

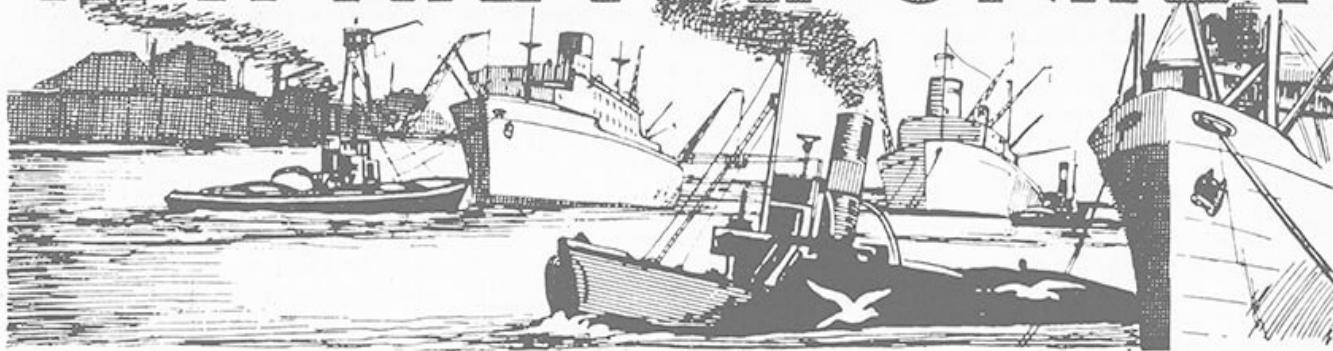
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1983

Αρ. Φύλλου 1155/914

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΗΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1155/914

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1983

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Ο νόμος θά έφαρμοσθεῖ μέ σύνεση

Τό 'Υπουργείο καταρτίζει ειδική μελέτη γιά τήν έφαρμογή του νέου νόμου. Και δύναται να αποδειχθεί ότι ο νόμος θα έφαρμοσθεῖ μέ σύνεση. Στόχος μας, είπε, είναι ή έξεύρεση τής χρυσής τομῆς γιά νά πρωθηθούν, σύμφωνα άλλωστε και μέ σχετική έντολή του Πρωθυπουργού, τά θέματα τής Ναυτιλίας και τών άνθρωπων της. Γι' αυτό και τήν ύλοποίηση του νόμου θα τή συζητήσουμε μέ τίς ένδιαφερόμενες πλευρές ώστε νά υπάρξει γενικό διάλογο.

Αύτή ή κατηγορηματική δήλωση του 'Υπουργού παρέχει τήν άλπιδα διάλογο γιά την έφαρμογή του νόμου δέν θά δημιουργήσει δυσεπίλυτα προβλήματα στίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις πού αυτή τή συγκεκριμένη στιγμή άντιμετωπίζουν μιά κυριολεκτικά δραματική κατάσταση λόγω τής καθιζήσεως τής ναυλαγορᾶς στό κατώτερο έπιπεδο τής τελευταίας πενταετίας. Και θά δύνησει, μέ τά συμπληρωματικά μέτρα πού έχει ύποσχεθεί τό 'Υπουργείο (μείωση συνθέσεως και γεωγραφική διοικητική διαίρεση) στήν άποκατάσταση του ήπιου κλίματος πού πρέπει νά έπικρατεί μεταξύ τών τριών φορέων, κράτους, πλοιοκτητών και ναυτικών γιά νά άντιμετωπισθούν τά ζημεια και τά μακροπρόθεσμα σοβαρότατα προβλήματα τά όποια άπειλούν τήν ύπόσταση τής Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ο έφοπλισμός, άπο τήν πλευρά του, μέ τή συγκρατημένη στάση πού έτήρησε και πρίν, άλλα και μετά τήν ψήφιση του νόμου μέ τίς έπιμαχες διατάξεις, άποδειχε τήν ούσιαστική σημασία πού άποδειχε στή διατήρηση του ήπιου κλίματος. Γιατί γνωρίζει καλύτερα άπο κάθε άλλον διάλογο τήν έναν δέν υπάρχει ή έπιβαλλομένη συνεργασία κράτους, έφοπλι-

σμού και ναυτικών τό μέλλον τής Ναυτιλίας δέν διαγράφεται εύοιων. Είναι συνεπώς τώρα ή στιγμή νά άποδειχει και ή κυβέρνηση διάλογος διάστημας έπικρατεί μέ σύνεση τής χρυσής τομῆς γιά τή διατήρηση του κλίματος αύτού.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν διάλογος διάστημας έπικρατεί μέ σύνεση τής χρυσής τομῆς γιά τή διατήρηση του νόμου θα τή συζητήσουμε μέ τίς ένδιαφερόμενες πλευρές ώστε νά υπάρξει γενικό διάλογο.

μου, και, δεύτερον, μέ τή συμπλήρωση τών μέτρων πού θά ένισχύσουν τήν άνταγωνιστικότητα τών έλληνικών πλοίων και θά θωρακίσουν τή Ναυτιλία έναντίον τών κινδύνων πού δημιουργεί ή έξαλλη, κατά τόν έπιεικέστερο χαρακτηρισμό, τακτική τής γνωστής μειοψηφίας.

Τό δεκαπενθήμερο

‘Η νέα συλλογική σύμβαση

Τήν Τετάρτη έπιτεύχθηκε τελικώς συμφωνία γιά τή συλλογική σύμβαση τών πληρωμάτων τών ποντοπόρων πλοίων ή όποια προβλέπει αύξηση άποδοχών τών άξιωματικών κατά 15% και τών κατωτέρων πληρωμάτων κατά 17% άναδρομικά άπο τήν 1 Ιανουαρίου (λεπτομερής άνακοινωση τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών δημοσιεύεται κατωτέρω). Είχε προηγηθεί συνάντηση έκπροσώπων τών δύο πλευρών και τού 'Υπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα, ό όποιος τό πρωί τής Τετάρτης, στήν τακτική συνάντηση του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες, είχε δηλώσει διάλογο μέχρι σήμερα, τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως θά είχε ρυθμισθεί είτε μέ άπ' εύθειας διαπραγματεύσεις τών δύο πλευρών, είτε μέ άπόφαση τού 'Υπουργικού Συμβουλίου, μάλιστα λέγεται διάλογο μέχρι τήν ηδη καταρτίσει και τό σχετικό σχέδιο άποφάσεως πού προέβλεπε αύξηση 6% γιά τούς άξιωματικούς και 9% γιά τά πληρώματα γιά τό διάστημα άπο 1.10.82 — 31.12.82, 12% και 15% άντιστοιχα γιά τό διάστημα άπο 1.1.1983 — 30.9.83 και 15% και 17% γιά τό διάστημα άπο 1.10.83 — 31.12.83.

Τελικά ή συμφωνία έπιτεύχθηκε μέ άπ' εύθειας διαπραγματεύσεις τών ένδιαφερομένων πλευρών και είναι άναμφισβήτητο διάλογος παρούσες συνθήκες άποτελεί μεγάλη έπιτυχία τής ήγεισίας τής ΠΝΟ. Η συμ-

φωνία παρουσιάζει και ένα έπι πλέον πλεονέκτημα: 'Οριοθετεί πλέον τή διάρκεια τών συλλογικών συμβάσεων σε ένα ήμερολογιακό έτος, γεγονός πού θά διευκολύνει σημαντικά τό ΝΑΤ.

Η συμφωνία άναγγέλθηκε μέ τήν κατωτέρω άνακοινωση τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών τήν Τετάρτη:

«Σήμερα, ύπεργράφη, μεταξύ τών έκπροσώπων τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και τής Πανελλήνιας Ναυτικής 'Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), Συμφωνητικό μέ τό όποιο καθορίζονται οι δροι γιά τήν ύπογραφή τής νέας Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας γιά τά Ποντοπόρα Φορτηγά πλοία στών 4.500 τον. dw ως κάτωθι:

1. Διά τό χρονικό διάστημα άπο 1 Οκτωβρίου 1982 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1982 έφαρμόζονται άπαντες οι δροι τής άπο 26 Ιανουαρίου 1982 Συλλογικής Συμβάσεως ήτις έληξε τήν 30η Σεπτεμβρίου 1982.

2. Διά τό χρονικό διάστημα άπο 1ης Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1983 ισχύουν τά κάτωθι:

a. Μισθολόγιον

Συμφωνεῖται αύξησης έπι τού βασικού μισθού τής ληξάσης Συλλογικής Συμβάσεως ως έξης:

‘Αξιωματικοί κατά 15%.

Κατώτερα πληρώματα κατά 17%.

β. Κατά τά λοιπά (επίδομα Κυριακών, μισθός άσθενείας κ.λ.π.) έξακολουθούν ισχύουσαι αἱ ρυθμίσεις της άπο 26ης Ιανουαρίου 1982 Συλλογικής Συμβάσεως. Διευκρινίζεται, δηλαδή, ότι δημιουργείται ούπολογισμός ἐπί τού βασικού μισθοῦ ἐφεξῆς ὡς τοιούτος θά ούπολογίζεται ὁ προκύπτων κατόπιν τῶν ἀνωτέρω αὔξησεων.

γ. Τό διάτιμον τροφής καθορίζεται εἰς δρχ. 350.

δ. Η ἀμοιβή τῶν εκτρα ἔργασιών καὶ ἐπιδομάτων θά ἀναπροσαρμοσθῇ κατά ποσοστόν 16%.

ε. Τό ἐπίδομα κατωτέρου πληρώματος προσαυξάνεται κατά 17%.

στ. Οὐδέν κλαδικόν αἴτημα ἐγένετο δεκτόν.

Ομοίως ὑπεγράφη μὲ τούς ίδιους δρους Συμφωνητικό καὶ γιά τούς Πλοιάρχους Α' τάξεως.

ΣΥΜΦΕΡΕΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Από πλοιοκτήτη πού διαμένει στό ἔξωτρο μᾶς ἔτεθή τό ἐρώτημα ύπο ποιά σημαία πρέπει νά θέσει νεοαγορασθέν πλοϊο μετά τή ψήφιση ἀπό τή Βουλή τού νομοσχέδιου τό ὅποιο ἔχει προκαλέσει τόσες ἀντιδράσεις ἀπό τήν πλευρά τού ἐφοπλισμοῦ, καὶ ἀδιστάκτως ἀπαντήσαμε δη πρέπει νά προτιμήσει τήν 'Ελληνική. 'Εξηγήσαμε στό συνομιλητή μας δη οι διαμενεῖς συνέπειες τού νόμου γιά τά πλοϊα πού τίθενται τώρα ύπο 'Ελληνική σημαία θά ἐπέλθουν ἐπειτα ἀπό 9-10 μῆνες καὶ μόνον ἐάν ύψιστατοι ἡ σημερινή κατάσταση πραγμάτων στή ναυλαγορά. Και τούσαμε δη κατά τήν παρούσα φάση γιά τά νεοαγοραζόμενα πλοϊα συμφέρει ή 'Ελληνική σημαία, γιατί η νηολόγηση ἐνός πλοϊού δέν δημιουργεῖ καρμία ἀμεση δαπάνη, δηπως γίνεται μέ δλες τίς ἀλλες σημαίες. 'Αλλωστε αύτή τήν πραγματικότητα γνωρίζουν δλοι ἐκείνοι οι ὅποιοι ύψωνουν τήν 'Ελληνική στά περισσότερο νεοαγοραζόμενα πλοϊα αύτή τήν ἐποχή. Είναι μία πραγματικότητα τήν ὅποια κανένας συνετός διαχειριστής δέν μπορεῖ, κατά τήν ἀντίληψή μας, νά ἀγνοήσει.

ΟΙ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ ΤΩΝ ΝΟΥΝΕΧΩΝ

Συνιστούμε στόν ύπουργό κ. Γ. Κατσιφάρα καὶ σέ ὀλόκληρο τό ἐπιτελείο του νά ἀναγνώσουν μέ ιδιαίτερη προσοχή τίς κατωτέρω δηλώσεις τού κ. Γεωργίου Δρακοπούλου πού δημοσιεύθηκαν στήν "Ἐξερές" τίς 12.7.83. Τά «Ναυτικά Χρονικά πιστεύουν ἀπόλυτα δη οι ἀντίληψεις τῶν νουνεχών πρέπει νά λαμβάνονται ιδιαίτερα ὑπ' ὅψει ἀπό τήν Πολιτεία καὶ ἐπαναλαμβάνουν δη γιά τήν πρόσδο τής Ναυτιλίας μας, γιά τήν ὅποια δλοι ἐνδιαφέρονται ἀπό τή σκοπιά τους, ἀπαραίτητη προϋπόθεση είναι τό ἡπιο

κλίμα μεταξύ κράτους, πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν.

Ἄπανταντας στό ἐρώτημα «ποιές είναι οι προσωπικές ἐκτιμήσεις σας γιά τό αύριο τής Ναυτιλίας μας κάτω ἀπό τίς σημερινές διεθνεῖς συγκυρίες, μετά τό πρόσφατο νομοσχέδιο γιά τήν τόνωση τής ἀνταγωνιστικότητας τού ἐλληνικού πλοϊού», δη κ. Γεωργ. Δρακόπουλος δήλωσε τά ἔξης:

«Τό αύριο τής Ναυτιλίας μας ἐπηρεάζεται ἀπό τούς ἔξης κύριους παράγοντες:

1) Ἀπό τόν προστατευτισμό πού ὑπάρχει σε μεγάλη κλίμακα καὶ πού δυσ αύξανεται τόσο περισσότερο θά ἐπηρεάζει δυσμενώς τήν Ναυτιλία μας.

2) Ἀπό τήν μείωση τής ἀνταγωνιστικότητας τού ἐλληνικού πλοϊού. "Οσο περισσότερο μειώνεται ἡ ἀνταγωνιστικότητα τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, τόσο περισσότερο διστρέχει τόν κίνδυνο ὁ ἐμπορικός μας στόλος νά συρρικνωθεῖ καὶ νά ἔξαφανται:

Τό κατάλληλο ναυτεργατικό δυναμικό σέ ποσότητα καὶ ποιότητα καὶ ἡ διατήρηση τού μισθολογίου σέ λογικά ἐπίπεδα, είναι ἀπό τίς σημαντικότερες προϋποθέσεις γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τού ἐλληνικού πλοϊού.

3) Από τήν ἀρμονική συνεργασία μεταξύ τῶν τριών φορέων: ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ—ΚΡΑΤΟΥΣ—ΝΑΥΤΙΚΟΥ.

"Οσον ἀφορά τό σχέδιο νόμου γιά τά μέτρα ύπερ τής Ναυτιλίας μας, πού δημιουργησε τόσο «σάλο» στόν ναυτιλιακό καὶ πολιτικό κόσμο, παραπροῦμε τά ἔξης:

'Η Κυβέρνηση ἔδειξε κατ' ἀρχήν κατανόηση στά παραπάνω προβλήματα καὶ προσπάθησε μέ τό σχέδιο νόμου νά ἀνακουφίσει τήν Ναυτιλία ἀπό τήν κρίση πού περνάει. Όστόσο, ἡ διαδικασία πού ἀκολούθησε τό YEN δέν ἡταν ἰδεώδης. 'Αντί π.χ. νά γίνει ξεχωριστό νομοσχέδιο γιά τήν βελτίωση τής ἀνταγωνιστικότητας τού ἐλληνικού πλοϊού καὶ ἐάλλο γιά τήν ἀντιμετώπιση τής ὄνεργας, ἡ Κυβέρνηση προτίμησε νά τά συγχωνεύει σέ ἐνς νομοσχέδιο.

'Έκτος ἀπό τήν ἀνακαύκλωση αύτή καθ' ἐστή, τό νομοσχέδιο θά δημιουργήσει παρεμπνείες καὶ περιπλοκές μέ ἀπόρθετες συνέπειες. Τό πιό δυσάρεστο δυμας είναι δη τό νομοσχέδιο αύτό διατρέχει τό ἡπιο κλίμα πού ἐπικρατούσε μεταξύ τῶν τριών φορέων:

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ—ΚΡΑΤΟΥΣ—ΝΑΥΤΙΚΟΥ.

Οι ἔχθροι τής Ναυτιλίας μας «τρίβουν τά χέρια τους».

Γιά τό καλό τού τόπου καὶ τής ἔθνικής μας οἰκονομίας, πρέπει νά καταβληθεῖ κάθε προσπάθεια γιά τήν ἀποκατάσταση τής ὄμρονικής συνεργασίας καὶ ἀμοιβαίς ἐμπιστοσύνης ἀνάμεσα στούς παραπάνω τρεις φορείς, γιατί χωρίς τά στοιχεία αύτά, ἐπιβιώσει 'Ελληνικού Ἐμπορικού Στόλου είναι ἀδιανόητη.

Νομίζω δη ο 'Υπουργός τής 'Εμπορικής μας Ναυτιλίας μπορεῖ νά προσφέρει πολλά γιά τήν ἀποκατάσταση τού κλίματος πού ὑπῆρχε πρίν ἀπό τό νομοσχέδιο.

MONON 24 ΠΛΟΙΑ

Σύμφωνα μέ ἀπόλυτα ἔξακριβωμένα στοιχεία, μόνον σέ 24 ποντοπόρα πλοϊα δημιουργήθηκαν μικροπροβλήματα ἀπό τήν ἀπεργία

πού είχαν κηρύξει οι διοικήσεις τῶν 'Ενώσεων Μηχανικών καὶ Ναυτών στό 150ήμερο 15-30 Ιουνίου. Γι' αύτό, δλλωστε, ἡ πάντοτε λαίστατη διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ σιωπᾷ, δίκην ἀρσακείας, καὶ ἐμεῖς τό σημειώνουμε μόνον γιά ιστορικούς λόγους ἀλλά καὶ γιά νά γνωρίζουν οι ἐπιγενόμενοι πού δηγεῖ ἡ δικρατη συνθηματολογία.

'Ασφαλῶς οι μηχανικοί, δηπως καὶ οι δλλοι ναυτικοί, έχουν αἰτήματα τά ὅποια πρέπει νά ικανοποιηθοῦν. "Εχουν διαπιστώσει δημας ὅτι ὁ τρόπος πού ἐπέλεξε ἡ διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ δη μόνον δέν δηγεῖ στήν ἐπίλυσή τους ἀλλά, ἀντιθέτως, δυσχεραίνει τήν διοιαδήποτε ρύθμιση καὶ δημιουργεῖ γενικότερους κινδύνους γιά τά καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τῶν ναυτικών μας, γεγονός πού τό έχουν δηδή ἀντιληφθεῖ καὶ οι ίδιοι καὶ γι' αύτό ἐτήρησαν τή σώφρονα στάση πού ἐπέδειξαν κατά τό ἀπεργιακό 150ήμερο.

ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Ίδιαίτερη ἐντύπωση έχει προκαλέσει στούς ἐλληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους ἡ «περιπέτεια» τού ἐλληνικοῦ δεξαμενοπλοϊου «Δωρίς» στά ναυπηγεία τής «Λισανάβε». Τό σκάφος κατέπλευσε στήσ 19 Μαΐου στή Λισαβώνα καὶ στήσ 31.5 δεξαμενίσθηκε στά ναυπηγεία τής «Λισανάβε» μέ προσπτική νά παραμενεῖ, ἐπί ὅκταμερο γιά καθαρισμό καὶ περιορισμένης ἐκτάσεως ἐπισκευές. Δυό δημέρες μετά τόν δεξαμενισμό δρχισαν ἀπεργιακές κινητοποιήσεις τών ἐργαζομένων στή «Λισανάβε», λόγω καθυστερήσεως τών ἀποδοχῶν τους ἀπό τό ναυπηγείο, καὶ οι ἐργασίες στό σκάφος διαρκοῦσαν μία ἥως δύο ὥρες τό 24ωρο καὶ κατόπιν διακόπηκαν τελείως λόγω γενικεύσεως τής ἀπεργίας. Σημειώνεται δη τό πλοϊο είναι ἀξιόπλουν καὶ μπορεῖ νά ἀποπλεύσει ἀλλά ἐμποδίζοταν δης καὶ προχθές ἀκόμη ἀπό τή συνεχιζόμενη ἀπεργία τῶν ἐργατών τῶν ναυπηγείων. 'Εκτός ἀπό τά προβλήματα πού δηξουν δημιουργηθεῖ στήν πλοιοκτήτρια ἑταιρία (ζημία πού ὑπερβαίνει δηδή τίς 700.000 δολλάρια), προβλήματα, κυρίως ψυχολογικά καὶ υγείας, λόγω μή λειτουργίας τού σκάφους, ἀντιμετωπίζουν καὶ οι 'Ελληνες ναυτικοί πού ὑπηρετούν στό πλοϊο (όλοκληρο τό πλήρωμα ἀποτελεῖται ἀπό 'Ελληνες ναυτικούς).

'Η πλοιοκτήτρια ἑταιρία προσέφυγε στό τοπικό δικαστήριο τό ὅποιο μέ ἀπόφασή του διέταξε νά διευκολυνθεῖ τό σκάφος νά ἀποπλεύσει ἀλλά ἡ ἀπόφαση αύτή ἐσταθεί ἀδύνατο νά ἀφαρμασθεῖ καὶ πλέον γίνονται διαβήματα μέσω τῶν ύπουργεών Ναυτιλίας καὶ 'Εξωτερικών πρός τήν πορτογαλική κυβέρνηση γιά τήν ἐκτέλεση τής δικαστικής ἀποφάσεως!

'Η πλοιοκτήτρια ἑταιρία προσέφυγε στό τοπικό δικαστήριο τό ὅποιο μέ ἀπόφασή του διέταξε νά διευκολυνθεῖ τό σκάφος νά ἀποπλεύσει ἀλλά ἡ ἀπόφαση αύτή ἐσταθεί ἀδύνατο νά ἀφαρμασθεῖ καὶ πλέον γίνονται διαβήματα μέσω τῶν ύπουργεών Ναυτιλίας καὶ 'Εξωτερικών πρός τήν πορτογαλική κυβέρνηση γιά τήν ἐκτέλεση τής δικαστικής ἀποφάσεως!

'Η περίπτωση αύτή μᾶς θυμίζει μία ἀνάλογη περίπτωση ἐλληνικοῦ πλοϊού πού ἐσημειώθη πέρυσι στόν Πειραιά. Καὶ θεωροῦμε

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Possidonos 12

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

ότι άνάλογες περιπτώσεις, δυστυχώς, θα έχουν αποδεχθεί από τίς χώρες τις EOK οι έργασίες έπισκευής πλοίων δέν μπορούν νά διακοπούν γιά όποιον δήποτε λόγο μέχρι περατώσεώς τους.

"Υπενθυμίζομε ότι παρόμοια ρύθμιση έχουν άποδεχθεί τά ισχυρότατα αύστραλιανά συνδικάτα και έτσι σε περίπτωση έκδηλωσεως άπεργίας δέν διακόπτονται έπισκευαστικές έργασίες σε πλοία που είχαν άρχισει πρό της έναρξης του άπεργιακού άγνωνος. Μέ τη ρύθμιση αυτή δέν θίγονται ούτε τά κεκτημένα δικαιώματα τών έργαζομένων, ένω ταυτόχρονα δέν δυσφημείται και ή χώρα τους και δέν χάνει έργασίες και νομίζομε ότι και οι Εύρωπαιοι έργατες τών ναυπηγείων οφείλουν νά άποδεχθούν κάποια σχετική κοινοτική άπόφαση γιά νά υπάρχει ένιαία ρύθμιση του προβλήματος.

TO TAEZIDI THS RΩΣIAS

'Ικανοποιημένος έπειστρεψε άπο τη Σοβιετική "Ένωση ό υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας γιά τό δόλο κλίμα πουύ έπικράτησε κατά τήν έπισημη έπισκεψή του στή Μόσχα, τήν 'Οδησσο και τό Λενίγκραντ. "Όπως δήλωσε ό κ. Κατσιφάρας, κατά τίς συνομιλίες του τόσο μέ τόν υπουργό Ναυτιλίας κ. Γκουζένκο, δσο και μέ τόν άντιπρόδερμο τής σοβιετικής κυβερνήσεως κ. 'Αλίεφ πουύ είναι έπικεφαλής τού τομέως τών μεταφορών καθώς και μέ τούς έκπροσώπους τών σοβιετικών ναυτιλιακών έταιρων τής Μαύρης Θάλασσας και τής Βαλτικής και τών σοβιετικών ναυπηγείων, έζήτησε τή ναυλωση περισσότερων έλληνικών πλοίων γιά τήν κάλυψη τών μεταφορικών άναγκων τής Σοβιετικής 'Ένωσεως και τή ναυπήγηση και έπισκευή σοβιετικών πλοίων σε έλληνικές ναυπηγείς σοβιετικές μονάδες. 'Η 'Ελλάδα, ύπογράμμισε ό κ. Κατσιφάρας στούς συνομιλητές του, διεκδικεί μεγαλύτερο μερίδιο στίς ναυλώσεις πλοίων άπο τη Σοβιετική "Ένωση.

Οι Σοβιετικοί έδηλωσαν στόν κ. Κατσιφάρα ότι κατά τά έτη 1980, 1981 και 1982 ή Σοβιετική "Ένωση κατέβαλε 450 έκατον. ρούβλια (150 έκατομ. κατ' έτος) γιά ναυλώσεις έλληνικών πλοίων. 'Εξέφρασαν έπισης πλήρη ίκανοποίηση γιά τήν ποιότητα κατασκευής τών πέντε πρόντακτ κάρριερ πουύ ναυπηγήθηκαν στά 'Ελληνικά Ναυπηγεία τού Σκαραμαγκά και χρονοναυλώθηκαν σε σοβιετικές ναυτιλιακές έταιρεις καθώς και γιά τίς έπισκευές σοβιετικών πλοίων σε έλληνικές ναυπηγείς σοβιετικές μονάδες. Παράλληλα έξέφρασαν και μερικά παράπονα γιά τή μή τήρηση τού συμφωνηθέντος χρόνου σε δρισμένες περιπτώσεις έπισκευών. Πάντως οι Σοβιετικοί διαβεβαίωσαν τόν κ. Κατσιφάρα γιά τήν άναπτυξη τής συνεργασίας στόν ναυτιλιακό και στόν ναυπηγείς σοβιετικό τομέα άλλα έδηλωσαν ότι άπαιτούν συνέπεια. 'Επίσης έξέφρασαν παράπονα γιά τήν

έκδηλωση μεμονωμένων άντισοβιετικών έκδηλωσεων. Τέλος ό κ. Κατσιφάρας, ό όποιος στό ταξίδι του στή Σοβιετική "Ένωση, έκτός από τό άρχηγο τού Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχο κ. Κων. Προκόπη συνοδεύσαν και από τούς τεχνικούς διευθυντές τών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και 'Ελευσίνας, είπε διέκπρόσωποι σοβιετικών ναυτιλιακών έταιρών άναμένονται νά άφιχθον στήν 'Ελλάδα γιά συνομιλίες μέ έλληνικές ναυπηγείς σοβιετικές μονάδες. 'Ο κ. Κατσιφάρας διευκρίνισε διέ της στήν άποστολή δέν πήραν μέρος έκπρόσωποι και άλλων ναυπηγείς σοβιετικών μονάδων έπειδη ό Σοβιετικοί είχαν προκαθορίσει διέ της ή αντιπροσωπεία ξηρεπε νά είναι τετραμελής. Κατά τήν παραμονή του στή Σοβιετική ό κ. Κατσιφάρας έπισκεψθηκε έπίσης λιμενικές έγκαταστάσεις καθώς και σχολές έκπαιδεύσεως λιμενεργατών και ναυτικών και έδηλωσε διέ της ή παρεχομένη έκπαιδευση είναι ύψηλοτάτου έπιπέδου άλλα και σκληρή. Στίς ναυτικές σχολές άξιωματικών εισάγονται μόνον άριστουχοι και ή φοίτηση είναι τετραετής και πενταετής. 'Αναλόγου έπιπέδου είναι και οι σχολές κατωτέρων πληρωμάτων και στά πλαίσια τής συμφωνίας μορφωτικών άνταλλαγών πού έψισταται μεταξύ τών δύο χωρών "Ελληνες είδικοι στή ναυτικοί έκπαιδευση θά έπισκεψθούν τίς σοβιετικές ναυτικές σχολές έμπορικον ναυτικού.

Καιρός ήταν γιά κάτι τέτοιο. Και έάν έλαχιστα μόνον άπο αύτά πού έφαρμόζονται στίς σοβιετικές ναυτικές σχολές μεταφερθούν στά καθ' ήμᾶς θά έχουμε μιά βελτίωση στό σύστημα τής ναυτικής μας έκπαιδεύσεως πού δέν μπορούμε ούτε νά τήν διανοηθούμε.

ENTONH DIAMARTYRIA

"Η 'Ένωση τών Γάλλων 'Εφοπλιστών σε πρόσφατο άνακοινωθέν της πού φέρει τόν τίτλο 'Ασυνέπεια ή προμελέτη; Έκφράζει έντονα τίς άνησυχίες της γιά τούς κινδύνους πού άπειλούν τή γαλλική ναυτιλία. Τό άνακοινωθέν μεταξύ τών άλλων άναφέρει:

"Μέσα στίς έξαιρετικά δύσκολες παγκόσμιες συνθήκες, ή γαλλική έμπορική ναυτιλία κατάφερε νά διατηρήσει τίς θέσεις της χάρη στίς προσπάθειες τής συνεχούς προσαρμογής. Σήμερα όμως στή χώρα μας ύπαρχουν όρισμένοι παράγοντες πού ένεργούν τό πάν γιά νά διακυβεύσουν αύτό τό άποτέλεσμα. Και οι ένέργειες αύτές συνοψίζονται, πρώτον, στήν πλήρη διάλυση πού βασίλευε στά λιμάνια μας δουν άπο διμήνου δέν δουλεύουν παρά μόνο κατά τό ήμισυ και, δεύτερον, στής καθυστερήσεις άπόπλου πού έξαπλεύσαν μέ τή προτροπή τών όργανώσεών τους οι ναυτικοί, έπιμενοντες στίς άδικαιολόγητες άξιώσεις τους.

Μπορούμε λοιπόν νά μιλήσουμε γιά άσυνέπεια; Γιατί φυσικά δέν είναι συνεπές νά τονίζουμε τή μεταστροφή τού έμποριου τής όποιας θύματα είναι τά γαλλικά λιμάνια, ά-

PΡΙΝ 50 XRONIA

— Τό κυριώτερον πρόβλημα τής έλληνης ναυτιλίας, ή άντικατάστασης τού πεπαλαιωμένου πλωτού ύλικου αύτης, έκδηλον καταφαίνεται από τούς πίνακας τής ποιοτικής καταστάσεως τού φορτηγού μας στόλου τής 30 Σεπτεμβρίου 1932, καθ' οὓς 194 πλοία 765.074 τ. γκρός ήτοντα 65,7% τής δυνάμεως του ήτο ήλικίας άνω τών 20 έτών. 'Αλλ' ή προσπάθεια τής άνανεώσεως τών παλαιών πλοίων διαπιστούται έμφανώς από τόν πίνακα τής 1 'Ιουλίου 1933 καθ' διέ τό ποσοστό τούτο περιωρίσθη δηδη είς 59,5%.

— Τέσσερα άκτοπλοικά σκάφη, τά άτμοπλοια «'Ιέραξ», «'Ατρόμητος», «Μικάλη Τόγια» και «Ρούμελη έπωληθησαν ύπό τής Άκτοπλοιας τής 'Ελλάδος είς 'Ιταλούς πρός διάλυσιν.

— Κατόπιν άποφάσεως τής ήλιμελείας τών άντιπροσώπων τών ναυτικών σωματείων, συνέρχεται σήμερον 15 'Ιουλίου είς Πειραιά, έκτακτον Πανναυτικόν Συνέδριον μέ θέματα τήν ένοποιησην τών ναυτεργατών και τόν τρόπον τής άργανωσέως των, ώς και τάς οίκονομικάς των διεκδικήσεις.

— Τό άγγιλικόν «Woodfield» ήγοράσθη παρά τού έν Λονδίνω γραφείου τού κ. Σ.Γ. 'Εμπειρίου άντι 8.350 λιρών διά λογαριασμόν τού κ. Μαλάμου τού 'Αμβρούγου. Είναι 4.300 τον. γκρός, 2.681 νέτ και 8.170 φορτίου.

— 'Εναντιώθη τό «Περσεύς» έκ Μπάχιας Μπλάνκας 7.000 τον., δι' 'Αμβέρσαν 13/6, έάν Ρότερνταμ 13/9, Αύγουστου 14-25.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 62/15.7.1933)

φού μοιραίως οι ύπευθυνοι τού έξωτερικού έμποριου άναγκαζονται νά άναζητήσουν άλλου τίς ύπορεσίες πού τούς άρνούνται στόν τόπο μας. Ούτε είναι λογικό νά μιλούμε γιά τήν άναπτυξη τού στόλου μας δταν τού παραλύουμε κάθε δράση στό δόνομα διεκδικήσεων πού θά τόν έκαναν νά χάσει τήν συναγωνιστικότητά του.

— Αφού όμως ή 'Ένωσή μας κατ' έπανάληψη ένημέρωσε τούς έργατικούς παράγοντες γιά τούς κινδύνους και γιά τήν άναζητηση λύσεων, είναι δύσκολο νά πιστέψουμε πώς πρόκειται γιά άγνοια τής καταστάσεως και έχουμε δικαίωμα ν' άνησυχούμε γιά τά κίνητρα και τούς στόχους πού κρύβονται πίσω άπο αύτές τίς ένέργειες. 'Αποκρούόντας κάθε πρόθεση πού θά δηγούσε τή ναυτιλία σε άσφυξια, θά συνεχίσουμε τίς διαπραγματεύσεις γιά άναζητηση λύσεων. Χωρίς τήν έξερεση τών λύσεων αύτών, πολύ φοβούμεθα δτι έμπορικός στόλος θ' άντιμετωπίζει κρίση με άπροβλεπτες συνέπειες, τής οποίας τήν εύθυνη θά έχουν έκεινοι πού άρνούνται νά δούν τήν πραγματικότητα».

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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Ná καταργηθεῖ ἀμέσως ὁ πίνακας χωρῶν τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων

Ἡ συμφωνία τοῦ ὑπουργοῦ Ἀναπληρωτοῦ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Ποττάκη μὲ τὴν Κίνα γιὰ τὶς ἀγοραπωλησίες πλοιων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν γιὰ νᾶ ὑλοποιηθεῖ προϋπόθεται εἶτε τὴν προσθήκη καὶ τῆς χώρας αὐτῆς στὸν πρώτο δρὸ τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως, εἶτε τὴν κατάργηση τοῦ πίνακος τῶν χωρῶν ποὺ περιέχει καὶ τῆς δεύτερης παραγράφου του. Ἡ δεύτερη λύση εἶναι ἡ προτιμότερη — ὅλωστε δέν μποροῦμε νᾶ ἀντιληφθοῦμε ποιά σκοπιμότητα ἔξυπηρετεῖ σήμερα, στὸ σωτήριο ἔτος 1983, ὁ πίνακας αὐτὸς μὲ τοὺς περιορισμούς ποὺ θεσπίζει καὶ ἐπιτρέπει νᾶ πωλεῖται, λόγου χάρη, ἐνα πλοῖο ἐλεύθερα στὴν Ἰσλανδία ἢ στὴν Αιθιοπία, ὅλα ἀπαγορεύει τὴν πώληση πλοίων δχι μόνο στὶς ἀνατολικὲς χώρες ὅλα οὔτε καὶ στὴ Φορμόζα, ἡ οποια ἔχει τὸ μεγαλύτερο μεριδὸ στὶς διαλύσεις πλοιών, φυσικά καὶ Ἑλληνικῶν, ποὺ γά νά ἀρχίσουν τὸ τελευταῖο τους ταξίδι πρὸς τὴ χώρα αὐτή πρέπει προηγουμένων νά ἔχει ἔξασφαλισθεῖ ἡ ἐγκριση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας. Φυσικά κανεὶς δέν ἀρνεῖται τὴν παροχὴ τῆς σχετικῆς ἐγκρίσεως, οὔτε καὶ ἡ σχετικὴ διαδικασία εἶναι χρονοβόρα, τὸ ἐρώτημα εἶναι γιατὶ πρέπει νᾶ ὑπάρχει σήμερα ἀφοῦ δέν ἔξυπηρετεῖ κανένα σκοπὸ καὶ ἀπλῶς ἔπιβαρνει τὶς ἀρμόδιες ὑπερεσίες μὲ τὴ διακίνηση ἀχρηστῶν στὴν οὐσία χαρτῶν καὶ τὸν ἀρμόδιο ὑπουργὸ μὲ τὴ φροντίδα τῆς ὑπογραφῆς τους.

Ὑπενθυμίζομε διτὶς ὁ πίνακας αὐτὸς θεσπίστηκε τὸ 1954, ἀν δέν μᾶς ἀπατᾶ ἡ μήνυμα, σὲ μιὰ ἐποχῇ, δηλαδῆ, ποὺ ὁ ἀποκληθεῖς «ψυχρὸς πόλεμος» βρισκόταν στὴ μεγαλύτερη ἐντασίᾳ του. Ἀπὸ τότε, δῶμας, πολλὰ ἔχουν μεταβληθεῖ καὶ ὁ κυριότερος ἀντιπόλος τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, οἱ Ἡνωμένες Πολιτεῖες, ἀνέπτυξαν μὲ τὶς χώρες αὐτές πολύπευχες — καὶ φυσικά καὶ ἀποδικές — ἐμπορικές σχέσεις καὶ ἔμεις μείνα-

με μὲ τοὺς περιορισμούς πού μᾶς εἶχαν ἐπιβάλει. Καὶ ὅμολογούμε διτὶς μᾶς προκαλεῖ ἐντύπωση τὸ γεγονός διτὶς ἡ κατάργηση τοῦ πίνακα που αὐτοῦ δέν ἔγινε ἀπὸ καιρὸ μὲ πρωτοβουλία τῆς διοικήσεως ἡ οποία, κατὰ τὴν ἀντίληψη μας, φεύγει νᾶ ἐπισημαίνει παρόμοιες καταστάσεις καὶ νᾶ προχωρεῖ στὶς ἀναγκαῖες προσαρμογές καὶ στὸν ἐπιβαλλόμενο ἐκαυγρονισμό χωρὶς ὑποδείξεις.

Ἄλλα γιὰ τὶς ἐγκριτικές πράξεις ὑπάρχει ἀκόμη μία παρατήρηση, ἡ οποία ἀναφέρεται στὴν ἀξίωση γιὰ τὴν ὑποβολὴ ὑπευθύνου δηλώσεως τοῦ νόμου 105 — χωρὶς αὐτὸν νά προβλέπεται ἀπὸ κανένα νόμο — πού δεσμεύει τούς ἐνδιαφερομένους διτὶς μέχρις διτὸ δημοσιευθεῖ ἡ ἐγκριτικὴ πράξη στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως δέν διτὸ πουλήσουν τὸ πλοῖο τοῦ ὅποιος ζητεῖται ἡ ἐγγραφὴ στὰ Ἑλληνικά νηολόγια. Ἡ ἀξίωση αὐτῆς δημιουργεῖ προβλήματα διτὸν ὑπάρχει ἀνάγκη νᾶ πουληθεῖ ἀμέσως τὸ πλοῖο καὶ ἔχομε ὑπὸ δψη μας συγκεκριμένη περίπτωση νεοαγορασθέντος πλοίου πού χρειάσθηκε νᾶ πουληθεῖ ἀμέσως γιατὶ εἶχε βρεθεῖ μιὰ καλὴ τιμὴ καὶ ὁ διευθυντής τῆς πλοιοκτήτριας ἐταίριας ἐγκατέλειψε καθὲ ὅλῃ ἀπασχόληση του καὶ ἔτρεχε ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας στὸ ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν καὶ κατόπιν στὸ Ἐθνικό Τυπογραφεῖο γιὰ νᾶ πετύχει τὴν ἀμεση δημοσιευση τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Σημειώνομε διτὶς οἱ ἐνδιαφερόμενοι δέν βρήκαν κανένα ἐμπόδιο καὶ διτὶς, ἀντιθέτως, ἔξυπηρετήθηκαν, αὐτὸ δμως δέν δικαιολογεῖ τὴν ἀξίωση, ἡ οποία, ἐπαναλαμβάνομε, δέν στριζεται κάν σε νόμο, καὶ εἶναι εὐλογὸ τὸ αἴτημα τῶν ἐνδιαφερομένων νᾶ μήν ὑπάρχουν ἐμπόδιο παρομοίας φύσεως στὴν καθημερινή ναυτιλιακή πρακτική.

Δημ. Χ. Τσαπραλῆς

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΑΤΣΑΛΙΟΥ

Μέ μία δήλωση πού ἐπισφραγίζει διτὶς οἱ διακηρύξεις τῆς διασκέψεως κορυφῆς τοῦ Οὐηλλιαμσμπουργκ δέν ἡσαν τίποτε περισσότερο ἀπὸ μεγάλα λόγια στὰ χαρτιά, ὁ πρόεδρος Ρήγκαν ἀνοίξει στὶς ἀρχές τοῦ δεκαπεντεμέρου τὸν ψυχρὸς πόλεμο μὲ τοὺς Εὐρωπαίους γιὰ τὸν χάλυβα.

Μιλώντας στούς ἀντιπροσώπους τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ διεθνοῦς τύπου ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λευκοῦ Οίκου ἔξηγγειλε τὴν ὑποβολὴ εἰδικῶν δασμῶν καὶ ποσοστώσεων στούς εἰσαγόμενους ἀπὸ τὴν Εὐρώπη εἰδικούς χάλυβες κατὰ τὴν προσεχῆ τετραετία.

Στὸ διάστημα αὐτὸ, οἱ μὲν δασμοὶ πού κυμαίνονται μεταξὺ 8-10% ἀνάλογα μὲ τὴν κατηγορία γιὰ τὸν πρώτο χρόνο, θά ἐλαττώνονται προσδευτικά μέχρι νᾶ φτάσουν τὸ 4%, οἱ δὲ ποσοστώσεις θά αὐξάνονται.

Πέρα δέ ἀπὸ τὴν δήλωση αὐτῆς, ἐκεῖνο πού κατὰ τὴν γνώμη μας ἀποτελεῖ σημεῖο πού ἐμπνέει ἰδιαίτερη ἀνησυχία εἶναι ἡ ἐπεξήγηση τοῦ κ. Ρήγκαν διτὶς τὰ μέτρα αὐτὰ ἀποβλέπουν στὴν προστασία τῆς ἀμερικανικῆς χαλυβουργίας ἀπὸ τὸν «ἀθέμιτο συναγωνισμό» τῶν ξένων καὶ διτὶς ὑπόσχεται νᾶ συνομολο-

γήσει εύνοικές ποσοστώσεις γιὰ ἔκεινες τὶς χώρες πού θά πάφουν νᾶ ἐπιδοτοῦν τὰ προϊόντα τους καὶ θά διευκολύνουν τὴν ἀπορρόφηση ἀμερικανικῶν προϊόντων στὶς ἀσωτερικές τους ἀγορές.

Τὰ νέα περιοριστικά μέτρα, πού σημειωτέον ἐπιβάλλονται προστιθέμενα σὲ μία ἐν ισχύι τελωνειακὴ ἐπιβάρυνση ἐκ 10,5%, θίγουν ἔξαγωγές εἰδικῶν χαλύβων ἄξιας 375 ἔκατον, δολλαρίων ἐτησίως ἀπὸ τὶς περισσότερες χώρες τῆς Εὐρώπης, τὸν Καναδᾶ τὴν Νότιο Κορέα καὶ τὴν Βραζιλία, οἱ περισσότερες ἀπὸ τὶς ὅποιες πολὺ πρόσφατα προσπέγραψαν τὴν διακήρυξη τοῦ Οὐηλλιαμσμπουργκ ἡ οποία βασικά προέβλεπε τὴν κατάργηση τῶν περιορισμῶν τοῦ διακρατικοῦ ἐμπορίου ως τὴν ἀπαραίτητη προϋπόθεση γιὰ τὴν περιπόθητη ἀνάκαμψη τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΘΕΣΗ

Λίγα 24ωρα πρὶν τὶς δηλώσεις τοῦ Ἀμερικανικοῦ προέδρου ἡ ἀρμόδια ἐπιτροπὴ τῆς ΕΟΚ στὶς Βρυξέλλες ἀνακοίνωσε τὸν περιορισμὸ τῆς παραγωγῆς χάλυβος κατά 27,7 ἔκατομ. τόννους ἐτησίως μέχρι τὸ 1985 καὶ

τὴν πλήρη ἀνασυγκρότηση τοῦ κλάδου ἐντός τῆς τρέχουσας δεκαετίας, μὲ ἀντικειμενικό σκοπὸ τὴν αὔξηση τῆς παραγωγῆς στὸ ἐπίπεδο τοῦ 75% τοῦ δυναμικοῦ, ἔναντι 55% στήμερα, μὲ τὸν ἐκουγχρονισμὸ τῶν μέσων παραγωγῆς. «Οπας ἡταν φυσικό ἡ ἀπόφαση τῆς Κοινοτικῆς Ἐπιτροπῆς προκάλεσε τὴν ὄργη τῶν συνδικάτων, η δέ Ἰταλία πού μὲ τὴν παραπάνω ἀπόφαση καλεῖται νᾶ μειώσει τὴν παραγωγὴ τῆς κατά 3,5 ἔκατομ. τόννους, ἐσπεισε νά δηλώσει διτὶς θά τὴν ἀγνοήσει.

ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΟΜ

Στήν τελευταία της σύνοδο στὸ «Οσλο», ἡ Διεθνής Ναυτιλιακή Όμοσπονδία πού ἐκπροσωπεῖ τὸν ἐφοπλισμὸ 30 ναυτικῶν χωρῶν δλου τοῦ κόσμου, διατύπωσε τὶς ἀπόψεις τῆς ἐπὶ τῆς πολιτικῆς τῆς ΔΟΜ, τῆς δοποίας τὰ δύο κύρια σημεῖα ἀναφέρονται στὴν πολεμική κατὰ τῶν σημαιῶν ἐλευθέρου νηολογίου καὶ στὴν πολεμική κατὰ τῆς ναυτολογήσεως ξένων ναυτικῶν.

Ἐπὶ τοῦ πρώτου σημείου αἰσιοδοξεῖ διτὶς η ΔΟΜ, ύστερα ἀπὸ τὴν 25χρονη ἐκστρατεία τῆς κατὰ τῶν σημαιῶν εύκαιριας, ἥρθε ἡ ὥρα νά μελετήσει κατά βάθος τὶς ἐπιδιώξεις καὶ τὶς μεθόδους αὐτῆς τῆς ἐκστρατείας, τὴ δοποίας οἱ στόχοι μποροῦν νᾶ ἐπιτευχθοῦν σημερα μέδλα ἀποβλέπουν κυρίως στὴν καθολική ἐφαρμογὴ τῶν διεθνῶν παραδεκτῶν ἐπιπέδων ἀπασχολήσεως.

Στὸ δεύτερο σημεῖο πού ἀναφέρεται στούς ναυτικούς πού ναυτολογοῦνται σὲ πλοία μη νηολογημένα στὴ χώρα τῆς καταγωγῆς τους, η ΔΟΜ κοινοποίησε τὴν ἀπαίτηση τῆς ὧδας οἱ ναυτικοί αὐτοὶ μέχρι τὸν 'Ιούλιο τοῦ 1986 ύπαχθούν μισθολογικά στὰ μισθολόγια τῶν χωρῶν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου. Ἡ ἀπερίσκεπτη αὐτὴ τακτικὴ δέν μπορεῖ παρά νά δηγησει μακροπρόθεσμα στὴ δημιουργία ἀσφυκτικῶν συνθηκῶν γιά τὴν παγκόσμια ναυτιλία μὲ προφανῶς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυτικῶν αὐτῶν. Γιά τὸ λόγο αὐτὸ εἶναι ἀπαράδεκτη ἀπὸ τὰ μέλη τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακής Όμοσπονδίας, ἡ οποία θά συνεχίσει μέχρι τέλους τοῦ ἔτους τίς διαπραγματεύσεις τῆς μέ τούς ἀντιπροσώπους τῆς ΔΟΜ μὲ σκοπὸ νά πετύχει τὴν κατανόηση τῆς πραγματικῆς καταστάσεως τῆς σημερινῆς ναυτιλίας.

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕΣΟΝ ΠΡΟΒΟΛΗΣ

Μόνιμο ποιά μοτίβο ἔχει γίνει στὶς στήλες αὐτές διτὶς διαπίστωση διτὶς στὸν τόπο αὐτὸν ποτὲ δέν καταλάβαμε — καὶ γι' αὐτὸ ὅλωστε δέν ἐκμεταλλευθήκαμε — τὶς πολυσήμαντες δυνατότητες τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας γιὰ τὴ γενικότερη προαγωγὴ τῶν συμφερόντων τοῦ τόπου, μάλιστα κάποτε εἶχαμε ἀναφέρει καὶ τὴν περίπτωση ἐνός πλοιάρχου μας ὁ δοποίος διαφήμιζε στὰ πέρατα τοῦ κόσμου τὸν ἐλληνικό τουρισμό. Αὐτὸ τὸ περιστατικό τὸ εἶχαμε συζητήσει μὲ ἀρκετούς ἐφοπλιστάς οἱ οποῖοι μᾶς εἶχαν δηλώσει ἀπερίφραστα διτὶς δέν εἶχαν καμμά ἀντίρρηση — ἀντιθέτως — γιά τὴν προβολὴ τοῦ ἐλληνικοῦ τουρισμοῦ, ἔαν φυσικά ὑπῆρχε ἀνάλογο ἐνδιαφέρον καὶ ἀπὸ τοὺς ἐν προκειμένω ἀρμοδίους, μὲ τὰ πλοία τους. Δυστυχῶς ἐνδιαφέρον δέν ἐπεδείχθη ἀπὸ καμμά πλευρά, παρ' δλα αὐτὰ δημια μιὰ ἐλληνική ναυτιλιακή ἐταιρία — Ισως νά ὑπάρχουν καὶ ὅλες πού δέν τὶς γνωρίζουμε — μὲ δική της πρωτοβουλία καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια γιά τὴν προβολὴ τοῦ τουρισμοῦ μας ἀλλά καὶ τοῦ ἐλ-

ληνικού όνόματος σε όλόκληρο τὸν κόσμο. Κατά τὴν ἀντίληψή μας, ἡ πρωτοβουλία αὐτή τῆς συγκεκριμένης ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἔταιριας πρέπει νὰ προσελκύσει τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ΕΟΤ ὥστε νὰ ἀναληφθεῖ μιὰ συστηματική προσπάθεια προβολὴς τοῦ ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ μὲ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα στὰ πέρατα τοῦ κόσμου, ἐκεὶ ὅπου δὲν μπορεῖ νὰ φθάσει καμμιά ἄπο τίς πολυδάπανες διαφημιστικές ἐκστρατείες (τὰ στοιχεῖα τῆς ἔταιριας εἰναι στὴ διάθεση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»).

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ:

Όμολογούμε ὅτι δὲν μποροῦμε νὰ ἀντιληφθοῦμε τὸ σκεπτικό τοῦ Τμῆματος Ἀναστολῶν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας τὸ ὅποιο ἔκρινε ὅτι οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ ἀποτελοῦν ἔναν περιορισμένο κύκλο καὶ ὅτι δὲν ἀπολαμβάνουν τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν γιὰ νὰ τοὺς ἀναθέσουν τὴν φύλαξη τῶν παροπλιμένων πλοίων τους! κατά τὴν ἀντίληψη τοῦ Τμῆματος, οἱ ιδιώτες φύλακες πλοίων ἀποτελοῦν, φαίνεται, κάποιον, εὐρύτατο κύκλο καὶ ἀπολαμβάνουν μεγαλύτερης ἐμπιστοσύνης ἀπό τους ἐφοπλιστάς.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν αὐτὸν τὸ Τμῆμα Ἀναστολῶν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας ἀνέστειλε, ἐπειτα ἀπό προσφυγὴ τῶν ιδιωτῶν φυλάκων πλοίων, τὴν ισχὺ τοῦ ἀρθρου 2 τῆς ὑπ' ἀριθ. 516/26.1.83 ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας μὲ τὴν ὁποία εἶχε τροποποιηθεῖ ὁ Κανονισμός Λιμένος Ἐλεύσινας ὥστε φύλακες τῶν παροπλισμένων πλοίων νὰ εἶναι οἱ ναυτικοὶ προκειμένου νὰ ἀντιμετωπισθεῖ ἡ ἀνεργία ποὺ δημιουργήθηκε λόγω τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Στὴν προσφυγὴ τους οἱ ιδιώτες ὑποστήριζαν ὅτι μὲ τὴν ἀπόφαση αὐτή οἱ πλοιοκτῆτες ὑποχρέωνται νὰ προσλαμβάνουν γιὰ τὴν φύλαξη τῆς περιουσίας τους ἀτομα δχι τῆς ἐμπιστοσύνης τους καὶ ἀπό περιορισμένο κύκλο.

Οὔτε λίγο, οὔτε πολὺ, τὸ Τμῆμα Ἀναστολῶν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας φρονεῖ ὅτι οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆτες ἐμπιστεύονται τίς περιουσίες τους στοὺς ναυτικούς μας ὅταν τὰ πλοῖα κινοῦνται καὶ ἀντιμετωπίζουν συνεχεῖς κινδύνους καὶ δὲν τούς ἐμπιστεύονται ὅταν εἶναι παροπλισμένα. Ἐπαναλαμβάνομε καὶ πάλι ὅτι δὲν μποροῦμε νὰ ἀντιληφθοῦμε αὐτὸν τὸ σκεπτικό καὶ ἀναμένουμε νὰ δοῦμε πώς θὰ ἀντιδράσει τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας. Καὶ φυσικά θὰ παρακολουθήσουμε τὸ δόλο θέμα γύρω ἀπὸ τὸ ὅποιο ὑπάρχουν πάρα πολλά. Καὶ θὰ ἐπανέλθουμε.

ΜΕΡΙΚΑ ΠΕΡΙ NAT

Μιὰ πολὺ καλή προσπάθεια γιὰ τὴν ἐνημέρωση τῶν συναλλασσομένων γενικῶς καὶ κυρίως τῶν ναυτικῶν ἔχει γίνει στὸ NAT μὲ τὴ σύσταση τοῦ γραφείου παροχῆς πληροφοριῶν τὸ ὅποιο βρίσκεται στὸ ίσογειο καὶ λειτουργεῖ μὲ δεν τηματάρχη, ὁ ὅποιος ἐναλλάσσεται κάθε μέρα. Μὲ τὸν τρόπο αὐτὸν ἔχουμετονται καὶ οἱ συναλλασσόμενοι ἀλλά ἐνημερώνονται «ἀπὸ πρώτο χέρι» δλοι οἱ τηματάρχες γιὰ τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζουν δσοι ἔρχονται σὲ ἐπαφή μὲ τὸ Τμείο. Νομίζομε δμως ὅτι οἱ ὑπερεσίες τοῦ NAT θὰ ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ ἓν μεγάλο μέρος ἀπασχολήσεως ἐπαφῶν μὲ τοὺς συναλλασσομένους καὶ κυρίως μὲ τοὺς ναυτικούς ἔαν δημιουργηθεῖ γραφεῖο τύπου, μέριμνα τοῦ ὅποιου θὰ εἶναι ἡ συνεχῆς ἐνημέρωση τῶν συναλλασσομένων καὶ κυρίως τῶν ναυτικῶν

καὶ τῶν οἰκογενειῶν τους γιὰ τὰ θέματα τοῦ NAT. Μία σχετικὴ προσπάθεια γιὰ τὴ δημιουργία γραφείου τύπου στὸ NAT εἶχε γίνει ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ κ. Ἐμμ. Κεφαλογιάννη ἀλλά ὁ μετέπειτα ὑπουργός κ. Ἰωάνν. Φικώρης ἀπέσυρε τὴ σχετική διάταξη ἐπειδὴ τὸ ΠΑΣΟΚ ποὺ τότε ἦταν ἀξιωματικὴ ἀντιπολίτευση εἶχε ὑποστηρίξει δτὶ μὲ τὸ γραφεῖο τύπου τοῦ NAT θὰ ἐνισχύετο ὁ προπαγανδιστικὸς μηχανισμός τῆς Νέας Δημοκρατίας. Ἡ θέση αὐτή ἦταν ἀπολύτως ἐσφαλμένη γιατὶ τὸ γραφεῖο τύπου τοῦ NAT, ὅποια δήποτε παράταξη κι' ἀν ἔχει τὴ διακυβέρνηση τῆς χώρας, θὰ ἔξυπηρτει μόνον τὰ συμφέροντα τοῦ Ταμείου καὶ οὐδένος ἀλλου. Ἐπαναφέρομε, λοιπόν, τὴν πρόταση γιὰ τὴ δημιουργία γραφείου τύπου στὸ NAT, τὸ ὅποιο, δημοσίης ἔξηγήσαμε ἀνωτέρω, θὰ συμβάλει ἀποφασιστικά στὴν ἀπολλαγὴ τῶν ὑπηρεσιῶν του ἀπό ἓν σημαντικό μέρος ἀπασχολήσεως.

