

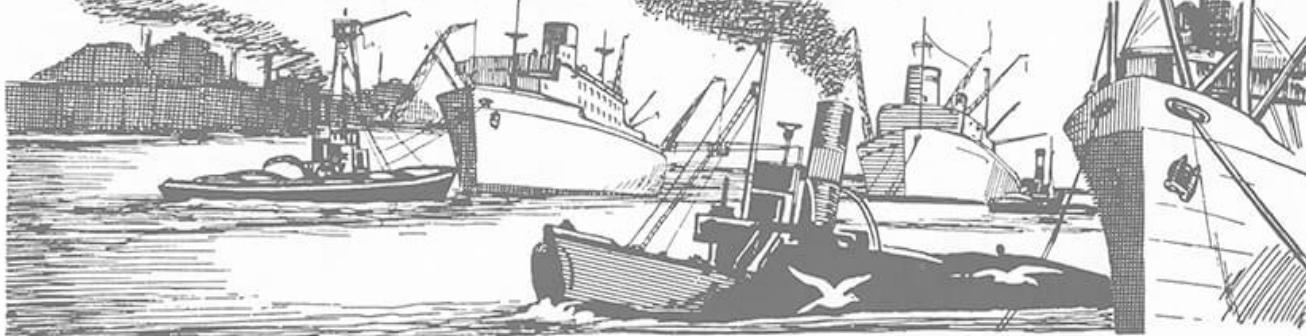
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1981

Αρ. Φύλλου 1101/860

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1101/860

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

ΥΠΟ «ΣΚΙΩΔΕΙΣ» ΣΗΜΑΙΑΣ

Οι Αμερικανοί έφοπλισται με 54 έκατομ. τόννων d.w. έρχονται πρώτοι εις τήν κλίμακα έκεινην, οιτίνες χρησιμοποιούν τάς σημαίας εύκολιάς. Ακολουθούν οι έφοπλισται τού Χόγκ Κόρκ με 46,8 έκατομ. τόννων και οι ίπαντες με 21,4.

Η γραμματεία της Ουνκαντ έδημοσίευσε μίαν στατιστικήν εις τήν όποιαν κατανέμεται, εν σχέσει πρός τάς κυριωτέρας παραδοσιακάς ναυτιλιακάς χώρας, ως χωρητικότης εις τόννους d.w. ήτης είναι έγγεγραμμένη εις τά άνοικτά νηολόγια.

Η στατιστική άναφέρεται εις τήν υφισταμένην τήν 1ην Ιουλίου 1980 κατάστασιν έξης ήδη έμφανται διτί οι Αμερικανοί έφοπλισται είναι έκεινοι οιτίνες καταφεύγουν περισσότερον τών άλλων συναδέλφων των εις τάς σκιώδεις σημαίας συμμετέχοντες με 517 σκάφη 50,73 έκατ. τόννων d.w. ήτινα είναι έγγεγραμμένα εις τά νηολόγια Λιβερίας, 227 σκάφη 3,60 έκατομ. τόννων ύπο σημαίαν Παναμά, 17 σκάφη 172.000 τόννων ύπο σημαίαν Βερμούδας, 3 σκάφη 30.000 τόννων ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης, 6 σκάφη 30.000 τόννων ύπο σημαίαν Μπαχάμας και 1 σκάφος 3.000 τόννων ύπο σημαίαν Κύπρου. Τό σύνολον άνερχεται εις 769 σκάφη 54.577.000 τόννων. Δηλαδή τό διπλάσιον τών σκαφών ύπο τήν άστερδεσσαν τών όποιων ή χωρητικότης άνερχεται εις 25 έκατομ. τόννων d.w. (1.046 σκάφη). Τήν δευτέραν θέσιν διατηρούν οι έφοπλισται τού Χόγκ Κόρκ οιτίνες έχουν 584 σκάφη 36.063.000 τόννων d.w. ύπο λιβεριανήν σημαίαν, 584 σκάφη 10.215.000 τόννων d.w. ύπο σημαίαν Παναμά, 32 σκάφη 388.000 τόννων ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης, 9 σκάφη 69.000 τόννων ύπο σημαίαν Βερμούδας και 3 σκάφη 18.000 τόννων ύπο σημαίαν Κύπρου, ήτοι συνολικώς 1.215 σκάφη 46.850.000 τόννων d.w. ένω τά ύπο Έθνικήν των σημαίαν άνερχονται εις 121 χωρητικότης μόλις 3.000.000 τόννων.

Τήν τρίτην θέσιν «ύπο σκιάν» κατέχουν οι ίπαντες οιτίνες ένεγραψαν 220 πλοία, 10.215.000 τόννων εις τά Λιβεριανά νηολόγια, 579 σκάφη 7.331.000 τόννων ύπο σημαίαν Παναμά, 58 σκάφη 3.861.000 τόννων ύπο τήν σκέπτην τής σημαίας Σιγκαπούρης και έν σκάφος 30.000 τόννων ύπο Κυπριακήν σημαίαν. Συνολικώς, 858 πλοία 21.437 τόννων d.w. έναντι 4.207 πλοίων 63,8 έκατομ. τόννων ύπο Ίαπωνικήν σημαίαν.

Τέταρτοι οι Βρετανοί οιτίνες άπεκρυψαν 180 πλοία 13.671.000 τόννων d.w. ύπο σημαίαν Λιβερίας, 51 σκάφη 2.482.000 τόννων ύπο σημαίαν Βερμούδας, 52 σκάφη 829.000 ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης, 72 σκάφη 685.000 τόννων ύπο σημαίαν Παναμά και 25 πλοία 135.000 τόννων ύπο σημαίαν Κύπρου. Σύνολον ύπο σημαίας εύκολιάς 380 πλοία

17.802.000 τόννων γκρός, ένω ό ύπο έθνικήν σημαίαν Βρετανικός στόλος άριθμει 1.537 πλοία 43 έκατομ. τον. d.w.

Έρχομενοι τώρα εις τά καθ' ήμας σημειώνομεν διτί ή έλληνική πλοιοκτησία ής έπανέφερε ύπο τήν κυανόλευκον πολλά σκάφη άτινα έτέλουν ύπο ένεας σημαίας διατηρούν εισέτι έν υψηλόν ποσοστόν χωρητικότης διπέρ φιλοξενεῖται εις ένεα νηολόγια. Σκάφη 125 ύπο σημαίαν Λιβερίας χωρητικότης 11.902.000 τόννων, 185 Παναμαϊκά 2.158.000 τόννων, 317 ύπο Κυπριακήν σημαίαν 1.694.000 τόννων, 7 Σιγκαπούρης 55.000 τόννων, 1 Μπαχάμας 16.000 τόννων. Σύνολον 637 σκάφη 15.825.000 τόννων.

Οι Μονεγάσκοι (Μοντεκάρλο) 76 σκάφη 7.185.000 τόννων d.w. σημαία Λιβερίας, 35 χωρητικότης 3.101.000 τόννων ύπο σημαίαν Παναμά, και 1 ύπο σημαίαν Κύπρου 5.000 τόννων. Σύνολον: σκάφη 112, χωρητικότης 10.291.000 τόννων. «Υπό έθνικήν σημαίαν 4!! 33.249 τόννων. Εις τόν κατάλογον τής Ουνκαντ άναφέρονται και οι Ίταλοι με σύνολον 92 σκαφών χωρητικότης 2,3 έκατομ. τόννων.

Δέν λείπουν και οι Γερμανοί με 6.529.000 τόννους, οι Έλβετοί με 4.095.000 και οι Νορβηγοί με 3.053.000 τόννους.

«Άς μήν παραλείψωμεν τούς Ισραηλίτας 1.939.000 τόννοι, Όλλανδοι 1.812.000, Γάλλοι 1.481.000, Κορεάται 1.424.000, Καναδοί 1.330.000 και Ίνδονήσιοι με 1.111.000

Και τέλος έφοπλισται άλλων 66 χωρῶν με 1.4 έκατομ. τόννους.

Το τελικός άριθμός τών σκαφών ύπο σκιώδεις σημαίας 6.991 πλοία 217.496.000 τόννων.

Συμπέρασμα: Τό 1/3 τής παγκοσμίου χωρητικότης ήτις άνερχεται εις 656 έκατομ. τόννους καλύπτεται ύπο σημαίας εύκολιάς.



ΑΙ «ΝΑΥΤΑΠΑΤΑΙ»

Δέν παρέρχεται ήμέρα πού νά μή άποδεικνύ διτί αι ναυταπάτα συνεχίζονται, άλλά εις βάρος τού έλληνικού πλοίου και μάλιστα, θά έλεγομεν, με τήν βοήθειαν τών έλληνικών άρχων εις τάς όποιας καταφεύγουν — λόγω τής γνωστής εύθιτειας μας — οι διαπράττοντες ταύτας πού παραλλήλως άποφεύγουν νά καταφύγουν εις τά διεθνή έκεινα άργανα τά όποια προβλέπονται ύπο τών σχετικών συμβάσεων διότι άκριβώς γνωρίζουν διτί έκει ύπάρχουν άνθρωποι ένημεροι τών ναυτικών θεμάτων και δέν χωρούν δολικοριμαία.

Μία παρομοία περίπτωσις έτέθη προσφάτως ύπο δψινής τής Ένωσεως Έλληνων «Έφοπλιστών ύπο σοβαρωτάτης έλληνικής ναυτιλιακής έταιριας και θά τήν άναφέρωμεν διότι έξιζει νά γίνη γνωστή, άλλα και διά νά λη-

φθή ένα άπλον μέν άλλα άποτελεσματικούν μέτρον προστασίας τού έλληνικού έφοπλισμού και τού έλληνικού πλοίου άπο τήν Έλληνικήν Πολιτείαν, ώστε νά άνακοπή ή δρεσείς μερικών διεθνών άπατεώνων. Τό μέτρον αυτό είναι ή ύποχρεωτική κατάθεσις έγγυησεως έκ μέρους οιουδήποτε προσφεύγοντος εις τάς έλληνικάς άρχας και μέχρι τής έκφρασεως τής κρίσεως τών προβλεπομένων υπό τών ναυλοσύμφωνων Διαιτητών επί τών τιθεμένων ύποθέσεων.

Πόσον άναγκαια είναι ή θέσπισις τού μετρου άποδεικνύεται άπο τήν κατωτέρω περιπτωσιαν, ή όποια σημειούμεν, είναι συνήθης;

Συγκεκριμένως, έλληνικον πλοίον είχε έκναυλωθη διά χρονικήν περίοδον 13 μηνών δυναμένην νά παραταθή μέχρι 15 μηνών πρός άμερικανήν έταιριαν, κατά τό ναυλοσύμφωνον δέ, τά καύσιμα θά έχοργουντο, ώς συνήθως, ύπο τής χρονοναυλωτρίας. Τό πλοίον ειργάσθη έπι 13 περίπου μήνας ύπο τό έν λόγω ναυλοσύμφωνον διέ κατά τόν πλούν ένεφάνισε άνωμαλίας εις τάς μηχανάς άποδοθείσας ύπο τού μηχανικού τού σκαφούς εις κακήν ποιότητα τού κατά τόν τελευταίον έφοδιασμόν αύτού χορηγηθέντος, έντολη τής χρονοναυλωτρίας, πετρελαιού, τό όποιον δέν έκάλυπτε τάς συμφωνημένας προδιαγραφάς και περιείχε μεγάλην ποσότητα θύτασ. Λόγω τών άνωτέρω τό πλοίον, συμμορφούμενον πρός τάς ύποδειξις τού Νησιγνώμονος πού τό παρακολουθεί, έπλευσε εις τόν Πειραιά και ύπεβληθη εις έκτεταμένας έπισκευάς.

Έκ τού λόγου αύτού έγεννηθησαν έριδες μεταξύ πλοιοκτητρίας και ναυλωτρίας, τής πρώτης άπαιτούσης άποκατάστασιν τών κατά τήν άποψιν της, ύπαιτούσης τής ναυλωτρίας, προκληθεισών αύτή ζημιών, τής δευτέρας δέ άπαιτούσης άποκατάστασιν τών ζημιών τάς όποιας αύτη ήπεστη έκ τής πρώτου, κατ' αύτήν, διακοπής τής χρονοναυλώσεως.

Συνεπεία τούτου ύπεβληθησαν άντιθετοι αίτησεις συντηρητικής κατασχέσεως και κατά τήν συζήτησιν ή πλοιοκτητρία έταιρια, πέραν τής ύποστηριξεως τών άποψεών της, έπεσήμανε γραπτώς εις τόν δικάσαντα τήν ύποθεσιν διτί ένω είχε εις τήν κυριότητά της τό πλοίον άξιας έπτα έως δέκα έκατομμάριων δολλαρίων, τό όποιον ήδυνατο άνα πάσαν στιγμήν νά κατάσχη ή άντιδικός της, αύτη, δηλαδή ή χρονοναυλωτρία, έστερείτο παντός έμφανούς περιουσιακού στοιχείου — ώς τούτο συμβαίνει συνήθως — και διτί έν δψει αύτού άκριβως ύπεβάλλετο τό αίτημα έαν δικάων ήθελε κρίνει διτί έπιθανολογείτο άπαιτησης τής ναυλωτρίας κατά τής πλοιοκτητρίας και έχοργειτο άδεια κατασχέσεως τού πλοίου νά ύπεχρεούτο ή ναυλωτρία εις τήν κατάθεσιν ισοπόσου έγγυη-

σεως. "Η άπόφασις έπι της ύποθεσεως έξεδόθη μετά 69 ήμέρας από της συζητήσεως και δι' αυτής, άπορριφθείσης της αιτήσεως της πλοιοκτητρίας έταιριας, έγένετο δεκτή ή αιτησις της ναυλωτρίας και της έχορηγήθη δεδια κατασχέσεως του πλοίου διά ποσόν 16.000.000 δρχ.

Εις την πρός την "Ενωσιν Έλλήνων Εφοπλιστών γνωστοποίησαν της ύποθεσεως τονιζεται υπό της πλοιοκτητρίας ότι αυτή δέ προτίθεται να σχολιάσῃ τάς σκέψεις του δικάσαντος δικαστού, μολονότι άκραδάντως πιστεύει ότι έπλανηθη. «Δέν δυνάμεθα, δημαρχος, προστίθεται, νά μή έκφρασωμεν την πικριαν μας όλλα και την απορίαν μας διά τά κάτωθι: α) Πώς είναι δυνάτον επί άσφαλιστικών μέτρων και άντικείμενον έχοντων την κατάσχεσιν πλοίου νά έκδιδεται άπόφασις μετά 69 διοκλήρους ήμερας.

2) Πώς μετά πάροδον τόσου χρόνου, χωρίς νά τηρηθούν πρακτικά της έπ' άκροατηρίου συζητήσεως και μόνον επί τη βάσει τών έλαχίστων σημειώσεων δικάσας ήδυνηθη νά διατυπώσῃ την άπόφασιν του. 3) Το σπουδαιότερον, πώς και διατί έσιωπης δικάσας και ούδεν έμνημόνευσε περί του σαφώς και μετ' έμφασεως διατυπωθέντος αιτήματος της πλοιοκτητρίας δημαρχος ήδυνηθη νάυλωτρια και καταθέση ίσοποσον έγγυήσιν;

"Η ύπόθεσις, προστίθεται εις το πρός την "Ενωσιν Έλλήνων Εφοπλιστών έγγραφον της πλοιοκτητρίας έταιριας, θά άχθη εις την κρίσιν τών έν Λονδίνω διαιτητών. Είμεθα βέβαιοι ότι ούτοι, ένημεροι επί τών ναυτικών δηντες, δλλάω θά κρίνουν. 'Αλλά οιαδήποτε τοιαύτη κρίσις θά είναι άνευ σημασίας, άφου είναι λίαν άμφιβολον ένα θά ύπάρχουν έμφανή περιουσιακά στοιχεία της χρονοναυλωτρίας πρός ικανοποίησαν τών πλοιοκτητών. Ούτως, χάρις εις την άνωτέρω άπόφασιν οι πλοιοκτήται εύρισκονται πρό κολοβού συναλλάγματος. 'Έαν μέν ήτηθεύον θά ικανοποίησουν πλήρως την άντιδικότων, έαν δημαρχος νικήσουν τότε θά έχουν καταγάγει καδμείαν νίκην. Και διερωτάται τις: Διατί αυτή ή δηνισος μεταχειρίσισις είς βάρος του έλληνικού πλοίου; Προσφέρει τόσα και τόσα τό έλληνικόν πλοίον εις την πατρίδα, ώστε τό διλγάτερον ζητεί θά έδικαιούτο θά ήτο μία μεταχειρίσις όμοια έκεινής ήν άπολαμβάνουν οι άλλοδαποι. Είς δλα τη μέρη του κόσμου έπι άποδειξεως ύπό άλλοδαπού έννωπον τών άιτοθι δικαστηρίων άναλογου άσφαλιστικού μέτρου ή και άκόμη τακτικής άγωγής διά τήν έπιχωριον δικαιοσύνην διά άλλοδαπούς ύποχρεουται δημαρχος κατασφαλίση τόν άντιδικόν του εις περίπτωσιν ήττης διά της κατα-

θέσεως εις τό έπιλαμβανόμενον δικαστήριον άναλογου έγγυήσεως. Τούτο δημαρχος ήλως άνεξηγήτως άγνοείται εις τήν Έλλαδα. Και δημαρχος ή Δικονομία σαφή παρέχει τήν έξουσιαν εις τό Δικαστήριον και αυτεπαγγέλτως έτι νά διασφαλίση τά δικαιώματα τού καθ ού διατάσσεται τό άσφαλιστικόν μέτρον μέ άντιστοιχον έκ μέρους τού τυχόντος τού τοιούτου μέτρου.

Τό αίτημα και τό μέτρον είναι άπλούν. 'Οφείλει τό Υπουργείον Ναυτιλίας νά τό εισηγήθη με έπιμονή εις τήν Κυβέρνησην διά νά σταματήσῃ κάποτε αυτή ή άσυδοσία τών έξων εις βάρος τού έφοπλισμού μας και τού έλληνικού πλοίου.

Η ΣΤΕΓΑΣΙΣ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ

"Έχει άπόλυτον δικαιον ή Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδιά έξιούσα την καθιέρωσην ειδικών προϋποθέσεων δανεισμού τών ναυτικών μας διά τήν άπόκτησην στέγης. 'Υπό τάς έπικρατούσας συνθήκας είναι άδυνατος ή έπιτευξις τού στόχου, διότι και ο χρόνος έξοφλησεως τών χορηγουμένων δανειών ύπο τής Κτηματικής Τραπέζης είναι μικρός και τό έπιτόκιον ίδιαιτέρως έπιημενόν.

Εις σχετικόν έγγραφόν της πρός τήν Κτηματικήν Τραπέζαν, ή ΠΝΟ ύπογραμμίζει ότι άπο πρόσφατα στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι 30.000 περίπου ναυτικοί ήν ένεργεια, κυρίως κατώτερα πληρώματα, στερούνται στέγης, άλλα τό ύψος τών άποδοχών των και οι όροι δανεισμού άποθαρρύνουν τήν έπιθυμιαν των διά τήν άπόκτησην ίδιοκτήτου κατοικίας. Τά άνωτα δρια δανείων πού χορηγούνται ήπο τήν Κτηματικήν Τραπέζαν ύπο τούς ίσχυοντας σήμερον δρους άνερχονται εις 2.000.000 δρχ. διά τούς καταθέτας εις δραχμάς και με έπιτόκιον 15,5% εις 3.500.000 δρχ. διά τούς καταθέτας εις συναλλαγμα παρά τή ίδια τή Τραπέζη και με έπιτόκιον 13,5% και εις τό αύτό ποσόν, δηλαδή τών 3.500.000 δρχ., διά τούς προσκομίζοντας βεβαιώσεις εισαγωγής συναλλάγματος ήπο οιαδήποτε Τραπέζαν και με έπιτόκιον 16,5%. 'Υπο τούς δρους άυτούς εις τά 15 χρόνια — χρονικόν δριον έξοφλησεως — τό ποσόν τού δανείου ύπερδιπλασιάζεται και συνεπώς ή ναυτικός πού έχει εισόδημα μέχρι 500.000 δρχ. άδυνατε νά συντηρήση τήν οικογένειάν του και νά έχει πρέπει νά διατητή τό δάνειον διά τό διόποιον πρέπει νά διατητή τό ημισυ τών άποδοχών του. Ούτω, τά κατώτερα πληρώματα άποθαρρύνονται εις τήν προσπάθειάν των διά τήν άπόκτησην κατοικίας. Κατά συνέπειαν πρέπει νά καθιερωθούν ειδι-

και προϋποθέσεις δανεισμού τών ναυτικών και κυρίως νά αύξηθη ή χρόνος έξοφλησεως τών δανειών εις 25 έτη και νά μειωθη ούσιαστικώς τό έπιτόκιον, εις τά έπιπεδα πού έχουν καθορισθη δι' άλλους κλάδους έργαζομένων και νά μή είναι άνωτερον τού 10%. 'Επι πλέον τών άνωτέρω θά έπρεπε νά ορισθη δι' άσοι έξοφλους τάς τοκοχρεωλυτικάς δόσεις δι' εισαγωγής συναλλάγματος θά έπιβαρύνωνται με μικρότερον άκομη έπιτόκιον. 'Η ειδική αυτή μεταχειρίσις, καταλήγει ή ΠΝΟ, θά άποτέλεση κίνητρον παραμονής τού ναυτικού εις τήν θάλασσαν και μάλιστα εις συναλλαγματοφόρα πλοια διά τήν έξοικονόμησην περισσοτέρου συναλλάγματος πρός έξυπηρέτησην τού δανείου του, γεγονός πού θά έχη, προσθέτομεν ήμεις, γενικώτερα ένοικικά έπιπτωσεις εις τό τόπον.

Είναι τόσον άπλα τά ύποδεικνυόμενα και ομολογούμεν ότι άπορούμε διατί θά έπρεπε νά τά ύποδειξη ή ΠΝΟ και νά μή ύλοποιθων μέ πρωτοβουλίαν τής Πολιτείας, άφού είναι μαθηματικώς βέβαιον ότι θά συμβάλουν εις τήν αύξησην τού είσαγμοντου εις τήν χώραν συναλλάγματος. Και παραλλήλως εις τήν έπιλυσιν τού χρονίζοντος πρόσθιαν προβλήματος τής θέματος ήδη έπιφράς πλοιών. 'Αφορμήν διά τήν έπαναφοράν τού θέματος μάς δίδει μιά άπόφασις άπαγορεύσεως ναυτολογησεως ναυτικού διά τόν άνωτέρω λόγον ή όποια φέρει «φαρδειά πλατιά» τήν ύπογραφήν τού κ. 'Υπουργού. 'Άλλα ό κ. Φικιώρης είναι νομικός και γνωρίζει ότι άπαγορεύσεις τού δικαιώματος τής έργασίας δέν εύσταθεί ύπο ούδενα πρόσχημα, έαν δε κάποιος ένδιαφερόμενος προσφύγη εις τό Συμβούλιον τής Έπικρατείας τότε θά γελάση κάθε πικραμένος εις τόν τόπον αύτούν έναντιον τών άλλων άλλα προστατεύουν πάση θυσία τά ίδια τών συμφέροντα.

'Ερωτούμε τόν κ. Φικιώρην ό όποιος έθεσε τήν ύπογραφήν τού εις παρομοίαν άπόφασιν έαν γνωρίζει έτερον άσφαλιστικόν όργανον εις τήν Έλλαδα πού νά άπαγορεύτην έργασίαν εις ήσαφαλισμένους του. Λόγου χάριν, τό ΙΚΑ, άπαγορεύει τήν έργασίαν ήσαφαλισμένου του ό όποιος εις κάποιαν φάσιν τής ζωής του έπειδόθη εις έπιχειρήσεις άπο τάς όποιας προέκυψαν άφειλαι ύπερ τού ΙΚΑ; 'Η άγνοει ό κ. 'Υπουργός, ό όποιος έχει διατελέσει και ύφυπουργός Οικονομικών, ότι τό Δημόσιον τό διόποιον φυλακίζει άφειλέτας τού τούς άφοινει έκ περιτροπής έλευθερών διά νά δυνηθούν νά έργασθούν και νά έξοφλησουν τάς άφειλάς των;

Τό πρόβλημα δημαρχος έχει και μίαν άλλην πλευράν: Πώς οι έκπροσωποι και τού έφοπλισμού και τών ναυτεργατών εις τό Δ.Σ. τού ΝΑΤ ήνέχθησαν τήν θέσησιν αύτης τής διατάξεως και πώς άνέχονται τήν έφαρμογήν της: Είς τό κάτω κάτω τής γραφής, ποίαν έργασίαν θά κάμην ένας πλοιάρχος λόγου χάριν, που άφειλει εις τό ΝΑΤ είσοφράς έκ ναυτολογίων διά νά έξασφαλίσει τά πρόσ τό ζήν τής οικογένειάς του και διά νά δυνηθη νά έπιληρωση τάς ύποχρεώσεις του;

Η διάταξις, ή βάρβαρος και παράνομος καθ' ύμας διάταξις, ή στερούσα τό ιερόν δικαιώμα τής έργασίας πρέπει νά καταργηθή χωρίς τήν παραμικράν χρονοτριβήν, μήπως ύπάρχουν και άλλα προβλήματα τώρα μάλιστα πού είμεθα και εις τήν ΕΟΚ, όπότε ύπάρχει κίνδυνος νά διασφαλίσει τά πρόσ τό ζήν τής οικογένειάς του και διά νά δυνηθη νά έπιληρωση τάς ύποχρεώσεις του:

Cables: "NAFTIKA"
Telex: 6-2421 SA

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

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD, DURBAN 4001

DURBAN

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTROMATOS & MICHANIS

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

«ΘΕΑΤΡΟ» Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ο έλληνικός έφοπλισμός έχει άκούσει τά «έξ αμάξης» από ιδιούς μας και ξένους, οι οποίοι, οι δεύτεροι δηλαδή, στην πάση περιπτώσει δέν τους συγχωρούν τά πρωτεία πού κατέκτησαν εις τόν διεθνή ναυτιλιακόν στίβον, θά γίνουν και «θέατρο» με πρωτοβουλίαν του κ. Δημ. Κολλάτου. «Όταν ήρωαθη ό κύριος αύτός πώς κατέληξε εις τήν άποφασιν αύτήν έδηλωσε ότι «οι έφοπλιστές είναι οι άνθρωποι πού γιά τή δημιουργία τού στόλου τους πνίξαν στ' άμπαρια τών καραβιών τους τα ναυτόπαιδα. Πιστεύω ότι θά είναι χρήσιμο νά στήσουμε μπροστά στόν κόσμο θεατρικά ένα πανόραμα τών έφοπλιστών και τού τρόπου πού ζούνε και πώς δημιουργήσαν έκβιάζοντας, κλέβοντας και δολοφονώντας τίς τεράπτεις περιουσίες τους πού ποτέ δέν ζηγιναν έλληνικές...»

«Άλλωστε δέν είναι τυχαία η προσπάθειά τους νά πείσουν μέ δηλώσεις και διάφορα ίδρυματα και δωρεές γιά τήν προσφορά τους στήν Έλλαδα και τήν καθοριστική τους σημασία...»

Τάδε έφη, λοιπόν, ο πολύς κ. Κολλάτος. Απατεώνες, δολοφόνοι, κλέφτες, έκβιαστές οι «Έλληνες έφοπλισται, οι δημιουργοί τού συγχρόνου έλληνικού θαύματος πού έχει καταπλήξει διλόκληρον τόν κόσμον, έκτος από τήν φωροκωσταίνα, η όποια άμως κινεῖ καθημερινά τό αυτοκινητάκι τής και τρώει τήν μπριζολίτσα της διά νά διατηρήση τήν σιλουέτταν της μέ τό συνάλλαγμα πού έρχεται εις τόν άμοιρον αύτόν τόπον από τήν άντα τόν κόσμον δραστηριότητα τού έλληνικού έφοπλισμού.

Είμεθα σαφώς έναντίον πάσης μορφής λογοκρισίας. Άλλα όμολογούμε ότι δέν άνεχομαστε τήν ρυπαρότητα πού κρύβουν τά βαθυτόχαστα νοήματα τού άξιοτίου κ. Κολλάτου. Καί άναμένομεν από τήν Πολιτείαν νά προστατεύση τόν έφοπλισμόν από τόν διασυρμόν πού έτοιμάζει ο κ. Κολλάτος, ο οποίος έν πάση περιπτώσει καλόν και χρήσιμον θά ήτο νά κληθή δοσας ήμέρας θέλει νά έπισκεψή τόν Πειραιά και νά γνωρίσει από πρώτο χέρι πώς ζή ο έλληνικός έφοπλισμός διά νά διατηρήση τό θαύμα πού έδημοιούγησε. Καί αύτό θά ήμπορούσε νά γίνη και μέ διαφόρους δάλους κυρίους — μεταξύ αύτων περιλαμβάνεται και ένας άποτυχών έφοπλιστής έκ τών «άλεξιπτωτιστών» πού έξακολουθεί νά οφείλει εις τό NAT και παριστάνει τώρα τόν δημοσιογράφον — πού δέν χάνουν εύκαιριαν νά χύνουν τό δηλητήριον των έναντιον τού έφοπλισμού.

•

Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Συμφώνως πρός νεώτερα στοιχεία, ή συναλλαγματική συνεισφορά τήν Ναυτιλίας κατά τό 1980 προσήγγισε τόν στόχον τών 2,5 δισ. δολλαρίων, ένω καθ' ήματα ύπερβαίνει τά τρία δισεκατομμύρια δολλάρια. Συγκεκριμένως, πέραν τού 1.987.000.000 δολλαρίων ναυτιλιακού συναλλάγματος πού είσηχθη και δέραχμοποιήθη εις τήν χώραν, κατά τήν 31.12.80 αι κατάθεσεις τών έφοπλιστών (λιμνάζον συνάλλαγμα) άνήρχοντο εις 480.000.000 δολλάρια. Εις τό άνωτέρω ποσόν τών 480 έκατομ. δολλαρίων πρέπει νά προστεθούν ένα σημαντικώτατον ποσόν ναυτιλιακού συναλλάγματος πού προέρχεται από ναυτιλιακήν καθαρώς δραστηριότητα άλλα έξακολουθεί νά έμφανιζεται ώς τουριστικόν, έτερα 7,5 έκατομ. δολλάρια περίπου (καί ίχι 750 έκατομ. δολλάρια ώς έξ οφθαλμοφανούς παραδρομής άνεγράφη εις τό προηγούμενον τεύχος), κατά τούς μετρωτέρους ύπολογισμούς, τά όποια παρακρατούνται από τό NAT ώς ποσόν «άσφαλειας» διά τά τρέχοντα ναυτολόγια, και ένα άκομη σημαντικώτατον ποσόν, μή δυνάμενον νά ύπολογισθή έπακριβώς, πού προειπράττεται ύπο τού ΟΛΠ διά τάς δαπάνας δαξεμενισμού πλοίων και δι' έγγυσιν διά τυχόν βλάβας τών προβλητών ύπο τών έπι-

σκευαδομένων πλοίων. Σημειούται ότι παρόμοιον ποσόδι' έγγυσιν από τυχόν ζημιάς τών έπισκευαστικών προβλητών είς ούδεν δάλο μέρος τού κόδιου είσπράττεται.

«Έκ τών άνωτέρω προκύπτει ότι τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα τό όποιον είσηχθη εις τήν χώραν και έχρησιμοποιήθη, είτε δραχμοποιούμενον, είτε ώς αύτούσιον συνάλλαγμα, ύπερεβρή τά 2,5 δισεκατομμύρια δολλάρια και δύναται, ώς έχομεν ύπογραμμίσει έπανειλημένως νά είναι πολλαπλάσιον διά ύποδειχθέντα τό άποδειχθέντα ύπο τού έφοπλισμού και, βεβαιώς, άλλαξη δρόην ή νοτροπία άλοκλήρου τού κρατικού μηχανισμού, ώστε τό έλληνικόν πλοίον έδω νά εύρισκη τάς έξυπηρετήσεις έκεινας πού άναζητά σήμερον άλλου.

• Συμφώνως πρός τά προσωρινά στοιχεία τής Τραπέζης τής Έλλάδος, ή συναλλαγματική πρόσδοσος από τήν Ναυτιλία κατά τόν παρελθόντα Φεβρουάριον άνηλθεν εις 139 έκατομ. δολλάρια έναντι 114 έκατομ. δολλαρίων τού άντιστοίχου μηνός τού 1980, δηλαδή παρουσιάζεται αυξήσις 21,9%.

•

ΔΙΑ ΤΗΝ Ε.Ε.Ε.

Πρό διετίας περίπου διά τών στηλών τούτων και έπ' εύκαιρια τιμητικής έκδηλωσεως

έκ μέρους τής Ε.Ε.Ε. καθ' ήν έδόθη χρηματικόν βραβείον, εις «Έλληνα ναυτικόν όστις έξηλθεν έκ τού θαλασσίου στίβου με ύπηρεσιάν τριάκοντα πέντε έτών είχομεν προτείνειν έπως τούτο έπεκταθή και είς γονείς οι όποιοι και οι ίδιοι δύντες ναυτικοί έδωσαν εις τήν ναυτιλίαν τέσσαρα τέκνα των. Βεβαίως ή άποφασίς τής Ε.Ε.Ε. νά βραβεύη άνθρωπους οίτινες ήναλλωσαν μίαν όλοκληρον ζωήν εις τήν θάλασσαν ήτο και όρθη και σκόπιμος ώς άποτελουσα μίαν έμπρακτον άναγνώρισιν τών ύπηρεσιών τού βραβευθέντος και μία ήθικη ήναγνώρισις τού συνεργάτου. Παρουσιάζεται μία άκομη εύκαιρια ίνα ή Ε.Ε.Ε. έπιδειξη τήν αύτήν την κατανόησιν και διά τούς γονείς έκεινους οίτινες έδωσαν τό πάν εις τήν θάλασσαν. Τά παιδιά των.

«Ηδη έχομεν δύο ναυτικάσ οίκογενειάς αιτίνες έπισύρουν τόν σεβασμόν μας διά τήν προσφοράν των. Είναι αι ίδιαι και μοναδικά εις τήν ναυτιλλομένην Έλληνικήν Οίκογενειαν. Μία έκ Χίου και μία έκ Σύρου.

Πιστεύομεν ότι ή Ε.Ε.Ε. και ίδιαιτέρως ή Επιτροπή Δημοσίων σχέσεων αύτής θά λάβη αύτήν την φοράν ύπ' οψιν τήν ύπόδειξιν μας, διότι εις τό παρελθόν ήγνοήθη.

Πρός διευκόλυνσιν τής Ε.Ε.Ε. παραθέτομεν τά στοιχεία τών δύο αύτών παραδοσιακών ναυτικών οίκογενειών.

ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Καταθέσεις ύψηλότοκες σέ ξένο συνάλλαγμα

•
Πλήρη άσφαλεια τών χρημάτων τους

•
Δάνεια στεγαστικά μέ πολύ εύνοϊκούς όρους

•
μέχρι 3.500.000 δρχ.

•
**'Αποκτήστε τό σπίτι σας στήν 'Ελλάδα
μέ τό**

**ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

'Εκ Χίου:
 Κων. I. Τσαγκαίος έτών 80.
 Ιωάν. K. Τσαγγαίος Πλοιάρχος
 Σταμ. K. Τσαγγαίος Πλοιάρχος
 Νίκ. K. Τσαγκαίος Πλοιάρχος
 Παναγ. K. Τσαγκαίος Πλοιάρχος
 Συνοδική θαλασσία ύπηρεσία τών τεσσάρων τέκνων του K. Τσαγκαίου έτη 60 περίπου.

'Έκ Σύρου:
 Επαμ. Δ. Λέστος πλοιάρχος, τέκνα του Κων. Επαμ. Λέστος πλοιάρχος
 Παναγ. Επαμ. Λέστος πλοιάρχος
 Δημ. Επαμ. Λέστος πλοιάρχος
 Γεωργ. Επαμ. Λέστος πλοιάρχος
 Συνοδική θαλασσία ύπηρεσία τών πέντε ετή περίπου 70.

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ

Τό μόνον θέμα έπι τού όποιου δύνανται νά διατυπωθούν έπιφυλάξεις εις τό νέον σύστημα είναι, φρονούμεν, τό θέμα τών μηχανικών, περι τού όποιου και δλοτε έξεφράσαμεν τους δισταγμούς μας.

Είναι δυνατόν με τήν δεκάμηνον έκπαιδευσιν τών Κ.Ε.Κ. νά πρετοιμασθή ο άποφοιτος τού κοινού Λυκείου διά τόν μηχανικόν κλάδον. "Οταν είναι γνωστόν διτή ή έργασία του άπαιτεί αφ' ένος μένη ημένας θετικάς γνώσεις (μαθηματικά, φυσική, κ.λ.π.) και αφ' έτερου πρακτικήν μηχανουργικήν έμπειριαν; Πώς θά δοθούν αι γνώσεις αύται εντός τού δεκαμήνου τής εις τά θρανία τών Κ.Ε.Κ. σχολικής θητείας;

"Ας μή λησμονώμεν άκομη διτή εις τήν μηχανήν δέν ισχύει τό διάδισειστον έπιχειρημα τής απ' εύθειας εισόδων τών άποφοιτών τών Λυκείων, δηπερ ισχύει εις τό κατάστρωμα. Διότι άνεκθεν οι μηχανικοί τού E.N. προήρχοντα έξι ειδικών ναυτικών σχολών, αι όποιαι μάλιστα και άπετέλεσαν μίαν τών πρώτων μορφών ναυτικής παιδείας εις τήν χώραν μας.

Διά τούς λόγους αύτούς σκεπτόμεθα διτή θά ήταν οι προτιμότερον, έάν οι διά τόν κλάδον μηχανής τών Κ.Ε.Κ. ύποψηφιοι προήρχοντα άποκλειστικών έκ τών τεχνικών Λυκείων ή τών μέσων τεχνικών σχολών, ώστε θεωρητικώς τουλάχιστον (άλλα και πρακτικώς ίσως) νά είχον τήν άναγκαίαν τεχνικήν προπαίδευσιν.

ΟΥΔΕΝ ΚΑΚΟΝ ΑΜΙΓΕΣ ΚΑΛΟΥ

"Άξιοι πάσης τιμῆς και συγχαρητήριων είναι οι διευθύνοντες τό «Νεώριον». Κατώθωαν έντος διετίας έκεινο τό όποιον έθεωρείτο άκατόρθωτον και έφθασαν εις τοιούτον σημείον, ώστε ή παραγωγικότης του νά αύξηθη άλματωδώς και τά έπιτευχθέντα κέρδη νά γεννούν περισσοτέρας έλπιδας διά τό μέλλον.

Έναν ύπηρχεν ή άναγκαιούσα ύποδομή τά δυνάμενα νά έπισκευασθούν ή δεξαμενούσθων σκάφη, πολύ μεγαλύτερον τό είσαγομενον συνάλλαγμα, πού περισσότερα τά κέρδη. Η ύποδομή έλληπτης διά έτι ύψηλοτέρων άπόδοσιν.

"Έκτος θμώς τής ύψηλης άποδοσεως, ή ποιότης τής έργασίας, ή άκριβεια παραδόσε-

ως, ή ύψηλη τεχνική και γενικώτερον ούθρός προγραμματισμός έργασίας κατέστησαν τό «Νεώριον» άσυναγώνιστον και τήν φήμην αύτού άπλουμένην εις τούς παγκόσμιους ναυτιλιακούς κύκλους.

"Τώσα τό «Νεώριον» νά όφειλει χάριτας εις τόν Παγκόσμιον τύπον, άλλα κυριώς τόν Αμερικανικόν, διτούς με τό θέμα τής Συμβάσεως του με τήν Σοβιετικήν Κυβέρνησην. Ήσχολήθη τόσον πολύ, ώστε θά έχρειάζοντο πολλά έκατομμύρια δολλαρίων διά νά διαφημισθή τούτο. Και έδων έπαληθεύει τό άντιστροφον. «Ούδεν κακόν άμιγές καλού».

ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΑΙ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑΙ

Συμφώνως πρός πληροφορίας έξι άμερικανικής πλευράς, αι συνομιλίαι τάς όποιας είχε εις τήν Ούασιγκτον τόπον, άλλα κυριώς τόν Αμερικανούς παραγόντας ο Πρόεδρος τής Ένωσεως Έλληνων Εφοπλιστών κ. Αριστ. Καραγεώργης ύπηρξαν έποικοδομητικαί. Αι έν λόγω συνομιλίαι διεκήθησαν έπι εύκαιρια τής παρουσίας τού κ. Καραγεώργη εις τήν σύνοδον τής «Ιντερτάνκο» ή όποια έπραγματοποιήθη εις τήν Ούασιγκτον και κατ' αυτάς διημερίσθησαν ωρισμένα άποψεις και άπο τάς δύο πλευράς έπι διαφόρων ναυτιλιακών θεμάτων και προβλημάτων. «Όπως έγνωσθη, ή κ. Καραγεώργης συνητήθη και είχε συνομιλίας με τόν άρχοντην τής πλειοψηφίας εις τήν Αμερικανικήν Γερουσίαν κ. Μπέκερ, τόν πρόεδρον τής Επιτροπής τής Γερουσίας διά τά ναυτιλιακά θέματα κ. Πάκγουντ, τόν άρμοδιον διά θέματα Ναυτιλίας ύψηλουργόν κ. Νεμίρου και δλλούς.

Εύθυνος μετά τήν έπιστροφήν του άπο τήν Ούασιγκτον ή κ. Καραγεώργης άνεχώρησε έπικεφαλής άντιπρωσης μελών τού Δ.Σ. τής Ε.Ε.Ε. διά τό Στρασβούργον δηπερ ή έλληνη άντιπρωσης είχε συνομιλίας και έπαφάς με τά μέλη τού Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου με άποκλειστικόν σκοπόν τήν ένημέρωσιν τών επί τών άποψεων και τών προβλημάτων τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Αι συνομιλίαι τόσον εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας δσον και είς τήν Ευρώπην θεωρούνται έποικοδομητικαί διά τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας μας.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

Είναι ζητώς άπαραδεκτά τά έπιδόματα ή μάλλον Βοηθήματα πού χορηγούνται εις τούς άνεργους ναυτικούς έπι εύκαιρια τών έρωτων και είναι άπολύτως δικαιολογημέναι αι σχετικαί διαμαρτυρίαι τής ΠΝΟ, ή όποια άξιώνει άνθρωποντέραν μεταχειρίσιν τών ναυτικών μας. Ή άποδειξις: Τό έκτακτον έπιδόμα πού χορηγείται διά τάς έρωτάς τού Πάσχα άνερχεται εις διά τόν έγγαμους και είς 3.000 δρχ. διά τούς άγαμους, άξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα, πού πού δέν έπαρκε ούτε διά τόν πασχαλινών άμνον. Και ή άπορία πού άνακυπτει αύτομάτων είναι έαν οι διατυπώσαντες τήν άποφασιν γνωρίζουν τήν κατάστασιν ή όποια έπικρατει εις τήν άγοράν.

Κατά τήν ταπεινήν μας γνώμην ή ζηνοια τού έπιδόματος ή βοηθήματος τών έρωτών είναι νά δώση εις άνθρωπους στερουμένους

λόγω άνεργιας έξι οίασδήποτε αίτιας τήν δυνατότητα νά διέλθουν τάς έρωταστικά ήμερας με κάποιαν άνεσιν. Και βεβαίως αι 3.000 και αι 4.000 δρχ. τού έφετεινού έπιδόματος θηκά μόνον δέν δημιουργούν τήν άνεσιν αύτην άντιθετώς έξινουν τά προβλήματα τά όποια άντιμετωπίζει ένας άνθρωπος στερουμένος έργασίας και φυσικά τών μέσων πρός τό ζήν. Δεδομένου θητή έπιτρέπουν εις τούς άνθρωπους αύτούς νά κάνουν Πάσχα.

ΑΔΙΚΩΣ

"Άδικος, νομίζομεν, ή άπο τών στηλών ήμερησίας έφημερίδος έπιθεσις κατά τού νέου συστήματος τών Κέντρων Επαγγελματικής Καταρτίσεως. Άγνοει τό γεγονός θητή εις τήν έλληνηκή ναυτιλίαν ή μέγας άριθμός τών στελεχών ούδεποτε προήρχετο έκ τών Ναυτικών Σχολών, άλλ' έκ τής άκενώτου πηγής τών Γυμνασίων (σήμερον Λυκείων). Είναι γνωστόν δέ θητή οι άποφοιτοι τών Λυκείων (ή παλαιών έξαταξών Γυμνασίων) έχουν τό δικαίωμα και τήν δυνατότητα νά γίνουν άξιωματικοί τού έμπορικον ναυτικού, είσερχομενοι εις τό έπαγγελμα δι' άπ' εύθειας ναυτολογήσεως ως ναυτόπαιδες ή και δόκιμοι. Άντι, λοιπόν, νά εισέρχωνται έντελώς άμυντοι και άπροετοίμαστοι, είναι άσφαλως και άναμφισθήτως καλύτερον νά εισέρχωνται άφού θά έχουν λάβει έπιστοιν ναυτικήν έκπαίδευσιν, θεωρητικήν και πρακτικήν, εις τά έν λόγω Κέντρα Επαγγελματικής Καταρτίσεως. Πού λοιπόν ή άδικια ή έκμετάλλευσις;

Τό γεγονός δέ ή τοιαύτη ταχύρυθμος έκπαίδευσις δέν είναι δυνατόν νά ύποκαταστήση τήν διετή ή τριετή συστηματικήν έκπαίδευσιν τών Α.Δ.Σ.Ε.Ν. ούδειας τό άμφισθετε. Άλλ' άπως γνωρίζομεν οι έκ τήν γυμνασιακής προελεύσεως δόκιμοι ή άξιωματικοί δέν θά δύνανται νά προχωρήσουν εις τήν προαγωγικήν κλίμακα τού κλάδου των, έάν δέν διέλθουν τήν συμπληρωματικήν διετή μετεπικαίδευσιν τών sandwich-courses. Έπομένως ούτε άπο τής πλευρᾶς άυτής δημιουργείται θέμα ήμιμαθείας, άνισότητος ή έκμεταλλεύσεως.

