

# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1982

Αρ. Φύλλου 1129/998

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡΙΘ. 1129/998

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## Νά έπέμβουν οί άλλοι ύπουργοι

Έπειδη τό ύπουργειο Ναυτιλίας δέν μπορεί νά άντιληφθεί δρισμένα πράγματα τά όποια σχετίζονται με τήν οικονομική κατάσταση τής χώρας — δέν έξετάζομε τούς λόγους γιατί δέν είναι τού παρόντος — τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνονται πρός τούς ύπουργούς Συντονισμού, 'Εμπορίου και Γεωργίας καθώς και πρός τόν γενικό γραμματέα τού ΕΟΤ, τούς όποιους καλούν νά έπεμβουν άποφασιστικά γιά νά μήν χάνει ο πόπος πολύτιμα έσοδα σέ συνάλλαγμα πού διοχετεύονται σήμερα σέ γειτονικές χώρες.

Άναφερόμεθα στό ζήτημα τής προσεγγίσεως έλληνικών πλοίων — πού διέρχονται από τά έλληνικά νερά — σέ έλληνικά λιμάνια γιά άνεφοδισμό και άντικατάσταση πληρωμάτων. «Οπως έχουν σήμερα τά πράγματα, τά έλληνικά πλοία άντι γιά τά έλληνικά λιμάνια προτιμούν τήν Αύγουστα, κυρίως, τής Ιταλίας γιά νά άποφεύγουν τίς καθυστερήσεις πού έπιβάλλουν οι έλληνικές λιμενικές άρχες γιά δάφορες έλλειψεις. Και προτείνουμε νά μή γίνεται κανένας έλεγχος στά πλοία έκεινα πού διέρχονται από τά έλληνικά νερά και θά προσεγγίζουν σέ έλληνικά λιμάνια άποκλειστικά γιά άνεφοδισμό και άντικατάσταση πληρωμάτων. Σημειώνομε πρώτον, δτι ή προσέγγιση τών πλοίων αύτών σέ έλληνικά λιμάνια δέν είναι ύποχρεωτική, δηλαδή ούδεις μπορεί νά τά ύποχρεώσει νά προσεγγίσουν — έκτός φυσικά σέ περίπτωση κινδύνου, και δεύτερον, δτι ούτε έλεγχός τους είναι έφικτος έφ' δούν δέν προσεγγίζουν σέ έλληνικά λιμάνια.

Από τήν καθιέρωση τού προτεινομένου μέτρου θά έπιτευχούν:

Πρώτον, σημαντικότατες εισπράξεις σέ συνάλλαγμα. Άναφέρομε δτι πλοιοκτήτης μέ τέσσερα πλοία, καταγόμενος από τήν Μεσσηνία και ένδιαφερόμενος γιά τήν προκοπή τής ιδιαίτερης πατρίδας του, προσπαθεί νά προσεγγίζουν τά διερχόμενα από τά έλληνικά νερά πλοία του στήν Πύλο, δπου σέ διάστημα ένός έτους ξοδεύτηκαν 10 έκατομ. δρχ, γιά άνεφοδισμό. Άναλογο ποσό έδαπάνησε ή ίδιος πλοιοκτήτης, γιά τό ίδιο Χρονικό διάστημα, γιά πλοία του τά όποια προσήγγισαν στόν Πειραιά.

Δεύτερον, θά διατεθούν σημαντικότατες ποσότητες έλληνικών προϊόντων, βιομηχανικών και άγροτικών.

Τρίτον, θά ένισχυθεί τό ρεύμα τού έσωτερικού τουρισμού μέ τήν δυνατότητα πού θά παρέχεται στούς ναυτικούς μας νά συναντηθούν, έστω και γιά λίγες ώρες, μέ τούς οικείους τους άλλα και μέ τήν κίνηση πού θά προκαλεί ή άντικατάσταση πληρωμάτων.

Τέταρτον, θά ένισχυθεί πρακτικά και ή άνταγωνιστικότητα τού έλληνικού πλοίου αφού θά υπάρχει περιορισμός τού κόστους τής άντικατάστασεως τών πληρωμάτων άλλα και τού άνεφοδισμού.

Πέμπτον, θά παρασχεθεί ή δυνατότητα και στούς πλοιοκτήτης νά έπιθεωρούν και οι ίδιοι τά πλοία τους.

Καλούνται, λοιπόν, ο ύπουργός Συντονισμού, ο όποιος γνωρίζει καλύτερα όπό κάθε δόλον τήν κατάσταση τού ισοζυγίου πληρωμών τής χώρας, ο ύπουργός 'Εμπορίου πού

άγωνιζεται γιά έξαγωγές έλληνικών προϊόντων, ο ύπουργός Γεωργίας πού προσπαθεί νά τοποθετήσει σέ διάφορες άγορες τού έξωτερικού τά άγροτικά μας προϊόντα μέ γενναία μάλιστα έπιδότηση από τό ουστέρημα τού έλληνικού λαού, και τέλος, ο γενικός γραμματέας τού ΕΟΤ πού μεριμνά και γιά τήν άνοδο τού έξωτερικού τουρισμού νά παρέμβουν άποφασιστικά και νά έπιβάλλουν τήν ρύθμιση πού προτείνομε. Και γιά νά άντιληφθούν άκομη καλύτερα τήν σημασία τής ρυθμίσεως άς έξαποστείλουν προγονιμένως ένα κλιμάκιο δύο ή τριών ειδικών στήν Αύγούστα τής Ιταλίας, γιά νά καταγράψουν τά έλληνικά πλοία πού κάνουν έκει τόν άνεφοδισμό τους και τήν άντικατάσταση τών πληρωμάτων τους. Θά έκπλαγουν.

Ασφαλώς γεννάται ένα εύλογο έρωτημα: Θά σταματήσουμε, λοιπόν, τόν έλεγχο τών πλοίων; Φυσικά όχι, άλλα ό έλεγχος αύτός μπορεί νά γίνεται στούς λιμένες κατάπλου γιά φόρτωση ή έκφόρτωση και έπισησ και στά έλληνικά λιμάνια, άλλα δταν τά πλοία προσεγγίζουν γιά φόρτωση ή έκφόρτωση ή γιά έπισκευές.

## Τό δεκαπενθήμερον

### ΤΑ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ»

Τά έφετεινά «Ποσειδώνια», σύμφωνα μέ πληροφορίες · έκθετών, δέν παρουσιάσαν τήν άναμενομένη κίνηση, ή άργανωση δμως τής έκθεσεως ύπηρξε όποδειγματική. Όπωσδήποτε και τά έφετεινά «Ποσειδώνια» έδωσαν τήν εύκαιρια γιά μιά διεθνή προβολή τής 'Ελλάδος τόσο στόν έπιχειρηματικό κόσμο, πού συνδέεται κατά όποιονδήποτε τρόπο μέ τήν Ναυτιλία, δσο και γενικότερα. Στή διάρκεια τών «Ποσειδώνιων», έκτός από τό Φόρουμ τό όποιο είχε έπισησ εύρυτατη απήχηση, έγιναν δάφορες έκδηλώσεις από έπιχειρησιες και όργανισμούς μέ άποκορύφωμα τήν δεξιάση τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών στό ξενοδοχείο «Ιντερκοντινέντα», στήν όποια παρέστησαν και ο Πρόεδρος τής Δημοκρατίας κ. Κων. Καραμανλής και ο Πρωθυπουργός κ. 'Ανδρέας Παπανδρέου, δ όποιος μάλιστα είχε έπιστρεψει πρό όλιγων ωρών από τήν Βόνην δπου μετέ-

σχε στή σύνοδο τών ήγετών τών χωρών· μελών τής Ατλαντικής Συμμαχίας.

### ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Νομίζομε δτι πρέπει νά προσεχθεί ιδιαίτερα ή έπισημανση τού προέδρου τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών κ. 'Αριστ. Καραγεώργη κατά τήν συνέντευξη τύπου ή όποια έδόθη στής 7 'Ιουνίου μέ τήν εύκαιρια ένερξεως τών «Ποσειδώνιων». 'Υπεγράμμισε, λοιπόν, δ. κ. Καραγεώργης:

«Οι 'Ελληνες έφοπλιστές είναι προσηλωμένοι στήν ίδια δτι η Ναυτιλία δέν είναι ένας τομέας στόν όποιο ή κυβέρνηση κάθε χώρας μπορεί νά παρεμβαίνει χωρίς νά τής ζητηθεί».

Αύτό ισχύει πολύ περισσότερο στήν 'Ελλάδα όπου η Ναυτιλία άνεπτυχθη και άνδρωθηκε άποκλειστικά χάρη στήν ίδιωτη οικονομία και χωρίς τήν βοήθεια τού έλληνικού

κράτους τό όποιο δέν μπορούσε νά τήν βοηθήσει.

### Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ YEN

Ο κ. Γιώτας έδήλωσε ότι δέν έχει άντιμετωπισθεί άλλα και ούτε πρόκειται νά άντιμετωπισθεί τό θέμα τής δομής τού YEN. Κατά τά φαινόμενα ό κ. Γιώτας θεωρεί ότι ή σημερινή δομή τού YEN είναι ή πρέπουσα γιά τήν διοίκηση τής μεγαλύτερης — γιά πόσο άκομη — ναυτιλίας στόν κόσμο. Και αύτό άλλωστε διαπιστούται άπό τήν τακτική πού άκολουθησε στό οκτάμηνο τής ύπουργίας του και ή όποια έξεφράσθη μέ τήν άλλαγη προσώπων πού άδηγησε στήν άπογύμνωση τού Λιμενικού Σώματος άπό στελέχη όπως ούποναύρχος κ. Γεώργιος Τσούρης και άλλοι έξι ίσου ικανοί και ικανότατοι άξιωματικοί οι οποίοι μπορούσαν νά προσφέρουν πολλά και στόν διοικητικό φορέα τής Ναυτιλίας άλλα και στό γενικότερο θέμα τής Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Γιά νά γίνει περισσότερο κατανοητό ότι ή σημερινή δομή τού YEN δέν τού έπιτρέπει νά άσκησει τόν ρόλο πού έκ τών πραγμάτων πρέπει νά διαδραματίζει άναφέρομε ότι τό ύπουργειο στερείται, λόγου χάρη, τού όργανου έκείνου πού θά έθετε κάτω άπό τήν βάσανο τά λαμβανόμενα μέτρα και τά γενικότερα θέματα σέ σχέση με τίς οικονομικές τους προεκτάσεις και έπιπτώσεις. "Ετσι, ζητήματα πού έχουν σημαντικότατη σημασία γιά τόπο, δημοσίες πού άναφέρεται σέ διπλανές στήλες γιά τόν άνεφοδιασμό τών διερχομένων άπό τά έλληνικά νερά ήπιανών, δέν έχουν κάν άντιμετώπισθεί ή και έάν άντιμετωπίσθηκαν, ή άντιμετώπιση τους έγινε μόνο κάτω άπό ένα περιορισμένο πρίσμα και μέ άντιληψεις πού δέν προάγουν τά γενικότερα συμφέροντα τής χώρας.

Θεωρούμε ότι τό ζήτημα τής δομής τού YEN είναι ένα άπό τά κύρια θέματα τά όποια πρέπει νά άπασχολήσουν τόν νέο ύπουργό δημοσίες θά άντικαταστήσει τόν κ. Γιώτα κατά τόν άνασχηματισμό τής κυβερνήσεως γιά τόν όποιο άναφερόμεθα σέ δλλο σημείωμα τού παρόντος τεύχους. Και γιά νά βοηθηθεί ο νέος ύπουργός πρός τήν κατεύθυνση άυτή νομίζουμε ότι πρέπει νά βρει έτοιμες εισηγήσεις και άπό τό Λιμενικό Σώμα, τό όποιο πρέπει έπι τέλους νά άντιληφθεί ότι ο κύριος ρό-

λος του είναι ή διοίκηση τής Ναυτιλίας και διά ή διοίκηση τού NAT, τού Οίκου Ναύτου κλπ. πού τό άποσπούν άπό πρωτεύον και σπουδαίον άντικείμενό του.

### ΠΑΝΤΟΤΕ ΦΤΑΙΝΕ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ...

Γιά ότι και δια συμβεί σέ έλληνικό πλοϊο, φταίνε οι έφοπλιστές. Αύτή τήν έντυπωση προσπαθεί νά καλλιεργήσει τό δημοσιογραφικό δργανο τού κόμματος τής άκρας 'Αριστεράς. 'Εξ αφορμής δύο περιστατικών ρυπάνσεων πού προκάλεσαν τά δεξαμενόπλοια «Κατίνα» και «Μονεμβασία», στήν Όλλανδια και τήν Ιταλία, το έν λόγω δημοσιογραφικό δργανο έγραψε μέ τόν τίτλο «Ξανά ύπόλογοι γιά θαλάσσια ρύπανση οι έφοπλιστές» τά έχης: «Μικρότερο άπο μιά βρομάδα τό διάστημα πού πέρασε άπό τή φιέστα πού όργανώσαν οι έφοπλιστές γιά τήν προστασία τής θάλασσας άπό τή ρύπανση. 'Αρκετό δύμως γιά νά δείξουν πώς τήν έννοούν αύτή τήν προστασία».

Γιά τήν ρύπανση τού «Κατίνα» έγινε γνωστό ότι αύτή προκλήθηκε μετά άπό πρόσκρουση τού σκάφους στήν άλισιδα τής άγκυρας ένός δλλου πλοίου ένω γιά τό «Μονεμβασία» δέν είναι γνωστές οι συνθήκες υπό τίς όποιες προκάλεσε τήν ρύπανση στήν ιταλικές άκτες, άνεφέρθη μόνον άπό τά ένα ειδησεογραφικά πρακτορεία ότι τό σκάφος έρριξε στή θάλασσα τά άπόβλητα τών σεντινών. Και γιά τά δύο περιστατικά θά γίνουν οι προβλεπόμενες άνακρίσεις, έκεινο δύμως πού είναι αύτή τή στιγμή άπολύτως βέβαιο είναι ότι οι πλοιοκτήτες τους δέν έπέβαιναν στά πλοία και κατ' άκολουθία δέν είναι αύτοί οι ύπόλογοι γιά τήν ρύπανση. Νομίζομε ότι αύτό πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις.

### ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Θεωρείται βέβαιο ότι ο κ. Γιώτας κατά τόν έπικειμένο άνασχηματισμό τής Κυβερνήσεως θά κληθεί νά άναλαβει δλλον τομέα τού κυβερνητικού δργου. Σέ δημοσιογραφικούς άλλα και σέ ναυτιλιακούς κύκλους άναφέρονται γιά τό ύπουργειο Ναυτιλίας τά ονό-

ματα τών κ.κ. Γιαννοπούλου και Βερυβάκη, ύπουργών σήμερα Συγκοινωνιών και Παιδείας άντιστοιχως. Κατά τίς ίδεις πληροφορίες άλλαγη θά ύπάρχει και στή γενική γραμματεία τού YEN, όπου, όπως άναφέρεται, θά τοποθετηθεί προσωπικότης πού γνωρίζει σέ βάθος τά θέματα τής Ναυτιλίας και αύτό θεωρείται σημαντικότατο γιά τήν πρώθηση τών μεγάλων και έκκρεμών θεμάτων τής και κυρίως γιά τήν έπανάκτηση τής άνταγνωστικότητας τού έλληνικού πλοϊού.

### ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ

Τά παροπλισμένα πλοία στά 14 άγκυροβόλια τής χώρας άνηλθαν στήν 14 'Ιουνίου σέ 377, συνολικής χωρητικότητας 10.306.000 τον. γκρός. 'Από αύτά τά 295 συνολικής χωρητικότητας 7.157.581 τον. γκρός είναι μέ 'Ελληνική σημαία. Στόν κατωτέρω πίνακα προσδιορίζονται έπακριβώς τά παροπλισμένα πλοία κατά άγκυροβόλιο:

'Ελευσίνας	193
Χαλκίδας	53
'Αλιβερίου	17
'Αντικύρων	5
'Ιτέας	19
Γαλαξειδίου	17
Λευκάδας	19
'Ιθάκης	4
'Αστακού	18
'Αργοστολίου	11
'Ηγουμενίτσας	6
Μήλου	2
Στυλίδας	13
Σύνολο	377

'Από τά άνωτέρω πλοία τά 127 είναι δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 8.382.250 τον. γκρός και 250 φορτηγά και άλλων τύπων, συνολικής χωρητικότητας 2.124.150 τον. γκρός.

### ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί έσφαλμένες έντυπωσεις. Τίς ήμέρες αύτές κατέπλευσε σέ διαφόρους έλληνικούς λιμένες τό γερμανικό φορτηγό «Μπάλτικ Λίνκ», 4.000 τον. d.w., τό δημοσίευση αύτή πρέπει νά ύπομνησθεί άπό τήν «Ενωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρός τήν έφομερίδα τής άκρας 'Αριστεράς γιά νά ύποχρεωθεί νά μήν δημιουργεί

πάρχει βαθύτατος προβληματισμός και δέν έπικρατεί ή συνθηματολογία, όπως έδω, δημοκράτερα άκομη σκάφη είναι τόσο έπιβαρημένα. ώστε ούτε τίς υποχρεώσεις πρός το NAT δεν μπορούν νά έξασφαλίσουν μέτις σημειρινές συνθήκες της ναυλαγοράς. Και δημος έμεις έξακολουθούμε νά έμμενουμε σε παραχημένες καταστάσεις και δέν έχομε τήν τόλμη νά προχωρήσουμε στις έπιβαλλόμενες ρυθμίσεις πού θά έπιτρέψουν στό έλληνικό πλοίο νά έπιζησει.

#### NA AGORAZOYON STHN ELLADA

Ό ύπουργός τών Οικονομικών κ. Δρεττάκης όφειλει κατά τήν αντιτηφή μας νά τροποποιήσει τήν έγκυκλιο τού 5ου Τελωνείου Πειραιώς, γιά τά ειδή τά όποια μπορούν νά εισάγουν άτελώς οι ναυτικοί μας, ώστε νά έπιπτρέπεται ή προμήθεια τών ειδών αύτών σέ τιμές τράνζιτ και στήν Έλλαδα. «Έτσι θά διευκολυνθεί και τό έλληνικό έμποριο ένω παραλήλως θά ύπαρξει και μία συναλλαγματική ροή πού σήμερα κατευθύνεται σέ ξένες χώρες.

Η προαναφερομένη έγκυκλιος τού 5ου Τελωνείου δρίζει τά ειδή αύτά μπορεί είτε νά τά φέρνει ο ναυτικός μαζί του κατά τήν άφιξη του στήν Έλλαδα, είτε νά τού τά στέλνουν άπό τό έξωτερικό και νά τά παραμβάνει ή ίδιος μετά τήν άφιξη του. Αύτό σέ άπλη νεοελληνική γλώσσα σημαίνει ήτι τό έλληνικό κράτος ύποστηρίζει και έπιδοτει τό ένοι έμποριο και παρεμποδίζει τήν άναπτυξη τού έμποριου αύτού στήν Έλλαδα.

Γιά νά έννημερωθεί ή ύπουργός τών Οικονομικών προσθέτομε ήτι ύπάρχουν δχι μία άλλα πάρα πολλές ένενες έπιχειρήσεις οι ήποιες μέ διαφημίσεις και διάφορα ειδικά έντυπα πού κατακλύζουν τά έλληνικά πλοία καλούν τούς «Έλληνες ναυτικούς νά τούς έβασουν τό άνττιτο τών συσκευών και τών ειδών πού έπιθυμούν νά άποκτήσουν γιά νά τούς τά στείλουν στήν Έλλαδα, όπως και γίνεται και η παραλαβή τους διενεργείται βάσει τής προαναφερθείσας έγκυκλιο τού 5ου Τελωνείου Πειραιώς. Γιατί, λοιπόν, νά μήν ύποστηρίζουμε τό έλληνικό έμποριο πού μπορεί νά προσφέρει στούς ναυτικούς μας τίς ίδιες συσκευές και τά ίδια ειδή στίς ίδιες τιμές πού τά προσφέρουν οι ξένοι, γιατί

μέ λίγα λόγια θά άφηνουμε συνεχώς τούς ένους νά τρυγούν τήν Έλληνική Ναυτιλία και δένθα έπωφελούμεθα έμεις ήποιας πού παρέχει;

Δέν περιμένομε ήποιας πού παρέχει;

#### NA DΙΔΑΧΘΟΥΜΕ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΕΜΕΙΣ

Χρήσιμα συμπεράσματα δσον άφορά τόν έθνικό ρόλο τής έμπορικής ναυτιλίας γιά κάθε κράτος άλλα και τίς ίδιαίτερα σοβαρές έπιπτώσεις πού μπορεί νά προκαλέσει ή μείωση τής άνταγωνιστικότητας ήποιας πού παρέχει;

Τό Γενικό Συμβούλιο τής Βρεταννικής Ναυτιλίας στήν έτήσια σκέψης του προειδοποιεί ήτι ή βρεταννικός έμπορικός στόλος ένδεχται νά μή μπορεί στό μέλλον νά άντιμετωπίσει τίς άμυντικές δαπάνες τής χώρας έναν ή τεραστία μείωση τής χωρητικότητας συνεχισθεί. Ή καθαρά μείωση τής βρεταννικής ναυτιλίας στή διάρκεια ένός έτους ήταν 147 πλοία συνολικής χωρητικότητας 6,3 έκατον τον d.w., ένω στά τελευταία έξι χρόνια άπωλεσθησαν τά δύο πέμπτα τού βρεταννικού έμπορικο στόλου. Ή άπωλεια αυτή σέ ποσοστά είναι 18% και ή συμμετοχή τής βρεταννίας στόν παγκόσμιο στόλο έπεσε σέ 4,3% ή 9% τό 1975. Στά βρεταννικά νηλόγια είναι τώρα λιγότερα ήποιο 1.000 πλοία έναντι τών 1.614 τού Δεκεμβρίου τού 1975 ένω ή άριθμότων ύπο ένενες σημαίες πλοίων πού διαχειρίζεται τό Γενικό Συμβούλιο τής βρεταννικής Ναυτιλίας ήποιο 108 τόν Σεπτέμβριο τού 1980 είναι πέσει στά 92 στό τέλος τού 1981.

Τό Συμβούλιο τής βρεταννικής Ναυτιλίας ήποδίδει αύτήν τήν συρρίκνωση στόν βρεταννικό στόλο στήν καταστρεπτική — όπως τήν χαρακτηρίζει — ήπεργία τών ναυτικών, τό ύψηλό κόστος λειτουργίας τών πλοίων και στήν γενικότερη οικονομική δυσπραγία.

Τό μάθημα ήπειθυνεται πρός όλους μας: Και πρός τό κράτος, και πρός τόν έφοπλο, και πρός τόν ναυτικούς μας άλλα και γενικότερα πρός τόν έλληνικό λαό, γιατί και σέ μάς άρχισε ή συρρίκνωση. Ή έναν τόν άντιληφθούμε και μάλιστα έγκαιρως ύπάρχει ή έπιδη νά έφυγουμε ήποιας πού παρέχει τόν φαύλο κύκλο στόν ήποιο θά δηγήσει ήπαρτευκτα ή περιτέρω συρρίκνωση.

#### EINAI OLOI KALOI;

Έξι άφορμής διαφόρων σχολίων πού δημοσιεύθηκαν στά «Ναυτικά Χρονικά» σχετικά μέ τήν συμπεριφορά δρισμένων ναυτικών μάς έρωτούν: Είναι και ήδη οι έφοπλοισταί καλοί; Ή περιφράστα ήπαντούμε δχι και έπειλημμένως έχομε στιγμάτισει ήποιας στήλες αύτές τή στάση και τήν συμπεριφορά τών «άλεξηπτωτιστών» έκείνων πού βρέθηκαν στόν χώρο τών διαχειριστών πλοίων. Και αύτούς πρέπει νά τούς ήπομονώσουμε δλοι δσοι ένδιαφερόμαστε γιά τά καλώς έννουμένα συμφέροντα τής Έλληνικής Ναυτιλίας και κυρίως οι ίδιοι οι έφοπλοιστές και οι ναυτικοί μας. Γιά τήν άποφυγή ήποιασδήποτε παρεξηγήσεως δηλώνωμε ήπειριφράστως και πρός κάθε κατεύθυνση δτι τά «Ναυτικά Χρονικά» σέ ένα στόχο ήποιοισταί: Στήν υπαρξη μάς ήποιούσης Ναυτιλίας και στήν εύημερία τών ήπαντρώπων τής και τού τόπου αύτού. Και στήν πορεία γιά τήν έπιδιξη τού στόχου αύτού έχουν ήποδείξει, και βεβαίως δχι με εύκολη συνθηματολογία, τό ένδιαφέρον τους γιά τόν παράγοντα ήπανθρωπο στήν Έμπορική μας Ναυτιλία.

#### EPI TELOUS

Κάποιος «κύριος» ή ήποιος είναι καταλαμπωρήσει τήν ναυτιλιακή άγορά τού Πειραιώς μέ κομπίνες διεθνούς ήπειρού και καταζητούμενος ήπειρον και ήποιας τήν διεθνή ήστυνομία συνελήφθη ήπειρον και έκλεισθη στόν Κορυδαλλό. Στήν προκειμένη περίπτωση ήκείνο πού έχει ήδιαίτερη σημασία είναι δτι τό «κύριος» αύτός, μέ σωρεία καταδικαστικών ήποφάσεων γιά ήπαλυπτές ήπιταγές κλπ., κατόρθωσε γιά πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα νά κυκλοφορεί ήπειρος. Ήμολογούμε δτι τό περίπτωση μάς προκαλεί ήπορίες.

## Trust your ship with Bethlehem

Big drydocks and great service on America's Atlantic, Gulf, and Pacific coasts.

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

**BethShip**



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

### ΘΑ ΤΟΥΣ ΜΙΜΗΘΟΥΜΕ ΚΑΠΟΤΕ;

Ο Γάλλος ύπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Λουΐ Λέ Πονσέκ έδήλωσε άπεριφράστα, στή διάρκεια πρές κόνφερανς στη «Ποσειδώνια» ότι έπισκεψθηκε κυρίως την 'Ελλάδα για νά ύποστηριξει τις άντιπροσωπείες της γαλλικής ναυπηγοβιομηχανίας οι οποίες έξεθεταν στήν έκθεση και έτονισε κατηγορηματικά ότι θεωρεῖ δχι άπλως συμφέρονταν όπλα ύποχρέωση του κράτους νά ύποστηριξει έναν έπαγγελματικό κλάδο. Και για νά δώσει μία έπι πλέον έμπρακτη άποδειξη αύτον τού ένδιαφέροντός του, έπειτα άπο μία σύντομη είστηση γιά τις έπιδιώξεις της γαλλικής κυβερνήσεως αναφορικά με την έθνικη ναυπηγοβιομηχανία και την βιομηχανία ναυτιλιακού έξοπλισμού, παρεχώρησε εύθυς άμεσως τόν λόγο στούς έκπροσώπους της γαλλικής ναυπηγοβιομηχανίας οι οποίοι έξεθεταν στη «Ποσειδώνια» για νά αναφερθούν στις δραστηριότητές τους, ένω ή δλη έκδήλωση έπλαισιώντει και άπο έκπροσώπους της γαλλικής πρεσβείας.

Πρέπει έπι πλέον νά σημειωθεί ότι στήν πρόσκληση γιά τήν πρές κόνφερανς τού Γάλλου ύπουργού και προφανώς μέ στόχο νά προσελκυθεί μεγαλύτερο ένδιαφέρον άπο δλα τά μέσα ένημερώσεως άνεφέρετο ότι δ. Κ. Πονσέκ θά ύπεργράμμιζε τήν σημασία τής έλληνικής ναυτιλίας γιά τή μεταφορική δύναμη τής ΕΟΚ και θά έτονιζε έπισης τήν ισχυροποίηση τής κοινοτικής φωνής στήν διεθνείς ναυτιλιακές συνόδους μετά τήν εισόδο τής 'Ελλάδος στήν Κοινότητα. Προσετίθετο ότι δ. Κ. Πονσέκ θά έτονιζε τήν άναγκη συσφίξεως τής συνεργασίας και άλληλεγγύης μεταξύ τών Εύρωπαν γιά τήν άντιμετώπιση όποιασδήποτε προσπαθείας παρεμβατισμού ή καταστρατηγήσεως τής έλευθερίας και τού θεμιτού άνταγνωμού στήν θαλάσσιες μεταφορές. 'Αντι γιά δλα αύτά δ. Κ. Πονσέκ ένδιαφέρθηκε άποκλειστικά γιά τήν ύποστηριξη τών συμφερόντων της γαλλικής ναυπηγοβιομηχανίας και άπαντάντας σέ έρωτήσεις είπε γιά τήν ναυτιλιακή πολιτική τής χώρας του δια άποβλέπει στήν καταπλέμηση τού ύπερβολικού φιλελευθερισμού και προσπάθησε νά δημιουργήσει τήν έντυπωση ότι ή σύνοδος τών Παρισίων γιά τή βελτίωση τού έπιπέδου άσφαλειας τής ναυσιπλοίας και τόν έλεγχο τών πλοίων στήν κοινοτικά λιμάνια πού θά άρχισει άπο τήν 1η Ιουλίου άπεβλεπε στή δημιουργία νέων κανόνων γύρω άπο τά θέματα αύτά. Τελικά δ. Κ. Πονσέκ, υπέρεια άπο παρέμβαση συνεργάτου τών 'Ναυτικών Χρονικών', ο οποίος παρευρίσκεται στήν πρές κόνφερανς, άναγκασθηκε νά δηλώσει ότι στή σύνοδο τών Παρισίων άπεφασίσθη ή έφαρμογή τών ύφιστα-

μένων διεθνών κανονισμών και συμβάσεων και δχι ή δημιουργία νέων. Τέλος δ. Κ. Πονσέκ, άπαντάντας σέ έπιμονες έρωτήσεις τών 'Ελλήνων ναυτιλιακών συντακτών γιά τίς έπιδοτήσεις πρός τήν γαλλική ναυπηγοβιομηχανία άπεφυγε έπιμονα νά δώσει σαφείς διευκρινίσεις και τελικά είπε ότι άπο τόν Μάιο 1981 δέν ύφισταται σύστημα στή Γαλλία πού νά προβλέπει όποιαδήποτε έπιδοτη τής ναυπηγοβιομηχανίας τής χώρας, ένω στήν 'Ελλάδα ύπάρχουν άντιθετες πληροφορίες.

Οι έκπροσώποι τής γαλλικής ναυπηγοβιομηχανίας άνεφεραν ότι στόχος τους είναι ή ναυπηγηση έξειδικευμένων πλοίων μέ ψηλή τεχνολογία, όπως είναι τά ύγραεροφόρα, χωρίς άμων νά άποκλείουν και τά συμβατικά σκάφη και ύπεργράμμισαν όταν ένδιαφέρονται νά συνεργασθούν μέ τόν έλληνικό έφοπλισμό τόσο στής έπισκευές, δσο και στής κατασκευές πλοίων.

'Εδώσαμε τήν έκταση αύτή στής δηλώσεις τού δ. Κ. Πονσέκ, όποιος έκαμε μία καθαρώς έμπορική έμφανιση (κατά τήν έκφραση δημοσιογράφου «ήρθε νά πωλήσει»), άκριβώς γιά νά καταδείξουμε τί κάνουν οι δλοι άπαν θέλουν νά ύποστηριξουν και νά προαγάγουν τά συμφέροντά τους. Βεβαίως δ. Κ. Πονσέκ δέν είναι ο πρώτος ένος ύπουργός πού έρχεται στήν 'Ελλάδα «γιά πωλήσεις» — γιά τόν ίδιο σκοπό άλλωστε μάς είχε έπισκεψθεί και ή πρώθυπουργός τής Βρετανίας κ. Θάτσερ. 'Άλλα μά ενέργεια σάν αύτή τού δ. Κ. Πονσέκ είναι δυστυχώς άκατανότητα γιά άποινδήποτε "Έλληνα ύπουργο και δχι μόνον τής σημερινής κυβερνήσεως, όποιος έδαν άντιμετώπιζε παρόμοιο θέμα τό πολύ νά πατούσε τά κουμπιά και νά δίνει «έντολές» σέ κάποιους ύφισταμένους γιά κάποια τυπική κάλυψη ένός θέματος σάν αύτό πού έκαλυψε ο Γάλλος ύπουργός δίδοντάς μας ένα σαφέστατο μάθημα γιά τό πώς ένεργούν ο «κουτόφραγκοι».

### ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΕΣ;

'Υπήρχαν πληροφορίες ότι στήν έλληνική άντιπροσωπεία πού μετέβη στή Μόσχα γιά συνομιλίες μέ τούς Σοβιετικούς, πού περιέλαμβαν και τήν ναυπηγηση πλοίων στήν 'Ελλάδα γιά λογαριασμό τής Σοβιετικής 'Ενώσεως, μετέχει και έκπροσώπος μάς μόνο ναυπηγικής μονάδος. 'Από αύτό συμπεραίνεται ότι έπιδιωξη τής κυβερνητικής πολιτικής ήταν ή έξασφάλιση παραγγελιών γιά μία μόνο ναυπηγική μονάδα και αύτό προκαλεί κατάπληξη. 'Ένα μάλιστα σκεφθεί κανείς και τήν έμπορική έμφανιση πού έκανε στή «Ποσειδώνια» ο Γάλλος ύπουργός Ναυτιλίας, ό

όποιος δήλωσε ότι ήρθε στήν 'Ελλάδα γιά νά ύποστηριξει τή γαλλική ναυπηγική βιομηχανία πού ου συμμετείχε στή ναυτιλιακή έκθεση, ή κατάπληξη γίνεται άκομη μεγαλύτερη και οι συγκρίσεις καταλυτικές σέ βάρος μας.

### MIA ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ κ. ΠΙΩΤΑ

Προκάλεσε έντυπωση ότι δήλωση τού κ. Γιώτα διότι κατά τήν άντιληψή του στά έπόμενα δύο άως τρία έτη δέν θά είναι εύχερης η προσφυγή τών 'Ελλήνων έφοπλιστών στής σημαίες εύκολιας, γιατί τά πλοια μέ τίς σημειες αύτές δέν θά μπορούν νά προσεγγίζουν στά εύρωπακά λιμάνια όπου άπο τόν έπομενο μήνα άρχιζει ή έλεγχος δλων τών καταπλέοντων σκαφών άνεξαρτήτως σημαίας.

Η δήλωση αύτή προκάλεσε έντυπωση γιά δύο λόγους:

Πρώτον, διότι έγινε σέ άπαντηση έρωτήματος δημοσιογράφου — κατά τήν άνακονωση άπο τόν κ. Γιώτα τών μεταβολών στά μεγέθη τής Ναυτιλίας κατά τό Β' 150ήμερο τού Μαίου — γιά τό πού κατευθύνονται τά διαγραφόμενα άπο τό έλληνικό νηολόγιο πλοια, όπότε δ. Κ. Υπουργός άφου άνεφερε ότι τό YEN δέν ήταν σέ θέση νά δώσει λεπτομερή στοιχεία, είπε ότι ένας μεγάλος άριθμός άπο τά πλοια αύτά κατευθύνονται στά διαλυτήρια και εύθυνός άμεσως έξειφρασε τήν προαναφερθείσα άντιληψή του, στήν όποια ή 'Ακτη Μιαούλη έδωσε τήν έρμηνεια τής, και

Δεύτερον, διότι δ. Κ. Γιώτας κατελήφθη νά μήν γνωρίζει τί άκριβώς προβλέπει η συμφωνία τών Παρισίων, τήν όποια ή ίδιος ύπεργραφε. Βάσει τής συμφωνίας αύτής στά εύρωπακά λιμάνια δέν θά έλεγχεται η σημαία άλλα ή προσαρμογή στούς διεθνείς κανονισμούς και τίς διεθνείς συμβάσεις πού άναφέρονται στά στάνταρτων τών πλοιών και στήν έπανδρωσή τους μέ πληρώματα πού διαθέτουν τά προβλεπόμενα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας. 'Εξ δλοι είναι γνωστό μήν γνωρίζει τί άκριβώς προβλέπει η συμφωνία τών Παρισίων, τήν όποια ή ίδιος ύπεργραφε. Βάσει τής συμφωνίας αύτής στά εύρωπακά λιμάνια δέν θά έλεγχεται η σημαία άλλα ή προσαρμογή στούς διεθνείς κανονισμούς και τίς διεθνείς συμβάσεις πού άναφέρονται στά στάνταρτων τών πλοιών και στήν έπανδρωσή τους μέ πληρώματα πού διαθέτουν τά προβλεπόμενα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας. 'Εξ δλοι είναι γνωστό μήν γνωρίζει τί άκριβώς προβλέπει η σημαία τους έχουν χαρακτηρισθεί σάν σημαίες εύκολιας και κυρίως ή Λιβερία και κατά δεύτερο λόγο ή Παναμᾶς έχουν λάβει σοβαρότατα μέτρα γιά τήν βελτίωση τού έπιπέδου άσφαλειας τών πλοιών τά όποια φέρουν τίς σημαίες τους.

• 'Από τά στοιχεία πού έδωσε δ. Κ. Γιώτας γιά τίς μεταβολές πού έπηλθαν στό Β' 150ήμερο τού Μαίου στό έλληνικό νηολόγιο προκύπτει ότι ή μείωση συνεχίζεται. Συγκεκριμένα, κατά τήν περίοδο αύτή οι έγγραφές άνηλθαν σέ 9 πλοια συνολικής χωρητικότητας 148.000 τον. γκρός, δηλαδή στό 150ήμερο αύτό ή δύναμη τού ύπο τό έλληνική σημαία στόλου έμειώθη κατά 14 πλοια και κατά 185.000 τον. γκρός σέ χωρητικότητα.

• Και δύο παραπτηρίσεις:

'Η πρώτη, φιλοκυβερνητική έφημερίδα, γνωστή γιά τίς θέσεις τής έναντι τής Ναυτιλίας, καταχώρισε τίς διαφοροποιήσεις στό έλληνικό νηολόγιο αύτό τίς έγγραφές και διαγραφές πλοιών στό Β' 150ήμερο τού Μαίου μέ τόν τίτλο «Υψώνουν και πάλι τήν κυανόλευκο» και μέ τόν έξης πρόλογο: «Βελτιώθηκε κάπως ή κατάσταση στόν τομέα τής έγγραφής πλοιών στό έλληνικό νηολόγιο», ένω οι άριθμοι πού παρέθετε έν συνεχεία άπεδείκνυαν έντελως τό άντιθετο.

Και ή δεύτερη: 'Ένω άπο τόν προσεχή μήνα άρχιζει ή έφαρμογή τής συμφωνίας τών

DIRECTORS  
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)  
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

### MONTEVIDEO

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL  
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP  
TEL.: 95 41 05  
A.O.H. 78 29 05  
Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533  
MONTEVIDEO - URUGUAY

Παρισίων γιά τόν έλεγχο τών πλοίων στά κοινοτικά λιμάνια, από έλληνικής πλευράς δέν έχει γίνει η παραμικρή προετοιμασία γιά τήν άντιμετώπιση τού προβλήματος που δημιουργεῖ ή δλειψή τών άνάλογων πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας στά κατώτερα πληρώματα και στούς «τρίτους», παρά τό γεγονός ότι είναι γνωστό ότι τό 70% περίπου τών προσερχομένων γιά τήν άνάληψη καθηκόντων «τρίτου» στή γέφυρα και στή μηχανή στερούνται διπλώματος.

### ΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΟΠΛΟ

Η κρίση τών νησιών Φάλκλαντ απέδειξε γιά μιά άκομη φορά και πέραν πάσης άμφιβολίας, ότι τό έμπορικό ναυτικό άποτελεί τό τέταρτο όπλο τής έθνικής δύναμας. Χωρίς τά έμπορικά σκάφη που ναύλωσε ή έπεταξε ή βρεταννική Κυβέρνηση ή ναυτική άποστολή τών Φάλκλαντ θά ήταν άδύνατο νά έπιχθσει.

Στά πλαίσια τής βορειοατλαντικής συμμαχίας ύπτηραν βεβαίως σχέδια γιά τή χρησιμοποίηση τών διαφόρων τύπων έμπορικών σκαφών τών χωρών μελών. «Έξω δύος άπο τή ζώνη τού NATO τέτοια σχέδια δέν ύπάρχουν, ένω πολεμικές συρράξεις μπορούν νά έμφανισθούν σ' όποια δήποτε άπομακρυσμένη περιοχή τού κόσμου. Η κρίση τών νησιών Μαλβίνας έδειξε ότι ή Αγγλία είναι σε θέση νά έξουσιάσει τά πλοία τής όπουδήποτε κι δη βρίσκονται. Τό ζήτημα δύων είναι δη μέ τή συνεχή μείωση τού έμπορικου στόλου της μπορεί νά έχει στή διάθεσή της τόν άναγκαιο κάθε φορά άριθμό τών καταλλήλων πλοίων. «Αν μάλιστα στόν έθνικό αύτο ρόλο τής ναυτιλίας προσθέσουμε τήν τεράστια συναλλαγματική συνεισφορά της, μπορούμε νά έννοησωμε γιατί οι βρεταννοί πλοιοκτήται έπιμένουν στήν κρατική ένίσχυση γιά τήν άνακαμψή τής έθνικής ναυτιλίας. Και έπειδή ύφ' οιασδήποτε συνθήκας δέν θίγεται ή πατροπαράστη άρχη τής έλευθέρας ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ή κρατική συμπαράσταση άξιώνεται ίδιαιτέρα στόν τομέα τών έκπτώσεων άποσβέσεως που θά ένθαρρύνουν τή ναυπήγηση νέων πλοίων. «Ας μή λησμονούμε, τονίζουν οι ένδιαφερόμενοι, δέν ή βρεταννική ναυτιλία μέσα στά τελευταία έξη χρόνια έχασε τό 40% τής δυνάμεως της, μειωθείσα άπο τά 50 έκατομ. τόννων τού 1975 στά 29,4 έκατομ. τόννων στό τέλος τού 1981.

### Η ΣΩΣΤΗ ΑΠΟΦΗ

Βρεταννός ναυτιλιακός παράγων έδήλωσε ότι τό μέλλον τής παγκόσμιας έμπορικής ναυτιλίας έχαρταί δχι από τήν πολεμική ή στρατηγική άσφαλεια άλλα κυρίως από τή νομική σταθερότητα. Μέ τήν μεταπολεμική άναπτυξή τής διεθνούς ναυτιλίας, ιδίως στίς μεταφορές χύμα φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών, έχει καταστεί άπαραίτητη ή καθιέρωση μιάς ναυτικής νομοθεσίας, διεθνώς άποδεκτής, στούς τομείς τής οικονομικής έξασφαλίσεως, τών ναυλοσυμφώνων, τών συμβάσεων ναυτικής έργασίας κλπ. Τέλος μέ τήν έπεκταση τών σημαιών εύκολιας και ίδιαιτέρω τού Παναμά και τής Λιβερίας, δημιουργήθηκαν διαδικαστικά και άποδεικτικά συστήματα διεθνώς άποδεκτά από τίς ναυπηγικές χώρες, τίς τράπεζες, τούς έφοπλιστές και τούς ναυλωτές. Δέν είναι λοιπόν παράδοξο άν βλέποντας τή βιομηχα-

νία τών θαλασσίων μεταφορών μέ τό «οικονομικό» τηλεσκόπιο, παραδεχόμαστε τίς σημαίες εύκολιας. Και είναι σφάλμα τό γεγονός ότι οι δύνθρωποι τής UNCTAD έχουν στραμένο τό δικό τους τηλεσκόπιο πρός τήν άποψη τής φθοράς τών διεθνών ιδιωτικών έπιχειρήσεων, αντί νά δραματίζονται τήν διατήρηση και τήν άναπτυξη μιάς ναυτιλίας ικανής και υγιούς, στήν ύπηρεσία τόσο τών ύπο άναπτυξη δσο και τών άνεπτυγμένων χωρών.

μάτων και έπιβατών στά κινεζικά λιμάνια. Κατά συνέπεια οι «Ελληνες πλοιοκτήτες πρέπει νά άρνηθούν τήν καταβολή τού άιωμένου φόρου από τούς Κινέζους, σέ περιπτωση δέ παρεμβάσεως τής διμερούς συμφωνίας από τήν κινεζική πλευρά οφείλουν νά έννημερώσουν χωρίς χρονοτριβή τό ύπουργειο Ναυτιλίας ώστε νά γίνουν οι άπαραίτητες ένέργειες πρός τήν κινεζική κυβέρνηση.

### ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Όρθιατατή ένέργεια ύπηρξε ή διευκρίνηση τού ήπουργείου Ναυτιλίας, ότι μέ τήν έλληνοκινεζική συμφωνία περί θαλασσίων μεταφορών, ή όποια έχει κυρωθεί μέ τό Ν.Δ. 45/74 ΦΕΚ 254 Α/1974, προβλέπεται ή άπαλλαγή από τόν φόρο είσοδήματος καθώς και από όποιοδήποτε άλλο τέλος ή φόρο στά έσοδα τών πλοίων πού φέρουν τή σημαία τών συμβαλλομένων μερών και πραγματοποιούν μεταφορές φορτίων ή έπιβατών στά λιμάνια τού άλλου μέρους.

Η διευκρίνηση αυτή παρεσχέθη μετά τήν άνακοίνωση έπιβολής νέου φόρου έπι τού συνόλου τών έσόδων τά όποια πραγματοποιούν έννοησωμε γιατί οι βρεταννοί πλοιοκτήται έπιμένουν στήν κρατική ένίσχυση γιά τήν άνακαμψή τής έθνικής ναυτιλίας. Και έπειδή ύφ' οιασδήποτε συνθήκας δέν θίγεται ή πατροπαράστη άρχη τής έλευθέρας ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ή κρατική συμπαράσταση άξιώνεται ίδιαιτέρα στόν τομέα τών έκπτώσεων άποσβέσεως που θά ένθαρρύνουν τή ναυπήγηση νέων πλοίων. «Ας μή λησμονούμε, τονίζουν οι ένδιαφερόμενοι, δέν ή βρεταννική ναυτιλία μέσα στά τελευταία έξη χρόνια έχασε τό 40% τής δυνάμεως της, μειωθείσα άπο τά 50 έκατομ. τόννων τού 1975 στά 29,4 έκατομ. τόννων στό τέλος τού 1981.

Η κρίση πού ύπέβοσκε στήν «Ενωση Πλοιάρχων μετά τά γνωστά άποτελέσματα τών ψηφοφοριών στή γενική συνέλευσή τους έξεδηλωθή μέ τήν παραίτηση τού προέδρου της κ. Ελευθ. Καπνίση. Η παραίτηση τού κ. Καπνίση ύπεβληθη μετά από έξωδικο δήλωση 14 μελών τού Δ.Σ. μέ τήν όποια έζητείτο ή άντικατάσταση τών μελών τού προεδρείου τής Ενώσεως. Παραίτηση τηλεγραφική είχαν ύποβαλει και οι δύο άντιπρόσεδροι κ.κ. Γεώργ. Δούκας και Ιωάν. Μαζαράκης οι όποιοι άμως τίς άνεκάλεσαν. Βάσει τού Καταστατικού καθήκοντα προεδρεύοντος άνελαβε ο κ. Δούκας και χθές Δευτέρα έπρόκειτο νά συνέλθει τό Δ.Σ. γιά τήν έκλογή προέδρου.

# 1.3 million tons ago...

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

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

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

Still a good year. Tough one too.



"Η κρίση στήν "Ενωση Πλοιάρχων προεκλήθη κυρίως από τό ζήτημα τής ύπογραφής τής συλλογικής συμβάσεως τών Α' πλοιάρχων. Κατά τήν αντίληψή μας, δέν έπρεπε νά άφεθούν τά πράγματα νά φθάσουν σε κρίση, άλλα νά ύπαρξει προσέγγιση άπόψεων ώστε νά μή άδικηθεί ή τάξη τών Α' πλοιάρχων. "Αλλωστε τό ζήτημα αυτό σχετίζεται και μέ τήν διοίκηση τού πλοίου. 'Εμεις διερωτώμεθα πώς είναι δυνατόν νά ύπαρχει ή έπιβαλλομένη διοίκηση στό πλοίο δταν τό πραγματικό εισόδημα τού πλοιάρχη και πρίν μάλιστα από τήν φορολογία εισόδημας ύπερτερει κατά μερικές μόνον χιλιάδες δραχμές από τό πραγματικό εισόδημα, λόγου χάρη, τού μαγείρου. Μέ λίγα λόγια έπιβάλλεται νά διατηρήσουμε τόν πλοιάρχο στό υψος τής θέσεώς του από δλες τίς πλευρές.

● 'Επειδή έλαβαμε δρισμένες επιστολές σχετικά μέ τίς αντιλήψεις πού έκφράσαμε στό τεύχος τής 15ης Μαΐου σχετικά μέ τήν γενική συνέλευση τών πλοιάρχων, έπαναλαμβάνομε δτι θεωρούμε δτι σέ θέματα τόσο γενικοτέρου ενδιαφέροντος δτως είναι τό ζήτημα τής καθόδου σέ άπεργια τών Α' πλοιάρχων έπιβάλλεται νά συμμετέχουν δλοι οι ενδιαφερόμενοι. Καί στήν προκειμένη περίπτωση κατά τήν αντίληψή μας δέν έπρεπε νά έκφρασουν τήν δποψή τους δλοι οι Α' πλοιάρχοι, ταξιδεύοντες και μή. Αυτοί είναι άρμόδιοι νά άποφασίσουν, κανένας δλλος.

#### H ANERPA

Σύμφωνα μέ επίσημα στοιχεία, οι άνεργοι ναυτικοί πού είναι έγγεγραμμένοι στό ΓΕΝΕ και πληρούν τίς προϋποθέσεις γιά έπιδότηση βάσει τού οίκειου Π.Δ. άνέρχονταν τό πρώτο δεκαήμερο τού 'Ιουνίου σέ 942 και σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες οι μισοί από αυτούς περίπου είναι πλοιάρχοι.

Αυτό σημαίνει δτι σέ έποχη κρίσεως μέ 377 παροπλισμένα πλοία δέν ύπαρχει ούσιαστικά πρόβλημα άνεργιας στόν ναυτεργατικό χώρο και δλα τά περί τού αντίθετου λεγόμενα άποτελούν συνθηματολογία ή όποια κάπου άποβλέπει. "Αλλωστε και οι πληροφορίες από τά γραφεία πληρωμάτων τών διαφόρων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων αυτό άκριβώς άποδεικνύουν, δτι δηλαδή ύπαρχει άνεργια σέ Α' πλοιάρχους κυρίως και σέ μηχανικούς. Οι δλλοι και ίδιαίτερα οι ναύτες και σήμερα δυσεύρετοι, είναι δέ χαρακτηριστική ή περίπτωση ναυτιλιακής έταιρίας ή δποια άναζητούσε πρό ήμερων έναν άσυρμα-

τιστή. 'Από τήν άρμοδια ύπηρεσία τού ΓΕΝΕ παρεσχέθη πίνακας μέ τά όντα διασυμματιστών έγγεγραμμένων στούς καταλόγους τών αναζητούντων έργασία. Οι τρεις από αυτούς έδήλωσαν σέ τηλεφωνική έπικονωνία τής έταιρίας μαζί τους δτι δέν θέλουν νά ναυτολογηθούν αύτήν τήν έποχή, οι δύο δέν άνευρεθησαν και δέ έκτος άνεφερε δτι θά έδιδε τήν άπαντηση του μέσω τού Συνδέσμου. 'Επειδή ή άπαντηση αύτή δέν έδόθη δποιοικτής απευθύνθηκε διότις στόν Σύνδεσμο και τελικώς από τούς εύρκοσκομενους τήν ώρα έκεινη έκει ένας χωρίς δπλωματικό έδήλωσε δτι έπιθυμούσε νά ναυτολογηθεί. Καί φυσικά προσελήφθη άμεσως παρά τό γεγονός δτι ή έλλειψη δπλωμάτου (θά τό άποκτουσε σέ μερικούς μηνες) μπορούσε νά δημιουργήσει προβλήματα στό πλοίο.

#### ΥΠ' ΟΨΕΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

'Εφιστούμε τήν ίδιαίτερη προσοχή τών πλοιάρχων τών έλληνοκτήτων πλοίων τά δποιοι βρίσκονται ή κατευθύνονται σέ περισκούς λιμένες γιά τήν άποφυγή δποιουδήποτε περιστατικού ρυπάνσεως έπειδή θά ύπαρχουν δδυνηρές συνέπειες και γιά τά πλοία δλλά και γιά τούς ίδιους.

Τό ιρανικό ύπουργειο Ναυτιλίας σέ άνακοινωσή του άναφέρει δτι έπισημάνθηκαν συγκεκριμένα περιστατικά ρυπάνσεως τής θάλασσας και τών ύδατων τών ποταμών και ύπενθυμίζει τίς αύστηρότατες ποινές πού προβλέπονται στό δρόμο 2 τού ιρανικού νόμου γιά τήν προστασία από τήν ρύπανση. Στό δρόμο, πού θά πρέπει νά ληφθεί σοβαρά ύπ' ψηφή γιά τή άποφυγή, έπαναλαμβάνουμε, έπικινδύνων «περιπτετών», άναφέρεται μεταξύ δλλων, δτι «ή ρύπανση μέ πετρέλαιο ή μέ δποιοδήποτε δλλο πετρελαιοειδές τών ποταμών και τών λοιπών θαλασσών χωρικών ύδατων, άπο πλοία, πλατφόρμες, δεξαμενές κλπ. τιμωρείται μέ φυλάκιση έξι μηνών ώς δύο έτών ή πρόστιμο έως 10.000.000 ριαλών. Σέ δρισμένες περιπτώσεις είναι δυνατόν νά έπιβληθούν και διό ποινές».

Προσοχή, λοιπόν.

#### ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΑΙ

"Ενδεκα χώρες, μεταξύ τών όποιων αι ΗΠΑ, δι Καναδάς, δι Ιαπωνία, δι Αυστραλία και 7 βορειοευρωπαϊκές χώρες, συγκρότησαν ένα ειδικό κεφάλαιο γιά τή χρηματοδότηση τής πάλης κατά τής πειρατείας στή θάλασσα.

λασσα τής Κίνας και τού κόλπου τής Ταϊλάνδης. Τό κεφάλαιο αυτό θά διατεθεί γιά τήν άγορά τριών καταδιωκτικών σκαφών μέ κατάλληλο έξοπλισμό, ίκανων νά άντιμετωπίσουν τήν όργανωμένη δράση τών πειρατών τής μακρινής έκεινης περιοχής. Συγχρόνως ή έπι τών προσφύγων 'Επιτροπή τών 'Ηνωμένων 'Εθνών ζήτησε από τήν Ταϊλάνδη νά έφαρμόση τό άντιπειρατικό πρόγραμμα τής.

Τά κύρια θύματα τής πειρατικής δράσεως είναι πρό το παρόν οι πρόσφυγες τού Βιετνάμ. Καί αυτοί δμως τώρα τελευταία προβαίνουν σέ έπιθεσεις έναντι πετρελαιοφόρων και δλλων έμπορικών σκαφών, ένω ως κύρια ζώνη έπιρροής θεωρούνται τά στενά τής Μαλάγας. Τό σύνολο τών πειρατών ύπολογίζεται δτι ύπερβαίνει τίς 20 χιλιάδες, μέ βασικό όρμητηριο τά νησιά τού άρχιπελάγους Ριώ στά νοτιοδυτικά τής Σιγκαπούρης.

#### PANSPERMIA

Τό 'Ιαπωνικό πλοίο «'Εβεργκρήνη» άνηκον είτι τό συγκρότημα τής Μιτσούι, και φέρον παναμαϊκή σημαίαν, ήταν δείγμα σύγχρονης πολυεθνικής συνθέσεως. Πλοιάρχος 'Ισραηλίνδης, ύποπλοιάρχος 'Ινδός, και πλήρωμα σύμφυρμα άνθρωπων πάσης φυλής και έθνικότητος.

Τά άγαθά τής πανσερμίας αυτής έκδηλώθηκαν κατά τόν σκληρότερο τρόπο, δταν ένω τό σκάφος έπλεε στόν κόλπο τού Μεξικού, δρισμένα μέλη τού πληρώματος κατέσφαξαν μέ τά μαχαίρια τους τόν ύποπλοιάρχο, τού δποιού τό πτώμα πέταξαν στή θάλασσα. 'Η συγγνή δολοφονία έγινε ύπο τά δματα τού άτυχούς πλοιάρχου και ύπο τήν τρομοκράτηση τού ύπολοίου πληρώματος τό δποιο κλειδώμηκε στής καμπίνες του. Μέ κόπο πλοιάρχος είδοποίησε τίς 'Αμερικανικές 'Αρχές μέ τόν άσύρματο. 'Άμεσως έπενέβη ή 'Ακτοφυλακή ή δποιά και κατέλαβε τό πλοίο, συνέλαβε δύο από τούς πρωταίτους και δδήγησε τό πλοίο μέχρι τίς έκβολλές τού Μισσισιππή, δποι έπεβησαν άστυνομικοί διά νά τό συνοδεύουσαν μέχρι τό Χιούστον.

Κατά τίς ύπαρχουσες πληροφορίες, ύστερα από συνεννόσηση μέ τήν Κυβέρνηση τού Παναμά, άπεφασίσθη νά παραμείνει δλο τό πλήρωμα έπι τού πλοίου και δέ θριστική σύλληψη τών δολοφόνων νά γίνει στό Χιούστον.

"Οσο άκραία και δι φαίνεται ή περίπτωση, φωτίζει μία μελανή πτυχή τής καταστάσεως πού έπικρατεί στή ναυτιλία μέ τόν συρφετό τών σημερινών ένων πληρωμάτων. Πολλοί από τούς δικούς μας πλοιάρχους έχουν ήδη σκληρή πείρα.

#### NEA GLΩΣΣΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ NAYTIKOΥΣ

Νέα γλώσσα, πού θά χρησιμοποιούν οι ναυτικοί δλο τού κόσμου, και θά άποτελεί μιά σαφή και εύκολα κατανοητή παραλλαγή τής 'Αγγλικής ειδικά γιά ναυτική χρήση στά VHF πρόκειται νά λανσαριστεί τόν 'Ιούλιο τού 1983. 'Η γλώσσα αυτή, πού ένομαστηκε «Σήσπηκ», άναπτύχθηκε από μιά δμάδα διακεκριμένων γλωσσολόγων και ναυτιλιακών έμπειρογνωμόνων, ή όποια έπιφορτίστηκε νά έτοιμάσει τά βιβλία και δι τίς μαγνητοτανίες γιά τούς ναυτικούς, πού χρησιμοποιούν VHF. Τήν έργασία αυτή χρηματοδοτεί δι βρετανικός έκδοτικός οίκος «Πέργκαμον» και τό ύπουργειο Βιομηχανίας, τά δέ άποτελέσματα τής έργασίας θά ύποβληθούν γιά έγκριση στόν IMCO.

'Από τότε πού καθιερώθηκε τό σύστημα VHF, ή γνώση τής 'Αγγλικής γλώσσας άπ' δ-



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 680  
Vitoria - Espírito Santo - Brazil

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

λους τούς αξιωματικούς τών πλοίων, άνεξάρτητα από τή μητρική τους γλώσσα, έγινε πλέον άπαραίτητη. Στήν τελική μορφή της ή νέα γλώσσα «Σήσπηκ» θά περιλαμβάνει δλες τίς λέξεις πού χρειάζονται για τήν άντιμετώπιση δλων τών καταστάσεων έπειγουσας άνγκης καί ναυσιπλοίας. Έπίσης ή νέα γλώσσα θά ταιριάζει στά περισσότερα από τά σύγχρονα συστήματα τηλεπικοινωνίας δπως τό INMARSAT καί τά οπτικά συστήματα VDU τών όποιων ή χρήση διαδίδεται εύρυτατα καί ήδη χρησιμοποιούνται από πολλές λιμενικές άρχες. Ή θμάδα τών γλωσσολόγων πού άσχολεται με τήν άνάπτυξη τής γλώσσας έδρευει στό Κολλέγιο «Γούλφσον», στό Πανεπιστήμιο τού Καιμπριτζ καί στό Πολυτεχνείο τού Πλύμουθ.

### Ο ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ

Σε ειδική σύσκεψη πού έγινε στή Γαλλία έξετάσθηκε μέ κάθε λεπτομέρεια δρόλος καί ή χρησιμότητα τού γαιάνθρακος στή σημερινή βιομηχανία καί τήν οικιακή οίκονομια.

Έτονος ήτη έκει δτι δέν θέλομε νά ύφισταμεθα τίς κρίσεις τού πετρελαίου μέ βιομηχανική υφεση, δη γαιάνθραξ είναι ή μόνη σταθερά πηγή πού μπορει νά συμπληρώση τή ζωτική συνεισφορά τής άτομικης ένεργειας. Γιά τόν λόγο αύτό πρέπει νά άντιμετωπισθει σάνη πηγή ένεργειας πού παρουσιάζει δλα τά δεδομένα τής άποδοχης καί τής άναπτυξεως. Υπάρχουν πολλές άκομη άγορές νά άξιοποιηθούν καί πολλές άκομη έρευνες νά διεκαθούν, ώστε νά τεθει ή θρή πολιτική τής παραγωγής του σέ έθνική καί παγκόσμια κλίμακα.

Ειδικότερα γιά τή Γαλλία, κατέληξαν οι διαλητάι, είναι άναγκη νά γίνει γιά τόν γαιάνθρακα δτι έγινε ώς τώρα γιά τήν άτομική ένεργεια. Δηλαδή ήνα έκτεταμένο έθνικό πρόγραμμα, μέ συγκέντρωση δλων τών δυνάμεων πού μπορούν νά βοηθήσουν τό έργο.

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ

Ένα άκομη παράδειγμα τής συνεχούς μειώσεως πού παρουσιάζει ή προσφορά ναυτικής έργασίας στίς Δυτικές χώρες προσφέρει ή τελευταία στατιστική τού ναυτεργατικού δυναμικού τής Γαλλίας.

Στίς άρχες τού έτους τό σύνολο τών Γάλλων ναυτικών έφθασε τούς 77.083, έναντι 80.758 τού προηγουμένου έτους. Από αυτούς λιγότεροι από τούς μισούς, δηλαδή 34.446 ήσαν ναυτολογημένοι σε γαλλικά πλοία καί 736 σε πλοία με ξένη σημαία. Οι υπόλοιποι είναι άναυτολόγητοι, άδειούχοι, μή προσφερόμενοι κλπ.

Από τό σύνολο τώρα τών ναυτολογημένων σε γαλλικά σκάφη ποσοστό μόνο 34,3% είναι ναυτολογημένοι σε έμπορικα πλοία (ποντοπόρα καί άκτοπλοικά, φορτηγά καί έπιβατηγά) ένω τό 60,2% άπασχολεται στήν άλεια καί τό ύπόλοιπο 5,4% στή βοηθητική ναυτιλία (ρυμουλκά, πλοηγικά, άναψυχης κλπ.). Τέλος από τό σύνολο τών 11.817 ναυτολογημένων σε πλοία γάλλων ναυτικών, έχουμε 5.373 προσωπικό γεφύρας καί καταστρώματος, 3.754 προσωπικό μηχανής, 2.075 προσωπικό γενικών υπηρεσιών, 280 προσωπικό άσυρματον καί 329 προσωπικό πολλαπλής ειδικότητας.

Σχολιάζοντας τήν άξια τών στατιστικών αύτών ή άμροδία ύπηρεσία τονίζει τήν σημασία τους στά θέματα τής ναυτικής έργασίας, τής πρόνοιας, τής συνταξιοδοτήσεως κλπ. Έπ' αύτού συμφωνούμε άπολυτα. Μόνο πού ή δική μας άρμοδια Ύπηρεσία δέν μᾶς συνηθίζει σε παρόμοια τακτική, συνεχή καί έξακριβωμένη πληροφόρηση.

