

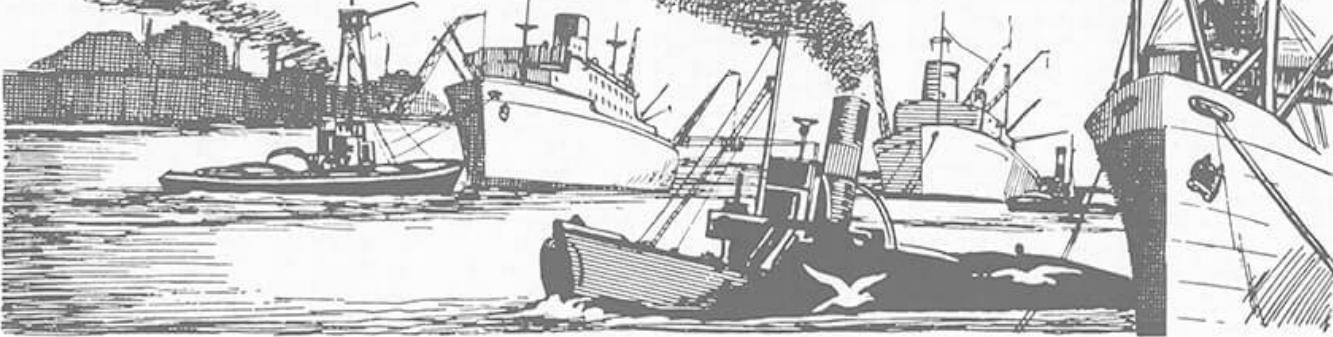
# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1982

Αρ. Φύλλου 1132/891

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1132/891

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## Τό τρίπτυχο τῆς ἐπιτυχίας

Στό προηγούμενο τεῦχος είχαμε ἐπισημάνει διά διάλογος οι ἐνδείξεις δεῖξαν διά πρόκειται πλέον νά ακολουθήσει σωστή πορεία στήν ἀντιμετώπιση τῶν ναυτιλιακῶν μας προγράμματων. Τό 15θήμερο πού πέρασε παρέσχε τήν εὐκαιρία καὶ γιά τήν ἐπιβεβαίωση τῶν ἐνδείξεων αὐτῶν ἀλλά καὶ γιά τήν καταγραφή νεωτέρων ἐνδείξεων πού ἀναφέρονται στής ἐπιδιώξεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τοῦ ΠΑΣΟΚ αὐτή τή συγκεκριμένη στιγμή ἀλλά καὶ μακροπροθέσμως. Ἐκτιμάται πλέον διά διάλογος η ναυτιλιακή πολιτική τοῦ ΠΑΣΟΚ ἀποβλέπει σὲ μιά ἀνθύσια ναυτιλία ωστε νά εύημερούν οἱ ἀνθρωποί τῆς καὶ νά ἐπωφελεῖται ὁ τόπος διόσο τό δυνατόν περισσότερο ἀπό τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων, ἐνώ ἀμεσος στόχος θεωρείται ἡ ἐπανάκτηση τῆς ἐμπιστοσύνης πρός τό ἔθνικό νηολόγιο γιά νά ἀνακοπεῖ ἀρχικά τό ρεῦμα τῆς φυγῆς καὶ ἐν συνεχείᾳ νά ἀναστραφεῖ γιά νά συνεχισθεῖ καὶ πάλι ἡ ἀνοδική πορεία.

Ἡ ἐπιβεβαίωση τῶν ἐνδείξεων γιά μιά σωστή πορεία προήλθε ἀπό τήν ἀποφασιστικότητα ἀπό τήν ὁποία δεῖξε διάκατεχεται ἡ ὑπουργός κ. Κατσιφάρας καὶ τήν ὁποία ἐκδηλώνει πρός κάθε κατεύθυνση χωρίς νά διστάζει νά μπαίνει στήν ούσια τῶν πραγμάτων καὶ χωρίς νά κρύβεται πίσω ἀπό τό δάκτυλό του. "Ἐτσι, μετά τήν ἔξαγγελία τοῦ μέτρου γιά τήν ἀπομάκρυνση τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ἀπό τά ἀσφαλιστικά ίδρυματα τῶν ναυτικῶν, ἐδήλωσε διά ἀπό τήν ἐβδομάδα αὐτή θά ὄρχισε ἡ συζήτηση τῶν ουσιαστικῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μὲ τά ἐνδιαφέρομενα μέρη, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ζητήματος τῶν διμερών συμβάσεων, προκειμένου νά ληφθούν οἱ ἐνδεικνύμενες ἀποφάσεις, καὶ γιά τήν προστασία τῶν ναυτικῶν, ἀλλά καὶ γιά τήν ὑποβοήθηση καὶ τήν ἐπανάκτηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικού πλοίου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τῶν ὁποίων σταθερός στόχος ἀπό τής ἐκδόσεως τῶν παραμένει ἡ πρόσδοση τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ εὐημερία τῶν ἀνθρώπων τῆς καὶ τοῦ τόπου αὐτοῦ, θά καταγράψουν μερικές σκέψεις πού ἀποβλέπουν στήν ὑποβοήθηση τοῦ ἀναλόφθεντος ἔργου. Κατά τήν ἀντίληψή μας, ἐκείνο πού προέχει είναι:

Πρώτο καὶ κύριο, ἡ ἐπανάκτηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ώστε νά συνεχισθεῖ ἡ ἀποδοτική ἀπασχόληση τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν μας καὶ διχά ἐκείνων πού ἐνδιαφέρονται μόνον νά ἀγοράσουν μιά «Γιαμάχα» (βλέπε σχετικό σχόλιο).

Δεύτερο, νά ἰκανοποιήθουν καὶ νά ρυθμισθούν ὄρισμένα θέματα καὶ αἰτήματα τῶν ναυτικῶν πού ἀνάγονται στήν ἀρμοδιότητα τοῦ κράτους.

Τρίτο, νά ἐπεκταθεῖ ἡ ναυτιλιακή ὑποδομή γιά νά καλυφθούν καὶ ἀλλοι τομεῖς καὶ ἰδίως ἐκείνοι γιά τούς ὅποιους ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ἀναγκάζεται νά καταφεύγει σὲ ἀλλα κέντρα.

Είναι ἀναμφισβήτητο διά διάλογος η ἐπικύρωση τῶν διμερών συμβάσεων διχά μόνον θά συμβάλει στήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀλλά καὶ θά ἀπαλλάξει τούς ναυτικούς μας ἀπό τά προβλήματα πού τούς δημιουργούν τά ἀνεμομάζωματα πού χρησιμοποιούνται σήμερα γιά τήν κάλυψη τῶν κενῶν πού πράγματι ὑπάρχουν στήν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων. Ἐνώ παράλληλα θά ὑπάρξει καὶ εἰδική ὀφέλεια τῶν ναυτικῶν, τῶν ὁποίων τό δικαιώματα ἀπασχόλησεως ἔξασφαλίζεται ρήτως.

Είναι ἐπίσης ἀναμφισβήτητο διά πολλά αἰτήματα καὶ θέματα τῶν ναυτικῶν μας σχετιζόμενα μὲ τό κράτος ἐκκρεμούν, γιατί κανείς δεν ἐτόλμησε μέχρι τώρα νά τά ἀντιμε-

τωπίσει. Ἀναφέρομε ἐνδεικτικά μερικά ἀπό αὐτά: 'Η ἐπανόρθωση τῆς ἀδικίας πού ἔγινε σὲ χῆρες καὶ ὄρφανά μὲ τήν ἐσφαλμένη διατύπωση τοῦ Νόμου 1085 σχετικά μὲ τήν ἐναρξη τῆς συντάξεως των, ἡ καθιέρωση ἴσης φορολογικῆς ρυθμίσεως καὶ γιά τίς συντάξεις τῶν ναυτικῶν καὶ ἵσης δασμολογικῆς μεταχειρίσεως μὲ τούς μετανάστες ἀφού καὶ οἱ ναυτικοί μας εἰσέρουν συνάλλαγμα, ἡ ἐπίσπευση τοῦ θέματος τῶν οἰκογενειακῶν ἐπιδομάτων, τό πρόβλημα τοῦ NIEN, τῆς καταβόθρας αὐτῆς τῶν χρημάτων τῶν ναυτικῶν μας, ἡ παροχὴ ἀνθρωπινῆς περιθάλψεως ἀπό τόν Οίκο τοῦ Ναύτου, ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων τῶν ναυτικῶν ἀπό τήν νομοθετημένη ἡ διχά λεπλασία τῶν χρημάτων τους κλπ. κλπ.'

Είναι, τέλος, ἀναμφισβήτητο διά γιά νά τρυγθεῖ ἐπί τέλους ἀπό τόν τόπο η ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων πρέπει νά γίνουν ἀκόμα πολλά. Μεταξύ αὐτῶν ἀναφέρομε τήν προγραμματική ἐπιδίωξη τοῦ ΠΑΣΟΚ γιά ναυτασφαλιστική ὀφέλος πού θά μας ἀπαλλάξει ἀπό τόν χρόνιο ἐναγκαλισμό τοῦ Λονδίνου καὶ γιά τήν ἰδρυση ναυτιλιακῆς τράπεζας. 'Ἐπισής ἀναφέρομε τό θέμα τῆς ἐλεύθερης προσεγγίσεως σὲ Ἑλληνικά λιμάνια τῶν διερχομένων ἀπό τά Ἑλληνικά νερά πλοίων, Ἑλληνικῶν καὶ ξένων, τῆς ρυθμίσεως τῶν προβλημάτων πού ὑπάρχουν γύρω ἀπό τούς ἐφοδιασμούς καὶ τίς ἐπισκευές τῶν πλοίων καὶ τής παροχῆς τῆς δυνατότητας στούς ναυτικούς μας νά ἀγοράζουν στήν Ἐλλάδα τά είδη πού ἀγοράζουν σήμερα στό ἑξατερικό μὲ ἀποτέλεσμα νά ἐπωφελούνται οἱ ξένοι.

## Τό δεκαπενθήμερο

### ΣΤΑ ΚΥΡΙΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥΣ

"Ἐνα παλαιό καὶ ἐπίμονο αἴτημα ὀλόκληρης τῆς ναυτιλιακῆς μας οἰκογενείας ικανοποίησε μὲ ἀποφασιστική τοῦ ἐνέργειας ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Γεώργ. Κατσιφάρας: Οι λιμενικοί ἀξιωματικοί ἀπομακρύνονται ἀπό τό NAT, τόν Οίκο Ναύτου καὶ τά Ταμεῖα Πρόνοιας γιά νά ἐπιδοθούν στό κύριο ἐργο τους τοποθετούμενοι στής κεντρικές καὶ περιφερειακές ὑπηρεσίες τοῦ YEN.

'Ο κ. Κατσιφάρας ἀνέκοινωσε τήν ἀπόφασή του αὐτή κατά τήν διάρκεια πρές κονφέρενς στής 21 'Ιουλίου καὶ ὑπογράμμισε διτές μὲ τό μέτρο αὐτό πού θά ὑλοποιηθεῖ μὲ τίς ἀπαιτούμενες ρυθμίσεις, θά ἔξασφαλισθεῖ.

ἡ δύμοιογένεια τοῦ διοικητικοῦ προσωπικοῦ τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων καὶ θά βελτιώθει ἡ λειτουργικότητα τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ YEN, οἱ δοποίες ἔτσι θά αύξησουν τήν ἀποδοτικότητα τους πού χρειάζεται ιδιαίτερα σήμερα γιά νά ἀντιμετωπισθούν τά κρίσιμα προβλήματα τῆς ναυτιλίας.

Παράλληλα θά ἐπιδιωχθεῖ ἡ ἀναμφόρωση καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμός τῆς λειτουργίας τοῦ NAT καὶ τοῦ Οίκου Ναύτου. 'Η σχετική μελέτη θά γίνει ἀπό εἰδική ἐπιτροπή ὑπό τήν προεδρία τοῦ γενικοῦ γραμματέα τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντήτη μὲ τή συμμετοχή ἑκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, εἰδικῶν σὲ ἀσφαλι-

στικά και ναυτιλιακά θέματα και ύπηρεσιών παραγόντων. Ή επιτροπή αυτή θα ύποβαλει σε τακτό χρόνο τά πορίσματα της για διόλκηρο τό φάσμα της λειτουργίας του NAT και του Οίκου Ναύτου και συγκεκριμένες προτάσεις για τις διαρθρωτικές και λειτουργικές βελτίωσεις που πρέπει νά γίνουν. Τά πορίσματα αυτά, κατέληξεις ή κ. Κατοιφάρας, θά αποτελέσουν τή βάση γιά τις επιβαλλόμενες νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις που θά άκολουθησουν μέστοχο νά γίνουν τό NAT και ο Οίκος Ναύτου όργανισμοι εύελικτοι, άνθρωπινότεροι και άνταποκρινόμενοι στό πνεύμα και τις απαιτήσεις τών καιρών.

Απαντώντας σε σχετικές έρωτήσεις ό. κ. Κατσιφάρας διευκρίνισε διτι μελετάται ή το ποθέτηση ειδικών ἐπικεφαλής τῶν ὄργανισμῶν αὐτῶν καὶ διτι ἐφεξῆς οἱ ὑπάλληλοι τῶν ἀσφαλιστικῶν ἰδρυμάτων τῶν ναυτικῶν θέα κρίνονται ἀπό τούς λιμενικούς ἀλλά ἀπό τούς φυσικούς προϊσταμένους τους. Επίσης ό. κ. Κατσιφάρας διευκρίνισε διτι θά ἀκολουθήσει μελέτη καὶ γιά τὴν ἀναδιάρθρωση τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ώστε νά ἀνταποκρίνονται στις ἀπαιτήσεις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ διτι θά ἔτεσθει καὶ τὸ θέμα τῆς ἀνακλήσεως καὶ τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν πού είναι τοποθετημένοι σάν διοικητές καὶ ὑποδιοικητές τῶν δημοσίων σχολῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Κατά μία πληροφορία, στὴν περίπτωση αὐτή, διευθυντές τῶν σχολῶν θά τοποθετηθοῦν ναυτικοί, δηλαδή πλοίαρχοι καὶ μηχανικοί.

Ἡ ἀνωτέρῳ ἐνέργειᾳ τοῦ κ. Κατσιφάρα, ἡ ἀπομάκρυνση δηλαδὴ τῶν λιμενικῶν ἄξιωματικῶν ἀπό τὰ ἀσφαλιστικά ἱδρύματα δείχνει μιά ἀποφασιστικότητα πού δὲν ἀποτελούσε γνώρισμα τῶν μέχρι τοῦδε ύπουργῶν Ναυτιλίας.

Αλλά και ένα ιδιαίτερο ένδιαφέρον γιά τά γενικότερα προβλήματα τών ναυτικών τά όποια άναμένεται ότι τώρα Θά βρούν τή λύση τους.

ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ

Τό μέτρο προκάλεσε αντίδραση στους κόλπους τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τοῦ διποίου όμως ή πλειοψηφία τῶν στελεχών ἔχει ταχθεῖ, στή διάρκεια ιδιωτικῶν συζητήσεων, άναφανδόν υπέρ τῆς ἐγκαταλείψεως ἀρμοδιοτήτων πού δόγμαν γόν τὸ Σώμα εκτός τῆς κύριας ἀποστολῆς του. Ἐκείνο όμως πού προκάλεσε ιδιαιτέρη ἐντύπωση ἐν προκειμένῳ είναι ότι ζωηρότερη αντίδραση ἔξεδρολώθιο ἀπό ἀπόστρατους λιμενικούς οι δι-

ποίοι κινήθηκαν πρός διάφορες κατευθύνσεις γιά νά έπιτύχουν τή ματαίωση του μέτρου που έξιγγειλε ό κ. Κατσιφάρας, σέ μία μάλιστα περίπτωση διατυπώθηκαν και ζημμέσεις άπειλές έναντιον Δημοσιογράφου στή διάρκεια συζητήσεως γιά τό θέμα αύτό.

Πρός τούς όπόστρατους αὐτούς ἀλλά καὶ πρός κάθε ἀλλον ὑπενθυμίζομε διτά τα «Ναυτικά Χρονικά», σέ αὐτοποτο χρόνο, εἶχαν υποδεῖξει διτά τό θέμα τῆς διοικήσεως τοῦ NAT καὶ τῶν ἀλλων ιδημάτων ἐπρεπε νά ἀντιμετωπισθεὶ μαρκοχρονίας, δηλαδὴ οἱ ἀξιωματικοὶ πού θά ἐτοποθετοῦντο στά ιδρύματα τῶν ναυτικῶν θά ἐπρεπε νά διατηροῦνται στίς θέσεις αὐτὲς γιά πολὺ μεγάλο χρονικό διάστημα. Ἡ σύσταση αὐτή δὲν ἐλήφθη ύπ’ ὄψει καὶ παρατηρήθηκε τό φαινόμενο τά τελευταῖα χρόνια οἱ γενικοὶ διευθυντές τοῦ NAT νά παραμένουν στίς θέσεις τους γύρω στούς 10 μῆνες. Καὶ φυσικά κανένας ἔχεφρων ἀνθρώπος δὲν μπορεῖ νά δεχθεῖ διτά μὲ τὸν τρόπο αὐτόν, τήν ἐλλειψη δηλαδὴ συνεχείας, ἥταν δυνατόν νά διοικηθεῖ τό NAT, ὁ Οἰκος Ναύτου κλπ. Μὲ τὴν εὐκαιρία ἀναφέρομε διτά μυσαλμένοι ὑπάλληλοι τοῦ NAT δὲν ἐκρύβαν σέ ιδιωτικές συνομιλίες τήν ἀντίληψη πού είχε ἐπικρατήσει στό προσωπικό διτά οἱ λιμενικοὶ ἐσκευμένα — πράγμα πού δὲν είναι καθόλου ὄρθο, δηπως είναι ἀπολύτως ἐσφαλμένη καὶ ἡ εύρεως διαδεδομένη ἐντύπωση διτά οἱ λιμενικοὶ μισθοδοτοῦνται ἀπό τό NAT, ἐκτός μόνον τοῦ ἀπεσταλμένου στό Λάγος ἀξιωματικοῦ — ἐξασφάλιζαν αὐτή τή διοίκηση στό NAT γιά νά υποδεῖξουν διτά τό «Ιδημα λειτουργούσες πολὺ καλύτερο ὅταν ταν πλήρως ἐπανδρωμένο μὲ στρατιωτικό προσωπικό. Τέλος δὲν πρέπει νά ἀγνοηθεῖ καὶ ἡ χρόνια ἀπόρια τῶν ναυτικῶν μας οἱ ὅποιοι ἐπιμόνως ωρούσαν: «Τί ζητοῦν οἱ λιμενικοὶ στά Ταμεία μας;».

Τό μέτρο δέν στρέφεται κατά τών λιμενικών άξιωματικών και όμολογούμες διτί μάς προξενεῖ άπορια ή άντιδραση τών άποστράτων γιά τήν όποια άναφέρεται διτί ήταν ύποκινουμενη. Μία έρμηνεια είναι διτί ή άντιδραση αύτή οφείλεται τοιως σε κάποιο πλέγμα ένοχης οφειλόμενο στό γεγονός διτί στήν έποχή τους, διταν δηλαδή ήταν ένεγρεια, δέν κατόρθωσαν νά αντιληφθούν διτί τό κύριο έργο τους ήταν ή Ναυτιλία και διχι ή έπεκταση άμροδιοτήτων σε άλλους τομείς, στούς όποιους δέν μπορούσαν νά ανταποκριθούν. Τό γεγονός διτί είχαν άφησε τόν Οίκο Ναύτου νά λειτουργει μέναν όργανο μόνο τού 1927 είναι χαρακτηριστικό.

ματικούς έχομε νά υπόδειξουμε διτ πρέπει νά στραφούν στό κύριο έργο τους, νά έγκυ-  
ψουν στά σοβαρότα προβλήματα πού άν-  
τιμετωπίζει ή Ναυτιλία και νά βοηθήσουν τή  
πολιτική ήγεια νά λάβει τις άποφάσεις έ-  
κινείς πού είναι άπαραίτητες γιά νά όρθο-  
ποδήσει πάλι τό Ελληνικό πλοίο και νά ωφε-  
ληθεί έπι τέλους ο τόπος αύτός άπό τή ναυ-  
τιλιακή δραστηριότητα τών Έλληνων. Νά  
δημιουργήσουν γιά τό σκοπό αύτό δχι μία  
Διεύθυνση άλλα μιά Γενική Διεύθυνση, έργο  
τής όποιας θά είναι ή ούσιαστική σύνδεση  
τής Ναυτιλίας με τήν έθνική οίκονομια και  
παράλληλα νά σκεφθούν και τρόπους γιά  
τήν επίτευξη οίκονομιών, γιατί μέ τή σημε-  
ρινή διάσπαση τών ύπηρεσιών τού ιουπο-  
γείου στοιχίζει πολλά στόν άγριως φορολο-  
γιώμενο Ελληνικό λαό. Και τέλος νά μερι-  
μήσουν αύτοί οι ίδιοι νά σταματήσει ή νο-  
μοθετημένη ή δχι λεηλασία τών χρημάτων  
τών ναυτικών μας, που είναι άποτέλεσμα  
τών δομών τού παρελθόντος.

"Έχουν, λοιπόν, οι λιμενικοί άξιωματικοί συστημάτων την πρώτη φορά νά επιτελέσουν. Ας έπι-  
δοθούν με ζήλο σ' αύτό για νά δώσουν και  
τόν τόνο στόν δημόσιο τομέα και για νά άπο-  
δειξουν ότι το YEN είναι πράγματι ένα πα-  
ραγωγικό υπουργείο.

Η ΕΝΝΟΙΑ  
ΦΑΛΟΥΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ»

ναυτιλιακοί κύκλοι έλπιζουν ότι η άμφιση γύρω από την έννοια του «άσφατο; λιμανιού» (SAFE PORT) στη σύμβαση πώσεως θα βρει τήν όριστηκή λύση της ύποθεσης του «ΕΒΙΑ» ή όποια συζητήθητις άρχες του μηνός στήν Βουλή των δων.

Η κήρυξη τού ιρανο-ιρακινού πολέμου, τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1980, και ἡ ἀναγκαστική ναυλοχία, ἐξ αἰτίας του, 80 πλοίων (ἀνάμεσα στά όποια και τό Ἑλληνικό «EBIA») στά στενά τού SHATT-AL-ARAB, ἔφεραν στό προσκήνιο τῆς ἐπικαιρότητας τό ζήτημα ὃν ναυλωτής ἔγγυαται ὅλοκληρο τό ξειδί, δηλ. τὴν ἀσφαλή ἀφίξη, παραμονή και ἀναχώρηση τού πλοίου ἀπό τό λιμάνι ἢ μόνο τίς συνθήκες πού ἐπικρατοῦν στό λιμάνι κατά τό χρόνο πού τό πλοίο παίρνει ἐντολή (ἀπό τό ναυλωτή) γά καταπλεύσει σ' αὐτό.

Τό δύο θέμα είναι ζήτημα έρμηνειάς της σχετικής με τό «άσφαλες λιμάνι» (SAFE PORT) ρήτρας τού ναυλοσυμφώνου τύπου BALTIME (με τό όποιο και δεσμευόταν τό «ΕΒΙΑ»). Η ρήτρα αύτή (πτ' ἀρ. 2) δρίζει δτί ό «ναυλωτής συμφωνείν» ἀπασχολεί τό πλοίο σε νόμιμα ταξίδια γιά τή μεταφορά μή απαγορευμένων ἐμπορευμάτων μόνο μεταξύ κατάλληλων και ἀσφαλών τοποθεσιών δπου πλοίοι δμοιου μεγέθους και τύπου συνηθίζεται νά ναυλοχούν ἀσφαλώς». Ο ἔκναυλωτής (πλοιοκτήτης) τού «ΕΒΙΑ», πού κατά τήν Εναρξη τών ιρανο-ιρακινών ἔχθροπραξιῶν βρισκόταν στό ιρακινό λιμάνι τῆς Μπάσρα, ὑποστηρίξει δτί η κήρυξη τού πολέμου έκαμε τό λιμάνι αύτό ἀνασφαλές και τό ναυλωτή παραβάτη τής προκύπτουσας ἀπό τήν πιό πάνω ρήτρα ὑποχρέωσεώς του νά χρησιμοποιεί μόνο ἀσφαλή λιμάνια. Κατά τήν ἀντίληψη αύτή δη ναυλωτής ἔγγυάται ή ὑπόσχεται (στά πλαίσια τής προκειμένης ρήτρας) δτί κάθε μέρος, στό όποιο δ ναυλωτής χρησιμοποιεί τό πλοίο, πρέπει νά είναι κατάλληλο και ἀσφαλές καθ' ὅλη τή διάρκεια τής παροχής τών ὑπηρεσιών τού πλοίου. Μολονότι ή θέση αύτή δγίνε δεκτή ἀπό τό Ἐμποροδικό τού Λονδίνου (προηγουμένως είχε βρει πρόσφορο ἔδαφος και στίς ὑποθέσεις «THE

## in Buenos Aires

## FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

## **Shipagents & Brokers**

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES  
TELEX: 17158 STAR AR  
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 - 3922604  
A.O.H.: 7852337 - 7852179

PENDRECHT» (1980) και «THE MARY LOY», δέν νομίζουμε ότι θά δικαιωθεί άπό τη Βουλή τών Λόρδων τής όποιας ή απόφαση άναμενεται τό φινανόπωρο.

Νομίκοι κύκλοι έκφράζουν τήν άποψη ότι ο ναυλωτής δέν έγγυαται, με βάση τήν παραπάνω ρήτρα, τή διαρκή άσφαλεια τού λιμανιού προσορμίσεως τού πλοίου. Υπόσχεται μόνον ότι δέν θά άποστειλει τό πλοίο σε λιμάνι πού γνωρίζει κατά τό χρόνο τής χωρηγίσεως τής σχετικής έντολης ότι είναι άνασφαλές. «Αν τό λιμάνι γίνει έκ τών ύστερων άνασφαλές, θά ήταν άνεπιεικές νά φέρει ο ναυλωτής τίς συνέπειες αύτού, δταν μάλιστα δχι μόνον αύτος άλλα δποιοσδήποτε συνετός ναυτικός έπιχειρηματίας δέν θά μπορούσε νά τίς προβλέψει και άποφύγει. Είναι χαρακτηριστικό ότι δρισμένοι τύποι ναυλωσυμφώνων δρίζουν ειδικώς ότι ο ναυλωτής δέν έχει εύθυνη δν κατά τή παραμονή τού πλοίου σε άσφαλες λιμάνι έπισυμβει άπροβλεπτο γεγονός πού καθιστά αύτό άνασφαλές. Έξ δχλου ο πλοιοκτήτης είναι σε θέση ν' άντιμετωπίσει άσφαλιστικώς τίς συνέπειες τής άνασφαλειας τού λιμανιού λόγω πολεμικών ή άνωμαλων πολιτικών γεγονότων.

### ΟΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ

Ίδιαίτερη ένταση έμφανισε ο ρυθμός παροπλισμού πλοίων στο 150ήμερο πού πέρασε, και δπως προκύπτει άπό στοιχεία τού YEN, μεταξύ 14 και 28 'Ιουλίου παροπλισθηκαν στά έλληνικά άγκυροβόλια 52 πλοία άνεβάζοντας έτοι τόν συνολικό άριθμό τών παροπλισμένων μόνο στήν 'Ελλάδα πλοίων στά 482.

Στή διάρκεια τού 'Ιουλίου (μεταξύ 1 και 28 'Ιουλίου) στά έλληνικά άγκυροβόλια παροπλισθηκαν συνολικά 73 πλοία. Πρέπει νά σημειωθεί ότι δέν υπάρχουν στοιχεία γιά τά έλληνικά πλοία πού έχουν παροπλισθει σε ξένες χώρες ή διατρέπουν ένα έλλαχιστο πλήρωμα γιά λόγους άσφαλειας ή και γιά έκεινα πού είναι «κρεμασμένα» σε διάφορες περιοχές άναμένοντας έναν εύνοιο ναύλο γιά νά κινηθούν πρός τή Μεσόγειο προκειμένου έν συνεχεία νά κατευθυνθούν στήν 'Ελλάδα γιά νά παροπλισθούν, φαίνεται θμως ότι και ο άριθμός τών πλοίων αύτών είναι σημαντικός.

Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία, ο παροπλισμός πλοίων στά έλληνικά άγκυροβόλια άκολυθος τήν έξης πορεία στή διάρκεια τού 'Ιουλίου: 1.7 409, 2.7 412, 5.7 416, 6.7 417, 7.7 416, 8.7 420, 9.7 421, 12.7 430, 15.7 437, 16.7 444, 19.7 457, 21.7 464, 22.7 467, 23.7 469, 26.7 475, 28.7 482.

'Αναλυτικά στοιχεία γιά τά παροπλισμένα πλοία ύπήρχαν τήν περασμένη Τετάρτη μόνον γιά τίς 26 'Ιουλίου. 'Από τά στοιχεία αύ-

τά προκύπτει ότι μεταξύ 14 - 26 'Ιουλίου τά παροπλισμένα δεξαμενόπλοια αύξηθηκαν κατά τέσσερα και τά φορτηγά έπροι φορτίου κατά 41, ένω η συνολική χωρητικότητα τών παροπλισμένων πλοίων τήν ήμερομηνία αύτή ήταν 11.968.954 τον. γκρός (133 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 8.374.874 τον. γκρός, και 342 φορτηγά έπροι φορτίου συνολικής χωρητικότητας 3.588.082 τον. γκρός). Στή 26 'Ιουλίου ύπήρχαν και 77 έγκρισεις γιά παροπλισμό πλοίων οι ίδιες θμως δέν είχαν έκτελεσθει άκομη.

Τά παροπλισμένα πλοία βρίσκονται στά κατωτέρω άγκυροβόλια (έντός παρενθέσεως ο πρώτος άριθμός άντιπροσωπεύει τά δεξαμενόπλοια, ο δεύτερος τά φορτηγά έπροι φορτίου και ο τρίτος τά πλοία τών ίδιων έχει έγκριθει ο παροπλισμός άλλα δέν έφθασαν άκομη στά άγκυροβόλια):

- 'Ελευσίνας 214 (80 - 134 - 28).
- Χαλκίδας 60 (6 - 54 - 2).
- 'Αλιβερίου 22 (19 - 3 - 5).
- 'Αντικύρων 6 (0 - 6 - 0).
- 'Ιτέας 19 (19 - 0 - 0).
- Γαλαξείδιου 42 (3 - 39 - 7).
- Λευκάδας 21 (0 - 21 - 3).
- 'Ιθάκης 4 (0 - 4 - 3).
- 'Αστακού 35 (1 - 34 - 10).
- 'Αργοστολίου 8 (0 - 8 - 2).
- 'Ηγουμενίτσας 5 (0 - 5 - 0).
- Μήλου 5 (0 - 5 - 8).
- Συτιλίδας 34 (5 - 29 - 9).

Δέν έχουν χρησιμοποιηθει άκομη τά άγκυροβόλια Καβάλας, Πτελεού Βόλου και εύρυτερης περιοχής Θεσσαλονίκης οπου έχουν προβλεφθει 8, 15 και 12 θέσεις παροπλισμού άντιστοιχα. Τό θέμα τού παροπλισμού και τής έξευρέσεως τών άναγκαιων κατάλληλων χώρων άπασχολει συνεχώς τό YEN, τό δποιο έζήτησε ήδη άπό τόν έκπρόσωπο τού Σάλβατζ 'Ασσοσιέσιον νά προσδιορίσει και άλλους άσφαλεις θρμους.

### ΟΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ

Δέν νομίζουμε ότι ώφελει τά γενικότερα συμφέροντα τής Ναυτιλίας μας ο θόρυβος πού δημιουργήθηκε τελευταία γύρω άπό τό θέμα τών ναυταπατών. Γ' αύτό έπιβάλλεται νά πρωθηθει ταχύτατα ή δικαστική διερεύνηση τών ύποθέσεων πού έκκρεμούν γιά νά ύπάρχει, έτοι και ή έτυμηγρορία τής Δικαιοσύνης άπό τήν όποια θά άποδειχθει ότι δέν εύθυνεται δι έλληνικός έφοπλισμός, πού στίς περισσότερες περιπτώσεις ύπηρξε θύμα και δχι θύτης. Παραλήλως θμως θά πρέπει νά σκεφθούμε και πρακτικούς τρόπους ώστε νά μήν έχει τήν δυνατότητα κάθε ένας πού έχει μιά άπατηση, γιά τήν όποια άλλωστε προβλέπονται διαδικασίες άπό τά ναυλοσύμφωνα, νά θμιλει τόσο εύκολα γιά ναυταπάτη, οπως γίνεται σήμερα στήν 'Ελλάδα.

### ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είναι άπογοητευκόν τό θέαμα και διά την ήμερη θέματα την έλληνική διοίκησην νά καταβιβάζεται άπό τόν ιστόν τού έλληνικού πλοίου η Κυανόλευκος και άντης αύτης νά ψύχουται μιά οιαδήποτε ποικιλόχρωμος λωρίς ύφασματος άντιπροσωπεύουσα ένα οιονδήποτε Νοτιοαμερικανικόν κρατίδιον.

— Εις τόν τομέα τής Μαύρης Θαλάσσης, έναυλωθησαν τά φορτηγά «Δημ. Χανδρής» έ Μαριανουπόλεως 5.250 τ. γαιανθράκων δι' Ιταλίαν 7/2 Αύγ. 10-15 και «Τώνης Χανδρής» έ Μαριανουπόλεως 5.000 τ. δι' Ιταλίαν 7/7 Αύγ. 25 - Σεπ. 5.

— 'Εξεδικάσθη ύπό τών άρμοδίων 'Αγγλικών δικαστηρίων ή ύπόθεσις τής δραματικής συγκρούσεως τού Βρεταννικού άεροπλανοφόρου «Glotius» μέ το γαλλικό άερωρεκάνιον «Florida», άποδοθείσης εύθυνης κατά τά 2/3 εις τό Florida και κατά τό 1/3 εις τό Glorius.

— 'Επετυχον εις τάς έξετάσεις ένώπιον τής άρμοδίας έκ τού Νόμου 'Επιτροπής και άλαβον τό δίπλωμα άξιωματικού καταστρώματος οι: Δημητρ. Γρέγος, Πέτρος Κυρτάτας, Δημ. Λιοσάτος, Δημήτριος Λυγνός, Μιχαήλ Λύρας, 'Αναστ. Λών, Ματθίας Λών, Μάρκος Μαδιάς, 'Ιωάννης Ματαντός, 'Ιάσων Μαράτας, Κωνστ. Πάτρας, 'Ιωάννης Τρίγκαλας, Γεράσιμος Φερεντίνος.

(«Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 39/1 Αύγουστου 1932)

### Η Δ.Ο.Μ. ΕΠΙΔΙΩΚΕΙ ΕΞΙΣΩΣΗ

Για νά άποφύγουν τίς κυρώσεις τής Δ.Ο.Μ. τά πλοία τών σημαίων εύκαιριας θά πρέπει άπό τής 1 'Απριλίου νά πληρώνουν αύξημένους μισθούς κατά 11,7%. Ή αύξηση αύτή άνεβάζει τήν έλαχιστη άμοιβή τού άδειούχου ήδητη σε 785 δολλάρια μηνιαίως. Συγχρόνως η Δ.Ο.Μ. άξιώνει μισθολογική βελτίωση γιά τά πληρώματα τής "Απω Ανατολής, άρνούμενη τίς χαμηλότερες άμοιβές. Σέ μια τελευταία σύσκεψη πού έγινε στό Λονδίνο, η Δ.Ο.Μ. άπεφάσισε νά φέρει τούς μισθούς τών άσιατικών πληρωμάτων στό 70-85% τού πλήρους εύρωπαίκου μισθολογίου μέχρι τό τέλος τού 1982 και υπέρτερα μέ έτησιες αύξησεις κατά 5% νά τούς έξισώσει έντελως μέχρι τέλους τού 1985.

Φαίνεται παράξενο πού τά άσιατικά ναυτεργατικά σωματεία τής Δ.Ο.Μ. συμφώνησαν σ' αύτές τίς μεταβολές, γιατί είναι προφανές πώς άν οι μισθοί έξισωθούν, οι έφοπλισταί θά προτιμούν εύρωπαίκα πληρωμάτα και δέν θά προσλαμβάνουν 'Ασιάτες ναυτικούς έφ' δσον δέν θά τούς προσφέρουν



**LAUREL SEA TRANSPORT LTD.**

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

φθηνότερη έργασία.

'Επ' αύτών, ή Διεθνής Ναυτιλιακή Όμοσπονδιά, πού έκπροσωπεί τους πλοιοκτήτες σε διεθνές επίπεδο, δήλωσε πώς δέν συμφωνεί με τήν καθιέρωση ένιαίου παγκοσμίως έλαχιστου μισθολογίου, τό όποιο ή Δ.Ο.Μ. προσδιόρισε μονομερώς και χωρίς προηγούμενη συνεννόηση.

### ΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΟΟΣΑ

Γιά μια άκομη φορά δέν έπαλθεύονται οι προβλέψεις του ΟΟΣΑ σχετικά με τόν επιτυχανόμενο ρυθμό άναπτυξέως στις 24 βιομηχανικές χώρες-μέλη του Όργανισμου.

'Η άναμενόμενη άνακαμψη τής διεθνούς οικονομίας και αύξηση τού μέσου ρυθμού άναπτυξέως κατά 2%, δημοσιεύεται στήν τελευταία έκθεση τού Όργανισμου τού περασμένου Δεκεμβρίου, περιορίζεται τώρα σε 1 1/4%.

Παρά τη μείωση τού πληθωρισμού στίς χώρες, οι όποιες άνηκουν στόν ΟΟΣΑ άπο 13% τό 1980 σε 8,4% κατά τό οικονομικό έτος που έληξε τόν Απρίλιο, τά ύψηλά έπιπτοι είναι ο βασικός άναστατικός παράγοντας κάθε νέας έπενδυσεως ή όποια με τήν σειρά της δημιουργεί νέες θέσεις έργασίας.

Τό άκριβό χρήμα περιορίζει τίς κυβερνήσεις, τίς έταιριες και τούς καταναλωτές νά προχωρήσουν πρός τήν άναπτυξη.

### ΠΑΡΑΛΟΠΣΜΟΙ

'Η κύρια τακτική τών Αμερικανών γιά νά άποδυναμώσουν τήν σοβιετική οικονομία και νά τής έπιφέρουν πλήγμα σάν άντιποινα γιά τήν πολωνική κρίση τού περασμένου Δε-

κεμβρίου, ήταν μιά προσπάθεια νά άναβληθεί ή κατασκευή τού άγαγού μεταφοράς σοβιετικού άεριου πρός τήν Δυτική Εύρωπη.

Οι πωλήσεις ίλικου γιά τήν κατασκευή του είχαν άπαγορευτεί πρίν άπο μήνες στίς άμερικανικές έταιριες, ένω άπο τόν Απρίλιο ώς τόν Ιούνιο τό Στέτην Ντηπάρτμεντ προσπάθησε νά πείσει τούς Εύρωπαίους νά διακόψουν τήν παροχή πιστώσεων με εύνοικούς δρους στή Ρωσία.

Οι ήγετες τής γηραιάς 'Ηπείρου, παρ' όλο πού παραδέχτηκαν δτι οι δροι τών πιστώσεων τους ήταν πράγματι εις βάρος τών φορολογουμένων τους, άντεκρουσαν τής πιέσεις γιά μεταβολή τής πολιτικής τους.

'Αντίθετα, υποστήριζαν δτι οι 'Ηνωμένες Πολιτείες μπορούν νά έπιφέρουν μεγαλύτερες ζημιές στή σοβιετική οικονομία, άπο δ, τι η Εύρωπη, διακόπτοντας άπλως τίς πωλήσεις δημητριακών πρός τήν Ρωσία. Λαμβάνοντας ύπ' ψήφη δτι άπο τό 4% τού σοβιετικού έθνικο προϊόντος πού διατίθεται στό έχωτερο έμποριο τό 2,5% άντιπροσωπεύει συναλλαγές με τίς 'Ηνωμένες Πολιτείες, είναι έκδηλο δτι η Ούδασικον είναι σε θέση νά πετύχει μονομερώς άυτό που παροτρύνει τούς συμμάχους νά προσπαθήσουν, κάμοντας μιά σοβαρή οικονομική θυσία τήν όποια δέν είναι καθόλου διατεθειμένοι νά πραγματοποιήσουν, στήν άλλη πλευρά τού 'Άτλαντικου.

### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ

Στήν προηγμένη Σουηδία, με τήν άνεπτυγμένη κοινωνική πρόνοια και τό ύψηλό βιοτικό έπιπεδο, είναι γνωστό δτι η ναυτιλία δέν πηγαίνει διόλου καλά. 'Ο στόλος της, σε μιά

συνεχή μείωση άπο τό 1966 έπεσε τώρα κάτω τών 4 έκατομ. τόννων γκρός, μή περιλαμβάνομενος πιά ούτε στήν πρώτη είκοσαδά τής διεθνούς ναυτιλιακής δυνάμεως. Αίτια, φυσικά, τό άφορτο κόστος έκμεταλλεύσεως τού ύπο σουηδική σημαία πλοίου.

Γιά τό λόγο άυτό κάνουν έντπωση μερικά πρόσφατα νομοθετικά μέτρα πού πήρε ή Κυβερνηση γιά τήν ένίσχυση τής ναυτιλίας. Σύμφωνα με τά μέτρα αυτά, οι οικονομικές έκπτωσεως πού έχουν οι ναυτικοί κατά τή διάρκεια τών συμφωνιών άδειών θά τούς παραχωρούνται τού λοιπού μόνο γιά δσο χρόνο είναι ναυτολογημένοι σε πλοϊο. Τού λοιπού θά έχαιρεται άπο τό φόρο μόνο τό άντιτιμο τροφοδοσίας έπι τού πλοίου και δχι τό έπιδομα ξηράς δημος συνέβανε μέχρι τώρα. Τέλος οι ύπερωριες τού λοιπού θά φορολογούνται με μειωμένο φορολογικό συντελεστή, ένω μέχρι τώρα δέν έπηγοντο σε φορολογία, συμψηφιζόμενες με τής συμπληρωματικές άδειες.

Μολονότι οι μεταβολές αυτές δέν κρίνονται ιδιαίτερα σημαντικές, ή κυβερνητική μεριμνα φαίνεται πώς έφερε κάποιον άνεμο αισιοδοξίας και ένθαρρυνσεως μεταξύ τών έφοπλιστικών κύκλων, υπέρεια άκατανοσίας και έγκαταλείψεως έκ μέρους τού πολιτικού κόσμου τής χώρας. Σάν άμεσο άποτέλεσμα αυτής τής ένθαρρυνσεως θεωρούνται οι έκ μέρους Σουηδών έφοπλιστών παραγγελίες δρισμένων μεγάλων πλοίων, ή διερεύνηση τής άγοράς τών κρουαζιερών και ή έναρξη διαπραγματεύσεων γιά τή ναυπήγηση δρισμένων μπάλκ-κάρριερ.

### ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ

Στή Νορβηγία, τό ναυτικό κολλέγιο τού Τόνσμπεργκ έγκαινιάζει τό φθινόπωρο ειδικούς κύκλους διδασκαλίας σε θέματα διαχειρίσεως έμπορικων πλοίων. Τά μαθήματα άπευθύνονται πρός πλοιάρχους και άνωτερα διοικητικά στελέχη ναυτικών έταιριών και περιλαμβάνουν κυρίως τά συστήματα διεύθυνσεων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. Ειδικώτερα περιλαμβάνουν θέματα οικονομίας, γενικής και ναυτιλιακής, και θέματα διοικήσεως ύψηλου έπιπεδου πού άναφέρονται σε έργασιακές σχέσεις τόσο στή θάλασσα, δσο και στή έρημά. Οι εύδοκιμως διεξερχόμενοι τούς σπουδαστικούς άυτούς κύκλους θά μπορούν στή συνέχεια νά παρακολουθήσουν ειδικές πανεπιστημιακές σπουδές, ένω παράλληλα οι έξ αύτών ναυτίλοι θά μπορούν νά προχωρήσουν πρός τήν άποκτηση τού άνωτάρου ναυτικού διπλώματος.

Στό μηχανικό τομέα, ή έκπαιδευτική αύτή σειρά θά άπευθύνεται πρός άξιωματικούς μηχανής προοριζόμενους γιά έξειδίκευση στή συντήρηση. Τό σύστημα αυτό, πού έφαρμόζεται γιά πρώτη φορά, έλπιζεται δτι θά άποδώσει άξιωματικούς καθ' δλα κατάλληλους γιά τήν άντιμετώπιση προβλημάτων συντηρήσεως και άσφαλείας, χωρίς πάντως νά τούς στερεί τή δυνατότητα τής κανονικής ναυτικής σταδιοδρομίας.

### ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Είναι δριθότατη ή άντληψη τήν όποια έξειφρασε δ. κ. Κατασφάρας δτι τά προβλήματα τής άκτοπλοιας πρέπει νά ρυθμισθούν με πάγιο τρόπο ώστε νά μήν είναι δυνατή ούτε ή άναμιξη αύτού τού ύπουργού σε θέματα δρομολογίων, παροχής σκοπιμότητας κλπ. Διότι μόνον ένα πάγιο καθεστώς, χωρίς εύνοικρατίες, θά δηγήσει στόν δρθό πρ



**INTERNATIONAL  
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

**PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

**CRISTOBAL / COLON**

CABLE:  
TONIO COLON  
TELEX:  
From U.S.A.: 368-8572  
From Others: 379-8572

TELEPHONE:  
Colon 45-0127  
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:  
P.O.Box 443  
Colon, R. Panama  
PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHZ CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

**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

γραμματισμό τίς οικείες έπιχειρήσεις γιά την καλύτερη έξυπρέτηση τών άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και τήν ανανέωση του πλωτού ύλικου. Περιμένουμε, λοιπόν, τήν υλοποίηση τών σχετικών προθέσεων.

### MONON AN KATAΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΔΩ

Στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας έχουν ύποβηθεί όρισμένες αίτησεις γιά τήν δικριση δρομολογήσεως στίς άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες ένός τύπου ταχυπλόου σκάφους νορβηγικής κατασκευής, μάλιστα από τό γνωστό περιοδικό «Ταχυδρόμος» τού 'Οργανισμού Λαμπράκη αναφέρθηκε συγκεκριμένη πρόταση τού κ. Πολέμη νά δρομολογήσει σειρά σκαφών τού τύπου αυτού στίς γραμμές τών Κυκλαδών και τών Σποράδων.

Είναι άναμφισβήτητο ότι δέν μπορούμε νά σταθούμε έμποδιο στίς τεχνολογικές έξελιξεις και στήν άξιωση τού έπιβατικού κοινού νά ταξιδεύει γρήγορα και άνετα. Έπισης είναι γεγονός ότι πρέπει νά δώσουμε στή νησιωτική 'Ελλάδα τή δυνατότητα νά έξυπηρετείται συγκοινωνιακώς γρήγορα και άποτελεσματικά. 'Υπο μία προϋπόθεση: "Οτι δέν θά σπαταλούνται πολύτιμοι πόροι γιά τόν σκοπό αυτόν. Γ' αύτό προτείνουμε, έάν τά έν λόγω σκάφη κριθούν δημοσίευσης ακριβώς προβλέπουν οι προδιαγραφές τους, νά άγοράσουμε από τούς Νορβηγούς τά «λάίσενς» και νά τά κατασκευάζομε έδω ώστε νά έπωφεληθεί ό τόπος από τήν προστιθεμένη άξια άλλα και τεχνολογικώς. Μόνον μέ αύτή τήν προϋπόθεση μπορεί νά έγκρινει τό ύπουργείο Ναυτιλίας τίς αίτησεις πού έκκρεμούν."

### «ΠΑ ΜΙΑ ΠΑΜΑΧΑ»

Συνεργάτης τών «Ναυτικών Χρονικών» είναι μιά πάρα πολύ ένδιαφέρουσα συνομιλία μέναν άσυρματιστή, από τήν όποια προκύ-

πτουν οι έξης διαπιστώσεις:

Πρώτο, οι πραγματικοί ναυτικοί άντελθη φθησαν πλέον ότι δλη ή φροντίδα μας πρέπει νά άφορά τούς άξιωματικούς στούς όποιους πρέπει νά προστεθούν και έκεινοι έκ τών κατωτέρων πληρωμάτων πού έχουν τά προσόντα από πλευράς θαλασσίας ύπηρεσίας γιά νά άποκτήσουν πτυχία φυλακής, γεφύρας ή μηχανής.

Δεύτερο, άντεληθησαν έπισης ότι είναι και πρός τό δικό τους συμφέρον νά προσλαμβάνονται άργανωμένα ξένα κατώτερα πληρώματα γιά νά άποφεύγονται τά προβλήματα πού τούς δημιουργούν τά άνεμομαζώματα τών διαφόρων λιμανιών.

Τρίτο, ότι πολλοί από έκεινους πού κάποτε έβγαλαν ένα ναυτικό φυλλάδιο ναυτολογούνται γιά ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα μέ μοναδική έπιδιάξη νά έξιοικονομήσουν χρήματα γιά νά άποκτήσουν «μιά Γιαμάχα» (γιά έκεινους πού ένδεχομένως δέν γνωρίζουν τί είναι ή «Γιαμάχα» διευκρινίζομε ότι πρόκειται γιά μοτοσυκλέτα iαπωνικής κατασκευής, από αύτες πού κυκλοφορούν σε μεγάλους άριθμούς στούς δρόμους μας μέ δηδηγούς τούς γνωστούς «καμικάζι»).

Θεωρούμε τίς διαπιστώσεις αύτες άξιοπρόσεκτες και πιστεύουμε ότι είναι άναγκη νά γίνει μά έξειδικευμένη έρευνα μεταξύ τών ναυτικών μας, έννοούμε μεταξύ τών πραγματικών ναυτικών, από τήν όποια θά βγούν χρησιμότατα συμπεράσματα γιά τήν πορεία πού πρέπει νά άκολουθησουμε. Σημειώνομε μέ τήν εύκαιρια ότι παρόμοια έρευνα δέν έχει άναληθεί ποτέ στόν τομέα τής Ναυτιλίας, ίσως διότι κανέίς δέν έσκεφθη ποτέ τή χρησιμότητά της ή και διότι δέν συνηθίσαμε νά ζητούμε τή γνώμη έκεινων πού άγωνίζονται στούς ωκεανούς γιά τήν πρόσδο τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

### ΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ

Ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας, άπαντωντας σέ σχετική έρώτηση δημοσιογράφου, δήλωσε ότι δν και τό θέμα δέν είναι τής άρμοδιότητάς του, συμφωνεί έν τούτοις μέ τήν άντιληψη ότι πρέπει νά έξασφαλισθεί στούς ναυτικούς μας ίση μεταχείριση μέ τούς μετανάτες στό ζήτημα τής είσαγωγής αύτοκινήτων στήν 'Ελλάδα. Και μέ τήν εύκαιρια αύτή δήλωσε έπισης ότι θά έχετασθεί ή δυνατότητα νά έπιτρέπεται στούς ναυτικούς μας νά άγοράζουν στήν 'Ελλάδα τράνζιτ τά είδη πού άναγκαζονται νά άγοράζουν σήμερα στό έξωτερικό μέ άποτέλεσμα νά ωφελούνται οι ένοι. Τό συμπέρασμα είναι ότι ένας νέος δημος πνέει στό 'Υπουργείο Ναυτιλίας δημος δλα τά ζητήματα δρχισαν νά άντιμετωπίζονται μέ τόν τρόπο πού άρμόζει. Εύχόμεθα και οι λύσεις πού θά δοθούν και θά διονται νά διαπινέονται από τό ίδιο πνεύμα, πνεύμα έξυπηρετήσεως τών ναυτικών μας άλλα και τού τόπου.

### ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Η διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ μέ τά αίτήματα πού ύπέβαλε γιά τή σύμβαση τών ποντοπόρων πλοίων άποδεικνύει ότι βρίσκεται έκτος τόπου και χρόνου. Φυσικά δέν είναι ή πρώτη φορά πού ή διοίκηση αύτή καταλαμβάνεται νά μήν έξει τί γίνεται γύρω της, αφού πρό καιρού έχει ύποστηριξει ότι μέ τή μείωση τού άριθμού τών πλοίων, δηλαδή μέ τή μείωση τού άριθμού τών χώρων άπασχολήσεως, τά μέλη της θά εύρισκαν καλύτερες δουλειές... Τό πρόβλημα βεβαίως δέν είναι τί θέλει και τί ζητεί ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ, άλλα τί θέλουν οι μηχανικοί, δηλαδή έπιδομα άνεργίας ή άποδοτική άπασχόληση. Και άποδοτική άπασχόληση ύπάρχει μόνον δταν τά πλοία είναι σέ θέση νά κινούνται και δχι δταν είναι παροπλισμένα ή δταν φεύγουν από τό



**Link Maritime Enterprises S.A.**

• chartering  
• contracting  
• sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

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

## Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Στόν σύγχρονο κόσμο πέντε σημαίες έχουν ως τώρα διεκδικήσει τά παγκόσμια πρωτεία στό ναυτιλιακό στίβο. Πρώτη ή M. Βρεταννία πού ήδη από τό 1914 κυριαρχούσε με 19 έκατομ. τόννους γκρός (σέ ένα παγκόσμιο σύνολο πού μόλις έφθανε τά 45 έκατομ. τον.) μέχρι τίς παραμονές τού πολέμου τό 1939 πού διατρούσε τήν ίδια περίπου δύναμη. Μεταπολεμικά και συγκεκριμένα από τό 1948 τήν παγκόσμια ύπεροχή κατακτούν οι ΗΠΑ με 29 έκατομ. τον. και τήν κρατούν γιά μιά περίπου δεκαπενταετία μέχρι τό 1964, γιατί στή διετία 1965 - 66 ή M. Βρεταννία ξεπερνώντας τες κατά ένα περίπου έκατομ. τον. βρέθηκε και πάλι στήν πρώτη γραμμή. Τό 1967 ή Λιβερία (πού μόλις πρό είκοσαετίας είχε πρωτευματισθεί με 2 πλοία 772 τόννων) καλπάζει στήν πρωτοκαθεδρία με 22,5 έκατομ. τον. τά όποια τροφοδοτούμενα πλουσιοπάροχα από τόν έφοπλισμό τών άλλων χωρών, έφθασαν σήμερα τό μοναδικό ρεκόρ τών 80 έκατομ. τόννων.

"Αν λοιπόν ξέαιρέσσουμε τήν Λιβερία, τήν ύπεροχή ξαναπαίρνει πάλι γιά μιά διετία (1967-68 ή γηραία 'Αλβιών με 21 έκατομ. τον. "Ομως τό 1969 προσπερνά ή 'Ιαπωνία με 24 έκατομ. τον. (έναντι 23,8 τής 'Αγγλίας) και κρατά τήν πρωτοπορία σ' άλη τή δεκαετία τού '70 φθάνοντας τά 40 έκατομ. τον. γιά νά τήν παραδώσει στήν 'Ελλάδα τό 1981 πού με 42 έκατομ. τον. φθάνει και πάλι στήν κορφή τής πυραμίδας. Μιά κορφή πού οι "Ελληνες, πιστεύοντας στό «μέγα τό τής θαλάσσης κράτος» τήν είχαν κατακτήσει πρίν από δύσμιση χιλιάδες χρόνια.

χαν πάρει μέρος στή ναυτική έκστρατεία τών Φάλκλαντ. "Ετοι τό έπιτακτο ύπερωκεάνιο «Καμπέρα» σάν τελευταία αποστολή έξετέλεσε τόν έπαναπατρισμό τών 'Αργεντινών αιχμαλώτων, ένω τό «Βασίλισσα 'Ελισάβετ 2» άποκατεστάθη ώστε νά μπορεί από τίς 14 Αύγουστου νά έπαναλάβει τό πρόγραμμα τών κρουαζιερών του μέ άφετηρία τήν Νέα 'Υρκη.

"Άλλα έπειδή κατά τό ρητό, έναν θέλεις είρηνη πρέπει νά έτοιμαζει γιά πόλεμο, ή M. Βρεταννία σχεδιάζει ν' άντικαταστήσει τά 4 άπολεσθέντα πολεμικά τής μέ φρεγάτες τύπου 22 και ν' άκυρώσει τήν πώληση τού άεροπλανοφόρου "Αήτητος" στήν Αυστραλία. "Έξ άλλου, κατά τίς δηλώσεις τού υπουργού 'Αμύνης, τό πρόγραμμα ναυπηγήσεως πολεμικών πλοίων θά περιλάβει τήν ναυπηγήση πενήντα μονάδων - άντιτορπιλλικά και φρεγάτες - άντι τών άρχικών προβλεφθέντων 42 σκαφών.

έθνικό νηολόγιο. Θέλομε νά έλπιζουμε ότι αύτά τά πολύ άπλα πράγματα θά τά άντιληφθούν οι μηχανικοί.

Με τήν εύκαιρια ύποβάλλομες ένα έρωτημα τόσο πρός τήν πολυπράγμανα διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ δσο και πρός όλους έκεινους πού έμφανιζονται σάν «προστάτες» τών ναυτικών. Λέγεται ότι τό κτήριο τού Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικών τής όδου Βασιλίσσης Σοφίας, στό όποιο συμμετέχουν και οι μηχανικοί καταβάλλοντες άνελλιπώς τίς εισφορές τους γιά νά εισπράσουν κατά τήν έξοδο τους από τό έπαγγελμα τό «έφ' άπαξ», είναι νοικιασμένο στό ύπουργειο Ναυτιλίας με 50 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο δtan ή μισθωτική άξια τής περιοχής είναι τουλάχιστον 300 δρχ. τό τ.μ. Τί έκαναν ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ και οι «προστάτες» τών ναυτικών γιά τό ζήτημα αύτό; "Η τό άγνοούν;

### ΤΑ ΝΑΥΑΠΑ

'Αφοῦ ή διοίκηση τού ΟΛΠ... έπέτυχε στό σύντομο χρονικό διάστημα από τότε πού άνελαβε τά καθήκοντά της νά έπιλύσει δλά τά προβλήματα και τά ζητήματα πού άντιμετωπίζει ό 'Οργανισμός, ό όποιος τώρα λειτουργεί σάν ένα καλοκουριδισμένο έλβετικό ρολόι, αποφάσισε νά άσχοληθεί και μέ τό θέμα τής άνελκύσεως τών ναυαγίων πού ύπάρχουν στή λιμενική περιοχή, έπιβαρύνοντας τόν έλληνικό λαό μέ ένα σημαντικότατο ποσό. Δέν άμφισθητούμες ότι τά ναυάγια αύτά δημιουργούν ένα σωρό προβλήματα, άλλα έρωτούμε, τό έργο αύτό θεωρείται από τά πρωταρχικότερα γιά τόν 'Οργανισμό;

### ΟΙ ΝΕΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Σύμφωνα μέ σχετική έντολή τού Πρωθυπουργού K. 'Ανδρέα Παπανδρέου, οι όργανοι δλων τών ύπουργειών, τών μεγάλων έπιχειρήσεων και τών Ν.Π.Δ.Δ. θά άλλάξουν. Αύτό σημαίνει ότι νέοι όργανοι πρέπει νά καταρτισθούν και γιά τό YEN και τά έξαρτώμενα από αύτό Ν.Π.Δ.Δ., όργανοι οι όποιοι πρέπει νά διέπονται από τίς σύγχρονες άντιληψεις και νά είναι προσαρμοσμένοι στής ειδικές άνάγκες τους ώστε νά έξυπρετούν καλύτερα τούς σκοπούς γιά τούς δημόσιους ύπάρχουν. Νομίζομε ότι τά σχετικά σχέδια πρέπει νά δοθούν στή δημοσιότητα γιά νά έκφρασθούν και οι άντιληψεις τών ένδιαφερομένων τάξεων άλλα και δλων έκεινων πού μπορούν νά έχουν κάποια γνώμη. 'Αλλιώς φοβούμεθα ότι και οι νέοι όργανοι θά είναι «κομένοι και ραμμένοι» στά μέτρα τής γραφειοκρατίας, ή όποια αποδεικνύεται άχτητη, παρά τίς σχετικές προθέσεις και έξαγγελες.

### ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ

Στήν έφημερίδα «Αύριανή» τής 25ης Ιου-

λίου έδημοσιεύθη σχόλιο μέ βαρύτατους χαρακτηρισμούς γιά τούς έκπροσώπους τής έταιριας λαϊκής βάσεως τής Σκύρου άλλα και τών άλλων έταιριών λαϊκής βάσεως, οι δημόσιοι νομίζομε ότι έχουν ύποχρέωση νά ζητήσουν τή δικαστική διερεύνηση τών ισχυρισμών τής έφημερίδας γιά «μίζες» και «άρπαγη τών χρημάτων τού κοινά» πού τά έφαγαν μέ διάφορες υποπτες άγορές πλοίων». Περιμένομε τήν άμεση άντιδρασή τους, διότι θεωρούμε ότι ούδεις έχει δικαίωμα νά προσάπτει κατηγορίες χωρίς νά τίς άποδεικνύει.

### Η ΕΚΘΕΣΗ ΠΛΑΤΟΥ

Κατά τήν μηνιαία έκθεση τού οίκου Πλατού, ο ρυθμός αύξησεως τού άκαθορίστου έθνικού προϊόντος τών χωρών τού ΟΟΣΑ προβλέπεται μηδενικός γιά τό 1982. 'Οφείλεται δέ στή μεγαλύτερη τής άρχικων ύπολογισθείσης διάρκειας τής οίκονομηκής ύφεσεως στής Η.Π.Α. 'Η υφεση αυτή αποδίδεται γενικά στό πολύ ύψηπλο έπιπεδο τών έπικοινών στής ΗΠΑ παρά τήν ταχεία μείωση τού πληθωρισμού. 'Η πρόγνωση γιά τήν άνακαμψή τής άμερικανής οίκονομίας είναι ίδιατερα δύσκολη γιατί δέν μπορούν νά συσχετίσουν τή' άποτελέσματα τής νομισματικής και τής οίκονομηκής πολιτικής.

Στή ναυτιλία, ειδικότερα, η κατάσταση βρίσκεται σέ στασιμότητα. Μία μικρή αύξηση τών τιμών στά μπάλκερς θεωρείται προσωρινή. Σημειώνεται, πάντως, ότι οι "Ελληνες τού Λονδίνου έπανηλθαν στήν άγορά μέ ένδιαφέρον γιά σύγχρονα πλοία. 'Ενδεικτικές οι άγορές τού Thorsdrake 64.000 t. DW, ναυπηγήσεως Μιτσού 1981, από τήν έταιρια "Άγκελεφ άντι 7 έκατομ. δολλαρίων και τού Arthur-Stove, 68.024 t. DW, ναυπηγήσεως Νιπόν τού 1973 από τήν έταιρια Παπαδάκη γιά τιμή 7,8 - 7,9 έκατομ. δολλαρίων.

Στά δεξαμενόπλοια συνεχίστηκαν οι πωλήσεις τών VLCC σέ τιμές πού λιγό διαφέρουν από τίς τιμές διαλύσεως. Τό «Κόσταλ Κόρπους Κρίστι» 338.000 t. DW, ναυπηγήσεως 1978, πουλήθηκε στή Χόγκ Κόγκ άντι 9,5 έκατομ. δολλαρίων και τό «Λάουρελ», 232.787 t. DW, ναυπηγήσεως τού 1971 πουλήθηκε σέ "Ελληνες άντι 3,5 έκατομ. δολλαρίων.

Τίποτε τό σπουδαίο και στό ναυπηγικό τομέα, όπου ή κατάσταση έξακολουθεί νά είναι πολύ λεπτή γιά τήν ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία, στήν όποια ή τελευταία παραγγελία είναι γνωστού οίκου τής Φορμόζας γιά 8 πλοία κοντέινερς. Πολύ δυσκολότερα τά πράγματα στή Νορβηγία όπου δέν έκλεισθη καμμιά παραγγελία, έκτός από δύο βοηθητικά σκάφη γιά λογαριασμό Νορβηγού έφοπλιστού.

### ΠΟΛΕΜΟΣ ΚΑΙ ΕΙΡΗΝΗ

"Ενα πρός ένα έπανερχονται στά ειρηνικά τους καθήκοντα τά έμπορικα πλοία πού εί-

## 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

# Η ναυλαγορά

Κατά 16% αύξηθηκε κατά τόν περασμένο Ιούνιο τό παροπλισμένο τοννά, φθάνοντας τούς 24,12 έκατομ. τον. γκρός. Βάσει τών τελευταίων ύπολογισμών του Ναυτιλιακού Ινστιτούτου της Βρέμης τά παροπλισμένα δεξαμενόπλοια άντη προσωπεύουν 20,5 έκατομ. τον. γκρός και τά μικρά σκάφη 1,9 έκατομ. τον. γκρός.

\*\*\*

'Ανακοίνωση τής "Ιντερτάνκο" άναφέρει διέ μέχρι τόν περασμένο Ιούλιο διαλύθηκαν περίποι 140 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 13,8 έκατομ. τον. d.w. 'Από τά σκάφη αυτά 13 άνηκαν στίς εταιρίες πετρελαίου, ένω 32 στήν κατηγορία τών VLCC -ULCC.

Στόν τομέα τών πλοίων έχρου φορτίου στό ίδιο χρονικό διάστημα διαλύθηκαν 130 σκάφη χωρητικότητας περί τά 2 έκατομ. τον. d.w.

Συνολικά ή διαλυθείσα κατά τό πρώτο έξαμηνο τού 1982 χωρητικότης υπερκαλύπτει τό τοννάς πού διαλύθηκε κατά τήν διάρκεια τού 1981, ένω ύπολειπεται μόλις κατά 3 έκατομ. τον. d.w. τού 1978 δταν είχε σημειωθεί ρεκόρ στίς διαλύσεις πλοίων.

\*\*\*

'Οξεία κριτική κατά τής θεωρίας τής διακρίσεως τών φορτίων, τήν όποια έκτρεφει ή «Ούνκταντ», δασκης πρόσφατα στή Γενεύη διευθυντής ναυτιλιακών ύποθέσεων τού Στέητ Ντηπάρτμεντ.

'Ο Αμερικανικός άξιωματούχος χρησιμοποιώντας επίσημα στοιχεία τού 'Οργανισμού ύπογράμμισε δτή ή ποσοστιαία έπιβαρυνση τού κόστους μεταφοράς σε συνάρτηση τού δγκου τών εισαγομένων κατά περιο-

χή προϊόντων διαμορφώνεται ε 13% γιά τήν Αφρική, 12,8% γιά τήν Αύστραλια, 10,2% γιά τήν Ασία και 9,6% γιά τίς ύπό άναπτυξη χώρες τής Λατινικής Αμερικής, ένω άντιθέτως στά άνεπτυγμένα κράτη μόλις ύπερβαίνει τό 5,5%, γεγονός πού άποδεικνύει δτι μόνον ό ελεύθερος συναγωνισμός διασφαλίζει τήν επίτευξη χαμηλοτέρου κόστους στίς θαλάσσιες μεταφορές.

\*\*\*

'Αρμόδιες πηγές τής Ούδασιγκτον δήλωσαν δτή ή Μόσχα φαίνεται διατεθειμένη νά δεχθεί όποιαδήποτε προσφορά τών Ηνωμένων Πολιτειών γιά έπέκταση κατά ένα δτος τής άμερικανοσοβιετικής συμφωνίας προμηθείας δημητριακών, λόγω τών πολύ κακών συνθηκών παραγωγής στή Ρωσία.

\*\*\*

Κατά τόν 'Αμερικανό ύπουργό Γεωργίας, κ. Μπλόκ ή άμερικανοσοβιετική συμφωνία γιά άγορές δημητριακών πρέπει νά ούξηθεί ώστε οι Ρώσοι νά άπορροφούν όπο τίς Ηνωμένες Πολιτείες 14 έκατομ. τον. δημητριακών έτησίων.

\*\*\*

'Η Καναδική κυβέρνηση ένέκρινε τήν παροχή έγγυήσεως πρός τίς Τράπεζες τής χώρας γιά τήν παροχή πιστώσεων περιόδου 180 ήμερών πρός τούς Σοβιετικούς γιά άγορές δημητριακών πού θά πραγματοποιηθούν μεταξύ Ιουλίου 1982 - Σεπτεμβρίου 1983.

'Υπολογίζεται δτή στό παραπάνω χρονικό διάστημα ή Μόσχα θά άγοράσει όπο τόν Καναδά 5-7 έκατομ. τόννους δημητριακών.

Μειώνεται σημαντικά ο άπαιτούμενος χρόνος γιά έκφορτώσεις σε σοβιετικούς λιμένες.

Κατά τήν χρονική περίοδο Μαρτίου - Μαΐου 1982 σημειώθηκε ρεκόρ έκφορτώσεως 4 έκατομ. τόννων γεννημάτων έντος 30 μόνον ήμερών.

\*\*\*

'Η παραπρομένη λειψυδρία στήν Αύστραλια θά έχει ως άποτέλεσμα τήν μείωση τής παραγωγής δημητριακών κατά 2-3 έκατομ. τόννους, δήλωσε έκπρόσωπος τού Αύστραλιανού ύπουργείου Γεωργίας.

\*\*\*

'Η πτώση τών έπιτοκίων χρηματοδοτήσεων στής Ηνωμένες Πολιτείες στό έπιπεδο τού 16% μείωσε και τά έπιτοκα εύρωδολαρίων γιά τρίμηνη περίοδο στό 13 και 3/8% έτησίως.

\*\*\*

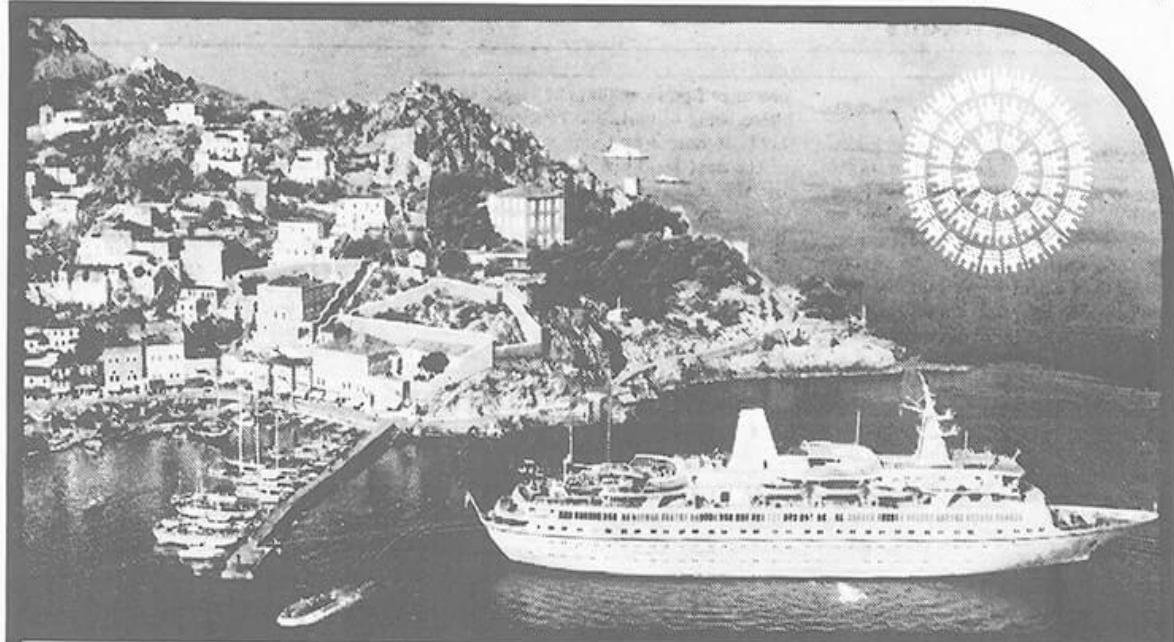
Οι τέσσερις μεγάλες Τράπεζες τής Βρετανίας, «Μίντλαντ», «Λόϋδς», Μπάρκλεϊς» και «Νάσιοναλ Γουεστμίνστερ» μείωσαν τά έπιτοκά χρηματοδοτήσεων στό 12% έναντι 12,5% έτησίως.

\*\*\*

Σημεία έλαφρής άνακάμψεως παρουσιάζει γιά πρώτη φορά μετά 12μηνο ή άμερικανική οικονομία. Σύμφωνα με στοιχεία τού ύπουργείου Έμποριου τό άκαθάριστο έγχωρο προϊόν αύξηθηκε σε 1,7% κατά τό δεύτερο τρίμηνο τού 1982.

\*\*\*

Πληροφορίες άπό τή Νέα Υόρκη άναφερουν δτή ή ιαπωνική ναυπηγοβιομηχανία προσανατολίζεται στή σύναψη συμβολαίων γιά ναυπηγήσεις πλοίων σε δολλάρια λόγω τής ύποτιμήσεως τού γιέν. Άναφέρεται σχετικώς συγκεκριμένα δτή ή Μίτσουμπισι και ή



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

Νίππον Κόκαν διαπραγματεύονται συμφωνία σε ρήτρα δολλαρίου με εύρωπαϊκές και νοτιοαμερικανικές ναυτιλιακές έταιρίες γιά τη ναυπήγηση κοντεΐνεροπλοίων μεταφορικής ικανότητας 1.900 κοντέΐνερ.

\*\*\*

Οι Ιάπωνες έξασφάλισαν τά 60% τών παραγγελιών γιά τήν κατασκευή νέων σκαφών γιά λογαριασμό κρατών·μελών του ΟΟΣΑ κατά τό πρώτο τετράμηνο τού έτους.

Κατά τήν ίδια χρονική περίοδο τά ναυπηγεία τών κρατών πού μετέχουν στήν "Ένωση τών Δυτικο-εύρωπων Ναυπηγοβιομηχάνων παρέδωσαν 144 νέα πλοϊα σεντι 197 σκαφών τά όποια παραδόθηκαν από ιαπωνικά ναυπηγεία.

\*\*\*

Μέ δηλώσεις του ό πρόεδρος τής Κεντρικής Τράπεζας τής Ιαπωνίας έπιβεβαιώνει ότι ό ρυθμός οικονομικής άναπτυξεως τής χώρας δέν θά ύπερβει κατά τό 1982 τό 5%.

\*\*\*

Αύξηθηκαν στό διπλάσιο τά άσφαλιστρα γιά προσεγγίσεις δεξαμενοπλοίων στό Kharg Island μετά τήν άναζωύρωση τού περσο-ιρακινού πολέμου. Οι Ιάπωνες ματαίωσαν τίς φορτώσεις άργον από τήν περιοχή πού πρόσφατα έφθαναν τά 200.000 βαρέλια τήν ήμερα.

\*\*\*

Τό διεθνές οικονομικό Ίνστιτούτο προβλέπει ότι τό πλεόνασμα τών 69 δισεκ. δολλαρίων τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών τών χωρών·μελών τού ΟΠΕΚ κατά τό 1981 ένδεχεται νά μετατραπεί σέ έλλειμμα τό 1982 μετά τήν συρρίκνωση τών πωλήσεων πετρελαίου στήν διεθνή άγορά.

\*\*\*

Οι Ιάπωνες άγοράζουν πετρέλαια τής Βο-

ρείου·θαλάσσης. Συμφωνία τής «Μπρίτις Πετρόλεουμ» με τήν «Μιστουμπίσι "Οίλ"» προβλέπει τήν προμήθεια 10.000 βαρελίων τήν ήμερα γιά τά έπόμενα τρία χρόνια. Ή ποσότης αύτή ύπολογίζεται ότι θά άπασχολήσει δύο VLCC γιά τήν περίοδο.

\*\*\*

Η Νιγηρία έδήλωσε ότι θά διατηρήσει τό έπιπεδο παραγωγής 1,3 έκατομ. βαρελίων τήν ήμερα παρά τήν πρόσφατη άποτυχία τών μελών τού ΟΠΕΚ νά καταλήξουν σέ συμφωνία.

\*\*\*

Η Μεξικανική «Πέμεξ» έχει συνάψει συμβόλαια έξαγωγής 1.700.000 βαρελίων ήμερησίων με διάφορα κράτη, στά όποια ύφισταται δρος άναστολής φορτώσεως μέχρι και ένα τρίμηνο δινευ έπιβαρύνσεων γιά τούς άγοραστές.

Βάσει παρόμοιας συμφωνίας ή Κορέα φορτώνει περί τά 10.000 βαρέλια τήν ήμερα σήμερα, ζεντι 60.000 βαρελίων, πού προβλέπει τό σχετικό συμβόλαιο.

\*\*\*

Τό Μεξικό διατηρει τήν τιμή έξαγωγής άργον πετρελαίου τύπου «λάϊτ» σέ 32,50 δολάρια τό βαρέλι, άνακοίνωσαν άμροδιες πηγές.

\*\*\*

Η Βενεζουέλα αύξανει τήν παραγωγή πετρελαίου σέ 1,8 έκατομ. βαρέλια τήν ήμερα.

Άπό τήν ποσότητα αύτή 400.000 βαρέλια άντιπροσωπεύουν τήν ήμερησία κατανάλωση τής χώρας και τά ύπόλοιπα 1,4 έκατομ. βαρέλια προορίζονται γιά έξαγωγή.

\*\*\*

Δέκα εύρωπαικά κράτη, μέλη τού ΟΟΣΑ, μεταξύ τών όποιων συγκαταλέγεται και ή Έλλας, ύπεβαλαν έγγραφη διαμαρτυρία πρός τήν Ινδονησία ζεντιά στήν άποφασή

της ότι όλα τά κρατικά έμπορεύματα τής χώρας αύτής θά μεταφέρονται με πλοϊα άνηκοντα στό νηολόγια τής Ινδονησίας.

\*\*\*

Οι ναυλωτές έκμεταλλεύονται τήν κρίση τής ναυλαγοράς. Μπάλκ κάρριερ 60.000 τον. d.w. παραδιδόμενο τόν προσεχή Ιανουάριο στήν Ιαπωνία ναυλώθηκε γιά περιόδο 2 όψιων 3 έτών δολ. 5.900 ήμερησίων τόν πρώτο χρόνο, δολ. 6.900 τόν δεύτερο και δολ. 8.900 γιά τόν τρίτο.

\*\*\*

Η μείωση τής παραγωγής χάλυβα πού άποφάσισε ή Ιαπωνία γιά τό τρίμηνο Ιουλίου. Σεπτεμβρίου θά έπιδράσει άρνητικά στήν ηδη σχεδόν άνυπαρκτη ναυλαγορά σιδηρομεταλλευμάτων.

\*\*\*

Η μείωση τής παραγωγής χάλυβα πού άποφάσισε ή Ιαπωνία γιά τό τρίμηνο Ιουλίου. Σεπτεμβρίου θά έπιδράσει άρνητικά στήν ηδη σχεδόν άνυπαρκτη ναυλαγορά σιδηρομεταλλευμάτων.

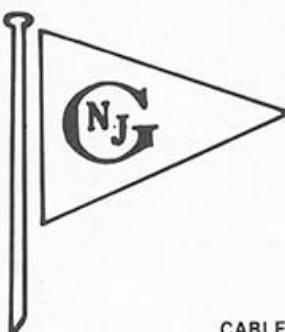
\*\*\*

Οι Κινέζοι άνακοίνωσαν μέσω τού έπιστημου πρακτορείου «Χινχούα» ότι άκτων νέα όρυχεια γαιανθράκων, μέ συνολική έτήσια παραγωγική δυναμικότητα 15 έκατομ. τόνων, θά λειτουργήσουν στήν περιοχή Ανχούι τής Κίνας μέσα στήν έπόμενη πενταετία.

\*\*\*

Μετά άπό προσπάθειες 13 έτών και τήν άποδοχή του όποι 49 χώρες πού άντιπροσωπεύουν τό 75% τής παγκόσμιας χωρητικότητας, ή διεθνής ναυτιλία άπεκτησε ένα ένιασιο σύστημα γιά τόν ύπολογισμό τής χωρητικότητος τού πλοίου, βάσει τών άποφασεων τού IMO.

## 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 άλληλογραφία μας

## ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ NAYTILIA

Κύριε Διευθυντά,

Προσέξαμε μέν ένδιαφέρον τό σχόλιο στό φύλλο σας της 1ης Ιουλίου γιά την άνακονωση της Ο.Κ.Ε. ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας.

Ειδικώτερα σημειώσαμε ότι ή αιτία γιά την όποια θεωρήσατε έσφαλμένη την άνακονωση αύτή δέν ήταν ή διαφωνία σας πρός τό περιεχόμενό της (που θά ήταν άλλωστε άδιανότητα άφοι και οι ίδεις οι στήλες σας σχολιάζουν συνεχώς την δχι και τόσο εύτυχή πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμάτων) άλλα διότι την άποδοσατε σε προσπάθεια έμπλοκης της ναυτιλίας σε πολιτικές σκοπούμπτες και άποκομίσεως κομματικών ωφελημάτων.

Θέλομε λοιπόν νά σᾶς έξηγήσωμε ότι δέν έργαζόμεθα μέν αύτον τόν τρόπον. Αν ό στόχος μας ήταν τό κομματικά άφελη θά έπρεπε νά σιωπήσωμε άφηνοντας την Κυβέρνηση νά άδρανει και νά τείνει έτοι ή εις βάρος της κατακραυγή. Πονάμε δμας τήν ναυτιλία μας γιατί έχουμε και έμεις έργασθη γ' αύτήν. Γι' αύτό μέ την άνακονωση μας άποβλεψαμε και μόνο στήν άφύπνηση της Κυβέρνησης και στήν άναγκη ένεργοποιήσεως της μπροστά στήν πραγματικότητα.

Συμφωνούμε έν τούτοις άπολυτα μαζί σας ότι ή ναυτιλία χρειάζεται έθνική πολιτική. Οταν δμας ή Κυβέρνηση, πού ύπεύθυνα χειρίζεται τήν πολιτική αύτη, δέν έχει άκομη ξεκαθαρίση τί θά κάνει μπροστά στήν συρρικνωση τού έμπορικου μας στόλου γιά πρώτη φορά υπότερα άπο συνεχή έτη άνδου, στήν μείωση τού ναυτιλιακού συναλλάγματος και στήν άνεργία των ναυτικών πού ένω μέχρι πρό μηνών ήταν ούσιαστικά άνυπαρκτη σήμερα έγινε πραγματικότης, τότε άποτελει έθνική έύθυνη και χρέος της άντιπολιτεύσεως νά άσκησει τόν έλεγχον γιά τόν δούλον είναι έκ τού Συντάγματος τεταγμένη και νά ένημερώνει τόν λαό γιά διτι πιστεύει διτι συνιστά Κυβερνητικές παραλείψεις και μάλιστα πάνω σε θέματα έθνικού χαρακτήρα.

Τήν δάσκηση δέ τού έλέγχου τούτου ούδεις μπορεί ή έχει δικαιώμα νά προειδοποιεί διτι θά μάς τήν άπαγορεύση.

Έκτιμούμε τέλος τήν δήλωσή σας ότι δέν άσχολείσθε μέ τήν πολιτική. Ήθελήσατε παρά ταύτα νά σχολιάσετε τήν ένέργεια μας γιά τήν έκδοση τής άνακονωσεως. Γι' αύτό και ή άντικειμενικότης έπιβάλλει νά δημοσιευθή ή παρούσα άπάντησή μας στής στήλες σας.

Μετ' έκτιμησεως  
Έμμ. Κεφαλογιάννης  
Βουλευτής Ηρακλείου  
Πρόεδρος ΟΚΕ Ναυτιλίας Νέας Δημοκρατίας

Σημ. Συντ.: Πιστεύοντας βαθύτατο στούς δημοκρατικούς θεσμούς, σε καμμια περιπτώση δέν διανοηθήκαμε νά άπαγορεύσουμε τόν έλεγχο και μάλιστα τής άξιωματικής άντιπολιτεύσεως. Έκείνο πού σημειώσαμε είναι διτι δέν θά έπιτραπει σε κανέναν νά προσπαθήσει νά άποκομίσει κομματικό άφελη έκμεταλλεύσμενος τά θέματα τής Ναυτιλίας και στήν άντιληψη αυτή έπιμένομε. Άφορμή γιά τό σχετικό σχόλιο άποτελεσε ή έπικληση πού έκανε σχολιασθείσα άνακονωση γιά τήν έφαρμογή τής ναυτιλιακής πολιτικής τής Νέας Δημοκρατίας.

νώ ή Ναυτιλία χρειάζεται έθνική πολιτική και χαιρόμεθα ιδιαίτερα γιατί σ' αύτό συμφωνεί και ο κ. Κεφαλογιάννης. "Οσον άφορά τή ναυτιλιακή πολιτική τής Νέας Δημοκρατίας έχουμε νά παραπρόσουμε ότι οι διαμενείς έξελιξεις στή ναυτιλιακό συνάλλαγμα άρχισαν άπο τήν έποχή τής διακυβερνήσεως τής χώρας άπο τή Νέα Δημοκρατία χωρίς έν τούτοις νά ληφθούν τά ένδεικνυόμενα άπο τότε διορθωτικά μέτρα. Και προσπαθούμε νά βρούμε ποιά θά ήταν ή στάση μάς κυβερνήσεως τής Νέας Δημοκρατίας στή σημειωνή αυγκυρώσης μεγάλον άριθμο πλοίων στά άγκυροβόλια και έπισης έναν άκομη μεγάλο άριθμο μακριά άπο τό έθνικο νησολόγιο, και αύτό γιατί δέν είχαμε ώς τόν 'Οκτωβρίου τού 1981 δείγματα γιά μάτια τολμηρή πολιτική. Γι' αύτό έπιμένομε στή χώρας μάς έθνικής πολιτικής γιά τή Ναυτιλία πού θά άκολουθείται σταθερά άπο δλα τά κόμματα που άναλαμβάνουν μέ τήν ψήφο τού έλληνικού λαού τή διακυβέρνηση τής χώρας.

## ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΑ ΑΤΟΜΑ

Κύριοι,

Είς ένισχυσιν τής προσπαθείας σας γιά τήν δημοσίευσιν τών καλών ύπηρεσιών πού προσφέρει έκαστοτε ή 'Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, ιδιαίτερα είς τήν προσπάθειαν διασώσεως τών εις τήν θάλασσαν και είς κίνδυνον εύρισκομένων άνθρωπων παραθέτομεν κατωτέρω τηλεγράφημα άποσταλέν άπο τήν 'Ακτοφυλακήν τών Η.Π.Α. πρός τόν Πλοίαρχον, τού ύπο τήν διαχείρησιν μας M/T METHODIC, κ. E. Gasparis.

FM CCGDIVE PORTSMOUTH VA  
TO M/V METHODIC/SVDP  
C/O TRITON SHIPPING  
1041 THIRD AVE  
NEW YORK NY  
ACCT CG-W2GX  
UNCLAS/N16130  
SUBJ.: MESSAGE OF APPRECIATION

I would like to express my sincere appreciation to the Master, E. Gasparis, and the crew of the M/V METHODIC for the assistance they provided in standing by and relaying communications for the distressed S/V GOODTIMES 150NM off Cape Hatteras on

the night of 19 and 20 June 1982 until the coast guard CUTTER POINT BROWN arrived on scene to assist. Your willingness to divert and stand by a vessel in distress is in keeping with the highest traditions of those who follow the sea. Thank you and well done.

Signed: John D. Costello  
Rear Admiral, Commander  
Fifth Coast Guard district

"Όπως θά προσέξετε άπο τό περιεχόμενο τού άνωτέρω τηλεγράφηματος ή παρέκκλισης και ή άναμονή τού πλοίου ώς και αί ύπηρεσια πού προσέφερε ή Πλοίαρχος συνέβαλαν ούσιαστικά είς τήν διάσωσιν τών κινδυνευόντων έπι τού S/V GOODTIMES, έξωθεν τού άκρωτηρίου Χατέρας.

'Εξ αλλού είμεθα πεπεισμένοι, προσπάθειας μας ή άνωτέρω θά πρέπει νά τυγχάνουν τής καταλλήλου και εύρειας δημοσιότητος ώστε νά έκτιμονται άπο τό εύρο κοινό οι άξιέπαινες πράξεις πού έπιτελούν οι Πλοίαρχοι και ναυτικοί μας πού ύπηρετούν έπι τών 'Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων.

## Μεθ' ύποληψεως NEREUS SHIPPING S.A. ΜΙΧΑΗΛ Π. ΒΕΛΩΝΙΑΣ

## Η ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΤΟΥ «ΣΑΡΩΝΙΚ» ΣΤΟ ΡΙΟ ΙΑΝΕΙΡΟ

Δημοσιεύμετε κατωτέρω έπιστολή τού κ. Χρήστου Κοντογιάννη πρός τόν ύπουργό Ναυτιλίας, ή δοπιά κοινοποίησης στόν γενικό γραμματέα τού YEN, τόν άρχηγο τού Λιμενικού Σώματος, τήν 'Ενωση 'Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΤΩΝ και τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδιά, άναφορικά μέ τόν πρωτοφανή τρόπο πού έγινε στό Ριο Ιανέρο η κατασχεση τού πλοίου «Σαρώνικ» έπι μέρους τής BANCO DO BRAZIL και τών Βραζιλιανών άρχων, ώστε οι πάντες νά είναι γνώστες τής έπικρατούσης έκεινης νοοτροπίας και καταστάσεως. Και νομίζομε διτι ήρθε ή ώρα νά καταρτίσουμε και έμεις κάποιον «μαύρο πίνακα», ή δοπιάς πραγματικά χρειάζεται. Άλλα ίδου ή έπιστολή:

Κύριε 'Υπουργέ,

Σκοπός μου δέν είναι νά σᾶς άναφέρω συμβάντα μάς κατασχέσεως πλοίου πού άφορά τήν πλοιοκτήτρια έταιρία ή τίς σχέσεις τής με Τράπεζα, άλλα τόν πρωτοφανή τρόπο έκτελέσεως τής κατασχέσεως σέ τόπο — ύποτιθεται — πολιτισμένο, στό Ριο Ιανέρο, τής Βραζιλίας.

Τό πλοίον «Σαρώνικ», 8.200 τόννων d.w., πλοίο μεταφοράς γενικών φορτίων, κτισμέ-



For your Agency in BRAZIL

( VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL )

POSEIDON MARITIMA LTD

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto  
Cx. Postal 660

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

νο άπό βραζιλιανό ναυπηγείο, παρεδόθη στήν πλοιοκτήτρια έταιρια τόν 'Οκτώβριο τού 1979 και δανειοδοτήθηκε από τήν BAN-CO DO BRAZIL. Λόγω τής γνωστής κρίσεως πού περνά ή ναυτιλία διεθνώς και όρισμένων πρόσθετων τεχνικών και δλλων προβλημάτων πού είχε ή έταιρια μας δέν μπρέσε σε νά άνταποκριθεί στις πληρωμές τριών δόσεων πρός ίκανοποίηση τών δανειακών ύποχρεώσεών της.

Τό «Σαρώνικ» κατέπλευσε στό Río και παραδόθηκε σε χρονοναυλωτές τήν Δευτέρα 28 Ιουνίου 1982 και δρχισε ή φόρτωση. Τό ίδιο άπογευμα στίς 5, άνεβηκαν στό πλοιο πέντε δικαστικοί κλητήρες μέ ήταν τραπεζικό έπικεφαλής και πέντε άστυνομικούς οπλισμένους. Παρέδωσαν στόν πλοιάρχο άπόφαση πού είχε έκδοθει από δικαστήριο τού Río, χωρίς νά έχει κοινοποιηθει προγουμένων στήν έταιρια μας καμία σχετική άγωγή, και τόν διέταξαν έντος μιάς ώρας νά άποβιβασθει τού πλοίου μέ δλο τού πλήρωμα, διότι τό πλοίον είχε κατασχεθει.

Η πρωτοφανής αύτή πράξη τών βραζιλιανών άρχων, πού έλαβε μάλιστα δημοσιότητα και στίς έφημερίδες και στήν τηλέοραση τού Río, άποτελει παράβαση κάθε κανόνα άνθρωπισμού και λογικής. Πολλά πλοια κατάσχονται και πολλά έν συνεχεία βγαίνουν σε ίδιωτικό ή δημόσιο πλειστηριασμό, ποτέ δημως δέν πετάνε μέσα σε μία ώρα στόν δρόμο τό πλήρωμα, χωρίς τροφή, χωρίς χρήματα. Αύτα δέν γίνονται ούτε στό δυσκολότερο άφρικανικό λιμάνι, δχι στό «πολιτισμένο» Río.

Διά τήν ιστορία άναφέρω δτι σάν έκπρωσωπος τής πλοιοκτήτριας έσπευσα άμεσως στό Río άφού προγουμένων είχα δλθει σε τηλεφωνική έπαφή μέ τούς πράκτορές μας HELLENIC SUPPLY AGENCY ('Αφοί 'Απόστολος και Ζήσης Τριανταφυλλίδη) οι οποίοι και έβοήθησαν τήν κατάσταση δσο μπορούσαν. Έπι 10ήμερο άσχολήθηκα προσωπικά μέ τή λύση τού προβλήματος πού είχε δημιουργηθει. Οι ναυτικοί έμειναν σε ξενοδοχειο, τροφοδοτήθηκαν, πήραν προκαταβολές στήν άρχη και τελικά άπολύθηκαν και έπαναπατρίσθηκαν έχοντες έξοφληθει και άποζημιωθει στό άκεραιο.

Τό 'Ελληνικό Προξενείο είχε άπό τήν πρώτη ημέρα ένημερωθει από τό πλοιάρχο κ. Α. Μπούτο καθώς και από τό πλήρωμα γιά τά γεγονότα. Ο ύπουργάφων ήλθε σε έπαφή μαζί τους και συνεργάσθηκε μέχρι τήν ημέρα πού τακτοποιηθηκαν τά ζητήματα τού πληρώματος.

Τό ώραιο αύτό και μοντέρνο πλοιο παύει πιά νά είναι 'Έλληνικό. 'Αναγκάσθηκε ή έταιρια νά τούς τό μεταβιβάσει ένω κάλλιστα θά μπορούσε νά είχε βρεθει άλλη λύση, δπως κάνουν δλλες Τράπεζες σε παρόμοιες περιπτώσεις, νά παρασχεθει δλη. μία άναβολή πληρωμών ή νά γίνει άνακανονισμός τού δανείου ώστε νά μπορεσεi ή έταιρια και αύτούς νά πληρώσει και τό πλοιο της νά μήν χάσει. Αύτα δημως δέν γίνονταν κάτω από τήν πίεση πού είχε δημιουργήσει ή πιό πάνω κατάσχεση τού σκάφους. 'Ας ληφθει ύπ' δψιν δτι τό πλοιο ήτο πλήρως έφοδιασμένον διά τό ταξίδι του και είχε τρόφιμα άξιας δνω τών 30.000 δολλαρίων, είχε πετρέλαιον 500 τόνους τουλάχιστον άξιας δνω τών 100.000 δολλαρίων, άνταλακτικά κλπ.

Κύριε 'Υπουργέ, έχω τήν γνώμη δτι πρέπει νά γίνονται οι κατάλληλες ένέργειες μέσω τού 'Υπουργείου 'Εξωτερικών και νά παραπονεθούμε σάν κράτος - σάν ναυτικού. 'Η πρωτοφανής αύτή ένέργεια τών άρχων τής Βραζιλίας νά διώδουν από τό πλοιο, δηλαδή

άπό τό σπίτι τους, τούς ναυτικούς μέσα σε μία ώρα μέ περιέργη και πιστεύω παράνομη έντολη τού δικαστηρίου μέ άπειλή γιά χρήση βίας είναι άπαράδεκτη. 'Ο Πλοιάρχος και τό πλήρωμα στήν βιασύνη τους έγκατέλειψαν άρκετά άτομικά τους είδη στό πλοιο πού δέν τούς έπιτράπηκε νά πάρουν μετέπειτα.

Μέ τιμή,  
διά τήν πλοιοκτήτρια έταιρια  
CONTOR COMPANIA S.A.  
ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ  
Πρόεδρος

Πειραιάς, 15 Ιουλίου 1982

### ΓΙΑΤΙ ΑΓΝΟΗΘΗΚΑΝ · ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ;

Κύριε Διευθυντά,

Ίδιαίτερα χαρήκαμε γιά τήν προβολή τού Πολεμικού Ναυτικού κατά τήν έφετεινή ναυτική έβδομαδα. Είναι οι καιροί πού μάς έχουν κάμει πολλού προσεκτικούς στά ζητήματα δάμνης τής χώρας μας.

'Ομως, ύστερα από τό πολεμικό ναυτικό πολλού δξεις νά γινόταν κάποια προβολή και τού έμπορικο μας ναυτικού κυρίως τού έμφυχου ύλικού, τών άνθρωπων πού κινούν τόν τεράστιο έμπορικό μας στόλο. 'Εκτός από μερικές έκθεσεις ύφαντων μέ ναυτική σχεδίαση, μερικούς άθλητικούς άγωνες και μερικές δεξιώσεις, τίποτα περισσότερο.

Οι ύπουργοι κ. κ. Κεφαλογιάννης και Φικιώρης είχαν προγραμματίσει στά πλαίσια τής προσεχούς ναυτικής έβδομαδας νά προβληθει ή συμβολή τών ναυτικών μας κατά τόν Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Θά έκαλούνταν, είπαν, δσοι είχαν πολεμική ύπηρεσία πάνω από έξι χρόνια και θά έπελέγονταν από αύτούς πέντε μέ τή μεγαλύτερη. Σ' αύτούς θά έδιδετο μιά αύξηση στό πολεμικό τους έπιδομα κατά 2-3.000 δραχμές. Πέρυσι δέν γιορτάστηκε ναυτική έβδομαδά.

'Εφέτος στίς 26/2/82 μά έπιτροπή συνταξιούχων έτοιμασαμε ύπόμνημα γιά τήν 'Υπουργό μέ τό παραπάνω πνεύμα. 'Ο Αρχιγός τού Λ.Σ. δέν μάς δφησε νά δώσουμε τό ύπόμνημα στόν 'Υπουργό. Βρήκε τήν ίδεα έξαρτητη' είναι ύπόθεση Ιωνεικών άξιωματικών, μάς είπε.

'Αρχιπλοίαρχο κ. Κοσμάτο νά ένεργησει τήν ύπόθεση.

"Εως τό τέλος 'Ιουνίου δέν είχε γίνει έκ μέρους τού 'Υπουργείου καμιά ένέργεια. 'Ο πρόεδρος τού NAT ναύαρχος κ. Βασιλειάδης πού είχε έντυπωσιασθει από τό άναφερόμενο άπιστευτο από πολλούς μέγεθος τής πολεμικής ύπηρεσίας προσπάθησε έκεινος σάν NAT νά όργανώσει τήν προβολή. 'Εφερε στό NAT συνεργείο τής EPT. Είχε συνεννοήσεις μέ τήν YENEΔ. 'Ομως τό YEN δέν εύνοούσε τήν προβολή. Τό NAT, μάς είπε, δέν έχει τίς οικονομικές δυνατότητες ούτε γιά τίς 10 -15.000 τό μήνα πού θά έπειβαρύνετο γινόταν ή προβολή.

Τό YEN είχε όρισει σάν πολεμική περίοδο από 1.9.39 - 30.6.46. Τά φορτηγά μας έκτελούσαν συμμαχικές μεταφορές από τήν άρχη τού Β' Παγκοσμίου πολέμου. Γι' αυτό δταν τό 1943 έγινε ο Νόμος τής πολεμικής ύπηρεσίας τό YEN ύπεραχθει δτι θά τήν ύπελογιζε από 1.9.39. Καί δταν ο πόλεμος τελείωσε στίς 15-8-45, τό YEN κάλεσε τούς ναυτικούς νά παραμείνουν στά πλοια ώσπασι νά άντικατασταθούν από 'Ελληνες συναδέλφους τους. Σάν τελευταία προθεσμία δρίσει τήν 30-6-46. Μέσα σ' αύτην τήν περίοδο ύπάρχουν ναυτικού πού συμπλήρωσαν δρόμια.

"Όμως, ύστερα από τό πολεμικό ναυτικό πολλού δξεις νά γινόταν κάποια προβολή και τού έμπορικο μας ναυτικού κυρίως τού έμφυχου ύλικού, τών άνθρωπων πού κινούν τόν τεράστιο έμπορικό μας στόλο. Θά έκαλούνταν, είπαν, δσοι είχαν πολεμική ύπηρεσία πάνω από έξι χρόνια και θά έπελέγονταν από αύτούς πέντε μέ τή μεγαλύτερη. Σ' αύτούς θά έδιδετο μιά αύξηση στό πολεμικό τους έπιδομα κατά 2-3.000 δραχμές. Πέρυσι δέν γιορτάστηκε ναυτική έβδομαδά.

"Όταν ύπογραμμίζουν οι δικοί μας τόν τεράστιο έμπορικό στόλο πού προσφέρει ή χώρα μας στήν EOK, δξεις είναι νά πούν πώς προσφέρουν και αύτού τού είδους τούς ναυτικούς. Σ' δλη τή διάρκεια τού πολέμου, άνεξαρτητη από τίς πολιτικές πεποιθήσεις τού καθενός, μά συναδέλφική δύναμη μάς έννυνε δλούς. 'Η προσπάθεια νά καθιστηθούν οι πολεμικές μεταφορές. Οι άρμόδιοι τού 'Υπουργείου δέν νομίζουν πώς πολλού δξεις ζε νά προβληθούν αύτά τά γεγονότα; Φαίνεται πώς δέν έχει κατανοηθει ή προσφορά τού ναυτικού, ούτε οι πολύ βαρείσεις συνθήκες τής δουλειάς του. Τί άπαιτησεις είχαμε τότε από τόν 'Υπουργό τών Οικονομικών νά κατανοήσει ένα μας αίτημα; Πρό μηνών μά έπιτροπή συνταξιούχων είχαμε παρουσιασθει στόν κ. Δρεπτάκη. Τό έζητησαμε γά ίσχυουν και γιά μάς οι φορολογικές έλαφρύνσεις δπως στούς ένεργούνς συναδέλφους μας. Συναλλαγματοφόροι και μείς σ' δλη μας τή ζωή, συναλλαγματοφόρος τώρα και η σύνταξη μας. 'Οχι, μάς είπε. Δέν σάς ξεχωρίζουν από τούς συνταξιούχους τής έηράς. Δέν φταιει σό κ. Δρεπτάκης. Τό 'Υπουργείο μας, ούτε στό ζήτημα αύτό στάθηκε κοντά μας. Κάθε τόσο μάς λένε τά δισεκατομμύρια δολλάρια πού μπαίνουν στόν τόπο από τούς ναυτικούς μας δμως, έκεινους πού τά στέλλουν τούς άγνοούν. Αύτοι μέσα στήν άπεραντοσύνη τών ωκεανών περνούν τή ζωή τους. Δέν είδαμε τά παιδιά μας πού γεννηθηκαν. Δέν σταθήκαμε στό προσκέφαλο τών έτοιμοθανάτων γονιών μας νά τούς κλείσουμε τά μάτια... Δέν σάς ξεχωρίζουν από τούς συνταξιούχους τής στεριάς, μάς είπε σό κ. Δρεπτάκης. Τό 'Υπουργείο μας, δέν άντερασε καθόλου. Αύτά.

ΗΛΙΑΣ ΑΝΤΥΠΑΣ  
Συν/χος Ραδ/τής

Μεσοβούνια Κεφαλληνίας 20 Ιουλίου 1982

Σημ. Συντ.: Είναι τόσο παραστατικό τό γράμμα τού κ. 'Αντύπα ώστε δέν χρειάζεται νά προσθέσουμε τό παραμήκρο, έκτός από τό διτι φοβούμεθα δτι κανεις από τούς έντηρεσιακούς παράγοντες



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ  
**BERA**  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:  
ΜΠΟΥΡΜΑΙΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΓ'Ν ΕΜΑΣ Ε.Π.Ε.  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889



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



λαττώνεται σημαντικά;

Μήπως ό Ο.Τ.Ε. θεωρεί τόν Παράκτιο μαγαζί, και τά πλοϊα συναλασσόμενο κοινό και πρέπει νά κάνει τίς δουλειές του μέσα σε τακτό ώραριο καταστημάτων;

Δέν θέλουμε νά συνεχίσουμε μέ λεπτομέρειες σχετικά μέ τόν τρόπο λειτουργίας τού Παρακτίου μας. Ή διακοπή τών TFC-LIST'S ήταν άπλως τό ξεχειλίσμα τού ποτηριού γιά τήν διαφαρτυρία μας.

'Εμείς άπαιτούμε σοβαρότητα στά προγράμματα τού 'Αθηναί Rádio.

Σεβόμαστε τό πενθήμερο τού προσωπικού.

Κατόπιν τών άνωτέρω έλπιζουμε και πιστεύουμε ότι είστε σέ θέση και έσεις προσωπικά και ό Ο.Τ.Ε. γενικά νά λάβετε τά κατάλληλα μέτρα τά όποια θά φέρουν τόν Έλληνικό Παράκτιο σέ λειτουργικότητα Εύρωπαικού έπιπέδου και ικανόν νά άνταποκριθεί στής αύξημένες άνάγκες τών έπικοινωνιών τών πλοίων.

'Εμείς περιμένουμε.

Σάς εύχαριστούμε  
Μετά Τιμῆς  
οι Άσυρματιστές τών πλοίων

NAIANT /SXZO, EPISKOPI /J4PP, TARPON STAR /SWFA, FANTASY L./SVUV, DESERT PRINCE /SZTH, YANGOS /SYSV, ATLANTIC PROWESS /SYPU, MARIA C./SYVW, TARPON SENTENEL /SVPV, DESERT FALCON /J4UK, DIMITRA /SXRS, NATA /SYDB, MOLISTA /SXVC, FRONISIS /SXMN, ROLLON /SXOZ, ALICAMPOS /SXCE, LEDA /J4SM, MARO /SXNP, ADELFI GEMELOS /SVJP, VICTORIA /SYGJ, ISLAND STAR /J4FY, MONTANA /6ZAC, HELLENIC SEAMAN /SXXS, KARERA /SXMB, WHITE ROSE /J4EL, METHODIK /SVDP, POLIDEFKIS /SWBZ, ARKANDROS /SXC, ROMANTIC /SVGC, ASTOR PRINCES /SWBN, KATHERINE L./SVTJ, PONTOKRATIS /SVCT, POLA 2/SYJJ, MYRINA /SXHB, OCEANIC FREEZER /SVPV, KRATINOS /J4RS, IAPETOS /J4TP, ANNA /SYPO, SUNGARIBE /J4NE, LAGADA BAY /SVKI, IRENES ZEST /SVDT, CHERRY /SWWI, ASPASIA /SXKN, AGIOS KONSTANTINOS /SYHS, HELLENIC LAUREL /SXYM, EVANGELIA /J4DI, GOOD WIND SZOU, EVEREST /SVWQ, KENTACKY HOME /SZWR, REA /SVAN, FORUM GRACE /SXPU, UHENBELS /J4AK, IRINI F./SVCK, E-KETARINE K./SYYC, SARONIC /J4VO κατ TREUENBELS /SZNZ.

## Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κύριες Διευθυντά,

Πρό ήμερών έπισκεψθηκα τόν ιατρόν τού Οίκου Ναύτου τής περιοχής μου, ό όποιος παρακολουθεί τήν σύζυγόν μου και έμένα πολλά χρόνια. Έξεπλάγην όμως, δταν μού είπε ότι λυπάται, άλλα είναι συμπληρωμένος και δέν μπορεί νά μέ έξετάση, έκτός φυσικά, έάν ήθελα νά έξετασθώ ώς ιδιώτης ή νά πάω εις δλλον ιατρόν τού Οίκου Ναύτου. Βεβίως δέν έσκεψθηκα νά έπισκεψθώ δλλον ιατρόν, καθ' ότι αύτόν πού έπισκεπτομαι δ. ποτε χρειάζεται, τού έχω άπολυτον έμπιστοσύνη και ώς έπιστήμονα και ώς άνθρωπον καί ώς ήτα φυσικόν έδεχθηκα νά έξετασθώ ιδιωτικώς.

Και έρωτά: Μέ ποιον δικαίωμα και ποίος είναι αύτός ό όποιος άποφασίζει διά τήν ύγειάν μου και μέ ποιον δικαίωμα μού ύποκλειεί νά χρησιμοποιήσουν τόν ιατρόν τής ίδικης μου έκλογής, φυσικά μεταξύ τών συμβέβλημένων ιατρών τών άσθενών μου πού δύναται νά έξετάση συμβεβλημένος ιατρός και άντι αύτού πρότεινε νά άγειθή ή άριθμός τών συμβεβλημένων ιατρών και αύτό διά νά ικανοποιηθούν και δλλοι ιατροί.

Ούδεμια άντιρρησις νά άγειθή ή άριθμός τών ιατρών, συγχρόνων δμως είναι έπιβεβλημένον νά άφεθή έλευθερος και ο άριθμός τών άσθενών πού θά μπορεί νά έξετάζη ο κάθε ιατρός και έτσι ο άσφαλισμένος νά μπορεί νά έπισκεψται τόν ιατρόν τής έμπιστοσύνης του.

Εις τό βιβλιάριον 'Άσθενείας και έντος τετραγωνίδιου εις τήν άνω δεξιά γωνία, άναγράφεται ότι «ό Προστατευόμενος έκλεγει μόνος του τήν Κλινικήν και τόν ιατρόν ειδικότητος έκ τών συμβεβλημένων μετά τού Οίκου Ναύτου». Τότε διατί δέν ισχύει αύτό:

Μέ έκτιμηση  
Σ. ΛΙΒΑΝΙΟΥ  
Όδός Αρτεμισίου 28

Κηφισιά 9 Ιουνίου 1982

Σημ. Συντ.: "Ενα έρωτημα προκύπτει από τήν άνωτέρω έπιστολή: Πότε έπι έπι τέλους θά σταματήσει η ταλαιπωρία τών άσφαλισμένων τού Οίκου Ναύτου από τίς φαεινείς ίδεες τών διαφόρων μανδαρινών; Και γιατί οι ναυτικές όργανώσεις έξακολοθούν νά άνέχονται τέτοιες καταστάσεις;

## ΕΚΦΡΑΣΗ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΩΝ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΑΔΣΕΝ ΧΑΝΙΩΝ

'Εμείς οι τελειόφοιτοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί τής 'Ανωτέρας Δημόσιας Σχολής 'Εμπορικού Ναυτικού Χανίων, μέ τό πέρας τής Σχολικής περιόδου, αισθανόμαστε τήν άνάγκη νά έκφρασουμε τίς εύχαριστίες μας σ' όσους μάς βοήθησαν μέ όποιοδήποτε τρόπο νά πραγματοποιήσουμε τό έκπαιδευτικό μας ταξίδι πρός Ρόδο άφ' ένός και τά υπόλοιπα έκπαιδευτικά ταξίδια άφ' έτερου καθ' δλη τήν διάρκεια τής χειμερινής έκπαιδευτικής περιόδου.

Πιό συγκεκριμένα, εύχαριστούμε τόν Άρχηγό τού Λιμενικού Σώματος και τήν άρμοδια διεύθυνση τού Υ.Ε.Ν. γιά τήν έγκριση τών ταξιδιών αύτών.

Θερμά εύχαριστούμε τίς ναυτιλιακές έταιρεις λαϊκής βάσεως ANEK, MINΩΙΚΕΣ Γραμμές και ΔΑΝΕ Α.Ε. Ρόδου πού πρόθυμα και εύχαριστα μάς δέχθηκαν στά πολυτελή πλοία τους.

'Οπωσδήποτε ένα μεγάλο εύχαριστώ πρός τούς Πλοιάρχους, 'Αξιωματικούς και πληρώματα τών Ε/Γ - Ο/Γ ΚΡΗΤΗ, ΚΥΔΩΝ, MINΩΣ και KAMIROS, πού μέ τόση συναδελφικότητα μάς δέχθηκαν, γιά τήν συμπαράσταση και τό ένδιαφέρον τους, πού είχαν σάν άποτέλεσμα νά γίνει ή πρακτική μας έκπαιδευση έπι τών πλοίων έποικοδομητική.

Ο 'Αρχηγός Δοκίμων Πλοιάρχων  
ΝΙΚ. ΚΟΥΤΣΟΥΔΑΚΗΣ  
Ο 'Αρχηγός Δοκίμων Μηχανικών  
ΛΑΖ. ΛΑΖΑΡΟΥ

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

'Εμείς οι Δοκίμοι τής ΑΔΣΕΝ/ΡΟΔΟΥ θεωρούμε ύποχρέωσή μας νά έκφρασουμε δημοσία τίς θερμές μας εύχαριστίες, αյ στίς πλοιοκτήτρεις έταιρεις ΔΑΝΕ (Δωδεκανησιακή 'Ανώνυμος Ναυτιλιακή Έταιρια Λεσβου) πού γιά μιά άκομη φορά έφέτος (έκπαιδευτικό έτος 1981-82) διέθεσαν τά Ε/Γ πλοία τους, «KAMIROS», «ΟΜΗΡΟΣ» και «ΑΛΚΑΙΟΣ» γιά τήν πρακτική έκπαιδευση μας στά ταξίδια Ρόδου — Πειραιά — Ρόδου, β) στούς πλοιάρχους κ.κ. Σαμιωτάκη Δ., Μιχαλάκη Γ. και Οικονομίδη Β., στούς 'Αξιωματικούς 'Ασυρμάτου κ.κ. Βαβούρα Β., Μπακλαζή Β., Δημάκη Χ., Παπαδόπουλο Χρ. και στά δλλα μέλη τών πληρωμάτων τών παραπάνω πλοίων άντιστοιχα, πού μέ καλωσύνη και εύγενία μάς συμπαραστάθηκαν.

Τούς είμεθα ειλικρινά εύγνωμονες.  
Ο 'Αρχηγός Σχολής σάν έκπροσωπος τών Δοκίμων ΧΑΤΙΤΙΔΗΣ ΓΑΒΡΙΛΑ

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

# Ο λιμήν του Πειραιώς

## Ειδική σύμβαση γιά τό Y/K «OLYMPIA»

Ειδική σύμβαση μέτην όποια θά καθορίζεται ιδιαίτερο τιμολόγιο γιά τήν παραμονή του υπερωκεανίου «Όλυμπια» σημαίας Δυτικής Γερμανίας σε έπισκευαστική θέση της Βάσεως Περάματος θά καταρτισθή μεταξύ του ΟΛΠ και έκπροσώπων του πλοίου, για νά έκτελεσθούν μεγάλης έκτασης μετασκευές.

Η σύμβαση θά καλύπτει τό χρονικό διάστημα από 24 Μαΐου έως 30 Νοεμβρίου 1982.

Η σχετική έγκριση του Ο.Λ.Π. δίδεται κάτω από τους έξη δρους:

1. Τά δικαιώματα του 'Οργανισμού γιά δόλοκληρο τό άνωτέρω χρονικό διάστημα θά είναι σταθερά και θά είναι ίσα μέτρα σε πού προβλέπονται στό τιμολόγιο τής κλίμακας τής παραγράφου 5/1/1 του άρθρου 5 του Κανονισμού και Τιμολογίων Δικαιωμάτων επί πλοίων - πλωτῶν ναυπηγημάτων στή λιμενική περιοχή γιά τήν παραμονή πλοίων σε έπισκευαστική θέση κατά τήν 121η ήμέρα, σε συνδυασμό μέτην προσαύξηση τής παραγρ. 551/2 του ίδιου άρθρου του Κανονισμού.

2. Τά δικαιώματα του Ο.Λ.Π. θά καταβληθούν γιά τήν πρυμνοδέτηση μέσα σε 10 ήμέρες από τήν ύπογραφή τής σχετικής συμβάσεως και γιά δόλοκληρο τό χρονικό διάστημα προκαταβολικά και γιά τήν πλεύριση μέσα σε 10 ήμέρες από τήν κατάληψη τής θέσεως αύτης και γιά δύο χρόνο ζητηθεί προκαταβολικά.

3. Σέ περίπτωση πού γιά όποιοδήποτε λόγο η αίτια δέν έκτελεσθούν στό πλοϊο μεγάλης έκτασεως μετασκευαστικές έργασίες δέν ισχύουν τά άνωτέρω και στό πλοϊο θά καταλογιστούν άναδρομικά από 24 Μαΐου 1982 σάν ποινική ρήτρα δικαιώματα τής κλίμακας πού προβλέπονται γιά πλοία πού παραμένουν σε έπισκευαστική θέση μετά τίς 196 ήμέρες, πάντα σε συνδυασμό

μέτην προσαύξηση τής παραγρ. 5/1/2 του άρθρου 5 του Κανονισμού.

Συγκροτήθηκε ηδη έπιτροπή ή όποια θά διαπιστώνει τίς μετασκευαστικές έργασίες πού θά έκτελονται στό πλοϊο και θά υποβάλλει έκθεσεις γιά τήν πορεία τους.

## Η κίνηση του λιμένα τό πρώτο τετράμηνο

Μικρή αύξηση σημειώθηκε στήν κίνηση του λιμένα Πειραιά τό πρώτο τετράμηνο του 1982, σε σύγκριση μέτην κίνηση του άντιστοιχου περισυνού διαστήματος, πλήν τής έπιβατικής κινήσεως ή όποια παρατηρείται έλαφρά μειωμένη.

Σύμφωνα μέτα τά στοιχεία τής άρμοδιας υπηρεσίας του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ή κίνηση του λιμένα, τό τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου 1982, έναντι 121ης ήμέρας, σε συνδυασμό μέτην προσαύξηση τής παραγρ. 551/2 του ίδιου άρθρου του Κανονισμού.

— Κατέπλευσαν 5.722 πλοϊα, καθαράς χωρητικότητας 10.767.631 κόρων, έναντι 5.687 πλοϊων μέτα καθαρά χωρητικότητα 112.541.869 κόρων. Παρατηρείται αύξηση στά φορτοεκφορτώθεντα έμπορεύματα κατά 6,62% και μείωση στήν καταπλεύσασα χωρητικότητα κατά 6,74%.