Η ΕΠΙΔΙΩΣΙΣ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΖΕΤΑΙ

Τό Χόγκ Κόγκ άμφισθετη τά πρωτεία παγκοσμίως άπο τούς "Ελληνας. Έάν δέ έπιτυχη τόν χωρισμόν τών πλοιών, τών άντην κόντων εις έφοπλιτάς τού Χόγκ Κόγκ άπο τόν Αγγλικόν νηολόγιον, πρέπει νά περιμένωμεν δέν ή Αγγλική άυτή άποκια θά άμφισθητήση τά πρωτεία πού ήδη ήμεις κατέχομεν. Δέον νά σημειωθη διτή εις τήν διάθεσιν τού Χόγκ Κόγκ προσφέρεται έπι άπειροπληθής Κινεζικός παράγων. Ή Μεγ. Βρετανία άντηρδα βεβαίως είς τό αίτημα άυτό τής άποκιας.

Τό πρώτον έπιχειρήμα τών έφοπλιτών είναι ή έλλειψης άξιωματικών. Ό Βρετανικός νόμος έπιβάλλει τό έλλαχιστον τών πέντε άξιωματικών κατά πλοίον. Οι "Αγγλοι άξιωματικοί δέν θηλούν Κινεζικά. Προτίμησις τών έφοπλιτών τού Χόγκ Κόγκ είναι τά εύθηνά Κινεζικά πληρώματα. Πολλά άλλα είναι τά πλεονεκτήματα τού νηολογίου τού Χόγκ Κόγκ. Τό πλήρωμα είναι τό κυριώτερον.

ΔΙΑΤΗ Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ;

"Η Έστια Ναυτικών έχορήγησε και έφέτος γαμήλια βοηθήματα εις θυγατέραν ναυτικών, έν ένεργεια και συνταξιούχων, αίτινες έτελεσαν τούς γάμους τών έντος τού 1980. Έγενετο θμώς μία διάκρισις εις βάρος τών θυγατέρων τών συνταξιούχων αι οποία έλαβον μόνον, το ήμισυ τού γαμηλίου βοηθήματος τό θητόν έχορηγήθη εις τάς θυγατέρας τών έν ένεργεια ναυτικών, δηλαδή έλαβον ά-

MONTEVIDEO — URUGUAY

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

Cables: UNIMAR
 PHONES: 987994, 906992
 A. O. H.: 908003, 798004
 TELEX: 6360 UY

COLON 1567
 Montevideo - Uruguay

νά 10.000 δρχ. έναντι τών 20.000 δρχ. πού έχοργηθσαν είς τήν δευτέραν περίπτωσιν.

Διαιτήσεις ή διάκρισης είς βάρος τών συνταξιούχων οι οποίοι λόγω της ειδικής θέσεώς των εύρισκονται είς δυσμενεστέραν θέσην έναντι τών έργαζομένων; Μήπως διότι οι συνταξιούχοι είναι πλέον οι «στιγμένες λεμονόκουπες»; Καθ' ημάς ή διάκρισης αύτη είναι άπαραδέκτος.

ΤΑ NAYTIKA ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Έπει τή εύκαιρια τής δημοσιεύσεως, είς τό παρό τεύχος, μάς άξιολόγου άποφάσεως «Έλληνος δικαστού μετεκπαιδευθέντος είς τό έξωτερικόν, τονίζεται ή άναγκη ένός προγράμματος μετεκπαιδεύσεως περισσοτέρων δικαστών μας είς τό Ναυτικόν Δίκαιον, διά νά αποκτήσῃ ή χώρα έξειδικευμένους ναυτικάς και ειδικά ναυτικά δικαστήρια διά τήν έπιλυσιν τών ναυτικών διαφορών.

Δέν είναι μόνον θέμα γοήτρου τό νά αποκτήσῃ ή πρώτη ναυτιλιακή χώρα τού κόσμου ναυτικά δικαστήρια, άλλα και άναγκης. Κατ' άρχην, ή πολιτεία φοίτει νά συστήση μίαν αυτοτελή έδραν Ναυτικού Δικαίου είς μίαν — τουλάχιστον — τών Νομικών Κλιών τών Πανεπιστημίων μας. Μέχρις ότου, δημως, ή σκέψις αύτή υλοποιηθή, προβάλλει άδηρτος ή άναγκη μετεκπαιδεύσεως ένός άριθμού νέων δικαστών είς τό Ναυτικόν Δίκαιον, είς σχολάς τού έξωτερικού.

Διά νά υπογραμμίσωμεν τήν άδιαφορίαν με τήν όποιαν άντιμετωπίζεται συχνά ή ύποθεσις τών ναυτικών δικαστηρίων, άναφέρομεν τήν περίπτωσιν δικαστού ειδικών μετεκπαιδευθέντος είς τό Ναυτικόν Δίκαιον έν άλλοδαπή, δυτικής μετετέθη άπό τό Πειραιά είς τήν Λάρισαν (!). Καί διερωτώμεθα μέ ποια κριτήρια έγένετο ή μετάθεσις αύτή. Είναι τόσον όλιγοι οι γνωρίζοντες τό Ναυτικόν Δίκαιον δικαστού μας πού δέν περισσεύουν διά νά άποστέλλονται είς άγροτικάς περιοχάς νά έκδικάζουν κτηματικάς διαφοράς.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

Είς σχόλιόν μας (Ν.Χ. 15.3.81) γράφοντας έπι τής έξαγγελθείσης άπεργιας τών πλοηγών, ήτις άνεστάλη συνεπεία τής έκ τών σεισμών δημουργηθείσης καταστάσεως ύπεργραμμίσαμεν θί:

«Έφ' θσον ή άπεργια άνεστάλη, ύπάρχει καιρός νά άρχιση άποικοδομητικός διάλογος μεταξύ τών ένδιαφερομένων μερών, ώστε νά μη εύρεθωμεν είς τό δυσάρεσον σημείον και ίδωμεν τόν λιμένα τού Πειραιώς, νεκρούμενον έστω και ίδια γενικά εικοσιτετράρων».

Δυστυχώς ή διοίκησης δέν έπωφελήθη τής εύκαιριας και ως ήτο έπομενον ή άπεργια έπραγματοποιήθη είς τήν πρώτην αύτης φάσην.

Τά αίτηματα τών άπεργούντων πλοηγών είναι, ως έπι τό πλείστον λογικά, δίκαια και βάσιμα. Οι πλοηγοί είναι όλοι πλοίαρχοι μέ πολιευτή θαλάσσιαν ύπηρεσίαν και αι προσφέρομεναι ύπ' αύτών ύπηρεσίαι είναι πολλαπλαί.

Δύσκολον και έπικινδυνον τό έπαγγελμά των.

Τό πλέον καυτό αίτημά των είναι τό συνταξιοδοτικόν. Είναι πρωταφάνες νά καταβάλλουν κρατήσεις διά 35 έτη και νά λαμβάνουν σύνταξιν διά 25. Δέν διοτάζομεν νά θεωρήσωμεν τήν μέθοδον ταύτην άκατανόητον. Αλλωστε και τό συμβούλιον Συνδιαλλαγής είς διατέφυγον εύρε δίκαιον τό αίτημά των. Διά τό καλόν τού πρώτου λιμένος τής χώρας πρέπει νά εύρεθη μία λύσις διά νά μη έπαναληφθή ή άπεργια τών πλοηγών.

ΔΙΑ ΤΟΝ κ. ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Είς τό τεύχος τών «Ν.Χ.» τής 1ης Απριλίου έδημοσιεύσαμεν σχόλιον ύπό τόν τίτλον «Συστάσεις» είς διόποιον έξεθέσαμεν ωρισμένας σκέψεις είς δι. τι άφορά τής χώρας πρέπει νά εύρεθη μία λύσις διά νά μη έπαναληφθή ή άπεργια τών πλοηγών.

βλήτας τών έσωτερικών άκτοπλοϊκών γραμμών. Τό σχόλιον κατέληγεν ώς έξης:

«Πιστεύομεν διτί ο κ. Λιμενάρχης Πειραιώς θά μελετήσῃ τάς άπλας ταύτας συστάσεις και θέλει τάς έκτιμήσει δεόντως».

Δυστυχώς είμεθα ύποχρεωμένοι νά άναφέρομεν σήμερον περιστατικόν διόπειρα μάς άνεφέρθη τό όποιον συνέβη τήν 3ην Απριλίου και ώραν 21.25, διτε κατέπλευσεν έκ τής γραμμής Σύρου-Τήνου-Μύκονου τό έπιβατηγόν «ΝΑΙ'ΑΣ» μέ άρκετούς έπιβάτας.

Δύο μόνον, τό έπαναλαμβάνομεν δύο, ταξι εύρισκοντο έκει, ένω ραγδαία έπιπτεν ή βροχή. Καί οι δύο λαμπροί δηγοί έχρησιμοποιησαν τήν συνηθισμένην πλέον μέθοδον τής έπιδιέξεως «πολλαπλής έκμισθώσεως» μή δεχόμενοι έκμισθωσιν ούτε δι' άσθενεις ή γέροντας έπιβάτας. Καί ζη μόνον δέν έδεχοντο νά έκτελεσουν τήν διαδρομή άλλα και άπειλητηκή συμπεριφοράν έπεδειξαν είς παρατήρησην διαμαρτυρομένων διά τήν τοιαύτην κατάστασιν.

Τό έκπληκτικώτερον δημως τής ιστορίας αυτής είναι διτί δέν υπήρχεν ούτε έχνος λιμενονομάκος, δυτικής νά έπεμβη και συνετίσει τούς δύο έκβιαστας.

Δέν γνωρίζομεν είς ποιον άνήκει ή δικαιοδοσία άστυνομεύσεως τού χώρου τούτου, αυτό γράφεται διότι δέν άποκλείται νά παραπεμφώμεν είς τήν Τροχαίαν Πειραιώς. Πάντως είς οίνοδήποτε και άν άνήκει ή άρμοδιότης, ή κατάστασις αυτή είναι άνεπιτρέπτος. Τό προεβλέψαμεν. Ή προβλεψί μας έπαληθευσεν. Εύρισκομεθα εισέτι είς τήν άρχην τής ήγειμένης έπιβατηκής κινήσεως, ώστε περιττεύουν περισσότερα σχόλια.

ΤΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ ΣΥΡΟΥ

Έπεστη νομίζομεν ό καιρός όπως τό Λιμεναρχείον Σύρου έπανενταχθή είς τήν παλαιάν τού θέσιν, δηλαδή είς Κεντρικόν Λιμεναρχείον και προϊσταμένην άρχη δλων τών Λιμεναρχείων τού Νομού Κυκλαδών ώς ύπηρξεν παλαιότερον.

Ηδη ο λιμήν Σύρου παρουσιάζει μαγάλην κίνησιν οφειλομένην είς τό ναυπηγοεπισκευαστικόν Συγκρότημα τού Νεωρίου, άλλα και είς τόν Σταθμόν πετρελαιεύσεως.

Οι παλαιοί λόγοι οίτινες έπέβαλον τήν ύποβαθμιάν του έξελιπον. Ό λιμήν Σύρου είναι σημερον είς μέγας λιμήν, ύποδεχμένος καθημερινώς πολλά σκάφη έλληνικά και ξένα.

Δέν μάς είναι δύνωστοι οι λόγοι τής τότε ύποβαθμίσεως του. Έκ τού ΥΕΝ έξεπήδησαν και προσωπικοί λόγοι και σκέψεις είχον πριανεύσει τότε.

Ή Χίος μέ έλαχιστοτάτην κίνησιν έχει κεντρικόν Λιμεναρχείον, ίσως τιμῆς ένεκεν, και δίκαιως διότι ή Χίος κατέχει τά πρωτεία είς τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν.

Πλήν και οι πρακτικοί λόγοι είχουν τήν άξιαν των, συνηγορούν διά μίαν άναθεώρησιν τού σημερινού «Στάτους Κβό».

Ό Νομός τών Κυκλαδών έχει και τούς βουλευτάς του και τούς ύπουργούς του, ώστε δέν πρέπει νά παρίδουν αύτήν τήν άναγκην.

Δέν γνωρίζομεν σήμερον ποιας σκέψεις, έπι τού θέματος τό όποιον άνακινούμεν. Επι-

κρατούν είς τό ΥΕΝ. Πολύ φοβούμεθα δημως διτί «τό τελευταίον τή τάξει» Υπουργείον έθισθη είς τήν τελευταίαν κλίμακα και τό επικρατούν έκει κλίμα δέν δύναται νά έκφυγει άπο τήν παράξενον τακτικήν του.

Ό έθισμός είναι κατάστασις σχεδόν άθερά πευτος. Μήπως και έδω δέν πρέπει νά επικαλεσθώμεν τήν κατανόησιν τού κ. Φικιώρη;

ΣΙΓΗ ΙΧΘΥΟΣ

Συνεπληρώθη μήν αφ' ής άνεταράξαμεν τήν «σχολάζουσαν έπικινδυνον κληρονομίαν» ήτις εύρισκεται είς τόν λιμένα τής Σύρου ώς άδεσποτον άντικειμενον. Πρόκειται περι τής πεπαλαιωμένης πλωτής δεξαμενής, δι' ήν ησχολήθη και ά έγχωριος καθώς και ά Αθηναϊκός τύπος. Σιγή ίχθυος έκ μέρους τών άρμοδιων, σιγή έκ μέρους τών ύπουργειών και δικαιώματος τά γραφεία τύπου ΥΕΝ, ώστε νά διερωτάται κανείς έάν ειτά ύπουργεια είς ά άνεφέροντο τά σχετικά δημοσιεύματα μας λειτουργούν τά γραφεία τύπου και δημοσιών σχέσεων. Σιγή άνεξηγητος.

Έν τούτοις ο κίνδυνος διά τόν λιμένα Σύρου έξακολουθει άφιστάμενος. Διερωτώμεθα θόδου είς ποιον πρέπει νά άποταθώμεν ίνα διερμηνεύσωμεν ούτην τήν έπικινδυνον άνωμαλίαν: Σύσωμος ο Σύριανός λαός άπαιτε τήν ταχυτέραν παραλαβήν τής «σκουριασμήνης» δεξαμενής άπο τόν ιδιοκτήτην της και τίν άνευ περιττώρων καθυστερήσεως άπομαρκαντίν τής έπι τού λιμένος. Περιττεύει νά έπαναλάβωμεν δσα είχομεν γράφει.

Συνεργάτης τών «Ν.Χ.» μετέβη είς Σύρον όπου διηρεύνησε τό δλον θέμα.

«Ηδη τά συλλεγέντα στοιχεία άξιολογούνται είς τό πρόποδαν ώστε νά δώσωμεν μίαν πλήρη εικόνα τού τί άκριβώς συμβαίνει και ποιος είναι τελικά ο ύπευθυνος τής τροχοπεδήσεως τής άλλης διαδικασίας διά τήν ρυμούλκησην τής έκτος τού λιμένος.

Έν τα μεταξύ άναμένομεν είς τό άκουστικόν μας μίαν ύπευθυνον άνακοίνωσιν έκ μέρους τού ΥΕΝ, διότι ώς φαίνεται, κέντρον λήψεως τής τελικής άποφάσεως είναι τό ΥΕΝ. Ο κ. Φικιώρης ής μάς συγχωρήση τήν έπιμονήν μας έπάνω είς τό θέμα αύτό. Δυνάμεθα νά τόν διαβεβαίωσωμεν διτί θά επιμεινώμεν.

Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Σοβαρόν θέμα άνακυπτει διά τήν συγκοινωνίαν τών Κυκλαδών. Τό θίγομεν έν δψει τού θέρους παρά τό γεγονός, διτί τάς έπιπτωσεις τού τάς αισθάνονται τά «άνεμοδαρμένα νησιά» κατό τούς χειμερινούς ίδιαιτέρων μήνας. Άλλ' έκτός τούτου ή μή έπιλυσις τού θέματος τής έπικοινωνίας τής πρωτεύουσης τού νομού μεθ' δλου τού Κυκλαδικού νησιωτικού συμπλέγματος έγέννησεν τάς διχοτομήσεως. Δηλαδή θά έχομεν Άνατολικάς και Δυτικάς Κυκλάδας. Ή νήσος Μήλος προσταταί τής κινήσεως ταύτης, ή ό. ποια δέν είναι και ή άρθρη. Αγονοι γραμμαί έπιδοτούνται, πλήν και έδω έλλειπει ή δραματισμός και ή φαντασία.

Αι νήσοι τών Κυκλαδών, αι άρχαι αύτών, οι κάτοικοι των — δσοι άπεμειναν — δικαιούν-

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

PEDRO DE MENDOZA 1687-89, 1169 BUENOS AIRES
PHONES: 282674, A.O.H. 7829496 - 844057
TELEX: 1217158 STAR AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

HELLAS REPRESENTATIVES:
ALMA MARITIME CO. S.A.
CAPT. ISIDOROS TSANGARIS
33, AKTI MIAOULI - PIRAEUS
PHONE: 4522284

ται νά έχουν εύκολον, άνετον και τακτικήν προσπέλασιν μέ τήν πρωτεύουσαν τοῦ νομού. 'Από τήν πράξιν ἀπεδείχθη διτί αἱ ἄγονοι γραμμαῖ — ώς ἡδη ὑφίστανται — δέν ἐξυπηρετοῦν τήν κατάστασιν καὶ τάς ἀνάγκας.

Κρατικοί ὑπάλληλοι μεταβαίνοντες εἰς αὐτάς δι' ὑπηρεσιακούς λόγους ταλαιπωρούνται εἴτι μίαν ἐβδομάδα καὶ ἀφθονον τό δημόσιον χρήμα σπαταλάται, διότι ἡ μετάβασις εἰς τήν Ἀνάφην ὑπαλλήλου τοῦ Πολεοδομικού θά κρατήσῃ τοῦτον μακράν τῆς ἔδρας του ἐπί μίαν ἐβδομάδα.

Ἡ ἐνδεδειγμένη λύσις, ἥτις καὶ εἰς τό παρελθόν ἐπιτυχώς ἐδοκιμάσθη, θά ἡτο ἡ «ἀκτινωτή συγκοινωνία» πρός τάς Ἀνατολικάς καὶ Δυτικάς Κυκλαδάς με σκάφος ἔχον βάσιν τόν λιμένα τῆς Σύρου. Τό σκάφος αὐτό ἐπιδοτούμενον, θά ἐξυπηρέτει σχεδόν καθημερινῶς τάς ἀνάγκας τοῦ Νομοῦ.

Ο ἔκαστοτε Νομάρχης τῶν Κυκλαδῶν ἀδυνατεῖ νά ἐπισκεφθεῖ τάς νήσους ἐλλειψει μιᾶς τοιαύτης διασυνδέσεως.

Χρήμα διφθονον ἀπό τάς καταβολάς ἔξόδων ἑκτός ἔδρας διά τούς ὑπηρεσιακούς παράγοντας τοῦ νομού θά ἐξοικονομείτο καὶ ἐπί πλέον οι κάτοικοι τῶν ἀπομονωμένων μικρῶν νήσων τῆς Κυκλαδικῆς συστάδος θά ἐξυπηρετοῦντο καὶ οι δημόσιοι ὑπάλληλοι εύκόλως θά ἐδέχοντο μίαν μετάθεσιν εἰς τάς νήσους ταύτας ἐφ' δοσον — καὶ ιδίως τούς χειμερινούς μῆνας — δέν θά ἀπέμενον ἀποκεκλεισμένοι, δινε ταχυδρομείου, δινεύ ἐφερίδος καὶ πολλῶν δλλῶν πλαγμάτων.

Τό θέμα τούτο πρέπει ιδιαιτέρως νά μελετηθῇ. 'Ο κ. Νομάρχης τῶν Κυκλαδῶν ἄς εἰσηγηθῇ εἰς τήν Κυβερνήσιν αὐτήν την λύσιν, ἥτις είναι καὶ ἡ προσφοράτερα. "Ἄς το πράξῃ τώρα ἀμέσως, προτού φθάσει ὁ χειμών. Πάσα ἀλλή λύσις θά είναι ἐμβαλλωματική.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ ὑπηρεσία ἐπί πλοίων ὑπό ζένας σημαίας μή συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT θά ἐπιτραπῇ καὶ πάλιν. Τό θέμα έχει θέσει ἀπό μακροῦ ἡ "Ἐνωσις Πλοιάρχων, ἡ ὁποία είχε ἀντιταχθῇ εἰς τήν κατάργησην τῆς ἔξαγορας ὑπηρεσιῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς πού ἐθεσίσθη μὲ Π.Δ. καὶ ίσχυσε ἀπό τοῦ Μαρτίου τοῦ 1980. "Ηδη ἡ "Ἐνωσις Πλοιάρχων ἐπανέφερε τό θέμα εἰς τήν ἐπιφάνειαν καὶ ὁ "Υπουργός κ. Φικλήρως πού ἡρωήθη σχετικῶς ἐδήλωσε ὅτι δέν έχει ἀντίρρησην διά τήν ρύθμισην τοῦ προβλήματος ὡστε τοῦ λοιποῦ ἔξαγοράζωντα καὶ πάλιν ὑπηρεσία εἶπι πλοίων μέ ζένας σημαίας μή συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT.

ΖΗΤΗΜΑ ΣΥΝΑΙΣΘΟΗΜΑΤΩΝ

"Οπως είναι γνωστόν, πάς συνταξιοδοτούμενος ὑπό τοῦ NAT καταθέτει τό ναυτικόν του φυλλάδιον, τό ὅποιον ἀφοῦ "σαβανθεῖ" μέν ψύλλον λευκού χάρτου τίθεται εἰς τάς ἀρχειοθήκας τοῦ ιδρύματος. Δηλαδή είς τό "φτεροφυλάκιον".

Τό ναυτικόν ὅμως φυλλάδιον ἀποτελεῖ διά τόν ναυτικόν τήν γραπτήν ιστορίαν τής ναυτικῆς του σταδιοδρομίας, ἀποτελεῖ μίαν ἀνά-

μηνησιν ιεράν. Ποιος ὁ λόγος μιᾶς τοιαύτης μεταχειρίσεως; Εἰς τί ἀποσκοπεῖ;

Ὁ συνταξιούχος τοῦ NAT μόλις λάβει τήν σύνταξιν του εύρισκεται ἐν πλήρει παροπλισμῷ, γνωρίζων πλέον τί ἀναμένει, δισχετον ἀλόγοι ἐλλειψεως Ἐλληνικῶν πληρωμάτων ἐπέβαλλαν μίαν κατ' οἰκονομίαν ἀπόδοσιν τοῦ φυλλαδίου καὶ ἐπάνοδον εἰς τόν ύγρον στίβον, ὑπό ωρισμένας προϋποθέσεις πού η νομοθεσία καθορίζει.

Ἐρωτάται θύμως, ἔναν ἀποχωρήσει ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος, λόγω συντάξεως, ίατρός, δικηγόρος, ἀξιωματικός ἐνόπλων δυνάμεων κλπ. τοῦ ἀφαιρούνται τά πτυχία, ἡ ἀδεια ἔξασκησεως ἐπαγγέλματος, τά βιβλιάρια ὑπηρεσίας; "Ασφαλῶς δχι." Απλῶς συνταξιοδοτεῖται καὶ ἀπέρχεται τής ενέργου ὑπηρεσίας.

Διατί, λοιπόν, η τοιαύτη μεταχειρίσης διά τόν ναυτικόν, ἀφοῦ ούδενας ἀπολύτως σκοπόν ἐξυπηρετεῖ, η παρακράτησης τοῦ φυλλαδίου.

Εὔκολος είναι ἡ ἀκύρωσις ἐνός ναυτικοῦ φυλλαδίου. Εὔκολωτάτη ἡ διάτρησης του ἡ μία σφραγίς εἰς δλας τάς σελίδας με τήν λέξιν AKYRON καὶ ἡ ἀποδοσίς του εἰς τόν δικαιούχον. "Ἔτσι καὶ τό «φάφια» τοῦ NAT θά ἀδειάσουν καὶ ο παλαίμαχος θά κρατᾷ εἰς χείρας του κάτι πού τόσο είναι συνδεδεμένον με τήν ζωήν του.

Ἄς μή προβληθῇ ὡς δικαιολογία ὅτι ὁ ναυτικός δύναται νά λάβῃ τήν ὑπηρεσίαν με τά ὄντα τάν πλοίων καὶ ἡμερομηνίας εἰς ἡ ὑπηρέτηση.

Τό ναυτικόν φυλλάδιον διαφέρει. "Ἔχει περάσει ἐπάνω ἀπό χιλιάδες κύματα — κι' δχι «σαράντα» — είναι πολυταξιδεύμενος καὶ ίσως ἀλατισμένον ἀπό τήν ὠκεάνεως Όδυσσεια του.

Θέμα ἀνθρώπουν συναισθηματισμού είναι. "Ἡ σχετική νομοθεσία, πιστεύομεν, θά ἀδύνατο ευκόλως νά τροποποιηθῇ ώστε νά ἐπιστρέφεται εἰς τόν συνταξιοδοτούμενον ναυτικόν τό φυλλάδιον του.

ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Κατά τούς ἀρμοδίους τής Σέλλα ὑπάρχει κίνδυνος νά επισημανθῇ ὑπερπροσφόρα χωρητικότητος μπάλκ κάρριερ, λόγω τῶν νέων παραγγελιῶν ἐπί τή προβλέψει μηπούμ" εἰς τάς μεταφοράς τοῦ γαιάνθρακος κατά τήν προσεχῆ 10ετίαν.

Μεταξύ τοῦ 1980 καὶ 1984 θά σημειωθῇ μικρά αὐξησις εἰς τάς μεταφοράς τοῦ γαιάνθρακος. Πρόβλεψης πάντως δτι θά τετραπλασιασθῇ εἰς 240 ἑκατομ. τον. περί τό 1990.

Μικρά προβλέπεται ἡ αὐξησις τής μεταφορικής κινήσεως λόγω τής ανυπαρξίας ἐπαρκῶν λιμενικῶν διευκολύνσεων, ἐνώ τών μεταξύ αἱ παραδόσεις μπάλκ κάρριερς θά φθάσουν τά 25 ἑκατομ. τον. d.w. πρό τοῦ 1983.

Ὑποδεικνύεται δτι ἡδη 22,8 ἑκατομ. τον. d.w. ἐκ τῶν 164,7 ἑκατομ. τον. d.w. τῶν μπάλκ κάρριερς είναι ἡδη περισσότερα τής ζητήσεως. Περί τά 15 ἑκατομ. τον. d.w. τῶν περισσότερων αὐτῶν παραμένουν ἀπρακτούντα εἰς τούς ἀνατολικούς λιμένας τῶν Ηνων. Πολιτεών, λόγω συμφορίσεως.

Αἱ προβλέψεις τῶν ἀρμοδίων ὄμιλούν δτι χρειάζονται μόνον 14 ἑκατομ. τον. d.w. η ε α μπάλκ κάρριερς ἀπό σήμερον μέχρι τοῦ

1985. Κατά τήν ἐπομένην πενταετίαν 82 ἑκατομ. τον. d.w. θά ναυπηγηθοῦν. "Ιδού καὶ οι σχετικοὶ δριθμοί:

1980: Ζήτησις μπάλκ κάρριερ 141,9 ἑκατομ. τον. d.w. Προσφορά 164,7 ἑκατομ. τον. d.w. Περίσσευμα 22,8 ἑκατομ. τον.

1985: Ζήτησις 179,4 ἑκατομ. τον. d.w. Προσφορά 168,9 ἑκατομ. τον. d.w. "Ελλειψις 10,8 ἑκατομ. τον. d.w.

1990: Ζήτησις 223,8 ἑκατομ. τον. Προσφορά 126,4 ἑκατομ. τον. "Ελλειψις 97,4 ἑκατομ. τον. d.w.

ΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΙ ΟΥΣΙΑΙ

Συνήλθεν εἰς τό Λονδίνον εἰς τάς ἀρχάς Μαρτίου η Νομική Ἐπιτροπή τοῦ IMKO διά νά συνεχίσῃ τάς ἐργασίας της ἐπί τού καταρτισμοῦ διεθνούς συμβάσεως, ἀφορώσης τήν ἀστικήν εύθύνην εἰς τάς διά θαλάσσης μεταφοράς ἐπικινδύνων καὶ τοξικών ούσιών. "Η σύμβασις αὕτη ἀποσκοπεῖ νά δημιουργήσῃ διά τάς ἐν λόγῳ μεταφοράς καθεστώς ἀνάλογον πρός τό τής συμβάσεως τοῦ 1959, τής ἀφορώσης εἰς τήν ἀστικήν εύθύνην ἐκ ζημιών προκαλουμένων ἐκ τής ρυπανσεως διά πετρελαιοειδών. Σημειούται δτι η εύθύνη αὕτη δέν θά ἀναφέρεται μόνον εἰς τάς ζημιάς ἐκ ρυπανσεως ἀλλά καὶ εἰς ζημιάς ἐκ πυρκαϊάς, ἐκρήξεως ή μολύνσεως.

Μεταξύ τών πολλών καὶ ἀκανθωδών προβλημάτων, τά όποια παρουσιάζει ἡ ἐπεξεργασία ἐνός τοιούτου σχεδίου, τά δύο κυριώτερα ἀναφέρονται πρώτον εἰς τόν καθορισμόν τών ἐπικινδύνων καὶ τοξικών ούσιών καὶ δεύτερον εἰς τόν προσδιορισμόν τού ὑπευθύνου πορέως.

Ἐπί τού πρώτου, η ἔξουσιοδοτηθείσα ὁμάς τών ειδικών κατήρτισε προσωρινόν πίνακα περιλαμβάνοντα 55 ούσιας δυναμένας νά προκαλέσουν ἐκτεταμένας ζημιάς. Εἰς τόν πίνακα αὐτόν προσετέθησαν, ὑπό ἐπανεξέτασιν, καὶ δλας 39 ούσια, τάς όποιας ἡ ὁμάς τών ειδικών έθεωρει ὡς μή προκαλούσας σημαντικάς βλάβας.

Ἐπί τού δευτέρου θέματος, η μεγάλη πλειοψηφία τών συμμετεχόντων κρατών ἐκπρύχθη ὑπέρ ἐνός συστήματος τό ὅποιον, χωρίς νά θίγῃ τόν περιορισμόν τής εύθύνης ἐπί τών φορτωτών τού ἐπικινδύνου φορτίου. Μέ βάσιν τήν ἀρχήν ταύτην διετυπώσαν διάφοροι προτάσεις, μεταξύ τών όποιων ἐχει προκριθεί πρός τό παρόν ἡ προβλέπουσα εύθύνη τού πλοιοκτήτου μέχρι τού ποσού τού καθοριζομένου ὑπό τής διεθνούς συμβάσεως ή τού ἐφαρμοστέου θενικού νόμου καὶ θεμελιώνει περαιτέρω εύθυνην διά τόν φορτωτήν, τόν όποιον καὶ ὑπόβαλλει εἰς τήν ὑποχρεωτικήν ἀσφάλισην.

Σημειούται δτι τό σχέδιον τής Ἐπιτροπῆς, ὁμοίως τύχει περαιτέρω ἐπεξεργασίας κατά τάς νέας συνόδους αὐτής τών ἐτών 1981 καὶ 1982, ὑπολογίζεται νά περιληφθῇ εἰς τήν ἡμεροσίαν διάταξην τής διπλωματικής διασκέψεως, ἥτις προβλέπεται διά τό τέλος τού 1982.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΟΡΒΗΓΙΑΝ

Η Νορβηγική σημαία ἀποτελεῖ ὡς γνωστόν μίαν τών δαπανηρών σημαιῶν συνεπείας τών μισθολογικών καὶ κοινωνικών ἐπιβαρύνσεων τού πλοίου. Οι κανονισμοί συνθέσεως τοῦ πληρωμάτος ισχύουν ἀπό τού 1969 καὶ θεωρούνται σημερόν αἱσκόπως ἐπιβαρυντικοί. Μετά πολλάς καὶ μακροχρονίους συνεννοήσεις οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοὶ ἐπέτυχον τό 1979 νά συμφωνήσουν ἐπί μιᾶς συμβάσεως-πλαισίου, ἡ ὁποία χωρίς νά διαγράψῃ τήν Νορβηγίαν ἀπό τάς χώρας ηγημένου κόστους ἐκμεταλλεύσεως, ἐπιτρέπει τήν ἐλπίδα τής βελτιώσεως τής συναγωνιστικότητος τού νορβηγικού πλοίου. Σημειώτεον δτι ἡ συμφωνία ἀφορά μόνον εἰς τά κατωτέρω πληρώματα, τά όποια ἀνήκουν εἰς τόν ενιαίον ναυτεργατικόν συνδικάτον τής χώρας. "Εκτός αὐτοῦ ὑπάρχουν χωριστά σωματεία τών πλοιαρχών, τών ἀξιωματικών καταστρώματος καὶ τών ἀξιωματικών μηχανής,

When you reach Thessaloniki remember Alexander

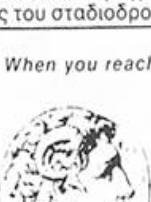
ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

19. Kountouriotou Str.
Thessaloniki
Telex: 41 2611 AST
Tel: 525850 - 536577
Cables: ALEXSHIP

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents



μεθ' ὧν ἐλπίζεται νά συναφθῇ παρομοία συμφωνία.

Ἐκ τῶν διατάξεων τῆς ὡς ἀνώ συμβάσεως - πλαισίου, μεταφέρομεν ἐνταῦθα πρός ἐνέμερωσιν τῶν ἀναγνωστῶν μας τάς βασικήτερας ἔξι αὐτῶν, τάς ἀφορώσας εἰς τό μισθολόγιον καὶ τὴν ναυτολόγησιν.

Ὥς πρός τάς ἀπόδοχας, άυταί εἶτος τοῦ βασικού μισθοῦ, περιλαμβάνουν ἀπόζημασιν διά 70 ὥρας μηνιαίως, ἐπίδομα Κυριακῆς, 50 ὥρας ὑπερωρίας κατ' ἀποκοπήν καὶ ἀπόζημασιν ἀδείας. Οὕτω διά τὸν ἀπλοὺν ναύτην ὁ μηνιαῖος βασικός μισθός τῶν 4.985 κορωνῶν φθάνει τελικῶς εἰς τάς 10.699 κορωνας. Ὁ μισθός οὗτος ὑπολογιζόμενος δι' ὅτι μήνας ἀνέρχεται συνολικῶς εἰς τό ποσόν των 85.592 κορωνῶν, ὅπερ διαιρούμενον διά 12 μᾶς δίδει τὸν μηνιαῖον μισθόν τῶν 7.134 κορωνῶν, διστις καταβάλλεται καθ' ἕκαστον μήνα ἀσχέτως ἀν ὁ ναύτης εύρισκεται ἐπί τοῦ πλοίου ἡ ἀδεία. Εἰς τὸν ὡς ἀνώ λογαριασμὸν δὲν ἔχουν ὑπολογισθεῖ αἱ πράγματι ἐργαζόμεναι καὶ πληρωνόμενα ὑπερωρίαι, τά διάφορο πριμ κλπ.

Ὥς πρός τάς συνθήκας ἐργασίας, ὁ ναυτικός ναυτολογεῖται διά διάστημα τριῶν ἔως τεσσάρων μηνῶν, δικαιούμενος ἀδείας ἵσης πρός τὸ ἡμισυ τοῦ χρόνου ναυτολογήσεως. Οὕτω κατά τὸ διάστημα ἑνός ἔτους ὁ ναυτικός 8 μήνας θά είναι ἐπί τοῦ πλοίου καὶ 4 μήνας εἰς διείσιδες. Τό πλοϊον ὄφελει νά ἔχει τὴν σύνθεσιν τὴν προβλέπει ὁ κανονισμός τοῦ 1969, ἀλλ' ἡ σύμβασις ἐπιτρέπει ώστε ἐν τῷ μηνιαίῳ τοῦ ἑνός τρίτου τοῦ πληρώματος νά τελει ἐν ἀδείᾳ ἀνευ ὑποχρεώσεως.

Ἡ ναυλαγορά

Ἄπεργία τῶν γαιανθρακωρύχων εἰς τὴν Ἀνατολικήν καὶ Μεσοδυτικήν πλευράν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Προβλέπεται νά συνεχισθῇ πέραν καὶ τῶν 111 ἡμερῶν τῆς ἀπεργίας τοῦ 1977-1978. Ἀποθέματα ἀρκετά ὑπάρχουν, ὡστε οἱ ιδιοκτήται τῶν ὄρυχειων δὲν σπεύδουν πρός τάς συνεννοήσεις διὰ τὴν ληξίν τῆς ἀπεργίας. Εἰς τὴν περιοχήν τῆς Βιργίνιας, τοῦ Ὀχαίου καὶ τοῦ Ἀνατολ. Κεντούκι είναι ἡ ἐντονωτέρα ὑπέρ τῆς ἀπεργίας ὑποστήριξις.

Οἱ λιμένες ἀπό τούς ὄποιους φορτώνονται οἱ Ἀμερικανικοί γαιανθρακες, δέν ἐπαρκούν νά καλύψουν τὴν σημερινήν κίνησιν. Ὑπολογίζουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι διτο 10-15 ἑκατομ. τον. γαιανθρακος διέφυγον, λόγω τῆς ἀνεπαρκείας τῶν λιμένων φορτώσεως.

Αἱ ἔξαγωγαι ἀπό 65 ἑκατομ. τον. τοῦ 1979, έφθασαν τά 90 ἑκατομ. τον. το 1980.

ὡς ἀναπληρώσεως του ἐπί τοῦ πλοίου. Οὕτω τό πλήρωμα διαιρεῖται εἰς τρεῖς ὁμάδας, αἱ δύο ἐκ τῶν ὁποίων εύρισκονται ἐπί τοῦ πλοίου καὶ ἡ τρίτη εἰς ἀδείαν. Ἐταιρίαι, ἔχουσαι τουλάχιστον 2 πλοια, τά χρησιμοποιοῦν ὡς ἐνιαίαν μονάδα ἐκμεταλλεύσεως μετά τὰς ἀνώ διηρημένα πληρώματα τῶν ἐναλλασσόμενα καθ' ὁμάδας.

Ἐξ ὀσων ἐγγνώσθησαν μέχρι σήμερον, ἡ τοιαύτη κατανομή, ἐνώ οὐδέν πρόβλημα ὀσφαλείας ἐνεφάνισεν, ἀπέδειξεν ὅτι χρειάζεται εἰδικήν διοικητικήν παρακολούθησιν. Ἀπαιτεῖ ἐξ ἀλλου συμπληρωματικάς διαπάνας αἵτινες μειώνουν αἰσθητώς τὴν διά τοῦ συστήματος ἐπιτυγχανομένην οἰκονομίαν.

ΤΟ «ΘΑΡΡΟΣ»

Μεταξύ τῶν πολλῶν ἑκείνων οἰτίνες συμπέτεχουν εἰς τὸν ἐορτασμὸν τῆς πεντηκούτετερηδός τῶν «N.X.» καὶ τοῦ ἐργού τοῦ Δ/ντοῦ μας κ. Κωττάκη είναι καὶ ἡ ἐβδομαδιαία ἐφημερίς «Θάρρος» τῆς Σύρου. Ἡ ἐφημερίς τῆς γεννετείρας τοῦ Διευθυντοῦ μας, ὑπερβάλλουσα κατά πολὺ καὶ τιμώσα τὸ ἐργον τῶν «N.X.» ἀφιερώνει ὀλόκληρον τὴν πρώτην σελίδα της προτείνουσα σύν τοῖς ἀλλοις δητας ὁ Δῆμος Ἐρμουπόλεως ἀπονεμεῖ τοῦ Χρυσοῦ μετάλλιον τῆς πόλεως εἰς τὸν Δημήτριον Κωττάκην διὰ τὸ μεγάλο πνευματικόν του ἐργον εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας καὶ ἀνθ' ὧν ὑπέρ τῆς πόλεως καὶ τοῦ λιμένος της ἐπραξεν. Αἱ εὐχαριστίαι μας πρός τὴν συνάδελφον είναι θερμαὶ καὶ ἀπειρούσας.

«Λαμπρόν» μέλλον διά τὸν γαιανθρακα ἀναγγέλλει ὁ Πρόεδρος τοῦ ἀρμοδίου Βρεταννικοῦ Ὀργανισμοῦ. Ὕποργαμμίζεται διτο Ἕπρωπη μετά τῶν Σκανδιναυικῶν χωρῶν θά εἰσαγάγουν 170 ἑκατομ. τον. γαιανθρακος τὸ 1990 καὶ 100 ἑκατομ. τον. περισσότερον εἰς τὸ τέλος τοῦ αἰώνος. Κατά τὸ 1979 αἱ Βρεταννικαὶ ἔξαγωγαι μόλις ἀνήρχοντο εἰς 2 ἑκατομ. τον. Τό 1980 ἐδιπλασιάσθησαν. Κατά τὸ τρέχον ἔτος θά φθάσουν τά 6-7 ἑκατομ. τον.

Ο γαιανθραξ ἀπό 45 ἑκατομ. τον. μεταφερθεῖς τὸ 1979, θά φθάσῃ τά 240 ἑκατομ. τον. το 1990. Κατά τὴν Σέλλα ὁ Ἀμερικανικός διά θέρμανσιν γαιανθραξ ἀπό 2 ἑκατομ. τον. ἔξαγωγαι κατά τὸ 1979, θά φθάσῃ τὸ 1990 εἰς 60 ἑκατομ. τον.

Ο μεταλλουργικός γαιανθραξ, ἀπό θαλάσσης μεταφερόμενος, θά ἀνέλθῃ εἰς 135

Τό Σχόλιον τοῦ 150ημέρου

Ἀντιγράφουμε σήμερα τό γράμμα μᾶς ἐπτάχρονης κοπελίτσας πρός τὸν πατέρα της. Ἡ κοπελίτσα είναι ἀπ' τὸν «Ἄγιο Θωμᾶ τῆς Χίου κι ὁ πατέρας της ναυτικός σε κάποιο, Χώτικο ἀσφαλῶς καράβι, κάπου στὸν κόσμο. Τοῦ γράφει λοιπόν:

«Ἄγαπημένε μου μπαμπά, χαρήκαμε πολὺ μέ τὸ τηλέφωνό σου σέ μάς. Ἀναρωτιέμαι κάτι, γιατί ἐκεῖνο τὸ βράδυ ἐκλειστὸ τὸ τηλέφωνο τρεῖς φορές; «Α ναι. Μοῦ είπε τὸ πουλάκι τῆς γιαγιάς τῆς Μαρίτας, διτο ησουν συγκινημένος ἀλλά δέν ήθελες νά δειξεις τή συγκίνησή σου καὶ τό ἐκλεισες. Ἄλλα, μπαμπάκα, κάνε υπομονή γιατί τώρα πιά ἐρχεται κι ὁ Μάρτης καὶ θάρθης, ἔτοι δέν είναι; «Ἄχ δταν ἐρθης θά γεμίσῃ τό σπίτι μας χαρά καὶ θά ἐρχονται οι ἀνθρωποι νά μᾶς βρούν. Ἄλλα ἐμεῖς θά πηγαίνουμε δλοι ἐκδρομές, έτοι; Ήραια πού θά περάσουμε δλοι μαζί! Τό σχολείο μού δρέσει πολύ καὶ πιστεύω νά γίνη ἡ πο καλύτερη. Σου στέλνω φιλιά. Ή Γιάννα σου».

Καθώς μεταφέρουμε ἔνα πρός ἔνα τὰ παιδικά καλλιγραμμένα ψηφεία, σκεφτόμαστε τή συγκίνηση πού πρέπει νά πήρε ὁ ταξιδέμενος πατέρας, νοιώθοντας μέσα ἀπ' τίς γραμμές τήν ἀδολη χαρά τῆς κορούλας του, τήν τρυφερή παρηγοριά τοῦ χωρισμοῦ, τή λαχτάρα τῆς μελλούμενης συνάντησης, τήν υπόσχεση τή σχολικῆς προσδού. Καὶ πάνω ἀπ' δλα τή δικαιολόγηση τής τηλεφωνικής διακοπῆς.

Ναι, χριστό κορίτο, ἡ συγκίνηση ήταν πού δκανε τὸν πατέρα σου νά κλείσει τρεῖς φορές τὸ τηλέφωνο. Δέν ήταν οὔτε τά σύρματα καὶ οι συσκευές οὔτε οι ἐμπλοκές καὶ τά παράσιτα. Ήταν ἡ συγκίνηση. Μιά συγκίνηση, πού δμοι της πήρε πάλι τίς ἀτέλειωτες ώρες πού διάβαζε καὶ ἔναδιάβαζε τό ἀγαπημένο σου γράμμα.

«Ἄλλα νά ὁ Μάρτης πέρασε. Ο πατέρας θά γύρισε τώρα στήν πατρίδα. Καὶ τό σπίτι σας θά ἔχει γεμίσει χαρά».

έκατομ. τον. ἔναντι τῶν 120 ἑκατομ. τον. το 1980.

Τά διά μπάλκ κάρριερς φορτία γαιανθρακος θά φθάσουν εἰς 82 ἑκατομ. τον. μεταξύ τῶν ἔτων 1985 καὶ 1990.

Τά ύπο παραγγελίαν μπάλκ κάρριερς θά ἀνέλθουν, κατά τὴν Σέλλα, εἰς 25 ἑκατομ. τον. πρό τοῦ 1983. Τά ἀναλίσκοντα γαιανθρακα

RIGOS CHARTERING INC.

SHIPBROKERS

Tanker Chartering • Dry Cargo Chartering
Bunkering Agents

TANKER BROKERS

CAPT. E. N. RIGOS
TRINE S. STIANSEN
CATHERINE PIEROT CHEN
RON DEJEWSKI

DRY CARGO BROKERS

GEORGE N. RIGOS
DAVE J. LEE

211 EAST 43RD STREET, SUITE 1001

NEW YORK, N.Y. 10017

PHONES: (212) 599-2510

TLX: RCA 220479, ITT 429457

CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

πλοΐα βαθμιαίως θά αύξανονται. Εις τό τέλος τής δεκαετίας σκάφη διά χύδην φορτία 13 έκατομ. τον. άναλισκοντα ξε έκατομ. τον. γιανιθράκων θά τελούν έν υπέρεσια.

Κατά την Γκάττη τής Γενεύης τό παγκόσμιον έμποριον διά τό 1980 έπλησσε κατ' άξιαν τά 2000 δισεκατ. δολ., παρά την έλαφράν ύποχωρήσιν κατ' δύκον. Τό έμποριον έμφανιζεται η ίδια μέντον κατά 21% έναντι τού 1979 (25% τό προηγούμενον έτος), άλλα 1% μόνον κατ' δύκον (6% τό προηγούμενον έτος). 'Η κατ' δύκον μειώσις άποδιδεται εις τό άλιγωτερον πετρέλαιον.