### Η ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

Κατά τήν μηνιαία άνασκοπηση τού οίκου Πλατού, δέν παραπρήθηκαν άξιόλογες μεταβολές στό τομέα τών ναυπηγήσεων, δηπου ή άπραξία είναι γενική καί δέν άφορά μόνο τή Νορβηγία άλλα δλο τόν κόσμο, συμπεριλαμβανομένης καί τής Ιαπωνίας καί τής Κορέας. Παραγγελία γιά ένα μπάλκερ τών 170.000 τον. d.w. κλείσθηκε μέ βρετανικό ναυπηγείο άντι 29 έκατομ. λιρών καί γιά ένα OBO τών 80.000 τον. d.w. μέ Ιαπωνικό ναυπηγείο σε τιμή πού δέν έγνωσθη, άλλα περικλείει άπωσή ποτε συμφωνία γιά τήν έξασφλιση τής παραγγελίας άπο συναλλαγματικές ζημιές.

Στόν τομέα τών πετρελαιοφόρων, οι τιμές τών πλοίων, παρά τίς προβλέψεις, έξακολουθούν νά πέφτουν. Πέντε VLCC πουλήθηκαν γιά διάλυση καί άλλα 5 γιά έκμετάλλευση. Τό «Τράιαν» 232.979 τον. d.w. πουλήθηκε σε «Ελληνες άντι 3 έκατομ. δολλαρίων. Στή μέση χωρητικότητα οι τιμές έξακολουθούν έπισης νά πέφτουν καί άρκετές έπιχειρήσεις πού είχαν άγοράσει σε τιμές έλαφρά ύψηλές σκάφη τών 120-140 χιλιάδων τόννων προσπαθούν τώρα νά άπαλλαγούν άπο αύτά, δεδομένου δτι κάποια ζήτηση παρουσιάστηκε άπο μέρους τών ύπό άναπτυξη χωρών. Τό «Τζίλ» 97.285 τον. d.w. τού 1966 πουλήθηκε σε «Ελληνες άντι 2 έκατομ. δολλαρίων. Γιά τά άκομη μικρότερα σκάφη έμφανιζεται κάποιο ένδιαφέρον γιά πλοία τών 60.000 τον. d.w. ένω στήν κατηγορία τών πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου ή άγορά φαίνεται έντελως ήρεμη.

### ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τό δεκαπενθήμερο διέρρευσεν ύπό μέχρι τού σημείου, ώστε τό Πλείτ, ή κυριωτέρα άγορά διά τήν έργασίαν τών φορτηγών, κατήλθε δι' έτοιμα πλοία εις τά σελ. 12/9 από Σάν Λορέντζο δι' Αμβέρσαν - Ρότερνταμ. Ή τιμή αύτη ή κατωτάτη πάσης δλλης τού π.ε. καί μόνον πρός τούς πανικούς τού 1930 δύναται νά συγκριθή.

— Τήν 10ην 'Ιουνίου έναντι σημείου εις τάς Πορτογαλικάς άκτας, έγγυτατα τού Burlings (γνωστού κοινητηρίου τών πλοίων) τό έλληνικόν φορτηγόν «Σαπφώ» (εχ «Ιω. Πατέρας») προσαράξαν, συνεπεία τής κρατούσης άμιχλης, επί τού βραχώδους οκοπέλου Estellas.

— Ίδιαιτέρως άξιοσημείωτον είναι δτι ή 'Αγγλική άτυποπλοΐα Harrison, διά λογαριασμόν τής όποιας ναυπηγούνται ήδη 10 φορτηγά τών 9.000 τον. έκαστον, άπεφάσισε τήν έγκατάστασιν έπ' αύτών ραδιογνωμομέτρων καί συσκευών άσυρμάτου τηλεφώνου.

— Τό άγγλικόν φορτηγόν «Loyal Devonian» τον. γκρός 3.610, νέτ 2.261 τον. καί φορτίου 6.257 τον. μέ ναυπηγησιν τού Γκρήνοκ τού 1911 ήγοράσθη παρά τού κ. 'Α. Λούζη διά λογαριασμόν έτέρων έφοπλιστών, άντι τιμής 4.000 λιρών. Ένηδογήθησαν τά φορτηγά: «Αίνος» τον. γκρός 3.354 τού κ. 'Α. Λούζη εις Κεφαληνιαν, «Γέροντας» τον. γκρός 4.355 τών κ.κ. Κ. Καρρά καί 'Α. Λεμού εις Χίον καί «Ναΐάς» τον. γκρός 3.868 τού κ. 'Αν. Καλλινίκου εις Ιθάκην.

— Δέν είναι ή πρώτη φορά, πού από τής στήλης ταύτης καταγγέλλονται συγκεκριμένα ύπερβασίαι τού εις Ρότερνταμ «Ελληνος λιμενάρχου, ή όποιος ήθέλησε νά παίξη τόν ρόλον σατραπίσκου εις Βάρος τής άτυχούς φορτηγού ναυτιλίας μας.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 36/15-6-1932)

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

## RETHYMΝIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

ρεμη έμφανιζεται ή άγορά στήν κατηγορία τών πλοίων γραμμής, δησμού πώληση δέν άνακοινώθηκε κατά τόν 'Απρίλιο.

Στόν τομέα τών διαλύσεων ζωηρή κίνηση τόν 'Απρίλιο μέ τήν πώληση τών 5 VLCC που πουλήθηκαν στή Φορμόζα, στό Πακιστάν και στήν Κορέα μέ τιμές 112, 105 και 110 δολλάρια κατά τόν νότο έκτοπισματος άντιστοίχως. Τό σύνολο τού διαλυθέντος τοννάς πετρελαιοφόρων κατά τόν 'Απρίλιο έφθασε τά 2,7 έκατομ. τόν. και τών φορτηγών τό 1,2 έκατομ. τόν.

### ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Η άντιθεση τήν όποια δημιουργούν άπό τή μία πλευρά ή άναγκη περιορισμού τού πλεονάσματος τού διαθέσιμου τοννά, ιδίως στά δεξαμενόπλοια και άπό τήν δλλή πλευρά ή άναγκη ένισχυσεως τών έθνικών ναυπηγοβιομηχανιών, είναι φανερό δτι οδηγεί στόν φαύλο κύκλο που διατηρεί τή δεινή κρίση τής ναυλαγοράς.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα άναφέρεται στόν ισπανικό στόλο πετρελαιοφόρων, δ. όποιος ένων άποδεικνύεται στατιστική δτι ύποπασχολείται, έξακολουθεί νά αύξανει πρός άντιμετώπιο τής ναυπηγικής κρίσεως. "Εται τέθηκε πρόσφατα σέ ένέργεια δεξαμενόπλοιο τών 300.000 τον. d.w., τό όποιο δ παραγγελεύς του είχε άρνηση νά παραλάβει. Άναφέρεται έπίσης ή περίπτωση πετρελαιοφόρου τών 270.000 τον. d.w. τό όποιο δφού έγκαταλείφθηκε άπό τόν άρχικό παραγγελέως του μετασκευάσθηκε, άντι άδροτάτης δαπάνης, γιά νά άνταποκριθεί στής άπατήσεις ξένου έφοπλιστού, δ. όποιος μέ τή σειρά του άρνηθηκε κι αύτός νά τό παραλάβει, ύποχρεωθέντος τελικά τού ναυπηγείου νά τό θέσει σέ ένέργεια γιά λογαριασμό θυγατρίκης έταιρίας του.

"Ένας δεύτερος λόγος που έπαυξάνει τήν ύπερπροσφορά χωρητικότητος είναι ή μείωση τών άποστάσεων. Προηγουμένων δταν οι μεταφορές πετρελαίων γινόταν άπό τή Σα-

ουδική Αραβία διά τού γύρου τής 'Αφρικής, χρειαζόταν πλέον τών 60 ήμερών. Σήμερα οι μεταφορές άπό τό Μεξικό άπαιτούν μόνο 33 ήμέρες και άπό τή Δυτική 'Αφρική μόνο 30 ήμέρες. Προβλέπεται μάλιστα δτι ή έπιβράχυνση θά μεγαλώσει έφ' δσον ή Σαουδική 'Αραβία άποφασίσει τήν παράδοση τού πετρελαίου στό Yembo έπι τής 'Ερυθράς μέσω τού Σουέζ, πράγμα που θά περιορίσει τήν άποσταση κατά 25%.

### Ο ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Σύμφωνα μέ τά τελευταία στοιχεία πουύ άνεκοινωσε ή Στατιστική 'Υπηρεσία τής Κοινής 'Αγοράς, ή χώρα μας παρέμενε και κατά τόν 'Απρίλιο στήν κορυφή άπό πλευράς πληθωρισμού άναμεσα στής χώρες-μέλη τής Κοινότητας μέ μηνιαία αύξηση τού τιμαρίθμου κατά 3%. Μετά τήν 'Ελλάδα άκολουθεί ή Βρετανία, τό Βέλγιο και ή Γαλλία δησμού δη μηνιαίος ρυθμός πληθωρισμού έπερασε τό 1%.

Τήν μικρότερη αύξηση στόν τιμάριθμο είχε τό Λουξεμβούργο μέ μόλις 0.3% και άκολούθησαν ή Δυτική Γερμανία, ή Όλλανδια, ή Δανία και ή Ιταλία, δλες μέ μηνιαία αύξηση κάτω τής μονάδος.

### ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

'Από καιρό τώρα, ή δραστηριότητα τής θαλασσίας άγοράς περιορίζεται κυρίως στήν πώληση τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων γιά διάλυση και δχι γιά έκμετάλλευση. 'Έτσι μέσα στούς πρώτους 4 μήνες τού έτους διαλύθηκε πετρελαιοφόρο τοννάς 8.500.000 τον. d.w., που έπερνα τό σύνολο σχεδόν τού διαλυθέντος πετρελαιοφόρου τοννάς τού 1981.

Παρ' δλα αύτά, οι ειδικοί ύπολογίζουν δτι τό πλεόνασμα τής πετρελαιοφόρου χωρητικότητος δέν θά μειωθεί σημαντικά έπι πολύ άκομη καιρό και δτι ή έξισορρόπηση προσφοράς και ζητήσεως είναι περισσότερο ά-

πομακρυσμένη άπό κάθε δλλή φορά, μή διακρινομένη πρίν άπό τό 1987, όπότε ένα σύνολο 250 έκατομ. τόννων δεξαμενοπλοίων θά είναι άναγκαιο και άρκετό γιά τήν ικανοποίηση τών άναγκων. 'Εναντί αυτών σήμερα ο παγκόσμιος στόλος τών δεξαμενοπλοίων έχει ξεπέρασε τά 360 έκατομ. τόννων και μάλιστα σέ μία έποχη πουύ ή ζήτηση πετρελαιοφόρου χωρητικότητος άπό τόν κόλπο τού Περσικού έλαττωνται καθημερινά λόγω τής αύξουσας ζητήσεως πετρελαίου άπό τίς άγορές τής 'Αλάσκας, τού Μεξικού και τής Βορ. Εύρωπης.

Μέ τής προοπτικές αύτές ή άπαισιοδοξία τών ειδικών δχι μόνο δέν είναι ύπερβολική άλλα σέ πόλλους ναυτιλιακούς κύκλους φαίνεται περισσότερο τού δέοντος μετριοπαθής.

### ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

— 'Εφθασαν τά 46 τά πλοία πουύ έχουν ναυλωθεί ή έπιταχθεί άπό τό βρετανικό 'Υπουργείο 'Αμύνης γιά τής έπιχειρήσεις τών νησιών Φάλκλαντ, μέ υψος δαπάνης άνωτερο τών 20 έκατομ. λιρών. Πολλοί άπό τούς πλοιοκτήτης πουύ άντιμετωπίζουν προβλήματα μετρήτων, ζήτησαν τόν ταχύτερο διακανονισμό τών σχετικών άποζημιώσεων.

— Οι βρετανοί άσφαλισται κινδύνων έπεξετεναν τής μή καλυπτόμενες θαλάσσιες έκτασεις στά υδατα τής 'Αργεντινής και τού Νοτίου 'Ατλαντικού μεταξύ τών παραλήγων 34° και 60° νοτίου πλάτους και τών μεσημβρινών 50° και 70° δυτικού μήκους, έχαιρουμενών τών ύδατων τής Ούρουγουάση. 'Η άνακοίνωση έγινε στής 13 Μαΐου γιά νά έχει έφαρμογή άπό 27 Μαΐου, τηρουμένης τής προβλεπομένης προειδοποιήσεως τών 14 ήμερών.

— Κατά τής δηλώσεις τού 'Αργεντινού προέδρου τής 'Ενώσεως 'Εξαγωγέων, οι έξαγωγές τής χώρας κινδυνεύουν νά έπηρεσθούν βαρύτατα τόσο άπό τήν άσφαλιστων τού Λονδίνου περί άκυρωσεως ώρισμένων άσφαλιστρίων δσο και άπό τήν άποφαση τής Σοβιετικής 'Ενώσεως νά άναβλει τή σύναψη νέων συμφωνιών προμηθειας. Τούτο θά έχει δυσμενείς συνέπειες στό ίσοζυγίο πληρωμών τής χώρας, δεδομένου δτι οι έξαγωγές δημητριακών τής 'Αργεντινής πρός τή Ρωσία, άξιας 3.300 έκατομ. δολλαρίων τό 1981, έκαλυπταν τό ένα τρίτο τού συνόλου τών έξαγωγών της και δεδομένου δτι τό 75% τών συναλλαγματών πόρων τής 'Αργεντινής προέρχεται άπό έξαγωγές άγροτικων προϊόντων.

— Οι ύπο άναπτυξη χώρες θά ζητήσουν τροποποίηση τού δρόμου 21 τού Γενικού 'Εμπορικού και Τελωνειακού Συμφώνου τό όποιο, δρίζοντας δτι οι χώρες είναι έλευθερες «νά λάβουν κάθε μέτρο πουύ κρίνουν άναγκαιο γιά τήν προστασία τών ούσιωδών συμφερόντων τους», έπετρεψε στής χώρες τής ΕΟΚ, στόν Καναδά, στήν Αύστραλια και στής ΗΠΑ νά λάβουν τής έμπορικές κυρώσεις κατά τής 'Αργεντινής.

— Τρία Γαλλικά πλοία τών 10.618 τόν. γκρός πουύ είχαν πωληθεί στήν 'Αργεντινή διατίθενται και πάλι πρός πώληση, γιατί οι 'Αργεντινοί άγοραστές δέν μπόρεσαν έξι αιτίας τού πολέμου νά πάρουν τήν άναγκαια δδεια είσαγωγής.

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

### ΤΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Τά μέτρα έξιοκονομήσεως ένεργειας τών χωρών μελών τού Διεθνούς 'Οργανισμού 'Ενεργειας θά πρέπει νά συνεχισθούν, παρά

τόν ύφισταμενο κορεσμό της διεθνούς άγοράς πετρελαίου, έδήλωσε ό Γερμανός υπουργός Οικονομικών, κατά την διάσκεψη των Όργανων πού έλαβε χώρα στο Παρίσι.

Έξ αλλου ο Αμερικανός υπουργός Ένεργειας δήλωσε ότι οι βιομηχανικές χώρες πραγματοποίησαν μεγάλη πρόοδο εις τό να μειωθεί ή έξαρτηση τους από τις εισαγωγές πετρελαίου αλλά πράγματα δέν έχουν ύψωσει την Έλληνική σημαία.

Οι χώρες του Όργανου θά πρέπει έπισης να μελετήσουν από τώρα τα μέτρα που θα χρειασθούν για νά αντιμετωπίσουν την «τρίτη ένεργειακή κρίση» που θα έρθει όπως δήλωσε στο μέλλον, είπε ο Γερμανός υπουργός.

#### ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΒΟΛΟΥ - ΣΥΡΙΑΣ

Στό γνωστό και δριστό από δλες τις άποψεις έβδομαδιαίο οικονομικό περιοδικό (ή έφημερίδα, κατά τους έκδότες του) «Οικονομικό Ταχυδρόμο» δημοσιεύθηκαν μέ τόν τίτλο «Άκούσαμε τά έξης:

«Υπάρχει πιθανότητα η Έπιτροπή Έλληνικότητας των Πλοίων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας νά αφαιρέσει την έλληνική σημαία από τά δύο όχηματαγωγό «Ελλάς» και «Συρίας πού πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ Βόλου και Συρίας. Οι λόγοι γιά μιά τέτοια ένέργεια δέν έγιναν γνωστοί. Λέγεται ότι φείλονται σε γραφειοκρατικά και δλλα πλέγματα».

Όμολογούμε ότι δέν γνωρίζομε τις προθέσεις της Έπιτροπής Έλληνικότητος του ΥΕΝ σχετικώς μέ τά έν λόγω πλοία. Εκείνο που γνωρίζομε είναι ότι τά έν λόγω πλοία, πρώτον, δέν πραγματοποιούν αύτήν τή στιγμή δρομολόγια στή γραμμή Βόλου - Συρίας άλλα στή Μάγχη, και, δεύτερον, δέν φέρουν την έλληνική σημαία άλλα τήν Κυπριακή. Απλώς από τήν Έπιτροπή Έλληνικότητας του ΥΕΝ ένεκριθή η νηολόγησή τους στά έλληνικά νηολόγια βάσει τού άρθρου 13 έπειτα και από σχετική γνωμοδότηση τής Έ-

πιτροπής Έλληνικότητας τής Ένωσεως Έλληνων Εφοπλιστών άλλα μέχρι στιγμής τά δύο πλοία δέν έχουν ύψωσει την Έλληνική σημαία.

Προηγουμένως και οι δύο Έπιτροπές Έλληνικότητας, και τής Ε.Ε. και τού ΥΕΝ, είχαν άπορρίψει έπανειλημένα τις αιτήσεις τών ένδιαφερομένων γιά τήν άναγνωριση τών δύο πλοίων σάν έλληνικών.

#### ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ ΤΟ ΑΤΟΠΟ

Από τήν παρακολούθηση τών ισολογισμών πού δημοσιεύονται στής ήμερήσιες έφημερίδες προκύπτει ότι πολλές έπιχειρήσεις αύτοχαρακτηρίζονται μεταξύ άλλων και ναυτιλιακές. «Έτσι συναντά κανείς «βιομηχανικές, έμπορικες και ναυτιλιακές» έπιχειρήσεις, «τουριστικές, άγροτικές, οικοδομικές και ναυτιλιακές» κλπ. κλπ. άλλα από τή μελέτη τών στοιχείων τών ισολογισμών τους προκύπτει ότι δέν έχουν καμμία σχέση με ναυτιλιακές έπιχειρήσεις. Βεβαίως στήν Έλλάδα, κατά τήν παροιμώδη ρύση τού γνωστού ζωγράφου κ. Γιάννη Τσαρούχη, είσαι ότι δηλώσεις («δημοσιογράφος», «έπιχειρηματίας», «καλλιτέχνης» κλπ. κλπ.), στήν προκειμένη δημως περίπτωση ύπάρχει ένα άπο πού πρέπει κατά τήν αντίληψή μας νά έκλειψει και ναυτιλιακές έπιχειρήσεις νά χαρακτηρίζονται μόνον έκεινες πού σχετίζονται με όποιονδήποτε τρόπο με τήν Ναυτιλία. Νομίζομε ότι τό θέμα πρέπει νά άπασχολήσει τήν «Ένωση Έλλήνων Εφοπλιστών ώστε μετά τή μελέτη του νά γίνουν οι άπαριτητες ένέργειες πρός τήν πλευρά τού κράτους γιά νά έχαλειφθεί τό άποτο.

#### ΠΛΗΡΕΣ ΦΩΣ

Εύελπιστούμε ότι θά γίνουν συγκεκριμένες άνακοινώσεις, μετά τό τέλος τού διεξαγόμενου έλέγχου, έπι τής καταγγελίας τών μελών οικογενείας ναυτικοῦ ότι έζητείτο «Φακελλάκι» γιά μιά έγχειρηση άμυνδαλών. Άναμένομε, λοιπόν.

## Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Ξέρετε ότι τό 1939 τό παγκόσμιο τονάντα μέ 68 έκατομ. τόννους γκρός, ήταν κατώτερο από τήν χωρητικότητα πού κατέχει σήμερα μόνη τής ή Λιβερία; Τήν έποχη έκεινή μόνο 2 χώρες ή Αγγλία και ή Αμερική κατείχαν στόλο άνωτερο τών 10 έκατομ. τόν. και μόνο 13 χώρες είχαν στόλο άνωτερο τού ένός έκατομμυρίου. Στά πλαίσια έκεινα ή Έλλάδα μέ 1.780.000 τον. γκρός κατελάμβανε τήν έντατη θέση, έπόμενη μέν τής Όλλανδιας και τής Γαλλίας άλλα προηγούμενη τής Σουηδίας, τής Ρωσίας, τής Δανίας και τού Καναδά.

Έκτοτε τά πράγματα έχουν ριζικά άλλαξι, καθώς ή γενική μεγιστοποίηση άποτελεί τό χαρακτηριστικό τής έποχής μας. Σήμερα τό παγκόσμιο τονάντα σχεδόν έπταπλασιάσθηκε και βλέπουμε 42 χώρες νά διαθέτουν ναυτιλία μεγαλύτερη τού ένός έκατομμυρίου τόννων. Υπάρχουν 3 χώρες (Λιβερία, Έλλάς, Ιαπωνία) πού ή κάθε μιά τους ξεπερνά τά 40 έκατομ. τον. Υπάρχουν 4 χώρες (Παναμάς, Αγγλία, Ρωσία, Νορβηγία) στήν κατηγορία τών 20-30 έκατομ. τόν. και 3 χώρες (ΗΠΑ, Γαλλία και Ιταλία) στήν κατηγορία τών 10-20 έκατομ. τόννων. Τέλος υπάρχουν 9 χώρες πού ξεπερνούν τά 5 έκατομ. τόννων. Μεταξύ τους είναι μερικές παραδοσιακές ναυτικές σημαίες, ήπως τής Ισπανίας, τής Γερμανίας, τής Όλλανδιας και τής Δανίας, άλλα και σημαίες νεοφανείς στό θαλάσσιο στίβο, όπως τής Κορέας και τής Σιγκαπούρης.

Στό ύπολοπο σύνολο τών 42 χωρών, μόλις έχουν καταφέρει νά διασωθούν ναυτικά άλλοτε έθνη, όπως ή Σουηδία και ή Πορτογαλία, ένω διστακτικοί άκομα άλλα πολλά υποσχόμενοι, εισβάλουν στό προσκήνιο οι νεοσύστατοι στόλοι τών πετρελαιοπαραγωγών χωρών. «Δυσπαρακολούθητον πράγμα έστιν ή τύχη» έλεγχαν οι άρχαιοι.

# 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

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092  
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE



## 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

### WE REPRESENT:

**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 ναυλαγορά

Δέν άναμένονται περαιτέρω ναυλώσεις γιά μεταφορές δημητριακών άπό τις 'Ηνωμένες Πολιτείες προς την Ρωσία μέχρι τότε χρόνιον Σεπτέμβριο, δήλωσε ο 'Αμερικανός γερουσιαστής κ. Πρέσλευ μετά την έπιστροφή του άπό την Μόσχα, παρά τό γεγονός ότι δέν δύνανται νέες άγορές έκ μέρους τών Σοβιετικών άπό την 'Αργεντινή.

'Εν τώ μεταξύ ξαφνικό κύμα ψύχους άπό την 'Αρκτική δημιούργησε πρόσφατα κακοκαιρία στην Κεντρική Ρωσία και την 'Αρμενία.

\*\*\*

'Ο 'Αντιπρόεδρος της Τραπέζης «Μπάνκερς Τράστ» σε πρόσφατες δηλώσεις του ύπογράμμισε την αίσιοδοξία του για τό μακροπρόθεσμο μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας.

Ειδικότερα, στόν κλάδο τών δεξαμενοπλοίων κατά τήν γνώμη του θά ύπαρξει μία αύξημένη ζήτηση σκαφών μεταφοράς παραγώγων τού πετρελαίου μεγεθών μεταξύ 30-80.000 τον. d.w.

\*\*\*

Κατά τό πρώτο πεντάμηνο τού 1982 διελύθησαν συνολικά 138 δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη πού άντιπροσωπεύουν χωρητικότητα 11,9 έκατομ. τον. d.w.

Μέ τίς διαλύσεις αύτές ή συνολικός άριθμός τών τάνκερς και μικτών πού δημιούργη-

καν στά διαλυτήρια άπό τίς άρχες τού 1975 έφθασε τά 1.648 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 84,4 έκατομ. τον. d.w.

\*\*\*

Στοιχεία ναυλωμεσιτών τού Λονδίνου άναφέρουν ότι στό τέλος Μαΐου τά άργοντα δεξαμενόπλοια έφθασαν τόν άριθμό ρεκόρ τών 297 σκαφών, χωρητικότητας 47,5 έκατομ. τον. d.w..

Δηλαδή έντός τού Μαΐου παρετηρήθη αύξηση τών παροπλισμών κατά 21 σκάφη, βασικώς VLCC και ULCC, 7,5 έκατομ. τον. d.w.

\*\*\*

Οι 'Ιαπωνικές έταιρίες, σε συμφωνία με τά ναυτεργατικά συνδικάτα τής χώρας, άπεφάσισαν τήν διακοπή τών προσεγγίσεων στό ιρανικό τέρμιναλ «Kharg Island» έπειδή συνεχίζονται οι έχθροπραξίες μεταξύ Περσίας και Ιράκ.

Οι φορτώσεις ιρανικού πετρελαίου γιά τήν 'Ιαπωνία ξανάρχισαν τόν Μάρτιο τού 1980 ένω πρόσφατα 'Ιαπωνες είσαγωγεις πετρελαίου συμφώνησαν στήν άγορά 10 έκατομ. τον. άργού άπό τήν Περσία σε τιμή κατά πολύ μικρότερη τού πλαφόν τού ΟΠΕΚ.

\*\*\*

Οι 'Ιαπωνες προχωρούν σε αύξηση ποσοτήτων πετρελαίου πού θά προμηθευθούν άπό τό Μεξικό κατά τούς μήνες 'Ιούνιο και

'Ιούλιο. Πληροφορίες τής ΠΕΜΕΞ άναφέρουν ποσότητες 110.000 βαρελίων τήν ήμέρα κατά τόν 'Ιούνιο και 150.000 τόν 'Ιούλιο.

\*\*\*

Αύξηθηκε κατά 500.000 βαρέλια ήμερησίως ή παραγωγή τού ΟΠΕΚ έναντι έκεινής τού 'Απριλίου πού έκυμαίνετο περί τά 16,4 έκατομ. βαρέλια. Πηγές προσκειμένες στούς παραγωγούς άνεφεραν ότι μέχρι τίς άρχες 'Ιουλίου ή παραγωγή τού ΟΠΕΚ θά φθάσει τά 17,5 έκατομ. βαρέλια τήν ήμέρα.

\*\*\*

'Η έταιρια «Πετρολάιν», ή όποια διαχειρίζεται τόν πετρελαιαγωγό τού Γιανμπού, έξετάζει τήν σκοπιμότητα και τό κόστος αύξησεως τού μεταφορικού δυναμικού τού άγωγού στά 2,35 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως διά τής προσθήκης νέων τμημάτων άγωγού στόν ύψισταμενού ένώ ή κυβέρνηση τής Σαουδικής 'Αραβίας έξετάζει έπισης και τά στρατηγικά πλεονεκτήματα πού θά προκύψουν άπό τήν έπεκταση αύτή.

\*\*\*

'Από τόν Αύγουστο ή Μαλαισία δέν θά έπιτρέπει τήν διακίνηση πετρελαίων μεταξύ τών λιμένων τής χώρας σε πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων μέ ένη σημαία.

\*\*\*

Τά κράτη-μέλη τού ΟΟΣΑ άναπροσαρμόζουν άπό 15 'Ιουνίου τά έπιτόκια τών έξαγωγών πρός τίς χώρες τού άνατολικού συνασπισμού.

Βάσει τής σχετικής άποφάσεως έφεξης οι

# *Universe Sea Marine Inc.*

## *Bunkers Brokers-Consultants*

### *World-wide service*



Petridou

also

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

**Piraeus office**

Address: Filinos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602.3115 UNIV. GREECE

έξαγωγικές πιστώσεις πρός την Ρωσία και τίς δλλες χώρες τού άνατολικού συνασπισμού θά έπιβαρύνονται με έπιπτοκο 12,5% έναντι του μέχρι σήμερα ισχύοντος 7,7%.

\*\*\*

Μετά 20 χρόνια δραστηριότητος δλλαξες τό δνομα τού Διεθνούς Συμβουλευτικού 'Οργανισμού' IMCO σε IMO ένων παραμένουν οι ίδιοι στόχοι και έπιδιώξεις.

\*\*\*

Παρά την άντιδραση τού BIMCO, τό σχέδιο νέου τύπου ναυλοσυμφώνου πού κυκλοφόρησε ή FONASBA με τό δνομα «Μουλτιφόρμ» 82 έλαβε θετική κριτική άπο γνωστές ναυτιλιακές έταιρες.

Ό νέος τύπος τού ναυλοσυμφώνου πού άπαρτιζεται άπο 4 σελίδες έχει κατά τους μελετητές του την πρόθεση νά έκσυγχρονίσει την άπο δεκαετιών χρησιμοποιούμενη φόρμα τού «τσάρτερ πάρτυ».

\*\*\*

Έννεα εύρωπαικές και έταιρες της Νοτίου Αμερικής θά συμμετάσχουν στήν κοινή ναυτιλιακή έπιχειρηση με τόν τίτλο «Γιουροσάλ» ή όποια θά έκτελει τακτική γραμμή μεταξύ Ευρώπης και τής δυτικής άκτης της Νοτίου Αμερικής, άπο τίς άρχες τού 1984.

Άπο εύρωπαικής πλευρᾶς συμμετέχουν οι έταιρες «Χάπαγκ Λλόδο», «Τζόνσον Λάϊν», «Νεντλόδη» και ή «Πασίφικ Στήμ Ναυτιγκέσιον». Γιά τίς άναγκες της γραμμής θά ναυπηγηθούν συντομότατα 7 κοντεΐνερόπλοια, έκαστου μεταφορικής ίκανότητας 1700 TEU και ταχύτητας 18,5 κόμβων.

\*\*\*

Η έταιρια τακτικών γραμμών «U.S. Lines» έλαβε την έγκριση της «Μαριτάιμ Αντμινιστρέισιον» και προχωρεί στήν έκτελεση της μεγαλύτερης μέχρι σήμερα παραγγελίας

γιά την ναυπήγηση 14 κοντεΐνερόπλοιων, έκαστου μεταφορικής ίκανότητος 4.148 TEU, στά ναυπηγεία «Dalwoo» τής Νοτίου Κορέας έναντι συνολικής δαπάνης 779 έκατομ. δολαρίων.

\*\*\*

Σέ έκθεση τού Γραφείου Μεταλλείων τού ύπουργειού 'Εσωτερικών τών 'Ηνωμένων Πολιτειών άναφέρεται ότι οι πωλήσεις χρυσού άπο τή Σοβιετική 'Ενωση κατά τή δεκαετία τού 1980 θά κυμαίνονται μεταξύ 240-270 τον. έτησίως ένων ή παραγωγή τής χώρας θά αύξανεται κατά 1,1% κάθε χρόνο ώστε νά φθάσει τό 1990 τούς 350 τόννους.

\*\*\*

Τά ναυτεργατικά συνδικάτα της Αύστραλιας έπετυχαν συμφωνία έπανδρωσεως δύο ιαπωνικών πλοίων τά όποια άπασχολούνται στίς μεταφορές αύστραλιανών γαιανθράκων πρός την Ιαπωνία. Ή συμφωνία αύτη είναι άποτελέσμα τών προσπαθειών και τής περισινής άπεργιας στήν Αύστραλια πού άπεκλεισε περί τά 30 σκάφη γιά 4 μήνες χωρίς φορτία κάρβουνο.

\*\*\*

Έληξε στίς 7 Ιουνίου ή άπεργια τών λιμενεργατών δημητριακών στόν λιμένα τού Ρόττερνταμ πού κράτησε έπι τρεις έβδομάδες και άναγκασε ένα σημαντικό άριθμο μπάλκ κάρριερ νά καταφύγουν σέ λιμένες τού Βελγίου.

\*\*\*

Τό έλληνικό μπάλκ κάρριερ «Γκούντ Λάκ» 25.765 τον. γκρός ήταν τό πρώτο θύμα βομβαρδισμού μετά την άναζωπύρωση τής συρράξεως μεταξύ Περσίας και Ιράκ, ένων άπηχε 30 μίλια άπο τόν λιμένα προορισμού του Μπαντάρ Χομεϊνί.

Τό λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Υπαπαντή» 10.588 τον. d.w. φορτωμένο με 290.000 βαρέλια πετρελαίου παραμένει άπο τά μέσα Μαΐου σέ διεθνή υδατα κατόπι άρνησεως τής Coast Guard νά έπιτραπει ή έκφρωση στή Φιλαδέλφεια λόγω έλλειψεως συστημάτων I.G.S./C.O.W. στό πλοιο.

Τό Γραφείο Ναυτιλιακών 'Υποθέσεων τής Λιβερίας, τό όποιο ύποστηρίζει ότι τό σκάφος έχει τά άπαραίτητα συστήματα άσφαλτειας πού καλύπτουν τούς διεθνεῖς κανονισμούς, έχει δημιουργήσει θέμα στό Στέητ Νηπάρτμεντ.

\*\*\*

Οι «Μπρίτις Σιμπιλντερς» άνεκοίνωσαν πρό ήμερων τόν νέο τύπο φορτηγού πλοίου πολλαπλής χρήσεως S.D.22 πού θά κατασκευάζει σέ σειρά τό ναυπηγείο «Ωστιν & Πίκερσγκιλ». Πρόκειται γιά σκάφος 22.000 τον. d.w. τό όποιο μπορεί νά μεταφέρει ξηρά φορτία και κοντέινερς και ή τιμή του κυμαίνεται περί τά 13 έκατομ. στερλίνες έναντι 7,2 έκατομ. τού γνωστού S.D.14.

\*\*\*

Η νορβηγική ναυτιλιακή έταιρια «Στόλ Νήλσεν» άγόρασε τήν άμερικανική έταιρια «Γιουνάιτετ Τάνκ Κοντέινερς», τήν μεγαλύτερη άμερικανική έταιρια στόν τομέα τών κοντέινερ μεταφορᾶς ύγρωποιμένων φορτίων ή όποια κατέχει 500 κοντέινερς κατασκευασμένα άπο άνοιξείδωτο χάλυβα βάσει τών προδιαγραφών τού IMCO.

\*\*\*

Η γερμανική Χάπαγκ-Λόδη μεταφέρει τίς έγκαταστάσεις της πού άπασχολούντο στίς τακτικές γραμμές της Νοτίου και Κεντρικής Αμερικής άπο τήν Βρέμη στόν λιμένα τού Αμβούργου.

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

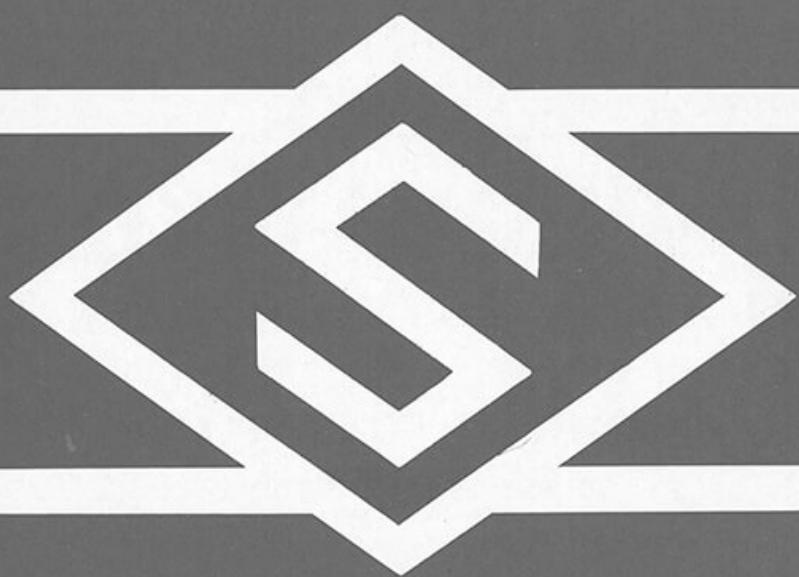
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

**PROMETHEUS  
MARITIME CORP.**



# Τό Συνέδριο τῶν «Ποσειδωνίων»

**ΕΜΜΟΝΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΚΑΙ ΘΕΜΙΤΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ —  
Η ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ — Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ —  
«ΑΝΟΙΓΜΑ» ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ**

Στά πλαίσια τής ναυτιλιακής έκθεσεως, πραγματοποιήθηκε στις 8 Ιουνίου ή μερήδια ναυτιλιακού προβληματισμού στήν αίθουσα συνεδριάσεων τού Ξενοδοχείου «Ιντερκοντινέντα» τών Αθηνών, ύπό την προεδρία τού κ. Αριστομένη Καραγεώρη και μέ διεθνές άκροατηριού προτελούμενο από έφοπλιστάς, έκβετας τών «Ποσειδωνίων» και έπιφανεις προσωπικότητες τής ναυτιλιακής κοινωνίας.

Μετά τήν προσφώνηση τού υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώτα και τήν σύντομη εισήγηση τού κ. Καραγεώρη, άνασκοπήθηκαν δρισμένα προβλήματα τής ναυτιλιακής βιομηχανίας δην: «Ο έλεγχος τής Ρύπανσης — Οι Έλληνικές Εμπειρίες» από τήν «Διεθνή Ένωση κατά τής Ρύπανσης Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων» μέ διμιλητάς τούς κ.κ. Πέτρο Ι. Γουλανδρή, Πρόεδρο, Ι. Αρτοερ, Γενικό Διευθυντή και τόν πλοίαρχο Μ. Γκάρντ, Τεχνικό Διευθυντή.

Ακολούθησε ή δύμιλα τού κ. Γ.Π. Λιβανού, Πρόεδρου τής «Επιτροπής Προστασίας τού Περιβάλλοντος τής Ε.Ε.Ε. μέ θέμα «Προστατεύοντας τό Περιβάλλον — Από τήν ακοπιά ένός Εφοπλιστή και οι εισηγήσεις τών κ. Ρόβαρτ Ράις, Αντιπρόεδρου τής CITIBANK γιά τό «Οικονομικό Περιβάλλον και τήν Ναυτιλιακή Αγορά» και τού κ. Σουμάχερ, Πρόεδρου τού «Αμερικανικού Συνδικάτου Ασφαλιστών Πλοίων μέ θέμα «Ο άσφαλιστής πλοίων στήν Αμερική».

Στήν έναρκτηριο δύμιλα του ό υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Στάθης Γιώτας έτονισε δην οι συντελεστές τής Μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας πρέπει νά αισθάνονται ύπερηφανοι πού τίς ήμέρες αύτές ή Έλλας άποτελεί τό έπικεντρο τού παγκοσμίου ένδιαφέροντος χάρις στίς προσπάθειες και τά έπιτευγμάτων τού έφοπλισμού ένω συγχρόνως άνεγγνώρισε τό γεγονός δην η σημερινή ύφεση στήν ναυτιλία άποτελεί «πλήγμα γιά τήν οικονομική ζωή τής χώρας μας».

Ο κ. Γιώτας διαβεβαίωσε γιά μιά άκομη φορά δην η Κυβέρνηση έχει έπιγνωση τών εύθυνών της γιά τήν προάσπιση τής Έλληνικής Ναυτιλίας άπό τίς αύξανόμενες καθημε-

ρινώς τάσεις παρεμβατισμού και νοθεύσεως τού έλευθερου συναγωνισμού καθώς έπισης δηι άποτελεί πρόθεση τής Κυβερνήσεως νά λάβει μέτρα γιά τήν διατήρηση τής άνταγωνιστικότητος τού έλληνικού πλοίου.

Τελειώνοντας τόν σύντομο λόγο τού δ υπουργός υπογράμμισε σχετικώς μέ τήν έπικύρωση τής Συμβάσεως MARPOL, δηι η καθυστέρηση προέκυψε από καθαρά τεχνικούς λόγους και λόγω τής άναγκαίας προσαρμογῆς τών κειμένων στήν έλληνική γλώσσα, τό δη σχετικό κείμενο θά κατατεθεί έντός τού Ιουνίου στήν Βουλή.

## Η προσφώνηση τού κ. Καραγεώρη

Στήν συνέχεια πήρε τόν λόγο δ Πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. Αριστ. Καραγεώρης δη δημοσίευση, είπε:

«Ολοι έσεις πού παρευρίσκεσθε σήμερα έδω, είστε ένημεροι τής διεθνούς ναυτιλιακής πραγματικότητας. Παρ' δύλα αύτά, ήθετε, νά άκουσετε και νά συζητήσετε τίς άποψεις τής άμαδας τών διακεκριμένων μας εισηγητών, πάνω σέ διάφορα θέματα τής ναυτιλίας. Βρίσκεσθε άκομη στή χώρα μας γιά νά μετάσχετε στήν ναυτιλιακή έκθεση τών «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ», τήν έκδηλωση πού έπιτρέπει σέ κατασκευαστές και προμηθευτές νά παρουσιάσουν τά προϊόντα και τίς ύπηρεσίες τους στούς έκπροσώπους τής μεγάλης έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας. Και άποτελεί άναγνώριση τής σημασίας και τού γοντρού τού έλληνικού στόλου, τό γεγονός δηι σέ περιόδο κρίσεων, δη πως αύτή πού άντιμετωπίζουμε, βρίσκεσθε δύο έδω.

Αύτή άκριβώς τή σημασία και τό γοντρο τού έλληνικού έμπορικού στόλου είναι πού καθιστά, γιά μάς έπιβεβλημένο νά ήγηθούμε στόν άγωνα γιά τή διατήρηση τής έλευθερίας τού έμπορίου παγκοσμίως. Ή άποδοχή, νέων διεθνών κανονισμών πού περιορίζουν τήν έλευθερία αύτή, οι προτάσεις γιά τήν υιοθέτηση άλλων, είναι θέματα ζωτικής σημασίας.

«Ενα στοιχείο πού έπισημάνθηκε πρόσφατα από τούς «Έλληνες έφοπλιστές πρός τήν

Έπιτροπή Μεταφορών τού Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου, είναι δηι διά τής έλευθερίας τού θαλασσίου έμπορου έπιτύχαμε νά διατηρηθεί τό χαμηλό μεταφορικό κόστος. Και χαμηλό μεταφορικό κόστος σημαίνει σέ πολλές περιπτώσεις χαμηλότερο έπιπεδο πληθωρισμού. Θά σάς δώσω ένα παράδειγμα. Τό 1970, στήν άγορά τού Ρόττερνταμ, τό πετρέλαιο πουλιόταν πρός 12 δολάρια τό βαρέλι. Τό κόστος γιά τή μεταφορά τού ήταν 4,20 δολλ. Τό 1981 τό κόστος τού βαρελιού ήταν 180 δολλάρια. Αντίθετα τό μεταφορικό κόστος παρέμεινε τό ίδιο. Αν τό μεταφορικό κόστος είχε σημειώσει αύξηση άναλογη πρός έκείνη τού μεταφερούμενου προϊόντος δη πληθωρισμός, σέ παγκόσμιο έπιπεδο, θά βρισκόταν σέ άστρονομικά υψη.

«Ολοι, δυσοι βρίσκονται έδω σήμερα ή λαμβάνουν μέρος στήν «Εκθεση είμαστε μέλη δης πούμε τής ίδιας ναυτικής οίκονένεις. Και έχουμε τήν τάση νά βλέπουμε τίς δικές μας ύποθέσεις σάν τίς πιό σημαντικές. Άλλα έκείνο τό όποιο πρέπει νά θυμόμαστε είναι δηι σέ σύγκριση μέ άλλες βιομηχανίες ή ναυτιλία είναι μικρή. Σέ μάς έναπόκειται νά υψώσουμε τή φωνή μας και νά πείσουμε τόν ύπολοιπο κόσμο νά συμπαρασταθεί στή βιομηχανία μας.

«Η έλευθερία τών θαλασσών, δη έλευθερος και θεμιτός άνταγωνισμός είναι άρχες στής όποιες ή κοινότητα τών Έλληνων έφοπλιστών είναι βαθειά προσηλωμένη. Άλλα πέρα από αύτό, ή άνεξαρτησία από άποιαδήποτε κυβερνητική παρέμβαση είναι κάτι πού έχει ζωτική σημασία. Οι κυβερνητικές παρεμβάσεις σ' άποιαδήποτε ναυτιλία και δην γίνονται άποτελούν άυτόματη καταστροφή γιά τή ναυτιλιακή βιομηχανία. Γιατί έκτος από τήν άνεργια πού θά προκύψει από τήν ύφεση, αύτόματα ή κρατική παρέμβαση θά δηγήσει στόν «ένταφιασμό» τής βιομηχανίας και στήν έξαφάνιση όποιαδήποτε έλπιδας γιά μά σύντομη άνακαμψη από τήν ύφεση.

Θά άκουσουμε σήμερα δύο διαφορετικές εισηγήσεις πάνω στό θέμα τής θαλασσίας Ρυπάνσεως, τή μία άπό τήν Διεθνή Όμοσπονδιά γιά τή Ρύπανση τών Πλοιοκτητών

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

NIGHT: 33-3188

I ELEX: 18080 STAM AR  
CABLES Q STAMATIU

# GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Δεξαμενοπλοίων και την δλλή από τον Γ.Π. Λιβανό, ό όποιος 4 ήμέρες προηγουμένως, άνηγγειλε μιά νέα πρωτοβουλία για λογαριασμό της "Ενωσης Έλλήνων Εφοπλιστών πουύ αποσκοπεί στην πρόσληψη της θαλάσσιας Ρύπανσης από τά πλοϊα και την άποκατάσταση της καθαρότητας τουώ ωκεανού. Η Ρύπανση είναι ένα θέμα στό όποιο άποδιδουν μεγάλη σημασία δλοι δσοι άσχολούνται με τή ναυτιλία, και βέβαια μεταξύ αύτών και οι "Έλληνες έφοπλιστές. Είναι σωστό ότι οι ίδιοκτήτες του μεγαλύτερου στόν κόσμο έμπορικού στόλου πρέπει νά βρίσκονται στήν έμπροσθιφυλακή στή μάχη έναντίον τής ρύπανσης και αισθανόμαστε — και μιλώ γιά λογαριασμό της "Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών — ότι τό σχετικό θέμα είναι άπο αύτά πουύ δέν έτυχε καλών χειρισμών τά τελευταία χρόνια. Δέν είναι γνωστό τό δέν είναι μικρός άριθμός γιά άσφαλιση.

Στοιχεία πουύ δημοσιεύθηκαν σέ μελέτη γιά τίς Πετρελαιοκλίδες έδειχναν ότι τό 1980, 62 έκατομ. γαλλόνια άναφέρονταν ότι χάθηκαν άπο δεξαμενόπλοια, ένώ 60 έκατομ. γαλλόνια δημιούργησαν κηλίδες άπο διαρροές πετρελαιοπηγών. "Όποτεδήποτε παρατηρείται διαρροή πετρελαίου άπο δεξαμενόπλοια, ή διεθνής τύπος δίδει μεγάλη έκταση και συχνά οι πλοιοκτήτες έμφανίζονται σάν άδιστακτοι κυνηγοί κέρδους πουύ δέν ένδιαφέρονται γιά τό πειριβάλλον. Και δχι μόνο βάλλονται οι πλοιοκτήτες άλλα ύπάρχει μιά τάση νά συνδέεται τό κακό μέ τή σημαία του πλοίου πουύ έχει προκαλέσει τή ρύπανση.

Η συχνότητα τών περιστατικών πετρελαιοκλίδων άπο Τάνκερς πουύ φέρουν μιά συγκεκριμένη σημαία, είναι βεβαίως μιά κακή ένδειξη γιά τόν στόλο τής σημαίας αύτής, άλλα οι μεγάλες ναυτιλίες πουύ άριθμουν χιλιάδες πλοίων είναι φυσικό νά έμφανίζουν περισσότερα περιστατικά ρυπάνσεως άπο δτι τά πλοία νηολογίων πουύ δέν άπαριθμουν παρά μερικές έκατοντάδες πλοίων. Είναι όμως προφανές ότι γιά άρισμένες σημαίες δίδεται μεγαλύτερη δημοσιότητα άπ' ότι σέ δλλες. "Απ' αύτής τής πλευράς ή έλληνική είναι άπο τίς σημαίες πουύ έχει ύποφέρει ίδιατερα.

"Αν και η καλή φήμη του έλληνικού στόλου είναι θέμα στό όποιο ο "Έλληνες έφοπλιστές δίδουν μεγάλη προσοχή, ύπάρχουν δμως και άλλα θέματα πουύ είναι ζωτικά. Οι άλλοι δύο ομιλητές του σημερινού μας FORUM θά άσχοληθούν μέ τά θέματα αύτά και τό κοινό τους σημείο, πουύ είναι ή διατήρηση άπο πλευράς κόστους δομής τής ναυτιλίας.

Οι χρηματοδοτήσεις στή ναυτιλία σέ μιά έποχη σάν τή σημερινή άπαιτούν ένα μεγάλο βαθμό συνεργασίας μεταξύ τραπεζών και πλοιοκτήτων, και ύψηλη αισθηση εύθυνης άπο κάθε πλευρά.

Οι τραπεζίτες θέλουν νά δανείζουν χρήματα — άλλα βέβαια έκει όπου είναι σίγουροι ότι θά έχουν κέρδη άπο τήν έπενδυσή τους. Οι πλοιοκτήτες έχουν άνάγκη νά δανεισθούν άλλα σέ άρισμένες περιπτώσεις — και μεταξύ αύτών περιλαμβάνονται και οι κρίσεις — δέν είναι σέ θέση πάντοτε νά έπιστρέφουν έγκαιρα τά χρήματα. "Οσο μεγαλύτερη είναι η τράπεζα και δσο λιγότερο "πιεζει" τίς άνάγκες τής νά πάρει πίσω τά χρήματα, τόσο περισσότερες είναι οι δυνατότητες νά διατηρήσει τή συνεργασία τής με τούς έφοπλιστές σέ περίοδο ύφεσεως.

'Ο συναγωνισμός και οι χρηματοδοτήσεις άποτελούν έπίσης θέμα πουύ θά καλυφθεί σήμερα άπο τόν τελευταίο μας θμητή. Τό θέμα είναι οι άσφαλισιες πλοίων. Στούς "Έλληνες έφοπλιστές κατά τά τελευταία χρόνια έπειβλήθηκαν κάποιες ποινές στό Λονδίνο τήν παραδοσιακή άσφαλιστική τους άγορά. "Επασφάλιστρα έπιβάλλονταν γενικά σέ "Έλληνες έφοπλιστές, πού δέ βασίζονταν, σέ άντιπροσωπευτική άξιολόγηση τουώ έφοπλιστού ή τής έταιρίας του άλλα στό γεγονός ότι μιά "χούφτα" έλληνων πλοιοκτητών δέν είχε προσαρμοσθεί σέ άρισμένες προδιαγραφές.

Τό γεγονός ότι οι Η.Π.Α. έμφανίζουν δυνατότητες μιάς συναλλακτικής άγοράς, είναι κάτι τό όποιο θά έπρεπε νά προβληματίσει τούς Βρετανούς άσφαλιστές μιά και 4.200 έλληνικά πλοία περίπου δέν είναι μικρός άριθμός γιά άσφαλιση.

'Ένα κόσμου δουπού τά περιθώρια γιά κέρδη περιορίζονται σχεδόν καθημερινά και πού ή μείωση τουώ κόστους είναι ζωτική, ο πλοιοκτήτης ζητά νά άνταποκρίνονται οι υπηρεσίες πού τού παρέχονται στά χρήματα τά όποια δαπανά και είναι ύποχρεωμένος νά παραμερίζει τό συναίσθημα. Δέν έχει τίς δυνατότητες πλέον νά πληρώνει τά ύψηλότερα άσφαλιστρα τού Λονδίνου, άκριβώς έπειδή ο πατέρας ή δ παπούς του, άσφαλίζονταν σέ παραδοσιακούς άσφαλιστικούς οίκους στό ΣΙΤΥ.

'Ο έλληνικός στόλος — λαμβάνοντας ύπ' δψιν τό μέγεθός τους και τό είδος τής έργασίας στήν όποια άπασχολείται ή πλειοψηφία τών έλληνικών πλοίων — δέχεται σέ μεγάλο βαθμό τούς άντικτυπους τής ύφεσης. "Ολο και περισσότερα πλοία παροπλίζονται. Περίπου τό 10% τού έλληνικού στόλου είναι τώρα στήν «ναφθαλίνη» και τό 20% τού συνόλου τής παροπλισμένης χωρητικότητας στόν κόσμο είναι ή πολεμική σημαία. Πολύ περισσότερα πλοία πουύιώνται γιά διάλυση άπ' ότι τή περασμένη χρονιά, και οι ναύλοι βρίσκονται στό χαμηλότερο τους άπιπέδο.

Δυστυχώς κανένας σήμερα δέν μπορεί νά μάς δει σάν τούς "Χρυσούς Έλληνες" τού παρελθόντος. "Άλλα ή έλλαδα και ή έλληνικός έμπορικος στόλος άποτελούν μιά πηγή έντυπωσιακού είσοδηματος γιά τίς έταιρίες πού συνδέονται μέ τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, άφού έκατομμύρια δολλαρίων έξακολουθούν νά δαπανώνται έπιστριψ σέ έξοπλισμός και συντήρηση τών έλληνικών πλοίων, χωρίς νά άναφέρουμε και τή ναυπήγηση ένων σκαφών γιά λογαριασμό τών έλληνων. "Ισως γιά νά τό πούμε και άλλιως είμαστε γιά πολλούς ή "χρυσοτόκος δρνις". Τά αύγα μπορεί νά είναι λίγο μικρότερο σημερα, άλλα ύπάρχουν και δπου οι τιμές είναι λογικές οι "Έλληνες έφοπλιστές μπορούν νά πεισθούν νά άγοράσουν. Τό έρωτημα είναι

γιά πόσο καιρό: "Η άπαντηση στήν όποια έλπιζουμε είναι γιά πάντα. Ο έλληνικός στόλος είναι ό μεγαλύτερος τού κόσμου. "Αναπτύχθηκε στήση σημερινές του διαστάσεις χωρίς καμία κυβερνητική ή κρατική βοήθεια, και οικοπεύουμε νά τόν διατηρήσουμε μεγαλύτερο στόν κόσμο. Ζητώντας τήν συμπαράσταση δλλων τομέων τής βιομηχανίας, άναζητώντας τίς καλύτερες εύκαιριες και ύψωντας τή φωνή μας στό διεθνή χώρο, είμαστε πεπεισμένοι ότι ή ύπεροχή μας στό ναυτιλιακό χώρο θά διατηρηθεί και θά άναπτυχθεί σέ άκομη ύψηλότερα έπιπεδα".

### ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Στήν συνέχεια οι έκπρόσωποι τής Διεθνούς Όμοσπονδίας Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων γιά τήν προστασία άπο τήν ρύπανση, μέ έπικεφαλής τόν έκλεγμένο Πρόεδρο τής κ. Πέτρο I. Γουλανδρή έξεθεσαν τήν δραστηριότητα τής Όμοσπονδίας πού έκινησε τό 1968 μιά έθελοντική προσπάθεια γιά τήν κάλυψη τών πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων άπο τίς ζημίες ρυπάνσεως, μέ άφορμή τό δραματικό περιστατικό τού πετρελαιοφόρου "Τόρρευ Κάνυον", και έξελιχθηκε σέ ένα δυναμικό άφιλοκερδή όργανισμό ό όποιος πέρα άπο τίς καλύψεις τών κινδύνων άπο τήν ρύπανση και τήν συνεργασία μέ τά clubs προσφέρει έξειδικευμένη βοήθεια στήν καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων, καθώς και τεχνικές συμβουλές στήν έπιλογή τού έξοπλισμού πού βοηθά στήν προστασία τού περιβάλλοντος.

"Ενδεικτικά ή κ. Γουλανδρής άνέφερε ότι οι ζημίες άπο ρύπανση τών θαλασσών έφθασαν στήν περιόδο 1970-1982 τό ένα διεκατομμύριο δολλάρια άπο τά όποια περί τά 750 έκατομ. κατεβλήθησαν άπο τούς πλοιοκτητάς τών δεξαμενοπλοίων.

"Ο διευθυντής τής Όμοσπονδίας κ. "Αρτούρης παρουσίασε στοιχεία τού IMO πού άναφερουν δτά παρά τήν σημαντική μείωση τών περιστατικών ρυπάνσεως κατά τήν δεκαετία 1971-80, ή ποσότης τών 11,2 έκατομ. μετρικών τώννων πού χάνονται στήν θάλασσα κάθε χρόνο είναι τόσο σημαντική πού άπαιτούνται συνεχείς και συντονισμένες προσπάθειες γιά τήν καταπολέμηση τής ρυπάνσεως.

"Κατόπιν ό τεχνικός διευθυντής τής Όμοσπονδίας Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων κ. Γκάρνετ άνέφερε ότι μεταξύ τών έτών 1978-1981 ή Όμοσπονδία προσέφερε τής ύπηρεσίες της στήν καταπολέμηση 50 πετρελαιοκηλίδων και ένδεικτικά άνέφερε, έπιδεικνύοντας έγχρωμες διαφάνειες, τήν έκταση τής ζημίας και τίς μεθόδους πού χρησιμοποιήθηκαν σέ τέσσερα περιστατικά ρυπάνσεων άπο δεξαμενόπλοια στής έλληνικές θάλασσες.

"Κατά τήν έπειρηση τών μεθόδων καταπολεμήσεως τής πετρελαιοκηλίδας άπο τό έλληνικό πλοίο "ΑΙΓΡΗΝΣ ΣΕΡΕΝΕΙΝΤ", πού ύπέστη έκρηξη στήν Πύλο και βυθίστηκε τό Φεβρουάριο τού 1980, ή Πλοιαρχος Γκάρνετ έξηρε τήν συμβολή και τίς προσπάθειες τής πλοιοκτήτριας έταιρίας, τού Λιμενικού Σώματος καθώς και τών κατοίκων τής περιοχής πού συνετέλεσαν ούσιαστικά στήν έξαλειψη τής τεράστιας πετρελαιοκηλίδας.

"Κλείνοντας τήν παρουσίαση τού έργου των ή κ. Γουλανδρής, ύπογράμμισε τήν παρουσία τής Όμοσπονδίας ώς συμβουλευτικού όργανου στούς Διεθνείς Όργανοις πού σημέρα έντείνουν τά μέτρα κατά τής ρυπάνσεως και τήν συνδρομή τής πρός τό έλληνικό Κράτος γιά τήν προστασία τού θαλάσσιου περιβάλλοντος.

"Κατόπιν ό κ. Γιώργος Λ. Λιβανός έξηγησε

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαουλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ενοικιαζονται με πληρη κλιματισμον:

Το Ισογειον M2 300 και ο ημιοροφος M2 300.

τήν νέα άξιεπαίνη πρωτοβουλία της 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών γιά την προστασία τού περιβάλλοντος πού στηρίζεται στην πολύ όρθι διαπίστωση ότι ο δυνθρωπός πού καταστρέφει το περιβάλλον μέ την τεχνολογική έξέλιξη είναι και ο πλέον κατάλληλος νά δώσει την μάχη γιά την προστασία τού περιβάλλοντος του.

Τά 'Ναυτικά Χρονικά' έξαιροντας τη νέα προσπάθεια της Ε.Ε. παρουσιάζουν άναλυτικά σέ έπομενες σελίδες την ίδρυση της 'Ελληνικής 'Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

### 'Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Στήν συνέχεια ζλαβε τόν λόγο ό 'Αντιπρόεδρος της CITIBANK και υπέρθυνος ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων κ. Ρόβερτ Ράις ό όποιος στήν εισαγωγή της θμιλίας του δύωση μιά είκόνα της οικονομικής καταστάσεως στις 'Ηνωμένες Πολιτείες ή όποια έπρεπε ζει διεσπαστήση την ναυτιλία καθώς διαμορφώνει το υψος τών έπιτοκών τών ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων άφ' ένος και τό διεθνές έμποριο άφ' έτέρου. 'Όπως έτονται άναμενεται πράγματι μιά αύξηση τού έθνικου προϊόντος στήν 'Αμερική μέσα στό δεύτερο έξαμηνο τού έτους και μιά συνέχιση της μειώσεως τού πληθωρισμού πού θά έχει σάν άποτέλεσμα τήν σταδιακή πτώση τών έπι τοκίων μέσα στούς έπομενους 12 μήνες, κατά τήν διάρκεια τών όποιων δημοτικής συνέστησης έπενδυσεις σέ διλλους τομείς άντι τών πλοίων, πράγμα πού παρετήρησε κάνουν πολλοί άπο τούς 'Έλληνες έφοπλιστές.

'Αναλύοντας τήν σημερινή ύπερπροσφορά χωρητικότητας στά φορτηγά σκάφη και τά μπάλκ κάρριερς ή θμιλητής έξέφρασε τήν διαφοροποιηθεί τελείωσης οικονομικής έφεσεως και παρά τό γεγονός ότι οι μεταφορές άνθρωπος και δημητριακών παρέχουν τήν βάση της ναυλαγοράς μέ σαφείς προοπτικές βελτιώσεως, άπαιτείται μιά ούσιαστη βελτίωση της παγκόσμιας οικονομικής έφεσεως και παρά τό γεγονός ότι οι μεταφορές άνθρωπος και δημητριακών παρέχουν τήν βάση της ναυλαγοράς μέ σαφείς προοπτικές βελτιώσεως, άπαιτείται μιά ούσιαστη βελτίωση της παγκόσμιας οικονομικής και αύξηση τού διεθνούς έμπορου γιά νά άπορροφηθεί ούσιαστη τό νεοπαραδόμενο έντός τού 1982 τοννά, γεγονός πού δέν πρέπει νά άναμενεται πρίν το καλοκαίρι τού 1983.

Στόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, παρά τό γεγονός ότι τά άποθέματα πετρελαίου έχουν έλαττωθεί και παρατηρείται ήδη μία κίνηση γιά νέες άγορές, ή διαφοροποίηση πού έχει έπελθει λόγω τών νέων πετρελαιοπαραγώγων περιοχών, όπως τό Μεξικό και ή Βόρειος Θάλασσα και ή μείωση τών άποτέλεσμαν μεταφοράς τών προϊόντων, θά έπρεπεσει άρνητηκά τήν άγορά τών δεξαμενοπλοίων γιά ένα άκρετά σημαντικό χρονικό διάστημα.

Χαρακτηριστικά ό κ. Ράις άνεφερε ότι ένώ τό 1979 δ ΟΠΕΚ διέθετε τό 60% τού παγκόσμιου πετρελαίου, έξαιρουμενών τών κομμουνιστικών χωρών, σήμερα τό ποσοστό αύτό μειώθηκε στό 45%. 'Ακόμη, πέρα άπο τήν προσφορά πετρελαίου άπο τήν Βόρειο Θάλασσα και τό Μεξικό, τό γεγονός ότι περιπου τό 25% τών έξαγωγών πετρελαίου άπο πηγές τών κρατών τού Περσικού Κόλπου θά διοχετεύονται, μέσω τών πετρελαιαγωγών τού Γιανμπού, τής Αίγυπτου και τού 'Ιράκ μέσω τής Τουρκίας, καθώς έπισης και ή αύξηση τών έξαγωγών διύλισμένων προϊόντων άπο τόν Περσικό μέ πρόντακτ κάρριερς' θά παραμείνουν παράγοντες άρνητοι γιά τήν ούσιαστη βελτίωση της ναυλαγοράς στά μεγάλα τάνκερ.