— Φορτοεκφορτώθησαν 2.300.920 τον. έμπορευμάτων έναντι 2.216.717 τόνων. Παρατηρείται αύξηση στά φορτοεκφορτώθεντα έμπορεύματα κατά 3,8%.

Έκτος από τήν έμπορευματική αύτή κίνηση έκφορτώθηκαν στά διύλιστηρια 'Ασπροπύργου 1.376.477 τον. πετρελαιοειδών, έναντι 1.308.607 τόνων.

— Φορτοεκφορτώθηκαν 66.291 μονάδες έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 56.129 ήτοι παρατηρείται αύξηση κατά 18,1%. Διακινήθηκαν έντός έμπορευματοκιβωτίων φορτία 510.501 τόνων, έναντι 485.731 τόνων, ήτοι παρατηρείται αύξηση κατά 5,09%.

— Οι διακινηθέντες έπιβάτες έφτασαν τους 826.951 (έξωτερικού 73.819 και έσω-

τερικού 753.132), έναντι 849.024 (έξωτερικού 72.592 και έσωτερικού 776.427), ήτοι παρατηρείται μείωση κατά 2,60%.

— Έξυπηρετήθηκαν στίς τέσσερις δεξαμενές του Ο.Λ.Π. 200 πλοϊα όλικης χωρητικότητας 857.668 κόρων, έναντι 217 πλοϊων μέτα χωρητικότητα 1.026.073 κόρων.

— Επισκευάστηκαν στή λιμενική περιοχή 279 πλοϊα όλικης χωρητικότητας 2.412.301 κόρων, έναντι 343 πλοϊων μέτα χωρητικότητα 2.755.965 κόρων.

— Υδροδοτήθησαν πλοϊα και άλλα πλωτά μέσα μέτα 238.158 κυβ. μέτρ. νερό, έναντι 327.224 κυβ. μέτρ.

## Ο τελωνειακός έλεγχος κοντένερ

Γιά δειγματοληπτικό τελωνειακό έλεγχο τμήματος έμφρότου έμπορευματοκιβωτίου ο αιτών τόν ελεγχον αύτόν ύποχρεούται είς τήν καταβολήν ποσού 500 δρχ.

Τούτο δρίζεται μέτα διάταξη τού οίκειου Κανονισμού του Ο.Λ.Π., ή όποια ένσωματώνεται στό 12ο τιμολόγιο του Κανονισμού.

## Σύντομα

Ανετέθη από τόν Ο.Λ.Π. ή έκπόνηση μελέτης έπισκευής τών ζημιών και ένισχύσεως τού σκελετού τού β' δρόφου τής άποθήκης στόν προβλήτα III και σέ έξι ύποστυλώματα διαφόρων κτιρίων τού 'Οργανισμού.

- Ήλεκτρονικό έξοπλισμό έπτα γεφυροπλαστίγχων έδάφους, άξιας, 11.400.000 δρχ. περίπου, θά προμηθευθεί ό Ο.Λ.Π.

- Κονδύλια συνολικού ύψους 20.085.000 δρχ. έγκριθηκαν από τόν Ο.Λ.Π. γιά τήν πληρωμή έργων, πού κατασκευάστηκαν στό λιμάνι.

- Ό Ο.Λ.Π. ύπηγαγε σέ εύνοικότερο τιμολογιακό καθεστώς τά έμπορεύματα έκεινα, πού έκφορτώθηκαν κατά τή διάρκεια τής άπεργίας τών τραπεζικών ύπαλληλων και δέν παραλήφθηκαν, λόγω τών συνθηκών και τών άντικειμενικών δυσχερειών, πού δημιουργήθηκαν έκ τής αίτιας αύτης.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

## RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

## Τά ήμερήσια έξοδα τῶν πλοίων

### Προβλέψεις γιά τή διαμόρφωση τῶν δαπανῶν στή δεκαετία

Είναι άναμφισβήτητο ότι μέσα στήν δεκαετία πού διανύουμε τά σημειρινά έπιπεδα τῶν ήμερήσιων έξοδων τῶν πλοίων θά αύξηθούν σημαντικά και δέν είναι λίγοι έκεινοι πού πιστεύουν ότι μέχρι τό 1990 θά διπλασιασθοῦν.

Στή μελέτη του σχετικά μέτο κόστος λειτουργίας τῶν έμπορικών πλοίων κατά τά έπόμενα χρόνια δι βρετανικός οίκος «H.P. Drewry» καλεῖ τούς πλοιοκτήτες νά άναζητήσουν νέες κεφαλαιουχικές βάσεις στηρίξεως και νά μειώσουν κατά τό δυνατόν τά έξοδα ταξιδίων τῶν πλοίων και τά έξοδα κεφαλαίου και τόκων τά όποια άντιπροσωπεύουν τίς δύο ούσιαστικότερες δαπάνες λειτουργίας.

Σχετικά μέτο τά έξοδα μισθο-τροφοδοσίας τού πληρώματος οί μελετητές διατείνονται ότι αύτά μέτο τήν πάροδο τῶν έτών άντιπροσωπεύουν δλο και μικρότερο ποσοστό τής αύξησεως τῶν ήμερήσιων δαπανῶν και κατά τήν διάρκεια τής δεκαετίας τού 1980 δέν θά σημειωθεί άλματώδης αύξηση τῶν άποδοχῶν τῶν.

Έξετάζοντας περί τά 1.000 σκάφη ύπο διάφορες σημαίες νηολογήσεως καταλήγουν στής έξης διαμορφώσεις δαπανῶν άνα κατηγορία σκαφών.

Κατά κατηγορία οί λειτουργικές δαπάνες τῶν φορτηγών πλοίων πού τό 1981 κυμαίνονταν περί τά δλο. 3.240 τήν ήμέρα, ύπολογίζονται νά άνελθουν σέ δλο. 4.480 τό 1985 και γύρω στά δλο. 6.700 τό 1990.

Τά μεσαίου μεγέθους μπάλκ κάρριερς τῶν 25.000 τον. d.w. τῶν όποιων τά ήμερήσια έξοδα τό 1981 διαμορφώνονταν περί τά δλο. 4.000, προβλέπεται νά φθάσουν τά δλο. 5.600 τό 1985 και τά δλο. 8.400 στό τέλος τής δεκαετίας. Τά σκάφη τύπου «πάναμαξ» τῶν 60.000 τον. d.w. είχαν πέρυσι έξοδα λειτουργίας περί τά δλο. 5.200 τήν ήμέρα και στήν κατηγορία αυτή οί ήμερήσιες δαπάνες θά άνεβουν σέ δλο. 7.230 στά μεσαία και δλο. 10.880 στά τέλη τής δεκαετίας. Στά μεγάλα μπάλκερς, δνω τῶν 100.000 τον. d.w., η αύξηση τῶν ήμερήσιων έξοδων θά διαμορφωθεί όποι δλο. 6.280, σέ δλο. 8.710 και τό 1990 θά άνελθουν σέ δλο. 13.100.

Τέλος τά κοντείνερόπλοια τῶν όποιων τά έξοδα λειτουργίας κατά τόν περασμένο χρόνο κυμαίνονταν περί τά δλο. 8.130 θά φθάσουν τό 1985 τά δλο. 11.300 και τό 1990 τά δλο. 17.000 περίπου.

Έξετάζοντας τίς κεφαλαιουχικές δαπάνες μερικών όποιας παραπάνω κατηγορίες πλοίων, ύπογραμμίζεται τό πόσο σημαντική προβλέπεται νά είναι ή έπιβάρυνση τῶν πλοιοκτητῶν όποι τήν διάρκεια τής άξιας τῶν πλοίων και όποι τό κόστος τού χρήματος.

Γιά τά μπάλκ κάρριερς τῶν 25.000 τον. d.w., τά όποια θεωρούνται όποιας περισσότερους τό ίδανικό «τράμπ» σκάφος γιά τό μέλλον, όποι δλο. 7.000 τό 1981, έξοδα έξυπηρετήσε-

ως κεφαλαίου και τόκων θά φθάσουν μέχρι τό 1990 τά δλο. 16.500. Ακόμη δέ ούσιαστικότερες οί δαπάνες κεφαλαίου γιά τά κοντείνερόπλοια όπου όποι δλο. 24.220 τό 1981 θά άντιμετωπίσουν θεαματική αύξηση τῶν έξοδων αύτῶν τά όποια μέχρι τό 1990 θά πλησιάζουν τά δλο. 57.000 τήν ήμέρα.

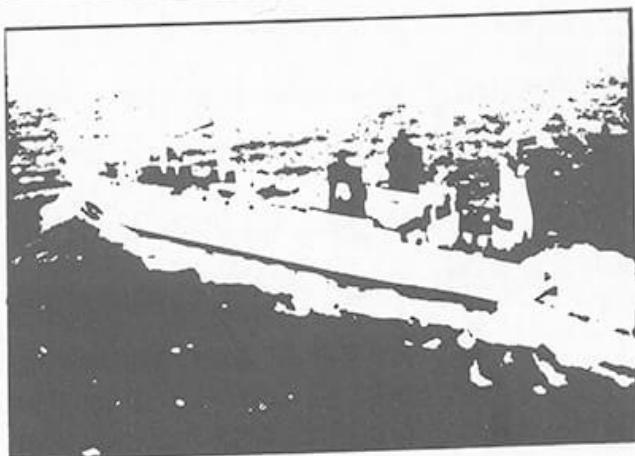
Όπως προαναφέραμε, τά έξοδα έπανδρώσεως τού πλοίου δέν θά είναι έκεινα πού θά συμβάλλουν ριζικά στής προβλεπόμενες αύξησεις καθόσον ό αριθμός τῶν μελών τού πληρώματος θά βαίνει μειούμενος χάρη στήν άνάπτυξη και διάδοση τής τεχνολογίας τού αυτοματισμού.

Ήδη σήμερα οί Νορβηγοί χρησιμοποιούν 24μελές πλήρωμα στά μεγάλα μπάλκ κάρριερς ένω μερικές έταιρες πειραματίζονται μέ πληρώματα 18 άτομων. Κατά τήν δεκαετία 1973-1982 τά ύπο νορβηγική σημαία μπάλκ κάρριερς τῶν 25.000 τον. d.w. έμειώσαν όποι 30 σέ 18 τά μέλη τού πληρώματός των ένω στά ίδια έπιπεδα έπανδρώσεως όδηγούνται και οί Σουηδοί. Τό πλήρωμα αύτο θεωρείται ότι και κατά τό διμεσού μέλλον θά παραμείνει ώς τό έλαχιστο γιά λόγους άσφαλείας.

Καθίσταται σαφές ότι ή παγκόσμια ναυτιλία πρίν τήν λήξη τής δεκαετίας αύτης θά άναζητήσει νέους τρόπους συνεργασίας - συμμετοχής στά κεφάλαια γιά τήν πρόσκτηση νέων σκαφών ένω ταυτόχρονα ή έξελιξη όργανωτικών μεθόδων έλεγχου και όποιψηγής περιττών έξοδων λειτουργίας και συντήρησης τῶν πλοίων θά ύποβοηθήσει στήν διατήρηση μᾶς όρθιολογικής σχέσεως μεταξύ ήμερησίων έσόδων - έξοδων.

**BROSTRÖMS**

*Always at  
your service*



**B R O S T R Ö M S .**

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

**BROSTRÖMS**

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Πειραιϊκή Νομολογία

ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ  
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
'Αριθ. 77/1982

Πρόεδρος: Χ. Βοζίκης  
Δικηγόρος: Έμμ. Κατσούλης

Μείωση ή άπαλλαγή από τό φόρο ν.  
27/1975 γιά την πραγματοποίηση έπισκευής  
πλοίου στήν Ελλάδα.

Ό φόρος τού ν. 27/1975 μειώνεται ή και  
μηδενίζεται και δταν τό πλοϊο πραγματο-  
ποίησει στήν Ελλάδα έπισκευές πού δέν έ-  
πηρέαζουν την άξιοπλοΐα του ή δέν άλλά-  
ζουν την κλάση του.

Έπειδή διά της ύπο κρίσιν αιτήσεως  
διώκεται άφ' ένος μέν ή άκυρωσις της ύπ'  
άριθ. 4275/9-3-1982 άρνητικής άπαντησε-  
ως τού Οικονομικού Έφορου Φορολογίας  
Πλοίων Πειραιώς, διά της όποιας δέν έγέ-  
νετο δεκτόν αιτήμα της αιτούσης περί ά-  
παλλαγής της έκ τού φόρου διά τό ύπο  
πλοιοκτησίαν της πλοϊον «ΔΡΟΜΩΝ»,  
νηολογίου Πειραιώς 7.258 και διά τό οί-  
κον. Έτος 1982, λόγω έπισκευών τού  
πλοίου τούτου εις Ελλάδα, άφ' έτέρου δέ ή  
άναγνωρίσις τοιαύτης άπαλλαγής. Τοιούτον  
άντικειμενον έχουσα ή αιτησις αντη  
άρμοδιως μετά τήν τήρησιν της σχετικής  
διαδικασίας φέρεται ένωπιον ήμων πρός  
κρίσιν, συμφώνως πρός τό άρθρ. 3 τού N.  
820/1978, νομοτύπως δέ και έμπροθέσμως  
άσκηθείσα είναι τύποις δεκτή και έξετα-  
στέα κατ' ουσίαν.

Έπειδή διά τού άρθρου 7 τού N. 27/1975  
«περί φορολογίας πλοίων, έπιβολης εισφο-  
ρᾶς πρός άναπτυξιν της Εμπορικής Ναυ-  
τιλίας, έγκαταστάσεως άλλοδαπών ναυτι-  
λιακῶν έπιχειρήσεων και ρυθμίσεως συνα-  
φῶν θεμάτων» (φ. 77 Α') ορίζεται δτι: «I.  
επί τῶν περιών τό άρθρον 6 τού παρόντος  
νόμου πλοίων της πρώτης κατηγορίας ά-

ναγνωρίζονται αι κατωτέρω άπαλλαγαι  
και μεώσεις έπι τοῦ κατά τάς διατάξεις  
τοῦ άρθρου τούτου δφειλομένου φόρου.  
α)... γ) Πλοϊα ήλικιας κάτω τῶν είκοσι (20)  
έτῶν ύψισταμενα άνακατασκευήν ή μετα-  
σκευήν ή άντικατάστασιν τοῦ συστήματος  
προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, ώς και  
πάσης φύσεως συμπληρώσεις και ένν γένει  
έπισκευάς, έφ' δσον αι έργασίαι ανται έ-  
κτελούνται ένν Ελλάδι, αι δέ δαπάναι τῶν  
έργασιων τούτων καλύπτονται δι' είσαγω-  
γής ένον συναλλάγματος, άπαλλάσσονται  
τοῦ φόρου, κατ' άντιστοιχίαν ένος έ-  
τους φορολογικής άπαλλαγής πρός δαπά-  
νην έκατόν χιλιάδων δολλαρίων (100.000)  
της έκ τοῦ φόρου άπαλλαγής άρχομένης ά-  
πο τοῦ έπομένου έτους της συντελέσεως  
τῶν έργασιων και μή δυναμένου έν πάση  
περιπτώσει τοῦ συνολικού ποσού τούτου,  
ούτινος άπαλλάσσεται, νά υπερβή τό 50%  
ήης δαπάνης και μέχρις έξ (6) έτῶν. Ή βε-  
βαιώσις της έκτελέσεως τῶν έργασιων έ-  
νεργεῖται διά δηλώσεως τοῦ έκτελέσαντος  
ταύτας ναυπηγείου ή έργοστασίου και τοῦ  
παρακολουθήσαντος ταύτας νηογνώμο-  
νος, ή δέ βεβαιώσις περί τοῦ ποσού της δα-  
πάνης ένεργεῖται δι' ύπευθύνου δηλώσεως  
τοῦ ναυπηγείου ή έργοστασίου και βεβαιώ-  
σεως της Τραπέζης της Ελλάδος περί εί-  
σαγωγής τοῦ καλύπτοντος τάς δαπάνας  
ταύτας συναλλάγματος, μή ύποχρεωτικώς  
έκχωρητέου».

Έπειδή, εν προκειμένω, ώς προκύπτει  
έκ τοῦ ύπ' άριθ. 184/84/17-3-1981 έγγρα-  
φου τοῦ Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελ-  
λάδος, ή αιτούσα προέβη δι' αύτεπιστα-  
σίας ύπο τήν έπιβλεψιν τοῦ Άρχιψηχανι-  
κού και Άρχιπλοιάρχου της και άπο  
1.8.1980 έως 13.8.1980 εις έπισκευάς έν  
Ελλάδι τοῦ ύπο Ελληνικήν σημαίαν  
πλοίου της «ΔΡΟΜΩΝ», νηολογίου Πει-  
ραιώς 7.258, δαπάνης, κατά τόν έλεγχον  
της Τεχνικής Έπιτροπής τοῦ έν λόγω Έπι-

μελητηρίου 6.585.998 ή 153.163 δολλαρίων  
Η.Π.Α., καλυφθείσης έν μέρει είσαγωγής  
συναλλάγματος, μή ύποχρεωτικώς έκχω-  
ρητέου, έξ 135.294 δολλαρίων Η.Π.Α., ώς  
τούτο προκύπτει έκ τής άπο 12.3.1981 βε-  
βαιώσεως της Τραπέζης της Ελλάδος.  
Μετά ταύτα ή αιτούσα, διά τής άπο  
28.4.1981 αιτήσεώς της (άριθ. πρωτ.  
4273/30.4.1981), ητήσατο τήν άπαλλαγήν  
της έκ τοῦ φόρου τούτου, λόγω πραγματο-  
ποιηθείσων έπισκευών έπι τοῦ πλοίου τούτου,  
συμφώνως πρός τάς μνησθείσας δια-  
τάξεις.

Ή φορολογούσα 'Αρχή, μετ' έλεγχον (βλ.  
άπο 4.3.1982 έκθεσιν τοῦ έφοριακού ύπαλ-  
λήλου Βασιλείου Λιούτα), άπέρριψε τό αι-  
τημα τούτο διά τής προσβάλλομένης άρ-  
νητικής της άπαντήσεως, έπι τή αιτιλογία  
δτι ώς προκύπτει έκ τῶν έν έπιστημα μετα-  
φράσει άπο 8-2-1982 δύο διαδοχικῶν πι-  
στοποιητικῶν (άριθ. 1506/10.2.1982 και  
2379/3.3.1982) τοῦ Νηογνώμονος «AME-  
RICAN BUREAU OF SHIPPING», εις τό  
άνωτέρω πλοίον δέν έγενοντο κατά τό ώς  
ἄνω χρονικόν διάστημα, έργασίαι έπισκευ-  
ών τοῦ πλοίου, άλλα τοιαύται συντηρήσε-  
ως, δι' δν λόγον και δέν παρηκολούθησαν,  
ώς μή άναγκαία διά τήν άνανέωσιν τοῦ πι-  
στοποιητικού κλάσεως τοῦ πλοίου και δτι  
συνεπώς αι έργασίαι ανται συντηρήσεως  
τοῦ πλοίου, δέν άναφέρονται εις τάς μνη-  
σθείσας διατάξεις, διά τήν μεώσιν και ά-  
παλλαγήν τοῦ φόρου, άλλα μόνον αι έπι-  
σκευαί τοῦ πλοίου, διά τῶν όποιων, κατά  
τήν πρόθεσιν τοῦ νομοθέτου, έχουν ώς συ-  
νέπειαν τήν άλλαγήν της κλάσεως τοῦ  
πλοίου, διό και κατά τήν έκτελεσιν αυτῶν  
είναι άπαραίτητος ή παρακολούθησις ύπο  
τοῦ νηογνώμονος.

Έπειδή, άφ' ένος μέν εις τό ώς άνω μνη-  
μονεύμενον ύπ' άριθ. 184/84/17-3-1981 έγ-  
γραφον τοῦ Τεχνικού Έπιμελητηρίου της  
Ελλάδος άναφέρεται δτι έπραγματοποιή-  
θησαν δι' αύτεπιστασίας έπισκευαί εις τό  
είρημένον πλοίον τής αιτούσης, άφ' έτέρου  
δέ, εις τό πρώτον (ύπ' άριθ. πρωτ.  
1506/10.2.1982) πιστοποιητικόν τοῦ Νηο-

## 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

γνώμονος άναφέρεται ότι έγένοντο έργασίαι συντηρήσεως του πλοίου, εις τό έτερον δύμας (ύπ' άριθ. πρωτ. 2379/3.3.1982) ότι έπραγματοποιήθησαν έργασίαι συντηρήσεως έπισκευών. Έν δψει αὐτῶν, καὶ τοῦ ὅτι, κατά τάς μνησθείσας διατάξεις, διά νά τύχη μειώσεως καὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ φόρου πλοίον ύπό ἐλληνικήν σημαίαν πρέπει, πλὴν ἄλλων, νά πραγματοποιήσῃ ἐν Ἐλλάδι ἐν γένει ἔπισκευάς, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐάν αὐται ἔχουν σχέσιν ἡ δχι μέ τό ἀξιόπλοον τοῦ πλοίου, ἡ δι' αὐτῶν ἀλλάζῃ ἡ κλάσις αὐτοῦ, καθόσον τοιοῦτον τί δέν καθορίζεται ὑπό τῶν διατάξεων τούτων. Συνεπάδε, συντρεχουσῶν καὶ τῶν λοιπῶν νομίμων προϋποθέσεων, διά τάς δροίας οὐδεμίᾳ ἄλλωστε ἀμφισβήτησις προβάλλεται ὑπό τῆς φορολογίους τῆς Ἀρχῆς, κρίνομεν ὅτι, κατά τὸν βάσιμον περὶ τούτου λόγον

τῆς ὑπό κρίσιν αἰτήσεως, ἡ αἰτοῦσα δικαιοῦται κατά τό οικον. ἵτος 1982 μειώσεως, ἡ ἀπαλλαγῆς τοῦ φόρου διά τό εἰρημένον πλοίον «ΔΡΟΜΩΝ», ἔνεκα πραγματοποιήσεως εἰς αὐτό ἔπισκευών ἐν Ἐλλάδι κατά τό ἀπό 1.8.1980 ἕως 13.8.1980 χρονικόν διάστημα διά καλύψεως τῆς δαπάνης αὐτῶν δι' εἰσαγωγῆς 133.294 δολλαρίων Η.Π.Α., συναλλάγματος μή ύποχρεωτικῶς ἐκχωρητέου εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος (ἐν δψει τοῦ ὅτι διά τό ἵτος 1981 ἐτυχεν ἀπαλλαγῆς ἔνεκα ἔπισκευών τοῦ πλοίου πραγματοποιηθεισῶν τό ἵτος 1979, ὡς τοῦτο ἀναφέρεται ἐν τῇ οίκεια ἐκθέσει ἐλέγχου), ἡ δέ ἀρνητική ἀπάντησις τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου, ἀπορρίψασα τό σχετικόν αἴτημα τῆς αἰτούσης, πρέπει νά ἀκυρωθῇ ὡς μή νόμιμος, δεκτῆς ὡς βασίμου καθισταμένης τῆς ὑπό κρίσιν αἰτήσεως.

στούς κύκλους τῶν ναυαγοσωστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ διάφορα μέτρα προτάθηκαν γιά νά καταστήσουν τό LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT πιό ἀποτελεσματικό. Στό πλαίσιο αὐτό ἐντάσσεται τό παρατιθέμενο ὑπόμνημα τοῦ γνωστοῦ δικηγόρου τοῦ Λονδίνου J. HORROCKS πρός τό INTERNATIONAL SALVAGE UNION. Θεωρήσαμε σκόπιο, λόγω τῶν λεπτῶν νομικῶν διακρίσεων καὶ ἐννοιών πού περιέχει, νά τό παραθέσουμε αὐτούσιο στήν ἀγγλική γλώσσα.

"The decision in the "TESABA" has caused considerable concern to the Salvage community as it appears at first sight to deprive professional Salvors of an effective remedy for a Salvors in obtaining security from Cargo Owners. We propose first to consider the decision in the "TESABA", secondly to assess the means of enforcing the obligations in Clause 4 and Clause 5 of Lloyd's Form, and finally the amendments in general terms, which could be made to Lloyd's Form to make the position more satisfactory.

#### THE DECISION

In the "TESABA", the Shipowners presented the Court with a model case for granting relief to the Salvors in that the Shipowners conduct was deliberate and was calculated to destroy the Salvors' maritime lien over the cargo. Unfortunately, Mr Justice Sheen held there was no right of arrest under the Administration of Justice Act because firstly, the Salvors' claim was not a claim "in the nature of salvage", nor second, a claim for "loss of... goods carried in a ship", nor, thirdly, "a claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use... of a ship".

In view of the fact that the Judge applied the test of what a reasonable businessman would consider to be an agreement falling within the last head, it is surprising that he did not apply the same test to the first head, because we suspect a businessman might well think that a claim that the Shipowners should pay Cargo Owners' proportion of salvage was a "claim in the nature of salvage". As a matter of law, however, it is probable that the Judge was correct in holding that the claim was not a claim in the nature of salvage, and arguably right in saying that it was not a claim for loss of goods carried in a ship. However, these points are both arguable with some chance of success in a higher Court. What is much more difficult to understand is the Judge's rejection of the third head. There is an express term in LOF 1980 that "the salved property shall not ... be removed from the place ... which the property is taken by the Contractor on the completion of the salvage services until security has been given". Moreover an express obligation is laid on Shipowners "to use their best endeavours to ensure that Cargo Owners provide security". Both these

## Αγγλική Νομολογία

Στό τεῦχος 1119/878 τῆς 15 Ιανουαρίου 1982 δημοσιεύσαμε, μεταφρασμένη στήν ἐλληνική, τήν ἀπόφαση τῆς 23 Νοεμβρίου 1981 τοῦ QUEEN'S BENCH DIVISION (ADMIRALTY COURT) στήν ὑπόθεση THE "TESABA". Τό ζήτημα πού ἀπασχόλησε τό Δικαστήριο ἦταν, ἀν ἡ ἀπαίτηση ἀποζημιώσεως τοῦ διασώστη φορτωμένου πλοίου λόγω ἀθέτησεως ἀπό τὸν πλοιοκτήτη τῆς συμβατικῆς του (μέ βάση τό LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT) ὑποχρεώσεως νά μην παραδώσει τό φορτίο προτοῦ ὁ ἴδιοκτήτης αὐτοῦ νά καταθέσει ἐγγύηση

γιά τήν πληρωμή τῆς ἀμοιβῆς διασώσεως πού βαρύνει τό φορτίο, είναι «ναυτική ἀπαίτηση», δηλ. ὑπάγεται στίς ἀπαίτησεις πού ἀναγράφουν ὁ ADMINISTRATION OF JUSTICE ACT τοῦ 1956 (γιά νά θεμελιώσει τή δικαιοδοσία τοῦ ADMIRALTY COURT) καὶ ἡ διεθνής σύμβαση τοῦ 1952 (γιά νά ἐπιτρέψει τή συντηρητική κατάσχεση πλοίου). Ή ἀπόφαση δέχθηκε ὅτι ἡ ἐν λόγω ἀπαίτηση δέν είναι ναυτική καὶ συνεπώς ὁ διασώστης δέ μπορεῖ νά ἀσκήσει ἀγωγή IN REM κατά τοῦ διασωθέντος πλοίου «TESABA». Ή θέση αὐτή προκάλεσε ἰδιαίτερη ἀνησυχία

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

# DRAFRASC

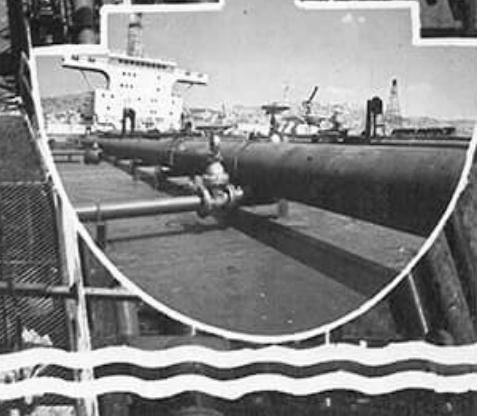
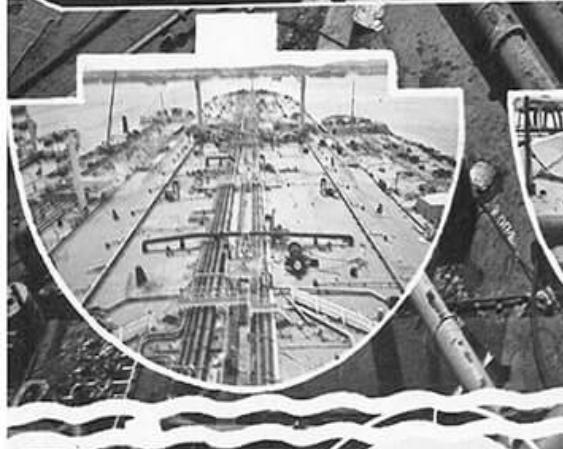
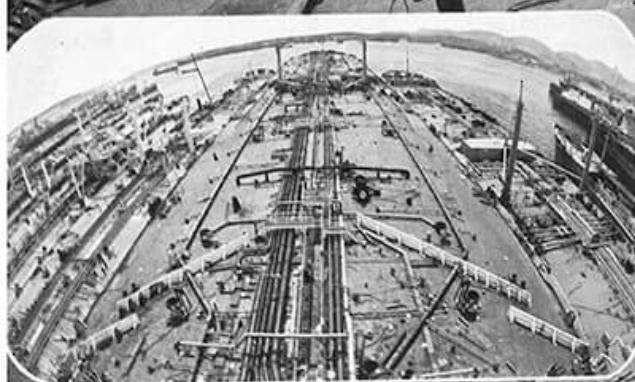
WE ALSO SPECIALIZE IN THE  
INSTALLATION OF COMMAND  
INERT GAS SYSTEMS

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

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

General Ship Repairs

PERAMA, 117 ZONE PIRAEUS  
TEL: 010-5210000 TEL: FAX: 010-526417  
4410017



terms would appear to constrain the use to which the Shipowner puts his vessel and thereby the way in which he performs his contract of carriage.

The Judgment is revealing because three factors which seem to have weighed with the Judge are in our view demonstrably irrelevant. Firstly, whether or not there is jurisdiction in rem, it is plain that the Admiralty Court has jurisdiction in personam. The Lloyd's Form is undoubtedly an agreement relating to the use of a salvage tug, and either party could sue for a breach of that agreement. Secondly, the fact that the damage had not yet been sustained (because enforcement of the Award had not been tried and failed) and could not be assessed (because there was, as yet, no Arbitration Award), appears to have been considered important. As far as claims for breach of contract are concerned, this is plainly wrong. Thirdly, the Judge viewed the application as an attempt to seek security for an Arbitration, when there was no evidence before him to support the assertion; and the point was not even argued.

#### MEANS OF OBTAINING SECURITY AFTER THE "TESABA"

It will be seen that we do not regard the decision in the "TESABA" as correct, and one way to obtain security in a future case of a comparable kind would be to attempt to persuade the Admiralty Judge that he was wrong, and to take the case immediately to the Court of Appeal if, as is overwhelmingly likely, the Judge decided again that he was right. The advantage of this method is that the Court of Appeal would hear the matter assisted by the arguments only for one side, namely the Salvors. It would therefore be known what the Court of Appeal had decided (hopefully in Salvors' favour) before the ship had been released from arrest, and before the arrest was challenged inter partes by ship in front of the Admiralty Judge.

There is however, an alternative remedy available even while the decision in the "TESABA" stands. The alternative means of obtaining security in England is by way of a Mareva Injunction; that is an Injunction which prevents a potential Defendant from removing assets from the jurisdiction. This remedy can be used as ancillary to an Arbitration, is very freely given, and has several times been applied to ships.

It has two disadvantages which make it less desirable than an arrest under Admiralty jurisdiction. The first is that a condition of the grant of any Interlocutory Injunction, (that is an Injunction granted prior to the decision on the merits) is that the Plaintiff or Claimant gives an "undertaking in damages". A Shipowner who successfully defended a claim based on an alleged breach of clause 5 would be entitled to damages for any period of detention suffered by him as a result of the Injunction. He might well have put up security to secure the release of his vessel and this too would cost something. There would almost inevitably be some detention and if the Shipowner could not put up security for any reason, the detention might be longer. It might be thought that the risk of a claim for detention on the basis of this undertaking is small; but in the case of a true arrest it is negligible, because an arrest does not normally give rise to a detention claim even if the action in which the arrest is effected is unsuccessful.

The other potential and perhaps more serious drawback of the Mareva Injunction is that the remedy is discretionary, and the Court in deciding whether or not to grant an Injunction must be satisfied that the Shipowner does not suffer disproportionate or irreparable harm by reason of a remedy granted to secure a disputed claim. A ship is a trading asset and it is not simply a question of preventing the use of funds as in Injunctions over bank accounts, etc., but of preventing business activity. If the Shipowner can give security, this may not trouble the Court too much; it certainly has not done so to date in cases where ships have been subjected to Mareva Injunctions. But it is not certain that Club cover extends to claims of this kind, although a P & I Club may come to the aid of a Member as a matter of discretion in such circumstances. If the question ever arose whether a ship worth £2 million should be detained indefinitely to secure a claim for salvage worth £200,000 there can be little doubt that the Court would not grant a Mareva Injunction.

Having pointed to the two drawbacks to the remedy, it must be said they are not such as to render it by any means unattractive and the Mareva Injunction is certainly worth using. If the major P & I Clubs are willing to provide security in such cases, it becomes both more useful and more likely to be granted by the Court.

#### SOLUTIONS FOR THE FUTURE

If Lloyd's Form were amended, it might be possible to ensure that a right of arrest was given in circumstances such as occurred in the "TESABA". It is not possible to be dogmatic about this, because where the jurisdiction of the Court is governed by statute (as is the jurisdiction to arrest), it cannot be extended by mere private contract. At the same time, it should not be impossible to redraft Clause 5 so as to make it contain a contract relating to the use of a ship, or rather to frame the obligations imposed by that clause in terms which no Judge could construe as not relating to the use or hire of a ship.

There is one rider which must be added to this and it applies equally to the situation which would arise if the decision in the "TESABA" were revised. Although it seems probable that a satisfactory clause could be drafted to achieve this purpose, there is still the problem that at present one cannot arrest a ship in aid of an Arbitration. There are decisions which have held that where a ship is arrested in an action (as it was in the "TESABA") if a stay of the action is granted and the case referred to Arbitration, the ship must be released. There are exceptions to this principle, but until these cases are overruled, they present a further difficulty in the way of a Salvor who has used LOF 1980 seeking to arrest.

The only way to solve the problem completely is to make Shipowners responsible for providing cargo security in the event of a failure by Cargo Owners to do so. This was indeed often done until quite recently, and in most cases there is no great hardship to the Shipowner as he can recover in general average what he pays by way of salvage on behalf of Cargo Owners. This can easily be the subject of an additional clause in Lloyd's Form, though plainly it would result in a more fundamental change in the structure of Lloyd's Form. Although such an amendment would make the Shipowners directly liable for the provision of security, it would not, of itself, either confer a right of arrest (in England) nor would it circumvent the difficulties presented by a successful application for a stay of proceedings so that the dispute can be referred to Arbitration.

Accordingly, it may be that the most practical solution at the moment is to use the Mareva Injunction, notwithstanding its possible disadvantages".

## AEGEAN OCEANIC S.A.

12 Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AELOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

‘Η ἔκθεση τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος

‘Ο Διοικητής της Τράπεζας της ‘Ελλάδος κ. Γεράσιμος Αρσένης στήν όμιλα του κατά τήν γενική συνέλευση τῶν Μετόχων τοῦ ‘Ιδρυματος ὑπογράμμισε μεταξύ ἄλλων τά ἔξης:

Kúrios Mέτοχοι

Τά άκαθάριστα έσοδα τής Τράπεζας έφτασαν, όπως προκύπτει από τήν άναλυση τῶν άποτελεσμάτων της χρήσης τοῦ 1981, σε 6.276.855.324 δρχ. καὶ οἱ συνολικές δαπάνες λειτουργίας της, στίς οποίες περιλαμβάνονται οἱ άποσθέσεις καὶ προβλέψεις, σε 5.685.661.157 δρχ. ἐναντὶ 4.481.898.648 δρχ. τοῦ 1980 καὶ 3.580.542.063 δρχ. τοῦ 1979.

Από τα καθαρά κέρδη της χρήσης, διαθέτοντας για την καταβολή πρώτου μερίσματος, σύμφωνα με τό δρόμο 71 τοῦ Καταστατικοῦ, 128.357.712 δρχ., πού ἀντιστοιχούν τῷ 12% τοῦ καταβλημένου μετοχικοῦ κεφαλαίου. Ἐπειδὴ τό τακτικό ἀποθεματικό είναι σο μέ το μετοχικό κεφάλαιο τῆς Τράπεζας, τροπείνουμε στή Γενική Συνέλευση ἐξ ὄντιατος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου, νά διατελοῦν 197.630.128 δρχ. για τήν καταβολή πρόθετου μερίσματος, μέ τήν προϋπόθεση ὅτι ἡ τροποποιηθεὶ ἀνάλογα τό σχετικό δρόμο 1, παρ. 1, ἔδαφ. 3 τοῦ Καταστατικοῦ. Προέινουμε ἐπομένων νά διανεμηθοῦν συνολικά ἀπό τά κέρδη 325.987.840 δρχ., ποσό πού ντιστοιχεῖ στό 55,1% τῶν συνολικῶν καθαών κερδῶν τῆς χρήσης. Σύμφωνα μέ τήν ρόταση αὐτή τό μέρισμα κατά μετοχή θά είναι 640 δρχ., ἔναντι 575 δρχ. τῆς προηγούμενης χρήσης.

Τά συνολικά άκαθάριστα έσοδα της Τράζας, μετά τήν άφαίρεση τών χρεωστικών ίκων, έμφανιζονται μειωμένα τό 1981 κατά 756.338.402 δρχ. ή 30,5% σε σύγκριση με έσοδα του 1980. Σημειώνεται ότι στά άκαθάριστα έσοδα δέν συνυπολογίστηκαν οι ουλλαγματικές διαφορές σύμφωνα με τό ίδρυθρο του παραπάνω νόμου. Στή μείωσην αν άκαθάριστω έσόδων συντέλεσαν κατά ριο λόγο οι αύξημένοι χρεωστικοί τόκοι άτις ύποχρεωτικές καταθέσεις τών δλλων απεζών στήν Τράπεζά μας, σύμφωνα με άφαση τής Νομισματικής Έπιτροπής, και οι έχημένοι χρεωστικοί τόκοι άπό άνακαταθέτις τών τραπεζών σε συνάλλαγμα.

Σι συνολικές δαπάνες λειτουργίας της Απεξαρτητικής Επιτροπής ανέρχονται σε 1.134.366.079 δρ., ένα ποσό που αντιστοιχεί σε 24,9% των δαπανών της Τράπεζας στα άσφαλτικά ταμεία.

ΕΛΙΞΕΙΣ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

πό το 1979, ή έλληνική οικονομία εισήλθε μία νέα και δύσκολη φάση ή όποια χαρτηρίζεται από σταθερή έπιβράδυνση / άνοδικό ρυθμό της, που τελικά έξελιξε το 1981 σε άπολυτη κάμψη και συντήκε με άποτομη έχαρση του πληθωριού και διεύρυνση του έλλειμματος του ιγίου πληρωμών.

οίκονομική πολιτική που άσκηθκε στά υπαία χρόνια άπευχε νά συγκρατήσει ιλιθωρισμό σέ άνεκτά έπιπεδα και νά άψει τήν καθοδική πορεία τής οίκονο- Ειδικότερα, ή προσπάθεια συγκεντρώ-

θηκε δχι τόσο στήν καταπολέμηση τών αιτίων, άλλα στήν έξουδετέρωση τών συμπτωμάτων τού πληθωρισμού, κυρίως μέ καθήλωση τών τιμών τών άγαθών και τών ύπηρεσιών που προσφέρονται από κρατικούς φορείς και με αύξηση τών κρατικών έπιδοτήσεων. Τούτο, σέ συνδυασμό με τή σοβαρή αύξηση τής φοροδιαφυγής δόχγησε σέ υπέρμετρη αύξηση τών έλλειψμάτων και τών καθαρών δανειακών άναγκών τού δημόσιου τομέα – πού άπο 6,1% τού άκαθάριστου έθνικού προϊόντος στό 1979. Ξέφτασαν τό 9,5% και τό 15,2% άντιστοιχα στά έτη 1980 και 1981 – ή όποια άσκησε σοβαρή πίεση στους διαθέσιμους οικονομικούς πόρους και ένισχυσε τίς πληθωριστικές πιέσεις.

Παράλληλα, ή δυσμενής διεθνής συγκυρία άσκησε και έξακολουθεί νά άσκει επιδράσεις στην έξωτερη ζήτηση για έλληνικά προϊόντα και υπηρεσίες και συντέλεσε στούς χαμηλούς ρυθμούς αύξησης τών ουναλλαγματικών είσπραξεων από έξαγωγές άγαθων και από άδηλους πόρους.

## ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΕΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

Τά προβλήματα πού άντιμετωπίζει σήμερα ή έλληνική οίκονομία (ύφεση, ύψηλός πληθωρισμός, έλλειμματικότητα στό ισοζύγιο πληρωμών κλπ.) ένα μέρει μόνο μπορούν νά αποδοθούν στήν οικονομική πολιτική πού έφαρμόστηκε στά λίγα τελευταία χρόνια ή σε κυκλικούς και άλλους εκτακτους παράγοντες. Τά αιτία είναι βαθύτερα. «Υπάρχουν σοβαρές διαρθρωτικές άδυναμεις, άνισορροπίες και στρεβλώσεις στήν έλληνική οίκονομία πού ή αιτία τους πρέπει νά αναζητηθεί στή μορφή και στή διαδικασία τής οίκονομικής άναπτυξής τής χώρας σε δέλτη τή μεταπολεμική περίοδο, και ίδιαίτερα στήν άδυναμία νά προσαρμοστεῖ ή οίκονομία στής νέες συνθήκες πού δημιουργήθηκαν μετά τήν πρώτη ενεργειακή κρίση τού 1973-1974.

Βασική έκδήλωση τών διαρθρωτικών άδυτων της ελληνικής οικονομίας είναι ή υπεραπάντυξη του τομέα των υπηρεσιών, σε υψηλόκριση με τους τομείς παραγωγής άγαντων.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑ το 1882

Τά μέτρα οικονομικής πολιτικής που άποφασίστηκαν από την Κυβέρνηση για τό 1982 έχουν κεντρικό στόχο, σε πρώτη φάση, τη μείωση του πληθωρισμού, τη βελτίωση του ι-

σοιζυγίου πληρωμών καί παράλληλα τή στήριξη ένδος έπιπέδου έσωτερικής ζήτησης πού θά έχασφαλίσει τήν άνασχεση τής οικονομικής κάμψης καί τήν πραγματοποίηση μιᾶς μικρής αύξησης τοῦ ἀκαθάριστου ἔγχωριου προϊόντος, μὲ κάποια ἀναδιανομή τοῦ εἰσόδηματος καί μέσα στά δρια πού ἐπιτρέπουν οἱ διαθέσιμοι πόροι. Ὁρισμένα ἀπό τά μέτρα πού ἀποφασίστηκαν γιὰ νά στηρίξουν τούς Κυβερνητικούς στόχους ήταν ἐπώδυνα. Ἀναφέρουμε ἴδιας στά φορολογικά μέτρα καί στήν αὔξηση τῶν τιμῶν δρισμένων ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν πού προσφέρουν δημόσιοι φορεῖς. Ἡταν δημάς ἀναγκαῖα καί ἀποτελοῦν ἔνα ἀλληλοσυμπληρούμενο σύνολο μέτρων πού τὸ χαρακτηρίζει έσωτερική συνέπεια.

"Η άυστρηρή δημοσιονομική πολιτική, που άκολουθείται είναι όπαραίτη για τήν άνασχεση τής αύξητικής τάσης και τή σταδιακή μείωση τού έλλειμματος τού δημόσιου τομέα άπο 15,2% τού άκαθάριστου έθνικού προϊόντος που έφτασε στό 1981 στό 12,5%. Χωρίς τή δημοσιονομική πολιτική πουύ άποφασίστηκε, τό έλλειμμα τού δημόσιου τομέα θά διευρυνόταν άκομη περισσότερο τό 1982 και θά ήταν άδυνατη ή καταπολέμηση τού πληθωρισμού και ή στήριξη τού ισοζυγίου πληρωμών.

Η ἐπίτευξη τῶν κυβερνητικῶν στόχων στηρίζεται ὡς δνα μεγάλο βαθμό στήν πιστωτική πολιτική. Αύτή η πολιτική ἀποβλέπει στή συγκράτηση τῆς πιστωτικῆς ἐπέκτασης πρός τὸν ιδιωτικὸν τομέα σὲ δρια πού νά αιλύπτονται οι ἀνάγκες τῆς οἰκονομίας σὲ εφεδρία, ἐνώ παράλληλα πάρονται μέτρα τὰ νά ἔξασφαλισθεῖ ὀρθολογικότερη κατασκομή καὶ χρησιμοποίηση τῶν πιστώσεων καὶ ία νά περιορισθῶν οἱ διαρροές τους σὲ κοινωνικά ἀνεπιθύμητους σκοπούς. Ἐπίσης, η υναλλαγματική πολιτική πού ἔφαρμόζεται ἕντερετε τό στόχο γιά τὴν καταπολέμηση τοῦ πληθωρισμοῦ, γιατί ἔχει ἀνασχετικές ἐπιδράσεις στήν αὔξηση τοῦ κόστους τῶν ειαγόμενων ἀγαθῶν καὶ συγχρόνων ἀναγκά- τις ἐπιχειρήσεις νά μειώνουν τά περιθώ- α κέρδους.

Επιδιώξεων είναι ή προώθηση τών κατάλληλων θεομητικών όλαγών στά δργανα και στά σοα της νομισματικής και πιστωτικής πολιτικής και ή αναδιοργάνωση και ή άποτελεσματικότερη λειτουργία τού πιστωτικού μηνινιού της χώρας. Τονίζεται δτι οι μεταλλές πού προγραμματίζονται στό νομισματικό σύστημα της χώρας και στούς όχους και τά μέσα της νομισματικής και στωτικής πολιτικής, είναι βαθιές. Ή πραγτοποίηση τους δημως θά είναι σταδιακή και άποφασίζεται μετά άπο προηγούμενη οσεκτική μελέτη, ώστε ή μετάβαση στό σύστημα είναι θυμαλή.

## Shipping Agents in Piraeus

"MANETOS BROS" MARITIME ENT/SES LTD

(ALSO IN ALL PORTS FROM LAVRIO TO CORINTHOS)

145 NOTARA STR. PIRAEUS  
TEL.: 451 4877 - 452 6170 - 451 0221

A.O.H.: 452 2982 - 941 7616  
TELEX: 21 1115 MANE GR  
CABLE: MANETOSHIP - PIRAEUS

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



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

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

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

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

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL.

{ 67577 / 8 / 9  
65181

AFTER HRS TEL.

{ 523064 - 846474  
843647  
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS





**δ) Ποιοι καταβάλλουν τό επίδομα μητρότητας ('Υπόδειγμα 1 δ)**

Τό επίδομα μητρότητας καταβάλλεται (ἀπόφαση ΔΣΟΝ 3801/9/7-4-82):

Στον Πειραιά μέ απόφαση τού Προϊσταμένου Τμήματος Προστασίας.

Στήν 'Αθήνα μέ απόφαση τού Προϊσταμένου ΠΟΝ/Α.

Στήν 'Επαρχίες μέ απόφαση τού Προϊσταμένου ΠΟΝ ή τού πλησιεστέρου ΠΟΝ.

**ε) 'Υποβαλλόμενα δικαιολογητικά**

Γιά τήν καταβολή τού επίδομας μητρότητας πρέπει νά υποβάλλονται τά άκόλουθα δικαιολογητικά:

1) Γιά τήν εισπραξη τού επίδομας 45 ή μερών πρό τού τοκετού γνωμάτευση θεράποντος γνυαικολόγου ιατρού ἀπό τήν όποια νά προκύπτει ή πιθανή ήμερομηνία τοκετού θεωρημένη στό Κέντρο ('Αθήνα - Πειραιά) ἀπό τήν YYON/ Πειραιώς ή 'Αθηνών καί προκειμένου περί έπαρχιων θεωρημένη είτε ἀπό τόν μόνιμο ιατρό Ο.Ν. καί έλλειψει αύτού ἀπό τόν Προϊστάμενο ΠΟΝ.

2) Τό ναυτικό φυλλάδιο γιά έξακριβωση ἀνεργίας.

3) Τό βιβλιάριο προστασίας γιά καταχώρηση τού επίδομας καί έλεγχο τού δικαιωμάτος προστασίας.

4) Ληξιαρχική πράξη γεννήσεως τού τέκνου γιά εισπραξη τών 45 ήμερών μετά τόν τοκετό ή τήν εισπραξη διοκλήρου τού επίδομας τών 90 ήμερών μετά τόν τοκετό.

### ΕΞΟΔΑ ΚΗΔΕΙΑΣ

**α) Γενικά**

Σέ περίπτωση θανάτου άσφαλισμένων τού Ο.Ν. καταβάλλονται έξοδα κηδείας.

**β) Προϋποθέσεις καταβολής έξόδων κηδείας**

Τά έξοδα κηδείας καταβάλλονται έφόσον πληρούνται οι άκόλουθες προϋποθέσεις:

'Ο θανών (δηλαδή ὁ ίδιος ο ναυτικός καί τό μέλος τής οικογενείας του) νά έδικαιούτο προστασίας τού Ο.Ν. κατά τόν χρόνο τού θανάτου του. Σημειώνεται ότι δέν καταβάλλονται έξοδα κηδείας:

— Σέ περίπτωση θανάτου τού ίδιου τού άμεσα έν ένεργεια ναυτικού ὅταν ύπόχρεος γιά τήν καταβολή τους είναι ὁ ίδιος ο πλοιοκτήτης δηλαδή ὅταν ο ναυτικός είναι ναυτολογημένος ή άπελύθη καί ἐντός μηνός ἀπέθανε λόγω άσθενείας πού είναι άποτοκος τής ἐπί τού πλοίου ύπορεσίας του.

'Ο θανών νά μήν έδικαιούτο έξόδων κηδείας ἀπό τό NAT.

Σημειώνεται ότι έξοδα κηδείας καταβάλλονται ἀπό τό NAT:

— Σέ περίπτωση θανάτου τού ίδιου τού άμεσα συνταξιούχου ναυτικού.

— Σέ περίπτωση θανάτου μέλους τής οικογενείας πού έχει γίνει ἀπό δημεροσίσιο σέ δημεροσίσιο λόγω προηγηθέντος θανάτου τού ίδιου τού συνταξιούχου ναυτικού καί έχει μεταβιβασθεί ἡ σύνταξη καί τό βιβλιάριο άσθενείας στό δικό του δονού.

— Σέ περίπτωση θανάτου δημεροσίσιου άσφαλισμένου πού πληροί τίς προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως καί έχει ύποβάλλει σχετική αίτηση στό NAT.

**γ) Ποιοι νομιμοποιούνται γιά τήν εισπραξη τών έξόδων κηδείας.**

Νομιμοποιούνται γιά τήν εισπραξη τών έξόδων κηδείας:

— Οι συγγενείς τού θανόντος. 'Ως συγγενείς θεωρούνται οι άναγραφόμενοι στό βιβλιάριο προστασίας Ο.Ν.

— 'Ο όποιοσδήποτε ἀπό τά παραστατικά τών δαπανών τής κηδείας πού πληρωθήκαν.

**δ) Ποιοι καταβάλλουν τά έξοδα κηδείας ('Υπόδειγμα 1 ε)**

Τά έξοδα κηδείας καταβάλλονται (ἀπόφαση ΔΣΟΝ 3801/9/7-4-82).

Στον Πειραιά μέ απόφαση Προϊσταμένου Τμήματος Προστασίας.

Στήν 'Αθήνα μέ απόφαση τού Προϊσταμένου ΠΟΝ/Α.

Στήν 'Επαρχίες μέ απόφαση τού Προϊσταμένου ΠΟΝ ή πλησιεστέρου ΠΟΝ.

**ε) 'Υποβαλλόμενα δικαιολογητικά**

Γιά τήν καταβολή τών έξόδων κηδείας

πρέπει νά ύποβάλλονται τά άκόλουθα δικαιολογητικά:

Ληξιαρχική πράξη θανάτου.

Δελτίο Παροχής 'Υπηρεσιών τού γραφείου τελετών πού έπιμελήθηκε τήν ταφή.

Τό βιβλιάριο προστασίας γιά διαπίστωση τού δικαιωμάτος προστασίας καί καταχώρηση σχετικής έγγραφης περί καταβολής τών έξόδων.

Τό ναυτικό φυλλάδιο έφόσον πρόκειται γιά ένεργεια ναυτικό.

**στ) "Υψος έξόδων κηδείας**

Τό ύψος τών έξόδων κηδείας καθορίζεται στήν άρχη έκαστου έτους μέ απόφαση τού ΔΣΟΝ (σχετική είναι ή ἀπό 2-3-1982 γνωμοδότηση) καί έγκρίνεται ἀπό τόν 'Υπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Τά καταβαλλόμενα σήμερα έξοδα κηδείας καθορίζονται στόν συνημμένο πίνακα.

**Παρατήρηση:**

1. Γιά έμβρυα πού γεννιούνται νεκρά δέν καταβάλλονται έξοδα κηδείας.

2. Γιά νεογνά πού γεννιούνται ζωντανά καί πεθαίνουνται ἐν συνεχεία ἐφ' δοσον μέν αύτά έχουν βαφτισθεῖ τότε δικαιολογούνται διάλοκληρο τό προβλεπόμενο ποσόν. 'Εφ' δοσον δέν έχουν βαφτιστεῖ τότε δικαιούνται τό ήμισο τού ποσού (σχετική ή ύπ' ἀριθ. 3708/12/26-3-80 ἀπόφαση ΔΣΟΝ) ύπό τήν προϋπόθεση προσκομίσεως πρωτοτύπου Δελτίου Παροχής 'Υπηρεσιών τού γραφείου Τελετών ή βεβαίωση νεκροταφείου ἀπό τήν όποια νά προκύπτει ότι έγινε ή ταφή.

### ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

'Η δέξιωση τών δικαιούχων γιά τήν εισπραξη δλών τών άνωτέρω έπιδομάτων παραγράφεται μετά ἀπό πάροδο τριών έτών ἀπό τήν ήμερομηνία πού έλαβε χώρα τό γεγονός ή περατώθηκε η νοσηλεία δηλαδή γιά τό έπιδομα άσθενείας ἀπό τήν έξοδο ἀπό τήν Κλινική ή Νοσοκομείο, γιά τήν λουτροθεραπεία ἀπό τήν ήμερομηνία τής τελευταίας λούσεως, γιά τό έπιδομα τοκετού μητρότητας ἀπό τήν ήμερομηνία τοκετού καί γιά τά έξοδα κηδείας ἀπό τήν ήμερομηνία τού θανάτου.

complete shipping services by:

## Your Man in MANILA (Philippines)

**el Greco**  
SHIPPING ENTERPRISES

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,  
METRO MANILA, PHILIPPINES  
Telephones: 9770514 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564  
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 722732! EGE PH,  
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN  
Cables: ELGRECO, MANILA

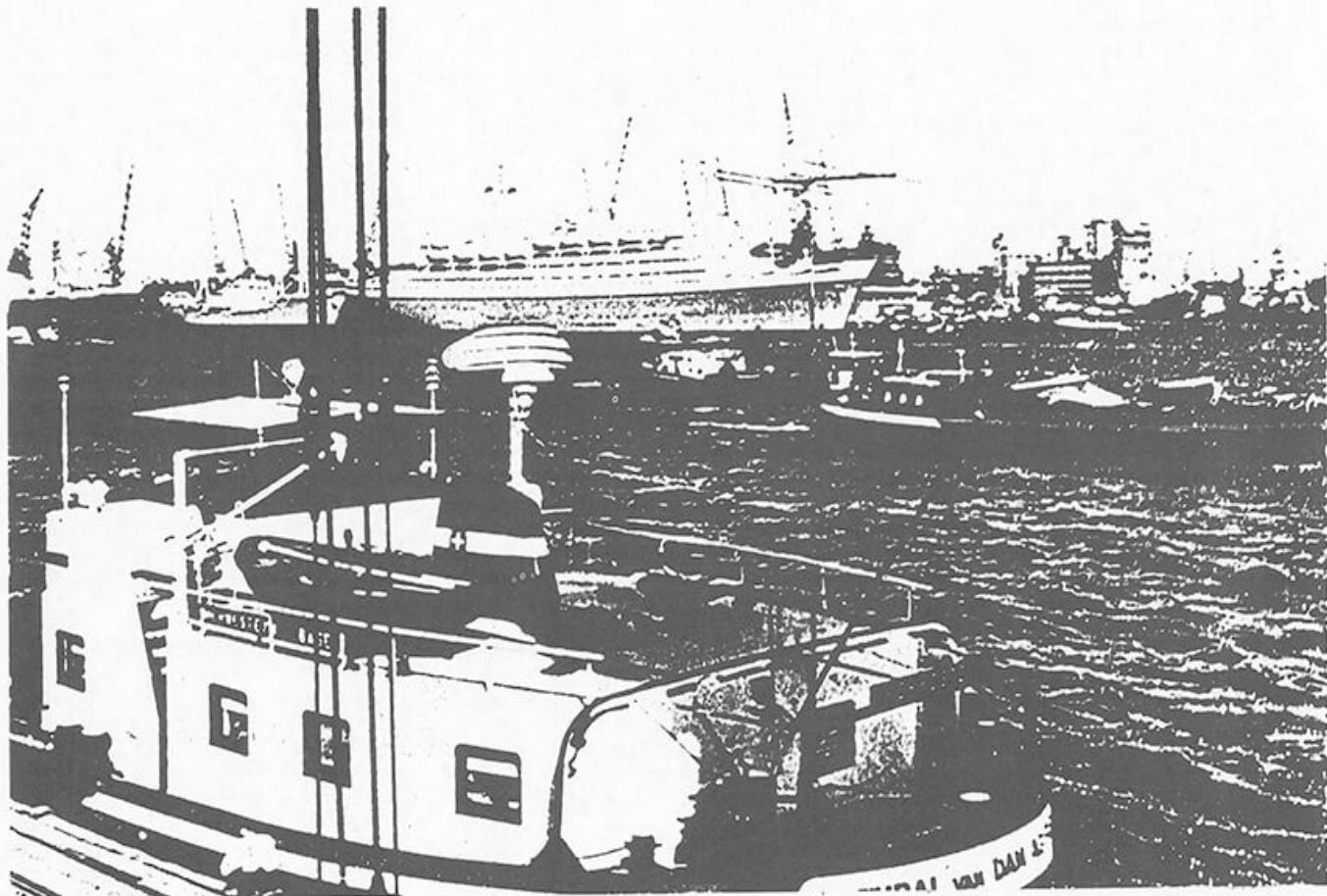
OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - GENERAL SHIP'S AGENTS - WELL TRAINED CREWS - SHIP REPAIRS  
PROVISIONS - DECK & ENGINE STORES - SHIP'S LAUNDRY - FERRY SERVICES - BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

# Nautikoí petaζte!

## μέ τήν KLM μέχρι τό πλοϊο πού σᾶς περιμένει



Άν είσαστε ναυτικός, σέ πλήρωμα ποντοπόρου πλοίου, πολλές φορές είσαστε άναγκασμένος νά ταξιδέψετε άεροπορικώς στό πλοϊο πού σᾶς περιμένει σέ κάποιο άπομακρισμένο λιμάνι ή νά έπιστρέψετε στήν πατρίδα γιά τήν άδειά σας. Πρέπει νά κερδίσετε χρόνο... και χρῆμα.