Τής Κίνας είναι άξιοσημείωτος ή έξαγωγική προσπάθεια: 27% αύξησις εις δολ. και 15% ή εισαγωγή, με μειώσιν αισθητήν τού έμπορικού της ισοζυγίου άπο δύο δισεκατ. δολ. τό 1979 εις 500 μόνον έκατομ. δολ. τό 1980.

Συμφόρησις σκαφών και εις τους Κινεζικούς λιμένας. Καθυστερήσεις μεγάλαι. 'Επιναυλοί έπιβάλλονται. 'Η έπιδωκομένη άπό τό Πεκίνον αύξησις τής κινήσεως συναντά τό έμποριον εις τήν λιμενικήν άνεπτρακειν. Οι σιδηρόδρομοι και οι δύο άνεπαρκεις και αυτά έπιτεινουν τήν κατάστασιν. Τρίμνοι καθυστερήσεις πλοίων έσημειώθησαν. 'Η χειροτέρα κατάστασις εις τήν Σαγκάην και τόν Τιεντσίν. Κατά τόν ΟΟΣΑ 350 πλοία άναμένουν νά εισέλθουν εις τόν λιμένα προορισμού. 'Η διεύρυνσις τών λιμένων κύριον μέλημα.

'Υπετετρακόσια πλοϊα, ύπερ τά 7 έκατομ. τον., Κινεζικά, συναθοῦνται πρό τών λιμένων. 'Επικρίνεται έπισης ή άκριβεια τών λιμένων. Κατά τρεις φοράς περισσότερον τών Αμερικανικών. Πάντως τό Πεκίνον προσπαθει νά διευκολύνη τά ξένα πλοία.

'Η παραγωγή δημητριακών τής Κίνας ί-

σως φθάσει τόν στόχον τών 332,5 έκατομ. τον. τό 1981, έάν δέν σημειωθεί κακοκαιρία ή όποια θά βλάψῃ τήν συγκομιδήν, άναφέρει τό Πεκίνον. 'Η παραγωγή τό παρελθόν έτος ένεφάνισε κάμψιν (315 έκατομ. τον.), λόγω τής έντασης εις τάς βορείους έπαρχιας και τών πλημμυρών εις τάς νοτίους. Τό 1979 έσημειώθη ρεκόρ παραγωγής 330 έκατομ. τον.

'Η Ιαπωνία πρώτη εις ναυπηγικήν δραστηριότητα. Συνεκέντρωσε τά 46,5% τής παγκοσμίου παραγωγής κατά τό 1980. Εις σκάφη 6,1 έκατομ. τον. γκρός άνηλθεν ή παραγωγή της. 'Ομως 64% κάτω τής παραγωγής τού 1975 μέ τά 176 έκατομ. τον. γκρός.

'Η Βραζιλία ηγετησε τήν παραγωγήν της κατά 10% και ή Νότιος Κορέα κατά 5,4%.

Μετά τήν Ιαπωνίαν, αι χώραι μέ σημαντικήν παραγωγήν είναι: 'Η Βραζιλία μέ 728.842 τον. γκρός, αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι μέ 555.262 τον. γκρός, ή Νότιος Κορέα μέ 522.245 τον. γκρός και ή Ρωσία μέ 459.654 τον. γκρός.

'Η Γαλλία μέ μειώσιν 61% εις 282.680 τον. γκρός. 'Η Όλλανδια κάτω εις 121.924 τον. γκρός, Δανία, Δυτ. Γερμανία, Νορβηγία, Σουηδία μέ χαμηλότερην παραγωγή, δύως και ή Πολωνία και ή Ιαπωνία. 'Η Ιαπωνία έχει γεγε τά 55% τής παραγωγής της και ή Νοτ. Κορέα τά 66%.

'Η δόλοτε πρωτόπορος Μεγ. Βρεταννία παρήγαγε τό 1980, τό χαμηλότερον άπό τού 1965 ναυπηγικόν προϊόν. Κατεσκεύασε σκάφη 427.122 τον. γκρός, 264.282 τον. γκρός κάτω άπό 1979. 'Η Βραζιλία, ή Νοτ. Κορέα και ή Ρωσία ύπερ τήν Μεγ. Βρεταννίαν.

'Η παγκόσμιος παραγωγή κατά 8,3% κατωτέρα. Τό χαμηλότερον έπιπεδον άπό τού 1965, εις 13,1 έκατομ. τον. γκρός. Τό 1975 παραγωγή 34,2 έκατομ. τον. γκρός.

Η έναρκτηριον λόγον του επί τη εύκαιρια τού 100 έπησίου συνεδρίου τής «Ιντερτάνκο», πού έπραγματοποιήθη εις Ούασιγκτων τήν 1ην 'Απριλίου, ό προεδρος τού διεθνούς 'Οργανισμού, Σέρ Υ.Κ. Πάο, έταχθη άντιθετος πρός τήν πολιτική τών διμερών συμφωνιών και οιασδήποτε δλλης προτάσεων περί καταμερισμού τών φορτίων, δεδομένου δι οι μέθοδοι αύται άντιβαίνουν πρός τήν άρχην τής έλευθερίας τών θαλασσών μεταφορών.

'Έλπιδας Βελτιώσεως τής ναυλαγοράς τών δεξαμενοπλοίων έκφράζει ή «Ιντερτάνκο» μετά τήν 1η 'Ιουνίου ότε θά τεθούν διεθνώς εις έφαρμογήν οι νέοι κανονισμοί τού IMCO περί άσφαλειας τών τάνκερς. 'Επισημαίνεται, πάντως, δι οι έπιπτώσεις δέν θά είναι ίσως άμεσως αισθηταί, άλλα θά φανούν περί τά τέλη τού έτους.

Εις τόν έναρκτηριον λόγον του επί τη εύκαιρια τού 100 έπησίου συνεδρίου τής «Ιντερτάνκο», πού έπραγματοποιήθη εις Ούασιγκτων τήν 1ην 'Απριλίου, ό προεδρος τού διεθνούς 'Οργανισμού, Σέρ Υ.Κ. Πάο, έταχθη άντιθετος πρός τήν πολιτική τών διμερών συμφωνιών και οιασδήποτε δλλης προτάσεων περί καταμερισμού τών φορτίων, δεδομένου δι οι μέθοδοι αύται άντιβαίνουν πρός τήν άρχην τής έλευθερίας τών θαλασσών μεταφορών.

Μέσω τής διώρυγος τού Παναμά διεκινήθησαν τό 1980 φορτία συνολικού δύκον 167,2 έκατομ. τον., έναντι 154,1 έκατομ. τον. τού 1979 και 142,5 έκατομ. τον. τού 1978. Τεραστία ή αύξησις έάν σημειωθή δι τό 1950 ή κίνησης τών φορτίων μέσω τής διώρυγος άνεφέρετο εις 28,9 έκατομ. τον. και τό 1960

EAST LONDON MANHATTAN SHIPCHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΟΥΡΟΥΛΗΣ

"Ετος Ίδρυσεως 1964

ADDRESS:
8 PHOENIX STREET
P.O. BOX 7009
EAST LONDON – SOUTH AFRICA

TELEX: 750072
CABLE ADDRESS: "MANCOURT" EAST LONDON
TELEPHONES: 20631, 20632, 20652
A.O.H.: 52119

WHOLESALE SUPPLIERS TO THE ROYAL NAVY
AND LEADING MARITIME FIRMS

BONDED WAREHOUSE

PROVISIONS – CABIN – DECK – ENGINE

"Αμεσος 24ωρος έξυπηρέτησις εις ότιδήποτε άφορα τό ΠΛΟΙΟΝ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ — ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ:
UNITED MARITIME Andreas N. Bournakis
Kolokotroni 144
Phones: 4514767, 4137888
Telex: 21 3359 ANIN GR

ΛΟΝΔΙΝΟΥ:
CALLIMANIS Ltd.
The Corn Exchange Building
52/57 Mark Lane
Phone: 4818314

εις 59,3 έκατομ. τον.

Τό Μεξικόν θά έπιδιώξη ώς πρώτον βήμα εις τήν δημιουργίαν ιδίας Ναυτιλίας τήν άγοράν δεξαμενοπλοίων διά τήν μεταφοράν τών πετρελαίων του. Μετ' αυτά ή δημιουργία ιδίου στόλου άλιευτικών.

Η σκανδαλώδης ύπόθεσις τού «Σαλέμ» και τής καταβυθίσεώς του έξακολουθεί νά άπασχολεί τάς καταδικτικάς άρχας τόσον εις τήν 'Αγγλίαν, δοσον και εις τήν 'Ολλανδίαν, τό Ρότερνταμ. Κάποιος κ. 'Αντ. Ρέινταλ κατηγορεῖται δι' άπάτην, διά τήν άπωλειαν πετρελαίου άξιας 56 έκατομ. δολ. τού φορτίου τού «Σαλέμ». Τό φορτίον έπωληθη εις τήν Νότιον Αφρικήν και έν συνεχεία τό σκάφος έβυθισθη.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά στατιστικήν τών Κέλλοκ οι τού Λονδίνου, τά πωληθέντα φορτηγά χύδην φορτίων, 15.000 τον. d.w. και άνω κατά τό 1980 άνηλθον εις 362, τον. d.w. 22 έκατομ. και άξιας 3,653 δισεκατ. δολ. κατά προσέγγισιν.

Κατωτέρω τύποι και μεγέθη:

TANKERS

Μέγεθος	Άριθ. πλοίων	Τον. d.w	Τιμή έκ. δολ.
200.000 TDW & άνω	19	5.037.285	300
100/199.000 TDW	21	2.571.165	244
50/100.000 TDW	34	2.582.695	267
30/50.000 TDW	14	492.241	217
17/30.000 TDW	14	424.883	106
ΜΠΑΛΚΕΡΣ			
100.000 TDW & άνω	6	675.051	132
50/100.000 TDW	41	2.513.000	572
30/50.000 TDW	66	2.458.000	670
15/30.000 TDW	122	2.669.315	789
ΜΙΚΤΑ			
(OBO %)	25	3.194.522	356

Η ΤΥΧΗ ΤΩΝ ΓΙΓΑΝΤΙΑΙΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Αποθαρρυντική έχει καταστή πλέον ή δραστηριότης εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων ειδικότερα έκεινων μεγάλης χωρητικότητος. Οι ναύλοι ειύρισκονται εις χαμηλά έπιπεδα καί αι προβλέψεις δέν άφηνον περιθώρια προβλέψεων βελτιώσεως εντός τού έγγυς μέλλοντος.

Τά άνωτέρω είναι σκέψεις τού κ. Σ.Υ. Τούνγκ, ένός πλοιοκτήτου τών μεγαλυτέρων δεξαμενοπλίων τού κόσμου, δύσις φρονεῖ διτι αί ήμεραι τών VLCC και ULCC είναι μετρημέναι.

Είναι γεγονός διτι ο στόλος τών δεξαμενοπλοίων στά σκάφη χωρητικότητος άνωτέρας τών 200.000 τόννων γκρός συνεχώς μειούται.

Τόν Δεκέμβριον τού 1978 ήριθμει 745 μονάδας και κατά τό παρελθόν έτος κατήλθεν εις 720. Πενήντα περίπου σκάφη τού τύπου τούτουν έχουν ήδη άποσυρθή. Έκ τού άριθμού τούτου περίπου τριάκοντα χρησιμοποιούνται ώς πλωταί δεξαμενεναι εναποθηκεύσεως άργον πετρελαίου.

Συνολικώς, ή πλεονάζουσα χωρητικότης άνηλθεν εντός διετίας εις 82 έκατομ. τόννους (τό 1/4 τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος τού ειδους). Τότο οφείλεται εις τήν παρουσιασθείσαν κρίσιν πετρελαίου τού 1973. Εις ταύτην προσετέθησαν αι μικρότεραι παραδόσεις άραβικῶν πετρελαίων και ο σχηματισμός μεγάλων άποθεμάτων άπο τάς βιομηχανικάς χώρας.

Συμφώνως πρός τούς σχολιαστάς τού Λονδίνου έπι τών ναυτιλιακών πραγμάτων, θά χρειασθή τουλάχιστον μία πενταετία διά νά έπανέλθη ή ισορροπία εις τήν ναυλαγοράν τών δεξαμενοπλοίων. Τότε θά σημειωθή και τό τέλος τών VLCC. Ή ζωή των διήρκεσε είκοσι περίπου έτη άπο τήν πρώτην έμφανσιν τών πρώτων «μαμούθ».

Θά υπάρχει έν τούτοις ζήτησις δεξαμενοπλοίων τοιούτων διαστάσεων τά όποια άπεδείχθησαν οίκονομικά εις τήν έκμετάλ-

λεύσιν των άφοι πρόκειται περί μονάδων ίδιανικής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων εις μακρινάς άποστάσεις, παρ' άλα ταῦτα διμως και παρά πάσαν καλήν θέλησιν δυνάμεθα νά είπομεν διτι τό φαινόμενον τούτο δέν θά διαρκέσῃ έπι πολύ. Οι καιροί κατά τούς όποιους οι ίδιοκτήται τοιούτων σκαφών έπραγματοποίουν κέρδη 1 έκατομ. δολλαρίων άνα ταξίδιον, παρήλθον (άπο τού 1973).

Ο ύπολογισμός πλεονάζουσης χωρητικότητος βασίζεται εις τούς συντελεστάς τής μειωμένης ταχύτητος (33,5 έκατομ. τον.), εις τήν παρατεταμένην παραμονή εις τούς λιμένας φορτεκφορτώσεως (9 έκατομ. τον.) και τά ταξίδια μερικού φορτίου (18 έκατομ. τον.). Έκ τού 82 έκατομ. τον. άπομένουν ούτω 2,15 έκατομ. τον. υπό παροπλισμόν. Καθυστερήσεις 14 ήμερών μεταξύ ένός και έτερου ταξίδιον είναι σήμερον σύνηθες φαινόμενον. Παρήλθεν ή έποχη τών δύο μόνον ήμερών παραμονής έν λιμένι, ητις παρετηρείτο έν πλήρει «μπούμ» τό 1974.

Ai Εύρωπαικαί, άμερικανικαί και Ίαπωνικαί άποθηκαι είναι πλήρεις. Γιαντιαί δεξαμενόπλοια άμα τώ κατάπλω των εις λιμένας έκφορτώσεως κρατούνται ώς πλωταί άποθηκαι. Η τοιαύτη χρησιμοποίησίς των δέν καλύπτει τάς δαπάνας τού έφοπλιστού, είναι προτυπή άμως άπο ένα παροπλισμόν. Σήμερον 20 περίπου VLCC ειύρισκονται άγκυροβολημένα εις έπικαιρα σημεία τών Ίαπωνικών άκτων υπό πήρες φορτίον. Τό αύτό συμβαίνει και εις τόν Μεξικανικόν Κόλπον διου άπάρχουν διαθέσιμα σκάφη διά έφεδρικάς άποθηκας 40 έκατομ. τον. Άνησχιαί έκδηλούνται έπισης διά τήν άσφαλτειαν τών γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων. Ή μείσιτον τών δαπανών συντηρήσεως των είναι έλκυστική άλλα έπιδρα έπι τής άσφαλτειας άυτών.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

‘Η ἀλληλογραφία μας

TO N.A.T.

Κύριε Διευθυντά,

Μέ αρκετή ἑκπληξη διάβασα το δημοσίευμά σας στό τεύχος τῆς 15ης Μαρτίου 1981, με τὸν τίτλο «Ἀδικαιολόγητος καθυστέρησις».

Εἶναι ἀλήθεια ὅτι ὑπάρχουν πολλά κενά στὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπηρετοῦντων ὑπαλλήλων, δῆπος ἐπίσης εἶναι ἀλήθεια ὅτι καταβάλλεται συνεχῆς προσπάθεια γιὰ τὴν κάλυψη τῶν κενῶν καὶ τὴν πρόσληψη καὶ ἀλλων προσθέτων ὑπαλλήλων μὲ τὴν ἀμέριστη ὑποστήριξη τοῦ κ. YEN. Ἀλλά ὅπως καὶ σεῖς βεβαιώνετε οἱ ὑπηρετοῦντες ὑπαλλήλων τοῦ NAT «δέν κάθονται». Ἐργάζονται ὑπεράθρωποι καὶ εἶναι πρός τιμὴν τους τὸ δῆτι ἔξυπρετοῦντα κατὰ τὸν καλλίτερο τρόπο τοὺς ἀσφαλισμένους καὶ μεριμνοῦν πάντοτε γιὰ τὴν ἔγκαιρη καταβολὴ πάσης δικαιουμένης παροχῆς.

Ἐτοι:

α) Ἡ βάση τῆς ἀπό 28.11.80 Σ.Σ. συμφωνησίας αὐξήσεως τῶν συμβατικῶν μισθῶν ἀναδρομικά ἀπό 1.10.80, ἀποφασισθεῖσα αὐξηση κατὰ 22,5% τῶν συντάξεων ἔγινε κατὰ τὴν συνεδρίαση τοῦ ΔΣΝΑΤ τῆς 17.12.1980, δῆλος λίγες ἡμέρες μετά τὴν ὑπὸ τοῦ YEN ἐπικύρωση τῆς συμβάσεως.

β) Ἡ ἀπόφαση αὐτῆς τοῦ ΔΣ ἐπρεπε νά ἐγκριθεῖ ἀπό τὸν κ. YEN, νά παραπεμφθεῖ στὴν Ἐπιτροπὴ Τιμῶν καὶ Εἰσοδημάτων καὶ νά υπογραφεῖ καὶ ἀπό τὸν κ. Ὑπουργό Οἰκονομικῶν.

“Ολὴ αὐτὴ ἡ διαδικασία ἀπαιτεῖ μεγάλο χρονικό διάστημα καὶ καμιά σχέση δέν ἔχει μὲ τὴν λογιστική, μὲ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς συντάξεως, ὄριστικοποίηση τῆς αὐξήσεως κλπ. ποὺ ἀναγράφεται, ποὺ ἡδη είχε γίνει πρὸ τῆς λήψεως ἀπόφασεως ὑπὸ τοῦ Δ.Σ.

γ) Ἡ ἔκτακτη χορήγηση ποσοστῶν τῆς αὐξήσεως, ποὺ ἀνήλθε σε μιά (1) σύνταξη, δέν ἔγινε γιὰ ἀλλούς λόγους παρὰ γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῶν συντάξειούχων NAT, λόγω τῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας σὲ συνέχεια παρομοίων ἔξαγγελιῶν ἀλλων. Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν καὶ ἔγινε μὲ ὑπέρμετρη προπάθεια τῶν ὑπαλλήλων καὶ μὲ ἀρκετή ἐπιβράυση τοῦ NAT.

δ) Ἡ τελικὴ υπογραφὴ τῆς οἰκείας ἀποφάσεως ἔγινε τὴν 3.3.81 (Ὑπ. Οἰκονομικῶν) καὶ συγχρόνως μὲ τὴν υπογραφὴ ἔγινε προπάθεια (λόγω τῶν ἐπελθόντων ἐν τῷ μεταξύ σεισμῶν) νά καταβληθεῖ τὸ ὑπόλοιπο τῆς αὐξήσεως πρὸ τῆς 15ης Μαρτίου 1981 πρὸς ἀνακούφιση καὶ τῶν τυχόν πληγέντων ἐκ τῶν σεισμῶν συντάξειούχων.

Δυστυχῶς μερικές ζημιές στὸ κτίριο τοῦ Μηχανογραφικοῦ Τμήματος καθυστέρησαν τὴν ἐτοιμασία τῶν παραστατικῶν καὶ ἡ αὔξηση καταβάλλεται ἥδη σήμερα.

ε) Ἐπὶ πλέον προβλέφθηκε καὶ ἡ καταβολὴ τῆς συντάξεως Ἀπριλίου πρὸ τῆς 25ης Μαρτίου.

Καὶ ἔνω θέλουμε νά σᾶς εὐχαριστήσουμε γιὰ τὸν ἄγνωτο, ποὺ κάνετε νά προσλάβετε τὸ NAT τοὺς ὑπαλλήλους, ποὺ χρειάζεται καὶ νά διεκπεραιώσει καλλίτερα τὴν ἔργασία

τοῦ, θά ἡταν μιά ἀναγγώριση τῆς προσπάθειας τῶν ὑπαλλήλων καὶ τῆς Διοικήσεως τοῦ NAT ἡ κατόπιν ἐνός ἀπλοῦ τηλεφωνήματος ἐνημέρωση τοῦ συντάκτου τοῦ σχολίου.

Μέ τιμή
ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ Υ.Ε.Ν.

Πειραιεύς 30 Μαρτίου 1981

TO «ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σὲ ἀπάντηση τοῦ δημοσίευθεντος σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλο «Απαραδεκτόν» στὸ ἔγκριτο περιοδικό σας (τεύχος τῆς 15.2.81, σ. 9), σᾶς γνωρίζουμε ὅτι, ἀδυνατούμε νά διερευνήσουμε τὴν περίπτωση γιατί δέν μᾶς παρέχονται ἀπό τὸ σχόλιο ἐπαρκή στοιχεῖα.

Παρακαλοῦμε δῆπος, παρασχεδοῦν στὸ YEN ἡ στό NAT (Γρ. Γεν. Διευθυντοῦ) σαφῆ στοιχεία (δύνομα πλοιοκήτου, δύνομα πλοίου, ημερομηνία κλπ) τῆς περιπτώσεως προκειμένου νά διερευνηθεῖ καὶ ἀπαντήσουμε πρὸς ἐνημέρωση τοῦ σχόλιου σας δόσο καὶ μέσω αὐτοῦ τῶν ἀμέων ἐνδιαφερομένων καὶ τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς γνώμης.

Μέ τιμή
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ

‘Απριλίου 3 1981

Σημ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Η ἐπισημάνσις καταστάσεων καὶ νοστροπίας ὡς ἡ προκαλέσασα τὸ ἀνωτέρω σχόλιον δέν ἀποβλέπει εἰς τὴν τιμωρίαν — ως φαινεταν νά ἐπιδιώκεται ἐκ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Σαρλή — τοῦ διαπράσαντος τὸ σφάλμα ὑπαλλήλου ἀλλά εἰς τὴν λῆψην τῶν μέτρων ἐκείνων ποὺ ἐπιβάλλονται διὰ τὴν ἔξαγειφιν παρομοίων καταστάσεων ἡ καὶ νοστροπία. Καὶ, δυστυχώς, πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνσιν δέν βλέπομεν νά γίνεται ἐκείνο ποὺ πρέπει, γεγονός που προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησην τοῦ ἐφοπλισμοῦ.

O O.L.P. APANTA

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέ τὸ σχόλιο, ποὺ δημοσιεύθηκε στὸ περιοδικό σας τῆς 1ης Απριλίου ἐ.ἔ., σᾶς γνωρίζουμε, γιὰ τὴν ἀποκατάσταση τῆς ἀλήθειας καὶ ἀντικειμενικής ἐνημέρωση τοῦ οἰκονομικοῦ συντάξεως ποὺ κοινοῦ τά ἔξης:

1. Ἡ ἀπόφαση τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου τοῦ Ο.Π. ἀριθ. 97 τῆς 4ης Φεβρουαρίου ἐ.ἔ. περι θεοπίσεως νέας νομοθετικῆς διατάξεως ἀναφορικά μὲ τὴν διάθεση τμήματος τῶν εἰσπραττομένων ἐσόδων γιὰ τὴν χρηματοδότηση τῶν ἐπενδύσεων εἰς ἔργα καὶ μηχανικό ἔξοπλισμό τοῦ λιμένου, δέν σημαίνει διὰ τὸ καταργηθεῖσαν οἱ ἐνεργούμενες σήμερα κρατήσεις καὶ διὰ δέν θά ἔχει πλέον διὰ τὸ Ο.Π. τὴν δυνατότητα τοῦ ἐκτελέσεως ἔργων βελτιώσεως καὶ ἀναπτύξεως τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων του. Ἡ ἀλήθεια εἰ-

ναι διὰ τὴν νέα αὐτή διάταξη ἐπιδιώκεται ἡ συνεισφορά στὰ κεφάλαια τῶν ἐπενδύσεων δὲν τῶν κατηγοριῶν τῶν ἐσόδων καὶ στὸ ἰδιο ποσοστό γιὰ τὴν διατήρηση τῆς ἐξελίξεως τῶν κεφαλαίων σὲ ἀπόλυτη ἀναλογία πρὸς τὴν πορεία τῶν τακτικῶν ἐσόδων τοῦ Ο.Π. καὶ ταυτοχρόνως τὴν ἀποφυγή διατρέξεως τοῦ λογαριασμοῦ Ταμιακῶν διαθέσιμων γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τρεχουσῶν δαπανῶν σὲ μισθούς καὶ ἡμερομίθια καὶ διάλειτοι λειτουργικές ἀνάγκες τοῦ λιμένου.

2. Δέν εἶναι ἀκριβές διὰ τὴ διάταξη τοῦ ἀριθμοῦ 11 τοῦ Ν.Δ. 2642/54, ὅριζει τὴν διάθεση ποσοστοῦ 50% ἐπί τῶν ἐσόδων τοῦ Ο.Π. γιὰ τὴν ἐκτέλεση παγίων ἐργών ἀναπτύξεως. Ἡ ἀλήθεια εἶναι διὰ τὸ κρατήσεις σ’ αὐτὸ τὸ ποσοστό προβλέπονται γιὰ τρεῖς μόνον κατηγορίες τακτικῶν ἐσόδων καὶ συγκεκριμένως αὐτῶν ποὺ προέρχονται ἀπό τὴν ἀποθήκευση, τοὺς λιμενικούς φόρους καὶ τὰ δικαιαμάτα παραχωρήσεως ἔργων. Ἀπό τίς διάλειτοι κατηγορίες τῶν ἐσόδων δέν προβλέπεται συνεισφορά στὰ κεφάλαια τῶν ἐπενδύσεων ἡ περιορίζεται σὲ ποσοστό 1%.

“Ετοι τὸ ποσοστό τῶν κρατήσεων γιὰ ἐπενδύσεις στὸ σύνολο τῶν εἰσπραττομένων ἐσόδων καὶ σὲ περίπτωση ὁμαλῆς καὶ συμμέτρου ἐξελίξεως αὐτῶν, εἶναι τῆς τάξεως τοῦ 20%. Καὶ τὸ ποσοστό αὐτό, πρέπει νά θεωρηθεῖ ἀπολύτως φυσιολογικό καὶ ἀνταποκρινόμενο πρὸς τὰ διεθνῶν κρατοῦντα στὴ λιμενική οἰκονομία.

3. Ἡ ἀνάγκη τῆς θεοπίσεως νέας νομοθετικῆς διατάξεως, ποὺ θά ἀναθεωροῦσε τὸ ρυθμό τῶν κατηγοριῶν τῶν ἐσόδων καὶ τὸ ποσοστό τῆς συνεισφοράς των στὸ λογαριασμό τῶν ἐπενδύσεων ἐπισημάνθηκε καὶ ἀπό τοὺς μετακληθέντας ἀπό τὸ Υπουργείο Συντονισμοῦ «Ἄγγλους ἐμπειρογνώμονες οἱ ὄποιοι στὴ σχετική τους ἐκθεσή ύπογραμμίζουν τὴν ἀνάγκη ἀμέσου τροποποιήσεως τῶν ισχουσῶν σήμερον σχετικῶν διατάξεων.

4. Γιά νά κατανοηθεῖ πόσο ἀνορθόδοξες εἶναι οἱ προβλέπομενες ἀπό τίς διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 2942/54 ρυθμίσεις, θά πρέπει νά ἀναφερθεῖ διὰ τὸ 1979 τά ἀποδοθέντα στὸ λογαριασμό τῶν ἐπενδύσεων χρηματικά ποσά ἀνήλθαν σὲ 720 ἑκατομμύρια δραχμῶν, κατὰ τοὺς ὄρισμούς τοῦ ἀνωτέρου Νόμου οἱ ἀποδοθέντες στὸ λογαριασμό τῶν ἐπενδύσεων ὑπολογίζονται σὲ 1.020 ἑκατομμύρια, δηλαδή εἶναι ἀνωτέρες τῶν κανονικῶν κατὰ 150 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Αὐτό ὀφείλεται σὲ μιά πέραν τῆς συνήθους ἀνοδική ἐξέλιξη τῶν ἐσόδων ἀποθηκεύσεων, σὲ ἀντίθεση πρὸς τίς διάλειτοι κατηγορίες τῶν ἐσόδων, ἐκ τοῦ γεγονότος διὰ τὸ Ο.Π. ἐπιδιώκοντας νά ἀποσυμφορθεῖ τὶς λιμενικές ἀποδήμες ἀπό τὰ εἰσαγόμενα καὶ ἀποθηκεύσεις ἐμπορεύματα, ἀναγκάστηκε νά θεοπίσει γιὰ μιά περιορισμένη χρονική περίοδο αὐξημένα τιμολόγια ἀποθηκεύσεως γιὰ νά ύποχρεώσει ἔται τοὺς εἰσαγωγεῖς στὴν ἀμεσητή πορεία τοῦ λιμένου. Καὶ θά πρέπει νά παρατηρηθεῖ διὰ τὰ πρόσθετα ἀπό αὐτή τὴν αἵτια ἐσόδου ἀποθηκεύσεως ἀνήκουν κανονικά στὸν τομέα τῆς ἐκφορτώσεως, η διεσαγωγή τῆς ὄποιας λόγω ἀκριβώς τῆς συμφορήσεως τῶν ἀποθηκών ἡταν ἰδιαίτερα δαπανηρή.

“Ἡ συνέπεια τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρω δυσαναλόγως αὐτημένων ἀποδοθέντων στὶς ἐπενδύσεις κατά 150 ἑκατομμύρια δραχμῶν, η-

WHEN YOUR VESSELS CALL COLUMBIA RIVER PORTS, WE SUGGEST YOU TELEX US
FOR OUR LOW AND CURRENT PRICE QUOTATIONS

PROVISIONS & BONDED STORES

LAUNDRY

DECK & ENGINE SUPPLIES



Marine Suppliers

A DIVISION OF

Niedermeyer-Martin Co.

TELEX 15-1323 • CABLE "NIEDO"

P.O. Box 3856 • Portland, Oregon 97208 • Phone 503/284-2522

ταν ή άποστρηση τού ποσού τούτου άπο τόν λογαριασμό ταμιακών διαθεσίμων και ή κατ' άκολουθίαν άδυναμία πληρωμής τρέχουσών ύποχρεώσεων.

4.-Τέλος η σύμμετρη συνεισφορά διλων τών τομέων τῆς έκμεταλλεύσεως στή χρηματοδότηση τών έπενδύσεων σέ ποσοστό 15-25%, δημοσίευσης προβλέπεται άπό τό σχέδιο τῆς προτεινόμενης νέας νομοθετικής διατάξεως, έπιβάλλεται και άπό λειτουργικής άποψεως. Τά έργα και ο έξοπλισμός τού λιμενούς δέν έξυπητρεύουν μόνον τήν άποθηκευση και τήν διέλευση τών έμπορευμάτων, άλλα συντελούν έξι ίσους άποφαιστικά στήν προσφορά και τών άλλων λιμενικών υπηρεσιών, δημοσίευσης ή φορτοεκφόρτωσης, οι δεξαμενισμοί και οι άλλες παρεμφερείς λειτουργίες.

Κατόπιν τών άνωτέρω θέλουμε νά πιστεύουμε διτή θά συμφωνήσετε διτή είναι τουλάχιστον έπερβολικοί και ταυτόχρονα άδικοι οι διατυπούμενοι στό σχόλιό σας χαρακτηρισμοί.

Μέ τιμή
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ
Πρόεδρος Δ.Σ./Ο.Λ.Π.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΣΧΟΛΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

'Απαντώντας σέ σχόλιο μέ τίτλο «Φήμαι; Σπερμολογίαι; Είκασαι;» πού δημοσιεύτηκε στό έγκριτο περιοδικό σας στίς 1-4-81 έχομε τήν τιμή νά σάς γνωρίσουμε τά έξης πρός άντικευμενική έννημέρωση τού άναγνωστικού σας κοινού :

1.- 'Η Διοίκηση τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, στά πλαισία τῆς έξαγγελθείσης κυβερνητικής πολιτικής, πού άποβλέπει στήν προσέλκυση στή χώρα μας διο τό δυ-

νατόν περισσοτέρων πλοίων γιά έπισκευή, έλαβε δρισμένα μέτρα χάρη στά όποια διπλασιάστηκαν οι διατιθέμενες στή λιμενική περιοχή έπισκευαστικές θέσεις. Συγκεκριμένα άπό 88 θέσεις πού ήταν μέχρι τέλους τού 1979 έφτασαν άπό τόν Ιανουάριο τού 1980 προσδευτικά στίς 165 περίπου.

Ο άριθμός αύτός τών έπισκευαστικών θέσεων απέχει βέβαια, άπό έκεινο πού άπαιτούν οι πραγματικές άναγκες τών πλοίων, τά όποια έπιστημούν νά κάνουν τίς έπισκευές τους στόν Πειραιά. "Ομως είναι γεγονός διτή καλύπτει άπολυτα τήν έμφανιζόμενη ζήτηση, άφού σέ διλα τά σκάφη, πού κατέπλευσαν στόν Πειραιά μέσο στό 1980, παραχωρήθηκαν οι άναγκαιες θέσεις έπισκευής σέ χρόνο άπό 0-48 ώρες άπό τόν κατάπλου τους και σπανιώτατα (και ήταν τά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τών πλοίων δέν τό έπετρεπαν) μέσα σέ λίγες ήμερες.

Μέ τό δεδομένα αύτά γίνεται φανερό διτή άναφερόμενα στό σχόλιό σας περί δήθεν κυκλωμάτων κ.λ.π. γιά τήν έξασφάλιση προτεραιότητας στή διάθεση τών έπισκευαστικών θέσεων δέν εύσταθούν, άφού δέν άνακύπτει κάν ζήτημα προτεραιότητας δέν οι διαθέσιμες θέσεις δέν άπολείπονται άπό τίς ζητούμενες.

2.- Είναι πέρα άπό κάθε άμφισβήτηση διτή οι διατιθέμενες σήμερα άπό τόν Ο.Λ.Π. δύο πλωτές και δύο μόνιμες δεξαμενές δέν έπαρκούν γιά τήν πλήρη κάλυψη τών άναγκών τής ναυτιλίας και είναι έπισης βέβαιο διτή πολλά πλοία, γιά τό λόγο αύτό κατευθύνονται γιά έπισκευή σέ λιμάνια τού έξωτερού μέ άποτέλεσμα νά χάνεται πολύτιμο συνάλλαγμα σημαντικού ύψους.

Τήν άνωγκη αύξησησ τού άριθμού τών δεξαμενών, τουλάχιστον, κατά δύο έχεδι έπισημάνει, κατ' έπανάληψη δι Ο.Λ.Π., άλλα τούτο προσκρούει στό ύψηστα προνό-

μιο ύπερ τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

'Εξ άλλου ή μή έκτελεση τών δεξαμενισμών τών πλοίων στό χρόνο πού καθορίζεται κατά τήν κατάθεση τής σχετικής αίτησεως είναι κάτι πού ξεφεύγει άπό τίς δυνατότητες τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, έπειδη μεσολαβούν, στό μεταξύ, μεταθεσίες, ματαιώσεις ή παρατάσεις δεξαμενισμών σέ άλλα πλοία, πού προηγούνται, άνατρέποντας τό δύο χρονικό πρόγραμμα τών έργασιών τών δεξαμενισμών. 'Η άντικευμενική αύτή άδυναμία τού Ο.Λ.Π., ή όποια σέ περιόδους αιχμής, έπιτεινεται περισσότερο, προκαλεί σοβαρές δυσχέρειες στήν προγραμματισμένη έκμετάλλευση τών πλοίων. 'Ακριβώς γιά τούς λόγους αύτούς καταβάλλονται ίδιαίτερες προσπάθειες, ώστε νά άποφεύγονται άνωμαλίες στήν προτεραιότητα δεξαμενισμών τών πλοίων και ή Ο.Λ.Π. είναι πάντα πρόθυμος νά έξετάσει, μέ τήν έπιβαλλομένη άντικευμενικότητα, κάθε συγκεκριμένη καταγγελία και νά έπιβάλλει, σέ περίπτωση ύπάρχεισ εύθυνών, τίς άναλογες κυρώσεις σέ κάθη ύπαιτο. 'Η προσπάθειά του αύτή θά ένισχύονταν σημαντικά, διν οι συναλλασσόμενοι έκεινοι, οι όποιοι ισχυρίζονται διτή ύπάρχονταν φήμες πού άναφέρονται σέ «λαδώματα» γιά έξασφάλιση προτεραιότητας άκολουθών αντί τής άνευθυνής διασποράς άοριστων φημών, τήν τακτική τής έπώνυμης καταγγελίας και τής άμεσης ένημερώσεως τής διοικήσεως τού Ο.Λ.Π.

Μέ τιμή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΔΑΣ
'Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής

Πειραιεύς, 8-4-1981



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering
• contracting
• sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ πολύ εκπληξη διαβάσαμε στό περιοδικό σας της 1ης Απριλίου 1981 και στή σελίδα 2 σημειωμά σας, σύμφωνα πρός τό όποιο «πρέπει να προκαλέσει ιδιαιτέραν προσοχήν δώλων τών παραγόντων της Ναυτιλίας ή έξαπολυθείσα ύπο της διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ έπιθεσης» έναντι τών πλοιάρχων» κ.λ.π. κ.λ.π.

Και η «έπιθεσή» μας αυτή αίτιολογείτο άπο «κάποια» άνακοίνωσή μας, με τήν όποια κατηγορούμε τούς πλοιάρχους για την πολιτική και συνδικαλιστική τους δράση. «Επί της άνακοινώσεως μας, μάλιστα, αυτής -όπως γράφετε- ή «Ένωση Πλοιάρχων άπεστειλε έπιστολή, μεταξύ των όποιων υπογραμμίζει διτή ό πλοιάρχος είναι υποχρεωμένος νά έλεγχει την έπαγγελματική άποδοση του πλωμάτος, όπως έλεγχονται διτής οι έργαζομένοι».

Σημειώνεται δέ ίδιαιτέρα η «Ένωση Πλοιάρχων διτής «Συνδικαλιστική δραστηριότητα, πολιτικά φρονήματα και πολιτιστικές ένασχολήσεις δέν ένδιαφέρουν τών πλοιάρχο...»

Συμφωνούμε άπολτά με τά πάνω άναφερόμενα της «Ένωσεως Πλοιάρχων. Δέν συμφωνούμε δύμας, με έκεινη την «έξαπολυθείσα έπιθεσή» που σημειώνετε στό σημείωμά σας και τούς παραπέρα χαρακτηρισμούς της «Ένωσεως Πλοιάρχων διτής «είναι ντροπή έναντι πλοιάρχων δέν έχουν νά πολιτικούμενος τών συνδικαλισμό και νά λασπολογήσουν είς βάρος μίας τάξεως έργαζομένων».

Προκειμένου, λοιπόν, νά βάλουμε τά πράγματα στή θέση τους και νά χειριστείτε έσεις προσωπικά τό ζυγό του Δικαίου, σάς γνωρίζομε τά έχη:

1. Μέ τούτο άριθμ. 346/Φ.16/2.3.81 έπισημο έγγραφο μας (φωτοτυπία του σάς έσωκλειόμενο) ένημερώσαμε ΟΛΑ τά πολιτικά κόμματα για κάτι πολύ σοβαρό (κατά την άποψη μας) που έπεσε στήν άντληση μας. Τό ίδιο έγγραφο άπεστάλη στήν τύπο σάν δελτίο Τύπου, πού στήν άποστολή του -όπως πάντα- δέν έξαιρεσαμε τό περιοδικό σας.
2. Τόσο στό έγγραφο μας δύο και στό Δελτίο Τύπου γράφαμε, μεταξύ άλλων, διτής «πλοιάρχοι έλληνικών και έλληνοκτήτων πλοιών υποχρέωνται, παρά τή θέληση τους νά ανέστηση μέσα στό πλοιο και καθήκοντα μυστικών άστυνομικών υπηρεσιών». Παράλληλα, στέλναμε και φωτοτυπία μίας «έμπιστευτικής έκθεσης» του M/V TOXON (σάς άποστέλλετε συνημένα), περιγράφοντας τά «χαρακτηριστικά του B μηχανικού άναφέρει κατά λέξη: «Άνακατέβεται με τά συνδικαλιστικά και με τά πολιτικά. Έπρεάζει πολύ τό πληρωμα πρός δημιουργία άνωμαλιών».

3. Κατόπιν τούτου διερωτόμαστε πού είναι η έξαπολυθείσα έπιθεσης έναντι τών πλοιάρχων, καθώς έπίσης πού βρίσκεται τό «άνυπόστατο» της υποθέσεως, η λασπολογία και η προσπάθεια μας νά πολιτικούμενος πού συμφωνούμε τό συνδικαλισμό: «Η καταγγελία μας

ήταν συγκεκριμένη και ντοκουμενταριασμένη. Γιατί, λοιπόν δλη αυτή ή έξαπολυθείσα ή ναντίον μας ή ή πιθεσή: Μήπως για νά διασκεδαστεί ή σοβαρότητα τού δλου θέματος;

Αύτά, με τήν έλπιδα διτή ή άπαντηση μας θά βρει φιλοξενία στήσ στήλες τού περιοδικού σας.

Μέ τιμή
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΑΘΑΝ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Α'
ΝΙΚ. ΚΑΛΑΜΑΚΗΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ Β'
ΓΡΗΓ. ΤΟΥΓΛΙΔΗΣ

Πειραιεύς 6 Απριλίου 1981

ΠΕΡΙ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Παρακολουθώ μέ πόσο βαθειά μελέτη, γράφετε για κάθε ναυτιλιακό θέμα και δέν σάς κολακεύω έκφραζοντας και τόν δικό μου θυμασμό γιά τά έργον σας.

Μέ τήν πεποίθηση, λοιπόν, διτή ή κρίσις σας θά ώφεληση, σάν συνταξιούχος πλοιάρχος, άπεφάσισα νά σάς γράψω μερικά άποστοχούν και έμένα μά, καθώς πιστεύω, και τούς συναδέλφους μου:

Περί έλαχιστης τού NAT προστασίας. Πρίν τελικά ψηφισθήσει ο Νόμος πάμπολλες λεπτομέρειες είχαν δημοσιευθή πού μετά τήν ψηφισή του δέν ξαναφανερώθηκαν. Μία άποστοχή μιλούσε γιά κάλυψη τών άσφαλτων, γιά τά ώφεληση, σάν συνταξιούχος πλοιάρχος, άπεφάσισα νά σάς γράψω μερικά άποστοχούν και έμένα μά, καθώς πιστεύω, και τούς συναδέλφους μου:

1. Μέ τούτο άριθμ. 346/Φ.16/2.3.81 έπισημο έγγραφο μας (φωτοτυπία του σάς έσωκλειόμενο) ένημερώσαμε ΟΛΑ τά πολιτικά κόμματα για κάτι πολύ σοβαρό (κατά την άποψη μας) που έπεσε στήν άντληση μας. Τό ίδιο έγγραφο άπεστάλη στήν τύπο σάν δελτίο Τύπου, πού στήν άποστολή του -όπως πάντα- δέν έξαιρεσαμε τό περιοδικό σας.
2. Τόσο στό έγγραφο μας δύο και στό Δελτίο Τύπου γράφαμε, μεταξύ άλλων, διτής «πλοιάρχοι έλληνικών και έλληνοκτήτων πλοιών υποχρέωνται, παρά τή θέληση τους νά ανέστηση μέσα στό πλοιο και καθήκοντα μυστικών άστυνομικών υπηρεσιών». Παράλληλα, στέλναμε και φωτοτυπία μίας «έμπιστευτικής έκθεσης» του M/V TOXON (σάς άποστέλλετε συνημένα), περιγράφοντας τά «χαρακτηριστικά του B μηχανικού άναφέρει κατά λέξη: «Άνακατέβεται με τά συνδικαλιστικά και με τά πολιτικά. Έπρεάζει πολύ τό πληρωμα πρός δημιουργία άνωμαλιών».

3. Κατόπιν τούτου διερωτόμαστε πού είναι η έξαπολυθείσα έπιθεσης έναντι τών πλοιάρχων, καθώς έπίσης πού βρίσκεται τό «άνυπόστατο» της υποθέσεως, η λασπολογία και η προσπάθεια μας νά πολιτικούμενος πού συμφωνούμε τό συνδικαλισμό: «Η καταγγελία μας

φού άκομη και δικαστική άποφασις ύπαρχει, πού έδικαίωσε συνταξιούχον μέ πολύ μεγάλην σύνταξην.

Προσαυξήσεις συντάξεως λόγω πολεμικής υπηρεσίας. Εύχαριστον και ίκανοποιητικόν είναι διτή ή αναγνώρισης τής πολεμικής υπηρεσίας 40-45, ή άπονομή τού χαλκίου Σταυρού και ή σχετική προσάρχησης τής συντάξεως. Η πολεμική διμος ύπηρεσία στήν έποιηση πρέπει νά παραγραφή: Οι ύπηρησησαντες συνταξιούχοι τού ΙΚΑ ή διλλων Ταμείων άπολαμβάνουν τού εύεργετήματος τής άναγνωρίσεως τής υπηρεσίας «γραμμής τών πρόσων» γιατί οι ναυτικοί πού από τίς τορπίλες στήν θάλασσα, έπανελθόντες στήν Πατρίδα μετά άπο 6-7 χρόνια, εύρεθησαν στά θαλασσάντας κατά τών άναρχοσυμμοριτών σέ γραμμή έπιχειρησεων νά μήν συμπεριληφθούν στό αύτο μέτρο;

Ο χαρακτηρισμός «συνταξιούχος NAT» παρ' διτή είναι όρθδος χρειάζεται συμπλήρωσής του διότι δέν δύναται νά θεωρηθή «τίτλος εύγενείας» ή διάκρισης τού ναυτικού είς άξιωματικόν και κατ. πλήρωμα, ούτε άντιδημοκρατικό είναι νά ξεχωρίζει άξιωματικός και μετά τήν συνταξιούχησης του και νά άποκαλείται «Συνταξιούχος πλοιάρχος» ή έστω «Συνταξιούχος άξιος EN».

Εύχαριστω γιά τήν φιλοξενίαν
Κ.Π.

Συνταξιούχος Πλοιάρχος Ε.Ν.