● Ἐπό ναυτικό ποὺ διαμένεισε ἐπαρχία μᾶς ἐτέθη τὸ ἔρωτημα γιατὶ αὐτοὶ ποὺ διαμένουν ἐκτός κέντρου νὰ εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ ἔρχονται στὸν Πειραιά γιὰ νὰ ὑποβληθοῦν σὲ ἔξετάσεις ὅποιού γενικές ἐπιτροπές πού σχετίζονται μὲ θέματα συνταξιοδήσεως. Ὁ ίδιος ναυτικός ζήτηση οἱ ναυτικοὶ τῶν ἐπαρχιῶν νὰ ἔξετάζονται στοὺς τόπους διαμονῆς τους ἀπὸ τίς ἀνάλογες ἐπιτροπές πού λειτουργοῦν ἔκει ἀπό ἀλλους ἀσφαλιστικούς ὄργανοις καὶ κυρίως τὸ IKA πού καλύπτει ὀλόκληρη σχεδόν τὴ χώρα. Ἐμεῖς, συμπληρώνοντας τὴν πρόταση τοῦ ἐν λόγω ναυτικοῦ, θεωροῦμε δτὶ δλες αὐτές οἱ ἔξετάσεις πρέπει νὰ γίνονται καὶ στὸ κέντρο ἀκόμη ἀπὸ τίς ὑγειονομικές ἐπιτροπές τοῦ IKA, τὰ μέλη τῶν ὅποιων ὄριζονται κάθε πρωὶ καὶ ἔτοι εἶναι ἀδύνατο νὰ μήν ὑπάρχει ἀντικειμενική κρίση. Ἐτοι θὰ σταματήσει, κατά τὴν ἀντίληψή μας, καὶ τὸ φαινόμενο νὰ ἀποδίδονται συλλήβδην δλες οἱ ἀσθένειες στὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσία, δημοσίης γίνεται σήμερα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ κινδυνεύει τὸ NAT νὰ τιναχθεῖ στὸν ἄρεα.

● Μὲ τὴν εύκαιρια καὶ ἐπειδὴ πολλά ἐγράφησαν τὸν τελευταῖο καιρό ἐξ ἀφορμῆς τῶν διαφόρων μικροσυχημάτων σὲ ἀκτοπλοϊκά πλοῖα σχετικά μὲ τὴν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν εἰναι ἀνάγκη νὰ ὑπογραμμισθεῖ δτὶ τὸ θέμα δὲν εἶναι δημοσίης ἐμφανίζεται. Ἡ ἡλικία τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν ἔχει βελτιώθει σημαντικά τὸ τελευταῖα χρόνια καὶ βεβαίως ἐξακολουθοῦν νὰ ὑπάρχουν σκάφη τὰ δημοσία ἐντός δλίγους ἐξαντλοῦν τὸ δριο ἡλικίας τους καὶ χρειάζεται νὰ ἀνανεωθοῦν, πράγμα ποὺ τὸ ἐπιδιώκουν δλλωστε καὶ οἱ ἐνδιαφέρομενες πλοιοκτήτριες ἔταιρες. Τὸ πρόβλημα συνεπῶν εἶναι νὰ ἔξευρεθεῖ ὁ τρόπος γιὰ τὴν ἀνανέωση τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ ἀσφαλώς ἡ σύσταση νὰ ναυπηγηθοῦν νέα πλοῖα στὴν Ἐλλάδα εἶναι ὄρθη ἐπειδὴ θὰ δοθεῖ ἔτοι ἀπασχόληση καὶ στὶς οἰκείες ναυπηγικές μας μονάδες ἀλλά προσκρούει στὸ κόστος — καὶ δυστυχῶς τὸ κόστος εἶναι στὴν κυριολεξία ἀπαγορευτικό. Τὸ ἐνδιαφέρον, συνεπῶν, πρέπει νὰ στραφεῖ πρὸς τὸν περιορισμὸν τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων στὴν Ἐλλάδα καὶ αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθεῖ μὲ τὴ βελτίωση τῆς παραγωγικότητας τῶν ἐργαζομένων στὶς ναυπηγικές ἐπιχειρήσεις δεδομένου δτὶ ἡ παραγωγικότητα τους εἶναι

ποὺ δημιουργεῖ ἡ στάθμευση αὐτοκινήτων πολλές φορές καὶ σὲ διπλή σειρά μπροστά ἀπὸ τὶς δύο Τράπεζες, θά δημιουργηθοῦν πολλαπλά καὶ δυσεπιλύτα προβλήματα σὲ κάποια περίπτωση ἐκτάκτου ἀνάγκης. Καὶ ἀποροῦμε πῶς αὐτός ὁ κίνδυνος δὲν ἔχει ἐπισημανθεῖ μέχρι τώρα ἀπὸ τὴν Τροχαία Πειραιώς.

XPEIAZETAI PΡΟΣΟΧΗ

Οἱ πλοιάρχοι καὶ γενικά τὰ πληρώματα τῆς ἀκτοπλοϊας εἶναι ἐμπειρούμενοι ναυτικοὶ καὶ γιὰ τὸ λόγο αὐτὸ μποροῦμε νὰ ὑποστηρίξουμε μὲ βεβαίότητα δτὶ τὰ τελευταῖα μικροσυχημάτων σὲ ἀκτοπλοϊκά πλοῖα ὅφειλονται εἴτε στὴ συγκυρία (κακές καιρικές συνθήκες καὶ ἐλλειψη καταλλήλων λιμανῶν στὴ νησιωτική Ἐλλάδα), εἴτε σὲ ἀμέλεια καὶ ἐλλειψη τῆς ἐπιβαλλομένης προσοχῆς. Τὰ αῖτια ὀπωσδήποτε θὰ διευκρινισθοῦν ἀπὸ τὴ διερεύνηση τῶν ἐπί μέρους ἀτυχημάτων, ἐκεῖνο ποὺ μποροῦμε δμως νὰ ὑπογραμμίσουμε εἶναι δτὶ ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιδεικνύεται ἀπὸ τὰ πληρώματα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ιδιαίτερη προσοχή ὡστε νὰ ἀποφεύγονται ἀτυχημάτων ποὺ ὄφειλονται μόνον σὲ ἀμέλεια, μὲ λίγα λόγια ἔχουν, κατὰ τὴν ἀντίληψή μας, καὶ τὰ πληρώματα εὐθύνη νὰ προσπίξουν τὰ συμφέροντα τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριών πού τούς ἔξασφαλίζουν τὴν ἀπασχόληση.

Μέ τὴν εύκαιρια καὶ ἐπειδὴ πολλά ἐγράφησαν τὸν τελευταῖο καιρό ἐξ ἀφορμῆς τῶν διαφόρων μικροσυχημάτων σὲ ἀκτοπλοϊκά πλοῖα σχετικά μὲ τὴν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν εἰναι ἀνάγκη νὰ ὑπογραμμισθεῖ δτὶ τὸ θέμα δὲν εἶναι δημοσίης ἐμφανίζεται. Ἡ ἡλικία τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν ἔχει βελτιώθει σημαντικά τὸ τελευταῖα χρόνια καὶ βεβαίως ἐξακολουθοῦν νὰ ὑπάρχουν σκάφη τὰ δημοσία ἐντός δλίγους ἐξαντλοῦν τὸ δριο ἡλικίας τους καὶ χρειάζεται νὰ ἀνανεωθοῦν, πράγμα ποὺ τὸ ἐπιδιώκουν δλλωστε καὶ οἱ ἐνδιαφέρομενες πλοιοκτήτριες ἔταιρες. Τὸ πρόβλημα συνεπῶν εἶναι νὰ ἔξευρεθεῖ ὁ τρόπος γιὰ τὴν ἀνανέωση τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ ἀσφαλώς ἡ σύσταση νὰ ναυπηγηθοῦν νέα πλοῖα στὴν Ἐλλάδα εἶναι ὄρθη ἐπειδὴ θὰ δοθεῖ ἔτοι ἀπασχόληση καὶ στὶς οἰκείες ναυπηγικές μας μονάδες ἀλλά προσκρούει στὸ κόστος — καὶ δυστυχῶς τὸ κόστος εἶναι στὴν κυριολεξία ἀπαγορευτικό. Τὸ ἐνδιαφέρον, συνεπῶν, πρέπει νὰ στραφεῖ πρὸς τὸν περιορισμὸν τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων στὴν Ἐλλάδα καὶ αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθεῖ μὲ τὴ βελτίωση τῆς παραγωγικότητας τῶν ἐργαζομένων στὶς ναυπηγικές ἐπιχειρήσεις δεδομένου δτὶ ἡ παραγωγικότητα τους εἶναι

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

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: 8625 - JRWS UY 6625

MONTEVIDEO

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

πάρα πολύ χαμηλή — στό έπταρο έργα·
ζονται μόνον τρισήμιση ώρες!

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ

Αύτές οι δομικές μεταβολές τού καθεστώτος τών δημοσίων σχολών Ε.Ν. πού συνεπάγεται ή κατάργηση τών στολών και ή έξωτερη φοίτηση δέν έρουμε δην θά τούς βγούν σέ καλό. Γιά δύο κυριώς λόγους.

Πρώτον γιατί άναρούν τήν ιδιομορφία τής ναυτικής έκπαιδεύσεως πού όφελεται βέβαια στήν ιδιομορφία τής ναυτικής έργασίας. Ιδιομορφία πού είναι παγκόσμιο φαινόμενο σχεδόν χωρίς έξαρτηση.

Και δεύτερον γιατί μέ τη μορφή και τήν άργανωση πού είχαν οι δημόσιες ναυτικές σχολές μας, είχαν άποδωσει έκπαιδευτικό έργο καθολικής άναγνωρίσεως, τού δοπούτα άγαθά άποτελέσματα παρακολουθούμε στό έπιπεδο καταρτίσεως και έπαγγελματικής έπιτυχίας τών άποφοίτων τους.

Δέν άμφισθητούμε δητί μία βαθμαία προσαρμογή στήν σύγχρονες συνθήκες ήταν άναγκαία. Άλλα δχι από τή μία δικρή στήν δλλη. Πολύ περισσότερο πού — σπως πιστεύουμε βασίμως — ή συντριπτικά μεγάλη άναλογία τών ίδιων τών σπουδαστών δέν είναι ούτε υπέρ τής καταργήσεως τών στολών ούτε υπέρ τής έξωτερηκής φοιτήσεως.

ΔΕΝ ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΑ

Στής 5 Ιουλίου άνακοινώθηκε άπό τό ύπουργειο Ναυτιλίας δητί τά πιστοποιητικά θαλάσσιας ύπηρεσίας τών ναυτικών έκδιδονται ήδη και χορηγούνται σέ χρόνο δχι περισσότερο άπό 10 λεπτά τής ώρας. Στή σχετική άνακοινωση προσετίθετο δητί τούτο έπιτεύχθηκε μέ τόν νέο ήλεκτρονικό ύπολογιστή μέ τόν όποιο έφοδιασθηκε ή 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και δητί στήν προαναφερθέντα χρόνο τών δέκα λεπτών περιλαμβάνονται δλες οι σχετικές διαδικασίες, δηλαδή ή συμπλήρωση τής αίτησεως σέ ειδικό ύπηρεσιακό έντυπο, ή ήναζήτηση μηχανογραφικού άριθμου, ή πρωτοκόλληση τής αίτησεως, ή έκδοση τού πιστοποιητικού, ή σφράγιση του και ή παράδοσή του στόν ένδιαφερόμενο.

"Όλα αύτά σημαίνουν δητί τώρα πλέον δέν θά ύπάρχει καμμία έκκρεμής αίτηση τού ΝΑΤ για τήν έκδοση τής θαλασσίας ύπηρεσίας ναυτικών πού έχουν ύποβάλει αίτηση συνταξιοδότησεως. 'Έτσι δέν είναι; "Η μήπως κάνομε λάθος. Ή σχετική διευκρίνιση είναι άπαραίτητη.

ΟΡΘΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

Οι εισαγωγικές έξετάσεις στήσις άνωτερες δημόσιες σχολές έμπορικου ναυτικού θά γίνουν και έφετος κατά τό άδιαβλητο σύστημα πού έφαρμόσθηκε πέρυσι γιά πρώτη φορά. Άρμδοι παράγοντες, άπαντώντας σέ έρωτηση έκπροσώπου τών 'Ναυτικών Χρονικών' γιατί δέν περιλαμβάνονται οι έξετάσεις γιά τίς ναυτικές σχολές στό γενικό σύστημα εισαγωγικών έξετάσεων γιά τίς άνωτερες και τίς άνωτερες σχολές, τόνισαν δητί έτσι θά ύπτηρε ό κίνδυνος νά έπιλεγούν τελικά παιδιά πού είχαν δλες κατευθύνσεις και κανένα ένδιαφέρον γιά τό ναυτικό έπαγγελμα μέ άποτέλεσμα νά διαρρέουν μετά τήν άποφοίτησή τους άπό τίς σχολές. Οι ίδιοι παράγοντες έξηγησαν δητί κατά τίς έφετεινές εισαγωγικές έξετάσεις, έκτος άπό έκεινους πού θά είσαχθουν στήσι σχολές, θά έπιλεγει και ένα σημαντικός άριθμός ύποψη-

φίων στούς όποίους θά ύποδειχθεί νά πραγματοποιήσουν κάποια θαλάσσια ύπηρεσία μετά τήν όποια θά είσαχθουν τό έπόμενο έτος στήσι ναυτικές σχολές. Νομίζουμε δητί έτσι θά έπιτελεσθεί ένα σημαντικό βήμα πρός τήν όρθη κατεύθυνση γιατί πλέον έκεινοι πού θά είσαγονται στήσι σχολές θά έχουν δοκιμάσει τή θαλασσινή ζωή και θά έχουν έπιλεξει ήριστικά τό ναυτικό έπαγγελμα γιά τή σταδιοδρομία τους, θά άποφευχθούν με λίγα λόγια οι σημαντικές διαρροές πού είχαμε έως τώρα, ένω παράλληλα ή θαλασσινή έμπειρια τών νέων πού θά φοιτούν στήσι ναυτικές σχολές θά συντελεί στήν έποικοδομητικότερη έκπαιδευσή τους.

ΣΤΟΝ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

Θέλομε νά έλπιζομε δητί δό ύπουργός κ. Κατσιφάρας, δητάν θά έγκαινιάσει τό νέο κτίριο τού Οίκου Ναύτου στήν Πλατεία Τερψιθέας, θά έχει στείλει ήδη στήν είσαγγελέα τήν ύπόθεση τών ύπερβάσεων πού έχουν σημειώθει κατά τήν άνεγερση τού κτίριου αύτού. Πέρα δημως άπό τίς ύπερβάσεις, στή νέο κτίριο και ά πλέον άνιδεος έπισκεπτης διαπιστώνει μία άλοκληρη σειρά κακοτεχνιών, άρισμένες άπό τίς όποιες είναι και έπικινδυνες και άπορει πώς παρελήφθητο κτίριο άπό τίς άρμδοις ύπηρεσίες. Οι έπικινδυνες κακοτεχνίες βρίσκονται στά κάγκελα τού κλιμακοστασίου και έάν δέν διορθωθούν άμεσως είναι βέβαιο μέ μαθηματική άκριβεια δητί θά ύπάρξουν άτυχήματα γιατί οι δικρες σέ κάθε γωνία κόβουν σάν ξυράφι.

'Αναφέρεται δητί οι ύπερβάσεις άφειλονται κυρίως στό γεγονός δητί οι μελετητές παρόμοιων έργων, έπειδή άμειβονται μέ ποσοστό έπιτού συνολού ποσού, προσθέτουν στήσι μελέτες τους και έργα τά όποια δέν συμβάλουν στή λειτουργικότητα τών κτιρίων και συνεπώς δέν χρειάζονται και έάν δέν κάνουμε λάθος στήν προκειμένη περίπτωση άμελετητής ήταν ταυτόχρονα και ά κατασκευαστής, δηλαδή έλεγχων τόν έαυτό του και έλεγχόμενος έπίσης άπό τόν έαυτό του!

ΑΡΙΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Διευθυντής τής 'Εστίας Ναυτικών, μετά τήν έκπνοη τής θητείας τού ένα άποστρατεία λιμενικού κ. Χρονοπούλου άνέλαβε ό πλοιαρχος έμπορικου ναυτικού κ. Λεονάρδος Βεντούρης. Τό Δ.Σ. τής 'Εστίας έπιλεγοντας τόν κ. Βεντούρη έκανε δριστή έπιλογή, γιατί ο νέος διευθυντής είναι άπό τό έκλεκτότερα στελέχη τής Ναυτιλίας μας μέ πρόσθετες σπουδές (είναι άριστούχος τής Παντείου) και διακρίνεται γιά τό ήθος του, είμεθα δέ βέβαιοι δητί θά δώσει νέα πνοή στή ίδρυμα άυτό πού είναι δημιούργημα τών ναυτικών μας.

Γιά τήν ιστορία άναφέρομε δητί μεταξύ τών ύπευφηών περιελαμβάνετο ένας μηχανολόγος-ήλεκτρολόγος, ένα διπλωματούχος τής ΑΣΟΕΕ που δισχολείται μέ τή διεύθυνση λογιστηρίων έμπορικων έπιχειρήσεων και ένας άποστρατος σμήναρχος τής Πολεμικής Αεροπορίας πού δέν είχαν καμμία σχέση μέ τό ναυτικό έπαγγελμα. Γιά τήν ιστορία έπίσης άναφέρομε δητί ό έκπροσωπος τής ΠΕΜΕΝ στό Δ.Σ. τής 'Εστίας Ναυτικών κ. Νικ. Καλαμάκης, ο όποιος ήδη παρατήθηκε γιατί έχει ύποβάλει αίτηση γιά συνταξιοδότηση, έπροτεινε τήν έπανάληψη τού σχετικού διαγωνισμού γιά νά ένημερωθούν, δημως λέγεται δητί άνεφερε, τό Ναυτικό και τό Τεχνικό 'Επιμελητήριο! Και άμολο-

Τό Σχόλιο τού 15θημέρου

Πολλές δικές μας παράλιες πόλεις διαμαρτυρήθηκαν γιά τόν κίνδυνο νά κατακλυσθούν άπό παροπλιζόμενα πλοία πού άπειλούν νά ρυπάνουν και νά μολύνουν τή θαλάσσια περιοχή τους.

Νά δημως πού — σπως διαβάζουμε στόν ένο τύπο — ύπάρχουν πολυάριθμοι λιμενικοί άργανισμοί πού έπωφελούνται άπό τόν οικονομικό μαρασμό τής ναυλαγοράς, ίδιως τών δεξαμενοπλοίων, πού άναγκάζει τούς έφοπλιστάς νά άκινητοποιούν τά πλοία τους. Ίδιατερα μάλιστα φίνεται πώς έξετίμησαν τήν κατάσταση οι βρεταννικές άρχες πού διαχειρίζονται τή χρήση τών ποταμών και τών όχθων τού 'Ην. Βασιλείου. 'Υπολογίζουν π.χ. δητί τά σκάφη πού είναι δεμένα στό Φάλ, στήν Κορνουάλλη, θά άποφέρουν περί τίς 40 μέ 50 χιλιάδες λίρες, πού θά συμβάλουν ούσιαστικά στή βελτίωση τών οικονομικών τών έπισκοπών λιμενικών δραγανισμών. 'Επίσης ένα έλληνικό φορτηγό πού παροπλίστηκε προσωρινά στό ποτάμι Νάρτη τού Σάουθ Ντέβον άποφέρει χίλιες λίρες τήν ήμέρα, δηλαδή πολύ περισσότερα άπό άλλα μάλιστα σκάφη άναψυχής.

'Η παροιμία: 'Ο θάνατός σου ή ζωή μου, είναι πολύ παλιά. Και έπιβεβαιώνται καθημερινά τόσο στή φύση δοσ και σ' δλους τούς τομείς τής άργανωμένης ζωής, άπ' τούς όποίους φυσικά δέν έφευγει η θαλασσινή δραστηριότητα. Βέβαια, ά παροπλισμός δέν είναι πάντοτε θάνατος. Είναι μάλλον ύπνος. 'Άλλα δημως λέει και ά μεγάλος 'Ομηρος στήν Ίλιάδα του: 'Ύπνω και θανάτω διδυμάσιν' (ό ύπνος και ά θάνατος είναι δίδυμα άδελφια).

γούμε δητί ή πρόταση αύτή μάς προκάλεσε κατάπληξη γιατί δείχνει δητί ή ΠΕΜΕΝ ένδιαφέροταν γιά τήν τοποθέτηση στή διεύθυνση τής 'Εστίας Ναυτικών ένός τεχνικού παρά ένός ναυτικού. Ό κ. Βεντούρης έπειλέγη μέ έξι ψηφους έπι έπτα μελών τού Δ.Σ. τής 'Εστίας Ναυτικών.

• 'Υπηρχαν πληροφορίες δητί τό πρατήριο τής 'Εστίας Ναυτικών πού στεγάζεται στόν ένωντα τής στήν άδον 'Ομηρίδου Σκυλίτοη πρόκειται νά καταργηθεί. Μέχρι τή στιγμή δέν παρασχέθηκαν πληροφορίες γιά τόν ένωντα λόγους πού άδηγησαν στή σχετική άποφαση.

ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΦΟΡΑ

Κατετέθη έπερώτηση στήν 'Επιτροπή τής ΕΟΚ άναφορικά μέ τό θέμα τών προσφάτων άτυχημάτων και γενικά τής άσφαλειάς τών άργηματοφόρων πλοίων. 'Ο έπερωτών ζήτησε νά μάθει δην ή 'Επιτροπή γνωρίζει δητί ή 'Λονδίνειος άσφαλιστική έταιρια Λόδηδ μελετά τή δομή τών σκαφών πού μεταφέρουν άρχημα τώστε νά είναι σέ θέση έν καιρώ νά ύποβάλει προτάσεις γιά τήν άσφαλειά τους.

'Ο ύπευθυνος έπι τών μεταφορών τής ΕΟΚ κ. Κοντογιώργης άπάντησε δητί ή έπιτροπή γνωρίζει πράγματι δητί ό Βρεταννικός Νηογνώμων (τό Λόδηδ Ρέτζιστερ και δημως οι άσφαλισται τού Λόδηδ) μελετά τό πρόβλημα, άλλα κατά τή γνώμη του ή λύση πρέπει νά άναγκητηθεί στό πλαίσιο τού ΙΜΟ πού είναι διεθνής άργανισμός μέ παγκόσμια συμμετοχή και άναγνώριση.

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

Collapsus. Όσωστός δρος για νά άποδώσει τήν θλιβερή είκόνα τής ναυλαγοράς του δεκαπενθημέρου.

Η πρώτη έγκαταλειψη τών άγκυροβολίων παροπλισμού, χωρίς έξασφαλισμένη έργασια, μία δυσμενής έξελιξη τής όποιας πολλές φορές έπισημάναμε από τίς στήλες αύτές, σε συνδυασμό μέ τήν είσερχομένη στό ναυτιλιακό στίβο νεότευκτη χωρητικότητα και τήν συνήθη θερινή άπραξία έχει δηγήσει σε μια πρωτοφανή καθίζηση τών μισθωμάτων, σε πολλές περιπτώσεις σε χαμηλότερα έπιπεδα και έκεινων τής άντιστοιχης περισυνής περιόδου.

Κορυφαίος οίκονομολόγος τής Τραπέζης «Τσέης Μανχάτταν», σε έκθεσή του πού δημοσιεύει τό «Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Οίκονομίας τής Βρέμης συνιστά τήν διάλυση περί τών 10 έκατομ. τον. d.w. παλαιοτέρων μπάλκ κάρριερς έτησιας κατά τά έπομενα δύο χρόνια, ώστε η σχέση μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως νά έπανέλθει στό έξισορροποιημένο έπιπεδο τού 1981.

Ο μέσος δρος τής χωρητικότητας μπάλκ κάρριερς πού διαλύθηκαν από τίς άρχες τού 1983 κυμάνθηκε περί τούς 300 χιλιάδες τον. d.w. μηνιαίως, πού κατά τόν τραπεζίτη πρέπει νά διπλασιασθεί κατά τόν προσεχείς μήνες κατά τήν διάρκεια τών όποιων κατά την γνώμη του οι ναύλοι θά παραμείνουν σε χαμηλά έπιπεδα.

Μελέτη γιά τήν διακίνηση γαιανθράκων προβλέπει ραγδαία αύξηση τής τάξεως τού 86% μέχρι τό τέλος τής τρέχουσας δεκαετίας.

Οι μελετητές «Κάρυγκο Σύστεμας Ρησέρτς Κονσάλτανς» διατείνονται διτί τό έτησιο έμποριο θερμικού και μεταλλουργικού άνθρακα θά αύξηθει σε 269 έκατ. τόνους μέχρι τό 1985, φθάνοντας στό έπιπεδο τών 348 έκατομ. τόνων μέχρι τό 1990, έναντι τού σημερινού έπιπεδου πού τοποθετείται περί τούς 204 έκατομ. τόνους.

Οι παραπάνω προβλέψεις σημαίνουν αύξηση από 1,1, δισεκ. τόν./μίλια πού σημειώθηκαν τό 1981 σε 2 δισεκ. τόν./μίλια μέχρι τό πέρας τής δεκαετίας.

Διατηρούνται σέ ίκανοποιητικό ρυθμό οι πωλήσεις πλοίων γιά διάλυση ένων άναμενεται νά αύξηθούν οι πωλήσεις VLCC's στή Κίνα μετά τήν άπόφαση τού τοπικού καρτέλ νά καταργήσει τό καθεστώς τής address commission πού σημαίνει μέ τά σημερινά έπιπεδα τιμών διφελος τής τάξεως τών 100.000 δολλαρίων γιά τόν πλοιοκτήτη ένός ήπερμεγέθους δεξαμενοπλοίου.

Σύμφωνα μέ πρόσφατες δηλώσεις τού διεθνού τής «Ιντερνάτιοναλ Ένεργειαν Ασοιείτιον» ή ζήτηση πετρελαίου παραγωγής

τών χωρών τού ΟΠΕΚ θά αύξηθει σε 19,5 έκατομ. βαρέλια τήν ήμερα κατά τό τελευταίο τρίμηνο τού έτους, δηλαδή θά σημειώσει αύξηση κατά 2 έκατ. βαρέλια έναντι τής σημερινής ήμερήσιας παραγωγής τών 17,5 έκατ. βαρελιών. Άπο διόψεως τιμών, οι άποπληθωρισμένες τιμές άργού δέν θά σημειώσουν ούσιαστη μεταβολή έντός τής έπομπης διετίας λόγω τού γεγονότος διτί ή άνοδος τής ζητήσεως πετρελαίου θά είναι σταδιακή και διχι τόσο ισχυρή γιά νά μεταβάλλει δραστικά τό σημερινό έπιπεδο τιμών.

Άφού προηγουμένως οι σοβιετικοί χαρακτήρισαν τούς άμερικανούς ως «άσταθείς προμηθευτά», έληξαν χωρίς συμφωνία οι συζητήσεις γιά τίς ποσότητες δημητριακών πού θά προμηθευθούν οι Ρώσοι μέχρι τόν έπόμενο Ίούνιο άπο τίς Ήνωμένες Πολιτείες.

Σύμφωνα μέ τίς ύπαρχουσες πληροφορίες οι συνολικές άγορές τών σοβιετικών ύπολογίζονται περί τούς 33 έκατομ. τόνους, άπο τίς όποιες οι Ήνωμένες Πολιτείες θά καλύψουν μεταξύ 8-12 έκατ. τόνους.

Τής Εηρασία άνατρέπει τούς ύπολογισμούς τής Νοτίου Αφρικής, πού άπο πέμπτος μεγαλύτερος έξαγωγέας καλαμποκιού καλείται φέτος νά εισάγει περί τούς 1.5 έκατομ. τόνους, καθώς και μεγάλες ποσότητες ζωτροφών.

Άντιθετα οι έξαγωγές δημητριακών άπο τόν Καναδά, τής νέας σοδειάς 1983-84, ύπολογίζονται νά κυμανθούν περί τούς 30 έκατομ. τόνους.

FOR FAST ECONOMIC AND EFFICIENT BUNKERING SERVICE WORLD — WIDE



ANOIL S.A.

INTERNATIONAL BUNKERING SERVICE

ALPHA BLD — 117, NOTARA Str.

PIRAEUS — GREECE

TEL. 4520441 (6 Lines)

TLX.: 21-1870 ANGER GR

**VERY COMPETITIVE PRICES
FOR CANADA AND U.S.A.**

**REPRESENTATIVES FOR MARITIME OIL (CANADA)
ANOIL S.A. IS A DIVISION OF ANGELAKIS GROUP**

COMNINOS BROTHERS

group of companies



*a substantial contribution
to the development
of the greek reefer fleet*

VESSEL'S NAME	BUILT	DWT	CUBIC CAPACITY
MACEDONIAN REEFER	1968	11,243	494,586
MARATHON REEFER	1968	11,284	494,753
ATHENIAN REEFER	1973	9,168	456,407
ATTICA REEFER	1973	9,315	456,407
OLYMPIAN REEFER	1971	10,790	479,156
DELPHIC REEFER	1972	10,963	479,087
AEGEAN REEFER	1964	8,100	376,510
IONIAN REEFER	1965	8,100	376,510
SPARTAN REEFER	1965	9,520	361,547
IKARIAN REEFER	1968	5,200	284,215
SARONIC REEFER	1967	5,200	284,215
PSARA REEFER	1965	11918	506,864
SYROS REEFER	1966	11918	506,864

COMNINOS BROTHERS SHIPPING CO. SA.
61-65, FILONOS STR.
PIRAEUS — GREECE
TELEPHONE: 41 32 602 TELEX: 21 2915

COMNINOS BROS. (LONDON) LIMITED
TRAfalger House, 11 WATERLOO PLACE,
LONDON SW1Y 4AU - ENGLAND
TELEPHONE: (01) 839 1580 TELEX: 892494

Η αλληλογραφία μας

ΠΑΛΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΜΑΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα τό γράμμα του κ. Νίκου Καϊμάκη και συμφωνώ ότι πρέπει νά γράφονται και τά καλά τών έφοπλιστών μας και δχι μόνον τά «έφοπλιστές ληστές» που έχουν γεμίσει οι τοίχοι και οι κολώνες τού Πειραιά.

Άναφέρω μέ δυο λόγια τήν προσωπική μου περίπτωση:

Τόν Δεκέμβριο τού '82 άπο τό γραφείο τού Hellenic Marine Consortium μέ εστειλαν σέ πλοιο έταιριας μέλους τους δην και ναυτολογήθηκα σάν Β' Μηχανικός.

Μετά άπο 50 ήμέρες άρρωστησα, νοσηλεύτηκα λίγες μέρες στήν Ισπανία, ήρθα στήν Έλλάδα και οι έξετάσεις έδειξαν ότι είχα πάθει έμφραγμα.

Στό διάστημα αύτό ή συμπεριφορά τής Έταιριας ήταν άπο κάθε άποψη σάν πατέρας, σέ παιδι. Ο Πλοιοκτήτης ζήτησε νά μέ δει και μού είπε άπλα νά κυταχτώ στους καλύτερους γιατρούς και έάν χρειασθεί έγχειρηση «θά πάς με έξοδά μου στόν καλύτερο καρδιοχειρουργό».

Τήν ώρα πού γράφω τό γράμμα έχω στά χέρια μου τά είσιτήρια, τά ραντεβού μέ τούς γιατρούς, κλινικές κλπ, και στό διαβατήριο τής γυναίκας μου 12.500 δολλάρια γιά τά έξοδα.

Και τήν τελευταία στιγμή τίς εύχες και τήν διαβεβαίωση ότι έδω είμαστε έάν χρειασθεί κάτι.

Τελειώνοντας θέλω νά συμπληρώσω ότι στήν Έταιρια αύτή έκανα γιά πρώτη φορά, έρευν δη ή κατάσταση μου δέν θά μού έπιτρέψη νά ξαναμπαρκάρω (... γιά νά μέ έκμεταλλευθούν άργοτερα κλπ.).

Μετά τιμής
Γ. ΖΟΥΜΙΔΗΣ
Β' Μηχανικός

Πειραιάς, 12.7.1983

Σημ. Συντ.: Είναι τόσο εύλογη ή έπιστολή τού κ. Ζουμίδη ώστε έμεις δέν έχουμε νά προσθέσουμε τό παραμικρό.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Ό πλοιαρχος κ. Φ. Μιχαλόπουλος όπευθύνει πρός τόν υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα τήν κατωτέρω έπιστολή:

Αξιότιμες κύριε Υπουργέ,

Μετέβην εις NAT διά νά καταθέσω τά δικαιολογητικά μου διά τήν πρόσληψή μου ως Αρχιπλοιάρχος εις μίαν ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ναυτική έταιρια και μετ' έκπλήξεως έμαθα ότι δέν έχω δικαιώμα νά έχαγοράσω ύπηρεσία δχι μόνο Αρχιπλοιάρχου. Β άλλα ούτε Πλοιάρχου γραφείου διότι τά 2 έκ τών 4 πλοίων τής έταιριας φέρουν ξένη σημαία, άν και είναι συμβεβλημένα μέ τό NAT.

Μού συνεστήθη δέ νά γέγραφω στό IKA.
Και έρωτώ:

1) Γιατί αύτή ή άδικία; Διότι πρόκειται περί άδικίας.

2) Μπορώ έγω νά πέσω τόν πλοιοκτήτη νά άλλαξη τήν σημαία του γιά νά μέ άσφαλισε;

3) Ώς πούμε ότι ένεγράφη στό IKA. Ποίος άσφαλιστικός όργανοισμός θά μέ άσφαλισες δη μέ στείλλουν νά παρακολουθήσω μία έπισκευή ή μιά παραλαβή πλοίου; (Πληροφοριακώς κάι μόνο, τό IKA δέν άσφαλιζει εις τό έξωτερικό).

4) Μέ τήν κρίση αύτή πού μαστίζει τόν Πλοιάρχους και Α Μηχανικούς νομίζετε ότι αύτό είναι μέτρο καταστολής τής άνεργιας;

5) 'Εφ' δοσον πόλοιοκτήτης μετά άπο 14 χρόνια ύπηρεσίας και 7 χρόνια πλοιαρχίας μέ θεωρεί δξιο διά τήν ύπεύθυνη θέση γραφείου γιατί μού στερείτε αύτή τήν δυνατότητα προαγωγής άλλα και τό ζωτικότερο έργασίας;

6) Μέ αύτό τό μέτρο αύξανονται τά άτομα διά τό Ταμείον Άνεργιας Ναυτικών.

Αύτό κύριε 'Υπουργέ, δέν είναι μόνο αίτημα δικό μου, άλλα εκατοντάδων άλλων συναδέλφων και Α Μηχανικών πού τούς στερούντο δικαίωμα άσφαλισεως εις τό Ταμείον δην άνηκουν έπαγγελματικώς, και άποδυναμώνουν τάς Έλληνικάς έταιριας άπο στελέχη και παρέχουν δυσαρεστημένας εις βάρος τής άποδοτικότητάς των.

Μέ τήν έπιστολή μου αύτή δέν εύελπιστώ σέ καμμία λύση (θά ήμουν πάρα πολύ αισιόδοξος) άλλα αίτω μια άπαντηση τουλάχιστον γιά νά κατατάλωβα σέ ποιο σκεπτικόν βασίζεται αύτή ή άποφαση.

Και έπιστος δην πρόκειται εις τό μέλλον νά άσχοληθη τό 'Υπουργείο λίγο ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ μέ τά θέματα τών ναυτικών.

Μετά τιμής
ΦΩΤΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοιαρχος Α'
Νικομηδείας 48
Ν. ΣΜΥΡΝΗ

Σημ. Συντ.: Τό θέμα πού θίγει ό κ. Φ. Μιχαλόπουλος στήν έπιστολή του πρός τόν 'Υπουργό άποσχει πράγματι μεγάλον άριθμο ναυτικών και πρέπει νά έπιλυθεί άσμφωνα και μέ τής ύποδειξεις τού NAT άλλα και τίς σχετικές παραδοχές τής πολιτικής ήγεισίας τού YEN. Άναμένομε συνεπώς τήν διμεση ρύθμιση τού προβλήματος.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΟΥΝ ΕΝΑΝΤΙ ΕΚΕΙΝΩΝ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΝ

Κύριε Διεθντά,

'Επιστρέψας έπειτα όπο τριετή άπουσια πληροφορήθηκα μερικά πράγματα τά όποια είναι τουλάχιστον έξοργιστικά: Πρώτον, οι έκπρόσωποι τών ναυτεργατικών σωματείων μέ κάποια διάταξη νόμου έχουν έπιτύχει νά λαμβάνουν μεγαλύτερες συντάξεις όπο έμας πού ταξιδεύουμε. Είναι αύτονότο δη η διάταξη αύτή πρέπει νά καταργηθεί άφ' ής έθεσπισθη και δσοι έχουν εύνοησθεί όπο αύτήν νά κληθούν νά έπιστρέψουν στό NAT τά έπι πλέον χρήματα πού εισέπραξαν όπο τή βάσει αύτής τής διατάξεως. Δεύτερον, οι άρχιπλοιάρχοι και άρχιμηχανικοί, μετά τόν ύπολογισμό και τής άδειας στό χρόνο άσφαλισεως, έμφανιζονται νά πραγματοποιούν έτησίως 15μηνη άσφαλιση. 'Ασφαλώς έφ' δοσον τό μέτρο είναι γενικό δικαιούνται και αύτοι νά άσφαλιζουν τήν άδειά τους άλλα έπειδη ούσιαστικά έργαζονται στή στεργιά νά άσφαλιζουν ένα μήνα ύπηρεσίας όπως δλοι οι έργαζονται τής στεργιάς και δχι τρεις μήνες σάν νά έργαζονται όπο πλοίων.

Οι άνωτέρω διατάξεις όποτελούν σαφέστατη παραβίαση τών περί ισότητος διατάξεων τού Συντάγματος και πρέπει νά καταργηθούν όπο τή διοίκηση πρίν ύπάρξουν προσφυγές έναντιον τους στά άρμοδια δργανα τής Πολιτείας.

Μέ τιμή
Π.Τ.
Πλοιαρχος.

Η ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ

Στούς πολέμους οι νίκες έξαγγέλλονται στό Λαό μέ σαλπίσματα και τυμπανοκρούσιες. Πόσο θά δξιει νά γίνεται τό ίδιο για γεγονότα και άποφάσεις πού σημαδεύουν νέους δρόμους πρός τή Δημοκρατία τήν πρόσδοτη τήν εύημερία.



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, 489 — 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

Γρέετε, λοιπόν, σαλπιγκτές και τυμπανίστες στήν ψηλότερη έπαλξη του κάστρου και σαλπίστε. Σαλπίστε δυνατά πολύ δυνατά νά χόλογήσουν πέρα οι κάμποι οι βουνοκορφές οι άστοράχες και τά πέλαγα. Τέρμα πιά ή καταπίσσεται στις Σχολές Αξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού.

Καταργούνται οι στολές πού έπι τόσες δεκαετίες, πλήγωνται την προσωπικότητα τών Καπεταναίων και τών άλλων άξιωματικών. Δέν θα γίνεται πάι έπισημη έπαρση Σημαίας. Καιρός νά σταματήσουν πιά οι άναχρονιστικές αύτές παράτες. Έμεις τόσους άγωνες κάμαμε γιά τη Δημοκρατία! Δέν θα όνομάζονται πάι Δόκιμοι άξιωματικοί του Έμπορικού Ναυτικού. Έμεις πού κατάβαθμάς νοιώθουμε δημοκράτες, σάν νά βρίσκουμε πώς άξιωματικός και δημοκρατία δέν ταιριάζουν! Ναι, έκει πάι το πνεύμα του ασφού νομοθέτη! Γιατί, λοιπόν, Κύριε μου, νά μήν ήχησουν οι σάλπιγκες; Σπουδαστές στό έξη θά λέγονται οι δόκιμοι τών Ναυτικών Σχολών....., "Ηθελα νά διάβαζα τό σκεπτικό πού συνοδεύει αύτό τό Νομοσχέδιο. Πρόσωπα δαχετα μέ τή θάλασσα δαχετα μέ τούς ναυτικούς, δαχετα μέ τό έπάγγελμα και τίς εύθυνες του. Άν είναι γιά τήν άλλαγή, μόνο γιά τήν άλλαγή, ξανασαλπίστε πιό δυνατά! Και τό YEN τι είπε; Τό δέχτηκε κι αύτό γιά τήν άλλαγή.

Μόνο ύποβάθμιση προσφέρει τό Νομοσχέδιο στά καημένα τά παιδιά, πού ώς χθές ήταν δόκιμοι άξιωματικοί και σήμερα σπουδαστές. "Όχι, δέν μοιάζουν μέ τούς σπουδαστές τών έπαγγελμάτων Έπρας. Έσεις, παιδιά, διαλλέξατε ένα έπαγγελμα πού έχει περιπέτειες κινδύνους, άγωνιστικότητα, πάλη, εύθυνες άνωτερες έκείνων τής Έπρας. Σ' αύτό τό έπαγγελμα τού άξιωματικού Ε.Ν., πού διαλλέξατε δέν χωρούν οι μιασεροί, οι άρρωστιάρηδες, οι δελοί οι άναποφάσιστοι οι άπαισιόδοξοι. Είσαστε οι διαλλεκτοί γιά έπαγγελμα διαλλεκτό. Δέν πρέπει νά δεχθήτε τήν ύποβάθμιση πού θέλουν νά σάς έπιβάλλουν. Σάς μειώνει, σάς ύποβαθμίζει.

Οι Ρώσοι, που τόσο είναι υπέρ τών στολών λένε: Μέσα στή στολή φορμάρεται ό νέος πρός τήν πειθαρχία και τήν δύναση τών καθηκόντων του δταν αύτά περικλείουν έντονη δραστηριότητα και κινδύνους. Άλληθεια, ποιά, άλλα ναυτικά κράτη έχουν κάμει αύτό τόν έκδημοκρατισμό; Μήπως έκει πού τό πάτε σέ κάμποσα χρόνια τό Τούρκικο βαπόρι θά θεωρεῖται πιό άξιόπιστος μεταφορέας από τό δικό μας;

Δύο ύπουροι πρίν λιγό καιρό μάς είπαν δέν βρίσκουν νά διαφέρει τό έπάγγελμα τού ναυτικού άπο έκεινο τού καπνοπαραγωγού. "Άς τού καταλογίσουμε άγνοια και άς μήν τούς πούμε έλεσεινούς. Μά τό Υπουργείο μας, οι λιμενικοί άξιωματικοί, πού είναι άλληθεια οι λιμενικοί άξιωματικοί; Άυτοι δέν έρουν πώς μέσα στό πλοϊο δημιουργούνται συχνά, πολύ συχνά συνθήκες πού μοιάζουν άπολυτα μέ έκεινες τών στρατιωτών πού όρμουν σέ έφοδο έξω άπο τό χαράκωμα; "Όχι, δέν είναι σπουδαστές είναι δόκιμοι, είναι οι αύριανοι άξιωματικοί τού Έμπορικού Ναυτικού. Μήν τούς ύποβαθμίζετε. "Άλλες άλλαγές ίσως χρειάζονται γιά νά κάμουν τό Έλληνικό πλοϊο πιό συναγωνιστικό.

ΗΛΙΑΣ ΑΝΤΥΠΑΣ
Συντ/χος Ασυρματιστής

Μεσοβούνια Κεφαλληνίας, 3.7.1983

ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ (Διαπιστώσεις και εισηγήσεις)

"Όταν πρό τετραετίας έπισκεψθηκα τήν Ταιβάν, διεπίστωσα στή ή πλειονότητης τών κατοίκων δέν έγγνώριζε τή χώρα μας, ούτε πού τήν είχαν έντοπισει στόν Παγκόσμιο Χάρτη. Κι δσοι τήν είχαν άκουσει σάν CHELLA (ΕΛΛΑΣ) αύτό τό δφειδαν στά Έλληνικής σημαίας πλοϊα μας πού κατέπλεαν στά λιμάνια τους.

Κι δταν μοῦ μιλούσσαν έν συνεχεία γιά Έλλαδα άγνοούσσαν τόν Περικλή, τόν Σωκράτη, τόν Μέγα Άλεξανδρο.

Τούς ήταν γνωστός ό Όνασης. Συμπέρασμα: "Η ναυτιλία μας είναι άναντιρρητα ό πρεσβευτής τού Έθνους μας.

Έκμεταλλευθήκαμε άραγε έμεις οι νεοελλήνες τό πλεονέκτημα τής διαφημίσεως τής χώρας μας διεθνώς μέ εύκαιρια τήν ναυτιλία μας; Γιατί τό συμφέρον τής χώρας μας δέν είναι μόνο ή είσαγωγή συναλλάγματος, φράση πού έχει γίνει τής μόδας τώρα και πού πολύ συλλέτειται Βεβαίως δένει τούτους «ού δυνάμεθα ποιειν ούδεν», πού σημαίνει στή δέν ύφισταται ισοζύγιον πληρωμών και οικονομικός προγραμματισμός άρα και Κρατική ύπόσταση χωρίς είσαγωγή συναλλάγματος.

"Άλλα τήν έποχή πού ζούμε, τήν έποχή πού οι τύχες τών Έθνων είναι έξηρημένες άπο τίς Υπερδυνάμεις, και έχει προγραμματισθεί όχι ή πορεία τής παρούσης άλλα και τής μελλούσης πολιτικο-οικονομικής καταστάσεως τής κάθε χώρας οι διασυνδέσεις τών κρατών παιζουν σημαίνοντα ρόλον. Άπλούστατα διότι μόνον οι μεταξύ των διακρατικές συμβάσεις και συμφωνίες δημιουργούν προσβάσεις έπιβιωτικές και άκολούθως ένισχυτικές τής Έθνικής Οικονομίας.

Η προβολή τής δντος ώραίας χώρας μας μέ τίς θάλασσες και τά πάμπολλα νησιά μας (πάνω άπο 3.000) ή μεθόδευση τρόπων και συνδυασμών έκδηλωσεων ποικιλίας και φήνειας σέ μορφή πακέτου (packet deal), κρουαζιερόπλοιο-θαλαμηγός-ξενοδοχεία/ή νησιώτικοι ένωνες-άκινθεστα κ.λ.π, κ.λ.π., πολλά θά άπεφερε στόν τόπο μας.

"Η Έλληνική ιδιωτική πρωτοβουλία μόνη και άβοληθη έπιτελεσε τό θαύμα της, άντιμαχόμενη και αυτή τήν κρατική άδιαφορία άκομη. "Εφθασε δμως σήμερα στή θέση νά ζητεί τήν συμπαράσταση και συναντίληψη τού λαού μας.

"Αντιμετωπίζει όχι άπλα Κρατική άδιαφορία, άλλα Κρατική άστοργια και πολλές φο-

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



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).

ρές τό Κρατικό πάθος πού άξιωνε «έπι πίνακι» τήν κεφαλή τών ιδοκτητών θαλαμηγών.

Και γιά νά μή νομισθεί δει φιλολογιόυμε, δες αφήσουμε νά μιλήσουν τά γεγονότα πιο εύγλωτα.

Νά τό ιστορικό ένός 'Εξαμήνου!!

Α. Στις 30/6/83 έληξε ή ισχύς τών δελτίων κινήσεως τών ύπο ξένην σημαίαν θαλαμηγών. Κατηγορηματική άρνηση τών 'Αρχων γιά ολιγοήμερη παράταση. Στις 14.00 ώρα της 1/7/83 δόθηκε τηλεφωνική 'Υπουργική έντολή γιά παράταση, ύπο προϋπόθεση καταβολής προστίμων (της τάξεως τών 10.000-100.000 δραχμών).

Θλιβερή διαπίστωση!!!

'Η δήθεν κατανόηση στά θέματα τών κοτέρων, έρμηνευεται σε χαιρέκακη εἰσπραξη προστίμου!

Χαριστική βολή έκτελεστικού άποσπασματος στό κουφάρι τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Β. Είχε προηγηθεί ό όκπατρισμός τών 'Ελληνοκτητών θαλαμηγών μέ κατευθυνόμενον προορισμό τίς άνατολικές άκτες τών φίλων γειτόνων μας, γιά τή μεθοδικότητα τών όποιων είχαν άναφερθεί μέ άναφορές μου στά δύο πρόσφατα συνέδρια 'Υπουργών και ύψηλών Κρατικών φορέων. (Αιτία ή κακή έφαρμογή τού Ν. 438/76).

Και δέν είχαμε λόγους νά καταφερθούμε κατά τών φίλων μας Τούρκων, έν δψει μάλιστα τής έναρξεως τής νέας σκυταλοδρομίας τού 'Ελληνο-Τουρκικού διαλόγου τήν 28/7/83.

"Έμποροι έκ παραδόσεως οι 'Ανατολίτες γείτονές μας συνέλαβαν τήν κατάλληλη

στιγμή τό νόημα τοῦ ποικιλόμορφου κέρδους άπό τόν θαλάσσιο Τουρισμό (πού έμεις θέλουμε νά άγνοούμε) και πού τελικά θά τούς διευκολύνει μέ τίς δυνατότητες πού διαθέτουν (φτήνεια-όργανωση-εύγένεια-γλωσσιμάθεια) σέ σκληρούς άνταγνωστές μας. Παράλληλα ή γνωστή διορατικότητά τους προέβλεψε εύμενή έπηρεασμό τών γερμανώμενων γιά έπιτευξη πολιτικού κέρδους.

Γ. Σειρά κι δλλων πληγμάτων κατά τής θαλαμηγού.

Κρατική έλλειψη κατανοήσεως μέ τίς ύπερογκες αύξησεις τών Λιμενικών Τελών (σέ ποσοστό έως 320%).

Και εύτυχως κινητοποίηση τών κλάδων μας όργανωμένη και μονομερής, συνεχείς παραστάσεις και δημοσιεύσεις, άπετρεψαν τόν κίνδυνο καταποντισμού τοῦ έπαγγελματικού yachting, μέ έπιδειξη κατανοήσεως και έλαφρότερη αύξηση τών Λιμενικών τελών.

Δ. Εύτυχως πού άνένηψαν Κρατικοί φορεῖς και έπεδειξαν κατανόηση στήν τακτοποίηση συναλλαγματικών έμποδίων, στούς έπαγγελματίες ιδιοκτήτες κοττέρων, μέ δκδοση έγκυκλου «περί καταβολῆς ναύλου σέ χαρτονομίσματα και travellers cheques».

Ε. Σέ φυγή δτακτη τών θαλαμηγών συνέτεινε ή κατάργηση και τροποποίηση Τελωνειακών άπαλλαγών (καθεστώτος άτελιών σέ καύσιμα/άνταλλακτικά κ.λ.π.). 'Απώλεια πολυτίμου συναλλαγμάτος και έργασίας όπό ποικίλες δραστηριότητες συναφείς πρός τό κότερο. Κι έρωτούμε;

Γιατί αύτό τό κυνηγητό;

Γιατί αύτή ή έμπαθεια;

Λίγα έχουν προσφέρει οι έπωνυμοι και άνωνυμοι ιδιοκτήτες σκαφών στό Κράτος; 'Η μήπως δέν θά ήσαν διατεθιμένοι έαν έκεντριζετο ή φιλοτιμία τους και δλλα νά προσφέρουν;

'Ο κόσμος τοῦ yachting είναι κοινωνία εύ-πρεπών 'Ελλήνων μέ άγάπη στό ειδικό θαλάσσιο είδος.

Μία μεγάλη κοινωνία έραστών τοῦ φυλετικού μας μεγαλείου, δότες συνεχείς στήν Τράπεζα αίματος τής 'Εθνικής μας Οικονομίας.

Και δλοι αύτοί πού ίσως πλησιάζουν υπό τήν ποικιλή μορφή τους τίς 500.000 (Ναι, τό μισό έκατομμύριο!!!) έπιθυμούν νά μήν στρηθεί τό 'Εθνος μας κεκτημένων δικαιωμάτων.

Διότι κεκτημένον δικαιώμα είναι τό 'Ελληνικό ναυτικό μεγαλείο και ή κυριαρχία του στη Μεσογειακή λεκάνη.

Κι όλοιμονό μας δν ή Κρατική άδιαφορία, (δν όχι τό μένος της), παραδώσει μέ αύτή τήν τακτική της στούς άνταγνωστάς μας τή σκυτάλη τών πολυετών κόπων και έπιτευγμάτων μας.

*Εστω κι αύτη τήν ύστατη στιγμή, χωρεί μιά μετάγγιση.

*Άλλως σέ λιγο θά άκουσθεί ό έπιθανάτιος ρόγχος.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΑΧΙΝΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

('Ελληνικού Συνδέσμου Μεσιτών και 'Εμπειρογνωμόνων Θαλαμηγών)



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: ARPASHP MANILA

ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΩΤΕ 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.

Πληροφορίατ στό 'Ελλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ: 8084671-4

Τό λιμάνι του Πειραιᾶ στά πλαίσια τοῦ πενταετοῦ προγράμματος οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως 1983-87

Ἡ διάδα ἐργασίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας πού συκροτήθηκε τὸ Μάιο τοῦ 1982 στὸ πλαίσιο καταρτίσεως τοῦ πενταετοῦ προγράμματος οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ἀναπτύξεως 1983-87 γιὰ τὴ διερεύηση τῶν θεμάτων πού ἀφοροῦν στὸν τομέα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δλοκλήρωσε τίς ἐπισημάνσεις καὶ ὑπέβαλε τίς προτάσεις τῆς στήνη κυβέρνηση.

Στά γενικότερα θέματα πού ἀφοροῦν τή ναυτιλία περιλαμβάνονται καὶ τά λιμάνια.

Ἐδῶ θά περιορισθοῦμε στό τμῆμα τῆς ἐργασίας πού ἀναφέρεται μόνο τὸ λιμάνι

τοῦ Πειραιᾶ.

Ἡ διάδα ἐργασίας καταλήγει στίς ἑξῆς διαπιστώσεις:

Ἡ φορτοεκφόρτωση καὶ ἡ ἀποθήκευση ἐμπορευμάτων, κατά κύριο λόγο, καὶ ἡ ἔχυπητήση τῶν ἐπιβατηγών πλοίων, καθὼς καὶ ἡ παροχὴ διευκολύνσεων στά ὑπό ἐπισκευή πλοία, κατά δεύτερο, ἀποτελοῦν τὸν κορμό τῶν σπουδαιότερων λειτουργιῶν τοῦ ΟΛΠ, γύρω ἀπό τίς δόποις ἀναπτύσσονται πολλές δραστηριότητες, πού συνδέονται ἀλυσιδωτά μεταξύ τους καὶ ἀποτελοῦν ἐναὶ σύνολο.

Ἡ φορτοεκφόρτωση ἐμπορευμάτων, ἵδιαίτερα μάλιστα ἡ φορτοεκφόρτωση γενικοῦ φορτίου, εἶναι ἡ βασικότερη καὶ σπουδαιότερη ἀπό τίς λειτουργίες τοῦ ΟΛΠ. Γιαυτό, ἀλλωστε, ἡ ὑποδομή τοῦ λιμανιοῦ, κατά τό μεγαλύτερο μέρος τῆς, στηρίζεται πάνω στή δραστηριότητα αὐτή.

Ἀμέσως παρακάτω παρατίθενται τρεῖς πίνακες μέ συνοπτικά συγκριτικά στοιχεῖα τῆς φορτοεκφόρτωσης κατά τήν τελευταία πενταετία.