Έμεις, στήν KLM - στό άρμόδιο τηνήμα έξυπηρετήσεως τής έμπορικής ναυτιλίας - ξέρουμε τά προβλήματά σας και προσπαθοῦμε νά σᾶς έξυπηρετήσουμε μέ τών καλύτερο και συμφερότερο τρόπο. Μέ τή φροντίδα και τών σεβασμό πού σᾶς άξιζει.

Γι' αύτό, άκριβῶς, και τό όνομα τής KLM στόν ναυτιλιακό κόσμο στέκεται τόσο ψηλά.

Γιατί έχουμε πείρα 59 χρόνων στήν έξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν πληρωμάτων, περισσότερη άπο κάθε άλλη άεροπορική έταιρία.

Τό πυκνότατο δίκτυο μας καλύπτει όλες τίς ήπειρους.

Πετάμε σέ 110 πόλεις. Έξασφαλίζουμε τήν πιό γρήγορη μετάβαση στό πλοϊο σας ή τήν έπιστροφή στήν Έλλάδα. Όπουδήποτε και ἀν ταξιδεύετε, σέ λιμάνια τής Δυτικής ή Βόρειας Εύρωπης, στή Βόρειο ή Νότιο Αμερική, στή Μέση ή "Απω Άνατολή, ή KLM σᾶς έξυπηρετεί καλύτερα.

Σάν παράδειγμα, σημειώνουμε ότι τό "Αμστερνταμ, μόνον, έχει καθημερινή σύνδεση μέ 19 πόλεις τής Αγγλίας.

Γιά τό έπόμενο ταξίδι σας πρός τό πλοϊο ή τήν πατρίδα, ζητείστε μας περισσότερες πληροφορίες.

Βουλής 22, Αθήναι Τηλ. 3230755-6-7-8  
3242992-3



  
**KLM**

The reliable airline of Holland



## ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

### Τά ναυπηγεία

Αισιόδοξες προβλέψεις για τό μέλλον τής άμερικανικής ναυπηγοβιομηχανίας άναφερονται σε πρόσφατη μελέτη τής έταιριας μελετών «International Resource Development» ή όποια έδρεύει στο Κοννέκτικατ.

Οι μελετητές προβλέπουν ότι μέχρι τού 1985 τά ναυπηγεία τών Ηνωμένων Πολιτειών θά άνλαβουν παραγγελίες ποντοπόρων σκαφών άξιας γύρω στά 3 δισεκατομ. δολάρια. Βάσει τών προβλέψεων ή αύξηση τής δραστηριότητας τών ναυπηγείων θά δημιουργηθεί λόγω άνανεώσεως τού άμερικανικού στόλου γαιανθρακοφόρων μπάλκερ και σκαφών για τίς Μεγάλες Λίμνες καθώς και τήν κατασκευή έξειδικευμένων σκαφών, τά όποια θά νηολογηθούν υπό τό άμερικανικό νηολόγιο.

200.000 τον. d.w. ένός ύγραεριοφόρου και ένός κοντέινερ γιά τή γραμμή τής Καλιφόρνιας.

Η Μιτσούι προγραμματίζει νά ναυπηγήσει στά ναυπηγεία τής 8 πλοία έξ ών 3 μπάλκερ, δύο άνθρακοφόρα, δύο κοντέινερς και 1 άχηματοφόρο. Γιά τά μπάλκερ τών 240.000 τον. d.w. διαπραγματεύεται τήν έξασφαλιση έγγυήσεως ναυλώσεως έκ μέρους τής Nippon Steel Corporation.

Η Nissho Shipping άνηγγειλε ότι άντιμετωπίζει τήν ναυπήγηση ένός μπάλκερμεταλλευματοφόρου τών 160.000 τον. d.w. και ένός πετρελαιοφόρου τών 180.000, στά ναυπηγεία Χιτάτσι.

Έπισης ή Nippon Kisen ένός μεταλλευματοφόρου - άνθρακοφόρου τών 200.000 τον. d.w. υπό τήν προϋπόθεση ότι θά επιτύχει έγγυηση φορτώσεως τής Nippon Steel Corporation.

Τέλος ή Shiwa Kaiun θά ναυπηγήσει ένα μεταλλευματοφόρο-άνθρακοφόρο τών 200.000 τον. d.w. και δύο μικροτέρων τών 133.000 και 69.000 τον. d.w.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### Ναυπηγικά προγράμματα

Στό πλαίσιο τού 39ου κυβερνητικού προγράμματος ναυτικών κατασκευών γιά τό οικονομικό έτος 1983 άνακοινώθηκαν οι άκολουθες παραγγελίες άπό μέρους τών μεγάλων ιαπωνικών έφοπλιστικών οίκων:

Η Y.S. Line άνηγγειλε τήν παραγγελία ένός άνθρακοφόρου-μεταλλευματοφόρου τών 240-270.000 τον. d.w. και ένός όμοιου τών 200.000 τον. d.w. στά ναυπηγεία Χιτάτσι. Αντιμετωπίζει έξ άλλου τήν ναυπήγηση ένός κοντέινερ, ένός ύγραεριοφόρου τών 40.000 τον. d.w., ένός πετρελαιοφόρου τών 140.000 τον. d.w. και ένός μπάλκερ πάναμαξ.

Η Japan Line προτίθεται νά κατασκευάσει στήν Ίσικαβαζίμα Χαρίμα δύο άνθρακοφόρα-μεταλλευματοφόρα τών 180-

## ΙΝΔΙΑ

### Κρίση στή ναυτιλία

Σοβαρότατα προβλήματα άντιμετωπίζουν οι έφοπλιστικές έπιχειρήσεις τής Ινδίας και οι μικρότερες έταιριες δν δέν λάβουν σημαντική βοήθεια, πολύ σύντομα θά διακόψουν τή λειτουργία τους.

Ηδη ή "Ενωση τών Ινδών έφοπλιστών μέ

— ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ (TORPEDO)  
Τεχνική συνεργασία μέ τήν BERGER Ltd, England.



ΧΡΩΜΑΤΑ - ΒΕΡΝΙΚΙΑ  
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΥΝ + ΟΜΟΡΦΑΙΝΟΥΝ

άλλεπαλληλα διαβήματα πρός τὸν ἄρμόδιο γιὰ τὶς μεταφορές ὑπουργὸς ζητᾶ τὴν χορήγησην κρατικῆς βοήθειας γιὰ τὴν πληρωμὴ δανειακῶν ὑποχρεώσεων, οἱ δόποις εἰναι ἀδύνατον νά ἐκπληρωθοῦν λόγω τῆς σημαντικῆς μειώσεως τῶν ἐσόδων ἀπό τὴν χαμηλή ναυλαγορά.

## IΣΠΑΝΙΑ

### Η χρηματοδότηση τῆς ναυτιλίας

Οἱ Ἐνώσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυπηγῶν, ἡ Τράπεζα ναυπηγικῶν πιστώσεων καὶ τὸ "Ιδρυμα μελετῶν μεταφορᾶς, κατήρτισαν μελέτη σχετική μὲ τὴν χρηματοδότηση τῆς ἑθνικῆς ναυτιλίας. Σύμφωνα μὲ τὴν μελέτην αὐτῆ, η συμμετοχή τῶν ιδιωτικῶν τραπεζῶν στὴ ναυτιλιακή χρηματοδότηση παρουσιάζει δυσκολίες λόγω τῆς σημερινῆς καταστάσεως τῆς παγκοσμίου χρηματαγορᾶς. Προτίνεται πάντως ἡ λήψη μέτρων ποὺ θὰ διευκολύνουν αὐτή τὴν συμμετοχή, δπως εἰναι ἡ εισφορά κεφαλαίων μεταξύ ιδιωτικῶν καὶ κρατικῶν τραπεζῶν καὶ ἡ δημιουργία δευτερεύουσας ἀγορᾶς ναυτικῶν ὑποθηκῶν. Πάνω ἀπ' ὅλα δῶμας τονίζεται ἡ ἀνάγκη δρασεῶς τῶν πάσης φύσεως περιορισμῶν ποὺ βαρύνουν τὸν ἰσπανικὸ ἐφοπλισμό στὸ θέμα τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν ἡ ἐπισκευῶν σὲ ἑθνικά ἡ ἔνα ναυπηγεῖα.

Τὰ προτεινόμενα μέτρα ἔχουν ἀντικειμενικό σκοπό τὴ διατήρηση ἐνός ἐπαρκοῦς καὶ καταλλήλου ἐθνικοῦ στόλου. Μέσα σ' αὐτά ἐντάσσονται καὶ τὰ εἰδικά κυβερνητικά προγράμματα, δπως εἰναι ἡ βελτίωση τῶν ἐνεργειακῶν προμηθειῶν, ἡ ἐνίσχυση τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν κ.λ.π. Σημειώνεται ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ποὺ ἐπωφελοῦνται ἀπό τὰ προγράμματα αὐτά ἀναλαμβάνουν δρισμένες βασικές ὑποχρεώσεις, δπως εἰναι ἡ διατήρηση τῶν πλοίων ὑπὸ ἰσπανικῆ σημαίᾳ γιὰ προκαθορισμένο χρόνο, ἡ ἐπανεπένδυση τῶν κερδῶν, ἡ ἔχυγιανση τῆς οἰκονομίας τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ ὑπαρξη κεφαλαίου ἀνήκοντος κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέρος σὲ ἴσπανούς ὑπηκόους.

Τέλος, μεταξύ τῶν προτεινομένων μέτρων εἰναι καὶ ἡ σύναψη δανείων γιὰ ἐκμετάλλευση πλοίων μέ ιδιωτικές τράπεζες μέ μερική κρατική ἐγγύηση.

## ΙΤΑΛΙΑ

### Πρός τὸν ἄνθρακα

Ἡ κρατική ἔταιρια παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας «Ἐνέλι» προχωρεῖ στὴν μεγαλύτερη χρησιμοποίηση γαιανθράκων γιὰ τὴν παραγωγὴ ἐνέργειας. Ἡδη οἱ δύο νέες ἐγκαταστάσεις στὸ Πρίντιζι καὶ Μελάζο θὰ χρησιμοποιοῦν ἀπό τὰ μέσα τοῦ 1983 ἀπό-

κλειστικῶς γαιανθράκα γιὰ τὴν παραγωγὴ 6.500 μεγαβάττη.

Προβλέπεται ὅτι μέχρι τὸ τέλος τῆς δεκαετίας ἡ Ἰταλία θὰ χρησιμοποιεῖ 12,5 ἑκατομτόννους γαιανθράκων γιὰ τὴν παραγωγὴ ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας καὶ 15 ἑκατομ. τόννους γιὰ βιομηχανικές ἐγκαταστάσεις.

## KINA

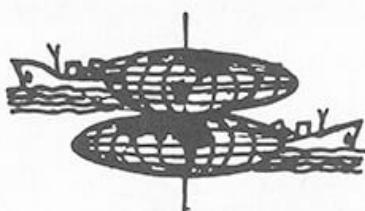
### Ναυπηγική πολιτική

Ἀνακοινώθηκε στὸ Πεκίνο ἡ δημιουργία τῆς «Τσάΐνα Στέητ Σιμπλιντικ Κορπορέϊσιον», τῆς ὁποίας τὰ ἀμεσα σχέδια προβλέπουν τὴν ναυπήγηση 234 σκαφῶν γιὰ τὶς ἀνάγκες τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῆς Κίνας.

Βάσει τῆς ἀνακοινώσεως τῆς «Λαϊκῆς Ἕμερησίας», τὰ 234 νέα ἐμπορικά πλοῖα θὰ ἔχουν συνολική χωρητικότητα 2,5 ἑκατομ. τὸν. d.w., θὰ ναυπηγηθοῦν ἐντὸς τῶν προσεχῶν τριῶν ἑταῖρων καὶ θὰ αὐξήσουν κατά 25% τὴν σημερινή δύναμη τοῦ κινεζικοῦ νηολογίου, ποὺ ὑπολογίζεται περὶ τοὺς 7,5 ἑκατομ. τὸν. d.w.

### Τὰ ἀποθέματα πετρελαίου

Ἐκπρόσωπος ἀμερικανικῆς ἔταιριας πετρελαιοειδῶν δήλωσε, μετά τὴν ἐπίσκεψή του στὴν Κίνα, ὅτι ἡ χώρα ἔχει τεράστια ἀποθέματα πετρελαίου, ίκανά νά τὴν κατα-



## YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

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

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

### DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS  
MICHAEL ELLINAS  
PETER PETRIDES

### MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU  
MICHAEL TSOUTIS  
CHARALAMPOS ELLINAS  
ANDREAS IOSSIFAKIS  
STYLIANOS KALABOYAS

### SEN. OFFICERS

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

### HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

### SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

### ATHENS:

#### ATASA LIMITED

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

### LONDON:

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

στήσουν μεταξύ τών τεσσάρων πρώτων πετρελαιοπαραγωγών χωρών μέσα στήν δεκαετία.

Κατά τούς άμερικανούς τεχνικούς υπάρχουν 400 πιθανά κοιτάσματα κατά μήκος τών κινεζικών άκτων και στη Νότια Θάλασσα της Κίνας, τών όποιων τά άποθέματα ύπολογιζονται μεταξύ 50-75 δισεκατομ. βαρέλιων.

## KOYBA

### Οι έξαγωγές ζάχαρης

Κατά το πρώτο τετράμηνο τού 1982 οι έξαγωγές ζάχαρης τής Κούβας αύξηθηκαν σε 3.228 έκατομ. τόνους, έναντι 2.321 τού πρώτου τετραμήνου τού 1981.

Στοιχεία τού Παγκόσμιου Όργανισμου Ζάχαρης υπογραμμίζουν ότι ή αύξηση αύτή δημιουργήθηκε κατά τό μεγαλύτερο ποσοστό λόγω τών αύξημένων άγορών τής Ρωσίας που παραμένει ή βασική άγορά τής κουβανικής ζάχαρης με 2.414 έκατομ. τόνους.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Βρεταννικά χρώματα γιά 'Ελληνικά πλοϊα

Ναυτικά χρώματα δίξις 500.000 λιρών περίπου παραγέλθηκαν γιά τέσσερα μπάλκα κάρριερς πού θά κατασκευασθούν γιά λογαριασμό 'Ελλήνων πλοιοκτητών. Τά βρεταννικά ναυπηγεία, πού πρόκειται νά κατασκευάσουν τά τέσσερα πλοϊα κατά τή διάρκεια τών έπομενων 18 μηνών, θά προμηθευτούν άπο τήν έταιρία Καμρέξ στή βορειο-άνατολική Αγγλία, προστατευτικά χρώματα τύπου NOP διά τίς δεξαμενές έρματος, χρώματα γιά τήν προστασία τών υφάλων καθώς και δίλλα χρώματα γενικής χρήσης.

'Εκπρόσωπος τής έταιρίας είπε ότι ή Καμρέξ καθιερώθηκε σάν προμηθευτής χρωμάτων και βερνικών τού HELLENIK MARINE CONSORTIUM.

### Νέα Χόβερκραφτ

Άρχισαν στό νησί «Ούάιτ» τής Νοτίου Αγγλίας οι δοκιμές ένός νέου τύπου Χόβερκραφτ 29.000 τόνων κατασκευασμένο άπο

συγκολλημένο άλουμινιο, τό όποιο ύποσχεται σημαντική μείωση τού κόστους και τού θορύβου.

Τά πρώτα δύο πρότυπα σκάφη πού δοκιμάζονται έχουν χωρητικότητα 100 θέσεων, κινούνται μέ μηχανέντ ντηζελ και άναπτυσσούν ταχύτητα 60 κόμβων τήν ώρα.

## ΜΕΞΙΚΟ

### Σύνδεση τοῦ Κόλπου μέ τόν Ειρηνικό

Άρχισε ή λειτουργία τοῦ 'Ισθμου «Σεμούλτρα», διόποιος συνδέει τόν Κόλπο τοῦ Μεξικού μέ τόν Ειρηνικό Όκεανο μέ ένα πρότυπο σύστημα σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίων και ίδιαίτερα έμπορευματοκιβωτίων.

Η κυβέρνηση τοῦ Μεξικού έλπιζε ότι διάθησε, πού βρίσκεται στό δυτικότερο σημείο τής χώρας, θά χρησιμεύσει σάν έναλλακτική λύση τής θαλάσσιας διώρυγας τού Παναμά, γεγονός πού μέλλει νά άποδειχθεί άπο τήν χρήση του.

## ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

### Έπιβατηγά σκάφη

Γιά πρώτη φορά ή κατασκευή μεγάλου έπιβατηγού σκάφους άνατιθεται σέ ναυπηγείο τής 'Απω Άνατολής.

Τό Κορεατικό ναυπηγείο, «Daewoo» τό διόποιο λειτουργεί μόλις έννέα μήνες, άνελαβε γιά λογαριασμό τής έταιρίας «Kärnival Krouy Lâinç» τήν κατασκευή τής σιδηροκατασκευής έπιβατηγού σκάφους χωρητικότητας 45.000 τόν. d.w. καθώς και τήν τοποθέτηση τών μηχανών, ένώ οι έσωτερικές διαρρυθμίσεις τού νέου κρουαζιεροπλοίου θά διλοκληρωθούν στό δυτικογερμανικό ναυπηγείο «Brémier Bâlkan».

## ΠΑΝΑΜΑΣ

### Τά διόδια τής διώρυγας

Μετά άπο προσεκτικότερη έξέταση τών έπιπτωσεων άπο τήν λειτουργία τού άγωγού

Άλασκας - Άνατολικής άκτης γιά τήν μεταφορά πετρελαίου και τήν ύποτιθέμενη μείωση τής κινήσεως δεξαμενοπλοίων, ή κυβέρνηση τού Παναμάς άποφάσισε και άκύρωσε τήν άναγγελθείσα γιά τόν έρχομενο Όκτωβριο αύξηση τών διοδίων τής διώρυγας.

Η αύξηση αύτή θά έκυμαίνετο περί τό 10%, δηλαδή άπο δολ. 1,67 σε 1,83 άνά τόνο γιά τά φορτηγά σκάφη και άπο δολ. 1,33 σε 1,46 άνά τόνο γιά τά δεξαμενόπλοια.

### Άντιπροσωπεία στόν IMO

Ο Παναμάς είναι τό πρώτο κράτος τό διόποιος μόνιμη διπλωματική άντιπροσωπεία στόν διεθνή ναυτιλιακό Όργανισμό IMO.

Όπως έδήλωσε ό γενικός διευθυντής ναυτιλιακών ύποθέσεων τού Παναμάς δρ. Τορρίχος, ή τοποθέτηση διπλωματικής άντιπροσωπείας έχει σάν κύριο στόχο τήν ύποβοήθηση τού έργου τού 'Οργανισμού γιά τήν έπικράτηση άσφαλέστερων κανονισμών στή διεθνή ναυσιπλοία.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Τά έσοδα τής ναυτιλίας

Αύξημένα ύπηρεαν τά μικτά έσοδα άπο τήν δραστηριότητα τής σουηδικής έμπορικης ναυτιλίας κατά τό πρώτο τοίμην τού 1982 και έφθασαν τά 500 έκατομ. δολλάρια.

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα τά έξοδα έκμεταλλεύσεως τών πλοίων αύξηθηκαν κατά 14%, μέ άποτέλεσμα ή καθαρή συναλλαγματική πρόσοδος τής Σουηδίας άπο τήν ναυτιλία νά φθάσει σε 140 έκατομ. δολλάρια.

### Μέ άδρανές άέριο

Μέ άποφαση τής Κυβερνήσεως, δλα τά πετρελαιοφόρα άνω τών 70.000 τον. d.w., τά όποια προσεγγίζουν σέ σουηδικούς λιμένες, θά πρέπει νά είναι έφοδιασμένα μέ σύστημα άδρανούς άερίου άπο τής 1 Ιουλίου 1982.

Η Σουηδία είναι ή πέμπτη χώρα (μετά τής ΗΠΑ, Ιαπωνία, Νορβηγία και Αγγλία) πού ίκανοποιεί τό αίτημα τού IMO, ή όποιος έκάλεσε τής χώρες - μέλη του νά έφαρμόσουν τούς νέους κανονισμούς έπι τού συστήματος άδρανούς άερίου, πρίν τεθούν σέ ισχύ έπι διεθνούς έπιπεδου.

## 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

# A cooperation that guarantees perfection!

**MacGREGOR**  
and  
**NAFSI S.A.**

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

**NAFSI S.A.**  
GENERAL AND SPECIALISED SHIP REPAIRS

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

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

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### Οι διαπραγματεύσεις

Σε νεκρό σημείο εύρισκονται οι διαπραγματεύσεις για τή σύναψη νέας συλλογικής συμβάσεως για τά ποντοπόρα πλοϊα διότι άκομη δέν υπεβλήθησαν τά αιτήματα άπό τις ναυτεργατικές όργανωσεις, έκτος φυσικά της ΠΕΜΕΝ. 'Από δριμένους έφοπλιστικούς κύκλους άναφέρεται σχετικώς δι μόνον ένα αίτημα είναι δυνατόν νά ύποβληθεί αύτή τη στιγμή άπό τη ναυτεργατική πλεύρα. 'Η παράταση τής ισχυούσης συλλογικής συμβάσεως για ένα τουλάχιστον έτος.

### Κύρωση συμβάσεων

Μέ αποφάσεις τού ύπουργού Ναυτιλίας κυρώθηκαν τά ειδικά σύμφωνητικά για τούς δρους έργασίας και άμοιβής τών μηχανικών έμπορικού ναυτικού στά μεσογειακά έπιβατηγά και τουριστικά πλοϊα και τών πλοιάρχων στά μεσογειακά φορτηγά πλοϊα άπό 801 - 4.500 τόννους.

### Συνεχίζεται ή συρρίκνωση

Δυστυχώς ή συρρίκνωση στά μεγέθη τού ύπο Ελληνική σημαία στόλου συνεχίζεται. Μεταξύ 30 'Ιουνίου και 28 'Ιουλίου ή δύναμη τού ύπο 'Ελληνική σημαία στόλου μειώθηκε κατά 24 πλοϊα και κατά 287.242 τόν. γκρός. 'Η μεταβολή αύτή προήλθε άπό την έγγραφη στά Ελληνικά νηολόγια 10 πλοϊών συνολικής χωρητικότητας 122.439 τον. γκρός και τή διαγραφή 34 πλοϊών συνολικής χωρητικότητας 409.681 τον. γκρός. 'Από τά διαγραφέντα, πού ήταν 30 φορτηγά ξηρού φορτίου και τέσσερα δεξαμενόπλοια, 17 πουλήθηκαν σε άλλοδαπούς, 16 διλλαξαν σημαία και ένα άπολεσθη. Μεταξύ τών διαγραφέντων περιλαμβάνονταν έπτα πλοϊα ναυπηγήσεως μετά τό 1970, ένώ μεταξύ τών έγγραφέντων ύπηρχαν τρία ναυπηγούμενα. 'Από τά 16 πλοϊα πού διλλαξαν σημαία 14 ψήφωσαν παναμαϊκή και δύο κυπριακή σημαία. 'Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας, μιλώντας για τό θέμα τών διαγραφών πλοϊών κατά τήν τακτική άνα Τετάρτη συνάντηση του με τούς ναυτιλιακούς συντάκτες δήλωσε δι τά θά ύπαρξουν έπαφές με τούς έκπροσώπους τών πλοϊών πού διλλαξαν ως τώρα σημαία για νά διερευνηθούν οι λόγοι πού τούς δδηγούν στήν έγκαταλειψη τού έθνικου νηολογίου και έξεφρασε τήν έλπιδα δι πολλά άπό τά πλοϊα αύτά θά έπαναπατρισθούν.

### Υπό τήν κυανόλευκο

Στό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αιτήσεις για τήν έγγραφή στό 'Ελληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13 τών κάτωθι σκαφών:

θη. Μετονομάσθηκε «Anadolu Bir». Τιμή δολ. 4.300.000.

— 'Αντι ποσού 950.000 δολλαρίων έλληνες άγόρασαν τό άτμοκίνητο λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Venture Oklahoma» 36.115 τον. γκρός 69.995 τον. d.w. τού 1964 και παραλήφθηκε. Μετονομάστηκε «'Αγιος Νικόλαος».

— Τό μπάλκ κάρριερ «Κασπιάνα» 15.125 τον. γκρός, 28.815 τον. d.w. τού 1959 έπωλήθη σε συμφέροντα 'Απω 'Ανατολής. Τιμή δολ. 1.150.000 ώς έστι.

— 'Επωλήθη άντι ποσού 3 έκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Καραϊσκάκης» 16.905 τον. γκρός, 31.035 τον. d.w. τού 1965.

— 'Αγοράστηκε και παραλήφθηκε τό δηζελοκίνητο νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Ariel» 60.433 τον. γκρός, 110.342 τον. d.w. τού 1967. Μετονομάστηκε «Γκούντ 'Εντεβορ» και ψήφωσε τήν λιβεριανή σημαία. Τιμή 7.5 έκατομ. δολλάρια.

### Παραλαβές και παραδόσεις

Παραδόθηκε στούς άγοραστές του τό πωλήθεν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγό «'Αλιάκμων Λήντερ» 9.055 τον. γκρός, τού 1962. 'Ονομάστηκε «'Απόστολος Κ.» και ψήφωσε σημαία Παναμᾶ.

— Παραδόθηκε έπισης τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγό «Εύγενια Μ.» 8.999 τον. γκρός, τού 1961 και μετονομάσθηκε «'Ιονίαν Πρίνσεψ». 'Ψήφωσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Παραλήφθηκε, μετονομάσθηκε «Αιρρηνς Γκάλαξην» και ψήφωσε τήν παναμαϊκή σημαία τό άγορασθέν δανικό μπάλκ κάρριερ «Brigit Maersk» 15.850 τον. γκρός, τού 1969.

— Τό άγορασθέν ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Miekawa Maru» 28.528 τον. γκρός, τού 1967 παραλήφθηκε, μετονομάσθηκε «Σηλάκ» και ψήφωσε σημαία Μάλτας.

— Μετονομάσθηκε «Φρήπορτ» και ψήφωσε τήν έλληνική σημαία τό άγορασθέν νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Zalanta» 29.709 τον. γκρός, τού 1973.

— Παραλήφθηκε τό άγορασθέν παναμαϊκό φορτηγό «Sea Dynamics» 4.932 τον. γκρός, τού 1972. Μετονομάσθηκε «Ρόντιαν Χέλμσμαν» και ψήφωσε τήν κυανόλευκο.

— Τό άγορασθέν λιβεριανό μεταλλοφόρο «Fun Jay» 34.385 τον. γκρός, τού 1966 παραλήφθηκε, μετονομάσθηκε «Ναβιγκέίτορ» και ψήφωσε τήν έλληνική σημαία.

— Σέ «'Αναγγελ 'Αργκονωτ» μετονομάσθηκε τό παραληφθέν νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Thorsdrake» 36.061 τον. γκρός τού 1981. Σημαία 'Ελληνική.

— Τήν κυανόλευκο ψήφωσε και μετονομάσθηκε «Νίκος Μ.», τό άγορασθέν νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Hoegh Laurel» 114.698 τον. γκρός, τού 1971.

— Παραλήφθηκε, μετονομάσθηκε «Μυρτιά» και ψήφωσε τήν κυανόλευκο τό άγορα-



## c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24. AKTI POSSIDONOS

P. O. BOX 523 E.H.S.

TELEX: 21-2605 RIGA

TEL.: 4121.289. 4127.328

CABLES: "RIGACHART"

PIRAEUS

σθέν άγγιλο δεξαμενόπλοιο «Texaco Rotterdam» 14.948 τον. γκρός, τού 1968.

— Τό άγορασθέν βελγικό φορτηγό «Monssoen» 11.379 τον. γκρός, τού 1973 παραλήφθηκε και υψώσε τήν έλληνική σημαία. Μετονομάσθηκε «Καλομοίρα Β.».

— Παραλήφθηκε έπισης τό άγορασθέν λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Getafix» 46.827 τον. γκρός, τού 1968. Μετονομάσθηκε «Τράισουμφ», και υψώσε τήν κυανόλευκο.

— Παραδόθηκε στούς άγοραστές του τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Νηφάιάντ» 19.968 τον. γκρός, τού 1960. Μετονομάσθηκε «Άτλαντικα» και υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Παραδόθηκε έπισης τό πωληθέν φορτηγό «Εύγενια Μ.» 8.999 τον. γκρός, τού 1961. Μετονομάσθηκε «Ιόνιαν Πρίνσες». Υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Τό φορτηγό «Φόρουμ Πρόγκρες» 9.075 τον. γκρός, τού 1960 έπωλήθη σέ σαουδαραβικά συμφέροντα και παραδόθηκε. Μετονομάσθηκε «Al Montaser». Τό σκάφος έβυθισθη τόν. Ιούνιο.

— Τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Τερέζα» 18.483 τον. γκρός, 31.802 τον. d.w. τού 1961 έπωλήθη σέ συμφέροντα τού Ταϊβάν και παραδόθηκε. Μετονομάσθηκε «Hwalee».

— Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό ύπο σημαία Μάλτας φορτηγό «Οσεανζόου» 8.858 τον. γκρός, 10.825 τον. d.w. τού 1966 και τά 1.15 έκατομ. δολλάρια.

— Άντι ποσού 1.4 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη σέ ίνδικά συμφέροντα τό φορτηγό «Pio Γκράντε» 2.889 τον. γκρός, 5.693 τον. d.w. τού 1969.

— Έπωλήθη σέ άλλοδαπούς τό φορτηγό «Βίκιλαμ» 3.951 τον. γκρός, 4.491 τον. d.w. τού 1957 και παραδόθηκε. Μετονομάσθηκε «Shayma 3».

— Αγοράστηκε άντι δολ. 1.900.000 και παραλήφθηκε τό δηζελοκίνητο παναμαϊκό φορτηγό «Treasure Island» 8.676 τον. γκρός, 12.117 τον. d.w. τού 1969. Μετονομάσθηκε «Εύπο Κοίτη» και διατήρησε τήν παναμαϊκή.

— Τό δηζελοκίνητο ισπανικό φορτηγό «Marta» 11.383 τον. γκρός, 19.052 τον. d.w. τού 1973 άγοράσθηκε άντι 4 έκατομ. δολλαρίων. Μετονομάσθηκε «Προσπέριτο». Υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Έπωλήθη άντι ένος έκατομ. δολλαρίων τό φορτηγό «Δίρφυς» 9.443 τον. γκρός, 14.519 τον. d.w. τού 1961.

— Έπωλήθη σέ ιταλικά συμφέροντα και παραδόθηκε τό μπάλκ κάρριερ «Μάρτης» 11.915 τον. γκρός, 19.015 τον. d.w. τού 1961. Μετονομάσθηκε «Martin S.» και υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία. Τιμή 1,1 έκατομ. δολλάρια.

— Παρά τής Manta Shipping άγοράστηκε τό δηζελοκίνητο ιαπωνικό φορτηγό «Iwashiro Maru» 10.015 τον. γκρός, 12.703 τον. d.w. τού 1966. Τιμή 1,1 έκατομ. δολλάρια. Μετονομάσθηκε «Zinc Trader» και υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Τό δηζελοκίνητο βελγικό φορτηγό «Monarch» 11.379 τον. γκρός, 16.618 τον. d.w. τού 1971 άγοράστηκε άπό τήν «Ατλας Μαριτάιμ» και παραλήφθηκε. «Υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία και μετονομάσθηκε «Σή Χέρον».

— Αγοράστηκε, παραλήφθηκε και υψώσε τήν κυανόλευκο τό δηζελοκίνητο λιβεριανό φορτηγό «Young Statesman» 11.003 τον. γκρός, 17.000 τον. d.w. τού 1978. Μετονομάσθηκε «Θαλασσινή Ιδέα». Τιμή δολ. 1.500.000 ώς έστι άπό τόν Σεπτέμβριο τού 1980 στήν Μπάσρα.

— Έλληνες τής Νέας Υόρκης άγόρασαν άντι 6,8 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητο λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Esso Nassau» 17.966 τον. γκρός, 31.100 τον. d.w. τού 1972.

— Τό φορτηγό «Ερμιόνη» 8.917 τον. γκρός, 15.251 τον. d.w. τού 1973 έπωλήθη άντι δολ. 4.150.000.

— Έπωλήθη σέ συμφέροντα τού Μπαγκλαντές και παραδόθηκε τό φορτηγό «Φάμιλου Γιούνιτ» 10.116 τον. γκρός, τού 1965. Μετονομάσθηκε «Bengal Star».

— Τό παναμαϊκό φορτηγό «Χριστίν Ι» 1.570 τον. γκρός, τού 1957 έπωλήθη σέ σαουδαραβικά συμφέροντα και παραδόθηκε. Μετονομάσθηκε «Mukairish Airabee».

— Αγοράσθηκε και έγινε ή παραλαβή τού δηζελοκίνητου παναμαϊκού φορτηγού «African Beryl» 8.773 τον. γκρός, 12.710 τον. d.w. τού 1969. Μετονομάσθηκε «Mariva II» και υψώσε τήν κυανόλευκο.

— Σέ νοτιοαμερικανικά συμφέροντα έπωλήθη τό φορτηγό «Ανδρομέδα» 4.522 τον. γκρός, 7.500 τον. d.w. τού 1969.

— Γύρω στά δολ. 6.300.000 έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό μπάλκ κάρριερ «Mariva Γκράντε» 14.523 τον. γκρός, 27.439 τον. d.w. τού 1975.

## Μετονομασίες

Τό φορτηγό «Αγιος Μηνάς» 2.985 τον. γκρός, τού 1969, μετονομάσθηκε «Νένι».

— Σέ «Σήγκαλ» μετονομάσθηκε τό φορτηγό «Σαίντ Τζών», 9.767 τον. γκρός, τού 1971.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Κλεό» 20.880 τον. γκρός, τού 1959, μετονομάσθηκε «Κλεό Ι».

— Μετονομάσθηκαν σέ «ΤΦΛ Πρόγκρες» και «ΤΦΛ Προσπέριτο» τά ρό-ρό «Μερζάριο Εμιλία» και «Μερζάριο Λομβαρδία» 5.778 τον. γκρός, τού 1978.

— Τό φορτηγό «Ωμέγα Κώ» 1.962 τον. γκρός, τού 1965, μετονομάσθηκε «Ανιμπαρ».

— «Γιώτα» μετονομάσθηκε τό φορτηγό «Πανταύρα» 10.163 τον. γκρός, τού 1962.

— Μετονομάσθηκε «Άγκόρας» και υψώσε σημαία Μάλτας τό μπάλκ κάρριερ «Μαθιός» 8.975 τον. γκρός, τού 1962.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Λάνια» 81.257 τον. γκρός, τού 1968 μετονομάσθηκε «Γκαλερί» και υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Σέ «Σολάνζ Π.» μετονομάσθηκε τό φορτηγό «Αλιάκμων Προσπέριτο» 8.294 τον. γκρός, τού 1960 και υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Τό φορτηγό «Φλαμίγκο» 4.647 τον. γκρός, τού 1963 μετονομάσθηκε «Φλαμίγκο ΙΙ» και υψώσε τήν παναμαϊκή σημαία.

— Μετονομάσθηκε «Μυρτιδιώτισσα» τό φορτηγό «Ντέκα Ναβιγκέίτορ» 7.700 τον. γκρός, τού 1965.

— Τό φορτηγό «Ασπίς» 9.278 τον. γκρός, τού 1958 μετονομάσθηκε «Τεκάπο».

## Οι διαλύσεις

Τό φορτηγό «Λεβέντης» 8.816 τον. γκρός, τού 1960 έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές. Τιμή δολ. 111,5 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές άντι δολ. 115 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος τό δεξαμενόπλοιο «Μανώλης Μ.», 47.493 τον. γκρός, τού 1964.

— Σέ διαλυτές τού Ταϊβάν έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Περσέπολις» 30.511 τον. γκρός, τού 1963. Τιμή δολ. 118 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Σαίντ Μαίρη» 12.279 τον. γκρός, τού 1956 έπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές, άντι δολ. 112,5 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Έπωλήθη σέ δυτικογερμανούς διαλυτές τό μεταλλοφόρο «Ναυσικά Λ.» 3.640 τον.

# THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.

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

London Agents

NEPHELE MARITIME AGENCY LTD.

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

γκρός, τοῦ 1956.

— Τό κυπριακό φορτηγό «Άλεκ» 4.702 τον. γκρός, τοῦ 1953 ἐπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές ἀντί δολ. 93 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές ἀγόρασαν ἀντί δολ. 104 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τό δεξαμενόπλοιο «Κύπρος» 119.666 τον. γκρός, τοῦ 1969.

— Ἀντί δολ. 105 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη σέ πακιστανούς διαλυτές τό δεξαμενόπλοιο «Γεώργιος Β. Σφῆκας» 28.430 τον. γκρός, τοῦ 1963.

— Σέ πακιστανούς διαλυτές ἐπωλήθη ἐπίσης τό παναμαϊκό φορτηγό «Σάμη» 8.361 τον. γκρός, 12.575 τον. d.w. τοῦ 1960.

— Σέ διαλυτές τοῦ Ταιβάν ἐπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Γουόρλντ Φίλντ» 35.642 τον. γκρός, τοῦ 1965. Τιμὴ δολ. 114,8 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Ἐπωλήθη γιά διάλυση ἀντί δολ. 105 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος τό δεξαμενόπλοιο «Άγιος Βλάσιος Β.», 20.140 τον. γκρός, τοῦ 1956.

— Ἀντί δολ. 89,75 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος ἐπωλήθη πρός διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Βασίλης» 12.369 τον. γκρός, τοῦ 1958.

— Ἐπωλήθη πρός διάλυση στήν Ταϊλάνδη τό παναμαϊκό φορτηγό «Καρίμπιαν Νοσταλγία», 8.203 τον. γκρός, τοῦ 1956.

— Ἀντί δολ. 105 κατά τὸν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, ἐπωλήθη πρός διάλυση τό μικτό σκάφος «Μαριλένα» 72.335 τον. γκρός, τοῦ 1971.

— Τό κυπριακό φορτηγό «Άλμα Μ.» 3.709 τον. γκρός, τοῦ 1955, ἐπωλήθη πρός διάλυση.

— Ἐπωλήθη σέ ιταλούς διαλυτές τό μπάλκ κάρριερ «Κρόνος» 10.707 τον. γκρός, τοῦ 1962.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Εύανθη» 38.339 τον. γκρός, τοῦ 1966 ἐπωλήθη σέ διαλυτές τής Φορμόζας.

### 1.000 θέσεις παροπλισμοῦ

Ἐνώ ὁ ρυθμός ύποβολῆς αἰτήσεων γιά τόν παροπλισμό πλοίων ἔφθασε τίς δέκα περίπου τήν ήμέρα, ὁ ύπουργός Ναυτιλίας δήλωσε ὅτι στόχος τοῦ ύπουργείου είναι ἡ ἑξεύρεση ἀγκυροβόλιων γιά τόν παροπλισμό 1.000 τουλάχιστον πλοίων. Χαρακτηριστικό τοῦ ρυθμοῦ παροπλισμού τών πλοίων είναι τό γεγονός ὅτι ἐνώ τήν περασμένη Δευτέρα οἱ ἀνεκτέλεστες ἐγκρίσεις παροπλισμοῦ ἦταν μόνον 77, τήν Τετάρτη 28 Ιουλίου είχαν ἀνέλθει σέ 108 καὶ οἱ 71 ἀπό αὐτές ἀφοροῦσαν πλοῖα πού πρόκειται νά παροπλισθοῦν στήν περιοχή τῆς Ἐλευσίνας. Ὁ κ. Κατσιφάρας, μιλώντας τήν περασμένη Τετάρτη γιά τό θέμα τοῦ παροπλισμοῦ τών πλοίων, δήλωσε ὅτι ἡ Πολιτεία θά ἀντιμετωπίσει αὐτή τήν ἐκτακτή ἀνάγκη τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ὅτι τούτῳ θά ἐξηγηθεῖ μέσα φένεια πρός δόλους τούς Ἐλληνες. Τήν Τετάρτη ἐπίσης διευκρινίσθηκε ἀπό τόν διευθυντή Λιμενικῆς Ἀστυνομίας πλοίαρχο κ. Δημ. Γιαννακόπουλο ὅτι δέν πρόκειται νά χρησιμοποιηθοῦν τά ἀγκυροβόλια πού είχαν καθορισθεῖ στή Νέα Πέραμο Καβάλας, τόν Πτελεόδ Βόλου καὶ τήν εύρυτερη περιοχή τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης. Ἡ Νέα Πέραμος καὶ ὁ Πτελεόδ κρίθηκαν ἀνασφαλεῖς περιοχές ἀπό τό Σάλβατζ Ασσοσιέσον (στή Νέα Πέραμο είχαν παροπλισθεῖ τόν Ιανουαρίο καὶ τόν Φεβρουαρίο τρία πλοῖα τά όποια δμως μεθορμίσθηκαν λόγω τών δυσμενών καιρικών συνθηκών πού ἐπικρατοῦν στή περιοχή) ἐνώ γιά τήν εύρυτερη περιοχή τοῦ λιμένος Θεσ-

σαλονίκης ἐκρίθη ὅτι ὁ παροπλισμός πλοίων θά δημιουργοῦσε προβλήματα στή λειτουργία τών ηλεκτρονικών όργάνων τοῦ ἐκεί ἀεροδρομίου.

### Ἡ ἀνεργία

Σύμφωνα μέστοις τοῦ ΓΕΝΕ, οἱ ναυτικοί πού προσφέρονταν νά ναυτολογηθοῦν στό διάστημα μεταξύ 12 καὶ 19 Ιουλίου ἀνέρχονταν συνολικά σέ 3.952. Ἀπό αὐτούς 2.646 στό κέντρο, δηλαδή στόν Πειραιά, καὶ 1.306 στής ἐπαρχίες ἐναντί 3.989 στό διάστημα μεταξύ 5 καὶ 12 Ιουλίου καὶ 4.139 στό διάστημα μεταξύ 28 Ιουνίου καὶ 5 Ιουλίου. Ο παραδήποτε ὁ ἀριθμός τών προσφερομένων πρός ναυτολόγηση πρέπει νά είναι αὐτή τή στιγμή μεγαλύτερος, δεδομένου ὅτι στό δεύτερο 15θήμερο τοῦ Ιουλίου παροπλισθήκαν 52 πλοῖα τά όποια ἀντιπροσωπεύουν τουλάχιστον 1.300 θέσεις ἀπασχολήσεως. Πάντως οἱ ἀριθμοί διαφεύδουν ἐκείνους πού δημιουργοῦν γιά χιλιάδες ἀνέργους ναυτικούς πρό ἀρκετών μηνών ἀλλά καὶ πρόσφατα ἀκόμη. Ἐν δψει τῆς αὔξησεως τής ἀνεργίας καὶ προκειμένου νά ἀπορροφηθοῦν δημιουργοί ὁ ύπουργός κ. Κατσιφάρας δήλωσε δτή προωθεῖται σχέδιο χρησιμοποίησεως ἀνέργων στά παροπλισμένα πλοῖα, πέραν τών φυλάκων, γιά ἐργασίες συντηρήσεως καὶ αὔξησεως τοῦ βαθμοῦ ἀσφαλείας τών ἀλλά καὶ γιά τήν ἀποφυγή περιστατικών ρυπάνσεως. Γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ σχεδίου αὐτού διεξάγονται ἡδη συνεννοήσεις μέτον ἐφοπλισμοῦ.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀπό τούς 3.952 ναυτικούς πού προσφέρονταν νά ναυτολογηθοῦν στό διάστημα μεταξύ 12 καὶ 19 Ιουλίου μόνον 528 στό κέντρο καὶ 1.074 στής ἐπαρχίες πληρούσαν τίς προϋποθέσεις γιά ἐπιδότηση λόγω ἀνέργων ἡ όποια ἀρχισε ἡδη στό κέντρο καὶ πρόκειται νά ἐπεκταθεῖ καὶ στής ἐπαρχίες. Ἀπό τά στοιχεία τοῦ ΓΕΝΕ προκύπτει ὅτι οἱ περισσότεροι ἀπό ἐκείνους πού προσφέρονται γιά ναυτολόγηση (2.000 περίπου) είναι ἀξιωματικοί γεφύρας καὶ μηχανῆς καὶ τών τριών βαθμίδων, ἐνώ οἱ ναύκληροι, Ευλογροί, ἀντλιωροί, ναύτες, λιπαντές καὶ θερμαστές είναι ἀλλάχιστοι.

### Ναυτασφαλιστική ἀγορά

Ὑπάρχουν σκέψεις καὶ προγραμματισμός γιά τή δημιουργία ἔθνικής ναυτασφαλιστικής ἀγορᾶς, δήλωσε ὁ ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας ὁπαντώντας σέ σχετική ἐρώτηση καὶ είπε ὅτι δέν μπορεῖ ἀκόμη νά προβεῖ σέ λεπτομερεῖς ἀνακοινώσεις γιά τό θέμα αὐτό. Εἶπε ἐπίσης ὅτι ὑπάρχουν καὶ ἀλλά

### Μνήμη Γρηγόρη Παραρά



### Ἐνας χρόνος

Συμπληρώνεται ἡδη ἐνας χρόνος ἀπό τότε πού ἐφυγεῖ ἀναπάντεχα ἀπό κοντά μας ὁ Γρηγόρης Παραράς. Ἐνας χρόνος πού δὲν μπόρεσε νά καλύψει τό κενό πού ἀφῆσε ἡ ἐλλειψή του καὶ στά «Ναυτικά Χρονικά» ἀλλά κυρίως στίς καρδιές μας καὶ στίς καρδιές τών πολυάριθμων φίλων του. Τήν ἀλλη Κυριακή 8 Αύγουστου, πού συμπίπτει ἀκριβώς μέτον ἡμερομηνία τοῦ θανάτου του, θά τελεσθεῖ ἐπί τού τάφου του, στά Νεκροταφείο Νεαπόλεως Κορυδαλλού, τό ἐτήσιο μνημόσυνό του

### ΜΝΗΜΟΣΥΝΟ

Τήν Κυριακή 8 Αύγουστου καὶ ὥρα 12.50 τελούμε στά Νεκροταφείο Νεαπόλεως Κορυδαλλού ἐτήσιο μνημόσυνο ὑπέρ ἀναπασούσεως τής ψυχῆς τοῦ θανάτου του, θά τελεσθεῖ ἐπί τού τάφου του, στά Νεκροταφείο Νεαπόλεως Κορυδαλλού, τό ἐτήσιο μνημόσυνό του

### ΓΡΗΓΟΡΗ Σ. ΠΑΡΑΡΑ

‘Η σύζυγος Βαλασία Παραρά. Τά τέκνα Μανίνα, Βέρα καὶ Νέλη. Οι γονεῖς, τά ἀδέλφια, οι λοιποί συγγενεῖς.

## at Argentina

### HELLAS – MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS – SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS – STEVEDORING – CATERING – REPRESENTATIONS

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 – ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 321843, 329735, 329735

A.O.H. MR VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telex: 18724 ELLAS AR.

CABLE: HELLASMAR BARIES

σχετικά θέματα που μελετώνται και τά δροποια περιλαμβάνονται στίς προγραμματικές διακηρύξεις του ΠΑΣΟΚ. Από τή δήλωση αυτή προκύπτει ότι πρόκειται κυρίως για τήν ίδρυση ναυτιλιακής τράπεζας.

### Oι ναυτιλιακές σχέσεις μέ την Ρωσία και Κούβα

Θέματα που άναφέρονται στίς έλληνοσοβιετικές ναυτιλιακές σχέσεις συζητήσεις δύναμης την ιδρύσεις ναυτιλιακού άντιπροσωπού της Σοβιετικής Ένωσεως στην Ελλάδα κ. Μερκούλωφ πού τόν έπισκεψθηκε στο ΥΕΝ.

Έπιστημα που άναφέρονται στήν άναπτυξή των ναυτιλιακών σχέσεων μεταξύ της Ελλάδας και της Κούβας συζητήθηκαν σε συνάντηση του γενικού γραμματέα του υπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Σαραντίτη και του διευθυντού του υπουργείου Μεταφορών της Κούβας κ. Σαμπερόν, δρόποιος συνδέουσ τόν Κούβανο υπουργό Έξωτερικών κ. Μαλμέρκα στο ταξίδι του στήν Ελλάδα. Στά θέματα αυτά περιλαμβάνονταν έπισης ή δημιουργία μικτών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, ή έπισκευη πλοίων στήν Ελλάδα κλπ. και συμφωνήθηκε νά συνεχισθούν οι σχετικές συνομιλίες.

### Σεμινάριο Ναυτικού Δικαίου

Η Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου TULANE (Νέας Όρλεάνης) σε συνεργασία με την Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου όργανωσε Σεμινάριο Ναυτικού Δικαίου στήν Αθήνα (Ξενοδοχείο ATHENAEUM INTERCONTINENTAL) μεταξύ 19 και 23 Ιουλίου 1982. Τήν πρωτοβουλία και τήν διεύθυνση του Σεμιναρίου είχε ο Έλληνας καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου TULANE κ. Αθανάσιος Γιαννόπουλος.

Όμιλητές ήσαν άμερικανοί δικαστές και άμερικανοί και έλληνες καθηγητές και δικηγόροι. Κατά τήν έναρκτηρια συνεδρίαση προσφώνησαν τούς συμμετέχοντες ή Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών κ. Ε. Μαχαίρας και ή Πρόεδρος της Ελληνικής

### 'Απαλλαγές άπο τό φόρο ή τήν είσφορά λόγω έπισκευών ή μετασκευών πλοίου

Η Διεύθυνση Φορολογίας Εισοδήματος τού υπουργείου Οικονομικών άπεστειλε μέ ημερομηνία 22 Ιουνίου τήν κατωτέρω έγκυρο σχετική με τίς άπαλλαγές άπο τόν φόρο ή τήν είσφορά του N. 27/75 λόγω έπισκευών ή μετασκευών κλπ. τού πλοίου:

Μέ άφορμή έρωτήματα πού μάς ύποβληθηκαν σχετικά με τό άνωτέρω θέμα σάς άνακοινώνουμε τά έξης:

1. Μέ τίς διατάξεις τής περ.γ τής παρ. 1 τού άρθρου 7 τού N. 27/1975 δρίζεται οτι: «πλοία ήλικιάς κάτω τών 20 έτών ύφισταμενα άνακατασκευήν ή μετασκευήν ή άντικατάστασιν τού συστήματος προώσεως ή δλων μηχανημάτων, ώς και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και έν γένει έπισκευάς, έφ' δοσον αί έργασίαι αύται έκτελούνται έν Έλλαδι, αί δέ δαπάναι τών έργασιών τούτων καλύπτονται δι' είσαγωγής ένου συναλλάγματος, ή παλλάσσονται τού φόρου, κατ' άντιστοιχίαν ένός έτους φορολογικής ή παλλαγής πρός δαπάνην έκατον χιλιάδων δολαρίων (100.000), τής έκ τού φόρου ή παλλαγής άρχομένης άπο τού έπομένου έτους τής συντελέσεως τών έργασιών και μή δυναμένου έν πάση περιπτώσει τού συνολικού ποσού τούτου, οίτινος ή παλλάσσονται, νά ύπερβη τό 50% τής δαπάνης και μέχρις έξ (6) έτών.

Τά ίδια δρίζονται και μέ τίς διατάξεις τής περιπτώσεως γ τής παρ. 1 τού άρθρου 11 τού N. 27/1975 σχετικά με τήν είσφορά πού έπιβάλλεται στά πλοία πού νηολογήθηκαν μέ Έλληνική σημαία πρίν άπο τήν έναρξη τής ισχύος τού N. 27/1975.

2. Από τά άνωτέρω προκύπτει οτι γιά νά τύχει τό πλοίο ή παλλαγής άπο τό φόρο ή τήν είσφορά πρέπει:

α) Οι έργασίες γιά τίς έπισκευές, μετασκευές κλπ. νά γίνουν στήν Ελλάδα.

β) Νά έχουν δολοκλήρωθει οι έργασίες αύτές, γιατί ή ή παλλαγή άρχιζει άπο τό έπομένο έτος τής συντελέσεως τών έργασιών.

γ) Οι δαπάνες τών έργασιών νά έχουν καλυφθεί με είσαγωγή ένου συναλλάγματος.

δ) Γά κάθε έτήσια ή παλλαγή άπο τό φόρο ή τήν είσφορά ή πατείται έλαχιστο άριο δαπάνης (100.000) έκατο χιλιάδων δολ., έπομένων γιά δαπάνη κατώτερη άπο τό άριο αύτο δέν άναγνωρίζεται ή παλλαγή.

3. Ο συνολικός φόρος ή ή είσφορά γιά τήν θέμα ή παλλάσσονται, δέν μπορεί νά ξεπεράσει τό 50% τής συνολικής δαπάνης πού πραγματοποιήθηκε γιά τίς έπισκευές μετασκευές κλπ. Τό ποσοστό 50% δηλαδή, άναφέρεται στήν συνολική δαπάνη πού πραγματοποιήθηκε, — ή όποια δέν είναι ποσό δεδομένο γιά τό νομοθέτη, γι' αύτο και έκφραζεται σε ποσοστό πάνω σ' αύτή — και όχι στό κατώτερο άριο δαπάνης πού ή πατείται γιά κάθε έτήσια ή παλλαγή γιατί δέν ήθελε αύτό δι νομοθέτης, δέν θά έκφραζόταν σε ποσοστό πάνω στό δεδομένο και σταθερό ποσό τών (100.000) έκατο χιλιάδων δολ. άλλα θά δρίζεται σε ποσεύθειας τό ποσό τών (50.000) πενήντα χιλιάδων δολ. σάν περιορισμό κάθε έτήσιας ή παλλαγής άπο τό φόρο ή τήν είσφορά.

4. Η ή παλλαγή ή πλοκληρώνεται άλλα και έχαντλεται ή πού συμπληρωθούν τά 6 χρόνια φορολογικής ή παλλαγής κατ' άνωτα άριο χωρίς ή παραίτητα τά 6 χρόνια αύτά νά είναι συναπτά.

5. Η δολοκλήρωση δηλαδή τής έξαστείας μπορεί νά γίνεται ή ποτεδήποτε και έπομένων δέν έχαντλεται πάντα σε μία δαπάνη άλλα μπορεί νά έπεκταθεί και σε δλλες δαπάνες, χωρίς τούτο νά σημαίνει οτι πρόκειται γιά νέα ή παλλαγή, άλλα γιά τήν μία ή παλλαγή πού έπιτρέπει ή νόμος σύμφωνα με τίς διατάξεις τών άρθρων 7 και 11 παρ. 3 και 2.

5. Σύμφωνη με τά άνωτέρω είναι και ή άριθ. 1/1981 γνωμοδότηση τής έπιτροπής τού άρθρου 64 τού Π.Δ. 636/1977 τήν θέμα πού ή ποτεδήποτε ή έπομένων δέν έχαντλεται ή πού συμπληρωθούν τά 6 χρόνια φορολογικής ή παλλαγής κατ' άνωτα άριο χωρίς ή παραίτητα τά 6 χρόνια αύτά νά είναι συναπτά.

Μέ Ε.Υ.

Ο Γενικός Γραμματέας  
ΕΕΝ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΟΣ

# slavenburg & huyser bv

We are in ROTTERDAM Liner Agents for:

- 1) EGYPTIAN NAVIGATION COMPANY – ALEXANDRIA
- 2) PAN - ARAB SHIPPING – ALEXANDRIA
- 3) COLSA - LINES – BRUSSELS
- 4) GEDEN - LINES – ISTANBUL
- 5) DEEP SEA SHIPPING – COPENHAGEN
- 6) SCAN ROUTE WEST NORWAY LINE – HOMMELVIK
- 7) PROTEA - LINES – PIRAEUS
- 8) PEGASUS AIR SEA SERVICES – GIBRALTAR
- 9) COMBO - LINES – KUALA - LUMPUR

Westersingel 106, 3015 LD Rotterdam  
Telephone: 010-36 15 11, private: 010-38 56 16  
Telex: 21072 / 22461

liner-agencies • tramp-agencies • chartering • forwarding • road-transport • warehousing • distribution • airfreight • rhine-shipping and river navigation • sale of vessels • purchase of vessels • insurance

Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου κ. Παν. Σωτηρόπουλος. Παρέστησαν έπισήσ δ Πρόεδρος τού ΔΣ Πειραιώς κ. Ε. Βασιλάτος και δικηγόροι Αθηνών και Πειραιώς.

Από τούς έλληνες όμιλητές ανεπτύχθησαν τά έξη θέματα κατά τήν σειρά τού προγράμματος:

— Καθηγητής κ. Κ. Κεραμεύς: Δικαιοδοσία επί ναυτικών ύποθέσεων.

— κ. Γ. Γαϊτας: Σύγκριση άμερικανικής και ήπειρωτικής εύρωπαίκης διαδικασίας επί ναυτικών ύποθέσεων.

— Καθηγητής κ. Δ. Μαρκιανός: Το Έλληνικό Ναυτικό Δίκαιο.

— Καθηγητής κ. Ν. Δελούκας: Ναυτικά προνόμια και ύποθήκες.

— Καθηγητής κ. Α. Αργυριάδης: Θαλάσσια ασφάλιση και περιορισμός εύθυνης.

— κ. Παν. Σωτηρόπουλος: Προετοιμασία και χειρισμός μεγάλων ναυτικών δικών.

— κ. Ιωάν. Περράκης: Επιθαλάσσια Αρωγή.

— κ.κ. Γεώργ. Δανιόλος και Παν. Μαυριγιάννης: Ατυχήματα ναυτικών.

— Καθηγητής κ. Ι. Σχινάς: Απαιτήσεις λόγω ζημιών τών φορτίων.

### Τιμητική έκδήλωση γιά τόν κ. Αντώνη Χανδρή

Η Έλληνική Έταιρία δραγανώνει έκδήλωση στη Νέα Μονή Χίου γιά νά τιμήσει τόν κ. Αντώνη Χανδρή, δωρητή τού προγράμματος αναστηλώσεως τής Μονής. Η έκδήλωση γίνεται τήν Κυριακή 1 Αύγουστου μετά τήν λειτουργία στο Καθολικό τής Μονής δημόθα χοροστατήσεις δ Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Χίου κ. Διονύσιος.