Τέλος, έπιχειρώντας μιά άξιολόγηση τής οικονομικής θέσεως τών πλοιοκτητών παγ-

κομίων, ό 'Αντιπρόεδρος τής CITIBANK δήλωσε:

«Στήν 'Ελλάδα οι πλοιοκτήτες έχουν σήμερα πολύ λιγότερα πλοία ύπο παραγγελία και άκρετά σημαντικά άποθέματα μετρητών. Στήν ύπόλοιπη Εύρωπη βλέπω άρκετές υποχρέωσεις λόγω νέων ναυπηγήσεων και μία σχετική ταμειακή εύχερεια τήν όποια προσπαθούν νά αύξησουν πουλώντας πλοία μικρής ήλικιας φοβούμενοι μία περαιτέρω παράταση τής έφεσεως.

Οι έφοπλιστές τού Χόγκ Κόγκ εύρισκονται σήμερα σέ τελείως διαφορετική θέση άπο δ. τη πρό πεντετείας. Δέν έχουν πλέον χρονοναύλωσεις περιόδου άπο τούς 'Ιάπωνες και τά περισσότερα νέα σκάφη τους ναυλώνονται άπο Εύρωπαιους φορτωτές γιά σύντομες περιόδους. Οι πλοιοκτήτες αύτοί εύρισκονται σέ μία δυσμενέστερη θέση και ήδη καλύπτουν τίς άναγκες τους μέ τήν χρησιμοποίηση διλλών στοιχείων ένεργητικού και μέ τήν άκινητη περιουσία τους.

Τέλος οι ιαπωνικές ναυτιλιακές έταιρες παραμένουν οι ισχυρότερες και θά ξεπεράσουν τήν σημερινή κρίση, όπως και τήν προηγούμενη, διατηρεύντας τήν καλή οικονομική τους ύπόσταση.

Συμπεραίνοντας θά ήθελα νά τονίσω ότι έχουν πλέον διαφοροποιηθεί τελείωσης οι συνθήκες τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. Δέν ύφισταται πλέον ή χρονοναύλωση περιόδου διπώς πρό δεκαετίας πού έπετρεπε τήν άγορά πλοίων μέ μεγάλα ποσοστά χρηματοδότησης.

Ο πλοιοκτήτης πλέον έξετάζει τί ποσοστό χρηματοδοτήσεως μπορεί νά άντιμετωπίσει συνολικά στόλος του ύπο τό σημερινό καθεστώς τών συντόμων χρονοναύλωσεων και άποφασίζει γιά τήν άναληψη δανείων.

Τά σημαντικά κεφάλαια πού άπαιτονται γιά τήν άποκτηση πλοίων καθιστούν πλέον, ύπο τίς σημερινές συνθήκες, πού σπάνιο τό φαινόμενο νά μπορεΐ ένας πλοιοκτήτης νά παραγγείλει σειρά πλοίων ή νά διατηρεί μεγάλο στόλο».

Η ένδιαφέρουσα θμιλία τού κ. Ράις έκλεισε μέ τήν έπανάληψη τής ρύσεως τού μεγάλου 'Αμερικανικού Παραγωγού Ταινιών Σάμουελ Γκόλντγουοϊν: 'Ποτέ μήν κάνετε προβλέψεις, ίδιαίτερα γιά τό μέλλον».

### «Άνοιγμα» τών 'Αμερικανών Άσφαλιστών

Η έπεκταση τής άμερικανικής ναυτασφαλιστικής άγοράς, πρός τήν διλλή πλευρά τού 'Ατλαντικού, γιά τούς 'Έλληνες έφοπλιστές, σάν έναλλακτική λύση στούς παραδοσιακούς δεσμούς τους, μέ τό «Σίτου», προτάθηκε άπο τόν πρόδερο τού 'Αμερικανικού Συνδικάτου 'Άσφαλιστών πλοίου, κ. Α. Σουμάχερ πού ήταν και ήταν τέλευταίς άπολητής τού 'Φόρουμ».

Ο κ. Σουμάχερ είπε ότι οι 'Αμερικανοί ά-

σφαλιστές πλοίων έπιζητούν νά διευρύνουν τίς σχέσεις τους μέ τούς έπιχειρηματίες πού έχουν και διαχειρίζονται τόν μεγαλύτερο έμπορικο στόλο στόλο κόσμο, τούς 'Έλληνες έφοπλιστές, δηλώνοντας ότι άντιθετα άπο τούς άσφαλιστές τού Λονδίνου οι όποιοι προτιμούν νά έφαρμόζουν μία τυποποιημένη και άνελαστική τακτική, οι 'Αμερικανοί 'Άσφαλιστες είναι υπέρ μιᾶς πιο εύελικτης τακτικής στήν άξιολόγηση τών πρός άσφαλιστ στόλων.

«Στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες, τό Συνδικάτο μας είναι μία ένασια συμπαγής μονάδα και δέν χρειάζεται τυποποιημένες φόρμουλες. 'Άντιθετα δίνει έμφαση σέ μία άσφαλιστική κρίση περισσότερο έξειδικευμένη. Στίς συζητήσεις μας δίνουμε προσοχή δχι μόνο σέ άτομικά άσφαλιστρα και στήν έμπειρια ζημιών, άλλα στόν ίδιο τόν στόλο, τή σύνθεσή του και τά ταξίδια στά δόποια άπασχολείται, στή διαχειρίσιμη του στήν έπανδρωσή του, στή συντήρηση του στό έπισκευαστικό του, και στά μελλοντικά σχέδια τού πλοιοκτήτου».

Ο κ. Σουμάχερ είπε άκομη ότι τά κεφάλαια και τά άποθέματα τών έπιτοιν πού είναι έχουσιοδήμηνες νά έκτελούν ναυτασφαλισίες στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες άντι προσωπεύουν ποσό πού ύπερβαίνει τά 20 δισεκ. δολλαρίων τό δέ 45% τού κύκλου έργασιών τού 'Αμερικανικού Συνδικάτου 'Άσφαλιστών πλοίων προέρχεται άπο τό έξωτερο.

Τό Συνδικάτο είναι έτοιμο νά άξιολογήσει τήν προσφορά πλοίων πρός άσφαλιση είτε πάνω στήν βάση άμεσης άξιολόγησης ή άκολουθωντας άναγνωρισμένες μεθόδους μιᾶς δλλης άγοράς. 'Ολες δημος οι περιπτώσεις άσφαλισεων κρίνονται σύμφωνα μέ τά ειδικά κριτήρια τού Συνδικάτου βάσει τών όποιων έπιλεγονται και άξιολογούνται οι κίνδυνοι τά άσφαλιστρα και οι δροι άσφαλιστικής καλύψεως.

Η παραπάνω τακτική, είπε ό 'Αμερικανός 'Άσφαλιστής έξακολουθεί νά κερδίζει έδαφος. 'Καθώς άυξανονται οι άσφαλιστικές μας έργασιες σχεδιάζουμε νά διευρύνουμε τίς εύκολες μας γιά νά διατηρήσουμε τήν τακτική μας αύτη στή προσέγγιση τών πελάτων.

Και κατέληξε: 'Επιθυμούμε νά έπεκτείνουμε τίς σχέσεις αύτές περισσότερο. Σάς προσφέρουμε μία άσφαλιστική άγορά στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες οικονομικής ισχύος και άποτελεσματικότητας πού δέν έχει τό δομοί τής, μέ άνεγνωρισμένη άσφαλιστική έμπειρια και ίκανότητα μέ προσήλωση στή δίκαιη και ίσοτημη συναλλαγή και μέ δλες τίς άναγκαιες ύπηρησεις γιά τήν ικανοποίηση τών άναγκών σας τώρα και στό μέλλον.

Θά είμαστε εύχαριστημένοι νά γίνουμε συνετάριοι σας, άναλαμβάνοντας τούς κινδύνους πού διατρέχετε.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

### C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

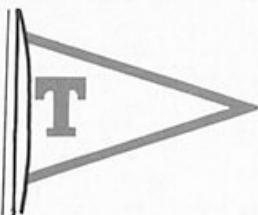
Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP



# TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

**PIRAEUS OFFICE:**

**TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.**

PIRAEUS - GREECE STR. AKTI MIAOULI 85,  
P.O. Box: 146 - Cables: TSAKOSHIP - PIRAEUS  
Tel: 4119711 Telex: 212670, 212051 STAR GR.

**LONDON OFFICE:**

**TSAKOS SHIPPING (LONDON) LTD.**

32-38, DUKES PLACE - LONDON EC3A 7LP  
Tel.: 01-626 8694/7 - Telex: 886872

**NEW YORK OFFICE:**

**TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A.) LTD.**

33, RECTOR STR., N.Y. 10006 NEW YORK  
PHONE: 212 2691426  
Telex: 232764, 12-9148 TSAK SHIP. N.Y.K.

**SHIP REPAIRS AND MARINE SERVICES BY:**

**TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.**

**MONTEVIDEO:**

HEAD OFFICE - WORK SHOPS - SHIPYARD  
Av. Gral. Rondeau 2023/27 - Tel. 23336/38  
Telex: 6448 STAR UY  
MONTEVIDEO - URUGUAY

**MONTEVIDEO:**

**TSAKOS ASTILLERO Y VARADERO DEL CERRO**

CALLE GRECIA 3152  
Tel.: 311061 - 311324  
MONTEVIDEO - URUGUAY



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

# Ο λιμήν του Πειραιώς

## Η δυναμικότητα του λιμένος

Μέ τήν εύκαιρια τῶν «Ποσειδωνίων» ό 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς κυκλοφόρησε, στήν άγγλική και έλληνική γλώσσα, φυλλάδιο μέ ένδιαφέροντα πληροφοριακά στοιχεία γύρω από τήν ύποδομή και τήν κίνηση του λιμένος και τά δργανα διοικήσεως του Όργανισμου, τό δύο διένειμε στούς έπισκεπτες τής έκθεσεως.

Σύμφωνα μέ καταχωρούμενα στό φυλλάδιο αύτό στοιχεία:

— Τό μήκος τῶν κρηπιδωμάτων φτάνει τά 20.000 μέτρα, από τά όποια 10.200 μέτρ. έμπορικά 3.350 μέτρ. έπιβατικά, 3.400 μέτρ. έπισκευαστικά και 3.050 μέτρ. βοηθητικά. Στό κεντρικό λιμάνι ύπάρχουν κρηπιδώματα μήκους 8.400 μέτρ. από τά όποια 3.800 μέτρ. είναι έμπορικά, 3.200 μέτρ. έπιβατικά και 1.400 μέτρ. βοηθητικά.

— Οι στεγασμένοι άποθηκευτικοί χώροι καταλαμβάνουν έπιφανεια 218.000 τετρ. μέτρ. και είναι άποθηκευτικής ίκανότητας 450.000 τόννων. Οι ύπαιθροι άποθηκευτικοί χώροι είναι έπιφανειας 1.380.000 τετρ. μέτρα.

Στούς δύο σταθμούς κοντέινερς, πού λειτουργούν στό λιμάνι, είναι έγκατεστημένες και λειτουργούν τρεις γερανογέφυρες, μέ άνυψωτική ίκανότητα 41 τόννων ή κάθε μία. Είναι έξοπλισμένοι, άκομη, μέ 17 όχηματα στοιβασίας και μεταφοράς κοντέινερς άνυψωτικής ίκανότητας 30 τόννων τό καθένα μέ 4 όχηματα προσθίας φορτώσεως και μέ 12 ειδικά αύτοκίνητα κοντέινερς.

— Τό λιμάνι διαθέτει μία γερανογέφυρα

γιά γαιάνθρακες και χύδην φορτίο, 60 ήλεκτροκίνητους γερανούς σέ σιδηροτροχίες, άνυψωτικής ίκανότητας 2-27 τόννων, 67 αύτοκίνητους γερανούς 3-20 τόννων, 342 όχηματα στοιβασίας ίκανότητας μέχρι 24 τόννων, 60 έλκυστήρες (τρακτέρ), 129 ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα όχηματα, μεταφορικής ίκανότητας μέχρι 30 τόννων κ.λ.π.

## Η κίνηση του λιμένος

Μειωμένη ήταν ή ναυτιλιακή και ή έπιβατική κίνηση του λιμένος Πειραιώς τόν περασμένο Μάρτιο, σέ σύγκριση μέ τήν κίνηση του ίδιου μήνα του 1981, ένω ή έμπορευματική κίνηση έμφανιζεται αύξημένη.

Ειδικότερα οι κατάπλοι ήταν λιγότεροι κατά 10,03% ή καταπλέυσασα χωρητικότητα μικρότερη κατά 26,17%, οι διακινηθέντες έπιβάτες λιγότεροι κατά 11,23% και τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορευματα περισσότερα κατά 0,25%.

Γιά δεύτερο μήνα, μέσα στό 1982, έμφανιζεται μειωμένη ή κίνηση έμπορευμάτων σέ κοντέινερς.

Άναλυτικότερα ή κίνηση του λιμένος τόν Μάρτιο 1982 σέ σύγκριση μέ τήν κίνηση του Μάρτιου 1981 έμφανιζεται ως έξης:

— Κατέπλευσαν 1.346 πλοία, καθαράς χωρητικότητας 2.475.596 κόρων, έναντι 1.496 πλοίων μέ χωρητικότητα 3.353.101 κόρων.

— Φορτοεκφορτώθηκαν 625.682 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 624.080 τον. Από τά έμπορευμάτα του περασμένου Μάρτιου 132.631 τον. διακινήθηκαν σέ έμπορευμα-

τοκιβότια, ένω τού Μαρτίου 1981 τά διακινηθέντα σέ έμπορευματοκιβότια ήταν 149.407 τόννοι.

— Διακινήθηκαν από τό λιμάνι 156.028 έπιβάτες (έξωτερικού 16.721 και έσωτερικού 139.307), έναντι 210.615 έπιβατών (έξωτερικού 19.657 και έσωτερικού 190.958).

## Η κίνηση του τριμήνου

Η κίνηση του τριμήνου Ιανουαρίου — Μαρτίου 1982 συγκρινόμενη μέ έκεινη τού άντιστοιχου χρονικού διαστήματος τού 1981 έμφανιζει συγκεντρωτικά, τήν άκολουθη είκόνα:

— Κατέπλευσαν 3.731 πλοία μέ καθαρά χωρητικότητα 7.615.555 κόρων, έναντι 3.695 πλοίων μέ καθαρά χωρητικότητα 8.379.685 κόρων.

— Φορτοεκφορτώθηκαν 1.693.839 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 1.587.467 τόννων. Από τήν κίνηση τού τριμήνου 1982 έμπορεύματα 382.719 τον. διακινήθηκαν σέ κοντέινερς, έναντι 350.077 τόν. τού άντιστοιχου τριμήνου τού 1981.

— Διακινήθηκαν από τό λιμάνι 398.685 έπιβάτες (Έξωτερικού 33.893 και έσωτερικού 364.792), έναντι 439.886 έπιβατών (Έξωτερικού 39.518 και έσωτερικού 400.368).

## Άλλες δραστηριότητες

Τόν περασμένο Μάρτιο έξυπηρετήθηκαν στίς τέσσερις δεξαμενές τού Ο.Α.Π. 56 πλοία, έναντι 54 πλοίων τού μηνός Μαρτίου 1981.

— Έπισκευάστηκαν στή λιμενική περιοχή 104 πλοία, έναντι 92 πλοίων.

— Χορηγήθηκε σέ πλοια και άλλα πλωτά μέσα 63.530 κυβ. μέτρ. νερό, έναντι 89.892 κυβ. μέτρ. τού Μαρτίου 1981.

**BROSTRÖMS**

*Always at  
your service*

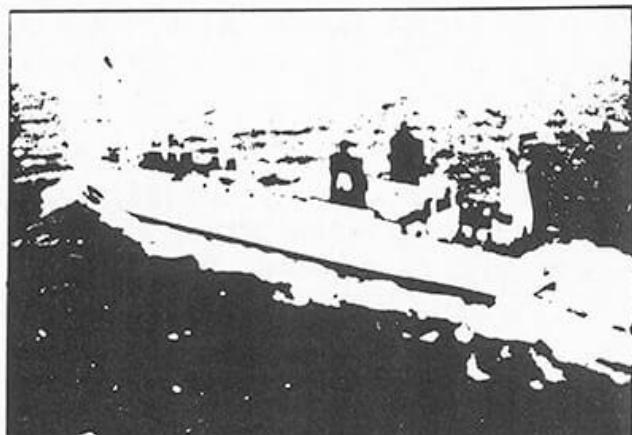
**B R O S T R Ö M S**

TELEGRAMS: "BROLIN"

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.,

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

# Νέα έλληνική πρωτοβουλία γιά προστασία τῆς θάλασσας ἀπό τήν πετρελαιορύπανση



Στιγμιότυπο ἀπό τήν ἔξαγγελία τῆς ίδρυσεως τῆς Ε.Ε.Π.Θ.Π. Διακρίνονται οι κ.κ. Καραγέωργης καὶ Λιβανός περιστοιχίζομενοι ἀπό τούς κ.κ. Ντέ Χαΐς, Πετσέϊ καὶ Κάσσας, ἐκπροσώπους διεθνῶν περιβαλλοντολογικῶν ὄργανισμῶν πού συνυπέγραψαν τήν Διακήρυξην Ἐθελοντικῆς Δεσμεύσεως «Νά σώσουμε τίς θάλασσες».

Γιά νά ἔξασφαλισθεῖ ἡ πλήρης συμφωνία τῶν στόχων τῆς Ε.Ε.Π.Θ.Π. μὲ τούς ἀντικειμενικούς σκοπούς τῆς διεθνοῦς ἐπιστημονικῆς περιβαλλοντολογικῆς κοινότητας, ὁ κ. Λιβανός ἐπιδίωξε καὶ πέτυχε τήν ύποστηριξη διεθνῶν αὐθεντιῶν στόν τομέα τῆς ρυπάνσεως τῆς θάλασσας. «Υπό τήν αἰγίδα τοῦ Δρος Ἀουρέλιο Πετσέϊ, προέδρου τῆς Λέσχης τῆς Ρώμης, ὁ κ. Λιβανός καὶ οἱ συνεργάτες του ἐπεξεργάσθηκαν τήν ἔθελοντική Διακήρυξη στήν ἔδρα τοῦ Παγκοσμίου Ταμείου Προστασίας τῆς «Ἄγριας Γανίδας, στήν Ἐλβετία. Ἐπίσης συνέβαλαν ἡ Διεθνής «Ἐνώση γιά τή Διάσωση τῆς Φύσης καὶ τῶν Φυσικῶν Πόρων, τό Διεθνές «Ωκεανολογικό» Ινστιτούτο, καὶ τό Διεθνές Ινστιτούτο γιά τό Περιβάλλον καὶ τήν ἀνάπτυξη καὶ ὁ καθηγητής τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου στό Πανεπιστήμιο Νταλχάουζ τοῦ Καναδᾶ, Δρ. «Ἐντγκαρ Γκόλντ, πού ὑπῆρξε στό παρελθόν πλοιάρχος δεξαμενοπλοίου.

## Οι πρωτοβουλίες τῆς Ε.Ε.Ε.

Μιλώντας στήν πρές κόνφερανς ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀριστ. Καραγέωργης υπογράμμισε ὅτι μία σημαντική πρωτοβουλία τῆς «Ἐνώσεως ἔγινε τό 1976 μὲ τήν ιδέα τῶν διαχωρισμένων δεξαμενῶν ἔρματος, τήν ιδέα τοῦ συστήματος ἀδρανοῦς ἀερίου καὶ ἄλλων καινοτομιῶν πού υιοθέτησε τότε ὁ IMCO, ὁ σημερινός IMO.

Καὶ ἐτόνισε:

«Ἡ ἀποφυγὴ τῆς ρυπάνσεως ἔχει ἵδιατερη σημασία γιά τούς «Ἐλλήνες γιατί, ἀντίθετα μὲ πολλά ἄλλα παραδοσιακά ναυτικά ἔθνη, ἡ Ἐλλάδα βρίσκεται σέ μια θάλασσα χωρίς ρεύματα ὅπου ὁ κίνδυνος γιά τή συσσώρευση ρυπαντῶν είναι πολὺ πιὸ ὁργεύς. Κι ἀκόμη, ἡ Ἐλλάδα ἔχει ἐκτεταμένες ἀκτές πού πρέπει νά προστατεύεται. Σάν θύνος ὠκεανοπόρων πού ἐδρεύει στή Μεσόγειο, ἡ Ἐλλάδα γιά πολλά χρόνια ἔχει

συμμετάσχει σέ διεθνή συνέδρια γιά τήν κατάρτιση συμβάσεων σχετικῶν μὲ τήν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος. Ἡ «Ἐνώση» μας ἔχει συνεργαστεῖ στενά μὲ τό ἐλληνικό ύπουργειο «Ἐμπορικής Ναυτιλίας γιά νά ἐνισχύσει σέ διεθνές ἐπίπεδο τήν ἐλληνική φωνή.

## Ἐξαίρεται ἡ πρωτοβουλία τῆς Ε.Ε.Ε.

Οι ἐκπρόσωποι τῶν ξένων περιβαλλοντολογικῶν ὄργανισμῶν πού προσυπέγραψαν τήν Διακήρυξην Ἐθελοντικῆς Δεσμεύσεως υπογράμμισαν ὅτι ἡ ἰδρυση τῆς Ε.Ε.Π.Θ.Π. Ἰσως είναι ἡ πιό σημαντική ἔθελοντική πρωτοβουλία γιά τήν προστασία τοῦ περιβάλλοντος ἀπό τήν πλευρά τῆς ναυτιλίας ἀπό τό 1969 ὅταν οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων υπέγραψαν τήν ἔθελοντική συμφωνία τους γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς πετρελαιορυπάνσεως (TOVALOP). Καὶ ἔξεφρασαν τήν ἐλπίδα ὅτι τό ἐλληνικό πα-

## 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

ράδειγμα θά βρει μιμήτες και άλλοϋ.

Μιά νέα και μεγάλης σημασία πρωτοβουλία γιά τήν προστασία τής θάλασσας από τή ρύπανση άνελαβε ο έλληνικός έφοπλισμός μέ τή συνεργασία πέντε από τούς σημαντικότερους διεθνείς περιβαλλοντολογικούς οργανισμούς. Η πρωτοβουλία αυτή έκδηλώθηκε μέ τήν άνακοίνωση γιά τήν ίδρυση τής Έλληνικής Ένωσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Ε.Ε.Π.Θ.Π.) και τήν ταυτόχρονη Διακήρυξη Έθελοντικής Δεσμεύσεως, μέ ένσωματωμένο και ένα σχέδιο δράσεως γιά τήν προστασία τής θάλασσας από τή ρύπανση, πού ύπεγράφη από τήν "Ένωση Έλλήνων Εφοπλιστών και τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδιά και προσυπεγράφη από τούς έκπροσώπους πέντε διεθνών περιβαλλοντολογιών οργανισμών.

Η πρωτοβουλία γιά τήν ίδρυση τής Ε.Ε.Π.Θ.Π. έξεπήδησε από τήν "Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος τής Ένωσεως Έλληνων Εφοπλιστών και άνεκοινώθη στίς 4 Ιουνίου σέ συνέντευξη τύπου στά γραφεία τής Εταιρίας Σέρες μέ τήν παρουσία πολυάριθμων Έλ-

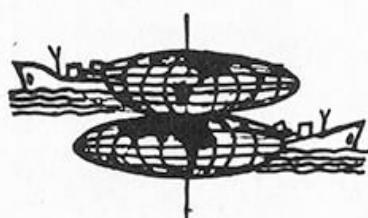
λήνων και ξένων δημοσιογράφων, στή διάρκεια τής όποιας έγινε και ή ύπογραφή τής Διακήρυξεως Έθελοντικής Δεσμεύσεως, μέ τήν όποια ή έλληνική ναυτιλιακή οικογένεια έκφράζει τήν πεποίθησή της ότι ή ρύπανση τής θάλασσας πού προέρχεται από τά πλοϊα μπορεί ούσιαστικά νά έχαλειφθεί μέ τήν δικήση έπαρκους προσπαθείας και καλής θελήσεως.

Ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός, πρόεδρος τής "Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος τής Ε.Ε.Ε. και κύριος ύποκινητής αυτής τής πρωτοβουλίας, μιλώντας σχετικά στήν πρές κόνφερενς δήλωσε: «Εμείς, τά μέλη τής έλληνικής ναυτιλιακής οικογένειας και ειδικότερα η Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος τής Ε.Ε.Ε. έπρεπε νά βρούμε έναν χωρίς προηγούμενο τρόπο γιά νά πετύχουμε στό σκοπό μας». "Οπως έξηγησε ο κ. Λιβανός:

Η Ε.Ε.Π.Θ.Π., από τήν έδρα της στήν Αθήνα, μεταξύ άλλων, θά παρακολουθεῖ στενά όλες τίς πετρελαιορυπάνσεις πού θά τής άναφέροντάι οικειοθελῶς καθώς και περιβαλλοντολογικά προ-

βλήματα πού προέρχονται από τά πλοϊα και θά έντοπίζει τίς διεθνείς τάσεις στόν τομέα τής άντιρύπανσης, σέ μία προσπάθεια νά κατευθύνει πιό αποτελεσματικά τή μάχη κατά τής ρυπάνσεως τής θάλασσας. Αύτές τίς πληροφορίες ή "Ένωση θά τίς θέτει στή διάθεση κυβερνήσεων και περιβαλλοντολογικών όργανισμών σ' άλοκληρο τόν κόσμο, κι αύτοί μέ τή σειρά τους θά τής παρέχουν έξειδικευμένες γνώσεις και συμβουλές.

Οι κανονισμοί τής Ε.Ε.Π.Θ.Π. θά είναι αύστηροι και, άν και ή κύρια λειτουργία της θά άφορά στήν έπιμόρφωση και τήν πληροφόρηση παρά στή ρύθμιση και έπιβολή τών νόμων, δέν θά άνεχθεί μέσα στούς κόλπους της τά μέλη έκεινα τής έλληνικής ναυτιλιακής οικογένειας πού έχει τεκμηριωμένα άποδειχθεί ότι έσκεμμένα ρύπαναν τίς θάλασσες, περιφρονώντας τίς άρχες μας, και δέν θά δέχεται, η θά διαγράφει, μέλη γιά νά διατηρήσει τό πνεύμα τής έθελοντικής αυτής έλληνικής προσπαθείας πού στηρίζεται πάνω στό έλευθερο έλληνικό πνεύμα, άλλα πρίν άπ' ολα στό έλληνικό φιλότιμο.



## YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)  
CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

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

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

### HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

### SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

### ATHENS:

#### ATASA LIMITED

P.O. BOX 65 PALEO PSICHICO, ATHENS  
TEL.: 67260778, 6723959, A.O.H. 8136215, 6830000  
CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 21 4623 ALFA GR

### DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS  
MICHAEL ELLINAS  
PETER PETRIDES

### MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU  
MICHAEL TSOUTIS  
CHARALAMBOS ELLINAS  
ANDREAS IOSSIFAKIS  
STYLIANOS KALABOYAS

### SEN. OFFICERS

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

### LONDON:

#### BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL  
TEL.: 01-62340247, A.O.H. 01-3682788  
CABLES: "BLUERIB EC3" — TELEX: 8812043 RIBBON G

ΕΝΑ ΚΑΘΕ ΤΟΣΟ

## Εικόνες από μία "Έκθεση"

"Όπως άμεσως θά άντιληφθεί ότι άναγνωστης, ο τίτλος αύτού του άρθρου δέν άναφέρεται στήν γνωστή σουίτα του Μουσείου μάλιστα σε καμιά από τις διασκευές της. Απλώς, άποτελει μία προσπάθεια σύντομης και άδρης σκιαγράφησης των «Ποσειδώνων 82», πού πέρασαν πιά στήν ιστορία. Και σάν άντιδραση στήν γενική — λόγω ναυλαγορᾶς — κατήφεια των ήμερων αύτών, θά άποπειραθούμε μά περιγραφή με εύθυμη διάθεση — θέση πού φαίνεται άλλωστε νά υιοθέτησε και η πλειονότητα των συμμετασχόντων, ντόπιων και ξένων.

Δέν θά άποπειραθούμε μά πλήρη περιγραφή του χώρου της 'Έκθεσεως ούτε θά δώσουμε ένα πλήρη κατάλογο τών 'Έκθετων με τις δραστηριότητές τους. Αύτά είναι πράγματα πού μπορεί κανείς νά μάθει εύκλως, άσφαλως και λεπτομερώς μέ δραχμάς τετρακοσίας, δος έτιμάτο ό καταλόγος πού διετίθετο στήν είσοδο. Θά οημεύσουμε δημως τό δάνειο του χώρου και τήν περισσότερο όπο κάθε άλλη φορά αισθητική του εύθετηση. Και δέν είναι καθόλου μέ διάθεση γιά γκρίνια πού θά παρατηρήσουμε τήν υπαρξη μερικών άποταγάρων στούς διαδρόμους και τούς κοινόχρηστους χώρους, άφού δέν είχαν, φαίνεται, προβλεφθεί μερικά σταχτοδοχεία και δοχεία άπορριμάτων σε συχνά διαστήματα. Φαίνεται δηλαί οι ναυτιλιακοί παράγοντες — παρά τήν κρίση — δέν λένε νά περιορίσουν τό κάπνισμα!

Φαίνεται δηλαί τέτοιες γιορταστικές έκδηλωσεις δέν συνιστούν και κατάλληλες εύκαιριες γιά μιά βαθύτερη τομή στά υπάρχοντα μεγάλα και μικρά προβλήματα. 'Ετσι, γιά πολλοστή φορά, άπλως διαπιστώσαμε:

- Τόν ρόλο της 'Ελλάδος στής διεθνείς μεταφορές.
- 'Οτι είμαστε μικρή χώρα μέ μεγάλη ναυτιλία.
- 'Οτι ή Κυβέρνηση άναγνωρίζει τήν σημασία τής ναυτιλίας γιά τήν έθνική οικονομία μας και δηλαί κάνει τό πάν γι' αύτήν.
- 'Οτι τά «ξύλινα τείχη» θά σώσουν τήν 'Ελλάδα.
- 'Οτι ή Γή έχει πέντε 'Ηπείρους και έπτα θάλασσες.
- 'Αφ' έτέρου, άκούσαμε δηλαί:
- Ή βιομηχανία τών θαλασσών μεταφορών χειμάζεται.
- Τά πράγματα άλλαξαν γιατί μπήκαμε στήν EOK.
- 'Ο Πειραιάς θά γίνει σπουδαίο ναυτιλιακό κέντρο.

Τέλος, ό ΟΛΠ μάρια διαβεβαίωσε δηλαί:

- Πέρασαν 52 χρόνια από τήν ίδρυσή του.
- 'Ο Πειραιάς είναι σπουδαίο λιμάνι από γεωγραφικής άποψεως.
- 'Οτι δεξαμενές υπάρχουν δηλαί θέλουμε.

Στό Συνέδριο τών Ποσειδώνων πού άκολουθησε, μετά τούς χαιρετισμούς και τά καλωσορίσματα έγινε έπισημος άφορισμός τής ρυπανσεως. Ή συμμετοχή ήταν μεγάλη παρά τόν περιορισμένο άριθμο τών προσκλήσεων και παρά τό γεγονός δημητριού δέν μπόρεσαν νά παραστούν ή δργησαν, έπειδη τό άυτοκίνητό τους είχε ζυγό άριθμο. Άκολουθησε συζήτηση περί ναυτιλιακής οικονομίας και άσφαλειών πλοίων. Έφοπλιστής μέ τέσσερα δεμένα βαπτίσια πού καθόταν κοντά στήν πόρτα ρώτησε τή γίνεται μέ αύτά. 'Ηταν δημως μακριά και ή έρωτησή του δέν άκούστηκε — ούτε, φυσικά, και ή άπαντηση...

Γιά νά έπανέλθουμε στήν 'Έκθεση, έντυπωσιακή ήταν ή παρουσία τών ναυπηγείων από δλες σχεδόν τίς γνωστές χώρες, άργανωμένων σέ έθνικό έπιπεδο. 'Ολα σχεδόν παρουσίαζαν φωτογραφίες και μοντέλα πλοίων πού συνήθιζαν νά κατασκευάζουν στό παρελθόν. Μερικά είχαν τό θάρρος νά έπιδεικνύουν και τήν παρούσα δραστηριότητά τους ένω μέ μελλοντικές προοπτικές παρίσταντο μέ εικόνες σεληνιακών τοπίων. Τέλος, οι άργανωμένες είχαν τήν πρόνοια νά τοποθετήσουν τό ιαπωνικό περιπτέρο μακριά από τό νοτιοκορεατικό, προφανώς πρός άποφυγή έπεισοδίων.

Μηχανήματα, πάρα πολλά μηχανήματα προσφέρονταν στήν έκθεση. Κομπιούτερς, αύτοματισμοί, κλιματισμός και συσκευές καθαρισμού πετρελαίων και λιπαντικών. 'Ηταν και άλλοι πού πουλούσαν πετρέλαια και λιπαντικά, αύτοί δημως δέν μάς έλεγαν τί νά τά κάνουμε άφού τά μιασ βαπτίσια είναι δεμένα και γιά τ' άλλα δουλειές δέν υπάρχουν. Πουλούσαν άκομα και δύκυρες, κάποιος άπαισιόδοξος μουρμούριζε δηλαί αύτές, τουλάχιστον, είναι χρειαζόμενες...

'Ηταν και άρκετοι ναυλομεσίτες μέ δικά τους περίπτερα. Ναύλους, βέβαια, δέν διναν στούς έπισκεπτές τους, πρόσφεραν δημως κρύες πορτοκαλάδες και ούσικο μέ πάγο. Πολλοί έπισκεπτές άργοτερα διατείνονταν δηλαί τό μόνο πού άντελθησαν ήταν ό πάγος...

Παρόντες και οί τροφοδότες και προμηθευτές ύλικών πλοίων. Δέν έπειδείκυναν, βέβαια, άπωροκηπευτικά και, κρέας, ούτε στουπιά. 'Η έξυπηρτηση έδω δέν ήταν τέλεια. Τό μεγαλύτερο μέρος

τού προσωπικού τους άσχολείται μέ τήν ταξινόμηση τών άπληρωτων συναλλαγματικών, πού έχουν πλημμυρίσει τά γραφεία τους.

Τέλος, τήν δουλειά τους έκθεταν και οι δύτες. 'Ένας μάλιστα από αύτούς άρκιζόταν δηλαί, σε μιά από τίς πρόσφατες καταδύσεις του, είδε μέ τά ίδια του τά μάτια τήν ... ναυλαγορά στόν πάτο τής θάλασσας.

'Ο, τί πιό σημαντικό δημως έγινε κατά τήν διάρκεια τής 'Έκθεσεως, άσφαλώς ήταν έκτός του 'Επιβατικού Σταθμού του Πειραιά. Και άναφερόμαστε κυρίως στίς πολυάριθμες δεξιώσεις πού γέμισαν τίς ειδικές αίθουσες τών μεγάλων ξενοδοχείων και άλλων ειδικών χώρων. 'Από τήν ακοπιά τών οργανωτών τών δεξιώσεων, άμολογούμε δημητριού διαφεύγει ή ακοπιμότητα αύτών τών έκδηλωσεων μέ τούς δισχιλίους άρθρους παρισταμένους δημητριού οι ίδιοι οι άργανωμένες μέ τίς κυρίες τους στήνονται έπι δύο και πλέον ώρες στήν είσοδο τής αίθουσας καλωσορίζοντας γνωστούς και άγνωστους, προσκεκλημένους ή μή. 'Από τήν πλευρά τους οι συνδαιτημόνες άλωνιζουν τήν αίθουσα, γνωρίζονται μεταξύ τους, άνταλλάσσουν άποψεις και καμμιά φορά, συμφωνούν και δουλειές από τίς όποιες οι μόνοι άπουσιάζοντες είναι οι οικοδεσπότες.

Άναφέροντας προηγουμένων γιά προσκεκλημένους ή μή, έπισημαίνουμε δηλαί τό νόημα τών έπισημων-έγγραφων προσκλήσεων έχει πλέον άπολεσθεί. 'Ο καθένας αισθάνεται έλευθερος νά πάι διουδήποτε, φτάνει νά έρει τό πού και πότε...

'Εξαίρεση στίς πολυάριθμες άνοικτές δεξιώσεις απότελεσαν δριμένες πιό άλιγάριθμες συγκεντρώσεις σε ύπαιθρο περιβάλλον οπου περάσαμε δύο-τρεις ώρες άξέχαστες και μάλιστα ... καθιστούται.

Τά μεγάλα άνομα τής Ναυτιλίας μας προτίμησαν στενότερους κύκλους γιά πιό πρινέ συναντήσεις πού είναι και άποδοτικότερες. 'Εκει δέν χρεωσαν οι άπρόσκλητοι... μιά και τό Ψυχικό, ή Κηφισιά και ή 'Έκαλη πέφτουν κάπως μακριά...

Πρίν κλείσουμε τίς «εικόνες από τήν 'Έκθεση» δέν παραλείπουμε μά σύντομη περιγραφή τής είκονας πού παρουσίαζαν τά έφοπλιστικά και μεσιτικά γραφεία πού θύμιζαν κοντολογής τόν Οίκο Ναύτου, κυρίως στόν προθάλαμο. Στό έσωτερο τών γραφείων παλές και νέες γνωριμίες άνταλλάσσουν κάρτες the Japanese way και έδιναν δρκους μελλοντικής συνεργασίας to the mutual benefit.

Αύτά. Και άλλα πολλά...

Άς εύχθουμε νά είμαστε όλοι καλά γιά τά «Ποσειδώνεια 84». Και άκομα τότε, γιατί δχι έλπιζουμε νωρίτερα, ή ναυλαγορά νά μήν είναι άρτη από τούς δύτες άλλα από τό Telestar.

## AEGEAN OCEANIC S.A.

12 Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEON GR.

TELEPHONE: 41.25.271

# Φ NAFSI

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

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

- Έχει ώφελιμο χώρο φορτίου 5.325 κ.μ. 7.500 τον. D.W. και  
χρησιμοποιήθηκαν 1.250 τον. έλασμα - δύλικό μήκος 96 μ. πλάτος 17 μ. και  
βύθισμα (έμφορτη) 6 μ.

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

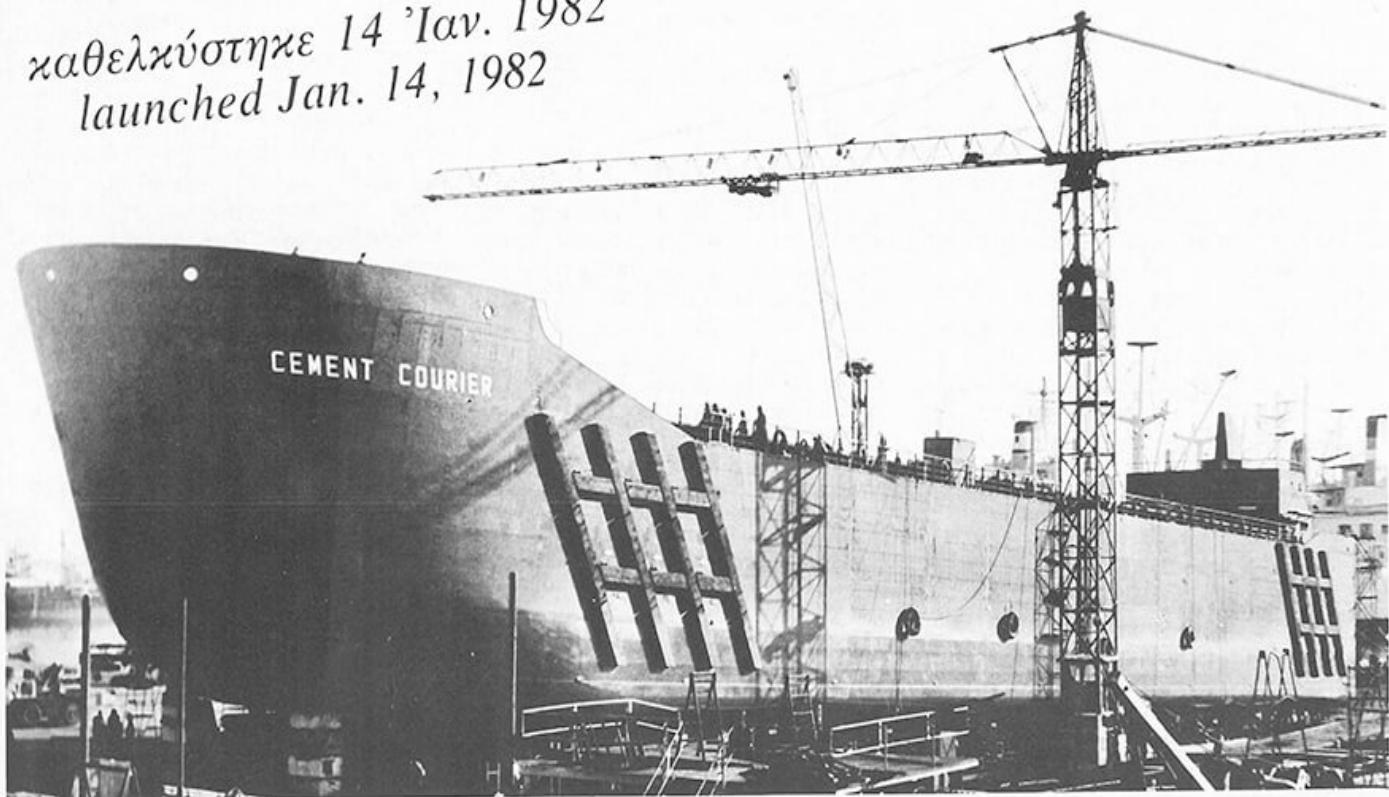
- Προβλήτα για μεθόρυμη 4 μέσου μεγέθους σκαφών, κινητό γερανό κ.τ.λ.
- ναυπηγική κλίνη για νέες κατασκευές μήκους 100 μ.
- σχάρα άνελκνσης σκαφών μέχρι 500 τον.
- μηχανολογικό και ήλεκτρολογικό τμήμα, σωληνονοργείο, έλασματονοργείο,  
ξυλουργείο κ.τ.λ.

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

The new premises of NAFSI (formerly H.C.G.E.) extend to an area of  
25.000 m<sup>2</sup> and include:

- pier for the berthing of 4 medium size vessels (pier is equipped with a  
travelling crane)
- newly built slipway for new constructions of approximately 100 m. length
- slipway for hauling vessels up to a weight of 500 tons.
- covered spaces for machine, electrical, carpentry and piping departments,  
plate-shop etc.

καθελκύστηκε 14 Ιαν. 1982  
launched Jan. 14, 1982



# Η Έλληνική Ναυπηγο-επισκευαστική Βιομηχανία

Η σημερινή κατάσταση και τα προβλήματα του κλάδου που άπασχολεί περί τους 22.000 έργαζομένους.

Έκτός από τις τέσσερις μεγάλες ναυπηγεπισκευαστικές μονάδες της χώρας που δύχουν άναπτυχθεί στόν Σκαραμαγκά, στήν Έλευσίνα, στήν Σύρο και στή Χαλκίδα και οι όποιες άπασχολούν περίπου 9.000 άτομα, ύπαρχουν στήν εύρεια περιοχή Πειραιώς - Περάματος 55 έπισκευαστικές έπιχειρήσεις και 530 μικρότερα μηχανουργεία που δύχουν σάν κύρια άπασχόληση τις έπισκευές πλοίων και άπασχολούν περίπου 10.000 έργατοτεχνίτες και υπαλληλικό προσωπικό, ένω έπίσης στό λιμάνι του Πειραιώς έργαζονται άκρον περίπου 2.000 άτομα στά διάφορα άνεξάρτητα συνεργεία που άπαρτίζονται από έργατοτεχνίτες, καθαριστές και έργατες κάθε κατηγορίας.

Τέλος στά διάφορα δίλλα σημεία προσεγγίσεως έμπορικών πλοίων της χώρας δύως στή Θεσσαλονίκη, Καλαμάτα, Βόλο, Κρήτη και Μυτιλήνη ύπολογίζεται δτι ύπαρχουν περίπου 700 άτομα που άποζουν από τήν έργασία του σέ μικροεπισκευές και συντηρήσεις πλοίων. Λόγω τής ιδιομορφίας τών συνθηκών έγκαταστάσεως, τα περισσότερα προβλήματα στή λειτουργία και στήν περαιτέρω άναπτυξή τους άντιμετωπίζουν οι έπισκευαστικές έπιχειρήσεις τής περιοχής Πειραιώς - Περάματος που είναι έγκατεστημένες στήν περιοχή εύθυνης του Ο.Λ.Π.

Πρώτο, ή προσωρινότης τής έγκαταστάσεως. Μέ τίς μισθωτικές συμβάσεις που δύχουν συναφθεί μεταξύ Ο.Λ.Π και έπιχειρήσεων προβλέπεται δτι έντός έξαμηνου άπό τήν προειδοποίηση του Ο.Λ.Π οι έπιχειρήσεις πρέπει νά άπομακρυνθούν άπό τους χώρους που κατέχουν έφ' δσον τούς χώρους αύτούς τούς χρειασθεί δ Ο.Λ.Π, γιά τήν έπεκταση τών λιμενικών έξυπηρετήσεων.

Είναι σαφές δτι κάτω άπό το καθεστώς αύτο δέν μπορεί νά γίνεται λόγος για σωστή και προγραμματισμένη άναπτυξη.

Δεύτερο, τό πρόβλημα τής άσφυκτικής έλλειψης δεξαμενών.

"Αν θέλουμε νά είμαστε μέσα στήν πραγματικότητα θά πρέπει νά ξέρουμε δτι δέν είναι δυνατή ή αύξηση τών έπισκευών χωρίς έπαρκεις εύκολιες δεξαμενών.

"Όταν σήμερα που βρισκόμαστε στήν αίχμη τής ναυτιλιακής κρίσεως ή δποία δημιουργεί και σοβαρότατη κρίση στόν κλάδο τών έπισκευών τών πλοίων, ή άνεπάρκεια τών δεξαμενών του Ο.Λ.Π. είναι άσφυκτική, μπορεί κανείς νά σκεφτεί τήν κατάσταση που θά δημιουργηθεί κατά τή άνακαμψη τής ναυλαγοράς όπότε έκανοντάδες παροπλισμένα πλοία θά πρέπει νά έπισκευασθούν και τουλάχιστον νά δεξαμενισθούν σέ σύντομο χρονικό διάστημα.

Θεωρείται βέβαιο δτι τό συντριπτικό ποσοστό τών πλοίων θά στραφούν γιά νά έξυπηρετηθούν πρός τά ναυπηγεία γειτονικών χωρών μέ δλες τίς έξ αύτού ζημίες γιά τήν έθνική οικονομία.

Γενικό είναι έξ άλλου τό συμπέρασμα δτι ή έπισκευαστική ύποδομή μαζί με τόν ναυτεργατικό παράγοντα άποτελούν τούς κύριους κρίκους τής συνδέσεως τής μεγάλης Έλληνικής ναυτιλίας μέ τήν οικονομία τής χώρας.

Τρίτο, τό πρόβλημα πού σχετίζεται μέ τήν ύποδομή και είναι ή άνεπάρκεια κρηπιδωμάτων γιά τήν έξυπηρετηση τών έπισκευαστημένων πλοίων.

"Άλλα και έ κλάδος τών νέων κατασκευών βρίσκεται και αύτός κάτω άπό μία σοβαρή κρίση. Οι λόγοι είναι δύο κυρίως.:

"Ο πρώτος, ή κρίση τής ναυλαγοράς, δ δεύτερος δέ ίσως και έ σημαντικότερος είναι ή μείωση τής άνταγωνιστικότητος τών έλληνικών ναυπηγικών μονάδων λόγω τών πολύ ισχυρών έπιδοτήσεων πού δίνουν στή ναυπηγική τους βιομηχανία οι χώρες - μέλη τής ΕΟΚ, πέρα από μία σειρά σημαντικών κινήτρων. Μία κατευθείαν έπιδότηση έπι τής τιμής τού συμβολαίου τής τάξεως τού 20 έως 30% είναι περίου συνήθης.

Κάτω άπό αύτές τής συνθήκες έ έλαφρά μειωμένος παράγων έργατικού κόστους στή χώρα μας έκμηδενίζεται.

"Έάν τό κράτος έχει δεχθεί τήν σημαντικότητα τής έπιβιώσεως τού κλάδου γιά λόγους άμυνης, άπασχολήσεως, τεχνολογίας, κλπ. θά πρέπει νά λάβει σοβαρά μέτρα πού νά έξασφαλίζουν τήν έπιβιώση τής έλληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

complete shipping services by:

## Your Man in MANILA (Philippines)



**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

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

# HELLENIC SHIPYARDS Co



## SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

### 500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

### 250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

\*

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

\*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

\*

#### OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

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

# ‘Η έκπαίδευση τῶν πληρωμάτων στά θέματα ἀσφαλείας τῶν πλοίων Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΕΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η βρετανική ἑταῖρια «Marine Safety Services» (M.S.S.) παρουσίασε κατά τήν διάρκεια τῆς ναυτιλιακῆς ἐκθέσεως τήν μέθοδο ἔκπαιδευσεως τῶν πληρωμάτων στά θέματα ἀσφαλείας τοῦ πλοίου στό όποιο ὑπηρετοῦν, μέθοδος πού προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν ποικίλων ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἐνῶ ταυτόχρονα, λόγω τοῦ τακτικοῦ ἐλέγχου καὶ τῆς γνώσεως χειρισμοῦ τῶν συστημάτων ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, ἀποφεύγονται καθυστερήσεις ἀπό τούς ὀλοένα ἐντεινόμενους ἐλέγχους τῶν συστημάτων ἀσφαλείας στούς περισσότερους λιμένες.

Γιά τήν ἔκπαίδευση τοῦ πληρώματος στό πλοϊο ἡ ἑταῖρια M.S.S., ἔναντι μιᾶς ἀμοιβῆς 170 λιρῶν τήν ἡμέρα, διαθέτει ἔναν ἐμπειρό βρεταννό πλοίαρχο ἢ σέ ὄρισμένες περιπτώσεις Α Μηχανικό μέ πολυετή θαλάσσια ὑπηρεσία, ὁ όποιος παραμένει στό πλοϊο μεταξύ 7 καὶ 12 ἡμέρων, ἀνάλογα μέ τὸν τύπο τοῦ σκάφους, καὶ μέ τὰ ὑπάρχοντα συστήματα ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, μέσα στοὺς χώρους ἐργασίας καὶ μέ τήν συνεργασία πλοιάρχου ἔκπαιδεύει τά πληρώματα στήν πρόληψη καὶ τήν ἀντιμετώπιση τῶν συνήθων περιστατικῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Ἐπίσης γίνεται συστηματικός ἐλεγχος ὅλων τῶν συσκευῶν πυρασφαλείας καὶ σωστικῶν μέσων καθώς

καὶ τῶν χώρων φυλάξεως τῶν γιά νά διαπιστωθεῖ ἡ ἐτοιμότης λειτουργίας τῶν στίς περιπτώσεις ἀνάγκης. Γιά τήν ἀντιμετώπιση αὐτῶν τῶν περιπτώσεων σοβαρῶν ἀτυχημάτων ἡ M.S.S. προτείνει καὶ ὄργανοι πάνω σέ κάθε πλοϊο πού παρακολουθεῖ μία εἰδική ὅμαδα, τήν ἀποκαλούμενη EMERGENCY SQUAD, πού ἀποτελείται συνήθως ἀπό 10 μέλη τοῦ πληρώματος τά όποια ἐπιλέγονται ἀπό τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ πλοϊου. Ἡ ὅμαδα αὐτή πού στά περισσότερα ἐμπορικά πλοιαί είναι ὑπεραρκετή γιά τά ὑπάρχοντα συστήματα πυρασφαλείας, διδάσκεται καὶ δοκιμάζεται διεδοκιά στήν ἀντιμετώπιση περιστατικῶν πυρκαϊῶν στούς χώρους ἐνδιαιτήσεως, στό μηχανοστάσιο καὶ στήν διάσωση προσώπων ἀποκλεισμένων σέ κλειστούς χώρους ὅπως σέ δεξαμενές, στό ἀντιλοστάσιο ἢ ἀλλοῦ. Μόλις ἐκδηλωθεῖ ὄποιοσδήποτε ἀπό τοὺς παραπάνω κινδύνους ἡ ὅμαδα αὐτή συγκεντρώνεται σέ ἔνα προκαθορισμένο τμῆμα τοῦ πλοϊου καὶ ἀπό ἐκεὶ συντονίζει τίς προσπάθειες ἀντιμετωπίσεως τῶν κινδύνων.

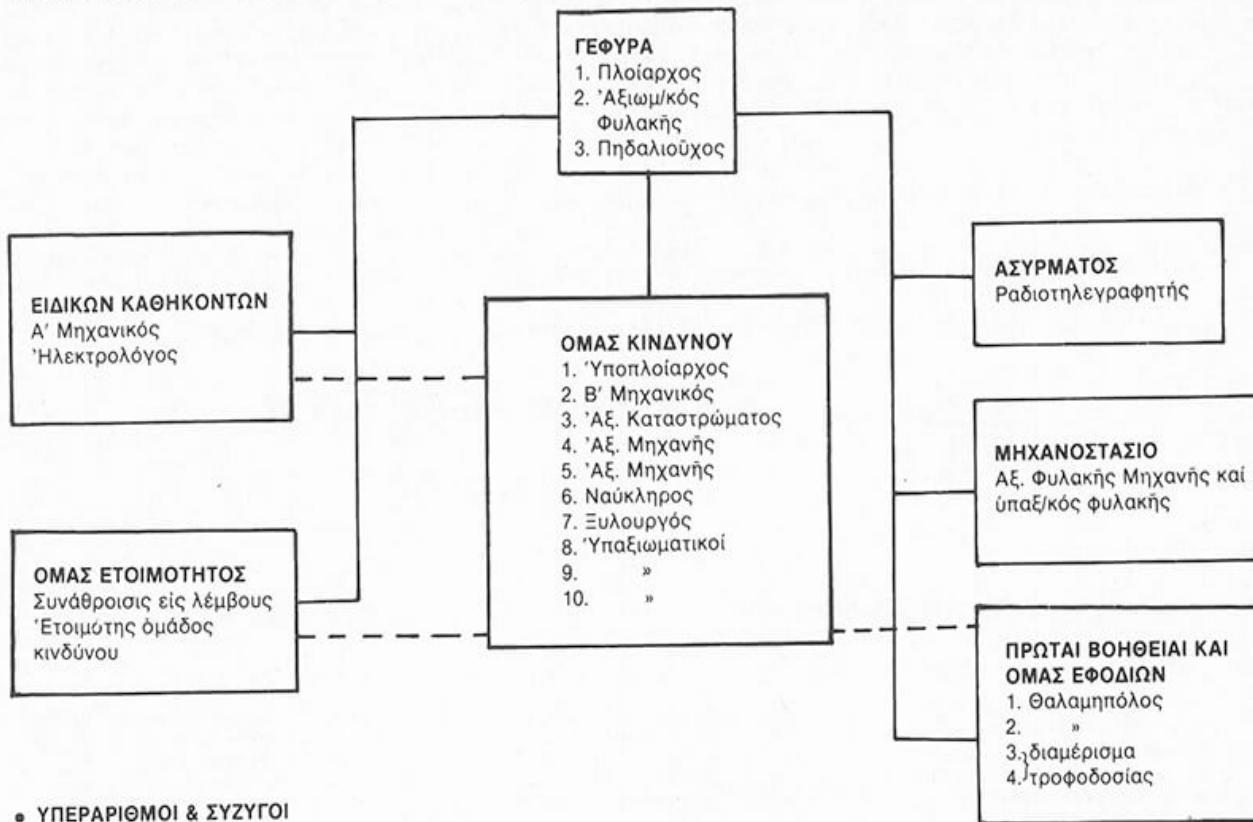
Στό παρακάτω σχεδιάγραμμα ἐμφανίζεται μία τυπική περίπτωση ὄργανωσεως τοῦ EMERGENCY SQUAD καὶ γενικότερα τοῦ τρόπου ὄργανώσεως ὅλων τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἐνῶ

γιά τυχόν ὑπεράριθμους ἡ συζύγους ναυτικῶν ὑπάρχει βάσει τῆς ἔκπαιδεύσεως πού διεξάγει ἡ M.S.S. εἰδικό σημείο τοῦ πλοϊου στό όποιο θά καταφύγουν σέ περίπτωση κινδύνου.

Πέρα ἀπό τήν ἔκπαίδευση στά συστήματα πυρασφαλείας, σωστικῶν μέσων κτλ. ἡ M.S.S. μέ πρακτική διδασκαλία καὶ παρουσίαση φίλμ παρέχει χρήσιμα στοιχεία γιά τήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοϊου, ἐπιβίωση σέ περίπτωση ναυαγίου, ἀντιμετώπιση ἀναφλέξεως φορτίου, ἔκπαίδευση στά συστήματα C.O.W./I.G.S. τῶν τάνκερς καὶ τήν ἀντιμετώπιση διαρροῆς ἀερίων στά ύγραεριφόρα.

Μετά τήν ὀλοκλήρωση τῆς ἔκπαιδεύσεως καὶ ἀφοῦ συζητηθοῦν οἱ παρατηρήσεις καὶ οἱ πιθανές ἐλλείψεις μέ τὸν πλοίαρχο καὶ τόν βρεταννό ἔκπαιδευτή ἡ M.S.S. ὑποβάλλει στόν πλοιοκτήτη μιᾶς λεπτομερής ἐκθεσης τῆς καταστάσεως τοῦ πλοϊου ἀπό πλευρᾶς ἀσφαλείας μέ τίς ἀνάλογες προτάσεις της, μετά δέ χρονικό διάστημα 9-12 μηνῶν ἐπαναλαμβάνεται ἡ ἴδια συστηματική ἐργασία γιά νά διαπιστωθεῖ ἡ καλή λειτουργία τῶν συστημάτων ἀσφαλείας καὶ νά ἔκπαιδευθοῦν τά νέα μέλη τοῦ πληρώματος.

Μέχρι σήμερα ἡ M.S.S. παρακολουθεῖ περὶ τά 250 ποντοπόρα πλοία πολλά ἀπό τά όποια ἀνήκουν σέ ἐλληνικές ἑταῖριες γνωστές γιά τήν ὄργανωση καὶ τήν ποιοτική κατάσταση τῶν στόλων τους. Τά δέ ἐλληνικά πληρώματα ἐπέδειξαν ἐνδιαφέρον καὶ προθυμία γιά μία ἔκπαίδευση πού πραγματοποιεῖται μέσα στό πλοϊο τους καὶ ἀποβλέπει στήν μεγαλύτερη προσωπική τους ἀσφάλεια.



• ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΙ & ΣΥΖΥΓΟΙ  
'Αναφορά εἰς Γέφυρα  
ἢ ὡς ἀλλως διετάχθη

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Πειραιϊκή Νομολογία

Έφετείου Πειραιώς  
Άριθ. 91/1982

Προεδρεύων: Στ. Μαζαράκης  
Εισηγητής: Παν. Κωστάκος  
Δικηγόροι: Παν. Γαλάτης, Παν. Δελαπόρτας, Παν. Σουρῆς, Δημ. Χαραμής.

**'Ανώνυμη έταιρία συσταθείσα κατά τό παναμαϊκό δίκαιο και διοικούμενη ἀπό τόν Πειραιά — Δίκαιο ρυθμίζον τήν πτωχευτική αὐτής ίκανότητα — Ούσιαστικές προϋποθέσεις κτηρύξεως σέ πτωχευση φυσικού η νομικού προσώπου κατά τό παναμαϊκό δίκαιο.**

**'Ο ν. 791/1978 χρησιμοποιεῖ τόν δρό «ίκανότητα δικαίου» μέ τή στενότερη έννοια τής κτήσεως δικαιωμάτων και άναληψεως ύποχρεώσεων, τής θεωρήσεως τού ἀλλοδαπού νομικού προσώπου ως ύποκειμένου έννομων σχέσεων τού ιδιωτικού δικαίου. Η γενική αὐτή ίκανότητα δέν καλύπτει ἀναγκαίως δλες τίς ειδικές ίκανότητες γιά τή δημιουργία όρισμένων έννομων σχέσεων. Όρισμένες ειδικές ίκανότητες (δηπως π.χ. η πτωχευτική ίκανότητα) μπορεῖ νά έπιφυλαχθοῦν ἀπό κάθε έννομη τάξη σέ όρισμένα η όρισμένη κατηγορία ύποκειμένων τού δικαίου.**

**Kai oī ἀλλοδαπές έταιρίες, πλοιοκτήτριες πλοίων μέ ἐλληνική σημαία, ἔχουν πτωχευτική ίκανότητα κατά τό ἐλληνικό δίκαιο και κτηρύξσονται σέ πτωχευση στήν Έλλαδα ἐφόσον ἀποκτήσουν ειδική ἐμπορική ἔδρα στήν ήμεδαπή.**

**'Επειδή η ύπό κρίσιν ἔφεσις, ἐμπροθέσμως και κατά τούς νομίμους τύπους, ἀσκηθείσα κατά τής ύπ' άριθμ. 87/1981 δρι-**

στικής ἀποφάσεως τού Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, δι' ής, ἐκδοθείσης κατά τήν εἰδικήν διαδικασίαν τής ἔκουσίας δικαιοδοσίας (άρθρ. 741-781 Κ.Πολ.Δ.), ἐκηρύχθη εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως η ἐκκαλούσα, γενομένης δεκτής τής περί τούτου αἰτήσεως τού πρώτου τῶν ἐφεσιβλήτων, τύποις δεκτή καθίσταται και περαιτέρω ἐρευνητέα ως πρός τό παραδεκτόν και βάσιμον τῶν λόγων αὐτῆς.

