

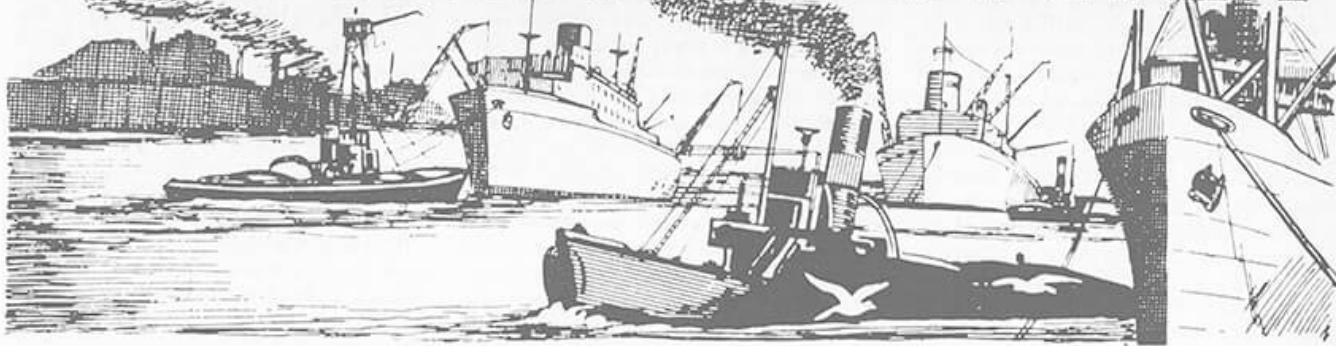
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1983

Αρ. Φύλλου 1154/913

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1154/913

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1983

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:  
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

## ‘Η έμπλοκή μπορεί και πρέπει νά άρθει

‘Ο έλληνικός έφοπλισμός έδεχθη μέαυτοσυγράτηση τήν ψήφιση άπό τή Βουλή τού νομοσχεδίου μέτα τά μέτρα γιά τήν άντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως, τό όποιο μετά τήν έγκρισή του στό σύνολο και τή δημοσιεύσή του στήν ‘Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως θά άποτελεί πλέον νόμο τού κράτους. Τό έρωτημα πού άποσχολεί δύλους αύτή τή στιγμή είναι έαν ο νόμος αύτός πού καταρτίσθηκε γιά τήν ένισχυση τής άνταγνωστικότητας τού έλληνικού πλοίου άνταποκρίνεται πράγματι στόν βασικό αύτό στόχο του.

Είναι άναμφισβήτητο ότι ο νόμος περιέχει θετικές διατάξεις. Είναι έπισης άναμφισβήτητο ότι παράλληλα περιλαμβάνει και άρνητικές διατάξεις οι οποίες κρίνεται ότι έξουδετερώνουν τίς προηγούμενες. Καί ή προσοχή δύλων πρέπει πλέον νά στραφεί στή βελτίωση αύτών τών διατάξεων πού μπορεί νά γίνει είτε κατά τήν έφαρμογή τού νόμου, είτε άκομη και μέ τήν τροποποίησή τους.

Σέ δύλους έκεινους πού θά άσχοληθούν μέ τό ζήτημα αύτό όφειλομε νά υπογραμμίσουμε μία πραγματικότητα ή όποια, δημοσιεύεται, δέν έλήφθη καθόλου υπ' οψεις κατά τόν σχεδιασμό και τήν κατάρτιση τού νομοσχεδίου: ότι, δηλαδή, η άνθηση και ή γιγάντωση τής Έλληνικής Ναυτιλίας δέν στηρίχθηκε ούτε σέ νόμους, ούτε σέ έποπτικούς έλέγχους.

Στηρίχθηκε στήν άκαταπόνητη προσπάθεια μάς όμαδας άνθρωπων, ή πλειονότητα τών όποιων ήταν ναυτικοί από γενεά σέ γενεά και έγγνωριζαν τό

βαπόρι καλύτερα άπό όποιονδήποτε τεχνοκράτη.

Στηρίχθηκε, έπισης, στήν άμεριστη συμπαράσταση και τή σκληρή δουλειά τών Έλλήνων ναυτικών οι οποίοι στά πλαίσιο τών στενών δεσμών πού είχαν άναπτυξει μέτα τούς έργοδότες τους φρόντιζαν μέ κάθε τρόπο και μέ κάθε θυσία νά κερδίζει και τό σελλίνι τό βαπόρι στό όποιο ύπηρετούσαν.

Και άναπτυχθήκε στήν πρώτη ναυτιλιακή δύναμη διεθνώς μέ τήν έμπιστοσύνη πού κέρδισε ό ‘Ελληνας έφοπλιστής μέ τή σκληρή προσωπική του δουλειά κάι τήν άξιοπιστία του στούς διεθνείς τραπεζικούς κύκλους, στούς άσφαλιστές και στούς ναυλωτές, έμπιστοσύνη ή όποια έδραιώθηκε μέ τήν προσωπική καθημερινή διοίκηση τού πλοίου μέ γνώση και εύελιξία και μέ τή δυνατότητα λήψεως γρήγορων άποφάσεων πού στηρίζονταν στή στενή συ-

νεργασία πλοιοκτήτου και πληρώματος.

Τά τρία αύτά βασικά σημεῖα πρέπει, κατά τήν άντιληψή μας, νά κυριαρχήσουν τώρα στή σκέψη κάθε άρμοδιου. ‘Η ένταση και ή άντιπαράθεση δέν δίδουν λύσεις και γι' αύτό δέν πρέπει νά ύπάρχουν στόν εύσισθητο χώρο τής Ναυτιλίας, ή όποια χρειάζεται τήν έθνική της έδρα όπως και ο τόπος χρειάζεται τή Ναυτιλία γιά λόγους πού είναι γνωστοί σέ δύλους και γι' αύτό δέν τούς έπαναλαμβάνομε. ‘Η έμπλοκή μπορεί και πρέπει νά άρθει γιά νά άποκαταστεθεί και ή έκατερωθεν έμπιστοσύνη, ή όποια έχει κλονισθεί και πού είναι άπαραίτητη γιά τό ξεπέρασμα τών δύσκολων ήμερων πού δυστυχώς έξακολουθεί νά περνά ή Ναυτιλία μας.

Τά ‘Ναυτικά Χρονικά’

## Τό δεκαπενθήμερο

### Οι μηχανικοί άπομόνωσαν τή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ

Οι μηχανικοί, στή συντριπτική τους πλειοφεφία, άντιτίθενται στήν έξαλλη πολιτική πού έχει καθιερώσει ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ και ήδη, μετά τήν άπεργια, ύπάρχει πλήρης διάσταση μεταξύ τών μηχανικών και τής διοικήσεως τής έπαγγελματικής τους άργανώσεως και ή δλη κατάσταση πού δημιουργεί ή διάσταση αύτή μπορεί νά ξεκαθαριστεί μόνον άπό τούς ίδιους τούς μηχανικούς, οι οποίοι μέ τή στάση τους έχουν πλέον άπο-

μονώσει τή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ. Παράλληλα οι μηχανικοί άπεδειξαν ότι διακρίνονται από ύψηλό αισθητό ευθύνης, γνωρίζουν τή σημερινή πραγματικότητα και αιμμετέχουν ένεργα στήν προσπάθεια πού καταβάλλεται από δύλους γιά τό ξεπέρασμα τών δύσκολων ήμερων πού περνά ή Έλληνική Ναυτιλία ώστε νά ξανάρθουν πάλι γιά δύλους οι καλές έποχές.

Στά ‘Ναυτικά Χρονικά’ δέν είχαμε καμ-

μία άμφιβολία γιά τή στάση της συντριπτικής πλειοψηφίας των μηχανικών έν όψει τής δικαιορής και ανέδαφης άπεργιας που είχε κηρύξει η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ, τά μηνύματα που μάς έρχονταν από τά πλοϊα μέ επιστολές μηχανικών έπιβεβαιωναν αύτή τήν άντιληψη. 'Αλλά άμφιβολίες δέν είχε ούτε και ή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ μετά τήν απουσία τού δύκου τών μηχανικών από τή γενική συνέλευση τής άνοιξας, γι' αύτό άλλωστε έπιζητησε τή συνεργασία έκεινών πουύ άντιμάχονται τήν Ελληνική Ναυτιλία ώστε νά μπορέσει νά πετύχει τήν άκινητοποίηση μερικών πλοϊών — είναι χαρακτηριστικό ότι στήν Αυστραλία τά τοπικά συνδικάτα ύποχρέωσαν τό πλήρωμα έλληνικού πλοίου νά άπεργήσει!

Τό έπομενο βήμα τών μηχανικών είναι νά  
ξεκαθαρίσουν τά του οίκου τους ώστε και ή  
διοίκηση της έπαγγελματικής τους όργανώ-  
σεως νά ανταποκρίνεται στις αντιλήψεις  
της συντριπτικής πλειοψηφίας τους.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Σέ «νεκρό σημείο» βρίσκονται οι διαπραγματεύσεις γιά τή σύμβαση τών ποντοπόρων μετά τήν ἄρνηση τῆς διοικήσεως τῆς ΠΝΟ νά προσέλθει στή συνάντηση πού είχε καθορίσει γιά τίς 23 'Ιουνίου ή «Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ἐπειδή ἡ διοίκηση τῆς Ε.Ε.Ε. δέν είχε δεσμευθεὶ ἐγγράφως προηγουμένων δι όποιαςδήποτε συμφωνία θήθελε ἐπιτευχθεὶ Σά είχε ἀναδρομική ισχύ. Ήταν ἀνέτρεχης δηλαδή στήν ἐπομένη τής λήξεως τῆς προηγούμενης συλλογικής συμβάσεως, την οποία στήν 1 'Οκτωβρίου 1982. Είχε προηγηθεὶ πρόσκληση τού ὑπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα γιά νέα κοινή σύσκεψη ἐκπροσώπων τῆς Ε.Ε.Ε. μέ επιστολή της πρός τόν 'Υπουργό ἀνέφερε δι όποιος διαπραγματεύσεις δέν έχουν διακοπεῖ και δι είχε ὄρισθει συνάντηση μέ τήν ΠΝΟ στίς 23 'Ιουνίου. Στό ὑπουργείο προσῆλθαν μόνον οι ἐκπρόσωποι τῆς ΠΝΟ οι όποιοι μετά τή συνάντηση μέ τόν κ. Κατσιφάρα ἀνέφεραν δι τού συμπρέσαμά τους ἀπό τή συνομιλία μέ τόν 'Υπουργό ἤταν δι τό θέμα τών δρων ἀμοιβής τών πληρωμάτων τών ποντοπόρων πλοίων θά ρυθμισθεὶ μᾶλλον μέ ὑπουργική ἀπόφαση, σύμφωνα και μέ σχετική προηγουμένη δήλωση τού κ. Κατσιφάρα.

Δέν είμεθα σέ Θέση αύτή τή στιγμή νά προδιαγράψουμε πῶς θά ἀντιμετωπισθεῖ

τελικά τό πρόβλημα τό όποιο έχει ανακύψει. Είμεθα δύναμεις ύποχρεωμένοι νά ύπογραμμίσουμε τήν ἀντίφαση πουύ ύπάρχει μεταξύ τής παραδοχῆς ἀπό τόν γενικό γραμματέα τῆς ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη, σε ἐπιστολή τον πού δημοσιεύθηκε στίς 11 Ιουνίου σε ἀθηναϊκή ἑφέμεριδα, διτό το ἐλληνικό μισθολόγιο είναι ήδη ἀκριβό και τῆς ἐμμονῆς τῆς ΠΝΟ σε αὐξήσεις και μάλιστα μέν ἀναδρομική ισχύ πού δέν μπορούν ἐκ τῶν πραγμάτων νά καταβληθοῦν ἐπειδή ή κατάσταση είναι αὐτή τή στιγμή περισσότερο τραγική ἀπό κάθε ἀλλη φορά δεδομένου διτό η ναυλαγορά είναι ή χειρότερη τή τελευταίας πενταετίας. Κατά τήν ἀντίληψή μας, ή διοικηση τῆς ΠΝΟ δρά ύπο τήν πίεση τῆς γνωστικῆς πειστικῆς ὅμαδος, ή ὁποία κάθε ἀλλο παρά τή βελτίωση τῆς θέσεως τῶν ναυτικῶν μας ἐπιδώκει, δημοσιεύεις της, κατά τήν ἀντίληψή μας, ἐπίσης, ή διοικησης τῆς ΠΝΟ, πριν ἀπό κάθε κίνησή της θά ἐπρεπε νά έχει και τή σύμφωνη γνώμη τῶν ναυτικῶν οι ὁποίοι τούν πού ἐπίζητούν αὐτή τήν περιόδο είναι ή ἔξασφάλιση ὄπασχολήσεως, γι' αὐτό ἀλλωστε οι περισσότεροι ναυτολογούνται μέ τούς ὅρους τῆς συλλογικῆς συμβάσεως — γνωρίζουν, δηλαδή, οι ναυτικοί μας διτό μὲ καθε θυσία πρέπει νά διατηρηθοῦν τά πλοια ἐν κινήσει.

Αύτά για τό θέμα τῆς συλλογικής συμβάσεως τῶν ποντοπόρων ἀπό τὴν πορεία τοῦ ὁποίου θά ἔξαρτηθούν πολλά.

Στήν άκτοπλοιά, μετά την άπεργια τής ΠΝΟ, έπιτεύχθηκε στις 15 'Ιουνίου συμφωνία γιά την αύξηση τών άποδοχών και τών επιδομάτων κατά 17%. Η συμφωνία έπιτεύχθηκε σε κοινή σύσκεψη έκπροσώπων τών πλοιοκτητών άκτοπλοικών έπιβατηγών πλοίων και τής ΠΝΟ και προέβλεπε την άμεση διακοπή της άπεργιας που είχε προταθεί άπό την ΠΝΟ γιά ένα άκρων 24ωρα και έλλιγε κανονικά στις 6 το πρωί της 16ης 'Ιουνίου. Μέ την άπόφαση αύτή διεφώνησε, δηπως συνήθως ή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ και ή διορισμένη διοίκηση της 'Ενώσεως Ναυτών, ή όποια άκολουθεί σάν δυρσφόρος τήν πρώτη και όμαδες μελών τών δύο όργανώσεων με έπικεφαλής μέλη τών διοικήσεων τους συγκεντρώθηκαν στο λιμάνι οπου δημιούργησαν τα γνωστά έπεισοδία παρεμποδίζοντας τήν άναχρωρηση τών πλοίων. Από πολλούς έκτιμάται ότι ή δημιουργία τών έπεισοδίων άπέβλεπε περισσότερο στη δημιουρ-

για έντυπώσεων παρά την άκινητοποίηση των άκτοπλοϊκών, έπειδή την ήμέρα έκεινη αρχιζε και ή έκδηλωση της 48ωρης άπεργίας που είχαν έξαγγειλε οι διοικήσεις των δύο όργανώσεων για τά ποντοπόρα και τά μεσογειακά φορτηγά πλοία και της 24ωρης στά μεσογειακά έπιβατηγή και τά κρουαζιερόπλοια, για τήν άποτυχία τής όποιας ήταν έκ προοιμίου βέβαιες οι διοίκήσεις τών μηχανικών και τών ναυτών. Την άντιληψη αυτή έπιβεβιώνουν και τά άναλογα έπεισόδια που έγιναν στη Ρόδο και στήν Πάτρα.

Πρέπει νά σημειωθεί δτι οι διοικήσεις τών όργανων σεων αύτών έχουν ζητήσει άπό τήν "Ενωση Εφοπλιστών" Επιβατηγών Πλοίων διαπραγματεύσεις για τή σύναψη ιδιαίτερης συλλογικής συμβάσεως, έπειδή δέν άναγνωρίζουν τή συλλογική σύμβαση πού η ΠΝΟ ή όποια προβλέπει αύξηση τών άποδοχών τών πληρωμάτων τών πλοίων τής κατηγορίας αύτής κατά 17%.

Πρέπει ἐπίσσης νά σημειωθεῖ διτή ή ἐσπευσμένη ύπογραφή αὐτῆς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἔχει ἐπικριθεῖ ἀπό τὸν ἐφοπλισμό — εἶναι γνωστό διτή πάντοτε ἡ συλλογικὴ σύμβαση τῶν ποντοπόρων ἀποτελουσεῖς τὸν «ὅδηγό» γιά τις συμβάσεις τῶν πλοίων τῶν ἄλλων κατηγοριῶν.

### ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Διαβάζουμε στόν ιαπωνικό ναυτιλιακό τύπο ότι οι 'Εργατικές 'Ενώσεις πού έκπροσωπούν τούς δεκάδες χιλιάδων έργαζομένων στά έπτα μεγαλύτερα ναυπηγοεπισκευαστικά συγκροτήματα της Ιαπωνίας άποδέχθηκαν τήν εισήγηση τών έργοδοτών τους γιά αύξηση την τών μηνιαίων άποδοχών τους μόνον κατά 3,3% κατά το νέο οικονομικό έτος πού δρχισε τόν 'Απρίλιο και λήγει τόν Μάρτιο τού 1984.

Βεβαίως, θά συμφωνήσουμε ότι από τον αντίλογο, διότι ο πληθωρισμός στην Ιαπωνία περιορίζεται σε μονοψήφιο άριθμο και δεν μπορεί νά συγκριθεί με τόν ρυθμό που υφίσταται στην Ελλάδα.

Παρά τούτο αὐτά, δώμας, είναι πάντοτε δέξιο προσοχῆς τό γεγονός ότι οι Ἑργατικές Ἐνώσεις στά περισσότερα κράτη του κόσμου λαμβάνουν πάντοτε σοβαρότατα υπ' δψη τις ἐπικρατούσες οικονομικές συνθήκες και τις ύφισταμένες προσποτικές ἀποδοτικής ἀπασχολήσεως τῶν μελών τους στούς διάφορους παραγωγικούς τομεῖς και ἀνάλογα διαμορφώνουν τό ψυχός καὶ τὴν ἐκταση τῶν ἀποτῆλατῶν τους.

Έπλιζομε διτή την ίδια σύνεση, ύπευθυνότητα και συναίσθηση τών πραγματικά πολύ δυσχερών συνθηκών που διέρχεται ή ναυτιλία τούς τελευταίους 20 μήνες θά έπιδειξουν και οι έκπρόσωποι των ναυτεργατικών μας 'Ενωσεων κατά την τελευταία φάση τών διαπραγματεύσεων για την σύναψη της συλλογικής συμβάσεως τών ποντοπόρων πλοίων.



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

Τό γεγονός δτι οι Ἑλληνες ἀγόρασαν ἔνα σεβαστὸ ἀριθμό πλοίων κατά τὸ διαρρεύσαν ἐξάμηνο δέν είναι ἀπόδειξη τῆς ἀποδοτικότητος τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως σήμερα, ἀλλὰ είναι ἀπλῶς ἡ βασικὴ προϋπόθεση ἐπιβιώσασθαι στὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸ στίβο στὸν δόποιο ὁ συναγωνισμός συνεχίζεται ἀμείωτος μὲ τὶς ἀναρρίθμητες παραγγελίες γιὰ σύγχρονα καὶ οικονομικά σκάφη, τὰ δὲ ποια τὰ ἑλληνικά θά κληθοῦν νά ἀνταγώνιστουν στὸ ἀμέσο μέλλον.

## ΑΠΟΜΥΘΟΠΟΙΗΣΗ

Από τά στοιχεία τής τελευταίας άπογραφής πού έγινε στις 20 Νοεμβρίου 1982 προκύπτει ότι οι άλλοδαποί πού ύπηρετούσαν στά υπό Έλληνική σημαία πλοία και στά συμβεβλημένα μέ το NAT είχαν περιορισθεί σε 23% έναντι 33,9% της άπογραφής τού 1980. Απομυθοποιείται έτσι ο συνθηματολογικός ισχυρισμός γιά κατακλυσμό των Έλληνικών πλοίων από άλλοδαπούς.

Τό σύνολο τών ναυτικών πού ύπηρετούσαν στά προαναφερθέντα πλοία στις 20 Νοεμβρίου 1982 ήταν 52.741. Από αύτούς οι 40.647 ήταν "Ελληνες και οι 12.094 ένοι (ποσοτά άντιστοιχα 77% και 23% έναντι 66,1% και 33,9% κατά την άπογραφή τού 1980).

Τό σύνολο τών ναυτικών πού ύπηρετούσαν κατά την άπογραφή τού 1980 άνερχόταν σε 91.872, δηλαδή έμφανιζεται μείωση, κατά 42,6%.

Κατά τό χρόνο διενεργείας της άπογραφής είχαν ύπολογισθεί 1.284 πλοία παροπλισμένα ένων 93 άκομη πλοία τελούσαν ύπό διαγραφή από τό έλληνικό νηολόγιο τήν ημέρα της άπογραφής.

## ΠΩΣ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ;

Μετά τά έπεισόδια στό λιμάνι στις 15 Ιουνίου και τήν παραπομπή τών συλληφθέντων στή Δικαιοσύνη μιά όμαδα πού ποτέ δέν ύπερβαινε τά 300 άτομα περιέτρεχε τούς δρόμους τού Πειραιώς και έκανε συγκεντρώσεις μπροστά στό δικαστικό μέγαρο μέ τό πρόσχημα τής συμπαραστάσεως πρός τούς συλληφθέντες μέ άποτέλεσμα νά παρακώλυεται ή συγκοινωνία. Δέν άμφισθητούμε τό δικαίωμα οιουδήποτε νά έκδηλωνει και νά διαδηλώνει τίς άντιληψεις του: "Υπό μία όμως προϋπόθεση, δτι ή δάσκηση αύτού τού δικαιώματος δέν θά καταργει τό δικαίωμα τών διλλων πολιτών νά πηγαίνουν στίς δουλειές τους ή στά σπίτια τους. Και άπορούμε πώς οι άρμοδιες άρχες άνέχονται ή έπιτρέπουν τήν κατάργηση τού δικαιώματος αύτού από έκεινους πού άσκουν τό δικαίωμα τους νά διαδηλώνουν τίς άντιληψεις τους.

## ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» αισθάνονται ίδιαίτερη ίκανοποίηση έπειδη μιά άκομη πρότασή τους έγινε δεκτή και ήδη ύλοποιήθηκε. Πρόκειται γιά τή δημιουργία καταθέσεων σέ έλευθερο μετατρέψιμο συνάλλαγμα από άποινδήποτε διαθέτει συνάλλαγμα — και οι καθημερινές κλοπές άποδεινύουν δτι πάρα πολλοί στήν Έλλαδα, δηλαδή άναξιοποίητο και γιά τούς κατόχους του, και γιά τόν τόπο.

Μέ τή σχετική άπόφαση τής Τράπεζης τής Έλλάδος, οι Τράπεζες θά δέχονται μέχρι τίς 31 Αύγουστου καταθέσεις σέ συνάλλαγμα χωρίς νά έρευνούν τόν τρόπο πού άποκτήθηκε. Μετά τήν ήμερομηνία αύτή οι καταθέτεις θά πρέπει νά δικαιολογούν τήν προέλευση τού συναλλάγματος πού θά καταθέτουν.

Οι καταθέσεις θά είναι προθεσμίας 6 ή 12 μηνών και θά μπορούν νά άναληφθούν είτε νά έμβασθούν στό έχωτερικό και ο τόκος θά είναι σέ συνάλλαγμα από 4-16%, άναλογα μέ τό νόμιμα τής καταθέσεως και τή διάρκειά της. Ειδικότερα γιά καταθέσεις σέ δολλάρια ο τόκος θά είναι γιά ποσό μέχρι 5.000

δολλαρίων και γιά προθεσμία 6 μηνών 7%, ένων γιά προθεσμία 12 μηνών 8% και γιά μεγαλύτερο ποσό θά κλιμακώνεται και θά φθάνει μέχρι 10%. Γιά τά μάρκα ο τόκος θά είναι μικρότερος, θά άρχισει από 4,5% και θά φθάνει σε 5 και 5,8% ένων μεγαλύτερος θά είναι ο τόκος γιά τίς λιρέτες πού θά φθάνει μέχρι 16%.

Οι Τράπεζες δρχισαν νά δέχονται καταθέσεις σέ συνάλλαγμα από τήν Τρίτη 28 Ιουνίου.

## ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ

Οι άκτοπλοίκες έπιχειρησεις οφείλουν νά έπιδεικνύουν ίδιαίτερη προσοχή, ίδιως σέ θέματα πού συγκινούν τήν κοινή γνώμη, δημοσία είναι λόγου χάρη ή μεταφορά ύπεραριθμών έπιβατων από τά πλοία άλλα και ή έκδοση ύπεραριθμών εισιτηρίων από τούς κατά τόπους πράκτορές τους πού έχουν σάν δημοσή συνέπεια τήν ταλαιπωρία τών έπιβατων, ή άξιωση τών άποιων νά ταξιδέψουν άνετα και στήν ώρα τους είναι άπολύτως εύλογη.

Σημειώνομε τά άνωτέρω έξ αφορμής σχετικών περιστατικών πού σημειώθηκαν πρόσφατα άλλα και τών συνεχών έπιθέσεων πού δέχεται ή 'Άκτοπλοία άναντιν τής άποιας φαίνεται δτι ή ύπάρχει μένος. 'Άλλιώς δέν έχεγείται δη διόγκωση πληροφοριών πού άναφέρονται σέ πλοια τής 'Άκτοπλοίας. Μόλις πρό ήμερων μία βλάβη πού σημειώθηκε στό έπιβατηγό - όχηματαγώγο «Μίνως» έμφανισθηκε μέ τόν τίτλο «'Άκυβέρνητο 2,5 ωρες τό «Μίνως» νύχτα στή Φαλκονέρα» και μέ τόν ύπερτιτλο «'Άν είχε κακοκαιρία...», ένω στό κείμενο έσημειώνετο: «'Ένα έμβαλο τής μοναδικής μηχανής του άκινητοποίησε διά δυόμισι ωρες μισοπέλαγα, στά νερά τής Φαλκονέρας, τό έπιβατηγό - όχηματαγώγο «Μίνως», κάνοντας νά καρδιοχτυπήσουν 200 περίπου έπιβάτες και μέλη τού πληρώματος. Μερικές ωρες νωρίτερα «'Εσπαγε τά ... μούτρα του στήν προβλήτα τής Πάρου τό έπιβατηγό - όχηματαγώγο «Σαντορίνη». Οι 259 έπιβάτες του καρδιοχτύπησαν. Σέ συνδυασμό μέ τίς πρόσφατες περιπτέτεις τόν τέλη έπιβατηγών «Κίμωλος» και «'Άγιος Γεώργιος», ή άλλοιδα αύτή τών άτυχημάτων σέ πλοια τής άκτοπλοίας δημιουργεί άνησυχίες στήν κοινή γνώμη.

## ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η έναρξης τής θερινής περιόδου έπανεφερεν εις τόν λιμένα Πειραιώς τού και τούς έπαρχιακούς λιμένας τό γνωστόν θέαμα τού άχαλινώτου άνταγωνισμού τών άκτοπλοϊκών σκαφών, τών συχνών συναναχωρήσεων διά τήν αύτήν γραμμήν, τής οικτράς συσσωρεύσεως έπι τών συναγωνιζόμενων πλοιών ύπεραριθμών έπιβατών, έπωφελουμένων τού μέχρι «ταλλήρου» έκπεσμού τών είσιτηρίων και τής άηδούς έπανεμφανίσεως εις τήν προκυμαίαν τών φωνασκούντων δηθεν διαφημιστών τού «μεγάλου θαλαμηγού».

— Κατά τηλεγραφικά έκ Λονδίνου πληροφορίας, ή Παγκόσμιος Οίκονομική Συνδιάσκεψις ήρχισε άπασχολουμένη και μέ τά διεθνή ναυτιλιακά προβλήματα. Κατά τήν διεξαχθείσαν συζήτησιν ένωπιον τής άμροδίας ύποεπιτροπής έδηλωθη ύπό τής έλληνικής άντιπροσωπείας δτι ή 'Ελλας ούτε άμεσως ούτε έμμεσως έπιχρηγει τήν ναυτιλίαν της, θεωρούσα τά διάφορα συστήματα τού προστατευτισμού, ώς παράγοντας άντιοκονομικούς.

— Η δύναμις τής ναυτιλίας μας κατά τό δεύτερον τρίμηνον τού 1933 παρουσιάζεται ώς έξης: πλοία 550 τον, γκρός 1.410.526. 'Εξ άλλου τήν 1ην 'Απριλίου ύπηρχον ύπό διαφόρους ένενας σημαίας 45 φορτηγά 'Ελλήνων ίδιοκτητών, χωρητικότητος 168.310 τον, γκρός.

— 'Εναυλώθη τό «'Ιω. Φράγκος» έκ Σάντα Φέ ή Κοντσέψιον 5.200 τον. έλαφρά γεννήματα διά Ν. 'Υόρκην ή Φιλαδέλφειαν 19/6, όψιον δύο λιμένας 20/6, 'Ιουλίου 7-15.

— Μέ βαθείαν λύπην έγγνωσθη μεταξύ τών ναυτικών κύκλων τής πόλεως μας δθάνατος εις ήλικιαν μόλις 39 έτών, τού γνωστοτάτου έφοπλιστού W. Hendrik Van der Zee.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 61/1-7-1933)

'Η 'Άκτοπλοία βρίσκεται συνεχών στό στόχαστρο. Γι' αύτό, έπαναλαμβάνομε, χρειάζεται ίδιαίτερα προσοχή από δλους.

## 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 3121843, 3129735, 3121616

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

Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.

CABLE: HELLASMAR BAIRNS

## ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ Χάνουμε καί τούς ἀξιωματικούς;

Αὔξηθηκε σημαντικά ὁ ἀριθμός τῶν ὑποβαλλομένων αίτησεων στὸ NAT γιά συνταξιοδότηση καὶ δημοσία προκύπτει ἀπό τὴν σχετική κίνηση πού παρουσιάζεται στὴν εἰδικῆ ὑπηρεσίᾳ τῆς Ἐστίας Ναυτικῶν ἡ ὅποια διευκολύνει τούς ναυτικούς στὴ διαδικασία συνταξιοδότησεως, τὸ μεγαλύτερο μέρος ἐκείνων πού ὀδεύουν πρός τὴν συνταξιοδότηση τὸ τελευταῖο διάστημα εἶναι ἀξιωματικοί.

Εἶναι χαρακτηριστικό διτὸ τὸ πεντάμηνο Ιανουαρίου — Μαΐου ὑποβλήθηκαν στὸ NAT 1.716 αίτησεις συνταξιοδότησεως διναντὶ 1.230 αίτησεις τῆς ἀντίστοιχης χρονικῆς περιόδου τοῦ 1980, ἔχουμε δηλαδὴ 345 περίπου αίτησεις συνταξιοδότησεως τὸ μῆνα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος διναντὶ 245 περίπου τὸ μῆνα τὸ πεντάμηνο τοῦ 1980. Πρέπει νά ὑπογραμμισθεὶ διτὸ τὰ ἀντίστοιχα χρονικά διαστήματα — τὰ πεντάμηνα τοῦ 1983 καὶ τοῦ 1980 — ἔξεδόθησαν συνολικά 2.374 καὶ 1.519 ἀποφάσεις συνταξιοδότησεως ἀπό τὸ NAT (στοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς περιλαμβάνονται καὶ αίτησεις πού ἐκκρεμοῦσαν ἀπό προηγούμενους μῆνες), γεγονός πού ἀποδεικνύει τὴν ἐπιτάχυνσην πού σημειώθηκε στὴ διαδικασίᾳ χορηγήσεως τῶν συντάξεων ἀπό τὴν ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ NAT, μιὰ ἐπί-

τάχυνση πού ἐπιτεύχθηκε μόνον μέτην κατάλληλη χρησιμοποίηση τοῦ ἴδιου ἀριθμητικά προσωπικοῦ.

Διστυχώς, δημοσ., στὸ NAT δὲν τηροῦνται στοιχεῖα γιά τὴ διακρίβωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιοδοτούμενων ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων — μιὰ ἐνδειξη μπορεῖ νά ὑπάρξει μόνον ἀπό τὰ χορηγούμενα ἐφ' ἄπαξ ἀπό τὰ Ταμεῖα Προνοίας, ἀλλά αὐτὸ δὲν ἀρκεῖ γιά νά εἶναι δυνατή ἡ ἐπισήμανση τῶν σημειουμένων ἔξελιξεων ὥστε νά λαμβάνονται — ἔαν φυσικά εἶναι δυνατόν — τὰ ἀπαραίτητα διορθωτικά μέτρα.

Εἶναι ἀναμφισβήτητο διτὸ η πορεία τῶν ἀξιωματικῶν πρός τὴ σύνταξη εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως ἡ ὅποια ἐπλήξει κυρίως τούς ἀξιωματικούς. Εἶναι ἐπίσης ἀναμφισβήτητο διτὸ ἄν ἡ ἔξελιξη αὐτή εἶχε ἐπισημανθεῖ ἀμέσως μόλις ἐκδηλώθηκε θά ἡταν δυνατόν νά είχαν ληφθεῖ ἐνώπιον πέτρεπαν. Καὶ ἡ ἔξελιξη αὐτή πρέπει νά ἀποτραπεῖ τὸ ταχύτερο, γιατὶ ἄν χάσουμε καὶ τούς ἀξιωματικούς δέν θά μποροῦμε νά μιλᾶμε πολὺ σύντομα γιά Ἑλληνική Ναυτιλία.

Δημ. Χ. Τσαπραλῆς

διωτικές συναλλαγές καὶ ἐπειδή ἡ Ἑλληνική Πολιτεία δέν διαθέτει δικά της ἐμπορικά πλοῖα, θεωροῦμε διτὸ τὸ ὅλο ζήτημα θά πρέπει νά συνδέεται εἴτε μέτην τροποποίηση τοῦ πρώτου δρου τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων ὥστε νά περιληφθεῖ καὶ ἡ Κίνα στὶς χώρες στὶς ὅποιες ἐπιτρέπεται ἡ μεταβίβαση τῆς κυριότητας πλοίων μέτην Ἑλληνική σημαία, εἴτε διτὸ θά ἀπλουστευθοῦν οἱ σχετικές διαδικασίες γιά τὶς μεταβιβάσεις πλοίων σὲ χώρες πού δέν περιλαμβάνονται στὸ σχετικό πίνακα. Πάντως στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας κανεὶς δέν ἡταν σὲ θέση τὴν Τετάρτη νά διευκρινίσει τὸ σημεῖο αὐτό, γιατὶ τὸ ὑπουργεῖο δέν εἶχε ἐνημερωθεῖ ἀκόμη σχετικά ἀπό τὸν κ. Ποττάκη.

### «ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΑΞΙ» ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ἄσφαλῶς ὑπάρχει ἔνα πρόβλημα καὶ μάλιστα ὁξύτατο μέτην εἰσόδο μεγάλου ἀριθμοῦ ιδιωτικῶν αὐτοκινήτων στὸ χώρο τοῦ λιμανιοῦ, τὸ ὅποιο δέν δέν ληφθοῦ ἀπλά καὶ πρακτικά μέτρα δέν πρόκειται νά ἐπιλυθεῖ, γιατὶ ἀπλούστατα οἱ συναλλασσόμενοι θά εἶναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀναγκασμένοι νά χρησιμοποιοῦν τὰ αὐτοκίνητά τους γιά τὴ διεκπεραίωση τῶν ὑποθέσεών τους. «Ἐνα ἀπό τὰ μέτρα αὐτά εἶναι ἡ διά πλωτῶν μέσων σύνδεση διαφόρων περιοχῶν τοῦ λιμανιοῦ, χρειαζόμαστε, δηλαδὴ «θαλάσσια ταξί» πού θά ἐχει πρετοῦν μέτρα αὐτήτητα καὶ ἀνεση τούς συναλλασσόμενούς ἐνώ ταυτόχρονα θά ἐλαττώσουν τὸν κυκλοφοριακό φόρτο τόσο στὴν παραλιακή λεωφόρο, ὅσο καὶ σὲ ἄλλους δρόμους τοῦ Πειραιῶς.

Τὸ θέμα τῶν ἀδειῶν εἰσόδου αὐτοκινήτων στοὺς χώρους τοῦ λιμανιοῦ συζητήθηκε σὲ μάλιστα εύρυτατη σύσκεψη πού ἔγινε στὸ ΟΛΠ στὶς 15 Ιουνίου, ἀλλά ἐξ δῶν γνωρίζομε παρόδιο πρόταση δέν συζητήθηκε, ἀπλῶς ἔγιναν προτάσεις γιά ἀπλούστευση τῶν διαδικασίων ὥστε νά ἐπιταχυνθοῦν οἱ ἐργασίες καὶ ἡ διοίκηση τοῦ ΟΛΠ ἐπεφυλάχθη νά μελετήσει τὰ ζητήματα πού ἐτέθησαν καὶ νά διαμορφώσει τὴ σχετική ἀπόφαση. «Ἐμεῖς ἐπαναλαμβάνομε διτὸ στὴ μελέτη πρέπει νά περιληφθεῖ καὶ ἡ δημιουργία τῶν «θαλασσίων ταξί» γιά τοὺς λόγους πού ἐξηγήσαμε ἀνωτέρω καὶ νομίζομε διτὸ καὶ ὁ ΟΛΠ ἀντί νά κατασκευάζει ταχύπλοο σκάφος πού προσήργαται γιά τὶς περιηγήσεις διαφόρων ἐπισήμων ἐπισκεπτῶν στὴ λιμενική περιοχή θά ἡταν προτιμότερο νά προβεῖ στὴν πρόσκτηση ἐνός ἀριθμοῦ παρόμοιων σκαφῶν τά ὅποια

### ΟΙ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΕ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥΣ

Ο ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας βρίσκεται ἀπό τὶς ἀρχές τῆς ἐβδομάδας γιά ἔξαρχηρη ἐπίσημη ἐπίσκεψη στὴ Σοβιετική «Ἐνωση καὶ ἑκτός ἀπό τὶς συνομιλίες μέτην Σοβιετικό ὑπουργό Ναυτιλίας κ. Γκουζένκο γιά διμερῆ καὶ διεθνῆ ναυτιλιακά θέματα ἐπρόκειτο νά ἔχει ἐπαφές καὶ μέτην ἐκπροσώπους σοβιετικῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρών καὶ ναυπηγείων γιά τὴν ἐπίτευξη συμφωνῶν πού θά ἀφοροῦν κυρίως ἐπίσκεψες σοβιετικῶν πλοίων στὶς ἑλληνικές ναυπηγεσπικευαστικές μονάδες. Γιά τὸ λόγο αὐτό ὁ κ. Κατσιφάρας συνοδεύεται στὴν ἐπίσκεψη τοῦ Σοβιετικής «Ἐνωσης ἀπό ἐκπροσώπους τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά καὶ Ἐλευσίνας (ή ἀπορία εἶναι γιατὶ δέν ἐκλήθησαν νά συμμετάσχουν στὴν ἀποστολή καὶ ἐκπρόσωποι τῶν δλλων μεγάλων ναυπηγεσπικευαστικῶν μονάδων, οἱ ὅποιες ἐπίσης ἀντιμετωπίζουν προβλήματα καὶ ἐπιδιώκουν

τὴν ἔξασφάλιση ἐργασιῶν). Ἐπίσης δικά. Κατσιφάρας συνοδεύεται ἀπό τὸν ἀρχηγὸν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχο κ. Κ. Προκόπη, διόποιος εἶναι καὶ δικά ἐπιτελικός του σύμβουλος στὶς συνομιλίες μέτην Σοβιετικούς ἐπισήμους.

Κυβερνητικό «δνοιγμα» στὸ ναυτιλιακό χώρο ὑπῆρξε καὶ πρός τὴν πλευρά τῆς Κίνας, κατά τὴν ἐπίσκεψη πού πραγματοποίησε πρόσφατα στὸ Πεκίνο ὁ ὑπουργός Αναπληρωτής «Ἐθνικής Οἰκονομίας κ. Ιωάν. Ποττάκης διόποιος ὑπέγραψε καὶ μαχροχρόνια διμερή συμφωνία οἰκονομικῶν ἀνταλλαγῶν μεταξύ τῶν δύο χωρῶν. «Ἡ συμφωνία προβλέπει, σύμφωνα μέτην δημοσιογραφικές πληροφορίες, εύρυτατη συνεργασία στὸν τομέα τῆς ναυτιλίας, κυρίως στὸν ἐφοδιασμό καὶ τὶς ἐπισκευές πλοίων. «Ἀνεγράφει ἀπό ἀθηναϊκές ἐφημερίδες διτὸ θά συνεργασία θά ἀφορᾷ καὶ τὴν πώληση πλοίων, ἀλλά ἐπειδή αὐτό εἶναι κάτι πού ἀναφέρεται σὲ

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

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLESQ STAMATIU

## GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

νά έξυπηρετούν τήν κίνηση πού προαναφέραμε.

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΟΚ

'Η τελευταία σύνοδος των ύπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ πού έγινε στις άρχες του μηνός στο Λουξεμβούργο, κατάφερε μέ διάφορες συμβιβαστικές λύσεις, νά πάρει ορισμένες αποφάσεις σέ θέματα θαλασσίων μεταφορών.

Κυριότερη μεταξύ αυτών θεωρείται ή απόφαση-πλαίσιο πού έπιβάλλει στά κράτη-μέλη πού έχουν λάβει ή πρόκειται νά λάβουν άντιμετρα στό ναυτιλιακό τομέα έναντι των τρίτων χωρών, νά συμβουλεύονται προηγουμένως τά λοιπά μέλη και τήν Κομισιόν. Χωρίς νά θίγεται ή έλευθεριά των κρατώμελών στή μονομερή έφαρμογή έθνικών μέτρων, τό συμβούλιο θά μπορεί νά αποφασίσει τήν άπο συμφώνου έπεκταση των μέτρων αυτών σέ διλα τά μέλη. Πιθανολογείται έτοις ή έπιτευξη ήμοφωνίας στή λήψη παρόμοιων αποφάσεων.

'Εξ άλλου, άρθρείσης τής έλληνικής έπιφυλάξεως, τό Συμβούλιο συμφώνησε στή «σύσταση» γιά τήν έπικύρωση τής διεθνούς συμβάσεως του ΙΜΟ περί ναυαγωσιτικών υπηρεσιών, καθώς και στή σύσταση γιά τήν έπικύρωση τής συμβάσεως τής UNCTAD γιά τόν Κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς.

### ΤΟ ΙΡΑΚ ΑΠΕΙΛΕΙ

Σύμφωνα μέ τή νέα άνακοινωση πού έξαπέστειλε πρός τίς ναυτικές έταιρίες και τούς άσφαλιστάς, τό 'Ιράκ άπειλε νά πλήττει κάθε πλοίο πού πλέει στήν περιοχή τού Κόλπου, τήν όποια ή Βαγδάτη χαρακτηρίζει ως πολεμική ζώνη.

Κατά τίς δηλώσεις τών άρμοδιών, τά νέα μέτρα πού άνεκοινωσαν οι ένοπλες δυνάμεις τού 'Ιράκ θά έφαρμοσθούν μέ μεγαλύτερη αύστηρότητα άπό προηγουμένως, έξ αιτίας τής συνεχίσεως τών περσικών έπιθεσών κατά τού 'Ιράκ και τού βομβαρδισμού πολιτικών και οικονομικών ιρακινών έγκαταστάσεων.

Σχετικό ύπόμνημα άπηγμενο τό 'Ιράκ και πρός τόν τοπικό 'Οργανισμό προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος, ή όποιος έδρεύει στό Κουβέιτ. Τό ύπόμνημα ζητά νά έπιστημε ή προσοχή τών ναυτιλιακών και άσφαλιστικών έταιρών διπώς μή άποστέλουν πλοία στό βόρειο τμήμα τού Κόλπου. Σημειώτεον δτι στή ζώνη αύτή και κυρίως σή νήστο Κάαργκ βρίσκονται τά κυριότερα κέντρα φορτώσεως πετρελαίου πού διαθέτει τό 'Ιράκ, στή όποια προσεγγίζουν γιά έφοδιασμό τά ένα πετρελαιοφόρα σκάφη.

### ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

'Η εύνοική έξελιξη τού ναυτιλιακού συναλλάγματος τόν Απρίλιο — και δταν λέγομε εύνοική έννοούμε δτι σημείωσε μείωση μόνο 6,7% έναντι τού Απρίλιον 1982, ένώ τόν Μάρτιο 1983 είχε έμφανσει μείωση 28,5% έναντι τού άντιστοίχου μηνός τού 1982 — έπηρέασε θετικά τή συνολική συναλλαγματική πρόσσδο άπό τή Ναυτιλία κατά τό πρώτο τετράμηνο τού 1983. Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία τής Τραπέζης τής Έλλαδος, τά όποια δόθηκαν στή δημοσιότητα άπό τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας, ή συνολική συναλλαγματική πρόσσδο άπό τή Ναυτιλία κατά τό πρώτο τετράμηνο τού 1983 έφθασε τά 449 έκατομ. δολλάρια, έναντι 552 έκατομ. δολλαρίων τού άντιστοίχου τετραμήνου τού

1982, σημειώθηκε δηλαδή μείωση 18,7%. 'Υπενθυμίζεται δτι ή μείωση τής συνολικής συναλλαγματικής πρόσσδο άπό τή Ναυτιλία κατά τό πρώτο τρίμηνο τού 1983 ήταν 22,7% έναντι τού άντιστοίχου τριμήνου τού 1982.

"Όπως έχουμε ύπογραμμίσει έπανειλημένα άπό τίς στήλες αύτές δυστυχώς παραμείναμε άπαθείς ένώπιον τών τάσεων μειώσεως τής συναλλαγματικής πρόσσδο άπό τή Ναυτιλία πού έχουν έμφανισθεί άπό τά μέσα τού 1981 και δέν λάβαμε τά άπαρατητα διορθωτικά μέτρα γιά τήν έξουδετέρωση τών αίτιών πού τήν προκαλούν άλλα και γιά τήν έξεύρεση νέων τρόπων ώστε νά έπωφελείται ίσο τό δυνατόν περισσότερο ά τόπος άπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών Έλληνων. Έμεις ήποστηρίζομε δτι πολλά μπορούν νά γίνουν πρός τήν κατεύθυνση αύτή, άρκει τό δλο πρόβλημα νά μελετηθεί σφαιρικά — νά σταματήσουν έπι τέλους οι γραφειοκρατικές άντιμετωπίσεις πού φέρουν τή σφραγίδα τής ρουτίνας και δέν προάγουν κανένα ζήτημα.

### ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

"Επισημαίνομε γιά μία άκόμη φορά τίς θετικές υπηρεσίες και τό μεγάλο έργο πού έχει έπιτελεσθεί ή 'Εταιρία Έλληνική Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου Α.Ε., μέ άφορμή τήν άποφασή τής νά διατηρηθεί γιά τό 1983, στά ίδια έπιπέδα τού 1982 τήν έπιστημα εισφορά τών μελών της, δπως έπιστημα νά μήν ύπολογισθεί εισφορά γιά τό 1983 γιά τά ύπο 'Ελληνική σημαία πλοία τά δποια παρέμειναν έν παροπλισμά τουλάχιστον γιά ένα έξαμηνο κατά τό προηγούμενο έτος.

Νομίζομε δτι δέν χρειάζεται νά έπαναλάβομε δτι είναι πρός τό γενικό συμφέρον τής Ναυτιλίας και πρός τό άτομικό συμφέρον τών πλοιοκτήτων ή έγγραφή δλο τό δυνατόν περισσότερων πλοίων, ώς μελών, ίδιαίτερα μετά τήν πρόσφατη άποφασή τής 'Εταιρίας, πού καθορίζει δτι γιά τά πλοία πού ύψωνουν τήν κυανόλευκο κατά τό δεύτερο έξαμηνο τού 1983, καταβάλλεται τό ήμισυ τής καθορισμένης έπιστημα εισφοράς πού άνερχεται σέ δολ. 120 κατά πλοίο.

### ΑΝΑΘΕΩΡΕΙ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ

"Άφοι έξεισθησε τόν τυπικό τίτλο τής πρώτης ναυτιλιακής δυνάμεως τού κόσμου, ή Λιβερεία άπεφάσισε τώρα νά προβεί στή γενική άνακοινωση τής ναυτιλιακής τής νομοθεσίας, μέ κύριο σκοπό νά διευκολύνει τή χρήση τής άπό τό πλήθος τών σε παγκόσμια κλίμακα ένδιαφερούμενων πλοιοκτήτων, ναυτικών, άσφαλιστών, πρακτόρων κλπ.

'Ως κύριο μέσο γιά τήν έπιτευξη τού στόχου αύτού κριθήκε ή κωδικοποίηση τής ναυτικής νομοθεσίας σέ ένα ένιασιο τόμο ή δποιος θά περιλάβει τόν ύπάρχοντα κώδικα, τίς διάφορες τροποποιήσεις του και τή νομοθεσία πού άφορά τή χρηματοδότηση τών πλοίων. 'Ο νέος τόμος θά πάρει τή μορφή τού 'Διαρκούς κώδικα' μέ άντικαθιστάμενα φύλλα, ούτω ώστε κάθε τροποποίηση, άντι νά δημοσιεύεται σέ πρόσθετα φυλλάδια, νά μπορεί νά έντασσεται στόν τόμο άντικαθιστώντας τά καταργούμενα κείμενα. 'Η διανομή τόσο τού νέου τόμου δσο και τών μελλοντικών τροποποιητικών φύλλων θά γίνεται μερίμη τών λιβερείων πρός δλα τά ύπο τή σημαία τους πλοίων. Οι άρμοδιοι έλπιζουν δτι τό έργο θά είναι έτοιμο έντος τού μηνός, ώστε νά έφοδιασθούν δλα τά λιβερείων.

νά σκάφη.

Θεωρείται βέβαιο δτι ή άνακοινωση τής λιβερείων ναυτιλιακής νομοθεσίας έγινε ύστερα άπό άπατηση τών ένδιαφερούμενων έφοπλιστών πρός άντιμετωπίση κυρίως τού θέματος τών ναυτικών πού έγκαταλείπονται σέ ένα ήμιτάνια. 'Ιδιαίτερως ή 'Αμερικανική Έφοπλιστική Όμοσπονδιά είχε ζητήσει άπό τή Λιβερεία νά ρυθμίσει τή θέση και τήν κατάσταση τών ναυτικών πού έχουν άναγκη έπαναπτρισμού, λόγω πτωχεύσεως ή δλλης άδυναμίας τού έφοπλιστού.

### ΠΑ ΕΝΑ ΚΟΙΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Δέν κατέληξαν άκόμη σέ διοριστικά συμπράσματα οι έπανειλημένες συσκέψεις πού πραγματοποιήθηκαν γιά τήν υιοθέτηση ένός παγκοσμίου συστήματος καταμετρήσεως γιά πλοία πού περνούν τή διώρυγα τού Παναμά. Στίς συσκέψεις αύτές μελετάται ή ένοπιόνη τής καταμετρήσεως πού θά χρησιμεύει σάν βάση γιά τόν ύπολογισμό τών δικαιωμάτων διελεύσεως τής διώρυγος, πραγματούν πού θά διευκόλυνε σημαντικά τή διεθνή ναυτιλία.

"Όπως δήλωσε ύπευθυνος τού 'Οργανισμού τής διώρυγος, ή είσαγωγή ένός νέου κοινού συστήματος δέν θά πρέπει νά έπιφερει αύξηση τών έξόδων, ούτε νά έχει δλλες συνέπειες στά δικαιώματα διελεύσεως. 'Έξ δλλου ένα τέτοιο σύστημα δέν θά έφαρμοσθεί παρά μόνο στά νέα πλοία και στά πλοία πού θά ύποστούν βασικές διασκευές, ένω γιά τό ύπάρχοντα πλοία θά έξακολουθησει νά ισχύει τό παλαιό σύστημα καταμετρήσεως τής χωρητικότητάς των.

### ΔΕΝ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ

"Όπως δήλωσε άρμοδιος Ρουμάνος έκ πρόσωπος, τά ρουμανικά πλοία άρνηθηκαν νά έξοφλησουν τά άξιούμενα άπό τίς τουρκικές άρχες διόδια γιά τό πέρασμα τού Βοσπόρου και τών Δαρδανελλίων. 'Η άρνηση αύτή, πού άφορά έφειλόμενα τέλη τριών έβδομάδων, έγινε ύστερα άπό διαταγή τού Κέντρου τής 10 Μαΐου, ή όποια δέν μνημονεύει σχετική αιτιολογία. Κατά μέσον δρο άπό τά Στενά διέρχονται καθημερινά τέσσερα ρουμανικά πλοία.

"Ός γνωστόν, άπό τόν μήνα Μάρτιο ή Τουρκία ύποτιθεται πώς έδωσε τέλος στή διαμάχη γιά τά άξιούμενα διόδια πού περιλαμβάνουν τά ύγειονομικά, φαρικά και ναυαγωσιτικά τέλη, μειώνοντάς τα κατά 80%. 'Έκτοτε τά σοβιετικά, βουλγαρικά και ρουμανικά πλοία είχαν άρχισει νά έξοφλούν τά έφειλόμενα τέλη διελεύσεως. Γιά τό λόγο αύτών παραμένει άνεξηγητη πρός τό παρόν ή νέα ρουμανική στάση.

### ΦΙΛΟΔΟΞΙΕΣ

Κατά τίς δηλώσεις τού ύπουργού Μεταφορών τών Μπαχάμας, δέ μετορικός στόλος τής χώρας δηλαδισαθείς μέσα στά δώδεκα τελευταία χρόνια έφθασε τώρα τούς 800.000 τον. γκρός. Οι ναυτιλιακές δμως φιλοδοξίες τους άποβλέπουν σέ πολύ ύψηλότερους στόχους, άφου έλπιζουν δτι μέσα στά πέντε έπόμενα χρόνια θά φθάσουν τά 20 έκατομ. τόννων, προσφέροντας έτοις στόν διεθνή έφοπλισμό μία τρίτη μεγάλη σημαία έλευθερωράς νηολογήσεως — ύστερα άπό τήν λιβερείων και τήν παναμαϊκή — γιά νά καλύψει τίς δραστηριότητές του.

"Η έκστρατεία αύτή στό ναυτιλιακό τομέα

γίνεται ἀφοῦ οἱ Μπαχάμας κατάφεραν μέ τις συνεχεῖς προσπάθειες τῶν τελευταίων δέκα πέντε χρόνων νά ἀποβούν ἡδη ἔνα διεθνές οἰκονομικό κέντρο, κατάλληλο νά προσελκύσει τούς ἐφοπλιστάς δχι μόνο γιά τή νηολόγηση τῶν πλοίων τους ἀλλά καὶ γιά τήν ἐγκατάσταση γραφείων. Ἀκόμα περισσότερο τό γεγονός δτι ἡ νησιωτική αὐτή χώρα προσφέρει ἐπί πλέον μεγάλες τραπέζικες καὶ χρηματοδοτικές δυνατότητες, δημιουργεῖ τήν εὐλογή ἐπλίδα δτι ḥδα καταστεῖ κατάλληλος τόπος καὶ γιά τή μόνιμη ἐγκατάσταση τῶν ἔδρων τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν ἑταῖρων καὶ οἰκονομικῶν ἐπιχειρήσεων.

## ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Ξέρουμε βέβαια πολλές σύγχρονες τεχνικές έφαρμογές στά πλοιά. Άλλα δέν ξέρουμε άσφαλώς ποιό θά είναι τό πλοιό του μέλλοντος. Μιά μικρή μόνο ιδέα μπορούμε νά πάρουμε παρακολουθώντας μερικές ιδιαίτερα προχωρημένες έρευνες στό ναυτικό τεχνολογικό τομέα.

"Ετοι στήν Ιαπωνία κατασκευάσθηκε ήδη τό πρότυπο ένδις πλοίου-κομπάκτ χωρίς ζελικά και χωρίς πρωστήρια μηχανή, κινούμενο κάτω από την έπιφανεια της θάλασσας μέτα ταχύτητες πού μπορεί να φθάσουν μέχρι 100 κιόλμους, χάρη σε δυναμιες παραγόμενες από ήλεκτρομαγνητικό ύπερ-αγώγο. Μένα κάδο ύψους ήλιου σε 273° C περιβάλλοντα τόν ήλεκτρομαγνητή, δημιουργείται μαγνη-

τικό πεδίο άρκετής ισχύος. Μολονότι ή πρώτη έφαρμογή τής ήλεκτρομαγνητικής πρώσεως μέν υπεραγωγικότητα είχε γίνει άπό τό 1961 στις ΗΠΑ, άπό τό 1976 τό σχέδιο προωθείται άπό τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Κόμπε, δημού τά πρώτα πειράματα στάθηκαν ικανοποιητικά. Ή έφαρμογή του συστήματος αύτού κρίνεται διαίτερα σκόπιμη σέ πλοια στά δόπια οι Ελικίες δημιουργούν προβλήματα (ύποβυζύχια, παγοθραυστικά, ταχύτατα μεθανιοφόρα κλπ.).

Άν δώμας τά άνωτέρω iαπωνικά σχέδια δέν πρόκειται νά πραγματοποιηθούν πρίν περάσουν άκρετα άκρη χρόνια, τό νορβεγικό σχέδιο γιά ένα ειδικό πλοϊο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, μπορεί νά έφαρμοσθεί άπό τό προσεχές έτος. Πρόκειται νά τόν τύπο Superflex πού μπορεί νά μεταφέρει πετρελαιοειδή, λευκά καί μαύρα, άκαθαρτο πετρελαίο, ουμπικυνώματα, μελάσσα, διαλύμματα καιυστικής σόδας, φυτικά έλαια, κράμματα μονοφενόλης, έθυλικές άλκοολες κλπ. Η άζημια έναλλαγή έπιτευχνάεται χάρη στόν πλήρη καθορισμό τών δεξαμενών πού μπορεί νά έπιτευχθεί μόνο μέσα σε 15 ώρες.

Ηδη ή γνωστή σουηδική εταιρία «Στένα Λάϊν» συζητεί με τούς Notiokoreάτες γιά την ναυπήγηση ένός «superflex» δεξαμενοπλοίου τών 80.000 τον. d.w. στά ναυπηγεία «Νταέζου», ένω ή άναγκαία «λάίσενς» γιά παρόμοιες κατασκευές έχει δοθεί σε περί τά δέκα ναυπηγεία άνα τόν κόσμου.

**Σκέψεις... έξελίξεις... και προοπτικές...**

Τήν αισιοδοξία του για τήν διεθνή οικονομία έκφράζει τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, στήν έτήσια οικονομική έπισκόπηση που έδωσε πρόσαρτα στήν δημοσίευστα καί ή δύο είναι από τις πλέον ένθαρρυντικές που δημοσιεύθηκαν τά τελευταία χρόνια.