Ηλιούπολις 20 Μαρτίου 1981

ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΩΡΩΠΙΣΤΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

Η φιλάνθρωπη και άνθρωπιστική χειρονομία, τής ίδιωτης πρωτοβουλίας, τών Ελληνικών Ναυτιλιακών Έταιρών τού Ο.Μ.Ι.Ο. ΣΕΡΕΣ, μέ Πρόεδρον της τόν Φιλάνθρωπων και άνθρωπιστήν "Ελληνη Εφοπλιστήν, κ. Γεώργιον Π. Λιβανόν, έδειξε διά μίαν άκομη φοράν, τά φιλάνθρωπα χριστιανικά αισθήματά του, είς τόν σκληρά κτυπημένον άπό τούς σεισμούς λαον τής ύπαιθρου, και τούς έπρασφερεν τήν ΥΛΙΚΗΝ ΚΑΙ ΉΘΙΚΗΝ ΒΟΗΘΕΙΑΝ ΤΟΥ.

Τέτοιες πράξεις άνθρωπινες, σέ τέτοιες τραγικές στιγμές τημούν δλως ίδιαιτέρως, τόν άνθρωπιστήν αύτόν "Ελληνη Εφοπλιστήν, μαζί και τόν Ομίλον ΣΕΡΕΣ, πού τούς τιμά αι πράξεις των, και δέν πρέπει νά λησμούνται άπό τό κοινωνικόν ούνολον, διάτι είναι και πολλές άλλες τέτοιες φιλάνθρωπες χειρονομίες τού φιλάνθρωπου "Εφοπλιστή Κ. Γεώργιον Π. Λιβανόν, πού δέν βλέπουν τό φώς τής δημοσιότητος, οι φιλάνθρωπες προσφορές του, γίνονται σεμνά, και Αθόρυβα.

Τό παράδειγμά του, άς είναι πρός ΜΙΜΗ.ΣΗ.

Μέ πολλή τιμή
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ
Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Ν.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ.Τ.Δ.

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

RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

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

ΚΑΜΨΙΣ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΑΜΕΣΟΝ ΜΕΛΛΟΝ

Τό Παγκόσμιον 'Εμπόριον και αι Θαλάσσιαι Μεταφοράι

ΑΠΟ ΣΧΕΤΙΚΗΝ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΝ ΤΩΝ ΛΑΜΠΕΡΤ ΜΠΡΟΔΕΡΣ

'Από την καθιερωμένην λεπτομερή έρευνα των Λάμπερτ Μπρόδερς ύπό τὸν τίτλον «Ανασκόπησις τῶν ἔξελίξεων τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου και αι ἐπιπτώσεις των ἐπι τῆς Ναυτιλίας» λαμβάνομεν τὰ κάτωθι στοιχεῖα:

Ἐν ἀντιθέσει πρός τὰς προηγουμένας προβλέψεις, ή ἀνάπτυξις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας κατά 1% τὸ 1980, προεκάλεσε τὴν στασιμότητα τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν κατά τὸ ἀνελθόν ἔτος.

Αἱ προβλέψεις διά τὸ 1981, λαμβανομένων ὑπὸψιν καὶ τῶν νέων μεγάλων παραγγελιῶν, ιδιαίτερως διά μπάλκ κάρριερς, δέν θά είναι ἀρεστοὶ εἰς δύσους ἐλπίζουν διά τὴν καλυτέραν ναυλαγοράν εἰς τὰ τάνκερς, σταθερούς ναύλους εἰς τὰ πλοῖα ἔξρου φορτίου και περαιτέρω ἄνοδον τῶν τιμῶν τῶν πλοίων.

Ἐάν η αὐξήσις τοῦ ρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. εἶναι 1,4%, ή ἀντίστοιχος αὐξήσις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου θά είναι μόνον 1,5%-2%. Εἰς τάς χύδην μεταφοράς, ή ζήτησις τοννάς θά αὐξήθῃ περισσότερον, δχ̄ δύος ἐπαρκῶς διά νά ἀπορροφήσῃ τὴν κατά 10-11% ἀναμενούμενην αὐξήσιν τοῦ στόλου τῶν μπάλκ κάρριερς ἀπό τὴν προσθήκην νεοτεύκτων. Οἱ ναύλοι, συνεπώς, είναι πιθανόν νά ἔχασθενήσουν ἀπό τοῦδε μέχρι τοῦ ἐπομένου ἔτους, Μαρτίου/Μαΐου διότι ἀναμένεται νά ἔχῃ ἀναρρώση ή παγκόσμιος οἰκονομία και νά σημειώσῃ κατά τὸ 1982 αὐξήσιν κατά 5-5,5% τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον.

Ο ὑπότονος τῆς ναυλαγορᾶς παραμένει ἀσθενής. Μολονότι οι ναύλοι τῶν ἔηρῶν φορτίων ἐκινήθησαν εἰς σχετικῶς σταθερά ἀπίπεδα τὸ τελευταῖον ἔξάμηνον ('Οκτώβριος 1980 - Μάρτιος 1981), τοῦτο διφείλεται κυρίως — τουλάχιστον διά τὰ πάναμαξ και τὰ μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς — εἰς

τὸν διαρκῆ συνωστισμόν τοννάς εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας φορτώσεως γαιανθράκων, διόποιος ἐπεδεινώθη μὲ τὴν αὐξήσιν τῆς ζητήσεως τοῦ προϊόντος και μὲ τὴν ἀπεργίαν τῶν Αὐστραλῶν και Πολωνῶν ἀνθρακωρύχων. Ἐπί πλέον, ή μεγάλη αὐξήσις τῆς ζητήσεως ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου, προεκάλεσε τὴν συμφόρησιν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ. Τά μικρότερα μπάλκ κάρριερς ἐπωφελήθησαν τῶν καθυστερήσεων εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως δημητριακῶν, ιδιαιτέρως εἰς τὸ Πλεῖτ, κατόπιν τοῦ ἀμερικανικοῦ «έμπαργκο» κατά τῆς Ρωσίας. Χωρὶς τὰς καθυστερήσεις αὐτὰς ἐνός σημαντικοῦ δύκου χωρητικότητος μπάλκ κάρριερς, ή ἀπορρόφησις τῶν νέων παραδόσεων ἀνώ τῶν 5 ἑκατομ. τον. d.w. σκαφῶν ἔηρων χύδην φορτίων δέν θά είχε ἐπιτευχθῆ ἀπό τὴν ἀγοράν χωρίς πτώσιν τῶν ναύλων.

Ἡ συνεχίζομένη ὑφεσις τῆς βιομηχανίας χάλυβος ἀντεκαποτρίζετο εἰς τὰς μειωμένας μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος, χωρὶς προοπτικά ἀνακάμψεως κατά τὸ τρέχον ἔτος. Τὸ μόνον φωτεινὸν σημεῖον διά τὴν ναυτιλίαν ήτο ή αὐξήσις τῶν μεταφορῶν γαιανθράκων ἐντός τοῦ 1980 κατά 10%. Διά τὰ σιτηρά, αἱ ὑπερπόντιαι μεταφοραὶ ηὔξηθησαν κατά 2% περίπου τὸ 1980. Διά τὴν περίοδον 1980/81 ή παγκόσμιος συγκομιδή δημητριακῶν ὑπολογίζεται κατά 5,6% ὑψηλότερα τῆς προηγουμένης.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ 1973 - 1980 (εἰς χιλιάδας ἑκατομ. τοννομίλια)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
A. Πετρέλαιον και παράγωγα	10.336	10.867	10.016	11.546	11.552	11.000	11.200	10.100
- ποσοστιαία μεταβολή	17%	5,1%	-7,8%	15,3%	0,1%	-4,8%	1,8%	-9,8%
B. Ξηρά φορτία	5.185	5.765	5.635	5.875	6.050	6.390	7.015	7.140
- ποσοστιαία μεταβολή	16,5%	11,2%	-2,3%	4,3%	3%	5,6%	9,8%	1,8%
Γ. Σύνολον μεταφορῶν	15.521	16.632	15.561	17.421	17.602	17.390	18.215	17.240
- ποσοστιαία μεταβολή	16,8%	7,2%	-5,9%	11,3%	1%	-1,2%	4,7%	-5,4%

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



**Pandora Maritime
Agencies**

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

νῆσης περιόδου και προβλέπεται ἀκόμη ὑψηλότερα κατά τὴν προσεχῆ περίοδον 1981/82. Ἡ προοπτική αὐτῆς είναι ἐνθαρρυντική διά τὴν ναυτιλίαν, βασίζεται δημος ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς καλλιεργηθείσας ἐκτάσεις και ούδεις γνωρίζει ποῖαι θά είναι αἱ ἐπιπτώσεις τῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἐπὶ τῆς τελικῆς παραγωγῆς.

Ἐν ἀντιθέσει πρός τὰ ξηρά φορτία, οἱ ναύλοι τῶν δεξαμενοπλοίων κινούνται εἰς ἔξαιρετικῶς χαμηλά ἀπίπεδα. Αἱ μεταφοραὶ πετρελαίων ὑπολογίζεται δημειώθησαν κατά 7,5% τὸ 1980 εἰς 1.595 ἑκατομ. τον. Ἡ παραγωγή εἰς τὰς παραδοσιακάς πετρελαιοεισαγωγικάς χώρας ἐμειώθη κατά 12% περίπον, ἐνῷ τῆς Εὐρώπης και τῆς Αμερικῆς η ὑδηθή κατά 3,3%.

Ο δύκος τῶν ἀργούντων δεξαμενοπλοίων δέν ηὔξηθη σοβαρῶς κατά τὸ 1980, ἀλλά προσφάτως σημειούνται νέαι τάσεις παροπλισμοῦ λόγω τῆς χαμηλῆς ναυλαγορᾶς.

Ἡ δυνατότης χρησιμοποιήσεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἀπό μεγαλύτερα τάνκερς είναι ἔνας ἀκόμη παράγων ποὺ συνέτεινε εἰς τὴν κάμψιν τῶν ναύλων διά τὰ σκάφη γύρω τῶν 100-150.000 τον. Τά σχετικῶς χαμηλά τέλη διελέυσεως καθιστοῦν συμφεροτέραν τὴν χρήσιν τῆς διώρυγος διά τὰ μέχρις 150.000 τον. τάνκερς εἰς ἐμφορτον κατάστασιν, ποὺ κατευθύνονται ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον πρός τὴν Μεσσόγειον η τὴν Βορειο-Δυτικήν Εὐρώπην.

Τά υψηλά ἀποθέματα και ή χαμηλή ζήτησις πετρελαίου, λόγω τῶν μέτρων λιτότητος και τῆς οἰκονομικῆς υφέσεως, καθιστοῦν ἀπίθανον τὴν βελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων ἐντός τοῦ 1981.

Οι κατωτέρω πίνακες είναι ἐνδεικτικοὶ τῶν ἔξελίξεων ποὺ ἐσημειώθησαν εἰς τὰς παγκοσμίους θαλασσίας μεταφοράς και εἰς τὸν ἐμπορικὸν στόλον ἀπό τὸ 1973 και ἐντεῦθεν.

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

12th Floor, Total House,
209 Smit Street, Braamfontein
2001 JOHANNESBURG, SOUTH AFRICA
P.O. Box 32341, Braamfontein 2017
Tel: 392765 Telex: 4-24064 SA

GREECE - PIRAEUS

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

DURBAN - HEAD OFFICE

19th Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES "PANDORA"
Tel: 376545 Telex: 6-2550 SA

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 1973 -1980 (μέσος δρος ἀγοῆς/τέλους τοῦ ἔτους)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Αναλογία μικ. σκαφών εἰς μεταφορ. πετρέλαιου	81%	58%	51%	50%	57%	47%	45%	32%
Τοννάς εἰς μεταφοράς πετρέλαιου (έκατον τον. d.w.)	228,5	256,1	291,9	327,7	352,9	353,0	349,5	340,6
Τοννάς εἰς ξηρά χόδην φορτία (έκατον τον. d.w.)	91,7	112,3	125,7	134,6	144,0	158,0	163,0	172,1
Συνόλοι τοννά χόδην φορτίων (έκατον τον. d.w.)	320,2	368,4	417,6	462,3	496,9	511,0	512,5	512,7
"Άλλο τοννά" (έκατον τον. d.w.)	96,2	98,6	101,3	105,2	111,1	117,7	122,8	127,6
Συνόλοι Παγκοσμίου στόλου								
(έκατον τον. d.w.)	416,4	467,0	518,9	567,5	608,0	628,7	635,3	640,3
Έποισι αἴθουσας τοις %	11,1	12,2	11,1	9,4	7,1	3,4	1,0	0,8

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Ἡ ἀντίθεσις τῶν τιμῶν μεταξύ σκαφῶν ξηροῦ φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων ἡτο πλέον ἐμφανής κατά τὸ δευτέρον ἔξαμηνον τοῦ 1980, καθώς οἱ ναῦλοι τῶν πρώτων ἐκρατοῦντο σταθεροὶ ἐνῷ ἡ ἄγορά τῶν δε-

ξαμενοπλοίων ἐνέφανιζε κάθετον πτώσιν.
Ἀναποφεύκτως, αἱ τιμαι τῶν μεταχειρι-
σμένων σκαφῶν ἡκολούθησαν ἀντίστοι-
χον πορείαν, ὡς διαφαίνεται εἰς τὸν ἀκό-
λουθοῦντα πίνακα:

ΤΙΜΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (εις έκατον δολλάρια)

5 έτών	Φεβρ. 80	Αύγ. 80	Φεβρ. 81	αύξομέτωσις άξιας Φεβρ. 80/81
250.000 τον. VLCC	28,0	23,0	15,0	- 46,4%
75.000 τον. τάνκερ	18,0	17,0	16,0	- 11,1%
60.000 τον. μπάλκ κάρριερ	18,0	18,5	22,0	+ 22,2%
35.000 τον. μπάλκ κάρριερ	12,0	14,0	16,0	+ 33,3%
20.000 τον. μπάλκ κάρριερ	7,75	9,5	10,0	+ 29,0%
15.000 τον. τουητέκερ	5,5	7,5	8,5	+ 54,5%
10 έτών				
250.000 τον. VLCC	12,0	8,5	6,0	- 50,0%
75.000 τον. τάνκερ	11,0	8,5	8,0	- 27,3%
60.000 τον. μπάλκ κάρριερ	10,5	14,0	14,5	+ 38,1%
35.000 τον. μπάλκ κάρριερ	8,5	11,5	13,0	+ 52,9%
20.000 τον. μπάλκ κάρριερ	5,5	7,0	8,5	+ 54,5%
15.000 τον. τουητέκερ	4,5	4,5	6,0	+ 33,3%

Κυριότεροι άγορασται ήσαν οι "Ελλήνες (περί τά 8 έκατομ. τον. d.w.) καὶ μετ' αὐτούς οι Κινέζοι (5,44 έκατομ. τον. d.w.).

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

“Η στροφή πρός τα ναυπηγεία που ήρχισε περί τα τέλη του 1978 και έσυνεχίσθη τό 1979 διετηρήθη εις τα αύτά έπιπεδα και κατά τό 1980, μέ έμφανή διως προτίμησιν εις τά μπάλκ κάρριερς και κυρίως τά πάναμαξ και μεγαλύτερους μεγέθους. Ο κατωτέρου πίνακας είναι ένδεικτικός:

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ
(εις '000 τον. d.w.)

	1978	1979	1980
Δεξαμενόπλοια	3.336	10.393	5.668
Παγαγώγων/χημικών	330	3.767	4.077
Μπάλκ κάρριερς	1.601	9.305	15.814
Μικτά	496	1.683	1.405
Πλοία κοντέινερς	1.513	1.062	561
"Άλλα	3.381	3.076	1.780
ΣΥΝΟΛΟΝ	10.656	29.286	29.305

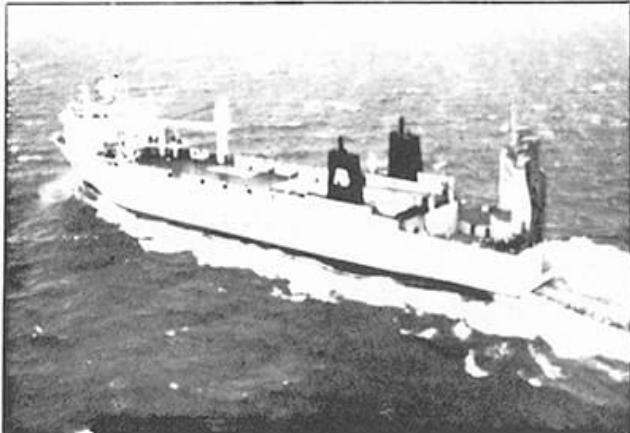
Ἐν τῷ μεταξύ, κατά τό πρώτον διμήνιον τοῦ 1981 παρηγέλθησαν σκάφη 6,87 έκατομ. τον. d.w., ἀναφερόμενα ώς ἐπί τό πλεῖστον εἰς μπάλκ κάρριερς. Τό γεονός αὐτὸν περιλαμβάνει σοβαρούς κινδύνους ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς κατά τά ἀμέσως προσεγγή ἔτη.

Αἱ κυριώτεραι παραγγελίαι τοῦ 1980 ἐδόθησαν ἀπό πλοιοκτήτας τῶν κάτωθι χωρῶν:

Πλοιοκτήται	έκατομ.tov.d.w.
Γάπωνες	6,70
Χόγκ Κόγκ	5,89
ΕΟΚ (έκτος Έλλαδος)	5,06
Σκανδιναύοι	3,06
Αμερικανοί	2,95
Έλληνες	2,53
Αραβες	1,04
Κινέζοι	1,03
Ισπανοί	0,96
Ανατ. Χώραι	0,69

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R O M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

BROS TROMS

Ο Λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Μειωμένη κίνησις

Μειωμένη ήτο διά τού λιμένος Πειραιῶς κατά τό έτος 1980, έν συγκρίσει πρός τήν κίνησιν τοῦ έτους 1979. Συγκεκριμένως οι κατάπλοι ήσαν διλιγότεροι κατά 5,41%, ένω διά καταπλεύσασα καθαρά χωρητικότης ήτο ηδέμενη κατά 3,99%, τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορεύματα ήσαν διλιγότερα κατά 3,3% καί οι διακινθέντες έπιβάται διλιγότεροι κατά 4,17%.

Αναλυτικότερον ή κίνησις τοῦ λιμένος κατά τό παρελθόν έτος, έναντι τοῦ έτους 1979 έμφανιζεται ως άκολουθως:

a. Ναυτιλιακή:

— Καταπλεύσαν 24.570 πλοϊα, καθαράς χωρητικότητος 38.425.624 κόρων, έναντι 25.976 πλοϊων μέχρι την παρελθόν έτος 36.952.738 πλοϊων.

— Έδεξαμενίσθησαν εἰς τάς τέσσαρας δεξαμενάς τοῦ ΟΔΠ 704 πλοϊα, διλικής χωρητικότητος 3.182.011 κόρων, έναντι 677 πλοϊων μέχρι την παρελθόν έτος 2.818.795 κόρων.

— Επεσκευάσθησαν εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν 871 πλοϊα, διλικής χωρητικότητος 6.687.284 κόρων, έναντι 918 πλοϊων μέχρι την παρελθόν έτος 6.462.577 κόρων. Έκ τῶν πλοϊων αὐτῶν 630 ήσαν ύπό έλληνικήν σημαίαν καί 241 ύπό ξένην διά τό 1980 καί 625 καί 293 άντιστοίχως διά τό 1979.

— Ύδροδοτήθησαν πλοϊα καί άλλα πλωτά μέσα μέτρων 1.196.623 κυβ. μέτρων έναντι 1.325.124 κυβ. μέτρων.

β. Έμπορευματική:

Φορτοεξεφορτώθησαν 10.098.761 τόννοι έμπορευμάτων, έναντι 10.454.807 τόννων. Πέραν τούτων έξεφορτώθησαν 6.002.735 τόννοι πετρελαιειδῶν εἰς τά έλληνικά Διύλιστηρια 'Ασπροπύργου, έναντι 4.234.604 τόννων 1979.

γ. Έπιβατική

Διεκινήθησαν έκ τοῦ λιμένος 5.153.965 έπιβάται (έξωτερικού 570.824 καί έσωτερικού 4.583.141), έναντι 5.378.188 έπιβατών

(έξωτερικού 700.460 καί έσωτερικού 4.677.728).

Τά κοντέΐνερς καί ρό-ρό

Ηδέμενη κατά 11,5% περίπου ήτο διά την κίνησις έμπορευματοκιβωτίων εἰς τόν λιμένα Πειραιῶς κατά τό 1980, έν συγκρίσει πρός τήν τοιαύτην τοῦ 1979.

Συγκεκριμένως διεκινήθησαν κατά τό παρελθόν έτος 165.115 ένοποιημέναι μονάδες (T.E.U.) έμπορευματοκιβωτίων, έναντι 148.089 μονάδων τοῦ 1979.

Έκ τής κίνησεως τοῦ 1980 μονάδες 117.760 ήσαν έμφορτοι μέ 1.325.525 τον. έμπορευμάτων καί 47.355 κεναί, έναντι 107.930 μονάδων μέ 1.207.773 τόν. έμπορευμάτων καί 40.159 κενών τοῦ 1979.

Έξ άλλου ή κίνησις φορτών ρό-ρό έμφανιζεται μειομένη τό 1980, έναντι τοῦ 1979.

Ειδικότερον ή κίνησις φορτών ρό-ρό τό 1980 ήτο 3.828 μονάδες έναντι 4.997. Έξ αυτῶν 3.169 ήσαν έμφορτοι μέ 45.269 τόννους έμπορευμάτων, έναντι 3.512 μέ 48.736 τόννους έμπορευμάτων καί 659 μονάδες κεναί, έναντι 1.485.

Τά Οίκονομικά

Οίκονομικά δυσχερείας άντιμετωπίζει δι Όργανισμός Λιμένος Πειραιῶς ήτο αιτίας τής μειομένης κίνησεως κατά τό 1980, ή όποια καί συνεχίζεται καί κατά τούς πρώτους μῆνας τοῦ 1981. Έπι πλέον ή κατάστασις έπεδεινώθη άπό τάς άλλεπαλλήλους άπεργίας τῶν έργαζομένων εἰς τόν Όργανισμόν, τούς έπιναύλους καί τήν διαφυγή φορτών, έκ τῶν λόγων αὐτῶν, πρός άλλους λιμένας. Έπίσης τό άνοιγμα, διευρύνεται μέ τάς δοθείσας αυξήσεις εἰς τάς άμοιβάς τῶν έργαζομένων καί μέ τάς παρεχομένας εἰς έξαγωγήμα προϊόντα έκπτώσεις μέ συνέπειαν σήμερον δι ΟΔΠ νά άναζητεῖ πηγάς καλύψεως τοῦ έλλειμματος

τοῦ προϋπολογισμού, τό όποιον ύπολογίζεται δι τό θά είναι τής τάξεως τῶν 700 έκατομμυρίων δραχμών.

Ως λύσεις προτείνονται, μεταξύ άλλων, καί:

α. Αύξησις τῶν τιμολογίων καί κατάργησις ή μειώσις τῶν παρεχομένων έκπτώσεων πρός τά έξαγόμενα έλληνικά προϊόντα.

β. Αύξησις τῶν τελών έπι τῶν πλοίων.

γ. Διατήρησις τῶν τελών έπι έμπορευμάτων, πού άποτελούν τόν κυριότερον πόρον τοῦ Πειραιϊκού λιμένος, άλλα καί διλον τῶν έλληνικῶν λιμένων.

δ. Έπιτάχυνσις άλοκληρώσεως τῶν άπαρατήτων προϋποθέσεων διά τήν προσέλκυσιν έπηξημένης έμπορευματικής κινήσεως.

ε. Χρηματοδότησις τῶν λιμενικῶν έργων ύποδομής ήτο τοῦ προγράμματος δημοσίων έπενδύσεων, κατά τό πρότυπον πολλῶν άλλων λιμένων εύρωπαϊκῶν χωρών, διά τήν ένισχυσιν τής άνταγωνιστικής θέσεως τοῦ λιμένος.

στ. Αύξησις τής παραγωγικότητος τοῦ λιμένος.

ζ. Αναθεώρησις, κατ' άναγκην, τοῦ διλού έπενδυτικού προγράμματος τοῦ ΟΔΠ μέ παράλληλον προσφυγήν εἰς δανεισμόν, κατά προτίμησιν ήτο τῶν χορηγήσεων τοῦ Κοινοτικού Ταμείου.

Θά πρέπει νά σημειωθῇ δι τά έσοδα έκ φορτοεκφορτώσεων, άποθηκευτικῶν, χρήσεως καί μισθώσεως μηχανημάτων καί προσθέτων έξυπηρετήσεων άνηλθαν τό 1980 εἰς τό ποσόν τῶν 3.515 έκατομμυρίων δραχμών καί άντιπροσωπεύουν τό 75% τοῦ συνόλου τῶν τακτικῶν έσόδων, ένω τά έσοδα άπό λιμενικούς φόρους, πού άποτελούν καί τήν κυρίαν πηγήν χρηματοδοτήσεως τῶν έπενδύσεων, άνηλθαν εἰς 223 έκατομμάτων καί άντιπροσωπεύουν τό 4,7% τῶν τακτικῶν έσόδων.

Έξ άλλου οι μισθοί, αἱ συντάξεις ύπαλληλών καί τά ήμερομίσθια τοῦ έργατος τεχνικού προσωπικού άνηλθαν εἰς 3.408 έκατομμάτων καί άντιπροσωπεύουν τό 90% περίπου τοῦ συνόλου τῶν τακτικῶν έσόδων.

Πάντως τά οίκονομικά τοῦ ΟΔΠ θά άποτελέσουν άντικείμενον συσκέψεως ύπό τήν προεδρίαν τοῦ Υπουργού Ναυτιλίας κ.



WORLDWIDE SHIP SUPPLIERS

CAPT. EM. GEORGULIS - CAPT. D. LYMPEROPOULOS - D. KARAVIDOGLOU

The ATPAC GROUP is a complete worldwide association of selected ship-suppliers, covering 40 countries (500 ports) and offering to Greek Shipping top quality service.

FOR DETAILS CONTACT PIRAEUS BRANCH:
144 Kolokotroni Street, P.O.Box 24, PIRAEUS.
Telex: 21 2859 ATPA GR. Tel: 4531102/4. Cables: ATPACHELLAS



Ι. Φικιώρη, ή όποια θά πραγματοποιηθή εντός των ήμερων εις τόν Όργανισμόν.

Οί έπιναυλοι

Η Κόμιφερανς τής Ζυρίχης άνεκοινώσε τήν μείσων, άπό της 13ης Απριλίου, τού έπιναυλου διά τού λιμένας Πειραιώς και Θεσσαλονίκης εις 25% διά τά πρός νότον κατευθυνόμενα σκάφη και εις 12,5% διά τά πρός βορράν.

Η A.N.E. «ΝΑΞΟΣ»

Ο ΟΑΠ έκανε δεκτόν τόν αίτηθέντα ύπό τής ναυτιλιακής έταιριας Νάξου Α.Ε. διακανονισμόν πρός έξόφλησιν τής πρός Όργανισμόν όφειλής της, προερχομένης ἐκ δικαιωμάτων, μεταφορᾶς ἀποσκευῶν ἐπιβατῶν, διελεύσεως τροχοφόρων και προσορμίσεως τῶν ύπο πλοιοκτησίαν τῆς δύο σκαφῶν.

Ο διακανονισμός ἔγένετο δεκτός ύπό τόν δρον τής ἀμέσου έξοφλήσεως τῶν ἐφ' ἔξης νεοεκδιδομένων εις βάρος της, λογαριασμῶν και ύπό τήν ρητήν προϋπόθεσιν διτή ή χορήγησις ἐλευθεροπλοΐας διά τό πλοιον «Πάρος» θά γίνεται τμηματικῶς, ἐπί τή καταβολῆ ἕκαστης δόσεως, καθ' δοσον ή ἐπιβλητεῖσα κατάσχεσις ἐπί τοῦ ἐν λόγῳ σκαφών θά παραμένει ἐν ίσχψι.

Αἱ μεταφορτώσεις

Προκειμένου νά μεταφορτωθή ἔν ἐμπόρευμα και νά υπαχθῇ εις τό τιμολόγιον μεταφορτώσεων, τό όποιον είναι εὐνοϊκώτερον ἐκείνου τῆς κανονικῆς φορτεκφορτώσεως πρέπει, συμφώνως πρός τόν ισχύοντα κανονισμόν, ή μεταφόρτωσις ή νά γράφεται εις τό δηλωτικόν ή νά δηλωθῇ τοῦτο μέ ἐπιστολήν, ὅπωσδήποτε δμως πρίν ἀπό τήν ἔναρξην τῆς ἐργασίας ἐκφορτώσεως.

Η διαδικασία αὕτη δέν είναι μόνον τυπική, ἀλλ' ἔχει και ούσιαστικήν σημασίαν. Καθορίζει τόν τρόπον ἐκφορτώσεως και ἐπομένως και τάς δαπάνας τῆς ἀντιστοίχου

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Μειωμένη ἐλαφρώς ἐμφανίζεται ή κίνησις ἔξωτερικον ἐκφορτώσεως τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονικῆς Πρωτευούσης κατά τό ἀπέλθον ἔτος εις τόννους:

	1979		1980
ΓΕΝΙΚΑ	273.469	ΓΕΝΙΚΑ	269.642
ΟΡΥΚΤΑ	586.709	ΟΡΥΚΤΑ	547.510
ΦΩΣΦΑΤΟ	277.774	ΦΩΣΦΑΤΟ	277.145
COILS	345.339	COILS	360.269
ΠΑΛΑΙΟΣΙΔΗΡΑ	147.788	ΠΑΛΑΙΟΣΙΔΗΡΑ	145.661
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ	458.076	ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ	430.227
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	6.404	ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	5.818
	2.135.559		2.036.272

ΥΓΡΑ ΧΗΜΙΚΑ	117.398	ΥΓΡΑ ΧΗΜΙΚΑ	94.844
ΑΣΦΑΛΤΟΣ	5.776	ΑΣΦΑΛΤΟΣ	23.638
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ	4.975.310	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ	4.004.690
	5.098.484		4.123.172

ΞΥΛΕΙΑ Μ3	56.929	ΞΥΛΕΙΑ Μ3	63.178
ΚΟΡΜΟΙ Μ3	143.670	ΚΟΡΜΟΙ Μ3	132.995
	200.599		196.173

ἐργασίας ἀφοῦ τά διατιθέμενα εις τά μεταφορτώνμενα φορτία μέσα χειρισμοῦ είναι διαφορετικά ἀπό ἐκείνα, πού διατίθενται εις τά φορτία προορισμοῦ Πειραιῶς.

Τά ἀνωτέρω ἀποτελοῦν ἀπάντησιν τοῦ ΟΑΠ πρός ναυτιλιακόν πρακτορείον, τό όποιον ὑπεχρεώθη εις τήν καταβολήν ποσοῦ 120.000 δρχ. ώς δικαιώματα τοῦ Όργανισμοῦ ἐξ αἵτιας τῆς μή τηρήσεως τῆς ώς ἄνω διαδικασίας.

Σύντομα

Ἐνεκρίθη ύπό τοῦ ΟΑΠ πίστωσις 17 ἐ-

κατομ. δρχ. διά τήν πληρωμήν τῶν ἐργασιῶν κατασκευῆς γεφύρας και ἀποθηκῶν εις τήν περιοχήν Ξαβερίου.

● Κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 32.631.000 δρχ. ἐνεκρίθησαν ύπό τοῦ ΟΑΠ διά τήν πληρωμήν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέντων εις τόν λιμένα.

● Πρόσθετα μέτρα λαμβάνει ὁ ΟΑΠ διά τήν πυροπροστασίαν τῶν ἐγκαταστάσεών του. Ἀπεφασίθη νά διατεθῇ ὁ χώρος τῆς δεξιᾶς πτέρυγος τοῦ κτιρίου τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος διά τήν προσωρινήν στέγασιν πυροσβεστικοῦ σταθμοῦ.

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293
CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE



Why is it home videos are less at home at sea?

A home video system is all very well. At home. But, let's face it, the middle of the North Sea is a slightly different kettle of fish from the calmer waters of suburbia.

Not that we're knocking home video, you understand. We at Sony make one of the world's best home systems ourselves.

It's just that quite apart from getting a rough ride from the elements, a shipboard video system has to stand up to near constant use, something home video was never designed to do. Because there isn't a lot else to do with your spare time in mid-ocean.

And then of course there's the battering it'll receive from the ship's crew, a profession not exactly renowned for gentle ways.

The Sony U-matic, however, is more than a match for the meanest of men.

It has to be. Two-thirds of the world, after all, isn't covered by repair men.

Which is why Walport Telmar International, the world's largest shipboard video entertainment company, install Sony U-matics for all their clients. Providing fourteen hundred ships with a television service on video cassette that Lew Grade himself would be proud of. With a picture to match.



SONY

Walport Telmar
International Ltd

Please send more information about the Walport Telmar Marine Television Service.

Name _____

Address _____

They know that the U-matic is probably the toughest video system money can buy. And that it is, in fact, the only one specifically designed for industrial and other forms of heavy use.

So if you want a video you can rely on under any circumstances it has to be a U-matic.

We doubt very much whether anything else could guarantee to keep the 'African Queen' afloat in a force 9 gale.

To: Lawrence Wiles, Walport Telmar International Ltd., Walport House, 62-66 Whitfield St., London W1P 6JH.
Tel: 01-631 4373. Telex: 261567.

ENA KAΘΕ TOSO

MIA KAI MIA, ΔΥΟ....

Toū k. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Μιά πού πιάσαμε τό κάρβουνο και λερώσαμε τά χέρια μας, δάς τό συνεχίσουμε. Τώπαμε, δέν είναι άνθρακες, είναι θησαυρός. Κάτι τέτοια περιμένει κανείς για ν' ανασάνει, γιά νά έλπισει, γιά ν' ανασκοπήσει και νά βάλει σε κίνηση τό «δαιμονίο» του, νά ρισκάρει και νά έπωφεληθεί. Αύτή είναι αύτό πού λέμε «ή καλή ώρα» και καλή ώρα είναι ή στιγμή της ούληψης μιάς καλής ιδέας και τής φρόνιμης κίνησης. Χαρά σ' αύτον πού θά μπορέσει νά μπή στή τελική εύθεια τού άγνωνα. Και είναι άγνωνα, γιατί στόν κόσμο μας - και σε τελευταία άναλυση - δύο είναι άθλοπαιδιές. Παιχνίδια γιά μικρούς και μεγάλους.

Έμενα τό κάρβουνο μέ εμπνέει. Κατεβάζω ίδες. Δέν έχει καμιά σημασία πώς για μένα δέν είναι προσδοκόφρες. «Όταν δύως κάθε δεκαπέντε μέρες φώνας άνησυχος νά βρεις τό θέμα σου, πού πρέπει νά συμβαδίζει με τήν έπικαιρότητα και νά μυρίζει θάλασσα, τότε είναι μιά πνευματική πρόσοδος γιατί «ούκ έπ' άρτω ζήσεται μόνον άνθρωπος».

Προφητείες δέν κάνω, ούτε πουδύασα μελλοντολογία. Κείνο πού πάντα έλεγα ήταν πώς τό πετρέλαιο τώχες παρακάνει και μάς είχε πρήξει τά συκώτια. Θυμώμουνα τήν ιερά κατήχηση: «Ο άνυψων έαυτόν ταπεινωθήσεται». Καί τό πετρέλαιο είχε παραύψωθει, άπ' τήν καμήλα καβάλησε τό ...καλάμι. Νά δύως πού άρχισε νά βρίσκει τόν μάστορά του.

Πολλούς άνθρωπους έκαψε, πολλές θάλασσες μαγάρισε, πολλά άκρογιάλια λέρωσε, πολλά θαλασσοπούλια σκότωσε. Γιά αίμα δέν μιλώ. Χρόνια τώρα στό βωμό του πολύ άλικο άνθρωπινο αίμα χύνεται κι' θεός νά βάλει τό χεράκι του νά μή χυθεί περισσότερο. Τώρα ήρθε ή σειρά του νά πληρώσει. Έδω πληρώνονται δύο.

...

Πατώ τό κουμπί τής μνήμης και σάν σέ κομ-

πιουτεράκι βλέπω στή μικρή του θόδην θολές, περασμένες σκηνές. «Ένα λιμάνι μεγάλο. Έφτα βαπτίσια τή μέρα ν' άνθρακεύουν. Κορδέλλα χειροκίνητη. Σκαλωσίες πρόχειρες στήν πλευρά τού βαπτοριού, πλάι στό γκρός-μπώνκερ. «Μυρμηγκιά τά ζεμπίλια» κι'οι Σαντορηνοί οι άνθρακεργάτες. Κροκόδειλος, Μιχαλήνος, Τεργιάζος τ' αφεντικά. Χίλιους, δύο χιλιάδες τόνους τή μέρα ΜΕΤΑ ΧΕΡΙΑ. Κουράγιο μεγάλο, μική δύναμη υπεράνθρωπη. Μεροκάματο καλό.

Μαούνες πολλές πουπιάναν πού πού χώρο στό λιμάνι. Γεμάτες, στιβαγμένες καλά, μετρημένο μέχρι γραμμάριο τό κάρβουνο. «Ένα μικρό ρυμουλκό τό «Κορησία». Πολλές φορές δέν έφτανε ή δύναμη του. Κι' έδω βωθούσαν οι Σαντορηνοί, οι Βρονταδούσηδες. Τράβαγαν τή μαούνα μ' ένα μακρύ σκονί αλά Βαρκάρηδες τού Βόλγα.

«Έγια-Μόλα-γιά, Έγια-Μόλα-γιά.... Κι' βαριγά μαούνα σάλευε, δέκα πόντους τό...λεφτό.

Μέ τό σούρουπο ή δουλειά σταμάταγε. Σπάνια ή άνθρακευση τή νύχτα. Μαύροι σάν κολασμένοι σχόλαγαν άπ' τή δουλειά. Αύριο πάλι, μέ τό ξημέρωμα. Πού νά πλυνθούν νά φύγει η καρβουνόσκονη; Στή θάλασσα. Πού σαπούνι; Άκριβό. «Ένα κομματάκι σαπουνόπετρα και ξανάβρισκαν τή φάτσα τους, ξανάβλεπαν τό δέρμα τους ν' άσπριζει, μόνο στά μάτια τους μαύροι κύκλοι γύρω κι' έμοιαζαν σάν δωμαρές...άραπίνες. Σάν τέλειωνεν αύτό τό τελετουργικό τραβουσαν γραμμή δλοι, γιά τό καφενείο τους. «Έκει γινόταν τό μερδικό. Τόσοι τόννοι, τόσα λεφτά. Ή διαίρεση γινόταν σ' ένα τραπέζι πάνω, μέ τεμπεσίρι. Τό πρώτο μερδικό γιά τό «συνάφι» τους και τό «Άγιο Προστάτη — θαρρώ πώς ήταν ο «Άγιος Αρτέμιος». Άραδα οι καφέδες, πιοτό έκουραστικό, ψημένοι κι' αύτοι στό ...ξυλοκάρβουνο. Μετά τό καφεδάκι πάλι δλοι μαζί, στίς ταβέρνες. Καμπόσες μισάδες μπρούσκο Σαντορηνοί,

φάβα ό μεζές, ρέγγα τό ...όρντεβρ...

Στίς δέκα κλείναν οι ταβέρνες. Καί παίρναν τόν άνηφορο. Σκαλιά πολλά. Χορταριά σμένα σήμερα.

Στής Σύρας τόν άνηφορο κανέλλα και γαρύφαλλο...

Έδω τό κομπιουτεράκι σταματά. Αλλάζουμε κανάλι.

Ένα φορτηγάκι, τό «Τάλαντον», τού Κομιμ Δρούτη, τού Κουλοχέρη. Καπετάνιος όιδιος. Γραμματικός ή άδερφός του ο Μιγκουέλος, άνθυποπλοίαρχος ή γνωστός μας άπό άλλο σημείωμα «Καρρέ τής Ντάμας». «Ένα τρίο τού σκοτωμού. Βρισιές ή ένας, βρισιές ή άλλος. Μπαξές τά ωραιόλογα. Βαπτορίσια. Καλός ο καπτά-Κοσμάς, άπλοχέρης, άλλα φοβόταν τό ... κάρβουνο, δπως ή διάλος τό λιβάνι. Πού τόν έβρισκες, πού τόν έχανες, στή πόρτα τού «στόκολου». Καρβουνομάνης. Του άρεσε νά άκουει τό φτυαρίσμα, τήρακέτα, του άρεσε νά άκουει τό παραπονιάρικο τραγούδι τού θερμαστή πού άνεβαινε «έκ βαθέων».

Κουσούρι τού Δρούτη νά μήν τρώνε πολύ κάρβουνο. Προτίμαγε νά τρώεις ή θερμαστής τρεις... ρέγγες παρά μιά φτυαριά κάρβουνο παραπάνω. Τίς μέτραγε.

Τά θερμαστάκια τόν είχαν πάρει χαμπάρι και τόν δούλευαν. Τουστηναν άσχημο παιχνίδι δταν άπ' τό βάθος τής κόλασης έβλεπαν τή σκάι του στή «γραδελλάδα» νά τούς παρακολουθεῖ. Κι' άφου άνοιγαν μιά πόρτα τού φούρνου γιά νά λαμπυριζει άρχιζαν:

— Μία και μία, δύο, τρεις, πέντε, δέκα, είκοσι, τριάντα.... Τρανταγμός στό βαπτό. Ούρλιαχτά ο καπτά-Κοσμάς:

— Βρέ κερατάδες, βρέ τό Χ.... σας, τή Π..... σας, φτάνει βρέ, φτάνει, θά μού φάτε τό ναύλο.

Καί τά θερμαστάκια συνέχιζαν φτυαρίζοντας... άρέα.

— Σκάσε ρέ, ούρλιαζε ο Μιγκουέλος άπ' τή γέφυρα.

— Η «Παπούτσα» (45 νούμερο παπούτσια φόραγε) ή «τοίφ Ιντζινιερ» κατουργιώτανε στά γέλια βλέποντας μέσα άπ' τό «Φινιστρίνη» τής καμπίνας του τό άμοκ τού Δρούτη.

— Ή προπέλλα δούλευε κανονικά, τό βαπτόρική τράβαγε γιά τή Μαραίλλια.

...

Κύριε άνθραξ, τιμωρέ τών πετρελαίαδων, καλώς ήλθατε. «Έτσι, δπως σέ ζωγράφισα, δέν θά σέ ξαναδούμε ποτέ. Τά ποτάμια πίσω δέν γυρνάνε. Θαρθής ώς «Κόνις», ώς «ύδαρές ύγρο», θά κινήσεις στόβιλους και Ντηζελ. Φτυάρι δέν θά σ' άγγιξει. Σκόνη σάν πούντρα γιά γυναικεία μάγουλα. Μπορεῖ, ποιός έξει, νά σέ κατεργάζεται κάποιος Ντιόρ, κάποιος Σάνελ, κάποια μαντάμ Ροσάς.

Θάρθεις άμως σάν μαύρος έκδικητής.

— Αν γιά κάτι λυπόμαστε είναι δτι ποτέ δέν θ' άσπρισεις. Πάντα μαύρος θάσαι και μή νομίσεις μ' αυτό πώς κάνουμε φυλετικές διακρίσεις.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES



Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΟΥ ΜΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΕΙ (Μύθοι και πραγματικότητες)

ΤΟΥ κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Αυτή την φορά η γραφίδα μᾶς όδηγει πρός δέλλες ναυτικές περιοχές γνώσεως. Σέ χώρους κάπως ξέχωρους από τήν βασανιστική πραγματικότητα καί κοντά σε σφαίρες πού ή συστηματική γνώση τού σύγχρονου άνθρωπου άκομη δεν τίς κατάταξε. Μέ δόλλα λόγια σε περιοχές πού ή διμήχλη δεν έχει άκμη ξεδιαλύνει καί ο μόδιος είναι άνακαταμένος με τό ιστορικό γεγονός. Είναι τότε πού ή ώραιοποίηση τού άπρόσιτου άγνωστου κόσμου όρχιζε πέρα από τά δρια τῆς "οίκουμένης" στήν περιοχή τού "Ερέβους".

"Όλα αυτά δύμας άν δεν είναι ή άπαρχη τῆς θαλασσινῆς ζωῆς είναι με βεβαίωτητα ή άπαρχη τῆς έλληνικής ναυτικής γνώσεως, ή άπαρχη τῆς άνήσυχης έλληνικής σκέψεως. Έλληνικές πέρα από κάθε άμφισθητη πήσαν οι σκέψεις και οι θεωρίες που στηρίχθηκε ή βεβαίωτητα με τήν όποια έγινε τό σίγουρο από θεωρητική κάλυψη ταξίδι τού Κολόμβου και τών διλλών θαλασσοπόρων. Γιατί θά ήταν άσφαλώς άφελεια νά πιστεύουμε άκομα διτί ή γνώση τού Κολόμβου και τών διλλών ήταν πρωτογενής και τότε δοκιμάστηκε από αύτούς τούς ίδιους γιά πρώτη φορά.

Αυτήν την περιγραφική κατά περιόδους ικανότητα τού «ναυσιπλοεύν» καλύπτει και ή παρούσα έκλαικευμένη άπλοποίηση που σκοπό δέν έχει νά άναυσεις κατά περίπτωση τήν έφαρμοσθεία μεθοδολογία. Σκοπό έχει νά καλύψει καθολικά σε μιά περισσότερο έκλαικευμένη άπόδοση την θάλασσα που μᾶς περιβάλλει και τήν έκμετάλλευση τών δυνατοτήτων που παρέχονται γιά τούς σκοπούς της Ναυσιπλοΐας.

Οι σκοτεινές άπαρχές τῆς θάλασσας
Ή γή δέν ήν άρατος και άκατασκεύαστος και σκότος έπάνω τῆς άβύσσου.

ΓΕΝΕΣΙΣ

Τίς άπαρχές τίς τυλίγει πάντα τό σκοτάδι και τό ίδιο συμβαίνει με τίς άπαρχές αυτής της μεγάλης μητέρας τῆς ζωῆς: - τῆς θάλασσας.

Πώς καί πότε ή γή άπόκτησε τόν άκενό της; Πολλοί έχουν άσχοληθει με αύτό τό ζήτημα και δέν είναι καθόλου έκπληκτικό, πώς οι έγγισεις τους δέν είναι πάντα σύμφωνες. Γιατί ή άπλη και άναπόφευκτη άληθεια είναι πώς κανένας δέν ήταν παρών γιά νά τό δει με τά μάτια του: και διαν λείπουν οι μαρτυρίες, φυσικό είναι νά ύπαρχουν όρισμένες διαφωνίες.