**'Επειδή κατά τήν διάταξιν τής παρ. I ἄρθρου IV. 791/1978 «περὶ διατάξεων ἀφορώσων τό ἐν Έλλάδι καθεστώς τῶν κατά τό δίκαιον ἀλλοδαπῆς πολιτείας συσταθείσων ναυτιλιακῶν έταιριῶν» ναυτιλιακαὶ έταιρεῖαι, αἵτινες συνεστήθησαν κατά τούς νόμους ἀλλοδαπῆς Πολιτείας, ἐφ' δοσον εἶναι η ἡσαν πλοιοκτήτηρια η διαχειρίστρια πλοίων ύπό ἐλληνικήν σημαίαν, η εἶναι ἐγκατεστημέναι η ηθελον ἐγκατασταθή ἐν Έλλαδι δυνάμει τῶν διατάξεων τού ἄρθρου 25 τού ν. 27/1975 η τῶν ἀ.ν. 89/1967 και 378/1978, διέπονται ως πρός τήν σύστασιν και τήν ίκανότητα δικαίου, ύπό τού δικαίου τής Χώρας τής ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας των, ἀδιαφόρως τού τόπου δθεν διευθύνονται η διηθύνοντο ἐν δλω η ἐν μέρει αἱ ύποθέσεις των. Ίκανότης δέ δικαίου ἐν εύρυτάτῃ έννοια εἶναι η ίκανότης προσώπου τού κοινωνείν τού δικαίου γενικῶς ως ύποκειμένον αὐτοῦ, δηλονότι εἴτε ως φορεύς δικαιωμάτων εἴτε και γενικότερον ως ποριζόμενον προστασίαν η ώφελειαν ἐκ τῶν ἐπιταγῶν τού δικαίου, ἀλλά εἰς τήν διάταξιν τού ἄρθρου 34 Α.Κ., διαλαμβάνουσαν περὶ τής ίκανότητος δικαίου τού φυσικού προσώπου, και πρός τήν δποίαν, ως συνάγεται ἐκ τής διατάξεως τού ἄρθρου 62 Α.Κ., ταύτιζεται η ίκανότης δικαίου τού νομικού προσώπου, μή ἐκτεινομένη μόνον**

ἐπί σχέσεων, αἵτινες προϋποθέτουν ιδιότητας φυσικού προσώπου, δι' ορος «ύποκειμένον δικαιωμάτων και ύποχρεώσεων» δηλοι έννοιαν στενωτέραν, διότι ἀνάγεται μόνον εἰς τά δικαιώματα και ύποχρεώσεις και τάς ἔξ ών ταύτα πηγάζουν ἐννόμους σχέσεις τού ιδιωτικού δικαίου (πρβλ. 'Ερμ. Α.Κ., ύπ' ἄρθρ. 34, ἀριθμ. 1, 3, 4, 17 Γ. Μπαλῆ, Γεν. Αρχ., παρ. 12, 16). Υπό τήν στενωτέραν ταύτην έννοιαν λαμβάνεται και εἰς τήν ἀνωτέρω διαληφθεῖσαν διάταξιν τής παρ. I τού ἄρθρου I ν. 791/1978 η ίκανότης δικαίου και δι' ης γενική τοιαύτη, συνιστώσα προϋπόθεσιν τῶν εἰδικῶν ίκανοτήτων, νοούμενων ως τῶν τού εἶναι ύποκειμένον ἐννόμου σχέσεων, δικαιωμάτων η ύποχρεώσεων ώρισμένου τύπου, ἔξαρτωμένου ἐκ τού σχετικού ρυθμιστικού κανόνος η θεσμού (πρβλ. 'Ερμ. Α.Κ. ύπ' ἄρθρ. 34, ἀριθμ. 5-9), μεταξύ δέ τῶν εἰδικῶν τούτων ίκανοτήτων, τῶν δποίων εἶναι δυνατός δέ μέχρις ἐνός ἐλαχίστου δρίου περιορισμός εἰς ώρισμένην η ώρισμένας κατηγορίας προσώπων, (πρβλ. 'Ερμ. Α.Κ. ἐνθ. ἀνωτ. ἀριθμ. 6) περιλαμβάνεται και η πτωχευτική ίκανότης, ἀποτελούσα μετά τής παύσεως τῶν πληρωμῶν τήν δυάδα τῶν ούσιαστικῶν προϋποθέσεων δημιουργίας τής νομικῆς καταστάσεως τής πτωχεύσεως (πρβλ. K. Ρόκα, Πτωχ. Δ., ἔκδ. γ' παρ. 9).

**'Εφ' δοσον δέ ύφισταται η ύπό τήν στενωτέρων ως ἀνω έννοιαν γενική ίκανότης δικαίου, εἰς ην ἀναφέρεται τόσον η διάταξις τού ἄρθρου 10 Α.Κ. δοσον και η στενός ἐρμηνευτέα, ἀνωτέρω διάταξις τής παρ. I ἄρθρου I ν. 791/1978, ἐν δψει τού σκοπού αὐτῆς ητοι τής διαφυλάξεως τού κύρους τῶν εἰς τήν ἀλλοδαπήν ἔδρευσισῶν ναυτιλιακῶν έταιριῶν, ών η διοίκησις και η δραστηριότης ἀσκεῖται εἰς τήν ήμεδαπήν, αὐται κατ' ἐφαρμογήν τού ἄρθρου 4 Α.Κ. δοσον και τάς ύπό τού ήμετέρου δικαίου ἀπονεμομένας εἰς τάς ήμεδαπάς έταιρίας ει-**

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



### Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

**Ships Agents & Brokers**

#### DURBAN – HEAD OFFICE

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

#### JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING  
P.O. Box 65302  
BENMORE, JOHANNESBURG  
2010 SOUTH AFRICA  
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

#### GREECE – PIRAEUS

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

#### SOUTH AFRICA

δικάς ικανότητας (έκτος ειδικού περιορισμού των εις τάς ήμεδαπάς) μεταξύ τῶν ὁπίων καὶ τῆν ἐμπορικήν καὶ πτωχευτικήν τοιαύτην καὶ τούς αὐτούς περιορισμούς τῶν ικανοτήτων, οἵους συνεπάγεται καὶ η κήρυξις αὐτῶν εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως (πρβλ. Ἐρμ. Α.Κ. ὑπ' ἄρθρ. 34, ἀριθμ. 8, 15, 17, 37, Ἀν. Βερνάρδου, «τὸ νομικὸν καθεστώς τῶν κατά τὸν v. 791/1978 ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν, Πειρ. N. 1, σελ. 375 ἐπ., Δ. Μαρκιανοῦ, «Νομικαὶ ἔξελιξεις κατά τὸ ἔτος 1978 ἐνδιαφέρουσαι τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν», Πειρ. N. παρ. 65, σελ. 148-149). Ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῇ ἐκδοχῇ, διτι μετά τὴν ίσχυν τοῦ v. 791/1978 ἡ πτωχευτικὴ ικανότητας τῶν κατά τὸ δίκαιον ἀλλοδαπῆς πολιτείας συσταθεισῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριῶν θά κρίνεται κατά τὸ δίκαιον τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας αὐτῶν, αἱ ἐκ τῶν ἔταιριῶν τούτων συσταθεῖσαι κατά τὸ παναμαϊκὸν δίκαιον καὶ τῶν ὁπίων ὡς ἔδρα ὅριζεται ἐν τῷ καταστατικῷ ὁ Παναμᾶς, ἔχουν πτωχευτικὴν ικανότηταν κατά τὸ ἄρθρον 1534 τοῦ Παναμαϊκοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, κατά τὸν ὄπιον κηρύσσεται εἰς πτωχευσιν οἰονδήποτε πρόσωπον ἡ ἔταιρια, ἡ ὁποία εὑρίσκεται ἐν ἀδυναμίᾳ, νά πληρώσῃ μίαν ἡ περισσότερα ζητηπροθέσμους ὀφειλάς ἀπορρεούσας ἐκ τίνος ἐμπορικῆς πράξεως, ἡ διάταξις δ' αὐτῆς τοῦ ἀλλοδαποῦ δικαίου λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν καὶ αὐτεπαγγέλτως ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου κατά τὸ ἄρθρον 337 Κ.Πολ.Δ. Αἱ δὲ παναμαϊκαὶ ἀνώνυμοι ἔταιριαι, συνιστώμεναι κατά τὸ Παναμαϊκὸν δίκαιον κατά τὸ κανονιστικὸν σύστημα διά τῆς τηρήσεως ωρίσμένων διατυπώσεων, τῶν ὁπίων οἱ μέτοχοι δέν εὐθύνονται πλέον τῆς ἀξίας τὴν ὁποίαν κατέβαλον διά τὴν ἀπόκτησιν τῶν μετοχῶν (πρβλ. Π. Σαρλῆ, «ὁ νέος θεσμός τῆς ναυτικῆς ἔταιριας καὶ η ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία» Πειρ. N. 1 σελ. 521 ἐπ., ίδια σελ. 523) εἶναι δυνατόν, ἐφ' ὅσον ἡ διοίκησις καὶ η δραστηριότης αὐτῶν ἀσκεῖται εἰς τὴν ἡμεδαπήν, ἐνθα αἱ ἀνώνυμοι ἔταιριαι εἶναι ἐμπορικαὶ ἐκ τοῦ νόμου (ἄρθρ. 1 v. 2190/1920, ὡς τροποποιηθεῖς οὕτος ἰσχύει), κατ' ἀνάλογον ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῆς παρ. 3 ἄρθρου 51 Α.Κ. καὶ τῆς παρ. 2 ἄρθρου 23 Κ.Πολ.Δ. v' ἀποκτοῦν εἰδικὴν ἐμπορικήν ἔδραν εἰς τὴν ἡμεδαπήν μή ἐφαρμοζούμενον ἐπὶ τούτων τοῦ ἄρθρου 64 Α.Κ. καὶ νά δωδικοῦν εἰς τά ἑλληνικά δικαστήρια, ὡς

πρός τάς διαφοράς ἐκ τῆς ἐν τῇ ἡμεδαπῇ δραστηριότητός των, ἐν αἷς καὶ αἱ περὶ κηρύξεως αὐτῶν εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως, μή περιλαμβανομένου εἰς τὸν σκοπὸν τοῦ v. 791/1978 καὶ τῆς καθιερώσεως ὡς ἀποκλειστικῆς τῆς δωσιδικίας τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ἔδρας τῶν ἐν ἄρθρῳ 1 τούτου ἔταιριῶν (πρβλ. Δ. Μαρκιανόν, ἐνθ. ἀνωτ., Κ. Μπέη, Πολ. Δικ. ὑπ' ἀριθμ. 25, III, 2-3, Ἀν. Βερνάρδον, ἐνθ. ἀνωτ., σελ. 379-382, Α.Π. Ὁλομ. 461/1978, No.B 27.211).

Ἐν προκειμένῳ ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἐνόρκως ἐπ' ἀκροατηρίου ἔξετασθέντων μαρτύρων, περιεχομένων εἰς τά ὧν προσάγεται κεκυρωμένον ἀντίγραφον ταύταριθμα τῇ ἐκκαλουμένη πρακτικᾷ, δεόντων ἐκτιμωμένων καὶ σταθμιζομένων κατά λόγον γνώσεως καὶ ἀναλόγως τῆς ἀξιοποστίας ἑκάστου, τῶν ἐν κεκυρωμένοις ἀντιγράφοις προσαγομένων ὑπ' ἄριθμ. 12598-12599/21.6.1980 ἐνόρκων ἐνώπιον τοῦ συμβολαιογράφου Πειραιῶς «Χ.Π.» βεβαιώσεων καὶ πάντων τῶν ὧν γένεται ἐπίκλησις προσκομιζομένων ἐγγράφων, ἀπεδείχθησαν τά ἔξης: «Ἡ ἐκκαλοῦσα ἀνώνυμος ἔταιρια ἴδρυθη ὡς ἀνώνυμος τοιαύτη ἐν Παναμᾷ κατά τὸν Παναμαϊκὸν νόμον καὶ «ἔχει νομίμως δημοσιευθῆ εἰς τὰ δημόσια βιβλία τοῦ Παναμᾶ, τμῆμα ἐμπόρων κατά τὸ προσαγόμενον ἐν μεταφράσει ὑπό δικηγόρου πιστοποιητικὸν τοῦ Ὅποροπροξένου τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ, ὡς ἔδρα δέ ταύτης ἀναγράφεται εἰς τὸ καταστατικὸν αὐτῆς ὁ Παναμᾶς καὶ σκοπός αὐτῆς εἶναι ἡ ἐκμετάλλευσις πλοίων. Αὐτή εἶναι πλοιοκτήτηρια τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίου «Ε», νηολογίου Πειραιῶς, ἡ διοίκησις δέ καὶ η διαχείρισις τῆς ὑπ' αὐτῆς ἀσκουμένης ἐπιχειρήσεως θαλασσίας μεταφορᾶς πραγμάτων γίνεται ἐν Πειραιᾷ, εἰς τά ἐπί τῆς ὁδοῦ «Μ» γραφεῖα ταύτης, ἐνθα καὶ συνέρχεται καὶ ἀποφασίζει περὶ τῆς διοικήσεως καὶ διαχειρίσεως τό διοικητικὸν αὐτῆς συμβούλιον. Κατά ταῦτα ἡ ἐκκαλοῦσα ἔχει εἰδικὴν ἐμπορικὴν ἀλλά καὶ πραγματικὴν ἔδραν ἐν τῇ ἡμεδαπῇ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς, ικανότητα δικαίου ὑπὸ τὴν προκαθορισθεῖσαν ἔννοιαν ταύτης κατά τὴν διάταξιν τῆς παρ. 1 ἄρθρου 1 v. 791/1978 κατά τὸ δίκαιον τῆς ἐν τῷ καταστατικῷ ὄριζομένης ἔδρας αὐτῆς, ἡτοι τοῦ Παναμᾶ, καὶ πτωχευτικὴν ικανότητα κατά τὸ ἡμεδαπόν δίκαιον, τοῦ ὁποίου οἱ περί

πτωχεύσεως κανόνες, σκοπὸν ἔχοντες τὴν προστασίαν τῶν πιστωτῶν ἔναντι τοῦ ὄφειλέτου, τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ τῆς εἰς τό ἐμπόριον πίστεως, ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν, οἵτινες ἔχουν εἰδικὴν ἐμπορικὴν κατοικίαν ἡ ἐπὶ ἔταιριῶν τῆς ἀντιστοιχούσης πρός τὴν κατοικίαν τοῦ φυσικοῦ προσώπου ἔδραν, εἰς τὴν ἡμεδαπήν, εἰς ἣν ἀσκεῖται κατά κύριον λόγον ἡ διοίκησις καὶ ἡ διαχείρισις αὐτῶν. Διά συμβάσεως καταρτισθείσης ἐνταῦθα μεταξύ τῆς ἐκκαλούσης ἐκπροσωπουμένης κατά τὸ καταστατικόν αὐτῆς ὑπό τοῦ προέδρου τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου αὐτῆς «Μ.Φ.» καὶ τοῦ πρώτου τῶν ἐφεσιβλήτων, διατηρούντος ἐν Πειραιεῖ συνεργείον γενικῶν ἐπισκευῶν πλοίων, ἀνετέθη εἰς τούτον ὑπ' ἐκείνης περὶ τὸ τέλος Μαρτίου 1980 ἡ τοποθέτησις εἰς τὸ προαναφερόμενον πλοίον «Ε» δύο ἡλεκτρομηχανῶν καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῶν πρός τοῦτο ἀναγκαίων ἐπὶ μέρους ἐργασιῶν ἀντί ἐργολαβικοῦ ἀνταλλάγματος 2.600.000 δραχμῶν, συμφωνηθέντος προσέτι διτι εἰς περίπτωσιν ὑπερωριακῆς ἐργασίας (πλέον τοῦ ἐπταώρου) τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἐργολάβου αἱ τιμαὶ θά ηγέαντο κατά 50-100% καὶ ἡ ἀξία τῶν ἀναγκαίων ὑλικῶν θά ἐβάρυνε τὴν ἐργοδότιδα. Τό δολον ἐργον, διπερ ἡτο παραδοτέον τὴν 15.5.1980, ἔξετελέσθη καὶ παρεδόθη τὴν 30.5.1980, διότι ἡ ἐκκαλοῦσα δέν παρέδωσε ἐγκαίρως τάς δύο βάσεις τῶν ἡλεκτρομηχανῶν (παραδοθείσας τὴν 11.5.1980 ἀντί τῆς 1.5.1980 κατά τὴν συμφωνίαν) καὶ ἐβράδυνε δεξαμενισμός τοῦ πλοίου, γενόμενος τὴν 19.4.1980 ἀντί τῆς 10.4.1980, ὡς ἔδει κατά τὴν συμφωνίαν. Ἡ ἐπιβάρυνσις λόγω ἀναγκαίων ἐπὶ πλέον τοῦ ἐπταώρου ἀνήλθεν εἰς 800.000 δρχ. περίπου, ἡ ἀξία τῶν τοποθετηθέντων ὑλικῶν ἀνήλθεν εἰς 300.000 δρχ., ἔξετελέσθησαν δέ ἀνατεθεῖσαι ὑπό τῆς ἐκκαλούσης εἰς τό πρώτον τῶν ἐφεσιβλήτων καὶ ἐργασίαι ἐπί πλέον τῶν συμφωνηθεῖσῶν διά τάς δόποις δέν συνεφωνήθη ἀμοιβή καὶ ὠφειλετο ἡ εἰθισμένη ἐν Πειραιεῖ διά παρομοίας ἐργασίας, ἀνερχομένη εἰς τό ποσόν τῶν 300.000 περίπου δραχμῶν.

Οὗτοι κατά τὴν παράδοσιν τοῦ ἐργού ἡ ἐκκαλοῦσα ὥφειλεν εἰς τὸν πρώτον τῶν ἐφεσιβλήτων τό συνολικόν ποσόν τῶν 4.000.000 δραχμῶν, ἔξ ού μέρος ἔξ 70% ξ-

## 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

δει νά καταβληθῇ μέχρι πέρατος τῶν ἐργασιῶν καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐντός 60 ἡμερῶν ἀπό τούτου. Ἐναντὶ τοῦ ὡς ἀνω ἐμπορικοῦ χρέους ἡ ἐκκαλοῦσα κατάβαλε μέχρι τῶν μέσων τοῦ μηνὸς Μαΐου 1980 μέρος ἔξ 1.700.000 καὶ παραμένει διφειλόμενον ὑπόλοιπον 2.300.000 δρχ. Ὁ διά τῶν ἐνώπιον τοῦ πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου καταθεισῶν ἐγγράφων προτάσεων τῆς ἐκκαλοῦσης προβληθεὶς ἰσχυρισμός, διτὶ τὸ ὡς ἀνω ποσόν δέν ὠφείλεται, διότι ὑφίσταται ἀνταξίωσις αὐτῆς κατά τοῦ πρώτου τῶν ἐφειβλήτων, διότι αἱ ὑπὲρ αὐτοῦ τοποθετηθεῖσαι ἡλεκτρομηχαναὶ ἡσαν ἐλαττωματικαὶ καὶ ἔξ αἰτίας τούτων δέν ἡτο δυνατὴ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου εἶναι ἀόριστος, καθόδον δέν καθορίζεται οὔτε τὸ ἐλάττωμα, οὔτε τὸ μέγεθος τῆς ἀνταπαίτησεως καὶ εἰς τὶ αὐτὴ συνίσταται, οὐδὲ ἄλλωστε καὶ ἀπεδείχθῃ. Τό δέ κατατεθέν ὑπὸ τοῦ ἐξετασθέντος πρωτοδίκως καὶ ὡς μάρτυρος ἡκροσώπου τῆς ἐκκαλοῦσης «Μ.Φ.», διτὶ αἱ τοποθετηθεῖσαι εἰς τὸ πλοῖον ὑπὸ τοῦ πρώτου τῶν ἐφειβλήτων ἡλεκτρομηχαναὶ ἡσαν παλαιαὶ τῆς Δ.Ε.Η. τοιαῦται δέν κρίνεται ὡς ἀνταποκρινόμενον πρός τὰ πράγματα, ἐν δψει τοῦ διτὶ ὁ παραλαβών τὸ ἔργον Α. Μηχανικός τοῦ πλοίου ὑπέγραψε τὴν ἀπό 30.5.1980 βεβαίωσιν παραλαβῆς καὶ καλῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου καὶ ὁ ἐπιθεωρήσας ταύτας «Π.Ο.», ἀνεξάρτητος τεχνικός ἐπιθεωρητής ἐμπορικῶν πλοίων ἐβεβαίωσεν ἐνόρκως διά τῆς πρώτης τῶν προμνημονευθεισῶν ἐνόρκων ἐνώπιον συμβολαιογράφου βεβαιώσεων διτὶ, ἐπεθεώρησεν οὔτος πέντε μῆνας πρό τοῦ Ιουνίου 1980 τὰς αὐτὰς ἡλεκτρομηχανάς καὶ αὐται εύρισκοντο εἰς καλήν κατάστασιν. Περαιτέρω ἐκ τῶν προμνημονευθέντων ἀποδεικτικῶν μέσων ἀπεδείχθη διτὶ κατά τὸν μῆνα Μάϊον 1980 ὑφίσταντο ἐγγεγραμμέναι καὶ ὑφίστανται εἰσέτι ὑποθῆκαι ἐπί τοῦ ρηθέντος πλοίου, δηρ εἶναι τὸ κύριον περιουσιακόν στοιχεῖον τῆς ἐκκαλοῦσης, δι' ἀπαίτησεις τῶν τραπεζῶν «D.S.B.» καὶ «S.K.D.» ἀνερχομένων εἰς ποσά 6.700.000 καὶ 1.722.500 μάρκων Δυτικῆς Γερμανίας ἐκ χορηγηθέντων ὑπὸ τούτων πρός ἐκείνην δανείων, ἐμφανι-

ζόυσας διογκωμένον τὸ παθητικόν αὐτῆς ὠφείλετο δέ πρός τὸν «N.B.» καὶ ἔτερα 42 πρόσωπο ποσόν 2.300.000 δρχ., πρός τὸν Ὀργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς ποσόν 566.108 δρχ., πρός τὴν ἑταῖριαν «T.» ποσόν 2.200.000 δρχ. καὶ ἔτερα μικρότερα ποσά πρός ἄλλα πρόσωπα, οἱ δέ δανεισταὶ οὐτοὶ τῆς ἐκκαλοῦσης προέβησαν εἰς συντηρητικάς καὶ αἱ ὡς ἀνω Γερμανικαὶ Τράπεζαι καὶ εἰς ἀναγκαστικάς κατασχέσεις τοῦ εἰρημένου πλοίου τῆς ἐκκαλοῦσης, οὐτινοὶ αὐται ἐπέσπευσαν καὶ ἀναγκαστικόν πλειστηριασμόν. Τά γεγονότα ταῦτα ὑπόδηλοῦν τὴν κατάστασιν παύσεως πληρωμῶν εἰς τὴν ὁποίαν εὑρίσκεται ἡ ἐκκαλοῦσα ἀπό τῶν μέσων τοῦ μηνὸς Μαΐου 1980 καὶ ἡ ὁποία δέν ἀναφείται οὐδὲ ἐμφανίζεται ὡς παροδική ἐκ τῶν γενομένων πληρωμῶν ποσόν 190.000 δρχ. τὴν 20.9.1980 πρός τὴν ἑταῖριαν «N.M.», δέ καταβολή ποσού 800.000 περίπου μάρκων Δυτικῆς Γερμανίας πρός τὰς ἀνωτέρω Γερμανικάς Τραπέζας ὑπὸ τοῦ ἐκ τῶν μετόχων τῆς ἐκκαλοῦσης «A.D.M.», ὑποχρεωθέντος πρός τοῦτο ὡς ἐγγυητοῦ διά τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἐκ τῶν προαναφερομένων δανείων ὑποχρεώσεων καὶ δχι ἐκ τῆς ἴδιοτητὸς του ὡς μετόχου, ἐκ τῆς ὁποίας μόνης δέν ὑφίσταται ὑποχρέωσις αὐτοῦ πρός πληρωμήν τῶν χρεῶν τῆς ἐκκαλοῦσης. Μάλιστα ἡ τοιαῦτη καταβολὴ ὑπὸ τοῦ ἐγγυητοῦ, ἔχοντος καὶ δικαίωμα ἀναγωγῆς κατά τῆς ἐκκαλοῦσης (ἀρθρ. 858 Α.Κ.), προσεπιμαρτυρεῖ τὴν ἀδυναμίαν ταύτης δψως ἀνταπεξέλθη εἰς τὰς πρός πληρωμάς ὑποχρεώσεις τῆς, αἱ δέ ἀνωτέρω καταβολαὶ τῶν ποσῶν 190.000, 346.000 καὶ 130.000 δρχ. εἶναι μικρᾶς σημασίας ἐν δψει τοῦ μεγέθους τῶν προμνημονευθέντων χρεῶν τῆς ἐκκαλοῦσης.

Κατά τὰ ἀνωτέρω ἐκτιθέμενα ὑφίσταται ἡ συνδρομή τῶν οὐσιαστικῶν προϋποθέσεων (πτωχευτικῆς ἰκανότητος - παύσεως τῶν πληρωμῶν) διά τὴν κήρυξιν τῆς ἐκκαλοῦσης εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως καὶ κατ' ὅρθην ἐκτίμησιν τῶν ἀποδείξεων καὶ

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

## JAMES SMYRNIoudis

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



## ΒΡΑΖΙΛΙΑ

### Νέα συμβόλαια ναυπηγήσεων

Κατά την διάρκεια των «Ποσειδωνίων» τά βραζιλιάνικα ναυπηγεία CCN της Μάουας άνακοινώσαν δύτι υπεγράφη σύμβαση με την έπισης βραζιλιάνικη ναυτιλιακή έταιρια E.N.M. άξιας 37 έκατομ. δολλαριών, για την ναυπήγηση τεσσάρων κοντέΐνερ/ρόλλ-όν, ρόλλ άφ πλοίων, έκαστου 3.500 τον. d.w.

Τά σκάφη θά ναυπηγηθούν έντος του 1983 και προορίζονται για τοπικές μεταφορές με δυναμικότητα μεταφοράς 260 κοντένερς και 55 τρέλερς.

## ΓΑΛΛΙΑ

### Στόν λιμένα της Νάντης

Ο γαλλικός λιμένας Σαιντ Ναζάιρ θά αύξησε τά διακινούμενα φορτία του κατά 10 έκατομ. τόννους μέσα στά προσεχή τέσσερα χρόνια συνεπεία της έπαναληψεως τακτικών άφιξεων φορτίων φυσικού άεριου από την Αλγερία.

Κατά το 1981 διακινήθηκαν μέσω του λιμένος της Νάντης 14,3 έκατομ. τόννοι, όριμός πού προβλέπεται νά φθάσει τους 25 έκατομ. τόννους μέχρι το 1985 από τους όποιους 8 έκατομ. τον. Θά καλύπτουν τά φορτία φυσικού άεριου.

## ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ

### Τά πετρέλαια

Ο πόλεμος μεταξύ Αργεντινής και Μεγάλης Βρετανίας γιά τά νησιά Φάλκλαντ δημιούργησε ήδη προβλήματα στις έξαγωγές πετρελαίου του Έκουαντορ πρός την Βραζιλία και την Παραγουάνη.

Οι έξαγωγές αύτές, πού φθάνουν τά 100.000 βαρέλια ήμερησίως, άντιπροσωπεύουν τό 20% της ήμερησίας έξαγωγής της χώρας.

ποιηθεί ή χρήση συνθετικών καυσίμων στήν άμερικανή αύτοκινητοβιομηχανία, ή όποια θά παραμείνει έξαρτωμένη από τό πετρέλαιο.

Τό συγκρότημα της «Εξέν», προϋπολιγισμού κατασκευής ύψους 6 δισεκατομμύριών δολλαρίων, έπροκειτο νά παράγει 47.000 βαρέλια τήν ημέρα συνθετικού έλαιου μέ χαμηλή περιεκτικότητα θείου.

### Τά κοντέΐνερς

Έπεκτείνονται οι έγκαταστάσεις γιά τήν διακίνηση τών κοντέΐνερς στό τέρμιναλ «Ρέντ Χούκ» τής Νέας Υόρκης και στό τέρμιναλ «Μάχερ» στή Νέα Υεράεη. Περί τά 8 έκατομ. δολλάρια θά δαπανηθούν γιά τήν προσθήκη έξοπλισμού γιά τήν έξυπηρέτηση τού διαρκώς αύξανόμενου δύκου τών διακινουμένων στούς λιμένες αύτούς έμπορευματοκιβώτων πού κατά τό 1981 ξεπέρασε τίς 2 έκατομμύρια μονάδες και άντιπροσωπεύει τό 40% τής έμπορευματικής κινήσεώς των.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Η ναυπηγική παραγωγή τού 1981

Κατά τό 1981 τά ιαπωνικά ναυπηγεία παρέδωσαν 552 πλοία συνολικού τοννάζ 8.240.000 τον. γκρός ή 13.988.000 τον. d.w., από τά όποια τά 267 παρεδόθησαν στό έξωτερικό (5.461.000 τον. γκρός ή 9.544.000 τον. d.w.). Έξ αλλού κατά τό αύτό διάστημα τά ιαπωνικά ναυπηγεία δέχτηκαν παραγγελίες γιά 644 πλοία συνολικού τοννάζ 8.719.000 τον. γκρός ή 14.325.000 τον. d.w. από τά όποια τά 346 (5.908.000 τον. γκρός ή 10.094.000 τον. d.w.) προορίζονται γιά τό έξωτερικό. Στίς 31 Δεκεμβρίου 1981 τό καρνέ τών παραγγελιών τού συνόλου τών ιαπωνικών ναυπηγείων έφέρετο μέ 643 πλοία 13.851.000 τον. γκρός ή 24.525.000 τον. d.w.

### Οι τιμές νέων ναυπηγήσεων

Οι τιμές τών νέων κατασκευών έξακολουθούν νά πέφτουν. Κατά μέσο δρο δέν ξεπερνούν τίς 100.000 γιέν κατά τόννο d.w. καί συχνά είναι κατώτερες. Έτσι πολυδύναμο μπάλκ κάρριερ τών 35.000 τον. d.w. κλείσθηκε πρό 18 μόλις μηνών στά 4,3 δισεκατομ. γιέν και ένα μπάλκερ παναμάζ τών 60.000 τον. d.w. κλείστηκε στά 6 δισεκατομ. γιέν. Σήμερα ή τιμή δέν ξεπερνά τά 3,5 δισεκατομ. γιέν γιά τό πρώτο και τά 4,8 δισεκατομ. γιέν γιά τό δεύτερο.

### Τό 380 πρόγραμμα

Οσον άφορά τά σχέδια τού ιαπωνικού έφοπλισμού στά πλαίσια τού 380 κρατικού ναυπηγικού προγράμματος, προβλέπεται γιά τό οικονομικό έτος 1982 ή ναυπήγηση 11 σκαφών 564.000 τον. γκρός.

Μεταξύ αυτών είναι: Γιά λογαριασμό τής



**LAUREL SEA TRANSPORT LTD.**

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

N.Y.K. ένα κοντέινερ τών 36.000 τον. στά ναυπηγεία Μιτσουμπίσι. Γιά λογαριασμό τής Μιτσού, ένα κοντέινερ τών 30.000 τον. στά ναυπηγεία Σουμιτόμο, ένα O/O τών 77.000 τον. στά ναυπηγεία Νιπόν και ένα μεθανιοφόρο τών 24.500 τον. στά ναυπηγεία Ιμαπάρι. Γιά λογαριασμό τής K. Λάιν ένα κοντέινερ τών 31.200 τον. και ένα ύγραεριοφόρο τών 45.500 τον. στά ναυπηγεία Καβασάκι. Έπισης γιά λογαριασμό 4 έταιρων τέσσαρα μεγάλα σκάφη (50-130.000 τον.) στά ναυπηγεία Νιπόν, Σουμιτόμο, Μιτσουμπίσι και Ισικαβατζίμα. Τέλος γιά λογαριασμό τής Χινόντε ένα σκάφος μεταφοράς βαρέων δεμάτων τών 150.000 τ. γκρός στά ναυπηγεία Τσουνέσι.

## INDIA

### Στόν λιμένα τής Βομβάης

Άπεναντι στόν υπάρχοντα λιμένα τής Βομβάης πού ήδη ύποφέρει από συμφόρηση διακινουμένων φορτίων θά κατασκευαστεί μέχριμα δόδος τής καναδικής κυβερνήσεως ό νέος λιμήν «Νχάρα Σέβα», προϋπολογισμού δαπάνης περί τα 200 έκατομ. δολάρια.

Ο νέος λιμήν θά προσφέρει δύο άνεξάρτητους σταθμούς γιά τήν διακίνηση φορτίων χύδην και φορτίων κοντέινερς και ύπολογίζεται νά τεθεί σέ λειτουργία τό 1986.

## KINA

### Νέος λιμήν

Συμπληρώθηκαν οι έργασίες τοποθετήσεως τών φορτοεκφορτωτικών μηχανημάτων, ιαπωνικής κατασκευής, στόν λιμένα Μπεϊλούν πού βρίσκεται 130 μίλια από τήν περιοχή τού Μπασάν.

Μέ τά νέα φορτοεκφορτωτικά μέσα ό νέος λιμήν θά δέχεται φορτία 20 έκατομ. τόνων σιδηρομεταλλευμάτων τόν χρόνο, ένώ τά κατασκευασθέντα κρηπιδώματα μπορούν νά έχουν πρετούν ταυτόχρονα 1 σκάφος τών 100.000 τον. d.w. και τών 25.000 τον d.w. μέ δυνατότητα έκφορτωσεως 4.200 τόνων και φορτώσεως 8.400 τόνων ώριαίων.

Ο νέος λιμήν θά χρησιμοποιηθεί κυρίως γιά τήν διαμετακόμιση φορτίων σιδηρομεταλλεύματος από τήν Αυστραλία μέ τελικό προορισμό τούς μικρότερους κινεζικούς λιμένες.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Σκάφη ύψηλής ποιότητας

Η έταιρια «Χάρλαντ & Γούλφ», παγκόσμια γνωστή στόν τομέα κατασκευής μεγάλων

ποικιλίας σκαφών ύψηλής ποιότητας, έπραγματοποίησε στά «Ποασιδώνια» φωτογραφική παρουσίαση τής τελευταίας σειράς φορτηγών LPG και LNG. Έπισης παρουσιάστηκαν δείγματα πρόσφατων ναυπηγήσεων πλοίων γενικού φορτίου, φορτηγών φορτίου χύδην, σκαφών μεταφοράς πετρελαιοειδών, δύχηματαγωγών και ρόλλ-όν/ρόλλ - όφ.

Τό ναυπηγείο και μηχανουργείο τής έταιριας καλύπτει έκταση 120 έκταριων περίπου στό Μπέλφαστ τής Βόρειας Ιρλανδίας. Τό ναυπηγείο έχει άνακανισθεί έντελως στό διάστημα τών τελευταίων δέκα έτων, έτσι ώστε σήμερα νά είναι τό πλέον σύγχρονο τής Βρετανίας. Ή ναυπηγική μονάδα περιλαμβάνει μεγάλη δεξαμενή ναυπηγήσεων, ή όποια παρέχει τή δυνατότητα κατασκευής πλοίων δλων τών τύπων και χωρητικοτήτων — από φορτηγά γενικού φορτίου 10.000 τόνων μέχρι σκάφη τύπου ULCC. Ή έταιρια άναλαμβάνει έπισης τήν κατασκευή μονάδων από χάλυβα, όπως φορτηγίδες, σκελετούς γέφυρας, ράμπες ρόλλ δινρόλλ άφ, και άλλα.

### Η παραγωγή πετρελαίου

Παραγωγή ρεκόρ σημειώθηκε τόν Φεβρουάριο στά είκοσι βρετανικά πεδία άντλησεως πετρελαίου στή Βόρειο Θάλασσα. Σύμφωνα μέ τά στοιχεία πού δόθηκαν από τούς έμπειρογνώμονες — άναλυτές «Γούντ Μακένζι», ή παραγωγή τού Φεβρουαρίου έφθασε τά 1.914.000 βαρέλια τήν ήμερα, 7.000 βαρέλια τήν ήμερα περισσότερα από τό προηγούμενο άνώτατο δριο παραγωγής, πού σημειώθηκε τό Νοέμβριο τού περασμένου χρόνου. Στήν έπιτυχία αύτή λέγεται ότι συνέβαλε η παραγωγή 92.000 βαρέλιων τήν ήμερα από τά πεδία «Μάρτοισον» τής Κονδόκο, δημιών έπιλος και ή αύξημένη παραγωγή τών πεδίων «Μπρέντ» τής Σέλλ και «Μπρερύλ» τής Μόμπιλ. Τά νεώτερα πεδία πετρελαίου «Νόρθ Κόρμοραν» και «Φούλμαρ» πού βρίσκονται στό τμήμα τού «Ηνωμένου Βασιλείου» στή Βόρειο Θάλασσα πού δρισαν τήν παραγωγή μέσα στό Φεβρουάριο, συνέβαλαν κι' αύτά στήν αύξηση τής παραγωγής κατά 12.000 βαρέλια τήν ήμερα συγκριτικά μέ τήν παραγωγή τού Ιανουαρίου.

Η βρετανική παραγωγή - ρεκόρ συνέπεσε μέ τή μείωση τής τιμής πετρελαίου τής Βόρειου Θαλάσσης κατά τέσσερα δολλάρια τό βαρέλι. Στήν τιμή τών 31 δολλαρίων τό βαρέλι τό πετρέλαιο τής Βόρειου Θαλάσσης είναι τώρα φθηνότερο κατά 4,50 δολλάρια, από τό παρόμοιας ποιότητας πετρέλαιο πού παράγει ή Νιγηρία. Παρά τό γεγονός ότι λεπτομερειακά στοιχεία γιά τήν κατανάλωση πετρελαίου στή Βρετανία δέν δόθηκαν ακόμη στή δημοσιότητα, πιστεύεται ότι η Βρετανία παρήγαγε 30.000 βαρέλια τήν ήμερα περισσότερα από αύτά πού κατανάλωσε. «Αν ληφθεί ύπ' άφη και ή άναγκη έξισορ-

ροπήσεως τών άποθεμάτων διύλιστηρίων μέ βαρύτερο άργο πετρέλαιο, τότε ή Βρετανία φίνεται δτι έξηγαγε ποσότητα ρεκόρ πετρελαίου τής Βόρειου Θαλάσσης κατά τή διάρκεια τού μηνός Φεβρουαρίου.

### Οι έπιπτώσεις τών Φάλκλαντς

Σάν συνέπεια τής άργεντινο-βρετανικής συρράξεως γιά τά Φάλκλαντς τά βρετανικά ναυπηγεία διατρέχουν τόν κίνδυνο νά χάσουν παραγγελία ύψους 113 έκατομ. λιρών γιά τήν κατασκευή 2 όχηματαγωγών πλοίων προοριζόμενων γιά τήν Βραζιλία.

Οι άργεντινές Τράπεζες άκυρωσαν, σάν αντίποινα πρός τήν Βρετανία, τά σχετικά δάνεια πού είχαν προσφέρει πρός τούς βραζιλιανούς έφοπλιστάς γιά τήν ναυπηγηση τών πλοίων αύτών.

## NORΒΗΓΙΑ

### Αναδιοργάνωση

Η "Ενωση Νορβηγών Έφοπλιστών προέβη σε ριζική άναδιοργάνωση τών ύπηρεσιών τής. Ετοί δημιουργήθηκαν τρεις βασικές διευθύνσεις από τίς όποιες ή πρώτη θά ασχολείται μέ τά θέματα τών πλοίων και τών πλωτών έξεδρών, ή δευτέρα μέ δλα τά ζητήματα τών διεύθυνσων σχέσεων και ή τρίτη μέ τά οικονομικά ζητήματα.

Πάραλληλα οι διευθύνσεις θά έχουν στή διάθεσή τους τέσσερες όμαδες έργασιας μονίμου φύσεως, οι όποιες θά απασχολούνται μέ τά είδικά προβλήματα πού άναφέρονται άντιστοίχως στά νομικά ζητήματα, στά διοικητικά ζητήματα, στά ζητήματα πληροφορήσεως και στήν έρευνα.

### Άνελκυση γεωτρυπάνου

Τό Κοινοβούλιο τής χώρας άπεφάσισε τήν άνελκυση τής πλωτής έξεδρας «Άλεξάντερ Κίλλαντ». Η δλη έργασία ύπολογίζεται ότι θά στοιχίσει 120 έκατομ. κορωνών και άποκοπει άφ' ένός νά άνεύρει τά πτώματα τών έξαφανισθέντων και άφ' έτέρου νά άποκαλύψει τά πλήρη στοιχεία γιά τήν αίτια τού άτυχηματος.

### Έξομοισώ

Η Κυβέρνηση κατέθεσε νομοσχέδιο μέ τό όποιο οι Νορβηγοί ναυτικοί πού ύπηρετούν επί πλοίων μέ ένη σημαία, πού άνηκουν δώμας σε νορβηγικά συμφέροντα, θά έχουν τά αύτά δικαιώματα μέ τούς συναδέλφους τους πού ύπηρετούν σέ πλοια μέ έθνη σημαία.

### Απαισιόδοξοι οι έφοπλισταί

Παρά τά εύνοικά οικονομικά άποτελέσματα τού παρελθόντος έτους, οι νορβηγοί έφοπλισταί είναι άπαισιόδοξοι γιά τό μέλλον τής ναυτιλίας. Τό πλεόνασμα τών δεξαμενοπλοίων δέν άφηνε πολλά περιθώρια εύοινης άναπτυξεως στόν τομέα τών πετρελαιοφρών. Στά πλοια στερεών φορτίων, οι ναύλοι είναι χαμηλοί και τά σκάφη παροπλίζονται λόγω έλλειψεως έργασιας. Άκομα και στά πλοια χημικών προϊόντων ή άγορά είναι έλλαχιστα άποδοτική. Στόν τομέα τακτικών γραμμών οι έφοπλισταί άντιμετωπίζουν δεινό άνταγωνισμό από τίς έκτος Κόνφερανς έταιριες και άπο τούς έλευθερους έφοπλιστάς. Δύσκολη είναι ή κατάσταση και γιά τά κρουαζιέρπλοια έξ αιτίας τής κρίσεως στήν Άμερικη και τίς δλες πλοιώσιες χώρες.

«BOMBAY»

**NEGRIS**

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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

Τέλος στόν τομέα τών πλωτών γεωτρυπάνων, οι άθροες παραδόσεις άσκουν μεγάλη πίεση στην άγορά, ή όποια προβλέπεται διτή θά συνεχισθεί.

## ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

### Ο περιορισμός τής καταναλώσεως καυσίμων

Ειδικό συνέδριο μέθεμα τόν περιορισμό τής καταναλώσεως ένεργειας στά έμπορικά πλοϊα θά γίνει στή Νότιο Κορέα τόν Μάρτιο τού 1983. Ειδικότερα στό έν λόγω συνέδριο θά γίνει άναφορά στίς τεχνολογικές έφαρμογές τής δεκαετίας τού 1990 σχετικά μέτην κινητήρια δύναμη γιά την πρόσωση τών πλοϊαν και γιά τή σύνοδο του έπιδεικνύεται ίδιατερο ένδιαφέρον από την Ιαπωνία και τήν Παναραβική Τράπεζα. Είναι χαρακτηριστικό διτή σύνοδος τού συνέδριον έπρογραμματίσθη από τώρα και μεταξύ έκεινων πού έχουν προσκληθεί νά ομιλήσουν περιλαμβάνεται και γνωστότατος "Ελληνας δημοσιογράφος μέ βαθύτατη ειδίκευση στόν ένεργειακό τομέα διόποιος διαμένει στής Ήνωμένες Πολιτείες.

## ΠΑΚΙΣΤΑΝ

### Σταθμός κοντέινερς στό Καράτσι

Η αύξημένη κίνηση πού παρατηρείται στήν διακίνηση έμπορευμάτων μέ κοντέινερς στό Πακιστάν άθησε τήν κυβέρνηση στήν άποφαση νά έπενδύσει περί τά 100 έκατομ. δολλάρια γιά τήν κατασκευή σταθμού έμπορευματοκιβωτίων στό Καράτσι διόποιος θά λειτουργήσει τό 1988 και θά έχει τήν ικανότητα νά δεχθει 500.000 TEUS.

Τό κόστος κατασκευής τού σταθμού θά καλυφθεί μερικώς από έγκειμένο δάνειο τής Διεθνούς Τραπέζης και από τά έσοδα τού Οργανισμού Λιμένων τού Καράτσι τά διόποια λόγω τής συνεχώς αύξανομένης κινήσεως παρουσιάζονται ηδη αύξημένα.

## ΠΑΝΑΜΑΣ

### Η διώρυγα

Μετά από τό πάγωμα τών διοδίων κατά τά τελευταία τρία χρόνια ή 'Επιτροπή τής διώρυγας πρότεινε πρός τήν Κυβέρνηση τής Ούσαινγκτον τήν αύξηση κατά 10% τών διοδίων από τόν έρχομενο 'Οκτώβριο.

Παραθέτομε συγκριτικό πίνακα πού δείχνει τήν έπιβάρυνση πού θά προκύψει στά διόδια από τόν Όκτώβριο τού 1982 γιά σάφη ένηρού φορτίου πού διαπλέουν έμφορτα ή ύπο έρμα τήν διώρυγα.

	1981	1982
Σκάφη	"Εμφορτα Υπό έρμα	"Εμφορτα Υπό έρμα
20.000 τον. dw	\$19.000	\$15.700
60.000 τον. dw	\$45.500	\$36.700
		\$50.100
		\$40.000

Έν τώ μεταξύ περί τό τέλος τού έτους άναμένεται νά τεθεί σέ λειτουργία διέ πετρελαιαγωγός πού θά μεταφέρει άργο πετρέλαιο από τίς πηγές τής Αλάσκας πρός τά άμερικανικά διύλιστηρια, ή λειτουργία τού διόποιου ύπολογίζεται διτή θά έπιφέρει μείωση τής τάξεως τών 45 έκατομ. δολλαρίων στά έσοδα τής διώρυγος από τά τάνκερ πού χρησιμοποιούνται σήμερα γιά τήν μεταφορά του.

## ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

### Ο πετρελαιαγωγός τού Γιανμπού

Ό στρατηγικός πετρελαιαγωγός τής Σαούδικης Αραβίας διασχίζει 750 μίλια άραβικής γης, ξεκινώντας από τίς πετρελαιοπηγές τών άνατολικών έπαρχιων γιά νά καταλήξει στόν νέο, έπι τής Έρυθράς Θαλάσσης, έξαγωγικό λιμένα τού Γιανμπού, λειτουργεί από τόν περασμένο Ιούλιο και μεταφέρει σήμερα περί τό ένα έκατομμύριο βαρέλια ήμερησίως.

Ό διαμέτρου 1,20 μ. άγωγός μετέφερε μέχρι πρόσφατα πετρέλαιο γιά λογαριασμό τών τεσσάρων άμερικανικών έταιριών πού μετέχουν στήν «Αράμκο», — Μόμπιλ, «Εξ-Εν». Τεέάκο και Στάνταρτ «Οιλ».

Άπο τόν περασμένο Μάρτιο δήμως πολλές έταιριες πετρελαιού τής Εύρωπης, μεταξύ τών διόποιων και Ελληνικές, οι διόποιες έχουν συνάψει διακρατικές συμφωνίες μέ τήν κρατική έταιρια πετρελαιού τής Σαούδικης Αραβίας «Πετρομίν». Άρχισαν νά παραλαμβάνουν πετρέλαιο μέσω τού άγωγού από τήν Έρυθρά Θάλασσα.

Χρησιμοποιώντας τόν Γιανμπού, οι φορτωταί γλυτώνουν τά 2.250 μίλια διαδρομής τάνκερ πού απαιτεί διάρκεια γιά 18% τής ημέρας. Καθώς οι ναύλοι τών τάνκερ είναι τόσο χαμηλοί σήμερα, ή έταιρια «Πετρολάιν», θυγατρική τής «Πετρομίν», πού κατεσκεύασε και διαχειρίζεται τόν άγωγό, πιέζεται νά άναθεωρήσει τήν έπιβάρυνση τήν διόποια καταβάλλουν έκεινοι πού χρησιμοποιούν τόν Γιανμπού, τού διόποιου ή μεταφορική δυνατότητα σήμερα φθάνει τά 1,85 έκατομ. βαρέλια τήν ήμέρα.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Μειούται συνεχώς ο στόλος

Ό σουηδικός έμπορικός στόλος έπεσε από τά 13 έκατομ. τόννων τού 1975 εις τά 6 έκατομ. τό 1982, και τό ναυτεργατικό δυναμικό άντιστοιχως από 14.700 σε 9.400 άνδρες. Ό διάθρος τών πλοϊων από τά 600 τής 1 Ιανουαρίου 1982 και έξακολουθεί έκτοτε νά μειούται σε σημείο πού η "Ενωσις Εφοιτών υπολογίζει διτή μέχρι τό 1985 ο στόλος θά μειωθεί σε 400 σκάφη συνολικού τοννάς 2.500.000 τον. d.w.

Η δυσμενής αύτή έξελιξη οφείλεται κυρίως στίς κοινωνικές έπιβαρύνσεις οι διόποιες έχουν φθάσει στό 33-39% τού μισθού έναντι μόνο 18% τής νορβηγικής ναυτιλίας. 'Εφ' δισον τό κόστος έκμεταλλεύσεως τού σουηδικού πλοίου δέν εύθυγραμμισθεί μέ τά διεθνή έπιπεδα, θεωρεῖται βέβαιο διό διθυνικός στόλος θά έκμηδενισθή σύντομα, δεδομένου διτή τά ύπαρχοντα πλοία πωλούνται ένω κανένα καινούργιο δέν ναυπηγείται άλλα ούτε και άγοράζεται στήν άγορά μεταχειρισμένων πλοϊων.

Τό ίδιο πρόβλημα ύπαρχει και στά πλωτά γεωτρύπανα άνοικτής θαλάσσης. 'Υπολογίζεται διτή τό πλήρωμα μάς σουηδικής πλωτής έξεδρας πού έργαζεται στό κόλπο τού Μεξικού παίρνει 63 μέρες δδεια γιά 28 μέρες έργασίας. 'Έτσι τά έξοδά της είναι δυόμισι φορές ύψηλότερα μάς παρόμιας Παναμαϊκής έξεδρας τής διόποιας τό πλήρωμα παίρνει 1 μήνα δδεια γιά 1 μήνα έργασίας και τής διόποιας διό πλοιοκτήτης ούτε φόρους πληρώνει ούτε κοινωνικές είσφορές.



**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

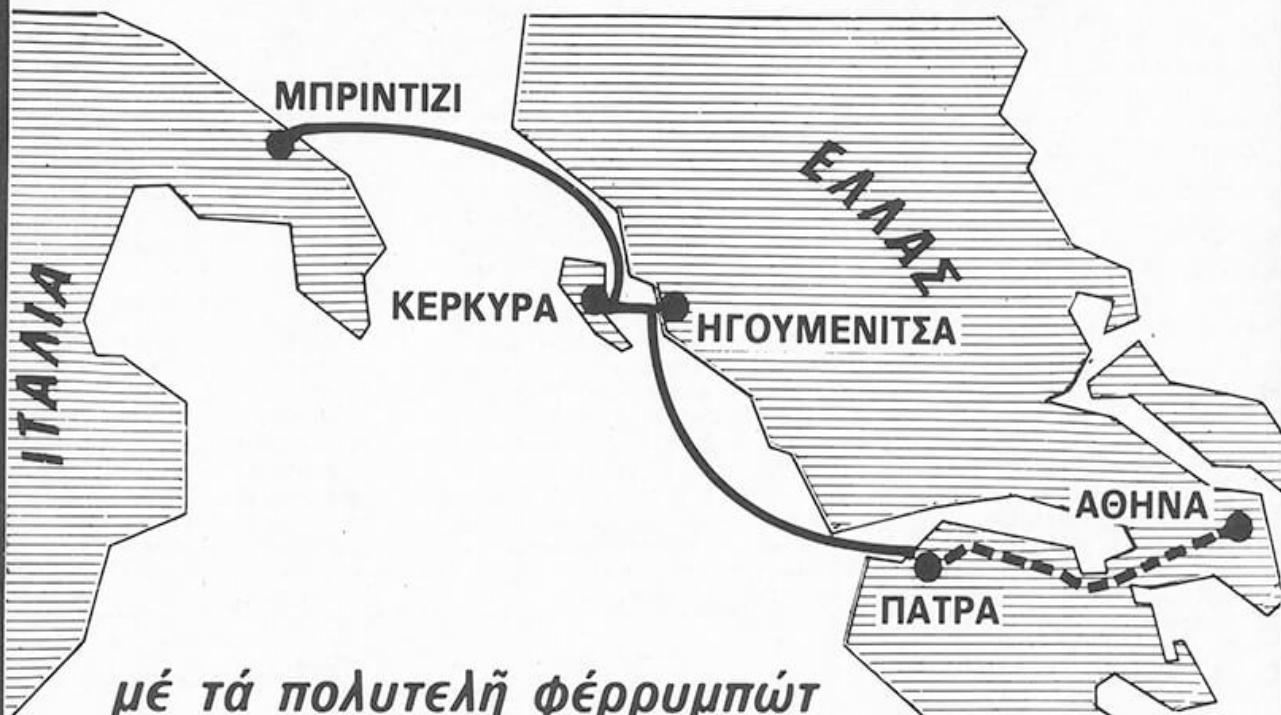
CHARTS & NAUTICAL AIDS  
ELECTRIC APPLIANCES  
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

**24 HOUR SERVICE**  
**COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED**

# ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ  
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ  
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις  
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ  
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

**ΕΛΜΕΣ**

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

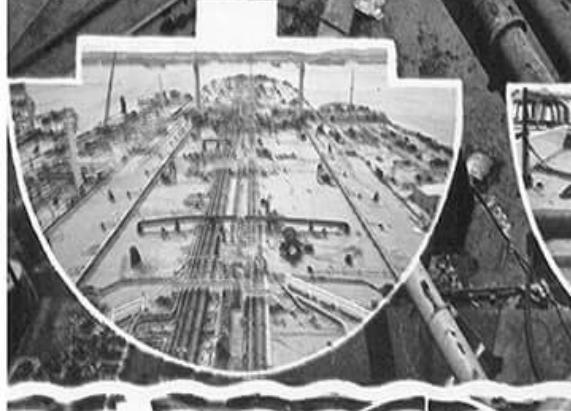
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

# S. J. BRAKAS CO.

WE ALSO SPECIALIZE IN  
INSTALLATION OF FLOW METERING  
INCBT

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

- IRENE LEMOS - 250000 DWT
- MICHAEL LEMOS 250000 DWT
- MATHEUS 93700 DWT
- HARMONIC 85000 DWT
- IONIC 85000 DWT
- LACONIC 65000 DWT



General Ship Repairs

ZONE PIRAEUS

TEL. 010 545 2645

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

1410017

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

# NAFTIKA



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### Η δύναμη της Ναυτιλίας

Οι σημαντικές πτωτικές τάσεις πού παρατηρούνται στά μεγέθη της Ναυτιλίας, έμφανιζονται πλέον και στά στατιστικά δεδομένα του ύπουργειου Ναυτιλίας. Σύμφωνα με τά στοιχεία αυτά, στις 30 Απριλίου ή δύναμη του ύπο «Ελληνική σημαία στόλου ήταν 3.755 πλοία συνολικής χωρητικότητας 40.887.143 τον. γκρός έναντι 3.937 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 41.816.671 τον. γκρός την άντιστοιχη ήμερημονία του 1981. Η διαμόρφωση αυτή στά μεγέθη της Ναυτιλίας προήλθε άπο την έγγραφη στή διάρκεια της άνασκοπουμένης περιόδου 233 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 3.818.707 τον. γκρός και τή διαγραφή 415 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 4.798.235 τον. γκρός. «Ετσι στό δάστημα αυτό ή δύναμη του στόλου έμειωθη κατά 182 πλοία και κατά 979.528 τον. γκρός (έτησια μείωση 4,6% ώς πρός τόν άριθμό τών πλοίων και 2,3% ώς πρός τή χωρητικότητα).

### Συναντήσεις τού YEN

Σέ συναντήσεις τού ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτα με τόν Βρετανό ύψηπουργό Έμπορίου κ. Ιάν Σπρόατ και τόν Κύπριο ύπουργό Συγκοινωνιών και Έργων κ. Χρ. Μαυρέλη (οι οποίοι αφίχθησαν στήν Έλλαδα με τή εύκαιρια τών «Ποσειδώνων») έγινε άνταλλαγή άποψεων γιά διάφορα διμερή και γενικότερα ναυτιλιακά θέματα.

«Ο κ. Γιώτας προσεκλήθη νά έπισκεψθει τήν Κύπρο και ή έπισκεψη θά πραγματοποιηθει περί τά μέσα Ιουλίου, έναν φυσικά δέν έχει γίνει μέχρι τότε ή άνασχηματισμός τής Κυβερνήσεως, κατά τόν όποιο άναμένεται διτ θά τού άνατεθει άλλος τομέας τού κυβερνητικού έργου.

### Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργειο Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφή στό «Ελληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «ΝΙΚΟΣ Μ.» δεξαμενόπλοιο (πρώην Νορβηγικό «Hoegh Laurel») νεοαγορασθέν 114.698 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1977, άνηκον στήν έταιρια «Marlineal Progresivas S.A.» (κ. Κυρ. Μαμιδάκη).

2. «ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ» μπάλκ κάρριερ (πρώην Νορβηγικό «Thorsdrake») νεοαγορασθέν 36.061 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1981 άνηκον στήν έταιρια «Αναγγελ Αργκονώτ Σίπινγκ Ινκ.» (κ. Γεωργίου Πατέρα).

3. «ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ» μπάλκ κάρριερ (πρώην ύπο σημαία λιβεριά «Τρίτων») 15.552 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977 ήμεράσθηκε άπο τήν έταιρια «Andrian Enterprises Ltd.» (κ.

Εύαγγ. Π. Νομικού).

4. «ΤΟΥΛΙΠ» μπάλκ κάρριερ (πρώην Πολωνικό «Manifest Lipcowy») νεοαγορασθέν 32.758 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1970 άνηκον στήν έταιρια «Carados Corporation» (κ. Διονυσίου Αμπατιέλου).

5. «ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ» φορτηγό (πρώην «Patricia Star», σημαίας Φιλιππίνων) 7.005 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, νεοαγορασθέν παρά τήν έταιριας «San Remo Shipping Company S.A.» (κ. Δημ. Μπενά).

6. «ΒΑΡΗ» φορτηγό ναυπηγούμενο, 23.800 τον. γκρός, άνηκον στήν έταιρια «Vari Compania Maritima S.A.» (Kronos Maritime κ. Κ. Θεοδώρου).

### Μετονομασίες

Τό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Λάϊτ» 13.184 τον. γκρός, τού 1961 μετωνομάσθη «Αϊτζιαν Λάϊτ».

— Τό φορτηγό «Πανταύρα» 10.163 τον. γκρός, τού 1962 μετωνομάσθη «Γιώτα».

— Μετωνομάσθη «Λουζόν» και υψωσε σημαία Μάλτας τό φορτηγό «Κλαρίτα» 5.024 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1959.

— Ής «Λητώ II» υψωσε τήν σημαία τού Παναμά τό πρώτην ύπο τήν κυανόλευκον φορτηγό «Λητώ» 6.106 τον. γκρός, τού 1972.

### Οι διαλύσεις

«Επωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές γύρω τών δολ. 101 κατά τον. έλ. έκτοπισματος τό φορτηγό «Πατρίτσια Τ.» 8.549 τον. γκρός, τού 1957.

### Άγοραπωλησίες

Τό δηζελοκίνητο νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Thorsdrake» 35.000 τον. γκρός 61.200 τον. d.w. τού 1981 ήγοράσθη παρά Έλληνων τού Λονδίνου. Τιμή γύρω τών 17 έκατον. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλληνων έπωλήθη τό φορτηγό «Αλιάκμων Λήντερ» 9.055 τον. γκρός, τού 1962 γύρω τών 920.000 δολαρίων.

— Αντί ποσού γύρω τών 2.1 - 2.2 έκατον. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο ι-σπανικό δεξαμενόπλοιο «Malaga» 80.293 τον. γκρός, 153.415 τον. d.w. τού 1969.

— Ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Arthur Stove» 36.881 τον. γκρός, 68.024 τον. d.w. τού 1973 γύρω τών 8 έκατον. δολλαρίων.

— Γύρω τών 7.500.000 δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητο λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Eastern Hornet» 19.654 τον. γκρός 34.203 τον. d.w. τού 1972.

### Υπουργικό μήνυμα γιά τήν προστασία τού Περιβάλλοντος

Μέ τήν εύκαιρια τής Παγκόσμιας Ήμέρας Περιβάλλοντος, πού έσορτάζεται κάθε χρόνο στίς 5 Ιουνίου, ού πουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Γιώτας άπτημενος μήνυμα πρός τούς «Ελληνες ναυτικούς. Στό μήνυμά του δ. κ. ήγοράσθη, άφου άναφέρεται στήν παγκοσμιότητα τού προβλήματος τής ρυπάνσεως τής θάλασσας μέ πετρελαιοειδή, τονίζει και τά έξης:

“Ελληνες ναυτικοί. Πρίν άδειάστε στή θάλασσα τό πετρέλαιο πού βρίσκεται στίς σεντίνες ή τό άκαθαρτο όρμα ή δ.τιδήποτε δλό. Πρίν πετάξετε στή θάλασσα τά οκουπίδια, ρωτήστε τή ναυτική σας συνείδηση. «Αν τήν άκούσετε, νά είστε βέβαιοι πώς θά σταθείτε μακριά άπο μιά τέτοια ένοχή.

### Οι πλόες πρός Λίβανο

Τό ύπουργειο Ναυτιλίας μέ έπειγουσα τηλεγραφική έγκυκλο πρός τούς πλοιάρχους πλοίων κατευθυνμένων σέ λιμάνια τού Λιβάνου γνωρίζει διτ ή ναυτικός δέν ύποχρεούται νά άκολουθησει τό πλοιο, δικαιούμενος, παλινόστηση μέ έξοδα τού πλοιοκτήτη. Εάν ή ναυτικός δεχθει και άκολουθησει τό πλοιο σέ άνωτέρω λιμάνια, δικαιούται πολεμικό έπιδομα 100% έπι τού βασικού μισθού τής Συλλογικής Συμβάσεως σύμφωνα μέ τήν άπο 15-1-76 ειδική Συλλογική Συμβάση. Τό άνωτέρω έπιδομα καταβάλλεται γιά δοσες ήμέρες τό πλοιο θά παραμείνει σέ περιοχές λιμένων τού Λιβάνου. Τό έν λόγω έπιδομα δέν μπορει νά είναι μικρότερο τών 15 ήμερων. Ή άπόλυτη ναυτικών πού δέν έπιθυμούν νά άκολουθησουν τό πλοιο στά άνωτέρω λιμάνια γίνεται πρό τής εισόδου τού πλοίου σ' αύτα και σέ άσφαλτες λιμάνι.

### Στό λιμάνι τής Βηρυττού

Πληροφορίες άναφέρουν διτ στίς 14 Ιουνίου περί τά 30 έμπορικά σκάφη εύρισκονται άγκυροβολημένα έξω άπο τό λιμάνι τής Βηρυττού τό όποιον έχει περικυλλωθεί άπο τό Ισραηλινό Ναυτικό. 25 άκομη πλοία πιστεύεται διτ εύρισκονται άποκλεισμένα έντος τού λιμανιού.

## SUPERINTENDENT ENGINEER

UNIVERSITY DEGREE, IS LOOKING FOR A PART TIME COOPERATION, WIDE EXPERIENCE ABROAD AND PIRAEUS, FULLY CONVERSANT WITH ALL ASPECTS OF REPAIRS, SURVEYS BOTH HULL AND MACHINERY, HULL AND MACHINERY CLAIMS, AND MONITORING THE PERFORMANCE OF THE VESSELS.

Please Call: NAFTIKA CHRONIKA for Ref: J.G.

### Νέο λιμάνι στήν Νιγηρία

'Εγκαινιάσθηκε και λειτουργεί από την 1η Μαΐου τό νέο λιμάνι Σαπέλκ στό Δέλτα τού ποταμού Νίγηρα στή Νιγηρία. Οι προβλήτες τού λιμανιού, με συνολικό μήκος 1.183 μ., διαθέτουν έγκαταστάσεις για τήν έξυπηρέτηση πλοίων τύπου ρόλλ-όντρόλλ -όφ και δίαυλος προσβάσεως πρός τό λιάνι έχει βάθος 9 μέτρων πού σέ δεύτερο στάδιο θά αύξηθει στα 11 μέτρα. Ό πρόεδρος τής Νιγηρίας έξαγγειλε κατά τά έγκαινια τήν ίδρυση ειδικού παραστρατιωτικού σώματος γιά τήν καταπολέμηση τής πειρατείας και τού λαθρεμπορίου καθώς και ειδικής άστυνομίας γιά τήν έλεγχο τής τηρήσεως τών λιμενικών διατάξεων άσφαλειας. Τό νέο λιμάνι κατασκευάσθηκε από τό δυτικογερμανικό οίκο JULIUS BERGNER και έκστισε 110 έκατομ. δολάρια.

