

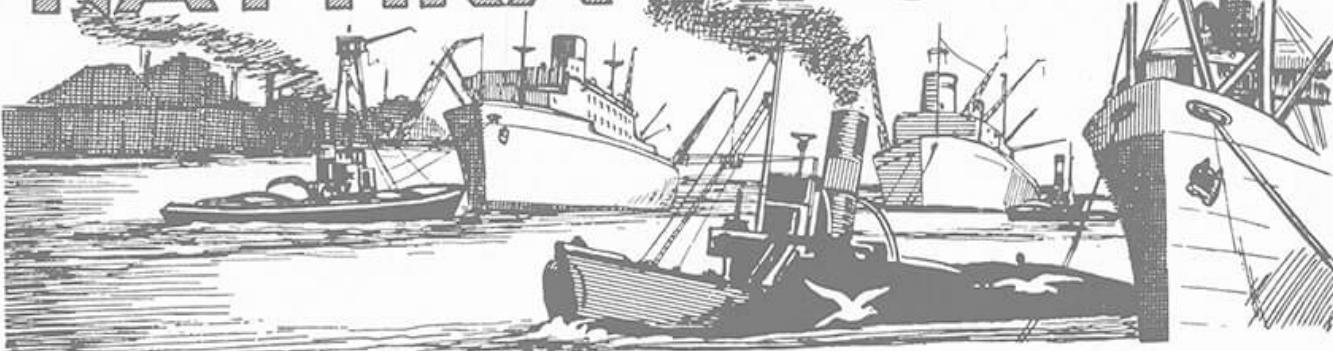
# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1982

Αρ. Φύλλου 1137/896

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1137/896

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1982

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## 'Εκτός τόπου και χρόνου

Η υποβολή των προτάσεων της ΠΝΟ για τη συναψή νέας συλλογικής συμβάσεως των ποντοπόρων πλοίων άπειδειξε ότι ο ναυτεργατικός συνδικαλισμός — όπως αλλώστε όλοκληρο το συνδικαλιστικό κίνημα στη χώρα μας — βρίσκεται εκτός τόπου και χρονού. Η διαπίστωση προκυπτει απολυτως άβιαστα από τα αιτήματα που προβάλλονται σε μια στιγμή κατά την οποία:

Πρώτο, το έθνικο νηολόγιο έχει μειωθεί κατά 300 σχεδόν πλοία μέσα στο έννεαμηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου. κατά τα στοιχεία του ΥΕΝ, και κατά 250 και πλέον, κατά τα στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών». Η έθνικη μας σημαία ύποβιβάσθηκε ήδη στη δευτερη θέση. Ήποκρεισθείσα από την Ιαπωνία, και ο ρυθμός διαγραφών πλοίων από το έθνικό νηολόγιο έχει προσλάβει τη μορφή χιονοστοιβάδας.

Δεύτερο, τό είνα τέταρτο σχεδόν των Έλληνοκτητών πλοίων τελεί σε παροπλισμό, γεγονός που άποδεικνυει ότι η Έλληνική Ναυτιλία είναι έκεινη που πλήττεται από τη ναυτιλιακή κρίση (τά παροπλισμένα έλληνικά πλοία αντιπροσωπεύουν ποσοστό 72,46% των παροπλισμένων διεθνώς πλοίων).

Τρίτο, η άνεργια έχει πλήξει ένα μεγάλο μέρος των άξιωματικών μας, γεφυράς και μηχανής, και

Τέταρτο, στον ορίζοντα δεν διαφανεταί τίποτε, δεν υπάρχει καμμία έλπιδα ότι το σκηνικό θα άλλαξε σε κάποιο προσδιοριζόμενο χρονικό σημείο.

Έν όψει τών άνωτέρω που είναι γνωστά σε όλους — μόνον οι συνθηματολόγοι ύποστηριζουν, αγνοούντες συστηματικά τους άριθμους, ότι η κρίση είναι τεχνητή, δημιούργημα δήθεν του εφοπλισμού με μοναδικό σκοπο και στόχο να πληγούν τα συμφέροντα των ναυτικών μας! — όλοι περιμέναν ότι θά ύ-

πήρχε και ό ανάλογος προβληματισμός έκ μέρους των ναυτεργατικών μας όργανωσεων. Ό προβληματισμός αυτός δέν υπήρξε, οι συνδικαλιστικοί έκπρωση οι των ναυτικών μας παρασύρθηκαν στη διηνη που έχει δημιουργηθεί η άχαλινωτη συνθηματολογία και δέν όρθωσαν το άναστημά τους, όπως άφειλαν, γιά νά προστατεψουν τα πραγματικά συμφέροντα έκεινων που έκπροσωπούν. Ούτε και διδάχθηκαν από τη στάση των Εύρωπων συνδικαλιστών οι οποίοι γιά νά έξασφαλισουν την άπασχόληση των συναδέλφων τους δέχθηκαν ρυθμοίσεις που έξασφαλισαν τη συναγωνιστικότητα των έθνικών τους πλοίων.

Είναι το δευτερο τραγικό λάθος του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού μας κινηματος μετά την άπαράδεκτη άρνηση άποδοχής των έπιβαλλομένων ρυθμοίσεων που θα είχαν λυσει έγκαιρα το προβλήμα της άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και θα είχαν σάν άποτελεσμα και τη διατήρηση των μεγεθών της Ναυτιλίας μας, και την έξασφάλιση της άποδοτικής άπασχολησεως των ναυτικών μας. Σ' αυτή την κρίσιμη περίοδο όχι μόνον γιά τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς μας αλλά γιά τόν τόπο γενικότερα — έμεις διερωτώμεθα με άγωνα που και πώς θά βρούμε τό συνάλλαγμα που χανούμε από τόν περιορισμό της ναυτιλιακής δραστηριότητας τών Έλλήνων — εύχόμεθα, έστω και καθυστερημένα, νά υπάρξει ή έπιβαλλομένη συνεση γιά νά διατηρηθεί ο.τι υπάρχει άκομη.

\*\*\*

Η διοίκηση της Ναυτικής Ομοσπονδίας ύπεβαλε έσπευσμένα μέ ήμερομηνία 30 Σεπτεμβρίου τά αιτήματά της γιά τήν ύπογραφή νέας συλλογικής συμβά-

σεως ζητώντας:

- Αύξηση τών βασικών μισθών κατά 35% από 1.10.82.
- Κατάργηση από τον πίνακα τού μισθολογίου τών κατηγοριών κατόχων πιστοποιητικών ικανότητας πρός έκτελεση φυλακής γέφυρας και μηχανής και έξομοίωση τών μισθών τών δοκίμων άξιωματικών (πλοιάρχων, μηχανικών και άσυρματιστών) πού προέρχονται από τις ιδιωτικές σχολές Ε.Ν. μέ τους μισθούς τών προερχομένων από τις Α.Δ.Σ.Ε.Ν.
- Αύξηση τού έπιδόματος κατωτέρου πληρώματος κατά 35% και ένσωμάτωσή του στόν βασικό μισθό.
- Αύξηση τού έπιδόματος Κυριακών σε 22%.
- Καθορισμό τού έπιδόματος δεξαμενοπλοίου σε ποσοστό 15% τού μισθού.
- Καταβολή τού πρώτου τετραώρου της έργασίας κατά Σάββατο και άργιες σάν άπλης ύπερωριας (βασικό σύν 25%) και τών έπομενων ώρων σάν διπλής ύπερωριας.
- 'Εξόφληση τού μισθού έντος 40 ήμερων από τή λήξη τού διμήνου και σε περιπτωση μή πραγματοποιήσεως τούτο νά άποτελεί λόγο καταγγελίας τής συμβάσεως έκ μέρους τού ναυτικού και ό μισθός νά άρχιζε από τήν κατάθεση τού ναυτικού φυλλαδίου και τήν ύπογραφή τής άτομικής συμβάσεως ναυτικής έργασίας.
- 'Έξομοίωση τού μισθού άσθενείας με τόν μισθό ένεργειας και σε περιπτωση νοσηλείας έκτός νοσοκομείου ή κλινικής νά καταβάλλεται παράλληλα και τό άντιτιμο τροφής.
- Καθορισμό τού άντιτιμου τροφής σε 400 δραχμές ήμερησίων.
- Καθορισμό τού ήμερομισθίου γιά τόν ύπολογισμό τής άδειας στό 1/26 τού βασικού μισθού προσημημένου μέ

τά άνάλογα έπιδόματα.

- Χαρακτηρισμό του ναυτικού έπαγγέλματος σαν βαρεός και άνθυγιεινού.
- Παροχή του δικαιώματος στους ναυτικούς να προσφεύγουν και όπου άλλου κρίνουν ακόπιμο γιά την προστασία των δικαιωμάτων τους που άπορρέουν από την έργασία τους στά πλοια.

Τα αίτηματα αύτά της διοικήσεως της ΠΝΟ συνεζητήθησαν σε συνάντηση της με άντιπροσωπεία της Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών καθώς και στην τακτική κατά μήνα συνεδρίαση του Δ.Σ.

## Τό δεκαπενθήμερο

### ΝΑ ΒΡΕΘΕΙ Η ΧΡΥΣΗ ΤΟΜΗ

Αναμενεται ότι εντός των άμεσων προσχών ημερών θα πραγματοποιηθεί η συνάντηση των εκπροσωπών του εφοπλισμού και των ναυτικών υπό την αιγιδα του υπουργείου για τη συζήτηση των ρυθμίσεων που πρέπει να γίνουν ώστε το ελληνικό πλοιο να επανακτήσει μέρος της ανταγωνιστικότητας του που έχει χασει και να ένισχυθει η Ναυτιλία μας για να αντιμετωπισει τη τεραστια προβλήματα που προκαλει η ναυτιλιακή κρίση, η οποια σημειωτεον, οπως απεδειξαν ήδη τα «Ναυτικά Χρονικά» με στοιχεια που δεν επιδέχονται αμφισβήτηση, πλήττει κατ' εξοχη την Ελληνικη Ναυτιλία.

Η επισπεύση της συναντησεως αυτης οφείλεται άναμφισβήτητα στον ρυθμο που έχουν προσλάβει οι διαγραφες πλοιων απο το εθνικο νηολόγιο και κατεστη έφικτη μετα την υποβολή των σχετικων εφοπλιστικων προτάσεων. Οπως ανακοινωσαν ο υπουργος κ. Γ. Κατσιφαρας, οι αποψεις του εφοπλισμού συνοψιζονται στην καθιέρωση των διμερών συμβασεων, την απαγόρευση της απεργιας των ναυτικων εκτος των χωρικων υδατων, οπως άλλωστε έχει θεσπισθει και σε όλες ναυτιλιακες χωρες, και τη μειωση της συνθεσεως των πλοιων. Ο κ. Κατσιφαρας διευκρινισε ότι οι σχετικες αποψεις των ναυτεργατικων οργανωσεων ειναι εντελως αντιθετες και οι στην κοινη συσκεψη θα εκτεθουν και οι αντιληφεις του υπουργείου για την αντιμετωπιση των καυτων προβληματων της Ναυτιλίας.

Οι διαγραφες πλοιων απο το εθνικο νηολόγιο έχουν πλεον προσλαβει καταλυτικο ρυθμο. Και επ αυτου ειναι χαρακτηριστικο

της Ε.Ε.Ε., στην όποια διαπιστώθηκε ότι υπό τις παρούσες στιγμές άλλα και έν οφει των μελλοντικών δυσχερειών της Ναυτιλίας μας το μόνο που είναι δυνατόν να γίνει άποδεκτό είναι ή παράταση της ισχύος της συλλογικης συμβάσεως που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου με παράλληλη διόρθωση όρισμάνων όρων της. Νέα συνάντηση των έκπροσωπων της ΠΝΟ και της Ε.Ε.Ε. δεν είχε πραγματοποιηθει άλλα και ούτε είχε ορισθει μέχρι την περασμένη Τετάρτη.

ΤΟ ΥΕΓΑΝΟΝΟΣ ότι μετοξι 30 Σεπτεμβρίου και 12 Οκτωβρίου ένεγραφησαν στο ελληνικο νηολόγιο δυο μικρα πλοια ναυπηγησεως των έτων 1956 και 1960 και συνολικης χωρι τικοτητας 989 τον. γκρος και διεγραφησαν 18 πλοια συνολικης χωρητικοτητας 275.254 τον. γκρος.

Έπιδα όλων έκεινων που έχουν εργα οθει για τη δημιουργια του νεωτερου έλληνικου θαυματος άλλα και που πονουν πρα ματικα και για τη μοιρα των ανθρωπων της Ναυτιλίας μας και για τον τοπο ολοκληρο γενικοτερα είναι στη συναντηση που θα πραγματοποιηθει στο υπουργειο ν βρεθει η χρυση τομη για ν μπορεσουμε ν βγουμε απο τον φαύλο κυκλο στον οποιο με δικη μας αποκλειστικα ευθυνη εχομε εισελθει.



### ΥΠΟΘΕΣΗ ΟΛΩΝ

Η Ελληνικη Ναυτιλία δεν άποτελει ύποθεση ένος ύπουργου η μιας κυβερνήσεως, είναι ύποθεση όλων των Ελλήνων σφου το 1/10 του πληθυμού της χώρας έχει θέμεση η έμεση σχέση με αυτή. Τονιζομε τα άνωτερω εξ άφορμής μιας δηλωσεως του ύπουργου κ. Κατσιφάρα, ό ποιος άναφερομενος στις συνεχιζόμενες διαγραφές πλοιων από το εθνικο νηολόγιο, ειπε: "Οποιος θέλει ήσ αλλάζει σημαία. Κανένας δεν τὸν έμποδιζει. Εμεις θα προχωρησουμε στις άποφασιες που έπιβάλλονται".

Αντιλαμβανόμαστε τον έκνευρισμο του ύπουργου για τις έξειδεις που σημειώνονται στο κυριότερο πρόβλημα που άντιμετωπίζει το ύπουργειο του και που είναι η συρρικνωση των μεγεθών της Ναυτιλίας μας.

λογω της οποιας η Ελλάδα έχασε την πρώτη θέση από πλευρας σημαίας μεταξυ των κυριοτέρων ναυτιλιακών χωρων. ύποσκελισθειση ήδη από την Ιαπωνια. Πρέπει να ομολογησουμε ότι για τις έξειδεις αύτές δεν ευθύνεται ο ίδιος άλλα ο προκάτοχος του. ο όποιος παρά τις έπανειλημμένες έπισημάνσεις δεν κατόρθωσε να άντιληφθει το μεγεθος του προβλήματος που έδημησητο. αλλα και οι προκάτοχοι του τελευταιου των προγονουμενων κυβερνήσεων οι οποιοι έκφευσαν στις έπιμονες και έπανειλημμένες προειδοποιησις του εφοπλισμου για την άναγκη ειδικων ρυθμίσεων που θα διατηρουσαν την ανταγωνιστικότητα του έλληνικου πλοιου και θα ευνοούσαν την παραγωγικη και άποδοτικη απασχόληση των ναυτικων μας και παραλλήλως θα ένισχυαν τα ταμεια τους με σημαντικα ποσά. (Άλλησι, έχει ύπολογισθει πόσα χρήματα έχουν χάσει τα ταμεια των ναυτικων μας από την άλογιστη άρνηση των ρυθμίσεων που είχε προτείνει και έξακολουθει να προτείνει ο έφοπλισμός μας.).

Εν παση περιπτωσει, για να γνωριζει και ο υπουργος άλλα και κάθε άλλος ενδιαφερομενος, πρέπει να υπογραμμισθει ότι εκεινο που οδηγει τα πλοια εκτος του έθνικου νηολογιου είναι η ανελέητη πιεση της οικονομικης πραγματικοτητας και μονον. Τιποτε αλλο. Απο την επεξεργασια των σημερινων οικονομικων δεδομενων ανακυπετε με μαθηματικη άκριβεια που δεν επιδέχεται άμφισητη άρνηση ο πλοιο είναι πλέον άναγκασμένο να αναζητησει τις λυσεις εκεινες που θα του επιτρεψουν να επιζησει μεσα στις σκληροτατες, πραγματικα. συνθηκες που έχει δημιουργησει η πρωτοφανης κρίση που πλήττει τη Ναυτιλία μας άλλα και ο έντονος προστατευτισμος ο οποιος ασκεται με ποικιλες μορφες απο περισσοτερες απο 50 χωρες, με ταση μαλιστα περαιτερω εντοσεων.

Πρεπει επισης να υπογραμμισθει ότι ειναι απολυτως βασιμη η άποψη που διατυπωνεται και απο παραγοντες της Ναυτιλίας και απο τους παραπρητες των ναυτιλιακων μας πραγματων, οτι δηλαδη ο αριθμος των ελληνοκτητων πλοιων που έχουν παραπληθει θα ήταν σημαντικα μικροτερος και κατα συνεπεια δεν θα υπηρχε προβλημα άνεργιας για τους ναυτικους μας, τουλαχιστον στη σημερινη του εκταση, αν οι ρυθμίσεων που ζητουσε — και έξακολουθει να ζητει ο εφοπλισμος — ειχαν γινει απο τοτε άποδε

## 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

### SOUTH AFRICA

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

κτές. Πρώτον, διότι μέτις ρυθμίσεις αύτές ο εφοπλισμός θα είχε έξασφαλίσει περισσότερα έφόδια για νά αντιμετωπίσει μιά ένδεχμενή κρίση που τελικά ήλθε, και, δεύτερον, γιατί τό ελληνικό πλοίο θα διατηρούσε την άνταγνωστικότητά του και θα ήταν δυνατόν νά απασχολείται και με τις σημερινές συνθήκες έξασφαλίζοντας έσω μόνον τά έξοδα κινησιών του για νά είναι έτοιμο και έναντι σημερινές της άγοράς που θα παρουσιαζόταν. Δυστυχώς αύτά τά πράγματα δεν έγιναν άντιληπτά σταν έπρεπε, γιατί στόν τόπον αύτον έξακολουθούμε άκομη νά μήν βλεπουμε μακρύτερα από τό δάκτυλο μας.

Θέλομε νά έλπιζουμε ότι τώρα, ζητείται άπο την άπωλεια 300 περίπου πλοίων μέσα στούς τελευταίους μήνες, θα υπάρξει ο επιβαλλόμενος προβληματισμός για νά μπορέσουμε νά διατηρήσουμε αύτά πού έμειναν — και γιατί όχι; — νά προσελκύσουμε πάλι πολλά από αύτά πού έφυγαν άλλα και έκεινα που άγοράζονται και θα άγορασθούν στό μέλλον. Άλλα για νά γίνει αύτό πρέπει νά δούμε μακριά και με γνωμονα τό γενικότερο συμφέρον τού τόπου. Θα δούμε: Και θα μετρήσουμε τό συμφέρον αύτό:



### NA BOΗΘΟΥΝ ΟΛΟΙ

Συμφωνούμε απόλυτα μέτι τήν άντιληψη τού Προέδρου τού ΟΛΠ κ. 'Αλεξ. Ζαρκάδα που έξεφράσθη σέ πρόσφατη συνέντευξη τύπου σύμφωνα μέτιν όποια πρέπει όλοι νά βοηθήσουν για τήν έξυγίαση τού 'Οργανισμού σέ διους τούς τομείς και κυρίως στόν τομέα τού χρηματισμού πού γίνεται μέ δοπιαδήποτε μορφή. Σχετική άλλα και χαρακτηριστική είναι και ή δήλωση τού προϊσταμένου τών ύπηρεσιών τού ΟΛΠ κ. Γεωργ. Πρασιανάκη ότι στό θέμα τών δεξαμενισμών κανένας δέν μπορεί νά ισχυρισθεί σήμερα ότι είναι σε θέση νά έξασφαλίσει προνομιακή μεταχείριση — άς τό έχουν συνεπά ύπ' όψει έκεινοι στούς δοπιούς παρουσιάζονται κάτι δαπάνες άνευ αποδείξεων και άς ταιμπήσουν από τό αύτί δισούς αποπειραθούν νά τούς έμφανισουν παρόμοιες δαπάνες. Είπε σχετικά ό κ. Πρασιανάκης ότι οι πίνακες μέτι σειρά δεξαμενισμών είναι μονίμως άνηρτημένοι και δέν μπορούν μέ κανένα τρόπο νά παραβιασθούν, άλλωστε μέ τήν κρίση πού διερχόμεθα ή έξηπηρέτηση από τις δεξαμενές είναι άμεση.

'Οπωδήποτε δώμας είναι άναμφισβήτητο ότι τά σχετικά προβλήματα στή λιμενική περιοχή δημιουργούνται και από τό γεγονός τών πολλών ύπουργειών και ύπηρεσιών πού ύπεισέρχονται μέ διάφορες μορφές στή λειτουργία τού λιμανιού. Λέγεται ότι έως τώρα έχουν καταμετρηθεί τουλάχιστον έντεκα ύπουργειά και ύπηρεσίες μέ άρμοδιότητες στά τού λιμένος μέ άποτέλεσμα νά δημιουργείται τό κομφούζιο πού παρουσιάζεται, και τούτο γιατί ή γραφειοκρατία, τό πανίσχυρο αύτό τέρας πού καταρρέγει τίς σάρκες τού τόπου, άπλωσε τά πλοκάμια της παντού και δυστυχώς δέν βρέθηκε μέχρι τώρα κανένας για νά τήν καταπολεμήσει θριστικά και άμετάλητα.



### ΠΑΛΙ ΟΙ ΑΣΠΟΝΔΟΙ «ΦΙΛΟΙ»

Οι άσπονδοι «Φίλοι» τής έλληνικής Ναυτιλίας δέν χάνουν εύκαιρια νά κριτικάρουν μέ άρκετά ειρωνικό τρόπο τις διάφορες κατά καιρούς δηλώσεις τών έκπροσώπων τού έφοπλισμού σχετικά μέ τά προβλήματα τής

άνταγνωστικότητας πού άντιμετωπίζει σήμερα τό έλληνικό πλοίο.

Μια παρόμοια και μέ άδικαιολόγητη ειρωνεία κριτική, έμφανιζεται σέ σχόλιο τού έγκυρου έντυπου «Lloyd's Ship Manager» τού περασμένου Σεπτεμβρίου όπου ή δήλωση τού Προέδρου τής Ε.Ε.Ε., ότι οι ύπαρχοντες "Έλληνες ναυτικοί δέν άρκουν νά καλύψουν τίς άνάγκες τών έλληνικών πλοίων άντιπαρατίθεται και άμφισθείται από τά πολλά δεμένα σκάφη στά άγκυροβόλια.

Φαίνεται ότι οι ένοι «Φίλοι» μας, παρά τά σχετικά άριθμητικά στοιχεία πού έχουν ύπ' όψει τους λόγω τής άπασχολήσεως τους στόν έκδοτικό όργανοσμό τών Λλόντες, παραγνωρίζουν τό γεγονός ότι οι σημερινοί άνεργοι έπαγγελματίες ναυτικοί άνέρχονται σέ 6.500 περίπου ένώ τά παροπλισμένα σκάφη μας στό έωστερικο και τό έωστερικο έσπερον τά 800 και μία άπλη διάρεση φθάνει για νά άποδείξει ότι σταν κινηθούν περί τά 200 σκάφη θα πάψει αυτόματα νά ύπαρχει θέμα άνεργιας για τούς ναυτικούς μας.

Υπογραμμίζομε ότι και στήν προκειμένη περίπτωση ύπηρξε μά πολύ έμπειροστατωμένη άπάντηση πρός τόν 'Άρχισυντάκτη τού έν λόγω έντυπου από έλληνικής πλευράς. Συγκεκριμένα ό κ. Γ. Φουστάνος μέ έπιστολή τού άπαντηση μέ σαφήνεια στά ειρωνικά έρωτήματα τού άρθρογράφου τόν όποιο πιθανότητα έξακολουθεί νά ένοχλει τό μέγεθος και ή ισχύς τής έλληνικής ναυτιλίας.



### ΑΠΟ ΤΗ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

Η διάσκεψη τού Ναυτιλιακού Συμβουλίου τών νοτιοανατολικών χωρών «ASEAN», κατηγόρησε τήν Ούνκταντ ότι ένθαρρύνει τόν προστατευτισμό στή Ναυτιλία. 'Αποτελεί ειρωνεία, είπαν οι άμιλητα, σταν καταβάλλονται προσπάθειες νά άρθονταν τά δασμολογικά και τά άλλα έμποδια τής έλευθερης διακινήσεως τού έμπορίου, νά έρχεται ή Ούνκταντ και νά ύποδεικνύει τήν υιοθέτηση προστατευτικών μεθόδων στή ναυτιλία. 'Όταν ή έλευθερη άγορά παραβιάζεται ή νοθεύεται μέ δοπιαδήποτε τρόπο, τό βέβαιο άποτέλεσμα είναι ή άπωλεια τής άποδεσμως, ή αύξηση τού κόστους και οι άναπόθεκτες καθυστέρησεις. 'Η κατανομή τών φορτών μεταξύ άλλων τών ναυτικών χωρών είναι δικαιολογημένη, άλλα οι κυβερνητικές παρεμβάσεις είναι πάντοτε έπικινδυνές.

'Ενδιαφέρουσες άσφαλως άληθειες, πολύ περισσότερο σταν προέρχονται από χώρες

### ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τήν καταπληκτικήν πρόσδοτον τών μηχανών έσωτερικής καύσεως δεικνύει τό γεγονός ότι τόν παρελθόντα 'Ιούνιον ύπηρχον 1.500 άτμοσπλοια 11.001.000 κόρων κινούμενα δι' άτμοστροβίλων η παλινδρομικών μηχανών και 4.420 πλοία 10.038.000 κόρων κινούμενα διά μηχανών έσωτερικής καύσεως.

— 'Ηγοράσθη παρά τού κ. Γ. Ν. Λουλούδη άντι τιμῆς 1.750 λιρών τό άγγλικόν φορτηγόν «Harlow», 1.795 τον. γκρός, 881 νέτ και 2.520 φορτίου. Θά νηολογηθή εις "Ανδρον μετονομαζόμενον «Πήγασος».

— Πληροφορούμεθα ότι ή «Άκτοπλοια τής Έλλαδος», καινοτομούσα, άπεφάσισε νά έφαρμόσει τό σύστημα τής παριστηλεφωνίας εφοδιάζουσα τά περισσότερα πλοία τούς μέ τάς άναγκαίας συσκευάς.

— Τηλεγράφημα έκ Λονδίνου ληφθέν τήν 1η Οκτωβρίου άνεφερε ότι τό έλληνικόν φορτηγόν «Γεώργιος», τ. γκρός 3.536 και ναυπηγήσεως 1914, άνηκον εις τήν άτμοπλοιαν Λιβανού, έξωκειλεν και έγκατείθη εις Valserarne τού φινλανδικού κόλπου Bothnia.

— 'Εναυλώθησαν τά κάτωθι έλληνικά φορτηγά:

— «Γεώργιος Μ. 'Εμπειρίκος» έκ Πλεϊτ 9.000 τον. γεννημάτων δι' Άμβέρσαν - Ρόττερνταμ 15/6, καντσέλο 10 Νοεμβρίου.

— «Αράδη Παντελή» έξ Όστανδης ή Γάνδης 6.000 τον. κώκ διά Γένοβαν - Σαβόναν - Σπέτζιαν - Λιβόρνο, 9/- δύο λιμένας Όκτωβριον.

— «Αγγελος Λ.» έκ Μαύρης Θαλάσσης 6.000 τον. γεννημάτων δι' Άγγλιαν - Κόντινεντ, 10/- όψιον Άμβέρσαν 9/6.

— «Μαρία Π. Ξυλά» έκ Δουνάβεως 4.700 τον. σιτηρών διά Βορδώ - Άμβούργον 14/-, Άμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 13/6, Αγγλίαν 14/6, όψιον Δανιαν 16/-, Οκτ. 12-15.

(«Ναυτικά Χρονικά»  
τ. 44/15 Οκτωβρίου 1932)

χωρίς ίδιαίτερα άνεπιτυγμένες ναυτιλίες ύπερ τών όποιων κόπτεται ή Ούνκταντ. Σημειώνουμε ότι τό Ναυτιλιακό Συμβούλιο τής «ASEAN» περιλαμβάνει τήν 'Ινδονησία, τή Μαλαισία, τή Σιγκαπούρη, τή Ταϊλάνδη και τίς Φιλιππίνες.

## 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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

## Η καταβόθρα του NIEN — όλα στό φως

Όκ. Κατσιφάρας άπεδειξε ότι και τόλμη άλλα και άρετή διαθέτει. Μιά άκομη άποδειξη είναι ή έντολή του νά σταματήσει κάθε δαπάνη γιά τό περιβότο πλέον Νοσηλευτικό "Ιδρυμα Εμπορικού Ναυτικού (ή τήν καταβόθρα του NIEN, όπως χαρακτηριστικά έχει άποκληθεί). Στό έργο αύτό, τή μετατροπή του NIEN σε γενικό νοσοκομείο, πού θυμίζει τής "Αρτας τό γεφύρι, σημειώθηκαν άδικαιολόγητες καθυστερήσεις και σφάλματα. "Ετοι ήταν άπολύτως άνογκαία ή σέ βάθος διερεύνηση τού όλου ζητήματος, άπο τίς άποφάσεις πού έχουν ληφθεί μέχρι τίς έργασίες και τίς δαπάνες πού έχουν πραγματοποιηθεί ώς σήμερα τόσο άπο τεχνικής πλευράς σας και άπο πλευράς νομιμότητας, παράλληλα με τή σκοπιμότητα συνεχίσεως τού έργου. Πρέπει νά υπενθυμηθεί ότι πρόταση γιά τή διακοπή τού έργου είχε γίνει και άπο μέλος τού Δ.Σ. τού Οίκου Ναύτου, ή πρόταση δημως έκεινη έδημοιούργησε τότε δυσαρέσκεια πού έξεφράσθη με τήν άποπομπή

τού προτείναντος.

"Η έρευνα θά διεξαχθεί άπο ειδική έπιτροπή, στήν όποια δλες οί άρμόδιες ύπηρεσίες διατάχθηκαν νά δώσουν όλα τά στοιχεία πού άφορούν τήν υπόθεση αύτης. Και ο κ. Κατσιφάρας έδηλωσε ότι έαν άπο τήν έρευνα προκύψουν έπιβαρυντικά στοιχεία πρός όποιαδήποτε κατεύθυνση θά άναθεσει σε Σύμβουλο τού Έλεγκτικού Συνεδρίου τή διενέργεια έλεγχου γιά τόν καταλογισμό εύθυνών. Ό ύπογραφόμενος φρονεί ότι ή έπιτροπή πρέπει έκτος τών άλλων νά διερευνήσει, πρώτον, τή νομιμότητα τής άναθεσεως στόν μελετητή και τής έπιβλεψεως τού έργου (τό ίδιο έχει γίνει και γιά τό κτίριο τού Οίκου Ναύτου στήν Πλατεία Τερψιθέας) και, δεύτερο, τό βάθος τών σιτών πού προκάλεσαν τίς καθυστερήσεις. Και φυσικά νά δοθούν οι διαπιστώσεις τους στή δημοσιότητα.

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΤΒΑ

Μάς έπισημαίνεται ότι πρός τήν ΕΤΒΑ έγιναν συγκεκριμένες προτάσεις γιά τήν άξιοποίηση τών λεγομένων «προβληματικών πλοίων», τών πλοίων δηλαδή έκεινών πού έχουν κατασκευασθεί μέχριμα τής Τραπέζης Βιομηχανικής "Αναπτύξεως και έπι τό άπλουστερο μέχριμα τού έλληνικού λαού, άλλα καμία συνέχεια δέν έδόθη στό ζήτημα αύτό. Έπειδή τά πλοία αυτά έξακολουθουν νά σαπίζουν σε διάφορα άγκυροβόλια και καθ' άλλες τίς ένδειξεις θά παραμείνουν έκει μέχρις ότου καταστραφούν τελείως. Έρωτούμε τήν διοίκηση τής ΕΤΒΑ, πρώτον, άν έγιναν πράγματι σχετικές προτάσεις, και δεύτερον, πώς σκέπτεται νά άντιμετωπίσει αύτό το τεράστιο, κατά τήν άντιληψή μας, πρόβλημα.

### ΤΟΚΟΣ ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑΣ 24%

Μάς καταγγέλλουν ένδιαφερόμενοι ότι βάσεις άδειευκρίνιστης άποφάσεως τής άληστου μνήμης Νομισματικής Έπιτροπής, οι έχοντες συνάψει δάνεια σε συνάλλαγμα άπο έλληνικές Τράπεζες υποχρεώνονται στήν καταβολή τόκου υπερημερίας 24% στίς περιπτώσεις καθυστερήσεως τοκοχρεωτικών δόσεων. Τούτο, κατά τήν άντιληψή τών ένδιαφερομένων, όφειλεται στό γεγονός ότι οι άρμόδιοι έφαρμόζουν έπι τού προκειμένου μιά άποφαση τής Νομισματικής Έπιτρο-

πής, ή όποια άναφέρεται σε δάνεια σε δραχμές, και παρατηρούν ότι ο τόκος ύπερημερίας στά δάνεια σε συνάλλαγμα δέν μπορεί νά είναι άνωτερος τού 2 ή 3%. Τό ζήτημα, μέτην έδύτητα τής ναυτιλιακής κρίσεως πού διερχόμεθα, είναι σοβαρότατο και κατά τήν άντιληψή μας πρέπει νά άντιμετωπισθεί άμεσα άπο τήν Κυβέρνησης ή όποια άφειλε, άν μή τί δόλλο, νά μή δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις μέτις αύθαίρετες έρμηνειες ύπηρεσιακών όργανων. 'Αναμένουμε συνεπώς τήν άμεση ρύθμιση τού προβλήματος μέ δραστήρια κυβερνητική ένέργεια.

### ΕΚΔΙΚΗΣΗ, ΛΟΙΠΟΝ:

Δέν τολμούμε νά πιστέψουμε, παρά τό γεγονός ότι ζούμε στήν "Έλλαδα, άυτό πού άναφέρεται μέ έπιταση στόν Πειραιά ίστο σε συναλλαγματοφόρο κλάδο πού ζητούσε άπλουστης γραφειοκρατικών διατυπώσεων και διαδικασιών γιά νά μπορεί νά πρωθεί άποτελεσματικότερα και μέ τήν έπιβλομένη ταχύτητα τίς τόσο ωφέλιμες γιά τόν τόπο έργασίες του διαμηνύθηκε: "Θέλατε άπλουστης, τώρα θά σάς κανονίσουμε". Αν δημως τό περιστατικό είναι άληθινό πρέπει νά υπάρξει άμεση άντιδραση άπο τήν Κυβέρνηση, γιατί κανένας δέν μπορεί νά παίζει μέ τά συμφέροντα τού τόπου γιά νά διατηρήσει άρμοδιότητες πού θεσπίσθηκαν σε πα-

ρωχημένους χρόνους και έχουν γίνει ηδη έπιζημιες και έπι πλέον δέν μπορεί κανένας γραφειοκράτης νά άπειλει τούς πολίτες πού συμβάλουν στήν πρόσδο τής χώρας. Άλλιως θά πάμε κατά διαβόλου και σάν λαδός και σάν χώρα.

### ΑΠΟΡΙΕΣ

Μάς κάνει έντυπωση ή έπιμονή τών άρμόδιων τού ΥΕΝ στήν άδικη μεταχείριση τής ιδιωτικής ναυτικής παιδείας. "Οχι γιατί έπιδιώκεται ό — δικαιολογημένος — έλεγχος και ή — έπιβαλλόμενη — παρακολούθηση της. Άλλα γιατί δέν φαίνεται νά άναγνωρίζει στό έλαχιστο τήν προσφορά της.

"Ασχετα μέ τίς άντιληψεις τους γιά τήν ιδιωτική παιδεία — πού δέν είναι θέμα τών στηλών μας — είναι γενικά παραδεκτό ότι τό κράτος καταργεί τά ιδιωτικά σχολεία έκει ό που προσφέρει τό ίδιο ισάξεις τουλάχιστον δυνατότητες. Στή ναυτική δημως έκπαιδευση, τό Δημόσιο ένων άπο τή μιά πλευρά περιορίζει — μέσα στά όρια τής δυναμικότητάς τους — τόν άριθμο είσαγωγής στίς δημόσιες ναυτικές σχολές, άπο τήν άλλη έχει έλευθερο τό έπαγγελμα σε όλους τούς πού άποφοίτους λυκείων και παλαιών γυμνασίων πού θά άποφάσιζαν νά μπούν σ' ένα πλοϊο, άκολουθώντας έτοι τόν πατροπαράδοτο τρόπο προελύσεως τών στελεχών καταστρώματος. Και διερωτάται κάθε καλόπιστος συζητητής: έναντι αύτών τών τελευταίων, γιατί δέν θά είναι καλύτερος ο άποφοίτος πού πέρα άπο τίς έγκυκλιες σπουδές του παρακολούθησε — έστω σε ιδιωτική σχολή — έπι ένα άλκηληρο χρόνο ειδικά ναυτικά μαθήματα;

Διατυπώσαμε και άλλοτε τήν άπορια. Άλλα άντι νά πάρουμε κάποια άπαντηση τού ΥΕΝ, τό είδαμε νά προχωρεί άκαθεκτο στίς καταργήσεις. Είναι δημως αύθαίρετο δικαίωμά του;

### ΟΝΕΙΡΑ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

Γράψαμε ήδη σε άλλη στήλη γιά τά άνεπανδρωτά πλοϊα-φαντάσματα πού όματίζεται γιά τό μέλλον ό μεγαλοεφοπλιστής Πάο. Τό θέμα έχει προκαλέσει άρκετη έντυπωση και συζητείται πλατειά στούς διεθνείς ναυτιλιακών κύκλων. Τόσο γιατί προέρχεται άπο τό μεγαλύτερο σήμερα έφοπλιστή τού κόσμου, στόν όποιο δέν μπορούν νά άποδοθούν αύταπάτες γιά τό μέλλον τής ναυτιλίας, δησο και γιατί τό ζήτημα θεωρείται κατορθωτό και σήμερα άκομη.

Τό άνεπανδρωτό πλοϊο, λέει ή έκθεση τού κ. Πάο, όχι μόνο είναι λιγότερο έπαναστατικό άπο σσο φαίνεται έκ πρώτης άφεως, άλλα ίσως είναι δυνατό νά πραγματοποιηθεί νωρίτερα απ' έπι προβλέπαμε. χάρη στή σύγχρονη τεχνολογία. "Όταν άπο δεκαετίας ήδη έγινε δυνατό νά στείλουμε διαστημικό σκά-



**LAUREL SEA TRANSPORT LTD.**

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

## Τό Σχόλιο τοῦ 15θημέρου

Η συνεχής μεγιστοποίηση πού κατέχει τό σημερινό κόσμο, βρήκε στή ναυτιλία κάποια άνασχεση. Αφού μέ τά διάφορα super και ultra πού χαρακτηρίσαν τούς σημερινούς πλωτούς κολοσσούς φτάσαμε στό «συύπερ πλεόνασμα τού παγκοσμίου τοννάζ και στή φοβερή κρίση, τώρα τό δράμα τού ένός έκατομ. τόννων άρχισε νά ξεθωριάζει στό ναυτιλιακό άριζοντα.

Μεταφερόμενοι σέ αλλους τομεῖς, βλέπουμε πώς στόν τόπο μας υστέρα από τήν super βενζίνη και τά σουπερμάρκετ, κάτι παρόμοιο είχε γίνει στή γραφειοκρατία μας μέ τούς γενικούς διευθυντές και τούς άναπληρωτές τους. Γιατί άν δέν τούς σταματούσαν τά τελευταία νομοθετικά μέτρα είναι σίγουρο πώς θά έφταναν στούς ύπερ-Γενικούς και — γιατί δχι — στούς U.G.D. (Ultra General Directors).

Από καιρό τώρα ή άνιούσα αυτή τής μεγαλοστομίας έχει μεταφερθεί ακόμα και στίς ... προαγωγές τών λιμεναρχείων. Ός γνωστόν όλα τά λιμεναρχεία είναι ίσοτιμα, τό καθένα στήν περιφέρεια τής δικαιοδοσίας του. Έξαιρεση ύπηρχε μόνο γιά τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, πού τόν προσαυξημένο τίτλο του δικαιολογούσε ή τεράστια κίνησή του σέ σχέση μέ δλες τίς αλλες λιμενικές άρχες τής χώρας. Άλλα ή γραφειοκρατική χιονοστιβάδα δέν ήταν εύκολο νά άνεχθεί αυτή τήν άπλοτη. Και άρχισε νά μετατρέπει διάφορα λιμεναρχεία σε ... Κεντρικά. Τήν ίδεα μάλιστα αυτή στήριζαν και πρωθυπουργούσαν μετά μανίας οι τοπικοί βουλευτές μας, πού μέ τή διόγκωση τών δημοσίων ύπηρεσιών τής έκλογκής τους περιφερείας είχαν τή γνώμη δτι τούς προσφέρουν κάποιο ούσιαστικό και σπουδαίο έργο. Έτσι λοιπόν τά περισσότερα λιμεναρχεία έγιναν Κεντρικά. Οπότε, μέ τό δίκιο του, τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς (πώς δέν τό σκέψηται ακόμα οι Πειραιώτες πολιτευτές μας) θά πρέπει νά προαχθεί σε «Υπέρ-Κεντρικό Λιμεναρχείο». Και έχει ο Θεός. Όταν μάλιστα πρόκειται γιά τό Θεό τής Γραφειοκρατίας.

Η Ιρλανδία και τό Βέλγιο βελτίωσαν τή ναυτιλιακή τους κατάσταση. Δέν μιλούμε φυσικά γιά τήν Ελλάδα πού κατέχει μόνη τής έναν από τούς μεγαλύτερους έμπορικους στόλους τού κόσμου, παρά τήν μείωση πού έμφανισε στό έννεαμηνο 'Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου.

### ΣΟΥΕΖ ΚΑΙ ΠΑΝΑΜΑΣ

Ίδιαιτέρως εύνοϊκή θεωρεί τά άποτελέσματα τής κινήσεως τής διώρυγας τού Σουέζ ή άρμοδια αιγυπτιακή άρχη. Πράγματι, θ συνεχώς αύξανόμενος άριθμός τών πλοίων πού διέρχονται από τήν διώρυγα επέφερε αύξηση τού προβλεπομένου είσοδηματος τής διώρυγας κατά 25%. Τό προβλεπομένο γιά τό 1982 είσοδημα είχε προϋπολογισθεί τής τάξεως τού ένός δισεκατομ. δολλαρίων, έναντι τών 800 έκατομ. δολλαρίων πού είσεπράχθησαν τό 1981. Γιά τό τέλος τής δεκαετίας οι 'Αρχές τής διώρυγας προβλέπουν υπερδιπλασιαμό τών έσόδων της, τά όποια υπολογίζουν νά ύπερβούν τά 2,5 δισεκατομ. δολλαρίων. Σημειωτέον δτι ή μέση έτησια αύξηση τών έσόδων τής διώρυγας από τό άνοιγμά της τό 1975, ήταν τής τάξεως τών 7-12%, ένω τό 1981 έφθασε τό 23%. Ίδιαιτέρη σημασία γιά τό μελλόν τής διώρυγας άποδεται στό άνοιγμα τού νέου πετρελαϊκού τέρμιναλ τής Σαουδικής 'Αραβίας στό Γιανμπού.

'Εν τώ μεταξύ στήν αλλη άκρη τού κόσμου, στή Νότια Αμερική, πρωθείται τό σχέδιο τού άνοιγματος μάς δεύτερης διώρυγας τού Παναμά. Τό σχέδιο αύτο πού επεξεργάζονται από κοινού οι κυβερνήσεις ΗΠΑ και Παναμά και ένισχύεται από τούς οικονομικούς κύκλους τής Ιαπωνίας, προβλέπει τή διάνοιξη μάς δεύτερης διώρυγας παραλήλως μέ τήν ύπαρχουσα, ή όποια θά συμβάλει κατά πολύ στήν προαγωγή τού διεθνούς έμπορου και τής όποιας τό προϋπολογιζόμενο κόστος κατασκευής φθάνει τά 20 δισεκατομ. δολλαρία.

### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΟΚ

Στίς άρχες τού χρόνου ό στόλος τών δέκα χωρών τής Εύρωπαικής Κοινότητας περιελάμβανε 10.579 πλοία, 68 έκατομ. τον. γκρός, μέ τόν όποιο καθιστά τήν ΕΟΚ μία από τίς μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις τού κόσμου.

Πάντως σέ σχέση μέ τόν άμεσως προηγούμενο χρόνο, ο εύρωπαικός στόλος παρουσιάσεις μιά έλαφρη μείωση τής τάξεως τού 5%, όφειλομένη κυρίως στόν περιορισμό τής δυνάμεως τών στόλων τής Μεγ. Βρετανίας και τής Δυτ. Γερμανίας. Πράγματι μέσα σ' ένα χρόνο ό μέν βρετανικός στόλος μειώθηκε κατά 6,4% γιά νά πέσει στά 25.400.000 τον. γκρός, ό δέ γερμανικός κατά 7,8% γιά νά πέσει στά 7.700.000 τον. γκρός. Άντιθετα οι μικρές χώρες τής ΕΟΚ, όπως

### ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

'Από τίς 6 ως τίς 10 Δεκεμβρίου θά συνέλθει στό Κινγκστον τής Ιαπωνίκης ή τελευταία (:) σύνοδος τής Διασκέψεως τού δικαίου τής θαλάσσης. Σκοπός της θά είναι νά ρυθμίσει τίς τελευταίες λεπτομέρειες τής έγκρισης συμβάσεως και νά προχωρήσει στήν ύπογραφή τής από τίς χώρες πού έπι τόσα χρόνια. συνεργάσθηκαν στήν κατάρτισή τής.

"Όλοι φυσικά περιμέναν πώς ή τελική αύτή σύνοδος θά γινόταν στό Καράκας τής Βενεζουέλας, όπου πρό έννεα έτων είχαν τεθεί οι βάσεις τής διεθνούς συμβάσεως. 'Έγνωσθη δημάς δτι ή Βενεζουέλα δέν ήθελε πιά νά

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

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



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

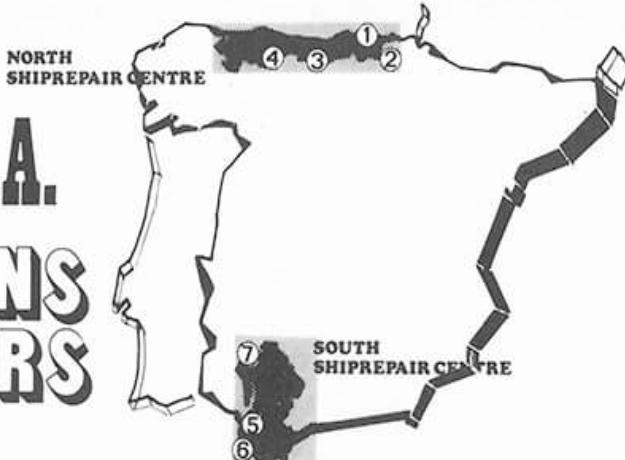
P.O.Box 3963, Durban 4000. Telephone 31-7582.

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

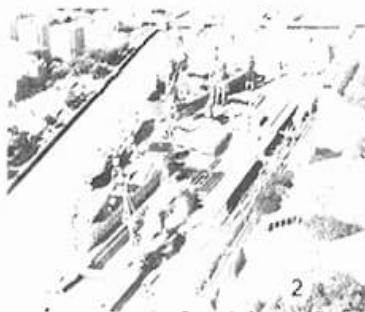


# ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

## SHIP CONVERSIONS SHIP REPAIRS



**NORTH  
SHIPREPAIR CENTRE**



BILBAO ESTUARY		DRYDOCKS
1 Sestao Shipyard	155 x 20	146.5 x 21.8
2 Olaveaga Shipyard	172 x 19.5	
<b>SANTANDER HARBOUR</b>		
3 Astilleros de Santander, S.A.	231 x 32	123.4 x 15.95
<b>GIJON</b>		
4 S.A. Juliana Constructora Gijonesa	170 x 25	125 x 17

CADIZ BAY		DRYDOCKS	FLOATING DOCKS
5 Cadiz Shipyard	234.7 x 34.5	246.25 x 42	380 x 66.6
6 Delta, S.A.	112 x 17.5		
Desgassing and cleaning of tankers, waste removal and dirty ballast acceptance			

GUADALQUIVIR RIVER		DRYDOCKS
7 Sevilla Shipyard	149.5 x 25	

**SOUTH  
SHIPREPAIR CENTRE**



### CONTACTS:

**FINLAND (Helsinki)**  
Phone: 60 26 88 - 60 47 30  
Telex: 12606 Sancod SF

**ITALY (Genoa)**  
Phone: 29 87 10  
Telex: 27060 PP GE A

**SWEDEN (Helsingborg)**  
Phone: 042-14 83 93  
Telex: 72537 Marrep S.

**GREECE (Piraeus)**  
Phone: 452 45 32 - 452 45 78/6  
Telex: 213367-8-9 Kavo-GR

**NORWAY (Oslo)**  
Phone: 41 57 33  
Telex: 17120 Bjoha N.

**UNITED KINGDOM (London)**  
Phone: (01) 488 3288  
Telex: 8952127 Serepr g

**DENMARK (Copenhagen)**  
Phone: (01) 14 48 10  
Telex: 22327 KSB DK

**GERMANY F.R. (Bremen)**  
Phone: (0421) 316 32 67  
Telex: 02-44421/2 snbr d

**PORTUGAL (Lisboa)**  
Phone: 32 41 75  
Telex: 16700 Limaf

**U.S.A. (New York)**  
Phone: 212-867-4760 Telex: 236922 WDW UR  
Wu domestic 126476 Wheeler NYK

### REPAIRING COMMERCIAL SERVICE TELEX 76022

**HEAD OFFICE**  
17, Padilla  
MADRID-6 (SPAIN)

**OFFICE AT BILBAO**  
PI. Sagrado Corazón, 4 • P.O. Box 261  
Tel. (94) 441 14 50 • Telex 32712 ASTIL-E  
Cables: ASTIREPA

**OFFICE AT CADIZ**  
C. Industrial de Cádiz • P.O. Box 39  
Tels. (956) 27 39 87 - 27 38 04  
Telex 76022 - ASTIL-E • Cables: ASTIREPA

# 'Η ναυλαγορά

Μιά μικρά δραστηριότης τών Σοβιετικών παρεπτήρηθη στήν άγορά των δημητριακών κατά τό διαρρεύσαν δεκαπενθήμερο. Όλοκλήρωσαν μία συμφωνία άγοράς 800.000 τον. σιτηρών από τους Γάλλους, και 1,6 έκατομ. τον. άραβδοσιτου από τους Αμερικανούς, ένων έναύλωσαν μερικά μπάλκ κάρριερς κατάλληλα γιά ταξείδια στήν Βαλτική. Άναμένεται ότι κατά τό τέλος Οκτωβρίου, μετά τίς προγραμματισμένες άμερικανοσοβιετικές συνομιλίες θά κάμουν έμφανή τήν παρουσία τους στήν ναυλαγορά.

Πάντως, ή παραγωγή σιτηρών τής Σοβιετικής Ένωσεως, σύμφωνα μέτοις ύπολογισμούς τού Όργανισμού Τροφίμων και Γεωργίας τών Ήνωμένων Έθνων, προβλέπεται νά άναλθει σε 84 έκατομ. τον. έναντι 88 έκατομ. τον. τό 1981, ένων ή παραγωγή βαρέων δημητριακών προβλέπεται περι τούς 86 έκατομ. τον. έναντι 75 έκατομ. τον. τού παρελθόντος έτους, άριθμοι οι όποιοι έπιβεβαιώνουν τήν άναγκη σημαντικών προμηθειών.

\*\*\*

Σέ 464 έκατομ. τόννους, έναντι 460 έκατομ. τό 1981 θά άναλθει ή έφετεινή παγκόσμια έσοδεια σιτηρών. Η βελτιωμένη παραγωγή άφειλεται στήν βελτιωμένη άπόδοση τής έσοδειας στήν Καναδά, στίς χώρες τής ΕΟΚ και στίς Ήνωμένες Πολιτείες.

Σύμφωνα μέτοις πλέον πρόσφατους ύπολογισμούς τού Διεθνούς Συμβούλιου Σίτου, ή Σοβιετικής Ένωσης άπορροφήσει συνολικά 41 έκατομ. τόννους, έκ τών όποιων 18 έκατομ. τον. σιτηρά και 23 έκατομ. τον. λοιπά δημητριακά. Υπάρχουν ένδειξεις ότι έκτός τών άλλων πηγών, ή Σοβιετικής Ένωσης θά άπορροφήσει σημαντικό μέρος ή όλοκληρο τό πλεόνασμα τών χωρών τής ΕΟΚ, πού θεωρείται βέβαιο ότι θά μεταφερθεί μέτα τά χερσαία μέσα και κυρίως τών σιδηρόδρομο.

\*\*\*

Τελικώς ή Ινδία άγοράζει 2,5 έκατομ. τον. σιτηρών από τίς Ήνωμένες Πολιτείες έναντι συνολικής δαπάνης 411 έκατομ. δολαρίων. Τιμή δολ. 164,44 ό τόννος έναντι 172,98 δολ. πού έπληρωθησαν από τούς Ινδούς κατά τό 1981 όταν η συνολική ποσότης δέν έπερθεί τούς 1,5 έκατομ. τόννους.

\*\*\*

Οι ύπουργοι Πετρελαίων τών χωρών μελών τού Όργανισμού Πετρελαιοεξαγωγών Κρατών θά συναντηθούν στίς 28 τρέχοντος στή Βιέννη γιά νά συζητήσουν τίς τιμές και τό έπίπεδο παραγωγής άργον πετρελαίου. Κατά τούς παρατηρητές δέν θά είναι εύκολη ή διατήρηση τής βασικής τιμής τών 34 δολαρίων άνα βαρέλι, παρά τήν άναινόμενη έποχική ζήτηση, λόγω τής μειώσεως τής τιμής τού πετρελαίου τής Βορείου Θαλάσσης και τής άναγκης αύξησεως τών έσδων πολλών έκ τών κρατών - μελών τού Ο.Π.Ε.Κ.

\*\*\*

Η μεξικανική κρατική έταιρια πετρελαίων «Πέμεξ» διατήρησε γιά δύσο κατά σειρά μήνα σταθερή τήν τιμή πωλήσεως πετρελαίου στά δολλάρια 32,50 άνα βαρέλι.

Η Βραζιλία φαίνεται άποφασισμένη νά δεχθεί τήν έξοφληση άφειλών τού Μεξικού όχι μέχρημά άλλα μέτρα πετρέλαια. Ο διευθυντής τής κρατικής «Πετρομπράς» ταξίδευσε ήδη στό Μεξικό γιά νά διευκρινήσει τίς δυνατότητες προμηθείας άργον άξιας 250 έκατομ. δολλαρίων, ποσό τό όποιο άντιπροσωπεύει τίς συνολικές άφειλές τού μεξικανικού κράτους πρός τήν Βραζιλία.

\*\*\*

Εύμενη άπήχηση είχε στούς έφοπλιστικούς κύκλους ή άπόφαση τής «Μπρίτις Πετρόλεουμ» νά πωλήσει τό ένα τρίτο τών δεξαμενοπλοίων τού στόλου της, χωρητικότητας 1.250.000 τον. d.w.

Στά πρός πώληση σκάφη περιλαμβάνονται τρία VLCC ναυπηγήσεως 1973-74, έννέα «πρόντακτ κάρριερ» ναυπηγήσεως 1961-65 και τέσσερα παλαιότερα τάνκερς τών έτων 1963-67.

Ο βασικότερος λόγος πού άδήγησε τήν «Μπρίτις Πετρόλεουμ» στήν άπόφαση νά προχωρήσει στήν άμεση έκποιηση τών 16 δεξαμενοπλοίων είναι ότι ύπό τήν σημερινή κατάσταση στήν άγορά τού πετρελαίου είναι κατά πολύ συμφερότερη ή ναύλωση παρά ή έκμετάλλευση ένός τάνκερ.

\*\*\*

Σύμφωνα μέτα στοιχεία τής Τραπέζης τής Αγγλίας ή παραγωγή τών κυριοτέρων βιομηχανικών κρατών τής Δύσεως παρέμεινε κατά τό πρώτο έξαμηνο τού έτους στά ίδια χαμηλά έπιπεδα τού 1981.

Ταυτοχρόνως οι οικονομολόγοι τού ΟΟΣΑ όμολογούν ότι οι προβλέψεις τους γιά βιομηχανικό ρυθμό άναπτυξεως περί τό 2% υπήρξαν λανθασμένες, προβλέποντες πλέον ότι καθ' δλο τό 1982 ή βιομηχανική παραγωγή τών κρατών-μελών θά κυμανθεί περί τό 0,5% ύψηλότερα τού προηγουμένου έτους.

\*\*\*

Δέν προβλέπει ούσιαστηκή άνακαμψη τήν ναυλαγοράς πρό τού θέρους τού 1984 ό έφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ κ. Φ. Τσάο. Ειδικότερα ή άθροα αύξηση τής χωρητικότητας τού παγκοσμίου στόλου τών μπάλκ κάρριερ έν συνδυασμώ πρός τήν μείωση τού δγκού τών διακινουμένων φορτών άνθρακος και σιδηρομεταλλευμάτων ύπηρξε ή κυριωτέρα αίτια τής σημερινής κρίσεως στόν τομέα τών μπάλκ κάρριερς.

\*\*\*

Συνεχίζεται διεθνώς ή μείωση τών έπιτοκών πού άρχισε τόν περασμένο Ιούλιο. Ήδη στήν Αμερική τό 13% είναι γεγονός ένω οι προβλέψεις τοποθετούν τά έπιτοκία μέχρι τόν προσεχή Δεκέμβριο στά έπιπεδα τού 12·12 1/4%, τό όποιο θεωρείται άπό τού περισσότερους είδημονες τό κατώτερο πού άναμένεται.

\*\*\*

Οι τέσσερις μεγάλες Τράπεζες τής Βρετανίας «Μίντλαντ», «Λλόντη», «Νάσιοναλ Γουέστμινστερ» και «Μπάρκλεϋ» άνεκοινώσαν τήν μείωση τού έπιτοκίου βάσεως σε 10% έπησίως έναντι 10,5% προηγουμένων.

\*\*\*

Μετά τήν Ουγγαρία και τό Μεξικό, ζητά και ή Γιουγκοσλαβία άπό τήν Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών άναδιάρθρωση τών έξωτερικών χρεών τής χώρας τά όποια άνερχονται σε 500 έκατομ. δολλάρια.

Έπησης ή Αργεντινή προσπαθεί νά συνάψει δάνεια στήν έλευθερη άγορά ύψους 1,5 δισεκατομμυρίων δολλαρίων σε μιά προσπάθεια άναθερμάνσεως τής οικονομίας τής.

\*\*\*

Συρρικνώται συνεχώς τό καρνέ τών παγκοσμίων παραγγελιών. Στοιχεία τού ΟΟΣΑ άναφέρουν ότι οι νέες παραγγελίες κατά τό πρώτο έξαμηνο τού έτους έμειώθησαν κατά 50%.

Οι Ιάπωνες έξησφάλισαν συνολικές παραγγελίες 3,76 έκατομ. τον. γκρός, ένω τά ναυπηγεία τής Δυτικής Εύρωπης μόλις ξεπέρασαν τούς 1,4 έκατομ. τον. γκρός.

Υπογραμμίζομε ότι έντος τής περιόδου Ιανουαρίου - Ιουνίου 1982, τά ναυπηγεία τών 14 κρατών-μελών τού ΟΟΣΑ όλοκλήρωσαν τήν ναυπηγήση 622 σκαφών, 6,2 έκατομ. τον. γκρός.

\*\*\*

Ιαπωνική μελέτη ή όποια ύπεβλήθη στόν ΟΟΣΑ άναφέρει ότι οι παραγγελίες πλοίων στήν Ιαπωνία κατά τό πρώτο πεντάμηνο τού έτους σημείωσαν κάμψη κατά 61,5% και συνολικά άνηλθαν σε 1,7 έκατομ. τον. γκρός. Έξ αύτών μόνον οι 865.000 τον. γκρός άφορούν πλοία γιά έδαγωγή ένω οι προβλέψεις τών Ιαπώνων γιά τούς δώδεκα μήνες τού 1982 κυμαίνονται περί τούς 3,5 έκατομ. τον. γκρός, τό χαμηλότερο ποσοστό παραγγελιών άπό τό 1978.

Σύμφωνα μέτοις ύπολογισμούς τού Λόδης Ρέτζιστερ τό σύνολον τού παγκοσμίου ύπό παραγγελία ή ναυπηγήση τοννάς άνηρχετο κατά τό τέλος τού περασμένου Ιουλίου σε 3.190 πλοία, 32,7 έκατομ. τον. γκρός, έναντι 3.331 ύπό παραγγελίαν σκαφών 33,7 έκατομ. τον. γκρός κατά τόν Μάρτιο τού 1982.



**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

# T-TUGS know the ropes

the most professional, experienced and versatile  
fleet covering every aspect of towage and salvage

## T-TUGS



# TSAVLIRIS

T-TUG OPERATING OFFICE (24 HOURS) Alexander G. Tsavliris & Sons 65 Akti Miaouli Piraeus Greece  
Telex 212677 TSAV GR Telephone 452 2335, 451 6736 (aoh 821 7481, 461 8156)

LONDON AGENTS Tsavliris (Shipping) Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX  
Telex 884291, 888237 TSAV UK Telephone 01-283 7734 (aoh 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482)

## when the going gets tough

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

**ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΆΛΛΑ ΚΑΙ  
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ  
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ  
ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΤΗΣ**

Κύριε Διευθυντά,

Άπαντωντας σέ επιστολή δόκιμου πλοιάρχου Ε.Ν., πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος της 1.9.1982 μέ τόν τίτλο «Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ» σάς πληροφορούμε, γιά την ενημέρωση και τού αναγνωτικού σας κοινού, τά έπομενα:

1. Δέν άμφισθητούμε ότι ο επιστολογράφος σας, σάν νέος πού έκινησε την έπαγγελματική του σταδιοδρομία στό ναυτικό έπαγγελμα μέ τά δνειρα και τόν ένθυσιασμό της ήλικιας του, άντιμετωπίζει μά — πραγματικά — δυσκολή έποχη πάνω στίς δυνατότητες της άπασχόλησής του. Και οι δυσκολίες αυτές — δυστυχώς — δέν είναι περιορισμένες άλλα έπεκτείνονται τώρα σέ σημαντικό άριθμο ναυτικών μας.