Η έπιφάνεια τῆς θάλασσας

Δέν ξέρω τ' είναι αύτό τό ήδονικό μυστήριο που έχη ή θάλασσα έτσι πού άναδεύτει, προκαλώντας ένα γλυκό δέος, λές και μιλάει γιά μιά ψυχή που κρύβεται στά σωθικά της.

ΧΕΡΜΑΝ ΜΕΛΒΙΛ

Τά πόδια τού άνέμου λαμποκοπούν πάνω στή θάλασσα.

ΣΟΥΓΙΝΜΠΟΡΝ

Πουθενά σ' ολόκληρη τή θάλασσα, ή ζωή δέν ξεχειλίζει τόσο καταπληκτικά άφθονη δι- το στά νερά τής έπιφάνειας, στά άφρόνερα. Από τό κατάστρωμα ένός καραβιού βλέπουμε φούσκες από μέδουσες νά πάλωνται άγλαφρα, σκίζοντας τήν έπιφάνεια ώς έκει τού φτάνει τό μάτι.

"Η, καμιά μέρα, νωρίς τό πρωΐ, τυχαίνεις α' προσέξεις πώς διασχίζεις τή θάλασσα τού παίρνει ένα χρώμα κεραμιδί από δισεκαομένη, δισεκατομμύρια μικροσκοπικά ίλασματάκια, που τό καθένα τους έχει μιά

πό διπού δέν ύπηρχε γυρισμός. Αύτές οι αντιλήψεις σε διάφορες παραλλαγές, βρίσκονται σε περισσότερα γραπτά μνημεία τῶν τελευταίων δέκα αιώνων πρό Χριστού κι έκακολουθών νά έπικρατούν και στά κατοπινά χρόνια, άκομα και στό μεγαλύτερο διάστημα τού μεσαίωνα.

Γιά τούς "Έλληνες ή γνώριμη Μεσόγειος Θάλασσας ήταν ή 'Θάλασσα'. Πέρα από αύτήν, περιβρέχοντας τήν περιφέρεια τού στεριανού κόσμου, ήταν 'Οκεανός. 'Ισως κάπου έκει, στίς άκροτας έκτασεις του, νά ήταν ή κατοικία τῶν Θεών, και τών πνευμάτων που άποδημησαν από τόν κόσμο αύτό, τά 'Ηλύσια Πεδία.

Συναντάμε αντιλήψεις γιά απροσέπλαστες στεριές ή γιά διμορφα νησιά στόν μακρινό 'Οκεανό, άνακατα με σκοτεινές κι άριστες ίδες, γιά ένα άπυθμενο κόλπο, πάντα δημάς γύρω στό δίσκο τού κατοικήσιμου κόσμου, ήταν ή άπεραντος άκενός, κυκλώνοντας δλα.

"Ισως, από στόμα σε στόμα, κάποιες αφηγήσεις γιά τό μιστυριώδη Βορινό κόσμο — που διοχετεύοντας μαζί με τό ήλεκτρο (κεχριμπάρι) και τόν κασσίτερο, άκολουθώντας τούς πρώτους έμπορικούς δρόμους — νάδωσαν μιά άρχικη θρυλική χροιά στίς αντιλήψεις γιά τά σύνορα τού στεριανού κόσμου, κι έτοι κατάντησαν νά παραστέκονται σάν μιά περιοχή δημίχλης, άνεμοταραχής και σκοταδιού. Οι 'Ομηρικές 'Ωδές άφηγούνται πώς οι Κιμμέριοι κατοικούσαν σέ ένα μακρυνό τόπο κατανιασμένο και σκοτεινό, στό χειλός τού 'Οκεανού, και πώς άνεφεραν γιά βοσκούς που ζούσαν στήν χώρα τῆς Μακρυάς 'Ημέρας, δημού δρόμοι τής ήμέρας και τής νύχτας συνορεύουν. 'Ισως πάλι, οι πρώτοι ποιητές και ιστορικοί νά πήραν τήν άντιληψη τους γιά τόν 'Οκεανό από τούς Φοίνικες που τά καρβάτια τους τριγυρούνσαν στίς άκτες τής Εύρωπης, τής 'Ασίας και τής 'Αφρικής, άναζητώντας χρυσάφι, άσημη, πολύτιμα πετράδια, μπαχαρικά και ξυλεία γιά τίς έμπορικές δοσοληψίες τους με βασιλιάδες και αύτοκράτορες. Μπορεί έπισης αυτοί οι έμποροι ναυτικοί νά ήσαν οι πρώτοι που είχαν διασχίσει ένα άκενό άλλα ή στορία δέν άναφέρει τίποτα τέτοιο.

"Επί 2.000 τουλάχιστον χρόνια πρό Χριστού — πιθανόν και περισσότερο — τό άνθηρό έμπορο τών Φοίνικων άπλωνταν από τήν Συρία, στίς άκτες τής 'Ερυθράς θάλασσας, τήν Σομαλία, τήν 'Άραβια, άκομα και στίς Ίνδιες, Ίσως και τήν Κίνα. 'Ο Ήρδοτος άναφέρει πώς στά 600 π.Χ. έκαναν τόν γύρο τής 'Αφρικής από τόν 'Ανατολικά στά Δυτικά κι έφτασαν στήν Αίγυπτο μέσω τού Στενού τού 'Ηρακλή (Γιβραλτάρ) και τής Μεσογείου. 'Άλλα οι ίδιοι οι Φοίνικες δέν έχουν γράψει τίποτε σχετικό με τά ταξίδια τους και κράτησαν μιστικά τούς έμπορικούς δρόμους τους που άκολουθούσαν και τίς πηγές από διπού προμηθεύοντας τά πολύτιμα φορτία τους. 'Ετοι, ύπαρχουν μονάχα πολύ άσημες φήμες που τίς ύποστηριζουν μερικά άμ-



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660 Vitoria - Espírito Santo - Brazil
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

φισιθητήσιμα άρχαιοι λογικά εύρήματα, πώς οι Φοίνικες είχαν διαπλεύσει τόν ανοιχτό Ειρηνικό Όκεανό. Έπίσης, μονάχα φήμες και ισχυρές πιθανότητες υπάρχουν πώς οι Φοίνικες άκολουθώντας τα παράλια της Δυτικής Εύρωπης, ίσως νά προχώρησαν βόρεια ώς τήν Σκανδιναβική Χερσόνησο και τήν Βαλτική, πηγές τού πολυτίμου ήλεκτρου. Δέν υπάρχουν άναμφισβήτητα στοιχεία πώς είχαν έπισκεψθεί αύτά τά μέρη και οι Φοίνικες, φυσικά, δέν έχουν γράψει τίποτα σχετικό. Ωστόσο γιά ένα από τά ταξίδια τους στή Δυτική Εύρωπη έχουμε μιά άφηγηση από δεύτερο χέρι. Πρόκειται γιά τήν έπιχειρηση ύπο τόν Καρχηδόνιο 'Ιμιλκωνα, πού κατά το 500 π.Χ. προχώρησε βόρεια παραπλέοντας τίς Εύρωπαικές. Φαίνεται πώς ο 'Ιμιλκων δέραψε μιά άφηγηση αύτού τού ταξιδιού, μ' δλο που δέν διασώθηκε τό χειρόγραφό του. Άλλα οι περιγραφές του παραθέντοντας όπο τόν Ρωμαϊο γυγγαρά 'Αβινόν πού έζησε κοντά χίλια χρόνια μεταγενέστερα. Σύμφωνα μέ τόν 'Αβινόν, ο 'Ιμιλκων δέδωσε μιά άποθαρρυντική είκόνα γιά τίς παράκτιες θάλασσες τής Δυτικής Εύρωπης:

«Χρειάζονται πάνω από τέσσερις μήνες γιά νά διασχίσεις αύτές τίς θάλασσες από τήν μιά άκρη ώς τήν άλλη' καμιά πνοή δέν σπρώχνει τό πλοίο γιά νά προχωρήσει, τόση διπνοια έπικρατει σ' αύτη τήν ήσυχη θάλασσα. Πολλά θαλασσοράτα επιπλέουν μόλις λίγο νερό σκεπάζει τήν έπιφάνεια τής γης..... Τά θαλάσσια τέρατα τριγυρούν άδιάκοπα δώμε - κείθε και τ' άγρια κολυμπούν άναμεσα στά βραδυκίνητα καράβια πού προχωρούν άργα».

Τά άγρια ίσως νάνοι οι φάλαινες τού Βισκαϊκού πού φημιζόταν άργοτερα γιά τήν άλιεία τής φάλαινας. Οι περιοχές με τά ρωχά νερά, πού έκαναν τόση μεγάλη έντυπωση στόν 'Ιμιλκωνα, πιθανόν νά ήταν οι έπιπεδες παραλίες, πού έναλλάξ σκεπάζονταν από τήν άμπωτιδα και τήν πλημμυρίδα τών μεγάλων παλλιριών τής γαλλικής άκτης — ένα παράξενο φαινόμενο γιά έναν άνθρωπο συνθισμένο στή Μεσόγειο πού οι παλλιρροίες είναι σχεδόν άνυπαρκτες.

Ο 'Ιμιλκων είχε άντιληψη και τού ανοιχτού ωκεανού πού άπλωνεται δυτικά, δν πρέπει νά πιστέψουμε τόν 'Αβινόν: «Δυτικά από τίς Στήλες άπλωνται μιά άπεραντη θάλασσα... Κανένα πλοίο δέν άνοιχτηκε σ' αύτά τά νερά, γιατί δέν υπάρχουν.... κι' έπισης κάτι σάν πέπλος σκοταδιάζει τό φώς τής ήμερας, κι έπειδη ή θυμίχλη κρύβει άδιάκοπα τήν θάλασσα».

Είναι δύσκολο νά πει κανείς άν αύτές οι λεπτομέρειες έχουν τήν προέλευσή τους στήν Φοίνικη πονηριά, ή άν άπηχούν τίς παλιές ίδεες, άλλα τό βέβαιο είναι πώς οι ίδιες σχεδόν άντιληψεις, έμφανιζονται κάθε τόσο και σέ κατοπινές άφηγησεις, τάνοντας ώς τά πρόθυρα τών νεωτέρων χρόνων.

Σύμφωνα μέ άναμφισβήτητες ιστορικές πηγές, ή πρώτη μεγάλη θάλασσινή έξερεύ-

νηση ήταν τού Πυθέα τού Μασσαλιώτη γύρω στά 330 π.Χ. Δυστυχώς έχουν χαθεί τά συγγράμματά του — ένα από αύτά είχε τόν τίτλο «περί Όκεανού» — και τό σύναστικό περιεχόμενό τους διασώθηκε μονάχα σέ αποσάματό πού παραβέτουν νεώτεροι συγγραφείς. Ξέρουμε πολύ λίγα γιά τούς λόγους πού είχαν προκαλέσει τό άρκτικό ταξίδι αυτού τού άστρονόμου γεωγράφου, άλλα πιθανώτας ότι Πυθέας θέλησε νά βεβαιωθεί ώς πού έκτεινόταν η «οικουμένη», δηλαδή ή στεριά, νά μάθει τήν θέση τού 'Αρκτικού Κύκλου, και νά δει τή χώρα τού ήλιου τού μεσονυχτίου.

«Ισως νάχε άκούσεις κάτι από όλα αύτά από τόν έμπόρους πού έφερναν κασσίτερο και ήλεκτρο από τίς χώρες τής Βαλτικής, άκολουθώντας χερσαίους έμπορικους δρόμους.

Ο Πυθέας, ο πρώτος πού χρησιμοποιήσεις άστρονομικές παρατηρήσεις γιά νά προσδιορίσεις τήν γεωγραφική θέση ένός τόπου, και πού έδωσε κι άλλες άποδειξεις τής άστρονομικής και ναυτικής του κατάρτισης, ήταν φυσικό νά χρησιμοποιήσει τίς έξαιρετές ίκανότητές του σ' ένα έξερευνητικό ταξίδι. Φαίνεται πώς έκανε τόν γύρο τής Μεγάλης Βρετανίας, πέρασε τά νησιά Σέτλαντ, έπειτα τράβηξε βόρεια στόν ανοιχτό Όκεανό και έφτασε τέλος στή Θουλή, τήν χώρα τού ήλιου τού μεσονυχτίου. 'Αναφέρει πώς σ' αύτη τήν χώρα «οι νύχτες είναι πολύ σύντομες, διαρκώντας σέ άλλο μέρη δύο ωρές, και σέ άλλα τρεις, ώστε ο ήλιος ξαναβγαίνει λίγο μετά τήν δύση του». Σ' αύτη τήν χώρα κατοικούσαν 'βάρβαροι' πού έδειξαν στόν Πυθέα «τό μέρος πού πάει ο ήλιος νά ξαποστάσει». Σχετικά μέ τήν θέση τής Θουλής μερικοί πιστεύουν πώς είναι η 'Ισλανδια, ένω άλλοι είναι τής γνώμης πώς ο Πυθέας πέρασε τήν Βόρεια θάλασσα κι έφτασε στήν Νορβηγία. Ο Πυθέας μιλάει και γιά μιά «πηγμένη θάλασσα», βόρεια από τήν Θουλή, κι αύτό ταιριάζει μάλλον μέ τήν 'Ισλανδια. Γιά τούς αιώνες πού έπακολούθησαν, οι γνώσεις πούχε προσκομιστεις στή Πυθέας, μέ τά ταξίδια του, σχετικά μέ τούς μακρυνούς τόπους δέν φαίνεται νά έπιρρεασαν και τόσο τούς μεταγενέστερους σοφούς.

Ο γεωγράφος Ποσειδώνιος έχει γράψει γιά τόν 'Όκεανό πώς «έπεκτείνεται στό άπειρο», κι έπιχειρησης ένα ταξίδι από τή Ρόδο στά Γάιδειρα (Κάδιξ) γιά νά δει τόν ωκεανό, νά μετρήσει τίς παλλιροίες του, και νά έξαρκιώσει άν άλθηευει η δοξασία πώς ο ήλιος βυθιζόταν στή μεγάλη δυτική θάλασσα μ' ένα τοιχιτό ήχο πυρακτωμένου σίδερου.

Χίλια διακόσια χρόνια περίπου μετά τόν Πυθέα, έχουμε ένα άλλο σαφή υπόλογισμό γιά μιά θάλασσινή έξερεύνηση, τούτη τή φορά από τόν Νορβηγό 'Οτταρ. Ο 'Οτταρ έκανε μιά περιγραφή τήν ταξίδιων του στίς Βορειες θάλασσες στό βασιλιά 'Αλφρέδο, που τ' άναφέρει σε μιά άπλη άφηγηση γεωγραφικής έξερεύνησης, άπαλλαγμένη-άπο θαλασσινά τέρατα και άλλα φανταστικά σκιάχτρα.

Ο 'Οτταρ σύμφωνα μέ αύτήν τήν άφηγηση, είναι ό πρώτος ιστορικά γνωστός έξερευνητής πού βολτάρησε τό Βόρειο 'Ακρωτήριο, μπήκε στήν Πολική Θάλασσα ή Θάλασσα τού Μπάρρεντς, κι άργοτερα στήν Λευκή Θάλασσα. Βρήκε τίς άκτες τών θαλασσών αύτών, νά κατοικούνται από άνθρωπους πού, δημοφέρει, είχαν άκούσει γιά αυτούς πρωτύτερα. Πήγε σ' αύτά τά μέρη, δημοφέρει, ή άφηγηση, «προπάντων γιά νά έξερευνήση τήν χώρα, άλλα και γιά τά θαλασσινά άλογα, γιατί τά σκυλόδοντά τους είναι από κόκκαλο μέ άξια». Αύτο τό ταξίδι τού 'Οτταρ φαίνεται νά έγινε γύρω στά 870-890 μ.χ.

Στό μεταξύ είχε άνατείλει ή έποχη τών Βικινγκών. Γενικά θεωρείται πώς οι σπουδαιότερες έξερευνήσεις τους άρχισαν στό τέλος τής δύδησης έκανοντας τηρίδας. Άλλα και πολύ πρωτύτερα είχαν έπισκεφθεί άλλες χώρες τής Βόρειας Εύρωπης.

Γράφει ο Φρίτσιγιο Νάνσεν δτί από τόν τρίτο ώτο τό τέλος τού πέμπτου αιώνα «οι υποδικτές 'Ερουλοι, μερικές φορές μαζί με Σάξονες Πειρατές, έκινησαν από τήν Σκανδινανία γιά τίς θάλασσες τής Δυτικής Εύρωπης, ρήμαζαν τίς άκτες τής Γαλατίας και τής Ισπανίας και μάλιστα τό 455 μπήκαν στήν Μεσόγειο κι έφτασαν ώς τήν Λούκα τής Ιταλίας». Οι Βικινγκς κιόλας από τόν έκτον αιώνα πρέπει νά πέρασαν τήν Βόρεια θάλασσα και νάφτασαν στήν χώρα τών Φράγκων, πιθανόν και στή Νότια Βρετανία. Στίς άρχες τού έβδομου αιώνα θά έγκαταστάθηκαν στά νησιά Σέτλαντ, και τήν ίδια περίοδο έποχη λεηλάτησαν τίς 'Εβριδες και τήν Βορειοδυτική Ιρλανδία. 'Αργότερα πήγαν στά νησιά Φάρρου και στήν Ιρλανδία. Στήν τελευταία είκοσιπεντετά τού δέκατου έκτου αιώνα ίδρυσαν δύο άποικες στήν Γροιλανδία και λίγο άργοτερα πέρασαν τά ένδιμεσα νερά τού 'Ατλαντικού κι έφτασαν στήν Βόρεια Αμερική. Γιά τήν θέση πού κατέχουν αύτά τά ταξίδια στήν Ιστορία, δ Νάνσεν γράφει:

«Η ναυπηγική και ή Ναυτική Τέχνη τών Νορβηγών σημειώνουν μιά νέα έποχη στήν Ιστορία τής Ναυτιλίας και τών άνακαλύψεων και μέ τίς βόρειες χώρες και θάλασσες.... Βρίσκουμε άφηγησεις αύτών τών ταξίδιων στά παλιά γραπτά και στίς λαϊκές παραδόσεις, που ένα μεγάλο μέρος τους μεταφέρθηκε σέ γραπτό λόγο στήν Ισλανδία. Κάτι τό σκυθρωπό είναι διάχυτο σ' αύτές τίς άφηγησεις τών ταξίδιων σέ άγνωστες θάλασσες — η σιωπηλή πάλη τολμηρών άνθρωπων μέ τους πάγους, τίς θύελλες, τό κρύο και στίς στερήσεις.

Ούτε πυξίδα είχαν, ούτε άστρονομικά δρυγανα, ούτε κανένα από τά σημειρινά μέσα, γιά νά βρίσκουν τήν θέση τους στήν θάλασσα. Είχαν γιά μόνη καθοδήγηση τόν ήλιο, τήν σελήνη και τή δοτρά και φαίνεται άκατανότητα πώς καταφέρναν, δταν αύτά ήταν άσφατα, και άλοκληρες μέρες και έβδομαδες νά βρίσκουν τό δρόμο τους μέσα στήν ήμιχλη, και τίς κακοκαρίες. Ωστόσο τό έβρισκαν — και τά δίχως κατάστρωμα και μέ τε-

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

ΣΚΛΗΡΥΝΕΙ ΤΗΝ ΣΤΑΣΙΝ ΤΗΣ Η «ΟΥΝΚΤΑΝΤ»

KATA TΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ**ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΣ**

Τά νησιώδια εύκολια δημιουργούν «τάς πλέον εύνοιας συνθήκας» διάμελη, ανεύθυνον, άκομη και έγκληματικήν διαγωγήν των πλοιοκτητών, άναφέρει έκθεσις τῆς γραμματείας τῆς «Ούνκταντ».

NAFSI = GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

- IN-SITU WORKS

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

- RECONDITIONING OF MACHINERY
COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE



- REPAIR OF ELECTRIC MACHINES
THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev INTERNATIONAL

- ELECTRONIC DIAGNOSIS OF
MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of the Dutch company

TECHNO DIAGNOSIS



- REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON
COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



- REPAIR OF BROKEN OR CRACKED ME-
TAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

- DYNAMIC BALANCING OF ROTATING
PARTS.

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



NAFSI
S.A.

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

'Ο παρεμβατισμός της «Ούνκταντ» εἰς τάς χύδην μεταφοράς

EPEYNA ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ

Αἱ ναυτίλιακαι χώραι τῆς Δύσεως θά ἔχουν νά ἀντιμετωπίσουν τήν μονόπλευρον ἀντίδρασιν τῶν χωρῶν παραγωγῆς πρώτων ψὲν, ἐάν δέν ἀπαντήσουν μέ πλήρη στοιχεῖα ἑρωτηματολόγιον σχετικόν μέ τάς μεταφοράς τῶν χύδην φορτίων πού προωθεῖται μέσω τῆς «Ούνκαντ».

Τό ἑρωτηματολόγιον, μολονότι εἶναι ἀποτέλεσμα μιᾶς πρωτοβουλίας τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, περιλαμβάνει ἀρκετάς ἑρωτήσεις πού ἐνδιαφέρουν ἀμέσως τούς εἰσαγωγεῖς. Στόχος εἶναι νά διαπιστωθῇ εἰς ποίαν ἔκτασιν αἱ πολυεθνικαὶ ἑταῖραι μετέχουν εἰς τάς μεταφοράς τῶν χύδην φορτίων — καὶ συγκεκριμένως τοῦ σιδηρομεταλλεύματος, τῶν φωσφάτων, τοῦ βωξίτου καὶ τῆς ἀλουμίνιας.

Τό ἑρωτηματολόγιον κατεστρώθη ἀπό εἰδικούς 12 χωρῶν — ἀπό τό Μαρόκο, τήν Κούβαν, τήν Μαλαισίαν, τήν Νορβηγίαν, τό Πακιστάν, τήν Δυτ. Γερμανίαν, τάς Ἡνωμένας Πολίτειας, τήν Κίναν, τό Μεξικόν, τήν Σοβιετικήν Ἐνωσιν, τήν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τήν Ιαπωνίαν — καὶ θά ἀποσταλῇ εἰς 70 χώρας αἱ ὄποιαι θεωροῦνται σοβαροὶ εἰσαγωγεῖς πρώτων ψὲν. Ἀρχικῶς συνεφωνήθη νά συναντηθοῦν ἐν νέον οἱ εἰδικοὶ αὐτοὶ τόν προσεχῆ Νοέμβριον διά νά συζητήσουν τάς ἀπαντήσεις, ἀλλά τελευταῖς προετάθη ἡ ἀναβολὴ τῆς συσκεψεως τουλάχιστον μέχρι τέλους Νοέμβριου. Αἱ ἀπαντήσεις πρέπει νά σταλοῦνται εἰς τής «Ούνκαντ» μέχρι τής 31ης Ιουλίου.

Αἱ εἰσαγωγικαὶ καὶ ἔξαγωγικαὶ ἑταῖραι εἰς ὅλοκληρον τόν κόσμον ὄφειλον νά διευκρινίσουν ἐάν ἔχουν λάβει, ἀμέσως ἡ ἐμέσως, οιανδήποτε προσφοράν ἀπό ναυτίλιακας ἑταῖρας ἀναπτυσσομένων χωρῶν διά τήν μεταφοράν ψέν.

Αὐτό εἶναι τό βασικόν ἑρώτημα πού ἀπευθύνει ἡ «Ούνκαντ», καὶ ἀκολουθοῦν ἄλλα σχετικά μέ τήν παρεχομένην κρατικήν βοήθειαν, τά κριτήρια διά τήν ναύλωσιν σκαφῶν εἰς τάς μεταφοράς τῶν προαναφερθέντων φορτίων καὶ ἀλλὰ περισσότερον τεχνικῆς ψῆφης.

Τό ἑρωτηματολόγιον ἀρχίζει ζητώντας ἀπό τάς ἑταῖρας νά ἐπιβεβαιώσουν ἐάν εἶναι μεγάλοι εἰσαγωγεῖς καὶ ἔξαγωγεῖς σιδηρομεταλλεύματος, ἡ φωσφάτων, ἡ βωξίτου, ἡ ἀλουμίνιας. Διαφορετικός τύπος ἑρωτημα-

τολογίου χρησιμοποιεῖται δι' ἔκαστον προϊόν.

Κατόπιν δίδεται τό ὄνομα τῆς ἑταῖρας ἡ ὀργανισμοῦ, ἡ διεύθυνσις, τό τηλέφωνον καὶ τέλεξ, ἐάν εἶναι εἰσαγωγεῖς ἡ ἔξαγωγεῖς καὶ ἐπί πόσα ἔτη. Ποία εἶναι ἡ μορφή τῆς ἑταῖρας (κρατική, ιδιωτική ἡ συνδυασμός καὶ τῶν δύο), ἐάν αἱ ἀσχολίαι τῆς συνδέονται ἀμέσως ἡ ἐμέσως μέ τήν ἔξόρυξιν, τήν βιομηχανίαν/ἐπεξεργασίαν, τήν πωλησίαν ἡ τήν μεταφοράν τῆς συγκεκριμένης πρώτης ψέν καὶ ἐάν εἶναι ὡς ἀποκλειστικός εἰσαγωγεῖς/ἔξαγωγεῖς τῆς χώρας.

Τό ἐπόμενο, ἑρώτημα ἀφορά εἰς τούς μερικούς τόννους πού εἰσήχθησαν ἡ ἔξηχθησαν ἀπό τήν ἑταῖραν κατά τό 1980 διά λογαριασμόν της, διά λογαριασμόν θυγατρικῶν ἑταῖρων (τάς ὄποιας ὄφειλε νά ἀναφέρει ὁνομαστικῶς), ἡ διά λογαριασμόν τρίτων ἑταῖρων (πού ὄφειλε πάλι νά κατονομάσῃ).

Τό δεύτερον μέρος τοῦ ἑρωτηματολογίου, μέ ἐπικεφαλίδα «πληροφορία ἐπί τῶν Συμβολαίων Πωλήσεως καὶ Κίνησεως τῶν Φορτίων», ἀρχίζει μέ ἐνα πίνακα, ὡς ὄποιος ζητᾶ πληροφορίας τῶν σχετικῶν συμβολαίων ἀγορᾶς/πωλήσεως, πού ἀφοροῦν τάς εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς. Ζητοῦνται αἱ ἀκολουθοὶ πληροφορία: ἡ χώρα προελεύσεως τῶν προϊόντων, τό συνολικόν τοννά, ποσοστά ἀγορᾶς ἡ πωλήσεων μέ τόν δρόμον «φόρμη», «τσίφη», ἡ ἀλλον ποσοστόν πωλήσεων ἡ ἀγορᾶ πρός ἡ ἀπό θυγατρικάς ἑταῖρας, ποσοστόν ἀγορῶν/ πωλήσεων μέ συμβόλαιον διαρκείας (σπότ, ὀλιγώτερον τού ἔτους, 1-5 ἔτῶν, 6-10 ἔτῶν καὶ ἀντά τῶν 10 ἔτῶν) καὶ ὡς συνήθης δύκος φορτίων.

Ο ἐπόμενος πίναξ ἀφορά εἰς τήν μεταφοράν τῶν προϊόντων τῶν συμβολαίων πού ἀναφέρονται εἰς τόν προηγούμενον πίνακα: τήν χώραν προελεύσεως ἡ προορισμοῦ, ἐάν ἡ μεταφορά μέ συμβόλαιον μεταφοράς (χρόνος συμβολαίου) καὶ τό σύνολον διακινηθέντων φορτίων μέ δλους τούς προαναφερθέντων φορτίων καὶ ἀλλὰ περισσότερον τεχνικῆς ψῆφης.

Εἰς τάς ἀνωτέρω περιπτώσεις ἡ ἑταῖρα ὄφειλε νά ἀναφέρῃ τήν σημαίαν τοῦ πλοίου (έάν εἶναι τής εἰσαγωγικῆς ἡ ἔξαγωγικῆς χώρας, ἐάν εἶναι σημαία εὐκολίας ἡ κάποιας ἀλλης χώρας), τά φορτία κατά σημαίαν καὶ πόσα πλοία ἐκλείσθησαν μέσω

ναυλομεσιτών.

Συνεχίζει μέ ἐνα πίνακα εἰς τόν όποιον ἡ ἑταῖρα ὄφειλε νά δώσῃ στοιχεῖα τῶν πλοίων πού ἀνήκουν εἰς αὐτήν ἡ ὀλοκλήρων ἡ μερικῶς (ἀμέσως ἡ ἐμέσως, μέσω θυγατρικῶν ἑταῖρων), τά ὄποια πλοία ἐχρησιμοποιήθησαν διά νά μεταφέρουν τό συγκεκριμένον προϊόν κατά τό 1980, τήν σημαίαν τοῦ πλοίου (έάν εἶναι ἑθνική ἡ ἀλληλή καὶ τό τονά καὶ τόν ἀριθμόν τῶν πλοίων εἰς ἔκστην κατηγορίαν).

Τό 1980 ποῖος δύκος τοῦ προϊόντος μετεφέρθη εἰς πλοία εἰδικῶς κατασκευασθέντα καὶ ἀπασχολούμενα εἰς τήν μεταφοράν τοῦ συγκεκριμένου φορτίου καὶ πόσα φορτία μετεφέρθησαν ἀπό πλοία μή κατασκευασθέντα εἰδικῶς ἀλλὰ ἀπασχολούμενα εἰς τάς ἐν λόγῳ μεταφοράς.

Κατά τό 1980 ἐλαύνει ἡ ἑταῖρα ἀμέσωνς ἡ ἐμέσων προσφοράς ἀπό ναυτίλιακας ἑταῖρας ἀναπτυσσομένων χωρῶν διά τήν μεταφοράν τῶν φορτίων τής; Καὶ ἐάν συνέβη αὐτό, ἐκλείσθησαν σχετικαὶ συμφωνίαι ἡ δχι; Καὶ ἐάν δχι, ὥφειλετο αὐτό εἰς τό γεγονός διτά προσφερόμενα πλοία δέν ἡσαν εἰς καλήν κατάστασιν ἡ ὑπῆρχε καμμία σχετική καταγγελία; Ή μήπως τά πλοία δέν είχον τά κατάλληλα χαρακτηριστικά ἡ ὁ αἰτούμενος ναύλος δέν ἡτο συναγωνιστικός; Καὶ, ἐν τέλει, ποία ἡ αἵτια μή ναυλώσεως των;

Κατόπιν ζητάται ἀπό τήν ἑταῖραν νά ἀναφέρῃ (χαρακτηρίζοντας: α) ὡς λίαν σημαντικόν, β) σημαντικόν καὶ γ) ἀσήμαντον) τούς κάτωθι παράγοντας σχετικούς μέ τάς ναυλώσεις πλοίων διά τήν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τής: πλοία μέ τά κατάλληλα χαρακτηριστικά διά τάς μεταφοράς τοῦ προϊόντος, πλοία εἰς κατάστασιν παραδεκτήν, πλοία ἐνός συγκεκριμένου νηολογίου, πλοία μέ πληρώματα μάς συγκεκριμένης ἑθνικότητος, πλοία ἀνήκοντα εἰς πλοιοκτήτας μάς ἰδιαιτέρας ἑθνικότητος, ἡ φυσική κατάστασις τῶν πλοίων, ἡ ἀξιοπιστία τῶν πλοιοκτητῶν, ἡ προσαρμοστικότητας τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τάς ἐκστοτοτε ἀνάγκας μεταφορᾶς, ἡ δυνατότης τῶν πλοιοκτητῶν νά προσφέρουν συναγωνιστικούς ναύλους καὶ ἀλλοι παράγοντες.

Τέλος, ὑπάρχει τό ἑρώτημα, ἐάν οιονδή ποτε ἀπό τά πλοία τής ἑταῖρας, πού χρησιμοποιεῖται εἰς τάς μεταφοράς πρώτων ψὲν, ἐδέχθη ἀμέσων ἡ ἐμέσων οἰκονομικήν ἐνίσχυσιν ἀπό τήν κυβέρνησιν τής χώρας τής ἑταῖρας ἡ τοῦ νηολογίου τοῦ πλοίου. Εάν υπῆρξεν οἰκονομική ἐνίσχυσις παρεσχέθη αὐτή ὑπό τήν μορφήν ναυπηγικής ἐπιχορηγήσεως, δανείου, φορολογικής ἀπαλλαγῆς, εἰδικῆς προβλέψεως διτήν ἀπόσβεσιν ἡ ώς διαχειριστική ἐπιχορηγήσεις.

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

Πετάξτε πάνω ἀπό τό κῦμα
γρήγορα, ἄνετα, σίγουρα...

ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ



Καθημερινές τακτικές άναχωρήσεις για:

ΑΙΓΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΥΔΡΑ, ΣΠΕΤΣΕΣ,
ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΥΡΟ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΠΛΙΟ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ,
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΚΥΘΗΡΑ (Άγια Πελαγία), ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

Άκτη Θεμιστοκλέους 8, Φρεαττύδα, Περαιά
Τηλεφ.: 4531716/7 (10 γραμμές)



Περί ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΩΣ ΕΚΥΡΩΘΥ ΥΠΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Περί ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

"Αρθρον 1.

ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά τὴν ἑφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ νοεῖται:

α) Ὑπουργός: Ο Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

β) Ε.Ε.Π.: Ἡ ἐν Πειραιεῖ ἔδρεύσινα Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων.

γ) Πλοῖον: Πᾶν πλοῖον ἐφ' οὐ ἑφαρμόζεται ὁ παρὸν Κανονισμός.

δ) Ἐπιβατηγόν: Πᾶν πλοῖον μεταφέρον πλεύσινα τῶν δώδεκα (12) ἐπιβατῶν.

ε) Φορτηγόν. Πᾶν μὴ ἐπιβατηγόν πλοῖον.

στ) Ἀλιευτικόν: Πᾶν πλοῖον προοριζόμενον δι' ἀλιείαν, κατεργασίαν ἢ καὶ μεταφοράν ἀλιευμάτων.

ζ) Τουριστικόν: Πᾶν ἐπιβατηγόν πλοῖον ἀσχολούμενον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν κυκλικῶν πλόων θαλασσίας περιηγήσεως καὶ ἀναψυχῆς.

η) Νέον πλοῖον: Πᾶν πλοῖον τοῦ ὄποιου ἡ τρόπις ἐτέθη μετά τὴν 31.12.1977 ἢ ἡ εὐρεῖα μετασκευὴ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος ἥρχισε μετά τὴν 24.11.1977.

θ) Ὑπάρχον πλοῖον: Πᾶν πλοῖον διπέρ δέν εἶναι νέον.

ι) Πλοιάρχος: Ο ἐντεταλμένος ἢ ὁ πράγματι ἀσκῶν τὴν διακυβέρνησιν τοῦ πλοίου.

ια) Πλήρωμα: Τὸ σύνολον τῶν προσώπων τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ἢ ὁ πωσδήποτε χρησιμοποιουμένων ἢ ἀσχολούμενών ὑπὸ οἰανδήποτε ἰδιότητα ἐν τῷ πλοίῳ καὶ διὰ τάς ἀνάγκας τούτου ἐκτός τοῦ Πλοιάρχου.

ιβ) Ἐπιβάτης: Πᾶν πρόσωπον ἐπιβαίνον τοῦ πλοίου ἐκτός:

ι) Τοῦ Πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, καὶ,

ii) τῶν κάτω τοῦ ἐνός ἔτους παίδων.

ιγ) Ἐπιβαίνοντες: Ο Πλοιάρχος, τὸ πλήρωμα καὶ οἱ ἐπιβάται.

ιδ) Ἀξιωματικοί: Οἱ ἐκάστοτε θεωρούμενοι ὡς τοιοῦτοι ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων.

ιε) Κατώτερον πλήρωμα: Πάντες οἱ λοιποὶ ἐκ τοῦ πληρώματος. Ἐκ τοῦ κατωτέρου πληρώματος θεωροῦνται ὡς Ὑπαξιωματικοί οἱ ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας πλοίων χαρακτηριζόμενοι ὡς τοιοῦτοι.

ιστ) Χώροι ἐνδιαιτήσεως: Οἱ κοιτῶνες, τά ἑστιατόρια, τά ἀναρρωτήρια, οἱ μεσόδομοι (αἴθουσαι ψυχαγωγίας, καπνιστήρια), τά γραφεῖα καὶ οἱ χώροι ὑγεινῆς.

ιζ) Διεθνῆς πλοΐου: Ο πλοῦς ἀπό τίνος Ἑλληνικοῦ λιμένος εἰς τίνα λιμένα τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ἀντιστρόφως, ὡς καὶ ὁ πλοῦς μεταξύ λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς.

ιη) Πλοῦς μεγάλης ἀκτοπλοίας: Ο μῆ

Ἐλληνικούς λιμένας. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἑφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ νέων καὶ ὑπαρχόντων πλοίων ὡς αὗται προβλέπονται ὑπὸ τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἀρθρου.

4. Πλοῖα τῶν ὅποιων ἡ τρόπις ἐτέθη μετά τὴν 31.12.1977 ἢ ἡ μετασκευὴ ἀρχιος μετά τὴν 24.11.1977 καὶ μέχρι τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ταῦτα θά συμμορφούνται πρός τὰς διατάξεις περὶ νέων πλοίων τοῦ προϊσχύσαντος Κανονισμοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I

Φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά πλοῖα ἄνω τῶν 500 κοχ.

ΜΕΡΟΣ Α'

Γενικαὶ ἀπαιτήσεις ἀφορῶσαι εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως.

"Αρθρον 3.

ΘΕΣΙΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

A. Νέα πλοῖα:

1. Οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως, δέον δπως κατασκευάζονται διὰ καταλλήλων ὑλικῶν καὶ διαρρυθμίζονται κατὰ τοιούτον τρόπον ὅστε νά ἔχασφαλιζηται προστασία ἐναντί τοῦ ψύχους, τῶν ὑψηλῶν θερμοκρασιῶν, τῶν θορύβων καὶ ἀνετος διαβίωσις τῶν ἐνδιαιτωμένων.

2. Οἱ κοιτῶνες δέον δπως κατασκευάζονται εἰς τὸ μέσον ἡ τὸ πρυμναίον τμῆμα τοῦ πλοίου, ἡ δέ ὁροφή αὐτῶν νά εύρισκεται ἀνώθεν τῆς βαθυτέρας γραμμῆς φορτώσεως. Ἐπί τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡ ὁροφή τῶν κοιτῶνων δύναται νά εύρισκεται καὶ κάτωθεν τῆς βαθυτέρας γραμμῆς φορτώσεως.

Ἡ Ε.Ε.Π. κατ' ἔξαρτεσιν δύναται εἰς τινας περιπτώσεις νά ἔγκρινη θέσιν κοιτώνων εἰς ἄλλο σημεῖον τοῦ πλοίου ἀλλά πρύμνηθεν τοῦ στεγανοῦ διαφράγματος συγκρούσεως, ἐφ' ὅσον ὁ τύπος καὶ ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων ἐπιτρέπουν τοῦτο ἐν συνδυασμῷ πρός τὴν ἐπιδιωκομένην ἔξυπηρέτησιν τοῦ πλοίου.

3. Οἱ κοιτῶνες πλοίον ἐκτελούντων πλόας Διεθνεῖς καὶ Μεγάλης ἀκτοπλοίας, οἱ κατασκευαζόμενοι ἐπί ὑπερκατασκευῶν ἡ ἐπί καταστρωμάτων, τῶν ὄποιων τὸ ὑψος ἀνωθεν τῆς γραμμῆς φορτώσεως χειμῶνος είναι μικρότερον τῶν 2 1/2 μέτρων, δέον δπως μὴ ἔχουν ἀπ' εὐθείας ἔξοδον εἰς ἀνοικτὸν κατάστρωμα, ἐκτός ἐάν ἐναντί ταύτης ὑφίσταται μονίμου φύσεως κατασκευάσμα ἵκανόν νά παρέχῃ ἐπαρκῆ προστασίαν ἐκ τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθήκων.

4. Δέθα ὑπάρχουν ἀπ' εὐθείας ἀνοιγματα πρός τοὺς κοιτῶνας ἀπό χώρους φορτίου καὶ μηχανημάτων, ἡ ἀπό μαγειρεία

ΦΑΝΑΡΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΤΑΣ — NAVIGATION LIGHTS

"AQUA SIGNAL"

Κατασκευασμένα σύμφωνα μέ τοὺς Διεθνεῖς Κανονισμούς
IMCO τοῦ 1972

Πωλήσεις: OCEANIDA LTD

Ἀκτή Μιαούλη 57, 4ος ὥροφος

Τηλ: 4526466-7-8, 4531076.

Τέλεξ: 21 3360 TRIS GR

και χώρους λυχνιών και χρωμάτων, ή άπό το μηχανοστάσιον, τό κατάστρωμα και άλλες άποθήκες χύδην φορτίων και θαλάμου ξηράνσεως.

Έκείνο τό τμήμα τοῦ διαφράγματος (μπουλμές) πού διαχωρίζει τοὺς ἀνωτέρω χώρους ἀπό τοὺς κοιτῶνας καθώς και τά έξωτερικά διαφράγματα τῶν κοιτῶν είναι έπαρκοῦς ἀντοχῆς και ὑδατοστεγή και δους είναι δυνατόν ἀεροστεγή.

Ἐάν θύραι κοιτῶνων και θύραι μηχανοστασίου εὐρίσκονται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ διαδρόμου, αἱ θύραι μηχανοστασίου δέον νά κλειστούν αὐτομάτως.

5. Τά έστιατόρια δέον νά εύρισκονται πλησιέστερον τοῦ μαγειρείου και κατά τό δυνατόν μακράν τῶν κοιτῶνων.

6. Τά καπνιστήρια, αἱ αἴθουσαι ψυχαγωγίας, τά ἀναρρωτήρια και γενικῶς οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως τῶν πλοίων, δέον νά εύρισκονται εἰς θέσιν κατάλληλον πρός τὸν σκοπὸν δ'^τ δὸν προορίζονται.

7. Ἡ θέσις τῶν ἀναρρωτηρίων ἐπὶ τῶν πλοίων δέον νά είναι τοιαύτη ὥστε νά ἔξασφαλίζεται, εὐχερώς, πρόσβασις εἰς ταῦτα, ἀνεσις εἰς τοὺς ἀσθενεῖς, ἀπρόσκοπτος περιθαλψίς και ἡσυχία ἐκ τῶν θορύβων τοῦ μηχανοστασίου και τῶν ἐλίκων ὑφ' οἰασδήποτε καιρικάς συνθήκας. Ἡ διαρρύθμισις τῆς εἰσόδου τῶν ἀναρρωτηρίων, αἱ κλίναι, ὁ φωτισμός, ἡ θέρμανσις και ὁ ἔξοπλισμός τῶν ἐν γένει, δέον νά ἀνταποκρίνωνται ἀπολύτως πρός τὸν σκοπὸν δ'^τ δὸν προορίζονται.

8. Πλυντήρια, λουτρά και ἀφοδευτήρια προορίζομενα διά πλείονα τοῦ ἐνός ἄτομα, δέον νά εύρισκονται εἰς θέσιν, κατά τό δυνατόν, πλησιεστέραν τῶν κοιτῶνων.

9. Ὁποιοι στανται πλείονα τοῦ ἐνός ἀφοδευτήρια, ἐντός τοῦ αὐτοῦ χώρου, δέον νά κατασκευάζηται μεταξύ τῶν διαχωριστικόν διάφραγμα και νά τοποθετῶνται θύραι.

10. Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως προβλέπεται σύστημα ἴκανοποιητικῆς ἀποστραγγίσεως. Οἱ σωλήνες είναι ἐπαρκῶν διαστάσεων και είναι κατά τέτοιο τρόπο τοποθετημένες ὥστε νά μειώνεται ὁ κίνδυνος ἐμφράξεως και νά ἔχουν πηρετήται ὁ καθαρισμός.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων (2), (4) και (8) τῆς παραγράφου Α' τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται και ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

"Ἄρθρον 4.

KATAΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

A. Νέα Πλοῖα:

1. Τά διαφράγματα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τά ταυτίζομενα με τάς πλευράς τοῦ πλοίου δέον νά ἐπενδύνωνται διά καταλλήλου μονωτικοῦ ύλικοῦ, ἔξασφαλιζομένης οὕτω κατά τό δυνατόν πλήρους μονώσεως ἐνταντι τοῦ ψύχους και τοῦ καύσωνος.

2. Τά διαφράγματα τοῦ φωταγωγοῦ, ἀεραγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου και αἱ σωληνώσεις ἀτμοῦ, πετρελαίου και θερμοῦ ὅδατος ἐφ' σον διέρχονται τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά ἐπενδύνωνται διά καταλλήλου μονωτικοῦ ύλικοῦ, ὥστε νά ἔξασφαλίζηται ἐπαρκῆς μόνωσις πρός πλήρη ἀπορρόφησιν τῆς ἀκτινοβολουμένης θερμότητος.

3. Ἀνοικτά χαλύβδινα καταστρώματα



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P.O.Box 6-4000

EI Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY - FREE WAREHOUSE

σχηματίζοντα δροφήν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά ἐπενδύνωνται ἐσωτερικῶς διά καταλλήλου μονωτικοῦ ύλικοῦ, ώς ἐδαφ. I τῆς παρούσης παραγράφου (A).

4. Ἡ ἐπιφάνεια τῆς ἐσωτερικῆς ἐπενδύσεως τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά είναι λεία και συνεχής, τοιαύτης δέ συστάσεως ὥστε νά καθαρίζηται εὐχερῶς.

5. Τά διαφράγματα και αἱ δροφαὶ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά ἔχουν φωτεινά χρώματα εἰς τρόπον ὥστε νά καθίσταται εὐχερής η διατήρησις τῆς καθαριότητος αὐτῶν.

6. Τά δάπεδα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά καλύπτωνται διά καταλλήλου ύλικοῦ ἔξασφαλίζοντος μόνωσιν και ἀντοχῆς τῆς τὴν ύγρασίαν.

7. Αἱ συναρμογαὶ μεταξύ δαπέδων και διαφραγμάτων, (τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά καλύπτωνται διά καταλλήλου ύλικοῦ πρός αποφυγήν ρωγμῶν.

8. Τά περιφράγματα τῶν χώρων ὑγιεινῆς (λουτρά, πλυντήρια, ἀφοδευτήρια), δέον δύπως συνίστανται ἐκ χάλυβος η ἐτέρου καταλλήλου ύλικοῦ ὥστε νά μήν ἐπιτρέπουν διαρροάς πρός τοὺς γειτονικούς χώρους.

