

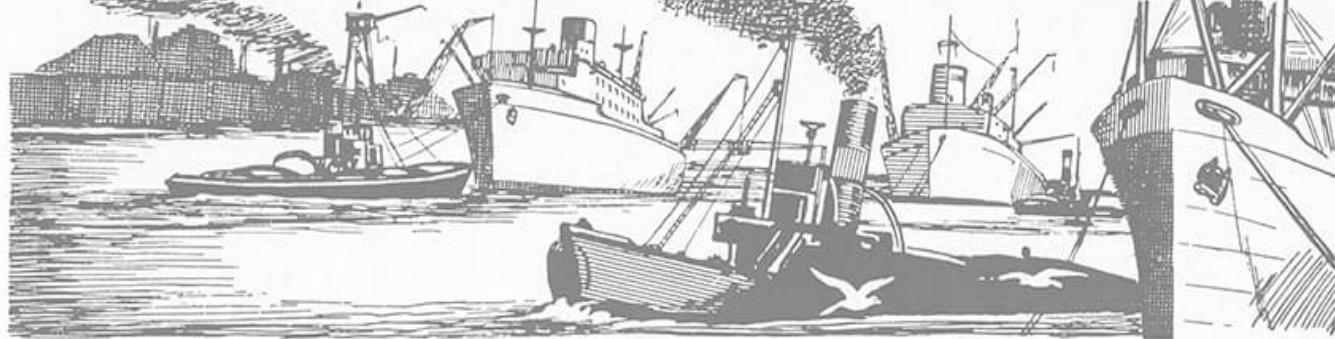
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1982

Αρ. Φύλλου 1128/997

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1128/997

1 JUN 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ – ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

Οι ρυθμίσεις πολιτική πράξη

Έπροβλημάτισε ή δήλωση τού κ. Γιώτα, έρχομένη μάλιστα όμεσως μετά τίς συνομιλίες τού Λονδίνου, ότι ούτε ή "Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών, άλλα ούτε και ή 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας έστειλαν στό ύπουργειό τίς (Ζητηθείσες) απόψεις τους σχετικό μέ την κατά προτεραιότητα έξασφάλιση έργασίας στούς "Ελλήνες ναυτικούς σε περίπτωση έπικρωσεως τών διμερών συμβάσεων γιά τήν παροχή οργανωμένων πληρωμάτων πρός κάλυψη τών κενών τά όποιοι υφίστανται λόγω τής διαπιστωμένης έλλειψεως έπαρκούς ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού. Διότι, δπως άνεφέρετο, οι άποψεις αυτές έχουν διαβιβασθεί και παλαιότερα, άλλα και πρόσφατα και έπι πλέον έχουν παρασχεθεί δημόσια διαβεβαιώσεις διτο ούδεις πραγματικός ναυτικός πρόκειται νά παραμείνει άνευ άπασχολήσεως.

Είναι γνωστό ότι ή ρύθμιση τού θέματος τών διμερών συμβάσεων σχετίζεται άμεσα με τήν ανταγωνιστικότητα τού έλληνικού πλοίου. Συνεπώς, κατά τήν άντιληψή μας, ζένες καινοτομία απαιτούν οι δημιουργότητες.

άντιλήψεις της Ε.Ε. και του Κομιτή γιά την έξασφάλιση έργασιας στους "Ελληνες ναυτικούς, ή όποια έτσι ή αλλιώς είναι δημιουργούς έργων".

πωσδήποτε έξασφαλισμένη.
Έκείνο πού προέχει νά ξεκαθαρισθεί εί-
ναι ή θέση της Πολιτείας έναντι τής Ναυτι-
λίας και νά ξεκαθαρισθεί μέ άπολυτη σαφή-
νεια. Γιά τόν λόγο αύτόν νομίζουμε ότι άπαι-
τείται ή προσωπική παρέμβαση του Πρωθυ-
πουργού, μιά παρέμβαση σάν αυτή πού έκα-
νε με τήν άπρόποτη έμφανισή του στό συνέ-
δριο του Συνδέσμου Έλληνικών Βιομηχα-
νιών και με τήν όποια ξεκαθάρισε άπολυτως
η κυβερνητική πολιτική στόν βιομηχανικό
τομέα.

“Ενα ανάλογο ξακαθάρισμα άπαιτείται και στόν ναυτιλιακό. “Αν δέν ύπάρξει και μάλιστα ταχέως φοβούμεθα διτοί οι δυσμενείς έξελιξεις πού διαφαίνονται από την δημοσιευμένη στό τεύχος αύτό στατιστική διακριβώση τών μεγεθών της Ελληνικής Ναυτιλίας θά επιταχυνθούν. Οι όποιες δηπότε ρυθμίσεις πρέπει νά γίνουν στόν ναυτιλιακό τομέα όποτελον πολιτική πράξη. Και ανάκουμε σπάνι εύθυνη τάξη Κυβερνούσας

σμῶν ὅπως εἶναι τό NAT ἀλλά καὶ ὁ Οἶκος τοῦ Ναύτου.

Μιά αναδρομή στά λίγα τελευταία χρόνια άποτελεί άπτη άποδειξη τών συνεχών άλλαγών στή διοίκηση τών δύο αύτών όργανων. Φυσικά για ειδίκευση δέν μπορεῖ νά γίνεται λόγος.

Δέν θά ἀναφερθούμε σε λεπτομέρειες, δέν νομίζουμε ότι ἐπιβάλλεται, θά ὑπογραμμίσουμε μόνον ότι έαν ή κυβέρνηση θέλει νά προσφέρει στήν ναυτική μας οικογένεια δσα περί τῆς κοινωνικής προστασίας της έχει ύποσχεθεί, πρέπει νά ἀρχίσει ἀπό τὴν δομή τῶν δύο αὐτῶν ὄργανισμῶν οἱ ὅποιοι χρειάζονται δομικές ἀλλαγές, γιά νά χρησιμοποιήσουμε μία προσφιλή της ἔκφραση.

Ειδικότερα, δύον αφόρα τά ναυτολόγια, κατά τήν άντιληψή μας ύπαρχει λύση άμεσα σέφαρμόσιμη, ή όποια θά διευκολύνει και τούς ένδιαφερομένους άλλα και θά δηγήσει και στήν τελική λύση που είναι ή όρθοτε ώριατι είναι άπλούστατη, δηλαδή στο έξαμηνο ναυτολόγιο. Ή προτεινόμενη λύση για τήν άμεση άντιμετώπιση τής καταστάσεως είναι ή κατάργηση τής ύποσχέσεως νά γίνεται ή αντικατάσταση τών ναυτολογίων άπό τήν λιμενική άρχη. Υπενθυμίζομε διτί τό ΝΑΤ άναγκασθηκε έκ τών πραγμάτων νά επιρρέπει πλέον τήν αντικατάσταση ναυτολογίου άπό τόν πλοιαρχο χωρίς τήν μεσολάβηση τής λιμενικής άρχης έφ' δύον τό ναυτολόγιο έχει υπερβει τούς 12 μήνες. Γιατί αύτή η δυνατότητα νά μήν παρασχεθει και γιά ναυτολόγια 11, 10, 9, 8, 7 και 6 μηνών;

Εύχαριστως θά δεχθούμε κάθε αντίλογο γύρω από τό δόλο θέμα της διοικήσεως τών ἀφαλιστικών όργανων τών ναυτικών μας αι τήν προτεινόμενη λύση για τά ναυτολόγια. "Επαναλαμβάνομε δώμας ότι η σημειρινή παράδεκτη κατάσταση γύρω από τό πρόλημα τῆς λειτουργίας τών ναυτολογίων έν μπορεῖ νά συνεγιασθεί.

Τό δεκαπενθήμερον

ΝΑΤ ΚΑΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Στις συνομιλίες του Λονδίνου συνεζητήθη, όπως έδήλωσε ο κ. Γιώτας και τό γενικότερο θέμα της λειτουργικότητας του NAT σε σχέση με τό ζήτημα της ταχύτερης έκκαθαρίσεων τών ναυτοδογύρων.

Έναν αμφισβήτητα ή δομή του NAT δεν είναι έκεινή την όποια έπιβάλλουν οι σημερινές συνθήκες αλλά και τά διατιθέμενα μέσα. Γενικά τό NAT είναι ένας άρχαιο πρεπής όργανισμός και για τόν λόγο αύτών δεν μπορεί νά παρακολουθήσει τόν σημερινό ρυθμό τής NautiLiaς. Ή κυριότερη άποδειξη τής διαπιστώσεως αυτής είναι τό γεγονός ότι στόν τομέα τής διακινήσεως τών ναυτολογίων τίποτε δέν έχει αλλάξει ούσιαστικά άπό τότε πού ιδούθεν τό NAT.

Γιά την όλη κατάσταση εύθυνεται άποκλειστικά τό Λιμενικό Σώμα τό όποιο — πα-

ρά την άντιθετή άντιληψη τών περισσοτέρων στελεχών του διτί κύριο έργο τους είναι ή διοίκηση της Ναυτιλίας — έξακολουθεί νά επιμένει στή διατήρηση της διοικήσεως του, δημοσίας και τής διοίκησεως του Οίκου Ναύτου. Είναι άναμφισβήτο διτί σε όλες παρωχημένες έποκες ή διοίκηση του NAT άπό το λιμενικό Σώμα ύπηρξε χρήσιμη και άποδοτική. Τότε δημάς τά πρόγματα ήταν άπλα, δεδομένου διτί ο δύκος της Ναυτιλίας ήταν περιορισμένος.

Σήμερα, ἀντίθετα, μπορεῖ νά ύποστηριχθεῖ μέ βεβαιότητα δτι είναι ἀν δχι καταστροφική, τουλάχιστον ἐπικίνδυνη γιά τά συμφέροντα ἑκείνων ύπερ τῶν δποιών ίδρυθηκε και πρέπει νά λειτουργεῖ, γιατί δέν ἔξασφαλίζεται, δέν μπορεῖ νά ἔξασφαλίζεται ἐκ τῶν πραγμάτων ή συνέχεια ἄλλα και ή εἰδικευουσ πού ἐπιβάλλεται στή διοίκηση όναν-

H AOMH TOY YEN

Ἐνῶ ἀπό τῆν 1 Ιουλίου, δηλαδὴ μετὰ ἑνα
μήνα ἀκριβώς, θά ἀρχίσει ὁ ἐλεγχος στά εὐ-
ρωπαϊκά λιμάνια γιά τα πιστοποιητικά ικανό-
τητας τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν μελών τῶν
κατωτέρων πληρωμάτων τῶν πλοίων.

Ένω είναι διαπιστωμένο άπό στοιχεία τών γραφείων ναυτολογήσεως τών ναυτιλιακών έταιριών διτί το 70% περίπου τών προσερχομένων γιά άνδηλη χρονιάς τοίτου απή γέ-

φυρα και στη μηχανή είναι άνευ διπλώματος και παράλληλα οι περισσότεροι από τα κατώτερα πληρώματα δέν έχουν φροντίσει νά λάβουν την άντιστοιχη άδεια ή πτυχίο παρά τό γεγονός ότι διαθέτουν τις προϋποθέσεις για την άποκτηση των οικείων πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας.

Έμεις άφησαν νά περάσει δύος δ' άπαιτούμενος χρόνος προετοιμασίας και μόλις αύτή τη στιγμή, σύμφωνα μέ δηλωση του 'Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, έξετάζομε πώς θα άντιμετωπισθεί αύτή ή έλλειψη πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, ή όποια άναμφισβήτητα θα δημιουργήσει προβλήματα στά πλοϊα.

Τη διαπίστωση αύτή δηγει σέ έρωτηματικά γιά τό κατά πόσο η δομή του ύπουργείου Ναυτιλίας είναι έκεινη πού έπιβάλλεται για νά μπορεί νά διοικεί την μεγαλύτερη (άκομη) ναυτιλία στον κόσμο. Και αύτή είναι έκεινο πού πρέπει νά έξετασθει κατά προτεραιότητα, μάλιστα δέν άποκρύπτομε ότι άρκετοι λιμενικοί άξιωματικοί σέ συνομιλίες τους παραδέχονται ότι πράγματι ύπάρχει άναποτελεσματικότητα του ύπουργείου, πού τήν άποδίδουν στή σημερινή δομή του.

Έν πάση περιπτώσει, γιά την άμεση άντιμετώπιση του προβλήματος τών πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας πού έπειγει φρονούμε ότι έπιβάλλεται ή χωρίς καθυστερήσεις δημιουργία ένδος ταχύρρυθμου σχολείου στό όποιο νά φοιτήσουν οι έχοντες τίς άναλογες προϋποθέσεις από ναυτικούς πού μέχρι τώρα έναυτολογούντο σάν τρίτοι ώστε νά άποκτησουν τά έφόδια πού προβλέπει και ή διεθνής σύμβαση STCW γιά τά στανταρντς τών άξιωματικών. Και παράλληλα νά δημιουργηθεί κάποιος μηχανισμός στο ΓΕΝΕ γιά την κατά κάποιον τρόπο αύτόματη χορήγηση τών οικείων πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας στά κατώτερα πληρώματα έφ' δύον συμπληρώνουν τήν άπαιτούμενη γιά τήν κάθε περίπτωση θαλάσσια ύπηρεσία χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις.

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΑΔΣΕΝ

Έπικροτούμε τήν άπόφαση τών ύπουργών Παιδείας και Ναυτιλίας μέ τήν όποια καταργούνται οι είσαγωγικές έξετάσεις στίς άνωτερες δημόσιες σχολές 'Εμπορικού Ναυτικού, στίς δημόσιες πλέον ή είσαγωγή τών δοκίμων θά γίνεται μέ βάση τή βαθμολογία τους σέ δρισμένα μαθήματα πού έχουν στό

άπολυτηριό τους (έκθεση, μαθηματικά, φυσική, χημεία, ξένες γλώσσες). Διότι μέ τίς είσαγωγικές έξετάσεις και μέ τόν παραγοντισμό πού άποτελεί συνήθη κατάσταση σ' αύτόν τόν τόπο δέν εισήγοντο πάντοτε οι καλύτεροι στίς σχολές, ένω καθ' όλα δεια παιδιά έβλεπαν πολές φορές τίς πόρτες νά κλείνουν γι' αύτη γιατί δέν δέβεταν μέσο. Ή δέν έξετάσεων είσαγωγή τών σπουδαστών έξ δλους στίς δημόσιες σχολές άποκλειεί και τίς άμφιβόλου άξιας ύπηρεσίες τών ίδιωτικών φροντιστηρίων πού έφοδιαζαν τούς υποψηφίους μέ πασαλείματα γνώσεων μέ άποτέλεσμα νά άλλοιώνονται οι πραγματικές έπιδόσεις τους...

• Ό κ. Γιώτας έδήλωσε ότι ή έξωτερική φοίτηση θά έπεκταθεί σέ ολες τίς δημόσιες σχολές, παράλληλα ζώμως θά ύπάρχει ή δυνατότητα έσωτερικής φοίτησης γιά δσους σπουδαστές, κυρίως όπό τίς έπαρχιες, πού θά την έπιθυμούν. Είπε άκομη δ. κ. Γιώτας ότι προχωρά ή έργασία γιά τήν άναθεώρηση τού κανονισμού τών σχολών γιά νά είναι έτοιμος πρίν άπό τήν νέα έκπαιδευτική περίοδο και άνεφερε ότι μελετάται και τό θέμα τής χρηματοποίησεως τής στολής άπό τους σπουδαστές μόνον σέ δρισμένες περιπτώσεις, παρελάσεις κλπ.

Καλά όλα αύτά, άλλα μάς καταγγέλλεται ότι τήν περασμένη έβδομάδα σπουδαστές τών σχολών 'Ασπροπύργου σέ πορεία τους στόν Πειραιά και κατευθύνομενοι πρός τό ύπουργο έκραγύαζαν μεταξύ δλων και τό σύνθημα «Έφοπλιστές, είσαστε ληπτές». Τί λέγει γιά τήν περίπτωση αύτή τό ύπουργειο, και πώς φαντάζεται τήν κατάσταση στά πλοϊα όταν θά τά έπανδρώσουν αύτά τά παιδιά πού έκ προσιμίου έμφανιζονται έχθροι έκεινων οι όποιοι θά τούς έξασφαλίσουν δχι μόνον τήν άπασχόληση άλλα και τήν προκόπη;

ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Μέ τήν έφαρμογή τού νέου συστήματος έκπαιδεύσεως πού έγινε γνωστό ώς ΠΡΟΔΕ (Πρόσθετη Διαδοχική 'Έκπαιδευση') έπιδιώκεται ή έπιλυση τού προβλήματος τής ούσιαστικής και τυπικής ίσοτιμίας τών διαφορετικής προελύσεως στελεχών τού 'Εμπ. Ναυτικού. Οι άξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής και άσυρμάτου, πού δέν προέρχονται από τίς 'Άνωτερες Δημόσιες Ναυτικές Σχολές, γιά νά έξελιχθούν έπαγγελματικά μέχρι

τήν άνωτατη βαθμίδα τού κλάδου τους, πρέπει νά διεξέλθουν τά έκπαιδευτικά στάδια τού νέου συστήματος, πού περιλαμβάνει δύο έξαμηνα θεωρητικής σπουδής στή Σχολή και δύο έξαμηνα πρακτικής έκπαιδεύσεως στό πλοϊα.

Γιά τό δεύτερο αύτό στάδιο, τό σύστημα προβλέπει μιά κατευθυνόμενη έκπαιδευση στό πλοϊα μέ τήν εύθυνη τού έκπαιδευομένου και τήν έπιβλεψη και συμπαράσταση τού πλοιάρχου και τών άρμοδιων άξιωματικών τού πλοίου. Τήν πορεία και τό άποτέλεσμα αύτής τής έκπαιδεύσεως καθρεφτίζει ένα ειδικό έγχειριδιο μέ τόν συντετμημένο τίτλο ΚΕΠ (Κατευθυνόμενη 'Έκπαιδευση Πλοίου).

Τά έγχειριδία αύτά, χωριστά κατά κλάδους, έχουν έκτυπωθεί ήδη άπό τό YEN και άποτελούν πράγματι μιά έξαιρετικά έπιμελημένη έργασία. Μεγάλου σχήματος, μέ 90 έως 175 σελίδες, άναλόγως τού κλάδου, περιέχουν ένα πλήθος μεθόδων πρακτικής, έξασκήσεως κάθε είδους (έρωτηματα, πρακτικές έργασίες, άσκήσεις κλπ.) τίς όποιες είναι ύποχρεωμένοι νά άπαντησουν, συμπληρώσουν, έπιλυσουν ή έκτελέσουν οι έκπαιδευόμενοι στή διάρκεια τής ύπηρεσίας τους στό πλοϊα, ένω ένα σύστημα θεωρήσεων έξασφαλίζει τήν άκριβη τήρηση και τήν γνησιότητα.

Μελετημένα και σχεδιασμένα άπο ειδικούς, μέ βάση ένα πρότυπα προσαρμοσμένα στήν 'Ελληνική πραγματικότητα, τά έγχειριδία ΚΕΠ άποτελούν μιά έκπαιδευτική μεθοδολογία, γιά πρώτη φορά έφαρμοζόμενη στή ναυτιλία και ίσως και στό γενικώτερο έλληνικό έκπαιδευτικό χώρο. Η έφαρμογή στήν πράξη θά δείξει κατά πόσο θά κατανοθούν και θά άξιοποιηθούν άπό τόν ναυτικό κόσμο ώστε νά κριθεί και ή πρακτικότητα και καταλλήλωτης τους. Μέχρι τότε δέν μπορούμε παρά νά έκτιμησουμε τό μέγεθος τής πρωτότυπης έργασίας πού έγινε άπό τήν άρμοδια διεύθυνση και τούς συμβούλους τής.

ΜΕΤΡΑ ΠΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

'Ανεκοινώθη ότι στό νομοσχέδιο περί άναπτυξιακών κινήτρων πού συζητείται άπό τή Βουλή (ή συζήτηση έπροκειτο νά περατωθεί τήν Δευτέρα) προστέθηκε διάταξη μέ τήν όποια προβλέπεται ότι οι ναυτικοί πού ύπερτεύονται σέ ποντοπόρα και μεσογειακά πλοία ύπαγονται στήν εύεργετικές διατάξεις οι όποιες θεοπίζονται γιά τούς 'Ελληνες τού έξωτερικού και προβλέπουν μεταξύ δλων αύξημένες έπιχορηγήσεις κλπ.

Πρίν έκφρασουμε όποιαδήποτε δημοψή στό ζήτημα αύτό θά περιμένουμε νά δούμε πώς θά έχουν διαμορφωθεί τελικώς αύτές οι διατάξεις. Μπορούμε δημως νά σημειώσουμε ότι οι ναυτικοί μας είναι παρηγκωνιμένοι, δημως δλωστε άποδεικνύεται και άπό έπιστολή ναυτικού ή όποια έδημοσιεύθη σέ άθηναϊκή έφημερίδα και άναδημοσιεύεται σέ παραπλευρη στήλη.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Οι Βρεταννοί, δημως άπεκάλυψε δ. κ. Γιώτας, έπιδεικνύουν ζωηρότατο ένδιαφέρον γιά τήν 'Ακτοπλοΐα μας. 'Η διαπίστωση προέκυψε κατά τήν συνάντηση τού κ. Γιώτας, κατά τήν πρόσφατη έπισκεψή του στό Λονδίνο, μέ τόν Βρεταννό ύφυπουργό 'Εμπορίου δημοσίευσε έπιμονως νά πληροφορθεί έδαν ή χώρα μας προτίθεται νά καταργήσει τό προνόμιο τής έκτελέσεως άκτοπλοϊκών δρομολογίων μόνον άπό έλληνικά έπιβατηγά

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

πλοια. Όκ. Γιώτας διαβεβαίωσε τούς ναυτιλιακούς συντάκτες διτί ή 'Ελλάδα δέν πρόκειται νά καταργήσει τό προνόμιο αύτό, φοβούμεθα δώμας διτί ή διαβεβαίωση αύτή δέν άρκει καί θά χρειασθεί κατά πάσα πιθανότητα νά δοθεῖ μάχη στούς κόλπους της ΕΟΚ, στήν όποια χώρες πού δέν έχουν τά ειδικά έλληνικά ένδιαφέροντα γύρω άπό τήν άκτοπλοια μπορεί νά ψηφίσουν ύπερ τής δρσεως τού προνομίου γιά τά άκτοπλοικά δρομολόγια. Καί έπειδή μέ τήν άπόφαση τό άγροτικά προϊόντα ονετράπο τό καθεστώς τής παμψήφιας καί καθιερώνεται ή άρχη τής ληψεως άποφάσεων κατά πλειοψηφία χρειάζεται ίδιαίτερη προσοχή άπό τούς έκπροσώπους τής Έλλάδος. Καί αύτή τήν προσοχή όφειλε νά τήν ύποδειξει τό YEN ώστε νά μήν βρεθούμε κάποια ήμερα πρό έκπλήξεων.

ΟΙ ΤΟΥΡΚΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Δέν νομίζουμε ότι είναι πραγματικοί οι κίνδυνοι που άφεθη νά έννονηθούν από τις πρόσφατες άγορές ένός άριθμου πλοίων. από τούς Τούρκους με άμερικανική χρηματοδότηση. Παρά τό γεγονός ότι μερικά από τα άγορασθέντα πρόσφατα από τούς Τούρκους σκάφη «Αρπαξαν» στήν κυριολεξία φορτία από έλληνικά πλοία, ό κινδυνος γιά την Ελληνική Ναυτιλία δέν προέρχεται από τό γεγονός της προσκτήσεως ένός άριθμου πλοίων από τή γειτονική χώρα. Άλλου είναι ο πραγματικός κίνδυνος και αυτόν πρέπει νά προσέξουμε ιδιαιτέρως. 'Η απόκτηση από τήν πλευρά τών Τούρκων τών απαιτουμένων γνώσεων γιά τήν διαχείριση πλοίων. Αύτή ή γνώση είναι που πρέπει νά έμποδισθεί νά μεταφερθεί στούς Τούρκους. Νομίζουμε ότι εί-
μεθα σαφείς.

ΟΦΕΙΛΕΣ ΚΡΑΤΩΝ

Από άρκετό καιρό ή Ρουμανία μέσω τών κρατικών φορέων — ναυλωτριών έταιριών έχει κάνει ένα DE FACTO «χρεωστάσιο» στήν εκπλήρωση ύποχρεώσεών της άπό ναύλους. Ειδικότερα, ή χώρα αύτή λόγω τών οικονομικών δυσχερειών πού άντιμετωπίζει δέν είναι σε θέση νά πληρώσει τούς οφειλομένους και σε «Ελληνες πλοιοκτήτες ναύλους, μάλιστα μέσω τών κρατικών έταιριών είδοποίησε τούς ένδιαφερομένους ότι άδυνταί νά κατα-

βάλει τά όφειλόμενα.
Παρομοία κατάσταση έπικρατεῖ και μέ τήν Κούβα και τήν Αγκόλα και οι έχοντες λαμβάνειν βρίσκονται σε διάθεση. Γιά τήν περιπτωση της Ρουμανίας έγγνωθη διτί δικηγορικό γραφείο τοῦ Πειραιώς έχει έξερει κάποιο φόρμουλα με τήν δοπία οι ρουμανικές κρατικές έταιρίες πού όφειλουν προβαίνουν στήν έξαφληση σε διάστημα 25 ημερών, μάλιστα άναφέρεται διτί ύπαρχουν συγκεκριμένες περιπτώσεις πού μέ τήν φόρμουλα αύτήν κατεβλήθησαν σε "Ελληνες πλοιοκτήτες τά όφειλόμενα.

ΣΟΒΑΡΟΤΑΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Στά τα σταθερά πού άντιμετωπίζει ή ναυτιλιακή έπιχειρηση λόγω της δυσχερούς καταστάσεως της ναυλαγορᾶς προστίθεται τώρα και ή προβολή άξιώσεων σε βάρος πλοίων από οφειλές ή άξιώσεις που άναφέρονται σε δλλα πλοία δλλων πλοιοκτητηριών έταιριών πού άντιπροσωπεύει ή αύτή διαχειρίστρια έταιριά. "Έχομε ύπ' όψη μας δύο τέτοιες περιπτώσεις.

·Η πρώτη άφορά τό πλοϊο «Γιουροτράν-σπορτ», με Έλληνική σημαία, τό δποιο μετά

την έκφρότωση φορτίου ποτάσσας σε λιμένα της Βορείου Κορέας και χωρίς μάλιστα νά πληρωθεί ο όφειλόμενος ναύλος έκ 500.000 δολλαρίων έκρατήθη από τις τοπικές αρχές επειδή από αίτηση της Κρατικής Εταιρίας «Ασφαλιών της Βορείου Κορέας για την εισπραξη άπαιτήσεως της άνωτέρω έταιριας κατά τών πλοιοκτητών του ύπο σηματιά Μάλας τας φορτηγού «Γιουροτρέίντερ» λόγω ζημιών στό φορτίο του σκάφους από προσάραξη και κακοκαιρία. Η πλοιοκτήτρια του «Γιουροτρέίντερ» και οι ένα Λονδίνων άσφαλισται τους ύπεβαλαν μία συμβιβαστική πρόταση για την έπιλυση της δημιουργηθείσης διαφοράς, ή όποιος δέν έγινε δεκτή από τους Κορεάτες οι όποιοι από τόν περασμένο Μάρτιο άρχισαν την προβλεπομένη από τόν ναυλοσύμφωνο διαδικασία της Διαιτησίας προκειμένων οι Διαιτητές του Λονδίνου νά άποφανθούν έάν η πλοιοκτήτρια έταιρια οφείλει ή δχι άποζημίωση γιά τις ζημιές τού φορτίου. Αντί άμως οι Κορεάτες νά συνεχίσουν την άρεμνη ήδη διαδικασία της Διαιτησίας στο Λονδίνο, κατεκράτησαν από τις 7 Μαΐου τό πλοίο «Γιουροτράνσπορτ», μέ διαφορετική σημαία και διαφορετική πλοιοκτήτρια έταιρια, άξιώνοντες νά τους καταβληθεί από τους πλοιοκτητές του «Γιουροτρέίντερ» ή άξιωση πού έχουν προβάλει και ή όποια, όπως προαναφέρθηκε, δέν έχει άκομη βεβαιωθεί δικαιστικώς. Σχετικώς οι Κορεάτες ύποστηριζουν ότι και τά δύο πλοία άνηκουν στήν έταιρια THENAMARIS, ή όποια άμως είναι άντι πρόσωπος και πρώτων τών πλοιοκτητών και δχι ή πλοιοκτήτρια έταιρια. Σημειώνεται ότι τά άνωτέρω έπειγηθήκαν στούς Κορεάτες στούς όποιους έν πάση περιπτώσει άνεφερθη ότι τό έγκυρο και όρθι τής άπαιτήσεως έφ' ίσσον άμφισβητείται από τους πλοιοκτητές του «Γιουροτρέίντερ» πρέπει πρώτα νά βεβαιωθεί από τους Διαιτητάς του Λονδίνου πρίν άποκτησουν τό δικαίωμα νά εισπράξουν τήν άπαιτησή τους. Έπιός σημειώνεται ότι οι Κορεάτες άρνηθηκαν νά δεχθούν τήν έγγυόση πού προσφέρθηκαν νά καταβάλλουν οι πλοιοκτητές του «Γιουροτρέίντερ» και του «Γιουροτράνσπορτ» ώστε νά ικανοποιηθεί ή άπαιτησή τους έάν βεβαιωθεί τελικώς από τήν Διαιτησία και κατακράτησαν τό πλοίο.

"Η ύπόθεση έτεθη υπ' δψη του YEN το διποιο την διεβίβασε στο υπουργείο Εξωτερικών άλλα έπειδη η Ελλάς δεν έχει διπλωματικές σχέσεις με την Βόρειο Κορέα φαίνεται διτι δέν γινει καμμια διπλωματική προσπάθεια για την άπελευθέρωση του σκάφους.

Τήν τελευταία στιγμή και ένων έξετυπώνοντο τά «Ναυτικά Χρονικά» έγγνωσθη ότι ή ύπόθεση αυτή τείνει νά καταστεί διεβνές θέμα. «Η έξελιξη αυτή έσημειώθη μετά την κατάπτωση από τούς πλαισιωτές τού «Γιουρού-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τήν δύετέραν μορφήν τῆς ἀπό διετίας συνεχιζομένης κρίσεως διέρχεται κατ' αὐτάς ἡ παγκόσμιος ναυτιλία, βαρύτερον δέ πάσης ἀλλης δέχονται τά ἔξ αὐτῆς πλήγματα τά φορτηγά μας οικάφη.

— Ιδού διατί φρονοῦμεν, ότι πρέπει ή Διεύθυνσις Εμπορικής Ναυτιλίας καταλλήλως άνασυγκροτουμένη, νά χειραφετηθή καθισταμένη αύτοτελές Υπουργείον και ούχι νά τεθή ύπό κηδεμονίαν τού Α ή Β Υπουργείου.

Γιώργης Χρ. Λαιμός
Δικηγόρος

— Τό φορτηγόν μας «Μεμάς» κατέπλευσε τήν 18 Μαΐου εις Λάς Πάλμας μέχρι Ελλειψιν μπώνκερ. Διά νά φθάση έως τόν λιμένα αύτόν έχρησιμοποίησε Ευλείαν άποσπασθείσαν από διάφορα έξαρτήματα τού πλοίου.

— Έκ Ρίβερ Πλέιτ διά φορτία γεννημάτων έναυλώθη τό άτμοπλοιον «Νικόλας» έκ Σάν Λορέντζο 6.800 τον. διά Χάρην Ρόττερνταμ 16/- όψιμον «Αγγλίαν» 16/6, Μαΐου 23-31. ΉΕΞ Αγγλίας διά γαιανθρακας έναυλώθη τό «Γεώργιος» έκ Κάρδιφ 5.700 τον. διά Μοντεβίδεο 8/6 Μάιον, όψιμον Βίλλαν Κονστιτούσιον 8/10.

— Τό αύρασθεν παρά τού κ. Α. Καλλινίκου, μέσω τού ἐν Λονδίνω γραφείου τού κ. Σταθάτου, γερμανικόν φορτηγόν «Bockenheimer» τόννων γκρός 3.868 παραληφθέν εἰς τό Ρόττερνταμ, ὑψώσεις τήν Ἑλληνικήν σημαίαν, μετωνυμάσθη «Ναιάς» καὶ θά υπολόγηθε εἰς Ἰθάκην.

— Τήν 25 Μαΐου άπειβισθεν ἐντός τῆς πολυτελούς θαλαμηγοῦ του, ναυλοχούσης εἰς τὸ Μόντε Κάρλο, ὁ λόρδος Inchcape, ἔχεινασ φυσιογνωμίᾳ τῆς διεθνούς ἐφοπλιστικής οἰκογενείας καὶ ὁ κυριώτερος ίσως παράγων τοῦ βρεταννικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

('Από τά «Ναυτικά Χρονικά»
τ. 35/1-6-1932)

τράνσορτ» ένός βορειοκορεατικού πλοίου στό Χόγκ Κόγκ. Οι πλοιοκτήτες τού «Γιουροτράνσορτ» έζητησαν νά τούς καταβληθεί όνυλος τών 500.000 δολλαρίων και νά άπελευθερωθεί τό σκάφος πού έκρατείτο σε βορειοκορεατικό λιμάνι μέχρι και τήν περασμένη Πέμπτη προκειμένου νά άρθουν τά μέτρα κατά τού βορειοκορεατικού πλοίου στό Χόγκ Κόγκ. 'Αλλά οι Βορειοκορεάτες, έμενοντας στις άποψεις τους, άπειλησαν νά προβούν στή σύλληψη δλων τών πλοίων μέ σημαία

Δέν έχουν δοθεί συστάσεις από τα «Ναυτικά Χρονικά»

Μάς έπληροφόρησαν ότι σε ναυτιλιακούς παράγοντες στη Νέα Υόρκη — ένδεχομένως και άλλού — έσταλλαν έπιστολές έκ μέρους ένός έντυπου στις οποίες άναφερεται ότι ο άποστολέας έχει τις διευθύνσεις τών παραληπτών κατόπιν συστάσεων των «Ναυτικών Χρονικών». Διευκρινίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν παρεχώρησαν συστάσεις αλλά ούτε και διεύθυνσης σε ούδενα και παρακαλούμε τους παραληπτές τετοιών έπιστολών μάς τις γνωστοποιήσουν για τά περαιτέρω. Έπαναλαμβάνομε, ούδεις είναι έξουσιο δοτημένος ή έχει τη σύσταση των «Ναυτικών Χρονικών» νά όπευθυνται πρός οίονδήποτε.

Tā «NAYTIKA XPONIKA»

Χόγκ Κόγκ πού βρίσκονται σέ βορειοκορεατικά λιμάνια.

Η δευτέρα περίπτωση άφορά έπισης πλοϊού μέ 'Ελληνική σημαία και έναντιον του όπου ένων εύρισκετο στο Σίδνευ της Αυστραλίας ήγερθη άπο δλλοδαπό άξιωση γιά την καταβολή τών εισφορών υπέρ NAT που είχαν κρατηθεί άπο δλλο πλοϊο της έταιριας που τό διάτηροσωπεύει.

Φρονούμε διτι και οι δύο περιπτώσεις (ένδεχομένων νά υπάρχουν και δλλες) πρέπει νά προσελκύσουν την προσοχή δλων, και του διοικητικού φορέως, άλλα και του έφοπλισμού. Βεβαίως άπο τόν διοικητικό φορέα δέν άναμένουμε ένέργειες σάν αύτές στις δοποίες προβαίνουν δλλα κράτη γιά την προστασία τών συμφερόντων τους — δυστυχώς δέν περιλαμβάνονται στις συνήθειες της 'Ελληνικής Πολιτείας παρόμοιες ένέργειες, και φυσικά έκεινο πού άπομένει νά γίνει είναι χειρισμοί μέσω τών διεθνών οργανισμών, δεδομένου διτι παρόμοια θέματα ένδιαφέρουν και τις δλλες ναυτιλίες και δχι μόνον την 'Ελληνική.

ΕΚΒΙΑΣΜΟΣ

Μέλος τού πληρώματος έλληνικού φορτηγού πού κατευθυνόταν στο Μπαντάρ Χομεϊνί έζητησε γιά νά συνεχίσει τό ταξίδι νά τού δοθούν 200.000 δρχ. έξτρα άμοιβή, άλλως άξινε νά προσεγγίσει έκτακτως τό πλοϊο σε λιμένα γιά νά άποβιβασθει. Φυσικά, ούτε τό ένα ούτε τό άλλο ζηνεις άποδεκτό και τό σκάφος κατευθύνθηκε στόν τελικό προορισμό του όπου και άπελθη θέρεπτις αύτός ναυτικός. Σημειώνεται διτι και δλλα μέλη τού πληρώματος έζητησαν νά προσεγγίσει έκτακτως τό πλοϊο σε λιμένα γιά νά άποβασθει. Σημειώνεται έπισης διτι τό συγκεκριμένο σκάφος είχε φύγει άπο τό Μπαντάρ Χομεϊνί και κατά τό πλοϊον πρός 'Αμερική, άπο όπου έπρόκειτο νά έπιστρέψει πάλι στόν έν λόγω περισκό λιμένα, και κατά τήν έπιστροφή προσήγισε σέ διάφορα λιμάνια δου θώμας δέν προεβλήθη καμμία άντιρρηση ούτε και διετυπώθη κανένα αίτημα. Και τό αίτημα προεβλήθη δταν τό σκάφος είχε άναχωρήσει άπο τόν τελευταίο λιμένα δ-

που είχε προσεγγίσει και διόπιμενος ήταν τό Μπαντάρ Χομεϊνί!

Σημειώνομε τήν περίπτωση γιά δύο λόγους: Πρώτο, γιά νά έπισημάνουμε πού έχομε φθάσει, και, δεύτερο, γιά νά άποκαλύψουμε διτι στό «έπικινδυνο» αύτό λιμάνι έπιβιβάσθηκε στό συγκεκριμένο σκάφος ή σύνγος μέλους τού πληρώματος με τό μικρό της κοριτσάκι...

ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Είναι γνωστές οι ποικιλόμορφες δυσχέρειες πού άντιμετωπίζει σήμερα τό πλοϊο και διαχείρισή του. Από τό σημείο θώμας αύτό μέχρι νά έξαφανίζονται «έν μιά νυκτί» κυριολεκτικώς έταιριες ή άπόσταση είναι μεγάλη. Μάς καταγγέλλεται συγκεκριμένα διτι έταιρια, με γραφεία έπι τής θώμα II Μεραρχίας 13, διαχειρίστρια πέντε πλοίων — τεσσάρων με 'Ελληνική σημαία και ένός με σημαία Μάλτας — έχει έκκενώσει τά γραφεία της άπο μηνούς και ούδεις γνωρίζει πού έχει έγκατασταθει, με άποτέλεσμα νά συσωρεύονται οι έκκρεμότητες πού έχει δημιουργήσει διαχείριση πέντε πλοίων. Εύλογα συνεπώς δημιουργούνται έρωτηματικά γιά τόν τρόπο ρυθμίσεως άπαιτήσεων ναυτικών και δλλων άξιωσεων πού έπάρχουν κατ' αύτών πού βρήκαν τήν εύκολη λύση νά έξαφανισθούν μέσα σέ μία νύκτα.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΑΠΟΨΗ ΣΤΑ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΩΝ

Μέ άφορμή πρόσφατα δημοσιεύματα άθναϊκής έφημερίδας και τίς δηλωσεις τού ύπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώτα διτι έζητηθη άπο τό ύπουργειο Δικαιούνης νά έπισημοσθει ή έδεικαση τών έκκρεμών ύποθέσεων ναυταπάτων, γνωστών έφοπλιστής μάς έξέθεσε δημινένες σκέψεις οί όποιες πρέπει νά προβληματίσουν δλους, και τόν διοικητικό φορέα, και τόν έφοπλισμό. Συγκεκριμένα, διέν λόγω έφοπλιστής θώμας ισχει έθυμα κακότροπων φορτωτών, γιά νά μεταχειρισθούμε τήν πλέον έπιεική έκφραση, δημος με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφαλίση ισων δρων σέ τομείς δημοσθεις είναι ή άσφαλιση κλπ. πού θώμας με τίς μεθοδεύσεις πού άκολουθούνται δέν έξασφαλίζονται. Είναι χαρακτηριστικό έπι τό δημιουργία έθνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς. Τό έλληνικό πλοϊο άπο τήν άποψη τών δαπανών έπανδρώσεώς του έπαισε νά είναι άνταγωνιστικό και άπομένει συνεπώς ή έξασφα

πρεπε νά ύποδειξει στους άρμοδιους συναδέλφους του στήν κυβέρνηση νά έξασφαλισθει παρόμοια μεταχείριση και στήν Ναυτιλία και έπι πλέον νά φροντίσει νά άκουσθούν οι άποψεις της άφου ό τιδιος δέν αισθάνθηκε τήν άναγκη νά άντικρουσει τών κ. Κολλάτο πού έζητησε νά πάρουν οι έφοπλιστές τά πλοια τους και νά «ξεκουμπισθούν»:

TA TΩ KAIΣΑΡΙ

Ένων συνήθως στήν Ακτή Μιαούλη άκούγονται παράπονα άργοπορίας καταβολής άσφαλιστικών άπαιτήσεων γιά τεκμηριωμένες — πάντα — άπαιτήσεις, ή σουηδικός άλληλασφαλιστικός δργανισμός «The Swedish Club» ταχύτατα και σε χρόνο ρεκόρ κατέβαλε σε δικαιούχο πλοιοκτήτη τό ποσό τής άσφαλισθείσης άξιας γιά πλοιο πού θεωρήθηκε τεκμαρτή διλκή άπωλεια.

Άπο τους πλοιοκτήτες τού μπάλκ κάρριερ «KRONOS» πληροφρήθηκαμε συγκεκριμένα δι το πλοιο ένων έπλεε έμφορτο από Βραζιλία πρός Ιταλία στίς 9 Μαρτίου 1982 έγκατελείφθη από το πλήρωμα λόγω πυρκαϊάς, ταχέως έξελισσομένης. Ρυμούλκουμένο έφθασε στό Σαλβαδόρ τής Βραζιλίας στίς 13 Μαρτίου 1982 όπου τό άνεμεναν έπιθεωρέτες, νομικοί σύμβουλοι τού Swedish Club, καθώς και ό επί κεφαλής τού έν Έλλαδι γραφείου κ. F. Kruse. Έπηκολούθησαν έρευνες, έπιθεωρήσεις, ανακρίσεις και στίς 29 Μαρτίου το πλοιο έθεωρήθη ύπο τών άσφαλιστων ώς διλκή τεκμαρτή άπωλεια (CTL) οι δέ άσφαλισται έδηλωσαν δι τό έντος μηνός θά κατέβαλαν στους δικαιούχους πλοιοκτήτες τό ποσόν τής άσφαλισθείσης άξιας. Πράγματι, στίς 30 Απριλίου 1982, ήτοι μετά 52 ήμερες από τήν ήμερομηνία τού άτυχήματος οι άσφαλισται κατέβαλαν στό άκεραιο τό ποσόν γιά τό όποιο τό πλοιο ήταν άσφαλισμένο.

Σημειωτέον πώς ή μόνη ένέργεια τών πλοιοκτητών ήταν ή άποστολή άρχιπλοιάρχου στήν Βραζιλία γιά νά φροντίσει τό πλήρωμα και τήν άποστολή του στήν Έλλαδα.

Τά τού Καισαρος τώ Καίσαρι, λοιπόν.

NEA TRAPEZA

Η γνωστή βρετανική τράπεζα BARCLAYS BANK INTERNATIONAL LTD. εισέρχεται στόν χώρο τής ναυτιλιακής πίστεως με κατάστημα πού ίδρυει στήν Πειραιά και τό όποιο είναι τό πρώτο της ναυτιλιακό κατάστημα σέ δόλκηρο τού κόσμο. Αύτο και μόνον, δι τηλαδή μια τράπεζα σάν την BARCLAYS, ίδρυει τό πρώτο της ναυτιλιακό κατάστημα στήν Πειραιά άποδεικνει τήν σημασία πού άποδίδουν, δυστυχώς, μόνον οι ένοι στήν Έλληνική Ναυτιλία. Διευθυντής τού καταστήματος Πειραιώς θά είναι ο κ. Θεόδος Αθονίδης, γνωστότατος στους έλληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους λόγω τής προϋπηρεσίας του σέ δόλκηρο τράπεζα, και ίποδειυθυντής δι το Κ. Γεώργιος Μεσσάρης. Τό ναυτιλιακό κατάστημα τής BARCLAYS έγκατεστάθη στό μέγαρο Ποταμίανου στήν Ακτή Μιαούλη 87.

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΕΝΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ

Μέ τήν άπωλεια τού C.Y. Tung χάνεται ένας δόκμη από τους μεγάλους τού παγκοσμίου έφοπλισμού και κυρίως ένας από τους έπιχειρηματίες έκείνους πού ένσάρκων αύτο πού προσφων όνομάσθηκε «άνατολική πρόκληση». Γιατί ο Τούνγκ συγκέντρων

στό πρόσωπο τους δόλες τίς ικανότητες, έμπορικές και τεχνολογικές, τής «Απω Ανατολής και τής Δύσεως.

Τά πλοια του είναι δύσκολο νά άπαρριθμηθούν άκριβώς. Στήν τελευταία εκδοση τού Λόδης - Ρέτζιστερ άναφέρονται 115 σκάφη κάτω από τό σήμα τής Γκόλντεν — Πίκ — Μαριτάμι τού Χόνγκ Κόνγκ, μέ 10 περίπου έκατομ. τοννάς και έπι κεφαλής τό «Seawise Giant» τών 563.000 τον. d.w. πού κατέχει τή δόξα τού μεγαλύτερου πλοιο τού κόσμου. «Ολα τά κοντέινερς πού άρχιζουν από «Oriental», διλα τά δεξαμενόπλοια πού άρχιζουν από «Energy», και διλα τά δόλα σκάφη πού άρχιζουν από Cys, Oceanic ή Pacific, αποτελούν τόν τεράστιο στόλο του πού διασχίζει καθημερινά τούς τέσσερες ωκεανούς.

Γεννημένος τό 1911 στήν Κίνα, ύπηρξε στά 24 χρόνια του, πρόδρος μεγάλης άτμοπλοικής έταιριας. Διωγμένος πρώτα από τούς Ίαπωνες και υστερά από τόν Μάο κατέφυγε στό Χόνγκ Κόνγκ, όπου έλλειψει τοπικής σημαίας άνεκλαψε τή Λιβεριανή. Τό 1950 ναυπήγησε στή Γαλλία τό πρώτο καινούργιο σκάφος και δικτοτε γνώρισε τή ναυτιλιακή του αύτοκρατορία. Τό συγκρίνουν συνήθως μέ τόν όμοεθνή συνάδελφο τού Υ.Κ. Πάο, από τόν όποιο θμως διαφέρει στό δι τί είναι περισσότερο καθαρότατος έφοπλιστής παρά χρηματοδότης και τραπεζίτης. Είναι χαρακτηριστικό πάντως τής παγκόσμιας άκτινοβολίας άμφοτέρων, τό δι τό Πάο έγινε Σέρ και δι τό Τούνγκ τιμήθηκε μέ τήν λεγεώνα τής τιμῆς.

Ο Τούνγκ δέν ήταν άπλως ένας μεγάλος έφοπλιστής δεξαμενόπλοιων. Άναζητούσε συνεχώς νέες γραμμές, νέα κεφάλαια, νέες προοπτικές και πρωτοβουλίες. Γι' αυτό και πέτυχε νά δημιουργήσει μιά έξαιρετικά διαφοροποιημένη και πολυποίκιλη αύτοκρατορία στήν όποια τώρα τόν διαδέχονται οι δύο γιοι του, δι ένας στή Νέα Υόρκη και δι δλλος στό Χόνγκ Κόνγκ.

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΗΝΟΛΟΓΗΣΙΣ

Συνεχίζονται στή Γενεύη οι έργασίες γιά τήν έπόμενη Διάσκεψη τής UNCTAD επί τής έλευθεράς νηολογήσεως. Άπο τή μία πλευρά ή δόκμη B, μέ τήν άπουσια φυσικά τών ΗΠΑ, η περάμιση τής στήν άρχη δι τό κάθε Κράτος πρέπει νά έχει τό δικαίωμα νά προσδιορίζει κυριαρχικά τούς δρόμους νηολογήσεως στά έθνικά του νηολό-

για. Άπο τήν δόκη πλευρά ή δόκμη τών 77 καθώρισε τής άποψεις τής έπι τού ρόλου τού κράτους τής σημαίας, έπι τού έλεγχου τής διαχειρίσεως και έπι τής συμμετοχής στό κεφάλαιο τών ναυτιλιακών έταιριών. «Εγινε δεκτό δι τό έφοπλιστής μπορει νά μήν είναι υπήκοος τής χώρας νηολογήσεως ή κάτοικος αύτης, διετηρήθη θμως ή άρχη μιᾶς συμμετοχής στό κεφάλαιο τής έφοπλιστικής έταιριών.

Στό μεταξύ, ή γενική συνέλευση τού διεθνούς ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, διά τού Προδρομού αύτού, έδήλωσε δι τό σημαντικό είναι νά μήν καταλήξει ή Διάσκεψη τής UNCTAD σέ έκείνο πού κυρίως άποκρούει έφοπλιστικός κόσμος, δηλαδή στόν περιορισμό τών όριων τής έλευθερης προσφοράς τών ύπηρεσιών μεταφοράς κατά τίς διεθνείς άναγκες. Βασικές άρχες, κατέληξε, πρέπει νά είναι αφ' ένός μέν δι εκ μέρους τού κράτους τής σημαίας καθορισμός τών όρων νηολογήσεως και αφ' έτέρου ή δόμφωνος άποφασίς τών κρατών έπι ένός ζητήματος τόσο κεφαλαιώδους.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ

Τό σύνολο τού παραδοθέντος τοννάς κατά τό 1981 άνηλθε σέ 2.160 πλοια 17 έκατομ. τόννων γκρός. Ή Ιαπωνική παραγωγή έκαλυψε τό 49,6% μέ 8.399.831 τον. γκρός. Στή δεύτερη θέση ήρθε ή Νότιος Κορέα μέ ποσοστό 5,5% και 929.180 τον. γκρός. Ή Ισπανία άνηλθε στήν τρίτη θέση μέ 779.619 τον. γκρός και ή Βραζιλία έπεσε στήν τετάρτη θέση μέ 715.760 τον. γκρός. Άκολουθον κατά σειρά ή Δυτική Γερμανία (702.523 τον.) ή Γαλλία (501.519 τον.) ή Σουηδία (453.031 τον.) ή Ρωσία (402.944 τον.) οι Η.Π.Α. (360.136 τον.) και για νά κλείσει ή πίνακας τών 11 πρώτων ναυπηγικών χωρών τού κόσμου μέ τήν Ανατολική Γερμανία (358.347 τον.) και τή Δανία (352.220 τον.).

Άπο πλευράς τύπων παραδοθέντων σκάφων προηγούνται τά μπάλκερς μέ 269 μονάδες 6.351.914 τον. γκρός και τά τάνκερς μέ 223 μονάδες 4.750.059 τον. γκρός. «Επονται τά φορτηγά, μικρά και μεγάλα, μέ σύνολο 530 σκάφων συνολικού τοννάς 2.113.000 τον. γκρός. Καί άκολουθον οι έξειδικευμένοι τύποι τών ύγραεριοφόρων και χημικών (121 σκάφη 1.122.463 τον. γκρός) τών κοντέινερς (32 σκάφη 516.265 τον. γκρός) και τών Ορ-Οίλ (16 σκάφη 728.516 τον. γκρός).



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

ΤΟΥΣ ΑΝΗΣΥΧΕΙ Η ΚΟΡΕΑ

'Ανησυχούν πολύ οι βιομήχανοι τών ναυτικών κατασκευών, τόσο στη Δυτική Εύρωπη όσο και στήν Ιαπωνία, γιά τη συνεχή αύξουσα έπεκταση τών ναυπηγικών δραστηριοτήτων της Νοτίου Κορέας.

"Οπως είναι γνωστό, δла τα ναυπηγικά κράτη είχαν συμφωνήσει επί της άναγκης περιορισμού της παραγωγής τους με σκοπό την έπαναφορά σε μια άγορά σταθερότερη που θα έπεδωρα την έξισσορπηση της προσφοράς και ζητήσεως. Αποτέλεσμα τών συμφωνιών αυτών ήταν δτι το έργατικο δυναμικό της Δυτικοευρωπαϊκής ναυπηγοβιομηχανίας μείωθηκε στο σύνολο κατά ποσοστό 33%, το δρόπο στις κύριες ναυπηγικές χώρες έφθασε και πέρασε το 50%. Μία άναλογη μείωση της παραγωγής άποδοσεως και μία ύπολογισμη έλαττωση του έργατικου δυναμικού σημειώθηκε και στήν Ιαπωνία.

Στη Νότιο Κορέα δημιών τα πράγματα είναι έτελων διάφορα. Από το 1937 που έκεινης με ένα ναυπηγείο ικανότητος 10.000 τόνων γκρός, σήμερα διαθέτει 300 ναυπηγεία, έξι άνω δύοκα μεγάλα με έπικεφαλής το Hyundai. Μέσ συνεχή οικονομική ένίσχυση της Κυβερνήσεως, η δρόπο περιλαμβάνει έπιχρηγήσεις, άπαλλαγές, πιστώσεις έξαγωγής και ναυπηγηση έθνικού στόλου, η Κορεατική ναυπηγοβιομηχανία έχει προγραμματίσει γιά το πέμπτο πενταετές πλάνο (1982-1986) την αύξηση του έργατικου δυναμικού κατά 70% και τήν αύξηση της παραγωγής κατά 60% ώστε νά φθάσει τα 6.500.000 τον. γκρός. Σημειώτεον δτι το καρνέ τών παραγελών της στο τέλος του 1981 περιελάμβανε 3 έκατομ. τόνων ή το 8,5% του παγκοσμίου συνόλου.

"Εν δψει τών άνωτέρω οι Εύρωπαίκοι και Ιαπωνικοί ναυπηγικοί κύκλοι πιστεύουν δτι πρέπει άπωσδήποτε νά ένημερωθεί τόσο η Κυβερνήση δσο και ή ναυπηγοβιομηχανία της Κορέας δτι ή συνεχής και έπιμονη άναπτυξή της είναι άνοσυχτική και έτελως άδικαιολόγητη έν δψει τών προβλεπομένων ναυτιλιακών συνθηκών της τρεχούσης δεκαετίας.

ΘΑ ΑΥΞΗΘΟΥΝ ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ

"Οπως δήλωσε δρόδοιος διευθυντής, ή 'Επιτροπή της διώρυγος του Παναμά, θα αύξησε τά τέλη διαβάσεως άπο της 1ης Οκτωβρίου 1982. Η αύξηση αύτή κατέστη άναγκα γιά νά άντισταθμίσει την άναμενόμενη μείωση τών έσδων της διώρυγος άπο τα πετρέλαια του Νόρθ-Σλόπ τά δρόπο θα παύσουν νά μεταφέρωνται διά της διώρυγος δταν περί τά τέλη του 1982 θα άρχισε νά λειτουργεί διά του Παναμά διερχόμενος νέος πετρελαιαγωγός. Πάντως θα καταβληθεί προσπάθεια ώστε νά περιορισθούν στο μέλ-

λον οι αύξησεις τών διοδίων.

Σημειούται δτι την εύθυνη της λειτουργίας και συντηρήσεως της διώρυγος θά έξακολουθήσουν νά έχουν οι Η.Π.Α. μέχρι τό έτος 2000. Πάντως ή Κυβέρνηση του Παναμά, η δρόπο παρέχει σήμερα τό τεχνικό προσωπικό ισχυρίζεται δτι κατά τίποτε δέν μειώθηκε η ποιότητα τών υπηρεσιών της διώρυγος, η δρόπο μάλιστα γνώρισε στά δύο τελευταία χρόνια νέο ρεκόρ κινήσεως με 14.000 διελθόντα ποντοπόρα πλοία και 171 έκατομ. τόνων φορτίου. ΉΕ δάλλου έχει ληφθεί πρόνοια γιά τις άναγκαίες έπενδύσεις, ώστε νά άνταποκριθεί διώρυγα στις συνεχώς αύξουσες άναγκες και ύπάρχει ύπό εκτέλεση πρόγραμμα που θα έπιτρέψει άφ' ένδος μέν νά αύξηση ή άποδοσή της άπο τά 30-40 πλοία που μπορεί νά έξυπηρετήσει σήμερα ήμερησίως στά 42-44 πλοία, και άφ' έτερου νά μπορεί νά έξυπηρετεί πολύ μεγαλύτερα σκάφη.

ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

'Ο κ. Γιώτας, μιλώντας στήν τελετή γιά την έναρξη της έφετενής περιόδου του θαλασσίου τουρισμού, άνεφερ δτι έκεινοι που καταστρηγούν τήν ισχύουσα νομοθεσία στόν τομέα τών μικρών τουριστικών σκαφών θά άντιμετωπισθούν μέδιατερη άστηρότητα και είπε δτι ή κυβερνήση θά προχωρήσει στίς έπιβαλλόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις γιά νά προστατεύσει τά έλληνικά συμφέροντα.

"Επειδή στόν τόπο αύτόν τά λόγια άπεχουν πολύ άπο τήν πράξη έρωτούμε: Πότε θά γίνουν οι έπιβαλλόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις, δταν θά έχει τελειώσει και ή έφετενή σαιζόν και οι ένοιμοι μέτις γνωστές καταστρηγήσεις, που έπιπρέπει δυστυχώς ή ύφισταμένη νομοθεσία, θά έχουν και πάλι λεηλατήσει τόν θαλάσσιο τουρισμό μας;

Κατά τήν άντιληψή μας έπιβάλλονται άμεσα μέτρα, σέ συνεργασία μέτων μέτων ήληνικούς έπιχειρηματικούς φορείς, γιά νά καπολεμηθούν και έφετος οι καταστρηγήσεις, δσο φυσικά έναι τούτο δυνατόν.

ΑΔΙΚΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Δημοσιεύμειμ χωρίς σχόλια τήν κατωτέρω έπιστολή ναυτικού που έδημοσιεύθη στήν 'Εφημερίδη «Ελευθεροτυπία» τών 'Αθηνών μέτων ίδιο τίτλο έλπιζοντας δτι ή τήν προσέξει τουλάχιστον διά πουργός Ναυτιλίας, δηδοίος είναι δρόδοιος νά ύλοποιήσει άλλα και νά ύποδειξει μέτρα ύπερ τών ναυτικών μας:

«Άγαπητή Έλευθεροτυπία,

Είμαι μηχανικός έμπορικού ναυτικού μέτων ήληνικούς έπιχειρηματικούς φορείς, γιατί ένω δλοι οι Άργεντινοι δεν είναι σύμφωνοι έπι τής πολιτικής και οικονομικής καταστάσεως τής χώρας τους, είναι άπολύτως σύμφωνοι έπι τού θέματος τών νησών Μαλβίνας. Και μέτωση μετριοπάθεια καταλήγουν δτι ήμεταις οι Άργεντινοι δεν έχωμε κάνει πόλεμο άπο τά μέσα τού 19ου αιώνα, πιστεύουμε δμως δτι τά νησία Μαλβίνας έναι δικά μας. Συγγράμη»

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Συμπληρώνοντας και διορθώνοντας τό προηγούμενο σχόλιο μας σημειώνουμε, δτι τά νησία Φάλκλαντ άνεκάλυψε στίς 7 'Απριλίου 1504 ο γνωστός Φλωρεντίνος θαλασσοπόρος και χαρτογράφος 'Αμερικού Βεσπούτσι, πού, δπως δλοι έφρουμε, χάρισε τό δνομά του στήν ήπειρο τής 'Αμερικής, στερώντας άθελά του τή δόξα αύτή άπο τόν μεγάλο Κολόμβο. Τά κατέκτησαν οι Ισπανοί στίς 24 'Ιανουαρίου 1600 και επί δύο αιώνες δέν άντιμετώπισαν νόμιμη διεκδίκηση. Ής τόσο τό 1764 έγκατεστάθηκαν έκει γιά μερικά χρόνια Γάλλοι άποικοι άπο τό Σαιν-Μαλό, άπο δπου τά νησία πήραν τό δνομά «Μαλουΐναι νήσοι». Μεταξύ τού 1769 και τού 1774 τά κατέβαλαν τρεις φορές οι Βρετανοί άλλα διώχτηκαν άπο τήν Ισπανική κυβερνήση, η δρόπο τά ύπηγαν στήν δικαιοδοσία τού Ισπανού κυβερνήτη τού Μπουένος — 'Αυρες. Ή τελευταίος κυβερνήτης διετάχθη νά τά έγκαταλείψει τό 1811 και τά νησία έμειναν άκυβερνητα μέχρι τό 1820. Στό μεταξύ ή 'Αργεντινή έγινε άνεξάρτητο Κράτος τό 'Ιούλιο τού 1816 και σάν διάδοχος τής 'Ισπανικής έξουσίας άνεθεσε τή διοίκηση τών νησών σέ διαφόρους ένους έπιχειρηματίες μέχρις δτου στίς 2 'Ιανουαρίου 1833 οι Βρετανοί τά κατέβαλαν στρατιωτικά και έδιωξαν δριστικά τούς 'Αργεντινούς.

Τά στοιχεία αύτά δέν τά βρήκαμε σέ καμμιά έγκυκλοπαίδεια άλλα τά διαβάσαμε στό βρετανικό τύπο. Πράγματι οι Τάιμις τού Λονδίνου, συναγωνιζόμενοι σέ ούδετερότητα και άμεροληψία τό BBC, δημοσίευσαν πρόσφατα δλοσελίδη άνακοινωση δμάδας 'Αργεντινών τής Νέας 'Υόρκης, οι δρόποι άναλύουν τή θέση τής 'Αργεντινής έπάνω στή σημερινή διένεξη γιά τά νησία Φάλκλαντ, έκθετοντας λεπτομερώς τά δίκαια τής 'Αργεντινής άποψεως. Γιά νά άπαλύνουν μάλιστα τίς έντυπωσεις τής άντιπαθούς δικτατορίας τους, προσθέτουν δτι ή άπόθεση τών νησών δέν έχει καμμιά σχέση μέτων ίδιος τής έξουσίας πού κυβερνά τήν 'Αργεντινή, γιατί ένω δλοι οι Άργεντινοι δεν είναι σύμφωνοι έπι τής πολιτικής και οικονομικής καταστάσεως τής χώρας τους, είναι άπολύτως σύμφωνοι έπι τού θέματος τών νησών Μαλβίνας. Και μέτωση μετριοπάθεια καταλήγουν δτι ήμεταις οι Άργεντινοι δεν έχωμε κάνει πόλεμο άπο τά μέσα τού 19ου αιώνα, πιστεύουμε δμως δτι τά νησία Μαλβίνας έναι δικά μας. Συγγράμη»

πό τή Γερμανία και πρέπει νά τό έκτελωνίσω στήν κανονική τιμή χωρίς καμμιά έκπτωση. Ένω οι 'Ελληνες έργατες τού έξωτερικού πληρώνουν μόνο τό 1/3 τού ποσού πού θά πληρώσω έγγω.

Και έρωτώ: Είναι αύτό δίκαιο; Μήπως οι ναυτικοί δέν συμβάλλουν ούσιαστικά στήν άνοδο τής οικονομία, εισάγοντας συνάλλαγμα στή χώρα;

Περιμένω μιά άπαντηση άπο τόν άρμόδιο υπουργό.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΛΟΓΚΑΚΗΣ
Πολυδεύκους 35-37 Ν. Λιόσια

c.riganatos (shipbrokers)



- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

Η ναυλαγορά

Η έτησια μελέτη του Ινστιτούτου Διεθνούς Οικονομίας του Κιέλου προβλέπει μιά μικρή αύξηση του παγκοσμίου έμπορου μετά τό πρώτο έξαμηνο τού έτους.

Ειδικότερα, γιά τά σκάφη ξηρού φορτίου δέν προβλέπεται ούσιαστική διαφοροποίηση τής ναυλαγοράς καθόσον ή μικρή αύξηση τού δγκου τών φορτίων θά άπορροφηθεί άπό τήν σημαντική νεοπροστιθέμενη χωρητικότητα, ιδιαίτερα τών μπάλκ κάρριερς μεγέθους 60.000 τον. d.w.

Τά σκάφη τακτικών γραμμών είσερχονται σε φάση σκληρού άνταγωνισμού, καθώς οι άγορές τής Μέσης 'Ανατολής θά εισάγουν λόγω τής πετρελαϊκής κρίσεως άλιγτερα προϊόντα.

Τέλος τά δεξαμενόπλοια στήν καλύτερη περίπτωση θά διατηρήσουν τούς ναύλους τού 1981, ένω θά μειωθούν τά VLCC πού άπασχολούνται ώς άποθήκες πετρελαίου. Έξαρση θά άποτελέσουν τά τάνκερ τών 100-175.000 τον. d.w. τά όποια θά κληθούν νά μεταφέρουν περισσότερο πετρέλαιο άπό τήν 'Αφρική, ένω η έκβαθυνση τού Σουεζ προσφέρει στά σκάφη αύτά περισσότερες άγορές.

...

Οι μεταφορές άνθρακος, σιδηρομεταλλεύματος και χάλυβος καλύπτουν σήμερα τό 45% τών παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορών.

Είναι συνεπώς άναγκαία ή βελτίωση τής οικονομικής καταστάσεως τής διεθνούς βιομηχανίας χάλυβος γιά νά έπλεθει ή ούσιαστική άνάκαμψη τής ναυλαγοράς.

...

Άυξανεται ή προσφορά στά σκάφη ξηρού φορτίου κατά 5,1% τό 1982, ένω η ζήτηση δέν προβλέπεται νά αύξηθει πέραν τού 3,2% έναντι τού 1981.

Καλύτερες οι προοπτικές γιά τό 1983, δημού οι προβλέψεις τοποθετούν τήν αύξηση τής προσφοράς σκαφών μόλις σε 1,3% έναντι μιας αύξησεως τής ζήτησεως τονάζ ξηρού φορτίου, πού θά άνελθει σε 5,8%.

...

Η Μόσχα τηρεί στάση άναμονής στό θέμα τής περαιτέρω προμηθείας δημητριακών. Οι μεσίτες διατείνονται ότι έχει καλύψει τίς άναγκες της μέχρι τίς άρχες Ιουλίου.

...

'Η ΕΟΚ διατηρεί έπι' άόριστον τών άποκλεισμό είσαγωγών άπό τήν 'Αργεντινή σε δημπρακτή συμπαράσταση πρός τήν Βρετανία γιά τήν ύπόθεση τών Φάλκλαντς.

...

'Ασυνήθεις γιά τήν έποχή συνεχείς βροχοπτώσεις σημειώθηκαν κατά τίς άρχες τού δεκαπενθημέρου στήν Βόρειο Ινδία, καταστρέφοντας περί τά 3 έκατομ. τόννους σιτηρών.

Οι πρόσφατες καταστροφές άποκλείουν τήν έπιτευξη τού στόχου συνολικής έτησίας παραγωγής 38 έκατομ. τόν. πού είχαν θέσει οι Ινδοί, ένω θεωρείται βέβαιο ότι θά άπαιτηθει άναλογη είσαγωγή γιά τήν πλήρη κάλυψη τών άναγκων τής χώρας.

Κατά τίς προβλέψεις τών ειδικών τού ύπουργειού Γεωργίας τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, τό παγκόσμιο έμποριο δημητριακών θά παραμείνει κατά τήν περίοδο 1982-83 στά ίδια έπιπεδα τής φετεινής χρονιάς.

Οι είσαγωγές δημητριακών τής Σοβιετικής Ένωσεως προβλέπονται κατά τι χαμηλότερες, περίπου στούς 38 έκατομ. τόννους.

...

'Ανακοίνωση τού άμερικανικού ύπουργειού Γεωργίας άναφέρει ότι οι συνολικές είσαγωγές δημητριακών τής Κίνας κατά τό 1982 θά διατηρηθούν στά ίδια έπιπεδα τού περασμένου έτους, κατά τό όποιο οι είσαγωγές έφθασαν τούς 13 έκατομ. τόννους.

...

'Ο Πρόεδρος τού Βρεταννικού 'Οργανισμού 'Ανθρακος σε όμιλία στήν Νέα 'Υόρκη άνέφερε ότι οι τεράστιες έπενδυσεις τής Βρεταννίας γιά τήν παραγωγή γαιανθράκων, πού φθάνουν σήμερα τό ένα δισεκατομμύριο στερλίνες, θά καταστήσουν τήν χώρα του άναμεσα στούς πρώτους άνα τόν κόσμο παραγωγούς άνθρακος.

Κατά τίς προβλέψεις του, ή κατανάλωση άνθρακος στίς 24 χώρες τού ΟΟΣΑ θά αύξηθη άπό 343 έκατομ. τόν. έτησίως σήμερα σε 1 δισεκ. τόννους μέχρι τό έτος 2000, παρουσιάζοντας μια σταθερή ποσοστιαία αύξηση περί τό 5% έτησίως.

...

Στό υψης ρεκόρ τών 111 έκατομ. τόννων έφθασε ή συνολική παραγωγή γαιανθράκων τής Αύστραλιας τό 1981, σημειώνοντας αύξηση κατά 18,5% έναντι τής παραγωγής τού 1980.

'Εξ αύτων 51 έκατομ. τόννων άντιπροσώ-

πευσαν τίς έξαγωγές άπό τούς όποιους ή 'Ιαπωνία άπορρόφησε ποσότητα 35 έκατομ. τόννων.

...

Οι 'Υπουργοί τού ΟΠΕΚ άποφάσισαν κατά τήν συνάντηση τού 'Έκουαντόρ τήν διατήρηση τών ίδιων πλαφόν παραγωγής και τιμών πετρελαίου.

...

Κατά τάς προβλέψεις τού ύπουργού Πετρελαίου τής Βενεζουέλας ή κατανάλωση πετρελαίου τού ΟΠΕΚ θά αύξηθη άπό 16,5 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως σήμερα σε 19,5 έκατομ. βαρέλια κατά τό προσεχές θέρος και σε 22 έκατομ. βαρέλια μέχρι τού Νοεμβρίου 1982.

...

'Η Τράπεζα «Manufacturers Hanover Trust» προβλέπει μία σταδιακή αύξηση τών τιμών πετρελαίου τού ΟΠΕΚ άπό τό προσεχές Φινόπωρο, ύπαγορευμένη άπό μία άναποφέυκτη αύξηση τής ζητήσεως.

'Εν τώ μεταξύ πληροφορίες άναφέρουν ότι ή Περσία έπωλησε πετρέλαιο μέ άνταλληγή προϊόντων έναντι τιμής περί τά 25-27 δολάρια τό βαρέλι γιά νά καλύψει τό κόστος τού πολέμου μέ τό 'Ιράκ.

...

Πηγές τού άμερικανικού ύπουργειού 'Αμυνης άνέφεραν ότι έπανηρχισαν οι άγορές περσικού πετρελαίου άπό τίς 'Ηνωμένες Πολιτείες. Πρόκειται γιά ποσότητα 1,8 έκατομ. βαρελίων έναντι 29,50 δολλαρίων τό βαρέλι.

...

'Η Βραζιλιανή έταιρια «Πετρομπράς» έπιβεβαίωσε δημοσιογραφικές πληροφορίες γιά τήν συμφωνία προμηθείας πετρελαίου άπό τήν Περσία μέ έκπτωση 10%, ήτοι έναντι 30 δολλαρίων τό βαρέλι.

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

Οι προβλέψεις της «Μόργκαν Γκαραντύ Τράστ» αναφέρουν ότι το δολλάριο θα διατηρήσει τήν ισχύ του στις διεθνείς χρηματαγορές παρά την μείωση στά έπιτοκια τών μεσοπροθέσμων χορηγήσεων που προβλέπεται κατά το τρίτο τρίμηνο τοῦ έτους.

Η Citibank, πρώτη άπο τίς άμερικανικές Τράπεζες, έμειώσε τό έπιτοκίο κατά μισή μονάδα άπο τό έπιπεδο τοῦ 16%.

Πρόκειται γιά τήν πρώτη μείωση τών ύψη λών έπιτοκίων άπο τού Φεβρουαρίου και άναμενέται και νέα στούς έπόμενους μήνες ώς συνέπεια τής μειώσεως τού κόστους έξασφαλίσεως κεφαλαίων στήν διεθνή χρηματαγορά.

Σέ 42 έκατομ. τον. d.w. υπολογίζουν οι Βρεταννοί ναυλομεσίτες E.A. Γκίμπουν τά παροπλισμένα σκάφη στά μέσα τού περασμένου Μαΐου.

Τά μεγάλα δεξαμενόπλοια καλύπτουν τό μεγαλύτερο ποσοστό τής παροπλισμένης παγκόσμιας χωρητικότητας μέ 113 σκάφη, 30,5 έκατομ. τον. d.w.

Η ελλειψη έγκαταστάσεων γιά τών καθαρισμό τών δεξαμενών τών πετρελαιοφόρων μεταξύ Σουέζ και Καράτοι είναι ένας άπο τούς βασικούς άναστατικούς παράγοντες γιά τήν διάλυση περισσοτέρων VLCC στό Πακιστάν.

Η Ιαπωνική κυβέργηση έχετάζει τό ένδεχόμενο μειώσεως κατά 22% τής άπασχολούμενης χωρητικότητας VLCC ώς πλωτών άποθηκών τών Σεπτέμβριο. Σήμερα στήν Ιαπωνία ύπαρχουν 37 πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια, πού χρησιμοποιούνται ώς πλωτές άποθηκες, μέ ποσότητα 70 έκατομ. βαρελίων, ή όποια καλύπτει τίς καταναλωτικές άναγκες τής χώρας γιά 19 ήμέρες.

Σοβεί ή κρίση γιά τά ναυπηγεία τής "Άπω Ανατολής. Κατά 10% μειωμένες οι παραγγελίες νέων πλοίων στήν Ιαπωνία και κατά 86% στήν Κορέα κατά τό πρώτο τετράμηνο τοῦ έτους, ζναντι τών παραγγελιών πού έδοθησαν τό 1981.

Πολλές και διάφορες είναι οι έπιπτώσεις τής Βρεταννικής ναυτικής άποστολής πρός τά νησιά Φάλκλαντ, έπι τής έν γένει ναυτιλιακής κινήσεως. "Όπως έγινε γνωστό τό βρεταννικό 'Υπουργείο 'Αμύνης έχει γιά τό σκοπό αύτό έπιτάξει 14 έμπορικά πλοία και έχει ναυλώσει άλλα 21, σύνολο δηλαδή 35 πλοίων, έξ ών 16 πετρελαιοφόρα, 5 άλιευτικά, 4 μεταφοράς χημικών προϊόντων, 4 φορτηγά, 3 ρυμουλκά, 2 ύπερωκεάνια κρουαζιέρπλοια, και ένα άνεφοδιαστικό πλωτών έξεδρων.

Τίς πρώτες έπιπτώσεις ύπεστη ήδη ο λιμήνη τής Χούλ άπο τής άπωλεια τών εισπράξεών του άπο τά έπιταχθέντα πλοία πού έξασφάλιζαν τίς μεταφορές μέ τή Νότια Άμερική. Γ' αύτό και έζητησε ήδη νά έπεκταθεί ή σχετική άποζημίωση στούς άργανισμούς τού λιμένος. Έξ άλλου ο άποκλεισμός πού άπεφάσισαν οι χώρες τής ΕΟΚ έπεδρασε στούς λιμένες τής Γαλλίας και κυρίως τής Δουνκέρκης πού ήταν ο λιμήν άφετηρίας τών γραμμών Γαλλίας — 'Αργεντινής. 'Επίσης τό μπούκοτάς τών άργεντινών προϊόντων και ή άπαγρεύση τών έξαγωγών προσιρισμού 'Αργεντινής έπιτρέπει σοβαρά τόν λιμένα τού 'Αμβούργου άπο ζητούντος διεξάγετε τό 42% τών εισαγωγών τής δυτικής Γερμανίας προελεύσεως 'Αργεντινής. Πάντως οι άρμόδιοι γερμανικοί κύκλοι έλπιζουν ότι θά μπορέσουν νά έκτελέσουν τίς άνειλημμένες ύποχρεώσεις τους στή μεταφορά άργεντινών προϊόντων (κρέατα, έλαιολαδα, φρούτα) πού φθάνουν τά 3 δισεκ. μάρκων έτησίως.

Παρά τίς οικονομικές δυσκολίες πού παρουσιάζονται λόγω τής κρίσεως τών «Φάλκλαντ», οι έπιχειρηματίες τής 'Αργεντινής διατηρούν τήν καλή πιστοληπτική θέση έξοφλώντας μέ μικρές καθυστερήσεις τίς δανειακές ύποχρεώσεις τους πρός τίς άμερικανικές Τράπεζες.

Τό βρεταννικό κοντεύνερόπλοιο «Atlantic Conveyor» 14.946 τον. γκρόδ, τό όποιο μετέφερε άεροσκάφη και πολεμοφόδια πρός τά νησιά «Φάλκλαντ», είναι τό πρώτο έμπορικό σκάφος πού ύπεστη σοβαρές ζημιές στήν άργεντινο-βρεταννική σύρραξη.

Κατά τήν γνώμη τοῦ Γεν. Γραμματέως τής 'Ενωσεως 'Εφοπλιστών τής Λιβερίας εύοιστον προβλέπεται τό μέλλον τών σημαιών εύκολιας και τών άνοικτών νηολογίων μόλις έπελθει ή άνακαμψη στή ναυτιλία.

Μόνον η χρησιμοποίηση άνοικτών νηολογίων έδηλωσε, κατοχυρώνουν άπολτα τούς άπαραίτητους δεσμούς γιά τήν οικονομική έκμετάλλευση τών συγχρόνων πλοίων.

Σέ όμιλία του σέ συγκέντρωση έκπροσώπων άμερικανικών Τραπεζών στή Νέα 'Υόρκη, ο Διευθυντής Ναυτιλιακών ύποθέσεων τού Παναμά έδηλωσε ότι, ή κίνηση γιά τήν έξαλειψη τών σημαιών εύκολιας θά έπιδράσει δυσμενέστατα κυρίως κατά τών ύπολανάπτυξη χωρών καθώς οι άνεπτυγμένες χώρες έχουν τήν δυνατότητα λόγω τού σημαντικού είσαγωγικού και έξωτερικού έμποριο τών χωρών τους νά καλύψουν έπιτυχώς τούς δρούσις άμοιβαίς μεταφορᾶς φορτίου έπι τή βάσει 40-40-20.

Έπίσης, έάν δέν ύφιστανται σημαιες εύκολιας, τό κόστος λειτουργίας τών έθνικών στόλων θά έπιβαρυνθεί σημαντικά ύπο τήν πίεση τών αύξημένων άπαιτησεων τών έργατικών συνδικάτων.

Κατά τήν προσεχή σύνοδο τής Ναυτιλιακής 'Επιτροπής τής Ούνκταντ, ή όποια θά συνέλθει τόν 'Ιούνιο στήν Γενεύη, θά συζητηθούν οι προτάσεις γιά τήν μεγαλύτερη προστασία τών πλοιοκτητών σχετικών μέ τίς φορτωτικές και τήν ποιοτική κατάσταση τών φορτίων.

Καθυστερήσεις στήν φόρτωση δημητριακών παραπτούνται στούς καναδικούς λιμένες Βανκούβερ και Πρίνς Ρούπερτ πού σέ δροισμένες περιπτώσεις έφθασαν τίς 12 ήμέρες.

Βασικές οι διαφορές πού προβάλλουν οι έργαζόμενοι στόν λιμένα τού Ρότερνταμ ένων συνεχίζεται ή άπεργία πού δημιουργεῖ άνωμαλίες στήν διακίνηση τών πλοίων.

ATTENTION INVESTORS

NOW IS THE TIME TO INVEST IN A STABLE U.S. REAL ESTATE MARKET. FOR ASSISTANCE CONTACT A LICENCED BROKER WITH EXPERIENCE IN FOREIGN INVESTMENTS.

CONTACT: CLAIRY ANDREWS
"AMBASSADOR REAL ESTATE"
7422 SUDLEY ROAD
MANASSAS, VIRGINIA 22110
TELEPHONE: (703) 368.7100
WASHINGTON D.C. AREA

‘Η άλληλογραφία μας

Η ΛΑΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σε δημοσίευμα που έγινε στό τεύχος της 1.5.1982 τού έγκριτου περιοδικού σας μέ τόν τίτλο «ΝΑ ΕΠΕΜΒΕΙ Ο ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ» σχετικά μέ την δραστηριότητα έταιρίας λαϊκής βάσης τού Βόλου σάς πληροφορούμε, για την έννυμέρωση και τού άναγνωστικού σας κοινοῦ, τά άκολουθα:

1. ‘Η παραπάνω έταιρία υπέβαλε στό ΥΕΝ την 9.4.1982 δύο αιτήσεις καὶ ζητά την χορήγηση δύο άδειών ακοπμότητας γιά νά δρομολογήσει α) Δύο ύδροπτέρυγα τύπου ΚΟΜΕΤΑ Μ στή γραμμή Βόλου - Σκιάθου - Σκοπέλου - Αλονήσου - Κύμης - Σκύρου καὶ β) ένα ύδροπτέρυγο τύπου ΚΟΜΕΤΑ - ΜΕΤΕΟΡ στή γραμμή Χαλκίδας - Λίμνης Αιδηψού - Αρκίτσας - Όρεων - Σκιάθου.

2. ‘Η άρμόδια Διεύθυνση τού ΥΕΝ, μετά τή συγκέντρωση τών άπαραίτητων στοιχείων από τίς άρμόδιες Λιμενικές Αρχές καὶ τήν έκθεση τής ‘Επιθεώρησης ‘Έμπορικων

Πλοίων σχετικά μέ τήν καταλληλότητα τών σκαφών γιά τά δρομολόγια πού προορίζονται, θά προωθήσει τίς αιτήσεις στή Γνωμοδοτική ‘Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών γιά γνωμοδότηση, μετά δέ θά έκδοθει ‘Υπουργική Απόφαση, με γνώμονα τήν ουσιαστική έξυπηρέτηση τών συγκοινωνιακών άναγκών, σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού θά έκτιμηθούν άντικευμενικά. Είναι φυσικό πώς ή άποφαση αύτή μπορεῖ νά είναι, είτε θετική, είτε άρνητική, ως πρός τό αίτημα.

3. Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις πού ισχύουν κανένα πλοίο — και ειδικώτερα γιά τήν περίπτωση ‘Υδροπτέρυγο ή — καινοφανές — δέν δρομολογείται χωρίς πρώτα νά διαπιστωθεῖ διτί μπορεῖ νά έκτελει μέ άσφαλεια δρομολόγια σέ συγκεκριμένη γραμμή καὶ διτί ή συχνότητα τών δυσμενών καιρικών συνθηκών σ' αύτή δέν είναι μεγαλύτερη ήπο ένα ποσοστό, πού έκτιμαται κατά περίπτωση.