Παράλληλα, τό διατί οι πολιτικές στην Ελλάδα είναι από τις πιο αναπτυγμένες στην Ευρώπη, η οποία αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές στην παγκόσμια οικονομία. Η Ελλάδα έχει μια παραδοσιακή κατανομή της οικονομίας μεταξύ της αγροτικής, της βιομηχανικής και της υπηρεσιακής σεβασμού, με την πρώτη να είναι η μεγαλύτερη σε ποσοτική βάση.

• • •

Σύμφωνα με διεθνείς τραπεζικές έκτιμήσεις άναμένεται μείωση τών επιτοκίων στις περισσότερες χώρες της Δύσης μέχρι τις άρχες του 1984, πού θα κυμαίνεται από 7% έως και 50% τών επιτοκίων που ήσχαν στις άρχες του 1983.

Παρά τό γεγονός διατηρείται άκουμη ισχυρό, πολλές προβλέψεις όμιλοιν γιά σταδιακή έξασθενισή του κατά τό δεύτερο έξαμπνο τοῦ 1983.

Σέρχεσται με τό δολάριο, έκτιμήσεις διεθνών Τραπεζών προβλέπουν τίς άκολουθες άνατιμήσεις τών παρακάτω νομισμάτων (άρχεις 1984 σε αγέστη με άρχεις 1983):

- Γερμανικό Μάρκο 14%
  - Γιέν 18%
  - Έλβετικό Φράγκο 15%
  - Γαλλικό Φράγκο 5%
  - Ιταλική Λιρέττα 3%

10

Μία αισιόδοξη νότα, στήν κατά τά άλλα  
χωλαίνουσα γνωλαγνούσα προσέφεσες στίς

## Τό Σχόλιο του 15θημέρου

Είναι άπο τα παράδοξα που έχουμε συνηθίσει νά συμβαίνουν στήν Αμερική. Αύτό δημος συνέβη στήν πατροπαράδοτη Γαλλία.

Στή μικρή γαλλική λουτρόπολη Μπαρ-καρές, που βρίσκεται καμμιά είκοσιαριά μίλια βορειώς του Περπινιάν στά γαλλο-ισπανικά σύνορα, υπάρχει μιά μεγάλη και ήλιολουστή παραλία. 'Αλλά έπειδή και ή διμορφότερη άμμουδιά μπορεῖ ν' άποβει πληκτική, οι πολυμήχανοι όργανωντες σκέφτηκαν νά ποικίλουν τή ζωή τών παραθεριστών με ένα πρωτότυπο κέντρο διασκέδασεως. Και σάν τέτοιο διάλεξαν ένα όλοκληρο καράβι. 'Αγόρασαν λοιπόν τό επιβατικό πλοϊο «Λυδία», 3.000 τόννων, και τό έγκατέστησαν στό βάθος τής παραλίας. Έσκαψαν δηλαδή γιά τό σκοπό αύτό μιά βαθειά τάφρο, στήν όποια μπήκε και κάθισε τό πλοϊο και υπέστερα τήν ξαναγέμισαν και τό στερέωσαν. Και τό κατάλευκο «Λυδία» μετατράπηκε στό έπι-βλητικό νάιτ-κλάμπ και καζίνο, ένω συγ-χρόνων χρησιμοποιείται και ως πλωτή (;) Έκθετη πού προσελκύει πολύ κόσμο.

Και γιά νά συνδέσουμε τήν ἐκπληττική  
αὐτή εἰδηση με τή δική μας ναυτιλία, εί-  
ναι άναγκη νά πούμε διτό τό πλοϊο αύτό  
δεν είναι δλλο ἀπό τό δικό μας ἐπιβατη-  
γό «Λυδία» τής ΕΛΜΕΣ πού μέ τό δνομα  
αύτό στή δεκαετία τού 1956-66 ἔχυπηρέ-  
τησε τή γραμμή Πειραιώς — 'Αλεξαν-  
δρείας — Κύπρου — Βρυξελλού.

Είναι κρίμα, βέβαια, ένα περήφανο καθάρι νά μη σχίζει τά άφρισμένα κύματα. Ουτόσο τό ύπερπενητάχρονο «Λυδία» πρέπει μάλλον νά θεωρείται τυχερό. Για τουλάχιστον παραμένει άκομα δρθιο, στω και στή μέση μιᾶς άμυνουδερής παραλίας. Τύχη γάρ όρθει καὶ τύχει καταρέπει, έλεγαν οι ἀρχαῖοι.

τῶν ἀθρόων διαλύσεων ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων πού ύπερβαίνουν σε χωρητικότητα τούς 200.000 τον. d.w. έχει υποψήφιοι από 223 ακάρη 64.8 έκατον τον. d.w.

Δυστυχώς, οι ίδιοι ναυλομεσίτες έπιστρη-  
μάνουν διτή άρκετά άπό τα μεγάλα δεξαμε-  
νόπλοια, περίπου 2 έκατομ. τον. d.w. έχουν  
έγκαταλείψει πρόωρα τα άγκυροβόλια πα-  
ροπλισμού, μέ απότελεσμα περί τα 30  
VULCC ων άναμένουν γιά φόρτωση στόν  
Περσικό, έπιβραδύνοντας κάθε ένδεχόμενο  
βελτιώσεως του έπιπλου των προσφερομέ-  
γχων γαύλων.

Μετά την πρόσφατη σύσκεψη στο Παρισί της έπιτροπής έλέγχου τιμών και παραγωγής του ΟΠΕΚ, θεωρείται πιθανότα διτί ότι θά υλοποιηθεί χωρίς καταστρατηγήσεις ή απόφαση για πάγωμα της τιμής του άργου στά σημερινά έπιπεδα μέχρι τό τέλος του 1985.

Η Ιαπωνική κυβέρνηση ένέκρινε τήν προταθείσα από τήν "Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών τής Χώρας παράταση τών έπιδοτήσεων για την διάλυση πλοίων μέχρι και τό 1985, ένων παράλληλα συνέστησε στά ιαπωνικά ναυπηγεία νά συνεργασθούν στενά μέτα την κράτη πού ειδικεύονται σε διαλύσεις καθόσον, μόνον με τήν αυξήση τών διαλύσεων θά έπιπευχθεί η τόσο άναγκαία έξισορρόπηση παγκοσμίως.

# ‘Η ἀλληλογραφία μας

## ΑΜΕΣΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σε έπιστολή του ναυτικού Ίωσήφ Δραγατσάνου πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος του περιοδικού σας τής 1.5.1983, σάς γνωρίζουμε ότι τό αίτημα του πιό πάνω ναυτικού τό θέσαμε ύπόψη του ‘Υπουργείου Οικονομικών για τήν έξέτασή του λόγω άρμοδιότητας.

Μέ τιμή  
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ  
‘Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Πειραιάς, 6.6.1983

Σημ. Συντ.: ‘Η δημοση άντιδραση του ‘Υπουργού και η πρώθηση του συγκεκριμένου αιτήματος στό υπουργείο Οικονομικών δείχνει τό ένδιαφέρον της Πολιτείας γιά τόν παρόντα δινθρωπό της Ναυτιλίας μας και είναι εύλογη ή άξιωση νά επιδεινύεται πάντοτε αύτό τό ένδιαφέρον.

## ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΜΑΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

‘Αξιότιμες Κύριε Διευθυντά,

Κατά κανόνα συχνότερα πιάνουμε τήν πέννα γιά νά καταγγείλουμε και νά καυτηρίσουμε κάποιους ή κάτι, και σπανιότητα γιά νά τούς συγχαρούμε.

‘Ο όρθολογισμός δύμας άπαιτει νά κάνουμε κάτι τά δύο μέ τήν ίδια συχνότητα, γι’ αύτό θαθελα μέ τούτο τό σημείωμα μου δυσλόγια νά πώ, χωρίς νά καταχρασθώ του φιλόξενου χώρου του έγκριτου Περιοδικού σας και τού πολύτιμου χρόνου σας, γιά τήν ναυτιλιακή έταιρία Metropolitan Shipping πού άνήκει στόν οίκο του ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.

Είναι σπανιότατο φαινόμενο στίς δύσκολες αύτές ήμέρες πού περνά ή Ναυτιλία μας

νά ύπάρχει τόσος σεβασμός στόν παράγοντα δινθρωπο, τόση προσοχή και έκτιμηση στό δύσκολο τών ναυτικών έργο πού άπασχολούνται στά πλοια τής έταιρίας αύτής, πού ού άριθμός τους κάθε άλλο παρά εύκαταφρόνητος είναι μιά και άριθμοι 16 νεότευκτα, κυρίως, πλοια.

‘Ο ίδιος νοικοκύρης ναυτικός, ο τίμιος έργατης τών κυμάτων, θά βρει πατρική στοργή και άμεριστη συμπαράσταση άπό τόν Διευθυντή μέχρι και τόν τελευταίο υπάλληλο και τών δύο της γραφείων, τού Πειραιώς και τής Νέας Υόρκης.

‘Αξιοπρόσεχτο και δχι τυχαίο είναι τό γεγονός ότι και στίς δύο μεγάλες ναυτιλιακές κρίσεις, ή έταιρία αύτή δέν παρόπλισε κανένα σκάφος της και δέν έπεφερε καμμία άπολύτως περικοπή σέ μισθολόγια ή περικοπές στήν τροφοδοσία τους.

Μεγάλος άριθμός ναυτικών τής έχτισε σπίτια μέ χορηγήσεις άτοκων δανείων πού άπλοχερα έδινε, και πολλοί είναι έκεινοι πού βοηθήθηκαν ποικιλοτρόπως στά σοβαρά τους οίκονογενειακά τους προβλήματα.

Τήν ‘Ελληνική σημαία φέρουν ύπερήφανα όλα τά πλοια της, τά δέ πληρώματα είναι άν δχι άμιγη, άλλα κατά 95% ‘Ελληνικά.

Καμμία καθυστέρησης έμβασμάτων ή άλληλογραφίας δέν παρατηρήθηκε ή καταγγέλθηκε ποτέ, και είναι άπό τίς μοναδικές έταιρίες πού πρώτη κατανόησε και έφήρμοσε τήν άναγκη προσωρινής παρουσίας στά πλοια, τών συζύγων και πολλές φορές τών παιδιών τους, γιά νά τούς άπαλύνουν τό άγχος πού φέρνει ή πολύμηνη άπουσία τών ναυτικών άπό τά σπίτια τους, και αύτό δχι μόνο σέ Πλοιάρχους και Μηχανικούς άλλά σέ δλους τούς ‘Άξιωματικούς και σέ πολλούς ύπαξιωματικούς άκομη.

Μή θέλοντας νά μακρυγορήσω, θά θαθελα μόνο μιά εύχη νά κάνω, τήν γιγάντωση τέτοιων άξιων έταιριών, τό δέ παράδειγμά

τους νά εύρει δσο γίνεται περισσότερους μιμητάς, γιά τό καλό τών ναυτικών και τού ‘Εθνους μας γενικότερα.

Εύχαριστώντας γιά τήν φιλοξενία  
Μετά τιμής  
ΝΙΚΟΣ ΚΑΙΜΑΚΗΣ  
‘Ασυρματιστής

Μάιος 1983

Σημ. Συντ.: Δημοσιεύομε μέ iδιαίτερη εύχαριστηση τήν έπιστολή τού κ. Κοιμάκη, γιατί δείχνει τήν ποιότητα τών ναυτιλιακών μας έταιριν και τή βαθύτατη στοργή μέ τήν όποια άντιμετωπίζουν τώς ναυτικούς μας. Και όμολογούμε ότι τέτοιες έπιστολές θέλομε νά λαμβάνουμε συχνά. Γιά τόν κ. Ιωάννη Θεοδωρακόπουλο, στενότατο φίλο και συνεργάτη τών ‘Ναυτικών Χρονικών’, πρέπει νά υπογραμμισθεί ότι έκτος άπό τή ναυτιλιακή του δραστηριότητα άπέπτυξε και μάλλη παράλληλη δραστηριότητα σέ έπιχειρήσεις τής Εηράς πού πρόσφεραν και έξακολουθούν νά προσφέρουν παραγωγική και άποδοτική άπασχόληση σε πολλούς έργαζομένους. Έσαν ή ‘Ελληνική Πολιτεία είχε άντιληθεί πόσα μπορεί νά προσφέρει ή έλληνικός έφοπλισμός στόν τόπο, ή κατάσταση στή χώρα μας θά ήταν πολύ καλυτερη, διατυχώς δώρις ή ‘Ελληνική Πολιτεία δέν άντιληθηκε ποτέ αύτή τήν πραγματικότητα, γι’ αύτό άλλωστε έγιναμε δλοι μάρτυρες τού τρόπου μέ τόν όποια μεταχειρίσθηκε στό πρόσφατο παρελθόν τόν Καθηγητή κ. Στρατή Άνδρεάδη και πώς μεταχειρίζεται τής ήμερες αύτές τήν οικογένεια Όναση.

## ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ ΕΘΝΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Κάθε προσβολή μνήμης νεκροῦ άποδοκιμάζεται άπό τό δημόσιο αίσθημα και τό Νόμο. Ειδικά αύτό πού γράφτηκε γιά τόν άειμνητο ίδρυτη και διευθυντή μέχρι τό θάνατό του έφέτος τού περιοδικού αύτού Δημήτρη Κωττάκη, είναι άπαράδεκτο άπό δλους. Ό Κωττάκης άπηρξε πάντα πρωτόπορος, προοδευτικός, άλογωντατος.

Ζώ τήν ύπόθεση τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας άπό τού 1931 και τή ζώ μέσω τών ‘Ναυτικών Χρονικών’. Μένω στήν ‘Ελληνική έπαρχια, άλλα στόν Πειραιά έρχόμουν γιά νά δώ τόν

# 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

Κωττάκη, τό δημιουργό τους πού ή φλόγα του δέ λύγισε. Πρόλαβε νά συγχρονίσει τις τυπογραφικές του έγκαταστάσεις μέ μηχανήματα φωτοσυνθέσεως, πρόφθασε νά συγχρονίσει τή γλώσσα τού περιοδικού του, διάλεξε τούς πιό ικανούς συνεργάτες, μονίμους καί μή, είσηγαγε ήνα συγκρατημένο καί ποτέ ύπερβολικό συμπλήρωμα στήν άγγλική γλώσσα κάθε τεύχους, τίποτε δέν παρέλειψε γιά νά έχει ό τόπος ένα ναυτικό περιοδικό κύρους.

Τό περιοδικό του δέν είχε ποτέ ταξικό χαρακτήρα, ούτε και τώρα. Ή ύπηρεσία τών «Ναυτικών Χρονικών» ύπηρξε πάντα στό 'Ελληνικό πλοϊ, πώς θά το κάνουμε νά διατηρήσει τήν ικανότητά του καί τή συναγωνιστικότητά του άπο τά ξένα. Αύτή είναι καί ή μεγάλη, βασική άρχη τής Ναυτιλίας μας. Έχουμετεί τό παγκόσμιο ύμποριο, δέν περιμένει νά ζήσει άπο τούς δικές μας μόνο, τίς τοπικές μεταφορές. Ο ξένος γιά νά μᾶς προτιμήσει, πρέπει νά τών συμφέρει, νά μή βρίσκει τό 'Ελληνικό πλοϊ μέ κόστος άκριβωτερο. Αύτή είναι ή πρώτη άρχη γιά τή Ναυτιλία μας, ή σωστή κατεύθυνση δλων μας πού θέλουμε νά κινούνται τά 'Ελληνικά καράβια καί οι ναυτικοί μας νά βρίσκουν δουλειά.

Ο Δημήτρης Κωττάκης, καί έξω άπο τό ναυτικό κόσμο, άναγνωρίστηκε σάν ένα φωτεινό δημοσιογραφικό μυαλό, μιά γερή πέννα μέ 'Ελληνική παιδεία, μέ 'Ελληνική φιλολογική κατάρτιση, μέ 'Ελληνικό φώς στά γραφτά του — άληθινός πατριώτης, ή άνθρωπος τής 'Ελληνικής ναυτικής σημαίας. Ήταν ένα πνεύμα δεικίνητο, άκατάβλητο πού ώφελησε βασικά, τήν εύεργέτησε τή μεγάλη ύπόθεση τής Ναυτιλίας μας. Πέθανε μέ ικανοποίηση, μέ δίκαιη δημόσια άναγνώ-

ριση. Καί χαίρω έγώ ό παλιός άνιδεοτελής φίλος πού αύτοί πού πήραν τή σκυτάλη τώρα στά χέρια τους, οι συνεργάτες του, οι άπογονοί του, τό διατηρούν αύτό τό 'Ελληνικό φώς τής Ναυτιλίας μας στά νέα τεύχη τού περιοδικού πού άνανεωνται πάντοτε καί είναι γεμάτο ζωντάνια καί παλμό γι' αύτόν άκριβώς τόν όραματισμό, τή βασική άρχη τής οικείως τού Δημήτρη Κωττάκη, τήν έξυπηρέτηση τού σωστού συμφέροντος τών ναυτικών μας.

Μέ βαθύτατη τιμή  
Κ.Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

**Σημ. Συντ.: Οι συνεχιστές τού έργου τού Δημητρίου Κωττάκη αισθάνονται ιδιαίτερη ικανοποίηση γιά τήν θμεση άντιδραση τού κ. Κ.Ν. Τριανταφύλλου στήν άπρεπή έπιστολή τού κ. Σπ. Κέντρου άλλα καί γιά τή διαπιστωσή του διτι συνεχίζουν τήν πορεία πλεύσεως πού έχαραξε ή Μεγάλος Δάσκαλος.**

#### ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΝΑΙ Ο ΜΙΣΘΟΣ ΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Στό σχόλιό σας «"Οχι άλλα προβλήματα", στό τεύχος τής 1ης Ιουνίου, μέσα σέ δλα τ' άλλα άναφέρετε, διτι οι μόνοι πού έχουν μερίδιο, αύτόν τόν καιρό άπο τήν έκμετάλλευση τών πλοίων είναι οι ναυτικοί!! Δέν ήξερα διτι είμεθα μέτοχοι στίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις, διότι άπο διτι θυμάμαι, έκτός άπο τόν μισθόν μου, δέν έλαβα κανένα μέρισμα, δταν, τά περισσότερα χρόνια τής δεκαετίας τού '70, φορτηγά SD14 έλλαμβαναν ναύλο κάτι μεταξύ 6.000 καί 8.500 δολλάρια ημερη-

σίως.

Είναι τελείως δδικο, διά νά μή δώσω βαρύτερο χαρακτηρισμό, νά θέλουν οι κ.κ. έφοπλισται νά στερήσουν άπο τούς συνεργάτες τους, δπως μάς λένε, τά στοιχεώδη. "Ας κάνουν αύτοί τίς θυσίες πού πρέπει, δικές τους είναι οι έπιχειρήσεις δικά τους είναι τά κέρδη, δικές τους καί οι ζημιές. "Ένα ξέρω, ή Ναυτιλίας μας συνεχώς αύξανει, παρ' δλες τίς διασκολίες πού μάς λένε δτι υπάρχουν.

Παράδειγμα, διτι μετά τόν πόλεμο, άρχισαμε μέ 100 λιμπερτς καί σήμερα έχουμε 4.000.

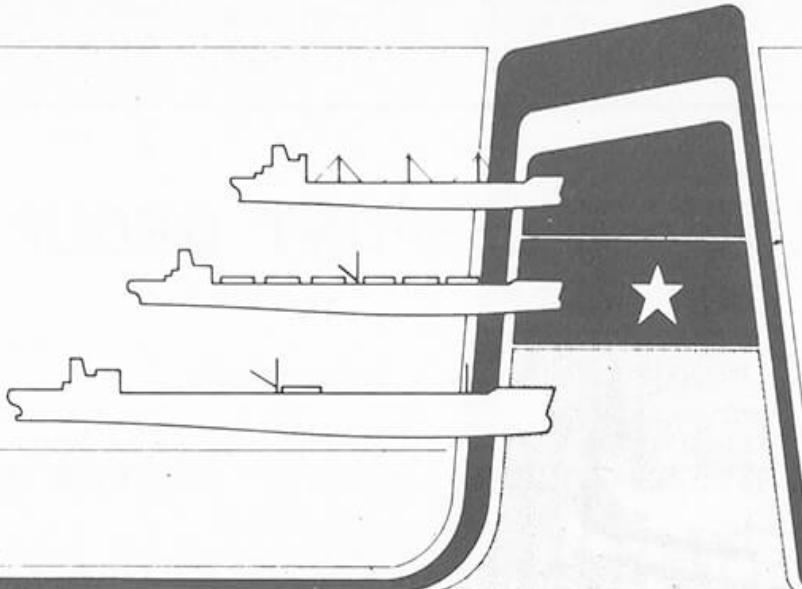
Έλπιζω νά δημοσιευθεί ή παρούσα.

Μετά τιμῆς  
ΕΥΑΓ. ΛΙΒΑΝΙΟΥ  
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Κηφισιά, 10.6.1983

**Σημ. Συντ.: Ό κ. Μαν. Κουλουκουντής, δταν έγραψε διτι ύπό τίς παρούσες στιγμές έκεινοι πού λαμβάνουν μερίδιο άπο τήν έκμετάλλευση τού πλοίου είναι οι ναυτικοί, δέν άποκρυψε διτι κατά τίς καλές στιγμές τά πλοία άπεδιδαν καί μάλιστα πολλά, άνάδογα άλλωστε καί μέ τό έπενδεδυμένο κεφάλαιο. Καί ή ρηση του διτι κατά τή διάρκεια τών κρίσεων οι ναυτικοί είναι έκεινοι πού έχασαν έχουν μερίδιο είναι άπολύτως άληθής γιατί έξακολουθούν νά λαμβάνουν τόν μισθό τους ένω οι ναύλοι πολλές φορές δέν έπαρκον ούτε καί γιά τή μισθοδοσία. Συνεπώς κάποιος συμπληρώνει τά έδοδο καί αύτός είναι ή έφοπλιστής, πληρώνει δηλαδή τίς ζημιές, ή ναυτικός δμως δέν έχει ζημιά άφού έξακολουθεί νά λαμβάνει τό μισθό του. Αύτό άκριβώς άναφέραμε καί έμεις διτι παρά τίς ζημιές τού πλοίου ή ναυτικός έξακολουθεί νά έχει τό μερίδιο τού πού άντιπροσωπεύει τή μισθοδοσία του καί πού δέν θά ύπηρχε έάν παροπλιζόταν τό πλοίο.**

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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΣ

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



# ‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

## ‘Ο ύπολογισμός ἀποθηκευτικῶν γιά δρισμένα προϊόντα

Μέ άπόφαση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΟΛΠ ἐγκρίθηκε ἡ διόρθωση τροποποίηση καὶ συμπλήρωση διατάξεων, πού ἀφοροῦν στὸν ύπολογισμὸν τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων τοῦ ‘Οργανισμοῦ ὡς ἔχῆς:

1. Στὸν πίνακα κατατάξεως τῶν ἐμπορευμάτων σὲ κατηγορίες ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων, πού θεσπίστηκε μέ τὴν 254/82 πράξη, πού ἐγκρίθηκε μέ τὴν 45059/83/18-1-83 (ΦΕΚ /Β/171/11.4.83) ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ, διαστάθηκε ἡ διατάξη διατάξεων 2.208 καὶ 2.209 πού ἐκ παραδρομῆς ἀναγράφει (3) τρία, διορθώνεται στὸ δρόμο, συντελεστής (5) πέντε.

2. Γιά τὰ ἔξαγόμενα στὸ ἑξωτερικὸ ἐμπορεύματα ἐγχώριου παραγωγῆς καὶ γιά τὰ μετά ἀπὸ βιομηχανικῆς ή βιοτεχνικῆς μεταποίησης ἡ ἀλληλ ἐπεξεργασία ἐπανεξαγόμενα στὸ ἑξωτερικό, τὰ ἀποθηκευτικά δικαιώματα ύπολογίζονται μέ ἐνιαῖο συντελεστή (3) τριπλά, μὲ ἕκπτωση 50% λόγῳ ἔξαγωγῆς ἡ ἐπανεξαγωγῆς.

3. Γιά τὰ TRANSIT ἐφόδια πλοίων πού παραλαμβάνονται ἀπό τίς ἀποθήκες τοῦ ΟΛΠ μὲ «αἴτηση ἐφοδιασμοῦ πλοίων», πλήν τῶν διεπομένων ἀπό τὸ «εἰδικό τιμολόγιο ἀποθηκευτικῶν εὐφλέκτων καὶ ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων», καθορίζεται ἐνιαῖος συντελεστής ἀποθηκευτικῶν (3) τριπλά, μὲ ἕκπτωση 50% λόγῳ προορισμοῦ (πρός χρήση πλοίων).

4. Γιά τὰ μὲ αἴτηση - δεδεια μεταφόρτωσης ἡ διασάφηση μεταφόρτωσης ἐμπορεύματα (προέλευσης ἑξωτερικοῦ) πού μεταφορτώνονται σάν «ύποκείμενα» γιά τὸ ἑσωτερικό, τὰ ἀποθηκευτικά δικαιώματα ύπολογίζονται μέ ἐνιαῖο συντελεστή 63) τριπλά.

5. Γιά τὰ «στρατιωτικά φορτία» πού διακινοῦνται διά τῶν ἀποθηκῶν τῆς Ἐλευθερίας Ζώνης σὲ παραλαβὴ τῶν Ἑλληνικῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων ἡ τῶν Συμμαχικῶν Στρατιωτικῶν Μονάδων, τὰ ἀποθηκευτικά δικαιώματα ύπολογίζονται μέ ἐνιαῖο συντελεστή (1) ἀπλά.

6. Γιά τὰ ἐμπορεύματα ἡ ἀλλα πράγματα προέλευσης καὶ προορισμοῦ ἑσωτερικοῦ (ἐλεύθερα τελωνειακῶν διατυπώσεων καὶ δασμῶν), ἐνιαῖος συντελεστής ἀποθηκεύτρων (1) ἀπλά.

7. Γιά τὰ ἐμπορεύματα πού διακινοῦνται μέσα σὲ κοντέινερς καὶ ὑστερά ἀπὸ τὸν ἐκτελωνισμὸν τοὺς παραλαμβάνονται μέ τὸ ἴδιο τὸ κοντέινερ ἡ μὲ «άμεσο παραλαβὴ» ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὸ κοντέινερ, οἱ ἀποθηκευτικές μονάδες γιά τὸν ύπολογισμὸν τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων στήν ἀντίστοιχη κατά περίπτωση δασμολογικῆ κλάση, ύπολογίζονται συλλήψη (ἀνά 50 χιλ./μα) ἐπὶ τοῦ δλου, κατά παρτίδα ἡ μερίδα παραλαβῆς καὶ δασμολογικῆ κλάση, βάρους.

8. Εἰδικά γιά τίς ἀποσκευές - οἰκοσκευές πού διακινοῦνται μέσα σὲ κοντέινερς καὶ ἐφόδον παραλαμβάνονται μέ τὸ ἴδιο τὸ κοντέινερ ἡ μὲ «άμεσο παραλαβὴ» ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τὸ κοντέινερ, τὰ ἀποθηκευτικά δικαιώματα ύπολογίζονται συλλήψη (ἐπὶ τοῦ δλου κατά παραλήπτη βάρους τῶν ἀποσκευῶν - οἰκοσκευῶν (ἀνά 50 χιλ./μα) μέ ἐνιαῖο συντελεστή (3) τριπλά.

9. Γιά τὰ ἐμπορεύματα πού διακινοῦνται μέσα σὲ κοντέινερς καὶ παραλαμβάνονται μέ σχετική ἀδεια τοῦ Τελωνείου μέ τὸ ἴδιο τὸ κοντέινερ σάν «ύποκείμενα» γιά ἐκτελωνισμὸν ἑκτός τῶν χώρων τῆς λιμενικῆς περιοχῆς, τὰ ἀποθηκευτικά δικαιώματα ἐπὶ τοῦ δλου βάρους τοῦ περιεχομένου ύπολογίζονται συλλήψη (ἀνά 50 χιλ./μα) μέ ἐνιαῖο συντελεστή ἀποθηκευτικῶν (3) τριπλά.

10. Ἐπὶ τῶν περιπτώσεων τῶν παραγρα-

φων 2 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ Κανονισμοῦ ‘Επιβολῆς Ἀποθηκευτικῶν Δικαιωμάτων ΟΛΠ, τὰ ἀποθηκευτικά δικαιώματα ύπολογίζονται μέ ἐνιαῖο συντελεστή (3) τριπλά.

11. Στὸν ἰσχύοντα πίνακα κατάταξης τῶν ἐμπορευμάτων σὲ κατηγορίες ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων πού θεσπίστηκε μέ τὴν 254/82 πράξη ΔΣ/ΟΛΠ (ΦΕΚ Β/171/11.4.83), δι συντελεστής ἀποθηκευτικῶν τῶν Δ.Κ. 7305 «κόνις σιδήρου ἡ χάλυβος, σιδήρος καὶ χάλυψ σπογγώδης» καὶ 7311 «εἰδη καθορισμένης μορφῆς (Profiles) ἐκ σιδήρου ἡ χάλυβος, ἐλασματοποιηθέντα κλπ.» τροποποιεῖται ἀπὸ 3 (τριπλά) σὲ συντελεστή (1) ἀπλά.

‘Η ἀπόφαση ἀρχίζει νά ισχύει ἀπό τῆς ἐπόμενης τῆς δημοσιεύσεως τῆς στήν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τῆς σχετικῆς ἐγκριτικῆς ύπουργικῆς ἀπόφασης, ἑκτός ἀπό τίς παραγράφους 1 καὶ 7 ἡ ισχύς τῶν διποίων ἀναδράμει ἀπό τῆς 2 Μαΐου 1983, ἡ μερομηνίας πού ἐτέθει σὲ ἐφαρμόγη ἡ 254/82 πράξη τοῦ ΔΣ/ΟΛΠ (ΦΕΚ 171/Β/11.4.1983).

‘Οπως πληροφορούμεθα δόθηκε ἐντολή στίς ἀρμόδιες Υπηρεσίες τοῦ ΟΛΠ γιά τὴν ἐφαρμόγη ἀπό τίς 24-5-1983 τῶν δρισμένων στήν παράγραφο 7 τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς.

## Τὰ ἔγκαταλειμμένα ύλικά στό λιμάνι

Συγκροτήθηκε ἐπιτροπή ἀπό ύπαλληλους τοῦ ΟΛΠ γιά τὸν ἐντοπισμό καὶ καταγραφή τῶν ἔγκαταλειμμένων στήν περιοχή τοῦ λιμένος ύλικῶν.

Τὰ ύλικά θά μεταφέρονται ἔξω ἀπό τοὺς ἐπισκευαστικούς χώρους, διπού θά παραμένουν ἐπὶ τρεῖς μῆνες καὶ μετά θά ἐκποιοῦνται, σύμφωνα μέ τίς προβλεπόμενες διατάξεις.

Σὲ περίπτωση πού θά ἐμφανίζεται ὁ κάτοχος τῶν χρησίμων ύλικῶν θά ύποχρεούται νά καταβάλλει στὸν ΟΛΠ δικαιώματα χρήσεως παραλατοῦ χώρου μέχρι τὴν ἡμερομηνία ἀποκομιδῆς τοὺς καὶ θά χρεώ-

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

νεται με άπλα άποθηκευτικά δικαιώματα άποταμεύσεως άπό την ήμερομηνία μεταφορᾶς τους.

### Προμήθεια ταχυπλόου

"Ενα ταχύπλοο πλαστικό σκάφος, μεταφορικής ίκανότητος 12-15 άτόμων, θά προμηθευθεί δ' Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς γιά τις άνάγκες τους.

Τό σκάφος θά χρησιμοποιείται, κυρίως, γιά περιηγήσεις έπισημων έπισκεψτῶν τοῦ λιμένος μέσα στή θαλάσσια λιμενική περιοχή.

"Ηδη έγκριθηκε πίστωση 6.000.000 δρχ. γιά τή ναυπήγηση, μετά άπό δημόσιο διαγωνισμό, τοῦ σκάφους.

### Σύντομα

Κατακυρώθηκε άπό τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς στόν κ. Ιωάννη Φούτση δ

διαγωνισμός γιά τήν άνάθεση τῆς κατασκευῆς ύδροδοτικού πυροσβεστικού δικτύου σέ άποθήκες τοῦ λιμένος.

● Έγκριθηκαν άπό τόν ΟΛΠ κονδύλια, υψους 4.193.000 δρχ. γιά τήν πληρωμή διαφόρων έκτελεσθέντων στό λιμάνι έργων.

### Ο προγραμματισμός τῶν δεξαμενῶν

"Ενα άπό τά θέματα πού άπασχόλησε κατά τό παρελθόν σοβαρά τούς ένδιαφερομένους καί τόν τύπο είναι δ' προγραμματισμός δεξαμενισμῶν πλοίων στίς μεγάλες δεξαμενές τοῦ Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Γιά τήν ένημέρωση τῶν άναγνωστῶν μας καί τῶν ένδιαφερομένων ναυτικῶν έταιριῶν καθιερώνουμε άπό σήμερα δημοσίευση τοῦ προγραμματισμοῦ δεξαμενισμῶν τοῦ προσεχοῦ δεκαπενθημέρου:

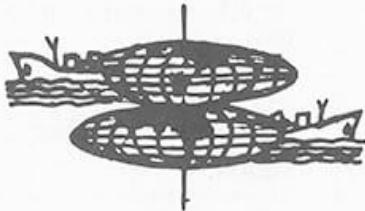
### ΜΕΓΑΛΗ ΠΛΩΤΗ

Πλοϊο	Τύπος	Π-ρογρ. 'Ημερ.	Διάρ- κεια 'Ημερ.
1) ΟΜΗΡΟΣ	E/G-O/G	3/7	1
2) ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	Φ/Γ	5/7	1
3) ΑΤΤΑΛΑΣ IV	E/G	6/7	3
4) ΛΙΔΔΙΑΝ	Φ/Γ	13/7	2

### ΜΕΓΑΛΗ ΜΟΝΙΜΗ

Πλοϊο	Τύπος	Πρόγ. 'Ημερ.	Διάρ- κεια 'Ημερ.
1) ΝΑΤΑΣ	E/G—O/G	2/7	3
2) ΑΦΡΟΔΙΤΗ	E/G	5/7	2
3) ΣΑΝ ΛΑΚ	Φ/Γ	10/7	2
4) ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ	Υγρ/ρο	12/7	2

Τά κενά πού παρατηρούνται θά καλυφθοῦν άπό νεώτερες αἰτήσεις.



### YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

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

TELEPHONES: OFFICE: 6474242 - 6474160 - 6473349  
A.O.H.: 6673078 - 6714831

## ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,  
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH  
P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO – GIZAN

ATHENS:  
ATASA LIMITED

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

#### 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

#### 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

# Y.E.N. καί Λιμενικό Σώμα

Έπειδή διαφωνούμε μὲ δρισμένα πρόσφατα δημοσιεύματα πάνω στό έπιμαχο θέμα τῆς πολιτικοποίησεως τοῦ Y.E.N., δημοσιεύουμε υπό μορφή ἀρθρου τὴν παρακάτω ἐπιστολή τοῦ κ. N. Ἀναγνωστάτου.

“Εχει δίκιο, νομίζουμε, ὁ ἐπιστολογράφος μας νά διαφωνει και νά ἐπικρίνει τίς θέσεις πού ἀναπτυχθηκαν.

Συμφωνούμε ἀπόλυτα, διτό πρόβλημα δὲν είναι ἀν και πού πρέπει νά «στεγασθεῖ» τό Λιμενικό Σώμα ἡ ἀν ικανοποιηθούν οι συναισθηματικοὶ δεσμοὶ πού τρέφουν πρός τό «σπίτι» τους οι παλαιοί ἡ τωρινοί ἔνοικοι του. Τό πρόβλημα είναι πῶς ἡ διοικηθεῖ κατά τὸν καλύτερο τρόπο ἡ σύγχρονη ἐμπορική ναυτιλία. Και εἰδικώτερα ἀν τό προσωπικό τοῦ Λ.Σ. ἐκσυγχρονιζόμενο και ἔξειδικευόμενο, θά είναι καταλληλότερος διοικητικός φορέας, σέ συνδυασμό μὲ τὴν ἀσκηση τῆς λιμενικῆς ἀστυνομίας. “Η ἀν θά είναι καλύτερο ἔνα σώμα πολιτικῶν ὑπαλλήλων (δχι μιά μικρή δμάδα εἰδικῶν ἐπιστημονικῶν συμβούλων) στήν ἐπιτελική ὑπηρεσία τοῦ YEN, μέ παράλληλη συνύπαρξη ἀστυνομικοῦ σώματος στίς ἐκτελεστικές λιμενικές ἀρχές.

Πάνω στό θέμα αὐτό είναι δυνατή και εὐκαία ἡ διατύπωση ἀντικειμενικῶν ἀπόψεων. “Οσον ἀφορά δμως τή σύλληψη και χάραξη τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς δὲν πρέπει νά ξεχνᾶμε διτό ἀποτελεῖ βασικά κυβερνητικό — και δχι διοικητικό — ἔργο, τὴν ἐφαρμογή τοῦ ὅποιου πρέπει νά είναι σέ θέση νά ὑπηρετήσει σωστά ἡ ἀρμόδια διοικητική ὑπηρεσία.

Κύριε Διευθυντά,

Γύρω ἀπό τό έπιμαχο ζήτημα τῆς λεγόμενης πολιτικοποίησης τοῦ YEN, έχει γίνει πολὺς θύρωβος και πολλά λέγονται ἡ γράφονται, ἐπιχειρηματολογώντας, ὁ καθένας ἀπό τῆ σκοπιά του, ὑπέρ ἡ κατά μιάς τέτοιας ἐνέργειας.

Είναι ἵσως δξει προσοχῆς διτό αὐτοὶ πού ὑπεραπούνται τῆς διατήρησης τῆς στρατιωτικῆς δομῆς τοῦ YEN, είναι κατά κανόνα μόνο οι προερχόμενοι ἀπό τό Λιμενικό Σώμα, ἀν παραβλέψουμε αὐτοὺς πού βλέπουν τό θέμα μόνο σάν πολιτικό.

Θά πρέπει μᾶλλον νά δικαιολογήσουμε δλους αὐτοὺς τούς ἀνθρώπους, πού προσποθοῦν νά προστατεύουν τό «σπίτι» τους, γιατί είναι συναισθηματικά δεμένοι στενά μέ τό σώμα, δποι πέρασαν ἔνα μεγάλο μέρος ἡ και δλη τους τὴν ἐπαγγελματική ζωή και θεωρεῖται εὐλογο νά μή δέχονται μιά τέτοια ἀλλαγή ἔται ξαφνικά, ὑποννοώντας μάλιστα διτό κάποιοι δλοι θά κάνουν καλύτερα αὐτή τή δουλειά.

Ο κ. Παν. Παγουλάτος, στήν ἐπιστολή του σέ ναυτιλιακό περιοδικό τοῦ Μαΐου, εί-

ναι κατηγορηματικός, διτό τό YEN μέ πολίτες και δχι στρατιωτικούς, θά δημιουργήσει «ἀποδιοργάνωση και ἐλλειψη συντονισμοῦ» και μάλιστα σέ τέτοιο βαθμό, ώστε νά μήν εύρισκε κανεὶς ἄκρη.

Αύτό και μόνο είναι χαρακτηριστικό, γά νά γίνει νοητό τό πνεύμα πού ἐπικρατεῖ στούς δξιωματικούς τοῦ Λ.Σ., οι δποι θεωροῦν ἕαυτούς, ούτε λίγο ούτε πολύ, ἀναντικατάστατος.

Είναι και αὐτό ἀπόρροια τῆς στρατιωτικῆς γαλούχησης τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν και τῆς διαμορφωθείσης νοοτροπίας στό Σώμα, ωσάν τό Λ.Σ. νά είναι μιά ἀλλή κολυμβήθρα τοῦ Σιλωάμ, δποι οι ἐμβαπτιζόμενοι ἀξιωματικοί, νά είναι οι μόνοι κατάλληλοι γιά τό YEN, γιατί ἀλλιώς δέν ἔξειται πως ἔνας λογικός ἀνθρωπος θά μπορούσε ποτέ νά ισχυρισθεῖ τό ἀναντικατάστατο όποιουδήποτε ἀνθρώπου.

Καταγίνεται δ. κ. Παγουλάτος ἐπί πολύ, στό νά σχολίαζει τά γραφέντα ἀπό τόν κ. Κοσμάτο γιά τό ποι θά ύπαχθεῖ ἐνδεχομένως τό Λ.Σ., σάν αὐτό νά ἦταν τό κύριο πρόβλημα. Ούτε ἀστεγοι θά μείνουν, ούτε ἀνεργοι. “Ἀλλωστε γιά νά ἀποφευχθεῖ και η ἐπικαλούμενη «ἀποδιοργάνωση», θά μπορούσαν νά παραμείνουν στό YEN, ἀλλά χωρίς στολές και γαλόνια, ώστε η ἀναδιοργάνωση νά γίνει μέ τόν καιρό, χωρίς κενά.

Τό ἐπίκληση τῶν ὄρματος τοῦ Έλ. Βενιζέλου είναι τουλάχιστον ἀφελής, δπαν τήν ἐποχή ἐκείνη μέ τά λιγοστά καραβάκια πού ἐπλεαν τίς θάλασσες, πού ούτε κάν ύπηρχε YEN και τό δρτι ἐπεκταθέν Έλληνικό κράτος χρειαζόταν κάποια αύστηρη διοίκηση, τά καθήκοντά τοῦ νεούστατου Λιμενικοῦ Σώματος ἦταν καθαρά ἀστυνομικά, ἀρά σωστά και χρήσιμα.

Δέν ύπηρχε Ναυτιλιακή Πολιτική, ἀπλούστατα γιατί δέν ύπηρχε Ναυτιλία, η τουλάχιστον τέτοια Ναυτιλία πού νά έχει ἀνάγκης ιδιαιτέρως Ναυτιλιακής Πολιτικῆς.

“Ἀλλωστε δις μή μάς διαφεύγει τό γεγονός διτό οι στρατιωτικοὶ μέχρι πρό τίνος, ἐπαιζαν ἀποφασιστικό ρόλο, δχι στά καθαρά στρατιωτικά τους καθήκοντα, ἀλλά σέ πολλούς τομεῖς τῆς πολιτικῆς μας ζωῆς ἀφού στούς περισσότερους ὄργανοισμούς και ἐπιχειρήσεις ἐλεγχόμενες ἀπό τό Δημόσιο, ἥγοντο ἀπόστρατοι στρατηγοι κ.λ.π., λόγω των ἀνάγκης πειθαρχίας και αύστηρης ὄργανωσεως, ἀλλά πολλοὶ ἀκόμη κυβέρνησαν και τήν Έλλάδα, δλοι μέ τή συναίνεση τοῦ λαοῦ και δλοι χωρίς αὐτή.

Τό νοοτροπία αὐτή, ἡ ἀν θέλετε η ἀνάγκη, σιγά - σιγά έχει ἐκλειψει, και γίνεται δλοι και περισσότερο συνείδηση δλων, διτό στίς πολιτικές ύπηρεσίες κλπ. οι καταρτισμένοι και κατάλληλα ἐκπαιδευμένοι πολίτες, είναι πιό χρήσιμοι και ἀποτελεσματικοί.

“Η Ναυτιλία μας αὐξήθηκε μόνο πρίν μερικές δεκαετίες και μάλιστα αὐξήθηκε μέ τόσο γρήγορο ρυθμό και σέ τέτοιο ἀπροσδόκητο μέγεθος, ώστε νά βρεθοῦν δλοι οι φορεῖς τῆς, τελείως ἀπροετοίμαστοι νά φέρουν τό μεγάλο βάρος τοῦ Έθνικοῦ αὐτοῦ κεφαλαίου.

Σήμερα είναι πλέον κοινώς παραδεκτό διτό ή Έμπορική μας Ναυτιλία, ἀποτελεῖ ἔνα ἀναντικατάστατο και πολύμορφο θένικό κεφαλαίο, και δλοι συμφωνούν διτό χρήζει ιδιαίτερης προστασίας και προσοχής, δηλαδή διτό έχουμε ἀνάγκη μάς ύπεύθυνης, σώφρονης και προσεκτικής Έθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, γιά αὐτό και είναι περιττό νά ἀναπτυχθοῦν ἔδω ξανά οι λόγοι πού ἐπιβάλλουν τότο.

Τότο έχει γίνει ἀντιληπτό σχεδόν ἀπό τά πρώτα στάδια ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, δπαν τό 1953 ἐτέθη ὁ θεμέλιος λίθος γιά μά Ναυτιλιακή Πολιτική μέ τόν N. 2687.

Ἄπο τότε δμως, ἀν μελετήσει κανεὶς προσεκτικά τό θέμα, καταλήγει στό λυπηρό και ἀπογοητευτικό συμπέρασμα διτό δέν γίνει τίποτε, ἐκτός ἔξαιρεσεων πού ἀπλώς ἐπιβεβαιώνουν τόν κανόνα, γιά μά ούσιαστηκή και ἐπικοδομητική Ναυτιλιακή Πολιτική.

Είναι πολύ μεγάλο τό θέμα γιά νά τό ἀναπτύξει κανεὶς στίς λίγες αὐτές γραμμές, πού δλωστε τό ἀντικείμενο φαίνεται νά είναι διαφορετικό, ἀλλά είναι ἀνάγκαιο νά τονισθεῖ διτό, ἐφόσον χρειζόμαστε ναυτιλιακή πολιτική πρέπει κάποτε και νά τήν έχουμε και τό πρώτο βήμα μάς τέτοιας πολιτικής είναι ή ἀποστρατικοποίηση τοῦ Y.E.N.

Μετά ἀπό αὐτό ἔρχονται και ἀλλά ἔρχονται κανεὶς στίς λίγες αὐτές γραμμές, πού δλωστε τό θέμα δημόσια και μερικά ἀρκετά πολύπλοκα θέματα, ἀλλά πρέπει νά γίνει ἀντιληπτό και παραδεκτό διτό δέν είναι ἀντιληπτό και παραδεκτό πού μην δημιουργούσαν ἐπί πλέον προβλήματα στήν κυβέρνηση πού θά ἀποφασίσει τήν ἀλαγή τοῦ Θεσμοῦ.

Οι ρομαντισμοί και οι συναισθηματισμοί δέν έχουν θέση σέ ένα σοβαρό θένικό θέμα πού λέγεται Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία. Οι θεσμοί δημιουργούνται γιά νά ἔχουν πολύ μέτρα, οι κατά κανόνα και συμπαθεῖς ἀξιωματικοί τοῦ Λ.Σ., ώστε νά μήν δημιουργούσαν ἐπί πλέον προβλήματα στήν κυβέρνηση πού θά ἀποφασίσει τήν ἀλαγή τοῦ Θεσμοῦ.

Οι ρομαντισμοί και οι συναισθηματισμοί δέν έχουν θέση σέ ένα σοβαρό θένικό θέμα πού λέγεται Έλληνική Ναυτιλία.

Οι θεσμοί δημιουργούνται γιά νά ἔχουν πολύ μέτρα, οι κατά κανόνα και συμπαθεῖς ἀξιωματικοί τοῦ Λ.Σ., ώστε νά μήν δημιουργούσαν ἐπί πλέον προβλήματα στήν κυβέρνηση πού λέγεται Έλληνική Ναυτιλία. Οι θεσμοί δημιουργούνται γιά νά ἔχουν πολύ μέτρα, οι κατά κανόνα και συμπαθεῖς ἀξιωματικοί τοῦ Λ.Σ., ώστε νά μήν δημιουργούσαν ἐπί πλέον προβλήματα στήν κυβέρνηση πού λέγεται Έλληνική Ναυτιλία. Οι θεσμοί δημιουργούνται γιά νά ἔχουν πολύ μέτρα, οι κατά κανόνα και συμπαθεῖς ἀξιωματικοί τοῦ Λ.Σ., ώστε νά μήν δημιουργούσαν ἐπί πλέον προβλήματα στήν κυβέρνηση πού λέγεται Έλληνική Ναυτιλία.

Μέ έκτιμηση  
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

### ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092  
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

# Η.Π.Α. — Ε.Σ.Σ.Δ. ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΙΤΗΡΩΝ

## ΤΟΥ Κ. ANT. ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Οι ΗΠΑ έμφανται σήμερα σάν ή μεγαλύτερη γεωργική παραγωγική δύναμη στον κόσμο. Λαβαίνοντας υπ' όψη την τρομακτική έξαπλωσή της βιομηχανικής τους βάσης, τά δυναμική διεθνή κέντρα έμποριου πού έχουν ιδρύσει τα όποια κινητοποιούν το παγκόσμιο έμποριο και τις διεθνείς μεταφορές, έπισης την τεράστια άναπτυξη και έπεκταση στις έπιστημες και τεχνολογία, οι ΗΠΑ μάς έκπλήσσουν σήμερα πού βλέπουμε δι, παρά τα πολύ πάνω έπιτεύγματα, και ιδίως στο διάστημα, συνεχίζουν νά παραμένουν άκομη ένα μεγάλο γεωργικό "Εθνος".

Σφυρηλατημένη άπό μιά πρωτοποριακή παράδοση και χρησιμοποιώντας την πολύ εύφορη γη της, ή γεωργική βιομηχανία αύτης της χώρας, στά χέρια μιάς άνταγνωστικής ιδιωτικής πρωτοβουλίας, άνυψωσε τις ΗΠΑ σε πρώτη παγκόσμια γεωργική δύναμη. "Όχι δι παράγει περισσότερη συνολική τροφή άπό όποιοδήποτε άλλο κράτος. Η Σοβιετική "Ένωση πρόσφατα άνεφερθη διτείχε συγκομιδή σιτηρών ύψους 90 έκ. M/T έπτσιώς, που συγκρίνομενη με την έσοδεια σίτου των ΗΠΑ τών έτων 1978-1979 είναι κατά τό ένα τρίτο μεγαλύτερη. Άλλα οι ΗΠΑ έχουν την τάση νά έξαγουν τόν ένα στούς τρεις τόνους καλαμπόκι, και τούς δύο στούς τρεις τόνους στάρι, άπό τη συνολική παραγωγή τους.

Αύτό τό είδος της δυναμικής έξαγωγής δηγει σε μεγάλες οίκονομικές δουλειές. Και, άπο μιάς άποψεως, αύτό τό έμποριο έμφανται σάν ένα ισχυρό διαπραγματευτικό όπλο, σε ένα κόσμο πού χαρακτηρίζεται άπό έναλλασσόμενη θερμή/ψυχρή/θερμή σύγκρουση μεταξύ άντιθέτων ιδεολογιών και οίκονομικών συστημάτων. Τό "Υπουργείο Γεωργίας των ΗΠΑ λέγει διτοί οι Αμερικανοί γεωργοί είχαν περίπου 60 έκ. μετρικούς τόνους σίτου, και 188 έκ. μετρικούς τόνους άραβοσίτου, γιά τό οίκονομικό έτος 1978-1979. Οι σκοποί της παρούσης Κυβερνητικής έξαγωγικής πολιτικής δείχνουν δι, άπό έκεινα τά σύνολα περίπου 40 έκ. μετρ. τόνου στάρι και 60 έκ. μετρ. τόνου καλαμπόκι προορίζονται γιά έξαγωγή πρός την Ρωσία, Ιαπωνία και Ινδία.

Τό έμποριο σιτηρών κατά πρωταρχικό λόγο μεταξύ ΗΠΑ - ΡΩΣΙΑΣ, θά μάς άπασχολήσει έδω. Σε λιγότερο άπο μά δεκαετία, και καθώς οι Σοβιετικοί άγωνιζονται νά καλύψουν την έσωτερη κατανάλωση, και έκεινη τών φίλων χωρών, καθώς και τις άναγκες γιά

ζωτοροφές πρός παραγωγή ζώων γιά έπιστημικές άναγκες του πληθυσμού, οι γεωργικές έξαγωγές τών ΗΠΑ πρός την ΕΣΣΔ, τό πλείσμον αύτων σε στάρια και καλμόποικι, άνεβηκαν σε συνολική άξια άπο 18 έκ. δολ. τά έτη 1966-1970 σε σχεδόν 1,8 δις δολ. γιά τό έτος 1978.

Άμερικανο-Σοβιετικό έμποριο σιτηρών σημαίνει, ναυτιλιακό έμποριο, και ή αύξηση του στά πρόσφατα χρόνια, έφερε δουλειά στά έμπορικα πλοιά, μολονότι άνωμαλη και έπιχορηγούμενη δουλειά γιά τά ύπο Άμερικανο κη σημαία πλοια. Σε μιά προσπάθεια νά αύξηση ή συμμετοχή τών Άμερικανο πλοιών στίς μεταφορές σιτηρών πρός την Ρωσία, δημιούργηση των πλοιών αύτων, ή Άμερικανος "Υψηφοργός" Έμποριου, άρμοδιος γιά τά Ναυτιλιακά θέματα, πρόσφατα έπετυχε μία Άμερικανο-Σοβιετική συμφωνία πού καλλιτερέυει τούς ναύλους γιά τά ύπο Άμερικανο κη σημαία πλοια, πού άπασχολούνται στίς μεταφορές σιτηρών πρός την Ε.Σ.Σ.Δ.

Τό άναπτυσσόμενο Άμερικανο Σοβιετικό έμποριο σιτηρών, άντιπροσωπεύει μιά έπεκταση της γεωργικής πολιτικής, και της πολιτικής των έξαγωγών τών ΗΠΑ με πιθανή ίσχυρη διασύνδεση και στήν έξωτερη πολιτική της χώρας αύτης πρός την ΕΣΣΔ. Οι πωλήσεις δημητριακών πρός τούς Σοβιετικούς δηχουν έπεκτασει και αύξηση άπο τρεις διαδοχικές Άμερικανο κη Κυβερνήσεις, σάν μέσον έλαττωσης τού έλλειμματος τού Άμερικανο έξαγωγικού έμποριου, καθώς έπισης και σάν μέσον έλαττωσης της Κυβερνητικής έπιχορηγησης στίς έπιχειρήσεις παραγωγής τροφών, και στήν αύξηση τού ύπο Άμερικανο κη σημαία Έμπορικού στόλου. Η σημειρινή Κυβερνήση REAGAN, και πολλοί έπισημοι τού Έμποριου και Βιομηχανίας τών ΗΠΑ, συνεχίζουν νά ύποστηριζουν αύτες τις πωλήσεις, ίσχυριζόμενοι διτοί η πολιτική αύτη, έαν χρησιμοποιηθεί δημούρει, θά βοηθήσει στήν αύξηση τού διεθνούς έμποριου, στήν εύημερία τών Άμερικανών γεωργών, σε καλές πολιτικές σχέσεις μεταξύ τών δύο οπερδυνάμεων και στήν έν γένει καλή πρόσδοση και εύημερία τών λαών της Γής.

Άλλα τήν ώρα πού ή Σοβιετική "Ένωση δηγει ένας άπο τούς μεγαλύτερους πελάτες και έμπορικούς συνεταίρους τών ΗΠΑ στό έμποριο σιτηρών, είναι γιά πολλούς Ά-

μερικανούς ό πλέον άμφισβητήσιμος πελάτης. Στό έσωτερη τών ΗΠΑ, πολλοί Άμερικανοι, καθώς και στενοί φίλοι τών ΗΠΑ στό έξωτερη, έπικρίνουν τό συνεχιζόμενο Ρωσικό στρατιωτικό έπεκτατισμό, ήπως π.χ. στό Αφγανιστάν, στήν Κεντρική Άμερικη, στήν Αφρική, στήν Ασία (Βιετνάμ) δημούρασης έπισης έπικρίνουν τήν συνεχιζόμενη συρρικνωση τών Άμερικανο πλοιών στίς πρός Ρωσία μεταφορές σιτηρών, κλπ. και ίσχυριζόνται διτοί τό έμποριο σιτηρών με τήν Σοβιετική "Ένωση, έχει φέρει πλούτη σε διλήγους, με δηδα τού μέσου Άμερικανο φορολογούμενο πολιτη. Ήδιατερα διαμαρτύρονται έκεινοι πού πατροπαράδοτα άντιτίθενται στό έμποριο με τέτοια καθεστώτα, και έγειρουν έρωτησεις στήν Κυβερνήση τών ΗΠΑ γιά τις άρετές και άξιες αύτης τής συναλλαγής. Αύτη ή άντιπολιτευτική μερίδα διερωτάται και λέγει, είναι δραγε τό έμποριο σιτηρών με τούς Σοβιετικούς πρός τό συμφέρον τού Έθνους; Τά δηδέλη άπο αύτη τή συναλλαγή, δηραγε ύπερκαλύπτουν τό κόστος; Κόστος πολιτικό και οίκονομικό γιά τήν Κυβερνήση τών ΗΠΑ; Πρέπει λοιπόν ή Σοβιετική έξαρτηση άπο τό Άμερικανο γεωργικό έμποριο νά χρησιμοποιηθεί σάν μοχλός ώστε νά έπηρεασθεί ή Ρωσική στρατηγική πάνω στή Γή; Μέ αύτά τά έρωτηματικά οι άντιπαλοι τής συναλλαγής αύτης προβληματίζουν τήν Κυβερνήση τών ΗΠΑ.

Άλλα άδησμε πώς ή Άμερικανο κη Κυβερνήση και οι ούμβουλοι της έπι τής Έθνης ή άσφαλειας βλέπουν τά πράγματα.

### "Ενα νέο είδος Έμπορίου:

Σήμερα, Άμερικανος σίτος προοριζόμενος και κατευθυνόμενος πρός τήν Σοβιετική "Ένωση, κινείται σε έπιπεδο έκατομμυριών μετρικών τόνων, Κινείται με πλοια, και πολλούς φορές με Άμερικανο πλοια, και κινείται κάτω άπο τούς δρους μιάς Άμερικανο Σοβιετικής συμφωνίας πωλήσεων σιτηρών σε κανονική βάση.

Άλλα καθ' δην χρόνον οι φορτώσεις Άμερικανο σίτου, φθάνουν στή Ρωσία άπο τήν δεκαετία τού 1920, οι Σοβιετικές είσαγωγές Άμερικανο σίτου σε μεγάλη κλίμακα φαίνεται νά είναι ένα φαινόμενο τών τελευταίων 15 έτων. Στατιστικές άπο τό Κέντρο σχεδιασμού-μελετών, και οίκονομικού προγραμματισμού τού Άμερικανο Υπουργείου Γεωργίας, τού τμήματος Έξωτερης έπιπεδοι, δείχνουν διτοί, έκτος από τό 1964,

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "DIOSKUROI" LONDON E C 3  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 01 480 5611. ΤΕΛΕΞ 885651 RANDK G

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

## RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS. DIOSKUROI LONDON E C 3  
TEL. 01 480 5611. TELEX 885651 RANDK G

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

τά άλλα χρόνια οι Σοβιετικοί είχαν τήν τάση και τή δυνατότητα νά κάνουν εισαγωγές σίτου και άραβοσίτου στην περίοδο 1955-1971 και άπο δύλες Δυτικές χώρες, έκτος των ΗΠΑ. 'Από το 1955-1962 σύμφωνα με προσφατη άναφορά του 'Υπουργείου Γεωργίας των ΗΠΑ, οι Σοβιετικοί έκαναν εισαγωγή σίτου με ρυθμό 250.000 τόννους έτησίων σύνον, κυρίως άπο τών Καναδά, και Ρουμανία.