### Οι Κανόνες τού ABS

'Ο Αμερικανικός Νηογνώμων κυκλοφόρησε τήν νέα έκδοση τών 'Κανόνων γιά τήν Κατασκευή και τήν Κατάταξη Χαλύβδινων Πλοίων, στήν 'Ελληνική γλώσσα.

'Η έκδοση αυτή είναι μία μετάφραση τής 'Αγγλικής έκδοσης τών Κανόνων τού 1982 πού παρουσιάζεται ζημασίας σε έντελως νέα μορφή, με ξεχωριστές προσθαφαιρέτες σελίδες σε ένα ειδικό κάλυμμα. 'Η μορφή αυτή έπιπρέπει τήν είσαγωγή δλων τών μελλοντικών μεταβολών τών Κανόνων στήν άκριβη θέση τής κάθε μεταβολής μέσα στό κείμενο. Στό κάλυμμα αυτό έχει προβλεφθεί άρκετός κενάς χώρος ώστε νά μπορέσει νά περιλάβει τίς σελίδες τών μεταβολών γιά τά έπόμενα πέντε χρόνια. Μιά και δλες οι σελίδες πρόκειται νά είναι χρονολογημένες, οι μεταβαλόμενοι κανόνες μπορούν νά διατηρούνται σχηματίζοντας έτσι ένα πλήρες άρχειο.

'Η Ελληνική έκδοση τών κανόνων τιμάται 3.000 δραχμές και οι σελίδες τών έτσιων μεταβολών θά κοστίζουν 1.000 δραχμές.

### Ο Ελληνικός Νηογνώμων

Μέ βάση τά άποτελέσματα τών έργασιών τού 1981 δ' έλληνικός Νηογνώμονας διέθεσε τό ποσόν τών δραχμών 320.000 ύπερ τής Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως ως άκολούθως:

— 'Υπέρ τού Πειραιϊκού Συνδέσμου τίς Νυκτερινές Σχολές δρχ. 70.000  
Μηχανικών..... δρχ. 70.000  
— 'Υπέρ τού 'Ινστιτούτου  
Ναυτικής Τεχνολογίας..... δρχ. 70.000  
— 'Υπέρ τών τριών πρώτων  
άριστευσάντων μαθητών  
ή μαθητριών τών  
Δημοσίων Σχολών 'Ασπροπύργου  
τών τμημάτων α) Πλοιάρχων  
β) Μηχανικών καί Γ) Ραδιοτ/τών  
άνδρας 20.000 σε κάθε έναν,  
ήτοι σύνολον..... δρχ. 180.000

### 'Η Ενωση Δυτικο-ευρωπαίων Επισκευαστών Πλοίων

Στά πλαίσια τής μηνιαίας συναντήσεως τών έκπροσώπων τών 'Επισκευαστών Πλοίων τής Δυτικής Ευρώπης και μέτην εύκαιρια τών «Ποσειδώνων» πραγματοποιήθηκε στής 9 'Ιουνίου σύσκεψη τής 'Ενωσεως στό Ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρεταννία».

Τό βασικό θέμα τής συσκέψεως ήταν ή αντιμετώπιση τής κρίσεως πού παρατηρείται στόν κλάδο τών έπισκευαστών πλοίων καί ή δυνατότης εύθυγραμμίσεως τών τιμών γιά έπισκεψή στήν Εύρώπη πρός άποφυγήν μεγαλυτέρου άνταγνωσμού. Στή σύσκεψη έλαβαν μέρος έκπρόσωποι από 17 χώρες πού μετέχουν στήν "Ενωση και έπακολούθησε γενύμα έργασίας. 'Η 'Ενωση 'Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών σέ δενδεική φιλοξενίας άργανως κατόπιν περιήγηση τών ένων σε άρχαιολογικούς χώρους τής περιοχής 'Αθηνών.

### Έλληνας ό νέος πρόεδρος τής Ευρωπαϊκής 'Ενωσεως Ρυμουλκών

'Έληξαν στής 5 'Ιουνίου στό ξενοδοχείο «Αστήρ Παλλάς» τής Κερκύρας οι έργασίες τού 19ου έτήσιου Συνεδρίου τής Ευρωπαϊκής 'Ενωσεως Ρυμουλκών (European Tugowners Association) κατά τήν διάρκεια τού συνεδρίου έξελέγη και άνέλαβε τά καθήκοντά του σάν νέος πρόεδρος δ' Άλεξανδρος Ν. Βερνίκος, έκπρόσωπος τής 'Ελληνικής Εταιρίας Α.Ν.Ε. «Νικόλαος Ε. Βερνίκος» ναυαγοστικά - ρυμουλκά.

Είναι ή πρώτη φορά που "Ελληνας έκλεγεται πρόεδρος στόν μεγάλο αυτό όργανο πού συμμετέχουν οι σοβαρώτερες έπιχειρήσεις ναυαγοστικών ρυμουλκών τής Εύρωπης πού έξιπρετούν τήν 'Ελληνική και ένηντη ναυτιλία στά λιμάνια και τίς θάλασσες τής Εύρωπης.

### Σοβιετική παραγγελία στά Ναυπηγεία Χαλκίδος

'Έγγνωσθη διτά η Ναυπηγεία Χαλκίδας έλαβαν παραγγελία σοβιετικής έταιρίας γιά τήν κατασκευή ένός ζεύγους μικρών πλωτών δεξαμενών οι όποιος προορίζονται γιά τόν δεξαμενισμό «πιπταμένων σκαφών». Κατά τίς σχετικές πληροφορίες οι έν λόγω δεξαμενές θά παραδοθούν περί τά τέλη Σεπτεμβρίου. 'Εξ δλου τά Ναυπηγεία Χαλκίδας άνεκοινωσαν τήν έναρξη συνεργασίας των με τήν νορβηγική έταιρία «NIKA» ή όποια άφορά βαθές τών δεξαμενών τών πρόντακτ κάρπιερ στήν Έλλαδα και τήν Νορβηγία.

### Τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος

Μέ τό σύνθημα δύναμη από έλληνικά χέρια και έλληνικά βιομηχανικά προϊόντα, τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος Α.Ε. άναγγέλλουν ώς νέο στόχο τους τήν ένισχυση και προώθηση τών έλληνικών, βιομηχανικών και βιοτεχνικών προϊόντων.

Μέσα στά πλαίσια τών «Ποσειδώνων '82» τά Ναυπηγεία 'Ελευσίνος Α.Ε., στό Περίπτερό του, σάν προσφορά στά 75 χρόνια τής 'Ελληνικής Βιομηχανίας τήν πρόθεσή τους νά χρησιμοποιούν βοηθητικά μηχανήματα έλληνικής κατασκευής, στή μεγαλύτερη δυνατή έκταση, στής ναυπηγοεπισκευαστικές τους έργασίες.

### Οι 'Ελληνικές Ναυτιλιακές 'Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου ΑΕ.

Κατά τήν διάρκεια συνεδριάσεως τού Διοικητικού Συμβουλίου του 'Ασφαλιστικού 'Οργανισμού πού έλαβε χώρα στήν 'Αθήνα στής 7 'Ιουνίου άνεφερθη διτά συνεχώς αύξανεται τό έλληνόκτητο τοννάζ πού καλύπτεται στό Hellenic Club, και τό όποιο ύπολογίζεται διτά άνερχεται περι τό 73% τού τοννάζ γκρός τής έλληνόκτητης ναυτιλίας.

Κατά τήν σύσκεψη έξετάσθηκαν θέματα σχετιζόμενα με τίς έπιπτώσεις από τίς συρράξεις τού Λιβάνου και τών νήσων Φάκλαντ στήν έλληνική ναυτιλία και προήρευσε δ' πρόεδρος τού Κλάμπ κ. Κώστας Μ. Λεμός.

### Τό Γραφείο «Ρεθύμνη — Κουλουκουντής»

Γιορτάζοντας τά 150 χρόνια από τήν άποκτηση τού ιστιοφόρου - φορτηγού «'Αθήνα» οι διευθυντές τού Γραφείου «ΡΕΘΥΜΝΗ — ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» θά δεξιωθούν μέλη τής έφοπλιστικής κοινωνίας στό ξενοδοχείο «Σαβόύ» τού Λονδίνου στής 23 'Ιουνίου.

### Η δραστηριότητα τού γραφείου "VAKIS VLAHOULIS" S.A.

Σημαντικές άνακτατάξεις και νέες άγορές έλαβαν χώρα προσφάτως στήν Πειραιϊκή άγορά, στόν τομέα τών πλοίων-ψυγειών, μέσω τού γνωστού μεσιτικού οίκου VAKIS VLAHOULIS S.A.

Τό M/V "NIENBURG" (6.600 DWT, 320.000 κ.π, τού 1964) και M/V "MINDEN" (6.515 DWT, 333.000 κ.π, τού 1964) έπωληθησαν υπό τής ENTERPRISES SHIPPING AND TRADING S.A. πρός έταιρίες έλεγχόμενες ύπο τής FRIOMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

Σχεδόν ταυτόχρονα, οι ώς δινώ πωλήται προέβησαν εις τήν άγοράν τών άδελφών οικαφών MV "PASSAT UNIVARSAL" και "PARRAGAYO UNIVERSAL" (10.200 DWT, 502.030 κ.π, τού 1963/1964, άντιστοίχως).

Δι' άπαντα τά άνωτέρω πλοία, ή παράδοσις προβλέπεται άμεσος και έντος τού θέρους. Τιμή δέν άνεκοινώθη.

Εις τήν κατηγορίαν τών πλοίων έηρού φορτίου, μέσω τού αύτού μεσιτικού οίκου, μόλις συνεπληρώθη ή συμφωνία πωλήσεως τού M/V "EMERALD" (τύπου FREEDOM τού 1968) πρός έταιρίαν έλεγχομενην ύπο τής DALEX SHIPPING SA τού Πειραιώς. Παράδοσις ιούλιον, τιμή περι τά δολ. 2.500.000.

## 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

### 'Ο Λόρδος "Ινβερφοθ"

Μία προσωπικότης τής διεθνούς ναυτιλίας, ο βρετανός Λόρδος "Ινβερφοθ, πρόεδρος τού Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου πέθανε στήν Αγγλία σε ήλικια 50 έτών. Έκτός από τήν προεδρία τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου ο Λόρδος "Ινβερφοθ ήταν έκ τών διευθυντών τής 'Ενώσεως τών Βρετανών έφοπλιστών, πρόεδρος τού «Γιουνάιτεντ Μπώλτικ Κορπορέϊσιον», και άντιπρος δροσος τού Μπώλτικ, διηγόμενος δέ τήν βρετανική έταιρια «Andrew Weir» τήν οποία είχε ίδρυσει ο πρόγονός του τό 1995, πιό γνωστή από τήν θυγατρική της έταιρια τακτικών γραμμών «Bank Line».

### Οι 'Ιαπωνες Ναυπηγοβιομήχανοι

Σημαντική ήταν και πάλι ή συμμετοχή τών 'Ιαπώνων Κατασκευαστών και 'Εξαγωγέων Πλοίων στήν ναυτιλιακή έκθεση τών «Ποσειδώνων».

Τά περίπτερα τών οκτώ μεγάλων 'Ιαπωνικών ναυπηγείων και τής 'Ενώσεως τών 'Εξαγωγέων Πλοίων κάλυψε 190 τετραγωικά μέτρα στόν πρώτο δροφο τής έκθεσεως δην ιδιαίτερη έμφαση έδωθη στήν προβολή τής τεχνολογικής προσπάθειας τών 'Ιαπώνων νά κατασκευάσουν πλοία χαμηλής καταναλώσεως και νά τελειοποιήσουν τόν μηχανολογικό έξοπλισμό τών πλοίων τού μέλλοντος.

Στίς 11 Ιουνίου πού είχε άνακηρυχθεί «ήμερα τής 'Ιαπωνίας» ο 'Ιαπων πρεσβευτής στήν Αθήνα κ. Γιοσίντα και δ Πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Εξαγωγέων πλοίων κ. Νισιμούρα έδωσαν συνέντευξη τύπου και στήν συνέχεια μεγάλη δεξιώση πρός τιμή τού έλληνικού έφοπλιστικού κόσμου και τών έκπροσώπων τού τύπου.

### 'Εγκαταλελειμένα πλοία

'Εγκαταλελειμένα από τούς πλοιοκτήτες



'Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γώτας έγκαινιάζοντας τά «Ποσειδώνια '82»

τους χαρακτηρίστηκαν άπό τό YEN τά πλοία «KRETAN SPIRIT» τής έταιριος «Maria Victoria Naviera S.A. Panama» και «KRETAN GLORY» τής έταιριας «Maritime Cretan Glory S.A. Panama» και έδωθη ζήσια στά πληρώματά τους νά προβούν στήν κατάσχεσή τους γιά νά διεκδικήσουν τά δικαιώματά τους. Έπισης μέ άπόφαση τού ύπουργού Ναυτιλίας χορηγήθηκαν προκαταβολές συνολικού υψους 3.204.211 δρχ. σε 14 ναυτικούς μέλη πληρωμάτων τών πλοίων «MARIVANA RENA» τού κ. Μιχ. Κουτρουμπά, «ARSENIA K.» τού κ. Χρ. Καββαδά και «BELSKY» τής «Rolian Shipping Co. S.A.» πού έχουν έγκα-

ταληφθεί άπό τούς πλοιοκτήτες τους στήν Τζέντα, στό Κουβέιτ και στό Λάς Πάλμας.

### Η διάθεση τροφοεφοδίων παροπλιζομένων πλοίων

Τά τροφοεφοδία πού υπάρχουν σέ πλοια πού πρόκειται νά παροπλισθούν και πού οι πλοιοκτήτες, άντι νά τά καταστρέψουν έχουν έκδηλωσει ένδιαφέρον νά τά προσφέρουν δωρεάν σέ φιλανθρωπικά ιδρύματα, άπαλλάσσονται άπό τό δασμό εισαγωγής στή χώρα. Αύτο άναφέρεται σέ έγγραφο τού ύπουργειού Οικονομικών μέ τό οποίο διευκρίνιζεται οτι η άνωτέρω άτελεια χορηγείται



**Link Maritime Enterprises S.A.**

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

άπ' εύθειας άπό τις άρμοδιες γιά τὸν τελωνισμό τῶν εἰδών αὐτό τελωνειακές ἀρχές, μέτιν τήρηση τῶν δρων καὶ διατυπώσεων, πού προβλέπονται άπό τὴν ὑπουργική ἀπόφαση ἀριθ. Δ. 4377/20.5.1964, ἡ οποία ἔχει κοινοποιηθεῖ στὶς τελωνειακές ἀρχές μὲ τὴν Ε.Δ.Υ.Ο. ἀριθ. 72/64.

### 'Η συνέλευση τῶν μετόχων τῆς Εθνικῆς Τραπέζης

'Αρνητικοὶ ρυθμοὶ ἀναπτύξεως, ὑψηλὸς ρυθμός πληθωρισμοῦ, ὑποτονικότητα στὴν ἐπενδυτική δραστηριότητα, αὔξηση τῆς ἀνεργίας, ὑποχώρηση τῶν πραγματικῶν εἰσοδημάτων τῶν ἔργαζομένων, μεγάλα ἐλλείμματα στὴ δημοσιονομική διαχείριση καὶ τὸ ισοζύγιο πληρωμῶν, ἀποτελοῦν τὰ κύρια προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

Τὰ παραπάνω τόνισε ὁ Διοικητής τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης 'Ελλάδος κ. Γ. Α. Μαγκάκης κατὰ τὴν ὅμιλια του στὴ Γενική Συνέλευση τῶν μετόχων τοῦ ιδρύματος. Σ' αὐτά πρέπει νά προστεθεῖ — εἰπε — ἡ ἐμφάνιση στὸ προσκήνιο, δῶλαν τῶν δυσχερειῶν τῶν ἐπιχειρήσεων πού χαρακτηρίζονται σήμερα ὡς προβληματικές. 'Η κατάσταση πού δημιουργήθηκε, ὑπῆρξε ἀποτέλεσμα συρροής παραλείψεων καὶ ἀδύναμιῶν τῶν φορέων τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς καὶ τῶν ιδίων τῶν ἐπιχειρήσεων.

### Οι ἐπενδύσεις τῆς 'Εμπορικῆς

'Ο πρόεδρος τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης κ. Κωστής Βαίτσος ἀνακοίνωσε τὸ ἐπενδυτικό

πρόγραμμα τῆς Τράπεζας στὸ ὅποιο περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἐγκατάσταση συγχρόνου διαλυτηρίου πλοίων καὶ ἡ ἀνάπτυξη νέων ναυπηγικῶν κατασκευῶν καὶ μελέτη γιά ναυπηγηση πλοίων κατά σειρά, στὰ ἐλεγχόμενα ἀπό τὸ συγκρότημα τῆς 'Εμπορικῆς Ναυπηγείας 'Ελευσίνας.

### 'Η παραγραφή ποινῶν

Κατετέθη πρὸ ἡμερῶν στὴ Βουλὴ τὸ νομοσχέδιο «Γιά τὴν παραγραφὴ ἡ μείωση πειθαρχικῶν ποινῶν τῶν ναυτικῶν». Μέ τὸ νομοσχέδιο αὐτό παραγράφονται ἡ μειώνονται οἱ πειθαρχικές ποινές πού ἔχουν ἐπιβληθεῖ ἀπό τὰ Πειθαρχικά Συμβούλια Ε.Ν. καὶ δέν ἐκτίσθηκαν ἀκόμα. 'Επίσης προεκτείνεται τὸ εὑεργέτημα καὶ στούς ναυτικούς μέ παραπτώματα ποὺ διαπράχθηκαν ὡς τίς 31 Δεκεμβρίου 1981, ἀλλά δέν ἔχουν ἀκόμα ἑκδικασθεῖ οἱ σχετικές ὑποθέσεις.

### Διαβάσαμε στὴν ἐφημερίδα «Ἐλευθεροτυπία»

«Περιήλθαν στὴν κυριότητα τοῦ Δημοσίου δύο αὐτοκίνητα I.X. μάρκας VOLVO 264, τὰ δύο ποῖοι εἰσήγαγαν ἀτελῶς οἱ Φλάβιος 'Αργύρης καὶ 'Αλ. Κατιφέογλου σάν ἀλλοδαποί ὑπάλληλοι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων «ARTHA SIPPING COMPANY SA. καὶ «ARGHIRIS NAVIGATION CO. σύμφωνα μὲ τίς διατάξεις τοῦ A.N. 89/67.

Οἱ παραπάνω ὑπάλληλοι εἶχαν τὴν ὑποχρέωση μέχρι τὴν 13.9.79 νά ἐπανεξαγάγουν τὰ αὐτοκίνητα ἡ νά τὰ τελωνίσουν μὲ τὴν κα-

ταβολή τῶν δασμῶν καὶ φόρων πού ἀναλογούν.

Οἱ δασμοί καὶ τὰ τέλη πού ἐπιβλήθηκαν στὸν Φ. 'Αργύρη ἀνέρχονται σὲ 730.000 δρχ. καὶ στὸν Α. Κατιφέογλου σὲ 740.000 δρχ.»

### 'Η ἐταιρία S.S.R.S.

Μέ τὴ συμμετοχὴ μεγάλων ναυπηγικῶν συγκροτημάτων ἐταιρίων πετρελαιοιδῶν κ.δ., ἡ ἐταιρία «S.S.R.S. Ltd» ἔκανε καὶ ἐφέτος μιά ἐντυπωσιακή ἐφμάνιση στὰ «Ποσειδώνια 82». Οἱ πέντε κύριες ἐταιρίες πού παρουσιάστηκαν μὲ τὴν «SSRS Ltd» είναι οἱ:

- ELF France S.A./ELABYN S.A.
- Burrard Yarrows Corp. (Canada)
- Hong Kong United Dockyards
- A.S.M.A.R. (Chile)
- Tsakos Industrial Navales S.A. (Uruguay).

— 'Η SSRS ἡ οποία ἀσχολεῖται ἀποκλειστικά μὲ τὴν Ναυτιλία (κατασκευές, ἐπισκευές, τροφεσφόδια) ιδρύθηκε τὸ 1976 καὶ σήμερα, μετά ἔξι χρόνια ἔχει τὴν ἐκπροσώπηση τῶν πλέον γνωστῶν ἐταιριῶν τοῦ κόσμου.

### 'Εγκαίνια νέου κτίρου

Έγκαινιάσθηκε τὴν περασμένη ἐβδομάδα τὸ νέο κτίριο τῆς ἐταιρίας KEF/'Αλέξανδρος Κεφαλλονίτης / ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Νοταρά 110-112. Πρόκειται γιά ἔνα ὑπερσύγχρονο κτίριο, τὸ ὅποιο θά χρησιμοποιηθεῖ κυρίως γιά τις ἀνάγκες τῆς ἐταιρίας KEF καὶ μὲ τὴν εὐκαιρία τῶν ἐγκαίνιων ὁ κ. 'Αλέκος Κεφαλλονίτης ἐδήλωσε ὅτι ἡ κυβέρνηση ὀφείλει νά βοηθήσει μὲ δλα τὰ μέσα τὸν δυναμικό κλά-



**E. G. LOUKEDES**

ΕΑΝ ΕΠΙΔΙΩΚΕΤΕ  
ΨΥΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΣΕ ΛΟΓΙΚΟΤΑΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΠΕΥΘΥΝΟΗΤΕ ΣΤΑ  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ISTANBUL

## ERKAL TUZLA SHIPYARD

ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ·ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ  
ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ  
ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ  
ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΩΣ 18.000 D.W.T

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΩΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ  
ΜΗΚΟΣ ΟΛΙΚΟΝ : 155 M  
ΠΛΑΤΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΝ : 23.40 M  
ΑΝΥΨΩΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ : 8500 TONNOI

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

**Ε. Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ**

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

δο της έμπορικης ναυτιλίας ώστε νά ξεπερασθεί ή κρίση και τό έλληνικό πλοϊο νά καταστεί και πάλι άνταγνωστικό. Η Εταιρία KEF δέν διαθέτει αύτήν την στιγμή πλοϊα και βρίσκεται στο στάδιο της προσκήσεως και κυρίως δεξαμενοπλοίων μέ την χρηματοδότηση άμερικανικής τράπεζας.

### Νέα γραμμή της «MANTA LINES»

Η Έλληνική Εταιρία Τακτικών Γραμμών «Manta Lines» έγκαινιάζει μιά νέα γραμμή στον Περισικό Κόλπο, ή όποια άρχιζει τόν Ιούλιο άπό το λιμάνι του Τζεμπέλ «Άλι και Θά» έξυπηρτείσει κυρίως τα λιμάνια του Μπαχρέιν, του Νταμάρι και του Κουβέιτ.

Η «Manta Lines» θά άρχιζει μέ τό ρό-ρό «Τράκ Τρέιντερ» πού ναυπηγήθηκε τό 1972 στή Νορβηγία.

### Ο Όργανισμός «SUDOIMPORT»

Μέσω τού ένιαίου φορέα SUDOIMPORT, πάνω άπο 80 χώρες τού κόσμου διατηρούν μόνιμες έμπορικες έπαφές με τις Σοβιετικές ναυπηγικές βιομηχανίες. Μόνο κατά τό 1980, ο SUDOIMPORT παρέδωσε 170 σκάφη, φορτηγά, άλιευτικά και άλλα. Στήν τριαντάχρονη σχέδιον ιστορία του, ο SUDOIMPORT έγινε εύρυτατα γνωστός σάν σημαντικός έξαγωγέας και εισαγωγέας πλοίων και ναυτιλιακού έξοπλισμού και δημιούργησε σχέσεις μέ πάνω άπο 2.000 έταιρες σέ διάφορες χώρες.

Τό 1980 τιμήθηκε μέ τόν «Χρυσό Έρμη» διεθνές βραβείο ειρήνης και συνεργασίας. Συνεχίζοντας τήν παράδοση αύτή, ο SUDOIMPORT άποβλεπε στήν άκομα μεγαλύτερη ανάπτυξη οικονομικών διασυνδέσεων και τήν προώθηση τής δημιουργίας δεσμών έμπορικών, φιλικών και καλής γειτονίας μέ δλα τά κράτη.

### Οι δηζελομηχανές της «WARTSILA»

Σοβαρό ένδιαφέρον προκάλεσε η έπιδειξη τής σειράς τών μηχανών «WARTSILA VA-SEA» 32 πού κατασκευάζονται σέ έπτα τύπους, άπο 1.000 έως 8.000 ίππους, και καταναλίσκουν βαρύ πετρέλαιο 3.500 SRI.

«Όπως ύπογράμμισαν οι άντιπρόσωποι

τής φινλανδικής έταιρίας στήν Έλλαδα (γραφείον κ. Ε. Λουκίδη), οι μηχανές τής WARTSILA προσφέρουν τό πλεονέκτημα ότι καταναλίσκουν τήν ίδια κατηγορία βαρέος πετρελαίου και γιά τήν κυρία μηχανή και τίς ήλεκτρομηχανές, γεγονός πού έπιφέρει οικονομία και άσφαλεια σάν συνέπεια τής μειώσεως τής ποιοτικής στάθμης τών μπάνκερς. Μηχανές τής WARTSILA κατασκευάζονται έκτος τής Φινλανδίας στό έργοστάσιο «Nohab» τής Σουηδίας και στήν Σιγκαπούρη.

### Τά έφ' άπαξ

Μέ σημαντική καθυστέρηση άνακοινώθηκαν άπο τό ύπουργειο Ναυτιλίας οι άποφάσεις τών ύπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας μέ τίς όποιες έγκρινονται οι άποφάσεις τών Δ.Σ. τών Ταμείων Προνοίας Α'Ειναματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων πού είχαν ληφθεί τόν Νοέμβριο τού 1981 γιά τήν αύξηση τών παροχών τών Ταμείων κατά 25% και 28% άντιστοιχα άπο τήν 1η Ιανουαρίου 1982 και τήν ταυτόχρονη αύξηση άπο τήν ίδια ήμερομνία τών είσοφορών τών άσφαλισμένων κατά 30% και 33% άντιστοιχα, δηλαδή άπο 2.509 σε 3.262 δρχ., τού ΤΠΑΕΝ και άπο 1.503 σε 1.999 δρχ., τού Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. Τά Ταμεία Προνοίας έκοινοποιήσαν τήν γνωστοποίηση τών άποφάσεων γιά τήν αύξηση τών είσοφορών μέ έπειγουσα έγκυκλιο ύπο ήμερομνία 28.5.82 μέ τήν όποια συνιστάται στά προεντικά λιμεναρχεία και γενικά στής άρχες πού έχουν άρμοδιότητα άντικαταστάσεως ναυτολογίων κατά τήν άντικαταστάση ναυτολογίων νά ύπολογίζουν άναδρομικά τίς αύξημένες είσοφορές άπο τήν 1η Ιανουαρίου. Φυσικά στήν έγκυκλιο δέν προσδιορίζεται ποιός θά καταβάλει τήν διαφορά γιά τούς ναυτικούς έκεινους πού στό διάστημα αύτό έχουν άπολυθεί άπο τά πλοία. Τό μόνο πού έκανε τό YEN ήταν νά διαψεύσει φήμες ότι πρόκειται νά καταργηθούν τά έφ' άπαξ. Άλλα τά έφ' άπαξ προέρχονται άποκλειστικά άπο είσοφορές τών ναυτικών και είναι αύτονότο ότι κανένας δέν μπορεί νά τά καταργήσει.

### Τό έπίδομα γιά χρόνιες άσθένειες

Μέ απόφαση τού ύπουργού Ναυτιλίας, καθορίστηκε σέ 5.000 δρχ. τό ειδικό μηνιαίο έπιδομα πού προβλέπεται άπο τό Π.Δ. 894/1981 (άρθρο 15 παρ. 2) γιά τούς άσθαλισμένους τού Οίκου Ναύτου πού πάσχουν άπο χρόνιες ή άνιατες άσθένειες ή πού έχουν πλήρη άνικανότητα.

### Τό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας

Σέ συνεργασία μέ τήν Φινλανδική έταιρία κατασκευής μηχανών πλοίων «Βαρτσίλα» τό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας έχει όργανώσει διάλεξη, τήν Πέμπτη 17 Ιουνίου και ώρα 19.00 στό Ξενοδοχείο «Κάραβελ» τών Αθηνών.

Τά δύο βασικά θέματα τής διαλέξεως άφορούν τόν «Μηχανολογικό έξοπλισμό τών πλοίων τού μέλλοντος» και τήν «Αύξηση τού κέρδους έκμεταλλεύσεως τών έπιβατηγών πλοίων».

### Τή έκθεση «Τράνσπορτ 82»

Στό Μόναχο λαμβάνει χώρα μεταξύ 15-19 Ιουνίου ή διεθνής έκθεση γιά τίς Μεταφορές, στήν όποια λαμβάνουν μέρος 412 έκθετες άπο 20 χώρες.

Κατά τήν διάρκεια τής έκθεσεως, ή όποια πραγματοποιείται κάθε τέσσερα χρόνια, θά έπιδειχθούν μηχανήματα και μέθοδοι φορτώσεως και συσκευασίας προϊόντων γιά θαλάσσιες, σιδηροδρομικές, άεροπορικές και άδικές μεταφορές.

### Τή «MARICHEM» 82

Τή τέταρτη διεθνής έκθεση πάνω σέ θέματα μεταφοράς και άποθηκεύσεων χημικών φορτών θά λάβει χώρα στό Αμστερνταμ μεταξύ 22-24 Ιουνίου.

Συμμετέχουν έκθετες άπο 10 χώρες, οι άποιοι θά έπιδείξουν τίς τελευταίες τεχνολογίκες έξελιξεις στόν έξοπλισμό τών τάνκερς μεταφοράς χημικών προϊόντων ένώ θά συζητηθούν θέματα πού άφορούν τόν Κανονισμό Μεταφοράς Χημικών μπάλκ φορτών ζητώντας έχουν τεθεί άπο τόν iMO.

## 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

BROS|TRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559



# Θαλάσσια άτυχήματα

**ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ:** 'Από Νέα Όρλεάνη γιά Τσιταγκόγκ συγκρούστηκε μέ φορτηγό πλοίο «Bauglar Mita» στήν Κουτουμπντία στίς 7 Ιουνίου.

**ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ:** 'Εφθασε Σασέμπο στίς 31 Μαΐου και έζήτησε έπιθεώρηση λόγω ζημιών από κακοκαιρία. 'Ανελήφθησαν μόνιμες έλασματουργικές έπισκευές.

**ΑΠΙΛΙΩΤΗΣ:** Στήν Βομβάνη στίς 7 Ιουνίου έπιθεωρήθηκε λόγω ειδορής υδατος στό Νο.5 κύτος. 'Αρχισαν έργασίες άντλησεως τών ύδατων γιά νά διαπιστωθεί έκταση άναγκαίων έπισκευών.

**ΑΡΓΩ ΠΑΓ' ΙΟΝΗΡ:** 'Από Άμπιτζάν γιά Κόντινεντ έφθασε στό Λάς Πάλμας 2 Ιουνίου γιά έπιθεώρηση και έπισκευές στήν μηχανή.

**ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ:** 'Ιρακινά άεροσκάφη βομβάρδισαν τό σκάφος στίς 6 Ιουνίου ένω έπλεε πρός τόν λιμένα Μπαντάρ Χομεϊνί μέ φορτίο λιπασμάτων. 'Ενας "Ελληνας και δύο Πακιστανοί ναυτικοί έφονεύθησαν και ένας άκομη τραυματίστηκε. Τά υπόλοιπα 22 μέλη τού πληρώματος έγκατέλειψαν τό πλοίο τό όποιο ρυμουλκήθηκε στόν λιμένα. 'Έζητήθη έπιθεώρηση τού σκάφους γιά τήν διαπίστωση τής έκτασεως τών ζημιών.

**ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ:** 'Από Πόρτλαντ γιά Βικτωρία άνέφερε δτι ύπεστη ζημιές στά

πλευρικά έλάσματα από τό φορτηγό «Bauglar Preeti» στήν Τσιταγκόγκ τήν 1 Ιουνίου.

**ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ:** Στήν Τσιταγκόγκ στίς 10 Ιουνίου έδήλωσε ζημιές από κακοκαιρία και έζήτησε έπιθεώρηση.

**ΚΑΡΛΟΒΑ:** 'Από Φιλιππίνες γιά Άμβούργο μέ φορτίο 34.000 λιπασμάτων προσάραξε στόν ποταμό «Ελμπε στίς 2 Ιουνίου. Τό σκάφος άνελκύστηκε τήν έπομένη μέ τήν βοήθεια τριών ρυμουλκών χωρίς νά ύποστει ζημιές και έφθασε στό Άμβούργο γιά έκφρωτηση.

**ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ:** 'Από Πύλο γιά Γύδνια μέ φορτίο σιδηρομεταλλεύματος προσέκρουσε στό σκάφος ρόλλ όν· ρόλλ όφ «Ατονα» στόν σταθμό πετρελεύσεως τού Χολτενάου, στίς 6 Ιουνίου. 'Αμφότερα τά σκάφη ύπεστησαν μικρές ζημιές και συνέχισαν πρός τόν προορισμό τους.

**ΚΥΚΛΑΔΕΣ:** 'Επιθεωρήθηκε στά τέλη Μαΐου στό Πέραμα λόγω ζημιών στίς δύο μηχανές. 'Ανελήφθησαν μόνιμες έπισκευές στό έπιβατηγό· φέρου.

**KYMA:** 'Από Μοντεβίδεο γιά Πόρτ Σάιντ ύπεστη πυρκαία σέ ένα κύλινδρο τής κυρ. μηχανής. 'Ανελήφθησαν έπισκευές στό Πόρτ Σάιντ στά τέλη Μαΐου από συνεργείο έλληνων τεχνικών.

**MANAMARIA:** 'Εξέπεμψε σήμα κινδύνου

στίς 8 Ιουνίου συνεπεία πυρκαϊάς στό μηχανοστάσιο σέ πλάτος 35° 36 βόρειο μήκος 11° 48 ανατολικό. Τό ελληνικό σκάφος Ο ΣΟΛΕΜΝΟΣ έσπευσε σέ βοήθεια και τό σήμα κινδύνου ακυρώθηκε. Τό πλήρωμα διεκπεραιώθηκε στή νήσο Λαμπεντούσα χωρίς νά ύπάρχουν θύματα ένω τό σκάφος έχει ύποστει πολύ σοβαρές ζημιές από τήν πυρκαία ή όποια σβήστηκε από ρυμουλκά πρίν μεταδοθεί στό φορτίο τών 20.000 τον. ντήζελ διλ πού εύρισκοντο στό σκάφος.

'Η πυρκαϊά σβήστηκε στίς 9 Ιουνίου και τό πλοϊο ρυμουλκήθηκε στήν Αύγούστα.

**ΜΕΛΙΤΩΝ:** Συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «Llaima» στίς 26 Μαΐου. Τό ελληνικό σκάφος έφθασε στίς 18 Μαΐου στήν Παρανάγκουα γιά έκτέλεση έλασματουργικών έπισκευών.

**MINTEN:** 'Από Ντώρμπαν γιά Άμβούργο άπωλεσε μιά δγκυρα και όκτω μήκη τής άλυσίδας. 'Αμοιβά παραλήφθησαν στό Άμβούργο στίς 10 Ιουνίου και θά τοποθετηθούν στό έπομενο λιμάνι.

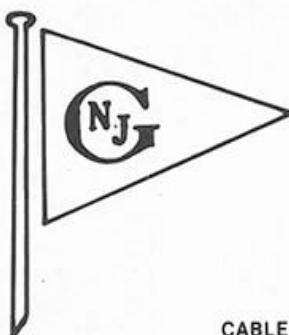
**ΝΕΑΠΟΛΙΣ:** 'Από Νέα Υόρκη γιά Τζάκσονβιλ έζήτησε έπιθεώρηση λόγω προσκρούσεως μιά δγκυρα και όκτώ μήκη τής άλυσίδας. 'Αμοιβά παραλήφθησαν στό Άμβούργο στίς 10 Ιουνίου γιά νά έπιθεωρηθεί ή ζημιά.

**ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Παναμά):** Προσάραξε στό Σίλβερ Μπάν στίς 18 Μαΐου. 'Υπέστη ζημιά στήν προπέλλα και τό πηδάλιο ένω παρατηρήθηκε μικρή εισροή υδατος στό Νο. 3 κύτος και τό μηχανοστάσιο.

**ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ:** 'Υπέστη ζημιά στό Νο. 1 κύλινδρο κατά τήν είσοδο στόν λιμένα τού Μπορντώ στίς άρχες Ιουνίου.

**ΤΣΕΡΥ:** 'Αναμένεται στό Σασέμπο στίς 15 Ιουνίου όπου έχει ζητηθεί έπιθεώρηση λόγω ζημιών από προσάραξη τού πλοίου σε προηγούμενο ταξίδι του.

## 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

# Η ναυλαγορά

Οι περισσότεροι παρηγορές συμφωνούν ότι, με την είσοδο μας στόν Ιούνιο, οι συνήθεις έποχαικες έπιπτωσεις επί της ναυλαγοράς έγιναν πλήρως άντιληπτές. Η διοπίστωση αύτή, προστιθέμενη στήν όποιο μακρού σοβιουσά κρίση τείνει να δημιουργήσει μιά κατάσταση άλιγον άπειρουσα του πονικού, ιδίως όντας η ληφθεὶς ύποψη η πλήρης σχεδόν άπουσια σοβαρής προσποτικής για μιά γρήγορη αύξηση της ζήτησης, τουλάχιστον κατά τους θερινούς μηνες. Και μάλιστα, όσον άφορά στό υπό Θεώρηση δεκαπενθύμερο, η ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια» και η συρροή έπισκεπτών, μεταξύ τών οποίων πολλοί σημαντικοί ναυτιλιακοί παράγοντες άποδα τό ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου, προκάλεσαν ένα κλίμα «απροθυμίας» για δουλειά. Στό βωμό της τάσης συγκέντρωσης της προσοχής στις δημόσιες σχέσεις και της άπολαυσης ουτών τών τιμή διακοπών θυσιάστηκε η έπικαιρότητα. Και ίσως τό γεγονός ότι μερικά άποδα τό άναυλωτα πλοια παραμένουν άκομα στά άγκυροβολία τους ή άντιμετωπίζουν τήν άβεβαιότητα, έκει θα πρέπει να άποδοθει.

Οι έλπιδες για μιά γρήγορη άναγγελία τών προσεχών άγορών αισιόδοξο όποι τήν Σοβιετική «Ένωση, πού θα ξίνει ένα κάποιο αισιόδοξο τόνο στό αμερινό ζιφερό κλίμα, φοίνεται, δυστυχώς, όποιο μορικρύνονται. Πράγματι, οι πρόσφατες έπαφες σε διακρατικό έπιπεδο άφηναν τήν έντυπωση, ότι τίποτε νέο δέν πρέπει να άναμενεται πριν άπο τών προσεχή Σεπτέμβριο. Και είναι πλέον προφανές, ότι τό παιχνίδι αύτή τήν φορά θα έχει τρητηθεί άπο τήν δυνατότητα συνεννόησης άναμεσα στήν ΕΕΣΔ και τής ΗΠΑ, συνάρτηση, έπομένως, και τού γενικού πολιτικού κλίματος πού, πρός το παρόν τουλάχιστον, δέν διακρίνεται για τήν ύψηλή θερμοκρασία του. Ή

Άργεντινή πρός τό παρόν φαίνεται νά είναι μιά δεύτερη (άπωτερη) ένοπλακτική λύση γιά τούς Σοβιετικούς και λόγω τών γεγονότων τών νήσων «Φάλκλαντ» άλλα και λόγω τού μεγαλύτερου κόστους μεταφοράς άφου και ή άποσταση άπο τό λιμάνια προορισμού είναι σαφώ μεγαλύτερη και η φόρτωση βραδύτερη και δαπανηρή.

Στό μεταξύ, οι Κινέζοι, έπωφελούμενοι όποι τό δόλο κλίμα, κατόρθωσαν νά καλύψουν τίς λίγες σχετικά φορτώσεις τους όποι τόν Κόλπο σε έπιπεδο που θυμίζουν έκεινα τού Φεβρουαρίου, πρίν άπο τήν πρόσκαιρη άνακαρφή τών άρχων Μαρτίου. Το νούλος τών δολ. 27.50 γιά 30.000 τόννους φορτίου βρίσκεται στά κατώτατο έπιπεδο τής χρονιάς και, σάν τάση, δημιουργεί ζηφερά προσισθήματα.

Τό παρόπων περιγραφόμενη κατάσταση ήταν φυσικό νά έπιδράσει και σε δόλα τά άλλα, κλασσικά πλέον κλεισίματα. Έτσι, παροτρήσαμε ύποχώρηση και στά σιτηρά άπο Κόλπο γιά Κόντινεντ, όπου τά δολ. 10.25 γιά 55.000 τόννους είναι μιά σημαντική πτώση έναντι τού 11.50 δύο ή τρεις έβδομάδες πρίν. Τό ίδιο συνέβη και γιά τά φορτία σιτηρών πρός Ιτανία, όπου οι άντιστοιχες ναυλώσεις είναι δολ. 10.50/20.75, ένω στό κάρβουνο, άπο Βαλτιμόρη γιά Ιτανία, ή ναύλωση στά δολ. 17. Αι σημαίνει μιά άκομα έξισου σοβαρή ύποχώρηση.

Περιορισμένες σε άριθμο οι ναυλώσεις και άπο τής Μεγάλες Λίμνες ένω σπαραδικές φοίνονται οι πράξεις άπο Άργεντινή.

Τό σιδηρομεταλλεύματα άπο Τουμπαρά γιά Εύρωπη, σε μεγέθη 150/130.000 τόννων κυμάνθηκαν γύρω στά δολ. 5, ένω φορτώσεις μικρών ποσοτήτων

(23/33.000 τόν.) όποι τό ίδιο λιμάνι γιά Χατέρας κλεισθηκαν στά δολ. 6 άνω τόννο.

Πιστεύουμε ότι τά παραπάνω σχόλια καθιστούν τήν άναφορά σε συγκεκριμένες ναυλώσεις μάλλον περιττή. Γιά τήν ιστορία και μόνο, θά μνημονεύσουμε:

— 30.000 τόν. σιτηρών, άπο Κόλπο γιά Κίνα, δολ. 27.50 μέ 4.000/3.000 τόν. έλευθ. έκφ., Ιούνιο (Κινέζοι).

— 55.000 τόν. σιτηρών, άπο Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 10.25 φίο, 10 ήμερες φορτοεκφ. Ιούνιο (TRADAX).

— 52.000 τόν. σιτηρών, άπο Κόλπο γιά Ιτανία, δολ. 19.50 φίο, 11 ήμερες Ιούνιο (KKK).

— 32.000 τόν. σιτηρών, άπο Χ. Ρόντς γιά Πειραιά, δολ. 15.50 φίο, 5 ήμερες / 2.500 τόν., Ιούνιο (Dreyfus).

— 16.000 τόν. σιτηρών, άπο Μ. Λίμνες μέ συμπλήρωση Αγ. Λαυρέντιο, δολ. 18 φίο, μέ συμπλήρωση 25.000 τόν. δολ. 11 φίο, 8 ήμερες, άμεση φορτωση (TRADAX).

— 20.000 τόν. σιτηρών, άπο Πλειτ γιά δυτ. Μεξικό, δολ. 38.25 φίο, 2.000/800, Ιούνιο (Garcia).

Τό κάρβουνο:

— 55.000 τόν., άπο Βαλτιμόρη γιά Ιτανία, δολ. 17 (όπιον Χ. Ρόντς δολ. 17.25), 5 ήμερες, Ιούνιο (Japan Line).

— 57.000 τόν., άπο Χ. Ρόντς γιά Β. Ιτανία δολ. 7.85 μέ 3 ήμερες / 15.000 τόν., Ιούνιο, (Thyssen).

— 66.000 τόν., άπο Χ. Ρόντς γιά Ιταλία, δολ. 7.90 μέ 2 1/2 ήμερες, Ιούνιο, (Sidermar).

Τά μεταλλεύματα:

— 150.000 τόν., άπο Τουμπαρά, γιά Όλλανδια, δολ. 5 φίο, 6 ήμερες, Ιούνιο (Hoesch).

— 33.000 τόν., άπο Τουμπαρά γιά Χτέρας, δολ. 6 φίο, 5 ήμερες, Ιούνιο, (Bethlehem Steel).

**Ansa**  
**Greece**



*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

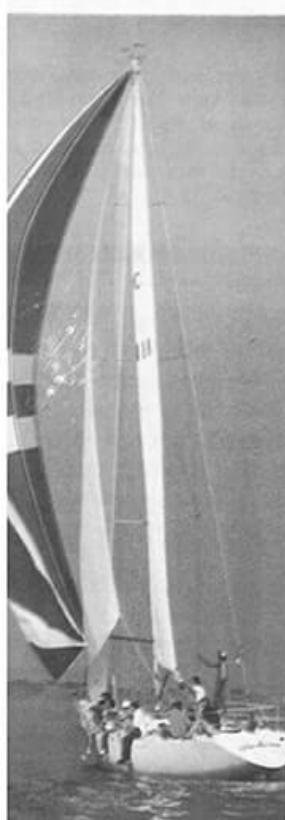
AGENCY:

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

## Λοιπά Φορτία:

— 33.000 τον. λιπασμάτων, από N. Όρλεάνη γιά Κόντινεντ, δολ. 10.50 φίο, 10.000/7.000 τον., Ιούνιο (Unifert).  
— 15.000 τον. ζάχαρης, από Queensland γιά Prai, δολ. 19.75 φίο, 10.000/1.100 τον., Ιούλιο (CSR).

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τόσον ή γενική κατάσταση τής ναυλαγράφας δυο και ή καθολική άποψη τών Σοβιετικών, δημιουργήσαν μά σαφικτική κατάσταση στον τομέα των χρονοναυλώσεων. Πολλές από τις πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις άναφερονται σε παλαιά κοντράτα, οι οποίες έχασανται στην θάλασσα.

— 72.000 τον., από Γιβραλτάρ γιά κυκλικό Ατλαντικού, δολ. 5.300, Ιούνιο (WABS).  
— 60.000 τον., από Ιαπωνία γιά Κόντινεντ μέσω Αύστραλιας, δολ. 5.000, Ιούνιο (Showa).  
— 40.000 τον., από Κόλπο γιά Ευρώπη, δολ. 5.250 και δολ. 100.000, Ιούνιο.  
— 25.000 τον., από Τάμπα γιά Ιαπωνία, δολ. 6.000, Ιούνιο (Tokai).  
— 15.200 τον., από Κόντινεντ γιά Άλγερια, δολ. 3.250, Ιούνιο, (Lalemant).

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέ πλήρη συναίσθηση τού κινδύνου τά δελτία μας νά κριθούν μονότονα, γιά μιό άκμα φορά θά έπισημάνομε τήν υπερπρασφορά/ύπερπληθώρα χωρητικότητας στον τομέα τών U/VLCC. Κάθε ναύλωση όπο τόν Περισικό Κόλπο έξακολουθεῖ νά είναι ένα «γεγονός» μέ ναύλους κυριανόμενους γύρω στό WS 20 ένω οι φορτώσεις από KHARG ISLAND «πριμοδοτούνται» στό WS 23/24 για δυτικές όψιμον, όπου δύναται παρεμβόλλονται και τά ύψηλα άσφαλτοτρα πολέμου. Τήν στιγμή που γράφονται αύτές οι γραμμές, πληροφορούμεθα τήν

ναύλωση ULCC στό WS 13.5, έπιπεδο πού προγματοποιεί νέο κατώτατο ναύλο.

Στά μικρότερα πλοια, μιά άθεβαιη κατάσταση όπου έπικρατεί ή άπραξια μέ διαλειμματα «πυρετού» σε δριμόμενες περιοχές. Μία τέτοια, η Βρεταννία όπ' όπου παραπρήθηκε μιά σχιστόη σύζηση τής τιμής τού προϊόντος. Σειρά φορτώσεων διά ΗΠΑ στό WS 42 μέ βάση 65.000 τόννους.

Σημαντικός ή δριμός τών φορτώσεων όπό δυτική Αφρική σε μεγέθη όπό 150.000 μέχρι 22.000 τόννων.

Μιά άπροθυμία στήν άνακοινωση τών συμφωνηθέντων ναύλων άφηνε πολλά έρωτηματικά. Άπο τά λίγα πού έγιναν γνωστά, οι 145.000 τόννοι γιά Κόντινεντ η Μεσόγειο πληρώθηκαν WS 35 ένω ό άντιστοχος ναύλος γιά 90.000 τόννους κυμανθήκε στό WS 55. Ένδρεσαγιακά κλεισίματα γιά 110.000 τόννους πληρώθηκαν στό WS 47 ένω πλοιο 55.000 τόννων όπό Άλγερια γιά Κόντινεντ πέτυχε 82.5 μέ όψιμον ΗΠΑ 72.5 WS.

Γνωστοί Βρεταννοί μεσίτες άποντούν άμηκαν στό έρωτημα γιά προσεχείς προοπτικές.

## τά ναύλωθέντα 'Ελληνικά πλοιά

## ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

**ΤΖΕΤΙ:** Μισσισιππή 11.500 τον. γεννήματα γιά Βενεζουέλα δολ. 20. φίο. πέντε ήμέρες φόρτωση, 2.000 τον. έκφρτωση, Ιούνιον 5-12.

**ΣΕΜΠΑ:** Μισσισιππή 14.000 τον. γεννήματα γιά Πουέρτο Καμπένο δολ. 20.25 φίο 4.000 τον. φόρτωση, 600 τον. έκφρτωση Ιούνιον 3-10.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.:** Αμερικανικό Κόλπο 23.000 τον. γεννήματα γιά Βόλο ή Σούδα δολ. 19.50 φίο 4 ήμέρες φόρτωση, 1.500 τον. έκφρτωση Ιούνιον 10-18.

**ΜΠΡΗΖ:** Αμερικανικό Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα γιά Βόλο ή Σούδα δολ. 19.50 φίο, 4 ήμέρες φόρτωση, 1.500 τον. έκφρτωση Ιούνιον 10-15.

**ΜΠΕΤΤΥ:** Αμερικανικό Κόλπο 15.000 τον. γεννήματα γιά Μπουένα Βεντούρα δολ. 20 φίο, 3 ήμέρες φόρτωση, 1.500 τον. έκφρτωση Ιούνιον.

**ΤΡΕΓΙΝΤ ΟΣΕΑΝ:** Χάμπτον ρόδης 55.000 (10%) γαιάνθρακες γιά Ιαπωνία δολ. 17.50 όφινον Βαλτιμόρη δολ. 17. φίον Αμερικ. Κόλπο δολ. 18.5 ήμέρες φορτοεκφράτωση.

**ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ:** Αμερικανικό Κόλπο 30.000 τον. (5%) γεννήματα γιά Κίνα, δολ. 28.75, 4.000 φόρτωση, 3.000 τον. έκφρτωση, τέλη Ιούνιον.

**ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ:** Αμερικ. λιμένες Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνία, δολ. 19.50, φίο, Ιούνιον 15-25.

**ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ:** Μισσισιππή 14.000 τον. σογιαλεύρων Βενεζουέλα δολ. 19. φίο, μέ 4.000/600 τον. φορτοεκφράτωση, μέσο Ιούνιο.

**ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΤΣ:** Μεγ. Λίμνας, 13.000 τον. οπορνού καρβό μου βορ. Γαλλία, δολ. 31, φίο, μέ 4.000 τον. έκφρτωση, Ιούνιον 8-16.

**ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτό):** Χάμπτον ρόδης 66.000 τον. γαιανθράκων δυτ. Ιταλία, δολ. 7.90, έλ. έκφρτωτικών, Ιούνιον 12-18.

**ΑΚΜΗ (π.):** Μπουένος Αύρες 6.000 τον. ζαχάρεως άμερικ. λιμένος Κόλπου, άκτης Ατλαντικού, δολ. 38.50, φίο, μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφράτωση, Ιούνιος.

**ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ:** Μισσισιππή 33.000 τον. λιπασμάτων χύμα, Αμέρεσα, δολ. 10.50, φίο μέ 10.000/7.000 τον. φορτοεκφράτωση, Ιούνιον 9-16.

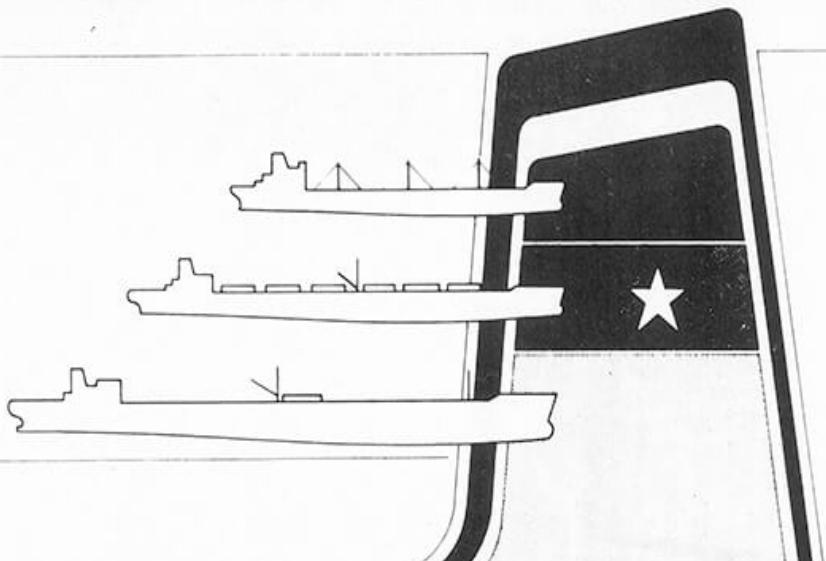
**ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (κιβ.):** Αμερικ. λιμένες Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Κίνα, δολ. 27.50, μέ 4.000 τον. γκρός φόρτωση, 30.000 τον. έλ. έκφρτωση, Ιούνιος.

**ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ:** Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορειαίω Χάττερας) 32.000 τον. γεννημάτων Πειραιά, δολ. 15.50 φίο, μέ 2.500 τον. έκφρτωση, Ιούνιον 10-19.

**ΣΠΙΛΙΟΣ:** Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορειαίω Χάττερας) 25.000 τον. οπον Μπαγκλάντες, δολ. 31.25, φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωση Ιούνιον 10-15.

**ΠΕΤΑΛΟΝ (κιβ.):** Αμερικ. λιμένες Κόλπου 55.000 τον. γεν-

## ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



### ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



νημάτων Κόντινεντ, δολ. 10.25, φίο, Ιουνίου 11-16.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΛΟΥ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 14.000 τον. γεννημάτων Δανία (29 π. 6 ίντο Βύθισμα) δολ. 17.50 φίστ, μέ 3.000 τον. έκφρωση, Ιουνίου 15-21.

ΒΙΣΜΑΡ: Χιούστον 23.000 τον. σίτου Βιρτυτό. δολ. 19.35, φίο, μέ 5.000 τον. έκφρωση, έτοιμη φόρτωση.

ΑΓΓΕΛΙΑ ΜΑΙΡΗ: Αμερικ. λιμένες Κόλπο 5.000 τον. γεννημάτων Άλγερια (28 π. βύθισμα) δολ. 33. φίο, Ιουνίου 26 - Ιουλίου 8.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπο 17.750 τον. σογιαλεύρων Πουέρτο Καμπέλο. δολ. 18.25 φίο, μέ 4.000/600 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 15-28.

ΚΑΛΛΙΡΟΗ: Τγ. Λαυρέντιον 17.500 - 18.500 τον. γεννημάτων Άλγερια δολ. 23.25 όψιμον Πόρτο Καρτες φόρτωση 25 σεντς άλιγωτερο, φίο, μέ 500 τον. έκφρωση, Ιουνίου 15-22.

ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Κίνα, δολ. 27.50 μέ 4.000 τον. γκρές φόρτωση, 3.000 τον. έλ. έκφρωση, Ιουνίου.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων. Βενεζουέλα, δολ. 15. φίο, μέ 1.000 τον. έκφρωση, Ιουνίου 4-7.

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Μεγ. Λίμνας 14.000 τον. σίτου Βενεζουέλα δολ. 30. φίο, μέ 1.000 τον. έκφρωση, Ιουνίου 18-25.

ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑΙ (κ): Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βρετανία Χάρτερς) 25.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνία, δολ. 19.50, φίο, Ιουνίου 15-25.

ΓΟΥΟΡΔΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΗ: Αμερικ. Κόλπος 33.000 τον. γεννημάτων για Κυνοστάντζα, δολ. 16.50 φίο, 5 ήμέρες φόρτωση, 3.000 τον. έκφρωση, Ιουνίου 17-21.

ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ: Αμερικ. Κόλπος 21.000 τον. γεννημάτων γιά Γκαύμα δολ. 16.90, 4 ήμέρες φόρτωση, 1.250 τον. έκφρωση, Ιουνίου 19-26.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ: Αμερικ. Κόλπος 22.000 τον. γεννημάτων γιά Μπούνενβεντούρα, δολ. 18.50 φίο, 4 ήμέρες φόρτωση, 1.200 τον. έκφρωση, Ιουνίου 23-29.

ΜΑΓΙΑ: Καλιφόρνια 24.000 τον. σιτρόρι γιά Δυτική Ιταλία, δολ. 18.75, για Αδριατική δολ. 19.25 φίο, 4.000 τον. φόρτωση, 3.500 τον. έκφρωση τόν Ιουνίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.: Ρίβερ Πλέιτ 20.000 τον. γεννημάτων γιά Δυτική άκτη Μεξικού, δολ. 37 φίο, 2.000/1.000 τον., Ιουνίου 20-30.

#### ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ: Καζαμπλάνκα 20.000 τον. φωσφάτων χύμα δολ. 29 φίο, 4.500 τον. φόρτωση, 2.000 τον. έκφρωση, Ιουνίου 1-10.

ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ: Πούντα Μοράκες 6.000 τον. ζαχέρως άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 12.50 φίο, όψιμον άκτης Ατλαντικού δολ. 14.50 φίο, μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ: Νοτ. Αφρική 14.000 τον. άραβοσίτο, Βενεζουέλα δολ. 19.20, μέ 2.000 τον. γκρές φόρτωση, 1.000 τον. έλ. έκφρωση, Ιουνίου 11-21.

ΠΕΛΛΑ: Μαπούτο 14.000 τον. ζαχέρως χύμα, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, δολ. 20.50, φίο, μέ 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 5-10.

ΜΕΣΙΣ: (λιβ.): Σάντο Ντομέγκο 12.293 τον. ζαχέρως άμερικ. λιμένες κόλπου, δολ. 14, όψιμον άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού δολ. 15.75, φίο, μέ 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΕΛΕΝΗ Π.: Σαλτνάνχα Μπέη, 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα δολ. 8, φόρτωση βάσει κλίμακος, έκφρωση 35.000 τον. τόν Ιούλιο.

#### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβική 32.000 τον. γιά Ατλαντικού WS 100 τέλο Μαιου.

ΧΡΥΣΗ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου γιά Ιταλικό λιμένα WS 49 άρχες Ιουνίου.

ΚΟΣΜΑΣ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 55.000 τον. μέρος φορτίου γιά άμερικ. Κόλπο WS 70, τέλο Μαιου.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ: Αμερικ. Κόλπο 30.000 τον. μέρος φορτίου γιά Αγγλία/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 85, τέλος Μαιου.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ: Καναδά 26.000 τον. καθαρά γιά άκτη Ατλαντικού και άμερικ. Κόλπο WS 215, τέλος Μαιου.

ΧΑΒΑΤΑΝ ΣΑΝ: Εκουαντόρ 83.000 τον. μέρος φορτίου γιά Ταιβάν WS 40,5 25 Ιουνίου.

ΜΕΤΣΟΒΩΝ: Μπόνου 80.000 τον. μέρος φορτίου γιά Αμπιτζάν δολ. 240.000 συνολικά, 3 Ιουνίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Περισκό Κόλπο 27.000 τον. καθαρά γιά Ιαπωνία ws 147.5 10 Ιουνίου.

ΑΡΧΟΝΤΑΣ: Δυτική Αφρική 145.000 γιά Αγγλία, Κόντινεντ. Μεσόγειο Ws 35, όψιμον γιά Μποχάρες WS 33 όψιμον άποθηκεύσεως μέχρι 30 ήμέρες έναντι δολ. 9.000 τόν ήμέρα.

ΜΕΣ. ΑΥΓΗ: Περισκό Κόλπο 23.500 τον. νάφθα Αγγλία, Κόντινεντ, W 100, Ιουνίου 5.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.): Σκίκντα 25.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ, W 140, όψιμον Μεσόγειο W 150 (καθαρά) Ιουνίου 4.

ΜΑΝΑ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 137.000 τον. Σαντ Κρουώ W 45, Ιουνίου 8.

ΑΘΗΝΑ: Καραϊβική 35.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού W 108.5, όν φόρτωση Όρινόκο W 113, Ιουνίου 4.

ΤΑΝΚΕΡ (ετ. Κουκουκούντη): Περισκό Κόλπο 90.000 τον. μέρος φορτίου, Μπράντος δολ. 7.75, Ιουνίου.

ΡΑΜΠΙΟΣ ΜΠΑΤΑΓ'': Σιντί Κεριρ 130.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ W 45, όψιμον Μεσόγειο W 47.5, Ιουνίου 8.

ΛΟΙΤΑΝΤΑ: Άλγερια 32.400 τον. μέρος φορτίου, Αγγλία, Κόντινεντ, W 110, όψιμον Μεσόγειο W 115 Ιουνίου 7.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Περισκό Κόλπο 66.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ W 59, Ιουνίου 12.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Έτ. Σιδέρι 144.000 τον. μέρος φορτίου Τεργεστή W 43.75, Ιουνίου 11.

ΤΖΩΝ: Σούλιμ Βόρε 65.000 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 45, όψιμον Άμερικα Ινδία 7.

ΘΑΛΑΣΣΑ: ΤΥΧΗ (μικτό): Σούλιμ Βόρε 65.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ W 59, Ιουνίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (λιβ.): Περισκό Κόλπο 110.000 τον. μέρος φορτίου, Ινδία, W 67.5, Ιουνίου 7.

ΑΣΗΜΗ: Μπαχάμας 35.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 96, Ιουνίου 11.

ΧΟΟΥΠ: Μπαχάμας 39.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες Κόλπου, W 86, Ιουνίου 10.

ΝΙΤΣΑ: Σαντ Κρουώ 26.000 τον. καθαρά άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, W 132.5, Ιουνίου 15.

ΤΡΑΙΤΝΤΕΝΤ: Ανατολ. άκτη Μεξικού 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 60, Ιουνίου 9.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Χάρηκ Αιλαντ 87.000 τον. Μεσόγειο, W 57 Ιουνίου 17.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ: Ράς Τανόρα 220.000 τον. Αγγλία, Κόντινεντ W 18.5, Ιουνίου 11.

ΤΡΕΙΤΝ ΝΟΜΑΝΤ (μικτό): Έριθρο Θάλασσα 60.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλία, W 60, Ιουνίου 15.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ V.: Μαύρη Θάλασσα 24.000 τον. καθαρά γιά Ιταλία WS 137.5, 21 Ιουνίου.

ΓΚΛΟΡΙΚ: Ράς Τανόρα 80.000 τον. γιά Μοχαμεντία WS 44, 20 Ιουνίου.

ΧΙΟΣ: Κυνοτάντζα 30.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου γιά Αγγλία/Κόντινεντ WS 115, όψιμον γιά Μεσόγειο WS 120, 9 Ιουνίου.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Χάουντ Πόιντ 63.000 τον. μέρος φορτίου γιά Κόρπους Κρίστι WS 44, 13 Ιουνίου.

#### ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 18.777 τον. d.w. (807.000 κ.π. 14 μιλ. 26-27 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοση Ιαπωνία, Ιουνίου 20-30.

έπαναπαράδοση μετά την άναχωρηση του πιλότου εις Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 5.300 ήμερησιών.

ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ: (36 κ. 15 - 15 1/2 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ τού 1980) παράδοση Κόντινεντ Ιουνίου 16, έπαναπαράδοση βρρ. άκτη Αμερικής, δολ. 4.300 ήμερησιών.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.167 τον. d.w. (33 π. 1 5/8 ίντο 1.074.457 κ.π. 14 1/2 μιλ. 25 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) παράδοση Ιαπωνία Ιουνίου 5-7, ένα κυκλικό ταξίδι, έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 4.700 ήμερησιών.

ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΡΟΠΤ: 23.591 τον. d.w. (1.070.000 κ.π. 13 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοση Ιαπωνία Ιουνίου 27 - Ιουλίου 7, ταξίδι Περισκού Κόλπου (έπαιρωμένων Ίρακ και Ιράκ) έπαναπαράδοση διπλάζετος Μουσκάτ, δολ. 5.700 ήμερησιών.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τον. d.w. (1.673.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 43 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1976) παράδοση νότιο Αφρική, Ιουνίου 28 - Ιουλίου 10μ έπαναπαράδοση Απωλή Ανατολή, δολ. 6.220 ήμερησιών.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ: 38.660 τον. d.w. (1.768.000 κ.π. 14,5 κόμβοι 4 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοση Ιαπωνίκι λιμένα Μεσογείου άμεση ταξίδι μέσω Περισκού Κόλπου, έπαναπαράδοση Κέπη Πάσσερο, δολ. 6.000 τόν ήμερης.

ΑΝΑΝΓΚΕΑ ΓΟΥΓΙΣΤΟΝ: 22.450 τον. d.w. (1.086.000 κ.π. 14,5 κόμβοι 39 τον. φιούελ διλ τού 1970). Παράδοση Νότιο Αφρική μέσω Ιουνίου, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.700 ήμερησιών.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: 15.175 τον. d.w. (20.382 κ.μ. 13,5 κόμβοι, τού 1972). Παράδοση στον πιλότο Φλάσινγκ άρχες Ιουνίου, ταξίδι, έπαναπαράδοση Άλγερια δολ. 3.250 την ήμερη.

ΑΣΤΕΡΙΟΝ: 22.235 τον. d.w. (1.075.000 κ.π. 14 κόμβοι, 26 τον. φιούελ διλ και 1,5 τον. ντηζελ διλ τού 1972). Παράδοση στον πιλότο Μανίκλα άμεση, έπαναπαράδοση Αγγλία ή Κόντινεντ δολ. 4.000 την ήμερη.

ΕΡΟ: 38.925 τον. d.w. (1.589.000 κ.π. 14 κόμβοι, 40 τον. φιούελ τού 1965). Παράδοση Άμερικ. Κόλπο άρχες Ιουνίου, ταξίδι έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ ή περιοχή Αμβούργου δολ. 5.250 πλέον άμοιβη 100.000 δολλαρίων.

ΕΦΑΠΙΔΟΥΠΟΥ: Φρήγητον 613,5 κόμβοι 25 τον. φιούελ διλ τού 1980). Παράδοση 2 ήμέρες νωρίτερα από την άφιξη στο Σάν Αντόνιο 4-8 Ιουνίου ταξίδι έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα ή περιοχή Νοτ. Ιαπωνίας δολ. 5.200 την ήμερη πλέον άμοιβη δολ. 5.000.

Π. ΠΑΛΗΩΣ: 31.306 τον. d.w. (1.247.000 κ.π. 15 κόμβοι 33 τον. φιούελ διλ τού 1963). Παράδοση Άμερικ. Κόλπο 10-15 Ιουνίου ταξίδι έπαναπαράδοση Περού δολ. 7.500 την ήμερη.

ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ: 16.940 τον. d.w. (768.000 κ.π. 14 κόμβοι 26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1972). Παράδοση στον πιλότη οισμό Ρεκαλάντα 1-16 Ιουνίου ταξίδι, έπαναπαράδοση Άλγερια δολ. 4.750 ήμερησιών.

## SANTOS - RECIFE - RIO GRANDE-BRAZIL

### OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

#### SHIPCHANDLERS

Director: Capt. G. Perivolaris

#### HEAD OFFICE

Jose Ricardo 35-37

P.O.B. 264, SANTOS

TFN: 328643, 346041

25827, AOH: 682453

TELEX: 131224 APMA BR

CABLES: OLYMPIC SANTOS

#### BRANCH OFFICE

Rua Bom Jesus 172

4th Floor, suit 404/405

TFN: 2247956, TLX: 81-1528

CABLES: OLYMPIC RECIFE

RECIFE, Pernambuco

#### BRANCH OFFICE

Rua Pinto Lima 28

TFN: 24916, TLX: 53-2352 OFNL Br

CABLES: OLYMPIC RIOGRANDE

RIO Grande, Rio Grande de Sul

#### PIRAEUS OFFICE

Olympic Forn, de navios

T. Melis

Kolokotroni 92

TFN

# Ai ἀγοραπωλησίαι

ΑΡΜΟΝΙΑ: 40.404 τον. d.w. (1.675.000 κ.π. πλέον 222.000 σε πλευρικές δεξαμενές 14,5 κόμβοι, 43 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973). Παράδοση Νότιο Αφρική τέλος Ιουνίου ταξίδι, έπαναπαράδοση Ιαπωνία δολ. 6.275 την ημέρα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 59.830 τον. d.w. (2.894.000 κ.π. 14 κόμβοι, 48 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1973). Παράδοση Νότιο Ιαπωνία 8-15 Ιουνίου, περίοδο 3-5 μηνών, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΕΚΤΩΡ: 29.707 τον. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 κόμβοι, 36 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1970). Παράδοση Μαύρη Θάλασσα 10-20 Ιουνίου ταξίδι, έπαναπαράδοση Πενάγκ ή Ιαπωνία δολ. 6.000 ήμερησίως.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τον. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 κόμβοι, 37 τον. φιούελ τού 1972). Παράδοση Νότιο Ιαπωνία 8-15 Ιουνίου ταξίδι Αύστραλια — Μεσόγειο, έπαναπαράδοση Πάσσαρο δολ. 4.750 την ημέρα πλέον δολ. 1.500 την μήνα για υπερωρίες.

ΕΘΝΟΣ: 28.582 τον. d.w. (1.336.000 κ.π., 15 κόμβοι, 35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977). Παράδοση μέτρη διφή στον πλοηγικό σταθμό Νόρκπινγκ 7-14 Ιουνίου ταξίδι μεσών Άκαμπα, έπαναπαράδοση στον πλοηγικό σταθμό Πόρ Σάιντ, δολ. 5.000.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 36.900 τον. d.w. (2.894.000 κ.π. 15 κόμβοι, 41 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977). Παράδοση Γκλαντστόουν 8-15 Ιουνίου ταξίδι, έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 4.800 την ημέρα πλέον άμοιβη δολ. 110.000.

ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ: 20.950 τον. d.w. (27.529 κ.μ., 16 κόμβοι τού 1975) Παράδοση Νότιο Ιαπωνία 23-30 Ιουνίου, ταξίδι, έπαναπαράδοση Καραϊβική δολ. 5.300 την ημέρα.

## ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Μιά μικρή έπικαιρη νότα, έν δψει τού τέλους τής φετενίης σαιζόν που τέλειωσε κόπως ένωριτερο τού άνορευμένου, άφινοντας πολλά έρωτηματικά ώς πρός τό τι μέλλει γενέσθαι στήν έρχομένη περίοδο 82/83. Μιά πρώτη διοπίστωση, ή εύσισθσια τών λίγων ναυλωτών τού κλειστού κυκλώματος τού REEFER στήν ήλικια τού πρός ναύλωση πλοίου αφήνει μιά γεύση άβεβαιότητας στούς 15 περίπου Έλληνες πλοιοκτήτες τού ειδικού αύτού τύπου πλοίου. Τό πρόβλημα τής άνανέωσης τού στόλου και τής βελτίωσης τής ήλικιας προβάλλει έπιτακτικό, χωρίς νό βρισκει και τήν λύση του άφου οι ναυπηγικές παραγγελίες άπαιτουν ύψηλή έπενδυση και τά καλά πλοία σπανίζουν στήν άγορά τού SECOND HAND.

Η έβδομάδα τών «Ποσειδωνίων» έσήμανε και έδω μά όντας πολλά τής δραστηριότητας. Ένα πλήθος ξένων μπρόκερ, άπο τούς ποιό γνωστούς και πεπειραμένους, κατονάλωσε τόν καιρό τους τρέχοντας άπο τό Χίλιον στό Ίντερκοντινέντα γιά νό παραστεί στό διάφορα «Cocktails» ένων τά γραφεία τών Πειραιών έφοπλιτών μεσιτών παρουσίαν τήν είκονα γιατρού τού Κολωνακίου, μέ πλήθος έπικεπτες έντος και άλλους τόσους περιμένοντας στό προθάλαμο γιά «άκροση».

Η έλευση, δωμας, ένων τόσο σημαντικού άριθμού ξένων παραγόντων τού τομέα τών άγοραπλησιών και ή έπιτευχθείσα προσωπική έποφή, τόσο μεταξύ τους δον και μέ τούς ντόπιους μεσίτες και πλιοκτήτες, λογικά προσιωνίζει μιά αύξηση τής δραστηριότητας στής προσεχεις μέρες.

Άπο δ, τι είμαστε σέ θέση νό γνωρίζομε, ένας άριθμος ουμφωνών κλείστηκε στο spot, τά άκρηβη δωμας στοιχεία θά γίνουν γνωστά κάπως άργοτερα ή θά παραμένουν έμπιστευτικά γιά πολύ καιρό.

Στόν διεθνή τομέα, ή δραστηριότητα κρατήθηκε σέ κάποιο έπιπεδο και μπορούμε νό άναφέρουμε μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

### Δεξαμενόπλοια:

— VLCC "HAVDROTT" (240.260 DWT τού 1976, τουρμπίνα 32000 SHP, IGS/COW) δολ. 7.500.000.  
— MT "MALAGA" (153.415 DWT τού 1969, SULZER 27600 BHP) δολ. 2.300.000.  
— MT "ESSO NASSAU" (31.100 DWT τού 1972, GOTAVERKEN 14350 BHP), δολ. 6.800.000.

### Μπόλικ κάρριερς:

— MV "EILAT" (32.143 DWT τού 1960, MAN 9600 BHP δολ. 1.250.000.  
— MV "REGAL SABRE" (26.638 DWT τού 1961, MAN 10660 BHP), δολ. 1.050.000.

### Τουηντέκερς:

— MV "EMERALD" (Freedom τού 1968) σέ Ελληνες άγοραστές, τιμή περι τά δο. 2.500.000.  
— MV "DIPHYS" (14.519 DWT τού 1961, SULZER 5325 BHP) δολ. 1.000.000.

## ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά τήν συνεχιζόμενη προσφορά, οι τιμές στήν Φορμόζα έδειξαν μιά άξιοσημείωτη άνοιξη. Ή τιμή τών δολ. 117 πού έπετυχε τό T/T «OWSEGO CONCORD» είναι σαφώς άνωτερη τών σημερινών έπιπεδών. Φορτηγό τών 9.000 τόνων βάρους έπωλήθη στά δολ. 94.50 ένω ή Κορέα άγόρασε τό T/T «ENERGY VITALITY» (30.000 τον. βάρους) στά δολ. 103. Απροξία στό Πακιστάν λόγω τών έποχιακών μουσώνων, ένω σποραδική ήταν ή κύνηση στά λοιπά διαλυτικά κέντρα.

Ός πρός τίς τιμές, ή γενική κατάσταση δίνει τήν παρακάτω είκόνα:

### Φορμόζα:

VLCC, δολ. 105/110  
Λοιπά δεξαμενόπλοια, δολ. 95/110  
Ξηρού φορτίου, δολ. 85/95

### N. Κορέα:

VLCC, δολ. 100/105  
Λοιπά δεξαμενόπλοια, δολ. 100

### Ίνδια (Άνατ. Άκτη)

Πάσης κατηγορίας, δολ. 90/95

### Ιαπωνία

Δεξαμενόπλοια, δολ. 60/70  
Ξηρού φορτίου, δολ. 50/60

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: NOTARA 77 ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

## NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING  
FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.  
P. O. BOX 76 — PIRAEUS  
PHONE: 01 - 4176658 OR 4122537  
CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.000

### Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 2.000
Europe & U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
Europe & U.K. (Surface Mail).....	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100,00
Central and South America.....	U.S. Dollars 115,00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80,00
Far East-Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120,00

# English Supplement

## AN EXAMPLE TO FOLLOW

The German cargo ship "Baltic Link" (4,000 dwt.) which recently called at Greek ports, had a crew of only 12. It consisted of the Master, chief mate, second mate, first and second engineers, a donkeyman, radio officer, four able seamen (of whom two were foreigners) and a cook. According to the Master, this complement was made up with the consent of the German unions. The total absence of stewards was overcome by a system of self-service from the galley. When a guest on board asked for coffee, the Master himself served it from a jug in the galley. He explained that with a complement of only 12, the ship's running costs were low enough to allow it to operate in the present crisis and leave a net profit of about 140,000 drachmas per month.

This is certainly an example we should follow if Greek ships are to survive.

## ALWAYS THE SHIOPOWNER'S FAULT

Whatever happens on any Greek ship is always the fault of the shipowner, according to one of the extreme left newspapers in Athens. Taking advantage of two cases of sea pollution by the tankers "Katina" and "Monemvasia" in Holland and Italy, the paper headlined: "Shipowners again responsible for sea pollution" and went on to say that hardly a week had passed since the shipowners had organised a "fiesta" to celebrate the protection of the sea against pollution when they showed how they understand that protection!

The "Katina" pollution was caused by the fact that the ship collided with the anchor chains of another ship while the cause of the "Monemvasia" pollution is not known. According to reports, it discharged bilge water into the sea. Both cases will certainly be investigated but since the owners were not on board when the accidents happened, they can hardly be held responsible. We think the Shipowners' Union should bring this home to the paper in question to prevent it from creating further false impressions.

## A CORRECT VIEW

A British shipping man has declared that the future of the world's merchant shipping does not depend on war insurance or upon strategic considerations but mainly on legal stability. With

the tremendous amounts involved today in buying a newbuilding or a second-hand vessel, the role of financing institutions will grow ever larger. With the post-war development of international shipping, particularly in the transport of bulk cargoes from third countries, it has become imperative to establish a legal code, internationally acceptable, in the fields of financing, chartering, collective agreements, etc. Finally, with the expansion of convenience-flag registries, particularly those of Liberia and Panama, procedural and judicial systems have come into being and have been accepted by the shipbuilding countries, the banks, the shipowners and the charterers on an international scale. It is not strange, therefore, to see, through the economic telescope, convenience flags becoming generally accepted. And it is a mistake for UNCTAD to turn its own telescope on the erosion of international private enterprises, instead of envisioning the maintenance and development of a healthy and capable merchant fleet at the service of both the developing and the advanced countries.

## THE FOURTH ARM

The Falklands crisis has proved once more beyond any doubt that the merchant navy is the fourth arm on national defence. Without the merchant ships chartered or requisitioned by the British government, the Falklands task force could never have been mounted.

NATO did have plans for using merchant ships of member-countries in time of war but, otherwise, no such plans exist, although war could flare up in any distant corner of the world.

The Falklands affair has shown that Britain controls her merchant fleet, whenever it may be. The question arises, however, whether she can avail herself of the tonnage required in an emergency, when her merchant fleet is continually shrinking.

If one considers also the revenues that are lost to the national exchequer, one cannot blame British shipowners for demanding state support for a revival of the British fleet.

The demands hinge around tax rebates on depreciation which will encourage newbuildings and not affect the freedom of private enterprise. In the last few years, British shipping has declined by 40%, dropping from 50 million tons in 1975 to 29.4 million tons at the end of 1981.

## VICIOUS CIRCLE

The need to reduce surplus tonnage, particularly in tankers, and the need to keep shipyards busy has created a vicious circle which does nothing to relieve the shipping crisis.

A case in point is the Spanish tanker fleet which, in spite of the fact that it is underemployed, continues to grow. A 300,000 ton. tanker ordered and then cancelled at Spanish yards has recently been commissioned. Another 270,000 ton tanker, which the original buyer abandoned, has since been reconverted at considerable expense to serve the needs of another buyer. When he, in turn, refused it, it was commissioned by a subsidiary company of the yard and placed into service.

Another cause for the tanker surplus is the shorter distances that have developed in oil transport. In the old days, a voyage from Saudi Arabia round the Cape took 60 days. Today, the voyage from Mexico takes only 33 days and from West Africa, 30 days. Distances will become even shorter when Saudi Arabia starts exporting from the Red Sea port of Yambo via the Suez Canal, reducing the mileage by 25%.

## SEASPEAK

A new language to be used by seamen the world over and easily understandable over VHF systems has been devised. It has been developed by a group of distinguished linguists and shipping experts who have compiled the handbooks and tapes to be used on board. It has been financed by Pergamon Press and Britain's Ministry of Industry and will be submitted to IMO for approval.

Since the appearance of the VHF system, a knowledge of English for ship's officers has become indispensable. In its final form, "seaspeak", as it is called, will contain all the words needed to meet any emergency. It will also conform to most communications systems such as INMARSAT and the optical VDU systems which are already being used by many port authorities. The group that is giving birth to "Seaspeak" works from Wilson College, Cambridge and the Plymouth Polytechnic.

## POSIDONIA '82

Although, according to some exhibitors, this year's Posidonia exhibition

was less well-attended than in other years, it was certainly well-organised and spectacular. Among the many events, which included the Forum of Shipping at the Athens Intercontinental, was the reception held by the Greek Shipowners' Union at the same hotel, attended by the President, Mr. Karamanlis and by the Prime Minister, Mr. Papandreu, who had just returned from the NATO meeting in Bonn.

#### SHIPBUILDING

Total tonnage delivered in 1981 amounted to 2,160 ships of 17 million grt. Japanese production covered 49.6% of this total with 8,399,831 grt. Second came South Korea with 5.5% and 929,180 grt. Spain came third with 779,619 grt. and Brazil fourth with 715,760 grt. They are followed by West Germany (702,523 grt.), France (501,519 grt.), Sweden (453,031 grt.), Russia (402,944 grt.) U.S.A. (360,136 grt.), East Germany (358,347 grt.) and Denmark (352,220 grt.) which completes the list of the world's 11 leading shipbuilding nations.

As for the types of ship built, bulkers lead the field with 269 ships of 6,351,914 grt. followed by tankers, 223 ships of 4,750,069 grt. Small and large cargoes were 530 totalling 2,133,000 grt. and specialised ships consisted of 121 LPG and chemical carriers totalling 1,122,463 grt., 32 container ships totalling 516,265 grt. and 16 Oil-Oil ships totalling 728,517 grt.

#### THE PIRATES

Eleven countries, the U.S., Canada, Japan, Australia and seven North European countries among them, have set up a special fund to finance the fight against piracy in the China Sea and the Gulf of Thailand. This fund will be used for the purchase of three fast gunboats to deal with organised piracy in those seas. At the same time, the Refugee Committee of the U.N. has asked Thailand to apply its anti-piracy programme.

The main victims of pirate activity are presently the Vietnam refugees. But recently, they have been turning their attention to tankers and other merchant ships in the Malacca Straits. The number of pirates is estimated at more than 20,000 operating from an archipelago south-west of Singapore.

#### HELLENIC CLUB - ENTRIES STILL INCREASING

The gross registered tonnage of vessels entered in the Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd., which was last reported to the board as 73% of the gross registered tonnage of the Greek-owned merchant fleet, is still in-

creasing. This was reported to the board when it met in Athens, under the chairmanship of Mr. C.M. Lemos, on June 7th.

Among the subjects considered during the meeting were the current crises in Lebanon and the Falklands Islands and the effect that they would have upon Greek shipping.

#### THE AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS

With joint statements issued in early June both the American Institute of Marine Underwriters (AIMU) and the National Association of Insurance Brokers (NAIB) opposed to the new marine cargo clauses introduced by the London Institute.

Both groups noted that in keeping with the traditional flexibility of the American market, coverage would be provided under the new clauses only if specifically requested by an insured.

#### THE GREEK RULES OF ABS

A new edition of the "Rules for Building and Classing Steel Vessels" has been published in the Greek language by the American Bureau of Shipping.

This translation of the 1982 American edition of these Rules comes in an innovative format. The text pages are contained as individual sheets in a post fastened, expansion binder. This retention of pages in a binder permits the insertion of pages printed with text revisions at the page location where the revision applies. Since the post binder can be expanded to nearly twice its present size, it is expected the revisions to the text over a five-year period can be fastened into the original edition. As the 1982 text need not be discarded and each text revision will show effective date, the applicable requirements can be retained and referenced over the year.

The 1982 Greek edition is priced at 3000 Drachmas and the package of revised text pages issued each year will cost 1000 Drachmas.

#### JAPAN'S PRESENCE IN POSIDONIA

The Japanese shipbuilding industry was well represented again at Posidonia '82 with the Japan Ship Exporters Association occupying a major 190 sq. metres stand on the first floor of the exhibition.

The main theme of the Exhibit this year by the 8 major shipbuilders participating was "Development of Energy - Saving Technologies for Ships", with emphasis on energy-saving ships and energy-saving related systems, machi-

#### 50 YEARS AGO

The past fortnight has seen a continuous decline in freight rates to the extent that in the Plate, the main market for cargo ships, the rate dropped to 12/9 from San Lorenzo to Antwerp-Rotterdam. It can only be compared to the depression rates of 1930.

The Greek cargo ship "Sappho" (ex Ioannis Pateras) ran aground and sank off the coast of Portugal on June 10th in fog.

It is to be noted that Britain's Harrison Company, for which ten 10,000 ton. vessels are under construction, has decided to install on them radio-direction-finders and radio telephones.

The British cargo ship "Loyal Devonian" of 3,610 grt. and 6,257 dwt. built at Greenock in 1911 has been bought by Mr. A. Louzis for account of other owners for 4,000 pounds. Mr. Louzis's "Ainos" (3,354 grt.) has been registered in Cephallonia; Mr. C. Carras' and Mr. A. Lemos's "Gerontas" (4,355 grt.) was registered in Chios and Mr. A. Callinicos's "Naias" (3,868 grt.) was registered in Ithaca.

It is not the first time that we have had to draw attention to the behaviour of the Greek port officer in Ithaca who acts like a petty tyrant towards our cargo ships.

nery and equipment, which have been developed and built by them.

June 11th was designated "Japan Day" and a press conference by the Japan Ship Exporters' Association was held at the Athens Hilton Hotel for both local and international press, while on the same day and at the same hotel a cocktail reception took place hosted by the Japanese Ambassador and JSEA President, Mr. Nishimura. Invited were high-ranking officials of the Greek Government authorities concerned, Greek and international shipowners, shipping companies, related industries and the press.

#### THE THREE QUAYS GROUP

Three Quays International has acquired the Singapore based partnership of Ritchie & Bisset, the consulting engineers and marine surveyors.

Ritchie & Bisset (Far East) Pte. Ltd., as it will be known, joins other companies within the Three Quays International Group to make it one of the largest marine technological, consultancy and training organisations in the world.

# THE POSIDONIA FORUM

**Pollution Control and the protection of the environment were the main topics of the Posidonia Forum which took place in the Athenaeum Intercontinental Hotel on June 8th, followed by the speeches of Messrs R. Rice and A. Schumacher on the effects of the Economic Environment on the Shipping Market and the American Hull Insurance Market.**

In his opening address to the Forum, the Greek Minister of Mercantile Marine Mr. Yiota, underlined Greece's intention to ratify the IMO's Marpol, prevention of pollution of the marine environment, convention within the coming months. Mr. Yiota said that the legislation to bring the convention into force in Greece would be laid down before Parliament within June, while the new Socialistic Government will recognise all international regulations in the fields of safety and pollution control.

The Minister underlined that the delay caused was due to "technical difficulties" and the inevitable delay due to the changes which occurred in the Ministry.

Following, Mr. A. Karageorgis as Chairman of the Forum, stressed the fundamental belief of the Greek Shipowners in the freedom of the seas and of trade on them. Mr. Karageorgis pointed out that the principle of free and fair competition has ensured to the individual and to the industrial consumer in all countries that raw materials received have been transported at the lowest possible cost.

Then Mr. Peter Goulandris, chairman of the International Tanker Owners Pollution Federation spoke of the Greek experience in oil pollution and the cost of meeting claims which between 1970 and 1982 will amount to over 1 billion dollars. "This heavy burden is borne by each and every owner" he said, "as the costs are spread through mutuality of risk and rapidly increasing reinsurance costs".

According to TOVALOP calculations the tanker owners have since 1970 paid out around 750 million dollars as their share in oil pollution claims while approximately 11 million tons of expensive oil are lost every year polluting the environment.

"No doubt, he concluded, the most effective method of reducing the cost of oil pollution from tankers is to cut off pollution at its source by continuing to improve the standards of operational and navigational safety of the world's tanker fleet".

Within this aim of Greek Shipowners to

protect the environment, Mr. George P. Livanos, chairman of the Environmental Committee of the Union of Greek Shipowners explained to the Forum the humane reasons which have guided the Union to form themselves the Hellenic Marine Environment Protection Association which is set out to train ship's crews to protect the environment and diminish oil pollution incidents on greek owned tankers.

On the Economic Environment and the Shipping Market Mr. Robert Rice, Senior Vice President and Head of worldwide shipping in CITIBANK described the present state of the American economy and its import on the shipping market.

Mr. Rice stated that in his opinion the surplus of tonnage in the dry bulk carrier markets is primarily a result of low economic activity in the world and charter rates will not improve substantially before mid 1983. Commenting on the tanker market he underlined the profound change that occurred in sources of oil supply stating that while in 1979 OPEC provided about 60 percent of non-communist world's oil, this year that figure is down to 45 percent. Particular emphasis was given to the increase of supply from places like Mexico and the North Sea which are closer to the consuming markets and to the use of Saudi Arabian's pipeline to the Red Sea port of Yanbu which cuts down by about 25 percent the amount of oil shipped out from the Arabian Gulf.

Concluding his speech Mr. Rice remarked:

"From a banker's standpoint, it is interesting for me to observe how shipowners in various parts of the world are positioned for this current recession. In Greece, I find that the major owners have far fewer vessels on order than in 1975 and very substantial cash cushions.

For the rest of Europe, I see much heavier orders by owners along with reasonable liquidity, but there is also a tendency right now to sell ships earlier in order to build still stronger cash positions in case the recession lasts longer than anticipated.

In the Far East, Hong Kong owners are in a

different position than five years ago. Instead of having full payout charters from major Japanese companies, charters are quite often with European shippers, but not necessarily on a full payout basis. Nevertheless, these owners realize that their position is somewhat weaker and they, too, have buttressed their financial position with cash and assets like real estate.

Japanese shipping companies continue to be the largest in the world and they will weather this recession the way they did the last one — in generally sound financial condition.

This positioning of the major shipowners around the world reflects a fundamental change that has taken place over the last ten years. The full payout time charter is now a rare occurrence and because the cash flow from the spot market is too uncertain to support a high level of debt service, shipowners are steadily reducing their leverage position. Today the owner looks at his entire fleet and makes a judgment on a reasonable level of debt service that his fleet can support at reasonable levels of short-term voyage rates. Because of equity requirements, we can see why it is rare for any owner to have large numbers of ships on order, or even own a large fleet, in this age of high interest rates and low charter rates".

In the final topic of the Forum, Mr. Allen Schumacher, chairman of the American Hull Insurance Syndicate served notice that U.S. marine insurers will mount a strong challenge to wean away a large slice of Greek shipping business from London.

Mr. Schumacher proposed an expansion of the marine market in the U.S. as an alternative to Greek links with the City through Lloyd's of London, and confirmed that as hull portfolio continues to expand the Syndicate will increase the facilities offered.

Putting the U.S. view, Mr. Schumacher said his syndicate preferred to make a more individual assessment of fleets compared with the rule-of-thumb approach of London underwriters.

He said the capital and surplus of companies authorised to write marine insurance business in the U.S. was over \$20 bn. Yearly ocean marine premium written in the U.S. was around \$1bn. The largest block came from cargo business, with the rest largest from hull business.

We underline the fact that further to the criticism exposed during the Forum over the handling of Greek hull and cargo insurance the London marine underwriters are expected to announce soon clarifications on the extra premiums charged for cargoes carried on vessels over 15 years old.

## 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



**S.S.R.S. LTD.**

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

TELEPH. 4133902  
TELEX 211625 GPAP 212282 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)

# ‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



β. = θυεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — ό. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόνι

ΑΒΑΝΣ .....	60	6646	δ. Δαρδανέλλια 13/5 διά Μπαντέρμα	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ .....	74	18963	α. Αύγουστα 18/5 διά Αργεντινή
ΑΒΑΣ .....	62	10405	δ. Κων/πολη 23/3 διά Καντάντζα	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ .....	75	12498	α. Σιγκαπούρη 15/5 διά Κόμπε
ΑΒΕΝΙΡ (δ.) .....	62	10753	δ. Σιγκαπούρη 2/5 διά Π. Κελάρη	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ .....	75	12498	ε. Νταμάδ 22/5
ΑΒΙΝ ΟΙΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) .....	69	104616	δργεί στό "Αλιβέρι	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ .....	74	12498	δ. Π. Σάδ 21/5
ΑΒΙΝ ΟΙΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) .....	68	51073	δργεί στό "Αλιβέρι	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ .....	74	12498	α. Γκάλιεστον 30/4
ΑΓΑΘΗ .....	74	6017	δ. Σουέζ 9/5 διά "Ακαμπτα	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9054	ε. Μπουένος "Αιρες 12/4
ΑΓΑΘΗ Φ. ....	61	13092	δ. Κων/πολη 11/2	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΕΤ'Ζ .....	72	11185	ε. Μελβούρνη 23/5
ΑΓΑΠΗ .....	69	10006	δ. Κων/πολη 13/4 διά Νοβοροσίδακ	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ .....	71	15205	δ. Σκώ 24/5 διά Λένινγκραντ
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ .....	64	12561	δ. Γιβραλτάρ 16/5	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ .....	76	12498	δ. Σιγκαπούρη 16/5 διά Τζέντα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ .....	67	4106	δ. Γιβραλτάρ 23/5 διά Σήρνες	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	δ. Κων/πολη 15/5 διά Νοβοροσίδακ
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ. ....	62	12243	δ. Κίγκοτον 15/5 διά Συρία	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ .....	75	12498	δ. Γιοκοχάμα 13/5 διά Κουβέιτ
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9517	ε. Τζέντα 27/3	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12498	ε. Βρέμην 26/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	10405	α. Νταμάδ 10/5	AΙΓΑΙΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ .....	69	9199	ε. Κοτονό 11/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	ε. Σήρνες 27/5	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ .....	70	9178	δ. Π. Σάδ 20/5 διά Ελλάδα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII .....	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ .....	76	12498	α. Χόγκ Κόγκ 22/5 διά Κόμπε
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ .....	64	10469	α. Λάγος 25/4	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	15204	δ. Μπρούνιμπουτελ 18/5 διά Βίσμαρ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .....	69	9677	δ. Σκώ 24/5	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ .....	71	11185	ε. Αμπού Ντάμι 25/5
ΑΓΗΝΩΡ .....	71	9875	δ. Αυβέρσα 19/5 διά Λάγος	AΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ .....	73	12498	α. Βίλιγκτον 19/5
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	12255	ε. Σιγκαπούρη 19/4	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9078	α. Γκέντ (Γάνδη) 8/4 διά "Ελ Τζαζίρ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	58	9364	δργεί στην Λευκάδα	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ .....	71	11208	δ. Κων/πολη 11/5 διά "Οδησσό
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	ε. Ν. "Ορλέαν 17/5	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙ .....	74	12498	α. Θέσσαλο 14/5
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ .....	52	3840	ε. Πειραιά 9/4	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ .....	70	9025	α. Αιμπερίγρο 8/5 διά Τρίπολη
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	69	6074	ύπο παραλαβή	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΘ .....	69	9199	δ. Σουέζ 18/3
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ .....	66	2023	δ. Κων/πολη 16/5 διά Γαλάται	AΙΓΑΙΣ ΦΕ'ΙΜ .....	69	8928	α. Γκάλιεστον 8/5
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ .....	68	9031	ε. Αλεξανδρεία 11/5 (έπισκεψ)	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ .....	69	8927	ε. Ρόττερνταμ 6/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	71	3510	δ. Βαρκελώνη 22/5 διά Βάρχαν	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11225	δ. Σουέζ 22/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8309	ε. Πειραιά 24/4	ΑΙΔΗΨΟΣ .....	73	9369	ε. Άλγερι 16/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III .....	53	7528	δ. Κων/πολη 18/5	ΑΙΗΒΟΝ .....	66	14383	δργεί στό "Αργοστόλι
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	55	8254	δργεί στην "Ελευσίνα άπο 18/1	ΑΙΗΤΣΑΕ .....	63	1142	α. Πλάνιουθ 24/5 διά Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	65	8562	α. Θέσσαλο 10/4 διά "Άβανα	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) .....	65	40043	α. Ν. "Υόρκην 19/3 διά "Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΤΙΝΟΣ .....	59	14264	δ. Κων/πολη 9/5 διά "Οδησσό	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	64	5931	α. Βενετία 25/4 διά Τρίπολη
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ .....	72	8852	α. Θέσσαλο 2/4 διά Μαρόκο	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. ....	67	2938	α. Νικαία 8/6 διά Άλγερια
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ .....	69	2988	ε. Χάιμπον Ρόδη 20/5	ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ .....	71	15497	ε. Γένοβα 19/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	ε. Καστελλάμπρε 26/4	ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΚΩΣ .....	56	3129	δ. Κων/πολη 21/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	55	4962	α. Χάρδη 12/5 διά Τζέντα	ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΑΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	16006	α. Ασταμπούλα 20/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	47	2685	μαροπολιμένων στήν "Ελευσίνα	ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ' .....	76	6975	α. Σμύρνη 9/5 διά Τρίπολη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	12061	ε. Κόπικ 28/4	ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ .....	76	11084	α. Λ. "Αντζέλες 5/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	δργεί στό Πειραιά	ΑΙΟΙΔΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	68	16715	δ. Π. Σάδ 18/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	58	4326	α. Βιρτούτα 13/5 διά Βάρνα	ΑΙΟΙΔΑΝ ΣΑΝ .....	63	11502	ε. Θεσσαλονίκη 28/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	4033	α. Τζιμπούτι 13/4 διά Κίνα	ΑΙΟΙΔΑΣ .....	72	16235	δ. Σκώ 18/5 διά Λένινγκραντ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	μεσογειακές μεταφορές	ΑΙΟΙΔΑΣ .....	71	9885	α. Πειραιά 12/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	56	2276	ε. Βητούτο 5/5	ΑΙΟΙΔΑΣ Κ. ....	66	40787	δ. Κων/πολη 10/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	δργεί στό Κουβέιτ άπο 27/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	70	15345	ε. Αύγουστο 20/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV .....	61	6038	ε. Κοπέρ 23/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	71	11857	α. Μπιλιάντο 31/3				
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	77	1573	ε. Σ. "Αννα Μπαί 2/4				
ΑΓΚΝΙΚ II .....	63	12273	α. Σιγκαπούρη 9/4				
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ .....	79	5178	ε. Έσκεντερού 1/5				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) .....	66	32687	ε. Π. "Αρθουρ 13/5				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. ....	58	5037	α. Πειραιά 13/4 διά Χαλκίδα				
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	9982	ε. Αϊό 8/5				
ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	77	10459	ε. Βίλα Κοντιτούσον 22/4				
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ .....	67	6842	δργεί στήν Λευκάδα				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.) .....	63	30648	δργεί στόν Πειραιά άπο 18/1				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΣΕΡ .....	70	4231	ε. Κ. Τσουν 6/6				
ΑΔΩΝΙΣ Τ. ....	71	9999	α. Ρίσαρτον Μπαί 1/5				
ΑΕΤΟΣ .....	72	3065	α. Αλεξανδρεία 23/5				
ΑΖΟΥΜΑ .....	66	11067	ε. Αλεξανδρεία 15/5				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	64	7752	εις Γκέμπτε 17/11				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	55	5886	δργεί στήν Στυλίδα				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	εις Πειραιά				
ΑΘΑΝΑΙΑ .....	56	13555	δργεί στόν Πειραιά άπο 18/7				
ΑΘΕΝΑ .....	74	8915	ε. Σιγκαπούρη 19/5				
ΑΘΕΝΑ ΣΚΑ'Υ' .....	56	7369	δργεί στήν "Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΑ ΣΗ .....	61	5023	δργεί στήν "Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ .....	54	7311	δργεί στόν Αντίκυρα				
ΑΘΕΡΑΣ .....	69	9099	δργεί στήν Ίθακη				
ΑΘΗΝΑ(δ.) .....	64	19695	α. Σ. Μαϊκ 15/5				
ΑΘΗΝΑ .....	63	10170	δ. Π. Σάδ 11/4				
ΑΘΗΝΑ .....	58	10662	δ. Μπρονουμπούτελ 18/5 διά Ροστόκ				
ΑΘΗΝΑ .....	68	8905	ε. Νταμάρ 30/4				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ .....	68	16223	δ. Γιβραλτάρ 9/5 διά Μόντρεαλ				
ΑΘΗΝΑ Κ .....	81	11980	α. Κουβέιτ 13/5				
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ.) .....	68	45678	δργεί στήν "Ελευσίνα άπο 13/11				
ΑΘΗΝΑΙ .....	62	11047	δ. Κων/πολη 6/5 διά Πειραιά				
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	4301	εις Πειραιά άπο 17/4				
ΑΘΗΝΑΙ Ι' .....	58	9892	α. Ρούε 18/5 διά Αίγυπτο				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ .....	73	7594	δ. Σουέζ 24/5 διά "Ερυθρά Θάλασσα				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.) .....	67	48747	ε. Γιβραλτάρ 14/5 διά Φιλαδέλφεια				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ .....	52	3361	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 8/5				
ΑΘΛΩΝ .....	79	10428	α. Σιγκαπούρη 4/5 διά Λάγος				
ΑΘΩΛΑ ΦΟΡΡΕΣ .....	67	17418	α. Κρόφτον 19/5				
ΑΘΩΣ .....	69	10008	α. Σιγκαπούρη 7/4 διά Γουόρρι				
ΑΘΩΣ I .....	64	7997	δ. Σουέζ 20/5				
ΑΙΑΣ .....	67	9457	ε. "Αμβούργο 26/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	77	14274	α. Χιούτον 19/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΒ .....	64	6387	ε. Ρίο Γκράντε 22/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ .....	64	1706	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	64	4463	ε. Ρόττερνταμ 26/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚ .....	76	12498	α. Ναύκονια 16/5 διά Καρθαγένη				
ΑΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ .....	76	12498	ε. Κουβέιτ 15/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ε. Βρέμην 25/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥ'ΙΣ ΣΝΤΟΜ .....	72	11184	δ. Κων/πολη 14/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ .....	76	12498	ε. Κουβέιτ 20/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΕΡΟΤ'ΙΚ .....	74	12498	ε. "Οζάκι 18/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΙΟΝΙΚ .....	76	12498	ε. Νιάρ ες Σαλδάμ 17/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ .....	76	12498	δ. Παναμά 15/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ .....	75	12498	ε. Νιαμάρ 24/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ .....	74	18963	α. Αύγουστα 18/5 διά Αργεντινή				
ΑΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ .....	75	12498	α. Σιγκαπούρη 15/5 διά Κόμπε				
ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ .....	75	12498	ε. Νταμάδ 22/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ .....	74	12498	ε. Γκάλιεστον 30/4				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ .....	74	12498	ε. Μπούενος "Αιρες 12/4				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9054	ε. Μπούενος "Αιρες 12/4				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΕΤ'Ζ .....	72	11185	ε. Μελβούρνη 23/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ .....	71	15205	δ. Σκώ 24/5 διά Λένινγκραντ				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ .....	76	12498	δ. Σιγκαπούρη 16/5 διά Τζέντα				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	δ. Κων/πολη 15/5 διά Νοβοροσίδακ				
ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ .....	75	12498	δ. Γιοκοχάμα 13/5				

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.....	58	3834	δ. Κονίπολη 28/4	ΑΝΕΑ ΝΤΑΖΟΥΡ.....	57	8093	ε. Νιάρ ές Σαλάμη 22/5
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ.....	78	15688	ε. Ν. 'Ορλέανην 16/5	ΑΝΕΜΟΔΕΑ.....	59	9171	ε. 'Ειβονμασουθ 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ.....	44	7207	παροπλισμένο στήν 'Ελευσίνα	ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376	δ. Σουέζ 24/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.....	61	9206	α. Σουάμια 16/5 διά Μπ. 'Αμπάς	ΑΝΕΜΟΚ. ....	71	4981	α. Λά Σπέτσια 3/6 διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ.....	57	4365	α. Λιβύρον 18/5 διά 'Αλεξανδρέα	ΑΝΕΜΟΝΗ.....	79	10996	α. Μπαχρέν 18/5
ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.).....	73	152372	όργει στήν 'Ελευσίνα	ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981	α. Κεμπέκ 17/5 διά Γλασκώβη
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ.....	61	6264	α. Βόλο 15/4	ΑΝΘΙΑ.....	64	11034	ε. Κόμπε 15/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ.....	68	9395	δ. Σουέζ 23/5	ΑΝΘΩΣ.....	79	11000	α. Π ντι Μπούκ 22/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΜΙΝΤ.....	61	5376	είς 'Αμπελάκια από 1/1	ΑΝΝΑ.....	76	16438	ε. Ν. 'Ορλέανην 16/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΛΑΥΕΡ.....	67	7560	α. Λά Πάλμας 23/5	ΑΝΝΑ.....	64	2020	α. Ρόπτερνταυ 4/5 διά 'Αμπιτζάν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ.....	62	7704	ε. Βαρκελώνη 22/5	ΑΝΝΑ.....	57	10376	ε. Π. Σαΐδ 14/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΗΘ.....	61	7704	δ. Σουέζ 5/5	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.).....	71	115925	όργει στήν Πειραιά 20/3/81
ΑΛΕΞΙΑ (δ.).....	58	7644	α. Σ. 'Άννα Μητρ 14/4 διά Κούβα	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	α. Αμβούργο 26/5 διά Ρότερνταμ
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.....	68	9084	α. Τέντα 17/5 διά Μπ. 'Αμπάς	ΑΝΝΑ Κ. (δ.).....	60	12256	α. Μ. 'Αχαντι 10/5 διά Τοιταγκόγ
ΑΛΗΘΕΙΑ.....	62	4991	α. Σ. 'Άννα Μητρ 14/4 διά Κούβα	ΑΝΝΑ Κ. ....	62	11503	ε. Κωνσταντίνα 15/3
ΑΛΗΘΑΙΑ.....	74	23757	α. Βαλτισώρ 6/4 διά Ρωσία	ΑΝΝΑ Π. ....	57	9367	δ. Π. Σαΐδ 4/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ.....	68	16229	α. Θεούτα 23/4	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ.....	67	20501	ε. 'Ηση Λόντον 19/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ.....	62	9055	ε. 'Αμβούργο 24/4	ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.....	58	7271	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ.....	60	8294	α. Βρέμη 20/1	ΑΝΝΑ Χ. ....	66	21883	δ. Μπρούνομπουτελ 15/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ.....	70	9523	α. Ν. 'Ορλέανην 18/5	ΑΝΝΙΚΑ Ν. ....	69	11726	α. Σαρόβα 19/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ.....	71	9564	α. Π. Σάιδ 18/5	ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	α. Ριο 'Ιανέριο 21/4
ΑΛΙΑΡΤΟΣ.....	56	5772	ε. Πειραιά 26/2	ΑΝΝΙΤΙΣΑ Λ.....	65	19758	α. Αύγουστος 5/5
ΑΛΙΑΚΜΩΝΣ.....	68	11434	δ. Σουέζ 17/5	ΑΝΝΟΥΔΑ .....	71	9826	ε. Ντάρμπαν 13/5 διά 'Ισπανία
ΑΛΙΚΗ.....	59	12996	όργει στήν 'Ιτέα 2/2	ΑΝΝΟΥΔΑ ΙI.....	60	6086	ε. Βεραβάλ 30/4
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	α. Σουσουπίτων 20/5 διά Μορπάσ	ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379	ε. Σίδενε 21/5
ΑΛΙΣΙΑ.....	66	3762	α. Σάντερλαντ 19/5 διά Λισσαβώνα	ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	ε. Τζέντα 12/5
ΑΛΚΑ.....	66	4478	α. Ρόττερνταμ 27/3 διά Κούβα	ΑΝΤΑΡ.....	70	16973	α. Βρέμη 20/5
ΑΛΚΑΖΑΡ.....	65	9677	α. Λ. Πάλμας 11/5 διά Λάγος	ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ.....	69	11430	ε. Πειραιά 3/4 (επισκευές)
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.....	67	25279	δ. Σκώ 26/5	ΑΝΤΣΕΑΡΤΑΝΤΙΚ.....	70	11474	α. Λουσίνα 16/5
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	75	11284	α. Λάγος 15/4	ΑΝΤΣΕΛΑ.....	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	11213	α. Μαρακάιπο 7/5 διά ΗΠΑ	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ.....	67	24829	δ. Σκώ 29/4
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	14530	ε. Λισσαβώνα 13/5	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΗ.....	71	30193	ε. Ν. 'Ορλέανην 19/5
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	11213	ε. Κ. Τάουν 28/4 διά 'Ισπανία	ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	δ. Κωνίπολη 16/5
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	10996	ε. Μοντεβίδεο 25/5	ΑΝΤΖΕΜΠΛΑΤΙΚ.....	70	15898	α. Μπαχρέν 21/5
ΑΛΚΟΡ.....	62	11434	ε. Χιούστον 19/5	ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ.....	68	9122	ε. Πειραιά 3/4 (επισκευές)
ΑΛΚΥΟΝΙΑ.....	70	11870	α. Χιούστον 24/5	ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ.....	78	24941	α. Μένα δλ. 'Αχαντι 16/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ.....	73	13631	ε. 'Αμπερτνταυ 24/5	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ.....	66	15404	ε. Ν. Τουτικορίν 18/5
ΑΛΚΥΩΝ.....	68	17374	α. Πειραιά 13/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149	ε. Ρίτσαρτς Μπούι 6/5 διά Κορέα
ΑΛΚΥΩΝ.....	64	6274	ε. 'Αμβερσά 22/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	68	12550	α. Λ. 'Αντζελες 10/5
ΑΛΜΑ.....	80	11584	ε. Κακούρκοβε 16/5	ΑΝΤΙΟΝΗ.....	78	10996	ε. Χιούστον 20/5
ΑΛΜΑ.....	63	1594	ε. Μαδέρια 21/5	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931	ε. Ούκαναν 10/5
ΑΛΜΑΖ.....	65	10484	ε. Σαβάννα 10/5	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	29700	α. Μπούλεν Μπαιν 26/4
ΑΛΜΑΡ.....	69	10373	δ. Σουέζ 13/5	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ.....	64	7961	ε. Γιάκοχάμα 14/5 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ.....	64	15716	δ. Σκώ 17/5	ΑΝΤΩΝΗΣ.....	67	8865	α. Μόντρεαλ 10/5 διά Ντιτρόιτ
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ.....	58	4037	α. Τζένταν 11/5	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η. ....	74	5932	ε. Ρόττερνταμ 26/5
ΑΛΜΠΑΦΟΡΟ.....	69	11198	α. Καζαμπάνα 18/4 διά Π. Καμπέλο	ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	67	9843	α. Μόντρεαλ 10/5
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ.....	62	1426	ε. Μπολμπά πάρο 14/3/80	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.).....	65	38607	όργει στήν 'Ελευσίνα
ΑΛΜΠΙΣ.....	55	8149	δ. Γιβραλτάρ 6/5 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΝΤΩΝΥ Π.....	62	14939	δ. Κωνίπολη 7/5
ΑΛΝΤΑ.....	66	2562	ε. Π. Χάρκουρτ 11/5	ΑΝΤΩΝΥ ΙII.....	77	38515	α. Ριο 'Ιανέριο 15/5
ΑΛΤΑΙΡ.....	70	16973	α. Σαβάννα 20/5 διά Λ. 'Αντζελες	ΑΟΥΡΙΓΚΑ.....	67	2777	δ. Τεργέστη 22/5 διά Κυμάσσι
ΑΤΙΣ.....	79	11000	α. Οζάκο 18/5 διά Μπουσάν	ΑΠΕΕ.....	73	16397	ε. 'Αμβερσά 24/5
ΑΛΦΑ.....	62	4722	ε. Αύγουστα 28/4	ΑΠΗΝΙΩΤΗΣ.....	63	9733	δ. Θέρανταν διά. 13/5
ΑΛΦΑ.....	71	1571	α. Ρόττερνταμ 21/5	ΑΠΙΚΟ.....	64	9868	α. Αμβούργο 11/5
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.).....	67	46248	α. Κ. Κριστι 19/5	ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18662	α. Φρημάντη 29/4 διά 'Ιράν
ΑΛΦΙΤΟ.....	63	15929	α. Λισσαβώνα 21/5 διά Ντουλούβ	ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136	δ. Σουέζ 23/5
AMAZONIA.....	77	9328	α. Βρέμη 26/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ.....	65	3975	α. Σαμψούντα 24/4 διά 'Ελ. Τζαζίρη
AMAZON.....	79	10966	α. Τής 26/5 διά 'Αμβερσά	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	16210	α. Ντώρμπατ 11/5
ΑΜΑΛΙΑ.....	58	8574	όργει στήν Πειραιά 20/10	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.....	72	17899	ε. Κολούμπια 11/5
ΑΜΑΛΙΑ II.....	67	51644	ε. Χάρπιον ρόδος 22/4 διά 'Αλβανία	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV.....	58	4979	παροπλισμένο 'Ελευσίνα
ΑΜΑΛΙΝΤΑ.....	58	5164	ε. Χιούστον 14/5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V.....	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΑΡ.....	60	4735	ε. Πειραιά 20/5	ΑΠΟΥΣ.....	70	10609	δ. Π. Σάιδ 18/5 (ημ. 'Ονδούρας)
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ.....	80	10996	α. Ντουμπάι 19/5	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ.....	60	3275	δ. Κωνίπολη 17/5
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ.....	71	5895	ε. Γκρέιντιμπούθ 26/5	ΑΡΑΝ.....	60	3500	δ. Σουέζ 20/5
ΑΜΕΘΥΣΤ.....	78	13889	ε. Βούμπα 17/5	ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	68	24877	α. Νιούκαστλ 18/3 διά Ναχόντκα
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ.....	72	6680	α. Λ. 'Αντζελες 3/5 διά Τόκιο	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ.....	77	10003	α. Ταϊγκουαράμας 14/5 διά 'Ισπανία
ΑΜΙΑΛΛΑ.....	72	13631	α. Ίντσον 20/4 διά 'Ισπανία	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	60	8409	ε. Γκάλβεστον 12/5
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ.....	61	16687	α. Χάρπιον ρόδος 22/4 διά 'Αλβανία	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.).....	64	28121	δ. Γιβραλτάρ 10/2 διά Πειραιά
ΑΜΥΝΤΑΣ.....	70	9981	ε. Βούμπα 10/5	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	64	7987	ε. Πειραιά 16/5
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ.....	62	19377	α. Καζαμπάνα 25/4	ΑΡΓΟΣ.....	72	16207	α. Νιούκαστλ 14/5 διά Μ. Θάλασ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ.....	78	10995	ε. Γλασκώβη 21/5	ΑΡΓΥΡΟ.....	69	9842	α. Μελβούρνη 1/5 διά Κίνα
ΑΜΦΙΩΝ.....	78	11173	α. Γλασκώβη 13/5 διά Λά Γκουάρια	ΑΡΓΥΡΟ.....	59	8775	όργει στήν Λευκάδα
ΑΝΑΒΥΣΟΣ.....	69	9072	ε. Κακινάντα 21/5	ΑΡΓΥΡΩ.....	57	3970	δ. Κωνίπολη 9/5 διά Βαρκελώνη
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΡΓΚΟΝΤ.....	81	36061	ύπο παραλόβη	ΑΡΓΥΡΩ Μ.....	60	1577	ε. Πειραιά 15/5
ΑΝΑΓΓΕΑ ΑΡΗΣ.....	80	10996	δ. Παναμά 20/5	ΑΡΓΥΡΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	α. Ν. 'Ορλέανην 12/5
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΚΛΟΡΥ.....	74	13633	ε. 'Ηση Λόντον 23/5	ΑΡΓΥΡΩ ΓΑΛΟΡΥ.....	77	1587	α. Νιερέρόδρομος 3/5 διά Καναδά
ΑΝΑΓΓΕΑ ΓΟΥΙ' ΣΝΤΟΜ.....	74	13348	ε. Κόμπη 17/5	ΑΡΓΥΡΩ ΠΑΤ' ΟΝΗΡΗ.....	76	1578	α. 'Ελλειόμερ Πόρτ 6/4 διά Νιγηρία
ΑΝΑΓΓΕΑ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889	ε. Ντόρπαντων 20/5	ΑΡΓΥΡΩ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579	δ. Ντόρερ 26/5 διά Σκίκντα
ΑΝΑΓΓΕΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (δ.).....	66	15304	δ. Σουέζ 23/5	ΑΡΓΥΡΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	α. Μπλέραστ 20/5 διά Δουβλίνο
ΑΝΑΓΓΕΑ ΣΠΡΙΤ.....	78	13889	ε. Κοματούρια 14/5	ΑΡΓΥΡΗ.....	76	1579	δ. Γιαύντον 19/4
ΑΝΑΓΓΕΑ ΤΡΑΓ' ΟΜΦ.....	76	13633	α. Τζένταν 29/4 διά Ταιβάν	ΑΡΕΤΗ.....	73	13631	α. Γιοκοχάμα 10/5 διά ΗΠΑ
ΑΝΑΓΓΕΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	α. Ούν Σάιδ 8/5 διά Ντωρμπαν	ΑΡΕΤΗ Α.....	69	9343	ε. Γλασκώβη 25/5
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΙΝΤΕΙΤΥ.....	79	13883	α. 'Αμβερσά 19/5 διά Μπαγκόγκ	ΑΡΕΤΗ Ζ.....	62	9124	ε. Βούμπα 19/5
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	α. Λισσαβώνα 20/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	63	9778	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά 'Ελ. Τζαζίρη
ΑΝΑΓΓΕΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.).....	64	15333	α. Γένοβα 4/5 διά Μόλτα	ΑΡΙΕΣ.....	62	12038	όργει στήν Ήθακη
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΠΠΙΝΗΣ.....	73	13631	α. Κολουμβία ρίβερ 7/5	ΑΡΙΕΤΑ.....	60	7839	όργει στήν Ήθακη
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348	ρ. Ρ. Γκράντες 25/4 διά Ροστόκ	ΑΡΙΕΤΑ (δ.).....	72	129079	όργει στήν Πειραιά 20/3/81
ΑΝΑΓΓΕΑ ΧΟΟΥΠ.....	74	13633	ε. Είβονμασού 25/5	ΑΡΙΕΤΑ.....	65	17113	α. Χιούστον 20/5
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ.....	68	9416	α. Σάντος 4/5	ΑΡΙΕΤΑ ΓΡΕΓΟΥ.....	73	20685	ε. Λισσαβώνα 7/5
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ.....	68	10183	α. Βοϊ. Βάτη 7/4 διά Σιγκαπούρη	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	ε. Κ. Τάουν 15/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	δ. Σκώ 20/5 Δινηνγκραντ	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	α. Τσάρλεστον 15/5 διά Σαβόνα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	79	15688	α. Ρουέν 7/5 διά Τύνιδο	ΑΡΙΣΤΑΝΕΑ.....	80	9998	α. Λισσαβώνα 7/5 διά Μαρακάιμπο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ B							



ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ .....	74	16439	δ. Παναμάρ 4/5	διά Τζένταν	ΔΗΛΟΣ .....	70	8825	ε. Λάνος 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ .....	77	16432	α. Άδελαίδα 4/5 διά Τζένταν		ΔΗΜΗΤΡΑ .....	69	9861	ε. Ρεσίφ 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙ .....	76	13027	δ. Γιβραλτάρ 6/4		ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.) .....	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ .....	78	14531	δ. Παναμάρ 17/5		ΔΗΜΗΤΡΑ Α. ....	56	4828	α. Αλεξανδρεία 23/5 διά Ρουμανία
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ .....	65	7952	α. Φάλωμαθ 5/5 διά Γιβραλτάρ		ΔΗΜΗΤΡΑΣ .....	68	11670	α. Αυβούρνο 15/5 διά Αθήνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ .....	76	13027	α. Τάμπα 19/5 διά Γκουανιάδας		ΔΗΜΗΤΡΙΣ .....	55	5397	α. Πειραιά 19/5 διά Καζαμπλάνκα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ .....	69	11148	δ. Π. Σάιδ 22/2 διά Έλλαδο		ΔΗΜΗΤΡΙΣ .....	77	3977	ε. Πασάνγιας 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΠΤ .....	72	12919	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Τσιταγκόκ		ΔΗΜΗΤΡΙΣ .....	51	2758	ε. Μπανάρδη Αμπάς 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ .....	72	12919	α. Ισκεντερού 29/3 διά Κρήτη		ΔΗΜΗΤΡΙΣ Κ. ....	71	4994	ε. Ανναμπίτε 2/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ .....	75	13036	α. Ισκεντερού 17/5 διά Κρήτη		ΔΗΜΗΤΡΙΣ Λ.Φ. ....	63	17681	α. Λιβύρο 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ .....	77	14531	α. Ρ. Γκράντε 21/3 διά Έλ Τζαζίρ		ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ .....	71	9646	ε. Π. Κελάκη 20/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ .....	78	14531	α. Ν. Όρλεαντην 25/4		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.) .....	71	38094	ε. Αιβέρπουλ 22/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .....	68	10397	δ. Δαρδανέλια 16/5 διά Ίζιμιτ		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	69	13053	α. Ντερμπίταν 20/5 διά Καράτσι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	78	14800	δ. Παναμάρ 23/4		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	63	10523	ε. Πειραιά 19/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ .....	72	12959	δ. Παναμάρ 15/5		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ....	63	7780	ε. Βαρκελώνη 21/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Γ .....	74	13036	α. Ν. Όρλεαντην 2/5		ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ. ....	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ .....	72	43479	δ. Σκώ 19/5 διά Λενίνγκραντ		ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ .....	77	9437	α. Σιγκαπούρην 13/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΩΛΙΣ .....	69,	11148	α. Κοτονό 17/5		ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ Β. (δ.) .....	58	16277	α. Πειραιά 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	77	13027	δ. Παναμάρ 20/5		ΔΙΑΚΑΗΣ .....	63	8872	α. Πειραιά 29/1 διά Καβάλα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ .....	77	14531	α. Τάμπα 15/5 διά Κατσακούδας		ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	60	5442	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ .....	75	13036	α. Λ. Πάλμας 15/5 διά Νοβοροσίσκην		ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ .....	60	8868	α. Ρεσίφ 30/5 διά Λάνος
ΓΚΟΛΙΑΣ .....	67	20178	α. Βανκούφερ 19/5		ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ .....	60	8750	δ. Γιβραλτάρ 22/5 διά Φρημάντλ
ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΙΛΑΝΤΕΡ .....	68	1804	α. Χάβρη 23/4 διά Αγκόλα		ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	56	8243	άργει στην Καβάλα 1/2
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ .....	70	11525	α. Κωνιπολή 3/5 διά Μάυρην Θάλ.		ΔΙΑΜΑΝΤΟ (δ.) .....	58	13105	εις Πειραιά 30/1
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ .....	60	8940	ε. Γάνδην 2/3		ΔΙΑΣ .....	71	16379	α. Τζένταν 12/5
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	77	10076	α. Αμπούργον 18/5 διά Περσικόν		ΔΙΔΥΜΟΙ .....	76	19166	α. Νικού 19/5 διά Μαλασία
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ .....	70	12379	άργει στη Μπάρα		ΔΙΔΩ .....	70	10378	α. Γλασικώρη 14/4 διά Μαρακάιμπο
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪ'ΟΝ .....	64	10141	ε. Λάγος 20/5		ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β. ....	55	6663	δ. Π. Σαΐδ 25/1 διά Δυρράχιο
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ .....	65	20765	δ. Σουεζ 21/5 διά Περσικόν		ΔΙΟΝΥΣΟΣ .....	81	32000	εις Κωνστάντζαν υπό συμπληρωσιν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ .....	63	8628	ε. Πειραιά 16/4		ΔΙΡΦΥΣ II .....	61	9443	δ. Σαΐδ 10/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ .....	73	59193	α. Δουνικέρκην 20/5		ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	67	44646	α. Π. Σουδάν 8/5 διά Περσικό
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ .....	68	9067	ε. Τζένταν 24/4		ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ .....	72	19162	α. Π. Λινκόλν 16/3 διά Ρωσία
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ .....	66	36276	α. Α. Αντέλεκες 26/3 διά Κενία ..+		ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.) .....	68	48687	δ. Π. Σαΐδ 14/5
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ .....	62	8943	ε. Γάνδην 5/5		ΔΡΟΜΩΝ .....	64	17487	ε. Κατάκωλα 27/4
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗ .....	63	10141	α. Λομπίτο 9/5		ΔΡΟΜΩΝ .....	64	1596	α. Αμέρερα 14/5 διά Κωνστάντζα
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ .....	68	9070	δ. Πόρη Σάιδ 21/5		ΔΡΥΣ .....	65	20201	δ. Σκώ 15/5 διά Λενίνγκραντ
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ .....	65	21388	α. Ακαπνά 24/4 διά Μπ. Αντιού		ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.) .....	66	48801	άργει στην Πειραιά 25/12 (επισκευές)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ .....	60	4470	άργει στην Πειραιά 12/2		ΔΥΣΤΟΣ .....	72	3847	υπό παραλαβή
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ .....	68	9080	δ. Σάιδ 23/5 διά Μεσονείο		ΔΩΔΩΝΗ (δ.) .....	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ .....	60	9080	α. Τζένταν 29/3 διά Ιράν		ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	69	12705	α. Αλεξανδρείαν 13/5 διά Τουρκία
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ .....	75	3843	δ. Σουεζ 23/5 διά Ντρουμών		ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ .....	78	16326	δ. Σουεζ 21/5 διά Ιράν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ .....	57	9079	ε. Φώστιγκ 3/5		ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ .....	72	16398	δ. Σουεζ 16/3 διά Βόνσαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ .....	63	8432	άργει στην Πειραιά 5/3		ΔΩΡΙΟΣ (δ.) .....	67	43231	* ε. Ν. Υόρκην 17/5 (ΕΠΩΔ)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ .....	58	8920	ε. Παρίσιον 16/3					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ .....	67	38636	ε. Μπρετεράφεν 27/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ .....	62	8631	εις Αμερερόταν 18/2					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ .....	58	6923	εις Λιβερπούλ 28/1					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	73	6415	α. Πειραιά 8/3 διά Λασιάκη					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	71	12202	ε. Αμβέρσαν 25/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.) .....	67	42273	δ. Παναμάρ 15/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ .....	70	9954	δ. Σουεζ 3/5 διά Κίνα					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ .....	75	3839	α. Ορλέαντην 22/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.) .....	67	39444	ε. Σεπτέμβριον 14/5					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝ .....	60	7187	ε. Πειραιά 28/2					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ .....	63	2603	α. Ν. Ύόρκην 20/5 διά 21/1					
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ .....	67	38636	α. Γάνδην 16/5 διά Χαντιάν					
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ .....	57	2876	ε. Τζένταν 16/4					
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ .....	63	15381	α. Πόρτκαντ (Βικ) 14/5 διά Μαλάν					
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝ .....	69	22915	α. Γιοκοχόμη 17/5 διά Κίνα					
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	22912	δ. Κωνιπολή 18/5 διά Κίνα					
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ .....	66	23390	ε. Λαϊντούλη 17/4					
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ .....	62	15389	δ. Σουεζ 22/5 διά Π. Σουδάν					
ΓΚΡΕ'Γ Α .....	71	16306	α. Λόγκαν 15/5 διά Αμπιτζάν					
ΓΚΡΗΝΑ ΣΚΑ'Υ .....	68	4995	ε. Βεντρές 28/4 διά Μερσίν					
ΓΚΡΗΝΑ ΦΡΕΝΤΣΠ .....	63	13516	α. Μόντρεαλ 17/5 διά Είνορνασού					
ΓΛΑΡΟΣ (δ.) .....	68	90905	άργει στην Πειραιά 21/4/7					
ΓΛΑΥΚΟΣ .....	68	16229	α. Πόρτκαντ (Βικ) 14/5 διά Μαλάν					
ΓΛΥΦΑΔΑ ΖΟΥΙΑΗΝ .....	69	14029	ε. Ηστ. Λόνταν 27/4					
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ .....	69	26356	α. Αντέλεκες 20/5					
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗ .....	65	11624	α. Λόγκαν 15/5 διά Ν. Όρλεαντην					
ΓΛΥΦΑΔΑ ΠΤΗΡΗ .....	65	16483	α. Αύγουστα 21/5					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ (δ.) .....	68	20723	α. Σεβίλη 1/5					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΦΡΕΝΤ .....	58	7061	δ. Γιβραλτάρ 14/5					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΤΕΜΠΛ .....	58	12732	α. Βούβαλη 15/5 διά Αμπούργο					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΤΕΝΝΥΟ .....	62	1427	δ. Π. Σάιδ 6/3					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΤΕΡΡΟΣ .....	76	19264	άργει στην Πειραιά 13/4/76					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΑΡΕΣ .....	74	19265	α. Λόγκαν 4/5 διά Αμπιτζάν					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΑΡΕΤΟΥΣ .....	77	19265	δ. Φρημάντλ 17/5 διά Σιγκαπούρων					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΑΧΙΛΕΑΣ II .....	75	19451	α. Χάμπτον ρόδης 18/5 διά Κίνα					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΚΙΝΣΙΝ (δ.) .....	80	40357	παροπλισμένο στην Έλευσίνα					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΜΑΡΙΝ .....	73	19451	α. Σιδένει 23/5 διά Αιγύπτο					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΟΡ .....	67	22817	α. Ταγκάριο 23/5 διά Ντούρποτ					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΝΕΊΤΜΠΟΡ .....	67	22817	α. Τενερίφ 12/5					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΝΟΥΟΥΛΕΤΣ (δ.) .....	69	41477	α. Λιβερπούλ 22/5 διά Βερμούδες					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ) .....	74	18204	α. Πικοχάμια 15/5 διά Ντάλιαν					
ΓΟΥΙΓΑΙΗΝ ΦΙΛΑΝΤ (δ.) .....	65	32717	ε. Πειραιά 17/5					
ΓΡΑΝΙΚΟΣ .....	61	9350	α. Τέμα 6/5 διά Τακοράντι					
ΓΡΕΓΟΣ .....	59	9191	άργει στην Πειραιά 23/1					
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV .....	72	8987	α. Χάμπτον ρόδης 22/4 διά Γουατεμάλα					
ΔΑΝΑΟΣ .....	63	7833	ε. Τζένταν 10/5					
ΔΑΝΙΛΑ .....	63	13628	ε. Σφάδ 7/5					
ΔΑΦΝΗ .....	74	19451	ε. Σίδενεύ 23/5					
ΔΕΛΤΑ (δ.) .....	61	7864	ε. Τερέρ 22/1					
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ .....	58	10586	εις Π. Σάιδ (θορυβή)					
ΔΕΛΦΟΙ .....	65	19049	α. Αυγουστα 21/5 διά Αργεντινή					
ΔΕΜΑΡΓ .....	64	8226	α. Ντακάρ 22/4 διά Νουακότ					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	61	9378	ε. Λισσαράνω 22/2					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	71	9085	ε. Βαλιμπόρ 8/5					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	75	6741	α. Π. Κελάκη 29/4 διά Νιούπορτ					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	58	2474	α. Αλεξανδρέα 10/5					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.) .....	65	32714	α. Σ. Αννα Μπαΐα 17/1					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II .....	63	10085	α. Δάντον 24/5 διά Πειραιά					
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. .....	66	9410	α. Λάς Πλαΐα 15/5					
ΔΕΣΠΟΙ								

ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Αμέρερσα 24/5 διά Μπουκάναν
ΕΛΑΜΠΕΛΑ III	69	12102	α. Βαλταραιζί 13/5
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ	65	7408	δ. Κωνιόπολη 3/5 (σημ. Κύπρου)
ΕΛΩΝΑ	69	6162	α. Βρέμη 25/5 διά Ρόττερνταμ
ΕΛΩΣΕΑΝ	65	17847	δ. Σκώ 19/5 διά Ρίγα
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Κουβέιτ 5/5
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	εἰς Πειραιά 18/1 (επισκευές)
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ	56	8352	εἰς Βομβάνη 29/12
ΕΛΠΙΣ (δ.)	75	16822	α. Τζένταν 20/5
ΕΛΠΙΣ	58	12262	ε. Καράτο 21/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Μπουεναβεντούρα 29/4
ΕΛΣΦΛΕΘ	63	4555	ε. Βρέμη 13/5
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	α. Μπουλάρα 19/5 διά Αύγουστα
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Κόντακα 13/5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	δ. Σκώ 26/4
ΕΜΟΥΟΛI (δ.)	58	20590	δ. Κωνιόπολη 17/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Ιοκεντερόν 10/5
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ε. Κουβέιτ 16/5
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	9132	δ. Κωνιόπολη 22/3
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ.	72	10013	ὑπό παραλαβήν
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Κ. Τάουν 21/4
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	α. Δάγος 18/5
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	α. Καζαμπλάνκα 19/5 διά Ν. Όρλεανην
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Σάντος 31/3 διά Μη. "Άυρες
ΕΠΟΣ	78	6053	όργει στόν Πειραιά 21/8
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	δ. Κωνιόπολη 18/5
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	α. Κομά Μπαι 8/5 διά Ρωαία
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	α. Π. Έλιζαμπεθ 25/5 διά Κ. Τάουν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	α. Π. όφ. Σπαταί 14/5
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Τζένταν 13/5
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	εἰς Πειραιά 5/5
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Πειραιά 25/4
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	α. Βανκούμπερ 19/5
ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8917	ε. Αμέρερσα 24/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Λιοσσάνων 12/5
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. "Αγ. Φραγκίκιο 20/5 διά Α. "Αντίσελες
ΕΡΟΙ'Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Πειραιά 25/4
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	α. Πειραιά 13/4 διά Ρόττερνταμ
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΙΤΣ	63	9341	α. Λεμεσούν 19/5
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	ε. Βαρκελώνη 8/5
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	εἰς Μομπάσα
ΕΥΑ	59	11894	α. Λ. Πόλας 18/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. Αύγουστος 12/5 διά Άλγερια
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ.	63	9153	α. Αντερόντρου 18/5 διά Τζένταν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Κεμπέκ 21/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 18/3 διά Τρίπολη
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ε. Πειραιά 22/2
ΕΥΑΝΙΑ (δ.)	66	38304	α. Γκλέβεστον 10/5
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΦ.	63	8454	όργει στόν Χαλκίδα 25/11
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Λεμεσούν 19/5 διά Αθάνα
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Γκλέβεστον 26/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	μεταν. «ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ»
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	όργει στόν Πειραιά 5/10
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Σκώ 25/4 διά Λενιγκραντ
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Σουδάμπα 1/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Λ. "Αντίσελες 15/5 διά Μανίλα
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	εἰς Πειραιά 4/3
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Δάγος 11/5
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12207	α. Ταγκουαράμας 21/5 διά Γουιάνα
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Αύγουστος 4/3 διά Άκουιλα
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΑΟΡ	60	10611	α. Λ. Πόλας 13/5 διά Τζέρτζιανου
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Τοπαγκών 23/5
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	όργει στή Λουάντα 5/6
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Πειραιά 26/3
ΕΥΡΩΠΗ ΦΗΡΖΕΡ.	72	6680	α. Σήρνες 20/5
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	όργει στήν Πειραιά 31/1
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	α. Καβάλα 20/2
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Λ. "Αντίσελες 15/5 διά Μανίλα
ΕΦΑΙΔΗ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Τάμπα 17/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πόρτλαντ 29/4 διά Γκουαγιακίλ
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΕΦΗ.	61	3791	δ. Γιβραλτάρ 12/4 διά ΈΑΤζαρί
ΕΦΗ	58	2556	στήν Αύγουστα 1/12/77
ΖΑΝΕΤ.	66	4503	α. Αμέρερσα 24/5
ΖΑΝΗΣ	81	22857	ε. Ντουμπάτη 22/5
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.	74	30168	α. Αμέρερσα 22/5 διά ΗΠΑ
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	μεταν. «MAREVEL MARY» (σημ. Παν.)
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	65	34501	όργει στόν Πειραιά 12/11
ΖΕΤΤΑ.	71	20516	α. Αντοφαγάκιο 18/5 διά Γιοκοχάμα
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Πειραιά 19/3
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΖΗΝΗΩ	81	23100	α. Νταμάρη 30/4
ZINI	76	11348	α. Αύγουστα 12/5 διά Γιβραλτάρ
ZIRIA	71	4635	α. Λισσαβώνη 17/5 διά Τζένταν
ZYGOΣ	76	19168	α. Ρ. Γκρόντες 17/4
ZYGOΣ	69	3490	ε. Αμβούργο 24/5
ZΩΗ (δ.)	67	43231	α. Αμβούργο 24/5 (σημ. Λιβάνου)
HBN	79	16376	α. Ζάκαρα 1/4 διά Αύστραλια
ΗΓΚΛ	52	2674	ε. Σουδάμπα 24/5 (σημ. Κύπρου)
ΗΖΥ ΡΑΓ'ΝΤΕΡ.	58	1590	ε. Π. Λιμόν 11/4
ΗΑΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	4617	μεταφ. Χούλι — Γιουροπόρτ
ΗΑΙΟΠΟΛΙΣ	77	14472	α. Μπουκιάρης 30/4 διά Νταμάρη
ΗΑΙΟΣ	62	34035	α. Ν. Ορλεάνην 20/4
ΗΡΑ	79	10750	ε. Ράνκον 26/4
ΗΡΑΚΑΗΣ	59	16390	α. Φρημόντη 3/4 διά Ρωαία
ΗΡΩ	53	5691	α. Αχίράπη 24/5 διά Γαλάτοι (σημ. Λιβάνου)
ΗΡΩΑΣ	65	23390	ε. Τοβιάθειο 21/5
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	57	7068	α. Τζένταν 22/5 διά Βομβάη
ΗΣΤΠΟΡΤ	81	16700	ε. Λονδονί 27/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	67	27018	όργει στή Αργοστόλη 23/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Αμέρερσα 23/5 διά Μη. "Άμπας
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Μπούλεν Μπαι 16/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	ε. Μανόύτη 24/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Λά Κουάρια 7/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	δ. Σ. Σάδι 15/5 διά Ν. Όρλεανην
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	α. Ν. Ορλεάνην 15/5
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	ε. Πειραιά 11/4
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	α. Π. Χεντλάντ
ΘΑΝΙΚ.	61	9516	ε. Οκα 10/5
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Δουνκέρκην 15/5 διά ΗΠΑ

ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	76	9444	α. Ντουλούθ 13/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Αγγούστα 25/4 διά Γιβραλτάρ
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	όργει στήν "Αντικύρα
ΘΕΑΝΟ	69	10650	α. Γιβραλτάρ 27/4 διά Κούβα
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σίλικαν 25/4 διά Τζακάρτα
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Λ. Πάλμας 4/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	δ. Κωνιόπολη 16/5
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	ε. Μόμπιλ 9/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	ε. Πειραιά 20/4
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	δ. Σάδι 11/5
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Σιγκαπούρη 14/5 διά "Αμστερνταμ
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	όργει στή Στυλίδα
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	δ. Κωνιόπολη 13/5 διά Έλλαδα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	όργει στή Φορταλέζα (σημθήκη)
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Πειραιά 10/5
ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ ΓΑΛΗΣ	77	16380	ε. Ρίτσαρντ Μπαινί 19/4
ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	10460	ε. Τάουνοβιλ 18/5
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	όργει στόν Πειραιά 25/1
ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Χακάτα 10/5
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Ντόρμπιταν 18/5 διά "Ιμμινχαρ
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Μομπάσα 14/5
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Γιουροπόρτ 27/5
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	α. Μεθίλ 26/5 διά Τής
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Πειραιά 11/5
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Χάμπτον ρόδα 21/5
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	α. Ν. Όρλεανην 6/5
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ε. Καρθανέν 7/5
ΙΑΖΑΜΠΕΑ (μ.)	78	60653	α. Αμβούργο 26/4 διά ΗΠΑ
ΙΙΑΝ	58	2882	δ. Σάδι 5/5
ΙΙΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	δ. Σουεζ 23/5 διά Χοντέιντα
ΙΙΑΡΟΣ	70	10886	α. Αδελαΐδα 2/5 διά "Αντεν
ΙΙΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Κουβέιτ 22/5
ΙΙΠΑΚΑ	58	3860	ε. Πάρια 17/3
ΙΙΝΑΡΕΝ	58	8931	εἰς Πειραιά ἀπό 10/8
ΙΙΝΕΡΑΚΙΤΙΒΥ	57	10207	μετων. «MOFARRIJ B.»
ΙΙΝΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Σουεζ 29/4
ΙΙΝΕΡΑΝΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	ε. Π. Σάδι (σημθήκη)
ΙΙΝΕΡΣΠΙΡΙΤ	60	14840	ε. Τάμπα 28/4
ΙΙΝΕΡΦΕΙΑΣΙΤΥ	63	15806	ε. Σετουμπάδ 5/5
ΙΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουεζ 25/5
ΙΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Γιβραλτάρ 14/4 διά Πειραιά
ΙΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ε. Μάουντης Μπαι 16/5
ΙΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	όργει στή Αλιβέρι
ΙΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τζένταν 13/3
ΙΟΣ	69	9946	δ. Παναμά 13/5 διά Ειρηνικό
ΙΟΣ	57	2875	όργει στήν Αστακό ἀπό 5/3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Πειραιά 16/5
ΙΠΠΟΥΑΤΟΥΣ	72	7006	δ. Σουεζ 17/5
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	δ. Σουεζ 9/4 διά Μη. "Άμπας
ΙΣΙΜΗΝΗ	68	4999	α. Πειραιά 11/5
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ν. Όρλεανην 15/5 (σημ. Λιβερίας)
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Κουβέιτ 4/4 διά Κουμπάρ διά
ΙΩΑΝΝΑ	69	8909	ε. Ντόρμπιταν 27/4
ΙΩΑΝΝΑΣ Β. (δ.)	61	10232	α. Λ. Ταύρλ 5/3 διά Κούβα
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Σουεζ 14/5
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	ε. Λούπιτο 17/4
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	ε. Σύρο 9/4 διά Ρουμανία
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Φρεντερίσια 19/5 διά Έλλερια
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Θάντερ Μπαι 4/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΩΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Σουδάμπα 15/5 διά Καράτοι
ΙΩΝ (δ.)	71	11506	α. Χόγκ Κόγκ 18/5 διά Σιγκαπούρην
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ε. Τάκοσινβιλ 26/4
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ .....	67	16098	α. Θρή ρίθερς 20/4	KONKAP ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.) .....	77	105000	ο. Τουμπαρδό 31/3 διά Τοιμά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .....	68	23372	δ. Γιβραλτάρ 10/5	KONKAP ΘΕΤΙΣ .....	81	16000	ο. Ρότερνταμ 23/5 διά Π. Σουδάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ .....	66	16048	ε. Σασέμπτο 21/5 (ηπιοκευές)	KONKAP INTOMITAMPA .....	72	39219	ο. Φος 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ .....	80	32600	δ. Κωνίπολη 6/5 διά ΗΠΑ	KONKAP INTREPINT .....	71	38820	ε. Πειραιά 3/5
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ .....	72	16366	ε. Ασσάμπτο 2/5	KONKAP ΝΗΡΕΥΣ .....	80	16000	ο. Λ. "Αντέζες 18/5 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	60	9319	δ. Γιβραλτάρ 5/5 διά Β. Εύρωπη	KONKAP ΝΤΙΝΟΣ (μ.) .....	73	114543	οργεί Σιγκαπούρην 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ .....	67	13858	α. Σιγκαπούρην 20/5 διά Νοχόντκα	KONKAP ΠΑΓ'ΟΝΗΡ .....	68	22836	ο. Μουπάρα 10/5 διά Ρίτσαρτς Μπαιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ .....	63	15819	δ. Γιβραλτάρ 11/5 διά ΗΠΑ	KONKAP ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....	79	16000	α. Σιγκαπούρην 16/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	65	19019	μετων. - ΣΑΝΤΑΝΣ» (σημ. Λιβερίας)	KONKAP ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ .....	70	24693	ε. Γενόβα 3/5 διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	71	30193	δ. Ντόβερ 2/5	KONKAP ΤΡΙΑΙΝΑ .....	82	16000	ε. Μπαχρέν 26/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ .....	69	9731	α. Φόνερ 20/5 διά Ν. Όρλεάνην	KONKAP ΤΡΙΤΩΝ .....	81	16000	ε. Ντουμπάι 26/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ .....	62	3144	μεσογειακές μεταφορές	KONKOPNT (δ.) .....	66	42164	οργεί Πειραιά 15/6/81
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ .....	66	9806	ε. Καράτοι 18/5	KONΣΤΕΛΕΙ'ΣΩΝ .....	67	7680	ο. Λεμεσός 20/5 διά Βιρυτό
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ .....	58	1763	δργεί Βομβάδη 9/6/80	KONΣΤΕΛΕΙ'ΣΩΝ .....	77	5539	ο. Άλεξανδρεια 16/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	68	13531	ε. Τάμπα 22/5	ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ' .....	67	7687	ο. Μπάρ 21/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π. ....	72	16207	α. "Αμέρερα 19/5 διά Ντητρόϊτ	KONΣΤΕΛΕΙ'ΣΩΝ ΦΑΡΟΣ .....	71	14764	ε. Άλεξανδρεια 17/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ .....	78	10372	α. Ταμπίκο 6/5 διά Ν. Όρλεάνην	KΟΝΤΙΝΕΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	63	7689	ε. Τζένταν 3/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	60	9163	α. Π. Χάρκουρτ 18/4	KΟΝΤΠΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	58	9892	ο. Λάγος 10/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ....	76	123648	δργεί Πειραιά 11/12	KΟΡΙΝΘΙΑ (δ.) .....	55	8998	εις Πειραιά 30/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ....	77	21194	ε. Ντώρμπαν 23/5	KΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	62	10451	δ. Π. Σαιδ 21/5
ΠΑΤΕΡΑΣ .....	61	13338	δ. Γιβραλτάρ 20/4 διά Μεγ. Λίμνες	KΟΡΥΤΟΝ .....	75	19134	ο. Χροσιάνη 2/5 διά Τζάκονβιλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α. ....	66	19595	ε. Νιούκσταλ (Άνστρ) 11/5 διά Μ. Θάλ.	KΟΡΩΝΙΑ .....	70	11826	ο. Π. Λινκόλν 19/5
ΚΑΠΤΑΝΙΑΧΙΑΝΗΣ .....	69	9038	α. Ραβέννα 29/4 διά Μεράνια	KΟΣΜΑΣ (δ.) .....	64	34921	α. Κ. Κριστι 3/5
ΚΑΡΑΙ'ΣΚΑΚΗΣ .....	65	16903	δ. Κωνίπολη 4/5 διά 'Ορθοσ	KΟΣΜΙΚ .....	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΑ .....	65	11940	δ. Σκο 5/5 διά Λενίνγκραντ	KΟΣΜΟΣ .....	59	2670	α. Χουέβα 25/3
ΚΑΡΕΝ .....	76	4617	ε. 'Αμέρερα 26/5 διά Ντουάρδα	KΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	64	4772	ε. Τζένταν 24/5
ΚΑΡΕΡΑ .....	67	5453	α. Βαλπαράιζο 20/5 διά Ίκικ	KΟΥΙ'ΝΣΥ .....	60	9423	ε. Λομπίτο 22/2
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	62	15961	δ. Π. Σάδι 17/5	KΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ. ....	58	9878	ο. Κακινόντα 22/5 διά Ρότερνταμ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΤΡΗΜΣ .....	62	9979	α. Ρεσίφ 14/5 διά ΗΠΑ (σημ. Παναμά)	KΟΦΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	66	5153	ο. Μουπάρα 16/5
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ .....	73	23688	ε. Ναγκόνια 18/4	KΡΑΝΑΟΣ .....	59	3354	δ. Παναμά 20/4
ΚΑΡΙΝΑ .....	67	41914	δ. Σκώ 19/5 διά Λουλέα	KΡΑΝΤΩΡ .....	64	2304	ο. Κ. Κίττα 24/2 (σημ. Παναμά)
ΚΑΡΙΝΑ .....	56	4870	δργεί Γουόρρι 8/1/81	KΡΑΝΤΩΡ .....	47	1534	οργεί Έλευσίνα
ΚΑΡΑΒΟΑ .....	75	29314	δ. Π. Σάδι 20/5 διά Ρότερνταμ	KΡΑΤΙΛΑΟΣ .....	60	3995	ο. Κοατζακόλκος 2/3
ΚΑΡΟΛΙΝΑ .....	68	10562	α. Τακόμα 13/4 διά Ινδία	KΡΑΤΙΝΟΣ .....	69	6084	ο. Ντόρντρεχτ 18/4 διά Γουόρρι
ΚΑΡΟΛΙΝΑ .....	66	5681	ε. Π. Νουάρ 1/5	KΡΕΣΤΕΝΑ .....	67	1788	ε. Πειραιά 4/5
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π. ....	73	13324	α. Μάλτα 11/5	KΡΕΩΝ .....	68	12660	ο. Α γυναίκα 1754 διά Κουβά
ΚΑΡΡΑΖ .....	68	25084	δ. Γκένι 28/4 διά ΗΠΑ	KΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .....	61	3866	ε. Τάμπα 17/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	α. Χεύ Ποιντ 21/5	KΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	58	3914	εις Σαλίνα Κρούς 24/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	ε. Σιγκαπούρην 14/5	KΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) .....	74	42470	ο. Χόβρη 22/5 διά Περσικό
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	57	2466	ε. Λά Γκουλέτ 20/5	KΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ .....	78	10832	ε. Κόμπι 16/5
ΚΑΣΟΣ .....	76	14983	ε. Τολέδο 21/5	KΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) .....	73	42470	δ. Σάδι 25/5
ΚΑΣΟΣ .....	56	3105	παροπλισμένο Χαλκίδα 31/8/79	KΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ .....	77	10832	ε. Νταμάρ 25/5
ΚΑΣΠΙΑΝΑ .....	59	15125	ε. Ραβέννα 5/5	KΡΗΤΗ ΠΕΡΑ .....	78	10832	ο. Λουμούτ (Μαλαΐσια) 7/5
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ .....	69	14318	α. Πειραιά 11/5 διά Σρί Λάνκα	KΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ .....	79	10832	ε. Κουβέτ 23/5
ΚΑΣΣΙΑΝΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	59	4632	δ. Γιβραλτάρ 2/5	KΡΗΤΗ ΣΗΔ (δ.) .....	74	61054	ο. Αγ. Φραγκίσκο 10/5 διά Περσικό
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ .....	68	30294	α. Μόντρεαλ 19/5 διά Π. Καρτίε	KΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.) .....	73	61054	οργεί Αλιβέρι
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ .....	68	26644	δ. Μόντρεαλ 12/5	KΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) .....	59	42470	ε. Τζένταν 15/5
ΚΑΣΤ ΠΡΑ'ΝΤ .....	58	2448	ε. Μανόύτο 8/5	KΡΙΟΣ .....	59	16875	ο. Κοπέρ 23/5
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	1235	ε. Αβίλες 10/5	KΡΙΟΣ .....	60	4089	ο. Ταμπίκο 20/4 (σημ. Παναμά)
ΚΑΣΤΡΟ .....	65	1225	μεσογειακές μεταφορές	KΡΙΤΙΑΣ .....	67	9549	ο. Σάντος 13/5 διά Λ. Αντζέλες
ΚΑΣΤΡΟ Κ. ....	54	5955	α. Πειραιά 11/5 διά Σρί Λάνκα	KΡΙΤΩΝ .....	59	7158	οργεί Πειραιά 26/3
ΚΑΣΤΡΟ Τ. ....	50	7544	δ. Τζέπουτι 9/5	KΡΩΝΟΣ .....	62	10107	ε. Σαλβαντόρ 13/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	76	3824	δ. Σουέζ 17/5	KΡΩΝΟΣ .....	67	6911	ο. Ντουμπάι 13/5 διά Μίνα Καρπούς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α. ....	61	2499	ε. Βαρκελώνη 15/5	KΡΟΥΖΕΙΣ'ΙΝΤΕΡ .....	58	1596	οργεί Πειραιά 23/11/80
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές	KΥΒΕΡΝΗΤΗΣ .....	78	21194	ο. Π. σφ Σπαιην 7/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	77	8750	δ. Σκο 23/5 διά Βασίζα	KΥΔΩΝΙΑ .....	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε. ....	70	14370	ε. Αγ. Φραγκίσκο 18/3	KΥΘΩΡΑ .....	66	13870	εις Πέραμα (ηπα.) 25/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. ....	80	15979	α. Βαρκελώνη 17/5	KΥΘΩΝΟΣ .....	62	4784	ο. Π. Ιανέριο 17/5 διά Πειραιά
ΚΑΤΙΑ (δ.) .....	61	12959	ε. 'Αλεξανδρεια 17/5	KΥΚΛΑΩΝΑΣ .....	57	9118	ε. Ντουμπάι 21/5
ΚΑΤΙΕ .....	60	10187	δργεί Γαλαξείδη	KΥΚΝΟΣ (δ.) .....	71	16400	ο. Χοβίκ 13/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) .....	69	5068	ε. Πειραιά 25/5	KΥΜΑ .....	60	7758	ε. Π. Σάδι 25/5
ΚΑΤΙΝΑ .....	66	38878	ε. Ν. Όρλεάνην 22/5	KΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.) .....	64	31040	οργεί στον Πειραιά 21/4/81
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ .....	68	13894	εις 'Αμβούργο 9/2 (ηπακευα)	KΥΝΟΥΡΙΑ (δ.) .....	56	12355	ε. Λιμάνι 12/5
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ .....	72	14651	α. Ναγκόνια 4/5 διά Βανκούβερ	KΥΡΑ .....	69	11966	εις Μπανκόκ 20/11
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ .....	62	11416	δργεί Ρίβερ Βάλ 23/4	KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ .....	63	10032	ο. Κουρβέτ 7/5
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ .....	71	9868	α. Σιγκαπούρην 3/5 διά Τζάκαρτα	KΥΡΙΑΚΗ .....	67	26493	ε. Βατούνι 9/5
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΚ .....	69	9853	α. Ίντσον 25/4 διά Ιαπωνία	KΥΡΙΑΚΗ .....	81	38000	ε. Σταντόρπουρ 20/5
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ .....	71	9964	δ. Σουέζ 23/5 διά Τζένταν	KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ .....	66	8943	ο. Π. αλμας 11/4 διά Αργεντινή
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ .....	74	8896	ε. Αμέρερα 15/5 (ΕΠΩΛ) άλλαδ	KΣΩΤΑΣ .....	60	20516	ο. Φόκε 14/4
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ .....	58	13700	δργεί ρίθερ Φάλ 1/2	KΣΩΤΑΣ .....	60	6808	ο. Ρότεφερ 15/4 διά Μπετζέδια
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΜ .....	75	16307	δ. Παναμά 10/5	KΣΩΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	69	3746	ε. Κωνιτόλη 11/5
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	58	8656	α. Μίνα Σάρκ 30/3	KΣΩΤΑΣ Κ. ....	62	2935	ο. Ντακάρ 11/5
ΚΕΦΑΛΛΑΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΩΝ .....	59	24333	α. Χάμπτον ρόδες 25/4	KΣΩΤΑΣ ΚΟΝΙΑΙΔΗΣ .....	81	29710	ο. Ν. Όρλεάνην 17/5
ΚΕΦΑΛΛΑΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	52	5674	μεσογειακές μεταφορές	KΣΩΤΑΣ ΜΕΛΑΣ .....	61	13271	εις Πειραιά από 4/10
ΚΕΦΑΛΛΑΝΙΑΝ ΣΑΝ .....	52	5250	α. Χούλ 23/5 διά Κουβά	KΣΩΤΗΣ .....	77	20823	ο. Ν. Όρλεάνην 18/5
ΚΕΦΑΛΛΑΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ .....	58	5674	δ. Κωνίπολη 10/5 διά Κωνσταντίνα	KΣΩΤΗΣ .....	60	3365	ο. Π. Όχα 8/5 διά Χερωνά
ΚΕΦΑΙΡΩΝΑΣ .....	61	14982	ε. Αμέρερα 25/5 διά Τζένταν	KΣΩΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ .....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΙΚΑ .....	70	16196	δ. Κωνίπολη 18/5	KΣΩΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ .....	64	14088	ο. Μπράουνοβιλ 2/5 διά Π. Καμέλη
ΚΙΚΗ .....	57	9723	ε. Αυγούστα 12/4	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ .....	68	4350	δ. Σουέζ 10/4
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ .....	67	11174	δ. Μάλτα 20/5 (ΕΠΩΛ)	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ .....	68	4350	ο. Π. Παλμας 19/5 διά Σαπέλε
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΗ .....	62	10834	α. Ιάκεντερουν 13/5 διά Χάιφα	ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ .....	54	2698	δ. Κωνίπολη 22/4 διά Αφρική
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.) .....	65	35395	δργεί Πειραιά 12/8	ΛΑΓΚΑΔΗΣ .....	61	5005	ο. Κολόποι 16/5 διά Σουέζ
ΚΙΜΩΛΟΣ .....	64	7891	α. Σιγκαπούρην 15/5 διά Σαρζά	ΛΑΕΡΤΗΣ .....	56	10542	ο. Αλεξανδρεια 8/1 διά Ταρτους
ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛA .....	58	8300	α. Σιγκαπούρην 6/5 διά Ούμ Σάρζα	ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.) .....	59	18658	δ. Ντόβερ 9/5
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ .....	77	17300	α. Σιγκαπούρην 15/5	ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ .....	65	7952	ο. Ριο Γκράντε 10/5
ΚΛΑΣΙΚ .....	73	73492	α. Σιγκαπούρην 15/5 διά Σουέζ	ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΠΑΤ'ΡΙΟΥΣ .....	80	2925	ο. Τρίπολη (Λιβανός) 30/4 διά Πειραιά παροπλισμένο Έλευσίνα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ .....	76	16366	ε. Όρλεάνην 20/5	ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ .....	54	3315	ε. Πειραιά 27/3
ΚΛΕΙΩ .....	58	8791	δ. Πειραιά 3/3	ΛΑΚΜΟΣ .....	61	5643	ε. Νιούστον 9/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ .....	59	21187	ε. Κολόμπο 10/4	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	78	9485	ε. Νιόρμπαν 2/5
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II .....</td							

ΑΙΓΑΙΟΝ	58	9079	άργει στην Χαλκίδα 20/7
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Χιούστον 5/5
ΛΕΩΝ	72	2311	άργει στην "Ηγουμενίτσα 2/2
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. "Αγ. Φραγκίσκο 24/4 διά 'Ινδιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. "Αμύδρουρο 17/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άργει στην Στυλίδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Γιβραλτάρ 2/5 διά 'Αργεντινή
ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Τζένταν 24/4
ΛΗΔΑ	68	28879	α. Μπακιώπα 13/3
ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Ντόρ έσ Σάλαρ 5/5
ΛΗΔΑ II.	67	9381	α. Κ. Τάουν 1/4 διά Βενεζουέλα
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	άργει στον Πειραιά 25/2
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Σετουμπάλ 30/4
ΛΙΛΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	άργει στό Πειραιά 7/11
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	δ. Γιβραλτάρ 2015 διά Ν. Ορλεάνην
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	άργει στήν "Ηγουμενίτσα
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.	61	8951	άργει στην "Ηγουμενίτσα
ΛΙΤΣΙΟΝ ΠΡΑΪΤΝ.	71	9074	δ. Κωνίπολη 3/4 διά Νοβθωρώσκ
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Κωνίπολη 19/5
ΛΙΨ	68	9650	ε. Σ. Νιτέγκολη 27/4
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άργει στην Μπάραν 24/9/80
ΛΟΤΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ήης 27/5 διά 'Ιμινχαμ
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Παναμά 2/5 διά Αίγυπτο
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	α. Τένταν 14/5
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Σ. Τών 19/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Όρλεάνην 1/5
ΛΟΥΣΖ	74	16006	ε. Ντώρμπαν 23/5
ΛΟΥΣΖ	59	1226	εις Θεσσαλονίκη 6/2/81
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Αμύδρουρο 25/5
ΛΥΡΑ	67	41914	ε. Βαλτίσμωρη 19/5
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	θεσσαλία 12/5 διά Νιγηρία
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Σάντον 22/5
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	α. Γκέντ 16/4 διά Τζένταν
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	άργει στον Πειραιά 19/1
ΜΑΘΙΟΣ	52	2025	άργει στον Πειραιά 7/2
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 2015
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Μάλαγκα 22/5 διά Μη. "Άρες
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Ν. Γουστινιότερ (Καναδά) 10/6
ΜΑΙΡΟΥΑΔΑ	63	14203	α. Ντώρμπαν 4/5 διά "Ακαμπα
ΜΑΙΓ' ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	α. Παναμά 21/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝΗ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	α. Τούρκεστον 22/5 διά Κριστομπαλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Ρουέν 28/4
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Αλγκεβίαρας 18/5 διά 'Αρκιού
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	α. Λάγος 10/5 διά Σάντος
ΜΑΝΟΣ	77	5874	α. Σ. Χουν 15/5 διά Μπαρμπάντος
ΜΑΝΙΑ	68	2918	δ. Σουέζ 17/5 διά Δαράκατ (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	δ. Σουέζ 7/2 διά Περούκο
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	α. Ν. Όρλεάνην 2015
ΜΑΝΤΟ Β. (δ.)	72	17432	α. Τένταν 2015
ΜΑΝΔΑΛΗΣ Δ.	80	5511	α. Βούβαντ 18/5 διά Κάντιλα
ΜΑΝΔΑΛΗΣ Μ. (δ.)	64	47493	α. Σ. Χουν 15/5 διά Μπαρμπάντος
ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	δ. Σουέζ 17/5 διά Δαράκατ (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΜΑΝΟΥΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Σ. Χουν 15/5 διά Περούκο
ΜΑΝΟΥΤ ΔΡΟΥΣ	71	9372	α. Ν. Όρλεάνην 2015
ΜΑΝΟΥΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	α. Τένταν 2015
ΜΑΝΟΥΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	εις Πειραιά 5/10 (έπισκεψαι)
ΜΑΝΟΥΤ ΟΥΑΜΠΟΣ	78	17149	δ. Κωνίπολη 6/5 διά 'Οδησσο
ΜΑΝΟΥΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Γιοκόχαμα 12/5 διά Βανκούβερ
ΜΑΝΟΥΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Σδουσθεντήν Ανκόρετζ 27/5
ΜΑΝΟΥΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Χάμπτον ρόδες 8/5 διά Ρ. Ιανέρο
ΜΑΝΟΥΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	α. Χόγκ Κόγκ 2/4 διά Νιούκαστλ
ΜΑΝΟΥΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Σιμονοσέκι 8/5 διά Βανκούβερ
ΜΑΝΟΥΤ ΠΙΛΑΟΣ	74	33147	ε. Χάμπτον ρόδες 14/5
ΜΑΡΑΦΩΝ	61	12847	α. Ρίτσαρτς 15/5 διά Ιαπωνία
ΜΑΡΑΦΩΝ ΛΕΤ'Κ	62	8967	άργει στον Πειραιά 11/3
ΜΑΡΑΦΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 11/3
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Βρέμη 19/5 διά Κριστομπαλ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Μάντρας 19/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Αγούστα 4/5 διά Μη. "Άρες
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Βόλος 9/4 διά Ιταλία (ΕΠΩΔ.)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άργει στην "Αργοστόλη 21/1
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	άργει στην Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	δ. Η. Σαΐδη 24/3
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ε. Μπίλιμπο 25/5
ΜΑΡΕΣΟΑ	69	9623	ε. Ίσακεντερούν 14/5
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Τένταν 21/5
ΜΑΡΙ ΧΑΝΑΡΗ	66	18569	α. Ηλίτσεφοκ 10/5
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Φρήμπορτ (Μπρο.) 12/2
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Λεμεσό 17/3
ΜΑΡΙΑ A.	58	5746	άργει στην Χαλκίδα 23/9
ΜΑΡΙΑ Γ.	62	3199	ε. Αμέρερο 26/5
ΜΑΡΙΑ ΓΛ.	74	15938	α. Χόγκ Κόγκ 8/5
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ	70	9565	α. Σ. Αννα Μπαι 15/5 διά Π. Λιμόν
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ε. Αλέξανδρος 16/5
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ	68	1599	δ. Σουέζ 2/5 διά 'Αντεν
ΜΑΡΙΑ K. (δ.)	70	51602	α. Ρ. Τανόύρα 20/5
ΜΑΡΙΑ Λ.	70	9069	α. Τένταν 25/4
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	20822	ε. Φρημάντα 21/5
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	11001	δ. Σκού 15/5 διά Κλαιπέντα
ΜΑΡΙΑ Ν.	76	6034	ε. Βρέμη 26/5
ΜΑΡΙΑ Ε.	73	13631	ε. Π. Λινκόλν 16/5
ΜΑΡΙΑ ΥΔΑ	68	11361	δ. Παναμά 2/4
ΜΑΡΙΑ Σ.	67	9365	δ. Γιβραλτάρ 21/5 διά Τζιμπουτί
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΞΑΙ'Θ (δ.)	58	9028	εις Σ. Τών 29/4/81
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	66	42799	ε. Ν. Όρλεάνην 19/5
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	58	9507	ε. Αμέρερο 12/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	70	9767	α. Λιβύρον 4/5 διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	73	17432	α. Υόρκη 5/5 διά Σ. Κρουά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	79	5700	άργει στον Πειραιά 21/1/79
ΜΑΡΙΑΒΙΚ	75	68411	άργει στον Πειραιά 8/2
ΜΑΡΙΓΩ	62	23805	δ. Κωνίπολη 17/2
ΜΑΡΙΕΒΑ	72	9824	ε. Κωνίπολη 17/2
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	ε. Σέτε 11/5 διά Μασσαλία
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Πειραιά 5/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λάς Πάλμας 13/5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Σουέζ 2/5
ΑΡΙΚΑ	62	9055	εις Λούμπιτε 20/2
ΑΡΙΚΑ T.	60	6235	άργει στον Πειραιά 31/1
ΑΡΙΔΕΝΑ (μ.)	71	72335	α. Αμέρερο 16/5 διά Χάμπτον ρόδες
ΑΡΙΛΑ	71	16269	ε. Τενερίφη 16/4
ΑΡΙΥΛΝ Δ.	68	14569	θέση 22/5
ΑΡΙΝΑ	80	40000	α. Αγκρά ντες Ρέις 14/5
ΑΡΙΝΑ	60	4116	ε. Τένταν 23/5
ΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Αλεξάνδρα 8/4 διά Ρωσία
ΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	ε. Θέση 2/5 διά 'Αργεντινή
ΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	ε. Πειραιά 9/5
ΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Ποντά Αρένας 16/5
ΑΡΙΟΝ	67	33586	ε. Ν. Όρλεάνην 9/5
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Αύγουστα 1/4 διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κωνίπολη 17/5
ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ	58	2140	δ. Π. Σάδι 7/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 20/5
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	α. Λ. "Αντέλες 19/5 διά Βενετία
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Λ. Πάλμας 10/4 διά 'Αργεντινή
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/5
ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	ε. Χάρη 24/5
ΜΑΡΠΙ (δ.)	59	20827	ε. Σουβλίνη 19/5
ΜΑΡΟΥΑΙΩ	78	19974	ε. Ιντσάν 9/5
ΜΑΡΣ	57	8899	άργει στο 'Αργοστόλη 10/1
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΑΖΑ	70	15806	α. Αγαθί 21/4
ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Κωνίπολη 15/5
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Θέση 21/4 διά 'Αργεντινή
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	62	12197	ε. Σ. "Αννα Μπαι 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΙ II (μ.)	66	32645	δ. Γιβραλτάρ 17/5 διά Ταραγκόνα
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Παναμά 8/5
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Πατιώνη 1/8
ΜΑΤΙΩΙΔΑ	65	7696	α. Πειραιά 13/5 διά Τουρκία
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Χάλιφε 19/5 διά 'Αρούποτα
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Τάραντα 19/5 διά Γιβραλτάρ
ΜΕΤΙΤΖΟΥΡ ΜΠΑΖΙΑ	81	33500	ε. Ταμπικό 15/5
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	ε. Μαπόύτο 19/5
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	α. Πάλμας 20/5 διά Σαπέλες
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Κόμπη 23/3 διά Νιούκαστλ
ΜΕΛΙΤΩΝ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Σ. Σεμπαστιάν 7/5
ΜΕΛΠΟ Χ.	68	10355	α. Χιούστον 15/5
ΜΕΤΑΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Χάμπτον ρόδες 23/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Ν. "Υόρκην 30/4 διά Μόντρεαλ
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΑΠΙΣΩΝ	63	12407	ε. Ρουέν 23/1
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	δ. Έλλειζαρη 21/5
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	10389	ε. Τζένταν 1/2
ΜΕΝΤ ΕΞΠΑΡΟΕΡ	66	9826	α. Αντίκαρπα 1/4 διά Αντίκαρπα
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΩΝ	72	9218	ε. Γένοβα 16/5 (έπισκεψες)
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	ε. Χάρηρ 29/4
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	81	9969	άργει στο Δαλάτοι 1/2/78
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Βουβάν 13/5
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Σουέζ 25/5
ΜΕΝΤΚΕΙ'Π	62	9092	ε. Σουέζ 7/5
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ε. Σιγκαπούρη 20/5 διά Ναγκόγια
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σ. Σάδι 23/5
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ'	57	3709	ε. Σιγκαπούρη 12/5
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	ε. Πειραιά 9/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	δ. Κενιτούρη 20/4
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Μεντρόβια 27/3
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΕΜΙΛΙΑ	78	5778	μετων. "CELVAN SKIPPER"
ΜΕΡΤΖΑΡΙΟ ΛΟΜΒΑΡΔΟ	78	5778	δ. Σ. Σάδι 17/5 διά Βαχράν
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Πειραιά 10/5
ΜΕΣ ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17485	α. Αύγουστα 18/5 διά Σιντι Κερί
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	ε. Χόκη Κόκη 16/5
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΗΣΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Σιγκαπούρη 6/5
ΜΕΣ ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	70	17485	ε. Τερέποτα 17/5
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Θέραντα 1/2/3
ΜΕΣ ΟΡΗΓΗ (δ.)	70	17355	ε. Βαλταρίδη 10/5
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Γκουαγιάκιλ 14/5 διά Κιουρασάδο
ΜΕΣ ΠΗΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Σ. Αννα Μπαι 24/4 διά Ματαντί
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Βιζαπαντός 12/5 διά Περούκο
ΜΕΤΕΟΡΑ	79	43957	ε. Φρητόρ (Μπρα.) 30/4
ΜΕΤΣΧΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. Γκούβεντσουργκ 19/5
ΜΗΑΟΣ V.	54	3724	ε. Βιλαδέλφειαν 18/5 διά Μπρίτζορ
ΜΗΑΟΣ ΑΤ'ΑΛΑΝΤ	79	10991	ε. Βιλαδέλφειαν 18/5 διά Πειραιά 8/1
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Φιλαδέλφειαν 18/5 διά Μπρίτζορ
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	άργει στον Πειραιά 8/1
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις Πειραιά (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	εις Νάντη 20/5
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ε. Γιοκόχαμα 16/5
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Κομά Μπαι 21/5
ΜΙΝΙ ΑΛΓΚΟΥΝ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνην 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Χιούστον 11/5
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1563	δ. Γιβραλτάρ 24/5
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	α. Παναμά 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΔ	69	1569	ε. Παρέννα 2/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 11/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Κίττας 15/5
ΜΙΝΙ ΛΑΡ	70	1592	α. Χιούστον 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δ. Παναμά 16/5
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνην 26/1
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ν	70	1	

ΜΙΡΕΝΕ .....	68	4998	α. Ν. Όρλεάνην 20/5	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	66	22217	δ. Σκώ 12/5 διά Ρίγα	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ .....	74	28082	εις Κουμκαπί 7/4	
ΜΙΤΣΑ Κ. ....	57	3861	α. Τζάκονβιλ 20/5 διά 'Αρούμπα	
ΜΙΧΑΗΑ Δ. ....	65	28313	ε. Τζέντα 15/5	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.) .....	71	60930	δργεί στον Πειραιά 9/6/81	
ΜΙΧΑΗΑ Λ. ΔΕΜΟΣ (δ.) .....	71	113522	εις Σαρζανόπολη 10/6	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ .....	68	23067	ε. Μιωμόνι 12/5	
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.) .....	72	55204	ε. Ρόπτερνταμ 16/5	
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	69	12748	ε. Αϊβέρποντ 24/5	
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	74	8825	ε. Ρόπτερνταμ 5/4 διά 'Αλγερία	
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	59	5384	α. Τραπεζούντα 21/2 διά Πειραιά	
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	69	2993	εις Αισασβάνα 6/5 διά Ρόπτερνταμ	
ΜΙΧΑΛΗΣ .....	70	2867	α. 'Αλεξάνδρεια 24/2	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ....	57	3178	εις Σαρζανόπολη 9/10	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ .....	78	16726	ε. Κολούμπια ριβέρ 17/5	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΑΣ .....	61	12662	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Ραβέννα	
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ .....	68	36168	α. Χιούστον 6/5	
ΜΟΛΙΣΤΑ .....	74	33073	ε. Σεπετίμπα Τέρρα 13/5	
ΜΟΜΠΙΛΙΑ (δ.) .....	69	47958	α. Αντέζελες 3/4	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.) .....	73	61172	δ. Σουεζ 12/5	
ΜΟΝΤΑΝΑ .....	73	19831	α. Κούς Μπαί 9/5 διά Αύστραλια	
ΜΟΣΧΑ Δ. ....	56	8823	δργεί στον Πειραιά 6/9	
ΜΟΥΝΤΕΡΕΛΑΐΤΣ .....	60	9365	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 17/5	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ .....	77	5509	ε. Βαλτιμόρη 20/5	
ΜΠΑΛΑΝΤΕ ΖΕΑ ΝΤΟΝ .....	67	8799	ε. Ταομασίνα 30/4	
ΜΠΑΛΑΝΤΕ ΖΕΑ ΣΤΑΡ .....	66	8937	α. Μπαγκόκ 2174 διά 'Αφρική	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	65	1599	εις Πειραιά 9/3 (ΕΠΩΔ.)	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΣΖΕΡ .....	60	6158	ε. Κ. Τάουν 21/5	
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ .....	61	6950	δ. Δαρδανέλια 21/5	
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ .....	66	8677	υπό παραλαβή	
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΥΠ .....	57	5452	ε. Πειραιά 6/4	
ΜΠΑΡΡΥ .....	66	14359	δ. Σουεζ 12/4	
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ .....	67	1599	δ. Ντόρερ 20/5	
ΜΠΕΑΣΚΑ'Υ .....	57	7974	εις Λ. Πάλμας 20/12	
ΜΠΕΤΤΥ .....	70	10495	δ. Γιβραλτάρ 6/5 διά Χιούστον	
ΜΠΙΑ .....	75	7246	μεσογειακές μεταφορές	
ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΒ .....	60	8573	δργεί στην 'Ιθάκη	
ΜΠΛΑΟΥ ΜΠΑΪΥ .....	63	9657	δργεί στον Πειραιά 8/11	
ΜΠΛΑΟΥ ΣΗ .....	58	3778	ε. Σφόδρα 12/4	
ΜΠΟΝΑΤΑ .....	68	16005	ξένω υπό Λένινγκραντ 16/5	
ΜΠΟΣ ΤΡΕΐΝΤΕΡ .....	72	3621	α. Μούμπας 19/5	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.) .....	81	29910	α. Γκέντ 9/5 διά ΗΠΑ	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-ΡΑΝΤΑ (δ.) .....	64	32756	α. Γιβραλτάρ 11/5	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) .....	70	113425	δργεί στην 'Ελευσίνα	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	79	16935	α. Δρέπανο 2014 διά Λάργος	
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ .....	59	6132	δργεί στην 'Ελευσίνα	
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	61	6155	δργεί στην Λευκάδα	
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'ΙΣ .....	54	6103	δργεί στην Στυλίδα	
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ .....	53	6483	δργεί στην 'Ελευσίνα	
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ .....	59	6132	δργεί στην 'Ελευσίνα	
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ .....	66	9085	δργεί στην 'Ελευσίνα	
ΜΠΡΑΒΟΕΣΠΟΡΤΕΡ .....	77	3827	ε. Ν. Όρλεάνην 8/5	
ΜΠΡΑΐΤ ΣΚΑΪ'Υ .....	69	2979	α. Μερίδια 9/5	
ΜΠΡΗΣ (μ.) .....	64	35082	ε. Ιμινχάρ 27/4	
ΜΥΘΙΚ (μ.) .....	67	39617	α. Γιοκούάμα 3/5 διά Χαβάη	
ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ .....	77	16267	α. Μπλέφαστ 12/5 διά ΗΠΑ	
ΜΥΚΟΝΟΣ .....	67	12277	ε. Ν. Πλουμόδι 12/4	
ΜΥΡΙΝΑ .....	75	13036	α. Ν. Ύφρηκη 21/4 διά Μαρόκο	
ΜΥΡΞΙΝΙΔΗ .....	77	5511	α. Σ. 'Αννα Μπαί 12/5	
ΜΥΡΤΙΑ (δ.) .....	68	14949	υπό παραλαβήν	
ΜΥΡΤΙΑ .....	63	3499	εις Θέση 63.42 B - 20.44 A. 23/5	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ .....	57	9345	α. Σμύρνη 28/4	
ΜΥΡΤΟΣ .....	70	9085	δ. Παναμά 21/4 διά 'Ισπανία	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	67	11025	α. Κολόνια 23/4 διά Φιλιππίνες	
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	78	11850	ε. Κόμπη 16/5	
ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΤΟΡ .....	66	20199	υπό παραλαβήν	
ΝΑΓΟΣ .....	71	2997	α. 'Αιμερέαν 2015 διά 'Αβίλες	
ΝΑΐ'ΑΝΤ .....	75	35561	ε. Ν. Όρλεάνην 7/5	
ΝΑΝΟΥΛΑ .....	63	2589	α. Σέτε 23/4 διά Γκουάντα	
ΝΑΝΤΙΝΑ .....	70	5879	ε. Πειραιά 12/4	
ΝΑΝΟ Κ. ....	66	1789	μεσογειακές μεταφορές	
ΝΑΞΟΣ .....	70	8825	α. Φιλαδέλφεια 15/5 διά Βαλτιμόρη	
ΝΑΞΟΣ ΑΐΓΑΝΤ .....	80	10982	α. Μαπούτα 18/5 διά Χόγκ Κόγκ	
ΝΑΤΑ .....	77	9359	δ. Παναμά 22/5	
ΝΑΤΑΙ Κ. ....	53	3577	εις Κεντράς 17/9	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) .....	75	115207	α. Ρ. Τανούρα 25/4	
ΝΑΥΣΙΚΑ Λ. ....	56	3640	ε. Αιμπούργο 23/2	
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ. ....	61	5584	εις Π. Σάδι 10/10	
ΝΑΥΤΙΟΣ .....	66	6845	α. Ρουέν 18/4 διά 'Αλγερία	
ΝΑΥΤΙΟΣ .....	70	16224	α. Καζαμπλάνκα 22/5	
ΝΕΑ ΕΠΙΣ .....	78	16478	α. Ριο Γκράντε 2/5	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ .....	78	16478	ε. Τζάνκονβιλ 7/6	
ΝΕΑΠΟΛΙΔ θ. ....	81	29700	α. Ν. Ύφρηκη 18/5 διά 'Αρούμπα	
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΐ'Υ .....	78	33191	ε. Ιννοσίμα 7/2	
ΝΕΔΙ (δ.) .....	65	35324	α. Ρ. Σουκέρι 30/3 διά Σουεζ	
ΝΕΐ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	71	1997	α. Πειραιά 16/5 διά Ραβέννα	
ΝΕΛΗ Π. (δ.) .....	57	12483	δ. Κωνίπολη 15/5 διά Βατούμη	
ΝΕΜΕΑ (μ.) .....	71	57829	α. Χάμπον το ρόδο 8/4 διά Παναμά	
ΝΕΜΕΑ .....	79	10993	α. Σινκαπούρη 29/4 διά Χόγκ Κόγκ	
ΝΕΜΕΣΙΣ .....	66	18781	δ. Παναμά 10/5 διά Αιγαίντο	
ΝΕΝΑ .....	74	39866	ε. Κόρπη 12/5 (μέσηςεύ)	
ΝΕΟΤΗΣ .....	71	9082	α. Μοντεβίδεο 2/4 διά Μπ. Αιγαίντο	
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. ....	67	32644	ε. Ν. Όρλεάνην 15/5	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ .....	65	27960	α. Ζιτόρια 10/5 διά Ρ. Πλέιτ	
ΝΕΣΤΩΡ .....	68	25755	α. Βανκούμπερ 20/4	
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ .....	63	8213	α. Λούπιτο 4/5	
ΝΕΦΕΛΗ .....	68	24894	α. Γκέντ 18/5 διά Μπ. Αιγαίντος	
ΝΗΑΡ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.) .....	69	5709	δ. Κωνίπολη 7/5 διά Νοβορωσίο	
ΝΗΡΕΣ .....	60	25471	εις Πειραιά 28/7/81	
ΝΗΡΗΣ .....	56	9942	δ. Σουεζ 15/4	
ΝΗΡΗΣ .....	77	18080	α. Μπουνγκόρου 3/5 διά Σάντοβαλ	
ΝΗΡΗΤΟΣ (δ.) .....	64	42126	δργεί στον Πειραιά 25/5/81	
ΝΗΣΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ .....	61	3142	α. Βαρκελώνη 17/5	
ΝΗΣΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ .....	61	5693	δργεί στην Χαλκίδα 20/12	
ΝΗΣΣΟΣ ΡΟΔΟΣ .....	57	3190	α. Βρέστη 14/4	
ΝΗΣΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ .....	61	6306	α. Ταμπικό 23/4 διά Ταραγκόνα	
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ .....	64	4566	α. Τάμπα 14/5 διά Τούρμπο	
ΝΙΚΑΙΑ .....	73	19831	ε. Γκάμπτη 14/5	
ΝΙΚΑΤΩΡ .....	64	10275	δ. Γιβραλτάρ 15/4	
ΝΙΚΗ .....	71	9075	ε. Λισσαβάνα 13/4	
ΝΙΚΗ Ρ. ....	62	6171	α. Αιμπέρσα 13/5 διά Θεσσαλονίκη	
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ. ....	64	6163	δργεί στον Πειραιά 7/10	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(δ)	65	29721	υπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ....	68	10239	α. Πειραιά 27/3	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. ....	62	11229	α. Γιοκούάμα 8/5	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ .....	58	3566	μεσογειακές μεταφορές	

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	72	19162	α. Πειραιά 31/5 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ. ....	60	9486	ε. Πειραιά 16/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	64	1589	ε. 'Αιμβούργο 25/5
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ. ....	75	29004	α. Φιλαδέλφεια 9/6
ΝΙΚΟΛΟΣ .....	69	11434	ε. Βούβηλη 15/5
ΝΙΚΟΣ .....	55	2303	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΣ .....	61	1543	δργεί στον Πειραιά 21/7
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.) .....	56	8362	θεσσαλονίκη 3/5 διά Πειραιά
ΝΙΚΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.) .....	71	15980	δργεί στο 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.) .....	62	65347	α. Βίλιωντον 21/5 διά 'Αρούμπα
ΝΙΚΟΣ Μ. (δ.) .....	77	114698	ύπο παραλαβή
ΝΙΚΟΣ Ν. ....	69	10445	ε. Ρόπτερνταμ 21/3
ΝΙΚΟΣ Ι. ....	60	4824	δ. Κωνίπολη 13/5 διά Κωνσταντζό
ΝΙΚΥ .....	58	9087	δργεί στον Πειραιά 12/10
ΝΙΜΑΣ Ι. ....	56	3274	ε. Ραβέννα 20/4 (σημ. Παναμάδ)
ΝΙΜΠΑΔΛ .....	71	2994	α. Ρίο Γκράντε 16/5
ΝΙΟΒΗ .....	69	21673	εις Π. Σάδι 30/12/79
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ .....	57	5279	ε. Αννάπολης άνκορ. 19/5
ΝΙΤΙΣΑ (δ.) .....	71	16400	α. Ιταζάι 16/5 (ΕΠΩΔ.)
ΝΟΝΙ .....	68	5430	δργεί στην 'Αλεξάνδρεια 11/4/78
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	54	7701	δ. Κωνίπολη 19/4 διά Νοβορωσίο
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ .....	66	25820	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	61	15092	εις Πέραμα 25/5 (έπισκεψες)
ΝΟΡΟ ΧΑΙ'ΝΕΣ .....	62	15110	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΘΑΧΑΦΕΝ .....	65	1236	ε. Σάντος 25/5
ΝΟΤΟΣ (δ.) .....	60	21199	α. Πέντρο (Άκτ. 'Ελλ.) 16/6 διά 'Ελλάδα
ΝΟΤΑ Κ. ....	70	6235	εις Νάντην 3/4/80
ΝΟΤΗΣ .....	55	3956	δργεί στο Γαλαξείδι 21/3
ΝΟΤΟΣ (δ.) .....	64	49055	α. 'Αιμβούργο 9/4
ΝΟΤΟΣ .....	61	7351	ε. Ν. Όρλεάνην 10/5
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	66	22280	α. Αιμέραρον 26/4 διά Τζάντζια
ΝΤΑΜΙΑΝ .....	64	6460	ε. Κάτιαζέρη 16/5 διά Τζάντζια
ΝΤΑΝΙΕΑ .....	66	27074	α. Αγυούστα 19/5 διά Σφάξ
ΝΤΑΝΙΕΑ (δ.) .....	59	12299	ε. Κωνίπολη 12/4
ΝΤΑΝΙΕΑ .....	67	3868	ε. Ουνακούποτού 20/5
ΝΤΑΝΟ ΑΝΤΙΚΑΙΑ .....	58	7396	α. Καντίζ 8/5 διά Τριπόλη
ΝΤΑΝΟ ΤΡΕΐΝΤΕΡ .....	61	13054	α. Ρόπτερνταμ 29/4
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ .....	70	4800	α. Γάλαζαν 21/4
ΝΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ .....	70	4797	α. Χιούστον 19/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΐΝΤ .....	77	15320	α. Κλέμεντ 16/5 διά Γκέντ
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ .....	77	15320	α. Ν. Όρλεάνην 16/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ .....	77	15320	ε. Κορδανένη 16/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ .....	80	17100	ε. Ν. Όρλεάνην 23/5
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝ .....	68	13553	ε. Στέταν 22/2 διά 'Ελ. Τζαζέρη
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ .....	63	7700	α. Λαζέλες 17/5 διά Αλεξάνδρειαν
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	68	14342	α. Ρόπτερνταμ 14/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ .....	72	9710	α. Μάλτα 30/4 διά Πειραιά
ΝΤΕΝΙΣ Μ. (μ.) .....	59	6134	α. Σίδνευ 15/5 διά Μ. Θάλ.
ΝΤΕΡΜΠΛ .....	60	19988	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΜΙΝΙΚ .....	65	3512	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.) .....	57	8485	ε. Ν. Όρλεάνην 22/5
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.) .....	70	17782	α. Αμετέρνταμ 24/5 διά ΗΠΑ
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ			