4. ‘Από τίς πληροφορίες πού έχομε συγκεντρώσει μέσω τής Λιμενικής Αρχής Βόλου, ή έταιρία αύτή έχει δημοσιεύσει στό τοπικό τύπο τή σύσταση τής καὶ διτί άφού έγ-

κριθεῖ τό καταστατικό της άπο τή Νομαρχία, θά άρχισει τήν έγγραφή μετόχων. Δέν έκανε έξαγγελία γιά δρομολόγια. Τά λιμάνια, γιά τά όποια ζητεῖ τήν δρομολόγηση τών σκαφών της, έχουν τήν κατάλληλη τεχνική ύποδομή γιά νά ύποδεχονται τέτοιου τύπου σκάφη. ‘Η έταιρία έχει δώσει προκαταβολή γιά άγορά ήπο τό έξωτερικό 2 σκαφών τύπου ΚΟΜΕΤΑ καὶ Ι ΜΕΤΕΟΡ.

5. Μέ τά δεδομένα αύτά δέν στοιχειοθείται, κατά τήν άποψή μας παρέμβαση τού ΥΕΝ γιά τήν δικηση δίωξης κατά τής παραπάνω έταιρίας, σύμφωνα μέ τό δημοσίευμά σας.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΓΙΩΤΑΣ

Πειραιάς, 25.5.82.

Σημ. Συντ. ‘Από τήν έπιστολή τού κ. Γιώτα προκύπτουν δύο έρωτηματικά:

Πρώτο, οι αιτήσεις συνοδεύονται καὶ άπο τίς άπαιτητες τεχνικοί οικονομικές μελέτες:

Δεύτερο, έχει ζητηθεῖ ή άπαιτουμένη άδεια τών οικείων νομιμοτικών άρχων γιά τήν καταβολή τής προκαταβολής πού άναφέρεται;

Συμπληρωματικά άναφέρομε διτί σύμφωνα μέ πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών» τά σκάφη ΜΕΤΕΟΡ δέν έχουν ναυπηγηθεῖ καὶ βρίσκονται άκομη στό στάδιο τών σχεδίων.



Transmar

SHIPPING AGENCY

DIRECTOR: GEORGE KAVOUKAS

**ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ALL GREEK PORTS
GENERAL SHIP AGENTS FOR ALL KIND OF SHIPS
WITH BEST SERVICE AND COMPETITIVE RATES**

**SHIP MANAGEMENT • MARINE CONSULTANTS AND
REPAIRS SUPERINTENDENCE • MARINE SUPPLIES**

**A leading firm concerned with
International Industrial Transport**

HEAD OFFICE^{EQ}
II MERARCHIAS 3 STR.
PIRAEUS GREECE
PHONE: 4136502 (5 LINES), 4120424, 4173086
TLX: 21 2681 TRAN GR
CABLE: "TRANSMAR"

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Μειωμένη ή κίνηση κοντέϊνερς

Μειωμένη ήταν ή κίνηση έμφορτων έμπορευματοκιβωτίων τόν περασμένο Ιανουάριο, σε σύγκριση με την κίνηση τού άντιστοιχου μήνα τού 1981, ένω τά διακινηθέντα κενά έμπορευματοκιβώτια έμφανται αύξημένα.

Τά έμφορτα έμπορευματοκιβώτια ήταν τόν Ιανουάριο λιγότερα κατά 1,53% και τά κενά περισσότερα κατά 27,27%.

Έτσι φορτεκφορτώθηκαν 9.878 έμπορευματοκιβώτια με 115.708 τόννους έμπορευμάτων, έναντι 10.031 έμπορευματοκιβώτιων τόν Ιανουαρίου 1981 με 117.117 τον. έμπορευμάτων, ένω τά κενά κοντέϊνερς ήταν 3.748 τόν Ιανουάριο τού 1982 και 2.945 τον. τόν ίδιο μήνα τού 1981.

Έγκατάσταση τροχόσπιτου

Έγκριθηκε άπό τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς ή έγκατάσταση ένός τροχόσπιτου σέ χώρο του, πού βρίσκεται στήν Επισκευαστική Βάση Περάματος και ή χρήση του έχει παραχωρηθεί στήν Ε.Π.Ε.

Σέρες - Ίπταμενοι Ύδροδρομοι Ναυτιλιακή με έτησιο μίσθιμα 630 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο και με τήν ύποχρέωση ή έταιρια νά τό άπομακρύνει άμεσως δταν δ' Όργανισμός παύσει νά τής παραχωρεί τό χώρο, μέσα στόν όποιο είναι έγκατεστημένο.

Τά άνδροφόρα σκάφη τού ΟΛΠ

Η διοίκηση τού Όργανισμο Λιμένος Πειραιώς, έδωσε έντολή στίς άρμόδιες υπηρεσίες νά έπισπευσουν τίς ένεργειες τους, ώστε νά άποδοθούν τό ταχύτερο δυνατό στήν έκμετάλλευση τά άνδροφόρα σκάφη τού Όργανισμο, τά όποια παραμένουν σέ άδρανεια έξι αιτίας βλαβών τών μηχανών και άλλων ζημιών γιά νά καλυφθούν σύντομα οι άνάγκες τού λιμανιού γιά άνδροδότηση τών πλοίων και τών άλλων πλωτών μέσων.

Θά πρέπει νά σημειωθεί δτι δ' Όργανισμός προκήρυξε διαγωνισμό γιά τή μίσθωση ένός ίδιωτικού άνδροφόρου σκάφους, πλήν δμως οι προσφερθείσες τιμές κριθήκαν άσύμφορες.

Τηλεφωνικές συνδέσεις στή Δραπετσώνα

Είκοσι κύριες τηλεφωνικές συνδέσεις μέδεικτη τελῶν έγκατεστησε δ' Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς στό νέο μώλο Δραπετσώνας γιά τήν έξυπηρέτηση τών άναγκών τών έπισκευαζόμενών έκει πλοίων. Έγκριθηκε γιά τό σκοπό αύτό ποσόν 390.000 δρχ. γιά δαπάνες έγκαταστάσεως τών τηλεφωνικών συνδέσεων.

Άναπροσαρμόστηκαν μισθώματα

Άναπροσαρμόστηκαν άπό τόν Ο.Α.Π. τά μισθώματα, πού καταβάλλουν όρισμένα νομικά και φυσικά πρόσωπα γιά τή χρήση χώρων του κατά τό 1982 ως έξης:

α. Κοινοπραξία Λεμβούχων Περάματος γιά χρήση χώρου 13,50 τετρ. μέτρων δρχ. 3.300.

β. Σύλλογος Αύτοκινητιστών Τελωνείου και Έλευθερας Ζώνης, 5.000 δρχ.

γ. Πανελλήνια Ενωση Υφαλοχρωματιστών - Ματσακωνιστών, δρχ. 111.510.

δ. Σύνδεσμος Συγκοινωνίας Περάματος «Η Φανερωμένη», δρχ. 2.000.

ε. Σύλλογος Εκτελωνιστών Πειραιώς - Αθηνών δρχ. 326.340.

στ. Ενωση Μονίμων και Δοκίμων Λιμενεργατών, δρχ. 3.000.

Σύντομα

Υπογράφηκε μεταξύ τής διοικήσεως τού Ο.Α.Π. και τών έκπροσώπων τών λιμενεργατών νέα συλλογική σύμβαση έργασίας, ή όποια ισχύει άπό Ιη Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1982.

• Ο Ο.Α.Π. άποδέχτηκε συμβιβαστική λύση τής διαφορᾶς μεταξύ τών έταιρων «Ναυπηγική Ε.Π.Ε.», «ΕΛΚΑΒΑΛ ΕΠΕ» και τού ίδιου.

• Παρατάθηκε ο χρόνος άνελκύσεως τού ναυαγίου «Ριβιέρα» μέχρι τίς 4 Αύγουστου 1982 μέ τούς ισχύοντες δρους και προϋποθέσεις.

• Ο Ο.Α.Π. άπαλλάξε τήν έταιρια «Δ.Κ. Αναστασιάδης και Α.Χ. Τσορτανίδης» άπό τήν ποινή προσαυξήσεως κατά 100% τών δικαιωμάτων μεταφορᾶς άποσκευών έπιβατων πού τής έπιβλήθηκε τό 1980.

• Έγκριθηκαν άπό τόν Ο.Α.Π. κονδύλια, συνολικού ψηφους 12.163.000 δρχ. γιά τήν πληρωμή έκτελεσθέντων στό λιμάνι διαφόρων έργων.

• Απορρίφθηκε αίτημα τής ναυτικής έταιριας «Αφροδίτη» γιά άπαλλαγή τής άπό δικαιώματα γιά τό ναυάγιο «RASA SAYANG» πού βρίσκεται στήν περιοχή τού Ο.Α.Π.

• Θά κατεδαφισθεί τό κτίριο «Παγόδα» πού βρίσκεται δίπλα στής μόνιμες δεξαμενές τού Ο.Α.Π. γιατί έχει ύποστει σοβαρές ζημιές άπό τούς σεισμούς και κρίθηκε έπικινδυνο.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ

Η Γενική Συνέλευσις τών μετόχων τού Έλληνικού Νηογνώμονος συνήλθεν τήν 12ην Μαΐου εις τά έν Πειραιεί, Ακτή Μιαούλη 23, γραφεία του.

Τής Συνελεύσεως προήδρευσεν ο κ. "Αλκιμος Γράτσος.

Έκ τής άναγνωσεως τού Άπολογισμού τού έτους 1981, διεπιστώθη σημαντική πρόοδος εις τάς έργασίας τού Ε.Ν. Ο άριθμός τών ταξινομημένων πλοίων άνηλθεν συνολικών εις 1.131 έκ τών όποιων 260 πλοία γενικού έμποριο και 871 τουριστικά και άναψυχῆς.

Τά άποτελέσματα άπό οίκονομικής πλευρᾶς ύπηρξαν ίκανονοιητικά και έκ τού προκύψαντος κέρδους δ' Ε.Ν. διέθεσε ποσόν ΔΡΧ. 320.000 ύπερ τής Ναυτικής έκπαιδεύσεως τών νέων και τής έν γένει νηοτεχνικής προόδου εις τούς κύκλους τής Εμπορικής Ναυτιλίας μας.

Ίδιαιτέρα μνεία έγένετο διά τήν συναφθείσαν κατά τόν Απρίλιον 1981 συμφωνίαν στενής συνεργασίας τού Ε.Ν. μετά τού Lloyd's Register of Shipping, πού δημιουργεί ίσχυράν τεχνολογικήν ύποδομήν διά τήν έξυπηρέτησιν τής Ναυτιλίας.

Αξίζει, έπισης, νά σημειωθῇ, δτι ένεκριθη δπως δ' Ε.Ν. λάβη μέρος εις τά «Ποσειδώνια», πού θά πραγματοποιηθούν εις τόν Πειραιά άπό 7 μέχρι 12 Ιουνίου.

Τέλος, έξεφράσθησαν εύχαριστίαι πρός τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας διά τό έπιδεικνύμενον παρ' αύτοῦ ένδιαφέρον πρός τό έργον τού Έλληνικού Νηογνώμονος, ώς και πρός δλους τούς έφοπλιστάς, πού άναθέτουν τήν ταξινόμησιν τών πλοίων των εις αύτόν.



Transhipment in high sea Pacific ocean from Soviet fish carrier M/V PROLIV SANNIKOVA



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS *

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3 N1 AL
TEL: 4882171 / 4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LOUIS MOROTE LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 275220/275216
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

27-29 NOTARA STR. PIRAEUS-GREECE
TEL: 4129529/4129680/4174004/4173008
TELEX: 211650/213876 LASK GR.
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD

* 32 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 20/3/1982

Η προσφορά και ζήτηση ένεργειας

Μία άναλυση μελέτης του Ιαπωνικού Ινστιτούτου Ένεργειακής Οικονομίας για τήν προσφορά και ζήτηση γαιανθράκων, πετρελαίου και φυσικών άεριών κατά τήν δεκαετία του 1980

Ειδική όμαδα μελετητῶν προσπάθησε στο χρονικό διάστημα από τόν Ιούνιο του 1978 και μέχρι τού Μαρτίου 1980 νά θεμελιώσει τίς άρχες πού δέπουν τήν προσφορά και ζήτηση ένεργειας στόν πλανήτη μας μετρώντας τήν ένέργεια σε τόννους ίσους πρός ένα τόννο πετρελαίου.

Σάν βάση για τήν πραγμάτωση τής μελέτης οι μελετητές έθεσαν πρώτον, ότι ή παραγωγή άργού τών χωρῶν τού ΟΠΕΚ θά συνεχισθή κατά τήν δεκαετία

πού διανύουμε γύρω από τά 30 έκατομμύρια βαρέλια τήν ήμέρα ένων άντιστοιχα οι ποσότητες πού προορίζονται γιά έξαγωγή θά μειωθούν από 29 έκατομ. βαρέλια τό 1980 σέ 25,3 έκατομ. βαρέλια τήν ήμέρα τό 1990. Δεύτερον, δεδομένου ότι ή προσφορά και ζήτηση τού πετρελαίου κατά τήν περίοδο αύτή δέν θά έχει μεγάλες αύξομειώσεις και ύπολογιζομένης μιάς αύξησεως τής τιμής γιά τήν κάλυψη τών έσόδων από τίς μειωμένες έξαγωγές ύπελογισθή ότι ή

τιμή τού άργου τού ΟΠΕΚ θά αύξανεται κατά 3-4% κατά μέσον δρον τό χρόνο, από 30 δολλάρια τό 1980 σέ 50 δολλάρια τό 1985 και τέλος σέ 90 δολλάρια τό βαρέλι τό 1990.

Λαμβάνοντας ως μέσο έτήσιο ρυθμό άναπτύξεως τών χωρῶν 3.3% γιά τήν πρώτη πενταετία και 3.2% γιά τήν δεύτερη ή συνολική παγκόσμια ζήτηση ένεργειας ή όποια τό 1977 έφθασε τούς 6.498 έκατομμύρια τόννους (ισοδύναμους πρός τόννους πετρελαίου) θά άνελθει στούς 8.441 έκατομμύρια τόννους τό 1985 και στούς 9.880 έκατομμύρια τόννους τό 1990.

Στόν πίνακα πού άκολουθει δίδεται ή άναλυση τής ένεργειας κατά κατηγορία πού προστίθενται γιά νά καλύψουν τήν παραπάνω ζήτηση ή όποια συμπεριλαμβάνει ένεργεια καταναλισκομένη τόσο γιά οικιακή χρήση όσο και γιά τήν κίνηση τών βιομηχανιών, τών μέσων μεταφορᾶς και τών πλοίων. (Σέ έκατομμύρια τόννους, σέ παρένθεση ποσοστόν τού συνόλου).

Έτος	ΖΗΤΗΣΗ		ΠΡΟΣΦΟΡΑ (B)						(B - A)
	(A)	"Ανθρακας	Πετρέλαιο	'Αέρια	Πυρηνικά	'Υδατα/ πτώσεις	Νέες μορφ. ένεργειας	Σύνολο	
1977	6.498	(27,0) (100,0)	(46,1)	(19,5)	(1.8)	(5,5)	0	6.717,1	229,1
1985	8.441,4	(28,6)	(40,5)	(20,1)	(4,0)	(6,2)	(0,6)	(100,0)	97,9
1990	9.888,1	(30,1)	(36,5)	(20,1)	(5,2)	(6,3)	(1,8)	(100,0)	62,1
		2.993,7	3.630,2	1.998,7	521,6	626,7	179,3	9.950,2	

"Έχοντας τά παραπάνω δεδομένα συγκρίσεως προσφορᾶς και ζητήσεως παραθέτουμε στόν παρακάτω πίνακα τίς μετρήσεις στίς όποιες κατέληξαν οι

ιάπωνες σχετικά μέ τίς αύξομειώσεις προσφορᾶς και ζητήσεως γιά τίς τρεῖς βασικές πηγές ένεργειας, τού πετρελαίου, τών γαιανθράκων και τών φυσι-

κών άεριών γιά τήν δεκαετία μέ άφετηρία τά ύπαρχοντα στοιχεία γιά τό 1977.

Γαιάνθρακες		
Έτος	Ζήτηση	Προσφορά
1977	1.778,6	1.810,7
1985	2.378,9	2.442,2
1990	2.922,9	2.993,7

Πετρέλαιο		
Ζήτηση	Προσφορά	Διαφορά
2.929,7	3.095,6	169,9
3.500,0	3.457,2	- 42,8
3.862,6	3.630,2	- 232,4

'Αέρια		
Ζήτηση	Προσφορά	Διαφορά
1.298,9	1.315,1	16,2
1.699,5	1.717,7	18,2
1.954,3	1.998,7	44,4

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN – HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE – PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B, Filinos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 – 4519795
Telex: 21-1185 SEA GR.

Δύο νέα κρουαζιερόπλοια ύψηλής στάθμης έντασσονται στή δύναμη τής 'Ελληνικής' Επιβατηγού Ναυτιλίας

Στις 28 Μαΐου και στις 19 Ιουνίου άντιστοιχα άποπλέουν γιά τις παρθενικές τους κρουαζιέρες τά νέα έλληνικά έπιβατηγά σκάφη «ROYAL ODYSSEY» και «CONSTELLATION» πού άποτελούν δύο άκομη έπιτεύγματα τής έφοπλιστικής μας δραστηριότητος στόν χώρο των διεθνών περιηγήσεων.

Τό «ROYAL ODYSSEY» είναι τό δεύτερο κρουαζιερόπλοιο τής «Ρόγιαλ Κρούζ Λάϊν», μιᾶς έταιρίας πού δρχισε τήν δραστηριότητά της τό 1974 και έπειταχε μέσα σέ σύντομο χρονικό διάστημα νά έπιβληθει στόν διεθνή χώρο τών κρουαζιερών πραγματοποιώντας μέ τό πλοϊο της «GOLDEN ODYSSEY» 202 περιηγήσεις μέχρι τού τέλους τού 1981 και μεταφέροντας 92.697 έπιβάτες.

Τό νέο κρουαζιερόπλοιο της ναυπηγήθηκε στή Γαλλία άρχικώς γιά τήν «Χόμ Λάϊν» και μετά τήν άγορά του άπο τήν έταιρία «Ρόγιαλ Κρούζ Λάϊν», άνακαινίστηκε πρόσφατα σέ χρόνο ρεκόρ στό Πέραμα μέ άποκλειστική χρησιμοποίηση Έλλήνων έργατοτεχνιών, τεχνικών συμβούλων και διακοσμητών έναντι μιᾶς δαπάνης πού έφθασε τά 16 έκατομμύρια δολλάρια, ή δέ κατασκευή του έχει προσαρμοσθει πρός τις διεθνείς διατάξεις τής Αμερικανικής Ακτοφυλακής και τών Κανονισμών τού ύπουργειού Δημοσίας Υγείας.



Τό πλοϊο διαθέτει 409 καμπίνες γιά 877 έπιβάτες και ένδιαιτήματα γιά τό πλήρωμα πού φθάνει τά 360 άτομα. Έφοδιασμένο μέ δύο τουρμπίνες ισχύος 25.000 ίππων άναπτύσσει ταχύτητα 21 κόμβων, τό δέ πρωραίο σύστημα κινήσεως μέ ζλικά έγκαρσίων παρέχει στό σκάφος εύχέρεια έλιγμών έντός λιμένων. Έχει δίλικο μήκος 192 μέτρα, πλάτος 26 μέτρα και 11 καταστρώματα ένδιαιτήσεως.

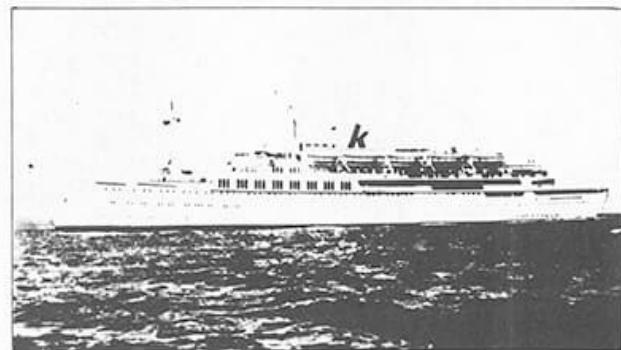
Η έσωτερική του διακόσμηση έγινε άπό «Έλληνες καλλιτέχνες και είδικούς μέ τρόπο πού τού έξασφαλίζει ένα αισθητικό περιβάλλον και άπολυτη λειτουργικότητα. Τό πλοϊο διαθέτει τραπεζαρία 450 θέσεων, σαλόνι 440 θέσεων, ίδιατερο σαλόνι γιά μικρές δεξιώσεις, πέντε μπάρ, κινηματογράφο μέ φαντασμαγορικό φωτεινό διάκοσμο, δισκοθήκη, βιβλιοθήκη, αίθουσα παιγνιδών άναψυχής, κομμωτήριο, άνοιχτή και κλειστή πισίνα, δύο σάουνες, πλήρες γυμναστήριο, μεγάλο κατάστημα μέ πολυτελείς προθήκες και τεράστιους κλειστούς χώρους περιπάτου. Έπίσης ύπαρχουν μεγάλοι και άνετοι χώροι γιά τήν ένδιαιτηση και ψυχαγωγία τού πληρώματος.

Τό «ROYAL ODYSSEY» άπέπλευσε στις 28 Μαΐου γιά τήν έκτελεση τής πρώτης κρουαζιέρας στά έλληνικά νησιά και τήν Δυτική Μεσόγειο μέ τελικό προορισμό τό Λονδίνο άπο όπου θά πραγματοποιήσει έπτα κυκλικές περιηγήσεις στίς Σκανδιναυικές χώρες φθάνοντας ώς τό Λένινγκραντ. Τώρα ή «Ρόγιαλ Κρούζ Λάϊν» μέ τό νέο της άποκτημα θά καλύπτει μέ άνεση τίς άναγκες τού εύρυτατου προγράμματος περιηγήσεων τής έταιρίας στήν Εύρωπη και τήν Αμερική προάγοντας τό γόντρο τής έλληνικής σημαίας στόν άπαιτητικό αύτό χώρο τής ναυτιλιακής έκμεταλλεύσεως και τροφοδοτώντας μέ συνεχή ροή συναλλάγματος, τής τάξεως τών 7 έκατομ· δολλαρίων τόν χρόνο, τήν οικονομία τής χώρας μας.

Τό «CONSTELLATION» άποτελει τήν ναυαρχίδα τού στόλου τών κρουαζιερόπλοιών τής «Ατμοπλοΐας Καβουνίδου» πού φέτος συμπλήρωσε 70 χρόνια συνεχούς δραστηριότητας στόν χώρο τής έπιβατηγού ναυτιλίας μας, μεταφέροντας κατά τά τελευταία χρόνια περί τούς 32.000 έπιβάτες κατά μέσο όρο έτησίως σέ περιηγήσεις 3,4 και 7 ήμερων, μέ συναλλαγματική ώφελεια γιά τήν Έλλάδα τής τάξεως τών 12 έκατομμυρίων δολλαρίων τόν χρόνο.

Τό νέο κρουαζιερόπλοιο της ναυπηγήθηκε στή Γιουγκοσλαβία τό 1962 και κατά τά δύο τελευταία χρόνια μετασκευάσθηκε και άνακαινίστηκε στό Πέραμα έναντι μιᾶς δαπάνης πού έπερασε τά 10 έκατομμύρια δολλάρια άποκλειστικά άπο «Έλληνες τεχνικούς και έργατες, και προσαρμόστηκε στίς σύγχρονες άπαιτήσεις άσφαλείας τής ζωῆς στήν θάλασσα και στίς διατάξεις πού ύπαγορεύει ή Αμερικανική Ακτοφυλακή και τό ύπουργειο Υγείας.

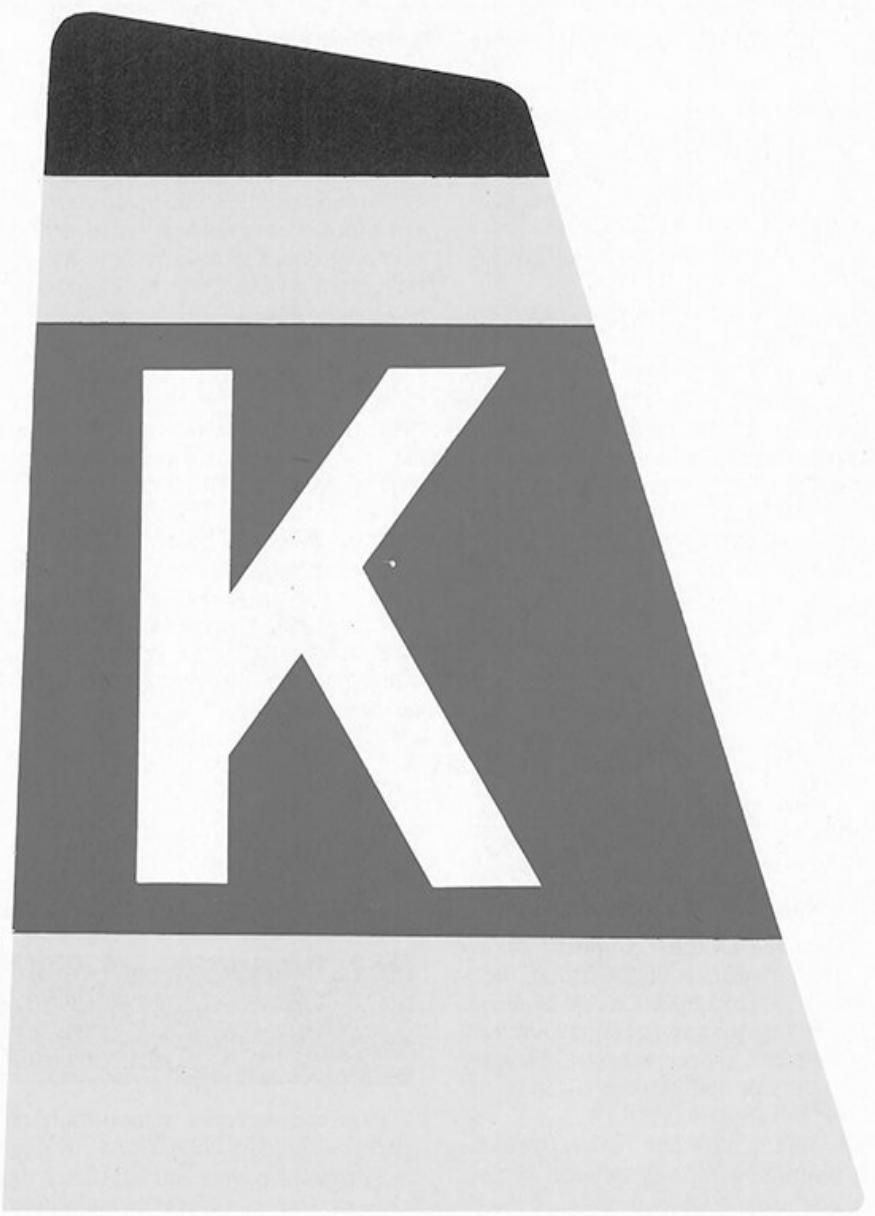
Τό πλοϊο διαθέτει 221 έσωτερικές καμπίνες γιά 520 έπιβάτες, 8 καταστρώματα και ένδιαιτήματα γιά πλήρωμα 165 άτομων. Έχει δίλικο μήκος 150 μέτρα, πλάτος 20 μέτρα και είναι έφοδιασμένο μέ δύο μηχανές «Μπουρμάϊστερ» ισχύος 8.100 ίππων πού τού προσδίδουν ταχύτητα 18 κόμβων και σταθερωτήρες.



«Όλοι οι έσωτερικοί χώροι τού πλοίου κατασκευάστηκαν κατά τήν περίοδο 1980-81 άπο τήν άρχή μέ τή χρησιμοποίηση έγχωριών όλικών και Έλλήνων διακοσμητών, οι όποιοι δημιούργησαν εύχαριστους και άπολυτα λειτουργικούς χώρους. Τό πλοϊο διαθέτει δύο σαλόνια συνολικής δυναμικότητας 550 άτομων, τραπεζαρία 250 άτομων, 5 μπάρ, δύο δισκοθήκες έκ τών όποιων ή μία μετατρέπεται σέ κινηματογράφο, πισίνα γυμναστήριο και σάουνα, καταστήματα, κομμωτήριο, βιβλιοθήκη, casino και καταστρώματα γιά χρήση τών έπιβατών έπιφανείας 22.000 τετρ. μέτρων, καθώς και άνετους χώρους ένδιαιτήσεως τού πληρώματος.

Τό «CONSTELLATION» θά άποπλεύσει άπο τήν Γένοβα γιά τήν παρθενική του κρουαζιέρα στις 19 Ιουνίου έκτελώντας 14 ήμερες περιηγήσεις μέ προσεγγίσεις στούς λιμένες Βαρκελώνης, Παλέρμο, Ήρακλείου Κρήτης, Πόρτ Σάιντ, Αστνόντ, Κουσάντασι, Πειραιά και Κάπρι οι όποιες θά τερματιστούν στίς άρχες τού προσεχούς Νοεμβρίου. Άπο τόν Δεκέμβριο κατά τήν διάρκεια τού χειμώνα έχουν προγραμματισθεί έβδομαδιαίες κρουαζιέρες στήν Καραϊβική, τόν Ειρηνικό και τήν Αλάσκα.

Μέ τό νέο της σύγχρονο πλοϊο ή «Ατμοπλοΐα Καβουνίδου» έπεκτείνει τήν δραστηριότητά της στήν διεθνή τουριστική άγορά ύψηλού έπιπέδου και άνυψωνει τήν θέση τής έλληνικής έπιβατηγού ναυτιλίας.



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Ποιοί έχουν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία

Οι ναυτικοί έφοπλιστές

‘Ο πρόεδρος της ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Α.ριστ. Καραγεωργης, στήν πρώτη του συνάντηση μέτοις έκπροσώπους τού τύπου άμεσως μετά τήν άνάληψη τής προεδρίας, είχε πει μεταξύ άλλων, ότι οι σημερινοί ναυτικοί είναι οι αύριανοι έφοπλιστές. ‘Ο παραπιθέμενος πίνακας αποτελεί τήν καλύτερη έπιβεβαίωση τής διαπιστώσεως έκεινης γιατί περιέχει τούς ναυτικούς πού έχουν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία.

Φυσικά ό πίνακας αύτός δέν είναι πλήρης, δέν περιέχει δηλαδή διλούς τούς ναυτικούς πού έχουν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία. ‘Υπάρχουν όρισμένοι, μεταξύ τῶν οποίων είναι γνωστότατοι έφοπλιστές, οι οποίοι γιά προσωπικούς λόγους δέν θέλουν νά έμφανισθούν. ‘Υπάρχουν έπισης και άλλοι πού δέν δέχθηκαν νά άπαντησουν στήν έρευνα αύτή. Τέλος ύπάρχουν έκεινοι πού στή διάρκεια τής έρευνας αύτής διαπιστώθηκε ότι έχουν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία άλλα δέν κατέστη δυνατό νά ύπάρξει ή άπαιτουμενος έλεγχος και φυσικά άρκετοι άκομή τούς όποιους δέν προσδιόρισε ή έρευνα.

‘Από τήν έρευνα έπισης διαπιστώθηκε ότι ύπάρχει μεγάλος άριθμός ναυτικών, πού δέν είναι δημοσία δυνατόν νά προσδιορισθεί έπακριβώς, οι οποίοι έχουν συμμετοχές σε πλοιοκτησία. ‘Έπισης διαπιστώθηκε ότι πολλοί ναυτικοί οι οποίοι είχαν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία πούλησαν πρόσφατα τά πλοια πού διέθεταν και αύτή τή στιγμή βρίσκονται στό στάδιο τής άγοράς νέων σκαφών και φυσικά δέν περιλαμβάνονται στόν πίνακα. Είναι αύτονότο ότι θά ύπάρξει συνέχεια γιά νά καταγραφοῦν δλοι οι ναυτικοί μας οι οποίοι έχουν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία και οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά έπικοινωνήσουν σχετικώς μέ τά «Ναυτικά Χρονικά».

‘Από τήν έρευνα προέκυψαν μερικές σημαντικές διαπιστώσεις.

Πρώτον, οι ναυτικοί πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία είναι στήν πλειοψηφία τους πλοίαρχοι. ‘Υπάρχουν και όρισμένοι μηχανικοί, ή άριθμός τους δημοσία είναι περιορισμένος.

Δεύτερον, οι ναυτικοί πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία είναι έγκατεστημένοι στήν ‘Ελλάδα ή πού και άσκουν τήν έφοπλιστική τους δραστηριότητα.

Τρίτον, μεταξύ τῶν ναυτικών πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία περιλαμβάνονται γνωστότατα σήμερα δύναμα τού Ελληνικού έφοπλισμού.

Τέταρτον, οι περισσότεροι ναυτικοί πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία άρχισαν τήν έφοπλιστική τους δραστηριό-

(GREEK SEAMEN WHO BECAME OWNERS)

The President of the Greek Shipowners' Union, Mr. A. Karageorgis, recently mentioned that today's seamen are tomorrow's shipowners.

The following table of Greek seamen who became owners is the best proof of his statement. Naturally, it is not complete. There are certain owners, who, for personal reasons, do not want to be included in the list. There are others who did not reply to our questionnaire. There are also some who became owners recently, after the list was made up and there are others who have sold their ship or ships and are in the process of buying others. They have not been included in the list. There are still others who are only part owners and have also not been included. If there are owners whom we have omitted and who wish to be included, they are kindly requested to contact us.

Certain important conclusions are to be drawn from our research into this interesting subject:

First, most of those who became owners were deck officers or masters. There are very few engineers on the list.

Secondly, most of them are established in Greece, from where they conduct their operations.

Thirdly, among them are many owners who are well known in today's shipping world.

Fourthly, most of them became owners in the past 15 years and among them are many graduates of the public merchant navy training schools.

The question arises, can seamen still become owners in this day and age? At present, times are difficult for shipping but if the situation improves, there is no reason why today's seamen should not

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

τητα στά τελευταία 15 χρόνια και μεταξύ αύτων περιλαμβάνονται άρκετοι άπόφοιτοι των δημοσίων σχολών έμπορικου ναυτικού.

Ένα έρώτημα πού άνακυπτει είναι έαν ύπάρχουν σήμερα οι δυνατότητες να προχωρήσουν και άλλοι ναυτικοί στήν πλοιοκτησία. Άναμφισβήτητα οι καιροί σήμερα είναι δύσκολοι, άλλα πάντοτε ύπαρχει ή έλπιδα ότι θά δημιουργηθούν και πάλι εύνοικές προϋποθέσεις πού θά έπιπτρέψουν και σέ άλλους ναυτικούς μας νά στραφούν στόν έφοπλισμό. Άλλα και σήμερα, όταν ύπαρχει συλλογική προσπάθεια, ο δρόμος πρός τήν έπιτυχία είναι άνοικτός. Στό σημείο αύτό πρέπει νά έπισημανθεί ότι πολλοί ναυτικοί πού προχώρησαν στήν πλοιοκτησία ξεκίνησαν «συνεταιρικά» μέ άλλους συναδέλφους τους, είτε άκομη μέ συγγενείς τους έπισης ναυτικούς. Οι περιπτώσεις άδελφων ναυτικών πού έχουν προχωρήσει οικογενειακά στόν έφοπλισμό δέν είναι λίγες.

Ο παρατιθέμενος κατωτέρω πίνακας καταρτίσθηκε κατ' άπολυτη άλφαβητική σειρά:

Άγούδημος Γεράσιμος, πλοίαρχος, **Άγούδημος Δημήτριος**, ήλεκτρολόγος Ε.Ν. και **Μελέτης Ιωάννης**, πλοίαρχος. Διευθύνουν τήν έταιρια **FLANDERMAR SHIPPING CO. LTD**, ή όποια διαχειρίζεται 25 πλοία συνολικής χωρητικότητας 240.000 τον. γκρός.

Άλεξανδράτος Σπύρος, μηχανικός. Διευθύνει τήν έταιρια **APOLLONIA SHIPPING**, ή όποια διαχειρίζεται 6 πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.000 τον. γκρός.

Αραβανής Κων/νος και Μαρκούσης Ιωάννης, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια **SAINT NAVIGATION CO. LTD**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 6.926 τον. γκρός.

Βαρβεράκης Δημήτριος, **Βαρβεράκης Πέτρος**, **Βαρβεράκης Γεώργιος** και **Χατζηγεωργίου Χρήστος**, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια **VERVERAKIS DEMETRIOS**, ή όποια διαχειρίζεται 5 πλοία συνολικής χωρητικότητας 55.000 τον. γκρός.

Βασιλακόπουλος Δημήτριος, πλοίαρχος. Διευθύνει μετά τού Κ. Στυλ. Μαρκάκη πού δέν είναι ναυτικός τήν έταιρια **INTERTRANS SHIPPING LTD**, ή όποια διαχειρίζεται 5 πλοία συνολικής χωρητικότητας 86.000 τον. γκρός.

Βεντούρης Δημήτριος, μηχανικός. Διευθύνει μετά τού Κ. Γερασίμου Βεντούρη και τού Κ. Ισιδώρου Κούβελα, οικονομολόγων, τήν έταιρια **SOUGERKA MARITIME CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοία συνολικής χωρητικότητας 34.413 τον. γκρός και τό έπιβατηγό «Άλκυών» χωρητικότητας 4.186 τον. γκρός.

Βέτας Μάρκος, μηχανικός. Διευθύνει τήν έταιρια **HECTOR SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 26.347 τον. γκρός.

Βλαχοχρήστος Άλκιβιάδης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **MEDLUCK COMPANIA NAVIERA S.A.** ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.000 τον. γκρός.

Βλησμάς Δημήτριος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ASTROPROSPERO COMPANIA NAVIERA S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 6.642 τον. γκρός.

Γαγλιάς Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **GAGLIAS N. & CO.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 499 τον. γκρός. **Γεωργόπουλος Γιώργος**, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **GEORGOPoulos G. MARITIME CO. LTD**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.819 τον. γκρός.

Γιαννιώτης Σπύρος, **Γιαννιώτης Ιωάννης** και **Γιαννιώτης Νικόλαος**, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια **BARU LAMA INC.**, ή όποια διαχειρίζεται 6 πλοία συνολικής χωρητικότητας 18.000 τον. γκρός. **Γκούμας Ηλίας**, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **THEMIS G. SHIPPING CO.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.600 τον. γκρός.

Δούβλης Γεώργιος, **Άλτουβας Νικόλαος** και **Μάρδας Ιωάννης**, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια **SEAPATH MARITIME INC.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7.000 τον. γκρός.

Ζαχαρίου Θωμάς, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ZACHARIOU SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 8 πλοία συνολικής χωρητικότητας 101.000 τον. γκρός.

become tomorrow's owners. It should be noted here that many seamen began their careers in partnership with fellow-seamen or with relatives who were also seamen. There are many cases of brothers who entered the field together. The following list has been compiled in alphabetical order:

Agoudimos Gerasimos, captain. **Agoudimos Dimitrios**, electrician G.N. and **Meletis Ioannis**, captain. Directors of "FLANDERMAR SHIPPING CO." LTD, which manages 25 vessels totalling 240.000 g.r.t.

Alexandratos Spyros, engineer. Director of "APOLLONIA SHIPPING" which manages 6 vessels totalling 11.000 g.r.t.

Aravanis Const. and Marcousis Ioannis, captains. Directors of "SAINT NAVIGATION CO" LTD, which manages one vessel of 6.926 g.r.t.

Varverakis Dimitrios, **Varverakis Peter**, **Varverakis George and Hatzigeorgiou Christos**, captains. Directors of "VARVERAKIS D. SHIPPING" which manages 5 vessels totalling 55.000 g.r.t.

Vasilacopoulos Dimitrios, captain. Director, together with Mr. St. Markakis, who is not a seaman, of "INTETRANS SHIPPING" LTD which manages 5 vessels totalling 86.000 g.r.t.

Ventouris Dimitrios, engineer. Director, together with Messrs G. Ventouris and I. Couvelas, economists, of "SOUGERKA MARITIME CO" S.A. which manages 3 cargo vessels totalling 34.413 g.r.t. and the passenger vessel "Alkyon" of 4.186 g.r.t.

Vettas Markos, engineer. Director of "HECTOR SHIPPING CO" S.A., which manages 2 vessels, totalling 26.347 g.r.t.

VLACHOCHRISTOS ALKIVIADIS, captain. Manager of "MEDLUCK COMPANIA NAVIERA" S.A. which manages 3 vessels totalling 21.000 g.r.t.

Vlismas Dimitrios, captain. Director of "ASTROPROSPERO COMPANIA NAVIERA" S.A. which manages 1 vessel of 6.642 g.r.t.

Gaglias Nicholas, captain. Director of "GAGLIAS N. & CO" Which manages 1 vessel of 499 g.r.t.

Georgopoulos George, captain. Director of "GEORGOPoulos G. MARITIME CO" LTD which manages 3 vessels totalling 21.810 g.r.t.

Gianniotis Spyros, **Gianniotis Ioannis** and **Gianniotis Nicholas**, captains. Directors of "BARU LAMA" which manages 6 vessels totalling 18.000 g.r.t.

Goumas Elias, captain. Director of "THEMIS G. SHIPPING CO" which manages 2 vessels totalling 2.600 g.r.t.

Doublis George, **Altouvas Nich.** and **Mardas Ioannis**, captains. Directors of "SEAPATH MARITIME INC." which manages 2 vessels totalling 7.000 g.r.t.

Zachariou Thomas, captain. Director of "TH. ZACHARIOU SHIPPING CO" S.A. which manages 8 vessels totalling 101.000 g.r.t.

Ζησιμάτος Παναγής, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ADRIATIC TANKERSHIPPING CO. LTD**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 499 τον. γκρός.

Ζούλιας Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ZULACAR MARITIME CO.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 8.475 τον. γκρός.

Θανόπουλος Παναγιώτης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **REA SHIPPING AGENCY CO.**, ή όποια διαχειρίζεται δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 7.500 τον. γκρός.

Ηλιόπουλος Κωνσταντίνος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ILIOS SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 6 πλοία συνολικής χωρητικότητας 38.500 τον. γκρός.

Καλλιάνης Δημήτριος και Καλλιάνης Βασίλειος, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια **KALLIANIS SHIPPING**, ή όποια αύτή τή στιγμή διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 2.900 τον. γκρός.

Καλογεράτος Γεώργιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ARVASHIP INC.** ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.000 τον. γκρός.

Καρδίτσης Γεώργιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **KRINA COMPANIA NAVIERA S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 16.495 τον. γκρός.

Κατίκας Ανδρέας, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **PLESSOT TRADING S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 2.403 τον. γκρός.

Κολλάκης Στέφανος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **CHARTERWELL MARITIMER S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 11 πλοία συνολικής χωρητικότητας 200.000 τον. γκρός.

Κουμπαρέλης Γεώργιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **SHIP-MASTERS SHIPPING CO. LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6.235 τον. γκρός στά όποια σύντομα θά προστεθεί και ένα ναυπηγούμενο.

Κρίτσας Ζαχαρίας, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **CAPTAIN A. D. KRITSAS LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται 8 πλοία συνολικής χωρητικότητας 50.000 τον. γκρός.

Κασσιμέρης Αθανάσιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **KASSIMERIS ATHANASIOS SHIPPING ENTERPRISES LTD**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοία συνολικής χωρητικότητας 13.800 τον. γκρός.

Κωνσταντακόπουλος Βασίλης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοία συνολικής χωρητικότητας 35.500 τον. γκρός.

Κωτσάκης Δημήτριος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **EUREKA SHIPPING CO.**, ή όποια διαχειρίζεται 6 πλοία - ψυγεία συνολικής χωρητικότητας 27.000 τον. γκρός.

Λασᾶς Σπυρίδων, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **ENIAS SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 5 πλοία συνολικής χωρητικότητας 30.000 τον. γκρός.

Λαλιώτης Ιωάννης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **EUROLINES CONTRACTING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 13.469 τον. γκρός.

Λελάκης Αντώνης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **UNIVERSAL GLOW INC.**, ή όποια διαχειρίζεται 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 300.000 τον. γκρός.

Λογοθετης Επαμεινώνδας, πλοίαρχος, και **Κάρλος Δημήτριος**, μηχανικός. Διευθύνουν τήν έταιρια **KARLOS SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοία συνολικής χωρητικότητας 18.841 τον. γκρός.

Λουδάρος Αγγελος και Λουδάρος Χαράλαμπος, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια **ADELPHIA SHIPPING ENTERPRISES A.S.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοίο χωρητικότητας 10.186 τον. γκρός.

Μαρινάκης Μιλιτιάδης, μηχανικός. Διευθύνει τήν έταιρια **MARIMAR S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοία συνολικής χωρητικότητας 40.000 τον. γκρός.

Μαρίνης Δημήτριος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **UNIVERSAL MARINE ENTERPRISES S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 19.000 τον. γκρός.

Μαρίνος Άλεξανδρος, πλοίαρχος. Διευθύνει μετά τού κ. Γεωργίου Φουστάνου τήν έταιρια **SEASTAR NAVIGATION CO. LTD**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοία συνολικής χωρητικότητας 18.000 τον. γκρός.

Μαυροκουκουλάκης Εμμανουήλ, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια **BERLGRAVIA MARITIME CORP. LTD**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοία χωρητικότητας 14.291 τον. γκρός.

Zisimatos Panagis, captain. Director of "ADRIATIC TANKER SHIPPING CO" LTD which manages 1 vessel of 499 g.r.t.

Zoulias Nicholas, captain. Director of "ZULAGAR MARITIME CO" which manages 2 vessels totalling 8.475 g.r.t.

Thanopoulos Panayiotis, captain. Director of "REA SHIPPING AGENCY CO" which manages 2 vessels totalling 7.500 g.r.t.

Eliopoulos Constantine, captain. Director of "ILIOS SHIPPING CO" S.A. which manages 6 vessels, totalling 38.500 g.r.t.

Kallianis Dimitrios and Vasilius, captains. Directors of "KALLIANIS SHIPPING" which manages 1 vessel of 2.900 g.r.t.

Calogeratos George, captain. Director of "ARVASHIP" INC., which manages 2 vessels totalling 11.000 g.r.t.

Kardizes George, captain. Director of "KRINA COMPANIA NAVIERA" S.A. which manages 2 vessels totalling 16.495 g.r.t.

Katikas Andreas, captain. Director of "PLESSOT TRADING" S.A. which manages one vessel of 2.403 g.r.t.

Kollakis Stephanos, captain. Director of "CHARTERWELL MARITIME" S.A., which manages 11 vessels totalling 200.000 g.r.t.

Koumbarelis George, Captain. Director of "SHIPMASTERS SHIPPING CO" LTD, which manages 2 vessels totalling 5.235 g.r.t. and has another vessel on order.

Kritsas Zacharias, captain. Director of "CAPTAIN Z.D. KRITSAS" LTD, which manages 8 vessels totalling 50.000 g.r.t.

Kassimeris Athanasios, captain. Director of "KASSIMERIS A. SHIPP. ENT/SES" LTD, which manages 3 vessels totalling 13.800 g.r.t.

Constantacopoulos Basil, captain. Director of "COSTAMARE SHIPPING CO" S.A. which manages 4 vessels totalling 35.500 g.r.t.

Cotsakis Dimitrios, captain. Director of "EUREKA SHIPPING COP" which manages 6 reefer vessels totalling 27.000 g.r.t.

Ladas Spyros, captain. Director of "ENIAS SHIPPING CO" S.A. which manages 5 vessels totalling 30.000 g.r.t.

Laliotis Ioannis, captain. Director of "EUROLINES CONTRACTING CO" S.A. which manages 2 vessels totalling 13.469 g.r.t.

Lelakis Antony, captain. Director of "UNIVERSAL GLOW" INC., which manages 16 vessels totalling 300.000 g.r.t.

Logothetis Epam. captain and **Karlos Dim.**, engineer. Directors of "KARLOS SHIPPING CO" S.A. which manages 3 vessels totalling 18.841 g.r.t.

Loudarov Angelos and Charalimos, captains. Directors of "ADELPHIA SHIPPING ENT/SES" S.A. which manages 1 vessel of 10.186 g.r.t.

Marinakis Miltiades, engineer. Director of "MARIMAR" S.A. which manages 4 vessels totalling 40.000 g.r.t.

Marinis Dimitrios, captain. Director of "UNIVERSAL MARINE ENT/SES" S.A. which manages 2 vessels of 19.000 g.r.t.

Marinos Alexander, captain. Director, together with Mr. George Foustanos of "SEASTAR NAVIGATION CO" LTD which manages 3 vessels totalling 18.000 g.r.t.

Mavrokoukoulakis Emanuel, captain. Director of "BELGRAVIA MARITIME CORP." LTD which manages 2 vessels totalling 14.291 g.r.t.

Μελέτης Γεώργιος και Βαμβακάς Στυλιανός, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρια VAMVAMARE INC., ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 10.509 τον. γκρός.

Μελέτης Στέλιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια SMELSHIP CORPORATION S.A., ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 6.390 τον. γκρός.

Μουστάκας Σταύρος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια PALSHIPS LTD, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 2.915 τον. γκρός.

Νταϊφάς Πάνος, Ναυτικός. Διευθύνει τήν έταιρια DAIFAS N. PANOS, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 2.582 τον. γκρός.

Ντούλης Γεώργιος, πλοίαρχος. Διευθύνει μετά τού κ. 'Αλεξ. Κωνστάζου, ναυπηγού - μηχανολόγου, τήν έταιρια PYRGHI CHIOS SHIPPING CO. LTD, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 7.500 τον. γκρός.

Παλαιοκρασσᾶς Ιωάννης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια COMPANIA NAVIERA SANTA IRENE, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 30.500 τον. γκρός.

Παπαγεωργίου Δημήτριος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια ARIADNE COMPANIA NAVIERA S.A., ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 8.213 τον. γκρός.

Παπαδόπουλος Δημοσθένης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια INFRETA SHIPPING INC., ή όποια διαχειρίζεται 6 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 66.000 τον. γκρός.

Παπάζογλου Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια P & P SHIPPING CO. (HELLAS) LTD, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 9.750 τον. γκρός.

Παππής Παναγιώτης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια PAPPIS NAVIGATION CO. LTD, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 40.000 τον. γκρός.

Παπαλιός Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια AEGIS SHIPPING CO. LTD, ή όποια διαχειρίζεται 44 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 550.000 τον. γκρός.

Πατέρας Κώστας, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια DIRPHYS MARINE S.A., ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 8.061 τον. γκρός.

Παύλου Βασίλης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια G.&D. PAVLOU SHIPPING CO., ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 50.000 τον. γκρός.

Πιπεράκης Ιωάννης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια PHOENIX SHIP MANAGEMENT S.A., ή όποια διαχειρίζεται δύο πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 2.000 τον. γκρός.

Πικούλης Ζαννής, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια PATRICIA COMPANIA NAVIERA S.A., ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 12.687 τον. γκρός.

Πιττέλος Χριστόδουλος, μηχανικός. Διευθύνει μετά τού κ. Κων. Ταυριδάκη πού δέν είναι ναυτικός τήν έταιρια REGAL MARINE INC., ή όποια διαχειρίζεται 11 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 165.000 τον. γκρός.

Ποθητός Εύαγγελος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια POTHITOS SHIPPING CO. S.A., ή όποια διαχειρίζεται 8 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 82.000 τον. γκρός.

Πολίτης Αναστάσιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρια POLITIS G. ANASTASIOS SHIPPING CO. LTD, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 36.000 τον. γκρός.

Meletis George and Vamvakas Stelios, captains. Directors of "VAMVAMARE" INC. which manages 2 vessels totalling 10.509 g.r.t.

Meletis Stelios, captain. Director of "SMELSHIP CORP." which manages one vessel of 6.390 g.r.t.

Moustakas Stavros, captain. Director of "PALSHIP" LTD, which manages 1 vessel of 2.915 g.r.t.

Daifas Panos, seaman. Director of "DAIFAS N.P. SHIPPING" which manages 1 vessels of 2.582 g.r.t.

Doulis George, captain. Director, together with mr. A. Costazos who is a naval architect and engineer of "PYRGHI CHIOS SHIPPING CO" LTD which manages 4 vessels totalling 7.500 g.r.t.

Paleokrassas Ioannis, captain. Director of "COMPANIA NAVIERA SANTA IRENE" which manages 4 vessels totalling 30.500 g.r.t.

Papageorgiou Dimitrios, captain. Director of "ARIADNE COMPANIA NAVIERA" S.A. which manages 1 vessel of 8.213 g.r.t.

Papadopoulos Demosthenes, captain. Director of "INFRETA SHIPPING INC." which controls 6 vessels, totalling 66.000 g.r.t.

Papazoglou Nicholas, captain. Director of "P & P SHIPPING CO. HELLAS" LTD, which manages 1 vessel of 9.750 g.r.t.

Pappis Panayiotis, captain. Director of "PAPPIS NAVIGATION CO" LTD, which manages 4 vessels totalling 40.000 g.r.t.

Papalios Nicholas, captain. Director of "AEGIS SHIPPING" LTD which manages 44 vessels totalling 550.000 g.r.t.

Pateras Costas, captain. Director of "DIRPHYS MARINE" S.A. which manages 1 vessel of 8.061 g.r.t.

Pavlou Basilis, captain. Director of "G. & D. PAVLOU SHIPPING CO" which manages 4 vessels totalling 50.000 g.r.t.

Piperakis Ioannis, captain. Director of "PHOENIX SHIP MANAGEMENT" S.A. which manages 2 vessels totalling 2.000 g.r.t.

Picoulis Tzannis, captain. Director of "PATRICIA COMPANIA NAVIERA" S.A. which manages one vessel of 12.687 g.r.t.

Pitellos Christodoulos, engineer. Director, together with Mr. C. Tavridakis of "REGAL MARINE INC" which manages 11 vessels totalling 165.000 g.r.t.

Pothitos Evangelos, captain. Director of "POTHITOS SHIPPING CO" S.A. which manages 8 vessels totalling 82.000 g.r.t.

Politis Anastasios, captain. Director of "POLITIS G.A. SHIPPING CO" S.A. which manages 4 vessels totalling 36.000 g.r.t.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

Ρουβέλας Σπύρος, πλοίαρχος και **Ρουβέλας Μάκης**, μηχανικός. Διευθύνουν μαζί με τόν έτερο άδελφό τους Δήμο Ρουβέλα πού δέν είναι ναυτικός τήν έταιρία **SPIDEM MARITIME S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται τρία φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 16.792 τον. γκρός και δύο άλιευτικά υπερποντίου άλιείας.

Σαμαρτζής Ιωάννης, πλοίαρχος. Διευθύνει μαζί με τόν κ. Σπύρο Ράνη, άπόφοιτο τής Σχολής της "Υδρας", ό όποιος κατόπιν κατετάγη στο Λιμενικό Σώμα, τήν έταιρία **OCEAN MAID**, και **SAMARTZIS J.P. MARITIME ENTERPRISES CO. S.A.**, οι οποίες διαχειρίζονται 9 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 86.924 τον. γκρός.

Σηφάκης Γεώργιος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **MANTA LINE INC.**, ή όποια διαχειρίζεται 15 πλοϊα τακτικών γραμμών συνολικής χωρητικότητας 80.500 τον. γκρός.

Σκαρβέλης Μάρκος, πλοίαρχος. Διευθύνει μετά τών κ.κ. **"Ηλία Γλύπη** και **Κωνσταντίνου Γλύπη** πού δέν είναι ναυτικοί τήν έταιρία **GLYSCA COMPANIA NAVIERA**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 25.000 τον. γκρός.

Σούτος Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **SOUTOS MARITIME CO.**, ή όποια διαχειρίζεται 6 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 54.110 τον. γκρός.

Σπηλιώτης Δήμος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **DIARKIA SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 2.074 τον. γκρός.

Στραβελάκης Στέφανος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **STRAVELAKIS S. COMPANIA NAVIERA S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 12 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 204.000 τον. γκρός.

Τολάκης Ιωάννης, και **Λελέκης Αντώνης**, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρία **INTERFORUM SHIPPING CO. LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 40.000 τον. γκρός.

Τσάκος Παναγιώτης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 28 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 440.000 τον. γκρός.

Τσαντάνης Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **ALHCOMAR SHIPPING & TRADING CO. LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 3.077 τον. γκρός.

Τσιμέρας Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **VANIA COMPANIA NAVIERA S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 7.720 τον. γκρός.

Τσιμπλής Θεόδωρος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **STANDARD MARITIME CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 6.808 τον. γκρός.

Φουντουκάς Σωκράτης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **DOVER SHIPPING INC.**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 25.000 τον. γκρός.

Φουρνατζόπουλος Απόστολος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **A.S.F. MARINE ENTERPRISES LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται ένα πλοϊο χωρητικότητας 2.653 τον. γκρός.

Φράγκος Ηλίας, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **FRANGOS E-LIAS & SON SHIPPING LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 60.000 τον. γκρός.

Φράγκος Νικόλαος, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **GOOD FAITH SHIPPING CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 44 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 1.000.000 τον. γκρός.

Χαλδαίος Παναγιώτης, πλοίαρχος. Διευθύνει τήν έταιρία **CHALDEOS FREIGHTERS LTD.**, ή όποια διαχειρίζεται 3 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 21.000 τον. γκρός.

Χαροκής Χρήστος και **Γεώργιος**, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρία **NATIONAL DARING COMPANIA NAVIERA S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 4 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 38.000 τον. γκρός.

Χατζηγεωργίου Νικόλαος και **Βλαστός Παναγιώτης**, πλοίαρχοι. Διευθύνουν τήν έταιρία **LAIRMAR CO. S.A.**, ή όποια διαχειρίζεται 2 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 17.500 τον. γκρός.

Rouvelas Spyros, captain and **Rouvelas Makis**, engineer. Directors, together their brother D. Rouvelas who is not seaman, of "**SPIDEM MARITIMER**" S.A. which manages 3 cargo vessels totalling 16.792 g.r.t. and 2 open-sea fishing vessels.

Samartzis Ioannis, captain. Director, together with Mr. Spiros Ranis, who joined the Greek Coast Guard after graduation from Hydra Marine School of "OCEAN MAID" and "SAMARTZIS MARITIME ENT/SES CO" S.A. These companies together manage 9 vessels totalling 86.924 g.r.t.

Sifakis George, captain. Director of "**MANTA LINE**" INC. which manages 5 liner vessels totalling 80.500 g.r.t.

Skarvelis Markos, captain. Director, together with Messrs Elias and Constantine Glyptis who are not professional seamen, of "**GLYSCA COMPANIA NAVIERA**" which manages 4 vessels totalling 25.000 g.r.t.

Soutos Nicholas, captain. Director of "**SOUTOS MARITIME CO**" which manages 6 vessels totalling 54.110 g.r.t.

Spyliotis Demos, captain. Director of "**DIARKIA SHIPPING CO**" S.A. which manages one vessel of 2.074 g.r.t.

Stravelakis Stephanos, captain. Director of "**STRAVELAKIS S. COMPANIA NAVIERA**" S.A. which manages 12 vessels totalling 204.000 g.r.t.

Tolakis John and Lelekis Antony, captains. Directors of "**INTERFORUM SHIPPING CO**" LTD which manages 4 vessels totalling 40.000 g.r.t.

Tsakos Panayiotis, captain. Director of "**TSAKOS SHIPPING & TRADING**" S.A. which manages 28 vessels totalling 440.000 g.r.t.

Tsantanis Nicholas, captain. Director of "**ALHCOMAR SHIPPING & TRADING CO**" LTD which manages 4 vessels totalling 3.077 g.r.t.

Tsimaras Nicholas, captain. Director of "**VANIA COMPANIA NAVIERA S.A.** which manages one vessel of 7.720 g.r.t.

Tsimblis Theodore, captain. Director of "**STANDARD MARITIME CO**" S.A. which manages one vessel of 6.808 g.r.t.

Fountoukas Socrates, captain. Director of "**DOVE SHIPPING INC**" which manages 3 vessels totalling 25.000 g.r.t.

Fournatzopoulos Apostolos, captain. Director of "**A.S.F. MARINE ENTERPRISES**" LTD. which manages 1 vessel of 2.653 g.r.t.

Frangos Elias, captain. Director of "**FRANGOS E & SON SHIPPING**" LTD which manages 4 vessels totalling 60.000 g.r.t.

Frangos Nicholas, captain. Director of "**GOOD FAITH SHIPPING CO**" S.A. which manages 44 vessels totalling 1.000.000 g.r.t.

Chaldeos Panayiotis, captain. Director of "**CHALDEOS FREIGHTERS**" LTD which manages 3 vessels totalling 21.000 g.r.t.

Harbis Christos and George, captains. Directors of "**NATIONAL DARING COMP. NAVIERA**" S.A. which manages 4 vessels totalling 38.000 g.r.t.

Hatzigeorgiou Nicholas and Vlastos Panayiotis, captains. Directors of "**LAIRMAR CO**" S.A. which manages 2 vessels totalling 17.500 g.r.t.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25 – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ.: 4170057, 4122195, 4121495

TLX.: 21 2212 THEO GR

**ΕΙΝΑΙ Ο ΝΕΩΤΕΡΟΣ ΕΙΣ ΗΛΙΚΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ
ΜΕ 1.245.514 ΤΟΝΝΟΥΣ DWT ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΕΤΑΙ ΤΑ ΚΑΤΩΘΙ ΠΛΟΙΑ.**

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ DWT.	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΧΩΡΑ ΝΑΥΠΗΓ.	ΚΑΤΑ- ΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
MOUNT PELION	BULK CARRIER	106.933 L.T.	1968	ΑΓΓΛΙΑ	HARLAND WOLFF
MANDO V	TANKER-PROD.CARR.	30.633 L.T.	1972	ΒΕΛΓΙΟΝ	BOELWERF
MARIANNA	TANKER-PROD. CARR.	30.483 L.T.	1973	ΒΕΛΓΙΟΝ	BOELWERF
MONEMVASIA	TANKER	128.366 L.T.	1973	ΙΑΠΩΝΙΑ	HITACHI
MOUNT PARNASSOS	BULK CARRIER	63.533 L.T.	1973	»	mitsubishi
MESOLOGI	TANKER	128.303 L.T.	1974	»	HITACHI
ODYSSEY - 10	BULK CARRIER	26.523 L.T.	1974	»	NAMURA
MOUNT PINDOS	BULK CARRIER	60.428 L.T.	1974	»	HITACHI
MYRINA	BULK CARRIER	21.711 L.T.	1975	»	N.K.K.
MYKALI II	BULK CARRIER	26.414 L.T.	1977	»	HITACHI
MANDOLYNA	BULK CARRIER	26.300 L.T.	1977	»	HITACHI
METEORA	TANKER	86.430 L.T.	1979	»	SUMITOMO
METSOVON	TANKER	86.424 L.T.	1979	»	SUMITOMO
MOUNT PENTELI	BULK CARRIER	60.433 L.T.	1980	»	HITACHI
METHONI	TANKER	60.800 L.T.	1981	»	OSHIMA
MOUNT PARNIS	BULK CARRIER	59.800 L.T.	1981	»	HITACHI
ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ					
MOUNT TAYGETOS	BULK CARRIER	61.000 L.T.	1982	ΙΑΠΩΝΙΑ	HITACHI
HULL No. 4698	TANKER	120.000 L.T.	1983	»	HITACHI
HULL No. 4699	TANKER	61.000 L.T.	1983	»	HITACHI

ΣΥΝΟΛΟΝ D.W.T. 1.245.514

Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΣΑ ΤΗΝ ΑΠΟ 35ΕΤΙΑΣ
ΑΡΞΑΜΕΝΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΤΗΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

- ΕΧΕΙ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ.
- ΣΥΓΚΑΤΑΛΕΓΕΙ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΤΑ ΠΛΕΟΝ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.
- ΕΠΙΔΙΩΚΕΙ ΤΗΝ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕ ΑΜΙΓΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ.
- ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΜΕ ΜΕΣΟΝ ΟΡΟΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 5,4 ΕΤΗ' ΟΥΔΕΝ ΔΕ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΝ.
- ΤΑ ΕΝ ΙΣΧΥ' ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑ ΠΟΛΥ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΥΠΟ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ. ΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΔΕ ΔΙΑΒΙΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΙΣΤΑΙ.
- ΕΙΣΑΓΕΙ ΠΕΡΙ ΤΑ 10.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΕΤΗΣΙΩΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΣΑ ΟΥΤΩ ΕΙΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.
- ΜΕ ΤΑΣ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΝΕΑΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΔΟΚΑ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΕΙ — ΩΣ ΤΕΤΑΡΤΟΝ ΟΠΛΟΝ — ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΥΝΤΙΚΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ, ΔΕΔΟΜΕΝΟΥ ΟΤΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΤΟ ΑΝΕΡΧΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟ 30% ΕΝΑΝΤΙ 70% ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ 15 ΚΡΑΤΩΝ.
- ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΣΑ ΗΔΗ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗΝ ΚΑΙ ΑΝΟΔΙΚΗΝ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΝ ΠΡΟΣΔΟΚΑ ΚΑΙ ΕΥΧΕΤΑΙ ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΙΝ ΤΗΣ ΑΠΟ ΜΑΚΡΟΥ ΣΟΒΟΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

British Shipbuilders

Technology for economy...

Rising oil prices have pushed up ship operating costs and have stimulated the need for fuel efficient vessels capable of producing profits at lower freight rates.

Today's problems demand modern solutions - advanced technology is the key.

British Shipbuilders research and development facilities are respected throughout the world. These resources have been applied to developing a new generation of economic vessels.

Extensive use of computers has enabled British Shipbuilders to produce optimised designs, exploring

hydrodynamic and propulsive options to produce the most efficient match between hull and engine.

Fuel consumption is but one area that has been investigated in depth in the search for economy. Every aspect of the ship has been examined with a critical eye - coatings, materials and construction methods - to produce better ships.

New technology is assisting British Shipbuilders to move forward into a new age of economic ships designed to meet the demands of owners and markets alike.

Advanced technology cuts costs.

**British Shipbuilders.
Stand No. B932.
Posidonia '82.**

The new BS B42/45
Economy Bulk Carrier

BS **British**
Shipbuilders

London. British Shipbuilders, 197 Knightsbridge,
London SW7 1RB. Tel: 01-581 1393. Telex: 8814702 BSBLDR G
Piraeus. Allassia Building, 13, 2nd Merarchias Street,
Piraeus, Greece. TT38. Tel: 4115446. Telex: 3051 APBS GR
Hong Kong. 903 Wing On Centre, Connaught Road,
Central Hong Kong. Tel: 5-436265/7. Telex: 63384 BSBHK HX

‘Η ἀγορά τῶν Μπάλκ Κάρριερς

Δεκαπεντάμηνη παραστατική ἀπεικόνηση
τῆς ναυλαγορᾶς καί τῶν τιμῶν τῶν Μπάλκ Κάρριερς
κατά τήν περίοδο Μάρτιος 1981 – Μάϊος 1982

Μέσα στήν μακρά ἔξελικτική πορεία της, πού ἡ ἀφετηρία της πρέπει νά ἀναζητηθεῖ στίς τελευταίες δεκαετίες τοῦ περασμένου αἰώνα καί τό οὐσιαστικό ἔκεινημα στίς ἀρχές τῆς δεύτερης δεκαετίας τοῦ 20οῦ αἰώνα, ἡ σύγχρονη ποντοπόρος Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία στηρίχθηκε, μέ ελάχιστες ἔξαιρέσεις, στήν ἀγορά πεπαλαιωμένων πλοίων, κυρίως ἀπό τήν Ἀγγλική ἀγορά. Ἡ πρακτική αὐτή συνεχίστηκε μέχρι καί τήν δεκαετία τοῦ 1950 σχεδόν ἀναλοίωτα, μέ ἔξαιρεση τήν στροφή πρός τήν ἀμερικανική ἀγορά κατά τήν ἀμέσως μεταπολεμική περίοδο (*Liberties*), μιά στροφή σχεδόν αὐτονόητη, ἀν ληφθοῦν ὑπ' ὅψη οἱ τότε ἐπικρατοῦσες συνθήκες.

Κάτω ἀπό μιά τέτοια πρακτική, εἶναι εύνόητο διτά περιθώρια ἐπιλογῆς τοῦ τύπου τῶν πρός ἀγορά καί ἔκμετάλλευσης πλοίων εἶναι οὐσιαστικά ἀνύπαρκτα. Ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία δέν μπορεῖ παρά νά ἀκολουθήσει καί νά συμβιβασθεῖ μέ τίς ἔκτιμησεις καί τίς ἀνάγκες τῆς Βρεταννικῆς καί τῶν ἄλλων ἐν τῷ μεταξύ ἀναπτυσσομένων δυτικῶν ναυτιλιῶν, ἀπλῶς δίνοντας παραπέρα ζωή σέ ἡδη παρήλικη χωρητικότητα, δημιουργούμενη καί προσφέρεται. Καί αὐτό, χάρις στήν ἐμπνευση (τό «δαιμόνιο», δις πούμε) τοῦ "Ελληνα ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματία καί τήν ἀξιοσύνη τοῦ "Ελληνα ναυτιλλόμενου, στοιχεία πού στήριξαν τήν ὑπαρξή της.

Ἡ σέ παγκόσμια κλίμακα οἰκονομική «ἔκρηξη» τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου καί ἡ ἀνάγκη γιά ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος μεταφορᾶς τεραστίων ποσοτήτων πρώτων ύλων (κάρβουνο, μεταλλεύματα) καί διακίνησης τῶν σιτηρῶν δημιούργησε τόν τύπο τοῦ ἔξειδικευμένου πλοίου μεταφο-

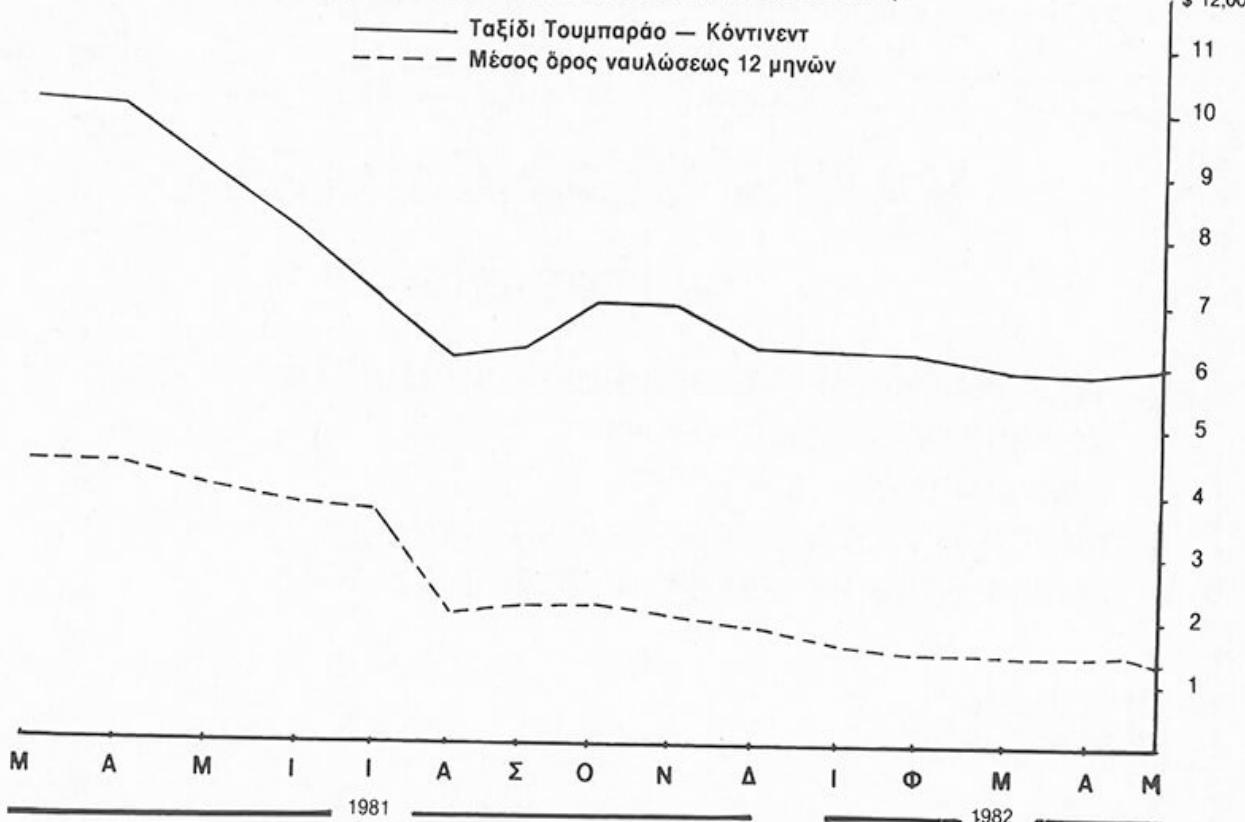
ρᾶς χύδην φορτίων. Βασικά ἀπλό σέ σύλληψη, κατασκευή, χειρισμό καί ἔκμετάλλευση τό BULKCARRIER βαθμηδόν ἐκποτίζει κάθε προηγούμενο σύστημα, ἐπιλύοντας μέ ἀκρως ἴκανοποιητικό τρόπο τά προβλήματα τῆς ἀσφαλούς στοιβασίας, εὐχερούς πρόσβασης πρός δλους τούς χώρους τοῦ κύτους, ταχείας ἐκφόρτωσης καί, τό σπουδαιότερο, οἰκονομικῆς μεταφορᾶς μεγάλων ποσοτήτων φορτίου. Μέσα σέ τρεις δεκαετίες ἀπό τήν είσοδο του στήν ἀγορά, τείνει σχεδόν νά καταστήσει ἀπλή ἀνάμνηση τά παλαιά συστήματα τῶν μπουλμέδων, τής συμπλήρωσης μέ φορτίο σέ σάκκους ἡ ἐπικάλυψης ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν (*STRAPPING*).

Οἱ παραπάνω διαπιστώσεις σήμαναν μιά δραμματική στροφή τοῦ ἐνδιαφέροντος πρός τό BULKCARRIER τοῦ παγκόσμιου ἀλλά καί τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὅποιος, γιά πρώτη φορά, σπεύδει νά ἀποκτήσει καί νά ἔκμεταλλευθεῖ τόν νέο αὐτό τύπο πλοίου, δχι μόνο μέ τήν ἀγορά ἀπό δεύτερο χέρι ἀλλά καί μέ ἀπ' εὐθείας τοποθέτηση παραγγελιῶν ναυπηγήσεως.

"Ηδη στίς ἀρχές αὐτοῦ τοῦ ἔτους, ὁ Ἑλληνικῶν συμφερόντων Ἐμπορικός Στόλος τῶν BULKCARRIERS ἀριθμοῦσε 962 πλοῖα, 16.893.448 τόννων γκρός, ἀριθμό πού ἀντιπροσωπεύει τό 31,1% τῆς ἐλληνοκτήτου χωρητικότητας. "Αν σ' αὐτὸν προστεθοῦν καί τά 73 μικτά πλοῖα, 4.137.351 τόννων γκρός, τό ποσοστό τῆς συμμετοχῆς τῶν πλοίων μεταφορᾶς χύδην ἀνέρχεται στό 38,7%. (Ναυτικά Χρονικά, ἀριθ. 1119/878, 15.1.82).

Σέ παγκόσμια κλίμακα, οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί καί ποσά στά ἔχουν ὡς ἔξης:

Ναῦλοι μεταφορᾶς σιδηρομεταλλεύματος (100.000 τον. d.w.):



Bulkcarriers, 4.320 πλοϊα, 87.245.946 τον. γκρός ή 22,2% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, ποσοστό πού άνέρχεται στά 28,8%, αν προσθέσουμε και τά 416 μικτά πλοϊα 25.837.847 τον. γκρός. (Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1981).

Από μιά πρώτη ματιά, ή σπουδαιότητα του BULKCARRIER για τήν Έλλαδα είναι προφανής, άφοῦ τά ποσοστά συμμετοχής του στόν έλληνικό στόλο είναι σαφώς ύψηλότερα των άντιστοιχων ποσοστών σε παγκόσμιο έπίπεδο.

Η σε εύρυτατη κλίμακα χρήση του BULKCARRIER στήν μεταφορά των παραπάνω όμοειδών φορτίων και ή καθιέρωση συγκεκριμένων τύπων πλοίων, ώς πρός τό μέγεθος και

λοιπά χαρακτηριστικά, γιά τήν έκτελεση τών κυριότερων ταξιδιών, έχει καταστήσει τούς ναύλους ή τά μισθώματα τών τελευταίων πραγματικό βαρόμετρο τής άγοράς.

Μιά έπιλογή από τέτοιους χαρακτηριστικούς ναύλους άποτελούν οι σήμερα δημοσιεύμενοι πίνακες. Πέρα από τήν στατιστική άπεικόνιση τής σημερινής κατάστασης, έπιχειται μιά άναδρομή στό πρόσφατο παρελθόν, πού άφινει νά διαφαίνονται και οι άμεσες προοπτικές.

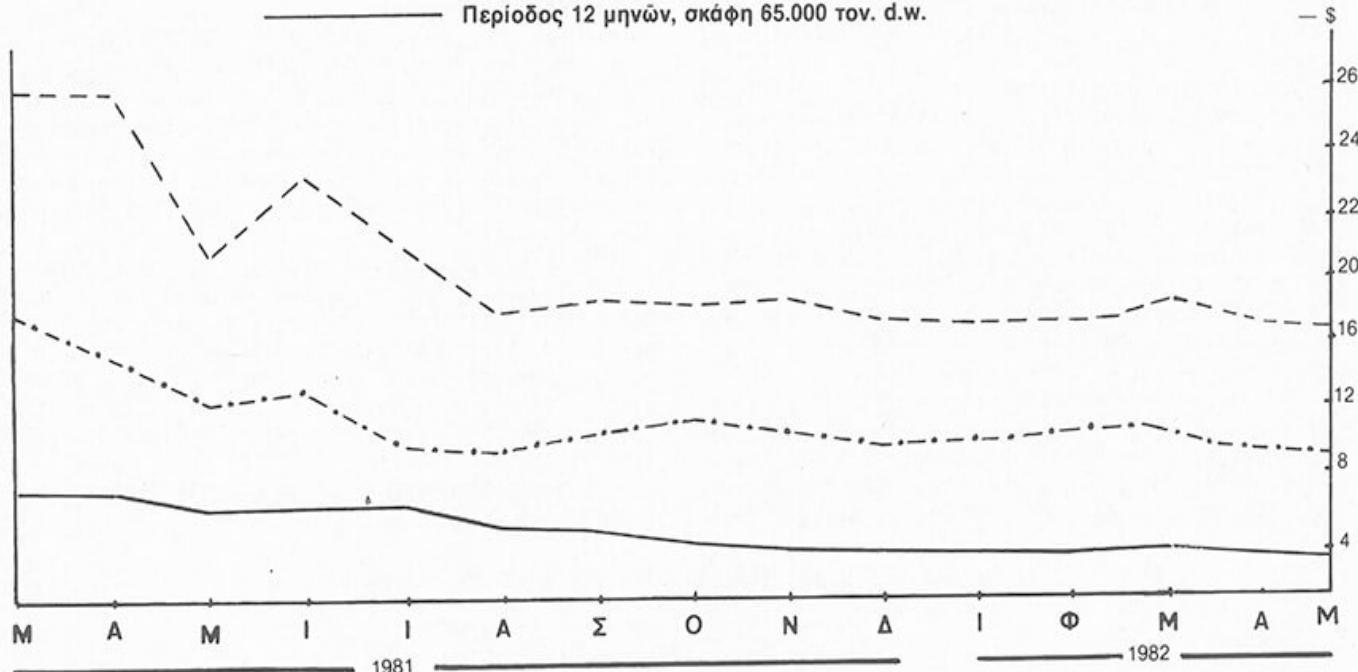
Σάν παρεπόμενο τών διακυμάνσεων τής ναυλαγορᾶς, οι μεταβολές τών τιμών πωλήσεως τών πλοίων άποτελούν χαρακτηριστικές έξελίξεις πού έπιτρέπουν μιά καλύτερη κατανόηση τών πραγμάτων:

Ναύλοι ταξιδίων:

- — — — — Χάμπτον Ρόδη/Ιαπωνία — 50.000 τον. d.w. γαιάνθρακες
- · · · · · Αμερικανικός Κόλπος/Κόντινεντ — 70.000 τον. d.w. δημητριακά

Χρονοναυλώσεις:

- — — Περίοδος 12 μηνών, σκάφη 65.000 τον. d.w.



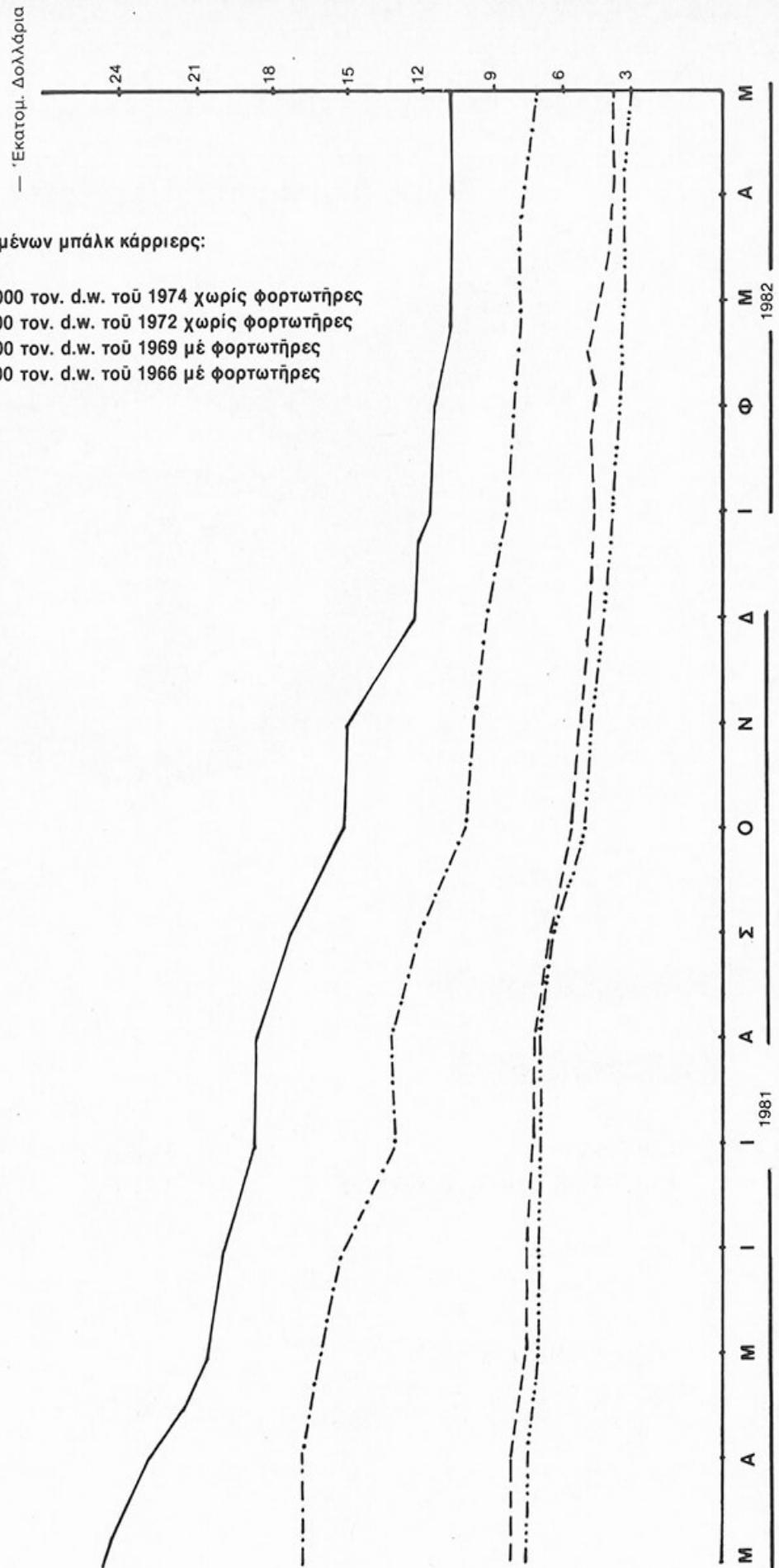
VAKIS VLAHOULIS S.A.