Μεγάλες άγορές σίτου πρός την ΕΣΣΔ έγιναν τά έτη 1962-1971 με ρυθμό 7,6 έκ. τον έτησίων, άπο τίς οιτοπαραγωγούς χώρες Καναδά, Αργεντινή, και Αύστραλια. 'Αν οι Ρώσοι, λόγω τής καταστροφικής συγκομιδής του 1963, έκαναν εισαγωγή 1,7 έκ. τον 'Αμερικανικού σίτου το 1964, ή άναφορά του 'Υπουργείου Γεωργίας δύλοκηρωνει με τό σκεπτικό διτι 'Αμερικανο-Σοβιετικό έμποριο σίτου ήτο κατά δύλα «άστηματο» κατά την διάρκειαν του 1971, έν συγκρίσει με τίς Ρωσικές εισαγωγές άραβοσίτου κατά την διάρκειαν τής δεκαπεντετίας 1955-1971.

'Όλα αύτά δύλάξαν δραστικά το 1972. 'Αντιμετωπίζοντας μαζική έλλειψη σιτηρών στο έσωτερικό άφ' ένός, και άφ' έτερου στήν προσπάθεια τους σύμφωνα με τό δετές πρόγραμμα οικονομικής άναπτυξεως νά προώθησουν τήν κτηνοτροφία και τήν παραγωγή κρέατος, οι Σοβιετικοί προσέγγισαν 'Αμερικανικές έταιριες έξαγωγών σίτου γιά νά κάνουν τήν διάσημη σήμερα, γνωστήν σάν «Ρωσική σύμφωνια σίτου». Μέ τήν άγορά περίπου 21,6 έκ. τόννων σιτηρών άπο τίς ΗΠΑ τό 1972 και 1973, ή ΕΣΣΔ δνοιέσει μιά νέα έποχη έμποριου με τίς ΗΠΑ. Αύτο τό έμποριο έχει και τά προβλήματά του. Οι κάτοικοι τών ΗΠΑ, έπληρωσαν γιά τήν «Σύμφωνια σίτου» το 1972-1973, πού λόγω τής μαζικής έξαγωγής του σε μή άναμενόνες τεράστιες ποσότητες, δημιούργησε έλλειψεις στό έσωτερικό με άποτέλεσμα ύψηλότερες τιμές τών προϊόντων τού κυκλώματος σίτος-δλευράδος, γιά τόν 'Αμερικανικό καταναλωτή.

'Οταν ή ΕΣΣΔ δοκίμασε και ύπεφερε ένα κλονισμό συγκομιδής τό 1975, πού σύμφωνα με άνακοινώσεις άρμοδιών, ήταν τήν τάξης τών 40 έκ. τον. έλλειμμα άπο τίς βασικές τους άνάγκες, οι Σοβιετικοί έστραφησαν πάλι πρός τήν άγορά τών ΗΠΑ άγοράζοντας 4,2 έκ. τόννους σίτου και 5,6 έκ. τον. άραβοσίτου άπο 'Αμερικανικές πηγές, τόν 'Ιούλιο αύτού τού χρόνου.

'Αρνούμενοι νά προχωρήσουν, άκομη και με τό δέλεαρ ύψηλοτέρων τιμών, πρόσφατα οι 'Αμερικανοί λιμενεργάτες «μπλοκάρισαν» τίς φορτώσεις σιτηρών με προορισμό τήν ΕΣΣΔ, λόγω τής εισβολής τής χώρας αύτής στό 'Αφγανιστάν, δημιουργώντας έτσι πρόβλημα στό διεθνές έμποριο, τό δηποτού δώμας άπεφυγαν οι ΗΠΑ κατόπιν διακανονισμών τού θέματος με τίς συνδικαλιστικές όργανώσεις τών λιμενεργατών.

#### Πενταετής συνθήκη

Τόν 'Οκτώβριο τού 1975 οι ΗΠΑ και ΕΣΣΔ ύπεγραφαν μία πενταετούς ισχύος σύμφωνια πού ρυθμίζει τίς Ρωσικές άγορές δημητριακών άπο τίς ΗΠΑ. Κάτω άπο αύτή τή συνθήκη, ή όποια δρχισει νά ισχύει τήν 1ην Οκτώβριο τού 1976, ή ΕΣΣΔ πρέπει νά παραγέλουν άγορές σιτηρών τής τάξεως τών δην έκατομμυρίων τόννων minitum έτησίως άπο τίς ΗΠΑ, άκολουθουμενη η παραγγελία αύτη άπο ίση ποσότητα άραβοσίτου και κριθής.

Τά τελευταία χρόνια 1980-1981 οι συνολικές ποσότητες δημητριακών πού έξαγουν οι ΗΠΑ «έφουσκωσαν» στό υψος τών 100 έκ. τόννων έτησίως σε παγκόσμια κλίμακα προορισμού τών φορτών αύτων.

Κάτω άπο αύτή τή συνθήκη, ή όποια έληξε τόν Σεπτέμβριο τού 1981, ή Ρωσία τά έτη 1977-1978 εισήγαγε 14,6 έκ. τόννους 'Αμερικανικού σίτου και άραβοσίτου, και δύλα 16,6 έκ. τόννους τό οικονομικό έτος 1979-1980. Γιά τό έτος 1980-1981 ή ΕΣΣΔ παράγγειλε 6 έκ. τόννους σίτου και 5,2 έκ. τόννους άραβοσίτου, και άπο τήν τότε Κυβέρνηση Carter έδόθη τό πράσινο φώς γιά τήν άγορά άπο τήν Ρωσία μιάς έπιπρόσθετης extra ποσότητας, τής τάξεως τών 25 έκ. τον. δημητριακών, μέχρι τόν Σεπτέμβριο τού 1980, ποσότητα πού άνεβασε στά υψη τίς Ρωσικές εισαγωγές και 'Αμερικανικές έξαγωγές δημητριακών.

Μέ τή λήξη τής συνθήκης αύτης, νέα συνθήκη σιτηρών ύπεγράφη άπο τήν Κυβέρνηση Reagan με τούς Σοβιετικούς, ή όποια ισχύει μέχρι σήμερα, και τής όποιας οι δροι και λεπτομέρειες παραμένουν μιστικές, λόγω τού έν τώ μεταξύ μεσολαβήσαντος EM-BARGO σιτηρών τού ΗΠΑ, με άφορμή τήν εισβολή τών Ρώσων στό 'Αφγανιστάν, τό δηποτού δώμας ήρθη τό 1982 γιατί έκριθη μή άποτελεσματικό μέσο πιέσεων και οικονομικά

άσύμφορο γιά τίς ΗΠΑ.

#### Διάκριση σημαιών

Τό δρθρον VII τής συνθήκης σιτηρών μεταξύ ΗΠΑ-ΕΣΣΔ, άναφέρει δι, φορτώσεις δημητριακών, άπο τήν 'Αμερική πρός τήν Ρωσία ήδη γίνοντα σύμφωνα με τούς δροις τής 'Αμερικανο-Σοβιετικής συμφωνίας γιά τά Ναυτιλιακά θέματα. 'Η συμφωνία αύτή άρχικα ύπεγράφη στής 14 'Οκτωβρίου 1972 και άνανεώθηκε στής 29 Δεκεμβρίου 1975. Αύτη η συμφωνία καλεί σε ίση συμμετοχή στίς μεταφορές τού εισαγομένου άπο τήν ΕΣΣΔ σίτου μεταξύ πλοίων τών ΗΠΑ τής ΕΣΣΔ και τρίτης σημαίας.

'Αρχικά ή τύπος συμφωνίας άπεδωσε καλά γιά τά ύπο 'Αμερικανική σημαία μπάλκ κάρρερες. Μεταξύ τού 'Ιουλίου 1972 και Δεκεμβρίου 1973 σύμφωνα με τήν διεύθυνση Ναυτιλίας τών ΗΠΑ, πλοία με σημαία ΗΠΑ μετέφεραν τό 18% μιάς ποσότητος 19 έκ. τόν. δημητριακών, πού μετεφέρθησαν άπο ΗΠΑ πρός ΕΣΣΔ. Συγκρινόμενο τό ποσοστό αύτό με συμμετοχή 16,5% τών Σοβιετικών πλοίων, κρίνεται ικανοποιητικό γιά τήν 'Αμερικανική σημαία. 'Η συμμετοχή πλοίων τρίτης σημαίας έφθασε στό έπιπεδο τού 65,5%. Τό 1974 τό ποσοστό τών πλοίων με σημαία ΗΠΑ άνεβηκε στό 47,7% τού συνολικού έμπορίου, με συμμετοχή τών Σοβιετικών πλοίων στό 23%, και τό παραμένον ύπόλοιπο γιά τά πλοία τρίτης σημαίας. Τά ποσοστά συμμετοχής πλοίων τής 'Αμερικανικής σημαίας, τού συνολικού έμπορίου σιτηρών μεταξύ ΗΠΑ-ΕΣΣΔ, παρέμειναν ύψηλά, δλο τό έτος 1977 πού έφθασαν στό 23% — 25% και 29% γιά τά άντιστοιχα χρόνια '75, '76, και '77. 'Άλλα κατά τό τέλος τού 1978 τά δημητριακά που μετεφέρθησαν πρός ΕΣΣΔ με πλοία σημαίας ΗΠΑ έπεσαν στό 3,5% ένω ή συμμετοχή τών πλοίων τρίτης σημαίας άνεβηκε σχεδόν στό 75%.

Μεταξύ τού 'Οκτωβρίου 1972 και Σεπτεμβρίου 1978, σύμφωνα με τά τηρούμενα πληροφοριακά στοιχεία τής Διεύθυνσης Ναυτιλίας τών ΗΠΑ, κάπου περίπου 57,4 έκ. τόν. δημητριακών μετεφέρθησαν με πλοία πρός ΕΣΣΔ. 'Από αύτά, σε 342 χωριστά ταξίδια πλοία τών ΗΠΑ μετέρευαν μόνον 12 έκ. τόννους. Αύτο έναι πολύ λιγότερο άπο τό 1/3 τής διλικής μεταφοράς πουύ άρχικα προεβέπετο γιά τά 'Αμερικανικά πλοία.

## 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.: 378546, Telex: 6-22550 SA

#### JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING  
P.O. Box 65302  
BENMORE, JOHANNESBURG  
2010 SOUTH AFRICA  
Tel.: 7837055, Telex: 4-24084 SA

#### SOUTH AFRICA

#### GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.  
98B, Filenos Street,  
PIRAEUS, GREECE  
Tel.: 4519704 - 4519719  
Telex: 21-1185 SEA GR.

Δύο βασικοί λόγοι έμφανιζονται για τήν διαφορά. Πρώτον, δεν και στόν άρχικό τύπο συμφωνίας προεβλέπετο συμμετοχή κατά ποσοστό 1/3 - 1/3 - 1/3 για πλοϊα ΗΠΑ - ΕΣΣΔ - Τρίτης σημαίας, αύτό δεν κατοχυρώθηκε με έγγυηση, άλλα μάλλον μια έγγυηση συμφωνίθηκε, διτι δουλειά θα προσεφέρετο σε προσφερόμενα και διαθέσιμα πλοϊα. Πολλά Αμερικανικά πλοϊα δεν προσφέρονται για τίς μεταφορές αύτές, ίσως γιατί τίς βρίσκουν άντιοκονομικές λόγω τών χαμηλών ναυλών. Δεύτερον, κατά τίς διαπραγματεύσεις για τήν σύναψη τής Αμερικανο-Σοβιετικής συμφωνίας μεταφοράς τών σιτηρών, ή Διεύθυνση Ναυτιλίας τών ΗΠΑ συμφώνησε σε σταθερά ποσά καταβλητέα στά ύπο ναυλώση σιτηρών Αμερικανικά πλοϊα.

Λόγω δημως διατροπής τών παγκοσμίων οικονομικών δεδομένων, από τή μεσολαβήσασα πρόσφατη παγκόσμια οικονομική κρίση, ογκώδεις έπιχορηγήσεις έζητηθησαν υπό τών διαχειριστών τών πλοϊων αύτών, από τήν Κυβέρνηση τών ΗΠΑ, για νά μπορέσουν οι Αμερικανοί πλοιοκτήτες νά καλύψουν το κόστος έκμεταλλεύσεως τών πλοϊων αύτών που ναυλώθηκαν μέ βάση τά συμφωνηθέντα rates.

Κατά τήν διάρκεια τού οικονομικού έτους 1978, οι έπιχορηγήσεις Αμερικανικών πλοϊων για τίς Σοβιετικές μεταφορές σιτηρών, έφθασαν στά 7,5 έκ., δολ. Από τότε πού τό πρόγραμμα ένεργοποιήθηκε τό 1973, οι διαχειριστές τών πλοϊων συνολικά είσεντραν έπιχορηγήση υψους 135,4 έκ. δολαρίων από τά όποια 127,3 έκ. δολ. κατεβλήθησαν στό τέλος τού οικονομικού δετους 1978. Διάφορες ναυτιλιακές πηγές τών ΗΠΑ, ισχυρίζονται διτι άκομη και μέ τήν έπιχορηγήση τής Κυβέρνησης τών ΗΠΑ, δύσκολα τό Σοβιετικό έμποριο σίτου έπιτρέπει σε Αμερικανούς μεταφορείς νά λάβουν μέρος.

Σέ μια προσπάθεια για βέβαιη αύξηση συμμετοχής πλοϊων τών ΗΠΑ στό έμποριο σιτηρών μέ τήν ΕΣΣΔ, ο Υφυπουργός γιά ναυτιλιακά θέματα τών ΗΠΑ, έπετυχε τό 1979 μιά συμφωνία μέ τήν Μόσχα, γιά μιά νέα κλίμακα ναυλών γιά τά ύπο Αμερικανική σημαία πλοϊα. Ο τύπος αύτός ναυλώσεως, άφαιρει τό σταθερό ποσό τών 18,25 δολ. κατά τόννον μεταφοράς, πού προηγούμενα έπληρωντο στά ύπο Αμερικανική σημαία πλοϊα, θέτοντας έλαχιστο δριο ναυλώσεως τά 25 δολ. κατά τόννον. Προγραμματισμένος νά φέρει άποτελέσματα μέ τίς πρώτες φορώσεις έπι Αμερικανικών πλοϊων, τόν Ιανουάριο τού 1979, ο τύπος συμφωνίας ισχυσε μέχρι τόν Δεκέμβριο τού 1980. Από τότε μέχρι σήμερα ισχύει νέα συμφωνία. Κατά τόν χρόνο αύτόν, καταβαλλόμενα ποσά γιά χρόνο ύπερημερίας, γιά πλοϊα ύπο σημαία ΗΠΑ πάντα συμφωνήθηκαν νά είναι 11.000 δολ. ήμερησίως γιά πλοϊα DW 37.500 L/T καί διν. Πλοϊα μεταφορικής ικανότητος κάτω τού δριού τών DW 37.500 L/T έλαμβανον 9.500 δολ. ύπερημερίας ήμερησίως.

Η μεταφορά Αμερικανικών σιτηρών πρός τήν Ρωσία, έχει προνοήσει μερικά συγκεκριμένα οφέλη γιά τά πλοϊα ύπο σημαία ΗΠΑ. Οι Αξιωματούχοι τής Δ/νσης Ναυτιλίας τών ΗΠΑ έπλιζουν διτι ή συμφωνία μέ τήν ΕΣΣΔ, συνδυαζόμενη μέ όποιουσδήποτε νέους νόμους τών ΗΠΑ πού εύνοούν τήν διόγκωση τού Αμερικανικού θαλασσίου έμποριου, θά καλλιτερέυσουν τίς συνθήκες έκμεταλλεύσεως τών Αμερικανικών πλοϊων, και θά αύξησουν αύτά σε άριθμο και σε δύκο. Οπωδήποτε δημως, τά ναυτιλιακά θέματα, είναι σχεδόν τυχαία στό Αμερικανο-Σοβιετικό έμ-

πόριο δημητριακών, τό όποιο χτίζεται πάνω σε πολιτικές σχεδιαζόμενες μέ σκοπό νά αύξησουν τίς γεωργικές έξαγωγές, και νά έλαττωσουν τό έλλειμμα τού άμερικανικού έμποριου.

### Τό έσωτερικό πρόβλημα τών Η.Π.Α.

Γιά τή Γεωργική Βιομηχανία τών ΗΠΑ, μεγαλύτερες έξαγωγές δημητριακών, σημαίνει περισσότερα έσοδα, και ένα μέσο άπελευθέρωσης τών άμερικανών γεωργών από τήν έξαρτησή τους από τήν κρατική έπιχορηγήση. Ό πρόεδρος τού Όργανισμου παραγωγών σιτηρών τών ΗΠΑ, πρόσφατα δήλωσε σε μέλη τής έπιτροπής τής Γερουσίας και τού Κογκρέσου, διτι οι άμερικανοί παραγωγοί σίτου έπιτυχμούν νά παράγουν σίτο γιά τήν άγορά τού έσωτερικού, γιατί έχουν άντιληφθεί αύξηση τού καθαρού εισοδήματός τους σάν άποτελέσμα τής αύξησης τής παραγωγής και τών έξαγωγών.

Άυτή ή άνοδος τής παραγωγής, πού έπεκτείνει τίς έξαγωγές άμερικανικού σίτου από περίπου 400 έκ. μπούσελς τό 1959 σε ένα δισ. μπούσελς γιά τό οικονομικό έτος 1978-1979, σύμφωνα μέ τόν Πρόεδρο τών Αμερικανών παραγωγών πρέπει νά παράγει και γεννάει κέρδη από τής έξαγωγές, μόνο γιά τό 1979 ύψους 30,3 δις δολ.

Κατά τήν προσφώνηση του στήν έπιτροπή τής Γερουσίας και τού Κογκρέσου, ο Πρόεδρος τών Αμερικανών σιτηραγωγών, έτονταις μέ έμφαση διτι οι άμερικανοί γεωργοί, θεωρούν τήν άνάπτυξη, διατήρηση, και έπεκταση, τής Αμερικανικής έξαγωγικής άγοράς σίτου, δχι μόνο σάν κρίσιμο παράγοντα γιά νά διατηρθεί ένα υγιές γεωργικό σύστημα, αλλά πολύ ζωτικό στήν δλ Αμερικανική οικονομία και στό ισοζύγιο τού έμποριου. Γεωργικές έξαγωγές συμποσούμενες σε ένα ύψος 27,3 δις. δολ. τό 1978, έβοήθησαν στήν έλάττωση τού έλλειμματος τού άμερικανικού έμποριου, ένω «τακτοποιήθηκαν» οι ούσιωδεις και προβληματικές εισαγωγές τών ΗΠΑ, ιδιαίτερα στά πετρέλαια.

Τέτοια οφέλη ήσαν άναμφιβόλα μέσα στό μαραθό τών τότε Αμερικανών Υπουργών Έσωτερικών — Γεωργίας — Οικονομικών, διν. θανοίξαν τό 1972 τά άποθεματα σιτηρών τών ΗΠΑ στήν άγορά τών Σοβιετικών, και η η πολιτική αύτή άκομη σήμερα ύποστηριζεται ισχυρά από τήν Κυβέρνηση τής Ούασιγκτον.

### Διαφωνίες

Οι άντιφρονούντες και διαφωνούντες στό σύστημα, ισχυρίζονται διτι οι Σοβιετικοί χρησιμοποιούν τό Αμερικανικό στάρι γιά νά θρέψουν τούς λαούς τής Ασίας και τής Αφρικής, έκεινους πού διάκεινται φιλικά πρός αύτούς, και έτοι άσκον παγκόσμια έπεκτατική πολιτική. Επίσης οι διαφωνούντες λέγουν διτι μέρος τού σίτου αύτού έπανεξάγεται από τούς Σοβιετικούς σέ χώρες τής Ανατολικής Ευρώπης, γιά σκληρό συνάλλαγμα, ή ύπο μορφή βοηθείας. Συγκεκριμένα λέγουν διτι τό έτος 1972 ή τημή τού Αμερικανικού σίτου ήτο 1,58 δολ. άνα μπούσελ, και οι Σοβιετικοί τό έπαναπούλησαν στήν Τσεχοσλοβακία σε τιμή 5.00 δολ. άνα μπούσελ, ένω ό μέσος Αμερικανός φορολογούμενος πολίτης έπληρωσε τή διαφορά μεταξύ τιμών έξαγωγής και τιμών έσωτερικής κατανάλωσης. Άλλα τό κόστος τής συμφωνίας έπροχωρησε βαθύτερα — λέγουν οι άντιφρονούντες — γιά τούς άκολουθους λόγους:

1. Έκστισεις στούς Αμερικανούς φορολογούμενους και καταναλωτές 800 έκ. δολ. γιά

έπιδοτήσεις έξαγωγής τών δημητριακών, και τουλάχιστον 3,3 δισ. δολ. γιά ύψηλότερες τιμές τών προϊόντων τού σίτου στά μέσα τού 1973.

2. Ήταν μέρος τής πολιτικής έπεκτασης τών έξαγωγών ή όποια συνεχίζεται, και πού αύξησε τίς τιμές τών γεωργικών μηχανημάτων κατά 150-200%, τίς τιμές τών λιπαρισμάτων κατά 75%, και τό κόστος τών μεταφορών κατά 50%, και δια αύτά μέσα στό 1973.

3. Κατέστησε ικανούς τούς Σοβιετικούς, πού άνακουφίζομενοι από μιά έσωτερική κρίση, κατόρθωσαν νά προωθήσουν τήν βοήθεια στό έσωτερικό, συμπεριλαμβανομένων φορτώσεων σιτηρών γιά τό Βιετνάμ, Κούβα, Αγκόλα, Μοζαμβίκη, Αφγανιστάν, κλπ.

4. Ή Κυβέρνηση Nixon έδωσε πιστωτικές διευκολύνεις πρός τήν ΕΣΣΔ σε μιά έποχη διπού οι Σοβιετικοί δέν είχαν άλλη έκλογη, παρά μόνον νά άγοράσουν από έμπας.

5. Έμποδίσεις τής ΗΠΑ σε χρόνο αύξανόμενης παγκόσμιας πείνας, νά άνταποκριθούν στίς άνάγκες τών ύπαναπτύκτων χωρών, άνταποκρινόμενες μέ έφοδιασμό τών λαών αύτών στό τροφή.

6. Ή Σοβιετική δικτατορία άνέθηκε σε παγκόσμια άρχηγηα χάρις και μόνον στή μαζική έγκωδη βοήθεια τών ΗΠΑ και τού Δυτικού Έμπορίου, και διτι στρατηγική χρήση τέτοιου έμποριου θά μπορούσε νά πιέση τούς Σοβιετικούς νά ύποχωρήσουν από μιά πολιτική, άπωσδήποτε σκοπεύουσα σε πολιτικές και στρατιωτικές δραστηριότητες έπανω στή σφαίρα.

Έδω δημως είναι πού οι Nixon, Kissinger, Butz, Brezinsky, Carter, Bush, Schultz και Reagan διαφωνούν. Έδω φαίνεται τό όρθο τής οικείης τών Υπουργών τής Κυβέρνησης τών ΗΠΑ. Στήν περίπτωση τού embargo σιτηρών τό 1980 λόγω τής εισβολής τών Ρώσων στό Αφγανιστάν, οι έμποροι άντιπαλοι τών ΗΠΑ, Δυτικοί σύμμαχοι, δπως ο Καναδάς, ή Αργεντινή, ή Αυστραλία, έσπευσαν και διά μαζικών πωλήσεων σιτηρών πρός τους Ρώσους, έκαλυψαν τό κενό πού δημιουργήθηκε, από τό embargo τών ΗΠΑ. Τό συμπέρασμα πού βγαίνει από τήν περίπτωση αύτή είναι διτι έμποριο σιτηρών σάν δπλο πιέσεως άπετυχε.

Η πολιτική ήγεσία τών ΗΠΑ, μαζί μέ τούς Αμερικανούς Γεωργούς παραγωγούς σιτηρών, μέ συνοχή ύποστηριζουν τό Αμερικανο-Σοβιετικό έμποριο σιτηρών, πάνω σε μιά λογική και οικονομικά κατορθωτή βάση. Και λέγουν, ένω έμεις δέν τούς πουλήσουμε κάποιοι άλλοι θά τούς πουλήσουμε στάρι.

Πάντως πολλοί Αμερικανοί έπισημοι προβληματίζονται πάνω σε αύτό τό θέμα και λέγε: Είναι δραγε τό άμερικανο-σοβιετικό έμποριο σιτηρών ένα οικονομικό κύριο στήριγμα γιά τούς δύο μεγάλους ή ένα πολιτικό ξεπούλημα; Είναι αύτό έμποριο ή βοήθεια;

Στό άπωτερο μέλλον θά φανεί ή άπαντηση. Μέ τήν αύξανόμενη άνωμαλία έπανω στόν κόσμο, αύτή ή άπαντηση πιθανόν νά έκπληξει.

**Αντώνιος Ι. Γρυπαϊος.**

# **you can rely on NAFSI, also for 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 within the Greek territory  
licencee of the British company

**ayrodev**

INTERNATIONAL

## **ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.**

NAFSI has secured the exclusive cooperation of  
the Dutch company

**ECODIAGNOSIS**

## **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

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

NAFSI cooperates with the Dutch company

**KRAMTECHNIK**

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

Rotating parts from 1 kp to 15 000 kp can be balanced  
dynamically on NAFSI's electronic balancing installation

ΔΙΟΠΤΡΑ · ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

## **SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.**

**NAFSI S.A.**

PLANT: PERAMA FREE ZONE

ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA.PIRAEUS

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

# Προβλήματα ἀπό τήν ἐφαρμογή τοῦ Παραρτήματος V τῆς Marpol καὶ προοπτικές

Τοῦ κ. ΠΑΝ. ΚΟΣΜΑΤΟΥ, ὑποναυάρχου, ΛΣ (ἐ.ἀ)

Στό προηγούμενο ἄρθρο μας ἀναπτύξαμε τὸν τρόπο μὲ τὸν ὅποιο ἀντιμετωπίζεται ἡ ρύπανση τῆς θαλάσσης ἀπό τὰ σκουπίδια πού δημιουργοῦνται στὰ πλοῖα, σύμφωνα μὲ τὸ Παραρτήματα V τῆς Marpol. Ἀπό τὴν ἀνάλυση δέ τῶν σχετικῶν Κανονισμῶν τοῦ Παραρτήματος τούτου εἰδαμε διτὶ γιά νά ἐφαρμοστούντων στὴν Μεσόγειο Θάλασσα οἱ αὐτοπρότεροι Κανονισμοί ἀπορρίψεων πού προβλέπονται γιά τίς Εἰδικές Περιοχές (Special Areas), ἀπαιτεῖται μιά χρονοβόρα διαδικασία μέχρις διτὶ σὲ δῆλα τὰ λιμάνια κατασκευασθοῦν κατάλληλες καὶ ἐπαρκεῖς εὔκολες υποδοχῆς ἀπορριμμάτων καὶ ὁ Ὀργανισμός (IMO), ὄρισε τὴν ἡμερομνία ἀπό τὴν δημοσίευσην τῶν λιμάνων τῆς θάλασσας τῆς Εἰδικής Περιοχῆς.

"Ἄν λοιπόν πάρουμε σάν δεδομένο διτὶ τὸ Παραρτήματα V τῆς Marpol θά συγκεντρώσει σύντομα τὸν ἐλάχιστο ἀπαιτούμενο ἀριθμό ἐπικυρώσεων καὶ τεθεῖ σὲ ισχύ, τοῦτο θά ισχύσει φυσικά μόνο μεταξὺ τῶν χωρῶν πού το ἔκυρωσαν καὶ κατ' ἀρχὴν θά τύχουν ἐφαρμογῆς οἱ Κανονισμοί ἀπορρίψεων ἐκ τὸς Εἰδικῶν Περιοχῶν.

Κατά τὴν ἀνάπτυξη τῶν σχετικῶν Κανονισμῶν εἰδαμε διτὶ ἐκτός Εἰδικῶν Περιοχῶν ἐπιτρέπεται ἐλεύθερα ἡ ἀπορρίψη:

α) προϊόντων χαρτιού, κουρελιῶν, γιαλικῶν, μετάλλων, φιαλιῶν, πιατικῶν καὶ ἔφ' δον δέν ἐπιπλέουν ύλικῶν στοιβασίας, ἐπενδύσεως καὶ συσκευασίας σὲ ἀπόστασην μεγαλύτερη τῶν 12 μιλίων ἀπό τὴν πλησιέστερη ἀκτή.

β) ύλικῶν στοιβασίας, ἐπενδύσεως καὶ συσκευασίας πού ἐπιπλέουν, σὲ ἀπόστασην μεγαλύτερη ἀπό 25 μίλια ἀπό τὴν πλησιέστερη ἀκτή καὶ

γ) ὑπολειμμάτων τροφῶν, σὲ ἀπόστασην μεγαλύτερη τῶν 12 μιλίων ἀπό τὴν πλησιέστερη ἀκτή.

Ἐγένετο δέ μνεία διτὶ ἀν τὰ πού πάνω, ὑπό στοιχεῖα (α) καὶ (γ) πολτοποιηθοῦν ἡ ἀλεσθοῦν ὥστε νά μποροῦν νά περάσουν ἀπό πλέγμα μὲ ἀνοίγματα (μάτια) δχι μεγαλύτερα τῶν 25 χλιοστῶν, ἐπιτρέπεται νά ἀπορρίπτονται σὲ ἀπόσταση δχι μικρότερη τῶν 3 μιλίων ἀπό τὴν πλησιέστερη ἀκτή.

Κατ' ἀντίθεσην πρός τὴν ποικιλία αὐτή τῶν ἀπορρίψεων πού προβλέπεται γιά τίς μῇ Εἰδικές Περιοχές εἰδαμε, στὴ συνέχεια διτὶ ἡ μόνη ἐπιτρεπομένη ἀπόρριψη ἐντὸς Εἰδικῶν Περιοχῶν είναι ἡ ἀπορρίψη ὑπολειμμάτων τροφῶν καὶ σὲ ἀπόσταση μεγαλύτερη τῶν 12 μιλίων ἀπό τὴν πλησιέστερη ἀκτή.

Τελειώναμε δέ τὸ ἄρθρο μας μὲ τὴ διαπιστωση διτὶ στὴ χώρα μας βρισκόμαστε σὲ μία καλύτερη ίσως θέση ἀπό τίς ἄλλες Μεσογειακές Χώρες, διότι τὴν Κρατική ἀβελτηρία ἥρθε νά ἀντικαταστήσει ἡ ιδιωτική πρωτοβουλία, πού ξεκίνησε μά προσπάθεια γιά τὴν ἐθελοντική ἐφαρμογή, ἀπό τὴ φετεινή τουριστική περίοδο, τοῦ Παραρτήματος V τῆς Marpol (Garbage).

Ἀπό δᾶσσα ἀνάπτυξαμε στὸ προηγούμενο ἄρθρο μας εἰδαμε διτὶ δύο εἶναι τὰ κυριότερα προβλήματα γιά τὴν κανονική ἐφαρμογή τῶν Κανονισμῶν τοῦ Παραρτήματος V

τῆς Marpol. Τὸ πρώτο πρόβλημα εἶναι τῶν πλοίων καὶ ἔγκειται στὴ συγκεντρωση, διαχωρισμό, φύλαξη καὶ παράδοση τῶν σκουπιδιῶν τῶν ὅποιων δέν ἐπιτρέπεται ἡ ἀπόρριψη στὴ θάλασσα. Τὸ δεύτερο εἶναι τὸ πρόβλημα τῶν χωρῶν - μελών τῆς Συμβάσεως πού θά πρέπει νά ἔχεσαφαίσουν τὴν ἐγκατάσταση σὲ δῆλα τὰ λιμάνια τους ἐπαρκῶν καὶ καταλλήλων εὔκολιων υποδοχῆς ἀπορριμμάτων. Ή λύση τοῦ κάθε προβλήματος ἐπηρέαζεται ἀμεσα ἀπό τὴν ἐπίλυση τοῦ δλλου.

Γά τη λύση τοῦ πρώτου προβλήματος θά πρέπει ἡ συγκεντρωση καὶ ὁ διαχωρισμός τῶν σκουπιδιῶν νά γίνει σύμφωνα μέτα τὰ κριτήρια ἀπορρίψεων τοῦ κάθε εἰδους. Τοῦτο εἶναι ἀπαρίθητο διότι σύμφωνα μὲ τὸν Κανονισμό 3 (2) ἀν τὰ σκουπίδια εἶναι ἀνακατεμένα μεταξὺ τους τότε θά ἐφαρμοσθεῖ ἡ διάταξη πού ἀπαγορεύει ἀπολύτως τὴν ἀπόρριψη τῶν πλαστικῶν στὴ θάλασσα.

Ἄφοι λοιπόν συγκεντρωθοῦν καὶ διαχωριστοῦν τὰ παραχθέντα σκουπίδια, δῆσα μὲν ἐπιτρέπεται νά ἀπορριφθοῦν στὴ θάλασσα θά ἀπορριφθοῦν μέσα στὰ προβλεπόμενα γεωγραφικά δρια, δῆλα δέ τὰ δῆλα συγκεντρωθοῦν σὲ εἰδικούς χώρους η κιβώτια πρός παράδοση στὸ πρώτο λιμένα προσεγγίσεως.

Ἡ λύση τοῦ δευτέρου προβλήματος ἐγκειται στὸν προσδιορισμό τοῦ εἰδους καὶ τῆς ποσότητας τῶν σκουπιδιῶν πού παράγει κάθε πλοίο καὶ συγκεντρώνει πρός παράδοση στὶς εὔκολιες λιμένων. "Ἄν κατὰ συνέπεια σύμφωνα μὲ τὴ μεθοδολογία πού ἀνέπτυξε ὁ IMO (βλέπε καὶ GUIDELINES ON THE PROVISION OF ADEQUATE RECEIPTION FACILITIES PORTS) βρούμε τὸ σύνολο τῶν ἀπορριμμάτων πού παράγει κάθε τύπο πλοίου καὶ τὸ πολλαπλασιάσουμε μὲ τὸν ἀριθμό τῶν πλοίων πού ἀπόρριπται νά καταπλεύσουν σὲ ἔνα δεδομένο λιμάνι, μέσα σὲ μία δρισμένη χρονική περιόδο, μποροῦμε τότε νά ἔκτιμησουμε τὴν ἀπαιτουμένη δυναμικότητα μᾶς εὔκολιας λιμένων. Βέβαια πρός τοῦτο χρειάζεται νά λάβουμε ὑπόψη μας καὶ ἄλλους παραμέτρους δῆλα τὴ μέση

διάρκεια τῶν ταξιδίων, ταξίδια ἐντὸς Εἰδικῆς Περιοχῆς κλπ. καὶ ἐπί πλέον τίς γεωγραφικές συνθήκες καὶ τὰ ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τοῦ κάθε λιμένος.

"Οπως εἴπαμε πού πάνω η λύση τοῦ κάθε προβλήματος ἐπηρεάζεται ἀμεσα ἀπό τὴν ἐπίλυση τοῦ δλλου. Τοῦτο τώρα μποροῦμε πού εύκολα νά τό καταλάβουμε ἀν σκεφθούμε διτὶ δῆσα πού πολλά σκουπίδια συγκεντρώνονται πρός παράδοση ἀπόρριψη ἀπό τὸ πλοίο τόσο καὶ πού μεγάλη πρέπει νά είναι η δυναμικότητα της τῶν εὔκολιων λιμένων καὶ φυσικά ισχύει καὶ τὸ ἀντίθετο. Ἐρωτάταις ημως μποροῦμε νά μειώσουμε τὴν ποσότητα τῶν πρός παράδοση σκουπιδιῶν ὡστε νά πειρούσουμε δῆσαι καὶ τὴν ἀπαιτουμένη δυναμικότητα τῶν εὔκολιων λιμένων; Βέβαια τό ἐρώτημα αὐτό τίθεται υπό τὴ προϋπόθεση ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ Παραρτήματος V τῆς Marpol διότι στὴν ἀντίθετη περίπτωση, δῆλος δή σύμφωνα μέτα τὸ καθεστώς πού ισχύει σημερα, μποροῦμε νά ἀπορρίπτουμε ὄτιδηποτε πέραν τῶν 6 μιλίων ἀπό τῆς ἀκτῆς καὶ μειώνουμε δῆσαι στὸ ἐλάχιστο δυνατό τὴν ἀνάγκη τῶν εὔκολιων λιμένων!

"Η σύγχρονη τεχνολογία πού βρίσκεται ἀκόμα σὲ ἔξελιξη στὸ τομέα αὐτό, δίδει τὴν ἀπάντηση στὸ πού πάνω ἐρώτημα καὶ είναι μιά ἀπάντηση οικονομικά συμφέρουσα τόσο γιά τὰ πλοία δῆσα καὶ γιά τὶς εὔκολιες λιμένων, ἔγκειται δέ πειραστόρε στὴ μείωση τοῦ δγκού του τῶν πρός παράδοση σκουπιδιῶν παρά στὴ μείωση τῆς ποσότητας αὐτῶν.

"Είναι λοιπόν η λύση αὐτή ἐπωφελής διότι τό μεν πλοίο θά χρειασθεῖ λιγότερα κιβώτια γιά τὴ στοιβασία τῶν σκουπιδιῶν, μικρότερους χώρους γιά τὴν ἐναπόθεσή τους καὶ πληρωμή διλιγότερων τελῶν στὰ λιμάνια ἀν σκεφθούμε διτὶ τὰ τέλη αὐτά ἐπιβάλλονται συνήθως μέτα τὸ δγκο καὶ δχι μέτα τὸ βάρος τους.

"Ἄπο τὴ μεριά τῶν εὔκολιων λιμένων η ὠφέλεια είναι προφανής ἀν σκεφθούμε διτὶ μέτα τὸ πειριορισμό τῆς δυναμικότητας τῆς εὔκολιας θά ἀπορριφθοῦν ἀφ' ἐνός μέν διλιγότερα κεφάλαια καὶ ἀφ' ἐτέρου θά προκληθοῦν ὄλιγότερα πειριβαλλοντικά προβλήματα στὴ χώρα ἀπό τὴν τελική ἐπεξεργασία (ταφή - καύση) τῶν διαφόρων ἀπορριμμάτων.

"Ο δγκος λοιπόν καὶ ἡ ποσότητα τῶν πλοίων

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

παράδοση σκουπιδιών μπορεί νά μειωθούν μέ έναν άπο τούς πιό κάτω τρόπους:

**α) Συμπίεση και δεματοποίηση.** Η συμπίεση επίτυχανέται μέσω ειδικών συμπιεστών (compressors), μέ τούς όποιους μπορούμε νά μειώσουμε τόν δύκο τών σκουπιδιών μέχρι τό 1/6 περίπου τού δραγκού τους δύκου.

**β) Καύση.** Η καύση λαμβάνει χώραν έντος ειδικών κλιβάνων (incinerators) πού έγκαθίστανται μόνιμα στά πλοϊα. Μέ τόν τρόπο αύτό επιτυγχάνουμε μαζί μέ τή σημαντική μείωση τού δύκου τών σκουπιδιών και τήν ταυτόχρονη μετατροπή τής δργανής βιοδιαλυτής υλῆς σε σχετικά άδρανή στάχτη.

Τό μειονέκτημα τής μεθόδου αύτής είναι δι ή καύση προκαλεί μιά άτμοσφαιρική ρύπανση και δέν επιτρέπεται συνήθως έντος τών λιμένων, πράγμα δημος πού δέν δημιουργεί κανένα πρόβλημα δι τη καύση γίνεται κατά τή διάρκεια τού ταξιδίου.

**γ) Πολτοποίηση ή δλεαμα.** Η πολτοποίηση ή τό άλεασμα γίνεται μέ ειδικές πολτοποιητικές (commuters) ή άλεστικές (grinders) μηχανές. Μέ τήν πολτοποίηση επιτυγχάνεται ή δημιουργία μαζί παχύρευστης μάζας πού προέρχεται από τήν σύνθλιψη και τό άνακταμα συνήθως ύπολειμμάτων τροφών και δλλων σκουπιδιών σε ύγρα ή ήμιστερεά κατάσταση. Μέ τό δλεαμα επιτυγχάνεται ή διακοπή τής συνοχής τής υλῆς σε διάφορα σωματίδια.

Η Margol δέν προβλέπει τήν ύπο τών πλοϊαν λήψη μέτρων γιά τή μείωση τού δύκου τών πρός παράδοση σκουπιδιών. Τούτο είναι λογικόν από τής στιγμής πού τό βάρος γιά τήν παραλαβή τών σκουπιδιών δόθηκε στίς Κυβερνήσεις. "Ενας άλλος λόγος είναι δι τα κατά τήν έποχήν τής καταρτίσεως τής Margol δέν είχε άκομα άναπτυχθεί σημαντικά ή σχετική τεχνολογία. Κατά συνέπεια σύμφωνα μέ τή Margol οι Χώρες-Μέλη τής Συμβάσεως δέν δικαιούνται νά άπαιτησουν τήν ύπο τών πλοϊαν πού προσεγγίζουν στά λιμάνια τους λήψη μέτρων γιά τή μείωση τού δύκου τών παραγομένων κατά τή διάρκεια τού ταξιδίου σκουπιδιών. Ός έκ τούτου είναι ύποχρεωμένες γιά τήν έγκατάσταση εύκολιών ύποδοχής άπορριμμάτων γιά τήν έξυπηρέτηση τών πλοϊαν πού προσεγγίζουν στά λιμάνια τους λήψη μέτρων γιά τή μείωση τού δύκου τών παραγομένων κατά τή διάρκεια τού ταξιδίου σκουπιδιών. Από τήν άλλη μεριά τά πλοϊα δικαιούνται νά άπαιτησουν από τής εύκολιες τήν παραλαβή και μάλιστα χωρίς καθυστέρηση τής όποιασδήποτε ποσότητας σκουπιδιών έχουν πρός παράδοση, άρκει βέβαια νά καταβάλουν τά προβλεπόμενα πρός τούτο τέλη.

Η Margol μόνο κατά ένα έμμεσο τρόπο άναφέρεται στήν έγκατάσταση τών μηχανημάτων αύτών κι' αύτό δχι γιά νά μειώσει τόν δύκο τών πρός παράδοση σκουπιδιών, άλλα

περισσότερο γιά νά έξυπηρετήσει τά σκάφη μικράς άκτοπλοιας, μικρά θύκλη. πού συνήθως δέν άπομακρύνονται τών άκτων πέραν τών 12 μιλών. Περισσότερο λοιπόν πρός χάρη τής κατηγορίας αύτής τών πλοϊαν προβλέφτηκε, δι πειδήμετε στήν άρχη, ή έξαιρεση σύμφωνα μέ τήν όποια σε περίπτωση πού χαρτιά, κουρέλια, γιαλιά, μέταλλα κλπ. καθώς και ύπολειμμάτα τροφών πολτοποιηθούν ή άλεσθούν νά μπορούν νά άπορριπτονται πέραν τών 3 μιλών, όν μπορούν νά περάσουν από πλέγμα μέ άνοιγμα (μάτια) δχι μεγαλύτερα τών 25 χιλιοστών.

Έπειδή λοιπόν τό θέμα τών εύκολιών λιμένων είναι πρόβλημα καθαρά τών ένδιαφερομένων κυβερνήσεων ή Margol τίς άφηνει έλευθερες νά τό έπιλύσουν μόνες τους άναλογα μέ τά κεφάλαια πού διαθέτουν και τίς ίδιομορφίες τού κάθε λιμένος. Είναι φυσικό λοιπόν γιά τήν έκτιμηση τής δυναμικότητας τών εύκολιών πέραν τών δυσών είπαμε πιό πάνω θά πρέπει νά έξετασθούν ταυτοχρόνως δλα τά τεχνικά προβλήματα πού συνδέονται μέ τήν παραλαβή, τήν έπεξεργασία και τήν διάθεση τών παραλαμβανομένων σκουπιδιών. Τούτο είναι αύτονότο διότι κάθε βραδύτητα, καθυστέρηση ή άδικαιολόγητη διακοπή τής κανονικής ροής τού κυκλώματος, γιά νά μήν προκαλέσει καθυστέρηση τών πλοϊαν, πού άποτελεί δχι πειδήμετε συμβατική ύποχρέωση, θά άπαιτησει τή διάθεση περισσότερων μέσων άποκομιδής, έπεξεργασίας κλπ. δρά τήν έπενδυση περισσότερων κεφαλαίων.

Τό πώς λοιπόν θά έργανθει τό κύκλωμα παραλαβή, μεταφορά, έπεξεργασία είναι πρόβλημα τής κάθε Κυβερνήσεως και τών Οργανισμών τοπικής αύτοδιοικησης πού έλεγχουν τά διάφορα λιμάνια.

Στή χώρα μας τό πρόβλημα αύτό δέν έχει άντιμετωπισθεί μέ τή σοβαρότητα και τήν άυτοτρόπηση πού έπρεπε ώστε νά μήν θεωρείται ύπερβολή αύτό πού γράψαμε στό προγούμενο δρόμο μας δι θήν νομίζουμε δι ή σημερινή κατάσταση είναι πολύ καλύτερα έκεινης τού 1973, πού έγινε ή διάσκεψη. Βέβαια τό YEN μέ τήν ύπ' άριθ. 18015/2080/78/14-12-1978 άπόφαση τού Υπουργού πού δημοσιεύθηκε στό ΦΕΚ 1135 B/28-12-78, καθόρισε, βάσει τής έξουσιοδότησεως τού δρόμου 9 τού N. 743/1977 «περί προστασίας τού Θαλασσίου Περιβάλλοντος κλπ.» σάν ύπόχρεους γιά τήν κατασκευή, άργανωση και λειτουργία εύκολιών ύποδοχής, πρός έξυπηρέτηση τών άναγκων τής περιοχής των, τούς Οργανισμούς λιμένων Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και τά λιμενικά Ταμεία Πατρών, Έλευσίνας, Καβάλας, Ήρακλείου, Ρόδου, Βόλου, Κερκύρας, Σύρου και Χαλκίδας. Τό κατά πόσον δημος οι Οργανισμοί αύτοί συμμορφώθηκαν πρός τής ύποχρεώσεις πού τούς έπέβαλε τό Κράτος, δηλαδή στήν άργανωση συγκροτημένων εύκολιών ύποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων

και στερεών άπορριμμάτων άποτελεί ένα δλα μεγάλο θέμα πού θά πρέπει κάποτε οι άρμόδιοι νά ένημερωσουν έπ' αύτού τήν κοινή γνώμη. Η τυχόν δικαιολογία δι οι εύκολεις ύποδοχής τών άπορριμμάτων δέν είναι άμεσως άπαιτητές σύμφωνα μέ τή Margol δέν εύσταθει στήν προκειμένη περίπτωση διότι ή άπαγόρευσις άπορριψεως τών άπορριμμάτων έντος τών χωρικών μας ύδατων θεσπίστηκε μέ τό δρόμο 3 τού N. 743/77 και κατά συνέπεια έξ αύτού και μόνο τεκμηριώνται άπολυτα ή ύποχρέωση. Μέ τή Margol άπλως δημιουργούνται οι προϋποθέσεις αύξησης τής δυναμικότητας τών εύκολιών λιμένων λόγω αύστηροτέρων κριτήριων και λόγω τής έπεκτάσεως τής ζώνης άπορριψεων πολύ πέραν τών 6 μιλών πού έξικνούνται τώρα τά δρια τής έθνικής μας κυριαρχίας και έφαρμογής ώς έτοι τούτου τής έθνικής μας νομοθεσίας.

"Οσον άφορά τά δλα λιμάνια πού δέν άναφέρονται στήν πιό πάνω Υπουργική Απόφαση τούτο προφανώς άφελεται στό γενούς δι θά δέν θεωρούνται τερματικοί λιμένες δεξαμενοπλοίων διότι ή Υπουργική άπόφαση άναφέρεται στίς εύκολεις πετρελαιοειδών καταλοίπων και άπορριμμάτων όπότε ή συγκέντρωση και μετακομιδή τών άπορριμμάτων θά γίνεται μέ τή μέριμνα τών Λιμενικών Ταμείων και σε συνεργασία άσφαλως μέ τούς Οργανισμούς Τοπικής Αύτοδιοικήσεως πού έχουν και τήν εύθυνη τελκής έπεξεργασίας τών άπορριμμάτων τών πόλεων μέσα στής όποιες βρίσκονται τά λιμάνια.

Βέβαια τά άφεται νά παρατηρήσουμε δι έτσι δέν πληρούνται οι προϋποθέσεις έφαρμογής τών διατάξεων περί Ειδικών Περιοχών και θά πρέπει τό κράτος δίχως δλλη καθυστέρηση αφ' ένός μέν νά έπιβάλλει, άμοιδορφες προδιαγραφές άναπτυξεως τών εύκολιών πού θά άπαιτησει διότι ή έπεξεργασία πετρελαιοειδών καταλοίπων και άπορριμμάτων όπότε ή συγκέντρωση και μετακομιδή τών άπορριμμάτων θά γίνεται μέ τή μέριμνα τών Λιμενικών Ταμείων και σε συνεργασία άσφαλως μέ τούς Οργανισμούς Τοπικής Αύτοδιοικήσεως πού έχουν και τήν εύθυνη τελκής έπεξεργασίας τών άπορριμμάτων τών πόλεων μέσα στής όποιες βρίσκονται τά λιμάνια.

Έπειδή τά έν προκειμένων προβλήματα τής χώρας μας είναι και προβλήματα έγγενη τών περισσότερων χωρών τής Μεσογείου, ό IMO σε συνεργασία μέ τό UNDP και τήν ύποστηριξη τού ΟΝΕΡ άργανώνει στήν Τυνησία άπό 24-26 Οκτωβρίου 1983 ένα σεμινάριο γιά τή Τεχνικές και οικονομικές Απόψεις τών Εύκολων Λιμένων.

Στό σεμινάριο αύτό πού γίνεται έπ' άφελεια τών Μεσογειακών χωρών θά συζητηθούν δλα τά προβλήματα πού παρουσιάζονται, ώστε μέσα στά πλαίσια τής περιφερειακής συνεργασίας, δλες οι Μεσογειακές χώρες νά μπορέσουν νά άναπτυξουν συμμέτρως τής εύκολιες ύποδοχής τών λιμένων τους, γιά νά καταστεί δυνατόν νά τύχουν έφαρμογής τό συντομότερο δυνατόν οι Κανονισμοί περί Ειδικών Περιοχών τού Παραρτή-

## 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"

TELEX: 2249 - TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ματος V της Margol.

Τελειώνοντας θά ήθελα νά παραπρήσω στή δημιουργία τής 'Επιτροπής γιά «ΚΑΘΑΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΚΑΙ ΑΚΤΕΣ» άν δέν άτονισει και άν τό άρχικο ένδιαφέρον και ένθουσιασμός δέν έκτονωθεί μέ τη πάροδο τού χρόνου, μέ τής κινητοποιησίες δλων τών φορέων τής ναυτιλιακής οίκογένειας θά μπορέσει νά δημιουργήσει στό εύπτερο κοινό τήν άναγκα περιβαλλοντική συνείδηση και νά καταστεί έ άπαραίτητος μοχλός γιά τήν ένεργο-ποίηση τού Κράτους και τών διαφόρων οργανισμών τοπικής αύτοδιοικήσεως πρός τό σωστό δρόμο.

Θά πρέπει έδω νά πούμε δτι ή χώρα μας πού έχει άναγάγει τόν του τουρισμό σάν τήν πρώτη έξαγωγική βιομηχανία έχει πολύ μεγαλύτερο συμφέρον γιά τήν προστασία τών άκτων της άπό τά σκουπίδια και τά διάφορα άπορρίμματα παρά άπό τά πετρέλαια.

Μέ τά νέα μέτρα πού προβλέπει ή Margol (Annex I) μπορούμε νά έπιτυχουμε πλήρως τήν άποφυγή τής λειτουργικής ρυπάνσεως και τόν περιορισμό στό έλαχιστο τής ρυπάνσεως πού μπορεί νά προκύψει συνεπεία αποχήματος στά πλοία. Μέ τά μέτρα άπτα και σέ συνάρτηση μέ τόν δελεγχο τών πλοίων στά λιμάνια και τήν άπό άρεος και θαλάσσης έπιτήρηση τών κυρίων άξονων διελεύσεως δεξαμενοπλοίων μπορούμε νά έξασφαλίσουμε ίκανοποιητικά τή χώρα μας άπό ρύπανον μέ πετρέλαιο. Ό μεγάλος δημαρχός

δυνος πού είναι ή ρύπανση άπό τά διάφορα άπορρίμματα παραμένει. Και είναι μεγάλος διότι δέν προκαλείται άπό έναν ορισμένο τύπο πλοίων άλλα άπό τίς χιλιάδες πλοία και παντός είδους ακάφη πού διαπλέουν τής θάλασσές μας και δέν περιορίζεται σέ μια κατηγορία άνθρωπων, όπως είναι οι ναυτικοί, άλλα στά έκατομμύρια άνθρωπων πού διακινούνται κάθε χρόνο μέ τά πλοία αυτά. Ό κίνδυνος δέ αύτός είναι μεγάλος διότι τά περισσότερα άπορρίμματα είναι πλαστικά, μή βιοδιαλυτά, πού άπορριπτόμενα δηλαδή στή θάλασσα δέν πρόκειται νά διαλυθούν δσως χιλιάδες χρόνια κι' άν περάσουν. Έκτός δέ αύτού πολλά άπ' αυτά μπορεί νά είναι φορείς μικροβίων και νά προκαλέσουν μόλυνση τών ύδατων, ίδαιτερα έπικινδυνη γιά τόν άνθρωπο και τόν έναλιο πλούτο τής χώρας.

Θά πρέπει λοιπόν πρός τήν κατεύθυνση αύτή νά στραφεί πλέον ή προσοχή τού κοινού και ζεκινώντας άπ' έδω νά συνεγέρουμε και τά γειτονικά μας κράτη άλλα και δλες τίς δλλες Μεσογειακές χώρες.

Θά ήθελα νά κλείσω μέ ένα άπόσπασμα άπό τή Διακήρυξη τής Διασκέψεως τών 'Ηνωμένων Έθνων γιά τό Παγκόσμιο Περιβάλλον τής Στοκχόλμης 1972, πού πρίν λιγες ήμερες (5 'Ιουνίου) γιορτάσαμε τήν ένδεκατη έπετειο. Λέγει λοιπόν ή Διακήρυξη μεταξύ τών δλλων και τά έξης:

«Φτάσαμε σ' ένα σημείο τής Ιστορίας μας πού θά πρέπει νά διαμορφώνουμε τίς ένέρ-

γείες μας πρός δλους γενικά μέ μεγαλύτερη σύνεση δσον άφορά τίς περιβαλλοντικές τους έπιπτωσεις. Μέ τήν άγνοια και τήν άδιαφορία μπορούμε νά προκαλέσουμε τεράστιες και μή έπανορθώσιμες βλάβες στό παγκόσμιο περιβάλλον άπό τό όποιον έχαρται ή ζωή και ή καλοπέρασή μας... » και πάρα κάτω:

«ό χειρισμός τών θεμάτων σέ διεθνές έπιπεδο πού άφορούν τήν προστασία και προσγωγή τού περιβάλλοντος θά πρέπει νά γίνεται μέ πνεύμα συνεργασίας μεταξύ τών χωρών, άνεξάρτητα άν είναι μικρές ή μεγάλες, ώστε νά έπιπτυχάνεται μιά σύμμετρη πρόσοδος δλων....».

Ίδου λοιπόν μιά εύγενης πρόκληση πού ζητάει ρωμαλέους, άφοσιωμένους και θεληματικούς πρωταγωνιστές.

#### ΠΑΝ. ΚΟΣΜΑΤΟΣ

**Σημ. Συντ.: Στό δρόθρο τού κ. Παν. Κοσμάτου γιά την πρόληψη τής ρυπάνσεως άπό τά σκουπίδια τών πλοίων πού δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος έτη τυπογραφικής άβλεψιας ό τύπος τών σκουπιδών στή σελ. 19 δέν άπεδθη όρθα και θά πρέπει νά διορθωθεί ώς έξης:  $G = GD + GC + GM$ , δου Ζ = σκουπίδια πού συγκεντρώνονται σέ περιόδο 7 ήμερων (χλγ. έβδομαδιαίως), GD = Οικιακά (Domestic) κλπ.**



## 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 ARPASHP PN - 40340 ARPASHP PN  
Cable: ARPASHIP MANILA

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

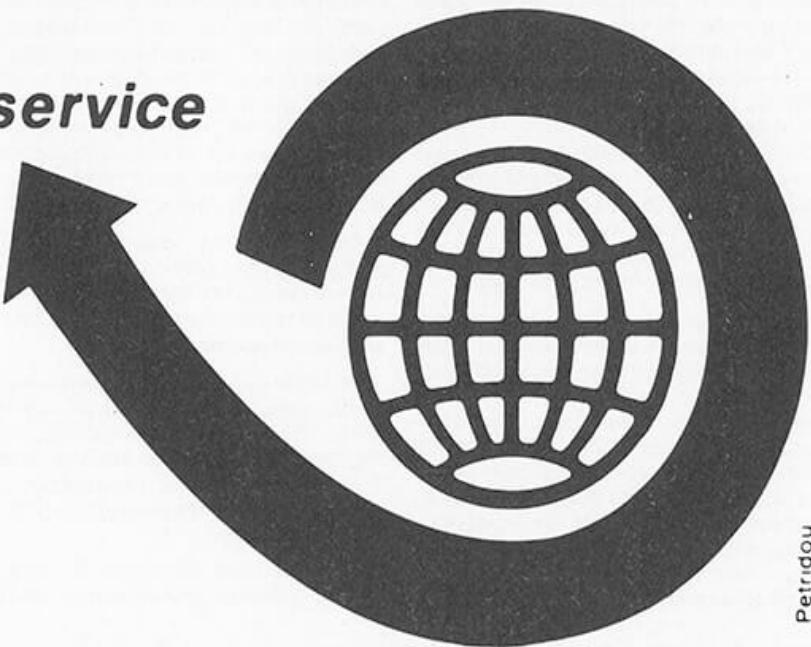
Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ  
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ  
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ  
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.