Το σημαντικό αύτό έργο τού προγράμματος αναστηλώσεως τής Μονής χρηματοδοτήσεις έξι διοκλήτου δ. κ. Αντώνης Χανδρής έκτιμωντας τήν τεράστια δέξια και σημασία τού Μνημείου.

### Στήν Τράπεζα «Κοντινένταλ»

Ο κ. Αλέξανδρος Αλεξίου άνελαβε καθήκοντα Γενικού Διευθυντού Πιστώσεων / Μάρκετινγκ τών ναυτιλιακών έργασιών τής Τράπεζας «Κοντινένταλ Μπάνκ» πού έδρευει στήν Ακτή Μιαούλη 25 τού Πειραιᾶ. Ο κ. Αλέξιου, πού ήταν προηγουμένως ύπευθυνος τών ναυτιλιακών έργασιών τής ίδιας Τράπεζας στην Νέα Υόρκη, είναι άποφοιτος τού Κολλεγίου Αθηνών και τών Αμερικανικών Πανεπιστημών «Μπραντάϊς» και «Νέας Υόρκης» δημόσιας οικονομικά και χρηματοδότηση έπιχειρήσεων.

### Τά γραφεία Τσάκου στό Λονδίνο

Λόγω μετεστεγάσεως ή νέα διεύθυνση τών γραφείων τής έταιρίας «Τσάκος Σίππινγκ» στό Λονδίνο είναι: 5 White's Row, London E1 7NF, τηλέφωνο: 01-377.1434, Τέλεξ: 886872.

### Στόν Ναυτικό "Ομίλο"

Τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο τού Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος τό όποιο έξελέγη γιά τήν τριετή περίοδο 1982-84 άπαρτιζουν οι κ.κ. Γ. Κωστόπουλος, πρόεδρος, Ειρ. Καλλιγά και Ι. Σερπιέρης, άντιπροέδροι, Δ. Κουτσουδάκης γεν. γραμματέας, Ι. Γκούμας, ταμίας, και μέλη οι κ.κ. Γ. Λεμπέσης, Χρ. Λεμπέσης, Ι. Λεωνίδας, Γ. Ανδρεάδης, Α. Κανελ-

λόπουλος, Ν. Νομικός, Στ. Πορφυράτος, Α. Ποταμιάνος και Φρ. Σαρακάκης.

### ‘Ο κ. ’Ορφανός προήχθη σε άντιναύαρχο

Μέ Π.Δ. πού δημοσιεύθηκε στήν Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως προήχθη στό βαθμό τού άντιναύαρχου δ άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος κ. Δημ. Όρφανός.

### Μεγάλη παραγγελία μηχανών

Οι έταιρίες M.A.N. και B&W, οι όποιες έχουν συστήσει, κοινοπραξία, έξασφάλισαν σημαντική παραγγελία προμηθείας 54 μηχανών τής σειράς L-V 20/27 γιά 9 βοηθητικά σκάφη πού ναυπηγούνται στήν Σαγκάτ γιά λογαριασμό τής Σιγκαπούριανης έταιρίας «Sentinel Supply Ships».

Κάθε σκάφος θά έφοδιασθεί με τέσσερες μηχανές προώσεως, άνα δύο σε κάθε άξονα, μέ δύο ήλεκτρομηχανές και τό συνολικό κόστος τής παραγγελίας έφθασε τά 35 έκατομ. μάρκα.

### Νέες έγκαταστάσεις Κάργκο τής έταιρίας KLM

Οι Όλλανδικές Αερογραμμές έγκαινίασαν πρόσφατα στό άεροδρόμιο «Σκίπιχολ» τού Αμστερνταμ τό νέο σταθμό διακινήσεως άεροπορικώς έμπορευμάτων έπιφανείας 22.000 τετρ. μέτρων.

Ο νέος σταθμός έξοπλισμένος με σύγχρονα συστήματα στοιβασίας, άντιπροσωπεύει έπενδυση 37 έκατομ. δολλαρίων και θά αύξησε σημαντικά τά διακινούμενα ύπό τής KLM φορτία πού σήμερα καλύπτουν τό 22% τών έσοδων τής έταιρίας.



*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)



## Τό «MAPINA Π.»

Πληροφορούμεθα τήν θλιβερή περίπτωση καθυστέρησεως έμφορτου έλληνικού πλοίου στόν Πειραιά λόγω άπεργίας έργατος τεχνικών τοπικού συνεργείου, ή όποια προέκυψε λόγω διαφωνίας με τούς έργοδότες των, χωρίς οι πλοιοκτήτες του σκάφους νά εχουν καμμία άναμιξη.

Λέγεται ότι ούπουργός Έργασίας, με έντολή του μέσω τής άρμοδιας Διευθύνσεως Έργασίας, άπηγόρευε τήν άπασχόληση άπεργοσπαστών στό πλοίο «MAPINA Π.» τό δόποιο είναι Φορτωμένο με 9.250 τον. γενικού φορτίου από τήν Ινδία γιά Δανία και προσγιαστές στόν Πειραιά στις 9 Μαΐου γιά έκτελεση έπισκευών στήν κυρία μηχανή.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πού έπληροφορήθησαν σχετικά στις 29 Ιουλίου θά έξετάσουν τά πλήρη στοιχεία τής ύποθεσεως τά δόποια θά δημοσιευθούν στήν έπόμενη έκδοσή των.

## ΝΙΚΟΛΑΣ ΗΛΙΑ ΤΣΑΚΟΣ

Απεβίωσε στις 22 Ιουλίου σε ήλικια 82 έτών ο Νικόλαος Ηλία Τσάκος, παλαιόμαχος ναυτικός και πατέρας τού Καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, ιδρυτού τής διμώνυμης ναυτιλιακής έταιρίας. Η κηδεία τού Νικολάου Τσάκου έγινε στις 25 Ιουλίου στή γενέτειρά του, στά Καρδάμυλα τής Χίου, από τόν iερό ναό τού Σταυρού και τήν παρακολούθησε δύο τό χωριό. Στούς οίκείους του τά «Ναυτικά Χρονικά» έκφράζουν ειλικρινή συλληπητήρια.

## — ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

## ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησαν τά τεύχη 4, 5, 6 - 7 τής Έπιθεωρήσεως Ναυτιλιακού Δικαίου τού δικηγόρου κ. Ιακ. Σέργη.

Στό πρώτο δημοσιεύεται στήν άρχη μελέτη τού δικηγόρου κ. Ν. Χαλκιά «Η παλινόστησης τών ναυτικών κατά τό δημόσιον ναυτικόν δίκαιον μετά τόν N. 1220/1981» και άκολουθει η νομολογία έπι θεμάτων ναυτικής έργασίς (14 άποφάσεις και 3 γνωμοδοτήσεις) διαχειρίσεως πλοίου, επιθαλασσίου άρωγης, διαιτησίας κλπ. Στό τεύχος 5 δημοσιεύονται 30 πρόσφατες άποφάσεις έλληνικών δικαστηρίων έπι θεμάτων θαλασσίας μεταφοράς, ναυτικής έργασίας, ναυτικών άτυχημάτων, ρυπάνσεως τής θαλάσσης κλπ. Τέλος στό ένιατο τεύχος 6-7 (Ιούνιος - Ιούλιος 1982) δημοσιεύεται στήν άρχη μελέτη τού έφετού κ. Χ. Στυλιανέα περί ναυτικής άσφαλσεως και ειδικώτερα περί τού θεμάτου τής υποκαταστάσεως τού άσφαλιστου εις τήν ναυτικήν άσφαλσιν κατά τό άγγλικόν δίκαιον. Στή συνέχεια καταχωρούνται 10 άποφάσεις περί ναυτικής άσφαλσεως, θαλασσίας μεταφοράς και ναυτιλιακής φορολογίας καθώς και 25 έξαιρετικά ένδιαφέρουσες άποφάσεις άναφερόμενες στήν άσθενεια ώς έργατικό άτυχημα (καρδιοπάθειες, καρκίνος, άρτηριακές παθήσεις, ψυχασθενειες). Και στά τρία τεύχη καταχωρείται στό τέλος ή πρόσφατη ναυτιλιακή νομοθεσία (Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές άποφάσεις).

## ΛΕΥΤΕΡΗ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗ

## «ΠΕΡΙΠΛΑΝΗΣΗ»

Είκοσι περίπου καινούργια τραγούδια μάς προσφέρει ο καπετάνιος ποιητής Λευτέρης Μαρματσούρης με τήν τρίτη κατά σειρά ποιητική συλλογή του. Στά τραγούδια αύτά άφηνει και πάλι τό ποιητικό του χάρισμα νά μετουσιώνει σε στίχους τούς ίσους έρεθισμούς τών ματιών και τής ψυχής πού τού προσφέρουν πλουσιοπάροχα τά ταξίδια του σ' όλο τόν κόσμο. Από τή χιονισμένη Τένεδος μέχρι τούς δεινόσαυρους τού Μουσείου τής Ν. Υόρκης. Βαθειά ποτισμένος με τό έλληνικό δράμα, έχει άσκησει τό μάτι — και τή καρδιά του — νά διακρίνει τίς ρίζες τής ράτσας μας στούς Φιλισταίους ή τή Βακτριανή, στό γιατρό τού Μόμπιλ ή στόν Κρητικό τής Χαμεντία. Γι' αύτό και στό παράρτημα τής Συλλογής ρίχνει μερικές ώραιες σκέψει γιά κείνο πού όνομάζει «έλληνισμό σε κατάσταση λανθάνουσα», προσθέτοντας μιά σειρά παλιότερων ποιημάτων του γιά τεκμηρίωση.

Η στήλη αύτή δέν έχει άρμοδιότητα νά κρίνει ποιητικές συλλογές. Χαίρεται ίσως κάθε φορά πού οι ναυτικοί μας φέρουν στό φώς τά έργα πού ίμπνεύστηκαν στή γαλήνη ή στίς Φουρτούνες, στούς ώκεανούς ή στά λιμάνια. Γιατί είναι οι μόνοι πού μπορούν νά κάνουν τέχνη τήν άληθινή γλώσσα τής θάλασσας. Στή κατηγορία αύτή άνήκει και ο πλοιάρχος Μαρματσούρης, τόν δόποιο και συγχαίρουμε θερμά γιά τό νέο του έργο.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES  
President

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES  
LUIGI SCAFFARDI  
GIUSEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA – VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIMARITIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS &amp; SHIPBROKERS



# Θαλάσσια άτυχήματα

**AIHTZIAN GOYENB:** Πρός Γκιζάν και Νταμάμ μέ φορτίο 4.200 τον. κατεψυγμένων προϊόντων προσάρξε σε θέση πλάτος 17.05.06 βόρειο, μήκος 42.14.18 άνατολικό στις 16 Ίουλιού. Τό πλοίο άνελκύστηκε χωρίς βοήθεια στις 19 Ίουλιού και άγκυροβόλησε βορειώς του Γκιζάν. Ή επιθεώρηση τού σκάφους δέν απεκάλυψε σοβαρές ζημιές.

**ANTONIOS G. (Λιβερ.):** Από Γιαμπού γιά Μπωμόν μέ φορτίο πετρελαίου έφθασε στις 15 Ίουλιού στο Φόλς Μπέυ, όπου έπιθεωρήθηκαν τά υφαλα άπο δύτες για νά διαπιστωθούν τυχόν ζημιές.

**ARGOLIKOS KALAF:** Από Γκάλβεστον γιά Γκαζαγουέτ έμφορτο ύπεστη πυρκαϊά στήν κουζίνα στις 19 Ίουλιο. Η πυρκαϊά κατέστρεψε σχεδόν όλοκληρη τα τίς ένδιαιτησεις και το μηχανοστάσιο τού πλοίου ένω τό πλήρωμα έγκατέλειψε σώο τό σκάφος πού βρίσκεται ύποτόν έλεγχο τών ρυμουλκών.

**ARKADIAN SKA'Y:** Από Αίγυπτο γιά Μεσόγειο άναμένεται στόν Πειραιά γιά έπισκευές στήν No. 2 ήλεκτρογεννήτρια ή όποια ύπεστη βλάβη στις 24 Ίουλιο.

**ARMPELLA:** Από Χάρη γιά Τσιταγκόγκ ύπεστη στήν 19 Ίουλιο μικρές ζημιές άπο πρόσκρουση μέ το φορτηγό «Bengal Tower» κατά τήν διάρκεια κινήσεων στό λιμάνι. Άμφοτέρα συνέχισαν τό ταξίδι τους.

**ATLANTIK XOOUP (Λιβερ.):** Επιθεωρήθηκε έν πλώ στό Σαύδο στήν 22 Ίουλιο λόγω ζημιάς στή βοηθητική ήλεκτρογεννήτρια. Μόνιμες έπισκευές άναβλήθησαν.

**AΦΡΟΣ:** Έζήτησε έπιθεώρηση στήν Ισπανία στήν 23 Ίουλιο συνεπεία ζημιάς στήν No. 3 ήλεκτρογεννήτρια.

**GKALIKO KAOYNTES (Κύπρου):** Από Βρέμη γιά Πειραιά έφθασε στήν Αμβέρσα στήν 15 Ίουλιο μέ ζημιά στήν κυρ. μηχανή.

**KALYPSO N.:** Προσάρξε λόγω όμιχλης έξω άπο τό λιμάνι Μπουσάν στήν 17 Ίουλιο μέ φορτίο 16.600 τον. Ανελκύστηκε μέ τήν

μηχανή του και άγκυροβόλησε στό λιμάνι τήν ίδια ήμέρα.

**MATZESETIK:** Έφθασε στό Μοντεβιδέο στή 16 Ίουλιο μέ ζημιές άπο κακοκαιρία. Τό σκάφος μέ φορτίο λιπασμάτων θά έπιθεωρηθεί γιά τόν καθορισμό άναγκαίων έπισκευών.

**KAPTAIN LYGNOS:** Στή Τζέντα στή 23 Ίουλιο μέ φορτίο 12.000 τον. δημητριακών άνεφερε εισροή υδατος στά διπύθμενα. Τό πλοίο θά έπιστρέψει μετά τήν έκφρωση στόν Πειραιά γιά δεξαμενισμό και άναγκαίες έπισκευές.

**PELAGOΣ:** Δεξαμενίσθηκε στήν Ιαπωνία στή 16 Ίουλιο λόγω προσαράξεως σέ προηγούμενο ταξίδι του. Ή επιθεώρηση τών ύψηλων άπεκαλύψει έλλασματουργικές ζημιές και άνελθησαν μόνιμες έπισκευές.

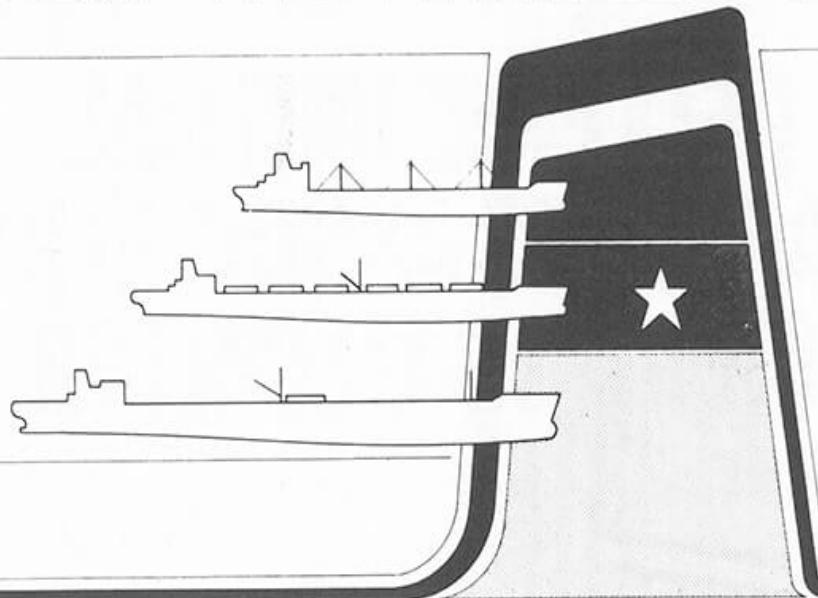
**SAMTZΩΝ MAPINEP:** Άγκυροβόλησε στό 65 χιλιόμ. τού ποταμού Παρανά στή 23 Ίουλιο μέ ζημιά στό πηδάλιο.

**ΣΗ ΧΕΡΟΝ:** Στό λιμάνι τού Río Ιανέιρο ύπεστη στή 20 Ίουλιο έλλασματουργικές ζημιές λόγω σφοδρού άνεμου. Τό σκάφος έγκατέλειψε τό κρηπίδωμα και άγκυροβόλησε σέ δάλο σημείο.

**ΦΛΩΡΑ II:** Από Πόρτ Σαΐντ γιά Μοντεβιδέο ύπεστη ζημία στήν No. 2 ήλεκτρογεννήτρια. Επιθεωρήθηκε στό Μοντεβιδέο στή 19 Ίουλιο και οι έπισκευές άναβλήθηκαν λόγω έλλειψεως άνταλλακτικών.

**XARIS (Παναμά):** Στό Κουβέιτ στή 14 Ίουλιο έζήτησε έπιθεώρηση λόγω πυρκαϊάς στό No. 4 κύτος.

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



# ‘Η ναυλαγορά

Τό ύπό θεώρηση δεκαπενθήμερο σύνοιξης μέ μιά άκοδο τάση πρός συμπίεση τών ναύλων σε δλες τις βασικές περιοχές. Σύντομα όμως και παρά την άνυπορξια οσφαρών νέων έντολών, παρατηρήθηκε μιά σταθερότητα στα διαμορφωθέντα χαρημάτια έπιπεδο. Τούτο δύναται νά όποδοθεί στόν περαιτέρω παροπλισμό χωρητικότητας, κυρίως όμως στήν άποφασιστική άρνηση πολλών πλοιοκτητών νά άναλθουν τήν φόρτωση πρός έμπορικως «νεκρές» περιοχές, κυρίως τήν ‘Απω Ανατολή.

Πολλοί ασφαροί παρατηρήτες τών ναυτιλιακών πραγμάτων έχουν τήν γνώμη ότι η άγορά έχει ήδη φθάσει στό κατώτατο σημείο της η τουλάχιστον, τείνει νά τό έγγισει σύντομο. Σέ μια παγκόσμια άγορά τόσο ρευστή και πολύπευρη, είναι άδύνατο νά σχολιάσει κανείς μιά τέτοια γνώμη, έφ' ουν τά αυτά έπιχειρήματα μπορούν νά στηρίξουν τόσο τήν αισιόδοξη άσο και τήν άπαισιόδοξη θέση, άναλογα μέ τήν ακοπή ήπο τήν άποια έξετάζονται και μέ τήν ψυχολογική διάθεση παγίνεται τούτο.

Όπωσδήποτε, δύσκολα κανείς μπορεί νά διαπιστώσει όποιαδήποτε βελτίωση και δου πού τούτο είναι σύντομό, πρέπει μάλλον νά όποδοθεί σέ αυγκυριακές συνθήκες.

Σταχυολογώντας άναμέσα στίς πιο χαρακτηριστικές ναυλώσεις τής περιόδου, άναφέρουμε:

Σιτηρά:

- 55.000 τον., άπο Κόλπο γιά Σήφορθ, δολ. 7,50 φίο, 5 ήμέρες / 8.000 τον., Αύγουστο.
- 52.000 τον., άπο Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 12,20 φίο, 10 ήμέρες, Αύγουστο.
- 30.000 τον., άπο Κόλπο γιά Αίγυπτο, δολ. 16,75 φίο, 5 ήμέρες / 1.000 τον., Ιούλιο / Αύγουστο.
- 16.000 τον., άπο Β. Ειρηνικό γιά Μαλαισία, δολ. 20 φίο, 4 ήμέρες / 1.500 τον., Αύγουστο.

- 25.000 τον., άπο Β. Ειρηνικό γιά Αίγυπτο, δολ. 17,75 φίο, 5 ήμέρες / 1.500 τον., Αύγουστο.
- 26.000 τον., άπο Αγ. Λαυρέντιο γιά Ιταλία, δολ. 8,75 φίο, 5 ήμέρες / 2.500 τον., Ιούλιο.
- 16.000 τον., άπο Μ. Λίμνες μέ συμπλήρωση μέχρι 26.400 τον., Αγ. Λαυρέντιο, δολ. 16/9 άντιστοιχως, 5 ήμέρες / 4.000 τον., Αύγουστο.
- 14.000 τον., άπο Ν. Αφρική γιά 3 Ιαπωνικούς λιμένες, δολ. 16, 2.000 / 2.500 έλευθ. έκφ., Αύγουστο.

Ανθρακες:

- Μικρή ή κίνηση, πάσχει άπο ζλειψη χαρακτηριστικών περιπτώσεων, όπωσδήποτε άναφέρουμε:
- 100.000 τον., άπο Νόρφολκ γιά Γαλλία, δολ. 3,50 φίο, 4,5/4,5 ήμέρες, Ιούλιο.
- 43.000 τον., άπο Χ. Ρόντς γιά Ιταλία, δολ. 5,50, 5 ήμέρες, 50 σέντς γιά ευθέτη θορίου λαγ. πλοίου, Αύγουστο.

Λιπάσματα:

- Τό ένδιαφέρον κυρίως συγκεντρώθηκε στής φορτώσεις άπο Κόλπο γιά Καράτοι όπου, μεταξύ τών 5-6 κλεισμάτων, άναφέρουμε:
- 20.000 τον., άπο Τάμπα γιά Καράτοι, δολ. 32,87 φίο, 3.000 τον. / 200 άνα στόμιον κύτους, Σεπτέμβριος.
- 25.000 τον., άπο Donaldsville γιά Καράτοι, δολ. 22,22, λοιπά ώς άνωτέρω. Αύγουστος.

## Μεταλλεύματα:

- Περιορισμένο τό ένδιαφέρον, λίγες νέες έντολές, έλαχιστες και οι άνακοινωθείσες ναυλώσεις:
- 106.000 τον., άπο Π. Καρτίε γιά Δουνκέρκη, δολ. 3,30 φίο, 7 ήμέρες, Αύγουστο.
- 90.000 τον., άπο Τουμπαράδο γιά Γκιζόν, δολ. 4,35 φίο, 8 ήμέρες, Αύγουστο.

## ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Φαίνεται διτή ή κύρια, όν δχι ή μοναδική πηγή άποσχόλησης γιά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο ήταν τό Kharg Island. Οι πρόσφατοι όμως βομβαρδισμοί τής περιοχής όπό τήν Ίρακινή άσφερπορία και ή απειλή έποναλφής τους προκαλεῖ πονοκέφαλο σε δλους τούς ένδιαφερούμενους. Και ένω πολλοί πλοιοκτήτες είναι άπροθυμοι νά θέσουν σε κίνδυνο τά πλοία τους και τήν ζωή τών πληρωμάτων τους, οι ναυλώτες διοιτεύντο νά συμφωνήσουν τών ναύλω τών WS 35/37, γιά δύση / άντολή άντιστοιχως, τό μεγαλύτερο όμως μέρος μιάς τέτοιας αύξησης άπορροφάται όπό τήν έκτακτη άσφαλτη πολέμου πού έχει ήδη διπλασιασθεί. Μερικές ναυλώσεις στά άνωτέρω έπιπεδα ήδη άναφέρθησαν (μεταξύ τών ναυλωτών και ή BP) και πολλές προμηνύονται μόλις ή περιοχή άποκτησει μιά «σχετική» άσφαλτεια.

Στίς λοιπές περιοχές ή άβεβαιότητα έξοκολουθεί μέ σύζημειώσεις τών ναύλων και άρκετές καλές στιγμές πού γρήγορα παρέρχονται, λόγω τού άριθμου τών διαθεσίμων πλοίων. Ήδη στήν Μεσόγειο, γιά 30.000 τόνους, οι ναύλοι διαμορφώνονται στά WS 118/64, γιά καθαρά / άκατέργαστα φορτία, άντιστοιχως.

## τά ναυλωθέντα ‘Ελληνικά πλοϊα

### ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΛΙΟΝ: Νόρφολκ 90.000 γαϊάνθρακες 5% Κόντινεντ τό ισότιμο 3.50 στερλινών φίο 6 ήμέρες φορτοεκφόρτωση, Αύγουστος 1-7.

ΒΥΤΙΝΑ: Μεγάλες Λίμνες συμπλήρωση Σαιντ Λόρενς Βαλέντοι/Σεβίλλη 16.000 τον., άπο Μ. Λίμνες δολ. 17 και 9.000 άπο Σ. Λόρενς δολ. 10 φίο 5 ήμέρες φόρτωση / 3.500 τον. φόρωση, Ιούλιος 20-28.

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

‘Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων Έλλήνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου έπι οινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ Έλληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου.

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

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

**Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.**  
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ:** Αμερικ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Περού δολ. 12,25 φίο 5 ημέρες φόρτωση/3.000 τον. έκφρωτων τέλη Ιουλίου.

**ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΩΝ:** Αμερικ. Κόλπο 22.350 τον. 10% γεννήματα Βενεζουέλα δολ. 10 φίο 5 ημέρες φόρτωση/1.000 τον. έκφρωτη Αύγουστος 2-7.

**ΑΓΓΡΗΝ ΣΕΣΤ:** Αμερικ. κόλπο 8.934 τον. αιτηρά Ματαντί δολ. 30.90. 4.000 τον. φόρτωση/1.000 έκφρωτη Αύγουστος 20-30.

**ΑΤΤΙΚΟΣ:** Αμερικ. Κόλπο 21.000 γεννήματα Συρία δολ. 530.000 συνολικό φίο 5 ημέρες φόρτωση/1.000 τον. έκφρωτη Ιουλίου 24-28.

**ΙΣΤΡΙΑ:** Αμερικ. Κόλπο 51.000 τον. 5% γεννήματα Ιαπωνία δολ. 12,50 για ένα λιμένα φορτεκφρώτων. 75 σάντις για δεύτερο/τρίτο φίο 11 ημέρες Σεπτεμβρίου 20 - Οκτωβρίου 10.

**ΜΑΡΙΑ Λ.:** Αμερικ. Κόλπο 30.000 τον. 10% γεννήματα Αίγυπτο δολ. 16,75 φίο 5 ημέρες φόρτωση/1.000 τον. έκφρωτη Ιουλίου 25 - Αύγουστο 5.

**ΠΛΩΤΟ:** Αμερικ. Κόλπο 55.000 τον. γεννήματα Σήφαρθ δολ. 7,50 φίο 5 ημέρες φόρτωση / 8.000 τον. έκφρωτη Αύγουστος 4-9.

**ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ:** Μεγάλες Λίμνες 11.500 τον. αιτηρά περιοχή Αμβέρσας. Αμβούργου συνολικό ποσό 300.000 δολλάρια φίο, 6 ημέρες Αύγουστος 5-10.

**ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΠΕΨ:** Ριβέρ Πλέιτ με συμπλήρωμα Μπουενός Ήφεις 14.500 τον. 5% αιτηρά Κόντινεντ και δύο λιμένες Δανίας δολ. 25.000 τον. φόρτωση / 3.000 τον. έλευθ. έκφρωτη και 1.500 τον. έλευθερη έκφρωτη Δανία, Ιούλιο 26 - Αύγουστο 6.

#### ΑΠΟ ΤΙΣ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

**ΜΑΡΙΑ ΕΥΛΑΣ:** Κέπι Τάουν/Ντιάρμπαν 13.000 τον. 10% κρίθη Ανατολ. Λονδίνο δολ. 17,20. 2.000 φόρτωση/3.000 έλευθ. έκφρωτη Αύγουστος 5 - 15.

**ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΓΚΡΕΧΣ:** Γουέπο 60.000 τον. 10% βαξίτη Πόρτ Βέσμε δολ. 9,05 φίο 20.000 τον. φόρτωση/15.000 τον. έκφρωτη Ιουλίου 15-30.

**ΑΡΤΕΜΙΣ:** Ντιάρμπαν ή Ήφ Λόντον 20.500 κρήθη για 3 ιαπωνικούς λιμένες δολ. 15,25. 2.000 φόρτωση/2.500 τον. έλευθερη έκφρωτη. Αύγουστος.

**ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ:** Βανκούβερ 20.000 τον. θειάφι άνατολ. άκτη Ηνδίας δολ. 22 φίο 6.000 τον. φόρτωση/1.000 τον. έκφρωτη. Ιούλιος 26-31.

**TRE'INT NOMANT:** Άδερ Μπουενόν 50.000 τον. αιτηρομετάλλευμα Έρεγκλι δολ. 5,50 φίο 2 ημέρες φόρτωση/7.000 τον. έκφρωτη άμεση.

#### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΜΑΡΩ:** 64.412 τον. d.w. (2.565.000 κ.π. 14,5 κόμβοι 45 τόν. φίούελ, 3 τον. ντήζελ τού 1973). Παράδοση Πολωνία Ιούλιο 21-30 ταξίδι, έπαναπαράδοση Βραζιλία δολ. 2.700 την. ήμερα.

**ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ:** SD 14 τού 1975. Παράδοση Αμερικ. Κόλπο. Ιούλιο 26-30 ταξίδι έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.350 την. ήμερα.

**ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ:** 16.952 τον. d.w. (744.425 κ.π. 14 κόμβοι 22 τόν. φίούελ, τού 1978). Παράδοση Χιούστον Ιούλιο 19-25, ταξίδι, έπαναπαράδοση Κίνα ή Ιαπωνία δολ. 3.750 την. ήμερα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

**ΑΚΑΔΗΜΟΣ:** 22.863 τον. d.w. (983.930 κ.π. 14,5 κόμβοι 28 τόν. φίούελ τού 1972). Παράδοση με τάνη αύξηση πιλότου Χαμιλτόν Ιούλιο 26-30, ταξίδι, έπαναπαράδοση περιοχή Σιγκαπούρης - Ιαπωνία δολ. 4.200 την. ήμερα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

**ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΡΑΓΙΖΟΝ:** 27.090 τον. d.w. (1.142.330 κ.π. 14 κόμβοι 34 τον. φίούελ, τού 1977). Παράδοση άφιξη πιλότου Γαλλική άκτη Ατλαντικού Ιούλιος 23-25 ταξίδι, έπαναπαράδοση Μπανγκλαντές δολ. 2.950 συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

**ΑΘΩΣ:** Φρήντομ (13 κόμβοι 17 τον. ίφο και 1,5 ντήζελ τού 1969). Παράδοση Αμβούργο άμεση, ταξίδι, έπαναπαράδοση άνατολ. άκτη Κεντρικής Αμερικής δολ. 2.000 την. ήμερα.

**ΑΛΜΠΙΟΝ:** 27.038 τον. d.w. (1.261 κ.π. 13,5 κόμβοι 32 τόν. φίούελ και 2 τον. ντήζελ τού 1969). Παράδοση Μπουκπιάνγκ Αϊγύπτους 10-15 ταξίδι έπαναπαράδοση Καράτοι δολ. 3.400 την. ήμερα.

**ΑΥΡΑ:** 13.595 τον. d.w. (17.475 κ.π. 15 κόμβοι, τού 1959). Παράδοση Γουιλιμπορτ Αϊγύπτους 2-6, ταξίδι, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα ή Ιαπωνία δολ. 2.650 την. ήμερα.

**ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΙΟΣ:** 27.200 τον. d.w. (1.324.000 κ.π. 15 κόμβοι 39 τον. φίούελ τού 1978). Παράδοση άκτη Αμερικής Βρετανίας Χαττέρας Ιούλιος 20 - Αϊγύπτους 5, ταξίδι, έπαναπαράδοση 78 ώρες μετά διέλευση Ίνσιτ Μπεν δολ. 4.000 την. ήμερα.

**ΣΗ ΣΤΑΡ 14.848 τον. d.w. (13,5 κόμβοι 18,5 τον. φίούελ, τού 1976). Παράδοση Ιαπωνία, Ιούλιο ταξίδι, έπαναπαράδοση Μεσόγειο δολ. 3.000 την. ήμερα.**

**ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ:** 16.500 τον. d.w. (14,5 κόμβοι 27 τον. φίούελ τού 1978). Παράδοση άνατολ. άκτη Ήνωμ. Πολιτειών ή άνατολ. άκτη Καναδά Αϊγύπτου 10-20 ταξίδι έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 3.100 ήμερησιών.

**ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ:** 15.218 τον. d.w. (697.000 κ.π. 13 κόμβοι 18 τον. φίούελ, τού 1958). Παράδοση περιοχή Ρειφεί άμεση ταξίδι (ζάχαρη) έπαναπαράδοση άνατολική άκτη Μεξικού δολ. 2.400 την. ήμερα, όψιν έπαναπαράδοση δυτική άκτη Μεξικού δολ. 2.700.

**ΝΑΞΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ:** 15.600 τον. d.w. (21.067 κ.π. 14,5 κόμβοι 27 τον. φίούελ τού 1980). Παράδοση Πόρτ Κέμπλα άρχες Αϊγύπτου ταξίδι έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.400 ήμερησιών.

#### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΘΕΟΔΑΙΓΜΩΝ:** Πουέρτο Όροντάς 33.000 τον. Ήγγλια / Κόντινεντ WS 90, Ιούλιος 26.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣΣ:** Ανατολ. άκτη Μεξικού 60.000 τον. μέρος φορτίου Αμερικ. Κόλπο WS 57,5, Ιούλιος 22.

**ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ:** Σάιντ Κρουά 60.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 65, Ιούλιος 25.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ:** Ανατολ. άκτη Μεξικού 46.000 τον. μέρος φορτίου Αμερικ. Κόλπο WS 72,5, Ιούλιος 25.

**ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ:** Μεσόγειο 50.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Α-

τλαντικού / Κόλπο Ήγγλια / Κόντινεντ WS 59,75, Ιούλιος 27.

**ΛΟΓΤΑ:** Ρότερνταμ 35.000 τον. μέρος φορτίου Αμβέρσα WS 110, Ιούλιος 21.

**ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ:** Σαλλάριος 80.100.000 τον. μέρος φορτίου Αμερικ. Κόλπο WS 38,75, Ιούλιος 25.

**ΟΦΩΝΗ:** Έντος Μεσογείου 26.000 τον. καθαρά WS 120, Ιούλιος 24.

**ΓΚΑΟΡΙΚ:** Δυτ. Αφρική 69.000 τον. μέρος φορτίου Ήγγλια / Κόντινεντ WS 50,5, Ιούλιος 29.

**ΜΑΡΑΙ:** Αιβύν 30.000 τον. μέρος φορτίου Ήγγλια / Κόντινεντ WS 100 όψιν Μεσογείο WS 110, όψιν Καραϊβική και άνατολ. άκτη Καναδά WS 90, Ιούλιος 19.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ:** Ριγιέκα 29.000 τον. καθαρά άκτη Ατλαντικού / Κόλπο WS 110, όψιν Μεσογείο WS 122,5, Ιούλιος 29.

**ΜΕΤΕΟΡΑ:** Καραϊβική 84.000 τον. βορείως Χαττέρας WS 55, Ιούλιος 28.

**ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ:** Σάιντ Κρουά 25.000 τον. καθαρά δυτ. άκτη Ήνωμένων Πολιτειών WS 130, Ιούλιος 15.

**ΔΡ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ:** Περούκο Κόλπο 60.000 τον. μέρος φορτίου Μεσογείου δολ. 13, Ιούλιος 20.

**ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ:** Ερυθρό Βαλασσα 65.000 τον. μέρος φορτίου Φός WS 59, όψιν Χάρβη WS 56, Ιούλιος 17.

**ΔΩΡΙΟΣ:** Καραϊβική 87.000 τον. Κεμπέκ WS 45 Ιούλιος 20.

**ΜΑΝΑ:** Καραϊβική 76.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού Καναδά WS 54, Ιούλιος 17.

**ΚΡΗΤΗ ΣΗ:** Κεμπάν 115.000 τον. Μεσογείο WS 44,5 όψιν Ήγγλια / Κόντινεντ WS 42,5, Ιούλιος 17.

**ΤΑΥΡΟΣ:** Σάιντ Κρουά 30.000 τον. καθαρά άκτη Ατλαντικού / Αμερικ. Κόλπο WS 125, Ιούλιος 21.

**ΑΧΙΛΑΕΤ:** Δυτική Ηνίδια 19.000 τον. Άπω Ανατολή WS 175, Ιούλιος 20.

**ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΗΒ:** Ράς Λανούφ 67.000 τον. μέρος φορτίου Μπουερζ WS 62, Ιούλιος 16.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΤΙΟΝ:** Περούκο Κόλπο 172.000 τον. μέρος φορτίου Ταιβάν WS 30, Αϊγύπτους 3.

**ΜΥΤΙΛΗΝΗ:** Αρτζόυνα 50.000 τον. μέρος φορτίου Γκηλόγκ WS 96, Ιούλιος 30.

**ΜΟΝΤΑΝΑ:** Έντος της Έρυθράς 80.000 τον. μέρος φορτίου WS 145, όψιν για Μεσογείο WS 75, Ιούλιος 24.

**ΕΥΜΙΤΣ:** Ρότερνταμ 24.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλική άκτη Ατλαντικού WS 140, Ιούλιος 23.

## Οι 'Αγοραπωλησίες

Ένω οι μεσίτες άγοραπωλησιών διομορτύρονται για έλλειψη ένος λογικού άριθμου δριστικών πωλήσεων, ικανών νά στηρίξουν την άγορά, μεγάλος άριθμος έντατικών διαπραγματεύσεων λαμβάνει χώρα στο παρασκήνιο. Ο καιροσκοπικός χαρακτήρας τών περισσοτέρων περιπτώσεων δεν έπιπρεπε ταχεία εύδωση. Αντίθετως, οι διαπραγματεύσεις παρατίνονται, οι έπιθεωριστές καθυστερούν και, σε πολλές περιπτώσεις, μία ή και περισσότερες έπαναπωλησιμαγραμματεύσεις — κυρίως δους άφορά στην τιμή — αλλοιώνουν δραστικά τήν όρικη συμφωνία ή καταλήγουν σε άποτυχο.

Η άναφορά, λοιπόν, στις συγκεκριμένες πρόξεις, σταν ούτες δέν είναι άπολύτως δριστικές, περιέχουν τόνο κινδύνου νά καταστήσεται ένα δελτίο άγοραπωλησιών άνων καιρού. Μέ καθε λογική έπιφύλαξη, λοιπόν, θά οντόφερε τις παρακάτω ποιο χαρακτηριστικές πωλήσεις:

'Επαναβεβαίωθηκε αύτό τό δεκαπεντήμερο ή πώληση τών M/T «SONJA» και «SOFIE» στα δολ. 15.000.000 σε Μεξικανούς άγοραστες, ή πώληση δύο διάφορων πλοίων σε έπισημη τιμή τών δολ. 1.750.000 περίπου.

T/T M/T «ARKAS» (136.000 τον. d.w., τού 1974 B&W 27300 BHP) έπωληθη σε άγοραστες της Αμερικής στα δολ. 7.700.000 αές κατάσταση που χρήζει έπισκευών.

Στην κατηγορία τών μπάλκ κάρριερς, άναφέρεται διτό MV «MARINA GRANDE» (27.400 τον. d.w. τού 1975, Σούλιτζερ 11550 BHP) έπωληθη κατ' άρχην σε Ελληνες στην τιμή τών δολ. 6.250.000. Έπισης το MV «IRISH OAK» (26.500 τον. d.w., τού 1973, B&W 11600 BHP) έπειτσε τιμή έλαφρών άνωτερη τών δολ. 5.000.000. T/O M/V «UNIONA» (60.268 τον. d.w. τού 1971, Σούλιτζερ 14000 BHP) έπωληθη, με άριστες επισκευές

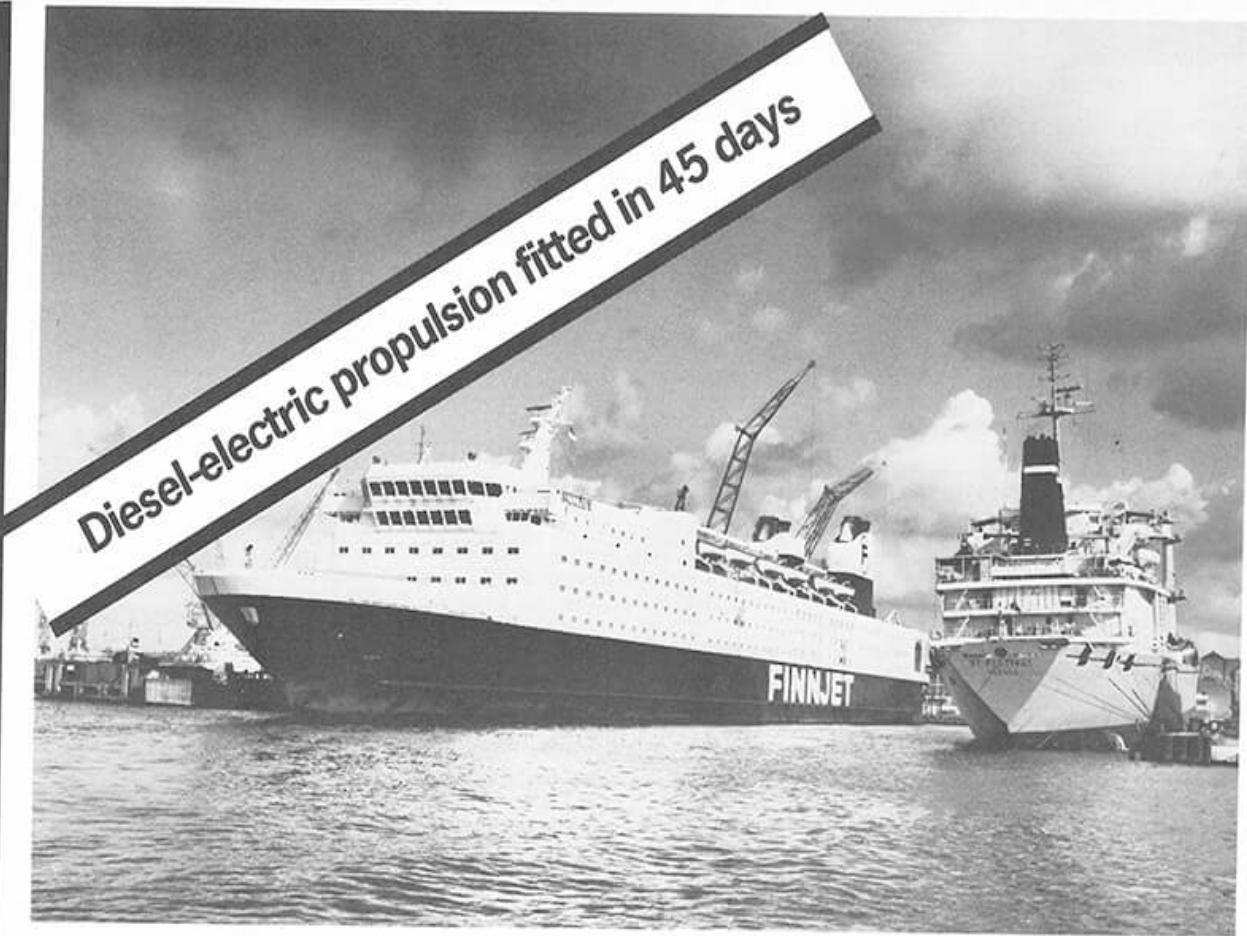
«Ηδη τό Πακιστάν έμφανιζεται στο προσκήνιο έν δψει τής νέας περιόδου και πιστεύεται διτό οι τιμές θά κυμανθούν άρχικά στα δολ. 76/84.

#### ΠΩΛΕΙΤΑΙ

**ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, ΠΕΙΡΑΙΑΣ**  
2ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ  
380 Τ.Μ., 15 Μ. ΠΡΟΣΟΨΗ

ΤΗΛ.: 413.6762

08.00 - 10.00 π.μ. & 17.00 - 20.00



## ADM, when punctuality counts

Amsterdamse Droogdok Maatschappij BV in Amsterdam, Holland, delivered gts Finnjet to her owners within the agreed time of delivery of 45 days. The ship was docking in Amsterdam where a diesel-electric propulsion installation, which will be used in the winter season, was installed. During the summer peak season the gas turbines will continue to be used as before. When using the diesel-electric propulsion, the vessel's speed will be about 18.5 knots. At the same time when diesel-electric propulsion was being installed by ADM, the Finnjet's annual docking was carried out.

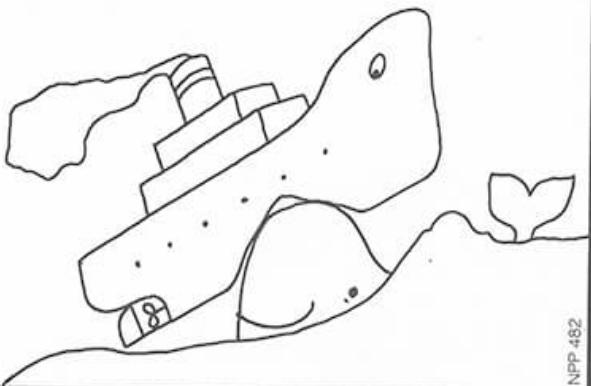
Installation of the diesel-electric propulsion made modifications to the vessel's various systems necessary. Several changes were also made in the passenger areas. ADM's philosophy that a ship is the owners' profit centre and has to sail at the agreed time of delivery, and ADM's modern equipment and skilled workers made this giant project possible. Just as another tightly scheduled project, the lengthening of the "Saint Killian", was performed in time. Therefore, when quality and the time of delivery count, your choice should be ADM. Our agents will tell you more about it.



Amsterdam Drydock Company  
P.O. Box 3006, 1003 AA Amsterdam  
Klaprozenweg 89, 1033 NN Amsterdam  
Phone 020-5209911, Telex 11476

Agent in Greece  
N. Bogdanos  
Marine Bureau  
85, Akti Miaouli, Piraeus  
Tel. 01 452.0228  
telex 212976 marv gr

**Who cares? We do!**



# English Supplement

## THREE MAIN ISSUES

In our previous edition we had declared that the new cabinet is setting on the right course for a shipping policy aimed at tackling the serious problems that threaten the survival of our merchant fleet.

The events of the past fortnight seem to confirm this. The willingness shown by the new minister, Mr. George Katsifaras, in tackling these problems and discussing them with the people concerned, plus his decision to reform the structure of NAT and the Seamen's Home, are all steps in the right direction.

We must bear in mind the three main objectives in view are:

First and foremost that Greek ships must regain their competitiveness and ensure a living for bona fide Greek seamen.

Secondly, to satisfy those demands of the seamen which it is up to the state

to settle.

Thirdly to extend the maritime infrastructure to cover all sectors, including the shiprepair industry.

Finally, the decision by Mr. Katsifaras to discuss the matter of the bilateral agreements between shipowners and Asiatic unions, which may lead to government approval of these agreements, could do much to improve the competitiveness of Greek ships and rid us of the problem of fly-by-night Greeks who are called upon now to fill the gaps in our complements.

But much more needs to be done, such as PASOK's proclaimed intention to bolster the marine insurance market in Greece, in transit facilities for Greek ships and foreign-flag ships calling at Greek ports and the supply of Greek ships abroad with Greek stores and victuals.

to raise the wages of oriental crews up from 70 to 85% of European wages by the end of 1982 and then, in annual 5% hikes, to equalise them with those of European crews by 1985.

It seems strange that the Asiatic maritime unions have agreed with this course of action because if the wages are equalised, then owners will prefer European crews and will not take on Asiatics, if they are to be paid the same wages.

Meanwhile, the International Maritime Federation, which represents shipowners on a global scale, has declared it does not agree with a global minimum wage which the ITF is seeking to apply unilaterally and without prior consultation.

### BULK FLEET MOVEMENT

A study of the movement of bulk fleets during the past ten years reveals that:

— The proportion of bulk carriers controlled by European countries fell from 31.7% to 16.4%.

— The proportion controlled by convenience - flag owners increased from 28.8% to 31.5% while the proportion controlled by south European owners also rose from 14.4% to 21.5% between 1973 and 1982. This includes the Greeks.

— Developing countries also marked an increase in bulk carriers from 2.9% to 9.5% while the increase in South America was only from 0.8% to 2.7%.

### THE ITF SEEKS GLOBAL WAGE

In order to avoid ITF sanctions, convenience-flag ships will have to raise wages by 11.7% from April 1. This raises the minimum wage for the able seamen to 785 dollars per month. At the same time, the ITF is seeking to improve the wages of oriental crews, refusing to accept a lower wage scale. At a recent conference in London, the ITF decided

### LAID - UP SHIPPING

According to Ministry figures, 52 more ships were laid up from July 14 to 28 bringing the total to 482 ships laid up in Greek waters.

Within the period July 1st-28th a total of 73 vessels were laid up in greek waters not including a number of vessels lying around in the Mediterranean open.

According to official figures available the idle tonnage on July 26th reached 11.968.954 tons gross. Tankers laid-up amounted to 133 of 8.374.874 tons gross and dry cargo ships to 342 of 3.588.082 tons gross.

### SCRAPPING

An Intertanko announcement reports that up to last July, about 140 tankers of 13.8 million dwt. were scrapped. Of these, 13 belonged to the oil companies and 32 were in the VLCC-ULCC class.

During the same period, 130 dry cargo ships of about 2 million dwt. were scrapped.

Within the first half of 1982, more ships were scrapped than during the entire year of 1981 although the total was 3 million dwt. less than the record scrapping total achieved in 1978.

### LOOKING BACK

In our modern world, five flags have been in the lead with regard to total tonnage. Britain held the lead from 1914 to the outbreak of World War II with 19 million gross tons out of a world total of 45 million. From 1948 to 1964 the USA held the lead with 29 million tons and for two years thereafter, Britain again led with 30 million grt. In 1967, Liberia, which had first appeared on the scene with 2 ships of 772 tons each twenty years before, forged ahead with 22.5 million tons to reach a grand total of 80 million grt. today.

But if we exclude Liberia, Britain is again in the lead between 1967 and 1968 with 21 million tons and is beaten by Japan in 1969 with 24 million tons, compared with 23.8 million for Britain. Japan remained in front throughout the 'seventies to reach a total of 40 million tons and was finally beaten by Greece in 1981 with 42 million tons.

### CHINA'S SHIPPING EXPANSION

China is to build 234 merchant ships totalling 2.5M dwt according to the "People's Daily". These will increase the tonnage of "China Ocean Shipping" Co

by a quarter, bringing its total capacity to about 10 million dw tons. The "China State Shipbuilding" Corp is to build the ships and will ultimately construct all of China's fleet.

#### M.A.N AND B&W SUPPLY ENGINES IN OFFSHORE SERVICE

An order has been placed with M.A.N. - B&W Diesel for the supply of a total of 54 engines of type 20/27 for installation as main and auxiliary marine engines in nine twin screw anchorhandling supply vessels, which are being built by Hudong Shipyard, Shanghai, for the shipping company, Sentinel Supply Ships in Singapore. The vessels are to operate in the oil fields of South East Asia, and the cost of the 54 engines amounts to 35 million D. Marks.

Each supply vessel is to be fitted with a complete M.A.N. - B&W ALPHA propulsion system consisting of four main marine diesel engines, two twin in/single out reduction gear boxes and ALPHA controllable pitch propellers incl. AUTOMALPHA remote control system. Five of the ships will have engines of the type 12V 20/27 and four the type 8L 20/27. These M.A.N.-B&W ALPHA propulsion systems will be the first ALPHA packages with engines manufactured at the M.A.N. Augsburg Works.

Each vessel will also have two five-cylinder auxiliary engines of type 20/27. At the free end these engines will drive the generators and at the coupling end a fire-extinguishing pump and a bow thruster respectively. The generators and bow thruster pumps are also included in M.A.N.-B&W Diesel's supplies.

#### MEXICAN LAND CANAL

The Mexican Trans-Isthmus of "Tehuantepec" land canal is finally having the trial run with high tonnage freighters which will use dock facilities at both ends of the isthmus. The use of the canal, should establish whether it will function efficiently, as an alternative to the Panama Canal.

"Semultra", as the canal is now known, is a land-maritime corridor extending along the extreme southern end of Mexico, from the Gulf to the Pacific, known as the Isthmus of Tehuantepec. Freighters using Mexican sea approaches can load and unload cargoes, with containers moved across the isthmus by rail between the two port facilities. Mexico is banking on the canal as a means of capturing substantial amounts of foreign exchange from shipping lines using the "Semultra" facilities.

#### FIFTY YEARS AGO

— It is a depressing sight, and one which does no honour to the Greek administration, when the Greek flag is lowered from the mast of a Greek ship and replaced by a multi-coloured piece of cloth representing a Central American state.

— In the Black Sea, the cargo ship "Dim. Chandris" was fixed from Marianopolis 5,250 t. coal for Italy 7/2 Aug. 10-15 and the "Tonis Chandris" also from Marianopolis 5,000 t. for Italy 7/7 Aug. 25 - Sept. 5.

— A British court has shared the responsibility for the spectacular collision between the British aircraft-carrier "Glorious" and the French liner "Florida" 2/3 for the "Florida" and 1/3 for the "Glorious".

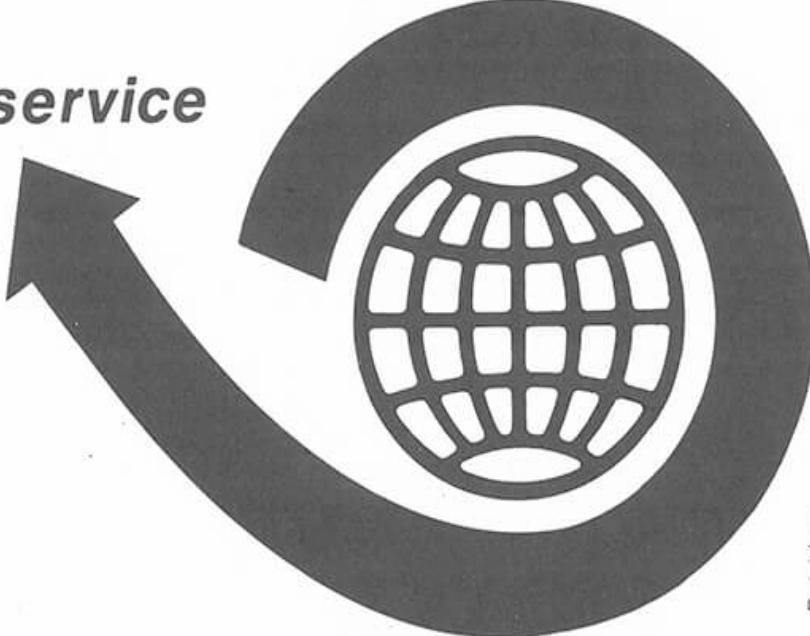
— The following were awarded their Second Officer's certificates by the examining committee of the state: D. Gregos, P. Kyrtatas, D. Liosatos, D. Lygnos, M. Lyras, A. Lows, M. Lows, M. Madias, J. Matados, J. Maratos, C. Patras, J. Tringalas, G. Ferentinos.

("Naftica Chronika" No. 39)  
1 Aug. 1932

# Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.583 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV. GREECE

**LEASES OF MARISAT SATELLITES**

The International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) will exercise its option to extend the leases on two MARISAT satellites, one positioned over the Atlantic Ocean and one over the Indian Ocean.

Mr. Olof Lundberg, Director General of the London-based organization of 37 countries, announced that the extended leases will ensure continuity of service, safeguard against any launch delays of either the MARECS B or three INTELSAT V satellites and will provide spare satellite capacity, while a third MARISAT, leased by INMARSAT from COMSAT of the United States, is positioned over the Pacific.

**ORDER FOR A D M**

Recently the Amsterdam Drydock Company won an order from "McDermott" Inc., of New Orleans, to repair and modify their derrick barge "DB 15". The order consists, amongst others, the installation of additional quarters for 118 persons in the existing barge hull and the erecting of a new engineroom in one of the existing sea water ballast tanks, complete with the installation of two 400 kW dieselgenerator sets.

The crane will be modified as well and the lifting capacity will be upgraded by nearly 50 percent.

In the beginning of August the barge will arrive at the Amsterdam repair yard for the modifications which will last 50 days.

**MAC GREGOR EQUIPMENT  
IN NEW VESSELS**

MacGregor cargo access and transfer equipment has been fitted to the two different type of multipurpose carriers constructed for companies in Norway and both represent unique examples of multiple type of cargoes transported with sophisticated flexibility.

The first, recently delivered, is a 6000 capacity car carrier from Poland and the second, an advanced 1650 TEU multi-

# World's energy demand/supply

The Institute of Energy Economics of Japan published recently the results of a two-year study conducted by a special project team of the Institute from June 1978 to March 1980, aimed at establishing a framework for basic thinking about the future problems concerning energy.

As the basis for the study the following two assumptions were made. First, that the OPEC crude production volume will continue around the 30 million barrels per day level for some time, while their exports will drop from the level of 29 million in 1980 to 25.3 million barrels per day in 1990.

Second, because of the tight global demand and supply situation concerning oil through the 80's and the anticipated increase of the price in order that exporting countries will maintain their 1980 effective revenue level, the OPEC oil prices are assumed to rise by about 3-4% per year thus actual prices which was 30 dollars per barrel in 1980, would rise to around 50 dollars in 1985 and 90 dollars in 1990.

**World's Energy Requirement**

The total energy demand of the world,

comprising the domestic needs and the bunkering oil of each country is estimated to grow from 6,498 MTOE (Million Tons Oil Equivalent) in 1977 to 8,441 MTOE in 1985 and 9,880 MTOE in 1990. In determining energy requirements the project team assumed average growth rates of the Gross Domestic Products of 3.7% for the period 1980-85 and 3.6% for 1985-90 for the developing and Communist Bloc nations and under 1% for the 7 major advanced countries.

The combined share of energy requirements of the United States, Canada and the countries belonging to the European Community in the world's total is expected to follow a declining trend from 51% in 1977 to 45.6% in 1985 and around 42.7% by 1990.

Finally, for 1990 the world's total energy will be in over-supply by 62 MTOE. Coal and gas will be in over-supply by about 71 and 44 MTOE respectively, while oil will be about 232 MTOE in short supply. This short supply of oil will, according to the estimates of the Institute of Energy Economics of Japan, be virtually offset by the new sources of energy and the excess of supply of coal and gas.

purpose vessel now constructed at a British yard. Both are additions to the fleet operated by prominent Norwegian shipowners, "Leif Hoegh", additions that, as has already been widely reported in the marine press, point up the intention of this owner to expand a fleet that is already large and diversified.

**OFFSHORE STRUCTURES**

American Bureau of Shipping and Conoco Inc., a major energy company, sponsors of a test program of stiffened steel cylinders for use in deep water structural applications, announced preliminary results of the program at a

meeting held recently at the Research Facility of Chicago Bridge and Iron Company, Plainfield, Illinois, where some of the tests in the program are being made. Other participants in the program are Standard Oil of California and the Department of Energy of the United Kingdom. ABS is administrator of the program.

The test program, which started last December and is scheduled to end by October 1982, will supply data needed to validate analytical developments describing the ultimate strength of stiffened steel cylinders under combinations of external pressure and axial loads. The program remains open for additional participants.