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

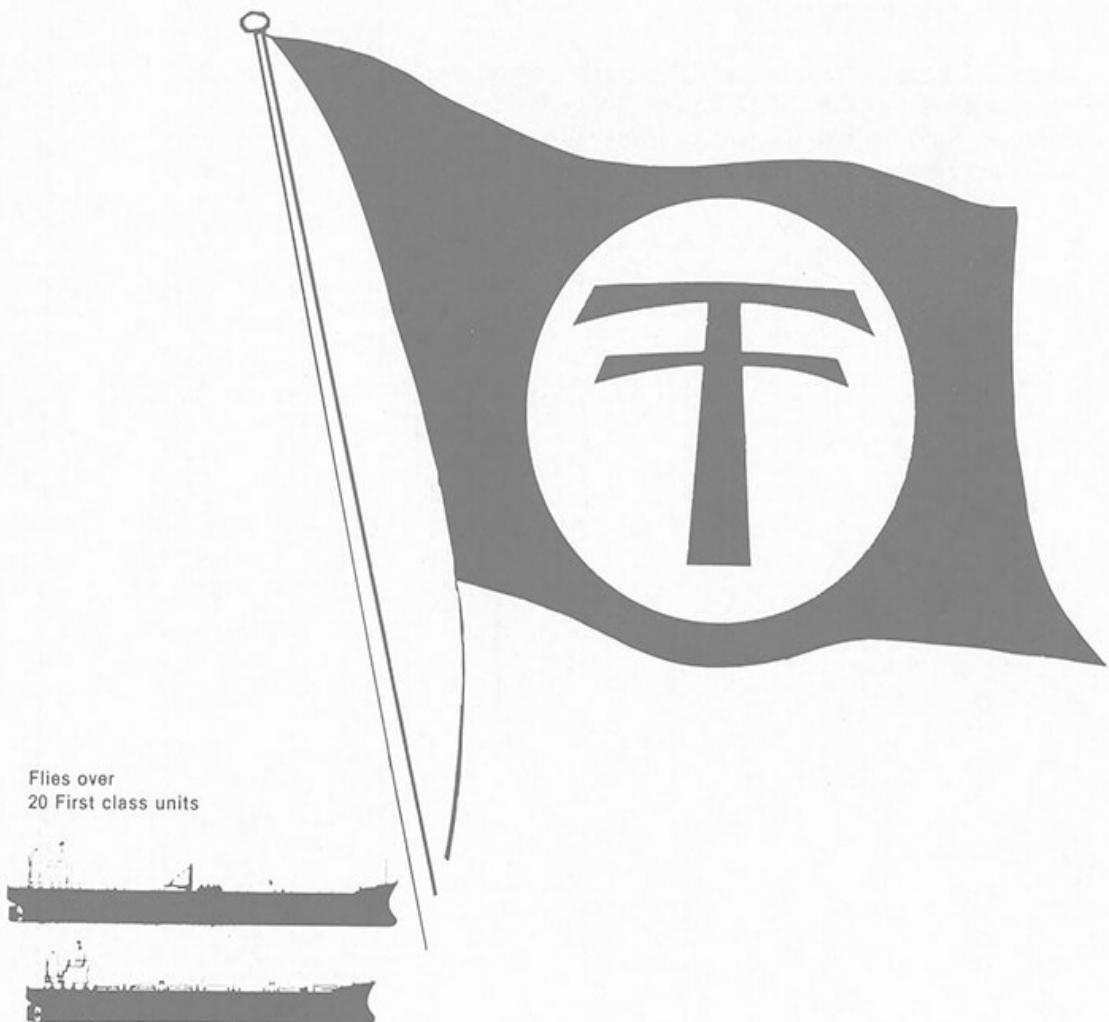


Οι τιμές των μεταχειρισμένων μπάλκ κάρριερς:

- Σκάφος 115.000 τον. d.w. τοῦ 1974 χωρίς φορτωτήρες
- - - - Σκάφος 65.000 τον. d.w. τοῦ 1972 χωρίς φορτωτήρες
- - - - Σκάφος 25.000 τον. d.w. τοῦ 1969 μέ φορτωτήρες
- - - - Σκάφος 35.000 τον. d.w. τοῦ 1966 μέ φορτωτήρες

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units

ADDRESS:
FILONOS 61-65 · PIRAEUS

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

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

90, Broad Street, New York N.Y. 10.004
Telephone (212) 425-3730

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



STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.

59 AKTI MIAOULI – PIRAEUS
MANAGEMENT TEL.: 4522473, 4522827
4522115, 4529078
TELEX: 21-2134, 22-2869
ANSWERBACK: CNAP GR.
CABLES: CNAPA – PIRAEUS



S.S.R.S. LTD.,

GREEK OFFICE:
95, KOLOKOTRONI STR.
PIRAEUS (37)
GREECE

TELEPH: 41 33 902
TELEX: 21 1625 GPAP 21 2282 SSRS

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES FOR GREECE:

WORLD WIDE SHIPREPAIRS NORTHERN EUROPE

British Shipbuilders (Shiprepair Division)
MEDITERRANEAN

Cantiere Navale Luigi Orlando - Livorno
Societa Esercizio Bacini Napoletani
Stabilimenti Navali Taranto

CANADA

Burrard Yarrows Corp. / Vancouver & Victoria
U.S.A.

Jacksonville Shipyards Inc.
Maryland Shipbuilding & Drydock Co.

SOUTH AMERICA

"ASMAR" Group of Shipyards in Chile
Tsakos Industrias Navales S.A. - Montevideo

FAR EAST

Hong Kong United Dockyards Ltd.

INERT GAS SYSTEM & C.O.W.

WORLD WIDE SUPPLIERS OF BUNKERS & LUBRICANTS
ELF FRANCE S.A.

CALEFAX BV (Amsterdam, Holland)
CLEARKIN CHEMICAL CORP. (Philadelphia, USA)
FIFE FORGE CO., LTD (Scotland)
ROLFITE PRODUCTS INC. (Connecticut USA)
UNDERWATER CLEANING AND DIVING BV (Rotterdam)
V.P. PINNTAS AG (Sussex UK)

Μεγάλα δεξαμενόπλοια

‘Υπάρχει μέλλον;

Περί τα 25 VLCC και 80 μικρότερα δεξαμενόπλοια και μικτά, άντι-προσωπεύοντα χωρητικότητα πού έπειταν τούς 11 έκατομμύρια τόννους d.w., διαλύθηκαν από τις άρχες του 1982 μέχρι σήμερα. Τό ίδιο χρονικό διάστημα τού 1981 είχαν διαλυθεί μόλις 42 τάνκερς και μικτά συνολικής χωρητικότητας 5,5 έκατομ. τον. d.w.

Είναι πλέον σαφές ότι τόσο οι έταιρες πετρελαίου, οι όποιες μέσα στο 1982 έπωλησαν 7 ULCC, δυο και οι άνεξάρτητοι πλοιοκτήτες έχουν κατανοήσει την άναγκη έπαναφοράς της άγοράς των δεξαμενοπλοίων σε ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως άδηγώντας τα παλαιά τάνκερς της πρώτης και δεύτερης γενιάς πρός τα διαλυτήρια.

Τόν περασμένο Ιανουάριο ο παγκόσμιος στόλος άριθμούσε 577 VLCC χωρητικότητος 142,8 έκατομ. τον. d.w., από τα οποία 189 σκάφη είχαν ναυπηγηθεί στο διάστημα των έτων 1968-1972, 276 σκάφη στο διάστημα 1973-1975 και τά ύπολοιπα από το 1976 και μέχρι το τέλος του περασμένου Δεκεμβρίου. Στά τέλη του ίδιου μηνός οι παραγγελίες για τάνκερς χωρητικότητας μεγαλύτερα των 150.000 τον. d.w., πού θα παραδοθούν μέσα στο 1982 και το 1983, έφθαναν μόλις τα 2,2 έκατομ. τόννους και από τη χωρητικότητα αύτη 1,5 έκατομ. τον. d.w. άντιπροσωπεύονταν τάνκερς και ή ύπολοιπη μικτά σκάφη.

Τέλος, στις 31 Μαρτίου 1982 η προσφορά και ζήτηση της παγκόσμιας άγοράς των δεξαμενοπλοίων παρουσίαζε την έξης είκόνα στά σκάφη διών των 150.000 τον. d.w.:

— Ύφισταμενη χωρητικότης	197.500.000 τον. d.w.
— Μικτά σκάφη άπασχολούμενα στις μεταφορές πετρελαίου	3.200.000 τον. d.w.
Συνολική προσφερόμενη χωρητικότης	200.700.000 τον. d.w.
— Σκάφη άπασχολούμενα σε μεταφορές πετρελαίου	105.500.000 τον. d.w.
— Ύφισταμενο πλεόνασμα χωρητικότητας	95.200.000 τον. d.w.
Τό τεράστιο αύτό πλεόνασμα χωρητικότητας κατά την ύπο έξεταση περίοδο άπορροφήθηκε με τις έξης λύσεις:	
— Σκάφη πλέοντα με μειωμένη ταχύτητα	48.400.000 τον. d.w.
— Παροπλισμένα	19.900.000 τον. d.w.
— Πλωτές άποθηκες πετρελαίου	26.900.000 τον. d.w.
	95.200.000 τον. d.w.

Έχοντας στη διάθεσή μας αύτά τα άριθμητικά δεδομένα και γνωρίζοντας τα σημαντικά κεφάλαια πού άπαιτούνται για τόν έκαυγχρονισμό των VLCC της πρώτης και δεύτερης γενιάς με συστήματα I.G.S. και C.O.W., τα οποία θα είναι πλέον πολύ σύντομα υποχρεωτικά, καταλήγομε στό άναποφέυκτο συμπέρασμα ότι μέσα στο 1982 θα έχουμε μιά μείωση στά μεγάλα δεξαμενόπλοια πού θα υπερβεί τα 20 έκατομ. τον. d.w., και ή όποια θα συνεχισθεί με ρυθμό 12-14 έκατομ. τον. d.w. κατά τα έπομενα δύο χρόνια.

Οι προβλέψεις από την άναμενόμενη μείωση τού τοννάζ στά μεγάλα δεξαμενόπλοια λόγω των αύξημένων διαλύσεων στή Ταϊβάν και στήν Κορέα δημούν οι έγκαταστάσεις έπιτρέπουν την διάλυση τουλάχιστον 18 VLCC τόν χρόνο καθώς και τής εισόδου τού Πακιστάν στή σις διαλύσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων, σε συνδυασμό με την έλλαχιστη προστιθεμένη χωρητικότητα μας άδηγούν στό συμπέρασμα ότι στή άρχες τού 1985 ή παγκόσμια χωρητικότητα τάνκερς διών των 150.000 τον. d.w. θα έχει μειωθεί από 200 έκατομ. τον. d.w. στή άρχες τού 1982 σε περίπου 155 έκατομ. τον. d.w. Η κατά 23% μείωση τού τοννάζ, σε συνδυασμό με τό γεγονός ότι τό 1985 μόνον 116 VLCC θα έχουν ήλικη μικρότερη τών 10 έτων, ένώ τά περισσότερα τών υπόλοιπων μεγάλων σκαφών (276 VLCC ναυπηγήθηντα μεταξύ 1973-75) θα είναι ύποψηφιοι πελάτες τών διαλυτηρίων, γεννάται τό έρωτημα μήπως από τό 1986 και μετά δημιουργήθει και πάλι μιά σημαντική ζήτηση γιά σουπερτάνκερ, ή όποια σημειωτέον μπορεί νά κρατήσει γιά ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, δη λάβουμε ύποψη τόν χρόνο πού άπαιτεται γιά τήν μεταστροφή τής ναυπηγικής δραστηριότητας πρός τήν κατασκευή μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Τέλος σημειώνωμε ότι πέρα από τής στατιστικές και τής προβλέψεις ύπάρχει τό άξιωμα ότι δταν οι πολλοί προσπαθούν νά απαλλαγούν από μία κατηγορία πλοίων είναι γιά δρισμένους ή κατάλληλη στιγμή νά άσχοληθούν με αύτα. "Ας μή ξεχνάμε ότι τό άξιωμα αύτό βοήθησε ούσιαστη στή δημιουργία δρισμένων σημαντικών έφοπλιστικών οίκων τόσο στήν Ελλάδα δσο και στό έξωτερικό και ίδιαιτερα στήν "Απω Ανατολή".

**IF YOU
ARE DEALING
IN SHIPPING
WE ARE A PART
OF YOUR
BUSINESS.**



**CANTIERI
NAVALI
RIUNITI**

**SHIPBUILDING
SHIPCONVERSION
SHIPREPAIRS**

HEAD OFFICE:

GENOA (Italy) via Cipro 11
Tel. 010/59951 Tlx. 270168

SHIPREPAIRING YARDS:

Genoa "Le Grazie" Tlx. 270645
Genoa "OARN" Tlx. 270090
Genoa "MGN" Tlx. 270370
Palermo Tlx. 910041

SHIPBUILDING YARDS:

Ancona Riva Trigoso Palermo

"PALERMO" - "MGN" - "LE GRAZIE" Greece Agent:

P. WIGHAM RICHARDSON (Hellas) Co. Ltd.
67 Akti Miaouli, Piraeus
Tel. 4523601/2/3 Tlx. 212332/212527

"OARN" Greece Agent:

PHOENIX S.A.
2, Korinthou Street
Drapetsona, Piraeus - Greece





E. G. LOUKEDES

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS · SHIPBROKERS · SHIPMANAGERS

97-99, FILONOS STR. Piraeus

P. O. BOX 81

Phones: 41.73.993, 4128.530, 4122.789, 4174.437, 4121.506

Telexes: 212246 - 212197 - 213948 ERGL GR

Cable Address: ERGELSHIP

Posidonia 82

The International Shipping Exhibition

STAND B-304

IN VIEW OF THE IMMINENT OPENING OF THE INTERNATIONAL SHIPPING EXHIBITION "POSIDONIA 82", WE ANNOUNCE THE PARTICIPATION OF THE FOLLOWING COMPANIES IN OUR STAND B504

WARTSILA/FINLAND: Shipyards, Diesel Engines, Hydraulic Systems, Sanitary Systems, Water tight Sliding Doors, Prefabricated bathrooms, Spare parts for all WARTSILA engines as well as for SULZER engines TD56—SD72—RD56,68,76 — RND 68,76,90 — RND90M — RLA90 and Z40. Also spare parts for PIELSTICK engines.



NOHAB DIESEL/SWEDEN: Diesel engines, Propulsion systems.

CROSSWORLD MARITIMA S.A./PANAMA: Shipbrokers, Shipagents, Shipmanagers, Shipchandlers, Ships' Husbandry in Romanian Ports, International trade of Romanian products.



NAVLOMAR/ROMANIA: Shipbrokers, Chartering Agents, Shipagents and Shipchandlers in Romanian Ports.

ERKAL TUSLA SHIPYARD/TURKEY: Shipbuilding, Shiprepairs, Repair services.



HUGO TRUMPY/ITALIA: Shipagents in all Italian Ports, Brokers.



NAVIMPEX/ROMANIA: Ship constructions, Sale and purchase of vessels and vessels equipment.

‘Η Ιαπωνική Ναυπηγοβιομηχανία ἐνώπιον τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Πρίν μερικές μέρες, γνωστός ναυτιλιακός παράγοντας του Πειραιά μού έξεδήλωσε τό αγοραστικό του ένδιαφέρον γιά ένα ή δύο φορτηγά πλοϊα 16.000 τόνων περίπου, με ένα κατάστρωμα, φορτωτήρες και ήλικια δχι μεγαλύτερη τῶν δέκα έτῶν. Ἀπό μία ίδιοτροπία ή ποιός ξέρει τί ἀλλο λόγο, τά έν λόγω πλοϊα δέν θά έπρεπε νά είναι ιαπωνικής κατασκευής. Ἐρευνώντας στά ἀρχεῖα μου, γρήγορα διαπίστωσα ότι ή ικανοποίηση τῆς παραπάνω ἐπιθυμίας συγκρινόταν σέ δυσκολία μέ τὴν ἐντολή πού είχε πάρει ἐστιάτορας ἀπό πελάτη του, νά προσκομίσει στό τραπέζι του σκορδαλιά χωρίς ... σκόρδο!

Πράγματι, μέ έξαρεση μιά εύρωπαική χώρα πού στήν διάρκεια τῶν δέκα τελευταίων έτῶν θά πρέπει νά έχει κατασκευάσει μιά δεκάδα περίπου πλοίων πού ἀνταποκρίνονται στήν παραπάνω σύντομη περιγραφή, τό σύνολο σχεδόν τῶν κυκλοφορούντων παγκοσμίως πλοίων αὐτοῦ τοῦ τόσο ευχρηστού και συνηθισμένου τύπου ύπηρε «μονοπάλιο» τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων.

Τό περιστατικό ἀναφέρεται ἐδῶ σάν μιά ἀμεσητική και ζωντανή ἐμπειρία πού, μακριά ἀπό στατιστικούς πίνακες και ποσοστά, μᾶς φανερώνει τόν βαθμό τῆς συμμετοχῆς τῆς ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας στήν διαμόρφωση τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου. Καί ἀκόμα, πέρα ἀπό τά συνολικά ποσοστά πού μπορεῖ ἀλλωστε νά ληφθοῦν ἀπό ὅποιαδήποτε σοβαρή στατιστική μελέτη, τόν σχεδόν μονοπαλιακό ρόλο τῆς σέ ὄρισμένους τύπους και μεγέθη πλοίων.

Σέ μιά ἐπιπόλαιη θεώρηση, ἡ παραπάνω διαπίστωση θά μπορούσε νά μᾶς δηγήσει στό ἐσφαλμένο συμπέρασμα, ότι ή ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία διακρίνεται γιά τήν ἔξειδίκευσή τῆς. Στήν πραγματικότητα, τό ἀντίθετο ἀκριβώς συμβαίνει. Χωρίς αὐτό νά σημαίνει ἀδυναμία στόν τομέα τῶν σύγχρονων τεχνολογικῶν ἐπιδόσεων, ὁ ιάπωνας ναυπηγός κατά τήν μεταπολεμική περίοδο ἐπιασε πάντα τό σφυγμό τῆς ἀγορᾶς και ἀνταποκρίθηκε στήν ζήτηση γιά χωρητικότητα μέ τόν πιό ἀπλό και οικονομικό τρόπο.

‘Η οικονομική και κοινωνική δομή τῆς χώρας, τό εύπλαστο τοῦ ἐργατικοῦ τῆς δυναμικοῦ και τό πειθαρχημένο πνεῦμα του, συνέτειναν στήν ὄργανωση τῆς ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας σέ 60 περίπου ἀξιόλογες μονάδες, ἀπό τά γνωστά μεγαθήρια μέχρι τά μικρά ναυπηγεῖα, πού καί αὐτά, μέ τά δικά μας μέτρα, δέν παύουν νά είναι ἀξιόλογα. Κοινό χαρακτηριστικό σέ δλες τίς βαθμί-

δες, ή ἀρτια ὄργανωση και ή ὑψηλή παραγωγικότητα.

“Ομως, ή ἐκταση τῆς ἀνειλημμένης προσπάθειας και ή ἀνάγκη γιά προσφορά ἀνταγωνιστικῶν τιμῶν σάν κύριου μέσου ἔξασφάλισης τῆς ἀπαραίτητης πελατείας, προϋπέθεταν τήν ἐφαρμογή λίγο-πολύ μονίμων ὄργανωτικῶν μεθόδων, πράγμα πού μοιραία δηγήσεις στήν τυποποίηση τοῦ ἀντικειμένου. Στήν καθιέρωση δηλαδή, τοῦ συστήματος κατασκευῆς ἐν σειρά πλοίων σταθερῶν προδιαγραφῶν (STANDARD DESIGNS). Τέτοια πλοϊα, δημως, δέν είναι ἀλλα ἀπό τά μεγάλα δεξαμενόπλοια, τά bulkcarriers και τά tweendeckers, τά όποια, έστω και

μέ τίς δυνατότητες πολλαπλῆς χρήσεως (multipurpose), ύπόκεινται στίς διακυμάνσεις τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς περισσότερο ἀπό ὅποιοδήποτε ἄλλο τύπο πλοίου.

“Ετσι, παρά τόν ύψηλό βαθμό ἀνταγωνιστικότητας και τήν ἀρτια ὄργανωση και ἀκόμα, παρά τή λίγο-πολύ σταθερή ἐσωτερική ζήτηση (ἄς μήν ξεχνάμε ότι ή Ιαπωνία διατηρεῖ μιά ἀπό τίς πρώτες θέσεις στήν παγκόσμια ναυτιλία και καλύπτει ἔνα σοβαρό ποσοστό τῶν διάθαλάσσης μεταφορῶν), ή ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία παρέμεινε πάντα εύλωτη στίς περιοδικές ναυτιλιακές κρίσεις.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

70 ΧΡΟΝΙΑ

Εξυπηρετεί

Εξελισσεται

Εξασφαλιζει

η Γνωστη σας αγνωστη

ΠΑΝΤΑ ΚΟΝΤΑ ΣΑΣ

Από το 1912

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
CHERMA ELECTRONICS S.A.

Μπουμουλίνας 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (37)
ΤΗΛΕΦΩΝΑ 41 23 471-5, 41 19 121-9 TELEX 21 2309-21 2471



Σέ ενα μεγάλο βαθμό, ή διαφοροποίηση του άντικειμένου της, μέ την στροφή του ένδιαιφέροντος και πρός άλλες βιομηχανικές - κατασκευαστικές δραστηριότητες, λειτούργησε σάν ένας παράγοντας έξομάλυνσης της καμπύλης των διακυμάνσεων στήν ζήτηση, πού είναι συνάρτηση της έκαστοτε κατάστασης της ναυλαγορᾶς. Αύτή, όμως, άφορά μόνο στά μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα και έχει έφαρμογή στό βαθμό πού ή ναυτιλιακή κρίση δέν συνοδεύεται, ή δέν είναι άποτέλεσμα μιᾶς γενικής (παγκόσμιας) οικονομικής υφεσης, όποτε και ή ζήτηση στούς λοιπούς κατασκευαστικούς τομεῖς μοιραία συρρικνώνεται.

Η ύπερμετρη αίσιοδοξία πού δημιούργησε τό ναυτιλιακό BOOM των άρχων της δεκαετίας του 1970, έχωθησε τήν ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία σέ μια τεράστια έπεκταση των έγκαταστάσεών της, πρωτοφανή στήν ίστορία της ναυπηγικής. "Ετοι, ή πετρελαϊκή και, στήν συνέχεια, ή παγκόσμια οικονομική κρίση και τό κύμα των άκυρώσεων παραγγελιών πού άκολούθησε, έθεσαν τούς ιάπωνες ναυπηγούς ένωπον των πρώτων σοβαρών προβλημάτων. Τό άδιεξοδο ξεπεράστηκε χάρις στήν γενικά καλή κατάσταση της ιαπωνικής οικονομίας, στήν μεταξύ κράτους και ναυπηγών άμοιβαία κατανόηση και στήν εύελιξία τού έργατικού δυναμικού.

Έκτοτε, οι ιάπωνες ναυπηγοί περιόρισαν έκοψια τήν δραστηριότητά τους, στήν άρχη μέν στά 35% έκεινης τού 1974, στήν πράξη όμως και καθώς οι συνέπειες της μεγάλης κρίσης βαθμηδόν παρέρχονταν, στά 55%. Μερικά ναυπηγεία άνεστειλαν τήν κατασκευαστική τους δραστηριότητα, άλλα περιήλθαν

στόν έλεγχο ισχυρών οίκονομικών συγκροτημάτων ή τραπεζών. Γενικά, μπορούμε νά πούμε ότι ή πορεία τής ναυπηγικής δραστηριότητας συνεχίσθηκε χωρίς κλυδωνισμούς δν και τούτο έγινε σέ πιο ρεαλιστική έκταση και μεγαλύτερη προσοχή, μέ κύρια έκφραση τής τελευταίας τήν αύστηρή έπιλογή τής πελατείας, δίδαγμα αύτό τής προηγούμενης έμπειριας.

Η άναπαιλα άπό τήν κρίση τής ναυλαγορᾶς των έτων 1979-1981 γέννησε νέες αίσιοδοξες σκέψεις. "Ολα έδειχναν ότι πηγαίνουν σχετικά καλά και ότι ή άναμενόμενη όριστική άνακαμψη θά δημιουργούσε τίς προϋποθέσεις μιᾶς πλήρους άνάρρωσης και νέες χρυσές σελίδες στήν ίστορία τής ναυπηγοβιομηχανίας. Η νέα δξυνση τής ναυτιλιακής κρίσης, πού ή άρχη της πρέπει χρονικά νά τοποθετηθει κάπου στό περασμένο καλοκαΐρι και πού ή μελλοντική έξελιξη της είναι άκομα άγνωστη, διέλυσε τά δνειρα και έκανε όρατη τή σκληρή πραγματικότητα.

Και ήδη, τήν στιγμή άκριβως πού πολλά ναυπηγεία βλέπουν τίς σελίδες τού βιβλίου παραγγελιών λευκές άπό το φθινόπωρο τού 1983 και πέρα, γίνεται πλήρως άντιληπτή ή σημασία μερικών παλαιών ή καινοφανών παραγόντων.

Η ύπερπροσφορά χωρητικότητας στήν κατηγορία των δεξαμενοπλοίων είναι πιά τόσο προφανής και κοινώς παραδεκτή, ώστε, μέ έλάχιστες έξαιρέσεις έξειδικευμένων πλοίων, άποκλείεται ο τύπος αύτός νά στηρίξει όποιαδήποτε ναυπηγοβιομηχανία κατά τό προσεχές μέλλον. Σέ ενα σημαντικό βαθμό, τό ίδιο μπορει νά λεχθει και γιά τά BULK CARRIERS. Ούτε τό κλασικό tweendecker φαίνεται πιά νά προσελκύ-

ει τό έφοπλιστικό ένδιαιφέρον σάν άντικειμένο ναυπηγικής παραγγελίας.

"Ανεξάρτητα, όμως, άπό τίς παραπάνω παρατηρήσεις, πού άλλωστε ισχύουν γιά δλα τά ναυπηγεία τού κόσμου, ή ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία στό κατώφλι τού καλοκαιριού τού 1983 φαίνεται νά άντιμετωπίζει ειδικά προβλήματα.

Ο έντονα έξαγωγικός προσανατολισμός τής οίκονομίας της άσκει ήδη ίσχυρή πίεση στό έθνικό της νόμισμα, δινοντάς του ισχυρές άνοδικές τάσεις. "Αν πρός τό παρόν ή πολιτική Reagan μέ τά ίψηλά έπιτοκία δολλαρίου συγκρατει αύτές τίς άνοδικές τάσεις τού ΥΕΝ, δ κάθε ύποψήφιος πελάτης άντιμετωπίζει μέ διπλό σκεπτικισμό τίς μελλοντικές συνέπειες άπό ένα ναυπηγικό συμβόλαιο όπου οι τιμές έκφραζονται σέ ιαπωνικό νόμισμα, ίδιως όταν έπλεθει ή πτώση τών έπιτοκίων.

Τό πρόβλημα, φυσικά, δέν είναι νέο. Κάτω όμως άπό τίς σημερινές συνθήκες και συγκυρίες λαμβάνει ούσιαστικές διαστάσεις. "Η άναμνηση τών ζημιών πού ύπέστησαν οι ιάπωνες ναυπηγοί στά τέλη τής δεκαετίας τού '60 άποκλείει κάθε σκέψη στροφής πρός τά συμβόλαια δολλαρίου. Και ή προσφορά τιμών μετρητοίς, μέ πρόσκαιρη άναληψη τού συναλλαγματικού κινδύνου, δέν φαίνεται νά συγκινει τήν πελατεία, άφού ή ναυπηγική πίστωση μέ τά χαμηλά έπιτοκία είναι ήτι μπορει νά κάνει μιά παραγγελία έπιχειρηματικά βιώσιμη.

Η μεγάλη πρόκληση προέρχεται όμως άπό τήν καινοφανή παρουσία τής Νότιας Κορέας στήν παγκόσμια άγορά τών ναυπηγήσεων. Ούσιαστικά μετρώντας μόλις έπτα χρόνια ζωής, ή Νοτιοκ-

ΜΗΝ ΑΓΝΟΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ

MARINE SAFETY SERVICES LTD. M.S.S.

Η μοναδική γιά έκπαίδευση πληρωμάτων έπι θεμάτων άσφαλείας πλοίου, προσφέρει τάς ύπηρεσίας της τώρα και στήν ΕΛΛΑΔΑ.

Άποκλειστικοί άντιπρόσωποι έν Έλλαδι:

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ (ΕΛΛΑΣ) ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 85 (4ος όροφος)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: LEANDROSHIP – PIRAEUS

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4520579, 4524570, 4518342

ΤΕΛΕΧ: 212432 PDKG GR

ΕΚΘΕΤΑΙ ΕΙΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82 STAND B – 508

ρεατική Ναυπηγοβιομηχανία κάνει ήδη μιά έντυπωσιακή παρουσία στούς παγκόσμιους στίβους, μέ αναπάντεχα καλή όργανωση, τεχνολογία και άνταγωνιστικές τιμές, τις τελευταίες έκφραζόμενες σε δολάρια. "Ηδη κατέχει τό 11% τών παγκοσμίων παραγγελιών και όλα δείχνουν ότι τό ποσοστό αύτό σύντομα θα αύξηθει.

Παρά τό γεγονός ότι ο δύκος τών παραγγελιών στήν 'Ιαπωνία είναι άκομα άσύγκριτα μεγαλύτερος τού της Κορέας, οι πρόσφατες έξελίξεις δείχνουν ότι ο χρόνος δουλεύει γιά τήν δεύτερη και ότι, άν δέν συμβεί κάτι άπρόβλεπτο, δέν άποκλείεται μιά άλλαγή στήν πρώτη θέση σε ένα δχι πολύ μακρυνό μέλλον.

Σέ ήλα αύτά τά χρόνια τής άνοδικής της πορείας, ή ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία στηρίχθηκε, όπως ήδη άναφέραμε, στήν άρτια όργανωση, ύψηλή τεχνολογία και στίς άνταγωνιστικές τιμές και άκομα, σε ένα άκρως έπιτυχές σύστημα MARKETING. Μέ τό σύστημα τών TEAMS πού δργωσαν κυριολεκτικά τήν ύφλιο έπισκεπτόμενα δλα τά ναυτιλιακά κέντρα τού κόσμου, μέ τήν έγκατάσταση γραφείων δλων τών μεγάλων ναυπηγικών έταιρων στίς πέντε ήπειρους και μέ τήν δραστηριότητα τών TRADING HOUSES, έπεισαν τόν κόσμο ότι είναι οι πιό ίκανοι νά χτίζουν βαπόρια.

"Ηδη θά μού έπιτραπει άπο τίς πρόσφατες έμπειρίες μου νά διαπιστώσω

μιά πτώση τής δραστηριότητας στόν νευραλγικό τομέα τοῦ MARKETING. 'Εδώ και μερικά χρόνια, όλο και σπανιότερα άκουμε άπο αύτούς, όλο και άραιότερα τούς βλέπουμε στά γραφεία μας, όλο και πιο άπρόθυμα άνταποκρίνονται στίς προσκλήσεις μας γιά συνεργασία.

Νά υποθέσουμε ότι έχασαν τήν πίστη τους στόν έαυτό τους και στίς δυνάμεις τους, θά ήταν μάλλον άδικο και έπιπλαιο. 'Η πιό πιθανή έξήγηση φαίνεται νά είναι, ότι ή έκλεκτικότητα πού τούς διέκρινε στήν έπιλογή τής πελατείας τους, μετά τίς άνωμαλίες πού άκολούθησαν τήν μεγάλη κρίση τού 1976/78, άποδυνάμωσε και τήν όργανωση, άρα και τήν προσπάθεια, τοῦ MARKETING στίς παγκόσμιες άγορές. "Ηδη πολλά γραφεία τους έχουν κλείσει ή λειτουργούν μέ έλαττωμένο άριθμό προσωπικού.

Καθ' όσον άφορά σ' έμας, τούς "Ελληνες, κατανοούμε τίς σκληρές έμπειρίες τους και τήν πυκρία τους άπο τήν διαγωγή πολλών πλοιοκτητών πού βρέθηκαν μέ άνεκτέλεστες παραγγελίες στά χρόνια τής μεγάλης κρίσης. Θά πρέπει, θμως, γιά τήν καλή τάχη νά παρατηρήσουμε, ότι δέν είμαστε οι μόνοι πού άναζητήσαμε τήν διέξοδο στήν άκυρωση ύφισταμένων συμβολαίων ή στήν έπαναδιαπραγμάτευσή τους. Θυμόμαστε μέ εύγνωμοσύνη και τίς δικές τους προσπάθειες γιά έξεύρεση μιᾶς λύσης πέρα άπο τά ήδη συμφωνημένα.

Σύγχρονα όμως σημειώνουμε, ότι άν ή πιθανότητα καταβαράθρωσης τής παγκόσμιας ναυλαγοράς και τών άξιών είναι κάτι πού ένας πλοιοκτήτης πρέπει νά έχει στό νού του όταν ύπογράφει ένα ναυπηγικό συμβόλαιο (πράγμα συζητήσιμο σε μιά έποχη άκρας ρευστότητας), ή τερατώδης αύξηση τού κόστους τού νεοτεύκτου πλοίου άπο τήν άνελεγκτη μεταβολή τών συναλλαγματικών ισοτιμών πρέπει νά άντιμετωπίζεται μέ άπολυτη κατανόηση.

Ο συντάκτης αύτοῦ τοῦ άρθρου είχε στό παρελθόν τήν καλή τύχη νά βρεθεί κοντά σ' έκεινες τίς διαδικασίες, πού άδηγησαν στό χτίσιμο μεγάλου άριθμου έλληνικών πλοίων στήν 'Ιαπωνία. Και νά γνωρίσει τόσο τίς ίκανότητες όσο και τήν συνέπεια τών ιαπώνων ναυπηγών. Μέσα άπο τούς παλαιούς και νεότερους προσωπικούς δεσμούς πού άκομα διατηρούνται, πιστεύει ότι τίποτε άπο αύτά δέν χάθηκε. 'Ανεξάρτητα άπο περιοδικές κρίσεις τής ναυλαγοράς και οικονομικές ύφεσεις, ή παγκόσμιος έμπορικος στόλος συνεχώς γερνά (και ο έλληνικός άκομα γρηγορότερα). Και είναι συμφέρον δλων, τής 'Ιαπωνίας, τού παγκόσμιου και τού έλληνικού έφοπλισμού, ή 'Ιαπωνική Ναυπηγοβιομηχανία νά ζήσει και νά διατηρήσει μιά περίοπτη θέση στό παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

YOU CAN'T AFFORD TO IGNORE MARINE SAFETY SERVICES

★ Avoid accidents

★ Improve safety and operational performance

★ Train at sea for realism and cost effectiveness

OUR WORLDWIDE EXPERTISE WILL ENSURE YOUR SAFETY AT SEA. YOU CAN'T AFFORD TO IGNORE IT.



Marine Safety Services Limited,
Albion House, 87 Aldgate High Street,
LONDON EC3 ILH.

Telephone 01-488 2601/2
Telex 8813407 MARSAF G

REPRESENTATIVES IN GREECE
Diamantis Pateras (Hellas)
Marine Enterprises Ltd.,
85 Akti Miaouli, Piraeus, Greece.
Telephone 452 4570/0379

Posidonia
COME AND SEE US ON STAND
B508

MSS
MARINE SAFETY SERVICES

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 καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

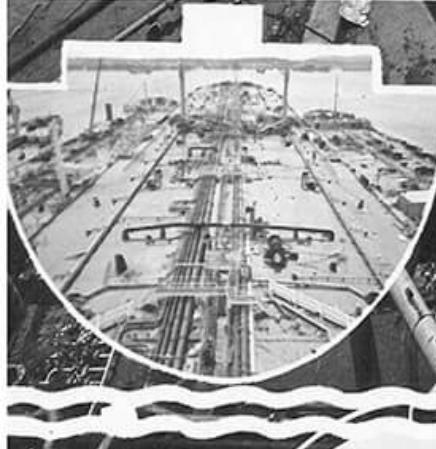
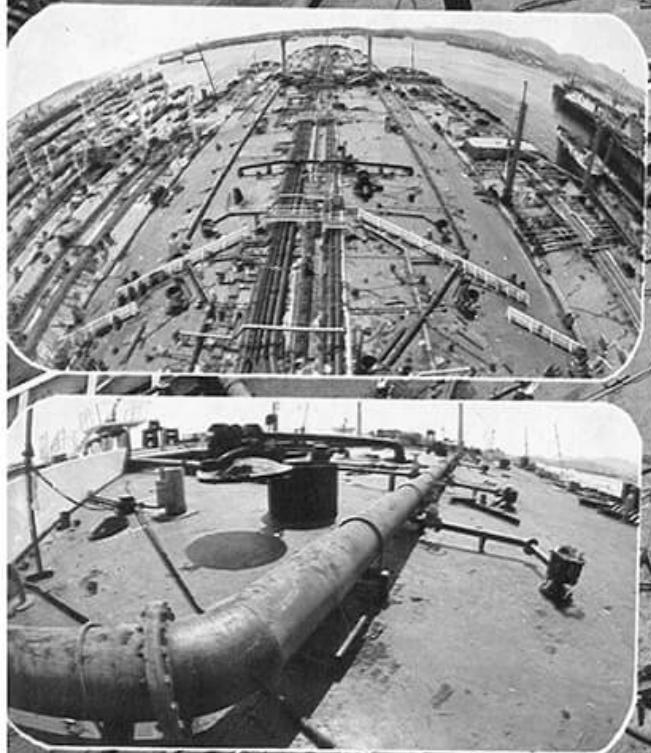


DRAARASCO

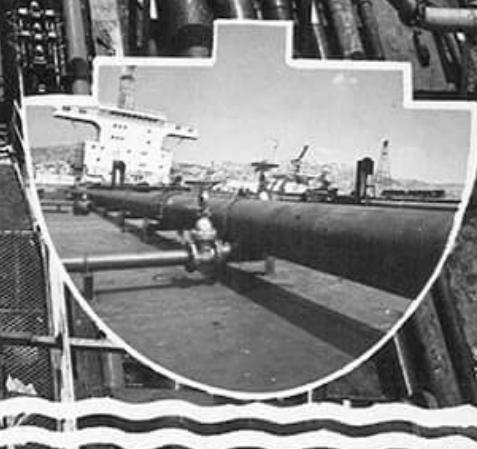
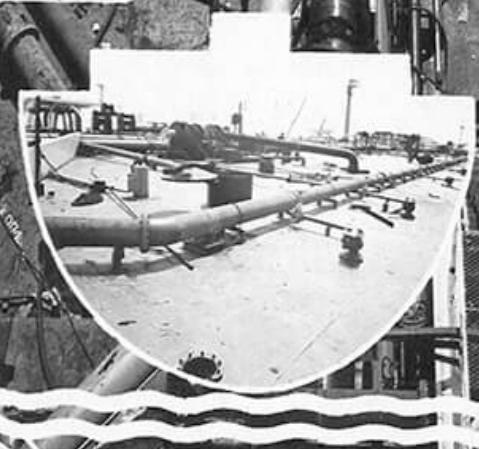
WE ALSO SPECIALIZE IN THE INSTALLATION OF INERT GAS SYSTEMS

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

- IRENES LEMOS 250000 DWT
- MICHAEL LEMOS 250000 DWT
- ALAREUS 93700 DWT
- HARMONIC 85000 DWT
- IONIC 85000 DWT
- LAONIC 65000 DWT



General Ship Repairs
BERMAYA LINE ZONE PIRAEUS
TEL: 010 92 912 4410017



LELAKIS GROUP

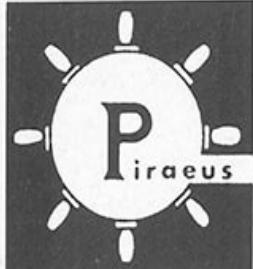
OF COMPANIES



UNIVERSAL GLOW INC.



LELAKIS SHIPPING LTD.



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.



PIRAEUS OFFICE: UNIVERSAL GLOW INC.

51 AKTI MIAOULI — PIRAEUS — GREECE

PHONES: 41 11 011 (10 LINES)

TELEXES: 21 1131 RAIN GR

21 1130 GLOW GR

21 3158 TONY GR

21 3129 PIRE GR

21 2747 PIRE GR

LONDON OFFICE: INTERNAV LTD.

107 - 113 Ibex House Minories London EC3N 1DY

Phone: 01-48 80 066

Telex: 89 53 962

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 18/1982

Πρόεδρος: Κ. Γιαννίκος

Εισηγητής: Γ. Βελλής

Δικηγόροι: Δ. Τσάκωνας, Α.Κ. Κατσικάρου, Ι. Δρακούλακος

Σύμβαση ναυτικής έργασίας — Έγκαταλειψη τού πλοίου και μή έπιβιβαση σ' αὐτό — Λιποταξία — Καταγγελία τῆς συμβάσεως ἀπό τὸν πλοίαρχο γάλ παράπτωμα τοῦ ναυτικοῦ — Παρακράτηση ἀπό τὶς ἀποδοχές τοῦ ναυτικοῦ τῶν ἔξόδων παλιννοστήσεως καὶ ἀποστολῆς ἀντικαταστάτη — Νόμιμη.

Ο ναυτικός δέ δικαιοῦται νά έγκαταλειψει αὐτόβουλα τό πλοϊο καὶ νά μή έπιβιβασθει σ' αὐτό ἀκόμη καὶ δταν ὁ πλοίαρχος παραβίασε τά καθήκοντά του ἀπένταντι σ' αὐτόν. Τό δικαίωμα αὐτό ἔχει ὁ ναυτικός μόνον ἀν καταγγείλει τή σύμβαση ναυτικῆς έργασίας πρίν νά έγκαταλειψει τό πλοϊο. Πάντως ἡ λιποταξία τοῦ ναυτικοῦ δέν ἀποτελεῖ καθαυτή καταγγελία τῆς συμβάσεως.

Ἐπειδή, κατά τό ἄρθρον 74 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, σύμβασις ναυτολογήσεως ώρισμένου ἡ ἀօριστου χρόνου δύναται νά καταγγελθῇ ὑπό τοῦ ναυτικοῦ κατά πάντα χρόνον ἐάν ὁ πλοίαρχος ὑποπέσῃ εἰς βαρεῖαν παράβασιν τῶν ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καθηκόντων. Ἐξ ἀλλού, κατά τό ἄρθρον 110 στοιχ. α τοῦ διά τοῦ β.δ. 806/1970 ἐγκριθέντος Κανονισμοῦ έργασίας ἐπί τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων δλικῆς χωρητικότητος 800 κόρων καὶ ἀνω, ἀπαγορεύεται εἰς πάντα ἐκ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου νά έγκαταλείπῃ τήν θέσιν το ἡ νά ἀπουσιάζῃ ἀνεύ ἀδείας καὶ νομίμου ἀναπληρώσεως ἡ ἀντικαταστάσεώς του. Τέλος, κατά τό ἄρθρον 207 § 1 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (ν.δ. 187/1973), μέλος πληρώματος ἀπουσιάζον ἀδικαιολογήτως τοῦ πλοίου ἐν τή ἀλλοδαπή ἐπί δύο ἐν συνεχείᾳ ἡμέρας ἡ μέχρι τοῦ ἀπόπλου, ἐφ' δσον ούτος συντελεῖται ἐνωρίτερον, τιμωρεῖται διά φυλακίσεως μέχρις ἐνός ἔτους. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τούτων συνάγεται δτι ὁ ναυτικός, καὶ ἀν ὁ πλοίαρχος ὑπέπεσεν εἰς βαρεῖαν παράβασιν τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων του, δέν δικαιοῦται νά έγκαταλειψῃ αὐτοβούλως τό πλοϊο καὶ νά μή έπιβιβασθῇ αὐτοῦ κατά τόν ἀπόπλουν τοῦ ἐκ λιμένος τῆς ἀλλοδαπῆς χωρίς νά θεωρηθῇ λιποτάκτης, εἰ μή μόνον ἔαν προηγήθῃ ἐκ μέρους του καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως είτε κατά τό ἄρθρον 74 είτε κατά τό ἄρθρον 73 ἐδ. α τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. (Ἀγαλλοπούλου, Ναυτεργ. Δικ.

1960, σελ. 155, Ἐφ. Πειρ. 15/1979 Πειρ. N. 1.41). Καταγγελία δέ τῆς ἐργασιακῆς συμβάσεως είναι ἡ πρός τόν ἀντισυμβαλλόμενον (ἐν προκειμένῳ πρός τόν πλοίαρχον ὡς νόμιμον ἀντιπρόσωπον τοῦ πλοιοκτήτου) ἀπευθυντέα μονομερῆς δήλωσις βουλήσεως περί λύσεως τῆς συμβάσεως διά τό μέλλον (Μπαλῆ, Γεν. Ἀρχαι ἔκδ. 7η παρ. 33, Καρακατασάνη Ἐργ. Δικ. ἔκδ. B. τόμ. 1ος σελ. 276, α.π. 281/1974 NoB 22.1274), ἔξ ού ἔπειται δτι αὐτή δέν συντελεῖται διά μόνης τῆς λιποταξίας τοῦ ναυτικοῦ, ἀφοῦ ἡ τέλεσις τῆς ἀξιοποίην ταύτης πράξεως (ἄρθρ. 207 Κ.Δ.Ν.Δ.), δίδουσα λαβήν εἰς ὅπαναχώρησιν τοῦ πλοιαρχού (ἄρθρ. 56 καὶ 69 στοιχ. β Κ.Ι.Ν.Δ.), δέν δύναται νά ἐρμηνευθῇ καθ' ἐαυτήν ὡς ἐνέργεια δικαιοπρακτικῆς βουλήσεως κατευθυνομένη πρός ώρισμένον δέκτην (Βερνάδρου Δίκαιον ναυτ. Ἐργασίας, 1980, σελ. 55).

Ἐπειδή ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἐνώπιον τοῦ πρωτοδικείου ἐνόρκως ἔξετασθέντων μαρτύρων καὶ τῆς ἀνωμότου ἔξετάσεως τοῦ ἐνάγοντος, περιεχομένων εἰς τά οίκεια

πρακτικά, ὡς καὶ τῶν ἐκατέρωθεν μετ' ἐπικλήσεως προσκομιζομένων ἐγγράφων, μεταξύ τῶν δποίων καὶ νομίμως ληφθεῖσαι ἐνορκοὶ βεβαιώσεις ἐνώπιον είρηνοδίκου, ἀπεδείχθησαν, κατά τήν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τούτου, τά ἀκόλουθα: Ὁ ἐνάγων, ἦδη ἐκκαλῶν καὶ ἐφεσιβλητος, ἐναυτολογήθη τήν 30.6.1979 ως ἀνθυποπλοίαρχος ἐπι τοῦ ὑπό ἐλληνικήν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «G» τόννων D.W. 13.383, είργάσθη δ' ἐπ' αὐτοῦ, ἀνήκοντος κατά πλοιοκτησίαν εἰς τήν πρώτην τῶν ἐναγομένων, μεχρι τῆς 30.10.1979, δτε καὶ ἀπελύθη εἰς τόν λιμένα Χιούστον τῶν ΗΠΑ. Ὁ ἐνάγων ἐκθέτει εἰς τάς συνεκδικασθείσας ἀγωγάς του, ἐφ' ὧν ἔξεδόθη ἡ ἐκκαλουμένη ἀπόφασις, σειράν περιστατικῶν, τά ὄποια, ἀληθῆ ύποτιθέμενα, συνιστοῦν δντως παραβάσεις τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιαρχού τῶν ἐπιβαλλομένων εἰς αὐτόν ἐκ τοῦ προμηθέντος Κανονισμοῦ ἐργασίας (β.δ. 806/1970, βλ. καὶ ἄρθρ. 44 β.δ/τος 15/18.12.1836 «περί ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας») ἐν σχέσει πρός τήν ἐναντί τοῦ πληρώματος συμπεριφοράν (ἄρθρ. 5 παρ. 1 καὶ 7 στοιχ. γ καὶ δ Καν. Ἐργ.), τήν ύγιεινήν καὶ καθαριότητα (ἄρθρ. 8 καὶ 23 ἐν συνδ. πρός 30 παρ. 2 στοιχ. α καὶ γ καὶ



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON CABLE: TONIO COLON TELEX: From U.S.A.: 368-8572 From Others: 379-8572 TELEPHONE: Colon 45-0127 45-0137, 45-0128 MAILING ADDRESS: P.O.Box 443 Colon, R. Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY - FREE LIQUORS	BALBOA / PANAMA CITY CABLE: TONIO PANAMA TELEX: From U.S.A.: 368-2633 From Others: 379-2633 TELEPHONE: Panama 23-9920 MAILING ADDRESS: P.O.Box 6-4000 El Dorado Panama, R. Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY - FREE WAREHOUSE
---	---

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

49), τήν τροφοδοσίαν (άρθρ. 9) και τήν ψυχαγωγίαν (άρθρ. 30 παρ. 1 και 3) τῶν εἰς τό πλοιον ἐργαζομένων. Διατείνεται περαιτέρω ὁ ἐνάγων διτι, ἐνεκα τῶν ἀνωτέρω παραβάσεων τοῦ πλοιάρχου, προῆλθεν οὗτος εἰς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, πρός ἀπόδειξιν τῆς ὅποιας ἐπικαλεῖται και προσκομίζει ἐν ἀνευράχην Νέας Ὀρλεάνης μετ' ἄρνησιν τοῦ πλοιάρχου νά προβῇ εἰς τήν παραλαβήν του. Εἰς τό ἔγγραφον, διμως, τοῦτο, και ὑπό τήν ἐκδοχήν διτι περιῆλθεν εἰς τόν πλοιάρχον ὑπό τήν ἐννοιαν τοῦ ἄρθρου 167 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, οὐδόλως περιέχεται, οὐδέ δύναται ἔξ αὐτοῦ νά συναχθῇ, ἐστω και διά προσφυγῆς εἰς τήν βοήθειαν τοῦ ἄρθρου 173 Α.Κ., δήλωσις βουλήσεως τοῦ ἐνάγοντος (και τῶν συνυπογραψάντων αὐτό) περι λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας. Πράγματι, διμως ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ ἔγγραφου τούτου, ἀπευθυνομένου πρός τόν λιμενάρχην Νέας Ὀρλεάνης, οἱ ὑπογράφοντες αὐτό, ἐν οἷς και διτι ἐνάγων, «καταγγέλλουν», ήτοι ἀναφέρουν, τάς και εἰς τήν ἀγωγήν ἐκτιθεμένας παραβάσεις τοῦ πλοιάρχου (ὑπό στοιχεία Α έως Θ), καταλήγουν δέ, ἐν εἰδει αιτήματος, διά τῆς ἀκολούθου παραγράφου: «Ως πρός τά ἀνωτέρω και πρός ἀποφυγήν περαιτέρω ἔξελιξεων παρακαλοῦμεν και κρίνομεν ἀπαραίτητον, κύριε λιμενάρχα, τήν παρουσίαν σας κατά τόν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς λιμένα Νέας Ὀρλεάνης, τό συντομώτερον δυνατόν ίνα διαπιστώσετε ἰδίοις δημασι πάντα ταῦτα και ἀλλα ἀτινα ἥθελον περιπέσει εἰς τήν ἀντίληψίν σας». Πρόψηλον διτι ὑπόκειται ἀναφορά παραπόνων, εἰς τήν διποίαν οὐδέ ἵχνος ἀπαντᾶται δηλώσεως ἐμφαινούσης βούλησιν τῶν ὑπογραφέων πρός παραραγωγήν ἐννόμου ἀποτελέσματος συνισταμένου εἰς λύσιν τῆς οἰκείας συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Ἐξ ἀλλού οὔτε ὁ ἐνάγων ἐπικαλεῖται οὔτε και προσάγεται ἔτερον ἀποδεικτικόν στοιχείον ἐκ τοῦ διποίου νά προκύπτῃ διτι ἐ-

χώρησεν ἀπό πλευρᾶς τοῦ τελευταίου καταγγελία τῆς εἰρημένης συμβάσεως κατ' ἄρθρον 74 τοῦ ΚΙΝΔ. Ἀπεδείχθη περαιτέρω τό ἀλλωστε μή ἀμφισβητούμενον γεγονός, διτι ὁ ἐνάγων ἐγκατέλειψε τό πλοιον και δέν ἐπεβιβάσθη εἰς αὐτό κατά τόν ἀπόπλουν τοῦ ἐκ τοῦ λιμένος Χιούστον τῶν Η.Π.Α., γενόμενον τήν 3.10.1979, πρός δικαιολόγησιν δέ τῆς τοιαύτης συμπεριφορᾶς του ἐπικαλεῖται τήν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ τῆς ὡς ἀνω ποστάτου καταγγελίας της. Ὑπό τά δεδομένα ταῦτα α) ὁρθῶς και συννόμως ὁ πλοιάρχος ἐθεώρησε τόν ἐνάγοντα δραπέτην και ἀνέγραψε τοῦτο εἰς τό ναυτικόν του φυλλάδιον ὡς αἰτίαν τῆς ἀποναυτολογήσεως, συντελεσθείσης οὕτω διά καταγγελίας τοῦ πλοιάρχου ἐνεκα παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ. β) Δέν ύφισταται ἀπαίτησις τοῦ ἐνάγοντος πρός λῆψην ἀποζημιώσεως και παλιννόστησην αὐτοῦ δαπάναις τοῦ πλοίου (άρθρ. 75 ἐδ. τελευτ. και 78 ἐδ. β. στοιχ. α. Κ.Ι.Ν.Δ.). γ) Νομίμως ὁ πλοιάρχος παρεκράτησεν ἐκ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ἐνάγοντος ποσόν ἐκ δρχ. 32.891, τό διποίον, ὡς ἀπεδείχθη, διετέθη ὑπό τῆς πλοιοκτητηρίας διά ἐξοδα παλιννόστησης τοῦ ἐνάγοντος και ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου του διότι διά διφειλή τῆς ἐναγομένης πλοιοκτητηρίας διά τό ὡς ἀνω τμῆμα τῶν ἀποδοχῶν, ὡς πρός μέν τήν δαπάνην παλιννόστησης τοῦ ἐνάγοντος ἀπεσβέσθη διά δόσεως ἀντί καταβολῆς (άρθρ. 419 Α.Κ.), ἀφού, ὡς συνομολογεῖται, δι τελευταίος οὕτως ἐζήτησε και ἐλαβε διά χειρός τοῦ πλοιάρχου τό εἰσιτήριον ἐπιστροφῆς εἰς τήν Ἐλλάδα, ὡς πρός δέ τήν δαπάνην ἀποστολῆς τοῦ ἀντικαταστάτου ἀπεσβέσθη διά συμψηφισμοῦ τῆς ἀνταπαιτήσεως τῆς πλοιοκτητηρίας πρός ισόποσον ἀποζημιώσιν αὐτῆς, εἰς τήν διποίαν ὑποχρεοῦται δέν ἐνάγων, κατά τά ἄρθρα 330 και 382 Α.Κ., ἐνεκεν ἀθετήσεως τῶν ὑποχρεώσεων του ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως (Α.Π. 703/1975 NoB 24.125). Και δ) δέν ύφισταται ἀπαίτησις τοῦ ἐνάγον-

τος πρός ἀποζημιώσιν και χρηματικήν ἰκανοποίησιν λόγω ἡθικῆς βλάβης ἐκ τοῦ γεγονότος διτι ὁ πρῶτος ἀνέγραψεν εἰς τό ναυτικόν φυλλάδιον τοῦ δευτέρου διτι ἡ ἀπόλυσίς του ἐγένετο «λόγω δραπέτευσεως», ἀφού δι υπό τούτου, ἀνευ προηγουμένης καταγγελίας τῆς συμβάσεως, ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς συνιστά πράγματι ποιικιῶς και πειθαρχικῶς κολαζομένην λιποταξίαν. Κατ' ἀκολουθίαν αι συνεκδικασθεῖσαι δύο ἀγωγαί (ύπ' ἀριθμ. πρ. καταθ. 4067/1979 και 963/1980), διά τῶν διποίων ἀξιούται 1) ὑπόλοιπον διφειλομένων τάχα ἀποδοχῶν, ἀποτελούμενον ἐκ τοῦ παρακρατηθέντος ποσοῦ δι' ἔξοδα παλιννόστησης τοῦ ἐνάγοντος και ἀποστολῆς ἀντικαταστάτου, 2) ἀποζημιώσις διά τήν κατ' ἄρθρον 74 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους τοῦ ἐνάγοντος και 3) ἀποζημιώσις και χρηματική ἰκανοποίησις δι' ἡθικήν βλάβην ἐνεκεν ἀδικοπραξίας τοῦ πλοιάρχου, φερομένου ὡς κατάχρησιν τῆς ἔξουσίας του ἀναγράψαντος εἰς τό ναυτικόν φυλλάδιον τοῦ ἐνάγοντος δυσφημηστικήν και ἐπίζημιον δι' αὐτόν αιτίαν ἀπολύσεως (δραπέτευσιν), ἐλέγχονται κατ' ούσιαν ἀβάσιμοι ἐν τῷ συνόλῳ των. «Οθεν διένεκεν ἀδικοπραξίας τοῦ ἀναγράψαντος εἰς τό ναυτικόν φυλλάδιον τοῦ ἐνάγοντος δυσφημηστικήν και ἐπίζημιον δι' αὐτόν αιτίαν ἀπολύσεως (δραπέτευσιν), ἐλέγχονται κατ' ούσιαν ἀβάσιμοι ἐν τῷ συνόλῳ των. «Οθεν διένεκεν ἀδικοπραξίας τοῦ ἀναγράψαντος εἰς τό ναυτικόν φυλλάδιον τοῦ ἐνάγοντος δυσφημηστικήν και ἐπίζημιον δι' αὐτόν αιτίαν ἀπολύσεως (δραπέτευσιν), ἐλέγχονται κατ' ούσιαν ἀβάσιμοι.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12 Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561



The pilot for your finance.

Pick up the pilot from SHL. He'll steer a safe and sure course – whichever ship, whichever country, whichever flag, whichever currency, whatever the amount and whatever the period. You can trust his advice.

We have piloted a lot of financing into safe ports all over the world in the last thirty years. Our specialists are pilots with a sure touch in matters of financing. They are at home in all waters.

Call for a finance pilot from SHL. Here is the address.

Our representative in Greece:
A.M. NOMIKOS
14, Skouze Street – Piraeus
Phone: 452 3657/451 4123
Telex: 212 287 ANCA GR.

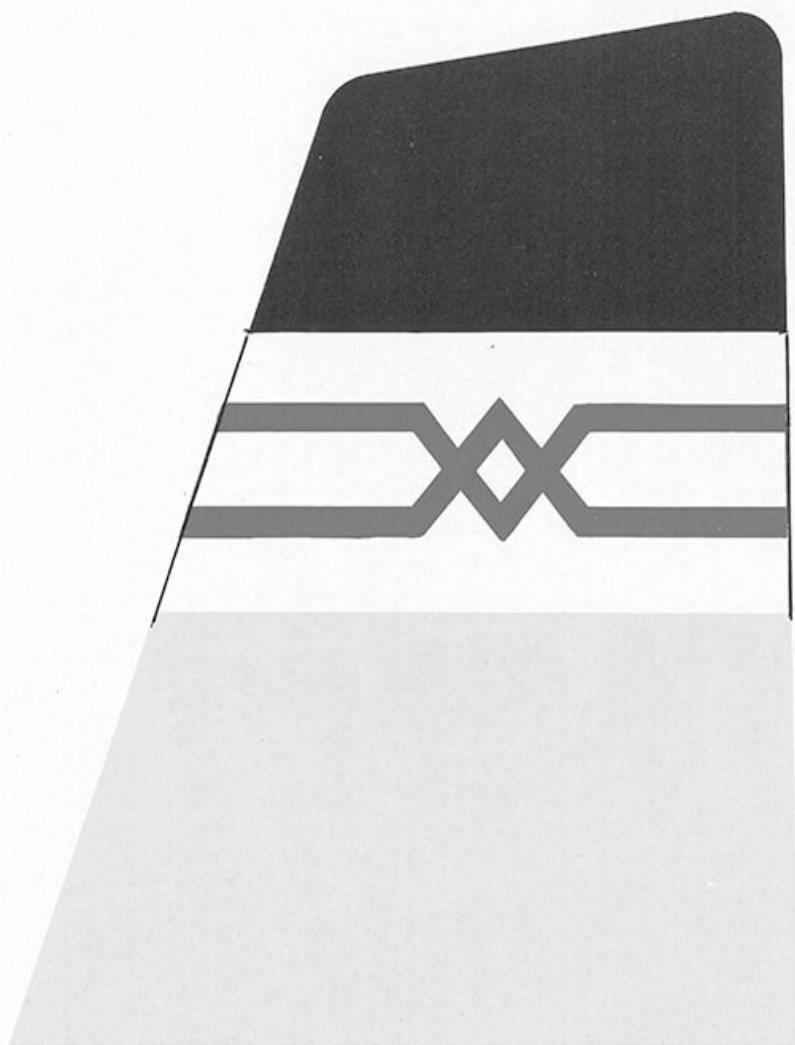


Let's do more for you!

Schiffshypothekenbank
zu Lübeck
Aktiengesellschaft

Martensdamm 4 · D-2300 Kiel 1
Telephone: 431/900 24 80
Telex: 29 2445 shiki d
29 2523 shiki d

**POTHITOS SHIPPING Co. S.A.
&
POTHITOS SHIPPING (London) Ltd.**



 **Posidonia 82**
The International Shipping Exhibition



«ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82»

Μέ τήν έντυπωσιακή συμμετοχή 600 έκθετών από 46 χώρες πραγματοποιούνται και πάλι, τα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82», ή πιό μεγάλη, από πλευράς έκθετών, ναυτιλιακή έκθεση στόν κόσμο.

Μέ βασικό άντικειμενικό στόχο νά αποτελούν μιά διάσημη προσπέλαση γιά τήν δυναμική έλληνική πελατεία, πρός τίς διεθνείς άγορές τών προϊόντων και τών ύπηρεσιών πού χρησιμοποιεί ή Ναυτιλία, τα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» έχουν έξειλιχθεί ώς μία άπο τίς κορυφαίες έκθεσικές έκδηλώσεις στόν κόσμο.

Παράλληλα μέ τήν πραγματοποίηση στή χώρα μας μεγάλης διεθνούς έκθεσεως με παγκόσμια άπήχηση, έντυπχύεται ή πεποίθηση στή διεθνή ναυτιλιακή κοινή γνώμη γιά τή σημασία τής χώρας μας ώς έξέχοντος ναυτιλιακού κέντρου. Πράγμα ίδιαίτερα σημαντικό γιά τή διευκόλυνση τής έξελίξεως τής 'Ελλάδος και ειδικώτερα τού Πειραιώς, άφου διαφανεί ή σημαντικός τους ρόλος στά πλαίσια τής Ε.Ο.Κ., σέ ναυτιλιακή πρωτεύουσα τής Κοινότητας.

Στά πλαίσια τών «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ» θά διεξαχθεί στίς 8 'Ιουνίου στό ξενοδοχείο ATHENAEUM - INTERCONTINENTAL ή 'Ημερίδα ναυτιλιακού προβληματισμού. Πρόκειται γιά τό καθιερωμένο φόρουμ στό διοί προσωπικούτης τής διεθνούς βιομηχανίας θαλασσίων μεταφορών άναλύουν προβλήματα τού κλάδου και διατυπώνουν άπο-

ψεις γιά τήν έπιλυσή τους. Ίδιαίτερα έποικοδομητικός κρίνεται ο διάλογος πού έπακολουθεί τών εισηγήσεων και στόν όποιο βρίσκουν τήν εύκαιρια οι έκπροσωποι τού ναυτιλιακού και τραπεζικού κόσμου νά άντιτάξουν τίς δικές τους άπόψεις σέ δσα διατυπώνονται γύρω από τά ζωτικά θέματα τής Ναυτιλίας. Τήν έναρξη τών έργασιών τού φόρουμ στό διοί προεδρεύει ο Πρόεδρος τής 'Ενώσεως Έλλήνων 'Εφοπλιστών κ. Α. Καραγιώργης, θά κάνει ούπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτας, μέ λόγο πού θά άπευθύνει στούς συνέδρους.

Μεταξύ τών θεμάτων πού θά άναπτύξουν οι εισηγητές περιλαμβάνονται: 'Ο έλεγχος τής ρύπανσης και ή σχετική έλληνική έμπειρια, ή προστασία τού περιβάλλοντος και πώς τήν άντιμετωπίζει ο έφοπλισμός, (Θέμα πού θά άναπτύξει ο πρόεδρος τής 'Επιτροπής Περιβάλλοντος τής Ε.Ε.Ε. κ. Γ.Π. Λιβανός), τό χρηματοδοτικό καθεστώς στή Ναυτιλία και οι άσφαλίσεις πλοίων στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες.

Στά φετεινά «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» θά παραστούν πέντε ένοι ύπουργοί, προσδιορίζοντας έτσι μέ τήν παρουσία τους τή σημασία πού άποδίδει ή διεθνής Ναυτιλία και ειδικότερα οι κατά παράδοση ναυτιλιακές χώρες στήν έλληνική αύτη έκδήλωση. "Όπως ειδοποίησαν οι κυβερνήσεις, τίς όποιες έκπροσωπούν οι προσκεκλημένοι ύπουργοί, στά «ΠΟ-

ΣΕΙΔΩΝΙΑ» θά παραστούν:

- Ο Γάλλος ύπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας Λουΐ Λέ Πανσέκ
- Ο Βρετανός ύφυπουργός 'Εμπορίου κ. Ιαν. Σπρότ.
- Ο Κύπριος ύπουργός Συγκοινωνιών και Δημοσίων "Εργων κ. Χρήστος Μαρέλης.
- Ο ύπουργός 'Εμπορίου και Ναυτιλίας τής Σρί Λάνκα κ. Λαλίθ 'Αθουλαθμουταλί.
- Ο ύπουργός Ναυτιλιακών 'Υποθέσεων τής Λιβερίας κ. Φρέντ Λίνινγκερ.

Σημειώνεται οτι έντυπωσιακή θά είναι ή συμμετοχή βρετανικών έταιρών στά φετεινά «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ». Σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, ή βρετανική έκπροσώπηση θά γίνει μέ περισσότερες από 50 έταιρίες πού θά καλύπτουν εύρυ φάσμα ύπηρεσιών και τεχνολογικού έξοπλισμού τής Ναυτιλίας.

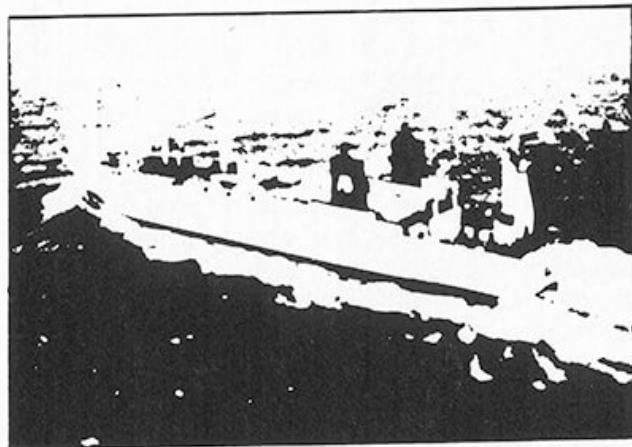
Παρουσιάζονται γιά πρώτη φορά

Ίδιαίτερα σημαντική έξ αλλου θά είναι και ή συμμετοχή τού μεγάλου σουδικού όργανισμού ASEA πού στά φετεινά «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» θά παρουσιάσει δύο έπιτεύγματα πού έμφανίζονται γιά πρώτη φορά σέ ναυτιλιακή έκθεση. Πρόκειται συγκεκριμένα γιά τό σύστημα καθαρισμού λεβήτων INFRAFONE και τό σύστημα STALECTRONIC 500 έλέγχου λειτουργίας ψυκτικών έγκαταστάσεων τροφίμων.

Τό INFRAFONE κατασκευάζεται από τήν STAL-LAVAL TURBIN AB τής Σουηδίας και άντιπροσωπεύεται από τήν ASEA Marine, 12 Φιλελλήνων, Πειραιά, και έκτιθεται στό STAND B205 στήν έκθεση «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '82».

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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

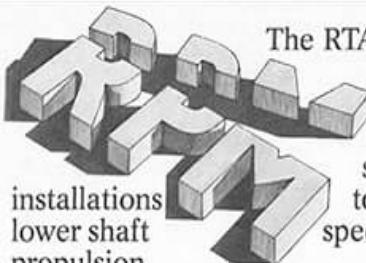
Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

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

1. IT CUTS SHAFT SPEED



installations lower shaft propulsion.

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

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.

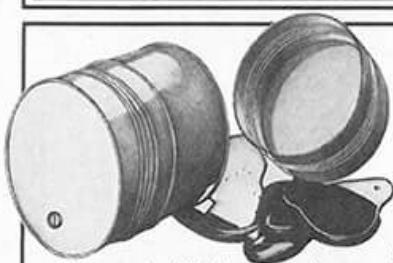
This will help the ship owner restore the economic balance of his business, seeing how the share of the fuel costs in the overall running of the ship has grown to such enormous importance over the last few years.

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 answer is No. design of the engine? The compact RTA Superlongstroke makes it shorter than other engines of comparable performance. The ship owner can gain up to two metres of additional cargo space.

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

NOW CUT THE COUPON

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

My name _____

My company name and address _____

My company position _____

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

DM 82.4e-1



Posidonia 82

Athens
7-12 June 1982

Join us at booth A 705

SULZER

Οι συνομιλίες τοῦ Λονδίνου

Σύμφωνα μέ πληροφορίες από τό Λονδίνο, οι συνομιλίες πού είχε έκει στις 12 και 13 Μαΐου ό υπουργός κ. Γιώτας μέ τήν 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας έκαλυψαν τά δέξια θέματα:

- Διατήρηση τής άνταγωνιστικότητας τοῦ 'Ελληνικού πλοίου.
- 'Ανησυχίες από τίς μελετώμενες τροποποιήσεις τής νομοθεσίας περί Σωματείων και γιά τίς επιπτώσεις επί τής Ναυτιλίας.
- Θέματα τοῦ Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου.
- 'Ελεγχος τῶν πλοίων στά εύρωπαικά λιμάνια από 1-7-82 και ή έλλειψη πιστοποιητικῶν ικανότητας άξιωματικῶν και λοιπῶν ναυτικῶν.
- 'Επίσπευση μέτρων γιά τήν δίωξη τῶν ύποπτων σέ ναυταπάτες.
- Ναυτική 'Έκπαίδευση.

Κατά τίς ίδιες πληροφορίες ο κ. Γιώτας διεβεβαίωσε, διτά δέν πρόκειται νά θιγούν τά θεσμικά πλαίσια, πού διέπουν σήμερα τήν Ναυτιλία, ούτε πρόκειται νά άλλάξῃ τό ήδη υπάρχον σύστημα φορολογίας τῶν πλοίων.

Είπε έπισης διτά μελετάται σέ συνεργασία μέ τήν «'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών ή τροποποίηση τοῦ άρθρου 8 τῶν έγκριτικῶν πράξεων γιά τήν καλύτερη λειτουργία τοῦ νέου μέτρου, λαμβάνοντας ύπόψη και τίς άποψεις τῶν ναυτικῶν, μέ προσπάθεια νά συμφωνήσουν σέ αυτή τή ρύθμιση.

Προϋπόθεση γιά μᾶς, είπε ο κ. Γιώτας, είναι νά μήν υπάρχουν δινεργοί 'Ελληνες ναυτικοί. Θά κάνουμε δελεγχο αύτῶν πού ήδη έμφανιζονται στό ΓΕΝΕ ως δινεργοί, περίπου 3.800, γιά νά δούμε ποιοί είναι οι πραγματικοί δινεργοί, σύμφωνα μέ τό Διάταγμα περί έπιδοτήσεως.

Ζητούμε τήν 'Εφοπλιστική συνεργασία και έποικοδομητικές προτάσεις πού θά μᾶς βοηθήσουν νά άντιμετωπίσουμε τήν άντιδραση τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων. Δέν πρέπει, είπε, νά άποκλείσουμε τήν κήρυξη άπεργίας γιά αύτό.

Η ρύθμιση τοῦ συνδικαλισμοῦ στή ναυτεργατική τάξη προβλέπεται νά γίνει μέ ειδικό νομοσχέδιο. Είναι δύμως ένδεχόμενο οι σχετικές διατάξεις νά μπούν στό ύπάρχον νομοσχέδιο. Δέν θα άφορούν τίς γενικές άρχες τοῦ συνδικαλισμοῦ, θά προβλέπουν δύμως ειδικές ρυθμίσεις γιά τήν Ναυτιλία.

Πρέπει νά βρεθεῖ ο κατάλληλος μηχανισμός γιά νά έκφραζεται ή γνώμη τής πλειοψηφίας, τόσο γιά τίς άρχαιρεσίες, δοσο και γιά τήν κήρυξη άπεργίας.

Είμαστε άποφασισμένοι, φέρεται διτά ύπογράμμισε δι. Γιώτας, νά μήν έπιτρέψουμε έπιτροπές στά πλοία. 'Η Ναυτιλία είναι έθνικό κεφάλαιο και πρέπει νά τήν προστατεύσουμε, έχοντας ύπόψη και τά συμφέροντα τῶν ναυτικῶν.

Θά έξετασθεῖ έάν μπορεῖ νά περιορισθεῖ τό δικαίωμα τής άπεργίας έκτός 'Ελλάδος και μέ ποιές προϋποθέσεις, γιατί ύπάρχει

παλαιότερη γνωμοδότηση τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου, διτά είναι άντισυνταγματική ή απαγόρευση.

Ο κ. Γιώτας άνεφερε διτά τό YEN δέν έπρεπάζεται από τά γραφόμενα στόν τύπο και δέν ένεργει μέ μικροκομματικά έλατήρια. Τό YEN κάνει συνεχώς άγώνα και προσπάθεια γιά νά βελτιώσει τό έσωτερικό κλίμα και δεχει πολλές φορές έπικριθεί από τά ναυτεργατικά σωματεία.

Γιά τίς σχέσεις θάματης έργασίας τό Κράτος έπεμβαίνει ώς ειρηνοποιός. 'Ετοίσε πάντως σέ δλλη εύκαιρια διτά τό YEN δέν μπορεῖ νά έχει άναμιξη στά έσωτερικά τοῦ συνδικαλισμού.

Κατά τίς ίδιες πληροφορίες, δι. 'Αρχηγός τοῦ Λιμενικού - Σώματος ύποναύαρχος κ. Δημ. 'Ορφανός πού συνόδευσε τόν κ. Γιώτα διεβεβαίωσε διτά έχουν έκδοθεί διαταγές νά έπιδεικνύουν οι προδενικοί λιμενάρχες κατάνοηση στά θέματα τοῦ 'Ελληνικού πλοίου. 'Από ειδική έξέταση πού έγινε διαπιστώθηκε διτά έλαχιστες κυρώσεις έπεβληθησαν σέ πλοια, παρά τόν μεγάλο άριθμό έλλειψεων πού εύρεθησαν. Προσέθεσε πάντως διτά θά είναι χρήσιμο νά γίνονται έπωνυμες και συγκεκριμένες καταγγελίες γιά νά έπιβληθούν οπου πρέπει οι άντιστοιχες κυρώσεις. 'Ο 'Αρχηγός τοῦ Λιμενικού Σώματος άνακοινώσε έπίσης, διτά γίνεται έντατική μελέτη και έργασία στό YEN γιά τήν άντιμετωπίση τῶν πολλών προβλημάτων πού δημιουργούνται μέ τήν έφαρμογή τοῦ MEMORANDUM και μέ

THE CITI OF TOMORROW

The Citi of Tomorrow. Efficient, cost saving, productive. Modern, electronic banking as it will be in five years, ten years. Yet it will fit into any company's operations today.

Add to it our many years' experience in shipping and shipbuilding finance and you can see how Citibank can help put you in the forefront of business today.

CITIBANK

47-49 Akti Miaouli , Piraeus, Greece
Telephone: 452 3511

The Citi of Tomorrow is a service mark of Citibank, N.A.

σκοπό τήν ἀποφυγή ύπερβασιῶν ἀπό τούς
Ἐπιθεωρητές σέ βάρος τῶν Ἑλληνικῶν
πλοίων.

Εἶπε, τέλος, ἐξετάζεται πῶς θὰ ἀντιμετωπίσθη ἡ Ἑλλειψὴ πιστοποιητικῶν ίκανότητας πού ὑπάρχει μεταξύ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατώτερων πληρωμάτων.

Ό κ. Γιώτας διεβεβαίωσε έξ δλου τήν διοίκηση τοῦ Κομμίττη δι γίνεται προσπάθεια πλήρους άναδιοργανώσεως τῆς λειτουργίας τοῦ NAT και δι γ' αὐτό πρόκειται νά γίνει μελέτη ἀπό εἰδικευμένα πρόσωπα. Προωθεῖται ἐπίσης δι ἀπόφαση γιά τήν προμήθεια νέου κομπιούτερ πού θά διευκολύνει τήν ταχεία ἑκατόσητη τῶν ναυτολογιών και τῶν ύποθέσεων συνταξιοδοτήσεως τῶν ναυ-

Σύμφωνα με τις πληροφορίες από τό Λονδίνο, ή ἀπ' εὐθείας ἐπαφή και ἐλευθέρα συζήτηση ἐπέτρεψε νά ἀναπτυχθούν στόν κ. Γιώτα και τούς συνεργάτες του μέ δινεση, οι ἀνησυχίες πού ὑπάρχουν ἔκει και ἰδιαίτερα τονίσθηκε τό ὑψηλό κόστος διαχειρίσεως τού 'Ελληνικού πλοίου, πού ἐπαισησε νά είναι συναγωνισμό και τίς πιθανές ἐπιπτώσεις

πού αύτό μπορεί νά έχει γιά την 'Ελληνική Ναυτιλία. Έξεφράσθησαν έπισης άνησυχίες γά τά νέα μέτρα πού μελετώνται γιά τό συνδικαλισμό και γιά την άναγκη νά προβλεφθούν ειδικές ρυθμίσεις γιά τά ναυτεργατικά σωματεία, λόγω της ίδιαιτέρας φύσεως τού ναυτικού έπαγγέλματος.

Ἐπίσκεψη τοῦ κ. Γιώτα χαρακτηρίζεται χρήσιμη γιατί ἀδωσε τὴν δυνατότητα στὸν κ. Υπουργό καὶ τούς συνεργάτες του, νά ἀκούσουν τίς ἀπόφεις τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου, μέ προοπτική συνεχίσεως τῆς ἐπαφῆς ἐπί τῶν θεμάτων ποὺ ἀναπτύχθησαν.



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

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

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

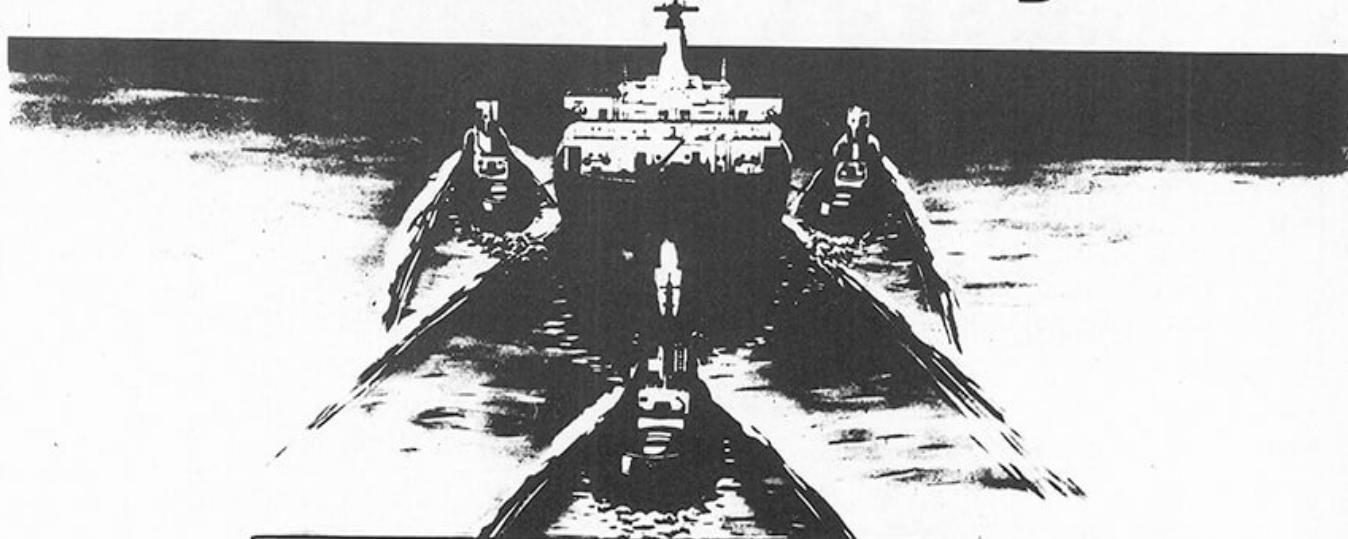
HEAD OFFICE AT: PIRAEUS
INTERMARINE LTD.
89 KOLONAKI STREET
TEL.: 4111375, 4173172, 4132022
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR

**JOHANNESBURG
INTERMARINE (PTY) LTD.
2ND KILLARNEY MALL
KILLARNEY 2193
TEL.: 412081/2/3
TELEX: 4-22544 SA**

**GENERAL AGENTS FOR:
ANFRENA**

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

Enjoy the shortest possible stay.