Πληροφορίες στην Ελλάδα:  
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ  
Τηλ: 8084671-4

# **Universe Sea Marine Inc.**

## **Bunkers Brokers-Consultants**

**World-wide service**

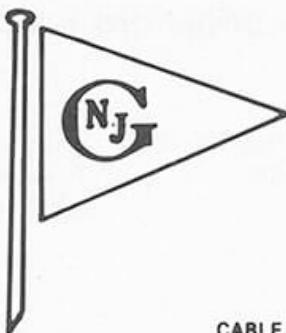


Petridou

**Piraeus office**

Address Filinos 107-109 Phones 4531 583 4531 478, 4531 479 Telexes 3602, 3115 UNIV. GREECE

### **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

# Τό νομοσχέδιο όπως ψηφίσθηκε άπό τή Βουλή

Τό νομοσχέδιο μέτρα γιά τήν άντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως ψηφίστηκε κατ' αρθρο άπό τή Βουλή κατά τίς συνεδριάσεις στίς 21 και 22 Ιουνίου και στό σύνολό του στίς 24 Ιουνίου. Κατά τήν κατ' αρθρο συζήτηση τού νομοσχέδιου, τό όποιο δημοσιεύεται κατωτέρω όπως ψηφίστηκε τελικά άπό τή Βουλή, έγιναν όρισμένες τροποποιήσεις, οι οποίες κατά τίς άντιληψεις έκπροσώπων τού 'Υπουργείου τό έβελτίωσαν σημαντικά.

## ΑΡΘΡΟ 1.

1. 'Επιτρέπεται, υστερά από άποφαση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας πού δημοσιεύεται στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως ή, κατά παρέκκλιση τού δρθρου 83 τού Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ή δλλης σχετικής διάταξης και τών Συλλογικών Συμβάσεων πού ισχύουν κάθε φορά, σύναψη συμφωνιών μεταξύ τής "Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και άλλοδαπών συνδικαλιστικών όργανώσεων, πού δικής χωρητικότητας 3.000 κόρων και ίσων ή ναυτολόγηση διλοδαπών σε ειδικότητες κατώτερων πληρωμάτων και έφοσον 'Ελληνες άνεργοι ναυτικοί δέν άποδοχες δέν μπορεί νά είναι κατώτερες από αύτές πού κάθε φορά ισχύουν στή χώρα τους. Μέ τίς ίδιες συμφωνίες μπορεί νά ρυθμίζεται και ή άσφαλιση στούς έθνικούς τους κοινωνικούς φορείς. Ή διάρκεια τής παρέκκλισης καθορίζεται μέ τήν παραπάνω άποφαση πού δέν μπορεί διμάς νά υπερβαίνει τή διετία από τή δημοσιεύση της στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

2. Οι πιο πάνω συμφωνίες ισχύουν από τήν κατάθεσή τους στό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας και ή ισχύς τους παύει τό άργοτέρο κατά τή λήξη της κατά τήν προηγούμενη παράγραφο παρέκκλισης.

3. Οι άλλοδαποί ναυτικοί δέν βαρύνονται μέ εισφορές γιά τό NAT και άλλα έλληνικά άσφαλιστικά ταμεία και δέν άποκτουν δικαίωμα άσφαλιστικής κάλυψης ή δλλης παροχής από τά ταμεία αύτά.

4. 'Εξακολουθεί νά ισχύει ή ύποχρέωση τών πλοιοκτητών γιά τήν καταβολή στό NAT εισφορών, πού ύπολογίζονται μέ βάση τίς 'Ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις σέ μισθό, πού καθορίζεται κατά τό δρθρο 84 παρ. 2 τού ΚΝ. 792/1978 γιά τό σύνολο τής όργανικης σύνθεσης. Γιά τούς άλλοδαπούς πού άνηκουν σ' αύτήν, έξακολουθούν νά καταβάλλονται από τόν πλοιοκτήτη και οι έργατικες εισφορές.

## ΑΡΘΡΟ 2

1. 'Εάν ίκανός άριθμός πλοιοκτητών παραβιάζει τίς διατάξεις τού νόμου αύτού ή υστερά από αίτηση τής "Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιτών, ή 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας μέ άποφασή του, πού δημοσιεύεται στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως, μπορεί νά άνακαλεί τήν άποφαση τής παραγράφου 1 τού δρθρου 1.

2. Μέ άποφαση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας πού δημοσιεύεται στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως μπορεί νά μειώνεται ή όργανική σύνθεση τών πλοίων, πού ύπάγονται στή ρύθμιση τού νόμου αύτού, κατά τή χρονική περίοδο πού θά ισχύει ή άποφαση τής παραγράφου 1 τού δρθρου 1.

3. Προκειμένου περι η φορτηγών πλοίων άνω τών 500 κόρων δικής χωρητικότητας οι διατάξεις τών δρθρων 1 μέχρι και 9 τού νό-

μου αύτού μπορούν νά έφαρμοσθούν μέ τήν έκδοση Π. Δ/τος πού έκδίδεται μέ πρόταση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Μέ τό ίδιο Π.Δ/γμα τά μέτρα μπορούν νά διαφοροποιούνται ώς πρός τό ύψος τής εισφοράς ή νάλογα μέ τή χωρητικότητα τών πλοίων.

## ΑΡΘΡΟ 3

1. Μέ τήν άποφαση τής παραγράφου 1 τού δρθρου 1 έπιτρέπεται γιά τά φορτηγά ποντοπόρα πλοία άλικης χωρητικότητας 3.000 κόρων και ίσων ή ναυτολόγηση διλοδαπών σε ειδικότητες κατώτερων πληρωμάτων και έφοσον 'Ελληνες άνεργοι ναυτικοί δέν άποδοχες δέν μπορεί νά είναι κατώτερες από αύτές πού κάθε φορά ισχύουν στή χώρα τους. Μέ τίς ίδιες συμφωνίες μπορεί νά ρυθμίζεται και ή άσφαλιση στούς έθνικούς τους κοινωνικούς φορείς. Ή διάρκεια της παρέκκλισης καθορίζεται μέ τήν παραπάνω άποφαση πού δέν μπορεί διμάς νά υπερβαίνει τή διετία από τή δημοσιεύση της στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

2. Συνιστάται τριμελής 'Επιτροπή μέ Πρόεδρο τό Διευθυντή τού Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) και άναπληρωτή τό νόμιμο άναπληρωτή του και μέλη άνα έναν έκπροσωπο τής Ε.Ε.Ε και τής Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας (ΠΝΟ), πού προτείνονται μέ τούς άναπληρωτές τους ή από τίς διργανώσεις αύτές. Ή 'Επιτροπή άποφαίνεται σε περιπτώσεις άμφισβητήσεων γιά τό χαρακτηρισμό ναυτικού ώς άνεργου και μεριμνά γιά τή ναυτολόγηση τών άνεργων έλληνων ναυτικών ή από τίς έπαρχεις. Ή 'Επιτροπή άποφαίνεται σταν παρίσταται ή Πρόεδρος και ήνα μέλος. 'Άν σέ δύο διαδοχικές συνεδριάσεις δέν προσέλθει μέλος τής 'Επιτροπής ούτε ό άναπληρωτής του, ή 'Υπουργός μπορεί νά όρισει ώς άντικαταστάτη του ήπαλληλο τού YEN ώσπου νά ύποδειχθεί άλλος έκπροσωπος τής 'Οργάνωσης. Σέ περίπτωση μή προσέλευσης σέ δύο διαδοχικές συνεδριάσεις τών έκπροσώπων και τών δύο μερών οι άμοδιότητες τής 'Επιτροπής άσκονται από τό Διευθυντή τού ΓΕΝΕ.

3. Μέ προεδρικό διάταγμα πού έκδίδεται μέ πρόταση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τά κριτήρια χαρακτηρισμού ώς άνεργου ναυτικού γιά τήν έφαρμογή τών διατάξεων τού νόμου αύτού.

## ΑΡΘΡΟ 4

1. Μετά πάροδο δύο μηνών από τήν ήμερημνία πού θά ισχύει ή άποφαση τής παρ. 1 τού δρθρου 1 γιά κάθε ποντοπόρο φορτηγό πλοίο άνω τών 3.000 κόρ., πού χρησιμοποιεί άλλοδαπούς σε διργανικές θέσεις καταβάλλεται ήμερησία εισφορά δύο χιλιάδες πεντακόσιες (2.500) δρχ. προερχόμενη από δραχμοποίηση μή ύποχρεωτικά έκχωρητέου συναλλάγματος.

"Άν ο άριθμός τών άλλοδαπών πού άνηκουν στήν διργανική σύνθεση τού πληρωμάτων δέν ύπερβαίνει τούς δύο γιά συνεχή περίοδο μεγαλύτερη από δύο μήνες ή εισφορά

περιορίζεται σε χίλιες πεντακόσιες (1.500) δρχ. γιά τή χρονική αύτή περίοδο.

2. Η καταβολή τής εισφοράς τής προηγούμενης παραγράφου είναι ύποχρεωτική άνεξάρτητα από τήν ύπογραφή συμφωνιών μεταξύ ΕΕΕ και άλλοδαπών συνδικαλιστικών όργανώσεων, τήν κατάθεσή τους στό YEN και τήν έθνικότητα τών άλλοδαπών πού έργαζονται στά έλληνικά πλοία.

3. Μέ άποφαση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας πού δημοσιεύεται στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως, ή εισφορά τής παρ. 1 μειώνεται άνάλογα, μετά τή συμπλήρωση ένος χρόνου από τήν ήμερημνία πού θά ισχύει ή άποφαση τής παρ. 1 τού δρθρου 1, δέν ο ειδικός λογαριασμός τού έπομενου δρθρου παρουσιάζει ύπόλοιπο πού έπαρκει γιά τήν κάλυψη τών δαπανών έπιδότησης πού τόν βαρύνουν.

## ΑΡΘΡΟ 5

1. Συνιστάται Ειδικός Λογαριασμός 'Εφεδρείας Ναυτικού (ΕΛΕΝ) οι πόροι τού όποιου είναι: α) οι εισφορές τών πλοιοκητών πού προβλέπονται από τό δρθρο 4 παράγραφος 1. β) εισφορά τών 2/5 τού έπιδόματος άδειας τών ναυτικών και γ) ποσό χορηγούμενο άνα έξαμηνο από τά έσοδα τού Κεφαλαίου 'Ασθενείας και 'Ανεργίας Ναυτικών (ΚΑΑΝ) τού όποιου τό ύψος καθορίζεται μέ άποφαση τού Διοικητικού Συμβουλίου τού NAT μετά από έγκριση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Ό παραπάνω Λογαριασμός λειτουργεί στό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ).

2. Οι εισφορές βεβαιώνονται και εισπράττονται από τό NAT άνα δίμηνο μέ βάση τής καταστάσεις πού έριζει τό δρθρο 6 και έκκαθαρίζονται μέ τήν έξιφληση και έκκαθαρίση τού ναυτολογίου κατά τής ούσιαστικές και δικονομικές διατάξεις πού ισχύουν γι' αύτό. Οι εισφορές ύπαγονται στή (β.) τάξη τών ναυτικών προνομίων τού δρθρου 205 τού KINΔ. Ή εισφορά τών 2/5 τού έπιδόματος άδειας τών ναυτικών παρακρατείται από τόν πλοιοκτήτη και άποδιδεται στό NAT άνα δίμηνο. Σέ περιπτώση μή άποδοσεως βεβαιούται, εισπράττεται και έκκαθαρίζεται κατά τό προηγούμενο έδαφιο.

3. Οι πόροι τού ΕΛΕΝ διατίθενται γιά τήν έπιδότηση τών ναυτικών μετά τή συμπλήρωση τού χρόνου πού άντιστοιχει στά 3/5 τής ήμερημνίας άδειας τους.

4. Η λειτουργία τού ΕΛΕΝ άρχιζει από τήν ήμερημνία δημοσίευσης στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως Προεδρικού Διατάγματος, πού έκδιδεται μέ πρόταση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, μέ τό όποιο ρυθμίζονται θέματα όργανωσης και διαχείρισης αύτού, τό ύψος και ή διαδικασία χορήγησης τών έπιδομάτων και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

5. Η καταβολή τής εισφοράς τών 2/5 τού έπιδόματος άδειας τών ναυτικών άρχιζει δέ-

κα ήμέρες μετά τήν ήμερομηνία δημοσίευσης τού Π. Δ/τος τής προηγούμενης παραγράφου. Οι είσφορές τών πλοιοκτήτων, τών όποιων ή έναρξη καταβολής όριζεται από την παρ. 1 τού δρθρου 4 περιέρχονται μέχρι τη δημοσίευση τού πιό πάνω Π.Δ/τος στο KAAN καί διαθέτονται γιά τήν έπιδότηση τών διεργών ναυτικών.

#### ΑΡΘΡΟ 6

1. 'Ο πλοιάρχος κάθε ποντοπόρου φορτηγού πλοίου διων τών 3.000 κοχ. ύποχρεούται άνα δημηνο νά ύποβάλλει στή Διεύθυνση Ναυτικής 'Εργασίας τού YEN, άπευθείας ή μέσω 'Ελληνικής Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, πίνακα τού πληρώματος τού πλοίου σε δύο διντίτυπα. 'Υπόδειγμα τού πίνακα καθορίζεται μέ απόφαση τού 'Υπουργού

2. 'Ο πλοιάρχος οφείλει νά άντικαταστήσει τό άργυρέτο μέσα σε δύο μήνες από τήν έναρξη ισχύος τού νόμου αύτού τούς άλλοδαπούς πού κατέχουν όργανικες θέσεις, μέ δινεργούς έλληνες ναυτικούς έφόσον προσφέρονται μέ τούς δρους τής 'Ελληνικής Συλλογικής Σύμβασης. Είναι έπισης ύπευθυνος γιά τήν τήρηση καί έφαρμογή τής παρ. 1 τού δρθρου 3 τού νόμου αύτού.

#### ΑΡΘΡΟ 7

1. "Όλες οι άροιστου χρόνου συμβάσεις ναυτολόγησης έλλήνων ναυτικών (πλοιάρχου καί πληρώματος) πού ισχύουν καί έχουν καταχωριθεί στά ναυτολόγια έλληνικών ποντοπόρων φορτηγών πλοίων διων τών 3.000 κόρων θλικής χωρητικότητας (κοχ) κα-

θώς καί οι συμβάσεις δημιου χρόνου διων τών έπταμηση μηνών, μετατρέπονται από τήν έναρξη ισχύος τού νόμου αύτού σε συμβάσεις δημιου χρόνου. 'Η διάρκεια ισχύος τους, πού υπολογίζεται από τήν ήμερομηνία ναυτολόγησης, είναι έπταμηση μηνών διων πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι τής Μεσογείου, τού Εύξεινου Πόντου, τής 'Ερυθρᾶς Θάλασσας καί τής Εύρωπης καί έννιαμηση μηνών διων βρίσκεται έπτας τών πιό πάνω περιοχών. Οι συμβάσεις τού πλοιάρχου καί τών μελών τού πληρώματος, πού συμπλήρωσαν ή συμπληρώνουν μέσα σε 20 ήμέρες από τήν ισχύ τού νόμου αύτού την πιό πάνω ύπηρεσία, μπορούν νά παραταθούν τό πολύ γιά δύο άκόμη μήνες. 'Ο ναυτικός έχει δικαίωμα νά καταγγείλει τή σύμβαση ναυτολόγησης. Μέ τήν συμπλήρωση έξι μηνών διων ύπηρετει σε δεξαμενότλιο καί έπτα μηνών σε φορτηγό έπιρο φορτίου, χωρίς νά χάνει τό δικαίωμα παλιννότησης μέ δεσδού τού πλοίου.

2. 'Από τήν έναρξη ισχύος τού νόμου αύτού οι συμβάσεις ναυτολόγησης τών έλλήνων ναυτικών στά πλοία πού προβλέπονται στήν παράγραφο 1 καταρτίζονται γιά δημιένη χρονική διάρκεια μέχρι 7,5 μηνών. Συμβάσεις μεγαλύτερης διάρκειας ή άστρου χρόνου, πού συνομολογούνται μετά τήν ισχύ τού νόμου αύτού, θεωρούνται ώς συμβάσεις δημιου χρόνου μέ διάρκεια 7,5 μηνών. 'Ο πλοιοκτήτης ή διοίρχος έχει τό δικαίωμα νά παρατείνει μονομερώς τίς συμβάσεις τού πλοιάρχου ή τού πληρώματος, άντιστοιχα, τό πολύ γιά δύο άκόμη μήνες έφόσον τό πλοίο βρίσκεται έπτας τών περιοχών πού δρίζονται στήν προηγούμενη παράγραφο. Τό δικαίωμα έπιλογής τού

πλοιάρχου από τόν πλοιοκτήτη καί τού πληρώματος από τόν πλοιάρχο διατηρείται.

3. 'Αν τό πλοίο βρίσκεται σε έλληνικό λιμάνι ή ναυτικός δικαιούται νά καταγγείλει τή σύμβαση καί πρό τής συμπλήρωσης τού χρόνου πού δρίζουν οι παρ. 1 καί 2. 'Η λύση τής σύμβασης έπερχεται μέ τήν πάροδο προθεσμίας έπτα ήμερών, πού παρατείνεται μέχρι τόν κατάπλου τού πλοίου στό λιμάνι.

4. Οι διατάξεις τού δρθρου αύτού καθώς καί τού δρθρου 9 δέν έφαρμόζονται στής περιπτώσεις ειδικοτήτων γιά τίς ήποιες χορηγείται βεβαίωση τού ΓΕΝΕ άπό τήν ηποία προκύπτει δτι δέν προσφέρονται γιά ναυτολόγηση στό πλοίο άνεργοι έλληνες ναυτικοί μέ δρους τών Συλλογικών Συμβάσεων. 'Η πιό πάνω βεβαίωση τού ΓΕΝΕ ισχύει γιά τρεῖς μήνες καί γιά τό συγκεκριμένο πλοίο γιά τό ηποίο χορηγήθηκε.

5. 'Έλληνες ναυτικοί πού άπολύνται σύμφωνα με τίς διατάξεις τών παρ. 1 καί 2 τού δρθρου αύτού δέν δικαιούται άποζημίωση. 'Αν ή σύμβαση καταγγελθεί πρόωρα άπό τόν πλοιοκτήτη ή πλοιάρχο, χωρίς νά δικαιολογείται από παράπτωμα τού πλοιάρχου ή τού ναυτικού, άντιστοιχα, καταβάλλεται ή άποζημίωση τού δρθρ. 76 τού Κώδικα 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ).

#### ΑΡΘΡΟ 8

1. Παράβαση τών διατάξεων τών παρ. 1 καί 2 τού δρθρου 7 τού νόμου αύτού έχει ώς συνέπειες:

α) γιά τό ναυτικό δτι δέν ύπολογίζεται ώς συντάξιμη ή ναυτική ύπηρεσία του πέρα από τό παραπάνω ηριο



**ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY**



FOTIS G. POULIDES

President

**"MEDOV"**

Directors:

GEORGE F. POULIDES  
LUIGI SCAFFARDI  
G. A. STATHOPOULOS

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

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

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

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

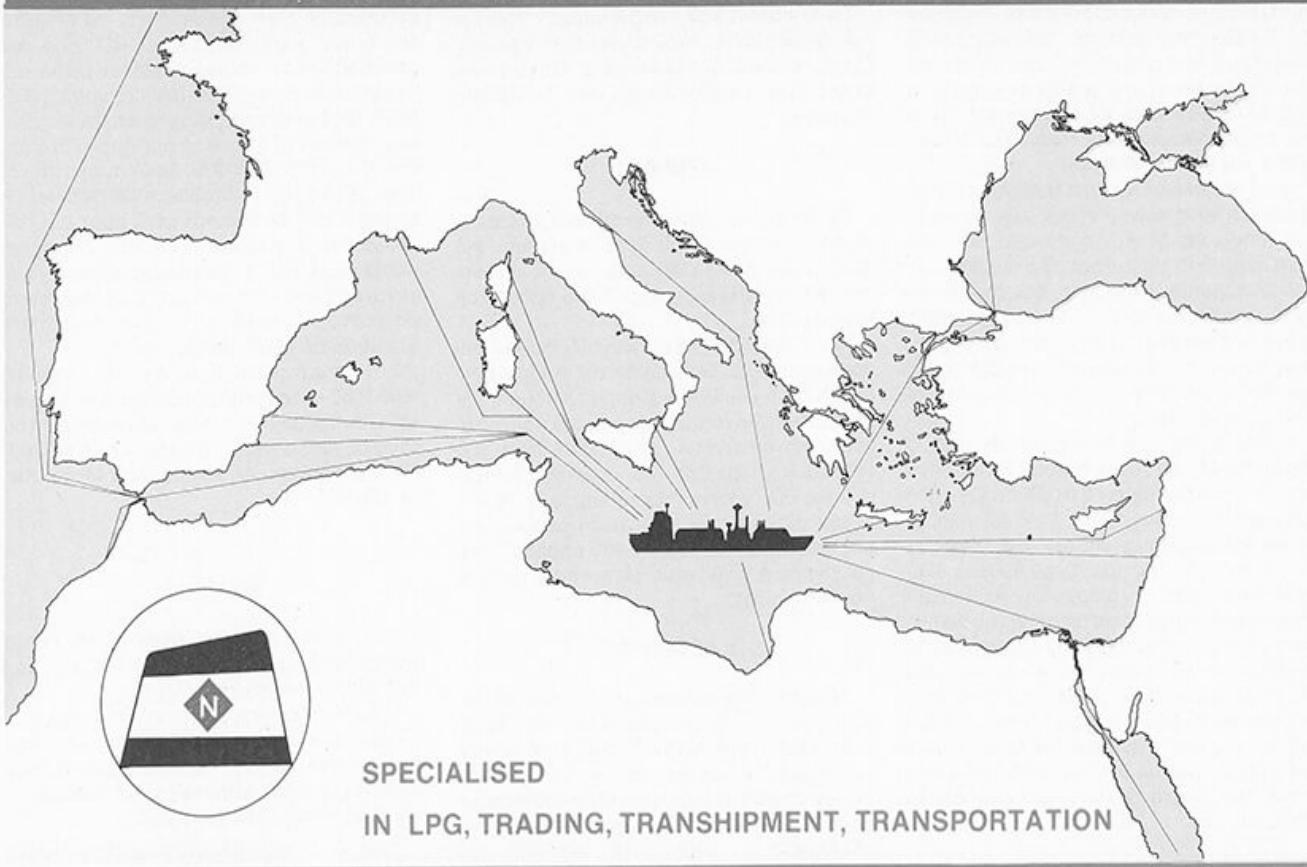
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



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

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

β) γιά τὸν πλοίαρχο δτὶς κατάσχεται ἀμέσως τὸ ναυτικό του φυλλάδιο καὶ τιμωρεῖται μὲ πειθαρχική ποινή προσωρινῆς στέρησης τοῦ δικαιώματος δάσκησης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος τουλάχιστον ἔξι (6) μηνῶν, πού δέν μπορεῖ νά μετατραπεῖ σέ χρηματική, ἐπιβάλλεται δέ κατά τίς πειθαρχικές διατάξεις τοῦ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου (ΚΔΝΔ—Ν.Δ. 187/1973) καὶ

γ) γιά τὸν πλοιοκτήτη δτὶς ἐπιβάλλεται πρόστιμο ἵσο πρός τοὺς μισθούς τῶν ναυτικῶν πού χρησιμοποιήθηκαν παράνομα, δπως καθορίζονται ἀπό τίς συλλογικές συμβάσεις.

2. Οἱ παραπάνω κυρώσεις δέν ἐπιβάλλονται ἀπό βεβαίωση τοῦ ΓΕΝΕ προκύπτει δτὶς δέν προσφέρονται "Ἐλληνες ναυτικοί μέτούς δρους τῆς συλλογικῆς σύμβασης γιά τήν ἀντικατάσταση αὐτῶν πού συμπλήρωσαν τὸ νόμιμο δριο.

3. Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρου 6 τοῦ νόμου αὐτοῦ ἔχει ὡς συνέπειες τίς προβλεπόμενες στή διάταξη τοῦ ἐδαφίου β τῆς παραγράφου 1 γιά τὸν πλοίαρχο καὶ τοῦ ἐδαφίου γ γιά τὸν πλοιοκτήτη.

"Η παράβαση τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθρου 6 συνεπάγεται γιά τὸν πλοίαρχο τὴν πειθαρχική ποινή τῆς προσωρινῆς στέρησης τοῦ δικαιώματος δάσκησης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος τουλάχιστον τεσσάρων μηνῶν πού δέν μπορεῖ νά μετατραπεῖ σέ χρηματική. 'Ο πλοίαρχος ἀπολλάσσεται γιά τή μή τήρηση τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρου 6, ἀν ἀποδεικνύεται δτὶς ζήτησες ἐγκαιρα ἀπό τὸν πλοιοκτήτη τὴν ἀντικατάσταση τῶν ἀλλοδαπῶν καὶ ἐνημέρωσε τὸ YEN.

#### ΑΡΘΡΟ 9

"Η δεια τῶν ἑλλήνων ναυτικῶν διανύεται μετά τὴν ἀπόλυσή τους. Κατά τή διάρκειά τῆς ἀπαγορεύεται ἡ ναυτολόγηση. Παράβαση τῆς διάταξης αὐτῆς συνεπάγεται γιά τὸ ναυτικό, τὸν πλοίαρχο τοῦ πλοίου στὸ ὄποιο θά ναυτολογηθεῖ ὁ ναυτικός καὶ τὸν πλοιοκτήτη, ἀντίστοιχα τίς κυρώσεις τῆς παρ. 1 τοῦ προηγουμένου ἀρθρου. 'Η παρ. 2 τοῦ ἀρθρου 8 ἐφαρμόζεται ἀνάλογα.

#### ΑΡΘΡΟ 10.

Οἱ διατάξεις τῶν προηγούμενων ἀρθρων πού ἀναφέρονται στὸν πλοιοκτήτη ἐφαρμόζονται καὶ γιά τὸν ἐφοπλιστή, διαχειριστή, ἐκπρόσωπο ἢ πράκτορα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης.

#### ΑΡΘΡΟ 11

Τὰ ἀρθρα 1 μέχρι καὶ 5 καὶ ἡ τελευταία περιόδος τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρ. 6 ισχύουν γιά δύο χρόνια ἀπό τή δημοσίευση τῆς ἀπόφασης πού προβλέπει ἡ παρ. 1 τοῦ ἀρθ. 1 τοῦ νόμου αὐτοῦ.

"Ἀν ἡ ἀπόφαση αὐτή δέν ἐκδοθεῖ καὶ δημοσιευθεῖ στήν "Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως μέσα σέ χρονικό διάστημα τρισήμιση μηνῶν ἀπό τὴν ισχύ τοῦ νόμου οἱ πιό πάνω διατάξεις καταργοῦνται. Τὰ ἀρθρα 6 πλήν τῆς τελευταίας περιόδου του, μέχρι καὶ 9 ισχύουν γιά δύο χρόνια ἀπό τή δημοσίευση τοῦ νόμου αὐτοῦ, στήν περίπτωση δέ ἐκδοσης τῆς ἀπόφασης τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθρου 1 παρατείνεται ἡ ισχύς τους μέχρι τή λήξη τῆς ἀπόφασης αὐτῆς.

#### ΑΡΘΡΟ 12.

"Η σχέση πού ὑπάρχει μεταξύ τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἑλλήνων κατώτερων πληρωμάτων καὶ τοῦ πλοιάρχου Γ' τάξης σέ καμπά περίπτωση δέν μπορεῖ νά γίνει δυσμενέστερη γιά τίς εἰδικότετες τοῦ ἑλληνικοῦ κατώτερου πληρώματος. "Ἀν δέν προβλέπεται πλοιαρχὸς Γ' τάξης στή σύνθεση τοῦ πλοίου, λαμβάνεται ὑπόψη ἡ σχέση μέτ τίς ἀποδοχές τοῦ ἀμέσως ἀνώτερου 'Αξιωματικοῦ καταστρώματος.

#### ΑΡΘΡΟ 13.

1. "Η παράγρ. 7 τοῦ ἀρθρου 3 (στ) πού προστέθηκε στόν κωδικοποιημένο νόμο 792/1978 μέ τὸ ἀρθρο 10 τοῦ N.1085/1980 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

»7. "Υπολογίζεται ὡς χρόνος ἀσφάλισης

στό NAT καὶ στά δλλα ἀσφαλιστικά ταμεία ἡ ὑπηρεσία ἑλλήνων ναυτικῶν πού διανύεται σέ πλοια μέ ξένη σημαία ἔστω καὶ δν αὐτά δέν έχουν συμβληθεῖ μέ τό NAT, ὑπό τήν προϋπόθεση δτὶς ναυτολογήθηκαν μέσω τοῦ Γραφείου Εὔρεσης Ναυτικῆς Ἐγγασίας (ΓΕΝΕ) ἡ τής Προξενικῆς Ἀρχῆς καὶ δτὶς κατέβαλαν τίς εἰσφορές κατά τά δριζόμενα στό ἀρθρο 37 τοῦ K.N. 792/1978, δπως ἀντικαταστάθηκε μέ τό ἀρθρο 37 τοῦ N. 1085/1980. Μέ Π. Δ/γματα, πού ἐκδίδονται μετά πρόταση τοῦ "Υπουργού Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιτρέπεται νά περιορίζεται ἡ νά καταργεῖται ἡ νά ἐπαναχορηγεῖται τό δικαίωμα ὑπολογισμοῦ ὡς χρόνου ἀσφάλισης τῆς ὑπηρεσίας πού διανύεται σέ πλοια μέ ξένη σημαία".

2. "Η παράγραφος 8 τοῦ ἀρθρου 10 τοῦ N. 1085/1980 καταργεῖται ἀπό τότε πού ισχυει καὶ ἐπαναφέρονται σέ ισχύ οἱ διατάξεις τοῦ ἐδαφίου (β) καὶ τῶν ὑπεδαφίων (αα) καὶ (ββ) τῆς παραγράφου 4A τοῦ ἀρθρου 14 τοῦ KN. 792/1978.

#### ΑΡΘΡΟ 14.

"Η τρίτη περίοδος τοῦ ἐδαφ. (γ) τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθρου 84 τοῦ K.N. 792/1978 (Π.Δ/γμα 913/1978) ἀντικαθίσταται ὡς ἔξῆς:

»"Ἀν τό πλοιο βρίσκεται σέ ἀργία ἡ παροπλισμό, οἱ εἰσφορές πρός τό NAT ὑπολογίζονται μόνο ἐπί τοῦ ναυτολογημένου πληρώματος γιά δσο χρόνο διαρκεῖ ἡ σύμβαση ναυτολόγησης κάθε ναυτικοῦ.

Σέ ἀργία ἡ παροπλισμό θεωρεῖται δτὶς βρίσκεται τό πλοιο, μόνο γιά τὸν ὑπολογισμό εἰσφορῶν πρός τό NAT, δν διέκοψε τούς πλόες του καὶ παραμένει σέ μόνιμο ἀγκυροβόλιο, σέ λιμνία ἡμεδαπής ἡ ἀλλοδαπής περισσότερο ἀπό δύο (2) μῆνες.

Μετά τή συμπλήρωση τῶν δύο μηνῶν ἀκινησίας του, τό πλοιο θεωρεῖται σέ ἀργία ἀφού τό τέθηκε σέ ἀκινησία. Μετακινήσεις μέ ἐντολή ἡ μέ δεια τής λιμενικής ἀρχῆς σέ δλλο ἀγκυροβόλιο δέν διακόπτουν τήν ἀκινησία.

*For your Agency in IRAN*

**REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.**

**Shipping Agents • Forwarders • Import/Export  
Traders • General Contractors • Shipchandlers**

Head Office: REDSEA SHIPPING AGENSY CO. LTD.  
AVE SEPAHBOD GHARANI  
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR  
TEHRAN IRAN  
Phones: 892046 - 892048  
A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490  
Telex: 212985 A/B CLTN IR  
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

**BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF**

For infos: Captain Panos D. Drakoulakos  
60 Karpou Str, Athens 406  
Phones: 9021907 - 9014640  
Tlx.: 22 2327 PANO GR.

**ΑΡΘΡΟ 15.**

1. Μεταφέρονται άπό την Γ' κατηγορία πλοίων στή Β' κατηγορία πλοίων τού πίνακα I τού δρθρου 16 τού K.N. 792/78 όλα τά δάνω τών 500 κόρων όλικής χωρητικότητας πλοία μέ αντίστοιχο συντελεστή στάθμισης I.I.

2. Οι συνταξιοδοτικοί μισθοί τού πίνακα III της παραγράφου 2 (α και β) τού δρθρου 16 τού K.N. 792/78 γιά τούς άσφαλισμένους τών ύπολοίπων πλοίων τής κατηγορίας Γ' τού πίνακα I πού δέν υπάγονται στή ρύθμιση τής παρ. I τού δρθρου αύτού, αύξανονται κατά ποσοστό 10%.

3. Οι καταβαλλόμενες κατά τήν έναρξη έφαρμογής τού Νόμου αύτού συντάξεις έπανυπολογίζονται μέ βάση τίς διατάξεις τών παρ. I και 2 τού δρθρου αύτού.

**ΑΡΘΡΟ 16**

Κυρώνεται άπό τή χρονολογία πού ίσχυσε ή υπ' άριθμό 30042/4287/1981 τής 24.9.1981 άπόφαση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας πού έχει ως έξης:

**«ΑΠΟΦΑΣΙΣ**

Περί αύξησεως τών παρεχομένων ύπο τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου Συντάξεων τών ναυτικών.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Έχοντες ύπόψει:

α) Τήν άπόφαση τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου πού έληφθη κατά τήν 40ή συνεδρίαση αύτού τής 5ης Αύγουστου 1981.

β) Τήν άναγκη άναπροσαρμογής τών συντάξεων δρισμένων ειδικοτήτων οι βασικοί μισθοί τών όποιων ύπεστησαν διαφοροποιήσεις λόγω αύξησεων κατά δημια ποσοστά.

γ) Τήν διά τού υπ' άριθ. 3256/1958/

27.8.1981 έγγραφου τού 'Υπουργείου Συντονισμού Δ/νσις Τιμών και Εισοδημάτων παρασχεθείσαν σύμφωνον αύτού γνώμην.

δ) Τίς οικονομικές δυνατότητες τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου.

ε) Τίς διατάξεις τών δρθρων 23 και 91 τού K.N. 792/1978, άποφασίζομεν:

1. Τήν αύξησην άπό 1 Αύγουστου 1981 τών καταβαλλομένων ύπο τού NAT συντάξεων ως άκολούθως:

α) Τών Πλοιαρχών και Μηχανικών Α' τάξεως, κατά 14% διά τού πολλαπλασιασμού του ύπο τής παραγρ. 2α τού πίνακος III τής κατηγορίας πλοίων. Β τού δρθρου 16 τού K.N. 792/1978 προβλεπομένου μισθού τής κλάσεως Β1 έπι τόν άριθμο 1,14.

β) "Ολων τών ύπολοίπων, κατά 6% διά τού πολλαπλασιασμού τών ύπο τής παραγρ. 2α τού πίνακος III τού δρθρου 16 κλάσεων έπι τόν άριθμο 1,06.

2. Τήν αύξησην τής παρεχομένης ύπο τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου κατωτάτης μηνιαίας συντάξεως όπό τής αύτης ως δάνω ήμερομηνίας κατά 4,2% ήτοι δρχ. 9.998 στρογγυλοποιούμενα είς τό ποσόν τών δραχμών δέκα χιλιάδων (10.000).

Η παρούσα νά κοινοποιηθεί πρός έκτελεσιν.

'Ο Υπουργός  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

**ΑΡΘΡΟ 17**

1. Οι άδιαβάθμητες θέσεις τού Διευθυντή και τού 'Υποδιευθυντή τού Οίκου Ναύτου (Ο.Ν.) καταργούνται αύτοδικαίως άπό τήν ήμέρα τής δημοσίευσης τού παρόντος στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως. "Ολοι οι άξιωματικοί τού Λιμενικού Σώματος, πού κα-

τέχουν άδιαβάθμητες θέσεις στό NAT, ΟΝ και Ταμεία Προνοίας 'Εμπορικού Ναυτικού έπανερχονται στίς όργανικές τους θέσεις, τίς δέ άρμοδιότητές τους θά άσκουν ύπαλληλοι AT I Κλάδου τών έν λόγω ΝΠΔΔ ή οι έξομοιούμενοι σύμφωνα μέ τό νόμο πρός αύτούς δημοσίευσης θά καθορισθεί μέ κοινές άποφάσεις τών 'Υπουργών Προεδρίας τής Κυβέρνησης και 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

2. Μέ άποφαση τού 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα άπό γνώμη τών Προέδρων τών άνωτέρω Όργανισμών, μπορεί νά μετακινούνται μέχρι και 30 ύπαλληλοι τού NAT στον ΟΝ ή άντιστροφα γιά έκτελεση υπηρεσίας, σύμφωνα μέ τό βαθμό και τά προσόντα τους.

3. "Ολες οι άρμοδιότητες (γενικές - ειδικές) πού προβλέπονται άπό τίς όργανωτικές διατάξεις τού NAT γιά τόν Γενικό Διευθυντή, τού Ο.Ν. γιά τό Διευθυντή και 'Υποδιευθυντή και τών Ταμείων Προνοίας γιά τό Διευθυντή, περιέρχονται στούς Προέδρους τών Διοικητικών τους Συμβουλίων στούς δύοισος περιέρχονται και οι άρμοδιότητες τών Διοικητικών Συμβουλίων πού άφορούν τήν έν γένει ύπηρεσιακή κατάσταση τού πάσης φύσεως προσωπικού πλήν τών προσλήψεων.

4. Οι αύτοί Πρόεδροι μπορούν νά έκχωρουν μερικές άπό τίς άρμοδιότητες τών παραγράφων 1 και 3 τού δρθρου αύτού σέ άλλα δργανα τών άνωτέρω Όργανισμών.

5. Τό NAT, τά Ταμεία Προνοίας και ό Οίκος Ναύτου έκπρωσανται δικαστικώς και έξωδικως άπό τούς Προέδρους τους ή άπο άλλα δργανα πού άριζονται άπ' αύτούς.

**ΑΡΘΡΟ 18.**

Η ίσχυς τού νόμου αύτού άρχιζει άπό τή δημοσίευσή του στήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως.



**Link Maritime Enterprises S.A.**

• chartering  
• contracting  
• sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

91, Akti Miaouli - Piraeus

# ‘Η μεγαλύτερη παραγγελία τοῦ 1983

108 τά παραγγελθέντα μπάλκερς τῆς «Σάνκο»,  
3.757.420 τον. d.w.

Ένωρίτερα ἀπό διτι περίμεναν ἀκόμη καὶ οἱ ιαπωνικὲς ναυπηγοβιομηχανίες, ἡ «Σάνκο Στήμαιπ» διοκλήρωσε τὸ ναυπηγικό τῆς πρόγραμμα γιὰ τὴν κατασκευὴ 108 μπάλκερς, 3,75 ἑκατομ. τον. d.w., μεγέθους μεταξύ 26.000 — 40.800 τον. d.w. μὲ παραδόσεις ἐντός τῶν δύο προσεχῶν ἑταῖρων.

Ἄξιοσημέωτο εἶναι τὸ γεγονός διτι τὰ 83 σκάφη, που περιλαμβάνονταν στὸ πρώτο σκέλος τῆς παραγγελίας μαρμούθ, κλείσθηκαν ἀπό ιαπωνικά «Trading Houses» μέσω ἀνταποκριτριῶν ἑταιριῶν τοὺς στὸ ἔξωτερικό καὶ θά ναυλωθοῦν «bare boat» στή «Σάνκο» ἡ σέ θυγατρικές της ἐπιχειρήσεις, οἱ δοποίες μὲ τὴν σειρά τους θά τὰ χρονοναυλῶσουν στή «Σάνκο Κίσεν», ἐνώ τὰ ὑπόλοιπα 25

μπάλκ κάρριερς πού παρηγγέλθησαν πρόσφατα κλείσθηκαν ἀπ' εὐθείας μεταξύ τῆς «Σάνκο Στήμαιπ» καὶ τῶν ναυπηγείων.

Οσον ἀφορᾶ τὶς συμφωνηθεῖσες τιμές, ἀξιόπιστες πληροφορίες ἀναφέρουν διτι τὰ μπάλκερς τῶν 36.000 τον. d.w. κλείσθηκαν ἐντός τῶν 3.200 ἑκατομ. τὰ σκάφη τῶν 37.000 τον. d.w. τῆς Καβασάκι ἐναντὶ γιέν 3.300 ἑκατομ. καὶ τὰ 39/40.000 τον. d.w. περίπου στά γιέν 3.400 ἑκατομ.

Σύμφωνα μὲ στοιχεῖα πού συνέταξε ἡ βρετανική «Fairplay International Research Services» τὰ ἀνά τύπο καὶ κατηγορία παραγγελθέντα μπάλκ κάρριερς τῆς Σάνκο εἶναι κατά ναυπηγείο τὰ ἔξητα:

## ΤΑ ΝΟΤΙΟΚΟΡΕΑΤΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Νέο ρεκόρ παραγγελιῶν σημειώνουν τὰ ναυπηγεία τῆς Νοτίου Κορέας, καταφέρνοντας μέσα στὸ πρώτο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους νά κλείσουν παραγγελίες γιά 1.8 ἑκατομ. τον. γκρός, ἀριθμός πού ὑπερκαλύπτει τὸ σύνολο τῶν παραγγελιῶν πού ἀνατέθηκαν στή Κορέα καθόλη τὴν διάρκεια τοῦ 1982.

Ἄξιες, πιστεύομε νά ἐρευνήσει κανείς, τὴν ἀποδοτικότητα τῶν ἀναληφθέντων συμβολαίων γιά τὰ ναυπηγεία, λαμβανομένου ὑπ' ὄψη διτι ἡ «Ενωσητῶν Δυτικοευρωπαϊκῶν Ναυπηγικῶν Μονάδων (AWES) διατείνεται διτι οἱ τιμές τῶν Κορεατῶν εἶναι κατά 25% χαμηλότερες τῶν ἡδη συμπιεσμένων προσφορῶν τῶν μελῶν της γιά σύγχρονα μπάλκ κάρριερς, ἐνώ γιά συμβατικά φορτηγά ἡ διαφορά τῶν τιμῶν φθάνει περὶ τὰ 40-50%.

Όπωσδήποτε, τὸ διτι τὸ κόστος τῆς ἐργατώρας στή Κορέα κυμαίνεται μεταξύ δολ. 1,50—2,50 καὶ ὁ χρόνος τῆς ἐργασίας ἀνευ ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς εἶναι ἀπειρόστος, προσδίδουν μεγάλες ἀνταγωνιστικές δυνατότητες στήν κορεατική ναυπηγοεπικευατική βιομηχανία, ἐνώ ταυτόχρονα οἱ συμφέροντες δροὶ χρηματοδοτήσεως τῶν παραγγελιῶν ἔξασφαλίζουν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ, πολλές φορές καὶ γιά τὴν τοποθέτηση καθαρῶς κερδοσκοπικῶν παραγγελιῶν.

Παρ' ὅλα αὐτά πιστεύομε διτι ἡ Κυβέρνηση τῆς Σεούλ κρύβεται πίσω ἀπό αὐτή τὴν ὑπερδραστηριότατη προσπαθώντας μέσω τῆς ναυπηγοβιομηχανίας, ἡ ὥστα ἀποτελεῖ καὶ τὴν κυριώτερη πηγή συναλλάγματος τῆς χώρας, νά ἀντλήσει συνάλλαγμα ίκανό γιά τὴν κάλυψη τοῦ χρόνιο προβλήματος συναλλάγματος πού ἀντιμετωπίζει τή Κορέα.

Μέγεθος (τον. d.w.)	Άριθμός Πλοίων	Ναυπηγεία	Παράδοση
26.000	15	Κουρουσίμα	1985
32.000	20	Ίσικαβατ. Χαρίμα	15 το 1984/5 το 1985
32.000	4	Μινάμι Νίππον	1984
32.500	6	Μιτσουμπίσι	1984
32.500	4	Κάντα	1984
36.000	3	Κόγιο	1984/85
36.000	6	Χιτάτοι	4 το 1984/2 το 1985
36.600	5	Σασέμπο	1984/85
36.700	2	Καβασάκι	1984
37.000	4	Ναμούρα	1984
37.000	2	Καβασάκι	1984
38.250	6	Όσιμα	1984/85
38.600	3	Όσάκα	2 το 1984/1 το 1985
39.140	8	Μιτσούΐ	1984/85
40.000	2	Σανογιάνου	1984
40.000	6	Κουρουσίμα	2 το 1984/4 το 1985
40.000	10	Μιτσουμπίσι	1984/85
40.800	2	Μιτσουμπίσι	1984

**DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE**  
MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.  
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy cargos.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.



**SWEDISH ORIENT LINE**

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,  
Akti Miaouli 35 – 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ



## ΓΑΛΛΙΑ

### Γιά τήν άκτοπλοία

Γάλλοι τεχνικοί άλογκήρωσαν τίς μελέτες ένός έπαναστατικού έπιβατηγού-όχηματαγωγού σκάφους, τό όποιο στηρίζεται σε δύο πλωτήρες τύπου «Καταμάραν» πλάτους τεσσάρων μέτρων και τό όποιο άναπτύσσει ύπηρεσιακή ταχύτητα 40 κόμβων μεταφέροντας 450 έπιβάτες και 60 αύτοκίνητα.

Σύμφωνα με τούς ύπολογισμούς τών μελετητών του, τό κόστος παραγωγής τού «Σκάικραφτ θά είναι μικρότερο τών συμβατικών, καθώς γιά τήν κατασκευή του θά χρησιμοποιείται σιδηρος και άλουμινιο και τό σκάφος θά έφοδιάζεται με μηχανές ντζελ συνολικής ισχύος 20.000 ίππων.

## ΔΑΝΙΑ

### Γιά έκφορτώσεις χύδην φορτίων

Παραδόθηκε σε λειτουργία ό πρώτο συνεχής έκφορτωτής βαρέων φορτίων τής Φινλανδικής «Κόνε» γιά τή γρήγορη μεταβίβαση φορτίων άνθρωκος και μεταλλεύματος από τά πλοϊα, στόν σταθμό ένεργειας άνθρωκος στό Sonderjyllands Hotsplandings Verk τής Δανίας.

Ο νέος έκφορτωτής πού παραδόθηκε σε σταθμό ένεργειας 630 MW, χρησιμοποιεί έναν κάδο - τροχό πού είναι συνδεδεμένος στόν περιστροφικό πύργο και έχει άνυψωτη κή δύναμικότητα 1.300 τον/ώρα.

Η νέα αύτη μέθοδος είναι κατάλληλη γιά τήν έκφορτωση πλοϊαν 20.000 και 200.000 τον. d.w., με βασικό πλεονέκτημα δεναντί τών παραδοσιακών γερανών άρπαγης,

τήν συνεχή και γρήγορη ροή τών φορτίων. Ο κάδος-τροχός λειτουργεί με υδραυλικό μοτέρ, και ό κάθετος μεταφορέας στό έκφορτωτή άποτελεί μιά νέα άντιληψη στό χειρισμό χύδην φορτίων μέ μεγάλο δύκο.

## Η.Π.Α.

### Η ναυπήγηση στό έξωτερικό

Όπως δήλωσε ό άρχηγός τής Ναυτιλιακής Διοικήσεως ναύαρχος Χάρολντ Σήπαρ, οι έπιχορηγήσεις ναυπηγήσεως πού φθάνουν σήμερα τό 50% τής τιμής τών πλοϊων δέν είναι ίκανές νά έπιτρέψουν στά άμερικανικά ναυπηγεία νά προσφέρουν τιμές άντιστοχες τών ξένων ναυπηγείων. Γιά νά γίνει αύτό θά πρέπει οι έπιχορηγήσεις νά αύξηθούν κατά 15% και νά φθάσουν τό 65% τής τιμής τών πλοϊων.

πό τίς δυσμενείς διατάξεις τής σημερινής νομοθεσίας οι όποιες τόν κάνουν νά μειονεκτεῖ στόν διεθνή άνταγματοι.

Ο ισπανικός στόλος στίς άρχες τού έτους έφθανε τούς 6.958.000 τον. γκρός, μειωθείς κατά 5,5% έναντι τής πρό διετίας δυνάμεως του. Ός πρός τήν ήλικια δύμας κατέχει τήν έκτη θέση μεταξύ τών νεωτέρων στόλων τού κόσμου. Δέ ύπεστη πάντως άνεπανόρθωτα πλήγματα έκ τής κρίσεως γιατί δέν είχε μετάσχει στό μεγάλο ρεύμα παραγγελιών μπάλκ κάρριερς, δημος είχε κάνει και παλιότερα γιά τά δεξαμενόπλοια.

## ΚΑΝΑΔΑΣ

### Τό μέλλον τού διαύλου

Ένω ή οικονομία τής Βορείου Αμερικής θεωρείται στίς βρίσκεται στά πρόθυρα μιάς άργης άνακάμψεως, ύπάρχει πολύ μικρή πιθανότητα ό διαυλος τού 'Αγ. Λαυρεντίου νά είναι έπικερδής τό 1983 καθ' δοσον προβλέπεται στίς θά ύπάρχει μία ζημιά τού ίδιου μεγέθους μέ τού περασμενου έτους (5-6 έκατομ. δολλάρια Καναδᾶ).

Τέλος ό ναυαρχος Σήπαρ δήλωσε ότι τό Πολεμικό Ναυτικό θά αύξησε τή δύναμη του από 500 σέ 600 πλοϊα μέσα στά έπόμενα δέκα χρόνια, παρέχοντας στά άμερικανικά ναυπηγεία έργασιες συνολικής άξιας 48 δισεκ.

## ΙΣΠΑΝΙΑ

### Η θέση τής ναυτιλίας

Σέ δύμιλα του στήν "Ενωση Έφοπλιστών, ο Ισπανός Υπουργός Μεταφορών - Τουρισμού και Επικοινωνιών, δήλωσε ότι ό νόμος περι άναδιοργανώσεως τής έμπορικης ναυτιλίας καθώς και διάφορα δλλα νομοθετικά μέτρα τείνοντα στόν αύτό σκοπό, θά είναι έτοιμα τό 1984. Και πρόσθετες ότι ο Ισπανικός έμπορικός στόλος διέρχεται δύσκολες ημέρες, τόσο όπό τή διεθνή κρίση σσο και ά-

Έκτος όπό τά καναδικά σιτηρά τών όποιων ή διακίνηση στή διώρυγα Ούέλλαντ αύξηθηκε κατά 17% και έφθασε τά 16,5 έκατομ. τόννους, δλα τά άλλα σπουδαία έμπορεύματα παρουσίασαν πτώση τό 1982: Τά σιτηρά τών ΗΠΑ παρουσίασαν μείωση 23%, τό σιδηρομετάλλευμα 49%, ό άνθρακας 8,5% και τά γενικά έμπορεύματα 26%.

Παρά τή ζοφερή αύτή είκόνα ύπηρξαν μερικοί λόγοι γιά αισιοδοξία τό 1982 καθώς ή λειτουργία τής διώρυγας Ούέλλαντ ύπήρξε έξαιρετική τόν περασμένο χρόνο. Ό μέσος χρόνος που χρειάζεται ένα πλοϊο γιά νά περάσει τά έκτα τμήματα μειώθηκε από 13-15 ώρες σέ 7-8 ώρες, πράγμα τό όποιο άντικα-

# YEMEN

## HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



# MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

TELEX: 5505 MDEST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 72302 / 75303 / 71777

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

τοπτρίζει τή μείωση κατά 13% τών διερχομένων πλοίων.

Στή διώρυγα θά άναπτυχθεί ένα νέο σύστημα κυκλοφοριακού έλέγχου μέσω κομποւτερς και θά άνανεωθούν τά τμήματά της ώστε νά δέχεται πλοία μήκους μεγαλυτέρους τών 1.000 ποδών, ένω σήμερα έξυπηρετεί πλοία μήκους μέχρι 730 ποδών.

Οι ύπευθυνοι τού διαύλου πιστεύουν ότι ή συνεχής πτώση τής κινήσεως κατά τίς τρεις τελευταίες περιόδους είναι μόνο παροδική. Αύτη ή έκτιμηση βασίζεται σε δύο σημαντικές μελέτες οι οποίες συμφωνούν ότι ο διαυλος θά παρουσιάσει σημαντική συμφόρηση, άλλα διαφωνούν στο χρονοδιάγραμμα. Η μία μελέτη, τής κυβερνήσεως του Οντάριο, προβλέπει ότι η συμφόρηση θά συμβεί άμεσως μετά τό 1985, ένω μία πιο πρόσφατη μελέτη τής έταιριας τού διαύλου προσδιόρισε ότι η συμφόρηση θά συμβεί πρός τό τέλος τού αιώνα.

Οι ύπευθυνοι τού διαύλου, σε μία μελλοντική συμφόρηση άντιτάσσουν τήν έπεκταση τής περιόδου διελεύσεως και τή σύγχρονη μείωση τών κενών τής τωρινής περιόδου λειτουργίας τής διόδου.

#### Έθνικοποιήσεις

Η καναδική κυβέρνηση άπεφάσισε νά προχωρήσει στήν έθνικοποίηση τής ναυτιλιακής έταιριας «Κάστο», τής οποίας τά χρέον έφτασαν τά 60 έκατομμύρια δολλάρια, άντιθετα άπό τήν παραδοσιακή άντιπαλο τής «Σοφάτη» πού δημοσιεύεται διαφεύγει πρός τόν παρόν τήν μοίρα αύτη.

Η έθνικοποίηση τής «Κάστο» θά γίνει μέτην άπορρόφησή τής άπό τούς «Έθνικούς Καναδικούς Σιδηροδρόμους» μέσω συμμετοχή κατά 25% τής «Ρόγαγιαλ Μπάνκ ού Κάναντα».

Πέντε κοντέινερς - μπάλι κάρριερς δίαις 108 έκατομτα καναδικά δολλαρίων, ίδιοκτησίας τής «Ρόγαγιαλ Μπάνκ», θά άποτελούν τόν μελλοντικό στόλο τής «Κάστο» γιά 12 έτη.

Η άναδιαμόρφωση τών χρεών τής «Κάστο», τά οποία θά άναληφθούν άπό τήν «Ρόγαγιαλ Μπάνκ» θά τοποθετήσει τήν «Κάστο» σε μία πλεονεκτικότερη θέση γιά τήν έφαρμογή άκομη πιο άνταγωνιστικού προγράμματος.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### Η άσφαλεια άφύλακτων σκαφών

Πρόκειται γιά ένα αύτόματο σύστημα έπιτηρησεως και προειδοποίησεως άπό διάφορους κινδύνους πού τελειοποιήθηκε άπο μία βρεταννική έταιρια. Λέγεται ότι παρέχει άπολυτη προστασία σε σκάφη πού είναι άγκυροβολημένα σε λιμάνια και μαρίνες και πού δέν έχουν φύλακα. Τό σύστημα Χάρμποργκαρντ μπορεί νά έντοπισεις διότι πού βρίσκονται πάνω στό πλοϊο και νά προειδοποιησεις γιά τήν υπαρξη κινδύνων δημοσίων π.χ. διαφυγές άεριου, πυρκαϊά και διαρροή νερών μέσα στό σκάφος. «Ένας μικρός πομπός πού βρίσκεται πάνω στό σκάφος μπορεί νά συνδεθεί μέν ένα δέκτη και άποκωδικοποιητή βάσεως πού μπορεί νά βρίσκεται στό γραφείο τού λιμενάρχη ή στό γραφείο τού διευθυντή τής μαρίνας.

Στήν περίπτωση πού κάτι συμβεί πάνω στό σκάφος ό πομπός άρχιζει νά στέλνει σήματα παλικού κώδικα πού φτάνουν στόν δέκτη πού βρίσκεται στό σταθμό βάσεως και σή συνέχεια μεταβιβάζονται στόν άποκωδικοποιητή και σε μία κονσόλα πού άποτελείται άπό ψηφιακό καντράν, έκτιπτωτή, ρολόι και συσκευή προειδοποίησεως άκουστικού σήματος. Τά σήματα έλεγχονται και άποκωδικοποιούνται ώστε νά έμφανιστούν στό ψηφιακό καντράν και ταυτόχρονα άναφέρεται τό σκάφος γιά τό όποιο πρόκειται. Τήν ίδια στιγμή τά στοιχεία έκτιπωνται σε ένα ρολό χαρτιού και τό άκουστικό σήμα άρχιζει νά ήξει. «Άν χρειαστεί μπορούν νά ήχησουν πολλαπλά άκουστικά σήματα σε διαφορετικές τοποθεσίες ταυτόχρονα και σέ περίπτωση πού δέν βρίσκεται κανένας στό γραφείο τό σύστημα μπορεί νά προγραμματιστεί έτσι ώστε νά σημάνει συναγερμό στό άστυνομικό τμήμα τής περιοχής μέσω ένός αύτόματου τηλεφωνητή. Μέχρι 10.000 σκάφη μπορούν νά συνδεθούν μέτων κάθε σταθμό βάσεως και έτσι δύο παρακείμενα λιμάνια ή μαρίνες μπορούν νά έπιτηρούνται άπο ένα και μόνο σύστημα έλεγχου. Η συνθισμένη έμβλεμα τού συστήματος είναι ένα χιλιόμετρο άλλα είναι δυνατό νά φτάσει μέχρι και 20 χιλιόμετρα.

#### Η παραγωγή πετρελαίου

Η βρεταννική παραγωγή πετρελαίου αύξηθηκε κατά 14,7% και έφτασε τά 2.066.936 βαρέλια τήν ήμερα μέσα στό 1982, καθώς τό μεγαλύτερο ποσοστό παραγωγής πετρελαίου άπό τήν Βόρειο Θάλασσα, πού κυμαίνεται περί τά 2,5 έκατομτα. βαρέλια ήμερησίως, προέρχεται άπό τά βρεταννικά κοιτάσματα.

Σύμφωνα μέ ανακοίνωση τού οίκειου 'Υπουργείου Ένεργειας, μέ τό σημερινό έπιπεδο παραγωγής τό πετρέλαιο τής Βόρειας Θάλασσας θά κρατήσει γιά τριάντα άκόμη χρόνια τουλάχιστον. Κατά τό 'Υπουργείο υπολογίζεται διό τύπαρχουν άκόμη 25.500 έκατομμύρια βαρέλια ήματησμού άργου πετρελαίου στά μέχρι τώρα γνωστά κοιτάσματα, ποσότης πού σύμφωνα μέ τούς ύπολογισμούς, προσφέρει έπαρκη άποθέματα μέχρι τό έτος 2013.

#### Τά ναυπηγεία

Τά βρετανικά ναυπηγεία τού Ντέβον «Άπλεντορ Σιμπλίντερς» άνελαβαν, μετά άπό σκληρό άνταγωνισμό, τή ναυπηγηση ένός σκάφους μεταφοράς πυρηνικού καυσίμου τών 3.000 τον. d.w. γιά λογαριασμό τής «Μπρίτις Νιούκληρ Φιούελς» πού θά χρησιμοποιηθεί γιά τήν μεταφορά ραδιενεργού καυσίμου άπό τήν Ιαπωνία στήν Κάμπρια και τή Βόρεια Γαλλία.