2. Γνωρίζετε βέβαια και σεις πού όφειλεται ή σημειώνη κρίση της ναυτιλίας μας και νομίζω πώς θά ήταν κοινοτοπία νά έπαναλάβω τά αιτία της. Αυτά δόλα έχουν έκτεθει έπανειλημένα. Είμαι δημως ύποχρεωμένος νά ύπογραμμίσω — γιατί αυτή είναι ή άλληθεια — ότι έμεις, σάν Κυβέρνηση, άντιμετωπίζομε στό ναυτιλιακό χώρο αυτή τή πραγματικά δυσκολή συγκυρία και προσπαθούμε νά χαράξουμε μιά τομή πού θά συμβιβάζει την ένισχυση της άνταγνωστικότητας τών πλοίων μας χωρίς νά ύποβαθμίζει τήν άπασχόληση τών ναυτικών μας. Και θά ήθελα νά έπισημάνω ότι είμαστε ύποχρεωμένοι νά μήν πάρουμε άποφάσεις πρίν διατυπωθούν θεμελιωμένες άπόψεις από τίς ένδιαφερόμενες πλευρές. Γιατί έχουμε βέβαια τήν ύπευθυνότητα τής έπιλογής, δημως κάνουμε κάθε προσπάθεια γιά νά παρουσιάσουμε στό ένδιαφερόμενα αύτά μέρη τήν άντικειμενικότητα τού προβλήματος και τίς δυνατότητες πού έχουμε γιά νά τό άντιμετωπίσουμε.

3. Θά ήθελα δημως νά άπαντήσω και σέ όριμεις ειδικά θέματα πού θέτει ο επιστολογράφος σας.

α. Ό προγραμματισμός τής παραγωγής νέων στελεχών του Ε.Ν. είναι — από τή φύση του — άναγκαστικά μακροπρόθεσμος. Έτοι είναι δυσκολή η προσαρμογή του σέ συγκυριακές καταστάσεις, πού και πρωτοφανείς δέν είναι και — κατά κανόνα — έχουν τό στοιχείο τής προσωρινότητας. Υπάρχει άλλωστε τόση πληροφόρηση γύρω από τήν κατάσταση τής ναυτιλίας, ώστε οι νέοι μας, πού έπιλεγουν έλευθερα τών έπαγγελματικό προσανατολισμό τους νά κάνουν μόνοι τους αυτές τίς έπιλογές τους.

β. Παρόλο πού καταλαβαίνω τήν πίκρα τού επιστολογράφου σας θά ήθελα νά ύπογραμμίσω ότι είναι ιδεολογικά άδιανοτήτη και πολιτικά άσυμβιβαστή μέ τή δική μας βούληση όποιαδήποτε πρόθεση νά ύποβαθμίσουμε ή νά έξευτελίσουμε τό ναυτικό έπαγγελμα. Δέν θά ήθελα νά έπικαλεστώ συγκεκριμένα στοιχεία γιά νά τεκμηριώσω αυτή τήν τοποθέτησή μας. Και δέν είναι άλληθεια αυτό πού γράφει ότι δηλαδή έπιδιώκεται ή είσαγωγή άνθρωπων ένων πρός τό υγρό στοιχείο. Γιατί, πρώτα, η είσαγωγή σέ μια Σχολή

δέν προδικάζει και τήν έπαγγελματική σταδιοδρομία, άφού αυτή κρίνεται στή πράξη. Και — άκομη — γιατί έπροχει και τό προνόμιο τής είσαγωγής κατ' έξαρτηση και μέχρι ποσοστό 25% γιά τά παιδιά τών ναυτικών μας, μέτρο πού έφαρμοζεται γιά πρώτη φορά.

γ. Γιά τήν έξασφάλιση τής μεγαλύτερης δυνατής άπασχόλησης τών ναυτικών μας στά πλοία θά ήθελα νά άναφερθώ στήν έντατικοποίηση τού έλεγχου τών συνθέσεων τους πού γίνεται συστηματικά άπό τίς άρμοδιες Ιμενεικές Άρχες. Αυτό είναι ένα μέτρο μέ τό όποιο άντιμετωπίζομε μιά συγκεκριμένη κατάσταση και είναι — βέβαια — άνεξάρτητο άπό τά μέτρα πού θά ληφθούν πάνω στό εύρυτατο θέμα τής άντιμετωπίσης τής ναυτιλιακής κρίσης, δημως σέ άλλο σημείο τής έπιστολής μου σάς άναφέρω.

4. Και θά ήθελα κ. Διευθυντά — καταλήγοντας — νά προσθέσω ότι αυτός ο άνώνυμος δόκιμος πού σάς έγραψε, γιά μάς δέν είναι καθόδου άνωνυμος. Είναι ο κάθε ναυτικός πού νοιώθουμε καθημερινά κοντά μας τήν παρουσία του. Τά προβλήματα του είναι και δικά μας προβλήματα. Και δίνουμε κάθε μέρα τή μάχη γιά νά τά άντιμετωπίσουμε. Θά ήθελα νά τόν διαβεβαιώσω ότι γιά ένα πράγμα μπορεί νά είναι σίγουρος πώς δι, τι δέν κάνουμε γι' αυτόν — ένω αυτός πιστεύει ότι μπορούμε νά τό κάνουμε — πραγματικά και άντικειμενικά δέν μπορεί τώρα νά γίνει.

Μέ τιμή  
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ  
Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 24.9.82

Σημ. Συντ.: Οφείλομε νά όμολογήσουμε ότι ή άνωτέρω έπιστολή του κ. Κατσιφάρα άποδεικνύει τόν προβληματισμό άλλα και τό ένδιαφέρον τής πολιτικής ήγεισίας του ύπουργειού Ναυτιλίας γιά τά καυτά θέματα τής Ναυτιλίας και τών άνθρωπων της. Και εύχομεθα νά έξευρεθεί γρήγορα, μέ τή συνεργασία τού διοικητικού φορέων και τών κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας, τού έφοπλου και τών ναυτικών μας, ή χρισή τομή πού θά βοηθήσει, δοσ είναι δυνατόν φυσικά, γιά νά βγούμε άπό τό τέλμα πού έδημούργησε ή πρωτοφανής κρίση πού έπληξε τή Ναυτιλία μας.

DIRECTORS  
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)  
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO  
POY Η ΒΟΗΘΕΙΑ;  
Φίλε κύριε Διευθυντά,

Άφορμη γιά τήν παρούσα έλαβον άπό τίς ποικίλες δηλώσεις τής Κυβερνήσεως μέσω τού ύπευθυνου Ύπουργού τής Έμπορικής Ναυτιλίας, διά μέτρα τά όποια θά ληφθούν προκειμένου νά βοηθήσουν τήν Έλληνική Ναυτιλίαν νά άνταπεξέλθη έπιτυχώς τήν ύφισταμένη κρίση.

Δεδομένου ότι είς τό παρελθόν, ώς μέλος τής Διοικήσεως τής Ένωσεως Μεσογειακών Πλοίων, είχα διαπιστώσει τήν άξιαν τών δηλώσεων τών διαφόρων ύπευθυνων και πόσο άπηχαν έν συνεχεία άπό τήν πραγματοποίηση, θά ήθελα νά ύποβάλλω ένα άπλούν έρωτημα: Διατί θέματα τά όποια μπορούν νά δώσουν άμεση άνακούφιση στήν ύπάρχουσα κατάσταση δέν λύνται άμεσως άλλα άναμε-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.  
SINCE 1935

ASSOCIATED TO  
S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL  
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)  
TELEGR.: ARGOSHIP  
TEL.: 95 41 05  
A.O.H. 78 29 05  
Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533  
MONTEVIDEO - URUGUAY

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΠΑΡΑΤΑΣΗ  
ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟ

Κύριε Διευθυντά,

Πριν άκομη διαβάσω τό άρθρο σας στό τελευταίο τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τίς δικές μας έπιλογές είχα σκεφθεί ότι στή δύσκολες αύτές ώρες πρέπει έμεις οι «Έλληνες ναυτικοί νά σταθούμε στό ύψος τών περιστάσεων και νά βοηθήσουμε γιά νά βγούμε άπό τόν φαῦλο κύκλο στόν άποιο έχουμε μπει. Γι' αύτό προτείνω ΠΑΓΩΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟ, δηλαδή μέχρι τό τέλος τού έτους. Πρέπει νά άντιληφθούμε όλοι δι τή κρίση πλήττει κυρίως τήν Έλληνική Ναυτιλία και δέν είναι τεχνητή, όπως άφελώς διαδίδουν μερικοί, γιά νά στραφούν δήθεν οι έφοπλιστές εναντίον τής παρούσας κυβερνήσεως, και δι τού έξενοι, οι άνταγνωστές μας, κάνουν εύρυτη χρήση τών ένων χαμηλόμισθων ναυτικών γιά νά διατηρήσουν τήν άνταγνωστικότητα τών πλοίων τους.

Η πρόταση μου γιά τό πάγωμα τής συμβάσεως άσφαλώς δέν δίδει λύση στό πρόβλημα, δείχνει όμως ρεαλιστικότητα στήν άντιμετωπίση τών προβλημάτων και έπι πλέον ένισχυει τήν έμπιστοσύνη και τή διαλλακτικότητα μεταξύ τών κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας, ώστε νά βρεθούν οι λύσεις πού έπιβάλλονται γιά νά ύπάρχουν τά πλοία στά όποια έμεις οι ναυτικοί θά βρίσκουμε άπασχόληση.

Mέ τιμή  
N. ΛΟΥΒΑΡΗΣ  
Ναυτικός

νομεν δέσμες μέτρων οι όποιες συνήθως χρονίζουν; Και διευκρινίζουμε: Μέ πρόσφατη άπόφαση ή Κυβέρνησις, άναγνωρίζουσα την δύσκολη κατάσταση γενικώς της Έλληνικής Οικονομίας, έδωσε την εύχερεια έξοφλήσεως των πάσης φύσεως όφειλών πρός τα 'Ασφαλιστικά Ταμεία εις 48 μηνοίς δόσεις με σύγχρονον άπαλλαγή των έπιβληθέντων προσαυξήσεων, με έξαρεση τό NAT, ένω άναγνωρίζει διτι ύψιστατα δεινή κρίσις εις την Ναυτιλίαν. Και τό έρώτημα είναι: Γιατί;

Είμαι πεπεισμένος και μπορώ νά άπαριθμήσω πλειστα δσα τέτοια θέματα τά όποια μπορούν νά βρούν άμεσως την λύση τους και νά άνακουφίσουν πολλούς εύρισκομένους σέ δύσκολη κατάσταση.

Εύχαριστώ γιά την φιλοξενεία,

Φιλικώτα  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς 29 Σεπτεμβρίου 1982

**Σημ. Συντ.:** 'Ορθές οι παρατηρήσεις του έπιστολογράφου και δυολογούμε και έμεις άπορούμε γιατί δέν λαμβάνονται — πριν από την άνακοινωσή των άποφάσεων — δσα μέτρα μπορούν νά ληφθούν γιά την άνακοινωσή των πλοίων ώστε δσα άπο αυτά κινούνται άκομη νά έξακολουθήσουν νά κινούνται πρός όφελος και των πληρωμάτων τους άλλα και της έθνικής οικονομίας.

#### ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Παρακολουθώντας σας έπι ένα τέταρτο αιώνος, πάρων τό θάρρος νά ζητήσω και τή φιλοξενία σας και τή συμπαράστασή σας, άν συμφωνείτε, πάνω στό τεράστιο θέμα της ΑΝΕΡΓΙΑΣ πού βασανίζει τους πλοιάρχους και δλους τους ναυτικούς ίσως γενικά.

Φυσικά την άνεργια την έφερε ή ναυτιλιακή κρίση, πού είναι άναντίρρητη. Όμως η άποιαδήποτε έξαθλιωση του πλοιαρχικού κόσμου ή μέρους αύτου, δέν πρόκειται νά άνεβάσει τους ναύλους ή νά κατεβάσει τά Running expenses. Και νομίζω διτι ή έξαθλιωση μπορει νά άποφευχθεί άνεξοδα, άρκει τό άτομικότικο αίσθημα της αύτοσυντήρησης νά μετατραπει σέ αίσθημα κοινωνικής και συλλογικής συνεργασίας.

Άντιλαμβανόμαστε δλοι διτι σήμερα ο

φοπλισμός ώς έπιχειρηση διέρχεται χαλεπές μέρες. Όμως έμεις οι πλοιάρχοι διερχόμαστε χαλεπές μέρες πάνω στό βιοπορισμό τών οικογενειών μας, πράγμα πού έχει τεράστια διαφορά.

Γι' αυτό και σάς καλώ νά έρθετε συνεπικουρος στό θέμα της μείωσης τής άνεργιας τών πλοιάρχων, γιά την όποια και προτείνω οι τάξεις τών πλοιάρχων και τών έφοπλιστών χωρίς καμιά παρέμβαση τού κράτους (φτάνει πιά ή' προστασία του!!) νά συμφωνήσουν άμοιβαιως και γιά δσο διαρκέσει ή κρίση γιά τά άκολουθα:

1. Κάθε νέα σύμβαση έργασίας νά ισχύει γιά ωρισμένο χρόνο 6-9 μηνών. άνάλογα τό πλοιο και τά ταξίδια του.

2. Ο πλοιοκτήτης νά άντικαθιστά υποχρεωτικά τόν πλοιάρχο μετά τό άνωτέρω χρονικό διάστημα με άλλον της άρεσκείας του, άρκει αυτός νάναι γραμμένος στίς καταστάσεις άνεργων της "Ενωσης Πλοιάρχων".

3. Νά άπαγορεύεται ή ναυτολόγηση πλοιάρχου πριν την παρέλευση τών ήμερών της άδειας του.

4. Γιά τους ήδη ύπηρετούντες πλοιάρχους πού δέν θά καλύπτονται νομικά με τή νέα συμφωνία, ή ΠΕΠΕΝ και ή ΕΕΕ νά προσφύγουν στό Συμβ. Επικρατείας και νά ζητήσουν, λόγω μείζοντος κοινωνικού συμφέροντος, τήν άρση τού δρου τής άποζημιώσης, δταν ή πλοιάρχος της περιπτώσεως αύτής άπολύεται μετά 12μηνη ύπηρεσία. Οι πλοιοκτήτες υποχρεώνται νά άντικαθιστήσουν τούς πλοιάρχους της περίπτωσης αύτής μετά 12μηνη ύπηρεσία. Ή άρση τού δρου της άποζημιώσης θά ισχύει δσο και ή κρίση.

"Αν νομίζετε άγαπητά «Ν.Χ.» διτι οι προτάσεις μου είναι μετριοπαθείς, ρεαλιστικές και πραγματοποιήσιμες μέσα στά συνταγματικά και νομικά πλαίσια. "Αν νομίζετε διτι μιά τέτοια συμφωνία, θά έκτονώση τό κοινωνικό πρόβλημα της άνεργιας, τότε θά προσφέρατε μεγάλη ύπηρεσία δν βοηθούσατε στήν υλοποίησή της.

Γιατί πιστεύω νά συμφωνείτε, διτι τά έπιδοματα άνεργιας δέν είναι λύση. Ή μοναδική λύση είναι ΔΟΥΛΕΙΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ με τή μικρότερη δυνατή ζημιά γιά όλα τά μέρη.

"Επί πλέον θά σάς ζητούσα νά συνηγορήσετε γιά την άναστολή τών δόσεων τών στεγαστικών δανείων τών άνεργων ναυτικών. Όπως γίνεται και γιά δάνεια άλλων τάξεων σέ έκτακτες περιπτώσεις.

Και άσ μάς έπιτρέψετε νά έχουμε την ά-

παίτηση άπο σάς νά άναλαβετε άγώνα γιά νά δώξουν οι έφοπλιστές άπο τά γραφεία τους τούς κακούς έκεινους ύπαλλήλους, πού χέρι-χέρι με τούς μεσίτες έχουν άναγάγει τή σωματεμπορία σέ κατεστημένη κατάσταση στόν Πειραιά.

Εύχομενος γιά τή γρήγορη άνάρρωση τής Ναυτιλίας μας.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία, διατελώ.

Μέ τιμή  
ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΑΡΟΣ  
Πλοιάρχος τού άνασφάλιστου  
M. V. SATTAM

**Σημ. Συντ. Άξιοπρόσεκτες οι παρατηρήσεις τού έπιστολογράφου και κυρίως ή διαπίστωση του διάποδημα άλλα ή δουλειά γιά δλους. Δουλειά γιά δλους όμως μπορει νά έξασφαλισθεί κυρίως δταν υπάρχουν πλοια. Γι' αυτό, έκτος άπο τίς έπι μέρους προτάσεις τού έπιστολογράφου οι όποιες πρέπει νά έξετασθούν με ίδιαιτερη προσοχή, κατά τήν άντιληψή μας πρέπει νά υπάρξουν και προτάσεις ώστε τό έλληνικό πλοιο νά έπανακτήσει τήν άνταγνωστικότητά του. Και αυτές τις προτάσεις πρέπει νά άποδειξουν οι ίδιοι οι ναυτικοί, και εύτυχως αύτό άρχισε ήδη νά γίνεται και είναι μας έλπιδοφόρα έξελιξη, έστω και άν σημειώθηκε με μεγάλη καθυστέρηση. Τά «Ναυτικά Χρονικά πιστεύουν ότι αν ο σημερινός προβληματισμός ύπηρχε ένωρίτερα — σε άνυποπτο χρόνι, δταν δέν ύπηρχε ή κρίση και ή άνεργια — και είχαμε έγκαιρως έξασφαλισει και διατηρήσει την άνταγνωστικότητα τού έλληνικού πλοιου, ο άριθμός τών πλοίων πού έχουν παροπλισθεί θά ήταν πολύ μικρότερος και κυρίως τό έθνικο μας νηολόγιο δέν θά είχε χασει τά 300 πλοία πού έχασε άπο τίς άρχες τού έτους μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου. Μερικοί άπλοι ύπολογοι μείον δείχνουν διτι τό πρόβλημα τής άνεργιας θά ήταν σήμερα περιορισμένο και θά μπορούσε νά άντιμετωπισθεί εύκολωτερα.**

#### ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ πολύ, όπως η παρούσα έπιστολή μου τύχη τής ύμετέρας φιλοξενίας και καταχωρήθη είς τό έγκριτο περιοδικό σας.

"Άπο έτων έπέρχονται συνεχώς τροπολογίες εις τό σύστημα φορολογίας και κρατήσεων τών ναυτικών και τό χειρότερον με άναδρομική ίσχυν.

Είναι λυπτρόν και άπαράδεκτον οι κύριοι άρμόδιοι παράγοντες και ρυθμιστές τού ένν οπώς γίνεται πάντοτε πρός τά

PHONES: 675.4321, 323.0064  
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI" BALTIMORE

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



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

όπια και συνεχώς νά μάς ταλαιπωρούν μέτα καθιερωμένα πιά ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΑ.

"Άραγε αύτό πού βλέπουν σήμερα γιά τό χθές, δέν μπορούσαν νά τό έβλεπαν χθές γιά τό σήμερα; Είναι τόσον δύσκολον νά δούμε πιά πρός τά έμπρός;

Τά έκαστοτε συστήματα φορολογίας και κρατήσεων τά όποια συνεχώς άλλάζουν και νέα ψηφίζονται, περιπλέκουν άνευ λόγου και καθιστούν δύσκολον τήν έργασίαν τού πλοιάρχου, διστις συνεχώς πρέπει νά άσχολεται μέ τούς λογαριασμούς πληρωματος παραμελώντας έτσι πολύ ύψηλότερα καθήκοντα και υποχρεώσεις. Ο πλοιάρχος δέν είναι δυνατόν νά άσχολεται συνεχώς μέ τήν λογιστικήν τών λογαριασμών πληρώματος.

Πιστεύω ότι αι έκαστοτε άναδρομικά διαφοράι και τό δόλον σύστημα φορολογίας και κρατήσεων ταλαιπωρεί έκτος από τόν πλοιάρχον και τά λογιστήρια τών ναυτικών έταιρων, ώς και αύτά τά δικαιούχα ταμεία.

Είναι δυνατόν νά ύπάρξῃ τρόπος εύκολος, άπλους, ξεκάθαρος και εύχρηστος ΔΥΟ ΜΟΝΟΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ άνευ περιπλοκών και γραμμογραφήσεων, διστις θά άπλοπιήση τό έργον και θά έξαλεψή κάθε περιπλοκήν, φόρτον έργασίας και γραφειοκρατίαν.

Έχω τήν δύναμιν νά ύποδειξω ένα τέτοιο σύστημα έαν κάποιος άρμόδιος θέλη νά μέ άκουσει ή άς προκηρύξουν ένα διαγνωσμόν μέ θέμα: ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ μέ γενική συμμετοχήν στεριανών και ναυτικών και νά είναι βέβαιοι, οτι διά τού διαγνωσμού αύτού θά πεισθούν δι ί ύπάρχουν "Ελληνες νοῦν διαθέτοντες και ώς έκ τούτου δέν είναι άναγκαιον νά έπιζητούμεν λύσεις από Εύρωπαίους ή άλλους.

Εύχαριστω διά τήν φιλοξενίαν,  
μέ έκτιμησιν

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ ΛΑΒΔΑΣ  
Πλοιάρχος τού ΜΝ ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ

Έν πλώ, 9.9.92

## ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΑΝΕΡΓΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΑΝ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τήν στήλην «Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ» τής 1/10/82 πράγματι άναφέρονται έξωφρενικά ποσά, άφορώντα εις τίς άμοιβές τών λιμενεργατών τού ΟΛΠ, προϊόντα μονοπλεύρου — καταφάνως — έφαρμογής ένος πρό 52 έτών, ώς άναφέρεται. Κανονισμού έργασίας, έξακολουθούν φαίνεται, μέ διακριτικήν έπιμελειαν, νά τόν άκολουθούν άνευ ουδεμάς «άλλαγης! ... (άσφαλώς τέτοιες άλλαγές νά λείπουν!)! ώς οι τότε Μανιάτες λιμενεργάτες ήκολουθουν τόν-έκ Μάνης πρόεδρον τού ΟΛΠ, έκ τού όποιου μάλιστα ο λιμήν άπεκαλείτο «Λιμάνι τού Γεννηματά». Ή ιστορία τερματίζει σέ καφενείο τού Δαφνίου.

Μέ άφορμή λοιπόν τίς σκανδαλώδεις άπλουές, είναι εύκαιρια νά διαλυθή τό κύκλωμα — κατεστημένο δου μόνον προστατευόμενοι από «γερό δόντι» (βλέπετε πώς οι έχει σχέση μέ χρήματα θέλει και γερά δόντια) εισέρχονται, χαρακτηριζόμενων δλων τών άπασχολουμένων ώς έκτακτων η τουλάχιστον νά διευρυνθή διά τής προσφέως ώς έκτακτων, τών άνεργων ναυτικών μέ άξιοκρατικήν έπιλογην. Μικροπροβλήματα εύρυθμου λειτουργίας θά ύπάρξουν στήν άρχη, άλλα λόγω συγγενείας τού έπαγγέλματος ή προσαρμογή θά έπιτευχθή συντόμως.

Άς μή άντιταχθή οι οι ναυτικοί θά μοιρασθούν τό ψωμί άθων ... έργατων, διότι:

α) «Τό καρβέλι» είναι πελωρίων διαστάσεων από τό όποιον ήμπορούν νά τρώγουν πολλοί και νά περισέφουν κοφίνια (κατά τήν βιβλικήν 'Ιστορίαν).

β) Άν ο λιμενεργάτης θελήσει νά μπαρκάρη ούδεις τού άπαγορεύει, καθ' οτι τό ναυτικόν έπαγγελμα είναι άνοικτό μέχρις άσυδοσίας. Γιατί λοιπόν τό δικό του κλειστό:

Στούς δύσκολους καιρούς δέν νοείται άλλοι νά τρώγουν μέχρις άναισθησίας και άλλοι νά στερούνται τών άναγκαιων. "Άν η παρούσα κρίση συνεχισθή πόσο θ' άντεξουν τά ταμείο άνεργίας;

Ραγδαία ή αύξηση τών δαπανών σχεδόν κάθετος ή πτώση τών έσοδων. Άρωγη άπο τό Κράτος;

Είναι αύτονότον οτι έλαχιστα πρέπει νά έλπιζεται. Υποσχέσεις ίσως δοθούν, άλλα ίσης μή ξεχωρίζει οτι τά ταμεία του δέν είναι άνεξαντλητα.

"Άν οι κρατούντες άντιταχθούν μέ άπεργιες, τόσο τό χειρότερο γι' αύτούς, τό ΥΕΝ θά άποκτηση εύχερεια γιά νά προσχωρήση σε δικαιεις λύσεις. Ή δηλι ιστορία ένθυμιζει τούς τυπογράφους μά έναλογες άπιστευτες άμοιβές.

Έξελικτικά — μέ λογικά χαμηλό κόστος έργασίας — νά μπορέση ο ΟΛΠ νά καθηλώση τό κοστολόγιό του, οι ναυτιλία νά άπασχοληθούν έστω μερικώς, νά άπονεμηθή κοινωνική δικαιοσύνη και ίσως τά άλλα έλλειμμα του νά άνακονφισθούν.

Εύχαριστών  
Α. ΤΣΕΒΑΣ  
Πλοιάρχος

Πειραιεύς, 8/10/82

Σημ. Συντ.: Οι έπισημάνοντες τού έπιστολογράφου είναι και καιριες και έπικαιριες, ίδιαιτερη σημασία όμως έμφανιζει η πρόταση του γιά τήν άπασχοληση τών άνεργων ναυτικών μας σε θέσεις λιμενεργατών. Γιατί, πράγματι, οι λιμενεργάτες νά έχουν τό δικαίωμα, όποτε θελήσουν, νά σακησουν τό ναυτικό έπαγγελμα και τό δικό τους έπαγγελμα νά τό έχουν κλειστό μέ τίς γνωστές συνέπειες σε βάρος τού 'Οργανισμού Λιμένος άλλα και τής έθνικής οικονομίας γενικότερα; Ή συγκεκριμένη πρόταση γιά τήν άπασχοληση τών άνεργων ναυτικών μας είναι και μά άπαντηση πρός τους κάθε λογής συνθηματολόγους και «προστάτες» τών ναυτικών μας οι οποίοι άντι νά ύποδειξουν συγκεκριμένες έφαρμόσιμες λύσεις γιά τήν άντιταχπιση τής άνεργιας έπιδιωκουν τήν έξασφάλιση πολιτικών κερδών από τή διστυχία τών άνθρωπων που έμειναν χωρις άπασχοληση. Μέ τήν εύκαιρια παρακαλούμε τόν έπιστολογράφο νά άλλοκληρωσει τήν ιστορία που τήν τερματίζει στό καφενείο τού Δαφνίου.

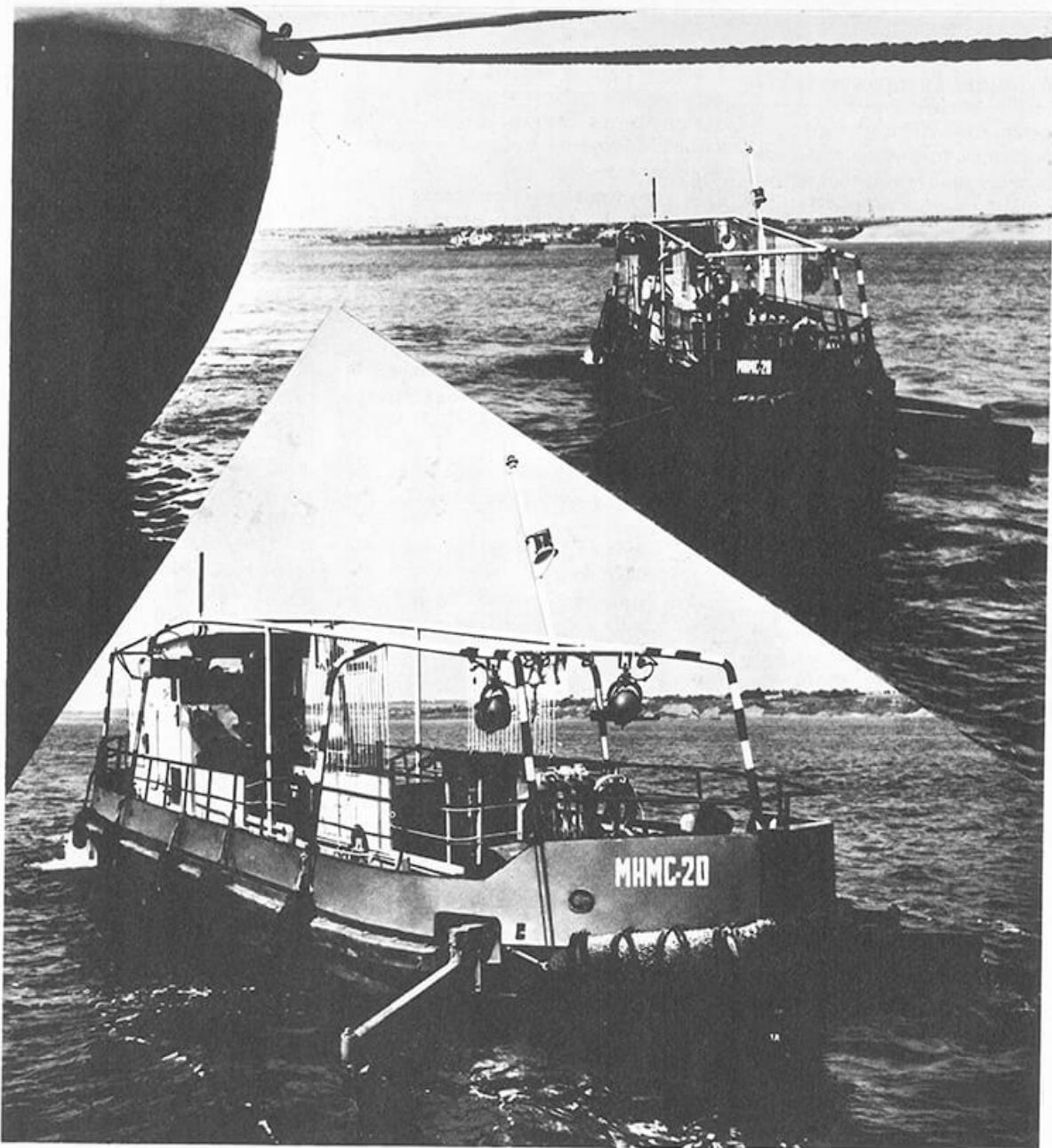
## THE HELLESPONT GROUP

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



## ΣΚΑΦΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΩΝ

### Περισυλλέγει:

- κατάλοιπα έλαιου και πετρελαίου.
- έπιπλέοντα άντικείμενα, μήκους μέχρι 1,80μ και βάρους μέχρι 75 κιλών.
- έλαια και άπορριμμα σε σπασμένους πάγους.

### Λειτουργεί:

στόν χώρο του λιμένος ή σε άνοικτή θάλασσα, σε άκτινα 10 μιλίων, με άνεμους μέχρι 4 μπαφόρ και θάλασσα μέχρι και ταραγμένη.

"Όλες οι λειτουργίες έξυπηρετούνται από τήν ίδια μηχανή.

**Sudo**

Εξαγωγεύς  
V/O SUDOIMPORT SUDOTRANSPORT Firm  
5, Kalyaevskaya Ul. 103006 Moscow, USSR.  
Tel. 251-05-05, 251-60-52, 25103-85. Telex 411272 SUDO SU • 411387 SUDO SU

# ‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

## Τό πρόγραμμα έργων τοῦ ΟΑΠ

Η διοίκηση τοῦ ΟΑΠ ἀνακοίνωσε στίς 7 Οκτωβρίου πρός τούς ναυτιλιακούς συντάκτες τό πρόγραμμα ἐπενδύσεων σέ έργα και μηχανικό έξοπλισμό γιά τό 1983.

Ἐνδοσκοπώντας παρατηρεῖ κανείς δτι κανένα νέο λιμενικό έργο δέν προγραμματίστηκε, παρά μόνο ή συνέχιση τῶν ηδη ἐκτελουμένων. Ἀλλά καὶ στό μηχανικό έξοπλισμό, παρά τό γεγονός δτι ή διοίκηση τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀναγνώρισε τό πεπαλαιωμένο τῶν μηχανημάτων, ἐν τούτοις μικρό είναι τό κονδύλιο πού προβλέφθηκε γιά νέο σύγχρονο έξοπλισμό.

Ἐξ ἄλλου ὁ προϋπολογισμός τοῦ 1983 ἐμφανίζεται ἐλλειμματικός κατά 1.170 ἑκατομ. δραχμές και ή διοίκηση προσανατολίζεται πρός τήν κατεύθυνση τοῦ δανεισμοῦ γιά νά τήν ισοσκελίσει.

Εἰδικότερα τό πρόγραμμα ἐπενδύσεων προβλέπει λιμενικά έργα ύψους 111 ἑκατομ. δραχμῶν, μηχανικό έξοπλισμό ἀξίας 330 ἑκατομ. δραχμῶν, ἀποθήκες και ἄλλα οἰκοδομικά έργα, δαπάνες 121 ἑκατομ. δραχμῶν και ὀδοποιητικά έργα, δαπάνης 53 ἑκατομ. δραχμῶν.

Αναλυτικότερα προβλέπονται:

— ‘Ολοκλήρωση τῆς κατασκευῆς κρηπιδωμάτων στό μεγάλο σταθμό ἐμπορευματοκιβωτίων τοῦ Νέου Ἰκονίου, συνολικοῦ μῆκους 1.500 μέτρων.

— Κατασκευή κρηπιδώματος στήν Κυνοσούρα, μῆκους 40 μέτρων, ἐπισκευή τοῦ προβλήτα τῆς Γερμανικῆς Σκάλας και κατασκευή ράμπας προσγιαλώσεως. Τό έργο αὐτό ἀποσκοπεῖ στήν ἐξυπηρέτηση εἰδικῶν φορτίων, πού προορίζονται γιά τή νησιωτική Ἐλλάδα.

‘Ολοκληρώθηκε, ἔξ ἄλλου, ή κατασκευή τοῦ προβλήτα πετρελαιοειδῶν στήν περιοχή τοῦ Νέου Ἰκονίου. Ο προβλήτας ἔχει μῆκος 400 μέτρων και πλάτος 50 μέτρων και στοίχισε 510 ἑκατομ. δραχμές.

Μέ τό έργο αὐτό ἀποδεσμεύεται ή ἀκτή, πού είναι ἀπαραίτητη γιά τήν δολοκλήρωση τῶν έργων τοῦ μεγάλου σταθμοῦ ἐμπορευματοκιβωτίων.

— Προμήθεια μᾶς γερανογεφύρας φορτοεκφορτώσεως κοντέινερς, 10 ὀχημάτων

στοιβασίας και μεταφορᾶς κοντέινερς, 20 περιονοφόρων ὀχημάτων, μᾶς ὑδροφόρου, χωρητικότητας 500 κυβ. μέτρων, μᾶς ἀκάτου, 10 ἐλκυστήρων ρυμουλκουμένων ὀχημάτων κ.ἄ.

— Κατασκευή τιτρίου ὑπηρεσιῶν ΟΑΠ στήν περιοχή νηδόχης φορτηγίδων τοῦ κεντρικοῦ λιμένα, ἐπέκταση ἀποθηκῶν και κατασκευή ἀποθηκευτικῶν προστέγων, κατασκευή μικρῶν τιτριακῶν ἐγκαταστάσεων σέ διάφορες περιοχές κ.ἄ.

— ‘Εκτέλεση διαφόρων ὀδοποιητικῶν έργων, ἀπαραιτήτων γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν διακινουμένων στή λιμενική περιοχή φορτίων, μηχανικῶν μέσων και αὐτοκινήτων.

Ἐξ ἄλλου ὁ προϋπολογισμός ἐσόδων - ἔξόδων τοῦ 1983 προβλέπεται νά ἐξελιχθεῖ ως ἔχης:

— ‘Εσοδα 8.500.000.000 δρχ. και ἔξοδα 8.474.000.000 δρχ.

Στό λογαριασμό τῶν ἔξόδων δέν περιλαμβάνεται τό κονδύλιο, πού προορίζεται γιά λιμενικά έργα.

## Μέτρα βελτιώσεως τῆς λειτουργικότητας

Γιά τή βελτίωση τῆς λειτουργικότητας τοῦ λιμένα ή διοίκηση τοῦ ΟΑΠ μελετά δέσμη μέτρων στήν όποια ἐντάσσονται:

— ‘Η ἀναδιάρθρωση τῶν ὑπηρεσιῶν και ή ἀνασύνταξη τοῦ ὄργανογράμματος, πού βρίσκεται ηδη στήν τελική φάση τῆς, ὥστε νά θεωρεῖται πιθανή ή ἐκδοση τοῦ σχετικοῦ διατάγματος τό Νοέμβριο.

— ‘Η ἀναμόρφωση και ὁ ἐκσυγχρονισμός τῶν Κανονισμῶν και τῶν τιμολογίων. Εἰδικότερα, ἔχει κινηθεῖ ή διαδικασία γιά τήν τροποποίηση και συμπλήρωση τῶν Κανονισμῶν «Οἰκονομικῆς Διαχειρίσεως» και «Ἀποθηκευτικῶν Δικαιωμάτων» καθώς και γιά τή σύνταξη «Κανονισμοῦ ἀνελκύσεως ναυαγίων», σύμφωνα μέ τό νόμο 1220/81, μέ τόν όποιο περιέρχονται, ὑπό δρισμένες προϋποθέσεις, στήν κυριότητα τοῦ ΟΑΠ τά ναυάγια, πού βρίσκονται μέσα στή λιμενική περιοχή.

— Τό έργο αὐτό θά ἐγκριθεῖ ἀπό τίς συναρμόδιες ἀρχές.

— Τό έργο δέν δημιουργεῖ κανένα δικαίωμα στό ναυπηγείο τῆς Ε.Ε.Γ.Ε., τό δοποίο είναι υποχρεωμένο, δταν ὁ ΟΑΠ χρειαστεῖ τό χώρο γιά τόν ἐαυτό του ή τό δημόσιο, νά τόν παραδώσει μέσα σέ τακτή προθεσμία, χωρίς ἀποζημίωση.

— Τήν εὐθύνη γιά τήν κατασκευή φέρουν δολοκληρωτικά οί ἑταίρεις «ΝΑΥΣΙ» και Ε.Ε.Γ.Ε.

— Οποιαδήποτε ζημιά ή ἀτύχημα μπορεῖ νά προκληθεῖ ἀπό τυχόν κακοτεχνίας τοῦ έργου θά βαρύνει ἀποκλειστικά τι «ΝΑΥΣΙ» και τίς υπηρεσίες τῆς, πού ἔξει τέλεσαν τό έργο.

Σέ συμπληρωματική σύμβαση τοῦ ΟΑΠ περιέχεται δρος δτι δσα ἔχουν κατασκευαστεῖ στή χώρο τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπό τι «ΝΑΥΣΙ» θά ἀνήκουν στήν ιδιοκτησία του.

— Σειρά διοικητικῶν και γενικότερης σημασίας μέτρων, δπως οι μετακινήσεις τοῦ προσωπικοῦ, γιά τήν καλύτερη δυνατή ἀξιοποίησή του, ή μετεκπαίδευση τῶν υπαλλήλων και ἐργατοτεχνιτῶν, μέ στόχο τήν ἐξειδίκευσή τους, ή μέριμνα γιά τήν ἐξυγίανση τοῦ δλου κυκλώματος τῶν συναλλαγῶν, ή καλύτερη συντήρηση και ἀξιοποίηση τοῦ τεχνικοῦ έξοπλισμοῦ κ.ἄ.

## Κατασκευή ἀπό τήν «ΝΑΥΣ» κρηπιδώματος

‘Εγκρίθηκε, κατ’ ἀρχήν, ή κατασκευή ἀβαθούς κρηπιδώματος μπροστά ἀπό τίς ἐγκαταστάσεις τοῦ ναυπηγείου «ΝΑΥΣ» τῆς ἑταίριας Φιλίππου, στή λεωφόρο Βασ. Γεωργίου 80-82 στό Πέραμα μέ τούς ἔχης δρους:

— Η ἐκτέλεση τῶν ἐργασιῶν δέν δημιουργεῖ κανένα δικαίωμα στά Ναυπηγεία «ΝΑΥΣ» τά όποια είναι υποχρεωμένα δταν ὁ ΟΑΠ χρειαστεῖ τό χώρο γιά τόν ἐαυτό του ή τό δημόσιο νά τόν παραδώσει μέσα σέ τακτή προθεσμία, χωρίς ἀποζημίωση.

— Θά ἐφαρμοστεῖ ή μελέτη δπως τελικά θά ἐγκριθεῖ ἀπό τίς συναρμόδιες ἀρχές.

— Τά έργα θά ἐκτελεσθούν μέ τήν ἐπιβλεψη τῆς ἀρμοδίας υπηρεσίας τοῦ Ὀργανισμοῦ.

— Η παραχώρηση τῆς περιοχῆς θά γίνει γιά χρονικό διάστημα μέχρι πέντε χρόνια.

— Τά μισθώματα θά είναι ἑκένα πού ἴσχυουν γιά τήν περιοχή, γιά τή χρήση τοῦ γηπέδου πού κατασκευάζεται ἀπό τήν επιχείρηση.

## Οι σιδηροτροχιές τῆς Ε.Ε.Γ.Ε. Α.Ε.

‘Ο ΟΑΠ ἐνέκρινε τίς κατασκευασμένες ἀπό τήν «ΝΑΥΣΙ» γιά τό ναυπηγείο τῆς Ε.Ε.Γ.Ε. Α.Ε. στό Πέραμα τροχιές γερανού γιά τήν υπόδομή γερανού PINGON, 24 τόννων, ἐφ’ δσον ἔχει δοθεῖ, προηγουμένων, σχετική ἀδεια ἀπό τήν Ε.Ε.Γ.Ε. Α.Ε.

Τήν εγκριση δίδεται υπό τούς ἔχης δρους:

— Τό έργο αὐτό θά ἐγκριθεῖ ἀπό τίς συναρμόδιες ἀρχές.

— Τό έργο δέν δημιουργεῖ κανένα δικαίωμα στό ναυπηγείο τῆς Ε.Ε.Γ.Ε., τό δοποίο είναι υποχρεωμένο, δταν ὁ ΟΑΠ χρειαστεῖ τό χώρο γιά τόν ἐαυτό του ή τό δημόσιο, νά τόν παραδώσει μέσα σέ τακτή προθεσμία, χωρίς ἀποζημίωση.

— Τήν εὐθύνη γιά τήν κατασκευή φέρουν δολοκληρωτικά οί ἑταίρεις «ΝΑΥΣΙ» και Ε.Ε.Γ.Ε.

— Οποιαδήποτε ζημιά ή ἀτύχημα μπορεῖ νά προκληθεῖ ἀπό τυχόν κακοτεχνίας τοῦ έργου θά βαρύνει ἀποκλειστικά τι «ΝΑΥΣΙ» και τίς υπηρεσίες τῆς, πού ἔξει τέλεσαν τό έργο.

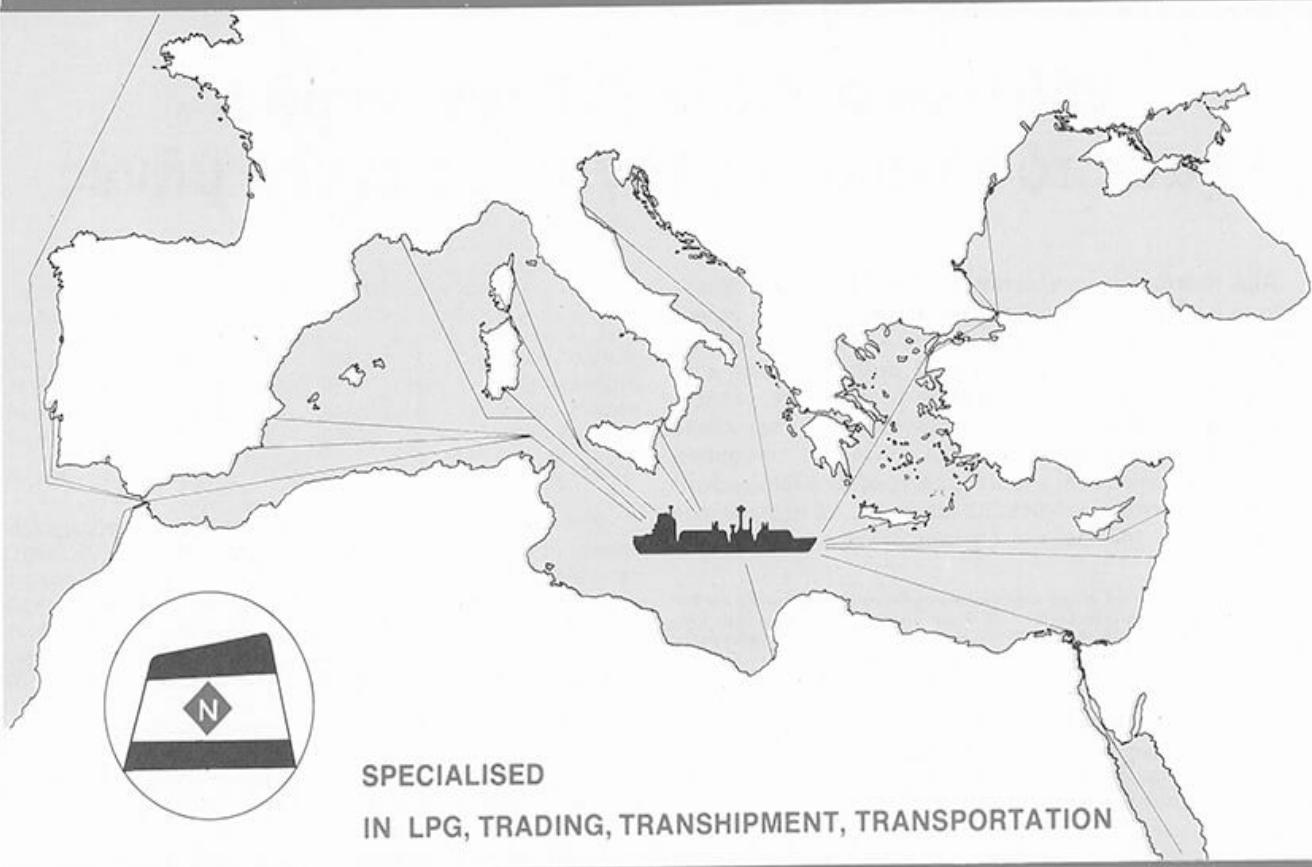
Σέ συμπληρωματική σύμβαση τοῦ ΟΑΠ περιέχεται δρος δτι δσα ἔχουν κατασκευαστεῖ στή χώρο τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπό τι «ΝΑΥΣΙ» θά ἀνήκουν στήν ιδιοκτησία του.

“BOMBAY”

N E G R I S

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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



SPECIALISED  
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

**NAFTOMAR**  
BUSINESS CENTER  
252/254 KIFISSIAS AVENUE  
HALANDRI - ATHENS  
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5  
OPERATION: 6472046-8  
TX. 218541 / 218222  
CB. NAFTOMAR ATHENS

**NAFTOMAR**

SHIPPING & TRADING Co LTD  
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,  
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS  
TEL.: 4114910 (5 LINES)  
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"  
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

**CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.**  
114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES  
75008 - PARIS  
TL. 35.91.433 - 35.91.434  
TX. 640641 - 640695

**MERCANTILE SERVICES FOR  
THE MIDDLE EAST**  
KHOUJA BLDG, 5TH FLOOR  
VICTORIA SQUARE, BARADA STR. DAMASCUS  
TL. 223343 - 117747 TX. 11025

**NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.**  
UFFICIO DI RAPPRESENTANZA  
30, VIA G. FARÀ - 20124 MILANO  
TL. 657.0119 - 657.0465

## Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ

**265 πλοῖα, 4.722.247 τον. γκρός,  
ἔχασε τό έθνικό νηολόγιο σέ εννέα μῆνες**

'Από τά στοιχεία τών μεταβολών τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας που τηρούν άνελλιπώς τά «Ναυτικά Χρονικά», προκύπτει ότι, κατά τήν περίοδο 'Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1982, ή δύναμη τού ύπο 'Ελληνική σημαία στόλου έμειώθη κατά 265 πλοία συνολικής χωρητικότητος 4.722.247 τον. γκρός.

'Η συρρίκνωση τού έθνικου νηολογίου είναι άποτέλεσμα τής έγγραφής μόνον 82 πλοίων κατά τό έννεάμηνο, 1.722.945 τον. γκρός και τής διαγραφής κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα 347 σκαφών, 5.045.292 τον. γκρός, τά περισσότερα τών όποιων — 149 πλοῖα — ψύψαν αλλες σημαίες.

('Αντιθέτω, όπό τά σχετικά στοιχεία τού υπουργείου Ναυτιλίας προκύπτει ότι στό διάστημα 'Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1982 ή ύπο 'Ελληνική σημαία στόλος έμειώθη κατά 281 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.554.973 τον. γκρός, έμφανιζεται δηλαδή μεγαλύτερος δριμός πλοίων και μικρότερη ή συνολική τους χωρητικότητα).

'Αναλυτικά, σύμφωνα μέτα στοιχεία τών «Ναυτικών Χρονικών», κατά τό έννεάμηνο 'Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1982 ένεγράφησαν στό έλληνικό νηολόγιο τά κάτωθι 82 πλοία, 1.722.945 τον. γκρός τά όποια κατά κατηγορία κατανέμονται ώς έξης:

Μπάλκ κάρριες	Φορτηγά			Δεξ/πλοια		
	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	Τ.Γκρός	Πλοια	
Καθελκυσθέντα	12	289.501	6	73.500	6	203.386
Ναυπηγ. 76/82	4	101.56	2	12.597	2	160.453
Ναυπηγ. 66/75	8	178.114	21	132.403	8	414.297
Ναυπηγ. 56/65	2	27.660	8	38.021	3	91.497
Σύνολον	26	596.791	37	256.521	19	869.633

'Από τά 347 διαγραφέντα σκάφη που όπως προαναφέραμε ξεπέρασαν σε όλικη χωρητικότητα τά 5 έκατομ. τον. γκρός, 75 πλοία έπωληθησαν σε άλλοδαπούς έφοπλιστάς (τά περισσότερα ήταν φορτηγά ήλικιας πέραν τής δεκαετίας, 771.240 τον. γκρός), και 95 σκάφη 2.096.384 τον. γκρός άδηγήθησαν στά διαλυτήρια. Άκομη 28 σκάφη άντιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 207.700 τον. γκρός έβυθισθησαν ή έχαρακτηρίσθησαν κατά τήν ύπο έξέταση περίοδο τεκμαρτές ολικές άπωλειες. Και τά ύπόλοιπα άλλαξαν σημαία.

Παραβέτουμε κατωτέρω πίνακες αφ' ένός μέν τών διαγραφέντων πλοίων άνα κατηγορία και τονάζ τά όποια ένεγράφησαν σε ένα νηολόγια, καθώς και άνάλυση τών λοιπών άπωλειών τού έλληνικού νηολογίου και τήν αιτία τής διαγραφής.

### ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΣΤΑ ΞΕΝΑ

	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΜΑΛΤΑΣ	ΚΥΠΡΟΥ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΟΝΔΟΥΡΑΣ
<b>Μπάλκ κάρριερς:</b>						
76/82	2	47.359	—	—	—	—
66/75	1	31.098	2	24.996	1	21.673
56/65	1	18.451	8	114.159	1	8.975
	4	96.908	10	139.155	2	30.648

	Φορτηγά:					
76/82	—	1	10.003	—	1	1.573
66/75	2	8.573	20	113.358	2	13.832
56/65	—	39	259.246	18	111.722	8
1955	—	3	7.987	6	26.660	2
	2	8.573	63	479.594	26	152.214
					17	83.824
					3	19.850
						1
						10.609

	Μικτά:					
76/82	—	1	45.330			
66/75	—	1	72.335			
56/65	—	1	37.792			
	—	3	155.457			

	Δεξαμενόπλοια:					
76/82	—					
66/75	1	17.355	4	377.606	—	3
56/65	1	20.711	7	175.919	—	1
1955	—		1	10.933	—	
	2	45.666	12	564.458		4
					183.012	

## ΣΥΝΟΛΟΝ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΩΝ

ΜΒΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΣ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΜΙΚΤΑ		ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ	
4	96.908	2	8.573		2	45.666	
10	139.155	63	479.594		12	564.458	
2	30.648	26	152.214		4	183.012	
		17	83.824				
		3	19.850				
		1	10.609				
16	266.711	112	754.664	3	155.457	18	793.136

16	266.711
112	754.664
3	155.457
18	793.136

Σύνολον Διαγραφ. 149 1.969.968

Έκ των διαγραφέντων ένεγράφησαν:

εις Νησ. Λιβ.	8	151.147
εις Παναμά	88	1.338.664
εις Μάλτας	28	182.862
εις Κυπριακ.	21	266.836
εις Λιβάνου	3	19.850
εις Όνδούρ.	1	10.609
	149	1.969.968

1955	1	9.371	—	—
	18	289.491	10	128.840

Φορτηγά:	—	—	—	—
76/82	3	18.932	—	1 1.250
66/75	9	55.450	—	2 13.195
56/65	30	197.169	33	242.674 15 85554
1955	8	23.327	14	57.334 5 25.082
	50	294.878	47	300.008 23 125.081

Μικτά:	—	—	—	—
66/75	1	50.606	2	87.793
56/65	—	—	3	99.592

Δεξαμενόπλοια:	—	—	—	—
76/82	1	18.300	—	—
66/75	1	13.135	13	1.002.133
56/65	4	104.830	18	456.013 2 52.904
1955	—	—	2	22.005
	6	136.265	33	1.480.151 2 52.904

B.C.	18	289.491	10	128.840	3	29.715
ΦΟΡΤ.	50	294.878	47	300.008	23	125.081
ΜΙΚΤ.	1	50.606	5	187.385	—	—
ΔΕΞ.	6	136.265	33	1.480.151	2	52.904
	75	771.240	95	2.096.384	28	207.700

## ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ:

ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΞΕΝΟΥΣ	ΔΙΑΛΥΣΗ	ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ
Μπάλκ κάρριερς:		
76/82 2 46.917	—	1 12.498
66/75 5 86.643	—	—
56/75 10 146.560	10 128.840	2 17.217



## ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΩΝ

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ	149	1.969.968
ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΞΕΝΟΥΣ	75	771.240
ΔΙΑΛΥΣΗ	95	2.096.384
ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ	28	207.700
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	347	5.045.292

## AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Possidonos 12

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

## COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561



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

TELEX No. 6-20129 SA ★  
CABLE ADDRESS: ★  
"HERMES" DURBAN ★

# HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

## DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.:  
65181 - 67577 (5 LINES)

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

After Hrs Tel.  
523064 - 846474  
843647 - 370491  
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS  
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW  
**BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE**

# Νά άκούσουμε, ἔστω καί ἀργά, τήν καμπάνα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου πού χτυπά συναγερμό

**Μιά πολύ ἐνδιαφέρουσα ἐπιστολή τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ**

Στήν «Καθημερινή» δημοσιεύθηκε στις 12 ο-κτωβρίου μά πολὺ ἐνδιαφέρουσα ἐπιστολή τοῦ κ. Γιώργου Φουστάνου, τὴν ὥποια λόγω τῶν καιρῶν ἐπισπάνεσσαν πού περιέχει, δημοσιεύσαμε καὶ στὰ «Ναυτικά Χρονικά», εὐχόμενοι νά ὑπάρξουν καὶ ἄλλες ἀναλογες φωνές για νά ἀκούσεις ὁ ἑλληνικός λαὸς τὴν καμπάνα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου νά χτυπά συναγερμό ώστε νά μη φθάσσουμε στὸ σημεῖο νά τὴν ἀκούμε νά χτυπά ὄριστικά πένθιμα, δι-πως χαρακτηριστικά ἐπιγράφει ο ἐπιστολογρά-φος. Άλλα ἴδου ἡ ἐπιστολή:

Ἀγαπητή ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ,

Ἡ ιστορία, δυστυχῶς, ἀπέδειξε δτὶ ὁ χα-ρακτήρας τοῦ λαοῦ μας εἶναι τέτοιος, ώστε δέν ἐπέτρεψε σχεδόν ποτὲ νά ἐνωθούμε, σὲ κοινή προσπάθεια, νά προλάβουμε «άποιο κακό, τὶς περισσότερες φορές κωφεύαμε στὸ ἀκούσμα τοῦ κώδωνα τοῦ κινδύνου.

Οταν συντελείτο τό κακό, ὅρθωναμε ἐ-νωμένοι τό ἀνάστημά μας, πού — εἶναι εἰρ-νικό — ἀπέδειχθη ψηλότερο ἀπό δοσούμετρο.

Τό κακό δυμᾶς εἶχε συντελεσθῆ, καὶ τό τί-μημα εἶναι πάντα βαρύ. Καὶ σέ δριμένες πε-ριπτώσεις ἡ ζημιά, δυστυχῶς, ἀνέπανόρθω-τη.

Σήμερα, ὁ κώδωνας τοῦ κινδύνου ἔχει χτυπήσει — καὶ ἔντονα μάλιστα — μέσα ἀπό τά καράβια τῆς μεγάλης Ἐμπρικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἐμεῖς, οἱ κάτοικοι αὐτοῦ τοῦ τόπου πού ἀ-ποκαλεῖται καὶ «ναυτικός» κωφεύουμε. Οἱ ξένοι χαρακτηρίζουν τό φαινόμενο παράδο-ξο, ἔγω θά ἐλεγα λυπηρό. Ιδιαίτερα γιά τούς νέους αὐτοῦ τοῦ τόπου.

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία καταρρέει ἀπό μέ-ρα σὲ μέρα, λαβωμένη ἀπό τὴν παγκόσμια οἰκονομική κρίση καὶ τὴν ἀπώλεια τῆς ἀντα-γωνιστικότητάς της.

Σὲ αὐτή τὴν κατάσταση, θά περίμενε του-λάχιστον τὴν ζεστή περιθαλψή καὶ φροντίδα τῶν ἀνθρώπων τῆς χώρας μας, ἀλλοίμονο, ἡ χαριστική βολή φαίνεται δτὶ ἔρχεται «ἔκ τῶν ἔνδον».

Οἱ Ἑλληνες ἔχουν κάνει ἓνα μεγάλο σφάλμα. Ταύτισαν τὴν ἔννοια Ναυτιλία μέ-τοὺς ἐφοπλιστές. Καὶ οἱ ἐφοπλιστές ἔμαθε ὁ Ἑλληνας, εἶναι οἱ ἔχθροι τοῦ λαοῦ. «Ἔτοι τοῦ εἶπαν, ἔτοι τὸν ἔκαναν νά πιστεύῃ. Εἶ-παν στὸν κόδομο αὐτοῦ τοῦ τόπου δτὶ ὁ Ἑλ-ληνας ἐφοπλιστής δέν εἶναι σάν δους μας, ζῆ, τρώει, κινεῖται, κοιμάται διαφορετικά, καὶ πάνω ἀπό δλα, ἡ ἐπαγγελματική του ἐπι-τυχία δέν στηρίζεται στὴν ἰκανότητά του, ἀλλὰ σέ κομπίνες καὶ στὴν ἐκμετάλλευση τῶν ἐργάζομένων στὰ πλοία του. Δέν τοῦ εἶ-παν δτὶ ὁ Ἑλληνας ἐφοπλιστής εἶναι ὁ χτε-σινός τιμημένος καραβοκύρης, ὁ παλιός κα-λός συνεργάτης. Δέν τοῦ εἶπαν δτὶ τά παιδά του καὶ τά ἔγγονα του ἀκολουθούν σήμερα μέ τὴν ίδια ἀγάπη, τὴν πατροπαράδοτη δου-λειά.

Δέν τοῦ εἶπαν πώς ξεκίνησε ἀπό τά νησιά μας, πρὶν ἀπό πολλά χρόνια, μέ μοναδικό του ὅπλο τὸ μικρό πλοιάριο καὶ ὄργωνοντας τοὺς ὠκεανούς τοῦ κόδου, μέ μεγάλες θυ-σίες ἀξιώθηκε νά τό κάνη βαπόρι καὶ ἀργό-τερα βαπόρια. Μόνος, πειθοντας τὶς ξένες

τράπεζες νά τοῦ δανείσουν χρήματα, τὶς τράπεζες πού ἐντυπωσιάσθηκαν καὶ ἔδει-χαν ἐμπιστοσύνη στὶς μεγάλες ἰκανότητές του.

«Ἔτοι ἔγινε ἡ Ναυτιλία μας ἡ μεγαλύτερη, ἡ πρώτη στὸν κόδομο καὶ μετέφερε, ἀξιος Πρεσβευτής, τὴν κυανόλευκο σ' ὅλα τὰ λι-μάνια τῆς γῆς.