Ἐμπορευματική κίνηση τά ἔτη 1977-1981

Είδη Κίνησης	1977	1978	1979	1980	1981
A. Φορτοεκφόρτωση ἑξωτερικοῦ					
1. Γενικά ἐμπορεύματα	3.725.127	3.934.370	4.453.586	4.204.992	3.876.106
α. Συμβατικά φορτία (1-β)	2.977.517	2.999.173	3.245.813	2.879.467	2.364.696
β. Μοναδοποιημένα (1-α)	747.610	935.197	1.207.773	1.325.525	1.511.410
2. Πετρελαιοειδή - φωσφάτα - Λίπα-σμα	6.211.133	5.690.159	5.732.327	7.368.687	5.696.081
Σύνολο (1-2)	9.936.260	9.624.529	10.185.913	11.573.679	9.572.187
B. Φορτοεκφόρτωση ἑσωτερικοῦ	3.228.845	4.287.579	4.503.498	4.527.817	4.691.771
Γενικό Σύνολο (A-B)	13.165.105	13.912.108	14.689.411	16.101.496	14.263.958

Συμπεριλαμβάνονται καὶ τά διδικῶς μεταφερόμενα ἐμπορεύματα

Ἀνάλυση τῆς κίνησης ἐμπορευματοκιβωτίων

	1977	1978	1979	1980	1981
Σύνολο τεμαχίων	93.927	117.485	148.089	165.115	183.870
Σύνολο τονάζ	747.610	935.197	1.207.775	1.325.525	1.511.410
DOOR TO DOOR τεμάχια	45.254	48.543	54.861	69.065	91.685
DOOR TO DOOR τοννάζ	527.879	535.124	599.296	795.292	1.093.157
Έκκενωση - πλήρωση τεμάχια	20.490	28.477	39.181	30.957	22.491
Έκκενωση - πλήρωση τοννάζ	219.731	424.050	305.269	373.737	243.491

Διαμετακομιστική κίνηση τά ἔτη 1977-1981

	1977	1978	1979	1980	1981
Τράνζιτ συμβατικό φορτίο	198.000	179.000	52.000	73.000	129.000
Τράνζιτ μοναδοποιημένο φορτίο	20.000	75.000	102.000	155.000	178.000

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

Η κίνηση γενικών έμπορευμάτων έξωτερικού, άποτελεί τό επίκεντρο του ένδιαφέροντος του λιμανιού και άπορροφά τό 90% περίπου της δραστηριότητάς του. Η ίδια κίνηση καθορίζει και τή θέση του λιμανιού άναμεσα στά διλα λιμάνια της Μεσογείου.

Ο άμεσως σπουδαιότερος, μετά τή φορτεκφόρτωση κλάδος έκμεταλλεύσεων, είναι ή άποθήκευση τών έμπορευμάτων. Κατά τά έτη 1977, 1978, 1979, 1980 και 1981 άποθηκευτήκαν στους χώρους του λιμανιού, άντιστοιχα, 2.800.000, 3.000.000, 3.400.000, 3.200.000 και 2.950.000 τόννοι, περίπου, έμπορευμάτων, δηλαδή το μεγαλύτερο μέρος του είσαγόμενου γενικού φορτίου και ένα μικρό τμήμα άπό τό έξαγόμενο. Από τά φορτία αύτά 425.000, 535.000, 715.000, και 927.000 τόννοι περίπου, άντιστοιχα, μεταφέρθηκαν μέσα σέ κοντέινερς και κατά τό μεγαλύτερο ποσοστό τους διακινήθηκαν άπό τους χώρους του λιμανιού κατά τό σύστημα DOOR TO DOOR.

Παρά τά πολλά προβλήματα που τού δημιουργεί ή έπιβατική κίνηση, τό λιμάνι παρέχει πάντοτε στά έπιβατηγά πλοϊα, κατά προτεραιότητα, διλα τά άπαραίτητα γιά τήν έξυπηρέτησή τους μέσα (κρηπιδώματα, έργατες, κλίμακες κλπ.).

Κατά τά έτη 1977-1981 έξυπηρετήθηκε ή έξης έπιβατική κίνηση:

- τό έτος 1977 πλοϊα 14.815 (κ.κ.χ. 16.060.000)
- τό έτος 1978 πλοϊα 16.165 (κ.κ.χ. 17.045.000)
- τό έτος 1979 πλοϊα 17.353 (κ.κ.χ. 17.002.000)
- τό έτος 1980 πλοϊα 16.644 (κ.κ.χ. 16.138.000).
- τό έτος 1981 πλοϊα 16.547 (κ.κ.χ.

16.179.000).

Τά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τήν έπιβατική κίνηση είναι τά παρακάτω:

α. Ή άνάγκη γιά διάθεση μεγάλου μήκους κρηπιδώματων, τά διποια δέν προσφέρονται γιά διλα έναλλακτική έκμετάλλευση.

β. Ή έντονη έποχική μορφή της, που άπαιτει πολλά κρηπιδώματα τό καλοκαίρι και πού συνεπάγεται υποαπασχόληση ή και άδράνεια στίς διλας έποχές του έτους.

Οι λιμενικές διευκολύνσεις που παρέχει σήμερα τό λιμάνι στά πλοϊα, στά έμπορευμάτων και στους έπιβάτες καλύπτουν πλήρως τίς άντιστοιχες άνάγκες. Έχει έπαρκεια, τόσο σέ κρηπιδώματα, δσο και σέ μηχανικό έξοπλισμό, δηλαδή σέ γερανούς κάθε ειδους, περονοφόρα και λοιπά φορτεκφορτωτικά μηχανήματα. Έπισης δέν ύπαρχει σήμερα θέμα έλλειψης λιμενικών χώρων γιά τήν έξυπηρέτηση τών φορτίων που μεταφέρονται κατά τεμάχια. Υπήρχε παλαιότερα διλα ζεπεράστηκε μέ τή στροφή, κυρίως, τών έμπορευμάτων πρός τό κοντέινερ. Οι άποθηκευτικοί χώροι του λιμανιού, τόσο οι υπαίθριοι δσο και οι στεγασμένοι, που έξυπηρετούν φορτία φορτεκφορτωνόμενα άπό συμβατικά πλοϊα, καλύπτουν άπόλυτα τίς άνάγκες τής έμπορευματικής κίνησης. "Οσον άφορά τήν κίνηση τών κοντέινερς μπορεί νά λεζεβεί διτό λιμάνι μέ τους δύο σταθμούς που διαθέτει και μέ δρισμένες βελτιώσεις που προγραμματίζει νά είσαγει σ' αύτους, είναι σέ θέση νά έξυπηρετησει τήν παρούσα κίνησή του.

'Από τήν έλλειψη ένός λογικού προγράμματος άναγκων σέ προσωπικό, έπι τή βάσει του διοπίου θά έπανδρωθούν σωστά οι Υπηρεσίες του ΟΛΠ στόν κατάλληλο

χρόνο, προκλήθηκε μία μόνιμη έλλειψη ισορροπίας άνάμεσα στίς διάφορες κατηγορίες τού προσωπικού που άπασχολείται στόν 'Οργανισμό. Ελλειψη, πού έπέτεινε και παγίωσε ή μοναδοποίηση τών φορτίων. "Ετσι σέ δρισμένες ειδικότητες προσωπικού (π.χ. διοικητικοί υπάλληλοι), έμφανιζεται διτό υπάρχουν κενά, ένω σέ διλας έμφανιζονται σημαντικά πλεονάσματα. Τό περισσότερο αύξημένο πλεόνασμα παρουσιάζεται στό έργατικο προσωπικό και φτάνει τούς 300 έργατες, κατά μέσο δρο, τήν ήμερα. Άπο διοψη ήλικιας τό προσωπικό του ΟΛΠ είναι μᾶλλον προχωρημένο, άφου πάνω άπό τήν ήλικια 50 έτῶν είναι: άπό τούς υπάλληλους τό 34,09%, άπό τό έργατικο προσωπικό τό 57% και άπό τό λοιπό τεχνικό προσωπικό, στό διοπίο συμπεριλαμβάνονται και οι χειριστές, τό 44,49%.

Τά οικονομικά άποτελέσμα άπό τή γενική έκμετάλλευση του λιμανιού πήραν, κατά τά τελευταία έτη, μία τροπή δυσμενή. Ή έξελιξη αύτή οφείλεται, στά έξης, κυρίως, αιτια:

α. Τά έσοδα άπό λιμενικούς φόρους, μετά τή σύνδεση και ίδιαίτερα μετά τήν ένταξη τής χώρας μας στήν ΕΟΚ, μειώνονται συνεχώς. Τά έσοδα αύτά έκαλυπταν τό μέν έτος 1965 τό 13,26% τών τακτικών έσόδων τού 'Οργανισμού, τό έτος 1970 τό 11,26% τό έτος 1976 τό 8,87%, τό έτος 1980 τό 4,77%, τό δέ 1981 μόνο τό 1,98%.

β. Τά τιμολόγια γιά τά έξαγόμενα προϊόντα είναι πολύ χαμηλά, άφου καλύπτουν τό 60% τού κόστους παροχής ύπηρεσιων.

γ. Ό χρόνος παραμονής τών έμπορευμάτων στίς άποθήκες τού ΟΛΠ κατά τά έτη 1981 και 1982 ήταν μικρότερος άπό δσο ήταν κατά τά προηγούμενα έτη.

For your Agency in IRAN

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

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

Head Office: REDSEA SHIPPING AGENCY 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

CbIs: 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.

δ. Ή καταβολή ήμερομισθίων κλπ. σέ πλεονάζον προσωπικό.

ε. Τό σύστημα έργασίας του προσωπικού και ειδικότερα του έργατικου, τό δοποίο, παρά τίς άξιόλογες προσαρμογές του στις άπαιτήσεις τών σύγχρονων μεταφορών, δέν άφηνε σημαντικά περιθώρια γιά περαιτέρω άξιόλογες βελτιώσεις στήν άποδοτικότητά του λιμανιού, χωρίς νά διαταραχτεί η δυαλή λειτουργία του.

Προτάσεις

Η δύναμα έργασίας, καταλήγει στις άκολουθες προτάσεις γιά μια ένιαία άντιμετώπιση του τομέα τών έλληνικών λιμανιών:

— Προώθηση και υλοποίηση τής μελέτης «Γενικός Σχεδιασμός Ανάπτυξης τών Λιμανιών της Έλλάδας» ώστε νά δημιουργηθεί ή άπαραίτητη ύποδομή γιά τή χάραξη μιᾶς δυναμικά έξελισσόμενης λιμενικής πολιτικής σέ έθνικό έπίπεδο.

— Μέχρις δου συμπληρωθεί η μελέτη αυτή πού θά καθορίζει και τούς ρόλους τών κυριότερων λιμανιών, περιορισμός τής έπενδυτικής προσπάθειας τών λιμανιών Πειραιά και Θεσσαλονίκης στά άναγκαιά έργα γιά προστασία τών μεγάλων προβλητών πού έχουν γίνει σ' αύτά και λειτουργία τών προβλητών αυτών χωρίς διλή έπεκτασή τους.

— Σύσταση έπιτροπής γιά τή μελέτη τών

έργασιακών προβλημάτων και λιμενικών (διοίκηση και δργάνωση έργατικου δυναμικού, κατανομή έργασίας και ειδικοτήτων, κόστος, έκπαιδευση, συνδικαλισμός κλπ).

— Σύσταση έπιτροπής γιά τή μελέτη του τρόπου τηρήσεως ένιαίων στατιστικών σειρών άπό διλά τά λιμάνια τής χώρας και άναδιοργάνωση ή δημιουργία τημημάτων συλλογής στατιστικών στοιχείων στά σημαντικά λιμάνια-πόλεις τής χώρας.

— Δημιουργία περισσότερων περιφερειακών έργαστηρών έλεγχου ύλικων και έμπλουτισμός του έξοπλισμού τών ήδη ύφισταμένων.

— Έμπλουτισμός του ΕΤΜΑΕ μέ σύγχρονο μηχανικό έξοπλισμό.

— Σύσταση νομοπαρασκευαστικής έπιτροπής άπό ειδικούς έμπειρογνώμονες πού θά προσαρμόσει τίς ύπαρχουσες νομοθεσίες δργανισμών λιμένων και λιμενικών ταμείων στις σύγχρονες άντιλήψεις δημόσιας διοίκησης, έργασιακών σχέσεων και περιφερειακής άναπτυξης.

— "Αμεση χρηματοδότηση γιά τήν διοκλήρωση του έξοπλισμού του ύπαρχοντος Έργαστηρίου Λιμενικών "Έργων στήν Πολυτεχνειούπολη του Ζωγράφου και δημιουργία δργανικών θέσεων βοηθητικού προσωπικού γιά τήν διεσημεση λειτουργία του.

— Έγκατάσταση κέντρων ύποδοχής καταλοίπων κατά τίς άπαιτήσεις τής MARPOL 1973/78.

— Έπανδρωση τού τομέα του YEN πού θά έλεγχει και συντονίζει τήν άναπτυξή του 'Εθνικού Λιμενικού Συστήματος μέ ειδικούς λιμενολόγους, οίκονομολόγους, συγκοινωνιολόγους κλπ. και έξέταση τής άναγκαιότητας δημιουργίας ειδικού 'Εθνικού 'Οργανισμού Λιμένων. Ο 'Οργανισμός αυτός θά μπορεί νά έχεταξε μεταξύ τών διλών τά ιδιωτικά λιμενικά έργα ώστε νά ύπαρχει ένιαία άντιμετώπιση και συντονισμός μέ τό ύπόλοιπο λιμενικό σύστημα τής χώρας, νά βοηθάει στήν άναθεώρηση τών προγραμμάτων νά παρέχει τεχνική ύποστηριξη στά λιμενικά ταμεία κλπ.

— Προβολή τών λιμανιών τής χώρας μέ τή δημιουργία ύπηρεσιδην δημοσίων σχέσεων πού θά προβάλλουν τόσο στό έσωτερο δισ και στό έξωτερο τίς δυνατότητές τους, πράγμα πού θά ύποβοθήσει τή διεύρυνση και βελτίωση τών έργασιδων τους.

Προγραμματισμός δεξαμενισμών

Μεγάλη Μόνιμη

SARIA Φ/Γ	18/7	1
ADVENTURE I RO-RO	10/7	1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Φ/Γ	21/7	2
ΦΛΩΡΑ II Φ/Γ	27/7	2
NIONIO Φ/Γ	29/7	2
MAREVEL MAR Φ/Γ	31/7	1



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 SHIOPWNER'S ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ

Τοῦ κ. ΙΩ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Έξ αφορμής τοῦ προσφάτου δημοσιεύματος τοῦ Αμερικανικοῦ TIME τῆς 4ης Ιουλίου, περὶ Ελλάδος καὶ τῶν δηλώσεών μου περὶ Ναυτιλίας, θεωρώ σκόπιμον νά ἀναφέρω μερικάς ἀκόμα συμπληρωματικάς πληροφορίας διά τὴν ὀλοκλήρωσιν τῶν θέσεών μας καὶ προτάσεών μου.

Η βαθμαία ἔνωσις τῶν 10 Κρατῶν σέ μία Όμοσπονδία τύπου Ελλειπτικής θά ἐπέλθει τόσον δι' οἰκονομικούς, δυσκαταστρεπτικούς λόγους. Βεβαίως αὐτὸς δέν θά γίνεται ταχέως ἀλλά δχι καὶ βραδύτερον μιᾶς δεκαετίας. Τά σοσιαλιστικά πειράματα διά τὰ δρόποια λοχύει πάντοτε ὁ περιφρημός δρισμός τοῦ Τσώρτσιλ: «Η διαφορά μεταξύ ἐλευθέρας οἰκονομίας καὶ σοσιαλισμοῦ είναι διτὶ ὅ μὲν σοσιαλισμός μοιράζει τὴν φτώχεια δημοιομόρφως, ή δέ ἐλευθέρα οἰκονομία τὸν πλοῦτο ἀνομοιομόρφως» ἔχει πλέον πολλάκις ἀποδειχθεῖ δρόβος. Θά φθάσωμεν δχι ἀργά στὸ κοινὸν νόμισμα τῆς EOK, στὴν κατάργηση παντὸς δασμοῦ, καὶ στὸν ἔνιατο ψόφρο δὲν τῶν πολιτῶν τῆς EOK. Βασικός σκοπός στὸν οἰκονομικό τομέα θά είναι ἡ ἀνάπτυξις τῆς βιομηχανίας, τῆς γεωργίας καὶ τοῦ τουρισμοῦ. Μέ πρότυπον νά συνοδοιπορούμεν μὲ τάς Ήνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ιαπωνίαν, ή Ήνωμένη Εὐρώπη θά ἔξασφαλίσει οἰκονομοτεχνικήν ύπεροχήν ἀπό δι, τι ἔχει σήμερα, καὶ κατὰ συνέπειαν καὶ πολιτικήν Ισχύν. Στὴν προσπάθεια αὐτῆς βασικό ρόλο θά παίζει ἡ Εμπορική Ναυτιλία, τὸ τέταρτον δπλον, δπως τὴν ἀποκάλεσαν οἱ ἀείμνηστοι Τσώρτσιλ καὶ Αἴζενχάουερ.

Η EOK ἔχει ἀνάγκη πολλῶν πρώτων ύλῶν διά τὴν βιομηχανία της, πετρέλαια, σιδηρομεταλλεύματα, βωξίτας, κάρβουνος, παλαιοσίδερα, κ.λ.π. τὰ δρόποια καὶ εἰσάγει. Τό μεταφορικό κόστος δὲν μπορεῖ νά είναι πιο μεγάλο ἀπό τὴν δέξιαν τῶν μεταφερομένων ύλῶν. Εἰμεθα δημεὶς οἱ Ελληνες πρωτοπόροι στὴν μείωσιν τοῦ κόστους ἀνά τόννο καὶ μιλι κατασκευάσαντες μεγάλα πλοῖα μὲ τὰ δρόποια καὶ ἐπιτύχαμε τὸ χαμηλό κόστος.

Αἱ συνθήκες δμως μεταβάλλονται. Ισως μεθαύριο αιθαλάσσαια μεταφορά νά μήν ἀνήκουν εἰς πολίτας τῆς Εὐρώπης. Αὐτὸς δμως μπορεῖ νά δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα κόστους στὴν βιομηχανία τῆς EOK. Ασφαλῶς κανεὶς δέν μπορεῖ νά ἀγνοήσει τάς συνεπείας. Δύσκολο νά χαθοῦν οἱ σημερινοὶ στόλοι τῶν Εύρωπαίων ἐφοπλιστῶν, ἀλλά δχι καὶ δύναντον. Μήπως πρό 80 ἑτῶν ή Ἀγγλία δέν είχε μόνη της τό 70% τῶν διεθνῶν μεταφορῶν;

Διά τοὺς λόγους αὐτοὺς ή σημερινή θέσις τῆς Ελληνοκτήτου Ναυτιλίας πρέπει νά προστατευθεῖ κυρίως ἀπό τάς βιομηχανικάς χώρας τῆς EOK. Τό κόστος τῆς λειτουργίας τῶν πλοίων είναι καὶ αὐτὸς συνδεδέμενο μὲ τὸν γενικό κανόνα τοῦ κόστους τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων. Ο ἀριθμός τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, τά ἀσφαλί-

στρα, τό κόστος τῆς κατασκευῆς, οἱ τόκοι, οἱ φόροι, τά λιμενικά ἔξοδα δύνανται νά ἐπηρεάσουν εὐνοϊκῶς ή καταστρεπτικῶς τό κόστος.

Κλειστή Οἰκονομία, ή όποια θά ἐπιτρέπει αὐξημένο κόστος δέν μπορεῖ νά ύπάρξῃ στὴν EOK. Διότι τό ποσοστόν ἔξαγωγῶν της μέ την ἐσωτερική κατανάλωση πρέπει νά είναι αὐξημένο ἔναντι τοῦ ποσοστοῦ τῶν Ήνωμάτων. Πολιτειῶν καὶ κατά τι μικρότερον τῆς Ιαπωνίας. Δηλαδή, δην π.χ. αἱ Ήνωμέναις Πολιτεῖαι ἔξαγουν τό 10% τῆς παραγωγῆς τους μέ 90% ἐσωτερική κατανάλωση καὶ ή Ιαπωνία 40% ἔναντι 60% ἐσωτερικῆς καταναλώσεως, ή EOK θά πρέπει νά ἐπιτύχει τουλάχιστον 20% ἔξαγωγάς ἐπί ἐσωτερικῆς καταναλώσεως 80%. Η μείωσις τοῦ κόστους ἀποτελεῖ τὴν βασικὴν προσπάθεια σε κάθε βιομηχανικήν ή γεωργικήν χώραν. Διά τοὺς λόγους αὐτούς αἱ μεταφοραὶ πρώτων ύλῶν ώς καὶ ἐτοίμων βιομηχανικῶν προϊόντων πρέπει νά έχουν τοὺς πλέον χαμηλοτέρους νάνους.

Ἐκτός τοῦ θέματος αὐτοῦ τό ζήτημα τῆς ιδιοκτησίας καὶ σημαίας τῶν πλοίων τῆς E.O.K. θά πρέπει νά ρυθμισθεῖ σύμφωνα μέ τά οἰκονομικά καὶ πολιτικά συμφέροντα τῆς EOK. "Αν οι ύπευθυνοὶ τῶν δύο αὐτῶν το-

μέων κρίνουν διτὶ τούς χρειάζεται ἡ Εμπορική Ναυτιλία πρέπει νά λάβουν τά ἀντίστοιχα μέτρα. Πλοῖο μέ σημαίας εὐκολίας, Λιβερίας, Παγασῆς ή Μπαχάμας, ύπόκεινται πάντοτε ύπό τὸν ἐλεγχον Μεγάλης Δυνάμεως ἑκτός EOK. "Ας μήν λησμονοῦμεν τὴν ἐνέργειαν ἔνος ἀφελοῦς Προέδρου, δινόματι Κάρτερ, δστις δνευ σκέψεως, ἐκήρυξε μπούκοτάς κατά τῶν Ολυμπιακῶν Αγώνων τοῦ 1980. "Εκανε δηλαδή τό ἀντίθετον ἀπό δι, τι θά ἐπρεπε σύμφωνα μέ τάς ἀρχᾶς καὶ τό πνεῦμα τοῦ Ολυμπιασμοῦ!!

Κατά συνέπειαν, λόγοι οἰκονομικοί καὶ πολιτικοί ἐπιβάλλονται τὴν συννενόδησιν δλων τῶν Ναυτιλιῶν τῆς EOK ύπό μίαν σημαίαν.

Τό πρόβλημα δέν είναι ἀλυτον. Εἰς τὴν ζωὴν τὸ οἰκονομικὸν συμφέρον προηγεῖται τοῦ πολιτικοῦ. Τά πάντα ξεκινοῦν ἀπό οἰκονομικήν Ισχύν. Πόλεμοι, ἐφευρέσεις καὶ καλλιτεχνικά ἐπιτεύγματα δέν δύναται νά γίνουν δνευ οἰκονομικής Ισχύος. Εἰς τό σημεῖον αὐτὸς τό κόστος έχει σημασία διά τὴν ἀπόκτησιν τῆς οἰκονομικῆς δυνάμεως. Εύτυχῶς στὴν EOK ύπάρχει εἰς δριστοῖς τῆς Ελλάδος ἐπίτροπος ἐπί τῶν μεταφορῶν, δστις καὶ είναι δξιος καὶ μοναδικός διά τὴν ἐπίτευξιντοῦ λεροῦ αὐτοῦ σκοποῦ.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Δύσκολος άκόμη ό δρόμος

ΤΟΥ Κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΓΓΕΛΑΚΗ

Βαδίζοντας στόν τρίτο χρόνο τής τόσο καταστρεπτικής παγκοσμίου οικονομικής ύφεσης, θά μπορούσε κανείς νά κάνη μία μικρή άναδρομή στίς διεθνείς αυγκυρίες και στην παρούσα ναυτιλιακή κρίση που είναι τόσο καθοριστική γιά τό μέλλον τής 'Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

'Ας μήν άναφερθούμε στίς αιτίες τού παρελθόντος πού συνετέλεσαν στή δημιουργία τής παρούσης κρίσεως, άλλα δες περιοριστούμε στά σύγχρονα γεγονότα πού έπρεπε άμεσα και έμμεσα τήν παγκόσμια φικονομία κάι κατ' έπέκταση τό διεθνές έμποριο.

'Ενδεικτικά θά μπορούσαμε νά έπισημάνουμε τίς πιο βασικές παραμέτρους πού άρχιζουν νά έμφανιζωνται στό διεθνή όριζοντα.

Πρώτον, λοιπόν, ή σταδιακή άλλα σταθερή έπερχομενη άνακαμψη τής άμερικανικής οικονομίας και γενικά τών ύπολοίπων άνεπτυγμένων χωρών. Και δέν έννοούμε βε-

βαίως μόνο τήν Εύρωπη, άλλα και τίς βιομηχανικές χώρες τής "Απω Ανατολής, πού δέν άποκλείεται μετά από 10-15 χρόνια νά είναι ή δική τους οικονομική πορεία ή καθοριστική γιά τήν παγκόσμια οικονομία και δχι τής Δύσεως.

Δεύτερον, και δμεσα συνδεδεμένο με τήν πορεία τής άμερικανικής οικονομίας, είναι τό γεγονός τής διατηρήσεως τών χαμηλών τιμών τών έπιτοκίων τού δολλαρίου, πού και μόνο με τήν παρατεταμένη χρονική τους διάρκεια στά σημερινά άν δχι και σε χαμηλότερα έπιπεδα, έξασφαλίζουν έμπιστοσύνη, σιγουρία και σταθερότητα στούς έπενδυτές, εισαγωγείς και έξαγωγείς.

Τρίτον, ή σύγχρονη προσπάθεια δλων τών άνεπτυγμένων χωρών γιά τήν άντιμετώπιση τής άνεργίας πού τίς μαστίζει και πού μπρεί νά δημιουργήσει σοβαρό κοινωνικό και πολιτικό κίνδυνο.

Θά μπορούσαμε, λοιπόν, νά έχουμε μία συγκρατημένη αισιοδοξία γιά μιά μελλοντι-

κή τόνωση τής ναυλαγορᾶς. Τήν αισιοδοξία δημιας αύτή, έρχονται νά τήν άντισταθμίσουν, μεταξύ άλλων, τρεις καθοριστικοί παράγοντες, προβλήματα θά λέγαμε, πού θά πρέπει νά άντιμετωπισθούν παγκοσμίως μέσα κοινή προσπάθεια.

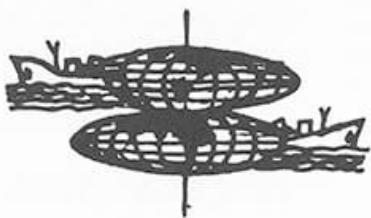
Πρώτον, ή πλεονάζουσα χωρητικότης πλοίων, έν σχέσει με τήν ύπαρχουσα ζήτηση.

Δεύτερον, ή τάση τού προστατευτισμού στό παγκόσμιο έμποριο, και,

Τρίτον, τά 600 δισεκατομμύρια δολλάρια περίπου, χρέη τών άναπτυσσομένων χωρών, πού είναι τόσο βασικά γιά τήν σταθερότητα τού διεθνούς οικονομικού συστήματος.

"Οσο γιά τόν πολυσυζητημένο διεθνή πληθωρισμό, δ όποιος στίς περισσότερες άνεπτυγμένες χώρες είναι πλέον ύπο έλεγχο, αύτός δέν είναι πιο δ ύπ' άριθμόν «ένα» έχθρος τής ούφεσεως.

Άπο δλα αύτά βγαίνει τό συμπέρασμα δτι έχουμε άκομη άρκετό και δύσκολο δρόμο νά διανύσουμε, πρίν φθάσουμε σέ μία παγκόσμια οικονομική σταθερότητα και κατ' έπέκταση στήν ούσιαστική βελτίωση τής ναυλαγορᾶς.



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

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

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

ATHENS:

ATASA LIMITED

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

LONDON:

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

**Έναλλακτικές λύσεις άπασχολήσεως
των μεγάλων δεξαμενοπλοίων**

Ο πρόσφατος πόλεμος στά νησιά Φάλ-κλαντ είχε έπιπτώσεις δχι μόνο στό διεθνή πολιτικό στίβο ή στόν διεθνή άνταγωνισμό γιά τήν δημιουργία δλο και περισσότερο άποτελεσματικών δηλων, άλλο ύπτρξε και τό-
ζηνουσμα γιά μιά μελλοντική, έπαναστατική ίσως ηρημοποίηση ένός μεγάλου μέρους του παγκόσμιου στόλου τών πετρελαιοφό-
ρων τό όποιο αύτή τήν έποχη άργει.

Η άναφερόμενη μελλοντική χρήση τών άργουντων τάνκερς ή όποια προτάθηκε από το Τεχνικό Συμβουλευτικό Τμήμα της «Σέλλα» αφορά την χρήση τών τάνκερς σαν ή μιμόνιμες «προβλήτες» για το ξεφόρτωμα φορτίων σε περιοχές δύο δέκα ώρας οι άναγκαιες λιμενικές έγκαταστάσεις.

Η πρόσταση της «Σέλλε» αναφέρεται στήν μετατροπή ένός τάνκερ τών 315.000 τον. d.w., σε «τεχνητό άγκυροβδόλιο», τό όποιο θά είναι έτοιμο πρός λειτουργία μέσα σε πέντε μήνες άπό την έναρξη τών έργωσιών μετατροπής και θά είναι ικανό νά παρέχει ύπηρεσίες το λιγότερο για τρία χρόνια με την έλαχιστη δυνατή συντήρηση.

Τό "τεχνήτο άγκυροβόλιο" θά χρησιμεύει έκτός της μεταφορτωτικής διαδικασίας και για τήν άποθήκευση τών έμπορευμάτων. Γάλα τόν σκοπό αύτό οι πρόσθιες δεξαμενές θά διαμορφώθουν καταλλήλως ώστε νά παρέχουν περίπου 50.000 κυβικά μέτρα άποθηκευτικού χώρου. Μία είσοδος που ίδια άνοιχτει στην πλάγια του σκάφους, θά έπιπτρεψε τήν μεταφόρτωση φορτίων από σκάφη ρόρο διά μέσου μιάς έπιπλεουσας πλατφόρμας, και μιάς ράμπας πλάτους 5 μέτρων και μία δεύτερη είσοδος στήν πλώρη θά έπιπτρεπη τήν έκφρωση στήν Εηρά χρησιμοποιώντας ένα πλώτο διάδρομο δύο κατευθύνσεων που θά άποτελείται από τμήματα μήκους 30 περίπου μέτρων. Έπισης για τόν χειρισμό γενικών φορτίων ή κοντέινερς θά τοποθετηθούν στό κατάστρωμα του σκάφους δύο γερανοί άνυψωτικής προσωρινής άποθηκεύσεως και έλικοι δρόμοι ένων ή υπερκατασκευή θά διαμορφωθεί ικανότητος 25 τόννων. Στό κατάστρωμα θά ύπαρχουν έπισης χώροι μέ τήν προσθήκη πύργου Έλεγχου λιμενικής κινήσεως και μέ περισσότερους χώρους στην πράσεως του μόνιμου πρωτικού. Άκρη θά τοποθετηθούν νέες πυροβεστικές έγκαταστάσεις και έγκαταστά

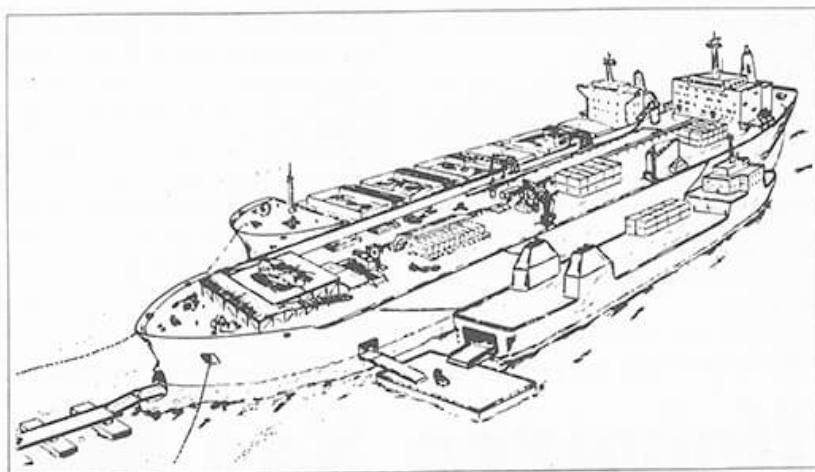
σεις ἐλέγχου διακινήσεως τῶν ἐμπορευμάτων.

Τό «τεχνικό άγκυροβόλιο» που φέρει τόν χαρακτηριστικό τίτλο «Flexible instant response shipping terminal» προσφέρει τήν δυνατότητα άποθηκεύσεως καυσίμων, δάφνων υγρών φορτίων μέ τήν χρησιμοποίηση τών ύπολοίτων πρυμνών δεξαμενών και έχει άπολυτη αύτονομια λειτουργίας ή δύο ποιά μπορεί νά έπιμηκυνθεί χρονικά μέ τήν έγκατάσταση έπιπροσθέτων ήλεκτρογεννητούν.

Γιά τήν τοποθέτηση του τεχνικού άγκυρο
βολίου, πέρα από τις μετασκευαστικές ἐρ

περιοχή αύτή. Μέχρι στιγμής οι μελέτες που γίνονται άπό την «Ακερ» για λογαριασμό της «Γκέτυ Οίλ», άφορούν έπεξεργασία του σχεδίου σε ήλεκτρονικό υπόλογιστή καθώς η οικονομική και τεχνική άναλυση των διαφόρων στοιχείων και ορισμένα πειράματα δείχνουν ότι υπάρχουν κατ' άρχην αισιόδοξες προοπτικές για την έφαρμογή ένας άκομη τρόπου χρησιμοποίησεως των άργονύτων τάνκερς σε έναλλακτικές άπασχολήσεις.

Στό σημείο αύτό έξιζει νά σημειώσουμε ότι μόλις πρό δύλιγων ήμερών το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο του κόσμου, τό «Seawise



γασίες πού άπαιτουνται σέ προπαρασκευαστικό στάδιο, προβλέπεται ή πόντιση τού δεξαμενοπλοίου στόν έπιλεγμένο τόπο άγκυροβολίου του, όπου οι πλευρικές δεξαμενές θά πληρωθούν μέ θαλάσσιο νερό γά μεγαλύτερη σταθερότητα, οι άγκυρες θα προσθέθουν στήν στεριά ένων ή πρύμνη θάσφαλιστε μέ πασσάλους.

Δέν πειραματίζονται δύμας μόνο οι τεχνικοί της «Σέλλα» σε έναλλακτικές λύσεις για τά ULCC's.

Στήν άλλη πλευρά της Βόρειας Θάλασσας, Νορβηγοί έφοπλιστές μελετούν ένα σχέδιο της «Ακερ Έντζινιερινγκ» για την απασχόληση τάνκερς σάν προσωρινές άποθηκες για την ύποδοχή του πετρελαίου που άγγιζεται από τις πλωτές έξεδρες τους στήν

Giant» 564.783 τον. d.w. vauλώθηκε ἀπό τὴν Μεξικανική ἑταιρία «Πέμεξ» γιά νά χρησιμοποιηθεῖ ὡς πλωτή ἀποθήκη πετρελαίου, ἀνοικτά τοῦ Γκάλβεστον. Πληροφορίες ἀναφέρουν διτὶ ἡ Μεξικανική Ἑταιρία προτίθεται νά χρησιμοποιήσει τὸ σκάφος ὡς διαμετακομιστικό σταθμὸ τῶν 120.000 βαρελιῶν τὴν ἡμέρα πού ἔχαγει πρός τις Ἡνωμένες Πολιτείες καὶ γιά τά όποια μέχρι πρότινος χρησιμοποιοῦσε τὸ τέρμιναλ τῆς «Μπούρμα-Οἴλ» στὶς Μπαχάμες.

Τέλος, παρόμοια όπασχόληση έχει σφάλματα σε στίς άρχες του 1983 το ULCC "Burmahan Enterprise", 457.927 τον. d.w., τό δύο που λώθηκε από την "Περταμίνα" ως πλωτή άποθηκη έναντι 42,5 σέντς άνα τόννο μηνιαίως.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΔΤΑ.

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01-480 5611 ΤΕΛΑΞ: 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33. MINORIES
LONDON 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

Ναυτιλία, Περιβάλλον, "Ανθρωπος"

Τις τρεις αύτές βασικές λέξεις, διάλεξε σαν τίτλο τής ομιλίας του στήν Ναυτιλιακή Λέσχη, ό κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, γιατί οι έννοιες πού έκφράζουν είναι στενά έξαρτημένες ή μία άπο την άλλη.

"Η Ναυτιλία, μία άπο τις άρχαιοτερες έπιχειρηματικές δραστηριότητες του 'Ανθρώπου, έχει σημειώσει μεγάλη τεχνική έξέλιξη και άναπτυξη. Οι θάλασσες, τό περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται αυτή ή δραστηριότητα είναι πράγματι τεράστιο, δημοσιό πολύ μεγάλες είναι και οι δυνατότητες της έμπορικης ναυτιλίας.

Πολύ σωστά, ύπογράμμισε ό κ. Λιβανός ό ανθρώπινος παράγοντας πού μεγαλούργησε έπιχειρηματικά στο θαλάσσιο περιβάλλον δέν άπεδωσε τήν πρέπουσα προσοχή και δέν διερωτήθηκε πόσο οι ανθρώπινες προσπάθειες και πράξεις καταστρέφουν τό οικολογικό μας περιβάλλον.

'Εκείνο πού πρέπει ιδιαίτερα νά τονισθεί είναι τό γεγονός ότι τό ποντοπόρο πλοϊο πού, δαχετα μέ τήν έθνικότητά του, έχει κατηγορηθεί ώς ό κυριώτερος παράγοντας καταστροφής του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εύθυνεται μόνον γιά τό 10% τής ρυπάνσεως ένων άντιθετα οι άλλες ανθρώπινες δραστηριότητες στήν ξηρά φέρουν τήν μεγαλύτερη εύθυνη, μέ πρώτη στόν κατάλογο τήν άστικη ρύπανση.

'Η άπερισκεψία, ή άγνοια και ή άδιαφορία

έχουν, σύμφωνα μέ μελέτες, καταφέρει νά άφανίζουν 60 έκταρια τροπικών δασών κάθε λεπτό. Άκομη συνταρακτικότερα είναι τά πορίσματα μελετών πού άνεφερε ό όμιλητής γιά τόν καταστρεπτόμενο ζωικό και φυτικό πλούτο τής Γης. Σύμφωνα μέ υπολογισμούς, έχουν σήμερα άπομεινεί 5 έκατομμύρια διαφόρων ειδών ζώων και φυτών στόν πλανήτη. 'Άπο αύτά 124 χιλιάδες έχουν έρευνηθεί άπό τόν άνθρωπο και έχουν άξιοποιηθεί στήν φαρμακευτική βιομηχανία, άποφέροντας έτησιο εισόδημα 20 δισεκ. δολαρίων. Οι ίδιοι έπιστημονες προβλέπουν ότι μέχρι τό τέλος τού είκοστού αιώνα περίου τό 15% κατά μέσο δρο, άπο αύτά τό διάφορα είδη φυτών και ζώων πού έχουν έπιβιώσει μέχρι σήμερα θά έκλειψουν διά παντός, ένων μέχρι και τό τέλος τού έπομένου αιώνα θά έχουν περισσεψει δυστυχώς μόνον τά μισά άπ' αύτά.

Στό σημείο αύτό πρέπει νά ύπογραμμισθεί ότι έάν ό ανθρωπος διέθετε ένα ποσό τής τάξεως τών 200 έκατομ. δολαρίων κάθε χρόνο, ποσό πού άντιπροσωπεύει περί τό 10% τών χρημάτων πού «ρίχνονται» στή θάλασσα ύπο μορφή καταλοίπων πού σήμερα μέ τά υπάρχοντα μηχανήματα μπορούν νά έπαναχησιμοποιηθούν, τό ποσοστό καταστροφής τού ζωικού και φυτικού πλούτου πού προανέρθηκε θά περιοριζόταν σέ 1-2%.

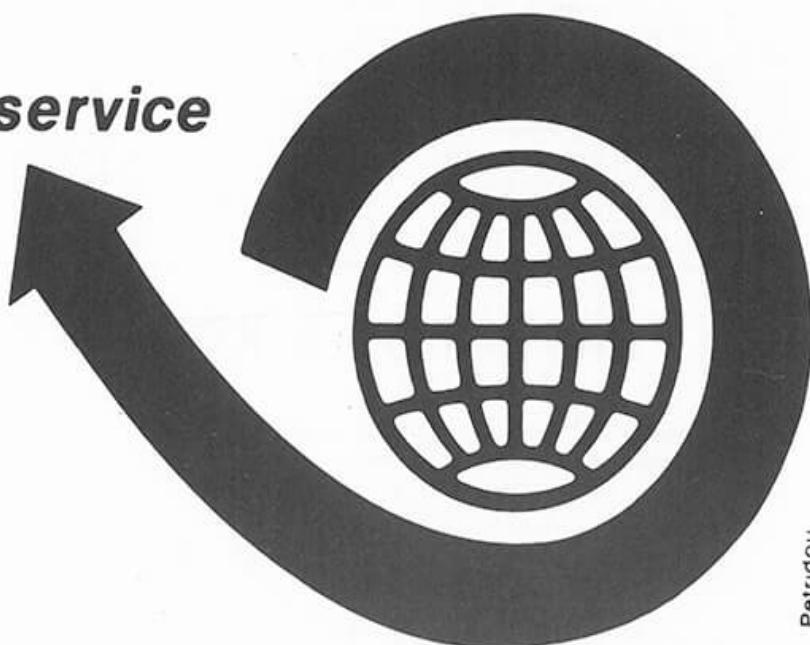
Κλείνοντας τήν άμιλία του ό κ. Λιβανός δήλωσε:

«Νομίζω δημως πώς συμφωνείτε ότι ήρθε ό καιρός νά σκεφτούμε σοβαρά όλοι μας τί όφελουμε στή θάλασσα όπ' τήν όποια ζούμε και πού σ' αύτήν έχουμε άκουμποτες τό έπιχειρηματικά μας ένδιαφέροντα. 'Ο καθένας άπο μᾶς μπορεί νά γίνει φορέας τής προσπάθειας γιά τή διάσωση τών θαλασσών. Δέν άρκει νά μιλάμε μόνο γιά τό περιορισμό τής ρυπάνσεως πού μπορεί νά προκαλέσει ένα VLCC σε κάποιον ωκεανό, πού δέν τήν βλέπει κανένας. Πρέπει νά μιλήσουμε άκομα και γιά το μικρό άκτοπλοικό τής άγονης γραμμής, μέχρι και τά άλιευτικά πού άγωνίζονται γιά τόν έπιούσιο στά έλληνικά πελάγη. Πρέπει τό στοιχείο αύτό τής φύσης νά τό παραδώσουμε στίς έπομενες γενεές δημως μᾶς τό χάριστε ό Θεός και δχι όπως έμεις, οι άνθρωποι, άλγοιστα τό φτάσαμε στό σημερινό του έπιπεδο. 'Ας άναλογιστούμε ότι όπ' τή φύση ξεκινάει ή ζωή μας και έκει μοιραία τελειώνει κάποτε. Κι ίσως τελειώσει τόσο πιό γρήγορα όσο έμεις έπιταχύνουμε τήν καταστροφή της.

'Από μᾶς έξαρταται τό μέλλον τής έλληνικής σημαίας, πού δέν πρέπει νά συνδέεται μόνο μέ τήν έθνική περηφάνεια, άλλα νά διαθέτει φερεγγυότητα και ούσιαστική έμπορική πίστη στή διεθνή άγορά, έτσι πού νά μήν είμαστε μόνον οι φτηνότεροι, άλλα νά προσφέρουμε και τήν καλύτερη θαλάσσια έξυπητηση στήν άνθρωπότητα».

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



1.000.000 Κιλοβάτ είναι η ισχύς της συνολικής επήσιας παραγωγής Δηζελομηχανών των εργοστασιών

S.K.L., των μεγαλυτέρων κατασκευαστών Δηζελομηχανών μεσαίων στροφών στην Ευρώπη.

Σύγχρονης και στερεάς κατασκευής, τετράχρονες Δηζελομηχανές για ναυτική χρήση, αλλά και για τη ξηρά. Τα εργοστάσια S.K.L. κατασκευάζουν Δηζελοκίνητες ηλεκτρογεννήτριες πλοίων και ξηράς μέχρι ηλεκτροσταθμούς με το κλειδί στο χέρι.

Οι Δηζελογεννήτριες S.K.L. έχουν χαμηλό κόστος, μεγάλη διάρκεια ζωής, χαμηλή κατανάλωση καυσίμων, λιπαντελαίου και εξυπηρέτηση υψηλού βαθμού για τον καταναλωτή, αποτελέσματα που προέρχονται από συνεχή έρευνα και παρακολούθηση στην πράξη.

Παραδίδουμε Δηζελομηχανές από 90 μέχρι 5300 KW και Δηζελογεννήτριες από 30 μέχρι 3150 KVA.

Για περισσότερες πληροφορίες

ΓΕΜΚΟ

ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Β.Ε.

ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33-35, ΑΘΗΝΑ-208

ΤΗΛΕΦ. 34 64 771



**VEB
SCHWERMASCHINENBAU
„KARL LIEBKNECHT“
MAGDEBURG**

— KOMBINAT FÜR DIESELMOTOREN
UND INDUSTRIEANLAGEN —

ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΤΕ ΜΑΣ ΣΤΗ ΦΘΙΝΟΠΩΡΙΝΗ ΕΚΘΕΣΗ ΛΙΨΕΙΑΣ ΑΠΟ 4-10/9/83 ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ 4.11.

Έχετε γραφομηχανή στο σπίτι;

Διν δεν έχετε, αγοράστε σήμερα μια brother.

Είναι ένα μικρό αλλά απαραίτητο εφόδιο σημ σταδιοδρομία των παιδιών σας.

Είναι ένα δώρο για είκοσι και πλέον χρόνια.

Φορητές, ημιφορητές, ηλεκτρικές, φλεκτικές, σε 14 τύπους, από 9.400 έως 39.500

Θα τις βρείτε
παντού

Έχετε γραφομηχανή στο γραφείο;

Ακόμα κι αν έχετε, ωπάρχει η δύγλασση ηλεκτρονική
brother CE 60 με μαργαρίτα που υπερέχει... στα σημεία.

- Μαργαρίτα σε κασέτα ○ Τρεις πυκνόπτες γραφής ○ Μήνυμα διόρθωσης μιας σειράς (165 χαρακτήρες) ○ Αυτόματη υπογράμμιση ○ Αυτόματο κεντράρισμα ○ Δεκαδικός και απλός σηλογνώμονας ○ Αυτόματη επιστροφή ○ Προγραμματισμός του τελούντος φράστη στο δεξιό περιθώριο ○ Χρήση πεσσών διαφορετικών τανιών ○ Δυνατότητα σύνδεσης με computer.

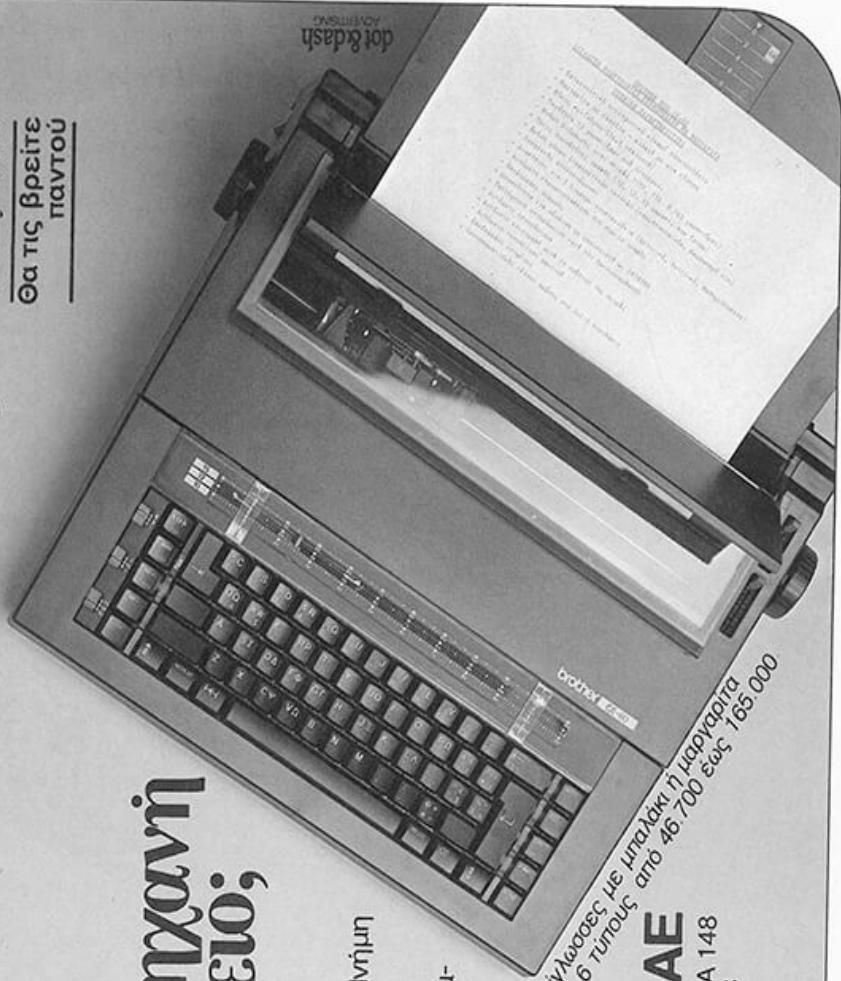
brother®

Οι επιστημες γραφομηχανές
των Ολυμπιακών Αγώνων του 1984

ΝΤΑΚΟΣ ΑΕ

ΖΑΪΜΗ 20, ΑΘΗΝΑ 148
ΤΗΛ.: 88.41.411-3

Διγλωσσες με μπαλκιή μαργαρίτα
σε 6 τύπους από 46.700 έως 165.000



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΔΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
'Αρ. 1384/1983

Σύγκρουση πλοίων (έλληνικού και σοβιετικού στά έλληνικά χωρικά δικαίωμα — Αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως του σοβιετικού πλοίου — Έφαρμογή έλληνικού (ούσιαστικού) δικαίου — Αποδοχή της αίτησεως.

Δέν άπαιτεται άδεια του 'Υπουργού Δικαιούντης γιά τη συντηρητική κατάσχεση πλοίου που άνήκει σε κρατική ναυτιλιακή έταιρια της ΕΣΣΔ.

Μέ τήν κρινόμενη αίτηση έπιδιώκει ή αιτούσα τή συντηρητική κατάσχεση τής περιουσίας της καθ' ής και ειδικότερα του άναφερομένου πλοίου της, ως άσφαλιστικό μέτρο, γιά τήν έξασφάλιση άπαιτήσεώς της κατ' αύτης άπό σύγκρουση τῶν πλοίων τους στή ράδα του Πειραιώς, μέχρι τό ποσό τῶν 8.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ ή δραχμῶν 664.000.000 μέ τούς τόκους και τά έξοδα. Η αίτησης είναι νόμιμος. Στηρίζεται στίς διατάξεις τῶν δικράνων 682 επ. και 707 του Κ.Πολ.Δ., σέ συνδυασμό και μέ τής διατάξεις τῶν δικράνων 26 και 914 επ. του ΑΚ. 'Αρμοδίων δέ φέρεται ένωπον τού δικαστηρίου αύτού, ως πλησιέστερου στόν τόπο, δην πρόκειται νά έκτελεσθεῖ τό αιτούμενο άσφαλιστικό μέτρο (δικράνο 683 παρ. I και 3 Κ. Πολ.Δ.) και πρέπει νά έρευνηθεῖ περαιτέρω. Κατά τό δικράνο 689 του Κ.Πολ.Δ., πού άποτελεῖ έπαναλήψη τού δικράνου I του ΑΝ 1519/1938, «αίτησις λήψεως άσφαλιστικῶν μέτρων κατ' άλλοδαπού Δημοσίου είναι άπαραδεκτός δικαιώματα τού άνθρωπου (v. 2329/53 και

καιοσύνης», ένω, κατά τό δικράνο 923 τού αύτού κώδικος, «άναγκαστική έκτελεσις κατ' άλλοδαπού Δημοσίου δέν δύναται νά γίνη δικαιώματα τού 'Υπουργού Δικαιούντης». Κατά τής διατάξεις αυτές, πού θεσπίσθηκαν πρός άποφυγή τής διαταράξεως τῶν διπλωματικῶν σχέσεων τής Έλλάδος μέ τά ξένα Κράτη (βλ. Τ ζ ι φ ρ α, 'Ασφ. Μέτρα 1980 σελ. 27 και ἐκεῖ παραπομπές), άπαιτεται προηγουμένη άδεια τού 'Υπουργού Δικαιούντης γιά τό παραδεκτό τής αίτησεως λήψεως άσφαλιστικού μέτρου, μόνον δην ή αίτηση στρέφεται ένωπον αύτού τούτου τού άλλοδαπού Δημοσίου (νομιμοποιούμενη παθητικῆς κατ' αύτού) και δχι ένωπον άλλων άλλοδαπῶν προσώπων (φυσικῶν ή νομικῶν), διστα και διά τά πρόσωπα αύτά συνδέονται μέ τό άλλοδαπό Δημόσιο μέ δημοιδήποτε τρόπο (στενά ή χαλαρά) ή μέ δημοιδήποτε έννομο σχέση ή έξαρτωνται άπό αύτό (βλ. σχετ. Μ π ρ ί ν ι α 'Αναγκ. 'Εκτελ. δικράνο 923 σελ. 221 Α' τομ., Τ ζ ι φ ρ α, δην άνωτ., Μ.Π.Π. 595/74, Κ. Μ π έ η Δ. 5. 195, τού αύτού Πολ. Δκ. 'Ασφ. Μέτρα, δικράνο 689 σελ. 88 επ.). Συνεπώς, άφού ή κρινόμενη αίτηση δέν στρέφεται κατά τού Δημοσίου τής Σοβιετικής 'Ενώσεως, άλλα κατά τής καθής, ή δηοία, κατά τά διμολογούμενα άπό τούς διαδίκους, είναι κρατική ναυτιλιακή έταιρια τής χώρας αύτης, δέν άπαιτεται άδεια τού 'Υπουργού τής Δικαιούντης. Είναι δέ άπορριπτέος ως άβασιμος δ περί τού άντιθέτου ίσχυρισμός της, άνεξάρτητα άπό τό δην ή άνω διάταξις τού δικράνου 689 Κ.Πολ.Δ. είναι άντιθετη ή δχι μέ τό δικράνο 20 παρ. I τού Συντάγματος και τό δικράνο 6 παρ. I τής διεθνούς συμβάσεως τής Ρώμης γιά τά δικαιώματα τού άνθρωπου (v. 2329/53 και

v.δ. 53/74 καταφ. Μ π έ η ζ Πολιτ. Δικ. δικράνο 689 — 'Ασφ. Μέτρ.).

'Από τίς ένορκες καταθέσεις τῶν έξετασθέντων στό άκροτηρίου μαρτύρων «Σ.Σ.» (τής αιτούσης) «Α.Μ.» και «Ε.Π.» (τής καθής), τά προφορικῶς και έγγραφως άπό τούς πληρεζουσίους τῶν διαδίκων άναπτυχθέντα, τά έπικαλουμένα και προσκομιζόμενα έγγραφα, μεταξύ τῶν δηοίων καί:

I) 'Η άπό 26-5-83 βεβαίωση, πού φέρει τόν τίτλο και τή σφραγίδα τής Πρεσβείας τής Σοβιετικής 'Ενώσεως στήν 'Αθήνα, άλλα δχι και τό δηνομα και τήν ίδιότητα τού ύπογράφοντος, στήν δηοία άναγράφεται διτό έπιδικο πλοίο και ή καθής άνηκουν (κατά πλήρη ίδιοκτησία) στό Σοβιετικό Δημόσιο). 2) 'Η όπ' άριθ. 1751/28-5-83 βεβαίωση τού Λιμενικού Τμήματος Κερατσινίου τού Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς, στήν δηοία άναγράφεται, διτό, δηως προκύπτει άπό τό δηεκεί κρατούμενο πιστοποιητικό καταμετρήσεως τού πλοίου, «πλοιοκτήτρια έταιρια φέρεται» ή καθής, 3) τό άπό 25-5-83 (δηρ. 11.30) ηλετυπικό μήνυμα, στό δηοίο φέρεται ή καθής ως πλοιοκτήτρια τού πλοίου. 4) Τό άπό 27-5-83 πρός τήν έταιρια «D.» ηλετυπικό μήνυμα (άπό τή Σοβιετική 'Ενωση) στό δηοίο, μεταξύ δηλων, άναφέρεται «ήμεις, ή AZOV SHIPPING COMPANY (= ή καθής), πλοιοκτήτρια τού Α/Π «R», σάς θεωρούμε πλήρως ύπευθύνους δι' δηλας τάς άπωλειας και συνεπειας τάς προκυπτούσας άπό τήν πρόσκρουσιν). 5) Τό προσκομιζόμενο φύλλο άπό τούς καταλόγους τού Λλόδης, στό δηοίο άναφέρεται ως πλοιοκτήτρια τού πλοίου ή καθής και δηι είναι τούτο κατάλληλο και «διά πάγους» και 6) τό άπό 27-5-83 πιστοποιητικό τής Έθνικής Μετεωρολογικής 'Υπηρεσίας, στό δηοίο άναφέρεται διτό «οι δηνεμοι που ού έπικρατούσαν στή θαλασσία περιοχή τής Ράδας Πειραιώς κατά τό χρονικό διάστημα άπό 18.00 δηρας τής 24-5-83 μέχρι 07.00 δηρας τής 25-5-83 ήταν ως έχης: 'Ανεμοι Βορειοδυτικοί σχεδόν μέτριοι (4 Μπωφόρ), πού άπό τής 01.00 περίπου δηρας τής 25ης Μαΐου 1983 έγιναν Δυτικοί, γενικά, άσθενεις (3 Μπωφόρ) έως σχεδόν μέτριοι (4 μπωφόρ), έπιθανολογήθησαν τά έχης: 1) 'Η αιτούσα είναι πλοιοκτήτρια τού όπ' Έλληνική σημαία, νηολογίου Πειραιώς, Κ.Ο.Κ. 6033 και Κ.Κ.Χ. 4101, φορτηγού πλοίου «M.M.» πού κατασκευάστηκε στήν 'Ια-

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

πωνία το έτος 1975 και ή άξια του, πρίν άπό τη σύγκρουσή του, άνήρχετο στό ποσό των 7.000.000 δολ. ΗΠΑ περίπου. 2) Η καθής ή αιτηση είναι πλοιοκτήτρια τού υπό σημαία της Σοβιετικής Ένωσης, υηλογίου ZOANOV K.O.X. 4.497, KKK 2.264, κατασκευής τού έτους 1975, φορτηγού πλοίου «R», κατάλληλα ένισχυμένο και γάλ πλόες σε θαλάσσιες περιοχές με πάγους, ίδιατερα στήν πλώρη του. 3) Τό πρώτο πλοίο (της αιτούσης) άπό τήν 21-5-83 ήταν άγκυροβολημένο διφόρο στήν ράδα τού Πειραιώς, δουν γινόταν έπ' αύτού έργασίες άμυνσης, προετοιμαζόμενο νά άποκλεύσει έν συνεχεία γιά τήν παράδοσή του στους χρονοναυλωτές κατά τήν 26-5-83. Τήν 23-5-83 μετακινήθηκε άπό τήν άριστη του θέση, διότι βρισκόταν πλησίον του και άλλο πλοίο και άγκυροβολήσεις και πάλι στήν ίδια περιοχή, έτοις διότε νά μή υπάρχει κίνδυνος συγκρούσεως του με τά παρευρισκόμενα πλοία. 'Ηταν σταθερά άγκυροβολημένο με τήν άριστηρή του άγκυρα άντιταση πρός τόν άνεμο και παρέμεινε έκει μέχρι και τήν ώρα τής συγκρούσεως. Βρισκόταν δέ έπ' αύτού τόσο δη πλοιάρχος δσο και δ άσυρματιστής και άλλα μέλη τού πληρώματός του και είχαν ληφθεί δλα τά έπιβαλλόμενα μέτρα γιά τή συγκράτηση τού πλοίου στή θέση του και τήν έπισημανσή του κατά τήν ήμέρα και τήν νύκτα.