Τό σκάφος πού θά είναι έτοιμο τό Μάρτιο τού 1985, θά ναυπηγηθεί μέτη χρησιμοποίηση τής προηγμένης τεχνολογίας πού άποκτηθηκε άπό τήν έμπειρια τού συγκροτήματος άπό προηγούμενες ναυπηγησεις γιά λογαριασμό τού Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού, ένω έλπιζεται διό οι έργασίες άυτές θά άποτρέψουν τή σχεδιαζόμενη άπολυτη περίου 200 άτόμων άπό τά ναυπηγεία τού Ντέβον.

## ΜΠΑΧΡΕΊΝ

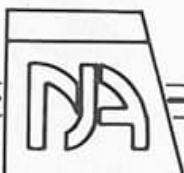
Έπεκταση λιμενικῶν έγκαταστάσεων

Λόγω τής σταθερής αύξησεως τής κινή-

## N. J. ANDRIOPoulos S.A.

ships operators and agents

126, Kolokotroni & Skouze, Piraeus



Phone: 4134902 Cables: Atspa  
Telex: 21.3634 (NJA GR.)

## ALKMINI LIMITED

15 Devonshire Row, London EC2

Phone: 01-247 1477-8 - Telex: 885177  
Cables: Alkmini London EC2.

σεως στό λιμάνι Μίνα Σουλμάν, ιδίως σέ κοντεύερόπλοια, άποφασίσθηκε ή έπεκταση τών έγκαταστάσεων, έτσι ώστε νά άνταποκριθούν στις άπαιτήσεις τών νέων μεγάλων σκαφών που πρόκειται νά δρομολογηθούν.

Οι έργασιες πού δρχισαν άπο τόν Ιούνιο, έχουν σκοπό τήν έπιμηκυνση τής προκυμαίας άπο 400 σέ 600 μέτρα, τήν έγκαταστάση άποθηκών με δυνατότητα άποθήκευσης 2.000 τον. φορτίου και τήν τοποθέτηση άκομα δύο γερανών.

Μέ τήν λήξη τών έργασιών, τό έπόμενο έτος, τό Μίνα Σουλμάν θά μπορεί νά ξέπηρεται πλοία μήκους έως 270 μέτρων

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### 'Επιτυχής συμφωνία

"Ένα καινούργιο ναυτιλιακό συγκρότημα έξειδικευμένο στις μεταφορές αύτοκινήτων σχημάτισαν οι έφοπλιστές Λόρεντζεν και Βιλελμσεν. Τό συγκρότημα αύτό πέτυχε συμφωνία μετά την Τζένεραλ - Μότορς γιά τή μεταφορά 185.000 αύτοκινήτων άπο τήν Ιαπωνία στής ΗΠΑ σέ διάστημα τριών έτων.

Οι δύο έφοπλιστικές έταιριες πού μετέχουν στό συγκρότημα θά μοιρασθούν έξι ίσους τίς μεταφορές αύτές χρησιμοποιώντας και τά πλοία τακτικών γραμμών πού διαθέτουν.

Η έπιτυχής αύτή συμφωνία, ή όποια ώς φαίνεται δύσειλετα στίς σχέσεις, πού ο έφοπλιστής Λόρεντζεν διατηρεί μέτην Τζένεραλ - Μότορς έχει προκαλέσει συγκίνηση μεταξύ τού έφοπλιστικού κόσμου και ιδιαίτερως στήν Ιαπωνία ή όποια άνησυχει πού μιά έννη έταιρια θά μεταφέρει ένα τόσο μεγάλο άριθμο ιαπωνικών αύτοκινήτων.

## ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

### Ναυπηγικές παραγγελίες

Έγνωσθη δή μεταξύ ινδικής έταιρίας και τών ναυπηγείων Hyundai ύπεγράφη συμβόλαιο γιά τή ναυπήγηση πλοίων συνολικής άξιας 195 έκατομ. δολλαρίων. Πρόκειται γιά τήν κατασκευή 8 δεξαμενοπλοίων τών 62.500 τον. d.w. γιά λογαριασμό τής κρατικής ινδικής έταιρίας Shipping Corp. of India.

Η κορεατική τράπεζα είσαγωγών - έξαγωγών θά χρηματοδοτήσει τό ναυπηγικό αύτό πρόγραμμα κατά 56% μεσώ δανείου μέ 9% έξοφλητου σε 10 χρόνια.

Η ινδική έταιρια θά προκαταβάλει τό 20% τής άξιας και τό υπόλοιπο θά διαθέσει ή Hyundai μέ τή μορφή προτιμωμένης ύποθήκης. Η παράδοση τών πλοίων προβλέπεται γιά τό 1984.

Έξι δόλου τό νοτιοκορεατικό ναυπηγείο Daewoo πέτυχε μιά νέα σπουδαία παραγγελία γιά τή ναυπήγηση 12 μπάλκερς τής τάξεως τών 40.000 τον. d.w. γιά λογαριασμό τής "Ιράν Σίππινγκ Λάϊνς". Η τιμή κάθε πλοίου ύπολογιζεται σε 13 έκατομ. δολλάρια.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

### Στή γραμμή τής Καραϊβικής

Τό ναυτιλιακό συγκρότημα "Νέντλούντη" έπεκτείνει τίς γραμμές του στήν Καραϊβική και συγχρόνως έγκαινιάζει μιά άναδιάρθρωση πού θά έχει σάν άποτέλεσμα τή δημιουρ-

γία δύο ξεχωριστών γραμμών, άπο τίς οποίες ή πρώτη θά λειτουργεί μέτα τά κοντέινερόπλοια "Έκτωρ", "Μέντωρ", και "Στέντωρ" και ή δεύτερη μέτα τά σκάφη «Μπάρνι», "Μπρέντα" και "Νέντλούντη Φλέβολαντη".

Τό κενό πού θά δημιουργηθεί άπο τήν άποχρώση τής "Νέντλούντη" άπο τήν άμερικανική γραμμή μεταξύ Νέας Υόρκης και Βερμούδας άπο τήν 1η Ιουλίου θά καλυφθεί κατά πληροφορίες, άπο μία νέα έταιρια, τήν "Λόδυντ-Βερμούδα Λάϊν" πού θά έκτελεί ένα έβδομαδιαίο τακτικό δρομολόγιο.

## ΠΑΚΙΣΤΑΝ

### Η διάλυση πλοίων

Σέ συνεχή άνάπτυξη βρίσκεται ή βιομηχανία διαλύσεως πλοίων στό Πακιστάν, ή όποια ύπολογιζεται στίς διαλύει περι τά 100 πλοία έτησίων.

Προσφάτως πέτυχε κρατική ένισχυση 200 έκατομ. ρουπίων γιά τή βελτίωση τών έγκαταστάσεων της, οι όποιες θεωρούνται σήμερα πρωτόγονες. Στίς έγκαταστάσεις, αύτές πού άπασχολούν 20.000 έργατες, τό ήμερομίσθιο άνερχεται σέ 2 δολλάρια γιά διάδεκαρη έργασια. Τά πλοία προσαράσσονται στήν άκτη Γκαντανί μέ μεγάλη ταχύτητα και διαλύονται έκει άπο τούς έργατες πού δουλεύουν μέ σκέτα έργαλεια χειρός.

Παρ' δλα αύτά τό διαλυτήριο τού Γκαντανί είναι τό δεύτερο στόν κόσμο πού καταφέρε νά πετύχει δεύτερο συμβόλαιο γιά διάλυση πλοίου VLCC.

## ΠΕΡΣΙΑ

### Ναυτιλιακή άνάπτυξη

Τό διακομετακομιστικό έμποριο τού Ιράν, τό 80% τού όποιου διακινείται άπο τά λιμάνια τής χώρας, πλήττεται σοβαρά άπο τίς πολεμικές έπιχειρήσεις τού πολέμου μεταξύ Ιράν και Ιράκ. Γιά νά άντιμετωπισθεί η μείωση στίς εισαγωγές και έξαγωγές προϊόντων πού προκαλούν οι Ιρακινοί βομβαρδισμοί στά περισάκη λιμάνια τού Βόρειου Περσικού, καθώς και ή άναμενόμενη αύξηση στό διαμετακομιστικό έμποριο, τό Ιράν θέτει σέ έφαρμογή ένα φιλόδοξο πρόγραμμα κατασκευής νέων λιμένων και έπεκτάσεως άλλων έτσι ώστε κατά τόν έπόμενο χρόνο οι περισκοί λιμένες νά έχουν συνολικά δυνατότητα διακινήσεως 20 έκατομ. τόννων φορτίων έτησίων.

Ταυτόχρονα, η κρατική ιρανική ναυτιλιακή έταιρια προχωρεί στό φιλόδοξο πρόγραμμα τής έπεκτάσεως τού ήμεδαπού στόλου μέ τήν ναυπήγηση 12 μπάλκερ κάρριερς

τών 42.500 τον. d.w. σέ νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, ένω συνεχίζονται οι άθροίς άγορες μεταχειρισμένων συγχρόνων σκαφών, μέ πλέον πρόσφατη τήν άγορά τριών μπάλκερς άπο τήν "Γουήλον Μαριτάιμ" τού Χόγκ Κόγκ.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Παραγγελία κρουαζιεροπλοίων

Τά ναυπηγεία «Κόκουμς» κέρδισαν τή μεγαλύτερη μέχρι τώρα παραγγελία τής χώρας, ή όποια άφορά τή ναυπήγηση δύο κρουαζιεροπλοίων άξιας δύο δισεκ. σουηδικών κορωνών, γιά λογαριασμό τής «Κάρνιβαλ Κρουζ Λάϊν». "Ηδη τά ναυπηγεία προχωρούν στήν όλοκληρηση τής κατασκευής τών πλοίων τής "Ατλάντικ Κοντένερ Λάϊν", ένω στό καρνέ τών παραγγελιών ύπάρχουν δύο σκάφη γιά λογαριασμό τής "Νάσιοναλ Σίππινγκ Κόμπανυ" τής Σαουδικής Αραβίας και καταβάλλονται προσπάθειες γιά τήν έξασφάλιση τής ναυπήγησεως δύο άκομη φορτηγών.

Τά ναυπηγεία άντιμετωπίζουν μέ αίσιοδοξία τήν κατασκευή τών κρουαζιεροπλοίων, άν και άμολογούν έλλειψη σχετικής πείρας στή ναυπήγηση σκαφών αύτού τού τύπου, είναι δέ πολύ πιθανόν ή διασκευή τών έσωτερικών χώρων νά γίνει άπο έταιρίες μέ πελάρη στήν κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων.

Τά οκάφη, μήκους 225 μέτρων, θά μπορούν νά φλοξενούν έως 1.800 έπιβάτες σέ 750 καμπίνες και ή διαθέτουν δύο μηχανές ντηζελ πού θά τούς προσδίδουν ταχύτητα δύναμης 21 κόμβων.

## ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

### Έκποιει ή «Κάρριαν».

Τό γκρούπ τών έταιριών τής "Κάρριαν" πού ύπηρξε ένα άπο τά ισχυρότερα ναυτιλιακά συγκροτήματα τού Χόγκ Κόγκ άντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές δυσκολίες και ήδη άναγκάστηκε νά προβεί σέ πωλήσεις άκινήτων τού Όμιλου στίς ΗΠΑ γιά νά καλύψει τά χρέη της. Η ρευστοποίηση τών άκινήτων τής στήν Καλιφόρνια, λός "Αντζελες, "Οκλαντ και Φλόριδα άπέφερε 68,3 έκατομ. δολλάρια άπο τά όποια έπτα έκατομ. θά πληρωθούν στήν Πόλη τού "Οκλαντ έναντι άφελών.

"Ηδη και ή θυγατρική τής "Κάρριαν", ή "Γκράντ Μαρίν", πούλησε σέ Ιρανούς άγοραστες τά περισσότερα άπο τά σκάφη πού τής έχουν άπομείνει.

### SUPERINTENDENT MARINE ENGINEER REQUIRED BY LARGE MODERN SHIPPING COMPANY.

AGE 30-35, FLUENT GREEK AND ENGLISH (SPOKEN AND WRITTEN). GRADUATE TECHNICAL UNIVERSITY. FIVE YEARS EXPERIENCE ESPECIALLY IN TANKERS, OBO'S, ORE/OILERS AND ON SUPERVISION DIESEL ENGINE REPAIRS, MAINTENANCE, HULL REPAIRS, TROUBLES SHOOTING, DRY-DOCKINGS, BUDGETING. VALUABLE FRINGE BENEFITS OFFERED ATTRACTIVE SALARY. 5 DAY WEEK.

PLEASE APPLY THE PERSONNEL MANAGER, P.O. BOX 167, PIRAEUS, GREECE, OR TELEPHONE: 4133204

# 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: SHPNIAIR LONDON  
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel: 486 7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

# NAUTIΛIAKES



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### Δέν άναπροσαρμόζεται τό ποσό των έγγυήσεων

Τό υπουργείο Ναυτιλίας διέψευσε μέ κατηγορηματικό τρόπο τίς πληροφορίες περί άναπροσαρμογής τού ποσού τής έγγυήσεως και τού έλαχίστου ποσού συναλλάγματος πού εισάγεται κάθε χρόνο άπό τίς ναυτιλιακές έταιρίες οί όποιες λειτουργούν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τών Α.Ν. 89/67, 378/68, N. 27/75, 814/78.

Σέ σχετική άνακοίνωσή του τό ύπουργειο τονίζει ότι καμία τροποποίηση δέν έγινε στό ισχύον νομικό καθεστώς πού άφορά τίς έταιρίες αύτές, ούτε προβλέπεται νά γίνει. Τό είδος και τό ποσό τής έγγυήσεως τών γραφείων τών άνωτέρω ναυτιλιακών έταιριών καθώς και τό κατώτατο όριο τών συναλλαγματικών ύποχρεώσεών τους ρυθμίζεται έξ δολοκήρου άπό τίς διατάξεις τού N. 814/78 πού δέν έχουν τροποποιηθεί.

### Υπό τήν κυανόλευκο

Στό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό 'Ελληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωτι σκαφών:

1. «Φω φώ Α.», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγόμενο 25.200 τον. γκρός, πού άνήκει στήν έταιρία «St Barbara Maritime Agencies Inc.» (κ. Ξεν. 'Αλεξάκης).

2. «Τα ου φά ο υ», φορτηγό, πρώην «Santa Elena», ύπό σημαία Σαμόα, 11.768 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, πού άνήκει στήν έταιρία «South America Cargo Services Ltd.» (κ. Παντ. Χαλκιάς).

3. «Μαριτζίνη», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Tramco Asia», ύπό σημαία 'Αγγλίας, 30.077 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, πού άνήκει στήν έταιρία «Armadores Maribella S.A.» (κ. Νικ. 'Απέσσος).

4. «Τρεμπιζόν τ», μικτό, πρώην «Navios Challenger», ύπό σημαία Λιβερίας, 48.501 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, πού άνήκει στήν έταιρία «Orduna S.A.» (κ. Κυρ. Ζερβός).

5. «Ρίο», φορτηγό, πρώην «Lloyd Antvernia», ύπό σημαία Βραζιλίας, 9.112 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, πού άνήκει στήν έταιρία «Cape Rio Shipping Ltd.» (κ. Σεβ. Πεμπετζίδου).

### Παραγγελίες

— Όλοκληρώθηκε ή συμφωνία μεταξύ τού κ. Στ. Νταϊφά και τής Ιαπωνικής «Nisso 'Ibā» γιά τήν παραγγελία τριών φορτηγών πολλαπλής χρήσεως τών 20.000 τον. d.w. στά ναυπηγεία τής «Χαγιασικάνε», μέσω τής 'Εταιρίας «United Shipbroking» τού Πειραιώς.

Τά σκάφη θά έφοδιασθούν μέ δύο ζεύγη φορτωτήρων τών 30 τον., χαμηλόστροφες μηχανές «Μπουρμάιστερ», θά είναι κατάλληλα γιά ταξίδια Μεγάλων Λιμνών και έχουν μεταφορική ικανότητα περίπου 640 κοντέινερων.

Παράδοση προβλέπεται έντός τού Μαΐου, Αύγουστου και 'Οκτωβρίου τού 1984, ένω διατηρείται όψιον και γιά ένα τέταρτο άδελφο σκάφος.

— 'Η έταιρια «Λεμός και Πατέρας» έκλεισε μέ τήν «Χιτάται» τήν ναυπηγήση δύο μπάλκ κάρριερ τών 36.160 τον. d.w., 24.900 τον. γκρός, τά όποια θά ναυπηγηθούν στά ναυπηγεία Μαϊζούρου και θά παραδοθούν άντιστοιχα τό πρώτο και δεύτερο έξαμπον τού 1984.

— Οι άδελφοι Τσαβλίρη δόλκηρωσαν τίς διαπραγματεύσεις τους μέ τήν «Μίτσουμπισι» γιά τήν ναυπηγήση δύο μπάλκ κάρριερ τών 41.000 τον. d.w. στά ναυπηγεία τού Ναυκασάκι.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας τά σκάφη κλείσθηκαν σέ πολύ συμφέρουσες τιμές καθώς ή σχετική όψιον δόθηκε άπό τούς 'Ιαπωνες μία έβδομάδα πρό τής άναγγελίας τών άθρων παραγγελιών τής «Σάνκο».

Πρόκειται γιά δύο σύγχρονα μπάλκερ μέ φορτωτήρες, μεταφορικής ικανότητος περίπου 1.000 κοντέινερς, τά όποια θά έφοδιασθούν μέ χαμηλόστροφες μηχανές Σουλτζερ και θά παραδοθούν έντός τού 1985.

### Καθελκύσεις

Καθελκύστηκε άπό τά ναυπηγεία Σιμίζου τής «Νίππον Κόκαν» τό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Πρίνς» 20.900 τον. γκρός, 34.453 τον. d.w., τό όποιο άναμενεται νά παραδοθεί στούς πλοιοκτήτες του μέχρι τά τέλη τού μηνός. Τό σκάφος φέρει μηχανή Σουμιτόμο

Σουλτζερ 11.880 τίπων ή όποια προσδίδει στό σκάφος ταχύτητα περί τού 15 κόμβων.

— Καθελκύστηκε στίς 14 'Ιουνίου άπό τά ναυπηγεία «3ης Μαΐου» τής Ριγιέκας, τό πρόντακτ κάρριερ «'Ατλας Πέτρος» 23.000 τον. γκρός, τό τελευταίο τής σειράς τών έξι άδελφών δεξαμενοπλοίων πού κατασκεύασε στήν Γιουγκοσλαβία ή έταιρια «'Ατλας Μαριτάιμ».

### Παραδόσεις

— Παραδόθηκε άπό τά ναυπηγεία «3ης Μαΐου» τό σκάφος μεταφοράς χημικών προϊόντων και παραγώγων τού πετρελαίου «'Ατλας Τρανσόπτερ» 23.000 τον. γκρός και ύψωσε λιβεριανή σημαία.

— Παραδόθηκε άπό τά ιαπωνικά ναυπηγεία «Ναϊκάι» στόν «Ομιλο τών έταιρών τού κ. Γ. Δρακοπούλου τό μπάλκ κάρριερ «'Αλικράτωρ» 16.300 τον. γκρός και ύψωσε τήν κυανόλευκο.

### Άγοραπωλησίες

— «Ελληνες τού Λονδίνου άπέκτησαν τελικώς τό δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «El General» 27.311 τον. d.w. 15.716 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1980, έναντι τιμής περί τών 9,3 έκατομ. δολλαρίων.

— «Ελληνες άγόρασαν άπό τήν «Eso Philippines», 67.485 τον. d.w. 34.063 τον. γκρός σέ τιμη πού κυμαίνεται περί τό 1,5 έκατομ. δολλάρια.

— Άντι ποσού 4 έκατομ. δολλαρίων «Ελληνες άγόρασαν τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Jinrei Maru» 37.390 τον. d.w., 23.952 τον. γκρός τού 1971.

— Επίσης «Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό ύπο σημαία Χόγκ Κόγκ δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Tramco Asia» 51.890 τον. d.w. 30.078 τον. γκρός, μέ μεταφορική ικανότητα 770 κοντέινερς ναυπηγηθέν στή Δανία τό 1973, έναντι τιμής πού πλησιάζει τά 5,8 έκατομ. δολλάρια.

— «Ελληνες άγόρασαν τό μικρό βρεταννικό φορτηγό «Frenchureh» 2.156 τον. d.w. σέ δγνωστη τιμή.

— «Ελληνες τής Νέας 'Υόρκης άγόρασαν άντι ποσού 1,6 έκατομ. δολλαρίων τό παναμαϊκό φορτηγό «Gloria Suerte» 8.267 τον. d.w. τού 1974.

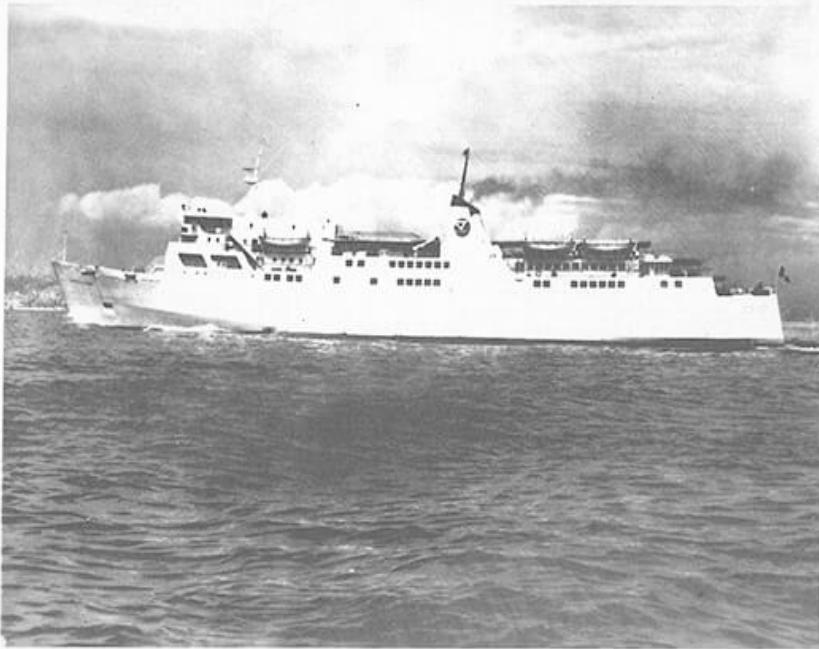
— Σέ «Ελληνες έπωλήθη τό ιαπωνικό φορτηγό «Wakamatsu Maru» 11.282 τον. d.w. τού 1967 έναντι περίπου 750.000 δολλαρίων.

— «Ελληνες τής Νέας 'Υόρκης άγόρασαν τό λιβεριανό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Venture Britain» 138.538 τον. d.w. 63.519 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως τού 1970 έναντι τιμής περί τά 3,4 έκατ. δολλάρια.

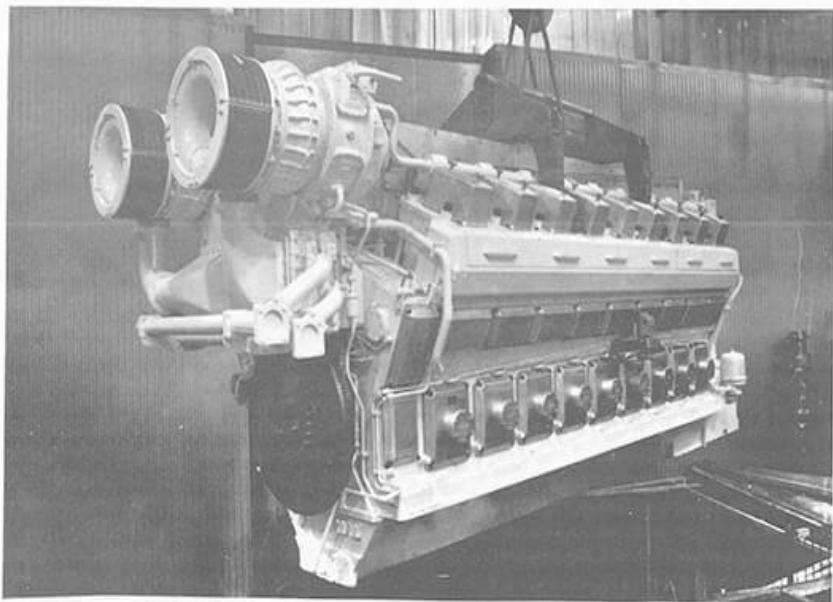
## KARATCHI PAKISTAN DELUXE ENTERPRISE SHIPCHANDLERS PROVISIONS

DECK/ENGINE/CABIN STORES  
ALSO CONTRACTORS FOR CLEANING-CHIPPING-PAINTING

TELEPHONE: 200750 - A.O.H.: 330594  
TELEX: 24496 KHZR PK, CABLE: "SHIPFEEDER"



Tό έπιβατηγό-όχηματαγωγό ΝΑΤΑΣ II, 4.595 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1967 πού θά δρομολογηθεί στή γραμμή Πειραιώς - Σύρου - Τήνου - Μικόνου. Τό νέο άπόκτημα τής άκτοπλοϊας μας έχει μεταφορική ίκανότητα 1.400 έπιβατών και 250 τ.χ., διαθέτει πλήρη κλιματισμό κάι σταθερωτήρες καί είναι έφοδιασμένο μέ δύο μηχανές Πήλαστικ πού τού προσδίδουν ταχύτητα 21 κόμβων.



18κύλινδρη δηζελομηχανή Βάρτσιλα τής σειρᾶς «Vasa 32» πού λειτουργεί μέ βαρύ πετρέλαιο καί παράγει ισχύ άπό 1.335 έως 6.140 KW. Τήν φινλανδική έταιρια άντιπροσωπεύει στήν Ελλάδα ή Έταιρια Ε.Γ. Λουκίδης, τηλ: 4173993, τέλεξ: 21-2246.

— 'Αντί ποσοῦ περί τού 1 έκατομ. δολλαρίων άγοράστηκε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρπιερ «Αρεχ» 16.043 τον. d.w., 8.927 τον. γκρός τού 1967.

— "Ελληνες άγόρασαν έναντι 3,8 έκατομ. δολλαρίων, τό μικτό σκάφος «Navios Challenger» 45.501 τον. γκρός, 97.947 τον. d.w. σουηδικής κατασκευής τού 1969.

### Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Φορμόζας άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Θιάκι», 22.200 τον. γκρός τού 1962 έναντι δολ. 115 άνά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Τό δεξαμενόπλοιο «Κανάρης» 15.882 τον. γκρός τού 1953 έπωλήθη γιά διάλυση έναντι δολ. 85 άνά τον. παράδοση Πακιστάν, όψιον δολ. 90 παράδοση Μπαγκλαντές.

— Τό μεταλλευματοφόρο φορτηγό «Γαλήνη» 8.528 τον. γκρός τού 1959 έπωλήθη γιά διάλυση.

### Αύξηθηκαν τά έπιδόματα τού Οίκου Ναύτου

Μέ απόφαση τού ύπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα αύξηθηκε γιά τό 1983 τό υψος τών έπιδόματων πού καταβάλλει ο Οίκος Ναύτου στούς άσφαλισμένους του.

Συγκεκριμένα, αύξηθηκαν τό έπιδόμα τοκετού άπο 18.000 σε 22.000 δρχ., τό έπιδόμα τοκετού μέ χειρουργική έπεμβαση άπο 36.000 σε 40.000 δρχ., τό έπιδόμα μητρότητας καί άσθενείας έγγαμου άσφαλισμένου άπο 18.000 σε 20.000 δρχ., τό έπιδόμα άσθενείας άγαμου άσφαλισμένου άπο 15.000 σε 17.000 δρχ. καί τό έπιδόμα λουτροθεραπείας άπο 13.000 σε 15.000 δρχ.

### Μελέτη γιά τόν σχεδιασμό τών έλληνικών λιμένων

Μεταξύ τών ύπουργῶν 'Εθνικής Οίκονομίας κ. Γερ. 'Αρσένη καί Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα καί τού Γραφείου Δοξιάδη πού συνεργάζεται μέ τόν άγγλικό οίκο Berlin & Partners ύπεγράφη σύμβαση γιά τήν έκπονηση μελέτης τού γενικού σχεδιασμού τών έλληνικών λιμένων.

Τή μελέτη άυτή πού γίνεται γιά πρώτη φορά στη χώρα μας καί θά διαρκέσει δύο περίπου χρόνια θά δώσει τή δυνατότητα στό ύπουργειο Ναυτιλίας νά προβεί στό σωστό προγραμματισμό καί στή χάραξη ύπευθυνης καί ορθολογικής λιμενικής πολιτικής, ώστε νά δημιουργηθούν λιμάνια οικονομικά, βιώσιμα, εύρωστα καί ίκανά νά άνταποκριθούν δχι μόνο στίς σύγχρονες άλλα καί στίς μελλοντικές απαιτήσεις.

### Τή "Ενωση Ναυπηγοεπισκευαστών

Στόν Πειραιά, δόδος Νοταρά 140, μεταφέρθηκαν τά γραφεία τής 'Ενωσεως 'Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών, στήν όποια μετέχουν οι κύριες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες τής χώρας μας.

# AEGEAN OCEANIC S.A.

**Akti Possidonos 12**

CABLES: SHIPSAEAEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

## Δελτία κινήσεως γιά θαλαμηγούς μέξενες σημαίες

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας ζήτησε από τό ύπουργειο Οικονομικών νά δοθούν δόλγιες στις τελωνειακές άρχες της χώρας πού έφοδιάζουν τά ιδιωτικά σκάφη ξένης σημαίας μέ το προβλεπόμενο δελτίο κινήσεως, νά προβαίνουν στήν άνανεώση του, μέ την προϋπόθεση ότι τά σκάφη αύτά έχουν καταβάλει τήν έτήσια ειδική άνταποδοτική εισφορά τού δρημού 12 τού νόμου 438/1976, κατά τόν προηγούμενο τουλάχιστο χρόνο.

Τό μέτρο αύτό, δημοσίευται αέ σχετική άνακοίνωση τού ΥΕΝ, κρίθηκε άναγκαιό γιά τήν τόνωση τού θαλασσίου τουρισμού και γιά νά ξεπεραστούν οι δυσκολίες πού έχουν άνακυψει αύτό τήν έφαρμογή τού άνωτέρου νόμου, ό όποιος βρίσκεται ύπό τροποποίηση.

## ‘Ο κ. Μωράτης πρόεδρος τού Δ.Σ. τής «Ελληνικής»

Ο δικιγόρος κ. Γεώργιος Μωράτης, έξελέγη Πρόεδρος τού Διοικητικού Συμβουλίου τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» κατά τήν πρόσφατη συνεδρίαση τού Διοικητικού της Συμβουλίου.

Ο κ. Μωράτης άντικατέστησε τόν κ. Κυριάκο Αρβανίτη, έξαρετο συνεργάτη τού ίδρυτη τής Εταιρίας άειμνήστου. Περικλή Καλλιμανοπούλου, ό όποιος διετέλεσε Πρόεδρος έπι μακρά σειρά έτών, κατά τόν πλέον έπιδεξιο και έπιτευχη τρόπο.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο δύμφωνα και ό κ. Γρηγόρης Καλλιμανοπούλου προσωπικά εύχαριστησαν ιδιαίτερα τόν κ. Κ. Αρβανίτη γιά τήν πρόση τήν Εταιρία ύπηρεσίες του.

## Νέος πρόεδρος τού Λόδδυ Ρέτζιστερ

Άνέλαβε στής 23 Ιουνίου ώς πρόεδρος τού Λόδδυ Ρέτζιστερ ό κ. Ρόντερικ Μακλέοντ, σε άντικατάσταση τού κ. Ρόβερτ Χάσκισον ό όποιος άπεχώρησε λόγω συνταξιοδοτήσεως.

Ο κ. Μακλέοντ είναι 53 έτών και μέχρι πρότινος γενικός διευθυντής τής βρετανικής έταιρίας «Μπέν Λάϊν Στήμερς».

## Νέος διευθυντής στήν Κοντινένταλ

Νέος διευθυντής άνέλαβε τό ναυτιλιακό τμήμα τής τράπεζας «Κοντινένταλ τού Σικάγου» στόν Πειραιά, ή όποια έγκαταστάθηκε σέ νέα γραφεία (Σκουζέ 5-7 και Φίλωνος).

Πρόκειται γιά τόν κ. Σουνιλ Σρινιβάσαν, μέχρι τώρα ύπευθυνο τού ναυτιλιακού τμήματος τού Λονδίνου τής τράπεζας.

Κατά τήν τελετή τών έγκαινών τών νέων γραφείων τής τράπεζας ό κ. Σρινιβάσαν άνεφερε ότι ή τράπεζα Κοντινένταλ είναι σήμερα μία από τίς μεγαλύτερες τράπεζες πού έχουν προτείνει τήν Έλληνική Ναυτιλία σέ δύο τόν κόσμο και ότι ή άναπτυξη τών ναυτιλιακών έργασιών τής τράπεζας είναι συνεχής.

## ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΪΝΣ



Παρελήφθη από τά ιαπωνικά ναυπηγεία Ναϊκάι τής ΧΙΤΑΤΣΙ τό δεύτερο μπάλκ κάρριερ «ΑΙΚΡΑΤΩΡ», και προσετέθη στόν στόλο τού γκρούπ τής ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΪΝΣ.

Τό πλοϊο αύτό είναι έξειδικευμένο μπάλκ κάρριερ, χωρητικότητας 27.000 τόννων, πλήρως αύτοματοποιημένο, έξοπλισμένο μέ γερανούς τών 25 και 15 τόννων και μηχανή Μπουρμάιστερ, νέου τύπου, χαμηλής καταναλώσεως, ύπηρεσιακής ταχύτητος 15 κόμβων.

## Tό Hellenic Marine Consortium

Τό HMC, άκολουθωντας πιστά τίς παραδόσεις πού καθιέρωσε στά πέντε χρόνια λειτουργίας του, προχώρησε στήν άναδιάρθρωση τού προεδρείου του γιά τήν έπομενη διετία. «Έτσι νέος πρόεδρος έξελέγη ό κ. Γεώργιος Δαλακούρας, άντιπρόεδρος ό κ. Γεώργιος Φουστάνος, γραμματέας ό κ. Βασιλής Κωνσταντακόπουλος, ταμίας ό κ. Παναγιώτης Αποστόλου και νέος σύμβουλος ό κ. Κων. Δ. Βερνίκος. Ό μέχρι τώρα πρόεδρος κ. Νίκος Ανδριόπουλος παραμένει σύμβουλος όπως και ό πρώτος πρόεδρος τού HMC κ. Παναγιώτης Τσάκος. Έπισης διευθύνων σύμβουλος παραμένει ό κ. Γεώργιος Οικονομάκης.

Τό HMC αύτή ή κυριολεκτικά ώραιά άλλα και τόσο άποδοτική γιά τά μέλη του συλλογική προσπάθεια — πού θά έπρεπε νά έχει βρει ήδη μημέτες — συμπλήρωσε τόν πρασιμένο Απρίλιο πέντε χρόνια δημιουργικής παρουσίας στόν έλληνικό άλλα και στό διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Τά μέλη τού HMC πού έκεινησαν μέ 80 πλοϊα έλέγχουν τώρα 146 πλοϊα συνολικής χωρητικότητας 2,6 έκατομ. τον. d.w. και αύτό άποτελει μιά σημαντική δύναμη πού παρέχει τή δυνατότητα γιά πολλές και ένδιαφέρουσες ρυθμίσεις σέ σωρεία θεμάτων άπο τίς όποιες έπωφελούνται τά μέλη του. Τό HMC τό όποιο διαθέτει δικό του γραφείο πληρωμάτων και ταξιδιωτικό γραφείο καθώς και δρια κεντρική όργανωση παρέχει στά μέλη τον τεχνική και ναυτιλιακή ύποστηριξη πού άρχιζει αύτό τήν ένιαία έφαρμογή κανονισμών στή λειτουργία τών

πλοίων τών μελών και φθάνει μέχρι τήν έθνική και διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία καθώς και τό κόστος πού έμφανίζει κάθε λιμάνι. Έτσι τά μέλη τού HMC έχουν έπιτύχει σημαντικές βελτιώσεις στά θέματα λόγου χάρη τής καταναλώσεως καυσίμων άλλα και στής προμήθειες τών διαφόρων έφοδίων καθώς και στό θέμα τής άσφαλσεως και ειδικότερα στά P & I CLUB. Έκτός αύτό τή συστηματική έργασία πού γίνεται στά κεντρικά γραφεία τού HMC, ή συνεχής άνταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τών μελών σέ θέματα πού άναφέρονται στή ναυλώσεις κλπ. άποτελει ένα σημαντικότατο πλεονέκτημα τών μελών του. Γιά κάθε πλοϊο ύπάρχει στή κεντρικές ύπηρεσίες τού HMC ειδική καρτέλα μέ διάφορες πληροφορίες πού ένημερώνονται συνεχώς και έτσι είναι δυνατή άκομη και ή παροχή βοηθείας αύτό πλοϊο σέ πλοϊο.

Στό HMC λειτουργούν διάφορες έπιτροπές στής όποιες μετέχουν τά μέλη καθώς και τεχνικοί τών ναυτιλιακών τους έταιρών και γίνεται συστηματική έργασία άναφορικά μέ τό κόστος πληρώματος, κόστος μηχανής και κόστος καταστρώματος. Τέλος μιά ίδιατέρως μεγάλη έπιτυχία σημείωσε τό HMC στό θέμα τών πληρωμάτων πού προσλαμβάνονται μέσω τού ειδικού γραφείου πού λειτουργεί στήν Ακτή Μιαούλη. Ήπάρχει πλήρης ίκανοποίηση και αύτό τήν πλευρά τών ναυτιλιακών έταιρων πού μετέχουν στό HMC, και αύτό τήν πλευρά τών ναυτικών πού προσλαμβάνονται και ύπηρετούν σέ πλοϊα τών μελών.

## 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

## Νέα προμηθευτική έταιρία στήν ύπηρεσία της Ναυτιλίας μας

Αφού έπι μία γενεά έγρασθηκαν στή ναυτιλία οι κ.κ. Τζίμης και Πήτερ Χονδρούλης άνακοινωσαν τήν ίδρυση της Λίαμαρ» Ι'νκ. μέσης την πλήρη έξυπηρέτηση τών έλληνικών πλοίων στις άνατολικές άκτες τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Η νέα έταιρία θά έχει άποθηκες στό Χιούστον, στή Νέα Όρλεάνη και στή Νέα Ύόρκη μέτις τούς θά μποροῦν νά έξυπηρετήσουν άπο μέν την Νέα Ύόρκη τούς λιμένες άπο Βοστώνη έως Νόρφλοκ, άπο την Νέα Όρλεάνη τούς λιμένες άπο Τάμπα μέχρι Λεϊκ Τσάρλς και άπο τό Χιούστον δόλους τούς λιμένες τού Τέξας συμπεριλαμβανομένου τού Κόρπους Κρίστι.



Σύμφωνα μέτρια πρόσφατες δηλώσεις τού εικονίζομενου Προέδρου της «Λίαμαρ» κ. Τζίμη Χονδρούλη, οι άποθηκες της έταιρίας θά καλύπτουν πλήρως τις άνάγκες τών πλοίων σε τροφεοφόδια και είδη γεφύρας και μηχανής, ένω ή πείρα τών διευθυντών και τό κατάλληλα έπιλεγμένο προσωπικό έξασφαλίζουν τήν καλύτερη δυνατή έξυπηρέτηση τού πλοίου.

## Η ναυτιλιακή έκθεση NOR SHIPPING

Περί τά 8.500 άτομα, προερχόμενα άπο τήν διεθνή ναυτική βιομηχανία άπο 44 χώρες έπισκεψθηκαν τήν ναυτιλιακή έκθεση «Nor-Shipping» πού πραγματοποιήθηκε στό «Οσλο μεταξύ 6-11 Ιουνίου.

Παρά τήν σοβούσα κρίση τής διεθνούς ναυτιλίας, οι όργανωτές τής έκδηλωσεως άνακοινωσαν δτι πραγματοποιήθηκαν άρκετές πωλήσεις και κλείσθηκαν όρισμένα συμβόλαια, ένω άρκετο ένδιαφέρον έκδηλωθηκε γιά συμμετοχή στήν κόνφεραν πού πραγματοποιήθηκε κατά τήν διάρκεια τής έκθεσεως, τήν όποια παρηκολούθησαν 500 έκπρόσωποι έταιριών άπο 18 κράτη.

## Η έταιρία G.A. Condoulis Shipping

«Η G.A. Condoulis Shipping Company», πού έκπροσωπεί τίς έταιρίες «Wijsmuller Salvage BV» και «Marman BV», παρέθεσε στίς 17 Ιουνίου δεξίωση στή Ναυτιλιακή Λέσχη, στήν όποια παρέστησαν έκπρόσωποι τού ναυτιλιακού κόσμου.

«Η G. A. Condoulis Shipping Company» ίδρυθη τό 1977 άπο έναν άνθρωπο τής ναυτιλίας, τόν κ. Γεώργιο Κοντούλη, και έκτος άπο την έκπροσώπηση τών άνωτέρω οίκων άσχολείται μέτρια διαχείριση πλοίων, ναυπηγήσεις, έπισκευές, έπιθεωρήσεις και έκτιμήσεις πλοίων, άγοραπωλησίες πλοίων κλπ. Η έταιρία διαθέτει κομπιούτερ γιά τήν έξυπηρέτηση τών πελατών της και άπο τό 1979 έκπροσωπεί και τό γκρουπ τών έταιριών Wijsmuller.

Ο κ. Γεώργιο Κοντούλης έπισκεψθησε 22 έτη στή έταιρία N.J. Goulandris, έκ τών όποιων τά 11 ή πείρα τών διευθυντών και τό κατάλληλα έπιλεγμένο προσωπικό έξασφαλίζουν τήν καλύτερη δυνατή έξυπηρέτηση τού πλοίου.

## Τά ναυπηγεία τής Δυτικής Εύρωπης

Πραγματοποιήθηκε κατά τά μέσα Ιουνίου στή Στοκχόλμη, μία σειρά συνεδριάσεων τής «Ενώσεως τών Δυτικοευρωπαίων Ναυπηγοβιομηχάνων (ANES) μέσης τόν έντοπισμό τών προβλημάτων πού άντιμετωπίζουν οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες τής γηραιάς Ήπειρου και τήν έξεύρεση λύσεων, είτε μέσω τού συστήματος «scrap & build» είτε μέσω τού χρηματοδοτικού συστήματος «Home Credit Scheme» γιά τήν έξοδο τής εύρωπαϊκής ναυπηγοβιομηχανίας άπο τήν στιγμή ίψεση πού άντιμετωπίζει τά τελευταία χρονία.

Τήν «Ενωση Έλληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών (E.E.N.B.) έκπροσώπησαν δ. κ. Κοκάλης τών «Ναυπηγείων Χαλκίδος» και δ. πρόεδρος τών «Ναυπηγείων Ελευσίνος» κ. Γαλάτης.

## «Ελληνες σέ καίριες θέσεις στόν Νορβηγικό Νηογνώμονα

Σύμφωνα μέτρια άνακοινωση τού Νόρσεκ Βέριτας δ. κ. Σοφοκλής Διγενής άναλαμβάνει άπο σήμερα καθήκοντα διευθυντού τού νορβηγικού νηογνώμονα στό Πειραιά. Ο κ. Διγενής έργαζεται ως έπιθεωρητής στό DNV άπο τό 1973, άφού προηγουμένως παρέμεινε μία διετία στά κεντρικά γραφεία τού νηογνώμονα «Οσλο και ώς έπιθεωρητής τού Νόρσεκ Βέριτας στό Καντίζ και τό Ρότερνταμ



Έπισης, δ. κ. I. Σεφτελής άναλαμβάνει άπο τά μέσα Ιουλίου τήν διεύθυνση τού γραφείου τού Νορβηγικού Νηογνώμονα στό Γαλάται τής Ρουμανίας.

Ο κ. Σεφτελής έχει έργασθει ως έπιβλέπων μηχανικός σέ ναυτιλιακή έταιρία, κατόπιν ως διευθυντής προγραμματισμού στό Νέωριο τής Σύρου και τέλος ως έπιθεωρητής τού DNV στή Κορέα και στή Ιαπωνία.

## Νέος διευθυντής τής M.S.S.

Ο κ. Μπρούς Στάντριγκ άνέλαβε ως νέος διευθυντής τής βρετανικής έταιρίας «Marine Safety Services», μετά τήν άποχώρηση λόγω συνταξιοδοτήσεων τού κ. P. Τούθ.

Ο κ. Στάντριγκ, πρώην άνωτατο στέλεχος τού Βρετανικού Ναυτικού, ύπηρξε έπισηρά έτων σύμβουλος τής M.S.S. σέ θέματα άσφαλειας και έλεγχου τής ρυπάνσεως και άσχολήθηκε ίδιαίτερα μέτρια καταπολέμηση τών πετρελαιοκηλίδων τών δεξαμενοπλοίων «Amoco Cadiz», «Ελένη B.» και «Independent».

## Γιά τά σκάφη μεταφορᾶς ύγρωποιμένων άερίων

Κυκλοφόρησε πρόσφατα άπο τό Μπιρώ Βέριτας στή Αγγλική, μία πρωτότυπη περιγραφή τών σκαφών LNG μέτρια άνάλυση τής χρησιμοποιουμένης σήμερα τεχνολογίας τών τριών διαφορετικών μεθόδων μεταφορᾶς ύγρωποιμένων άερίων (Membrane type tanks - Gas Transport Standard - Independent type tank).

Έκτος άπο τήν σύγκριση τών παραπάνω μεθόδων, ή ένδιαφέρουσα έκδοση τού Γαλλικού Νηογνώμονα περιέχει προτάσεις γιά τήν άσφαλέστερη μεταφορά συντήρησης τών πλοίων, καθώς και άρισμένα χρηματοκονομικά στοιχεία γιά τήν έκμετάλλευση παρόμοιου τύπου σκαφών μέτρια προτάσεις έπιλογής τού πλέον κατάλληλου έξαρτισμού των.

## 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: 23867 — 21017 FAROS AR  
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 — 3922604  
A.O.H.: 7852337 — 7852179  
844057

**Γιά τά πολεμικά σκάφη**

Μέ την εύρεια συμμετοχή τεχνικών και άξιωματικών τού Πολεμικού Ναυτικού όργανώθηκε μέ επίτυχια άπό το 'Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας ή έκδήλωση γιά τίς έξελιξεις στήν ναυπήγηση πολεμικών σκαφών, με βασικό ομιλητή τόν κ. "Αντονού Ντόρεν, τεχνικό διευθυντή τών ναυπηγείων «Βόσπερ Θόρουνκροφτ» πού άνηκουν στόν "Ομίλο τών «Μπρίτις Σιτμπίλντερς».

'Η «Βόσπερ Θόρουνκροφτ» κατασκευάζει διάφορους τύπους πολεμικών σκαφών δλων τών μεγεθών πού χρησιμοποιούνται άπό το ναυτικό τής Βρετανίας και δλων χωρών. Οι δέ τελευταίου τύπου προσφερόμενες φρεγάτες έχουν έμπλουτισθεί και άπό την έμπειρια στά νησιά Φώκλαντ.

'Ο κ. Ντόρευ παρουσίασε μά ταινία σχετικά μέ τη χρήση πλαστικού ένισχυμένου μέ γυαλί (GRP) στήν κατασκευή τών νέου τύπου ναρκαλευτικών, ένα ύλικο τό όποιο ή «Βόσπερ Θόρουνκροφτ» πρώτη χρησιμοποίησε. Τά ναρκαλευτικά πρέπει νά έκπεμπουν δσο τό δυνατό λιγότερο μαγνητισμό προκειμένου νά άποφεύγονται τυχαίες έκρηξεις τών ναρκών. Τούτο έπιτυχάνεται μέ τη χρήση ξύλου ή GRP τό όποιο πλεονεκτεί συγκριτικά μέ τό ξύλο στό οτι άντεχει καλύτερα στίς υποβρύχιες έκρηξεις.

Ναρκαλευτικά πού είναι κατασκευασμένα άπό τό ύλικο αύτό χρησιμοποιήθηκαν έπιτυχώς άπό τό Βρετανικό Ναυτικό στήν έκκαθαρίση τής Διώρυγας τού Σουέζ και τής περιοχής γύρω άπό τά νησιά Φώκλαντ κατά τήν περιουσινή σύρραξη.

**Γιά τά έμπορευματοκιβώτια**

'Ο 'Αμερικανικός Νηογνώμων έξεδωσε στήν 'Αγγλική τήν νέα έκδοση τών Κανονισμών γιά τήν χορήγηση πιστοποιητικών στά κοντέινερς. Οι νέοι κανονισμοί περιέχουν δλες τίς τροποποιήσεις πού έγιναν στό μεταξύ στούς Κανονισμούς γιά τά κοντέινερς που πρωτοεκδόθηκαν άπό τό ABS τό 1974,

τόσο γιά μεταφορά ύγρων δσο στερεών φορτίων μέ έμπορευματοκιβώτια, δικώς, σιδηροδρομικώς ή διά θαλάσσης και περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά μέ τίς δυνάμεις πού άναπτυσσονται κατά τήν έχμαση, νέα στοιχεία σχετικά μέ τίς άνοχές διαστάσεων και λεπτομέρειες ώς πρός τίς ζώνες έναλλαγής φορτίων.

'Η χρήσιμη έκδοση στοιχίζει δολ. 23 στήν 'Αμερική, δολ. 27 στήν 'Ελλάδα και διατίθεται άπό τά γραφεία τού 'Αμερικαν Μπιρώ.

**Οι έπενδύσεις τής «Σούλτζερ»**

Παρά τήν οικονομική δυσπραγία, τό έλβετικό βιομηχανικό γκρούπ τής «Σούλτζερ» δαπάνησε κατά τήν διάρκεια τού 1982 περίπου 170 έκατομ. έλβετ. φράγκα στόν τομέα έρευνας και έξελίξεως, έναντι 150 έκατομ. κατά τήν προηγούμενη χρονικά, μέ ίδιαίτερη έμφαση στήν έξελίξη τών νέων δηζελομηχανών χαμηλής καταναλώσεως.

'Άκομη περίπου 150 έκατομ. φράγκα διατέθηκαν άπό τήν Σούλτζερ γιά τήν άγορά συγχρόνου έξοπλισμού τών βιομηχανοστάσιων τής 'Εταιρίας.

**Στήν Ναυτιλιακή Λέσχη**

Στίς 7 Ιουλίου 1983, ήμέρα Πέμπτη και ώρα 13.00, θά πραγματοποιηθεί στά έντευκτήρια τής Λέσχης, ή τέταρτη συνεστίαση άυτής τής χρονιάς.

Προσκαλεσμένος ήμιλητής θά είναι ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, Πρόεδρος τής «Ceres Hellenic Shipping Enterprises» και τής 'Ελληνικής 'Ενώσεως Προστασίας τού Θαλασσίου Περιβάλοντος, ώς και Γενικός Γραμματέας τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών.

**ΕΚΔΟΣΕΙΣ**

**ΚΩΣΤΗ Κ. ΜΕΛΕΝΤΗ  
«Ε.Ο.Κ. ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ»**

'Η ένταξη στήν EOK τής χώρα μας, ή ά-

ποία κατέχει ήπο τήν έθνική της σημαία έναν άπό τούς μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, ήταν φυσικό νά άνεβάσει σέ ύψηλό έπιπεδο ένδιαφέροντος τό θέμα τής ναυτιλίας και τής ναυτιλιακής πολιτικής τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας. Μέ αποτέλεσμα νά δούν τό φώς τής δημοσιότητας πολλές άξιολογες ειδικές μελέτες.

Μέσα στό πλαίσιο αύτό, τό νέο έργο τού 'Αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Κωστή Μελέντη, έρχεται νά προσφέρει μιά έξαιρετικά χρήσιμη ένημέρωση και μιά ήμβριθή διερεύνηση τών ήπο διαμόρφωση Κοινοτικών θεσμών στόν τομέα τών θαλασσών μεταφορών. Τό έργο αύτό, τό άποιο στό κύριο μέρος του άποτελεί άριστεύσασα εισήγητη τού συγγραφέως στό Τμήμα Μεταπτυχιακών Σπουδών τής Νομικής Σχολής τού Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκη, είναι καρπός μακράς έρευνας και παρακολουθήσεως, τήν όποια ό συγγραφέυς, εύφημως γνωστός άπό τίς μελέτες του στό ναυτικό δίκαιο (Κωλυσπλοία έπι συντηρητικής κατασχέσεως, έλευθερία τών θαλασσών, ή λύσις τής συμπλοιοκτησίας κλπ.) έφερε σέ πέρας κατά τόν έπιτυχέστερο τρόπο.

'Αποτέλεσε' εύτυχή ήμπνευση ή πράταξη στό βιβλίο δύο σπουδών εισαγωγικών κεφαλιών μέ τά οποία ή άναγνωστης καταποπίζεται πλήρως πρώτον στή σύσταση και άργανωση τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας και δεύτερον στή σημασία τών θαλασσών μεταφορών και τής σημερινή θέση τής παγκόσμιας και τής ήμιλητής ήμπορικής ναυτιλίας.

'Ακολουθεί τό κύριο μέρος τού έργου μέ πλήρη άνάλυση τής μέχρι σήμερα άναπτυχθείσης ναυτιλιακής πολιτικής τής EOK, πού άναφέρεται μέ χωριστά κεφάλαια: στήν έλευθερία έγκαταστάσεως έταιριών, τήν έλευθερία τού άνταγωνισμού, τά έθνικά ναυτιλιακά προνόμια, τίς τακτικές γραμμές, τήν άσφαλεια τών πλοίων, τή ναυπηγική βιομηχανία, τίς δημοσιονομικές ρυθμίσεις και τέλος τήν έλευθερία διακινήσεως και προστασία τών ναυτικών.

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



# Θαλάσσια ἀτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	"Ετος Ναυπηγήσας"	Κατηγορία/Συνθήκες 'Ατυχήματος
<b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>				
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	Έλληνική	9.093	1971	Κωνσταντζά γιά Μπουένα Βεντούρα, ύπεστη στις 23 Ιουνίου βλάβη στόν ύπερσυμπιεστή. Πρόχειρες έπισκευές άνελήφθησαν στό Λάς Πάλμας.
<b>ΟΡΑΙ' ΙΩΝ</b>				
ΟΡΑΙ' ΙΩΝ	Έλληνική	3.034	1965	Νουαντίμπου γιά Μασσαλία, ύπεστη βλάβη τής κυρίας μηχανής στις 18 Ιουνίου. Άνελήφθησαν πρόχειρες έπισκευές στή Μασσαλία και τό σκάφος άπεπλευσε γιά Σαβόνα.
ΣΠΥΡΟΣ Κ.	Βρετανική	4.229	1969	'Ελευσίνα γιά Κάλυμνο, μέ φορτίο τσιμέντου, ύπεστη πυρκαϊά στις 29 Ιουνίου, ΒΑ τής Αμοργού, από τήν όποια ύπεστη έγκαυματα ένας ναύτης. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος και παρελήφθη άπο τό έπιβατηγό σκάφος «Οδυσσέας 'Ελύτης»
<b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b>				
ABENIP I.	Παναμαϊκή	10.753	1962	Παροπλισμένο στή Λεμεσό, ύπεστη πυρκαϊά τήν νύκτα τής 12-13 Ιουνίου, στό μηχανοστάσιο, ή όποια κατεστάλη από τό πλήρωμα και τήν πυροσβεστική ύπηρεσία τού λιμένος, άφού προδένησε έκτεταμένες ζημιές.
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	Έλληνική	18.604	1977	Ντιαμάντ γιά Μπ. "Αἴρες, προσάραξε στις 14 Ιουνίου, στόν Ποταμό Παρανά. Άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων στις 17 Ιουνίου και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΠΡΩΤΕΥΣ	Έλληνική	37.419	1968	Βαλτιμόρη γιά Λόγκ Μπήτς, έμφορτο, προσάραξε κατά τήν διάλευση τού Παναμά, στήν όχθη τής διώρυγος στις 15 Ιουνίου. Άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων και κατέπλευσε στό Κρίστομπαλ.
<b>ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:</b>				
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Έλληνική	2.127	1956	Προσέκρουσε στις 19 Ιουνίου στήν προβλήτα τής Κύθου και ύπεστη έλαφρές ζημιές στήν πλώρη. Μετά από έλεγχο άσφαλειας άπεπλευσε γιά Πειραιά.
ΚΙΜΩΛΟΣ	Έλληνική	2.607	1965	Κατά τήν είσοδο στό λιμάνι τής Σίφου στις 17 Ιουνίου συγκρούστηκε μέ γιώτς και καίκια και ύπεστη έλαφρές ζημιές.
ΜΙΝΩΣ	Έλληνική	9.517	1952	Κατά τήν διάρκεια τού ταξίδιου πρός Χανιά ύπεστη βλάβη τής μηχανής στό κύλινδρο, στις 23 Ιουνίου. Άφού άπομονώθηκε ο Νο 1 κύλινδρος τό σκάφος συνέχισε πρός Χανιά.

**ΠΩΛΗΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΙ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ  
(ANSA YACHTING —ΣΑΧΙΝΗΣ)**

ΤΗΛ.: 4128390/4515253/4170134/4177684/4172281/4172204  
ΤΕΛΕΞ: 21 2307 ANSA GR, 21 1956 ANSA GR.

**ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΟΝΔΟΥΡΑΣ  
(ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΤΜΗΜΑ)**

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ - SURVEY REPORTS -  
ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ  
ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ.: 4128390/4515253 - TLX. 21 2307

# Η ναυλαγορά

Μία σιωπηρή ύποχωρηση τών ναύλων ύπηρε, δυστυχώς, τό κύριο χαρακτηριστικό της ναυλαγοράς σε δόλους τούς σημαντικούς τομείς κατά την διάρκεια τού τελευταίου δεκαπενθήμερου. Σέ αύγκριση με τό επίπεδο ναύλων τού Μοίσιου — άλλα, άκρω, και αύτών τών όρχων τού Ιουνίου — ή πτώση έγγιζε τό σημαντικό ποσοστό τού 8% περίπου.

Τό δολ. 7,75 για 45.000 τόννους αίτου όποιο Κόλπο για Κόντινεντ σέ αύγκριση με τό δολ. 8,25 τής προηγουμένης περιόδου και τό δολ. 15 για 50.000 τόννους όποιο Κόλπο για Ισπανία άποτελούν άδιάφευστα τεκμήρια τής παραπόνησης διαπιστώσεως. Τό αύτό ισχύει σέ μεγάλο βαθμό προκειμένου περί τών δόλων βασικών προορισμών όπως π.χ. οι 54.000 τόννοι για Ταϊβάν στό δολ. 16 και σι 27.000 τόννοι για Ισπανία στό δολ. 17,75 άνω τόννο.