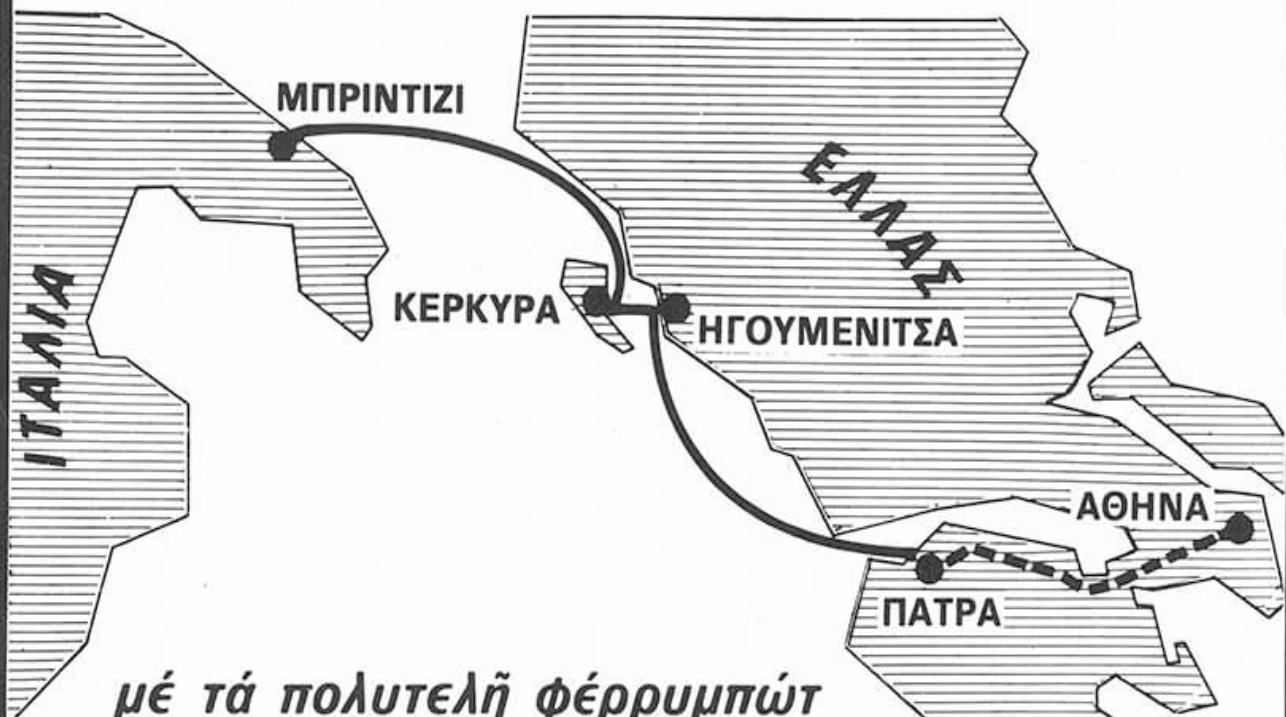


## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

# ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ  
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ  
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις  
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ  
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα καί

**ΕΛΜΕΣ**

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

# ‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



β. = φρεχώρος — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — θ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν

(Πλοία σημειούμενα δι' όστερισκου (\*) δέν είναι συμβεβλημένα στό NAT)

(\*) σημαία Κύπρου — (π.) σημ. Παναμά — (Μαλ.) σημ. Μάλτας — (Σιγκ.) σημ. Σιγκαπούρης — υπόλοιπα σημ. Λιβερίας

(δ.) δεξαμενόπλοιο, (μ.) μικτό

ΑΒΑΝΣ.....	60	6646	α. Πειραιά 11/7	AΙΓΑΙΣ ΕΡΟΤΙΚ.....	74	12498	α. Νιουμπάι 15/7 διά Σιγκαπούρη
ΑΒΑΣ.....	62	10405	ε. Γαλαξείδι 6/7	AΙΓΑΙΣ ΙΩΝΙΚ.....	76	12498	α. Σιγκαπούρη 10/7 διά Κόμπης
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).....	62	10753	α. Σιγκαπούρη 2/5	AΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ.....	76	12498	δ. Σουέζ 13/7 διά Περσικό
ΑΒΙΝ Ο'ΓΛ ΛΗΝΤΕΡ (δ.).....	69	104616	δργεί στό 'Αλιβέρι	AΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	ε. Κόμπη 5/7
ΑΒΙΝ Ο'ΓΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.).....	68	51073	δργεί στό 'Αλιβέρι	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ.....	74	18963	α. Ρίο Ίανέριο 24/6
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	δ. Π. Σαΐδ 28/5	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ.....	75	12498	ε. Κουβέιτ 11/7
ΑΓΑΘΗ Φ.....	61	13092	δ. Σουέζ 8/7	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ.....	75	12498	δ. Οζάκα 3/7
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	ε. Ντώρμπαν 2/7	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΤΣΤΙΚ.....	74	12498	δ. Σουέζ 15/6
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	α. Ρίο Ίανέριο 3/7	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ.....	74	12498	δ. Βρέην 15/7 διά "Ακαμπτο"
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	4106	α. 'Αμβέρρα 5/6 διά 'Ελ Τζαζάρ	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	ε. Ρεσίφε 8/6
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.....	62	12243	ε. Σπέτζια 13/7	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΕΙΖ.....	72	11185	α. 'Αβελαΐδα 23/6
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	ε. Τοιταγκόνι 11/7	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙΙΒΕΡΥ.....	71	15205	α. Ν. Ορλέανη 3/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	δργεί στό Γαλαξείδι όποι 3/6	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ.....	76	12498	ε. Πειραιά 21/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 12/7	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	δ. Βρέην 15/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ.....	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ.....	75	12498	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗ.....	64	10469	ε. Πειραιά 22/6	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	ε. Μομπάσα 4/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	69	9677	δ. Παναμά 9/7	AΙΓΑΙΣ ΠΑΤΩΝΗΡ.....	69	9199	ε. Πειραιά 4/7
ΑΓΗΝΟΡ.....	71	9875	ε. Λόνγος 7/7	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪΤΝ.....	70	9178	ε. "Ακαμπτα 1/7
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	ε. Τζακάρτα 19/6	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ.....	76	12498	δ. Παναμά 12/7
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	δργεί στήν Λευκάδα	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΡΑΦΕΣ.....	71	15204	α. Ρίο Γκράντες 25/6
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	70	18628	α. Ν. Ορλέανη 31/5	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΥΟΠ.....	71	11185	δ. Σουέζ 9/7
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	ε. Πειραιά 9/4	AΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ.....	73	12498	δ. Π. Σαΐδ 11/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	69	6074	ηπό παραλαβή	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	9078	ε. Ρουέν 30/6
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ.....	66	2023	α. Χάιφα 16/7 διά Πειραιά	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟΥΤΓ.....	71	11208	α. Σαντάντερ 7/7
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	α. Κοπήρ 18/6	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ.....	74	12498	δ. Σουέζ 7/7
ΑΓΙΑΣΟΣ.....	82	36000	εἰς Τσουρουών ύπο συμπλήρωση	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕΫΝΤ.....	70	9025	α. Θεούτα 4/7
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	α. Βαρκελώνη 14/6 διά 'Ελ Τζαζάρ	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΝΟ.....	69	9199	ε. Δουνκέρκη 15/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Πειραιά 24/4	AΙΓΑΙΣ ΦΕΐΜ.....	69	8928	δ. Π. Σαΐδ 15/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	7528	ε. Αλεξανδρεία 5/7	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΝ.....	69	8927	ε. Ρότερντα� 6/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ.....	61	8254	δργεί στήν 'Ελευσίνα όποι 18/1	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	ε. Ντάρ ε Σαλόμ 8/7
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	δ. Κωνιτόπολη 30/6 διά Κωνσταντζά	ΑΙΔΗΨΩΣ.....	73	9369	στό 'Αλγέρι όποι 16/5
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	α. Ν. Ορλέανη 3/7	ΑΙΗΒΟΝ.....	66	14383	δργεί στό 'Αργοστόλι
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ.....	59	8852	δ. Κωνιτόπολη 8/6 διά Μ. Θάλασσα	ΑΙΗΤΣΑΞ.....	63	1142	α. Φόλευ 14/7 διά Θεσσαλονίκη
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ.....	72	5580	δ. Ελαϊνόρε 4/7	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	65	40043	α. Μομπάσα 9/7 διά Σιγκαπούρη
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ.....	69	2988	μετωνυμάθη «ΝΕΝΙ»	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	64	5931	α. Βαρκελώνη 6/7 διά Τρίπολη
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	ε. Καστελαμάρης 26/4	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.....	67	2938	δ. Γιβραλτάρ 6/7 διά Σ. Μαλό
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Πειραιά 10/6	Α'ΙΛΑΝΤ ΚΩΣ.....	56	3129	θ. Θεούτα 3/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	δργεί στόν Πειραιά όποι 10/5/81	Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16006	α. Ταμπικ 2/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	ε. Λάγος 29/5	Α'ΙΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ.....	60	6975	δ. Μάλαγκα 6/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	δργεί στόν Πειραιά όποι 7/10	Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	76	11084	ε. Λός "Αντιζέλες 12/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4326	δ. Κωνιτόπολη 4/6 διά Πειραιά	Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	76	15947	α. Ντουλούθ 2/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	ε. Λάγος 29/5	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	68	16175	δ. Σουέζ 9/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	μεσογειακές μεταφορές	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.....	63	11502	ε. Ν. Ορλέανη 2/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2276	δ. Κωνιτόπολη 17/5	ΑΙΟΛΟΣ.....	72	16235	δ. Μπρούνιμπουτελ 9/6 διά Παρανάγκουα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	δργεί στόν Κουβέιτ όποι 27/7/78	ΑΙΟΛΟΣ.....	71	9885	ε. Ρίο Γκράντες 5/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	δ. Κωνιτόπολη 15/6	ΑΙΟΛΟΣ Κ.....	66	40787	ο. Κομά Μπατή 7/7 διά Βέλγιο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	ε. Μολφέτα 10/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Ν. Ορλέανη 7/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.).....	64	36115	α. Χιούστον 2/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	77	1573	α. Τζώρτζενσον 25/6				
ΑΓΚΝΙΚ ΙΙ.....	63	12273	δ. Κωνιτόπολη 12/6				
ΑΓΓΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	α. 'Αλεξανδρεία 8/7				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	α. Φιλαδέλφεια 1/7 διά 'Αρούμπα				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	δργεί στόν Χαλκίδα όποι 14/4				
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	9982	α. Ρευνία 8/7 διά Ντάρ ε Σαλάμ				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	77	10459	ε. 'Αμβέρρα 17/7				
ΑΔΕΦΟΠΗΤΗΣ.....	67	6842	δργεί στήν Λευκάδα όποι 6/2				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	δργεί στόν Πειραιά όποι 18/1				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΖΕΡ.....	70	4231	α. Νταμάρ 4/7				
ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9999	α. 'Αντοφαγάστα 6/7 διά Κεμπέκ				
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	α. Βενετία 15/7 διά 'Αλεξανδρεία				
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	ε. Πειραιά 4/6				
ΑΗ ΓΠΩΡΓΗΣ.....	64	7752	α. Ρουέν 25/5 διά 'Ελ Τζαζάρ				
ΑΗΣΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	δ. Κωνιτόπολη 25/4				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	εἰς Πειραιά				
ΑΘΑΝΑΙ.....	56	13555	δργεί στόν Πειραιά όποι 18/7/81				
ΑΘΕΝΑΣΙΑ.....	74	8915	α. Χόκη Κόκη 13/7				
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΚ'.....	56	7369	δργεί στήν 'Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΕΣ ΣΗ.....	61	5023	δργεί στήν 'Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΕΣ ΣΤΑΡ.....	54	7311	δργεί στά 'Αντικύρα				
ΑΘΕΡΑΣ.....	69	9099	δργεί στήν 'Ιδανη				
ΑΘΗΝΑΙ (δ.).....	64	19695	ε. Π. άφ. Σπιάνι 5/7				
ΑΘΗΝΑ.....	63	10170	δ. Π. Σαΐδ 11/4 διά Ρουμανία				
ΑΘΗΝΑ.....	58	10662	ε. Μογκαντίσιο 18/6				
ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	ε. Γόνινια 13/7				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΣΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	δ. Κωνιτόπολη 21/6 διά 'Οδησσος				
ΑΘΗΝΑ Κ.....	81	11980	δ. Π. Σαΐδ 7/7				
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.).....	68	45678	δργεί στήν 'Ελευσίνα όποι 13/11				
ΑΘΗΝΑI.....	62	11047	ε. Βιτόρια 27/6				
ΑΘΗΝΑI.....	56	4301	στόν Πειραιά όποι 17/4				
ΑΘΗΝΑΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	δ. Παναμά 7/7				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.).....	67	48747	ε. Τέντα 8/7				
ΑΘΗΝΟΥΔΑ.....	52	3361	ε. Πειραιά 17/6				
ΑΔΑΛ.....	79	10428	ε. Λάγος 22/6 διά Γουόρρι				
ΑΘΟΛΛΑ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	ε. Μάλμε 13/7				
ΑΘΩΣ.....	69	10008	δ. Γιβραλτάρ 9/7 διά Ρότερνταμ				
ΑΘΩΣ.....	64	7997	α. Λός "Αντιζέλες 9/7				
ΑΙΑΣ.....	67	9457	δ. Σουέζ 28/6 διά Σουραμπάγια				
ΑΙΓΑΙΟΝ.....	77	14274	δ. Παναμά 8/7				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΣ.....	64	6387	ε. Τζέντα 27/6				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.....	64	1706	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	64	4463	α. Σάντος 14/7 διά Ρότερνταμ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ.....	76	12498	α. Καρθαγένη 22/6 διά Σάντα Μάρια				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ.....	76	12498	α. Χόκη Κόκη 7/7				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ.....	74	12498	ε. Σουδάμιτα 5/7				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΙΤΣΕΝΤΟΜ.....	72	11184	ε. Τέντα 15/6				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚ.....	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 9/7				

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.....	71	7402	α. Πειραιά 29/6 διά Λαττάκιο		ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461	άργει στον Πειραιά όποι 31/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.....	65	1657	ΕΠΩΛΗΘΗ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ		ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ .....	73	32781	α. Δρίεντ 24/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ .....	75	22575	δ. Κωνιπόλη 8/7		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ).....	72	79746	ε. Σιγκαπούρη 18/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ .....	60	10382	ε. Βοϊβάνη 8/7		ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	104797	α. Ράς Τανούρα 11/6
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ .....	78	15688	α. Νταμάρ 8/7 διά Τζακάρτα		ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ .....	77	20676	δ. Παναμά 2/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ .....	44	7207	παροπλισμένο στήν 'Ελευσίνα		ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ .....	57	8093	α. Μαπούτο 8/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.....	61	9206	α. Σαρζά 15/7		ΑΝΕΜΟΣ .....	76	8376	α. Τεργέστη 15/7 διά Τζέντα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ .....	57	4365	α. 'Αλεξάνδρεια 13/6 διά Ρουμανία		ΑΝΕΜΟ Κ.....	71	4981	α. Χιούστον 29/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ					ΑΝΕΜΟΝΗ .....	79	10996	α. Π.'Ελλαζμπεθ 18/6
ΓΚΡΕ'ΥΤ (δ.).....	73	152372	άργει στήν 'Ελευσίνα		ΑΝΘΕΜΙΟΣ .....	70	9981	α. Γκηνόλ 2/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΕΜΜΟΥΣ.....	61	6264	α. Βόλο 15/4		ΑΝΘΙΑ .....	64	11034	α. Σιγκαπούρη 5/6 διά Λάγος
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗΣ .....	68	9395	δ. Κωνιπόλη 29/6		ΑΝΘΩΣ .....	79	11000	ε. Σάντος 12/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ .....	61	5376	στή 'Αμπελάκι όποι 6/4 (προσάραξε)		ΑΝΙΜΑΡ .....	65	1926	ε. Μάλτα 2/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ .....	67	7560	δ. Γιβραλτάρ 22/6		ΑΝΝΑ .....	76	16438	δ. Παναμά 25/5
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ .....	62	7704	ε. Σαρόνα 14/7		ΑΝΝΑ .....	64	2020	α. Ρόττερνταμ 15/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ .....	61	7704	ε. Τζέντα 16/6		ΑΝΝΑ Α.....	57	10376	δ. Κυνήπολη 22/6
ΑΛΕΞΑΝΤΙΑ (δ.).....	58	7644	α. Σ. Αννα Μπαιν 14/4 διά Κούβα		ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.).....	71	115925	άργει στον Πειραιά όποι 20/3/81
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.....	68	9084	α. Τζέντα 17/5		ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	74	8915	ε. Λεμεσός 10/7
ΑΛΗΘΕΙΑ .....	62	4991	στή Θεσσαλονίκη όποι 16/1		ΑΝΝΑ Κ. (δ.).....	60	12256	α. Μαπούτο 25/6 διά 'Αγγλια
ΑΛΘΑΙΑ .....	74	23757	δ. Σκώ 27/6		ΑΝΝΑ Κ.....	62	11503	ε. Πειραιά 28/6
ΑΛΙΑΓΚΑ ΣΤΑΡ .....	64	2717	α. Σαβόνα 15/7 διά Τρίπολη		ΑΝΝΑ Π.....	57	9367	άργει στο Γαλατείδι όποι 18/3
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	68	16229	δ. Σκο 11/6 διά Λενιγκραντ		ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ .....	67	20501	δ. Κυνήπολη 19/6 διά Κωνσταντζία
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ .....	70	9523	ε. Βατιμόρη 12/7		ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.....	58	7271	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ .....	71	9564	α. Αύγουστα 22/6 διά Γιβραλτάρ		ΑΝΝΑ Χ.....	66	21883	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΙΑΡΤΟΣ .....	56	5772	στήν Πειραιά όποι 26/2		ΑΝΝΙΚΑ Ν.....	69	11726	δ. Κυνήπολη 5/7 διά Πειραιά
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ .....	68	11434	δ. Π. Σαΐδ 10/7		ΑΝΝΙΤΑ .....	64	10741	α. Λίβερπουλ 14/7 διά Λέιβ
ΑΛΙΚΗ .....	59	12996	άργει στήν 'Ιταλία όποι 2/2		ΑΝΝΙΤΣΑ Α.....	65	19758	ε. Ρουέν 4/7
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	α. Ντάρ ές Σαλόμ 30/6		ΑΝΝΟΥΔΑ .....	71	9826	δ. Σκώ 27/6 διά Λενιγκραντ
ΑΛΙΣΙΑ .....	66	3762	α. Λιοσιάβνα 14/7 διά Τάν		ΑΝΝΟΥΔΑ II .....	60	6086	α. Βανκούμπερ 6/7
ΑΛΚΑΖΑΡ .....	65	9677	α. Λάς Πλάμας 11/5		ΑΝΤΑΙΟΣ .....	71	16379	ε. Γδύνια 27/6
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.....	67	25279	δ. Σκώ 4/7		ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	ε. Σίδνευ 27/5
ΑΛΚΑΙΟΣ .....	75	11284	δ. Γιβραλτάρ 30/6		ΑΝΤΑΡ .....	70	16973	ε. Λίβερπουλ 5/7
ΑΛΚΑΙΟΣ .....	77	11213	α. Κ.Τάουν 3/7 διά 'Ισπανία		ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ .....	69	11430	δ. Παναμά 4/7
ΑΛΚΜΑΝ .....	77	14530	ε. Λονδίνη 1/7		ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ .....	70	11474	ε. Καζαμπλάνκα 7/7
ΑΛΚΜΗΝΗ .....	79	10996	ε. Ναγκόγια 5/7		ΑΝΤΖΕΛΑ .....	62	4207	ε. Χάμιλτον 11/11
ΑΛΚΜΗΝΗ Α.....	57	8898	ύπο παραλαβή		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ .....	67	24829	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΟΚ .....	62	11434	ε. Λιοσιάβνα 26/6		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΡΕΧΗΣ .....	71	30193	α. Αμπούργοι 13/7 διά "Ειβονμάουθ
ΑΛΚΥΟΝΙΑ .....	70	11870	ε. Νταμάρ		ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ .....	77	34130	ε. Χακάτα 4/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ .....	73	13631	ε. Τσάρλεστον 11/7		ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΑΤΙΚ .....	70	15898	δ. Γιβραλτάρ 14/6
ΑΛΚΥΩΝ .....	68	17374	ε. Σουάμπα 8/7		ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ .....	68	9122	α. Βρέμη 10/7 διά Ντώρμπαν
ΑΛΚΥΩΝ .....	64	6274	ε. Σμύρνη 8/7		ΑΝΤΖΟΥΔΕΤΤΑ .....	78	24941	ε. Κουβέτη 6/7
ΑΛΜΑ .....	80	11584	ε. Γένοβα 14/7		ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ .....	66	15404	ε. Σαφάνκα 1/7
ΑΛΜΑ .....	63	1594	α. Λιοσιάβνα 13/7 διά Μαδέρα		ΑΝΤΙΓΟΝΗ .....	76	23149	α. Λινκόλν 3/7 διά 'Υεμένη
ΑΛΜΑΖ .....	65	10484	ε. Σικάνο 9/7		ΑΝΤΙΓΟΝΗ .....	68	12550	ε. Γιοκοχάμα 5/7
ΑΛΜΑΡ .....	69	10373	α. Χιμέζι 4/7 διά Κασσιούγκ		ΑΝΤΙΟΝΗ .....	78	10996	ε. Φρημάντη 4/7 διά Περσικό
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ .....	64	15716	ε. Κιέλο 15/7		ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ .....	72	11931	α. Βανκούμπερ 29/6
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ .....	58	4037	α. Πειραιά 18/5		ΑΝΤΙΠΟΙΟΣ (δ.) .....	81	29700	α. Χεντάντ 21/6 διά Κελέάγκ
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ .....	69	11198	ε. Αύγουστα 12/7		ΑΝΤΙΠΟΙΩΣ .....	64	7961	α. Φλαδέλφεια 11/7
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ .....	62	1426	στή Μπαλμπό		ΑΝΤΩΝΗΣ .....	67	8865	δ. Παναμά 12/7
ΑΛΜΠΙΣ .....	55	8149	δ. Λάγος 27/5		ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.....	74	5932	ύπο παραλαβή
ΑΛΝΤΑ .....	66	2562	α. Ντακάρ 26/6		ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	67	9843	δ. Σούελ 14/6
ΑΛΤΑΙΡ .....	70	16973	α. Χόγκ Κόγκ 4/7		ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.) .....	65	38607	δ. Έσκομις 26/5
ΑΛΤΙΣ .....	79	11000	α. Μ. Μασκούνοι 8/7 διά Τόκιο		ΑΝΤΩΝΥ Π.....	62	14939	άργει 'Εκσινάντα
ΑΛΦΑ .....	70	2605	α. Μαδέρα 5/7		ΑΝΤΩΝΥ ΙII .....	77	38515	α. Βαλτιμόρη 23/6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΛΦΑ .....	62	4722	α. Νάπολη 1/7 διά Πειραιά		ΑΟΥΡΙΚΑ .....	67	2777	α. Αγύστος 4/7
ΑΛΦΑ .....	71	1571	ε. Λάς Πλάμας 16/7		ΑΠΕΞ .....	73	16397	α. Αλεξάνδρεια 5/7
ΑΛΦΑΙΟΣ .....	67	46248	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/6		ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ .....	63	9733	α. Αγ. Φραγκίσκο 9/7 διά 'Ινδονησία
ΑΛΦΙΤΟ .....	63	15929	α. Λιοσιάβνα 2/7 διά Ντουλούθ		ΑΠΙΚΟ .....	64	9868	α. Βομβάτη 3/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ .....	77	9328	α. Κουβέτη 3/7		ΑΠΟΛΛΩΝ .....	70	18662	ε. Λάγος 26/5
ΑΜΑΖΟΝ .....	79	10966	α. Χόγκ Κόγκ 6/7 διά 'Ισπανία		ΑΠΟΛΛΩΝ .....	72	13136	α. Γκήλογκ 3/7 διά Ίριν
ΑΜΑΛΙΑ .....	58	8574	άργει στήν Πειραιά όποι 20/10		ΑΠΟΛΛΩΝ .....	65	3975	ε. Πάλεμπογκ 25/6
ΑΜΑΛΙΑ II .....	67	51644	δ. Γιβραλτάρ 7/7 διά Πειραιά		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ .....	72	17899	μετων. «ΑΠΟΛΛΩΝ ΔΗΛΙΟΣ» σημ. Κυπρ.
ΑΜΑΛΙΝΤΑ .....	58	5164	ε. Κόρπους Κριστί 3/7		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.....	58	4979	ε. Αγ. Φραντσίκο 29/6
ΑΜΑΡ .....	60	4735	α. Λάς Πλάμας 22/6 (+AMAP I σημ. Παν.)		ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV .....	56	9172	α. Βίκεντο 14/6 διά Αντοφαγκάστα
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ .....	80	10996	α. Ντώρμπαν 10/6		ΑΠΟΥΣ .....	70	3275	παροπλισμένο 'Ελευσίνα
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ .....	71	5895	α. Μόμπιλ 8/7		ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ .....	60	3500	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΕΘΥΣΤ .....	78	13889	δ. Π. Σαΐδ 15/7		ΑΡΑΝ .....	80	10428	ε. Χάιφα 16/7
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ .....	72	6680	ε. Πούντα Αρένας 28/6		ΑΡΓΚΟΝΩΤ .....	68	24877	δ. Γιανκαπούρην 1/7
ΑΜΙΛΑΔΑ .....	72	13631	α. Νιούκαστλ (Άνστρ) 22/6		ΑΡΓΚΟΝΩΤ .....	64	10335	α. Ρ. 'Ιανδέρη 1/7
ΑΜΠΟΥΕΔΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ .....	61	16687	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Δυρράχιο		ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	77	10003	ε. Βιτόριο 16/4
ΑΜΥΝΤΑΣ .....	70	9981	ε. Σιγκαπούρη 3/7		ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ .....	60	8409	α. Π. όφ Σπαινή 11/7
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ .....	62	19377	δ. Κωνιπόλη 16/6 διά Τουάφ		ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) .....	64	28121	α. Γιβραλτάρ 30/7
ΑΜΦΙΟΤΡΙΤΗ .....	78	10995	ε. Ρόττερνταμ 1/6		ΑΡΓΟΣ .....	72	16207	άργει στήν Στούλιδα 1/4
ΑΜΦΙΟΝ .....	78	11173	α. Μπαρανκίλα 12/6		ΑΡΓΟΣ .....	69	9842	ε. Κονήπολη 14/6 διά 'Οδησσο
ΑΝΑΒΥΣΟΣ .....	69	9072	δ. Π. Σαΐδ 27/6 διά Βένονμάουθ		ΑΡΓΥΡΟ .....	59	8775	α. Στέλκον 6/7 διά Αιστραλία
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ .....	81	36061	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/7		ΑΡΓΥΡΟ .....	57	3970	άργει στήν Λευκάδα
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΑΡΗΣ .....	80	10996	α. Κούς Μπαιν 14/6		ΑΡΓΥΡΟ Μ .....	60	1577	α. Πειραιά 14/7 διά 'Ισπανία
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΓΚΑΛΟΥΡ .....	74	13633	α. Νταμάρ 11/7 διά Καράτσι		ΑΡΓΥΡΟ ΧΟΟΥΠ .....	78	1587	α. Μασσαλία 29/6
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΓΟΥ' ΣΕΝΤΟ .....	74	13348	α. Κούς 14/7 διά Αύστραλια		ΑΡΓΥΡΟ ΓΚΑΛΟΥΡ .....	77	1587	α. Χόμπιντον ρόδος 9/7 διά Βενεζουέλα
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΓΕΝΤΗΣΗΝ (δ.) .....	64	35333	α. Σάντος 13/7		ΑΡΓΥΡΟ ΠΑΤΩΝΗΡ .....	76	1578	α. Ν. 'Ορλεάνην
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝY .....	68	12348	α. Ρίο Γκράντες 25/4 διά Ροστόκ		ΑΡΓΥΡΟΣ .....	76	1579	α. Στάνλους 26/6 διά Σαπτέλε
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΧΟΝΟΡ .....	76	13633	δ. Παναμά 26/6		ΑΡΓΥΡΟ ΣΩΛΑΕΝΤΖ .....	78	1587	α. Α' Μέρερα 29/6 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΧΟΟΥΠ .....	74	13633	α. Νταμάρ 11/7 διά Καράτσι		ΑΡΓΥΡΟ ΦΑΙΝΟ .....	76	1579	ε. Πειραιά 10/7
ΑΝΑΓΑΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ .....	77	15378	ύπο παραλαβή		ΑΡΓΥΡΟ ΧΟΟΥΠ .....	77	1579	α. Λ. Πλάμας 3/7 διά Σάντος
ΑΝΑΣΑΓΑΡΑΣ .....	68	9416	ε. Σάντος 4/5		ΑΡΕΤΗ .....	73	13631	α. Μπαρανκίλα 26/6
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ .....	68	10183	ε. Ιστενερόν 23/6		ΑΡΕΤΗ Λ .....	69	9343	α. Τούμπα 6/7 διά Τόκιο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	66	23392	δ. Μπρουνόμπουτελ 23/6		ΑΡΕΤΗ Σ .....	62	9124	α. Δαντούς 14/7 διά Ακαμπία
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	79	15688	α. Ρουέν 7/5 διά Τόνιδα		ΑΡΕΦΟΥΣΑ .....	63	9778	ε. Μπεντί 20/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.....	69	15869	α. Μόντρεαλ 14/6		ΑΡΗΣ .....	57	9481	α. Σ. Λούης ντι Ρόν 1/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.....	67							

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ .....	71	4998	α. Λόγος 2/7	ΒΕΡΓΩ (μ.) .....	72	57527	ε. Ν. 'Ορλέανην 4/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ .....	65	20206	α. Ξύμπιτον ρόδος 15/6 διά 'Αλβανία	ΒΕΤΑ .....	72	3246	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ' .....	65	10987	ε. Νοβέλακι 19/6	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΣ .....	66	10210	δ. Κωνιπόλη 7/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ .....	58	9720	ε. Σ. Τόμ 15/5	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ .....	63	9269	α. Καζαμπλάνκα 8/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ .....	65	11334	ε. Ρουέν 9/7	ΒΙΒΗ .....	59	4532	άργει στόν Πειραιά
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ .....	75	8826	δ. Μπρούναμποւτελ 2/8/6	ΒΙΚΩΡΙΑ .....	70	2818	α. Καν 8/7 διά 'Ελ Τζαζάρ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ .....	81	16300	α. Μπιζέρτα 22/6 διά Χαλκίδα	ΒΙΛΑΕΛΙΝΑ .....	59	2251	άργει στή Λεμεσό 30/1
ΑΡΜΟΝΙΑ .....	73	23144	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 9/7 διά Κορέα	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ .....	60	6572	δ. Σουέζ 27/6
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.) .....	67	45376	άργει στόν Πειραιά 12/3	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ .....	78	14568	α. Σιγκαπούρην 9/7 διά Ντουμπάι
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.) .....	63	33108	άργει στόν Πειραιά 24/4/81	ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.) .....	72	119794	άργει στό 'Αλιθέρι από 3/3
ΑΡΜΠΕΛΛΑ .....	75	22575	α. Τζένταν 1/7 διά Ταϊταγκόκ	ΒΙΟΛΕΤΤΑ .....	81	16500	δ. Παναμά 10/7
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ. ....	52	6906	στό Κουβέιτ από 13/5	ΒΙΠΚΕ .....	71	6717	άργει στή Μασσαλία
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.) .....	67	36487	άργει στή Πειραιά 23/6/81	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. ....	58	7058	άργει στόν Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	79	23193	ε. Νταμάμ 7/7	ΒΟΜΑΡ .....	71	16313	α. Ν. 'Ορλέανην 29/6
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	77	11982	α. Σιγκαπούρην 24/6 διά Νταμάμ	ΒΟΡΡΑΣ (δ.) .....	70	31464	άργει στό Γαλαξείδι 7/7
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	72	3908	δ. Γιβραλτάρ 4/7 διά 'Ισκεντερούν	ΒΟΡΡΑΣ .....	55	3736	α. Φός 19/5
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	α. Ν. 'Ορλέανην 7/7	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ .....	61	2408	ε. Βερακρούς όπο 2/10
ΑΡΤΖΥΛ (δ.) .....	66	36764	ε. Ν. 'Υρκην 11/7	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	άργει στήν Χαλκίδα όπο 9/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ .....	76	30149	δ. Ρότερνταν 16/7	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ ΜΟΝΑΡΧΗΣ .....	59	9374	άργει στόν Πειραιά 5/2/79
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ .....	63	22103	δ. Κωνίπολη 29/6 διά 'Οδησσος	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.) .....	67	35041	ε. Ν. 'Ορλέανην 2/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. ....	60	10142	άργει στήν Γάνδη 18/7	ΒΥΤΙΝΑ .....	75	15111	ε. Τορόντο 10/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	66	16094	ε. Πειραιά 30/6				
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	70	10491	α. Γιοκόχαμα 2/7				
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.) .....	76	75134	φιουστιτόν 11/7 διά Σκαραμαγκά				
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.) .....	72	42253	α. Βαλτημήρ 7/7 διά 'Ισπανία				
ΑΣΗΜΗ (δ.) .....	64	33847	α. Χιούστον 20/6				
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	66	35001	α. Νιούκαστλ 15/6 διά 'Ισπανία				
ΑΣΙΑ .....	67	9525	δ. Μπρούναμποւτελ 12/5				
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ .....	68	17458	α. Τάύν 2/7 διά ΗΠΑ				
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.) .....	71	70481	ε. Πειραιά 29/6				
ΑΣΚΟΝΑ .....	81	30500	α. Σόγκ Κορκ 7/7 διά Νιούκαστλ				
ΑΣΛΕΥ' .....	70	13363	δ. Παναμά 24/6				
ΑΣΠΑΖΙΑ Μ. ....	61	9852	ε. Πειραιά 10/6				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ .....	60	8786	ε. Πειραιά 6/5				
ΑΣΠΙΣ (δ.) .....	56	18657	α. 'Ιμινχαν 13/7 διά Γιβραλτάρ				
ΑΣΤΕΡΙ .....	65	6151	α. Τζένταν 28/6				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ .....	68	16112	άργει στό Γαλαξείδι				
ΑΣΤΕΡΙΩΝ .....	72	13136	α. Μανίλα 25/6 διά 'Ειβονμασούθ				
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ .....	60	6134	α. Τάρλεστον 2/7				
ΑΣΤΗΡ .....	74	13633	δ. Παναμά 20/6				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	68	13580	α. Θάντερ Μπαίη 7/7 διά Κλαιπέντα				
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	68	44646	δ. Σουέζ 13/7				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ .....	60	3890	ε. Κυνιτόλη 8/7				
ΑΣΤΥΑΝΑΣ .....	75	38611	ε. Ρίτσαρτς Μπαίη 1/7				
ΑΣΦΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ(δ.) .....	62	18033	α. Σαβάννα 30/6 διά Κιουράδο				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ .....	71	9466	α. Π. Λίνκολν 1/7 διά Κατάρ				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	72	11000	ε. Καράται 3/7				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	66	6235	δ. Πειραιά 28/6				
ΑΤΖΙΛΙΤΥ .....	59	10364	άργει στήν 'Αστακό 5/3				
ΑΤΙΑ Κ. (δ.) .....	72	105013	άργει στήν Πειραιά 18/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.) .....	68	40548	α. Ν. 'Ορλέανην 3056				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ .....	69	16229	δ. Παναμά 5/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	64	10292	δ. Παναμά 4/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΕΣ .....	71	7232	ε. Μόντρεαλ 9/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.) .....	68	87329	άργει στήν Πειραιά 16/5/77				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ' .....	78	5868	α. Μόρρο Ρέντον 16/6 διά Μογκαντίδιο				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΣΑΝ .....	69	16229	δ. Σκώ 22/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ .....	69	16229	δ. Σκώ 18/6 διά Δινινκάρνταν				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ .....	69	16229	δ. Παναμά 21/6 διά Ναχόντικα				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ .....	69	16229	α. Λ. Πάλμας 2/6 διά 'Αργεντινή				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .....	77	35706	α. Μόρρο Ρέντον 16/6 διά Μιζουσίμα				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .....	63	6246	ε. Πειραιά 3/5				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ .....	60	5788	α. Βομβάτη 6/5 διά Μ. Θάλασσα				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ' .....	62	5430	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ .....	68	10182	ε. Χιούστον 7/7				
ΑΤΤΑΛΑΣ .....	77	11804	α. Γιοκοχάμα 6/7 διά Κόμπη				
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) .....	67	45321	άργει στό 'Αλιθέρι				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ .....	68	12936	ε. 'Αμπιτζάν 1/7				
ΑΤΡΕΥΣ .....	74	13633	α. 'Αμβούργο 5/7 διά Σαβάννα				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ .....	60	7221	α. Κάντλο 5/5 διά Καράται				
ΑΤΡΟΤΟΣ .....	61	10893	άργει στήν 'Αστακό από 6/4				
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ .....	73	7594	ε. Τζένταν 13/7				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ .....	72	9301	α. Ταμπικό 5/7 διά Βανκούβερ				
ΑΤΤΙΚΗ .....	61	1385	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΤΤΙΚΟΣ .....	76	16366	δ. Μπρούναμποւτελ 2/6				
ΑΥΛΙΣ .....	72	16402	δ. Κυνιτόλη 9/6 διά Μ. Θάλ.				
ΑΥΛΙΣ .....	79	10993	ε. Αδελαΐδα 9/7				
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ .....	60	3476	άργει στήν Χαλκίδα				
ΑΥΡΑ (δ.) .....	67	44467	άργει στήν Πειραιά από 27/5/81				
ΑΥΡΑ .....	68	9624	α. Δάγος 25/6 διά Βραζαΐλια				
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ .....	73	6680	ε. Κ. Τάουν 4/7 διά Εύρωπη				
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ .....	60	9888	ε. Πειραιά 1/5 (έπισκεψης)				
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.) .....	65	38606	στήν Πειραιά από 31/3				
ΑΦΟΒΟΣ .....	68	35477	ε. Πειραιά 16/6				
ΑΦΡΙΚΑ .....	65	5021	ε. Γάνδη 3/6				
ΑΦΡΟΙΔΗ .....	78	19253	α. Ν. 'Ορλέανην 25/6				
ΑΦΡΟΙΔΗ Β. (δ.) .....	65	37073	ε. 'Αμστερνταμ 18/4				
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.) .....	56	16944	ε. Πειραιά 1/7				
ΑΦΡΟΣ .....	68	3340	δ. Π. Σάδι 15/6				
ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.) .....	62	13017	α. Ντώρμπατ 23/6 διά Βομβάτη				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ .....	65	21479	ε. Καράται 10/6				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ .....	61	16486	ε. Πειραιά 26/6				
ΒΑΓΙΑ .....	69	9985	α. Μαπούτο 12/7				
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ .....	68	2895	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ .....	63	8406	δ. Μπρούναμποւτελ 28/5				
ΒΑΝΤΑ .....	66	13762	ε. 'Αμβούργο 12/7				
ΒΑΝΤΟΡΙΑ .....	67	14720	ε. Νάπολη 15/4				
ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ .....	70	9247	α. Π. Θαληνί 30/5 διά Κούβα				
ΒΑΡΕΝΒΕΑΣ .....	76	11802	α. Παρανίτι 26/6 διά Τζακάρτα				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.) .....	60	13459	α. Σύλικον 29/5 διά Σουραμπάγια				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ .....	74	6128	δ. Γιβραλτάρ 11/6				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ .....	64	30582	ε. Ρότερνταν 15/7				
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	79	16432	α. Κολούμπια ρίβερ 3/7 διά Ανιστραλία				
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	62	9991	ε. 'Αλεξανδρεία 26/3 διά 'Ιταλία				
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ. ....	77	3827	α. Μπρούναμποւτελ 12/6 διά Λάργος				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV .....	51	1704	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ .....	81	16300	α. Π. Μοχάμεντ Μπίν Κασί 6/7				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ .....	52	2582	άργει στήν Λευκάδα				
ΒΑΣΩ .....	66	2999	ε. Τζένταν 1/7				
ΒΕΓΚΑ (δ.) .....	78	18643	ε. Μανζανόλι (Μεξ.) 30/6				
ΒΕΛΟΣ .....	75	15981	ε. Όζόκα 28/6 διά Π. Κεμπλά				
ΒΕΝΗ .....	58	13871	ε. Γιβραλτάρ 7/6				
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) .....	69	104616	είς Ντουμπάτη 28/1				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ (δ.) .....	74	38178	α. Χαμόπιτον ρόδος 8/6 διά 'Αρούμπα				
ΒΕΡΑ .....	65	20806	δ. Σκώ 3/6 διά Κλαιπέντα				
ΒΕΡΓΩ (μ.) .....	72	57527	άργει στή Λεμεσό 30/1				
ΒΕΤΑ .....	72	3246	δ. Σουέζ 27/6				
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΣ .....	66	10210	α. Κωνιπόλη 7/7				
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ .....	63	9269	α. Καζαμπλάνκα 8/7				
ΒΙΒΗ .....	59	4532	άργει στήν Πειραιά				
ΒΙΚΩΡΙΑ .....	70	2818	α. Κανέν 8/7 διά 'Ελ Τζαζάρ				
ΒΙΛΑΕΛΙΝΑ .....	59	2251	άργει στή Λεμεσό 30/1				
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ .....	60	6572	δ. Σουέζ 27/6				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ .....	78	14568	α. Σιγκαπούρη 9/7 διά Ντουμπάι				
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.) .....	72	119794	άργει στό 'Αλιθέρι από 3/3				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ .....	81	16500	δ. Παναμά 10/7				
ΒΙΠΚΕ .....	71	6717	άργει στή Μασσαλία				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. ....	58	7058	άργει στόν Πειραιά				
ΒΟΜ							

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Π. Σάιδ 9/6	δ. Παναμά 29/6 διά Σάντος	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Σαβάννα 29/6 διά Σάντος	δ. Π. Τάουνεντ 20/6 διά Ινδονησία	56	4828	α. Σφάξ 30/6 διά Τύνιδα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	δ. Ρ. Γκράντες 3/7 διά Νταμάρ	δ. Ρ. Γκράντες 3/7 διά Γιοκοχάμα	68	11670	δ. Παναμά 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.	65	7952	δ. Λ. "Αντζέλες 28/6 διά Γιοκοχάμα	δ. Π. Σάιδ 22/2 διά Στυλίδα	55	5397	α. Πειραιά 11/6 διά Βόλο
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Παναμά 15/5 διά Αλγερία	δ. Παναμά 15/5 διά Αλγερία	77	3977	α. Μπέλεμ 2/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.	69	11148	δ. Παναμά 15/5 διά Αλγερία	δ. Παναμά 15/5 διά Αλγερία	51	2758	εις Μπαντάρ 'Αμπρος 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΩΥΡΠΤ	72	12919	δ. Μπράουνοβιτ 25/6	δ. Καρτίε 3/7	71	4994	α. Λ. Πόλμας 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗΠΗ	72	12919	δ. Νόρτρουτεν 7/7	ε. Μπράουνοβιτ 25/6	63	17681	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Νόρτρουτεν 7/7	δ. Παναμά 16/6	71	9646	α. Μονφαλόνε 8/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Θεσσαλία 28/6 διά ΗΠΑ	δ. Θεσσαλία 28/6 διά ΗΠΑ	71	38094	α. Λιβερόπουλος 11/6 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	δ. Ν. Όρλεάνην 17/6	δ. Ν. Όρλεάνην 17/6	69	13053	α. Καράτοι 9/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 28/5	δ. Ν. Όρλεάνην 17/6	67	10794	δ. Παναμά 29/6 διά Βαρκελώνη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Σουέζ 9/7	δ. Σουέζ 9/7	63	10523	ε. Πειραιά 19/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Α. Όρλεάνην 2/5	δ. Βανκούμερ 19/5	63	7780	α. Βαρκελώνη 9/6 διά Λιβύη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Ε. Όρλεάνην 7/7	δ. Κάτουν 5/7	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ.	72	43479	δ. Κανιόπολη 3/5	δ. Κατονό 17/3	77	9437	α. Γκήλογκ 8/7 διά Σομαλία
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ.	69	11148	δ. Α. Όρλεάνην 9/6	δ. Α. Όρλεάνην 9/6	58	16277	εις Πειραιά 21/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Χιούστον 8/7	δ. Χιούστον 8/7	63	8872	άργει στην Καβάλα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Αύγουστα 10/6 διά Ν. 'Ορλεάνην	δ. Αύγουστα 10/6 διά Ν. 'Ορλεάνην	60	8868	α. Ντακάρ 8/6 διά Λάγος
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	δ. Βανκούμερ 19/5	δ. Βανκούμερ 19/5	60	8750	α. Φρητάουν 30/5
ΓΚΟΥΝΤ ΑΙ'ΛΑΝΤΕΡ	68	1804	δ. Κ. Τάουν 5/7	δ. Κ. Τάουν 5/7	56	8243	άργει στην Καβάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΐ'ΝΤ	70	11525	δ. Κωνιόπολη 3/5	δ. Κωνιόπολη 3/5	58	13105	ε. Πειραιά 14/6
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	δ. Αϊβέρον 13/7 διά Ντώρμπαν	δ. Αϊβέρον 13/7 διά Ντώρμπαν	71	16379	ε. Κωνιόπολη 28/6
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	δ. Π. Σάιδ 7/7	δ. Π. Σάιδ 7/7	76	19166	δ. Θέροντατη διλ. 5/7
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ	70	12379	δργει στο Μπάραν	δργει στο Μπάραν	70	10378	α. Κούς Μπαι 3/7 διά 'Ισπανία
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'ΓΟΝ	64	10141	ε. Λάγος 20/5	ε. Λάγος 20/5	59	13393	ε. Καράτοι 8/7
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	ε. Μη. Χομεινί 8/6	ε. Μη. Χομεινί 8/6	55	6663	άργει στην Λευκάδα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δργει στον 'Αστακό	δργει στον 'Αστακό	81	32000	στην Κονστάντζαν υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Φόδ 8/7 διά Νουαντχίμπου	α. Φόδ 8/7 διά Νουαντχίμπου	61	9443	άργει στον Πειραιά (ΕΠΩΛ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9067	α. Πειραιά 14/7 διά 'Αστακό	α. Πειραιά 14/7 διά 'Αστακό	67	44646	ε. Πειραιά 8/7
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΕΡ	66	36276	ε. Ν. Όρλεάνην 23/6	ε. Ν. Όρλεάνην 23/6	72	19162	α. Ταταγκόγκ 9/7 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Γκέντ 5/5	ε. Γκέντ 5/5	68	48867	α. Καυμάν Μπράκ 12/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Βαρκελώνη 857	ε. Βαρκελώνη 857	64	17487	ε. Πειραιά 7/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΑΦΙΔΙΝ	68	9070	ε. Αϊβέρογκα 29/6 διά Κούβα	ε. Αϊβέρογκα 29/6 διά Κούβα	64	1596	άργει στο Κατάκωλο
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	ε. 'Αμβέροα 16/7	ε. 'Αμβέροα 16/7	65	20201	ε. Ν. 'Ορλεάνην 2/7
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑ'ΓΟΝΗΡ	60	4470	δργει στον Πειραιά 12/2	δργει στον Πειραιά 12/2	66	48801	στον Πειραιά 25/12 (επισκευές)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	ε. Γκέντ 5/6	ε. Γκέντ 5/6	72	3847	ύπο παραλαβή
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	α. 'Ηστ Λόντον 28/6 διά Βενεζουέλα	α. 'Ηστ Λόντον 28/6 διά Βενεζουέλα	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ.	60	11837	α. Ντόχα 29/6 διά Μη. 'Αμπας	α. Ντόχα 29/6 διά Μη. 'Αμπας	69	12705	ε. Φόδ 15/7
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3843	α. Υόρκην 27/6 διά 'Αιτή	α. Υόρκην 27/6 διά 'Αιτή	78	16326	ε. Ντώρμπαν 29/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δργει στον 'Αστακό	δργει στον 'Αστακό	72	16398	α. Ίντσον 1/7 διά Ούλσαν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. 'Αμβέροα 24/6	α. 'Αμβέροα 24/6	67	43231	α. Ν. 'Υόρκην 12/7 διά 'Αρούμπα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δργει στον Πειραιά 16/3	δργει στον Πειραιά 16/3	63	11893	α. Ρότερνταν 15/6 διά Γουατεμάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ	67	38636	α. Μπρεμερόφερ 2/7 διά Πόλουα	α. Μπρεμερόφερ 2/7 διά Πόλουα	52	5709	ύπο παραλαβή
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	δργει στο 'Αμπερενταμ από 18/2	δργει στο 'Αμπερενταμ από 18/2	68	48867	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	6923	δργει στο Λιβερτάτολ από 28/1	δργει στο Λιβερτάτολ από 28/1	64	17487	ε. Ντώρμπαν 20/9/80
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	ε. Τεργεότη 13/7	ε. Τεργεότη 13/7	64	6563	δ. Σουέζ 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Τζένταν 24/6	ε. Τζένταν 24/6	60	20372	δργει στο Καλαξείδη
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	δ. Παναμά 15/5 διά Ταϊβάν	δ. Παναμά 15/5 διά Ταϊβάν	64	16398	ε. Ταύλαν 8/7
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 3/5 διά Κίνα	δ. Παναμά 3/5 διά Κίνα	64	8083	ε. Τούλαν 1/7 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	α. Άννα Μπαίλ 24/6 διά Γκουάντα	α. Άννα Μπαίλ 24/6 διά Γκουάντα	64	10299	ε. Ταύλαν 20/9/80
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	39444	ε. Πειραιά 13/6	ε. Πειραιά 13/6	60	6663	δ. Σουέζ 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΑΝΤ	60	7187	δργει στον 'Αστακό	δργει στον 'Αστακό	64	20201	δργει στην Λαξείδη
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	67	38636	α. Ν. Όρλεάνην 24/6	α. Ν. Όρλεάνην 24/6	66	125947	ε. Ταύλαν 2/7
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	α. Μπαχρέν 11/7	α. Μπαχρέν 11/7	66	23814	στον Πέραμα 25/5 (επισκευές)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15381	α. Βάρχαν 22/6	α. Βάρχαν 22/6	67	23552	α. Αϊβέρογκα 13/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΗΤΖΕΝΤΖΕ	69	22915	ε. Σιγκαπούρην 2/7	ε. Σιγκαπούρην 2/7	69	2985	α. Βαρκελώνη 21/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	70	22912	α. Πόρτλαντ 23/6 διά Σαφάρκα	α. Πόρτλαντ 23/6 διά Σαφάρκα	68	48867	α. Ταράρ 13/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	66	α. Ν. Όρλεάνην 7/7	α. Ν. Όρλεάνην 7/7	63	13841	ε. Πειραιά 10/6
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.Α.	71	16306	α. Χάμπτον ρόδης 29/6 διά 'Αλγερία	α. Χάμπτον ρόδης 29/6 διά 'Αλγερία	62	11428	δργει στο Γαλαξείδη
ΓΚΡΗΚΗ ΣΚΑ'Υ	68	4995	α. Πειραιά 9/7	α. Πειραιά 9/7	70	16258	δ. Σουέζ 9/7 διά Σιγκαπούρην
ΓΚΡΗΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	δργει στο Γαλαξείδη 29/6	δργει στο Γαλαξείδη 29/6	60	2091	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Λιβύη
ΓΛΑΥΚΟΣ (δ.)	68	90905	δργει στον Πειραιά 21/4/77	δργει στον Πειραιά 21/4/77	68	19495	δ. Αγριούν 18/6
ΓΛΑΥΦΑΔΑ	68	16229	δργει στο Αργοστόλο 23/12	δργει στο Αργοστόλο 23/12	73	14353	δ. Κολόμπο 1/6 διά Τασμασίνα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	69	14029	ε. Σιγκαπούρην 8/7	ε. Σιγκαπούρην 8/7	70	12142	δ. Κολόμπο 1/6 διά Τασμασίνα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΙΜΗ	65	26356	ε. Πειραιά 5/7	ε. Πειραιά 5/7	66	10659	ε. Φούνες 30/6 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	11624	ε. Τζένταν 12/7	ε. Τζένταν 12/7	64	10652	α. Αϊβέροα 28/6 διά Ελ. Τζαζίδιον
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14643	ε. Ν. Όρλεάνην 9/7	ε. Ν. Όρλεάνην 9/7	59	9237	δργει στην Καβάλα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘΟ	71	20723	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Ημπούρογκ	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Ημπούρογκ	66	16677	δργει στην Σαλαμάντα 19/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	14531	ε. Αντζέλες 25/6	ε. Αντζέλες 25/6	64	19495	α. Εμέν 15/7 διά Κάμσαρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΦΩΝ	79	19267	δ. Κωνιόπολη 10/6 διά Οδησσό	δ. Κωνιόπολη 10/6 διά Οδησσό	70	1927	δ. Π. Σάιδ 23/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Βαλπαράζι 7/7	δ. Βαλπαράζι 7/7	69	3784	ε. Αντεν 23/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Παναμά 29/6	δ. Παναμά 29/6	59	8401	ε. Λαύραντα 24/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΖ	73	19264	ε. Παναμά 15/7	ε. Παναμά 15/7	60	12025	ε. Μπέλαρ 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΣΕΣ	74	19264	δ. Καράτοι 12/7	δ. Καράτοι 12/7	63	4628	ε. Ν. Υόρκην 19/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΟΥΖ	77	19265	α. Λάσ Πάλιας 8/7 διά Ν. 'Ορλεάνην	α. Γκλανταντον 10/6 διά Ν. 'Ορλεάνην	64	18044	α. Σιγκαπούρην 26/4 (σημ. Μάλτας)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Παναμά 26/5	ε. Παναμά 26/5	70	18734	ε. Ντάριδα 8/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	δ. Σούλοβ θέση 14/7	δ. Σούλοβ θέση 14/7	73	13098	ε. Ντάριδα 8/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Τερέπ 13/6 διά Γκουαγιακίλ	α. Τερέπ 13/6 διά Γκουαγιακίλ	78	17172	ε. Καλκούτα 16/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	ε. Πειραιά 13/7	ε. Πειραιά 13/7	62	6846	ε. Πειραιά 12/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	22449	ε. Πειραιά 15/7	ε. Πειραιά 15/7	71	10327	ε. Ντάριδα 14/7 διά Ν. 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΙΤΙΑΤΥ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 10/7 διά Κωνιόπολα	δ. Γιβραλτάρ 10/7 διά Κωνιόπολα	72	17172	δ. Γιβραλτάρ 3/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΔΛΕΤΖ (δ.)	69	41477</					