Δέν τοῦ εἶπαν πώς ἔγινε ὁ Πειραιάς, ἐνα ἀπό τὰ μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα τοῦ κόδου χωρὶς τὴν παραμικρή ἐπιβάρυνση στὸ κράτος μας, μέ μοναδική κίνηση τῆν ἐγ-κατάσταση τῶν γραφείων τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀπό ξένους τόπους ἐδῶ. Καὶ δέν τοῦ εἶ-παν δτὶ ὁ ἐφοπλιστής προσφέρει στὸν τόπο, σάν προϊόν τῆς δραστηριότητος τῆς ἐπιχει-ρήσεως του, τό μεγαλύτερο ποσοστό συναλ-λάγματος χωρὶς τό κράτος νά δαπανᾶ δρα-μή. Ὁ τουρισμός μᾶς φέρνει συνάλλαγμα, ἀλλὰ καὶ ἡ κρατική δαπάνη γιά τὴν ἀνάπτυξη τῆς ὑποδομῆς του εἶναι μεγάλη καὶ συνεχής, ἐνώ τὴν ἀνάλογη γιά τὴν ναυτιλία δαπάνη ἐ-πωμίζεται ἐξ ὀλοκλήρου ὁ ἐφοπλιστής.

«Ἔμαθε ὁ κόδομος νά κατηγορεῖ τοὺς ἐφο-πλιστές γιατὶ δέν ἔχουν καινούργια πλοία, μέ AIR — CONTITIONING, μέ αὐτοματι-σμούς, ὅπως ἔνα μέρος τοῦ στόλου ἄλλων Εύρωπαιων. Δέν τοῦ εἶπαν δτὶ οἱ Εύρω-παιοί ἐπιδοτοῦνται ἀπό τά κράτη τους.

Τό κυριώτερο, δέν τοῦ ἔδωσαν νά συνα-θανατή δτὶ ὁ Ἑλληνική Ναυτιλία ἐφτασε σή-μερα νά συντηρῆ οἰκονομικά τό 10% τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ, μέ ἀποτέλεσμα ὁ λαός μας, ἐκτοξεύοντας τό μισος του ἐναντίον τῶν ἐφοπλιστῶν νά χτυπά τό 10% τοῦ ίδιου τοῦ κορμοῦ του.

Δέν ἐπιθυμῶ νά προβάλω τούς Ἑλληνες ἐφοπλιστές. «Ἔστω καὶ ἐλάχιστοι σ' αὐτὸν τὸν τόπο, καὶ αὐτοὶ πού διαβάζουν τά «ψιλά» τῶν ἐφημερίδων γνωρίζουν τί προσφέρεαν καὶ προσφέρουν στὴν Πατρίδα μας.

Αὐτό δυμᾶς πού ἐπιθυμῶ εἶναι νά πῶ δτὶ εἶ-παι τραγικό νά κινδυνεύῃ ἡ Ναυτιλία μας ἀ-πό λάθος ἐκτιμήσεως. Οἱ Ἑλληνες Ναυτε-ρύτες, τά τελευταῖα ὄκτω περίου χρόνια ἐ-λαβανούσις αὐτήσιες στὶς ἀποδοχές τους που φτάνουν τό 400% περίπου. Οἱ καθαρές τους ἀποδοχές ἔχουν ἔξιστωθει σήμερα μέ πολ-λούς ἀπό τοὺς Εύρωπαιους συναδέλφους των, τῶν ὥποιων τό κοστος ζωῆς εἶναι ψηλό-τερο. Παράλληλα στὸ χρονικό αὐτό διάστη-μα ὁ Ἑλληνας ἐφοπλιστής καλυτέρευε καὶ τὴν ποιότητα τῶν πλοίων του.

Κι' δυμᾶς, ἐπειδή μάθαμε καὶ ἀκούσαμε δτὶ τό χειρότερο γιά τὸν Ἑλληνα ἐφοπλι-στή, ταυτίζοντας τά συμφέροντα τῆς Ναυτι-λίας μας μέ τὸ δικό του, σήμερα πού τὸ Ἑλ-ληνικό πλοίο χτύπησε τὴν Ἑλληνική πόρτα ζητώντας καταφύγιο, μέ χαμένη ἀνταγωνι-στικότητα, χωρὶς Ἐθνικά φορτία νά τοῦ ἔξι-σφαλίσουν ἀπασχόληση, χωρὶς δυνατότητα κρατικής οἰκονομικῆς ύποστηριξεως, θεω-ρήσαμε καλό νά ζητάμε νά φύγη ἀπό τά λι-μάνια μας γιατὶ μᾶς χαλάει τὴν θέα ἡ μᾶς εἶ-παν δτὶ δῆθεν μολύνει τό περιβάλλον.

Ὦρισμένες Ναυτεργατικές Όργανωσεις, πού διακηρύζουν δτὶ κόπτονται διά τά συμ-φέροντα τῶν ναυτεργατῶν μᾶς εἶπαν δτὶ ἡ-

κρίση εἶναι τεχνητή, τήν ἐφτιαχαν οἱ ἐφοπλι-στές. Γιά νά ἐκμεταλλευτοῦν τούς ναυτερ-γάτες, Ποιούς ναυτεργάτες; Οἱ ἀνεργοί ναυ-τεργάτες μας πού — εἰλικρινά λυπούμεθα — δέν ἔχουν σήμερα ἐργασία δέν θά μπο-ρούσαν νά ἐπανδρώσουν οὔτε 200 πλοία. Ἡταν ἀνάγκη νά δεθοῦν 1.000 γιά νά τούς ἐκμεταλλευτοῦν οἱ ἐφοπλιστές ἀν αὐτή ἡ ἀ-στεια ἐκδοχή είχε κάποια βάση;

«Ἄλλα εἶπαμε. Ὁ κόδομος κατάλαβε λάθος Ναυτιλία ίσους ἐφοπλιστής, ὁ ἐφοπλιστής αὐ-τοῦ πού προβάλλεται δισμενώς σέ τηλεοπτι-κές συνεντεύξεις ἀσχέτων μέ τὴν Ναυτιλία, σέ SERIAL τοῦ Ἐθνικοῦ καναλοῦ μας, σέ πρωινές ραδιοφωνικές ἐκπομπές γιά νά μή πούμε θέατρα καὶ ὄρισμένο ἀπό τό καθημε-ρινό τύπο. Ἡ δισμενής αὐτή μεταχείριση ἔ-χει ἐπιδράσει σ' ὅλη μας τὴν Ναυτιλία.

Παρ' ὅλα αὐτά, πίστεψε ὁ Ἑλληνας ἐφο-πλιστής δτὶ ἡ μπόρα θά περάσῃ, τό Ἐλληνι-κό πλοίο θά βρει τοὺς τρόπους πού θά τοῦ ἐ-σασφαλίσουν τὴν ἐπιβίωση.

Πιστεύοντας αὐτό, βασιστήκε στό γεγο-νός δτὶ ὁ Ἑλληνας ναυτεργάτης μέ ἀμεση ἀντίληψη τῆς καταστάσεως, θά προβληματι-σθῇ, θά κάνει σκέψεις γιά τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας, τό μέλλον του.

Βλέποντας τό 73% τοῦ παγκόσμια ἀρ-γούντος στόλου νά εἶναι Ἐλληνικός, βλέ-ποντας τοὺς Ἀπω Ανατολίτες νά συνεχί-ζουν τὴν προέλαση γιά τὴν πρωτιά τῆς Ναυ-τιλίας, βλέποντας τίς Εύρωπαικές μεγάλες Ναυτιλίες πού συρρικνώθηκαν καὶ δέν ἀφα-νιστήκαν ἐπειδή ἔχουν ἔθνικά φορτία καὶ κρατική ἐπιχορήγηση. Βλέποντας αὐτά θά περίμενε εὐλόγα κανεῖς νά κάνη καὶ αὐτός τίς προτάσεις του γιά τὴν ἐπιβίωση τοῦ Ἐλ-ληνικοῦ πλοίου.

«Ἡ Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία κα-τηγγειλε πρὶν λίγο καιρό τὴν σύμβαση τῆς συλλογικῆς ἐργασίας. Ἔσπευσε δέ, κρίνον-τας ἀπό τή δική της σκοπιά τὴν πραγματικότητα τῆς Ναυτιλίας μας νά ὑποβάλλει τά αι-τήματά της γιά τὴν ύπογραφή τῆς νέας συμ-βάσεως.

Μεταξύ ἄλλων αἰτημάτων πού ἐπιβαρύ-νουν τό κόπτος τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, ζή-τησε καὶ αὐξηση τῶν ἀποδοχῶν τῆς τάξεως τοῦ 35% γιά τά μέλη της.

Δέν ἐπιθυμῶ νά κάνω κριτική. Αὐτή τὴν ἀ-φήνω στοὺς ἄναγνωστες σας. Ἔπιθυμῶ δυ-μᾶς νά ζητήσω ἀπό αὐτούς, ὅπως καὶ αὐτό δ-λούς τοὺς Ἑλληνες, νά προβληματισθοῦν καὶ νά ἐνδιαφερθοῦν νά πληροφορηθοῦν ΣΩΣΤΑ γιά τὴν Ναυτιλία μας καὶ τά προβλη-ματά της.

Γιατὶ ἔτιχε ἡ Ναυτιλία μας νά εἶναι Ἐθνι-κό κεφάλαιο. Γιατὶ χωρὶς αὐτήν ὁ τόπος τους, ὁ τόπος μας, θά γίνη πιό φτωχός. Δέν πρέπει νά ἀδιαφορήσωμε. Σήμερα πού ἡ κρί-ση συνεχίζει ἀμείλικτα τό καταστροφικό τῆς ἔργο, καὶ τά Ἐλληνικά μας πλοία δένουν κα-θημερινά, πρέπει, ἔστω καὶ ἀργά νά ἀκού-σουμε τὴν καμπάνα τῆς νά χτυπά συναγε-ρόμενο.

Γιατὶ ἄλλις φοβάμαι, δτὶ σέ λίγο ὁ ἥχος της θά ἀκουστή ὄριστικά πένθιμος.

## Ειδιάζουσες ζημιές φορτίων και αποζημιώσεις

Κατά την Διεθνή Διάσκεψη των Ναυτασφαλιστών που πραγματοποιήθηκε τόν Σεπτέμβριο στό «Αμστερνταμ», υπεβλήθη άπό τόν Πρόεδρο της «Επιτροπής πολύ ένδιαφέρουσα μελέτη σχετικά με τις κατηγορίες των φορτίων που παρουσιάσαν κατά την τελευταία διετία ειδιάζουσες ζημιές στους ασφαλιστές.

Η μελέτη έκαλυψε ζημιές άπό μεταφορές χύδην ύγρων φορτίων, έμπορευματοκιβώτιων, κλοπή φορτίων άπό φορτηγά και τρέλερς, την πειρατεία, τις έκρηξεις άπό μεταφέρομενα εύπαθη φορτία και τέλος ζημιές που καλύπτονται άπό τους ναυτασφαλιστάς όταν λόγω χρεωκοπίας τού πλοιοκτήτου κατασχεθεί τό φορτίο.

Από τις παραπάνω κατηγορίες, τις περισσότερες ζημιές παρουσιάσαν κατά την περίοδο 1980-1981 οι άπωλειες χύδην ύγρων φορτίων και έμπορευματοκιβώτιων, ένων πλέον ώς σοβαρόταος κίνδυνος έμφανίζεται και ή πειρατεία. Ιδιαίτερα σημαντικές ήταν οι αποζημιώσεις που κατεβλήθησαν γιά παράδοση λιγότερης ποσότητας ή μερική καταστροφή ύγρων φορτίων γιά τις όποιες τό 1980 παρουσιάσθηκαν διεθνώς 47 περιπτώσεις και κατεβλήθησαν περι τά 10 έκατομ. δολλάρια και τό 1981 μόνον 12 και τά πληρωθέντα ασφαλιστρα έφθασαν τά 4.2 έκατομ. δολλάρια.

Στόν τομέα τών μεταφορών φορτίων μέ κοντέινερ παρουσιάζονται έπισης ποικίλες περιπτώσεις άπωλειας έμπορευματοκιβώτιων λόγω κακοκαιρίας ή βυθίσεως και οι ζημιές στους ναυτασφαλιστάς διεθνώς κατά την περασμένη διετία ξεπέρασαν τά 50 έκατομ. δολλάρια.

Η πειρατεία παρουσιάσεις ιδιαίτερη έξαρση μέ χαρακτηριστικά έπικινδυνες τις θαλάσσιες περιοχές της Νιγηρίας, Φιλιππίνων, Σιγκαπούρης και Ταϊλάνδης. «Ως οι μεγαλύτερες ασφαλιστικές ζημιές άναφέρθησαν η πειρατεία στό βελγικό σκάφος «Tackler Dosinisa» τό 1981 στό Λάγος της Νιγηρίας άξιας 220.000 δολλαρίων και στό άμερικανικό «Nuzia» άνοικτά της Μανίλα έπισης τό 1981 άπό τό όποιο έκλαπησαν 380.000 δολλάρια σέ μετρητά και μεταφέρομενα πυρομαχικά άξιας 126.000 δολλαρίων.

Μιά δλλη κατηγορία φορτίων, τά όποια λόγω της μεγάλης άξιας τους και της εύπαθειας που παρουσιάζουν κατά τις μεταφορές τους διά θαλάσσης, άπασχολησαν τους συνέδρους — μέλη της Διεθνούς «Ενώσεως Ναυτασφαλιστών, κατά τή πρόσφατη διετία 1981-82, οι όποιες κατά σειράν ήσαν:

• Τού πλοίου «Blue Hawk» τό όποιο μετέφερε 5.138 αύτοκίνητα τά όποια καταστράφησαν άπό πυρκαϊά μέ ασφαλιστική ζημιά 21.930.000 δολλάρια.  
 • Τού πλοίου «Seiryu» τό όποιο βυθίστηκε έμφορτο μέ προϊόντα χάλυβος άξιας 19.737.000 δολλαρίων.  
 • Τού βυθισθέντος «Elma Tres» μέ ασφαλιστική ζημιά φορτίου 8.000.000 δολλαρίων.  
 • Τού βυθισθέντος «Hornberg» μέ γενικό φορτίο ζημιάς 8.000.000 δολλαρίων.  
 • Τού βυθισθέντος «Pacific Charger» μέ φορτίο χάλυβος άξιας 7.000.000 δολλαρίων και τού «Cavo Cambanos» μέ φορτίο νάφθας στό όποιο έξερράγη πυρκαϊά και ή καταστροφή τού φορτίου ήταν άξιας 5.981.139 δολλαρίων.

Ός μία άκομη κατηγορία εύπαθων φορτίων χαρακτηρίσθηκαν οι γαιάνθρακες λόγω τής κακής ποιότητας τού άνθρακος που φορτώνεται σέ όριμενες περιοχές. Οι τελευταίες έκρηξεις πού σημειώθηκαν σέ φορτία γαιάνθρακων τής Νέας Όρλεάνης κατά τό 1981 άδηγησε τούς Άμερικανούς ναυτασφαλιστάς σέ συνεργασία μέ τίς άρμοδιες υπηρεσίες στήν έκπόνηση σειράς μελετών γιά τά αίτια πού προκαλούν τίς έκρηξεις στούς γαιάνθρακες ιδιαίτερα δέ στά φορτία έκεινα τά όποια μεταφέρομενα μέ φορτηγίδες μέσω ποταμών έπεραζονται άπό ύγρασία. Πάντως, ουγκρίνοντας τόν δύκο τών μεταφερομένων γαιάνθρακων και τίς σημειωθείσες μέχρι σήμερα ζημιές άπό έκρηξεις συμπεραίνεται δήτις έπροπτικός έλεγχος πού άσκειται είναι άρκετός και περιοριζεί τά σημειούμενα σοβαρά άτυχήματα στόν τομέα αυτό.

Τέλος ή κεντρική έπιτροπή της Διεθνούς «Ενώσεως Ναυτασφαλιστών ύπεβαλλε κατάλογο τών έξι μεγαλυτέρων ασφαλιστικών ζημιών άπό τήν άπωλεια φορτίων κατά τήν διετία 1981-82, οι όποιες κατά σειράν ήσαν:

- Τού πλοίου «Blue Hawk» τό όποιο μετέφερε 5.138 αύτοκίνητα τά όποια καταστράφησαν άπό πυρκαϊά μέ ασφαλιστική ζημιά 21.930.000 δολλάρια.
- Τού πλοίου «Seiryu» τό όποιο βυθίστηκε έμφορτο μέ προϊόντα χάλυβος άξιας 19.737.000 δολλαρίων.
- Τού βυθισθέντος «Elma Tres» μέ ασφαλιστική ζημιά φορτίου 8.000.000 δολλαρίων.
- Τού βυθισθέντος «Hornberg» μέ γενικό φορτίο ζημιάς 8.000.000 δολλαρίων.
- Τού βυθισθέντος «Pacific Charger» μέ φορτίο χάλυβος άξιας 7.000.000 δολλαρίων και τού «Cavo Cambanos» μέ φορτίο νάφθας στό όποιο έξερράγη πυρκαϊά και ή καταστροφή τού φορτίου ήταν άξιας 5.981.139 δολλαρίων.

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

## ‘Η Αμερικανική Ναυτασφαλιστική Αγορά Συναγωνιστικοί όροι και ίσχυρή πιστοληπτική θέση

Πολύ σημαντική ύπηρξε κατά την τελευταία πενταετία ή ανάπτυξη της Αμερικανικής άγοράς άσφαλισεων πλοίων, ή όποια συνεχίζει μία δυναμική συναγωνιστική πολιτική προσελκύσεως νέων πελατών οι οποίοι λόγω παραδόσεως η παλαιών δεσμών έκαλυπταν τά συμφέροντά τους στην άγορά του Λονδίνου.

Έπιχειρούμε παρακάτω μία σύντομη σκιαγράφηση της σημερινής ναυτασφαλιστικής άγοράς των Ήνωμένων Πολιτειών ή όποια με έπικεντρο τη Νέα Υόρκη καλύπτει ήδη ένα σημαντικό τμήμα της διεθνούς ναυτιλίας και ένα σεβαστό ποσοστό της έλληνόκτητης χωρητικότητας.

“Οπως στην άγορά του Λονδίνου, όπου υπάρχουν οι άσφαλισται των «Λόδης» και οι «Λόντον Ινστιτιούτ οφ Αντεράϊτερ», έτοι και στην Αμερική οι ναυτασφαλισται χωρίζονται στους άνηκοντες στο Συνδικάτο (Αμερικαν Χάλ Ινσούρανς Συντικέτη) και διάφορους άνεξάρτητους «Κόμπανυ» ή «Ιντιπέντεντ». Μέχρι την τελευταία πενταετία ή άγορά του Λονδίνου προσέλκυε κατά κανόνα την μερίδα του λέοντος της ναυτασφαλιστικής άγοράς λόγω της παλαιάς παραδόσεως και της καλής φήμης που ένεπνευαν οι Βρετανοί Αντεράϊτερ τόσο πρός τους έφοπλιστικούς κύκλους σσο και πρός τις Τράπεζες και τους χρηματοδοτικούς όργανους.

Οι οικονομικές έξελιξεις των τελευταίων έτων σε συνδυασμό με την αύξανόμενη προσάρθρια των Αμερικανών νά μπούν στην ά-

γορά άσφαλισεως πλοίων, προσφέροντες συναγωνιστικούς όρους και μιά ίσχυρή πιστοληπτική θέση, δύνης πολλούς άπο τούς έφοπλιστάς οι οποίοι ήδη έξετάζουν τό κόστος των άσφαλιστικών άγορών της Ευρώπης και της Απω Ανατολής, νά δοκιμάσουν νά καλύψουν τά σκάφη τους στην Αμερικανική ναυτασφαλιστική άγορά. Πρός την κατεύθυνση αύτή συνέτεινε κυρίως το γεγονός ότι η συνεχώς αύξανουσα σε μέγεθος έλληνη ναυτιλία έχρηματοδοτείτο άπο Αμερικανικές Τράπεζες, μετέφερε Αμερικανικά προϊόντα και δέν ήταν παρά ένα φυσικό έπακλουμο νά άσφαλίζεται σε Αμερικανούς «Αντεράϊτερς».

Σπάζοντας έτσι το μονοπώλιο του Λονδίνου, οι πλοιοκτήτες δρχισαν νά άσφαλίζουν βάσει της καλύτερης προσφοράς έπιτυχαντας χαμηλότερο κόστος, γεγονός πού βοήθησε τους άμερικανούς ναυτασφαλιστάς νά μεγαλώσουν όλο και περισσότερο τό μερίδιο τους στην διεθνή ναυτιλία, προσφέροντας μιά πολύ ίσχυρή άντασφαλιστική βάση και πληθώρα άσφαλιστικών έταιριών με τεράστια άποθέματα κεφαλαίων.

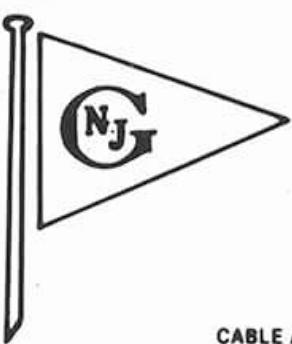
Σήμερα, τό Αμερικανικό «Σύντικέτη», στό όποιο μέλη είναι 60 άσφαλιστικές έταιριες, παρουσιάζει ένεργητικό 38 δισεκατομμύριων δολλαρίων και καλύπτει ναυτασφαλιστικούς κινδύνους μέχρι 45 έκατομ. δολλαρίων άνα πλοϊ. Από την άλλη πλευρά οι διάφορες Ασφαλιστικές έταιριες και οι άνεξάρτητοι «Αντεράϊτερς» παρουσιάζουν ένεργητικό της τάξεως των 17 δισεκατομμύ-

ρίων δολλαρίων και καλύπτουν ναυτιλιακούς κινδύνους 300 έκατομ. δολλαρίων. Στά παραπάνω στοιχεία των Αμερικανών ναυτασφαλιστών δέν υπολογίζονται οι πολλές άντασφαλιστικές έταιριες και άνεξάρτητοι άντασφαλιστές πού καλύπτουν μέρος τών άσφαλισθμένων κινδύνων κατά περίπτωση.

Συνολικά, μπορεί νά υπολογισθεί ότι η Αμερικανική ναυτασφαλιστική άγορά παρουσιάζει ένεργητικό 55 δισεκατομμύρια δολλαρία και η θεωρητική άσφαλιστική δυναμικότητα άνα πλοϊ μπορεί νά φθάσει τά 690 έκατομ. δολλάρια, στοιχεία πού άποδεικνύουν την εύρωστια και την πιστότητα τών προσφερομένων άσφαλιστικών υπηρεσιών, ένω πρέπει νά σημειωθεί ότι τό μεγαλύτερο ποσοστό της άντασφαλισθως τών κινδύνων πραγματοποιείται σε άμερικανικές έταιριες χωρίς την άναμειξ ένων έταιριών.

Η σημαντική ανάπτυξη της Αμερικανικής άσφαλιστικής άγοράς πλοίων κατά τα τελευταία χρόνια και η σαφής πρόθεση των Αμερικανών ναυτασφαλιστών νά συνεχίσουν μία συναγωνιστική πολιτική έναντι των Ευρωπαίων και τών ναυτασφαλιστών της Απω Ανατολής είναι ένα άναμφισβήτητο δόθελος γιά την διεθνή ναυτιλία της οποίας ή έξελιξη και ο μεγεθυντισμός άπαιτούν τή υπαρξη τεραστίων άσφαλιστικών όργανοισμών με ίκανά άποθέματα νά καλύψουν τά σημερινά άκριβά νέα σκάφη και τις μεγάλες άξεις τών μεταφερομένων διά θαλάσσης προϊόντων.

## 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

# HELLENIC SHIPYARDS Co.



## SKARAMANGA YARD

**ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY**



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



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

### 500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

### 250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

\*

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

\*

**BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt**

\*

#### *OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD*

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

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

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

# Οι έγκαταστάσεις πετρελαίου στήν άνοικτή θάλασσα

Η αλματώδης άνάπτυξη των πλωτών έξεδρών. Τά τεράστια έξοδα τής έγκαταστάσεώς τους. Τό υπερσύγχρονο UMC. Τό πρόβλημα τής άσφαλτικής κάλυψης. Η άγορά τού Λονδίνου και οι λοιπές άσφαλτικές άγορές.

Κανείς δέν μπορεί νά άρνηθει ότι ή πετρελαιοβιομηχανία είναι μία προοδευτική και άνανεωτική βιομηχανία. Από τά μέσα τού περασμένου αίώνα που άγωνιζονταν μέν έγκλινους γερανούς νά τρυπήσουν τή γη, μέχρι τίς σημερινές τεράστιες έγκαταστάσεις και τίς τοιμεντένιες πλατφόρμες τών 500 χιλιάδων τόννων, ή πετρελαιοβιομηχανία άπειδει τήν έκσυχρονιστική της τάση και τήν τεχνολογική της άνάπτυξη.

Περισσότερο άπό κάθε άλλη περιοχή, ή Βόρειος Θάλασσα στάθηκε τό έλατηριο πού οιστρηλάτησε τίς πετρελαιοβιομηχανίες, τούς κατασκευαστές και τούς ναυπηγούς και άκομά ένα σωρό άλλες βιομηχανίες, νά άναπτυξούν ύλικους και μεθόδους και νά φτιάξουν σιδηροκατασκευές πού ουτε νά ονειρευτεί κανείς θά μπορούσε πρό εικοσαετίας. Τό τραχύ περιβάλλον τής, τά βαθειά της νερά και οι άφιλόδενες καιρικές της συνθήκες, συνωμότησαν γιά νά βάλουν σέ πειρασμό τήν άξινεια δλων έκεινων πού άσχολήθηκαν μέν τήν άνόρυξη και τήν παραγωγή τού πετρελαίου. Ας μη ξεχνούμε ότι δέν είναι πάνω άπό 12 χρόνια πού τό έμπορεύσιμο πετρέλαιο πρωτανακαλύφθηκε στή Βορ. Θάλασσα. Μέσα σ' αύτά τά χρόνια είδαμε τή δημιουργία τεράστιων τοιμεντένιων έξεδρών έφοδιασμένων μέ τά μέσα διατρύσεως, άνορύξεως και άποθηκευσεως τού πετρελαίου και σχεδιασμένων έτσι πού νά περιορίζουν κατά τό δυνατό τό κόστος και τή διάρκεια τών έργασιών στήν άνοικτή θάλασσα. Όταν οι συνθήκες τού θαλασσίου βυθού δέν συνοούσαν τή χρήση τών τοιμεντένιων έξεδρών, δημιουργήθηκαν οι χαλύβδινες έξεδρες μέν χιώνια 30 και 40 χιλιάδων τόννων. Ή πόντιση συμπαγών σημαντήρων σέ εκτεθειμένες περιοχές, άρθρωτοι πύργοι σήμανσης και φόρτωσης μέ συμπαγείς πόδες στήριξης και γενική σύνδεση μέ τή βάση τού βυθού και άλλα παρόμοια σχεδιάστηκαν και έφαρμόσθηκαν γιά νά μπορέσουν νά σταθούν στή Βορ. Θάλασσα.

Σήμερα μία άπό τίς πιο σύγχρονες έγκαταστάσεις θεωρείται τό Underwater Manifold Centre (UMC) πού τοποθετήθηκε επιτυχώς στίς 18 Μαΐου 1982 στή θαλάσσια περιοχή Κορμοράν, 90 μίλια βορειοανατολικά τών νησιών Σέλαντ στή Βορ. Θάλασσα. Κατασκευάσθηκε και έγκαταστάθηκε γιά λογαριασμό μίας μικτής ύποθαλάσσιας έπιχειρησης πού ίδρυσαν ή Σέλλ και ή ESSO τό 1974 και τό κόστος του έφθασε τά 370 έκατ. λιρών. Η παραγωγή του θά όρχιζε τό 1983 και ή άποδοσή του ύπολογιζεται σέ 50.000 βαρέλια ήμερησιών. Είναι φτιαγμένο γιά χειρισμό 9 φρεάτων ένω δλες οι έργασιες έλεγχου και παρακολούθησης θά γίνωνται μέσω καλώδιου πού θά μεταφέρει ήλεκτρική ήνέργεια και γραμμές έλεγχου άπο μία πλα ιδρού μέ σε άπόσταση 5 μιλών. Η έγκατάστασή του ύπηρε μία πραγματική έπιτυχία πού πραγματοποιήθηκε μέσα σέ 3 1/2 ώρες άπο τήν ώρα πού άρχισε η ρυμούλκηση μέχρι πού ή τεράστια χαλυβοκατασκευή πού έμοιαζε μέ ποδοσφαιρικό γήπεδο και ζυγίζε 2.100 τόννους, άκουμπησε στό βυθό τής θά-

λασσας σέ βάθος 500 ποδών έκει άκριβως πού είχε προγραμματισθεί.

"Όπως είναι φυσικό τό κόστος τέτοιων κατασκευών είναι τεράστιο καί ή άξια τής κάθε έξεδρας φθάνει σέ έκατοντάδες έκατομμυρίων δολλαρίων ένω σέ όρισμένες περιπτώσεις, έφθασε τό 1 ½ δισεκατομμύρια. Μπροστά σέ τέτοια ποσά, οι άσφαλτικές έταιρες έπρεπε νά βρούν και νά έφαρμόσουν νέες μεθόδους γιά τήν κάλυψη τους. Εύτυχως όπως σέ δλα τά πράγματα, τό άρχικα υπερφυσικό γίνεται ρουτίνα και τό μοναδικό γίνεται συνηθισμένο. "Ετοι συνέβη μέ τό άμερικανικό διαστημικό πρόγραμμα κι' έτσι συνέβη και μέ τήν πετρελαιοπαραγωγή τής άνοικτης θαλάσσης. Πράγματι τό 1976 ή πλήρης κάλυψη μίας πλωτής έξεδρας άξιας 350 έκατομ. δολλαρίων ήταν πράγμα άδυνατο. Σήμερα άξια 2 δισεκ. δολλαρίων είναι πραγματοποιήσιμη.

Μολονότι τά κύρια ποσά τής άσφαλτης άντλούνται άπό τήν άγορά τού Λονδίνου, ή συμμετοχή τού ύπολοίου άσφαλτικού κόσμου γίνεται καθημερινά καλύτερη. Οι άμερικανοι άσφαλτές άρχισαν νά βλέπουν διτί υπάρχουν και άλλα πεδία άσφαλτης έκτός άπό τά σπίτια, τ' αύτοκίνητα και τίς άσφαλτεις ζωής και ύγειας. Η Σκανδιναϊκή άσφαλτική άγορά έπισης έπεκτάθηκε σημαντικά δχι μόνο γιά τά δικά της συμφέροντα πού προκύπτουν άπό τίς τεράστιες άνακαλύψιες ύδρογονανθράκων άνοικτά άπό τίς άκτες της άλλα και σέ σχέση μέ τίς άπαιτήσεις τής παγκόσμιας ένεργειακής έρευνας. Στίς άναγκες τής έρευνας άυτής άνταποκρίθηκαν τέλος και οι άσφαλτικές άγορές τής Εύρωπης, δηως έπισης και ή "Άπω και Μέση" Ανατολή, ή Νότιος Άμερική, ή Καναδάς και διάφορα μέρη τής άφρικανικής ή πείρου. Δεδομένου δέ άπο ή άλτρουσιμός δέν είναι τό κίνητρο τής άσφαλτικής έπιχειρήσεως πρέπει νά θεωρήσουμε βέβαιο ότι ή άσφαλτη τών κινδύνων τών πλωτών έξεδρών άποτελεί ένα πεδίο έπικερδούς προσπαθείας.

Μερικές πρόσφατες άπωλειες κατέδειξαν τίς τεράστιες δαπάνες πού είναι ένδεχόμενο νά χρειασθούν γιά νά θέσουν ύπο έλεγχο μία έκρηκη. Από τίς άπωλειες αύτές μερικές πήραν μεγάλη δημοσιότητα ένω άλλες πέρασαν μάλλον άπαρατήρητες. Έκρηκες σέ χεραίες πετρελαιοπηγές ή σέ ρηχά υδάτα σέ μεμονωμένα άτυχηματα στή Δυτ. Αφρική ή στήν Ινδονησία έδειξαν ότι ή έλεγχος τών φρεάτων στοιχίζει πολλές δεκάδες έκατομμυρίων δολλαρίων. Οι μεγαλύτερες ζημιές

ζημιές πού ύπερβαίνουν τά 200 έκατομ. δολλάρια δέν άποδιδονται σέ έκρηκεις φρεάτων ή άναφέρονται σέ άπωλειες προερχόμενες άπο τήν παραγωγική διαδικασία. Συνήθως μετατίθενται στούς ώμους τής άσφαλτικής άγοράς δαπάνες όπως ή έπαναπόκτηση τού έλεγχου σέ άνατιναχθέντα φρέατα, ή κατάσβεση πυρκαϊάς σέ φρέαρ πετρελαίου ή αερίου, ή εύθυνη γιά διαρροή, ρύπανση ή μόλυνση προερχόμενες άπο φρέατα, ή άνασχεση διαρροών ή ο καθαρισμός ρυπάνσεων πού προήλθαν άπο φρέατα, τό ξανάνοιγμα φρέατος πού χάθηκε ή καταστράφηκε άπο έκρηκη, άνασκαφή ή πυρκαϊά. Συχνά τά έξοδα αύτά είναι υψηλότερα άπο τίς δαπάνες τής άρχικης έργασίας γιατί άπαιτούν μέσα υψηλότερης τεχνολογίας.

Ιστορικά, ή άσφαλτική άγορά τού Λονδίνου άνταποκρίθηκε πρώτη στή σχετική ζητηση και κάλυψε τούς κινδύνους τού έξειδικευμένου αύτού τομέα. Μέχρι τό 1975 μπορούμε νά πούμε πώς κατείχε τό μονοπώλιο. "Έκτοτε θώμα όρισμένες άσφαλτικές έταιρίες τής Άμερικής μπόρεσαν νά συναγωνισθούν έπιτυχώς τό Λονδίνο, άρχικως μέν σέ χεραίες πετρελαιοπηγές άργοτερα δέ και σέ έγκαταστάσεις άνοικτης θαλάσσης. Σέ συνδυασμό μέ τή Σκανδιναϊκή άγορά ή κάλυψη φθάνει τά 50 έκατομ. δολλαρίων. Οι έναλλακτικές αύτές δυνατότητες και τό γεγονός ότι οι έργασίες πού κάλυψε ή Άμερική άποδειχθηκαν — συμπληρωματικά ίσως — έπικερδείς, δηγηησε σέ κάποια διάβρωση τής Αγγλικής άγοράς.

Σήμερα η τεχνολογία τού πετρελαίου και τού άεριου άναπτυσσεται ταχύτατα. "Ηδη έχουν διατρυθεί φρέατα σέ βάθη άποστευτα. Στήν Έηρά έχουν γίνει διατρύσεις σέ βάθος 35.000 ποδών και σέ θαλάσσιο βυθό μέχρι 5.000 ποδών και μάλιστα κάτω άπο έχθρικές φυσικές συνθήκες. Αύτό προϋποθέτει τεράστιες δαπάνες τόσο γιά τήν άρχικη δσο και γιά τίς συμπληρωματικές έργασίες. Τά συνήθη τρέχοντα προπαρασκευαστικά έξοδα γιά μία τέτοια έγκατάσταση μπορούν κάλλιστα νά ξεπεράσουν τό 1 έκατομ. δολλ. Μέ περιόδους άναγκαστικής άργιας λόγω καιρικών συνθηκών και μέ καθημερινά προβλήματα ρύπανσης ή μόλυνσης — τά δηλητηριώδη άερια θέλουν ίδιατερη προσοχή — τά έξοδα άνεβαίνουν σέ άστρονομικά ποσά. "Ετοι σέ πολλές περιπτώσεις διάφοροι γεωγραφικοί, οικονομικοί και άλλοι άπροβλεπτοι παράγοντες έδηγησαν σέ άπαιτήσεις τών όποιων ή τελικός διακανονισμός δέν είχε καμμιά σχέση μέ τήν άρχικως ύπολογισθείσα δαπάνη.

Είναι βέβαιο ότι τά προβλήματα θά έκαπολουθούν νά δημιουργούνται σέ μια τόσο ριψοκινδυνή έπιχειρηση. Γι' αύτο και είναι άπαραίτητο νά συνεχισθεί ή στενή συνεργασία μεταξύ τών ένδιαφερομένων μερών ώστε νά έξασφαλισθεί μία βιώσιμη και ίκανη ή άνταποκρίθει στής βαρείες άπαιτήσεις τής ένεργειακής βιομηχανίας.

**ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΝΕΟΣ 25-28 ΕΤΩΝ ΓΝΩΡΙΖΩΝ ΑΓΓΛΙΚΑ.  
ΓΝΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΠΟΥΔΕΣ  
ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΘΑ ΠΡΟΤΙΜΗΘΟΥΝ.  
ΣΤΕΙΛΑΤΕ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ  
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 640 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

## ‘Υπαγωγή ἐπενδύσεων ναυτικῶν στὸν ἀναπτυξιακό νόμο 1262/82

Μιά πολὺ ἐνδιαφέρουσα κοινὴ ἀπόφαση τῶν ὑπουργῶν Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πού ἀφορά τὴν ὑπαγωγὴν ἐπενδύσεων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν στὶς διατάξεις τοῦ ἀναπτυξιακοῦ νόμου 1262/82 δημοσιεύθηκε στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (Τεύχος ‘Ἀναπτυξιακῶν Πράξεων καὶ Συμβάσεων’). Τὴν ἀπόφασην αὐτὴν τὴ δημοσιεύμενη ὁλόκληρη κατωτέρω γιά τὴν ἐνημέρωση τῶν ἐνδιαφερομένων μὲ τὴν παρατήρηση: Πρῶτο, ὅτι είναι ἡ πρώτη φορά πού παρέχεται στούς ναυτικούς μας ἡ δυνατότητα νὰ πραγματοποιήσουν παραγωγικές ἐπενδύσεις μὲ τὴν παροχὴ τῶν κινήτρων καὶ τῶν ἐνισχύσεων πού προβλέπονται ἀπὸ τὸν προαναφερθέντα νόμο γιά τὴν οἰκονομική καὶ περιφερειακή ἀνάπτυξη τῆς χώρας. Καὶ, δεύτερο, ὅτι ἐνδιαφέρομενοι θά σπεύσουν νὰ ἐπωφεληθοῦν.

Τὸ πλῆρες κείμενο τῆς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει ὡς ἔξη:

### “Ἄρθρο 1

Γιά τὴν ὑπαγωγὴν ἐπενδύσεων Ἑλλήνων ναυτικῶν τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας στὶς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 17 τοῦ N. 1262/82 ἀπαιτεῖται ἕκτος ἀπὸ τίς γενικές προϋποθέσεις τοῦ N. 1262/82 καὶ τίς ειδικές τοῦ ἀρθρου 17 αὐτοῦ τοῦ Νόμου, νά συντρέχουν καὶ οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

1. Ἡ πλειοψηφία τῶν κεφαλαίων τῆς ἐπιχείρησης ιδίων ἐταιρικῶν ἡ μετοχικῶν, πού ἀναλαμβάνει τὴν ἐπένδυση νά ἀνήκει σὲ ‘Ἐλληνες ναυτικούς τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας καὶ οἱ συνεισφορές τους σ’ αὐτά νὰ προέρχονται ἀπόδεδειγμένα ἀπὸ εἰσαχθέν συνάλλαγμα μῇ ὑποχρεωτικά ἐκχωρητέο στὴν Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος.

2. Ἡ συμμετοχή τους στὸ κεφάλαιο τῆς ἐπιχείρησης μπορεῖ νὰ προέρχεται στὸ σύνολο τῆς ἡ μέρος τῆς ἀπὸ εἰσφορά καὶ κεφαλοποίηση ἀξίας οἰκοπέδου πού είναι ἀναγκαῖο γιά τὴν πραγματοποίηση τῆς ἐπένδυσης ἐφόσον τὸ οἰκόπεδο αὐτό ἔχει ἀγορασθεῖ μὲ ἀντίτυπο συναλλάγματος ἔξωτερικοῦ μῇ ὑποχρεωτικά ἐκχωρητέου στὴν Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος.

3. Τὰ κεφάλαια τῆς ἐπένδυσης πού είναι ἀναγκαῖα γιά τὴν κάλυψη τοῦ ποσοστοῦ τῆς Ἐλλάδος.

5. Εφόσον ἡ ἐταιρία ὑπάρχει κατά τὴν ἡ-

διας συμμετοχῆς σ’ αὐτή πρέπει νά ἀνήκουν κατά πλειοψηφία σὲ ‘Ἐλληνες ναυτικούς τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας καὶ σὲ περίπτωση σύστασης ἐταιρίας τὸ ἐταιρικό κεφάλαιο νά καλύπτει τουλάχιστο τὸ ποσοστό ἴδιας συμμετοχῆς στὴν ἐπένδυση.

### “Ἄρθρο 2

Γιά τὴν ἔξταση αἰτησης ὑπαγωγῆς μιᾶς ἐπένδυσης Ἐλλήνων ναυτικῶν τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας στὶς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 17 τοῦ N. 1262/82 ἀπὸ τίς Γνωμοδοτικές Ἐπιτροπές τοῦ ἀρθρου 8 αὐτοῦ τοῦ Νόμου, ἀπαιτεῖται ἡ αἰτηση πού θά ὑποβληθεῖ νά συνοδεύεται ἕκτος ἀπὸ τὰ κατά περίπτωση δικαιολογητικά πού καθορίζονται μὲ τὴν ὑ’ ἀριθ. IE/7977/28-6-1982 ἀπόφαση τοῦ ‘Ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ ὅπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα καὶ ἀπὸ τὰ ἀκόλουθα ἐπιπλέον δικαιολογητικά:

1. Βεβαίωση τοῦ ‘Ὑπουργού’ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (Ὑπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων) μὲ τὴν ὥποια νά βεβαιώνεται ὅτι ὁ ἐνδιαφέρομενος ναυτικός ἔχει θαλάσσια ὑπηρεσία σὲ σκάφη τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας πάνω ἀπὸ τρία χρόνια.

2. Βεβαίωση τῆς Τράπεζας τῆς Ἐλλάδος ὅτι ἔχει εἰσαχθεῖ συνάλλαγμα πού ἀντιστοιχεῖ στὸ ἀναφερόμενο στὴ βεβαίωση τῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρίας ποσὸ δραχμῶν πού ἀφορά τὴν μισθοδοσία τοῦ ἐπενδιαφέρομενο ναυτικοῦ.

3. Βεβαίωση Τράπεζας ἐσωτερικοῦ ἡ ἔξωτερικοῦ μὲ τὴν ὥποια νά βεβαιώνεται ὅτι ὁ ἐνδιαφέρομενος ναυτικός ἔχει καταθέσεις σὲ συνάλλαγμα καθώς καὶ δηλώση τοῦ N.A. 105/69 τοῦ ἐπενδυτοῦ ὅτι ἔχει καταθέσεις σὲ συνάλλαγμα σὲ Τράπεζα ἐσωτερικοῦ ἡ ἔξωτερικοῦ ἡ ὅτι θά εἰσαγάγει τὸ ἀπαιτούμενο συνάλλαγμα γιά νὰ καλύψει τὴ συμμετοχή του κατὰ πλειοψηφία στὸ κεφάλαιο τῆς ἐπιχείρησης ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας πού θά ἀναφέρεται στὴν ἐγκριτική ἀπόφαση.

4. Σὲ περίπτωση ἐταιρίας τὸ καταστατικό της πού γιά ὅμορρυθμες καὶ ἐτερόρρυθμες ἐταιρίες θά ἔχει περιβληθεῖ τὸν τύπο συμβολαιογραφικοῦ ἔγγραφου. Στὸ καταστατικό αὐτό θά ὑπάρχει ειδικὴ μνεία γιά τὸ ὑφος τοῦ εἰσαγόμενου συναλλάγματος.

5. Εφόσον ἡ ἐταιρία ὑπάρχει κατά τὴν ἡ-

μερομηνία ὑποβολής τῆς αἰτησης, ἐκτός ἀπὸ τὸ καταστατικό θά ὑποβάλλεται δικαιολογητικό νομίμου ἐκπροσώπησης.

Στὴν ἀντίθετη περίπτωση θά ὑποβάλλεται δηλώση τοῦ N.A. 105/69 στὴν ὥποια θά δηλώνεται ἡ νομική μορφή τῆς ἐταιρίας πού θά ἀναλάβει τὴν ἐπένδυση, τὸ ὑφος καὶ ἡ σύνδεση τοῦ ἐταιρικοῦ κεφαλαίου αὐτῆς.

6. Δηλώση τοῦ N.D. 105/69 δητὶ ὁ ἐνδιαφέρομενος ἐπενδυτής ἐνεργεῖ ἀποκλειστικά καὶ μόνο γιά λογαριασμό του.

### “Ἄρθρο 3

‘Επιχειρήσεις Ἐλλήνων ναυτικῶν τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας πού θά ὑπαχθοῦν στὶς διατάξεις τοῦ N. 1262/82 ἀπαγορεύεται πρὶν ἀπὸ τὴν παρέλευση 10ετίας, χωρίς προηγούμενη ἐγκριτική ἀπόφαση τοῦ ‘Ὑπουργοῦ’ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, νά μεταβιβασθοῦν ἡ νά μεταβιβάσουν ἐταιρική μερίδα ἡ ποσοστό αὐτῆς. Οἱ μετοχές τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιριῶν θά είναι γιά μιὰ 10ετία ὄνομαστικές καὶ μή μεταβιβάσιμες.

### “Ἄρθρο 4

‘Επιχειρήσεις Ἐλλήνων ναυτικῶν τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας πού θά ὑπαχθοῦν στὶς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 17 τοῦ N. 1262/82 καὶ δένθα καλύψουν τὰ ἀναφερόμενα στὰ δικαιολογητικά γιά τὴν ὑπαγωγὴ τῆς ἐπένδυσης τους στοιχεία ὑποχρεούνται σὲ μερική ἡ ὀλική ἐπιστροφή τῆς ἐπιχορήγησης μὲ ἀπόφαση τοῦ ‘Ὑπουργοῦ’ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἐκδιδόμενη μετά ἀπό ἀπόφαση τῆς ἀρμόδιας ἡ πότο τοῦ N.D. 1262/82 Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς κατ’ ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 6 παρ. 5 τοῦ νόμου αὐτοῦ.

### “Ἄρθρο 5

‘Ἐπενδύσεις τοῦ ἀρθρου 25 παρ. 3 τοῦ N. 1262/82 γιά τὶς ὥποιες συντρέχουν οἱ προϋποθέσεις τοῦ ἀρθρου 17 παρ. 1 τοῦ ἡδιουτυνόμου πυρούν νά ἔξετάζονται ἀπὸ τὶς γνωμοδοτικές Ἐπιτροπές, ἐφόσον οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐπενδυτές ὑποβάλλουν ὑπεύθυνη δηλώση τοῦ N.D. 105/69, στὴν ὥποια νά δηλώνουν δητὶ οἱ ἐπενδύσεις τους ἔχουν τὶς προϋποθέσεις τοῦ ἀρθρου 17 τοῦ N.D. 1262/82 γιά τοὺς ‘Ἐλληνες ναυτικούς τῆς μεσογειακῆς καὶ ποντοπόρου ναυτιλίας καὶ δητὶ θά προσκομίσουν τὰ δικαιολογητικά τοῦ ἀρθρου 2 τῆς παρούσης.

Tel. 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR  
CABLES STAMATIOU

# GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Πειραιϊκή Νομολογία

ΠΟΛΥΜΕΔΑΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 558/1982

Πρόεδρος: Θ. Αποστολόπουλος

Εισηγητής: Άνδ. Μαρκάκης

Δικηγόρος: Σοφία Αδάμ, Σπ. Καρακίτσος

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — "Ελλειμμα" — Αποζημίωση παραλήπτη από τόν άσφαλιστή — Ασφαλιστική ύποκατάσταση — "Ασκηση" από τόν άσφαλιστή άγωγής έναντιον τού μεταφορέα — Διεθνής δικαιοδοσία έλληνικών δικαστηρίων — Ρήτρα (στή φορτωτική) έφαρμογής τής διεθνούς συμβάσεως τής 25 Αύγουστου 1924 (κανόνες τής Χάγης) όπως έχει γίνει δεκτή στή χώρα φορτώσεως (Δ. Γερμανία) — "Εγκυρη" — Ορία εύθυνης τού θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τό γερμανικό δίκαιο — Αίτημα έπιδικάσεως τής άπαιτήσεως σέ αυτούσιο ξένο νόμισμα. Μή νόμιμο — Τοκοδοσία από τήν ήμέρα διαπιστώσεως τού έλλειμματος — Τεκμήριο ήπαιτιότητας τού μεταφορέα — Ρήτρα (στή φορτωτική) άπαλλαγής από τήν εύθυνη γάρ περιστατικά πού συμβαίνουν μετά τήν έκφρωση — "Εγκυρη" (καί γιά τό δίκαιο τής Δ. Γερμανίας) — Άνευθυνότητα μεταφορέα γιά τά τυχηρά (σύμφωνα καί με τό γερμανικό δίκαιο).

Τό αίτημα έπιδικάσεως άπαιτήσεως σέ αυτούσιο άπλοδαπό νόμισμα δέν είναι νόμιμο διότι είναι άντιθετο μέ τήν άναγκαστική διάταξη τού άρθρ. 6 § 1 τού ν. 5422/1932. Ό ενάγων δικαιούται νά ζητήσει μόνο τό ισότιμο τού άπλοδαπού νομίσματος σέ δραχμές (πλειοψ.).

Τό αίτημα έπιδικάσεως σέ αυτούσιο ξένο νόμισμα είναι νόμιμο, δταν πρόκειται γιά χρηματική ένοχή καί δημιουργήθηκες καί είναι πληρωτέα στήν άπλοδαπή (διεθνής συναλλαγή) (μειοψ.).

Σύμφωνα καί με τό γερμανικό δίκαιο, ο μεταφορέας δέν εύθύνεται γιά περιστατικά πού, αν καί δέν είναι άγνωστα στή συνήθη πορεία τής ζωῆς, δέν οφείλονται σέ δόλο η άμελειά του (τυχηρά). Τέτοια περίπτωση υπάρχει δταν τό έλλειμμα τού φορτίου οφείλεται σέ ήπαιτιότητα τών έργατών τού λιμανιού έκφρωσεως οι όποιοι δέν είναι προστηθέντες τού μεταφορέα καί δέν έλεγχονται απ' αύτον.

Έπειδή έν τή ύπο κρίσιν άγωγή έκτιθεται δτι τήν 18-5-1979 έφορτώθη έν Αμβούργω ύπο τής άναφερομένης έταιρίας, επί τού ύπο Έλληνικήν σημαίαν πλοίου «Μ» πλοιοκτησίας τής έναγομένης, φορτίον εικοσιδύο μεταλλικών βαρελίων, πε-

ριεχόντων χημικόν ύλικόν H. SILOXANE τού έν αυτώ συνολικού βάρους, ίνα μεταφερθή εις Βομβάην Ινδιῶν, εις παραλαβήν τής έν AHMEDABAD Ινδιῶν έδρευούσης έταιρίας ύπο τήν έπωνυμίαν «A.C.» ήτις κατέστη νόμιμος έξ δημιουργαφήσεως κομίστρια τής ύπο τού έν τώ λιμένι φορτώσεως πράκτορος τού πλοίου, ένεργοντος κατ' έξουσιοδοτήσιν τού πλοιάρχου αύτού έκδοθείσης διά το φορτίον εις διαταγήν τής «U.B.I.» ύπ' άριθ. 123/18-5-1979 φορτωτικής. "Οτι κατά τήν έκφρωσιν τού άνω φορτίου εις τόν λιμένα προορισμού, λαβούσαν χώραν μεταξύ 23ης και 28ης Αύγουστου 1979 και τήν έπακολουθήσασαν παράδοσιν αύτού εις τήν άνω παραλήπτριαν έταιριαν, διεπιστόθη έλλειμμα έκ 14 βαρελίων τούτου, έντεθεν δέ ή τελευταία έζημιώθη κατά τήν άξιαν τής έλλειπούσης ποσότητος τού φορτίου έκ 2.800 χιλιογράμμων αύτού, άνερχομένην εις τόν άνω λιμένα, κατά τόν χρόνον τής έκφρωσεως εις 7.70 γερμ. μάρκα άνα χιλιόγραμμον και έν συνόλω εις γερμ. μάρκα 21.560. Ή ενάγουσα έταιρία έχουσα άσφαλσις τό φορτίον διά λογαριασμόν ούτινος άνηκει, κατά τών κινδύνων τής άνωτέρω θαλασσίας μεταφορᾶς, κατέβαλε πρός τήν παραλήπτριαν αύτού τό ρηθέν ποσόν και ύποκατέστη δυνάμει είδικής συμβάσεως έκχωρήσεως άλλως καί έκ τού νόμου, εις τά δικαιώματα ταύτης.

Τέλος έκτιθεται δτι η ένδικος σύμβασις μεταφορᾶς, δυνάμει δρου τής ρηθείσης φορτωτικής δέπεται ύπο τού δικαιού τής Δυτ. Γερμανίας, κατά τήν άναφερομένην

διάταξιν τού όποιου ή δημιουργή έπο τού μεταφορέως, έν περιπτώσει άπωλείας τού φορτίου άποζημίωσις κατά δέμα ή μονάδα αύτού δέν δύναται νά ύπερβη τό ποσόν τών 1.250 μάρκων. Έπι τή βάσει τού τοιούτου ιστορικού διώκεται διά τής άγωγής νά ύποχρεωθή ή έναγομένη, ώς πλοιοκτήτρια μεταφορεύς, νά καταβάλη πρός τήν ένάγουσαν μάρκα Δυτ. Γερμανίας 21.560, άλλως τό ίσαξιον αύτού εις δραχμάς κατά τόν χρόνον πληρωμής, άλλως δραχμάς 528.000 νομιμοτόκως άπό τής 28-8-1979, ώς ύποκειμένης έμπορικής άπαιτήσεως μεταξύ έμπορων έκτοτε άπαιτητής άλλως άπό τής έπιδόσεως τής άγωγής, κηρυσσομένης τής έκδοθησομένης άποφάσεως προσωρινώς έκτελεστής. Ούτως έχουσα ή άγωγή άρμοδίως είσαγεται ένώπιον τού Δικαστηρίου τούτου καθ' όλην μέν λόγω τού αιτουμένου ποσού άριθ. 14 § 2 και 18 Κ.Πολ.Δ., ώς τό πρώτον άντικατεστάθη διά τού π.δ. 242/1977) κατά τόπον δέ λόγω τής έν Πειραιεί πραγματικής δρασας τής έναγομένης (25 § 2 Κ.Πολ.Δ.) άλλως και λόγω σιωπηρᾶς παρεκτάσεως έφ' δσον δέν προβάλλεται άντιρρησις περί τής κατά τόπον άρμοδιότητος αύτού (42 Κ.Πολ.Δ.) ύφισταμένης έντεθεν και δικαιοδοσίας τούτου πρός έκδικασιν τής ύποθέσεως (3 § 1 Κ.Πολ.Δ.). Περαιτέρω, κατά τό έχον έφαρμογήν έπι τής έξ ής προέκυψε ή ένδικος διαφορά έννομου σχέσεως, βάσει τού άριθμου 25 έδ. α' Α.Κ. δίκαιον τής Δυτ. Γερμανίας, εις δ τά μέρη ρητώς ύπερβληθησαν, δυνάμει τού δρου 2 τής καλυψάσης τήν μεταφοράν τού φορτίου φορτωτικής, δι' ού είδικωτερον δρίζεται δτι οι κανόνες τής Χάγης οι όποιοι περιλαμβάνονται εις τήν Διεθνή Σύμβασιν διά τήν Ένοποίησιν Κανόνων τινων άφορώντων τάς φορτωτι-

Cables: "NAFTIKA"  
Telex: 6-2421 SA

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

## Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

κάς ύπό ήμερομηνίαν ἐν Βρυξέλαις τῇ 25ῃ Αὐγούστου 1924, ως ἔχουν θεσπισθή εἰς τὴν χώραν φορτώσεως, θά ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὴν παρούσαν σύμβασιν ... ἡ ἀγωγὴ τυγχάνει νόμω βάσιμος, ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν §§ 606, 607, 643, ἐπ. 658 καὶ 804 Γερμ. Ἐμπ. N. ἐν συνδυασμῷ πρός τὰς §§ 398, 407 καὶ 409 Γερμ. A.K. περὶ ἐκχωρήσεως ἄλλα μόνον διὰ τὴν μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 17.500 γερμ. μάρκων ζημιάν τῆς εἰς τὴν θέσιν ἡς ὑποκατέστη ἡ ἐνάγουσα παραληπτρίας τοῦ φορτίου, ἀφοῦ ἡ ἐνάγουσα ἐπικαλεῖται τὴν θεμελιούσαν ἐνστασιν καταχρηστικήν καὶ ἐντεύθεν αὐτεπαγγέλτως λαμβανομένην ὑπ' ὅψιν ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου (βλ. Κιτσικόπουλος Πολ. Δικ. Τόμος B' ὑπ' ἀρθρ. 551 § 16, Μ π. ἐν Πολ. Δικ. σελ. 1122) διάταξιν τῆς § 660 Γερμ. Ἐμπ. N. δι' ἡς περιορίζεται ἡ ὑποχρέωσις τοῦ μεταφορέως πρός ἀποζημίωσιν εἰς τὸ ποσόν τῶν 1.250 μάρκων κατά δέμα ἡ μονάδα τοῦ φορτίου. "Ετι περαιτέρω εἰ καὶ ἡδύνατο τις ἀμφιβάλλων εἰπεῖν, ὅτι τὸ αἴτημα τῆς ἀγωγῆς περὶ ἐπιδικάσεως τῆς ἐν αὐτῇ ἀπαιτήσεως εἰς αὐτούσιον ζένον νόμισμα τυγχάνει νόμιμον, καθ' ἕσον πρόκειται περὶ χρηματικῆς ἐνοχῆς, προκυψάσης ἐκ διεθνοῦς συναλλαγῆς γεννηθείσης δέ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ πληρωτέος εἰς τὴν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἔδραν τῆς δανειστρίας ἐναγούσης (321 A.K.) ἐφ' ἡς δέν δύνανται νά ἔχουν ἐφαρμογήν αἱ περὶ προστασίας τοῦ ἡμεδαποῦ νομίσματος κείμεναι διατάξεις (βλ. σχετ. Ἐφ. Αθ. 3898/78 NoB 27, 582, 3897/78 NoB 28, 74 Ἐφ. Πειρ. 877/79, 433/80 ΕΝΔ 8.417, 570/81 ΕΝΔ 9. 410) ἐνώ ἔξ ἄλλου συννόμως ζητεῖται ἐπικουρικῶς καὶ τὸ εἰς δραχμάς ἰσάξιον τοῦ ἄνω νομίσματος κατά τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν ἐκτελεσίς τῆς ἐκδοθησομένης ἀποφάσεως θά γίνη ἐν Ἑλλάδι, συνωδᾶ τῶν ἀρθρών 6 v.

5422/32. Κατά τὴν κρατήσασαν δημοσίαν παρά τῷ Δικαστηρίῳ γνώμην τὸ αἴτημα τῆς ἀγωγῆς περὶ καταψηφίσεως εἰς αὐτούσιον ζένον νόμισμα ἀντίκειται εὐθέως εἰς τὴν δημοσίας τάξεως διάταξιν τοῦ ἀρθρου 6 § 1 v. 5422/1932, ἡτις ἔχει ἐνταῦθα ἐφαρμογήν, καίτοι ἡ ἐπίδικος ἐννομος σχέσις διέπεται ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ δικαίου (Γ α ζ η ζ ἐ' Ἐφ. Δ.Κ. ἀρθρ. 291, ἀριθ. 2).