Υποτονική και ή Ν. Αμερική μέτρημένα στό δάκτυλο φορτία έκ τών όπων δέξιει ταών νά μνημονεύσουμε τούς 22.000 τόννους για Ν. Αφρική στό δολ. 21,25 για δύο λιμνία φόρτωσης (Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Αΐρες). Οι 30.000 τόννοι για Κίνα πλήρωσαν δολ. 31,50 φίο.

Στήν κατά τεκμήριο ξέαρση τής περιόδου, οι Μεγάλες Λίμνες μικρή σχετική δραστηριότητα παρουσίασαν μέχαρκτηριστική περίπτωση τούς 18.000 τόννους γιά Κόντινεντ στό δολ. 17,50 με 7 ήμέρες.

Ο Βόρειος Ειρηνικός πλήρωσε δολ. 15,50 για 24.000 τόννους έλαιοσούρωση για δύο λιμνία Ισπανίας ένω, στόν Ευρωπαϊκό χώρα, σημειώσαμε τούς 23.000 τόννους αίτου όποιο Κόντινεντ για Αϊγαυπτού στό δολ. 12 με 4.500/1.500 φορτοεκφόρτωση.

Σάν ένα αισιόδοξο μήνυμα έν τούτοις, αισθαροί παρατηρητές τής όγοράς άποδίδουν τήν παρούσα πτώση τών ναύλων σέ έποχιακούς λόγους μάλλον παρά σέ χειροτέρευση τής καταστάσεως μέ γενικότερη ημερομείο.

Όμως, σέ μια όγορά καθημαγμένη όπό τήν μακρότερη και βαθύτερη κρίση τού αιώνα, οι παραπόνω παρατηρησηί ήχει σάν λόγος παρηγορίας μάλλον παρά σάν ρεαλιστική έκτιμηση.

Η άπαισιδοξη άποψη βρίσκει βάση στήν χαρακτηριστική έλλειψη δραστηριότητας στούς τομείς τού κάρβουνου και τών μεταλλευμάτων πού — στά μέτρα μάς παγκόσμιας όγοράς — άπουσίασαν μέχρις έξαφανίσεως ώστε ο παρατηρητής τής όγοράς νά δυσκολεύεται νά διακρίνει έστω και μία άντιπρωση περιπτώση. Βεβαίως, οι τομείς αύτοί καλύπτονται κατ' έξοχήν όπό μακράς διαρκείας συμβόλαιοι μεταφοράς, όπωσδηποτε δημάρα όπουσίας οχεδόν παντελών τό τρήμα έκεινο πού συνήθως παραμένει γιά τών έλευθερο έφοπλο.

Για τήν ιστορία άναφέρουμε τούς 50.000 τόννους κάρβουνου όπό τό Hay Point γιά Κωνσταντζά στό δολ. 18,75 με 2 ήμέρες/3.500 τόννους, και τούς 60.000 τόννους όπό Νόρφλοκ γιά Μπιλμπάο στό δολ. 6,25 ένω, στά μεταλλεύματα, πλέον χρακτηριστική ή ναύλωση γιά 80.000 τόννους όπό Δυτ. Αφρική γιά Ιταλία στό δολ. 2,40 με 2,5 ήμέρες έκατερών.

Υποτονική και ή δραστηριότητα στά λιπάσματα όφου ή όπουσία τής Ινδίας δέν έπετρεψε τήν συνήθη πλέον στήριξη αύτού τού τομέα με μόνη έπισημη άναγγελία τούς 14.000 τόννους φωσφάτων όπό Ντακάρ γιά Ινδία στό δολ. 31.

Τά ταιμέντα όπό Μαύρη Θάλασσα γιά Ινδία πλήρων δολ. 24,75 για τούς 15.000 τόννους ένω οι 38.000 τόννοι όπό Ν. Κορέα στό δολ. 15,45 κρίνεται ένδιοφρουσα.

Τέλος, μερικά φορτία ζάχαρης γιά διάφορους προορισμούς ύπηρεν τό άντικείμενο διαπρογματεύσης και, άσφαλώς, ναυλώσεων, οι δροι τών όπων δέν άνακοινώθηκαν, φαινόμενο γενικότερο τής όγοράς πού,

τουλάχιστον στήν παρόύσα φάση της, δημιουργεί όπορίες και άμποδιζει μία σωστή άσιολόγηση. Ναύλωση ρουτίνας, οι 14.000 τόννοι όπό Αγ. Μαυρικίου γιά Αγγλία μέ ναύλο στερλίνες 14.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πολλά και ποικίλα σχόλια προκάλεσε η θημολογηθείσα χρονοναύλωση γιά δύο έτη νεοτευκτού πλοίου 64.000 τον. d.w. με παράδοση Ιαπωνία στά δολ. 7.500 ήμερησιας. Και είναι, βέβαια, φυσικό ο γνωμές νά διαφέρουν, άναλογα με τή βάση τής έκτιμησης. Διότι, δη ληφθεί σάν μέτρο τό κόστος κτήσεως και οι έξ αυτού υποχρεώσεις τού πλοιοκτήτη, τό παραπόνω πιθώμα όσφαλως σημαίνει ότι ή πριμοδότηση είναι αναγκαία. Αντίθετα, σέ αύγκριση με τά σήμερα συμβαίνοντα, τό διο μίσθωμα είναι έλκυστικό.

Άλλως, η ποικιλία περιπτώσεων και ύψους μιθώματος ήταν για μιά άκμα φορά έμφανης και ο τόπος παραδόσεως όσχευροτερος παράγων καθορισμού τού μιθώματος.

Έτσι, οι 27.000 τον. d.w. όπό Βραζιλία γιά Ανατολή στά δολ. 5.500 άσφαλώς δέν συγκρίνονται με τούς 23.000 τον. d.w. όπό Ν. Αφρική γιά Βαλτική στά δολ. 3.000, πού και αύτό, με τή σειρά του, δέν εύρισκεται σέ λογική σχέση με παρόμοιο πλοίο όπό Ν. Αφρική έπισης γιά Δυτ. Ακτή ΗΠΑ στά δολ. 4.750.

Η παράθεση, λοιπόν, μεγάλου άριθμού περιπτώσεων καθίσταται άποπροσανατολιστική γιά τών αναγνώστη και ή μόνη άσιολογη — άν και άσαφης — παρατηρηση είναι ότι ή όγορά τών χρονοναύλωσεων ταξιδίου συναρτάται στενά πρός τής συγκυρίες τής στιγμής, άπορροια τών έκαστοτε άναγκών τού ναυλωτών και τής θέσεως τού πλοίου.

## ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό τελευταίο δεκαπενθήμερο έκλεισε μέ ένα σημαντικό άριθμό χρονοναύλωσεων VLCC όπό Περσικό γιά δόλους σχεδόν τούς συνήθεις προορισμούς. Δυστυχώς, ο μεγάλος άριθμος τών άναμενόντων πλοίων δέν έπετρεψε ούσιοτεκνή βελτίωση τών έπιπεδων τών ναύ-

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων  
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου  
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο  
μέρος τού Έλληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων περίπου 12.500.000.000  
δολλαρίων.

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

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

λαν, οι οποίοι παρέμεναν σχεδόν καθηλωμένοι στά γνωστά έπιπεδα. Όπωσδήποτε, άπο τίς γνωστές περιπτώσεις, είμαστε σε θέση να καθορίσουμε τά υψη τών ναυλών μέ σχετική άκριβεια ώς έξης:

'Από Κάρυκ για Καραϊβική WS 24  
 'Από Κάρυκ για Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 23-24  
 'Από Κάρυκ για 'Απω Άνατολή WS 25-27,5  
 'Από Κάρυκ για Έρυθρά WS 29-29,5  
 'Από Περσικό για Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 19,5 -21  
 'Από Περσικό για Καραϊβική/ΗΠΑ WS 22  
 'Από Περσικό για 'Απω Άνατολή WS 23-24

Στό μικρότερα μεγέθη, ή κατάσταση ύπηρες μάλλον εύνοική για τήν πλαισιοτήτα, κυρίως στά άκαθαρτά προϊόντα. Τόσο ή Δ. Αφρική δασ και ή Καραϊβική παρουσιάσαν στιγμιαίες έξαρσεις που συνέτειναν στήν έσαφάλιση άπασχόλησης για ένα σημαντικό άριθμό πλοίων.

'Από Καραϊβική:

— 50.000 τον. για ΗΠΑ, 'Ακτή Ατλαντικού, WS

62,5

— 118.000 τον. για Κόντινεντ, WS 31  
 — 44.000 τον. για Ιταλία, WS 57,5

'Από Δ. Αφρική:

— 92.000 τον. για Μπαχάμας, WS 42,5  
 — 75.000 τον. για ΗΠΑ/Κόλπο, WS 50

Χαρακτηριστική ή περίπτωση τών 100.000 τόννων για ένδυμεσογειακή μεταφορά στά WS 61 (δύο ταξίδια) ένω οι 58.000 τόννοι άπό Άλγερια για Κόλπο ΗΠΑ πλήρωσαν WS 55.

Μέ άξιόλογη κίνηση από Ίνδονησία για Δ. Ακτή ΗΠΑ μέ χαρακτηριστική περίπτωση τούς 60.000 τόννους στά WS 60.

Τά καθαρά φορτία θά σημειώσουμε:

— 25.000 τόν. από Καραϊβική για Κόντινεντ, WS 75  
 — 27.000 τόννους, από Μ. Θάλασσα για ΗΠΑ, WS 85  
 — 23.000 τόννους, από Περσικό για Καραϊβική WS 90, όψιμον Κόντινεντ WS 75, όψιμον Μεσόγειο WS 70.

δολ. 16 φίο 3.500 τον./500 τον. φορτοεκφόρτωση Ίουνιο 17-20.

### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ: 29.690 τον. d.w. τού 1963, παράδοση Ρεκάλδα Ίουλιο 1-5, έπαναπαράδοση Τρίεστη ή Αμβούργο, δολ. 4.000 τήν ήμέρα.

ΑΡΑΝ: 17.169 τον. d.w. τού 1980, παράδοση Σιγκαπούρη Ίουλιο 4-7, έπαναπαράδοση Κριστομπάλ/Παραμαρίμπο δολ. 3.250 τήν ήμέρα.

ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΡΟΠΤ: 23.590 τον. d.w. τού 1968, παράδοση μέ την διερή πλατου Σάν Φρανσίσκο άρχες Ίουλιον, ταξίδι Ιαπωνίας δολ. 3.200 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 61.000.  
 ΚΑΣΟΣ: 26.702 τον. d.w. τού 1976, παράδοση Βραζιλία δμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Νοτ. Ιαπωνία δολ. 5.500 τήν ήμέρα.

ΜΑΡΙΑ Ν.: 22.593 τον. d.w. τού 1973, παράδοση στόν πιλότο Ρίτσαρντ Μπούζ Ίουνιον 21/22, έπαναπαράδοση Χερόγια, δολ. 3.000 τήν ήμέρα.

ΡΗΛΑΓΑΝΤΖ: 14.861 τον. d.w. τού 1977, παράδοση Ρεκάλδα Ίουνιον 29-Ίουλιον 2 έπαναπαράδοση Τρίνινταν ή Νέα Υόρκη δολ. 4.300 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 5.000.

ΑΛΘΑΙΑ: 43.841 τον. d.w. τού 1974, παράδοση άνωτ. άκτη Αυστραλίας Ίουλιον 15-25, έπαναπαράδοση Π. Σάιδ δολ. 3.750 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 65.000.

ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ: 23.071 τον. d.w. τού 1983, παράδοση Κείν Τάσου δμεση, ταξίδι Βραζιλίας και έπαναπαράδοση Καλιφρόνια δολ. 4.750 τήν ήμέρα.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τον. d.w. τού 1973, παράδοση δυτική Αύστραλια Ίουλιον 1-10 έπαναπαράδοση Ίνδονησία δολ. 3.525 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβή 73.000 δολ. για πλού ύπο έρμα.

ΔΙΔΩ: -15.291 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ Ίουνιον 27-Ίουλιον 10 έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.700 τήν ήμέρα.

ΚΕΝΗ ΑΝΤΙΜΙΤΣΕ: 24.090 τον. d.w. τού 1972, παράδοση νότια Σουηδία δμεση έπαναπαράδοση Σιγκαπούρην ή Ιαπωνία δολ. 4.900 τήν ήμέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.464 τον. d.w. τού 1977, παράδοση Βραζιλία τέλη Ίουνιον, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.250 τήν ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΙΓΑΖΑΞ: 37.419 τον. d.w. τού 1975, παράδοση Σάουθγουεστ Πάρς Ίουνιον 20-24, ταξίδι 'Αραβικού Κόλπου μέ έπαναπαράδοση Μουσάκη δολ. 7.500 τήν ήμέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΑΝΤ: 37.446 τον. d.w. τού 1979, παράδοση Ρεκάλδα Ίουνιον 26-Ίουλιον 3, έπαναπαράδοση Ιταλία δολ. 2.750 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβή δολ. 125.000 για πλού ύπο έρμα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ: 24.574 τον. d.w. τού 1980, παράδοση στόν πιλότο Χιούντον Ίουλιον 5-10, έπαναπαράδοση νότιο Ιαπωνία δολ. 6.600 τήν ήμέρα.

ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ: 26.900 τον. d.w. τού 1973, παράδοση 'Α-μερική Ίουλιον 4-10, ταξίδι 'Αφρικής, δολ. 3.900 τήν ήμέρα πλέον άμοιβής δολ. 50.000.

### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΦΩΝΗ: Πρόσιδο 23.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Τυνησία, WS 160 δμεση.

ΝΙΤΣΑ: Σιγκαπούρη 27.000 τον. καθαρά ίραν WS 73,75, Ίουνιον 28.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ: Ράδ Σουκέρ 100.000 τον., Ιταλία WS 51, Ίουνιον 25.

ΠΕΤΡΟΛΑ 36: Έλευσίνα 30.000 τον. μέρος φορτίου Φόρς.

ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ: Βενεζέρη 300.000 τον. μέρος φορτίου. Καραϊβική WS 21, Ίουνιον 26.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Σαΐν Κρουά 50.000 / μέρος φορτίου άκτη 'Ατλαντικού/κόλπο WS 70, Ίουνιον 20.

ΚΡΗΤΗ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 85.000 τον. άκτη 'Ατλαντικού WS 41,25, όψιμον 'Αμερική. Κόλπο WS 43,75.

ΧΙΟΣ: Ταλάρα 30.000 τον. μέρος φορτίου διάφορες όψιμον WS 129, Ίουνιον 20.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: λά Σκέρα 50.000 τον. μέρος φορτίου. Μπιζέρτα δολ. 85.000 κατ' άποκοπή.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Σαλλού Βόε 63.500 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδινανία WS 62,5, Ίουνιον 28.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Σαλλού Βόε 66.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Α-τλαντικού WS 39,5, Ίουνιον 27.

ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ: Μεσόγειο 44.000 τον. μέρος φορτίου άκτη 'Ατλαντικού/κόλπο WS 71,5 Ίουνιον 22.

ΜΠΡΗΖ: Γουάδι Φειράν 50.000 τον. μέρος φορτίου. Ιταλία WS 80, Ίουνιον 25.

ΑΤΛΑΣ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ: Καραϊβική 25.000 τον., καθαρά μέρος φορτίου. 'Αγγλία/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 75, όψιμον Δυτ. Αφρική WS 85, Ίουνιον 15.

ΤΑΥΡΟΣ: Βραζιλία 28.700 τον. καθαρά, μέρος φορτίου. άκτη 'Ατλαντικού/Αμερ. Κόλπο/Κόντινεντ και διφίον Δυτ. Αφρική WS 105, Ίουνιον 25.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σιντι Κερί 87.000 τον. μέρος φορτίου. Βενετία WS 62,5 Ίουνιον 15.

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

### VASILIOS FOTOU

#### IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

#### «Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM ·  
 EMDEN · WILHEMSHAVEN

#### ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

**ΠΡΙΜΑ:** Στοκαύρου 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιανουάριο WS 92,5 Ιανουάριο 18.

**ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ:** Καραϊβική 69.000 τον. μέρος φορτίου, βαρείως Χάρτηρας WS 50, Ιανουάριο 14.

**TATINA:** Σαλόνι 86.1.250 τον. μέρος φορτίου, Ήνωμ. Βασιλείου WS 85, διώρος Κόντινεντ WS 70, Ιανουάριο 14.

**ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΗΒ:** Σιντι Κερπ 79.000 τον. Νάπολη WS 65, Ιανουάριο 13.

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ:** Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, άκτη Ατλαντικού WS 108, Ιανουάριο 22.

## ΟΙ Αγοραπωλησίες

Με μία σχετική μείωση της έντασης του ένδιαφέροντος και τού ρυθμού τών διαπραγματεύσεων, οι αγοραπωλησίες κρατήθηκαν σε δειάλογα επίπεδα και, έν πάση περιπτώσει, κράτησαν τούς μεσίτες σε διαρκή σχέδιον άπασχόληση. Η έν λόγω πτώση της δραστηριότητας μπορεί νά άποδοθεί στην άντιστοιχη πτώση τών ναύλων και τόν άπαισιδος τόνο πού αύτη δημιουργήσεις, κυρίως δημιουργήσεις στην άπουσια πολλών έκ τών παραγόντων πού λαμβάνουν άποφάσεις λόγω διακοπών τού θέρους.

Στόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων μπορούμε νά άναφερθούμε στήν πώληση τού M/T "VENTURE BRITAIN" (139.500 TDW, τού 1970, μέ COW/IGS και SULZER 28000 BHP) σε έλληνες άγοραστές στήν περίπου τιμή τών δολ. 3.400.000. Παράδοση Νορβηγίας «ώς έστι» σε παροπλισμό.

Μετά όπο μία άρχικη πώληση τού M/T "THOR AS-GARD" (29.750 TDW, τού 1972, μέ FIAT 12000 BHP, 27 δεξαμενές μέ έπιχρισμα) στά δολ. 5.500.000 πού δέν τελεσφόρησε, "Έλληνες της N. Ύστρης φέρονται ως τελικοί άγοραστές σε, περιέργως, μεγαλύτερη τιμή.

Μεγάλη έταιρια πετρελαίων φέρεται ως άγοραστής τού T/T "KASPROWY WIERCH" (137.000 TDW, τού 1974, μέ COW/IGS, AEG στρόβιλος 24000 SHP) στά δολ. 3.500.000 μέ προσπτική χρησιμοποίησεως τού οκάφους γιά άποθήκευση πετρελαιοειδών στήν Δυτική Αφρική.

Παραλλήλως έγνωσθη ή άποτυχία τών διαπραγματεύσεων γιά τήν πώληση τού M/T "SEA HAWK" (127.500 TDW, τού 1977 MAN 32000 SHP)

Παράλληλα, έγνωσθη ή πώληση τού T/T "PHOENIKAS" (29.790 TDW, τού 1971, μέ IGS/COW σε άγοραστές τής Ταιβάν γιά δολ. 2.500.000 περίπου μέ παράδοση Έλλαδα. Πιθανολογείται ή διάλυση.

Στόν τομέα τών μπάλκ κάρριερ, τά άσελφα πλοία "GEMINI FRIENDSHIP" και "GEMINI PIONEER" (27800 TDW, τού 1977 στήν Ιαπωνία, B + W 11200 BHP, 4 γερανοί τών 25 τόνων) έπωληθησαν υπό τήν αίρεση τής έπιθεωρησεως και μέ τό σύνθημα IMPORT LICENCE σε ίνδούς άγοραστές σε συνολική τιμή ύπερβαίνουσα τά δολ. 16.000.000.

Στήν "Άπω Άνατολή, το M/V "TENSHA MARU No.5" (26.800 TDW, τού 1980, SULZER 9900 BHP, 5 γερανούς τών 25 τ., περίπου 600 κοντένερς) έπιασε δολ. 8.400.000.

"Υπό άκρα έχεμθεια, το M/V "STRATEGIST" (61000 TDW, τού 1975) φέρεται πωλήθεν σε πιθανολογία μεν τιμή δολ. 6.000.000, έπιπεδο πού έπισημοποιεί τήν ύψηση τών τιμών άφού άσελφο πλοίο πωλήθηκε πρό έξαρμηνο στά δολ. 4.500.000.

Οι άναγνώστες μας ήδη γνωρίζουν άπο τό προηγούμενο τεύχος μας δτι "Έλληνες τού Λαούδινου άγοράσαν πέντε πλοία τής NAVIOS (64.000 TDW, SULZER 14.400 BHP) σε συνολική τιμή περίπου δολ. 40.000.000 μέ χρονονάύλωση στούς πωλητές γιά δέκα χρόνια.

Τέλος, ένδεικτικά σημειώνουμε τό M/V "APEX" (16.100 TDW, τού 1967, SULZER, 4 φορτωτήρες τών 15 τόνων) σε έλληνες άγοραστές γιά περίπου δολ. 1.000.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου, θά άναφέρουμε τό βραζιλιάνο SD 14 "LLOYD ROTTERDAM" στήν τιμή τών δολ. 2.600.000 σε έλληνες άγοραστές. Δέν είναι

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΥΓΗ:** Αμοτερνταν 26.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, WS 90, Ιανουάριο 18.

**ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ:** Καραϊβική 74.000 τον. μέρος φορτίου, βαρείως Χάρτηρας WS 50, Ιανουάριο 14.

**TATINA:** Σαλόνι 86.1.250 τον. μέρος φορτίου, Ήνωμ. Βασιλείου WS 85, διώρος Κόντινεντ WS 70, Ιανουάριο 14.

**ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΗΒ:** Σιντι Κερπ 79.000 τον. Νάπολη WS 65, Ιανουάριο 13.

**ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ:** Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, άκτη Ατλαντικού WS 108, Ιανουάριο 22.

νω κάπως μικρότερα δεξαμενόπλοια φέρουν τίς τιμές κοντά στά δολ. 120. Πολύ χαμηλότερες οι τιμές γιά τά πλοια ξηρού φορτίου, μέ μεγάλες διακυμάνσεις άναλόγως ποιότητας και μεγέθους, μέ ταχιστού τά δολ.

Στό Πακιστάν (μετά τά 160 πλοια πού διγράσθηκαν στήν περίοδο πού μόλις έκλεισε μέ τήν έναρξη τών μουσώνων) έπικρατεί ήσυχιά. Οι πρόσθετοι φόροι είσαγωγής δημιουργούν προβλήματα γιά τό μέλλον και προβλέπουν συμπλέση τών τιμών και πτώση τής άνταγνωστικότητας, προφανώς πρός διθέλος τής γειτονικής Ίνδιας.

Τό ίδιο έποχιακό πρόβλημα, σε μικρότερο κάπως βαθμό, άντιμετωπίζει και ή Ίνδια, δημο πιο καποια δραστηριότητα συνεχίζεται.

Στόν Εύρωπακό χώρο, η Ιαπωνία σε άπραξια και οι λοιπές ήγαρές εύκαιριακές.

Τέλος, γυρίζοντας στήν "Άπω Άνατολή, ή Κορέα πρόθυμη γιά VLCC σε τιμή περίπου δολ. 110. Η Κίνα δέ νέος μεγάλος τού παιχνιδιού βρίσκεται σε άναζητηση χωρητικότητας μέ παράλληλη προσπάθεια συγκρατήσεως τών τιμών.

Γενικά, οι τιμές στής διάφορες ήγαρές διαμορφώνονται ως έξης:

### Ταϊβάν:

VLCC ήγαρές μεγάλα δ/ξ  
Ξηρού φορτίου δολ. 115-120  
δολ. 70-95

### Ν. Κορέα:

Μόνο VLCC δολ. 110

### Πακιστάν/Ίνδια:

Ξηρού φορτίου δολ. 65-70  
Δεξαμενόπλοια δολ. 74-79

### Ιαπωνία: (κατ' έκτιμηση)

Δεξαμενόπλοια δολ. 41-50  
Ξηρού φορτίου δολ. 30-40



**INTERNATIONAL**  
**TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

**PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)

**CRISTOBAL / COLON**

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

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

MAILING ADDRESS  
P O Box 443  
Colon, R. Panama

PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY FREE LIQUORS

**BALBOA / PANAMA CITY**

CABLE  
TONIO PANAMA  
TELEX  
From U.S.A.: 368-2633  
From Others: 379-2633

TELEPHONE  
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS  
P O Box 6-4000  
El Dorado  
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS  
ELECTRIC APPLIANCES  
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

# NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER D.N. COTTAKIS

Issue No. 1153/913

July 1st, 1983

## THE DEADLOCK CAN AND MUST BE BROKEN

The shipowners have accepted, with restraint, the enactment in parliament of the bill containing the measures to meet the current crisis which will become law after it has been published in the Government Gazette. The question that is being asked now is whether this law, which was intended to enhance the competitiveness of Greek ships, is fulfilling this basic aim.

There is no doubt that it contains positive elements. Undoubtedly though, it contains negative aspects which cancel out the positive ones. Now, everyone concerned should try to improve its provisions during the application of the law or even amend them if necessary.

And to all concerned with this matter we must underline one fact which, presumably, was not taken into account when the law was drafted: the growth and prosperity of Greek shipping was not achieved by laws or by supervisory controls.

It was based on the tireless efforts of a group of people, most of whom were

seamen for generations and knew all there was to know about ships better than any technocrat.

It was based also on the wholehearted support and hard work of Greek seamen who were bound closely to their employers and did their utmost to make the ship turn a profit.

And the Greek merchant fleet eventually became the largest in the world because of the confidence placed in Greek shipowners by the banks, the insurers and the shippers in the knowledge that these owners were able to take decisions swiftly and effectively because of this close cooperation with their crews.

We hope that the above basic elements will be seriously considered by all governmental officials who will be called to enforce the Law. For the benefit of Greek Shipping, we underline that the present deadlock can and must be broken and a mutual trust reestablished between the shipowners and the Greek state.

countries and the Commission. This would not restrain the freedom of any member from the unilateral application of national measures but would make it possible for all members to apply these measures.

The meeting also agreed to recommend ratification of the IMO convention on salvage services and the UNCTAD Conference Code of Conduct.

## LIBERIAN MARITIME CODE

Liberia has decided to review its maritime law with the aim of making it easier to understand by the large number of shipowners, seamen, underwriters, agents, etc. who are connected with Liberian-flag ships.

The legislation is to be modified in one volume which will include the existing code, its various modifications and the legislation relating to the financing of ships. The new volume will be bound in loose-leaf form so that any future modifications can be incorporated by replacing the affected pages. The code and future modifications will be distributed by the Liberian authorities to all Liberian-flag ships and should be ready in a month's time.

It is almost certain that the review of Liberian maritime law was demanded by shipowners chiefly to enable them to deal with cases of seamen abandoned in various ports. The American Shipowners' Federation, in particular, had asked Liberia to clarify its position with regard to seamen needing repatriation following the bankruptcy or other failure of the shipowners.

## AMBITIONS

According to the Minister of Transport of the Bahamas, the island's merchant fleet has doubled in the past twelve years and is now 800,000 grt. in size.

## FOREIGN CREWMEN

The figures of the last census which was held on November 20, 1982 show that foreigners employed on Greek-flag ships and ships insured with NAT were down to 23% compared to 33,9% in the 1980 census. This explodes the myth that Greek ships are being swamped by foreign crewmen.

The total number of seamen counted on November 20, 1982 on the ships mentioned above was 52,714. Of these, 40,647 were Greeks and 12,094 were foreigners (77% and 23% respectively compared to 66,1% and 33,9% in the 1980 census).

The total number of seamen counted in 1980 was 91,872 which means that in

## EEC MARITIME POLICY

At the last meeting of EEC Transport Ministers in Luxembourg, certain compromises were made by which it became possible to take decisions on matters of sea transport.

Principal of these was the framework-resolution which imposes on member-countries, which have taken or intend to take counter-measures in the shipping sector against third countries, to consult first with other member-

It would seem, however, that the ambitions of the Bahamas are aiming at far better results in the next five years when they hope to boost their tonnage to twenty million, making their flag the third most important free flag after those of Liberia and Panama.

The campaign is being launched since the Bahamas, during the past fifteen years, have managed to become an international financial centre suitable for attracting shipowners not only as a flag haven but as a location for head offices.

#### A STANDARD SYSTEM

Nothing has yet come of repeated meetings and consultations for setting up a standard world system of measurement of the ships which transit the Panama Canal. What is being studied at these meetings is the unification of measurement systems which could be used as a basis for calculating the transit dues.

As a Canal official said, the introduction of a new, standard system would not mean that there would be any increase in the dues. Moreover, such a system would only be applied to new ships and ships which have undergone substantial conversion. Old ships would continue to be measured by the old system.

#### "LYDIA" IN FRANCE

There is a French spa named Barcarès some twenty miles north of Perpignan near the Spanish border. Off the sandy beach of this spa lies a 3,000 ton vessel, the "Lydia", embedded in cement and acting as a night club, casino and exhibition centre.

Seeing it today one little realises that "Lydia" is the same ship that was bought in Australia some thirty years ago by our very own Hellenic Mediterranean Lines and operated for a decade between Piraeus, Alexandria, Cyprus, Beirut, Genoa and Marseilles.

It is a pity, of course, that a fine ship that once flew the Greek flag and served many thousands of passengers in the Eastern and Western Mediterranean should now lie immobile off a French spa, but, at least, it still lives in a manner of speaking, and at the ripe old age of fifty, has still cheated the breaker's yard.

#### NUCLEAR FUEL CARRIER

Appledore Shipbuilders, a subsidiary of British Shipbuilders, has now a contract against strong international competition to build an irradiated, or spent, nuclear fuel carrier for Pacific Nuclear Transport Ltd.

The vessel, for delivery in March 1985, will be used to carry spent nuclear fuel

from Japan for reprocessing at the British Sellafield Site in Cumbria, and at Co-gema Plant at Cap la Hague in Northern France.

The carrier will be about 3,000 tonnes deadweight, with sophisticated design features, a bow thruster unit, and twin-screw propulsion. This is the fifth irradiated nuclear fuel carrier to be built by British Shipbuilders.

#### THE SHIP OF THE FUTURE

An idea of what the ship of the future will be like can be gained from certain advanced research projects in maritime technology.

For instance, a prototype of a compact-ship has already been built in Japan. It has no propeller and no engine and moves under the sea at speeds which can attain 100 knots. It is powered by electro-magnetic super-conductors. Liquid helium, cooled to - 273° C surrounds the electro-magnet and produces a powerful magnetic field. Although the first application of electromagnetic propulsion was made in 1961 in the U.S., it has been under development since 1976 at the Maritime University of Kobe where satisfactory experiments have been carried out. The application of this system is deemed particularly useful for ships where the propellers create problems such as submarines, ice-breakers, gas carriers, etc.

If this type of propulsion is still in the planning stage, however, there is a Norwegian development which could be applied next year. We refer to the Superflex type ship which can carry oil products, white and black, crude oil, molasses, caustic soda solutions, vegetable oils, ethyl alcohol, etc. Its versatility is assured by the ability to clean the tanks fully in 15 hours. The Swedish "Stena Line" has already begun negotiations with South Korean yards for the construction of an 80,000-ton Superflex tanker while ten other shipyards in the world have obtained licences to build this type of ship.

EIVAL  
ΥΠΟΘΕΣΩΝ  
ΜΙΑΣ ΒΥΧΤΑΣ...

VO TOUDOUHETE LIKI THY FRAGLINE  
OPOI PLATRA / NEOUTOMENITA  
HOI KERKURA HOI MEGALITZI



FRAGLINE

PEIRAEUS 56 THA 8214111 8221285 8216004

#### COMPUTERIZED SHIP-FLEET SYSTEM

Det Norske Veritas has developed a computerized management system, called "Sprintman", now offered to the shipowners, that claims to provide for cost effective and reliable ship operation.

The system covers the following main functions.

- Maintenance planning and follow-up
- Stock control and purchasing
- Budget and accounting

while, a load calculation program developed outside Veritas can be included on request, so that "Sprintman" shall provide for

- maintenance to be properly done, at right time, by competent people
- maintenance instructions to be available
- that necessary spares are onboard
- technical data of major equipment are filed
- maintenance history is easily available
- reports on technical and economic status are produced

Said system is offered to shipowners independent of their choice of classification society. However, for ships classed with Veritas and adopting an approved planned maintenance system, Veritas offers a simplified survey arrangement for continuous machinery and automation. The Chief Engineer is given the responsibility for the classification survey of each component while a Veritas Surveyor is carrying out an annual survey, to verify that the planned maintenance system is used according to the requirements.

#### JAMES AND PETER HONDROULIS FORM LIAMAR

After more than a generation of service to the shipping industry, James and Peter Hondroulis have announced the formation of "Liamar", Inc.

"Liamar" will have warehouses in Houston, New Orleans and New York providing for every ship supply need with the only exception being fuel.

The New York warehouse will service vessels from Boston to Norfolk with all ports in between. The New Orleans facility will supply vessels from Tampa to Lake Charles, while the Houston facility will cover all Texas ports, including Corpus Christi. Multi-lingual personnel will be on hand at each facility, headed by Mr. Eddie Bitis.

The benefit of many years in the industry is the principle offering of the new company. Each of "Liamar's" three facilities will be fully stocked with all provisions, deck and engine stores.

More importantly", said James Hondroulis, President of "Liamar", "will be our close control over the supply of goods, allowing us to provide for our customers better service than anyone in the industry".

In forming the new company, Hondroulis comments that it was the industry itself that encouraged the move. "There are many who know they can count on us", he said. "And now that trust will be reinforced with the establishment of the facilities of "Liamar" and the products that will be represented.

#### FOR THE CERTIFICATION OF CARGO CONTAINERS

The American Bureau of Shipping has announced the publication of the 1983 edition of Rules for Certification of Cargo Containers. The new Container Rules reflect the changes in the container industry since the 1974 edition, and contain new design considerations for marine, road, and rail service.

Included is information about forces incurred during lashing, revised data for dimensional tolerances, and detailed requirements of load transfer zones. In addition, the requirements for testing prototype containers and production units have been clarified.

Tank container certification requirements have been rewritten to include design considerations, construction requirements, and testing procedures unique to tank containers. The Rules provide for the in-service inspection and the continuance of certification of tank containers.

#### TECHNICAL BROCHURE ON LNG CARRIERS

Bureau Veritas has just published a technical brochure entitled "LNG Carriers".

After a brief description of the main existing cargo containment systems (Membrane type tanks Technigaz Mark I

or Gas Transport Standard, independent type tank), this document sums up clearly experience gained since the beginning of the sixties, on ships in service. The foreseeable evolution of this technology, and future tendencies are also covered.

A comparison of the three main systems is made for operational imperatives, maintenance considerations and safety requirements. In conclusion, some remarks are made on propulsion, cargo reliquefaction and financial aspects.

Four well illustrated annexes complete this interested document, the intention of which is to inform on this special type of vessel to make it easier to analyse the various design options and cargo containment systems available and is available in English from Bureau Veritas.

#### EDUCATIONAL LECTURES IN ELECTRONICS

Saab Marine Electronics, with the cooperation of their Greek Agents, Messrs Kaminco Ltd, organised last month a series of educational lectures on electronic systems manufactured by Saab.

Lectures accompanied by demonstration on working models took place at the Piraeus Marine Club, at the Superintendent Engineers Club and at the Greek Institute of Marine Technology.

#### WARTSILA DIESEL ENGINES FOR NEW TUGS

Wartsila Diesel has received an order for four Wartsila Vasa 12V32 diesel engines to be installed as main engines in two tug-supply vessels which are built in Norway.

Both ships are designed by the Norwegian Ulstein group. One of the vessels is of type UT 704 Mark 3, and the other is UT 712, which is intended espe-

#### FIFTY YEARS AGO

— The start of the summer season has reintroduced the sorry spectacle of cut-throat competition among our coastal passenger ships with a multitude of sailing at the same time and for the same destination, with overcrowding and the strident shouts of hucksters extolling the virtues and cheap rates of each ship by the dockside.

— Reports from London indicate that the World Economic Conference has started dealing with maritime problems. The Greek delegation declared that Greece does not subsidise its shipping either directly or indirectly, considering any protectionist measures as being uneconomic.

— The strength of Greek shipping during the second quarter of 1933 is as follows: 550 ships of 1,410,526 grt. Moreover, on April 1, there were 45 Greek-owned ships under various flags totalling 168,310 grt.

— The "J. Frangos" was fixed from Santa Fe or Conception with 5,200 tons of light grains for New York or Philadelphia 19/6 option two ports 20/6, July 7-15.

— The death has been reported of the well-known shipowner W. Hendrik Van der Zee at the age of 39.

(Naftika Chronika - NO. 61-1.7.1933)

cially for arctic conditions and is the first vessel of its type ever constructed. The total output of the main engines for UT 712 is 12000 BHP.

Vasa 32 is the larger type of Wartsila Diesel's two medium-speed heavy-fuel diesel engines. Vasa 32 is manufactured in seven different cylinder versions covering outputs of 1820-8350 BHP at 720-800 RPM and can run on fuel with a viscosity of 380 cSt.

# 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

TELEPHONES: 452 2903

452 2974

TELEX: 21 2196 STAR

21 3958 STAR



★ 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.  
6518

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

# TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS  
AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"  
TELEX: 24262 24099 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

## Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἅμεσα ἀλλά καὶ γιά τά γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, καθιερώνουν μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν δόσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

‘Η εἰδική προσφορά περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Εταιριῶν στά πλοϊα τῶν όποιων ύπηρετείτε δραχμές 1.200 (ἐναντί δρχ. 2.500 τῆς κανονικής ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ όποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ελλάδος δραχμές 1.500 (ἐναντί δρχ. 2.500 τῆς κανονικής ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αύτούς τούς εἰδικούς ὄρους συμπληρῶστε τό παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἡ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 10 Πειραιᾶς.



‘Επιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Όνοματεπώνυμο:.....

Ειδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

‘Υπογραφή



# ‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Ροζάριο 24/5 για Ίσπωνια	ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ύπο παραλαβή
ΑΛΚΥΩΝ	73	13631	α. Κολόδιτο 16/5	ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΜΑ	68	17374	δ. Σάδι 31/5	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δργεί Πόρτμουρι
ΑΛΜΑ	80	11584	δ. Παναμά 9/5	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	δργεί Πόρτμουρι
ΑΛΜΑΡ	63	1594	α. Λισσαβόνα 6/6 για Μαδέρια	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δργεί Πόρτμουρι
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ.	74	22246	α. Τόραντα 4/6	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ	68	9122	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/5
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	δργεί 'Αργοστόλι
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	δργεί Πειραιά	ΑΝΤΓΙΚΟΥΑ	66	15404	δργεί Πειραιά
ΑΛΝΤΑ	66	2562	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΓΙΟΝΗ	76	23149	ε. Σάντος 14/5
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	στή Λεμεσό	ΑΝΤΓΙΟΝΗ	68	12550	ε. Βομβάτη 1/6
ΑΛΤΕΝΒΕΛΑΣ	78	12598	α. Αμβέρος 4/6 για Π. Κελάγκ	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. 'Αμβέρος 6/6
ΑΑΤΙΣ	79	11000	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Φιλαδέλφεια 17/5
ΑΑΤΙΣ	70	2605	ε. Κόμπε 29/5	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 31/5
ΑΑΔΑ	62	4722	ε. Λισσαβόνα 2/6	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	ε. Τέντα 24/5
ΑΑΦΑ	71	1571	δργεί 'Αστρακό	ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Γόνια 1/6 για Τρίπολη
ΑΑΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	ε. Λισσαβόνα 18/5	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. 'Αμβέρος 14/4
ΑΑΥΣΙΑ	66	20959	μετον. «ΤΣΑΡΙΤΥ*	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	δ. Νότιοβερ 5/6
			ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/6	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	δ. Γιβραλτάρ 24/5
				ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	ε. 'Ηση Λάντον
				ΑΠΕΕ	73	16397	ε. Τάουνοβιλ 6/6
				ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΠΙΚΟ	64	9868	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Ναυκόγεια 22/4
				ΑΠΟΛΩΛΩΝ	70	18662	α. 'Αλεξάνδρεια 25/5
				ΑΠΟΛΩΛΩΝ	72	13136	ε. Χάμπτον ρόδις 16/5
				ΑΠΟΛΩΛΩΝΙΟΣ	67	16210	δργεί Πειραιά
				ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Σιγκαπούρην 4/6
				ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	58	4979	έπωληθη άλλοδοπούς
				ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
				ΑΠΟΥΣ	70	3275	δργεί Πειραιά
				ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	α. Ντουμπάι 27/5
				ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Κέιπ Τάουν 2/6
				ΑΡΑΝ.	80	10428	α. Κέλαγκ 3/6
				ΑΡΑΝ ΜΠΑΙ'Υ*	59	3593	δργεί Πειραιά
				ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Γιοκοχάμα 30/5 για Μπ. 'Αμπάς
				ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	δ. Π. Σάδι 24/3
				ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Σουέζ 22/5
				ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	δργεί Λευκάδα
				ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	α. Μπιζέρια 6/5
				ΑΡΓΩ	72	16207	δργεί Πειραιά
				ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 12/11 (έπισκευση)
				ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	δ. Γιβραλτάρ 4/6 για Μπέλφασ
				ΑΡΓΩ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	76	1578	ε. Ρότερντρου 1/6
				ΑΡΓΩ ΣΠΩΡΙΤ	76	1579	α. 'Αμπένρα 5/6
				ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Γουέστον Πόιντ 17/5
				ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	δ. Κωνιπόλη 30/5
				ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Λάς Πόλμας 4/5
				ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Μελβούρνη 21/5 για Βέλγιο
				ΑΡΕΤΗ Δ.	69	9343	δ. Σουέζ 1/6 για Ίνδια
				ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	α. Μουμάρα 21/5 για 'Ακαμπα
				ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	δ. Σουέζ 28/3
				ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δργεί Πειραιά
				ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Λάς Πάλμας 20/5
				ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. 'Αλεξάνδρεια 5/6
				ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Λευκάδα 28/5
				ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Πειραιά 2/6 για Καναδά
				ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Λισσαβόνα 31/5
				ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Σάουθεντ 7/6
				ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	μεσογειακές μεταφορές
				ΑΡΙΣΤΑΝΑΞ	80	9998	α. Ρεσφε 4/6 για Ρωσία
				ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Σάντος 23/5
				ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. 'Αιμπούργο 10/4 για Βεγγάζη
				ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	ε. Μπάρρου 7/6
				ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
				ΑΡΙΩΝ	73	13633	δ. Σουέζ 27/5
				ΑΡΙΩΝ	57	9999	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Λάγος 23/5
				ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.	76	10801	δ. Παναμά 31/5
				ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	α. 'Αιμπούργο 7/6
				ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	α. Μόδου Μαρουγκανού 11/5
				ΑΡΚΑΙΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	δργεί Πειραιά
				ΑΡΚΑΙΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	δργεί Στυλίδα
				ΑΡΚΑΙΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.	65	10987	δργεί Στυλίδα
				ΑΡΚΑΙΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Στέζου 4/6 για Μάλτα
				ΑΡΚΑΙΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	δργεί Στυλίδα
				ΑΡΚΑΝΟΡΣ	75	8826	α. Στυλίδη 4/6
				ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Π. Κέμπλα 7/6
				ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Π. Μάντρυν 2/6
				ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	δργεί Πειραιά
				ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	δργεί Ήπειρο
				ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Νέα 'Ορλεάνη 2/6
				ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	δργεί Κουβέτη
				ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	δργεί Πειραιά
				ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Βιτόρια 27/5
				ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Π. Σάδι 4/5
				ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	α. Χόκ Κόκγ 24/5
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Βανκούβερ 3/6
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	δργεί Πειραιά
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	δργεί Γκέντ
				ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Κεμπέκ 3/5 για Μπαγκλαντές
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	δ. Σάδι 3/5
				ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Παναμά 2/5 για Ν. Κορέα
				ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δργεί 'Αλιβέρι
				ΑΣΙΑ	67	9525	δ. Κωνιπόλη 1/5
				ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Καράτη 5/6
				ΑΣΙΑΤΙΝ (μ.)	71	70481	δργεί Πειραιά
				ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Νταρμά 27/5
				ΑΣΔΕΙ'Υ.	70	13363	α. Νέα 'Ορλεάνη 27/5
				ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Πειραιά 1/6 για Κούβα
				ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δργεί Πειραιά
				ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Βενετία 3/6 για Πειραιά
				ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δργεί 'Ελευσίνα
				ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	δργεί Γαλαξείδη
				ΑΣΤΕΡΟΠ'ΙΝΤ	72	13136	ε. Τέντα 3/5
				ΑΣΤΗΡ	60	6134	α. Καζαμπλάκι 3/6 για Τύνιδα
				ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	δ. Θέραντες 'Αιλαντ 17/5
				ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Μίνα άλ Φαχάλ 22/5
				ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	δργεί Πειραιά
				ΑΣΤΥΑΝΑΞ	75	38611	δ. Π. Σάδι 4/6
				ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	δ. 'Ελινορ 3/6
				ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΤ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Ύρκη 6/6
				ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	δ. Παναμά 6/6

ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	69	13341	ε. Βομβάτη 14/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.....	68	10544	άργει Έλευσίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	ε. Βαλτιμόρη 4/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔ.....	43	7176	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235	α. Μπουένος "Άύρες 20/5	ΓΙΑΝΝΑ Α.....	57	3894	άργει Χαλκίδα
ΑΤΖΙΔΙΤΥ.....	59	10364	άργει "Αστακό	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ.....	58	2624	ε. Πειραιά 10/3
ΑΤΙΑ Κ. (δ.).....	72	105013	α. Ν. "Ορλέαντ 30/5	ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	11194	άργει Πειραιά
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	άργει Μαλάγκα Μπαΐ	ΓΙΑΝΝΗΣ.....	71	8494	ε. Σέτε 10/5
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	άργει "Αμυτερνταμ	ΓΙΑΝΝΗΣ.....	72	1598	α. "Αλεξανδρεία 21/5
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΠΡΑΟΥΣΕ	71	7232	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.....	77	14782	προσάραξη 19/4
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΚΑΪ'	62	4916	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.....	69	2932	α. "Αιμέρρος 5/6
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΤΣΟΪ'	78	5868	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.....	81	16500	α. Μπότυουντ 20/5
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Μπ. "Άύρες 2/6	ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.....	81	5491	α. Γκντάνσκ 16/5 για Ρόττερνταμ
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	άργει Πειραιά
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Πειραιά 10/5	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.....	71	9093	δ. Σουέζ 26/4 για Κίνα
ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	άργει Πόρτμοντσρυ
ΑΤΑΝΑΤΙΚΟ	67	6103	ε. Αλεξανδρεία 13/1	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.....	65	21374	άργει Πειραιά
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	77	35706	ε. Χακάτα 15/5	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ.....	77	19284	άργει Πειραιά
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	63	6246	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ.....	70	9087	άργει Έλευσίνα
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	60	5788	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. "Αλεξανδρεία 5/6
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΣΤΑΡ.	68	10182	ε. Λάγος 12/5	ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.....	53	3524	άργει Σαρζά (ΕΠΩΔ.)
ΑΤΑΣ	77	11804	α. Μάλτα 19/5	ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (δ.).....	65	28601	α. Μίνα όλ Φαχάλ 23/5
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	άργει Αλιθέρι	ΓΙΟΥΑΛΑ.....	68	9717	α. Κύκτοντ 20/5
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Μομπάσα 25/5	ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ.....	61	7585	ε. Μπεντι 29/9
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Ντόρερ 5/6	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ.....	61	10671	άργει Στυλίδα
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Ντώρμπαν 25/5	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ' ΙΝΤ.....	67	13091	α. Πάνταγκ 6/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Σαβάνα 3/6	ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	71	9508	άργει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές	ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	57	4734	άργει Σέτε
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	άργει Στυλίδα	ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ.....	60	3847	άργει Πειραιά
ΑΥΔΙΣ	72	16402	ε. Κόχ Μπαχάρ 29/3	ΓΙΟΥΝΙΤΠΕΡ.....	52	8129	άργει Λευκάδα
ΑΥΔΙΣ	79	10993	α. Αδελαιδά 2/6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΟΥΣ.....	60	5977	άργει Τρινκούμηλη
ΑΥΓΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άργει Χαλκίδα	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ.....	64	7435	α. Ρίο Ιανέριο 17/4 διά Ίραν
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	άργει Ελευσίνα	ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275	α. Μπουένος "Άύρες 17/5
ΑΥΡΑ	68	9624	άργει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΚΑΡΙΕΡ.....	73	16095	ε. Μπουένος "Άύρες 1/6
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	ε. Πειραιά 20/5	ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ.....	72	17971	α. Πειραιά 7/6
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΣΕΡ	73	6680	α. Ντώρμπαν 5/6 για Εύρωπη	ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	77	14274	ε. Τζέντα 3/6
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	άργει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ'	74	19702	δ. Σουέζ 8/4
ΑΦΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άργει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ.....	66	10073	ε. Μπαντάρ "Αμπάς 29/3
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	άργει Αλιθέρι	ΓΙΩΡΓΗΣ.....	73	9290	άργει Στυλίδα
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργει Γκέντ	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.....	67	2920	ε. Έλευσίνα 11/6
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	άργει Πειραιά	ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.).....	62	10163	ε. Μπουένος "Άύρες 19/5
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	άργει "Αμοτερνταμ	ΓΚΑΖ ΑΔΑΝΤΙΚ (δ.).....	65	2986	α. Φουτζέρια 1/6
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 20/5	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	3998	α. "Αλεξανδρεία 3/6 για Ελλάδα
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Λεμεσός 6/6	ΓΚΑΪ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739	ε. Πειραιά 27/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	62	13017	α. "Αντες 25/4 για Σίρι Τιάλ.				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άργει Τρινκούμηλη				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σάδι 5/6 ντ Πειραιά				
ΒΑΓΙΑ.....	69	9985	α. κεμπτες 3/5 για Έλ Τζαζάρ	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΓ' ΙΝΤ.....	83	21200	ε. Ρουέν 2/6
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	δ. Παναμά 4/6	ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	60	7669	ε. Έλανινόρ 25/5
ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	δ. Έλαινόρ 3/5	ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ.....	48	1192	άργει Λαύριο
ΒΑΠΟΡΙΑ.....	67	14720	άργει Γαλαξείδι	ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άργει Αργοστόλι	ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ.....	62	4823	άργει Πειραιά
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 3/6	ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991	δ. Γιβραλτάρ 1/6
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Γιβραλτάρ 13/5	ΓΚΛΟΜΠΑ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	58	8058	άργει Μασδόμα
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	άργει Στυλίδα	ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.).....	67	48717	α. Τουμπάρδο 17/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργει Αλιθέρι	ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002	α. Πειραιά 30/5
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Αμερίδα 2/6	ΓΚΟΛΕΜΗ.....	65	5836	α. Ρόττερνταμ 13/4
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ	77	3827	ε. Συγκαπούρη 29/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	68	16275	ε. Πειραιά 31/5
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. Σάντος 28/5	ΣΤΡΙΑ.....	73	16439	ε. Ν. "Ορλεάνη 6/6
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άργει Λευκάδα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ.....	76	13036	α. Ν. "Ορλεάνη 31/5
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Γοκόχαμα 31/5 για Καβασάκι	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439	ε. Ταμπικο 31/5
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ντώρμπαν 22/5 για Βιτόρια	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959	α. Ν. "Ορλεάνη 28/5
ΒΕΝΗ	58	13871	άργει Αντίκρια	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ.....	68	11148	άργει Πειραιά
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μεθίλ Ρόδη 27/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	13027	α. Ν. "Ορλεάνη 2/6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕ (δ.)	74	38178	α. Τερψτή 25/5 για Αύγουστα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ.....	74	16439	ε. Ν. "Ορλεάνη 28/5
ΒΕΡΑ	65	20806	ε. Αμέρρα 27/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ.....	77	16432	α. Ν. "Ορλεάνη 22/5 για Νορβηγία
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	δ. Ντόρερ 25/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ.....	68	16275	άργει Ρίβερ Φώλ
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Μπιόδας 19/4	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027	άργει Ν. Ορλεάνη 25/5
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	ε. Ρουέν 4/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531	δ. Παναμά 24/5
ΒΗΤΑΝΑ ΜΠΑΛΑ	63	9269	α. Ρουέν 26/5 για Μόντρεαλ	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ.....	65	16903	α. Τζέντα 1/4
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	α. Ρουέν 30/4 για Θεσσαλονίκη	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.....	65	7952	ε. Μπαντάρ "Αμπάς 22/5
ΒΙΒΗ	59	4532	άργει Πειραιά	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027	α. Ν. "Ορλεάνη 24/5
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	άργει Ελευσίνα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148	άργει Στυλίδα
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 7/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΠΤ.....	72	12919	ε. Ν. "Ορλεάνη 28/5
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	ύπο παραλαβή	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919	α. Ν. "Ορλεάνη 25/5
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	άργει Πειραιά	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	13036	ε. Ν. "Ορλεάνη 6/6
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Μαρακάμιο 14/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ.....	77	14531	α. Λ. "Αντέλες 28/4
ΒΙΟΔΑΝΤΩ (δ.)	72	11974	άργει Αλιθέρι	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ' ΙΝΤ.....	78	14531	α. Μαζανίλο 19/5
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Χιούστον 31/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΑΣ.....	68	10397	ε. Σάντος 18/5
ΒΙΠΚΕ	71	6717	άργει Μασσαλία	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	78	14800	δ. Παναμά 1/6
ΒΙΡΤΝΙΑ Μ.	58	7058	άργει Ελευσίνα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ.....	72	12959	α. Ν. "Ορλεάνη 28/5
ΒΟΜΑΡ	71	16313	άργει Στυλίδα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036	α. Ν. "Ορλεάνη 6/5
ΒΟΡΡΑΣ	70	31464	προσάραξη 20/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200	α. Σάν Νικολάς 26/5
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άργει Ελευσίνα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ.....	72	43479	α. Ν. "Ορλεάνη 12/5
ΒΟΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	άργει Βεραρκόρου	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ.....	69	11148	άργει Πειραιά
ΒΟΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άργει Χαλκίδα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	77	13027	ε. Καρθαγένη 22/5
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει Πειραιά	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531	α. Λ. "Αντέλες 2/6 για Γκουάιμας
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ (μ.)	67	35041	α. Ν. "Ορλεάνη 1/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ.....	75	13036	ε. Ν. "Ορλεάνη 2/6
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	άργει Ηγουμενίτσα	ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ.....	67	20178	ε. Ταύλα 2955
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ Γ	56	1581	α. Γένοβα 22/5 για Πειραιά	ΓΚΟΥΑΙΤ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	77	10076	ε. Σιγκαπούρη 3/4
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ Η	61	7116	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΑΙΤ ΚΟΜΜΟΤΟΡ.....	70	12379	άργει Μπάρα
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΙΙ (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΑΙΤ ΛΑΚ.....	62	3144	έπωληθη Πακιστανούς διαλυτές
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ Ζ	52	1699	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΑΙΤ ΛΑΤ'ΟΝ.....	64	10141	α. Σουάμπα 1/6 για Ίραν
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ Ζ (δ.)	61	18796	α. Π. Ντέ Μπούκ 25/3	ΓΚΟΥΑΙΤ ΛΗΝΤΕΡ.....	73	59193	α. Κασσιούνγκ 13/5 για Σιγκαπούρη
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΖΕΡΟΣΖΟΣ	66	30647	άργει Αλιθέρι	ΓΚΟΥΑΙΤ ΜΑΔΕΡ.....	66	36276	α. Ρόττερνταμ 10/5 (σημ. Κύπρου)
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΖΕΡΟΣΖΟΣ	56	1581	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΑΙΤ ΤΑΡΓΚΕΤ.....	67	38636	α. Ν. "Ορλεάνη 22/5
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΖΕΡΟΣΖΟΣ	61	18634	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΑΙΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	71	12202	δ. Σουέζ 27/1
ΒΟΥΖΑΝΤΟΣ ΖΕΡΟΣΖΟΣ	61	1545	α. Ν. "Ορλεάνη 14/5				

ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	δργεις Έλευσις	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	δργεις Γάνδη
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΝΤΦΡΟΣ	62	1427	ε. Πειραιά 1/6	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	δργεις Μπάρα
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	δ. Σουέζ 1/6	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ο. Ορανδεστάντ 30/5
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Μαδράς 5/5	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ο. Τζέντα 4/6
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Τάμπα 2/6	ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Τζέντα 4/6	ΕΛΙΖΑ	58	12025	ε. Πειραιά 15/4
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Π. Μωχ. Μπν Κασίμ 20/4 γιά Ντώρμπαν	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	ο. Μπουενος "Άρες 4/6
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	α. Κρύφταν 27/5	ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Μπρέξ 20/5	ΕΑΚΑ	64	18044	ε. Τσιταγκονής 31/5
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Γιβραλτάρ 5/6	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	δργεις Πειραιά
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Μπουσάν 6/5	ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΝΤΗΑΛ	72	8987	δργεις Πειραιά
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ Ι.	75	19451	ε. Φιλαδέλφεια 23/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098	δ. Π. Σάδι 3/6
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΚΙΝΖΙΝ (δ.)	80	40357	α. Μπέρρυ Χέντ 7/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΟΡ	78	17172	ο. Ν. Ύόρκη 1/6 γιά Πειραιά
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Π. Σάδι 28/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	62	6846	ε. Πειραιά 3/6
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	α. Ρότερντα� 31/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	ο. Τζέντα 3/6
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΔΙΑΤΥ	67	22817	α. Ροζάριο 3/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	ο. Τζέντα 29/5
ΓΟΥΩΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	ε. Πειραιά 16/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	ο. Ν. Ύόρκη 31/5
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Βιτόρια 20/4 γιά Μπαθναγκάρ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	δ. Σουέζ 2/6 γιά Πειραϊκό Κόλπο
ΓΡΕΤΟΣ	59	9191	δργεις Γαλαξεΐδη	ΕΛΛΕΝΙΚ ΔΗΝΤΕΡ	62	8927	δργεις Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Ν. Ύόρκη 1/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	61	7293	δργεις Πειραιά
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	δ. Κονιπόλη 24/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	ο. Ντουάρα 15/5
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δργεις Αργοστόλι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΕΙΝΥ	60	7297	δργεις Έλευσίνα
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	α. Λ. Πάλμας 3/6	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	62	8927	ε. Πειραιά 9/3
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10588	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σαρζά 10/4
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	δργεις Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Καράτοι 5/6
ΔΕΜΑΡΤ	64	8226	δργεις Αμστερνταμ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Τσιλίνα 6/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Ροζάριο 7/6 γιά Κούβα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	δργεις Παλέρμο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Θεούτε 12/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Φλέιτσου 556
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δργεις Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Ήοτ λόντον 24/5 γιά ΗΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	δργεις Αστακό	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Πειραιά 2/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α ΙΙ.	63	10085	α. Πειραιά 25/5 γιά Ντακάρ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	δργεις Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δργεις Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Σαβάννα 6/6 γιά Τζέντα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δργεις Στυλίδα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	α. Σουάμπτα 1/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στό Μπαντάρ 'Αμπας 16/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	72	13098	ε. Τεργέστη 5/6
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Παναμά 6/6	ΕΛΛΗΝ	58	6391	δργεις Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 5/6	ΕΛΛΗΝ	76	11282	ύπο παραλαβή
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	δ. Σουέζ 13/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	α. Ντουλούθ 3/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Ιμινιχάρ 26/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. Βέραβαλ 5/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	ε. Φιλαδέλφεια 5/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 17/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	ε. Γάνδη 30/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Αντεν 13/4	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Ρότερνταμ 4/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δργεις Μπαντάρ 'Αμπας	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Ιμινιχάρ 11/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Ναμίπιτς 8/6	ΕΛΛΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Φός 3/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	δργεις Πειραιά 4/8	ΕΛΜΠΕΛΑ III	69	12102	ε. Ρανγκούν 29/4
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	δργεις Γαλαξεΐδη 11/7	ΕΛΟΝΑ	69	6162	ε. Ιζόλα 5/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	δργεις Λισσαβώνα	ΕΛΟΣΖΕΑΝ	65	17847	δ. Π. Σάδι 17/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	προσδράξει 1/2	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Γένοβα 3/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	δργεις Πειραιά	ΕΛΑΠΑΝ	67	5487	ε. Π. Σάδι 25/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	δργεις Πειραιά	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	δργεις Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	δργεις Πειραιά	ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	έπωλα. διλοδαπούς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Μπαχρέν 456
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ	63	6380	α. Άλεξανδρεια 4/6	ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	δ. Σουέζ 24/5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Γιβραλτάρ 17/5	ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντώρμπαν 2/6
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δργεις Έλευσίνα	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	δ. Παναμά 4/5 γιά Κίνα
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8872	δργεις Στυλίδα	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	δργεις Σετούπιτλ
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	60	8888	προκειται νά μετων. «Lydra»	ΕΜΟΥΟΙ (δ.)	58	20590	δ. Κυνιπόλη 29/5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δργεις Μίνα Σκρ	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 28/5
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (δ.)	58	13105	δργεις Πειραιά	ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δργεις Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Ντώρμπαν 30/4	ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ.	72	10013	α. Αμβούργο 9/5 γιά Αβάνα
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Νιούσατολ 6/6	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σόχη Κόγκ 2/6 γιά Κόμπε
ΔΙΔΩ	70	10378	ε. Άλεξανδρεια 3/6	ΕΠΙΜΗΝΙΔΗΣ	73	8927	δ. Παναμά 24/5
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	δργεις Ίβάνκη	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δργεις Πειραιά όπω 20/8
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	δργεις Λευκάδα	ΕΠΟΣ	77	9786	δργεις Πειραιά
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	δργεις Πειραιά	ΕΠΤΑ	78	6053	δργεις Έλευσίνα
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	προσδράξει 3054	ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	δ. Σουέζ 29/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δργεις Σαλαμίνα	ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ.	65	15765	α. Πειραιά 1/6
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δργεις Έλευσίνα	ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	δργεις Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	δ. Κεύμαν Μπράκ 17/5	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	δ. Παναμά 4/6 γιά Ειρηνικό
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΗΝΙΟ	65	16405	δργεις Πειραιά
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	ε. Μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	δργεις Πειραιά
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΜΗΣ	72	15951	δργεις Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Φός 23/5	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 2/6 γιά Θεσσαλονίκη
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Κολούμπια ρίβερ 5/5	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Ν. Ύόρκη 22/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398	ε. Τάουνοβιλ 9/5	ΕΡΟΪΤ ΚΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	δ. Π. Σάδι 16/3
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Χάλιφας 28/5	ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Άλεξανδρεια 6/6
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ε. Ντώρμπαν 28/5 *	ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Μπαχρέν 3/6 γιά Σιγκαπούρη
ΕΒΙΑ	61	10029	δργεις Μπάρα	ΕΥΑ	59	11894	δργεις Αστακό
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Μπρέμερχαρδεν 7/6	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	δργεις Πειραιά
ΕΒΡΟΣ	62	20372	δργεις Γαλαξεΐδη	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Άλεξανδρεια 15/4
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	δργεις Τρικομάλι	ΕΥΑΓΓΕΛΕΟΣ Δ.	74	6942	α. Πειραιά 6/6
ΕΘΝΟΙ (δ.)	75	125947	δργεις Πειραιά	ΕΥΑΓΓΕΛΕΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	δργεις Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δργεις Στυλίδα	ΕΥΑΛΗ	59	7059	δργεις Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ε. Γκότενμπουργκ 28/9 (έπισκευες)	ΕΥΒΟΙΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	63	8454	δργεις Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.	58	7762	δργεις Στυλίδα	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χάιφα 6/6 γιά Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	ε. Σ. Νέπτων τετ Μαρμόρις 12/5 (Παν.)	ΕΥΗ Η.	67	14569	α. Βαλτιμόρη 28/5 γιά Ν. Όρλεαντ
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	ε. Ροζάριο 14/5	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Σ. Τζάν 6/6
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δργεις Έλευσίνα	ΕΥΘΑΙΔΑ	72	29148	ε. Αίολ 30/5
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	ε. Νάπολη 6/6	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Φρημάντη 3/6
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	δργεις Στυλίδα	ΕΥΛΑΙΑ	59	8830	δργεις Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	ε. Τομακούδι 28/5	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Γιβραλτάρ 31/5
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	δργεις Πειραιά	ΕΥΡΠΟΣ ΕΠΠΡΕΣ	56	2672	δργεις Αστακό
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Χιούστον 27/4	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	μεσογειακές μεταφορές
ΕΚΑΛΙΡ	63	13841	δργεις Πειραιά	ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ.	59	8222	ε. Οδη Σάδι 26/5
ΕΚΤΟΝ	62	11428	δργεις Γαλαξεΐδη	ΕΥΡΩΠΗ ΙΙΙ.	60	8242	δργεις Πειραιά
ΕΚΤΟΡ	70	16258	α. Άλεξανδρεια 3/6	ΕΥΤΕΡΗΝ	57	7165	α. Σήρνες 5/6
ΕΚΤΟΡ	75	14523	ύπο παραλαβή	ΕΥΤΥΧΙΑ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Θέσσαλο 2/6	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	65	10344	δργεις Χαλκίδα
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ύπο παραλαβή	ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΓΙ	79	10996	δ. Νίδερερ 20/

ΖΥΓΟΣ.....	69	3490	άργει 'Αστακό		KΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ.....	58	6359	άργει Γαλαξείδι
ΗΒΗ.....	79	16376	α. Ρ. Γκράντε 30/5 (σημ. Αιβ.7		KΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	στή Χαλκίδα
ΗΒΗ.....	70	2865	μεσογειακές μεταφορές		KΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	ε. Λισσαβώνα 24/4
ΗΓΚΑ.....	58	1590	άργει Σ. Χουν (ΕΠΟΛΗΘ)		KΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ.....	66	16048	στή Χαλκίδα
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ.....	81	4617	α. Αύγούστα 26/5 για Πειραιά		KΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	άργει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Γιοκοχώμα 27/5 για Βανκούβερ		KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ.....	72	16366	ε. Μπέρυς Χάρμπορ 5/6
ΗΛΙΟΣ.....	62	10750	άργει Στυλίδα		KΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΡΕΔΗΣ.....	60	9319	άργει Στυλίδα
ΗΡΟ.....	65	23390	άργει Λιασσώνα		KΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	ε. Μόμπιλ 21/5
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700	ε. Π. Κάιζερ 3/6		KΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	άργει Ελευσίνα
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018	άργει 'Αργοστόλι		KΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.).....	72	58185	α. Ράς Τανούρα 30/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	άργει Λονδίνο		KΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Λ. 'Αντζελες 6/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052	ε. Μπιλμπόρ 6/6		KΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	άργει Βούβαλη
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.)	77	76088	α. Νικέν Τέρη. 9/5		KΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ε. Φιλαδέλφεια 3/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.....	76	37650	ε. Κό Σιχάνγκ 18/5		KΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.....	72	16207	στή Μπαντάρ 'Αμπας
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15660	ε. Βούβλα 31/5		KΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	α. Νιαμάρι 4/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15660	α. Χόρκ Κόγκ 19/5		KΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	ε. Ροζάριο 5/6
ΘΑΝΑΣΗ Σ. (δ.).....	65	30490	δ. Παναμά 29/5		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	άργει Νουεβίτας
ΘΑΝΙΚΙ.....	61	9516	άργει Πειραιά		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....			
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.....	64	4626	άργει Πειραιά		LΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	76	123648	α. Τζένταν 2/6
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732	α. Πειραιά 1/6 για 'Αλγερία		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....			
ΘΑΣΟΣ (δ.).....	58	12532	άργει Πειραιά		PΑΤΕΡΑΣ.....	77	21194	α. Μπουνόνς 'Αύρες 20/2
ΘΑΣΟΣ Α' ΙΑΝΤ.....	76	9444	ε. Σάντος 5/6		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.....	61	13338	δ. Κωνίπολη 29/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986	α. Σάν Πέντρο για 'Ελλαδα		KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	66	19595	α. Ροζάριο 31/5
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.....	58	9585	άργει 'Αντικύρα		KΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	9038	ε. Ρανγκούν 25/5
ΘΕΑΝΤ.....	69	10650	άργει Σόλεντς		KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	δ. Σουέζ 4/6
ΘΕΟΚΟΣ.....	78	16685	ε. Κοατζακόλακος 23/5		KΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23888	ε. Άλεξανδρεια 22/5
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΟΡ.....	68	35477	άργει Πειραιά		KΑΡΙΝΑ.....	67	41914	άργει Σετούμπιτλ
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.).....	60	19674	α. Ταρδέλοντ 12/5		KΑΡΙΝΑ.....	56	4870	άργει Γουόρρι
ΘΕΟΔΟΣΙΑ III.....	69	1599	α. Λάς Πόλμας 30/4		KΑΡΑΟΒΑ.....	75	29314	α. Μπουνόνς 'Αύρες 29/5
ΘΕΟΔΟΣΙΑ IV.....	62	811	α. Θέσουτα 20/5		KΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	α. Σιγκαπούρη 22/4
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.).....	65	33683	α. Φός 24/2		KΑΡΟΛΙΝΑ.....	66	5581	ε. Ίνταν 26/5
ΘΕΟΔΟΡΟΣ.....	61	8456	α. Βενετία 5/6		KΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	π. Ιζέντα 7/3
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ.....	68	10722	α. 'Αλεξανδρεια 28/5		KΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872	άργει Πειραιά		KΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	
ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/5		KΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	10886	υπό παραλαβή
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863	άργει Στυλίδα		KΑΡΥΑΤΙΣ.....	57	2466	ε. Κούς Μπαΐ 29/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.).....	62	25717	α. Τενερίφε 28/5		KΑΣΟΣ.....	76	14983	άργει Πειραιά
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.).....	62	24749	άργει Φορταλέζα		KΑΣΣΑΝΑΡΑ.....	69	14318	α. Ντώρμπαν 4/6
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000	καθέλκι. Ναγκασάκι 6/8/82		KΑΣΙΑΣ.....	72	16704	ε. Ταμπικο 23/5
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380	ε. Βανκούβερ 1/6		KΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ.....	59	4632	άργει Χαλκίδα
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ.....	77	10460	α. Ροζάριο 30/3 για Κούβα		KΑΣΤΑ ΣΗΛΑ.....	68	26537	ε. Πειραιά 6/2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992	άργει Κούβα		KΑΣΤΑ ΠΡΑΓΓΤ.....	58	2448	ε. Μαπούτο 13/5
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540	άργει Γλασκώβη		KΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	57	1235	άργει Χαλκίδα
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	79	13889	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 24/5		KΑΣΤΡΟ.....	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΘΙΑΚΙ (δ.).....	62	22222	πρός διάλυση Φορμόδα		KΑΣΤΡΟ Κ.....	54	5955	άργει Πειραιά
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.).....	68	43339	ε. Μέθυλ Ρόντ 20/3		KΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061	ε. Άλεξανδρεια 12/5
ΙΑΠΕΤΟΣ.....	63	14336	α. Μούτσα 19/5		KΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	α. Ισκεντερούν 21/5
ΙΑΣΩΝ.....	70	11489	άργει Λονδίνο		KΑΤΕΡΙΝΑ Α.....	61	2499	α. Μασαλία 31/5
ΙΚΑΝ.....	58	2882	άργει Πειραιά		KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.).....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΘΕΡ.....	67	4390	δ. Π. Σάδι 4/6		KΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	α. 'Αμβωργο 5/6
ΙΚΤΙΝΟΣ.....	69	11489	άργει Στυλίδα		KΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	ε. Σάντος 21/5
ΙΝΝΑΡΕΝ.....	58	8931	άργει Πειραιά		KΑΤΕΡΙΝΑ Κ.....	80	15979	α. Σουάμπα 4/6
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΙΤΥ.....	51	3640	άργει Χαλκίδα		KΑΤΙΑ (δ.).....	61	12959	α. Σιγκαπούρη 26/5 για Τζακάρτα
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΛΓΚ.....	60	8109	άποθήκη στο Π. Σάδι		KΑΤΙΕ.....	60	10187	άργει Γαλαξείδι
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ.....	83	20960	υπό παραλαβή		KΑΤΙΕ.....	69	5068	ε. Στοκχόλμη 27/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ.....	73	15498	άργει Αλιβέρι		KΑΤΙΝΑ (δ.).....	66	38878	ε. Μέθυλ Ρόντ 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	30571	ε. Βρέστη 30/5					
ΙΟΝΙΚ (δ.).....	66	45251	άργει Αλιβέρι					
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	ε. Καράτοι 1/6					
ΙΟΣ.....	57	2875	άργει 'Αστακό					
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Πειραιά 4/6					
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ.....	72	7006	ε. 'Ανναμπά 27/5					
ΙΡΙΣ (δ.).....	56	11556	ε. Ιντούν 16/2					
ΙΡΙΣ.....	72	4999	άργει Χαλκίδα					
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166	α. Ριό Γκράντε 2/6					
ΙΩ.....	69	8909	δ. Σουέζ 23/5					
ΙΩΑΝΝΑ.....	65	10232	ε. Ρεσίφε 6/5					
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075	δ. Σουέζ 22/5					
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	68	9631	ε. Ρεσίφε 16/5					
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	61	6950	άργει Έλευσίνα					
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	άργει Έλευσίνα					
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	58	3090	άργει 'Αστακό					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	α. Χάμιλτον 2/6					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Βέρακρούζ 19/5					
ΙΩΝΙΑ.....	71	11506	άργει Λονδίνο					
ΙΩΝΙΑ (δ.).....	80	44195	α. Φιλαδέλφεια 12/5					
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	άργει Πειραιά					
ΚΑΒΑΚΟ.....	53	5239	άργει Χαλκίδα					
ΚΑΒΟ ΓΙΩΣΟΝΑΣ.....	67	10322	α. Γιοκούδαμα 20/5					
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΖΟΣ.....	68	10322	δ. Σουέζ 21/4					
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.).....	69	50998	άργει Πειραιά					
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772	ε. Ν. 'Υρκην 1/6					
ΚΑΒΟ ΕΦΙΑΣ.....	61	21305	άργει Πειραιά					
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	α. Ιταζάι 23/4					
ΚΑΘΡΙΝ.....	63	8293	ε. 'Αβίλες 26/5					
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285	ε. Πειραιά 10/5					
ΚΑΙΤΗ.....	65	23391	α. Λείσες 28/5					
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309	άργει Πειραιά					
ΚΑΛΕΝΤΖΙ.....	64	7558	άργει Πειραιά					
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	34498	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/5					
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ.....	60	4240	άργει Γάνδη					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	69	11329	ε. Ρότερντον 4/6					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938	α. Γκουάιμας 22/4					
ΚΑΛΑΜΑΡ.....	51	6199	άργει Λουδάτα					
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	άργει Πειραιά					
ΚΑΛΥΨΩ Ν.....	69	11430	δ. Π. Σάδι 4/6					
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Ντώρμπαν 2/6					
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	ε. Βέρακρούζ 19/5					
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	58	12633	άργει 'Αστακό					
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.).....	79	19037	ύπο παραλαβή					
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.).....	53	15882	πρός διάλυση Πακιστάν					
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	78	151225	ύπο παραλαβή					
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	71	4960	ε. Κωνίπολη 20/5					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ.....	77	10459	ε. Ιοκεντερόντα 26/5					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	ε. Κόμπε 2/6					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	άργει Χαλκίδα					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗ II.....	73	9219	δ. Μπρουναμπούτελ 13/5					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	άργει Όλυ Κάδρ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24668	άργει Χαλκίδα					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.....	68	15355	άργει Πειραιά					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	α. Π. Σάδι 2/6					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	άργει Στυλίδα					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	προσαραγμένο 'Αλιβέρι					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ.....	69	14807	άργει Στυλίδα					

ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	64	4772	ε. Σουέζ 29/54	ΑΥΔΙ.....	70	14878	δ. Σουέζ 5/6
ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.....	58	9878	άργει Λαύριο	ΑΥΔΙΑ.....	64	6547	α. Μηλιγιόδο 3/6
ΚΟΦΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	66	5153	ε. Βουβάδη 26/5	ΑΥΡΑ.....	64	41914	άργει Στευμπάτλ
ΚΡΑΝΑΟΣ.....	59	3354	ε. Μπαρπάντον 1/6 (σημ. Παν.)	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Συγκαπούρη 23/5 *
ΚΡΑΝΤΟΡ.....	47	1534	άργει Έλευσίνα	ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	άργει Ανναμά
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	60	3995	α. Αγ. Δωματίου 27/3	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Π. Όρντας 31/5
ΚΡΑΤΙΝΟΣ.....	69	6475	δ. Ντόρεν 9/4	ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	α. Μηλιχά Μηλάνκα 17/3
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.....	75	6084	α. Κοσταζακοδάλος	ΜΑΙΡΗ Κ.....	72	4990	ε. Θεσσαλονίκη 14/6
ΚΡΕΣΤΕΝΑ.....	67	1788	ε. Σεβίλη 25/11	ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	α. Ματσιώρ 25/5
ΚΡΕΩΝ.....	68	12660	α. Τζέντα 1/6	ΜΑΙΡΟΥΛΑ.....	63	14203	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	58	3914	α. Σ. Χοστ 2/6/82	ΜΑΙ'ΥΣΑΝ ΙΙ.....	58	5376	ε. Τοταγκόδη 17/5
ΚΡΗΤΗ (δ.).	69	34169	α. Ν. Ορλέανην 3/6	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	64	9504	α. Αμέρρα 6/6
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	ε. Πιοκόχαδη 29/5	ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Ίντσον 25/5	ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Αύγουστα 4/6	ΜΑΝΘΩΣ.....	77	5874	α. Λάγος 3055
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ.....	78	10832	α. Κόμπη 27/5	ΜΑΝΙΑ.....	68	2918	μετον. «ΧΑΡΗΣ»
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	δ. Ντόρεν 24/5	ΜΑΝΝΑ (δ.).....	70	65223	α. Χόδουν Πόιντ 5/6
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζένα 4/6	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300	α. Γιοκοχώμα 24/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832	δ. Κωνιόλη 2/6	ΜΑΝΤΟ Ζ.....	72	17432	μετον. «Sherene» (σημ. Παν.)
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ.....	82	11500	ε. Πιοκόχαδη 26/5	ΜΑΝΤΟΔΥΝΑ (δ.).....	83	32000	α. Ν. Ορλέανη 23/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	στό Γκντάνακ (συμπλήρωση)	ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.....	80	5511	α. Μηλόγιον 3/6 (σημ. Λιβ.)
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙΤ.....	79	10832	α. Κόμπη 27/5	ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.....	62	15405	ε. Πειραιά 9/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗΗ (δ.)	74	61054	δ. Πάλιοντα 4/6	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	α. Τάμπα 10/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	ε. Τζένα 31/5	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ.....	71	9372	άργει Ρίθερ Μπλακούσωτερ
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κωνιόλη 31/5	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ.....	58	9163	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ.....	82	11500	ε. Πιοκόχαδη 26/5	ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ.....	68	18525	άργει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΟΥΛΜΠΟΣ.....	78	17149	δ. Παναμά 3/6
ΚΡΙΟΣ.....	75	7028	α. Μπιλάριο 4/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	δ. Παναμά 24/5
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Λ. Πάλιας 21/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	36264	α. Ρίο Γκράντε 29/5
ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500	ε. Κεμπέκ 2/6
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	72	10078	α. Σάν Χουάν 30/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	δ. Κυνιτόπολη 7/5
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	α. Ούκαμπούσον 22/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΓΙΟΝ.....	68	57204	έπτωληθη
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	α. Λ. Πάλιας 1/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΛΑΟΣ.....	74	33147	ε. Ίνσιλια 4/6
ΚΡΟΥΣΕΣ'ΙΝΤΕΡ.....	58	1596	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΥ'ΓΕΤΟΣ.....	82	32300	δ. Γιβραλτάρ 26/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 18/5	ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	άργει Πειραιά
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤ'Κ.....	62	8967	α. Μη. «Άιρες 14/5
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	άργει Πειραιά	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	δ. Γιβραλτάρ 6/6
ΚΥΘΗΝΟΣ.....	62	4784	α. Τζένταν 28/5	ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	ε. Κούπτε 2/6
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γένοβα 5/6	ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	ε. Γκήλονγκ 29/5
ΚΥΜΑ.....	71	17355	α. Γκρέιντζαουθ 25/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	66	18155	άργει Τρινκομάλη
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	66	7758	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.).....	66	15404	ε. Μόμπιτ 26/5
ΚΥΡΑ.....	63	10032	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.).....	58	11849	άργει Αστοκό
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	60	10748	άργει Άργοστόλι
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	α. Π. «Αντζέλες 11/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.....	49	6607	άργει Χαλκίδα
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	άργει Αστακό	ΜΑΡΓΚΩ (δ.).....	76	81106	άργει Ελευσίνα
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	α. Καβασάκι 19/5	ΜΑΡΤΓΚΩ	58	2966	ε. Πειραιά 24/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	δ. Σουέτ 21/4	ΜΑΡΕΛΙΑ.....	63	15929	α. Π. Ελιζαμπέθ 20/5
ΚΩΣΤΑΣ.....	60	6808	α. Πειραιά 25/5	ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	α. Κουβέτ 4/6
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3746	α. Αύγουστα	ΜΑΡΦΑΚΙ (δ.).....	70	17485	α. Μίλφροντ Χάβεν 6/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	άργει Πειραιά	ΜΑΡΠΙ.....	74	8925	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ.....	61	13271	δ. Κωνιόλη 16/5	ΜΑΡΙΑ (δ.).....	65	47544	ε. Σ. Ποίτινγκ Πόιντ 26/5
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ.....	70	9101	άργει Λευεόδ
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ Α.....	59	5379	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΗΣ.....	65	14088	άργει Πειραιά *	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	62	3199	άργει Πειραιά
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	68	4350	ε. Κωνιόλη 12/5	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	ε. Εινυάκι 23/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ.....	68	4350	ε. Μομπάσα 13/5	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ.....	70	9565	άργει Πειραιά
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.....	54	2698	ε. Πειραιά 4/2	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	δ. Π. Σάβι 1/6
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	56	10542	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069	ε. Λάγος 22/5
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	α. Φρημάντλ 7/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Αμβέρο 3/6	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	άργει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	65	7952	ε. Φλάσινγκ Ήστ 13/5	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	ε. Πειραιά 21/5
ΛΑΙΔΗ'ΟΝ ΦΦ ΠΑ'ΓΡΙΟΥΣ.....	80	2925	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	α. Κοσσιόνγκ 9/5
ΛΑΙΔΗ'ΟΝ ΦΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	άργει Τρινκούδη	ΜΑΡΙΑ ΞΥΑ.....	68	11361	άργει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5843	α. Αλέξανδρειο 4/6 για Ελλάδα	ΜΑΡΙΑ ΣΥΑ.....	67	9365	α. Ραβέννα 20/5
ΛΑΚΥ ΣΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	δ. Ντόρερ 25/5	ΜΑΡΙΑ Σ.....	58	9028	άργει Σ. Τζών
ΛΑΚΥ ΡΑ'ΓΝΤΕΡ.....	81	7000	α. Λούμπεκ 1/6	ΜΑΡΙΑ ΣΤΙΝΑ.....	77	18604	ε. Ρίο Ιανέριο 18/5
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	δ. Παναμά 8/5	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΓΘ (δ.).....	66	42799	α. Τεργιότη 3/6
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει Ελευσίνα	ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	ε. Ναγκόγια 2/6
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ.....	64	1587	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	α. Πάλι Μητής 29/5
ΛΑΛΥΡΑ.....	83	36000	καθεδρ. Τερρασούμι 24/1	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	άργει Πειραιά
ΛΑΛΟΔΙΚΗ.....	64	10305	α. Τζέντα 4/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.).....	75	68411	δ. Π. Σάβι 23/4
ΛΑΛΟΥΡΑ.....	65	1599	ε. Κουνιόλη 30/5	ΜΑΡΙΒΙΚ.....	62	23805	α. Λιασσώνων 13/5
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Αράτον 27/5	ΜΑΡΙΓΟ.....	72	9824	ε. Μλαμπούδα 2/4
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	δ. Κουνιόλη 22/5	ΜΑΡΙΕΒΑ.....	67	3953	δ. Μλανφρέντονια 11/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Ροζάριο 24/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.).....	75	115207	άργει Αλιβέρι
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Άλεξανδρεια 5/6
ΛΕΒΑΕΑ.....	63	17879	άργει Γαλαζεΐδη	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	67	40075	α. Φάς 29/5
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	α. Νίκαια 12/4	ΜΑΡΙΚΑ.....	62	9055	α. Μασσαλία 1/6 για Πειραιά
ΛΕΝΙΟ Χ.....	63	15929	μετον. «ΡΗΝΗ»	ΜΑΡΙΚΑ Τ.....	60	6235	άργει Πειραιά
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ.....	68	10618	ε. Λισσαβάνη 30/4	ΜΑΡΙΑΥ.....	71	16269	ε. Τάουναβιλ 7/6
ΛΕΡΟΣ Α'ΙΛ'ΛΑΝΤ.....	61	13480	α. Λάς Πάλιας 21/5	ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.....	68	14569	α. Λ. Αντζέλες 20/4
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	στή Λισσαβάνη 20/9	ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	α. Ν. Ύσκρη 29/5
ΛΕΥΚΑΔΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	60	4489	α. Λισσαβάνη 18/3	ΜΑΡΙΝΑ.....	60	4116	ε. Π. Νογκάρο 27/5
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	18407	άργει Στυλίδα	ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	65	19586	α. Κούλ Μπαι 27/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II.....	58	9079	α. Μοντάδα 4/4	ΜΑΡΙΝΑ Π.....	61	7838	άργει Πειραιά
ΛΕΩΝ.....	75	15684	ε. Ασκόνα 30/5	ΜΑΡΙΟΝ.....	67	33586	άργει Στευμπάτλ
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άργει Ηγουμενίτσα	ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Τάμπα 1/6
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. Νιώρωνταν 21/5	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	α. Ο. Ορνοκολυντβικ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.....	66	29287	α. Λισσαβάνη 18/3	ΜΑΡΙΕΝ.....	58	5087	άργει Χαλκίδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ ΚΑΜΠΑΝΗΣ.....	65	15738	άργει Πειραιά	ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	δ. Παναμά 5/6
ΛΗΗΤ.....	61	8658	ε. Μοντάδα 4/4	ΜΑΡΟΥΚΑ.....	57	8899	άργει Γαλαζεΐδη
ΛΗΑΔΑ.....	63	8566	στόν Πειραιά 28/9	ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300	άργει Στευμπάτλ
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	δ. Κουνιόλη 29/5	ΜΑΡΣ.....	48	3368	άργει Στευμπάτλ
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	άργει Πειραιά	ΜΑΡΥΛΙΖΑ.....	70	15806	άργει Στυλίδα
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7983	α. Αίβερπουλ 4/6	ΜΑΡΩ.....	73	32510	α. Κούμ Μπαι 3/6
ΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	άργει Πειραιά	ΜΑΣΣΑΝΙΑ.....	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡ.....	82	19800	α. Σανάνα 30/5 (σημ. Παν.)	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	άργει Στευμπάτλ
ΛΙΜΠΕΞΠΡ.....	69	19337	α. Μάλο 3/15	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	62	12197	άργει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ.....	76	75134	α. Τζένα 18/5	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	6		

ΜΕΛΟΠΟΝΙΑ	68	8887	δ. Γιβραλτάρ 22/5	
ΜΕΛΠΟΔΑ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Μίλφορτ Χάβεν 28/5	
ΜΕΛΠΟ Δ.	68	10355	α. Βούβάλη 5/5	
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νικόλας Μπαή 27/5	
ΜΕΛΑΤΕΜΙ III	68	15761	δ. Γιβραλτάρ 25/5	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Μπετζάια 22/5	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	άργει Πειραιά	
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΩΝ	63	12407	μετον. «ΚΑΖΚΑΝΤΑ»	
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	άργει Πειραιά	
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤ'Ζ	57	10389	μετον. «ΑΔΑΜΑΣ»	
ΜΕΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Μπρουνομπούτε 2/6	
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Τζέντα 10/5	
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΟΝ	72	9218	άργει Αργοστόλη	
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΤΥ	81	9969	α. Θεούτα 4/6	
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	καθελκ. Γαλάτοι	
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Σουέζ 24/5	
ΜΕΝΤΚΕΙ'Π	62	9092	άργει Πειραιά	
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άργει Πειραιά	
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	άργει Πειραιά 1/3	
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	άργει Πειραιά	
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Κωνίπολη 31/5	
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Παλέρμο 24/5	
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Π. Αντζελες 18/5	
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	δ. Π. Σάιδ 1/6	
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 6/6	
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Ντουμπάι 26/5	
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Σ. Άννα Μπαίν 19/5	
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Α. Ρουΐς 4/6	
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	μετον. «ΠΑΡΟΣ»	
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Πειραιά 3/6	
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Γκλέβεστον 25/5	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. Λ. Αντζελες 1/6	
ΜΗΛΟΣ Α' ΑΝΤ	79	10991	α. Ριο Ιανέριο 2/5	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άργει Πειραιά	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Πειραιά 11/5	
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	α. Θεούτα 5/6	
ΜΙΑΛΥ ΓΡΕΤΟΥ	76	19150	δ. Παναμά 17/5 *	
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Λάγος 2/6	
MINA	67	12843	α. Βιζακαντάνη 12/5	
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άργει Ν. Όρλεάνη	
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	άργει Πειραιά	
MINI ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Μασσαλία 13/5	
MINI ΛΑΚ	69	1595	άργει Πειραιά	
MINI ΛΑΝΣ	69	1569	άργει Πειραιά	
MINI ΛΑΠ	70	1592	α. Π. Βέντρες 14/5	
MINI ΛΑΡΚ	69	1564	α. Γκάλβεστον 21/5	
MINI ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 19/5	
MINI ΛΕΓ'ΜΠΟΡ	71	1582	άργει Ν. Όρλεάνη	
MINI ΛΕ'ΙΝ	70	1592	μεσογειακές μεταφορές	
MINI ΛΕΓ'Σ	69	1563	ε. Ν. Όρλεάνη 25/4	
MINI ΛΗΝΤ	70	1582	άργει Έλευσίνα	
MINI ΛΗΦ	71	1570	α. Ν. Όρλεάνη 24/5	
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1592	α. Βαρκελώνη 24/5	
MINI ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1578	άργει Πειραιά	
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1584	α. Καρθαγένη 20/5	
MINI ΛΙΝΚ	71	1562	άργει Ν. Όρλεάνη	
MINI ΛΙΝΤΟ	71	1598	προσφέρεις 6/3/82	
MINI ΛΙΦΤ	70	1598	άργει Πειραιά	
MINI ΛΟΟΥΦ	71	4535	α. Γκλέβεστον 21/5	
MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 5/6	
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	άργει Ν. Όρλεάνη	
MINI ΛΟΥΣ	71	1594	άργει Πειραιά	
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 4/6	
MINOS	75	28082	α. Σαδόνα 3/6 γιά Χάμπτον ρόδς	
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	άργει Αστακό	
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. Όρλεάνη 25/5	
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	άργει Μπιλμπά	
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	άργει Στεουμπάλη	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Σουέζ 4/6	
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	άργει Πειραιά	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ριο Γκράντε 17/5	
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Νεά Όρλεάνη 23/5	
ΜΙΧΑΗΗΣ	69	12748	άργει Πειραιά	
ΜΙΧΑΗΗΣ	74	8825	άργει Γαλαξείδη	
ΜΙΧΑΗΗΣ	70	2867	ε. Πειραιά 2/3	
ΜΙΧΑΗΗΣ Κ.	57	3178	άργει Σαρόβη	
ΜΙΧΑΗΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Φιλοδέλφεια 2/6	
ΜΙΧΑΙΛΟΣ ΖΥΑΣ	61	12662	ε. Καοσιούνη 11/5	
ΜΗΝΗΜΟΥΝΗ	68	36168	ε. Οιλόσαν 3/5	
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	στήν Αμβέρσα 6/6	
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Σάλον Βόε 2/6 γιά ΗΠΑ	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Νίτεν Τέρρη 18/5 γιά Σ. Κρούς	
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	έπωλα πρός διάλυση	
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άργει Πειραιά	
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΕΛ'ΠΤΣ	60	9365	άργει Τρινκομάλη	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Αμβούργο 26/5 γιά Καναδά	
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Μοντπιλ 20/5	
ΜΠΑΛΑΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	82	31500	ε. Αμβούργο 29/5	
ΜΠΑΝΤΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Σουέζ 30/5	
ΜΠΑΝΤΑΝΤΕ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Κολούμπη 1/6	
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	8950	άργει Πειραιά	
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Λάγος 4/5	
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άργει Αργοστόλη	
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	άργει Πειραιά	
ΜΠΕΛΣΑΚΑ'Υ	57	7974	άργει Λάδης Πάλμας	
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ν. Όρλεάνη 21/5 γιά Ριο Χάινα	
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές	
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	άργει Αστακό	
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	άργει Πειραιά	
ΜΠΛΟΥ ΣΗ...	58	3778	άργει Σφάδη	
ΜΠΟΝΑΤΖΑ	68	16005	άργει Αμοτερνταμ	
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Νίτρα ές Σαλάμη 7/6	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Σάν Βινόντες 16/5 γιά Μπιλμπά	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-				
PANTZA (δ.)	64	32756	άργει Πέραμα	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΙΡΕΧΣΑ (δ.)	82	34000	α. Παλάδ Μπουκόμη 29/5	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	άργει Πειραιά	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Μπιλμπά 4/6 γιά Λάγος	
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άργει Πειραιά	
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άργει Λευκάδα	
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	άργει Στυλίδα	
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άργει Πειραιά	
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άργει Πειραιά	
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	άργει Πειραιά	
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	67	8955	άργει Πειραιά	
ΜΠΡΑΙΤ' ΣΑΚΑ'Υ	69	2979	ε. Πειραιά 11/8 άργει	
ΜΠΡΗΣ (μ.)	64	35082	ε. Γουάντη Φέραν 24/6	
ΜΠΡΗΣ	71	9085	ε. Πειραιά 6/6	
ΜΥΟΙΚ (μ.)	67	39617	άργει Αλιβέρι	
ΜΥΚΟΝΟΣ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	άργει Αλιβέρι	
ΜΥΡΙΝΑ	67	12277	α. Κουρβέτ 28/5 γιά Ν. Αμερική	
ΜΥΡΙΝΙΔΑΙ	75	13036	α. Σ. Νικόλας Μπαίη 31/5 Μανφρεντόνιο	
ΜΥΡΤΙΔΑΙΟΣ	77	5511	α. Μπότγουντ 27/5 γιά Λαγκουέρα	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ	68	14949	δ. Κουνιόπη 27/5	
ΜΥΡΤΟΣ	57	9345	άργει Γαλαξείδη 21/5	
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Αύγούστα 6/4 γιά Κούβα	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	άργει Αμοτερνταμ	
ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	66	20199	ε. Γκέντ 28/4	
ΝΑΙ'ΑΝΤ	75	35561	α. Βαρκελώνη 31/5	
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ρουέν 17/5 γιά Μεξικό	
ΝΑΕΟΣ ΑΙ'ΑΝΤ	80	10982	ε. Βριτότ 26/5	
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Π. Σάιδ 18/5	
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άργει Κενίτρα	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άργει Τζέμπελ "Αλι	
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	άργει Πειραιά	
ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	66	6845	άργει Πειραιά	
ΝΑΥΤΙΔΑΟΣ	70	16224	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 27/5	
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	άργει Λονδίνο	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Αμπέρσα 31/5	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. Ύρκη 13/5 γιά Αρούμπα	
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ"	78	33191	α. Καβασάκι 26/5 γιά Γκρέβ	
ΝΕΙ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές	
ΝΕΑΝ Π. (δ.)	57	12483	α. Άλεξανδρεια 29/5	
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Πόρτ Τάλμποτ 5/6	
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Ταμπικό 26/5	
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	άργει Πειραιά	
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Χάμποντ Ρόντα 4/6 γιά Ισπανία	
ΝΕΝΤΗΣ	69	2985	άργει Πειραιά	
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Βανκούμπερ 30/5	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άργει Πειραιά	
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ύπο συμπλήρωση (Τούμπο)	
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Βίλα Κονστιντούσιον 23/5 γιά Κίνα	
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άργει Γαλαξείδη	
ΝΕΦΕΑΗ	68	24894	δ. Πόρτ Σάιντ 28/4	
ΝΕΦΕΑΗ	70	14096	α. Ρουέν 1/6	
ΝΗΑΡΜΙΑ (δ.)	60	25471	άργει Πειραιά	
ΝΗΡΕΣ	56	9942	άργει Ντούμπα	
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Αμπου Ντάρτι 4/6	
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άργει Χαλκίδα	
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Κωνίπολη 28/4	
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	άργει Τρινκομάλη	
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Λ. Ρούμα 17/5 ως Ρωσία	
ΝΙΚΗ	71	9075	α. Πειραιά 31/5	
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ...	64	6163	άργει Πειραιά	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	65	29721	έπωλ. πρός διάλυση	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π...	62	11229	άργει Αστακό	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Ντώμπαν 4/6	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	από Σουέζ 10/2	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	μεσογειακές μεταφορές	
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Πειραιά 7/6	
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Αίδι 2015 γιά Περούκό	
ΝΙΚΟΣ	61	1543	μεσογειακές μεταφορές	
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	δ. Τζιμπούτι 7/5	
ΝΙΚΟΣ (δ.)	49	15980	άργει Πειραιά	
ΝΙ. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άργει Αλιβέρι	
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	202		

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10.....	74	15976	α. Θεούτα 22/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	64	19140	δ. Σουέζ 31/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	65	10842	α. Ντομπάι 14/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.).....	73	73492	δργεί Πειραιά
ΟΘΩΝΗ (δ.).....	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΟΛΓΑ Κ.....	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ.....	63	10617	ε. Ρόπτερνταν 27/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ.....	62	10981	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709	α. Μπουάν 30/5 γιά Έλκαντ
ΟΛΥΜΠΙΑΣ.....	58	5271	α. Πειραιά 20/5 γιά Χαλκίδα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.).....	74	18204	ε. Πειραιά 26/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	69	15688	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.).....	75	43744	α. Γκήλοντα 24/5 γιά Π. *Αλινγκτον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259	α. Ράς Τανόρα 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ.....	72	15498	α. Μόντρεαλ 24/5 γιά Μπαγκλαντές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ.....	73	15478	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ.....	64	9754	ε. *Αλεξανδρεία 1/6
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	72	11946	δ. Θέραντεν 'Αιλ. 2/6
ΟΜΕΡ.....	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΟΣ.....	63	24992	α. Λ. Πάλμας 18/5
ΟΡΑΓΟΝ.....	63	14595	δργεί Πειραιά
ΟΡΑΓΟΝ.....	65	3034	α. Ντουαντίμου 26/5
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	α. Χουάκουν 20/5 γιά Σιγκαπούρη
ΟΡΥΞ (δ.).....	59	12868	δργεί Τζεμπέλ 'Αλι
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.).....	72	49808	δργεί Πειραιά 3/1
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ.....	83	19544	α. Σαντάντερ 19/5 γιά Μπιλμπάο
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	79	14884	ε. Πόρτ Κέμπλα 1/6
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.).....	82	49100	δργεί Φερρόδη
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487	ύπο συμπλήρωση
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ.....	61	16622	δργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΝΤΖΕΡ.....	72	14675	α. Βοστώνη 31/5
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.....	80	15359	α. Ντουμπάι 30/5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	73	7100	δργεί Πειραιά
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΖ.....	60	7504	δργεί Πειραιά
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ.....	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ.....	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΓ'ΝΤΣΟΤ.....	70	15579	δργεί Στυλίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	στό Νατάλ (άποθηκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΕΜ ΛΙΝΤΕΝ.....	71	11055	ε. Ντουλούθ 29/5
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	69	105317	δργεί 'Αλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.....	63	15377	α. Λ. Πάλμας 4/6
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΞΟ.....	53	2605	στό Λάγος 4/4
ΟΥΡΑΝΙΟΥΠΟΛΙΣ.....	49	1597	δργεί Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΑΣ.....	59	10363	α. Ρίο Γκράντες 30/4 γιά Αλγερία
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430	α. Μπαντρά 'Αμπας 1/6
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	77	9736	δ. Παναμά 18/5
ΠΑΙΑΝ.....	60	9317	δργεί Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΔΟΣ.....	59	7052	δργεί Πειραιά
ΠΑΛΑΜ Β. (δ.).....	58	21489	α. Μπουλπά 5/6 γιά Ίμιμνχαμ
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	63	5149	α. Ντώρμπαν 3/6
ΠΑΛΑΜΑ.....	61	5816	α. 'Αμπέρσα 16/4 γιά Ντουρές
ΠΑΛΑΜΕΑ.....	60	10778	δργεί Ν. 'Ορλέανην
ΠΑΛΑΜΙΣ.....	58	7695	δργεί Στυλίδα
ΠΑΛΑΜΟΑ.....	77	29491	α. Τ. Αντελέσ 27/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	ε. Πενοσάκολα 26/5
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	δργεί Γαλαξείδη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	56	10523	δργεί Παναμά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718	δργεί Παναμά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ.....	64	9371	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.....	70	7773	ε. Πειραιά 31/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.....	71	3646	ε. Αλεξανδρεία 4/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.....	82	35127	δ. Θέραντεν 'Αιλ. 21/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ.....	58	8764	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.....	66	13015	α. Λά Γκουάλετ 31/5 γιά Γιβραλτάρ
ΠΑΝΔΟΡΑ.....	61	10873	δργεί Ελευσίνα
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410	α. Πειραιά 16/5 γιά Ολλανδία
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	61	9091	δργεί Γαλαξείδη
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	60	3840	ε. Ντουλούθ 20/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	74	14790	δ. Παναμά 23/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ.....	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30639	Σάν Λορέντζο 19/5 γιά Ταϊβάν
ΠΑΝΟΛΙΝΟ.....	54	1020	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΠΑΚΑΡΟΣ.....	59	10168	δργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ.....	58	9603	δργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912	α. Ρουέν 1/6 γιά Έλ Τζαζίρ
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902	γ. Γιβραλτάρ 29/5
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	72	4499	δργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΑΤΗΣ.....	73	16640	α. *Άλεξανδρεία 26/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851	α. Γκέντ 26/5 γιά ΗΠΑ
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	α. Σαφάγκα 25/5
ΠΑΡΑΡΟΣ (δ.).....	64	30735	δργεί Στουμπάλ
ΠΑΡΑΡΟΣ.....	62	9636	δργεί Γαλαξείδη
ΠΑΡΓΑ.....	59	10065	δργεί Πειραιά
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ.....	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	62	9455	ε. Αλεξανδρεία 29/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	60	8214	δργεί Πειραιά
ΠΑΡΟΣ.....	65	8883	ε. Παρανάγκουα 23/5
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	α. Ζαΐρδαν 30/5
ΠΑΡΟΥΘ.....	69	1999	ε. Ρόπτερνταν 16/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127	δργεί 'Αλιβέρι
ΠΑΣΦΙΚ (δ.).....	65	38116	δργεί 'Αλιβέρι
ΠΑΤΑΜΟΣ.....	69	51697	α. Αύγουστος 2/6 γιά Μάρσα έλλ Μπρέγκα
ΠΑΤΑΜΟΣ.....	71	8813	δ. Κωνιόπολη 3/5
ΠΑΤΡΑΙ.....	61	10969	δργεί 'Ορντάτ
ΠΑΤΡΑΙ.....	47	2754	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	69	12251	ε. Αμβούργο 7/5
ΠΑΤΡΕΔ.....	74	13036	δ. Π. Σάιδ 31/5
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ.....	62	10420	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724	α. Μόντρεαλ 3/4 γιά Λιβύην
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.....	71	16306	α. Νεά 'Ορλέανη 25/5
ΠΑΥΑΣ Β. (δ.).....	58	18297	ε. Ριγέκα 21/5
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	71	11801	ε. Ντουλούθ 4/5

ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.).....	76	45330	ε. Ν. Όρλεάνη 22/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ.....	68	44842	α. Πειραιά γιά 'Αν. ΗΠΑ
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙ'Υ.....	71	9623	άνοικτά Σάντος 25/5
ΠΕΡΛΑ.....	69	4718	ε. Πειραιά 3/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.).....	75	76005	α. 'Αγ. Φραγκίσκο 21/4 γιά Ντουμπάι
ΠΕΡΤΣ (δ.).....	70	119730	δργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Μπάχα Μπλάνκα 19/5 γιά Ιράν
ΠΕΤΡΑΔΙ.....	72	9350	δργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.).....	56	11973	ε. Αγιουστά 5/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.).....	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.).....	57	12257	δργεί Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.).....	54	12107	α. Πειραιά 21/5 γιά Θεσσαλονίκη
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.).....	56	17212	ε. Πειραιά 12/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30 (δ.).....	56	2796	ε. Πειραιά 20/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	α. Φάς 6/6 γιά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.).....	57	21977	δργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΟΠΑΣ.....	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΟΠΑΣ.....	51	16440	δργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΟΠΑΣ 36 (δ.).....	60	26467	α. Πειραιά γιά Μέγαρα 26/5
ΠΕΤΡΟΛΟΠΑΣ 40.....	58	1781	ε. Πειραιά 24/4
ΠΕΤΡΟΛΟΠΑΣ 80.....	71	1599	α. Λιβερπούλ 26/5 γιά Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.).....	77	45755	δργεί Πειραιά 18/3
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ.....	57	8776	δργεί Βομβάτη
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552	ε. Τζέντα 5/6
ΠΕΤΡΟΣ Β.....	63	15347	α. Καράτος 5/6
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	66	12429	ε. Αλεξανδρεία 14/5
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	69	9707	ε. Αλεξανδρεία 25/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.).....	81	4522	α. Αμβούργο 31/5
ΠΗΛΕΥΣ.....	62	6299	α. Σάιδ 28/4
ΠΗΛΕΩΝ.....	68	3035	ε. Γκέντ 2/6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.....	56	6642	δργεί Χαλκίδα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.....	56	6198	δργεί Ήνουμενίτσα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ.....	61	10016	ε. Γκάλβεστον 24/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ.....	62	6299	δργεί Ιτέα
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ.....	62	6299	δργεί Αστακό
ΠΙΑΣΙΣ.....	55	3768	α. Χέρνοαντ 31/5
ΠΙΑΝΕΤ.....	78	9864	δργεί Λομπίτο
ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μ.).....	67	48747	πρώην 'Αντερουρκχείου. ύπο παραλαβή στην Κωνσταντζίδη 3/6
ΠΙΑΕΙΑ.....	64	5654	α. Αγύστα 5/6 γιά Τρίπολη
ΠΙΑΤΟΝΙΟΣ.....	65	10679	δργεί Γαλαξείδη
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.....	66	10233	ε. Παρανάγκουα 21/4
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ.....	68	5537	ε. Αμβούργο 5/6
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2961	δ. Μπουλπά 12/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	α. Αμπουά Ντάμπι 12/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.).....	67	45229	δργεί Πειραιά
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	61	12808	δργεί Πειραιά
ΠΟΝΗ Π.....	67	11002	α. Ντώρμπαν 17/5 γιά Π. Ελιζαμπεθ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	δργεί Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	67	18656	α. Λός Αντελές 16/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.).....	73	17941	δ. Παναμά 6/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691	α. Νέα Όρλεάνη 5/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	61	9404	α. Χοντέντα 5/4
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	58	11048	στό Σουεζ (άποθηκη) 7/6
ΠΡΙΝΣΕΣ.....	68	9650	δ. Π. Σάιδ 2/6
ΠΡΟΓΚΡΕΖ.....	66	36764	δργεί Πειραιά
ΠΡΟΚΥΟΝ.....	75	32576	ύπο παραλαβή
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	66	22593	δ. Σάιδ 30/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	59	9633	δργεί Αστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	δ. Παναμά 22/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΤΥ (δ.).....	74	124724	δργεί Πειραιά
ΠΡΟΣΑ.....	68	34640	α. Ήντσόν 28/5 γιά Αύστραλια
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ.....	74	17264	ύπο παραλαβή
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	68	37419	ε. Αννάπολις 6/6
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 1/6
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ.....	62	9229	έπωλθητη πρός διάλυση
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	16402	ε. Φρεντερίσια 4/6
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	ε. Μπουένος 'Αυρες 31/5
ΠΥΘΕΥΣ.....	72	10351	ε. Π. Σάιδ 26/5
ΠΥΛΟΣ.....	63	22201	ε. Πειραιά 4/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	13800	ε. Φιλαδέλφεια 28/5
ΠΩΛΙΝΑ Κ.....	70	14609	ε. Μόντρεαλ 20/5 γιά Κούβα
ΠΑ'ΙΝΑ.....	81	32247	α. Σακάντιες 6/5
ΠΑ'ΙΝΒΕΑΖ.....	78	12598	μετον. «ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΚ»
ΠΑ'ΙΝΟ (δ.).....	59	12413	δ. Κωνιόπολη 26/5
ΠΑ'ΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	63	5249	ε. Σεύχελες 6/6
ΠΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ.).....	77	18325</	

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άργει 'Αργοστόλι	ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	δ. Σουέζ 16/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	άργει Στυλίδα	ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	57	1094	α. Χόκ Κόκη 20/5 γιά Σαντάνα
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άργει 'Αλιβέρι	ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640	στή Βουβάλη 2/6
PONTIAN ΚΑΡΡΙΕΡ.	69	2997	δ. Γιβραλτάρ 12/5	ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	άργει Πειραιά
PONTIAN ΣΚΑ'Υ'	69	2995	ε. Κόλαντινγκ 3/6	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771	άργει Χαλκίδα
PONTIAN ΧΕΛΣΜΑΝ.	72	4932	ε. Νιουμπάι 456	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΖ.....	63	2211	α. Λάς Πάλμας 20/5
PΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ο. Νιώρηπον 21/5 γιά 'Ασοντον	ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ.....	66	8534	άργει Γαλατείδη
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Βιτωρία 19/5	ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.).....	67	2439	άργει Τζέντρα
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ο. Ρόττερντα� γιά Ροστόκ 21/4	ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11859	δ. Π. Σάδι 31/5
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ.....	64	4464	άργει Πειραιά	ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	άργει 'Εμδεν
ΣΑΙ'ΙΖΑΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μομπάσα 29/5 *	ΣΟΥΑΝ ΛΕ'ΙΚ (δ.).....	61	20433	ο. Μπιλιρπότ 5/6
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (δ.)	68	53160	α. Σιγκαπούρη 29/5	ΣΟΥΒΑΛΑ.....	67	5367	δ. Κων/πολή 15/5
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	άργει Μοντράς	ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	δ. Νιόβερ 2/6
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	στή Καύμας άπο 23/9/82	ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	α. Σικάγο 5/5
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΑΛΑΣ (δ.)	63	31248	άργει Βούβαλη	ΣΩΦΙΑ Κ.....	71	15896	α. Μόντρεαλ 27/5 γιά Κούβα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	άργει Στυλίδα	ΣΩΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Σιβερία 1/6 γιά Χιουστόν
ΣΑΛΑΜΙΣ.....	63	9579	άργει 'Αλιβέρι	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751	α. Όζακα 26/5 γιά Μπουσάν
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. 'Αμερέρα 7/6	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810	άργει Σετούμπαλ
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ'	71	4995	δ. Γιβραλτάρ 5/5	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.).....	58	11492	άργει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΑΟΝΤΥ	70	7005	δ. Μπρουνουμπούτελ 1/6	ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	α. Αλεξανδρεία 1/6 γιά Γιουγκοσλαβία
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Νόρτερχαμ 10/5 γιά Λεβάντ	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	α. Μεβίλ Ρόντς 21/5 γιά 'Αρτζύλ Τέρμη
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	δ. Νιόβερ 19/5	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.).....	72	103291	άργει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Μασσαλία 26/4 γιά Ντουάλα	ΣΠΥΡΟΣ Γ.....	63	10736	άργει Στυλίδα
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι.	71	7013	α. Αλεξανδρεία 1/6	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	δ. Γιβραλτάρ 8/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Π. Κελλάνη 7/6	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	άργει 'Ιτέα
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Καλκούτα 4/6 γιά Σιγκαπούρη	ΣΤΑΛΑΟ 2.....	68	22118	δ. Σουέζ 7/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	8189	α. Κέιπ Τάουν 15/5	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	άργει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	α. Ήντοντος 26/5	ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	α. Ρ. Ιανέρο 23/5
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ε. Γκάλιβεστον 14/5				
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Σ. 'Αννα Μπαϊ 23/4 γιά Π. Καμπέλο				
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	δ. Σ. Σάδι 3/6				
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	άργει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Νιόβερ 5/6	ΣΤΑΡ.....	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ I.....	58	7100	άργει Λευκάδα
ΣΑΜΠΙΛΑΕ (δ.)	65	2916	α. Τζένταν 22/5 διά Μπερμπέρα	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876	α. Μπάχια Μπλάνκα 30/4
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	α. Πειραιά 6/6	ΣΤΑΡ ΓΚΕ'ΙΖΕΡ.....	68	16611	ε. Σαβίνα 4/6
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	στή Πειραιά ιπσικούες 24/1	ΣΤΑΡ ΔΕΑΤΑ.....	68	16612	ύπό ρυμουλκόπη στή Καβασάκι 26/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	2926	άργει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. Σ. Νίκολας 20/5 γιά Κίνα
ΣΑΝΤΖΟΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	72	11505	άργει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΚΑΝΕΛΛΑ.....	73	14667	δ. Παναμά 5/6
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	άργει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	ε. Γλαστών 26/5 γιά Ισπανία
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	δ. Παναμά 4/6	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	α. Νιού Πλύμουθ 1/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. Ημινχάμ 6/6	ΣΤΑΡ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	62	15649	ε. Πειραιά 2/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	δ. Σ. Σάδι 26/5	ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	άγκυρ. Τρίπλ. 'Αιλ. 21/5
ΣΑΝ ΤΑ'ΙΡΟΝΑ	81	10990	α. Μπαραγκίλα 23/5 γιά Καρθαγενή	ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	άργει Πειραιά
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	άνοικτά του Μπαντάς 'Αμπάς 5/4	ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	δ. Σουέζ 14/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άργει Τρινκομάλη	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	ο. Ρόττερνταμ 17/5
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	δ. Σουέζ 4/5	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810	άργει Πειραιά
ΣΑΝΤΖΟΝ ΜΠΑ'Ι'	74	11452	ε. Σιγκαπούρη 25/4	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	άργει Πειραιά
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Μόντρεαλ 4/6	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	άργει 'Αμπιτζάν
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Μπαρμπάντος 2/6 γιά Τρίνινταντ	ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	α. Βανκούμπερ 3/6
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Μπαρμπάντος 5/6	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	άργει Πειραιά
ΣΑΝΣΕΤ.....	78	9864	α. Βάλεφιληντ 14/5	ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	άργει Πειραιά
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Οσκαρούμην 5/5 γιά Λευκάδη	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	α. Τζέντα 30/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άργει Πειραιά 13/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	δ. Σουέζ 13/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	α. Αμέρερα 2/6	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	άργει 'Αργοστόλι
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Σουέζ 11/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.....	73	3700	Αύγουστα προσάραξ 14/3
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	78	9773	δ. Σουέζ 2/6	ΣΤΡΟΝΤΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	56	8818	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Σάντος 28/4 γιά Μπαντάς 'Αμπάς	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.).....	67	39135	στή Γκουαγκαούιλ (άποθήκη) 18/5
ΣΑΝΞΕΩΡ	58	11946	άργει Ακτίκηρα	ΣΤΡΥΜΟΝ.....	69	16229	άργει Πειραιά
ΣΑΝΟΥΓ ΣΟΥΓ'ΙΝΤ	70	16263	ε. Μπιλιόπολι 3/5	ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ζ.....	62	11034	α. Σιγκαπούρη 7/3 γιά Κέλαγκ
ΣΑΝΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Αλεξανδρεία 5/6	ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΠΦΟ	63	17876	άργει Πειραιά	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507	άργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άργει Ρίο Ιανέρο	ΣΥΝΤΟΜΙΑ.....	57	3241	άργει Λευκάδα
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άργει Πειραιά	ΣΥΡΑ.....	77	16380	ε. Μπαγκόκ Μπάρ 24/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Γιβραλτάρ 5/6	ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	α. Μοντεβίδεο 17/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	57	9001	άργει Λομπίτο	ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	66	7952	α. Γκέντ 6/5
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άργει Πειραιά	ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	άργει Γαλατείδη
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Τούμπη 1/5	ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	άργει Ίθακή
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άργει Γαλαξείδη	ΣΩΤΗΡΗΣ.....	62	21099	άργει Πειραιά
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔ	62	6172	α. Πειραιά 2/6 γιά Κύπρο	ΣΩΤΗΡΗΣ.....	70	5480	ε. Δουνκέρκη 5/6
ΣΕΜΕΛΗΔ	63	11071	ε. Μαντράς 29/5	ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	78	5778	άργει Πειραιά
ΣΕΜΙΡΑ	64	9962	ε. Πορανάκου 16/5	ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY.....	78	5777	άργει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	άργει Οργτάς				
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Πάλμας 21/5				
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	ε. Τάντη 30/4				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	α. Τζέντα 1/6				
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	άργει Πειραιά				
ΣΗ ΣΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Πειραιά 6/5				
ΣΗ ΚΗΛΟΥΡΥ	60	7746	ύπό παραλαβή				
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	α. Ιταζάι 25/5 γιά Ιμπιτούμπα				
ΣΗ ΑΟΡΝΤ.	70	9793	ε. Σιμονούτσι 17/5 γιά Χιροσίμα				
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ.	72	9824	άργει Πειραιά				
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	δ. Νιόβερ 5/6				
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	ε. Βαλτιμόρη 24/5				
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631	ε. Ράγκον 23/5				
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810	ε. Ράγκον 23/5				
ΣΗΓΚΑΛΑ	71	9767	άργει Ντώρμπατ				
ΣΗΓΟΥΐΤΝΤ	57	2926	ε. Βοϊβάτη 7/2				
ΣΗΣΗΠΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκοχάμα 31/5 γιά Μ. Καμπούς				
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ.	73	16704	α. Σουάνον γιά Γκάλβεστον 11/5				
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Κακινάντα 28/4				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Πόρτο Μαντρύν 3/6				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Καρότα 2/6				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ε. Λίβερπουλ 31/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΡΟΥ	56	6660	άργει 'Αντικύρα				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ	77	11272	ε. Γκέλονγκ 5/6				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Βενετία 30/5 γιά Νιγηρία				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Αλεξανδρεία 25/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑ'Υ'	69	9305	ε. Αλεξανδρεία 25/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άργει Πειραιά				
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Λ. Πάλμας 31/5				
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Τέμα 25/5				
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λ. Πάλμας 19/5				
ΣΙΦΝΟΣ ΑΙ'ΑΝΤ	81	10990	ύπό παραλαβή				
ΣΙΚΑΠΟΥΤ'ΙΝΤ	70	9077	άργει Πειραιά				
ΣΙΚΑΠΛΑΙ'Κ	53	3899	άργει Χαλκίδα				
ΣΙΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	στή Χόρ Μουζά 15/5				
ΣΚΑ'ΥΦΡΟΣ	63	1280	α. Μπιλέρτα 1/6				