FACILITIES	Floating Dock 1	Floating Dock 2
Capacity	75,000 dwt	40,000 dwt
Lifting Capacity	25,000 tons	15,000 tons
Length overall	230m	195m
Width between sidewalls	35m	33.5m
Pumping Time	160 minutes	100 minutes
Cranes	2 x 10 tons	1 x 15 tons 1 x 10 tons
Quayspace	1,800 metres	
Floating Cranes	1 x 70 tons capacity and 1 x 200 tons capacity	
Travelling Cranes Up to 40 tons capacity		
Tank cleaning station with storage capacity of 7,000 tons and separator capacity of 3,000 tons of dirty ballast and slops per hour.		
4 tugs of which one is an ocean going salvage tug.		
Machine shop, plate shop, electrical shop, foundry containing the most modern equipment.		
Gritblasting.		
CORROSION CONTROL: Nepecor. Joint venture between Neorion and Peiniger based at Neorion with necessary labour and equipment to carry out internal gritblasting and coating to the highest standard.		
LOCATION: 37° 26'N 24° 57'E.		
SERVICE AGENCY FOR: Sulzer Bros Ltd, Lister Ltd, B+W, Caterpillar SA, SKL Ltd, MWM, MAN		
RESIDENT CLASSIFICATION SURVEYORS: LLOYDS REGISTER OF SHIPPING AMERICAN BUREAU OF SHIPPING		
NEORION SHIPYARDS SYROS LTD Syros, Greece. Telex: 0293123 NEORION Syros Contact: Thorsten Andersson, Donald McLean, John Kalogeras.		Tel: 010-28122001
LONDON OFFICE: A&P Appledore International Ltd, 18 Thurloe Place London SW7 2SP. Contact: Kit Thomas, Lindsay Morris.		Telex: 21275 APAPUN G Tel: 01-5812261

Our workforce together with the most modern machinery and equipment in the Mediterranean enables Neorion to undertake any type of ship repair for ships up to Panamax size.

NEORION
THE COMPLETE FACILITY
MANAGERS: A & P APPLEDORE INTERNATIONAL LIMITED

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

'Εμμονή στίς άρχες τοῦ ἐλευθέρου θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ στίς μεταφορές

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

'Η ἑλληνικὴ ἐμμονὴ στὶς ἀρχές τοῦ ἐλεύθερου θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ στὶς μεταφορές τῶν φορτίων σὲ χῦμα διακηρύχθηκε γάρ μιά ἀκόμη φορά στὴ σύνοδο τῆς 'Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου, ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε στὴν Ἀθῆνα. 'Η διακήρυξη αὐτῆς ἔγινε ἀπὸ ἀντιπροσωπεῖς τῆς 'Ενώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν μὲ βασικὸ διμιλητὴ τὸν κ. Κώστα Καρρᾶ κατά τῇ διάρκεια συνεδρίασεως τῆς 'Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν, στὴν ὁποίᾳ διατυπώθηκαν οἱ ἀποψεῖς τῆς Ε.Ε.Ε στὸ σχέδιο τῆς ΕΟΚ γιὰ τοὺς κανόνες ἀνταγωνισμοῦ στὶς θαλάσσαις μεταφορές.

Εἰδικότερα, ἡ Ε.Ε.Ε. ζήτησε τὴν ἀλλαγὴ τῆς νομικῆς βάσης τοῦ σχεδίου. Δηλαδή, ἀντὶ τοῦ σχεδίου νά βασιστεῖ στὸ ἄρθρο 87 τῆς Συνθῆκης τῆς Ρώμης, νά βασιστεῖ στὸ ἄρθρο 84 παράγραφος 2, ποὺ ἀναφέρεται στὴν κοινὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ στοὺς κόπους τῆς Κοινότητας καὶ συνιστᾶ στὰ μέλη ὅμοφωνη ἀπόδοχη τῶν κανόνων.

Ἡ Ε.Ε.Ε ἀναφέρθηκε ἐπίσης στὸ μέγεθος καὶ τῇ σύνθεσῃ τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου καὶ τόνισε διὰ οἱ κανόνες ἀνταγωνισμοῦ πρέπει νά περιοριστοῦν στὸ χῶρο τῶν Κόνφερανς ποὺ τὶς ἀποτελοῦν πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν καὶ νά μήν ἐπεκταθοῦν στὰ ἐλεύθερα φορτηγά.

Ἀναφορικά μὲ τὶς Κόνφερανς ἡ Ε.Ε.Ε. εἶπε διὰ οἱ κανόνες δέν θά δημιουργήσουν ἐμπόδια στὴν εἰσδοχὴ νέων μελῶν σ' αὐτές. Σχολιάζοντας τὶς πρόσφατες συζητήσεις τῆς UNCTAD στὴ Γενεύη μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ Intergovernmental Preparatory Group σχετικά μὲ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, ἡ Ε.Ε.Ε. εἶπε διὰ ή 'Ἐλλάδα καὶ τά υπόλοιπα 9 μέλη τῆς ΕΟΚ είναι ἔτοιμα νά δεχθοῦν ὅποιαδήποτε πρόταση γιὰ βελτίωση τοῦ παρόντος συστήματος.

Ἡ 'Ενωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ζήτησε ἀπὸ τὴν 'Ἐπιτροπὴν Μεταφορῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου νά ἐμποδίσει ὅποιαδήποτε προσπάθεια γίνεται προκειμένου νά ἀνατραπεῖ ἡ ἐλεύθερη κίνηση κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, ποὺ μαζὶ μὲ τὴν ἐλεύθερη ἀγορά ἀποτελοῦν τὸ φυσικό πλαίσιο λειτουργίας τῆς ναυτιλίας ἐδῶ καὶ 150 χρόνια.

Ἡ Ε.Ε.Ε. ύποστηριξε ἐπίσης διὰ μόνον μέ-

σια μιᾶς συνεχῶς αὐξανομένης οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως μπορεῖ νά ξεφύγει ἡ παγκόσμια ἀγορά ἀπὸ τὴν παροῦσα στασιμότητα καὶ παράλληλα νά ἀπαλλαγεῖ ἡ ναυτιλία ἀπ' τὴν τωρινὴ κρίση.

'Ἐπικαλούμενοι, τὴν θεμελιώδη πίστη τους ἐπάνω στὴν ἐντελῶς ἐλεύθερη διακίνηση τοῦ θαλάσσιου ἐμπορίου, οἱ 'Ἑλληνες ἐφοπλιστές τόνισαν διὰ, ἡ βασικὴ ἀρχὴ τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ ἔχει ἔξασφαλίσει χαμηλότερες τιμές γιὰ τοὺς καταναλωτές ὅλης τῆς γῆς ἀφοῦ μποροῦν νά προμηθεύονται διὰ οἱ χώρες τὶς πρώτες ς μέτρα με τὸ χαμηλότερο δυνατό μεταφορικό κόστος.

'Οποιαδήποτε ἀλλαγὴ σ' αὐτὸ τὸ σύστημα, εἴτε ὑπὸ τὴν μορφὴ τηματικοῦ διαχωρισμοῦ τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς στὸν χῶρο τῶν φορτίων χύδην, δημιουργήσει γίνεται μὲ τὸν ἐμπορικὸ περιορισμὸ τοῦ ἐμπορίου ποὺ διακινεῖται μὲ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, εἴτε μὲ τὴν μείωση τῆς ἐλεύθερης ροής κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, θά προκαλοῦσαν σοβαρές διαταραχές στὴν παγκόσμια οἰκονομία καὶ κυρίως στὶς χώρες τῆς ΕΟΚ καθὼς καὶ στὶς ἀναπτυσσόμενες.

'Εξ ἀλλοῦ τὸ YEN μὲ παρέμβασή του στὴ σύνοδο τῆς 'Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν ζήτησε τὴ χάραξη μιᾶς ἐνιαίας κοινοτικῆς λιμενικῆς πολιτικῆς γιὰ τὴν ἀποκατάσταση τῆς ίσορροπίας ἀνάμεσα στὶς περιφέρειες τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητας μέ εὔστοχες ἐπενδύσεις καὶ τὴν ἀποφυγὴ διακρίσεων. Στὸ σχετικὸ μνημόνιο τοῦ YEN ύπογραμμίζεται διὰ ἐπιβάλλεται νά δημιουργηθοῦν λιμάνια οἰκονομικὰ βιώσιμα γιὰ νά ἔξυπηρετοῦν τόσο τὶς ἐσωτερικές ἀνάγκες δοῦ καὶ τὶς ἀνάγκες τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ νά ἀποτελοῦν τὶς πύλες γιὰ τὶς μεταφορές

μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ τῶν περιοχῶν τῆς 'Εγγύς καὶ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τῶν χωρῶν τῆς ἀφρικανικῆς ἡπείρου.

Στὰ πλαίσια τῆς εύρυτερης καὶ ἐνιαίας κοινοτικῆς λιμενικῆς πολιτικῆς οἱ ἑλληνικὲς ἐπιδιώξεις ἀποβλέπουν:

- Στὴν ἐνωση τῶν ἑλληνικῶν λιμανίων μὲ τὸν εὐρωπαϊκό αὐτοκινητόδρομο Βορρᾶ — Νότου ποὺ θὰ συνδέει τὴ Βαλτική μὲ τὸ κοινοτικό δικό δίκτυο καὶ θά καταλήγει στὴν Ἐλλάδα.

- Στὴ σύνδεση τῆς Θεσσαλονίκης μὲ τὴν Κεντρικὴ Εύρωπη μέσω τῆς πλωτῆς δύο δούναβη — 'Αξιοῦ.

- Στὴν περαιτέρω ἀνάπτυξη τῆς συνδέσεως τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴ Μέση 'Ανατολή μὲ τὴν πορθμειακὴ γραμμὴ Βόλου — Συρίας κλπ.

- Στὴ δημιουργία, στὰ πλαίσια τῆς σχετικῆς κοινοτικῆς πολιτικῆς τερματικῶν σταθμῶν (τέρμινα), ιδιαίτερα στὸν Πειραιά, γιὰ τὴν ὑπόδοχη καὶ διανομὴ στερεῶν καισιμών γιὰ τὴ σταδιακὴ ὑποκατάσταση τοῦ πετρελαίου, τὴν ἐλαχιστοποίηση τοῦ κόστους παραγωγῆς τῶν βιομηχανιῶν καὶ τὴν ἀπόδεσμευση ἀπὸ τὰ πετρέλαια σάν ἐνεργειακῆς δυνάμεως.

- Στὴν ἀνάπτυξη ἐλεύθερων ἐμπορευματικῶν ζωνῶν στὰ ἑλληνικά λιμάνια γιὰ τὴν καλύτερη ἔξυπηρετηση τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

- Στὴν περαιτέρω ἀνάπτυξη τῆς ναυπηγεπισκευαστικῆς βιομηχανίας ποὺ θεώρεται ζωτικὸ στοιχεῖο τῆς λιμενικῆς ἀποδόσεως.

Οἱ ἀνάτερα ἐπιδιώξεις ἀπαιτοῦν σοβαρές οἰκονομικές ἐπιβαρύνσεις οἱ ὁποῖες κατὰ τὴν ἑλληνικὴ δημοψή πρέπει νά ἀντιμετωπισθοῦν στὰ πλαίσια τῶν σχετικῶν ἐπενδύσεων καὶ τῶν παροχῶν τῆς Κοινότητας.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεὺς
Τηλ.: 4516.439

Ἐνοικιάζονται με πληρη κλιματισμον:
Το Ισογειον M2 300 και ο ημιορφος M2 300.

G. M. LINES BEST EXPERTS IN MALTA

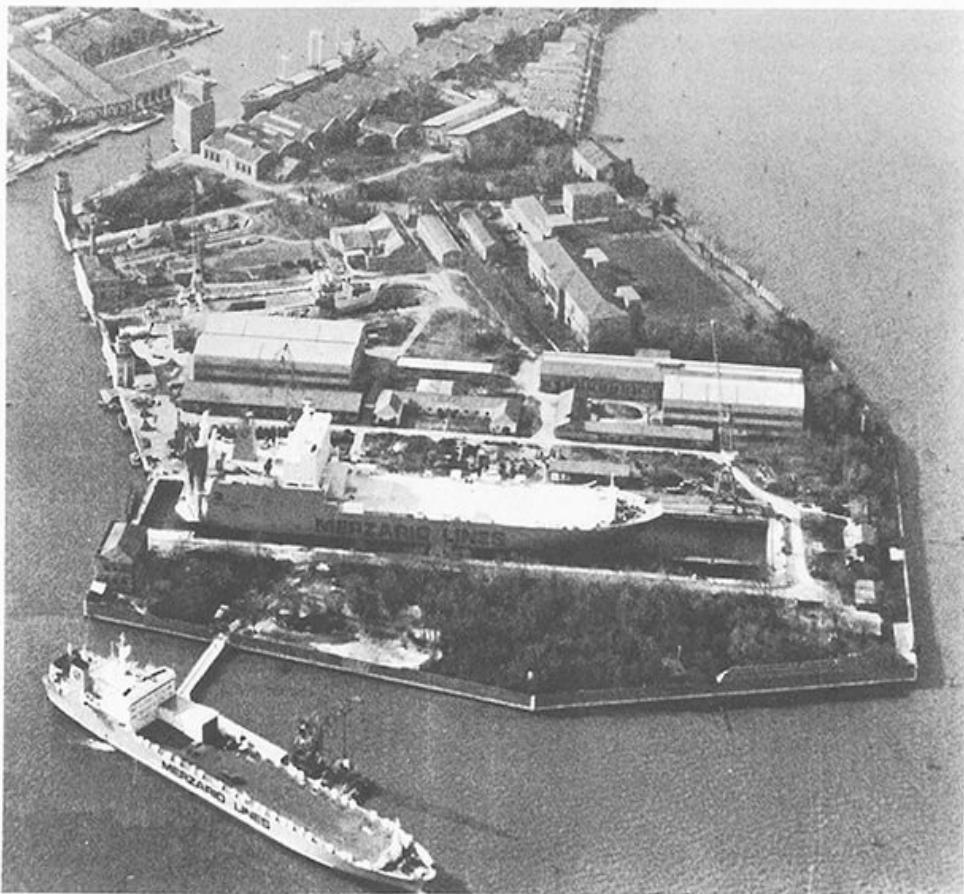
FOR REGISTRATION OF COMPANIES AND SHIPS
AND THEREAFTER, ALL YEAR ATTENDANCE.

YOUR CONTACT: MR. J.G. MAISTRE

146-1, ST. LUCIA STREET
VALETTA — MALTA
TEL: 26.043/607785
TLX: 467 OR 725 ECOCR MW.

CNOMV

CANTIERI NAVALI E OFFICINE MECCANICHE DI VENEZIA S.p.A.
DRYDOCKS & SHIPREPAIRS



CNOMV Old in age new in ideas...

Facilities and Services

- DRYDOCK Nr. 1:
metres 91x20,5x4,5 for ships up to 3.000 DWT
- DRYDOCK Nr. 2:
metres 161x27,5x7 for ships up to 20.000 DWT
- DRYDOCK Nr. 3:
metres 250x45x10 for ships up to 75.000 DWT
- BERTH:
300 metre long
- JETTY:
for vessels up to 250 metres length
- MECHANICAL WORKSHOP
- ASSEMBLY WORKSHOP
- STEEL WORKSHOP
- PIPE WORKSHOP
- CARPENTER WORKSHOP
- ELECTRICAL WORKSHOP
- MAINTENANCE WORKSHOP
- AIRPREHEATER HEATING ELEMENTS WORKSHOP
- GENERAL STORE
- WAREHOUSE
- CANTEEN

Representatives



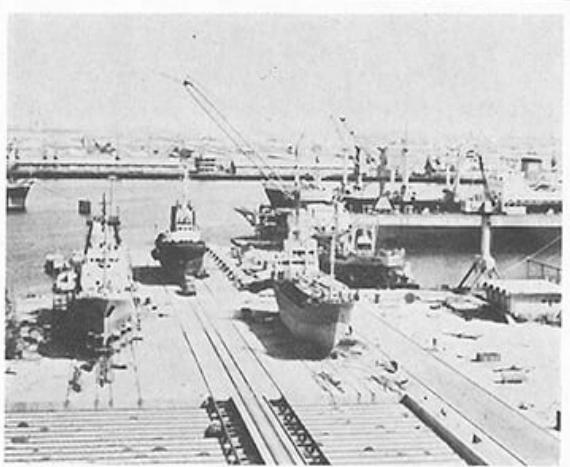
irmania trading and shipping inc.

1, CHAR. TRIKOUPI STR. - PIRAEUS (40) - GREECE.
TEL: 45.25.289 - TELEX: 213698 ARMA GR.



POSIDONIA 82
STAND A 605b

KUWAIT SHIPBUILDING & REPAIRYARD CO. (SAK)



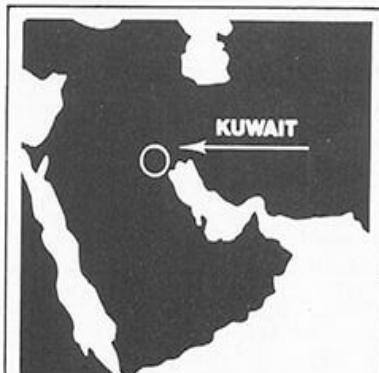
If the Gulf is your destination give your ship in the hands of KSRC

OUR MAIN FACILITIES

- **Floating Dock:** 190 x 32 m for vessels up to 35,000 dwt, lifting capacity 14,000 tons. 2 cranes for max. 10 tons.
- **Shiplift:** 2000 tons rated lifting capacity platform dimensions 90.6x23.0m.
- Computer-controlled store
- Transfer Yard: added to the shiplift consisting of 7 repair or newbuilding bays.
- Most modern equipped workshops providing effective maintenance and repair facilities.



← KSRC expert engineering →
KUWAIT is known as
the heart of the Gulf.



KSRC *The right repairyard in the right place
to keep your ship in action*

Representatives



Armania trading and shipping inc.

1, CHAR. TRIKOUPI STR. - PIRAEUS (40) - GREECE.
TEL: 45.25.289 - TELEX: 213698 ARMA GR.

80 χώρες τοῦ κόσμου χρησιμοποιοῦν πλοῖα καὶ ναυτιλιακό ἔξοπλισμό Σοθιετικῆς κατασκευῆς.

Σέ ώκεανούς καὶ θάλασσες, σέ λίμνες καὶ ποτάμια σ' ὅλα τά μέρη τῆς Γῆς, πλοῖα ὄλων τῶν τύπων ναυπηγημένα στήν Σοθιετική "Ἐνωση ἐπιβεβαιώνουν καθημερινά τὴν ἀξιοπιστία τῆς κατασκευῆς των καὶ τὴν ἀποδοτικότητα τῆς λειτουργίας των. Ἀπό πετρελαιοφόρα καὶ φορτηγά ξηροῦ φορτίου μέχρι ἀλιευτικά.

Ἀπό πλωτές δεξαμενές μέχρι ἐπιβατικά πλοῖα. Ἀπό βυθοκόρους μέχρι ταχύπλοα, ἀκάτους καὶ βάρκες.

Ἀπό κινητῆρες θαλάσσης μέχρι τὸν παραμικρό διακόπτη, ὅλα ὅσα ἀποτελοῦν τὸν ἔξοπλισμό ἐνός σύγχρονου σκάφους. Παρέχουμε πλήρη τεχνική ύποστήριξη γιά τὰ πλοῖα καὶ τὸν ναυτιλιακό ἔξοπλισμό πού παραδίδουμε.

Ἐκπαιδεύουμε προσωπικό, εἴτε στήν Σοθιετική "Ἐνωση εἴτε στὴν χώρα τοῦ πελάτη.

"Ἔχουμε σταθμούς ἀνεφοδιασμοῦ διασκορπισμένους σ' ὅλο τὸν κόσμο.



Ο Σοθιετικός Όργανισμός
διεθνών ἐμπορικών συναλλαγῶν
SUDOIMPORT,
σᾶς προσκαλεῖ νά ἐπισκεφθεῖτε
τό Περίπτερό του C103,
στά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ/82, 7-12 Ιουνίου.

Sudo

V/O SUDOIMPORT
USSR, 103006 MOSCOW
Kaliaevskaia 5, Tel 2510505, Telex 411287, 411387

**Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Γιά πρώτη φορά συρρίκνωση

ΣΚΑΦΗ 4.672, ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ 53.392.697

Από τήν στατιστική διακρίβωση τῶν μεγεθῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας προκύπτει ότι έξακολουθούμε νά διατηρούμε τά πρωτεία, παρά τίς πιτωτικές τάσεις πού άρχισαν νά έπισημαίνονται άπό τόν περασμένο Δεκέμβριο γιά πρώτη φορά στά τελευταία χρόνια στή διάρκεια τῶν όποιων ή πορεία τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ήταν συνεχώς άνοδική. Η συρρίκνωση είναι σημαντική κυρίως στό έθνικό νησολόγιο: Στό πεντάμηνο 'Ιανουαρίου - Μαΐου πού άνασκοπείται ό ύπο 'Ελληνική σημαία στόλος έμειώθη κατά 141 πλοία και κατά 1.358.995 τον. γκρός σε χωρητικότητα. Μείωση δύμας έσημειώθη γιά πρώτη φορά και στά μεγέθη τῆς έλληνοκτήτου γενικώς ναυτιλίας. Συγκεκριμένα κατά τό άνασκοπούμενο χρονικό διάστημα ή μείωση αύτή άνηλθε σε 77 πλοία και σε χωρητικότητα τούς 925.076 τον. γκρός. Παράλληλα πρός τήν μείωση τῶν μεγεθῶν τοῦ ύπο 'Ελληνική σημαία στόλου παρετηρήθη αύξηση τῶν έλληνοκτήτων πλοίων ύπο Παναμαϊκή και Κυπριακή σημαία και στό προσκήνιο ένεφανισθη και ή σημαία τῆς Μάλτας τήν όποια χρησιμοποιεί ήδη ζηνάς άριθμός έλληνοκτήτων πλοίων.

Οι έξελιξις αύτές είναι συνδεμένες και μέ τήν ναυτιλιακή κρίση ή όποια συνεχίζεται μέ τήν ίδια ένταση (είναι χαρακτηριστικό ότι τά παροπλισμένα στήν 'Ελλάδα πλοία είχαν ξεπεράσει τά 360 τίς τελευταίες ήμέρες) και κυρίως μέ τό

γεγονός ότι τό ύπο 'Ελληνική σημαία πλοίο δέν είναι πλέον άνταγωνιστικό.

Και είναι αύτονότο ότι τό έλληνόκτητο πλοίο θά άναζητήσει τίς λύσεις έκεινες πού θά τού έπιτρέψουν νά έπιζησει μέσα στής δυσχερείς ήμέρες πού διέρχεται ή Ναυτιλία. Συνεπώς είναι άνάγκη νά ύπαρξουν τό ταχύτερο δυνατό ούσιαστικά μέτρα γιά τήν διευκόλυνση τού έλληνικού πλοίου ώστε νά έπανακτήσει τήν άνταγωνιστικότητά του. "Άλλες χώρες, περισσότερο πλούσιες άπό τήν 'Ελλάδα και περισσότερο άνεπτυγμένες άπό τήν χώρα μας προχωρούν ήδη σε ρυθμίσεις πού θά έπιτρέψουν στόν έθνικό στόλο τους νά έπανακτήσει τήν άνταγωνιστικότητά του. Και γιά τίς ρυθμίσεις αύτές ύπαρχει ή συγκατάθεση τού ναυτεργατικού δυναμικού τους πού σε δρισμένες περιπτώσεις έχει διατυπωθεί και σάν άξιωση. Πρωτίστως οι ένοι - οι Εύρωπαιοι ναυτικοί έπιζητούν τήν άπασχόλησή τους. 'Ανάλογο πνεύμα πρέπει νά πρυτανεύσει και στούς δικούς μας ναυτικούς, τούς πραγματικούς ναυτικούς, έκεινους δηλαδή πού άποζουν άπό τό ναυτικό έπάγγελμα και άχι τούς περιστασιακούς. Και όφειλουν άχι άπλως νά συγκατατεθούν σε ρυθμίσεις πού θά έπιτρέψουν στό έλληνόκτητο πλοίο νά έπανακτήσει τήν άνταγωνιστικότητά του άλλα νά τίς ζητήσουν οι ίδιοι μέ ύπευθυνότητά άπό τήν Πολιτεία.

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝΤΑ

Εις 12 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 259.246 τον. γκρός άνηλθαν τά καθελκυσθέντα κατά τήν διάρκεια τού πενταμήνου τού τρέχοντος έτους και άναφέρονται σε μπάλκ κάρριερς, φορτηγά έπιρου φορτίου και δεξαμενόπλοια. Οι άριθμοι τού α' έξαμηνο τού 1981 ήταν 26 σκάφη, 499.997 τον. γκρός. Έκ τών καθελκυσθέντων αύτών σκαφών τά 9, 193.766 τον. γκρός ένεγράφησαν στό 'Ελληνικό νησολόγιο, ήτοι ποσοστό 74,7%, μέ τήν κάτωθι κατανομή κατά είδος και σημαίες:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4	84.200	2	20.280	3	89.286
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	35.00	—	—	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	1	11.980	1	18.500
Σύνολον	5	119.200	3	32.260	4	107.786

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά άγορασθέντα έκ τής άλλοδαπής μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά έπιρου φορτίου, μικτά και δεξαμενόπλοια, άνηλθαν σε 54, συνολικής χωρητικότητας 889.724 τον. γκρός, (α' έξαμηνο 1981 125 σκάφη, 2.598.027 τον. γκρός). 'Εξ αύτών τό 62% ένεγράφη στό 'Ελληνικό νησολόγιο, τό 10.5% στό Λιβεριανό, 16,1% στό Παναμαϊκό και 11,4% στό Κυπριακό. Η κατανομή τους κατά σημαίες και είδος έχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7	148.932	19	97.039	—	—	6	305.152
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	—	—	3	93.522
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	8	74.768	1	68.731	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	7	45.092	—	—	3	56.488
Σύνολον	7	148.932	34	216.899	1	68.731	12	455.162

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σε άλλοδαπής 'Ελληνικής πλοιοκτησίας σκάφη, άνηλθαν σε 48, συνολικής χωρητικότητας 549.654 τον. γκρός (94 σκάφη, 1.274.259 τον. γκρός το 'έξαμηνο τού 1981) και κατανέμονται κατά είδος και σημαίες ώς άκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	12	183.120	27	155.816	1	50.606	6	136.265
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1	18.066	—	—	—	—
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	1	5.781	—	—	—	—
Σύνολον	12	183.120	29	179.663	1	50.606	6	136.265

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Διελύθησαν κατά τήν διάρκεια τού πενταμήνου τού 1982, 65 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.353.766 τον. γκρός και άναφέρονται σε μπάλκ κάρριερς, φορτηγά έπιρου φορτίου, μικτού και δεξαμενόπλοια (α' έξαμηνο 1981 75 σκάφη, 955.648 τον. γκρός). Η κατανομή τους κατά είδος και σημαίες έχει ώς κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Μικτά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6	114.200	26	147.204	3	120.807	16	617.566
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	—	—	7	229.666
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	4	33.480	—	—	2	83.854
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	1	6.989	—	—	—	—
Σύνολον	6	114.200	31	187.673	3	120.807	25	931.086

Στόν κάτωθι πίνακα έμφανεται η πορεία τῶν διαλύσεων άπό τό 1970 μέχρι και τό πεντάμηνο τού 1982.

Έτος	1970	οκάφη	33	τον. γκρός	181.990
"	1971	"	40	"	234.228
"	1972	"	35	"	316.512
"	1973	"	32	"	230.440
"	1974	"	28	"	160.661
"	1975	"	23	"	236.473
"	1976	"	35	"	417.039
"	1977	"	32	"	242.584
"	1978	"	80	"	729.322
"	1979	"	56	"	713.533
"	1980	"	33	"	339.744
"	1981	"	52	"	417.472
"	1982*	"	65	"	1.353.766

* πεντάμηνο

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τά άπολεσθέντα οκάφη έκ διαφόρων άτυχημάτων ανήλθαν σε 21, συνολικής χωρητικότητας 174.380 τον. γκρός, κατενέμοντο δέ κατά είδους και σημαίες ως κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκ κάρριερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοια	Τ. γκρός	Πλοια	Τ. γκρός	Πλοια	Τ. γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	12.498	14	86.013	2	52.904
ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ	—	—	2	6.735	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	12.074	1	4.156	—	—
Σύνολον	2	24.572	17	96.904	2	52.904

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΗ

Όι κατωτέρω παρατιθέμενος πίνακας έμφανιζει την έξελιξη του έλεγχομένου παρ* Έλληνων τονάζ, άναφερομένη στά έπηνδρωμένα με έλληνικά πληρώματα οκάφη, πλήν των ύπο άμερικανική και άγγλική σημαία έλληνικών συμφερόντων, από το 1949 μέχρι σήμερα:

ΕΤΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΚΥΠΡΟΥ	ΣΙΓΚΑΠΑΠ	Ν ΖΗΑ	ΑΓΓΛΑ	ΜΑΛΤΑΣ
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—	—	—	—	—
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—	—	—	—	—
1951	1.238.868	396.115	1.668.025	—	—	—	—	—	—
1952	1.175.886	696.212	1.769.687	—	—	—	—	—	—
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—	—	—	—	—
1954	1.242.075	2.397.896	1.736.413	—	—	—	—	—	—
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—	—	—	—	—
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	—	—	—	—	—	—
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—	—	—	—	—
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—	—	—	—	—
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.807	—	—	—	—	—
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—	—	—	—	—
1961	6.519.185	4.903.567	732.782	720.660	—	—	—	—	—
1962	7.008.726	4.753.619	616.552	894.031	—	—	—	—	—
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—	—	—	—	—
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578	—	—	—	—
1965	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062	—	—	—	—
1966	7.517.807	10.407.226	803.689	611.717	317.409	—	—	—	—
1967	7.665.297	12.382.826	827.440	353.995	536.223	—	—	—	—
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	679.265	—	—	—	—
1969	10.564.264	14.333.333	891.441	99.938	991.307	—	—	—	—
1970	12.849.778	15.803.492	751.947	64.700	1.705.059	—	—	—	—
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	2.319.622	—	—	—	—
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.930.546	—	—	—	—
1973	21.831.877	17.080.723	761.322	20.495	2.844.359	—	—	—	—
1974	22.740.935	19.079.747	692.382	10.620	2.444.458	27.799	—	—	—
1975	25.108.441	19.880.814	772.072	14.852	2.319.757	34.209	—	—	—
1976	28.660.875	18.752.865	802.030	14.852	1.981.146	28.525	—	—	—
1977	33.752.076	16.251.225	836.003	14.852	1.603.738	80.026	—	—	—
1978	36.314.066	13.829.998	665.001	14.852	1.338.181	84.667	—	—	—
1979	38.570.128	12.159.440	791.982	5.697	1.075.187	116.856	52.309	—	—
1980	41.421.925	10.128.599	828.734	2.274	1.230.707	116.856	52.309	33.400	—
1981	42.289.117	9.089.715	1.505.669	—	—	—	—	—	—
1982*	40.930.122	8.896.917	1.864.621	—	1.423.223	116.856	52.309	33.400	75.249

*πεντάμηνο

Οι παρατηρηθείσες έξ αλλου αύξομειώσεις στήν έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμη κατά το πεντάμηνο του 1982, έναν συγκρίσιμο με το 1981, έχουν ως κάτωθι:

Σ Η Μ Α Ι Ε Σ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—141	—1.358.955
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	— 4	— 192.798
ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ	+ 34	+ 358.952
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 20	+ 192.516

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	—	—
Ν. ΖΗΑΝΔΑΙΑΣ	—	—
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—
ΜΑΛΤΑΣ	+ 14	+ 75.249
Σύνολον	— 77	— 925.076

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Οι έγγραφες κατά το πεντάμηνο του πρέχοντος έτους στο Έλληνικό νηολόγιο άνηλθαν σε 54 οκάφη, συνολικής χωρητικότητας 946.501 τον. γκρός (181 οκάφη, 2.962.094 τον. γκρός το α' έξαμηνο του 1981 και 241 οκάφη 3.585.671 τον. γκρός, τό αντίστοιχο έξαμηνο του 1980) και υπελείφθησαν τών διαγραφών κατά 141 οκάφη και 1.358.955 τον. γκρός, διαφορά ή ποια επέφερε, για πρώτη φορά, μείωση στη δύναμη τής κυανολεύκου, ώς κατωτέρω άναλυτικότερα έμφανιζεται:

Η σύνθεση τους κατά κατηγορίες πλοίων και ηλικίας έχει ως κάτωθι:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	4	τ. γκρός	84.200
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	6	"	134.665
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	29.206
Φορτηγά νεότευκτα	2	"	20.280
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81	1	"	1.594
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	12	"	65.248
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	8	"	44.803
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3	"	89.286
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81	3	"	128.430
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	4	"	231.712
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	3	"	104.763
Επιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά	2	"	10.629
Διάφορα	4	"	1.685
Σύνολον οκάφη	54	τ. γκρός	946.501

Οι διαγραφές έξ αλλου κατά τό αύτο χρονικό διάστημα, άνηλθαν σε 195 οκάφη συνολικής χωρητικότητας 2.305.496 τον. γκρός, (179 οκάφη, 1.984.625 τον. γκρός και 199 οκάφη, 1.903.714 τον. γκρός το α' έξαμηνο του 1981 και 1980), κατενέμοντο δέ με την κάτωθι σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-81	4	τ. γκρός	75.744
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	5	"	89.396
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	15	"	217.068
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως - 1955	1	"	9.371
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81	4	"	25.247
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	14	"	74.282
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	69	"	459.520
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955	31	"	120.851
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-81	1	"	45.330
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	2	"	105.108
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	2	"	66.305
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81	1	"	18.300
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	9	527.913	
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	16	"	421.416
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως - 1955	3	"	32.938
Επιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά	1	"	5.284
Διάφορα	17	"	11.393
Σύνολον οκάφη	195	τ. γκρός	2.305.496

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλικράτωρ	16.300	καθειλκύσθη Σετόντα
Ζήνων	23.100	καθειλκύσθη Μιζου

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Έπιδαυρος Γκάλφ	10.013	ήγοράσθη ἐκ Ταιβάν
Ναβιγκέιτορ	20.199	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Ντανιέλ	27.074	ήγοράσθη ἐξ Ἀργεντινῆς
Ριό Νανέζ	24.198	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Στέλλα	23.472	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Φρήπορτ	29.709	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σκάφη 6	134.665	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντων Π	14.939	ύπεστειλε τὴν παναμαϊκή
Ζωδόχος	14.267	ήγοράσθη ἐκ Πορτογαλίας
Σκάφη 2	29.206	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεινικ "Αἴλαντ"	4.280	καθειλκύσθη Σιγκαπούρη
Κόνκαρ Τρίανα	16.000	καθειλκύσθη Πούλα
Σκάφη 2	20.280	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Χιών Μέντ	1.594	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σκάφος 1	1.594	

σ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγια Μαρίνα	6.074	ύπεστειλε τὴν κυπριακή
Άλκα	4.478	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Άναγκελ Τσάμπιον	9.229	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Γ.Μ.Ε. Ατλαντικό	6.103	ήγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Έλλεινικ Πέρλ	3.990	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Κονστελέισον Γκάλαξην	7.680	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Κονστελέισον Φάρος	7.687	ήγοράσθη ἐκ Γερμανίας
Μαραθών Ρήφερ	9.505	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Νέιρυ Πρόγκρες	1.977	ήγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Πέλλα	1.594	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Ρόντιαν Χέλομαν	4.932	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σανράιζ	1.999	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σκάφη 12	65.248	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελικα Ρ.	8.811	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Αίτζιαν Πράιντ	6.303	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Άρης VII	1.360	ήγοράσθη ἐκ Βενεζουέλας
Γ.Μ.Ε. Πάλμα	5.816	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Μαρία Π.	1.484	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Μίλντα Α.	8.985	ήγοράσθη ἐξ Ἰταλίας
Ντιάνα	3.512	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σάιντ Δημήτριος	8.532	παρέμεινε στὴ δύναμη
Σκάφη 8	44.803	

η) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίωάννης Κούλουσθρος	30.041	καθειλκύσθη Τσιμπά
Όσεαν Ράννερ	18.022	καθειλκύσθη Κούρε
Χριστίνα	41.223	καθειλκύσθη Φερρόλ
Σκάφη 3	89.286	

θ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Κίνσιπ	40.357	ύπεστειλε τὴν λιβεριανή
Εύα	42.318	ύπεστειλε τὴν λιβεριανή
Πετρολαγκάζ 2	45.755	ήγοράσθη ἐκ Νορβηγίας
Σκάφη 3	128.430	

ι) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζωή	43.231	ύπεστειλε τὴν λιβεριανή
Μάννα	65.223	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Ούρανία	105.317	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Ποσειδών	17.941	ήγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σκάφη 4	231.712	

ια) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άστημι	33.847	παρέμεινε στὴ δύναμη
Νικόλαος	29.721	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Τράιντεντ	41.195	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 3	104.763	



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

T-TUGS have the pull



TSAVLIRIS

T-TUG OPERATING OFFICE (24 HOURS)

Alexander G. Tsavliris & Sons 65 Akti Miaouli Piraeus Greece
Telex 212677 TSAV GR Telephone 4522335, 4516736, 4522329 (aoh) 8217481, 4618156

HEAD OFFICE Tsavliris (Hellas) Maritime Co. 10 Akti Poseidonos Piraeus Greece
Telex 212338, 212497 TSAV GR Telephone 4118511/7 (aoh) 8217481, 4618156

LONDON AGENTS Tsavliris (Shipping) Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX
Telex 884291, 888237 TSAV UK Telephone 01-2837734 (aoh) 0444 57136, 07073 32922, 01-5907482

ιβ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Βεργίνα	7.162	ήγοράθη ἐκ Γαλλίας
Ίονιαν Γκλόρου	3.467	ήγοράθη ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 2	10.629	

ιγ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλπις	499	ύπεστειλε τήν κυπριακή
Κάπταιν Άνδρεας	459	ήγοράθη ἐκ Παναμά
Σκύρος (ρ)	229	ήγοράθη ἐξ Όλλανδιας
Τίνα	498	ήγοράθη ἐκ Πολωνίας
Σκάφη 4	1.685	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιγίς Μπάλτικ	12.498	όλική ἀπώλεια
Ιλένα	16.267	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ο Σόλε Μίο	16.359	ύψωσε τήν λιβεριανή
Στέφανος Πατέρας	30.650	έπωλήθη Ρουμανικά συμφέροντα
Σκάφη 4	75.774	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊλαντ "Αρχων	15.665	έπωλήθη χιλιανά συμφέροντα
Αίτζαν Μόναρκ	32.508	έπωλήθη διαλυτές Ταιβάν
Άνδρομάχη	11.025	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κική Γερέλου	11.174	έπωλήθη τουρκικά συμφέροντα
Στάρ Λουζόν	19.024	έπωλήθη συμφέροντα Φιλιππίνων
Σκάφη 5	89.396	

γ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκρον	14.722	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτές
Άριστειδης	11.374	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Έροικ	29.396	έπωλήθη διαλυτές "Απω Άνατολ.
Ζωοδόχος	14.267	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Κίγκ Λεωνίδας	15.740	έπωλήθη κινιζικά συμφέροντα
Κίμαλος	12.180	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Λευθέρω	14.027	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Μπαζίλ. III	18.459	έπωλήθη κινεζικά συμφέροντα
Νικόλαος Κ.	11.687	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Ντάπο Στάρ	10.609	έπωλήθη ἀγγλικά συμφέροντα
Όκεανια Χέριταζ	13.271	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Παλαμίδι	9.922	έπωλήθη ισπανούς διαλυτές
Πάρος	13.863	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Φαλκονέρα	13.789	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Φολέγανδρος	13.762	έπωλήθη γερμανικά συμφέροντα
Σκάφη 15	217.068	

δ) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεόφιλος	9.371	έπωλήθη τουρκικά συμφέροντα
Σκάφος 1	9.371	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βεργίνα	5.084	έπωλήθη τουρκικά συμφέροντα
Έλλας	5.466	παρέμεινε κυπριακό
Κέντρα	9.231	άνηκον ξένα συμφέροντα
Συρία	5.466	παρέμεινε κυπριακό
Σκάφη 4	25.247	

στ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλγκενιμπ	2.777	ύψωσε τήν λιβεριανή
Άνιτα	4.617	ύψωσε τήν κυπριακή
Άριάδη	9.038	έπωλήθη παναμαϊκά συμφέροντα
Άτλαντικ "Αιλ.	1.448	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Άφρικαν Βάιολετ	2.979	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Βαλεντίνα	4.073	έπωλήθη σαουδάραβας
Γκόλντεν Σή	3.960	έπωλήθη παναμαϊκά συμφέροντα
Έλμανί	8.953	ύψωσε σημαία Μάλτας
Καλλιστρατος	4.267	ύψωσε τήν κυπριακή
Καλλίφημος	4.267	ύψωσε τήν κυπριακή
Λαδία	9.712	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Ντανιέλ	3.868	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Φλάγκ "Εξπρές	5.309	δέν έπραγματοποιήθη ἡ ἀγορά
Φοίβος	9.014	έπωλήθη πακιστανικά συμφέροντα
Σκάφη 14	74.282	

ζ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Γεράσιμος	6.156	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άλεξαντερ Μίντ	5.376	όλική ἀπώλεια
Άλκουών	6.155	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άμβερσα	4.231	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Άναμαριά	8.952	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Άργια	10.240	δέν έπραγματοποιήθη ἡ ἀγορά
Άσπούρ	9.580	έπωλήθη γερμανικά συμφέροντα
Άτλαντιδα	8.070	έπωλήθη παναμαϊκά συμφέροντα
Βέρνα	4.364	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Βίκμαρ Στάρ	8.773	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Γκλόμπαλ Τρέιντερ	8.058	όλικη ἀπώλεια
Γκούντ Μάρινερ	8.750	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γκούντ Ναβιγκέιτορ	8.805	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Γρηγορίος Δ.	9.312	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Έβια	10.029	όλική ἀπώλεια
Ειρήνη Σ.Κ.	5.237	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Έλλενικ Σπίριτ	7.063	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλντες	5.044	έπωλήθη διαλυτάς "Απω Άνατολ.
Έλτζάμπο	5.263	έπωλήθη συμφέροντα Μάλτας
Έμμαροντή Μάρκου	8.675	έπωλήθη πακιστανούς ἀγοραστάς
Ένεργετικ	9.964	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Έντιβορ	8.764	έπωλήθη συμφέροντα Σιγκαπούρ.
Εύλη	7.059	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Θαλεία	5.010	δέν παρελήφθη
Θεοτόκος	9.158	έπωλήθη παναμαϊκά συμφέροντα
Κάδμος	5.058	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κεφαλλόνιαν Γκρέις	3.825	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κεφαλλόνιαν Νιέστινη	3.826	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κεφαλλόνιαν Σπίριτ	3.993	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κλαρίτα	5.023	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κλειτός	3.178	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κονκόρντια Τάτζ.	6.480	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Κόρινθος	6.370	έπωλήθη σαουδάραβας
Κροίσος	5.051	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λάμπρος Τσαγγιώτης	8.819	ύψωσε σημαία Μάλτας
Μάκης Κ.	8.388	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαριάννα	2.998	όλική ἀπώλεια
Μαρμαράς	8.831	ύψωσε τήν κυπριακή
Μαστρογεώργης	7.894	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαστρομανώλης	5.562	ύψωσε σημαία Μάλτας
Μπράβο Νέκ	8.813	έβυθισθη

Νίκε	4.071	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νίμας I	3.274	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Νίμας II	4.169	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Νόρδερν Νάρ	8.860	ύψωσε σημαία Μάλτας
Ντόλλου	8.588	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Όσεαν	10.530	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Πέρλ Αίλαντ	10.865	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πολυξένη	8.314	έπωλήθη συμφέροντα Μάλτας
Ρεΐνφροστ	4.820	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Ροζάριο Ντός	8.920	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Σάντος	9.017	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Σαρατόγκα	1.783	έπωλήθη όνδυσιριανά συμφέροντα
Σαρώνικ Σή	8.999	όλική άπωλεια
Σίγκρι	5.230	έπωλήθη παναμαϊκά συμφέροντα
Σίλβερ Πόρτ	6.617	έπωλήθη διαλυτάς Μπαγκλαντές
Σκύριαν Γκρέις	8.561	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σοβερένιν Ρούμπη	4.253	έπωλήθη διαλυτάς Πακιστάν
Τάρα	3.943	έπωλήθη παναμαϊκά συμφέροντα
Τράνς Φλώρα	7.735	όλική άπωλεια
Φαιδων	6.723	όλική άπωλεια
Φαιδων II	5.382	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Φαιη III	6.334	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Φόρεστ	4.485	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Φρίγκο Κουήν	1.191	ύψωσε τήν κυπριακή
Φρίο Αϊτζιαν	3.594	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Φωτεινή Φ.	9.604	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Χίος Άειναύτης	2.200	όλική άπωλεια
Χοριζόνα	9.261	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάφη 69	459.520	

η) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελικη	3.499	έπωλήθη συμφέροντα Μάλτας
Άθενς Λάκ	2.488	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Άλντεά	5.497	ύψωσε σημαία Μάλτας
Βίκη Κ.	5.936	έβυθισθη
Δημήτρης	2.758	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Δόρου	4.784	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Έλενη Α.	3.684	ύψωσε σημαία Μάλτας
Έλλερος	2.778	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Εύγενια Β.	3.312	έβυθισθη
Εύγενια Κ. II	1.756	έπωλήθη άλλοδαπούς
Εύδοκια	3.198	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ήλιας	3.575	έπωλήθη διαλυτάς 'Απω Άνατολ.
Ίντερχάρμουν	3.646	έπωλήθη σαουδάραβας
Κάβο Σίδερο.	2.730	όλική άπωλεια
Καστριανή III	3.422	έπωλήθη άγγλικά συμφέροντα
Κεφαλλόνιαν Γκλόρου	4.060	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κεφαλλόνιαν Στάρ	2.736	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κουήν Σή	4.665	ύψωσε τήν κυπριακή
Κριός	2.741	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Λανδίνον	2.696	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νήσος Ίθακη	4.969	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Νικόλαος Α.	7.304	ύψωσε σημαία Μάλτας
Νίκος	7.283	διεγράφη

Ντάλια Α.	3.379	ύψωσε σημαία Μάλτας
Ντόλου	4.887	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Πηλεύς	2.282	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ρουμανία	3.616	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ρουμπίνι	2.606	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σταμάτα	5.251	όλική άπωλεια
Ταξιάρχης	1.460	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Τελαμών	7.853	όλική άπωλεια
Σκάφη 31	120.851	

θ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Υπατία Χαλκούση	45.330	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Σκάφος 1	45.330	

ι) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μομπιλοή	54.502	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σκύρος	50.606	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 2	105.108	

ια) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνεμος	33.060	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Βροντή	33.245	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σκάφη 2	66.305	

ιβ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Πρόντακτ	18.300	ύψωσε ρωσική σημαία
Σκάφος 1	18.300	

ιγ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αικατερίνη	38.615	έπωλήθη άμερικ. διαλυτάς
Άνδρος Όραίον	105.855	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Άτλαντικ Πρίνες	45.455	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν

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

Κατρίζα	13.135	έπωλήθη νορβηγικά συμφέροντα
Μεσ. Λάμψις	17.355	ύψωσε τήν λιβεριανή
Πλάτρες	93.547	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Φιλίππι Νουάρ	54.488	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Φίλιππος ο Μακεδών	113.081	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Φιντέλιο	46.382	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σκάφη 9	527.913	

Από τις άνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρά μείωσις 141 σκαφών και 1.358.995 τον. γκρός ή όποια άφαιρουμένη άπο την ύπαρχουσα τήν 31η Δεκεμβρίου 1981 δύναμη μάς δίδει σημερινή τοιαύτη ύπο την ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, από

3.817 σκάφη, 40.930.122 τον. γκρός

Η δύναμη αυτή κατά κατηγορίες πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	4	τ.γκρός	84.200
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-81	156	»	2.827.700
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	456	»	8.410.929
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	211	»	3.095.723
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -1955	1	»	14.425
Φορτηγά νεότευκτα	2	»	20.180
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81	135	»	1.248.755
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	468	»	3.217.530
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	605	»	3.929.439
Φορτηγά ναυπηγήσεως -1955	118	»	376.558
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-81	4	»	236.316
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75	43	»	2.459.175
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65	4	»	168.639
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	3	»	89.286
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81	31	»	1.697.092
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	142	»	8.086.257
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	149	»	3.539.951
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -1955	11	»	153.044
Υπερωκεάνια	8	»	144.170
Έπιβατηγά, Όχηματαγωγά, Τουριστικά	349	»	649.963
Διάφορα	917	»	480.690
Σύνολο σκάφη	3817	τ.γκρός	40.930.122

ιδ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθηνιαν Όραίζον	12.943	έπωλήθη ίνδους διαλυτάς
Άιρηνς Σιναέριτο	17.948	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Βίκτορι	12.487	όλική άπωλεια
Γεράνεια	30.650	διαλυτάς Ταιβάν
Εύανθια Μ.	16.840	διαλυτάς Ταιβάν
Ζάκυνθος	25.211	ισπανούς διαλυτάς
Ήπειρος	15.403	έπωλήθη άργεντινούς
Θράσιαν Σίριεϋ	33.924	έπωλήθη νορβηγικά συμφέροντα
Κάβο Σπαθί	43.686	ύψωσε τήν κυπριακή
Κλέων	16.048	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Λαμέρα	37.338	διαλυτάς Ταιβάν
Νούφαρο	16.492	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πριγκ. Άννα Μαρία	34.707	έπωλήθη διαλυτάς Ταιβάν
Σαΐντ Σπυρίδων	39.011	έπωλήθη άγγλικά συμφέροντα
Τρίπολις	28.311	ύψωσε τήν λιβεριανή
Φωτεινή	40.417	όλική άπωλεια
Σκάφη 16	421.416	

ιε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ – 1955

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλασκαν Τρέιντερ	11.631	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Κάπταιν Γρέγος	10.933	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Πολυβός	10.374	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σκάφη 3	32.938	

ισ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Έπρες Άπολλων	5.284	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σκάφος 1	5.284	

ιζ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άετος	415	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίκατερινή	963	όλική άπωλεια
Άλντεμπτάραν	499	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άννα Α.	869	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Άποστολος	500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άρη ΙΙ	636	όλική άπωλεια
Βόλος ΙΙ	500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δορυφόρος	366	ύψωσε τήν κυπριακή
Κώστας Α	546	έβυθισθη
Κώστας Τζαμτζής	488	διάλυσις
Μαρία Κ.	998	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάρκ ΙΙ	764	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μυρτιδιώτισσα ΙΙ	959	έπωλήθη άγγλικά συμφέροντα
Σκάφη Στιούάρτ	906	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκύμνια	962	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σταυρούλα XIII	497	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ταξιάρχης	525	έβυθισθη
Σκάφη 17	11.393	

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Έτι περαιτέρω μείωση έπεφεραν στό Νηολόγιο τής Μονροβίας, οι σημειωθείσες κατά την διάρκεια τού 1982 προσθαφαιρέσεις τόσο σε άριθμο σκαφών δοσ και σε τοννά: "Ητοι:

Ένεγράφησαν 8 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας, 192.324 τον. γκρός, με τήν κάτωθι κατά κατηγορίας σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	1	τ.γκρός	35.000
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-81	1	»	16.359
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	2.777
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	72.281
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	3	»	66.907
Σύνολο σκάφη	8	τ.γκρός	193.324

Διεγράφησαν έξι άλλου κατά τό αύτό χρονικό διάστημα 12 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 386.122 τον. γκρός, έχοντα τήν κάτωθι κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς 1966-75	1	τ.γκρός	18.066
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81	2	»	82.737
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	89.632
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65	7	»	195.687
Σύνολο σκάφη	12	τ.γκρός	386.122

Ο όνομαστικός κατάλογος τών ένων λόγω μεταβολών έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίλητος	35.000	καθειλκύσθη Ναγκασάκι
Σκάφος 1	35.000	

β) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σόλε Μίο.....	16.359	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κάφος 1.....	16.359	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλγκενιμπ.....	2.777	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κάφος 1.....	2.777	

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γλάλλαντ.....	54.926	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Μεσ. Λάμψις.....	17.355	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κάφη 2.....	72.281	

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Οκτάνια Σάν.....	26.174	ήγοράσθη ἐκ Γαλλίας
Πρήττου.....	12.422	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Τρίπολις.....	28.311	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κάφη 3.....	66.907	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Μανώλης Χ"Μανώλης.....	18.066	έπωλήθη άλλοθαπούς
Σ κάφος 1.....	18.066	

β) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Κίνσοπ.....	40.419	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Εύα.....	42.318	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κάφη 2.....	82.737	

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεγκρο.....	46.401	διαλυτάς Ταιβάν
Ζωή.....	43.231	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Σ κάφη 2.....	89.632	

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Γιουλίτζου.....	30.330	διαλυτάς Ταιβάν
Κωνσταντίνος.....	35.676	διαλυτάς Ταιβάν
Μαρία Ίσαβελλα.....	35.697	διαλυτάς Ταιβάν
Μελίτη.....	11.652	διαλυτάς Ταιβάν
Ντόνα Ρίτα.....	28.655	ισπανούς διαλυτάς
Πέτρος.....	41.255	διαλυτάς Ταιβάν
Πρήττου.....	12.422	ύψωσε τήν κυπριακή
Σ κάφη 7.....	195.687	

Άπο τις άνωτέρω μεταβολές προέκυψε μείωση 4 σκαφών και 192.798 τον. γκρός, ή οποια άφαιρουμένη άπό την ύπαρχουσα τήν 31ην Δεκεμβρίου 1981 δύναμη μάς δίδει σημερινή τοιαύτη ύπό την ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία άπό:

214 σκάφη, 8.896.917 τον. γκρός

Η δύναμη αυτή κατά κατηγορίες πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	1	τ.γκρός	35.000
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-81.....	14	"	300.765
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	52	"	1.155.030
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	18	"	288.016
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως —1955.....	1	"	8.880
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81.....	3	"	16.108

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

JAMES SMYRNIoudis

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Raytheon collision avoidance system (Raycas)

Proven at sea for over 2 years



Raytheon Integrated Navigation system on the world's largest ship, 550,000 ton super tanker "PRAIRIAL", Compagnie Nationale de Navigation.

There are 73 ships fitted with the Raytheon Integrated Navigation System, comprising the following equipment.

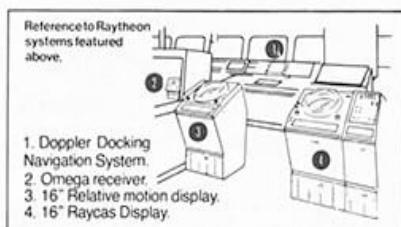
- Raycas 1660/12SR (10 cm) Radar inter-switched with TM/RM 1650/9XR (3 cm) Radar
- Raytheon Doppler Docking/ Navigation system type DSN-450 (Simultaneous fore/aft, port/ starboard speed outputs for Radars and Sat-Nav)
- Raytheon Satellite Navigator type 3400

- Raytheon Automatic Lat/Long Loran C "Raynav 6000"
- Raytheon Omega Receiver type 102
- Raytheon Weatherfax Receiver type 1200 AHR

Orders for 760 Raycas systems have been received since June 1978 mostly connected to dual interswitched 10 cm and 3 cm Raytheon radars. More than 580 Raycas systems are at sea.

POSIDONIA '82

STAND B 102



...Vessels of 10,000 grt and over, carrying oil or hazardous materials in bulk calling at U.S. ports are required to have installed an A.R.P.A. (Automatic Radar Plotting Aid) by 1st July 1982 (United States Port and Tanker Safety Act 1978)

RAYTHEON

Contact your local Raytheon distributor for literature & a ships fitting reference list proving the facts.

Raytheon Marine Company
676 Island Pond Road
Manchester,
New Hampshire 03103
Telephone (603) 668 1660
Telex 94 3459

Raytheon Marine Sales and Service Company
Sjæløgade 6
DK-2300 Copenhagen S.
Denmark
Telephone (451) 57 06 11
Telex 31473 RAYCO DK

Raytheon Marine Sales and Service Building
Cutler Street
London E. 1, England
Telephone 01 623 4451/2
Telex 8954198

Raytheon Marine Sales and Service Company
Minato-Ise Bldg. 3F
3-12-1 Kaigan-Dori Naka-ku,
Yokohama, Japan 231
Telephone (045) 212 3633
Telex 3822713 RAYFESJ

Representatives in Greece:



MAREL
ELECTRONICS S.A.

6, SOTIROS DIOS & FILONOS STR.
PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4123.943 - 4128.838 - 4127.710 - 4174.614
TELEX: 21 2525 MARL GR. - 1101 SPEL GR.
CABLES: MARELTRADCO - PIRAEUS
TEL. NIGHT: 9703.755 - 590.6156 - 826.6139

Φορητά ναυπηγήσεως 1966-75.....	5	»	30.118
Φορητά ναυπηγήσεως 1956-65.....	9	»	67.888
Φορητά ναυπηγήσεως -1955.....	1	»	9.423
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	13	»	869.154
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65.....	2	»	61.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81.....	14	»	1.209.748
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	48	»	3.953.593
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	27	»	865.914
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -1955.....	2	»	22.464
Διάφορα	4	»	3.248
Σ ύ ν ο λ ο ν σκάφη	214	»	8.896.917

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Ένα πέντε τιμών έτών σημειουμένη προτίμηση του Παναμαϊκού νησολογίου, κατά κύριο ποσοστό, οικανών μεταφερθέντων άπο τό Έλληνικό Νησολόγιο συνεχίσθηκε με ταχύτερο ρυθμό κατά το ίδιο άνασκόπησιν πεντάμηνο και έπειφερε αύξηση στη δύναμή του καὶ λεπτομερέστερα:

Ένεγράφησαν 46 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 533.719 τον. γκρός με τήν κάτωθι κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	5	τ.γκρός	65.432
Φορητά ναυπηγήσεως 1966-75.....	6	»	37.185
Φορητά ναυπηγήσεως 1956-65.....	24	»	183.035
Φορητά ναυπηγήσεως — 1955.....	3	»	7.823
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-81.....	1	»	45.330
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	68.731
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	93.547
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως —1955	1	»	10.933
Υπερωκεάνια	1	»	19.393
Διάφορα	3	τ.γκρός	2.310
Σ ύ ν ο λ ο ν σκάφη	46	»	533.719

Διεγράφησαν έξι άλλου κατά τό αύτό χρονικό διάστημα 12 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 174.767 τον. γκρός με τήν κάτωθι σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	τ.γκρός	14.939
Φορητά ναυπηγήσεως 1956-65.....	4	»	24.953
Φορητά ναυπηγήσεως — 1955.....	3	»	21.043
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	41.477
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	»	42.377
Υπερωκεάνια	1	»	25.320
Διάφορα	1	»	4.658
Σ ύ ν ο λ ο ν σκάφη	12	»	174.767

Ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ως κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956—65

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζωδόχος	14.267	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Λευθέρω	14.027	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Ντέβον	11.687	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Όκτανία Χέριτοζ	13.271	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σύμη	12.180	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κά φ η 5	65.432	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 — 75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλαντικ "Αϊλ.....	1.435	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Άφρικαν Βάιλετ I	2.966	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Καρίν	9.188	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Ντανιέλ	3.868	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Πάιονηρ	9.712	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Τζών Α	10.016	ήγοράσθη ἐξ άλλοδαπής
Σ κά φ η 6	37.185	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956—65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγριλιά	9.144	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Αίγις	4.364	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Άναμαριά	8.952	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Άριες	4.169	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Δημήτρης Π	8.447	ύπεστειλε τήν κυπριακή
Ένεργητικ	9.964	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Εύάλ	7.059	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Μαϊσφλάουερ	9.126	ήγοράσθη ἐκ Περούβιας
Μανίτα	8.246	ήγοράσθη ἐκ Φιλιππίνων
Μπραζίλ	8.532	ήγοράσθη ἐξ Αργεντινής
Νίμας I	3.274	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Νόρδερν Νάβ	8.860	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Όπαλ Κ	9.938	ήγοράσθη ἐξ Φιλιππίνων
Πέρλ Κ	9.759	ήγοράσθη ἐξ Φιλιππίνων
Ρεΐνφροστ	4.820	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Ροζάρια Ντός	8.920	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σανκλάιτ	2.987	παρέμεινε στή δύναμη
Σάντος	9.017	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Ταρτούς	4.231	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Τζέιντ Κ	9.963	ήγοράσθη ἐξ Φιλιππίνων
Φρίο Αιτζιαν	3.594	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Φωτεινή Φ	9.604	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Χοριζόνα	9.261	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Ωκεανία	10.804	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κά φ η 24	183.035	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ — 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννα Κασιανή	2.325	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Δημήτρης	2.758	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Χάρις	2.740	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κά φ η 3	7.823	

ε) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976—81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Υπατία Χαλκούση	45.330	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κά φ ο ις 1	45.330	

στ) ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966—75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξάνδρα Δύο	68.731	ήγοράσθη ἐκ Παναμά
Σ κά φ ο ις 1	68.731	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966—75

Πλάτρες	93.547	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κά φ ο ις 1	93.547	

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ — 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Γρέγος	10.933	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Σ κά φ ο ις 1	10.933	

θ) Ύπερωκεάνια

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριάννα 9.....	19.393	ήγοράσθη ἐκ Λιβερίας
Σ κά φ ο θ 1.....	19.393	

ι) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννα Α. I.....	868	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Γιάννης.....	499	ήγοράσθη ἐκ Δανίας
Καριμπιαν Σέμεντι.....	943	ήγοράσθη ἐκ Σιγκαπούρης
Σ κά φ η	3	2.310

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Άντωνης.....	14.939	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κά φ ο θ 1.....	14.939	
β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65		
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημήτρης Π.....	8.447	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτάς
Ζωή II.....	2.651	όλική άπωλεια
Μιράντα.....	5.781	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ραφαέλλα.....	8.074	έπωλήθη διαλυτάς Μπαγκλαντές
Σ κά φ η 4.....	24.953	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εύαγγελος Μ.Ι.....	8.591	διαλυτάς πακιστανούς
Μοίρα.....	4.084	έβυσιοθη
Ρουμπίνι Φ.....	8.368	έπωλήθη πρός διάλυση
Σ κά φ η 3.....	21.043	

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριάμ II.....	41.477	διαλυτές Ταιβάν
Σ κά φ ο θ 1.....	41.477	

ε) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.γκρός	Παρατηρήσεις
Ειρηνιώ.....	42.377	διαλυτάς Ταιβάν
Σ κά φ ο θ 1.....	42.377	

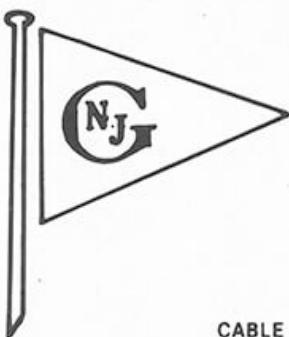
στ) ΥΠΕΡΩΚΕΝΙΑ

Όνομα Πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντόρικ.....	25.320	ύψωσε τήν κυανόλευκον
Σ κά φ ο θ 1.....	25.320	

ζ) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κομάρα.....	4.658	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σ κά φ ο θ 1.....	4.658	

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

Άπο τις άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε καθαρά προσθήκη 34 σκαφών και 358.952 τον. γκρός, ή όποια προστιθέμενη στήν ύπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1981 δύναμη μάς δίδει σημερινή τοιαύτη ύπο την ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗ σημαία άπο:

241 σκάφη, 1.864.621 τον. γκρός

Η δύναμη αυτή κατά κατηγορίες πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-81.....	1	τ.γκρός	35.684
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	»	39.554
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	17	»	236.720
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -1955.....	1	»	14.540
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81.....	1	»	3.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	30	»	133.137
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	59	»	378.898
Φορτηγά ναυπηγήσεως -1955.....	11	»	31.484
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-81.....	1	»	45.330
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	»	194.487
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	5	»	366.084
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	7	»	124.558
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως -1955.....	2	»	22.141
Υπερωκεάνια.....	5	»	123.468
Επιβατηγά, Όχηματα γωγά, Τουριστικά.....	6	»	36.544
Διάφορα.....	89	»	78.092
Σ υ ν ο λ ο σκάφη.....	241	τ.γκρός	1.864.621

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Μικρή αύξηση και σέ άριθμό πλοίων και σέ τοννάζ έσημείωσε ή ύπο τό Νηολόγιο τής Μεγαλονήσου Έλληνοκτητη δύναμη μέ τήν προσθήκη άγορασθέντων μεταχειρισμένων έκ τής άλλοδαπής σκαφών, μεταφερθέντων όπο τό Έλληνικό νηολόγιο κυρίως ώς και δύο νεοτεύκτων, τά όποια ύπερεκάλυψαν τις διαγραφές. Και άναλυτικώτερα:

Τά έγγραφά είναι άνηλθαν κατά τό ύπο άνασκοπηση διάστημα σε 27 σκάφη και 232.852 τον. γκρός μέ τήν κάτωθι σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Φορτηγά νεότευκτα.....	1	τ.γκρός	11.980
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81.....	4	»	24.617
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	4	»	15.709
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	5	»	34.623
Φορτηγά ναυπηγήσεως -1955.....	2	»	5.682
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	18.500
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	44.487
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	»	68.109
Έπιβατηγά, Όχηματα γωγά, Τουριστικά.....	2	»	7.891
Διάφορα.....	3	»	1.164
Σ υ ν ο λ ο σκάφη.....	27	»	232.852

Τά διαγραφά είναι έξι άλλου άνηλθαν σε 7 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 40.336 τον. γκρός, μέ τήν κάτωθι σύνθεση κατά κατηγορίες σκαφών:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	τ.γκρός	12.074
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	»	11.896
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	»	8.878
Φορτηγά ναυπηγήσεως -1955.....	1	»	6.989
Διάφορα.....	1	»	499
Σ υ ν ο λ ο σκάφη.....	7	»	40.336

Ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κάτωθι:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθήνιαν Άννα.....	11.980	καθειλκύσθη Χερσώνα
Σ κά φ ο ζ 1.....	11.980	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-81

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντιτα I.....	4.617	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Άνβεντοιούρ.....	9.068	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Έλλας.....	5.466	παρέμεινε κυπριακό
Συρία.....	5.466	παρέμεινε κυπριακό
Σ κά φ η 4.....	24.617	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θαλής.....	4.196	ήγοράσθη έξ αλλοδαπής
Καλλιστρατός.....	1.220	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Καλλίφημος.....	4.267	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Μάουντ Πήλιον.....	6.116	ήγοράσθη έκ Λιβερίας
Σ κά φ η 4.....	15.799	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρμαράς.....	8.831	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Μπελίνια.....	9.897	ήγοράσθη έκ Παναμά
Ντάλια Δ.....	4.808	ήγοράσθη έξ αλλοδαπής
Φρίγκο Χ.....	1097	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Χύντο.....	9.990	ήγοράσθη έξ αλλοδαπής
Σ κά φ η 5.....	34.623	

ε) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κουήνη Σή.....	4.665	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Μύτικας.....	1.017	ήγοράσθη έξ αλλοδαπής
Σ κά φ η 2.....	5.682	

στ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθήνιαν Θεόδωρος.....	18.500	καθειλκύσθη Χερσώνα
Σ κά φ ο ζ 1.....	18.500	

ζ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λάρνακα.....	22.244	ήγοράσθη έκ Ρουμανίας
Ντόνα Μαργαρίτα.....	22.243	ήγοράσθη έκ Ρουμανίας
Σ κά φ η 2.....	44.487	

η) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Σπαθί.....	43.686	ύπεστειλε τήν κυανόλευκο
Πρήτης.....	12.422	ύπεστειλε τήν λιβεριανή
Σάννυ.....	12.001	ήγοράσθη έξ Αγγλίας
Σ κά φ η 3.....	68.109	

θ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέντ Σή.	4.370	ήγοράσθη έξι Αγγλίας
Σόλ Έξπρες	3.521	ήγοράσθη έξι Αγγλίας
Σ κάφη 2	7.891	

ι) ΔΙΑΦΟΡΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νιούλακ	366	ύπεστειλε τήν κυανόλευκον
Νούνακ	299	ήγοράσθη έκα Νορβηγίας
Σάινεντ 1	499	ήγοράσθη έξι άλλοδαπής
Σ κάφη 3	1.164	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χρυσαλίς	12.074	όλική άπωλεια
Σ κάφη 1	12.074	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άιρηνς Νοσταλγία	6.038	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Νίκος Νάος II	4.156	έβαθισθη
Σόνια Σοφία	1.702	όλική άπωλεια
Σ κάφη 3	11.896	

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημήτρης Π	8.878	ύψωσε τήν παναμαϊκή
Σ κάφη 1	8.878	

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ - 1955

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έντυ	6.989	έπωλήθη πακιστανούς διαλυτές
Σ κάφη 1	6.989	

ε) ΔΙΑΦΟΡΑ

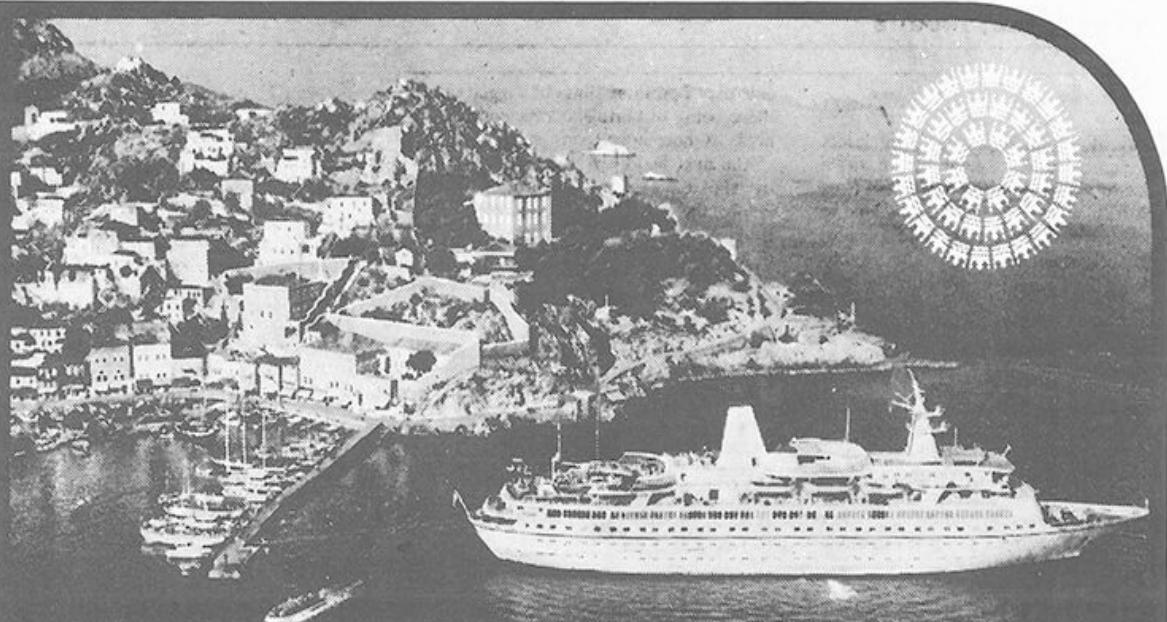
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χριστίνα	499	ύψωσε τήν κυανόλευκο
Σ κάφη 1	499	

Από τις άνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρά προσθήκη 20 σκαφών και 198.516 τον. γκρός, ή όποια προστιθέμενη στην ύπαρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1981 δύναμη, μάς δίδει σημερινή τοιαύτη ύπό την ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία άπό

378 σκάφη 1.423.223 τον. γκρός

Η δύναμη αυτή κατά κατηγορίες πλοίων έχει τήν κάτωθι σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	10	τ.γκρός	178.750
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65	4	"	46.952
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως -1955	1	"	13.066
Φορτηγά νεότευκτα	1	"	11.980
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81	4	"	24.617
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	31	"	109.465
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65	70	"	317.314



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

Φορτηγά ναυπηγήσεως — 1955.....	58	»	155.314
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	18.500
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81.....	5	»	164.870
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	44.987
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	7	»	166.944
'Επιβατηγά, Όχηματα γωγά, Τουριστικά.....	14	»	74.366
Διάφορα	170	»	96.233
Σύνολο σκάφη.....	378	»	1.423.223

Μπάλκ κάρριερ 1966-75.....	8	τ.γκρός	48.589
Φορτηγά ναυπηγήσεως - 1955.....	6	»	26.600
Σύνολο σκάφη.....	14	»	75.249

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΟΚΤΩ ΣΗΜΑΙΩΝ

Μειώσια 77 σκαφών και 925.076 τον. γκρός, ένεφάνισε ή ύπο τίς σημαίες τίς δύο ποιες άνασκοπούμε. Έλληνικών αυμφέροντων Ναυτιλία, κατά τό πεντάμηνο Ιανουαρίου 1982 — 1 Μαΐου άνερχομένη σε:

4.672 σκάφη, 53.392.697 τον. γκρός

καί κατανέμεται κατά σημαίες ως άκολουθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Έλληνική	3.817	40.930.122
Λιβεριανή	214	8.896.917
Παναμαϊκή	241	1.864.621
Κυπριακή	378	1.423.223
Σιγκαπούρης	3	116.856
Ν. Ζηλανδίας	3	52.309
Άγγλική	2	33.400
Μάλτας	14	75.249
Σύνολον	4.672	53.392.697

ΤΗ σύνθεση τής χωρητικότητάς σύτης κατά κατηγορίες πλοίων και ήλικια έχει ως άκολουθως:

Μπάλκ κάρριερ νεότευκτα.....	5	τ.γκρός	119.200
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1976-81.....	173	»	3.197.549
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1966-75.....	522	»	9.804.617
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1956-65.....	250	»	3.667.411
Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως — 1955.....	4	»	50.911
Φορτηγά νεότευκτα.....	3	»	32.260
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-81.....	143	»	1.293.380
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	542	»	3.538.839
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	743	»	4.693.904
Φορτηγά ναυπηγήσεως — 1955.....	194	»	599.439
Μικτά ναυπηγήσεως 1976-81.....	5	»	281.646
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-75.....	59	»	3.522.816
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65.....	6	»	230.207
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	4	»	107.786
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81.....	51	»	3.091.577
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	201	»	12.579.365
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	190	»	4.697.367
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως — 1955.....	15	»	197.649
Υπερωκεάνια.....	13	»	267.638
'Επιβατηγά, Όχηματα γωγά, Τουριστικά	369	»	760.873
Διάφορα	1.180	»	658.263
Σύνολο σκάφη.....	4.672	»	53.392.697

έχοντα τήν κάτωθι σύνθεση:

3 σκάφη, 52.309 τον. γκρός

έχοντα τήν κάτωθι κατά κατηγορίες πλοίων σύνθεση:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-81.....	1	τ.γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	32.442
Σύνολο σκάφη.....	3	»	52.309

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Άνευ κινήσεως και ή ύπο τήν Άγγλική σημαία Έλληνικής πλοιοκτησίας δύναμη. Ούτω παραμένει με δύο νεότευκτα (1981) μπάλκ κάρριερ 16.700 τον. γκρός έκαστον. Ήτοι:

2 σκάφη, 33.400 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Η ύπο τήν σημαία τής Μάλτας Έλληνόκτητος δύναμη ένεφανίσθη μέ την έγγραφή στό νηολόγιο της φορτηγών πλοίων τά όποια ύπεστειλαν τήν κυανόλευκο. Ήτοι έκπροσωπεῖται μέ:

14 σκάφη, 75.249 τον. γκρός

έχοντα τήν κάτωθι σύνθεση:

THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.
98, Kolokotroni Street,
Piraeus TT 38
GREECE
Tel.: (01) 41 14 972/4
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents

NEPHELE MARITIME AGENCY LTD.
City Wall House
84/90, Chiswell Street
London EC1Y 4TN
ENGLAND
Tel.: (01) 628 0953
Telex: (51) 8956714 FRIXOS G

ASEA SERVICE

Power
generators
motors
transformers
starters
switchgear

Deck machinery
windlasses
deck cranes
cargo winches
mooring winches
capstans
steering gear....

Control and monitoring systems
bridge control equipment
alarm systems
data loggers
automatic generating gear
pump and compressor
monitoring
cylinder condition
monitoring....



Marine Service
throughout the world...



...NOW in Athens, too!!



Head Office
ASEA Hellas
15, Messogion Str.
Athens 609
Tel.: 01/7703415
Tlx: 216289 ASEA GR

Service Workshop
ASEA Hellas
St. Gonata 31
Peristeri — Athens
Tel.: 01/5739808/9
Tlx: 219655 ASEA GR



ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ)

ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ
ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.

Πρωτοπορία στήν ένεργειακή τεχνολογία. Άδεσμευτη Έλληνική ιδιοκτησία.

Υγραέρια, θενζίνες αύτοκινήτων, καύσιμα αεριώθουμενων, νάφθα, πετρέλαιο υπέλιμαντού, λιπαντικά, παραφίνη, ασφαλτος και δεκάδες άλλα προϊόντα είναι ή παραγωγή της ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ) στα Διυλιστήρια Κορινθίου.

Τα Διυλιστήρια Κορινθίου, τα μεγαλύτερα στην Ελλάδα..άπο τα πιο συγχρόνα στην Ευρώπη έχουν δυναμικότητα κατεργασίας 7.000.000 τόννων αργού πετρελαιού το χρόνο και μπορούν να καλύψουν το μεγαλύτερο μέρος από τις ανάγκες της χώρας Διαθέτουν τη μοναδική προβλήτη της ανατολικής Μεσογείου για έμφορτα πετρελαιοφόρα μεχρι 350.000 τόννων. Ειδικές έγκαταστασεις που διαφυλάσσουν το περιβάλλον από ρύπανση και μόλυνση. Κι ακόμα ένα άνθρωπινο δυναμικό από 800 ειδικευμένους τεχνίτες και υπαλλήλους. Το συνολικό ύψος των έπενδυσεων του συγκροτήματος ξεπερνά σημερα τα 500.000.000 δολλάρια. Περιλαμβάνει ενα Διυλιστήριο όρυκτελαιών-λιπαντικών και ενα Διυλιστήριο καυσίμων.

Διυλιστήριο όρυκτελαιών-λιπαντικών. Έχει δυναμικότητα παραγωγής 120.000 τόνους το χρόνο και καλύπτει όλοκληρο το φάσμα τύπων και ποιοτήτων. Τα 250 προϊόντα που παράγει είναι σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές. Παραγει ακόμα και παραπορίαν όπως ασφαλτο, ημικατεργαμένες και κατεργαμένες παραφίνες κ.α. Το 70% της παραγωγής του απορροφάται από την έσωτερη αγορά και το υπόλοιπο εξαγέται.

Διυλιστήριο καυσίμων. Αποτελείται από πλήρες σύστημα μονάδων κατεργασίας αργού πετρελαιού καθε ποιότητας. Έχει δυναμικότητα παραγωγής 7.000.000 τόνους το χρόνο και καλύπτει ολόκληρο το φάσμα τών καυσίμων. Υγραέρια, θενζίνη super και regular υψηλών προδιαγραφών. καύσιμα αεριώθουμενων πολιτικής και πολεμικής αεροπορίας, ειδικά καυσίμα αεροσκαφών αεροπλανοφόρων, πετρέλαιο έσωτερικής καυσεως (μαζούτ) κι ακόμα πετρέλαιο έσωτερικής καυσεως (υτηζελ) με χαμηλή περιεκτικότητα σε θειο χαρη στην ειδική μονάδα αποθειωσεως που καλύπτει τις πιο αυστηρές προδιαγραφές.

Με δυναμικότητα 7.000.000 τόννων με αποθηκευτικους χώρους 2.000.000 τόννων

με μελετημένες έγκαταστασεις πάνω στους αυτοπρότερους όρους ασφαλειας και προστασίας του περιβάλλοντος

με τη μοναδική στην ανατολική Μεσόγειο προβλήτη που έχει πρετεί συγχρόνως πεντε πλοία

η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ) προσφέρει σήμερα στη χώρα τη δύναμη της ένεργειας και μαζί είναι συναλλαγματικό οφέλος 30.000.000 δολλαρίων το χρόνο που σύντομα θα έπερσει τα 100.000.000 δολλαρία.

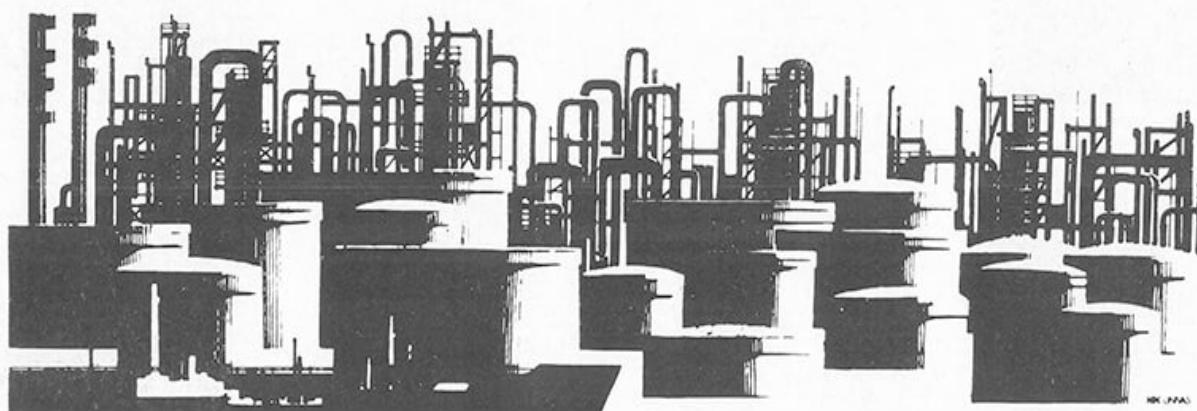
Γιατί η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ) δέν σταματάει την έξελικτική της πορεία. Τό νέο της συγκρότημα μονάδων πρωτοποριακής τεχνολογίας, βασίζεται στην καταλυτική και θερμική πυρόλυση, τόν πιο σύγχρονο τρόπο μετατροπής του μαζούτ σε θενζίνη και υγραέρια. Μέ το νέο της αύτό συγκρότημα που έχει ύψος έπενδυσεων 100.000.000 δολλάρια, η ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ) ύπερτριπλασιάζει την άποδοτικότητά της και μαζί άνοιγει τις πύλες της ύψηλης τεχνολογίας του 21ου αιώνα.

ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ (ΕΛΛΑΣ)
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ ΣΕΡΒΙΑΣ 2
ΑΘΗΝΑ Τ. Τ. 125



ΤΗΛ: 324 6311-15
ΤΕΛΕΣ: 218245-49 MOTO GR
ΑΘΗΝΑ-Τ.Θ. 1742

Μοναδική έγγυηση
για έθνική ένεργειακή πολιτική.





ΑΡΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Ο έμπορικός στόλος

Τά 21 Αραβικά Κράτη άριθμούν στόλο 1.704 σκαφών χωρητικότητας μεγαλύτερης των 100 τον. γκρός και άπο αυτά τα 442 σκάφη άπασχολούνται σε διεθνείς μεταφορές.

Τό μεγαλύτερο ποσοστό χωρητικότητας καλύπτουν τά δεξαμενόπλοια ένω τά φορτηγά με 296 σκάφη, 3.300.000 τον. d.w., άνηκουν κατά 88% στά έξι πλουσιότερα κράτη που άποτελούν κατά σειρά ιδιοκτητού τοννάζ τό Κουβέιτ, ή Σαουδική Αραβία, τό Ιράκ, ή Αλγερία, ή Λιβύη και ή Αίγυπτος.

Σάν τό πλέον έπιτυχημένο παράδειγμα ναυτιλιακής δραστηριότητας παρουσιάζονται ή «Γιουνάϊτετ Αραμπ Σίππιγκ Κόμπανυ» ή όποια δημιουργήθηκε τό 1976 άπο 6 κράτη τού Περαικού Κόλπου και τήν ένταξη τού

στόλου τής «Κουβέιτ Σίππιγκ Κόμπανυ» πού άριθμούσε τότε 46 σκάφη.

Έκτοτε ο στόλος αύτός βελτιώθηκε ποιοτικά, αύξηθηκε με τήν προσθήκη 11 νέων σκαφών, σήμερα δέ έχει ύπο ναυπήγηση στήν Κορέα 9 κοντείνερόπλοια δυνατότητας μεταφοράς 1.846 TEU τό καθένα.

Ο στόλος τών ένων ένεργεια 57 σκαφών τής έταιριας άποτελείται άπο 40 φορτηγά τών 23.600 τον. d.w., 8 μικρότερα φορτηγά τών 13.000 τον. d.w., 3 κοντείνερόπλοια ναυπηγηθέντα στήν Ρωσία τών 16.600 τον. d.w. και 4 έπισης κοντείνερόπλοια ναυπηγηθέντα στήν Κορέα τών 24.000 τον. d.w. Μέ τήν προσθήκη τό 1983 τών ναυπηγουμένων στήν Κορέα σκαφών τό σύνολο τής χωρητικότητας τού «Γιουνάϊτετ Αραμπ» θά φέρει περίπου τού 1.5 έκατομ. τον. d.w. ένω ή μεταφορική ίκανότητα τής έταιρίας σε κοντείνερς θά ξεπέρασε τίς 25.000 TEU's.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Τεράστιο πρόγραμμα έρευνών

Μετά τήν σημαντική παραγωγή πετρελαίου έκ τών άνακαλυφθέντων πηγών στή Δυτική Αύστραλια ένεκριθη τό νέο πρόγραμμα έρευνών γιά τό 1982, ο προύπολογισμός τού όποιου άνερχεται στό ύψος τών 2,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων Αύστραλιας.

Η άρμοδια "Ενωση γιά τήν έρευνα και άναπτυξη τών ένεργειακών πηγών τής χώρας άνεκοίνωσε δτί εντός τού έτους θά έκτελεσθούν γεωτρήσεις σε 280 σημεία τού ύπεδαφούς τής Αύστραλιας, με τήν συμμετοχή 103 έταιριών έρευνης και έκμεταλλεύσεως πετρελαίου και φυσικών άερίων.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Χρηματοδότησή των έρευνών πετρελαίου

"Ομιλος διεθνών Τραπεζών ύπο τήν αγίδα τής «Τσαίης Μανχάτταν, Μπάνκ» παρεχώρησε δάνειο 400 έκατομμυρίων δολαρίων πρός τήν Βραζιλιανή έταιρία «Πετρόλεο Μπραζιλιέρο» (Πετρομπάς) γιά τήν χρηματοδότηση έργων άναπτυξεως τής παραγωγής πετρελαίου στήν Βραζιλία.

Η έταιρια «Πετρομπάς» είναι ή μεγαλύτερη και πλέον άποδοτική έπιχειρηση τής Βραζιλίας, με έτησια έσοδα τής τάξεως τών 23 δισεκ. δολαρίων, στό δάνειο δέ συμμε-

— ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (TORPEDO)

Τεχνική συνεργασία με τήν BERGER Ltd, England.



ΧΡΩΜΑΤΑ - ΒΕΡΝΙΚΙΑ
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ + ΟΜΟΡΦΑΙΝΟΥΝ

τέχουν έννεα έκ των μεγαλυτέρων Τραπέζων της Δύσεως και τής "Απω Ανατολής.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι πρόσθετες έπιχορηγήσεις

Στό όπιδεο τών 140 έκατομμυρίων μάρκων καθορίσθησαν οι συμπληρωματικές έπιχορηγήσεις για τήν ναυπήγηση πλοίων μέδιανδρική ισχύ από τόν Ιανουάριο 1982.

Ο άρχικός προϋπολογισμός για τήν ναυπηγική βιομηχανία προέβλεπε πιστώσεις 175 έκατομ. μάρκων έτησιως, ποσό πού έκαλυπτε τό 12,5% τής άξιας τού πλοίου. Μέ τίς πρόσθετες έπιχορηγήσεις αύξανεται ή κρατική ένισχυση σέ ποσοστό 17,5% τού κόστους τών ναυπηγούμενων πλοίων τά όποια πρέπει βάσει τού σχετικού νομοθετήματος νά παραδοθούν μέχρι τό τέλος τού 1983.

Πού διέπειται ή μείωση

Στό διάστημα τής τελευταίας πενταετίας, 1978-82, ο ύπο γερμανική σημαία έμπορικος στόλος έχασε 90 πλοία συνολικού τοννάς 844.000 τον. γκρός. Αύτό διέπειται βασικά στή μείωση τών έπενδυσεων, δεδομένου δτι ή άριθμός τών πλοίων πού μεταφέρθηκαν υπό έννη σημαία παρέμεινε σχεδόν σταθερός σ' αύτά τά πέντε χρόνια.

Έτσι σήμερα ο στόλος άποτελείται από 546 πλοία 8.222.000 τον. γκρός έναντι 636 πλοίων 9.066.000 τον. γκρός, τής 1 Ιανουαρίου τού 1978. Έξ αλλου τά ύπο έννη σημαία γερμανικής πλοιοκτησίας πλοία άνερχονται σήμερα σέ 215 συνολικού τοννάς 2.288.000 τον. γκρός έναντι 204 πλοίων 2.362.000 τον. γκρός τού 1979.

Στήν τετραετία 1978-81 προστέθηκαν κάθε χρόνο 50 περίπου πλοία 500.000 περίπου τ. γκρός, μέ έξαρση τό 1980 πού προστέθηκαν μόνο 44 πλοία 350.000 τον. γκρός. Κατά μέσο δρο τό 80% τών προστεθέντων πλοίων ήταν νεοναυπήγητα. Αντίστοιχα τά πωλήθεντα σέ ένους πλοία κυμάνθηκαν σέ 65-80 κάθε χρόνο μέ μέση έτησια χωρητικότητα 650.000 τον. γκρός.

παραγγελιών. Ένδεικτικά άναφέρομε στοιχεία τής Ένωσεως τών Ιαπώνων Ναυπηγοβιομηχάνων από τά όποια άποδεικνύεται δτι έπι 43 προσφορών γιά τήν άνάληψη παραγγελιών σέ διεθνή κλιμακα ούδεμια παραγγελία άνετέθη στήν Ιαπωνία.

"Ενα άκρυ μ στοιχείο πού καταμαρτυρεί τήν σπουρινή δύσκολη θέση τής Ιαπωνικής κατασκευαστικής βιομηχανίας είναι δτι ένω τό κορεατικό συγκρότημα τής «Χιουντάι» έχει ύπο παραγγελία σκάφη 2 έκατομ. τον. γκρός, οι παραγγελίες τής Ιαπωνικής «Μιτσουμπίσι» περιορίζονται σέ σκάφη 1,6 έκατομ. τον. γκρός.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ζημιές τών ναυπηγείων

Σύμφωνα μέ άπόρρητη έκθεση πού ύπεβλήθη στόν Πρόεδρο Ρήγκαν και τήν Επιτροπή Οικονομικής Αναζωγονήσεως, οι δυσχέρειες τής άμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας θά συνεχισθούν δεδομένου δτι οι ύπαρχουσες παραγγελίες καλύπτουν μόνον τό 16% τής δυναμικότητας τών άμερικανικών ναυπηγείων. Υπολογίζεται δτι ή ζημιά τών άμερικανικών ναυπηγείων θά άνελθει σέ 3,4 δια. δολλαρία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Κρίση στά ναυπηγεία

Μεταξύ 20% και 30% λιγότερες είναι κατά τούς ύπολογισμούς τών Ιαπώνων οι παραγγελίες άλλοδαπών έφοπλιστών γιά ναυπηγήσεις κατά τό 1982.

Έκτός από τήν κρίση πού συγκρατεῖ τούς έφοπλιστάς μακριά από τά Ιαπωνικά ναυπηγεία, ο σκληρός άνταγωνισμός τών νέων ναυπηγικών συγκροτημάτων τής Ν. Κορέας έχει ήδη άνακόψει σημαντικά τήν άνάθεση

την ιαπωνική «Καβασάκι Χέβι Ινταστρις» κατασκεύασε τήν μεγαλύτερη μέχρι σήμερα προπέλα έλεγχομένου βήματος ή όποια και θά τοποθετηθεί στό ναυπηγούμενο ύπερμεγέθες μεταλλοφόρο-μπάλκ κάρριερ «Νοεί Μαρ» 208.000 τον. d.w.

Τη τεράτια προπέλλα έχει διάμετρο 11 μέτρων και τρία φτερά και θά κινείται μέ 45 στροφές άνα λεπτό.

Βρεταννική παραγγελία

Μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις τά Ιαπωνικά ναυπηγεία «Ισικαβατζίμα Χαρίμα» άνελαβαν τήν παραγγελία τού βρεταννικού οίκου «Εβεργκρήν Λάιν» γιά τήν ναυπηγηση 4 σκάφων κοντέΐνερς, παραγγελία τήν όποια συναγωνίζετο δυναμικά τό νοτιοκορεατικό ναυπηγικό συγκρότημα τής «Χιουντάι».

Τά σκάφη μεταφορικής ίκανότητος 1.900 TEU'S άποτελούν μέρος τής παραγγελίας 10 νέων κοντεΐνερόπλοιων άξιας περί τά 350 έκατομ. δολλαρίων, μέ τά όποια ή βρεταννική έταιρία «Εβεργκρήν» θά παρέχει από τό



ΓΚΡΕΚΟΜΑΡ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ Ε.Π.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ: Δ.Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Γενικοί Διαχειρισταί τών Έταιριών:

- KEANAN SHIPPING CO., MONROVIA
- KORISSIONAV SHIPPING CO. S.A. PANAMA
- FAYNAV SHIPPING CO. S.A. PANAMA
- FAYMAR SHIPPING AGENCY INC. MONROVIA
- SIFNONAV SHIPPING CO. S.A. PANAMA

- APOLLONIANAV SHIPPING CO. S.A. PANAMA
- MANINANAV SHIPPING CO. S.A. PANAMA
- KATIANAV SHIPPING CO. S.A. PANAMA
- KALA SHIPPING CO. S.A. PANAMA
- TZIOTONAV SHIPPING CO. PIRAEUS
- GIORGONAV SHIPPING CO. PIRAEUS
- EISSLIDIANAV SHIPPING CO. PIRAEUS

Γενικοί έν Έλλαδι Πράκτορες τής Μεγαλυτέρως Κρατικής Γιουγκοσλαβικής Έταιρίας:
"JUGOLIJA" RIJEKA

Μέλη τών:

- THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE, COPENHAGEN
- THE UNITED KINGDOM STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION LTD. BERMUDA
- THE UNITED KINGDOM FREIGHT DEMURRAGE AND DEFENCE ASSOCIATION LTD. LONDON
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS "INTERCARGO" - LONDON

Τηλ/και Δ/σεις:
«ΓΚΡΕΚΟΜΑΡ» - «ΔΗΝΙΚΑ»
ΤΕΛΕΞ: 212511/12 GSA GR

Τηλέφ.: 4520814/7
(4 ΓΡΑΜΜΑΙ)

Μ.Ε.Ω.: 9823180 - 9816448 - 8970167

1984 την μόνη άνα τόν κόδαμο τακτική γραμμή κοντέινερς με άναχωρήσεις άνα δεκαήμερο πρός δυσμάς και άνατολάς, χρησιμοποιώντας στόλο 16 ακαφών κοντέινερς μεταφορικής δυνατότητας μεταξύ 1.900 — 1.200 TEU'S έκαστου.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Δάνεια γιά ναυπήγηση πλοίων

Μέ διάταγμα της προεδρίας της Κυβερνήσεως καθορίστηκαν οι δροι της δανειοδότησης των Ισπανών έφοπλιστών γιά τη ναυπήγηση πλοίων κατά το τρέχον έτος 1982.

Κατά τους δρούς αύτούς, το ύψος του δανείου φθάνει μέχρι 80% της τιμής ναυπηγήσεως. Η διάρκεια άποσβεσεως δρίζεται σε 12 χρόνια από την έναρξη της ναυπηγήσεως. Το επιτόκιο δρίζεται σε 8% και ή απαιτούμενη έγγυηση πρέπει νά κρίνεται ίκανο ποιητική από την Τράπεζα, άναλογως του υφους του δανείου.

Τό διάταγμα περιλαμβάνει έπιλης τους δρούς δανειοδότησεως γιά μεταποίηση πλοίων ή γιά έκτεταμένες έπισκευές. Τήν δανειοδότηση θά ένεργει γιά μέν τά έμπορικά πλοία ή Πιστωτική Τράπεζα ναυπηγήσεων, γιά δέ τά άλιευτικά σκάφη ή Τράπεζα Κοινωνικής Πίστεως άλιειας.

ΙΤΑΛΙΑ

Η έταιρια Λάουρο

Δέκα τέσσαρα πλοία της έφοπλιστικής έταιριας Λάουρο, τελούν ύπο κατάσχεση σε λιμένες της Ιταλίας και του έξωτερικού. Από αύτά τά 9 κατώρθωσαν νά έλευθερω-

θούν, άρθείσης τής κατασχέσεως κατόπιν της έγγυησεως πού παρέσχε η Κυβέρνηση. Κατόπιν αύτού έλπιζεται ότι ή έταιρια θά ξαναρχίσει την δραστηριότητά της, χωρίς δύμας νά μπορει νά προσδιορισθή ό ακριβής χρόνος, δεδομένου ότι έξαρταται από την άρση τής κατασχέσεως και τών ύπολοίπων πέντε σκαφών.

Οι άρμόδιοι πιστεύουν ότι ό καλύτερος τρόπος γιά νά μπορέσει ή 'Έταιρια Λάουρο νά έχειγίνει τήν κατάστασή της είναι ή πλήρης έκμετάλλευση τών πλοίων της, τουλάχιστον τών νεωτέρων, με παράλληλη έκποληση τών παλαιοτέρων και άντιοκονομικών.

KINA

Τό πρώτο συμβόλαιο ναυπηγήσεως σειρᾶς πλοίων σέ κινεζικά ναυπηγεία, τό όποιο χρηματοδοτείται με δάνειο της Τραπέζης της Κίνας, πρόκειται νά ύπογραφει έντος του ιουνίου μεταξύ της Νορβηγικής έταιρίας «Εντεβίκ» και τών Κινέζων.

Η χρηματοδότηση, ή όποια άναμένεται νά παρέχει τους συνήθεις δρους πού προσφέρονται από τά άνα τόν κόσμο ναυπηγεία, ήφορά τήν ναυπηγηση τεσσάρων σκαφών έξιπρετήσεων έξεδρών πετρελαίου της Βορείου Θαλάσσης τά όποια θά ναυπηγηθούν στά ναυπηγεία «Γκουανζού» της Καντάνωνας έναντι συνολικής άξιας 30 έκατομ. δολαρίων.

Τά ναυπηγεία τής Σαγκάης

Όκτα πλοία 160.000 τον. d.w. ναυπηγούνται γιά λογαριασμό άλλοδαπών έφοπλιστών στά ναυπηγεία τής «Σαγκάη Σίμπλιντικ Κορπορέϊσον», τά όποια θά παραδοθούν έντος του 1982 και άποτελούν τό μεγαλύτερο ποσοστό του ναυπηγουμένου στήν Κίνα σή-

μερα τοννά, πού φθάνει τούς 240.000 τον. d.w.

Έκτος τών ναυπηγήσεων τά ναυπηγεία τής Σαγκάης έχουν άναπτυξει μά σειρά βιοτεχνιών κατασκευής ειδών έξοπλισμών πλοίων, τών όποιων οι παραγγελίες άνερχονται σέ 2,5 έκατομ. δολάρια και προέρχονται από 19 διαφορετικές έταιριες τής Δύσεως και τής 'Απω Άνατολής.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ναυπήγηση μπάλκερ τών 170.000 τον. d.w.

Τά ναυπηγεία «Χάρλαντ εντ Γούλφ» έπειταν τήν άναληψη παραγγελίας γιά τήν ναυπηγηση ένός μπάλκ κάρριερ 170.000 τον. d.w. πού άποτελει τό μεγαλύτερο σκάφος πού έχει ναυπηγηθεί στήν Εύρώπη άξιας 29 έκατομ. στερλινών.

Τό σκάφος, ίδιοκτησίας τής θυγατρικής έπιχειρήσεως τής Τραπέζης «Νάσιοναλ Γουεστμίστερ» θά έχει άλικο μήκος 287 μέτρα, πλάτος 47 μέτρα και ή αφοδιασθεί με μηχανή «Μπουρμάιστερ» ισχύος 19.800 ίππων.

Η παραγγελία αύτή προσφέρει συνεχή άπασχόληση στό ναυπηγείο γιά τους έπόμενους 18 μήνες ένων ή «Μπρίτις Στήλη» θά πλήσει 27.000 τον. χάλυβα άναγκαλου γιά τήν ναυπηγηση τού σκάφους.

ΝΙΓΗΡΙΑ

Τά πετρέλαια

Παρά τό άνερχόμενο οικονομικό βάρος ή Νιγηρία άνταπεκρίθη πρός τάς άποφάσεις τού ΟΠΕΚ και διετήρησε σταθερά τήν τιμήν τού άργου, ένω ή παραγωγή της αύξηθηκε



NEW Panamax-size floating dock at Vancouver now at your service

Burrard Yarrows Corporation, now has a new facility to handle your dry dockings—a large new floating dock in Vancouver harbour on Canada's Pacific Coast that can accommodate vessels up to 75,000 dwt.

The new dock is 204 metres long by 45.8 metres wide with a lifting capacity of 36,000 tonnes.

This new facility provides you with fast, reliable work at reasonable cost.

Stem your ship with us and benefit from all the experience and expertise we have built up over more than 85 years of shiprepairing.



**Burrard
Yarrows
Corporation**

SHIPBUILDERS,
SHIP REPAIRERS,
GENERAL ENGINEERS

Vancouver Division

P.O. Box 86099, North Vancouver, B.C. Phone (604) 988-2111

Telex 049-352-652 Cable Address 'Drydock' Vancouver

Victoria Division

P.O. Box 1030, Victoria, B.C. Phone (604) 385-4421

Telex 049-7165 Cable Address 'Yarrows' Victoria

A member of the Versatile Corporation group of companies

από 630.000 βαρέλια τον Μάρτιο στά 900.000 κατά τα τέλη Μαΐου, έν δύει τής σταθεροποίησεως τής άπορροφήσεως πετρελαίου άπο τίς άμερικανικές έταιρες πετρελαιοειδών.

Τήν στάση της αύτη δικαιολογεῖ έξι διλού το προσφάτως χορηγηθέν δάνειο παρά τής Σαουδικής Αραβίας, ύψους 1 δισεκατομμύριων δολαρίων, γιά τήν ενίσχυση τού ισοζυγίου έξωτερικών πληρωμών τής Νιγηρίας.

NORΒΗΓΙΑ

Τύπος της άνταγωνιστικότητας

Κατά τίς δηλώσεις τού άρμοδιου ύπουργού, ή νορβηγική κυβέρνησης θά προχωρήσει στά άναγκαια μέτρα, τά όποια θά έπιπρέψουν τήν διατήρηση τής συναγωνιστικότητας τών νορβηγικών εφοπλιστικών οίκων.

“Ηδη προχωρεῖ η προετοιμασία τού νομοσχεδίου, με τό όποιο θά έπιπρατη στούς Νορβηγούς εφοπλιστάς ή δημιουργία ναυτιλιακών έπιχειρήσεων σέ διλες χώρες, υπό τήν προϋπόθεση διτι γιά κάθε μία έξι αύτών θά λαμβάνεται ειδική δειγμα, αφού προηγουμένως έχετασθεί τό κέρδος τό όποιο θά προκύψει μακροχρονίων γιά τόν Νορβηγό πλοιοκτήτη έκ τής χρησιμοποίησεως τής έξιντης σημαίας.

“Οπως χαρακτηριστικά έδηλωσε ο νέος ύπουργός τής Συντηρητικής κυβερνήσεως, «προσπαθούμε νά είμεθα εύελικτοι γιά τήν άντιμετώπιση τών άπαιτήσεων τών πλοιοκτητών, διταν πράγματι ύφιστανται βάσιμοι λόγοι γιά τήν χρησιμοποίηση διλες σημαίας».

Η κατάσταση τού στόλου

“Ο νορβηγικός στόλος έμειώθη κατά τό πρώτο τρίμηνο τού έτους κατά 310.875 τον. d.w., δεδομένου διτι ένεγράφη μέν χωρητικότης 203.448 τόνων αλλά συγχρόνως διεγράφη χωρητικότης 514.305 τόνων.

“Ος πρός τό παροπλισμένο τοννάς αημειούται διτι τό Μάρτιο παροπλίστηκαν διλά δικτώ νορβηγικά πλοια συνολικού τοννάς 1.536.625 τον. d.w., ένω δύο άπο τά παροπλισμένα 71.179 τον. d.w. πουλήθηκαν. “Εται σήμερα τό παροπλισμένο τοννάς τής Νορβηγίας έχει φθάσει τά 8.670.470 τον. d.w.

“Εγγώσθη διτι τό Ίνστιτούτο Έγγυήσεων προσπαθεῖ νά πουλήση τό δεξαιμενόπλοιο. «Τραϊανός» 230.000 τον. d.w. τού συγκροτήματος Ρέκατεν. Τό σκάφος είναι ναυπηγήσε-

ως τού 1973, ώς ιδιοκτήτης του δέ φέρεται σήμερα τό έν λόγω Ίνστιτούτο ύστερα άπο τίς συμφωνίες που έγιναν μεταξύ Κράτους, τράπεζας Χάμπρο καλ συγκροτήματος “Ακέρα.

“Ανεκοινώθη τέλος διτι τό ναυπηγείον “Οκρα παρέδωσε σέ θυγατρική έταιρια τού έφοπλιστικού οίκου Λόρεντσεν, τό ύγραιοφόρο «Νοπάλ — Νόρτε» χωρητικότης 6.525 κ.μ., τό δέ ναυπηγείο Κλέβεν · Λόλαντ, παρέδωσε στήν έταιρια Σήτρανς τό φορτηγό μεταφοράς ξυλείας «Τράνς · Φένια» 4.900 τον. d.w.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Τό ναυπηγικό πρόγραμμα

Μέσα σέ σύντομο χρονικό διάστημα άνεπτυχθησαν δύο τεράστια ναυπηγικά συγκροτήματα «Dae Woo» καλ «Χιοντάι» τής Νοτίου Κορέας φθάνοντας σέ έπιπεδα ναυπηγικής δυναμικότητος 4,2 έκατομ. τον. γκρός που είναι τό ένα τρίτο τής συνολικής ναυπηγικής δυναμικότητας τής Ιαπωνίας.

Βάσει τού νέου πενταετούς οικονομικού προγράμματος πού τέθηκε σέ έφαρμογή, ή κυβέρνηση τής Νοτίου Κορέας στοχεύει σέ άναπτυξη τής έπισιας δυναμικότητας τών ναυπηγείων σέ έπιπεδα τών 6 — 6,5 έκατομ. τον. γκρός.

Τήν τόσο άναγκαια άναπτυξη ύποβοθείν ή συναγωνιστική χρηματοδότηση τών πλοίων πρός έξαγωγή καί τό κλεισμό τών συμβολαίων ναυπηγήσεως σέ δολλάρια, γεγονός πού περιορίζει τόν συναλλαγματικό κίνδυνο γιά τούς έφοπλιστάς, άντιθετα μέτις πιθανές διακυμάνσεις τού ιαπωνικού γιέν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Τό πετρέλαιο

“Η πολύ περιορισμένη αυξηση τής παραγωγής καί τών πωλήσεων πετρελαίου τής Σοβιετικής Ένωσεως οι όποιες συνεκρατήθησαν κατά τό πρώτο τρίμηνο τού 1982 στά ίδια έπιπεδα τού 1980 άνησυχούν τούς Σοβιετικούς, καθόσον έκ τών πωλήσεων πετρελαίου καλούνται νά καλύψουν τίς πληρωμές τών γιά τίς είσαγωγές δημητριακών, οι όποιες ύπολογίζονται νά άνελθουν στό ποσό τών 7,5 δισεκατομμυρίων δολαρίων κατά τό τρέχον έτος.

at Argentina

HELLAS — MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 321843, 329735, 329735

A.O.H. MR VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telex: 18724 ELLAS AR.

CABLE: HELLSMAR BARIES

“Ηδη άπο τόν Ίανουάριο ή Μόσχα έμειώσει κατά 10% τίς ποσότητες πετρελαίου, οι όποιες προορίζονται γιά τίς χώρες τής Κομεκόν, έξοικονομώντας περί τά 6 έκατομ. τόνους οι όποιοι διετέθησαν στήν άγορά «σπότ» δημιουργώντας ένα άκριμη πρόβλημα στίς έξαγωγές πετρελαίου άπο τίς χώρες τού ΟΠΕΚ.

Κατασκευή νέου λιμένος στή Βαλτική

“Η άπόφαση τής Ρωσίας νά κατασκευάσει μέχρι τίς άρχες τού 1986 νέο λιμάνι γιά μεγάλα έμπορικά σκάφη στόν Κόλπο Μουουζκού τής Βαλτικής θά μειώσει σημαντικά τά άφελη άπο τήν διακίνηση ρωσικών φορτίων στούς λιμένες τής Βορείου Εύρωπης.

“Ανακοίνωση τής Μόσχας αναφέρει διτι Φινλανδική έταιρια έχει ήδη ύποβάλει πρότασης γιά τήν κατασκευή τού λιμένος πού θά κοστίσει περί τά 650 έκατομ. δολλάρια καί ήδη δέχεται σκάφη 100.000 τον. d.w. διαθέτοντας αύτομα ποιημένα συστήματα έκφορτώσεως δημητριακών καί λοιπών χύδην φορτίων, ένω τό παραπλήσιο λιμάνι Ταλίν θά παραμείνει σέ λειτουργία γιά τήν έξυπηρέτηση έπιβατών καί φορτίων κοντέινερς.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τύπος των έφοπλιστών

Μετά τήν Νορβηγία καί ή Σουηδία συνδράμει ύπερ τής άνταγωνιστικότητας τού έθνικού στόλου, προσφέροντας ειδικές φορολογικές έκπτωσεις πρός τούς Σουηδούς πλοιοκτήτης γιά τήν ναυπήγηση ή άγορά πλοίων.

Συγκεκριμένα, ή σουηδική κυβέρνηση προσφέρει έπιστροφές φόρου έκ τών φορολογικών έσδόδων τών πληρωμάτων τών σουηδικών πλοίων, έφ' δοσον ή πλοιοκτήτρια έταιρια στήν όποια είργάζοντο οι φορολογηθέντες ναυτικοί προβεί σέ παραγγελία νέου πλοίου ή σέ άγορά μεταχειρισμένου σκάφους. Οι έπιστροφές αύτες θά κυμανθούν περί τά 50 έκατομμύρια δολλάρια έτησιως, σέ μια προσπάθεια ισχυροποίησεως τής σουηδικής ναυτιλίας, τής όποιας ή δύναμη έμειώθη κατά 7,5 έκατομ. τον. d.w. κατά τήν τελευταία έπαστεία.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
ΜΠΟΥΡΜΑΤΣΕΡ & ΓΟΥΕ ΕΝ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 · 4171.889

‘Ο νέος κανονισμός ναυσιπλοΐας στά Στενά άντίκειται στή Συνθήκη τοῦ Μοντράι;

ΑΓΝΩΣΤΗ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Ιδιότυπος νέος κανονισμός ναυσιπλοΐας στό Βόσπορο πού δίδει στήν Τουρκία τό δικαίωμα νά έλέγχει πλήρως τήν ναυσιπλοΐα τέθηκε σε έφαρμογή με τήν δημοσίευσή του στό έπισημο δελτίο τοῦ IMCO από τήν 1 Μαΐου.

Τό παλαιό σύστημα τής άπό άριστερά κατευθύνσεως καταργείται με τήν έφαρμογή τής άπό δεξιά κινήσεως ένων έκπροσωπος τοῦ IMCO άνεκοινωσε διτί ο νέος κανονισμός δέν έγκριθηκε άπό τόν 'Οργανισμό άλλα άπλως ή Τουρκία, ώς μέλος τοῦ 'Οργανισμού άπό τό 1958, έμοιρασε μέσω τής Γραμματείας τοῦ 'Οργανισμού φωτοτυπίες τού κειμένου του.

Ήδη η 'Υποεπιτροπή Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας τοῦ IMCO έξεφρασε έπιφυλάξεις γιά τόν νέο κανονισμό ένω Δυτικοί διπλωματικοί κύκλοι μελετούν τό κείμενο καθόδον πιστεύεται διτί είναι άντιθετο με τίς διατάξεις τής Συνθήκης τοῦ Μοντράι τοῦ 1936 σχετικά μέ

τά Στενά τοῦ Βοσπόρου, τήν Θάλασσα τοῦ Μαρμαρά καί τά Δαρδανέλλια, τήν θαλάσσα περιοχή πού ένώνει τήν Μαύρη Θάλασσα με τήν Μεσόγειο. Βάσει τής Συνθήκης αύτής δολα τά έμπορικά σκάφη έχουν άπολυτη έλευθερία κινήσεως στήν περιοχή αύτή καθόλη τήν διάρκεια τής ημέρας καί τής νύκτας.

Έπισης ο νέος κανονισμός καθιερώνει τήν χρησιμοποίηση πιλότου ύπο δρισμένες συνθήκες ένω ή Συνθήκη τοῦ Μοντράι λέγει διτί σε καιρό ειρήνης ή χρησιμοποίηση πιλότου είναι προαιρετική.

Μέχρι τής στιγμής είναι διγνωστή η θέση τής έλληνικής κυβερνήσεως γύρω άπό τό θέμα αύτό, δημοσιεύεται καί η θέση τοῦ YEN.

Τό άγγλικό κείμενο τής ύπ' άριθμ. SN/CIRC. 108/Rev. 1/21.4.82 'Έγκυλου τοῦ IMCO γιά τήν ρύθμιση θαλασσίας κυκλοφορίας στά στενά τοῦ Βοσπόρου:

TURKEY NEW TRAFFIC REGULATION IN CONFORMITY WITH INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA (IMCO COLREG OF 1972) IS BEING ESTABLISHED IN THE STRAIT OF ISTANBUL

It is decided that a new traffic regulation conforming to the international rules of navigation be established in the Strait of Istanbul. The new regulation which will be effective in the Strait of Istanbul as of 1st May 1982, 0900 GMT (1200 LMT) is as follows:

1. The existing left side navigation regulation in the Strait of Istanbul which is applicable between Kizkulesi - Ortakoy line in the south and Tarabya Burnu - Umuryeri Feneri line in the north will be abolished on 1st May 1982 at 0900 GMT. (1200 LMT) and then the new regulation in conformity with rule 9 of international regulations preventing collision at sea of 1972 will come into force.

2. Ships in their transit from the Sea of Marmara to the Black Sea or from the Black Sea to the Sea of Marmara, will, in accordance with rule 9 of IMCO COLREG 72, navigate throughout the Strait of Istanbul on the right side of the median line.

3. It is strongly recommended that ships during their transit in the Strait of Istanbul will not overtake other vessels unless they are forced to do so and will navigate inside the designated transit passage.

4. Ships will not anchor inside the transit passage.

5. Coordinates designating the outer limits of transit passage and median line are as follows:

Median line of transit passage:

1. 41° 00' 10" N 28° 59' 45" E
2. 41 01 24 N 28 59 48 E
3. 41 01 33 N 28 59 55 E
4. 41 03 09 N 29 02 34 E
5. 41 04 08 N 29 03 04 E
6. 41 04 32 N 29 03 03 E

7. 41 04 29 N 29 03 15 E
8. 41 04 58 N 29 03 55 E
9. 41 06 15 N 29 03 51 E
10. 41 09 12 N 29 05 22 E
11. 41 07 22 N 29 05 22 E
12. 41 08 51 N 29 03 53 E
13. 41 09 28 N 29 03 50 E

14. 41 10 48 N 20 05 12 E
15. 41 11 40 N 29 06 46 E
16. 41 12 09 N 29 06 59 E
17. 41 13 22 N 29 08 34 E
18. 41 00 18 N 29 06 59 E
19. 41 01 17 N 28 59 27 E
20. 41 01 44 N 28 59 44 E
21. 41 02 58 N 29 02 06 E
22. 41 04 08 N 29 02 56 E
23. 41 04 34 N 29 02 56 E
24. 41 05 02 N 29 03 33 E
25. 41 06 15 N 29 03 30 E
26. 41 07 28 N 29 04 38 E
27. 41 09 02 N 29 03 16 E
28. 41 09 31 N 29 03 17 E
29. 41 10 30 N 29 04 29 E
30. 41 12 00 N 29 06 00 E
31. 41 12 18 N 29 06 38 E
32. 41 13 48 N 29 07 29 E

6. Amendments to charts:

"Caution 1" on Turkish chart No. 2921 will be cancelled with the coming into effect of the new traffic regulation"

7. Navigational Notices

Explanatory information and navigational warnings regarding the new traffic regulation in the Strait of Istanbul are broadcast in English and Turkish by the following radio stations by Weekly Notices to Mariners and also will be mailed.

ISTANBUL (TAH) Yesilkoy: 441-2670 kHz
IZMIR (TAN2): 458-516-1850 kHz
MERSIN (TAM5): 524-2680 kHz
SAMSUN (TAN6): 416-2670 kHz
BANDIRMA (YMH) (Meteoroloji): 478-3636-696 kHz

8. Pilotage Services:

The pilotage stations are providing pilotage services on 24 hour basis for ships navigating in the Strait of Istanbul. The locations of these stations are given in the international books and marked in the Strait of Istanbul (Turkish chart No.2921).

LIBRA MARITIME Co. Ltd.
GENERAL AGENTS for
COMPANIA ARMADORA DE SUDAMERICA S.A.
AND
SALEN DRY CARGO AB

Port Agency: 4117865/6

Travel Agency: 4113976/7

TELEX: 21 3516 LIBR GR

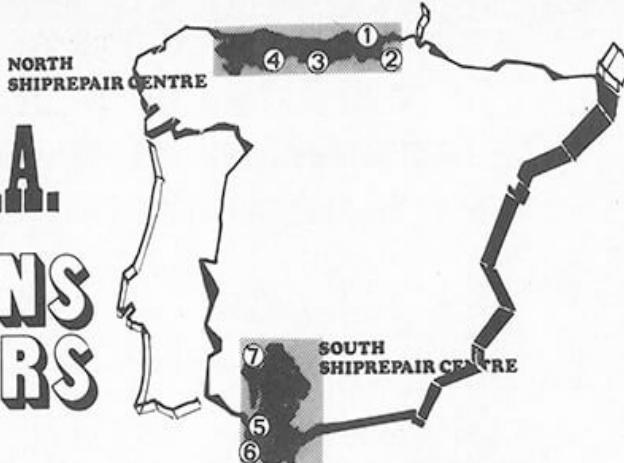
ADDRESS: 4 Loudovicou Square, Piraeus - Greece, POB 536



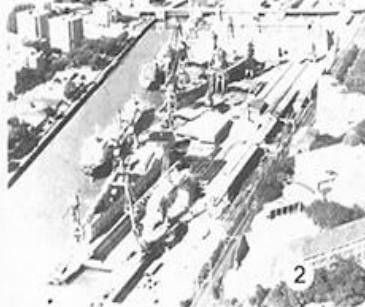
ASTILLEROS

ESPAÑOLES, S.A.

SHIP CONVERSIONS SHIP REPAIRS



**NORTH
SHIPREPAIR CENTRE**



1

2

3



4

BILBAO ESTUARY		DRYDOCKS
1 Sestao Shipyard		155 x 20 146.5 x 21.8
2 Olaveaga Shipyard		172 x 19.5
SANTANDER HARBOUR		
3 Astilleros de Santander, S.A.		231 x 32 123.4 x 15.95
GIJON		
4 S.A. Juliana Constructora Gijonesa		170 x 25 125 x 17

CADIZ BAY

DRYDOCKS	FLOATING DOCKS
5 Cadiz Shipyard 380 x 66.6	246.25 x 42 112 x 17.5

Desgassing and cleaning of tonkers, waste removal and dirty ballast acceptance

GUADALQUIVIR RIVER

DRYDOCKS
7 Sevilla Shipyard 149.5 x 25

**SOUTH
SHIPREPAIR CENTRE**



5



6



7

CONTACTS:

FINLAND (Helsinki)
Phone: 60 26 88 - 60 47 30
Telex: 12606 Sanco SF

GREECE (Piraeus)
Phone: 452 45 32 - 452 45 78/6
Telex: 213367-8-9 Kavo-GR

DENMARK (Copenhagen)
Phone: (01) 14 48 10
Telex: 22327 KSB DK

GERMANY F.R. (Bremen)
Phone: (0421) 316 32 67
Telex: 02-44421/2 snbr d.

ITALY (Genoa)
Phone: 29 87 10
Telex: 27060 PP GE A

NORWAY (Oslo)
Phone: 41 57 33
Telex: 17120 Bjoha N.

PORTUGAL (Lisboa)
Phone: 32 41 75
Telex: 16700 Limafi

SWEDEN (Helsingborg)
Phone: 042-14 83 93
Telex: 72537 Marrep S.

UNITED KINGDOM (London)
Phone: (01) 488 3288
Telex: 8952127 Serepr g.

U.S.A. (New York)
Phone: 212-867-4760. Telex: 236922 WDW UR
Wu domestic 126476. Wheeler NYK

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE TELEX 76022

HEAD OFFICE
17, Padilla
MADRID-6 (SPAIN)

OFFICE AT BILBAO
Pl. Sagrado Corazón, 4 • P.O. Box 261
Tel. (94) 441 14 50 • Telex 32712 ASTIL-E
Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ
C. Industrial de Cádiz • P.O. Box 39
Tels. (956) 27 39 87 - 27 38 04
Telex 76022 - ASTIL-E • Cables: ASTIREPA

NAFTIKA XRONIKA



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Μεταβολές στό ΥΕΝ:

Υπήρχαν τις τελευταίες ήμέρες πληροφορίες ότι έπικεινται μεταβολές στό ΥΕΝ. Κατά τις ίδιες πληροφορίες, οι όποιες λόγω της φύσεώς τους δεν μπορούν νά έξακριβωθούν άπολύτως, οι μεταβολές άναφέρονται στήν πολιτική ήγεια του ύπουργειού. Ιδωμεν.

Υπό τήν κυανόλευκον

Στό ύπουργειο Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβληθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφή στό Ελληνικό Νηολόγιο βάσει του δρόμου 13, τών κάτωσι σκαφών:

1. «Μ πάλ κ κάρριερ» ναυπηγούμενο Ν. 863 20.000 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Κάρισμα» (κ. Εύαγ. Ξύστρης).

2. «Μ πάλ κ κάρριερ» ναυπηγούμενο Ν. 864, 20.000 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Κασταλία» (κ. Εύαγ. Ξύστρης).

3. «Α ν τών ης» φορτηγό (πρώην παναμαϊκό «African Amber»), νεοαγορασθέν, 8.865 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον στήν έταιρια «Οσεαν Γουαΐτη», (κ. Μιχ. Λάμπρου).

4. «Μ υ τιά» δεξαμενόπλοιο (πρώην άγγλικό «Texaco Rotterdam») νεοαγορασθέν, 14.949 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον στήν έταιρια «Ασφαλτ» (κ. Χρ. Σώκαρης).

5. «Τ ράϊ ο μ φ» δεξαμενόπλοιο (πρώην λιβεριανό «Getafix»), νεοαγορασθέν, 46.827 τον. γκρός, τού 1968, άνηκον στήν έταιρια «Τράιουμφ» (κ. Εύγενια Γκότση).

6. «Ο σ ε α ν Ρ α ν ν ε ρ» δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενο 18.000 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Οσεαν Ράννερ» (κ. Θεόδ. Αντινόγλου).

7. «Δ ή μ η τ ρ α» δεξαμενόπλοιο ναυπηγούμενο 31.000 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Τανκόιλ Κάρριερ» (κ. Εύαγ. Π. Νομικός).

8. «Κ α λ ο μ ο ι ρ α Β.» φορτηγό (πρώην βελγικό «Monsoon»), νεοαγορασθέν, 11.349 τον. γκρός τού 1973, άνηκον στήν έταιρια «Πέμπα» (κ. Ματ. Βέττας).

9. «Μ π α ρ ο ύ Τ ρά σ τ» φορτηγό (πρώην παναμαϊκό «African Coral») νεοαγορασθέν, 8.677 τον. γκρός τού 1966, άνηκον στήν έται-

ρια «Μπαρού Τράστ» (κ. Δημ. Γιαννιώτης).

10. «Μ α σ ο ν τ Τ α υ γ ε τ ο ζ» μπάλ κάρριερ ναυπηγούμενο, 32.300 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Μέτροσιπ», (κ. Νικ. Γρηγοριάδης — Μετροπόλιταν).

Μετονομασίες

Τό μπάλ κάρριερ «Αιτζιαν Σκάου» 22.260 τον. γκρός, τού 1966 μετωνομάσθη «Νουέβα Εσπεράντζα».

— Εις «Ιόνιαν Γουίντ» μετωνομάσθη και υψωσε σημαία Μάλτας τό φορτηγό «Ελένη Α.» 3.684 τον. γκρός τού 1945.

— Μετωνομάσθη «Ελλήν» και υψωσε τήν σημαία Μάλτας τό μπάλ κάρριερ «Ελληνίδα» 9.135 τον. γκρός, τού 1966.

Οι διαλύσεις

Τό δεξαμενόπλοιο «Αριάδνη Ε.» 25.672 τον. γκρός, 44.604 τον. d.w. έπωλήθη σε διαλυτάς τού Ταιβάν γύρω τών δολ. 110,25 κατά τον. έλ. έκτοπισματος.

— Έπωλήθη γύρω τών δολ. 111-112 κατά τον. έλ. έκτοπισματος μέσω ιαπωνικού οίκου εις διαλυτάς τού Ταιβάν, τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Γουόρλεν Χοράζον» 102.325 τον. γκρός, τού 1972.

— Τό φορτηγό «Αιτζιαν Σάν» 9.984 τον. γκρός, τού 1959 έπωλήθη σε διαλυτάς πακιστανούς.

— Έπωλήθη πρός διάλυση τό φορτηγό «Μάκης Κ.» 8.388 τον. γκρός, τού 1958.

— Τό φορτηγό «Κίμικο Στόρκ» 8.322 τον. γκρός, τού 1958 έπωλήθη πρός διάλυση.

— Πρός διάλυση έπωλήθη τό φορτηγό «Κονκόρντια Τάρεκ» 6.406 τον. γκρός τού 1958.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Λυδία Π.» 12.982 τον. γκρός τού 1958 έπωλήθη πρός διάλυση.

— Έπωλήθη πρός διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Ντάνα Σή» 34.617 τον. γκρός, τού 1963.

— Έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς τό κυπριακό φορτηγό «Εναρξις» 9.212 τον. γκρός, τού 1956.

Παραλαβές και παραδόσεις

Τό άγορασθέν νορβηγικό φορτηγό «Cupido» 1.999 τον. γκρός, τού 1975 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σανράιζ». Υψωσε τήν έλληνική σημαία.

— Παρελήφθη μετωνομάσθη «Νικόλαος» και υψωσε τήν κυανόλευκο, τό άγορασθέν λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «William Larimer Mellon» 29.721 τον. γκρός, τού 1965.

— Παρελήφθη έπισης τό άγορασθέν δανικό μπάλ κάρριερ «Bella Maersk» 15.850 τον.

γκρός, τού 1969. Μετωνομάσθη «Αίρηνς Οντισυ». Υψωσε τήν παναμαϊκή σημαία.

Άγοραπωλησίες

· Ηγοράσθη τό άτμοκίνητο νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Hoegh Laurel» 113.618 τον. γκρός, 232.786 τον. d.w. τού 1971. Τιμή γύρω τών 3,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Άντι συνολικού ποσού γύρω τών 2,3 — 2,55 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα παναμαϊκά φορτηγά «African Amber» 9.642 τον. γκρός, 12.314 τον. d.w. τού 1967 και «African Coral» 9.369 τον. γκρός, 12.360 τον. d.w. τού 1966.

— Έπωλήθη σε τουρκικά συμφέροντα γύρω τών 3,3 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλ κάρριερ «Αίρηνς Εέτασι» 10.182 τον. γκρός, 19.274 τον. d.w. τού 1969.

— Παρ' Ελλήνων τής Νέας Υόρκης ήγοράσθη γύρω τών 1,75 έκατομ. δολλαρίων, ώς έστι είς Μεσόγειο μέ ζημίας, τό δηζελοκίνητο λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Getafix» 46.827 τον. γκρός, 99.950 τον. d.w. τού 1968.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό μπάλ κάρριερ «Νηφάντ» 19.968 τον. γκρός, 37.474 τον. d.w. τού 1960. Τιμή γύρω τών 1.375.000 δολλαρίων.

— Έπωλήθη σε συμφέροντα Μέσης Ανατολών, γύρω τών 2,8 έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγό «Σπέτες Αίλαντ» 8.50 τον. γκρός, 11.175 τον. d.w. τού 1970 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Joeaki».

— Άντι ποσού γύρω τών 5,9 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον πολωνικό μπάλ κάρριερ «Manifest Lipcowy» 32.758 τον. γκρός, 55.596 τον. d.w. τού 1970.

— Τό φορτηγό «Αλιάκμων Λήντερ» 9.055 τον. γκρός, 12.302 τον. d.w. τού 1962 έπωλήθη μεταξύ Ελλήνων γύρω τών 920.000 δολλαρίων.

— Ήγοράσθη γύρω τών 2,45 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητο παναμαϊκό φορτηγό «Sea Dynamics» 4.931 τον. γκρός, 9.857 τον. d.w. τού 1972.

— Γύρω τών 4,4 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό μπάλ κάρριερ «Βιργινία» 31.092 τον. γκρός, 58.509 τον. d.w. τού 1968.

— Τό δηζελοκίνητο λιβεριανό φορτηγό «Bordagain» 9.799 τον. γκρός, 15.065 τον. d.w. τού 1965 ήγοράσθη γύρω τών 1.450.000 δολλαρίων.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο παναμαϊκό φορτηγό «Pasato» 10.600 τον. γκρός, 17.482 τον. d.w. τού 1969. Τιμή γύρω τών 2.500.000 δολλαρίων. Τό σκάφος παρελήφθη ήδη και μετωνομάσθη «Εύρυδικη». Παρέμεινε υπό τήν παναμαϊκή.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό φορτηγό «Αριάδνη» 10.086 τον. γκρός, 14.596 τον. d.w. τού 1964. Τιμή γύρω τών 1,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Τά φορτηγά «Κάδμος» και «Κροίσος», 5.060 τον. γκρός, 7.400 τον. d.w. τού 1958 και 1959 έπωλήθησαν σέ ξένα συμφέροντα.

— Σέ άλλοδαπούς έπωλήθη έπισης τό μπάλ κάρριερ «Ιλένα» 16.267 τον. γκρός,

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ Β'

ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΣ

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΠΑΡΑΔΕΣ ΠΕΡΣΙΑΣ
(ΕΠΙΔΟΜΑ ΕΜΠΟΛΕΜΗΣ ΖΩΝΗΣ)

ΤΗΛΕΦ.: 2915167 & 2914894

NAVAL ARCHITECT (M.Sc.Deg.)
(Nine) 9 years professional experience
in Australia and Greece is looking
for prof. occupation on full or part time
in a MARINE FIRM.
Teleph: Naftika Chronika — ref: V.K.

26.335 τον. d.w. τού 1976.

— 'Εγνώσθη ή άγορά παρ' 'Ελλήνων δύο πορτογαλικών λάίνερς άντι συνολικού ποσού 5.250.000 δολλαρίων. Πρόκειται για τα «Sao Tome» και «Sofala» 11.700 τον. d.w. έκαστον, ναυπηγηθέντα το 1973.

— Τό φορτηγόν «Γεωργία» 3.954 τον. γκρός 5.800 τον. d.w. τού 1958 έπωληθη σε σαουδαραβικά συμφέροντα και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Elhawi Naja».

Tά συμβεβλημένα

Κατά τη διάρκεια του 'Απριλίου ύπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις άσφαλισεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Κάπταιν Κοσμᾶς», κυπριακό, 3.169 τον. γκρός, άπό 7.10.81, έκπρόσωπος κ. Νίκ. Μαζαράκης.

— «Λαΐδη Ντίνα», κυπριακό, 1.426 τον. γκρός, άπό 24.2.82, έκπρόσωπος κ. Νίκ. Χατζηδάκης.

— «Έλλεινικ Ντόουν», ύπό σημαία Σιγκαπούρης, 5.226 τον. γκρός, άπό 12.1.82, έκπρόσωπος κ. Κων. 'Αποστολάκης.

— «Καβουρέλα», λιβεριανό, 15.551 τον. γκρός, άπό 19.1.82, έκπρόσωπος κ. Σπυρ. Πασχαλίδης.

Δέν παρατείνονται πιστοποιητικά

'Από τό ύπουργειο Ναυτιλίας άνακοινώθηκε ότι, στόν Κανονισμό 14 τού Κεφ. I τής SOLAS 74 (παραγρ. β') όπως άντικαταστάθηκε με τό Πρωτόκολλο 78, άναφέρεται ότι δέν έπιπτρέπεται παράταση τής πενταετούς ισχύ-

ος Πιστοποιητικού 'Ασφαλείας Κατασκευής Φ/Γ πλοίου.

'Εξ άλλου σύμφωνα μέ την παράγρ. 3 τού διάρθρου 7 τού Π.Δ. 482/1980 πού προστέθηκε με τό διάρθρο τέταρτο τού Π.Δ. 1021/1981 «περί τροποποίησεως τού Π.Δ. 482/80 «περί έξουσιοδοτήσεως διεθνώς άνεγνωρισμένων Νησιωναμόνων κλπ.» ή χρονική διάρκεια τού Πιστοποιητικού 'Ασφαλείας Κατασκευής Φ/Γ πλοίου καθορίζεται σέ 5 χρόνια.

'Εκ τών άνωτέρω προκύπτει ότι τά Πιστοποιητικά αύτά πού έκδιδονται σύμφωνα μέ τίς άνωτέρω διατάξεις και είναι δειούς ισχύος δέν έπιπτρέπεται νά παραταθούν καθ' οιονδήποτε τρόπο πέραν τής δειούς.

Συνεπώς οι πλοιοκτήτες πρέπει νά προγραμματίζουν έγκαιρα τήν έπιθεώρηση τών πλοίων τους για τήν άνανέωση τού Πιστοποιητικού 'Ασφαλείας Κατασκευής προκειμένου ν' άποφεύγεται η άκινητοποίηση τών πλοίων μετά τήν λήξη τής ισχύος τού Πιστοποιητικού αύτού σέ λιμναία δημού ή έπιθεώρηση είναι προβληματική.

Οι εισφορές κατά κινδύνων πολέμου

'Από τήν 'Εταιρία «Έλληνικαι Ναυτιλιακοί Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου» άνεκοινώθη ότι, ή εισφορά πρός τήν 'Εταιρίαν για τίς παρεχόμενες ύπηρεσίες και πρός κάλυψη τών δαπανών λειτουργίας τής, πού προβλέπονται άπό τή Σύμβαση τήν όποια ύπεγραψε με την 'Εταιρία ή 'Έλληνικη Κυβέρνησης, ώς και άπό τίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως τών πλοίων βάσει τού Ν.Δ.

2687/1953, καθορίσθηκε γιά τό 1982 στά ίδια έπιπεδα τού 1981, ήτοι σέ 120 δολλάρια ΗΠΑ κατά πλοίο.

Γιά τά πλοια τά όποια ύψωνουν τήν 'Έλληνικη σημαία κατά τήν διάρκεια τού Β' έξαμηνου τού έτους, καταβάλλεται για τό έτος τούτο, τό ήμισυ τής καθορισμένης έτησίας εισφοράς κατά πλοίο.

Προσφέρουν έργασία στούς νέους άποφοίτους τής Σχολής Κύμης

'Ο Σύλλογος 'Αποφοίτων Πλοιάρχων ΑΔ.ΣΕΝ Κύμης έπραγματοποίησε στίς 23 Μαΐου έκδρομη — έπισκεψη, στή Σχολή, δημού ή πισκέπτες φιλοξενήθηκαν άπό τή διοίκηση καί τό καθηγητικό προσωπικό. Στή διάρκεια τής έπισκεψεως μέλη τού Συλλόγου πού έχουν προχωρήσει στήν πλοιοκτησία πρότειναν στή διοίκηση τής Σχολής νά άναλάβουν τήν ναυτολόγηση τών πρωτοετών σπουδαστών σέ πλοια τους ώστε οι πρωτοετείς δόκιμοι νά πραγματοποίησουν τήν προβλεπόμενη 20ήμερη θαλάσσια υπηρεσία πρίν άπό τήν έναρξη τών μαθημάτων τού δευτέρου έτους. 'Επίσης ο Σύλλογος έχει άναλάβει, σε συνεννόηση με τή διοίκηση τής Σχολής, τήν πρωτοβουλία νά ναυτολογήσει άσσο τό δυνατόν περισσότερους δοκίμοι άπό αύτούς θά άποφοιτήσουν τό 1982.

'Εξ άλλου ή Λέσχη 'Αποφοίτων τής Σχολής Ναυτιλίας τής "Υδρας θά πραγματοποίησε έπισκεψη τών μελών στήν "Υδρα στίς 27 Ιουνίου όπότε θά γίνει η άπονομή τών διπλωμάτων στούς άποφοίτους. 'Η μετάβαση τών μελών και τών φίλων τους στήν "Υδρα



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GIUSEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Θά γίνει μέ ειδικό πλοϊο τό όποιο θά φθάσει στο νησί στις 11 το πρωί. Στις 11.15 θά γίνει κατάθεση στεφάνου από έκπροσωπο της Λέσχης και θά έπακολουθήσει η τελετή της απονομής των διπλωμάτων.

'Επιτροπή για τά ναυάγια

Μέ άποφαση του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Εύσταθίου Γιώτα συγκροτήθηκε έπιτροπή γιά νά μελετήσει τό θέμα της άνελκύσεως ναυάγιων και νά υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις γιά τήν άντιμετώπισή του. Η έπιτροπή άποτελείται από το Γενικό Διευθυντή Λιμένων και Παραλίων, τό Διευθυντή τής Λιμενικής Αστυνομίας και τούς ειδικούς περί τά ναυτιλιακά δικηγόρους 'Αντώνη 'Αντάπαση, 'Ιωάννη Περράκη και Γρηγόριο Τιμαγένη.

Στά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος

Παραδόθηκε στις 25 Μαΐου από τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος τό μπάλκ κάρριερ «Salmonpool» 43.800 τον. d.w. τό όποιο ναυπηγήθηκε γιά λογαριασμό τής βρετανικής έταιρας «ROPNER SHIPPING CO.».

Στήν τελετή, τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος έκπροσώπησε ο κ. Τηλ. Γαλάτης, Πρόεδρος τού Δ.Σ. τής έταιρας, και τήν βρετανική έταιρια ο κ. E. Dow, πού ύπεγραψε και τό πρωτόκολλο παραλαβής.

Παραβρέθηκαν έπισης, έκπροσωποι τού υπουργείου 'Έμποριου και τού Λλόδης Ρέτζιστερ.

Τό «Salmonpool» είναι τό τρίτο μπάλκ κάρριερ τής σειράς πού ναυπηγήθηκαν στήν 'Ελευσίνα και τό μεγαλύτερο πλοϊο πού έχει μέχρι σήμερα κατασκευασθεί στή χώρα μας.

Στόν 'Αμερικανικό Νηογνώμονα

Κατά τήν διάρκεια τής έπισησας συνελεύσεως τού 'Αμερικαν Μπυρώ όφ Σιππινγκ, ή όποια πραγματοποιήθηκε στήν Νέα Υόρκη στις 27 Απριλίου, έξελέγησαν τό Διοικητικό Συμβούλιο και τά μέλη τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονα.

Μεταξύ τών έπανεκλεγέντων μέ τριετή θητεία στό Διοικητικό Συμβούλιο είναι οι «Ελληνες έφοπλιστές κ.κ. Βασιλείος Π. Γουλανδρής και Γεώργιος Π. Λιβανός.

Εξ αλλου ώς μέλη τού Νηογνώμονα έξελέτησαν οι κ.κ. Αριστείδης 'Εμπειρίκος, Μιχαήλ Γ. Περατίκος, Σπύρος Μ. Πολέμης, και Θεόδωρος Βούλγαρης.

Παρελήφθη και τό «Ελλένικ Αϊλαντ»

Στις 14 Μαΐου τά Ναυπηγεία Singapore Shipbuilding and Engineering Ltd παρέδωσαν στήν «'Ελληνική» τό δεύτερο από τρία παραγγελθέντα άδελφά ειδικά πλοϊα μεταφοράς κοντέινερ στήν τακτική γραμμή 'Ηνωμένου Βασιλείου/Βορείου Εύρωπης — 'Ανατολικής Μεσογείου, μέ προσεγγίσεις στους λιμένες Λονδίνου, 'Αμβούργου, Ρότερνταμ, 'Αμβέρσας, 'Αλεξανδρείας, Βιρτού, Λαοδικείας, Σμύρνης, Θεσσαλονίκης και Πειραιώς. Τό σκάφος αύτό ονομάστηκε «'Ελλένικ Αϊλαντ».

Τό πρώτο πλοϊο τής σειράς αύτής, τό όποιο έχει όνομασθε «'Ελλένικ Ντόουν», παρελήφθη στής άρχες τού έτους και είναι δρομολογημένο έπισηση στή γραμμή 'Ηνωμένου Βασιλείου/Βορείου Εύρωπης — 'Ανατολικής Μεσογείου, τό δέ τρίτον, «'Ελλένικ Κέηπη» προβλέπεται νά παραληφθεί στά τέλη

'Ιουνίου και νά δρομολογηθεί έπισηση στήν ίδια γραμμή. Οταν θά έχουν τεθεί στήν ύπηρεσία και τά τρία πλοϊα, ή συχνότητα τών προσεγγίσεων στούς έξυπηρετούμενους λιμένες θά είναι 13 ήμέρες.

Τό πλοϊα τής σειράς αύτής έχουν μήκος 121,6 μέτρα, πλάτος 18,2 μέτρα και βύθισμα 6,5 μέτρα. Ή πρώσωποι τους έξασφαλίζεται μέ μηχανή IHI — pielstick 6.000 HP και ειδική νέου τύπου έλικα πέντε πτερυγίων, μεταβλητού βήματος, ή δέ ύπηρεσιακή ταχύτης τους είναι 14,15 κόμβοι. Δύνανται νά μεταφέρουν 432 κοντέινερ τών 20 ποδών ή 202 τών 40 ποδών, έκ τών όποιων 40 είναι ψυγεία. Τά σκάφη είναι έπισηση έξοπλισμένα μέ δύο ήλεκτρικούς γερανούς άνυψωτικής ικανότητος 45 τόνων.

Άνανέωση τοῦ στόλου τοῦ Οίκου 'Αντ. Λελάκη

Ο Οίκος Λελάκη στήν προσπάθεια άνανεώσεως τοῦ στόλου του προέβη στήν άγορά τριών νέων πλοϊών ναυπηγήσεως 1980 και 1976. Συγκεκριμένα ο Οίκος Λελάκη άγόρασε και παρέλαβε τίς τελευταίες ήμέρες ιαπωνικό σκάφος 17.000 τον. d.w. τό όποιο ονομάσθη «Σητεία Μπαίλι». Έπισηση άγόρασε δύο γαλλικά κοντέινερόπλοια τών 17.000 τον. d.w. μεταφορικής ικανότητας 680 κοντέινερ τών 20 και 40 ποδών. Τό πρώτο από τά πλοϊα αύτά παρελήφθη ήδη και μετονόμασθηκε «Ναταλί», ένώ τό δεύτερο πρόκειται νά παραληφθεί στής 15 'Ιουνίου. 'Υπογραμμίζεται διτί ο Οίκος Λελάκη πούλησε 14 πλοϊα ήταν ή άγορά ήταν ύψηλή και ήδη προχωρεί στή προσκήσεις νεωτάτων πλοϊών. Αύτη τή στιγμή ο Οίκος Λελάκη διαχειρίζεται 16 σύγχρονα πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 300.000 τόν. γκρός.

Ansa
Greece

IATA

ANSA GROUP - ANSA
158. ALKIVIADOU STR.
P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE

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

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

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

Ansa Yachting · Sachinis Group

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

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

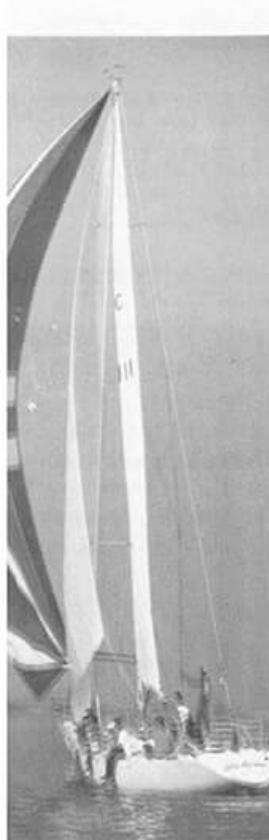
AGENCY:
SACHINIS GROUP - ANSA
157 KARAIKOU STR
P.O.Box 142 PIRAEUS, GREECE

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

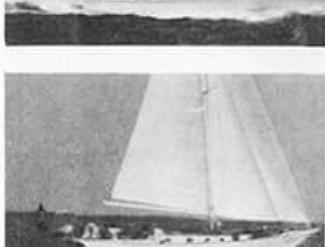
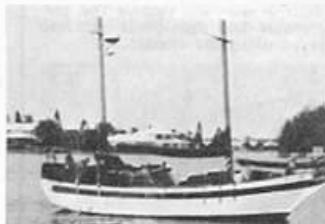
Yachts for Sale

**Yachts
for Charter**
POSIDONIA '82

MEET US AT STAND 605 (B)



SALE & PURCHASE BROKERS
OWNERS-OPERATORS-CHARTERING BROKERS-
PORT AGENTS- REPRESENTATIVES



‘Η «Aktiva» A.E.

Η ναυτιλιακή έταιρια G. & N. ANGELAKIS CO. S.A. σε συνεργασία με τό ταξιδιωτικό γραφείο «Ακτίνα Τράβελ» ίδρυσαν πρόσφατα νέα έταιρια με την έπωνυμία AKTINA A.E. με γραφεία στόν Πειραιά στην άδο Φίλωνος 91, τηλέφωνα 4110949 - 41144232.

‘Η νέα έταιρία, πού άποτελεί μία άκομη διεύρυνση τών δραστηριοτήτων της οικογενείας ‘Αγγελάκη έχει σάν κύριο σκοπό νά έξυπηρτει την διακίνηση πληρωμάτων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και την παροχή υπηρεσιών γενικού τουρισμού στην ‘Ελλάδα και τό έξωτειρικό.

Η δραστηριότητα τής
LIBRA MARITIME

Πέντε χρόνια άπό τήν ιδρυσή της και τήν ενεργό άνάμεική της στήν επιβατηγό ναυτιλία ή έταιρια «Λίμπρα Μαριτάιμ» της οικογενείας Γιαννουλάτου έγκαινιασε τό περασμένο φθινόπωρο μία νέα γραμμή γιά τήν έξυπηρτηση βασικών φορτηγών αύτοκινήτων καθώς και ενός περιορισμένου άριθμου επιβατών και ίδιωτικών αύτοκινήτων, με καθημερινές αναχωρήσεις, μεταξύ Μπρίντιζ και Πάτρας.

Γά τό δικό αύτο ἀγοράστηκαν ἀπό τήν εταιρία «Townsend Thoresen» τά δύο φέρμυ «Cerdic» καὶ «Doric» τά οποῖα μετωνομάστηκαν σέ «Ἀτλας I» καὶ «Ἀτλας II» δυναμικότητας μεταφορᾶς 25 φορτηγών με ρυμουλκά, 50 αὐτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως καὶ 116 ἐπιβατών.

Παρόλο τόν ἀνταγωνισμό πού ὑπάρχει στην γραμμή Μπρίντζι-Πάτρας, πού πολλές φορές φθάνει σε παράλογα δρια ειδικών προμηθειών και ἐκπτώσεων, ή ἐταιρία, προσφέροντας συνέπεια και σωστή ἔξυπητητηση, θά μπορέσει νά διατηρήσει τήν σταθερή κίνηση πού παρουσίασε στούς πρώτους μῆνες ἔξυπητήσεως τῆς γράμμης αὐτῆς.

**Η ἑταῖρια JARDINE, MATHESON
στὴν Ἑλλάδα**

Στήν έταιρια P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS), πού διευθύνεται από τόν κ. Τιμ. Γιαβρίδη, άνετέθη η άντιπροσώπευση στήν Ελλάδα τού όμιλου τών έταιριών JARDINE, MATHESON Co. Ltd. 'Άντιπρόσωποι τού όμιλου, βρίσκονται σε όλα τά ναυτιλιακά κέντρα την τού κόσμου και όπως πληροφορούμεθα ή άνθεση άντιπροσωπείας στόν Πειραιά δηλώνει τό ένδιαφέρον τής έταιριάς JARDINE, MATHESON νικό άντιπτυχέν ένορασιών στήν

A black and white photograph showing three men in suits seated in a room. The man on the left is wearing a dark suit and tie, looking towards the center. The man in the center has a beard and is wearing a light-colored suit with a striped tie; he is gesturing with his hands while speaking. The man on the right is wearing a dark suit and tie, also looking towards the center. Between them is a small round table with several small flags on it, including one with a prominent 'E' and another with horizontal stripes. In the background, there are framed pictures on the wall.

Μέτρηση άπο το ναυπηγείο KUWAIT SHIPBUILDING AND REPAIRYARD CO. της άντιπροσωπεύσεώς του στην Ελλάδα στην IRMANIA TRADING AND SHIPPING INC., δόθηκε δεξιώση γυνωμίας στις 20 Μαΐου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Παρέστασην Κυβερνητικοί έκπροσωποι, και πολλοί παράγοντες του Διπλωματικού, Ναυτιλιακού και Τραπεζικού Κόσμου.

Στήν έγκριδα και φιλική άτμοσφαιρα που δημιουργήθηκε, οι έκπροσωποι του ναυπηγείου και της IRMANIA άνεπτυξαν στούς παρισταμένους τις πολλαπλές δυνατότητες και δραστηριότητες της KSRC, στήν πιο γενική θέση του Αραβικού Κόλπου.

Στήν φωτογραφία διακρίνεται ο κ. "Αρος Σ. Μανιάς, Πρόεδρος της IRMANIA περιστοιχιζόμενος από τους κ. κ. Ganem Al Dabbous, Διευθυντή Προσωπικού και Δημοσίων Σχέσεων της KSBC και James D. McTeer, Διευθυντή Πωλήσεων.

Έλλαδα ιδιαίτερα στούς τομεῖς διαλύσεως πλοίων και προμηθείας άνταλλακτικών.

Νέα διεύθυνση έταιρίας στή N. Υόρκη

Η νέα διεύθυνση τής έταιριας DOUVLIS — ENSIGN CHARTERING INV. στή Νέα Υόρκη είναι 17 BATTERY PLACE, NEW YORK, NY 10004, τηλ./212/558.6460. CABLES: DOUVLSHIP. Τέλεξ: WUI 662096 και WUD 640124. Πρόεδρος της έταιριας είναι ο πλοιάρχος κ. Γεώργιος Δούβλης.

Κοινές έταιριες μέ τήν Poumavía

Κατά τήν πρόσφατη έπισκεψη τοῦ Προέδρου τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς

Ρουμανίας στην Έλλάδα, ύπογράφηκε συμφωνία - πρόγραμμα για μακροπρόθεσμή Έλληνορουμανική άναπτυξη και συνεργασία, στις διατάξεις της οποίας άναφέρεται ότι «οι δύο πλευρές απόφασισαν νά διευκολύνουν και νά ένθαρρουν την ίδρυση νέων μικτών επιχειρήσεων στόν Τάγμα τών θαλασσίων μεταφορών με τή χρησιμοποίηση πλοίων πού φέρουν τή σημαία μιάς τών δύο χωρών ή ξένη σημαία».

Τό Ινστιτούτο Ωκεανογραφικών
Ερευνών

Έγκαταστάθηκε ό νέος γενικός διευθυντής του Ινστιτούτου Ωκεανογραφικών και Αλιευτικών Ερευνών Δρ Αλέκος Μπουσούλεγκας. Ο κ. Μπουσούλεγκας έχει σπουδάσει Χημεία στή Θεσσαλονίκη και έργαστηκε έρευνητικά στό Πανεπιστήμιο Σαουθάμπτον, απ' όπου και πήρε τό διδακτορικό του δίπλωμα.

Από τό 1976 ύπηρέτησε στήν 'Υπηρεσία Επιστημονικής Έρευνας και Τεχνολογίας, σάν συντονιστής προγραμμάτων περιβάλλοντος και, ειδικότερα, τοῦ Προγράμματος Προστασίας τῆς Μεσογείου από τή ρύπανση. 'Ακόμη έχει κάνει άνακοινώσεις σέ πολλά διεθνή συνέδρια και διασκέψεις (ΟΗΕ, ΕΟΚ κ.λ.), για τό περιβάλλον και τή θαλάσση αύπανταν.

Συζητήσεις με τούς Βουλγάρους

Σειρά συνομιλιών με μέλη της βουλγαρικής κυβερνήσεως είχε έλληνική άντιπροσωπεία που έπισκεψήθηκε πρόσφατα την Σόφια με έπικεφαλής τόν ύφηπουργό Συντονισμού κ. Ποττάκη.

Κατά τόν διάρκεια τών συζητήσεων οι δύο

in Buenos Aires

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

άντιπροσωπείες έπειτα γάστηκαν σχέδια συνεργασίας και στούς τομείς τών μεταφορών, ναυπηγήσεων και έπισκευών πλοίων.

Σύλλογος 'Αξιωματικών Ε.Ν. 'Αχαϊας'

Οι 'Αξιωματικοί Ε.Ν. Νομού 'Αχαϊας (Πλοιάρχοι — Μηχανικοί — Ασυρματισταί) γνωστοποιούν σε όλους τούς συναδέλφους τους τού νομού διτι ιδρύθη Σύλλογος Προαγωγικών 'Αξιωματικών Ε.Ν. και τών τριών κλάδων (Πλοιάρχων — Μηχανικών — Ασυρματιστών) μέ εδρα τήν Πάτρα.

'Η διεύθυνση τού Συλλόγου είναι: "Οθω-

νος — Άμαλίας 84, Πάτρα, Τηλέφωνο: 061/223 404

Νέος Τηλεπικοινωνιακός Σταθμός

'Ανακοινώθηκε από τόν ΟΤΕ διτι Τηλεπικοινωνιακός σταθμός άξιας 6 έκατομμυρίων δολαρίων, πρόκειται νά κατασκευαστεί στις Θερμοπύλες, προκειμένου νά συνδεθεί τηλεφωνικά (αυτόματα) μέ τά έλληνικά ποντοπόρα πλοία σε δόλοκληρο τόν κόσμο. Τόν ήλεκτρονικό και τεχνολογικό έξοπλισμό θά χορηγήσει ή φινλανδική έταιρία «Έλεκτρικ Μπιρώ» ένω τά έπιμερους έργα ύποδομής θά κάνουν έλληνικές τεχνικές έταιρες.

νης.

Στό προηγούμενο τεῦχος τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», 15 Μαΐου 1982 πού κυκλοφόρησε τήν ίδια μέρα πού αποχαιρετούσα στόν "Άγιο Διονύσιο" Αθηνών τό Μιχαήλ Μ. Ξυλά, πού μᾶς έφευγε, μημόνευα άνάμεσα στούς θεμελιώτες — ναυτίλους τών Καρδαμύλων ένων πρόγονό του, τό δάσκαλο Παναγιώτη Ξυλά, πού άφησε τή διδασκαλική έδρα γιά νά ριχτεί στό θαλασσινό άγνωνα ιδιοκτήτης και καπετάνιος νάβας.

Μετά τά γυμνασιακά χρόνια συναντηθήκαμε μέ τό Μιχαήλ Ξυλά στή Νομική Σχολή τού Πανεπιστημίου Αθηνών και τόν παρακολούθησα στα 1923 νά δικηγορεί στόν Πειραιά σέ συνεργασία μέ τόν Αίγανουσιώτη Δικηγόρο Γιώργη Λιγνό, πού είχαν τό γραφείο τους μέ πολλές ναυτιλιακές ύποθέσεις στήν άδο Νοταρά.

'Η δικηγορική σταδιοδρομία τού Μιχαήλ Μ. Ξυλά ήταν έπιτυχής και πάντα έμπνευσμένη από τίς πιό ύψηλές άρχες τής δικηγορικής δεοντολογίας. Μέ τήν έξοχη νομική του συγκρότηση, μέ τήν άκαταπόνητη φιλοπονία του και μέ τήν έντιμη διαχείριση τών ύποθέσεων πού άνελάμβανε είχε καταχτήσει έξέχουσα θέση στίς γραμμές τού νομικού κόσμου.

Στά δύσκολα χρόνια τής κατοχής αποκλεισμένος στήν Έλλαδα και γιά νά άντιμετωπίσει τίς κακοπάθειες και τήν πείνα ό λεπτός κι' εύαίσθητος Καρδαμύλης έπιστημονας ζγινε Γεωργός (ξύπνησαν μέσα οι Καρδαμύλιτικες πρόγονοι, πού καλλιεργούσαν τά περιβόλια και τούς έλαιωνες τους), κι' έτσι ο Μιχαλάκης Ξυλάς έβιωσε τό σοφό λόγο τής Παλαιάς Διαθήκης: Μή μισήσης έπιπον έργασίαν και γεωργίαν ύπο Ψύστου έκτισμένην». (Σοφία Σειράχ 7.15).

Μετά τήν άπελευθέρωση και τό τέλος τού Β' Παγκοσμίου Πολέμου ο Μιχαήλ Ξυλάς δρμήσε ακάθεκτος στό ναυτιλιακό στήβο. Έγκαταστάθηκε στό Λονδίνο, ίδρυσε τό Ναυτιλιακό γραφείο «ΦΑΡΟΣ» και μέ τήν άκαταπόνητη δραστηριότητά του δημιούργησε δόλοκληρο στόλο από νεοναυπήγητα σκάφη, πού τόν έπεβαλαν στίς πρώτες γραμμές τής έφοπλιστικής κίνησης στή βρετανική πρωτεύουσα. Οι "Έλληνες συνάδελφοι του στό Λονδίνο άναγνωρίζοντας τό κύρος του, τήν έπαγγελματική του έπιβολή, τό ήθος του και τήν πλούσια σέ προσφορές κοινωνική του δραστηριότητα τόν έκλεγουν στά 1961 άντιπρόδρο στήν Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας. Ή θητεία τού ήταν ύποδειγματική και ή συμβολή του στίς έργασίες τής Έπιτροπής ήταν πάντα θετική και γόνιμη.

'Η άνοδός του ήταν άλματώδης και θριαμβευτική. Τό ξγραφα σ' ένα βιβλίο μου: «Ο Μιχαήλ Μ. Ξυλάς σημειώσας έξαρετον δραστηριότητα άπεβη περιζήτητος πελάτης τών άγγλικών και γερμανικών ναυπηγείων» («Η Εμπορική Ναυτιλία τής Χίου» σελ. 234).



Μέ συγκίνηση άκουσα τό μεσημέρι τής Παρασκευής, 14 Μαΐου, τήν πικρή είδηση γιά τό θάνατο τού Μιχαήλ Μάρκου Ξυλά. Τήν άλλη μέρα, Σάββατο απόγευμα, στήν κηδεία του, πού έγινε στόν "Άγιο Διονύσιο" τόν Αρεοπαγίτη και πού συγκέντρωσε σε διά μιά συμπροσευχή τιμῆς και εύλαβειας τή Χιακή παροικία τής Αττικής, καθώς και κορυφαίους έκπροσώπους τού ναυτικού και τού πνευματικού κόσμου τής έλληνικής ζωής, αποχαιρέτισα τόν άγαπητό φίλο, πού έφευγε γιά νά ξαναγυρίσει στά πολυαγαπημένα του Καρδάμυλα, πού τά έχει στολίσει μέ λαμπρά έργα κοινωνικής εύποιας και πνευματικής προσφοράς.

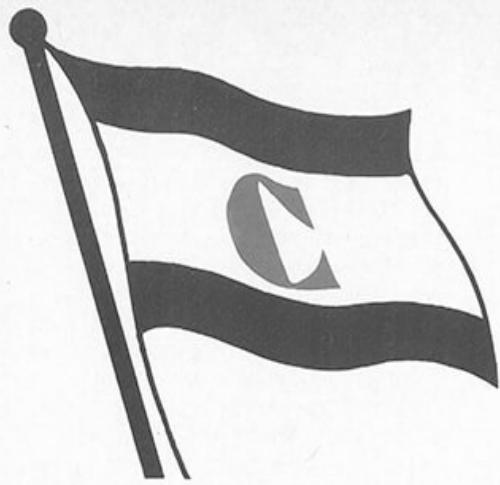
'Ο Μιχάλης Ξυλάς, πρωταθλητής στό στήβο τής ζωής και τών καλών έργων, ξαναγυρίζει στή γενέθλια πατρίδα του. Χθές, Κυριακή, οί άνθρωποι και τά καρδαμύλιτικα τοπία δέχτηκαν τόν Μιχαήλη Ξυλά και τόν σκέπασαν μέ τό δάκρυ τής τιμῆς και τής περηφάνειας πού τού ταίριαζαν. Καί κατέβηκαν οι πρωτοπόροι — πατέρες τής Καρδαμύλιτικης ναυτοσύνης γιά νά τόν πάρουν συμπλωρή τους στό αιώνιο ταξίδι τής δικαιο-

σύνης τών ούρων.

'Ο Μιχαήλ Μάρκου Ξυλάς ξαναγύρισε στήριαμβευτής στή γή, πού γεννήθηκε στά 1900. Όλοκλήρωσε τή ζωή του μέ σκληρή έργασία, μέ θαυμαστές κατακτήσεις και μέ πλούσιες προσφορές. Τίμησε τά Καρδάμυλα πού τόν γέννησαν κάτι μήσης τό οίκογενειακό του δνομα, μέ τήν πνευματική, μέ τήν ναυτιλιακή και μέ τήν κοινωνική έπιδοσή του.

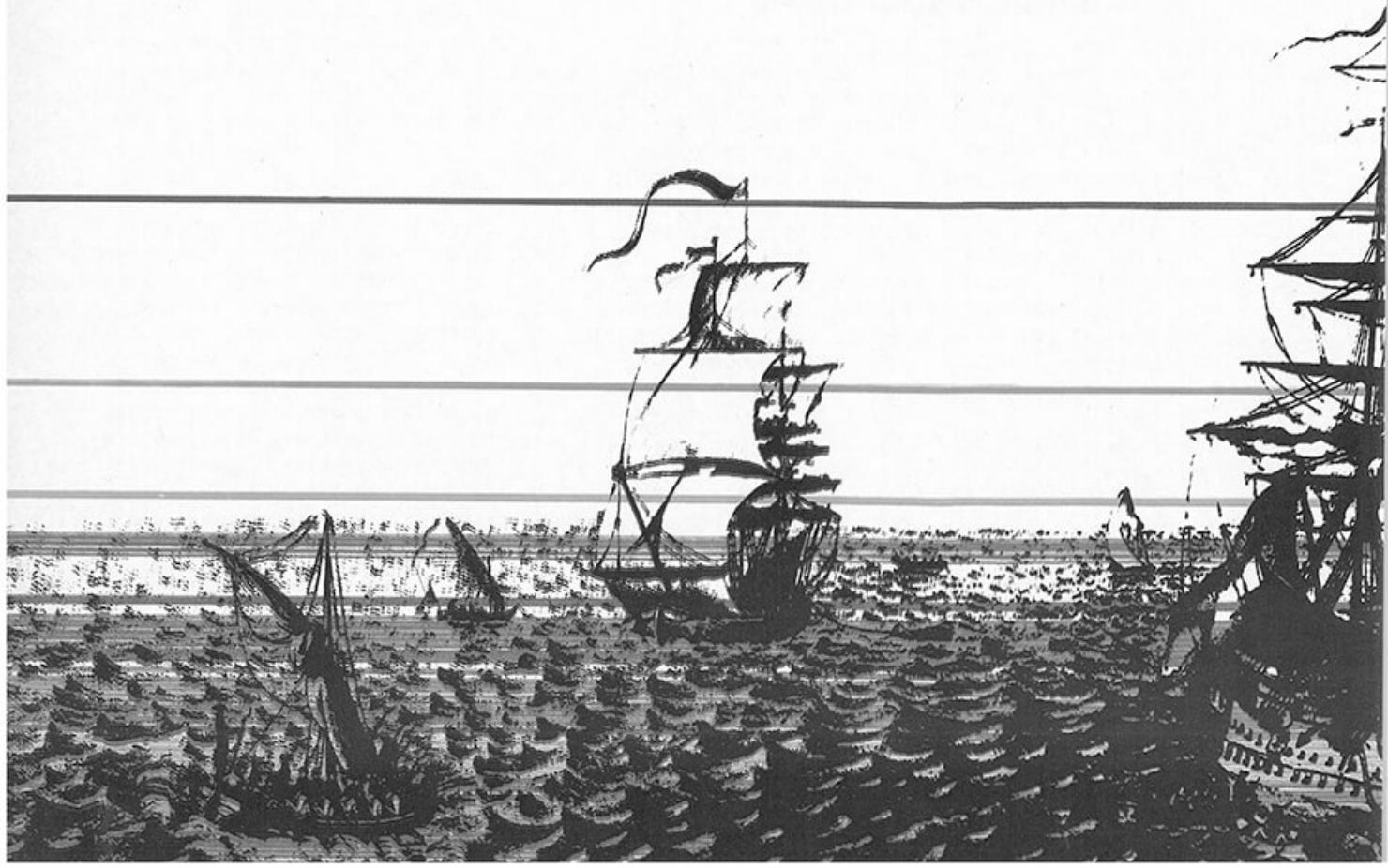
Πιστεύω ότι ισχύει γιά τόν Καρδαμύλη, γιά τό Χιώτη, γιά τόν "Έλληνα Μιχαήλ Ξυλάς ό εύαγγελικός λόγος «Από τούς καρπούς αύτοῦ έπιγνώσεσθαι αύτόν». Ή πορεία και ή καρποφορία τής ζωής του στέφανώνονται μέ τή δίκαιη άναγνωρίση.