"Ἐπὶ τούτοις δέον νά λεχθῇ ὅτι ἡ ἐνδικος ἀπαίτησις ἀποτελεῖ, διὰ τοὺς ἐκτεθέντας λόγους, ὀφειλήν εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα, ἐν ὅψει δημοσίας τῆς ἀνωτέρω διατάξεως (6 § 1 N. 5422/32) ἡ ἐνάγουσα δικαιούται νά ζητήσῃ διά τῆς ἀγωγῆς τῆς μόνον τὸ ἰσότιμον τοῦ ἀλλοδαποῦ νομίσματος εἰς δραχμάς, συμφώνως πρός τὴν ἐπίσημον τιμήν τῆς ἡμέρας τῆς πληρωμῆς, εἰς τὸ ἰσότιμον τοῦτο δέ δέον νά καταδικασθῇ καὶ ὁ ὀφειλέτης διά τῆς ἀποφάσεως (Γ α ζ η ζ ἐ' ἀν. ἀρθρο 291 ἀριθ. 9). "Ἡ ἐπικαλουμένη ὑπὸ τῆς μειοψηφίας διάταξις τοῦ ἀρθρου 321 A.K. καὶ ἡ παρομοια τοιαύτη τῆς § 270 τοῦ γερμαν. A.K. (Ζ ἐ π ο ζ ἐν Ἐφ. A.K. ἀρθρ. 321, ἀριθ. 7) δι' ὧν καθορίζεται ὡς τόπος καταβολῆς τῆς χρηματικῆς παροχῆς, ἐν ἐλλειψει εἰδικῆς συμφωνίας τῶν μερῶν, ἡ κατοικία τοῦ δανειστοῦ, ἔχουν μέν σημασίαν ὄσάκις γεννᾶται ζητήμα προστούσης ἐκπληρώσεως τῆς παροχῆς ἡ ἐφαρμογῆς τῶν ἀρθρών 33 Κ.Πολ.Δ. καὶ 25 A.K. • (βλ. Γ ε ω ρ γ ι ά δ ο ν - Σ τ α θ ο π ο ύ λ ο u, A.K. Τομ. B' ἀρθρ. 320 - 322 ἀριθ. 6-8) δέον δύνανται δημοσία νά ἐφαρμοσθοῦν καὶ ἐν περιπτώσει δικαιοτικῆς ἐπιδιώξεως τῆς εἰσπράξεως τῆς σχετικῆς ἀπαιτήσεως τοῦ δανειστοῦ καὶ δῆ διά τῆς ἐπισπεύσεως ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως, ἐφ' ὅσον ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη, τόκος ἐξοφλήσεως τῆς ἐν λόγῳ ὀφειλῆς είναι συνήθως ὁ τόπος διενεργείας τῆς ἐκτελέσεως έστω καὶ ἂν δέν ὀλοκληρωθῇ ἡ ἐκτελεστι-

κή διαδικασία (πρβλ. ἀρθρ. 924 ἐδ. γ' Κ.Πολ.Δ.) καὶ οὐχὶ ὁ τόπος κατοικίας τοῦ δανειστοῦ. Ἐκ μόνου, δθεν, τοῦ λόγου ὅτι ἡ ἐνάγουσα ἔχει τὴν ἔδραν τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δέον δύναται νά γίνη δεκτόν ὅτι, ἡ ἐκδοθησομένη, ἐν εὐδοκιμήσει τῆς ἀγωγῆς, καταψηφιστική ἀπόφασις θά ἐκτελεσθῇ μόνον ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἐντεύθεν ὅτι δέον θά τεθῇ θέμα παραβίάσεως τῆς μνησθείσης διατάξεως, τοῦ ἀρθρου 6 § 1 v. 5422. Ἐάν μάλιστα ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι δέον είναι νόμω δυνατή ἡ ἀπαγόρευσις ἐκτελέσεως ἐν Ἑλλάδι τῆς ἀποτελούσης ἐκτελεστόν τίτλον ἀποφάσεως, ἡμεδαποῦ δικαστηρίου, οὐδόλως ἀποκλείεται νά ἐκτελεσθῇ ἐν Ἑλλάδι ἡ τυχόν ἐπιδικάζουσα τὴν ἐπιδικον ἀπαιτήσιν τῆς ἐναγούσης εἰς αὐτούσιον ζένον νόμισμα ἀπόφασις ἡ νά ἐπιτευχθῇ δι' αὐτῆς ἡ ἐνταῦθα ἐξόφλησις τῆς ως εἰρηται ἀπαιτήσεως. Κατά ταῦτα, τὸ αἴτημα τῆς ἀγωγῆς περὶ ἐπιδικάσεως, τῆς ἐν αὐτῇ ἀπαιτήσεως εἰς αὐτούσιον ζένον νόμισμα, είναι μή νόμιμον καὶ ἀπορριπτέον, νομίμου δντος μόνον τοῦ ἐπικουρικοῦ τοιούτου περὶ καταβολῆς τοῦ εἰς δραχμάς ισάξιον τοῦ ἄνω νομίσματος, κατά τὸν χρόνον τῆς ἐξοφλήσεως.

"Ἐτέροφεν, είναι νόμιμα τά παρεπόμενα αἴτηματα τῆς ἀγωγῆς περὶ τόκων ἀφ' ἡς ἡ ἐνδικος ἀπαίτησις κατέστη ἀπαιτητή, ἡτοι ἀπό τῆς ἐπομένης τοῦ φερομένου χρόνου διαπιστώσεως τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ἄνω φορτίου (28-8-1979) ἐν ὅψει τῆς ἐπικαλουμένης ὑπὸ τῆς ἐναγούσης ἐμπορικῆς ιδιότητος τῆς ἐναγομένης καὶ τῆς παραληπτρίας τοῦ φορτίου, καὶ τῆς ἐμπορικότητος τῆς ρθείσης ἀπαιτήσεως, καὶ προσωρινῆς ἐκτελεστικότητος τῆς ἐκδοθησομένης ἀποφάσεως ἐρειδόμενα ἀντιστοίχως ἐπὶ τῆς § 353 τοῦ Γερμ. Ἐμπ. N. καὶ τῶν ἀρθρών 907, 908 Κ.Πολ.Δ. "Οθεν, καταβληθέντος καὶ τοῦ προσήκοντος δικ. ἐνσήμου

complete shipping services by:

## Your Man in MANILA (Philippines)



**PETER N. TOUNDJIS**

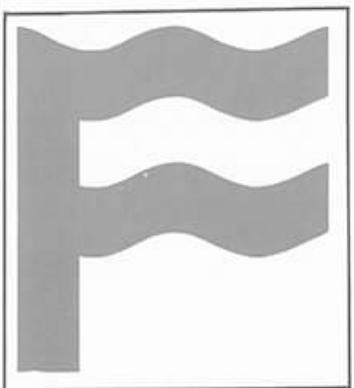
70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,  
METRO MANILA, PHILIPPINES  
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564  
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH.  
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN  
Cables: ELGRECO, MANILA

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

# FINANSCO



*the right answer  
to your financing  
needs*

- BANK AND INSTITUTIONAL LOANS
- SUBSIDIZED YARD FINANCING
- LEASE FINANCING
- WRAP AROUND FINANCING
- WORKING CAPITAL FACILITIES
- MULTICURRENCY FACILITIES
- FOREIGN EXCHANGE LINES OF CREDIT
- GUARANTEE FACILITIES

CONTACT  
EMANUEL A. KYPPRIOS  
MANAGING DIRECTOR

FINANSCO LTD.  
13, WILTON STR., LONDON SW1X 7AF  
TELEPHONE: 2352189, 2356233  
TELEX: 296819 FINANZ G

μετά τών έπ' αὐτού ἀναλογούντων ύπέρ T.N. TAXDIK, καὶ ΤΠΔΠ ποσδστῶν, ἐπί τοῦ ἀντικειμένου τῆς ἀγωγῆς, ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ ὅποιος δὲν περιλαμβάνεται καὶ τό παρεπόμενον περὶ τόκων αἴτημα ταύτης κατ' ἀνάλογον ἐφαρμογήν καὶ ἐπί ύπολογισμοῦ τοῦ δικ. ἐνσήμου τῶν ἄρθρων 7-10 K.Πολ.Δ. (Βλ. Ἐφ. ΑΘ. 5885/79 NoB 28, 307) ὡς δείκνυται ἐκ τῶν προσκομιζομένων ύπ' ἄριθ. 14339/81 τριπλ. Εἰσπρα. Τ.Δ.Ε.Π. ύπ' ἄριθμ. 308468/81 γραμμ. Εἰσπρ. ΕΤΕ καὶ ύπ' ἄριθ. 1272/81, ἀποδείξεως Τ.Π.Δ.Π. δέον ἡ ἀγωγή, καθ' ὃ μέρος ἐκριθῆ νόμῳ βάσιμος, νά ἔχεται σθή περαιτέρω κατ' ούσιαν.

Ἐπειδὴ ὁ ἴσχυρισμός τῆς ἐναγομένης διτή ἀγωγή είναι ἀπορριπτέα ως ἀπαράδεκτος ως ἀσκηθεῖσα μετά τὴν ἐκπνοήν τῆς ἐνιαυσίου ἀποκλειστικῆς προθεσμίας τῆς τασσομένης, οὐχὶ ύπὸ τῆς ὑ' αὐτῆς ἐπικαλούμενης διατάξεως τοῦ ἄρθρου 148 KINΔ ἀλλά τῆς ταυτοσήμου διατάξεως τῆς § 612 τοῦ ἐν προκειμένῳ ἐφαρμοστέου κατά τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα Γερμ. Ἐμπ. N. είναι ἀπορριπτέος, διότι ἐφ' ὅσον δὲν ἀμφισβητεῖ αὐτή διτή ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου ἔλαβε χώραν κατά τὸν ἐν τῇ ἀγωγῇ χρόνον, ήτοι μεταξὺ 23ης καὶ 28ης Αὐγούστου 1979 καὶ ἂν ἡ παράδοσις αὐτοῦ, ἀφ' ἣς ἀρχεται ἡ ἀνω προθεσμία, συνετελέσθη ἐντὸς τῶν αὐτῶν ἡμερομηνῶν, δὲν παρήλθε μέχρι τῆς ἀσκήσεως τῆς ἀγωγῆς, κατατεθείσης παρά τῷ Γραμματεῖ τοῦ Δικαστηρίου τούτου τὴν 23-8-1980 καὶ ἐπιδοθείσης αὐθημερόν εἰς τὴν ἐναγομένην ως προκύπτει ἐκ τῆς ύπ' ἄριθ. 1678Γ/1980 ἐκθέσεως ἐπιδόσεως τοῦ παρά τῷ Πρωτοδικείῳ Ἀθηνῶν δικ. Ἐπιμελητοῦ «Π.Τ.», χρονικὸν διάστημα μεῖζον τοῦ ἔτους.

Ἐπειδὴ ἐκ τῆς παρ' ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων ἐν κεκυρωμένοις φωτοαντιγράφοις εἰς τὴν ἀγγλικήν γλώσσαν προσκομιζομένης καὶ ἐπικαλουμένης ύπ' ἄριθ. 123/18-5-1979 φορτωτικῆς ἐκδοθείσης ἐν Ἀμβούργῳ ύπὸ τῶν ὧς πρακτόρων ἐνεργούντων «R.H.» εἰς διαταγὴν τῆς «U.B.I.» ἀποδεικνύεται ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου «M» φόρτωσις τοῦ ἐνδίκου φορτίου, ἡτοι 22 μεταλλικῶν βαρελίων περιεχόντων Η SILOXANE μικτοῦ βάρους 4.906 χιλιογράμμων ύπὸ σημεῖα καὶ ἀριθμούς ALCHEMI CORN AIN 391/9-30 πρός μεταφοράν ἀπὸ Ἀμβούργου εἰς Βομβάνην Ἰνδιῶν, περιστατικά τὰ ὅποια δέν ἀρνεῖται ἡ ἐναγομένη, ἡ ὅποια περαιτέρω συνομολογεῖ ἐμμέσως (261 K.Πολ.Δ.) τὴν ἰδιότητα αὐτῆς ως πλοιοκτητρίας τοῦ ἀνω πλοίου καὶ τῆς ἐταιρίας «A.C.» ως νομιμοποιουμένης παραληπτρίας τοῦ φορτίου, γεγονός ὅπερ ἀλλωστε συνάγεται καὶ ἐκ τῆς ἐν τῇ φορτωτικῇ ὑφισταμένης σημειώσεως περὶ ὀπισθογραφήσεως πρός αὐτήν ταύτης παρά τῆς εἰς διαταγὴν ἡς ἔξεδόθη, «U.B.I.» καθὼς καὶ διτή ἡ ἴδια καὶ ἡ ἀνω παραληπτρία ἐταιρία τυγχάνουν ἐμπορικαί. Μετά ταῦτα πρέπει ἡ ἐναγομένη ν' ἀποδείξῃ τὰ λοιπά θεμελιούντα τὴν ἀγωγήν περιστατικά καὶ δῆ τὸ ἐπικαλούμενον ἔλλειμμα τοῦ φορτίου, τὴν ἀξίαν αὐτοῦ εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ κατά τὸν χρόνον ἐνάρξεως τῆς ἐκφόρτωσεως, τὴν παρ' αὐτῆς ἀσφάλισιν τοῦ φορτίου, τὴν συνεπεία τῆς ἀσφαλίσεως καταβολῆν παρά τῆς ἴδιας πρός τὴν παραληπτριαν ἐταιρίαν τῆς ἀξίας τῆς ἀπολεσθείσης ποσότητος αὐτοῦ καὶ τὴν παρά τῆς τελευταίας ἐκχώρησην πρός ταύτην τῶν δικαιωμάτων τῆς κατά τὸν ὑπευθύνως τῆς ζημίας τῆς. Εἰδικότερον, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ ἔλλειμμα,

εἰρήσθω διτή ἡ ἐναγομένη δέν θά ύποχρεωθῇ ν' ἀποδείξῃ καὶ διτή τοῦτο διεθετεῖται εἰς πταισμα τῆς ἐναγομένης, διότι τὸ ύπέρ τῆς τελευταίας θεσπιζόμενον διά τοῦ ἑδ. 3 τῆς § 611 Γερμ. Ἐμπ. N. τεκμήριον, δέν ἰσχύει ἐφ' ὅσον αὐτή (ἐναγομένη) ἐπικαλεῖται καὶ διά τοῦ προσκομιζομένου ἐκ κεκυρωμένω φωτοαντιγράφου εἰς τὴν ἀγγλικήν μετά νομίμου μεταφράσεως εἰς τὴν Ἑλληνικήν γλώσσαν ύπὸ στοιχεία CDO/I SL No. 740/30-6-1980 πιστοποιητικοῦ τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Βομβάνης ἀποδεικνύει διτή τὸ ἔλλειμμα διεπιστώθη ύπὸ τοῦ ἐν λόγῳ Ὀργανισμοῦ, πληρούντος τῆς ἐννοιαν τῆς ἐν τῷ ἑδ. 2 τῆς αὐτῆς ως ἀνω παραγράφῳ ἀναφερομένης «ἄρμοδιας ἀρχῆς». Ἡ ἀποδείξης τῶν ἀνωτέρω περιστατικῶν γενήσεται διά παντός νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ διά μαρτύρων τῶν τελευταίων ἐπιτρεπομένων διά μέν τάς ἐπικαλουμένας συμβάσεις ἀσφαλίσεως καὶ ἐκχωρίσεως λόγῳ ἀδυναμίας τῆς ἐναγούσης νά κέκτηται ἔγγραφον ἀπόδειξιν δεσμευτικήν ἐναντί τῆς ἐναγομένης (394 § 1β K.Πολ.Δ.) διά δέ τά λοιπά, λόγῳ μη ὑπαγωγῆς τῶν ἀποδεικτέων εἰς τάς ἐν ἄρθρῳ 393 K.Πολ.Δ. περιορισμούς τοῦ ἐμμαρτύρου μέσου.

Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν §§ 662 καὶ 663 Γερμ. Ἐμπ. K. σαφῶς προκύπτει διτή τῆς πρώτης τούτων θεσπιζομένη ἀπαγόρευσις τοῦ ἐκ τῶν προτέρων περιορισμοῦ ἡ ἀποκλεισμός διά δικαιοπραξίας τῶν ύποχρεώσεων τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἐν περιπτώσει ἐκδόσεως φορτωτικῆς, μεταξὺ ἀλλῶν περιπτώσεων καὶ πρός καταβολήν, ἀποζημιώσεως διά βλάβην ἡ ἀπώλειαν τῶν ἐμπορευμάτων, δέν ἰσχύει ὅταν ἡ συμφωνούμενη ἀπαλλαγὴ ἀφορᾶ τὸν πρό τῆς φορτώσεως καὶ μετά τῆς ἐκφόρτωσιν χρό-

## 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

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

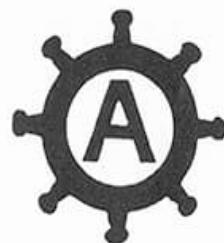
νον. Συνεπώς ό όσχυρισμός της έναγομένης διτά τό ελλειμμα του φορτίου προεκλήθη μετά την έκφρότωσιν αύτού και δέν ύπεχε αύτη εύθυνη, διότι δυνάμει ρήτρας της καλυψάσης την μεταφοράν φορτωτικής άπηλλαγή ταύτης διά ζημιάς ή άπωλειαν του φορτίου κατά τήν πρό της φορτώσεως και μετά τήν έκφρότωσιν χρονικήν περίοδον, τυγχάνει νόμιμος, θεμελιών καταλυτικήν της άγωγής ένστασιν, έρειδομένην έπι τῶν ώς ἄνω διατάξεων. Καί ή μέν έπικαλουμένη υπό της έναγομένης ρήτρα άποδεικνύεται ἐκ της προσκομιζομένης ώς ἄνω φορτωτικής. Ή ένάγουσα δύμως ἀρνεῖται διτά τό ελλειμμα του φορτίου έδημιουργήθη μετά την έκφρότωσιν αύτού, ίσχυριζομένη διτά ό ελλείπων ἀριθμός βαρελίων, δέν έξεφορτώθη ποσῶς και έπικαλουμένη πρός τούτο τό ρηθέν πιστοποιητικόν τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Βομβάης. Κατόπιν της ἀρνήσεως ταύτης ή έναγομένη τυγχάνει υπόχρεως πρός άποδειξιν τού ώς ἄνω ἀμφισβητούμένου περιστατικοῦ, διά παντός νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσουν και διά μαρτύρων, λόγω της φύσεως του ἀποδεικτέου (393 Κ.Πολ.Δ.). Εἰρήσθω διτά τό ύπό της έναγούσης έπικαλουμένον ώς ἄνω πιστοποιητικόν τοῦ Ὀργ. Λιμένος Βομβάης δέν δύναται ν' ἀποτελέσῃ καλυτικήν ἀνταπόδειξιν τού ώς εἰρηται ίσχυρισμόν της έναγομένης, διότι οὐτε ή ένάγουσα έπικαλεῖται, οὐτε ἐκ τού ἐν λόγω πιστοποιητικοῦ προκύπτει διτά ό ώς εἰρηται Ὀργανισμός ε-

χει δημόσιον χαρακτήρα και διτά τό ἐν λόγῳ έγγραφον χαρακτηρίζεται εις τόν τόπον της ἔκδοσεώς του ώς δημόσιον έγγραφον διστε ν' ἀποδοθῆ εις τούτο κατ' ἄρθρον 439 Κ.Πολ.Δ. ή κατά τό ἄρθρον 438 ιδίου Κώδικος προσδιδομένη εις τά ήμεδαπά δημόσια έγγραφα ἀποδεικτική δύναμις.

Ἐπειδή κατά τάς ἐν συνδυασμῷ λαμβανομένας διατάξεις τῶν §§ 606 και 607 Γερμ. Ἐμπ. Κ. ὁ ἐκνάυλωτής, υποχρεούμενος εις ἀποδειξιν της ἐπιμελείας ἐπιμελούς ἐκναυλωτοῦ κατά τήν φόρτωσιν, στοιβασίαν, μεταφοράν, χειρισμόν και ἐκφρότωσιν τῶν ἐμπορευμάτων και εύθυνομενος διά τά πταίσματα τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων και τού πληρώματος τοῦ πλοίου, εύθυνεται διά τήν ζημιάν ἡτις προκαλεῖται ἐξ ἀπωλείας ή βλάβης τῶν ἐμπορευμάτων κατά τόν χρόνον ἀπό της παραλαβῆς μέχρι της παραδόσεως αὐτῶν, ἐκτός ἐάν ή ἀπωλεία ή βλάβη διφείλεται εις περιστατικά τά όποια δέν ηδύναντο ν' ἀποτραπούν διά της ἐπιμελείας ἐπιμελούς ἐκναυλωτοῦ. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται σαφῶς διτά ή εύθυνη τοῦ ἐκναυλωτοῦ διά βλάβην ή ἀπωλειαν τῶν μεταφερομένων πραγμάτων ἔξικνεῖται μέχρι της ἀποδειξις της ἐπιμελείας τοῦ ἐπιμελούς ἐκναυλωτοῦ και συνεπώς δέν εύθυνεται ούτος διά την τυχηρά ἀτινα είναι τά περιστατικά ἑκείνα, τά όποια, καίτοι δέν ἀποκλείονται ἐν τή συνήθει πορεία τού βίου, ἐν τούτοις δέν δύνανται ν' ἀποδοθούν εις δόλον ή ἀμέ-

λειαν τού ὄφειλέτου (βλ. Α.Π. 591/72 ΝοΒ 20, 1437).

Τούτοις ἀκολούθως, ὁ κατ' ἐκτίμησιν τῶν προτάσεων της έναγομένης προβαλλόμενος ίσχυρισμός διτά τό ελλειμμα του φορτίου προεκλήθη ἐξ ύπαιτιότητος τῶν μή προστηθέντων και μή ἐλεγχομένων ύπό ταύτης ἐργατῶν τοῦ λιμένος ἐκφρότωσεως ἐπιδειχθείσης κατά τήν έκφρότωσιν τοῦ φορτίου και τήν ἐν γένει διακίνησιν και φύλαξιν αὐτοῦ εις τούς χώρους τοῦ λιμένος, γεγονός ὅπερ ἀποτελεῖ δι' αὐτήν τυχηρόν, είναι, καθ' ὃ μέρος ἐπικαλεῖται ύπαιτιότητα τῶν ἀνω ἐργατῶν διά τό ελλειμμα τοῦ φορτίου, ἐπιδειχθείσαν κατά τήν έκφρότωσιν αὐτοῦ, νόμιμος θεμελιών καταλυτικήν της άγωγής ένστασιν, έρειδομένην ἐπί τῶν ἀνω διατάξεων, ἦν ἐπί τή ἀρνήσει τής έναγούσης δέοντο ν' ἀποδείξῃ ή έναγομένη διά παντός νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου και διά μαρτύρων, ἐπιτρεπομένων διά τόν αὐτόν ώς και διά τήν ἐτέραν ἔνστασιν της λόγον. Καθ' ὃ μέρος δύμως ἐπικαλεῖται ή έναγομένη ύπαιτιότητα τῶν ἀνω ἐργατῶν, ἐπιδειχθείσαν μετά τήν έκφρότωσιν τοῦ φορτίου, ὁ ἐν λόγῳ ίσχυρισμός ἀλυσιτελώς προβάλλεται, διότι ἀν ηθελε ἀποδειχθεῖ διτά τό ελλειμμα τοῦ φορτίου έδημιουργήθη μετά τήν έκφρότωσιν αὐτοῦ, ή έναγομένη ἀπαλλάσσεται τής εύθυνης διά τούτο δυνάμει τής ρηθείσης ρήτρας τής ἀνω φορτωτικής.



# ARPAPHIL SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205  
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA  
MANILA — PHILIPPINES

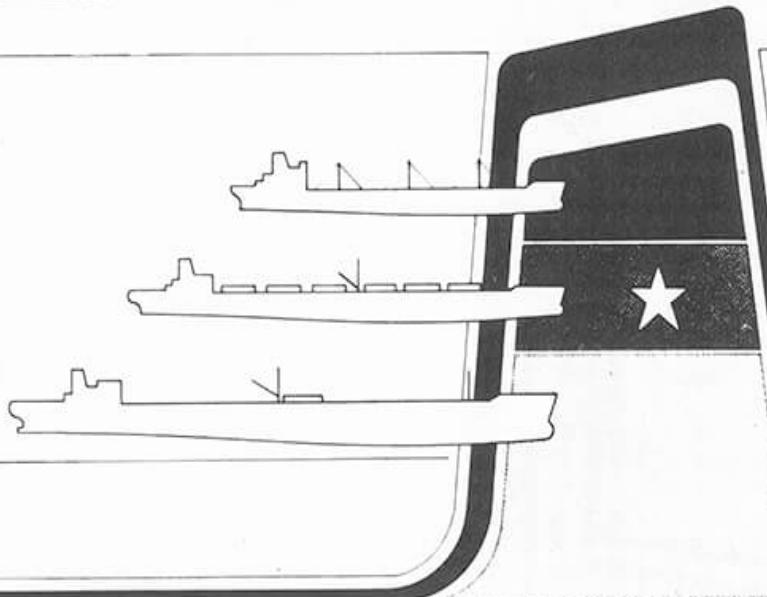
Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639  
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN  
Cable: ARPSHIP MANILA

**ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ  
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ  
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΟΘΕ ΣΕ ΕΜΑΣ**

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ  
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ  
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ  
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.**

Πληροφορίαι ἐν Ἐλλάδι:  
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ  
Τηλ: 8084671-4

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

# ***Universe Sea Marine Inc.***

***Bunkers Brokers-Consultants***

***World-wide service***



also

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

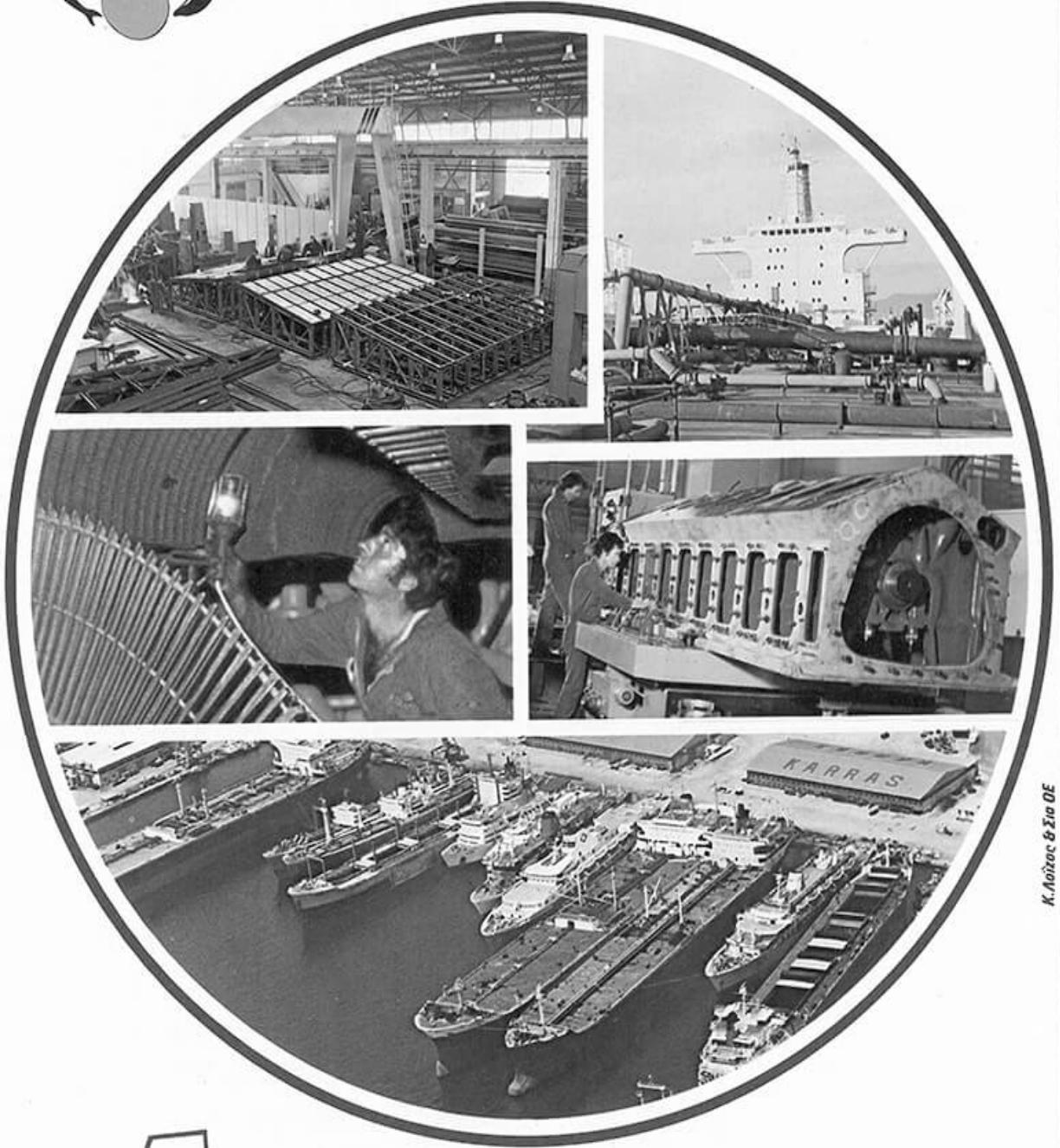
Petridou

***Piraeus office***

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



# General Ship Repairs & Industrial Constructions



K. Λοιπός & Σια ΟΕ

**D.J.KARRAS C°**

Perama Free Zone  
Piraeus

Tel. 44.12.135~9, 44.10.017~9 Telex 21-2048 KARA GR.

# Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ NAYTOY

## ΝΟΣΗΛΕΙΑ ΑΣΘΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΆΛΛΟΔΑΠΗ

Είναι πολύ ένδιαφέρον και πάντα έπικαιρο το θέμα τής θεραπείας στό έξωτερικό, κυρίως σε περιπτώσεις ιδιαίτερα δύσκολων έγχειρησεων, μεταμοσχεύσεων κλπ. γιά τό όποιο κατ' έπανάληψη έχει άσχοληθεί ο ήμερήσιος τύπος τής χώρας μας. Γιά τούς ναυτικούς, η Ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει την έκ μέρους του Οίκου Ναύτου πληρωμή τών δαπανών μεταβάσεων και νοσηλείας στό έξωτερικό, έφ' όσον η νοσηλεία αύτή δέν μπορεῖ νά γίνει στήν Έλλάδα. Ποιές είναι οι περιπτώσεις αύτές και ποιά η διαδικασία τής πιστοποιήσεώς τους, άναλυει η κατωτέρω δημοσιευμένη έγκυκλιος.

### 1. "Ορια προστασίας

Σύμφωνα μέ τήν παρ. 1 τού άρθρου 10 τού Π.Δ. 894/81 ή προβλεπομένη προστασία στούς άσφαλισμένους του Οίκου Ναύτου παρέχεται σ' έκεινους πού κατοικούν ή διαμένουν στήν Έλλάδα. Τούτο σημαίνει ότι οι παροχές ιατρικής, φαρμακευτικής, νοσηλευτικής κλπ. προστασίας παρέχονται μόνο έφ' όσον η προστατευόμενος βρίσκεται μέσα στόν Έλληνικό χώρο.

Κατά συνέπεια οι άσφαλισμένοι του Ο.Ν. πού έχουν δικαίωμα προστασίας έφ' όσον μονίμως κατοικούν ή διαμένουν σε άλλη χώρα (έκτος Έλλαδος) δέν προστατεύονται άπο τόν Ο.Ν.

Κατ' έξαρτηση οι άσφαλισμένοι Ο.Ν. δταν έχουν δικαίωμα προστασίας και μονίμως κατοικούν ή διαμένουν εις χώρες τής ΕΟΚ έχουν δικαίωμα προστασίας τού Ο.Ν. βάσει τών Κοινοτικών Κανονισμών. Σημειούται ότι, βάσει τών ίδιων Κοινοτικών Κανονισμών, δικαιούνται έπισης προστασίας στήν Έλλάδα και οι ναυτικοί κάτοικοι χωρών τής ΕΟΚ που βρίσκονται στήν Έλλάδα και βάσει Νομοθεσίας τής χώρας τους, έχουν δικαίωμα προστασίας άπο τόν οίκειο άσφ/κό φορέα τής χώρας προελεύσεως τους.

### 2. Περιστατικά νοσηλείας στήν άλλοδαπή

'Ανεξάρτητα πρός τούς άνωτέρω τυπικούς περιορισμούς πού άναφέρονται στήν παράγραφο 1 προκειμένου γιά ιδιαίτερα σοβαρές παθήσεις έπιτρέπεται ο άσθενής πού κατοικεί ή διαμένει στήν Έλλάδα νά νοσηλευθεί στήν άλλοδαπή (δηλαδή σε συγκεκριμένη άλλη χώρα).

Γιά νά έπιτραπει η νοσηλεία στήν άλλοδαπή, σύμφωνα μέ ρητή διάταξη, η θεραπεία τού άσθενούς πρέπει νά έπιβάλλεται νά λάθη χώρα στήν άλλοδαπή.

Παρά τήν γενικότητα τής διατάξεως είναι σαφής η πρόθεση τού νομοθέτου νά έπιτρέψη τήν νοσηλεία στό έξωτερικό άποκλειστικά και μόνο στά περιστατικά γιά τά όποια έπιβάλλεται αύτή, δηλαδή μόνο γιά περιπτώσεις πού η άσθενεια δέν μπορεῖ νά άντιμετωπισθεί στήν Έλλάδα γιά όποιοδήποτε ιατρικό ή τεχνικό λόγο και ότι μέ βεβαίωτη τά περιστατικά τής συγκεκριμένης περιπτώσεως άντιμετωπίζονται άποτελεσματικά σέ κέντρο τής άλλοδαπής.

Κατά συνέπεια μέ βάσει τήν άντιληψη αύτη θά πρέπει άπο τά άπαιτούμενα δικαιολογητικά νά προκύπτει η άνάγκη μεταβάσεων σε συγκεκριμένο κέντρο τής άλλοδαπής οταν ύπάρχει δυνατότητα άποτελεσματικής άντιμετωπίσεως τής καταστάσεως. Τούτο σημαίνει ότι περιστατικά, πού οι παραδεδεγμένες ιατρικές δυνατότητες δέν μπορούν νά άντιμετωπίσουν και είς τό έξωτερικό π.χ. άνιατες ή χρόνιες παθήσεις στίς όποιες ύπαγεται τό συγκεκριμένο περιστατικό, δέν κα-

λύπτονται άπο τόν Ο.Ν. άπο πλευράς δαπανών γιά μετάβαση στήν άλλοδαπή.

### 3. Προϋποθέσεις μεταβάσεως στήν άλλοδαπή

Προκειμένου νά έπιτραπει η μετάβαση γιά νοσηλεία στό έξωτερικό άπαιτούνται:

A. Η γνωμάτευση "Έλληνος έπιστημονος τής άπαιτουμένης ειδικότητος ο όποιος νά έχει μία άπο τίς άκολουθες ιδιότητες:

a) Τόν τίτλο τού Καθηγητού πού νά κατέχει έδρα "Έλληνικον" ή άλλοδαπού Πανεπιστημίου άνεξαρτήτως ήν είναι τακτικός ή έκτακτος ή έπικουρικός. 'Εφ' όσον άπαιτείται νά κατέχει έδρα Πανεπιστημίου σημαίνει ότι άναγνωρίζεται η γνωμάτευση μόνο γιά άσο χρόνο ο Καθηγητής έξακολουθεί νά κατέχει τήν έδρα. Κατά συνέπεια δέν άναγνωρίζεται ούτε η γνωμάτευση τών όμοιών καθηγητών ούτε αύτών πού γιά όποιοδήποτε άλλο λόγο έχουν άπομακρυνθεί άπο τήν Πανεπιστημιακή έδρα πρό τής συνταξιοδοτήσεώς τους.

Προκειμένου περι 'Έλληνων Καθηγητών άλλοδαπών Πανεπιστημίων όμοιώς άπαιτείται νά έξακολουθούν νά κατέχουν καθηγητική έδρα. Καθηγηταί άλλοδαπών Πανεπιστημίων, "Έλληνες, πού άσκουν τήν ιατρική είς τήν Έλλάδα χωρίς νά έ-

ξακολουθούν νά κατέχουν έδρα τού άλλοδαπού Πανεπιστημίου δέν περιλαμβάνονται στούς καθηγητάς τών όποιων άναγνωρίζεται η γνωμάτευση.

β) Τόν τίτλο τού έντεταλμένου ύφηγητού 'Έλληνικον Πανεπιστημίου. Σημειούται δ. τι ο έντεταλμένος ύφηγητής πρέπει νά είναι μόνο 'Έλληνικον Πανεπιστημίου και δ. χι άλλοδαπού Πανεπιστημίου και ή γνωμάτευση του άναγνωρίζεται μόνο γιά άσο χρόνο έξακολουθεί νά είναι έντεταλμένος ύφηγητής και δχι μετά τή άπομακρυνση του. Μή έντεταλμένον ύφηγηταί, δηλαδή ύφηγηταί κατ' άπονομήν οι δ. ποίοι δέν διδάσκουν στό Πανεπιστημίο δέν έχουν δικαίωμα γνωμάτευσεως.

γ) Τήν θέση τού Διευθυντού Πανεπιστημιακής κλινικής Νοσοκομείου. 'Η γνωμάτευση άναγνωρίζεται γιά άσο χρόνο κατέχει τήν θέση τού Διευθυντού τής Κλινικής και έφ' όσον ο άσθενής έχει είσαχθει στήν κλινική (τήν όποια διευθύνει) και έχει παρακολουθηθεί άπο τήν κλινική άπτη γιά τό συγκεκριμένο περιστατικό. Κατά συνέπεια δέν άναγνωρίζεται η γνωμάτευση αύτή έφ' όσον ο άσθενής έχει έξετασθεί είς τό ιδιωτικό ιατρείο και δχι στήν Πανεπιστημιακή κλινική.

δ) Τήν θέση τού 'Επιστημονικού Διευθυντού τού NIEN. 'Η γνωμάτευση ισχύει γιά τόν

**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

χρόνο πού κατέχει τήν θέση τοῦ Διευθυντοῦ καὶ γιὰ ἀσθενεῖς πού ἔχουν νοσηλευθεῖ στὸ NIEN καὶ δχι γιὰ τοὺς ιδιωτικῶς ἐξετάστες ἐκτός τοῦ NIEN.

B. Διαπίστωση τῆς ἀνάγκης ἀπό τὴν YYON (Πειραιῶς - 'Αθηνῶν) ἡ ὁποία γίνεται μετά τὴν προσκόμιση τῆς γνωμάτευσεως τοῦ εἰδικοῦ ἐπιστήμονος τοῦ ἀνωτέρω ἐδαφίου A. Ἡ γνωμάτευση τοῦ εἰδικοῦ ἐπιστήμονος κατά κανένα τρόπο δεσμεύει νομικά ἡ ἐπιστημονικά τὴν YYON ἡ ὁποία ἐλευθέρως μπορεῖ νά διατυπώσει διαφορετικήν ἀποψή συνεκτιμῶσα καὶ ἀλλούς παράγοντες πού ἀφορούν τὸν O.N.

Γ. "Εγκριση τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ O.N. ἐπί τῆ βάσει τῶν ἀνωτέρω στοιχείων. Τὸ δικαίωμα ἐγκρίσεως ἀνήκει ἀποκλειστικά στὸν Διευθυντὴ O.N. καὶ δὲν ἐπεκτείνεται στοὺς Προϊσταμένους τῶν ΠΟΝ (περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ΠΟΝ/Αθηνῶν).

#### 4. Καλυπτόμενες δαπάνες γιά νοσηλεία στὸ ἔξωτερικό

— Προκειμένου περὶ νοσηλείας τῶν 'Αιωνιατικῶν E.N. καὶ τῶν προστατευομένων μελῶν τῆς οἰκογενείας τους ὁ O.N. καταβάλλει τὸ ὄγδοντα τοῖς ἑκατό (80%) τῆς καταβληθείσης ἀπό τὸν τὸν ἀσθενὴ δαπάνης νοσηλείας.

— Καταβάλλεται τὸ σύνολο τῶν δαπανῶν στὶς ἀκόλουθες περιπτώσεις:

a) "ΕΦ" δὸνον πρόκειται περὶ κατωτέρων πληρωμάτων καὶ τῶν προστατευομένων μελῶν τῶν οἰκογενειῶν τους.

b) "ΕΦ" δὸνον πρόκειται περὶ τέκνων ἀσφ/νων 'ΑΞ/κών μέχρι συμπληρώσεως τοῦ 18ου έτους τῆς ἡλικίας τους.

γ) "ΕΦ" δὸνον πρόκειται περὶ ἔχωνοσοκομειακῆς περιθάλψεως οἰασδήποτε κατηγορίας ἀσφαλισμένων.

δ) Σὲ περίπτωση μεταμοσχεύσεως νεφροῦ στὴν ἀλλοδαπή καταβάλλεται στὸν ἀσφαλισμένο τοῦ O.N. τὸ σύνολο τῆς πραγματοποιουμένης δαπάνης περιθάλψεως καὶ τοῦ τυχόν δότου, ὡς καὶ ἐξ ὀλοκλήρου τὰ ἔξοδα διαμονῆς καὶ διατροφῆς τοῦ ἀσθενοῦς, τοῦ τυχόν δότου καὶ συνδοῦ του κατὰ τὸν χρόνο παραμονῆς τους ἑκτός νοσοκομείου.

— Καταβάλλεται γιὰ ὅλες τὶς περιπτώσεις τῶν ἀσφαλισμένων ἡ δαπάνη τῶν εἰσιτηρίων μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς τοῦ ἀσθενοῦς.

'ΕΦ' δὸνον κρίνεται ὑπὸ τῆς YYON ἀναγκαῖα καὶ ἡ ὑπαρξὴ συνοδοῦ τοῦ ἀσθενοῦς κατά τὴν μετάβασή του στὸ ἔξωτερικό καταβάλλεται καὶ ἡ δαπάνη τῶν εἰσιτηρίων μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς καὶ τοῦ συνοδοῦ. Διά τὴν περίπτωση μεταμοσχεύσεως νεφροῦ αὐτονότο εἶναι ὅτι καταβάλλονται ἐπίσης οἱ δαπάνες τῶν εἰσιτηρίων μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς καὶ τοῦ δότου.

Σὲ περίπτωση ἥτανάτου τοῦ μετακινηθέντος στὸ ἔξωτερικό ἀσθενοῦς, στὶς δαπάνες ἐπιστροφῆς περιλαμβάνονται καὶ δλεῖς οἱ ἀπαιτούμενες δαπάνες συντηρήσεως τῆς σωροῦ τοῦ θανόντος στὸ ἔξωτερικό καὶ μεταφορᾶς της στὸν 'Ελλάδα.

#### 5. Δαπάνες νοσηλείας προσωρινῶς εὑρεθέντων στὸ ἔξωτερικό.

Δαπάνες νοσηλείας πού ἔγιναν ἀπό δικαιούχους ἀσφαλισμένους πού βρέθηκαν προσωρινά στὸν ἀλλοδαπή ἀναγνωρίζονται καὶ καταβάλλονται:

α) "Οταν πρόκειται γιά ιδιαίτερα σοβαρές παθήσεις μόνον ὅταν ἀκολουθεῖται ἡ κανονική διαδικασία τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 3 τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν προσκομιζομένων ἐκ τῶν ὑστέρων.

β) "Οταν πρόκειται περὶ εἰδικῶν περιπτώσεων κατά τὴν κρίση τοῦ Διευθυντοῦ, ἔχαιρεσι των κατὰ τὰ ἀνωτέρω παραβάρων παθήσεων, ἐφ' δόσον:

— "Υπάρχει γνωμάτευση τῆς YYON ὅτι ἡ νοσηλεία ὄφελεται εἰς ἑκτακτο καὶ ἐπείγον περιστατικό.

— "Η ἑκτακτὴ νοσηλεία νά προκύπτει ἐκ τῶν προσκομιζομένων δικαιολογητικῶν.

— "Εγκριση κατόπιν ἀποφάσεως Δ.Σ./O.N.

γ) Οἱ ἀναγνωρίζομενες δαπάνες γιά τὴν παρούσα παράγραφο 5 ἀντιστοιχοῦν κατὰ περίπτωση μέ τις καταβάλλομενες δαπάνες τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 4 ἐξαιρουμένων τῶν δαπανῶν τῶν εἰσιτηρίων μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς τὰ ὅποια δὲν καταβάλλονται.

#### 6. Χορήγηση προκαταβολῆς

Εἰς τοὺς ἀσφαλισμένους πού μεταβαίνουν στὴν ἀλλοδαπή γιά νοσηλεία κατά τὰ ὄριζόμενα στὶς ἀνωτέρω παραγρ. 1 ἕως 4 ἐπιτρέπεται ἡ χορήγηση προκαταβολῆς ὑστερα ἀπό ἀπόφαση τοῦ ΔΣ/ON. Τὸ ύψος τῆς προκαταβολῆς ἀνέρχεται:

α) Στὸ σύνολο τῶν συμβατικῶν νοσηλείων περίπου πού θά κατέβαλε ὁ O.N. γιά τὴν ἰδιαίτερη σέ Νοσοκομείο ἡ ἔξωνοσοκομειακή νοσηλεία στὴν ἡμεδαπή ἀφοῦ προηγουμένως ἐκτιμηθεῖ ἀπό τὴν YYON ἡ διάρκεια τῆς νοσηλείας καὶ οἱ πάσης φύσεως ἔξετάσεις θεραπείες καὶ φάρμακα πού πιθανόν νά ἀπαιτηθοῦν.

β) Στὸ σύνολο τῶν δαπανῶν εἰσιτηρίων μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς γιά τὴν συγκεκριμένη χώρα μετακινήσεως.

Γιά τὴν χορήγηση τῆς προκαταβολῆς ἀπαιτεῖται:

1) Νά ἔχει δοθεῖ βάσει τῆς προβλεπομένης διαδικασίας ἐγκριση μεταβάσεως στὴν ἀλλοδαπή γιά νοσηλεία.

2) Αἴτηση τοῦ ἀνδιαφερομένου γιά τὴ λήψη προκαταβολῆς.

3) Πρόβλεψη ἀπό τὴν YYON γιά τὸ ύψος τῶν συμβατικῶν νοσηλείων.

4) Εισιτήρια μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς ἡ ἀπόδειξη καταβολῆς δαπανῶν εἰσιτηρίων ἡ βεβαίωση ὅτι κρατήθηκε θέση καὶ ἡ ἀξία τοῦ εἰσιτηρίου.

5) "Υπεύθυνη δήλωση τοῦ N. 105/69 ὅτι σέ περίπτωση πού γιά ὄποιοδήποτε λόγο ματαιωθεῖ ἡ μετάβαση στὸ ἔξωτερικό γιά νοσηλεία θά ἐπιστρέψει στὸν O.N. τὸ χρηματικό ποσό πού ἔλαβε ὡς προκαταβολή καὶ ἐπιστρέφοντας μετά τὴν νοσηλεία θά προσκομίσει στὸν O.N. τὰ δικαιολογητικά δαπάνης.

#### 7. Ἀπαιτούμενα δικαιολογητικά

α) Γνωμάτευση τοῦ εἰδικοῦ ἐπιστήμονος ὅτι ἡ θεραπεία ἐπιβάλλεται νά λαβεῖ χώρα στὴν ἀλλοδαπή. 'Η γνωμάτευση μπορεῖ νά ἐκδοθεῖ ἐκ τῶν ὑστέρων γιά περιπτώσεις τῆς παραγρ. 5(a).

β) Γνωμάτευση τῆς YYON. 'Η γνωμάτευση αὐτή μπορεῖ νά ἐκδοθεῖ ἐκ τῶν ὑστέρων γιά περιπτώσεις τῆς παραγρ. 5.

γ) Βεβαίωση τοῦ θεραπευτηρίου τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς τὴν ὅποια νοσηλεύτηκε ὁ ἀσθενής ἐκ τῆς πόλεως νά προκύπτει ἡ φύση τῆς ἀσθενείας, ἡ διάρκεια τῆς νοσηλείας καὶ ἡ καταβληθείσα δαπάνη.

Εἰς περιπτώσεις ἔχωνοσοκομειακῆς περιθάλψεως βεβαίωση τοῦ θεράποντος ιατροῦ ἀπό τὴν ὅποια νά προκύπτει ἡ διάγνωση τῆς ἀσθενείας, ἡ ἐφαρμοσθείσα θεραπευτική ἀγωγὴ καὶ ἡ ἀμοιβή τοῦ ιατροῦ.

δ) Ἐξοφλητικές ἀπόδειξης τοῦ θεραπευτηρίου ἡ τοῦ ιατροῦ (κατά περίπτωση).

ε) Τὰ ἀνωτέρω (γ) καὶ (δ) περιστατικά πρέπει νά είναι θεωρημένα ἀπό τὴν 'Ελληνική Προενίκη 'Αρχή τῆς περιοχῆς στὴν ὅποια μετακινήθηκε ὁ ἀσθενής καὶ νά είναι ἐπιστημωτικές μεταφρασμένα στὴν 'Ελληνική γλώσσα.

στ) Ἀπόκομα χρησιμοποιηθέντος εἰσιτηρίου μεταβάσεως καὶ ἐπιστροφῆς καὶ ἀπόδειξη εἰσπράξεως τοῦ ἀντιστοίχου ποσοῦ ἀπό τὸ πρακτορεῖο ἡ τὴν 'Εταιρία.

Σημειούται ὅτι μέ σχετική ἐγκύκλιο τοῦ 'Υπ. Προεδρείας οἱ ἀεροπορικές μετακινήσεις θά γίνωνται μὲ τὴν 'Ολυμπιακή 'Αεροπορία. Σὲ περιπτώσεις πού ἡ μετακίνηση γίνεται μὲ ένην ἀεροπορική ἐταιρία θά προσκομίζεται ἐπί πλέον τῶν ὅλων δικαιολογητικῶν εἰσιτηρίων καὶ βεβαίωση τῆς συγκεκριμένης διαδρομῆς μὲ τὴν O.A. γιά τὴ δαπάνη εἰσιτηρίου τῆς συγκεκριμένης διαδρομῆς μὲ τὴν O.A.

Στὴν περίπτωση μετακινήσεως μὲ τὴν 'Ολυμπιακή 'Αεροπορία δὲν ἀπαιτεῖται ιδιαίτερη ἀπόδειξη εἰσπράξεως.

For your Agency in BRAZIL

( VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL )

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto  
Cx. Postal 660  
Vitoria - Espírito Santo - Brazil

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



# **NAFSI**

## **GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS**

### **IN-SITU WORKS**

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

### **RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS**

NAFSI cooperates with the well known Italian company



**IVALDI & GENERALE**

### **REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"**

NAFSI is an exclusive licensee within the Greek territory  
of the British company

**ayrodev**

INTERNATIONAL



**TECHNO DIAGNOSIS**

### **REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS**

NAFSI cooperates with

**THERMILOCK** France



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

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

**KRAMTECHNIK**

### **REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.**

NAFSI cooperates with the Dutch company

### **DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.**

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

**NAFSI S.A.**

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



## ANAT. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

### 'Αναπτύσσεται ο έμπορικός στόλος

Σέ ανάπτυξη βρίσκεται ο άνατολικογερμανικός στόλος κατά τη διάρκεια των τελευταίων έτων και ή προσπτική είναι ότι ή ανάπτυξη αύτή θα συνεχισθεί και στο μέλλον.

Μετά το πρώτο τρίμηνο του έτους, ο έμπορικός στόλος της Άνατολικής Γερμανίας περιελάμβανε 173 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.180.000 τον. γκρός ή μεταφορικής ικανότητας 1.640.000 τον. d.w. Η σύνθεσή του κατά κατηγορίες πλοίων έχει ως άκολουθως: 103 φορτηγά ή μικοντέινερς, 12 πλοία κοντέινερς, 22 μπάλκ - κάρριερς, 12 άκτοπλοικά, 10 πλοία φυσεία, 4 ρό-ρό, 7 δεξαμενόπλοια και 2 έπιβατηγά.

Κατά τη διάρκεια του παρελθόντος έτους, ο άνατολικογερμανικός στόλος μετέφερε 12.524 έκατομ. τόννους, εξ ὧν 2.84 έκατομ. τον. κιβώτια, 2.071 έκατομ. τον. χύμα έφορτια, 4.527 έκατομ. τον. ειδικά φορτία, 2.574 έκατομ. τον. ύγρα φορτία και 512.000 τόννους ξυλείας.

## ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

### Νέα ταρίφα

Οι ύπεύθυνοι τού λιμένος Μίνα Σάκρ άνεκκοινώνων ότι έφεξης θά ισχύει νέα ταρίφα άναλογη με τήν χωρητικότητα σε τόνους γκρός γιά δόλα τάρα προσεγγίζοντα στόν λιμένα σκάφη. Η έπιβάρυνση άνά τον. γκρός θά καλύπτει δόλες τίς δαπάνες έλλιμενισμοῦ τών πλοίων και τών συναφών ύπηρεσιών και θά ισχύει γιά παραμονή στόν λιμένα τής Ράς Άλ Κάιμα μέχρι έπτα ήμέρες.

## ΑΡΑΒΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

### Η δύναμη τού στόλου τους

Στό τέλος τού 1981 ο έμπορικός στόλος τών 18 Αραβικών χωρών είχε φθάσει τά 705 πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.04 έκατομ. τον. γκρός. Έναντι τού 1978 ή αύξηση φθάνει τά 4.33 έκατομ. τον. γκρός και ποσοστό 64,6%. Την κυριότερη άναπτυξη παρουσιάζουν ή Ιορδανία, Μπαχρέιν, Μαυρίτανια και Υεμένη, ένω στό Όμαν φαίνεται ότι σταμάτησε τήν δραστηριότητά του σ' αύτον τόν τομέα.

Έπι κεφαλής βρίσκεται η Σαουδική Αραβία μέ 3.71 έκατομ. τον. γκρός, Ακολουθεῖ τό Κουβέιτ μέ 2.03 έκατομ. τον. γκρός, τό Ισραήλ μέ 1.38 έκατομ. τον. γκρός και ή Αλγερία μέ 1.35 έκατομ. τον. γκρός.

Μολονότι οι στόλοι τών Αραβικών χωρών συντίθενται άπο πλοία διαφόρων τύπων και

«Τανκέρκ», «Λά Σιοτά» και «CNIM» τά όποια άπασχολούν συνολικά 11.000 έργατοι παλλήλους και τά όποια, βάσει τού σχεδίου συγχωνεύσεως, θά μετέχουν στήν νέα έταιρια μέ τά άκόλουθα ποσοστά: «Φράνς - Τανκέρκ» 36%, «Λά Σιοτά» 34%, «CNIM» 15% ένω τό γαλλικό δημόσιο θά έλεγχε τό ύπολο 15% μέσω μάς υπάρχουσας κρατικής έταιριας.

## ΔΑΝΙΑ

### Ο στόλος της

Ο δανικός στόλος περιλαμβάνει 670 πλοία 7.880.000 τον. d.w. έναντι 704 πλοίων 8.060.000 τον. d.w. τών άρχων τού προηγουμένου έτους. Στίς άρχες τού έτους ο δανικός έφοπλισμός είχε έκκρεμεις παραγγελίες γιά τήν ναυπήγηση 54 πλοίων 795.000 τον. d.w., άπο τά όποια τό 90% θά ναυπηγηθούν έντος τής χώρας.

Τό σύνολο τών ναυτιλιακών συναλλαγών τής Δανίας έφθασε τό 1981 τό 17.51 διασκ. κορωνών. Μέ τό ύψος αύτό ή ναυτιλία καθισταται ή τρίτη έξαγωγική βιομηχανία τής χώρας, άποδιδουσα περίπου τό 10% τών έσοδων που προέρχονται άπο δανικές συναλλαγές στό έξωτερικό.

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΣ

### Η κατανάλωση πετρελαίου

Άν και είναι άγνωστο άν όφειλεται στήν συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση, η στήν προσπάθεια πραγματοποιήσεως οικονομιών στήν κατανάλωση ένεργειας ή απλώς στήν μείωση τών ύφισταμένων στόκ, τό γεγονός παραμένει ότι οι παραδόσεις πετρελαίου στίς δέκα χώρες μέλη τής Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος παρουσιάσαν μειωση τής τάξεως τών 800.000 βαρ. ήμερησίως, τό 1981 και από τούς πρώτους μήνες τού 1982. Αύτό άντιπροσώπευε ποσοστιαία πτώση κατά 8,6% σέ σχέση μέ τίς παραδόσεις τού 1980. Ανατρέχοντας δέ στό παρελθόν άκομα περισσότερο βλέπομε ότι οι περισσιές παραδόσεις ύπελείποντο κατά 2 έκατομ. βαρ. ήμερησίως έκεινων τού 1973.

Τά στοιχεία τής ΕΟΚ δείχνουν ότι οι παραδόσεις έμειώθηκαν κατά 39 έκατομμύρια τόννους τό 1981 κατεβαίνοντας έτοι στό έπιπεδο τών 418 έκατομμυρίων μετρικών τόννων.

## ΓΑΛΛΙΑ

### Οι έπιχορηγήσεις

Ο Γάλλος ύπουργός θαλάσσης κ. Λε Πεν-σέκ άνηγγειλε πρόσφατα τό σχέδιο τών κρατικών έπιχορηγήσεων πρός τήν ναυτική βιομηχανία γιά τό 1983. Η ολική βοήθεια, ύψους 6,6 δισεκατομ. φράγκων, πρόκειται νά διαμοιρασθεί σέ τρεις τομείς καλύπτοντας τήν ναυτιλία, τήν ναυπηγεσποκευαστική βιομηχανία, άλλα και τήν άναπτυξη τών γαλλικών λιμένων.

Αναλυτικά, ή κρατική ναυτιλιακή έταιρια «Κομπανύ Τζενεράλ Μαριτίμ» θά λάβει έπιχορηγηση 800 έκατομ. φράγκων, τά γαλλικά ναυπηγεία μέσω τών ναυπηγικών έπιχορηγήσεων 1.4 δισεκ. φράγκων και τέλος ποσόν 813 έκατομ. φράγκων θά δαπανήθει γιά τήν έκτελεση άναπτυξιακών έργων και τήν βελτίωση τών φορτεκφορτωτικών μέσων στούς γαλλικούς λιμένες.

### Συγχώνευση ναυπηγείων

Τρία έκ τών μεγαλυτέρων γαλλικών ναυπηγικών συγκροτημάτων πρόκειται νά συγχωνεύσουν ύπο μίαν έταιρια μέ ένιασι διοίκηση έντος τού 1982, άλλα κάθε μονάδα θά συνεχίζει κανονικά τήν δραστηριότητά τής.

Πρόκειται γιά τά ναυπηγεία «Φράνς —

### DIRECTORS

STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)

MATEO STAMATIO ELEFTERIU

## MONTEVIDEO

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533  
MONTEVIDEO URUGUAY

Τό παρελθόν έτος ήταν τό έτος γιά πρώτη φορά μειώσεως τής παραδόσεως βενζίνης. Η βενζίνη παρουσίασε μείωση κατά 2,2% παρ' όλο πού τό μερίδιο πού άντιπροσωπεύει έπι τού συνόλου τών προϊόντων άνεβηκε στό 19,8% από 18,5 τού 1980. Οι παραδόσεις άεριου και ντήξελ μειώθηκαν κατά 7,6%, άλλα και αύτών τό μερίδιο έπι τού συνόλου τών προϊόντων άνεβηκε λίγο — από 35% τό 1980 σε 35,4 τό 1981. Τήν μεγαλύτερη πτώση παρουσίασε τό μαζούτ με ποσοστό 18%.

Οι προμήθειες τής EOK σε πετρέλαιο ένισχυθηκαν άπο μίαν αύξηση τής τάξεως τών 11,5 έκατομμυρίων τόννων στήν δική της παραγωγή άργο (Β. Θάλασσα) και άπο μία μείωση τών ύφισταμένων στόκ τής τάξεως τών 16,6 έκατομμυρίων τόννων.

Αύτό έβοήθησε στό νά μειωθούν οι καθαρές άνάγκες είσαγωγών κατά 18,3% ή 80 έκατομμύρια τόννους. Τελικά οι καθαρές είσαγωγές έφθασαν τά 358 έκατομμύρια τόννους. Τό έμποριο διύλισμένων προϊόντων παρέμεινε λίγο πολύ στά έπιπεδα τού 1980.

## H.P.A.

### Οι έπιχορηγήσεις τού 1981

Οι άμερικανοι έφοπλιστάι πού έκμεταλλεύονται πλοία ύπο τήν έθνική σημαία, έλαβαν κατά τή διάρκεια τού οικονομικού έτους 1981 άνω τών 335 έκατομ δολλαρίων ώς έπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως. Στό ποσό άπο τό δέν συμπεριλαμβάνονται οι έπιχορηγήσεις τού προγράμματος τών ρωσικών άποστολών δημητριακών.

Οι κύριοι έφοπλιστικοι οίκοι πού εισέπραξαν τίς άνωτέρω έπιχορηγήσεις είναι οι έταιριες «Λάϊκς» 80 έκατομ, «Ντέλτα Λάϊν» 59 έκατομ, «Άμερικαν Πρέζιντεντ Λάϊν» 49 έκατομ, «Φάρελλ — Λάϊνς» 43,8 έκατομ και «Μαγκόρμακ Λάϊν» 27 έκατομ. δολ. Στόν, τομέα τών μπάλκερς τό συγκρότημα «Μπέργκερ» έλαβε 19,2 έκατομ. και τό συγκρότημα «Κήστουουν» 9,6 έκατομ. δολ.

### Οι φορτώσεις γαιανθράκων

Οι φορτώσεις γαιανθράκων στά λιμάνια τού Χάμπτον Ρόουντς έφθασαν σέ σημείο ρεκόρ με 57,3 έκατομ. τόννους στή διάρκεια τής έτησιας περιόδου Ιούλιος 1981 με Ιούλιο 1982. Τό μέγιστο τμήμα τών φορτώσεων αύτών άφορούν έξαγωγές και πραγματοποιήθηκαν κατά τά δύο τρίτα στό Νόρφλοκ και

κατά τό ένα τρίτο στό Νιούπορτ - Νιού. Η άνωτάτη δυναμικότης τών έγκαταστάσεων τών δύο αύτών λιμένων ύπολογίζεται σήμερα σέ 61 έκατομ. τόννους, με τήν προσθήκη δύμας τών δύο νέων τέρμιναλς, πού προβλέπεται νά είναι έτοιμα μέχρι τέλους τού 1984, η δυναμικότητά τους θά φθάσει τούς 85 έκατομ. τόννους.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Περιορίζουν τούς στόλους τους

Η Μπρίτις — Πετρόλεουμ ειδοποιείστε τούς ναυτίλους άξιωματικούς της ότι θά άποσύρει και άλλα πλοία της άπο τήν ένεργο ύπηρεσία. Η άπειλή αυτή έρχεται ένα χρόνο μετά τό πρόγραμμα περιορισμού πού έμειώσε τόν στόλο της κατά τό ένα πέμπτο. Σήμερα ο στόλος τής BP περιλαμβάνει 45 πλοία ύπο βρετανική σημαία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 4,3 έκατομ. τον. d.w. Μέχρι τώρα έχει πουλήσει 12 σκάφη, περιορίζοντας τίς θέσεις άπασχολήσεως ναυτικών κατά 1.200.