Τά δάπεδα τῶν χώρων ὑγιεινῆς δέον δύπως κατασκευάζονται ἀπό στερεό ύλικό εὐκόλως καθαριζόμενο και ἀδιαπέραστο ἀπό ύγρασία.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων 1 και 3, τῆς παραγράφου (A) τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται και ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων μέ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἐκ τριμάτων φελού ἐπικαλύψεως τῶν ἐλασμάτων ἐπιφανειῶν πρός τὸν σκοπὸν τῆς μονώσεως ώς ἀνωτέρω. Ἐπίσης ἐπὶ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων ἐφαρμόζονται και αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων 2 και 8 τῆς παραγράφου (A) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

"Ἄρθρον 5.

ΑΕΡΙΣΜΟΣ, ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

A. Νέα πλοῖα:

1. "Απαντες οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως τοῦ πλοίου, δέον δύπως ἀερίζονται ἐπαρκῶς, διά καταλλήλου μηχανικοῦ συστήματος, ἐπιτυγχανομένων τοιλάχιστον δέκα (10) ἐναλλαγῶν τοῦ ἀέρος καθ' ὥραν τῶν χώρων λογιζομένων κενῶν.

2. Εἰς ἐγκατάστασιν συστήματος κλιματισμοῦ ύποχρεοῦνται τά ἀνω τῶν 10.000 κοχ πλοΐα, ἐνῷ διά τὰ πλοῖα μικροτέρας χωρητικότητος η ἀνωτέρω ἐγκατάστασις εἶναι προαιρετική.

Εἰς τάς περιπτώσεις δέ ἐγκαταστάσεως συστήματος κλιματισμοῦ, ἀντί τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγρ. I, δοσον ἀφορᾶ τίς ἐναλλαγές ἀέρος, ἵσχουν αἱ ἀκόλουθες:

α) Τό σύστημα δέον δύπως διατάσσεται κατά τρόπον ὥστε, ψυχρός ἀήρ νά δόδηγηται μέσω ἀγωγοῦ εἰς πᾶν διαμέρισμα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέ δέ χρησιμοποιηθεῖς ἀήρ νά ἔξερχεται μέσω δικτυωτοῦ εὐρισκομένου ἐπὶ τῆς θύρας η τοῦ διαφράγματος τοῦ διαμερίσματος.

β) Ἡ ψυκτική ἰκανότης τοῦ συστήματος, δέον δύπως είναι τοιαύτη ὥστε νά ἐπιτυγχάνεται ἐσωτερική θερμοκρασία 29° C μέ σχετικήν ύγρασίαν 50% περίπου δαν ἡ ἐξωτερική θερμοκρασία είναι 35° C και ἡ σχετική ύγρασία 70% περίπου.

3. Τά ἀνοιγόματα ἐξαερισμοῦ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά τοποθετοῦνται κατά τοιούτον τρόπον ὥστε νά μή προκαλοῦνται κατά τό δυνατόν ρεύματα και ἐνό-

χλησις τῶν ἐνδιαιτωμένων.

4. Τά δριζόμενα εἰς τὸ παρόν ἄρθρον μηχανικά συστήματα ἀερισμοῦ καὶ κλιματισμοῦ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον δπως λειτουργοῦν δπου καὶ δταν αἱ κλιματολογικαὶ ή αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ἐπιβάλλουν τοῦτο.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Ἐπί ὑπαρχόντων πλοίον δέον δπως ἀπαντες οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως ἀερίζωνται ἐπαρκῶς διὰ καταλλήλου μηχανικοῦ συστήματος ή συστήματος ἔξασφαλίζοντος φυσικὸν ἀερισμόν, ἐνισχυούμενον τοῦ ἀερισμοῦ τῶν πλοίων ἀτινα ταξιδεύουν εἰς τροπικάς περιοχάς, διὰ μηχανικῶν μέσων.

"Αρθρον 6.

ΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

A. Νέα Πλοῖα:

1. "Απαντα τά πλοῖα δέον δπως ἐφοδιάζωνται διά καταλλήλου συστήματος θερμάνσεως εἰς τρόπον ὥστε οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως αὐτῶν νά θερμαίνονται ἐπαρκῶς.

2. Διά νά θεωρηθῇ ἐπαρκῆς ή θέρμανσίς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον ούτοι νά θερμαίνονται εἰτε διά ἐγκαταστάσεως κεντρικῆς θερμάνσεως, εἰτε δι' ἐνός συστήματος κλιματισμοῦ, ἔξασφαλίζομένης ἐντός τῶν ἀνωτέρω χώρων σταθερᾶς θερμοκρασίας περίπου 20° C, δταν ή θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι - 5° C.

3. Θερμαντικά μέσα δύνανται νά είναι εἴτε ἀτμός, εἰτε υδωρ, εἰτε ἄηρ, εἰτε κεκαλυμμένα ἡλεκτρικά στοιχεῖα, εἰτε συνδυασμός τούτων, ἀπαγορευούμενης τῆς χρησιμοποίησεως δηλητηριωδῶν ἀερίων, θερμαστρῶν πετρελαίου ή ἡλεκτρικῶν θερμαστρῶν μετά ἀκαλύπτων στοιχείων.

4. Τά θερμαντικά σώματα, δέον νά κατασκευάζωνται καὶ τοποθετοῦνται κατά τοιούτον τρόπον ὥστε νά ἀποκλείωνται κίνδυνοι πυρκαϊᾶς ή ἀτυχήματος ή ἐνόχλησις τῶν ἐνδιαιτωμένων.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων 1,3 καὶ 4 τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίον.

"Αρθρον 7.

ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

A. Νέα πλοῖα:

1. "Απαντες οἱ χῶροι ἐνδιαιτήσεως δέον δπως φωτίζωνται ἐπαρκῶς.

2. Ἐπαρκῆς θεωρεῖται ὁ φωτισμός ὁ δποῖος παρέχει τὴν δυνατότητα, εἰς ἀτομον φυσιολογικῆς ὀπτικῆς δέξτητος, ἀνέτου ἀναγνώσεως, εἰς οἰօνδηποτε σημεῖον, ἐφημερίδος.

3. Ἐντός τῶν κοιτώνων, πλέον τῶν λοιπῶν φωτιστικῶν σωμάτων, παρά τὴν κεφαλῆν ἕκαστης κλίνης, δέον νά ύψιστανται καταλλήλως διατεταγμένον φωτιστικόν σώμα, μετά διακόπτου, πρός ἀνάγνωσιν.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἐδαφίων 1 καὶ 2 τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίον.

"Αρθρον 8.

ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

A. Νέα πλοῖα:

1. Οἱ κοιτῶνες ἀναλόγως τῶν ἐνδιαιτωμένων διακρίνονται εἰς τάς ἀκολούθους κατηγορίας:

i) Πλοιάργου

ii) Ἀξιωματικῶν, καὶ

iii) Κατωτέρου πληρώματος

2. Ἐξωτερικῶς τῆς θύρας ἑκάστου κοιτώνος, δέον νά ἀναγράφεται καλαισθήτως, διά χαράξεως ή ἀνεξιτήλως, εἰς ποιάν τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν ἀνήκει ὁ κοιτών. Προκειμένου περὶ κοιτώνων κατωτέρου πληρώματος ἀναγράφεται, δομίως ώς ἀνωτέρω καὶ ὁ ἀριθμός τῶν ἐν αὐτῷ ἐνδιαιτωμένων.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίον.

"Αρθρον 9.

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

A. Νέα πλοῖα:

1. Εἰς τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς Ἀξιωματικούς, δέον νά διατίθεται ἀτομικός κοιτών.

2. Εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα, δέον νά διατίθεται, εἴτε ἀτομικός κοιτών, εἴτε κατ' ἀνώτατον δριον, ἀνά δύο (2) ἀτομα, εἰς κοιτών.

3. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίον, ἐπιτρέπεται ή συνδιαμονή μέχρι καὶ τεσσάρων (4) ἀτόμων. Ἐπί φαλαινοθηρικῶν, ἀλευτικῶν καὶ ἐπί πλοίων ἐπεξεργασίας ιχθύων, ή Ε.Ε.Π. δύναται νά ἐπιτρέψῃ συνδιαμονήν τῶν φαλαινοθηρῶν καὶ τῶν ἀλευργατῶν ἀνά (4) ή ἐφ' δσον αἱ συνθῆκαι δικαιολογοῦν τοῦτο, ἀνά δέκα(10).

4. Οἱ ἄνδρες τοῦ πληρώματος κατανέμονται, κατά τὸ δυνατόν, εἰς τοὺς κοιτώνας κατ' εἰδικότητας καὶ κατά τοιοῦτον τρόπον ὥστε οἱ ἔχοντες διάφορον φυλακήν νά μή διαμένουν εἰς τὸν κοιτώνα. Ωσαύτως οἱ ἀπασχολούμενοι μόνον κατά τὴν ἡμέραν δέον δπως, κατά τὸ δυνατόν, μή διαμένουν εἰς τοὺς αὐτούς κοιτῶνες μετά τῶν ἐκτελούντων φυλακάς ἀνδρῶν.

5. Ἐάν μεταξύ τοῦ πληρώματος, περιλαμβάνονται καὶ γυναικες, δέον νά διατίθενται εἰς αὐτάς, κεχωρισμένως τοῦ ὑπόλοιπου πληρώματος, κοιτώνες, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν, κατά κοιτώνα καθοριζούμενου ώς ἐν ἐδάφῃ. 1, 2 καὶ 4 τῆς παρούσης παραγράφου.

6. Ἐπί δεξαμενοπλοίων καὶ πλοίων συνδευασμένων μεταφορῶν, κεχωρικότητος ἀνω τῶν 30.000 κοχ., δέον δπως διατίθεται

ιδιαίτερος κοιτών εἰς ἔκαστον μέλος τοῦ πληρώματος.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου δέον ἔχουν ίσχυν ἐπί ὑπαρχόντων πλοίοιν.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΕΙΔΙΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

"Αρθρον 10.

ΕΜΒΑΔΟΝ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

A. Νέα Πλοῖα:

1. Τό ἐμβαδόν τῶν κοιτώνων τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν πλοίων ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἐπιτρέπεται νά είναι μικρότερον:

a) Τῶν 3,75 τετρ. μέτρων ἐπί πλοίων 1.000 μέχρι 3.000 κοχ.

b) Τῶν 4,25 τετρ. μέτρων ἐπί πλοίων 3.001 μέχρι 10.000 κοχ.

γ) Τῶν 4,75 τετρ. μέτρων ἐπί πλοίων ἄνω τῶν 10.000 κοχ.

2. Εἰς φορτηγά πλοῖα ἄνω τῶν 15.000 κοχ., καὶ εἰς ἐπιβατηγά ἄνω τῶν 5.000 κοχ., οἱ κοιτῶνες τοῦ πλοιάρχου, Α' Μηχανικοῦ, Υπάρχου διά τά ἐπιβατηγά καὶ Ὑποπλοιάρχου διά τά φορτηγά, δέον δπως διαθέτουν καὶ δωμάτια ὑποδοχῆς.

3. Εἰς πλοῖα φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά διληκῆς χωρητικότητος κατωτέρας τῶν ώς ἄνω καθοριζούμενων δριῶν, ἐφ' δσον μετά τῶν κοιτώνων τῶν ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ Ἀξιωματικῶν δέον διατίθεται καὶ δωμάτια ὑποδοχῆς, τό ἐμβαδόν αὐτῶν, δέον νά είναι:

a) Τουλάχιστον 6,50 τετρ. μέτρων ἐπί πλοίων μέχρι 3.000 κοχ.

b) Τουλάχιστον 7,50 τ. μέτρων ἐπί πλοίων ἄνω τῶν 3.000 κοχ.

4. Τό ἐμβαδόν τῶν κοιτώνων, τῶν προριζούμενων διά πλείσια τοῦ ἐνός (1) ἀτομα, δέον νά είναι:

a) Τουλάχιστον 2,35 τ. μέτρων κατ' ἀτομον ἐπί πλοίων 1.000 μέχρι 3.000 κοχ.

b) Τουλάχιστον 5,00 τ. μέτρων διά δύο (2) ἀτομα, 7,50 τ. μέτρων διά τρία (3) ἀτομα κ.ο.κ. ἐπί πλοίων, ἄνω τῶν 3.000 κοχ.

5. Ἐπί ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀσχέτως χωρητικότητος καὶ ἐπί φορτηγῶν πλοίων 500 μέχρι 1.000 κοχ. τό ἐλάχιστον ἐμβαδόν τῶν κοιτώνων δύναται νά είναι μικρότερον τοῦ καθοριζούμενου εἰς τά ἐδάφια 1, 3 καὶ 4 τῆς παρούσης παραγράφου κατά ποσότητον ἐκ 10%.

6. Κατά τὴν καταμέτρησιν τοῦ ἐμβαδοῦ τῶν κοιτώνων, ώς ὀφέλιμοι ἐπιφάνειαι λαμβάνονται ὑπ' δψιν καὶ αἱ καταλαμβάνομεναι ὑπό τῶν κλινῶν, τῶν ἐρμαριῶν, τῶν βιβλιοθηκῶν, τῶν τραπεζῶν καὶ ὑπό πάσης ἐν γένει τῆς ἐπιπλώσεως καὶ ἔξοπλισμοῦ αὐτῶν, ἐκτός, τῶν ἀκανονίστου σχῆματος ἐπιφανειῶν, αἵτινες είναι ἀκατάλληλοι πρός τοποθέτησιν ἐπίπλων ή δέον ἐπιτρέπουν τὴν κυκλοφορίαν.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Προκειμένου περὶ ὑπαρχόντων φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, δέον δπως διατίθενται 4.40 κυβικά μέτρα καὶ 1.40 τετραγωνικά μέτρα ἐπιφανείας δαπέδου κοιτώνος.

"Αρθρον 11.

ΥΨΟΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ.

A. Νέα πλοῖα:

1. Εἰς πάντα τά διαμερίσματα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τοῦ πλοίου δέον δπως ἔξασφαλίζεται ἐλευθέρα κυκλοφορία.

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLMAR BAIRIES

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

2. Το καθαρόν υψος των χωρών ένδιαιτήσεως είς τά σημεία έλευθέρας κυκλοφορίας δέον νά είναι τούλαχιστον 1,95 μ.

B. Ύπαρχοντα πλοια:

Εις ύπαρχοντα πλοια ίνα άναγνωρισθή διαμέρισμά τι ώς κατάλληλον διά τήν ένδιαιτησιν πληρώματος, δέον νά έχη υψος τουλαχιστον 2,29 μ., προκειμένου περι πλοίων άνω τῶν 1.600 κοχ. και 2,13 προκειμένου περι μικροτέρων πλοίων. Τό υψος μετρεῖται μεταξύ τῶν άνω διψεων τῶν ζυγῶν.

"Αρθρον 12

ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ.

A. Νέα πλοια:

1.Οι διάδρομοι τῶν χώρων ένδιαιτήσεως, δέον νά πληροῦν τά κάτωθι προϋποθέσεις: α) (i) Εις φορτηγά (φ/γ) πλοια κάτω τῶν 1.600 κοχ τό έλαχιστον καθαρόν εύρος τῶν κυρίων διαδρόμων νά είναι 0,75 μ.

(ii) Εις φορτηγά (φ/γ) πλοια ἀπό 1.600—10.000 κοχ. έλαχιστον καθαρόν εύρος τῶν κυρίων διαδρόμων νά είναι 0,85 μ.

(iii) Εις φορτηγά (φ/γ) πλοια άνω τῶν 10.000 κοχ τό έλαχιστον καθαρόν εύρος τῶν κυρίων διαδρόμων νά είναι τούλαχιστον 1,00 μ.

(iv) Εις έπιβατηγά (ε/γ) πλοια μικράς ἀκτοπλοίας και μεγαλυτέρων ταύτης πλόων τό εύρος τῶν διαδρόμων νά καθορίζεται ἀνάλογα μέ τόν άριθμόν τῶν έξυπηρετουμένων εἰς έκαστον διαμέρισμα προσώπων. Πρός τούτο λαμβάνονται ύπ' όψιν αί κατά περίπτωσιν ισχύουσαι διατάξεις «περι πυριμάχου προστασίας Ε/Γ πλοίων». Πάντως τό εύρος τῶν κυρίων διαδρόμων ἐν οὐδειμιᾳ περιπτώσει έπιτρέπεται νά είναι μικρότερον τοῦ 0,90 μ.

β) Φέρουν χειρολαβάς εἰς μίαν τούλαχιστον πλευράν πρός συγκρότησιν τοῦ πληρώματος. Αί χειρολαβαι αϊται δέν θεωροῦνται ώς έμποδια διά τόν προσδιορισμόν τοῦ καθαροῦ εύρους τῶν διαδρόμων. γ) Τηροῦνται πάντοτε έλεύθεροι ἀποσκευῶν ή ἔτερων ἀντικειμένων ἐμποδίζοντων τήν κυκλοφορίαν.

2. Απαγορεύεται ή εἰς τούς διαδρόμους ώς και εἰς τά αιθούσας ψυχαγωγίας, τά ἐστιατόρια και τούς λοιπούς κοινοχρήστους χώρους, τοποθέτησις πτυσσομένων κλινῶν, κλινοστρωμάτων κλπ. πρός διανυκτέρευσιν μελῶν πληρώματος.

3. Προστατευτικά μεταλλικά κιγκλιδώματα, υψους ώς τούτο καθορίζεται ύπό τής έκάστοτε ἐν ισχυΐ Δ. Συμβάσεως περι γραμμῶν φορτώσεως, ή ισοδύναμα μέσα, δέον δπως τοποθετοῦνται περιφερειακῶς τῶν ἀνοικτῶν καταστρωμάτων. Κιγκλιδώματα πλευρῶν καταστρωμάτων κειμένων πρός τήν θάλασσαν, δέον δπως ἀποτελοῦνται ἐκ τριῶν σειρῶν κιγκλιδῶν, λοιπά κιγκλιδώματα δύνανται νά ἀποτελοῦνται ἐκ δύο σειρῶν κιγκλιδῶν.

B. Ύπαρχοντα πλοια:

Αι διατάξεις τῶν έδαφιών 2 και 3 τῆς παραγράφου Α' τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται και ἐπί τῶν ύπαρχοντων πλοίων.

"Αρθρον 13.

KAINAI

A. Νέα πλοια:

1. Εις τὸν πλοιάρχον και πάντα τά μέλη

τοῦ πληρώματος δέον δπως διατίθεται ίδιαιτέρα κλίνη τῶν ἀκολούθων διαστάσεων:

α) Τοῦ πλοιάρχου έλαχιστων ἐσωτερικῶν διαστάσεων 1,98X1,20 μ.

β) Τῶν Ἀξιωματικῶν έλαχιστων ἐσωτερικῶν διαστάσεων 1,98X1,00 μ.

γ) τοῦ κατωτέρου πληρώματος έλαχιστων ἐσωτερικῶν διαστάσεων 1,98X0,80 μ.

2. Εις πλοια κάτω τῶν 1.600 κοχ. αί ἐλάχισται διαστάσεις τῆς κλίνης τοῦ Πλοιάρχου δύνανται νά είναι 1,98X1,00 μ.

3. Τά πλαισία τῶν βάσεων τῶν κλινῶν, δέον νά εύρισκωνται εἰς ἀπόστασιν 30 ἑκατοστομέτρων ἀπό τοῦ δαπέδου τῶν κοιτώνων. Αί κλίναι δέν ἐπιτρέπεται νά τοποθετοῦνται, πέραν τῶν δύο, ή μία ὑπερθεν τῆς ἄλλης, ἔξαιρεσι τῶν ἐπιβατηγῶν και τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων ἐνθα ἐπιτρέπεται και πλέον τῶν δύο.

4. Αί κλίναι, δέον δπως τοποθετοῦνται κατά τήν διαμήκη ἐννοιαν τοῦ πλοίου, ἐκτός ἐάν τούτο δέν καθίσταται δυνατόν.

5. "Οποι αί κλίναι τοποθετοῦνται πλησίον τῶν ἐξωτερικῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, η πλησίον διαφραγμάτων, τῶν όποιων ή ἐτέρα δψις ἐκτίθεται εἰς δυσμενεῖς καιρικάς καταστάσεις ψύχους ή θερμότητος ὑπό ψηλάς θερμοκρασίας, δέον νά προβλέπεται κατάλληλος μόνωσις διά ξύλου ή ἐτέρου ισοδύναμου μονωτικοῦ ύλικου, διαχωρίζουσα τήν κλίνην ἀπό τάς πλευράς ή τά διαφράγματα τοῦ πλοίου.

6. 'Απογορεύεται ή τοποθέτησις δύο η περισσοτέρων κλινῶν ἐν ἐπαφῇ κατά πλευράν. Τούτο ἐπιτρέπεται μόνον εἰς τά ἐπιβατηγά και τά ἀλιευτικά πλοια, ἐφ' δσον ύπάρχει διάδρομος πρός τάς πλευράς τῶν κλινῶν, τάς ἀντιθέτους τῶν ἐφαπτομένων και, παραπέτασμα μεταξύ τῶν δύο κλινῶν.

7. Τό πλαισίον τῆς βάσεως έκάστης κλίνης, δέον δπως είναι μεταλλικόν ή ξύλινον, ή δέ βάσις νά συνισταται ἐκ συνδυασμοῦ ἀλατηρίων έξασφαλιζόντων ἐλαστικότητα ή νά φέρη κλινοστρωμάνην πληρούσαν τήν ἀπαίτησιν ύπην (στρωματέξ).

8. Δι' έκάστην κλίνην, δέον δπως διατίθεται κλινοστρωμάνη.

9. "Οταν χρησιμοποιοῦνται σωληνοειδή πλαισία διά τήν κατασκευήν τῆς βάσεως τῆς κλίνης, ταῦτα δέον νά είναι ἐσφραγισμένα διά λόγους συντηρησεως και ύγεινῆς.

10. Αι ἐξωτερικαὶ πλευραι τῶν κλινῶν, δέον δπως κατασκευάζονται ἐκ σκληρᾶς ξυλείας ή ἔτερου κατάλληλου ύλικου.

B. Ύπαρχοντα πλοια:

Προκειμένου περι ύπαρχοντων πλοίων, δέον δπως διατίθεται εἰς τόν Πλοιάρχον

και πάντα τά μέλη πληρώματος ίδιαιτέρα κλίνη ἐλαχιστων ἐσωτερικῶν διαστάσεων 1,90 X 0,68 μ. Αι διατάξεις τῶν ἐδαφιών 6,7 και 8 τῆς παραγράφου Α' τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται και ἐπί τῶν ύπαρχοντων πλοίων.

"Αρθρον 14.

ΕΠΙΠΛΩΣΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

A. Νέα πλοια:

1. 'Εντός έκάστου κοιτώνος, δέον νά ύφισταται ίδιαιτέρον ἐρμάριον διά έκαστον ένδιαιτώμενον και ἐπαρκής ἀριθμός κρεμαστρῶν. Αι ἐλάχισται διαστάσεις τῶν ἐρμάριων, δέον νά είναι ύψους 1,60 μ. και διατομῆς 0,27 τέτρ. μέτρ.

2. Εις έκαστον ένδιαιτώμενον, δέον νά διατίθεται ἐπίσης συρτάριον χωρητικότητος τουλαχιστον 0,055 κυβ. μέτρων.

3. a) "Απαντες οι κοιτώνες, δέον νά είναι ἐφωδιασμένοι διά καταλλήλων ἀτομικῶν καθισμάτων ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ένδιαιτώμενων, πλήν τῆς περιπτώσεως δην ούφισταται ἀνάκλιντρον (καναπές) δην δέν ἀπαιτοῦνται περισσότερα τοῦ ἐνός καθίσματα.

β) Οι θαλαμίσκοι Ἀξιωματικῶν, δέον νά διαθέτουν ἀνάκλιντρον (καναπέ) διαστάσεων ἀναλόγων πρός τήν ἐπιφάνειαν έκάστου θαλαμίσκου.

4. Εις έκαστον κοιτώνα, δέον δπως ύπαρχη τράπεζα ή γραφείον μονίμου τύπου ή τύπου φέροντος προεκτάσεις, αι δποιαι διπλώνουν πρός τά κάτω ή συμπτύσσονται ἐντός αὐτοῦ.

5. Αι παραφωτίδες τῶν κοιτώνων, δέον δπως φέρουν παραπετάσματα.

6. 'Εντός τῶν κοιτώνων, δέον δπως ύφισταται καθρέπτης και, ει δυνατόν, μικρά ἐρμάρια διά τήν φύλαξιν μικρῶν ἀντικειμένων.

7. Πλησίον τῶν κοιτώνων, δέον νά διατίθεται μικρά ἀποθήκη μετά ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ κρεμαστρῶν, κατάλληλος διά τήν τοποθέτησιν ένδυμασιῶν ἐργασίας. Ο χώρος ούτος δέον δπως ἀερίζεται ἐπαρκῶς.

8. 'Επι ἀλιευτικῶν πλοίων, ἐφ' δσον δέν ύφιστανται εἰς τά ἐστιατόρια θέσεις δι' ἀπαντας τούς ἐπιβαίνοντας, κατάλληλος τράπεζα, δέον νά ύφισταται ἐντός τῶν κοιτώνων, διά τήν ἐστίασιν ἐπ' αὐτῆς τῶν εἰς τόν κοιτώνα ένδιαιτώμενων.

Εις τήν περίπτωσιν ταύτην, πλέον τής τραπέζης, ἐντός τῶν κοιτώνων ή εἰς θέσιν πλησίον αὐτῶν, δέον νά ύφιστανται κατάλληλα ἐρμάρια διά τήν τοποθέτησιν ἀποκλειστικῶς τῶν συσκευῶν ἐστίασεως.

9. Αι ἀποθήκαι και τά ἐρμάρια, δέον νά φέρουν ἀνοίγματα εἰς τό ἀνώτατον και κατώτατον σημεῖον αὐτῶν πρός ἀερισμόν.

10. 'Η ἐπίπλωσις ἐν γένει τῶν κοιτώνων, δέον νά είναι κατασκευασμένη ἐκ λείων και στερεῶν ύλικων μή ύποκειμένων εἰς στρεβλώσεις.

B. Ύπαρχοντα πλοια:

Προκειμένου περι ύπαρχοντων πλοίων, δέον δπως έντός έκάστου κοιτώνος ύφισταται ίδιαιτέρον ἐρμάριον, δι' έκαστον ένδιαιτώμενον ἐλαχιστων διαστάσεων 1,60 μ. ύψους και διατομῆς 0,20 τέτρ. μέτρ. και ἐπαρκής ἀριθμός κρεμαστρῶν. Αι διατάξεις τῶν παραγράντων 4,5,6,7 και 8 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται και ἐπί τῶν ύπαρχοντων πλοίων.

"HEЛИТ"

Shipping Agency
PATRAS, GREECE
22, Othon Amalia Ave.
Tel. (061) 278.309 - 276.187
Cables: Stamato
TELEX: 312.292 ELIT GR
STAMATELOS & SAMIKOS

(συνεχίζεται)

GALLERY Σ. Β. ΠΑΖΟΠΟΥΛΟΥ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΖΩΓΡΑΦΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ 1905



'Η παλαιότερη και μεγαλύτερη έκθεσις παλαιών και συγχρόνων Έλλήνων Ζωγράφων λειτουργεί από το 1905 σε δύο άνετες GALLERY πού άποτελούν κόσμημα στήν χώρα μας.
Στίς έκθεσεις τοῦ Σ.Β. Παζοπούλου θά βρήτε έργα των:

ΒΙΚΑΤΟΥ - ΡΩΜΑΝΙΔΗ - ΚΟΣΜΑΔΟΠΟΥΛΟΥ - ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΑΝΙΗΛ - ΣΥΦΝΑΙΟΥ - ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗ - ΜΕΤΑΞΑ - ΞΕΝΟΥΧΥΤΗΡΗ - ΛΙΝΑΚΗ - ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ - ΚΑΝΑ - ΣΥΡΙΓΟΥ - ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΤΟΥ - ΖΕΝΕΤΖΗ - ΚΡΙΔΕΡΑ - ΚΥΡΚΟΥ - ΚΟΥΖΟΥΝΗ - ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ - ΣΩΦΙΑΝΟΥ - ΛΑΒΔΑ - ΜΠΑΚΟΥΛΗ - ΤΕΚΑ - ΚΟΥΦΟΠΟΥΛΟΥ - ΣΚΟΥΦΗ - ΝΤΟΡΗ - ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗ - ΜΠΟΥΚΗ - ΓΕΩΡΓΙΤΖΙΚΗ - ΔΡΩΓΩΓΙΑ - ΑΝΤΩΝΑΚΑΚΟΥ - ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΥ - ΒΑΚΙΡΤΖΗ - ΜΥΛΩΝΑ - ΒΟΥΡΛΑΚΗ - ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ - ΑΓΕΟΓΛΟΥ - ΖΑΧΑΡΙΟΥ - ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ.

KENTRIKΗ GALLERY:

'Ικαρίας 15 & Νυμφασίας - Τηλ.: 5734502(3)
(Γέφυρα Περιστερίου - πρώτος δρόμος δεξιά)

GALLERY B':

'Αγίου Νικολάου 32 & Αισώπου - Τηλ.: 8028372 - 8023659
(Άγιος Νικόλαος, Άμαρουσίου)

ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΥΟ GALLERY:

'Από Σεπτέμβριον μέχρι Μάιον: Καθημερινώς από 9:00 π.μ. έως 9:00 μμ.
Σάββατα & Κυριακές από 9:00 π.μ. έως 2:00 μμ.

'Από 'Ιούνιον έως Σεπτέμβριον: Καθημερινώς από 8:00 πμ. έως 4:00 μμ.
Σάββατα & Κυριακάς κλειστά.

Ai Nautefragatikai diaforai tou 1980

AI APANTHSEIS TOY Y.E.N. EPI SXETIKON EROTHSEON

EPOT.: "An h sumpashto asfaliisewas me to NAT plioiou upo xenni stomaia hxei, dikaiouatai o nautefragatikos na katalogeilei tis sumpashto vautologhsewas tou;"

AP.: "An me tijm atomikis sumpashto vautologhsewas sumphwanhthike oti to plioi eina asfaliisemeno sti NAT kai h sumpashto asfaliisewas hxei, o nautefragatikos mporoi na katalogeilei tis sumpashto effoson h asfaliisewas tou plioi sti NAT den ananeawethi entos eulodou xronikou diastimatou kai den ioxheis anadromikous."

EP.: "An o nautefragatistamenos apo to plioioktisti Plioiarchos mporoi na paradossei tijm plioiarchia en plaw;"

AP.: "Sumpwana me to dhrho 70 to KINID h sumpashto vautologhsewas parateineatai meixi kataploou to plioiou sti liumena prooriomou tou. Entoliki parabdesewa plioiarchia se antikatashto apoteleitai katalogeilia tis sumpashto pou luestai ows anantewra kai dxi kat tis diafroka tui plioi."

EP.: "An o nautefragatikos pou apolueatai me aitioiologiko amoiwiaia sunenaiis" dikaiouatai eddwn paralivnoothseaw;

AP.: "Efoson o nautefragatikos apolueuthi prien apo tijm sumphlhrasou tui apaitoumenou xronou me aitioiologiko amoiwiaia sunenaiis" dikaiouatai eddha paralivnoothseaw.

EP.: "An oitotikis Archexis epeterefan stous antikatashtates twn apoloumenwn nautefragatikwn na epibvastou sti plioi allala apagoroussan tijm apobibasth kai tijm epavapatrismo twn apoloumenwn dikaiouanta autou na parameinou vautologymenoi epiti tui plioi kai pioies ths einai oti apodoches tuis;"

AP.: "Kata tijm apouf tijm Yptheresias mas oitotikoi pretei na apolouintai effoson oitotikis Archexis epitrepou tijm epavapatrismo tui h tijm amesha vautologhseis tui se allos plioi. Se antithetet periptwase effoson parameinou vautologymenoi dikaiouanta na labous kanonikis tis apodoches tuis;"

EP.: "An o nautefragatikos pou apolueuthike metati tijm 1/10/80 dhl. hemeromenia en ardewas ioxhios tijm nevdas Sunlogikis Sumphsawas kai eixe sumphlhrasou kata tijm anantewra hemeromenia upptresia 7 mhnwn h 6 mhnwn prokeimenvou giada ezaemenvplioia, dikaiouatai eddha paralivnoothseaw;"

AP.: "H Sunlogikis Sumphsawas Pontoporwn Foptigwn ioxheis anadromikis apo 1hs Oktovriou 1980. Epoimenaw sumpwana me to Kef. A paray. III o nautefragatikos pou sumphlhrasou kata tijm anantewra hemeromenia 7 mhnwn se Foptigha h 6 mhnwn se ezaemenvplioia kai apolueuthike kata tijm anantewra hemeromenia dikaiouanta eddha paralivnoothseaw."

EP.: Metati tijm kathieras tijm 7mhnhs h 6mhnhs giada tis ezaemenvplioia, diafroka tijm

vautologhsewas mporoi na paratafei auti epiti ena mhma kata tijm dhrho 73 KINID;"

AP.: "Sumpwana me to dhrho 73 KINID den o liumena prooriomou tui plioiou briseketai h. Ena apoi tijm Mesogio, Eruhr, Perasi kai Euprwi, h sumpashto vautologhsewas parateineatai meixi ena mhma giada tijm eupresi antikatashtatos tui nautefragatikou, aneziaptora apo tijm kathierishtisou me tui Sul. Sumpashto diafroka tijm vautologhsewas."

EP.: "An o nautefragatikos pou apolueuthike ouisatikis logw strateusewas, aneziapteta apo tijm tukikis logw apoloumenas pou katalogarhthikes sti nautefragatikou tou Phulladou, dikaiouatai eddha paralivnoothseaw;"

AP.: "H strateusou den einai apo tis vomi-mees aitieis giada tijm prorhri lusou tis sumpashto vautologhsewas dorisou xronou, an tui plioi den katalogeilei se Eellenikis liamav. Oi epivallalomednes kuroswes sti strateusou logw tui mhi enykiropi parousiaseis tou giada katalogeili airontai otan prosoiki se bvebawou tui plioiarcho me tui opoia na ptoptoleitei to xronikis diafroka tui nautefragatikou tui nautefragatikou kai den tui plioi kata tui diafroka auti den prosoiki se Eellenikis liamav."

H bvebawou prrepi na einai thewrihmeni apo liumekiki h Prodeseniki Archexi pou ellegkei tijm gyniosiota tui liouprographis tui plioiarcho kai tui arbiwia tui plioiarcho me tui opoia na ptoptoleitei to xronikis diafroka tui nautefragatikou tui nautefragatikou kai den tui plioi kata tui diafroka auti den prosoiki se Eellenikis liamav."

EP.: "An o nautefragatikos dikaiouanta na katalogeilei tis sumpashto vautologhsewas tui epiedi tui plioi (D/E) prrokeitei na xrohisiomopoiethi ows pliotiki apobihk kausimou plhosiou fopteion ptoptoleiaou apo dho ths foptowvou mukra plioiarha;"

AP.: "Kata tijm apouf tijm Yptheresias effoson tui plioi metatrapetai ows pro tui xrohisi tui se pliotiki apobihk pro tui metatrapetai kausimou plhosiou fopteion ptoptoleiaou epiti dorisou xronikis diafroka tui plioiarha, den echei apodoches tui dho auti, dikaiouanta na katalogeilei tis sumpashto vautologhsewas tui."

EP.: "Ean tui plioi parameinou emfopto stijm anovikti thalasasa xwriis epikoinwnia me tui Ehras giada diafroka apo 45 hmeres meixi 6 mhnwn mporoi tui plioiarha na katalogeilei tis sumpashto vautologhsewas;"

AP.: "Ean den echei sumphwanhthei rhotas

stijm atomikis sumpashto vautologhsewas upo-krhewostou tui nautefragatikou na parameinei sti plioi kai stijm anowterou periptwase, tote kata tijm apouf tijm Yptheresias mporoi o nautefragatikos na katalogeilei tis sumpashto se beras tui plioi."

MISFOLIO — EPIDOMATA

EP.: "An dplwmatouxh 'Aosurmatistis' dikaiouatai epidoma suntprhseas hlektronikwn drgwn effoson den einai katoxos tui sxetikou ptxiou;"

AP.: "Efoson o dplwmatouxh 'Aosurmatistis' ektelestai katopin anathesewas ergasieis suntprhseas hlektronikwn nautefragatikwn drgwn tui plioi, aneziapteta dn autos kekptetai h dxi tui sxetikou ptxiou, dikaiouatai kata tijm apouf tijm Yptheresias, to probleptomeno apo tui ischysoussa Sunlogikis Sumphsawas epidoma axiomatikwn asurmatou."

EP.: "Ean o nautefragatikos kata tui xronikis diafroka tui parameinou se allodapto liumena avamenontas tijm afihi tui plioi eni tui opoia na ptoptoleitei na vautologhseis, dikaiouatai ekotos apo tui sumphwanhthenta miosth kai tui epidoma Kuriakwn, tui mnviadia uperwriatiki amiothi (prokeimenvou giada prosoapiok Gennikwn Yptheresias) kai tui loipata epidoma."

AP.: "To epidoma Kuriakwn kataballeterai muo metati tui vautologhseis tui nautefragatikou sti plioi. Gi tui eulogou xronikis diafroka tui parameinou se eddha liumani periemenontas tijm afihi tui plioi den kataballontai epidoma Kuriakwn h uperwriaties. Tui loipata taktikai kai pagia epidoma sumperilabamvomenou tui dho plioiarh (BONUS) kataballontai."

EP.: "Pois o miosth tui bohthou magierou o opoioi den kekptetai tui sxetikis adeia ouste tui analoyi uperwresia giada tui apoktis tui;"

AP.: "Sumphwana me vnoiologya tui dikastirion o nautefragatikos dikaiouanta to miosth tui eidikoptetas me tui opoia pragrami etai sti plioi dshcheta dn einai vautologhmenos me allos eidikopteta dn den katexei to antistioxi dplwma h ptxiou. Epomenaw o ergasieis ows bohthou magierou dn kai den einai katoxos sxetikis adeia, lamvamvomenou upofpsi dti stijm ischysoussa Sunlogikis Sumphsawas den probleptetai eidikos miosth giada tui bohthou magierou tui steroymeno tui sxetikis adeia, dikaiouanta tis apodoches (basikos miosth, uperwriaties k.l.p.) pou probleptontai apo tui Sunlogikis Sumphsawas giada tui bohthou magierou tui kekptmenou tui sxetikis adeia."

EP.: "Ean tui polioktou epidoma (125%) eni tui basikou miosth giada plodes stijm periochi exhropraxiwn IPAN—IRAK (SHAT EL A-PAB) upokeitei se krateisies;"

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 121529 AR TAKIS
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394-5612
394-3992
394-3891
394-3548
394-2129

PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059
E. Andresen 86-7115

ΑΠ.: Τό καταβαλλόμενο πολεμικό έπίδομα θεωρείται σύμφωνα με τό Ν.Δ. 3323/55 (άρθ. 40 παρ. 1,3) εισόδημα έκ μισθωτών 'Υπηρεσιών και έπομενως δέν απόλαλσεται από τό φόρο εισόδηματος. Δέν ύπόκειται δμως σε κρατήσεις ύπερ NAT.

ΕΡ.: 'Επι ποίου μισθού ύπολογίζεται τό καταβαλλόμενο πολεμικό έπίδομα γιά τήν περιοχή έχθροπραξιών IPAN-IPAK και αν' αυτό περιλαμβάνονται οι υπερωρίες και τό έπιδομα Κυριακών;

ΑΠ.: Τό πολεμικό έπίδομα ύπολογίζεται βάσει τού συμβατικού μηνιαίου μισθού χωρίς νά περιλαμβάνεται τό έπιδομα Κυριακών και οι υπερωρίες.

ΕΡ.: 'Άν οι αύξησεις πού δόθηκαν με τή Νέα Συλλογική Σύμβαση συμψήφιζονται με τό BONUS και σε καταφατική περίπτωση ποιος έπιβαρυνεται με τίς έπι πλέον κρατήσεις;

ΑΠ.: Στήν περίπτωση πού συμφωνείται με τήν άτομική σύμβαση ναυτολογήσεως ή καταβολή στο ναυτικό, έκτος τού προβλεπομένου με τήν Συλλογική Σύμβαση μισθού και δλου χρηματικού ποσού, πού στήν Διεθνή ναυτική ορολογία καλείται δώρο (BONUS), τό ποσό αυτό, σύμφωνα με τήν έπικρατήσασα νομολογία, άποτελεί προσαύξηση τού βασικού μισθού (έπιμισθιο) που καταβάλλεται τακτικά και νόμιμα σάν άνταλλαγμα τής έπι τού πλοίου έργασίας και δχι παροχή έξ έλευθεριότητος. Συνεπώς δέν μπορεί ο πλοιοκτήτης νά άνακαλέσει τό BONUS η νά τό συμψήφιση με τίς αύξησεις πού δίνονται από τή Νέα Συλλογική Σύμβαση.

'Αντιθέτα στήν άτομική σύμβαση ναυτολογήσεως περιληφθεί είδικος δρος πού καθορίζει δτι οι αύξησεις πού θά δοθούν μελλοντικά με Συλλογική Σύμβαση συμψήφιζονται με τό δώρο πλοιοκτήτη (BONUS) τότε ο δρος αυτός είναι ισχυρός.

Στίς περιπτώσεις συμψηφισμού τών αύξησεων τής Συλλογικής Σύμβασης με τό BONUS στής όποιες έπερχεται αύξηση κρατήσεων και ως έκ τούτου μειώνονται οι καθαρές άποδοχές τού ναυτικού, τίς έπι πλέον κρατήσεις τού ναυτικού καταβάλλει ο πλοιοκτήτης.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο ALUMINUM FLUORID (ALF3) είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Σύμφωνα με γνωμοδότηση τού Γ.Χ.Κ. τό ALUMINUM FLUORID (ALF3) είναι σε σκόνη είτε σε διαλυμένη μορφή δέν είναι ούτε ευφλεκτο ούτε έκρητικο.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο NITRATE OF POTASSIUM (KNO3) είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Τό φορτίο NITRATE OF POTASSIUM (νιτρικό κάλλιο) είναι ισχυρό ζέιδειωτικό και έπικινδυνο πυρκαϊών και έκρηξεων.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο SYNTH RESIN είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Τό SYNTH RESIN είναι ευφλεκτες ούσεις με διαφορετικά σημεία άναφλέξεως έξαρτώμενα από τόν διαλύτη μέσα στόν δποίο διαλύθηκε ή ρητίνη (RESIN)

ΕΡ.: 'Άν τά φορτία CYCLOHEXANONE, SULPHUR, SODIUM SULPHATE, SODIUM HYDROSULFITE, XILENE, NITRATE OF SODA και COAL TAR PITCH είναι ευφλεκτα ή έκρητικα.

ΑΠ.: Τά άνωτέρω φορτία σύμφωνα με γνωμοδότηση τού Γ.Χ.Κ. είναι ευφλεκτα.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο METHANOL είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Τό Γ.Χ.Κ. γνωμοδότησης δτι τό METHANOL είναι ούσια ευφλεκτη δηλητηριώδης και πολύ τοξική. Έαν καταποθεί μπορεί νά προκαλέσει τύφλωση.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο NITROCELLULOSE είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Κατά γνωμοδότηση Γ.Χ.Κ. τό άνωτέρω φορτίο είναι έκρητικο.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο SODIUM HYDROSULFITE είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Τό άνωτέρω φορτίο άναφλέγεται και παράγει έντονα έρεθιστικό άεριο.

ΕΡ.: 'Άν τά φορτία UPEA (FERTILIZER) και POTASSIUM CHLORIDE 60% η POTASSIUM

MURIATE (KGE) είναι ευφλεκτα ή έκρητικα;

ΑΠ.: Οι άνωτέρω ούσεις δέν είναι ούτε ευφλεκτες ούτε έκρητικα.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο 'Ασβέστου (CaO) σε σάκους είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Σύμφωνα με γνωμοδότηση τού Γ.Χ.Κ. ή δασβεστος (CaO) δέν είναι ευφλεκτη ούτε έκρητικη, είναι δωμας διαβωτική, καίει τό δέρμα και η σκόνη της έρεθιζει τή ρινική μεμβράνη. Κατά τή μεταφορά της πρέπει να άποθηκευται μακριά από καύσιμες και έκρητικές υλες και άμμωνια λάτα και νά διατηρείται στεγνή.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο CALCIUM AMMONIUM NITRATE είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Κατά γνωμοδότηση τού Γ.Χ.Κ. ή άνωτέρω ούσια είναι δξειδωτικη και έκρητικη, έπικινδυνη πυρκαϊών και έκρηξεων. 'Η έπικινδυνότητα της έξαρται από τό είδος τών υπαρχουσών ξένων προσμίξεων και δέν είναι λίτασμα από τό ποσό τών όργανικών ούσιων πού δέν πρέπει νά είναι μεγαλύτερο από 0,4% και τό ποσοστό τών άδρανων ούσιων πού περιβάλλουν τούς κόκκους και πρέπει νά μήν είναι λιγάτωρα από 3-4%.

ΕΡ.: 'Άν τό φορτίο BITUMEN IN DRUMS (δσφαλτος σε βαρέλια) είναι ευφλεκτο ή έκρητικο;

ΑΠ.: Σύμφωνα με γνωμοδότηση τού Γ.Χ.Κ. ή δσφαλτος άνηκει στήν κατηγορία τών ευφλέκτων ύλων.

ΕΡ.: 'Άν τά φορτία HEMINE, PARAFORMALDEHYDE, DIETHYLETHANOLAMINE, TETRAHYDRORANE, FLAX (E) CARBON BLACK, SODIUM HYDROSULPHITE, MORPHOLINE (η) TETRAHYDROFURANE, BUTURIC ACID 6i) SILOXANE (ALDENYDES TOXIC), HEXAMETHYLENETETRAMINE, PYRIDINE είναι ευφλεκτα ή έκρητικα;

ΑΠ.: Τά άνωτέρω φορτία είναι ούσεις ευφλεκτες.

ΕΡ.: 'Άν ο ναυτικός πού έργαζεται με τήν ειδικότητα τού μαγειροθαλαμηπόλου δικαιούται τόν μισθού και τών δύο ειδικοτήτων. 'Έπισης με ποιο μισθού θά ύπολογισθούν ή δεία και τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας;

ΑΠ.: 'Έφόσον ο ναυτικός έχει ναυτολογηθεί ως δωμας διαβωτικη μαγειροθαλαμηπόλος σε πλοίο πού ή όργανικη του σύνθεση προβλέπεται ένα (1) μάγειρο και ένα (1) θαλαμηπόλο, τότε σύμφωνα με τή νομολογία δικαιούται μισθό, δ όποιος δέν πρέπει νά είναι κατώτερος από τό δηροσμα τών νομίμων άποδοχών (Βασικός μισθός και έπιδομα) και τών δύο ειδικοτήτων γιά έργασία έντονα τού νομίμου ώραρίου πρός κανονική παροχή τών ύπηρεσιών τού μαγειροθαλαμηπόλου.