ΕΛΠΙΔΑ . . . . .	66	9918	στον Πειραιά 18/1
ΕΛΠΙΔΑ . . . . .	56	8352	στην Βομβάτη 19/12
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ . . . . .	75	16822	ε. Όζακα 5/7
ΕΠΙΣ (δ.) . . . . .	58	12262	ε. Πειραιά 13/7
ΕΠΙΣ . . . . .	71	9885	δ. Παναμά 26/6
ΕΛΣΦΛΕΘ . . . . .	63	4555	δ. Π. Σαΐδ 10/6
ΕΜΒΙΤΣ (δ.) . . . . .	60	23144	ε. Ιμινχάρ 15/7
ΕΜΜΑ ΜΕΓΕΝΗΤΗ . . . . .	69	12216	α. "Αγκρα πότς Ρέις 2/7
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΗ ΚΟΜΗΝΗΣ . . . . .	65	27830	δ. Σκώ 20/6 διά Λενίνγκραντ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.) . . . . .	58	20590	α. Κοπέρ 14/7 διά Πειραιά
ΕΜΠΡΟΣ . . . . .	78	8890	α. Χάρτρη 11/6 διά Λά Γκουάιρα
ΕΝΑΤΟΝ . . . . .	67	9548	δ. Π. Σαΐδ 14/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ . . . . .	57	9132	δ. Κωνίτοπο 22/3
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ . . . . .	72	10013	ύπό παραλαβήν
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ . . . . .	70	10006	α. Σαβόνα 13/7 διά Νάπολη
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ . . . . .	73	8927	α. Φρητάουν 23/6
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ . . . . .	59	11761	α. Γένοβα 15/7 διά Γιβραλτάρ
ΕΠΟΣ . . . . .	77	9786	α. Βανκούβερ 30/6
ΕΠΟΣ . . . . .	78	6053	όργει στον Πειραιά 21/8
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ . . . . .	66	16301	α. Θάντερ Μπαι 7/7 διά Καρθαγένη
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ . . . . .	65	15765	δ. Σουέζ 1/7 διά "Ακαμπί
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ . . . . .	64	16323	α. Βαλτιμόρη 29/6 διά Αγυπτο
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.) . . . . .	62	31051	α. Ν. "Υόρκη 9/7 διά 'Αρούμπα
ΕΡΕΧΟΕΙΟΝ . . . . .	58	7447	α. Τζένταν 14/5
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.) . . . . .	72	126140	α. Τζουνάμια Τέρρη 31/5
ΕΡΜΗΣ . . . . .	72	15951	ε. Γουεστερνπορτ 5/7
ΕΡΜΗΣ . . . . .	78	1250	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΜΙΟΝΗ . . . . .	73	8917	δ. Παναμά 5/7 (ΕΠΩΛ.)
ΕΡΜΙΟΝΗ . . . . .	66	4508	α. Πειραιά 6/7 διά Χαλκίδα
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.) . . . . .	67	33980	α. Γκόθεντμπουρκ 23/6 διά Γιβραλτάρ
ΕΡΟΪΚ Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ . . . . .	57	2074	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΥΘΙΑΝΗ . . . . .	68	19077	α. Π. Σαΐδ 12/7
ΕΤΕΡΝΑΛ ΠΤΙΣ . . . . .	63	9341	δ. Κωνίτοπο 17/6 διά Κολομβία
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ . . . . .	56	5087	ε. Ριγιέκα 29/5
ΕΥΑ (δ.) . . . . .	81	41223	α. Τζένταν 4/7 διά Σίδνευ
ΕΥΑ . . . . .	59	11894	δ. Κωνίτοπο 5/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ . . . . .	64	2763	α. Σμύρνη 11/6 διά Τιτζελί
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Σ . . . . .	63	9153	δ. Σουέζ 6/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ . . . . .	67	12757	α. Κεμπέκ 4/7 διά Πότι
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ . . . . .	74	6942	ε. 'Ελ Τζασάρ 10/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ . . . . .	60	14609	όργει στον Πειραιά 22/2
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ . . . . .	63	8454	α. Ιζανπέλα (Κούβα) 12/6
ΕΥΓΕΝΙΑ . . . . .	67	9854	όργει στη Χαλκίδα 25/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ . . . . .	78	16935	α. Μπιλμπάτο 26/6 διά Λάρας
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ . . . . .	57	9061	όργει στον Πειραιά 5/10
ΕΥΗ Λ . . . . .	67	14569	α. Τζάνκονθιλ 5/7 διά Ινδονησία
ΕΥΗΜΕΡΙΑ . . . . .	73	13631	α. Φρημάντλ 28/6 διά Τζένταν
ΕΥΘΥΤΗΣ . . . . .	73	10006	α. Μανίλα 27/6
ΕΥΛΑΛΙΑ . . . . .	59	8630	όργει στον Πειραιά 4/3
ΕΥΝΟΙΑ . . . . .	70	10006	ε. Λάγος 11/5
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΒ . . . . .	61	12207	α. Τσαγκουάραμας 8/7 διά Γουιάνα
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ . . . . .	57	10687	δ. Σουέζ 1/7
ΕΥΠΟ ΣΕ'ΥΛΟΡ . . . . .	60	10611	α. Γένοβα 29/6 διά Πειραιά
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΠΕΡΞ . . . . .	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ . . . . .	73	10713	α. Φρημάντλ 18/6 διά Ματάνζας
ΕΥΡΩΠΗ . . . . .	59	8222	α. Πειραιά 3/7 διά Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II . . . . .	60	8242	όργει στο Πειραιά 26/3
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ . . . . .	72	6680	ε. Ντάρμπαν 11/7
ΕΖΑΣΤΑΘΙΑ . . . . .	57	7165	όργει Πειραιά 31/1
ΕΥΤΕΡΠΗ . . . . .	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΤΥΧΙΑ . . . . .	65	10344	άργει Χαλκίδα 21/2
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ . . . . .	79	10996	α. Π. "Ελίζαμπε 25/6
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥΠ . . . . .	80	10342	α. Λ. "Αντζέλες 27/6 διά Γιοκοχάμα
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.) . . . . .	75	57160	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΕΦΗ . . . . .	61	3791	α. Λεμέσος 14/7 διά Βηρυτό
ΕΦΗ . . . . .	58	2556	στην Αύγουστα 1/12/77
ΖΑΝΕΤ . . . . .	66	4503	ε. Πειραιά 12/7
ΖΑΝΗΣ . . . . .	81	22857	α. Ρίτσαρντς Μπαι 24/6 διά Κορέα
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	74	30168	α. Λ. "Αντζέλες 27/6
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.) . . . . .	65	34501	όργει Πειραιά 12/11
ΖΕΤΤΑ . . . . .	71	20516	α. Ρότερνταν 16/7 διά Γκεντ
ΖΕΥΣ . . . . .	60	11687	είς Πειραιά 19/3
ΖΕΥΦΡΟΣ . . . . .	77	16366	δ. Γιβραλτάρ 5/7 διά 'Ανκόνα
ΖΗΝΟ . . . . .	81	23100	α. Πόρτλαντ 4/6 διά Ίραν
ZINI . . . . .	76	11348	α. Ν. "Ορλέανης 3/6
ZIRIA . . . . .	71	4635	δ. Κωνίτοπο 12/7
ZYROS . . . . .	76	19166	α. Ντάρμπαν 17/6
ZYROS . . . . .	57	7691	ε. Μπουκάνα 11/7
ZYROS . . . . .	69	3490	α. Τύνιδα 1/7
HVN . . . . .	79	16376	ε. Ιτοζάκης 28/6
ΗΓΚΑ . . . . .	58	1590	ε. Σάν Χουντ 19/6
ΗΖΥ ΡΑΙΤΝΕΡ . . . . .	81	4617	μεταφ. Χούλ — Γιουροπόρτ
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ . . . . .	60	14472	α. Γιοκοσόύκα 26/7
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ . . . . .	77	34035	α. Κόμπη 3/7 διά Γκόβ
ΗΛΙΟΣ . . . . .	62	10750	ε. Ρότερνταν 18/7
HΡΑ . . . . .	79	16390	α. Λόρδαντ 18/6 διά Ίραν
ΗΡΩ . . . . .	65	23390	ε. Λισσαβώνα 22/6
ΗΡΩΔΑΣ . . . . .	57	7068	ε. Βομβάτη 12/6
ΗΣΤΡΟΥΓΙΝΤ . . . . .	81	16700	α. Σαντάνα 8/7 διά Ν. Όρλεάνην
ΗΣΤΠΟΡΤ . . . . .	67	27018	όργει στο Άργοστολί 23/12
ΗΦΑΙΣΤΟΣ . . . . .	66	21374	ε. Λονδίνο 17/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ . . . . .	76	14052	ε. Μπ. "Αμπτος 20/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.) . . . . .	77	76088	ε. Νιός Μπόκας 2/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ . . . . .	76	37650	α. Μούμπι 8/7 διά Ν. Όρλεάνην
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ . . . . .	78	11003	ε. Ντάρμπαν 17/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ . . . . .	78	15660	ε. Ντάρμπαν 14/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ . . . . .	77	15660	α. "Αγ. Φραγκίσκο 3/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.) . . . . .	68	48781	ε. Ν. Όρλεάνην 9/7
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.) . . . . .	65	30490	όργει στον Πειραιά 11/4
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.) . . . . .	65	37431	α. Υμουνίτεν 21/6
ΘΑΝΙΚΗ . . . . .	61	9516	ε. Πειραιά 13/7
ΘΑΣΟΣ (δ.) . . . . .	58	12532	α. "Ειβοννιασθ 11/7
ΘΑΣΟΣ Α' ΙΔΑΝΤ . . . . .	76	9444	α. Αμβέρσα 17/7
ΘΕΑΓΕΝΗΣ . . . . .	72	9986	ε. Λάς Πόλαμας 6/7
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ . . . . .	58	9585	όργει στην Αντικύρα 22/12
ΘΕΑΝΩ . . . . .	69	10650	δ. Κωνίτοπο 13/7
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) . . . . .	57	12629	α. Σίλικαν 2/6 διά Σουραμπάγια
ΘΕΟΚΟΣ . . . . .	78	16685	δ. Σκώ 19/6 διά Λενίνγκραντ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ . . . . .	68	35477	ε. Πειραιά 6/6
ΘΕΟΔΕΓΓΙΩΝ (δ.) . . . . .	60	19674	α. Φρηπόρη (Μπαχ) 30/6 διά Ν. Ύόρκην
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ . . . . .	68	10722	όργει Πειραιά 20/4
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ . . . . .	73	10630	α. Ν. Ύόρκην 3/7
ΘΕΟΔΟΗΠΤΟΣ . . . . .	65	41872	ε. Πειραιά 8/7
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.) . . . . .	68	44863	άργει στη Στυλίδα 7/2
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.) . . . . .	62	62	α. Γιβραλτάρ 6/7 διά Αύγουστα
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) . . . . .	62	24749	άργει στη Φορταλέζα 27/3/81
ΘΕΟΤΟΚΟΣ . . . . .	61	9265	ε. Πειραιά 10/5
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ . . . . .	77	16380	α. Κουβέτι 23/6 διά Ν. Αφρική
ΘΕΡΜΑΤΑ ΓΚΑΛΦ . . . . .	77	10460	ε. Ρότερνταν 16/7
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) . . . . .	55	8992	άργει στον Πειραιά 25/1
ΘΕΤΙΣ . . . . .	74	35540	ε. Τόουν 30/6
ΘΗΑΚΙ (δ.) . . . . .	62	22222	ε. Αυβέρσα 13/7
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.) . . . . .	66	39580	α. Λεμεσός 7/7 διά Βηρυτό
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.) . . . . .	68	43339	α. Σέλα Χάφεν 26/6
ΘΩΜΑΣ Α . . . . .	58	11201	α. Πειραιά 10/7 διά Νικάρα
ΘΩΜΑΣ Κ . . . . .	61	14032	α. Μπρούνιοβικ 25/5
ΙΑΠΕΤΟΣ . . . . .	63	14336	δ. Κωνίτοπο 11/6
ΙΑΣΩΝ . . . . .	70	11489	ε. Λονδίνο 30/6
ΙΑΖΑΠΕΔΑ (μ.) . . . . .	78	60653	α. Φιλαδέλφειαν 11/7 διά 'Αρούμπα
ΙΚΑΝ . . . . .	58	2882	δ. Π. Σαΐδ 11/7
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ . . . . .	67	4390	ε. Βρέστη 26/6
ΙΚΑΡΟΣ . . . . .	70	10886	ε. "Αντεν 21/5
ΙΚΤΙΝΟΣ . . . . .	69	11489	ε. Πειραιά 11/6
ΙΝΓΚΑ . . . . .	58	3860	άργει στον Πειραιά 17/3
ΙΝΝΑΡΕΝ . . . . .	58	8931	στον Πειραιά 10/8
ΙΝΤΕΡΜΑΣΙΤΥ . . . . .	51	3640	δ. Π. Σαΐδ 6/6 διά Χαλκίδα
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ . . . . .	60	8109	στο Π. Σαΐδ (αποθήκη)
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ . . . . .	60	14840	α. Λίβερπουλ 25/6 διά Σικάγο
ΙΝΤΕΡΣΠΕΙΣΤΥ . . . . .	63	15806	α. Κεμπέκ 30/6 διά 'Αιταλία
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ . . . . .	73	15498	ε. Πειραιά 11/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	65	30571	άργει στην Αλιβέρι 20/4
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ . . . . .	65	8002	ε. Αλεξανδρειαν 1/6
ΙΟΝΙΚ (δ.) . . . . .	66	45251	άργει 'Αλιβέρι
ΙΟΝΙΚΑ . . . . .	70	15387	α. Σιγκαπούρην 10/7 διά 'Αδελαίδα
ΙΟΣ . . . . .	69	9946	α. Μαντζόου 6/7
ΙΟΣ . . . . .	57	2875	άργει στον Αστακό 5/3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ . . . . .	65	8344	ε. Σάντος 15/7
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ . . . . .	72	7006	ε. Χουέλα 26/6
ΙΡΙΣ (δ.) . . . . .	56	11556	δ. Π. Σαΐδ 4/7 διά Εύρωπη
ΙΡΙΣ . . . . .	72	4999	α. Πειραιά 11/5 διά 'Αλεξανδρεία
ΙΣΜΗΝΗ . . . . .	68	4204	α. Τέλια 6/7 διά Ν. Αφρική
ΙΧΘΕΙΣ . . . . .	77	19166	α. Κουβέτι 16/6 διά Μίνα Καμπούς
ΙΩ . . . . .	69	8909	α. Λονδίνο 15/7 διά Ίραν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) . . . . .	61	10232	α. Λουπίτο 25/5
ΙΩΑΝΝΗΣ . . . . .	68	9631	α. Νάπολη 10/5
ΙΩΑΝΝΗΣ . . . . .	63	8380	α. Σετζ 1/6 διά Ιταλία
ΙΩΑΝΝΗΣ . . . . .	61	6950	ε. Αμβύρων 15/7
ΙΩΑΝΝΗΣ . . . . .	59	3139	δ. Κωνίτοπο 25/6
ΙΩΑΝΝΗΣ . . . . .	58	3090	δ. Μπρούνιμπουτελ 21/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ . . . . .	68	16227	δ. Σκό 15/6 διά Ρίγα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ (δ.) . . . . .	82	30041	δ. Γιβραλτάρ 6/7
ΙΩΝ . . . . .	71	11506	ε. Αλεξανδρεία 13/4
ΙΩΝΙΑ (δ.) . . . . .	80	41915	α. Μπρούλεν Μπαι 30/5 διά Μεξικό
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .	76	16023	δ. Κωνίτοπο 18/6 διά Οδησσό
ΚΑΒΑΚΟ . . . . .	53	5239	άργει στη Χαλκίδα 28/12/78
ΚΑΒΟ ΑΙΚΥΩΝ . . . . .	61	10934	ε. Τζένταν 22/6
ΚΑΒΟ ΓΙΩΣΟΝΑΣ . . . . .	67	10322	α. Γιοκοχάρια 29/6
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ . . . . .	68	10322	α. Λάγος 4/7

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	άργει στον Πειραιά 11/12	ΚΟΣΜΟΣ.....	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76			ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	64	2670	α. Χουέλβα 25/3 διά Σκίκντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 9/6 διά Κορέα	ΚΟΥΙ'ΝΣΥ.....	60	4772	ε. Καράται 9/7
ΠΑΤΕΡΑΣ .....	61	13338	δ. Έσκουμινς 3/6	ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.....	58	9423	α. 'Αμβέρσα 16/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κων/πολή 11/7 διά Πειραιά	ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	66	5153	α. 'Αλεξανδρεία 12/7
ΚΑΝΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Ταρτού 8/7	ΚΡΑΝΑΟΣ .....	59	3354	δ. Παναμά 28/6
ΚΑΡΑΤΙΣΣΑΚΗΣ .....	65	16903	άργει στο Γαλαξείδι 15/6	ΚΡΑΝΤΟΡ .....	47	1534	άργει στην 'Ελευσίνα
ΚΑΡΑ .....	65	11940	δ. Νιόβερ 5/7	ΚΡΑΤΙΑΔΟΣ .....	60	3995	δ. Παναμά 3/7
ΚΑΡΕΝ .....	76	4617	α. Ντουάδα 19/6 διά Λάγος	ΚΡΑΤΙΝΟΣ .....	69	6084	α. Βαρκελώνη 2/7 διά Ραβέννα
ΚΑΡΕΡΑ .....	67	5453	ε. Ντώρμπαν 12/7	ΚΡΕΣΤΕΝΑ .....	67	1788	α. Λάς Πάλμας 2/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	ε. Πειραιά 13/7	ΚΡΕΩΝ .....	68	12660	ε. Πόραγκρουν 8/7
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ .....	73	23688	ε. 'Ανκόνα 5/7	ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ .....	61	3866	τ. Σ. Χοσ 2/6 διά 'Ακαδίουτλα
ΚΑΡΙΝΑ .....	67	41914	α. Φλώινγκ 29/6 διά Χάμπτον ρόδς	ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	58	3914	α. Γένοβα 8/7 διά 'Αρζαν
ΚΑΡΙΝΑ .....	56	4870	άργει στο Γουόρρι όπω 8/1/81	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) .....	74	42470	α. Νταμάρ 28/6 διά 'Ιαπωνία
ΚΑΡΛΟΒΑ .....	75	29314	α. 'Αυβάνυργο 25/6 διά Βοστώνη	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ .....	78	10832	δ. Κωνίτολη 7/7
ΚΑΡΟΛΙΝΑ .....	68	10562	α. Σιλικατ 20/6	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) .....	73	42470	α. Κόμπη 3/7 διά Νταμάρ
ΚΑΡΟΛΙΝΑ .....	66	5681	α. 'Αλεξάνδρεια 18/6	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ .....	77	10832	ε. Κουβέτι 4/7
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	α. Σάντος 10/5	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ .....	78	10832	α. Λουσιούντ (Μαλαισία) 26/6
ΚΑΡΡΑΣ .....	68	25084	ε. Πειραιά 24/6	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ .....	79	61054	δ. Κων/πολη 13/7 διά 'Ελλάδα
ΚΑΡΥΑΝΤΑ .....	73	34067	α. Νιούκαστλ 6/7 διά Ισπανία	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.) .....	74	61054	άργει στο 'Αλιβέρι.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	70	10886	α. Γκληρά 29/6	ΚΡΗΤΗ ΣΧΑΥ' (δ.) .....	73	42470	δ. Κωνίτολη 13/7 διά Πειραιά
ΚΑΡΥΑΤΙΣ .....	57	2466	α. 'Αμβέρσα 22/6	ΚΡΙΟΣ .....	59	16875	α. Χιούστον 29/6
ΚΑΣΟΣ .....	76	14983	α. Σεβίλη 24/6	ΚΡΙΤΙΑΣ .....	67	9549	α. Κολούμπια Ρίζερ 27/6
ΚΑΣΟΣ .....	56	3105	παροπλιο. στη Χαλκίδα 31/8/79	ΚΡΙΤΩΝ .....	59	7158	άργει στον Πειραιά όπω 26/3
ΚΑΣΣΙΑΝΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	69	14318	α. Ντώρμπαν 10/7 διά Περαιώκι	ΚΡΩΝΟΣ .....	67	6911	α. Βιλαχαπαντήν 13/7 διά Μούρπα
ΚΑΣΤΙΑΝ ΜΠΗΒΕΡ .....	59	4632	δ. Γιρβαλτάρ 2/5 διά Λαττάκιο	ΚΡΟΥΖΕΣ'ΙΝΤΕΡ .....	58	1596	άργει στον Πειραιά όπω 23/11/80
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ .....	68	30294	α. 'Αυβέρσα 16/7 διά Μόντρεαλ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ .....	78	21194	α. Ρίο Γκράντε 31/5
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪΝΤ .....	68	26644	δ. Νιόβερ 10/7	ΚΥΔΩΝΙΑ .....	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ .....	58	2448	α. Μπέρια 14/6	ΚΥΘΗΡΑ .....	66	13870	δ. Σουεζ 15/7
ΚΑΣΤΡΟ .....	57	1235	α. Μαρίνα ντι Καράρα 30/6 διά Χαλκίδα	ΚΥΘΩΝΟΣ .....	62	4784	ε. Χάρφι 16/7
ΚΑΣΤΡΟ Κ .....	65	1225	μεσογειακές μεταφορές	ΚΥΚΝΟΣ (δ.) .....	71	16400	α. Χιούστον 2/7 διά Χόβικ
ΚΑΣΤΩΡ .....	54	5955	δ. Π. Σάδι 29/6 διά Κολόμπο	ΚΥΜΑ .....	60	7758	α. Μοντεβίδεο 2/7 διά Αιγαπό
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	50	7544	α. Τζιμπούτι 9/5	ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.) .....	64	31040	δ. Κωνίτολη 27 διά Βόλο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α .....	76	3824	α. Νόρτενχαρ 29/6	ΚΥΝΟΥΡΙΑ (δ.) .....	56	12355	ε. Αιμάδι 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) .....	61	2499	α. Μάλτα 21/6 διά Ελ Τζαζάρ	ΚΥΡΑ .....	63	10032	ε. Σιγκαπούρη 10/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ .....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ .....	67	26493	ε. Ροάριο 8/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε .....	77	8750	α. Ρότερνταμ 10/7 διά Πασάνγες	ΚΥΡΙΑΚΗ .....	81	38000	ε. Βιτόρια 19/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ .....	70	14370	ε. Π. Λίνκον 28/6	ΚΥΡΙΑΚΗ .....	66	8943	δ. Κων/πολη 13/7 διά 'Οδησσο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ .....	80	15979	α. Μάλτα 25/6 διά Πειραιά	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ .....	66	20516	δ. Κωνίτολη 15/6 διά Μ. Θάλασσα
ΚΑΤΙΑ (δ.) .....	61	12959	α. Αλιμποργκ 28/6	ΚΩΣΤΑΣ .....	60	6808	ε. Ρότερφορτ 15/4 διά Μπετζάια
ΚΑΤΙΕ .....	60	10187	άργει στο Γαλαξείδι	ΚΩΣΤΑΣ .....	60	1995	δ. Π. Σάδι 14/7
ΚΑΤΙΕ .....	69	5068	δ. Νιόβερ 7/7	ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ .....	69	3746	ε. Αιμπίτζαν 20/6
ΚΑΤΙΝΑ (δ.) .....	66	33378	α. 'Αμβέρσα 12/7 διά Κ. Κριστί	ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΣ .....	62	2935	δ. Παναμά 24/5
ΚΕ'ΙΠ ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ .....	68	13894	άργει στον Μπλακαγούωτερ όπω 25/6	ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ .....	81	29710	ε. Στο Πειραιά όπω 4/10
ΚΕ'ΙΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ .....	72	14561	α. Νιούπορτ 16/7 διά Βρέμης	ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ .....	61	13271	α. Λάς Πάλμας 8/7 διά 'Αργεντινή
ΚΕ'ΙΠ ΚΑΜΑΡΙ .....	62	11416	άργει στις ρίβες Φαλ 23/4	ΚΩΣΤΗΣ .....	77	20823	δ. Κωνίτολη 28/5
ΚΕ'ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ .....	71	9868	α. Νιούκαστλ 8/7 διά Σιγκαπούρην	ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ .....	60	3365	μεσογειακές μεταφορές
ΚΕ'ΙΠ ΜΑΣΤΑΝΤΚ .....	69	9853	α. Μαυρίκιον 26/6	ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΗΣ .....	68	2296	ε. Ν. Ορλεάνη 21/6
ΚΕ'ΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ .....	71	9964	α. Βαλεφίλιντ 26/6		65	14088	
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΡΟΒΙΑ .....	58	13700	άργει στο Ρίβερ Φάλ 1/2				
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΜ .....	75	16307	α. 'Αγ. Φραγκίσκοιον 15/6				
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	58	8656	β. Π. Ελλαζέπερ 29/6 διά Ντώρμπαν				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ (δ.) .....	59	24333	δ. Σκό 6/7				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ	41	1580					
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ .....	70	13907	μεσογειακές μεταφορές				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΔΔΗ' .....	67	21706	α. Μόντρεαλ 9/7 διά Κούβα				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΖΑΝ .....	66	18849	δ. Σουέζ 8/7				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΣΠΙΡΙ .....	65	8272	ε. Πειραιά 6/7				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΣΤΑΡ .....	71	13907	δ. Κωνίτολη 6/7				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΑΜΠΙΣΙΩΝ .....	58	5266	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/6				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒΣ .....	52	5674	δ. Κωνίτολη 6/7 διά Κωνσταντζά				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	57	5250	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/6				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑΝ ΣΑΝ .....	52	5674	δ. Κωνίτολη 5/7 διά Πειραιά				
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ .....	58	5250	ε. 'Αλεξάνδρεια 29/6				
ΚΕΧΡΕΑ .....	61	14982	δ. Π. Σάδι 2/7				
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.) .....	66	52870	ε. Γιουροπόρτ 10/7 διά Γιβραλτάρ				
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) .....	64	33435	άργει στη Στυλίδα όπω 28/2				
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ .....	63	15378	α. Βαρδάριν 2η/7				
ΚΙΩΑΡΙΩΝΑΣ .....	81	15400	στη Βάρδα ώπο συμπλήρωση				
ΚΙΚΑ .....	70	16196	άργει στο Γαλαξείδι όπω 23/6				
ΚΙΚΗ .....	57	9723	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/7 (ρυμ.)				
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ .....	62	10834	α. Χιούστον 2/7				
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.) .....	65	35395	άργει στον Πειραιά όπω 12/8				
ΚΙΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗ .....	58	7891	α. Κουβέτι 14/7 διά Φιλιππίνες				
ΚΙΛΑΣΙΚ .....	81	14982	ε. Ντάρις 12/7				
ΚΙΜΕΤ .....	72	9824	δ. Μπουάκον 30/4 διά Κούβα				
ΚΙΜΜΟΝ ΒΕΝΤΖΙΟΥΡ .....	71	15547	α. Κ. Τάουν 29/6 διά Μπ. 'Αυρες				
ΚΙΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	67	4507	ε. 'Υμουνίτεν 26/5 διά Μπετζάια				
ΚΙΜΠΑΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	68	3858	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Βαχράν				
ΚΙΝΙΣΤΡΑ .....	58	10034	ε. Τσουραίνα 8/6				
ΚΙΝΙΤΣΑ .....	75	34298	α. Κ. Τάουν 12/6 διά Καγκούιμα				
ΚΙΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	73	39219	δ. Παναμά 2/7				
ΚΙΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ .....	81	16000	ε. Παναμά 4/6				
ΚΙΝΚΑΡ ΘΕΔΩΡΟΣ (μ.) .....	77	105000	α. Κούρε 11/7 διά Περαιώκι				
ΚΙΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ .....	81	16000	δ. Π. Σάδι 10/7				
ΚΙΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ .....	72	39219	ε. Σέβεν 'Αιχ. 11/7 διά Βαλτιμόρη				
ΚΙΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ .....	71	38820	α. Λάς 'Αντζέλες 28/6				
ΚΙΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ .....	80	16000	ε. Κολόμπι 15/7				
ΚΙΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.) .....	73	114543	άργει στη Σιγκαπούρη όπω 8/10				
ΚΙΝΚΑΡ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ .....	68	22836	α. Ρίο Γκράντε 5/7				
ΚΙΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....	79	16000	δ. Π. Σάδι 10/7				
ΚΙΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ .....	70	24693	ε. Γιβραλτάρ 6/5 διά ΗΠΑ				
ΚΙΝΚΑΡ ΤΡΙΑΝΑ .....	82	16000	ε. Λίβερπουλ 5/7				
ΚΙΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ .....	81	16000	ε. 'Αμβέρσα 7/7				
ΚΙΝΚΟΡΝΤ (δ.) .....	66	42164	άργει στον Πειραιά όπω 15/6/81				
ΚΙΝΣΤΕΑΕ'ΙΣΟΝ	67	7680	α. Πειραιά 14/7				
ΚΙΝΣΤΕΑΕ'ΙΣΟΝ	67	5539	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Ν. 'Υδρκη				
ΚΙΝΣΤΕΑΕ'ΙΣΟΝ ΦΑΡΟΣ .....	67	7687	δ. Γιβραλτάρ 3/7 διά Βαχράν				
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	71	14764	ε. Κων/πολή 10/7				
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΛΦ .....	63	7689	στον Πειραιά όπω 30/10				
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΛΦ .....	62	10451	ε. Ρουέν 28/6 διά 'Αλγερία				
ΚΙΝΟΥΝΙΑ .....	75	19134	ε. 'Αντοφαγκάστα				
ΚΙΝΟΥΝΙΑ .....	70	11826	α. Μοιτάρα 10/7				
ΚΙΝΟΥΝΙΑ .....	64	34921	δ. Παναμά 2/6				
ΚΙΝΟΥΝΙΑΣ (δ.) .....	67	7680	α. Πειραιά 14/7				
ΚΙΝΑΛΑΞΥ .....	67						
ΚΙΝΣΤΕΑΕ'ΙΣΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ .....	77						
ΚΙΝΣΤΕΑΕ'ΙΣΟΝ ΦΑΡΟΣ .....	67						
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	71						
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΛΦ .....	63						
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΛΦ .....	62						
ΚΙΝΤΙΝΕΑΝΤΑ ΚΑΛΦ .....	75						

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Παρανάγκουα 27/6 διά Ίστεναία	ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ράς Τανόύρα 14/6
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	α. Τζέντα 30/5	ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	α. Χιούστον 15/5
ΜΑΘΙΟΣ .	62	8975	άργει στόν Πειραιά όπω 19/1	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νικολας 7/7 διά Καρίπιτο
ΜΑΘΙΟΣ .	52	2025	άργει στόν Πειραιά όπω 7/2	ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Νιουλόυθ 23/6 διά Π. Καμπέλο
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Γιοκοχάμα 23/6	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΙΡΗ .	68	22391	α. Ρίο Ιανέντρο 25/6	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κωνίπολη 17/6 διά Πειραιά
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	δ. Παναμά 6/7	ΜΕΝΤ ΑΜΠΤΙΣΙΩΝ	63	12407	άργει στόδ Άργοστολή 23/1
ΜΑΙΡΟΥΛΑ .	63	14203	ε. Πειραιά 23/6	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	α. Έμπειν 10/7
ΜΑΙΥ'ΣΑΝ II .	58	5376	α. Πειραιά 6/7 διά Νιγηρία	ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	57	10389	άργει στήν Άντικυρα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	ε. Ντώρμπαν 14/7	ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Άλγκεβιρας 1/7 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΡΑ .	73	8957	δ. Παρανάγκουα 27/5	ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Γιβραλτάρ 1/7 διά Άλγκεβιρας
ΜΑΛΙΑΚΟΣ .	62	9721	ε. Πειραιά 9/7	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΣΙΩΝ	72	9218	δ. Γιβραλτάρ 8/6
ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	στή θέση 35.36 B. — 11.48 A. 9/6	ΜΕΝΤ ΦΕΙΣΙΤΥ	81	9969	α. Σ. Τάνω 30/6 διά Λά Γκουδίρα
ΜΑΝΘΟΣ .	77	5874	α. Λάγος 30/6 διά Σάντος	ΜΕΝΤ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	81	9969	εις Γαλάταις ύπο συμπλήρωση
ΜΑΝΙΑ .	68	2918	ε. Τάραντα 7/7	ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	ε. Πειραιά 29/6
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	ε. Σ. Μάικλ 28/6	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Κωνίπολη 12/7 διά "Ακαμπα
ΜΑΝΤΟΙΝΑ	77	16267	δ. Κωνίπολη 10/7 διά Πειραιά	ΜΕΝΤΚΕΤ'ΙΠ	62	9092	ε. Πειραιά 31/5
ΜΑΝΤΟ Υ (δ.)	72	17432	ε. Καράτοι 10/7	ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ε. Κολόμπι 15/7
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Αιβούργο 9/7 διά Μπότουντ	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σαΐδ 13/7
ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	δ. Π. Σαΐδ 23/6	ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	άργει Πειραιά 9/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Γιβραλτάρ 6/7	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ρίο Γκράντε 25/6
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΟΥΣ	71	9372	ε. Τζεμπέλη Άλι 23/6	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΖ	62	1524	στή Μονρόβια όπω 27/3
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	στόν Πειραιά (επισκευές)	ΜΕΣΟΥΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Αύγουστα 27/6
ΜΑΟΥΝΤ ΟΒΡΥΣ	68	18525	ε. Πειραιά 4/6	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Π. Αντζελες 8/7
ΜΑΟΥΝΤ ΟΔΥΜΠΟΣ	78	17149	δ. Π. Σαΐδ 13/7	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	70	17485	α. Λούπε 6/7 διά Λάγος
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. "Αγ. Φραγκίσκο 10/7	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Πούκια Μπούκιο 8/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Σ. Ναζίρ 8/7	ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ε. Γιουροπόλη 22/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Βακαριτούο 24/6 διά "Αγ. Φραγκίσκο	ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	α. Μίλφορτ 16/7 διά Ρόττερνταμ
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΝ	80	33500	α. Σιγκαπούρη 5/7 διά Μη. "Αυρες	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Κορούνα 7/7 διά Θεουτα
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΔΙΟΝ	68	57204	ε. Ύμουλτεν 15/7	ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Ροζάριο Τέρρη.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Μουρόρη 17/6	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Σ. Άννα Μηταίη 2/7
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άργει στόν Πειραιά όπω 11/3	ΜΕΣ. ΙΔΑΕΑ (δ.)	72	17118	ε. Σιγκαπούρη 12/7 διά Γουελιγκτον
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'Κ	62	8967	ε. Λάγος 11/7	ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	δ. Παναμά 4/7
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505	α. Ντώρμπαν 1/7 διά Σήρνες	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	δ. Παναμά 30/6
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Σιγκαπούρη 18/6 διά Σαμαρίντα	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	18155	ε. Όλησσος 28/6	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Ντουμπάτη 16/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Τζέντα 12/7 διά Τοιταγκόκ	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Τής 27 διά Φιλαδέλφεια
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Δ.	58	11849	στήν Αγύρωτα όπω 4/3	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Γκρεντσουριγκ 19/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άργει στή "Αργοστόλη όπω 21/1	ΜΗΛΟΣΑΤ'ΑΝΤ.	79	10991	ε. Γλασκώβη 25/6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άργει στή Χαλκίδα	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άργει στόν Πειραιά 8/1
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Γέννηπο 14/7 διά Πειραιά	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	67	11993	ε. Σιγκαπούρη 6/7
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. Πειραιά 6/7 διά Τζέντα	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	68	2983	α. Ράσα 12/7
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Σουέζ 30/6 διά Κάνταλα				
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Ντώρμπαν 15/7 διά "Ειβονάρου				
ΜΑΡΙ .	74	8925	δ. Π. Σαΐδ 10/6				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Πειραιά 2/7				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Πειραιά 24/6				
ΜΑΡΙΑ .	70	9101	ε. Λεμεσός 17/3				
ΜΑΡΙΑ .	58	5746	άργει στή Χαλκίδα				
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Λά Παλλής 8/7				
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Παναμά 6/7				
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.	70	9565	δ. Παναμά 20/6 διά Σαγκάπ				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. "Αλεξεδρία 24/5 διά Ιταλία				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΑΝΑ Σ	68	1599	δ. Κωνίπολη 12/7				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Βορβάη 7/7 διά Λενινγκραντ				
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Σουέζ 4/7				
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Π. Σαΐδ 15/7				
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. "Αιβέρος 22/6 διά Ντώρμπαν				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Π. Σαΐδ 8/7				
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Τζέντα 22/6 διά Γκιζάν				
ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	α. Φιλαδέλφεια 2/7 διά Βενεζουέλα				
ΜΑΡΙΑ ΥΔΑ	67	9365	ε. Ασσάριμ 24/6				
ΜΑΡΙΑ Ζ.	58	9028	άργει Σάιν Τζών όπω 29/4/81				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	δ. Γιβραλτάρ 11/7				
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.	58	9507	ε. Λάγος 18/6				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	δ. Σουέζ 6/7				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Χοβίτ 16/6				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άργει στόν Πειραιά				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	άργει στόν Πειραιά				
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Λιοσσαβώνα 6/7				
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ρότερνταν 13/7				
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	ε. Βόλο 18/5				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	άργει στή Αλιβέρι				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Αντόντη 4/7				
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 17/6 διά Λιβύη				
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ε. Κ. Τόουν 15/7				
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	άργει στόν Πειραιά όπω 31/1				
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Κέλε 7/7				
ΜΑΡΙΔΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Ντόβερ 8/7				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μπονάρι 6/7 διά Κιουρασό				
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Π. Σαΐδ 6/7				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Βανκούβερ 29/6				
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	α. Λάς Πάλμας 8/7				
ΜΑΡΙΝΑ Γ.	61	7838	ε. Πειραιά 9/5				
ΜΑΡΙΝΑ ΙΙ.	69	8773	ε. Ρεσίφ 16/6				
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Παναμά 12/7				
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Ελαϊνόρ 29/6				
ΜΑΡΙΤΣΑ .	68	29324	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Μπουργκάς				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Θάντερ Μπάι 5/7				
ΜΑΡΙΦΑΙΛ	58	2140	ε. Πειραιά 9/7				
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Σιγκαπούρη 11/7 διά Ρωσία				
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	άργει στή Γαλαξείδι				
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Σετουμπάλ 6/7				
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Αλεξεδρία 14/7				
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	α. Πειραιά 14/7 διά Χαλκίδα				
ΜΑΡΛΙ (δ.)	59	20827	ε. Άλγκεβιρας 12/7				
ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ	78	19974	ε. Ντώρμπαν 8/7				
ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	άργει στή "Αργοστόλη όπω 10/1				
ΜΑΡΣ .	48	3368	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΑΡΥΖΙΔΑ	70	15806	δ. Γιβραλτάρ 12/6				
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Ρίο Γκράντε 1/7				
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Κωνίπολη 21/6 διά Όλησσο				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Σ. Άννα Μηταίη 6/7				
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	α. Χάμπτον Ρόδς 6/7				
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Μοντεβίδεο 16/7				
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει στόν Πειραιά όπω 1/8/1				
ΜΑΤΙΘΑΛΔΑ	65	7696	α. Μεραιό 18/5 διά Τρίπολη				
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Ν. Όρλεαν 2/7				
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Τεργύστη 14/7				
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	δ. Παναμά 25/6				
ΜΕΤΖΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Χιούστον 27/6				
ΜΕΛΙΝΑ .	66	1599	α. Αμπιτζάν 23/6				
ΜΕΛΙΤΗ .	75	35489	α. Σακάντε 27/6				
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ήστ Λόντον 9/7 διά Βενεζουέλα				

ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές		NΤΑΝΙΕΑ	67	3868	
ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δργεί στόν 'Αστακό		NΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	ε. Πόρσηγκρουν 13/7
ΜΠΛΑΟΥ ΜΠΑΪ'	63	9657	δργεί στόν Πειραιά όποι 8/11		NΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	α. Καντίζ 8/7 διά Τρίπολη
ΜΠΛΑΟΥ ΣΗ.	58	3778	ε. Σφάδ 12/4		NΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Βρέμην 14/7
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	ε. Λένινγκραντ 8/6		NΤΑΥ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	δ. Ντόβερ 5/7
ΜΠΟΞ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 29/6		NΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	ε. Λάγος 13/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 4/7		NΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	δ. Κωνίπολη 11/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-					NΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	α. Θεσσαλονίκη 5/6
PANTZA (δ.)	64	32756	α. Ν. 'Υόρκη 19/6		NΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	γ. Γκέντ 24/6 διά Χιούστον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δργεί στόν Πειραιά όποι 9/12		NΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Χιούστον 1/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Άγος 7/7		NΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Κάλαμπαρ 15/6
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	δργεί στήν 'Ελευσίνα		NΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Κτεμέρι 12/7 διά Γκεντ
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δργεί στήν Λευκάδα		NΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΩΝ	80	17100	ε. Γκέντ 12/7
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	δργεί στήν Στυλίδα		NΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ε. Σακά 4/7
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δργεί στήν 'Ελευσίνα		NΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. 'Αλεξάνδρεια 5/7
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δργεί στήν 'Ελευσίνα		NΤΕΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Ρίβερ Μπλάκουώτερ 14/7
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	δργεί στήν 'Ελευσίνα		NΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Μάλτα 30/4
ΜΠΡΑΒΟΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Βοστώνη 8/7 διά Βράζιλια		NΤΕΡΜΠΥ.	75	35764	δ. Κωνίπολη 15/6 διά Μ. Θάλασσα
ΜΠΡΑΐΤ ΣΚΑΪ'	69	2979	ε. Κιότζα 6/7		NΤΙΑΝΑ	65	3512	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Σάρος 11/7		NΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δργεί στόν Πειραιά
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Γιβραλτάρ 12/7		NΤΙΕΓΚΟ	67	3315	εβυθοληθη
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ε. Τέμα 24/6		NΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	στόν ποταμό 'Ορινόκο όποι 18/6
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Λάδ Πόλμας 9/7		NΤΟΛΑΦΙΝ II (δ.)	59	12463	α. Στάβαγκερ 3/7
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	ε. Θρή Ρίβερ 26/6		NΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	α. Κακινάτα 14/7 διά Κολόμπο
ΜΥΡΞΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Μπάρα 13/7 διά Μπότηγουντ		NΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	ε. 'Αμβέρρα 16/7		NΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Πρόβιτνες 15/6
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	στή θέση 64.45 B. — 20.48 A. 2/6		NΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Δός 'Αντζελες 7/7 διά Φρηπόρτ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Δαρδανέλια 31/5		NΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	α. Μπλύμπο 5/7
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	65	7700	δργεί στήν Γαλαξείδι		NΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	δ. Κωνίπολη 29/5
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Μαντράς 15/7		NΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	στόν Πειραιά όποι 7/1
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	ε. Ρόττερνταμ 24/6		NΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	στόν Πειραιά όποι 10/7/81
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Σιγκαπούρη 24/6		ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ε. Πειραιά 14/6
ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ	66	20199	α. Μαντράς 22/5 διά Τούμπα		ΝΥΦΜΗ Κ.	66	22260	δ. Κωνίπολη 27/6
ΝΑΓΟΣ	71	2997	ε. Πειραιά 19/6		ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Τζιμουτή 8/6 διά Αυστραλία
ΝΑΐ'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ν. 'Ορλέαν 5/7		ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σουέζ 3/7 διά Τζέντα
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Μασσαλία 2/7		ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	δ. Σουέζ 29/6
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	7087	ε. Πειραιά 4/6		ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	α. 'Αλεξάνδρεια 14/6
ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	μεσογειακές μεταφορές		ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Πειραιά 12/7
ΝΑΝΟΣ	70	8825	α. Ρίτσαρδς Μπαί 13/7 διά Ρόττερνταμ		ΟΘΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	δ. Κωνίπολη 24/6
ΝΑΝΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Κόμπε 5/7		ΟΛΑ Κ.	66	3024	α. Πειραιά 6/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Παναμά 22/5 διά Σαγκάη		ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	α. Σάντος 3/7 διά Μογκαντίσιο
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	στήν Κεντρά 17/9		ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Φρήπορτ (Μπαχ.) 16/6		ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Έλιζαποθ 7/6 διά 'Αγγλια
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣΑ III	61	5584	στό Π. Σαΐδ όποι 10/10/81		ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 15/7
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	66	6845	α. Ρουέν 18/4 διά 'Άλγερια		ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ(δ.)	64	38598	δργεί στήν 'Ελευσίνα όποι 14/8/81
ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	70	16224	ε. Ταγγύδρη 29/5		ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Μένα 'Αμπνουάλ 10/6 διά Μίζουσίμα
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρίτσαρδς Μπαί 13/7 διά Ρόττερνταμ		ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ρ. Γκράντε 26/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/7		ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΐ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Σούλιον Βόε 16/7
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Τζάκουσβιλ 1/7 διά 'Αρούμπα		ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΝΕΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Γκήλογκ 14/7
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΫ'	78	33191	δ. Παναμά 7/6		ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Παρανάκου 28/6 διά Δανίρε
ΝΕΐ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	ε. Πειραιά 1/6 διά Ραβέννα		ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥΠ.	73	15478	α. Μόντρεαλ 10/7 διά Ιταλία
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	ε. Πειραιά 8/7		ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Λός 'Αντζελες 1/7 διά Κοπεγχάγη		ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	α. Τόκιο 21/6
ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Θέραντας 'Αι. 29/6 διά Λονδίνο		ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Λόγος 7/7
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ε. Καβάλα 28/6		ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	παροπλισμένο στόν Σκαραμαγκά
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Κακούκαδα 6/7		ΟΝΗΣΙΔΑΟΣ	63	24992	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΟΤΗΣ	69	2985	ε. Πειραιά 7/7		ΟΡΑΐ'ΟΝ	63	14595	α. Μόντρεαλ 10/7 διά Κούρρα
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	71	9082	α. Κιουραδός 19/6 διά 'Αγ. Δομίνικο		ΟΡΑΐ'ΟΝ	65	3034	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	67	32644	ε. Ν. 'Ορλέαν 21/6		ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Σάντος 3/7 διά Γιβραλτάρ
ΝΕΣΤΩΡ	65	27960	ε. 'Αμβέρρα 19/6		ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κωνίπολη 25/6
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	68	25755	ε. Π. Σαΐδ 13/7		ΟΣΕΑΝ ΒΙΑΐ'ΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Κεμπέκ 29/6
ΝΕΦΕΛΗΝ	63	8213	α. Ντάριμπαν 9/7 διά Κόμπε		ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	δ. Δαρδανέλια 14/6
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Κυνίπολη 5/7		ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.	58	8808	α. Φερνάρδος 1/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στόν Πειραιά όποι 28/7/81		ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	στό Φερνάρδος όποι 1/4
ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. 'Αλεπούργκ 28/6 διά Γένυπο		ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δργεί στόν Πειραιά όποι 11/6
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	δργεί στόν Πειραιά όποι 25/5/81		ΟΣΕΑΝ ΠΑΝΝΕΡ (δ.)	82	18020	στό Κούρε όποι συμπλήρωση
ΝΗΣΟΣ ΑΝΑΡΟΣ	61	3142	ε. Σάντος 6/7		ΟΣΕΑΝ ΡΕΐ'ΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Σκώ 6/7
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δργεί στήν Χαλκίδα όποι 20/12		ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛΑ	80	15359	ε. Κάντια 6/7
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Βρέστη 14/4 διά Βέντοπλας		ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕΐ'Ν	66	11153	α. Τζέντα 5/8
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	ε. Ταμίκο 16/6		ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	ε. Κωνίπολη 5/6
ΝΙΕΝΝΟΥΠΡΓΚ	64	4566	δ. Τόμπα 25/6 διά Τούρμπο		ΟΥΑΐ'Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δ. Σουέζ 21/6
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Γιβραλτάρ 27/6 διά Κή Σουέζ		ΟΥΑΐ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	ε. Σουέζ 1/7		ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	δ. Μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Σάντος 5/7 διά 'Αλεξάνδρεια		ΟΥΐ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Γιβραλτάρ 27/5
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	ε. Βένετός 13/7		ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Χιούστον 9/6
ΝΙΚΗΤΑΖΑΦ Φ.	64	6163	δργεί στόν Πειραιά όποι 7/10		ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	δργεί στό 'Αλιβέρι όποι 3/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	65	29721	ε. Ρόττερνταμ 18/7		ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	δ. Κωνίπολη 3/6		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	στή Μεγάλες Λίμνες όποι 10/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	62	11229	ε. Ούμ Σαΐδ 10/7		ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	59	10363	ε. Κοπεγχάδη 23/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές					
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	δ. Παναμά 3/7					
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΑΙΟΣ	64	1589	δ. Παναμά 13/7					
ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	29004	ε. Πειραιά 5/7					
ΝΙΚΟΣ	69	11434	ε. Φιλαδέλφειο 12/6					
ΝΙΚΟΣ	55	2303	ε. Μαντράς 10/6					
ΝΙΚΟΣ Α.	61	1543	μεσογειακές μεταφορές					
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δργεί στόν Πειραιά όποι 21/7					
Ν.Ι. ΒΑΡΙΝΟΠΑΤΙΑΝΗΣ (δ.)	71	65347	δργεί στήν 'Αλιβέρι					
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Χιούστον 16/6					
ΝΙΚΟΣ Μ. (δ.)	77	114698	ύπο παραλόβη					
ΝΙΚΟΣ Ι.	69	10445	ε. Αλεξάνδρεια 14/7					
ΝΙΚΥ	60	4824	δ. Κωνίπολη 13/7 διά 'Άλγερια					
ΝΙΜΑΣ I.	58	9087	δργεί στόν Πειραιά					
ΝΙΜΑΣ I.	56	3274	εργεί στόν Πειραιά όποι 6/8/79					
ΝΙΜΠΑΔ	71	2994	ε. Π. Σαΐδ 13/7					
ΝΙΟΒΗ	69	21673	δ. Κωνίπολη 22/6		</td			

ΠΑΡΓΑ	59	10065	άργει στόν Πειραιά όποι 4/9/81	ΠΥΛΟΣ	81	13800	στο Τόκιο υπό συμπλήρωση
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ.	65	1982	μεσογειακές μεταφορές	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	σ. Σφέδες 12/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	α. Βιρυττόν 14/7 διά Πειραιά	ΠΩΛΙΑ Κ.	70	14609	α. Ρεσίφες 1/7 διά 'Αργεντινή
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Τάμπα 29/6				
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	α. Σφέδες 4/7 διά Λά Γκουλέτ	ΡΑΓ'ΝΑ	81	32247	α. Ρίτσαρντς Μπαιζ 28/6 διά Βαρκελώνη
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Τζέντα 6/7	ΡΑΓ'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Π. Σαΐδ 12/6
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	α. Βατιμάρη 1/7 διά Τρίπολη	ΡΑΓ'Σ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	63	5249	α. Τερψήτη 14/7 διά Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει Μπρούνει Μητρ 30/1	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 11/7
ΠΑΣΙΦΙΔΗ (δ.)	65	38116	άργει στό 'Αλιβέρι όποι 4/2	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	30223	ε. Πειραιά 6/7 διά 'Ελ Τζαζάρη
ΠΑΣΙΦΙΔΗ ΟΣΕΑΝ	67	10771	α. Νταμάρι 20/6	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 21/6
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	άργει στό Πέραμα	ΡΕΑ	71	9025	ε. Ράς Σελάτα 21/5
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. 'Αμπο Ντάμπι 16/7	ΡΕΑ	56	4275	άργει Πειραιά όποι 18/3/80
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Χιούστον 18/6	ΡΕΑ	61	4152	ε. Μπιλιμπάδο 3/7
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άργει στόν Πειραιά όποι 4/6/76	ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Πειραιά 15/7
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756	δ. Σουέζ 31/5 διά Μπαντάρ 'Αμπάς	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Παναμά 26/6
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	α. Σιγκαπούρη 8/7	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	ε. Σιγκαπούρη 3/6 διά Ντόρμπραν
ΠΑΤΡΕΔ.	74	13036	ε. Σύνδεσ 10/7	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	14961	δ. Σκανινότα 10/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άργει στόν Πειραιά όποι 24/2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.	61	23548	ε. 'Αμπερά 10/7 διά Λισσαβώνα
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δ. Σκώ 9/7	ΡΗΑΛΑΙ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Ν. 'Υόρκη 1/7
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724	α. Λας Πόλιμα 15/6 διά Λενινγκραντ	ΡΗΜ Ι.	61	2981	εις Τάμπα όποι 13/2
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Δ.	71	16306	β. Μόμπιλ 7/7 διά Χιούστον	ΡΗΝΗ	62	9771	δ. Σουέζ 29/6
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Τ.	57	8549	στό Ντουμπάι όποι 23/12	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Ντουμπάι 27/6
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Υ.	60	7707	δ. Μπρούνουμπούτε 22/6 διά ΗΠΑ	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Τζέντα 3/7
ΠΑΥΑΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Γιβραλτάρ 13/7	ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Ιακεντέριον 3/5
ΠΑΦΟΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Αύγουστος 19/6	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άργει στό Γαλαξείδι όποι 27/1
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ε. Χιροσίμα 16/7	ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	α. Αύγουστος 29/6 διά Σάντος
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Τζέντα 13/7	ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	δ. Γιβραλτάρ 11/7 διά ΗΠΑ
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'ΙΡΟ	57	4931	άργει στή Λευκάδα
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Σαράννι 10/7	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Σπέτζα 15/5
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Μερούν 5/6	ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	δ. Σουέζ 3/7 διά Μη. 'Αιρες
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. Τερνάνου 2/6 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	στό Ράς Σουκείρ όποι 12/1	ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	άργει στόν Πειραιά όποι 13/4
ΠΕΛΟΨ	55	7737	α. Π. Σαΐδ 22/5	ΡΟΔΑΟΣ	55	3370	δ. Ρίο 'Ιανέριο 9/7
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	α. Μπιλμπάδο 30/6 διά Μη. 'Αιρες	ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ε. Σιγκαπούρη 25/5
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	58022	δ. Πειραιά 21/6	ΡΟΔΟΣΙΟ (δ.)	60	20416	α. Ν. 'Ορκλέαν 4/5
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άργει στόν Πειραιά όποι 8/7	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	δ. Σουέζ 29/6 διά Βομβάρια
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Σάντος 14/7	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Βομβάρια 29/6 διά Σάντος
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	άργει στόν Πειραιά όποι 18/9/81	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	δ. Κουνιπήλη 28/6
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Λας 'Αντζελες 6/7 διά Γιοκοχάμα	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Κιασαράδο 6/7
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	ε. Χάμπτον Ρόδς 7/7	ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	δ. Σεβίλη 9/7 διά Τρίπολη
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	α. Μπαρανίκλια 17/6	ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ'	69	2995	δ. Π. Σαΐδ 24/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ε. Ντουμπάι 17/6 διά Πασκανούλα	ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	δ. Ούρι Σαΐδ 7/7
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άργει στόν Πειραιά όποι 8/2/81	ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Γιοκάσι 11/7
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Νταμάρι 20/6	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Λάνος 29/4
ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	α. 'Αιβέρρος 3/7 διά Τζένταν	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.	68	4207	δ. Φραμπάντη 12/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 10/7	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	ε. Πειραιά 8/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	ε. Πειραιά 12/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	στή Τζέντα όποι 14/1/79	ΣΑ'ΙΖΑΛ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	64	7606	α. Κ. Τόδους 5/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	δ. Κωνίπολη 2/7 διά Τουάπς	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Μπιντουλό 25/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 14/7	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	στό Μαντράς 10/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 30/6	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248	ε. Βομβάρι 21/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 10/7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	66	16186	ε. Πειραιά 12/7 διά Στυλίδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Πειραιά 12/7 διά Τούνδα	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	α. Ντουμπάι 13/7 διά Κολόμπο
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας	ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	στό Μασκεντόν όποι 28/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	α. Τζέντα 3/2 διά Πειραιά	ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	άργει στόν Πειραιά όποι 20/8/81
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Παναμάρι 12/7	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Αύβούργο 10/7 διά Νιγηρία
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 31/3	ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	δ. Ντόβερ 8/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 11/7	ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	ύπο παραδήμην
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖΖ (δ.)	77	45755	α. Πειραιά 7/7 διά Πόρτη ντε Μπούκ	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	ε. Αντεν 29/4	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Σιγκα... μη 24/6 διά Χόνκ Κόκ
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Νιγκάτα 30/6	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Πειραιά 8/7 διά Ιταλία
ΠΕΤΡΟΣ	63	15347	ε. Σιγκαπούρη 2/6	ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	ε. Ινδεργκρόντον 1/7
ΠΗΓΑΖΟΣ	66	12429	ε. 'Ασταρά 12/5	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σουέζ 5/7
ΠΗΓΑΖΟΣ	63	9707	στό Νταμάρι 6/4	ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.	71	5963	ε. Χάρκουρτ 11/7
ΠΗΓΑΖΟΣ	69	4522	ε. 'Αιβάρυργο 22/5	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	δ. Δουνκάρτη 11/6 διά Αλεξανδρεία
ΠΗΛΕΑΣ	66	23706	ε. Πόρτη Σεΐδ 25/6	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Αλεξανδρία 9/7
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	δ. Σουέζ 3/7 διά Βορμάτη	ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Γιβραλτάρ 24/5
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ	62	6299	άργει στή Ιτέα όποι 16/10/79	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ε. Κουέλαφεν 13/6
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ	68	3035	άργει στόν Αστακό	ΣΑΜΟΣ ΣΗ.	65	5651	ε. Αλεξανδρεία 12/7
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ Β	56	6642	ε. Ισκεντερού 28/6	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	54	8517	δ. Κωνίπολη 13/7
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	ε. Πειραιά 22/1	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	66	1597	ε. Βαρκελώνη 21/6
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	άργει στή Ηγουμενίτσα	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	ε. Θεσσαλονίκη 22/6
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Κωνίπολη 20/6 διά 'Οδησσο	ΣΑΜΠΙΛΑΕ (δ.)	65	2916	α. Τζένταν 4/7
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άργει στόν Αστακό όποι 10/4	ΣΑΜΠΙΠΑ	70	5746	α. 'Αιβέρρος 7/7
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Παναμάρι 4/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	δ. Κωνίπολη 10/7 διά Τουάψ
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτα όποι 15/10	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ'	74	11452	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΠΙΑΤΑΝΟΚΙ (μ.)	67	48747	ε. Τζέντα 4/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Π. Αλφέρεντ 3/7
ΠΙΑΤΡΕΣ(δ.)	69	93547	δ. Νιουμπάι 9/7 διά Χάρηκ 'Αιλ.	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	72	11505	δ. Μπαρανίκια 16/6 διά Μαρακάιμπο
ΠΙΕΛΕΙΑΣ	64	5654	α. Νιώρμπαν 17/6 διά Π. 'Ελιζαμπεθ	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Ντόμπραν 12/7
ΠΙΩΤΙΝΟΣ	65	40284	άργει στό Γαλαξείδι όποι 31/3	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Αλεξανδρία 13/7
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	14425	άργει στόν Πειραιά όποι 15/4/75	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Βομβάρι 27/10/81
ΠΟΛΑΝΑ	60	10233	ε. Λείσερος 28/5	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	68	15338	α. Ρ. Γκράντε 19/5 διά Ρωσία
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Πειραιά 4/7	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	δ. Σουέζ 24/5
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	άργει στόν Πειραιά	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	67	10329	δ. Σουέζ 6/7 διά Καράτοι
ΠΟΛΥΣΕΞΗΝ	62	17953	α. Γκέντα 8/7 διά Φλάσινη	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	61	11034	άργει στό Φάρε Φόλ 27/5
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει στόν Αστακό όποι 15/4/75	ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	9084	α. Ραγκουν 24/6 διά Σιγκαπούρην
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Χόρητ 13/7 διά Ρότερνταν	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	61	5723	στό Σουέζ 2/41
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Άστελιά 6/7 διά 'Εινονυμάθου	ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10996	α. Χάλιφας 10/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	ε. Μόντρεαλ 9/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	στόν Πειραιά (Επισκευές)	ΣΑΝΤΟΣ	78	10994	ε. Κίνγκτον 7/7
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	α. Ν. Υόρκη 7/7 διά Πρόβιτενς	ΣΑΝΤΟΣ	61	2653	α. Ρουέν 7/7 διά Γκιζόν
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Ρότερνταν 14/7	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	δ. Μπρουνόπουλος 2/7 διά Χαλκίδα
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Π. Σαΐδ 9/7 διά 'Οδησσο	ΣΑΝΣΕΣΟΡ	58	11946	α. Γκλοκάρη 17/6 διά Ιράν
ΠΟΡΟΣ	81	13800	ε. Δουνέκρη 16/7	ΣΑΝΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. Κωνίπολη 11/7 διά Κωντάντζα
ΠΟΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	81	10990	μετωνόμασθε «SUN TAIRONA»	ΣΑΠΩΦΟ	63	17876	δ. Σκάλα 24/6 διά Κλαιπέντα
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ	70	3992	α. Λάγος 22/6 διά Π. Χάρκουρτ	ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	α. Νιούπορτ 2/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	στόν Πειραιά (Επισκευές)	ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Κέιπ Χαιτίεν 19/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	67	18656	α. Ν. Υόρκη 7/7 διά Πρόβιτενς	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Κέιπ Χαιτίεν 19/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	73	17941	ε. Ρότερνταν 14/7	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργει στό Αρούπιο
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	68	10691	δ. Χόρητ 13/7 διά Ρότερνταν	ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	α. Θεούτο 20/6 διά Μόντρεαλ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	61	9404	ε. Π. Σαΐδ 5/7	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	άργει στή Αγάσιδης 5/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Β.	58	11048	δ. Σουέζ 3/6	ΣΕΛΑΣΤΙΑ	63	10947	ε. Κίνγκτον 7/7
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	ε. Παναμάρι 6/6 διά Σαγκάη	ΣΕΛΕΣΤΙΑ	62	6172	ε. Χάμπτον ρόδς 10/7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Μάλο 7/7	ΣΕΛΕΜΗΝ	63		

ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ.....	62	22156	α. Αύγουστα 14/6
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	77	81438	ε. Πειραιά 9/7
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	ε. Μοντεβίδεο 10/7
ΣΕΡΡΑΙ.....	73	30058	δ. Κων/πολη 13/7 διά 'Οδησσος
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ.....	69	12061	α. Πειραιά 29/6
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ.....	60	7746	δργεί στή Λευκάδα
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	59	9165	α. Σάντος 10/7 διά Νικαράμ
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	α. Λομπίτο 8/6
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ.....	72	9824	α. Γιοκοχάμα 6/7 διά Χιροσίμα
ΣΗ ΡΕΙΤ'ΙΝΤΣΕΡ.....	59	10075	α. Κοσταζάδος 25/6 διά Μπ. 'Αιρες ε. 'Ολδα 7/7
ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	α. Σεβίλη 3/6 διά 'ΕΛ Τζαζίρ
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΑΕΡ.....	64	1906	δ. Σουέζ 24/5 διά Κίνα
ΣΗ ΤΑΙΓ'ΙΚΕΡ.....	71	13631	ε. Λάγος 21/6
ΣΗ ΤΑΙΓ'ΙΝΤ.....	71	9810	α. Κουβέιτ 13/7
ΣΗΓΚΑΛΑ.....	71	9767	α. Κουβέιτ 7/7
ΣΗΓΟΥΙ'ΙΝΤ.....	57	2926	α. Κουβέιτ 7/7
ΣΗΜΕΙΩΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	α. Γιοκοχάμα 28/6 διά 'Ακαμπα
ΣΙΦΩΝΙΑ.....	68	10016	α. Σιγκαπούρη 3/7
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	α. Χονολούλου 29/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	α. Γιοκοχάμα 29/6 διά Μπουενεβεντούρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ.....	56	6660	δργεί στήν 'Αντικόρα 15/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	77	11272	α. Σουέζ 7/7 διά Ν. Καλεντόνα
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ.....	78	11272	α. Χάρβη 24/6
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	ε. 'Ησα Λόντον 20/6 διά Βενεζουέλα
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ.....	69	9305	ε. Κή Γουέστ 1/7
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΥ.....	60	10631	α. Πειραιά 2/3
ΣΙΑΒΕΡΣΑΡΚ.....	58	7686	ε. 'Αιρετού Νίκαια 4/7 διά Νικουμπάι
ΣΙΜΠΥΛΛΑ.....	65	1409	α. Χουέλα 27/5
ΣΙΝΤΑ.....	59	2870	α. Χουέλα 4/6 διά 'Αλγερία
ΣΙΦΩΝΟΣ.....	72	16018	α. Π. Κάιζερ 1/7 διά Τσάλνα
ΣΙΦΩΝΟΣ.....	66	10663	ε. Πειραιά 12/7
ΣΙΦΩΝΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ.....	81	10990	ύπο παραλαβήν
ΣΙΚΑΠΟΥΙ'ΙΝΤ.....	70	9077	ε. Βενετία 2/7
ΣΙΚΑΠΑΕ'ΙΚ.....	53	3899	άργει Χαλκίδα 26/5/79
ΣΙΚΑΠΑΟΥΝΤ (δ.).....	61	22018	ε. Νιουμπάι 1/6
ΣΙΚΑΠΜΠΡΗΖ.....	71	9085	α. Μόντρεαλ 7/7
ΣΙΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.).....	60	21230	α. Βοστώνη 30/6 διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΚΑ'Υ'ΦΡΟΣΤ.....	63	1280	ε. Λάγος 12/6
ΣΚΑΙΑΣΘΣ (δ.).....	67	48058	άργει Πειραιά 16/6
ΣΚΑΗΡΙΩΝ.....	69	9057	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	58	12492	ε. Μπέρι Χέντι 13/7
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ.....	57	1368	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ.....	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	α. Νιουρμπάτ 9/6
ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	ε. Βενετία 3/7
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	57	1094	ε. 'Αμβούργο 14/7
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640	α. 'Αλγκεβίρας 12/7
ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	ε. Ν. 'Ορλεάνην 29/6
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771	άργει στή Χαλκίδα
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΖ.....	63	2211	α. Λάς Πάλμας 8/7
ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ.....	66	8534	ε. Γαλαξίδι 18/6
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.).....	67	2439	στή Τζέντον 20/5
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Π. Κελάγκ 6/7
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	ε. 'Εμπειρ 26/6
ΣΟΥΑΝ ΔΕ'ΓΚ (δ.).....	61	20433	ε. Σόρροξ 5/7
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	δ. Π. Σάδιο 9/7
ΣΟΥΖΑΝΑ.....	68	7701	α. 'Αμβέρσα 17/7
ΣΟΥ'ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ.....	56	10271	δ. Π. Σάδιο 30/6
ΣΟΥΛΑ Κ.....	58	10635	ε. Λεμεσός 28/6
ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	ε. Νιητρόδι 12/7
ΣΩΦΙΑ.....	53	2605	μεσογειακές μεταφορές
ΣΩΦΙΑ Κ.....	71	15696	α. Θέουτα 16/6 διά Καναδά
ΣΩΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Λάγος 13/7
ΣΩΦΙΑ Μ.....	77	16432	δ. Π. Σάδιο 10/7
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751	ε. Βρέστη 26/6
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810	άργει Πειραιά 19/11
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.).....	58	11492	άργει Πειραιά 23/12
ΣΠΙΛΙΟΣ.....	67	15841	α. Ταύρεστον 3/7 διά Ταϊταγκόγκ
ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	ε. Ν. 'Υρκην 23/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	α. 'Αιμβούργο 3/7 διά Μεθίλ
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.).....	72	103291	άργει Πειραιά 20/1/81
ΣΠΥΡΟΣ Β.....	64	4975	μετω. «ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β.» σημ. Κυπρ.
ΣΠΥΡΟΣ Γ.....	63	10736	α. Ζ. Λαρέντζο (Άργ.) 21/4
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	ε. Γκλόγκ 11/7
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	άργει Πειραιά
ΣΤΑΛΑ 2.....	68	22118	δ. Κωνίπολη 29/6 διά 'Οδησσος
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	άργει Πειραιά 5/10
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	α. Ρίο Ιανέριο 7/7 διά 'Οδησσος
ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	άργει Πειραιά 18/3/75
ΣΤΑΡ.....	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ I.....	58	7100	άργει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876	α. Βαλτιμόρη 27 διά Αίγυπτο
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΙΕΡ.....	68	16611	α. 'Αιμέρσος 6/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ.....	68	16612	α. Φιλαδέλφεια 5/7
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	ε. Βανκούμπερ 10/7
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	α. Τομπά 1/7
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	ε. Βανκούμπερ 8/7
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΣΤΑΡ ΠΡΑΙ'ΝΤ.....	62	15649	δ. Γιβραλτάρ 27/6
ΣΤΑΡ ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	α. Βανκούμπερ 1/7
ΣΤΑΡ ΣΠ.....	62	4357	ε. Ιμινχάρ 12/7
ΣΤΑΖΙΑ.....	70	16644	δ. Κωνίπολη 13/7
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	ε. Τέμα 11/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810	άργει Πειραιά 12/3
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	δ. Κωνίπολη 4/6
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	στή 'Αμπιτζάν 27/12
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	υπό παραλαβήν
ΣΤΕΛΛΑ.....	57	8898	ε. 'Αστοντον 9/7
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	ε. 'Αλεξανδρεία 3/7
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	άργει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	στή Ταρτούφ 5/6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	2517	α. Πειραιά 23/6 διά Χαλκίδα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.....	73	3700	α. Τζέντον 22/4 διά 'Ειβονμασού
ΣΤΗΑ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ.....	65	7606	άργει στή Μπάραν 29/4/81
ΣΤΡΟΝΓΙΑ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	56	8818	α. Αιμέρσος 3/6
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ.....	62	9043	άργει Πειραιά 25/12
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.).....	67	39135	δ. Υόρκην 15/5 διά Νόρθβιλ
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	δ. Σκώ 4/7
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.....	62	11034	ε. Γκουαγιάκιλ 30/6
ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.).....	61	16417	α. Λαονδίνο 12/7
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507	α. Γιουρούπορτ 17/6
ΣΥΝΑΛΛΗΘΕΙΑ.....	52	5610	ε. 'Αλεξανδρεία 13/6
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ.....	58	6617	άργει στή Λευκάδα 20/2
ΣΥΝΤΟΜΙΑ.....	57	3241	άργει στή Λευκάδα 19/2
ΣΥΡΑ.....	77	16380	ε. 'Ακαμπα 2/6 διά Αίγυπτοκλί
ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	ε. Πειραιά 31/5
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	άργει Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	δ. Π. Σάδι 30/6
ΣΩΤΗΡΗΣ.....	62	21099	δ. Κωνίπολη 5/7
ΣΩΤΗΡΗΣ.....	70	5480	α. Γιβραλτάρ 11/7 διά Πάτρα
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	78	5778	α. Σπέτζια 14/7
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	5777	άργει στήν Πειραιά
ΤΑΙΓ'ΙΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ.....	73	8843	ε. Ραγκούν 3/7
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ.....	57	9294	α. Τζέντον 1/7
ΤΑΚΗΣ Η. (δ.).....	66	38260	α. Τέμα 9/7 διά Λάγος
ΤΑΚΗΣ Η.....	57	6508	άργει στήν Πειραιά 17/11
ΤΑΚΤΙΚ (δ.).....	74	105422	άργει στήν Πειραιά 26/3
ΤΑΛΑΒΕΡΑ.....	61	7399	α. Γάνδη 25/1
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ.....	58	7131	ε. Μάλαγκα 12/7
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525	α. Τζακούνια 27/6
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ.....	61	10532	δ. Κωνίπολη 2/7
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ.....	71	9078	μετων. «ΑΤΡΟΠΟΣ» σημ. Παναμά μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097	ε. Πειραιά 4/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	1-5	400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562	α. Αιμέρσος 7/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ.....	68	21498	δ. Π. Σάδι 18/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΑ'ΙΝ.....	73	19420	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369	α. Ρότερνταμ 11/6
ΤΑΣΙΑ (δ.).....	69	63989	άργει Μπρούνει Μπαΐ
ΤΑΣΙΑ.....	62	14150	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
ΤΑΣΟΣ Κ.....	60	3726	δ. Κωνίπολη 25/6 διά 'Αλγερία
ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ.....	65	1911	ε. Πειραιά 22/5
ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.....	66	1677	δ. Έλαινόρε 28/6
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.).....	70	73526	α. Όρνακοντική 22/6 διά Τζαζίρ
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785	ε. Σιγκαπούρη 30/6
ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	47344	α. Αγ. Φραγκίου 27/6
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707	α. Λάγος 6/7 διά Τρίνινταν
ΤΕΚΑΠΟ.....	58	9278	α. Τζέντον 1/7
ΤΕΛΑΜΩΝ.....	78	11843	α. Λαζαρίδη 2/6 διά Λαζαρίδη
ΤΕΛΑΜΩΝ.....	62	4856	άργει στή Χαλκίδα
ΤΕΤΙΕΝ.....	63	20058	δ. Κωνίπολη 9/7
ΤΖΑΝΙΣ Λ.....	68	14569	ε. Ν. 'Υόρκην 29/6
ΤΖΑΝΙΣ ΜΙΤΑΙΥ'.....	72	9081	δ. Παναμά 6/7
ΤΖΕΙ'ΙΝΤ.....	74	8915	α. Αιμέρσος 25/6
ΤΖΕΙ'ΙΝΤ ΙΙ.....	80	9100	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/6
ΤΖΕΙ'ΙΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100	α. Ρότερνταμ 1/7
ΤΖΕΛΑ.....	62	9571	ε. Τόρε Ανουνζάτα 18/6
ΤΖΕΛΑΕΠΙ.....	67	9173	δ. Π. Σάδι 25/5
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450	δ. Δραρδένια 10/5
ΤΖΕΝΗ Σ.....	67	9171	δ. Παναμά 30/6
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ.....	62	16563	α. Πειραιά 15/7 διά Στυλίδα
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ.....	68	3783	ε. Πειραιά 21/6
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.).....	63	27952	δ. Κωνίπολη 12/7
ΤΖΩΝ (δ.).....	61	11125	ε. Ρότερνταμ 17/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ.....	64	9940	α. Γιβραλτάρ 29/5
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II.....	68	16258	ε. Ρουέν 12/7
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253	ε. Τάν 12/7
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	69	15869	ε. Κλαίνεντα 20/6
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.....	68	14569	δ. Π. Σάδι 28/6
ΤΖΩΝ (δ.).....	66	39520	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ.....	77	16278	ε. Πειραιά 8/7
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ.....	77	16380	α. Εσπεράν 30/5 διά 'Υεμένη
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	α. Μπιλμπάρ 10/6
ΤΗΝΟΣ.....	68	5303	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599	ε. Πειραιά 30/5
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	άργει Πειραιά 13/9
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	1222	ε. Ύουντεντ 14/7
ΤΙΠΠΟΡ (δ.).....	73	9437	α. Καρέανη 26/6 διά Σιγκαπούρην
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404	α. Γκρέιτικ 21/6 διά Βαλένθια
ΤΟΛΑΜΗΡΟΣ (δ.).....	63	3152	

ΤΡΟΙΓΕΝΝΙΠΕΛΑΣ	60	9255	δ. Σουέζ 7/7 διά Μπαλκόπαν	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ο. Ρόττερνταμ 9/7 διά Ντιώρμπαν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	άργει Πειραιά	ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	δ. Παναμά 24/5 διά Κίνα
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	α. Δ. Πλάμας 13/7	ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	ο. Κόμπες 5/6 διά Βανκούβερ
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΑΣ	74	11644	α. Μάλαγκα 7/7 διά Μιζουράτα	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	ε. Δουβλίνο 18/6
ΤΣΑΙΑΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	ε. Ντουμπάι 16/7	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ο. Αμβέρσα 6/7
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	ξέω από Καράτσι 11/7	ΦΡΟΣΩ	70	18328	ο. Τενερίφη 7/ διά "Ιλιτσεφάκ
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	εις θέσην 13.16. B. — 113. 07 A. 15/5	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Βιζακαπούταν 26/6
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. "Οζάκια 22/6	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	δ. Παναμά 23/5 διά Σαγκάη
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Βανκούβερ 31/5	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Παναμά 9/6
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	οπήν Όσκα	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	ε. "Ελαϊνόρε 28/6
ΤΥΧΗ	59	4161	οπήν Μουκάτι 20/11	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	δ. Γιβραλτάρ 31/5 διά Πειραιά
ΥΔΡΑ	66	8306	άργει στόν Πειραιά 17/2	ΧΑΛΑΡΕΝ.	60	6725	δ. Π. Σάδι 14/7
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει στό Σουέζ 27/6/78	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	άργει Πειραιά 22/2
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	άργει στό Σουέζ 3512/78	ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	δ. Π. Σάδι 30/6
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Ρόττερνταμ	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ο. Ν. Όρλεάνην 30/6
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	δ. Κων/πολή 21/6 διά Κωνσταντζά	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ο. Ρ. Ιανέρο 21/6 διά "Οδησσός
ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Παραντίτ 7/7	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Κυν/πολή 8/7
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Σιγκαπούρην 17/6	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ο. Λ. Πάδμας 5/6 διά Νοβροσίσκ
ΦΑΙΑΞ	70	11489	άργει Πειραιά 11/5	ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	α. Σάντος 24/6 διά Μπ. "Αυρες
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Φρημάντι 29/6	ΧΙΑΝ ΑΓΙΑΝΤ	69	10016	ο. Π. Χάρκουρτ 30/6
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	α. Λεϊ 16/6	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Ναγκόγια 10/6
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ε. Λάγος 11/6	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Κεμπτή 7/7
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δ. Σουέζ 2/5	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ο. Λάγος 12/7 διά Βραζιλία
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	ΧΙΑΝ ΚΑΙΤΑΙΝ	67	10086	ο. Βομβάτη 9/7 διά Σουέζ
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	δ. Κων/πολή 9/7 διά Κωνσταντζά	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ο. Σουάμπα 5/7 διά Μίνα Καμπούς
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμάς 5/7 διά Κούβα	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΑΟΡ	68	10121	ο. Λουσίντα 3/7 διά Σιγκαπούρην
ΦΑΙΡΓΟΥΓΙΝΤ	64	16299	α. Ντουκούβ 18/6	ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	α. Αλεξανδρεία 23/6
ΦΑΑΚΟΝ	78	13889	α. Καράτσι 7/7 διά Σιγκαπούρην	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ο. Κ. Τάουν 23/5
ΦΑΑΚΟΝ	60	4100	άργει στό "Ερμέν 2/5	ΧΙΑΝ ΣΙΛΛ.	69	10016	ο. Λ. Αντζελέας 30/6 διά Τζακάρτα
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΓΙΒΟΡΥ	77	9477	ε. Ν. Ύρκιν 8/7	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Μελιά 7/7
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	άργει στόν Πειραιά	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.	73	6680	ο. Κ. Τάουν 4/7
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Τρίπ. (Αιβάνου) 21/6	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	δ. Κυν/πολή 1/7
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046	α. Πειραιά 21/5	ΧΙΟΣ ΠΡΑΙ'ΝΤ	72	6671	ε. Σιγκαπούρην 3/7
ΦΑΜΙΛΙΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	άργει Πειραιά 26/4	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.	64	4464	α. Αλεξανδρεία 1/6
ΦΑΜΙΛΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Σάντος 15/7	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	άργει Πειραιά 6/8
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Σουέζ 8/7 διά Τζιμπούτι	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ο. Λειόνες 14/7 διά "Ιμμινχάμ
ΦΑΝΗΣ	55	3382	στό Τζουνι 20/5/77	ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.	64	4970	ε. Νταβίδ 29/6
ΦΑΝΤΑΣ Ζ. (δ.)	74	23123	ε. Βαλτιμόρη 25/6	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Φλώσιχ 26/6
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Αλεξανδρείαν 2/7 διά "Ελλάδα	ΧΙΩΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.	64	4772	ε. Τάουν 24/6
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	άργει στην Στυλίδα	ΧΛΟΗ.	75	16421	δ. Γιβραλτάρ 24/6
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	άργει Πειραιά 10/6/78	ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	στην Τριπόλη Λιβάνου 20/1
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Ξέν Πούτι 11/7	ΧΟΟΥΠ (δ.)	64	33316	ο. Φρηπόρη (Μπαχ.) 6/7
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Αμπιτζάν 20/6	ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	67	9433	ο. Αμβέρσα 12/7 διά Πειραιά
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	Φιλαδέλφειαν 9/6 διά Μπόνυ	ΧΡΗΣΤΟΣ Α..	70	2997	στό Τζιμπούτι 24/11
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Ντώρμπαν 3/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ..	72	4999	ξ. Μπορντώ 25/6 διά Μασσαλία
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	στή Θεσσαλίη 3/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΙΙ.	67	3831	ε. Ντουάλα 5/6
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗΝ	59	7801	άργει Πειραιά 22/9	ΧΡΙΣΤΑΝΤΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.	70	4145	ε. Πειραιά 28/6
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	δ. Κων/πολή 11/7 διά Κωνσταντζά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ο. Φιλαδέλφειαν 11/7
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Κ. Τάουν 2/7 διά Ρόττερνταμ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Αλεξανδρείαν 24/6 διά Γαλλία
ΦΙΦΟΙΚΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Σιγκαπούτι 15/7	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ..	78	16935	ο. Λάγος 5/7 διά Καλαμπάρ
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σάδι 25/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. ΙΙ.	61	10434	δ. Κυν/πολή 10/6
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ύπο παραλαβή	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	άργει Πειραιά 11/4
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΛΑΙ'ΕΡ	56	13408	δ. Σουέζ 4/7 διά Σ. Αραβία	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δ. Παναμά 28/6
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Αλεξανδρεία 13/7	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ..	58	10244	δ. Γιβραλτάρ 7/7
ΦΛΟΙΟΣΒΟΣ	71	19747	ε. Μανούτιο 14/7	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ..	59	5202	ε. Μαπούτο 11/7
ΦΛΟΡΥ	58	2874	άργει στή Γκάνα 9/8/79	ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ..	70	3025	ο. Μάλτα 18/6
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15384	α. Χιούστον 1/7	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	δ. Σιγκαπούρην 17/6 διά Σουέζ	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	ο. Παρανάγκουα 9/5 διά Ιράν
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	δ. Π. Σάδι 25/6	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άργει Πειραιά 1/9
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	ε. Μοντεβίδεο 16/57	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ο. Πειραιά 25/6 διά "Αλιβέρι
ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Μαπούτο 29/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	ε. Αλεξανδρεία 4/7
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	άργει Πειραιά 23/8/81	ΨΑΡΑ ..	56	8524	
ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	στόν Πειραιά 2/2	ΩΗΛΗ	65	12369	ο. Λ. Αντζελέας 14/6 διά Βανκούβερ
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	α. Σάδι 10/7	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ..	73	6680	ο. Ντράμεν 29/6
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΪΤΣ	63	16141	ε. Φλώσιχ 9/7	ΩΚΕΑΝΙΣ ..	76	18080	α. Χιούστον 27/6
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Λούριτσα 5/6	ΩΚΕΑΝΙΣ ..	71	10024	άργει Πειραιά 20/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΙ'ΝΤ	70	11825	ε. Χιούστον 1/7	ΩΚΕΑΝΙΣ ..	73	3717	άργει Χαλκίδα 10/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	δ. Κων/πολή 22/6	ΩΚΕΑΝΟΣ ..	67	28021	α. Έλαϊνόρε 10/7
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΤ	57	10371	δ. Κων/πολή 10/7 διά Κωνσταντζά	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. Θεούτια 17/6 διά Λάγος
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Μερούνα 12/7	ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Μάλτα 2/3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΦΟΡΤΟΥΝ Ι.	66	1444	δ. Π. Σάδι 1/7	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ ..	60	5760	εις "Ασσόμ 29/5
ΦΟΡΤΟΥΝ Υ.	59	8665	ε. Γκέντ 2/7 διά Π. Χάρκουρτ	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ ..	59	5330	εις "Αμπού Ντάμπι 30/5
FRANKY.	63	5417	α. Μαυρικίου 13/7 διά Ντιώρμπαν	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ ..	60	5911	α. Μπιζέρτα 21/6
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Μπάραν 28/8/80	ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ ..	72	1339	ο. Πειραιά 5/7 διά Χαλκίδα

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

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



# Tá ύπό ξένες σημαίες



ΑΓΑΠΗ II (κ.).....	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (κ.δ.).....	69	90890	ε. Ρ. Τανούρα 30/6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.).....	62	5930	ε. Σιγκαπούρη 9/7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.).....	56	20140	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.).....	50	1321	α. Τζένταν 10/7 διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (η.).....	68	4624	ύπο παραλαβή
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.).....	55	2056	είς Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ B. (κ.).....	50	2167	ε. Πειραιά 25/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.).....	64	36115	α. Ν. 'Ορλέανην 7/7
ΑΓΚΟΡΑΣ (ΜΔΔ.).....	62	8975	α. Ρουέν 19/6 διά Αλεξανδρεία
ΑΓΡΙΑ (η.).....	57	9144	α. Σιγκαπούρη 24/6
ΑΔΕΛΦΑ (η.).....	66	11536	ε. Κοτονό 9/7
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η.).....	73	18328	ε. Ρόττερνταν 17/7
ΑΕΛΛΩ (δ.).....	57	20745	άργει Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.).....	51	2430	ε. Π. όφ Σπαινή 14/6
ΑΘΘΝΑ (μ.).....	64	30682	ε. Μάχιο Γκράντε 5/7
ΑΘΘΝΙΑΝ (δ.).....	61	25926	δ. Ντουμπάτ 5/7 διά Χάργικ διλ.
ΑΘΘΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.).....	81	18495	δ. Γιβραλτάρ 9/7
ΑΘΘΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500	α. Γένοβα 9/7
ΑΘΘΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500	ε. Χόβικ 25/6
ΑΘΘΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495	δ. Π. Σούδι 8/7
ΑΘΘΝΙΑΝ ΣΚΑ'Y.....	59	8724	άργει Πειραιά 2/12
ΑΘΘΛΟΣ IV (η.).....	66	1716	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΙΣ (η.).....	61	4364	δ. Σουεζ 5/7 διά Γκιζάν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	67	28846	ε. Ντώρπταν 13/6 διά Ιαπωνία
ΑΙΓΚ'ΚΟΝ'.....	71	27958	α. Άμαγκασάκι 2/7 διά Παναμά
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΙ (η.).....	69	15850	ε. Ναϊκόβια 29/6
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΛΥΡΙΚ (η.).....	61	13299	δ. Παναμά 30/4
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.).....	69	6200	α. Χιουστον 7/7
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (η.).....	69	15800	ε. Λάγος 10/6
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.).....	67	29256	α. Χάριτον ρόδας 30/6 διά Τουρκία
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.).....	65	8914	ε. Ζυτάνοφ 11/6
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Σ. (η.).....	73	9690	α. Ναϊκασάκι 27/6
ΑΚΜΗ (η.).....	68	4158	α. Ρ. Ιανέριο 25/6 διά Μη. 'Άρες
ΑΚΡΩΝ .....	72	62701	α. Ρόττερνταν 27/6 διά ΗΠΑ
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝ (δ.η.).....	73	61300	ε. Χονολουλού 8/6
ΑΛΑΜΕΤ'Γ (η.).....	62	10403	άργει Πειραιά 3/1
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ*	66	2777	μεταν. «SHETLAND»
ΑΛΕΚΟΣ (η.).....	57	2707	ε. Πειραιά 29/5
ΑΛΕΝΤΕΙ'Λ (δ.).....	70	51615	άργει στήν Έλευσίνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΣΙΣ (δ.).....	77	126621	α. Φατέχ Τέρμ. 11/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Χάιφα 18/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (η.).....	74	6042	άργει Γαλατείδη
ΑΛΙΝΤΑ (κ.).....	57	2404	ε. Σύρο 22/5
ΑΛΚΑ (η.).....	66	4478	ε. Βουβάθη 9/7
ΑΛΚΑΝ*			
ΑΛΚΥΩΝ MENT (δ.).....	65	27985	α. Χιουστον 29/5
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.).....	74	37888	άργει στό 'Άλιβερι
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.).....	77	19867	α. Γιοκοχάμα 29/6 διά Ράς Τανούρα
ΑΜΠΕΡ (κ.).....	62	10344	α. Μουπάσα 17/6 διά Περαιώ
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.).....	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (η.).....	58	8952	δ. Σουεζ 14/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (η.).....	59	4493	α. Σύμηρος 7/6 διά Άλεξανδρεία
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	21457	ε. Σ. Νιτένκο 7/7
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ.....	68	115135	α. Σιγκαπούρη 10/7 διά Π. Κελόγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ			
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ.....	73	13753	α. Γιοκοχάμα 6/6 διά Μίλνερ Μπαινή
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ			
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	72	13732	α. Ντουκούθ 18/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ.....	68	21416	ε. Ν. 'Ορλέανην 30/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796	ε. Πειραιά 24/5
ΑΝΒΟΥΛΑ I. (κ.).....	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ (η.).....	76	4617	α. Γκέντι 16/6 διά Μαρακάιπο
ΑΝΚΟ (κ.).....	64	1141	ε. Λιούσαβαν 3/7
ΑΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (η.).....	54	2325	ε. Σετούμπατ 13/4
ΑΝΝΟΥΛΑΣ ΤΣΙΡΗ (κ.).....	58	2874	άργει Χαλκίδη 17/7/79
ΑΝΤΜΙΡΑΑ (κ.).....	62	8587	ε. Ταδάνη 9/7
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.).....	73	129665	α. Φείλις Μπαιν 15/7 διά Μπαινόντ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.).....	55	1501	στήν Μπέριπερα 14/1/81
ΑΞΙΟΣ (η.).....	57	2299	άργει Τραπάνι 25/5/80
ΑΠΟΛΑΩΝ*	68	27989	α. Γιοκοχάμα 6/7 διά Κόμπε
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.).....	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.).....	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (η.).....	62	9055	α. Πειραιά 10/7 διά Μοζαρβίκη
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. V. (Όνβ.).....	57	10609	ε. Ταϊταγκόκ 29/6
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (δ.).....	82	21164	ε. Τζένταν 27/6
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.).....	81	21164	ε. Μαντράς 30/6
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΡΥ.....	57	9852	ε. Σιγκαπούρη 7/7
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (η.).....	56	5230	στήν Πειραιά 12/6 διά Συμύρη
ΑΡΓΥΡΩ (κ.).....	67	1523	α. Λευεσδ 5/7 διά Πειραιά
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ. Π.).....	75	67003	α. Γένοβα 15/7 διά Π. Σαΐδ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.).....	76	125465	α. Σίντι Κερί 28/5
ΑΡΚΟ (κ.).....	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.).....	62	17298	δ. Γιβραλτάρ 12/6 διά Συμύρη
ΑΡΟ (κ.).....	68	2571	α. Καζαμπλάνκα 22/5
ΑΡΠΑ ΔΑΝ (η.).....	57	5992	στήν Πειραιά 2/4
ΑΡΧΩΝ (δ.).....	74	56988	α. Γιουροπόρη 7/7
ΑΡΧΩΝ (δ.).....	66	35280	ε. Φάλιουθ 2/6
ΑΣΤΡΟ (κ.).....	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ Α' / Ι/Δ(η).....	71	1453	άργει στήν Έλευσίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δ.).....	74	128398	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (η.).....	60	19962	άργει στήν Χαλκίδη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ .....	65	24314	άργει στήν Πειραιά 20/1
ΑΦΑΜΙΣ (δ.η.).....	65	37865	Δρυγεί στήν Πειραιά 2/6
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤ'ΟΛΕΤ I (η.).....	66	2966	α. Βαρκελώνη 30/6
ΒΑΛΑΝΙ (κ.).....	68	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΛΤΕΤΣΙ (η.).....	59	4791	α. Καζαμπλάνκα 17/7 διά 'Οπόρτο
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΤ ΑΛΦΑ(η).....	71	19392	δ. Παναμά 10/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	76	65917	α. Σικιάσι 28/5
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (η.).....	59	3143	ε. Πειραιά 18/5

ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.).....	60	8368	άργει Πειραιά 7/1
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.).....	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΟΝΑ (κ.).....	54	1991	άργει στήν Κορώνη
ΒΡΥΣΗΝ'ΙΣ (κ.).....	57	9791	ε. Σετεντόνη 17/6
ΓΑΛΑΤΕΙΑ.....	56	9537	άργει Πειραιά 14/6
ΓΑΛΗΝΗ.....	55	9418	άργει Πειραιά 25/6
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.).....	67	37699	α. Ντώρμπατ 25/6
ΓΑΝΝΗΣ (η.).....	64	22062	δ. Μπρούνιμπουτελ 21/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (η.).....	70	9069	ε. Δαυκέρηκ 14/6
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.).....	69	12087	ε. Ούλασδ 7/6
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΥ (δ.η.).....	62	4137	ε. Πειραιά 30/6
ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.η.).....	65	4183	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.η.).....	66	2691	α. Ακαμπά 27/6 διά Σουεζ
ΓΚΑΛΕΙΡ (δ.η.).....	68	81257	α. Τζεπτέ Ντανά 16/7
ΓΚΑΛΑΛΤ (δ.).....	72	54926	άργει Πειραιά
ΓΚΑΛΟΠΔΑ ΜΕΝΤ.....	62	8530	α. Παρανάγκουα 3/7 διά Συρία
ΓΚΑΛΟΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.....	78	5351	α. Χάλιφας 6/6 διά Λά Γκουάρια
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΒΟΡ *	67	60433	α. Όρλεανην 23/6
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ (κ.).....	67	2997	α. Καζαμπλάνκα 10/7 διά Ταγγέρη
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΑΡ (κ.).....	74	3279	α. 'Αμβέρσα 8/7
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Όνδ.).....	63	2603	ύπο παραλαβήν
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.).....	68	8915	δ. Κωνιπόλη 2/7
ΓΛΑΥΚΗ.....	64	15240	α. Χεύλ 9/6 διά Κουβά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.).....	57	9433	α. 'Αλεξάνδρεια 9/7 διά Γαλλία
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	70	11329	ε. Ν. 'Ορλεανην 6/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΤΝΤΕΣ (δ.).....	69	41477	αργεί Πειραιά 12/4/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40357	ε. Τέλενταν 7/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ (δ.).....	67	23347	δ. Χαμπτον ρόδης 6/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ.....	68	22798	α. Γιοκοχάμδα 27/6 διά Χάργικ διλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.).....	70	56799	α. Νιούσιπατ 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).....	71	56800	δ. Πειραιά 22/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.).....	72	114710	άργει Πειραιά 20/2/81
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡ (η.).....	73	114933	α. Σεπτέμβριο 2012/79
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΑΛΕΤΕΡ (η.).....	57	9158	δ. Σουεζ 14/7 διά Σ. 'Αραβία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.).....	78	126261	άργει Πειραιά 23/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.).....	79	126260	άργει Πειραιά 11/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.).....	71	10236	άργει Πειραιά 17/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣA.....	61	18022	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Λ. Πόλμας
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣA (η.).....	45	2740	άργει στήν Χαλκίδα 2012/79
ΓΔΑΣΚΙ.....	72	14334	α. Θέουτα 22/5
ΔΑΦΝΑ (κ.).....	63	11575	δ. Σουεζ 14/7
ΔΑΦΝΗ (η.).....	63	30886	α. Μποναρία 5/7
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΑ (η.).....	69	5872	α. Μονρόδια 9/7
ΔΙΩΚΤΩΡ Δ. ΚΑΜΥ (μ.).....	68	50999	δ. Σουεζ 13/7
ΔΩΤΟ.....	68	35191	ε. Βαλτιμόρη 5/7
ΕΒΙΤΑ II (κ.).....	65	1442	δ. Δαρδανέλια 13/7
ΕΚΤΩΡΙ (κ.).....	72	4922	α. Πουνταρένας 23/6 διά Σαλβαντόρ
ΕΔΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.).....	63	24810	άργει στήν Γαλαζείδη
ΕΔΕΙΣΤΡΙΑ IV (κ.).....	52	2484	άργει στήν Χαλκίδα
ΕΔΕΙΣΤΡΙΑ V (κ.).....	55	4037	μεσογειακές μεταφορές
ΕΔΕΝ*			
ΕΔΕΝΗ Π. (μ.η.).....	72	79489	δ. Μπάροπα 2/7
ΕΔΕΡΑΝΤΑ.....	73	17042	α. Βανκούβερ 24/6
ΕΙΔΑΖΑΜΠΕΩΙ (η.δ.).....	59	12662	α. Ράς Τανούρα 1/7
ΕΙΛΙΝΑ (κ.).....	67	24766	δ. Σκώ 2/7
ΕΙΛΕΝΙΚ ΑΓΓΛΑΝΤ (ΣΙΓΚ.).....	82	5225	α. Βηρυτό 14/7
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (ΟΙΚ.).....	81	4280	α. 'Αμβέρσα 14/7
ΕΙΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝ (η.).....	72	13294	ε. Λιβέρπορη 11/7
ΕΙΛΕΝΙΑ (κ.).....	75	45001	α. Χάλιφας 2/7 διά Αρούσπα
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).....	67	47344	α. Ν. 'Ορλεανην 13/6
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ.....	76	22893	α. Ντώρμπατ 11/7 διά Ισπανία
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΣΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	75	60491	α. Πισσό 15/6 διά Ντουμπάτ
ΕΙΛΛΗΝΟ			

ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (Μαλ)	58	3825	ε. Άλεξανδρεια 7/7	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	α. Βακαματσού 29/6 διά Σιγκαπούρην
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΓΙΝΤ (Μαλ)	45	3684	δ. Κωνιόπολη 13/7 διά Κωνιστάντζα	ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Φλώσινη 19/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	δ. Δαρδανέλια 6/7	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Κοτονού 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΣ (Μαλ)	45	4621	δ. Κωνιόπολη 10/7	ΜΑΡΘΑ Λ. (η.)	59	8596	ε. Μπιλιμπά 22/4
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΞΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704	δ. Χιούστον 7/7	ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η.)	64	3947	α. Γκάλιεστον 16/6
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙΤΩΝΗΡ	66	20959	ε. Ρίτερντς Μπαϊ 4/7 διά Βαρκελώνη	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	όργει στόν Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η.)*	61	8999	ε. Κωνιόπολη 11/7	ΜΑΡΙΖΑ*	62	3244	ε. Πουνταρένας 24/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ)	52	7304	ε. Κωνιόπολη 9/7	ΜΑΡΙΚΑ Π. (η.)	73	45500	α. Μπανιόλι 13/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	ε. Άλεξανδρεια 7/7	ΜΑΡΙΛΕΝΑ (μ.π.)	71	70053	α. Αγκρα ντός Ρέις 24/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*	52	4039	ε. Σαρζέ 7/6	ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	ε. Νάπολη 6/7
ΙΟΣ Ι (η.)	70	3971	ε. Καγκούλια 22/6	ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.)	64	38568	α. Ρές Σουκέρ 30/6
ΙΣΤΡΙΑ*	81	31000	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	στόν Πειραιά 14/9 (έπισκευες)
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	ε. Πειραιά 14/7	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.π.)*	65	13512	ε. Τζακάρτα 27/6
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	ε. Τάμπη 3/7	ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	α. Ρές Σουκέρ 5/7
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	εις Πειραιά (έπισκευες)	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουεζ 6/7
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η.)*	60	10934	ε. Ντάρ ές Σαλάμ	ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	α. Πλαεμπαγκ 31/5 διά Μπαγκόκ
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.κ.)*	65	43666	ε. Ναγκόριο 28/6 διά Κυνουρία	ΜΑΡΙΟ	65	17238	δ. Παναμά 30/6
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Σαρζέ 26/2	ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	α. Ιάκεντρούν 2/2
ΚΑΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Βόλο 21/5	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ (Μαλ)*	58	5522	α. Μάλτα 23/6 διά Ελ Τζαζάρη
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Κωνιόπολη 26/6 διά Γαλάται	ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	όργει στό Κουβέιτ
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μανούτιο 10/7 διά Μπέρια	ΜΕΡΙΤΑ (κ.)	60	3745	ε. Άλεξανδρεια 22/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)*	57	3826	ε. Π. όφ Σπαιν 3/6	ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνυ (άποθήκη)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Γιβραλτάρ 15/7 διά 'Οδησσος	ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (η.)*	61	9194	ε. Βομβάη 5/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	άργει Πειραιά 26/12	ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Ν. Ορλέανην 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Σ. Σεμπαστιάν 8/7	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)*	70	17355	ε. Τζακάρτα 24/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Ζ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	ε. Γκρεινίζουαθ 4/7	ΜΕΣ. ΛΑΜΒΙΣ (δ.)	72	17355	α. Γουελιγκτον 9/7 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	ε. Σουσα 3/7	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	ε. Χιούστον 8/7
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)*	60	4068	έποδ παραλίαβη	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ε. Αύγουστα 12/7
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ (η.)*	62	9979	ε. Ν. Ύρκον 30/6 διά Ν. Όρλεανην	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΤΑ (δ.)	76	75125	όποθήκη στό Γκάλφ όφ Κάμπετς
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	ε. Καρθαγένη 7/7	ΜΕΣΣΗΝΗΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	α. Ντουμάδι 24/5
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	άργει στη Μανίλα	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Μπούλεν Μπαϊ 29/5 διά Ιαπωνίαν
ΚΑΣΑΝΑΡΑ	59	9493	ε. Πειραιά 30/6	ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.)*	81	3900	στό 'Ιαμπάρι ύπο συμπλήρωση	ΜΗΛΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Π. Σάδιο 19/6
ΚΑΣΤΑΛΑ ΛΑΦΑ (κ.)	72	18774	ε. Αγ. Φραγκίσκο 20/6 διά Μέση Ανατολή	ΜΙΑ*	80	15552	ε. Φρετάουν 27/6
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	ε. Λ. Ταύρος 21/5	ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	ε. Γιοκοχάμα 2/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ε. Σαρζέ 21/5 διά Μ. Καρπούς	ΜΙΝΑ Φ. (π.)	58	8733	α. Λάγος 13/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Σπέτζια 22/5	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Μπαρανιά 29/6
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Σύδος 9/7 διά Τύνιδα	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'ΟΝ (η.)	70	1582	ε. Ν. Ορλέανην 8/4
ΚΕΓΓΩ ΜΠΛΑΝΚΟ (κ.)*	60	5442	ε. Πειραιά 13/7	ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ'Τ (η.)	70	1587	στή Ν. Ορλέανην 7/12
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	ε. Ρότερνταμ 11/6 διά 'Αμβέρος	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	α. Πασακούνια 19/6
ΚΑΕΤΙΟ Κ. (η.)*	62	6038	ε. Ρουέν 18/5	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	ε. Μπιζέρτα 22/
ΚΑΕΛΙΑ (δ.π.)*	63	34358	ε. Ρ. Σουεζέρ 6/5	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	α. Μπράνονθβιλ 24/6 διά Τούπεν
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	μεσογειακές μεταφορές	ΜΙΝΙ ΛΗ (η.)	71	1562	α. Κίκυστον 26/6 διά Ν. Όρλεανην
ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	ε. Ρίο Ιανέριο 8/7	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	α. Οριστάνο 1/7
ΚΟΡΘΙΑΝ (Μαλ)*	58	9892	ε. Αμπιτζάν 25/5	ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (η.δ.)	70	1781	άργει Τζάνκονβιλ 3/6/81
ΚΟΡΙΝΟΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Ντουμπάι 1/7	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	ε. Ν. Όρλεανην 29/6
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άργει στόν Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (η.)	71	1584	ε. Εσβιβέλ 8/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βαγγαρία 30/6 διά Μ. Μαουγκανούι	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ ΡΟΣ (δ.)*	75	68630	εις Βοστώνη 31/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ύπο παραλίαβη	ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	α. Π. ντέ Μπούκ 26/6
ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ (κ.)*	55	4565	δ. Κυνηγόλη 14/6	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Σκώ 10/6
ΚΡΑΝΤΟΡ (η.)*	64	2304	ε. Σ. Κίτς 24/2	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	εις Σάν Νικολάς 8/5
ΚΡΙΟΣ (η.)	60	4089	ε. Ταμπικό 10/6	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	ε. Μάλαγκο 1/7
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Ν. Ύρκον 25/6 διά Βομβάτη	ΜΠΑΣΤΙΩΝ ΑΛΦΑ(κ)*	68	13706	δ. Σκώ 4/6
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	άργει Ίτεά	ΜΠΑ'ΥΡΩΝ (η.)	61	1460	άργει Πειραιά
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Μπουκιόνγκ 22/4 διά Κουβέιτ	ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	ε. Ραγκούν 22/6
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Κούρε 21/6 (έπισκευες)	ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	α. Αμβέρος 26/6 διά Α. Αντζελες
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	ύπο παραλίαβη	ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ(η.)	64	16073	στή Μπόνυ (άποθήκη)
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	53	11230	άργει Πειραιά 1/3/74	ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (η.)	55	5233	α. Χιούστον 23/6
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Φουμπιών 9/7	ΜΠΡΑΒΟΥΛΑ (η.)	67	4659	εις Καρθανέν 29/3
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαλ)	62	8819	άργει Λουύντα	ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	ε. Παναμά 8/7
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσάραξη στό Στρέιτ όφ Τάιραν	ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	ε. Σαβάνα 25/6
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Σιγκαπούρη 5/7 διά Ντουμάδι	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	άργει Αλιβέρι 31/5
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	ε. Ιάκεντρούν 3/7 διά Χαλκίδα	ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Πειραιά 3/6
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (η.)	67	7718	ε. Ρότερνταμ 9/7 διά Λανδίνο	ΝΑΙ'Σ (κ.)	66	7264	δ. Σουεζ 28/5
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφ. Ινδονησίας — Ταύλανδης	ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)	73	103961	άργει Μπρούνει Μπαϊ 8/6
ΛΕΥΘΕΡΩΡ (η.)	62	14027	ε. Ρότερνταμ 10/7	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Καβάλα 10/6
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Πειραιά 13/7 διά Τουρκία	ΝΕΔΙ (δ.π.)*	65	35324	α. Μελλίδι 7/7 διά Πειραιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Νιώρμπατον 16/6 διά Ιαπωνία	ΝΕΟ (κ.)	67	2996	στό Μαρμαρά 16/4/81
ΛΗΤΟ ΙΙ.	72	6106	ε. Λ. Πλάμας 13/7	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει στην Ίτεά 4/4/81
ΛΙΖΑ (η.)	58	8370	ε. Πειραιά 24/6	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει στόν Πειραιά 23/12/73
ΛΙΛΑ (η.)	50	2734	ε. Πειραιά 3/7	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Γιβραλτάρ 23/6
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓ)	81	16700	ε. Νιώρμπατον 5/7	ΝΙΚΟΛΑΙ (η.)	59	10748	α. Πειραιά 27/4
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ)*	81	16700	ε. Χιούστον 7/7	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ ή *	68	39617	ε. Σετούμπατ 28/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Κιότσια 19/6
ΛΟΥΖΟΝ (Μαλ.)	59	5023	ε. 'Αλεξανδρεία 4/7	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η.)	67	4016	α. Μπράνονθβιλ 6/6
ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	άργει στη Χαλκίδα	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)	57	4981	ετή Σιγκαπούρην 5/6
ΛΟΥΣΥ Ι (η.)	52	4755	ε. Μπαχρέιν 17/3 Καράται	ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	άργει στη Χαλκίδα 22/10/80

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

2202 BOSTON STREET

**CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI" BALTIMORE**

**JAMES SMYRNIODIS**

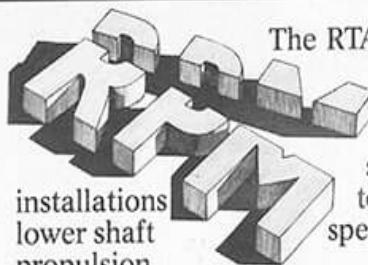
**OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO.  
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE**

BALTIMORE, MD. 21231

ΝΙΜΑΣ I. (η*).....	56	3274	είς Ραβέννα 20/4		SAINTE ANNA XII (κ.)*.....	51	4788	άργει Λάς Πλάμας 10/9/79
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ (κ.).....	65	13458	α. Ρ. Γκράντε 27/5 διά Μανίλα		ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*.....	61	10444	α. Πασάνγες 8/6 διά Μόντρεαλ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ (η*).....	59	8860	δ. Π. Σάιδ 27/6 διά Ραβένα		ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1742	ε. Πειραιά 29/6
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	α. Πειραιά 15/6 διά ΗΠΑ		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	67	1973	δ. Κων/πολη 5/6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	α. Λ. Πάλμας 4/6 διά ΜΠ. "Αύρες		ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*.....	75	111171	α. Γιοκαΐτι 22/5 διά Γιοκοχάμα
ΝΟΡΘΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	δ. Γιβραλτάρ 21/6		ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*.....	75	111171	α. Χειάνζα 26/6
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.).....	60	12605	ε. Πειραιά 20/6		ΣΑΝΝΑΚ (κ.δ.).....	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑΡΤ (κ.).....	72	9953	α. Λ. Πάλμας 3/7 διά Λάγος		ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).....	61	12001	α. Πούλο Μπούκορ 2/7
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	όργει Μίνα Σάκρ 21/2		ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ.....	62	5218	α. Χιούστον 17/6
ΝΤΙΝΤΙΕΡ (η*).....	62	6981	ε. Ρότερνταμ 26/6		ΣΑΝΠΙΒΕΡ (π.).....	65	12102	ε. Σιγκαπούρην 16/4
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	όργει Πιραιά		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	65	31779	α. Σέυχαν Τέρμ. 27 διά Φός
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Πούλο Μπούκορ 8/7		ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η*).....	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Ν. Ύρκην 5/7 διά "Ελλάδα		ΣΑΟΥΘΦΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Λάγος 6/7
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)*	62	22424	εις Πειραιά 9/2		ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	ε. Τζάκαρτα 24/6
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β.	49	2879	δ. Κων/πολη 6/7		ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	εις Καροϊσίγκ (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Κακινάντα 21/6		ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Χιούστον 25/6		ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Ν. Όρλεάνην 28/6
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Ν. Ύρκην 18/6 διά Σ. Κρουά		ΣΗ ΧΕΡΩΝ (η*).....	71	11379	ε. Ρ. Ιανέριο 28/6
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΖ (η)	61	13271	προσάραξε Β. Γκουάιμας 14/6		ΣΗΓΚΑΑ (Μαλτ.)	65	9043	α. Χόγκ Κόκ 29/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	όργει Ιτέα 12/12		ΣΗΛΑΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	δ. Παναμά 5/7 διά Ρότερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	62	98566	ε. Σίκα 23/6		ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Τυνίδα 1/7
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η)	75	138037	όργει στην "Ελευσίνα		ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΨΙ (η*)	80	9015	α. Νταμάρ 20/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙΤΣΟΝΔΙ	72	106123	όργει στην "Ιτέα ώπο 5/3/81		ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. "Αγ. Φραγκίδα 24/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΜΣ (δ.)	64	32380	όργει στη Τάκσονβιλ άπο 30/4/81		ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Αλεξανδρεια 22/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	65	32478	όργει στον Τάκσονβιλ άπο 2/3		ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Ρουέν 22/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	όργει στο Τάκσονβιλ άπο 16/5/81		ΣΙΡΙΟΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Σ. Τζών 2/7 διά Περσικό		ΣΙΚΙΠΕΡ (η*)	57	3070	όργει Αμπιτζάν 8/9/78
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	65	126027	όργει Ιτέα 20/1		ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Σουεζ 14/7		ΣΟΛΑΝΖ Π. (η.)*	60	8294	δ. Κων/πολη 1/7 διά "Αλεξανδρεία
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Τζουάιμας Τέρμ. 19/6		ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	στή Σιγκαπούρην 22/12
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	α. Φιλαδέλφειον 2/3		ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ν. Ύρκην 29/5 διά Λά Γκουάρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Ντόβερ 28/6		ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	15625	α. Ν. Όρλεάνην 24/6		ΣΟΦΙΑ (η*)	57	9311	α. Ντουμπάι 4/7
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	ε. Πειραιά 13/7		ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η*)	63	12758	α. Ταμπικό 25/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ε. Γκάλεστον 8/4		ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ν. Όρλεάνην 29/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Λ. Πάλμας 7/7		ΣΠΥΡΟΣ Γ. (η.)	66	1404	ε. Πειραιά 7/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Σκώ 7/7		ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ (η*)	80	32000	α. Λ. Αντζέλες 15/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	69	15688	δ. Γιβραλτάρ 14/6 διά Σφάξ		ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	ε. Τρινκομαλή 10/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ	67	15697	δ. Γιβραλτάρ 11/7		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργει Πειραιά 25/2/77
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Σφάδ 6/7		ΣΥΜΗ (η*)	59	12180	α. Σιγκαπούρην 16/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Μπούλεν Μπαιν 16/6 διά Μεξικό		ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	α. Π. ντε Μπούκ 10/7 διά Γιβραλτάρ προσάραξε 17.07. Β. — 38.38 Α. 20/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Γκράν Καμψών 8/6		ΤΑΡΤΟΥΣ (η*)	58	4231	δ. Ντουμπάι 1/7
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	όργει Πειραιά 21/5/81		ΤΑΥΓ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	όργει στην "Αστακό
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Γκράν Καμψών 21/12		ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	δ. Σκώ 25/5 διά Ρίγα		ΤΕΖΕΝΤ (κ.)	56	6500	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Λ. Πάλμας 9/7		ΤΖΕΜΙΝΙ IV (η.δ.)	73	9842	α. Χόμπον ρόδος 17/6
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές		ΤΖΕΝΗ	59	9585	όργει Σεύχελες 22/11
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	μεσογειακές μεταφορές		ΤΖΩΝ Α. (η.)	68	10016	ε. Αματερντάμ 4/6
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	όργει Πειραιά 26/10		ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	όργει Πειραιά 19/2/77
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Λ. Αντζέλες 20/6		ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245	όργει "Αστακό
ΟΣΕΑΝΤΖΟΥ' (Μαλ.)	66	10825	α. Μερού 13/4 διά Τριπολή		ΤΙΦΟΣΙΟ (δ.)	74	68631	εις Βοστώνη 1/3
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σινγ.)	73	20354	α. Σημάτα 4/7 διά Ιαπωνία		ΤΟΕΩΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Κων/πολη 3/7
ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (η.)	74	9712	ε. Όσκα 5/7		ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	εις Βανκούμπερ
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (η.)	59	8995	ε. Λ. Τούρλας 15/6		ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	ε. Κότκα 10/7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	α. Τζιμουτι 20/5		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ.	70	18736	α. Ρ. Γκράντε 6/7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΣΑ (κ.)	70	11525	προσάραξε Μπατούμ ρόδος 20/6		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	δ. Παναμά 7/7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΗΝΙΑΙΗΝ (η.)	59	3906	ε. Κων/πολη 11/7		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΑ.	72	18723	α. Γιοκοχάμα 9/6
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	μεσογειακές μεταφορές		ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (η.)	66	22354	δ. Γιοκοχάμα 26/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Γιβραλτάρ 11/7		ΤΡΕΨΑ	47	3361	όργει στη Χαλκίδα 18/9/77
ΠΑΣΙΦΟΙΚΑ ΡΑ'ΙΝΤ	60	8721	δ. Παναμά 19/6 διά Βιενένα		ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	α. Λ. Πάλμας 5/2
ΠΑΤΑΒΙΝ (η.)	66	24309	ε. Σαουθμποτον 14/6		ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28126	όργει στη Στύλιδα
ΠΑΤΡΙΣ (η.)	62	14112	όργει Χαλκίδα		ΤΖΕΛΣΑ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	όργει στη Τουλόν 12/2
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	α. Γκράντε 21/6		ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Παναμά 4/7		ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)	68	45988	ανοικτά Φλαδέλφειας 23/6
ΠΑΤΡΟΜΛΟΣ (κ.)	55	7738	ε. Αβίλερα 7/7		ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	α. Σουδίμπα 8/7 διά Αύσταλια
ΠΑΥΛΟΣ XII (η*)	69	1999	ε. Βούβατ 25/6		ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	δργει Π. Ρέδλ
ΠΕΔΟΥΛΑΣ (δ.π.)	62	28222	όργει Καμπτούνας 30/7/81		ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	όργει στην "Ιτέα 23/11
ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Λ. Ορλέανη 18/6					
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑΙ (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 29/6					
ΠΙΕΡΟΣ (η.)	63	1702	ε. Βαρκελώνη 26/6					
ΠΙΝΑΟΣ (δ.π.)	64	37792	ε. Πούλο Μπούκοι 11/7					
ΠΙΑΤΑΡΕΣ (δ.π.)	69	93547	δ. Ντουμπάι 9/7					
ΠΙΔΩΤ	68	35191	α. Μπουκάνων 24/6					
ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (η.)	72	57102	ε. Ν. Όρλεάνην 6/7					
ΠΟΛΥΣΕΝΝΙ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σιγκαπούρην 8/6					
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	όργει Κατάκωλο					
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	όργει Πειραιά 28/6/77					
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Αμέρρα 24/6 διά Λενινγκραντ					
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	α. Βαλένθι 14/7					
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η*)	73	11383	ε. Τζένταν 8/6					
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	στό Πόρτλαντ (Ορεγκον) 21/2					
ΠΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Ρούεν 13/7 διά Καζαμπλάνκα					
ΠΡΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)	58	1380	μεσογειακές μεταφορές					
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	α. Ρ. Γκράντε 30/6 διά Ίραν					
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152.327	όργει Φουτζέρα					
ΡΕΙΓΝΟΦΡΟΣΤ (η*)	60	4820	α. Λ. Πάλμας 6/7 διά Νιγηρία					
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	α. Σιγκαπούρην 5/5					
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (η.)*	68	1243	ε. Π. σό Σπαιτήν 29/6					
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Πειραιά 29/6 διά Αστακό					
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η*)	58	8920	α. Ντώρμπαν 10/7 διά "Αγκόλα					
ΡΟΝΖΟΝ (η.)*	63	6100	ε. Πειραιά 11/6					
ΡΟΝΧΙΑ (η.)*	63	6063	ε. Πειραιά 6/7					
ΣΑΒΒΑΣ (δ.η.)	59	20514	δ. Σουεζ 13/6/7		ΦΑΕΝΙΑ (η.)	62	10530	ε. Σιγκαπούρην 11/7

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

## 1. IT CUTS SHAFT SPEED



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

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

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

## 3. IT CUTS THE FUEL BILL

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

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

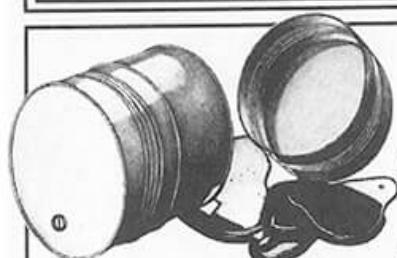
Efficient use of fuel energy in marine transportation requires the most outstanding fuel saving prime mover on the market.

That engine is the RTA Superlongstroke.



# THE RTA SUPERLONGSTROKE

## 2. IT CUTS SPECIFIC FUEL CONSUMPTION



The RTA Superlongstroke produces the shipping world's lowest specific fuel consumption: with a thermal efficiency of over 50% the engine gets down to 123 g/bhph at 100% load or even 122 g/bhph at 85% or 90% load. This is the result of the super long stroke with high scavenging efficiency and the utilisation of well-proven Sulzer technology in high maximum combustion pressures.

## 4. IT CUTS ENGINE LENGTH

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



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

### NOW CUT THE COUPON

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

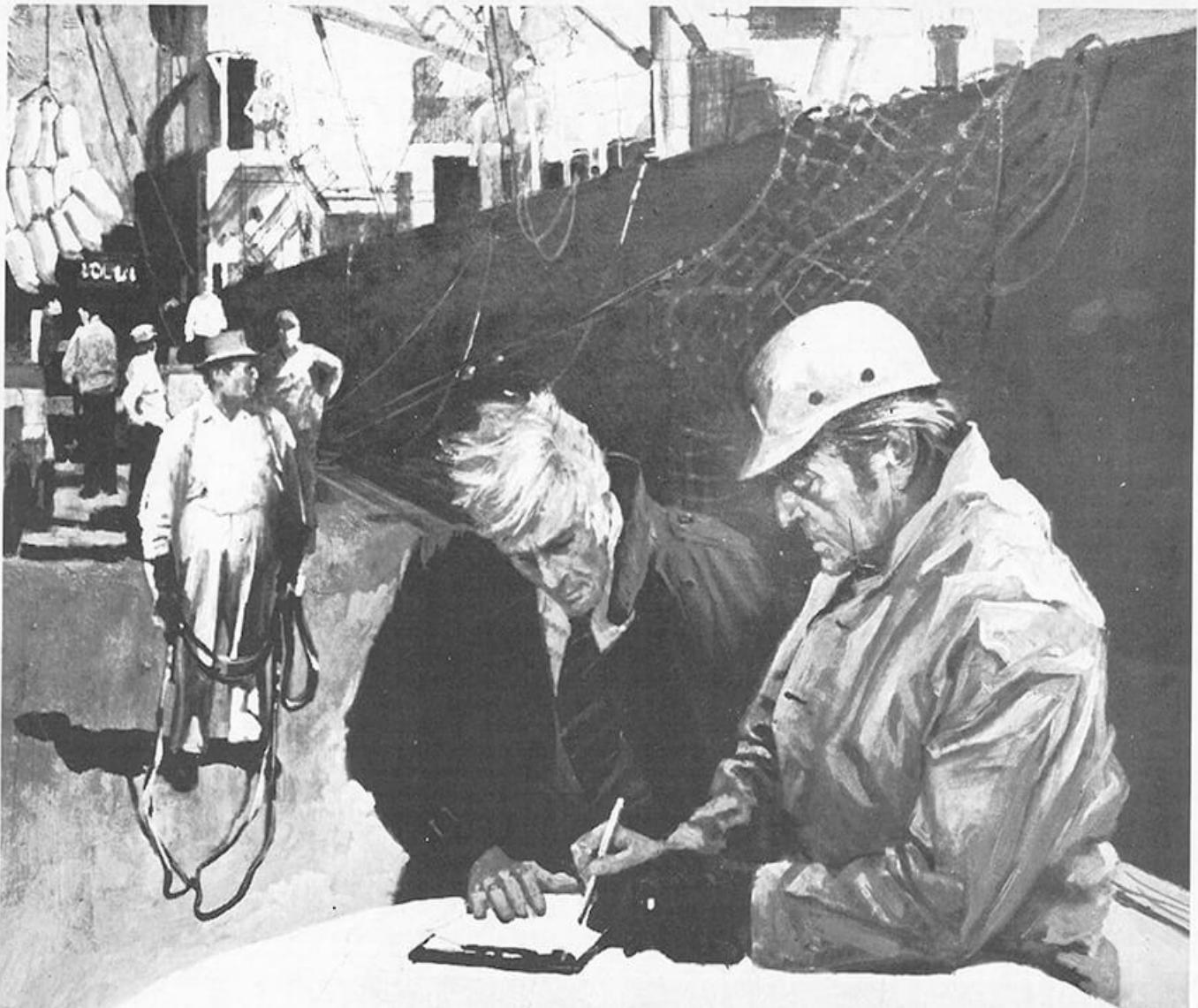
My name

My company name and address

My company position

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

**SULZER**



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

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

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

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

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