'Αποχαιρετώντας τόν άλησμόντο φίλο στήν υστατή έπικοινωνία μας θυμήθηκα μέ συγκίνηση τήν πρώτη συνάντησή μας στό Γυμνάσιο Χίου. Ό Καρδαμύλης Μιχαήλης Ξυλάς — δι μικρός μαθητής τού Γυμνασίου τής Χίου πού διακρινόταν γιά τήν έπιμελεια και τή φιλομάθειά του, είχε τίς ρίζες τής οίκογενειακής καταγωγής του στούς πρωτοπόρους τής Καραδαμύλιτικης Ναυτοσύ-



COMNINOS BROTHERS

group of companies



Αύτός ο Μιχαλάκης Μ. Ξυλᾶς, πού άθει στο μπαγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο του Λονδίνου με έπιτεύγματα βαρυσήμαντα δέ λησμόνησε ούτε στιγμή τα Καρδάμυλα και τή Χίο.

Μαζί με τήν ξεινού σύζυγο τής ζωῆς του **Σταματία Πουτού — Ξυλᾶ** ίδρυσαν τό Πνευματικό Κέντρο Καρδαμύλων, τοιμεντοστρώνουν τούς δρόμους τών "Άνω Καρδαμύλων, καλύπτουν τίς δαπάνες γιά νά τροφοδοτηθεί τό 'Υδραγγείο με τά νερά τής πηγής Ναγού κι' έπιχορηγούν μέ σημαντικά ποσά τήν έκτελεση άλλων έργων τού Δήμου.

Οι γνωστές και οι ξανωστές προσφορές τού Μιχαήλ Ξυλᾶ στή γενέτειρά του είναι πολλές. Γ' αύτό τό Διοικητικό Συμβούλιο τού Συνδέσμου τών άπανταχού Καρδαμύλων σέ ειδική συνεδρίασή του (5 Μαΐου 1978) «άνεκήρυξε παμψηφεί τόν πρώην Πρόεδρον αύτοῦ και Εύεργέτην τών Καρδαμύλων και τής Χίου γενικώτερον κ. Μιχαήλ Μ. Ξυλᾶν, 'Επίτιμον Πρόεδρον τού Συνδέσμου δάτας προσφερθείσας υπ' αύτοῦ είς τόν Συνδέσμον πολυτίμους και πολλαπλάς υπηρεσίας».

Στά «**NAYTIKA XRONIKA**» άπό τά πρώτα τεύχη τού περιοδικού (1931) και στίς σελίδες «Νομικά Θέματα» και στή **Νομολογία** μέ αποφάσεις δικαστηρίων γιά ύποθεσεις ναυτιλιακού ένδιαφέροντος ή συμβολή τού Μιχαήλ Μ. Ξυλᾶ ήταν θετική και πολύτιμη, καθώς έπισης στό «**Άρχειο Ναυτικού Δικαίου**» και σέ δλλα έγκυρα νομικά περιοδικά.

'Άλλα θέλω νά θυμηθῶ έπίσης τήν έμπειριστα ωμένη εισήγηση, πού έκανε ο Μιχαήλ Ξυλᾶς στό «**A' Ναυτιλιακό Συνέδριο**, πού όργάνωσε τόν Αύγουστο 1964 ή "Ενωση Έλλήνων Εφοπλιστών στίς αίθουσες τού 'Χίλτον' Αθηνών. Και θέλω νά γράψω θίτη η εισήγησή του μάς είχε έντυπωσιάσει δλους τούς έκπροσώπους τού ναυτιλιακού, τού έπιστημονικού και τού πολιτικού κόσμου, πού παρακολουθούσαμε τίς έργασίες τού ιστορικού έκείνου Συνεδρίου.

Ο Μιχαήλ Ξυλᾶς, βαθύς γνώστης τής ναυτικής νομοθεσίας δχι μόνο στή θεωρητική διατύπωσή της, άλλα και στήν άμεση έφαρμογή της και στήν άνάγκη γιά τήν άνακαινιστική άνατοποθέτησή της, είχε χειριστεῖ τό θέμα του μέ πληρότητα σφαιρικής σύλληψης και μέ διεισδυτικό πνεύμα πρακτικής και φιλοσοφημένης θεώρησης.

Άναπτυσσόντας τήν άνάγκη γιά τήν άναπροσαρμογή και τή βελτίωση τής ναυτικής νομοθεσίας δχι οικονομική χορηγία τού άλησμόνητου Μιχαήλ Ξυλᾶ και τής έκλεκτής συζύτου του κ. **Σταματίας Ξυλᾶ** στράφηκαν στήν πόλη τής Χίου. στήν πρωτεύουσα τού νησιού μας και μέ στόχο τήν πολιτιστική τόνωση και τήν πνευματική άναπτυξή τής Χίου ίδρυσαν τό «**Όμηρειο Πνευματικό Κέντρο**», πού τό χρηματοδότησαν μέ διακόσια έκατομμύρια (200.000.000) δραχμές.

Τό «**Όμηρειο Πνευματικό Κέντρο**» Ξυλᾶ στή Χίο είναι ένα ίδρυμα έπιβλητικό, πρότυπο, άρτια έξοπλισμένο και άρχιτεκτονικό κόσμημα γιά τό νησί. Περιλαμβάνει μεγάλη αίθουσα θεάτρου γιά

όρισμένες σημαντικές άτέλειες και μειονεκτήματα.

Στό βιβλίο μου «**Τό Ναυτικόν τού Γένους τών Έλλήνων (Τόμος Β'** σελ. 376 - 387) έχω καταγράψει σέ πιστή μεταφορά και μέ τιμητική άναφορά στό όνομά του πολλές άπό τίς άπόψεις πού διατύπωσε στήν εισήγησή του ο Μιχαήλ Ξυλᾶς.

Παρακολούθουσαν τό Συνέδριο οι δυό κορυφαίοι πολιτικοί ήγετες έκεινης τής έποχής: 'Ο τότε Πρωθυπουργός άειμνηστος **Γεώργιος Παπανδρέου**, πού μέ τό κλασσικόν έπιγραμμα τού άνεπανήληπτου λόγου είχε πεί: «**Σείει οι 'Έλληνες ναυτίλοι είσθε δύλιμπιονίκαι εις τούς 'Ωκεανούς**». Και ο άρχηγός τής τότε άξιωματικής άντιπολεύσεως Πρόεδρος **Παναγιώτης Κανελλόπουλος**, πού μέ τό στοχαστικό λόγο του είπε: «....Τήν τιμήν διά τήν μόνιμον παγκόσμιον παρουσίαν τής 'Ελλάδος δικαιούνται νά τήν διεκδικήσουν, σχεδόν άποκλειστικώς, οι 'Έλληνες ναυτίκοι, πλοιοκτήταις καπεταναίοι, ναυτεργάται, ναυτικοί έργαζόμενοι έπι τών πλοίων, παλαιόντες μέ τά κύματα τών καιρών, είτε τών καιρών τής φύσεως είτε τών καιρών τής ιστορίας....».

Ο Μιχαήλ Ξυλᾶς τελειώνοντας τήν εισήγησή του άναφέρθηκε στόν έπιγραμματικό χαρακτηρισμό τού Γ. Παπανδρέου λέγοντας: «**Δικαίως δ. κ. Πρωθυπουργός είπεν θίτη η ναυτιλία μας άποτελεῖ τήν σύγχρονον δόξαν τής 'Ελλάδος, άλλ' ή καλή και άρτια ναυτική νομοθεσία άποτελεῖ ένα τών κυριωτέρων παραγόντων τής καλής και έπιτυχούς ύποδομής διά τήν διατήρησην τής ήδη μεγάλης έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας και τήν περαιτέρω άναπτυξή της**.

Ο Μιχαήλ Ξυλᾶς δέν περιορίστηκε μόνο στή δικηγορία, πού τήν άσκησε μέ έντιμότητα κι' έπιτυχίες. Παράλληλα μέ τή διακονία του στή Θέμιδα άσχολήθηκε μέ τό θαλασσινό άγνωνa ώς μέτοχος στίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις τού συγγενούς του **Παναγιώτη Πουτού**.

Ήταν φυσιογνωμία πολυσύνθετη και πολυμερής. Και στόν άγνωνa τής ζωῆς ή φιλοπονία και ή έργατικότητά του δέν είχαν θρία κόπου ή έξαντηλησης.

Μετά τά Καρδάμυλα ή πνευματική πρωτοβουλία και ή οικονομική χορηγία τού άλησμόνητου Μιχαήλ Ξυλᾶ και τής έκλεκτής συζύτου του κ. **Σταματίας Ξυλᾶ** στράφηκαν στήν πόλη τής Χίου. στήν πρωτεύουσα τού νησιού μας και μέ στόχο τήν πολιτιστική τόνωση και τήν πνευματική άναπτυξή τής Χίου ίδρυσαν τό «**Όμηρειο Πνευματικό Κέντρο**», πού τό χρηματοδότησαν μέ διακόσια έκατομμύρια (200.000.000) δραχμές.

Τό «**Όμηρειο Πνευματικό Κέντρο**» Ξυλᾶ στή Χίο είναι ένα ίδρυμα έπιβλητικό, πρότυπο, άρτια έξοπλισμένο και άρχιτεκτονικό κόσμημα γιά τό νησί. Περιλαμβάνει μεγάλη αίθουσα θεάτρου γιά

κάθε είδους θεατρικές παραστάσεις και κινηματογραφικές (πανοραμικές) προβολές, τρεις αίθουσες έκθεσεων, αίθουσα συνεδρίων, διαλέξεων και σεμιναρίων μέ σύστημα γιά τήν αύτόματη μετάφραση σέ τρεις ξένες γλώσσες, βιβλιοθήκη 20.000 τόμων μέ αίθουσα άναγνωστηρίου, πολιτιστική αίθουσα γιά νέους κ.λπ.

Ξαναφέρνω στήν άναμνησή μου έκεινες τίς άλησμόνητες ώρες τών έγκαινων. Είναι σά νά ξαναβλέπω τό Μιχαήλ Ξυλᾶ νά άνεβαίνει συγκινημένος στό Βήμα — βέβαια μέ κλονισμένη κάπως τήν ύγεια του, άλλα μέ τή χαρά και τήν ικανοποίηση νά λάμπουν στό σεμνό λόγου του, πού μού φαίνεται θίτη τόν ξανακούω:

«**Μέ ίδιαιτέραν χαράν ή σύζυγός μου και έγω παραδίδομεν σήμερον εις τόν Χιακόν λαόν και τόν 'Ελληνικόν γενικώτερον, έτοιμον νά λειτουργήση ύπο τάς πολλαπλάς αύτού δυνατότητας, τό 'Ομηρειον Πνευματικόν Κέντρον, τό άποιον έλπιζομεν νά συντελέση μεγάλως εις τήν προσαγωγήν και έξυψωσιν τού πνευματικού και πολιτιστικού έπιπέδου τού Χιακού λαού, τών 'Ακριτικών περιοχών τού Αιγαίου και τής ύπολοιπού 'Ελλάδος...**

Θυμάμαι άκομη — και θέλω νά τό ύπογραμμίσω — ένα δλλο σημείο άπό τό σεμνό έγκαινιαστήριο λόγο του. Είπε θίτη, διά ιδιος και ή σύζυγός του, άναλαμβάνοντας τή δαπάνη γιά τήν έκτελεση τού έργου ένοιωθαν θίτη έπρεπε νά καλύψουν τό ιερόν καθήκον τής άποτίσεως τών τροφείων πρός τήν φιλτάτην γενέτειραν».

Στά έγκαινια τού «**Όμηρειον Πνευματικού Κέντρου**», ή 'Ακαδημία 'Αθηνών, πού είναι τό άνωτα πνευματικό ίδρυμα τού τόπου, μέ έκπρόσωπό της τό σοφό **Άκαδημαικό - Καθηγητή Παναγιώτη Ζέππο** έπλεξε τό δίκαιο έγκώμιο στίς πρωτοβουλίες και στίς προσφορές τού Μιχαήλ και τής Σταματίας Ξυλᾶ. 'Επισης στό περιοδικό «**ΕΚΚΛΗΣΙΑ**», έπισημο δραγανό τής 'Εκκλησίας τής 'Ελλάδος, διά άγαπητός φίλος μου 'Άκαδημαικός - Καθηγητής **Κωνσταντίνος Μπόνης**, πού συνδέεται στενά μέ τήν οικογένεια Ξυλᾶ και είχε παρακολουθήσει άπό κοντά τό μέγεθος τής προσφοράς και τήν ένταση τών κόπων γιά νά όλοκληρωθεί τό λαμπρό αύτό έργο, έχει ύπογραμμίσει μέ στοχαστικές διατυπώσεις τήν άποστολή και τή σημασία τού «**Όμηρειο Πνευματικού Κέντρου**», πού μπορεί και πρέπει νά καταστεί ο πνευματικός φάρος γιά τό άκριτικό Αίγαιο μας, πού αύτές τίς ώρες συγκεντρώνει τήν εύαισθησία τής έθνικης όμοψυχιας.

Ο Μιχαήλ Ξυλᾶς μέ τίς προσφορές του θά ζει πάντα στίς καρδιές τής Καρδαμύλης και τής Χιώτικης εύγνωμοσύνης. Και θά είναι φάρος και πρότυπο εύποιας και άγοθοεργίας.

Τό κοινωνικό και τό πνευματικό έργο του θά συνεχίζεται άπό τή φιλόλογο και

φιλόμουσο σύζυγό του κ. Σταματία Ξυλά, τήν ξέια θυγατέρα τών Καρδαμύλων, πού στάθηκε δίπλα στό Μιχαήλ Ξυλά μέ πίστη και άφοσίωση — 'Ηγερία και Διοτίμα γιά τή ζωή και γιά τό πνεύμα τού συζύγου της. Συνοδοπόρησαν στόν άγνωνα τής ζωῆς και στά δργα τής κοινωνικής και πνευματικής προσφορᾶς άδιάσπαστα ένωμενοι. "Έδινε ό χεινας στόν άλλον άγαπη, στοργή φροντίδα και φτερά έμπνεύσεων.

'Ο Μιχαήλ Ξυλας γερός ή άρρωστος, νέος ή γέρος, θά σιγομουρμούριζε στή γυναίκα του τούς στίχους τού Παλαμά: «Τά λεπτά σου χέρια — τ' ξέια, τά κομικά — δύναμη πιό μεγάλη κι' άπ' τά φτερά». Η άγαπημένη θυγατέρα του ή κ. Ματρώνα Ξυλά — 'Ηγκον θά συνεχίσῃ τήν παράδοση τών γονιών της.

Τή ναυτιλιακή έπιδοση τού Οίκου Ξυλά θά άναπτύξουν τίμιοι φύλακες και συνεχιστές τού «ΦΑΡΟΥ», πού τούς παραδίσει ο Μιχαήλ Ξυλας, ο έγγονός του Νίκος Κομνηνός και οι άνεψιοι του Μάρκος και 'Αντώνης Ιω. Ξυλά.

'Ο Μιχαήλ Ξυλας ήταν έκ βαθέων Καρδαμούλης. Και τώρα πού ταξιδεύει στό μεγάλο ταξίδι του θά τόν συνοδεύουν λευκοί λεμονανθοί άπο τά Καρδαμούλα, τά κύματα στόν δρόμο τού Γιόσωνα και νερά κελαρυστά, δροσάτα άπο τού ναού τίς πηγές και τά πλατάνια.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών συνήλθεν έκτακτως έπι τώ θλιβερώ άγγελματι τού θανάτου τού διακεκριμένου μέλους τής 'Ελληνικής Εφοπλιστικής οικογενείας πολλά προσφέραντος εις τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν

ΜΙΧΑΗΛ ΜΑΡΚΟΥ ΞΥΛΑ

έπισυμβάντος έν 'Αθήναις τήν 14ην Μαΐου

1982 και άφού ήκουσεν και τόν Πρόεδρον αύτού κ. 'Αριστομένην Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΝ, όποιος έξηρε τάς άρετάς και τήν πολύπλευρην προσωπικότητα τού μεταστάντος.

'Αποφασίζει όμοφωνας όπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οίκείους τού άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τού Διοικητικού Συμβουλίου τής 'Ενώσεως.

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

— Διατεθή ύπερ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν τών τριάκοντα χιλιάδων, δρχ. (30.000).

— Κατατεθή στέφανος στή σορό τού έκλιποντος.

— Δημοσιευθή τό παρόν ψηφισμα διά τού Ναυτιλιακού τύπου.

'Εν Πειραιεί τή 14η Μαΐου 1982

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ**

ΨΗΦΙΣΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος συνήλθε έκτακτα μετά άπο τό θλιβερό άγγελμα τού θανάτου τού διακεκριμένου μέλους τής έφοπλιστικής οικογενείας και τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος πού ύπηρε ιδρυτικό μέλος, άπο τή σύστασή του

ΜΙΧΑΗΛ ΜΑΡΚΟΥ ΞΥΛΑ

πού συνέβηκε στίς 14 Μαΐου 1982 στήν 'Αθήνα και άφού ήκουσε τόν Πρόεδρο του πού έξηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα τού μεταστάντος και τίς πολύτιμες ύπηρεσίες πού πρόσφερε στή Πατρίδα και τήν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλίαν

'Απεφάσισε όμοφωνας όπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οίκείους τού άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τής Διοικητικής τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τής 'Ελλάδος.

— Διατεθεῖ ύπερ άγαθοεργών σκοπών ποσό δρχ. 20.000.

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

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

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Δ. ΝΟΜΙΚΟΣ**

ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τό Συμβούλιο τής 'Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας συνελθόν έκτακτως έπι τή άναγγελία τού θανάτου τού άειμνήστου Μιχαήλ Μάρκου Ξυλά διακεκριμένου μέλους τής 'Ελληνικής Εφοπλιστικής οικογενείας διατελέσαντος έπι μακράν σειράν έτων άντιπροσέδρος και μέλος τού Συμβουλίου, παρασχόντος πολυτίμους ύπηρεσίας εις αύτο και τήν 'Ελληνική Ναυτιλία έν γένει, μεγάλου φιλανθρώπου και εύεργετου τής γενέτειρας του νήσου Χίου

'Εκδώσαν τό παρόν ψηφισμα άποφαζίζει:

1. Διαβιβασθούν θερμαί και συλλυπητήριαι εύχαι εις τήν έξαιρετον σύντροφο τού βίου του κυρίαν Σταματία Ξυλά και προσφίλη θυγατέρα αύτών MATRONA EGON και λοιπούς συγγενείς.

2. Παραστούν κατά τήν κηδεία έκπροσωποι τού Συμβουλίου.

3. Κατατεθή στέφανος έπι τής σορού τού μεταστάντος.

Πραγματοποιηθή δωρεά έκ Λ.Α. 300 ύπερ εύαγούς ίδρυματος τής Χίου κατ' έπιθυμία τής οικογενείας.

ΔΙΑ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ι.Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ**

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

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



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ: 'Επιθεωρήθηκε στήν 'Αλεξάνδρεια στις 12 και 13 Μαΐου μέ ζημιές στήν ήλεκτρομηχανή. 'Ανελήφθησαν έπισκευές με την βοήθεια τών κατασκευαστών.

ΑΡΙΣΤΕΑ Τ.: 'Από Πόρτ Σουδάν γιά Λισαβώνα με φορτίο ζωατροφών προσάραξε σε πλάτος 27 46 βόρειο μήκος 33 52 ανατολικά στις 24 Μαΐου. Συνεχίζονται οι προσπάθειες άνελκύσεως τού σκάφους.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΗΛΟΡ (Κύπρο): 'Από Διτ. 'Αφρική γιά Χάργουϊτς προσέκρουσε στό κρηπίδωμα τού λιμένος στις 22 Μαΐου και προξενήθηκαν ζημιές στό πλοίο και στό κρηπίδωμα

ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ: 'Από Βάρνα γιά Φρήτασον με φορτίο ταιμέντου έφθασε στήν Πύλο στά μέσα Μαΐου γιά άναγκαίες έπισκευές στήν κυρ. μηχανή.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ: 'Από Νέα Όρλεάνη γιά Λεμεσός έφθασε στόν Πειραιά στις 15 Μαΐου μέ ζημία στόν Νο. 3 γεννήτρια. 'Επιθεωρήθηκε στις 21 Μαΐου και άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

ΕΛΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ: 'Από Λάς Πάλμας γιά Γκέντ χωρίς φορτίο ύπέστη ζημία στόν Βοηθητικό καυστήρα. 'Επιθεωρήθηκε σε πλώ στό Γκέντ στις 17 Μαΐου και άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ: 'Από Πειραιά γιά Τζέντα με φορτίο ταιμέντου ύπέστη πυρκαϊά σε πλάτος 26° 15 βόρειο μήκος 35° 08 ανατολικό. Τό πλήρωμα έγκατελείψε τό φλεγόμενο σκάφος και περισυνέλεγη άπό τό Ρωσικό πλοίο «Sever». Ρυμουλκό άργοτερα παρέλαβε τό πλήρωμα και ρυμουλκήσε τό σκάφος πού έχει ύποστει πολλές ζημιές στήν Τζέντα.

ΕΡΟ: 'Επιθεωρήθησε σε πλώ στή Γένοβα στις 19 Μαΐου συνεπεία ζημίας στή δεξαμενή έλαιου τής κυρ. μηχανής. 'Ανελήφθησαν μόνιμες έπισκευές άπό τό πλήρωμα και τό πλοίο άπεπλευσε γιά Πειραιά στις 20 Μαΐου.

ΘΗΤΑ ΣΤΕΗΝΑΛΕΣ: Στόν Πειραιά στις 14 Μαΐου έδήλωσε ζημία άπό προσάραξη.

ΛΕΝΑ: 'Από Μπιλμπάο γιά Νητρρόιτ έφθασε στό Έλ Φερρόλ στις 25 Μαΐου δησι άνεφε ζημιές στή κυρ. μηχανή.

ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ: 'Από Ισαράχι γιά Πορτογαλία ύπέστη ζημία στόν Νο. 3 ήλεκτρομηχανή. 'Επιθεωρήθηκε σε πλώ στή Βρέμη στις 15 Μαΐου και άφού έκτελεστηκαν άναγκαίες έπισκευές τό πλοίο άνεχώρησε στις 19 Μαΐου γιά Πορτογαλία.

ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ: Μέ ζημία στήν προπέλλα δεξαμενίστηκε στήν Γένοβα στις 18 Μαΐου και άρχισαν έπισκευές.

ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ: 'Επιθεωρήθηκε στό 'Ελ Τζαζάρη με σοβαρές ζημιές στήν κυρία μηχανή. Οι πλοιοκτήτες θά άποφασίσουν γιά τήν έκταση τών έπισκευών μετά τήν έκφρατωση τού πλοίου στόν ίδιο λιμένα.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ: Στό Χόγκ Κόγκ στις 15 Μαΐου μέ ζημιές στόν λέβητα τού πλοίου.

ΜΙΛΑΥ ΓΡΕΓΟΣ: 'Επιθεωρήθηκε στήν Νάντη λόγω ζημιών στόν φορτωτήρα τού πλοίου άπό άγνωστη αιτία. 'Ανελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.

ΜΥΡΤΙΑ: Πυρκαϊά έξερράγη στό μηχανοστάσιο τού πλοίου στις 22 Μαΐου ένω έπλεσε κοντά στά νησιά Χόλμο, στή θέση πλάτος 63° 42 βόρειο μήκος 20° 44 ανατολικό. Τά 23 μέλη τού πληρώματος έγκατελείψαν τό φλεγόμενο σκάφος και διεκπεραιώθησαν σώα στήν στεριά, ένω ή πυρκαϊά σβήστηκε τήν έπομπην άπό πυροσβεστικό σκάφος τής άκτοφυλακής.

ΠΕΡΑ ΜΠΕ'Υ: 'Από Βρέμη γιά Άμβέρσα προσάραξε μεταξύ Φλώσσιγκ και Τερνόύζεν στις 26 Μαΐου. Τό πλοίο άνελκύστηκε χωρίς βοήθεια και συνέχισε τό ταξίδι του γιά Άμβέρρα.

ΤΡΙΤΩΝ Κ.: 'Εφθασε στό Παλέρμο στις 21 Μαΐου μέ ζημία στό πηδάλιο. 'Εδεξαμενίσθη και άρχισαν έπισκευές στό πηδάλιο τού σκάφους.

ΧΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 'Από Μπρεμερχάβεν πρός Πορτογαλία χωρίς φορτίο ύπέστη πυρκαϊά στίς ένδιαιτήσεις και στήν άποθήκη και έξεπεμψε σήμα κινδυνού στις 12 Μαΐου. 'Η πυρκαϊά κατασβέστηκε άπό τό πλήρωμα και τό σκάφος ρυμουλκήσε στήν Πόντα Ντελγκάντα δησι έφθασε στις 14 Μαΐου, μέ ζημιές στό μηχανοστάσιο, ύπερκατασκευές και τόν ήλεκτρολογικό έξοπλισμό τού πλοίου. Λόγω έλλειψεως έπισκευαστικής μονάδας τό πλοίο θά ρυμουλκήσε σε κατάλληλο έπισκευαστήριο.

STAND B 208
JUNE 7-12
POSIDONIA '82

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Έλληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου.

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

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τούς 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**

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev

INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France



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

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

KRAMTECHNIK

REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

NAFSI
S.A.

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

Η ναυλαγορά

Τό δεκαπενθήμερο που πέρασε διακρίθηκε γιά την περιορισμένη ζήτηση χωρητικότητας σε δύλους ασχέδινους τομείς της ναυλαγοράς. Ισως μιά έξιορεση νά όποτελεστε το ενδιαφέρον γιά τη μεταφορά αμερικανικού κάρβουνου από Χ. Ρόντς κάτι Κόλπο στην Ιαπωνία και, σε μικρότερο βαθμό, σιτηρών πρός τον ίδιο προορισμό και στόν εύρυτερο χώρο τής "Απω Ανατολής". Ο μεγάλος όμως δριβμός τών διαθεσίμων πλοίων δέν έπειτρε φύση άνοδο των ναυλών. Αντίθετα, παρατηρήθηκε μιό μόλλον ομοντική πτώση όφου τά δολ. 17,25 βρίσκονται στό χαμηλότερο έπιπεδο τών τελευταίων μηνών. Στά σιτηρά τά δολ. 20,75 δειχνουν έπιστης μία κάμψη έναντι τών προσφάτων κλεισιμάτων.

Στις γωνιές, μόνιμες πάσι συνθήκες που έπικρατουν στήν παγκόσμια οικονομία και πού έπιδρουν άμεσο στήν ναυλαγορά μέ άρνητική έννοια, προστίθεται πλέον ή συνοισθηση ότι βρισκόμαστε στής όρχες τού Θερους. Έπι πλέον, ή ιδιαίτερη δύκτη πού πήρε ή σύρραξη γύρω από τά νησιά «Φάλκλαντ» έφερε μιά σκάρα στασιμότητα στήν άγορά τής Αργεντινής. Σάν άμεσο όποτελεσμα τών έκει συμβαίνοντων, τό Σοβιετικό ένδιαφέρον γιά νέες ναυλώσεις φαίνεται νά έχει τελείωση παγώσει και ηδη άγγελεται ότι άριθμός πλοίων έπαναπορδίδεται στούς πλιοκτήτης των. Είναι, βέβαια, γωνιώτη ή Μάσχα θά χρειασθεί, άργα ή γρήγορα, ένα σημαντικό άριθμό πλοίων γιά τό νέο πρόγραμμα μεταφοράς σιτηρών που όρχιζε από τόν Αύγουστο. Και δύλα δείχνουν δη, μέ τίς κρατουσες συνθήκες, οι σχετικές (νέες) ναυλώσεις θά γίνουν σε έξαιρετικά οικονομικούς γιά τόν ναυλωτή δρους.

Τό σκηνικό συμπληρώνεται, άν λάβουμε ύπ' όψη και τήν πορευμολή τής έστρτης τής Αναλήψεως πού, σάν ήμέρα άργιας σε πολλές χώρες, έφερε μιά πρόσκαιρη άπραξια και αύξησης τήν νευρικότητα, ίδιως άναμεσα

στούς πολλούς έκεινους έφοπλιστές που έχουν άναυλωτα πλοία.

Η ναυλαγορά τής "Απω Ανατολής λίγο φαίνεται νά άπεχε από τήν όλοκληρωτική κατάρρευση, γεγονός που άντανακλάται στό χαμηλό όφος τών λίγων ναυλώσεων που πραγματοποιήθηκαν στήν περιοχή.

Λίγες οι ναυλώσεις στόν τομέα τών μεταλλευμάτων, δέν κατέστη δυνατό νά δώσουν κάποιο τόνο στόν σημαντικό αύτό τομέα τής άγοράς.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 45.000 τον. σιτηρών, από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 20,75 φί. 9 ήμέρες, Ιούνιο.

— 51.000 τον. σιτηρών, από Κόλπο γιά Γκέντ, δολ. 11,50 φί. 11 ήμέρες, άμεση φόρτωση.

— 52.000 τον. σιτηρών, από Κόλπο γιά Ιαπωνίκη Μεσόγειο, δολ. 11,55 φί. 11 ήμέρες, Ιούνιο.

— 25.000 τον. σιτηρών, από Χ. Ρόντς γιά Κορούνα, δολ. 13,25 φί. 5 ήμέρες/4.000 τον., Ιούνιο.

Από Μεγ. Λιμνες:

— 13.000 τον. ήλιοσπόρου, από Ντουλούθ γιά Αν. Ακτή Μεξικού, δολ. 37 φί. 4 ήμέρες/800 τον., Ιούνιο.

— 13.000 τον. ήλιοσπόρου, από Ντουλούθ γιά Πορτογαλία, δολ. 36,50 φί. 3.500/1.500 τον., Ιούνιο.

— 25.000 τον. σιτηρών, από Άγ. Λαυρέντιο γιά Νορβηγία, δολ. 10 φί. 7 ήμέρες, Ιούνιο.

Τό κάρβουνο:

— 55.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία δολ. 19,15 φί. 5 ήμέρες, τέλος Μαΐου.

— 55.000 τον., από Χ. Ρόντς, γιά Ιαπωνία, δολ. 17,25 έλευθ. έκφ., 5 ήμέρες, Ιούνιο.

— 85.000 τον., από Χ. Ρόντς γιά Β. Ιαπωνία, δολ. 6,25, 6 ήμέρες/4 ήμέρες, άρχες Ιουνίου.

Τά μεταλλεύματα:

— 77.000 τον., από Tubarao γιά Bagnoli, δολ. 490.000 φί. 2,5 ήμέρες/2,5 ήμέρες, Μάιο.

— 50.000 τον., από Nouadhibou γιά Bagnoli, δολ. 242.000 φί. ίδια φόρ/η, Μάιο.

Τήν άγορά έκρατησαν έπι τό πλειστον οι Ιταλοί ναυλωτές.

Η ζάχαρη:

— 13.000 τον., από Queensland γιά Σιγκαπούρη, δολ. 18,50 φί. 10.000/1.500, Ιούνιο.

— 12.000 τον., από Oakland γιά δυτ. Μεξικό, δολ. 27 φί. 750/750, Ιούνιο.

— 9.000 τον., από Ροζάριο γιά άκτη Ατλαντικού ΗΠΑ ή Κόλπο, δολ. 35 φί. 750/1.500, άμεση φόρτωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μέ τήν πλήρη άπουσία τού Σοβιετικού ένδιαφέροντος και τήν "Απω Ανατολή σε πλήρη υφεση, μικρός ή δύκος τών ναυλώσεων και χαμηλά τά μισθώματα.

Χαρακτηριστικά:

— SD14, από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 6.200 ήμερη-οίως, άρχες Ιουνίου.

— 17.300 τον., από Μότζι γιά N. Κορέα μέσω Chinwangtao, δολ. 4.950 ήμερησίως.

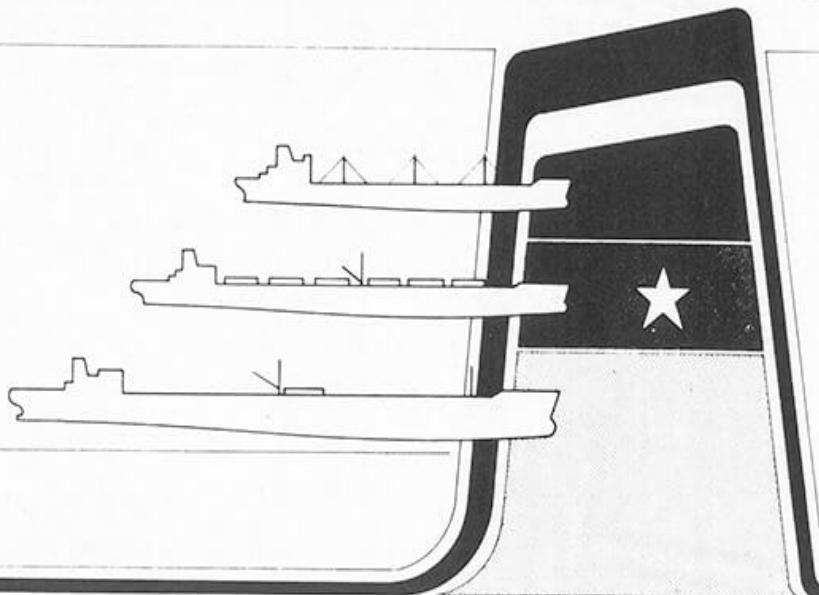
— 22.000 τον., από Ντάρμπαν γιά Κόλπου ή άκτη Ατλαντικού, δολ. 4.400 ήμερησίως, Ιούνιο.

— 25.600 τον., από Βρετ. Κολομβία, γιά Ιαπωνία, δολ. 4.600 ήμερησίως, Ιούνιο.

— 28.800 τον., από Απω Ανατολή γιά Κόντινεντ, δολ. 4.500 ήμερησίως, Ιούνιο.

— 38.500 τον., από Port Lincoln γιά Περσικό ή Έρυθρά, δολ. 6.000 ήμερησίως, Μάιο.

Η ΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

ΤΕЛЕΞ: 21 3014 • UTRD GR



- 57.600 τον., από Κόλπο για N. Κορέα, δολ. 7.500 πλέον δολ. 217.000, άμεση παράδοση.
- 61.800 τον., από Κόλπο για N. Κορέα, δολ. 7.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 240.000, ίουντο.
- 115.000 τον., από Κόλπο μέσω Βαλτιμόρης και N. Αφρικής για Ιαπωνία, δολ. 2/τόν., τέλος Μαΐου.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μεγάλος έξακολουθεί νότια παραμένει ο δύος τών VLCC/ULCC που άναμένουν τήν ναυλωσή τους, στον Περιστό. Όπωσδηποτε, η παρεμβολή τού Ίραν μέση μεσαίας ναυλώσεων από KHARG ISLAND λειτούργησε σύντομα στοθερποιτής. Έτσι, οι ναυλώσεις στοθερποιτής θηκαν στά 23/24 WS για δυτικές όψιμον μέση άντιστοιχη

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοϊα

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ: Μεγ. Λίμνας 16.000 τον. γεννημάτων Όλανδια, Βέλγιον, δολ. 465.000 κατ' άποκοπή, φίο, άμεση φόρτωση.

ΤΡΕΙΓΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.): Τουμπαρά 67.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος δυτ. άκτη Ιταλίας, δολ. 6.75, φίο, μέσα Μαΐου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΑΓΩΝΗΡ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων Μαρακάμπο δολ. 18.30 φίο, μέ. 1.000 τον. έκφρτωση Μαΐου 13-20.

ΑΙΓΑΙΟΝ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτη Μεζικού, δολ. 23, φίο, μέ. 1.000 τον. έκφρτωση, άμεση φόρτωση.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.): Μισσισιππή 60.000 τον. γεννημάτων Γάνδη, Αμέρειο ή Ρότερνταμ, δολ. 12, φίο, Μαΐου 20-23.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) 22.000 τον. γεννημάτων Κομόύνα, δολ. 15, φίο, μέ. 4.000 τον. έκφρτωση, Μαΐου 18-22.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας) 25.000 τον. γεννημάτων Βόλο, δολ. 20.50, φίο, μέ. 2.000 τον. έκφρτωση, Μαΐου 14.

ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π): Ριό Γκράντες το Σούλ 8.150 σογιαλεύρων είς σάκκους Ντόρμπριουν, δολ. 27.50, μέ. 1.500/1.000 τον. φορτοεκφρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΟΣΕΑΝΙΚΑ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 51.000 τον. γεννημάτων, Ιαπωνία, δολ. 21, φίο, Μαΐου 15-25.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 54.000 τον. γεννημάτων, Ταιβάν, δολ. 24.50 φίο, μέ. 4.000 τον. έκφρτωση, Μαΐου 24-28.

ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 18.000 τον. χονδραλεύρων, Ινδονησία, δολ. 41, φίο, μέ. 2.000 /1.250 τον. φορτοεκφρτωση, άμεση φόρτωση.

ΚΑΖΟΣ: Τολέδο με συμπλήρωση Αγ. Λαυρέντιο 16.000 τον. γεννημάτων άπο Τολέδο και 25.000 τον. άπο Αγ. Λαυρέντιο, Βαλέντια και Σεβίλη, δολ. 22.50 ή Τολέδο, συμπλήρωση μέχρι 25.000 τον. δολ. 15, φίο, μέ. 3.500 τον. έκφρτωση, Μαΐου 18-25.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ: Ένα δύο λιμένες Αγ. Λαυρέντιο (ούχι δυτ. τού Μόντρεαλ) 39.000 τον. d.w. (1.942.622 κ.π.) σίτου Αμέρειο, Ρότερνταμ, Αμστερνταμ, δολ. 440.000 κατ' άποκοπή όψιν Τίλμπουρο δολ. 470.000 κατ' άποκοπή ένα δύο λιμένες φορτώσεως δολ. 15.000 έξτρα φίο, μέ. 8.000 τον. έκφρτωση, Μαΐου 17-22.

ΝΤΕΒΟΝΤ (π): Ρίβερ Πλέιτ 15.500 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα δολ. 29, μέ. 2.000 τον. φόρτωση, 1.000 τον. έλ. έκφρτωση, ίουνιος 4-10.

ΚΟΡΙΑΝ: Ρίβερ Πλέιτ 12.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα δολ. 30, μέ. 2.000 τον. φόρτωση, 1.000 τον. έλ. έκφρτωση, Μαΐου 22-30.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΤΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 51.000 τον. γεννημάτων, Ιαπωνία, δολ. 20.75, φίο, έτοιμη φόρτωση.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 24.000-25.000 τον. σίτου Άλ Γκουάρα, δολ. 17, φίο, μέ. 1.000 τον. έκφρτωση, Μαΐου 22-31.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 27.500 τον. γεννημάτων Πόρτ Σουδάν, δολ. 48.30 μέ. 800 τον. έλ. έκφρτωση, Μαΐου 20-30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤΖΜΠΟΡ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βορειώς Χάττερας), 31.500 τον. γεννημάτων Κουνατάντζα, δολ. 19, φίο, μέ. 3.000 τον. έκφρτωση, ίουνιος 1-5.

ΤΕΤΙΕΝ: Βαρ. Βραζιλία 15.000 τον. ζαχάρες χύμα Μαύρη Θάλασσα, δολ. 27.25, φίο, μέ. 750 τον. φόρτωση με μηχανικά μέσα 1.000 τον. έκφρτωση, Μαΐου 29 - ίουνιος 3.

ΤΡΕΙΓΝΤ ΟΣΕΑΝ (μικτό): Οφίσιον ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (μ.): Χάρη πόδης 55.000 τον. γαιανθρώπων Ιαπωνία, δολ. 17.25, έλ. έκφρτωτικών, ίουνιος 25-30.

σύζηση για τό πρός άνατολάς φορτίο.

Η κατάσταση, ένα πάση περιπτώσει, παραμένει κρίσιμη και είναι χαρακτηριστικό ότι η ναυλωση ULCC στά WS 15.5 για τό Κόντινεντ σχολιάσθηκε σάν «κανονική».

Στό μέγεθος «HANDY», μιά κάποια συγκίνηση στά μέσα Μαίου με τήν σύζηση τού άριθμού τών έντολών άπο δυτ. Αφρική (Νιγηρία), άποτέλεσμα τής σύζησης τής παραγωγής πετρελαίου στήν χώρα άυτή. Γρήγορα δημιώς έπιληθεύσαν πάνωχρόση τών ναυλών, καθώς, όπως είναι φυσικό, μεγάλος άριθμος πλοίων προσέτρεξε νότια έπωφεληθεί. Ηδη στίς όρχες τής προηγουμένης έβδομας δύο ναυλώσεις για 70.000 τόνους είχε ύποχρωσει στά WS 50 60, μιά έβδομαδα πριν, τό WS 70 ήτον έφικτο.

ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (λιβ.): Βόρ. Αφρική 60.000 τον. Φόρ. W 85, Μαΐου 13.

ΠΑΡΟΣ: Αμέρειο, Ρότερνταμ, Αμστερνταμ 15.000 τον. μέρος φορτίου, Τυνησία, W 160, Μαΐου 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Περισικό Κόλπο 27.000 τον. καθαρά, Τζέδα, δολ. 145, Μαΐου 19.

ΠΥΡΡΟΣ Β.: Μαύρη Θάλασσα 18.000 τον. καθαρά Αγγλία, Κόντινεντ, W 175, ώφιν Μεσογείου, W 195, Μαΐου 20.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Καραϊβηκή 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 77, Μαΐου 14.

ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ: Εκουαντόρ 45.000 τον. μέρος φορτίου, Κολομβία, W 85, Μαΐου 21.

ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (λιβ.): Σαντ Κρουά 45.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 87.5, άμεση φόρτωση.

ΧΟΟΥΠ: Περιόδο 47.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 69, Μαΐου 22.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Όμδη 77.000 τον. Αμπιτζάν, W 60, Μαΐου 16.

ΛΟΓΙΤΑ: Ήπια 21.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, W 155, Μαΐου 15.

ΤΑΤΙΝΑ: Καραϊβηκή 80.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, Μεσογείου, W 30, Μαΐου 26.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Ανατολική άκτη Μεξικού 48.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 75, Μαΐου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΖ (λιβ.): Χόρηκ Αϊκαντ 220.000 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, ναύλος δύο άνευοινώθη, Μαΐου 20,

ΦΙΛΙΚΟΣ: Μεσογείου 70.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 42.5, ώφιν Αγγλία, Κόντινεντ, W 57.5, Μαΐου 20.

ΘΕΟΔΟΣΟΣ: Άνατολ. άκτη Αγγλίας, 37.500 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, Σκανδινανία, W 115, ώφιν Μεσογείου W 85, ώφιν ΗΠΑ W 75, Μαΐου 20.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Καραϊβηκή 90.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 41, Μαΐου 19.

ΣΚΑΠΤΡΕΤΙΝΤΕΡ: Σουατέρδα 18.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 180, Μαΐου 20.

ΛΟΓΙΤΑ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ, 30.000 τον. μέρος φορτίου W 115, άμεση φόρτωση.

ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (λιβ.): Κιουραράδο 110.000 τον. μέρος φορτίου, Ιαπωνία, δολ. 875.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 29.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 38, Μαΐου 21.

ΜΕΣ. ΑΥΓΗ: Μαύρη Θάλασσα 27.000 τον. καθαρά Αγγλία, Κόντινεντ, W 147.5, Μαΐου 25.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Ριγέκα 30.000 τον. καθαρά Αγγλία, Κόντινεντ, W 140, Μαΐου 25.

ΜΕΣ. ΓΗ: Αγγλία, Κόντινεντ, 27.000 τον. καθαρά, δυτ. Αφρική, W 140, Μαΐου 23.

ΓΚΙΩΝΑ: Εκουαντόρ 35.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 110, Μαΐου 23.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: Κωνστάντζα 25.000 τον. μέρος φορτίου, δυτ. Μεσογείου, W 150, Μαΐου 26.

ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ: Μπακάο 86.000 τον. μέρος φορτίου, Ούκλαν, W 52, Μαΐου 25.

ΑΣΤΡΕΑ: Ράζ Λανούφ 85.000 τον. Κορούνα, W 55, Μαΐου 21.

ΕΒΜΙΤΣ: Ελευσίνα 30.000 τον. μέρος φορτίου, Φόρ. W 140, Μαΐου 25.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιβ.): Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. Ιταλία, W 80, άμεση φόρτωση.

ΝΙΤΣΑ: Φρίπροτ 25.000 τον. καθαρά Ποιέρτο Ρίκο, ναύλος δύο άνευοινώθη, Μαΐου 29.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΖ'Ο: Καραϊβηκή 55.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 70, Μαΐου 25.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΙΣΤΕΥΣ: 14.935 τον. d.w. (669.000 κ.π. 13.1/2 μίλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1969) παρόδοση κατά τήν άφιξη εἰς πλοηγικό σταθμό Βίλμινγκτον Μαΐου 10-12, έπαναποράδοση δυτ. Ιταλία, δολ. 5.200 ήμερσιων.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 73.390 τον. d.w. (3.009.000 κ.π. 15 μίλ. 58 τον. φιούελ διλ τού 1967) παρόδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου Ετσιόνος, έπαναποράδοση Ταιβάν δολ. 9.500 ήμερσιων πλέον δολ. 22.000 δώρω.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΖΟΣ: 16.171 τον. d.w. (789.955 κ.π. 14.1/2 μίλ. τού 1968) παρόδοση Φλώσινγκ έτοιμος/άμεση (ζάχαρη εἰς σάκκους) έπαναποράδοση δυτ. Αφρική δολ. 4.750 ήμερσιων.

ΜΕΛΙΤΩΝ: 14.847 τον. d.w. (29 π. 8.1/2 ήτο. 669.926 κ.π. 13 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παρόδοση κατά τήν άφιξη εἰς πλοηγικό σταθμό Ρίο ντε Τζανέιρο - Παρανάγουκα ρέιντζ, Μαΐου 10-18, έπαναποράδοση μετά τήν άνοχωρηση τού πλούτου εἰς Κέιτ Τάουν - Μαπούτο ρέιντζ, δολ. 4.500 ήμερσιων, πλέον δολ. 45.000 δώρων.

ΖΩΔΟΧΟΣ (π.): 21.408 τον. d.w. (1.052.650 κ.π. 13-13 1/2 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1960) παρόδοση διπλάκεντας Μόντρεαλ άναδρομικά δύο Απριλίου 27-Μαΐου 5, μέσω Μεγ. Λιμνών - Αγ. Λαυρεντίου, έπαναποράδο-

ση μετά την άναχώρηση του πιλότου εις Μαρκόκο, δολ. 8.000 ήμερησιώς, διά τις 30 πρώτες ημέρες και δολ. 4.000 ήμερησιώς διά τις υπόλοιπες.

ΚΑΛΙΟΠΗ Α. 26.650 τον. d.w. (1.209.432 κ.π. 14 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1974) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό 'Αμβέρος Μαΐου 11-17, έπαναπαράδοση Καράται - Σιγκαπούρη, ρέιντζ, δολ. 7.500 ήμερησιώς.

ΑΡΕΤΗ: 22.450 τον. d.w. (1.983.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 27-28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) παράδοση άμερικ. λιμένες βαρ. Ειρηνικού Μαίου, έπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 4.500 ήμερησιώς, πλέον δώρα δολ. 115.000.

ΛΟΥΣΥ: 26.212 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 14 1/2 - 15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοση νότιο Αφρική, Μαΐου 20-30, έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 5.100 ήμερησιώς.

ΒΕΛΟΣ: 26.509 τον. d.w. (1.200.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1975) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Πόρτλαντ 'Ορεγκον Μαΐου 25 - Ιουνίου 5 (γεννήματα) έπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 4.500 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών πλέον 50.115.000 δώρων.

ΔΙΔΥΜΟΙ: 32.629 τον. d.w. (1.466.000 κ.π. 16 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1976) παράδοση Χοκαίντο δμεση, μέσω Κενάι, έπαναπαράδοση Μαλαισία, δολ. 5.800 ήμερησιώς.

ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 17.194 τον. d.w. (747.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1979) παράδοση Μπράουνσβιλ μετά την άναχώρηση του πιλότου εις Ντώρμπαν - Ρίτσαρντς Μπαιν ρέιντζ, δολ. 7.000 ήμερησιώς.

ΑΓΗΝΩΡ: 15.175 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 12 τον. φιούελ διλ. τού 1971) παράδοση Κόντινεντ Μαίος, έπαναπαράδοση δυτ. Αφρική, δολ. 4.950 ήμερησιώς.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: 32.785 τον. d.w. (1.520.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοση Ναχόντα δμεση, μέσω άμερικ. λιμένων δυτ. άκτης, έπαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 5.750 ήμερησιώς.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: 41.620 τον. d.w. (1.918.000 κ.π. 15

μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοση νότιο Ιαπωνία Μαΐου 25 - Ιουνίου 1, έπαναπαράδοση Πόρτ Σαιδ, δολ. 6.600 ήμερησιώς.

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 25.321 τον. d.w. (1.240.000 κ.π. 15 μιλ. 36-37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1964) παράδοση Σεφάδ Μαΐου 15-22, έπαναπαράδοση Ινδονησία, δολ. 5.200 ήμερησιώς.

ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 36.937 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοση Ρότερνταμ - Δουκυρχία πέντζ, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, Άπω Άνατολή, δολ. 6.600 ήμερησιώς, ώψιν έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 7.300 ήμερησιώς.

ΑΜΑΖΩΝ: 16.917 τον. d.w. (744.000 κ.π. 14 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ τού 1979) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό Τήρη ζησιμος, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη - Χόγκ Κούκ ρέιντζ, δολ. 5.250 ήμερησιώς.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: 19.198 τον. d.w. (31 π. 3 3/4 ίντα. 833.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοση Μπακογιάνγκ Μαΐου 14-26, μέσω Σιγκαπούρης και Αύστραλιας, έπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 4.150 ήμερησιώς.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 21.385 τον. d.w. (32 π. 7 3/4 ίντα. 948.209 κ.π. 14 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) παράδοση Μουσουρί, Μαΐου 22- Ιουνίου 4, διλ Περιοικό Κόλπο, έπαναπαράδοση διαπλέοντας Μουσκάτ, δολ. 6.250 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών πλέον 50.

ΑΘΩΣ: 14.934 τον. d.w. (710.594 κ.π. 13 1/2 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοση Ρεκαλάντια Μαΐου 24-27, έπαναπαράδοση Σκώ - Κέιπ Πλάσερ ρέιντζ, δολ. 5.250 ήμερησιώς.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 67.760 τον. d.w. (2.676.000 κ.π. 15 μιλ. 57 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοση μετά την άναχωρηση του πιλότου εις Γάνδη, Μαίος, μέσω Ρίβερ Πλέιτ, έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.300 ήμερησιώς, ώψιν ναυλωτών έτερο ταξίδι με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.000 ήμερησιώς.

ΕΡΜΙΟΝΗ: 15.010 τον. d.w. (693.000 κ.π. 14 μιλ. 25-26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973) παράδοση Μόντρεαλ έπιμονος έπαναπαράδοση, Περού, δολ. 5.000 ήμερησιώς.

ΠΕΡΓΑΜΟΣ: 17.372 τον. d.w. (826.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοση Βρέστη Μαΐου 17-24, μέσω Ρουέν, έπαναπαράδοση Ντακάρ - Ντουάκα ρέιντζ δολ. 4.500 ήμερησιώς συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών.

ΤΡΙΤΩΝ: 17.402 τον. d.w. (τού 1963) παράδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου, έπιμονος έπαναπαράδοση άνατολ. άκτη Κεντρικής Αμερικής, δολ. 5.000 ήμερησιώς.

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: 26.572 τον. d.w. (34 π. 1 1/2 ίντα. 1.209.432 κ.π. 14 μιλ., 33 τον. φιούελ διλ και 3 τον. ντηζελ διλ τού 1974) παράδοση κατά την άφιξη εις πλοηγικό σταθμό νοτιού Ιαπωνίας, Μαΐου 20-26, έπαναπαράδοση μετά την άναχώρηση του πιλότου εις Μπράουνσβιλ - Τάμπα ρέιντζ, δολ. 4.250 ήμερησιώς.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ: 20.950 τον. d.w. (τού 1974) παράδοση Έλιμπο Νο. 1 Μαΐου 24, έπαναπαράδοση Μομπάδα - Ντώρμπαν ρέιντζ δολ. 5.500 ήμερησιώς.

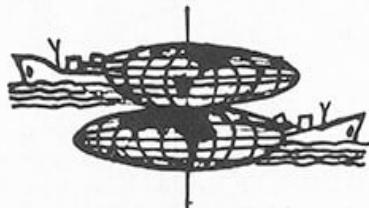
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.235 τον. d.w. (1.075.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοση Φιλιππίνες Μαΐου 27-31, έπαναπαράδοση Άγγλια, Κόντινεντ, δολ. 4.425 ήμερησιώς.

ΦΑΙΡ ΓΟΥΙΝΤ: 28.381 τον. d.w. (1.390.000 κ.π. 14 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1964) παράδοση Μόντρεαλ άμεση, μέσω Μεγ. Λιμνών, έπαναπαράδοση Ματαντί, δολ. 5.600 ήμερησιώς, πλέον δολ. 110.000 δώρων.

ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 36.937 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 1/4 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοση Φλώρικ Μαΐου 17-24, ταξίδι 90-150 ήμερων, δολ. 6.300 ήμερησιώς έ-άν έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 7.300 ήμερησιώς έ-άν έπαναπαράδοση Μουσκάτ.

* **ΓΙΑΝΗΣ ΖΥΛΑΣ:** (SD 14 τού 1970) παράδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου τέλω Μαϊου - άρχες Ιουνίου, έπαναπαράδοση μετά την άναχώρηση του πιλότου εις Γκιζάν, δολ. 6.200 ήμερησιώς.

ΙΜΑ: (λιβ.): 57.650 τον. d.w. (2.405.000 κ.π. 15 μιλ. 60 τον.



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

Αἱ ἀγοραπωλησίαι

φιούελ διλ τού 1968) παράδοση ἡμερικ. λιμένες Κόλπου ἡμεριδος, ἐπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 7.500 ἡμερησιών πλέον δολ. 217.000 δώρων.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: 17.329 τον. d.w. (745.000 κ.π. 15 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοση διαπλέντας Μάρι Μαΐου 20-25, μέσω Τσινθανγκάτο, ἐπαναπαράδοση νότιο Κορέα, δολ. 4.950 ἡμερησιών.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: 28.148 τον. d.w. (1.225.000 κ.π. 14 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1981) παράδοση κατά τὴν δφξη εἰς πλοηγικό σταθμό Φλώιακ, φαρόπλοιο Βέζερ, Μαΐου 25-26, ἐπαναπαράδοση ἡμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 3.850 ἡμερησιών.

ΑΝΑΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ: 37.000 τον. d.w. (1.616.500 κ.π. 15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1977) παράδοση κατά τὴν δφξη εἰς πλοηγικό σταθμό Βίλιμνγκτον ή Βαλτιμόρη Ιουνίου 15-30, ταξίδιο 3-5 μηνών, παράδοση Σκώ - Πάσερο ρέιντζ, δολ. 6.450 ἡμερησιών, διώνιον ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη - Ιαπωνία ρέιντζ, δολ. 6.800 ἡμερησιών διώνιον ἐπαναπαράδοση διαπλέντας Μουσκάτ, δολ. 7.300 ἡμερησιών, πλέον δολ. 142.500 δώρο σε κάθε περίπτωση.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 32.999 τον. d.w. (35 π. 10 1/2 ίντο. 1.580.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ καὶ 2 τον. ντήζελ διλ τού 1975) παράδοση ἡμερικ. λιμένες δυτικῆς ἀκτῆς ἑτοιμ., ταξίδια μέσω Αὐστραλίας, ἐπαναπαράδοση Μεσογείου, δολ. 4.800 ἡμερησιών.

ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛΑ: 24.998 τον. d.w. (1.146.000 κ.π. 14 1/2 - 15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ καὶ 2 τον. ντήζελ διλ τού 1980) παράδοση νότιο Αφρική Μάϊος, ἐπαναπαράδοση νότιο Κορέα δολ. 5.200 ἡμερησιών.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τον. d.w. (1.305.360 κ.π. 15 μιλ. 36-37 τον. φιούελ διλ καὶ 2 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1972) παράδοση Βαγκούβερ Μαΐου 14-11, ἐπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.650 ἡμερησιών πλέον δο. 130.000 δώρων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ζ.: 16.610 τον. d.w. (14 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ τού 1962) παράδοση νότιο Κορέα Μάϊος, μέσω Ιαπωνίας, ἐπαναπαράδοση Περισικό Κόλπο, δολ. 4.250 ἡμερησιών.

Ἡ μακρό καὶ ὅξεια κρισι τῆς νουλογορᾶς σε δλες τίς κύριες κατηγορίες καὶ τύπους πλοίων, τελικά ἐπενέργησε στὸν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν δπως ἀναμενόταν. Ἡδη, ὑπὸ τὴν πίεση τῆς ὄναγκης, οἱ τιμές ἔχουν σταθεροποιηθεὶ σε χρημάτισ ἐπιπέδῳ, γεγονός που πειθεὶ πλέον δχι μόνο τοὺς καιροσκόπους ἀλλὰ καὶ τοὺς ἐφοπλιστές μιᾶς οικονομικῆς ἐπιφάνειας, δτι ἥλθε ἡ ὥρα γιά ἀνανέωσι τοῦ στόλους τους.

Ἐτοι, παραπρείται μιὰ ισχυρὴ ζήτηση γιά πλοία μαντέρνα καὶ καλών προδιαγραφών, ἐνώ, ἀντίθετα οἱ τιμές τῶν παλαιών σημείων δίσοσημειώτη πτώση. Τὸ φαινόμενο αὐτὸ δημιουργεὶ καὶ μιὰ παράλληλη ἀγορᾶ ἀπό μέρους ἔκεινων πού θεωροῦν κατάλληλη τὴν στιγμὴ είτε νά κάνουν μιὰ ἀρχὴ είτε νά προχωρήσουν σε μεγαλύτερο πλοία. Κατ' αὐτὸν τὸ τρόπο, πλοίο 10/15.000 τόννων ή παλαιότερης κατασκευῆς handy bulkcarriers ἔχουν ζήτηση. Στήν τελευταία κατηγορία, βέβαια, οἱ τιμές διαμορφώνονται σε «λογικό» ἐπιπέδῳ ἐνώ τὰ μαντέρνα, παρὰ τὴν πίεση, ὀνθίστανται σθεναρά στὴν πτωτική τάση.

Παράλληλα, ἡ σχετικὴ στενότητα στὴν ἀπορρόφηση VLCC γιά διάλυση, ὥθει πολλούς πωλητές στὴν προσφορὰ τους «γιά περιτέρω ἐκμετάλλευση» σε τιμές συγκρίσιμες ἡ καὶ μικρότερες τῆς τιμῆς τοῦ «ακράπ». Παραπρείται, ἐτοι, μιὰ ὁξιόλογη δραστηριότητα στὴν ἀγορᾶ τοῦ SALE & PURCHASE σε ὅλα τὰ ἐπιπέδα.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

Δεξαμενόλιποι:

— 126.300 τον., τού 1974, στὴν Σουηδία, BTW 23.900 BHP, 16.5 κόμβοι μὲ IGS/COW, δολ. 6.000.000.

— 30.600 τον., τού 1972 στὸ Βέλγιο GOTaverken 14.350 BHP, 15 κόμβοι, δολ. 6.000.000.

— 99.980 τον., τού 1968, B&W 23.000 BHP μὲ COILS/IGS/COW, μὲ ζημίες στὸν πυθμένα δολ. 1.750.000 παράδοση Μεσογείου.

Μπάλκ κόρριερς

— 65.600 τον., τού 1981 στὴν Ιαπωνία, B&W 15.200 BHP, 14 κόμβοι, ὀνει φορτωτήρων, δολ. 17.000.000.

— 79.300 τον. τού 1974 στὴν Ιαπωνία, B&W 23.200 BHP 14 κόμβοι, δολ. 7.500.000.

— 38.900 τον., τού 1973 στὴν Ιαπωνία, B&W 13.100 BHP, 15.2 κόμβοι, δολ. 7.500.000.

— 30.450 τον., τού 1965 στὴν Ιταλία, B&W 11.500 BHP, 14.5 κόμβοι, δολ. 2.030.000.

— 31.400 τον., τού 1965 στὴν Νορβηγία, B&W 11.500 BHP, 14 κόμβοι, δολ. 2.750.000.

Τουηντέκερς

— 16.150 τον., τού 1976 στὴν ΕΣΣΔ (Χερσώνα) B&W 10.600 BHP, 18 κόμβοι, δολ. 5.600.000.

— 14.200 τον., τού 1965 στὴν Βρεταννία, Σούλτζερ 10.500 BHP, 13 κόμβοι, δολ. 1.450.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ὑπερπλήρης πλοίων πρός διάλυση ἡ Φορμόζα, ὀδυνετεῖ νά ἀπορροφησεὶ καὶ ὅλῃ χωρητικότητα. Ἀποτέλεσμα μιὰ ὄκμα πτωτική τάση τῶν τιμῶν.

Τὸ Πακιστάν τελεῖ ἐν ἀναμονει τῶν μουσώνων καὶ τελευταίες παραδόσεις είναι δυνατές μέχρι τὶς 10 Ιουνίου, περίπου.

Ἀπό τὶς πρόσφατες πωλήσεις ἀναφέρομε: «Ἐνα στρατιολικὸν VLCC (37.000 τόννοι οιδήρου) στὰ δολ. 105 καὶ ἑνὸς διζελούντο δεξαμενόπλοιο (5.900 τον.) στὰ δολ. 100.50. Λέγεται, ἐπίσης, δτι ἑνὸς Ιαπωνικὸν OBO τῶν 68.000 dwt πουλήθηκε στὰ δολ. 100. «Ολες οι παραπόνω πωλήσεις ἀναφέρονται στὴν Φορμόζα.

Γενικά, οἱ τιμές στὶς διάφορες ἀγορές διαμορφώνονται ως ἔξης:

Φορμόζα

Γιά VLCC, δολ. 100/105.

Γιά λοιπὰ δεξαμενόπλοια, δολ. 110 (ἀμεση παράδοση).

Πακιστάν

Γιά δλους τούς τύπους, καὶ ἀμεση παράδοση, δολ. 85/100.

Ινδία

Γιά δλους τούς τύπους, δολ. 95/100 (ἀνατ. ὀκτή).

Ιαπωνία

Δεξαμενόπλοια, δολ. 65/75.

Λοιπά πλοία, δολ. 50/60.



Established in 1956 Comm. Reg. 6

مَوْسِعَةُ الشَّرْقِ الْتَّجَارِيَّةِ
مَلاحة بحرية وتجارة
*The Oriental Commercial Est.
(Shipping and Trading)*

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

Agents for:

Over 30 world renowned ship owners

Corespondents for:

Protection & Indemnity Clubs

Membership:

Baltic & International Maritime Conference

Multipoint Ship Agencies Network

Arab-British chamber of commerce

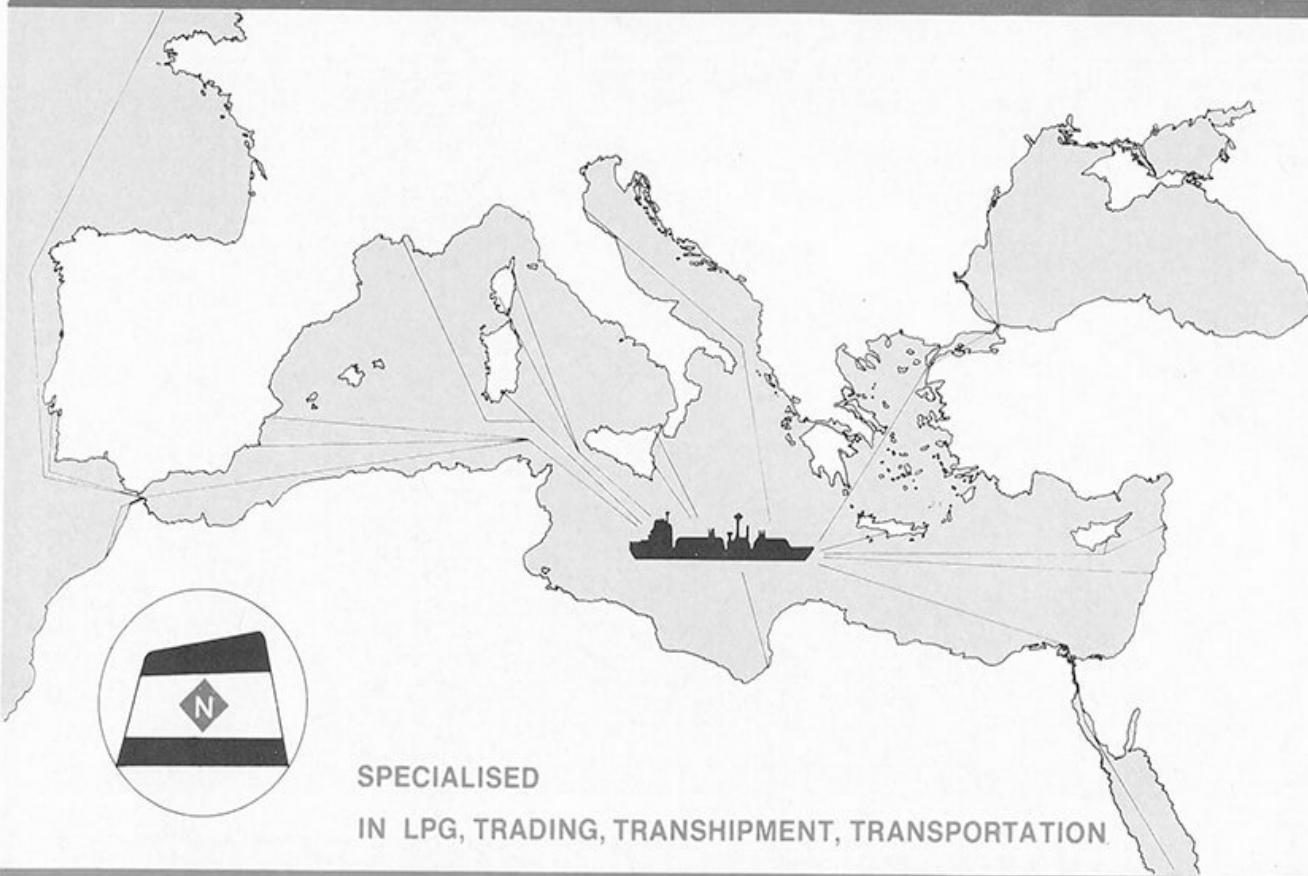
Arab Federation of Shipping

HEAD OFFICE

BRANCHES

JEDDAH	YANBO	JIZAN	DAMMAM	JUBAIL	LONDON	PIRAEUS
Cable:	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	OVERSEAS	REDCHART	OVERSEAS
Phone:	6423900	3223011	3221807	8331738	3610676	2831462
Telex:	401203	461057	401203 (Temp)	601253	631053	4511606
P.O.B.	160	388	182	1060	324	211155

SUB AGENTS: AT ALL OTHER SAUDI ARABIAN PORTS



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR
SHIPPING & TRADING Co S.A.
ATHENS TOWER - BLOCK B'
2 - 4 MESOGION STR., ATHENS
TL. 777.7000 - 770.5020 - 770.6080
TX. 218541/218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR
SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

**MERCANTILE SERVICES FOR
THE MIDDLE EAST**
KHOUSA BLDG, 5TH FLOOR
VICTORIA SQUARE, BARADA STR. DAMASCUS
TL. 223343 - 117747 TX. 11025

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.
UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARÀ - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465



The Dutch are still making history

Amsterdamse Droogdok Maatschappij BV in Amsterdam, Holland, re-delivered the Ro-Ro passenger ferry "Saint Killian" to her owners after successful sea trials. In a record-beating time of 106 days, the vessel was rebuilt and lengthened 31.85 metres. The part of the ship that had to be mounted into the vessel was ready when the "Saint Killian" arrived at the yard. In a floating dock the vessel was cut in two pieces. Kept in balance by a floating crane the aft-part of the ship was towed out of the floating dock, while the ship's fore-part stayed in place. Then the mid-body was brought into the floating dock as close as possible to the fore-part. Next the ship's aft-part was brought in

again while divers controlled the measurements under water. The floating dock was then raised leaving the 3 parts of the ship dry. After a complex job of making "one ship" again and of taking care of the interior works, the result is that the "Saint Killian II" can carry 98 more cars and 500 more passengers than before. ADM's modern equipment, careful planning and skilled workers made this giant lengthening project possible, just as another tight-schedule project, the fitting out the "Finnjet" with a diesel-electric propulsion unit, was performed in time. Therefore, when quality and the time of delivery count, your choice should be ADM. Our agents will tell you more about it.

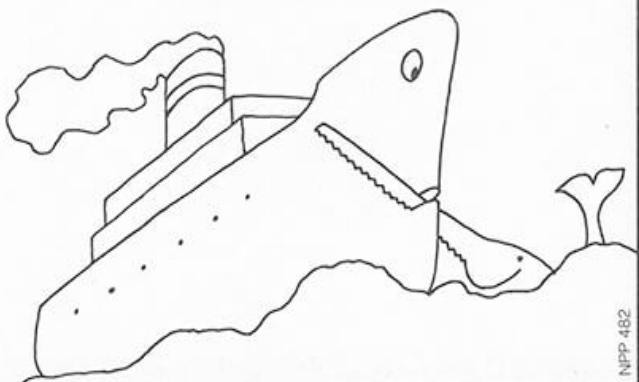


amsterdamse
droogdok
maatschappij bv

Amsterdam Drydock Company
PO. Box 3006, 1003 AA Amsterdam
Klaprozenweg 89, 1033 NN Amsterdam
Phone 020-5209911, Telex 11476

Agent in Greece
N. Bogdanos
Marine Bureau
85, Akti Miaouli, Piraeus
Tel. 01 452.0228
telex 212976 marv gr

Who cares? We do!



English Supplement

Publisher: D.N. Cottakis - Editor: D. Riga

The Union of Greek Shipowners presents its views to the Transport Committee of the E.C.

The Union of Greek Shipowners met recently in Athens a delegation of Members of the European Parliament Transport Committee urging them to help block any attempt to reverse the free movement of capital and labour, which associated with a free market, have been the main characteristics of shipping in the last 150 years.

Citing their fundamental belief in the freedom of the seas and of trade on them, the shipowners pointed out that this principle of free and fair competition had ensured that the individual and the industrial consumer in all countries, and not just in the developed world had received the necessary raw materials at the lowest possible transportation cost.

"A change in this system either by means of cargo reservation or by an at-

tempt to parcel out the market in the free bulk trades as has already been done in the cartelised liner trades or by reducing the free flow of capital or labour would be, in our views, a serious disservice to the world economy, to all the countries of the EEC and to the developing world itself", they stressed.

The Greek delegation presented to the Committee the views of the UGS on the Draft Ruling on Rules of Competition for Marine Transport. It stressed throughout, the Greek commitment to the principle of free trade, particularly in the bulk sector, which covers a large percentage of the Greek-owned fleet. It also called for the legal basis of the Ruling to be changed from Article 87 of the EEC Treaty to Article 84, Paragraph 2, which deals with the common ship-

ping policy within the Community, and calls for unanimity on the adoption of rules.

In stressing the size and nature of the Greek fleet, the Shipowners Union said that rules of competition should be restricted to the regulation of regular line conferences only, and not extended to the bulk trades. As far as the conferences were concerned, the Union said the rules should not create obstacles to the entry of new companies to the Conferences.

Commenting on the recent UNCTAD talks in Geneva at an intergovernmental preparatory group level concerning the phasing out of flags of convenience, the Union said that while prepared to meet any request for reasonable improvement in the present system, Greece and her nine EEC partners could not agree to any measure that would make it more difficult for the shipping industry as a whole to fulfil its primary duty of transporting bulk goods at the lowest possible cost consistent with safety and general conditions.

Total Strength of Greek – Owned Shipping

4,672 Ships — 53,392,697 Gross Tons

A Decline for the First Time

The decline in the total strength of Greek-owned shipping, which began last December, becomes apparent in the following statistical review. It is the first time in recent years that Greek shipping has shrunk instead of growing and the reduction is more than in Greek-flag tonnage. In the five-month period from January to May, the Greek-flag fleet suffered a net loss of 141 ships and 1,358,995 grt, while the net loss in total Greek-owned shipping amounted to 77 ships and 925,076 grt. On the other hand, there was an increase in Panamanian and Cyprus-flag registries and the Maltese flag has appeared on the scene with a number of Greek-owned ships.

These developments are the result of the continuing crisis in world shipping (the layup figure in Greece had passed the 360 mark these last few days) and the fact that Greek-flag ships are no longer competitive. It is therefore imperative that measures be taken without delay to restore competitiveness to Greek-flag ships to allow them to survive the crisis. Other countries which are wealthier and more developed than Greece have already taken measures in this respect, with the consent of their respective maritime unions and the seamen who belong to them and who value their jobs. A similar spirit must prevail among our own unions and among our professional

seamen and not those who are occasional seamen. And they should not only consent to an arrangement that will make Greek ships competitive but demand it themselves from the state.

THE GREEK FLAG

Type of Ship	No. of Ship	Grt.
Newly-built bulk carrier	4	84,200
Bulk carrier built 1976-81	156	2,827,700
Bulk carrier built 1966-75	457	8,410,929
Bulk carrier built 1956-65	211	3,095,723
Bulk carrier built —1955	1	14,425
Newly-built cargo	2	20,180
Cargo built 1976-81	135	1,248,755
Cargo built 1966-75	468	3,217,530
Cargo built 1956-65	605	3,929,439
Cargo built —1955	118	376,558
Combined carrier built 1976-81	4	236,316
Combined carrier built 1966-75	43	2,459,175
Combined carrier built 1956-65	4	168,639
Newly-built tanker	3	89,286
Tanker built 1976-81	31	1,697,092
Tanker built 1966-75	142	8,086,257

Tanker built 1956-65	149	3,539,951
Tanker built — 1955	11	153,044
Ocean liner	8	144,170
Passenger, cruise, ferry	349	649,963
Various	917	480,690
Total	3,817	40,930,122

THE PANAMANIAN FLAG

THE LIBERIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ship	Grt.
Newly-built bulk carrier	1	35,000
Bulk carrier built 1976-81	14	300,765
Bulk carrier built 1966-75	52	1,155,030
Bulk carrier built 1956-65	18	288,016
Bulk carrier built — 1955	1	8,880
Cargo built 1976-81	3	16,108
Cargo built 1966-75	5	30,118
Cargo built 1956-65	9	67,888
Cargo built — 1955	1	9,423
Combined carrier built 1966-75	13	869,154
Combined carrier built 1956-65	2	61,568
Newly-built tanker	3	89,286
Tanker built 1976-81	14	1,209,748
Tanker built 1966-75	48	3,953,593
Tanker built 1956-65	27	865,914
Tanker built — 1955	2	22,464
Various	4	3,248
Total	214	8,896,917

THE CYPRUS FLAG

Type of Ship	No. of Ship	Grt.
Newly-built bulk carrier	1	35,684
Bulk carrier built 1976-81	3	39,554
Bulk carrier built 1966-75	17	236,720
Bulk carrier built 1956-65	1	14,540
Bulk carrier built — 1955	1	3,900
Cargo built 1976-81	30	133,137
Cargo built 1966-75	59	378,898
Cargo built 1956-65	11	31,484
Cargo built — 1955	1	45,330
Combined carrier built 1966-75	3	194,487
Combined carrier built 1956-65	5	366,084
Tanker built 1976-81	7	124,558
Tanker built 1966-75	2	22,141
Tanker built 1956-65	5	123,468
Tanker built — 1955	6	36,544
Various	89	78,092
Total	241	1,864,621

Type of Ship	No. of Ship	Grt.
Bulk carrier built 1966-75	10	178,750
Bulk carrier built 1956-65	4	46,952
Bulk carrier built — 1955	1	13,066
Newly-built cargo	1	11,980
Cargo built 1976-81	4	24,617
Cargo built 1966-75	31	109,465
Cargo built 1956-65	70	317,314



E. G. LOUKEDES

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

ERKAL TUZLA SHIPYARD

ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ-ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ε. Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

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

Cargo built — 1955	58	155,314	British	2	33,400
Newly-built tanker	1	18,500	Maltese	14	75,249
Tanker built 1976-81	5	164,870	Total	4,672	53,392,697
Tanker built 1966-75	2	44,487			
Tanker built 1956-65	7	166,944			
Passenger, cruise, ferry	14	74,366			
Various	70	96,233			
Total	378	1,423,223			

The Singapore flag accounts for one bulk carrier and two tankers of 1966-75 vintage totalling 166,856 grt., the New Zealand flag for three tankers totalling 52,309 grt., the British flag for two newly-built bulk carriers totalling 33,477 grt. and the Maltese flag for eight bulk carriers of 1966-75 vintage and six cargo ships of 1955 vintage totalling 72,249 grt.

TOTAL STRENGTH UNDER THE EIGHT FLAGS

Flag	No. of Ships	Grt.
Greek	3,817	40,930,122
Liberian	214	8,896,917
Panamanian	241	1,864,621
Cyprus	378	1,423,223
Singapore	3	116,856
New Zealand	3	52,309

Type of Ship	No. of Ships	Grt.
Newly-built bulk carrier	5	119,200
Bulk carrier built 1976-81	173	3,197,549
Bulk carrier built 1966-75	522	9,804,617
Bulk carrier built 1956-65	250	3,667,411
Bulk carrier built — 1955	4	50,911
Newly-built cargo	3	32,260
Cargo built 1976-81	143	1,293,380
Cargo built 1966-75	542	3,538,839
Cargo built 1956-65	743	4,693,904
Cargo built — 1955	194	599,439
Combined carrier built 1976-81	5	281,646
Combined carrier built 1966-75	59	3,522,816
Combined carrier built 1956-65	6	230,207
Newly-built tanker	4	107,786
Tanker built 1976-81	51	3,091,577
Tanker built 1966-75	201	12,579,365
Tanker built 1956-65	190	4,697,367
Tanker built — 1955	15	197,649
Ocean liner	13	267,638
Passenger, cruise, ferry	369	760,873
Various	1,180	658,263
Total	4,672	53,392,697

CERTIFICATES

In spite of the fact that on July 1, in a month's time, inspections will begin in European ports with regard to the certification of officers and lower deck crews on ships, it is a fact that about 70% of those who are signed on as third officers or third engineers on our ships do not possess certificates and neither does the major proportion of lower-deck crew-members who, although qualified, have never bothered to obtain the required certificates.

This leads us to wonder why the Ministry of Mercantile Marine has done nothing so far to rectify the situation.

In any case, it would seem to us that an accelerated course should be instituted without delay to enable all these third officers and engineers to obtain their certificates and some method organised by the Ministry's labour office to provide all those lower-deck crew-members who are qualified with their certificates and bureaucratic delays.

their products. In particular, they hope to consolidate and expand existing business with Greek shipowners worldwide, as well as with Greek shipbuilders and those engaged in shiprepairs and conversion.

The British pavilion which covers an area of about 1,500 sq. meters houses members of "British Shipbuilders" and the large group of companies representing a joint venture by the British Marine Equipment Council (BMEC) and the British Overseas Trade Board.

British Shipbuilders, the corporation responsible for the publicly-owned shipbuilding, shiprepairing and marine engineering facilities in England and Scotland, will be mounting a major display.

In a general "industry" exhibit, British Shipbuilders will depict their various activities and the services offered, both centrally and by constituent firms, including the newly established Piraeus subsidiary, Britparts.

The BMEC has a membership of about 150 companies, embracing approximately 80 per cent of the leading British manufacturers of marine equipment. It is essentially a promotional organisation, and within its orbit are suppliers of any and every piece of equipment found on board ship, from door furniture to main engines. One of the principal functions of the BMEC is to act as an independent contact point for any overseas buyer interested in purchasing British marine equipment.

In addition many British firms are e-

xhibiting in independent stands and a number of Greek companies participate representing British interests.

THE NEW SYSTEM

With the new system of training known as AST (Added Successive Training) a solution is sought to the problem of actual and formal equality among Merchant Navy officers who originate from different sources. Deck, engineer and radio officers who do not derive from the Public Merchant Navy Training Schools must, in order to attain higher rank, go through the training stages of the new system which consist of two six-month terms of theoretical courses at the school and two six-month courses at sea.

For this second stage, the system provides for guided courses on board supervised by the master or another officer. The course is set out in a manual entitled Guided Shipboard Training.

These manuals, one for deck officers, one for engineers and one for radio officers, have already been printed by the Ministry of Mercantile Marine and are excellent in every respect.

REPERCUSSIONS

The repercussions of British action in the Falklands on shipping traffic are many and varied. The British Defence Ministry has requisitioned 14 merchant ships and chartered another 21. 35 sh-

60 BRITISH COMPANIES AT POSIDONIA '82

Britain has participated in Posidonia since its inception, in keeping with the long-standing association which British shipyards, shiprepairs and manufacturers of marine equipment have had with Greek shipowners, in particular the strong shipowning community in London.

British marine suppliers see the exhibition as an important marketplace for

ips altogether of which 16 are tankers, 5 are cargo ships, 3 are tugs and 2 are ocean liners, plus one supply ship for floating platforms.

The first repercussions have already been felt by the port of Hull which has lost its income from the requisitioned ships which used to trade with South America and which has asked for compensation. Moreover, the suspension of trade imposed by the EEC countries has affected French ports, Dunkirk in particular which was the terminal for France's trade with Argentina. Furthermore, the trade embargo has affected the port of Hamburg which handled 42% of Germany's trade with Argentina. However, German circles hope they will be able to fulfil prior commitments for the purchase of Argentine meat, olive oil and fruit which amount to three billion marks annually.

Another immediate consequence is the danger faced by British shipyards of losing orders for two ferries valued at 113 million pounds and destined for Brazil, since Argentine banks have cancelled their loans to Brazil for the purchase of these vessels. Finally, the Hellenic-Bermuda Association which insured more than 2,000 Greek ships sailing in the South Atlantic has called upon these ships to refrain from sailing into the 200-mile limit imposed by the British in which they are no longer covered by war risks.

FREE REGISTRY

The work of the UNCTAD Conference in Geneva on free registry is continuing. On one side, Group B, with the absence, naturally, of the United States, has underlined its insistence on the principle that every state must have the right to set out its own terms for the registry of ships in its national register. On the other side, the group of 77 has delineated its views on the status of the flag, on the control of management and on the participation in the capital of shipping companies. It has been accepted that the owner need not be a national of the country of registration or a resident of it, but the principle of some participation in the shipping company's capital has been retained.