Κατά τήν άποψη τής 'Υπηρεσίας μας, τό έπιδομα χρόνου 'Υπηρεσίας δέν δεία και οι ύπερωριες (ύπερωριακό έπιδομα) τού μαγειροθαλαμηπόλου θά ύπολογισθούν με τό μισθό τής μάς ειδικότητος, δηλαδή τού μαγειρού, δ όποιος είναι μεγαλύτερος.

ΕΡ.: 'Άν ο ναυτικός πού άπολυθηκε μετά

τήν 1/10/80 δηλ. ήμερομηνία ένάρξεως ισχύος τής νέας Συλλογικής Συμβάσεως και είχε συμπληρωσεις κατά τήν άνωτέρω ήμερομηνία συνεχή ύπηρεσία έξη (6) μηνών, δικαιούται έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας.

ΑΠ.: 'Η Συλλογική Συμβάση Ποντοπόρων Φ/Γ πλοιών 4.500 TDW και άνω ισχύει άναδρομικά από τήν 1/10/80. 'Έπομένως σύμφωνα με τό Κεφ. Α' παραγρ. Υ τής άνωτέρω Συλ. Συμβάσεως ή ναυτικός πού συμπληρώσεις έξη (6) μηνες συνεχή ύπηρεσία στό πλοιο και άπολυθηκε μετά τήν ήμερομηνία αύτη (1-10.80), δικαιούται τό προβλεπόμενο έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας.

ΕΡ.: 'Εάν ο δόκιμος Πλοιαρχος δικαιούται μέρος από τούς μισθούς τών προβλεπομένων από τήν σύνθεση και έλλειπόντων Ναυτών;

ΑΠ.: 'Ο δόκιμος Πλοιαρχος μετέχει σε δλες τής έργασίες τού σκάφους, άναλογο με τό βαθμό έμπειριας και προσαρμογής του σ' αυτές. 'Έπομένως έάν ο πλοιαρχος διέταξε τόν δόκιμο Πλοιαρχο νά έκτελεσε ορισμένες έργασίες τών έλλειπόντων Ναυτών, τότε αυτός δικαιούται άναλογο μέρος από τόν μισθό τών έλλειπόντων ύπηρεσίας δηλαδή 50 παρ. 1 έδαφ. β τού Κανονισμού Έργασίας (ΒΔ 806/70).

ΕΡ.: 'Εάν χρονικό διάστημα μεγαλύτερο τών 15 ήμερών ύπολογίζεται ως δόλοκληρος μήνας γιά τήν καταβολή έπιδομάτος χρόνου ύπηρεσίας.

ΑΠ.: Τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας παρέχεται μετά τήν συμπλήρωση 6 μηνών συνεχούς ύπηρεσίας σε πλοιο ή πλοια τού ίδιου πλοιοκτήτη και ύπολογίζεται δωμας ή Συλ. Συμβάση. Παρα ταύτα έχοντας ύπόψη δτι κατά τό παρελθόν σε άναλογη περίπτωση ύπολογισμού τής δδείας έχει γίνει δεκτό δτι χρονικό διάστημα μεγαλύτερο τών 15 ήμερών ύπολογίζεται ως δόλοκληρος μήνας, δν και τούτο δέν προβλέπεται από τή Συλ. Συμβάση, κατά τήν άποψη τής 'Υπηρεσίας έφόσον ή λύση τής συμβάσεως δέν έφειλεται σε ύπαιτοτητα τού ναυτικού ούτε έπηλθε αύτοδικαιώς δικαιολογείται καταβολή τού έπιδομάτος χρόνου ύπηρεσίας στό Ναυτικό πού συμπλήρωσε ύπηρεσία 5 μηνών και άνω τών 15 ήμερών, γιατί διαφορετικά, θά δινόταν ή έυχέρεια καταστρατηγείσων τών δικαιωμάτων τού ναυτικού με τήν άπολυση του λίγες ήμερες πρό τής συμπληρώσεων το προβλεπομένου χρόνου ύπηρεσίας.

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ - ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ

ΕΡ.: 'Άν ο άξιωματικός Μηχανής δικαιούται πρόσθετη άμοιβη γιά τήν παρακολούθηση τών GARGO PUMPS και BUTTER WORTH.

ΑΠ.: 'Η παρακολούθηση τής λειτουργίας τών εύρισκομένων στό μηχανοστάσιο κινητήρων τών άντλιων φορτοεκφορτώσεων

FRANCE BORDEAUX SHIPCHADLER

S.A.R.L. au capital de 200 000 F

PROVISIONS - BONDED STORES - CABIN DECK & ENGINE

11 à 17, Rue Edouard-Vaillant
33028 BORDEAUX CEDEX
Boite Postale No 32

Tel.: (56) 29 37 47/29 37 51 (lignes groupées)
B P P B BORDEAUX No 549 580 R
Telex: 560607

Correspondance: BAYONNE - BORDEAUX - LA VERDON - LA PALICE

Representative in Greece: D. S. TZANETATOS & CO.
38 Akti Possidonos, PIRAEUS. Tel: 4170432, 4173690. Tlx: 21 2358 NAVA GR

(GARGO PUMPS) άναγεται στα καθήκοντα, τών λιπαντών, οι οποίοι δέν δικαιούνται ίδιαίτερη ή ύπερωριακή άμοιβη έφόδους ή έργασιας αύτή έκτελείται κατά τις έργασιμες ώρες ή ώρες φυλακής των. "Αν όμως η έργασια αύτη άνατεθεί στους άξιωματικούς Μηχανής, τότε αύτοί δικαιούνται ίδιαίτερη άμοιβη. Τό ίδιο ισχύει και για την παρακολούθηση της λειτουργίας τών άντλιων BUTTER WORTH."

ΕΡ.: "Εάν η έροτή του 'Αγίου Νικολάου συμπίπτουσα με Σάββατο μεταφέρεται σε δλλή ήμέρα της έβδομάδος και πώς θα άμειφθουν οι έργαζόντες κατ' αὐτήν;

ΑΠ.: "Η έροτή του 'Αγίου Νικολάου συμπίπτουσα με Σάββατο δέν μεταφέρεται σε δλλή ήμέρα της έβδομάδος. Κατά την άποψη της 'Υπηρεσίας έφόδους ο ναυτικός έργασιμες κατά την ήμέρα του 'Αγίου Νικολάου που συμπίπτει με Σάββατο δικαιούται την άμοιβη που προβλέπεται για τις έξαιρετες ήμέρες.

ΕΡ.: "Αν ο 'Ηλεκτρολόγος στόν όποιο άνατιθεται ή λειτουργία και παρακολούθηση της κινηματογραφικής μηχανής πρός ψυχαγωγία του πληρώματος δικαιούται πρόσθετη άμοιβη.

ΑΠ.: "Εφόδουν μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου έργασιας άνατεθεί στόν 'Ηλεκτρολόγο ή λειτουργία και παρακολούθηση της κινηματογραφικής μηχανής πρός ψυχαγωγία του πληρώματος, δικαιολογείται, κατά την άποψη μας, καταβολή ύπερωριακής άμοιβής για δύο χρόνο άπασχολείται πράγματι με την έργασία αυτή.

ΕΡ.: "Άν ο άξιωματικός καταστρώματος πού παρέμεινε καθημερινά δέν δικαιούται ύπερωριακή άμοιβα;

ΑΠ.: Σύμφωνα με την ίσχυσυσα Συλ. Σύμβαση ούδεποτε άξιωματικός έξαιρεται από την ύποχρέωση της έναλλαξ παραμονής δέν δικαιούται ύπερωριακής ήμερες έξαιρετες ήμέρες.

νά έφαρμόζει τα προβλεπόμενα από τη Συλ. Σύμβαση και τόν κανονισμό της έργασιας. Οι παραμένοντες έκ περιτροπής δέν δικαιούται ύπερωριακή ή δλλή ήμερης φυλακής. Εάν όμως η έργασια αύτη άνατεθεί στους άξιωματικούς Μηχανής, τότε αύτοί δικαιούνται ίδιαίτερη άμοιβη. Τό ίδιο ισχύει και για την παρακολούθηση της λειτουργίας τών άντλιων των GARGO PUMPS.

ΑΠ.: Στήν περίπτωση που η όργανη σύνθεση του πλοίου, λόγω αύτοματοποιησεώς του, δέν προβλέπει λιπαντές δικαιούται ίδιαίτερη άμοιβή για την έπιβλεψη της καλής λειτουργίας τών κινητήρων τών GARGO PUMPS δέν δικαιολογείται, κατά την άποψη μας, ίδιαίτερη άμοιβη. "Αν όμως για όποιαδήποτε λόγο (βλάβη αύτοματου μή πλήρης αύτοματοποίηση κ.λ.π.) ο άξιωματικός φυλακής μηχανής χρειασθεί νά άπασχοληθεί με έργασιες άναγμένες στα καθήκοντα των λιπαντών (λίπανση, παρακολούθηση θερμοκρασιών κλπ.) τότε δικαιούται ίδιαίτερη άμοιβη.

ΕΡ.: Ποια η ύπερωριακή άμοιβή του 'Ανθρώπου δη όποιος παρακολουθεί την φορτεκφόρτωση σε διάφορα χρονικά διαστήματα δύο συνεχομένων 24ώρων.

ΑΠ.: "Οταν οι φυλακές διαλυθούν, τό κανονικό ωράριο κατανέμεται μεταξύ των ωρών 08.00-17.00 (ή 06.00-19.00 δάν υπάρχουν ειδικές κλιματολογικές συνθήκες) και έπομένων δη ναυτικός που άπασχολήθηκε σε ώρες διαφορετικές από τό κανονικό ωράριο, δικαιούται ύπερωριακή άμοιβη άνεξαρτήτως τού δάν άπασχοληθηκε ή δχι κατά την διάρκεια τού κανονικού ωραρίου.

Στήν περίπτωση που η 'Ανθρώπος απασχολήθηκε με την παρακολούθηση της φορτε-

εκφορτώσεως κατά διάφορα χρονικά διαστήματα δύο συνεχομένων 24ώρων, κατά την άποψη μας οι άμοιβές του θά ύπολογισθούν ως άκολούθως:

α. Η άπασχοληση από 08.00-12.00 τού πρώτου 24ώρου και από 13.00-17.00 τού συνεχομένου δευτέρου 24ώρου περιλαμβάνεται στό κανονικό ωράριο και δέν δικαιολογούν την καταβολή ύπερωριακής άμοιβης.

β. Η άπασχοληση από την 18.00 ώρα συνεχώς μέχρι την 06.00 ώρα της έπομένης δικαιολογεί την καταβολή άπλης ύπερωριακής άμοιβής για τό 4ωρο 18.00-22.00 και διπλής για τις λοιπές ώρες.

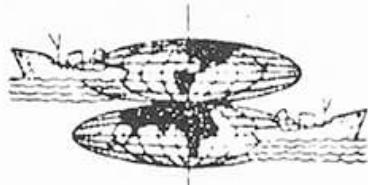
ΕΡ.: Η ύπερωριακή άμοιβή του πληρώματος δάν διαλύονται ή διατηρούνται οι φυλακές σε δρμο ή στό λιμάνι;

ΑΠ.: 1. "Οταν τό πλοίο βρίσκεται στό λιμάνι ή σε δρμο οι φυλακές μπορούν νά διατηρηθούν, έφοδον δη Πλοιαρχος κρίνει αύτό άναγκαιο για λόγους άσφαλειας τού πλοίου. Στήν περίπτωση αύτή ή έργασία τού πληρώματος διέπεται από τό τίς διατάξεις περί έργασίας έν πλω (Κεφ. Γ' παραγρ. III έδαφ. Ι της Συλλογικής Συμβάσεως).

2. "Οταν δέν συντρέχουν λόγοι άσφαλειας τού πλοίου και οι φυλακές συνεχίζονται για τις άναγκες της φορτεκφορτώσεως, οι άπασχολούμενοι σ' αύτές άξιωματικοί και κατώτερο πλήρωμα δικαιούνται ύπερωριακή άμοιβή για δύσες ώρες έργαζονται έκτος από τό κανονικό ωράριο έργασίας λιμενός (08.00-17.00 ή 06.00-19.00), άνεξάρτητα δάν αυτοί έργασθηκαν ή δχι μέσα στό κανονικό ωράριο.

3. "Οταν οι φυλακές διαλυθούν, μπορεί δη Πλοιαρχος, άναλογα με τις άντιμετωπιζόμενες άναγκες τού πλοίου:

α. Νά διατηρήσει τίς φυλακές ειδικά και μόνο για τό προσωπικό τού μηχανολεβητοστασίου (Κεφ. Γ' παραγρ. III έδαφ. 4 της Συλ. Συμβάσεως) ή μόνο τού καταστρώματος (Κεφ. Γ' παραγρ. III έδαφ. 5β της Συλ. Συμβάσεως), δόποτε καταβάλλεται στούς ύποπτε-



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: ATASA JEDDAH

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 - 6422518 - 6444039

A.O.H.: 6653531 - 6420215 - 6428100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing Operations

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

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMPOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

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

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65, PALEO PSICHICO, ATHENS
TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 6825881, 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

τούντες στις φυλακές ύπερωραρία γιά δύο (2) ώρες για τις ήμερες άπό Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή καὶ τρεῖς (3) ώρες για τό Σάββατο και την Κυριακή.

Η ώρα δώνα ύπερωριακή άμοιβή καταβάλλεται έπι πλέον τής δικαιουμένης λόγω έργασίας κατά τήν άργια του Σαββάτου ή δλλην άργια.

Η πρόσθετη αύτή ύπερωριακή άμοιβή παρέχεται διότι ή έκτελεση οκτώρης φυλακής σε δύο τετράωρα, άπό τά όποια τό ένα νυκτερινό, είναι έργασία έπανθέστερη άπό τήν συνήθη έργασία κανονικού ωραρίου στο λιμάνι ή στήν ράδα, ή όποια έκτελεται κατά τήν διάρκεια τής ήμερας (08.00-17.00 ή 06.00-19.00).

β. Νά δώσεις ειδική έντολή νά παραμείνουν μέσα στό πλοιο γιά ένισχυση τών φυλακών, έκτος άπό τούς δινδρες τής φυλακής και όρισμένοι άπό τό προσωπικό μηχανοστασίου ή καταστρώματος, θόποτε και γι' αυτούς έφαρμόζονται οι ίδιες άκριβως διατάξεις όπως και γιά τούς δινδρες φυλακής και καταβάλλεται η ίδια ύπερωριακή άμοιβή δηλαδή γιά δύο (2) ώρες άπό Δευτέρα μέχρι και Παρασκευή και γιά τρεῖς (3) γιά τό Σάββατο και τήν Κυριακή. "Αν τό πλοιο βρίσκεται στήν ράδα και δέν διενεργείται φορτοεκφόρτωση, τότε οι δινδρες τόσο τών φυλακών δσο και οι πρόσθετοι τοιούτοι δικαιούνται ύπερωραρία δύο (2) ώρών άπό Δευτέρα μέχρι και Κυριακή, έφόσον βέβαια οι φυλακές διατηρούνται ειδικά και μόνο γιά τό προσωπικό μηχανολεβητοστασίου (Κεφ. Γ' παραγρ. III έδαφ. 4 τής Συλ. Συμβάσεως).

4. Στό λιμάνι, μετά τή λήξη τής ήμερησίας έργασίας, τό 1/3 τών άξιωματικών και τό 1/4 τού κατεύθουν προσωπικού παραμένει δύον έκ περιτροπής γιά τήν άσφαλεια τού πλοίου βάσει πίνακος πού καταρτίζει ο Πλοίαρχος. Στήν περίπτωση αύτή δέν καταβάλλεται ύπερωριακή άμοιβή, έκτος άν άντεθει ύπηρεσία πέραν συνήθους έπιβλέψεως γιά τήν άσφαλεια τού πλοίου, θόποτε καταβάλλεται ύπερωραρία γιά τό χρόνο πού διαρκεί ή ύπηρεσία αύτή Κεφ. Γ' παρ. III έδαφ. 5α και δ τής Συλ. Συμβάσεως.

5. Οι φυλακές λύνονται μετά τόν κατάπλου και άρχιζουν πρό τού άπόπλου. Ο Πλοίαρχος μπορεί κατά τήν κρίση του νά διατάξει έναρξη φυλακών 12 ώρες πρό τού άπόπλου και λήξη 12 ώρες μετά τόν κατάπλου.

'Από 1-9-80 δλες οι ώρες έργασίας τού Σαββάτου πού τυχόν συμπίπτουν στό άνωτέρω 12ωρο άμειβονται ύπερωριακών γιατί έφαρμόζονται οι διατάξεις περί έργασίας έν πλώ (Κεφ. Γ' παρ. VII έδαφ. I και 2 τής Συλλογικής Συμβάσεως).

ΕΡ.: 'Εαν οι Άξιωματικοί Μηχανής δικαιούνται ύπερωριακή άμοιβή στήν περίπτω-

ση πού δέν προβλέπονται Λιπαντές ή Βοηθοί τών Άξιωματικών και αύτοί άναγκαζονται έκ τών πραγμάτων νά άσχολούνται σέ έργασίες κατωτέρου προσωπικού μηχανοστασίου.

ΑΠ.: 'Εαν λόγω αύτοματισμού τού πλοίου ή όργανηκή σύνθεσή του δέν προβλέπει τήν υπαρξη λιπαντών ή γενικά βοηθών τών άξιωματικών και οι άξιωματικοί μηχανής έκ τών πραγμάτων άναγκαζονται νά έκτελούν έργασίες άναγμένες συμφωνα με τόν Κανονισμό Έργασίας στά καθήκοντα τού κατωτέρου προσωπικού μηχανής κατά τήν άποψη τής Υπηρεσίας, δικαιούνται ύπερωριακή άμοιβή άνάλογα με τόν χρόνο τής άπασχολήσεως τους στίς έργασίες αύτες.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΑΠ.: 'Ως παλιννόστηση νοείται ή έπιστροφή τού ναυτικού στόν Πειραιά ή στό λιμάνι δημοτικού ναυτολογήθηκε. Ο Πλοιοκτήτης ύποχρεούται νά παραδώσει στόν ναυτικό τό εισιτήριο μετά τροφής. Κατά τήν άποψη τής Υπηρεσίας έφόσον ο πλοιοκτήτης έκπληρωσε τήν ύποχρέωσή του πρός παλιννόστηση, έγχειριζοντας τό είσιτήριο έπιστροφής στόν ναυτικό δέν έχει εύθυνη έναντι αύτού γιά τά άτυχήματα και λοιπά τυχαία γεγονότα πού πιστονόν νά συμβούν κατά τή διάρκεια τής παλιννόστησεως.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΑΠ.: Σύμφωνα με τό δρόμο 104 τού Κ.Ε.Ε.Φ.Π. ή Βοηθός Θαλαμηπόλου ύποχρεούται νά έξυπηρετει τούς άξιωματικούς τού πλοίου κατά τά γεύματά τους και νά έκτελει τόν ένεινα καθαρισμό και τήν διευθέτηση τών διαμερισμάτων τών άξιωματικών τού πλοίου.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έλληνικό λιμάνι και άρνηθηκε νά μεταφερθεί στόν Πειραιά με μεταφορικό μέσο τών πλοιοκτητών άλλα μεταφερόμενος με I.X. αύτοκίνητο συγκρούσθηκε με άποτέλεσμα νά τραυματισθεί.

ΕΡ.: 'Αν διοθήθησε σε Έ

"Επίσης ο ναυτικός δικαιούται εύλογη άποζημίωση γιά άπώλεια προσωπικών άντικειμένων (άρθρ. 63 ΚΙΝΔ). Τό ύψος της άποζημίωσης γιά άπώλεια άντικειμένων της προσωπικής ή έπαγγελματικής χρήσεως του ναυτικού, συμφωνείται, κατά τα συνήθως έπικρατούντα έλευθερα μεταξύ των ένδιαφορούντων. Σε περίπτωση διαφωνίας τό ποσό της άποζημίωσης καθορίζεται μέση απόφαση του Δικαστηρίου.

"Η μισθοδοσία του ναυτικού ναυαγήσαντος πλοίου παύει από την άπολυση του ναυτικού, που γίνεται στον πρώτο λιμένα της άποβιβάσεως του, μετά την άπωλεια του πλοίου.

"Εάν η καθυστέρηση παλιννοστήσεως του ναυτικού οφείλεται σε άπαγγρευση παλιννοστήσεως άπο τίς τόπικες Αρχές, πού δέν οφείλεται σε ύπαιτοπή του ναυτικού, σπως είναι η περίπτωση κρατήσεως του πληρώματος γιά διενέργεια άνακρισεων για την άπωλεια του πλοίου, τότε κατά την άποψη της Υπηρεσίας ο ναυτικός δικαιούται μισθό και άντιτιμο τροφής πέραν της άποζημίωσης.

ΕΡ.: "Αν η καταβαλλομένη στον ναυτικό άποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως ύποκειται σε φορολογία;

ΑΠ.: "Η καταβαλλομένη στον ναυτικό άποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως, δέν θεωρείται διτι άποτελεί εισόδημα έκ μισθωτών ύπηρεσιών και έπομενων δέν ύποκειται σε φορολογία.

ΑΔΕΙΑ

ΕΡ.: Πώς θά ύπολογισθεί η δεια και τό έπιδομα χρόνου υπηρεσίας γιά τούς ναυτολογηθέντας πρό της 1/10/80, ήμερομηνία ένάρεως της νέας Συλλογικής Συμβάσεως και άπολυμένους μετά την άνωτέρω ήμερομηνία.

ΑΠ.: 1. Κατά την άποψη της Υπηρεσίας η δεια, γιά δλους τούς ναυτικούς, πού ναυτολογηθήκαν πρίν από την 1/10/80, ήμερομηνία ένάρεως ισχύος της νέας Συλλογικής Συμβάσεως Πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων άνω των 4.500 TDW θά ύπολογισθεί γιά μέν το χρονικό διάστημα μέχρι 30/9/80 με τόν συντελεστή, πού ίσχυε βάσει της πολαιάς Συλλογικής Συμβάσεως, δηλαδή 4.583 ήμέρες διά κάθε μήνα ύπηρεσίας, γιά δέ το χρονικό διάστημα μετά την 1/10/80 με τόν συντελεστή της νέας Συλλογικής Συμβάσεως δηλαδή 5 ήμέρες γιά κάθε μήνα.

2. Σε κάθε περίπτωση η δεια πληρώνεται άνεξαρτήτως τού χρόνου ναυτολογήσεως του ναυτικού, βάσει τού μισθού της Συλλογικής Συμβάσεως πού ίσχυει κατά τόν χρόνο πληρωμής της δειας.

3. Τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας καταβάλλεται κατά τήν άπολυση τού ναυτικού και έπομενως ύπολογιζεται έξι ήλικηρου τόσο ώς πρό τόν άριθμό τών ήμερομηνιών δσο και ώς πρό τό ύψος αύτών, βάσει της Συλλογικής Συμβάσεως πού ίσχυει κατά τόν χρόνο αύτό, δηλαδή κατά τήν ήμερομηνία άπολυσεως τού ναυτικού.

4. Τόσο γιά τόν ύπολογισμό τού έπιδοματος χρόνου ύπηρεσίας δσο και γιά τόν ύπολογισμό της δειας μετά την 1/10/80 τό ήμερομηνίο θά ίσχυει με τό 1/28 τού βασικού μισθού άνεξαρτήτως χρόνου ναυτολογήσεως.

ΕΡ.: "Αν μπορεί ο πλοίαρχος κατά τό κλεισμό τών λογαριασμών κάθε διμήνιο νά δίνει στό ναυτικού τό δικαιουμένη σε χρήμα δεια.

ΑΠ.: "Η δεια παρέχεται από τόν πλοίαρχο έφόσον, κατά τήν κρίση του, έπιτρέπουν τήν παροχή αύτής οι άνάγκες τού πλοίου. Η τμηματική παροχή δειας ή αύτής τού άναλογούντος μισθού γίνεται κατ' έπιλογή τού ναυτικού (Κεφ. ΙΔ' παράγρ. 3 τής Συλλογικής Συμβάσεως).

Ο Πλοίαρχος δέν μπορεί νά ύποχρεώσει τόν ναυτικό νά λάβει τμηματικά τήν δεια του, έφόσον αύτός έπιλογει νά τήν λάβει κατά τήν άπολυση του.

Κατά τήν άπολυση τού ναυτικού καταβάλλεται ο άναλογων στήν δεια μισθός γιά ήλικηρο τό χρόνο ναυτολογήσεως καθώς και τό άντιτιμο τροφής, πού άναλογει στής ήμερες της δειας.

ΑΣΘΕΝΕΙΑ

ΕΡ.: "Αν δικαιούται μισθούς άσθενείας ο ναυτικός πού άπολύθηκε με αίτιολογικό τήν αίτησης τού πλοιάρχου" και άποζημιώθηκε και στή συνέχεια άσθενης και νοσηλεύθηκε με δαπάνες τού πλοιοκτήτη:

ΑΠ.: "Αν ο ναυτικός άπολυθει με τό αίτιολογικό τήν αίτησης τού πλοιάρχου" και στή συνέχεια άσθενης και νοσηλεύθηκε μεριμνή τών πλοιοκτήτων τότε, κατά τήν άποψη της Υπηρεσίας, δικαιούται κατ' έπιλογή του τήν άποζημιώση τού άρθρου 76 τού ΚΙΝΔ ή τού άρθρου 66 έφόσον η τελευταία αύτή άποζημιώση (μισθός άσθενείας) θά άρχισει από τήν

ήμερομηνία της άπολυσεώς του.

ΔΙΑΦΟΡΑ

ΕΡ.: "Αν ο πλοίαρχος ύποχρεούται νά διαθέτει πλοιάριο (λάντζα) γιά τήν έξιδο τού πληρώματος δταν τό πλοίο βρίσκεται στό άγκυροβόλιο (ράδα);

ΑΠ.: "Έφόσον οι συνθήκες έπιτρέπουν ο Πλοιάρχος ύποχρεούται νά διαθέτει κατάλληλο μέσο γιά τήν έξιδο τού πληρώματος στήν Έρημα.

ΕΡ.: Πότε θεωρούνται συντελεσθέντες οι κατάπλους και οι άποπλους τού πλοίου;

ΑΠ.: Κατά τήν άποψη της Υπηρεσίας και σύμφωνα με τίς σχετικές διατάξεις Συλλογικής Συμβάσεως Ποντοπόρων Φ/Γ ώς ήμέρα κατάπλου θεωρείται ή ήμέρα τής άγκυροβολίας και οι ήμέρα άποπλου ή ήμέρα άπαρσεως άπο τό άγκυροβόλιο. Είναι άδιάφορο άν τό πλοίο παρέμεινε στήν ράδα έπι θρισμένο χρονικό διάστημα μετά τόν κατάπλου ή πρό τού άποπλου γιά τό λιμάνι προορισμού του ή δλλο ένδιάμεσο.

ΕΡ.: "Αν γιά τούς Αρχιπλοιάρχους και τούς Αρχιμηχανικούς έφαρμόζεται ή ίδια νομοθεσία πού έφαρμόζεται γιά τούς ναυτικούς;

ΑΠ.: Γιά νά έφαρμοσθούν οι διατάξεις περί πλοιάρχων και πληρώματος τού ΚΙΝΔ πρέπει νά ύπαρχει, έστα και δημαρφη, σύμβαση ναυτολογήσεως, διαφορετικά έφαρμόζονται οι Γενικές Αρχές περί συμβάσεων τού κοινού δικαίου.

Έλλασον οι όργανικές συνθέσεις τών πλοίων δέν προβλέπουν τίς ειδικότητες Αρχιπλοιάρχου και Αρχιμηχανικού, άλλα ούτε και οι ισχύουσες Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικής έργασιας προβλέπουν μισθό γιά τίς ειδικότητες αύτές.

Κατόπιν τών άνωτέρω, κατά τήν άποψη της Υπηρεσίας δέν έχουν έφαρμογι οι διατάξεις τού Ναυτικού Δικαίου γιά τήν ρύθμιση τών έργασιαν σχέσεων Αρχιπλοιάρχων και Αρχιμηχανικών.

ΕΡ.: "Αν οι Δόκιμοι Πλοιάρχοι και Δόκιμοι Μηχανικοί άντηκουν στήν κατηγορία τών ΑΞιωματικών Ε.Ν.;

ΑΠ.: Από τόν συνδυασμό τών διατάξεων α) τού άρθρου 73 τού Ν.Δ. 187/73 «Περί ΚΔΝΔ» β) τόν άρθρων 2 παραγρ. ζ και 3 τού Β.Δ. 806/1970 «περί έγκρισεως και θέσεως εις έφαρμογήν κανονισμού έργασιας έπι τών Ελληνικών Φορτηγών Πλοίων ολίκης χωρητικότητος 800 κόρων και άνω» και γ) τών άρθρων 2 παραγρ. ζ και 3 τού Β.Δ. 683/1960 «περί έγκρισεως και θέσεως εις έφαρμογήν κανονισμού έσωτερικής Υπηρεσίας έπι Ελληνικών Επιβατηγών πλοίων 500 κοχ και άνω», προκύπτει διτι άξιωματικός θεωρείται έκεινος πού έχει δίπλωμα ναυτικής ίκανότητος Ε.Ν.

Κατόπιν αύτού, έφόσον ο Δόκιμος ΑΞιωματικός δέν έχει άποκτησει άκομη τό άναλογο δίπλωμα (Πλοιάρχου Γ' τάξεως ή Μηχανικού Γ' κ.λ.π.) κατά τήν άποψη της Υπηρεσίας δέν είναι άξιωματικός.

ΕΡ.: "Αν οι άλλοδαποι ναυτικοί, πού ύπηρετον σέ Ελληνικά πλοία ή πλοία με ξένες σημασίες άσφαλτικών συμβεβλημένα με NAT, ύποχρεούνται στήν καταβολή εισφορών ύπερ NAT;

ΑΠ.: Ή παρακράτηση άσφαλτικών εισφορών ύπερ NAT από άλλοδαποι ναυτικούς πού ύπηρετον σέ Ελληνικά ή έλληνοκτητη άσφαλτικών συμβεβλημένα με NAT πλοία, δέν άντικειται στό νόμο 792/78.

ΕΡ.: "Αν ο ναυτικός ύποχρεούται νά καταβάλλει εισφορά ύπερ ΠΝΟ;

ΑΠ. Σύμφωνα με τήν παραγρ. 2 έδαφ. Β' τού άπο 11/9/78 Συμφωνητικού «περί καταβολής εισφοράς ύπερ ΠΝΟ πληρωμάτων Φ/Γ πλοίων χωρητικότητος 4.500 TDW και άνω», δσα μέλη τού πληρώματος δέν έπιθυμούν νά καταβάλλουν τήν προαιρετική εισφορά, θά ύποβάλλουν σχετική δήλωση στόν Πλοιάρχο, ή όποια στή συνέχεια έπισυνάπτεται στήν κατάσταση εισπράξεων πού προορίζεται γιά τήν ΠΝΟ.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM -
EMDEN - WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

• Δ.Σ. Βρυξέλλων 1924. "Εννοια ρήτρας F.I.O.(S).T. εις φορτωτικήν. Υποχρέωσης — Εύθυνη και λόγοι απαλλαγῆς Μεταφορέως. ΜΟΝ. ΠΡΩΤ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2491/1980 (ΑΣΦ. ΜΕΤΡΑ).

ΔΙΚΑΣΤΗΣ: Θ. Αποστολόπουλος
ΔΙΚΗΓΟΡΟΙ: Μ. Προεστού, Ν. Γωγιάς

Έπειδη άρκουντως έπιθανολογήθησαν τά έχης: Κατά τό από 8-6-1979 μέχρι 15-6-1979 χρονικόν διάστημα έφορτωθησαν εις τόν λιμένα BHAVNAGAR τών Ινδιών, ἐπί τού εις τήν πλοιοκτησίαν τής καθ' ής ἀνήκοντος ὑπό ἐλληνικήν σημαίαν πλοίου «Τ», 160.000 ἐν δλω σάκκοι ἐκ γιούτης περιέχοντες φρέσκα κρόμμια, συνολικοῦ καθαροῦ βάρους 4.000 μετρικῶν τόννων, προκειμένου νά κομισθούν εις Ὁδησσόν Ρωσίας. Περί τής ἀνωτέρω φορτώσεως, ἔξεδόθησαν ἐπτά φορτωτικά (ὑπ' ἀριθμ. 1,3-8/1979), εις διαταγήν τού παραλήπτου τού φορτίου ἐν Μόσχα ἐδρεύοντος οίκου «S» εις τάς ὅποιας ὡρίσθη, μεταξύ ἀλλων, διτή η φόρτωσις ἐγένετο ὑπό τόν δρόν FIOT και συμφώνως πρός τούς λοιπούς δρους τού ναυλωσυμφώνου, ὡς και διτή ή ἐν λόγῳ μεταφορά θά διέπεται ὑπό τών κανόνων τής Χάγης, τών περιεχομένων εις τήν ἀπό 25-8-1924 Διεθνή Σύμβασιν τών Βρυξέλλων, ὡς ισχύουν ούτοι εις τόν τρόπον φορτώσεως. Τό ὡς ἀνω πλοίον τής καθ' ής ἀπέπλευσεν ἐκ τού ρηθέντος λιμένος περί τήν 19.00 ὥραν τής 15-6-1979 και ἀφίχθη τελικῶς εις τόν λιμένα τής Χερσόνος-Ρωσίας (ένθα θά ἐγένετο — ἀντί τής Ὁδησσοῦ — ἡ ἐκφόρτωσις) τήν 1-7-1979, εἰσήχθη δέ ἐντός τού ἀνω λιμένος και ἡγκυροβόλησεν τήν 3-7-1979, διτή ἐπεδόθη παρά τού πλοιάρχου και ἐπιστολή ἐτοιμότητος τούτου πρός ἐκφόρτωσιν. Η ἐκφόρτωσις ηρέστο τελικῶς τήν 9-7-1979 και ἐπερατώθη τήν 22-7-1979, μετ' αὐτήν δέ συνετάγή ή ύπ' ἀριθ. 1/22-7-1979 ἐκθεσίς — εἰδοποίησις (STATEMENT-NOTICE), ύπογραφεῖσα ὑπό τών ἀρμοδίων ὑπαλλήλων τού λιμένος και τού τελωνείου, ὡς και τού πλοιάρχου συμφώνως πρός τήν ὅποιαν ἐτόν ἐμφαινούμενων εις τάς φορτωτικάς 160.000 σάκκων, βάρους 4.032.000 χλγρ., ἔξεφορτώθησαν 160.000 σάκκοι, βάρους 2.908.982 χλγρ. ἔξ ὧν 17.319 σάκκοι, βάρους 398.172 χλγρ., είχον διαβραχή και 104.338 σάκκοι, βάρους 1.579.480 χλγρ. είχον σαπίσει. Πρό τής ἐκφόρτωσεως ἐγένετο ἐπιφανειακή ἔξτασις τού φορτίου, διά λογαριασμὸν τοῦ

παραλήπτου και μετά τήν ἐκφόρτωσιν τούτου διενεργήθη πραγματογνωμοσύνη, περί ής συνετάγησαν τήν 25-7-1979 και 10-8-1979 αἱ προσαγόμεναι δύο ἐκθέσεις πραγματογνωμοσύνης. Ἐκ τῶν ἐκθέσεων τούτων, συνδιαζομένων και πρός τά διαληθρέντα λοιπά ἀποδεικτικά στοιχεῖα, πιθανολογεῖται διτή ἐκ τῶν ἐκφόρτωθέντων σάκκων κρομμύνων εύρετησαν σαπισμένοι και προσβεβλημένοι ἐκ μοιχλας με τό περιεχόμενον αὐτῶν «ἀναμμένον» και κατετραμένον, ἐν δλω μέν 104.338 σάκκοι, καθαροῦ βάρους 1.514.790 χλγρ., ἐν μέρει δέ, κατά ποσοστό 5%, 36.497 σάκκοι, καθαροῦ βάρους 874.047 χλγρ. και κατά ποσοστό 10% περίπου, 165 σάκκοι, καθαροῦ βάρους 442.533 χλγρ.

Κατά ταύτα, πιθανολογεῖται διτή κατεστράφη συνολικῶς ποσότης 1.481.562,50 χλγρ. κρομμύνων (1514790 X 92% + 874047 X 5% + 442533 X 10%), ή ἀξία τῶν ὅποιων C.I.F. εις τόν λιμένα ἐκφόρτωσεως ἀνήρχετο εις ρουπίας Ινδιών 1,95 ή ρουβλίων ρωσικών 0,1594, κατά χιλγρ και ἐν δλω εις ρουβλία 236.161,06 ή δραχμάς 13.359. Οσαύτως ἐπιθανολογήθη ὅτι τήν ἀνωτέρω ζημίαν ἀποκατέστησεν ἡ αἰτούσα ἀσφαλιστική ἐταιρεία, καταβαλοῦσα πρός τούτο ρουβλία Ρωσίας 276.719,88 και ὑπόκατασταθεῖσα εις τά δικαιώματα τού παραλήπτου διά τής γενομένης πρός αὐτήν ἐκχωρήσεως τῶν δικαιωμάτων τούτων, δυνάμει τού προσαγομένου ἀπό 5-11-1979 ἐγγράφου ὑποκαταστάσεως. Τούτων οὕτως ἔχόντων και ἐν ὅψει τῶν περαιτέρω πιθανολογουμένων ἐκ τῶν προβαλλομένων ὑπό τῶν διαδίκων και κατωτέρω ἀναφερομένων ισχυρισμῶν αὐτῶν, παρέπονται τά ἀκόλουθα: 1) Η ἐπίδικος μεταφορά διέπεται ὑπό τῶν κανόνων τής Χάγης, ὡς ισχύουν εις τήν χώραν φορτώσεως, ήτοι εις τάς Ινδίας, ένθα έχουν καταστή ούτοι ἐσωτερικόν δικαιού, διά τού ύπ' ἀριθ. 26/1925 νόμου (CARVER, CARRIAGE BY SEA, "Ἐκδ. 12η παρ. 1605 και 1619 σημ. 8), συμφώνως πρό τόν ύπ' ἀριθ. 2 δρον τῶν ἐκδοθεισῶν φορτωτικῶν (ἄρθρ. 25 ἐδ. α Α.Κ.).

Ο ύπ' ἀριθ. 3 δρος τῶν φορτωτικῶν τούτων, δι' ού συμφωνεῖται διά της δικαιοδοσία τῶν δικαιωτηρίων τής χώρας, ένθα διά της μεταφορέυς ἔχει τήν κυρίαν ἔδραν τής ἐπιχειρηματικῆς του δραστηριότητος, και διέπεται περαιτέρω διτή «τό δίκαιον αὐτῆς τής χώρας θά ἐφαρμόζεται, ἐκτός ἐάν προβλέπεται ἄλλως εις τήν παρούσαν», δέν δύναται

νά ἀποκλείσῃ τήν ἐφαρμογήν τοῦ σαφῶς καθοριζομένου διά τοῦ προηγουμένου δροῦ ώς διέποντος τήν σύμβασιν μεταφορᾶς δικαιού, ἐφ' δοσού μάλιστα τήν ἐφαρμογήν τοῦ δικαιού τῆς χώρας τοῦ μεταφορέως, συμπίπτοντος συνήθως εις τάς μεταφορᾶς, δι' ἦς ἐκδίδονται φορτωτικά τύπου «LINER» (πλοίων «γραμμῆς», ἐκτελούντων τακτικά δρομολόγια) πρός τό δίκαιον τῆς χώρας ένθα γίνεται ἡ φόρτωσις, ηθέλησαν τά μέρη ύπό τήν ἐπιφύλαξιν διτή δέν θά δριζεται ἄλλως ἐν τή φορτωτική. Κατά συνέπειαν, ή προκειμένη διαφορά θέλει κριθῆ, συμφώνως πρός τόν ἀνωτέρω νόμον περί θαλασσίας μεταφορᾶς τῶν Ινδιών, δι' ού κατέστησαν ἐσωτερικόν δικαιού τῆς χώρας ταύτης οι κανόνες τής Χάγης και διστί είναι ταύτης πρόστιμος πρός τόν Ἀγγλία ισχύουντα παρόμοιον νόμον τοῦ ἔτους 1924 (CARVER, ἐνθ ἀνωτ.), δι' ισχυρισμός δέ τής αιτούσης διτή εις τάς δίκαιας περί λήψεως ἀσφαλιστικῶν μέτρων ἐφαρμόζεται διπλέπων τήν προσωρινήν διασφάλισιν τοῦ δικαιώματος νόμος τοῦ δικάζοντος τήν σχετικήν αἴτησιν δικαστηρίου και οὐχί διέποντος τήν έννομον σχέσιν τοιούτος, εάν δέν ἀναφέρεται ἀπλῶς εις τάς προϋποθέσεις λήψεως ἀσφαλιστικῶν μέτρων και τήν τηρηταν πρός τούτο διαδικασίαν — περί ών ἐφαρμόζεται πράγματι, ώς δέν ἀμφισθεῖται ἄλλως τε, τό δικονομικόν δικαιού τοῦ δικάζοντος δικαστηρίου — ἄλλ', ἀφορά και εις τό διέποντος τό ἐξασφαλιστέον δικαιώματος ούσιαστικόν δικαιού είναι παντελῶς ἀβάσιμος, ἐφ' δοσού τά ἀσφαλιστικά μέτρα διατάσσονται πρός έξασφάλισιν τῶν τυχόν ψιφισταμένων, βάσει τοῦ διέποντος τάς οίκειάς έννομους σχέσεις ούσιαστικοῦ δικαιού, δικαιωμάτων. 2) Η αἰτούσα θεμελιοί τήν ἐνεργητικήν νομιμοποίησιν αὐτῆς ού μόνον ἐπί τής συμβάσεως ἀσφαλίσεως και τής ἐπελθούσης διά τής ύπ' αὐτῆς καταβολῆς τής ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως εις τόν παραλήπτην ὑποκαταστάσεως τής εις τά δικαιώματα αὐτοῦ, ἄλλα και ἐπί τής συμβάσεως ἐκχωρήσεως τῶν δικαιωμάτων τούτων. Ανεξαρτήτως, διθεν, τοῦ γεγονότος διτή ἀρκούντως ἐπιθανολογεῖται ἐν προκειμένω ή ύπό τής αιτούσης ἀσφαλιστική κάλυψις τής έν τή αἴτησι ζημίας τού φορτίου και ή συμφώνως πρός τό διέποντος τής ἀσφαλιστικήν σύμβασιν δικαιού τής Ε.Σ.Δ. ὑποκατάστασις ταύτης εις τά δικαιώματα τοῦ παραλήπτου, πλέον η πιθανολογεῖται και διά τοῦ μνησθέντος ἀπό 5-11-1979 ἐγγράφου ὑποκαταστάσεως ἐκχωρησίς τής συναφούς πρός ἀποζημιώσιν ἀπαιτήσεως τοῦ παραλήπτου

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

πρός την αιτούσαν ρυθμιζομένη ύπό του διέποντος την έκχωρουμένην άπαιτησιν δικαίου (Γ. Μαριδάκης ΙΔΔ, Τόμ. Β' "Εκδ. 1954 σελ. 42). Έπομένως, κατά της ένεργητικής νομιμοποίησεως της αιτούσης προβαλλόμενοι ισχυρισμοί της καθ' ής είναι άβασιμοι και άπορριπτεοί. 3) Κατά τό δρθρον III, κανόνες I (6) και 2 τῶν διαληφθέντων κανόνων τῆς Χάγης, διατηρησίας της υποχρεούται ἀφ' ἐνός μέν νά έπιδειξη την προσήκουσαν ἐπιμέλειαν διά νά καταστήσῃ τά κύτη, τούς ψυκτικούς και ἀεριζομένους θαλάμους και τά λοιπά μέρη του πλοίου καταλλήλους και ἀσφαλεῖς διά την τοποθέτησιν, μεταφοράν και διατήρησιν τῶν ἀγαθῶν, ἀφ' ἔτερου, δέ νά μεριμνήσῃ διά την κατάλληλον και προσεκτικήν φόρτωσιν, χειρισμόν, στοιβασίαν, μεταφοράν, φύλαξιν και ἐκφόρτωσιν τῶν μεταφερομένων ἀγαθῶν, ύπό την ἐπιφύλαξιν τῶν καθοριζουσῶν τούς λόγους ἀπαλλαγῆς τοῦ μεταφορέως ἀπό πάσης εὐθύνης, διατάξεων τοῦ δρθρου IV τῶν ρηθέντων Κανόνων, ἐνώ κατά τόν κανόνα 6 τοῦ αὐτοῦ ώς δρθρου III, οἰαδήποτε ρήτρα η συμφωνία εἰς την σύμβασιν μεταφορᾶς, ἀπαλλάσσουσα τόν μεταφορέα η τό πλοίον ἀπό της εὐθύνης δι' ἀπώλειαν η ζημιὰν τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, διειλομένην εἰς ἀμέλειαν, πταῖσμα η παράλειψιν τῶν προβλεπομένων εἰς τό δρθρον τοῦτο καθηκόντων και ὑποχρεώσεων αὐτοῦ, η μειούσα τήν τοιαύτην εὐθύνη κατά διάφορον τοῦ προβλεπομένου εἰς τούς Κανόνας τρόπον, θά είναι παντελῆς ἄκυρος και ἀνευ ἀποτελέσματος.