4) Τό δεύτερο πλοίο κατέπλευσε ξημφόρτο και άγκυροβολήσεις στήν ίδια περιοχή, τήν 24-5-83 και ώρα 20.30, σε άποσταση 3.2 ναυτικών στάδιων άπό τό πρώτο, με βορειοδυτική κατεύθυνση, άντιθετα πρός τή φορά τού άνεμου, πίσω δέ κατά 10° περίπου δεξιότερά του, έχοντας σε κατάσταση έτοιμοτητας τίς μηχανές του και λαμβάνοντας δλα τά κατάλληλα μέτρα τής άγκυροβολίας και τής έπισημανσής τους. Παρέμεινε έκει μέχρι τίς πρώτες πρωινές ώρες τής 25-5-83. Περί τήν 4.50 ώρα δμώς τής ήμέρας αύτής, είτε με σκοπό νά άλλάξει θέση είτε με σκοπό τήν άναχρησή του γιά τόν προορισμό του, μετακινήθηκε πρός τήν κατεύθυνση τού πρώτου πλοίου και άπό άπροσεξία τού πλοιάρχου και τών μελών τού πληρώματός του προσέκρουσε με τήν πλώρη του κάθετα στή δεξιά πλευρά τού άλλου πλοίου (της αιτούσης), στός όψος τής λοισόλου γραμμής του και τού προκάλεσε ρήγμα τριών (3) περίου μέτρων. 'Εν συνεχεία τό πλοίο κινήθηκε πρός τά δεξιά και άφου προσέκρουσε με τήν άριστερή πλευρά του στή δεξιά σκάλα τού άλλου, τήν δύοις και άποκόλλησε, άπομακρύνθηκε άπό αύτό.

'Εν τώ μεταξύ έτεθησαν σέ λειτουργία και οι μηχανές τού δευτέρου, τό δοπο, μετά τό ρήγμα του, πήρε δεξιά κλίση άπό τήν είσορη τών ύδα-

των στό Νο 2 κύτος του και έν συνεχεία σήκωσε τήν άγκυρά του και μετακινήθηκε πρός τό λιμάνι τού Πειραιώς, ένω ειδοποιήθηκαν ρυμουλά γιά τήν παροχή βοηθείας. Τελικά τό πλοίο πήρε κλίση 15° δεξιά και έν συνεχεία αιφνιδίως άριστερά 20° και μέ τή βοηθεία ρυμουλών προσάραξε στή θαλάσσια περιοχή «Πούντας» Σαλαμίνος, δουν ύπάρχει θέση έπικαθησεως τών πλοίων πού διατέρχονται κίνδυνο νά βυθισθούν. 5) Η έκταση τών βλαβών τού πλοίου δέν έκαριβωθηκε άκομη, λόγω αύτής τής καταστάσεως τους, είναι πιθανόν δμώς νά θεωρηθεῖ ώς «δριστικώς άπωλεσθέν», λόγω τού δτι οι δαπάνες πού άπαιτονται γιά τήν άποκατάστασή του είναι δυσανάλογες, άπαιτεται δέ χρόνος τουλάχιστο τριών (3) μηνών, κατά τούς υπόλογισμούς τών ειδημόνων. Είναι πιθανό συνεπώδης η ζημιά τής αιτούσης νά άνελθει στό ποσό τής προαναφερούμενης δεξιάς τού πλοίου (7.000.000 δολ. ΗΠΑ). Πέρα αύτού δμώς ή αιτούσα ζημιώνται ήδη και άπό τήν άπλεται τού χρονοναύλου, που είχε συμφωνηθεῖ νά λαμβάνει άπό τή χρονοναύλωση τού πλοίου της πρός τήν κυπριακή έταιρια «C.» 2.975 δολ. ΗΠΑ ήμερησίως. 'Άκομη ύποχρεούται νά καταβάλει τήν κατά νόμο άποζημίωση ναυαγίου στά 23 μέλη τού πληρώματος τού πλοίου της, άνερχομένη στό ποσό τών 50.000 δολ. ΗΠΑ περίπου. 'Αν δέ ληφθεί άπόψη και τό ποσό πού θά δαπανούσε γιά τή λειτουργία τού πλοίου κατά τή διάρκεια τής τριμήνου χρονοναύλωσεως, η ζημιά της άπό τή συγκρούση αύτή θά υπερβεί τό ποσό τών 7.200.000 δολ. ΗΠΑ ή δραμών 580.000.000. 'Η καθής, άμυνομένη, προβάλλει δέ ήπατίο τής συγκρούσεως είναι τό πλοίο τής αιτούσης. 'Ισχυρίζεται δέ για τή στηριξη τών άποψεών της, δτι τό ζημιώθεν πλοίο κινήθηκε πρός τό πλοίο της και προσέκρουσε έπ' αύτού παρασυρόμενο άπό τούς πνέοντες άνεμους. Κατέθεσε δέ δ πρώτος τών πραναφερούμενων μαρτύρων της, δτι είδε ξαφνικά τό πλοίο τής αιτούσης, πρό έπτα (7) λεπτών τής ώρας άπό τή συγκρούση, νά κινεῖται άπό τή θέση πού βρισκόταν άγκυροβολημένο, δηλαδή άπό άποσταση 600 μέτρων περίπου, πρός τό πλοίο τους και παρά τήν προσπάθεια αύτού και τού πλοιάρχου του νά ειδοποιήσουν τό έπερχομένο πλοίο, δέν κατέστη δυνατό και έτοι προσέκρουσε στήν πλώρη του σχεδόν κάθετα και έν συνεχεία σύρθηκε μέ τή δεξιά πλευρά του στήν άριστερή πλευρά τού ίδικον τους και κατόπιν άπομακρύνθηκε. 'Οπως προέκυψε δμώς άπό τήν δλη διαδικασία ή ποντισμένη άγκυρα τού πλοίου δέν είχε άποκοπει. Συνεπώδης, δν κινήθηκε τό πλοίο παρασυρόμενο άπό τόν άνεμο, πρέπει νά «ξέσυρε» ή άγκυρά του. Είναι άπιθανο δ-

μως μέ τούς άνεμους 3-4 μπωφόρ, πού έπικρατούσαν τήν κρίσιμη ώρα, νά κάλυψε τό πλοϊο τήν άποσταση τών 600 μέτρων, παρασύροντας και τήν ποντισμένη άγκυρά του. Τούτο ήτο δυνατό νά συμβεί — ένδεχομένως — και συμβαίνει πράγματι μερικές φορές, κατά τήν είλικρινή κατάθεση τού μάρτυρος τής αιτούσης, πλοιάρχου τού έμπορικον ναυτικού μέ πολυετή πείρα, δτι οι άνεμοι ήσαν πολύ μεγαλυτέρας έντάσεως (7-8 μπωφόρ). Η έκταση τών βλαβών τού πλοίου δέν έκαριβωθηκε άκομη, λόγω αύτής τής καταστάσεως τους, είναι πιθανόν δμώς νά θεωρηθεῖ ώς «δριστικώς άπωλεσθέν», λόγω τού δτι οι δαπάνες πού άπαιτονται γιά τήν άποκατάστασή του είναι δυσανάλογες, άπαιτεται δέ χρόνος τουλάχιστο τριών (3) μηνών, κατά τούς υπόλογισμούς τών ειδημόνων. Είναι πιθανό συνεπώδης η ζημιά τής αιτούσης νά άνελθει στό ποσό τής προαναφερούμενης δεξιάς τού πλοίου (7.000.000 δολ. ΗΠΑ). Πέρα αύτού δμώς ή αιτούσα ζημιώνται ήδη και άπό τήν άπλεται τού χρονοναύλου, που είχε συμφωνηθεῖ νά λαμβάνει άπό τή χρονοναύλωση τού πλοίου της πρός τήν κυπριακή έταιρια «C.» 2.975 δολ. ΗΠΑ ήμερησίως. 'Άκομη ύποχρεούται νά καταβάλει τήν κατά νόμο άποζημίωση ναυαγίου στά 23 μέλη τού πληρώματος τού πλοίου της, άνερχομένη στό ποσό τών 50.000 δολ. ΗΠΑ περίπου. 'Αν δέ ληφθεί άπόψη και τό ποσό πού θά δαπανούσε γιά τή λειτουργία τού πλοίου κατά τή διάρκεια τής τριμήνου χρονοναύλωσεως, η ζημιά της άπό τή συγκρούση αύτή θά υπερβεί τό ποσό τών 7.200.000 δολ. ΗΠΑ ή δραμών 580.000.000. 'Η καθής, άμυνομένη, προβάλλει δέ ήπατίο τής συγκρούσεως είναι τό πλοίο τής αιτούσης. 'Ισχυρίζεται δέ για τή στηριξη τών άποψεών της, δτι τό ζημιώθεν πλοίο κινήθηκε πρός τό πλοίο της και προσέκρουσε έπ' αύτού παρασυρόμενο άπό τούς πνέοντες άνεμους. Κατέθεσε δέ δ πρώτος τών πραναφερούμενων μαρτύρων της, δτι είδε ξαφνικά τό πλοίο τής αιτούσης, πρό έπτα (7) λεπτών τής ώρας άπό τή συγκρούση, νά κινεῖται άπό τή θέση πού βρισκόταν άγκυροβολημένο, δηλαδή άπό άποσταση 600 μέτρων περίπου, πρός τό πλοίο τους και παρά τήν προσπάθεια αύτού και τού πλοιάρχου του νά ειδοποιήσουν τό έπερχομένο πλοίο, δέν κατέστη δυνατό και έτοι προσέκρουσε στήν πλώρη του σχεδόν κάθετα και έν συνεχεία σύρθηκε μέ τή δεξιά πλευρά του στήν άριστερή πλευρά τού ίδικον τους και κατόπιν άπομακρύνθηκε. 'Οπως προέκυψε δμώς άπό τήν δλη διαδικασία ή ποντισμένη άγκυρα τού πλοίου δέν είχε άποκοπει. Συνεπώδης, δν κινήθηκε τό πλοίο παρασυρόμενο άπό τόν άνεμο, πρέπει νά «ξέσυρε» ή άγκυρά του. Είναι άπιθανο δ-

πρέπει συνεπώδης, έν δψει δλων αύτών, νά ληφθεί τό αιτούμενο άσφαλιστικό μέτρο, πρός έξασφάλιση τής ήδη έν λόγω άπαιτησεως τής αιτούσης κατά τής καθής, κατά παραδοχήν τής ένδικον αιτήσεως. Πρέπει δμως συγχρόνως έν προκειμένω συντηρητική κατάσχεση μέ τό ήπιοτέρο μέτρο τής έγγυοδοσίας, σύμφωνα μέ τά δρόμα παρ. 1-3, 704 και 163 έπ. τού Κ.Πολ.Δ., κατά τά δριζόμενα ειδικότερα στό διατακτικό.

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Λειτουργία άδρανούς άερίου και πυροφορικός θειούχος σίδηρος

Μέ άφορμή τήν πρόσφατη έγκυκλιο πού έκδόθηκε από τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο έπι τή βάσει τών πορισμάτων τού «Ιντερνάτιοναλ Μαριτάιμ Φόρουμ» τών έταιριών πετρελαίου πού συνήλθε τόν περασμένο Αύγουστο, δημοσιεύουμε τό σκεπτικό τής σχετικής έγκυκλιου και τίς προτεινόμενες προφυλάξεις γιά τά δεξαμενόπλοια πού διχουν έφοδιασθεί μέ συστήματα άδρανούς άερίου.

Τήν σχετική έπεξεργασία τού κειμένου έπιμελήθηκε ό τεχνικός συνεργάτης τών Ν.Χ., Ναυπηγός-Μηχανολόγος κ. Αντώνης Πατσουλής.

Σέ μια άτμοσφαιρα έλευθερη από δέιγμόνο, δταν ύπάρχουν άερια ύδροθείου (ή ειδικότερα, δπού ή συγκέντρωση ύδροθείου ύπερβανται έκεινη τού δέιγμονο), τό δέιδιο τού σιδήρου (σκουριά) μετατρέπεται σέ θειούχο σίδηρο.

"Όταν στή συνέχεια, ο θειούχος σίδηρος έκτεθει στόν άερα, δέιδιώνεται πάλι πίσω σχηματίζοντας δέιδιο τού σιδήρου, έλευθερώνοντας όμοιώς άερια θείου ή διοξειδίου τού θείου. 'Η δέιδωση δύναται νά συνοδεύεται από τήν δημιουργία άξιοσμείωτης θερμότητος, σέ σημείο ώστε άνεξάρτητα μόρια νά δύναται νά πυράκτωση. Σέ αύτή τή ταχεία έξαθερμική δέιδωση μέ πυράκτωση δίδεται ό δρος «πυροφορική δέιδωση».

Πυροφορικός θειούχος σίδηρος, είναι θειούχος σίδηρος ίκανός γιά πυροφορική δέιδωση στόν άερα, ή όποια δύναται νά προκαλέσει άναφλεξη ευφλεκτών μιγμάτων άερος και ύδρογονανθράκων.

'Ένω ό πυροφορικός θειούχος σίδηρος είναι εύρεως άνεγνωσμένος ως πηγή άναφλεξών στίς έγκαταστάσεις ξηράς, σπανίως είχε ληφθεί ύπηψη ως δυνατή αιτία έκρηξεων στά δεξαμενόπλοια, καθ' δτι στίς δεξαμενές φορτίου (σέ πλοια μή έφοδιασμένα μέ σύστημα άδρανούς άερίου) ύπηρχε στό κενό χώρο τών δεξαμενών μετά τή φόρτωση ποσότητα δέιγμονο, μία κατάστασις ή όποια διατηρείτο άμαλή ως άποτέλεσμα τής άναπνοής τών δεξαμενών. Και ύπο τέτοιες συνθήκες συνέβησαν τρία μικροπεριστατικά

τά όποια είναι δυνατόν νά άποδιθούν στή παρουσία πυροφορικού φαινομένου, και τά όποια συνέβησαν σέ πλοια μή έφοδιασμένα μέ συστήματα άδρανούς άερίου, δπού ειδικές συνθήκες δόηγησαν στήν έξαλεψη τού δέιγμονο ύπο τόν κενό χώρο τών δεξαμενών.

Λαμβάνοντας ύπηψη τήν έλάττωση τού δέιγμονο ύπο τόν κενό χώρο τών δεξαμενών σέ συνδυασμό μέ τήν χρήση άδρανούς άερίου έγιναν τελευταίως διάφορες έρευνες από τής έταιριές πετρελαίου «Εξον», «Μπρίτις Πετρόλεουμ» και «Σέλλα», έπάνω στήν πιθανότητα σχηματισμού πυροφορικού θειούχου σιδήρου σέ δεξαμενές φορτίου.

'Η έρευνα αύτή δόηγησε στό συμπέρασμα δτι ύπάρχει μέγιστος κίνδυνος δημιουργίας πυροφορικών καθίζημάτων σέ δεξαμενόπλοια έφοδιασμένα μέ συστήματα άδρανούς άερίου και μεταφέροντας άργο πετρέλαιο (CRUDE OIL). Περαιτέρω, δτι αύτά τά πυροφορικά καθίζηματα μπορούν νά σχηματίσθονται μέ άργο πετρέλαιον τό όποιον έχει χαμηλή περιεκτικότητα ύδροθείου και δτι δέν είναι δυνατόν νά προσδιορισθή μία κάποια έλαχιστη άσφαλής τιμή ύδροθείου, μέ άποτέλεσμα δτι τά πυροφορικά καθίζηματα τά όποια σχηματίσθηκαν κατά τήν διάρκεια ένός ταξιδίου σέ διμόρφο κατάσταση δύνανται νά παραμείνουν κατά τήν διάρκεια τού έπομένου ταξιδίου μέ έρματισμένα δεξαμενές.

Τοιουτοτρόπως, ένω διάφοροι παράγοντες, δπως ή έλλειψη ίκανου πάχους σκουριάς, είναι δυνατόν νά άναχαιτίσουν τόν σχηματισμό πυροφορικών καθίζημάτων, και ένω ή σωστή χρησιμοποίηση τής έγκαταστάσεως άδρανούς άερίου θά έμποδίσει τήν δυνατότητα άναφλεξώς, δι θαμβός τού κινδύνου κρίνεται άκομη ύψηλός ώστε νά άπαιτεται ή τήρηση τών παρακάτω προφυλάξεων:

1. Τά τρία στοιχεία γιά τόν σχηματισμό τού πυροφορικού θειούχου σιδήρου είναι:

— 'Η παρουσία δέιδιού τού σιδήρου (σκουριά)

— 'Άργο πετρέλαιο (CRUDE OIL) τό δηποτοίον άπελευθερώνει ύδροθείο μέσα στόν κενό χώρο τής δεξαμενής πού περιέχεται.

— "Έλλειψη δέιγμονο στόν κενό χώρο τής δεξαμενής.

2. 'Ο πυροφορικός θειούχος σίδηρος μπο-

ρει νά θερμανθεί μέχρι πυρακτώσεως δταν έλθει σέ έπαφή μέ άέρα, και είναι ίκανός νά άναφλεξει ευφλεκτά μίγματα άερος και ύδρογονανθράκων.

3. 'Η άρχικη έλάττωση τής ποσότητας τού δέιγμονο στόν κενό χώρο τών δεξαμενών τού φορτίου, τήν όποια έπεφερε ή χρησιμοποίηση τού συστήματος άδρανούς άερίου, καθώς έπισης και ή περαιτέρω άπορρόφηση δέιγμονο ύπο τό άργο πετρέλαιο, είναι παράγοντας πού πρωθεί τόν σχηματισμό πυροφορικού θειούχου σιδήρου.

4. Κατά τήν άμαλή λειτουργία τών συστημάτων άδρανούς άερίου στά δεξαμενόπλοια ή άτμοσφαιρα τών δεξαμενών τού φορτίου δέν άφηνεται ποτέ νά καταστεί ευφλεκτος, έτσι ή παρουσία οιονδήποτε πυροφορικών καθίζημάτων δέν μπορεί νά προκαλέσει άναφλεξη.

5. 'Εάν ή έγκατάσταση τού συστήματος άδρανούς άερίου πάθει βλάβη, τότε ή έκφρωτηση τού φορτίου ή ό άφερματισμός μπορεί νά προκαλέσει τήν είσοδο άερος μέσα στής δεξαμενές τού φορτίου δημιουργόντας έτσι ευφλεκτη άτμοσφαιρα, ή όποια μπορεί νά άναφλεγει ύπο τό παραξη τυχόν πυροφορικών καθίζημάτων.

Για τούς λόγους αύτούς και μετά τήν έρευνητή τους έργασία οι τρείς προαναφερθείσες Έταιρίες Πετρελαίων, δ 'Οργανισμός Ο.Σ.Ι.Μ.Φ. και τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο προτείνουν τίς άκολουθες προφυλάξεις γιά τά δεξαμενόπλοια πού έχουν έφοδιασθεί μέ συστήματα άδρανούς άερίου:

— 'Επιμελής συντήρηση τών έγκαταστάσεων άδρανούς άερίου.

— 'Ανταλλακτικά θά πρέπει νά ύπάρχουν γιά τά έξαρτημάτα τά όποια δέν είναι δυνατόν νά σταλούν σύντομα ή γιά τά έξαρτημάτα τά όποια είναι δυνατόν νά πάθουν αίφνιδα βλάβη, δπως είναι οι άνεμοτήρες.

— Σε περίπτωση κατά τήν όποια ή έγκατάσταση τού άδρανούς άερίου πάθει βλάβη πρίν ή κατά τήν διάρκεια τής έκφρωτώσεως ή τού άφερματισμού, ή έκφρωτηση ή ό άφερματισμός δέν θά πρέπει νά άρχισει ή νά συνεχισθεί μέχρις δτου ή λειτουργία τής έγκαταστάσεως άδρανούς άερίου άποκατασταθεί, ή έναλλακτικώς μέχρις δτου τό σκάφο προμηθευθεί άδρανές άεριο από δλλη πηγή.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304

worldwide famous companies trust NAFSI

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts
stockists.

SWD Stork-Werkspoor

Authorised Service Station for STORK –
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

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.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΟ ΣΥΓΓΡΑΦΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Άντρος Κ. ΣΤΑΜΑΤΗ

Ο Αντιπλοίαρχος Α.Σ. κ. Κ. Σταμάτης με άληθινό όντος και πολύ μόχθο, πέτυχε νά καταγράψει στή παρούσα μελέτη τό σύνολο σχεδόν του συγγραφικού έργου πού οι Λιμενικοί άξωματικοί παρουσίασαν κατά καιρούς σε βιβλία, μελέτες, δρόμοι κ.λ.π. και τό δικό καλύπτει διάλογο τών ναυτιλιακών θεμάτων. Πρόκειται γιά έργο επιβλητικό σε δύκο και ποιότητα, τού δικό ή δημοσίευση πιστεύουμε πώς άποτελεί μά προσφορά στή ναυτιλιακή βιβλιογραφία τής χώρας μας και ένα σοβαρό βοήθημα στήν άνεξαντητή δρευνα τής ναυτικής έπιστηματος.

Η σωστή άποτίμηση ένός πνευματικού έργου περιλαμβάνει:

α) Τό ίδιο τό πνευματικό έργο άπο τή στιγμή τής δημοσίευσής του.

β) Τήν ύποδοχή, πού έγινε σ' αύτό άπο τήν κριτική και

γ) Τή βιβλιογραφική χρησιμοποίηση του έργου, σάν πηγής άπο άλλους συγγραφείς με παραπομπές στά δικά τους έργα.

Στήν πρώτη περίπτωση είναι αύτονότο δι πρέπει νά έχουμε δημοσιευμένο τό έργο στά χέρια μας και τό έξειδικεύουμε είτε σάν αυτοτελές βιβλίο είτε σάν δρόμο ή μελέτη σε κάποιο έντυπο. Τό τοποθετούμε χρονολογικά, τό έξαπομπένομε έάν είναι έκδοση αυτοτελής (βιβλίο) ή περιλαμβάνεται σε έντυπο και ποιο. Σημειώνουμε τό δόνομα του συγγραφέα, τόν άκριβή τίτλο και τό χρόνο έκδοσής του και προκειμένου γιά τά δρόμο, τό έντυπο, τόν άριθμό του και τή χρονολογία. Άκομα είναι άπαραίτητο ν' άναφέρεται σε δόπος έκδοσης και δέκδοτης (σε άκριβεστηρη βιβλιογράφηση άναφέρονται και οι σελίδες τού βιβλίου ή δρόμου), άλλα στήν περίπτωση ειδικά, πού έξειδάζουμε έπειδη ή κύρια έδρα τής έκδοσης είναι δε Πειραιάς ή ή Αθήνας και δέδοτες κατά κανόνα, οι ίδιοι οι συγγραφείς, τά στοιχεία τόπου έκδοσης και δέδοτη παραλείπονται. Έτσι ή ταυτότητα τού κάθε βιβλίου προσδιορίζεται με τό δονοματεπώνυμο τού συγγραφέα, τόν τίτλο και τό χρόνο έκδοσής του, ένω τού δρόμου ή τής μελέτης έπιπρόσθετα άπαιτεται τό δόνομα τού έντυπου και τή χρονολογία του (μερικοί σημειώνουν και τόν άριθμό τού τεύχους ή τού φύλλου).

Τό θέμα τής κριτικής τού έργου περιλαμβάνει κείμενα πού γράφτηκαν άπο τήν έπισημη κριτική και δημοσιεύτηκαν στόν τύπο γιά τό έργο, γιατί μ' αύτό τόν τρόπο προσδιορίζεται ή ποικιλή άποχηση τού βιβλίου ή τού δρόμου, έπισημαίνονται άπο τούς ειδικούς τά πλεονεκτήματα και τά έλλατωμάτα του και συντελείται ή καταξίωση ή ή καταδίκη του σάν πνευματικού έργου. Αύτή ή διαδικασία πρέπει ν' άκολουθει κάθε έργο, άπο τή στιγμή, πού βλέπει τό φώς τής δημοσιότητας και άποτελεί άντικείμενο τής κριτικής τών ειδικών, ή δοπιά έχει σάν άναγκα σα συνέπεια τής έπιβίωσης ή τόν άφανισμό τού έργου μέσα στό πλατύ ποτάμι τών δημιουργημάτων τού πνεύματος, δους άλλα άπο αύτά περνούν με τήν άξια τους στή διάρκεια κι άλλα — άνάξια — καταδικάζονται σε άνάξια και λησμονά. Καί είναι άλληθεια δι να έργο χωρίς τήν άντιστοιχη κριτική, τήν δημοιασή προκειμένη είναι άδιαφόρο στούς πολλούς και κατά κανόνα άνάξιο, άφού δέν κατάφερε νά κινήσει τό ένδιαφέρον ούτε τών ειδικών.

Τέλος ή βιβλιογραφική χρησιμοποίηση τού έργου σάν πηγής άπο άλλους συγγραφείς και μελετητές σε δικά τους κείμενα άποτελεί τήν ούσιαστη προκειμένη καταξίωση τού έργου, άφού μ' αύτόν τόν τρόπο άναγκαιότητά του σάν πηγής πρωτότυπης και ένδιαφέρουσας, στήν δημοσίευση πιστεύονται γνώμες τεκμηριωμένες και ίκανες νά στηρίζουν άποψεις δων καταφέγουν σ' αύτο.

Γιά νά έχουμε λοιπόν μιά σφαιρική θεώρηση πάνω στήν παρουσίαση, τήν πορεία και τήν άποτίμηση ένός πνευματικού έργου πρέπει διώσδηποτε νά συγκεντρώσουμε δλα τά πιό πάνω στοιχεία και γιά τούς τρεῖς τομεῖς, έκεινώντας άπο τόν πρότο, που άποτελεί τήν άρχη και τό θεμέλιο και νά πέρασουμε και στούς άλλους δυσ γιά τήν τέλεια και διεξοδική διλόκλήρωση τής έποπτείας τού υπό βιβλιογράφηση άποτιμωμένου κειμένου. Αύτη είναι ή γενικότερη έπιδιωξή μας, ή δοπιά δημως παρουσιάζει τεράστιες δυσκολίες και άπαιτε δχι μόνο πολύ χρόνο, άλλα και διμεση συμμετοχή τών Λιμενικών συγγραφέων.

Έτσι στήν έκδοσή μας αύτή, μή έχοντας άκομα έτοιμους τούς δυσ τελευταίους τομεῖς, περιοριστήκαμε μονάχα στόν πρότο άπ' αύτούς, έντοπιζοντας και καταγράφοντας κατά περιεχόμενο και συγγραφείς δλα τά βιβλία, τά δρόμο, τά μελετήματα κλ., τά δοπιά είδαν τό φῶς τής δημοσιότητας άπο τό 1919, πού ίδρυθηκε τό Λιμενικό Σώμα μέχρι τήν 31.12.1981. Ή έργασία άποτη βασίστηκαν στά στοιχεία δρόμου μας με τίτλο «Πνευματική προσφορά είς τήν ναυτιλίαν», ή δοπιά δημοσίευση στό «Δελτίο Μελετῶν - YEN» 1970, με τήν εύκαιρη τής πρώτης 50ετίας άπο τήν ίδρυση τού Λιμενικού Σώματος (τήν 1 Ιουνίου 1969). Σ' αύτήν τήν πρώτη συλλογή προστέθηκαν τά νεώτερα (μέχρι τήν 31.12.1981) βιβλία και μελέτες τών Λιμενικών συγγραφέων κι έγινε μιά διαφορετική αύστηρη προτερητή παξινόμηση τού υλικού σε πιό ούσιαστούς τομεῖς δράσης τού συγγραφικού έργου.

Τά βιβλιογραφούμενα έργα άναξητηθηκαν με πολλούς τρόπους. Ζητήθηκαν άπο τούς ίδιους τούς συγγραφείς, βρέθηκαν με τήν δρευνα τών κατά καιρούς έκδιδόμενων ναυτιλιακών, ναυτικών και νομικών περιοδικών και ποικίλων έντυπων. Ίδιαίτερα και πιό άναλυτικά άναφέρουμε τά άκολουθα έντυπα:

α) Ναυτιλιακά περιοδικά: «Αργώ» (AP) άπο 1.9.1966 μέχρι 31.12.1981, «Δελτίον Μελετῶν - YEN(ΔΜ/ΥΕΝ) άπο 1961 μέχρι 31.12.1981, «Δελτίον Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος» (ΔΝΕΕ) άποκληρη ή σειρά, «Δελτίον Πληροφοριών YEN» (ΔΠ/ΥΕΝ) άπο τό 1974, «Επιθεώρησης Δημοσίου Δικαίου και Διοικητικού Δικαίου» (ΕΔΔΔ) άποκληρη ή σειρά, «Επιθεώρησης Εμπορικού Ναυτικού» (ΕΒΝ) άπο 30.3.1922 μέχρι τό 1941, (πλήν τών χρόνων 1923, 1924 και 1940), «Επιθεώρησης Ναυτιλίας» (ΕπιΘΝ) άπο τό 1975, «Επιθεώρησης Ναυτιλιακού Δικαίου» (ΕΝΔΔΙΚ) άπο 1973 μέχρι 1977, «Μέντωρ» (ΜΕΝΤ) άπο 1960 μέχρι 31.12.1969, «Ναυτική Επιθεώρησης», «Ναυτικά Χρονικά» (ΝΧ) άπο 1.1.1931 μέχρι 31.12.1981, «Νόστος», «Πλοιαρχική Ήχω» (ΠΗ) άπο τού Ιούνιο 1968 μέχρι 31.12.1981 (μέ μερική δρευνα στήν περίοδο 1970 μέχρι 31.12.1979, «Τρίανα» κ.ά.

β) Περιοδικά λογοτεχνικά ποικίλης όλης: «Αστυνομικά Χρονικά» (ΑΧ), «Βωμός Τεχνης» (ΒΤ), «Ελικώνας», «Θεσσαλική Εστία», «Ιλισσός», «Κορινθιακά» (ΚΟΡ), «Κορινθιακή Εστία», «Κορινθιακή Ζωή», «Νέα Σκέψη», «Ολύμπικ Μαριτάμ», «Συμπόσιο» (ΣΥΜΠ), «Φυσιολατρικός Ομίλος Κυψέλης».

γ) Έφημερίδες (ήμερησες, έβδομαδαίες κλπ): «Βραδυνή», «Εξπρές», «Καθημερινή», «Ναυτεμπορική», «Γαλαξίδι», «Εθνικός Αγών», «Εθνικός Κήρυξ Ν. Ύδρης», «Έφημερίδες τής Κορίνθου», «Θεσσαλία Βόλου», «Κορινθιακά Χρονικά», «Λάδωνας», «Νέα Κόρινθος», «Σημαία τής Κορίνθου», «Σύγχρονη Σκέψη», «Ταχυδρόμος» κ.ά.

Ασφαλώς υπάρχουν και άλλα πολλά έντυπα ναυτιλιακά ή άλλης ποικίλης όλης, στά δημοσίευση μελέτες και δρόμο συγγραφέων τού Λιμενικού Σώματος, πού δέν κατορθώσαμε νά τά έντοπίσουμε μέχρι σήμερα.

Η ταξινόμηση δλου αύτού τού πλήθους τών

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

Σκαρπέτης Β., "Εκθεσίς έπι τῆς μελετωμένης Ιδρύσεως τῆς ήνωμένης Έλληνικῆς ἀτμοπλοΐας", EEN, 10/1926.

— "Η ἀτμοπλοΐα καὶ ἡ ἐπιβατηγός ναυτιλία", EEN, 8/1928.

— "Εκθεσίς (ἐπί τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ)", NX, 1.3.1933.

Χριστοφῆς Μ., "Ἐπί τοῦ νόμου «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας», NX, 15/2, 1.3.1932.

Β' ΑΛΙΕΙΑ ΚΑΙ ΣΠΟΥΓΑΛΙΕΙΑ

'Αναστασίου Π., "Η σημασία τοῦ ἀλιευτικοῦ παράγοντος διὰ τὴν περιοχήν Καβάλας", ΔΜ/YEN, 1963.

Γεωργακόπουλος Γ., "Η ἔξασκησις τῆς σπογγαλιείας παρά τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν", EEN, 45/1930.

Καλλίτσας Θ., "Η προστασία τοῦ ιχθυολογικοῦ πλούτου τῶν θαλασσῶν μας", EEN, 7/1939.

Κασσαβέτης Ε., "Η ἀλιεία ἐν τῷ Εὐβοϊκῷ κόλπῳ", EEN, 8/1929.

Κουτούπης Σ., "Η ἀλιεία τῶν σπόγγων", EEN, 11/1928.

Σιέττος Γ., "Ἀλιεία", 1967.

— "Ἀστυνόμευσις τῆς θαλασσίας ἀλιείας καὶ σπογγαλιείας", 1979.

Τσακίρης Π., "Ἀλιευτική νομοθεσία", 1953.

Τσαφαρᾶς Γ., "Γενικά περὶ σπογγαλιείας καὶ κεφαλαίου δυτῶν", ΔΜ/YEN, 1963.

Τσενεμπῆς Ν., "Ἡ Ἑλληνική σπογγαλιεία", NX, 1.1.1959.

Γ' ΕΥΡΩΠΑΤΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ (ΕΟΚ)

Μαζαράκης Γ., "Ἑλλάς, ἔξωστης τῆς ΕΟΚ πρός τὴν Μ. Ἀνατολήν", NX, 1.3.1978.

— "Ἡ ναυπηγική πολιτική τῆς ΕΟΚ καὶ ἡ Ἑλλάς", NX, 1.4.1978.

— "Ἡ περιφερειακή πολιτική τῆς ΕΟΚ. Ἡ ἐπισκευαστική μας βιομηχανία. Τὰ θεσπισθέντα κίνητρα", NX, 15.4.1978.

— "Ἡ ναυπηγική πολιτική τῆς ΕΟΚ. Ἡ φιλοσοφία της καὶ αἱ εἰς βάρος μας ἐπιπτώσεις", NX, 1.11.1978.

— "Ἡ ναυπηγική πολιτική τῆς ΕΟΚ καὶ ὁ ἀναζητούμενος ναυπηγικός ἀνταγωνισμός", NX, 15.12.1978.

— Ναυτιλιακαὶ διμοιρίτες καὶ διαφοραὶ μεταξὺ Ἑλλάδος - ΕΟΚ, NX, 1.11.1979.

— "Ἡ νέα σύμβασις τοῦ Λομέ μεταξὺ ΕΟΚ καὶ ἀναπτυσσομένων χωρῶν δαμόκλειος σπάθη διὰ τῆν ναυτιλίαν μας", NX, 1.4.1980.

— Οἱ κανόνες τοῦ ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῆς ΕΟΚ, 15.9.1980.

— Αἱ ναυτιλιακαὶ ἀνάγκαι τοῦ NAT καὶ ΕΟΚ εἰς ἡμέρας κρίσεως δπως αἱ σημεριναί, NX, 1.11.1980.

— Τὰ δύο μεγάλα γεγονότα τοῦ 1981: Ἡ ἐνταξίς τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν ΕΟΚ καὶ ἡ διοκλήρωσις τοῦ θριάμβου τῶν μπάλκ κάρριερ, NX, 1.1.1981.

Σπαρτώτης Γ., "Ἡ ΕΟΚ καὶ ἡ Ναυτιλία NX, 1.8.1979, 15/8, 1-15/9, 1/10/1979.

— Σκέψεις καὶ προοπτικαὶ διὰ τὸ μέλλον τῶν Ἑλληνικῶν τουριστικῶν σκαφῶν εἰς τὰ πλαίσια τῆς ΕΟΚ, NX, 1.11.1979.

— "Ἡ Ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία εἰς τὰ πλαίσια τῆς ΕΟΚ, 1980.

Δ' ΑΙΜΑΝΙΑ

Αθανασούλιας Σ., "Ο Πειραιώς καὶ ὁ μεῖζον λιμήν του", ἐφ. «Καθημερινή» 20.8.1959.

— Τὰ προβλήματα τοῦ λιμένος, 1964 (διμιλία).

— "Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς ἐν δψει τῶν δυσχερῶν προβλημάτων του", 1965.

— "Ο λιμήν καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς ἀπό τῆς ἀρχαιότητος μέχρι σήμερον", 1968.

— "Ο Πειραιώς λιμήν κατά τὸ 1969, N.X, 15.1.1969. Κατά τὸ 1970 NX 1.1.1971.

— "Ο ὄργανος λιμένος Πειραιῶς", ΔΝΕΕ, 12/1968.

— "Ο μεῖζον λιμήν, 1969, NX 15.8.1963.

— "Λιμενικήν ἀλλά καὶ ναυτιλιακήν πολιτικήν", ΔΝΕΕ, 12/1966.

— "Τὸ κόστος τοῦ λιμένος", ΔΝΕΕ 9/1963.

— "Ἡ κακοδαιμονία τοῦ πειραικοῦ λιμένος", ΔΝΕΕ, 12/1966.

— "Περὶ τῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν πλοίων εἰς τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας", ΔΝΕΕ 6/1966.

— "Ἡ διαδικασία τῶν ἀντιρήσεων καὶ τῶν χρεωστικῶν λογαριασμῶν τοῦ ΟΑΠ", ΔΝΕΕ, 3/1971.

— "Λιμενικήν ἡ ἐθνικήν ναυτιλιακήν πολιτικήν", ΔΝΕΕ, 3/1972.

— "Ἐπὶ τοῦ λιμενεργατικοῦ προβλήματος τοῦ Πειραιῶς N.X. 15.4.1972.

— "Ἡ Πρακτορειακή διατακτική", ΔΝΕΕ 3/1970.

— "Ο κανονισμός καὶ τὰ τιμολόγια τῶν δεξαμενῶν τοῦ ΟΑΠ", ΔΝΕΕ 12/1969.

— "Τὸ TANOY", ΔΝΕΕ, 9/1969.

— "Ἀρχῆς Χ., Ὁ λιμήν τῆς Μασσαλίας", EEN, 12/1937.

Γεωργακόπουλος Γ., "Αἱ ἐπιτροπαὶ λιμένος καὶ ἡ ἀνάγκη τοπικῆς αὐτοδιοικήσεως", EEN, 6/1929, 7/1939.

— "Περὶ διοικήσεως λιμένων (διάλεξις)" EEN, 8/1929.

— "Οἱ λιμένες τῶν ξένων εἰς τοῦ Βυζάντιον, 1935.

Γρηγοράκης Θ., "Ο Πειραικός λιμήν ὑπό τὴν νέαν μορφὴν του", NX 1.1.1931.

— "Πῶς πρέπει νά διοικηθῇ ὁ λιμήν τοῦ Πειραιῶς", EEN, 9/1936.

Δασκαλόρης Α., "Περὶ ναυτικῶν πρακτόρων NX, 1.5.1976.

Δουργούντης Π., "Ἡ ἑταίρια ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης", EEN, 4.1.1927.

— "Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς", EEN, 30.3.1922, 4/1922.

Ζάρκος Σ., "Οἱ λιμένες Ρόττερνταμ καὶ Ἀμβέρσης EEN, 10,11,12/1930.

— "Αἱ οἰκονομικαὶ λειτουργίαι τῶν συγχρόνων μεγάλων λιμένων", EEN, 9/1931.

— "Οἱ μεγάλοι ἡπειρωτικοὶ λιμένες τῆς Β. Εὐρώπης καὶ ἡ οἰκονομική κρίσις", EEN, 10,11/1932.

Καρακάσης Σ., "Περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς τροποποίησεως τοῦ ν. ΓΦΕ «περὶ φαρικῶν καὶ ἀγκυροβολίας τελῶν», EEN, 7/1929.

Κασσαβέτης Ε., "Παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ ν. ΓΦΕ", EEN, 10/1929.

Μαζαράκης Γ., "Ἡ ἐκμηχάνισις τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας καὶ αἱ ἐπιπτώσεις τῆς εἰς τὸ λιμενικὸν κόστος", NX., 15.3.1980.

Τό ἐγκριθέν ρυθμιστικόν σχέδιον πρωτευόσης καὶ οἱ λιμένες Ἀττικῆς, N.X. 15.10.1979.

Μητρόπουλος Ε., "Κατηγορίαι λιμένων — Σύγχρονοι τάσεις λιμενικῆς οἰκονομίας, ἐφ. 'Εξ-πρές', 1967.

— Ρόττερνταμ λιμήν παγκοσμίου ἀκτινοβλαστοῦ, MENT 7/1967.

Μιχόπουλος Α., "Ἡ δημιουργία μεγάλου κέντρου ἐπισκευών", NX, 1.1.1962.

Παγουλάτος Π., "Σημειώσεις λιμενικῆς οἰκονομίας, 1963.

Παπαμχαλόπουλος Δ., "Ἐλευθέρα Σερβική Ζώνη", 1963.

Φουστέρης Π., "Ἡ ἐλευθέρα σερβική ζώνη Θεσσαλονίκης", ΔΜ/YEN, 1962.

Χωραφᾶς Σ., "Σύστημα διοικήσεως καὶ κόστος λιμένων, 1965.

— Περὶ τῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν πλοίων εἰς τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας, ΔΝΕΕ, 6/1963.

— Οἱ λιμένες ὡς συντελεσταὶ ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, NX, 15.1.1973.

Ε' ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

Αντωνίδης Ξ., "Τό πειθαρχικὸν καθεστώς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατά τὸν νέον Κώδικα", ΔΝΕΕ, 12/1971.

— "Τὰ πειθαρχικά παραπτώματα", NX, 15.10.1971, ΔΝΕΕ 12/1973.

— "Τὰ πειθαρχικά παραπτώματα τοῦ πλοιάρχου", NX, 1.8.1972.

— "Τὰ πειθαρχικά παραπτώματα τοῦ πληρώματος", N.X. 1.9.1972.

— "Αἱ πειθαρχικαὶ ποιαὶ εἰς τὸ Ἐμπορικόν Ναυτικόν", ΔΝΕΕ, 9/1972.

— "Ο Νέος Ποινικός καὶ πειθαρχικός Κώδικης EN, 1973.

— "Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ΠΠΚΕΝ ἐπὶ τῶν ὑπό ξένην σημαίαν πλοίων", ENΔΙΚ, 20/1973.

— "Τὰ ἐνδικά μέσα κατά τῶν ἀποφάσεων τῶν ναυτικῶν πειθαρχικῶν δργάνων", ΔΝΕΒ, 9/1973.

— "Αἱ νέαι ποιναὶ καὶ πειθαρχικαὶ διατάξεις εἰς τὸν ΚΔΝΔ", NX, 15.1.1974.

— "Τό ποινικόν καὶ πειθαρχικόν μέρος τοῦ νέου ΚΔΝΔ - Παρατηρήσεις", ΔΝΕΕ 3-6/74.

— "Ο ποινικός έλεγχος τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων", NX, 15.1.1980.

(συνεχίζεται)

HORNS IMCO COL REQ '72



ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΓΝΩΣΤΕΣ ΟΙ ΣΕΙΡΗΝΕΣ ΙΒΥΚΙ ΕΧΟΥΝ ΣΧΕΔΙΑΣΘΕΙ ΕΙΔΙΚΩΣ ΠΑ ΑΣΦΑΛΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 30-1000 FEET ΟΛΙΚΟΥ ΜΗΚΟΥΣ. ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 500 ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ: ΣΕ ΣΕΙΡΗΝΕΣ ΑΕΡΟΣ, ΣΕΙΡΗΝΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ, ΣΕΙΡΗΝΕΣ ΑΤΜΟΥ. ΣΤΟΚ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΑΡΧΟΝ ΣΤΟΚ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΤΑΙ ΚΑΤΑΛΗΛΑ ΑΠΟ:
J. POLYCHRONOPOULOS TRANZIT LTD
13-15 TOMBAZI STR. PIRAEUS
Tel.: 4517895/8 4130027 Tlx.: 211363 POLY GR



HELLENIC LINES

REGULAR LINER SERVICES

A FLEET OF 30 — PLUS MODERN SPECIALIZED VESSELS



CONTAINER SERVICES

U.K./CONTINENT TO:

- MEDITERRANEAN/MIDDLE EAST
- MEDITERRANEAN/RED SEA/
ARABIAN GULF AND BOMBAY
KARACHI

MEDITERRANEAN TO:

- RED SEA/ARABIAN GULF
AND BOMBAY/KARACHI
- SOUTH AND EAST AFRICA

CONTAINER — RO/RO SERVICES

UNITED STATES (EAST COAST AND TEXAS GULF) TO:

- MEDITERRANEAN/RED SEA/ARABIAN
GULF AND BOMBAY/KARACHI

BREAK/BULK SERVICES

UNITED STATES (EAST COAST AND TEXAS GULF) TO:

- MEDITERRANEAN
- RED SEA/ARABIAN GULF
- INDIA/PAKISTAN/BANGLADESH/SRI LANKA
- RED SEA/SOUTH & EAST AFRICA

HEAD OFFICE:

61-65, Filinos Str., PIRAEUS, P.O. Box 90, Phone Nos: 4171541-5, 4125965-8, 4122997, 4127938, 4127497, 4178268
Telex Nos: 21-2514, 21-2515, 21-2516, 21-1682. Cables: "HELLENIC"

UNITED STATES OFFICES

NEW YORK, N.Y. 10006

39, BROADWAY. Phone No: 212-482.2440
Telex No: 710-581.3718. Cables: "ELLINIKI"

NEW ORLEANS, LA. 70130

2812, INTERNATIONAL TRADE MART. Phone No: 504-581.2825
Telex No: 801-951.6302. Cables: "ELLINIKI"

HOUSTON, TEX. 77092

5005, MITCHELDALE STR., Phone No: 713-683.8571
Telex No: 910-881.2539. Cables: "ELLINIKI"

GENERAL U.K./CONTINENT AGENTS: THE FENTON STEAMSHIP COMPANY LIMITED

Europe House, World Trade Center, London EC1 9AA, Phone No: 01-481.3838, Telex Nos: 88-3112, 88-8042, 89-56742. Cables: "FENBURY"

U.K. LOADING AGENTS: HELLENIC AGENCIES (U.K.) LIMITED

Bevis Marks House, Bevis Marks, London EC3A 7JT, Phone No: 01-283.8010, Telex Nos: 89-56594, 89-56595

Agents at all Ports in the World



ΒΕΛΓΙΟ

Ένωση ναυπηγικών μονάδων

Τά δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία του Βελγίου προχώρησαν στήν ένωση τους και άποτελούν πλέον μία έταιρια με δύο κέντρα παραγωγής, ένα στά ναυπηγεία της «Μποέλβερφ» και το δεύτερο στά ναυπηγεία της «Σηπαθέρφεν». Τήν στιγμή αυτή τό καρνέ τών παραγγελιών γιά τό ένωμένο πλέον γκρούπ περιλαμβάνει:

«Ενα μπάλκ κάρριερ τών 140.000 τον. d.w. γιά την έταιρια «Μπέλκαν», ένα κόνμπάλκερ τών 44.000 τον. d.w. γιά την «Ανβερπ Μπάλκ Κάρριερ» και δύο LPG γιά τίς θυγατρικές έταιριες «Εσονταμ» και «Εξεμπαρ». Άκομα πάραγελλα υπάρχουν δύο κοντεΐνερόπλοια γιά τήν CMB, 4 πρόντακτ κάρριερ καθώς και ένα ώκεανογραφικό σκάφος γιά τήν Βελγική Κυβέρνηση.

ΓΑΛΛΙΑ

Συνεργασία

Οι δύο μεγάλες έταιριες πού μετέχουν στό κονσόρτιου Capricorne δηλαδή ή Compagnie General Maritime (CGM) και «Navale-Commerciale Havraise-Péninsulaire (NCHP) άποφάσισαν νά προβούν σέ δροθολογιστική δργάνωση τής συνεργασίας τους μέ στόχο τήν τροποποίηση τής συνθέσεως τών στόλων τους μέσα στό Κονσόρτιου. Ή τροποποίηση θά άρχισει μέ τήν άντικατάσταση τών έτερογενών πλοιών πού άντιπροσωπεύει ένα σύνολο πέντε ζηματοφόρων κοντέινερ και τέσσερα σύγχρονα συμβατικά φορτηγά. Τά τρία έκ τών ζηματοφόρων κοντέινερ θά άντικατασταθούν μέ τρία νέα δίδυμα πολυδύναμα προοριζόμενα γιά τόν τομέα τής Νότιας Ασίας. Ή συνεργασία έπεκτενόμενη και σέ διλούς τομείς θά άποδοσει δύμοιγενη στόλο προσαρμοσμένο στίς άνάγκες τών γραμμών Ίνδικου και Νοτ. Ασίας και ίκανό νά προσφέρει στούς γάλλους φορτωτάς δύο αύτόνομα και άποδοτικά σύνολα.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η δύναμη τού στόλου

Ο έμπορικός στόλος τής Δυτικής Γερμανίας ύπεστη νέα μείωση, καθώς 55 σκάφη έγκατέλεψαν τήν γερμανική σημαία τούς πέντε πρώτους μήνες τού 1983. Τήν ίδια περίοδο μόνον 28 πλοιά συνολικού τοννάς 200.000 τον. γκρός έγγραφηκαν στό γερμανικό νηολόγιο, μέ άποτέλεσμα άπό τόν στόλο τών 9 έκατον. τόννων τού νά 1978 έχουν

χρι σήμερα άντικατάσταση, πού περιλαμβάνει τήν άλλαγή τών δύο 12κύλινδρων μηχανών Σούλτζερ τύπου RND90, μέ τίς οποίες είναι έφοδιασμένο κάθε ένα άπό τά σκάφη «Kurobe Maru» και «Kiso Maru» ναυπηγήσεως 1972, μέ μία μηχανή 8κύλινδρη RTA76, ή όποια θά προσφέρει έξοικονόμηση καυσίμων περι τό 20%. Σύμφωνα μέ πρόσφατες άνακοινώσεις οι σχετικές μετατροπές θά έκτελεσθούν έντός τού 1984 σέ ναυπηγεία τής «Ιαϊκαβατζίμα» και τής «Μιτσουμπίσι».

Νέες ναυπηγήσεις

Μετά τήν «Σάνκο» και ή «Μιτσούι», παρά τήν πτώση πού σημειώθηκε πρόσφατα στούς ναύλους τών μπάλκ κάρριερ, προχώρησε στήν παραγγελία 10 handy size σκαφών, σέ τιμές πού φημολογείται δτι υπερβαίνουν κατά 20% έκεινων πού έπετυχε ή «Σάνκο».

Τό ναυπηγικό πρόγραμμα τής «Μιτσούι» περιλαμβάνει τήν κατασκευή έπτα μπάλκερ τών 40.000 τον. d.w. άπό τά όποια τρία στά ναυπηγεία τής «Μιτσούι Σιπμπιλντικ & Εντζινήρικ», δύο στήν Τσουνέσι και άνα δένα στά ναυπηγεία Ιμπάρα και Κουρουσίμα, καθώς και ένός μπάλκ κάρριερ τών 37.000 τον. d.w. πού θά ναυπηγηθεί στό Κόγιο και δύο μικρότερων τών 23.000 τον. d.w. πού θά χτισθούν στά ναυπηγεία τής «Μινάμι Νιππον».

Σημειώνουμε δτι πρίν ένα μήνα περίου ή ίδια έταιρια παρήγγειλε δύο μεγάλα όχηματοφόρα σκάφη πού θά χρησιμοποιηθούν όποκλειστικά γιά τίς συνεχώς αύξανόμενες μεταφορές τών έδαγομένων άπό τήν Ιαπωνία αύτοκινήτων, μέ τά όποια έντός τού 1985 θά άντικαταστήσει δύο μικρότερά της σκάφη, μεταφορικής ικανότητος 3.000 αύτοκινήτων τό καθένα.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Τό συγκρότημα Cast

Καταβάλλονται προσπάθειες άπό πολλές πλευρές γιά τή διάσωση τού έφοπλιστικού

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μετατροπή συστήματος προώσεως

Οι νέες μηχανές χαμηλής καταναλώσεως, δύπως ή τύπος RTA τής Σούλτζερ, πού δύως άποδεικνύεται άπό τίς πρόσφατες δοκιμές έξασφαλίζουν σημαντική οίκονομιά καινούμων, άδηγησαν τήν γνωστή μας έταιρια NYK στήν άπόφαση νά προχωρήσει σέ άντικατάσταση τών παλαιών μηχανών ντήζελ μέ τίς νέες οίκονομικές μηχανές ντήζελ σέ δύο μεγάλα κοντεΐνερόπλοιά της.

Πρόκειται γιά μία άρκετά άσυνήθιστη μέ-

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 MIDEAST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 72302 / 75303 / 71777

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

συγκροτήματος «Cast», ή δέ «Ρόγιαλ Μπάνκ» του Καναδά που άνελαβε συνολικά την έκμετάλλευση των κοντέινερς κατέχει ήδη ύπο ιδιοκτησία τα τρία μεγάλα μπάλκερς των 65.000 τον. d.w. ένω τα άλλα δύο, το «Cast Caribon» και το «Cast Polarbear» έξακολουθούν νά παραμένουν στην ίδιοκτησία των Γιουγκοσλαβικών ναυπηγείων πού τά ναυπηγήσαν μέ κρατική έγγυηση μέσω του γιουγκοσλαβικού πιστωτικού όργανισμού. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της «Cast» και της «Ρόγιαλ Μπάνκ» για την άπόκτησή τους δέν κατέληξαν άκομη, δεδομένου ότι κατά τις τελευταίες έκ λονδίνου πληροφορίες, τά ναυπηγεία άπετάθησαν ήδη σε μεσίτες για την πώλησή τους μαζί μέ ένα τρίτο πλοίο των 70.892 τον. d.w.

Είναι γνωστό έξ αλλου ότι ή «Ρόγιαλ Μπάνκ» υπέγραψε στο Παρίσι συμφωνία μέ την «Χιουντάι» για τη χρηματοδότηση της ναυπηγήσεως 5 πλοίων πού έχει παραγγείλει ή «Cast» στά Κορεατικά ναυπηγεία μέ υφος δαπάνης 215 έκατομ. δολλαρίων. Τέλος σύμφωνα μέ πρόσφατη άνακοίνωση της «Eurocanadian Shipholding», πού είναι ή κύρια μέτοχος του συγκροτήματος «Cast», συνεχίζονται χωρίς διακοπή οι διαπραγματεύσεις μέ τις Τράπεζες για την έξεύρεση τών άπαιτουμένων οικονομικών πόρων.