Έξ αλλου έγγνωσθη ότι και ή έταιρια Furness Withy ή όποια διαθέτει σήμερα 35 σκάφη ύπο κυριότητα ή ναύλωση, προτίθεται νά περιορίσει τόν στόλο της σέ 24 μόνο πλοία ή, κατά τίς πληροφορίες τών συνδικάτων, σέ 17 μόνο πλοία. Σήμειωτέον ότι ή έταιρια αυτή άποτελεί σήμερα μέρος τού συγκροτήματος τής Απω Άνατολής τού Κ. Τούνγκ.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### Νέα σύνθεση πληρωμάτων

Τό σχέδιο πού πρότεινε ή Διεύθυνση Έμπορικης Ναυτιλίας γιά τή σύνθεση τών πληρωμάτων τών νορβηγικών πλοίων, βρήκε ζωρές άντιδράσεις άπο όλες τίς πλευρές. Έτοι τά μέν ναυτεργατικά σωματεία τό κατακρίνουν γιατί δέν σεβάστηκε άρκετά τήν άσφαλτα τής ναυσιπλοίας, ένων άντιθετώς οι έφοπλιστές ύποστηρίζουν ότι τό σχέδιο είναι πολύ αύστηρό ώστε νά μή έξασφαλίζει τή συναγωνιστικότητα τού νορβηγικού πλοίου. Τό σχέδιο πάντως δέν θά έφαρμοσθεί άν δέν συγκεντρώνει τή συμφωνία και τών δύο ένδιαφερομένων μερών, πράγμα πού δέν προβλέπεται νά έπιπευχθεί πρίν άπό τά μέσα τού έπομένου έτους.

## ΠΑΝΑΜΑΣ

### Άναπτυξιακά έργα

Άρχιζουν άπο τόν προσεχή Ιανουάριο τά έργα κατασκευής τέρμιναλ έμπορευματοκιβώτων στό Κριστομπαλ μετά τήν άλματώδη άνοδο τής κινήσεως κοντέινερς, πού παρατηρείται στόν λιμένα αύτών τού Παναμά. Τό κράτος σέ συνεργασία με τήν Διενή Τράπεζα έξασφάλισε ποσόν 46 έκατομ. δολλαρίων γιά τήν κατασκευή τού τέρμιναλ, ένω προχωρούν ήδη οι έργασίες έπισκευών και συντηρήσεως τών τριών δεξαμενών στόν Μπαγκό.

Οι δεξαμενές αύτές, πού σύντομα θά τεθούν σέ λειτουργία, άνήκουν στήν έταιρια «Αστιλλέρος Μπαλμπό» στήν όποια μετέχει και γαλλικό κονσόρταιου με γά δέ τίς έργασίες έπισκευής τών δεξαμενών δαπανούνται περί τά 10 έκατομ δολλάρια.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ,

### Τό έμπορικο ίσοζύγιο

Τά μειωμένα έσοδα άπο τίς έξαγωγές πετρελαίου τής Σοβιετικής Ένωσεως έπιδρούν άρνητικά στό ρωσικό έμπορικό ίσοζύγιο, τό όποιο έπιπροσθέτως πρέπει νά καλύψει άγορές δημητριακών πλέον τών 41 έκατομ. τόννων και τά έξοδα κατασκευής τού άγωγού φυσικών άεριών.

Σύμφωνα μέ έρευνα τού Άμερικανικού Κογκρέσου, τό έκ 3,8 δισεκατομ. δολλαρίων πλεόνασμα τού ίσοζυγίου πληρωμών, τό όποιο έπέτυχε ή Μόσχα κατά τό 1981, θά μετατραπεί σέ έλλειψη τής τάξεως τών 7 δισεκ. δολλαρίων μέχρι τού 1985, καθόσον συνεχώς θά αύξανονται οι είσαγωγές τής Ρωσίας κατά τήν προσεχή τριετία.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Και νέα μείωση

Κατά τά έπισημα στατιστικά στοιχεία, ο σουηδικός στόλος έξακολούθησε νά χάνει τή δύναμή του και κατά τό τρέχον έτος. Έτοι τά μέσα στό πρώτο έξάμηνο τού 1982 έχασε σέ συνολική χωρητικότητα περί τόννα 150.000 τόννους, περιορίζοντας τό τοννά του σέ 3.478.000 τον. γκρός ή 225.000 τον. d.w. έναντι 3.629.000 τον. γκρός πού κατείχε τήν 1ην Ιανουάριο. Παρά τή διαφορά αύτή άριθμός τών σκαφών έξακολουθεί νά παραμένει στά 484.

## ΤΑΪΒΑΝ

### Τό ναυπηγικό πρόγραμμα

Ή κυβέρνηση τής Ταϊβάν ένέκρινε τό νέο πρόγραμμα τής χώρας γιά τήν ναυπήγηση 32 σκαφών έντός τής προσεχούς τριετίας, άξιας πλέον τών 550 έκατομ. δολλαρίων.

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού έδωσε στήν δημοσιότητα η ΟΟΣΑ τά πρός ναυπήγηση πλοία άφορούν 12 ποντοπόρα κοντέινερόπλοια και 20 μικρότερα σκάφη άκτοπλοικών μεταφορών, συνολικής χωρητικότητας 460.000 τον. d.w.

Δημοσιογραφικές πληροφορίες άναφέρουν ότι τό μεγαλύτερο ποσοστό τών πιστώσεων πού έγκριθηκαν γιά τά άνωτέρω σκάφη θά δοθεί στής δύο μεγαλύτερες ναυτιλιακές έταιριες τής χώρας «Έβεργκρήν Λάϊνς» και «Γιάνγκ Μίνγκ».

## 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

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### Οι έλληνοσοβιετικές συνομιλίες

Στά πλαίσια τής ναυτιλιακής συμφωνίας που έχει συνάψει από τό 1975 η Ελλάδα με τή Σοβιετική "Ενωση, συνήλθε στόν Πειραιά από 4 - 7 Οκτωβρίου ή 4η Σύνδοσης τής Μικτής Έλληνο-Σοβιετικής Ναυτιλιακής Έπιτροπής.

Κατά τή διάρκεια τής συνόδου έξετάσθηκαν διάφορα ναυτιλιακά προβλήματα, καθώς έπισης και η πρόσδος που έχει έπιτελει τεί στίς ναυτιλιακές σχέσεις τών δύο χωρών, έγιναν δέ προτάσεις για τήν περαιτέρω σύσφυγη τών σχέσεων Έλλαδος - ΕΣΣΔ στόν τομέα αύτού.

Ο γενικός γραμματέας τού υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ο ύφουσουργός Ναυτιλίας τής ΕΣΣΔ πού ήσαν οι άρχηγοι τών δύο άντιπροσωπειών, ύπεργραφαν τήν τελευταία ήμέρα τών έργασιών τής συνόδου σχετικό Πρωτόκολλο.

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας δήλωσε σχετικά ότι κατά τή διάρκεια τών συνομιλιών μέ τούς Σοβιετικούς έκπροσώπους έζήτησε νά έξασφαλισθεί ή ναύλωση περισσότερων έλληνικών πλοίων από τή Σοβιετική "Ενωση.

### 'Αντιπροσωπεία τής Ε.Ε.Ε. Θά επισκεφθεί τήν Κίνα

'Αντιπροσωπεία τής Ενώσεως Έλληνων Εφοπλιστών θά επισκεφθεί τό Πεκίνο στίς 15 Νοεμβρίου γιά τρίμερες συνομιλίες μέ έκπροσώπους τής κινεζικής κυβερνήσεως έπι ναυτιλιακών θεμάτων. Στήν άντιπροσωπεία, έπικεφαλής τής όποιας θά είναι ο πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. Αριστ. Καραγεώργης, θά μετάσχουν οι κ.κ. Γεώργ. Δρακόπουλος, Νικ. Επιφανιάδης, Γρηγ. Καλλιμανόπουλος, Γεώργ. Πατέρας, Μιχ. Περατικός, Παν. Τσάκος, Γιώργος Φουστάνος και Γρηγ. Χατζηλευθεριάδης.

### Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό Έλληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13 τών κάτωθι σκαφών:

1. "Ερνιώ", φορτηγό, πρώην «Sugelaa» ύπο σημαία Βερμούδων 16.405 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1965, άνήκει στήν έταιρια «Villosa Compania Naviera» (κ. Παν. Μητράκης).

### Παραλαβές και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθεν λιβεριανό φορτηγό «Emerald», 8.887 τον. γκρός, τού 1968 και υψωσε τήν κυανόλευκο. Μετονομάσθη «Μελόδι».

γκρός, 17.023 τον. d.w. τού 1974.

— Έπωλήθη σέ άγοραστές Νέας Υόρκης τό κυπριακό μπάλκ κάρριερ «Προτέκτωρ Αλφα» 20.437 τον. γκρός, 33.330 τον. d.w. τού 1970.

— Αγοράσθηκε γύρω τών 800.000 δολλαρίων ώς έστι στήν Αμβέρσα, τό δηζελοκίνητο βελγικό φορτηγό «Memling» 10.399 τον. /κρός, 12.468 τον. d.w. τού 1964.

### Οι διαλύσεις

Τό δεξαμενόπλοιο «Καμέλια Β.» 12.207 τον. γκρός τού 1958, έπωλήθη σέ "Ελληνες διαλυτές γύρω τών δολ. 46,50 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Σέ "Ελληνες διαλυτές έπωλήθη έπισης εις τά δολ. 30 τό χαρακτηρισθέν ώς άλική άπωλεια φορτηγό «Δρόμων» 1.596 τον. γκρός, τού 1964.

— Έπωλήθη σέ διαλυτές τού Ταιβάν τό μικτό σκάφος «Μάστερ Τόνου II» 32.645 τον. γκρός, τού 1966. Τιμή γύρω τών 104 δολλαρίων κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Τό παναμαϊκό φορτηγό «Βαλτέτοι» 4.791 τον. γκρός, τού 1959, έπωλήθη σέ διαλυτές "Απω Ανατολής".

— Σέ πακιστανούς διαλυτές έπωλήθη τό φορτηγό «Τάκης Άλεξάκης» 9.294 τον. γκρός, τού 1957.

### Τό ΓΕΝΕ στήν όδό Νοταρά 141

Τό Γ.Ε.Ν.Ε. μεταστεγάστηκε σέ νέο κτίριο στήν όδό Νοταρά 141. Τά τηλέφωνα παραμένουν τά ίδια (452.4755, 452.4759 και 452.4869).

### Τό συνάλλαγμα

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία τής Τράπεζας τής Έλλαδος τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στή χώρα τό διμήνο Ιουνίου - Ιουλίου έφθασε τά 276 έκατομ. δολλάρια, έναντι 312 έκατομ. δολλαρίων τού άντιστοίχου διμήνου τού 1981 (μείωση 11,5%).

Έξαλλου τό έπταμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνηλθε σέ 964 έκατομ. δολλάρια έναντι 1.117 έκατομ. δολλαρίων τού άντιστοίχου έπταμηνου τού 1981 (μείωση 13,7%).

### Άδικαιολόγητα πρόστιμα τού ΟΛΠ

Από μέλη τής Ενώσεως Έλληνων Εφοπλιστών κατδγγέλθη ότι τελευταίως από τόν Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς έπιβάλλονται άδικαιολόγητα διάφορα πρόστιμα μέ διάφορες ασήμαντες αίτιολογίες.

Κατόπιν αύτού ή Ε.Ε.Ε. είδοποιησε τά μέλη της, έφ' ίσον έχουν άντιμετωπίσει παρόμοιες περιπτώσεις νά τής παράσχουν στοιχεία γιά νά χρησιμοποιηθούν πρός τίς άρμοδιες άρχες γιά τή διευθέτηση τού ζητού θέ-

## A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. ΓΚΙΚΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE  
Telex: 440 641 F. Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 28137

ματος. Θά ήταν χρήσιμο δημοσιεύτηκε τόπος παράλληλα και ή διοίκηση του ΟΛΠ γιατί επιβάλλονται τά αδικαιολόγητα πρόστιμα.

#### Π.Δ. Περι δεξαμενοπλοίων

Στό ΦΕΚ 156Α/19-6-81 δημοσιεύτηκε τόπος Δ.618/81 «περι δεξαμενοπλοίων προδιαγραφών όρισμένων δεξαμενοπλοίων καταπλεόντων ή άποπλεόντων έξι Έλληνικών λιμένων».

Οι διατάξεις του άνωτέρω Π.Δ. έφαρμόζονται στά Δ/Ξ με Έλληνική ή ξένη σημαία πού καταπλέουν ή άποπλεούν άπό Έλληνικά λιμάνια ή διαπλέουν τόπο Έλληνικό θαλάσσιο χώρο και μεταφέρουν πετρέλαιο, άερια ή χημικά προϊόντα, χωρητικότητας πάνω από 1.600 κοχ ή νέας έργης ή άποτη ποσότητα του φορτίου τους, συμπεριλαμβανομένων και τών πλοίων πού είναι μέν άφορτα άλλα δέν έχουν άπελευθερωθεί ή άποτα άερια ή δέν έχουν έκπλυθεί για νά άπομακρυνθούν τά επικύδυνα κατάλοιπα.

Οι άνωτέρω διατάξεις άναφέρονται:

Σέ δημοσιεύτηκε τόπος πρόπει νά τηρούν οι πλοιαρχοί τών Δ/Ξ πρό του κατά πλου τους σε λιμάνι και κατά τόν διάπλου τών χωρικών ύδατων, πού βρίσκονται κοντά στό λιμάνι κατάπλου ή άπόπλου.

Στήν ύποχρέωση τών πλοιωνών για ένημέρωση της Ε.Ε.Π. ή τών άρμοδιων Λιμ. Αρχών, σε περίπτωση διαπίστωσης έλλειψεων πού μπορεί νά έπιπεράσουν τήν άσφαλη ναυσιπλοία ή νά προκαλέσουν ρύπανση, καί

Στήν ύποχρέωση τών έλληνικών άρχων νά ένημερώνουν τίς άλλοδαπές άρμοδιότητες ύπηρεσίες, σε περίπτωση πού πιθανολογείται ή πρόκληση ρύπανσης ή πλοίο πού άπειπλευσε ή άποτο Έλληνικό λιμάνι για λιμάνι τής άλλοδαπής.

#### Η άναμιξη τοῦ Τ.Ε.Ε. σέ θέματα τοῦ Ν.Ε.Ε.

Από τό Nautikό Έπιμελητήριο Έλλαδος άνακοινώθησαν τά έξης:

Μέ άφορμή δημοσιεύματα τοῦ τύπου άναφορικά με τήν έπισκεψη στόν υπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας τής διοίκησεως τοῦ Τεχνικού Έπιμελητηρίου τής Έλλαδος, παρατηρούμε τήν ιδιαίτερη ημαση τού έδόθη ή από αύτη στό διάτη η ημαση της Έπιμελητηρίου Νόμος 989/1979 ψηφίστηκε ή από τήν προηγούμενη Κυβέρνηση.

Ποιά σχέση και τί έννοια έχει τό διάτη ή άνωτέρω Νόμος ψηφίστηκε ή από τήν προηγούμενη Κυβέρνηση σύμφωνα με τήν αίχμη τού δημοσιεύματος; Ό Νόμος αύτός πού διλαστε δέν πρόσθεσε τίποτε τό καινούργιο ώς πρός τό Συμβουλευτικό ρόλο τοῦ NEE ψηφίστηκε ημαση τού έδόθη και χωρίς καμια τροπολογία ή από διάτης παρατάξεις τής Βουλής κι αύτό γιατί τό Κράτος, διαφύλασσοντας τά γενικώτερα συμφέροντά του, ένδιαφέρεται για τή Ναυτιλία, ή νέας έργης, η οποία πιστεύεται, ή από πολιτικές τοποθετήσεις.

Καλόν είναι τό Τεχνικό Έπιμελητήριο τής Έλλαδος, άντι νά άναμιγνύεται και σε θέματα Ναυτιλίας, νά άσχοληθεί με τά ιδιαίτερα πολυπληθή και πιεστικά προβλήματα και διάτη βεβαιωθεί διάτη βεβαιωθεί διάτη ικανοποιητικές γι' αύτά λύσεις κι διάτη πράγματι έδακολουθεί τότε νά έχει περίσσευμα χρόνου, θά είναι εύπρόσδεκτη κάθε βοήθεια πού τά μέλη του, άφιλοκερδώς και αύτά θά προσεφέροντο νά δώσουν, συνεργάζομεν με τό NEE, στήν ή νέας έργης τών δύσκολων πράγματι θεμάτων τής Ναυτιλίας μας, τήν η οποία τό Nautikό Έπιμελητήριο με συνεχείς και έπιμονες

προσπάθειες έδακολουθεί πάντοτε άθόρυβα νά υπηρετεί.

#### Η κ. Μπρεδήμα σέ Επιτροπή τής ΕΟΚ

Η κ. "Αννα Μπρεδήμα, δικηγόρος και έκπρόσωπος τής Ένωσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, περιλαμβάνεται μεταξύ τών 12 Έλλήνων πού διορίσθηκαν για τή νέα τετραετή περίοδο στήν Οικονομική και Κοινωνική Έπιτροπή τής ΕΟΚ.

#### Στόν Άμερικανικό Νηογνώμονα

Στίς 21 Σεπτεμβρίου, κατά τήν διάρκεια τής έξαμηνιαίς συνελεύσεως τού Συμβουλίου Διευθυντών τού Άμερικαν Μπυρώ όφ Σιππίγκ», πέντε Έλληνες έξελέγησαν μέλη τού Νηογνώμονος ή νέας σε 26 νέα μέλη.

Οι έκλεγέντες ή από έλληνικής πλευράς είναι οι κ. Κ. Δραγώνας τής "Ολυμπικ Μαριτάμη", Ε. Γουρδομιχάλης τής "Γουρδομιχάλης Μαριτάμη", Αχ. Χαλκούσης τής "Α. Χαλκούσης & ΚΟ.", Ι. Κ. Λύρας τής "Λύρας Μπρόδερ" και Ν. Παπανικολάου τής "Τιτάν Μπρόκερατ Κορπορέϊσον".

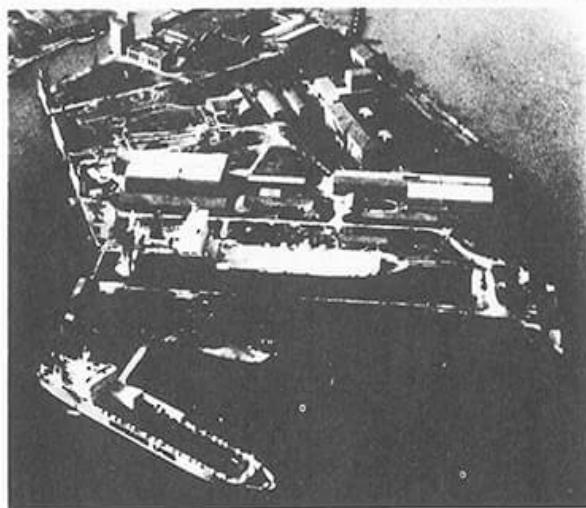
#### Η διάσκεψη «Coal Trans '82»

Στό Παρίσι θά διεξαχθεί ή από 26-28 Οκτωβρίου ή διεθνής διάσκεψη πού θά άσχοληθεί μέ τίς μεταφορές γαιανθράκων κατά τήν ή πομενη δεκαπεντετία.

Στή διάσκεψη θά λάβουν μέρος έκπρόσωποι τής "Ιντερνάτιοναλ Ένεργεια Ασσοσιέτιον", τών έταιρών διακινήσεως ήνθρακος και υπεύθυνοι τών λιμενικών έγκαταστάσεων στήν Καναδά, Αυστραλία, Εύρωπη και Ήνωμένες Πολιτείες.

# CNOMV

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



#### MAIN FACILITIES

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

**CNOMV, Old in age new in ideas...**

Representatives



Arma trading and shipping inc.

1: CHAR. TRIKOUPI STR. - PIRAEUS (40) - GREECE.  
TEL. 45 25 289 - TELEX. 213698 ARMA GR.



## Τά λιμάνια τοῦ Λιβάνου

Η έλληνική πρεσβεία στή Βηρυτό έγγνωστοποίησε στο ΥΕΝ ότι τό λιμάνι τῆς Βηρυτού ἐπαναλειτούργησε καὶ ἔκτος ἀπρόπτων πολιτικῶν ἔξελίξεων οἱ συνθήκες ἀσφαλείας στή Βηρυτό ἔχουν σημαντικά βελτιώθει. Οἱ συνθήκες ἀσφαλείας στό λιμάνι τῆς Τριπόλεως παραμένουν ἐπισφαλεῖς λόγω τῶν τακτικῶν Συρο-ισραηλινῶν συγκρούσεων οἱ ὅποιες εἶναι δυνατόν νά ἐπεκταθοῦν. Τά λιμάνια τῆς Τύρου καὶ τῆς Σιδώνος παραμένουν ἐπικίνδυνα λόγω παρουσίας ναρκῶν καὶ βομβῶν πού δέν ἔχουν ἐκραγεῖ.

## Τό Λιμενικό θά ύπαχθεῖ στό ύπουργειο Δ. Τάξεως;

Μέ ἀφορμή τήν πρόσφατη κινητοποίηση τῶν ἑλληνικῶν ἄρχων γιά τήν σύλληψη λαθρεμπόρων ναρκωτικῶν ἔγραφή διτό ὁ συντονιστής τῆς σχετικῆς ἐπιχειρήσεως διευθυντής τῆς Ἀσφαλείας Προαστίων ταξιαρχος τῆς Χωροφυλακῆς κ. Βασιλάκης ἔχει ὑποβάλει ἐμπιστευτική ἐκθεση στὸν ύπουργό Δημ. Τάξεως μὲ τήν ὅποια εἰσηγεῖται τό Λιμενικό Σώμα, ἡ Οικονομική Ἀστυνομία Θαλασσῶν καὶ ἄλλες παρεμφερεῖς ὑπηρεσίες νά ἐνταχθοῦν στό ύπουργειο Δημ. Τάξεως. Σάν δικαιολογητική τῆς προτάσεως τοῦ ἀταξιαρχος Βασιλάκης ἀναφέρει τό διτό Η Χωροφυλακή, πέρα ἀπό τή φιλοτιμία τῶν ἀξιωματικῶν τῆς, ἐλάχιστα μέσα διαθέτει γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνούς ἐγκλήματος.

## Διεθνές συνέδριο Ναυτικῆς Τεχνολογίας

Μέ πρωτοβουλία τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας, ὅργανώνεται τόν Ιούνιο τοῦ 1984 στήν Ἀθήνα τό 30 Διεθνές Συνέδριο Ναυτικῆς Τεχνολογίας τοῦ INTERNATIONAL MARITIME ASSOCIATION OF EAST MEDITERRANEAN.

Τό πρώτο συνέδριο τοῦ IMAEM ἔγινε στήν Κωνσταντινούπολη τό 1978 ἀλλά χωρίς Ἑλληνική ἐκπροσώπηση. Τό δεύτερο ἔγινε στήν Τεργέστη τό 1981 στό ὅποιο τό Ἰνστιτούτο ἐκπροσωπήθηκε μέ τόν ἐταίρο του ναυπηγος κ. Ι. Κουμάνη. Στό συνέδριο αὐτό ὑπεβλήθη ἀπό τό ΕΛΙΝΤ ἡ πρόταση ὅπως τό ἐπόμενο τρίτο συνέδριο πραγματοποιηθεῖ στήν Ἐλλάδα. Ή πρόταση αὐτή ἔγινε δεκτή μέ ἐνθουσιασμό ἀπό ὅλους τούς συνέδρους.

"Ηδη τό ΕΛΙΝΤ κινεῖται δραστήρια γιά τήν προετοιμασία τοῦ ἐν λόγω συνέδριου πού προβλέπεται νά σημειώσει μεγάλη ἐπιτυχία τόσο ἀπό τήν ἀποφη συμμετοχῆς δοσο καὶ ἐπιστημονικῶν ἀνακοινώσεων ἀλλά καὶ σημαντικῆς προβολῆς τῆς χώρας.

"Η ἐπίσημη ἀναγγελία του θά γίνει σε ειδική ἐκδήλωση στής 21 Οκτωβρίου στό ξενοδοχείο «ΧΑΝΔΡΗ» στής 7 τό ἀπόγευμα μέ ἐλεύθερη εἰσόδο γιά κάθε ἐνδιαφερόμενον. Κατά τή διάρκεια τῆς ἐκδηλώσεως αὐτῆς ὁ Πρόεδρος τοῦ IMAEM καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Τεργέστης κ. A. SERVELLO θά δώσει διάλεξη μέ θέμα «Η ναυπήγηση τῶν πλοίων στήν Ἀρχαία Ἐλλάδα».

## Η θέση τοῦ γραμματέως τῆς ΠΝΟ

Υπῆρχαν τίς τελευταίες ἡμέρες πληροφορίες διτό ὁ κ. Εμμ. Σαΐτης θά ἔξαρτησε τήν

## Παράδοση καὶ τρίτου πρόντακτ κάρριερ στούς Σοβιετικούς



Τό τρίτο πρόντακτ καρριερ τῶν 29.990 D.W.T., ἀπό μία σειρά πέντε σκαφῶν τοῦ ίδιου τύπου, ἡ κατασκευή τῶν ὅποιων ἀνέτεθη στά Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, κατά τόν ἀπόπλουν του ἀπό τής ἐγκαταστάσεις τοῦ Ναυπηγείου μετά τήν παράδοσή του στούς Σοβιετικούς χρονοναυλωτές του.

παραμονή του στή θέση τοῦ γενικοῦ γραμματέως τῆς ΠΝΟ ἀπό τό ἀποτέλεσμα ὄρισμένων ιατρικῶν ἔξετάσεων στής ὅποιες ὑποβάλλεται. "Οπως εἶναι γνωστό, τόν γενικό γραμματέα τῆς ΠΝΟ, κωλύδων γιά ὅποιον δήποτε τρόπο νά ἀσκήσει τά καθήκοντά του, ἀναπληρώνει τριμελῆς διοικούσα ἐπιτροπή, ἡ ὅποια βάσει τοῦ καταστατικοῦ τῆς Ναυτικῆς Όμοσπονδίας ὑποχρεούται ἐντός ἔξαμπλου νά συγκαλέσει ἑκτακτο πανναυτικό συνέδριο γιά τήν ἐκλογή γενικοῦ γραμματέως γιά τό χρονικό διάστημα πού θά διαρκούσε η θητεία τοῦ ἀντικαθιστωμένου.

## ΠΕΝΘ

### ΧΡΗΣΤΟΣ Μ. ΣΑΡΛΗΣ

"Ενας ἀκόμη ἀπό τήν «παλαιάν φρουράν», ὁ Χρήστος Μ. Σαρλής, ἔφυγε.

Ο Χ. Μ. Σαρλής εγεννήθη εἰς τήν Γκούραν, τής ὀρείνης Κορινθίας, τό 1910. Μετά τάς ἐγκυκλίους σπουδάς του ἐνεγράφη εἰς τήν Δημοσίαν Ἐμπορικήν Σχολήν Πατρών, ἀπό τήν ὅποιαν ἀπεφοίτησε μέ τόν βαθμόν «ἀριστα» καὶ κατόπιν ἐγκατεστάθη εἰς Πειραιά, προσληφθεὶς τό πρώτον ως ὑπάλληλος εἰς τό Ναυτικόν Πρακτορείον Τακτικῶν Γραμμῶν «Κ.Ε. Σπληιτόπουλος καὶ Σία», εἰς τό ὅποιον παρέμεινε μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Ἐκεὶ διεκρίθη διά τήν ἐργατικότητά του, τήν ἀγάπην του πρός τήν ναυτιλιακή ἐπιστήμη, τήν ἐπίδοσίν του εἰς τάς ένεας γλώσσας καὶ ἀνεδείχθη εἰς κορυφαίον στέλεχος τῆς ως ἄνω ἑταίριας, εἰδικευθεῖς εἰς τήν πρακτορείαν τακτικῶν γραμμῶν.

Στρατευθεὶς κατά τόν Ἑλληνοϊταλικόν πόλεμον, ὑπήρχεισε εἰς τό Αλβανικόν μέτωπον μέχρι τέλους τοῦ πολέμου. "Ωριμος

πλέον καὶ τέλειος γνώστης τῆς ναυτιλιακῆς πρακτορείας, κάτοχος τουλάχιστον δύο ἔννων γλωσσῶν, ὠραματίσθη τήν ἰδρυσιν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς ποντοπλοΐας 'Αδριατικής· 'Ελλάδος - 'Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ ἐπεδόθη μέ ἐνθερμον ζῆλον, θερμήν πίστιν καὶ ἀκαμπτον ἐργατικότητα εἰς τήν πραγμάτωσιν τοῦ ὄρματος του. Ξεκίνησε κατ' ἀρχὰς μέ ναυλωμένα πλοία καὶ σιγά-σιγά ἐπεκράτησεν, ἐπεκτείνας τήν δραστηριότητά του καὶ πρός τήν Βόρειον Αφρικήν. Συνεταιρισμένος ἀπό πολλῶν ἐτῶν μέ ἐκλεκτόν συνεργάτην, τόν κ. Δημ. Αγγελόπουλον, Πρόεδρον τής Διεθνούς Ναυτικῆς Όμοσπονδίας 'Ενώσεως, ἔχουν ἀναγάγεις τήν Γραμμήν 'Αδριατικῆς εἰς κυριαρχούσαν εἰς τήν περιοχήν, ἐξυπηρετούμενη μέ δεκάδα ιδιοκτήτων πλοίων.

Αὐτός ὁ ἀκάματος ἀνθρωπος, εἰς τήν ψυχήν τοῦ ὅποιου ἐδέσποζεν ὁ πόθος τής δημιουργίας καὶ ὁ ὅποιος ἐλάτερευ τήν ἐργασίαν ώς θεότητα, αὐτός ὁ λεβεντόκορμος ἀνδρας σάν τά περήφανα ἔλατα τής πατρίδος του, τήν 23ην Σεπτεμβρίου κατέπεσεν ὑπό τά ἀπηνή καὶ σκληρά πλήγματα τής ἐπαράτου νόσου. Καὶ ἡ ναυτιλιακή οἰκογένεια ἐστερήθη ἐνός ἐπιλέκτου μέλους της, τό ὅποιον είχε μεγάλο κύρος καὶ ἔχαιρεν ἐξαιρετικῆς ἐκτιμήσεως εἰς τήν ἐλληνικήν καὶ τήν διεθνή ναυτιλιακήν ἀγοράν διά τό ἀκέραιον τοῦ χαρακτήρος του.

Αὐτός ήταν ὁ Χρήστος Μ. Σαρλής. "Οπως ὑπήρξεν ἐπιτυχημένος ἐπιχειρηματίας ὑπῆρξεν καὶ ἀριστος οἰκογενειάρχης. "Ἐφυγε ἀπό τόν κόσμον τούτον ἐκπληρώσας ὅλας τάς ἐπιγείους ὑποχρεώσεις του. Εἰς τήν βαρυπενθύσαν σύζυγόν του εύχομενα καρτερίαν καὶ τήν ἔξι ὑψίους παρηγορίαν. Εἰς δέ τόν οἶον του καὶ συνεχιστήν τής ἐργασίας του ὅπως καθοδηγήται πάντοτε ἀπό τά διδάγματα τοῦ ἀποθανόντος πατρός του. Ομοίως συλλυπούμεθα τήν κόρην του καὶ τόν συζυγόν της κ. Εύαγ. Τσαούσην. "Ἄς είναι αἰώνια ἡ μνήμη του καὶ ἐλαφρόν τό φιλόξενον χώμα τής Αττικῆς γῆς τό ὅποιον τόν ἐδέχθη εἰς τήν τελευταίαν του κατοικίαν.

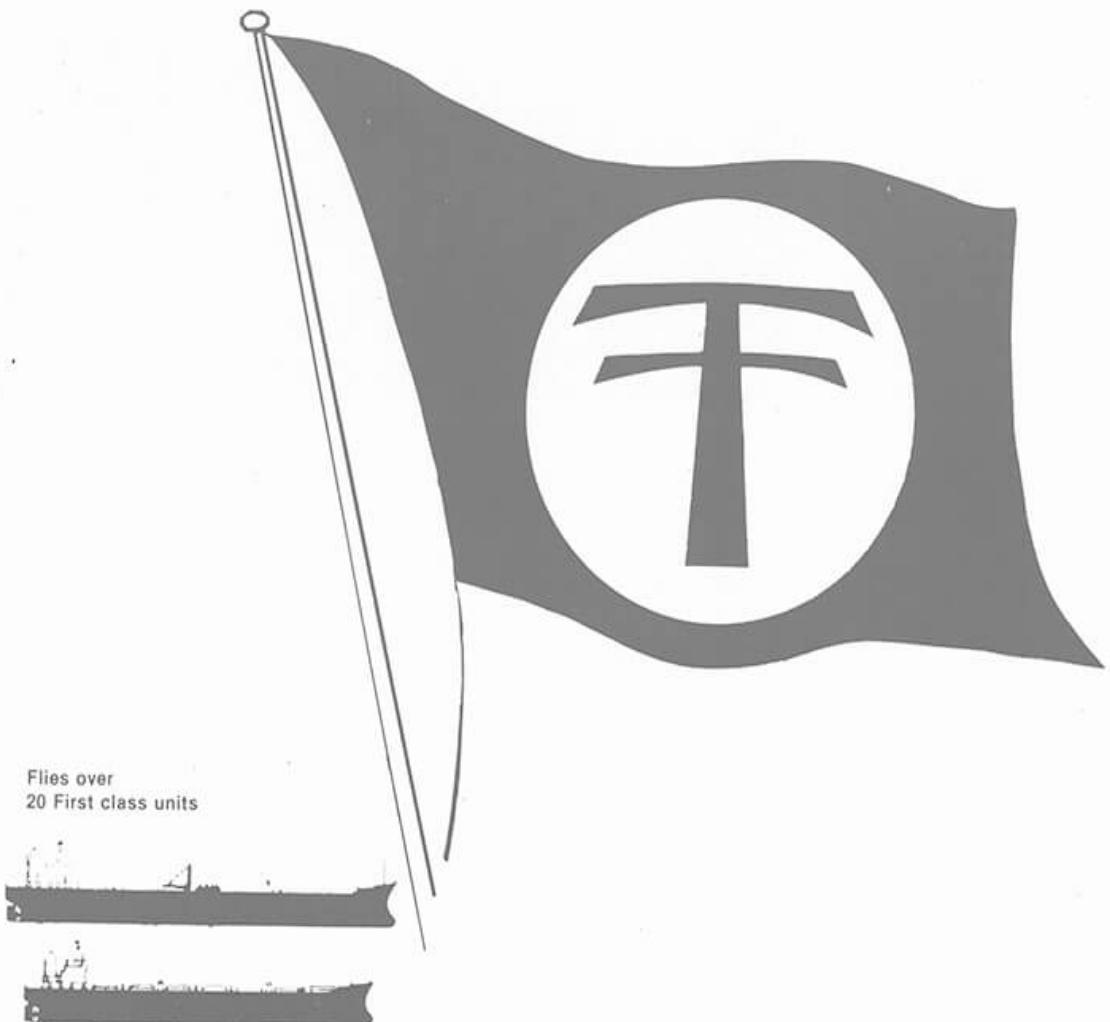
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 65

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ Ο 5ος ΟΡΟΦΟΣ Τ.Μ. 620

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΤΗΛ. 4522511

# Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over  
20 First class units

ADDRESS:  
FILONOS 61-65 · PIRAEUS

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

NEW YORK AGENTS:  
Brokerage & Management Corp.

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

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

# Θαλάσσια άτυχήματα



**ΑΓΡΙΛΙΑ** (Παν.): 'Ανεφέρθη ότι ύπεστη πυρκαϊά άνοικτά τών νήσων Κέηπ Βέρντες στις 7 Οκτωβρίου, χωρίς νά γνωσθούν άλλες λεπτομέρειες.

**ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ**: Μπουσάν γιά 'Ερυθρά Θάλασσα μέ γενικό φορτίο συνάντησε τυφώνα και θά έπιθεωρηθεί στήν Τζέντα δύο άναμενεται περί τά μέσα Οκτωβρίου.

**ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ**: 'Από Σάρδα έφθασε στό Τιμαρού στις 5 Οκτωβρίου μέ ζημιά στήν κυρία μηχανή. 'Αναγκαίες μόνιμες έπισκευές άνεβλήθησαν γιά τόν έπόμενο λιμένα μέ κατάλληλη τεχνική ύποδομή.

**ΔΗΜΗΤΡΑ Κ.**: Στή Τσιταγκόγκ στις 29 Σεπτεμβρίου προσέκρουσε στό μπάλκ κάρριερ «Grand Ora» κατόπιν άποκοπής τής δύστρας λόγω σφοδρής κακοκαιρίας. Δέν άναφθησαν ζημιές.

**ΙΟΣ**: Σκάλβεστον γιά Ντάρ εξ Σαλάμα μέ φορτίο σιτηρών ύπεστη στις 29 Σεπτεμβρίου ζημιά στόν τελικό δέκανα και έμεινε άκυβέρνητο. Ρυμουλκό έσπευσε σέ βοήθεια τού

σκάφους και τό ρυμούλκησε στό Ντώρμπαν γιά έκτέλεση άναγκαίων έπισκευών.

**ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ**: 'Υπεστη ζημιά στό No. 1 του ήτεκ λόγω κακοκαιρίας κατά την διάρκεια τού τελευταίου ταξιδιού του. 'Έπιθερηθηκε στό Ντακάρ στις 4 Οκτωβρίου γιά τήν έκτέλεση άναγκαίων έπισκευών.

**ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ**: 'Ισκεντερούν γιά Ραγκούν προσάρεξε νοτίως τής 'Ερυθράς στις 2 Οκτωβρίου. Ρυμουλκό άνελκυσε τό σκάφος και τό συνόδευσε στό Τζιμπούτι γιά άναγκαίες έπισκευές τού πηδαλίου πού ύπεστη σοβαρή ζημιά.

**ΜΥΚΟΝΟΣ**: Προσέκρουσε σέ πλωτό άντικειμένο στά τέλη Σεπτεμβρίου στό άγκυροβόλιο τής 'Αλεξάνδρειας. 'Έπιθερηθηκε άπο δύτες και διαπιστώθηκαν ζημιές και ρήγμα στήν γάστρα. 'Έκτελέσθηκαν πρόχειρες έπισκευές άπο τό πλήρωμα ένων ή άναγκαίος δεξαμενισμός άνεβλήθη γιά νά έκτελεσθεί άργοτερα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ**: Τριέστη γιά 'Ακαμπα μέ φορτίο δημητριακών έμεινε άκυβέρνητο άνοικτά τού Κάβο Μαλέα στίς 7 Οκτωβρίου. Δυό ρυμουλκά άνελαβαν τήν ρυμούλκηση τού σκάφους στόν Πειραιά.

**ΤΖΩΝ Α. (Παν.)**: 'Υπεστη έκρηξη στό μηχανοστάσιο τήν νύκτα τής 3ης Οκτωβρίου 35 μίλια άνοικτά τῆς Τενερίφης. τό πλήρωμα έγκατέλειψε σώσ τό σκάφος μέ λάτζα ένω ρυμουλκά άνελαβαν τήν κατέσβεση τής πυρκαϊάς και τό πλοϊο έφθασε ρυμουλκούμενο στό Λάς Πάλμας στίς 7 Οκτωβρίου δημοπιστώθηκαν σοβαρές ζημιές στίς ένδιαιτήσεις και στήν γέφυρα.

**ΣΤΥΛΙΣ**: 'Έμφορτο πετρελαίου προσέκρουσε στό κρηπίδωμα τού λιμένος τού 'Αμβούργου στίς 5 Οκτωβρίου και ύπεστη σοβαρή ζημιά στό πηδάλιο και στήν προπέλλα. Μετά τήν έκφόρτωση τό πλοϊο θά δεξαμενισθεί γιά τήν έκτέλεση άναγκαίων έπισκευών.

**ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ**: Σάντος γιά 'Άλεξάνδρεια μέ φορτίο ζάχαρης ύπεστη διαρροή στά διπύθμενα τού No. 2 κύτου στίς 8 Οκτωβρίου συνεπεία σφοδρής θαλασσοταραχής. Τό πλήρωμα μεταφέρθηκε στό παραπλέον «Burma Endavour» και διεκπεραιώθηκε στό Κέηπ Τάουν. Ναυαγοσωστικό έφθασε στό κινδυνεύον σκάφος στίς 11 Οκτωβρίου, τό όποιο παρουσιάζει κλίση στήν πλώρη και νερά στό No. 2 κύτος.



**E. G. LOUKIDES**

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

## ERKAL TUZLA SHIPYARD

ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ·ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

**Ε. Γ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ**

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

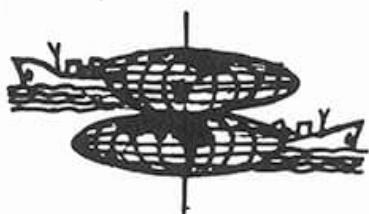
# VAKIS VLAHOULIS s.a.

## SHIPBROKERS

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

6, SKOYZE STREET,  
PIRAEUS — GREECE

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



### YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

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

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

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS  
MICHAEL ELLINAS  
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU  
MICHAEL TSIOUTIS  
CHARALAMPOS ELLINAS  
ANDREAS IOSSIFAKIS  
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

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

ATHENS:

ATASA LIMITED

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

LONDON:

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

# Η ναυλαγορά

Ένω ή εισόδος στό φθινόπωρο είναι πιά μιά πραγματικότητα και ένω ή άγορά έξακολουθεί νά διακρίνεται από τά χαμηλά έπιπεδα ναύλων σέ όλες τις περιοχές, ή παγκόσμια συγκίνηση γύρων όπό τον χρόνο μιάς μελλοντικής άνακμαψις τών μεταφορών κορυφώνται.

Στό κέντρο τού προβληματισμού και τών συζητήσεων είναι ή στάση πού κρατά και θά κρατήσει η Μάσα στό τής έφεσενής άγοράς αιτηρών. Η παγκόσμια συγκίνηση και εύαισθθασία, τόσο έκ μέρους τών παραγωγών δυον και τών μεταφορών, είναι τόσο μεγάλος, πού άρκει ή παραμικρός φίθυρος γιά νά δημιουργήση σισιδοξία ή, άντιστοιχα, διάψευση έπιπεδων.

Όπωσδήποτε, μετά από μιά καθυστέρηση τουλάχιστον δύο μηνών, φαίνεται ιδι οι Σοβιετικοί άρχισαν νά κάνουν τό πρώτα σταθερά και συγκεκριμένα βήματα πρός τήν κόλυψη τών άναγκων τους σέ αιτηρά, πού παρουσιάζονται κάπως μικρότερες από δι. τι έπισημοι άργανισμοι και μερονωμένοι παροτρήτες είχαν υπολογίσει. Πρόγραμμα, έναντι τών 46 έκατομ, τόννων τού US\$D και τών 42-44 άλλων πηγών, οι πραγματικές άναγκες πιθανότατα βρίσκονται μεταξύ τών 35 έως 39 έκατομ. τόννων πράγμα πού σημαίνει ιδι η Σοβιετική παραγωγή ήτον ούχημένη έναντι τών προβλέψεων κατά 10 περίπου έκατομ. τόννων στά έπιπεδο τών 180 έκατομμυρίων.

Και αύτή ή άναγγελία τής άγοράς 35 έκατομ. τόννων, άν γινόταν καθαρά και έπισημα, θά άρκουσε γιά νά τονώσει τήν χειμαζόνετη ναυλαγορά. Όμως ή στενότητα σέ συνάλλαγμα, ή φόβος άπότομης άνδου τών τημών και, πιθανόν, έσωτερικά προβλήματα πού έχουν σχέση μέ τήν διακίνηση τών φορτίων έντός τής ΕΣΣΔ, άναγκάζουν τήν Μόσχα νά κινείται άργα και διστακτι-

κά. Έν πάση περιπτώσει, μπορούμε τώρα νά προβλέψουμε ιδι οι έπόμενοι ένας-δύο μήνες θά σημάνουν μιά σταθεροποίηση στόν τομέα τών μπάλ κάρριερ.

Σέ μια πιό βραχυπρόθεσμη θεωρηση, ή άγορά αιτηρών από τήν Ινδία δημιουργήσεις κάποιες έπιπεδες, πού γρήγορα διαφεύστηκαν κάτω από τήν σκιά τού άκρου προστατευτισμού πού έφαρμαζει ή Ινδική Κυβέρνηση ύπερ τού έθνικου στόλου της.

Ο τομέας τού κάρβουνου και τού μεταλλεύματος σχεδόν νεκρός ένω, άντιθετα, μιά άξιόλογη κίνηση παρουσιάσεις ή ζάχαρη, μιά κίνηση πού έκφραστηκε περισσότερο μέ τήν ζήτηση χωρητικότητας παρά μέ τελειωμένα κλεισίματα.

Στό κρίσιμο αύτά σημειο-καμπή τής ναυλαγοράς, θά ήταν παρακεκίνουνέμενο νά παρουσιάσουμε «χαρακτηριστικές» ναυλώσεις και ιδι, τι λίγο παραθέτουμε πρέπει νά κριθεί μέ μεγάλη έπιφύλαξη. Ήσως ή Νοέμβριος θά είναι νά μήνας πού θά ξέρουμε πού θα βρισκόμαστε και πού πηγαίνουμε:

#### Σιτηρά:

- 75.000 τον., από Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7.25 φίο, 12 ήμέρες, άμεση φόρτωση.
- 50.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 15.25 φίο, 11 ήμέρες, Νοέμβριο.
- 32.000 τον., από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 17.50 φίο, 8 ήμέρες, τέλος Οκτώβριου.
- 22.000 τον., από Αγ. Λαυρέντιο γιά Κύπρο, δολ. 14.65 φίο, 5 ήμ. / 3.500 τον., Οκτώβριο.
- 19.000 τον., από Αγ. Λαυρέντιο γιά Άλγερια, δολ. 24 φίο, 4 ήμ. / 500 τον., Οκτώβριο.
- 28.000 τον., από Ν. Αφρική γιά Ιαπωνία, δολ.

13,75 μέ 2.000 / 2.500 τον., Δεκέμβριος.

— 20.000 τον., από Δ. Αύστραλια γιά Ερυθρά, δολ.

18 μέ 1.500 τον. έλ. έκφ/σεως, Οκτώβριο.

— 11.000 τον. κριθής σέ σάκκους, από Χάβρη γιά Τζέντα, δολ. 24 μέ 1.000 / 1.000 τον., άμεση φόρτωση.

#### Κάρβουνο:

— 140.000 τον., από Χ. Ρόντς μέ συμπλήρωση Pi-

ταρντ Μπαϊ γιά Ιαπωνία, δολ. 9 φίο, Οκτώβριο.

— 85.000 τον., από Β. Χαττέρας γιά Ρεχανγ, δολ.

8.35 φίο, 5 ήμ. / 1.800 τον., Νοέμβριο.

— 110.000 τον., από Ν. Αφρική γιά Δανία, δολ.

5.81 φίο, 42.000 / 20.000 τον., Οκτώβριο.

#### Ζάχαρη:

— 20.000 τον. χύμα, από Κουήνολαντ γιά Βανκούβερ, δολ. 12.50 φίο, 10.000 / 1.500 τον., άρχες Νοέμβριου.

Οι μεταφορές μεταλλεύματος, έλαχιστες τόν άριθμο, έκφραστηκαν μέσω τών λίγο-πολύ δρομολογημένων πλοίων πού κατά κανόνα έλεγχονται από τούς παραληπτές τού φορτίου.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στοιχείο τής σύγχυσης και δείκτης μιάς μεταβατικής περιόδου, ή ταυτόχρονη σχεδόν συνομολόγηη πολύ χαμηλών και άλλων «λογικών» μισθωμάτων.

Σέ χρονοναύλωση περιόδου, οι Σοβιετικοί φέρονται νά έκλεισαν δύο μπάλ κάρριερ, ένα 28.000 τον. d.w. και άλλο 43.000 τον. d.w. μέχρι τόν Ιούνιο τού 1983 μέ άντιστοιχα ημερήσια μισθώματα δολ. 3.000 και 4.000.

Άλλο μπάλ κάρριερ, 24.000 τον. αύτό, από Κόντινεντ γιά Περισκό πέτυχε δολ. 5.250 ήμερησίων ένω οι 16.000 τον. d.w. από Κόλπο γιά Απω Ανατολή πληρώθηκε δολ. 4.400.



## ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES  
President

## "MEDOV"

Directors:  
GEORGE F. POULIDES  
LUIGI SCAFFARDI  
GIUSEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE  
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

Ένα SD14, άπο Γερμανία για Δ. Αφρική επιστρέψει έπισης δολ. 4.400 ένω άντιστοιχο μίσθισμα στήν "Απω Ανατολή δέν ύπερβαίνει τά δολ. 2.500, μίσθισμα πού κατέβαλε ή NYK για Καραϊβική.

Τό PAMAX «Oak Glory» (63.000 τον. d.w. τού 1982), πέτυχε τά δολ. 8.000 ημερησίως άπο Λόνγκ Μπήτς για Ιαπωνία ένω σοβαρές πηγές άναφέρουν ότι γερμανικό μπάλκ κάρριερ 50.000 τον. d.w. μόλις έπειτα χρόνο δολ. 300 (!) ημερησίως και δολ. 25.000 γιά πλούτο έρμα, άπο Χάμπτον Ρόντς γιά Μεσόγειο. Νά το πιστεύουμε;

#### ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τελικά, ή προφανής άδυναμια τού Ίράκ νά καταφέρει πλήγματα μέ τήν άεροπαρία του στήν περιοχή τού Κάρυκ Αϊλαντ, τείνει νά ξέρομαλύνει τις έπικρατούσες συνθήκες στήν περιοχή, έπομένως και νά ισοπεδώσει τούς ναυλους μέ έκεινους πού έπικρατούν στόν ύπολοιπο Περιοικό.

Ήδη άπο τά υψη τών 70 και 80 WS, ή άγορά κινήθηκε πρός τά κάτω ταχύτατα και περνώντας την μάρκα τού 50, έφθασε τά WS 35 γιά άνατολικές και WS 30 γιά δυτικές όψιδιν (VLCC). Δέν θά ήταν παρακεκινδυνεύμενο νά προβλέψουμε μιά περαιτέρω πτώση, διαφωνούμε δμας μέ τήν άποφθη τής πλήρους ισοπέδωσης πού φαί-

νεται πρός τό παρόν άκατανότητη. Γεγονός είναι ότι και τά άσφαλτορα πολέμου σημείωσαν κατακρύφη πτώση.

Γιά μικρότερα πλοια, οι έπικρατούντες ναύλοι έπισης προδίδουν πτωτικές τάσεις. Οι 120.000 τόννοι γιά Ίταλία κλείθηκαν στά WS 52,5 ένω γιά φορτώσεις άπο άλλες — έκτος Κάρυκ — περιοχές τού Περιοικού οι 80.000 τόννοι γιά ΗΠΑ WS 33,8 και οι 125.000 τόννοι γιά Τουρκία WS 34,5 μέσω Σουέζ.

Στόν μεσογειακό χώρο, οι 90.000 τόννοι γιά όψιδιν στά WS 50 και στή Λίβύη οι 66.000 τόννοι WS 55 γιά Κόντινεντ ή WS 60 γιά ένδομεσογειακά ταξιδιά.

Οι 50.000 τόννοι στήν Καραϊβική WS 76 γιά Άκτη ΗΠΑ Ατλαντικού ένω οι 70.000 τόννοι άπο Άνατ. Μεξικού γιά Κόλπο WS 54.

Σταθερή ή Δυτ. Αφρική μέ άντιρροσαπευτικό τό WS 38 γιά 120.000 τόννους γιά Κόντινεντ και WS 40 γιά Μεσόγειο.

Άντιθετα μέ δι. ή έλεχθη άπο κύκλους τών άγοραπωλησιών, ή άναγγελία τής BP περί πωλήσεως 16 σκαφών της ένυοντική βρήκε άπτηχηση στούς κύκλους τών πλοιοκτητών δεξαμενοπλοιων. Έλπιζεται ότι άρκετά άπο τά ένω λόγω πλοια θά δόγμηθούν στα διάλυτηρια και ότι ή BP θά άναδειχθεί προσέχως σε ένα πιο ούσιατο και νωλητή άφού, μοιραία, θά πρέπει νά καλύψει τις πρόσθετες άνάγκες της άπο τήν έλευθερη άγορά.

## Τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοια

#### ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: Μεγ. Λίμνες 13.500 τον. γεννημάτων Βενεζουέλα, δολ. 28, φίο, μέ 1.000 τον. έκφρωση, Νοεμβρίου 1-13.

ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 27.000 - 27.500 τον. σίτου, Λά Γκουάιρα, δολ. 10.50 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρωση, Οκτωβρίου 2-5.

ΑΓΓΑΛΑΝ ΣΤΑΡ: Μεγ. Λίμνες και "Αγ. Λαυρέντιο 14.000 τον. γεννημάτων Ακαμπτα, Μεγ. Λίμνες, 8.000 τον. κριθής, "Αγ. Λαυρέντιο, δολ. 31 φίο, δολ. 30, φίο, ένω Τολέδο, δολ. 24 διά τοφ μέ 1.500 τον. έκφρωση, Οκτωβρίου 18-25.

ΙΣΤΡΙΑ (λιβ.): Αμερικ. λιμένες Κόλπου 52.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνία, δολ. 14.62 1/2, 75 σύντις διό δύστερο και τρίτο λιμένα έκφρωσεων 9.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλος Οκτωβρίου - άρχες Νοεμβρίου.

ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π.): Τζωρτζίδουν 4.000 τον. ζαχάρεως χύμα, άμερικ. λιμένες Κόλπου, δολ. 11.50, όφιν άμερικ. λιμένες Ατλαντικού δολ. 12.50, μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 6-12.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Τζωρτζίδουν 4.000 τον. ζαχάρεως χύμα, λιμένες Κόλπου, δολ. 11.50 φίο, μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, έτοιμη φόρτωση.

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (λιβ.): Μεγ. Λίμνες 13.000 τον. σπόρων καρθάρου Πορτογαλία, δολ. 32, φίο, μέ 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-30.

ΤΑΤΙΑΝΑ (μικτ.): Χάμπτον Ρόδης μέ συμπλήρωση Ρίτσαρντς Μπαι 140.000 τον. γειανθράκων, Ιαπωνία, δολ. 9 φίο, τέλος Οκτωβρίου.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: Μεγ. Λίμνες 16.400 τον. γεννημάτων Αμβέρσα - Αμβέρσηργο ρέιντζ δολ. 20, φίο, Οκτωβρίου 7-11, όφιν

top-off μέχρι 25.000 τον. "Αγ. Λαυρέντιο δολ. 15.50 / δολ. 450 φίο.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ: "Αγ. Λαυρέντιο 19.000 τον. γεννημάτων Αλγερία, δολ. 24, φίο, μέ 500 τον. έκφρωση, Οκτωβρίου 12-25.

ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ: "Αγ. Λαυρέντιο 45.000 τον. γεννημάτων Ροστόκ δολ. 6.875 φίο, μέ 5.000 τον. έκφρωση, Οκτωβρίου 19-28.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Αμερικ. λιμένες Ατλαντικού (βορειών Χάτερας) 40.000 τον. γεννημάτων Βρέστη, Μοντουάρ, δολ. 7.50 φίο, Οκτωβρίου 13-18.

ΑΙΟΛΟΣ Κ.: Αμερικ. λιμένες Κόλπου 60.000 τον. γεννημάτων Αμστερνταμ, Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Γάνδη, δολ. 7.10 φίο, έτοιμη φόρτωση.

ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ: Χαλιφάς 15.300 τον. σίτου σέ σάκκους Ίντσαν, Μπουσάν, δολ. 40.75, φίο, μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-21.

#### ΑΠΟ ΤΙΣ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ: Μαυρικίο 14.000 τον. ζαχάρεως Αγγίκα Λίρες 13.25 (ισόδιο δολ. 22.47) μέ 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 8-15.

ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.): Θεσσαλονίκη 15.000 τον. σίτου Μαλάγα δολ. 9 φίο, μέ 1.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 4-8.

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: Λό Παλίς 26.000 τον. σίτου Καρπάτο δολ. 22.50 φίο, μέ 3.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 25 - Νοεμβρίου 5.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: Ρίτσαρντς Μπαι 27.000 τον. γειανθράκων Ανάνδα, δολ. 11, μέ 11.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 10-15.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ: Ρουέν μέ συμπλήρωση Χάβρη, 35.000 τον. σίτου Τσιτταγκόκ και/ή Τσάλνα, δολ. 21.75, φίο, μέ 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Οκτωβρίου 15-20.

#### ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: 17.159 τον. d.w. (τού 1980) παράδοση Πρίνς Εντουαρντ "Αϊλαντ, Οκτωβρίου 5-10, ταξιδί Αγκερία, δολ. 4.500 ήμερησιας.

ΠΑΤΡΑΙΓΚΟΣ ΓΚΑΦΑΙ: 21.071 τον. d.w. (12 μιλ. 23 τον φιούλε διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1969) παράδοση κατά τήν άφιξη εἰς πλοηγικό σταθμό Κτημέ, Οκτωβρίου 5-7, έπαναπαράδοση Σικελία, δολ. 2.500 ήμερησιας συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΛΜΑ: 17.250 τον. d.w. (921.257 κ.π. 15 μιλ. 26 τον. φιούλε διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1980) παράδοση Νέα Ζηλανδία Οκτωβρίου 16-17, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ - Ιαπωνία ρέιντζ, δολ. 4.250 ήμερησιας.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ: 26.039 τον. d.w. (33 π. 6 ίντα, 14 μιλ. 33 τον. φιούλε διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1967) παράδοση κατά τήν άφιξη εἰς πλοηγικό σταθμό Μισισιπούη μηση, ταξιδί μεσώ δυτ. άκτης Κεντρικής Αμερικής, έπαναπαράδοση μετά τήν άνωχρωση τού πιλότου εἰς Κριστούπαλ, δολ. 4.000 ήμερησιας πλέον δολ. 1.500 μημειας δι υπερωρίας.

ΤΖΕΙΝΤ III: 15.100 τον. d.w. (SD14, 13 1/2 μιλ. 21-22 τον. φιούλε διλ τού 1980) παράδοση Ιαπωνία Οκτωβρίου 9-11, έπαναπαράδοση ντόπιο Αφρική, δολ. 3.275 ήμερησιας.

ΠΗΝΕΛΟΠΗ: 5.681 τον. d.w. (τού 1868) παράδοση Κόντινεντ, ένα κυκλικό ταξιδί, μέσω δυτ. Αφρικής, έπαναπαράδοση Αγγίκα - Κόντινεντ δολ. 2.500 ήμερησιας.

ΚΕΙΤΠ ΚΕΝΕΝΤΥ: 15.174 τον. d.w. (τού 1971) παράδοση Νέα Ζηλανδία Οκτωβρίου 14-21, ταξιδί Κίνας, δολ. 3.600 ήμερησιας.

ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ (λιβ.): 34.700 τον. d.w. (1.502.742 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούλε διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1976) παράδοση Αύστρακια δημηση, έπαναπαράδοση Ακαμπτα, δολ. 3.000 ήμερησιας.

ΣΟΝΙΝΤ: 20.360 τον. d.w. (τού 1968) παράδοση Μπαγκόκ δημηση έπαναπαράδοση δυτ. Αφρική, δολ. 2.150 ήμερησιας.

ΤΖΟΝΝΥ: 16.583 τον. d.w. (773.854 κ.π. 15 μιλ. 27 τον. φιούλε διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1976) παράδοση Μίλετσιμπρω μηση, έπαναπαράδοση βορ. άκτη ντού Αμερικής δολ. 3.700 ήμερησιας.

ΑΚΑΡΝΑΙΑ: 14.900 τον. d.w. (SD14 693.000 κ.π. 14 - 14 1/2 μιλ. 25/26 τον. φιούλε διλ και 1 1/2 τον. ντήζελ διλ τού 1973) παράδοση Μπρούνομπούτελ έτοιμη, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη - Ιαπωνία ρέιντζ, δολ. 3.800 ήμερησιας συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΟΠΗ Π., 16.261 τον. d.w. (806.622 κ.π. τού 1977) παράδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου Οκτωβρίου 8-11, έπαναπαράδοση ντόπιο Αφρική, δολ. 4.750 ήμερησιας.

ΣΑΝ ΤΖΩΝ: 16.206 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. 24 τον. φιούλε διλ τού 1979) παράδοση άμερικ. λιμένες Κόλπου μηση, έπαναπαράδοση "Απω Ανατολή", δολ. 4.400 ήμερησιας.

#### ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Σαντ Κρουά καθαρά άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού, WS 130, Οκτωβρίου 4

ΑΝΝΑ Κ: Αμπιώργο 18.000 τον. καθαρά γαλλικώς λιμένες Ατλαντικού WS 115, Οκτωβρίου 4

ΛΕΥΚΑΣ: Κόριτον 24.000 τον. Αμπιώργο, WS 125, Σεπτεμβρίου 30,

## 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

## RETHYMNI & 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

## Οι Αγοραπωλησίες

**ΟΡΥΞ:** Μαύρη θάλασσα 20.000 τον. καθαρά Αγγλία. Κόντινεντ, WS 115. όφιδον Μεσόγειο WS 125. Οκτωβρίου 5.  
**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ** (λιβ.): Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 42.5. Οκτωβρίου 5.

**ΜΕΣ. ΦΛΟΓΑ** (λιβ.): Ανατ. άκτη Μεξικού 150.000 τον. Ισπανία, WS 19.5. Οκτωβρίου 3.

**ΦΑΝΤΑΖΥ Λ.** Μηχανάρια 36.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτερας) WS 110. έαν θερμαινόμενο στούς 110° F. WS 115. άμεση φόρτωση.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΜΠΟΥ:** Χάρουν Πόντη 78.500 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. WS 43.75. όφιδον άμερικ. λιμένες Κόλπου. Καραϊβική WS 41.25. Οκτωβρίου 4.

**ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ:** Άριζου 75.000 τον. Αγγλία. Κόντινεντ, WS 45. όφιδον Μεσόγειο WS 50. όφιδον άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. άμερικ. λιμένες Κόλπου WS 42.5. Οκτωβρίου 2.

**ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ:** Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. Κόλπου WS 78.75. Οκτωβρίου 7.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ:** Ανατολ. άκτη Μεξικού 60.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Ατλαντικού (Βορειώς Χάρτερας) WS 60. Οκτωβρίου 7.

**ΜΠΟΥΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ:** καραϊβική 53.500 τον. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. Κόλπου WS 75. έαν Βορειώς γεφύρας Τζώρτ Ουδαίγκτον WS 78. Οκτωβρίου 8.

**ΜΑΡΙΑΛΙΑ** (λιβ.): Ανατολ. άκτη Μεξικού 70.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένες Κόλπου. WS 54. Οκτωβρίου 7.

**ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ:** Χάρηκ «Αιλαντ 135.000 τον. μέρος φορτίου Τουρκία, WS 60. Οκτωβρίου 10.

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ:** Σούλιον Βόε 66.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. άμερικ. λιμένες Κόλπου WS 52.5. Οκτωβρίου 8.

**ΜΕΣ. ΟΡΜΗ:** Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά Αγγλία. Κόντινεντ. Μεσόγειο. WS 77.5 Οκτωβρίου 12.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Α.:** Ανατολ. άκτη Μεξικού 44.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες Κόλπου. WS 80. Οκτωβρίου 9.

**ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ:** Ανγκόλα 74.000 τον. μέρος φορτίου. Αγγλία. Κόντινεντ. άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού. WS 70. όφιδον Μεσόγειο WS 75. Οκτωβρίου 19.

**ΛΗΜΜΟΣ:** Μαύρη θάλασσα 26.000 τον. καθαρά Αγγλία. Κόντινεντ WS 100. όφιδον Μεσόγειο WS 110. Οκτωβρίου 12.

**ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ:** Σκίνια 24.000 τον. καθαρά Αγγλία. Κόντινεντ. Σκανδιναβία WS 110. όφιδον Μεσόγειο ναύλος δέν άνεκονθή. Οκτωβρίου 9.

**ΑΡΧΚΟΝ** (λιβ.): Ράχ Τανούρα 80.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία. Κόντινεντ. WS 32.5. Οκτωβρίου 20.

**ΜΑΡΙΖΙΝΑ:** Λιβύη 66.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία. Κόντινεντ. WS 55. όφιδον Μεσόγειο WS 60. Οκτωβρίου 10.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ** (λιβ.): Ζουετίνα 60.000 τον. μέρος φορτίου Πριόκ. WS 68. Οκτωβρίου 10.

**ΜΕΣ. ΔΟΞΑ:** Μαύρη θάλασσα 28.000 τον. καθαρά Ινδία WS 95. Οκτωβρίου 10.

**ΤΡΑΙΑΣΤΑΡ:** Ανατολ. άκτη Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου άνατολ. άκτη Καναδά. WS 80. όφιδον άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού WS 82.5. Οκτωβρίου 12.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ** (λιβ.): Δυτ. Αφρική 255.000 τον. Αγγλία. Κόντινεντ. WS 22. Οκτωβρίου 15.

**ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ:** Δυτ. Αφρική 95.000 τον. μέρος φορτίου. όφιδον WS 55. Οκτωβρίου 20.

**ΜΑΡΑΙ:** Μεσόγειο 30.000 τον. όφιδον. WS 92.5. Οκτωβρίου 12.

**ΜΑΡΙΚΑ Π.** (π. μ.): Σούλιον Βόε 62.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένες άκτης Ατλαντικού WS 52.5 όφιδον άμερικ. λιμένες Κόλπου WS 50. Οκτωβρίου 16.

'Ενώ ή ναυλαγορά, σε όλους τους τομείς, παραμένει στά αύτά χαμηλά έπιπεδα' ένων μονοδική, ισως, έλπιδα για μια πρόσκοιρη έστω άνακούφιση έξακολουθεί νά παραμένει η προσεχής άγοράς σιτηρών ἀπό τήν Σοβιετική Ένωση. Η κερδοσκοπία βρίσκεται σε ξαρση. Μεγάλος άριθμός πολιτών και νεοτέρων πλοίων είναι ἀντικείμενο διαπραγμάτευσης. Μικρός δημαρχικός σχετικά ή άριθμός τών πρόξεων που έρχονται σε πέρασ, άποτέλεσμα τής παρελθούσας πολιτικής τακτικής πολλών άγοραστων.

Στόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, η υπέρπληθώρα τής υπάρχουσας χωρητικότητας και η έλλειψη κάθε προσποτικής για μια σιβαρή βελτίωση τής ζήτησης (τό οντίθετο, μάλιστα), τείνουν νά δημιουργήσουν τήν άντιληφή ότι, με λίγες έξαιρέσεις, θι. τιδήποτε πολαιότερο τών 10 χρόνων δέν έχει άλλη καταφυγή ἀπό το διαλυτήριο. Έν τώ μεταξύ, ή νανγκελία τής προσεχούς πωλήσεως 16 δεξαμενοπλοίων ἀπό τήν BP δέν μπορεί παρά νά άσκησε άκομη μεγαλύτερη πιέση στις ήδη συρρικνωμένες τιμές. "Όπως προαναφέρουμε, ή σύγχρονη ιστορία τών άγοραπλασιών δεξαμενοπλοίων τείνει νά ταυτισθεί με έκεινη τών διαλύσεων. Σάν έξιρεση και χαρακτηριστικές περιπτώσεις τής ύπο έξετηση περιόδου άναφέρομε:

— M/T «TANK BARONESS», 134.400 τον. d.w., τού 1976, με IGS/COW, μηχανή B&W 26.000 BHP, σε Τούρκους άγοραστες, δολ. 9.200.000.

— M/T «SEA HAWK», 122.000 τον. d.w. τού 1977, IGS/COW, MAN 32000 BHP, σε Νοτιοκορεάτες για δολ. 7.000.000. (έκκρεμον λεπτομέρειες τής συμφωνίας).

Μεγάλος άριθμός μπάλκ κάρριερ, μεγάλης σχετικά ήλικιας και μέτριας ποιότητας, φαίνεται ότι άλλαζουν χέρια:

— M/V «NEW HAVEN», 26.996 τον. d.w. τού 1966, SULZER 9627 BHP, μετά άπό μια άτυχη πώληση πέραση οριστικό σε έλληνικά χέρια έναντι δολ. 1.150.000.

— M/V «SUGELA», 25.589 τον. d.w. τού 1965, SULZER 11200 BHP, χωρίς φορτωτήρες, σε Έλληνες άγοραστες, τιμή δολ. 850.000.

Μέχρι τή στιγμή πού γράφονται αύτες οι γραμμές, έκκρεμούσαν ἀπό έπιθεώραση ή λεπτομέρειες τού συμβολαίου οι έξης πωλήσεων:

— M/V «ATLANTICO», 44.200 τον. d.w. τού 1965, B&W 16100 BHP, ἀνευ φορτωτήρων, τιμή δολ. 1.200.000.

— M/V «EIGO MARU», 43.812 τον. d.w. τού 1967, B&W 13200, τιμή δολ. 2.200.000.

— M/V «YUGOH MARU», 32.900 τον. d.w. τού 1966, SULZER 9600 BHP, τιμή δολ. 1.300.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου, ή κυριότερη πώληση τήν STRATHEDEN / STRATHESK / STRATHEWE /

STRATHERROL, 16.600 τον. d.w. τού 1977/79 στήν Πολωνία, SULZER 13200 BHP και γερανούς τών 12 τόννων πλέον ένα τών 300 τόννων. "Έλληνες άγοραστές, έμπιοτευτική ή τιμή.

### ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό σημαντικότερο νέο στόν τομέα τών διαλύσεων γιά τήν ύπο έξεταση περίοδο είναι ή έπανάληψη τής προσπάθειας τών διαλυτών τής Φορμόζας γιά τήν δημιουργία ένός κεντρικού όργανουσιού άγοράς, μέ προφανή οκοπό τήν πτώση τών τιμών. Παρόμοιες προσπάθειες στό παρελθόν έχαν άποτύχει, άυτή τή φορά δημαρχία προϋποθέσεις έπιτυχίας φαίνονται καλύτερες, κυρίως λόγω τής συμπίσεως τών τιμών διάθεσης τού οιδήρου, πράγμα πού πιέζει τούς διαλυτές γιά τήν έξασφάλιση χαμηλότερας τιμής άγοράς, έπομένως τούς άθει σε συνεργασία.

"Υπολογίζεται ότι, κάτω άπό ένα κεντρικό φορέα, οι τιμές τού VLCC θά πέσουν στά δολ. 95 στό άρχικο στάδιο, μέ πιθανότηα περαιτέρω πτώσεως.

Ποιά άντισταση μπορούν οι πλοιοκτήτες νά προβάλουν στά σχεδία τών διαλυτών είναι κάτι δύσκολο νά μαντέψει κανείς. Ο μεγάλος άριθμός και δύγκος τής οχολάζουσας χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων, κυρίως VLCC, είναι μια ίσοχηρή άναστολή σε κάθε προσπάθεια ματαιώσεως τών σχεδίων τών διαλυτών. "Αρνηση πώλησης σημαίνει άναληψη σιβαρών οικονομικών βαρών πού η πλοιοκτησία άδυνται σήμερα νά άντιμετωπίσει. Και έναλλακτικές άγορές δέν ύπάρχουν. "Η Κορέα είναι μικρή και στον άγορά.

"Η γενική κατάσταση τής ναυλαγοράς και τά παραπάνω γεγονότα έπιπρεπάζουν αισθητά δλες τής άγορές διαλύσεως, μέ συνέπεια οι τιμές σήμερα νά παρουσιάζονται ώς έξης:

#### Φορμόζα:

VLCC, δολ. 95.

Δεξαμενόπλοια, δολ. 10-20.000 τον., δολ. 90

Επρού φορτίου, δολ. 60/65

#### Ν. Κορέα:

VLCC μόνο, δολ. 90/95

#### Ποκιστόν

Δεξαμενόπλοια, δολ. 80/81

Επρού φορτίου, δολ. 72/80

#### Τσαπανία

Δεξαμενόπλοια, δολ. 45/50

Επρού φορτίου, δολ. 40/45

## 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

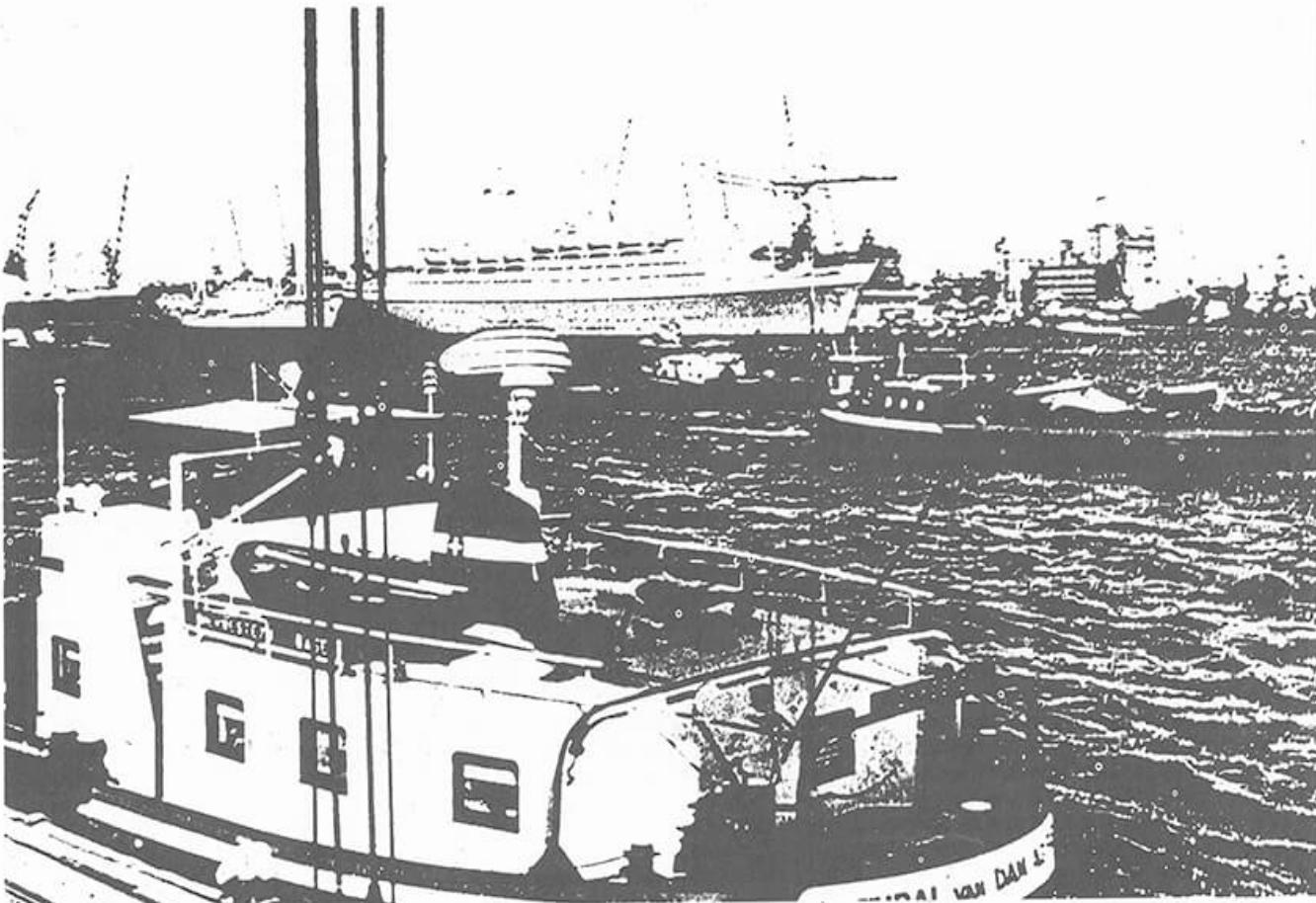
394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059

E. Andresen 86.7115

# Nautikoí petaξte!

## μέ τήν KLM μέχρι τό πλοϊο πού σᾶς περιμένει



Αν είσαστε ναυτικός, σέ πλήρωμα ποντοπόρου πλοίου, πολλές φορές είσαστε άναγκασμένος νά ταξιδέψετε αέροπορικώς 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 τμῆμα έξυπηρετήσεως τής έμπορικής ναυτιλίας - ζέρουμε τά προβλήματά σας και προσπαθοῦμε νά σᾶς έξυπηρετήσουμε μέ τόν καλύτερο και συμφερότερο τρόπο. Μέ τή φροντίδα και τόν σεβασμό πού σᾶς άξιζει.

Γ' αύτό, άκριβῶς, και τό δνομα τής KLM στόν ναυτιλιακό κόσμο στέκεται τόσο ψηλά.

Γιατί έχουμε πείρα 59 χρόνων στήν έξυπηρετήση τών ναυτικών πληρωμάτων, περισσότερη από κάθε άλλη αέροπορική έταιρία.

Τό πικνότατο δίκτυο μας καλύπτει όλες τίς πείρους.

Πετάμε σέ 110 πόλεις. Έξασφαλίζουμε τήν πόγρήγορη μετάβαση στό πλοϊο σας ή τήν έπιστροφή στήν Έλλαδα. Όπουδήποτε και άν ταξιδεύετε, σέ λιμάνια τής Δυτικής ή Βόρειας Εύρωπης, στή Βόρειο ή Νότιο Αμερική, στή Μέση ή "Απω Ανατολή, 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

# English Supplement

Issue No: 1137/896 Date: October 15, 1982

## OUT OF PLACE AND TIME

The demands submitted by PNO for the new collective agreement for deep-sea ships has proved that the maritime unions, like all the other unions in this country, are out of place and time.

They do not seem to realise that the national register has been reduced by about 300 ships, that we have dropped to second place in world tonnage and that the rate of transfers to other flags is snowballing.

They also seem to be ignoring the fact that one quarter of the Greek merchant fleet is now laid up, representing 72.46% of total laid up tonnage throughout the world.

Finally, they seem oblivious of the fact that unemployment is rife among our deck and engineer officers and that there is no hopeful sign on the horizon

that thing will improve.

And yet, political activists insist that the crisis is an artificial one, staged by the owners to harm the interests of our seamen and the union bosses, instead of giving the lie to these ridiculous assertions and standing up for the real interests of our seamen, have accepted them. They have also ignored the example of their colleagues in other European countries who have accepted adjustments in wage scales to preserve the competitiveness of their national flags.

This is the second tragic mistake of our unions, after their refusal to accept earlier measures proposed by the owners which would have preserved the competitive ability of Greek ships and the employment of our seamen.

Meanwhile, transfers from Greek registry continue and it is worth noting that between September 20, and October 12, two small ships totalling 989 grt. were inscribed on the Greek register while 18 ships totalling 275,254 grt. were transferred.

It is to be hoped that when the meeting takes place, a golden mean will be found between the opposing views of the owners and the unions to enable us to come out of the vicious circle we have, by ourselves, created.

## SHIPPING CONCERNS US ALL

Greek shipping is not the affair of one minister or one government. It concerns all Greeks, since one-tenth of the population depends on it, either directly or indirectly. We say this in reply to a statement by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Katsifaras, commenting on

the continuing transfer of ships from Greek to other registries, in which he said: "Anyone who wants to change flags can do so. Nobody is preventing him. We shall proceed with the decisions dictated by circumstances".

We can understand the ennervation of the Minister in view of the developments by which the Greek merchant fleet is rapidly shrinking. But we must admit that the blame lies more with his immediate predecessor and previous ministers under former governments who failed to realise the magnitude of the problem they were facing and turned a deaf ear to the persistent warnings of the owners on the need to take measures to preserve the competitiveness of Greek ships, ensure the productive employment of our seamen and substantial revenues for their pension funds. Indeed, has anyone stopped to calculate how much money these funds have lost through the unreasonable refusal to carry out the adjustments our owners have been proposing and continue to propose?

## GREEK FLEET REDUCTIONS

The Greek merchant fleet has diminished by 265 ships of 4,722,247 gross tons during the nine months from January to October of 1982.

This reduction is largely due to the fact that 149 vessels were deleted from the greek registry and were transferred to other free registries.

According to the statistics of the Greek fleet, regularly followed by "Nautika Chronika", during the first nine months of this year 82 vessels were registered under the greek flag, representing 1,722,945 gross tons, while a total of 347 vessels were deleted, amounting to 5,045,292 gross tons.

Besides the 149 ships that were trans-

## 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

sferred to other flags of convenience 75 greek vessels were sold to foreign shipowners, 95 ships of 2,096,384 gross tons were scrapped and 28 were either sunk or declared a constructive total loss. In pages 16 and 17 of the present issue we publish in detail the age and type of ships registered and deleted during the nine month period which we examined.

Greek fleet is reducing at a regular pace and both the state and our seamen are responsible for ignoring the signs of times and the frequent warnings sounded by the shipowners. Let us hope that the cruel and alarming reality of the reduction figures that we print will force them to take, without any further delay, the necessary measures needed to enable the greek fleet to become competitive again.

#### THE EEC FLEET

At the beginning of the year, the EEC fleet consisted of 10,579 ships of 68 million grt. making the EEC one of the largest maritime powers in the world.

This figure was about 5% smaller than the one for the previous year due mainly to the reductions in the fleets of Britain and West Germany which were reduced by 6.4 and 7.8 per cent respectively.

On the other hand, Ireland and Belgium improved their position.

Greece continues to account for one of the largest merchant fleets in the world in spite of the reductions marked between January and September.

#### THE MARPOL CONVENTION

After Greece, which has ratified the MARPOL Convention, it is considered certain that Italy will ratify. Thus, after a decade the 12-month time-limit for its application will begin to run its course.

This convention is aimed mainly at reducing sea pollution by tankers and it needed, for its application, ratification by 15 countries controlling at least 50% of the world fleet. With Greece's ratification, the proportion exceeds 51% but only 14 countries had ratified. With Italy, the 15 ratifying countries will be complete.

MARPOL provides for separate ballast tanks in new ships and the installation of a cleaning system in others. It also calls for port installations for the discharge of oily water or sludge in the signatory countries and places restrictions on the discharge of oily wastes at sea.

#### FROM SOUTH - EAST ASIA

The meeting of the Shipping Council of the South - East Asian countries (ASEAN) has accused UNCTAD of en-

uraging protectionism in shipping. It is ironic, the speakers said, that efforts are being made to remove customs dues and other obstacles for the free movement of goods on the one hand, while, on the other, UNCTAD proposes the adoption of protectionist measures in shipping. When the free market is tampered with in any way, the result is always a loss of efficiency, increased costs and unavoidable delays. The distribution of cargoes among all maritime nations is justified, but government intervention is always dangerous.

These are interesting truths, more so when they come from countries which do not have a particularly large merchant fleet and for which UNCTAD purports to be acting. It is to be noted that the ASEAN Council includes Indonesia, Malaysia, Singapore, Thailand and the Philippines.

#### FROM SOUTH - EAST ASIA

The meeting of the Shipping Council of the South - East Asian countries (ASEAN) has accused UNCTAD of encouraging protectionism in shipping. It is ironic, the speakers said, that efforts are being made to remove customs dues and other obstacles for the free movement of goods on the one hand, while, on the other, UNCTAD proposes the adoption of protectionist measures in shipping. When the free market is tampered with in any way, the result is always a loss of efficiency, increased costs and unavoidable delays. The distribution of cargoes among all maritime nations is justified, but government intervention is always dangerous.

These are interesting truths, more so when they come from countries which do not have a particularly large merchant fleet and for which UNCTAD purports to be acting. It is to be noted that the ASEAN Council includes Indonesia, Malaysia, Singapore, Thailand and the Philippines.

#### DREAMS AND REALITY

The subject of entirely automated and unmanned ghost-ships, viewed for the future by Y. K. Pao, has created quite an impression in world shipping circles, not only because it comes from the most prominent shipowner in the world but also because it appears to be feasible, even today.

The unmanned ship, Mr. Pao's report says, is not only less revolutionary than it seems at first sight, but could be achieved earlier than one thinks, thanks to modern technology. When, ten years ago, it became possible to send a spaceship to the moon, guiding it entirely by computers, it should not be so difficult to send a ship sailing over the oceans

#### 50 YEARS AGO

— The amazing progress marked by internal combustion engines is shown by the fact that last June there were 1,500 ships of 11 million grt. driven by turbines and reciprocating steam engines and 4,420 ships of 10 million grt. driven by diesel engines.

— Mr. G. N. Louloudis has bought the British ship "Harlow", of 1,795 grt. 881 nett and 2,520 Dwt. for P. Stg. 1,750. She will be registered in Andros and renamed "Pegasus".

— We are informed that the Hellenic Coast Lines will introduce the innovation of a radio-telephone on most of its ships.

— A cable from London dated October 1, reports that the Greek cargo ship "Georgios" of 3,536 grt. built in 1914, owned by the Livanos company, ran aground and was abandoned in the Gulf of Bothnia.

— The following Greek ships have been fixed: "Georgios M. Embiricos" ex-Plate 9000 tons grain for Antwerp-Rotterdam 15/6 Nov. 10.

"Ariadne Panteli" from Ostend or Ghent 6000 tons coke for Genoa-Savona.

— Spezia - Livorno, 9/- two ports, October.

— "Angelos L." ex - Black Sea 6000 tons grain for UK - Continent, 10/- option Antwerp 9/6.

"Maria P. Xyla" ex - Danube 4700 tons grain for Bordeaux - Hamburg, 14/- Antwerp-Rotterdam 13/6, UK 14/6 option Denmark 16/- Oct. 12-15.

(Naftika Chronika No.44 Oct. 15, 1982)

on its own and calling at whatever port we want.

But Mr. Pao went on to say that however desirable such a development was, for the present, the most likely recourse would be to ships manned by a minimum crew.

#### NEW MEMBERS OF THE AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Five greek maritime executives were elected members of the American Bureau of Shipping at the semiannual meeting of the Board of Managers of the international ship classification society in New York on 21 September. The new greek members are:

G.N. Dragonas, Technical Director of "Olympic Maritime" S.A., Monte Carlo.

E. Gourdomichalis, of "Gourdomichalis Maritime S.A." Piraeus.

A. Halcouassis of "A. Halcouassis & Company", Piraeus.

John C. Lyras of "Lyras Bros Ltd.", London.

Nicholas F. Papanicolaou of "Titan Brokerage Corporation", Piraeus.

## The American Marine Insurance Market today

The growth in both number and capacity of the American marine insurance market in the past five years has been dramatic.

Like the London market, it is divided into two elements. In London, there is the venerable and universally respected Lloyd's and the London Institute of Underwriters.

In America, too, there are also two bodies of underwriters, namely, the American Hull Insurance Syndicate (Syndicate) and the "Companies" or "Independents".

Up until only a few years ago, the London market captured the lion's share of the world's hull insurance premium. While London still enjoys a considerable amount of the world's hull premium, the American market has quietly and finally begun to erode the London hull premium.

There are two chief reasons for this. First, with the passage of time and changing economic circumstances, many shipowners have looked, and continue to look, beyond the London insurance horizon for ways to reduce their insurance costs, and have looked to other hull markets such as the Continental markets and to markets in the Far East. These same owners also looked to America where they began to perceive an enormous amount of long-established companies with tremendous capacity. Many owners felt that if they could charter their vessels in America, as well as financing their vessels with American banks, it logically followed that they could also insure in America — and a proportion of them did and still do.

What the American market succeeded in accomplishing for the owner, the world over, was to break into the monopoly position enjoyed by London over a long period. This competition resulted in significant savings for many owners, and they continue today to "play" one market against the other, with very good results.

The second reason why many owners covered their vessels in America has been the vast number of insurance companies which are underwriting hull insurance, and which have enormous capacity.

The following pertinent facts give an accurate perspective of the Marine Insurance markets capacity in America.

The "Syndicate" selectively write about \$53,000,000. in Marine Hull premiums today with an underwriting capacity of \$45,000,000. limit per vessel. This may seem formidable until one sees that the assets of the sixty (60) compa-

nies, which belong which form the group, are over \$38,000,000,000. and the policy holders' surplus almost \$10,000,000,000.

The Independent Companies write well over \$300,000,000. in marine premiums. Their assets at the end of 1981 were almost \$17,000,000,000. and policy holders' surplus over \$3,000,000,000. with an underwriting capacity of about \$55,000,000. These figures do not reflect the numerous pool members who take a part of each risk not the reinsurance companies.

With combined assets of \$55,000,000,000 and surplus of \$13,000,000,000, the combined underwriting capacity of the

American Hull Market could in theory be \$690,000,000.

It is not difficult to conclude that America has the capacity, the size, and the quality of security competitiveness which should appeal to any owner the world over.

Of added interest is the fact that whereas American companies used to reinsure a majority of their risks in other markets, they now reinsure a great portion in America. This is attributed to the enormous growth in reinsurance capacity which has been generated, and, consequently, there is less need for foreign reinsurance.

The growth of the American market has been truly dramatic in capacity and, in time to come, this market will be an even greater competitive force which, undoubtedly, will be a great benefit for shipowners the world over.



# 1.3 million tons ago...

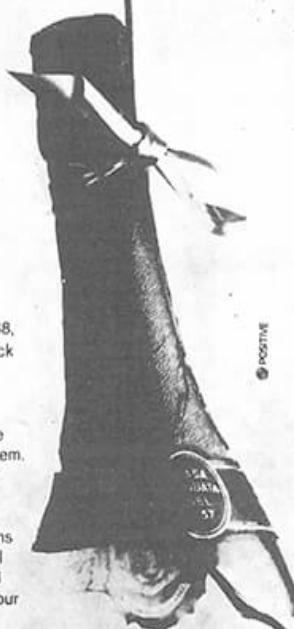
Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash.

It was a very good year—

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

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

Still a good year. Tough one too.



© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY  
established 1957



# ‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΝΣ .....	60	6646	άργει Πειραιά	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ .....	75	12498	ε. Ίνταδον 13/9
ΑΒΑΞ .....	62	10405	άργει στο Γαλαξείδι	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ .....	74	12498	α. Σιγκαπούρην 13/9 διά Όζακα
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) .....	69	104616	άργει 'Αλιβέρι	AΙΓΑΙΣ ΠΑΤ'ΙΩΝΗ .....	69	9199	δ. Σουέζ 12/9
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.) .....	68	51073	άργει 'Αστακό	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪΝΤ .....	70	9178	ε. Πειραιά 1/9
ΑΓΑΘΩΝ .....	74	6017	δ. Σουέζ 27/9	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪΚΤΙΚ .....	76	12498	α. Χιούντον 18/9
ΑΓΑΘΩΝ Φ. .....	61	13092	a. Ράγκον 1/10 διά Σιγκαπούρην	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ .....	70	9078	ε. Πειραιά 3/9
ΑΓΑΠΗΝ .....	69	10006	ε. Πειραιά 11/9	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟΪΚ .....	71	11208	α. Π. όφ. Σπάτην 17/9
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ .....	64	12561	a. Βαρκελώνη 24/9 διά Βενετία (προσάρ)	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ .....	74	12498	δ. Σουέζ 30/8
ΑΓΓΕΛΙΚΑ .....	67	4106	a. Τριπολή (Ιμβάνου) 12/9 διά Π. Σουδάν	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕΪΝΤ .....	70	9025	α. Παρανάγκουα 8/8
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ. .....	62	12243	α. Τσιταγκόγκ 6/8 διά Μελάκα	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΘ .....	69	9199	ε. Τζένταν 17/8
ΑΓΓΕΛΙΚΑ ΔΥΝΑΜΕΙΣ .....	62	9517	άργει Γαλαξείδι	AΙΓΑΙΣ ΦΕΤ'ΙΜ .....	69	8928	α. Τζένταν 23/8 διά Μη. Αμπάς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	61	10405	άργει Λαζαρίδη	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ .....	69	8927	δ. Σουέζ 25/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ .....	65	8374	α. Μάλτα 20/9 διά Πειραιά	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ .....	72	11225	ε. Μαπούτο 15/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII .....	57	1241	μεσογειακές μεταφορές	ΑΙΔΗΝΗΣΟΣ .....	73	9369	ε. Λάγος 6/9
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ .....	64	10469	στόν Πειραιά 22/6 (έπισκευσης)	ΑΙΗΒΟΝ .....	66	14383	άργει 'Αργοστόλι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .....	69	9677	α. Σ. Τζουν 16/9 διά 'Αλεξανδρεία	ΑΙΗΤΖΑΣ .....	63	1142	ε. Πειραιά 8/8
ΑΓΗΝΩΡ .....	71	9875	α. Σιγκαπούρην 14/9 διά Κελάγκ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	64	5931	α. Βαρκελώνη 6/7 διά Τριπολή
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	59	12255	ε. Ντακόρη 14/8	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ. .....	67	2938	α. Διέππην 22/7 διά 'Ελ. Τζαζάρη
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	58	9364	άργει Λευκάδα	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ .....	56	3129	ε. Μόντρεαλ 14/9
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II .....	70	18628	ε. 'Ακαπτο 16/8	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ .....	71	15665	δ. Π. Άρενας 18/8
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ .....	52	3840	ε. Πειραιά 9/4 (έπισκευσης)	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	74	16006	ε. Χάμιλτον 20/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	69	6074	ύπο παραλαβή	ΑΙΔΟΛΟΣ .....	72	16235	ε. Χάμπτον ρόδης 22/9
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ .....	66	2023	α. 'Αστροντ 29/9	ΑΙΔΟΛΟΣ .....	71	9885	ρ. Ρίο Γκράντες 4/9 διά Κή Γουέστ
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗΝ. .....	68	9031	α. Κοπερ 18/6 διά 'Αβανά	ΑΙΔΟΛΟΣ Κ. .....	66	40787	δ. Έλεσινόρε 13/9
ΑΓΙΑΣ ΖΩΣ .....	82	36000	στο Τσουρουμι υπό συμπλήρωση				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ .....	71	3510	α. Αμβέρσα 23/9 διά Σκικντα				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	66	8309	άργει Πειραιά 24/4				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III .....	53	7528	α. 'Αλεξανδρεία 16/7 διά Ρουμανία				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ .....	61	8254	άργει στην 'Έλεσινόρε 18/1				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	55	8562	δ. Κωνιπόλη 21/7				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ .....	65	14264	ε. Λάγος 21/7				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ .....	59	8852	άργει 'Αστακό 10/6				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ .....	72	5580	ε. 'Αμβούργο				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	58	9104	ε. Ράγκον 15/9				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	55	4962	άργει Πειραιά 10/6				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ .....	47	2685	άργει Πειραιά 10/5/81				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	12061	α. Βενετία 2/9 διά Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	59	8067	άργει Πειραιά 7/10				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	58	4326	άργει Χαλκίδα 8/6				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	69	4033	ε. Βρέμη 24/8				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	46	2414	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	56	2276	δ. Κωνιπόλη 17/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	51	1988	άργει Κουβέρτη 20/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III .....	70	15345	ε. Πειραιά 19/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV .....	61	6038	ε. Τζένταν 18/8				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	71	11857	α. Κόπτε 6/8 διά Νταλιάν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) .....	64	36115	α. Μάντρη ντι Ντιού 10/8 διά 'Αρούμπα				
ΑΓΚΡΙΚ ΙI .....	63	12273	ε. Μανίλα 26/8				
ΑΓΟΝΙΣΤΗΣ .....	79	5178	α. 'Αμβέρσα 20/9 διά 'Ηράκλειον				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) .....	66	32687	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ. .....	58	5037	άργει Χαλκίδα 14/4				
ΑΔΑΜΑΣ .....	69	9982	α. Λ. Πάλμας 12/9 διά Μοζαρβίκη				
ΑΔΕΦΑΙΟΙ ΓΕΜΕΔΟΥ .....	77	10459	ε. Πάνταρκ 8/9				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ .....	67	6842	άργει Λευκάδα 6/2				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.) .....	63	30648	άργει Πειραιά 18/1				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ .....	70	4231	δ. Κωνιπόλη 13/9				
ΑΔΩΝΙΣ Τ. .....	71	9999	ε. Βαλκαράζ 21/9				
ΑΕΤΟΣ .....	72	3065	ε. Αλεξανδρεία 23/9				
ΑΖΟΥΜΑ .....	66	11067	στο Πέραμα 3/1/7				
ΑΗ ΠΟΡΓΡΗΣ .....	64	7752	ε. Σκίκντα 3/1/7				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ .....	55	5886	δ. Κωνιπόλη 25/4 διά Κωντάντζα				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ .....	65	8576	άργει Χαλκίδα 16/1				
ΑΘΑΝΑΙΑ .....	56	13555	άργει Χαλκίδα 18/7/81				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ .....	74	8915	ε. Π. όφ. Σπούν 15/9				
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ .....	56	7369	άργει 'Ελευσίνα 3/5/79				
ΑΘΕΝΣ ΖΗ .....	61	5023	άργει 'Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ .....	54	7311	άργει Αντικύρα				
ΑΘΕΡΑΣ .....	69	9099	άργει Ήδακη 8/3				
ΑΘΗΝΑ (δ.) .....	64	19695	ε. 'Αποτεράντη 20/9				
ΑΘΗΝΑ .....	63	10170	δ. Σάδι 11/4				
ΑΘΗΝΑ .....	58	10662	α. Κ. Τάουν 3/8				
ΑΘΗΝΑ .....	68	8905	ε. Δάντοι 3/8				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ .....	68	16223	ε. Πειραιά 16/7				
ΑΘΗΝΑ Κ. .....	81	11980	δ. Σουέζ 9/8				
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.) .....	68	45678	άργει 'Ελευσίνα 13/11				
ΑΘΗΝΑΙ .....	62	11047	α. Σάντος 22/9 διά Μη. Αύρες				
ΑΘΗΝΑΙ .....	56	4301	άργει Πειραιά 17/4				
ΑΘΗΝΑΙ ΡΗΦΕΡ .....	73	7594	ε. Σαράρ 9/9				
ΑΘΗΝΗΚ (μ.) .....	67	48747	ε. Πειραιά 21/9				
ΑΘΗΝΟΥΑ .....	52	3361	άργει Πειραιά 17/6				
ΑΘΛΩΝ .....	79	10428	α. Δουλίθιο 22/9				
ΑΘΟΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ .....	67	17418	α. Σιγκαπούρη 5/9 διά Ντό-Νόγκ				
ΑΘΩΣ .....	69	10008	α. Χιούτον 16/9				
ΑΘΩΣ I .....	64	7997	α. Χόγκ Κόγκ 8/9 διά Λ. 'Αντζελες				
ΑΙΑΣ .....	67	9457	α. Π. Σάδι 19/9				
ΑΙΓΑΙΟΝ .....	77	14274	α. Χόλιχεντ 14/9 διά Χάμπτον ρόδης				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΝ .....	64	6387	α. Ντωρίπαν 27/9 διά Βραζίλια				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ .....	64	1706	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	64	4463	α. Πούερτο Μαντριν 1/9 διά Τουρκία				
ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚ .....	76	12498	δ. Παναμά 14/8 διά Χοινάρη				
ΑΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ .....	76	12498	ε. Αννα Μπαϊ 9/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ .....	74	12498	ε. Χόρ Φακέν 9/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ .....	76	12498	δ. Παναμά 14/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΕΡΟΤ'ΙΚ .....	74	12498	δ. Π. Σάδι 15/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΙΟΝΙΚ .....	76	12498	ε. Τζένταν 19/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ .....	76	12498	ε. Τζένταν 16/7				
ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ .....	75	12498	α. Μπαρανκίδα 2/9 διά Λ. Γκουάρια				
ΑΙΓΑΙΣ ΔΙΝΚ .....	74	18963	δ. Ελανόρη 25/8 διά Ρίγα				
ΑΙΓΑΙΣ ΛΑΤΖΙΚ .....	75	12498	δ. Σουέζ 4/9 διά Ίράν				
ΑΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ .....	75	12498	ε. Πειραιά 19/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ .....	74	12498	δ. Κωνιπόλη 18/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	69	9054	ε. Πειραιά 28/8				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕΙΖ' .....	72	11185	ε. Πειραιά 13/9 διά Τουρκία				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ .....	71	15205	δ. Κωνιπόλη 19/9				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ .....	76	12498	ε. Τζένταν 5/8				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ .....	75	12498	ε. Χόγκ Κόγκ 21/9				

ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Πειραιά 6/9	ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Σιγκαπούρη 11/9
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ε. Λισσαβώνα 17/9	ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Α. Πάλμας 11/5 διά Λάγος	ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Καλκούτα 14/9
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	όργει Σεπτεμβρίου 25/8	ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Πειραιά 1/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	67	24829	όργει στό Πόρτμπουρι από 16/7
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Σιγκαπούρη 23/9 διά Π. Σουδάν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	όργει στό Πόρτμπουρι από 11/9
ΑΛΚΑΝ	77	14530	δ. Σουεζ 21/9 διά Π. Σουδάν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	όργει στό Πόρτμπουρι από 16/8
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	ε. Καλκούτα 14/9
ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	57	8898	α. Ρίο Γκράντες 8/9	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ	68	9122	δ. Π. Σαΐδ 18/9
ΑΛΚΟΡ	62	11434	ε. Τημποχάρη 20/9	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. 'Αργυρούτσι 12/8
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	70	11870	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Πειραιά 24/8
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	76	30277	α. Λός 'Αντζέλες 4/8	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23149	δ. Παναμά 11/8
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	73	13631	α. Σουδάνη 21/9 διά Μίνα Σάκρ	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	12550	α. Μποχρέν 15/9
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	α. Συδάνη 9/7 διά Μίνα Σάκρ	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Λειξερές 23/9
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	α. Σμύρνη 9/7 διά Τρίπολη	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Τζέντα 13/9
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Λός 'Αντζέλες 15/9	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Μαντζανίλα (Μεξ.) 21/8
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Μαδέρια 23/9 διά Λισσαβώνα	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	α. Μοντεβίδεο 9/9
ΑΛΜΑΖ	65	10484	α. Καράτσι 6/9	ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. 'Αμβέρσα 24/9 διά Τρίπολη
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Κωνιόπολη 9/9 διά Μπουργκάς	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Πειραιά 27/8
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΟΝ	64	15716	α. Χιούστον 8/8	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Κουβέιτ 21/9 διά Μίνα Καμπούς
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	στόν Πειραιά όπω 18/5	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	όργει στην 'Ελευσίνα
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1426	στήν Μπαλμπό	ΑΝΤΩΝΥ Π.	62	14939	δ. Τορεβίζε 18/9
ΑΛΜΠΙΣ	55	8149	θέστα 4/9	ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.	77	38515	ε. Σ. Λορεντζό ('Αργ.) 30/7
ΑΛΑΝΤΑ	66	2562	ε. Μογκαντίο 27/8	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	δ. Σέτι 16/9
ΑΛΑΙΑΡΙ	70	16973	ε. Νταμάρ 20/9	ΑΠΕΞ	73	16397	ε. Τάουνοβιλ 5/9 διά Καναδά
ΑΛΑΤΙΣ	79	11000	α. Μ. Μασουκούνοι 8/9 διά Ν. Καληδονία	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	ε. Πειραιά 5/8
ΑΛΑΤΙΣ	70	2605	α. Α'βλες 17/9	ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Πειραιά 21/9
ΑΛΦΑ	62	4722	όργει στον 'Αστακό όπω 4/7	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Γκλούγκ 3/7 διά Ίράν
ΑΛΦΑ	71	1571	α. Ρόττερνταμ 10/9	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	δ. Σουέτ 19/9 διά Τζεμπούτι
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Φιλέλφεια 2/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	67	16210	ε. Αγ. Φραγκίσκο 9/8
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	α. Λισσαβώνα 3/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	58	17899	παροπλημένο στην 'Ελευσίνα
ΑΛΜΑΝΙΑ	77	9328	α. Ρουέν 23/9 διά Ελ Τζεάρι	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Ταμπικο 17/9 διά Π. 'Αρθουρ	ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. 'Αμβέρσα 18/9 διά Πειραιά
ΑΛΜΑΙΑ	58	8574	όργει στόν Πειραιά όπω 20/10	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	α. Σουδάνη 14/9 διά 'Οδησσό
ΑΛΜΑΙΑ II.	67	51644	όργει στό Αλίβερι όπω 17/7	ΑΡΑΝ.	80	10428	α. Βαλένθια 8/9
ΑΛΜΑΙΝΤΑ	58	5164	α. Λάγος 7/9 διά Λουάντα	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	δ. 'Ελλανόρες 30/8
ΑΛΜΑΡΤΟΣ	80	10996	α. Λόνας 11/9	ΑΡΓΟΝΙΣ (δ.)	64	28121	άργει στη Στυλίδα όπω 1/4
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΗ	71	5895	α. Γκάλφορπ 11/9	ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Παναμά 22/9
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Βομβάτη 18/9	ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	άργει στην Λευκόδα
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ	72	6680	α. Σάντος 22/9 διά Π. Κανάβεραλ	ΑΡΓΥΡΟ	57	3970	α. Πειραιά 14/7 διά Ισπανία
ΑΜΙΛΑΑ	72	13631	α. Βανκούμπα 22/9 διά Λός 'Αντζέλες	ΑΡΓΥΡΟ Μ.	60	1577	ε. Πειραιά 3/9 διά Χαλκίδα
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Χάμπτον Ρόδς 21/8 διά Αλβανία	ΑΡΓΩ	72	16207	α. Πύλο 28/7 διά Κούβα
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Σιγκαπούρη 12/9 διά Λάγος	ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ	78	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Ρίο Γκράντες 15/9	ΑΡΓΩ ΓΚΟΥΡΟΥ	77	1587	ε. Κύκκοτον 14/9
ΑΜΩΤΙΡΙΤΗ	78	10995	α. Ναγκόνια 20/9	ΑΡΓΩ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	76	1578	ε. Πειραιά 24/8
ΑΜΩΣΩΝ	78	11173	α. Χάμπτον Ρόδς 13/9	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ε. Λισσαβώνα 18/9
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	δ. Ντόβερ 13/9	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖ	78	1587	ε. Πειραιά 10/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	δ. Παναμά 21/9	ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/9
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Άδελαιδα 18/8	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Σ. 'Αννα Μητρη 8/9 διά Καρθαγένη
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΑΛΟΥ	74	13633	α. 'Αντοφαγάστα 16/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΓ'ΣΤΟΝ	74	13348	δ. Θέρανταν 'Αιλ. 4/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Τζέντα 13/9 διά Χοντέντια				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ.	68	9118	α. Ντουμπάτη 22/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουεζ 19/9 διά Ινδία				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΤ'	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 23/9 διά Λονδίνο				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΑΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Μπαγκάτη 17/9 διά Κορέα				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙΙ'	74	13631	α. Λός 'Αντζέλες 18/9 διά Φιλαδέλφεια				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Νιούκστολ (Άστρο) 23/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Πειραιά 18/8				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Σουεζ 16/9 διά Νταμάρ				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΓΟΜΦ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 9/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Παναμά 15/8				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	79	13883	ε. Χιμέρη 20/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Νταμάρ 16/8				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	όργει στόν Πειραιά όπω 15/6				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Γιοκαϊο 20/9 διά Μπαγλαντές				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Ντώρμπατ 29/8 διά Ταιβάν				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Χακάτα 18/9				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ρίτσαρντ Μπαι 15/9 διά Χάβρη				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑΓ'ΖΟΝ	77	15378	α. Σιγκαπούρη 18/9 διά Αδελαΐδα				
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Χιούστον 17/9				
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	δ. Σουεζ 12/9				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λειξερές 19/8				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Λισσαβώνα 20/8				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	69	15869	ε. Πειραιά 29/8				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	όργει στόν Πειραιά όπω 1/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	ε. Ορλέανη 17/9				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	ε. Τζέντα 29/7				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	όργει στόν Πειραιά όπω 18/6				
ΑΝΑΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Φερρόλ 6/9 διά Σκίκνια				
ΑΝΑΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. 'Αμβούργο 30/7				
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	δ. Γιβραλτάρ 23/9				
ΑΝΑΡΟΜΕΑ	69	9627	α. Μπουάν 19/9				
ΑΝΑΡΟΜΕΑ	63	3387	δ. Κωνιόπολη 3/9 διά Αλγερία				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Σεμπετίμα Τέρμη 31/8 διά Κόμπη				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Ράς Τανούρα 14/9				
ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	όργει στόν Πειραιά όπω 31/5				
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	ε. Σιγκαπούρη 22/9				
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ράς Τανούρα 13/9				
ΑΝΑΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Σιγκαπούρη 10/9				
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Βαλκαρίο 29/9 διά Σαγκάνη				
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Πειραιά 21/9				
ΑΝΕΜΟ Κ.	71	4981	ε. Λάς Πάλμας 23/8				
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Σαΐδ 22/9				
ΑΝΕΩΜΙΟΣ	70	9981	α. Τάν 16/9 διά Μαντράς				
ΑΝΟΙΑ	64	11034	ε. Δουνκέρκη 22/9				
ΑΝΟΙΣ	79	11000	δ. Ρόττερνταμ 24/9 διά Τζέντα				
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	στή Μαλτά				
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Μαντράς 18/9 διά Ντώρμπαν				
ΑΝΝΑ	64	2020	α. 'Αμβερσα 23/9 διά Βρέμη				
ΑΝΝΑ Α.	57	10376	δ. Κωνιόπολη 6/9 διά Κυνοτάντζα				
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	όργει στόν Πειραιά όπω 20/3/81				
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Πειραιά 23/9 διά 'Αμβούργο				
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. 'Αμβερσα 1/10				
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ε. Πειραιά 28/6				
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	όργει στο Γκαλαζείδη όπω 18/3				
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	ε. Ντώ ... 9/9				
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	δ. Σουεζ 28/8				
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Σιγκαπούρη 22/9				
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	ε. Πειραιά 18/8				
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	α. Ρίο Τανέρι 6/9 διά Ρίγα				
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Λασούτοκα 21/9				
ΑΝΝΟΥΛΑ ΙΙ	60	6086	ε. Τζέντα 18/9				
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	δ. Κωνιόπολη 13/9 διά Κωνοτάντζα				
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383	ε. Πειραιά 19/8				

ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	ε. Ἀμέρισσα 24/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ.....	61	1545	δ. Κωνίπολη 5/9
ΑΣΤΥΑΝΑΞ.....	75	38611	α. Ν. Ὁρλέανη 21/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.	70	19162	α. Χιμένη 10/9 διά "Αγ. Φραγκισκό
ΑΣΦΑΛΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ(δ.)	62	18033	α. Ν. "Υόρκη 19/9 διά Βενεζουέλα	ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ.	64	17509	ε. Πειραιά 3/6
ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466	α. Σιγκαπούρη 18/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ.	71	18170	άργει στό Βάθις Μπαιη από 13/8
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	ε. Καλκούτα 3/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	άργει στήν "Ηγουμενίτσα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235	ε. Πειραιά 28/6 (ἐπισκευές)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.	43	7176	παροπλιμένη στήν "Ελευσίναπό 10/1/71
ΑΤΖΙΔΙΤΥ.....	59	10364	άργει στόν "Αστακό από 5/3	ΠΑΓΚΟΣ(δ.).....	57	12729	δ. Πανούρη 16/9 διά Ειρηνικό
ΑΤΙΑ Κ. (δ.).....	72	105013	άργει στόν Πειραιά από 18/7	ΠΙΑΝΝΑ Α.....	57	3894	ε. Πειραιά 13/7 διά Χαλκίδα
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ(δ.)	68	40548	α. Μόμπιλ 10/9 διά Ν. "Ορλέανη	ΠΙΑΝΝΑΚΗΣ.....	58	2624	ε. "Ακαμπα 3/9
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229	άργει Μαλαλάκη Μπαιη 6/9	ΠΙΑΝΝΗΣ.....	63	11194	άργει στή Χαλκίδα από 22/11
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΟΣΕΑΝ.....	64	10292	ε. Βίγκο 14/9	ΠΙΑΝΝΗΣ.....	71	8494	δ. Π. Σαΐδ 20/5
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΠΡΑΟΥΕΣ.....	71	7232	ε. Ρόττερνταμ 25/9	ΠΙΑΝΝΗΣ Δ.....	72	1598	α. Νίκαια 13/9 διά Βαχράν
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΤΣΟΥ'	78	5868	ε. Τζέντα 19/9	ΠΙΑΝΝΗΣ Δ.....	77	14782	ε. Γκουάδας 17/8
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΛΜΟΣΜΑΝ.....	69	16229	δ. Κωνίπολη 7/9 διά Ρωσία	ΠΙΑΝΝΗΣ Δ.....	69	2932	α. Λάς Πάλμας 12/8 διά Γουάρρι
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229	δ. Σουέζ 21/8 διά Μπ. "Αμπάς	ΠΙΑΝΝΗΣ Κ.....	81	16500	ε. Νταμάνη 17/9
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229	ε. Βανκούβερ 18/9	ΠΙΑΝΝΗΣ Λ.....	81	5491	α. Κριστοπόλη 30/8
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΩΚ.....	69	16229	ε. Πειραιά 24/8	ΠΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.).....	68	38124	δ. Κωνίπολη 2/7 διά Νοβερούσικ
ΑΤΑΝΑΤΙΣ.....	77	35706	α. Μόρρε Ρεντόντα 17/9 διά Μιζουσίμα	ΠΙΑΝΝΗΣ Μ. ....	71	9093	στό Πέραμα 17/9
ΑΤΑΝΑΤΙΣ.....	63	6246	άργει στόν Πειραιά από 31/7	ΠΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	άργει στό Ρίβερ Μπλακαγουώτερ 6/7
ΑΤΑΝΑΤΙΣ.....	60	5788	α. Βομβάδη 6/5 διά Θάλασσα	ΠΙΑΝΝΗΣ Ν. ....	65	21374	άργει στό Πόρτμουρι από 8/8
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΣΚΑΥ'	62	5430	μεσογειακές μεταφορές	ΠΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ.....	77	19284	δ. Κωνίπολη 28/7 διά "Ελλάδα
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	α. Λάγος 3/18	ΠΙΑΝΝΗΣ ΥΔΑΣ.....	70	9087	δ. Σουέζ 2/9
ΑΤΑΛΑΣ.....	77	11804	στό Πέραμα 17/3 (ἐπισκευές)	ΠΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	ε. Σαρζα 16/12
ΑΤΟΜΙΚ (δ.).....	67	45321	άργει στό "Αλιβέρι	ΠΙΑΝΝΗΣ ΙΙ (δ.).....	71	12370	α. Λάς Πάλμας 7/9 διά Ρίο Γκράντε
ΑΤΡΕΒΙΔΑ.....	68	12936	α. Λάδος 17/8	ΠΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.....	53	3524	άργει στό Γαλαξείδη
ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633	α. Κοματουσίμα 9/9 διά Χατονίχες	ΠΙΑΝΝΟΥΛΑΣ(δ.).....	65	28601	ε. Πορτμαντάρ 13/7
ΑΤΡΩΤΟΣ.....	61	10893	άργει στόν "Αστακό από 6/4	ΠΙΟΥΑ.....	68	9717	δ. Π. Σαΐδ 22/8
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	α. Λάς Πάλμας 13/9	ΠΙΟΥΝΙΑΚ.....	61	7585	ε. Πειραιά 16/8
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	α. Σάντος 5/8 διά Μπ. "Αυρες	ΠΙΟΥΝΙΑΡ.....	61	10671	δ. Π. Σαΐδ 16/7
ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	μεσογειακές μεταφορές	ΠΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ.....	67	13091	α. Ν. "Ορλέανη 18/9
ΑΤΤΙΚΟΣ.....	76	16366	α. Ν. "Ορλέανη 29/7	ΠΙΟΥΝΙΤΥ.....	71	9508	ε. Πειραιά 2/8
ΑΥΓΙΣ.....	72	16402	δ. Κωνίπολη 14/7 διά Πειραιά	ΠΙΟΥΝΙΧΟΥΠ.....	57	4734	ε. Σέπτε 3/8
ΑΥΓΙΣ.....	79	10993	ε. Βρέμη 22/9	ΠΙΟΥΝΙΤΕΡ.....	52	8129	άργει στόν Πειραιά από 13/11/76
ΑΥΓΙΣ ΕΣΠΡΕΣ.....	60	3476	άργει στή Χαλκίδα	ΠΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΑΟΥΣ.....	60	5977	α. Πειραιά 19/7 διά Λευκάδα
ΑΥΡΑ (δ.).....	67	44467	άργει στόν Πειραιά από 27/5/81	ΠΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ.....	64	7435	άργει στό Τρινκομάλη από 12/8
ΑΥΡΑ.....	68	9624	δ. Παναμά 26/8	ΠΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275	ε. Τζέντα 23/8 διά Μπ. Χομενί
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	α. Τζέντα 10/9 διά Παρανάγκουα	ΠΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	16095	ε. Βικτόρια 22/9
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ.....	60	9888	στόν Πειραιά 1/5 (ἐπισκευές)	ΠΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ.....	72	17971	α. Ντώρμπιταν 20/7 διά "Ιράν
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.).....	65	38606	άργει στόν Πειραιά από 31/3	ΠΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.....	61	16561	ε. Πειραιά 26/9
ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	άργει στόν Πειραιά από 16/6	ΠΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΑΙΝΟ.....	60	8420	άργει στόν Πειραιά (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021	ε. Γκένη 3/6	ΠΙΟΥΡΟΖΗ.....	77	14274	δ. Σουέζ 29/9 διά Νταμάρ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19252	ε. Πειραιά 29/7	ΠΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ.....	74	19702	α. Ντώρμπιταν 14/9 διά Καλιφόρνια
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	ε. Αματέρνταν 18/4	ΠΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	66	10073	ε. Σιγκαπούρη 29/9 διά Σόχη Κόγκ
ΑΦΡΟΕΣΧΑ (δ.)	56	16944	δ. Π. Σαΐδ 20/9	ΠΙΟΡΓΗΣ.....	73	9290	α. Αιβέρπουλ 6/9 διά Μπουεναβεντούρα
ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	ε. Τζιμπούτη 10/9	ΠΙΟΡΓΟΣ.....	60	3351	ε. Νίκαια 19/8 διά "Αναμπα
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	62	13017	α. Σιγκαπούρη 31/8 διά Ρίο Γκράντε	ΠΙΟΡΓΟΣ Κ.....	67	2920	δ. Παναμά 24/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21479	ε. Τρινκομάλη 21/9	ΠΙΩΤΑ.....	62	10163	άργει στόν Πειραιά από 24/11/81
ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16486	δ. Σουέζ 24/9 διά Τζέντα	ΠΙΩΤΑ Ε. (δ.).....	64	34568	α. Λάς Πάλμας 28/9
ΒΑΓΙΑ.....	69	9985	δ. Σουέζ 18/9 διά Ραγκούν	ΓΚΑΖ ΑΤΑΝΑΤΙΚ (δ.).....	65	2986	ε. Βηρυτό 27/9
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ.....	68	2895	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	3998	δ. Σουέζ 25/9 διά Π. Σουδάν
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	α. Λομπίτο 14/7	ΓΚΑΖΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739	
ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	α. Αμβούργο 5/8 διά Φλώινγκ				
ΒΑΠΟΡΙΑ.....	67	14720	άργει στό Γαλαξείδη από 14/7				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΣ.....	70	9247	ε. Κομπή 22/9				
ΒΑΡΕΝΒΕΛ.....	76	11802	α. Κόμπη 21/9 διά Ιντσάν				
ΒΑΡΗ.....	82	22474	α. Ν. "Υόρκη 14/9 διά Τουρκία				
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Μπαλκιπόνας 28/8				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ.....	74	6128	α. Πειραιά 17/9 διά ΗΠΑ				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Γκέντη 20/7 διά Πειραιά				
ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	16432	α. Αδελαιδίτη 17/8				
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.....	62	9991	δ. Γιβραλτάρ 11/8 διά "Αναμπα				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	77	3827	α. Μάλμο 20/9 διά "Αντεν				
ΒΑΣΙΛΗΚΗ.....	51	1704	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	16300	δ. Γιβραλτάρ 20/9 διά Λονδίνο				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	52	2582	άργει στή Λευκάδα				
ΒΑΣΩ.....	66	2999	ε. Πειραιά 23/7				
ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643	ε. Παπέτη 7/9				
ΒΕΛΟΣ.....	75	15981	α. Αλεξανδρεία 10/9 διά Ρουμανία				
ΒΕΝΗ.....	58	13871	άργει στά "Αντίκυρα από 13/8				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. "Ορλέανη 11/9 διά Αρούμπα				
ΒΕΡΑ.....	65	20806	ε. Ν. "Υόρκη 16/7				
ΒΕΡΓΩΓ (μ.).....	72	57527	ε. Ν. "Ορλέανη 31/8				
ΒΕΤΑ.....	72	3246	δ. Κωνίπολη 28/8 διά Γαλάται				
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΗ.....	66	10210	δ. Γιβραλτάρ 22/9				
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	άργει στό "Αργούταλη 22/7				
ΒΙΒΗ.....	59	4532	άργει στόν Πειραιά				
ΒΙΚΩΡΙΑ.....	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 19/9 διά Ελ Γιβραλτάρ				
ΒΙΕΛΕΜΙΝΑ.....	59	2251	άργει στή Λευκάδη από 30/1				
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Σουέζ 21/9 διά Ασσόδη				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568	δ. Παναμά 9/9				
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.).....	72	119794	άργει στό "Αλιβέρι 3/3				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500	ε. Λάς "Αντελέρες 18/9				
ΒΙΠΚΕ.....	71	6717	άργει στή Μασσαλία				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.....	58	7058	άργει στόν Πειραιά				
ΒΟΜΑΡ.....	71	16313	α. Π. Σαΐδ 16/8				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	70	31464	άργει στό Γαλαξείδη από 7/7				
ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736	άργει στόν Πειραιά από 4/6				
ΒΥΖΑΝΤΑΝ ΕΝΤΕΡΠΑΖ	61	2408	άργει στή Βεραρκόνη από 2/10				
ΒΥΖΑΝΤΑΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άργει στή Χαλκίδη από 9/10				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ .....	59	9374	άργει στόν Πειραιά από 5/2/79				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	35041	α. Σεβίλη 31/8 διά Καναδά				
ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111					
Γ.Μ.Ε. ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	6103	α. Λάς Πάλμας 23/9 διά "Αλεξανδρεία				
Γ.Μ.Ε. ΠΑΛΑΜΑ.....	61	5816	α. "Αμέρισσα 22/6				
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.).....	64	31952	α. Ν. "Υόρκη 16/9 διά "Αρούμπα				
ΓΑΛΑΝΗΣ.....	59	8528	α. Πειραιά 31/7				
ΓΑΛΗΝΗ.....	60	10186	α. Ρόττερνταμ 10/9 διά Μουρμάνεκ				
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	68	12525	ε. Μαντράς 16/9				
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.....	70	9778	α. Μίνα Κομπούς 16/9				
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.).....	66	38818	α. Γένοβα 7/9 διά Μπ. ζέλη Μπρέκα				
ΓΕΡΟΓΗΝΗ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΣ.....	76	16037	α. Σ. Τάνω 16/9				
ΓΕΩΡΓΗΝΗ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269	α. Τζέντα 18/9 διά Ιωαννίνια				
ΓΕΩΡΓΗΝΗ ΠΡΩΗΣ.....	67	15421	α. Ν. "Ορλέανη 21/8				
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.....	61	8592	άργει στήν "Ηγουμενίτσα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	60	23451	δ. Σκώ 27/8 διά Ρόττεντραμ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	66	15773	α. Αμέρισσα 9/9 διά Σάντος				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	58	3708	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	52	1699	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β (δ.).....	61	18796	α. Μπαρί 7/9 διά Κωνσταντζά				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Γιβραλτάρ 25/7				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.....	56	1581	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.....	61	7116	ε. Ντάρ ές Σαλάμα 19/6				

ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Παναμά 20/8	EΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	α. Πειραιά 25/9 διά Βουλγαρία
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3839	α. Ν. Όρλεάνη 30/7	EΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	α. Μπουένος Αιρες 9/9
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)	67	39444	άργει στό Άλιβερι όποι 21/7	EΙΡΗΝΗ ΔΕΛΙΟΥ (δ.)	72	113780	όργει στον Πειραιά όποι 3/3/81
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ	60	7187	άργει στόν Αστακό	EΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	δ. Γιβραλτάρ 30/9 διά Ρότερνταμ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	67	38636	ε. Ν. Όρλεάνη 4/8	EΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	όργει στη Συλίδα όποι 16/7
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2876	ε. Βούβαλη 3/9	EΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	δ. Λάς Πάλμας 29/9
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ	63	15381	άργει στό Σετουμπάλ 27/8	EΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Λιβύρνο 27/9 διά Αλεξανδρεία
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	δ. Π. Σαΐδ 23/9	EΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	δ. Γιβραλτάρ 29/9 διά Γένοβα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΟΡΙΤ	70	22912	άργει στόν Πειραιά όποι 5/8	ΕΚΑΙΡΙ	63	13841	όργει στόν Πειραιά όποι 10/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23390	άργει στό Σετουμπάλ 2/8	ΕΚΤΟΝ	62	11428	άργει στό Γαλαξείδι
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΐΤΜ	62	15389	άργει στό Σετουμπάλ 6/9	ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Παναμά 26/9
ΓΚΡΕΤΣ Σ. Λ.	71	16306	δ. Π. Σαΐδ 8/9 διά ΗΠΑ	ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουστερφόρτ 30/9 διά Λιβύη
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ'	68	4995	α. Πειραιά 9/7	ΕΛΑΦΙ	68	19495	δ. Π. Σαΐδ 10/9
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΠ.	63	13516	άργει στό Γαλαξείδι όποι 29/6	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Κελάνγκ 2/9
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει στόν Πειραιά όποι 21/4/77	ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12142	α. Σάντος 21/9
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άργει στό Αργοστόλι όποι 23/12	ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Αυθέρσα 22/9
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Καζαμπλάνα 30/8	ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10652	όργει στη Συλίδα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	69	26356	α. Πειραιά 21/9 διά ΗΠΑ	ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άργει Πειραιά 19/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Κακινάδα 18/9	ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	άργει Σουέζ 17/3/81
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	ε. Πειραιά 6/9	ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Ρότερνταμ 17/8
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	α. Ντουλάύ 15/9	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Αλεξανδρεία 2/10
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	ε. Ν. Όρλεάνη 20/9	ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	ε. Ρότερνταμ 3/10
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Θεούτο 9/9 διά Λαττάκια	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	στην Λουάντα 24/12
ΓΟΡΓΩ	58	7061	άργει στόν Αστακό όποι 8/3	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	δ. Σουεζ 11/9
ΓΟΥΑΙΗΒ. (δ.)	58	12732	άργει στόν Παναμά όποι 13/4/76	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Ν. Ύρκη 20/9 διά Αρούμπα
ΓΟΥΓΙΝΤΦΡΩΤ	62	1427	α. Ρεβμύουλεν 26/9 διά Λάς Πάλμας	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Σουεζ 31/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Καράτο 23/8	ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Πειραιά 29/8	ΕΛΙΖΑ	58	12025	α. Κολούμπια ριβέρ 28/9 διά Βανκούβερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451	α. Κάλιρι 6/9 διά Βόλο	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Μπ. Αύρες 16/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΩΝ	79	19267	άργει στόν Πειραιά όποι 5/8	ΕΛΙΝΑ	63	4628	α. Κενόσα 16/9 διά Βέλγιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΑΟ	72	19426	α. Μίνα Καμπούς 1/10 διά Ντώρμπαν	ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	α. Σαράζ 3/9 διά Μπαντάς Αμπάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	δ. Π. Σαΐδ 30/9 διά Αμέρορα	ΕΛΚΑ	64	18044	στόν Πειραιά (έπισκευες)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Α'δελαΐδα 4/9	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	άργει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Φρημάτι 11/9 διά Αίγυπτο	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	ε. Σαράζ 28/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Μηριμπάτην 23/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΔΟΡ	78	17172	α. Ν. Ύρκην 26/9 διά Έλλαδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Ταύλα 28/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΛΚΡΕΤΣ	62	6846	άργει Πειραιά 12/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Ν. Όρλεάνη 23/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ.	71	10328	ε. Χιούστον 23/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Πειραιά 24/8	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΟΡΕΡ	78	17172	α. Σαράζ 22/9 διά Νταμάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ	67	22817	άργει στόν Πειραιά 13/7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΐΤΟΡ	78	17172	δ. Π. Σαΐδ 8/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΐΜΠΟΡ	68	22449	άργει στόν Πειραιά όποι 15/7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Μπαρένιν 1/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙ	67	22817	άργει στόν Πειραιά όποι 31/7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άργει Πειραιά 3/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΛΕΤΣ (δ.)	69	41477	άργει στόν Πειραιά όποι 20/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΔΡΕΑ	61	7293	άργει Πειραιά 25/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	δ. Κωνιόπολη 20/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ	72	8987	ε. Ν. Όρλεάνην 26/9
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Μαυρικίο 13/9 διά "Ειλαντ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δ. Σουεζ 20/9
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άργει στό Γαλαξείδι όποι 23/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ	62	8927	ε. Ν. Ύρκην 21/9
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV.	72	8987	ε. Μομπάσα 23/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	α. Τζένταν 1/10 διά Μίνα Καμπούς
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	άργει στόν Πειραιά όποι 25/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ.	75	3990	ε. Βούβαλη 27/9
ΔΑΝΙΑΛΑ	63	13628	α. Λισσαβώνα 15/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΐΤΝΤ	71	10327	ε. Βαλτιμόρη 27/9
ΔΑΦΝΗ	74	19451	άργει στό Αργοστόλι όποι 27/8	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	άργει Πειραιά 15/7
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	δ. Τεπρέ 14/9 διά Λιμπερτάντ (Έκουαντ.)	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Παλέρμο 12/7 (έπισκευες)
ΔΕΛΤΑ Δ. ΦΛΑΓΚ	58	10586	στό Π. Σαΐδ (όποιθη)	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ήστ Λόντον 14/9
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ε. Πειραιά 24/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	6846	ε. Σαβάννα 26/9
ΔΕΜΑΡΤ	64	8226	άργει στό Αιστερόνταμ 25/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	στήν Ελευσίνα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	91378	α. Τορόντο 13/5 διά Μόντρεαλ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Τοιτανόκ 1/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Λάγος 19/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	στόν Πειραιά 3/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δ. Π. Σαΐδ 29/9	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΟ	72	10329	α. Τεργεστή 28/9 διά Βούβαλη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	άργει στόν Αστακό όποι 23/7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΠ.	72	13098	ε. Φελεΐδους 2/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	δ. Σουεζ 14/9	ΕΛΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	άργει Πειραιά 11/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Μπράκι 29/9 διά Πειραιά	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Κεμπέκ 9/9 διά Σαρδηνία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Σουεζ 24/7	ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Αλγκεβίρας 31/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	άργει στή Συλίδα	ΕΛΜΠΕΛΑ III	69	12102	ε. Σιγκαπούρην 1/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	δ. Σουεζ 9/9 διά Μπ. Χομενί	ΕΛΟΝΑ	69	6162	δ. Π. Σαΐδ 18/9
ΔΗΛΑΟΣ	70	8825	ε. Αλεξανδρεία 26/9	ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Σουεζ 21/9
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	στό Ναυκασάκι ύπο συμπλήρωση	ΕΛΑΝ	67	5487	α. Αμέρορα 30/9 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Δάντοιχ 23/7	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	στόν Πειραιά όποι 18/1
ΔΗΜΗΤΡΑ Α	71	2873	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	στή Βούβαλη 19/12/81
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	ε. Σφέδελη 3/8	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Πειραιά 18/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Σιγκαπούρην 30/9	ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	ε. Τζένταν 21/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Πειραιά 25/9	ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Α. Αντζέλες 17/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Καράτο 9/9	ΕΛΑΦΕΩ	63	4555	ε. Πειραιά 12/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	17681	άργει στόν Πειραιά όποι 4/8	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Πειραιά 9/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α	63	2823	άργει στό Γαλαξείδι	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	άργει Σετουμπάλ 5/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές	ΕΜΟΥΑΙ	58	20590	ε. Πειραιά 26/9
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Π. Σαΐδ 29/9 διά Λονδίνο	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Αμέρερα 9/9 διά Μεροίν
ΔΗΜΟΣΙΕΩΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άργει στή Ελευσίνα όποι 14/3	ΕΝΑΤΟΝΗ	67	9548	άργει Πειραιά 29/7
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8872	άργει στή Συλίδα όποι 30/1	ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ.	72	10013	δ. Γιβραλτάρ 26/9 διά Ιαπωνία
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	60	8868	άργει στή Σαλαμίνα	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Ντώρμπαν 25/9 διά Ιαπωνία
ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	άργει στόν Πειραιά	ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	α. Αμέρερα 2/10 διά Τζένταν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Πειραιά όποι 18/8	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣΣ	63	9341	ε. Θεσσαλονίκη 4/8
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (δ.)	58	13105	α. Όμισάτης 11/9	ΕΠΕΡΝΑ ΣΗ	56	5087	α. Ριγιέκα 28/7
ΔΙΑΣ	71	16379	άργει στόν Πειραιά	ΕΠΕΡΝΑ ΣΗ	50	10006	α. Ρ. Τανούρα 30/8 διά Βόρνεο
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Παραλόβη	ΕΠΟΥΛΟΣ ΣΕΫ'ΑΟΡ	60	14609	μεσογειακές μεταφορές
ΔΙΔΩ	70	10378	άργει στόν Πειραιά	ΕΥΒΟΐ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	63	8454	δ. Παλέρμο 15/9 διά Λάγος
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	δ. Π. Σαΐδ 9/8	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	13935	άργει Πειραιά 5/10
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	άργει στή Λευκάδα	ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Σιγκαπούρην 20/9
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	στήν Κωνσταντάνη ύπο συμπλήρωση	ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Χάλιασταντ 22/9 διά Τζένταν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	άργει στόν Πειραιά	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντώρμπαν 7/9 διά Ιαπωνία
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Ρότερνταμ 2/10	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	άργει Πειραιά 4/3
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	46867	άργει στή Σαλαμίνα	ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	ε. Ρεσέφ 26/8
ΔΡΟΜΟΝ	64	17487	δ. Γιβραλτάρ 1/10	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Τσαγκουράδας 29/9
ΔΡΥΣ	65	20201	άργει στόν Πειραιά όποι 18/8	ΕΥΠΟΛΟΣ	59	82	

ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άργει Χαλκίδα 21/2	KΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Πειραιά 28/9
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Παναμά 27/9	KΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	δρυσι Πειραιά 9/3
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Μαύρικιο 29/9	KΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	δ. Παναμά 28/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 7/9	KΑΛΙΖ ΣΚΑΪ'	60	4240	ε. Γκέντ 12/7
ΕΦΗ	61	3791	α. Λάρνακα 21/7 διά Τουρκία	KΑΛΛΙΟΠΗ	60	5323	ε. Ν. Όρλεάνην 23/7
ΕΦΗ	58	2556	στήν Αύγουστα 1/12/77	KΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	α. Ρουέν 9/8 διά Άλγερια
ZANET	66	4503	α. Πειραιά 26/9	KΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	άργει Πειραιά 18/8
ZANNΗΣ	81	22857	α. Άρβουργο 23/9	KΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	ε. Γένοβα 29/9
ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Σίδνευ 24/8 διά Ισπανία	KΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	α. Βενετία 21/7 διά Γιβραλτάρ
ZΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	65	34501	άργει στήν Πειραιά 12/11	KΑΛΜΑΡ	51	6199	άργει στήν Λουάντα 1/11/77
ZΕΤΤΑ	71	20516	α. Χάμπτον ρόδς 16/9 διά Παναμά	KΑΛΜΟΙΟΡΑ Β.	73	11349	δ. Π. Σάδι 29/9
ΖΕΥΣ	60	11687	άργει Πειραιά 19/3	KΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	α. Ντουμπάι 21/9
ΖΕΥΣΦΥΡΟΣ	77	16366	άργει Γαλαξείδι 27/7	KΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Ακαμάτι 6/9
ΖΗΝΟ	81	23100	α. Φρημάντλ 15/9 διά Αίγυπτο	KΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Βούδαν 19/9 διά Μαπούότο
ZINI	76	11348	α. Μπαντίμα 23/8 διά Πειραιά	KΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Γένοβα 19/9
ZΙΡΙΑ	71	4635	άργει Πειραιά 17/8	KΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Λεμεσός 21/9
ZΥΓΟΣ	76	19166	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/8 διά Ίραν	KΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Ρέντοντεργκ 30/9
ZΥΓΟΣ	69	3490	άργει Αστακό 16/7	KΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Πειραιά 23/9
ΗΒΗ	79	16376	ε. Λίβερπουλ 30/9	KΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΑΟΣ	77	10459	ε. Ντωμπάταν 25/9
ΗΓΚΑ	58	1590	ε. Τζένταν 19/6	KΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 7/8
HΖΥ ΡΑΤΙΝΤΕΡ	81	4617	α. Βαλένθια 25/9 διά Έλ Τζαζίρ	KΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Σάντος 26/9
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14472	α. Ταομανία 31/8	KΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	α. Σέτε 29/7
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ν. Όρλεάνην 19/9	KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	άργει Ούμ Κάρρ 19/9/80
ΗΛΙΟΣ	62	10750	άργει Στυκίδα 5/8	KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Κωνιπόλη 18/8 διά Χαλκίδα
ΗΡΑ	79	16390	άργει στή Λονδίνο 17/8	KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	ε. Πειραιά 28/7
ΗΡΩ	65	23390	ε. Λισσαβώνα 22/6	KΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Γιβραλτάρ 16/9 διά Μη. Ήλιρες
ΗΡΩΔΑΣ	57	7068	ε. Αιμέρρα 25/9	KΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργει Στυλίδα
ΗΣΤΤΟΥΤ'ΙΤΤ	81	16700	α. Ν. Όρλεάνην 17/9	KΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. Δ.	62	31919	στή Άλγερη 28/12/80
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άργει Αρονστόλι	KΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	άργει Στυλίδα 16/7
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άργει Λονδίνο 19/7	KΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργει Γαλαξείδι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Μούμπας 29/9	KΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	δ. Π. Σάδι 13/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76088	ε. Κάνος "Αρκας Τέρμη 16/9	KΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαβώνα 27/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ινταόν 13/9 διά Κολούμπια ρίβερ	KΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Μπαντίμα 28/8 διά Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	άργει Μπάρα	KΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	δ. Κωνιπόλη 16/8 διά Έλλαδα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Σιγκαπούρη 30/9	KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Χάμπτον ρόδς 9/9 διά Συρία
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Χάμπτον ρόδς 30/9	KΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άργει στήν Στυλίδα 16/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	48781	ε. Ν. Όρλεάνην 25/9	KΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	δ. Παναμά 17/9
ΘΑΝΑΣΗΣ Η. (δ.)	65	30490	α. Αιμέρρα 14/9 διά Κ. Κριστί	KΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	ε. Σάντος 25/8
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (μ.)	65	37431	ε. Ράς Τανούρα 19/9	KΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΟΣ (δ.)	72	58185	ύπο παραλαβή
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άργει Πειραιά 13/7	KΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Σαδέμπι 22/9 (έπισκεψή)
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Ν. Ύρκην 15/9 διά Μεσόγειο	KΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	άργει Ντάρμουθ 19/7
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	76	9444	δ. Παναμά 13/9	KΑΠΤΑΙΝ ΛΕΟ	62	3144	μεσογειακές μεταφορές μεταν. «ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΗ»
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 15/9	KΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	άργει Βούβαη
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ	58	9585	άργει Αντίκερα 22/12	KΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Ταμπά 20/7
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	69	10650	α. Σόλεν Ανκόρ 4/9	KΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΤΟΣ Δ.Π	72	16207	α. Τολέδο 23/9
ΘΕΟΚΟΣ	57	12629	α. Μπαλίκπαν 28/8 διά Ντουμπάι	KΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Δ. Πάλιας 18/9
ΘΕΟΓΕΝΗΤΗΩΝ	68	35477	δ. Γιβραλτάρ 1/10	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Μη. Ήλιρες 20/5
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	άργει Πειραιά 6/6	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	άργει Πειραιά 11/12
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Σόραμ Πέραμ 17/9	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	21194	α. Μπάχια Μπλάνκα 23/9
ΘΕΟΔΟΡΟΣ	61	6456	α. Λά Γκουαέτ 28/8	KΑΤΕΡΑΣ	77	13338	ε. Μόμπιλ 26/7
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	άργει Πειραιά 20/4	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	19595	δ. Μπρούναμπουτελ 22/9 διά Καναδά
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ε. Ιντσόν 1/9	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	9038	άργει Στυλίδα 13/7
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιά 8/7	KΑΠΤΑΙΜΙΧΑΛΗΣ	69	16903	ε. Αγ. Φραγκιόκα 30/8 διά Μπαγκλαντές
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44663	άργει Στυλίδα 7/2	KΑΡΑ ΙΣΚΑΚΗΣ	65	11940	α. Αγ. Φραγκιόκα 30/8 διά Μπαγκλαντές
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	α. Οέξλασον 23/9 διά Αύγουστα	KΑΡΑΡΑ	65	5453	ε. Αιμέρρα 2/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	άργει Φορταλέσε 27/3/81	KΑΡΕΡΑ	67	15961	δ. Σουέτ 30/9
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Πειραιά 24/9	KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	23688	άργει Πειραιά 2/8
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Αιμέρρα 9/9 διά Τρίπολη	KΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	41914	ε. Ρότερνταν 29/9
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιά 25/1	KΑΡΙΝΑ	56	4870	άργει Γουόρπι 8/1/81
ΘΕΤΙΣ	74	35540	άργει Γλαυκούβη 27/7	KΑΡΑΟΒΑ	75	29314	α. Γιοκοχάμα 19/9 διά ΗΠΑ
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Γουότερντρη 25/9	KΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Σκελεφέτσα 29/9
ΘΗΡΕΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	82	19555	άργει Σεβίλη ύπο συμπλήρωση	KΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Αλεξανδρεία 28/6
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Βενετία 26/9	KΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	δ. Σουέτ 22/9 διά Σιγκαπούρη
ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μίλφ Χάρβι 29/9 διά Μεθίλ ρόδς	KΑΡΡΑΣ	68	25084	άργει Πειραιά 24/6
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	ε. Μεθίλ ρόδς 29/9	KΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Σακάι 17/9 διά Σιδνέυ
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Πειραιά 18/9 διά Ντακά	KΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Κοσιν 23/9
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Π. Αρθουρ 14/7	KΑΣΟΣ	76	14983	ε. Τιμινχάρ 28/9
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	ε. Ζένταν 25/8	KΑΣΟΣ	56	3105	άργει στή Χαλκίδα
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργει Λονδίνο 20/6	KΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Π. Σάδι 24/9
ΙΑΖΑΠΕΑ (μ.)	78	60653	ε. Φιλαδέλφειον 23/7	KΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	άργει Χαλκίδα
ΙΚΑΝ	58	2882	ε. Πειραιά 9/8	KΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	ε. Αιμέρρα 24/9
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	δ. Π. Σάδι 28/9	KΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	ε. Μόπουτο 9/9 διά Νακάλο
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Σακάι 24/9	KΑΣΤΑ ΠΡΑΙΤΝ	58	2448	άργει Χαλκίδα
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργει Στυλίδα 22/7	KΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΙΝΓΚΑ	58	3860	άργει Πειραιά 17/3	KΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	ε. Πειραιά 15/9
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άργει Πειραιά 10/8	KΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Ν. Μαγκαλόρε 19/9
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Π. Σάδι 6/6 διά Χαλκίδα	KΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Πειραιά 22/9 διά Χαλκίδα
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	στή Π. Σάδι (όποιηθηκ)	KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΙΝΤΕΡΣΠΟΡΤ	60	14840	α. Αιμέρρα 29/9 διά Τζένταν	KΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Γιβραλτάρ 29/9 διά κυνηπόλη
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	ε. Τζένταν 16/9	KΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Τάραντα 28/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέτ 27/17 B. – 00.21 Δ. 29/9	KΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Μόλτα 25/6 διά Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	άργει Αλεξάνδρεια 20/4	KΕΙ'Π ΓΚΡΕΚΟ	60	6978	α. Ν. Μαγκαλόρε 19/9
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	66	8002	άργει Αλεξάνδρεια 1/6	KΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άργει Ρίβερ Φάλ 23/4
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	ε. Αλεξάνδρεια 14/9	KΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9964	α. Γιοκοχάμα 17/9 διά Σιδνέυ
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Πειραιά 11/5 διά Αλεξάνδρεια	KΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9868	ε. Βενετία 26/9
ΙΟΣ	69	9946	α. Ρίο Γκράντε 9/8 διά Ίραν	KΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	58	13700	α. Ρίβερ Φάλ 1/2
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	57	2875	δ. Σουέτ 29/7	KΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Ντόβερ 25/9
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	ε. Φός 24/9 διά Ισκεντερόν	KΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Αιμέρρυρο 30/9 (σημ. Λιβάνου)
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Αλεξάνδρεια 14/9	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΑΙΝΤ	70	13907	μεσογειακές μεταφορές
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Πειραιά 11/5 διά Αλεξάνδρεια	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	66	18849	δ. Σκώ 10/9 διά Ρίγα
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	δ. Σουέτ 29/7	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Κωνιπόλη 31/8 διά Νιγηρία
ΙΩΑΝΝΑ	65	8909	ε. Πόρογκρουν 12/8	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Κέπει 17/9 διά Μπαντίρα
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	10232	δ. Ταϊγκούκ 21/9	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	5266	ε. Αλεξάνδρεια 2

ΚΙΚΑ	70	16196	άργει Γαλαξείδι	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Ν. Όρλεάνην 27/9
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ	62	10834	άργει Πειραιά	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	άργει Πειραιά	ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Λάγος 25/7
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Ντόμπραν 9/9 διά Χοντέντα	ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Γέννη 23/9
ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ	58	8300	ε. Τζέντραν 2159	ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. "Αρχοντας 30/9 διά "Εμδεν
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΗΡΗ	77	17300	α. Χαρίνα 1/10	ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Σαράντη 28/7
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	άργει Πειραιά	ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	άργει στο Άλιβερι
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. "Άλεξανδρεια 26/9 διά ΗΠΑ	ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Σιγκαπούρην 5/9 διά Μπαγκόκ
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άργει Πειραιά 3/3	ΛΕΔΕΑ	63	17879	άργει Γαλαξείδι 15/2
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ I.	59	21187	ε. Κολόμπο 26/9	ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Καστέλο 17/8 διά Μοσταγκάνεν
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II.	57	4336	δ. Κωνίπολη 22/9	ΛΕΝΙΩ Χ.	63	15929	δ. Σουέζ 15/6 διά Μη. Χομενί
ΚΛΗ	58	9882	δ. Π. Σάδι 20/9	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. "Αμβέρρα 28/8 διά Λουάντα
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δργει Πειραιά 25/7	ΛΕΡΟΣ ΑΓΓΑΛΤ	61	13480	ε. Λειζέρες 23/9
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Χόκη Κόκη 29/8	ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Λισσαβώνα 20/9
ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	ε. Ν. Όρλεάνην 12/9	ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	άργει στη Λευκάδα
ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	68	3858	ε. Πειραιά 24/9 (ΕΠΩΔ.)	ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Κόριτσα 1/10 διά "Αματερνταμ
ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Κωνίπολη 17/9	ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	άργει στη Χαλκίδα
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Ρότερντραν 1/10	ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Ν. Όρλεάνην 11/9
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	δ. Σουέζ 23/9	ΛΕΩΝ	72	2311	άργει στην "Ηγουμενίτσα
ΚΟΝΚΑΡ ΔΕΩΔΟΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Σέβεν διλ. 16/9 διά Φιλιππίνες	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Δουνκέρκη 28/9 διά Ακαμπα
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Κουβέτη 20/9	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μίλφ Χάρφεν 29/9 διά Φλώσιγκ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. "Αματερνταμ 9/8	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άργει στη Στυλίδα
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Πούλο Μπούκορ	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Πειραιά 26/8
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Λ. "Αντζέλες 25/9	ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Π. Σάδι 25/9
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	όργει Σιγκαπούρην 8/10/81	ΛΗΔΑ	68	28879	ε. Ούλαντ 11/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. "Αματερνταμ 25/8	ΛΗΔΑ	63	8566	α. Σιγκαπούρην 24/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΣΕΙΩΔΗΝ	79	16000	ε. Λ. "Αντζέλες 2/9 διά Κουβέτη	ΛΗΔΑ ΙΙ.	67	9381	ε. Πειραιά 21/7 (έπισκεψης)
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. "Αματερνταμ 25/8	ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Π. Λάττα 23/8 διά Ρ. Τανούρα
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΝΑ	82	16000	ε. Λιβερπούλ 28/9	ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	άργει στον Πειραιά 25/6
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Μπαχρέλιν 29/9	ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. "Ιάγουτης 19/6 διά "Αγκόλα
ΚΟΝΚΡΟΝΤ (δ.)	66	42164	όργει Πειραιά 15/6/81	ΛΙΑΧ Χ. (δ.)	67	48719	άργει στον Πειραιά 7/11
ΚΟΝΤΕΛΕΙ'ΣΩΝ	67	7680	ε. Πειραιά 21/9	ΛΙΜΠΕΡΠΡΕΣ	82	19337	α. Λ. Αντζέλες 23/9 διά Γιοκοχάμα
ΚΓΑΛΑΞΥ				ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	άργει στην "Ηγουμενίτσα
ΚΟΝΤΣΕΛΕΙ'ΣΩΝ	77	5539	α. Γιβραλτάρ 27/9 διά Πειραιά	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	άργει στην "Ηγουμενίτσα
ΚΟΝΤΣΕΛΕΙ'ΣΩΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Σμύρνη 16/9 διά Ν. Ύρκην	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	άργει στην "Ηγουμενίτσα
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Πειραιά 25/9	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Χάρη 18/9
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	7689	ε. Καράτσι 24/9	ΛΙΨ	68	9650	ε. Λάγος 16/9
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	όργει Πειραιά 30/10	ΛΟΓΙΑΙΑΤΥ	69	9045	άργει στο Μπάραν 24/9/79
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Πειραιά 21/9	ΛΟΤΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Μονρόβια 12/9
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	δ. Γιβραλτάρ 24/9 διά Τάμπα	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. "Άλεξανδρεια 3/7
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Όζκα 26/9	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	α. Τζένταν 4/9
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	α. Άντοφαγκάστα 26/9	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Καροιούγκ 13/9
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές	ΛΟΥΣΙΩΣ	73	63287	α. Γιουρορόπτη 22/9 διά ΗΠΑ
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	όργει Αστακό 19/6	ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Σιγκαπούρην 10/9 διά Αμέρρα
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	4772	ε. Μαρκίο 25/9	ΛΥΔΙΑ	59	1226	στη Θεσσαλονίκη 6/2/81
ΚΟΥΙ'ΙΝΣΥ	60	9423	δ. Σουέζ 29/7	ΛΥΡΑ	64	6547	δ. Γιβραλτάρ 29/9 διά Χάρη
ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	ε. "Αμέρρα 22/9 διά Τζένταν	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	άργει Σεπτεμβρίδη 23/8
ΚΟΦΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. Καράτσι 23/9 διά Αφρική	ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	ε. Τζένταν 30/5
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	ε. Παναμά 28/6 διά Αβάνα	ΜΑΘΙΟΣ	52	2025	άργει Πειραιά 7/2
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	όργει Έλευσινα	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Θέρανταν διλ. 14/9
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	60	3995	ε. Παναμά 31/8	ΜΑΙΡΗ	68	22391	άργει Μηλιμπάδ 15/8
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	δ. Γιβραλτάρ 5/9 διά Άλγερια	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Λάγος 20/9
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Σεβίλη 11/9	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	άργει Πειραιά 23/6
ΚΡΕΩΝ	68	12660	ε. Μπαγκόχ 25/8	ΜΑΙΥ'ΥΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	α. Καλαμπάρ 11/9 διά Πειραιά
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	61	3886	ε. Τάμπα 17/5	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	άργει "Αματερνταμ 25/8
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΤ	58	3914	α. Σάν Χοσ 2/6 διά "Ακαζούτλα	ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Μάλτα 28/9 διά ΕΛ Τζεζάρι
ΚΡΗΤΑΝ ΑΜΕΟΥΣΤ	82	11500	εις Γκντάνοκ (Πολ.) υπό συμπλήρωση	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	στό Πέρασμα (έπισκεψης)
ΚΡΗΤΗ ΚΑΡΝΕΤ	82	11500	εις Γκντάνοκ (Πολ.) υπό συμπλήρωση	ΜΑΝΑΜΑΡΙΑ (δ.)	65	13278	άργει Έλευσινα 24/7
ΚΡΗΤΗ ΦΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Σάρροφ 22/9 διά Πειραιά	ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	α. Βρέστη 30/9 διά Τρίπολη
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΑΡΑΝΤ	78	10832	ε. Πουλμοντά 27/9	ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Τάραντα 7/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Ούμ Σάδι 14/9	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	65223	ε. Σ. Μάιη Μπαΐ 28/6
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Κωνίπολη 22/9 διά Πειραιά	ΜΑΝΤΩ Υ (δ.)	72	16267	α. Χάρη 15/9
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Γιοκάρδα 21/9 διά Γκντάνοκ	ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Αιμούργο 21/9 διά Νιουφάουκλαντ
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	όργει Γκντάνοκ (Πολ.) υπό συμπλήρωση	ΜΑΝΩΛΗ Χ.	62	15405	α. Ήράκλειο 4/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Ντουμπάρι 23/9	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Παναμά 22/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Όλαζ 27/9	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ε. Τούνιδα 18/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Φότ 21/9	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	στό Πειραιά (έπισκεψης)
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	όργει Αλιβέρι	ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΡΥΣ	68	18525	άργει στό Πειραιά 4/6
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Μπιλμπόδ 28/9	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Χαμιλάτον 24/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΕΙ'ΝΤΕΡ	82	11500	α. Από "Αυρες 27/9 διά Ιράν	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Λ. Αντζέλες 27/8 διά Γιοκοχάμα
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	όργει Πειραιά 15/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	ε. Βρέστη 23/9
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Πειραιά 27/9	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Χαμιλάτον 28/9 διά Ισπανία
ΚΥΝΟΣ	62	4784	ε. Τενερίφη 30/9	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	δ. Κωνίπολη 15/9
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Γιαμπούκα 13/9	ΜΑΟΥΝΤ ΝΙΟΝΙΟΝ	68	57204	ε. Υριούντες 30/9 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΥΡΟΥΣΙΕΣ ΙΝΤΕΡ	58	1596	όργει Πειραιά 23/11/80	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33471	ε. Ρουέν 24/9 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μη "Αυρες 27/9 διά Ιράν	ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΓΕΤΟΣ	61	12847	εις Ίνσιδια υπό συμπλήρωση
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	10032	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	10748	άργει Πειραιά 11/3
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ε. Κομώ Μποϊ 22/9 διά Ρωσία	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'Κ	62	8967	α. Σάντος 20/9
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	όργει Αστακό	ΜΑΡΓΚΩΔΟ (δ.)	68	9505	άργει "Αματερνταμ 29/7
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Σαντόνα 16/9	ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Τεργεστή 13/8
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Μπουενεμπεντούρα 9/9	ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. Βαρκελώνη 23/9 διά Καστέλλον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Πειραιά 21/7	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Νιούκαστλ 23/9
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Κωνίπολη 14/8 διά Νοβθορούδες	ΜΑΡΦΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Σουέζ 1/10
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	60	1995	α. Ροτοσφόρη 15/4 διά Μπετζάδια	ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Π. Σάδι 10/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3746	όργει Πειραιά 26/7	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Τρίπολη Λιβύης 29/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΔΗΣ	81	29710	ε. Πειραιά 6/9	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	άργει στό Πειραιά 24/6
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΑΛΑΣ	61	13271	α. Αματερνταμ 25/9 διά Φιλαδέλφεια	ΜΑΡΙΑ	70	9101	στην Λεισέσ 16/7
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	όργει Πειραιά 4/10	ΜΑΡΙΑ	59	5379	άργει στη Χαλκίδα
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Π. όφ Σπαίην 21/9
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	ο. Μπράουνσβιλ 19/8 διά Μεσσηκάιμπο	ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	ε. Σιγκαπούρην 24/9 διά "Οδησσό
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Σ. Τόμη 1/9	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ	70	9565	ε. Γιοκοχάμα 23/9
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Ιμπέρια 21/9	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	ε. Τζένταν 20/9
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Κωνίπολη 2/9 διά Ακαμπα				

ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	ε. Ινθεργκορνιόν 2/9	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	άργει στό Αλύβερι	α. Τουέπαν 10/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μάλτα 21/9 διά Αστοντόν	άργει στόν Πειραιά όπω 2/8
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 16/9 διά Αιβήνη	δ. Παναμά 21/9
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	δ. Π. Σαΐδ 29/9	α. Σ. Χανδ 23/9 διά "Αγ. Δομίνικο
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	άργει Πειραιά 31/1	α. Μηλυπόδι 3/9 διά "Ανναμπα
ΜΑΡΙΑY	71	16269	άργει Κίελο 7/7	άργει στόν Πειραιά όπω 18/6
ΜΑΡΙΑΥΝ Δ.	68	14569	α. Τζάκσονβιλ 23/8 διά Μπελαβάν	α. Σαβόνα 28/9 διά Χάμπτον Ρόδς
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Σάν Σεμπασιάν 14/9	διάργει στόν Αστακό
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	ε. Κίοτζα 24/9	δ. Παναμά 30/8
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Πειραιά 27/9 (ΕΠΩΛ.)	ε. Σετουπάλ 10/9
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	δ. Κωνιόπολι 1/9 διά Βατόμη	φ. Φρήμπορ (Μπαχ.) 29/9 διά Π. Ρίκο
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	άργει Πειραιά (εποκεύες)	γ. Τζένα 7/8
ΜΑΡΙΝΑ II.	69	8773	α. Ρεσίφ 26/6 διά Βενεζουέλα	άργει στόν Πειραιά όπω 9/6/81.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	α. Πουάντ Αρένας 13/9 διά Κουινέρο	α. Μηλυπόδι 30/9 διά Ν. Ορλέανη
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άργει Σετουμπάλ 6/8	ε. Ν. Ορλέανη 16/9
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Σκώ 20/8 διά Ρίγα	δ. Σάουεντ Ανκόρ. (Λονδίνο) 2/10
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	άργει Πόρτμουρο 28/7	άργει στό Γαλαξείδι
ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.	58	2140	άργει Πειραιά 9/7	α. Γκιζόν 21/8 διά Αγκρελία
ΜΑΡΚΑ Δ.	75	14785	α. Π. Κελάρη 21/9 διά Νιούπορτ	α. Άμμερος 16/6 διά Βαχράν
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	άργει Γαλαξείδι	στό Σαράν δύο 9/10/81
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	άργει Σετουμπάλ 6/7	αργει στόν Πειραιά
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	82	21000	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωση	α. Λάρνακα 27/9
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Τζιμπούτι 15/9 διά Κίνα	ε. Γκλέβεστον 19/8
ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	άργει στή Χαλκίδα	ε. Βίλλα Κοντινιόου 27/9
ΜΑΡΠΙΔΗ (δ.)	59	20827	ε. Άλεξανδρεια 29/9	α. "Αγ. Φραγκίσκο 16/9
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	α. Βανκούβερ 1/9	ε. Τεργέστη 17/9
ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	άργει Αργοστόλι 10/1	ε. Γιοκοχάμα 16/9
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	μονηκόδημα 6/9
ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	α. Λιβόρνο 25/8	δ. Σουέζ 1/10
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Παρανάγκουα 27/9 διά Γαλλία	α. Γκουαγιάκιλ 17/9
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	ε. Βίλλα Κοντινιόου 27/9
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Σετουμπάλ 9/9	α. Άγ. Φραγκίσκο 16/9
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	62	12197	α. Σάν Χούντ 22/9 διά Κιουρασό	ε. Τεργέστη 17/9
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚΙ	65	10554	α. Κ. Τάουν 21/8 διά Σιγκαπούρην	ε. Γιοκοχάμα 16/9
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει Πειραιά 1/8/81	μονηκόδημα 6/9
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	ε. Πειραιά 2/8	δ. Σουέζ 1/10
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	μεσογειακές μεταφορές	α. Γκουαγιάκιλ 17/9
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 20/9	ε. Βίλλα Κοντινιόου 27/9
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	άργει Πειραιά 2/7	α. Άμμερος 16/6 διά Βαχράν
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	α. Φρίνταρ (Μπαχ.) 10/9 διά Ρόττερνταμ	στό Σαράν δύο 9/10/81
ΜΕΙΤ'ΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ρίταρντς Μπαϊ 8/9	α. Μπορών 22/9
ΜΕΙΛΙΝΑ	66	1599	α. Άμμερος 29/9 διά Σετουμπάλ	α. Μάλτα 21/9
ΜΕΙΛΙΤΗ	75	35489	ε. Γλασκώβη 28/9	δ. Ντόβερ 18/9 διά Σκίκντα
ΜΕΙΛΙΤΩΝ	68	10017	δ. Παναμά 8/9	άργει στό Λάς Πάλμας 20/12
ΜΕΙΟΔΙ'	68	8887	ήπιο παραδίπη	α. Ντουόντας 9/9
ΜΕΙΛΩ ΔΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Χάρηκ διά 20/8	α. Ντιόρμπαν 9/9 διά "Ειλόντ
ΜΕΙΛΩ Χ.	68	10355	ε. Βρέμη 30/9	ε. Μπορών 22/9
ΜΕΙΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νίκολας 14/9 διά Καριπίτο	αργει στόν Αστακό
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. "Ηστ Λόντον 20/9 διά Βενεζουέλα	άργει στόν Πειραιά όπω 15/8
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	α. Μπαλτέρ 21/9
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	άργει Πειραιά 4/8	δ. Ντόβερ 18/9 διά Σκίκντα
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	άργει στό Αργοστόλι 23/1	άργει στό Λάς Πάλμας 20/12
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	δ. Σουέζ 26/7 διά Μπ. Άμπας	α. Ντουόντας 9/9 διά Είλόντ
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	10389	άργει Αντικύρα	ε. Μπορών 22/9
ΜΕΝΤ ΕΞΠΑΡΟΡΕ	66	9826	δ. Σουέζ 4/8 διά Πειραιό	αργει στόν Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Χιούστον 16/9	αργει στό Σφέδε
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	άργει Αργοστόλι	α. Μπονάντα 21/9 διά Καράτια
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΞΙΤΥ	81	9969	α. Ζ. Τζών 30/6 διά Λα Γκουάριδα	ε. Ν. Υόρκη 1/10
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΙΑΤΥ	81	9969	στό Γαλάτσι ύπο συμπλήρωση	
ΜΕΝΤ ΦΙΡΧΖΕΡ	61	6124*	στόν Πειραιά 29/6	
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Σουέζ 1/10	
ΜΕΝΤΚΕ'Π'	62	9092	άργει Πειραιά 31/5	
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δ. Π. Σάδι 26/9	
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σάδι 10/ διά Πειραιά	
ΜΕΝΤΤΟΥΖ'	57	3709	άργει Πειραιά 9/3	
ΜΕΡΑΚΑΣ	75	28082	δ. Σκώ 22/8 διά Ροστόκ	
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Αγύρωντα 6/9 διά Σιντί Κερίρ	
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	α. Λίβερπουρ 26/9 διά Νάντη	
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Τομπά 23/9 διά Ντάλιαν	
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ε. Φιουμιτάνο 30/9	
ΜΕΣ ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	ε. Βιλακαπάνιν 1/10	
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Γιουροπόρτ 28/9	
ΜΕΣ ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	ε. Φόρς 27/9	
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Αρούποτο 14/9	
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Σιγκαπούρην 19/9 διά Γκουάμ	
ΜΕΣ ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Λομέ 2/19	
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	ε. Άμμερος 1/10	
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Ντουμπάτι 1/10	
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σαβόνα 16/9 διά Μπετζάδια	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Χόγκ Κόγκ 11/9	
ΜΗΛΟΣ Α' ΙΑΝΤ	79	10991	ε. Λεμεσός 29/9	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άργει Πειραιά 8/1	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Κόμπι 22/9	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	ε. Κωνιόπολη 27/8	
ΜΙΛΛΑ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Π. Κελάρη 18/9	
ΜΙΑΝΤΑ Α.	56	8985	ε. "Άλεξανδρειας 3/9	
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ε. Σαλβαντόρ 21/9	
MINA	67	12843	α. Μπ. "Αύρες 27/8 διά "Ακαμπο	
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	στή Ν. Ορλέανη 1/1/81	
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Μπλαμπά 12/6	
MINI ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Ραβέννα 29/ διά Βεγγάζη	
MINI ΛΑΚ	69	1595	στόν Πειραιά 26/3	
MINI ΛΑΝΣ	69	1569	α. Γκαλάτεστον 18/9	
MINI ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 20/9	
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Πραγιά 2/8	
MINI ΛΑΠ	70	1592	άργει Πειραιά 2/8	
MINI ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. Ορλέανην 1/8	
MINI ΛΑΣ	70	1592	α. Ταύρλεστον 28/9 διά Παραμαρίπο	
MINI ΛΕΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	στή Ν. Ορλέανην 26/1	
MINI ΛΕΤ'Ν	70	1582	μεσογειακές μεταφορές	
MINI ΛΕΤΣ	69	1570	ε. Φόρτ ντε Φράνς 25/9	
MINI ΛΗΝΤ	70	1592	α. Μηλυπόδι 20/9 διά "Ανναμπα	
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Προγκρέστο 27/8 διά Μπράουνοβιθ	
MINI ΛΗΦ	71	1584	α. Γκάλατεστον 15/9	
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σεβίλη 29/ διά Φερρόλ	
MINI ΛΙΔΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Τένετον 30/9	
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Τόρντον 18/9	
MINI ΑΙΝΚ	71	1592	ε. Ν. Ορλέανην 29/9	
MINI ΑΙΝΤΟ	71	1564	προσάρτες Τζάτι 6/3	
MINI ΛΙΦΤ	70	1582	άργει Πειραιά 24/2	
MINI ΛΟΥΦ	71	1563	α. Λ. Ταύρδας 30/9	
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	δ. Π. Σάδι 30/9	
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Ν. Ορλέανην 25/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ			α. Τονέτον 1/10	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			β. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			γ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			δ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ε. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ζ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			η. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ι. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			κ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			λ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			μ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ν. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ο. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			π. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ρ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			σ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			τ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			υ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			φ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			χ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ψ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			α. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			β. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			γ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			δ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ε. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ζ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			η. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ι. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			λ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ν. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ψ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			α. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			β. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			γ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			δ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ε. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ζ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			η. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ι. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			λ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ν. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ψ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			α. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			β. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			γ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			δ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ε. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ζ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			η. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ι. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			λ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ν. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ψ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			α. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			β. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			γ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			δ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ε. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ζ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			η. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ι. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			λ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ν. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ψ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			α. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			β. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			γ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			δ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ε. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ζ. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			η. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			ι. Παναμά 21/9	
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ			λ. Παναμά 21/9	

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ .....	58	3566	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΛΜ Β. (δ.) .....	58	21489	α. Ρόπτερνταμ 3/10 διά Μίλφορτ Χάφεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	72	19162	δ. Παναμά 3/7 διά Κίνα	ΠΑΛΜ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	63	5149	ε. Καράτα 21/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ. ....	60	9486	δ. Σουεζ 29/8	ΠΑΛΜΕΑ .....	60	10778	ε. Ν. Όρλεαντ 19/7
ΝΙΚΟΛΑΖ .....	64	1589	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΛΜΙΣ .....	58	7695	όργει στή Στυλίδα
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	75	29004	αργει στον Πειραιά από 5/7	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	73	8953	α. 'Αμβούργο 10/8 διά Αβάνα
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ. ....	69	11434	α. Χιροσάτα 15/9	ΠΑΝΑΓΙΑ .....	68	4400	όργει στή Γαλαξείδι από 20/7
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.) .....	82	29700	ύπο παραλοή	ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΟΥΡΙΩΝ .....	56	10523	όργει στόν Πειραιά από 17/10/81
ΝΙΚΟΣ .....	61	1543	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	68	8718	όργει στόν Πειραιά από 23/6
ΝΙΚΟΣ Α. ....	56	8362	όργει στόν Πειραιά από 21/7/81	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	64	9371	α. Τζέντα 26/8
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.) .....	49	15980	α. Πειραιά 25/9 διά 'Αντικύρα	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔ. ....	70	7773	στό Πέραμο από 17/9 (επισκευές)
ΝΙ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.) .....	71	65347	όργει στή Αλιβέρι	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η. ....	71	3646	α. Γένοβα 30/9 διά 'Αλεξάνδρεια
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.) .....	62	20201	ε. Κόρουπος Κρίστι 27/9	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΔΑΣ .....	58	8764	όργει στόν Πειραιά από 30/7/81
ΝΙΚΟΣ Μ. (δ.) .....	77	114698	α. Χάρη 'Αιλ. 8/9 διά Ντώρμπαν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ. ....	66	13015	α. Λάς Πάλμας 17/9
ΝΙΚΟΣ Ν. ....	69	10445	α. Χόκη Κόγκ 19/9 διά Κονιν	ΠΑΝΔΩΡΑ .....	61	10873	δ. Γίβρατάρ 26/9
ΝΙΚΟΣ Ι. ....	60	4824	δ. Κων/πολη 12/7 διά 'Αλγερία	ΠΑΝΟΡΜΟΣ .....	72	10410	α. Χαμιά 24/9 διά Πρέβεζα
ΝΙΚΥ .....	58	9087	αργει στόν Πειραιά από 12/10/81	ΠΑΝΟΡΜΟΣ .....	61	9091	όργει στή Γαλαξείδι
ΝΙΜΠΑΔ. ....	71	2994	όργει στόν Πειραιά από 6/8/79	ΠΑΝΟΡΜΟΣ .....	60	3840	ε. Λάγος 22/9
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ .....	57	5279	όργει στό Σουεζ από 30/12/79	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Σ. ....	74	14790	α. Βανκούβερ 20/8
ΝΙΤΣΑ (δ.) .....	71	16400	ε. Σουάμπτο 24/9	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α. ....	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	54	7701	όργει στήν 'Αλεξάνδρεια από 11/4/78	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ .....	80	30639	δ. Κωνίπολη 10/9 διά 'Οδησσό
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ .....	66	25820	α. Βρετστ 3/8 διά 'Ελλάδα	ΠΑΟΛΙΝΟ .....	54	1020	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	61	15092	α. Λά Γκουλέτ 19/6 διά Μάλτα	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ .....	59	10168	όργει στόν Πειραιά από 30/4
ΝΟΡΘ ΧΑΙ'ΝΕΣ .....	62	15110	όργει στή Σιυλίδα 18/7	ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ .....	58	9603	όργει στόν Πειραιά από 11/8
ΝΟΡΘΧΑΣΕΝ .....	65	1236	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ .....	70	2912	δ. Γίβρατάρ 19/9 διά Έλ Τζαζάρι
ΝΟΣΤΟΣ (δ.) .....	60	21199	όργει στόν Πειραιά από 31/7	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ .....	70	2902	ε. Πειραιά από 25/8
ΝΟΤΑ Κ. ....	70	6235	α. Λάς Πάλμας 17/8	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ .....	72	4499	όργει στόν Πειραιά από 22/4
ΝΟΤΗΣ .....	55	3956	στή Ναντή από 3/4/80	ΠΑΠΑΦΟΤΗΣ .....	73	16640	δ. Κυνίπολη 23/9 διά Νοβοροσίακ
ΝΟΤΟΣ (δ.) .....	64	49055	όργει στή Γαλαξείδι από 21/3	ΠΑΡΑΚΟΠΗ .....	77	16380	ε. Βενετία 8/9
ΝΟΤΟΣ .....	61	7351	ε. Πειραιά 22/9	ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.) .....	64	30735	όργει στή Μάλτα από 5/3
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	66	22260	δ. Σκώ 24/9 διά Ρίγα	ΠΑΡΑΛΟΣ .....	62	9636	όργει στή Γαλαξείδι από 6/6
ΝΤΑΛΙΑ Α. ....	57	9132	ε. Αλεξάνδρεια 13/9	ΠΑΡΓΑ .....	59	10065	όργει στόν Πειραιά από 4/9/81
ΝΤΑΝΙΕΛ .....	66	27074	α. Λισσαβώνα 15/9	ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ .....	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.) .....	59	12299	α. Λά Γκουλέτ 26/9	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	62	9455	δ. Σουεζ 13/9
ΝΤΑΝΙΕΛ .....	68	3868	στή Ν. 'Υρκη από 18/6	ΠΑΡΟΣ (δ.) .....	60	8214	ε. Πειραιά 30/8
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΕΙΑ .....	58	7396	α. Άμβερος 26/9	ΠΑΡΟΣ .....	60	12762	α. Πειραιά 25/9 διά Ρωσία
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ .....	61	13054	όργει στή Γαλαξείδι	ΠΑΡΟΣ .....	65	8883	α. Μοντεβίδεο 8/9
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ .....	70	4800	δ. Γίβρατάρ 18/9 διά Τριπολή	ΠΑΡΟΥΘ .....	69	1999	α. 'Αμβέρσα 20/8 διά Λειξός
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΖΑΝ .....	70	4797	ε. Βρέμη 24/9	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.) .....	71	80225	όργει στό Μπρούνει Μπαΐν από 30/1
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ ΣΥΔΑΛΟΡ (δ.) .....	58	11486	α. Λάς 'Αντιζέλες 28/9	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.) .....	65	38116	όργει στή Αλιβέρι από 4/2
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.) .....	61	22256	ε. Γιουροπόρτ 1/10	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ .....	67	10771	δ. Σουεζ 11/8 διά Ιράν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ .....	74	14523	α. Λάγος 29/9	ΠΑΤΜΟΣ .....	69	51697	ε. Φριμάντη 21/9 διά Ράς Τανούρα
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ .....	77	153/0	ε. Λάγος 10/9	ΠΑΤΜΟΣ .....	71	8813	δ. Σαΐδ 1/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ .....	77	15320	α. Μόντιλ 19/9 διά Πότρα	ΠΑΤΡΑΙ .....	61	10969	όργει στή 'Οραντζ από 2/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ .....	77	15320	ε. Λάγος 29/9	ΠΑΤΡΑΙ .....	47	2754	δ. Σαΐδ 27/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ .....	80	17100	ε. Λάγος 23/9	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ .....	62	11756	α. Σιγκαπούρη 21/9 διά Ντώρμπαν
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ .....	68	13553	ε. Πάτρα 7/9	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ .....	69	12251	ε. Αμπιτζάν 13/9
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΟΡ .....	65	7700	όργει στή Γαλαξείδι από 21/5	ΠΑΤΡΑΙΣ .....	74	13036	α. Ντρέμεναφ 21/9 διά Ισπωνία
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	68	14342	όργει στή Γαλαξείδι από 8/7	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.) .....	77	125947	όργει στόν Πειραιά από 24/2
ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ .....	72	9710	όργει στό Μπλακουνιώτερ από 14/7	ΠΑΤΡΙΣ .....	62	10420	ε. Πειραιά 24/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ. ....	59	6134	όργει στόν Πειραιά	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ .....	70	14724	δ. Γίβρατάρ 11/8 διά 'Αλγερία
ΝΤΕΡΜΠΥ .....	75	35764	δ. Κωνίπολη 14/8	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ. ....	71	16306	δ. Π. Σαΐδ 27/9
ΝΤΙΑΝΑ .....	65	3512	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ο. ....	60	7707	α. Τάρλης 3/9
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ .....	57	8485	όργει στόν Πειραιά	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.) .....	58	18297	ε. Πειραιά 29/9
ΝΤΙΕΓΚΟ .....	67	3315	ε. Βίγκο 28/6	ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	71	11801	α. Λάγος 23/9
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.) .....	66	37670	α. Σιγκαπούρη 14/9 διά Ράς Τανούρα	ΠΕΛΑΓΟΣ .....	67	16009	ε. Πειραιά 16/9
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.) .....	59	12463	δ. Παναμά 17/9	ΠΕΛΑΓΟΣ .....	76	8376	α. Τζέντα 1/10 διά 'Ασκόνα
ΝΤΟΜΙΝΙΚ .....	62	1197	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΛΑΖΓΟΣ .....	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) .....	70	17782	ε. Αρούποτα 15/9	ΠΕΛΛΑ .....	79	10993	α. Νταμάρη 20/9 διά Μαυρικίο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.) .....	71	17782	α. Πειραιά 25/9 διά Λιβύη	ΠΕΛΛΗΝΗ .....	69	1476	α. Τερέστη 24/9 διά Κωνίπολη
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ .....	78	15229	ε. Τριπόλη (Ιερίνης)	ΠΕΛΛΟΣ .....	55	7737	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΡΑΙΚ ΠΑΠΑΛΟΥ .....	69	8928	όργει στόν Πειραιά από 7/1	ΠΕΜΠΑΝΕ .....	70	10809	όργει στόν Πειραιά από 25/5
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) .....	66	45289	όργει στόν Πειραιά από 10/7/81	ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.) .....	72	57802	α. Τάκαχοντα 19/8
ΝΤΟΡΙΣ (δ.) .....	76	68567	α. Θεούτα 25/9 διά Έλ Τζαζάρι	ΠΕΡΕΣ (δ.) .....	67	57794	δ. Νιουμπάρι 20/9
ΝΥΑΛΑ (δ.) .....	62	12392	α. Σαβόνα 14/9 διά Γίβρατάρ	ΠΕΡΓΑΜΟΣ .....	72	10410	όργει στόν Πειραιά από 8/7/81
ΝΥΜΦΗ Κ. ....	66	22260	α. Χάλιμποτα 16/9 διά Μόντρεαλ	ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	60	6134	α. Κομώ Μπαΐν 28/9 διά Νιγρία
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10 .....	64	19140	ε. Τζέντα 17/9	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.) .....	67	38915	όργει στόν Πειραιά από 18/9/81
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	63	11120	ε. 'Αντεν 4/7	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.) .....	76	45330	ε. Φριμάντη 2/10 διά Βατιμόρη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	65	10842	δ. Μπρούνουπτελ 20/9 διά Μεσόγειο	ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ .....	71	9623	ε. Βρέμη 30/9 διά Τζέντα
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	66	2999	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) .....	75	76005	ε. Πασκαγκούλα 14/8
ΟΘΕΝΤΙΚΗ (μ.) .....	73	73492	όργει στόν Πειραιά από 12/4	ΠΕΡΤΣ (δ.) .....	70	119730	όργει στόν Πειραιά από 8/2/81
ΟΘΟΝΗ (δ.) .....	71	17355	α. Ιουνιχόμ 25/9	ΠΕΤΡΑ .....	76	23149	α. Νταμάρη 19/9
ΟΓΑ Κ. ....	66	3024	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΑΔΙ .....	72	9350	ε. Πειραιά 26/8 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ .....	63	10617	ε. Κίκυτον 27/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ ΛΑΙΤ' .....	57	11973	ε. Λά Γκουλέτ 28/9
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ .....	62	10981	ε. Άμβερος 30/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 11 (δ.) .....	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) .....	71	9709	ε. Άντεν 17/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 16 (δ.) .....	57	12257	στή Τζέντα από 14/11/79
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΙΣΤΟΡΥ .....	58	5271	ε. Ρότερνταμ 2/10	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 17 (δ.) .....	54	12107	ε. Πειραιά 28/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΑΡΟΥ (δ.) .....	64	38598	όργει στήν 'Ελευσίνα από 14/8/81	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 24 (δ.) .....	56	17212	ε. Πειραιά 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΝ ΠΡΟΓΡΕΣ .....	69	15688	α. Ρούεν 24/9 διά Ντακόρ	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 30 .....	56	2796	δ. Σουεζ 21/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙΤ'ΝΤΕΝ ΣΙΝΕΡΗ .....	75	43744	α. Πούλω Μπούκομ 14/9 διά Γκήλογκ	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 31 (δ.) .....	66	43399	ε. Πειραιά 10/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) .....	76	66259	ε. Γένοβα 25/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 32 (δ.) .....	57	21977	ε. Πειραιά 2/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ .....	72	15498	ε. Αλεξάνδρεια 24/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 33 (δ.) .....	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ .....	73	15478	ε. Λάγος 14/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 34 (δ.) .....	51	16440	στόν Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ .....	62	2649	ε. Πειραιά 14/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 36 (δ.) .....	60	26467	ε. Π. ντέ Μπούκ 30/9 διά Αύγουστα
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΓΕΡΑΝΕΡ (δ.) .....	72	14675	ε. Σιγκαπούρη 25/9	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 40 .....	58	1781	ε. Πειραιά 23/9
ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ (δ.) .....	72	14675	ε. Μπακπίγκ 25/8	ΠΕΤΡΟΑΔΑ 80 .....	71	1599	ε. Πειραιά 25/9 διά Καναδά
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ .....	80	15359	όργει στή Σιγκαπούρη από 3/2/81	ΠΕΤΡΟΑΔΑΚΑΖ 2 (δ.) .....	77	45755	ε. Πειραιά 12/9
ΟΣΕΑΝ ΣΩΒΕΡΕΤ'Ν .....	66	11153	όργει στή Φερρόλ από 1/4	ΠΕΤΡΟΜΑΡΑΙ'Τ .....	57	8776	ε. Βούβαλη 21/9
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ .....	73	7100	όργει στόν Πειραιά από 11/6	ΠΕΤΡΟΣ Β. ....	63	15347	ε. Νιουκαστλ 19/9
ΟΥΑΙΤ' ΡΟΟΖ .....							