ΤΖΟΑΝΝΑ .....	77	19253	α. Βαλτιμόρη 3/6 γιά Βενεζουέλα δύνει Πειραιά	ΦΙΛΟΘΕΗ .....	51	9789	πρός Τζιμπούτι 9/6 υπό ρυμουλκηση
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.....	69	15869		ΦΙΛΩΝ .....	80	11730	α. Βαλτιμόρη 3/6 γιά Σ. Αραβία
ΤΖΟΝ .....	68	14569		ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ .....	70	11041	α. Π. Σάιδ 20/5
ΤΖΟΝ .....	71	13857	α. Ντσούλούθ 28/5	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΛΙΑΜΣ .....	62	19974	ε. Π. Σάιδ 1/6
ΤΖΟΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ .....	77	16278	ε. Σικάγο 5/1	ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ .....	69	9992	ύπο παραλαβή
ΤΖΟΝ ΓΡΕΓΟΣ .....	77	16380	α. Λ. Πάλμας 2/6	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ .....	72	20713	δ. Παναμά 1/6
ΤΖΟΝ Κ.....	78	15364	α. Μοντράι 1/5	ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΐ'ΕΡ .....	56	13408	δ. Σουέζ 5/6
ΤΖΟΝ Κ.....	72	5303	ε. Νέα Ορλέανη 3/6	ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ .....	72	7201	ε. Π. Σάιδ 26/5
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ .....	71	20045	όργει Πειραιά	ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	65	11940	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/6
ΤΖΟΝ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	70	9074	ε. Μπ. 'Άρες 17/5	ΦΛΟΡΥ .....	58	2874	όργει Πειραιά
ΤΖΟΝ Π.....	68	12011	ε. Πειραιά 31/5	ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	α. Χιούστον 1/6
ΤΖΟΝΗ .....	53	2731	όργει Μανφρεντόνια	ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	όργει Πειραιά
ΤΖΟΝΗ .....	65	19750	α. Νέα Ορλέανη 14/5	ΦΛΩΡΑ ΙI .....	60	5044	όργει Πειραιά
ΤΖΩΝΝΥ .....	76	9867	δ. Σουέζ 1/6	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.) .....	71	103291	όργει Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ .....	79	14100	α. Όζάκα 1/6	ΦΟΙΝΙΞ .....	69	11489	όργει Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ .....	65	4323	α. Αύγουστα 5/6 γιά Μεροίνα	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II .....	58	10340	δ. Κωνιπόλη 30/5
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	α. Βανκούμπερ 7/5	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΐ'S .....	63	16141	α. Ν. 'Ορλέανη 23/5
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ .....	77	11348	α. Ρ. 'Ιανέρο 23/5 γιά 'Αλεξανδρεια	ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΑ .....	70	10191	ε. Ιταζάι 28/5
ΤΗΘΥΣ .....	73	3717	όργει Χαλκίδη	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΟΣΜΑΝ .....	72	10219	ε. Φορταλέζα 3/6
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ .....	58	6492	όργει 'Αστακό	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΐ'ΝΤ .....	70	11825	δ. Σουέζ 3/3
ΤΗΝΟΣ .....	68	8825	δ. Παναμά 21/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	73	10192	α. Ήπη 28/5 γιά Ροστόκ
ΤΙΜΠΕΣΤΙ .....	70	1599	α. Πειραιά 3/6 γιά Βεγγάζη	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ .....	62	12038	δ. Ντόβερ 5/6
ΤΙΤΑΝ (δ.) .....	76	163810	όργει Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ' .....	66	2999	όργει Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ .....	71	51288	όργει 'Ελευσίνα	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	10371	ε. Πειραιά 31/5
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.) .....	77	9437	α. Μανιλά 19/5	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ .....	72	7006	ε. Σάντος 1/6
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ .....	73	19922	ε. Ν. 'Ορλέανη 5/6	ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ .....	71	10192	άργει Πειραιά
ΤΟΛΔΗΡΟΣ (δ.) .....	64	15404	όργει 'Ελευσίνα	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I .....	66	1444	άργει Πειραιά
ΤΟΝΙΟΣ .....	63	31526	δ. Παναμά 21/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Y .....	59	8665	σε έπιπλευτικές Μάλτα 24/1/82
ΤΟΝΙΟΣ .....	62	6246	α. Πειραιά 2/6 γιά Θεσσαλονίκη	ΦΡΑΝΚΥ .....	63	5417	ε. Ντώριπτον 1/6
ΤΟΕΟΝ .....	77	15981	μετον. «ΧΕΡΟΒΙΝ» επωλήθη άλλοδαπούς	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	65	9464	άργει Μπάρα
ΤΟΕΟΤΗΣ .....	74	19166	α. Τζέντα 25/4	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	79	9418	α. Καλκούτα 26/5 γιά Κόμπε
ΤΟΕΟΤΗΣ .....	71	9082	ε. Πειραιά 24/5	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ .....	83	19550	α. Καντίς 14/1 γιά Σεβίλη
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ .....	60	9838	όργει 'Αργοστόλη	ΦΡΗΝΤΟΝ .....	70	9839	δ. Παναμά 27/5
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.) .....	69	41678	δ. Παναμά 7/6	ΦΡΗΠΟΡΤ .....	73	29709	α. Σ. Λορέντζο 23/5 γιά Ταιβάν
ΤΟΥΑΡΕΓ .....	74	13639	όργει Στυλίδα	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ .....	69	1581	ε. Λ. Πάλμας 19/5
ΤΟΥΑΠΙ .....	70	32758	ύπο παραλαβή	ΦΡΟΝΗΣΙΣ .....	71	9885	α. Κέιπ Τάουν 2/6 γιά 'Ιαπωνία
ΤΟΥΑΠΙ Β. (δ.) .....	62	22272	α. Τρέστα 5/6	ΦΡΟΣ .....	70	18328	δ. Π. Σάιν 3/6
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	56	4301	όργει Πειραιά	ΦΡΟΣ Κ .....	70	9069	α. Βαλλεσύρηντ 27/5
ΤΡΑΐ'ΑΑΊ'Τ .....	75	60670	α. Χιούστον 28/5	ΦΩΤΕΙΝΗ .....	77	19253	α. Ταράντο 4/6 γιά 'Αμβούργο
ΤΡΑΐ'ΝΤΕΝΤ (δ.) .....	65	41195	α. Ν. 'Ορλέανη 6/6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	ε. Χάμπτον 5/6
ΤΡΑΐ'ΟΥΜΦ (δ.) .....	68	46827	στή Νέα Υόρκη 18/5	ΦΩΤΕΙΝΗ Α. ....	76	33107	δ. Κωνιπόλη 29/5
ΤΡΑΐ'ΣΤΑΡ (δ.) .....	66	36548	ε. Λεϊ Ταόρλη 23/5				
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ .....	64	7070	α. Μπουένος 'Αιρες 6/6				
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ .....	67	6756	δ. Σουέζ 22/5				
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ .....	57	9045	όργει 'Ηγουμενίτσα				
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΫ'ΛΟΡ .....	59	3865	όργει Χαλκίδη				
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ (δ.) .....	87	58527	α. Π. Ωφ Σπαιν 6/5				
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΛΔΑΐ'Τ .....	66	25327	α. Πειραιά 24/5				
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ .....	65	21381	α. Καύμαν Μπράκ 28/5				
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ.) .....	68	39214	α. 'Αλιβέρι 11/5				
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.) .....	67	43330	ε. Φουτζέρια 5/6				
ΤΡΕΐ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) .....	67	64646	ε. Πειραιά 4/6				
ΤΡΕΐ'ΝΤΓΟΥΐ'ΝΤ .....	64	17295	δ. Σουέζ 29/3				
ΤΡΕΐ'ΝΤΓΟΥΐ'ΝΤ .....	81	16500	α. Λάγος 2/6				
ΤΡΙΒΕΛΣ .....	74	11644	δ. Θέραντε δ. 10/4				
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.) .....	65	41470	α. Ν. 'Υόρκη 18/5 γιά 'Αρούμπα				
ΤΡΙΤΩΝ .....	63	11056	όργει Πειραιά				
ΤΡΙΤΩΝ .....	66	3048	ε. Ρουέν 2/6				
ΤΡΟΐ'ΕΝΝΠΕΛΣ .....	60	9255	προσάραξη Μαρντίκα Μπήτης 17/5				
ΤΡΟΐ'ΚΑΝΑ .....	69	1580	δ. Ζέαντα 20/5				
ΤΡΟΐ'ΥΝΕΝΝΠΕΛΣ .....	74	11644	ε. Τζέντα 20/5				
ΤΣΑΐ' ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ .....	58	6867	α. Μοντράι 8/5 γιά Σουδάν				
ΤΣΕΡΡΥ .....	76	13863	δ. Παναμά 5/6				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ .....	77	13663	ε. Π. ντέ Μπούκ 6/6				
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ .....	65	17713	όργει Στυλίδα				
ΤΥΧΗ .....	70	10886	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 5/3 *				
ΥΔΡΑ .....	66	8306	προσάραξη Μπίζερτα 17/3				
ΥΔΡΑ ΓΚΑΛΑΜΟΡ .....	57	10067	όργει Πειραιά				
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ .....	56	100589	όργει Πειραιά				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ .....	75	19166	α. Ρίο Γκράντη 14/3				
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.) .....	67	52189	ε. Γένοβα 31/5				
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ .....	68	9266	όργει Πειραιά				
ΦΑΕΘΩΝ .....	71	11502	ε. Τζέντα 4/6				
ΦΑΙΑΞ .....	70	11489	όργει Πειραιά				
ΦΑΙΔΡΑ .....	72	3172	μετον. «ΜΠΡΙΣΤ» άργει Πειραιά				
ΦΑΙΔΡΑ .....	66	1506	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/5				
ΦΑΙΔΡΩΝ .....	60	6723	όργει Μπάρα				
ΦΑΙΔΩΝ .....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές				
ΦΑΙΔΩΡΑ .....	73	9112	α. Ντουμπάι 6/5				
ΦΑΙΡΓΟΥΐ'ΝΤ .....	64	16299	δ. Ντόβερ 5/6				
ΦΑΛΑΝΗ .....	67	5485	Πειραιά 9/5 πρώην •ΡΙΜΟΝ•				
ΦΑΛΚΟΝ .....	78	13889	α. Μαρακάμποι 4/3				
ΦΑΛΚΟΝ .....	60	4100	όργει 'Ευδέν 27/5/82				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ Αΐ'ΒΟΡΥ .....	77	9477	α. Θεούτα 27/5				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΝΤΖΕΔ .....	63	9854	όργει Πειραιά 25/4/82				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΝΤΩΝΥ .....	81	11500	ε. 'Αμβούργο 1/6				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΑΡΡΟΥ .....	66	10046	όργει Πειραιά 28/8				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΔΕΑΤΑ .....	62	9890	όργει Πειραιά 26/4/82				
ΦΑΜΙΛΙΑΥ ΦΩΤΕΙΝΗ .....	81	11980	ε. Λάγος 30/5 γιά Ρουέν				
ΦΑΝΑΙΟΣ .....	79	11730	δ. Βιράλταρ 4/6				
ΦΑΝΗΣ .....	55	3382	όργει Τζουν				
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.) .....	74	23123	δ. Παναμά 15/6				
ΦΑΝΥΑΝ .....	66	14617	ε. Ν. 'Ορλέανη 27/5				
ΦΑΟΥΝΑ .....	66	1443	όργει Χαλκίδη				
ΦΕΙΔΙΑΣ .....	73	19747	όργει Στυλίδα				
ΦΕΐ'Θ (δ.) .....	66	36997	α. Χάρτη 14/5 γιά Βιράλταρ				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ .....	50	5317	όργει Πειραιά				
ΦΙΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	76	22297	ύπο παραλαβή				
ΦΙΛΑ ΣΗ .....	75	22600	α. Όζάκα 23/5				
ΦΙΛΑΠΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.) .....	75	62498	α. Χάμπτον 6/6 γιά Ν. Αφρική				
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.) .....	76	41330	ε. Σέρια 7/5 γιά Δ. ΗΠΑ				
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.) .....	68	48682	α. Σκόπελο Φάλοι 8/5 γιά Λ. Ταόρλης				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ .....	64	13516	όργει Πειραιά 14/8/82				
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ .....	59	7801	όργει Πειραιά				
ΦΙΛΟΘΕΗ .....	51	9789	πρός Τζιμπούτι 9/6 υπό ρυμουλκηση				
ΦΙΛΩΝ .....	80	11730	α. Βαλτιμόρη 3/6 γιά Σ. Αραβία				
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ .....	70	11041	α. Π. Σάιδ 20/5				
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΛΙΑΜΣ .....	62	19974	ε. Π. Σάιδ 1/6				
ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ .....	69	9992	ύπο παραλαβή				
ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ .....	72	20713	δ. Παναμά 1/6				
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΐ'ΕΡ .....	56	13408	δ. Σουέζ 5/6				
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ .....	72	7201	ε. Π. Σάιδ 26/5				
ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	65	11940	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/6				
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ .....	71	19747	όργει Πειραιά				
ΦΙΛΟΥ .....	58	2874	όργει Γκάτα				
ΦΙΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	α. Χιούστον 1/6				
ΦΙΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	όργει Πειραιά				
ΦΙΛΩΡΑ ΙI .....	60	5044	όργει Πειραιά				
ΦΙΟΙΝΙΚΑΣ (δ.) .....	71	103291	όργει Πειραιά				
ΦΙΟΙΝΙΞ .....	69	11489	όργει Πειραιά				
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II .....	58	10340	δ. Κωνιπόλη 30/5				
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΐ'S .....	63	16141	α. Ν. 'Ορλέανη 23/5				
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΑ .....	70	10191	ε. Ιταζάι 28/5				
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΟΣΜΑΝ .....	72	10219	ε. Φορταλέζα 3/6				
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΐ'ΝΤ .....	70	11825	δ. Σουέζ 3/3				
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	73	10192	α. Τής 28/5 γιά Ροστόκ				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ .....	62	12038	δ. Ντόβερ 5/6				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ' .....	66	2999	όργει Πειραιά				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ .....	57	10371	όργει Πειραιά				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ .....	72	7006	ε. Πειραιά 31/5				
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ .....	71	10192	ε. Σάντος 1/6				
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I .....	66	1444	όργει Πειραιά				
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Y .....	59	8665	σε έπιπλευτικές Μάλτα 24/1/82				
ΦΡΑΝΚΥ .....	63	5417	ε. Ντώριπτον 1/6				
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	65	9464	άργει Μπάρα				
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	79	9418	α. Καλκούτα 26/5 γιά Κόμπε				
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ .....	83	19550	α. Καντίς 14/1 γιά Σεβίλη				
ΦΡΗΝΤΟΝ .....	70	9839	δ. Παναμά 27/5				
ΦΡΗΠΟΡΤ .....	73	29709	α. Σ. Λορέντζο 23/5 γιά Ταιβάν				
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ .....	69	1581	ε. Λ. Πάλμας 19/5				
ΦΡΟΝΗΣΙΣ .....	71	9885	α. Κέιπ Τάουν 2/6 γιά 'Ιαπωνία				
ΦΡΟΣ .....	70	18328	δ. Π. Σάιν 3/6				
ΦΡΟΣ Κ .....	70	9069	α. Βαλλεσύρηντ 27/5				
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	77	19253	α. Ταράντο 4/6 γιά 'Αμβούργο				
ΦΩΤΕΙΝΗ Α. ....	70	11169	ε. Χάμπτον 5/6				
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ. ....	76	33107	δ. Κωνιπόλη 29/5				

## Τά ύπό ξένες σημαίες

**Πλοια που σημειώνονται με άστερισκο (\*) δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και πλοια τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας είναι λιθεριανά**

ΑΒΕΝΙΠ Ι(π.δ.)	62	10753	άργει Λεμεσός *	ΑΠΟΛΛΩΝ...	69	5872	ε. Π. Θάσην 8/5
ΑΓΑΠΗΝΑ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)*	62	5930	ε. Βάθυς Μηνή 30/5	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	άργει Τρικούπιδη
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)*	50	1321	δ. Σουέζ 1/6	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Υ.("Όνδ.")	57	10609	α. Ρανούρα 11/5
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Νέα Ορλέανη 7/6	ΑΡΑΜΠΙΑΝ	82	21164	
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΤΣΑΛΛΑΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Αλεξανδρεία 2/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	άργει Πειραιά	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Σιγκαπούρην 16/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΡΓΥΡΟΥ (κ.)	67	1523	άργει Λευκάδα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	α. Γιβραλτάρ 17/5	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	στήν "Αλεξανδρεία 28/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Κίκυτον 30/5	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Βενετία 27/5
ΑΓΚΟΡΑΣ (ΜΔ.λ.)	62	8975	δ. Σουέζ 21/5	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	ε. Πύλο 2/5
ΑΓΡΙΠΑΙΑ (π.)	57	9144	προσάρσε	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	δ. Κωνιπόλη 2/6	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	άργει "Αλιβέρι
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. "Υμουρίν 4/6 γιά Πασάγιες	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	ε. Έκεινον 31/5
ΑΕΛΛΑΔ (δ.π.)	57	20745	άργει Πειραιά	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Παναύλι 6/6
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	άργει Σάν Πέντρο	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άργει Πειραιά
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. Κέιν Πόλμας 27/5	ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	α. Αμβούργο 27/5 γιά Ιμιτζάνη
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Μαμονάλ 12/5 γιά 'Αρούμπα	ΑΡΧΟΝ (δ.)	74	56988	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΙΓΑΙΑΝΑ (κ.)*	82	11988	δ. Σουέζ 25/5	ΑΡΧΟΝ (δ.)	66	35280	δ. Παναύλι 15/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Κωνιπόλη 2/6	ΑΣΙΑ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	63	6478	ε. Π. Ελίζαμπεθ 6/6
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	a. "Αματεργατα 2/6	ΑΤΑΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ(π.)	71	1453	α. Κέιν Τάουν 1/6 γιά Μπανάνα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Κοοσίν 5/6	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	69	7574	ε. Σουέζ 31/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	δ. Λάδη Μπλας 2/6	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δ.)	74	128398	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	άργει Πειραιά	ΑΤΑΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άργει Τρικούπιλη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Π. νέτ Μπούκ 1/6 γιά Μάρ. έλ Μπρέγκα	ΑΤΑΛΑΣ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ	82	23000	α. Ν. Υόρκη 26/5 γιά Μπαχάμες
ΑΘΛΟΣ ΙV(κ.)	66	1716	άργει Πειραιά	ΑΤΑΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	ύπο παραλαβή (λιβ.)
ΑΙΓΑΙΙΣ (π.)	61	4364	μεσογειακές μεταφορές	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	άργει "Αστακό
ΑΙΓΑΙΑ ΑΡΜΟΝΙ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 17/4	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Ρίο Γκράντε 25/5 γιά Ρωσία
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΙ'ΣΕΝΤΟΜ (π.)*	72	11185	ε. Τέντα 24/4	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	64	6474	ε. Τζέντα 29/5
ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Μπ. "Άιρες 21/5 γιά Ρωσία	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ'ΙΟΛΕΤ Ι (π.)	66	2966	α. Κίγκοτον 3/5
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ (π.)	74	12498	ε. Λάγος 29/5	ΒΑΓΓΕΑΗΣΗ (π.)	69	12360	δ. Σουέζ 19/3
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΤΙΚ (π.)	77	12498	α. Γιοκοχάμα 28/5 γιά 'Ακασούτλα				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ (π.)*	71	15205	άργει Μπάρο				
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 30/4				
ΑΙΓΑΙΣ ΣΧΟΥΟΥΠ (π.)	72	11185	a. Κόπερ 30/5 γιά 'Ελ. Ντιαζάρι				
ΑΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Π. Σάβ 27/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΝΘ (π.)	69	9199	ε. Πειραιά 9/5				
ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΤΕΡΙΝΗ	67	28646	a. 'Αίσι 16/5 γιά Μπανγκόκ				
ΑΙΓΑΚΟΝ*	71	27958	ε. Μάρη Πόντι 25/5				
ΑΙΓΑΙΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Χουανγκούν 12/5				
ΑΙΓΑΙΝΗΑ (Μαξ.)	65	9223	δ. Σουέζ 5/6				
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Ν. "Ορλέαν 21/5 γιά Δ. Γκουάρια				
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Μαρακάιπο 19/5 γιά Π. Καμπέλο				
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	άργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	8914	δ. Π. Σάβ 1/5				
ΑΙΤΣΗΝΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	a. Σ. Φραντζίσκο 18/7 γιά 'Α. Ανατολή				
ΑΙΤΣΗΝΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	ε. Χάμπτον 6/6				
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. "Ααρχος 2/6				
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	άργει Σ. Πέντρο				
ΑΚΡΟΝ*	72	62701	ε. Γιουρόπροτ 3/6				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	δ. Σουέζ 30/5				
ΑΛΑΜΕ'ΙΝ (π.)	62	10403	άργει Χαλκίδα				
ΑΛΕΚΟΣ (π.)*	57	2707	άργει 'Ελευσίνα				
ΑΛΕΝΤΕΡ Ι'Α'	70	51615	άργει 'Ελευσίνα				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πτυ)	71	68731	α. Χάμπτον 7/5				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	69	10722	άργει Γαλαξείδι				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άργει 'Αλιβέρι				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	άργει Χαϊφα				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Ι (λιβ.δ.)	60	12762	ε. Τόκε 22/1				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	άργει Γαλαξείδι				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ (π.)	62	7704	άργει Πειραιά				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	δ. Σουέζ 7/3				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	δ. Ντόρερ 5/6				
ΑΛΚΑΖΑΡ (Σιγκ.)	73	15382	επιλαχήθη				
ΑΛΚΑΝ*	66	27985	άργει Χώγκασον				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άργει 'Αλιβέρι				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Μούπανος 3/6 γιά Ν. Κομόρες				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Ούντεβάλα 23/5				
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ (δ.)	73	1798	α. Ν. "Υόρκη 18/5 γιά Μεξικό				
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (δ.)*	72	18792	ε. Χιούστον 2/6				
ΑΜΑΡ Ι (π.)	60	4735	στή Τζέντα 12/4				
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (π.)	82	13800	ε. Κολούμπια ρίβερ 27/5				
ΑΜΒΟΡΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τοίμπα 31/5 γιά Σιοκόμπα				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Λίτελτον 4/6 γιά Μπλούφ				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Μπανβαγκάρ 12/11/28 γιά Καράτοι				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΜΠΥ (λιβ.)	65	12495	ε. Ούλσαν 14/5				
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	58	8952	άργει Τζέπετ "Αλι				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	59	4493	ε. Γκένι 6/3				
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	67	21457	α. Κίκυτον 20/5				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Σεπετίου 22/5 γιά 'Οιτα				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Φρημάντη 29/5 γιά Ν. Όρλεανη				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Κοινουγκαντκόντο 1/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Σαβάν 2/6 γιά Καμπούλανκα				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΙΤΖ	68	21426	α. Ν. "Ορλέαν 5/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Παναύλι 29/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	δ. Π. Σάιντ 2/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά				
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	ε. Π. Σάιδ 3/5				
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	δ. Σουέζ 2/6				
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	άργει Χαλκίδα				
ΑΝΤΣΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Ρεσίφε γιά 'Οινέσια 28/5				
ΑΝΤΣΕΖΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Τζέντα 3/6				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)*	73	129665	α. Ζουάνια Τέρμη 18/5 γιά 'Αιν Σούχνα				
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άργει Τραπάνι				
ΑΠΟΛΛΩΝ*	58	27989	α. Κόμπη 1/6				

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Ριο ντε' Ιανέρο 22/5			ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (ητ.)	62	9222	ε. Φιλαδέλφεια
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΤ' ΙΤΟΡ	68	22782	α. Καράτσι 26/5			ΚΑΠΤΑΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. Σουάμπα 25/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ' ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Τούτσια 26/5 για Βιρβατάρ			ΚΑΠΤΑΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	α. Αλικάντε 31/5 για Βαρκελώνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Μπ. Άρες 5/6			ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		68	22798	ε. Παρανάγκουα 2/6		ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	α. Βαρκελώνη 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	δργει Πειραιά			ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	δ. Σουέζ 19/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	δργει Πειραιά			ΚΑΡΡΑΣ (ητ.)	62	10834	α. Αγκόνα 21/5 για Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑΒ (δ.)	72	114710	δργει Πειραιά			ΚΑΖΟΣ (κ.)	53	2806	δργει Μανιλά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δργει Πειραιά			ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ*	59	9493	α. Πόλμας 25/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΑΤΕΡ (ητ.)	57	9158	δ. Σουέζ 30/4			ΚΑΣΤΑΝΙΑ (ητ.)	81	3900	α. Ούσαν 11/5 για Μπαγκόκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΧΟΡ (δ.)	78	126261	δργει Πειραιά			ΚΑΣΤΑΛ. (κ.)	72	17674	ε. Αλεξανδρεια 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	δργει Πειραιά			ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	α. Κουβέτη 29/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	δργει Πειραιά			ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	δργει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Βενετία 2/5			ΚΑΤΙΑ Κ. (ητ.)	57	1324	ε. Πειραιά 22/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (ητ.)	45	2740	δργει Χαλκίδα			ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	2850	ε. Πειραιά 18/4
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	α. Κομώ Μπαΐ 7/6 για 'Οδησσό			ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (ητ.)	62	5870	α. Βίγκο 6/6 για Λιβύη
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. Σιγκαπούρη 21/1			ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (ητ.)	65	9799	δ. Σουέζ 7/6
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Φιλαδέλφεια 6/6 για 'Αρούμπα			ΚΕ'Π Ι ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	δργει Μπλάχυουστερ
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.ητ.)	71	17805	α. Σιγκαπούρη 29/5			ΚΕ'Π ΙΙ ΓΚΡΕΚΟ (κ.)	60	6978	προς Τζιμπούτι 28/5
ΔΙΑΜ (ητ.)	60	8750	α. Βιζαντοπόνι 5/6			ΚΕΡΒΑΝ (ητ.)	61	10444	α. Λαμπούν 15/5 για Σιπιπούγκ
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Ντός 'Αιλ. 2/6 για Μομπάσα			ΚΕΦΑΛΑΛΙΩΝΙΑ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	67	21706	ε. Τζέντα 9/2
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Τρίστια 6/6			ΚΕΦΑΛΑΛΙΩΝΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (ΜΙ)*	52	5674	δ. Κων/πολη 2/6
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	α. Πειραιά 4/6 για Γιουγκοσλαβία			ΚΕΦΑΛΑΛΙΩΝΙΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (ΜΙ)*	57	5250	δ. Κων/πολη 29/5
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4922	α. Ν. Όρλεαν 24/5			ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (ητ.)	61	13308	στόν Πειραιά
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (ητ.)	63	24810	μετον. «ΣΙΒΑΒΕΡ ΜΟΥΝ» δργει Γαλαξείδι			ΚΑΕΟΠΑΤΡΑ I (η.δ.)	59	20880	ε. Ράς Τανούρα 2/6
ΕΛΑΕΙ' ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	δργει Χαλκίδα			ΚΑΕΟΠΑΤΡΑ II (μ.)	57	4336	δ. Κων/πολη 23/4
ΕΛΑΕΙ' ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	μεσογειακές μεταφορές			ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΠΑ'ΤΩΝΗΡ (ητ.)	69	15474	ε. Νάπολη 27/5 έπωλήθη
ΕΛΕΝ*	67	27989	δργει Χώγκεσαντ			ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.ητ.)	72	94989	ε. Νιουμπά 29/5			ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	α. Μ. Μπαΐ 26/5 για Π. Μιρόντια
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	ε. Λέγκχον 31/5			ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργει Πειραιά
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Σπέτζι 6/4 για 'Αβάνα			ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Νιού Πλύμουθ 6/6
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	δργει Μαλούλακ Μπαΐ			ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Όκλαντ 7/6
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ι(η.δ.)*	59	12662	α. Ράς Τανούρα 1/6			ΚΡΑΝΤΩΡ (ητ.)	64	2304	δργει Πειραιά
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΣΕΡ (ητ.)	63	4390	ε. Νιώρμπαν 29/5			ΚΡΙΟΣ (ητ.)	60	4089	προσάραξ Νοεβίτας 11/5
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ε. Χάρηρ 12/5 για Κλαιπέντα			ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΤΑ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΕΝΙΚ Α' ΙΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	ε. Βηρυτό 6/6			ΚΡΙΟΣΙΟΣ (λιβ.)	58	5058	ε. Βηρυτό 26/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Π (Σιγκ.)	82	4280	δ. Νιόρμπερ 1/6			ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Λ. Πάλμας 31/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	δ. Γιβρατάρ 1/6			ΚΥΚΛΑΠΑΣ (λιβ.)	57	9118	ε. Άλεξανδρεια 3/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Ντέκερ Τέρμ. 19/5 για Κρούζ			ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	δργει 'Ιτεά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Φιλαδέλφεια 1/6 για Σέλικαντ			ΚΥΝΘΟΙΑ*	69	11315	στή Λισσαβώνα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	73	03961	δργει Μπρούνει Μπαΐ			ΚΥΡΩΣ (δ.η.)	74	122814	α. Σιγκαπούρη για Κουνγκαλαντ 20/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ...	76	22893	δ. Π. Σάιντ 13/5			ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Λ. Πάλμας 24/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	65	60491	α. Τζέντα για 24/5 για Ράς Τανούρα			ΚΩΣΤΗΣ (Μ.δ.)	60	3325	ε. Πειραιά 15/5
ΕΛΛΗΝ (Μαλ.)	66	9135	δργει Πειραιά			ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δργει Κολούμπια ρίβερ
ΕΛΛΗΝΗΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές			ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Μπιλμπάρ 23/4 για 'Αβάνα			ΛΑΙΔΗΝΟΤΡΟΘ (δ.)	53	11230	δργει Πειραιά
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41477	ε. Ένορδα 3/6			ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Π. Σάιδ 5/6
ΕΜΜΑΝΟΥΗ (δ.)	68	45988	δργει Πειραιά			ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ (ητ.)	78	11162	
ΕΝΑΜΕΑ (κ.)	60	5513	δργει Αστακό			ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μελ.)	62	8819	ε. Ροζάριο 4/6
ΕΡΓΙΝΑ Ι (ητ.)	61	9335	α. Αμβέρσα για Νιγηρία 20/5			ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσάραξ 8/2 Τιράν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές			ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιγκαπούρην 19/4 για Σεκιπό Τέρμη
ΕΥΑΛΗ (ητ.)	59	7059	δργει Πειραιά			ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Βαρκελώνη 17/5 για Τρίπολη
ΕΥΑΩΡΗ (δ.)	64	35410	μεσογειακές μεταφορές			ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δργει Πειραιά
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875	δ. Κωνιόπολη 30/5			ΛΕΝΑ	68	22449	δ. Κωνιόπολη 20/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Παναμά 25/5			ΛΕΝΑ II (Πα.)	68	15761	α. Κόμπη 25/5 για Λ. *Αντιζέλες
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (ητ.)	69	8676	δ. Μπρούνομπούτε 19/5			ΛΕΝΤΟΥΑΝΗ ΚΙΚΗ (ητ.)	63	8427	α. Ν. Όρλεανη 22/5
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (ητ.)	69	10900	α. Λ. Πάλμας 4/6			ΛΕΝΤΟΥΑΗΣ ΥΑΓΑΓ. (ητ.)	61	8627	ε. Σαβάνα 27/5
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	δργει 'Ιτεά			ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΖΑΚ (ητ.)	62	10228	α. Φόρ 29/5 για Αύγουστα			ΛΕΥΘΕΡΟ (ητ.)	62	14027	ε. Άμβυρογρά 4/6
ΖΕΥΣ Ι (ητ.)	60	17447	δργει Πειραιά 19/3/82			ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ταραγκόνα 15/4 για Χαλκίδα
ΖΕΥΣ ΙΙ	77	18838	α. Ντάρμπαν 18/4			ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Μπλάκμπουρι 26/5
ΖΗΝΑ (Λιβ.)	68	31093	α. Μπ. Άρες 24/5			ΛΗΤΟ (η.)	72	6106	δ. Ντόβερ 18/5
ΖΙΝΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ(ητ.)	66	10051	α. Π. Σουάνδ 16/5			ΛΙΖΑ (ητ.)	58	8370	δργει Πειραιά
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	δ. Φόρ 29/5 για Αύγουστα			ΛΙΛΑ (ητ.)	50	2734	ε. Μπαντρέ 'Αμπτάς 9/4
ΗΡΑ *	79	16390	ε. Κόμπη 17/5 για Πανάδη			ΛΙΑΥΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	δργει Πειραιά
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	58	5266	δ. Σαν Χουάν 28/5			ΛΟΔΡΑΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓ.)	81	16700	δργει Τάιν 22/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	μετον. Μπερτάνη 21/5			ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. *	68	39617	δργει Τάιν 22/11
ΘΑΛΑΣΣΗΝΗ ΔΙΑΕΑ*	78	11003	δργει Μπάρα			ΛΟΥΖΥ (μ.)	54	2557	ε. Ν. Όρλεανη 24/5
ΘΑΝΑΣΗ Μ. (Μαλ.)	65	37431	α. Λιασσαβώνα 31/5 για Τουμπαρά			ΛΥΡΙΚ (ητ.)	61	12497	δργει Χαλκίδα
ΘΑΡΡΟΣ (ητ.)	63	3293	δργει 'Αγ. Δομήνικο			ΜΑΓΚΑΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	δργει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Μίνα Σάουντ 4/6			ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)*	61	8943	δ. Σουέζ 13/5			ΜΑΙΤΑΡΙΑ Π. (ητ.)	69	16840	α. Γουακαμάτου 24/5 για Τουμπαρά
ΘΕΟΥΠΟΙΟΣ (ητ.)	61	9699	δ. Κωνιόπολη 19/5			ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (κ.)	73	36881	α. Σ. Λορέντζο 21/5
ΘΗΑΝΗ Σ (Μαλ.)	52	7304	δ. Κωνιόπολη 19/5			ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Ταρραγκόνα 26/5
ΘΗΑΝΗ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	δργειας μεταφορές			ΜΑΡΑΠΙΔΑ (κ.)	63	4647	α. Γκιγόν 8/5 για Λιβερία - έπωληθη
ΘΗΑΝΗ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)*	58	3993	μεσογειακές μεταφορές			ΜΑΡΑΦΑ Λ. (ητ.)	59	8596	δ. Μπρουναμπούτλε 24/5
ΘΗΑΝΗ ΣΤΑΡ (Μαλ.)*	52	4039	μεσογειακές μεταφορές			ΜΑΡΙΑ Ν. Κ. (ητ.)	64	3947	δργει Πειραιά
ΙΩΣ Ι (ητ.)	70	3971	δργει Σαρζά			ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.ητ.)	65	13512	ε. Βέντοντα 27/5
ΙΣΜΗΝΗ (ητ.)	68	4202	δ. Γιβρατάρ 22/5			ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μητ.)	69	8773	α. Ιταζάι 26/5 για 'Ιμπιτούμπα
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 18/5			ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (ητ.)	68	10099	α. Τρινκούδη 14/5
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	μεσογειακές μεταφορές			ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ. (δ.)	66	57027	δ. Ράς Σουκέρ 16/5
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	προσάραξ Πειραιά 9/6			ΜΑΡΙΠΙΜΑ (δ.)*	61	30236	δ. Σ. Σάιντ 5/6
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (ητ.)	61	10934	δργει 'Αστακό *			ΜΑΡΙΤΣΑΙΙΔΑ (η.)	65	10596	ε. Π. Σάιδ 7/5
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (ητ.)	60	10934	δργει 'Αστακό			ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (η.δ.)	73	72338	δργει Συλίδα
ΚΑΒΟΥΡΕΑ	82	15551	α. Σιγκαπούρη 20/3			ΜΑΡΙΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	δργει Λευκόδα
ΚΑΔΜΟΣ									

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΙΑΝΤΑ Α. (Μ.)	56	8985	ρ. Νιώρημπον 7/6
ΜΙΝΑ Φ. (η.)	58	8733	α. Σάντος 21/5 γιά Π. Καμπέλο
ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλέανη 26/5
ΜΙΝΙ ΛΑΐ'ΟΝ (η.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλέανη 2/6
ΜΙΝΙ ΛΑΐ'Τ (η.)	70	1587	άργει Ν. 'Ορλέανη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	δ. Παναμά 28/5
ΜΙΝΙ ΔΑΝΤ.	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανη 6/6
ΜΙΝΙ ΔΑΝΤΕΡΝ.	71	1564	α. Γκάλεστον 23/5
ΜΙΝΙ ΔΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΔΕΝΣ (η.)	71	1562	α. Χιούστον 24/5
ΜΙΝΙ ΔΗ. (η.)	71	1562	ε. Ν. 'Ορλέανη 2/6
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ (η.)	70	1592	άργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΔΗΤΖΕΝΤ.	74	1578	α. Ν. 'Ορλέανη 4/6
ΜΙΝΙ ΔΙΑΙΔ (η.)	70	1781	άργει Ν. 'Ορλέανη
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (η.)	71	1562	άργει Πειραιά 10/11/82
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (η.)	71	1584	α. Σ. Σκουδ 17/10 γιά Τζάκονινθη
ΜΙΝΙ ΔΟΤ (η.)	71	1584	α. Ν. 'Ορλέανη 24/5
ΜΙΝΙ ΔΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	ε. Γκάλεστον 26/5
ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ.	71	1592	α. Χόμπτον 23/5 γιά Σουριτάμ
ΜΙΝΙ ΔΥΦΜ.	75	1578	δ. Παναμά 27/5
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	α. Γρενάδα 28/5 γιά Τρινιντάντ

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	δ. Παναμά 29/5
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	άργει Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η.)	61	3943	α. Τζέντον 1/6
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτα)*	59	5384	δ. Σουέζ 22/5
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Χάμπτον 27/5 γιά Αίγυπτο
ΜΑΟΥΝΑ (η.)	77	3227	ε. Σούσα 3/6
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	άργει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΩΝ (κ.)*	68	13706	α. Μπωντ 6/5
ΜΠΑΥΡΟΝ (η.)	61	1460	άργει Πειραιά
ΜΠΕΑΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	στό Μπόνου (άποθήκη)
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)*	67	4659	άργει Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	άργει Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΑΝ ΣΚΑΪ' (Λιβ.)	73	31861	δ. Σουέζ 6/6
ΜΠΡΗΤΗΝ (η.δ.)	65	40284	ύπο παραλαβή
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Βιτόρια 27/5 γιά 'Αλεξάνδρεια
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Λ. 'Αντζελες 7/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. 'Αλιβέρι 26/5

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η.)*	78	11850	δ. Σουέζ 21/4 *
ΝΑΓΟΣ	61	9037	άργει Σ. 'Αννα Μπαιν
ΝΑΐ'Σ (κ.)*	66	7264	α. Θέουτα 6/6
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Πειραιά 3/6 γιά Ιταλία
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	άργει Καράλα
ΝΕΔΙ (δ.η.)*	65	35324	μεταφορές 'Ερυθρώς Θάλασσας
ΝΕΛΑ (Μάλ.)	66	12259	δ. Ι. Σαδί 27/5
ΝΕΟ (κ.)*	67	2996	
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η.)	67	32137	α. Βανκούβερ 30/5
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)*	58	24152	άργει Ίταλα
ΝΕΦΕΛΗ (η.)*	69	5801	δ. Γιβραλτάρ 7/6
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. 'Ελαιμπόρηκ 3/6
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)*	63	5955	ε. Πειραιά 3/6
ΝΙΚΗ Ρ. (η.)	62	6171	ε. Μόκα 25/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. 'Αλιβέρι 27/5
ΝΙΚΟΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Πειραιά 3/6 γιά Λιβύη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (η.)	67	4016	α. Ν. 'Ορλέανη 26/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η.)*	61	6123	ε. Τζέντα 2/6
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	άργει Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (η.)	56	3274	α. Σ. Σούδαν 2/5
ΝΙΟΒΗ (Μάλτα)	69	21427	ε. Λειδόες 6/6
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Καλκούτα 1/6 γιά Σιγκαπούρη
ΝΙΧΟΝ (κ.)	65	13458	προσάραξη Μπαντάρ 'Αμπάς 7/4
ΝΟΔΑΕΡΗ ΝΑΐ'ΑΝΤ	67	22817	α. P. 'Αντέρο 15/5
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άργει Στούλιδα
ΝΟΡΦΟΥΓ'ΓΝΤ	70	12063	α. Μπορτώ γιά Χιούστον
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	άργει Πειραιά
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	δ. Σουέζ 31/5
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)*	61	5816	άργει Μίνα Σάρ
ΝΤΕΝΕΜΠ (η.)	68	2534	δ. Κωνσταντία 24/5
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	δ. Γιβραλτάρ 6/6
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	δ. Σουέζ 20/2

ΝΤΟΛΛΙ ΙΙ (η.)	67	9854	δ. Παναμά 13/5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (η.)*	62	6980	άργει Κολομπο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιγκαπούρη 3/6 γιά Κιλακάτη
ΝΥΜΦΗ Κ. (η.)	66	17782	α. Κολόμπο 5/6 γιά Σιγκαπούρη
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	ε. Παρανάκου 31/5
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22242	ε. Μασαλία 1/6
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	άργει Φορταλέζα
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μη.)	63	11120	άργει Κίμωλο
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	άργει 'Αστακό
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	68	45678	ε. Σάντος 21/5
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Χάρηρ 12/5 γιά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ	72	106123	α. Μίλαφρον Χάβεν 29/5 γιά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	άργει Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΙΕΙΣΟΝΙδ	72	106123	άργει Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΕΙΚΙΜΣ (δ.)	64	32380	άργει Τζάκονινθη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΤ (δ.)	64	32379	άργει Τζάκονινθη (ΕΠΩΛ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	66	15625	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άργει Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	άργει Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΠΊΣ	69	15688	ε. Μπωμόντ 17/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΐ'ΝΤ	67	15697	ε. Ν. 'Ορλέανη 2/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άργει Αλιβέρι
ΟΛΥΜΠΙΚΟΙ ΦΟΙΝΙΣ (η.)	77	15844	ε. Ρότερνταν 30/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	άργει Πειραιά 24/12
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Κωνιπόλη 4/5
ΟΕΡΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	α. Μαρονάλ 18/5 γιά Π. Μιράντα
ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Αμπιτζάν 9/5
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ (δ.)	67	53460	άργει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΪ' (η.)	67	24128	α. Ρούμπρια 19/5 γιά Ρωσία
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	άργει Χώγκεσαντ 13/11
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	ε. Μανίλα 30/5
ΠΑΐ'ΟΝΗΡ (η.)	74	9712	α. Νταλιάν 28/5 γιά Αβάνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΣΙΣΣΑ (κ.)*	70	11525	
ΠΑΝΑΠΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	α. Πειραιά 1/5
ΠΑΝΟΡΗ (η.)	82	35380	ε. Βανκούμερ 27/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝ (η.)*	66	7463	ε. Πειραιά 17/5
ΠΑΝΟΣΕΑΝ ΦΕΐ'Μ (δ.η.)*	64	33621	έγκατελθημ Περσικο 18/5
ΠΑΞΟΙ (κ.)*	65	1559	άργει Πειραιά
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.η.)	73	30067	ε. Μπωμόντ 24/3
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει Μπρούνει Μπαιν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΐ'ΝΤ (κ.)	60	8721	δ. Κωνιπόλη 25/5
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	άργει Χαλκίδα
ΠΑΤΡΑΐ'ΚΟΣ (η.)	62	11756	α. Τσαγκουαρόμας 6/6 γιά Όλλανδια
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Ν. 'Ορλέανη 20/5
ΠΑΤΡΟΚΛΑΣ (κ.)	55	7738	άργει Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (η.)	69	1999	ε. Πειραιά 11/3
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	ε. Τζέντα 12/4
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.η.)*	65	33595	δ. Π. Σαΐδ 26/5
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	α. Γένιμπο 3/6 γιά Τζέντα
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Σ. Λορέντζο ('Αργ.) 5/6
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 10/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	
ΠΙΕΡΟΣ (η.)	63	1702	α. Βαρκελώνη 30/5 γιά Ακαμπα
ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.η.)	69	93547	άργει Πειραιά
ΠΛΟΥΒΙΟΣ	72	13294	α. Μίνα Καμπούς 8/6
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Λισσαβώνα 28/5
ΠΟΐ'ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	άργει Στυλίδα
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Σ. Φραντζίσκο 30/5
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	στή Φουτζέρα 8/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άργει Μπρούνει Μπαιν
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η.)	70	3825	α. Μόντιλ 12/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	άργει Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (η.)	66	15565	α. Δ. Πολίς 2/6 γιά Τζακάρτα
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	δ. Ντουμπάι 18/4
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργει Πειραιά

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77, 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 80076

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.500

Greece .....	Drachmas 2.500
Europe and U.K. (Air Mail) .....	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail) .....	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail) .....	U.S. Dollars 100,00
Central and South America (Air Mail) .....	U.S. Dollars 115,00
Middle East and Africa (Air Mail) .....	U.S. Dollars 80,00
Far East and Australia (Air Mail) .....	U.S. Dollars 120,00

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING &amp; PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.

P.O. BOX 80076 — 185 10 PIRAEUS

PHONE: 01 - 4176658 or 4122537

CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Ίντρος 28/5		ΣΟΛΩΝ (δ.)*	70	91954	άργει Σιγκαπούρην
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	άργει Σήρνες		ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 9/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.) π.	68	48781	α. Χάμπτρον 2/6 γιά Λουλέα		ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ρούφιό 15/4 γιά Βενεζουέλα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β.(η)*	61	3966	δ. Παναρά 29/5		ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5278	ε. Δουνκέρκη 5/6
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η)*	69	10524	α. Άλεξανδρεια 17/5		ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)*	68	7701	α. Χόκη Κούκ 16/5
Π. ΣΤΑΡ II (Α/β)	73	11383	ε. Πενάρη 2/6		ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
PANTIAN MENT	66	15393	α. Τσαγκούραμα 6/6		ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	12758	α. Άλεξανδρεια 30/5
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	δ. Κωνίπολη 8/5		ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ύπερτη συγκρουση 3/6
ΡΕΑ ΜΠ.	67	11258	μεσογειακές μεταφορές		ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Μαρίνα ντι Καράρα 1/6 γιά Τρίπολη
ΡΕΓΚΑΛ ΣΗ	68	30294	άργει Αστακό		ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)*	80	32000	ε. Ούδαν 15/5
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)*	73	152.327	δ. Σκώ 15/5		ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.η.)*	68	103176	δ. Ντουμπάι 25/3
ΡΕΙ'ΝΝΜΠΟΥ Ι. (η.)	63	15982	άναμενει Φουτζέρια 16/11/82		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει Πειραιά
ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ (η)*	60	4820	α. Ν. Ύρρη 27/5		ΤΑΜΑΡΑ II (η.)*	60	8420	προσάρδες πρός Μογκάντιου 27/4
ΡΗΦΕΡΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Παραγάκουα 1/6 γιά Λ. Πάλμας		ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	άργει Πειραιά
ΡΙΟ ΚΑΛΡΟ (δ.)	67	35540	α. Ντουάλα 14/5		ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)*	58	4231	προσάρδες
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άργει Πειραιά		ΤΑΥ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	ε. Γιουροπόρτ 6/6
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	α. Τζένταν 28/3		ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	58	8920	ε. Σπλίτ 23/5		ΤΖΕΙΝΤ (κ.)*	56	6500	άργει Αστακό
ΡΟΝΣΟΝ (η.)*	63	6100	ε. Ριο Γκράντες 23/5		ΤΖΕΜΙΝΙ IV (η.δ.)*	73	9842	α. Κόριτον 7/6
ΡΟΝΧΙΑ (η.)*	63	6063	στό Πειραιά 25/5		ΤΖΩΝ Α. (η.)*	68	10016	άργει Λ. Πάλμας
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (η.)*	71	2932	ε. Πειραιά 25/2		ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει Πειραιά
ΣΑΒΒΑΣ (δ.η.)*	59	20514	ε. Λισσαβώνα 5/6		ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)*	64	15910	άργει Αστακό
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788			ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)*	65	11245	άργει Αστακό
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.η.)*	69	99134			ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742			ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (η.)	73	8848	α. Σιγκαπούρην 23/5
ΣΑΜΠΤΙΡΑ (κ.)*	70	5746			ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)*	60	8070	άργει Αθάνα
ΣΑΝ ΜΑ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	10630			ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	άργει Πειραιά
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671			ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973			ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Καβοσάκι 31/5 γιά Χιούστον
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171			ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	δ. Παναμέ 1/6
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171			ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΑ	72	18723	α. Σουδίμπα 26/5 γιά Αύστραλια
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314			ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΙΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Μαρακάμπιο 18/5
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001			ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Βούβαλη 1/5 γιά Ράς Τανούρα
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218			ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Γιουοπόρτ 2/6 γιά Γιβραλτάρ
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102			ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άργει Χαλκίδα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779			ΤΣΕΛΣΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	άργει Τουλωνή
ΣΑΝΤΑΝΕ	65	19019			ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674			ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η.)	71	4635	α. Ν. Όρλεάνη 1/6
ΣΑΝΤΟΣ (η.)*	58	9017			ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	δ. Παναμέ 26/5
ΣΑΝΤΟΥ ΠΕΡΑ (η.)	76	43143			ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	δ. Σάδι 2/6
ΣΑΝΟΥΤ ΘΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11329			ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	άργει Ιτέα
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874			ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Δ. Αντζελές 27/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΥΠΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975			ΦΕΛΛΟΣΙΩΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Σιγκαπούρην 16/5 γιά Περσικό
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456			ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	άργει Πειραιά
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289			ΦΙΑΡΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΑΣΤΕΡΤ (Μ.)	69	12412			ΦΙΛΟΡΙΣΑΝΤ*	65	15178	α. Π. Εβρυγκλέντς 29/5 γιά Ινδία
ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	71	11055			ΦΙΟΒΟΣ (λ.β.)*	58	5063	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (η.)	65	16239			ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Ροζδίο 2/6
ΣΗ ΣΤΑΡ (Μ.)	69	12411			ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΠ Λ. (δ.)	75	118216	άργει Πειραιά
ΣΗ ΦΑΛΑΚΟΝ Ι (η.)	70	9966			ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)	71	10586	ε. Αμβέρσα 9/6
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)	62	9979			ΦΡΕΝΤΣΠ Λ. (δ.)	76	122.945	άργει Πειραιά
ΣΗ ΧΕΡΩΝ (η.)	71	11379			ΦΡΙΓΚ Χ (κ.)	59	1097	αργει Πειραιά
ΣΗΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043			ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)	60	3563	α. Λ. Πάλμας 5/6
ΣΗΛΑΙΝΚ (Μαλτ.)	67	28528			ΦΡΙΟ ΑΛΑΝΤΙΚ (η.)	61	1652	α. Μονρόβια 9/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	74	18963			ΦΡΩΤΕΙΝΗ Φ (η.)	61	1695	ε. Λάγος 29/1
ΣΗΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)	80	9015			ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	4964	ε. Πειραιά 13/4
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406			ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Τοιμά 29/5 γιά Σιγκαπούρη
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500			ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740	α. Σ. Φραντζίσκο 15/ γιά Α'. Ανατολή
ΣΙΝΟΕ	77	4719			ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593			ΧΕΡΟ (η.)	57	1368	δ. Γιβραλτάρ 1/6
ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070			ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η.)	78	15981	α. Ρότερνταμ 7/6 γιά Ρόκοφορντ
ΣΚΟΛΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)*	58	4414			ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	ε. Αύγουστο 4/6
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227			ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (η.)	59	4378	α. Θέροτα 3/6
ΣΟΛΑΝΖ Π. (η.)*	60	8294			ΧΩΣ (κ.)	64	10292	άργει Καράται
					ΨΑΦ (κ.)	54	1596	προσάρδες 28/3 Τζιμπούτι
					ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)*	44	14540	άργει Έλευσίνα
					ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530	μεσογειακές μεταφορές
								ε. Μεσσίνα 5/2

## «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, Πειραιάς

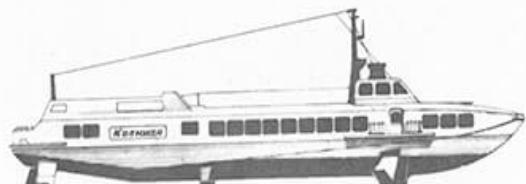
Τηλέφωνα: 417 6658 — 412 2537 — 417 8869

Νέα Ταχυδρομική Διεύθυνση: Ταχ. Θυρίς 80076 185 10 Πειραιάς

Διευθυντής ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρά 77, Πειραιάς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερίφου 50 & Αχαρνών	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανόρη 15, Πειραιάς
------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------



Τό λένε «ίπταμενο δελφίνι»  
κι' είναι άφταστο σέ ταχύτητα, άνεση καί άσφαλεια



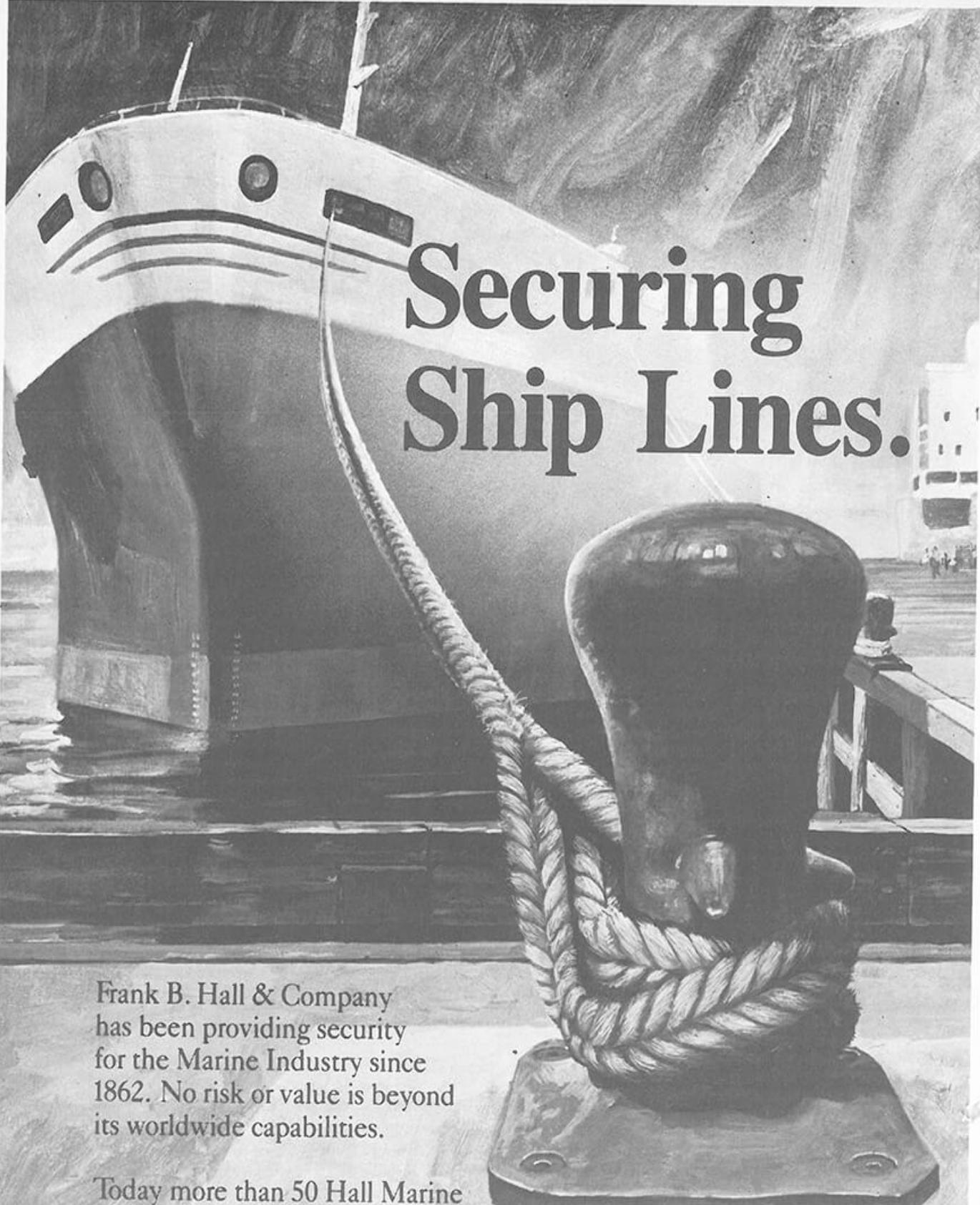
## Τό νέο ίπταμενο πλοϊο «KOLHIDA»

- Μέ άκομα πιό ισχυρές μηχανές
  - Μεγαλύτερους χώρους, περισσότερους έπιβάτες
  - Φανταστικές άνεσεις
  - Ιδανική πλεύση — μέ έντελως αύτόματο κοντρόλ του συστήματος «ύδροφοϊλ».
  - Παγκόσμιο δίκτυο τεχνικής κάλυψης.
- Μήκος, μ. 34,5  
Πλάτος, μ. 10,3

Ύψος πάνω άπό τήν θαλάσση (σέ ύδροφοϊλ), μ.	10,8
Βύθισμα (σέ ύδροφοϊλ), μ.	1,9
Κινητήρες, h (KW)	2 × 1430 (×1050)
Ταχύτητα, κόμβοι	35
Έκτοπισμα, κενό, τόννοι	68,8
Έπιβάτες	140
Αύτονομία, ναυτικά μίλια	250
Πλήρωμα	πέντε

**Sudo**

10, Uspenskiy, Per., 103006 Moscow, USSR Tel. 251.05-05  
TELEX 411272 SUDO SU, 411387 SUDO SU



# Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company has been providing security for the Marine Industry since 1862. No risk or value is beyond its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine Adjusters are readily available to offer their services anywhere in the world.

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