Κατά τις τελευταίες πληροφορίες ή Καναδική Κυβέρνηση έξουσιοδότησε τήν σιδηροδρομική έταιρια «Canadian National Railways» και την «Ρόγιαλ Μπάνκ» ν' άναλάβουν τίς γραμμές της «Cast», μέ μια συμφωνία πού άνοιγει ένα καινούριο κεφάλαιο στήν περί «Cast» έπιφυλλίδα.

ΚΥΠΡΟΣ

Λιμενική άναπτυξη

Όπως και σέ αλλους τομεῖς της οικονομικής ζωής, ή Κύπρος παρουσιάζει μία άξιολογη άναπτυξη τών λιμενικών της έγκαταστάσεων και συνεχή αύξηση του διαμετακομιστικού έμπορου.

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού μάς παρασχέθηκαν άπο την Αρχή Λιμένων Κύπρου, ή διακίνηση φορτίων μέσω τών λιμανιών τής Λάρνακας και της Λεμεσού έφτασε τους 2,8 έκατομ. τόνους, μέ το μεγαλύτερο ποσοστό φορτίων διακινούμενο μέσω της Λεμεσού.

Έξ αιτίας της προνομιακής θέσης τους στην Ανατολική Μεσόγειο, άλλα και τών ειδικών συνθηκών πού έπικρατούν στήν περιοχή, τά λιμάνια τής Λάρνακας και της Λεμεσού έχουν τή δυνατότητα νά έξυπηρετούν τό διαμετακομιστικό έμποριο άπο και πρός τήν Απω Ανατολή, τήν Εύρωπη καθώς και τήν Μέση Ανατολή. Κατά τά προηγούμενα χρόνια, έξ αιτίας του ύψηλού βαθ-

μού χρήσεως τών δύο λιμανιών, ή Αρχή άπεφυγε νά ένθαρρυνε σέ μεγάλη κλίμακα και μόνιμη βάση τό διαμετακομιστικό έμποριο. Μέ έξαρεση τά δύο τελευταία χρόνια, τό είδος αύτού του έμπορίου έκυμαίνετο σέ σχετικά χαμηλά έπιπεδα και άποτελείτο, κυρίως, άπο φορτία πού προορίζονταν για τά γειτονικά λιμάνια και παρέκκλιναν στήν Κύπρο, ή διαπραγματεύσεις μεταξύ της «Cast» και της «Ρόγιαλ Μπάνκ» για την άπόκτησή τους δέν κατέληξαν άκομη, δεδομένου ότι κατά τις τελευταίες έκ λονδίνου πληροφορίες, τά ναυπηγεία άπετάθησαν ήδη σε μεσίτες για την πώλησή τους μαζί μέ ένα τρίτο πλοίο τών 70.892 τον. d.w.

πενδύσεις αύτές θά είναι έπι πλέον τών 80 έκατομ. λιρών πού είναι άφιερωμένα στή ναυπήγηση κρουαζιεροπλοίου 40.000 τον. γκρός στά ναυπηγεία Βαρτσίλα και έπι πλέον τών 30 έκατομ. λιρών πού προορίζονται για τό νέο όχηματα για τής Βορ. Θαλάσσης που έκμεταλλεύεται άπο κοινού μέ τήν Νέντλούδη.

Έκτός τής ναυτιλιακής σφαίρας, έπενδυσεις θά γίνουν τόσο στή ναυπηγκή έταιρια τού συγκροτήματος δοσ και στής πετρελαϊκές του δραστηριότητες στής ΗΠΑ, ένω ένα μέρος θά διατεθεί για την άναπτυξή τής θυγατρικής τραπεζικής έταιρίας τού συγκροτήματος.

Ραδιοφάρος σέ σωσίβια λέμβο

Δύο βρετανικές έταιρίες τελειοποίησαν άπο κοινού έναν τύπο σωσίβιας λέμβου ή δοσ μέ μία άπλη και αύτόματη διαδικασία φουσκώνει και ταυτόχρονα θέτει σέ λειτουργία ένα ραδιοφάρο, ή δοσ οικέπεμπει σήμα κινδύνου.

Ο ραδιοφάρος «Λόκατ» είναι τοποθετημένος σέ μάι μικρή ταέπη στήν πλευρά τής σωσίβιας λέμβου και καθώς αύτή φουσκώνει τό σφράγισμα τού πομπού σπάει και άπελευθερώνεται ή περόνη άσφαλείας. Μόλις ένεργοποιηθεί ή ραδιοφάρος, άρχιζει νά έκπεμπει ένα σήμα στή διεθνή άεροναυτική συχνότητα κινδύνου, τό δοσ οι διαρκεί έπι 36 ώρες, γεγονός πού έπιτρέπει τόν έντοπισμό τών ναυαγών και μετά τή βύθιση τού πλοίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οι ναυπηγικές παραγγελίες

Για πρώτη φορά στήν πρόσφατη ναυτιλιακή ιστορία τής χώρας, ή άριθμός τών ναυπηγικών παραγγελιών τού βρετανικού έφοπλισμού έπεσε κάτω άπο 1 έκατομ. τον. d.w. Ειδικώτερα ή άριθμός αύτούς είναι σήμερα τής τάξεως τών 920.000 τον. d.w. έναντι 1,2 έκατομ. τού Δεκεμβρίου 1982 και 1,8 έκατομ. τού Δεκεμβρίου 1981.

Τά άνωτέρω, δήλωσε ή «Ενωση τών βρετανών έφοπλιστών, άντανακλούν τήν κατάσταση τής ναυτιλίας και άκομη περισσότερο τίς προθέσεις τών έφοπλιστών.

Τό συγκρότημα P & O

Ο Πρόεδρος τού συγκροτήματος τής P & O, Λόρδος Ινσκεπτ δήλωσε ότι είναι «γελοία» ή προσφορά τής έταιριας Τραφάλγκαρ (μητρικής τής Κιούναρντ) για άγορά όλοκλήρου τού συγκροτήματος άντι 290 έκατομ. λιρών. Πράγματι δέ ή προσφορά θεωρείται πολύ χαμηλή άλλα δχι άσυνθίστατη σέ τέτοιου είδους συναλλαγές δουν γίνεται προσπάθεια νά έβιασθεί ή πωλητής νά δώσει ένδειξεις τών προθέσεών του.

Ηδη τό συγκρότημα P & O προτίθεται νά έπενδυσει 100 έκατομ. λιρών κατά τά δύο προσεχή έτη μέ προοπτική αύξησεως. Οι έ-

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέα μείωση

Νέα μείωση ύπέστη ή δύναμη τού νορβηγικού στόλου μέσα στό μήνα Μάιο, κατά τόν δοσ 16 πλοία 1.111.685 τον. γκρός πουλήθηκαν και διαγράφηκαν άπο τό έθικό νηολόγιο, ένω μόνο 6 νέα πλοία παραδόθηκαν σέ νορβηγούς έφοπλιστάς και 2 άλλα μικρά μεταχειρισμένα, άγοράστηκαν συνολικού τοννά 206.594 τον. γκρός. Ή έπι έλαττον διαφορά φθάνει έτοι τούς 905.091 τον. γκρός.

Μεταξύ τών διαγραφέντων πλοίων είναι τά 4 πλοία τών 152.000 τον. γκρός τού έφοπλιστικού Κλάβενες, τά όποια ξαναπήρε τό κρατικό Φινλανδικό ναυπηγείο Βάλμετ πού τά ναυπηγήσε, έπειδή ή νορβηγός παραγγελεύεις δέ μπορείσε νά άναποκρίθει στής ύποχρεώσεις του έναντι τού ναυπηγείου και άλλων πιστωτών. Από τά 4 αύτά πλοία τό ένα πουλήθηκε σέ σουηδούς και τά άλλα τρία διατίθενται για πώληση.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Υποτίμηση τού νομίσματος

Σέ μία προσπάθεια έξασφαλίσεως περισσοτέρων ναυπηγικών συμβολαιών ή κυβέρνηση τής Σεούλ άποφάσισε τήν ύποτίμηση τού νομίσματος τής χώρας. Μετά τήν νέα ύποτίμηση, τό άμερικανικό δολλάριο άντιστοιχεί πρός 778,2 γουόν, έχοντας άπο τίς άρχες τού έτους κερδίσει περίπου 4% τής άξιας του έναντι τού γουόν πού άπο τό 1980, δταν δρχισε ή έλεγχομένη ισοτιμία, έχει ύποτιμηθεί κατά 25% περίπου έναντι τών ισχυρών νομισμάτων.



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Προτάσεις άναπτυξεως ναυτιλιακής ύποδομής

Άναλυτικό και έκτενές ύποδημα με θέμα την άναπτυξη της ναυτιλιακής ύποδομής υπεβλήθη από τον Σύνδεσμο 'Ανωνύμων Εταιριών και Έταιριών Περιωρισμένης Εύθυνης πρός τον υπουργό Ναυτιλίας. Στίς προτάσεις μακροπροθέσμου προοπτικής τονίζεται η αύξηση του άριθμου των δεξαμενών σε συνάρτηση με τις περιοχές όπου θά λειτουργούν.

Τό μέσο κόστος κατασκευής δεξαμενής ύπολογίζεται στα 25 έκ. δολλάρια άλλα έφ' δοσού ύπαρξει έπάρκεια δεξαμενών τά έτησια συναλλαγματικά όφελη είναι δυνατό νά φθάσουν στα 500 έκ. δολλάρια. Έπισης ύπογραμμίζεται ή σημασία δημιουργίας ένιαίου φορέα γιά την ναυπηγεοεπισκευαστική βιομηχανία και ή ίδρυση ναυπηγεοεπισκευαστικών ζωνών. Στήν πλευρά τών άμεσων και βραχυπροθέσμων μέτρων το προβάδισμα δηχουν ή διεύρυνση τών κινήτρων έξαγωγών, ή παροχή αύξημένων δανείων γιά κεφάλαια κινήσεως, ή διευκόλυνση είσαγωγών άνταλλακτικών γιά έπισκευές, ή καθίσταση μητρώου άναγνωρισμένων έπισκευαστών πλοίων και ή κατάργηση τών γράφειοκρατικών άντικινήτρων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στό διά την άναγνωρισμένες ναυπηγεοεπισκευαστικές έταιριες είναι περίπου 350 διαπιστώνεται από τις άδειες έπισκευών που χορηγήθηκαν τό 1981 διτά ούπάρχουν διπλα και μέ την έννοια άθεμίτου άνταγνωσιμού και συναφών έπιπτώσεων περίπου 2.000 συνεργεία ναυπηγεοεπισκευών.

Οι καταθέσεις σε συνάλλαγμα

Στήν Πράξη της 'Επιτροπής Νομιμοτήτων και Πιστωτικών Θεμάτων (άρ. 55/17/15.4.83): παρέχεται ή εύχρεια στίς Τράπεζες που δέχονται, σύμφωνα μέ τις ίσχυουσες διατάξεις, καταθέσεις σε μετατρέ-

ψιμο συνάλλαγμα στό δνομα 'Ελλήνων, μονίμων κατοίκων έξωτερικού και χωρίς ειδική κατά περίπτωση έγκριση της Τράπεζας τής Ελλάδος, νά προβαίνουν σε δέσμευση τών καταθέσεων αύτών προκειμένου νά χρησιμοποιηθούν γιά άσφαλεια χρηματοδοτήσεων ή έγγυητικών έπιστολών, πού χορηγούνται στά πλαίσια τών πιστωτικών και συναλλαγματικών κανόνων πού ισχύουν, κατά τά πιό κάτω ειδικότερα δρίζομενα:

α) 'Η δέσμευση, μέ τη συναίνεση τού δικαιούχου του λογαριασμού συναλλάγματος, μπορεί νά γίνεται και γιά τή χρηματοδότηση ή έκδοση έγγυητικών έπιστολών σε δραχμές κατ' έντολή και γιά λογαριασμό όποιουδήποτε τρίτου.

β) 'Η έκδοση έγγυητικών έπιστολών σε συνάλλαγμα, μέ αντίστοιχη δέσμευση τών καταθέσεων, μπορεί νά πραγματοποιείται μόνο κατ' έντολή και γιά λογαριασμό τού δικαιούχου του λογαριασμού συναλλάγματος.

Οι κατά τά παραπάνω δέσμευμενες καταθέσεις σε συνάλλαγμα, θά έκτοκιζονται μέ έπιπτοκίο έλευθερα διαπραγματεύμενο με τις τράπεζες μέσα στά δρια πού καθορίζονται γιά τήν αντίστοιχη κατηγορία τής συγκεκριμένης κατάθεσης δηως κάθε φορά ισχύουν. Μέ τήν ίδια άπόφαση διευκρινίζεται διτά η οικειοθελής κατάθεση δραχμών σε δέσμευμένο λογαριασμό, έπιπτρέπεται νά γίνεται γιά κάλυμμα χρηματοδότησης ή γιά έκδοση έγγυητικών έπιστολών σε δραχμές δχι μόνο υπέρ τού καταθέτου άλλα και ύπερ τού δηποιουδήποτε τρίτου.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργειο 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό 'Ελληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13, τών κάθωθι σκαφών:

1. «Α ίτ ζιαν Ντόλ φιν», Φορτηγό ναυπηγούμενο, 35.000 τον. γκρός, πού άντει στήν έταιρια «PELHAM HOLDINGS S.A.»

(κ. Βασ. Γιαννίση).

2. «Α δά μας» μικτό, ναυπηγούμενο, 45.300 τον. γκρός, πού άντει στήν έταιρια «CARLYLE ENTERPRISES S.A.» (κ. Γερ. Λιώκης).

3. «Φιντέλιτο Λ.», δεξαμενόπλοιο 31.321 τον. γκρός, ναυπηγούμενο, πού άντει στήν έταιρια «ELCOMMODORES INC.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό ύπό λιβεριανή σημαία δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Santa Marina» 64.425 τον. d.w., 31.779 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1965 άντι τιμής περί τά 1,5 έκατομ. δολλάρια.

— Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Sun Aster» 102.736 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1975 άντι τιμής πού κυμαίνεται περί τά 7,8 έκατομ. δολλάρια.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό φρηντομ «Ιος» 15.177 τον. d.w. τού 1969 άντι τιμής 1,75 έκατομ. δολλαρίων μέ παράδοση «ώς έστι» στήν Ελλάδα.

— Ελληνες άγόρασαν τό φορτηγό σκάφος «Serra Branca» 15.261 τον. d.w. τού 1974 άντι τιμής πού υπερβαίνει τά 2,7 έκατομ. δολλάρια.

— Σέ Ελληνες κατέληξε τό μπάλκ κάρριερ «Atlantic Pioneer» 20.187 τον. d.w. τού 1975 άντι τιμής 4,3 έκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης Ελληνες άπέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ «Sincere No. 3» 17.246 τον. d.w. τού 1971 άντι τιμής 2,5 έκατομ. δολλαρίων, ύπό χρονοαύλωση γιά περίοδο 12 μηνών.

— Κορέατες άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Νίκος Καζαντζάκης» 25.688 τον. d.w., 20.201 τον. γκρός τού 1962 άντι τιμής περί τά 1,4 έκατομ. δολλάρια.

— Ελληνες φέρονται ώς άγοραστές τού λιβεριανών μπάλκ κάρριερ «Sankosun» 37.898 τον. d.w., 20.714 τον. γκρός τού 1972, έναντι τιμής περί τά 4,1 έκατομ. δολλάρια.

— Σέ δηγνωστή τιμή Ελληνες άγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Hari», 62.634 τον. d.w., 34.501 τον. γκρός, ναυπηγήθεν στή Σουηδία τό 1965.

— Εναντι τιμής 2,7 έκατομ. δολλαρίων άγοράστηκε τό φορτηγό σκάφος «Lloyd Rotterdam» 14.682 τον. d.w. ναυπηγήθεν στή Βραζιλία τό 1974.

— Ελληνες άγόρασαν τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Yeo» 63.818 τον. d.w. 34.794 τον. γκρός, νορβηγικής κατασκευής τού 1964.

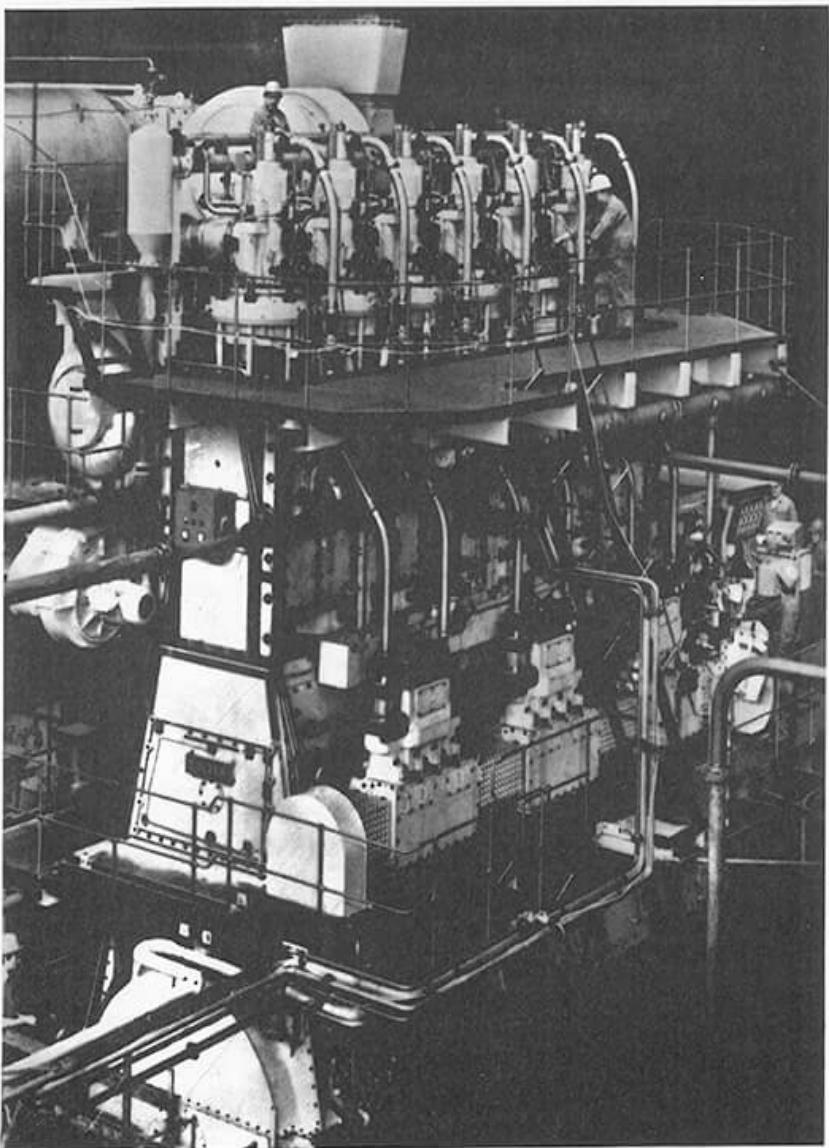
— Ελληνες τής Νέας Υόρκης άγόρασαν τό δανέζικο μπάλκ κάρριερ «Jill Cord» 34.458 τον. d.w., 19.576 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1973, άντι τιμής περί τών 3,4 έκατομ. δολλαρίων.

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

ΤΗΛ.: 4128390/4515253/4170134/4177684/4172281/4172204
ΤΕΛΕΣ: 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 πρώτη έξακολινδρη μηχανή Σούλτζερ της σειράς RTA76, που όλοκλήρωσε μέ επιτυχία δοκμές λειτουργίας με πλήρες φορτίο και θά τοποθετήθη σε κοντεΐνερόπλοιο πού κατευάζεται έπισης στήν «Μιτσουμπίσι».

Αξίζει, νομίζομε, νά άναφερθεί, δι τά 108 μπάλκ κάρριερς πού παρήγγειλε ή «Σάνκο» στήν Ιαπωνία, κατέστη μέχρι σήμερα γνωστό δι τά 57 σκάφη θά έφοδιασθούν μέ έξακολινδρες μηχανές Σούλτζερ, τύπου RTA58.

— "Ελληνες έπισης είναι οι άγοραστές τού δανέζικου μπάλκ κάρριερ «Irena Dan» 72.374 τον. d.w., 39.366 τον. γκρός, ναυπηγήθεν στό Βέλγιο τό 1977, άντι τιμής περί τών 7,75 έκατ δολλαρίων.

— "Εναντι τιμής περί τό 1 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό φορτηγό σκάφος «Ν.Γ. Λιβανός» 16.650 τον. d.w. τού 1967, μέ παράδοση «ώς έστι» Ρόττερνταμ.

Μετονομασίες

— Τό άγορασθεν διπό τήν Βραζιλιανική 'Εταιρία «Empressa De Navegacao Alianca» φορτηγό-ψυγείο «Rafael Lotito» χωρητικότητας 6.394 κ. μέτρων, μετονομάσθηκε «Νήσος Κύθηρα» και ύψωσε σημαία Μάλτας.

Διαλύσεις

— Πακιστανοί διαλυτές άγόρασαν τό παναμαϊκό φορτηγό «Γκούντ Τράβελερ» 7.054 τον. γκρός τού 1958 άντι δολ. 76 άνα τον. έλ. έκτοπισματος.

— Σέ Ισπανούς διαλυτές έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Καπετάν Μάρκος Ν.Α.» 39.169 τον. γκρός τού 1962 άντι τιμής δολ. 46,50 άνα τον. έλ. έκτοπισματος, μέ παράδοση «ώς έστι» Αλγερία.

— Σέ δηγωστους άγοραστές μέ πιθανώτερο προορισμό τήν διάλυση έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Φοίνικας» 221.792 τον. d.w., 103.215 τον. γκρός, τού 1971 μέ παράδοση «ώς έστι» στόν Πειραιά.

— Διαλυτές τής Κίνας άγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ειρήνη Μ.» 64.651 τον. d.w., 31.638 τον. γκρός τού 1963, χωρίς νά γνωσθεί τιμή.

— Σέ διαλυτές τής Φορμόζας έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Πάλμ Β.» 36.972 τον. d.w. 21.489 τον. γκρός τού 1958 άντι τιμής περί τά δολ. 120 άνα τον. έλ. έκτοπισματος.

— 'Επωλήθη γιά διάλυση στήν Κορέα τό δεξαμενόπλοιο «Ιρις», 18.974 τον. d.w., 11.556 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1956 σέ δηγωστη τιμή.

— 'Επωλήθη γιά διάλυση στήν Κίνα τό δεξαμενόπλοιο «Άρτεμις» 36.487 τον. γκρός τού 1967.

— 'Επιστρηση στήν Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Αύρα» 44.467 τον. γκρός τού 1967, χωρίς νά γνωσθεί τιμή άνα τον. έλ. έκτοπισματος.

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 40001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

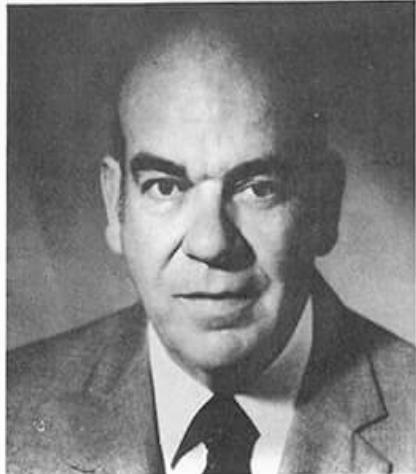
PANDORA CHARTERING
P.O. Box 85302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24084 SA

SOUTH AFRICA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
968, Filion Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1186 SEA GR.

Στόν Αμερικανικό Νηογνώμονα



Ο κ. Γουλιαμ Μπέρκχαρντ άνελαβε από τις 9 Ιουλίου ως ύπευθυνος του Αμερικανικού Νηογνώμονα στην Μεσόγειο μέσω των Πειραιών γιά την Μεσόγειο μέσω της Αμερικανικής Αντικατόπτρησης του Κ. Αμεριτρόνγκ, ο οποίος άναλαμβάνει την διεύθυνση του νέου γραφείου του ABS που μένει στην Σιγκαπούρη θα έξιπτεται την Νοτιοανατολική Ασία.

Ο κ. Μπέρκχαρντ έργαζεται στόν Αμερικανικό Νηογνώμονα από το 1961 και έχει υπηρετήσει σε διάφορες νευραλγικές του θέσεις, ένων κατά την περίοδο 1980-82 διηγήθηκε το γραφείο του ABS στο λιμάνι της Νέας Υόρκης.

Καθέλκυση φορτηγού τής έταιρίας «Τσάκος»

Στά ναυπηγεία TSAKOS INDUSTRIAS NA-VALES του Μοντεβίδεο καθελκύστηκε στις 19 Ιουνίου, το πολλαπλής χρήσεως κοντεύερόπλοιο «RAMPLA JUNIORS».

Τό 8.232 τον. d.w. πλοϊο, κλάσεως LR, φέρει τήν Ελληνική σημαία, έχει ολικό μήκος 126,6 μ., πλάτος 17,96 μ., χωρητικότητα 11.412)10.597 κ.μ. και μεταφορική ίκανότητα 146 TEU SELF SUSTAINED. Έχει μηχανή Σουλτζερ 8 ZL 40)48MSR, 5.850 BHP και άναπτύσσει ταχύτητα 15 κόμβων μέν κατανάλωση 19 τόννους IFO 1500. Είναι έξοπλισμένο με 5 μηχανές τών 22 τόννων έτών οποίων οι δύο άπο κοινού συνδυάζουν άνυψωτική ίκανότητα 40 τόννων.

Τό πλοϊο θά ξεκινήσει τό πρώτο του ταξίδι από την Μπουένος Αρύες μέν φορτίο ζάχαρης που προορίζεται γιά έκφρωση στόν Κόλπο ή Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ.

Η τελετή καθελκύσεως προσέλαβε ιδιαίτερη λαμπρότητα και άπετέλεσε ένα άπο τά πρώτα θέματα γιά τά μέσα μαζικής ένημερώσεως του Μοντεβίδεο. Οι έφημεριδες άφιέρωσαν στό γεγονός πολύτηλα δημοσιεύματα.

Παρέστησαν ύπουροι, άνωταοι άξιωματοχοι, οι πρέσβεις Ελλάδος, Μ. Βρετανίας, Ην. Πολιτειών, Κίνας, Ιαπωνίας κ.ά. Η μπάντα του Π. Ναυτικού της Ούρουγουάνης άνεκρουσε τόν Εθνικό μας υμνο κατά την έ-

παροση τής σημαίας, ένω πανηγυρικό τόνο έδιναν οι έλληνικές έθνικές ένδυμασίες, πού έφεραν σπουδαστές του Ιδρύματος ΤΣΑΚΟΥ (FOUNDATION TSAKOS) της Ούρουγουάνης.

Άναδοχος ήταν ή κ. Ελένη Ζακυνθινού, σύζυγος του Ελληνος πρεσβευτού στό Μπουένος Αρύες.

Έπι τή εύκαιρια τής παρουσίας του στή Νότιο Αφρική ή κ. Π. Τσάκος κληθείς παρέστη σε δύο συγκεντρώσεις πού πραγματοποιήθηκαν πρός τιμήν του στό Μπουένος Αρύες στίς οποίες έλαβαν μέρος τοπικές άρχες και προσωπικότητες άπο τόν χώρο πού ένδιαφέρει τήν ναυτιλία (πλοιοκτήτες, ναυλωτές κ.λ.π.).

Ο κ. Τσάκος ήταν δύο κύριος όμιλητής στίς συγκεντρώσεις αύτές και είχε τήν εύκαιρια νά κάνει γνωστά τά έπιτεύγματα τής Ελληνικής Ναυτιλίας, τίς θέσεις τού έλληνικού έφοπλισμού έπι τών σοβαρότερων θεμάτων πού άπασχολούν τήν διεθνή Ναυτιλία και νά άναπτύξει τά πλεονεκτήματα πού μπορούν νά προκύψουν άπο τήν συνεργασία τών χωρών τής Ν. Αμερικής μέ τήν ναυτική Ελλάδα μέσα στά πλαίσιο τής άρχης τής μή διακρίσεως τών σημαιών. Οι όμιλες τού κ. Τσάκου είχαν βαθιεία άπήχηση στούς ένδιαφερομένους.

Elegance at sea

The widest choice of distinguished

◆ EPIROTIKI CRUISES

MTS OCEANOS 3 & 4 Days THE GREEK ISLES & TURKEY

TSS ATLAS 7 Days EGYPT, ISRAEL, TURKEY

MTS JUPITER 7 Days THE GREEK ISLES & TURKEY

MTS JASON 14 Days MEDITERRANEAN FIESTA

14 Days THE NORWEGIAN FJORDS, HOLLAND, GERMANY, DENMARK, SWEDEN, FINLAND, POLAND U.S.S.R.

14 Days HIGHLIGHTS OF THE ATLANTIC COAST OF MOROCCO, PORTUGAL, SPAIN, FRANCE



EPIROTIKI LINES

HEAD OFFICE: Akti Miaouli 87, Piraeus, Greece - Tel. 452 66 41/9 - Telex: 212 302 EPIR GR

'Η πρόνοια ύπερ τῶν ναυτικῶν

Τό Υπουργείο άνακοίνωσε ότι προωθεῖ σειρά νομοσχεδίων μέτα τά όποια βελτιώνεται ή παρεχομένη κοινωνική πρόνοια πρός τούς ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Συγκεκριμένα, στά μέτρα τού ύπουργειου περιλαμβάνει:

- 'Η προώθηση σχεδίου νόμου γιά τήν έπικουρηκή άσφαλιση τῶν ναυτικῶν. 'Η έπεξεργασία του βρίσκεται στό τελικό στάδιο και σύντομα θά κατατεθεί στή Βουλή γιά ψήφιση. Μέ τό νομοθέτημα αύτό προβλέπεται ή καταβολή πρόσθετου οικονομικού βοηθήματος, στούς συνταξιούχους τού NAT, πού θά είναι ποσοστό έπι τῆς κυρίας συντάξεως.

- Καταρτίζεται σχέδιο νόμου γιά τήν άντιμετώπιση έπι σύγχρονης βάσεως τού συνταξιοδοτικού καθεστώτος τῶν ναυτικῶν στό NAT. Μέ τό νομοθέτημα αύτό έπιδιώκεται ή έναρμόνιση τού συστήματος μέ εκείνο τῶν διλλών φορέων άσφαλισεως, ή έξαλεψη άσκιων πού έγιναν στό παρελθόν και ή ίκανοποίηση αιτημάτων μέσα στά πλαίσια τῶν οικονομικῶν δυνατοτήτων τού NAT. 'Επίσης μέ τό νομοθέτημα αύτό ρυθμίζονται μέ τό ίδιο πνεύμα θέματα τῶν Ταμείων Προνοίας και τακτοποιούνται λειτουργικές άτελειες τῶν όργανων αύτών μέ τήν κατάργηση γραφειοκρατικών διαδικασιών. Τό νομοθέτημα αύτό στοχεύει γενικά στήν έπιλυση αιτημάτων πού θά άνεβάσουν στήν ποιότητα ζωῆς τῶν άσφαλισμένων ναυτικῶν και θά βελτιώσουν τήν έξυπηρέτηση τους.

- 'Αντικατάσταση τῶν οικογενειακῶν βιβλιαρίων τῶν άσφαλισμένων ON μέ άτομικά βιβλιάρια - συνταγολόγια.
- 'Αναμόρφωση τῆς Νομοθεσίας τού ON άναφορικά μέ τήν υγειονομική προστασία τῶν ναυτικῶν και τῶν οικογενειών τους.

- Μελέτη τόσο γιά τήν όργανωση και λειτουργία τού ON, δσο και γιά τόν κανονισμό έσωτερικής ύπηρεσίας.
- Σύσταση νέων έπαρχιακῶν κλιμακίων ON γιά τήν καλύτερη έξυπηρέτηση τῶν άσφαλισμένων (ΓΥΘΕΙΟΥ-ZAKYNΘΟΥ— N. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ).
- 'Η άναδιοργάνωση και ή έκσυγχρονισμός τῶν άσφαλιστικῶν ιδρυμάτων και ή συγχώνευση τους σέ ένιαίο φορέα.

Τό «Γκόλντεν 'Οντισσου» στά δέκα καλύτερα κρουαζιερόπλοια

Μέσα στά δέκα καλύτερα κρουαζιερόπλοια διεθνώς κατατάσσει τό έλληνικό «Γκόλντεν 'Οντισσου» ή παγκοσμίου κύρους WORLD OCEAN AND CRUISE LINER SOCIETY σέ πρόσφατη έκθεσή της πού άφορά τό 1982.

Τό «Γκόλντεν 'Οντισσου» στό σχετικό κατάλογο κατέχει συγκεκριμένα τήν 8η θέση συγκεντρώνοντας γενικό μέσο όρο βαθμολογίας 8.610 πόντους και ή απέχει μόνο 290 πόντους, δηλαδή 3% σέ ποσοστό, άπο τό πρώτο κρουαζιερόπλοιο, τό «Σάγκαφιορντ», πού συγκεντρώνει 8.900 πόντους.

Στόν ίδιο κατάλογο ένα δάλλο έλληνικό κρουαζιερόπλοιο, τό «Ρόαγιαλ 'Οντισσου», πού άνήκει στήν ίδια έταιρια, τήν Ρόαγιαλ Κρούζ Λάιν, βρίσκεται στήν 11η θέση μέ 8.504 πόντους, δηλαδή μόνο 4%-διαφορά άπο τό πρώτο κρουαζιερόπλοιο. Γιά σύγκριση δά σημειωθεί ότι τό «Κουήν 'Ελιζαμπεθ II» — καμάρι τής άγγλικής έπιβατηγού ναυτιλίας κατέχει τήν 36η θέση στό κατάλογο συγκεντρώνοντας 6.733 πόντους.

Έκτός δύμας άπο τήν γενική κατάταξη, ένδιαφέρον παρουσιάζουν οι έπι μέρους βαθμολογίες ύπηρεσιών και δραστηριοτήτων τῶν δύο έλληνικών κρουαζιερόπλοιων, άπο τίς οποίες έξαγεται ή γενικός μέσος όρος (GRAND OVERALL AVERAGE) και οι οποίες σέ πολλούς τομείς κατατάσσουν τά δύο πλοία σέ ύψηλές θέσεις, άναμφιβολα τιμητικές γιά τήν έλληνική έπιβατηγού ναυτιλία.

Έτσι στόν σημαντικό τομέα τῶν δρομολογίων πού βαθμολογείται άπο πλευράς συνεπείας, ποικιλίας και ένδιαφέροντος προσεγγίσεων, τό «Γκόλντεν 'Οντισσου» βρίσκεται στή 2η θέση στήν σχετική κατάταξη, ένω τό «Ρόαγιαλ 'Οντισσου» βρίσκεται στήν 3η θέση.

Στόν τομέα τής ψυχαγωγίας έπι τού πλοίου και στό «ρούμ σέρβις» τό «Ρόαγιαλ 'Οντισσου», κατέχει τήν 4η θέση, ένω στόν τομέα τού προσωπικού τό ίδιο πλοίο κατέχει τήν 5η θέση. Τό «Γκόλντεν 'Οντισσου» κατέχει τήν 7η θέση στόν τομέα τού πληρωμάτος, ένω στόν γενικότερο τομέα τῶν δραστηριοτήτων τά δύο πλοία κατέχουν τήν 3η (τό «Γκόλντεν 'Οντισσου») και 4η θέση (τό «Ρόαγιαλ 'Οντισσου»).

Θά πρέπει νά σημειωθεί ότι ή έκθεση τού διεθνούς αύτού όργανων στηρίζεται σέ ειδικές κάρτες-άναφορές πού συμπλήρωσαν και ήπεστειλαν 956 μέλη του πού πραγματοποίησαν κρουαζιέρες σέ 78 διαφορετικά κρουαζιερόπλοια και οι όποιες έπετρεψαν νά συγκεντρωθεί στατιστικό ύλικο γιά τά 40 σημαντικότερα κρουαζιερόπλοια στόν κόσμο.

'Ο έλεγχος βιβλίων έπιχειρήσεων και ίδιωτων

Ο Διοικητής τής Τραπέζης τής Ελλάδος μέ άποφασή του καθόρισε ότι οι άρμόδιοι γιά τόν έλεγχο τής έφαρμογής τῶν συναλλαγματικών νόμων ύπαλληλοι τής Τράπεζας τής Ελλάδος, πού ύπηρετον στή Διεύθυνση Διεθνών Συναλλαγών και στή Υποκαταστήματά της, έχουν δικαίωμα νά προβάίνουν στόν έλεγχο τῶν βιβλίων και λοιπών στοιχείων όποιωνδήποτε έπιχειρήσεων ώς και φυσικών ή νομικών προσώπων γενικότερα, πρός διαπίστωση τής τηρήσεως τῶν συναλλαγματικών νόμων. Οι τυχόν άρνούμενοι ή δυσχεραίνοντες τόν έλεγχο ύπάκεινται στίς ποινές πού προβλέπονται άπο τούς σχετικούς νόμους.

'Ο περιορισμός τοῦ κόστους

Ο νορβηγικός Νηογγώμονας σέ σεμινάριο πού διοργάνωσε στόν Πειραιά στής 15 Ιουνίου παρουσίασε μία μελέτη μέ τίτλο «Προγραμματισμός και έναρμόνιση έπιθεωρήσεων παροπλισμένων και σέ λειτουργία πλοίων, μέ έπιδραση στό κόστος».

Η μελέτη παρουσιάσθηκε άπο τούς κ.κ. P.C. Bardenfleth-Hansen, περιφερειακό διευθυντή και I. Koumatzή, έπιθεωρητή.

Νέος πρόεδρος τῶν «Μπρίτις Σιπμπίλντερς»

Νέος πρόεδρος τοῦ γκρούπ τῶν «Μπρίτις Σιπμπίλντερς» άναλαμβάνει άπο τόν προσεχή Σεπτέμβριο ό κ. Γκράχαμ Ντέιν, πρόεδρος σήμερα τής Καναδικής έταιρίας «Ντόμ Πετρόλεουμ», σέ άντικατάσταση τού Σέρ Ρόμπερτ «Ατκινσον ό όποιος συνταξιοδοτεῖται μετά τριετή θητεία.

Μέ τήν εύκαιρια άπο τής Σέρ «Ατκινσον παρέθεσε στής 20 Ιουνίου δεξιωση στό Γκόλφ τής Γλυφάδας, στήν όποια παρευρέθησαν γνωστοί πλοιοκτήτες και ναυτιλιακοί παράγοντες τού Πειραιά.

Ο κ. «Ατκινσον έξηρε τούς παραδοσιακούς φιλικούς δεσμούς τῶν Έλλήνων πλοιοκτητών μέ τήν Βρεττανική ναυπηγική βιομηχανία και εύχηθηκε τήν γρήγορη άνακαμψη τής ναυτιλιακής κρίσεως.

Τό έκπαιδευτικό ταξίδι τῶν δοκίμων λιμενικών

Τήν Δευτέρα 4 Ιουλίου άπεπλευσε τό ρόρο «Hellenic Innovator», τό όποιο άνήκει στή AE 'Ατκινσον' Γραμμαί «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», τού θίμου ναυτιλιακών έπιχειρήσεων τού κ. Γρηγόρη Καλλιμανοπούλου, μέ 23 Δοκίμους Σημαιοφόρους Λιμενικού Σώματος και τούς 'Επιτηρητές τους, γιά τό θερινό έκπαιδευτικό πλού, διαρκείας 89 ήμερων.

Τό πλοίο θά καταπλεύση σέ 12 λιμένες τῶν ΗΠΑ, Μεσογείου, 'Ερυθρᾶς θαλάσσης και 'Αραβικού Κόλπου.

Τούς δοκίμους έπιθεώρησε στό πλοϊο ό γενικός γραμματέας τού ύπουργειου Ναυτιλίας κ. Β. Σαραντίτης, συνοδευόμενος άπο

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 BARIES

τόν διοικητή Ναυτικής Έκπαιδεύσεως τοῦ Π.Ν., ύπουλαρχο κ. Σ. Μεταλληγό, τόν διοικητή τῆς Σχολής Ναυτικῶν Δοκίμων ἀρχιπλοιαρχο Χ. Λυμπέρη καὶ τόν ύπαρχηγό τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀρχιπλοιαρχο Α. Βαρελᾶ. Μετά τό πέρας τῆς τελετῆς ὁ ἐκπρόσωπος τῆς 'Εταιρίας κ. I. Ζαφειρόπουλος, παρέθεσε πάνω στὸ πλοῖο δεξίωση πρός τιμὴ τῶν ἀνωτέρω.

'Υπενθυμίζεται, ὅτι ὁ κ. Γρηγ. Καλλιμανόπουλος διαθέτει κάθε χρόνο δωρεάν ἕνα πλοῖο τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» γιά τὴν πραγματοποίηση τοῦ θερινοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοῦ τῶν Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικοῦ Σώματος, ἐπιθυμώντας ἔτοι νόσυμβάλει στὴν πρακτικὴ ἐκπαίδευση τῶν μελλοντικῶν ἀξιωματικῶν Λ.Σ. καὶ τὴ σφυρηλάτηση τῶν δεσμῶν τους μὲ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα.

Τά πλοια Τράνζιτ

'Η 4η Τελωνειακή Διεύθυνση τοῦ ὑπουργείου Οικονομικῶν μέ ἐγκύλιο τῆς γνωρίζει τά ἔξη:

1. Συνέχεια τῆς N. 45/6/9.2.83 διαταγῆς μας, σχετικά μέ τὸ ἐπιτρεπτό κατὰ τὴ διέλευση πλοίων τράνζιτ ἀπό τὴ χώρα μας, τῆς ἀνόδου ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν, συγγενῶν τῶν πληρωμάτων, ἐφόσον πρόκειται γιά ὑγιῆ πλοῖα πού δέν προέρχονται ἀπό μολυσμένες περιοχές καὶ γίνεται ἀπλὴ ιατρική ἐπίσκεψη καὶ χορηγηθεῖ ἀδεια τοῦ ιατροῦ ὑγειονόμου πού παραγματοποίησε τὴν ἐπίσκεψη, σᾶς γνωρίζουμε ὅτι τὰ διαλαμβανόμενα σ' αὐτή ισχύουν καὶ στὶς περιπτώσεις πού γίνονται ἀλλαγές πληρωμάτων στὰ ἐν λόγῳ πλοῖα πού δέν ἐλευθεροκοινωνοῦν.

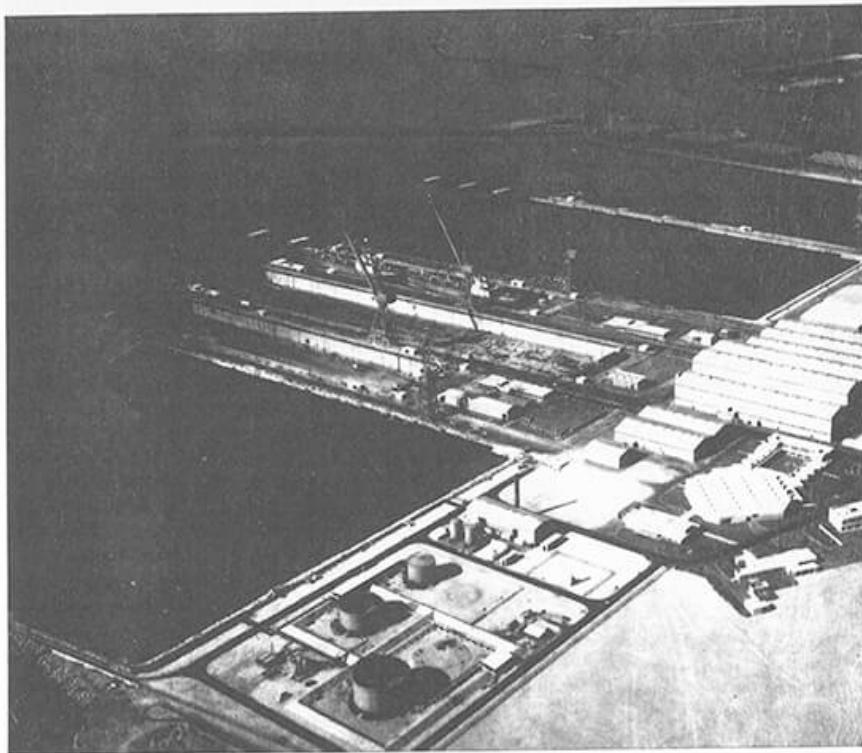
2. Συγκεκριμένα, τὸ ὑπουργείο 'Υγείας καὶ Πρόνοιας, ὑστερα ἀπό σχετικό ἐρώτημα μας, μᾶς γνώρισε ὅτι ἡ ἀλλαγὴ πληρωμάτων (ἀποβίβαση-ἐπιβίβαση) στὰ διερχόμενα πλοῖα τράνζιτ είναι ἐπιτρεπτή, ἐφόσον αὐτά προέρχονται ἀπό μή μολυσμένες περιοχές ἀλλά μόνο ὑστερα ἀπό ἀπλὴ ιατρική ἐπίσκεψη τοῦ ὑγειονόμου ιατροῦ.

3. Ἐξυπακούεται ὅτι στὰ διερχόμενα πλοῖα τράνζιτ πού προέρχονται ἀπό μολυσμένες περιοχές, ἡ ἀνοδος ἐπ' αὐτῶν συγγενῶν τῶν πληρωμάτων ἡ ἡ ἀλλαγὴ πληρωμάτων δέν είναι ἐπιτρεπτή ἡν δέν διενεργηθεῖ ἐλευθεροκοινωνία, σύμφωνα μὲ τὴ νομοθεσία πού ισχύει καὶ τὶς διατάξεις τοῦ Διευθούς 'Υγειονομικοῦ Κανονισμοῦ.

Στήν «Μίντλαντ Μπάνιο

Γενικός διευθυντής τῆς τραπέζης «Μίντλαντ» στὴν 'Ελλάδα, διορίσθηκε ὁ κ. Λευτέρης Χιλιαδάκης, σὲ ἀντικατάσταση τοῦ κ. Rodolfo Bogum πού μετατέθηκε στὸ Λονδίνο διπού ἀναλαμβάνει καθήκοντα περιφερειακοῦ διεθυντῆ.

Ο κ. Χιλιαδάκης είναι ἀπόφοιτος τοῦ Πανεπιστημίου Γιόρκ τοῦ Τορόντο στὰ Οικονομικά καὶ ἔχει πολυετή πείρα στὸν διεθνή καὶ ἐλληνικό τραπεζικό χώρῳ.



Γενική ἀποψη τῆς ἐπισκευαστικῆς μονάδας «Ντουμπάι Ντραϊντόκ» πού ἐγκαινίασε πρό δίλγων ἐβδομάδων τὴν λειτουργία τῆς μὲ τὸν δεξαμενοπλοίον «Κάπταιν Τζών Γ. Π. Λιβανός» 259.657 τον. d.w. Τὴν ἐπισκευαστική μονάδα ἀντιπροσωπεύει στὴν 'Ελλάδα ἡ ἔταιρια S.S.R.S., τηλ.: 413 3902. Τέλεξ: 21 2282.



Ἀπό τὴν ἐτήσια σύσκεψη τῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ 'Αμερικαν Μπυρώ ὁφ Σίππινγκ, ἡ ὁποία ἐλαβε χώρα στὸν Πειραιᾶ στὶς 30 Ιουνίου.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

Στήν Ναυτιλιακή Λέσχη

Πραγματοποιήθηκε με μεγάλη έπιτυχία στις 7 Ιουλίου, ή τέταρτη συνεστίαση τής χρονιάς στήν Ναυτιλιακή Λέσχη, με διμιλητή τόν κ. Γεώργιο Π. Λιβανό με θέμα «Ναυτιλία, Περιβάλλον και Θάλασσα».

Τήν πολύ ένδιαφέρουσα θμίλια τού κ. Λιβανού παρακολούθησαν πολλά μέλη τής ναυτιλιακής μας οικογένειας καθώς και έκπρόσωποι Τραπεζών, Ασφαλιστικών Οργανισμών και Νηγωνώμαν, τούς όποιους ό διμιλητής εύχαριστης ιδιαίτερα για τό έκδηλο ένδιαφέρον τους και τήν έμπρακτη βοήθειά τους στήν προσπάθεια πού καταβάλλει ή Έλληνική Ένωση Προστασίας τού Θαλάσσιου Περιβάλλοντος γιά τήν μείωση τής ρύπανσης άπό τά έλληνικά πλοϊα.

Τήν θμίλια τού κ. Λιβανού, προλόγισε ό άντιπροδρός τής Λέσχης κ. Μαρούλης και τήν παρακολούθησαν μεταξύ δλλων, ό άντιπροδρός τής ΕΕΕ κ. Στ. Νταΐφας, ό γεν. γραμματεύς τής ΠΝΟ κ. Ζενζεφύλλης, ό άρχηγός τού ΛΣ κ. Προκόπης, οι διευθυντές τής Τραπέζης CITIBANK, ή όποια ήδη συμβάλλει στή διάδοση τών σκοπών τής HELMEPA, δ.κ. Γεώργ. Τσαβλίρης πού δημοσίευσε ότι η έργα στην Καραϊσκάκη έχει ήδη έπιδειξει ένδιαφέρον για μεγάλα άντιρρυπαντικά συγκροτήματα και πολλοί δλλοι.

Η έκατονταετηρίδα τής ASEA

Έκατό χρόνια συμπληρώνονται φέτος άπο τήν ίδρυση τού Σουηδικού συγκροτήματος βιομηχανιών ήλεκτρολογικού έξοπλισμού ASEA.

Στήν πόλη Βεστερώς τής Σουηδίας όπου είναι και ή έδρα τής έταιρίας, έγκαινιάστηκε με ιδιαίτερη έπισημότητα ειδική έκθεση σε έκταση 2.900 τετρ. μέτρ. πού παρουσιάζει τήν ASEA τού '80 καθώς και τήν ιστορική έξελιξη τής έταιρίας μέσα από τεχνολογικά έπιευγματα τής πρώτης αύτής έκατονταετηρίδας.

Ειδικές έκδόσεις, συνέδρια, με διεθνούς φήμης θμίλητές στόν τομέα τής ήλεκτρολογίας και δλλες έκδηλώσεις συμπληρώνουν τόν έπισημο έορτασμό, πού ή όργανωσή του και μόνο χρειάστηκε περίπου 2 χρόνια προγραμματισμού.

Υπολογίζεται ότι τίς έκδηλώσεις στήν Σουηδία θά τίς παρακολουθήσουν πάνω άπο 100.000 δτομα άπ' όλο τόν κόσμο.

Έκτος δμως άπό τή Σουηδία το γεγονός γιορτάζεται και στίς 65 χώρες τού κόσμου πού λειτουργούν παραρτήματα τής ASEA

Τά ναυτιλιακά πρακτορεία στήν Τουρκία

«Η Ένωση Έλλήνων Εφοπλιστών κοινοποίησε στά μέλη της πίνακα μέ ναυτιλιακά πρακτορεία στήν Τουρκία τά όποια μπορούν νά χρησιμοποιούν γιά τίς ναυτιλιακές τους έργασίες στή γειτονική χώρα. Η ένέργεια είναι άπολύτως άρθη, και ή ένημέρωση αύτή θά άπαλλάξει πολλές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις από προβλήματα τά όποια μπορούν ένδεχομένως νά δημιουργηθούν άπό τήν έπιλογή τού μή έπιβεβλημένου πράκτορος.

Ο πίνακας μέ τά τουρκικά πρακτορεία πού κοινοποίησε στά μέλη τής ή E.E.E. έχει ώς ένης:

UNVANI VE ADRESİ	TELEFON	TELEKS	TEL ADRESİ
1. GERRAHOGULLARI UMUMI	43 21 95	24411 Ab	GERRAHOGULLARI ISTANBUL
NAKLIYAT VAPURCULUK TIC A.S. Koseoglu Apt. 2/3 TAKSIM	44 76 21	24782	
2. DENIZ KONTUARI VAPUR ISLERİ LTD. STI Yuva Sok. Nuhoglu Han Kat 5 KARAKOY	49 01 10	22378	DENIZKON ISTABUL
3. KANAKARIS VE MAHDUMU DENİZİSLERİ LTD. STI Liman Bahce Han - KARAKOY	44 16 08	22636 Cana TR.	KANAKARIS ISTABUL
4. KONTUAR MARITIM VAPUR ACENTELEGI LTD. STI. Yuva Sok. Nuhoglu Han. K. 5	45 41 05	22378 Rmmo O TR.	RAMMOC ISTANBUL
5. SARK EKSPRE VAPUR ACENTESI LTD. STI Rihtim Cad. raci Sok Re Han KARAKOY	43 47 32	22621 Sark TR.	WATSHIP ISTANBUL
6. TELEMAK ALEKSANDRIDIS CAPUR ACENTESI Coskun Sokak Ufuk Apt. CIHANGIR	44 66 58	22615	BROKER ISTABUL
7. YAKINDOGU DENIZ AGENTELICI A.S. Veli Alembar Han K. 7 KARAKOY	49 44 10	22428	SNEAL ISTABUL
8. BATO SHIPPING			
9. MARINER SHIPPING			
10. YEN (THMIL — TAHLİYE φορτοεκφορτώσεις)			
11. ALDO KAMPANER VAPUR AGENTELEGI Karamustafa Pasa Sok. Liman Bahce Han No. 1 KARAKOY	44 16 08	22636 Cana TR.	KANAKARIS ISTANBUL
12. ARABOLIDKO VAURCULUK LTD. STI. Rihtim Cad. Ciraci Sok, Re Han KARAKOY	49 75 00	22977 Arab	ARABOLIDCO ISTANBUL

κού» άλλα και τή στέρεη έλπιδα τών «καραβιών πού άντέχουν».

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΟΥ

Κυκλοφόρησε τό 4 τεύχος τού μηνός Απριλίου 1983 τής Ε.Ν.Δ. με ένδιαφέρουσα μελέτη τού δικηγόρου κ. Θ. Μιχαηλίδη γιά τό «θεσμό τής συντηρητικής κατάσχεσης άδελφου πλοίου στό άγγλικό ναυτικό δίκαιο» και τήν πρόσφατη ναυτιλιακή νομολογία με 13 άποφάσεις άναφερόμενες σε θέματα θαλάσσιας μεταφοράς, ναυτικής έργασίας, άνακαστικής έκτελεσεως, συμπλοιοκτησίας, συγκρούσεως πλοίων, έκποισεως άζητήτων άπό Λιμενικούς άργανισούς κλπ.

ΕΙΝΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΒΥΧΤΑΣ...

ΝΟ ΤΟΛΜΕΙΣΤΕ ΜΕ ΤΗΝ FRAGLINE
ΟΠΟ ΓΛΑΤΑ / ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ ή ΜΕΡΙΝΤΙΣ





Θαλάσσια ἀτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Γ.Γκρός	Έτος Ναυπηγήσα.	Κατηγορίες/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ: ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	Έλληνική	8.826	1975	Κατά τήν φόρτωση ξυλοπολτού στό Τσάρλεστον, στίς 5 Ιουλίου, ύπεστη πυρκαϊά λόγω έκρηξεως φορτωτήρος, από τήν όποια καταστράφηκε μέρος τού φορτίου και τραυματίσθηκαν πέντε άχθοφόροι.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Έλληνική	9.085	1971	Συγκρούσθηκε λόγω κακοκαιρίας στό Río Ιανέζιο στίς 10/6 μέ τό έλληνικό φορτηγό «ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ» και ύπεστη σοβαρές ζημιές.
ΙΩΑΝΝΑ	Έλληνική	10.232	1965	Ρεσίφε γιά Λένινγκραντ, έμφορτο ζαχάρεως συγκρούσθηκε μέ τό σουηδικό ρό-ρό «STIG GORTHON» στή Διώρυγα τού Κιέλου. Τά σκάφη ύπεστησαν σοβαρές ζημιές άλλα συνέχισαν τό ταξίδι τους.
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	Έλληνική	4.772	1969	Υπέστη πυρκαϊά στίς 12 Ιουλίου κάι προσάραξε στό Άμμαν. Σύμφωνα μέ άνεπιβεβαίωτες πληροφορίες έγκατελείθηκε από τό πλήρωμά του.
ΜΑΙΡΗ Κ.	Έλληνική	4.990	1972	Υπέστη βλάβη στήν ήλεκτρογεννήτρια στίς 23 Ιουνίου κατευθυνόμενο πρός Σκίκντα. Άνελήθησαν πρόχειρες έπισκευές στή Θεσσαλονίκη από τό πλήρωμα στίς 25 Ιουνίου.
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	Έλληνική	6.598	1961	Υπέστη πυρκαϊά στίς 4 Ιουλίου στό Πόρτ οφ Σπαίην, ή όποια έτεθη ύπό έλεγχο άφού προκάλεσε τόν τραυματισμό ένός μέλους τού πληρώματος, καθώς και σοβαρές ζημιές στό σκάφος. Στίς 11 Ιουλίου τό σκάφος ύπεστη κλίση και είσορη υδατος 2 μίλια ξεω από τό λιμάνι Αίγινα γιά Πειραιά, ύπεστη σοβαρές ζημιές στήν προπλέ. Αναγκαίες μόνιμες έπισκευές και δεξαμενισμός.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Έλληνική	10.299	1978	Αίγινα γιά Πειραιά, ύπεστη σοβαρές ζημιές στήν προπλέ. Αναγκαίες μόνιμες έπισκευές
ΦΑΕΘΩΝ	Έλληνική	11.502	1971	Κατά τήν έξοδό του από τόν Πειραιά στίς 8 Ιουλίου συγκρούσθηκε μέ τό έπιβατηγό «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» προκαλώντας του ρήγμα στήν πλώρη. Τραυματίσθηκαν δύο από τό πλήρωμα και ένας έπιβάτης τού «ΜΙΑΟΥΛΗΣ».
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	4.464	1964	Σάντος γιά Ρόττερνταμ, ύπεστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο στίς 12 Ιουλίου σε θέση 49 58 Β., 02 10 Δ., ή όποια κατεστάλη από τό πλήρωμα.
Τ Α Ν Κ Ε Ρ Σ :				
ΛΑΚΩΝΙΑΝ	Λιβεριανή	49.339	1967	Υπέστη έκκρηξη λόγω άναφλέξεως άερίων κατά τήν έκφρωση φορτίου στό Μέσορ Σαράς στίς 7 Ιουλίου. Οι ζημιές είναι περιορισμένες και οι έπισκευές άναβληθηκαν έως 31 Ιουλίου.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	Λιβεριανή	45988	1968	Υπέστη διαρροή τού ψυκτικού συστήματος στίς 30 Ιουνίου, στό Λαύριο μέ αποτέλεσμα νά πλημμυρίσει τό μηχανοστάσιο. Ή διαρροή έτεθη ύπό έλεγχο χωρίς νά υπάρξει κίνδυνος μολύνσεως.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	Έλληνική	41946	1966	Άγκυροβολημένο στό Ίντσόν στίς 30/5 συγκρούστηκε μέ τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «ΕΙΚΩΝ». Υπέστη έλαφρές ζημιές και μετακινήθηκε πρός Ούλσαν γιά διάλυση.
Μ Π Α Λ Κ Α Ρ Π Ι Ε Ρ :				
ΖΕΦΥΡΟΣ II	Λιβεριανή	18.838	1977	Άνεφερε βλάβη τών ψυκτικών έγκαταστάσεων, ξεω από τήν Κασσίμα στίς 28/6.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21.3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

Η ναυλαγορά

Πιστό στόν βασικό του προσφορισμό, πού συνίσταται στόν γενικότερο σχολιασμό τής ναυλαγοράς και τών παραπρομένων τάσεων μάλλον, παρά στήν έκθεση τής μεγάλου όριθμού από τίς ναυλώσεις πού πραγματοποιήθηκαν κατά τήν υπό έξέταση χρονική περίοδο, θά περιορισθεί στις βασικές έκεινες παραπρήσεις πού έχαγονται όπό τα πεπραγμένα του δεκαπενθμέρου.

Φυσικά, είναι περιττό νά δώσουμε ξηφαση στήν πτώση τών έπιπεδών ναύλων, ένα φαινόμενο πού άκολυθησε τήν «δνοιαξη» τού Μαρτίου — Μαΐου και πού, με τήν βοήθεια τού θέρους, τών διακοπών και, κυρίως, τής χρόνιας κρίσης τών τελευταίων έτων έξακολουθεί νά ταλανίζει τήν πογκόδαμο ναυτιλία. Μέσα δυμάς στήν γενική κατήφειο δίζει νά σημειώσουμε — δχι άπλως γιά νά δώσουμε ένα τόνο επιπλοίας παρηγοριάς — τούς θήλακες έκεινους μιάς άντιστασης στήν συνεχή καθοδική τάση, φαινόμενο πού δύναται νά προσιωνίζει καλύτερες μέρες πού δασφαλώς θά έλθουν άργα ή γρήγορα.

Τέτοια φαινόμενα βρίσκουν τήν ζκφρασή τους σε μικρές ή μεγαλύτερες διακυμάνσεις κατά περιοχές, πού διαμέρα έχουν τοπική και, έπομενως, περιορισμένη σημασία, μπορούν νά υποτελέσουν τήν άπαρχη μιάς άνακομψής στό μέλλον. Η περιοδική άναζωπύρωση τού ναυλωτικού ένδιαιφέροντος τής Κίνας (σήμερα, κυρίως, όπό το Πλείστ), οι στιγμιαίες — έστω — έλλειψεις σε χωρητικότητα στόν Κόλπο πού προκαλούν πρόσκαιρες άνδοντες τών ναύλων, οι χρόνιες, πλέον σιτοδειξές σε μερικές περιοχές τής γης και, τέλος, η δημιουργία μιάς νέας άντιληψης έκ μέρους τής πλαιοκτήσας μέ την δρηγή τής νά δεχθεί τό πάντα γιά δ, τιδήποτε καί μέ τήν στροφή πρός διάλυση τής παρθίκης πού διαμέρα, μέσα στήν γενική κατήφεια, δεν έμποιούν ίδιαιτηρη έντυπωση, δίζουν προσοχής και μελέτης.

Πολλοί δασφαλώς, έχουν άντιρρησης στό παραπάνω. Ομως, μέσα από τήν άπασιοδοσία πού πολλές φορές είναι ένα «βολικά» αυναίσθημα, μπορεί κανείς νά διακρίνει μιά «μυστική» συνοίνεση, φαινόμενο πού, τουλάχιστον γιά τήν Έλλάδα, πιστοποιείται όπό τό ύψηλό όγοραστικό ένδιαιφέρον, πού γίνεται φανέρο όπο μιά δπλή άνγνωση τού δελτίου όγοραπλασιώσεων. «Αν σ' αύτο προσθέσουμε και τόν δριμότητών τών νέων παραγγελιών πού Έλληνες έφοπλιστές — δχι όπό τούς άλιγτερο πεπειραμένους — πρόσφατα τοποθέτησαν, ή άντιφαση γίνεται φανερή.

Ούδεις, βεβαίως, ισχυρίζεται διτή δηγούμενο πρός BOOM. Μέ δεδομένη τήν σημερινή δυναμικότητα τής πογκόδαμος ναυπηγικής βιομηχανίας κάτι τέτοιο φαίνεται μάλλον όπιθανο. Τίποτε δμως δέν άποκλείει τήν

έπιστροφή σε δμαλές καταστάσεις πού θά φέρουν τήν ιασφροπία στήν καλή έφοπλιστική έπιχειρηση.

Έπανερχόμενοι στήν ναυλαγορά τών 15 τελευταίων ήμερών θά σημειώσουμε τό έπιπεδο τών ναύλων στήν ναυλώσεις — κλειδιά πού υποτελούν τόν σφυγμό τής άγοράς:

Σιτηρά:

- 52.000 τον. όπό Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 15 φίο, Ιουλίου.
- 72.000 τον. όπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7 φίο, Ιουλίου.
- 55.000 τον. όπό Κόλπο γιά Όλλανδία, δολ. 7,50 φίο.

Οι παραπάνω ναύλοι δείχνουν σαφώς μιά πτώση σε σύγκριση με τό πρόσφατο παρελθόν αλλά, συγχρόνως, μία διντίσταση, ίδιως οι πρός Εύρωπη φορτώσεις.

Κάρβουνο:

Καρκετική ή ζήτηση, άδυνατεί νά στηρίξει τήν ναυλαγορά τού προϊόντος πού προορίζεται σε εύκαιριακές άπασχολήσεις.

Οι 60.000 τόννοι όπό Χαττέρας γιά Ιαπωνία στά δολ. 5,40 σαφώς υποδηλώνουν τήν άμηχανία.

Οι ίδιες παραπρήσεις έχουν έφαρμογή και στά μεταλλεύματα, ένω ή ζάχαρη και τά λιπαράματα (γιά Ινδία κά Πακιστάν κυρίως) έπαιζαν κάποιο ρόλο στήν συγκράτηση τής άγοράς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι γενικές παραπρήσεις πού έκτιθενται παραπάνω δχουν, φυσικά, ισχύ και προκειμένου περί χρονοναυλώσεων. Ειδικά δυον άφορά στό τελευταίο δεκαπενθμέρο, δίζει νά παραπρήσουμε τόν σχετικά μικρό άριθμό

τών πραγματοποιηθεισών χρονοναυλώσεων και μιά έκδηλη προτίμηση τών ναυλωτών πρός τής ναυλώσεις ταξιδίου.

Ο μεγάλος διαθενής έξακολουθεί νά παραμένει ή Απω Ανατολή, τόπος όχι τόσο κατάλληλος «γιά νά άναχωρεί τής έξ αύτού», δηπως έλεγαν σκωπτικά οι πρόγονοι μας, άφού μιά τέτοια άναχωρηση γίνεται χωρίς, δυστυχώς, φορτίο στά άμπαρια.

Θά σημειώσουμε:

- 17.000 τον. d.w., όπό Σιγκαπούρη γιά ΗΠΑ Ατλαντικού, δολ. 2.500 ήμερησίων.
- 35.000 τον. d.w., όπό Ιαπωνία γιά Μεσόγειο, δολ. 3.900.
- 29.000 τον. d.w., όπό Κόντινεντ γιά Ινδικό, δολ. 4.250.
- 15.100 τον. d.w., όπό Μεσόγειο γιά Κίνα, δολ. 3.000.
- SD14, όπό Κόλπο γιά Βραζιλία, δολ. 3.200.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ένα δεκαπενθμέρο χαμηλής ζητήσεως χωρητικότητος με έξαιρεση άριθμένες εύκαιριακές καταστάσεις και, άναμφισβήτητο, τό Ήνωμένο Βασίλειο δημού ή ζήτηση ύπηρξε ασχετικά υψηλής. Φορτία 60/70.000 τόννων κινήθηκαν πρός Κόλπο και Καραϊβική κατά κύριο λόγο. Οι ναύλοι διαμορφώθηκαν στά WS 40/42.

Η Καραϊβική φτωχή σε ζήτηση ένω ή άριθμός τών άναυλωτων πλοίων — ίδιως μεγαλυτέρου κάπως μεγέθους — αύξανε σταθερά. Οι 70.000 τόννοι γιά ΗΠΑ (Ατλαντικό ή Κόλπο) πλήρων WS 45 περίποιο. Ο άντιστοιχος ναύλος γιά 35.000 τόννους κυμάνθηκε περί τά WS 95. Έλαχιστη και ή ζήτηση στή Μεσόγειο.

Άριθμός VLCC ναυλώθηκε όπό Περσικό μέ «έμπιστευτικός» δρους. Από τά λίγα πού έγνωσθησαν, οι δυτικές άφιν πλήρωσαν περί τά WS 23 ένω ναύλωση γιά Ν. Κορέα παρέμεινε μυστική ώς πρός τόν ναύλο. Ένδεικτικά, οι 190.000 τόννοι (μερικό φορτίο) γιά Ταιβάν πλήρωσαν WS 27,25.

Παρηγορά τής άγοράς ό μεγάλος άριθμός τών VLCC πού διδηγούνται στά δισλιτήρια ένω — εύτυχως! — ούτε λόγος γίνεται πλέον γιά νέες ναυπηγήσεως τού είδους.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Άμερ. Κόλπο 10.000 τον. γεννήματα Χαϊτί δολ. 12,25 πλέον δολ. 1 τον., γιά έπιπλεον λιμάνι έκφρωσεως. 4.000 τον./1.500 τον. έλευθ. έκφρωση Ιουλίου 5-15.

ΜΠΕΤΤΥ: Άμερ. Κόλπο 11.000 τον. γεννήματα Δομινικανή Δημοκρατία δολ. 13 φίο, 3 ήμερες/1.500 τον. φορτοεκφρώση, Ιουλίου 10-13.

ΜΕΛΟΝΤΥ: Άμερ. Κόλπο 8.000 τον. γεννήματα γιά διό λιμάνι Περού δολ. 20 φίο, 2 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφρώση δμεση.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. οιτηρά Αίγυπτο δολ. 24 φίο, 5 ήμερες/1.500 τον., Ιουλίου 2-7.

ΚΥΘΝΟΣ: Βορειών Ρίβερ Πλέγη με συμπλήρωση Μπουένος Αύρες 25.000 τον. γεννήματα Νότιο Αφρική δολ. 21. 2.000 τον./1.500 τον. έλευθερ. έκφρωση, Ιουλίου 20-30.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ Ιαπωνίας και τάναπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις και εις έτέρους λιμένας "Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν Έλλαδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

ΛΟΥΣΙΟΣ: Μισισοιπή 70.000 τον. γεννήματα Γιούροπος δο. 7 φίο. 12 ήμέρες, Ιουλίου 12-18.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Άμερ. Κόλπο 55.000 τον. γεννήματα Αμβέρσα/Γκέντ/Ρόπτερνταμ δολ. 7.50 φίο 10 ήμέρες, Ιουλίου 8-15.

ΗΒΗ: Άμερικ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 16,40 φίο 5 ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 10-18.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατ. άκτη Μεξικού δολ. 6,75 φίο, όψιδη δυτική άκτη δολ. 16,75 φίο. 5 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 9-12.

ΑΘΗΝΗΚ: Μονοροβίο 80.000 τον. αιδηρομεταλλεύματα Τάραντο, δολ. 3,65 φίο 5 ήμέρες, Ιουλίου 10-15.

ΠΙΣΤΙΣ: Μπρίτης Κολούμπια 20.000 τον. σιτηρά Καράται, δολ. 31,19, Ιουλίου 20-29.

ΦΑΝΥΑΝ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτη Μεξικού, δολ. 6,75 φίο. 5 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουλίου.

ΑΣΛΕ'Υ: Άμερικ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα δυτική άκτη Μεξικού, δολ. 16 φίο 5 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΕΗΒ: Αύστραλια 32.500 τον. σιτηρά Μπαντάρ Άμπας δολ. 18 φίο έάν Δυτ. Αύστραλια, δολ. 20 φίο για λιμένες Νότιος ή άνατολ. Αύστραλιας, 2.000 τον. έκφρτωση, Ιούλιος.

ΒΕΡΑ: Ρουέν 28.000 τον. σιτηρά δύο λιμένες Αδριατικής δολ. 9,25 φίο 5.000 τον./2.500 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουλίου 8.

ΒΗΤΑΓΟΥΕΗΒ: Μπορντώ 15.000 τον. γεννήματα Δυτ. Ιταλία δολ. 10 φίο 4.000 τον./2.500 τον. φορτοεκφόρτωση δμεση.

ΚΑΔΜΟΣ: Λά Παλίς 17.000 τον. σιτηρά Ραβένα δολ. 10 φίο. 5.000 τον./2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιούλιο.

ΣΟΥΝΙΟΝ: Νάντη 16.000 τον. σιτηρά ένα δύο λιμάνια Δυτ. Ιταλίας, δολ. 9 φίο. 5.000 τον./2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιούλιο.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.: Ντακάρ 14.500 τον. λιπόματα Ινδία, δολ. 28, φόρτωση κλήμακος, 1.000 τον. έκευθ. έκφρτωση Ιουλίου 27 - Αύγουστου 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΡΕΥΣ: 22.312 τον. d.w. φορτοίου τού 1974, παρόδοση

Φιλιππίνες μέσα Ιουλίου, ταξίδι με έπαναπαράδοση Αγγλία/Κόντινεντ δολ. 2.550 τήν ήμέρα.

ΧΙΑΝ ΣΑΝ: 14.924 τον. d.w. φρήντου τού 1969, παρόδοση Μοντεβίδεο Ιουλίου 25-Αύγουστου 10, έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 4.100 τήν ήμέρα, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ: 24.442 τον. d.w. τού 1982, παρόδοση στον πιλότο Αμβέρσα/Αμβούργο, Ιουλίου 3-4, ταξίδι μέσω Μεσανατολικού Κόλπου και έπαναπαράδοση Μούσκατ ή Κολομπία δολ. 4.100 τήν ήμέρα, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΖΟΡΟΚΟΣ: 15.079 τον. d.w. τού 1969 παρόδοση περιοχή Χιούντον/Γκλέβεστον Ιουλίου 28-29, έπαναπαράδοση Δυτ. Αφρική δολ. 3.600 τήν ήμέρα.

ΒΙΚΤΩΡΙΑ II: 22.500 τον. d.w. τού 1968, παρόδοση με τήν δι-φέν στον πιλότο Άμερ. Κόλπου, Ιουλίου 5-10, έπαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 4.000 τήν ήμέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 21.385 τον. d.w. τού 1977, παρόδοση στον πιλότο Κολούμπια μίθερ Ιουλίου 24-30, έπαναπαράδοση νότο Ισπανίας δολ. 3.300 τήν ήμέρα πλέον μοιβής δολ. 55.000 για πλούτο ύπο έρμα.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 28.724 τον. d.w. τού 1972, παρόδοση πιλότο Άμβερσας Ιουλίου 11-14, ταξίδι Κόντινεντ/Μεσογείου διαρκείας 70-90 ημερών και έπαναπαράδοση Καράται ή Σιγκαπούρη δολ. 4.250 τήν ήμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΘΕΟΔΑΙΓΜΩΝ: Σαΐντ Κρουά 33.000 τον. άκτη Ατλαντικού WS 100, Ιουλίου 2.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Σαλλόμ Βός 66.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού ΙΙ 42, όψιδη Άμερ. Κόλπο WS 29,5 Ιουλίου 6.

ΝΕΑΗ Π.: Μαύρη Θάλασσα 19.000 τον. καθαρό ΗΒ/Κόντινεντ WS 100, όψιδη Μεσογείου WS 110, Ιουλίου 29.

ΙΩΝΙΑ: Άνατ. άκτη Μεξικού 70.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 30, Ιουλίου 1.

ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ: Άνατ. άκτη Μεξικού 77.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 39, Ιουλίου 4.

ΤΡΕΙ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ: Ράς Σουκχέρ 70.000 μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 67, 5, όψιδη Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 65, Ιουλίου 29.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Άρξον 45.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 90, όψιδη Άμερ. Κόλπο WS 85, Ιουλίου 28.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ: Σαΐν Κρουά 28.500 τον. καθαρό άκτη Ατλαντικού WS 85, Ιουλίου 3.

ΕΠΤΑΝΗΣΣΟΣ: Άνατολ. άκτη Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου Τζαμάικα, WS 72,5, Ιουλίου 3.

ΚΡΗΤΗΣ ΣΤΑΡ: Έρυθρό 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 82,5, Ιουλίου 10.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Μπαχάμας 29.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 110, Ιουλίου 9.

ΜΕΘΩΝΗ: Καραϊβική 48.000 τον. μέρος φορτίου Τζαμάικα, WS 85 δμεση.

ΑΘΗΝΑ: Λιμένες Καραϊβικής 13.000 τον. μέρος φορτίου, δολ. 89.250 την άποκοπή Ιουλίου 7.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Κόντινεντ 27.000 τον. καθαρό άκτη Ατλαντικού, WS 90, Ιουλίου 7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Τζέντα 25.000 τον. καθαρό μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 110, Ιουλίου 13.

ΔΕΛΦΙΝΗ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρό, μέρος φορτίου, Περσία, Ιουλίου 11.

KATINA: Μπιλμπάρ 50.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία WS 87,5 Ιουλίου 8.

ΥΠΑΤΙΑΝΑ: Ές Σιντέρ 75.000 τον. μέρος φορτίου, Γενοβά WS 62,5, Ιουλίου 9.

ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ: Ή.Β. 66.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού/Κόλπου WS 39, Ιουλίου 15.

ΚΡΗΤΗ: Σαλλόμ Βός 65.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 45, όψιδη Άμερ. Κόλπο WS 42,5, Ιουλίου 17.

ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: Γουαντί Φεύρδην 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 82,5, Ιουλίου 15.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Άρξον 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 42,95, όψιδη Μεσογείου WS 47,5, Ιουλίου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΡΥ: Δυτική Αφρική 64.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία, WS 50, Ιουλίου 15.

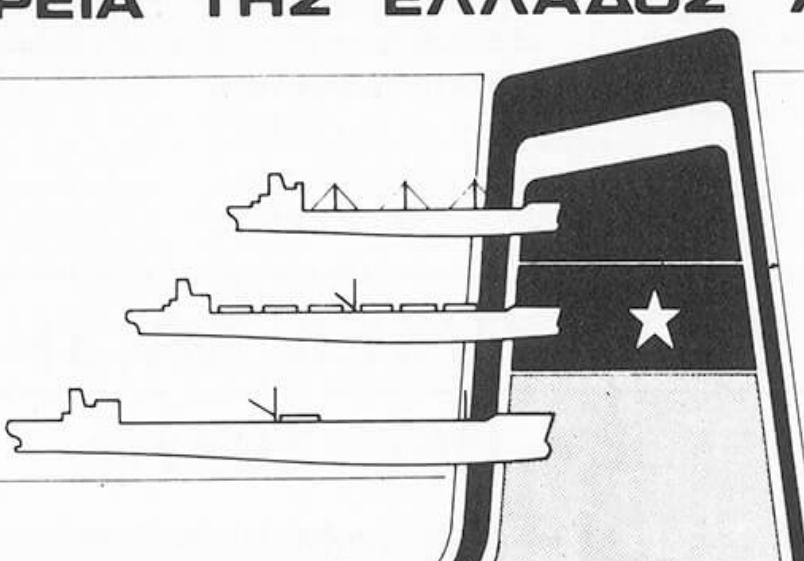
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ: Ινδονησία 146.000 τον. Μπαχάμας, WS 34,5 όψιδη δυτική άκτη ΗΠΑ WS 39,5, όψιδη αποθηκεύσεως 30 ημερών πρός δολ. 10.000 ημερησίως, Ιουλίου 20.

ΦΙΕΝΤΣΙΠ Λ.: Άνατολ. άκτη Μεξικού 165.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 35, Ιουλίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίντα 25.000 τον. καθαρό μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 115, όψιδη Μεσογείου WS 125, όψιδη δυτική Ατλαντικού/Κόλπο WS 95, Ιουλίου 10.

ΠΑΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρό Η.Β/Κόντινεντ, WS 115, Ιουλίου 10.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Μπαχάμες 48.500 τον. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 70, Ιουλίου 10.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



ΟΙ Αγοραπωλησίες

Λαμβανομένων ύπ' όψη: 1) τής καθίζησης τής ναυλαγοράς που δέν παρέχει άπτα σημεία άνακαμψης και 2) τής φυσιολογικής πτώσης τής δραστηριότητας λόγω θέρους και διακοπών, ή αγοραστική δραστηριότητα κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο ύπηρξε δεξιότητα. Χωρίς νά θυμίζει, βέβαια, τίς πυρετώδεις στιγμές τού 'Απριλίου καὶ Μαΐου, μπορεῖ νά χαρακτηρισθεί λογική, ενώ οι τιμές γιά τίς κάπως ξειδολγες μονάδες παρουσιάζουν μικρές μόνο τάσεις κάμψης.

'Εκει πού ή κατάσταση δέν παρουσιάζει «μέλλον» είναι στά μεγάλα δεξαμενόπλοια (VLCC/ULCC), πού έξακολουθούν νά διποτελούν σημαντικό μέρος τού διου άντικειμένου τών τρεχουσών συναλλαγών σε τιμές πού έλαχιστα ή καθόλου άνταποκρίνονται σε κάτι περισσότερο άπο τήν δέξια τού σιδήρου πού περιέχουν. Παρά τήν παρασκηνιακή δραστηριότητα, ούδεμιά νέα πώληση άνακοινώθηκε, έγνωσθη δώμας ή έπιπευξή τής δριστικής συμφωνίας γιά τό T/T "AL RIYADH" (273.500 DWT, τού 1973). 'Εν τώ μεταξύ, με μεγαλο ένδιαφέρον διατίλιακός κόδων περιμένει τήν έκβαση τής προσπάθειας γιά πώληση τού ULCC "Pierre Guillaumat" (555.000 DWT τού 1977) πού βγήκε στήν άγορά μόλις προχθές. Πολλοί διερωτώνται, τί παραπάνω άπο τούς 75.000 τόννους scrap πού έχει θά «πιάσει»...

"Άλλα δεξαμενόπλοια πού πωλήθηκαν τίς τελευταίες μέρες:

— M/T MARWUINA (86.700 TDW, τού 1967 στήν Ισπανία με IGS/SBT/COILS, Sulzer 20700 BHP) δολ. 1.200.000 σε "Έλληνες αγοραστές".

— M/T FRUCTIDOR (75.850 TDW τού 1968) δολ. 2.100.000 σε "Έλληνες αγοραστές έπισης".

Στήν κατηγορία τών πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων, ένδιαφέρουσα ή πώληση τών άδειφών πλοίων MT "OT PHOSPHORUS" και "OT-SULPHUR" (περίπου 8.800 TDW, τού 1981 στή Σουηδία, με πρώτης τάξεως προδιαγραφές). Τιμή σε

σουηδικές κορώνες άντιστοιχουσα πρός δολ. 9.000.000 έκαστον.

Στά μπάλκ κάρριερς, ή SANKO έκανε τήν έμφανισή της με τήν διάθεση τού M/V "SANKOSUN" (37.900 TDW, τού 1972, με ικανότητα μεταφοράς 2.100 αύτοκινήτων) στά δολ. 4.200.000 μέ αγοραστές τούς αύτούς "Έλληνες αγοραστές τών "SANKO-MOON" και "SANKOSTAR" πρό έξαμηνου.

"Άλλες πωλήσεις - τελικές ή ύπο αίρεση:

— MV "GOLDEN PRINCE" (26.540 TDW, τού 1974, IHI Sulzer 11550 BHP, 4 γερανοί τών 22 τόνων), τιμή περίπου δολ. 5.000.000.

— MV "ASIA PROSPERITY" (26.182 TDW, τού 1974, 6 φορτωτήρες τών 15 τόνων), δολ. 5.000.000.

— MV "ANNALOCK" (26.920 TDW, τού 1974) δολ. 6.000.000 σε "Έλληνες".

— M/V "ZIEMIA LUBUSKA" (24.160 TDW, τού 1966 στήν Ιταλία, Πολωνική σημαία και νηογνώμων, FIAT 11200 BHP, δινευ φορτωτήρων), τιμή δολ. 1.100.000 σε "Έλληνες αγοραστές".

Στά πλοία γενικού φορτίου λίγες οι τελικές πωλήσεις, μικρού μεγέθους πλοία. Αναφέρομε χαρακτηριστικά:

— MS "SILVER JOY" (11.300 TDW, τού 1967) δολ. 530.000.

— MS "RIVER NIGER" (10.800 TDW, τού 1968), δολ. 500.000.

με παράδοση «ώς έστι» στό Τίλμπουρι.

"Άριθμός μικροτέρων πλοίων (2.500 — 7.000 TDW) τελούσε ύπο διαπραγμάτευση διαν γράφονταν αύτές οι γραμμές. Ής τελικά πωληθέν, φέρεται τό MV "TANDOC" (7.430 TDW, τού 1969, με γερανούς 8-16 τόνων και 245 κοντείνερς) στά δολ. 1.700.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

"Ένας έντυπωσιακά μεγάλος δύκος και άριθμός πλοίων άγοράστηκε άπο τήν Ταιβάν τά τελευταία είκοσιετέρα. Μεταξύ τους, έπιπτο τουλάχιστον είναι τά VLCC πού περιήλθαν σε γνώση μας. Οι τιμές τους γιά παράδοση Ταιβάν κυμάνθηκαν άπο δολ. 123,50 - 126,50 άντα τόννον βάρους. Ή ισχυρή άνοδική τάση τιμών τείνει δώμας νά άνακοπεί άπο μία πολιτική άναμονής πού φαίνεται δτι θά πρήσει τό CARTEL (CDVTC) τίς προσεχείς ημέρες.

Στήν ίδια άγορά, οι τιμές τών μέσου μεγέθους πλοίων έχορο φορτίου βρίσκονταν στό έπιπεδο τών δολ. 95-96.

'Εν τώ μεταξύ, ή Κορέα και ή νεοεισελθούσα στό παιχνίδι Κίνα, διαμορφώνουν συνθήκες άνταγωνισμού στήν "Απω Άνατολή". Η έκβαση τών όποιων άναμενεται με πολύ ένδιαφέρον άπο τών παραπρητές τής άγοράς και τών έφοπλιστικό κόσμο. Πρώτη έκδήλωση τού άνταγωνισμού, ή προθυμία πού οι δύο χώρες δέχονται δεξαμενόπλοια χωρίς GASFREE, πράγμα πού φέρνει τήν Ταιβάν σε δυσχερή θέση.

Γενικά, άναμενεται δτι πολλά πράγματα θά άλλάξουν στήν άγορά διαλύσεων τής "Απω Άνατολής μέσα στούς λίγους προσεχείς μήνες.

'Εν δήμει τής λήξης τής περιόδου τών μουσώνων, τό Πακιστάν έτοιμάζεται γιά μιά νέα είσοδο στήν άγορά και δλα δείχνουν δτι — παρά τήν πρόσφατη αύξηση τών εισαγωγικών δασμών — οι τιμές σε πρώτη φάση θά είναι ίσες με έκεινες τού Μαΐου. Σχετικά περιορισμένη ή δραστηριότητα τής Ινδίας, κράτηση τίς τιμές στήν περιοχή στό έπιπεδο δολ. 75/80.

Παρά τήν προσπάθεια γιά άνακαμψη, νεκρή ή άγορά στήν Εύρωπη μηδε τής Ισπανίας έξαιρουμένης.

BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. HELLAS LTD.

Θυγατρική τής εν Λονδίνω: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Δημ. Γούναρη 21-23, Πειραιεύς
Τηλ.: 4129.305/6/7
Telex: 212852 - 212853

ΥΠΟΚ/ΜΑ: Κουντουριώτου 19, Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 031/524.020/1
Telex: 0412184

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΠΕΤΡΕΛΑΙΕΥΣΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ ΤΩΝ: a) NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA (SHIP OWNERS)
b) BULFRACHT, SOFIA (SHIPBROKERS & CHARTERING AGENTS)

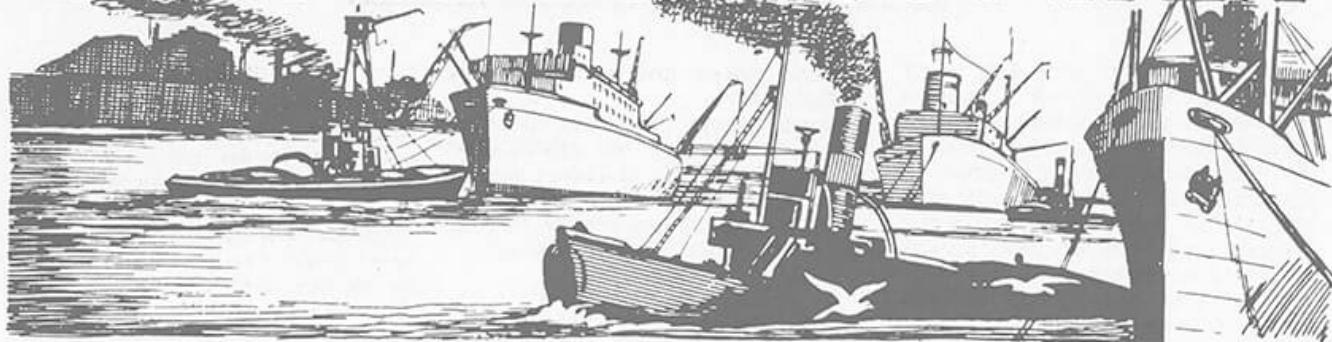
Τακτικαί άναχωρήσεις διά φορτηγών γραμμής και TRAMPS πρός και άπό λιμένας:

Μεσογείου	— "Απω Άνατολής
Μαύρης Θαλάσσης	— 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης
'Ηπειρωτικής Εύρωπης	— 'Αγγλίας

'Υποπράκτορες εις διάλογος τούς 'Ελληνικούς λιμένας.

ASSOCIATED COMPANIES: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., HAMBURG
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD., ANTWERP
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., SINGAPORE

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER D.N. COTTAKIS

Issue No. 1154/914

July 15th,

The Law will be implemented with reason

We are pleased to note that the ministry has understood that a golden mean must be found when implementing the new law which has been drafted to increase the competitiveness of the Greek fleet and to reduce unemployment of our seamen.

At his most recent meeting with representatives of the press, Mr. Katsifaras has taken a positive step towards reinstating the necessary climate of goodwill between the Ministry, owners and seamen by confirming that the State will study very carefully every aspect of the law in an effort to ensure that it shall be used only as a tool for the benefit of shipping and the people who serve it.

The shipowners have showed restraint, both before and after the enactment in parliament of the bill containing the measures, proving their strong belief that a climate of mutual understanding must prevail among all those involved in shipping.

involved in shipping.

It is now up to the ministry to prove to all concerned that the basic and only aim of the new law is to safeguard the competitiveness of our fleet and the employment of our seamen

AN EXPERT OPINION

We strongly believe that the ministry of Merchant Marine must closely examine recent opinions published on the impact of the Bill for the competitiveness of the Greek fleet, which has been recently voted by parliament.

One such expert opinion was recently published in the daily paper "Express", coming from Mr. George Dracopoulos a well known and respected member of our Greek shipowning community.

Mr. Dracopoulos, asked to express his personal opinion on the fate of Greek shipping under the blue and white flag

after the application of the new law, commented that the most important factor, the climate of understanding between the Ministry, the Shipowners and the Unions has been seriously eroded, a development that in itself can cause more harm to the Greek flag than any law or ministerial decision.

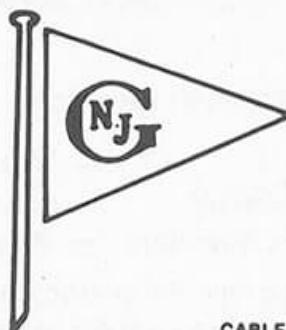
Furthermore, we fully share Mr. Dracopoulos view that the criticism expressed is justifiable since with one law the present government tried to solve two different issues, the competitiveness of the fleet and unemployment.

Hence, it is essential that all involved in our shipping industry, state officials shipowners and Union leaders re-establish between them the vital mutual trust and close cooperation which are the two most essential elements for the future of Greek shipping.

AGREEMENT ON WAGE INCREASES

Last Wednesday an agreement has been reached between the Panhellenic Seamen's Union and the Shipowners Union by which as from January 1st, wa-

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ges for officers are increased by 15% and for all lower crew by 17%.

It is to be noted that for the first time the period of the collective agreement coincides with one annual period and in our opinion the increases gained must be considered a success for the PNO leaders since, in case an agreement was not reached, the proposed increases of the ministry of Mercantile Marine that would be effected were by about 2-3% less than those now prevailing.

ONLY ON 24 VESSELS

According to detailed information only 24 of our ocean going vessels have been disturbed by minor strike incidents within the fifteen day period, between 15-30 June, during which the Engineers and Seamen Unions had asked for a 24 hour strike.

Once again the majority of our Engineers and Seamen proved that they are fully aware of the wrong tactics followed by their union leaders, which instead of promoting the various issues that must be dealt by negotiations, choose to create problems in the daily operation of ships, disturbing the climate of understanding and close cooperation that has been the basis of the growth of Greek shipping.

THE VISIT TO RUSSIA

The recent visit to Moscow of the Greek Delegation, headed by Mr. Katsifaras, can be summed up as a positive step towards a closer cooperation between the two countries in the fields of shipping, shipbuilding and shiprepairing.

A Russian delegation is expected to shortly visit Athens to discuss various shiprepairing projects, while it is worth noting that the Soviets appraised the standard of workmanship experienced on the five product carriers that have been built by "Hellenic Shipyards" at Skaramanga.

Mr. Katsifaras also asked for a closer cooperation and additional employment of greek vessels for the transportation of Russian imports and it was revealed that during the last three years the Soviet Union has paid an amount of 450 million rubles for the transportation of cargoes on greek-owned vessels.

YOUR DEATH IS MY LIFE

Many coastal cities are protesting against the danger to find themselves full of laid up ships, polluting their sea area and beaches.

In spite of this, we read in the foreign press that they are many harbour orga-

nisations ready to profit from the recession of the freight market, specially in tankers, which forces shipowners to lay up their ships. This is particularly the case with some British authorities which operate the ports and harbours of Great Britain. They estimate, for example, that the vessels laid up in Falmouth, will bring in about 40-50 thousand pounds, an amount considerably improving the financial resources of the local port organisations. Also a Greek freighter, temporally laid up in river Dart, in South Devon, brings in one thousand pounds a day, a lot more than all the local recreation vessels, of the area.

There is an old saying "your death is my life" which is confirmed daily in nature as well as in all economical activities. Maritime activities are not excluded. Of course, laying up is not always death. It's rather temporary sleep.

But as great Homer says in Iliad "Death and sleep are twin brothers".

THE MARINE ACADEMIES

The abolishment of uniforms and boarding education in the Public Merchant Marine Academies, are structural changes, the good results of which we seriously doubt. That is for two reasons:

Firstly because they abolish the peculiarity of marine education which is an almost universal phenomenon and is based on the peculiarity of marine labor.

Secondly, because with their structure and organisation the Marine Academies had given high and general accepted educational results, which we can still see in the level of educational and professional skills of their graduates.

ΤΡΕΙΣ ΥΕΝΙΕΣ ΣΤΗ ΒΑΥΤΙΛΙΑ



"ΑΙΓΑΙΣ"

NAYTIKH ETAIPIA Π.Ε

Αργυρουπόλεως 2α Καλλιθέα
Τηλ: 958.5061-75 (15 γραμμές)
Telex: 219113-8

It seems indisputable that the gradual adaption to the contemporary needs is necessary. But there is a long way from one extreme to the other. Especially since — we have reasons to believe — the large majority of merchant marine cadets are against those changes of uniform and boarding.

THE RIGHT DECISION

A Greek shipowner established abroad asked us, a couple of days ago, which flag he should choose for his newly bought vessel.

We immediately suggested to him that he should register his vessel under greek flag, because in our opinion the negative aspects of the recent bill for newly register vessels will become apparent only after 9 to 10 months and only in case the present depressed state of the shipping market continues unchanged.

In addition, another important factor to be examined in making the right decision, is the fact that our flag is the only one that does not require any fees to be paid for the registration, an advantage under today's shranked revenues from shipping.

A COMMON POLISY REQUIRED

The greek shipping community watched with dismay the case of the tanker "Doris" 138.930 ton. d.w., which has been strike bound at the Lisnave shipyard in Portugal since the end of May.

The vessel entered the shipyard for a drydocking on May 31 on the understanding she would sail by June 9, but two days later shipyard workers started a strike which prohibited the vessel leaving the yard although she was fully seaworthy.

The owners of the vessel gained an injunction by the local court to free the vessel, but this has not been possible ev-

en though diplomatic pressure has been exerted by the Greek Ministry of Foreign Affairs.

The case of "Doris" reminds us of a similar one which happened last year in Piraeus with considerable damages for her owners, and we believe it is time for establishing a common policy within countries belonging to the EEC, on the same basis as in Australia, where any industrial dispute cannot interfere with the progress of repairs on any vessel, provided said repairs have commenced prior to the declaration of the strike.

With the proposed measure, none of the workers rights are violated, while on the same time European shipowners will be protected against similar strike incidents that can lead easily to a financial collapse.

SANKO BONANZA FOR THE RTA

The massive fleet renewal programme of Sanko Steamship reflects the positive market response to the introduction of the new RTA Superlongstroke engine series. Of the 108 handy-sized bulk carriers ordered or committed at 15 Japanese yards by end June, Sulzer's contribution amounts to 57 six-cylinder RTA58 engines from Mitsubishi, IHI, Hitachi and Sumitomo.

The complete RTA engine series is now available, with five of the six cylinder bore sizes being on test by January 1984. At mid-June, the total RTA order book amounted to 260 engines, equivalent to 2.9 million bhp, of which 198 are confirmed orders, and 62 are firm commitments.

At the same time, the first RTA76 engine, a six cylinder model, successfully began test-bed trials at Mitsubishi's Kobe engine works on June 29th. This is the second cylinder size in the new RTA Superlongstroke engine series to begin testing. Serial production of RTA58 engines is now firmly underway, the first example being started last December, wi-

th more than six engines so far already tested.

THE NEWBUILDINGS SCENE

Liquidation proceedings involving the Eurocanadian Group probably means that an OBO of 150,000 t.d.w., which is now ready for delivery from Hyundai, and the third of three container/bulk carriers contracted at the "3 Mai" yard in Yugoslavia, will be left with the shipyards, and they may become available for resale.

Another situation where a shipyard is looking for an alternative buyer involves British Shipbuilders, who are inviting tenders for a lakes type bulk carrier of 31,000 t.d.w., which was originally contracted by the Carrion Group, and is scheduled for delivery in the first quarter of 1984.

In the meantime new ordering continues, but on a much reduced scale. The C.Y. Tung Group is understood to have signed a third Aframax type tanker with Kawasaki after the two which were recently reported. Most yards are working on a variety of tanker enquiries, principally in the size range between 30/100,000 t.d.w. Ordering of bulk carriers is definitely tailing off, and the final tally of orders for account of Sanko is put at 108 vessels.

TANKER SAFETY

In our Greek section, under technical matters, we analyse the basic three elements that lead to the formation of pyrophoric iron sulphide, which is a recognised source of ignition in the petroleum industry.

Against this and following research work undertaken by three major oil companies, the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) and the International Chamber of Shipping (ICS) recommend the following precautions for

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

crude oil tankers fitted with inert gas systems.

— Diligent maintenance of inert gas plans.

— Spares should be kept on hand for critical parts which cannot be obtained quickly or which can fail abruptly, such as the blowers.

— In the event of inert gas plant failure prior to or during cargo or ballast discharge, discharge should not commence or continue until the inert gas plant operation is restored, or an alternative source of inert gas is provided.

DIESEL TO DIESEL RE-ENGINEERING IN JAPAN

The major improvement in fuel economy realized in recent tests of the new RTA superlongstroke engine series, has inspired Nippon Yusen Kaisha (NYK) to initiate the first major diesel-to-diesel conversion of modern times.

The twin 12-cylinder Sulzer RND 90 engines in the 1972-built 1826 TEU cellular container ships "Kurobe Maru" and "Kiso Maru" are to be replaced by single Sulzer 8RTA76 engines, which at a reduced service speed will offer a reduction of approximately 20% in brake specific fuel consumption.

According to recent announcements, the conversion will be effected within 1984 by Mitsubishi and IHI.

GREEK YARDS JOIN HELMEPA

Following a personal appeal from HELMEPA's Board Chairman George P.

Livanos, Greece's five major shipyards applied for associate membership. HELMEPA will work with them to reduce opportunities for shipgenerated pollution in Greek waters. Nafsi, Elefsis Shipyard, Hellenic Shipyards in Skaramanga, Halikis and Neorion Shipyard in Syros have also all agreed to display prominently HELMEPA's posters against littering, and some have offered used oil drums to be used as rubbish bins on nearby beaches.

It is also worth noting that HELMEPA's foreign associate members have printed a sticker for distribution to all HELMEPA members and their employees. The sticker is suitable for car and boat windshields and should hit the beach at the same time as the summer bathers loaded with plastic bags and rubbish.

NEW MANAGER FOR ABS IN PIRAEUS

Mr. William Burkhardt, Assistant Chief Surveyor, Operations Division, of the American Bureau of Shipping, has been appointed Principal Surveyor of the Mediterranean Area with headquarters in Piraeus. Mr. Burkhardt will replace Henry M. Armstrong who will be taking on a new assignment in Singapore as Principal Surveyor for the newly created Southeast Asia Area office of ABS.

In his new position, which became effective on July 9, Mr. Burkhardt will be responsible for the operation and activities of all ABS offices in Greece, Italy, Turkey, Bulgaria, Hungary, Israel, Libya, Malta, Romania, Yugoslavia, and the southern part of Switzerland.

Mr. Burkhardt, a native of New Jersey,

50 YEARS AGO

— The main issue of the greek merchant marine, that is the renewal of the old ships is shown on a statistical table of 30/9/1932 according to which 194 ships 765.074 grt. (percentage 67,6% of the total) are more than 20 year old. The trend for renewal is shown by the table of 1 July 1933, according to which the percentage of old ships decreased to 59,5%.

— Four coastal ships, "Ierax", "Atromitos", "Mycali Toyias" and "Roumeli" were sold by the Hellenic Coast Lines to Italian buyers for scrap.

— The representatives of the officers and crews unions decided to call for an extra Panhellenic seamen congress for the 15th of July to examine the unification and reorganisation of marine syndicalism and their claims for increased wages.

— The British vessel "Woodfiled" was bought through the London office of Mr. S.G. Embiricos for 8.350 pounds on behalf of Mr. Malamos of Hamburg. The ship is 4.300 grt, 2.681 net and 8.170 dwt.

— The "Perseus" was fixed from Bahia Blanca with 7.000 tons for Antwerpen 13/6, if Rotterdam 13/9, Aug. 14-25.

(Naftika Chronika, No 62/15.7.1933)

joined ABS in 1961 as a Surveyor in the Baltimore district while before joining ABS, Mr. Burkhardt sailed as a Marine Engineer for eleven years with the Mill-

slavenburg & huyser bv

We are in ROTTERDAM Liner Agents for:

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

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

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

tary Sea Transportation Service, and other shipping companies. He is member of the American Welding Society, the

Society of Naval Architects and Marine Engineers, and the Marine Port Engineers of New York.

NEW ROLES FOR IDLE ULCC'S

Large oil tankers can be successfully employed as temporary port facilities or used for floating storage of crude oil on offshore fields in deep water.

According to two different concepts development by Oil Companies the problem of what to do with redundant tankers could be tackled.

"Consultancy and Technical Services, part of Shell Tankers, believe that large crude carriers can be used as temporary facilities, an idea that sparked off by the need for improved cargo handling facilities at Port Stanley in the Falkland Islands.

Called the Flexible instant response shipping terminal (First), the concept involves converting a 315,000 tonnes deadweight tanker into a floating terminal capable of handling a variety of cargoes. The terminal is designed to be operational within five months of the start of the project and, once established, would be capable of remaining operational for a minimum of three years with a minimum of maintenance.

The arrangement calls for the tanker

to have the forward centre line tanks modified to handle general cargo. Approximately 50,000 cubic metres of space would be available and decking and bulkheads would be installed as required to divide the space up. An access hatch would be provided in the deck above No 1 tank and the space below designated the distribution centre with roll-on, roll-off access from ships alongside and to the shore.

The ro-ro access from ships would be via a pontoon moored alongside. A 5 m wide ramp would give access to the ship, with internal ramps linking the storage areas. Cargo would be transferred ashore through an access door cut in the bow and thence by means of a floating roadway.

Two 25-ton capacity cranes on deck, mounted on tracks would handle containers and general cargo in the fore part of the ship. Container stowage areas would be provided on the deck with an unstuffing area forward.

While the terminal is primarily designed for general cargo, fuel and dry car-

goes can also be handled using the remaining cargo tanks in the after end of the ship. Cranes and handling facilities to match the cargoes would be installed.

On the other hand Norway's Aker Engineering concluded a study for Getty Oil which involves permanently mooring a tanker to a double-articulated single point loading column linked by flowlines to the offshore production platform, thus using the large crude carrier for floating storage of crude oil in the North Sea.

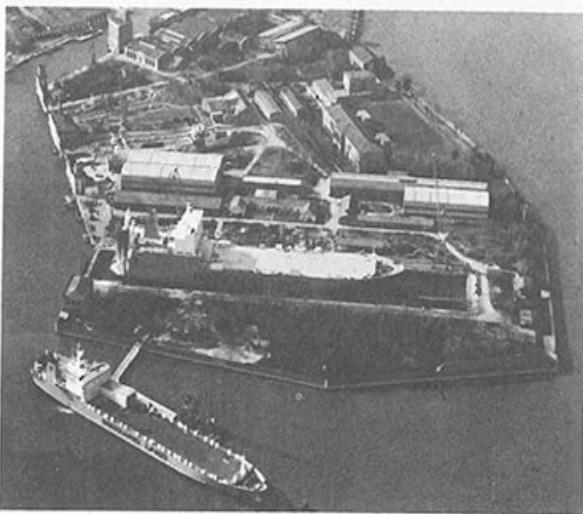
During the last month, the world's largest tanker the "Seawise Giant", 564,783 ton. d.w., once described as a "white elephant" started a new role as a floating oil terminal.

After being idle for more than a year, the vessel has been chartered by Pemex and stationed off Galveston where she is acting as dropping-off point for smaller tankers from Mexico, with larger vessels later collecting the oil for the larger United States ports.

Finally, earlier this year another ultra large crude carrier, the "Burman Enterprise" 457,927 ton. d.w. was booked by Pertamina at 42,5 cents per ton/month for storage, a short but guaranteed employment in today's critical market.

CNOMV

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



MAIN FACILITIES

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

CNOMV, Old in age new in ideas...

Representatives



irmania trading and shipping inc.

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



FINCANTIERI



★ 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.

18

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

TEL: 394.5612
394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059
E. Andresen 86.7115

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

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 ἀναγνῶστες.