Meanwhile, the general meeting of the International Chamber of Shipping, through its president, has declared that the important thing is for the UNCTAD Conference not to resort to what is rejected by the entire shipping world, i.e. restricting the limits of the free offer of sea transport according to world needs. He concluded that it should remain a basic principle that each nation should be allowed to set its own terms of registry and that a unanimous decision should be required for such an important matter.

THE SWEDISH CLUB

While in Akti Miaouli they usually complain for delay in settling insurance claims the Swedish mutual organisation "The Swedish Club" quickly and timely, which can be considered as a record, paid to claimant owners the sum of the insured value for a vessel which was considered as Constructive Total Loss.

Because of the impressive nature of the story we investigated the matter and learned from the owners of the Bulk Carrier "KRONOS" that while the vessel was enroute, loaded, from Brazil to Italy she caught fire and was abandoned by her crew on 9th March, 1982. The vessel on 13th March arrived, under towage, to Salvador Brazil, where Swedish Club representatives, surveyors, local advisers, including the head of the Swedish Club in Piraeus Mr. F. Kruse, were waiting. After investigations and surveys, on 29th March the underwriters declared that the vessel should be considered as a Constructive Total Loss and that they were prepared to pay by the 30th of April the sum which represent the insured value of the vessel. In fact on 30th April 1982 i.e. after 52 days from the date of the casualty the underwriters paid in full the insured value of the vessel.

The owners only action was to send to Salvador their Port Captain to take care of the crew and to arrange their repatriation.

NEW RUSSIAN BALTIC PORT

A new deep water port planned on the Soviet Union's Baltic coast near Tallinn, which is scheduled for completion in 1986, could seriously affect the trading position of north European ports such as Hamburg, since it would avoid the need for bulk cargoes such as grain being transhipped. Special grain elevators will be installed, together with cold stores for fruit, meat and vegetables.

The project will also involve new roads and upgrading of rail links, together with facilities for transferring loads for onward journeys through the extensive USSR inland waterways system. The existing port of Tallinn will continue to handle containers, cruise traffic, and ferry services from Stockholm and Helsinki.

ELEUSIS SHIPYARD DELIVERS THIRD 43.800 D.W.T. VESSEL

On May 25th Eleusis Shipyards delivered "Salmonpool", the third of a series of 43.800 d.w.t. bulk carriers, which was built for the British firm "ROPNER SHIPPING".

The delivery ceremony attended Mr. T. Galatis, the new chairman of "Eleusis Shipyards", Mr. E. Dow, representing

50 YEARS AGO

— Shipping is going through the worst phase of its current crisis and our cargo ships are worst affected.

— This is why we consider that the Directorate of Merchant Shipping should be reformed and promoted to a Ministry on its own and not come under the aegis of this or that Ministry.

George Ch. Lemos
Attorney

— Our cargo ship "Memas" arrived on May 18 at Las Palmas without bunkers. In order to make port it had to use various wooden parts of the ship for fuel.

— Ex-River Plate for grain cargoes, the s.s. "Nicolas" was fixed from San Lorenzo 6,800 t. for Havre-Rotterdam 16/- option Britain 16/6, May 23-31. Ex-Britain for coal, the "Georgios", was fixed from Cardiff 5,700 t. for Montevideo 8/6 May option Villa Constitucion 8/10.

— The German cargo ship "Bockenheim", 3,868 grt. was bought by Mr. A. Callinicos through the London office of Mr. Stathatos and delivered at Rotterdam. It will be renamed "Naia's" and will fly the Greek flag, registered at Ithaca.

— Lord Inchcape, a leading personality in the British shipping world, died on his yacht at Monte Carlo on May 25.

From "Naftika Chronika"
No. 35/1.6.31

the shipowners and representatives of the British Department of Trade and Lloyds Register of Shipping.

GREEK REPRESENTATIVES FOR "JARDINE, MATHESON CO."

The Taipei based Jardine, Matheson Co. Ltd. has appointed P. Wigham Richardson (Hellas) Co. Ltd. as its representative in Greece, the latest in a network of representatives in all major shipping centres of the World.

Mr. Tim. Giavridis, manager of Wigham Richardson, underlined Jardine, Matheson interest to penetrate the greek shipping market in the sectors of demolition of ships and supply of spare parts, in which the Far East group specialises.

A SPECIAL SURVEY

In pages 15-19 of our issue we publish also in English the results of our special survey on Greek Seamen who have become shipowners.



‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

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

ΑΒΑΝΣ.....	60	6646	ε. Χαλκίδα 4/5	AΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	ε. Κουβέτι 10/5
ΑΒΑΞ.....	62	10405	δ. Παναμά 2/3 διά Κωνσταντζά	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ.....	74	18963	δ. Κον/πόλη 23/4 διά Νοβοροσίσκη
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	δ. Σιγκαπούρη 2/5	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ.....	75	12498	ο. Νταμάρι 2/5 διά Ινδία
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΜΤΕΡ (δ.).....	69	104616	δργει στό Αλιβέρι	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ.....	75	12498	δ. Σουεδ 10/5 διά Σαρζά
ΑΓΑΘΩ.....	74	6017	δ. Σουεδ 9/5	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ.....	74	12498	α. Κουβέτι 9/5
ΑΓΑΘΩ Φ.....	61	13092	δ. Κωνιόλη 11/2	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	ε. Μπουένος Άντερ 12/4 (ἐπισκευές)
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	δ. Κωνιόλη 13/4	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΙΕΤΖ.....	72	11185	ε. Χιροσίμα 28/4
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Γιβραλτάρ 27/4	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΙΒΕΡΥ.....	71	15205	ε. Θεσσα 9/4 διά Μεγ. Λίμνες
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	4106	α. Θέστα 5/6 διά Γουόρι	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ.....	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 28/4 διά Μπαντάρ 'Αμπας
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.....	62	12243	ε. Φρήτανος 12/3	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	δ. Π. Σαΐδ 11/5 διά Όδησσο
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Τζέντα 27/3	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ.....	75	12498	ε. Όζακα 6/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	α. Νταμάρι 10/5	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	ε. Όζακα 6/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	ε. Πειραιά 8/5	AΙΓΑΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ.....	69	9199	α. Λάγος 26/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ.....	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪΤΝ.....	70	9178	α. Σούδιμπα 8/5 διά Έλλαδα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	10469	ε. Λάδος 25/4	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ.....	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 11/5 διά Καραϊσούγκ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	69	9677	ε. Κοριά Μπαΐ 6/5	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	71	15204	ε. Ρόττερναμ 26/4
ΑΓΓΗΝΩΡ.....	71	9875	ε. Αμβούργο 12/5	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΥΟΥ.....	71	11185	ε. Αμβέρσα 1/5 διά Νταμάρι
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	α. Καρπάτο 8/4	AΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ.....	73	12498	ε. Βατιμόρη 10/5
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	δργει στήν Λευκάδα	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	9078	α. Γκέντ (Γανδή) 8/4 διά Έλ Τζαζάρι
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	70	18628	δ. Γιβραλτάρ 3/5	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙ'ΙΚ.....	71	11208	δ. Κωνιόλη 11/5 διά Όδησσο
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	ε. Πειραιά 9/4	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ.....	74	12498	δ. Π. Σαΐδ 7/5
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	69	6074	ύπο παραλαβή	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙ'ΙΝΤ.....	70	9025	α. Αμβούργο 8/5 διά Τρίπολη
ΑΓΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	ε. Λεμεσός 13/5	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΗ.....	69	9199	δ. Σουεδ 18/3
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΨΗ.....	68	9031	ε. Αλεξανδρεία 11/5	AΙΓΑΙΣ ΦΕΙ'ΙΜ.....	69	8928	ε. Γκλέβεστον 13/4
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	74	3510	α. Ρόττερνταμ 25/4 διά Τρίπολη (Λιβύης)	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ.....	69	8927	ε. Ρόττερναμ 6/5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Πειραιά 24/4	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	α. Αμέρισα 11/5 διά Ντάρι ές Σαλάμα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	7528	δ. Κωνιόλη 9/5 διά Κωνσταντζά	ΑΙΔΗΝΗΣΟΣ.....	73	9369	α. Άλγερι 16/5
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙII.....	61	8254	δργει στήν Έλευσίνα ώπο 18/1	ΑΙΗΒΟΝ.....	66	14383	δργει στό 'Αργοστόλι
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	α. Θέστα 10/4	ΑΙΗΤΣΑΣ.....	63	1142	ε. Σάουθμπορτ 13/5
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	δ. Κωνιόλη 9/5 διά Όδησσο	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	65	40043	α. Ν. Υόρκη 19/3 διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	59	8852	α. Θεοφάνεια 2/4 διά Μαρόκο	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	64	5931	α. Βενετία 25/4 διά Τρίπολη
ΑΓΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ.....	72	5580	α. Ν. Υόρκη 7/5	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.....	67	2938	ε. Νίκαια 24/5
ΑΓΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ.....	69	2988	δ. Π. Σαΐδ 9/5	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ.....	71	15497	α. Μόντρεαλ 7/5 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	ε. Τροκύρι 9/5 (ἐπισκευές)	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ.....	56	3129	δ. Κωνιόλη 21/4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	α. Λάδος Πάλμας 15/4	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16006	ε. Μόντρεαλ 7/5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	παροπλισμόν στην Έλευσίνα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ.....	60	8975	ε. Σμύρνη 1/5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	α. Κόπυκ 28/4	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	76	11084	α. Λός 'Αντζελες 5/5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	δργει στόν Πειραιά	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	76	15947	α. Όζακα 5/5 διά Μπουσάν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4326	δ. Κωνιόλη 30/4	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	68	16715	δ. Σουεδ 28/4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Κόπυκ 28/4	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.....	63	11502	δ. Κωνιόλη 31/3 διά Κωνσταντζά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	μεσογειακές μεταφορές	ΑΙΟΛΟΣ.....	72	16235	α. Ριο Ιανέριο 1/5 διά Λένινγκραντ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2276	δ. Κωνιόλη 18/3 διά Μπουργκάς	ΑΙΟΛΟΣ.....	71	9885	δ. Κωνιόλη 15/4 διά Όδησσο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	δργει στό Κουβέτι ώπο 29/7/78	ΑΙΟΛΟΣ Κ.....	66	40787	δ. Κωνιόλη 10/5 διά Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	α. Αύγουστος 20/4				
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	δ. Π. Σαΐδ 28/4				
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Μπιλέτο 31/3 διά Δ. Γκουάρια				
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ.....	77	1573	ε. Άννα Μπαΐ 2/4				
ΑΓΓΚΝΙΚ ΙΙ.....	63	12273	α. Σιγκαπούρη 9/4	AΙΓΑΙΗΣ ΑΓΓΝΤΗΑΛ.....	65	9223	ε. Λάγος 19/4
ΑΓΓΩΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	ε. Ισκεντερόυ 1/5	AΙΓΑΙΗΣ ΕΚΣΤΑΖΥ.....	69	10182	δ. Γιβραλτάρ 21/4 διά Σάν Χοσέ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	α. Ν. Ορλέαν 4/5	AΙΓΑΙΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ.....	77	9083	ε. Χιούστον 4/5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	α. Πειραιά 13/4 διά Χαλκίδα	AΙΓΑΙΗΣ ΖΕΑ.....	68	13633	δ. Κωνιόλη 3/5
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	9982	ε. Αΐδι 8/5	AΙΓΑΙΗΣ ΣΕΣΤ.....	69	13942	α. Ρευνίον 9/5
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΑΟΥ.....	77	10459	ε. Βίλα Κοντοπιόυνον 22/4	AΙΓΑΙΗΣ ΛΑΤΖΙΚ.....	69	8715	δξωθι Σάντος ώπο 5/5
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	67	6842	δργει στήν Λευκάδα	AΙΓΑΙΗΣ ΜΑΤΣΙΚ.....	61	13299	δ. Παναμά 30/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	ε. Καζαπτάνκα 7/5	AΙΓΑΙΗΣ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ.....	81	10714	ε. Σιγκαπούρη 13/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ.....	70	4231	α. Ρίτσαρντς Μποι 1/5 διά Αμβέρσα	AΙΓΑΙΗΣ ΣΑΣΣΕΣ.....	65	20119	α. Κ. Τάουν 9/5 διά Βενεζουέλα
ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9999	α. Τεργέστης 8/5 διά Αλεξανδρεία	AΙΓΑΙΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ.....	77	10153	α. Σάντος 1/5 διά Ακαμπά
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	α. Τεργέστης 8/5 διά Αλεξανδρεία	AΙΓΑΙΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ.....	68	13388	δ. Κωνιόλη 28/4
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	α. Πενακόδα 22/4 διά Αλιγυπτο	AΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙ'ΙΟΝ.....	77	38484	δ. Σαΐδ 6/5
ΑΗ ΠΟΡΤΖΗΣ.....	64	7752	εις Γκέμιτα 17/11	AΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑΪΤΝ.....	63	6303	α. Ντουλούθ 6/5
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	δργει στήν Στυλίδα	AΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑΪΤΝ.....	57	5289	ύπο παραλαβή
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	α. Λιοσαβώνα 8/1 διά Πειραιά	AΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	64	7995	ε. Νιούρι 16/4
ΑΘΑΝΑΙΑ.....	56	13555	δργει στήν Πειραιά ώπο 18/7	AΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	62	7517	α. Τζέντα 6/5 διά Κουβέτι
ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	δ. Σουεδ 4/5	AΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ).....	73	57761	ε. Γιοκούδαμ 6/5
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ.....	56	7369	δργει στήν Έλευσίνα	ΑΙΤΟΛΙΑ.....	71	16018	δ. Κωνιόλη 2/5
ΑΘΕΝΣ ΣΗ.....	61	5023	δργει στήν Έλευσίνα	ΑΚΑΔΗΜΟΣ.....	72	13179	α. Σιγκαπούρη 3/5 διά Λάγος
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ.....	54	7311	δργει στό Αντικύρα	ΑΚΑΡΝΑΙΑ.....	73	9044	α. Λάγος 15/4 διά Γουόρρι
ΑΘΕΡΑΣ.....	69	9099	δργει στήν Ιθάκη	ΑΚΗΣ Σ.....	57	6205	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ(δ.).....	64	19695	α. Τάμπα 7/4 διά Αρούμπα	ΑΚΜΗ.....	77	16080	α. Νιαμάδι 30/4
ΑΘΗΝΑ.....	63	10170	δ. Π. Σαΐδ 11/4 διά Ρουμανία	ΑΚΜΩΝ.....	71	15119	δ. Κωνιόλη 12/4
ΑΘΗΝΑ.....	58	10662	δργει στήν Έλευσίνα ώπο 9/11	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ.....	68	25433	α. Ελλάζαμπεθ 11/5 διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	ε. Νιαμάδι 30/4	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ.....	68	24696	α. Ινδονέζια 28/4 διά ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	δ. Γιβραλτάρ 9/5	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ.....	68	25433	α. Ν. Ορλέαν 28/4
ΑΘΗΝΑ Κ.....	81	11980	ε. Κουβέτι 9/5	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ.....	72	9784	α. Σπέτζια 11/5 διά Βαλενθίνια
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ).....	68	45678	δργει στήν Έλευσίνα ώπο 13/11	ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'.....	68	19869	α. Λός 'Αντζελες 22/4 διά Βανκούβερ
ΑΘΗΝΑI.....	62	11047	εις Πειραιά	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ.....	68	25168	α. Όζακα 7/5 διά Ινδον
ΑΘΗΝΑI.....	56	4301	εις Πειραιά ώπο 17/4	ΑΚΡΑΙΦΑΙΘΙ.....	68	24341	δ. Παναμά 19/4
ΑΘΗΝΑI'Σ.....	58	9892	ε. Ρουέ 6/5	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ.....	62	6383	α. Ρόττερνταμ 8/5 διά ΉΠΑ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	ε. Πειραιά 3/5 (ἐπισκευές)	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ.....	62	6374	α. Ντεμέρα 4/5
ΑΘΗΝΙΑΝ (μ).....	67	48747	δ. Π. Σαΐδ 7/5	ΑΚΡΑΤΑ.....	75	9753	δργει στό Αστακό
ΑΘΗΝΟΥΛΑ.....	52	3361	ε. Μαρίνα ντι Καρόρα 8/5	ΑΚΡΙΤΑΣ.....	78	13889	ε. Ριο Ιανέριο 26/4
ΑΘΕΛΩΝ.....	79	10428	α. Σιγκαπούρη 4/5 διά Λάγος	ΑΚΡΙΤΑΣ.....	71	9842	ε. Σιγκαπούρη 22/4 διά Τζέντα
ΑΘΕΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	ε. Σουνταφάρτ 11/5	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ.....	72	13638	α. Βανκούβερ 1/5
ΑΘΕΩΣ.....	69	10008	α. Σιγκαπούρη 7/4 διά Γουόρρι	ΑΚΤΑΙΑ.....	75	23785	ε. Αμβούργο 12/5
ΑΘΩΣ I.....	64	7997	ε. Λιβερπούλ 6/5	ΑΚΤΙΑΝ.....	60	3188	δργει στήν Αθήνα ώπο 31/1/81
ΑΙΑΣ.....	67	9457	δ. Π. Σαΐδ 9/5	ΑΚΤΙΟΝ.....	76	11266	ε. Μπουνέαβεντούρα 13/4
ΑΙΓΑΙΟΝ.....	77	14274	εις Χιούστον 2/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ.....	64	6387	ε. Ιταζέν 8/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	64	1706	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.....	64	4463	α. Σάντος 8/5 διά Αμβούργον				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΩΡΙΤ.....	64	12498	ε. Γιοκούδαμ 5/5				

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	60	10392	ε. 'Αμβούργο 14/5	ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ.....	57	8093	ε. Μπέρια 25/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.....	58	3834	δ. Κων/πλάτη 28/4	ΑΝΕΜΟΔΕΑ.....	59	9171	εις Εισβονδαύθ (υπό κατάσχεση)
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ.....	78	15688	ε. Χιούστον 6/5	ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 10/5 διά Άνκόνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ.....	44	7207	παροπλισμένο στήν 'Ελευσίνα	ΑΝΕΜΟ Κ.....	71	4981	ε. Σητέζια 24/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.....	61	9206	ε. Σουδάμπα 8/5	ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996	ε. Κουβέτι 7/5 διά Μπαχρέν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.....	57	4365	ε. Λιβόρνο 6/5	ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981	α. Μπάρνας 8/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ				ΑΝΘΙΑ.....	64	11034	α. Χοινικάδη 12/5 διά Ιαπωνίαν
ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.).....	73	152372	άργει στήν 'Ελευσίνα	ΑΝΘΟΣ.....	79	11000	ε. Γένοβα 9/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ.....	61	6264	ε. Βόλο 5/4	ΑΝΝΑ.....	76	16438	α. 'Αμβέρσα 18/4 διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΗΜΗΝ.....	68	9395	α. 'Αμβούργο 9/5 διά 'Ακαμπι	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	α. Ρόττερνταμ 4/5 διά 'Αμπιτζάν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ.....	61	5376	εις 'Αμπελάκια (Σαλαμ.) από 11/1	ΑΝΝΑ Κ. (δ.).....	60	12256	ε. Πόρτ Σαΐδ 14/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ.....	67	7560	α. 'Ηση Λόντον 5/5	ΑΝΝΑ Κ.....	62	11503	δργει στήν Πειραιά από 20/3/81
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ.....	62	7704	ε. Σουέζ 7/5	ΑΝΝΑ Π.....	57	9367	α. Λευκασίδη 4/5 διά Ιηγούποτης
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ.....	61	7704	δ. Σουέζ 5/5	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ.....	67	20501	α. Μένα άλ 'Αχιαντί 10/5 διά Τοιταγκόκη
ΑΛΕΞΙΑ (δ.).....	58	7644	ε. Σ. 'Αννα Μπαι 14/4 διά Κούβα	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.....	58	7271	δ. Πόρτ Σαΐδ 4/3
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.....	68	9084	ε. Τζέντα 12/5	ΑΝΝΑ Χ.....	66	21883	α. Κολόμπο 8/5 διά Ντώρμπαν
ΑΛΗΘΕΙΑ.....	62	4991	ε. Θεσσαλονίκη 26/1	ΑΝΝΙΚΑ Ν.....	69	11726	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΘΑΙΑ.....	74	23757	α. Βαλιτζήρη 6/4 διά Ρωσία	ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	δ. Σκώ 28/4 διά Λενίνγκραντ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ.....	68	16229	α. Θέσσαλη 23/4 διά 'Αργεντινή	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.....	65	19758	ε. Βαλέντια 12/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ.....	62	9055	ε. 'Αμβούργο 24/4	ΑΝΝΟΥΑ.....	71	9826	α. Ρίο 'Ιανέριο 21/4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	60	8294	ε. Βρέην 20/1	ΑΝΝΟΥΑ II.....	60	6086	ε. Αύγουστα 5/5 διά Γιβραλτάρ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ.....	70	9523	α. Λισσαβώνα 26/3	ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379	ε. Ντώρμπαν 9/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ.....	71	9564	ε. Π. Σαΐδ 12/5	ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	α. Τζέντα 11/2
ΑΛΙΑΡΤΟΣ.....	56	5772	ε. Πειραιά 26/2	ΑΝΤΑΡ.....	70	16973	ε. Τζέντα 12/5
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ.....	68	11434	δ. Γιβραλτάρ 9/5	ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ.....	69	11430	ε. 'Αμπερτραντ 5/5
ΑΛΙΚΗ.....	59	12996	άργει στό Γαλαξείδι:	ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	11474	α. Σινκαπούρη 9/5
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	α. 'Αμβέρσα 14/5 διά 'Αν. 'Αφρική	ΑΝΤΖΕΛΛΑ.....	62	4207	ε. Σιγκαπούρη 4/5
ΑΛΙΣΙΑ.....	66	3762	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΑΟΡΥ.....	67	24829	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΑ.....	66	4478	α. Ρόττερνταμ 27/3 διά Κούβα	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ.....	71	30193	δ. Σκώ 29/4
ΑΛΚΑΖΑΡ.....	65	9677	α. Κιέλο 4/5 διά Δάνος	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	ε. Ραβέννα 25/4
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.....	67	25279	ε. Κευτερί 3/5	ΑΝΤΖΕΜΠΑΤΙΚ.....	70	15898	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά 'Οδησσός
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	75	12848	α. Λάγος 15/4 διά Σούδρη	ΑΝΤΖΕΜΠΑΣΙΦΙΚ.....	68	9122	ε. Ντάρμπαν 11/5
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	11213	ε. Λά Γκουαίρα 12/4	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941	ε. Πειραιά 10/5
ΑΛΚΜΑΝ.....	77	14530	δ. Π. Σαΐδ 6/5 διά Λισσαβώνα	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ.....	66	15404	ε. Εδωθ Ν. Τουτικορίν 9/5
ΑΛΚΜΗΝΗ.....	79	10996	α. Κ. Τσουν 28/4	ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149	α. Ρίο παραρτ. Μπαι 6/5 διά Κορέα
ΑΛΚΟΡ.....	62	11434	εδωθ Νούεβα Παλμίρα 7/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	68	12550	α. Λός 'Αντζελες 10/5 διά Σαγκάνη
ΑΛΚΥΟΝΙΑ.....	70	11870	ε. Ν. 'Ορλέανη 7/5	ΑΝΤΙΟΝΙΟΥ.....	78	10996	ε. Βιτόρια 22/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ.....	73	13631	δ. Π. Σαΐδ 8/5	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931	ε. Ούλανδη 10/5
ΑΛΚΥΩΝ.....	68	17374	ε. 'Ακαμπια 28/4	ΑΝΤΙΠΟΙΟΣ (δ.).....	81	29700	ε. Μπούλεν Μπαι 26/4
ΑΛΚΥΩΝ.....	64	6274	δ. Βαρκελώνη 16/3 διά Τρίπολη	ΑΝΤΩΝΥ III.....	77	38515	α. Γιοκοχάμα 28/4 διά Λός 'Αντζελες
ΑΛΜΑ.....	80	11584	ε. Ζάκα 27/4	ΑΟΥΡΥΚΑ.....	67	2777	ύπο παραλαβή
ΑΛΜΑΖ.....	63	1594	ε. Μαδέρια 7/5	ΑΠΕΣ.....	73	16397	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΑΛΜΑΡ.....	65	10484	ε. Σαβάνα 10/5	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733	α. Μόντρεαλ 10/5 διά Ντηπρότ
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ.....	64	15716	δ. Σκώ 23/4 διά Ρίγα	ΑΠΙΚΟΝΗ.....	67	9843	ε. Νιουκαστλ 4/5
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ.....	58	4037	ε. Τζέντα 11/5	ΑΠΙΟΝΙΟΣ.....	65	38607	ε. 'Αμβούργο 11/5
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ.....	69	11198	α. Καζαμπλάνκα 18/4 διά Π. Καμπέλο	ΑΠΙΟΝΙΟΣ (δ.).....	62	14939	α. Φριμάντλ 29/4 διά Ιράν
ΑΛΜΠΑΦΙΓΚΟ.....	62	1426	εις Μπαλμπός από 14/3/80	ΑΝΤΩΝΥ Π.....	77	14939	α. Μπρεμερχάρφεν 11/5 διά Σιγκαπούρη
ΑΛΜΠΙΣ.....	55	8149	δ. Γιβραλτάρ 6/5 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΩΝΥ ΙII.....	77	38515	α. Σαμψούντα 24/4 διά 'Ελ. Τζαζίρη
ΑΛΝΤΑ.....	66	2562	ε. Λάγος 6/5 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΟΥΡΥΚΑ.....	67	2777	α. Ντώρμπαν 11/5 διά Ιαπωνία
ΑΛΤΑΙΡ.....	70	16973	ε. Βρέην 3/4	ΑΠΕΣ.....	73	16397	ε. Κολούμπια Ρίβερ 11/5
ΑΛΤΙΣ.....	79	11000	α. Μ. Μαυρυκανού 29/4 διά Τόκιο	ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ.....	63	9733	άργει στήν Ελευσίνα
ΑΛΦΑ.....	62	4722	ε. Αύγουστα 28/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ.....	64	9868	ε. Μπρεμέρχαρφεν 11/5 διά Σιγκαπούρη
ΑΛΦΑ.....	71	1571	μεσογειακές μεταφορές	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.....	58	4979	ε. Σουέζ 16/4 διά Μπ. 'Αμπας
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.).....	67	46248	δ. Καιμπόν Μπράκ 15/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV.....	56	9172	εις Πειραιά από 31/10
ΑΛΦΙΤΟ.....	63	15929	ε. Λισσαβώνα 8/5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V.....	57	10609	ε. Ταραγκόνα 7/5
ΑΜΑΖΟΝΙΑ.....	77	9328	ε. Ρόττερνταμ 16/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ.....	65	3975	α. Τζέντα 13/5 διά Κοσίν
ΑΜΑΖΟΝ.....	79	10966	α. 'Αλεξανδρέα 23/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899	ε. Νιουκαστλ 18/3 διά Ναχόντικα
ΑΜΑΛΙΑ.....	58	8574	άργει εις Πειραιά από 20/10/	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.....	61	4979	εις Μπλιμπάρδ από 10/12
ΑΜΑΛΙΑ II.....	67	51644	α. Βρέην 29/4 διά ΗΠΑ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV.....	56	9172	α. Π. όφ. Σπαιν 10/5 διά Γουιάνα
ΑΜΑΛΙΝΤΑ.....	58	5164	ε. Φόρτ ντε Φράνς 24/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V.....	57	10609	ε. Ταμπικό 16/4
ΑΜΑΡ.....	60	4735	προσήρχε στήν Εύβοικο 7/5	ΑΠΟΥΣ.....	70	3275	άργει στήν Στυλίδα
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ.....	80	10996	ε. Μπαχρέν 10/5	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ.....	60	3500	δ. Ρόττερνταμ 7/5 διά Λάς Πάλμας
ΑΜΠΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ.....	71	5895	α. Θέουτα 17/4	ΑΡΑΠ.....	80	10428	ε. Βιζαραπανάνη 2/4
ΑΜΕΘΥΣΤ.....	78	13889	α. Αγιούπιτρος 8/5	ΑΡΓΙΚΟΝ.....	68	24877	α. Μελβούρην 1/5 διά Κίνα
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ.....	72	6680	α. Λός 'Αντζελες 3/5 διά Τόκιο	ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	64	10335	άργει στήν Λευκάδα
ΑΜΙΛΑ.....	72	13631	ε. Ιντσόν 20/4 διά Ιαπωνία	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ.....	77	10003	ε. Κωνίπολη 9/5
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΤΖΙΟ.....	61	16687	α. Χάμπτον Ρόδης 22/4 διά Άλβανια	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.).....	60	8409	δ. Κωνίπολη 17/4 διά Άλγερια
ΑΜΥΝΤΑΣ.....	70	9981	α. Καράτοι 8/5 διά Κοντόνεντ	ΑΡΓΟ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	ε. Ν. 'Ορλέανη 5/5
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ.....	62	19377	α. Καζαμπλάνκα 25/4 διά Ολυμπανου	ΑΡΓΟ ΓΛΑΥΡΟΥ.....	77	1587	α. Ντεμεράρδα 3/5 διά Κανάδα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ.....	78	10995	α. Σαύνοντα 30/4	ΑΡΓΟ ΠΑΤΩΝΗΡ.....	76	1578	α. Ελευσίνη 6/4 διά Νιγρία
ΑΜΦΙΩΝ.....	78	11173	α. Γλασκώβη 13/5	ΑΡΓΟ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	α. Αμβέρσα 22/4 διά Ελ Τζαζίρη
ΑΝΑΒΥΣΟΣ.....	69	9072	ε. Βούμβη 28/4	ΑΡΓΟ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	α. Στάνλου 21/3 διά Σαπέλε
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ.....	80	10996	ε. Ν. 'Ορλέανη 10/5	ΑΡΓΟ ΦΑΙΘ.....	76	1579	δ. Ρόττερνταμ 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΟΡΥ.....	74	13633	ε. Σπαλάτη 30/3	ΑΡΓΟ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	α. Χιούστον 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΙΣΤΟΝ.....	74	13438	α. Σηπάτη 30/4 διά Ιαπωνία	ΑΡΕΤΗ.....	73	13631	ε. Γιοκοχάμα 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889	ε. Παναμά 12/4	ΑΡΕΤΗ Λ.....	69	9343	α. Θάντερ Μπαι 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΝΤΕΡΙΤΟΣ (δ.).....	78	13633	ε. Τζέντα 29/4	ΑΡΕΤΗ Σ.....	62	9124	δ. Σουέζ 1/5 διά Βουβάλη
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	α. Ούμ Σαΐδ 8/5 διά Ντώρμπαν	ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	63	9778	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΕΛΤΙΤΥ.....	79	13883	ε. 'Αμβέρσα 6/5	ΑΡΗΣ VI.....	57	9481	άργει στήν Ιβάκη από 17/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	δ. Π. Σαΐδ 11/5	ΑΡΙΑΔΗΝ.....	55	1216	άργει εις 'Αργοστόλι από 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΤΗ (δ.).....	64	35333	α. Γένοβα 4/5 διά Μαλάτια	ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	64	9962	άργει εις Αργοστόλι από 30/3/81
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631	α. Κοκούμπα Ρίβερ 25/4 διά Ιαπωνία	ΑΡΙΑΝΑ.....	65	9231	α. Γ. Βιτόρια 2/5 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	α. Κων/πλάτη 2/5 διά Σύρου	ΑΡΙΑΝΑ.....	62	12038	ε. Λισσαβώνα 7/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ.....	74	13633	α. Σάντος 13/5 διά Σαλβαντόρ	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	60	7839	α. Λάγος 23/4
ΑΝΑΣΑΓΩΡΑΣ.....	68	9416	α. Σάντος 4/5	ΑΡΙΣΤΑΝΔΑΣ.....	60	9998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ.....	68	10183	α. Βούμπαν 7/4 διά Σιγκαπούρη	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	ε. Λισσαβώνα 7/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	α. Ν. 'Ορλέανη 4/5	ΑΡΙΣΤΕΑ T.....	58	5085	α. Βίληγκτον 10/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	79	15688	ε. Ρουέν 1/5	ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979	α. Ν. Ορλέανη 6/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ B.....	69	4493	α. Λάς Πόλιμα 4/5 διά Μερσίν	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.....	67	15869	δ. Κωνιπούλων 2/5 διά Σύρου	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	65	1409	ε. Ντηρότι 10/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II.....	77	4713	ε. Πειραιά 1/4	ΑΡΙΩΝ.....	57</td		

ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Δάγος 29/4
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Γιβραλτάρ 6/5 διά ΗΠΑ
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Φρημάντλ 7/5 διά Σαλήφ
ΑΡΜΟΝΙΚΗ (δ.)	67	45376	ε. Πειραιά 12/3
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	άργει στον Πειραιά όπω 24/4/81
ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22575	ε. Σύρο 17/5
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	είς Κουβέιτ 20/2
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	άργει στον Πειραιά όπω 28/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Σουάμπτα 3/5 διά Ισπανία
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Σουέζ 30/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Πιούμπινο
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΑΙΔΗ(δ.)	77	66259	ε. Ίνδερνκόρποτν 8/5 διά Κάροπος Κριστί
ΑΡΤΖΥΑ(δ.)	66	36764	α. Σούλομ Βος 5/5 διά Ν. Όρλεάνη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Χαρμπονέρδος 8/5 διά Βραζιλία
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	ε. Γιβραλτάρ 23/4 διά Μη. "Άυρες είς Γάνδη όπω 18/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	α. Μπιλατόν 14/5 διά Ν. Όρλεάνη
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	66	16094	α. Σιγκαπούρη 5/5 διά Όδησσα
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	70	10491	α. Μπαχρέν 22/4
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	δ. Γιβραλτάρ 13/5 διά Ρότερνταμ
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Π. Σαδί 14/5
ΑΣΗΜΗ (δ.)	64	33847	α. Μπιλατόν 14/5 διά Μη. "Άυρες είς Λαζαρίτη 5/2
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Σκώ 4/4 διά Ρίγκα
ΑΣΙΑ	67	9525	ε. Βανκούβερ 4/5
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Σακάντε 18/4 διά Νιούκαστλ
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Μπωμόντ 13/4
ΑΣΔΕ'Υ'	70	13363	α. Βρέμη 12/5 διά Τζέντα
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Τούρκεσταν 27/4 διά Καζακπλάνκα
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. "Άστ" Λόντον 23/4 διά Ταιβάν
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Μπρουνσμπούτελ 3/4
ΑΣΙΣΤΗ	58	9278	δ. Π. Σαδί 14/5 διά Μεσσηγείο
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Παρανάγκουα 26/4 διά Τζέντα
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	άργει στό Γαλαζί
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. "Άστ" Λόντον 4/5 διά Ταιβάν
ΑΣΤΕΡΟΙ'ΝΤ	60	6134	α. Τούρκεσταν 27/4 διά Καζακπλάνκα
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. "Άστ" Λόντον 23/4 διά Ταιβάν
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Μπρουνσμπούτελ 3/4
ΑΣΤΕΡΑ (δ.)	68	44646	δ. Π. Σαδί 14/5 διά Δουβλίνο
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Λεμπέσον 11/5 διά Πειραιά
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	α. Ίντνατ 28/4 διά Μπουσάν
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. "Υόρκη 11/5 διά Φιλαδέλφεια
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. "Άγ. Φραγκίσκος 24/4 διά Ισπανία
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Βαρκελώνη 3/5 διά Δουβλίνο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Ριο Γκράντε 9/5 διά Σαρζά
ΑΤΖΙΔΙΤΗ	59	10364	άργει στόν "Άστακο όπω 5/3
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	άργει στόν Πειραιά όπω 18/7

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'ΓΛ	71	1435	α. Κ. Τάουν 21/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Φιλαδέλφεια 11/4 διά Αρούμπα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	δ. Κωνίπολη 5/4 διά Ρωσία
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	64	10292	ε. Ντόρμπριαν 11/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΣΕΣ	71	7232	α. Μόντρεαλ 8/5 διά Λίβερπουλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	άργει στόν Πειραιά όπω 16/5/77
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	78	5868	α. Μοκαντιόσιο 15/4 διά Τζέντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΖΕΜΑΝ	69	16229	α. Θέσσαλη 7/5 διά Αργεντινή
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	δ. Κωνίπολη 24/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	δ. Θέσσαλη 5/5 διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	δ. Κωνίπολη 6/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Μόρρα Ρεντόνο 2/5 διά Νικήμα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Μερόνια 2/3 διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δ. Σ. Σάδη 2/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ'	62	5430	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Μπράι 13/5 διά Κωνσταντζά
ΑΤΑΛΑΣ	77	11804	α. Μπλακάριο 12/5 διά Μάλαγκα
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	άργει στό Άλβερί
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Μπράγκος 2/5
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Ντόρμπριαν 6/5
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	α. Καράτια 4/4 διά Κόντινεντ
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	άργει στόν "Άστακο 6/4
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Σούες 29/4
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Τζάνη 17/4 διά Δ. Γκουαΐρα
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 22/4
ΑΥΑΙΣ	72	16402	ε. Π. Πορί 30/4
ΑΥΑΙΣ	79	10993	α. Π. Σάδη 8/4
ΑΥΑΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άργει στήν Χαλκίδα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	άργει στόν Πειραιά όπω 27/5
ΑΥΡΑ	68	9624	ε. Λάγος 28/4
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6860	δ. Κωνίπολη 7/5
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Πειραιά 1/5
ΑΦΕΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ε. Πειραιά 3/1
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	μεσογειακές μεταφορές
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Λίθρον 25/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Λ. Πάλμας 10/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Αμερέτραν 18/4
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 16/4
ΑΦΡΟΣ	68	3340	είς Πειραιά 25/5 (έπισκευες)
ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.)	62	13017	α. Μπανάνα 17/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	ε. Ν. "Υόρκη 8/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Πειραιά 10/5
ΒΑΓΙΑ	69	9985	α. Βαλτιτσίρ 8/5 διά Τζέντα
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ	68	2895	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	α. Ρότερνταμ 14/5 διά Λουάντα
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκώ 16/4 διά Λενίνγκραντ
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	ε. Νάπολη 15/4
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	δ. Παναμά 29/4
ΒΑΡΕΝΒΕΔΣ	76	11802	α. Νιούπορτ 13/5 διά Λύμπεκ
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Νιούπορτ 15/3 διά Μπαλίκπαν
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	β. Βαλτιτσίρ 17/5 διά Γκαλδέβεστον
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δ. Κωνίπολη 31/3
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	δ. Παναμά 4/5
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Αλεξάνδρεια 26/3 διά Ιταλία
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	δ. Γιβραλτάρ 11/5
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	δ. Κωνίπολη 22/4
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Μπλάφ 17/4 διά Νιούκαστλ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άργει στήν Λευκάδα
ΒΑΣΩ	66	2999	δ. Κωνίπολη 15/4 διά Ζιντάνοβ
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	δ. Παναμά 24/4
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Μπιζέρτα 10/5 διά Βιρτού
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	είς Ακαρπα 20/4 (εβδηθιθή)
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Νιού Γουεστμπάρ 5/5
ΒΕΝΗ	58	13871	δ. Γιβραλτάρ 15/4
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	είς Ντουμπάι 28/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ρότερνταμ 6/5
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Αύγουστα 1/54

ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. "Ορλεάνη 23/4
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Είβονμασού 9/5 διά Έλ Τζαζίρ
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝ	66	10210	μεταφορές μάρτυρς Θαλάσσης
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Ριο Ιανέριο 2/5 διά Π. Μαντρύν
ΒΙΒΗ	59	4532	άργει στόν Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Καέν 4/5 διά Αναμπα
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	α. Πειραιά 12/3 διά Ιταλία
ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2251	είς Λευκάδα όπω 30/1
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Γιβραλτάρ 11/5 διά Αμβούργο
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Καύμαν Μπράχ 2/5
ΒΙΟΔΑΝΤΟ (δ.)	72	119794	άργει στό Αλιβέρι όπω 2/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Αμβούργο 19/5
ΒΙΠΚΕ	71	6717	ε. Μασσαλία 15/2
ΒΙΡΤΙΝΙΑ	68	31093	ε. Ρότερνταμ 13/5
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ.	58	7058	άργει στόν Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Ν. "Ορλεάνη 9/5
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άργει στό Γαλαξείδι
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	α. Ράς Σελάτη 8/5 διά Μη. "Άυρες
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	είς Βερακρούδη όπω 27/10
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΒΟΡ (δ.)	60	1434	άργει στήν Χαλκίδα όπω 9/10
ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει στόν Πειραιά όπω 5/2/79
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Π. Σαδί 13/5 διά Χιούστον
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Χιούστον 14/4
Γ.Μ.Ε. ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	67	6103	α. Χάρη 14/4 διά Βερακρούδη
Γ.Μ.Ε. ΠΑΛΜΑ	61	5816	α. Σπέντζα 4/5 διά Σμύρνη
ΓΑΙΡΕΤΟΣ (δ.)	64	31952	α. Κόρπους Κριστί 5/5
ΓΑΙΗΝΗ	59	8528	α. Ντόρντρεχτ 9/5
ΓΑΙΗΝΗ	60	10186	α. Νταμάρι 5/4
ΓΑΙΡΟΦΑΙΛΑ	68	12252	α. Λιβόρνο 28/4 διά Σαλέρνο
ΓΑΡΥΦΑΙΑ Κ.	70	9778	ε. Κακινάτα 3/5
ΓΕΡΟΤΖΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΣ	76	16037	δ. Κωνίπολη 9/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Αγκρασίτης Ρέις 1/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Ριο Ιανέριο 5/5 διά Όδησσα
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άργει "Ηνουμενίτα 1/52
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Αύγουστα 5/5 διά Πύλο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	66	15773	α. Μάλτα 26/4 διά Κούμα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΩΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	δ. Κωνίπολη 6/5 διά Μαύρην Θάλασσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Ράς Σουκέρ 4/4 διά Είλατ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Ν. "Υόρκην 29/4 διά Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΙΑΝΗΣ Μ. (μ.)	70	16605	α. Πόρτο Νογκάρο 20/4 διά Αναμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΙΑΝΗΣ Μ.	70	10006	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΥΛΑΣ	70	18634	ε. Γκρίλογκ 30/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	α. Π. ντε Μπούκ 7/5 διά Χουέλβα</td

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Κεμπέκ 20/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Χουελίνα 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Αδελαιδά 4/5 διά Τζέντα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Γιβραλτάρ 6/4 διά Βαχράν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Καζαμπλάνκα 24/4 διά Ν. Ύόρκην
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ...	65	7952	α. Φάλουρος 5/5 διά Γιβραλτάρ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Γιβραλτάρ 5/5 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	δ. Π. Σάιδ 22/2 διά Έλλασα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919	α. Βανκούφερ 30/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ	72	12919	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Τοιταγκόκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Ισκεντερόν 28/4 διά Κρήτη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Ισκεντερόν 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	α. Ρ. Ιανέριο 21/3 διά Έλ. Τζαζίρ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. Όρλεάνην 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. Ν. Ύόρκην 1/4 διά Τουρκία
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμάς 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνην 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ.	72	43479	α. Ν. Όρλεάνην 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	α. Κοτονό 17/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμάς 26/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΟΠ	77	14531	α. Γιουρούπορτ 24/4 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	α. Ρόζριο 21/4
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Σιγκαπούρην 9/4 διά Καρολίουγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	68	1804	α. Χάρρι 23/4 διά Αγκόλα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11525	δ. Κωνιπόλη 3/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΠΟΡ	60	8840	ε. Γκέντ 2/3
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Λονδίνο 14/5 διά Άμβούργο
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ	70	12379	δργει στην Μπάρα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪ'ΟΝ	64	10141	α. Λεϊκ Τούρκια 20/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	δ. Κωνιπόλη 7/3 διά Οδησσό
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	ε. Πειραιά 16/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Χάμπρον ρόδς 230/4 διά Γαλλία
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9067	ε. Τζέντα 24/4
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36276	α. Λ. Αντζελές 26/3 διά Κελέδγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Γκέντ 5/5
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	α. Λομπίτο 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ.	68	9070	α. Σιγκαπούρην 25/ διά Σουέζ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.	65	21388	α. Ακομάτα 24/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	δργει στην Πειραιά όποι 12/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	α. Αγούν Ντάμπι 27/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	α. Τζέντα 29/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ...	60	11837	α. Άμβερσα 11/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	ε. Φλώσιγκ 'Ηστ 3/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	57	9079	δργει στην Πειραιά όποι 4/2
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	εις 'Αμστερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ.	58	8920	ε. Πειραιά 16/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ.	67	38636	α. Άμβερσα 27/4 διά Π. Όρντες
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	εις 'Αμστερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	6923	εις Λίβερπουλ 10/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. Πειραιά 8/3 διά Λαττάκιο
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Αλεξανδρεία 5/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	α. Ν. Όρλεάνην 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ.	70	9954	δ. Παναμάς 3/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	α. Μπελίζι Σίτι 1/5 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΞ (μ.)	67	39444	ε. Π. Σάιδ 14/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7187	ε. Πειραιά 28/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΟΠ.	63	2603	α. Χιούστον 6/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	67	38636	ε. Ν. Όρλεάνην 18/4
ΓΚΡΑΝ ΚΑΡΑΙΡΑ	57	2876	ε. Τζέντα 16/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪ'Τ	63	15381	α. Καζαμπλάνκα 9/5 διά Σαβόνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Πόρτλαντ (Βικ.) 26/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.	70	22912	δ. Παναμάς 19/4 διά Ιαπωνία
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23390	α. Ν. Όρλεάνην 25/4 διά Κωνσταντίνα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΑΪ'Μ	62	15389	ε. Μπιζέρτα 22/4
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.Λ.	71	16306	α. Λά Παλλίς 11/5
ΓΚΡΗΝ ΣΚΑ'Υ'	68	4995	ε. Π. Βεντρές 19/4
ΓΚΡΗΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13516	ε. Θάντερ Μπάι 7/5
ΓΑΡΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	δργει στην Πειραιά όποι 21/4/77
ΓΑΥΝΚΑΣ	68	16229	α. Ήστ Λόντον 27/4 διά Ταΐρην
ΓΑΥΝΚΑΣ ΔΑΓΩΝ.	69	14029	α. Βακαγάδαμα 2/5 διά Δ. Αντζελές
ΓΑΥΝΚΑΣ ΔΙΜΗ	69	26356	ε. Λάγος 5/5
ΓΑΥΝΚΑΣ ΜΠΡΗΖ	65	11624	α. Χάμπτον 22/4 διά Ιταλία
ΓΑΥΝΚΑΣ ΔΑΝ	65	16483	α. Σεβίλη 1/5
ΓΑΥΝΚΑΣ ΦΑΙΗΘ	66	20723	α. Σάντα Φέ 6/4
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	δ. Σουέζ 28/4
ΓΟΡΓΩ	58	7061	δ. Σαλίδ 6/3
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	δργει στην Πειραιά όποι 13/4/76
ΓΟΥΙ'ΝΤΦΟΡΣ	62	1427	α. Λάς Πάλμας 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Ν. Όρλεάνην 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΝΑΣ	75	19451	δ. Παναμάς 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Σίδνευ 6/5 διά Μ. Θάλασσα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά Βερμούδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΡΙΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Π. Σάιδ 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΖ	73	19451	ε. Γκάλιεστον 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Δουνκέρκη 8/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Αδελαιδά 7/5 διά Φρημάντλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΔΔΕΣ II	75	19451	ε. Χάμπτον ρόδς 3/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	παροπλισμένη στην Ελευσίνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Παναμάς 3/13
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	67	22817	α. Σάντος 11/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	22449	α. Κάμπαρ 6/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	ε. Λιβερπούλ 10/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΥΕΤΣ (δ.)	69	41477	δργει στην Πειραιά όποι 8/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡή	74	18204	δ. Παναμάς 13/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	32717	α. Ρότερντον 7/5 διά Χρύντ Πόιντ
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Τέμα 6/5 διά Τακοράντι
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	δργει στην 'Αργοστόλι όποι 23/1
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Χάμπτον ρόδς 22/4 διά Γουατεμάλα
ΔΑΝΑΟΣ.	63	7833	ε. Τζέντα 10/5
ΔΑΝΙΑΛΑ	63	13628	ε. Σφέδ 6/5
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Μελβούρνη 9/5
ΔΕΑΤΑ (δ.)	61	7864	α. Τερέ 22/1
ΔΕΑΤΑ ΦΛΑΓΚ.	58	10586	εις Π. Σάιδ (αποθήκη)
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	δ. Κωνιπόλη 23/4
ΔΕΜΑΡΗ	64	8226	α. Ντακάρ 22/4 διά Νουακότ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Λισσαΐωνα 22/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Μαπούτο 4/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Π. Κελάκη 29/4 διά Νιούπορτ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	α. 'Αλεξανδρεία 10/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Δ. (δ.)	65	32714	α. Σ. Αννα Μπαϊ 17/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.ΙΙ.	63	10085	ε. Άμβερσα 14/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.ΙΙ.	63	10085	

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Κων/πολη 5/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δργει στην Στυλίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	α. Χούλι 20/4 διά Κούβα
ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.	60	8497	εις Μονρόβια όποι 27/11
ΔΗΑΟΣ	70	8825	ε. Λάγος 1/5
ΔΗΜΗΤΡΑ.	69	9861	ε. Ρεσίφ 10/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Κωνιπόλη 10/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.	68	11670	ε. Αιβούργο 14/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Βενετία 12/5 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Άυμέρσα 12/5 διά Λάγος
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	εις Μπαντάρ 'Αμπας 20/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Οράς 29/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	α. Μόντρεαλ 29/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π.ΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Σιγκαπούρην 15/4 διά Π. Κελάγκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. Ν. Όρλεάνην 3/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	α. Νιώρπουν 27/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Αιβέρσα 27/2 διά Έλ. Τζαζίρ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	δ. Π. Σάιδ 19/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	α. Σιγκαπούρην 13/5
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Πειραιά 21/1
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8872	α. Πειραιά 12/4
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5342	ε. Πειραιά 12/4 διά Λάγος
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	ε. Ρεσίφ 29/4
ΔΙΑΜΑΝΤΕΙΑ	60	8750	δ. Κωνιπόλη 9/5 διά Αφρική
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δργει στην Καβάλα όποι 1/2
ΔΙΑΜΑΝΤΩΣ (δ.)	58	13105	εις Πειραιά όποι 30/1
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Τζένταν 12/4 διά Μπ. 'Αμπας
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Κουσίρο 25/4
ΔΙΔΩΣ	70	10378	α. Γλασκώπη 14/4
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	δ. Π. Σάιδ 25/1 διά Δυρράχιο
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εις Κωνσταντίνα υπό συμπλήρωση
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ.	61	9443	δ. Π. Σάιδ 10/4
ΔΙΩΡΥΦΟΣ	72	19162	α. Ράς Τανόρα 27/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Π. Λινκολν 16/3 διά Ρωσία
ΔΡΟΜΩΝ	64	1596	δργει στην Πειραιά όποι 20/8
ΔΡΥΣ	65	20201	α. Ν. Όρλεάνην 24/4 διά Λένινγκραντ
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	εις Πειραιά όποι 25/12 (έπισκεψι)
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	υπό παραλαβή
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Αλεξάνδρεια 10/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΔΗΝ	78	16326	α. Σ. Τσών 15/5 διά Ίραν
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398	δ. Σουέζ 16/3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Σ. Νίκολας 6/5 διά Ν. Ύόρκην (ΕΠΩΛ.)
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	α. Ρότερντον 15/4 διά Κλαίπεντα
ΕΒΕΡΕΣΤ	52	5709	υπό παραλαβή
ΕΒΙΑ	61	10029	εις Μπάρα όποι 20/9/80
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Κωνιπόλη 23/4
ΕΒΡΟΣ	62	20372	δργει στη Γαλαξείδι
ΕΔΕΞΣΑ	64	8083	α. Λονδίνο 15/5 διά Τοιταγκόκ
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δργει στην Πειραιά όποι 3/3/81
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Πόρτ Κάιζερ 5/5
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δργει

ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΝΟ	72	10329	εις Παλέρμο άπό 13/4 (επισκευαι)	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Μπαρανκίκα 20/4 διά Μαρακάιμπο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΖΙΠ	72	13098	α. Κουβέτι 27/5 διά Σουέζ	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Τζέντα 12/5 διά Ν. "Ορλέανην"
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	μετωνυμόθη "ΕΛΛΗΝ"	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	ε. Ν. "Ορλέανην 8/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Χάλιφας 18/3 διά Κούβα	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	ε. Πειραιά 11/4
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Γένοβα 7/5 διά Μονρόβια	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	α. Π. Χέλαντ 4/5 διά Μπανιόλι
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Γκιζόν 28/4 διά Μπουκάνα	ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	α. Μίνα Σάκρ 7/5
ΕΑΜΠΙΕΛΑ III	69	12102	α. Βαλπαράιζο 13/5	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Ρουέν 13/5 διά Δουνκέρκη
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	7408	δ. Κωνπόλη 3/5	ΘΑΣΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	76	9444	δ. Γιβραλτάρ 27/4 διά Φλώσιγκ
ΕΑΝΩΝ	69	6162	α. "Εμδεν 21/4 διά Κάμπαρ	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Αύγουστα 25/4 διά Γιβραλτάρ
ΕΑΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Μόντρεαλ 6/5 διά Ρίγα	ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	δργει στό Αντίκυρα
ΕΑΠΑΝ	67	5487	α. Κουβέτι 5/5	ΘΕΑΝΩ	69	10650	δ. Γιβραλτάρ 27/4 διά Κούβα
ΕΑΠΙΑ	66	9918	εις Πειραιά 18/1 (επισκευαι)	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σιλικόν 25/4 διά Τζακάρτα
ΕΑΠΙΑ	56	8352	εις Βούβαλ 29/12	ΘΕΟΚΟΣ	78	16685	α. Πάλμας 4/5 διά Μπ. "Άρες
ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	δ. Σουέζ 12/5 διά Τσιταγκόγκ	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	δ. Π. Σάδι 13/5 διά Κωνσταντζά
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. Κωνπόλη 17/2 διά Ανταλάνα	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	60	19674	α. Ήστχαμ 8/4 διά Π. "Ορντας
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Βούβαλ 30/4	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	65	33663	
ΕΑΣΦΑΛΕΟ	63	4555	α. "Αμβέρσα 12/5	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10722	ε. Πειραιά 20/4
ΕΒΜΙΤΣ (δ.)	60	23144	δ. Ντόβερ 5/5	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	δ. Π. Σάδι 11/5
ΕΜΜΑ	69	12216	ε. Γιοκοχάμα 30/4	ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Π. Κεμπλ 4/5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	δ. Σκο 26/4 διά Ρίγα	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	δ. Κανιόπολη 13/5
ΕΜΟΥΟ (δ.)	58	20590	α. Π. ντε Μπούκ 9/5 διά Πειραιά	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	δργει στή Φορταλέξα (όποθήκη)
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Ιακεντέρν 25/4	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Πειραιά 10/5
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Τζένταν 8/5	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Ρίζαρντς Μπαι 19/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	57	9132	δ. Κωνπόλη 22/3 διά Γαλάται	ΘΕΡΜΑΙΓ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Σιγκαπούρη 9/5 διά Τάουνοβιλ
ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	εις Καρπάτο 20/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	δργει στόν Πειραιά ώπο 25/1
ΕΠΑΙΔΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ.	72	10013	ύπο παραλαβή	ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Τάιμα 4/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Κ. Τάουν 21/4	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Ντάρμπαν 29/4
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Λάγος 29/4	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Μουπάσα 14/5
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	α. Ν. "Ορλέανην 6/4	ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μεθίλ Φόδε 9/5
ΕΠΟΣ	77	9786	Σάντον 3/13 διά Μπ. "Αύρες	ΘΩΜΑΣ Α.	58	43339	ε. Μεθίλ Ρόδη 11/5
ΕΠΟΣ	78	6053	άργει στόν Πειραιά ώπο 21/8	ΘΩΜΑΣ Κ.	58	11201	α. Πειραιά 11/5 διά Σενεγκάλη
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	δ. Κωνπόλη 24/4	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Αοντόνι 29/4
ΕΠΤΑ ΓΑΡΟΙ.	65	15765	α. Κούμη Μπαι 8/5 διά Ρωσία				
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	α. Ελίξαρπτε 2/5 διά Κ. Τάουν				
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	α. Ξώπιτον ρόδς 1/5 διά Κ. Τάουν				
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	68	7447	ε. Τένταν 13/5				
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	εις Πειραιά 5/5				
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Πειραιά 25/4				
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	α. Ναγκόνια 4/5 διά ΗΠΑ				
ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΡΙΟΝΗ	73	8917	ε. 'Αμβέρσαν 24/4				
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Λιοσιαβάνα 10/5				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Λ. "Αντίζελες 10/4 διά Γιοκοχάμα				
ΕΡΟΪΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Πειραιά 25/4				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	α. Πειραιά 13/4 διά Ρόττερνταμ				
ΕΤΕΡΝΑΑ ΠΙ'ΙΣ.	63	9341	ε. Λεμεσός 6/5				
ΕΤΕΡΝΑΑ ΣΗ	56	5087	ε. Βαρκελώνη 8/5				
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	προσδάρει στήν Μομάρια 9/5	ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	α. Ν. "Ορλέανην 6/5
ΕΥΑ	59	11894	α. Π. Πάλμας 18/4 διά Νιγηρία	ΙΑΣΩΝ	70	11489	α. Σαντάντερ 26/4 διά Καρβαγένη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ε. Κωνπόλη 8/5	ΙΑΜΠΕΑ (μ.)	78	60653	α. Αμβούργο 26/4 διά ΗΠΑ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	ε. "Αμπερτάντα 29/4	ΙΚΑΝ	58	2882	δ. Π. Σάδι 5/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Θάντερ Μπαι 3/5	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	δ. Π. Σάδι 3/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 18/3	ΙΚΤΙΝΟΣ	70	10886	α. Αδελαΐδα 2/5 διά Αντεν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Πειραιά 22/2	ΙΝΤΚΑ	69	11489	α. Μίλα Καμπούς 14/5
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Τής 23/4 διά Γκλέβεστον	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	εις Πειραιά ώπο 10/8
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	63	8454	ε. Α'μπέρσα 8/4	ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Τένταν 8/5
ΕΥΕΤΙΝΑ	67	9854	άργει στήν Χαλκίδα ώπο 25/11	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Σουέζ 29/4
ΕΥΕΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Γκλέβεστον 26/4	ΙΝΤΕΡΑΣΙΩΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	ε. Π. Σάδι ώπο 30/11 (όποθήκη)
ΕΥΕΤΙΝΑ Μ.	61	8999	άργει στήν Χαλκίδα ώπο 26/1	ΙΝΤΕΡΕΠΙΡΙΤ	60	14840	α. Τάιμα 28/4 διά Χάμιλτον
ΕΥΕΤΙΝΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	52	9061	α. Αύγουστα 7/3 διά Νιγηρία	ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	ε. Σετουμπάλ 5/5
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Σκο 25/4	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Π. Σάδι 13/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Σουάμπο 1/5	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Γιβραλτάρ 14/4 διά Πειραιά
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006	δ. Παναμό 15/4	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Σήρνες 14/5
ΕΥΛΑΔΙΑ	59	8630	εις Πειραιά 4/3	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	δργει στή Αλιβέρι
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Λάγος 24/4	ΙΟΣ	70	15387	ε. Τένταν 13/3
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12207	α. Τσαγκουάρμας 6/5 διά Γουιάνα	ΙΟΣ	69	9946	δ. Παναμάρ 30/4
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Αύγουστα 4/3	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	2875	δργει στήν Αστακό ώπο 5/3
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611	α. Αύγουστα 7/3 διά Νιγηρία	ΙΠΠΟΔΑΥΤΟΣ	72	7006	α. Σάντος 1/5 διά Χάιφα
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ο. Μπρεμεχάφεν 5/5
ΕΥΡΥΩΝ	73	10713	δ. Σουέζ 7/5	ΙΡΙΣ	72	4999	δ. Σουέζ 9/4
ΕΥΡΩΝΗ	59	8222	άργει στήν Λουάντα ώπο 5/6	ΙΣΗΜΗΝΗ	68	4204	α. Πειραιά 11/5 διά Αλεξανδρεία
ΕΥΡΩΝΗ ΙΙ	60	8242	ε. Πειραιά 26/3	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ρουέν 31/3 διά Αγκόλα
ΕΥΡΩΝΗ ΦΡΖΕΡ	72	6680	α. Κ. Τάουν 3/5	ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	δ. Πάρναμ 30/4
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άργει στόν Πειραιά ώπο 31/1	ΙΩ	69	8909	α. Ντάρμπαν 27/4
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Λ. Τσάρλης 5/3 διά Κούβα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Παναμό 15/4	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σάδι 5/5
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Κωνπόλη 7/3 (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ)	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Νόποηλ 10/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10966	α. Τάραντα 17/4 διά Μπράουνοβιλ	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Ρίο Γκράντε 6/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Πόρτλαντ 29/4 διά Γκουαγιάκιλ	ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Ρουέν 31/3 διά Αγκόλα
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σιγκαύπουρη 9/5	ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	δ. Π. Σάδι 5/4 διά Βρυτό
ΕΦΗ	61	3719	δ. Γιβραλτάρ 12/4 διά Έλ Τζαζίρ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	58	3090	α. Βίγκο 6/5 διά Βρέμη
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστα ώπο 1/12/77	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ (δ.)	68	16227	ε. Θάντερ Μπούλ 4/5
ΖΑΝΗΣ	81	22857	α. Αμπράγορη 14/5 διά Βρέμη	ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Τάιμα 22/4 διά Πειραιό
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	81	30168	φ. Φρημάντλ 7/5 διά Ντουμπάι	ΙΩΝΙΑ (δ.)	71	11506	ε. Γιοκοχάμα 6/5
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Π. Λάμων 11/4	ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ε. Τζάκσονβιλ 26/4
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ε. Λισσαβόνας 6/5				
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Ρίο Γκράντε 17/4				
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 19/3				
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Κ. Σουέζ				
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Νταμάρ 30/4				
ZINI	76	11348	ε. Πειραιά 29/4				
ZIRIA	71	4635	ε. Λισσαβόνας 6/5				
ZYROS	76	19166	α. Ρίο Γκράντε 17/4				
ZYROS	69	3490	α. Λ. Γκούλετ 13/4 διά τρίπολη				
ZΩΗ (δ.)	67	43231	α. Τεργέστη 4/5 διά Σιντι Κερίρ				
ΗΒΗ	79	16376	α. Όζάκα 1/4 διά Αύστραλια	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Πενσακόλα 14/4
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Μίνα Σάκρ 5/5	ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	δργει στή Χαλκίδη ώπο 28/12/78
ΗΓΚΑ	58	1590	ε. Π. Λίμων 11/4	ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Κωνπόλη 1/4 διά Νοβωρωσικ
HΖΥ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	μεταφορές Χούλ - Γιουρούπορτ	ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Κουβέτι 10/5 διά Μ. Καμπούς
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	α. Λ. "Αντίζελες 19/2 διά Μπολμπά	ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Α'μπερσα 14/5 διά Λάγος
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	δ. Παναμό 9/5 διά ΗΠΑ	ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	δργει στόν Πειραιά ώπ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	δ. Κων/Πολη 30/4 διά 'Οδησσό		58	9882	α. Νταμάρι 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.....	68	15355	δ. Κων/Πολη 7/5 διά Μ. Θάλασσ.		72	9824	α. Μπαγκόκ 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	α. Χάρηρ 11/5 διά Μη. 'Άρες		71	15547	α. Σ. Τζουν 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	ε. Ντάρ ές Σαλάμη 18/4		67	4507	δ. Γιβραλτάρ 6/5 διά Εύρώπη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	προσδράσει στήν 'Αλγερία 28/12/80		68	3858	ε. Ρουέν 5/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	α' 'Άδελαΐδα 2014 διά Ρωσία		58	10034	ε. Μπαγκόκ 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ.....	58	6359	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά ΗΠΑ		75	34298	α. Βαλτιμόρη 10/4 διά 'Αργεντινή
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	α. Θρη πίθερ 20/4		73	39219	α. Γκλάντστον 7/5 διά Ιαπωνία
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά ΗΠΑ		81	16000	ε. Κόμπε 6/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ.....	66	16048	εις Σασέμπου 20/5 (έπισκεψε)		77	105000	α. Τουμπαράδ 31/3 διά Τσιμπά
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	δ. Κων/Πολη 8/5 διά ΗΠΑ		81	16000	ε. Βρέμη 12/5
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.....	72	16366	ε. 'Ασσάμι 21/4		72	39219	δ. Φάς 13/5 διά Σέβεν διλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.....	60	9319	δ. Γιβραλτάρ 5/5 διά Β. Εύρωπη		71	38820	ε. Πειραιάδ 3/5
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	α. Παρανίκουν 23/4 διά Ρωσία		80	16000	α. Κολούμπια 10/5
ΚΑΠΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	α. Πειραιά 15/4 διά Γιβραλτάρ		73	114543	δργει στήν Σιγκαπούρη όπω 8/10
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ.....	65	19019	ε. Νιού Τουιτσίνη 6/5		68	22835	α. Π. Μωχάμεντ Μπιν Κασίμ 28/4
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Ν. 'Ορκέλανην 5/5		79	16000	α. 'Αντζελες 24/4 διά Γιοκοχόμα
ΚΑΠΤΑΝ ΔΕΜΟΣ.....	69	9731	α. Γιβραλτάρ 12/5 διά Φόνες		70	24693	α. Γένοβα 3/5 διά Πειραιάδ
ΚΑΠΤΑΝ ΔΕΟ.....	62	3144	μεσογειακές μεταφορές		82	16000	δ. Σουέζ 10/5 διά Νταμάρι
ΚΑΠΤΑΝ ΔΥΤΙΝΟΣ.....	66	9806	ε. Κολόμπο 10/5		81	16000	ε. Γένοβα 7/5
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	δργει στήν Βούβαθ λόπ 9/6/80		66	42164	δργει Πειραιάδ όπω 15/6/81
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ε. Μπαντίρα 29/3				
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.....	72	16207	δ. Γιβραλτάρ 13/5 διά Ν. 'Υόρκην				
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	72	10372	ε. Βαλέντια 14/4 διά Βερακρούζ				
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	α. Π. Χάρκουρτ 18/4				
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648	δργει στό Πειραιάδ όπω 11/12				
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....							
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.....							
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	α. Γιοκοχόμα 29/4 διά Σιγκαπούρην		77	5539	α. Τζένταν 13/5 διά 'Αλεξάνδρεια
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.....	61	13338	δ. Γιβραλτάρ 20/4 διά Μεγ. Λίμνες		67	7687	α. Λεμεσός 12/5
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.Δ.....	66	19595	ε. Νιούκαστολ 7/5		71	14764	α. 'Αλεξάνδρεια 10/5
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	9038	ε. Ραβέννα 13/4		63	7689	ε. Τζέντα 3/5
ΚΑΡΑΙΓΣΚΑΚΗΣ.....	65	16903	δ. Κων/Πολη 4/5		58	9892	ε. Λάργας 18/4
ΚΑΡΑ.....	65	11940	δ. Σκώ 5/5 διά Λενίνγκραντ		62	10451	εις Σιγκαπούρη 3/5 διά Τζένταν
ΚΑΡΕΝ.....	76	4617	ε. Βρέμη 14/5		75	19134	ε. Χροσίμα 19/4
ΚΑΡΕΡΑ.....	67	5453	α. Π. δό Σπαίνη 21/4 διά Βενέζουελα		70	11826	α. Νταμάρι 3/4
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	δ. Σουέζ 6/5		64	34921	α. Κόρπους Κριστι 3/5
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ.....	62	9979	ε. Ρεσίφε 8/5		48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	ε. Ναϊκόγια 18/4		59	2670	α. Χουέλβα 25/3 διά Σικίντα
ΚΑΡΙΝΑ.....	67	41914	ε. Παναμά 29/4 διά Λουλέα		64	4772	δ. Κωνίπολη 15/4 διά Κωνσταντίνα
ΚΑΡΙΝΑ.....	56	4870	δργει στό Γουόρρι όπω 8/1/81		60	9423	ε. Λομπίτο 22/2
ΚΑΡΑΟΒΑ.....	75	29314	α. Σεμπού 22/4		58	9878	ε. Ραγκούν 18/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	α. Τακόμα 13/4 διά 'Ινδιά		66	5153	ε. Ντάρ ές Σαλάδη 29/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	66	5681	εις Λουλάνη 2/2		59	3354	δ. Παναμά 20/4
ΚΑΡΟΛΙΝΗ Π.....	73	13324	α. Μάλτα 11/5		64	2304	α. Σ. Κίτς 24/2 διά Κουβά
ΚΑΡΡΑΣ.....	68	25084	α. Γκέντ (Γάνδη) 28/4 διά ΗΠΑ		47	1534	δργει στήν 'Ελευσίνα
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	ε. Τακόμα 9/4 διά 'Απω 'Ανατολή		60	3995	α. Κοιτζακούδης 2/3 διά 'Αβάνα
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	10886	δ. Σουέζ 28/4		69	6084	α. Ντόντρεχτ 18/4 διά Γουόρρι
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	57	2466	α. Αμβούργο 4/5 διά Τύνιδα		67	1788	α. Ρότερνταμ 4/5 διά Πειραιάδ
ΚΑΡΥΣΤΟΣ.....	78	5080	ε. Βρέμη 4/5 (ΕΠΩΛ.ΑΛΛΟΔ.)		68	12660	α. Αύγουστα 17/4 διά Κουβά
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	α. Ρότερνταμ 6/5 διά Μεγ. Λίμνες		61	3866	α. Π. Άρθρουρ 2/4
ΚΑΣΟΣ.....	56	3105	παροπλ. στήν Χαλκίδα όπω 31/8/79		58	3914	εις Σαλίνα Κρούς όπω 24/11
ΚΑΣΠΙΑΝΑ.....	59	15125	ε. Ραβέννα 5/5		74	42470	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ.....	69	14318	ε. Βούβαθ 29/3		78	10832	ε. Οζάκα 3/5
ΚΑΣΣΙΑΝΑ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	59	4632	δ. Γιβραλτάρ 2/5		77	10832	δ. Ντουμπάτη 10/5
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ.....	68	30294	α. Αμέρερα 1/5 διά Μόντρεαλ		78	10832	α. Λουμπούτ (Μαλαισία) 7/5
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ.....	68	26644	ε. Μόντρεαλ 9/5		79	10832	α. Κόμπε 28/4
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΙΝΤ.....	58	2448	ε. Μανούτο 8/5		74	61054	α. 'Αγ. Φραγκίσκο 10/5 διά Περσικό
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	57	1235	α. Πούλα 27/4 διά 'Αβίλες		73	61054	δργει στήν Αλιβέρι
ΚΑΣΤΡΟ.....	65	1225	α. Τεργέστη 1/5 διά Βενγγάδη		62	10107	δ. Σουέζ 12/5
ΚΑΣΤΡΟ Κ.....	54	5955	α. Πειραιά 1/5 διά Σρί Λάνκα		67	16875	ε. Γένοβα 16/4 (έπισκεψε)
ΚΑΣΤΩΡ.....	50	7544	ε. Τζέντα 14/3		60	4089	α. Ταμπικό 20/4 διά 'Αβάνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	α. Νταμάρι 13/5 διά 'Ισπανία		67	9549	α. Σάντος 13/5 διά Α. 'Αντζελες
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.....	61	2499	α. Βαρκελώνη 16/4 διά 'Αννάμπα		66	13870	εις Πέραμα (έπισκεψε) 25/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.).....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές		62	62784	α. Σάντος 13/5 διά Πειραιάδ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	ε. Ναϊκόπη 7/5		57	9118	ε. Νταμάρι 9/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	α. 'Αγ. Φραγκίσκο 10/3 διά Π. Σουδάν		71	16400	α. Ταράκετον 11/5 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.....	80	15979	ε. Βιρτού 5/5		60	7758	δργει στήν Πειραιάδ όπω 23/11/80
ΚΑΤΙΑ (δ.).....	61	12959	ε. Ν. 'Ορκέλανην 20/4		64	31040	ε. Ταμπικό 20/4 διά 'Αβάνα
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	δργει στό Γαλαξείδι		56	12355	εις Μπιτάνη 30/3
ΚΑΤΙΝΑ (δ.).....	69	5068	α. Ρόττερνταμ 11/5 διά Πειραιάδ		60	119666	εις Μπαγκόκ όπω 20/11
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ.....	66	38878	ε. Ν. 'Υόρκην 30/4		61	10932	α. Κουβέτη 7/5
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	68	13894	ε. 'Αμβούργο 9/2		62	26493	δ. Κωνίπολη 6/5 διά Μ. Θάλασσα
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙΣ.....	62	14651	α. Ναϊκόνια 4/5 διά Βανκούβερ		61	38000	α. Ν. 'Ορκέλανην 2/5
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9868	α. Σιγκαπούρην 3/5 διά Τζάκαρτα		66	8943	ε. Κυριακή 16/4
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΤΚ.....	69	9853	α. Ίντσον 25/4 διά 'Ισπανία		66	20516	α. Λ. Πάλμας 11/4 διά 'Αργεντινή
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'.....	70	9964	α. Γκέντ 11/5 διά Λάργος		60	6808	ε. Φόκι 14/4
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΥ.....	74	8896	δργει εις Ρίβερ Φόλ		60	1995	α. Ρότσερφορτ 15/4 διά Μπετζάνια
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΔΙ.....	58	13700	δ. Παναμά 10/5		69	3745	ε. Κυνίτσα 11/5
ΚΕΝΤΑΚΙ ΧΟΥΟΥ.....	75	16307	α. Μίνα Σάρκη 30/3 διά Μπ. 'Αμπας		62	2935	α. Λ. Πάλμας 6/4 διά Ντουάδα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	58	8656	α. Χάμπτον ρόδς 25/4 διά 'Αρουραία		81	29710	δ. Παναμά 7/5
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΑΜΠΙΩΝ.....	59	24333	μεσογειακές μεταφορές		61	13271	εις Πειραιάδ όπω 4/10
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ.....	41	1580	δ. Σκώ 16/4 διά Ρίγκα		77	20823	α. Μπιλιάτο 29/4
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΝΑΙΤ.....	70	13907	δ. Κωνίπολη 3/5		60	3385	α. Νταμάρι 17/4
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΣΑΝ.....	67	21706	δ. Ντιαμάντ 15/4		68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	66	18849	α. Σουάμπα 26/4 διά Μπ. 'Αμπας		65	14088	δ. Παναμά 29/3
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΣΤΑΡ.....	71	8272	ε. 'Αμπερούδα 13/5				
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ ΣΤΑΡ.....	71	13907	δ. Κωνίπολη 11/5 διά 'Οδησσό				
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑΝ ΑΜΠΙΩΝ.....	58	5266	μετανομάσθι «ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡY»				
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΗΣ.....	52	5674	δ. Κωνίπολη 9/5 διά Ταρτούς		68	4350	δ. Σουέζ 10/4 διά Μπ. 'Αμπας
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY.....	52	5250	δ. Κωνίπολη 10/5 διά Κωνσταντίνα		68	4350	ε. 'Αλικάντε 1/5
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑΝ ΣΑΝ.....	52	5674	δ. Κωνίπολη 27/4 διά θεσσαλονίκη		54	2698	δ. Κωνίπολη 22/4
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ.....	58	5250	δ. 'Αλεξάνδρεια 8/5 διά Ρουμανία		67	10542	α. Κωνίπολη 22/4 διά Εύρώπη
ΚΕΧΡΕΑ.....	61	14982	ε. 'Αμπερούδα 16/5		59	6140	α. Πασάνιες 5/3 διά Γουόρρι
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.).....	66	52870	α. Άλ Ρουβέιδ 6/5 διά Φραμπάντα		77	18658	δ. Ντόβερ 9/5
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.).....	64	33445	ε. Πειραιάδ όπω 10/2		65	7952	ε. Ρίο Γκράντες 30/4
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ.....	63	15378	δ. Γιβραλτάρ 7/5 διά Βαρχόν		80	2925	α. Τρίπολη (Λίβανος) 30/4 διά Πειραιάδ
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ.....	81	15400	ε. Βάρον ύπο συμπλήρωση		54	3315	παροπλισμένο στήν 'Ελευσίνα
ΚΙΚΑ.....	70	16196	α. Λίνκον 20/4 διά Μ. Θάλ.		61	5643	ε. Πειραιάδ 27/3
ΚΙΚΗ.....	57	9723	ε. Αύγουστα 5/5		78	9485	

ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	α. Καστελαμάρε 13/2 διά 'Ελλάδα	MARIEVA.....	67	3953	α. Καέν 31/3 διά Χαλκίδα
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	α. Καστελον 2/2 διά 'Άλκερια	MARIETTA (δ.)	75	115207	α. Πειραιά 5/2
ΛΕΝΑ.....	61	9191	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Μόντρεαλ	MARIETTA.....	65	8344	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά Μη. 'Άυρες
ΛΕΝΙΟΝ Χ.....	63	15929	ε. Βενετία 12/5	MARIZINA (δ.)	67	40075	δ. Κωνιπόλη 5/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ.....	63	8427	α. Λισαβόνα 27/4 διά Λουάντα	MARIKA.....	62	9055	εις Λούπιτο όπο 20/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ.....	61	8627	α. Σάντος 26/4 διά Λουάντα	MARIKLA (δ.)	71	72335	δργει στον Πειραιά 31/1
ΛΕΡΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ.....	61	13480	ε. Ρουέν 7/5	MARIYAN.....	71	16269	α. Άγιερσος 16/5 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	δ. Γιβραλτάρ 22/4 διά 'Ελ Τζαζάρ	MARIYAN L.....	68	14569	α. Τενερίφη 16/4 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	60	4489	όργει στην Λευκάδα	MARINA (δ.)	80	40000	δ. Κωνιπόλη 16/4
ΛΕΥΚΑΣ (δ.).....	63	16407	α. Σάροχ 7/5 διά Γαλλία	MARINA.....	60	4116	ε. 'Αγκρα ντός Ρέις 6/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ.....	58	9079	όργει στην Χαλκίδα όπο 20/7	MARINA ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Κοπής 28/4 διά Τζέντα
ΛΕΩΝ.....	75	15684	ε. Χιούστον 30/4	MARINA Δ.....	65	19566	α. 'Άδελαΐδης 8/4 διά Ρωσία
ΛΕΩΝ.....	72	2311	όργει στην 'Ηγουμενίτσα 2/2	MARINA Π.....	61	7838	ε. Πειραιά 9/5
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. 'Αγ. Φραγκισκο 24/4 διά 'Ινδια	MARΙΟΤΚΑ (δ.)	65	36066	α. Πουντά 'Αρενάς 25/4 διά Κουντέρο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	ε. 'Αμπούργη 17/4	MARION.....	67	33586	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	57	5318	όργει στην Στυλιάδα	MARITZA.....	68	29324	α. Αύγουστα 1/4 διά ΗΠΑ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ.....	65	15738	δ. Κονιόρδη 7/4 διά Τουάψ	MARITZA Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	δ. Κωνιπόλη 14/4 διά Μ. Θάλ.
ΛΗΓΚ.....	61	8658	ε. Τζέντα 24/4	MARIΦΙΛ.....	58	2140	δ. Π. Σάδη 7/5 διά Μεσόγειο
ΛΗΔΑ.....	68	28879	α. Μπαλμπότης 13/3	MARKA Δ.....	75	14785	δ. Παναμά 7/5
ΛΗΔΑ.....	63	8566	ε. Ντάρες έπι Σαλάμ 5/5	MARKALAN.....	68	14771	α. 'Οζάκια 29/4 διά Βανκούβερ
ΛΗΔΑ II.....	67	9381	α. Κ. Τάουν 1/4 διά Βενεζουέλα	MARKIZ.....	75	28082	α. Λ. Πάλμας 10/4 διά 'Αργεντινή
ΛΗΝΤΕΡ.....	56	7510	ε. Βούρβα 5/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)	MARKOS N.....	69	11434	α. Χαμίνα 30/4 διά 'Αλεξάνδρεια
ΛΗΤΩ (δ.).....	67	44646	όργει στον Πειραιά όπο 25/2	MARAPEN.....	57	5087	α. Κορούνα 3/5 διά Β. Ευρώπη
ΛΗΤΩ.....	72	6106	μετών. «ΑΝΤΩ II» σημ. Παναμά	MARAI (δ.).....	59	20827	α. Ρότερντρημ 15/5 διά Δουβλίνο
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7963	α. Σετούμπαλ 30/4	MAROUDI.....	78	19974	α. Ρίτσαρντς Μπαιη 17/4 διά 'Ιντσόν
ΛΙΑΝΗ Χ. (δ.).....	67	48719	όργει στον Πειραιά όπο 7/11	MAROUKO.....	57	8899	όργει στο 'Αργοστόλη όπο 10/1
ΛΙΜΠΡΑ (δ.).....	76	18343	δ. Π. Σάδη 13/5	MARTS.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.....	62	8937	όργει στην 'Ηγουμενίτσα	MARYLIDA.....	61	11915	α. Αγαδίρ 21/4 (ΕΠΟΔΑ.)
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	61	8951	όργει στην 'Ηγουμενίτσα	MARO.....	70	15806	δ. Γιβραλτάρ 10/5 διά Πότι
ΛΙΤΣΙΩΝ ΠΡΑΪΝΤ.....	71	9074	δ. Κωνιόρδη 3/4 διά Νοβρορούσιος	MARO.....	73	32510	α. Παναμά 8/5 διά Σάντος
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.).....	61	21894	ε. Ρινέλικο 12/5 διά 'Αγ. Θεοδώρους				
ΛΙΨ.....	68	9650	δ. Παναμά 29/4				
ΛΟΓΙΑΣΤΥ.....	69	9045	όργει στην Μπάρα όπο 24/9/80				
ΛΟΙΓΝΤΑ (δ.).....	75	24408	ε. Τήσι 13/5				
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	α. Κολούπια ρίβερ 7/5 διά 'Αιγαυπτο				
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	6549	ε. Τένταν 14/5				
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	α. Ντράπιαν 22/4 διά Καναδά				
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Ν. Ορλέανης 1/5				
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	ε. Μίνα Σάρκ 2/5				
ΛΥΔΙΑ.....	59	1226	εις Θεσσαλονίκη όπο 6/2/81				
ΛΥΡΑ.....	64	6547	α. Πειραιά 2/4				
ΛΥΡΙΚ.....	67	41914	α. Χαμπον ρόδης 10/5 διά Εύρωπη				
ΛΩΡΕΤΤΑ.....	68	4071	εις Καντίτι 19/1 (Σαουδαραβικό συμφ.)				
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	ε. Χιούστον 30/4				
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.....	58	4585	εις 'Αμπερτάνη 30/12				
ΜΑΘΙΟΣ.....	62	8975	όργει στον Πειραιά όπο 19/1				
ΜΑΘΙΟΣ.....	52	2025	όργει στον Πειραιά όπο 7/2				
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	εις Ναγκασάδη υπό συμπλήρωση				
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Κωνίπολη 10/4				
ΜΑΙΡΗ Κ.....	72	4990	ε. Λ. 'Αντζελες 30/5				
ΜΑΙΡΟΥΑ.....	63	14203	ε. Θέουτα 10/5				
ΜΑΙΓ'ΥΣΑΝ ΙΙ.....	58	5376	α. Ντράπιαν 4/5 διά 'Ακαμπα				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	ε. Βαλπαράζο 10/5				
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	ε. Βιτόρια 2/4				
ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	ε. Ρουέν 18/4				
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	65	13278	ε. Τενερίφη 10/5				
ΜΑΝΘΩΣ.....	77	5874	ε. Λάγος 20/4				
ΜΑΝΙΑ.....	68	2918	α. Ποδούλη 2/4 διά Λαττάκιο				
ΜΑΝΝΑ (δ.).....	70	65223	ε. Σούλιον Βούς 13/5				
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ.....	77	16267	ε. Μπαρακίλα 26/4				
ΜΑΝΤΟ ΙΙ'.....	72	17432	ε. Σουάμπα 7/5 διά 'Ινδιά				
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.....	80	5511	α. Μπόγουντ 4/5				
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.).....	64	47493	ε. Πειραιά 11/5				
ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.....	62	15405	δ. Σουές 7/2				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	ε. Χιούστον 5/5				
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ.....	71	9372	ε. Τένταν 14/5				
ΜΑΟΥΝΤ ΕΔΕΡΟΣ.....	58	9163	εις Πειραιά 5/10 (έπισκευα)				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ.....	68	18525	δ. Κωνίπολη 6/5				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	α. Γιοκοχάμια 12/4 διά Βανκούβερ				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	α. Βανκούβερ 29/4				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	36264	α. Χαμπον ρόδης 8/5 διά Ρ. 'Ιανέριο				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500	α. Χόγκ Κόγκ 2/4 διά Νιούκαστλ				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΝ.....	80	33500	ε. Σιγμονόστι 28/4				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	68	57200	α. Υποϊστάντες 13/5 διά Χάμπτον ρόδης				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	α. Γιοκοχάμια 2/4 διά Ριτσαρόντης Μπαι				
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	όργει στον Πειραιά όπο 11/3				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΓ'Κ.....	62	8967	α. Λ. Πάλμας 8/5 διά Λάργος				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	α. Βρέμη 19/5 διά Κριστούμπαλ				
ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	α. Καράποτης 1/5				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	66	18155	α. Αύγουστα 4/5 διά Μη. 'Άυρες				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.).....	66	15404	ε. Βόλο 17/3				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	58	11849	ε. Αύγουστα 4/3				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	60	10748	όργει στο 'Αργοστόλη όπο 21/1				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.....	49	6607	όργει στην Χαλκίδα				
ΜΑΡΓΚΟ (δ.).....	76	81106	δ. Π. Σάδη 2/4/3				
ΜΑΡΓΚΟ.....	58	2966	δ. Κωνίπολη 8/5 διά Μπιλμπάδο				
ΜΑΡΕΣΟΔΑ.....	69	9623	ε. Μπερίνα 6/5				
ΜΑΡΙ.....	74	8925	α. Γιοκοχάμια 27/4 διά Τζέντα				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	ε. Ήλιτερφόκ 10/5				
ΜΑΡΙΑ (δ.).....	65	47544	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/5				
ΜΑΡΙΑ.....	70	9101	ε. Λεμεσός 17/3				
ΜΑΡΙΑ.....	58	5746	όργει στην Χαλκίδα όπο 23/9				
ΜΑΡΙΑ Α.....	62	3199	δ. Γιβραλτάρ 6/5 διά 'Ελ Τζαζάρ				
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	74	15938	α. Χόγκ Κόγκ 8/5				
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.....	70	9565	ε. Π. όφ Σπαινί 3/5				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	60	6978	δ. Γιβραλτάρ 5/4 διά Χαλκίδα				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.....	68	1599	δ. Σουές 2/5 διά 'Αντεν				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	δ. Σουές 8/5				
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069	ε. Τένταν 25/4 διά Μη. 'Άυρες				
ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	α. Μπουνιμπούρι 10/5 διά Τζέραλντον				
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	α. Λ. Πάλμας 6/5 διά Κλαίπεντα				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	δ. Π. Σάδη 5/5				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	α. Λ. Πάλμας 6/5 διά Κλαίπεντα				
ΜΑΡΙΑ Ζ.....	73	13631	δ. Κελάγκ 28/4 διά Σιγκαπούρην				
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ.....	67	9365	δ. Παναμά 2/4				
ΜΑΡΙΑ Σ.....	58	9028	α. Μόντρεαλ 9/5 διά Τζιμπουστί				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ' (δ.).....	66	42799	ε. Σ. Τζών όπο 19/4 διά 'Αρούμπα				
ΜΑΡΙΑΣΕΛΕΝΑ Τ.....	58	9507	ε. Αμπέρο 12/5				
ΜΑΡΙΑΝΟΗ.....	70	9767	α. Λιβόριο 4/5 διά Πειραιά				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	α. Ν. 'Υδρην 5/5 διά Σ. Κρουά				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	όργει στον Πειραιά όπο 21/11/79				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ).....	75	68414	όργει στην Χαλκίδα όπο 6/2				
ΜΑΡΙΒΙΚ.....	62	23805	όργει στον Πειραιά όπο 1/3				
ΜΑΡΙΓΟ.....	72	9824	δ. Κωνίπολη 17/2 διά Κούρβα				