Π. Σ. ΠΑΛΑΙΟΣ . . . . .	63	18430	ο. Κύπενσταλ 8/5 διά ΗΠΑ		πιστίς . . . . .	73	13631	α. Σιμιζού 11/5 διά Ταγκονουρά
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ . . . . .	77	9736	ο. Μόντρεαλ 14/5 διά Τορόντο		πιστίς . . . . .	55	3768	εις Λομπίτο 15/10
ΠΑΙΑΝ . . . . .	60	9317	ε. Αμέρερα 25/5		ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.) . . . . .	67	48747	ε. Μελίτη 17/5
ΠΑΙΤΙΑΤΟ . . . . .	70	2605	ε. Λισσαβόνη 22/2		ΠΛΑΤΡΕΣ(δ) . . . . .	69	93547	δ. Σουές 2/5
ΠΑΚΤΩΛΟΣ . . . . .	59	7052	εις Πέραμα 25/5 (έπισκευα 7		ΠΛΑΙΣΙΟΣ . . . . .	64	5654	εις Λιμάνι Τουρκίας 25/5
ΠΑΛΑ Β. (δ.) . . . . .	58	21489	δ. Κυνήπολη 17/5 διά Γαλλία		ΠΛΑΤΩΝΙΟΣ . . . . .	65	10679	δργεί στό Άργοστόλι
ΠΑΛΑΜΑ . . . . .	58	5149	ο. Μούντασ 19/5 διά Νακάλα		ΠΟΛΑ ΔΥΟ . . . . .	66	10233	ε. Κόρκ 2/25
ΠΑΛΑΜΕΑ . . . . .	60	10778	ο. Αμέρερα 25/5 διά Βερακρούζ		ΠΟΛΑΝΑ . . . . .	60	8414	ε. Λείσρες 18/5
ΠΑΛΑΜΙΣ . . . . .	58	7695	ο. Τερέστη 8/5 διά Χάβρη		ΠΟΛΑΔΕΥΚΗΣ . . . . .	70	17179	ε. Ν. Όρλεάνην 22/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ . . . . .	73	8953	ο. Κόμπε 27/4		ΠΟΛΑΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ) . . . . .	66	48801	δργεί στόν Πειραιά 17/12
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	68	4400	ο. Αλεξανδρεία 18/5 διά Νιούπορτ		ΠΟΛΑΥΞΕΝΗ . . . . .	62	17953	ε. Φιλαδέλφεια 9/5
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ . . . . .	63	10318	δ. Σουές 5/5		ΠΟΛΑΣ (δ) . . . . .	65	40284	δργεί στον 'Άλιμπρι 31/3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ . . . . .	56	10523	άργει στόν Πειραιά 17/10		ΠΟΛΑΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΘ . . . . .	43	14425	δργεί στόν Πειραιά 15/4/75
ΠΑΝ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ . . . . .	70	11525	ο. Μοντεβίδεο 23/5 διά 'Οδησσ		ΠΟΛΑΥΧΡΟΝΗΣ . . . . .	77	16014	α. Βιζυκαπανών 3054 διά Σινκαπουρή
ΠΑΝΑΓΙΑ Π. . . . .	68	8718	δ. Σουές 23/5		ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ . . . . .	64	2961	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	64	9371	δ. Κυνήπολη 7/4		ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ . . . . .	81	15852	α. Παναμά 15/5 διά Λονδίνο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ. . . . .	70	7773	ε. Π. Χόρκορτ 8/5		ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ) . . . . .	67	45229	ε. Πειραιά 9/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. . . . .	71	3646	ε. Σαβόνα 13/5		ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	61	12808	παροπλισμένο στήν 'Ελευσίνο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ . . . . .	58	8764	άργει στόν Πειραιά		ΠΟΠΗ . . . . .	67	11002	α. Λάρνακα 14/5 διά Λαττάκιο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ . . . . .	66	13015	ο. Μόντρεαλ 22/4		ΠΟΠΗ Π. . . . .	77	10558	α. Νταμάρ 24/5
ΠΑΝΔΩΡΑ . . . . .	61	10873	δ. Γιβραλτάρ 23/5 διά 'Αμβέρσα		ΠΟΡΟΣ . . . . .	81	13800	δ. Παναμά 22/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ . . . . .	72	10410	ε. Χοδοσίμια 13/5 (έπισκευες)		ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ . . . . .	70	3992	α. 'Αμβούργο 12/5 διά Λάνος
ΠΑΝΟΡΜΟΣ . . . . .	61	9091	άργει στό Άργοστόλι		ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ . . . . .	55	5033	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΐ'Μ (δ.) . . . . .	64	33642	ο. Μάλαγκα 18/ διά Νουακότ		ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	67	18656	α. Ναγκόνια 3054 διά Σουες
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ. . . . .	74	14790	εξωθι Βομβάρδη 17/5		ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ) . . . . .	73	17941	α. Αμέρερα 3/5 διά Ρότερνταμ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ . . . . .	49	1849	μεσογειακές μεταφορές		ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	61	9404	δ. Μπρούναμπουτελ 9/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ . . . . .	80	30639	ο. Ρ. Ιανέριο 2015 διά Λευνιγκραντ		ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ . . . . .	68	11048	α. Πειραιά 12/3 διά Χαλκίδα
ΠΑΟΛΙΝΟ . . . . .	54	1020	ε. Κυνήπολη 9/5 διά Χαλκίδα		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	66	9650	α. Σαβάννα 14/5 διά Ν. Όρλεονην
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ . . . . .	59	10168	ε. Πειραιά 30/4		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . . .	59	22593	α. Μάλμη 19/5 διά Π. Σαΐδ
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ . . . . .	58	9603	εξωθι Λάνος 8/5		ΠΡΟΟΔΟΣ . . . . .	58	9633	άργει στόν 'Αστακό
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ . . . . .	70	2912	ο. Σετούμπαλ 14/5 διά 'Ελ Τζαζάρ		ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ . . . . .	70	9885	άργει στό Ντουμπάτι
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ . . . . .	70	2902	ε. Τρίπολη Λιβύης 8/5		ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ) . . . . .	74	124724	δ. Παναμά 6/4
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	72	4499	ε. Πειραιά 22/4		ΠΡΟΣΩ . . . . .	68	34640	άργει Πειραιά από 18/4/81
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ . . . . .	73	16640	δ. Κυνήπολη 17/5 διά 'Αλεξανδρείαν		ΠΡΩΤΕΥΣ . . . . .	68	37419	α. Γκέντ 14/5 διά Χάρητον ροδς
ΠΑΡΑΚΟΠΗ . . . . .	77	16380	ε. Μέτρια 7/5		ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ . . . . .	62	9229	α. Αύγουστα 2/3
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ) . . . . .	64	30735	ε. Μάλτα 5/3		ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ . . . . .	72	16402	ε. Ν. Όρλεάνην 22/5
ΠΑΡΑΛΟΣ . . . . .	62	9536	ε. Καζαππλάνκα 6/5		ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ . . . . .	75	16163	α. Μουτσούρη 10/5 διά Σηστιά
ΠΑΡΓΑ . . . . .	59	10065	εις Πειραιά 4/9		ΠΥΘΙΑ . . . . .	72	10351	ε. Κολούμπια ρίβερ 21/5
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ . . . . .	65	1982	εις Τρίπολη Λιβύης (έπισκευες)		ΠΥΘΕΥΣ . . . . .	63	22201	ε. Σ. Σάιδ 11/5
ΠΑΡΟΕΝΟΝ . . . . .	56	1990	μετων. «NADA D» (ΕΠΩΛ. ΑΛΛΟΔ.)		ΠΥΑΔΟΣ . . . . .	81	13800	εις Τόκιο ύπο αυτηλήρωσιν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ . . . . .	62	9455	α. Νταμάρ 3/4		ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ) . . . . .	57	12875	α. Άλ Γκουλέτ 11/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ . . . . .	60	8214	ε. Τήρη Μπαίη 22/5		ΠΩΛΙΑ Κ. . . . .	70	14609	δ. Μπρούναμπουτελ 10/5
ΠΑΡΟΣ . . . . .	60	12762	ε. Γκλαφχόβ 23/5					
ΠΑΡΟΥΘ . . . . .	65	8883	ο. Α. Πάλμας 19/5					
ΠΑΣΙΟΕΙΑ (μ.) . . . . .	69	1999	ο. Σ. 'Αννα Μπαίη 4/5 διά Βερακρούζ					
ΠΑΣΙΦΩΙΚ (δ) . . . . .	71	80225	άργει στόν Μπρούνα Μπαίη 30/1					
ΠΑΣΙΦΙΚ ΖΕΑΝ . . . . .	65	38116	δ. Κυνήπολη 1/1 δι 'Αλελάδα					
ΠΑΤΜΟΣ . . . . .	67	10771	δ. Σουές 20/5					
ΠΑΤΜΟΣ . . . . .	69	51697	εις Πέραμα 25/5 (έπισκευες)					
ΠΑΤΡΑΙ . . . . .	71	8813	ο. Θεούσια 14/5 διά Ντουμπάπι					
ΠΑΤΡΑΙ . . . . .	61	10969	ε. Κοταζάκολας 6/5					
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ . . . . .	47	2754	άργει στόν Πειραιά					
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ . . . . .	62	11756	ο. 'Αμβέρσα 19/5 διά Μπ. Αμπάς					
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ . . . . .	57	8549	ο. Α. Αντζελές 11/5					
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ι. . . . .	60	7707	δ. Μπρούναμπουτελ 17/4					
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) . . . . .	58	18297	ε. Καρντέλγεβο 27/4 διά Πειραιά					
ΠΑΥΛΟΣ XII . . . . .	69	1999	ο. Πασάνιες 27/4 διά Βάχραν					
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ . . . . .	71	11801	α. Ν. Ορλέανην 11/5					
ΠΕΔΟΥΓΑΣ (δ.) . . . . .	62	28222	ε. Μαντράς 15/5					
ΠΕΛΑΓΟΣ . . . . .	67	16009	ο. Γκηλούκ 14/5					
ΠΕΛΑΓΟΣ . . . . .	76	8376	δ. Π. Σάιδ 20/5					
ΠΕΛΑΣΓΟΣ . . . . .	62	1012	μεσογειακές μεταφορές					
ΠΕΛΛΑ . . . . .	79	10993	ο. Μογκαντίο 12/5 διά Μομπάσα					
ΠΕΛΛΑ . . . . .	71	1594	α. Λιοσιαβάνα 12/5 διά Καστέλο					
ΠΕΛΛΗΝΗ . . . . .	69	1476	μεσογειακές μεταφορές					
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) . . . . .	65	34446	εις Ράς Σουεύρη 12/1					
ΠΕΛΩΨ . . . . .	55	7737	ο. Π. Σάιδ 22/5					
ΠΕΜΠΛΑΝΕ . . . . .	70	9870	ο. Κοτονού 13/5					
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.) . . . . .	72	57802	δ. Κυνήπολη 10/3 διά Καζαππλάνκα					
ΠΕΡΑ (δ.) . . . . .	67	57794	άργει στόν Πειραιά 8/7					
ΠΕΡΓΑΜΟΣ . . . . .	72	10420	ε. Ρουέν 19/5					
ΠΕΡΙΚΑΗΣ . . . . .	60	6134	άργει στόν Πειραιά 18/9					
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.) . . . . .	67	38915	ε. Ρότερνταμ 29/4					
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ' . . . . .	76	45330	ο. Σιγκαπούρη 28/3 διά Δ. 'Αντζελές					
ΠΕΡΣΕΣΥ (δ.) . . . . .	75	76005	ο. 'Αγ. Φραγκίσκο 20/5 διά Σιγκαπούρη					
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	63	30511	ο. 'Αγ. Φραγκίσκο 18/5 (ΔΙΑΛΥΣΗ)					
ΠΕΡΤΣ (δ.) . . . . .	70	119730	άργει στόν Πειραιά 8/2/81					
ΠΕΤΡΑ . . . . .	76	23149	ο. Ιντσάν 11/5					
ΠΕΤΡΑΙΔΗ . . . . .	72	9350	ο. Τζέντας 8/5 διά 'Ακρωτα					
ΠΕΤΡΟΔΑ 9 (δ.) . . . . .	56	11973	ο. Ριγένα 24/5 διά Θεσσαλονίκη					
ΠΕΤΡΟΔΑ 11 (δ.) . . . . .	55	11859	μεταφορές Τζέντας					
ΠΕΤΡΟΔΑ 16 (δ.) . . . . .	57	12257	εις Τζέντας 14/1/79					
ΠΕΤΡΟΔΑ 17 (δ.) . . . . .	54	12107	δ. Κυνήπολη 17/5 διά Μπουργκάς					
ΠΕΤΡΟΔΑ 24 (δ.) . . . . .	56	17212	δ. Π. Σάιδ 18/5 διά Πειραιά					
ΠΕΤΡΟΔΑ 30 . . . . .	56	2796	ε. Πειραιά 10/5					
ΠΕΤΡΟΔΑ 31 (δ.) . . . . .	66	43399	ο. Τζέντας 15/5 διά Ρ. Τανούρα					
ΠΕΤΡΟΔΑ 32 (δ.) . . . . .	57	21977	ο. Πειραιά 12/5					
ΠΕΤΡΟΔΑ 33 (δ.) . . . . .	50	16485	μεταφοράς Τζέντας					
ΠΕΤΡΟΔΑ 34 (δ.) . . . . .	51	16440	ο. Τζέντας 3/2 διά Πειραιά					
ΠΕΤΡΟΔΑ 36 (δ.) . . . . .	60	28647	ε. Πειραιά 18/4					
ΠΕΤΡΟΔΑ 40 . . . . .	58	1781	ε. Πειραιά 31/3					
ΠΕΤΡΟΔΑ 80 . . . . .	71	1599	ε. Πειραιά 13/5					
ΠΕΤΡΟΔΑΚΑΖ 2 (δ.) . . . . .	77	45755	ε. Πειραιά 26/3					
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Τ . . . . .	57	8776	ε. 'Αντερ 29/4					
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .	77	15552	ε. Ρουέν 14/5					
ΠΕΤΡΟΣ Β. . . . .	63	15347	ο. Σιγκαπούρη 2/6					
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	66	12429	ο. Τζέντας 8/5					
ΠΗΓΑΣΟΣ . . . . .	63	9707	ο. Νταμάρ 654					
ΠΗΛΕΥΣ . . . . .	66	23706	ο. Αμέρερα 9/3 διά Λαγος					
ΠΗΛΕΑΣ . . . . .	69	10016	ο. Δ. Ρομάνα 2/4 διά Ρωσία					
ΠΗΛΙΟ (δ.) . . . . .	71	109650	όργει στήν 1/6 10/79					
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	62	6299	όργει στόν 'Αστακό 3051					
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	68	3035	ο. Σ. Πέντρο 30/4					

ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	ε. Ταραγκόνα 17/5	ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κωνίπολη 8/5 διά Νοβοροσίκ
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Κωνίπολη 16/5	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Ν. Ύρκη 23/5
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	α. Βαρκελώνη 19/5 διά Λιβύη	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ο. Μεθίλ 26/5 διά 'Αρεζύλ
ΣΑΜΠΛΛΕ (δ.)	65	2916	α. Τζένταν 16/5 διά Μπερμπέρα	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δργει στόν Πειραιά όποι 20/1/81
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Χιούστον 17/5	ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	ε. Αλεξανδρεια 23/5
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	ε. Θεούτα 16/5	ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	ο. Σ. Λορέντζο 21/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Μπαρανκίλα 6/5	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Βανκούερ 14/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Κωνίπολη 1/5	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δργει στόν Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	72	11505	δ. Παναμά 18/5	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κωνίπολη 19/4
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Συγκαπούρην 16/5 διά Π. Κελάγκ	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δργει στόν Πειραιά όποι 5/10
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Σιγκαπούρην 18/5	ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. 'Αρμβούργο 15/5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	στόν Πειραιά 27/10				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Ρ. Γκράντες 19/5 διά Ρωσία				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	δ. Σουεζ 24/5	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δργει στόν Πειραιά όποι 18/3/75
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	ε. Έμπινχαρ 21/5	ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	74	11452	α. Τζένταν 21/5 διά Π. Σουεζάν	ΣΤΑΡ I.	58	7100	δργει στόν Λευκάδα
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	61	11034	α. Δάντοιχ 22/5 διά Κιέλο	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	ε. Κομώ Μπαιν 13/5
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Ράγκον 26/4	ΣΤΑΡ ΓΚΕ'ΙΖΕΡ	68	16611	ο. 'Αλμέρια 12/5 διά Τάμπα
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	εις Σουεζ 24/1	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ε. Αυμέρος 21/5
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Μόντρεαλ 18/5	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Βανκούερ 2/5 διά Γκήλογκ
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκατον 12/5 διά Π. Καμπέλο	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΑ	73	14667	ε. Νιούκσταλ 19/4 (ΕΠΩΛΗΘ)
ΣΑΝΚΑΡΙΜΙΤ	79	10996	α. Π. όφ Σπαίνη 8/5	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Μπλέρ 21/5
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Π. όφ Σπαίνη 18/5	ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ.	69	19024	ε. Βανκούερ 20/5 διά Λονδίνο (σημ.Φιλιπ.)
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ	70	2653	α. Καζαπλάνκα 13/5 διά Ρουέν	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Κωνίπολη 17/4
ΣΑΝΡΑΤ'	75	1999	δ. Μπρούανπούτελ 6/5 διά Χαλκίδα	ΣΤΑΡ ΠΡΑΓΓΤ	62	15649	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/5
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Γκράντες 22/5	ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ο. Σίδνευ 23/5
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	α. Λάγος 21/5 διά Βικτώρια	ΣΤΑΡ ΣΙΠ.	62	4357	α. Νουαρχίμπου 7/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ' ΟΝΗΡΗ	78	9773	ε. Ή. Χάρκορι 12/5	ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Σουαίμπα 9/5 διά Ντουμπάτι
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Τζιμπούτι 17/4 διά Κίνα	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	ο. Τέμα 14/5
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	ε. Πειραιά 12/3
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Σ. 'Αννα Μπαΐ 12/5	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Ζ.	69	16789	α. Ρίο Εκράντες 13/5 διά Ρωσία
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	δργει στήν 'Αντικύρα	ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Κ.	52	2445	εις 'Αμπιτζάν 27/12
ΣΑΥΟΥΓΟΥ'ΙΝΤ	63	15981	α. Πρόβιτνες 24/4 διά 'Ελλαδα	ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	68	103178	δ. Ντουμπάτι 11/5 διά Χάρηκ 'Αιλ.
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Σιγκαπούρην 8/5	ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ύπο παραδίβη
ΣΑΠΦΟ	63	17876	α. Τενερίφη 2/5	ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Κωνίπολη 13/3 διά Βάρνα
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Λάγος 20/5	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ο. Θεούτα 9/4
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΘΕΡ	67	4281	ε. Βρέστην 13/5	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δργει στόν Πειραιά όποι 25/3
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Γιβραλτάρ 15/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Κολόμπο 21/5 διά Σουεζ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δργει στό Λουμπίτο	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	α. Μάλαγκα 21/5 διά 'Ελ Τζαζάρι
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	α. Ν. 'Ορλεάνην 28/4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Παναμά 21/5 διά Βαλταραϊζο
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Λάγος 1/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ζ.	73	3700	ε. Τέλοντα 15/4
ΣΕΛΑΣ	63	10947	δ. Γιβραλτάρ 13/4	ΣΤΗΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	65	7606	δργει εις Μπάραν όποι 29/4/81
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	α. Ταρόλεστον 20/5 διά Καζαπλάνκα	ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	ε. Αυμέρος 18/5
ΣΕΜΕΛΗΝ	63	10076	α. 'Αμβέρσα 5/4 διά 'Ελ Τζαζάρι	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	δργει στόν Πειραιά όποι 25/12
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	α. Ν. 'Ορλεάνην 30/4	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	α. Ν. 'Υρκη 15/5 διά Νόρθβιλ
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. 'Αμβέρσα 5/5 διά Μπετζάρια	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Αγνούστα 15/5
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Βανκούερ 20/5	ΣΥΤΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	α. Σάντος 16/5 διά Καρθαγένη
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22158	α. Χάρηπον ρόδης 12/5 διά Ρουμανία	ΣΥΤΑΣ (δ.)	61	16417	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	ε. Ριγιέρα 6/5 διά Πειραιά	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Σαρζά 15/5	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Σιγκαπούρη 5/4 διά 'Αμβέρσα
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. Βαλένθια 6/5 διά Κάμπουρ	ΣΥΝΔΑΗΘΕΙΑ	52	5610	ε. Αλεξανδρεια 22/5
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κωνίπολη 17/5 διά Νοβοροσίκ	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	δργει στήν Λευκάδα 20/2
ΣΗ ΓΚΑΛΟΥΡ	60	7746	δργει στήν Λευκάδα	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	δργει στήν Λευκάδα όποι 19/2
ΣΗ ΕΠΛΟΡΕΡ	59	9165	α. Νταράμ 15/5 διά Ντώρμπαν	ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Μεσσάριο 28/4
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Ρότερνταν 13/5	ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Κωνίπολη 18/5 διά 'Οδησσό
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Τζιμπούτι 7/4 διά Σαγκάπ	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δργει στό Γαλαξείδι
ΣΗ ΡΕΙΤ'ΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Καντί 10/5	ΣΧΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	δ. Σουεζ 22/8 διά Τζιμπούτι
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Ντάρμπαν 16/5	ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	δ. Σκάβη 7/4 διά Ρίγα
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	α. Όριστανο 13/5 διά Τρίπολη	ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	δ. Κωνίπολη 16/5 διά Βηρυττό
ΣΗ ΤΑΓ'ΙΓΚΕΡ	71	13631	δ. Σουεζ 24/5	ΤΑΙΓ'ΙΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	α. 'Αμβύριον 23/5
ΣΗ ΤΑΓ'ΙΝΤ	71	9810	α. Γιοκοχάμη 15/5 διά Σιγκαπούρην	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ε. Λά Πάλλις 9/5
ΣΗΓΚΑΑ	65	9572	δ. Παναμά 3/5 (ΕΠΩΛ)	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ο. Τέμα 7/5 διά Λάγος
ΣΗΓΟΥΤ'ΙΝΤ	57	2926	ε. Βούβλη 17/5	ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Πειραιά 17/11 (επισκευές)
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	ε. Κασιούηγκ 9/5 (ΔΙΑΛΥΣΗ)	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ε. Πειραιά 26/3
ΣΗΝΗΠΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Τζένταν 23/5 διά Ισπανία	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	εις Γάνδη 25/1
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλίβη	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. Θεσσαλονίκη 27/4
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρη 6/5 διά Λάγος	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	δ. Ντόβερ 16/5
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Παναμά 12/5	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Λά Πάλλις 22/5
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Μπαγκόκ 23/5	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	71	9078	ο. Σουάμπα 7/5 διά Μπαγκόκ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΡΟΥ	56	6660	δ. Π. Σαζ 11/5	ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΤ'ΙΝΤ	77	11272	ε. Δουνκέρκη 25/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Ρότερνταν 27/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΤΝΑ	68	21498	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά 'Αναμπα
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Τζέντα 20/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.	80	15369	δ. Π. Σαζ διά Μεσογεο
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΓ'Υ	69	9305	ε. Χάρηπ 23/5	ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά Ρότερνταν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Πειραιά 2/3	ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Δάς Πάλμας 24/5 διά Ρότερνταν
ΣΙΛΑΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686	ε. Σαρζά 17/5	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Σιγκαπούρη 12/5 διά Κόμπη
ΣΙΜΠΙΥΛΑ	65	1409	α. Άλμεριο 6/5	ΤΑΤΑΙ'. ΚΟΥΗΝ.	65	1911	ο. Ναντόρ 18/5
ΣΙΝΤΑ	59	2870	δ. Κωνίπολη 25/4	ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.	66	1926	δ. Γιβραλτάρ 12/5 διά Μετζάρια
ΣΙΦΝΟΣ	72	16108	ε. Τέμα 13/5	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	ε. Ρότοεστερ 19/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο Εκράνταν 20/5	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Χάμπον Ρόδης 5/5
ΣΙΦΝΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	81	10990	δ. Πάλμας 29/4	ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	76	47344	δ. Παναμά 22/5 διά Μεξικό
ΣΙΚΑΠΟΥΓ'ΙΝΤ	70	9077	δργει στόν Πειραιά όποι 16/9	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Πόρτκαντ (Με) 14/5
ΣΙΚΑΙΩΣ (δ.)	67	48058	α. Ν. Ορλεάνη 24/3 (ΕΠΩΛΗΘ)	ΤΕΑΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Φρίπορτ 2/5
ΣΙΚΑΙΡΩΝ	69	9057	δ. Κόρυτον 25/5 διά Ιμπινχά	ΤΕΑΛΑΜΩΝ	62	4856	ε. Μασαλία 29/4 (επισκευές)
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	μεσογειακές μεταφορές	ΤΕΑΤΕΙΝ ΙΙ.	80	9100	δργει στήν Χαλκίδα
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1368	μεσογειακές μεταφορές	ΤΕΑΤΕΙΝ ΙΙΙ.	80	9100	δ. Γιβραλτάρ 15/5 διά Βενγαζή
ΣΙΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Σιγκαπούρη 22/4	ΤΣΕΛΑ	62	9571	δ. Π. Σαζ 25/5
ΣΙΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	α. Λιασσαρίνα 17/5	ΤΣΕΛΕΠΙ	67	9173	δ. Δαρδανέλιο 10/5
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Βούβλη 26/4	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	δ. Παναμά 3/5
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. Βούβλη 12/4	ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	ε. Χάρηπ 11/5 διά Ντακάρ
ΣΙΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Μαπούτο 10/5	ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	α. Ντάρμπατ 8/5
ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. Άλεξανδρεια 8/12	ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ.	68	3783	δ. Κωνίπολη 5/4
ΣΙΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	δ. Λά Πάλμας 5/6	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	2	

ΤΖΟΡΤΖ	78	14100	ε. Χόγκ Κόγκ 21/5	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δ. Κωνίπολη 15/4
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Βενετία 19/5 διά Ντέρνα	ΦΛΟΡΥ	58	2874	όργει στην Γκάνα όποι 9/8/79
ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Γκίλογκ 26/3 διά Ρωσία	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνο 18/5 διά Λόνδος
ΤΖΟΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Ν. Όρλεάνη 14/5	ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Παναμά 10/4 διά Κίνα
ΤΗΟΥΣ	73	3717	όργει στην Χαλκίδα όποι 7/1	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. Ακομάτη 4/5
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	58	6492	δ. Μπρούναμποτελ 20/4 διά Π. Χάρκουρτ	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ο. Μοντεβίδεο 21/5 διά Άλεξανδρεια
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Λισσαβώνα 3/6 διά Ρεσίφε	ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	ο. Κ. Τάουν 12/4 διά Ντουάλα
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.	70	1599	α. Πειραιά 30/4 διά Λιβύη	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	όργει στην Πειραιά όποι 2/3/81
TINA (δ.)	76	163810	α. Κανή 14/5	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	11489	εις Πειραιά όποι 2/2
TINA	65	1222	δ. Ντουάλα 18/5 διά Σομαλία	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	δ. Π. Σαΐδ 20/5
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	δ. Ντουάλα 21/5 διά Γένοβα	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	α. Έσκιβελς 16/5 διά Κομώ Μη.
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	δ. Παναμά 16/5 διά Σ. Λούις	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ	70	11825	ο. Σιγκαπούρη 15/5 διά Λομπίτο
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.	64	15404	α. Λο Γκούλετ 16/5 διά Σ. Λούις	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Χούλι 12/5 διά Κούβα
ΤΟΛΑΜΗ	71	4979	μετωνυμόθη «ΑΡΙΩΝ» (σημ. Μόλτας)	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	ε. Μελαγκο 23/5
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	όργει στην Πειραιά όποι 13/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	α. Αλεξανδρεια 16/5
TONY	62	6246	δ. Κονιπολ 19/5 διά Βενετία	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	α. Γιουροπόρτ 24/4 διά Βαλτική
ΤΟΣΟΝ	77	15981	δ. Γιβραλτάρ 18/5 διά Τύνιδα	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	α. Αλεξανδρεια 15/5 διά Αγγλία
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	ε.Ν. Όρλεάνη 10/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.	59	8665	δ. Π. Σαΐδ 11/5
ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Λάγος 13/5	ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	α. Μαυρικιο 17/5 διά Ρευνιόν
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ.	60	9838	όργει στη «Αργοστόλι» όποι 10/1	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.	65	9464	εις Μπάρα όποι 28/8/80
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Τενερίφη 23/5	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	ε. Ντώμπιαν 21/5
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Ααλμποργκέ 22/5	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Κορτές 26/4
ΤΟΥΑΠ.	70	32758	ύπο παραλαβή	ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	ύπο παραλαβή
ΤΟΥΑΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Λάς Πάλμας 22/5 διά Βραζιλία	ΦΡΙΟ ΝΤΑΦΙΝ.	69	1581	α. Λισσαβώνα 14/5
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	εις «Ελευσίνα» όποι 30/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Κωνίπολη 7/5
ΤΡΑΠΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ε. Ν. Όρλεάνη 23/5	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Αύγουστα 11/5
ΤΡΑΠΙΟΜΦ (δ.)	68	46827	α. Γιβραλτάρ 23/5 διά Πειραιά	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 27/2 διά Κίνα
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	ε. Γκόθενμπουργκ 24/5	ΦΡΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Βίγκο 23/5	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Σιγκαπούρη 3/5 διά Π. Κελάνκ
ΤΡΑΝΣΓ ΣΕ'ΥΛΟΡ	59	3865	δ. Π. Σαΐδ 20/5	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Σκώ 8/5
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ.	59	16786	ε. Ρίο Γκράντες 13/5				
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ (δ.)	67	58527	ε. Σούλου Βός 25/5				
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ.	66	25327	ε. Ταραγκόνα 14/5				
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Κωνίπολη 14/5				
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Τουμπαρόδα 14/5 διά Ιταλία				
ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Άμβρυρο 25/5				
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Μπ. Μπατ 5/4 διά Κόρπους Κρίστι				
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Ν. Ύόρκη 1/5 διά Αρούσπα				
ΤΡΕΙΝΤΓΟΥΙΝΤ.	64	17295	δ. Γιβραλτάρ 17/5				
ΤΡΕΙΝΤΓΟΥΙΝΤ	81	16500	α. Χιούστον 1/5				
ΤΡΙΑ	57	8476	α. Μπ. Αγίας 11/3 διά Καράτοι				
ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ	67	3642	ε. Πειραιά 13/4				
ΤΡΙΒΕΣ	73	11644	δ. Σουέζ 19/3				
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. "Άγκρα ντός Ρέις 13/5				
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Κ. Τάουν 6/5 διά Βενεζουέλα				
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	66	3048	α. Πειραιά 13/5				
ΤΡΟΓΑΝ	53	4584	ε. Παλέρμου 19/5				
ΤΡΟΓΕΝΝΙΠΕΛΑΣ	60	9255	α. Άμβρυρο 5/5				
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	δργει στην Πειραιά όποι 10/3				
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	δ. Π. Σαΐδ 17/5				
ΤΡΟΥ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΑΣ	74	11644	δ. Π. Σαΐδ 25/5 διά θουβλίνο				
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	δ. Π. Σαΐδ 2/5 διά Μεσόγειο				
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	α. Αύγουστα 13/5 διά Γερμανία				
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	εις θέση 13.16. B. - 113. 07. A. 15/5				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Κωνίπολη 30/4				
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	ε. Βανκούμπερ 14/5				
ΤΥΡ(δ.)	62	7891	εις Όσκαρα				
ΤΥΧΗ	59	4161	εις Μουκάδα όποι 20/11				
ΥΔΡΑ	66	8306	όργει στην Πειραιά όποι 17/2				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ.	57	10067	όργει στη Σουέζ όποι 27/6/78				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	όργει στη Σουέζ όποι 3/12/78				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	εις Κουμπάρ "Αιλ." όποι 23/4				
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	όργει στη Μήλο όποι 6/4				
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Βανκούμπερ 4/5 διά Λος "Αντιζελες				
ΦΑΕΩΝ	71	11502	α. Τζέντα 8/5				
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Πειραιά 11/5				
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Κουμέτι 21/3 διά Κουμπάρ "Αιλ."				
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Σουάν 18/5 διά Λάγος				
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δ. Σουέζ 2/5				
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακάς μεταφοράς				
ΦΑΙΔΡΑ	73	9112	α. Μπωμόντ 14/5				
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	α. Μουτσόρη 4/5				
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΓΝΤ	64	16299	ε. Βόλο 11/4				
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Χάρδη 24/5				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΙ'ΒΟΡΥ	77	9477	α. Λάγος 13/5				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΝΤΖΕΛ.	63	9854	ε. Πειραιά 25/4				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Ν. Όρλεάνη 23/5				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΡΡΟΟΥ.	66	10046	α. Γκέμπες 2/5 διά Μιζουράτα				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΓΙΟΥΝΤΥ	65	10116	ε. Λισσαβώνα 7/5				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΔΕΑΤΑ	62	9890	ε. Πειραιά 26/4				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Άλεξανδρεια 10/5				
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ρενιόν 21/5 διά Μασσαλία				
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνί όποι 30/5/77				
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Φρούτορ (Μπαχ) 17/5				
ΦΑΡΟΥΝΑ	66	1443	δ. Γιβραλτάρ 28/4 διά Κόνακρου				
ΦΕΙΔΑΣ	73	19747	ε. Πειραιά 5/5				
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	όργει στην Πειραιά όποι 10/6/78				
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Βαλτιμόρη 27/4 διά Σαλντάνα				
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Φατέχ Τέρμ. 28/4 διά Σιγκαπούρη				
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Μιλάδο 4/5				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Βουβάδη 6/5 διά Σιγκαπούρη				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ε. Θεσσαλονίκη 30/3				
ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗΝ.	59	7801	όργει στην Πειραιά όποι 22/9				
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Άμβρερα 18/5 διά Τζέντα				
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Ρότερνταν 23/5				
ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ιντσάν 6/5 διά Σακάι				
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σαΐδ 10/5				
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.	69	9932	ύπο παραλαβή				
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.	56	13408	δ. Σουέζ 22/5				
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	72	7201	ε. Άλεξανδρεια 22/5				
ΦΛΑΜΙΝΓΚΟ	63	4647	ε. Κενόδα 11/5				
ΦΛΕΙΝΑ ΦΡΗΣΕΡ.	73	6680	α. Ρότερνταν 13/5				
ΦΛΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Αμβέρσα 25/5				
ΦΛΕΑΝΙΣ	71	10024	όργει στην Πειραιά όποι 20/3				
ΦΛΕΑΝΟΣ	73	3717	όργει στην Χαλκίδα όποι 10/1				
ΦΛΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Μπωμόντ 2/5				
ΦΛΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. Λάς Πάλμας 14/5 διά Ελλάδα				
ΦΛΕΓΑ ΚΩΣ.	65	1926	δ. Παναμά 2/3				
ΦΛΕΓΑ ΛΕΡΟΣ.	60	5760	ε. Άσσαρη 2/5				
ΦΛΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ.	59	5330	α. Μαντράς 18/5				
ΦΛΕΓΑ ΡΟΔΟΣ.	60	5911	ε. Μπιζέρτα 13/5				
ΦΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.	72	1339	ε. Βηρυττό 15/5 διά Πειραιά				
ΦΑΡΑ	56	8524	εις Περαικόν όποι 14/4				
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Τσάρκεον 15/5 διά Χιούστον				

# Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΓΑΠΗ II (κ.).....	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.).....	66	2691	α. "Ακαμπα 11/5 διά Σουέζ δρυγεί στον Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.).....	69	90890	α. Τζιμπούτι 14/5 διά Γένυπο	ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.).....	72	54926	ε. Λάγος 14/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.).....	62	5930	α. Κ. Τσουν 11/5 διά Βάλβις Μπαιν	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ.....	62	8530	δ. Γιβρατάρ 15/5 διά Θρή Ρίβερ
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΥ Β. (δ.).....	56	20140	α. Πούλω Μπούκου 18/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΕΝΤ.....	78	5351	ε. Σετούμπαλ 24/5
ΑΓΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.).....	50	1321	δ. Π. Σαΐδ 22/5	ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).....	67	2997	α. "Υωιούτεν 3/6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	55	2056	εις Πειραιά ἀπό 12/12	ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΡ (κ.).....	74	3279	ε. Πειραιά 11/5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.).....	50	2167	α. Μάλτα 23/4 διά Έλλαδα	ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.).....	68	8915	ε. Χούτ 30/5
ΑΓΓΙΑΛΙΑ (η").....	57	9144	α. Ντώρμπαν 21/5 διά Μαλαισία	ΓΛΑΥΚΗ .....	64	15240	ε. Ταραγκόνα 7/4 διά Αθάνα
ΑΔΕΛΦΑ (πτ").....	66	11536	α. Σιγκαπούρη 18/5 διά Σουέζ	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.).....	57	9433	α. Χιούστον 27/5
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.).....	73	18328	α. Ντουλούδη 28/4 διά Βερακρούς	ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝ.....	70	11329	α. Πούλω Μπούκου 19/5
ΑΕΛΛΟ (δ.).....	57	20745	δργεί στον Πειραιά ἀπό 14/6/74	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.).....	69	41477	α. Λός "Αντζελες 16/5
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (πτ").....	51	2430	ε. Γκουανιάκι 6/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40357	ε. Ινσάρ 15/7
ΑΘΗΝΑ (μ.).....	64	30682	α. Χάμπτον Ρόδης 18/5 διά Βενεζουέλα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΛΟΣ .....	67	23347	δ. Κωνίποιλη 5/5
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.).....	61	28926	δ. Ντουμπάν 20/5 διά Χάρηκ "Αιλ.	ΓΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ .....	68	22728	ε. Ντώρμπαν 19/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.).....	61	28926	ε. Ν. "Ορλέαν 7/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ .....	67	23347	δ. Κωνίποιλη 18/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ").....	81	18495	ε. Ν. "Ορλέαν 7/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ .....	68	22798	ε. Ρίταρντς Μπαιν 26/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	82	18500	α. "Αιλ. όφ Γκρέν 26/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΙΤΥ(μ) .....	70	56799	α. Χάμπτον Ρόδης 8/5 διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ").....	81	18500	δ. Σουέζ 14/5 διά Μπ. "Αιπάς	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) .....	71	56800	δργεί στον Πειραιά ἀπό 20/2/81
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ".....	59	8724	δργεί στον Πειραιά ἀπό 2/12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΣΟΛ (δ.).....	72	114710	α. Πούλω Μπούκου 29/5
ΑΘΛΟΣ ΙV(κ").....	66	1716	α. Σετουμπάλ 12/5 διά Βόλο	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.) .....	73	114933	δργεί στον Πειραιά ἀπό 23/12
ΑΙΓΓΙΣ (π.ι").....	61	4364	α. Αμβούργο 26/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126261	δργεί στον Πειραιά ἀπό 11/9
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	67	28646	α. Σιγκαπούρη 8/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΑΡ (δ.).....	79	126260	δργεί στον Πειραιά ἀπό 17/4
ΑΙΓ'ΚΟΝ".....	71	27958	α. Χάμπτον Ρόδης 22/5 διά Παναμά	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.).....	71	102326	δργεί στον Πειραιά ἀπό 20/4/81
ΑΙΓ'ΡΗΝΣ ΜΕΛΩΝΤΥ (κ.).....	69	6200	ε. Καρδανίων 8/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (δ.).....	61	18202	δργεί στον Πειραιά ἀπό 8/3
ΑΙΓ'ΡΗΝΣ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.).....	67	29256	ε. Σαβάνα 10/5	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ .....	45	2740	δργεί στην Χαλκίδα ἀπό 20/12/79
ΑΙΓ'ΡΗΝΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.).....	65	8914	δ. Κωνίποιλη 27/4 διά Βάρνα	ΔΑΣΑΚΙ.....	72	14334	ε. Θέσσαλα 22/5 διά Κούβα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930	α. Δ.ος "Αντζελες 6/5	ΔΑΦΝΑ (κ").....	63	11575	ε. Ντώρμπαν 3/6
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.).....	73	9690	δ. Παναμά 20/5	ΔΑΦΝΗ (μ.).....	63	30886	α. Ν. "Ορλέαν 26/5
ΑΚΜΗ (π.).....	68	4158	ε. Ριο "Ιανέριο 23/5	ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΔΟ (π.).....	69	5872	α. Πειραιά 1/6
ΑΚΡΩΝ .....	72	62701	α. Ν. "Ορλέαν 13/5	ΔΙΚΤΩΡΔ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.).....	68	50999	ε. Π. Σαΐδ 16/5
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).....	73	61300	α. Σιγκαπούρη 14/5 διά Λός "Αντζελες	ΔΙΩΤΩ .....	68	35191	ε. Τερνόζεν 27/5
ΑΛΑΜΕΙΤ' ΙΝ (π.).....	62	10403	δργεί στον Πειραιά ἀπό 3/11	ΕΒΙΤΑ II (κ.).....	85	1442	α. Πειραιά 2/6 διά Κώ
ΑΛΑΚΕΝΙΜΠ".....	66	2777	α. Γλασκώθ 25/5 διά "Αρχάγγελο	ΕΚΤΩΡ(κ").....	72	4922	ε. Μόντρεαλ 28/5
ΑΛΕΚ (κ.).....	53	4702	δ. Σουέζ 14/5	ΕΕΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.).....	63	24810	δργεί από Γαλαξείδι
ΑΛΕΚΟΣ (π.).....	57	2707	ε. Τέζεντα 11/5	ΕΕΑ'ΙΣΤΣΤΡΙΑ V (κ.).....	52	2484	δργεί στη Χαλκίδα
ΑΛΕΝΤΕΙ'ΑΓ (δ.).....	70	51615	δργεί στην "Ελευσίνα	ΕΕΑΝ" .....	55	4037	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΡΟΣ Σ.				ΕΕΑΝΗ Π. (μ.π.).....	67	27989	δ. Γιβρατάρ 27/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	77	126621	α. Φατέχ Τέρμη 11/5 διά Τρινιτάντ	ΕΕΑΝΗΣ Π. (μ.π.).....	72	94989	δ. Πούντα "Αρένας 14/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ".....	58	4877	δ. Κωνίποιλη 11/5	ΕΕΑΡΑΝΤΑ" .....	73	17042	ε. Βανκούμπερ 4/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ II (μ.).....	74	6042	α. Κόμη 12/5 διά Ν. "Ορλέανη	ΕΙΣΑΖΑΜΠΕΟ I (π.δ.).....	59	12662	ε. Σιγκαπούρη 24/5
ΑΛΙΑΝΤΑ (κ.).....	57	2404	ε. Κωνίποιλη 11/5	ΕΛΛΙΝΑ (κ").....	67	24766	α. Αγύούστα 28/5 διά "Αγ. Λαυρέντη
ΑΛΚΑΜΑΝ".....	66	27985	α. Χιούστον 19/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.) .....	75	45001	α. Πόρτλαντ (Με) 26/5 διά "Αρούμπα
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	37888	δργεί στο "Αλιβέρι	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).....	67	47344	ε. Φλαδέλφεια 2/6 διά "Αρούμπα
ΑΛΜΑ Μ. (κ.).....	55	3709	από Καρδάτοι 23/6/80	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΠ'ΙΤΖ .....	76	22893	ε. Ριο Γκράντε 29/5
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.κ").....	74	36911	ε. Αλ. Ρου 25/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ(δ.) .....	75	60491	α. Κίρκ 23/5 διά Σέρια
ΑΜΠΟΚΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.).....	77	19867	ε. Μπλάρ 23/4	ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.).....	65	1113	α. Βαρκελώνη 23/3 διά "Ελ Τζαζάρ
ΑΜΠΠΙΔΥ (κ.).....	62	10344	ε. Μπλάρ 26/4	ΕΛΛΗΝΑΙ (Μαλ)".....	66	8953	δ. Κωνίποιλη 3/6 διά Μ. Θάλασσα
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (η").....	51	996	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΙΠΑ (δ.β)".....	70	119729	ε. Σουέζ 7/5
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓ'ΑΛΑΝΤ				ΕΛΠΙΝΙΚΗ Κ. (κ").....	55	2261	ε. Εβυθισθή 7/1
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	11513	α. Τουμπαράδη 35/5 διά Τενερίφη	ΕΝΑΜΕΛΗ (κ.).....	60	5513	δ. Κωνίποιλη 7/2 διά Έλλαδα
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ.....	68	21420	δ. Κυνιτόλη 25/4	ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ (π").....	60	9997	ε. Καρδάτοι 28/5
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	69	21420	ε. Γκοκούδα 6/5	ΕΡΓΙΝΑ I (π.).....	61	9335	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ.....	73	13753	ε. Ριο Γκράντε 9/5 διά Ρωσία	ΕΡΓΙΝΑ II (κ.).....	67	1498	ε. Εγκέλαδη 2/6
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ.....	68	21426	ε. Σκωτία 19/5 διά Λενίνγκραντ	ΕΥΑΛΗ (η").....	59	7059	ε. Μπιλμπούτ 2/6
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ				ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.).....	72	129260	δργεί στον Πειραιά ἀπό 3/8
ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΑΣ.....	68	21418	α. Λόριεντ 11/5 διά Μπορτώ	ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.).....	64	11208	ε. Πλατζό 19/5
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	ε. Λούντ Τέρμη 29/4	ΕΥΓΕΝΙΗΜΕΝΗ .....	79	29875	δργεί στην "Ιτέα ἀπό 21/2/81
ΑΝΔΡΟΥΔΑΙΑ I (κ.).....	65	1204	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΓΗΝΙΚΗ .....	77	29875	ε. Γκέντ (Γάνδη) 11/5 διά Αφρική
ΑΝΙΤΑ I (κ.).....	76	4617	ε. Ριο "Ιανέριο 21/4	ΕΦΥΡΑ (δ.).....	65	35406	ε. Τάμπα 21/5 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΚΟ (κ.).....	64	1141	ε. Σ. Μάικλ 22/5	ΕΖΑΚΟΥΛΑ Δ. (κ").....	62	10028	δργεί στην "Ιτέα ἀπό 20/3/81
ΑΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (π.).....	54	2325	ε. Σετουμπάλ 13/4	ΕΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.).....	61	1841	ε. Λειεζός ἀπό 15/7/78
ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΙΣΗΡ (κ.).....	58	2874	δργεί στην Χαλκίδα ἀπό 17/7/9	ΖΕΥΣ Ι (π.).....	60	17447	ε. Π. Σαΐδ 2/6 διά Βόλο
ΑΝΤΜΙΡΑΛ (κ").....	62	8587	δ. Σουέζ 1/5	ΖΕΥΣ ΙΙ (π.).....	77	18838	δ. Γιβρατάρ 2/6 διά Κήπ Γουεστ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.).....	73	129665	δ. Ντουμπάν 24/5 διά Ράς Τανούρα	ΖΩΩΔΟΧΟΣ (π.).....	60	21407	δ. Κωνίπολη 20/5 διά Κωνσταντζό
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.).....	55	1501	ε. Μπερμπέρα ἀπό 14/18/1	ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.π) .....	57	9433	ε. Ριο Χίνα 5/4 διά Βαρκελώνη
ΑΞΙΟΣ (π.).....	57	2299	δργεί στο Τραπέαδη ἀπό 3/5/80	ΘΑΡΡΟΣ (π.).....	63	3293	δ. Χάμπτον Ρόδης 15/5 διά "Αρούμπα
ΑΠΟΛΛΩΝ".....	68	27989	ε. Ν. "Ορλέαν 28/5	ΘΕΑΣΩΡΑ .....	74	51501	ε. Ρίταρντς Μπαιν 16/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.).....	66	1286	μεσογειακές μεταφορές	ΘΕΟΔΩΡΑ .....	72	69874	ε. Σάρος 23/5 διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ Α. (κ.).....	54	1220	μεσογειακές μεταφορές	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.).....	61	8943	ε. Ζέρντα 27/4 διά Γκιζάν
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΣ				ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ").....	58	11765	ε. Ριο "Ιανέριο 29/5
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΛΟΡΥ".....	57	9852	ε. Σουέζ 28/5	ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π.η").....	68	9803	δ. Κωνίπολη 28/5 διά "Άλγερια
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.).....	56	5230	ε. Πειραιά ἀπό 20/2 (έπισκευες)	ΘΟΔΟΡΟΣ II (κ.).....	60	3847	ε. Χασι "Ινκάθιο 1/6
ΑΡΓΥΡΩ (κ.).....	67	1523	ε. Μαρίνα ντη Καράρα 2/6	ΘΥΕΛΛΑ (μ.).....	66	40933	ε. Χασι "Ινκάθιο 2/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	76	125465	ε. Πειραιά 26/4 (έπισκευες)	ΙΜΑ* .....	68	27989	ε. Ν. "Ορλέαν 2/6
ΑΡΚΟ (κ.).....	66	1163	μεσογειακές μεταφορές	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (Μαλ)".....	55	5690	δ. Κωνίπολη 1/6 διά "Αλεξανδρεία
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.).....	62	17298	ε. Βοστώνη 20/5	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙΤ'Σ (Μαλ)".....	58	3825	δ. Κωνίπολη 3/6 διά Σαμψούντα
ΑΡΟ (κ.).....	68	2571	ε. Κασαπλάνα 22/5	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΤ'ΝΤ (Μαλ)".....	45	3684	δ. Κωνίπολη 23/5 διά Κωνσταντζό
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.).....	57	5992	ε. Πειραιά ἀπό 2/4	ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)".....	45	4621	ε. "Αλεξανδρεία 4/6
ΑΡΨΩΝ (δ.).....	74	56988	ε. Φατέχ Τέρμη 1/5 διά Ν. "Ορλέανη	ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤ'ΝΥ (Μαλ)".....	59	3704	ε. Πόρτομουθ 25/5
ΑΣΤΡΟ (κ.).....	66	35280	ε. Φάλμουθ 2/6	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ)".....	66	20959	δ. Κωνίπολη 25/5 διά Κωνσταντζό
ΑΤΑΛΑΝΤ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74	128398	ε. Φρεσκάδα 1/6 διά Μανιλά	ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)".....	58	3993	δ. Κωνίπολη 4/6 διά Κωνσταντζό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ.....	65	24314	ε. Γιοκατά 28/5 διά Παναμά	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)".....	52	4039	δ. Δαρδανέλλια 21/5
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.).....	65	37865	δργεί στο Πειραιά ἀπό 2/1	ΙΟΣ Ι (π.).....	70	3971	ε. Βούμπλα 17/

ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. Αμβέρσα 18/3 διά Βάχραν
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	εις Μανίλα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	δ. Γιβραλτάρ 26/5
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)	81	3900	εις Ιωαντάρι υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΣΤΑ ΆΛΦΑ (κ.)	72	18774	ε. Π. Χουενέμα 15/5 διά Ιαπωνία
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	ε. Δ. Ταύρος 6/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Αμπού ντάμπι 5/6
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Σπέτζα 22/5
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	59	4537	α.Δ. Γκουλέτ 29/5 διά Σφάξ
ΚΛΕΙΩ Κ. (η.)	61	13308	α. Χάρηπον Ρόδη 27/5 διά Αμβέρσα
ΚΟΡΑΛ (κ.)	62	6039	α. Ρουέν 18/5 διά Αλγερία
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	64	37348	ε. Μάντρα ντι Ντιού 26/5
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	67	43122	ε. Γιβραλτάρ 25/5
ΚΟΤΟΥΚΟΝ (Ν.Ζ.δ.)	51	7126	δργεί στον Πειραιά
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βανγκαρέ 27/5
ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ.)	75	16221	ύπό παραλαβή
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	4565	ε. Αλεξανδρέα 4/6
ΚΥΘΗΡΑ*	70	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΜΩ (δ.)	56	16043	α. Εσμπιζέργκ 30/5
ΚΥΝΟΙΑ*	69	24234	δργεί στην Ίτεα ώπο 12/12
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	11315	α. Μπουκπιόγκ 22/4 διά Κουβέτι
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	56	2784	δ. Κονιόπολη 27/4
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	77	15949	α. Ζ. Λορέντζο (Αργ.) 16/4
ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	53	11230	δργεί στον Πειραιά ώπο 1/3/74
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαλ.)	67	49339	α. Φιουμιτσίνα 31/5
ΛΑΡΑ (κ.)	62	8819	εις λουστάτα
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	56	6921	εις Στρέτη δι Τέραν 13/12
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	68	22244	α. Ντουμπάτι 13/4 διά Μπαλίκπαν
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (η.)	60	4068	δ. Π. Σαΐδ 11/5
ΛΕΤΑ (κ.)	67	7718	α. Θεσσαλονίκη 19/5
ΛΕΥΘΕΡΟ (π.)	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας - Ταύλανδης
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	62	14027	α. Ντόρμπαν 23/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	65	2435	ε. Σαρδόνα 31/5
ΛΗΤΩ II.	67	28648	α. Κανκούδια 3/4 διά Αργεντινή
ΛΙΖΑ (η.)	72	6106	α. Σφάξ 28/5
ΛΙΔΑ (π.)	58	8370	δ. Κωνίτολη 15/5
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	50	2734	ε. Τρίπολη (Λιβύης) 3/4
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	α. Τέντα 30/5 διά Περιοκό
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ Μ.	81	16700	ε. Νάπολη 31/5
ΛΟΥΖΟΝ (Μαλ.)	68	39617	α. Λάς Πόλμας 2/6 διά Ρότερνταν
ΛΟΥΣΥ (π.)	59	5023	δ. Π. Σαΐδ 29/5
ΛΟΥΣΥ I (π.)	54	2557	δργεί στην Χαλκίδα
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	πλήον Μπαντάρ Χομενί ώπο 21/5/81
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΙΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Τουμπαρόδο 10/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Μπράκε 3/6
ΜΑΡΘΑ Λ. (π.)	59	8596	α. Μπέζι 7/5 διά Λομέ εις Μπιλπάδο 22/4
ΜΑΡΙΑ N.K. (η.)	64	3947	α. Μπράουναβιλ 13/5 διά Τουένπαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	δργεί στον Πειραιά
ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	δ. Παναμά 21/5
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η.)	73	45500	α. Πιούτινο 25 διά Μονρόβια
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Ν. Όρλεάν 16/5
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ράς Σουκέρ 30/4
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	εις Πειραιά ώπο 14/9 (επισκευές)
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	13512	α. Σιγκαπούρη 26 διά Τζακάρτα
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	57027	α. "Αίν Σουχά 9/5
ΜΑΡΙΤΣΑ II (η.)	65	30236	δ. Π. Σαΐδ 3/6
ΜΑΡΙΩ	65	10596	α. Πάλεμπανγκ 17/5
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Ιάκεντερού 8/2
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ (Μαλ.)	58	5522	δ. Σουέζ 10/4 διά Μη. 'Αμπας
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δργεί στο Κουβέτ
ΜΕΡΙΤΗ (κ.)	60	3745	ε. Μπαντιρίμα 14/5
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Μπόνι (άποθηκη)
ΜΕΡΖΙΝΙΔΗ (η.)	61	9194	ε. Χιούστον 26/5
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Λονδίνο 27/5
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙ (δ.)	72	17355	δ. Θέρανται ΑΙΑ. 25/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	α. Ντουμπάτι 27/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Χοβίκ 10/5 διά Αρούμπα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΓΑ (δ.)	76	75125	εις Γκάλφ ώφ Κάμπιες 20/4/80
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	α. Σιγκαπούρη 21/5 διά Ντουμπάτι
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Μπούλεν Μπαίη 29/5
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗΛΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 23/5
ΜΙΑ	80	15552	α. Ραγκούν 25/5 διά Ταομασίνα
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	δ. Παναμά 30/5
ΜΙΝΑ Φ. (η.)	58	8733	α. Μπάρ 28/4 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	α. Μπαραντίκλα 17/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝ (η.)	70	1582	εις Ν. Όρλεάν 8/4
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ (η.)	70	1587	εις Ν. Όρλεάν 14/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	α. Χιούστον 13/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	α. Σ. Λούις ντη Ρόν 26/4 διά Τρίπολη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	α. Ντεμεράρα 25/5 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΔΗ (η.)	71	1562	α. Μπράουναβιλ 19/5 διά Παραμαρίμπο
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ (η.)	70	1592	δ. Δαρδανέλια 2/6 διά Μπαντιρίμα
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	εις Τζακούνβιλ
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (η.)	71	1562	α. Χιούστον 25/5
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (η.)	71	1584	α. Ντεμεράρα 10/5 διά Βενεζουέλα
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	α. Τζέντα 3/6 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	ε. Χιούστον 22/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	εις Ν. Όρλεάν ώπο 17/12
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ε. Βαστών 31/3
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	δ. Γιβραλτάρ 14/5 διά Μπόνι
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Π. Πόλμας 17/4 διά Αργεντινή
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	εις Σάν Νικόλας ώπο 8/5
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	ε. Μάλενκα 2/6



**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  
II MERARCHIAS 3 STR.  
PIRAEUS GREECE  
PHONE: 4136502 (5 LINES), 4120424, 4173086  
TLX: 21 2681 TRAN GR  
CABLE: "TRANSMAR"

ΜΠΑΣΤΙΟΝ ΑΛΦΑ(κ)*	68	13706	δ. Σκώ 4/6 διά Κλαιπέντα
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (η.)	61	1460	δργεί στόν Πειραιά
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	δ. Σουέζ 1/6
ΜΠΟΝΑΤΖΑ (κ.)*	47	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/5
ΜΠΟΝΝΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	εἰς Μπόννα (ἀποθήκη)
ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (η.)*	55	5233	ε. Ν. 'Υόρκη 18/5
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	4659	ε. Καρβανένη 29/3
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	ε. Ν. 'Υόρκη 17/5
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ριο 'Ιανέριο 16/5 διά Μπ. 'Αυρες
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δργεί στόν 'Αλιβέρι ἀπό 31/5
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ε. 'Αβίλες 23/5
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)*	73	103961	α. Καρσούγκη 8/4 διά Σιγκαπούρη
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Παραμάριο 6/5
ΝΕΟ (κ.)*	67	2996	στόν Μαρμαρά ἀπό 16/4/81
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	δργεί στήν 'Ιτέα ἀπό 14/4/81
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	δργεί στόν Πειραιά ἀπό 23/12/73
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Βατιμόρη 30/5
ΝΙΚΟΙ Ι (η.)	59	10748	ε. Πειραιά 1/6
ΝΙΚΟΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	δ. Κωνίπολη 9/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η.)	67	4016	ε. Μπρούνα 10/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	α. Γιοκοχάμα 8/5
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	δργεί στήν Χαλκίδη ἀπό 22/10/80
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)	65	13458	α. Ριο Γκράντε 27/5 διά Μανίλα
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	μετωνυμάσθη «ΦΑΛΚΟΝ» (σημ. 'Ελλην.)
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (η.)	59	8860	ε. Κολόμπη 2/6
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤ'ΑΝΤ	67	22817	δ. Κωνίπολη 8/5 διά Πότι
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δ. Κωνίπολη 27/5
ΝΟΡΟΓΟΥΐΝΤ	70	12063	α. Ταμπάκη 22/5 διά Χιούστον
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Σαλίνα
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	δ. Κωνίπολη 15/5
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	ε. Μίνα Σάρκ 21/2
ΝΤΕΡΜΠΤ (κ.)*	66	7264	μετωνυμάσθη «NICE»
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Πειραιά 12/5
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιγκαπούρη 18/5
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	δ. Παναμά 22/5 διά Τύνιδα
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)*	62	22424	α. Πειραιά 9/2 διά 'Ιταλία
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	ε. Ναντό 31/5
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/5
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/6
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/6
ΟΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΤ (η.)	61	13271	ε. Μπουμούντ 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δργεί στήν 'Ιτέα ἀπό 13/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Ντουσπάτι 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	δργεί στήν 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙ'ΣΟΝΙδ	72	106123	δργεί στήν 'Ιτέα ἀπό 5/3/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΜΣ (δ.)	64	32380	δργεί στό Τζάκονβιλ ἀπό 30/4/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	65	32478	στό Τζάκονβιλ ἀπό 2/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	δργεί στό Τζάκονβιλ ἀπό 16/5/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΡΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δξωθι Χάρηκ 'Αιλ. 10/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δργεί στήν 'Ιτέα ἀπό 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Γιβραλτάρ 30/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Σουέζ 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	32379	α. Φιλαδέλφεια 2/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤY	66	15668	δ. Σκώ 16/5 διά Λενίνγκραντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ	66	15625	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑM	65	15577	δ. Γιβραλτάρ 4/6 διά 'Οδησσό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Γκάλεστον 8/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Κωνίπολη 3/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Αύγουστα 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΓ'Σ	69	15688	ε. Σικάγο 15/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ	67	15697	δ. Κωνίπολη 25/5 διά Μαύρη Θάλασσα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ	69	15808	α. Ρεάρε 31/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Μπούκεν Μπλαι 20/5 διά Μεξικό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΤ (δ.)	79	59882	α. Μπούκεν Μπλαι 3/5 διά Μεξικό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	δργεί στόν Πειραιά ἀπό 21/5/81
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	64	30581	δργεί στόν Πειραιά ἀπό 2/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΘΩΝ	65	15178	δ. Σκώ 25/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝY	73	15498	α. Μπράκε 25/5 διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	μεσογειακές μεταφορές
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	δργεί στόν Πειραιά ἀπό 26/10
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Παναμά 21/5
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (ΣΙΓΚ.)	73	20354	α. Ρίταρρης Μπλαι 11/5 διά 'Ιαπωνία
ΠΑΓΑΙΟΝΗΡ (η.)*	74	9712	α. Τόκιο 2/5
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (η.)	59	8995	α. Αϊβούργο 17/4 διά 'Αβάνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)*	59	3906	ε. Κωνίπολη 29/5
ΠΑΞΟΙ (κ.)*	65	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	εξωθι Ντουμπάι 1/6
ΠΑΣΦΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ	60	8721	α. Ροζάριο 29/3 διά Κούβα
ΠΑΣΦΙΚΟ	66	24309	ε. Πειραιά στό 29/5
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	α. Λάς Πάλμας 23/5 διά Βραζιλία
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	61	12820	δργεί στήν Χαλκίδη
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*	77	15950	α. Λάς 'Αντζελες 28/5
ΠΑΤΛΑΡΞ (δ.η.)	55	7738	εἰς Καρμάνας ἀπό 30/7
ΠΑΤΩΤΟ	76	34715	α. 'Αιμβούργο 25/5
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΑΗΑΡ (η.)	72	57102	ε. Λάρνακα 15/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Σουέζ 2/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (η.)	71	80194	δργεί στό Μπρούνεν Μπλαι
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	δργεί στό Κατάκωλο ἀπό 17/7/79
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	ε. Σιγκαπούρη 30/3
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	δργεί στόν Πειραιά ἀπό 28/6/77
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Σκώ 22/5 διά Μόντρεαλ
ΠΡΙΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	23736	δ. Κωνίπολη 2/6 διά Π. ντέ Μπούκ
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	στό Πόρτλαντ ἀπό 2/12

PANTIAN MENT	70	2999	α. Φιλαδέλφεια 2/6
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	ε. Φρητάουν 16/5
ΡΕΖΟΙΟΥΤ (δ.)	73	152.327	εις Φουτέρια ἀπό 15/12
ΡΕΙ'ΙΝΦΡΟΣΤ (η.)*	60	4820	α. Λάς Πάλμας 2/5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Κίγκστον 27/5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Θέουτια 29/5
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	58	8920	α. Ριο Γκράντε 22/5
ΡΟΝΣΩΝ (η.)*	63	6100	ε. 'Αλεξάνδρεια 29/5
ΡΟΝΧΙΑ (η.)*	63	6063	ε. Μπορντώ 27/5
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4788	δργεί Λάς Πάλμας ἀπό 10/9/79
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	61	10444	δ. 'Εσκουμίντ 17/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Πειραιά 29/5 διά Καβάλα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Γκελιμπούκοι 14/5
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Γιοκασίδη 22/5 διά Γιοκοχάμα
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΣΑΝΛΑΚ (κ.δ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Σιγκαπούρη 24/5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Λάς Πάλμας 10/5 διά Λάγος
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	ε. Σιγκαπούρη 16/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Γένοβα 22/5 διά Π. Σαιδ
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΟΥΘΓΟΥΐΝΤ	70	11329	α. Πρόβιτνες 24/4 διά 'Ελλάδα
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟ (δ.)	58	18183	ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)*	59	18183	α. Σιγκαπούρη 26/5 διά Ντουμπάι
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Ντουλούθ 4/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	δ. Π. Σαιδ 2/6
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 29/5
ΣΙΔΕΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Χιούστον 28/5
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λάς Πάλμας 3/6
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΚΙΠΕΡ (η.)*	57	3070	δργεί 'Αμπιτάν ἀπό 8/9/78
ΣΙΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΩΔΝ (δ.)	70	91954	εις Σιγκαπούρη 22/12
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Υόρκη 29/5 διά Λά Γκουνίρα
ΣΟΥΑΧΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΦΙΑ (η.)*	57	9311	δ. Σουέζ 17/3
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Μεβίλ Ρόδης
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)*	80	32000	δ. Παναμά 21/5 διά Καβάλα
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργεί Πειραιά ἀπό 25/2/77
ΣΥΜΗ (η.)*	59	12180	α. Σιγκαπούρη 22/5 διά Έριθρη Θάλασσα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)*	58	4231	προσάραξ 17.17 Ν. — 28.48 Α. 20/5
ΤΑΥΓ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Άγιου άλ Μπουκός
ΤΕΝΑΣΤΙ (κ.)	59	5510	δργεί στήν 'Αστακό
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	εις Χόκη Κόνγκ ἀπό 31/12
ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500	δ. Κωνίπολη 19/4 διά 'Ελλάδα
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.)	73	9842	δ. Δαρδανέλλια 10/5
ΤΖΕΝΗ	59	9585	δργεί στής Σευχέλλες 22/11
ΤΖΩΝ Α. (η.)	68	10016	α. Γιβραλτάρ 23/5
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	δργεί στήν Πειραιά ἀπό 19/2/77
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245	δργεί στήν 'Αστακό
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	ε. Βοστώνη 1/3
ΤΟΕΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Γένοβη 1/6 διά 'Αλεξάνδρεια
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βανκούμπερ 30/5
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Τεργέστη 1/6
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Γιοκοχάμα 22/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Λός 'Αντζελες 17/5 διά Γιοκοχάμα
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥΙ'Α	72	18723	ε. Πόρτμπερι 5/6
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (η.)	66	22354	ε. Μπιζέρτα 29/5
ΤΡΕΨΑ (κ.)*	47	3361	δργεί στή Χαλκίδη ἀπό 18/9/77
ΤΡΙΑΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Λάς Πάλμας 5/2
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)*	64	28126	δργεί στήν Σιγκαπούρη ἀπό 13/9/76
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	μετανούσθ «STAR TREK»
ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	δργεί στήν Τουλόν ἀπό 12/2
ΤΣΕΑΝΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ(δ.η.)	61	8816	μεσογειακές μεταφορές
ΥΖΟΝΑ (κ.)*	52	3256	εξ από Ντελαγουέρ 14/5
ΥΠΑΤΙΑ Χ			