Ἡ εἰδική προσφορά περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεία τοῦ Πειραιῶς τῶν 'Εταιριῶν στά πλοϊα τῶν όποιων ὑπηρετεῖτε δραχμές 1.200 (ἐναντι δρχ. 2.500 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ όποιοδήποτε σημείο τῆς 'Ελλάδος δραχμές 1.500 (ἐναντι δρχ. 2.500 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὀνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

‘Υπογραφή

‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΛΤΑΙΡ...	70	16973	α. Τζέντα 19/6
ΑΛΤΕΒΕΛΣ...	78	12598	ε. Χακάτα 17/6
ΑΛΤΙΣ...	79	11000	α. Σιγκαπούρη 16/6
ΑΛΦΑ...	70	2605	α. Σ. Μίσαλ 15/6 για Σέτουμπολ
ΑΛΦΑ...	62	4722	α. Ν. 'Ορλέάνη 8/6
ΑΛΦΑ...	71	1571	ε. Λισσαβώνα 18/5
ΑΛΥΣΙΑ...	66	20959	α. Ν. 'Ορλέάνη 8/6 *

AMAZONIA...	77	9328	ε. Αμβούργο 24/6
AMAZON...	79	10966	α. Βομβάδη 28/5
ΑΜΑΛΙΑ II...	67	51644	όργει 'Αλιβέρι
ΑΜΑΛΙΝΤΑ...	58	5164	δ. Σουέζ 10/6
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ...	80	10996	ε. Ρουέν 20/6
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ...	83	13600	ε. Βανκούμερ 9/6
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ...	71	5895	στον Τάραντα 4/6
ΑΜΕΘΟΥΣΤ...	78	13889	στη Βομβάδη 22/6
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ...	72	6680	ε. Σάντος 12/5
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13631	ε. Τέμα 17/6
ΑΜΠΟΥΕΔΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ...	61	16687	δ. Νιόρερ 1/6
ΑΜΥΝΤΑΣ...	70	9981	α. Νιούμπολ 18/6
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ...	62	19377	α. Μπ. "Άρες 28/5 για Άβάνα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ...	78	10995	α. Ντάρμπαν 4/6 για Μαπούτο
ΑΜΦΙΩΝ...	78	11173	ε. Πόντ Λίσσας 12/6
ΑΝΑΒΥΣΟΣ...	69	9072	α. Πειραιά 2/4/83
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	38061	δ. Παναμά 13/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996	δ. Κωνιόπολη 30/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΡΟΥ...	74	13633	α. Κουβέτη 20/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ' ΣΝΤΟΜ...	74	13348	ε. Τζέντα 24/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΒΟΡ...	78	13889	δ. Σουέζ 24/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ...	68	9118	όργει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633	ε. Καράτοι 17/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΐΤ...	78	13889	α. Ντρόποτ 19/6 για Κόκτ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΑΙΤΣΕΝΣ...	71	9049	α. Πειραιά 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ...	74	13631	α. Γιοκοχώμα 20/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	δ. Σουέζ 8/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ...	81	35522	όργει 'Αλιβέρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ'...	79	10993	α. Π. Γουώλκοτ 19/5 για Αμβέρσα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889	α. Σάνσεβαλ 21/6 για Χουντικόβαλ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	76	13633	α. Χόμπτον ρόδος 8/6 για Σ. Κρούζ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΛΤΑΙ...	71	9229	α. "Ηστ Λόντον 315 για Βενεζουέλα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	79	13883	ε. Λεμεσός 23/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Μακάι 6/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631	όργει 'Ελευσίνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ...	68	12348	α. Έινβονδασο 17/6 για Σαβάνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633	α. Βανκούμερ 20/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633	ε. Γκέραλντον 23/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪ' ΖΩΝ...	77	15378	α. Ντάμιδ 21/6
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ...	68	9416	α. Δός "Αντζέλες 18/6
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ...	68	10183	α. Χόκι Κόκι 20/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	66	23392	δ. Παναμά 17/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688	α. Τζέντα 26/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	54	4493	α. Γκέντ 6/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β...	69	15869	όργει 'Ελευσίνα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ...	67	53448	όργει 'Ελευσίνα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ...	77	4713	α. Ν. 'Ορλέάνη 13/6 για Λαριτώ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ...	75	16822	ε. Μομπιάλ 10/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ...	62	11503	όργει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΙΙ (δ.)	75	70668	α. Ρότερνταμ 21/6 για Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ...	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ...	65	13638	Επισκευές 'Αμβούργο 30/7/82
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634	ε. Λευκωσία 15/6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	69	40316	όργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ...	63	3387	όργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΙΛ...	83	10470	α. Πόρτ Κορτέζ 13/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505	α. Σέβεν 'Αιλαντ 11/5 για Ισπανία
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)...	72	119505	όργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461	όργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ...	73	32781	δ. Παναμά 23/5
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)...	72	79746	ε. Νταρμπόρ 22/6
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)...	70	104797	α. Σ. Ράιτινγκ Πόντ 15/6 για Μποχάρες
ΑΝΔΡΟΣ ΖΚΕΑΝΙΑ...	77	20676	ε. Φιλαδέλφεια 10/6

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ...	63	7961	ε. Τζέντα 24/5
ΑΝΤΩΝΗΣ...	67	8865	α. Γδύνα 1/6 για Τριπόλη
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η...	74	5932	α. Μπάρι 15/6 για Κωνσταντζία
ΑΝΤΩΝΙΟΣ...	67	9843	δ. Ντόβερ 5/6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)...	65	38807	όργει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ...	77	38515	α. Σ. Λορέντζο 17/6 για Ρωσία
ΑΕΙΟΣ...	65	3880	όργει Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ...	76	6744	α. Ρίταρντς Μπαι 22/6
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ...	76	6	ε. Βούβαλη 14/6
	051		
ΑΠΕΕ...	73	16397	α. Τάουναβιλ 11/6 για Λονδίνο
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	63	9733	όργει 'Ελευσίνα
ΑΠΙΚΟ...	64	9868	όργει 'Ελευσίνα
ΑΠΝΟΙΑ...	75	34409	δ. Παναμά 17/6
ΑΠΟΛΩΛΩΝ...	70	18662	δ. Σουέζ 11/6
ΑΠΟΛΛΩΝ...	72	13136	δ. Χάμπτον 7/6 για Έλ. Σαλβαντόρ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ...	67	16210	όργει Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	72	17899	ε. Σαγκάνη 11/6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV...	56	9172	όργει Πειραιά
ΑΠΟΥΣ...	70	3275	όργει Πειραιά
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ...	60	3500	δ. Σουέζ 22/5
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	82	13800	α. Ντάρμπιταν 15/6
ΑΡΑΝ...	80	10428	α. Μπαγκόκ 11/6 για Μαλαισία
ΑΡΑΝ ΜΠΑΙΓ'	59	3593	όργει Πειραιά
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ...	77	11281	α. Σιγκαπούρη 8/6
ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	68	24877	όργει Πειραιά
ΑΡΓΟΣ...	69	9842	δ. Σουέζ 22/5
ΑΡΓΥΡΩ...	59	8775	όργει 'Ελευσίνα
ΑΡΓΥΡΩ...	57	3970	δ. Λευκωσία
ΑΡΓΥΡΩ Μ...	60	1577	α. Κεντρία 2/6 για Έλλαδα
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ...	72	16207	όργει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ...	78	1587	ε. Πειραιά 12/11 (έπισκευες)
ΑΡΓΩ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ...	76	1578	α. Γουέστον Πόντ 26/6
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ...	76	1579	δ. Χάργιουτ 18/6
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	78	1587	δ. Ντόβερ 13/6
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ...	76	1579	α. Γουέστον Πόντ 17/6
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ...	77	1579	α. Λισσαβώνα 18/6 για Γκάτσα
	77	1579	α. Αμπενερά 24/6
ΑΡΕΤΗ...	73	13631	α. Μελβούρην 21/5 για Βέλγιο *
ΑΡΕΤΗ Λ...	69	9343	στη Βούβαλη 11/6
ΑΡΕΤΗ Σ...	62	9124	ε. Τζέντα 10/6
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II...	72	20239	δ. Σουέζ 28/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ...	63	9778	όργει Πειραιά
ΑΡΙΔΑΝΗ...	79	16169	α. Λάς Πάλμας 20/5
ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134	α. Κεμπέκ 23/6 για Ίραν
ΑΡΙΕΣ...	60	7839	όργει 'Ιθακή
ΑΡΙΕΤΤΑ...	65	17113	α. Κεμπέκ 17/6 για Μπαγκλαντές
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ...	73	20685	ε. Λισσαβώνα 31/5
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ...	78	9998	ε. Αμβέρσα 24/6
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ...	72	3822	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΑΝΑΕ...	80	9998	ε. Λιβερπούλ 17/6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ...	68	10009	ε. Τζένταν 23/6
ΑΡΙΣΤΕΥΣ...	69	9979	α. Αμβούργο 10/4
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ...	80	9989	α. Αμβέρσα 18/6 για Σαμοσύνη
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΩΝ...	73	13633	α. Κηλανγκ 23/6
ΑΡΙΩΝ...	57	9999	φρεγι 'Ελευσίνα
ΑΡΙΩΝ...	60	9959	ε. Λάγος 23/5
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ...	76	10801	δ. Παναμά 31/5
ΑΡΚ ΔΙΟΥΣΣΕΥΣ...	76	5999	α. Αμβούργο 7/6 για Νιουφάντλαντ
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ...	71	4998	πρός διάλυση Νιγηρία
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ...	65	20206	όργει Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'...	65	10987	όργει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ...	58	9720	ε. Μάλτα 17/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ...	65	11334	όργει Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ...	75	8826	α. Ρότερνταμ 11/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ...	81	16300	α. Κέμπιλα 7/6
ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144	ε. Ρόζεριο 19/6
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)...	67	45376	όργει Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)...	63	33108	όργει Ιτέα
ΑΡΜΠΕΛΛΑ...	75	22575	α. Νέα Όρλεάνη 2/6
ΑΡΤΕΜΙΣ...	52	6906	όργει Κουβέτη
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)...	67	36487	α. Πειραιά 13/6/83
ΑΡΤΕΜΙΣ...	79	23193	ε. Λ. Αντζέλες 18/6
ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	11982	δ. Σουέζ 17/6
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Χόγκ Κόκ 24/5 για Σέρια
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149	α. Λ. Αντζέλες 6/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III...	63	22103	όργει Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ...	60	10142	όργει Γκέντ
ΑΡΧΗΓΗΤΗΣ...	63	19633	δ. Σουέζ 17/6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	66	16094	όργει Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	70	10491	όργει 'Ελευσίνα
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)...	72	42253	ε. Ίντσον 9/6
ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001	ε. Πειραιά 26/4
ΑΣΙΑ...	67	9525	δ. Κωνιόλη 11/5
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣ...	68	17458	ε. Σιγκαπούρη 20/6
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)...	71	70481	όργει Πειραιά
ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500	α. Ρίταρντς Μπαι 17/6 για Ισπανία
ΑΣΔΕΓΥ'...	70	13063	δ. Παναμά 21/6
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ...	61	9852	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ...	60	8786	όργει Πειραιά
ΑΣΠΙΣ (δ.)...	56	18657	δ. Π. Σάδη 22/6
ΑΣΤΕΡΙ...	65	6151	όργει 'Ελευσίνα
ΑΣΤΕΡΙΩΝ...	68	16112	όργει Γαλαξείδη
ΑΣΤΕΡΙΩΝ...	72	13136	ε. Σιγκαπούρην 21/6
ΑΣΤΗΡ...	60	6134	ε. Βηρυτός 23/6
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ...	68	13580	α. Λ. Πάλμας 18/6
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ...	60	44646	α. Νίτρας έ. Σαλάδα 31/5
ΑΣΤΥΑΝΑΣ...	75	38611	δ. Κωνιόλη 7/6
ΑΣΤΥΠΛΑΑΙΑ (δ.)...	70	17485	α. Αμβέρσα 24/6 για Αμβούργο
ΑΣΦΑΛΤΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033	α. Χόμπτον 23/6
ΑΣΩΜΑΤΟΣ...	71	9466	α. Π. Θ. Σπαιγή 14/6
ΑΤΑΛΑΝΤΗ...	69	13341	ε. Βούβαλη 14/5
ΑΤΑΛΑΝΤΗ...	72	11000	α. Βαλτιμώρη 7/6
ΑΤΖΙΔΙΤΥ...	66	6235	α. Νταμάρ 23/6
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)...	59	10364	όργει Χαλκίδη
ΑΤΙΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)...	72	105013	όργει 'Ελευσίνα *
ΑΤΙΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ...	68	40548	ε. Φιλαδέλφεια 21/5
ΑΤΙΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΣΕΣ...	69	16229	όργει Μαλά

ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ε. Εινυκάρη 20/5
ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άργει Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άργει Πόρτηπουρι
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΩΚ	69	16229		ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	άργει Πειραιά
ΑΤΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην Αλεξανδρεία 4/6	ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΑΣ	70	9087	άργει Έλευσινα
ΑΤΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Ξέν Πούτρος 12/6 για Βραζιλία	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. "Αμετέρνατη 14/6
ΑΤΑΝΤΙΣ	60	6246	άργει Χαλκίδα	ΓΙΑΝΝΥΑΔΑΣ (δ.)	65	28601	α. Σιγκαπούρην 10/6
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	5788	άργει Πειραιά	ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Γκάλβεστον 31/5
ΑΤΑΝΑΣ	77	10182	ε. Σαλβαντόρ 10/6	ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ	61	7585	ε. Μπέντι 29/9/82
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	άργει Αλιβέρι	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	ε. Μη. "Άρες 16/6
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Ρότερνταμ 23/6 για Ντουμπάι	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤ	67	13091	α. Πατάνγκ 6/5 για Πακτάγκ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Τέντα 18/6	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	άργει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Ντώραμα 12/6	ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΤΥ	57	4734	επωλήθη Πακιστανού διαλυτές
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Σαβάννα 3/6 για Λεικ Τσάρλς	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές	ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άργει Λευκάδα
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Γίβραλταρ 1/6	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	μετον. ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεύλ.)
ΑΥΓΙΣ	72	16402	στό Τσάχ Μπαχάρ 29/3	ΓΙΟΥΡΓΟΓΙΟΥΝΤΥ	77	14275	α. Ρίο Ιανέριο 17/4 διά Ίραν
ΑΥΓΙΣ	79	10993	α. Αδελαΐδα 2/6	ΓΙΟΥΡΚΟΡΑΡΙΕΡ	73	16095	α. Μπουένος "Άρες 17/5
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	α. Ρ. Καριμ 29/4 για Β. Φειράν	ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Μπουένος "Άρες 1/6
ΑΥΡΑ	68	9624	άργει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άργει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	ε. Πειραιά 20/5	ΓΙΟΥΡΩΗ	77	14274	ε. Τέντα 3/6
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΣΕΡ	73	6680	α. Ντώραμα 5/6 για Σήρνες	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΤΥ	74	19702	δ. Σουεδ 8/4
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	άργει Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Κείν Τσουν 20/6
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άργει Πειραιά	ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	άργει Στυλίδα
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Νέα Όρλεάνη 16/6	ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Πειραιά 20/6
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργει Γκεντ	ΓΙΩΤΑ	62	10163	α. Μη. "Άρες 11/6 για Όδησσο
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. Παναμά 20/5	ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	άργει Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	άργει "Αυστερτόν έπωλήθη	ΓΚΑΖ ΑΤΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Κουβέτι 19/6
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 20/5	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 18/6
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Τέντα 14/6	ΓΚΑ'ΙΤΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Αντέν 25/4 για Σίρι "ΑΙΑ.				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άργει Τρικούμηλη				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Σουέζ 18/6				
ΒΑΓΙΑ	69	9985	α. Κεμπέκ 31/5 για Έλ Τζαζίρ				
ΒΑΗΝ ΠΕΡΟ	63	8406	δ. Παναμά 4/6				
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ε. Ειβονιδού 21/6				
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	δ. Παναμά 20/5				
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άργει Αργοστόλη				
ΒΑΡΕΝΒΕΛ	76	11802	α. Τέντα 9/6				
ΒΑΡΗ	82	22474	στην Άμβρεσα 27/6				
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	άργει Στυλίδα				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργει Αλιβέρι				
ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	68	14771	α. Μη. "Άρες 10/6				
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Αιμούργιο 18/6 για Τέντα				
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	ε. Σιγκαπούρην 29/5				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. Σάντος 17/6				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άργει Λευκάδα				
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Σιγκαπούρην 19/6				
ΒΕΑΟΣ	75	15981					
ΒΕΝΗ	58	13871	άργει Αντικυρα				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεθιλ ρόδης 1/6 για Αρτζύλ Τέρμη.				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Ν. "Όρλεάνη 19/6				
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Αιμέρσα 25/6 για Φλώσινγκ				
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. "Όρλεάνη 11/6				
ΒΕΤΑ	72	3246	πρός Σαβάνη 13/5				
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Νάπολη 24/6				
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Θάντρη Μπαί 11/6 για Λόρες				
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Πειραιά 16/6 για Καναδά				
ΒΙΒΗ	59	4532	στον Πειραιά				
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	ε. Πειραιά 3054				
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	δ. Γίβραλταρ 7/6				
ΒΙΚΩΡΙΑ II	68	12005	ύπο παραλαβή				
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	άργει Πειραιά				
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Γκόλβεστον 17/6				
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	119794	άργει Αλιβέρι				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	δ. Παναμά 14/6				
ΒΙΠΚΕ	71	6717	μετον. ΤΑΡΑ ΚΑΡΙΜΠΕ (Παν.)				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	α. Πειραιά 11/8/82				
ΒΟΜΑΡ	71	16313	άργει Στυλίδα				
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. ΡάξΤανούρα 8/6				
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άργει Ελευσίνα				
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	2408	άργει Βερακρού				
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΗΒΡΟ (δ.)	60	1434	άργει Χαλκίδα				
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει Πειραιά				
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Παναμά 8/6				
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	δ. Παναμά 7/6				
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Λ. Πάλμας 20/6				
ΓΑΛΗΝΗ	59	8528	πρός διάλυση				
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Καβάλα 7/6 για Βόλο				
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Βούμπη 14/6				
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	α. Πειραιά 24/5 για Γίβραλταρ				
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	ε. Τέμα 13/6				
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΣ	76	16037	δ. Παναμά 10/6				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Γκέντ 22/6 για Αλεξάνδρεια				
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ε. Νέα "Όρλεάνη 22/6				
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άργει Ηνωμένησα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Σάρος 10/6 για Πειραιά				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Αλεξάνδρεια 19/6				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	52	1699	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	61	18796	δ. Κονίπατο 14/6				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	66	30647	άργει Αλιβέρι				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	άργει Νέα έ Σαλάμον				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΣ	70	18634	ε. Ν. "Όρλεάνη 13/6				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Τρέπορτ 13/6				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δ. Σουέζ 18/3				
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΟΣ	64	17509	ε. Σιγκαπούρη 14/5 για Φρήμαντλ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Πειραιά 27/5 για Χαλκίδα				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	άργει Πειραιά				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ε. Χουέλβα 18/3				
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	ε. Πειραιά 10/3				
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	άργει Πειραιά				
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Σιγκαπούρη 11/5				
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Μαλάγα 20/6 για Ούροπον				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	α. Βοστώνη 11/6				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	εγκατελείθη 27.35 B. 22.56 A. 19/20/4				
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	δ. Σουέζ 21/6				
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Κριστούπαλ 13/6				
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491	α. Ρίο Ιανέριο 19/6				
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Κόρντιφ 18/6				
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093					

ΔΑΝΙΑ	63	13628	α Τζέντα 17/6
ΔΑΦΝΗ	74	19451	όργει Ἀργοστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	στό Σάντος 22/6
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	όργει Πειραιά
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	μετον. «ΦΛΟΡΙΑΝΑ»
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Ροζάριο 7/6 για Κούβα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ἰταζάι 15/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Ἀλεξανδρεία 18/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	όργει Ἀστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. II	63	10085	α. Ντακάρ 10/6 για Θεσσαλονίκη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	όργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	όργει Στυλίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 16/5
ΔΗΛΑΟΣ	70	8825	ε. Ἐκοκάντα (Μεξικό) 15/6
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Παναμά 12/6
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	δ. Σουέζ 13/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	ε. Μεντί 6/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	δ. Κωνιπάτη 8/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Ντώρμπαν 9/6 για Δ. Πάλμας
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	όργει Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ	71	4994	α. Δ. Πάλμας 27/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	17681	όργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	όργει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	όργει Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	α. Ριγιέκα 18/6 για Μπ. 'Αμπάς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	δ. Πειραιά 29/4/83
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	όργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α	63	7780	όργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	α. Ριγιέκα 18/6 για Μπ. 'Αμπάς
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Σουέζ 24/5
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	όργει Ἐλευσίνα
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8872	όργει Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	α. Πειραιά 21/6
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	όργει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	α. Πειραιά 21/5/82
ΔΙΑΣ	71	16379	στή Μπάχια Μπλάνκα 17/5
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	α. Νιούκαστλ 6/6
ΔΙΔΩ	70	10378	ε. Ἀλεξανδρεία 3/6
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	όργει Ίθακη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	όργει Λευκάδα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	όργει Πειραιά
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	προσδράξεις 4/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Πειραιά 5/5/82
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	όργει Ελευσίνα
ΔΡΥΣ	65	20201	όργει Ελευσίνα
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Σάλλου Βόε 23/6
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Πάτρα 7/6 για Ἀλεξανδρεία
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Σουραμπάδια 2/6
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'Μ	72	16398	δ. Πόρτ Σάδι 16/6
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	57	43231	α. Σ. Νικολας Μπατή 8/6

ΕΒΕΑΥΝ	63	11893	ε. Ντώρμπαν 28/5
ΕΒΙΑ	61	10029	στή Μπάχια 17/2/82
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Σλουισκάλ 20/6
ΕΒΡΟΣ	62	20372	όργει Γαλαξείδι
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	όργει Τρινκουάλι
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	όργει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	όργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	58157	ε. Γκοτενιμπουργκ 28/9 (επικουνές)
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	όργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	ε. Καράτα 21/6
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	ε. Σαβάννα 19/6
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	στή Ροζάριο 16/5
ΕΙΡΗΝΗ ΔΕΛΟΥ (δ.)	72	113780	όργει Ἐλευσίνα
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	διάλυση Κίνα
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	όργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	ε. Κολούμπα πίβερ 20/6
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Πειραιά 27/1/83
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Χιούστον 27/4
ΕΚΑΛΙΡ	63	13841	όργει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	όργει Γαλαξείδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Γιβραλτάρ 8/6
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Σουέζ 13/6
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Παρανάγκου 24/5
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Κατύ 16/6
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Σ. Νικολας (Άργυρ.) 17/6
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Μπουσάν 15/4 για Χόγκ Κόγκ
ΕΛΑΓΓΙΝΗ	70	12142	α. Φουτζέρια 24/6
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ	66	10659	όργει Πειραιά
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ I	64	10652	όργει Στυλίδα
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	όργει Πειραιά
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. "Εμπειρία 9/6 για Καμαρά
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713	ε. Λ. "Αντέζελες 14/6
ΕΛΕΝΑ Κ	62	7672	όργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	60	1995	όργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Ροζάριο 17/6
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβάνα 9/6
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	α. Ντουάλα 6/6 για 'Αμπιτζάν
ΕΛΕΝΗ ΑΡΕΑ	61	7293	ο. Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	α. Μπέρα 7/6 για Μαρούτο
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Ορανζέζ 30/5
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ε. Τέρνα 4/6
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	ε. Τέρνα 23/6
ΕΛΙΖΑ	58	12025	α. Πειραιά 15/4
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Δ. Πάλμας 23/6
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	ε. Στυλίδα 20/6
ΕΛΚΑ	64	18044	όργει Πειραιά
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Ν. Όρλεάνη 16/6
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΓΝΗΑ	72	8987	δ. Σάδι 21/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	α. Τέρνα 21/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Τέρνα 17/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΓΣ	62	6846	ε. Τέρνα 23/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Σαρδά 18/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕ	78	17172	δ. Σάδι 18/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΤΟΡ	78	17172	α. Ν. "Υόρκη 17/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΡΟΤ	73	13098	δ. Σάδι 23/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	όργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	όργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	72	8987	α. Ν. Όρλεάνη 14/6

ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άργει Ἐλευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	62	8927	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σαρδά 10/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Καράτοι 21/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	71	10327	α. Καλκούτα 22/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	μετατρέπεται Παλέρμο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Τέρνα 21/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ν. Όρλεάνη 20/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Σαβάννα 19/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Πειραιά 22/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΟ	72	10329	α. Φλέλιουσι 26/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	α. Τέρνα 19/6
ΕΛΛΗ	58	6391	άργει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	ύπο παραλαβή
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	ύπο παραλαβή
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Φιλαδέλφεια 8/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Σετουμπάλ 7/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Γιουροπόρτ 14/6 για Ισπανία
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Γιουροπόρτ 14/6 για Ισπανία
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Νόρβικ 24/6
ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Μονρόβια 20/6 για Ρόττερνταμ
ΕΑΜΠΛΕΑ III	69	12102	σημαία Μάλτας
ΕΑΟΝΑ	69	6162	α. Αύγουστα 18/6 για Γιβραλτάρ
ΕΑΟΣΕΑΝ	65	17847	ε. Γκντάνακ 13/6
ΕΑΟΥΝΤΑ	69	41478	ε. Αμβέρσα 23/6
ΕΑΠΑΝ	67	5487	α. Λάδια 18/6
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	άργει Πειραιά
ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Μπαχρέιν 16/6
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12262	δ. Σαυέζ 24/5
ΕΑΠΙΣ	71	9885	α. Ρίταρντς Μπαίη 10/6 για Σιγκαπούρη
ΕΑΜΜΑ	69	12216	α. Σαράντα 11/6
ΕΑΜΜΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	άργει Σετουμπάλ
ΕΑΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Δαρδανέλια 11/6
ΕΑΠΡΟΣ	78	8890	άργει Πειραιά
ΕΑΝΑΤΟ	67	9548	α. Αμβούργο 9/5 για Αθήνα
ΕΑΠΙΜΕΛΙΔΑ	70	10006	στή Χιροσίμα 18/6
ΕΑΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	δ. Παναμά 24/5
ΕΑΠΙΜΘΕΥΣ	59	11761	άργει Πειραιά
ΕΠΟΣ	77	9786	άργει Πειραιά
ΕΠΟΣ	78	6053	άργει Ελευσίνα
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	μετον. «ΚΑΡΕΝ»
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	μετον. «ΖΟΥΖΑΝ»
ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	μετον. «ΑΙΑΙΑΝ»
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	α. Μαριούλα 13/6 για Κιουράκα
ΕΡΗΝΙΟ	65	16405	άργει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άργει Πειραιά
ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	α. Πειραιά 22/4/83
ΕΡΙΜΟΗΝ	66	4508	α. Πειραιά 21/6 για Μπιλπέδο
ΕΡΟΤΚ ΣΕ'ΥΑΟΡ	57	2074	ε. Υόρκη 22/5
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Π. Σάδι 17/6
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε. Σιγκαπούρη 15/6
ΕΥΑ	59	11894	άργει Αστακό
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	άργει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Αμβέρσα 21/6 για Ρόττερνταμ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	άργει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	άργει Πειραιά
ΕΥΑΛΗ	59	7059	άργει Πειραιά
ΕΥΒΟΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άργει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	ε. Πειραιά 12/6
ΕΥΗ Λ	67	14569	α. Ν. Όρλεάνη 13/6
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Τοσιασίνη 19/6
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Βρέστη 19/6
ΕΥΔΑΛΙΑ	59	8630</td	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	οργει 'Αντικυρα	ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Ρανγκούν 13/6 γιά Μαυρίκιο
ΘΕΑΝΟ	69	10650	α. Νηπτρόιτ 19/6	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σάδι 19/6
ΘΕΟΚ	78	16685	δ. Σκού 15/6	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Άλεξανδρεια 16/6
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	άργει Πειραιά	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	άργει Σέσουμπτλ
ΘΕΟΔΕΤΩΝ (δ.)	60	19674	α. Φιλαδέλφεια 22/6 γιά 'Αρούμπα	ΚΑΡΑΒΑ	75	29314	α. Μπουένος 'Αιρες 29/5
ΘΕΟΔΟΣΙΑ III.	69	1599	α. Λάς Πόλμας 30/4	ΚΑΡΟΙΝΑ	68	10562	α. Βανκούμπερ 18/6
ΘΕΟΔΟΣΙΑ IV.	62	811	α. Θεούτα 20/5	ΚΑΡΟΙΝΑ	66	5581	ε. Κολούμπια ρίβερ 21/6
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Φόρς 24/2	ΚΑΡΟΙΝΕ Π.	73	13324	δ. Παναμά 20/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	61	6456	δ. Σουέζ 10/6	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Σιγκαπούρη 6/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	άργει Πειραιά	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ύπο παραλαβή
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιά	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Λ. 'Αντζελες 8/6
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Μπιλμπάρι 16/6	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Πειραιά 6/4/82
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	άργει Στυλίδα	ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	δργει 'Αργοστόλι
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	α. Π. ντ Μπούκ 15/6	ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Ντώρμπαν 4/6 γιά Μη. 'Αιρες
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθηκη)	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Πειραιά 14/6 γιά Περσικό
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	καβελ. Ναγκασάδι 6/8/82	ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	α. Φριπόρι (Μπαχάδες) 15/6 γιά Μόντρεαλ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Βανκούμπερ 1/6	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	δργει Χαλκίδα
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	77	10460	ε. Π. Αρθουρ 1/6	ΚΑΣΤΑ ΣΗΑ.	68	26537	δργει Πειραιά
ΘΕΡΜΟΠΟΥΛΑ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιά	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΓ' ΙΝΤ.	58	2448	α. Μαπούτα 6/6 γιά Νακάλα
ΘΕΤΙΣ	74	35540	δ. Παναμά 20/6	ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	α. Χαλκίδα 5/2/83
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Π. Ελιζαμπέθ 24/5	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	άργει Πειραιά	ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	άργει Πειραιά
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	στο Σάντος 18/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ε. Αλεξανδρεια 12/5
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργει Λονδίνο	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Αγιουστα 16/6
ΙΚΑΝ	58	2882	άργει Πειραιά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Μάλτα 17/6
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Πειραιά 7/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργει Στυλίδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 21/6
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	στη Πειραιά έπισκεψες	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Σάντος 21/5
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	άργει Χαλκίδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	ε. Σουάμπτα 4/6
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ' ΙΝΤ.	83	20960	ύπο παραλαβή	ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Σιγκαπούρη 26/5 γιά Τζακάρτα
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Π. Σάδι 8/6	ΚΑΤΙΕ	60	10187	άργει Γαλαξείδι
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	άργει Αλιβέρι	ΚΑΤΙΕ	69	5068	α. Χαλματάντ 6/6
ΙΟΝΙΑΝ ΜΗΝΤΣ	61	5201		ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Μέθυλ 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002					
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	ε. Ζεμπράγκ 8/6				
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	άργει Αλιβέρι				
ΙΟΣ	69	9946	ε. Νηπυπάτα 14/6				
ΙΟΣ	57	2875	άργει Πειραιά				
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Π. Σάδι 18/6				
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	δ. Π. Σάδι 8/6				
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	διάλυση Κορέας				
ΙΡΙΣ	72	4999	άργει Χαλκίδα				
ΙΧΟΕΙΣ	77	19166	α. Ριό Γκράντε 2/6				
ΙΩ	69	8909	δ. Σουέζ 24/5				
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Ρεϊφέ 11/6 γιά Ρίγα				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Αλεξανδρεια 19/6				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Ρεϊφέ 16/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	άργει Έλευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άργει Έλευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	άργει Αστακό				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Παναμά 19/6				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Τζέντα 23/6				
ΙΩΝ	71	11506	άργει Λονδίνο				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	α. Φιλαδέλφεια 12/5 γιά 'Αρούμπα				
K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Μπουάν 24/5				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΖΟΣ	68	10322	δ. Σουέζ 21/4				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.	77	12772	ε. Ν. Υόρκη 1/6				
ΚΑΒΟ ΞΙΦΑΣ	61	21305	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ιταζάν 23/4 γιά Ήμιτούμπα				
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	α. Νηπυπάτα 19/6				
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Πειραιά 10/5				
ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Λεήσεος 28/5				
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.	66	24309	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Βενετία 20/6				
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ	60	4240	σπωδία Παναμά.				
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	δ. Σουέζ 20/6				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	74	15938	α. Λ. 'Αντζελες 19/6				
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	άργει Αστακό				
ΚΑΛΑΜΑΡ.	51	6199	άργει Λουάντα				
ΚΑΛΑΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΑΥΨΩ Ν.	69	11430	δ. Κωνίπολη 7/6				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Λονδίνο 23/6				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	ο. Τόπα 11/6 γιά Μοντέρ				
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	άργει Αστακό				
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Μάλτα 9/6 γιά Θέουτα				
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	15125	άργει Πειραιά				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Ρότερνταμ 25/6				
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Τερνόύζε 18/6				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΛΕΜΟΣ	77	10459	α. Χόκη Κούγκ 19/6				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Π. Γουάλκοτ γιά Γάνδη				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	δ. Μπρουνουμπόύτε 13/5				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμη Κάρρ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24688	δ. Σουέζ 11/6				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Πειραιά 22/4/83				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Π. Σάδι 2/6				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	δάλωση Ιαπωνία				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Σαβίννα 18/6				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργει Γαλαξείδι				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΞΙΩΤΗΣ	67	13858	στη Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Ν. Ορλέανη 23/6				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	66	16048	στη Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΑΣ	80	32600	α. Πειραιά 25/8/3				
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Μπέρις Χάρμπορ 9/6				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15819	δ. Κωνίπολη 15/6				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	δ. Σουέζ 25/6				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Μπουάν 27/5				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άργει Βούβάν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Φιλαδέλφεια 14/6 γιά 'Αλγερία				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	έγκατελείθη στόν Περιο				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Νιαμόρ 4/6				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Ροζάριο 5/6				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άργει Νουεβίτας				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Τζέντα 2/6 γιά Περσικό				
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)							
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Μπαντάρ 'Αμπας 28/5 γιά Ντώρμπαν				
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338	άργει Πειραιά				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	66	19595	ε. Μπ. 'Αιρες 13/6				

ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ.	82	11500	στό Γκυνάνος (συμπλήρωση)	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ε. Μπαγιόν 3/6
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.	78	10832	α. Κουακάν 9/6 γιά Νταμάμ	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	μετον. «ΟΥΛΤΙΜΑ»
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	.α. Πουλιόντα 8/6 γιά Ιαπωνία	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Γένοβα 14/6 γιά Σιντι Κερίρ	ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Ντουμπάι 18/6	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Βαλτιμόρη 2/6
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κωνίπολη 5/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Ρόττερνταμ 15/6 γιά Κένι Γουέστ
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΙ'ΝΤ	82	11500	ε. Κόμπη 12/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Ρόττερνταμ 23/6 γιά Κένι Γουέστ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Κεμπέτ 12/6 γιά Λένινγκραντ
ΚΡΙΤΙΑΣ	75	7028	α. Φιλοδέλφεια 22/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	δ. Κωνίπολη 3/6
ΚΡΙΤΟΝ	67	9549	ε. Ρεύνιον 20/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. Κάδιξ 10/6
ΚΡΙΤΟΝΑΣ	59	7158	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΑΣ	74	33147	ε. Μπριζιταΐην 23/6
ΚΡΟΝΟΣ	72	10078	ε. Σ. "Αννα Μπαίη 11/6	ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Βίλα Κοντιτούσον 21/6
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Μανιά 11/6 γιά Μασδό	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άργει Πειραιά
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ	67	6911	α. Λ. Πάλμας 1/4	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'	62	8967	ε. Βοστόνη 7/6
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	58	1596	άργει Πειραιά	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505	άργει Πειραιά
ΚΥΔΩΝΙΑ	78	21194	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 18/5 γιά Κορέα	ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Σιγκαπούρην 20/6
ΚΥΘΗΡΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΑΜΠΟΥ.	78	8845	α. Γκήλογκ 10/6 γιά "Αντεν
ΚΥΘΗΝΟΣ	66	13870	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I	66	15404	α. 12/6 γιά Γκάλβεστον
ΚΥΘΗΝΟΣ (δ.)	62	4784	α. Μπαχρέι 13/6 γιά Μπότανο Μη.	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Μούπιλ 26/5
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Λάς Πάλμας 12/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	άργει "Αστικό
ΚΥΜΑ	71	17355	α. Ν. "Υόρκη 21/6 γιά Π. Τζέφερσον	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άργει Αργοστόλι
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	60	7758	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άργει Χαλκίδα
ΚΥΡΑ	64	31040	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΚΟ (δ.)	76	81106	ε. Π. Σάιντ 27/5
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	63	10032	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΚΟ	58	2966	ε. Κοατζακόδακος 6/6
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	67	26493	α. Π. "Αντζελες 11/5	ΜΑΡΕΛΙΑ	63	15929	α. Άμβέρσα 24/6
ΚΥΡΙΑΚΗ	61	9443	άργει "Αστοκ"	ΜΑΡΕΖΟΛ	69	9623	α. Κουβέτ 4/6
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Βέιπα 7/6 γιά Π. Βέσμε	ΜΑΡΘΑΚ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 18/6
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Κακινάτα 12/6	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	74	8925	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ (δ.)	66	18569	ε. Π. Σάιντ 27/5
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Μεραίνη 3/6 γιά Τζέντα	ΜΑΡΙΑ	65	47544	ε. Κοατζακόδακος 6/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ	70	9101	στή Λειψος 6/6
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Ροάριο 10/6	ΜΑΡΙΑ A.	59	5379	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ρίο Γκράντε 25/4	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	62	3199	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΙΤΗ	74	15938	α. Νικάτα 17/6 γιά Μπουσάν
ΚΩΣΤΗΣ ΤΡΩΗΣ	65	14088	α. Πειραιά 18/3/83	ΜΑΡΙΑ K. (δ.)	70	9565	δ. Κωνίπολη 3/6
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Πασάριες 16/6	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	51602	δ. Π. Σάιδ 16
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Μομπάσα 13/5	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Λάγος 22/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Φρημάντη 7/6 γιά Αιγαύπτο
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	άργει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	59	6140	σημαία Μάλτας - αργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	προσάραξη Αμπελάκιο 21/5
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	77	18658	α. Αύγουστα 19/6 γιά Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	α. Καοσιούκ 9/5
ΛΑΙΤ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'ΤΡΙΟΥΣ	65	7952	ε. Φλάσινγκ "Νοτ 13/5	ΜΑΡΙΑ ΥΔΑ	67	9365	άργει Πειραιά
ΛΑΙΤ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	80	2925	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Ζ.	58	9028	ε. Σ. Τώνα 29/4/81
ΛΑΚΚΟΣ	54	3315	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΣΤΙΝΑ	77	18604	προσάραξη Παρανά 24/6
ΛΑΚΚΟΣ	61	5643	α. Άλεξανδρεια 16/6 γιά Έλλαδα	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤ'Θ (δ.)	66	42799	ε. Γουιροπόρτ 26/6
ΛΑΚΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	δ. Ντόβερ 25/5	ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Κόμπη 4/6 γιά Πειραιά
ΛΑΚΚΥ ΡΑ'ΤΝΕΡ	81	7000	δ. Έλεντνόρε 18/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Πάλι Μητρή 8/6
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Σάν Χορ (Γουατ.) 10/6 γιά Καλλάδ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ(δ.)	79	5700	άργει Πειραιά
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (δ.)	65	34185	άργει Έλευσίνα	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	40075	δ. Π. Σάιντ 23/4
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Χιούστον 9/6
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Γιοκοχάμα 11/6	ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	στή Μπαλμπά 2/4
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Ηεραια 10/6	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Βενετία γιά Τρίπολη
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Κονιπάδο 30/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	άργει Αλιβέρι
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Ρίο Ιανέριο 17/6	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Άλεξανδρεια 15/6
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Λιοσιαδώνα 20/9/82	ΜΑΡΙΠΑ	62	19566	δ. Κωνίπολη 10/6
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Μπ. "Άρες 14/6	ΜΑΡΙΠΑ Π.	61	7838	άργει Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άργει Στευτούπλα
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Νίκαια 12/4 γιά Έλ Τζαζάρ	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Τόμπα 1/6 γιά Κωνοτάντζα
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	στή Λιοσιαδώνα	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Θάντερ Μποϊ 16/6
ΛΕΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ.	61	13480	α. Λάς Πάλμας 21/5	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Π. Σάιντ 4/6
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Λιοσιαδώνα 20/9/82	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Φλώσινγκ 12/6
ΛΕΤΟ	67	38145	άργει Ελευσίνα	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	82	21000	α. Σδουμέτεν "Αγκορατ 21/6
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	δ. Μπρουνάμπουτελ 27/4
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ε. Τημιχάν 22/6	ΜΑΡΑΕΝ	57	5087	άργει Χαλκίδα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άργει Χαλκίδα	ΜΑΡΟΥΑΙΩ	78	19974	ε. Νιμάδι 22/6
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Ραβέννα 1/6	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	άργει Αργοστόλι
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	2311	δ. Αύγουστο 10/6	ΜΑΡΙΑ	82	32300	α. Λ. "Αντζελες 3/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	9783	άργει Ηγουμενίτσα	ΜΑΡΙΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	29287	ε. Μόντρεαλ 20/6	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	άργει Στυλίδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	5318	α. Λιοσιαδώνα 18/3	ΜΑΡΩ	73	32510	δ. Σουεζ 21/6
ΛΗΓΚ	61	15738	άργει Στυλίδα	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΛΗΔΑ	63	8658	άργει Πειραιά	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Βίλα Κοντιτούσον 11/6
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	ε. Μομπάσα 4/4	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	δ. Μπρουνάμπουτελ 15/6
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	α. Αύγουστα 10/6	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	άργει Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άργει Πειραιά	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	άργει Πειραιά
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	άργει Πειραιά	ΜΑΤΟΙΔΑ	65	7696	άργει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕΣ	82	19337	ε. Λόγος 16/6	MATINA	63	2911	άργει Στευτόπλα
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	76	75134	α. Φατέρ Τέρμη 9/6 γιά Γαλλία	ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Μπούλεν Μπαι 8/6 γιά Τέξας
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Λός "Αντζελες 8/6	ΜΕΩΔΙΚΙ	66	39617	άργει Πειραιά
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	άργει Ηγουμενίτσα	ΜΕΩΝΗ (δ.)	81	33500	α. Μπάχια Μπάλνκα 17/5
ΛΙΝΤΕΝΒΕΣ	78	12958	α. Κόμπη 3/6 γιά Κουνταμάπου	ΜΕΤ' ΤΖΟΡ	78	15688	α. Αύγουστα 2/6 γιά Βανκούβερ
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	άργει Ηγουμενίτσα	ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Ρουέν 20/6 γιά Ταγγέρη
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	ε. Όακχου Νές 24/6	ΜΕΛΙΤΗΝ	75	35489	επωλήση άλλοδαπούς
ΛΙΨ	68	9650	α. Αλεξανδρεια 14/6	ΜΕΛΑΟΤ'	68	10017	α. Χουάνγκου 14/5 γιά Μπαγκόγκ
ΛΟΓΙΑΤΑΥ	69	9045	ε. Μπάταρα 11/6	ΜΕΛΑΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΛΟΙ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ακαμπορ 11/6 γιά 'Αρούμπα	ΜΕΛΑΠΟ Χ.	68	10355	α. Μιλφορντ Χάβεν 28/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	23000	ε. Κωνίπλοκ 10/6	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Μπεντίτη 17/5
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	άργει Πειραιά	ΜΕΛΕΝΑΟΣ	69	12748	ε. Σαντάρετον 12/6
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	στή Καρδίτα 18/6	ΜΕΛΙΤΕΣ	68	2296	ε. Σαντάρετ 20/6
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Γιουροπόρτ 21/6 γιά Κόλπο ΗΠΑ	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΥΣΥ	74	16006	άργει Πειραιά	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	άργει Πειραιά
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Κουβέτ 17/6	ΜΕΝΤ ΕΞΠΑΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Μπρουνάμπουτελ 2/6
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Αμβέρσα 20/6	ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Τζέντα 10/5
ΛΥΡΑ	67	41914	άργει Στευτούπλα	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΩΝ	72	9218	άργει Αργοστόλι
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Σόντα 19/6	ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	α. Αμβώνγρο 15/6
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στή Ακαμπορ 18/6	ΜΕΝΤ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	81	9969	καθελκ. Γαλάτα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Χάρπον 12/6 γιά 'Αρούμπα	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Σάιδ 9/6
ΜΑΙΡΗ	68	22391					

ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Π. Αντιζέλες 18/5	ΝΕΑ ΕΔΠΙΣ	7/8	16478	σ. Σάντος 6/4 για Μπαντάρ 'Αμπρας
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Φέλιξτους 19/6	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Αμβέρσα 8/6
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Αυτοτερντα 21/6	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Πόρτλαντ 10/6
ΜΕΣ. ΔΩΣΑ (δ.)	70	17485	α. Μπαχρέν 12/6	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Κοβαδόκι 26/5
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Λόμη 9/6	ΝΕ'ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Αύγουστα 17/6	ΝΕΑΗ Π. (δ.)	57	12483	δ. Κωνίτολ 3/6
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Πειραιά 3/6	ΝΕΜΑ	58	10974	δργει Πειραιά
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Γκάλβετον 25/5	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Π. Τάλμποτ 9/6
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Λός 'Αντιζέλες 4/6	ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ταμπικο 9/6
ΜΗΑΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	79	10991	α. Ριό Ιανέριο 2/5	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	δργει Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δργει Πειραιά	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Μπιλπάτσα 15/6
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Πειραιά 11/5	ΝΕΝΙ	69	2985	δργει Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	α. Θέσσαλο 5/6 *	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Σουέζ 18/6
ΜΙΛΛΑ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	ε. Μελβούρνη 13/6 *	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	ε. Βανκούβερ 30/5 (σημ. Παναμά)
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ε. Σάντος 15/6 (σημ. Μόλτας)	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	δργει Πειραιά
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Σιγκαπούρη 12/6	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ύπο συμπλήρωση
ΜΙΝΙ ΔΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δργει Ν. 'Ορλέανη	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Βίλα Κονσταντούπολισ 23/5
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ντεμεράρα 17/6	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δργει Γαλαξείδι
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Μασσαλία 13/5	ΝΕΦΕΛΗΝ	68	24894	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	δργει Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗΝ	70	14096	α. Ρουέν 11/6
ΜΙΝΙ ΛΑΝΖ	69	1589	δργει Πειραιά	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Τενερίφε 14/6	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	ε. Μπαχρέν 25/3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Χιούστον 6/6	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'ΕΛ Χάκλ (άποθηκη)
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Νέα 'Ορλέανη 18/6	ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. 'Αμπου Ντάμπι 8/6
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	δργει Πειραιά	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δργει Χαλκίδα
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤ'Ν	70	1582	ε. Ν. 'Ορλέανη 25/4	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δργει Χαλκίδα
ΜΙΝΙ ΛΕΪΤΣ	69	1570	δργει Ελευσίνα	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Τοάρλεστον 19/6
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανη 20/6	ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	δ. Κωνίτολη 6/6
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	71	1584	α. Βαρκελώνη 24/5	ΝΙΚΗ	71	9075	μετον. 'Pillarmast' (σημ. Παν.)
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	70	1592	δργει Πειραιά	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΔΗΝΤ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλέανη 20/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	δργει Αστακό
ΜΙΝΙ ΔΙΑΖΑΡΝΤ	72	1582	α. Βαρκελώνη 24/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΔΙΑΛΑΣ	70	1592	δργει Πειραιά	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 18/6
ΜΙΝΙ ΔΙΑΜΠΡΑ	70	1592	α. Καρθαγένη 14/6	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	71	1592	δργει Ν. 'Ορλέανη	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤΟ	71	1564	προσφέρει 6/3/82	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	δ. Γιβραλτάρ 13/6
ΜΙΝΙ ΔΙΦΤ	70	1582	δργει Πειραιά	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Τζένταν 11/6
ΜΙΝΙ ΔΟΥΦ	71	1563	α. Χιούστον 13/6	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Ρ. Τανούρα 18/6 (Σημ. Λιβ.)
ΜΙΝΙ ΔΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τέντα 18/6	ΝΙΚΟΣ	61	1543	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΔΟΥΜ	74	1577	δργει Ν. 'Ορλέανη	ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Τζιμπούτι 7/5
ΜΙΝΙ ΔΟΥΣ	71	1594	δργει Πειραιά	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	ε. Κάιζερ 25/6	ΝΙ. ΒΑΡΙΑΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δργει Αλιβέρι
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Χάρπτον ρόδης 20/6	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	επωλήθη
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	δργει 'Αστακό	ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Σιγκαπούρη 4/6
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. 'Ορλέανη 25/5	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	δ. Κωνίτολη 6/6
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Λονδίνο 6/6	ΝΙΚΥ	58	9087	δργει Πειραιά
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	α. Σιβιτόβετσια 16/6	ΝΙΜΠΑΔΑ	71	2994	δργει Πειραιά
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Σουέζ 4/6	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Σιγκαπούρη 10/6
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δργει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	δργει Αλεξανδρεία
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ριό Ελαφίτη 17/5	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	δργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Γιουροπόρη 16/6	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΞΕΣ	61	15092	δργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Τρίπολη 28/4	ΝΟΡΘ ΧΑΙ'ΝΕΣ	62	15110	δργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δργει Γαλαξείδι	ΝΟΡΟΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	δργει Πειραιά	ΝΟΡΜΑΝΔΑ (δ.)	72	118662	δργει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	δργει Σαρζέ	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	δ. Παναμά 9/6
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Φιλοδέλφεια 17/6	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Π. Νουάρ 2/6
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΑΣ	61	12662	α. Σιγκαπούρη 16/6	ΝΟΤΗΣ	55	3956	δργει Νάντη
ΜΗΝΗΣΟΥΝΗ	68	36168	ε. Ταϊμάρη 12/6	ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	δργει Γαλαξείδι
ΜΟΛΙΣ	74	33073	α. Αμπέρα 11/6	ΝΟΤΟΣ	61	7351	ε. Γιβραλτάρ 2/2
ΜΟΜΠΛΙΑ (δ.)	69	47958	α. Φιλοδέλφεια 17/6	ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	δργει Πειραιά
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Χοβίκ 4/6	ΝΤΑΝΙΕΑ (δ.)	59	12299	δ. Λόριετ 11/6
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δργει Πειραιά	ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	α. Μάριμανος 13/6
ΜΟΥΝΤΕΡΕΑΙΝΤΣ	60	9365	δργει Τρινκούμπη	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	δργει Γαλαξείδι
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Επούρη 18/6	ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	α. 'Αμβέρσα 14/3
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕ	83	31500	α. Λονδίνο 26/5	ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Σάδι 14/6
ΜΠΑΛΑΚ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	82	31500	ε. Φραγκιόκασο 16/6	ΝΤΑ'ΥΜΑΚΙΣ ΣΕΥΔΑΡΩ (δ.)	58	11486	δργει Πειραιά
ΜΠΑΛΑΝΤ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Σουέζ 30/5	ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ε. 'Οκχαρ Νές 21/6
ΜΠΑΛΑΝΤ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Κολόνιο 1/6	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Λονδίνο 21/6
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΡΙΤ	61	6950	δργει Πειραιά	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Βουλόνη 13/6
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣ	66	8677	ε. Ριό Ιανέριο 9/6	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Μπιλπάτσα 11/6
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δργει 'Αργοστόλη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Χιούστον 10/6
ΜΠΕΑΚ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ελλοιδωμπορηκ 18/6	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λάρος 7/6
ΜΠΕΛΣΚΑ'Υ	57	7974	στό Λός Πλάμας (Επωλήθη)	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝ	68	13553	ε. Μουτσύρης 10/6
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ν. 'Υδρη 14/6	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΕΙΤ'ΟΡ...	65	7700	δργει Γαλαξείδι
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Ρ. Πλέι 9/6
ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΝΗ	60	8573	δργει 'Αστακό	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. 'Αμβέρσα 10/6
ΜΠΛΑΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	δργει Πειραιά	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	δργει Λευκάδα
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	α. Ριό Ιανέριο 11/6	ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	δργει 'Αργοστόλη
ΜΠΟΣ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Μπέρια 8/6	ΝΤΙΓΚΙΝΤΥ	57	8485	α. Σουέζ 18/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Σουουθ Ράιτινγ Πόιντ 12/6	ΝΤΙΕΓΚΤΟ	67	3315	α. Καστάλο 4/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ:				ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Ιμπινχάμ 18/6
ΠΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32758	δργει Πειραιά	ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Ν. 'Υδρη 28/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Φουτζέρια 15/6	ΝΤΟΜΟΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δργει Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	62	15229	α. Ν. 'Ορλέανη 8/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Λάγος 16/6	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	δργει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	δργει Λευκάδα	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δργει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δργει Στυλίδα	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Λισσαβώνα 30/5
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΤΣ	54	6103	δργει Πειραιά	ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κωνίτολη 9/6
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δργει Πειραιά	ΝΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	77	13382	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΖ	59	6132	δργει Πειραιά				
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	δργει Πειραιά	ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Βιτόρια 13/6
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	67	8955	α. Αμπέρα 18/6	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τζένταν 6/6
ΜΠΡΑΗΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	δργει Πειραιά	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	α. Ντουμπάι 14/4
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Αύγουστα 11/6	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΗΖ	71	9085	ε. Πειραιά 6/6 (σημ. Κύπρου)	ΟΘΕΝΤΙΣ (μ.)	73	73492	δργει Πειραιά
ΜΥΟΪΚ (μ.)	67	39617	δργει 'Αλιβέρι	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Φόδ 19/6
ΜΥΚΟΝΟΣ	77	13382	α. Κουβεΐτ 28/5	ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Σ. Νικόλας Μπαιν 31/5	ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	δργει Πειραιά
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Κρίστομπαλ 19/6	ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Ρότερντας 27/4
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	ε. Βενετία 20/6				

ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	ε. Σουέζ 12/6		PETROLAKAS 2 (δ.)	77	45755	άργει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	άργει Πειραιά		PETROMAR LA'IT	57	8776	άργει Βουβάτη
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ	83	19544	α. Σαντάντερ 19/5		PETROPOULIS	77	15552	ε. Τζέντα 5/6
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	ε. Κέμπλα 156		PETROS B.	63	15347	άργει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	καθελκ. Φερρόλ 27/3		ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Καράτοι 5/6
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.	83	20487	ύπο συμπλήρωση		ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Άλεξανδρεια 9/6 (σημ. Λιβάνου)
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΟΣ	61	16622	άργει Πειραιά		ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ε. Άλεξανδρεια 25/5
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Βοστώνη 31/3		ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Νταλίδι 1/6
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.	80	15359	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 20/6		ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Π. Σάδι 28/3
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.	73	7100	άργει Πειραιά		ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Χόκη Κόκη 15/6
ΟΤΖΚΟΟΥ	60	2981	άργει Πειραιά		ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Βατιμόρη 14/6
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	άργει Πειραιά		ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άργει Ίτέα
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές		ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άργει Αστακό
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές		ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Αμέρερα 19/6
ΟΥ'ΙΝΤΖΤΟΝ	70	15579	άργει Στυλίδα		ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	άργει Χαλκίδη
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήηκη)		ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άργει Ήνουμενίτασ
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Ντουλούσι 1/6		ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άργει Στυλίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άργει Χαλκίδη		ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άργει Πόρτλαντ ("Ορεγκ.)
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άργει Αλιβέρι		ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άργει Γαλαξείδι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Αμέρερα 21/6		ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ξέρνοβαντ 31/5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞό	53	2605	στό Λάγος 4/4		ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άργει Λομπίτο
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άργει Γκρέιτ Μπίτερ		ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	πρών "Αντερτουρκχέιμ, ύπο παραλαβή στην Κωνσταντζά 3/6
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	α. Ρ. Γκράντε 30/4 γιά 'Αλγερία		ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Αγύούστα 5/6 (σημ. Παναμά)
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Ντώρμπατ 16/6		ΠΛΕΙΑΣ	64	5854	άργει Γαλαξείδι
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	9736	ε. Βαλπαραϊζ 15/6		ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Ραβέννα 26/5
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άργει Στυλίδα		ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Αμβώριο 9/6
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	άργει Πειραιά		ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ	68	5537	ε. Σαΐν Μαλό 13/6
ΠΑΙΑΝ Β. (δ.)	58	21489	δάλισα Φορμόζα		ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523	α. Τέμα 8/6
ΠΑΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	α. Μτσάρα 10/6		ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Γκάλιετον 3/6
ΠΑΙΑΜΑ	61	5816	α. 'Αμβέρα 16/4		ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Κόμπη 13/6
ΠΑΙΑΜΕΑ	60	10778	άργει Ν. Όρλεανη		ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	άργει Πειραιά
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	7695	άργει Στυλίδα		ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΔΗ	43	14425	α. Μελβούρη 28/5
ΠΑΙΑΜΟΔΑ	77	29491	α. Κουναδά 5/6		ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Τζένταν 9/6
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Πενασάλα 10/6		ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Αμπούστα 12/5
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργει Γαλαξείδι		ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Αμπούστα 12/6
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άργει Πειραιά		ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άργει Πειραιά		ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Μη. "Άύρες 11/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	στόν Πειραιά		ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Σ. Σάδι 10/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔ.	70	7773	α. Πειραιά 11/6 γιά Γιβραλτάρ		ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Π. Σάδι 10/6
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3648	ε. Βαρκελώνη 19/6		ΠΟΣΕΙΔΟΝΙΑ	55	5033	στόν Πειραιά (έπισκευές)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. 'Αλεξανδρεια 17/6		ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Λ. 'Αντζελες 16/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΑΣ	58	8764	άργει Πειραιά		ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	δ. Παναμά 6/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Χάβρη 19/6		ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Μπαρανκούιλα 10/6
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	άργει Πειραιά		ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	61	9404	α. Κοντέντα 5/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. πειραιά 16/6 γιά 'Ολλανδία		ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	58	11048	στό Σουέζ (άποθήηκη) 7/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άργει Γαλαξείδι		ΠΡΙΝΣΕΣ	58	6406	α. Γιβραλτάρ 17/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	60	3840	άργει Πειραιά		ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	36764	άργει Πειραιά
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	74	14790	δ. Παναμά 23/5		ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Ρότερνταμ 13/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Φάλιμουθ 26/5
ΠΑΟΛΙΝΟ	80	30639	α. Σάν Λορέντζο 19/4		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Σουέζ 9/6
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άργει Χαλκίδη		ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 9/6
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	άργει Πειραιά		ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δ. Παναμά 9/6
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άργει Πειραιά		ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Νιούκαστλ 16/6
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Σορέχαμ 14/6		ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	ύπο παραλαβή
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άργει Πειραιά		ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	προσδάρεια Κριστοφόρα 15/6
ΠΑΠΑΦΟΤΗΣ	73	16640	α. 'Αλεξανδρεια 14/6		ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10591	δ. Γιβραλτάρ 1/6
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Ν. Όρλεανη 15/6		ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	ε. Φρεντερίσια 4/6
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Σ. Σάδι 27/5		ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Μπούνερα 31/5
ΠΑΡΑΟΣ	62	9636	άργει Γαλαξείδι		ΠΥΘΙΑ	72	10351	στή Σύρο (έπισκευές)
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άργει Πειραιά		ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	στό Βόλο (έπισκευές)
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ.	65	1982	μεσογειακές μεταφορές		ΠΥΛΟΣ	81	13800	δ. Γιβραλτάρ 19/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	ε. 'Αλεξανδρεια 29/5		ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Βενετία 6/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άργει Πειραιά		ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Μόντρεαλ 20/5 γιά Κουβά
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Παρανύκου 8/6		ΡΑ'ΙΝΑ	81	32247	ε. Τζέμπελ 'Αλι 20/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Πειραιά 7/4 γιά νησιά Αιγαίου		ΡΑ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	α. Λεμεσός 10/6
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	ε. Ρότερνταμ 16/5		ΡΑ'ΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5249	ε. Σεύχελλες 6/6
ΠΑΣΔΑΕΝΑ(δ.)	67	45127	άργει 'Αλιβέρι		ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	77	18325	δ. Σ. Σάδι 12/6
ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116	άργει 'Αλιβέρι		ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 20/5
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Ρινέκα 10/6		ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σάδι 2/5
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Κωνιόπολη 3/5		ΡΕΑ	71	9025	δ. Γιβραλτάρ 4/6
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	άργει Ορντάς		ΡΕΑ	56	4275	άργει Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άργει Πειραιά		ΡΕΑ ΖΗ.	61	4152	άργει Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	69	12251	α. Π. Νουάρ 8/6		ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	69	2995	α. Νούρδη 7/6
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	δ. Π. Σάδι 31/5		ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	77	9417	α. Κόρτες 25/5
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άργει Πειραιά		ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	65	11841	άργει Τρικούπαλη
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άργει Πειραιά		ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.	63	14961	άργει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Αλγκεβίρας 10/6		ΡΗΓΚΑΛ ΙΙ (δ.)	56	12494	άργει 'Αμστερνταμ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Ν. Όρλεανη 19/6		ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ	77	9774	α. Παρανάκουν 1/6
ΠΑΥΑΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Αλεξανδρεια 18/6		ΡΗΜΗ	61	2981	α. Ντόμπιταν 9/6
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Νέα Όρλεανη 14/6		ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	πρόσκεπται νά μετων. •Μπλέλεμαρ•
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Λάς Πόλμας 16/6		ΡΗΤΟΡΙΚ	63	15292	ε. Αλεξανδρεια 19/6
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σάδι 16/6		ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	άργει Γαλαξείδι
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές		ΡΟΔΟΣΤ (δ.)	60	20416	άργει Γκντάνακ 11/6
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Ν. Όρλεανη 15/6		ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Καζαμπλάνκα 14/6
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Π. Νογκάρο 20/6		ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άργει Λευκόδα
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές		ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	άργει 'Αλιβέρι
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	ε. Βεγγάζη 3/6 (έπισκευές)		ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άργει Στυλίδα
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άργει Τζέντας		ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΠΕΙΡ.	69	2997	άργει 'Αλιβέρι
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	άργει Πειραιά		ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ'.	69	2995	άργει Αμπιτόν 22/5
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	άργει Πειραιά		ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ.	72	4932	δ. Νότιβερ 17/6
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. (μ.)	67	38915	α. Ιμινχάμ 2/6		ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	α. Ντουμπάι 9/6
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	δ. Παναμά 19/6		ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Είλατ 18/6
ΠΕΡΙΝΦΟΣ	68	44842	ε. Ν. Όρλεανη 19/6		ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.	68	4207	ε. Βιτόρια 19/5
ΠΕΡΑ	71	9623	α. Σάντος 18/6		ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ.	64	4464	ε. Βρέστη 11/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Ντουμπάι 18/5		ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	άργει Πειραιά
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άργει Πειραιά					ε. Μομπάσα 15/6
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μπάχια Μπλάνκα 19/5					ε. Σιγκαπούρη 29

ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	8054	δ. Ντόβερ 19/5
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. Βαλέντιο 18/6
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	α. Αλεξανδρεία 1/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Π. Κελεύκη 7/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Ταύλα 21/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ε. Λειζός 19/6
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8847	ε. Σιγκαπούρη 12/6
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ε. Γκάλετον 14/5
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	8598	α. Σ. Άννα Μπαι 23/4
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	δργει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Γιβραλτάρ 8/6
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	α. Τζένταν 22/5
ΣΑΜΠΙΔΑ (δ.)	57	13247	δργει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	δργει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δργει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	72	11505	δργει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Μπαρακούδη 10/6
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Μελλή 16/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δργει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	δ. Σαΐδ 26/5
ΣΑΝ ΤΑ'ΙΡΟΝΑ	81	10990	α. Π. Έσκουβελ 7/6
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	στό Μπαντάρ Αυτός
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	δργει Τρίκουπαλη
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Ούλον 16/6
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	74	11452	ε. Σιγκαπούρη 25/3
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Βερμούδα 14/6
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	ε. Λονδίνο 21/6
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Π. σφ Σταϊν 12/6
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Ντάρμπιταν 19/6
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Ρότερντραν 20/6
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	δργει Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	α. Αμβέρσα 2/6
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Σουέζ 11/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	78	9773	δ. Σουέζ 2/6
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Σάντος 28/4
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	δργει Ακτίκυρα
ΣΑΥΟΥ ΓΟΥ'ΙΝΤ	70	16263	α. Μπιλπάρδ 8/6
ΣΑΠΠΦΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Αλεξανδρεία 5/6
ΣΑΠΦΟ	63	17876	δργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	δργει Ρίο Ιανέριο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Ζημπραχ 26/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δργει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	δργει Πειραιά
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Σιγκαπούρη 10/6
ΣΕΛΑΣ	63	10947	δργει Γαλαξείδη
ΣΕΛΕΣΤΙΑΣ	62	6172	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΣΕΜΕΑΗ	63	11071	α. Μαντράς 12/6
ΣΕΜΕΑΗ	64	9962	α. Παρανάγκουα 3/6
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ε. Ε. Μάντριτ 20/5
ΣΕΜΙΤΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λός Πάλμας 2155
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Τέντα 8/6
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δργει Πειραιά
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	δ. Σαΐδ 30/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Τέντα 1/6
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	δργει Πειραιά
ΣΗ ΓΚΑΟΥΡ	60	7746	δργει Πειραιά
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ύπο παραλαβή
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793	α. Ίταζάι 25/5
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	επωλήθη
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	δργει Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	δ. Ντόβερ 5/6
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631	α. Ν. Όρλεάνη 18/6
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810	α. Ρανγκούν 12/6
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Νέα Όρλεάνη 15/6
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ	57	2926	ε. Βομβάδη 7/2
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Μίνα Καμπούς 14/6
ΣΗΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Σουάνη 11/5
ΣΙΔΟΝ.	66	2202	δργει Χαλκίδα
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ε. Ταύλα 1/7
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Π. Μάντρι 3/6
ΣΙΛΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866	α. Κολόμπο 21/6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	ε. Βρέτη 21/6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥ	56	6660	δργει Αντίκυρα
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	α. Χιούστον 11/6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Γκέλονκ 5/6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Λάγος 16/6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	α. Αλεξανδρεία 8/6
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΙΥ	66	10631	δργει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	δ. Μάλτα 7/6
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ν. Όρλεάνη 18/6
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Λάρνακα 20/6
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	81	10990	ύπο παραλαβή
ΣΙΚΑΠΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	ε. Γιοκοχάμα 14/6
ΣΙΚΑΠΑΕ'ΙΚ	53	3899	δργει Χαλκίδα
ΣΙΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	στό Χόρ Μουζά 15/5
ΣΙΚΑ'ΥΦΡΟΣΤ	63	1280	α. Πειραιά 16/6 για Τυνησία
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	54	1855	δργει Πειραιά
ΣΙΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	δργει Πειραιά
ΣΙΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Χιούστον 16/6
ΣΙΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ριο Γκράντε 21/5 για Ίραν
ΣΙΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Σουέζ 16/2
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Σιγκαπούρην 15/6
ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	στό Βομβάδη 2/6
ΣΙΚΥΡΩΝ	64	17487	δργει Πειραιά
ΣΙΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δργει Χαλκίδα
ΣΙΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Αλεξανδρεία 15/6
ΣΙΒΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	δργει Γαλαξείδη
ΣΙΟΜΚΟ Σ (δ.)	67	2439	δργει Τζέντα
ΣΙΟΝΙΤ	68	11659	δ. Σαΐδ 31/5
ΣΙΟΥΑΝ	63	5404	δργει Έμδεν
ΣΙΟΥΑΝ ΑΕ'ΙΚ (δ.)	61	20433	α. Αμβέρσα 17/6
ΣΙΟΥΒΑΛΑ	67	5367	δργει Πειραιά
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Ντόβερ 2/6
ΣΙΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Πασαγιές 13/6
ΣΙΦΑΙΑ Κ.	71	15696	α. Μόντρεαλ 27/5 για Κούβα
ΣΙΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Σιμπενικ 15/
ΣΙΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Σιγκαπούρην 17/6 για Όζακα
ΣΙΠΑΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖ (δ.)	65	7751	ε. Γάνδη 13/5
ΣΙΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δργει Αστακό
ΣΙΠΙΡΙΤ	64	10595	δ. Μπρουνιμπούτελ 12/6

ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μέθιλ Ρόντς 17/6
ΣΙΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δργει Πειραιά
ΣΙΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	δργει Στυλίδα
ΣΙΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Λευκωσία 16/6
ΣΙΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δργει Ίτεα
ΣΙΑΛΩ 2	68	22118	α. Τζένταν 10/6
ΣΙΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δργει Πειραιά
ΣΙΑΜΥ	72	30315	α. Ρ. Ταντίρο 24/5
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δργει Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ (...	58	7100	δργει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Σιγκαπούρη 8/6
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'ΙΖΕΡ	68	16611	α. Μασσαλία 17/6
ΣΤΑΡ ΔΕΑΤΑ	68	16812	στό Καβαδούκι 2/3 έπισκευές
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Μπάχια Μπλάνκα 22/5
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Τάμπα 19/6
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Γκλάγκοτον 26/6
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Γκλάγκοτον 8/6
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'ΙΝΤ	62	15649	δργει Πειραιά
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Νασιμά 10/6
ΣΤΑΡ ΣΠ.	62	4357	δργει Πειραιά
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861	α. Βάλευφιλντ 29/5
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 14/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	α. Ρότερνταμ 17/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	δργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	δργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	δ. Αμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	δ. Παναμά 17/6
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	δργει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δργει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Τζέντα 20/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	ε. Αντεν 20/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δργει Αργοστόλι
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	ε. Πειραιά 17/6 (έπισκευές)
ΣΤΡΟΝΓΚΑ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	δ. Γιβραλτάρ 10/3
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	στό Γκουαγιακού (άποθηκη)
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ριο Ιανέρο 11/6
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	α. Σιγκαπούρη 7/3
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	δργει Πειραιά
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Μπαγκόκ 2/5
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ε. Τέντα 10/6
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	ε. Γάνδη 6/5
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δργει Γαλαξείδη
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	δργει Ιθάκη
ΣΩΤΗΡ	62	21099	δργει Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	ε. Αμβούργο 18/6
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	δργει Πειραιά
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	δργει Πειραιά
ΤΑΑΜΠΟ	77	10815	α. Μασσαλία 18/6
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Σπέτζια 20/6
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	δργει Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δργει Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	δργει Γανδή
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταραγκόνα 6/6
ΤΑΝΝΕΝΒΕΔΑΣ	79	12958	α. Ν. Υόρκη 18/6
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	δργει
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	δ. Γιβραλτάρ 4/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Ν. Όρλεάνη 17/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	προσδράμε Μπιζέρτα 18/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΝΕΙ'Ν	73	19420	ε. Σιγκαπούρη 11/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Θέσια 4/6
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ε. Σιγκαπούρη 14/6
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	α. Βανκούβερ 16/6
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081	δργει Αργοστόλι
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	74	8915	δ. Ντόβερ 19/6
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100	ε. Σάντος 24/5
ΤΖΕΑ	62	9571	α. Ντώρμπαν 12/6
ΤΖΕΛΕΠΙ	67	9173	δργει Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Αμπύργο 16/6
ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	δ. Γιβραλτάρ 11/6
ΤΖΕΡΟΤΣΙΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡ	62	16563	δργει Στυλίδα
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ			

ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	ε. Ν. Όρλεάνη 5/8	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	άργει Πειραιά
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	όργει Έλευσίνα	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	έπιαλήθη
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	όργει Πειραιά	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	άργει Πειραιά
ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Γιβραλτάρ 19/6	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	α. Άλεξάνδρεια 16/6
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Τζέντα 25/4	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	α. Ν. Όρλεάνη 23/5
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Αυθερά 17/6	ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΑ.	70	10191	ε. Ίταζάι 28/5
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΗ	60	9838	διαλύθηκε	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ε. Κάρντιφ 19/6
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 13/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΝΤ.	70	11825	δ. Σουέζ 3/3
ΤΟΥΑΡΕΤΚ	74	13639	όργει Στυλίδα	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Ούντεβάλα 10/6
ΤΟΥΑΠ	70	32758	ύπο παραλόβη	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	δ. Σουέζ 27/6
ΤΟΥΑΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Τεργέστη 5/6	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	όργει Πειραιά
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	·όργει Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δική διπλείσα
ΤΡΑΙΓΛΑΙΑΤ'	75	60670	δ. Γιβραλτάρ 18/6	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	ε. Πειραιά 31/5
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ε. Ν. Όρλεάνη 6/6	ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	10192	ε. Σάντος 1/6
ΤΡΑΙΤΟΥΜΟ (δ.)	68	46827	στή Ν. Ύόρκη 15/6	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	όργει Χαλκίδα
ΤΡΑΙΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Δελτί Τσάρλς 28/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.	59	8665	στή Μάλτα (έπισκευες)
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	α. Μ. Αύρες 6/6	ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	ε. Μανούτο 12/6
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	ε. Ασσούτη 31/5	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στή Κόρ 'Άλ Σουμπέρ
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	δρυτες 'Ηγουμενίτσα	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	στή Γιοκοχάμα 18/6 (έπισκευες)
ΣΕ'ΥΛΟΡ.	59	3865		ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	α. Καντί 14/1 για Σεβίλη
ΤΡΑΝΣ. ΣΕ'ΥΛΟΡ.	59	3865		ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Λισσαβώνα 3/6
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ο. ΤΙ. Σάδι 27/4	ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	δ. Παναμά 19/6
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΤ'	66	25327	ε. Τζέντα 1/7	ΦΡΗΝΠΟΡΤ.	73	29709	α. Ριο 'Ιανέριο 13/6
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Ν. Όρλεάνη 17/6	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	δ. Ντόβερ 15/6
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	όργει Αλιβέρι	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Κέιπ Τάουν 2/6
ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Τζέντα 17/6	ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Σάδι 3/6
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Πειραιά 4/6	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 18/6
ΤΡΕΙΝΤΟΥΤ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Σουέζ 29/3	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. 'Αμβούργο 21/6 για Κέιπ Τάουν
ΤΡΙΒΕΔΑΣ.	81	16500	α. Δάγρας 2/6	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	70	11169	α. Χάμπτον ρόδης 15/6
ΤΡΙΒΕΔΑΣ.	74	11644	ε. Μπαλμπούτος 14/5	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κυνιόπολη 29/5
ΤΡΙΝΙΤΙ	65	41470	α. Μαμονάλ 31/5	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	άργει Αστακό
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	όργει Πειραιά	ΧΑΛΑΡΕΝ.	60	6725	όργει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 9/6	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	όργει Πειραιά
ΤΡΟΙ'ΕΝΝΙΠΕΛΑΣ	60	9255	προσάραξε Σιγκαπούρη 7/	ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	α. Βίλα Κονστιτούον 21/6
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Πειραιά 7/6	ΧΑΡΑΔΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Βίλα Κονστιτούον 21/6
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΝΙΠΕΛΑΣ.	74	11644	ε. Τζακάρτα 4/6	ΧΑΡΗΣ.	68	2918	ύπο παραλόβη
ΤΣΑΙ'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	προσάραξε Σουέζ 8/6	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Πειραιά 22/5 για 'Αλιβέρι
ΤΣΑΡΙΤΥ	67	46248	α. Γκάλβεστον 12/5	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	όργει Πειραιά
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Ν. Όρλεάνη 19/6	ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	α. Κολόμπι 5/5 για Σιγκαπούρη
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Π. ντέ Μπούκ 6/6	ΧΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤ	69	10016	α. Χουάνγκου 22/5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	όργει Στυλίδα	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	68	10016	α. Κόμπη 13/6
ΤΥΧΗ.	70	10886	στό Μπαντόρ 'Αμπάς	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.	68	10121	ε. Μουράδια 19/6
ΥΔΡΑ	66	8306	προσάραξε Μπιζέρτο 17/3	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Μουράδια 9/6
ΥΔΡΟΧΟΣ.	75	19166	α. Κέιπ Τάουν 13/6	ΧΙΑΝ ΣΑΝ.	69	10016	δ. Παναμά 8/6
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Σαβόνα 10/6	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.	69	10016	ε. Αγ. Βικέντιο 21/5
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	όργει Πειραιά	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.	69	10016	στή Βάθεις Μπαίη (έπωλήθη)
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	δ. Π. Σάδι 9/6	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Αμέρερο 28/5
ΦΑΙΑΙΞ	70	11489	·όργει Πειραιά	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	α. Ρειάφε 14/5
ΦΑΙΑΡΑ	66	1506	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/5	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	δ. Πάτερ 16/6
ΦΑΙΑΩΝ	60	6723	όργει Μπάρα	ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΝΤ	72	6671	δ. Σάν Χοεύ 3/6
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	δ. Σάν Χοεύ 19/6
ΦΑΙΔΩΡΑ.	73	9112	α. Ντουμπάι 16/5	ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Βρέστη 20/6 (σημ. Παν.)
ΦΑΙΡΓΟΥΤ'ΙΝΤ	64	16299	δ. Ντόβερ 5/6	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	όργει Πειραιά
ΦΑΛΑΝΙ	67	5485	όργει Πειραιά	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ	62	1768	α. Κόμπη 7/6
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Καράτοι 12/6	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	όργει Πειραιά
ΦΑΛΚΟΝ.	60	4100	όργει Έμδεν	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	α. Πειραιά 3/6
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΓ'ΒΟΡΥ	77	9477	ε. Ισκεντερόν 4/6	ΧΙΩΝ	75	16421	άργει Αργοστόλι
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΖΕΑ.	63	9854	όργει Πειραιά	ΧΟΛΑΝΤ.	61	4877	άργει Χαλκίδα
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΖΟΥ	81	11500	α. Μπιλμπού 16/6	ΧΟΟΥΠ (δ.)	64	33316	α. Σιγκαπούρη 28/5
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΡΡΟΟΥ.	66	10046	όργει Πειραιά	ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	67	9433	α. Σάν Χοεύ 1/6
ΦΑΜΙΛΙΑ ΔΕΛΤΑ.	62	9890	όργει Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	άργει Τζιμπούτι
ΦΑΜΙΛΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Ριο 'Ιανέριο 13/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	όργει Πειραιά
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Σουέζ 15/6	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.	70	4145	όργει Πειραιά
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	·όργει Αμβούργο 19/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 14/6
ΦΑΝΥΑΝ.	66	14617	α. Ν. Όρλεάνη 12/6 (σημ. Αιθερίας)	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	όργει Πειραιά
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	όργει Χαλκίδα	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Κ. Κριότη 4/6
ΦΕΙΔΙΑΣ.	73	19747	ε. Ντάρμπατον 20/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	ε. Π. Σάδι 11/6
ΦΕΙΤ'Θ (δ.)	66	36997	α. Ν. Ύόρκη 9/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	πρόκειται νά μετον. Ραο-Ρα
ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	όργει Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ.	69	28203	α. Κόμπη 7/6
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297	ύπο παραλόβη	ΧΡΥΖΑΝΘΕΜΑ	70	3025	δ. Π. Σάδι 17/6
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Όζκα 23/5	ΧΡΥΖΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Χάμπτον ρόδης 6/6	ΧΡΥΖΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	όργει Ντώρμπαν
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Κόρ Φάκον 9/6	ΧΡΥΖΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	όργει Πειραιά
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Λείπ Τσάρλς 30/5	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	δ. Κυνιόπολη 8/6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.	64	13516	όργει Πειραιά	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗΗ.	59	7801	·όργει Πειραιά	ΨΑΡΑ	56	8524	ύπο παραλόβη
ΦΙΛΟΘΕΗ.	61	9789	στό Τζιμπούτι	ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65	7952	α. Αμβούργο 11/6
ΦΙΛΩΝ.	80	11730	δ. Σουέζ 20/6	ΨΗΛΑ	65	12369	ε. Μπανγκόγκ 10/6
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.	70	11041	α. Π. Σάδι 20/5	ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.	75	11442	ύπο παραλόβη
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙ'ΛΛΙΑΜΣ.	62	19974	α. Π. Σάδι 14/6	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	α. Μόντρεαλ 1/6
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.	69	9992	ύπο παραλόβη	ΩΚΕΑΝΙΣ.	76	18080	όργει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713	δ. Παναμά 1/6	ΩΚΕΑΝΙΣ.	71	10024	όργει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΤ'ΕΡ.	56	13408	δ. Π. Σάδι 17/6	ΩΚΕΑΝΙΣ.	73	3717	όργει Χαλκίδα
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.	72	7201	ε. Αλεξάνδρεια 20/6	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ.	67	28021	όργει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	65	11940	α. Αλεξάνδρεια 17/6	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ.	60	5760	όργει Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.	71	19747	α. Πειραιά 23/5 για 'Αργεντινή	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ.	59	5330	ε. Αμπου Ντόμπι 17/4
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 1/6	ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	60	5911	όργει Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	όργει Πειραιά		72	1339	όργει

Τά ύπό ξένες σημαίες

Πλοία που σημισώνονται με άστερισκο (*) δύνανται να συμβεβλημένα
με το NAT και πλοία τα οποία δύνανται να σημισώνονται
είναι λιθεριανά

ΑΒΕΝΙΡ (π.δ.)*	62	10753	δύοικη άπωλεια	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)*	73	129665	α. Ζουάμπα 18/5
ΑΓΑΠΗΙΙ (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δρυεις Τραπάνι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)*	62	5930	α. Βάθμια Μπάρι 3/6	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27988	α. Κόμπε 1/6
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Φιλαδέλφεια 17/6	ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	α. Π. δρ Σπαήη 15/6
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)*	50	1321	ε. Λεμεσός 19/6	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Τουσόν 8/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Ρίο Ιανέρη 17/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	α. Τιβραλταρ 8/6	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	δ. Σουέζ 23/6
ΑΓΙΟΣ ΣΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Κίνγκοτον 30/5	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)*	77	10003	α. Σιγκαπούρην 16/5
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μδλ.)*	62	8975	δ. Σουέζ 21/5	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	α. Βαρκελώνη 25/5
ΑΓΡΙΑΝΑ (π.)	57	9144	προσδρόμες	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)*	73	2934	α. Βαρκελώνη 22/6
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	δ. Κυνήτολη 2/6	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	α. Τζέντα 12/6
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Κόπερ 5/6	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)*	64	36115	ε. Πύλο 2/5
ΑΕΛΛΑΣ (δ.)*	57	20745	δρυεις Πειραιά	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ζουάμπα 18/5
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	δρυεις Σάν Πέντρο	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	δρυεις Τραπάνι
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	ε. Κέιν Πάλμας 27/5	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Κόμπε 1/6
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Μαρούλα 5/6	ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	α. Π. δρ Σπαήη 15/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)*	82	11988	δ. Σουέζ 25/5	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)*	81	18495	δ. Σουέζ 23/5	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Αμβούργο 27/5
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	35280	δρυεις Πειραιά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Π. Τζέρομ 15/6	ΑΣΙΔΑ ΦΡΗΖΕΡ (π.)	63	6478	ε. Αγ. Βικέντιο 20/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	β. Σιγκαπούρη 17/6	ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	α. Ελάζαμπε 7/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	α. Λάς Πάλμας 2/6	ΑΤΑΑΝΤΙΚ Α'Ι/Λ(π)	71	1453	δρυεις Αστακό
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	δρυεις Πειραιά	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	69	7574	α. Κέιπ Τάουν 1/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Π. ντε Μπούκ 1/6	ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	δρυεις Πειραιά
ΑΘΘΟΣ ΙV(κ)*	66	1716	δρυεις Πειραιά	ΑΤΑΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	α. Τζέντα 16/4
ΑΙΓΙΣ (π.)	61	4364	μεσογειακές μεταφορές	ΑΤΑΑΝΤΑΣ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ	82	23000	α. Μπούλεν Μπαη 1/6
ΑΙΓΙΑ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 17/3	ΑΤΑΑΝ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Αύγουστα 18/6
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙ' ΣΤΟΝΤΟ (π.)	72	11185	α. Τένεα 24/4	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Π. Σάδι 12/6
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ (π.)*	76	12498	α. Λ. Πάλμας 7/6	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Τζένταν 7/6
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	ε. Άργος 29/5	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ(π.)	64	6474	α. Κίνγκοτον 3/5
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΙΚ (π.)*	74	12498	α. Γιοκοχάμα 28/5 για Ακαζούτλα	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ'ΙΟΛΕΤ Ι(π.)	66	2966	α. Μπαντάρ 28/5
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΑΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Κόρ. Άλ Ζουμπάρι	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	α. Μπαντάρ 28/5
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Σαχάρη 10/6				
ΑΙΓΙΣ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ(π.)	69	9199	δ. Σουέζ 11/1				
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Κόπερ 5/6				
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Ιμπριάν 21/6				
ΑΙΓΙΣ ΦΙΛΙΘ (π.)	69	9199	ε. Πειραιά 9/5 (έπισκευες)				
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟ (π.)	69	9241	δρυεις Πειραιά				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28846	α. Αΐσι 16/5				
ΑΙΓΚΟΝ*	71	27958	α. Ήντορ 3/6				
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Χουδάνηπο 12/5				
ΑΙΓΑΙΝΗΑ (Μαλ.)	65	9223	ε. Νταμάρ 17/6				
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	ε. Ν. Όρλεάνη 20/6				
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Ν. Όρλεάνη 17/6				
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	δρυεις Πειραιά				
ΑΙΓΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΠ (κ.)	65	8914	δ. Σάδι 1/5				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Σιγκαπούρη 15/6				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	β. Σόμπον ρόδες 9/6				
ΑΚΙΝΑΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. Έμπειρηκ 22/6				
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	α. Ντομιάκο 24/5 (έπωληθη)				
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Γιουροπόρτ 11/6				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΡΙΝΣ (δ.π.)	62	61300	α. Αμπού Άλ Μποκούις 16/6				
ΑΔΑΜΕΙΝ ΙΝ (π.)	62	10403	δρυεις Χαλκίδα				
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	α. Στό Πειραιά 29/5/1982				
ΑΛΕΝΤΕΙΓΑ (δ.)	70	51615	δρυεις Ελευσίνα				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ).	71	68731	α. Ριταρόπη Μπαίη 15/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΙ'Σ (π.)	69	10722	δ. Τένεα 7/6				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δρυεις Αλιβέρι				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	δρυεις Χάρια				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (Λ.β.δ.)*	60	12762	ε. Τούκα 22/1				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	δρυεις Γαλαξείδη				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	9395					
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ (π.)	62	7704	μετον. «City of Zug»				
ΑΛΕΞΗΣ.	69	12252	ε. Μπανάρ Αμπάς 17/3				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389	δ. Πανιάδ 10/6				
ΑΛΑΚΑ (π.)	66	4478	δ. Σουέζ 16/6				
ΑΛΑΚΑΖΑΡ (Σιγκ.)	73	15382	ε. Μασσαλία 11/6 (έπωληθη)				
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	δρυεις Χώκυεσαν				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δρυεις Αλιβέρι				
ΑΛΑΦ ΜΙΖΕΑ (π.)	56	1873	α. Μομόπας 3/6 για Ν. Κομόρες				
ΑΛΑΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Σάντος 21/6 για Ριο Σκράντες				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ(δ.)	73	18798	α. Καράπα Μπαίη 6/6				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (δ.)*	72	18792	α. Ταμπικού 9/6				
ΑΜΑΡ Ι (π.)	60	4735	α. Νταμάρ 18/6				
ΑΜΑΡΥΛΛΑΣ (π.)	82	13800	ε. Βανκούβερ 9/6				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Γιοκοχάμα 8/6				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Γουαγκάρη 19/6				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Μπανάνκορ 12/11/82 για Καράτοι				
ΑΜΠΙΛΥΤ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Σιγκαπούρη 10/6				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	59	4493	ε. Γάνδη 6/4				
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	67	21457	α. Καντία 1/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σεπτέμπτια 22/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Φριμάντια 29/5 για Ν. Όρλεάνη				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Γιοκοχάμα 3/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Καζαμπλάνκα 18/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμά 1/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Παναμά 29/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	δ. Κωνίτολη 5/6				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δρυεις Πειραιά				
ΑΝΘΟΥΔΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	α. Ρότερνταν 23/6				
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Ακαρπα 6/6				
ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	δρυεις Χαλκίδα				
ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Κέιν Τάουν 10/6				
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Αύγουστα 21/6				
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	α. Π. Σάδι 19/6				

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η.)	75	3520	δ. Κέιμαν Μπράκι 30/5		ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Παναμά 9/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.β.)*	67	38764	ε. Ρίτσαρντς Μπαιν 13/6		ΚΑΛΥΨΩ (η.)	69	5997	δ. Γιβραλτάρ 16/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ (η.)	60	7187	α. Κέιτ Τόουν 2/6		ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Μανούτιο 30/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ ('Ονδ.)	63	2803	ύπο παραλαβή		ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)	57	3826	στό Π. όφ. Σπάται 19/1/82
ΓΚΟΥΝΤ ΗΟΡΑΐ'ΖΟΝ (η.)	67	38636	ε. Ν. 'Ορλέαν 20/6		ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ*	63	16984	ε. Πειραιά 26/2
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές		ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	δργει Πειραιά
ΓΛΑΣΚΩΝΗ (κ.)	68	8915	ε. 'Επειχάρδην 21/6		ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΦΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. 'Αγυρά ντς Ρέις 20/6
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Πειραιά 21/6		ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΣΤΑΣ Ε. (κ.)*	52	2674	δργει Σαράρ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.)*	57	9433	μετον. «Santos II» (σημ. Παν.)		ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	δ. Σουέζ 25/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΟΥΤΙΑΙΤ*	83	24500	α. Λάγος 12/6		ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (η.)	62	9222	ε. Βιρτούδ 21/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Μπάχια Μπλάνκα 17/5.		ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΣ	67	23347	α. Γουνγκρέι 12/6		κ.δ.)*	81	18000	ε. Βορμάθ 7/6
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΤΟΡ	68	22782	δ. Ντόβερ 21/6		ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	α. Πειραιά 22/6 για Κύπρο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤ'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 9/6		ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Ταϊτίς 26/5		ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	δ. Σάδι 23/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Ριο 'Ιανείρο 10/6		ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	δ. Σουέζ 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(η.)	70	56799	α. Ριο 'Ιανείρο 20/6		ΚΑΡΡΑΣ (η.)	62	10834	α. Χάρμη 17/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ(μ.)	71	56800	α. Τάρανδα 8/6		ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δργει Χαλκίδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΑΒ (δ.)	72	114710	α. άργει Πειραιά		ΚΑΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λ. Πάλμας 25/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. άργει Πειραιά		ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.)	81	3900	ε. Μπρωπόπαντον 10/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΑΤΕΡ (η.)*	57	9158	δ. Π. Σάδι 14/6		ΚΑΣΤΑ Δ. (κ.)	72	17674	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. άργει Πειραιά		ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	α. Βιθαναπάντ 23/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. άργει Πειραιά		ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	ρ. Ιανείρο 21/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. άργει Πειραιά		ΚΑΤΙΑ Κ. (η.)	57	1324	α. Μπαρέιν 17/3
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Βενετία 2/5		ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	2850	ε. Πειραιά 18/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η.)	45	2740	δργει Χαλκίδα		ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (η.)	62	5870	ε. Γιουτερφόρτ 23/6
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	α. Κομώ Μπαιν 7/6		ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η.)	65	9799	δ. Σουέζ 7/6
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. Σιγκαπούρη 21/1		ΚΕ'Γ ΑΒΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ*	68	13694	δ. Σουέζ 24/6
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Φιλαδέλφεια 6/6		ΚΕ'Γ ΙΓΚΡΕΚΟ (κ.)	60	6978	ε. Τοιταγκύκ 14/6
ΔΑΕΦΙΝΙ (δ.η.)	71	17805	α. Σιγκαπούρη 28/5		ΚΕΡΒΑΝ (η.)	61	10444	ε. Σιγκαπούρη 16/6
ΔΙΑΜ (η.)	60	8750	α. Βιζαντινόνταν 20/6		ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑ ΛΑΙΤ' (κ.)	67	21706	ε. Τέξτα 9/2
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Μομπάσα 14/6		ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ			
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Πιούμπινο 17/6		(Μ')	52	5674	δ. Κων/πολη 2/6
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442			ΚΕΦΑΛΑΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-			
ΕΚΤΩΡ (κ.)*	72	4922			ΤΥ (Μ').	57	5250	ε. Π. Σάδι 20/6
ΕΛΑΐ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484			ΚΙΜΟΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	στόν Πειραιά 27/1
ΕΛΑΐ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037			ΚΛΕΔΙΑ (κ.)	75	176009	ύπο παραλαβή
ΕΛΕΝ*	67	27989			ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II (μ.)	59	20880	α. Κολόμπα 22/6
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.η.)	72	94989			ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	57	4336	δ. Κωνίπολη 23/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)*	65	38279			(η').			
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μα.)	65	9694			ΚΟΡΑΛΑ (κ.)	48	15474	μετον. «ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ *
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042			ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΑΖΑΜΠΕΟ Ι (η.δ.)*	59	12662			ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	37348	ε. Σάντος 16/6
ΕΙΑΖΑΣ ΦΡΗΖΕΡ (η.)	63	4390			ΚΟΤΟΥΚΟΝ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	δργει Πειραιά
ΕΙΑΖΙΝΑ (κ.)*	67	24766			ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γουγκάρει 22/6
ΕΙΑΖΕΝΙΚ Α'ΓΑΛΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225			ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ (κ.)	55	4565	έπαλημή Πακιστανούς διαλυτές
ΕΙΑΖΕΝΙΚ ΚΕ'Π' (Σιγκ.)	82	4280			ΚΡΑΝΑΟΣ (η.)	59	3354	ε. Μπαρμπάντον 1/6
ΕΙΑΖΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491			ΚΡΑΝΤΩΡ (η.)	64	2304	προσάρδια Νουεβίτας 11/5
ΕΙΛΗΗ (Ματ*)	66	9135			ΚΡΙΟΣ (η.)	60	4089	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΑΖΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113			ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)	42	3129	ε. Αγίου Παύλου 20/5 για Κουνιόλαν
ΕΙΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)*	65	7498			ΚΡΙΟΣΙΟΣ (Αιβ*)	58	5058	α. Μπαρύρογ 22/6
ΕΙΑΝΤΟΥΑ (δ.)	69	41477			ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	δ. Σουέζ 14/6
ΕΙΑΝΕΜΑ (η.)	60	5513			ΚΥΚΑΩΠΑΣ (Αιβ*)	57	9118	ε. Αύγυστα 21/6
ΕΙΡΓΙΝΑ Ι (η.)	61	9335			ΚΥΜΟ (δ.)*	56	24234	άργει Ιτέα
ΕΙΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498			ΚΥΝΒΙΑ*	69	11315	στη Λιασσώνα (έπισκευες)
ΕΙΑΥΔΗ (η.)	59	7059			ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	α. Σιγκαπούρη 20/5 για Κουνιόλαν
ΕΙΑΥΔΗΡΟΣ (δ.)	64	35410			ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Μη. Αύρες 13/6
ΕΙΑΥΙΜΕΝΗ	79	29875			ΚΩΣΤΗΣ (Μάλιτ.)	60	3325	ε. Πειραιά 15/5
ΕΙΥΝΙΚΗ	77	29875			ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	άργει Αστορία
ΕΙΥΡΙΔΙΚΗ (η.)	69	8676			ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΥΡΦΑ (δ.)*	65	35406			ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	δργει Πειραιά
ΖΑΚ (η.)	62	10028			ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	δ. Σουέζ 19/6
ΖΕΥΣ Ι (η.)	60	17447			ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	78	11162	δ. Παναμά 19/6
ΖΕΥΦΟΡΣ II	77	18838			(Μαλ.).			
ΖΗΝΑ (δι.)	68	31093			ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	ε. Ροζάριο 4/6
ΖΗΝΑ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ(η.)*	66	10051			ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	προσάρδια 8/2 για Τίραν
ΖΗΝ (δ.)	67	43231			ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Σιγκαπούρη 11/6
ΖΗΒΗ	79	16379			ΛΕΜΠΙΔΟΝ (κ.)	60	4068	δργει Πειραιά
ΖΗΡΑ	79	16390			ΛΕΝΑ*	68	22449	α. Λόνδον 22/6
ΖΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ*)	58	5266			ΛΕΝΑ II (Πα.)	68	15761	α. Σ. Φραγκισκό 17/6
ΖΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ*)	53	5691			ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η.)	63	8427	α. Ν. Ορλέαν 22/5
ΖΗΑΛΑΣΣΗΝ ΙΔΕΑ*	78	11003			ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΥΑΓΓ. (η.)	61	8627	α. Σαβάννα 17/6
ΖΗΑΝΑΣΗ Μ. (Μαλ.)	65	37431			ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας
ΖΗΑΡΡΟΣ (η.)	63	3293			ΛΕΥΘΕΡΩ (η.)	62	14027	α. Μόλτα 21/6
ΖΗΑΣΟΣ (δ.)	74	51501			ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Βαρκελώνη 18/6 για Λεμεσό
ΖΗΕΣΚΟΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943			ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Μπαντουρίου 26/5
ΖΕΘΟΤΟΚΟΣ (η.)	61	9266			ΛΗΤΟ II (η.)	72	6106	δ. Ντόβερ 18/5
ΖΕΘΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765			ΛΙΑΖ (η.)	58	8370	μετον. «ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ»
ΖΕΧΑΡΗΣ (η.)	68	9803			ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ (η.)	82	19800	α. Αντεν 10/5
ΖΕΩΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847			ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ*)	81	16700	μετον. «Βοίλσες» (Αγγ.)
ΖΗΕΛΛΑ (μ.)	66	40933			ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	μετον. «Βίλνας» (Αγγ.)
ΖΗΙΔΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280			ΑΟΥΣΥ (η.)	54	2557	δ. Παναμά 18/6
ΖΗΙΓΚΑΠΡΙΚΑ	66	11153			ΑΥΡΙΚ (η.)	61	12497	ε. Βενετία 15/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528			ΜΑΓΚΡΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	ε. Πασαγιές 10/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΓΚΑΙΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690			ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)	75	136991	α. Γουακαμάτου 24/5
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΓΚΡΕΪ'Ζ (Μαλ.)	58	3825			ΜΑΙΣΤΡΟΣ ΖΕΡΟΣ	69	16840	α. Σ. Λορέντζο 21/5
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΓΟΥΐ'ΝΤ (Μαλ.)	45	3684			ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	73	36881	α. Βενετία 15/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834			ΜΑΝΔΩΛΗΣ Δ.	80	5511	α. Μπόγιουντ 9/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621			ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Πασαγιές 10/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704			ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	ε. Κένοσα 5/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η.)	61	8999			ΜΑΡΘΑ Λ. (η.)	59	8596	δργει Μπιλιάντο
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ.)	52	7304			ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η.)	64	3947	ε. Τουσών 11/7
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039			ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙΙ (δ.η.)	60	13339	δργει Πειραιά
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΣΩ Ι (η.)	70	3971			ΜΑΡΙΚΑ Π. (η.)	73	45500	α. Μάρτη Πόιντ 19/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΣΕΜΗΝΗ (η.)	68	4202			ΜΑΡΙΛΙΑ Δ. (η.)	67	43649	α. Τίτι 17/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΣΤΡΙΑ	81	31000			ΜΑΡΙΛΟΥΑ (κ.)	74	30341	στό Πειραιά (έπισκευες)
ΖΗΙΑΝΗΣ (κ.)	52	1575			ΜΑΡΙΠΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	δργει Πειραιά
ΖΗΙΑΝΗΣ III (κ.)	60	4067			ΜΑΡΙΠΜΠΡΟΥΑΝΤ ΙV (δ.η.)	65	13512	ε. Τεντος 21/8
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΒΔΑ ΛΑΚΥΩΝ (η.)	61	10934			ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙΙ (η.)	68	8773	α. Τρινικόλατη 14/5
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΒΔΟ ΛΕΑΦΙΝ (η.)	60	10934			ΜΑΡΙΠΝΕ ΙΙ (η.)	68	10099	α. Σουέζ 6/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΒΟΥΡΕΑΛ...	82	15551			ΜΑΡΙΠΡΕΛΑ (δ.)	66	57027	α. Σουέζ 13/6 για Έλλαδα
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051			ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Π. Σάδι 7/5
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΘΡΙΝ Y. (η.δ.)	60	13103			ΜΑΡΙΤΣΑ ΙII (η.)	65	10596	δργει Κουβέιτ
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΛΛΙΟΠΗ (η.)	60	5323			ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (η.δ.)	73	72336	ε. Παριάδα 16/6
ΖΗΙΑΝΙΑΝ ΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229			ΜΑΡΙΩ...	65	17238	δργει Στυλίδα
			πρόκειται ν. μετον. «Speros K.»		ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	δργει Λευκόβια

ΜΕΣΙΣ.....	69	9650	α. Ριο Ιανέριο 15/6	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΪ'ΑΝΤ.....	67	22817	α. Τάμπα 30/6 για 'Αμβέρσα
ΜΕΣ. ΛΑΜΠΙΣ (δ.).....	72	17355	ε. Σιγκαπούρη 19/6	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ.....	67	25837	όργει Στυλίδα
ΜΕΣ. ΠΗΝΗ (κ.δ.).....	72	17355	δ. Γιβραλτάρ 8/6	ΝΟΡΘΓΟΥΙ'ΝΤ.....	70	12063	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.).....	77	75124	όργει Πειραιά	ΝΤΑΝΙΟΥΤΟΥ (κ.).....	60	12605	όργει Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	ε. Πειραιά 18/3 (έπισκεψης)	ΝΤΑΡΤ (κ.).....	72	9953	δ. Σουεζ 31/5
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	δ. Σουεζ 9/6	ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)*	61	5816	όργει Μίνα Σάκη
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.).....	77	76149	ε. Πέννινκτον Τέρρη. 9/6	ΝΤΕΝΕΜΔ*	68	2534	δ. Δαρδανέλια 24/6
ΜΗΑΟΣ (η.).....	66	10715	α. Ριο Ιανέριο 21/6	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.).....	63	7833	α. Τέλετα 21/6
ΜΗΑΟΣ II (κ.).....	59	3809	δ. Π. Σάδη 2/5	ΝΤΟΒΕΡ (κ.).....	66	10129	α. Ντουμπάι 25/6
ΜΗΑΟΣ VI(κ.).....	59	4668	δ. Π. Σάδη 18/6	ΝΤΟΛΑΥ II (η.).....	67	9854	α. Χάρπτον ρόδης 28/6
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Βανκούβερ 29/5	ΝΤΟΜΙΝΙΚΤ*	62	6980	ε. Κολόμπο 3/5
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	α. Νανκόνια 14/6	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΔΑ.....	70	17355	δ. Γιβραλτάρ 10/6
ΜΙΛΑΝΤΑ (Α.Μ.)	56	8985	α. Νανκόνια 21/6	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.).....	67	22243	α. Σαντ Τέρρη. 23/6
ΜΙΝΑ Φ. (η.).....	58	8733	α. Σάντος 21/5	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.).....	71	17782	α. Σιγκαπούρη 12/6
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Π. σφ. Σπαήνη 11/6	ΝΥΜΦΗ Κ. (η.).....	66	22260	α. Παρανάγκουα 17/6 για Γαλλία
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝ (η.)	70	1582	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/6	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Μασσαλία 15/6 για Μόντρεαλ
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Ν (η.)	70	1587	ε. Τουίξαν 23/5	ΟΑΣΙΣ (π.δ.).....	62	22424	α. Μάντρες ντε Ντένιας 15/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	δ. Παναμά 12/6	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.).....	49	2879	όργει Κίμωλο
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/6	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ').....	63	11120	όργει 'Αστακό
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564	ε. Χιούριαν 6/6	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.).....	70	14095	ε. Σάντος 21/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	όργει Πειραιώς	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ.....	68	45678	α. Χόβικ 11/6
ΜΙΝΙ ΛΕΝΖ (η.)	71	1562	ε. Γκάλερτον 2/6	ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.).....	64	26174	δ. Γιβραλτάρ 2/7 για Ν. 'Υόρκη
ΜΙΝΙ ΛΗ (η.)*	71	1562	α. Κίγκοτον 18/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	όργει Ιτέα
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	όργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.).....	75	138037	όργει 'Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ.	74	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙ'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	όργει Ιτέα
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ (η.δ.)	70	1781	δρνει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.).....	64	32380	έπωλήθη μετον. «ΓΚΕΙ'ΜΣ»
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	όργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.).....	65	32478	έπωλήθη μετον. «ΓΚΕΙ'Τ»
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η.)	71	1584	α. Σ. Χουάν 17/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Τ (δ.).....	65	32407	μετον. «Laura Wishes»
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (η.).....	77	15935	ε. Ρόττερνταμ 4/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤΣΙΚ (η.)	70	1592	ε. Γκάλερτον 19/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (η.)*	77	15844	ε. Τοιτανκόν 1/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	α. Ντεμεράρα 12/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.).....	72	128561	ε. Μπρουναμπούτελ 35/7
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ.	75	1578	δ. Παναμά 27/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.).....	72	126027	όργει Ιτέα
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	ε. Γουΐλμινγκτον 13/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).....	76	126990	α. Γουΐμπα Τέρρη. 2/6
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	δ. Παναμά 19/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σιγκαπούρη 21/6
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	όργει Βοστώνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)	64	32379	μετον. «Karen Wishes»
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η.)	61	3943	α. Τζέντα 1/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	66	15668	όργει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλι)*	59	5384	δ. Δαρδανέλια 15/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ.....	66	15625	όργει Πειραιά
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Άλεξανδρεια 19/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΥΟΥΕΡ.....	68	15809	όργει 'Ελευσίνα
ΜΑΟΥΝΑ (η.)*	77	3227	α. Καζαμπλάνα 15/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ.....	65	15577	μετον. «ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ»
ΜΠΑΡΟΥΔΑ (η.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ.....	69	15688	ε. Π. Σαΐδ 157
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	όργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	67	15697	δ. Παναμά 29/6
ΜΠΑΣΤΙΩΝ (κ.)	68	13706	α. Μπωμόντ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ.....	69	15808	όργει Πειραιά
ΜΠΑΥΡΟΝ (η.)	61	1460	όργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	ε. Φός 3/7
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).....	79	59882	όργει 'Αλιβέρι
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΠΙΕΡ (η.)	64	16073	στη Μπόνη (ποθητή)	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η.).....	77	15844	ε. Μόντρεαλ 23/6
ΜΠΡΑΒΟΝΟΔΑ (η.)	67	4659	όργει Ν. 'Υρκη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	73	15498	όργει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	δρνει Ν. 'Υρκη	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝΑ ΣΚΑ'Υ (Λ.β.)	73	31861	δ. Σουεζ 6/6	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	δ. Σουεζ 19/6
ΜΠΡΙΖΤ Τ. (η.)	72	3172	όργει Πειραιά	ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.).....	65	36370	α. Μαρονάλ 1855
ΜΠΡΗΤΕΝ (η.δ.)	65	40284	ύπη παραλαβή	ΟΣΕΑΝ (κ.).....	66	10825	ε. Ριο Ιανέριο 2956
ΜΠΡΙΣΤΟΛΑ (κ.)	64	8403	α. Λ. Πάλμας 8/6	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.).....	67	53460	όργει Πειραιά
ΜΥΡΙΝΑ (Λ.β.)	82	32506	ε. Ταϊπά 5/6	ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ (η.)	67	24128	α. Ριο Ιανέριο 16/6
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Τζέντα 2/6	ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	όργει Χώγκεσαντ
N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (η.)*	78	11850	δ. Σουεζ 21/4	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	ε. Μανύλα 30/5
ΝΑΓΟΣ.....	61	9037	μετον. «ΑΓΟΣ» (σημ. Παν.)	ΠΑΓ'ΟΝΗΡ (η.)	74	9712	α. Νταλιάν 28/5
ΝΑΤΊΣ (κ.)*	66	7264	α. Θεύτα 6/6	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	όργει Πειραιά
NANTIA (κ.)*	71	22759	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/6	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (κ.)	70	11525	α. Πειραιά 16/4
NANO Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΝΙΑΝΗ (η.)	59	3906	α. Σκό 24/6
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Καβάλα 1/6	ΠΑΝΩΗΡ (η.)	82	35380	δ. Σουεζ 29/6
ΝΕΙΔ (δ.π.)*	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλασσας	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η.)	66	7463	όργει Πειραιά
ΝΕΑ (Μα.)	66	12259	ε. Χαραχόδεν 30/6	ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	α. Τενερίφ 1/7
ΝΕΙΤΟΥΝ Κ. (η.)*	67	32137	α. Βανκούβερ 30/5	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.η.)	73	30067	όργει Μπρούνει Μπαΐν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)*	58	24152	όργει Ιτέα	ΠΑΣΙΟΕΑ (μ.)	71	80225	δ. Κυνιτόλη 6/6
ΝΕΦΕΛΗ (η.)	69	5801	δ. Σουεζ 18/6	ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	60	8721	όργει Χαλκίδα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	όργει Πειραιά	ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	α. Γάνδη 28/6
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	όργει Μπρούνεις 9/6	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	62	11756	ε. Αλεξανδρεια 28/6
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)*	63	5955	ε. Πειραιά 3/6	ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ (κ.)	77	15950	ε. Καρπάντας 30/7/81
ΝΙΚΗ Ρ. (η.)	62	6171	δ. Δαρδανέλια 17/6	ΠΑΥΛΟΣ XII (η.)	69	1999	ε. Πειραιά 11/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	ε. Πειραιά 28/5	ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Τζέντα 1554
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.η.)	65	33595	δ. Σάδη 26/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Πειραιά 3/6 για Λιβύη	ΠΕΝΤΕΑΛΗ (Λ.β.)	72	57802	ε. Παρανάγκουα 25/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (η.)	67	4016	ε. Τουσών 9/7	ΠΕΤΑΔΟΝ	76	34715	ε. Λάρνακα 10/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (η.)*	61	6123	δ. Π. Σάδη 20/6	ΠΕΤΡΟΔΙΝΑΙ (δ.κ.)	56	11920	α. Ν. 'Υρκη 12/5
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	όργει Χαλκίδα	ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.β.)	65	15577	ε. Μασσαλία 2/7
ΝΙΜΑΣ Ι. (η.)	56	3274	ε. Π. Σουδάν 2/5	ΠΙΕΡΟΣ (η.)	63	1702	μετον. «ΛΟΥΝΑ»
ΝΙΟΒΗ (Μάλι)	69	21427	α. Χάμπτον ρόδης 29/6	ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.η.)	69	93547	ε. Χόγκ Κόκ 28/6
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Ρανγκούν 8/6	ΠΛΟΥΤΙΟΥΣ	72	13294	όργει Στυλίδα
NIXON (κ.)	65	13458	ε. Μπαντρά 'Αμπάς 14/3	ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΡΑΡ (μ.)	68	35191	

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.

P.O. BOX 80076 — 185 10 PIRAEUS

PHONE: 01 - 4176658 or 4122537

CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.500

Annual Subscription Rates:

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

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕΛΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣ

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	ο. Μπαλό Τέρμ. 24/6				
ΠΟΛΥΣ (κ. δ.)*	73	118460	στή Φουτζίδηρα (έπισκευές)				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)*	71	80194	άργει Μπρούνει Μπαι				
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η.)*	70	3825	ε. Βαρκελώνη 29/6				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	στό Κατάκωλο 27/7/79				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (η.)*	66	15565	α. Τέντα 21/6				
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Ντουμπάι 3/6				
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργει Πειραιά				
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Τακόμα 28/6				
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	άργει Σήρνες				
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π"	68	48781	α. Λαύλα 29/6				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β.(η)*	61	3966	δ. Παναμά 1/7				
ΠΡΟΠΟΝΤΙ η)*	69	10524	α. Βιθρία 20/6				
ΠΡΟΣΦΕΡΙΤΥ (η)*	73	11383	α. Πενάκι 17/6				
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (λιβ.)	66	15393	ε. όφ Σπαιν 23/6				
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	δ. Κονιόπολη 8/5				
ΡΑΣΣΑΙΓΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές				
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	άργει 'Αστακό				
ΡΕΓΚΑ ΣΗ.	68	30294	α. Κεμπέκ 29/6 ('Ελ. σημ.)				
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (δ.)	73	152.327	άνωμένει Φουτζίδηρα				
ΡΕΙ'ΝΜΠΟΟΥ Υ (η.)	63	15982	ε. Κωνίπολη 16/6				
ΡΕΙ'ΝΦΡΟΤ (η)*	60	4820	ε. Παρανάγκα 17/6				
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Ντουάλο 14/5				
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	άργει Στυλίδα				
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Τέντα 28/3				
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)*	62	12040	ε. Αλεξανδρεία 23/6				
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	58	8920	ε. Λ. Πόλμας 30/6				
ΡΟΝΣΟΝ (η.)*	63	6100	άργει Πειραιά				
ΡΟΝΧΙΑ (η.)*	63	6063	άργει Πειραιά				
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (η.)*	71	2932	ε. Αλεξανδρεία 27/6				
ΣΑΒΒΑΣ (δ.η.)*	59	20514	ε. Πειραιά 2/6				
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	άργει Λάς Πόλμας				
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.η.)*	69	99134	α. Ντουμπάι 4/6				
ΣΑΛΛΑ Δ. (η.)	68	15474	ε. Ριό Ιανέριο 22/6				
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Πειραιά 28/6 γιά Ρόττερνταμ				
ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)*	70	5746	ε. 'Αμβούργο 4/7				
ΣΑΝ ΜΑΪ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	10630	δ. Σουέζ 1/6				
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	α. Λευεσό 3/7 γιά Πειραιά				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Σακάι 10/6				
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Χίαντζα 18/4				
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Σιγκαπούρη 29/6				
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Σπέτσα 29/6				
ΣΑΝΠΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	α. Σιγκαπούρη 17/4				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Πειραιά 26/6				
ΣΑΝΤΑΝΣ *	65	19019	άργει Ταιβάν				
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΑΝΤΟΣ (η.)*	58	9017	άργει Γάνδη				
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143	α. Λ. 'Αντζελες 9/6				
ΣΑΟΥΓΟΥΝ'ΓΝΤ	70	11329	α. Χιούστον 3/6				
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	άργει Γκιρμούταν				
ΣΕΙΡΗΝΑ (η.)	83	32000	ύπο παραδόθη				
ΣΕΝΙΟΡ ΣΤΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Θέσσαλο 24/6				
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	α. Ν. 'Υόρκη 30/6				
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΗ ΜΑΣΤΕΡΤ (Μ.)	69	12412	α. Βανκούβερ 14/6				
ΣΗ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Σόδοντα 9/6				
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Πρίν Ρούπερ 23/6				
ΣΗ ΣΤΑΡ (Μ.)	69	12411	ε. Κωνστάντα 26/2				
ΣΗ ΦΑΛΑΚΟΝ Ι (η.)	70	9966	ε. Τένταν 29/6				
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)*	62	9979	δ. Σάιδ 6/6				
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)*	71	11379	α. Κήλαγκ 14/5				
ΣΗΓΚΑΑ (Μαλτ.)	65	9043	α. Μπ. 'Άρες 23/6				
ΣΗΝΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Νάπολη 5/7				
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Σούδα 4/6				
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Πειραιά 30/6				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (η.)*	80	9015	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/6				
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Μαζατλάν 8/6				
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Τακοράντι 13/6				
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	άργει Γαλαξείδι				
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Λόδι 25/6				
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΙΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	ε. 'Αμπιτζάν 6/6				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η)*	58	4414					
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227					
ΣΟΛΑΝΖ Π. (η.)*	60	8294					
ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954					
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599					
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650					
ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5278					
ΣΟΥΖΑΝΑ (η)*	68	7701					
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	2203					
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12758					
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	12518					
ΣΤΑΥΡΟΥΛΛΑ (η)*	80	1404					
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.η.)*	68	32000					
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	103176					
ΤΑΜΑΡΑ ΙΙ (η.)*	60	1518					
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739					
ΤΑΡΤΟΥΣ (η)*	58	4231					
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342					
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510					
ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500					
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.)	73	9842					
ΤΖΩΝ Α. (η.)	68	10016					
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ.	68	10618					
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930					
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910					
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)	65	11245					
ΤΟΕΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944					
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848					
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)	60	8070					
ΤΡΑΜΟΥΤΑΝΑ	71	20670					
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ	76	35897					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥΙΓΑ	72	18723					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΣΟΑΒ (δ. Πα.).	74	30082					
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491					
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901					
ΤΖΕΣΗ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ(δ.η.)	61	8816					
ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256					
ΥΠΑΛΑΝΤΗ (η.)	71	4635					
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330					
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499					
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583					
ΦΙΛΑΡΑΙΝΑ	67	44720					
ΦΙΛΙΣΙΑ Β.	78	15950					
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215					
ΦΑΐ'Β Αΐ'ΛΑΝΤΣ	70	15768					
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890					
ΦΙΛΑΓ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585					
ΦΙΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178					
ΦΙΟΒΟΣ (λιβ.)*	58	5063					
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275					
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216					
ΦΡΑΤΖΕΚΑ (η.)	71	10586					
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945					
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229					
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097					
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)	60	3563					
ΦΡΙΟ ΑΙΔΑΝΤΙΚ (η.)	61	1652					
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (η.)	61	1695					
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (η.)	59	9604					
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928					
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620					
ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740					
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.η.)	68	48559					
ΧΕΡΟ (η.)	57	1368					
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η.)	78	15981					
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999					
ΧΡΥΣΗΐ'Σ (η.)	59	4378					
ΧΩΚ (κ.)	64	10292					
ΧΩΦΙ (κ.)	54	1596					
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)*	44	14540					
ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530					

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Γραφεία — Τυπογραφείο: Νοταρά 77, Πειραιάς

Τηλέφωνα: 417 6858 — 412 2537 — 417 8869

Νέα Ταχυδρομική Διεύθυνση: Ταχ. Θυρίς 80076 185 10 Πειραιάς

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Νοταρά 77, Πειραιάς

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Συντάξεως
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ
Σερίφου 50 & Αχαρνών

'ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ Τυπογραφείου
ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
Πλ. Κανάρη 15, Πειραιάς



**Fast,
flexible &
experienced service in
the largest shiprepair group**

10 DRYDOCK

— From 146 x 22 to 380 x 67 m.

2 FLOATING DOCK

— Of 115 x 18 and 273 x 42 m.

4 SLIPWAYS

— From 67 x 14 to 163 x 14 m.



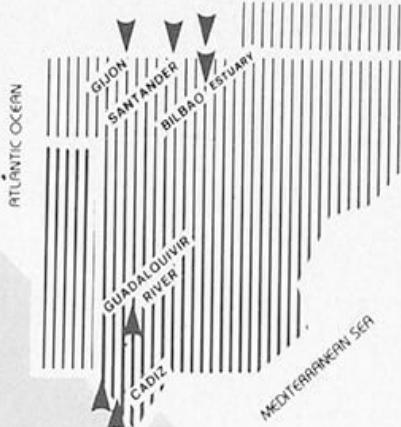
ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE TELEX 76022

OFFICE AT BILBAO
P.O. Box 261
Tel. (94) 441 14 50

OFFICE AT CADIZ
P.O. Box 39
Tels. (956) 27 39 87 - 27 38 04

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



1 DEGASSING PLANT

— Degassing and cleaning of tankers, waste removal and dirty ballast acceptance.

CONTACT:

GREECE (Piraeus)

Phone: 452 45 32 - 452 47 78/6
Telex: 213367-8-9 Kavo-GR

ΑΘΗΝΑ
 ΛΟΝΔΙΝΟ
 ΠΑΡΙΣΙ
 ΛΥΩΝ
 ΜΑΔΡΙΤΗ
 ΜΙΛΑΝΟ
 ΖΥΡΙΧΗ
 ΓΕΝΕΥΗ
 ΡΩΜΗ
 ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ
 ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ
 ΝΤΥΣΣΕΛΤΟΡΦ
 ΤΙΡΑΝΑ
 ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ
 ΣΤΟΥΤΓΑΡΔΗ
 ΒΙΕΝΝΗ
 ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ
 ΤΡΙΠΟΛΗ
 ΚΑΪΡΟ
 ΛΕΥΚΩΣΙΑ
 ΤΕΛ ΑΒΙΒ
 ΝΑΙΡΟΜΠΙ
 ΠΟΧΑΝΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ
 ΑΜΜΑΝ
 ΤΖΕΝΤΑ
 ΚΟΥΒΕΪΤ
 ΝΤΑΧΡΑΝ
 ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ
 ΝΤΟΥΜΠΑΙ



"Έχετε 29+1 λόγους νά ταξιδέψετε μέ τήν 'Ολυμπιακή στό έξωτερικό"

"Η 'Ολυμπιακή Αεροπορία πετάει σέ 29 διεθνείς προορισμούς.
Και μαζί της, αισθάνεσθε σάν στό σπίτι σας, γιατί ή έλληνική φιλοξενία σας συνοδεύει παντού.

"Επί πλέον, οι περισσότερες πτήσεις τής 'Ολυμπιακής, γίνονται χωρίς ένδιαμεσους σταθμούς. Για παράδειγμα, ή 'Ολυμπιακή πετάει κατευθείαν γιά Νέα 'Υόρκη. "Έτσι φθάνετε γρήγορα και ξεκούραστα, μέ τά πιό σύγχρονα άεροσκάφη.

Ταξιδεύοντας στό έξωτερικό, γιά δουλειές ή διακοπές, ο καθένας από τους 29 προορισμούς μας, είναι ένας λόγος γιά νά πετάξετε μέ τήν 'Ολυμπιακή Αεροπορία. 'Άλλα ύπαρχει πάντα άκομα ένας λόγος:

ή εύχαριστηση
από τό ταξίδι σας.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Γιά περισσότερες πληροφορίες άποταθείτε σέ μάς ή στόν πράκτορά σας