MINI ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. 'Ορλέανην 9/5
MINI ΔΗΦ	71	1584	δ. Παναμά 3/5
MINI ΔΙΖΑΡΠΤ	72	1562	α. Βαρκελώνη 29/4 διά Μπετζάδια
MINI ΔΙΑΔΑ	70	1598	α. Τζέντα 12/5 διά Γκιζάν
MINI ΔΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βαρκελώνη 12/4 διά 'Ελ Τζαζάρι
MINI ΔΙΝΚ	71	1592	ε. Ορλέανην 8/5
MINI ΔΙΝΤΟ	71	1564	προσάραξε Τζιζέλι 6/3
MINI ΔΙΦΤ	70	1582	εις Πειραιά 24/2
MINI ΔΟΥΦ	71	1563	α. Π. όφ Σπαίνη 26/4 διά Κολομβία
MINI ΔΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζένταν 14/5
MINI ΔΟΥΜ	74	1577	α. Μπαρανκίλο 25/4
MINI ΔΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. 'Ορλέανην 6/5
MINI ΔΟΥΞ	71	1594	α. Μαρίνα ντί Κάρδα 27/4 διά Σκίκντα
MINI ΔΥΜΦ	75	1578	α. Ν. 'Ορλέανην 23/4
MINI ΔΩ	71	1594	α. Ν. 'Ορλέανην 6/5
MINI ΔΩΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλέανην 1/5
MINTEN	64	4776	α. Π. Έλιζαμπεθ 11/5
MINOS	75	28082	εις Γενούβα 14/5
MINΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Κυνήτοκη 22/4
MIRENE	68	4998	α. Σαβάνωνα 15/4 διά Π. Καμπέλο
MIS ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Σορέλ 30/4 διά Ρίγα
MISΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ	74	28082	δ. Σκώ 9/4 διά Ρίγα
MITΣ Κ.	57	3861	εις Κουμπάτη 7/4
MΙΧΑΝΑ (δ.)	65	28313	ε. Τάνκουνιβα 15/4 (έπισκευα)
MΙΧΑΝΑ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Ράς Τανόρα 5/5
MΙΧΑΝΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δργει στον Πειραιά από 9/6/81
MΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Νότερ 28/4 διά ΗΠΑ
MΙΧΑΛΑΣ (μ.)	72	55204	ε. Ρόττερνταν 16/5
MΙΧΑΛΑΣ	69	12748	α. Θάντερ Μποϊ 7/5 διά Λιβερπούλ
MΙΧΑΛΑΣ	74	8825	α. Ρόττερνταν 5/4 διά 'Άλγερια
MΙΧΑΛΑΣ	59	5384	α. Τραπεζούντα 21/2 διά Πειραιά
MΙΧΑΛΑΣ	69	2993	α. Λισαβόνα 6/5 διά Ρόττερνταν
MΙΧΑΛΑΣ	70	2867	α. Αλεξανδρεία 24/2
MΙΧΑΛΑΣ Κ.	57	3178	ε. Ράς Τανόρα 5/5
MΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Κόμπα 4/5 διά Βανκούβερ
MΙΧΑΛΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	61	12862	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Ραβέννα
MΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Κιούστον 6/5
MΟΙΣΙΔΑ	74	33073	α. Λονδίνο 22/4 διά Βραζίλια
MΟΜΠΙΛΙΑ (δ.)	69	47958	α. Λ. 'Αντζέλες 3/4 διά Μπαλό Τέρμ.
MΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Σουεζ 12/5
MΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Βανκούβερ 5/5 διά Αύστραλια
MΟΣΧΑ Δ.	66	8823	δργει στον Πειραιά 6/9
MΟΥΝΤΣΕΡΕΔΑΝΤΣ	60	9365	α. Λ. 'Αντζέλες 1/4
MΟΥΤΣΑΝΑ	77	5509	α. Μπόνουντ 23/4 διά Βεραρκούζ
MΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Ταομασίνα 30/4
MΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Μπαγκόκ 27/4 διά 'Αφρική
MΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	εις Πειραιά 9/3 (ΕΠΩΔ.)
MΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΕΡ	60	6158	α. Νταμάρ 1/5 διά Μανούτο
MΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	δ. Δαρδανέλια 3/5 διά Μουδανιά
MΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ύπο παρακλήση
MΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	ε. Πειραιά 6/4
MΠΑΡΡΥ	66	14359	δ. Σουεζ 12/4 διά Κίνα
MΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. 'Αμβέρσα 14/5 διά Βρέμη
MΠΕΑ ΣΤΑΡ	56	4884	εις Τουλκάν 22/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)
MΠΕΛΑΣΚΑ'Υ'	57	7974	εις Λας Πάλμας 20/12
MΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Γιβραλτάρ 6/5
MΠΙΑ	75	7246	α. Πειραιά 10/5 διά Σαλέρνο
MΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δργει στην 'Ιδανη
MΠΛΟΥ ΜΑΙΠΑ'	63	9657	δργει στον Πειραιά από 8/11
MΠΛΟΥ ΣΗ	58	3778	ε. Σφάδ 12/4
MΠΝΟΝΤΑΣ	68	16005	α. Αγιουστά 1/4 διά Κούβα
MΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντάρ ε Σαλαδά 10/5
MΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Γκέντ 9/5 διά ΗΠΑ
MΠΟΥΕΝΑ ΕΣΤΕ-			
PANTZA (δ.)	64	32756	α. Γιβραλτάρ 11/5 διά Ν. 'Υόρκην
MΠΟΥΕΝΑ ΣΥΧΕΡΕΤ (δ.)	70	113425	δργει στην 'Ελευσίνα
MΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Δρέπανο 17/4
MΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	δργει στην 'Ελευσίνα
MΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δργει στην Λευκάδα
MΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'	54	6103	δργει στην Στυλίδα
MΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δργει στην 'Ελευσίνα
MΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δργει στην 'Ελευσίνα
MΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	δργει στην 'Ελευσίνα
MΠΡΑΒΟΕΞΟΠΤΕΡ	77	3827	ε. Ν. 'Ορλέανην 8/5
MΠΡΑΙΤ' ΣΚΑ'	69	2979	Μερσίνα 5/5
MΠΡΗΣ (μ.)	64	35082	α. 'Ιμπινχάμ 27/4
MΥΩΦΙΚ (μ.)	67	39617	α. Γιοκοχόμα 3/5 διά Χαβάη
MΥΚΑΛΗ II	77	16267	α. Μπέλφαστ 12/5 διά ΗΠΑ
MΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Κουβέλη 14/5 διά Ν. 'Αφρική
MΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Ν. 'Υόρκη 21/4 διά Μαρόκο
MΥΡΣΙΝΙΔΑ	77	5511	α. Μόντρουντ 26/4
MΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	ύπο παρακλήση
MΥΡΤΙΑ	63	3499	δ. Μπρούντιμπουτελ 2/5 διά Κλαιπέντα
MΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Σινόρην 28/4
MΥΡΤΟΣ	70	9085	δ. Παναμά 21/4
N. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Κολόμπα 23/4 διά Φιλιππίνες
N.I. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Ντάρμπατ 14/4 διά Σιγκαπούρην
NΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	ύπο παρακλήση
NΑΓΙΑΣ	71	2997	ε. Ρόττερνταν 15/5
NΑΓΙΑΝΤ	75	35561	ε. Ν. 'Ορλέανην 7/5
NΑΝΟΥΛΑ	63	2589	ε. Στέτε 23/4 διά Γκουνάτα
NΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Πειραιά 12/4
NΑΝΟ Κ.	66	1789	μεσογειακές μεταφορές
NΑΞΟΣ	70	8825	α. Ν. 'Υόρκην 7/5
NΑΞΟΣ Α'ΙΑΝΤ	80	10982	α. Ντάρμπατ 11/5 διά Ρίορεντες Μπαι
NΑΤΑ	77	9359	ε. Ν. 'Ορλέανην 8/5
NΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ε. Κεντρά 17/9
NΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Ράς Τανόρα 25/4
NΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ε. Αμβούργο 23/2
NΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	δ. Σατή 10/10
NΑΥΤΙΔΟΣ	66	6845	ρουέν 28/4 διά 'Άλγερια
NΑΥΤΙΔΟΣ	70	16224	α. Βαλτιμόρη 11/ διά Καζαμπλάνκα
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρίο Γκράντε 2/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Πειραιά 26/4 διά Γιβραλτάρ
ΝΕΑΝΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. 'Υόρκην 15/4 διά Αρούμπα
ΝΕΒΕΡ ΟΙ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	ε. Ιννούσιμ 7/5
ΝΕΙ (δ.)	65	35324	α. Ράς Σουκερά 30/3 διά Σουεζ
ΝΕΊ ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	ε. Πειραιά 3/5
ΝΕΑΝ Η. (δ.)	57	12483	α. Μελίλι 2/5
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Χάμπτον ρόδς 8/4 διά Παναμά
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Σιγκαπούρην 29/4 διά Χόγκ Κόγκ
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	δ. Παναμά 10/5
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Χιροχάτα 5/5 διά Νανγκόνια
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Μοντεβίδεο 24/4 διά Μπ. Αύρες
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	ε. Ν. 'Ορλέανην 30/4

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Βιτόρια 10/5 διά Ρίθερ Πλέιτ
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Βανκούβερ 20/4
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	ε. Λομπίτο 4/3
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ε. Γκέντ 14/5
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	69	5709	δ. Κωνίπολη 7/5 διά Νοβρωσίου
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	εις Πειραιά από 28/7/81
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Σουεζ 15/4
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	α. Μπουνυπόρου 3/5 διά Σάνταβαλ
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	δργει στο Πειραιά 25/5/81
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Αλεξανδρεία 6/5
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δργει στην Χαλκίδα από 20/12
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Ταρπικό 23/4 διά Ταραγκόνα
ΝΕΙΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	ε. Τάμπα 11/5
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Βαλτιμόρη 28/4 διά Τυνιδά
ΝΙΚΑΤΩΡ	71	10275	δ. Γιβραλτάρ 15/4 διά Τζαζάρι
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Λισσαβόνα 13/4
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	α. Αιμέρερα 13/5 διά Θεσσαλονίκη
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δργει στον Πειραιά από 7/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	65	29721	ύπο παραλήψη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	α. Πειραιά 27/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. Γιακούχαμ 8/5 διά Μπικπίουγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	εις Πειραιά 17/5 διά έπισκευας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	δ. Σουεζ 1/3
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	α. Πειραιά 12/4 διά Μπραΐλα
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Κεμπέτ 12/5 διά Βαλτική
ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Σαβάννα 24/5
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Κουβέλη 3/5 διά Νταμάρ
ΝΙΚΟΣ Α.	61	1543	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δργει στον Πειραιά από 21/7
ΝΙΚΟΣΙΑΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Πειραιά 27/3 διά Αντίκυρα
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Σάρδη 1/5 διά Αρούμπα
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Λονδίνο 18/5
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	δ. Κωνίπολη 13/5 διά Κωνιστάντζα
ΝΙΚΥ	58	9087	δργει στον Πειραιά 12/10
ΝΙΜΑΙΑΝ	64	6460	α. Αιμέρερα 26/4 διά Τζαζάρι
ΝΤΑΝΙΕΑ	66	27074	ύπο παραλήψη
ΝΤΑΝΙΕΑ (δ.)	59	12299	α. Λάγκουλετ 13/5 διά Αύγουστα
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	ε. Κωνίπολη 12/4
ΝΤΑΠΑΝΤΙΚΑΙΑ	58	7396	α. Τόμπα 28/4 διά Ουνακούποι
ΝΤΑΠΑΡΕΙΤΡΑ	61	13054	ε. Σεβίλη 6/5 διά Καντίζ
ΝΤΑΥΜ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	α. Ρόττερνταμ 29/4 διά Τρίπολη
ΝΤΑΥΜ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Γκάμπτη 21/4 διά Παλέρμο
ΝΤΑΥΜ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	α. Φιλοδέλφεια 14/4 διά Κιουραδό
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Πόρ ντε Μπούκ 15/5
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	α. Αιμέρερα 8/5 διά Πάτρα
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΝ'	74	14523	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Λάγος 7/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Καραβαγένη 16/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Δάνος 5/5 διά Παραμαρίμπο
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΤ	68	13553	α. Ήρη 8/5 διά Πενάκη
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	68	17700	α. Σέτε 22/2 διά Τζαζάρι
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Κολούμπια ρίβερ 13/5 διά Καλιφόρνια
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Ρόττερνταμ 14/5
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	66	6134	α. Μόλτα 30/4 διά Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	ε. Σίδνευ 3/5
ΝΤΗΦΑ'ΓΑΝΤ	60	19988	ε. Χιμέδι 19/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΤΙΑΝΑ	65	3512	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΙΚΙΦΝΙΤΥ	57	8485	δργ

ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	δργει στον Πειραιά 6/3/78		ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	εις Πειραιά 22/2
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές		ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	63	24992	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Π. Χάρκουρτ		ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζέντας από 19/1/79
ΟΡΑΤ' ΙΩΝ	63	14595	α. Αύγουστα 8/4 διά Ντουλουύθ		ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Πειραιά 24/4
ΟΡΑΤ' ΙΩΝ	65	3034	α. Νουαντίμπου 2/7/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Τζένταν 14/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Γκάμπης 11/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 10/5
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	α. Αύγουστα 13/5		ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Τζέντα 10/5
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 16/5		ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Πειραιά 12/5
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	δ. Σαΐδ 17/5		ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	58	8808	εις Μπαντάρ Άμπας 1/4		ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	α. Τζέντα 3/2 διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΖΑΣ	61	16622	ε. Κωνσταντίνης 1/5		ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 18/4
ΟΣΕΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	82	18.00	εις Κούρε υπό συμπλήρωση		ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 31/3
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙ' ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Ν. Όρλεανην		ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 13/5
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΑ	80	15359	α. Νταμάδ 14/5		ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 26/3
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΤ' Ν	66	11153	ε. Ταιβάτεβεκ 15/5		ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΙΤ'	57	8776	δ. Σουέζ 23/4
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ε. Κωνιόπολη 26/3		ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Σουέζ 15/5
ΟΥΑΙΤ' ΡΟΟΥΣ	60	7504	ε. Αμπέρσα 25/4		ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Τζένταν 8/5 διά Ασσόμπ
ΟΥΑΙΤ' ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές		ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Νταμάδ 6/4
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές		ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Αιμέρρα 9/3 διά Λάνος
ΟΥΙΓ' ΙΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Κωνιόπολη 1/5		ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Λά Ρομάνα 2/4 διά Ρωσία
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΔΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Φιλαδέλφεια 1/5		ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	δργει στην Ίτεά από 16/10/79
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	δργει στό Άλιβερι		ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	δργει στον Άστακο από 30/1
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	δ. Έσκουμιν 10/5		ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	α. Σ. Πέντρο (Άκ. Έλ.) 30/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Μεγάλες Λίμνες 10/3		ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	ε. Πειραιά 22/1
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛ	59	10363	α. Βίλε Κονσταντίουσαν 22/4 διά Χαλκίδη		ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	δργει στην Ήγουμενίτσα
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Κβίνενταντ 8/5 διά ΗΠΑ		ΠΗΤΕΡ Α	61	13336	δ. Μπρουνόμπουτελ 10/5 διά Μόντρεαλ
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	ε. Μόντρεαλ 13/5		ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	ε. Ταραγκόνα 9/5
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Φλώσαιγκ		ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Βαλτιώπηρ 11/5 διά Ιαπωνία
ΠΑΙ' ΛΟΤ	70	2605	ε. Λισσαβόνη 22/2		ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10517	δ. Π. Σαΐδ 5/4
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	εις Πέραμα 25/5 (έπισκευσης)		ΠΙΝΔΑΣ (μ.)	64	37792	ε. Σιγκαπούρη 19/2 διά Σεμάραγκ
ΠΑΑΜ Β. (δ.)	58	21489	δ. Κονιόπολη 2/5		ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ήστ Λόντον 6/4 διά Ιαπωνία
ΠΑΑΜ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μούντας 6/5		ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις Λονδίπτο από 15/10
ΠΑΑΜΕΑ	60	10778	α. Σπέτζια 5/5		ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Π. Σαΐδ 13/5
ΠΑΑΜΙΣ	58	7695	α. Τεργέστη 8/5		ΠΛΑΤΡΕΣ(δ)	69	93547	δ. Σουέζ 2/5
ΠΑΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	εις Ράς Τανόύρα 7/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)		ΠΛΕΙΑΣ	64	5654	εις Λιμάνι Τουρκίας 25/5
ΠΑΑΝΙΑ Κ.	63	10537	μετωνομασθή «ΠΙΩΤΑ»		ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	δργει στό Άργοστολη
ΠΑΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Μεγάλες Λίμνες 10/3		ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	εις Κασσιούνγκ (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΠΟΥΧΕΝΜΠΕΛ	59	10363	α. Βίλε Κονσταντίουσαν 22/4 διά Χαλκίδη		ΠΟΛΑ ΔΥ.	66	10233	ε. Φόνιες 16/5
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Κβίνενταντ 8/5 διά ΗΠΑ		ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	α. Ρόττερνταμ 15/5 διά Αγκόλα
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	ε. Μόντρεαλ 13/5		ΠΟΛΑΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Ντόρμπιαν 25/4 διά ΗΠΑ
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Φλώσαιγκ		ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	δργει στόν Πειραιά από 17/12
ΠΑΙ' ΛΟΤ	70	2605	ε. Λισσαβόνη 22/2		ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Νααντάλ 28/5 διά ΗΠΑ
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	εις Πέραμα 25/5 (έπισκευσης)		ΠΟΛΥΞΕΝΗ (δ.)	65	40284	δργει στό Άλιβερι από 31/3
ΠΑΑΜ Β. (δ.)	58	21489	δ. Κονιόπολη 2/5		ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δργει στόν Πειραιά 15/4/75
ΠΑΑΜ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μούντας 6/5		ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Βιζαντονίαν 30/4 διά Σιγκαπούρην
ΠΑΑΜΕΑ	60	10778	α. Σπέτζια 5/5		ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΑΜΙΣ	58	7695	α. Τεργέστη 8/5		ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. Αντζελες 5/5 διά Λονδίνο
ΠΑΑΜΥΡΑ	67	47081	εις Ράς Τανόύρα 7/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)		ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Πειραιά 5/3
ΠΑΑΝΙΑ Κ.	63	10537	μετωνομασθή «ΠΙΩΤΑ»		ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	παροπλισμένο στήν Ελευσίνα
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ	64	1597	μετωνομασθή «ΠΙΩΤΑ»		ΠΟΠΗ	67	11002	α. Λάρνακα 14/5 διά Λαττάκια
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ ΑΛ	70	7773	δ. Κωνιόπολη 7/4		ΠΟΠΗ Π	77	10558	δ. Σουέζ 12/5 διά Τζωμπάλη
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Η	71	3646	ε. Αλιβέρι 8/5		ΠΟΡΟΣ	81	13800	ε. Χαράκας 8/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ ΥΔΑΛ	58	10318	δ. Σουέζ 5/5		ΠΟΡΟΣ Α' ΙΑΝΝ.	81	10990	α. Κίνκοτον (Τζαμ.) 8/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ ΥΔΑΛ	58	8764	δργει στόν Πειραιά		ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	α. Αμβούργο 12/5 διά Λάγος
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Σ	66	13015	α. Μόντρεαλ 22/4		ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ε. Πειραιά 26/2
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	61	10873	δ. Π. Σαΐδ 16/5		ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Ναγκόνια 30/4
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Ζ	62	10410	ε. Χοοσούμα 13/5 (έπισκευσης)		ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Αιμέρρα 3/5 διά Ρόττερντα
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Ζ	61	9091	δργει στό Άργοστολη		ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	61	9404	δ. Μπρουνόμπουτελ 9/5 διά Ροστόκ
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Ζ	60	3840	ε. Μάλαγκα 12/5		ΠΟΥΝΕΙΔΩΝ	58	11048	ε. Πειραιά 12/3 διά Χαλκίδη
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Ζ	60	33642	ε. Βοϊμάρη 2/5		ΠΟΥΝΕΙΔΩΝ Β.	68	9650	ε. Σεββάνη 8/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Ζ	74	14790	α. Αλεξανδρία 16/4		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Μάλμπο 16/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΣ Ζ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δργει στό Άστακο
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	80	30639	α. Αιμέρρα 10/4 διά Κάμπαρ		ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	δργει στό Ντουμπάτη
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	54	1020	δργει στόν Πειραιά 24/12		ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμάδ 6/4
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	59	10168	ε. Πειραιά 30/4		ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δργει στόν Πειραιά 18/4/81
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	58	9603	δεύθωθι Λάγος 8/5		ΠΡΟΣΩΣ	68	34640	ε. Γκέντ 14/5 διά Χάμπτον ρόδη (ΕΠΩΔ.)
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	70	2912	α. Δουνικέρη 21/4 διά Μπετζάδια		ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Ρίτσαρτς Μπαη 2/5 διά Μομπιάλ
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	70	2902	ε. Τριπόλη (Λιβύης) 8/5		ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	62	9229	α. Αγούστα 2/3
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	72	4499	ε. Πειραιά 22/4		ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	δ. Παναμάδ 8/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	72	11756	δ. Κωνιόπολη 5/5		ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Βακαρατσού 9/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	69	12251	ε. Αντζελέες 11/5		ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Τζένταν 17/3
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	74	13036	ε. Θεβέαρητ 10/5		ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Π. Σαΐδ 11/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	77	125947	δργει στόν Πειραιά 24/2		ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Τόκιο υπό συμπλήρωση
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	62	10420	α. Καζαμπλάνκα 21/4 διά Μασσίο		ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12201	ε. Π. Σαΐδ 11/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	70	14724	α. Μερούπα 21/4 διά Σάντος		ΠΩΛΗ	61	4152	ε. Λιβαρά 9/4
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	71	16306	α. Αγούστα 29/3 διά Μόντρεαλ		ΠΕΑ	69	2995	δ. Σουέζ 27/4
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	57	8549	εις Ντουμπάι 23/12		ΠΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Κορούνα 12/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	60	7707	δ. Μπρουνόμπου 17/4 διά Κλαιπέντα		ΠΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	ε. Σιγκαπούρην 7/5 διά Ντόρμπαν
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	58	18297	α. Καρντελέγεο 27/4 διά Πειραιά		ΠΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	δ. Γιβραλτάρ 9/4
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	69	1999	α. Πασάγιες 2754 διά Βάχραν		ΠΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	δ. Χάμπτον ρόδη 13/5
ΠΑΑΝΙΓΩΤΗΡΑ	71	11801	α. Ν. Όρλεανην 11/5		ΠΗΑΙ' ΙΑΝΤ'	77	9774	ε. Εθνυμαρούθ 17/5
ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.)	62	28222	ε. Μαντράς 15/5		ΠΗΤΗΡ ΚΟΥΗΝ	61	2981	ε. Τάμπα 13/2
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ε. Γκήλογκ 26/4		ΠΗΤΗΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τουντάρδο 12/4 διά Τομπάτα
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 14/5		ΠΗΤΗΡΙΚ	62	7596	α. Ντόρμπαν 9/5 διά Ρ. Ιανέριο
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές		ΠΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	α. Ιακεντερούν 3/5 διά Πειραιά
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Μομπάς 4/5 διά Μογκαντίδιο		ΠΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	δργει στό Γαλαξείδι
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Λισσαβόνη 12/5 διά Καστέλον		ΠΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Παρανάγκους 12/5 διά Γιουγκοσλαβία
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές με					

ΡΟΥΓΙΑΛΑ ΣΗ.....	68	4207	δ. Παναμά 12/3 διά Λ. 'Αντιζέλες	ΣΚΑΪ'ΦΡΟΣ.....	63	1280	α. Λ. Πάλμας 29/4 διά Νουαντχίμπου
ΡΟΥΓΙΑΛΑ ΣΚΑΪ'.....	69	4121	α. Ντώρηπαν 12/5 διά 'Αμβέρσο	ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.).....	67	48058	δργει στόν Πειραιά 16/9
ΡΟΥΓΙΑΛΑ ΣΤΑΡ.....	64	4464	α. Ντώρηπαν 5/5 διά Ευρωπή	ΣΚΛΗΡΙΩΝ.....	69	9057	α. Ν. 'Ορλέανην 24/3
ΡΟΥΜΠΝΙ.....	60	11632	α. Βρέμη 18/5	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	58	12492	α. Μπλιμπάδ 16/5 διά Αιθέρπουλ
ΣΑΒΒΑΣ (δ.).....	59	20514	α. Π. Σάδι 15/5	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ.....	57	1368	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΙΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.....	64	7606	α. Μπαχρέιν 29/3 διά Τζεμπέλ 'Αλι	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ.....	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.).....	68	53160	ε. Άνακόρτες 10/4	ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	α. Συγκαπούρην 22/4 διά Μπαντάρ 'Αμπλός
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	57	8532	ε. Μαντράς 10/12	ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	ε. Λισσαβώνα 24/4
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.).....	56	12279	α. Γένοβα 10/6 διά Πειραιά	ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	57	1094	ε. Βούβαλη 26/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	63	31248	ε. Βουβάν 2/8	ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640	ε. Βούβαλη 12/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	66	16186	α. Πειραιά 15/4 διά Γιβραλτάρ	ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	ε. Μαπούτο 10/5
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ.....	71	9767	α. Τήν. 18/5 διά 'Αμβέρσο	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771	α. 'Αλεξανδρεία 8/12
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.).....	69	99137	ε. Ξάνθη Κολόμπο 8/5	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣ.....	63	2211	ε. Π. Σάδι 11/4
ΣΑΛΑΜΙΣ.....	63	9579	ε. Μασεκούν 28/4	ΣΩΒΕΡΕΙΤ' ΣΤΑΡ.....	66	8534	α. 'Αλεξανδρεία 12/5 διά Ρουμανία
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.).....	56	12666	άργει στόν Πειραιά 20/8	ΣΟΜΚΟΔ 2 (δ.).....	67	2439	α. Τέλενταν 14/5 διά Γένυπο
ΣΑΜΜΕΡ.....	68	4598	α. Φελείτους 8/5 διά Βεγγάζη	ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	ε. Βιζαντοπατάνη 28/4
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΐΤ.....	71	4995	ε. Βρέμη 24/3	ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	δ. Παναμά 8/5
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	α. Μαρίνα ντι Καράρα 26/4	ΣΟΥΑΝ ΛΕΪ'Κ (δ.).....	61	20433	ε. Χάβρη 18/5
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ.....	69	6054	δ. Σ. Νικολας ('Αργ.) 21/4 διά Καλκούτα	ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	δ. Σουεζ 17/5 διά 'Ακαμπα
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.....	68	9812	δ. Σουέζ 12/5 διά Νταμάρι	ΣΟΥΖΑΝΑ.....	68	7701	ε. Πενάνγκ 15/4 διά Μπ. 'Αύρες
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΤ'.....	71	7013	ε. Πειραιά 9/5	ΣΟΥΓΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ.....	56	10271	ε. Γκέντ 15/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ.....	71	8628	ε. 'Αλεξανδρεία 2/5	ΣΟΥΛΑ Κ.....	58	10635	ε. Τοιταγκόκ 14/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.....	71	5963	α. Δουνέρη 5/5	ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	α. Φρημάντι 11/5 διά 'Αμβέρσο
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'.....	71	6189	α. Σάν. Πέντρο ('Ακ. 'Ελ.) 30/4	ΣΟΦΙΑ.....	53	2605	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	α. Ριο 'Ιανέριο 22/4 διά Βούρβαν	ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696	α. Λαύριο 2/4
ΣΑΜΟΣ.....	66	17208	δ. Κωνίπολη 21/4 διά 'Οδησσο	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Λάνος 22/4 διά Π. Νουάρ
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ.....	61	6598	δ. Μπρούνομπούτελ 29/4	ΣΟΦΙΑ Μ.....	77	16432	ε. Συγκαπούρην 25/4 διά 'Ινδονησία
ΣΑΜΟΣ ΣΗ.....	65	5651	δ. Κωνίπολη 16/5	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751	ε. Νταμάρι 9/5
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'.....	54	8517	άργει στόν 'Αστακό	ΣΠΕΚΤΕΡ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810	άργει στόν Πειραιά 14/11
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	66	1597	α. Θεαλη 13/4 διά Μιζουράτα	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.).....	56	11492	άργει στόν Πειραιά 23/12
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ.....	65	5775	δ. Κωνίπολη 16/5 διά 'Ελλάδα	ΣΠΙΛΙΟΣ.....	67	15841	δ. Κωνίπολη 8/5 διά Νοβορωσίοκ
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	65	1599	ε. Βαρκελώνη 17/5	ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	α. Ν. 'Ορλέανην 14/4
ΣΑΜΠΙΛΑΔΕ (δ.).....	65	2916	ε. Τζένταν 11/5	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	α. Μεβίλ ρόδης 14/4
ΣΑΜΠΙΡΑ.....	70	5746	α. Π. ω Πρίν 25/4	ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (δ.).....	72	103291	άργει στόν Πειραιά 20/1/81
ΣΑΜΠΙΑ (δ.).....	57	13247	ε. Θέουτα 16/5	ΣΠΥΡΟΣ Β.....	64	4975	ε. 'Αλεξανδρεία 15/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11506	δ. Παναμά 28/4	ΣΠΥΡΟΣ Γ.....	63	10736	α. Σάν. Λορέντζο ('Αργ.) 21/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29260	δ. Κωνίπολη 1/5	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Βανκούβερ 14/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ.....	72	11505	α. Κόπτει 18/4	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	άργει στόν Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11002	α. Σιμιζού 22/4 διά Σιογκάμα	ΣΤΑΚΟΚΟ.....	50	3135	δ. Κωνίπολη 19/4
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.).....	64	16417	δ. Σουέζ 14/4	ΣΤΑΛΛΟ 2.....	68	22118	δ. Κωνίπολη 19/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	57	8952	άργει στόν Πειραιά 27/10	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	άργει στόν Πειραιά 5/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	15338	ε. Ριο Γκράντες 8/5	ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	δ. Αμβούργο 15/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10600	α. Χιούστον 20/4				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	67	10329	α. Ντώρηπαν 13/4 διά Τζενινχάμ	ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	άργει στόν Πειραιά 18/3/75
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙΓ'.....	74	11452	δ. Σόχι Κόκγ 28/4 διά Τζενινχάμ	ΣΤΑΡ.....	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ.....	61	11034	ε. Δάντοιαν 17/5	ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100	άργει στην Λευκάδα
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ.....	71	9084	ε. Ραγκούν 26/4	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876	ε. Κομη Μπαϊ 13/5
ΣΑΝ ΚΟΥΑΝ.....	61	5723	εἰς Σουέζ 24/1	ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ.....	68	16611	α. Πειραιά 6/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ.....	79	10996	ε. Μόντρεαλ 13/5	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ.....	68	16612	ε. Μπράκε 17/5
ΣΑΝΤΙΚΟΥΑΖΙΡΑ.....	79	10000	α. Κίγκοτον (Τζαμ.) 12/5 διά Π. Καμπέλο	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. Βανκούβερ 2/5 διά Γκήλογκ
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ.....	79	10996	α. Φ. Σπαήνη 8/5	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	ε. Νιούκαστλ 19/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΝΜΑΡΙΑ.....	78	10994	α. Βερμούδος 10/5	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Τιμαρού 12/5
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ.....	70	2653	α. Ρουέν 5/5 διά Καζαμπλάνκα	ΣΤΑΡ ΛΑΐΤ'.....	61	13184	μετων. «ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΐΤ'»
ΣΑΝΡΑΙ'Ζ.....	75	1999	δ. Μπρούνομπούτελ 6/5	ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ.....	69	19024	ε. Βανκούβερ 21/4
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.....	72	9983	α. Τάμπο 25/4 διά Ρ. Γκράντες	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	δ. Κωνίπολη 17/4 διά Πότι
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ.....	71	9999	ε. Λάγος 26/4	ΣΤΑΡ ΠΡΑΐ'ΝΤ.....	62	15649	δ. Γιβραλτάρ 30/4
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ.....	78	9773	α. Λάγος 10/5 διά Π. Χόρκορπ	ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	ε. Σενάθι 8/5 διά 'Άλγερια
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13646	α. Τζέμποτι 17/4 διά Κίνα	ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	α. Πλάδας 2/5 διά Μαυρίτανια
ΣΑΝΤΟΣ.....	58	9017	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	α. Σουδάπα 9/5 διά Ντουμπάτι
ΣΑΝΤΟΣ.....	61	8198	α. Τάμπο 4/5 διά Μαΐδη	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	ε. Τέμα 10/5
ΣΑΞΕΣΟΡ.....	58	11946	άργει στή Αντικύρα	ΣΤΑΥΡΑΣ Γ. Γ. (δ.).....	66	163810	ε. Πειραιά 12/3
ΣΑΥΟΥΓΟΥ'ΝΤ.....	63	15981	α. Πρόβιτνες 24/4 διά 'Ελλάδα	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Ζ.....	69	16789	α. Ρ. Γκράντες 13/5 διά Ρωσία
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	ε. Σιγκαπούρην 8/5	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Κ.....	52	2445	εἰς Αμπιτζάν 27/12
ΣΑΠΦΟ.....	63	17876	α. Τενερίφη 2/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ (δ.).....	68	103178	δ. Ντουμπάτι 11/5
ΣΑΡΩΝΙΚ.....	79	5801	δ. Γιβραλτάρ 11/5 διά Λάγος	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	ε. Τζένταν 15/4
ΣΑΡΩΝΙΚΗΦΕΡ.....	67	4281	ε. Σαβόνα 6/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ζ.....	73	3700	υπό παραλαβή
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	78	10299	δ. Γιβραλτάρ 15/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Γ. Γ. (δ.).....	65	7606	δ. Κωνίπολη 13/3 διά Βάρνα
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ.....	57	9001	δ. Μπρούνομπούτελ 6/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΠΙΝΕΡ.....	56	8818	ε. Θεούτα 9/4 διά Λάγος
ΣΑΡΩΝΙΣ.....	62	13714	άργει στή Αοριπότι	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ.....	62	9043	δργει στόν Πειραιά 25/12
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ.....	71	8894	α. Ν. 'Ορλέανην 28/4	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.).....	67	39135	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/5
ΣΕΛΑΣΣ.....	63	10947	ε. Λάγος 1/5	ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	δ. Κωνίπολη 12/5 διά 'Αργεντινή
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔΑ.....	62	6172	α. Ν. 'Ορλέανη 15/5 διά Αφρική	ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ.....	62	11034	α. Σάντος 16/5 διά Καρθαγένη
ΣΕΜΕΑ.....	63	10076	α. 'Αμβέρσα 5/4 διά 'Ελ Τζαζάρι	ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.).....	61	16417	δ. Πάρτοντς 6/5 διά Ταρτούς
ΣΕΜΕΙΡΑ.....	65	11928	α. Ν. 'Ορλέανην 30/4	ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. 'Αμβέρσα 5/5 διά Μπετζάλι	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507	α. Συγκαπούρη 5/4
ΣΕΝΑΝΤΟΑ.....	74	16273	α. Σιγκαπούρην 23/4 διά Γιοκοχάμα	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ.....	56	6617	α. Σενάθι 16/5 διά Αιθιοπία
ΣΕΝΟΠΤΑ ΜΑΡΙΑ.....	62	22156	α. Χάμπτον 2/5 διά Ρουμανία	ΣΥΝΤΟΜΙΑ.....	57	3241	ε. Σιγκαπούρη 20/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	77	81438	α. Ριγέκανδρα 6/5 διά Σανκάνη	ΣΥΡΑ.....	77	16380	α. Γκήλογκ 7/4 διά Αιθιοπία
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	α. Κουβέντια 13/5 διά Σαρζά	ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	δ. Π. Σάδι 14/5 διά 'Οθησσο
ΣΕΡΡΑΙ.....	73	30058	α. Βαλενθία 6/5 διά Κάμασρ	ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	δργει στή Γαλαξείδη
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ.....	69	12061	α. Αμπιτζάν 7/4	ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	ε. Μασσαλία 15/5
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ.....	60	7746	άργει στή Λευκάδα	ΣΩΤΗΡ.....	62	21099	δ. Σκώ 7/4 διά Ρίγα
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕ.....	59	9165	α. Νταμάρι 13/5	ΣΩΤΗΡΗΣ.....	70	5480	δ. Κωνίπολη 16/5 διά Βηρυτό
ΣΗ Η ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	ε. Ρότερνταν 13/5				
ΣΗ ΜΕΡΝΤ.....	72	9824	α. Τζέμποτι 7/4 διά Σανκάνη				
ΣΗ ΡΕΐ'ΝΤΖΕΡ.....	59	10075	α. Ταραγκόνα 6/5 διά Τάμπα				
ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	α. Ντώρηπαν 16/5				
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΛΕΡ.....	64	1906	α. Όριστανα 13/5 διά Τριπολή				
ΣΗ ΤΑΐ'ΓΚΕΡ.....	71	13631	α. Παναμά 12/3				
ΣΗ ΤΑΐ'ΝΤ.....	71	9810	δ. Κωνίπολη 19/3 διά Τουάφ				
ΣΗΓΚΑΛΑ.....	65	9572	δ. Παναμά 2/5 (ΕΠΩΛ.)				
ΣΗΓΟΥ'ΝΤ.....	57	2926	α. Ούμ Σάδι 30/4				
ΣΗΝΙΚ (μ.).....	65	33287	α. Κακοχάδα 6/4 διά Σιγκαπούρην				

ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Φρίπορτ (Μπαχ) 2/5	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. 'Ορλεάνην 8/5
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Μασσαλία 29/4 (έπισκεψια)	ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	δ. Γιβραλτάρ 28/4 διά Κόνακρυ
ΤΕΛΑΜΩΝ	62	4856	δργει στην Χαλκίδα	ΦΕΙΔΑΣ	73	19747	ε. Πειραιά 5/5
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	α. Ριγιέκα 10/5 διά Θεσσαλονίκη	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	άργει στόν Πειραιά 10/6/78
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	α. Ν. 'Ορλεάνην 6/4 διά Βόλο	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Βαλτιμόρη 27/4 διά Σαλντάνα Μπαιή
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	δ. Παναμά 3/5	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Φατέχ Τέρρη 28/4 διά Σιγκαπούρην
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	ε. Κόμπη 7/5	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Μιλάδο 4/5
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915	δ. Βούρβη 11/5 διά Ντακάρ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Βούρβη 6/5 διά Σιγκαπούρην
ΤΖΕ'ΙΝΤ II.	80	9100	α. Μπλαμπάς 8/5 διά Βερακρούζ	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ε. Θεσσαλονίκη 30/3
ΤΖΕ'ΙΝΤ III.	80	9100	δ. Γιβραλτάρ 17/5 διά Βεγγάζη	ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ.	59	7801	άργει στόν Πειραιά 22/9
ΤΖΕΛΑ	62	9571	α. Ρ. 'Ιανέριο 13/5 διά Ρόττερνταμ	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Αμβέρσα 18/5 διά Τζέντα
ΤΖΕΛΕΠΗ	67	9173	α. Μπαχρέλιν 9/5	ΦΙΛΩΝ.	80	11730	ε. Ρόττερνταμ 16/5
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Αλεξανδρεία 2/5	ΦΙΦΦΑΒΕΝΙΟΥ.	70	11041	ε. Μπουσανά 13/4
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	δ. Παναμά 3/5	ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥΙΑΛΙΑΜΣ.	62	19974	α. Π. Σάιδ 10/5
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	α. Καντίς 5/5 διά 'Αντατ. άκτη ΗΠΑ	ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.	69	9992	ύπό παραλαβή
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ.	68	3783	δ. Κωνίπολη 5/4	ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΙΑ'ΕΡ.	56	13408	α. Αλεξανδρεία 10/5
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κωνίπολη 15/5	ΦΙΛΑΜΙΝΓΚΟ.	63	4647	ε. Σπαλάτα 13/5
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Τάραντα 20/4 διά Μουρμπάνος	ΦΙΛΟΣΒΟΣ	71	19747	ε. Κενόσα 11/5
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Θάντερ Μπαΐ 11/5 διά 'Αλγερία	ΦΙΛΟΥ.	58	2874	δ. Κωνίπολη 15/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II.	68	16258	α. Μπορτώ 3/5 διά ΗΠΑ	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364	άργει στην Γκάνα 9/8/79
ΤΖΙΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Λ. 'Αντζελες 28/3	ΦΙΛΩΡΑ Κ.	60	9685	α. Λονδίνο 18/5 διά Λάγος
ΤΖΙΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Νάρρ ές Σαλάμ 16/4	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17519	α. Μπάχια Μπλάνκα 1/4
ΤΖΟΥΛΑ Δ.	68	14569	α. Τσιταγκόνη 17/5 διά Σιγκαπούρην	ΦΙΛΩΡΑ II.	60	5044	ε. Μοντεβίδεο 13/5
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Χοσέ 'Ιγκλαθίο 24/4	ΦΙΟΒΟΣ.	58	5065	α. Κ. Τάουν 12/4 διά Ντουάλα
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Κωνίπολη 16/5	ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	άργει στόν Πειραιά 23/3/81
ΤΖΩΝ ΓΡΕΟΣ	77	16380	α. Τζένταν 6/5	ΦΙΟΝΙΣ	69	11489	είς Πειραιά 2/2
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Λάγος 1/5 διά Π. Νουάρ	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	δ. Σουέζ 10/5
ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	α. Γκαλβέστον 30/4	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	α. Ν. 'Ορλεάνην 11/5
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Κολούμπια ρίβερ 11/5 διά Κίνα	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	ε. Σιγκαπούρην 13/5
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Ραγκούν 8/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΙ'ΝΤ.	70	11825	α. Χούλ 12/5 διά Κούβα
ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Μερόν 24/4 διά Τρίπολη	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Πειραιά 4/3 (έπισκευες)
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	εις Μερφεντόντα 21/9/79	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.	66	2999	α. Μάλαγκα 23/5 διά Τουρκία
ΤΖΩΝΗΣ	65	19750	ε. Γένοβα 7/5	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ.	57	10371	α. 'Αλεξανδρεία 16/5
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Μομάρδο 8/5	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	α. Γουρουπόρτ 24/4 διά Βαλτική
ΤΖΩΡΤΖ	78	14100	ε. Σιγκαπούρην 12/5 διά Χόγκ Κόγκ	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.	66	1444	α. 'Αλεξανδρεία 15/5 διά 'Αγγλία
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Βενετία 14/4 διά Τρίπολη	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.	59	8665	α. Βεραμάδα 23/4 διά Μπεντί
ΤΖΩΡΤΖ Δ.	75	14786	α. Γκλούκ 26/3 διά Ρωσία	ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	ε. Μαυρίκιο 3/5
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Λάγος 27/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.	65	9464	εις Μπάρερ 28/8/80
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άργει στην Χαλκίδη 7/1	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	ε. Ντάρμπιταν 21/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	δ. Μπρουνιμπούστελ 20/4	ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	α. Κορτές 22/6/4
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Λισσαβόνα 16/5	ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	ύπό παραλαβή
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Περιαίδα 30/4 διά Λιβύη	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	α. Λισσαβώνα 14/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άργει στόν Πειραιά 13/9	ΦΡΩΝΣΙΣ.	71	9885	ε. Κωνίπολη 7/5
ΤΙΝΑ	65	1222	α. Μπορτών 28/3 διά Ρόττερνταμ	ΦΡΟΣΟ.	70	18328	α. Αύγουστα 11/5
ΤΙΤΙΚΑ ΔΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ντουμπάτη 9/5 διά Σομαλία	ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069	δ. Παναμάδ 27/2 διά Κίνα
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	α. Λ. 'Αντζελες 11/5 διά Γενόβα	ΦΩΤΕΙΝΗ.	77	19253	ε. Ν. 'Ορλεάνην 8/5
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ.	64	15404	α. Λά Κουαλέτ 16/5 διά Σ. Λουίς ντη Ρόν μεταν. «ΑΡΙΩΝ»	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Σιγκαπούρην 3/5 διά Π. Κελάγκ
ΤΟΛΑΜΗ	71	4979	άργει στόν Πειραιά	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Σκώ 8/5
ΤΟΛΑΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Πειραιά 16/4 διά Στρατόνι				
ΤΟΝΙ	62	6246	α. Βακτιμέρη 7/5 διά Τούνιδα				
ΤΟΞΟΝΗΣ	77	15981	α. Βακτιμέρη 7/5 διά Τούνιδα				
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/5				
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Λάγος 13/5				
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	άργει στό Άργοστόλι 10/1				
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Ν. 'Ορλεάνην 6/5				
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Καζαμπλάνκα 7/5				
ΤΟΥΑΠ Β. (δ.)	62	22272	α. 'Αμπέρσα 14/5 διά Μπλαμπάδο εις Έλευσία από 30/4				
ΤΡΑΙΑΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Γκάλεστον 3/5				
ΤΡΑΙΑΝΤΟΦ (δ.)	68	46827	α. Γιβραλτάρ 23/5 διά Πειραιά				
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ.	64	7070	ε. Λισσαβόνα 4/5				
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΟ	57	9045	α. Σάντος 7/5 διά Μπορντώ				
ΤΡΑΝΣ, ΣΕΥ'ΛΟΡ	59	3865	ε. Τζένταν 26/4				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Ρίο Γκράντε 13/5				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΤΣ (δ.)	67	58527	α. Σύλουρ Βός 26/4				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ'	66	25237	α. Γιβραλτάρ 12/5				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Ν. 'Ορλεάνην 24/4 *				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Λ. Πόλμας 8/4				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Π. ντ Ούμπον 1/5 διά 'Αμβούργο				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Μπούλες Μπαΐ 5/4 διά Κ. Κριστί				
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Ν. 'Ορκρη 1/5 διά Αρούμπα				
ΤΡΕΙ'ΝΤΟΥΓ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Γιβραλτάρ 17/5				
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Χιούστον 1/5				
ΤΡΙΑΣ ΙΙ.	67	3642	α. Μπανάρδα 'Αμπάς 11/3 διά Καράτοι				
ΤΡΙΒΕΛΣ.	73	11644	ε. Περιαίδα 13/4				
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	δ. Γιβραλτάρ 11/5				
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ε. Αγκύρα 1/5 διά 'Αντεν				
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	66	3048	δ. Σάδι 2/5 διά Μεσόνειο				
ΤΡΙΤΩΝ Α.	65	18451	ε. Ναύκαδηρ 10/11				
ΤΡΙΤΩΝ ΑΝ.	58	6867	ε. Ρ. Σάδι 17/5 διά Μεσόνειο				
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	ε. Αύνούστα 13/5 διά Γερμανία				
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Καζαμπλάνκα 19/4 διά Κίνα				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Κωνίπολη 30/4 διά 'Οθησσό				
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	ε. Βανκούβερ 14/5				
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις Όζκα				
ΤΥΧΗ	59	4161	εις Μουκάδα από 20/11				
ΥΔΡΑ	66	8306	άργει στόν Πειραιά 17/2				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει στό Σουεζ 27/6/78				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥ	56	100589	άργει στό Σουεζ 3/12/78				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	εις Κουμπάρ διλ 23/4				
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	άργει στό Μήλο από 6/4				
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Βανκούβερ 4/5 διά Λ. 'Αντζελες				
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Βανκούβερ 8/5 διά Μπέρμπερα				
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Πειραιά 11/5				
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Κουβέτι 21/3				
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ε. Σούδα 13/5				
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δ. Σούδη 2/5				
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές				
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ε. Μπιωμάρτ 30/4				
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	α. Μουτσώρε 4/5 διά Κούβα				
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤ	64	16299	α. Φιλαδέλφειαν 25/3 διά Βόλο				
ΦΑΙΛΚΟΝ	78	13889	α. Λονδίνο 17/5 διά 'Αμβούργο				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ Α'ΙΒΟΡΥ	77	9477	α. Λάγος 13/5				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	ε. Πειραιά 25/4				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Σκούδαν 26/4 διά Λ. Γκουσίρα				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	δ. Δαρδανίλια 21/4 διά Γκεμπούζες				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΤΙ	65	10116	ε. Λισσαβόνα 7/5				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ε. Πειραιά 26/4				
ΦΑΙΜΙΛΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. 'Αλεξανδρέα 10/5				
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Ταρσούσια 14/5				
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνι 30/5/77				
				ΦΑΡΑ	56	8524	εις Περιοικό 14/4
				ΦΗΛΗ	65	12369	ε. Τσάρλεστον 12/5
				ΦΩΑΝΙΑ ΦΡΗΣΕΡ.	73	6680	α. Ρόττερνταμ 13/5 διά Ιταλία
				ΦΩΚΑΝΙΣ	76	18080	ε. Μπράτσε 17/5
				ΦΩΚΑΝΙΣ	71	1002	



Tá ύπο ξένες σημαίες

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΙΚΗ Γ. (κ.δ.)	69	90890	α. Τελούκ Σεμάργκα 28/4 διά Γένυπο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Κέιν Τάουν 11/5
ΑΠΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	α. Τζακάρτα 28/4 διά Σεμάργκα Μπαιν
ΑΠΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Τζένταν 12/5
ΑΠΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς Πειραιά δάπ 12/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B. (κ.)	50	2167	α. Μάλτα 23/4 διά 'Ελλάδα
ΑΓΡΙΑΙΑ (π.)	57	9144	α. Ριό Γκράντε 4/5 διά Μαλαισία
ΑΔΕΛΦΑ (π.)*	66	11536	ε. Σιγκαπούρην 5/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (κ.)	73	18328	α. Ντουκούλι 28/4 διά Βανκούβερ
ΑΕΛΛΑΔ (δ.)	57	20745	δργει Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	α. 'Ακασάντα 23/3
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	64	30682	ε. Χάμπτον ρόδς 14/5
ΑΘΗΝΑ (μ.)	61	26926	δ. Ντουκούλι 6/5
ΑΘΗΝΙΑΝ Δ.	81	18495	ο. Ν. 'Ορλεάνην 7/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. 'Αλεξανδρεία 5/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΞΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	δ. Σουετ 14/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚ (δ.κ.)*	84	18495	ε. Σιγκαπούρην 7/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪY	59	8724	δργει Πειραιά 2/12
ΑΘΟΛΟΣ IV(κ.)*	66	1716	ε. Σετουμπάλ 4/5
ΑΙΓΑΙΟΣ (π.)	61	4364	ε. 'Αμβούργο 8/5 (έπισκευές)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σιγκαπούρην 8/4 διά 'Ιαπωνία
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	ε. Χάμπτον ρόδς 13/5
ΑΙΓΗΡΗΝ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	α. Ν. 'Ορλεάνην 1/5
ΑΙΓΗΡΗΝ ΡΑΨΟΥΝ (κ.)*	67	29256	α. Παρανάγκουν 26/4 διά 'Ιταλία
ΑΙΓΗΡΗΝ ΦΡΕΝΤΖΙΠ (κ.)*	65	8914	δ. Κυνήπολη 27/4 διά Βάρνα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Λ. "Αντζέλες 6/5
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)*	73	9690	α. Ν. 'Υρκην 27/4 διά 'Αβάνα
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	α. Ν. 'Υρκην 27/4 διά P. 'Ιανέριο
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/5
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Σιγκαπούρην 13/5
ΑΛΑΙΜΕ'ΙΝ (π.)	62	10403	δργει Πειραιά 3/11
ΑΛΑΚΝΕΙΜΠ*	66	2777	α. Λάρνακα 7/5 διά 'Αγγλια
ΑΛΕΚ (κ.)*	53	4702	δ. Σουετ 14/5
ΑΛΕΚΟΣ (π.)*	57	2707	ε. Τζένταν 11/5
ΑΛΕΝΤΕΙΓΑ (δ.)	70	51615	δργει 'Ελευσίνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621	α. Φατέχ Τέρμ. 11/5 διά Τρινιντάντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	δ. Κυνήπολη 12/5 διά Γαλάτοι
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Κόμπο 12/5 διά N. 'Ορλεάνην
ΑΛΙΑΝΤΑ (κ.)	57	2404	ε. Κυνήπολη 11/5
ΑΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	α. 'Αμβέρσα 1/5 διά N. 'Ορλεάνην
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)*	65	37888	δργει 'Αλιβέρι
ΑΛΑΜΑ M. (κ.)*	55	3709	στο Καράτο από 23/6/80
ΑΛΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Γιοκούσα 28/4 διά Ράς Τανούρα
ΑΛΜΟΚΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Μπλάς 23/4
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	ε. Μπαγκόδη 26/4
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	58	8952	ε. Σιγκαπούρην 13/5
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	21457	α. Σάπτα 23/4 διά 'Ιαπωνία
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπαρδο 3/5 διά Τενερίφη
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Κωνίτολη 25/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Γιοκούδαμ 6/5
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ριό Γκράντε 9/5 διά Ρωσία
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Χιούστον 30/4
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Λόριεντ 29/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	68	21418	δ. Κυνήπολη 26/4 διά 'Οδησσός
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	129796	δργει 'Ελευσίνα
ΑΝΒΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)*	76	4617	ε. Λάγος 13/5
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Λισσαβώνα 13/5
ΑΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (π.)*	54	2325	ε. Σετουμπάλ 13/4
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	δργει Χαλκίδα 17/7/79
ΑΝΤΜΙΡΑL (κ.)*	62	8587	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	ε. Σάντος 7/5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	στην Μπέρμπερα 14/1/81
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δργει Τραπάνι 3/5/80
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Ούλαδη 17/4 διά Παναμά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	34000	α. Σάντος 17/5 διά P. Γκράντε
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΛΟΡΥ*	57	9852	εις Σουετ 1/5
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	εις Πειραιά 20/2
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	δ. Κυνήπολη 15/5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	76	125465	ε. Πειραιά 26/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚΟ (κ.)	62	17298	α. 'Αμβούργο 4/5 διά ΗΠΑ
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	68	2571	α. 'Αμβέρσα 10/5 διά Καζαμπλάνκα
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	εις Πειραιά 2/4
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Φατέχ Τέρμ. 1/5 διά N. 'Ορλεάνην
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Χάλιφας 17/5 διά Φερρόδ (ρυμουλκ)
ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	δργει 'Ελευσίνα
ΑΤΑΝΤΙΚΟ	65	24314	δργει Χαλκίδα
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37885	δργει Πειραιά δάπ 20/1
ΑΦΙΡΚΑΝ ΒΑΙ'ΟΛΕΤ Ι(π.)	66	2966	ε. Κυνήπολη 9/5
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Ρουέν 13/5 διά Ρωσία
ΒΑΛΤΕΤΣΙ (π.)	59	4791	δ. Παναμά 10/4
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	19392	α. Πόρτ Χουενέμ 28/4 διά 'Ιαπωνία
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Σιούκαμ 18/3 διά P. Μπαγούβρα
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	δργει στον Πειραιά 7/1
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙΤΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	εις Κορώνη 28/4
ΒΡΥΣΗΤΙ' (κ.)	57	9791	α. Κελάδη 28/4 διά Ρότερνταν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	δργει Πειραιά 14/9
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	δργει Πειραιά
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	α. Σακάλι 21/4 διά Σιγκαπούρην
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	α. Τάνερι 14/4 διά ΗΠΑ
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Κολούμπια ρίβερ 29/4

ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.π.)	62	4137	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΓΚΑΖ ΠΑ'ΙΝΗΡΗ (δ.π.)*	65	4183	α. 'Αλεξανδρεία 13/5 διά 'Ελλάδα
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΖ (π.δ.)	66	2691	α. 'Ακαμπιτα 20/4 διά Σουετζ
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	άργει Πειραιά
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Λάγος 14/5
ΓΚΛΟΜΠΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Μάλαγκα 14/5 διά Θρή πίβερ
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Σ. Πέντρα ('Αλεφ.) 30/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΑΟΡ (κ.)	74	3279	α. Πάλμας 14/5 διά Σόρεχαμ
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Πειραιά 11/5
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Σκό 26/4 διά Ρίγα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*	57	9433	α. Ταρραγκόνα 7/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΤΝΤΕΣ (δ.)	69	41477	α. Καλαμπαρ 5/5 διά Χιούστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	δργει στον Πειραιά 12/4/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Μένα 'Αμπιντουλά 2/5 διά Σιγκαπούρην
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤ' ΤΟΡ	68	22782	α. Κόμπη 27/4 διά Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤ' ΣΑΡ	67	23347	ε. Ιανός 15/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Κωνίπολη 5/5 διά Βατούμη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Βιζαντινό 4/5 διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	α. Βαλτιμώρη 30/4 διά N. 'Αφρική
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Χάμπτον ρόδς 8/5 διά Ρότερνταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΑΟΒ (δ.)	72	114710	α. Βαλτιμώρη 20/2/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Βακασατού 7/5 διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	δργει Πειραιά 23/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΑΡ (δ.)	79	126261	α. Φός 12/4 διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	δργει Πειραιά 20/4/81
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	61	18202	α. Στον Πειραιά 8/3
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	δργει στον Χαλκίδα 20/12/79
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	δ. Κωνίπολη 18/4
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. 'Ειλατ 3/5
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Μαρμόναλ 19/4 διά Μαρακάπιο
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (π.)	69	5872	δ. Κωνίπολη 14/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	δ. Π. Σάδι 16/5
ΔΟΤΩΤ	68	35191	ε. Βαλτιμώρη 9/5
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	ε. Θεσσαλονίκη 17/4
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4922	α. Λάγος 18/4 διά Γουόρρι
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	δργει στο Γαλατσίδι
ΕΑΕΙΣΤ' ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	άργει στην Χαλκίδα
ΕΑΕΙΣΤ' ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	μεσογειακές μεταφορές
ΕΑΕΝΗ Π. (μ.π.)	67	27989	δ. Γιβραλτάρ 27/4 διά 'Αργεντινή
ΕΑΕΡΑΝΤΑ*	72	94989	α. Λ. 'Αντζέλες 18/4
ΕΙΖΑΜΠΕΘ Π. (π.δ.)*	59	12662	α. Βανκούβερ 24/4
ΕΙΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Κωνίπολη 4/4
ΕΙΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Λά Σκίρα 17/4 διά K. Κρίστι
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Ν. 'Ορλεάνην 1/5
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	α. Κουβέλιτ 29/4 διά Μίνα Καμπούς
ΕΙΛΕΣΖ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Ράς Τανούρα 25/4
ΕΙΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Βαρκελόνη 23/3 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΕΙΑΜΑΝΙ (Μαλ.)	66	8953	α. Σιγκαπούρην 13/5
ΕΙΠΙΔΑ (δ.)	70	119729	δ. Σουετ 7/5 διά Περσικό
ΕΙΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	εβδιμόθη 7/1
ΕΙΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	δ. Κωνίπολη 7/2 διά 'Ελλάδα
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ (π.)	60	9997	δ. Π. Σάδι 14/5 διά 'Αμβέρα
ΕΡΤΙΝΑ I (π.π.)	61	9335	δ. Σουετ 10/5 διά Πακιστάν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	ε. 'Αλεξανδρεία 10/5
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	δργει στον Πειραιά 26/4
ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.)	54	11208	ε. Μπαλικπαταν 26/4
ΕΥΔΩΡΟΣ (δ.)	64	35410	δργει Ιτέα όπ 21/2/81
ΕΥΙΑΜΗΝ	79	29875	α. Γκέντι 11/5 διά Μπουκάναν
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Φιλοδέλφειο 6/5
ΕΥΡΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	ε. Βούρβα 5/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΕΥΦΡΑ (δ.)	65	35406	δργει Ιτέα 20/3/81
ΖΑΚ (π.)	62	10028	α. Ντακάρ 4/2 διά 'Αμπιτζάν
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	στο

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	α. Καράτσι 11/5 διά Σουδίμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)..	66	3168	α. Μασαλία 10/5 διά Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)..	60	4068	ύπό παραλαβή
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	εις Σιγκαπούρη 9/5
ΚΑΡΠΙΦ (κ.).....	71	9206	α. "Αμέρεια 18/3 διά Βάχραν
ΚΑΣΟΣ (κ.).....	53	2806	στήν Μανίλα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λ. Πόλμας 20/4
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)....	81	3900	εις Ιμαυτάρι ύπό συμπληρωση
ΚΑΣΤΑ ΑΛΦΑ (κ.)..	72	18774	ε. Π. Χουενέμ 11/5
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	α. Ρεθίς 14/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	δ. Σουέζ 17/5 διά Ούμ Σάιδ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Π. Σάιδ 1/5
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. "Αμέρεια 12/5 διά Τυνιδία
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)..	61	13308	α. Θέσσαλα 14/5 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΛΕΙΩ Κ. (π.)....	62	6039	ε. Ρουέ 14/5
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	α. Ν. Όρλεάνη 12/5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Χόρη 17/5
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργεί Ιτέα 12/12
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Βαγγαρέ 6/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ύπό παραλαβή
ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ.)	55	4565	δ. Κωνίπολη 8/5 διά Βόλο
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	70	16043	ε. "Ιμινχάρ 19/1
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	δργεί Ιτέα 12/12
ΚΥΝΟΙΑ	69	11315	α. "Ηστ Λόντον 5/3 διά Ιαπωνία
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	δ. Κωνίπολη 27/4 διά Κωνσταντζία
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Σ. Λορέντζο 16/4
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	δργεί Πειραιά δάπ. 1/3/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49336	δ. Σουέζ 26/4 διά Περσικό
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαλ.)	62	8819	εις Λουάντα
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	εις Στρέιτ ο Τίραν 31/12
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιγκαπούρη 11/4
ΛΕΜΠΛΑΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σάιδ 11/5
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (π.)	67	7718	α. Θεούτσο 3/5
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μετ. Ίνδονησίας — Ταϊλάνδη
ΛΕΥΘΕΡΩ (π.)	62	14027	α. Ντώρμπαν 23/4
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ακαρία 2/5 διά Ιταλία
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Καγκούσια 3/4 διά Αργεντινή
ΛΙΖΑ (π.)	58	8370	δ. Κωνίπολη 15/5 διά Νοβορωσίας
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	ε. Τρίπολη (Λιβύης) 3/4
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ)	81	16700	α. Τζένταν 14/5
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ)	81	15700	ε. "Αλεξάνδρεια 14/5
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Μένο Σαούντ 8/4
ΑΟΥΣΥ (π.)	54	2557	δργεί Χαλκίδα
ΑΟΥΣΥ Ι (π.)	52	4755	πληροί Μπαντάρ Χομενί 21/5/81
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (π.)*	75	136991	α. Τουμπάρδο 10/5 διά Ιαπωνία
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	16840	α. "Αγ. Βικέντιο 4/5 διά Αφρική
ΜΑΪΟΥΝΤ ΗΙΑΝΟΣ (κ.)	68	6116	α. Σαόθαν 8/4 διά Μπιζώ
ΜΑΡΘΑ Λ. (π.)	59	8596	ε. Μπιλμπάδο 22/4
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	δ. Παναρά 26/4
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	δργεί Πειραιά

ΜΑΡΙΖΑ	62	3244	α. Π. ά Πιτρ 29/4 διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Πιομπίνο 8/5 διά Μονρόβια
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	ε. Ν. "Ορλεάνην 8/5
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ρές Σουκέρ 30/4
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	εις Πειραιά 14/9 (έπισκεψ)
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.π.)	65	13512	α. Πούλο Μπούκομ 8/5 διά Τζακάρτα
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. "Αιν Σουχνά 29/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Ρές Σουκέρ 29/4
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	α. Τζένταν 18/4 διά Ινδονησία
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Λ. "Αντιζέλες 30/3
ΜΑΡΙΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Ιακεντερούν 9/2
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ (Μαλ.)	58	5522	δ. Σουέζ 10/4 διά Μη. Αμπάς
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δργεί στό Κουβέιτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	α. Γιαρίμπα 23/4 διά Τρίπολη
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Μπόνου (άποθήκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	α. Λομπίτο 7/4 διά Καμπίντα
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Μπαρμπάντος 9/5 διά Λονδίνο
ΜΕΣ. ΛΑΜΠΙΩΣ (δ.)	72	17355	ε. Σιγκαπούρη 9/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	ε. Μποχρέιν 17/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Χόβικ 21/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	εις Γκάλα όφ Κάμπετς 20/4/80
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Σιγκαπούρην 30/4
ΜΕΣΣΗΝΗ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Π. Πιέρ 27/4
ΜΗΔΑΣ II (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗΔΑΣ VI(κ.)	59	4668	δ. Π. Σάιδ 7/5
ΜΙΑ	80	15552	ε. Ράγκουν 12/5
ΜΙΑΗΤΟΣ	82	35000	δ. Παναμά 13/5
ΜΙΝΑ Φ. (π.)	58	8733	α. Μπάρ 28/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Σάν Χουν 5/5 διά Μπαρανκίλα
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΩΝ (π.)	70	1582	εις Ν. Όρλεάνην 8/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΙΤ (π.)	70	1587	εις Ν. Όρλεάνην 14/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	δ. Παναμά 1/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Σ. Λουίς ντη Ρέν 26/4 διά Τρίπολη
ΜΙΝΙ ΔΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Μόμπιλ 29/4 διά Π. Ορντάζ
ΜΙΝΙ ΛΗ. (π.)	71	1562	α. Βίλιμπεκτον 7/5 διά Μπράουνοβικ
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Μασαλία 12/5
ΜΙΝΙ ΛΙΑ'Υ (π.δ.)	70	1781	εις Τζάνκοσβιλ
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 10/5
ΜΙΝΙ ΑΟΡΥ (π.)	71	1584	ε. Ντεμεράρα 8/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	δ. Παναμά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Βαλτιμόρη 11/5 διά Μπαχάμας
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	εις Ν. Όρλεάνην όπω 17/12
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ε. Βοστόνη 31/3
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά Μπόνου
ΜΟΤΣΑΡΕ ΛΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Λας Πάλμας 17/4 διά "Αργεντινή"
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	εις Σάν Νικολάς Μπαΐη 8/5
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΣ (π.)	57	2281	ε. Μόλαγκα 17/5
ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ)*	68	13706	α. Τενερίφη 8/4
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	δργεί Πειραιά
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	ε. Χάφα 14/5
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	α. Αύγουστα 1/4 διά Κούβα
ΜΠΟΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	εις Μπόνου ("Αποθήκη")
ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (π.)	55	5233	δ. Παναμά 3/5
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	ε. Καρθαγένη 29/3

Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



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

Piraeus office

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

Petridou

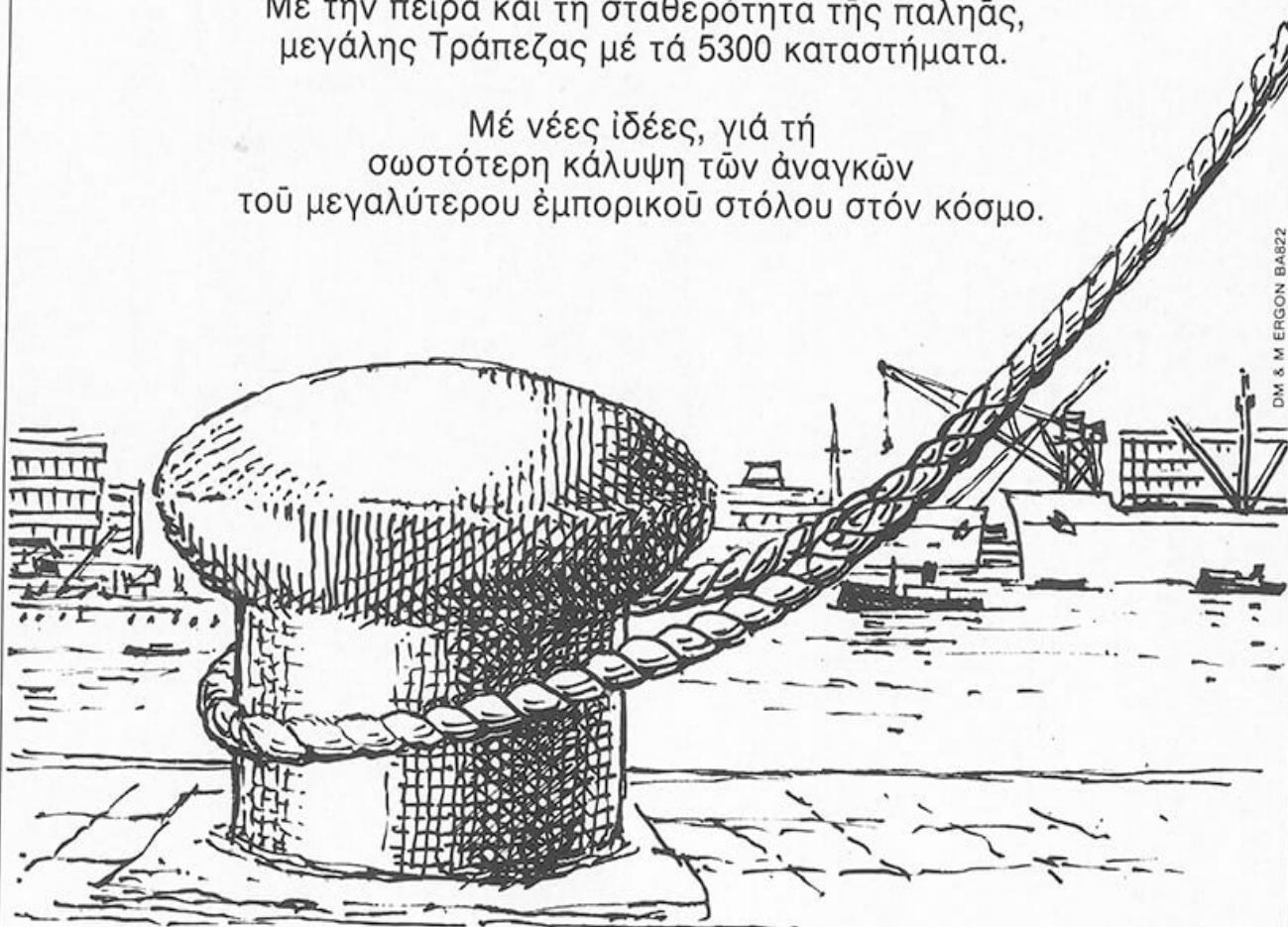
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	δ. Παναμά 25/3	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	ε. Γουιντερπόρτ 13/5
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ρ. Ιανέριο 16/5 διά Μη. "Άυρες	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Σιεννούκες 10/5 διά Μ. Θάλ.
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Π. δύ Σπαίην 25/4	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	53	8920	ε. Ρ. Γκράντε 12/5
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δ. Κωνίπολη 1/5 διά Κωνσταντζία	ΡΟΝΣΩΝ (π.)	63	6100	ε. Πενσακόλα 21/4
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	α. Κασισιώγκ 8/4 διά Σιγκαπούρην	ΡΟΝΧΙΔ (π.)	63	6063	α. Λά Παλής 9/3 διά "Άλγερια
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Παραμαρίμπο 6/5	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4786	δργει Λάς Πόλμας 10/9/79
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	στόν Μαρμαρά 16/4/81	ΣΑΜΗ (η.)	60	8361	ε. Καράτοι 8/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	δργει Ιτέα 14/4/81	ΣΑΜΜΕΡΝ ΝΤΡΗΜ (κ.)	61	10444	α. Νητρόιτ 13/5
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	δργει Πειραιά 23/12/73	ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Άιβούργο 7/5 διά Καζαμπλάνκα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Ανάπολης άνκρ. 11/5	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Κωνιπολη 14/5 διά "Όδησσο
ΝΙΚΟΛΑΙ (π.)	59	10748	ε. Ντόρντρεχτ 17/5	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Ράς Τανόύρα 26/3
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	δ. Κωνίπολη 9/5 διά "Άλγερια	ΣΑΝΔΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	67	4016	ε. Μπράουνβιλ 19/4	ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Σίλικαν 3/5 διά Σιγκαπούρην
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	α. Γιοκοχάμα 8/5	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Λάς Πόλμας 10/5 διά Λάγος
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	δργει Χαλκίδη 22/10/80	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	ε. Σιγκαπούρην 16/4
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Λάγος 5/5	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Νάπολη 7/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΓΣ (κ.)	60	4100	ε. Άιμπούργο 30/4	ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (η.)	59	8860	ε. Ραγκούν 7/5	ΣΑΟΥΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Μπιλμάτο 4/5 διά Λάγος
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤΙΑΝΤ	67	22817	δ. Κωνίπολη 8/5	ΣΑΟΥΓΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σίλικαν 4/5 διά Σιγκαπούρην
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Κωνίπολη 27/4 διά "Οδησσό	ΣΑΟΥΓΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σίλικαν 3/5 διά Τελούκ Σεμάνκα
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Καλαμπάρ 18/4 διά Π. Νουάρ				
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Σάφι 10/5				
ΝΤΑΦΕΛΕΜΑΡ (π.)	61	5816	δ. Κωνίπολη 15/5				
ΝΤΕΡΜΠΙΤ (κ.)	66	7264	ε. Μίνα Σάκρ 2/1				
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	μετων. «ΝΙΚΕ»				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	ε. Πειραιά 12/5				
Ο ΣΩΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	ε. Σιγκαπούρην 13/5				
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Βανκούμερ 9/5				
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	α. Πειραιά 9/2 διά Ιταλία				
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΛΑΦΑ (κ.)	70	14095	δ. Π. Σάδι 19/4 διά Χαλκίδα				
ΟΙΚΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	ε. Ν. "Ορλέανην 7/5				
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Π. "Εβρυκκλέντς 10/5 διά 'Αρούμπα				
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΤΖ (π.)	61	13271	α. Ν. "Υόρκην 9/5 διά 'Αρούμπα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	α. Ν. Ορλέανην 16/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	δργει Ιτέα 13/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	δ. Ντουμπάι 3/5 διά Σιγκαπούρην				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΤΣ ΣΩΝΙδ)	72	106123	δργει Έλευσίνα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΓΣ (δ.)	64	32380	δργει Τζάνκονοβι 30/4/81				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ' (δ.)	65	32478	ε. Τζάνκονοβι 2/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ'Σ (δ.)	65	32407	δργει Τζάνκονοβι 16/5/81				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ'Σ (δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάι 8/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δργει Ιτέα 20/1				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Γιβραλτάρ 13/5 διά Λονδίνο				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Σουεζ 2/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	α. Φιλαδέλφεια 2/3 διά Τζάκονβιλ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά Κούβα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	15625	ε. Ν. "Ορλέανην 10/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ	65	15577	ε. Πούντη Ντελγκότο 4/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Γκάλβεστον 8/4				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Μόντρεαλ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. Κωνίπολη 13/4				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ	69	15688	ε. Σικάγο 15/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΐΝΤ	67	15697	α. Αύγουστα 17/3 διά Γιβραλτάρ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Τάμπα 30/4				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Μπούνεν Μπάι 24/4 διά Μεξικό				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούνεν Μπάι 3/5 διά Μεξικό				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	δργει Πειραιά 21/5/81				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	64	30581	δργει Πειραιά 2/12				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	α. Ντουκούθ 8/5				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Αϊμέρον 16/5				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	μεσογειακές μεταφορές				
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	δργει Πειραιά 26/10				
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Αιμαγκασάκι 2/24				
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (ΣΥΓΚ.)	73	20354	α. Ρίτσαρντς Μπαί 11/5 διά Ιταλία				
ΠΑΓΑΝΗΡΗ (η.)	74	9712	δ. Κωνίπολη 24/2 διά Αβάνα				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	8995	α. "Άιμπούργο 17/4 διά "Άβανα				
ΠΑΣΟΙ (κ.)	65	1559	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά "Άλγεκθιρας				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	μεσογειακές μεταφορές				
ΠΑΣΙΦΑΙΡΑΤ'ΓΝΤ *	60	8721	α. Μπούνεν Μπάι 15/3				
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	δ. Ροζάριο 29/3 διά Κούβα				
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	δ. Κυνίπολη 2/5				
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	δργει στην Χαλκίδα				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	α. "Αλαμπούρη 15/5				
ΠΑΤΡΟΚΑΛΟΣ (κ.)	55	7738	α. Νικίσον 15/4 διά Φιλιππίνες				
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	εις Καμπάνα 30/7				
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ (δ.κ.)	56	11920	α. Βαλτιμόρη 1/5 διά 'Αιμπούργο				
ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.π.)	69	93547	ε. Λάρνακα 15/4				
ΠΛΑΤΩ	68	35191	δ. Σουεζ 2/5				
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Χόμπιτον ρόδις 14/5				
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ν. Ορλέανην 13/5				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	δ. Γιβραλτάρ 23/3 διά Ναγκόγια				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	δργει Μπρουνέν Μπάι				
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	δργει Κατάκωλο 17/7/79				
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ε. Σιγκαπούρην 30/3				
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δργει Πειραιά 28/6/77				
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	δ. Σκώ 29/4 διά Ρίγα				
ΠΡΟΤΟΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	α. Φός 14/5 διά Τουάφ				
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	στό Πόρτλαντ από 21/2				
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	δ. Γιανκαπούρην 5/5 διά Κασισιούγκ				
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	μεσογειακές μεταφορές				
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152327	α. Σιγκαπούρην 16/4				
ΡΕ'ΙΝΟΡΟΣΤ (η.)	60	4820	εις Φουτζέρια 15/12				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ	61	14500	α. Λάς Πόλμας 2/5 διά 'Αργεντινή				
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ	61	14500	α. Σιγκαπούρην 5/5 διά Κασισιούγκ				

ή Barclays Bank Έπιασε Πειραιά

"Ενα νέο κατάστημα της Barclays International
ἀνοιξε στό λιμάνι του Πειραιᾶ,
για τήν άποκλειστική έξυπηρέτηση
της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Έξυπηρέτηση προσωπική.
Μέ τήν πείρα και τή σταθερότητα της παληᾶς,
μεγάλης Τράπεζας μέ τά 5300 καταστήματα.

Μέ νέες ίδεες, γιά τή
σωστότερη κάλυψη τῶν ἀναγκῶν
τοῦ μεγαλύτερου έμπορικοῦ στόλου στόν κόσμο.



DM & M ERGON BA822



**BARCLAYS
International**

Πειραιάς: Ακτή Μιαούλη 87, Ταχ. Θυρίς 213 Τηλ. 451 0207 - 451 3477
'Αθήνα : Βουκουρεστίου 15, Ταχ. Θυρίς 1678 Τηλ. 361 9222-4



Securing Ship Lines.

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

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

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