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Παναμά 23/9	
ΠΟΝΤΕΝΕΚΡΟ	64	2961	μεσογειακές μεταφορές	
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Μπαγκός 6/9	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άργει στον Πειραιά όπα 5/3	
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	άργει στην 'Ελευσίνα	
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Δ. Πάλμας 23/9 διά Μπ. "Αυρες	
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Ντόβερ 7/9 διά "Αγ. Δομίνικο	
ΠΟΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	81	10990	ε. Μπρούσουμποτε 30/9	
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ	82	38090	στην Κωνσταντζίου ώπο συμπλήρωση	
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	στον Πειραιά όπα 26/2 (έπισκευες)	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	δ. Σουέζ 14/9 διά Μπαγκλαντές	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Ντόντζες 21/9 διά Σικίντα	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Ρόττερνταν 21/7 διά Χαλκίδα	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	ε. Κακινάντα 23/9	
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	58	11048	στό Σουέζ 8/6	
ΠΡΙΝΣΕΣ	68	9650	α. Σιγκαπούρη 29/8 διά "Αγκόλα	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	58	6406	άργει στον Πειραιά όπα 15/8	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	α. Π. Σαΐδ 10/9	
ΠΡΟΔΟΑΣ	59	9633	άργει στον Άστακο όπα 21/2	
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	58	4225	άργει στο Ντουαρτώνι όπα 1/7	
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (δ.)	70	9865	δ. Γιβραλτάρ 1/10	
ΠΡΟΣΩ	74	124724	άργει στον Πειραιά όπα 18/4/81	
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	34640	α. Παρανάγκουα 21/9 διά Ρόττερντα	
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	37419	ε. Μανούτο 24/9	
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	62	9229	άργει στο Ρίβερ Μπλακανουώτερ όπα 9/7	
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	72	16402	α. Χάρτροι 15/9 διά Βοστώνη	
ΠΡΩΤΑ	75	16163	α. Νταλίδι 21/9	
ΠΡΩΤΟΣ	72	10351	ε. Τόκιο 22/9	
ΠΡΥΔΕΥΣ	63	22201	α. "Αμέρεια 14/8 διά Π. Χάρκουρτ	
ΠΥΛΑΣ	81	13800	στό Τόκιο ώπο συμπλήρωση	
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Σάρος 19/9 διά Πειραιά	
ΠΩΙΑΝΑ Κ.	70	14609	ε. Ν. Ορέσανη 14/9	
ΡΑΓ'ΝΑ	81	32247	ε. Ταϊπέτα 26/9	
ΡΑΓ'ΝΟ (δ.)	59	12413	α. Γένοβα 18/9	
ΡΑ'ΙΣ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	63	5249	ε. Μοντπάσ 26/9	
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΓ' 1 (δ.)	77	18325	δ. Σουέζ 24/9 διά Τζέντα	
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΓ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 29/9 διά Μέγαρα	
ΡΕΑ	78	69016	ε. Πειραιά 2/9	
ΡΕΑ	71	9025	α. Ρίο Ιανέριο 7/9 διά Κωνσταντζία	
ΡΕΑ	56	4275	άργει στον Πειραιά όπα 18/3/80	
ΡΕΑ	61	4152	δ. Κωνίπαο 30/8 διά Κωνσταντζία	
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	69	2995	άργει στον Πειραιά	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΚΟΥΤ	65	9417	α. Σιγκαπούρη 23/9 διά Μπουσάν	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ'	63	11841	άργει στο Τρικομάλι ώπο 8/9	
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	14961	άργει στον Πειραιά όπα 23/7	
ΡΗΛΑΓ'ΑΝΤ	77	23548	ε. "Αιματερόντας 16/8	
ΡΗΜ Ι	77	9774	α. Φιλαδέλφεια 14/9	
ΡΗΝΗ	61	2981	στήρ Τόμπα ώπο 13/2	
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	62	9771	ε. Ντάρμπαν 30/9	
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	71	77049	ε. Πειραιά 31/7	
ΡΙΒΑ	62	7596	α. Ρίο Ιανέριο 21/9 διά Τζέντα	
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	63	10299	άργει στο Γαλαξείδι	
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	57	12812	άργει στο Γαλαξείδι	
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	64	19985	α. Παρανάγκουα 17/9 διά Ριγιέκα	
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΤΡΟ	68	24198	α. Ταραγκόνα 14/9	
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	57	4931	άργει στη Λευκάδα	
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	67	37311	ε. Σπέτζια 15/5	
ΡΟΑΝ (δ.)	71	1552	α. Ντάρ ές Σαλαμάνκα 29/9 διά Μπέιρα	
ΡΟΔΑΟΣ	59	12270	ριγέας 14/9 διά Αύγουστος	
ΡΟΔΑΣΙ	55	3370	άργει στον Πειραιά όπα 13/4	
ΡΟΔΑΣΤΟ (δ.)	67	15362	δ. Γιβραλτάρ 26/9 διά Τζέντα	
ΡΟΖΑΡΙΟ	60	20416	α. Σιγκαπούρη 20/9 διά Πούλα Σαρπού	
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	9107	ε. Ματαράνι 21/9	
ΡΟΛΛΟΝ	73	11160	δ. Μόντρεαλ 27/9	
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	73	38611	άργει στη Στυλίδα όπα 29/6	
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΙΕΡ	69	2997	ε. Ανόρα ντός Ρέις 7/9	
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ'	69	2995	ε. "Αμέρεια 28/9	
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	ε. Τόννας Ταρέπεντ 25/9	
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Μπαγκόκ 24/7	
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Είλας 31/8 διά Ιαπωνία	
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	α. Λάς Πάλμας 27/9	
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Τοστρόπουν 21/9 διά Π.Καμπέλο	
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	άργει στον Πειραιά	
ΣΑΓ'ΖΑΛ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Πειραιά 12/7	
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Τζέντα 6/9	
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	δ. Π. Σαΐδ 20/9	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	άργει στο Μαντρές όπα 10/12	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	άργει στη Βούρμπι όπα 21/8/81	
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άργει στο Αλιβέρι όπα 28/4	
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	άργει στον Πειραιά όπα 20/8/81	
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΪΤ'	68	4598	ε. Λάγος 18/9	
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	71	4995	ε. Ακίουστον 17/9	
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	7005	όπω παραδόθη	
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	5054	α. Λόγος 10/9 διά Π. Χάρκουρτ	
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. Τζιμπούτι 10/8	
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Τ	71	7013	α. Μαλάγκα 3/9 διά Π. Χάρκουρτ	
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Σιγκαπούρη 8/9	
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Ντουμπάν 30/9	
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	ε. Κωνίπαο 11/9	
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Σιγκαπούρη 30/9	
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Παναμά 14/9 διά Αίγυπτο	
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	άργει στο Κούκεχάνεν	
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άργει στον Πειραιά	
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'	54	8517	ε. Τοσταγκόκ	
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	άργει στον Πειραιά	
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	
ΣΑΜΠΙΛΔΕ (δ.)	65	2916	α. Τζέντα 18/9	
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	δ. Π. Σαΐδ 15/9	
ΣΑΜΤΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Ν. Ορέλενη 15/9	
ΣΑΜΤΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Κωνίπαο 26/8	
ΣΑΜΤΩΝ ΜΠΑΙΓ'	74	11452	στό Σάν Λορέντζο (Άργ.) 6/8	
ΣΑΜΤΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505	ε. Τζέντα 30/9	
ΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Ή. Λόντον 27/9	
ΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Φιλαδέλφεια 27/9 διά 'Αρούπτα	
ΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	άργει στον Πειραιά όπα 27/10/81	
ΑΝ ΤΑ'ΙΡΟΝΑ	68	15338	α. Σιγκαπούρη 12/9	
ΑΝ ΤΖΟΝ	81	10990	α. Χάλιφας 29/9	
ΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	α. Σ. Τζών 24/9	
ΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	67	10329	α. Τ. Λινόν 24/8 διά Βενεζουέλα	
ΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	61	11034	άργει Ημέρ Φαλ 27/5	
ΑΝΑΡΑΒΑΚ	71	9084	ε. Γκρέντνταμού 24/9	
ΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Σ. Τζών 28/8 διά Λ. Γκουάρια	
ΑΝΑΚΟΥΖΑΡΙΑ	79	10000	α. Σ. Τζών 27/9 διά Δ. Κίγκετον	
ΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	ε. Μοντπάσ 29/9	
ΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Π. Έσκιβελ 22/9 διά Π. η Πρίνς	
ΣΑΝΠΕΡΝ	70	2653	στόν Πειραιά 1/8	
ΣΑΝΡΑ'Ζ	75	1999	α. Γκέλφε 23/9 διά Χαλκίδα	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	δ. Κωνίπαο 22/9	
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά Ανναμπά	
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	α. Λόγας 8/9	
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Γκρήν Μιτά 25/9	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Πειραιά 28/	
ΣΑΝΤΟΣ	58	9017	μεσογειακές μεταφορές	
ΣΑΝΕΣΟΡ	61	8198	ε. Ντάνερ 22/9 διά Ταμπικό	
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	άργει 'Αντικύρα	
ΣΑΠΦΟ	63	17876	α. Πειραιά 28/	
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ε. Ρίο Ιανέριο 25/6	
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άργει Πειραιά 7/7	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Ελλάδης 10/9	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργει Λουμπίτο	
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ε. Ντουμπάται 31/8	
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Μπρ. 26/9	
ΣΑΛΛΑΣ	63	10947	άργει Γαλαξείδη 5/7	
ΣΑΛΕΣΤΙΑ	62	6172	α. Χάμπτον ρόδς 20/9 διά Καζαμπλάνκα	
ΣΑΜΕΛΗ	63	11071	ε. Τζέντα 15/9	
ΣΑΜΕΛΗ	64	9962	δ. Σουέζ 8/9 διά Μπαντάρ 'Αμπας	
ΣΑΜΙΡΑ	65	11928	άργει 'Οραντί 19/7	
ΣΑΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Λάμας 25/9	
ΣΕΝΩΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	α. Λισσαβόνα 24/9	
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	δ. Σαΐδ 27/9	
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Πειραιά 30/8 (έπισκευες)	
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	ε. Μπάχι Μπλάνκα 27/9	
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Μπρατί Πλάτα 28/8	
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	ε. Πειραιά 27/9	
ΣΗ ΕΠΛΑΡΕΡ	59	9165	άργει Γαλαξείδη 5/7	
ΣΗ ΑΡΠΤΝ	70	9793	α. Σάντος 8/9 διά Λουάντα	
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Ναγκόνια 23/9	
ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Μάρπελ Πλάτα 28/8	
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Πειραιά 5/8	
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	ε. Όριστανο 30/9	
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631	α. Φρημάντλ 9/8	
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810	ε. Τόκιο 23/9	
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Καράτοι 21/8	
ΣΗΓΟΥ'ΝΤ	57	2926	α. Καράτοι 29/9	
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Τζένταν 18/9	
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	α. Φιλαδέλφεια 24/9 διά Καναδά	
ΣΙΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Λάμας 25/9	
ΣΙΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Αμέρεια 17/9 διά Λας Πάλμες	
ΣΙΒΕΡ ΓΛΟΡΥ	56	6660	άργει Αντικύρα 15/12	
ΣΙΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	α. Φρημάντλ 17/9 διά Νιούπορτ	
ΣΙΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	δ. Παναμά 6/9	
ΣΙΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Λ. 'Αντζελας 4/9	
ΣΙΒΕΡ ΜΠΑΙΓ'	69	9305	α. Βούμπη 11/9 διά Σιγκαπούρην	
ΣΙΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	στόν Πειραιά 2/3	
ΣΙΒΕΡΣΑΡΚ	58	7686	ε. Βούμπη 13/9	
ΣΙΜΠΥΛΑ	65	14049	ε. Καστέλον 25/8	
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Λιβρόν 23/9	
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Τέμα 19/9	
ΣΙΦΝΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	66	10663	ε. Σάντος 27/9 διά Πειραιά	
ΣΙΚΑΠΟΥΝΤ (δ.)	70	10990	ύπο παραλήψη	
ΣΙΚΑΠΟΥΝΤΡΗΣ	61	9077	ε. Πειραιά 21/9	
ΣΙΚΑΠΤΡΕ	53	3899	άργει Χαλκίδα 26/5/79	
ΣΙΚΑΠΤΡΗΣ	61	22018	ε. Ντουμπάται 1/6	
ΣΙΚΑΠΤΡΗΣ (δ.)	71	9085	ε. Χιούστον 29/7	
ΣΙΚΑΠΤΡΕ'ΙΝ (δ.)	60	21230	ε. Ν. 'Ορλέανη 29/9	
ΣΙΚΑ'ΥΦΡΟΣΤ	63	1280	ε. Π. Σαΐδ 29/9	
ΣΙΚΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	άργει Πειραιά 16/6	
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Λάρος 15/9 (ΠΙΩΛ)	
ΣΙΚΟΡΤΙΟΣ	77	19166	α. Νόπλοι 22/9 διά Γιβραλτάρ	
ΣΙΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	ε. Ντόρμπατ 30/9	
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΙΡΕΣ	57	10075	ε. Πορτ Κελάκ 30/9	
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	1094	ε. Βούμπη 24/9	
ΣΙΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Σείρα Παπά από 5/8	
ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	άργει Χαλκίδα	
ΣΙΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Νεκατόδη 2/9	
ΣΙΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΑΡΤΡΑΙΖ	56	8534	άργει Γαλαξείδη 18/6	
ΣΙΟΝΚΑ Λ.	68	10635	α. Λεμεσός 29/7	
ΣΙΟΝΙΩΝ	68			

ΣΤΑΥΡΟΥΔΑ Κ.	52	2445	στό Αθιβάζου άπο 9/4	TΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Πειραιά 18/8 διά 'Ελ. Τζάζαιρ
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ύπο παραλαβή	TΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	δ. Παναμά 12/9 διά Γκιζαν
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άργει στόν Πειραιά άπο 1/8	TΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Γιβραλτάρ 23/9 διά Μπεζίζια
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άργει στόν Πειραιά άπο 25/3	TΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Ν. 'Υόρκη 30/9 διά 'Αρούμπα
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Πειραιά 11/7 (έπισκεψις)	TΡΕΙ'ΝΤΤΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	ε. Λάνος 18/9
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	δ. Κωνίπολιν 18/9 διά Πειραιά	TΡΕΙ'ΝΤΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Π. Νούάρ 10/8 διά Βουλώνη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πιαβάτα 22/9	ΤΡΙΑ	57	8476	α. Μπαντάρ 'Αμπας 11/3 διά Καράτσι
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	ε. Αύγουστα 27/8	ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Ναυκόλια 8/9 διά 'Αντεν
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	α. 'Αιμέρρος 3/6	ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Ν. 'Υόρκη 2/10 διά 'Αρούμπα
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	άργει στόν Πειραιά άπο 25/12 (ΕΠΟΛΗΘΗ)	ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ε. Πειραιά 9/9
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	δ. Γκλέβεστον 18/8	ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Νουαντχίμπου 13/9
ΣΤΡΥΜΟΥ	69	16229	άργει στόν Πειραιά άπο 5/8	ΤΡΟΤ'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	α. Μπαλικπαν 4/9
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	άργει στόν Πειραιά άπο 18/2	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	δ. Σουέζ 30/9 διά 'Ερυθρά Θάλασσα
ΣΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	α. Λομπίτο 27/8	ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Ρόττενταμ 28/9 διά 'Ακαμπα
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	ε. 'Αιμέρρος 30/9	ΤΣΑΙ'Τ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	α. Μαπούτο 19/9 διά Μπέρα
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	μεσογειακές μεταφορές	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	56	7511	ε. Βούβλη 14/9
ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	άργει στόν Λευκάδα άπο 1/9	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Συγκαπούρη 21/9
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	άργει στόν Λευκάδα άπο 20/2	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Νουάριο 26/9
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	άργει στόν Λευκάδα άπο 18/2	ΤΣΙΠΙΩΝΤΑ	65	17713	δ. Παναμά 9/9 διά 'Αλεξάνδρεια
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Βανκούμπερ 18/9	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	στήν 'Οζάκα
ΣΥΡΟΣ	64	5237	άργει στόν Πειραιά άπο 31/5	ΥΔΡΑ	66	8306	άργεισ τόν Πειραιά άπο 17/2
ΣΥΧΙΑΣ	65	10115	άργει στό Γαλαξείδι	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει στό Σουέζ άπο 27/6/78
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	58	8584	δ. Πόρτ Σαιδ 30/6	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	άργει στό Σουέζ άπο 3/12/78
ΣΥΤΗΡΗΣ	62	21099	παροπλισμόν στόν 'Ελευσίνα	ΥΔΡΟΧΩΣ	75	19166	α. Τέντα 4/8 διά Μη. 'Αμπας
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	άργει στόν Πειραιά άπο 23/7	ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Ρές Τανούρα 13/9
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άργει στόν Πειραιά άπο 10/5	ΦΑΙΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Κιάλο 24/9
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Χοσέ 'Ιγκνάνιο 9/9	ΦΑΙΘΩΝ	71	11502	άργει στό Λονδίνο άπο 13/9
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άργει στόν Πειραιά άπο 17/11	ΦΑΙΑΙΣ	70	11489	άργει στό Πειραιά άπο 11/5
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άργει στόν Πειραιά άπο 26/3	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σαΐδ 25/9 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άργει στή Γάνδη 25/1	ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	άργει στόν Πειραιά άπο 18/8
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Βαλτιμόρη 26/9 διά Βενεζουέλα	ΦΑΙΔΩΝ	66	1506	α. Όριστανο 30/9
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	άργει στόν Πειραιά άπο 6/8	ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	άργει στό Μπάραν άπο 9/10/80
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΙΔΩΡΑ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Σάντος 16/9 διά 'Αλεξάνδρεια
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	άργει στόν Πειραιά άπο 23/7	ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	ε. Αθάνα 26/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Μαπούτο 25/9	ΦΑΙΡΟΥΤ'ΙΝΤ	64	16299	α. Μη. 'Αυρες 21/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Τόλανα 24/9 διά Τιτανικόγκ	ΦΑΑΚΟΝ	78	13889	α. Φρημάντη 18/8 διά Ματάντας
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΣΕΙΝ'	73	19420	α. Λός 'Αντζεσ 29/7 διά Σαγκάνη	ΦΑΑΚΟΝ	60	4100	ε. Όριστανο 27/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Μητέρα 3/9	ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΓΓΒΟΥΡ	77	9477	α. Μπιλμπάν 13/9 διά Α. Γκουάιρα
ΤΑΖΙΑ (δ.)	69	63989	άργει στό Μπρούνη Μπαίη 15/5	ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	άργει στόν Πειραιά
ΤΑΖΙΑ	62	14150	α. Ν. 'Ορλέαν 4/7	ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Χιούστον 27/9
ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ.	65	1911	άργει στόν Πειραιά άπο 22/5	ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΡΡΟΥΟΥ	66	10046	ε. Πειραιά 28/9
ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.	67	1677	α. Ντεμεράρα 17/9 διά Τρίνινταν	ΦΑΜΙΛΑΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	άργει στόν Πειραιά άπο 26/4
ΤΑΤΑΙ' ΣΗ.	67	1926	α. Γκάρατον 30/9 διά 'Ελ Νταζάρ	ΦΑΜΙΛΑΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Ταρμασίνα 30/9
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	ε. Της 19/9	ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	στό Τζουνί άπο 20/5/77
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	ε. 'Ακαμά 4/8	ΦΑΝΗΣ	55	3382	α. Ν. 'Υόρκη 15/9 διά Σ. Κρουά
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Σίδην 27/9	ΦΑΝΤΑΣΖ Λ. (δ.)	74	23123	α. Αλεξάνδρεια 2/7 διά 'Ελλάδα
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	δ. Σουέζ 19/9 διά Βομβάη	ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	άργει στή Στυλίδα
ΤΕΚΑΠΟ	58	9278	δ. Σουέζ 22/9	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	άργει στόν Πειραιά άπο 10/6/78
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Βαλτιμόρη 24/9 διά Τζέντα	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ε. Φιλιατρά 25/9
ΤΕΛΑΜΩΝ	62	4856	ε. Πειραιά 10/7	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ντάρ ες Σαλάρ 11/9 διά Περσικό
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	α. Γένοβα 20/9 διά Πειραιά	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	δ. Σύλλομ Βόε 26/9 διά Χάλιφας
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	δ. Κωνιτόη 6/8 διά Πειραιά	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δ. Κων/πολ 23/8
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	α. Χιμεζί 10/9 διά Βακούμπε	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	άργει στή Θεσσαλονίκη 30/3
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	ε. Σπεττένιν 29/9	ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	άργει στόν Πειραιά άπο 22/9
ΤΖΕΙ'ΝΤ	74	8915	άργει στόν Αστακό άπο 21/4	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	δ. Σουέζ 29/9
ΤΖΕΙ'ΝΤ II	80	9100	δ. Παναμά 16/8 διά Ειρηνικό	ΦΙΛΟΝ	80	11730	ε. Αμβούργο 20/9
ΤΖΕΙ'ΝΤ III	80	9100	δ. Παναμά 12/8	ΦΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ντουκού 30/8
ΤΖΕΑ	62	9571	άργει στόν Πειραιά άπο 23/7	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σαΐδ 21/8
ΤΖΕΛΕΠΙ	67	9173	άργει στή Μήλο άπο 28/5	ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ύπο παραλαβή
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	δ. Γιβραλτάρ 28/9 διά Βαχράν	ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΙΤΕΡ	56	13408	α. Αλεξάνδρεια 23/9
ΤΖΕΝΗΣ Δ.	67	9171	ε. Μπουεναβεντούρα 16/9	ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	7201	δ. Π. Σαΐδ 29/9
ΤΖΕΡΖΙΑΝ ΚΛΑΟΥΡΥ	62	16563	άργει στή Σταύλιδα άπο 16/7	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Πειραιά 18/8
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	ε. Πειραιά 21/6	ΦΛΟΡΥ	58	2874	άργει στή Γκόνα άπο 9/8/79
ΤΖΙΝΑ M. (δ.)	63	27952	α. Φός 26/9 διά 'Ελλάδα	ΦΛΟΡΑ K.	78	15364	α. Γκεντ 23/9 διά N. 'Ορλέαν
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. 'Εσωπτέρων 23/9 διά Μουρμάνοκ	ΦΛΟΡΑ Ν.	73	17519	α. Μόντρεαλ 13/7 διά Λιβύη
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II	64	9940	α. Γιβραλτάρ 29/5	ΦΛΟΡΑ II	60	5044	ε. Πειραιά 5/9
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	68	16258	α. Ρουέν 4/7	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	άργει στόν Πειραιά άπο 23/3/81
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	α. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 4/9	ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	άργει στόν Πειραιά άπο 22/2
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	άργει 4/8	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΚΣ II	58	10340	δ. Σουέζ 27/9 διά 'Ερυθρά Θάλασσα
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	ε. Ν. 'Ορλέαν 25/9	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ε. Αμβούργο 30/9
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	άργει στόν Πειραιά άπο 8/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825	ε. Βρέμη 1/10
ΤΖΩΝ ΓΡΕΟΣ	77	16380	α. Θέσσαλοτα 13/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	ε. Φλώνικ 10/8
ΤΖΩΝ K.	78	15364	ε. Ρότερντα 25/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΥ'	66	2999	ε. Λάγος 16/9
ΤΖΩΝ K.	72	5303	ε. Ν. 'Ορλέαν 24/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Πειραιά 30/8
ΤΖΩΝ ΥΡΑΣ	71	20045	ε. Πειραιά 22/9	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	ε. Πειραιά 14/8
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Λονδίνο 29/9	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	ε. Πειραιά 17/9
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	στην Μανφρεντίνια άπο 21/9/79	ΦΟΡΤΟΥΝ Υ.	59	8665	ε. Πειραιά 20/8 διά 'Αλεξάνδρεια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Γένοβα 7/5	ΦΡΑΝΚY	63	5417	ε. Ντόρμπιταν 29/9
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	δ. Π. Σαΐδ 24/9	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	άργει στή Μπάρα άπο 28/8/80
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	α. 'Εσωπτέρων 17/9	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Ρότερντα 21/9 διά Ντόρμπιταν
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Αύγουστα 7/9	ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	ε. Βαγγαρέτ 7/9
ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Όλυμπια 19/8	ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	ε. Ναϊκόγια 27/9
ΤΖΟΡΤΖΑ ΤΗΣ	77	11348	ε. Π. Νούάρ 20/8	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	α. Άρεσιφ 25/9
ΤΗΘΟΣ	73	3717	άργεια τη Χαλκίδα άπο 7/1	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Βιζασπανάν 17/9
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Λα. Γκουέλ 8/9	ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Πειραιά 20/8
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Ρεσίφ 4/7 διά 'Αλεξρια	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Κακινάτα 21/9 διά Ρότερνταν
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Θεσσαλονίκη 17/9	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Έμδετ 21/9
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άργει στόν Πειραιά άπο 13/9/81	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Μπ. 'Αυρες 17/9
ΤΙΝΑ	65	1222	α. Μάλτα 25/9	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Βαλτιμόρη 4/8
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Ρεσίφ 17/9	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	άργει στόν Αστακό άπο 7/6
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	α. Συκαπούρη 17/9 διά Ταιβάν	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δ. Σουέζ 22/9
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ε. Πειραιά 4				

ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Δερδανέλιο 19/9
ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	α. Όζάκα 10/9 διά Νταβάρο
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	δ. Κωνίπατη 21/9 διά 'Οδησσό
ΧΙΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	4772	ε. Ν. 'Υόρκη 26/9
ΧΑΟΗ	75	16421	δ. Παναμά 26/9
ΧΟΛΑΝΤ	61	4877	δ. Παναμά 26/9
ΧΟΟΥΠ (δ.)	64	33316	ε.Σ. Ναζαρ 7/9
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	α. Σεβίλη 28/9 διά 'Υεμένη
ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δργει στό Τζιμπούτι
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	δργει στό Γαλαξείδι από 24/7
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831	δργει στόν Πειραιά από 11/4
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	δργει στόν Πειραιά από 28/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	δργει στόν Πειραιά από 28/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Κόρπους Κριότι 22/9 διά Π. 'Αρθουρ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	δργει στόν 'Αστακό
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α.Δάγος 17/9 διά Π. Νουάρ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	δ. Σουέζ 10/9
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δργει στόν Πειραιά 11/4
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	58	10244	δ. Π. Σαιδ 28/9

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.	59	5202	α. Σάφι 19/9
ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	70	3025	ε. Πειραιά 6/9
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	ε. Νταμπά 18/9
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ	71	16246	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ε. Ντώρμπαν 19/7
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	δργει στόν Πειραιά
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π	57	2361	δ. Κωνίπατη 21/9
ΨΗΑΗ	56	8524	α. Λόρνακα 24/8 διά Μεραίν
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ε. Καλκούτα 18/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Μοντεβίδεο 22/9 διά Λάς Πάλμας
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δργει στόν Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δργει στήν Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Γιβραλτάρ 25/9 διά Ν. 'Ορλεάνη
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	στό Λαύριο 12/7
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	δργει στόν Πειραιά από 24/7
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	στό 'Αιγαίου Ντάμπι
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	δργει στόν Πειραιά από 26/6
ΟΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	δργει στή Χαλκίδα

## Tá ύπο ξένες σημαῖες

(Πλοία σημειούμενα δι' αστερίσκου (\*) δεν είναι συμβεβλημένα με τό NAT)  
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τό υπόλοιπα φέρουν την λιβεριανή

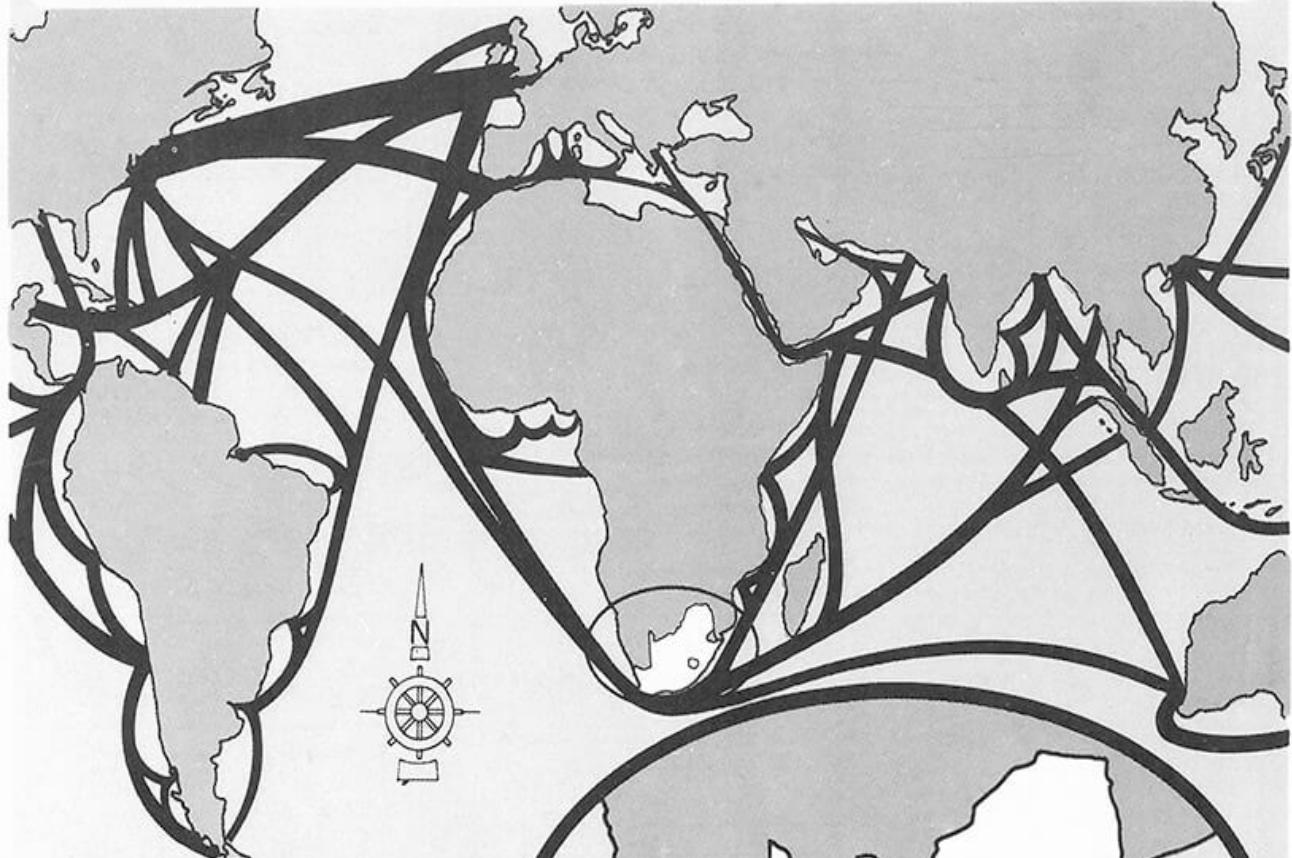
ΑΒΕΝΙΡ (κ.δ.)*	62	10753	α. Σιγκαπούρη 2/5 διά Π. Κελάγκ
ΑΓΑΠΗΙ (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντώρμπαν 24/9
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	δ. Σουέζ 29/9
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	υπό παραλαβή
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δργει στόν Πειραιά από 25/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	α. Καρθαγένη 27/9 διά Ταραγκόνα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	64	36115	α. Μάντρι ντη Ντιού 10/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)*	77	1573	α. Γκάλφ 3/9
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μάλ.)*	62	8975	α.Ρουντ 19/6 διά 'Αλγερία
ΑΓΡΙΛΙΑ (π.)	57	9144	ε. Μπαντζόυλ 20/9
ΑΔΕΦΑΦΑ (π.)	66	11536	ε. Βιλαγκρίθια 15/9
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Μασσαλία 15/9
ΑΕΛΛΟΣ (δ.)	57	20745	δργει στόν Πειραιά από 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Π. όφ. Σπαιν 27/7
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Ν. 'Υρκη 21/9
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Χόρ Φακέλ 17/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	α. Π. Σαιδ 30/9 διά 'Αλεξανδρεία
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.)*	81	18495	δ. Γιβραλτάρ 25/9
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	ε. Καλκούτα 28/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	δ. Κωνίπατη 19/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Σιγκαπούρη 28/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	δργει στόν Πειραιά από 2/12
ΑΘΑΔΟΣ ΙΝ(κ.)	66	1716	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΑΙΟΣ (π.)	61	4364	α. Μπεντι 1/9
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΟΥΓ' ΣΝΤΟΜ (π.)	72	11185	α. Σιγκαπούρη 21/9 διά Μπαγκόκ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Ναγκόγια 22/9 διά Μπουενοβέντούρα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΥΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Σουέζ 12/9 διά Μπ. 'Αμπας
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Σουέζ 2/17 διά 'Ιράν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Χάμπτον Ρόδς 23/9
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	δ. Κωνίπατη 11/9
ΑΙΓΓΙΝΑ ΗΝΤΗΑΛ (Μαλ.)	65	9223	α. Σάντος 12/9 διά Κριστομπαλ
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΓΚΛΑΞΑΙ (π.)	69	15850	α. Λ. Ταρδή 2/9
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	61	13299	δργει στόν Πειραιά από 18/7
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	α. Σαβάννα 22/9
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Ρίο Γκράντε 11/8
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	στό Πέραμα από 17/9 (έπισκευές)
ΑΙΓΓΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΖΙΣΠ (κ.)	65	8914	δ. Σουέζ 25/9
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Σιγκαπούρη 20/9 διά Ρ. Τανόύρα
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	δ. Παναμά 16/9
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	α. Χάμπτον Ρόδς 19/9 διά Ρ. Χεινά
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α.Ρότερεντας 3/10
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Χονολουρία 12/9 διά Σιγκαπούρη
ΑΛΑΜΕΙΤ' ΙΝ (π.)	62	10403	δργει στόν Πειραιά από 3/11
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	δργει στόν Πειραιά
ΑΛΕΝΤΕΙΤ' Λ (δ.)	70	51615	δργει στήν 'Ελευσίνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Φάσ 18/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Χάιφα 18/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	δργει στό Γαλαξείδι
ΑΛΕΞΗΣ*	69	12252	α.Σιγκαπούρη 23/9 διά Τζέντα
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	στόν Πειραιά από 11/11/80 (έπισκευές)
ΑΛΑΚΑ (π.)	66	4478	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	δργει στό Χώρεσσοντ από 24/7
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δργει στό 'Αλιβέρι
ΑΜΑΡ Ι (π.)	60	4735	α. Αμέρερα 30/9 διά Σ. Τόμ
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τζουάμαχ Τέρν. 29/8
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Ντουεντίν 30/9 διά Βαγγαρέ
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Ντάκαρ 16/9 διά Ινδία
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	58	8952	ε. Τζεμέπλ Άλι 29/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	59	4493	α. Σμύρνη 22/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)*	57	4233	μεταφορές Ρωϊας
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΑΛΑΝΤ	67	21457	α. Μπαρλέτα 15/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπάρδο 12/8 διά Όιτα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε.Ριο Γκράντε 23/9
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Παναμά 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Παναμά 17/9
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Γιοκοχάμα 20/9
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΖΠΟΡΤ	72	13732	ε. 'Ακαμπτα 17/9
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	ε. Γιοκοχάμα 15/9
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δργει στόν Πειραιά από 24/5
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	α. Ντώρμπαν 11/9
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Λιοσιδώνα 3/7
ΑΝΝΑ ΚΑΣΙΑΝΗ (π.)*	54	2325	α. Σετουμπάλ 29/7 διά Λισσαβώνα

ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	δργει στή Χαλκίδη από 17/7/79
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ντουμπάλ 26/9 διά Ράς Τανόύρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	στή Μπέρμπερα από 14/1/81
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δργει στό Τραπάνι από 3/5/80
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Παναμά 27/9
ΑΠΟΛΛΩΝ ΔΗΛΙΟΣ (κ.)	65	6527	δ. Κωνίπαλη 9/9
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Λ. (κ.)*	62	9055	δ. Μαπούτο 26/9 διά Κωνίπολη
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Ν.'Ονδα'	57	10609	δργει στό Τρινκούμπη από 18/3
ΑΡΑΜΠΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Γιοκοχάμα 25/9 διά Σιγκαπούρη
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Ριγιέκα 26/9 διά Ρότεντρατ
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΑΙΡΟΥ*	57	9852	ε. Καράτο 7/7
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	δργει στόν Πειραιά 20/2
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)*	77	10003	δ. Π. όφ. Σπαιν 27/9
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	α. Πειραιά 14/7 διά 'Ισπανία
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Ντουμπάλ 24/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. 'Αγ. Θεοδώρους 13/9
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	ε. Πειραιά 22/7 (έπισκευές)
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. Πειραιά 8/6 (έπισκευές)
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	ε. Σιγκαπούρη 12/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)*	72	3908	α. Ντώρμπαν 29/9 διά Λάς Πάλμας
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Τοιταγκόγκ 9/9 διά Μ. Καμπούς
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Φλάμουρ 2/6
ΑΣΙΛ ΦΡΗΖΕΡ (π.)	63	6478	υπό παραλαβή
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	μεσογειακές μεταφορές
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ (π.)	64	6474	α. Κ. Τάουν X229 διά Μπανάνα
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ'ΙΟΛΕΤ Ι (π.)	66	2965	δργει στήν 'Ελευσίνα
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Ντώρμπαν 11/8
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ ΑΛΦΑ(κ.)	71	19392	δργει στή Χαλκίδα
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Γιοκοχάμα 27/7 διά Μιζουσίμα
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	δργει στόν Πειραιά
ΒΕΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	δ. Πειραιά 25/9 διά Βάρνα
ΒΕΝΟΥΣ (Μαλ.)	62	4991	δ. Κωνίπολη 4/9 διά Γαλάται
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΙΛΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	δργει στήν Κορώνη
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	δργει στόν Πειραιά από 14/9/81
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	δργει

Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	68	22782	άργει Πειραιά	KΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η)*	65	9799	ε. Λομπίτο 6/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	άργει Πειραιά	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (ηιβ.)*	58	5709	α. Άμβωργο 30/9 διά Λύμπεκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	άργει Πειραιά διά Σαβόνα	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΤΣΙΣ (ητ)	61	13308	άργει Πειραιά 11/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	άργει Πειραιά	ΚΛΕΙΟ Κ. (ηη)	62	6039	άργει Πειραιά 3/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(η)	70	56799	ε. Πειραιά 28/8	ΚΛΕΙΑ (δηη)*	63	34358	α. Ράς Τανώρα 6/8 διά Σαντότ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (η.)	71	56800	άργει Πειραιά 22/6	ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	άργει Πειραιά 20/2	ΚΟΡΑΛΙ (δι)	64	37348	α. Σάν Σεμπαστιάν 20/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (η.)	73	114933	ε. Πόρτ Γουάλκοτ 1/10	ΚΟΡΩΙΑΝ (Μαζ.)	58	9892	α. Άμπερρα 27/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΑΤΕΡ(ηη)	57	9158	δ. Σουέζ 14/7 διά Σ. Αραβία	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κιβ.)	51	7126	άργει Πειραιά 8/2/79
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΧΟΡ (δ.)	78	126261	άργει Πειραιά 23/12	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Βαγγαρέ 23/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	άργει Πειραιά 11/9/81	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ύπο παραλαβή
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	άργει Πειραιά 17/4	ΚΟΥΗΝ ΣΗ(κη)*	55	4565	άργει Πειραιά 18/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	δ. Κυνήπολη 22/9 διά Ελλάδα	ΚΡΑΝΤΩΡ (ηη)*	64	2304	α. Π. όφ Σπαιν 13/9 διά Κούβα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (ηη)	45	2740	άργει Χαλκίδα 29/12/79	ΚΡΙΟΣ (ηη)*	60	4089	δ. Παναμά 6/8
ΔΑΣΑΚΙ.	72	14334	ε. Πειραιά 7/9	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ(κη)*	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΑ (κη)*	63	11575	ε. Ήράκλειο 31/8	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	δ. Παναμά 29/7
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Ταμπικο 4/9	ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λιβη)*	57	9118	α. Π. Έλιξαμπεθ 15/9
ΔΙΑΜΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ (ηη)	69	5872	ε. Σαντος 27/8	ΚΥΜΩ (δη)	56	24234	άργει Ιτέα 12/12
ΔΙΟΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μη)*	68	50999	ε. Ν. Ορλεάνην 27/9	ΚΥΝΟΙΑ*	69	11315	ε. Μπουεναβεντούρα 7/9
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Ασπεντρα 24/9	ΚΩΣΤΗΣ (Μαζ.)	60	3325	ε. Κωνίπολη 21/8
ΕΒΙΤΑ II (κη)	65	1442	ε. Ρότερνταμ 24/9 διά Πειραιά	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Κολομπιτα ρίβερ 26/7
ΕΚΑΤΗ (δηη)	69	104616	στήν Θέση 27.20 Β. — 51.23 Α. 7/9	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κη)	68	1426	ύπο παραλαβή
ΕΚΤΟΡ(κη)*	72	4922	ε. Α.Μπετερντα 22/9	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘ (δη)	53	11230	άργει Πειραιά 1/3/74
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (ηη)	63	24810	άργει Γαλαξείδι 17/2	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δη)	67	49339	δ. Π. Σάδι 26/9 διά Εύρωπη
ΕΛΕΑ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κη)	52	2484	άργει Χαλκίδα 20/11	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαζ.)	62	8819	ε. Παρανάγκουα 28/9
ΕΛΕΑ'ΙΣΤΡΙΑ V (κη)	55	4037	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΡΑ (κη)*	56	6921	προσδράτες Σηρέτι φ Ταϊράν 4/12
ΕΛΕΝ*	67	27989	άργει Χώγκεσουν 3/9	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δη)*	68	22244	ε. Σιγκαπούρην 30/9
ΕΛΕΝΗ Π. (μηη)*	72	94989	ε. Χόρ Φάκον 30/8	ΛΕΜΠΛΟΝ (κη)	60	4068	ε. Πειραιά 10/8
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαζη)	65	9694	ε. Λομπίτο 16/7 διά Λουσάντα	ΛΕΝΤΟΥΔΗΔΗ ΕΥΑΓ. (ηη)*	61	8627	ε. Σαντος 12/9
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	ε. Βανκούβερ 29/8	ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (ηη)	67	7718	ε. Τουτικοριν 25/9
ΕΛΙΑΖΑΜΠΕΘ Ι(δη)	59	12662	ε. Ράς Τανώρα 18/9	ΛΕΤΑ (κη)	55	1000	μεταφ. Ινδονησίας — Ταϊλάνδης
ΕΛΙΔΙΝΑ(κη)*	67	24766	ε. Κενόνα 16/9 διά Βέλγιο	ΛΕΥΘΕΡΟ (ηη)*	62	14027	δ. Σουέζ 7/8
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΕΙ'Π (Σιγκ.)	82	5225	ε. Λεμπέρα 24/9 διά Βηρυτό	ΛΕΥΚΑΣ (κη)	65	2435	α. Βαρκελώνη 29/9 διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕΙ'Π (Σιγκ.)	82	4280	στή Σιγκαπούρην ύπο συμπλήρωση	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Ρότερνταμ 19/9 διά Ν. Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	ε. Α.Μπέρρα 2/10	ΛΗΤΟ II.	72	6106	ε. Ράβεννα 28/8
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (ηη)	72	13294	ε. Γένοβα 26/9 διά Ν. Ορλεάνην	ΛΙΖΑ (ηη)*	58	8370	άργει Πειραιά 24/6
ΕΛΛΕΣΠΩΝ ΓΚΛΑΡΟΥ (Σιγκ.δη)	75	45001	ε. Ν. Ύόρκην 12/9 διά 'Αρούμπα	ΛΙΛΑ (ηη)*	50	2734	άργει Πειραιά 3/7
ΕΛΛΕΣΠΩΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δη)	67	47344	ε. Χώντα 2019 διά ΗΠΑ	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ)*	81	16700	ε. Τάουν 19/8
ΕΛΛΕΣΠΩΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	ε. Σπάτη 25/9 διά Α'. Ακ. ΗΠΑ	ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΩΝ (ΑΓΓΛ)*	81	16700	ε. Ακαμπίτα 4/8
ΕΛΛΕΣΠΩΝ ΣΠΛΑΝΤΟΡ(δη)*	75	60491	ε. Κιρέ 9/9	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ Μ.	68	39617	α. Ντόρμπιταν 18/9
ΕΛΛΗΝ (Ματ)	66	9135	ε. Τζένταν 8/8	ΛΟΥΣΥ (ηη)	54	2557	ε. Αρχεία 2/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κη)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΛΩΡΕΤΤΑ (ηη)*	69	4071	α. Ντόρμπιταν 18/9
ΕΛΛΤΑΝΙΑ (κη)	65	7498	ε. Βιβραλτάρ 10/9 διά 'Αβάνα	ΜΑΓΚΡΑ ΣΠΛΕΣ (κη)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΕΠΙΔΙΔΑ (δη)	70	119729	ε. Φουτζέρα 9/9	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μη)*	75	136991	α. Τουμπάρδα 22/8 διά "Οίτα
ΕΝΑΜΕΙΑ (κη)	60	5513	άργει στόν Αστακό	ΜΑΙ'ΙΣΤΡΟΣ *	69	16840	α. Παρανάγκουα 18/9 διά Μεξικό
ΕΝΕΡΤΕΤΙΝ (ηη)*	60	9997	άργει Τρικούπηδη 26/8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ*	73	36881	α. Χάμπτον ρόδης 13/9 διά Αίγυπτο
ΕΡΓΙΝΑΙ (ηη)	61	9335	ε. Κολόμπο 6/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κη)	68	6116	α. Υμουνίτεν 30/9 διά Χάμπτον ρόδης
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κη)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΦΑ Λ. (ηη)	59	8596	άργει Μπιλμπάδ 22/4
ΕΥΑΗ (ηη)	59	7059	ε. Αλεξανδρεία 24/9	ΜΑΡΙΑ Ν. Κ. (ηη)	64	3947	ε. Γκαλβεστον 13/9
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι(η.δη)	54	11208	ε. Τενέριφ 24/9	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δηη)*	60	13339	άργει Πειραιά 30/7/81
ΕΥΔΩΡΗ (δη)	64	35410	άργει Ιτέα 20/3/81	ΜΑΡΙΚΑ Π. (ηη)*	73	45500	α. Μπιανόλι 13/6
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Αννάπολης 'Ανκόρα 24/9	ΜΑΡΙΑΛΙΑ (δη)	67	43649	ε. Γκαλβεστον 13/6
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Βαρκελώνη 21/9	ΜΑΡΙΜΠΕΛΑΔΑ (δη)	64	38568	α. Ράς Σουκέρ 26/9
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (ηη)	69	8676	ε. Σουέζ 16/8 διά Ίραν	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δη)	65	45941	άργει Πειραιά 14/9/81
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (ηη)	69	10900	ε. Καρθαγένην 15/9	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δηη)*	65	13512	α. Σίλικαν 24/9 διά Σιγκαπούρην
ΕΦΥΡΑ (δη)	65	35406	ε. Βιτόριο 21/9	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δη)	66	57027	α. Ράς Σουκέρ 26/9
ΖΑΚ (ηη)	62	10028	άργει Μπλάκουρητερ 7/9	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δη)	61	30236	δ. Σουέζ 25/9
ΖΕΥΣ Ι(ηη)	60	17447	ε. Πειραιά 3/9	ΜΑΡΙΤΣΑ III (ηη)	65	10596	ε. Μαντρές 30/9
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Ν. Ορλεάνην 26/9	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (ηη.δη)	73	72336	α. Μπαχρέδην 16/9
ΖΗΝΑ (ηη)	68	31093	ε. Μη. Αύρες 18/9	ΜΑΡΙΩ	65	17238	ε. Αλεξανδρεία 3/8
ZINK ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ(ηη)*	66	10051	δ. Ζαΐδι 23/9	ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κη)	61	8831	άργει Λευκάδα
ΖΩΗ (δη)	67	43231	ε. Πειραιά 20/9	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΟΔΗΣ (Μαζ.)	58	5522	ε. Σιγκαπούρην 23/9 διά Τζένταν
ΖΩΔΟΧΟΣ (ηη)	60	21407	ε. Δάντοιχ 13/9	ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κη)	56	3903	άργει Κουβέτη
ΗΓΚΑ (κη)	52	2674	ε. Βιτόριο 21/9	ΜΕΡΙΤΙΑ (κη)	60	3745	ε. Αλεξανδρεία 22/6
ΗΓΚΑ ΠΡΑΤ'ΝΤ (κη)	67	3020	ε. Θεσσαλονίκη 2/9	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (ηη.δη)	66	71337	α. Μπόλιν (όποιηκη)
ΘΑΡΡΟΣ (ηη)	63	3293	ε. Π. όφ Σπαιν 20/9	ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (ηη)*	61	9194	ε. Τεργυέστη 1/10
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΙΓΚ.	74	51501	ε. Ν. Ύόρκην 15/9 διά Μεσόγειο	ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Βαλπαράιο 28/9
ΘΕΟΔΩΡΑ.	72	69874	ε. Ντόβερ 18/9 διά Χώμπτον ρόδης				
ΘΕΟΥΣΚΕΠΑΣΗ (κη)	61	8943	ε. Οξελόσουντ 23/9 διά Αύγουστο				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (ηη)	61	9266	ε. Σλύρα 6/9 διά Νιγηρία				
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κη)	58	11765	ε. Τζένταν 14/9				
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ηη)*	68	9803	ε. Παναύλιο 20/9 διά Λίρκεν				
ΘΩΔΩΡΟΣ ΙΙ (κη)	60	3847	ε. Σύρο 26/8				
ΘΥΕΛΛΑ (μη)	66	40933	ε. Γένοβα 28/9 διά Κάλιαρι				
ΙΜΑ*	68	27989	ε. Παναύλιο 27/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ (Μαζ.)	55	2690	ε. Αλεξανδρεία 17/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ (Μαζ.)	58	3825	ε. Κωνίπολη 23/8				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ (Μαζ.)	45	3684	ε. Κωνίπολη 13/9 διά Κωνοτάντζο				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠΑΛ (Μαζ.)	58	3834	ε. Κωνίπολη 14/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαζ.)	45	4621	ε. Αλεξανδρεία 8/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαζ.)	59	3704	ε. Κωνίπολη 8/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡΗ	66	20959	ε. Ν. Ορλεάνην 27/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (ηη)	61	8999	ε. Ντομάρη 17/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ(Μαζ.)	52	7304	ε. Π. Σαΐδι 19/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαζ.)	58	3993	ε. Κωνίπολη 8/9				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαζ.)	52	4039	ε. Κωνίπολη 4/9				
ΙΟΣ Ι (ηη)	70	3971	ε. Σαρζά 7/6				
ΙΣΗΜΗΝΗ (ηη)*	68	42002	ε. Λέσ Πλάδας 2/10				
ΙΣΤΡΙΑ*	81	31000	ε. Γιοκοχάρδα 24/9				
ΙΩΑΝΝΗΣ (κη)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙ (κη)	60	4067	ε. Τζένταν 17/8 διά Π. Σουδάν				
ΚΑΒΑΛΛΑ*	56	16015	ε. Τάμπα 20/9				
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ (ηη)*	60	10934	στόν Πειραιά (έπιοκευες)				
ΚΑΒΟΥΡΕΔΑ	82	15551	α. Μανόποιτο 26/9				
ΚΑΙΡΙΝ Υ. (ηη.δη)	60	13103	μεταφορές Εκουαντόρ				
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κη)	64	4229	ε. Βενετία 23/9 διά Γιβραλτάρ				
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Π. Σαΐδι 9/8				
ΚΑΛΥΨΩ (ηη)	69	5997	ε. Λονδίνο 19/9 διά "Ακαμπα				
ΚΑΠΑΔΑL (κη)	55	1599	ε. Μπέρρα 23/9				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (ηη)	57	3826	ε. Π. όφ Σπαιν 22/7				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Κωνίπολη 18/9 διά 'Οδησσο				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κη)	54	10905	άργει Πειραι				

ΝΑΓΟΣ .....	61	9037	ε. Σ. Ταννα Μπαι 13/9		ΡΟΝΣΟΝ (η.)*	63	6100	ε. Πειραιά 11/6 (έπισκευές)
ΝΑΙΤΣ (κ.) .....	66	7264	α. Κολόμπα 28/9		ΡΟΝΧΙΑ (η.)*	63	6063	άργει Πειραιά 6/7
ΝΑΝΩ Κ. (κ.) .....	66	1477	ύπο παραλαβή		ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (η.)*	71	2932	άργει Πειραιά
ΝΑΣΣΑΙΟΥ (δ.)*	73	103961	άργει Μπούνει Μπαι					
ΝΕΔΑ (κ.) .....	61	1458	ε. Καβάλα 10/6		ΣΑΒΒΑΣ (δ.η.)*	59	20514	α. "Αλεξανδρεία 30/9
ΝΕΔΙ (δ.η.)*	65	35324	α. Ρ. Σουκέιρ 8/8 διά Σουεζ		ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4788	άργει Λάς Πόλμας
ΝΕΟ (κ.η.) .....	67	2996	στό Μαρμαρά 16/4/81		ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.η.)*	69	99134	ε. Κολόμπα 27/9
ΝΕΦΕΛΗ (δ.) .....	58	24152	άργει Ίτεα 4/4/81		ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Μπιλμπάδο 29/9 διά Νηπτρότ
ΝΕΦΕΛΗΝ (η.) .....	69	5801	δ. Σουέζ 30/9		ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	μεσογειακές μεταφορές
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) .....	52	11234	άργει Πειραιά από 1973		ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)*	70	5746	α. Σιγκαπούρη 20/8 διά Σουέζ
ΝΙΚΗ Ρ. (η.) .....	62	6171	ε. Τέλενταν 1/9		ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ .....	76	35567	δ. Γιβραλτάρ 23/6		ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤΑ (δ.η.)	75	111171	α. Λ. "Αντζέλες 12/8
ΝΙΚΟΛ Ι (η.) .....	59	10748	άργει Γαλαξείδι		ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.η.)	75	111171	α. Σιγκαπούρη 9/9 διά Ράς Τανούρα
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.) .....	57	1535	μεσογειακές μεταφορές		ΣΑΝΛΑΚ (κ.δ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.) .....	69	1473	θ. Θεοδοσίανηκ 27/8 διά Μιζουράτο		ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Σιγκαπούρην 10/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η.) .....	67	4016	α. Χιούστον 10/9		ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Χιούστον 12/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	μεσογειακές μεταφορές		ΣΑΝΠΙΡΕΒ (η.)*	65	12102	α. Μπουσάν 22/8 διά Κεσλάγκ
ΝΙΚΟΣ Α. (η.) .....	56	2163	άργει Χαλκίδα		ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Νάπολη 24/9
ΝΙΜΑΣ Ι. (η.) .....	56	3274	ε. Κοπέρ 22/9		ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΟΒΗ (Μάλτα) .....	69	21427	ε. Χώμπιτον ρόδις 18/9		ΣΑΟΥΘΟΓΟΥ'ΝΤ	70	11329	α. Δάγος 21/9 διά Σαντόνα
ΝΙΧΟΝ ΑΛΑΦ. (κ.) .....	65	13458	ε. Μανίλα 7/7		ΣΑΟΥΟΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	58	18183	α. Σλικάτ 17/9
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΒ (η.) .....	59	8860	α. Ραβέννα 30/7 διά Πειραιά		ΣΕΝΙΟΣ ΣΥΠΡΟΣ Β. (κ.)*	64	4975	α. Άλεξανδρεία 16/9 διά Πειραιά
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑ'ΓΑΝΤ .....	67	22817	ε. Παρανάκουα 17/9		ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ .....	67	25837	δ. Κονίπολη 25/8		ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Ν. "Ορλέανη 11/8
ΝΟΡΦΟΥΓ'ΙΝΤ .....	70	12063	α. Λάγος 13/9		ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)	71	11379	ε. Σόκη Κόκη 28/9
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.) .....	60	12605	ε. Πειραιά 20/6 (έπισκευές)		ΣΗΗΓΚΑΛ (Μαλή)*	65	9043	ε. Δάνταιχ 23/9
ΝΤΑΡΤ (κ.) .....	72	9953	α. Ιταζάι 15/9		ΣΗΗΛΑΚ (Μαλή)*	67	28528	δ. Κωνίληη 28/7
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.) .....	61	5816	άργει Μίνα Σάκρ		ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Π. Σάδι 20/9
ΝΤΕΝΕΜΠ (η.) .....	68	2534	ε. Πειραιά 26/9		ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)*	80	9015	δ. Παναμά 16/9
ΝΤΙΝΤΙΕΡ (η.) .....	62	6981	ε. Ρόττερνταν 26/6		ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Νταρό 4/9
ΝΤΟΒΕΡ (κ.) .....	66	10129	άργει Πειραιά		ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Θέρωνται διλ. 25/9
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (η.) .....	62	6980	ε. Κολόμπο 18/7		ΣΙΝΟΣ (η.)	77	4719	α. Δουνκέρκη 27/9
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.) .....	67	22243	ε. Αρτζουνά Τέρμ. 9/9		ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ* .....	80	16200	α. Ριο Ιανέν προ 15/9 διά Νακάρα		ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	άργει Αμπιτζάν 8/9/78
ΟΑΣΙΣ (η.δ.) .....	62	22424	στήν Φορτελέα διπ. 25/2		ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)	58	4414	ύπο παραλαβή
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) .....	49	2879	άργει Πειραιά 28/7		ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.) .....	70	14095	α. Σιγκαπούρη 25/8 διά Νιουάλα		ΣΟΑΝΔ Ζ. (η.)*	60	8294	δ. Σουέζ 25/9
ΟΙΚΑΧΟΜΑ (δ.) .....	63	51518	δ. Σουέζ 18/9		ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	στήν Σιγκαπούρη 22/9
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.) .....	64	26174	ε. Χάμπτον ρόδις 18/8 διά Βενεζουέλα		ΣΟΑΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Άλκεβίρας 23/9
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΧΕΡΙΤΑΣ (η.) .....	61	13271	στό Γκουάιδας 20/7		ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Παναμά 19/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	72	106123	άργει Ίτεα 12/12		ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.) .....	70	98566	ε. Χόρ Φακόν 19/9		ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	12758	ε. Βιτόρα 2/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΠΟΡ II (η.) .....	75	138037	άργει Έλευσινα		ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ματαράνη 11/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΙΤΕΡ'ΙΣΟΝΙδης .....	72	106123	άργει Ίτεα 5/3/81		ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 7/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΙΜΣ (δ.) .....	64	32380	άργει Τάκοντούβι 30/4/81		ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000	δ. Σαΐδι 21/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΙΤ (δ.) .....	65	32478	άργει Τάκοντούβι 2/3		ΣΤΕΛΛΑΟΣ (δ.η.)*	68	103176	δ. Ντουμπάτι 15/8
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤ'ΙΣ (δ.) .....	65	32407	άργει Τάκοντούβι 16/5/81		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει Πειραιά 25/2/77
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΠΠΑΝΕΡ (δ.) .....	72	128561	ε. Χόρ Φακόν 10/9		ΤΑΞΙΔΗΡΙΧΣ (δ.)	63	29739	άργει Πειραιά 6/8
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.) .....	72	126027	άργει Ίτεα 20/1		ΤΑΡΤΟΥΟΣ (η.)*	58	4231	προσδρόμη 17.17 Β. – 38.48 Α. 20/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.) .....	76	126990	ε. Σιγκαπούρην 5/9		ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Σουέζ 5/9 διά Περιδικό
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) .....	73	128561	α. Μίλφορπ Χόφεν 20/9		ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άργει Αστακό
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) .....	64	32379	άργει Τάκοντούβι 23/3		ΤΖΕΙΝΤ (κ.)	56	6500	άργει Αστακό
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ .....	66	15668	α. Κερτέκ 17/9 διά Μαύρ. Θάλ.		ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.)	73	9842	ε. Βοϊμάν 22/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ (η.) .....	66	15625	α. Ν. "Ορλέανη 18/9		ΤΖΕΝΗ	59	9585	άργει Σεύχλες
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΥΕΡ .....	65	15577	α. Μπάχια Μπλάνκα 25/9 διά Ρωσία		ΤΖΩΝ (Μαλ.)	66	9186	α. Τέλενταν 24/8
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΟΥΕΡ .....	68	15577	α. Λισσαβόνα 28/9		ΤΖΩΝΑ Α. (η.)	68	10016	α. Νορεσουντιμπ 24/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .....	65	15577	ε. Κομώ Μπαι 28/9		ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει Πειραιά
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΔΑ .....	65	15516	α. Πάλμας 24/9		ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245	άργει Αστακό
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ .....	69	15688	ε. Σφάδ 6/7		ΤΙΦΟΣ (δ.)	74	68631	άργει Βαστώνη
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΙΩΝΤ .....	67	15697	α. Κιέλο 29/9		ΤΟΕΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Σαΐδι 9/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ .....	69	15808	α. Βαλτικού 20/9 διά Αιγαύπτο		ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ντουμπιάν 28/9
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.) .....	75	40559	α. Φιλοδέψεια 16/9 διά Αρόπιμπο		ΤΡΑΝΖ ΛΙΝΚ (η.)	66	2186	δ. Ελανόρε 18/9 διά Φιλαδέλφεια
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	79	59882	α. Μπούλεν Μπαι 8/9 διά Μεσίκο		ΤΡΕΠ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	άργει Πειραιά 17.17 Β. – 38.48 Α. 20/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΑΙΟΤ (δ.) .....	63	30574	άργει Πειραιά 21/5/81		ΤΡΕΠ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	δ. Παναμά 29/8
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΑ (δ.) .....	64	30581	άργει Πειραιά 21/12		ΤΡΕΠ'ΙΝΤ ΓΟΥΙΓΑ..	72	18723	δ. Σιγκαπούρην 23/9 διά Τέλενταν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΘΩΝ .....	65	15178	α. Παρανάγκα 27/8		ΤΡΕΠ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (η.)	66	22354	άργει Πειραιά 1/8
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ .....	73	15498	ε. Μομπάς 19/9		ΤΡΕΠ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Ντουμπιάν 18/9
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.) .....	61	1098	μεσογειακές μεταφορές		ΤΡΕΨΑ (κ.)*	47	3361	άργει Χαλκίδα 18/1/77
ΟΙΣΕΑΝ (κ.) .....	62	2606	ε. Πειραιά 14/9		ΤΡΙΑΝΤΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	στό Γουόρρι 1/4
ΟΙΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.) .....	67	53460	άργει Πειραιά		ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28126	άργει Στυλίδα
ΟΙΣΕΑΝ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (δ.) .....	65	28101	ε. Ν. Ορλέανη 23/9		ΤΡΙΤΩΝ Κ.*	65	18452	α. Καζαμπάνκα 26/9
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (ΣΙΓΚ.) .....	73	20354	α. Κουδιρά 18/9 διά Γκάλεβεστον		ΤΖΕΛΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	άργει Τουλόν
ΠΑΓΑΝΗΣ (η.) .....	74	9712	δ. Παναμά 8/8					
ΠΑΝΑΓΗΣ (κ.) .....	57	9791	ε. Βοϊμάν 30/8					
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (η.) .....	59	8995	ε. Ρόττερνταν 28/9					
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) .....	63	10318	άργει Πειραιά 19/8					
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (κ.) .....	70	11525	ε. Πειραιά 6/8					
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.) .....	59	3906	ε. Κωνιτόπη 5/9					
ΠΑΝΟΣΕΑΝΗ ΦΕΙ'ΙΜ (δ.η.) .....	64	33621	α. Βοϊμάν 30/7/81					
ΠΑΞΟΙ (κ.) .....	65	1559	μεσογειακές μεταφορές					
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.) .....	67	45127	α. Μάλτα 4/8 διά Πειραιά					
ΠΑΣΑΙΚΟΙ ΡΑ'ΙΝΤ *	60	8721	α. Σιγκαπούρη 21/9					
ΠΑΤΒΙΝ (η.) .....	62	14112	άργει Χαλκίδα					
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β. .....	77	15950	α. Αντζελίκ 31/8					
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.) .....	55	7738	άργει Κατανάς 30/7/81					
ΠΑΥΛΟΣ XII (η.) .....	69	1999	α. Αβίλες 17/9 διά Βάχραν					
ΠΕΔΟΥΑΣ (δ.η.) .....	62	28222	ε. Βοϊμάν 27/9					
ΠΕΛΟΠΟΔΑΣ (δ.η.) .....	65	33595	ύπο παραλαβή					
ΠΕΤΑΝΟΝ .....	76	34715	α. Χάμπτον 12/9					
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ (δ.η.) .....	56	11920	ε. Λάρνακα 31/8					
ΠΕΙΡΟΣ (η.) .....	63	1702	άργει Πειραιά					
ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.η.) .....	69	93547	δ. Σάιδ 29/9					
ΠΛΩΤΟ .....	68	35191	ε. Λεμεσό 9/9					
ΠΟΙ'ΤΗΝ ΚΑΗΑΡ (η.) .....	72	57102	α. Γιουροπόλη 12/8					
ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.) .....	72	17966	α					

# DORBYL GROUP SHIP REPAIR IN SOUTH AFRICA



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

#### 1 Cape Town

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

#### 2 Mossel Bay

DORMAN LONG SWAN  
HUNTER (PTY) LTD.  
Old Stewarts & Lloyds  
Building,  
Voorbaai,  
P.O. Box 535,  
MOSSEL BAY 6500  
Telephone: (0441)  
5 8180  
Telex: 57-20439

#### 3 Port Elizabeth

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

#### 4 East London

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

#### 5 Durban

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

#### 6 Richards Bay

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

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

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

at CAPE TOWN/DURBAN/RICHARDS BAY.



A member of the  
Dorbyl Group  
of Companies

# British Shipbuilders Technology cuts costs

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

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

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

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

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

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

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

Advanced technology cuts costs.

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

**BS** **British  
Shipbuilders**



The new BS B42/4S  
Economy Bulk Carrier