Ἐν όψει τῶν ἀνωτέρω διατάξεων ἐγένετο βασικῶς δεκτόν ύπό της νομολογίας τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων δι' ἑάν δ κύριος τοῦ φορτίου ἀποδείξη τήν ἀπώλειαν η βλάβην τῶν φορτωθέντων ἐπί τοῦ πλοίου πραγμάτων διαταφορέως εὐθύνεται, ἐκτός ἑάν δυνηθῇ νά ἀποδείξῃ διτ' η ἀπώλεια η βλάβη τούτων διειλεται εἰς τινα τῶν προβλεπομένων ύπό τοῦ δρθρου IV κανόν 2, λόγω ἀπαλλαγῆς αὐτοῦ

(CARVER, ἐνθ. ἀνωτ., παρ. 266, 266A, 267, ἔνθα και ἀποκλίνουσαι ως πρός τό βάρος ἀποδείξεως τῆς ἐπιμελείας η ἀμελείας τοῦ μεταφορέως ἀπόψεις). Ομοιώς ἐγένετο δεκτόν διτ' η ρήτρα F.I.O.S. η F.I.O.T. (FREE IN AND OUT STOWAGE — TRIMMED), ἔχουσα τήν ἔννοιαν διτ' η φόρτωσις, στοιβασία και ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου θά γίνουν δαπάναις και εὐθύνη τοῦ φορτωτοῦ και παραλήπτου τούτου, προσδιορίζει μᾶλλον τήν ἔκτασιν τῶν παρασχεθησομένων διά της συμβάσεως μεταφορᾶς ὑπηρεσιῶν και ούχι τούς δρους ύπό τους ὁποίους θά παρασχεθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι αὗται ἐντεῦθεν δέ η ώς ἄνω ρήτρα δέν ἀντίκειται εἰς τήν διαληφθεῖσαν διάταξιν τοῦ δρθρου III, κανόν 2, τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, (η ἀληθής ἔννοια τῆς ὁποίας είναι ὁ μεταφορέως ὡς ἐνεργήση καταλλήλως και ἐπιμέλως τήν φορτωσιν, στοιβασίαν κλπ, τήν ὁποίαν θά ἀναλάβῃ και καθ' ην ἔκτασιν θά ἀναλάβῃ ταύτην) και δέν είναι ἀκυρος κατά τόν κανόνα 8 τοῦ ἀνωτέρω δρθρου (CARVER, ἐνθ' ἀνωτ. παρ. 268-SCRUTTON, ON CHARTER PARTIES, "Εκδ. 18η, σελ. 424). Εξ ἀλλου, μεταξύ τῶν καθοριζομένων εἰς προμνησθέν δρθρον IV κανόν 2, λόγων ἀπαλλαγῆς τοῦ μεταφορέως ἀπό της εὐθύνης περιλαμβάνονται και αἱ περιπτώσεις καθ' ἄς, η ἀπώλεια η βλάβη τῶν μεταφερομένων διά τοῦ πλοίου πραγμάτων διειλεται εἰς θαλασσίους κινδύνους, εἰς ἐνυπάρχον ἐλάττωμα η εἰς τήν ειδικήν φύσιν τοῦ φορτίου, εἰς τήν πλημμελή συσκευασίαν αὐτοῦ και εἰς πράξεις η παραλείψεις τοῦ φορτωτοῦ η τοῦ κυρίου τοῦ φορτίου η τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῶν. Εν προκειμένω, ἐπιθανολογήθη, ως ἐλέχθη η προεκτεθεῖσα βλάβη τοῦ φορτίου, και συνεπῶς η καθ' ἀρχήν ὑφισταμένην ύποχρέωσις τῆς καθ' ης μεταφορέως νά ἀποζημιώσῃ τήν ἀσκοῦσαν τά δικαιώματα τοῦ παραλήπτου αἰτούσαν, ἐκ περισσοῦ δέ η τελευταία ἰσχυρίζεται διτ' η βλάβη αὕτη διειλεται μεταξύ ἀλλων και εἰς κακήν στοιβασίαν τοῦ φορτίου. Τόν ισχυρισμόν τούτον,

δοτις, ἀληθής ύποτιθέμενος, θά ηδύνατο νά ἀπαλλάξῃ τήν καθ' ης τής εὐθύνης ἐφ' δοσον ἐβεβαιώθη διτι περιελήφθη και εἰς τάς διεπούσας τάς σχέσεις αὐτῆς μετά τοῦ παραλήπτου φορτωτικάς ὁ δρος τοῦ ναυλοσυμφώνου F.I.O.S. η F.I.O.T.. ἀποκρούει η καθ' ης, διατεινομένη διτι η στοιβασία ἐγένετο κατά τον ἐνδεδειγμένον τρόπον, και δέν ἐπιθανολόγησε τό δικαστήριον, δοθέντος διτι ὁ υπό της αιτούσης ἐξετασθείς μάρτυς, μή ἔχων ιδίαν ἀντίληψιν τῶν γεγονότων, κατέθεσεν μόνον δσα ἔξ ἐγγράφων και ιδία ἐκ τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, ἐν συνδυασμῷ πρός τόν ύποτιθέμενον δγκον τοῦ φορτίου ἐπληφορήθη και συνεπέραν. Ωσάτως δέν ἐπιθανολογήθη ὁ ισχυρισμός τῆς καθ' ης περὶ προκλήσεως τῶν ἐν γούμενη σκέψει τῆς παρούσης μνημονεύμενων ζημιῶν ἐκ συσκευασίας τοῦ φορτίου τῶν κρομμύων εἰς σάκκους, ἐπί τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ης δοσον ἔξ οὐδενός ἀπολύτως στοιχείου προέκυψεν διτι η ἐνδεδειγμένη διά τό ἄνω φορτίον συσκευασία θά ήτο η ἦν ἐπικαλεῖται η καθ' ης τοιαύτη εἰς χαρτοκιβώτια. Εξ ἀλλου και δ περιατέρω ἐπικαλούμενος ισχυρισμός τῆς καθ' ης, περὶ ἐνυπάρχοντος εἰς τό φορτίον ἐλαττώματος, ητοι μεγάλης περιεκτικότητος τῶν κρομμύων εἰς ύγρασίαν, ης ἐνεκεν δέν ήτο δυνατόν νά ἀνέξουν ταῦτα εἰς τάς συνήθεις συνθήκας τοῦ ταξιδίου, δέν ἐπιθανολογήθη διά τούς ἑζῆς λόγους: 'Η καθ' ης ἐγνώριζεν καλῶς διτι τά κρόμμυα, ἀτινα ἀνέλαβε νά μεταφέρη, ησαν «φρέσκα», ως ἐσημειώθη και εἰς τάς σχετικάς φορτωτικάς, δι' ὁν λόγον ἐτεθη και θέμα ἔξειρμον τῶν κυτῶν, ώς δέχεται και αὐτη.

Ἐπομένως, ἀνέλαβεν η καθ' ης τήν μεταφοράν τῶν ἔχοντων συγκεκριμένας και γνωστάς εἰς αὐτήν ιδιότητας, κρομμύων, ὑπέχουσα, οὔτω, βάσει τῶν προπαρατεθέντων κανόνων τῆς Χάγης (δρθρ. 3 κανον. II(C) και 2) τήν ύποχρέωσιν νά καταστήσῃ τά κύτη κατάλληλα διά τήν τοποθέτησιν και διατηρησιν τοῦ ώς ἄνω φορτίου, δπερ θά ἔχει νά μεταφέρη, φυλάσση και ἐπιμε-



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL — CANADA

'Αντιπροσωπεύεται εἰς τήν 'Ελλάδα ύπό τῆς:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

'Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417.2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

λείται προσηκόντως (PROPERLY), ἐν δψει τῆς φύσεώς του. Θέμα, δθεν, ἐνυπάρχοντος εἰς τὸ μεταφερόμενον ἐμπόρευμα ἐλλαττόματος θά ὑδύνατο νά δημιουργηθῇ μόνον ἐάν ήθελε γίνει δεκτόν δι τὸ φορτίον θά ὑφίστατο ἐν πάσῃ περιπτώσει, συνεπεία τῶν ἰδιοτήτων του, τάς περὶ ὅπερ πρόκειται βλάβας, παρὰ τὴν ἐκλήρωσιν ἀπασῶν τῶν ἀνω ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως, κατά τὴν ὑπὸ συνήθεις συνθήκας ἐκτέλεσιν τοῦ συμπεφωνημένου ταξιδίου (πρβλ. CARVER, ἐνθ. ἀνωτ. παρ. 267 Αὐτόθεσις ALBACORA S.R.L. v. WESTCOTT AND LAWRENCE LINE (1966) 2 LLOYD'S R. 53). Τοιοῦτον τι δώμας δέν ὑποστηρίζει καὶ ἡ καθ' ἡς, δι τὸ ἔγενετο, ἐφ' ὅσον πρός ἐνίσχυσιν τοῦ ἀνωτέρω περὶ ἐλλαττόματος τῶν μεταφερόμενων πραγμάτων ἰσχυρισμοῦ τῆς ἐπικαλεῖται καὶ τὴν ἡντιμετώπισε τὸ πλοῖον κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου κακοκαιρίαν. Εἰδικῶς ὡς πρός τὴν κακοκαιρίαν ταύτην, διατείνεται ἡ καθ' ἡς, δι τὸ κατά τὸ ἀπὸ 17-6 μέχρι 20-6-1979 χρονικόν διάστημα, δι τὸ πλοῖον αὐτῆς ἐπλεεν εἰς τὸν Ἰνδικόν Ωκεανόν, συνήντησεν σφοδράν κακοκαιρίαν (ἀνεμοὶ ἐντάσεως 10 μποφώρ), ἡς ἔνεκεν κατέστη ἀναγκαῖος ὁ ἀποκλεισμός τῶν στομίων κυτῶν καὶ τῶν ἀνεμοδόχων τοῦ πλοίου, μὲν ἀποτέλεσμα νά διακοπῆ ὁ ἔξαερισμός τοῦ φορτίου. 'Ανεξαρτήτως δώμας τοῦ γεγονότος δι τὸ ἔξι οὐδενός στοιχείου ἐπιθανολογήθη δι τὴν διαληφθεῖσα σφοδρά θαλασσοταραχή ἐξεδηλώθη ὑπὸ συνθήκας ἐκτάκτους καὶ ἀσυνήθεις, τοῦθ' ὅπερ, εἰρήσθω, κατηγορηματικῶς ἀποκρούει ἡ αἰτοῦσα, ἰσχυριζομένη δι εἶναι γνωστὸν εἰς ἀπαντὰς τοὺς ναυτικούς δι κατά τὴν ἀνω περίοδον πνέουν εἰς τὸν Ἰνδικόν Ωκεανόν 'Μουσῶνες', δέν ἐβεβαιώθη δι τὸ αἱ βλάβαι τοῦ φορτίου ὀφείλονται εἰς τὴν ἀνωτέρω κακοκαιρίαν, μή κρινομένων, ὡς ἐπαρκῶν δι τὴν πιθανολόγησιν τῆς βασιμότητος τοῦ περιστατικοῦ τούτου τῶν καταθέσεων τῶν ἐπιβεβαιούντων τὸν σχετικὸν ἰσχυρισμόν τῆς καθ' ἡς μαρτύρων αὐτῆς ὡς καὶ τῆς γενομένης εἰς τὸν λιμένα τῆς Χερσονήσου ἀπὸ 3-7-1979 ἔξομολογήσεων τοῦ πλοιάρχου. Οὕτως, ἐάν ληφθῇ ὑπὸ δψει δι τὸ ἔξετασθείς ἐνώπιον συμβολαιογράφου μάρτυς τῆς καθ' ἡς ἐβεβαιώσεων δι τὸ πλοῖον διέθετε καὶ σύστημα μονίμου τεχνητοῦ ἀερισμοῦ τῶν κυτῶν, δι τὸ περιστροφικῶν ἀνεμιστήρων — κατίον ἡ καθ' ἡς προσήγαγε σχέδιον, ἐμφαίνον τὴν ὑπαρξιν τοιούτου ἔξαρισμοῦ, εἰς ἔτερον καὶ οὐχὶ εἰς τὸ ἐνεργῆσαν τὴν μεταφοράν ἴδιον αὐτῆς πλοίον καὶ δι τὸ λεπτούργια τῶν ἀνεμιστήρων τούτων, ἐφ' δωσιν ὑπῆρχον πράγματι, θά ἡτο δυνατή, τουλάχιστον κατά τὰ διαστήματα ὑφέσεως τῆς κακοκαιρίας, ἥτις δέν δύναται νά γίνη δεκτόν δι εἶχε τὴν αὐτήν ἔντασιν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῶν τεσσάρων ἡμερῶν, τὸ δικαστήριον κρίνει δι τὴν ἡ ὡς ἀνω κακοκαιρία δέν θά ἐπέρεται καθ' ἔαυτήν ζημιάν εἰς τὸ φορτίον, ἐάν ὑφίστατο κανονικὸν σύστημα ἀερισμοῦ τῶν κυτῶν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ιοποῦ ταξιδίου. Τά αὐτά δέν νά λεχθοῦν καὶ δι τὴν προβαλλομένην πενθήμερον εαθυστέρησιν ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου, ἵνεξαρτήτως τοῦ δι τὸ οὐδαμόθεν προέκυψεν δι τὴν καθυστέρησις αὐτῆς ὀφείλετο εἰς παιτιότητα τινα, τοῦ παραλήπτου καὶ οὐχὶ εἰς βραδύτητα τῶν λιμενικῶν ἄρχων. Τέλος δέν νά σημειωθῇ δι εἰς τὰς ἐκδοθεῖσις φορτωτικάς ἀναγράφεται δι τὸ περὶ ὅπερ πρόκειται — ἐμπόρευμα ἐφορτώθη εἰς

ἐμφανῆ καλήν κατάστασιν καὶ δι τὸ δηλωθέν βάρος αὐτοῦ εἶναι ἀγνωστον, ἡ καθ' ἡς δώμας δέν ἰσχυρίζεται εύθεως καὶ πολλῷ μᾶλλον δέν ἐπιθανολόγησεν δι τὸ φορτίον ἡτο βεβλαμμένον πρός τὴν φορτώσεως, οὐδ' δι εἶχε μικρότερον τοῦ δηλωθέντος βάρος, κατίον τοῦθο δι τὸ ἀνευ ἀντικειμένου, ἐφ' δοσον δέν ὑφίσταται ἐνταῦθα ἀξιώσις τῆς αιτουσῆς ἐξ ἐλλειμματος τοῦ φορτίου. Τούτοις ἀκόλουθως, πιθανολογηθεῖσης τῆς ὑπάρχεως ἀπαιτήσεως τῆς αιτουσῆς δέν νά γίνη δεκτή ὁ ὑπὸ κρίσιν αἰτησις διά τὸ ἄνω ποσόν.

Σημ. N.X.: 'Αξιόλογος πράγματι ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις, δικαίως προβληθεῖσα ὡς ἀπόδειξις τῆς ἀριστης νομικῆς καταρτίσεως καὶ ἔξειδικεύσεως εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον τῶν μετεκπαδεύθεντων εἰς τὸν κλάδον αὐτῶν νέων δικαστῶν μας, ὡς ὁ ἐκδόσας τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν. Πλήρης, ἐμπριστατωμένη ἀνάλυσις καὶ ἐρμηνεία τῶν σχετικῶν μέ τὴν διαφοράν ἐφ' ἡς ἐκρίνεν ἐφαρμοστέων τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, μὲ εὑρίσκειν ἀναφοράν εἰς τὴν Ἀγγλικήν θεωρίαν καὶ νομολογίαν. 'Ακριβής, λιτή καὶ προπάντων σαφής διατύπωσις, ὅρθις καὶ τύχερης χειρισμός τῆς ὄρολογίας τοῦ Ἀγγλικοῦ καὶ, γενικότερον, Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀποτελούν τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως.



ΕΠΙ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

'Ἐπι τοῦ ἐρωτήματος (τοῦ τεθέντος ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι τοῦ ὑπ' ἀριθ. 85091/6558/80 ἐγγράφου του):

'Ἄν συμπορεύεται πρός τὰς διατάξεις τοῦ ν.δ. 2687/53 ὡς νῦν ἰσχύει καὶ πρός τοὺς δρους τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων περὶ εἰσαγωγῆς ὡς κεφαλαίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς πλοίων, οἱ δρισμοὶ τῶν ἄρθρ. 2 καὶ 3 τοῦ ν. 8996/79 δι τῶν ὁποίων ἡ ηγέηθησαν ἀναδρομικῶς αἱ ὑπέρ τοῦ K.N.E. εἰσφοραι τῶν πλοιοκτητῶν ἀπό Ιης 'Ιουλίου 1977'.
Τό Νομικόν Συμβούλιον τοῦ Κράτους (Τμῆμα Γ') δι τῆς ὑπ' ἀριθ. 338/1980 γνωμοδοτήσεως του ἀπήντησεν ὡς ἀκόλουθως:

• "Ἐν δψει τοῦ ἄρθρ. 78 (παράγρ.2) τοῦ ἰσχύοντος Συντάγματος δι' οὐ δριζεται δι τὸ φόρος ἡ ἀλλο διονδήποτε οἰκονομικόν βάρος, δέν δύναται νά ἐπιβληθῇ διά νόμου ἀναδρομικῆς ἰσχύος ἐκτενομένης πέραν τοῦ προγούμενου τῆς ἐπιβολῆς τοῦ φόρου Οἰκονομικοῦ "Ετους τό διά τὸν τεθέντος ὑπὸ πλοιοκτητῶν ἀπό 28-12-77 ν. 996/79 ἐ-

πιβληθεῖσα αὐδησις ἀπό Ιης 'Ιουλίου 1977 τὸν ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως Εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν τὸν ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίων, είναι συνταγματική μέν ὡς πρός τὴν ἀναδρομήν της διά τα ἔτη 1979 καὶ 1978, είναι δώμας ἀντίθετος πρός τοὺς διαληφθεῖταις συνταγματικούς δρισμούς ὡς πρός τὴν ἀναδρομήν της διά τό ἔτος 1977 καθ' ὁ ἐκτενομένη πέραν τοῦ προγούμενου Οἰκονομικοῦ ἔτους ἀπό τῆς ἐνάρξεως τῆς τυπικῆς ἰσχύος τοῦ ῥηθέντος νόμου.

• Είναι ἀληθές δι τό ἄρθρ. 8 παράγρ. 5 τοῦ ν.δ. 2687 ῥητῶς δριζει δι τό δέν ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβολή ἀναδρομικῆς φορολογίας ἐπὶ ἐπιχειρήσεων ἰδρυομένων διά κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀλλά τοῦτο δέν ἰσχύει ἐπὶ τῆς κατά τά ἄνω εἰσφορᾶς καὶ ἀν ἡθελεθεωρηθῆ ἀκόμη ὡς φόρος, διότι δι διάταξις τοῦ ἄρθρ. 8 παράγρ. 5 ἔχει ἀποκλεισθῆ μή ἐφαρμοζομένη κατά τοὺς ρητούς δρισμούς τοῦ ἄρθρ. 13 παράγρ. 3 ὡς νῦν ἰσχύει τοῦ ν. 2687 εἰς τὰς εἰσαγωγάς τῶν πλοίων ὡς καφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

• Οι δροὶ τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων περὶ εἰσαγωγῆς τῶν πλοίων διά τοῦ κεφαλαίου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ (πάγιοι κατά τό περιεχόμενόν των) δριζουν κατ' ἀρχήν (ἄρθρ. 12) δι τοῖς περὶ φορολογίας πλοίων ἐκάστοτε ἰσχύουσαι διατάξεις, θά ἐφαρμόζονται καὶ ὡς πρός τὴν φορολογίαν τῶν εἰσαγομένων κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ πλοίων. 'Ο δέ ἄρθρος 13 θεσπίζει ἀπαλλαγάς ἐκ τοῦ φόρου μόνον τοῦ κεφαλαίου τοῦ κτωμένου ὡς κεφαλαίου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

• 'Ἐπι τούτοις τό N.S.K. ἐκφέρει τὴν ἀποψιν δι τὸν ν. 996/79 ἐπιβληθεῖσα ἐπαύξησις τῆς εἰσφορᾶς ὑπέρ τοῦ KNE ἐφαρμόζεται ἀπαραλλάκτως ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ ἄρθρ. 13 τοῦ ν.δ. 2687/53 ὡς ἐπὶ πάντων τῶν λοιπῶν ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίων καθ' ἡ ειδικότερον ἐν τῇ ὑπ' ἄριθ. 228/80 γνωμοδοτήσει τοῦ N.S.K. διαλαμβάνεται.

Τά ἀνωτέρω ἀπεφάνθη τό Νομικόν Συμβούλιον τοῦ Κράτους δι τῆς ὑπ' ἀριθ. 338/1980 γνωμοδοτήσεως του.

Η ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΙΣ ΠΛΟΙΟΥ

'Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 683 (παράγρ. 1) καὶ 684 ΚΠοΔ σαφῶς προκύπτει, δι τοῖς (έάν ἡ κυρία ὑπόθεσις είναι ἐκκρεμής ἐνώπιον τοῦ πολυμελούς πρωτοδικείου τά ἀσφαλιστικά μέτρα

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Εἰσαγωγαί — 'Εξαγωγαί

ΕΜΠΟΡΙΑ ΣΕ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΤΣΙΓΑΡΑ — ΠΟΤΑ — ΜΠΥΡΕΣ Κ.Λ.

Ναυτιλιακά 'Εργασίαι — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

Ταχ. Διεύθυνσις: Τ.Θ. 382 Πειραιά, Τηλεγραφήματα: «ΜΑΚΖΕΡΒΟΣ»

δύνανται νά διαταχθούν είτε ύπό τουύτου και δή μόνον κατά τήν συζήτησιν τής κυρίας ύποθέσεως (άρθρ. 686 παρ. 5 έδ. β ΚΠολ.Δ), μή έπιτρεπομένης τής δημιουργίας αύτοτελούς στάσεως τής δίκης πρός συζήτησιν τής άφορώσης τά άσφαλιστικά μέτρα αιτήσεως, είτε ύπό τού κατά τόπον άρμοδιού μονομελούς πρωτοδικείου, τού δποίου ή άρμοδιότης είναι συντρέχουσα πρός τήν τοιαύτην τού πολυμελούς πρωτοδικείου. Άρμόδιον δέ κατά τόπον μονομελές πρωτοδικείον, ίνα έπιτρέψῃ τήν έκτελεσιν ένός ή περισσοτέρων πλάνων τού συντηρητικώς κατεσχημένου πλοίου είναι, καθ' δ συνάγεται έκ τών συνδεδυασμένων διατάξεων τών άρθρων 702 και 720 παράγρ. 3 ΚΠολ.Δ, έκεινο είς τού λιμένα τού δποίου ναυλοχεῖ τό πλοίον, και ἀν ἔτι τούτο δέν έξέδωκε τήν περί συντηρητικής κατασχέσεως τού πλοίου ἀπόφασιν (Τζίφρα, 'Ασφαλ., μέτρα, ἔκδ. α σελ. 12 και 194).

Κατά τήν ἀληθή έννοιαν τής διατάξεως τού άρθρου 720 (παράγρ. 2) ΚΠολ.Δ, τό κατ' άρθρον 702 άρμόδιον δικαστήριον δύναται, τή αιτήσει παντός έχοντος έννομον συμφέρον νά έπιστρέψῃ, ἀνευ βλάβης τής διαδικασίας τής κατασχέσεως, τήν έκτελεσιν ένός ή περισσοτέρων συγκεκριμένων

πλόων τοῦ συντηρητικώς κατεσχημένου πλοίου είς ώρισμένον ή ώρισμένους λιμένας και δί' ώρισμένον χρόνον, υφ' οὓς δρους ηθελε κρίνει εὐλογον, πάντως δέ ἐπι τή άσφαλίσει τοῦ πλοίου δι' ἀνάλογον ποσόν, δπερ πρέπει νά είναι ίσον πρός τήν ἀπαίτησιν, μετά τῶν τόκων και πιθανῶν ἔξδων, δί' ήν ἐπεβλήθη ή κατάσχεσις και οὐχί πρός τήν ἄξιαν τοῦ κατασχημένου πλοίου (Τζίφρα, 'Ασφαλ., μέτρα, σελ. 194 iδίου. Συντηρητική κατάσχεσις πλοίων, EEN 38 σελ. 6 και 7 Οίκονομόπουλος, 'Εγχ. Πολ. Δικ., τόμ.ΒΙ σελ. 364)

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τό Πρωτοδικείον Θεσ/νίκης (μονομ.) διά τής υπ' άριθ. 4271/1979 ἀποφάσεως του.

ΤΑ ΕΞΤΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Τά Παναμαϊκή ἔταιρια «'Αθως» ύπεχρεώθη ἀπό τά 'Αγγλικά δικαστήρια νά καταβάλη περισσότερον τού ένός ἔκατομ. δολ. (447.000 λιρῶν) διά ζημιάς τάς δποίας ύπεστη ή ναυλωτρια ἔταιρια ἐκ τής προώρου ἀποσύρσεως τοῦ πλοίου της ἀπό τό ναυλοσύμφωνον.

Ο δικαστής είπεν διτή ή "Αθως" έναύλωσε

τό 15.000 τον. δηζελόπλοιον «'Αθως» είς τήν Τέλφαρ, ητις ήρηνθη νά καταβάλη τά πρόσθετα ἀσφάλιστρα πολέμου γύρω τῶν 80.000 δολ. ἐν σχέσει μέ ταξίδιον πρός τόν Κόλπον τόν περασμένον Φεβρουάριον τού 1980. Ή ἔκναυλωτρια ἔταιρια Τέλφαρ ἐθεώρει ύπερβολικόν τό ποσόν.

Τά "Αθως" έθεώρησε τήν ἄρησιν ώς παράβασιν τού ναυλοσύμφωνου και ἀπέσυρε τό πλοίον τήν 29 Μαΐου. Τό ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν ισχύν μέχρι τῶν ἀρχῶν τού 1982.

Ο δικαστής ἐδήλωσεν διτή οι ἐφοπλισταί ἐδικαιούντων είς τήν πλήρη καταβολήν τῶν προσθέτων ἀσφαλίστρων. Ἐφόσον οι ναυλωταί ήξιον τό ταξίδιον είς ἐπικίνδυνα ὕδατα, ήσαν ύποχρεωμένοι νά καταβάλουν είς τούς ἐφοπλιστάς τά πρόσθετα ἀσφάλιστρα. Ή Τέλφαρ ύπεχρεώθη νά πληρώση τά ἔξτρα 80.000 δολ. είς τήν «'Αθως».

Ο δικαστής δμως είπεν διτή βάσει τῶν δρων τού ναυλοσύμφωνου ή Τέλφαρ δέν ήτο ύποχρεωμένη νά πληρώση τά ἔξτρα ἀσφάλιστρα μέχρι τής πληρωμῆς τού ἐνοικίου, μέχρι τής 20 Ιουνίου 1980. Έπομένως οι ἐφοπλισταί δέν ἐδικαιούντο νά ἀποσύρουν τό σκάφος των.



CAPE TOWN FAROS & C^o. PTY. LTD.

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

FOR YOUR STORES in CAPE TOWN and SALDANHA BAY

TELEPHONES: 518183 - 518184 - 518185 - 472300, A.O.H.: 453470 - 643959 - 495922

TELEX: 5720909 S.A., CABLES: "FAROSCO"
ADDRESS: 59 CARLISLE STREET, PAARDEN EILAND, CAPE TOWN, 7405 SOUTH AFRICA, P.O. BOX 4797 CAPE TOWN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

Δ. ΜΑΡΙΝΗΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΤΝΟΣ, ΤΗΛ.: 4125575

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΣΧΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΙΩΝ
ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ
ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

"Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΣ

ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

● Τό τελικόν κόστος των ζημιών και τών προσπαθειών καθαρισμού τῆς ρυπάνσεως που προεκλήθη από τό 27.000 τον. τάνκερ «Τάνιο», διαν πρό έπους έκόπη είς δύο ξέωθι τών άκτων τῆς Βρετανίης, άναμενεται νά ύπερβη τά 100 έκατον δολλαρίων. Θεωρεῖται ούτω ή πλέον δαπανηρά περιπτώσις ρυπάνσεως παγκοσμίως μετά τό «Άμσκο Καντίζ».

● Τό μεγαλύτερον σιλό είς τόν κόσμον θά κατασκευασθή είς τήν Νέαν Όρλεάνην ἀπό τόν γνωστόν σιτεμπορικόν οίκον Κοντινένταλ Γκραίνη». Θά δύναται νά φορτώνη δύο πλοία ταυτοχρόνως μέ τέσσαρας ιμάντας φορτώσεως δυναμικότητος 180.000 μπούσελς ώριαίων. Θά παραδοθή πρός λειτουργίαν τέλη τού 1983.

● Ό κωδικ τακτικών γραμμών τῆς «Ούνκαντ» θά πληξη τούς άνα τήν υδρόγειον λιμένας, έπισημαίνει ή μεμορικός διευθυντής τού λιμένος τῆς Μασσαλίας, διότι είς τήν ούδιναν θά δηγήση είς διμερείς συμφωνίας που συνεπάγονται αύξησιν τών γραφειοκρατικών διατυπώσεων.

● «Ένα σύνολον 16 οίκονομικοῦ τύπου «πάναμα» μπαλκάριερς τών 64.000 τον. d.w. έχουν, μέχρι στιγμής, παραγγελθεὶ είς τά Δανικά ναυπηγεία «Μπουρμάστερ και Γουεΐν». Έτερα τέσσαρα σκάφη τού τύπου αύτού θά κατασκευασθούν είς Νότιον Κορέαν μέ δεσιαν τών Δανών ναυπηγών. Τό πρώτον σκάφος έχει ήδη παραδοθεὶ και κινεῖται μέ κατανάλωσιν 130 γραμ. «χέβι φιούελ άνα ίππον και ώραν. Είναι έφωδιασμένον μέ μηχανήν B & W, τύπου 5L80GFCA και έλικα μεταβλητού βήματος.

● «Η άξια τών παραγγελιών είς τά ναυπηγεία τῆς Νοτ. Κορέας κατά τό α' τρίμηνον τού 1981 άνηλθεν είς τό ρεκόρ τών 734 έκατομ. δολλαρίων.

● Πρός τά οίκονομικά σκάφη, μέ χαμηλήν κατανάλωσιν καυσίμων στρέφονται οί ιάπωνες ναυπηγοί. Σκάφος τών 140.000 τον. που θά κατασκευασθή είς τά ναυπηγεία Νίππον Κόκαν θά καταναλίσκη 40% άλιγώτερα καυσίμα από τά πρό τού 1973 ναυπηγούμενα πλοία ίδιου μεγέθους. Θά έχη μεσόδροφον μηχανήν Πήλαστικ και τήν μεγαλυτέραν είς τόν κόσμον έλικα έλεγχομένου μεταβλητού βήματος.

ΓΑΛΛΙΑ

Προτεραιότης είς τόν άνθρακα

Τό Γαλλικόν ύπουργείον Μεταφορών άνεκοινωσε τά άποτελέσματα τού προκρητικόν διαγωνισμού διά τήν έκπόνησην μελέτης άποσκοπούσης τόν έκσυγχρονισμόν τού Γαλλικού Εμπορικού στόλου.

Ο διαγωνισμός τούτος έλαβε τόν τίτλον «διαγωνισμός ίδεών». Έφοπλισταί και ναυπηγεία συνειργάσθησαν διά τόν σχεδιασμόν τύπων πλοίων τά όποια θά έπαρουσιάζαν βελτιώσεις ώστε νά καθιστούν άνταγωνιστικήν τήν Γαλλικήν σημαίαν.

συμπεριφοράς και τής διαχειρίσεως και τέλος τήν βελτίωσιν τών δρων διαβιώσεως έπι τού πλοίου.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

Ο έμπορικός της στόλος

Τόν άνανέωσιν τού Γιούγκοσλαϊκού έμπορικού στόλου θά έπιδιώξη ή γείτων χώρα. Σχεδόν τό ημισυ τού έπι 339 ωκεανοπόρων σκαφών στόλου, δοτις έρχεται είκοστος πέμπτος παγκοσμίων, τελεί έν ωπηρεσία άπο 15 έτών και πλέον. Ή μέση ηλικία τού στόλου είναι 12 έτη.

«Ας σημειωθή διτί τό τρίτον τών έξαγωγών και είσαγωγών μεταφέρεται διά Γιούγκοσλαϊκών πλοίων και τούτο δοφείλεται είς τό γεγονός διτί τά έθνικά ναυπηγεία δέν κατασκευάζουν πλοία διά τάς έθνικάς άναγκας. Τά ναυπηγεία έπιβαρύνουν τάς έθνικάς ναυπηγήσεις κατά 50% είς τιμάς άνωτέρας άπο τάς προσφερούμενας είς τάς ένεας τούτας.

Αι Τράπεζαι έπισης προσφέρουν δάνεια διά τάς ένεας παραγγελίας, δχι άμως και διά τάς Γιούγκοσλαϊκάς. Έπεζητείται ή αυγερασία τού Κεφαλαίου και τών ναυπηγείων προκειμένου διά τάς έθνικάς ναυπηγήσεις.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑ

Πλωτόν ξενοδοχείον

Τό «Γιουνάιτεν Στέιτς» έπωλήθη τελικώς. Πέντε έκατομ. δολ. άπεφερεν ή πώλησίς του. Τό 38.216 τον. γκρός περίφημον ύπερωκεάνιον, έδεξαμενίσθη και εύρεθη είς καλήν κατάστασιν παρά τήν 12ετή άργιαν είς τό Χάμπτον Ρόδος. Τό σκάφος μέ έγγυησιν κρατήκην και δαπάνην 95 έκατομ. δολ. Θά μετασκευασθή και θά χρησιμεύση ως πλωτόν ξενοδοχείον.

Έν άναμονή

Ο προϋπολογισμός τού κ. Ρήγκαν δέν φαίνεται νά εύνοη τήν έπιχορηγησιν πρός ναυπηγήσιν έμπορικών πλοίων, άκομη και διά τήν έκμεταλλευσιν τών ύπαρχοντων.

Και δέον νά σημειωθή διτί οι Αμερικανοί έφοπλισταί άνεμον τήν καθιέρωσιν τής προτιμήσεως τού έθνικού πλοίου, έπ' εύκαιρια και τών πολλών έξαγωγών γαιανθρακος. Τονίζουν οι έφοπλισταί σχετικώς διτί τό 1980 έξακολουθούν νά ισχύουν τά θσα τό 1930 έθεποισθαν. Τήν συναγωνιστική ικανότητα τού Αμερικανικού πλοίου ύπογραμμίζουν ως πρώτιστον μέλημα τής Κυβερνήσεως. Και έπισημαίνεται τό γεγονός διτί και ή ναυτεργατικός παράγων συμπορεύεται δι πολλά τών αίτημάτων τού έφοπλισμού.

Αι κατά λιμένας φορτώσεις

Τήν κατανομήν τών φορτίων μεταξύ τών κατά περιοχάς Αμερικανικών λιμένων έπιζητούν οι άρμοδιοι. Κατά τό 1980 τά 65,4%

SUPPLIES in KUWAIT

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE — BONDED

FRIEND SHIPCHANDLERS & GOODS CLEARANCE EST.

P.O.Box 22104
KUWAIT — ARABIAN GULF

TEL: 444083-444174
TLX: 2929 BAMBINO
CABLES: CROCODILE

AGENTS IN GREECE: ATPAC Maritime Agencies Inc.
144 Kolokotroni Str., P.O.Box 24, PIRAEUS
Tel: 4531102, 4531104. Telex: 21 2859

τών έξαγωγών διενεργήθησαν άπό τους λιμένας τού Κόλπου. Τά 24,7% άπό τους Δυτικούς λιμένας, τά 7,7% άπό τους λιμένας τού Ατλαντικού και 2,2% διά τών Μεγάλων Λιμώνων. Οι άριθμοί άναφέρονται είς τάς φορτώσεις αιτηρών και πετρελαίων. Ζητήματα πάντως διαφοράς δαπανών έγειρονται. Αύτας καὶ άντιμετωπίζουν ηδη οι άρμοδοι.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά ναυπηγεία της

'Αφοῦ παρήλθε πλέον τήν κρίσιν, ή άναδιοργανωθείσα 'Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία προγραμματίζει τώρα τό μέλλον έν πλήρει γνωσεί ότι δύναται νά διαπραγματευθῇ τάς νέας παραγγελίας άπό θέσεως ισχύος μάλλον, παρά άπό ανάγκην συμπληρώσεως τών κενών της ναυπηγικών έσχαρών.

Ός άποτέλεσμα τής τελευταίας στροφῆς τών έφοπλιστών πρός τά ναυπηγεία, ή ύπ' άριθμούν 1 ναυπηγική χώρα τού κόσμου πραγματοποιεί πάλιν κέρδη (τό 1980 κατώρθωσε νά συγκεντρώσῃ τό 75% τών παγκοσμίων παραγγελιών πρός έξαγωγήν). Κατά τό παρελθόν φθινόπωρον, διά πρώτην φοράν άπο δεξιάς και πλέον, σχεδόν διά τά μεγάλα 'Ιαπωνικά ναυπηγεία άνεφερον ότι άποχολούντο έπικερδῶς.

Πλέον ένθαρρυντικόν, πάντως, ήτο τό γεγονός ότι δλα σχεδόν τά ναυπηγεία είχον έξασφαλισμένην άπασχόλησην διά 2-3 έτη. Καί ή 'Ενωσις 'Ιαπώνων Ναυπηγών προέβλεψεν ότι τά ναυπηγεία τής χώρας, μέ παραγωγήν κατά 50% κατωτέρων τού 1973, θά σημειώσουν έπησίν αεύθισην τής παραγωγῆς των κατά 7,6% μέχρι τό 1985. Πλέον αισιόδοξος είναι ή άποψις τού ναυπηγείου Μιτσουμπίσι, τό όποιον κατά τό 1979 ένεφαντες κέρδη διών τών 22 δισεκ. γιέν και προβλέπει άκόμη μεγαλύτερα κέρδη μελλοντικώς.

Ο πρόεδρος τού ναυπηγείου προβλέπει έτσιαν αύξησιν τής τάξεως τού 9% μέχρι τό 1985.

Η ναυπηγική δραστηριότης τής 'Ιαπωνίας, ήτις κατέχει σταθερώς τήν πρώτη θέσην μεταξύ τών ναυπηγικών χωρών άπό τού 1960, προκαλεί τήν άπογοήτευσαν τών Εύρωπαιών ανταγωνιστών των, οι όποιοι άκομη προσπαθούν νά ξεπεράσουν τήν κρίση. Τούς πρώτους έννεα μήνας τού 1980, τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία έκερδισαν διών τού 80% τών πρός έξαγωγήν παραγγελιών τεθεισών άπό χώρας τού Ο.Ο.Σ.Α. και τό ύπολοιπον τά Εύρωπαικά ναυπηγεία. 'Απαντώντες είς τάς έπικρίσεις τών Εύρωπαιών οι 'Ιαπώνες έπισημαίνουν ότι ίσως συγκεντρώνουν μεγάλον άριθμόν παραγγελιών, άλλα τά σκάφη πού παραγγέλονται έκει δέν είναι τόσον έξειδικευμένα ούτε τόσον άκριβά δσον τά παραγγελόμενα είς τά Εύρωπαικά ναυπηγεία.

Η 'Ενωσις Δυτικο-Εύρωπαιών Ναυπηγών καλεῖ τούς 'Ιαπώνες, διά δευτέρων φοράν έντος δεξιάς, νά περιορίσουν τήν ναυπηγικήν των παραγωγήν έν δψει τής παρατεινόμενης κρίσεως είς τά ναυπηγεία τής Εύρωπης. Αύτήν τήν φοράν, δμως, είναι άπιθανον νά δεχθούν οι 'Ιαπώνες νά αύξησουν τάς τιμάς των κατά 5%, δπως έκαμαν τό 1977, και νά περιορίσουν τήν παραγωγήν των. Έκπρόσωποι τής κυβερνήσεως και τών ναυπηγείων τούντον ότι ή άνατιμησις τού γιέν κατέστησεν ηδη άκριβάς τάς παραγγελίας είς τήν 'Ιαπωνίαν και δέν συντρέχη λόγος νά αύξησουν περιατέρω τάς τιμάς των.

Είναι πλέον σαφές ότι οι Εύρωπαιοι ναυπηγοί θά πρέπει νά άκολουθησουν τό παράδειγμα τών 'Ιαπώνων διά νά έπιβιώσουν, κάνοντες οιάδηποτε θυσίαν είναι άναγκαία. 'Οταν τό 1974 ήρχισεν ή παγκόσμιος ναυπηγική κρίσις, οι 'Ιαπώνες κατελήφθησαν έξ απρόσπου και ήγανκάσθησαν νά μειώσουν τήν παραγωγήν των κατά 65% διά νά έπιβιώσουν. Έπι πλέον, τά μεγάλα ναυπηγεία

έστραφησαν πρός δλλας κατευθύνσεις, περιορίζοντα είς τό έλλαστον τήν ναυπηγικήν των παραγωγήν. Είς τά ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, έπι παραδείγματι, αι ναυπηγήσεις κατά τό 1979 άντεπροσώπευαν μόλις τό 12,7% τών συνολικών πωλήσεων τής έταιρίας, έναντι ποσοστού 37,3% κατά τό 1974.

Η άναδιοργάνωσις τών 'Ιαπωνικών ναυπηγείων έδωσε τήν εύκαιριάν είς άρκετά μέσης δυναμικότητος ναυπηγεία νά έπεκτείνουν τήν δραστηριότητά των και τό δύκον τών έργασιών των, συγχωνεύμενα μέ δλλα μικρότερα ναυπηγεία πού άντιμετώπιζον τόν κίνδυνον τής χρεωκοπίας.

Παράδειγμα, τό ναυπηγείον Κουροσίμα, τού όποιο σήμερον αι παραγγελίαι ύστερούν μόνον τής Μιτσουμπίσι και τής Ισικαβάτζιμα — Χαρίμα, ένω είναι υψηλότερα πού άντιμετώπιζον τόν κίνδυνον τής χρεωκοπίας.

Τό νέον ναυπηγικόν πρόγραμμα

Ύπό τό 36ον ναυπηγικόν πρόγραμμα τής 'Ιαπωνικής κυβερνήσεως (Άπριλίος 1981 - Μάρτιος 1982), θά κατασκευασθούν 31 πλοϊα, 1,83 έκατομ. τον. γκρός. Είς τό πρόγραμμα περιλαμβάνονται τρία τάνκερς μεταφοράς ύγροποιμένου φυσικού άερίου, τά πρώτα διά λογαριασμόν 'Ιαπώνων πλοιοκτητών.

Βάσει τής ναυτιλιακής πολιτικής τής 'Ιαπωνικής κυβερνήσεως, πού έφαρμόζεται άπο τού 1946, ή 'Ιαπωνική Τράπεζα 'Αναπτύξεως παρέχει μακροπρόθεσμα δάνεια — μέχρι τού 65-75% τής συνολικής άξιας τού πλοίου — και έπιχορηγήσεις τών έπιτοκίων. Μολονότι οι πλοιοκτήται δέν ύποχρεούνται νά παραγγείλουν τά πλοϊα των είς 'Ιαπωνικά ναυπηγεία, είς τά 36 έπη πού έφαρμόζεται ή πολιτική άυτή δέν έσημειώθη ούτε μία περίπτωσις παραγγελίας πλοίου είς τό έωτερικόν.

Αι παραγγελίαι τού 36ου προγράμματος άναφέρονται είς τούς έξης τύπους πλοίων:

UNIVERSE SEA MARINE INC.
BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS
WORLDWIDE SERVICE

ALSO

AGENTS IN GREECE FOR ORIENTAL COMMERCIAL
ESTABLISHMENT OF JEDDAH (O.C.E)
BUNKERS SUPPLIERS AT ALL MAIN
SAUDI - ARABIAN PORTS

Piraeus Office: Filinos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

Έννέα μεταλλοφόρα/άνθρακοφόρα, πέντε πλοία-κοντέινερς, τρία τάνκερς μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αέριου, δύο τάνκερς μεταφοράς υγροποιημένου αέριου πετρελαιού, οκτώ πετρελαιοφόρα, δύο ημικοντέινερσιτές, ένα μεταλλοφόρον και ένα άνθρακοφόρο.

Όκτω από τα έννέα μεταλλοφόρα / άνθρακοφόρα σκάφη είναι μέγεθος μεταξύ 100.000 και 190.000 τον., άλλ' άπαντα έχουν έξασφαλίσει έγγυησης διά φορτία άπο τα πανικάς έταιρίας.

Η κάμψης της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων περιώρισε τάς παραγγελίας διά σκάφη της κατηγορίας αύτής είς έκτα. Εναντί 17 που κατεσκευάσθησαν υπό το 35ον πρόγραμμα. Τά περισσότερα είναι μεγέθους των 50.000 έως 90.000 τον., άλλ' έχει παραγγελθεί και ένα των 250.000 τον.

Τά ύγραινοφόρα θά χρησιμοποιηθούν διά μεταφοράς μεταξύ Ινδονησίας και Ιαπωνίας.

Επικρίσεις

Η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία κατηγορείται δι' άκαρον και άνευθυνον έπεκτατικήν πολιτικήν είς μίαν έπιστολήν που άποστειλε προσφάτως είς το «Λλόδδ'ς Λίστ» ό πρόεδρος των Βρετανικών Ναυπηγείων, κ. Rόμπερτ «Ατκισον». Είς την τελευταίαν αναντήσαν της όμαδος έργασίας του Ο.Ο.Σ.Α. πού άσχολείται μέ την ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ο κ. «Ατκινσον παρετήρησεν δι' ή «άπαράδεκτος στάσις» της Ιαπωνίας δεικνύει δι' ή συμμετοχή της είς διεθνείς συμφωνίας διά των έλεγχων των ναυπηγησεων δέν έχει πρακτικήν άξιαν.

ΙΤΑΛΙΑ

Τό ύπερωκεάνιον «Γαλιλαϊος»

Η έταιρία «Ιταλία Κροτσιέρε Ιντερνα-σιονάλε» της Γενούης, προήλθεν είς συμφωνίαν μετά του έλληνικού έφοπλιστικού ο-

κου Χανδρή διά τήν όργανωσιν προγράμματος κρουαζιέρων του πλοίου «Γκαλιλέο Γκαλιλέο». Ή ιταλική έταιρία θά εισφέρει τό πλοίον και τό πλήρωμα και ο οίκος Χανδρή θ' αναλάβῃ τό όργανωτικόν και έπειχειρηματικόν μέρος, άποσύρων τό ύπερωκεάνιον «Έλληνίς» έτης Μεσογειακής άγοράς. Τό Ιταλικόν ύπερωκεάνιον θά έκτελεση κατά τό έρχομενον θέρος 6 κρουαζιέρας τών 14 ημερών είς την Μεσόγειον μέχρι ημέραν έναρξεως τήν 6 Ιουνίου και τιμάς κατά έπιβάτην κυματινομένας άπο 1-2,2 έκατομ λιρετών.

Έξι άλλου ή αύτή ώς άνω Ιταλική έταιρία άνεθεσε την διαχείρισιν του ύπερωκεάνιου «Αουζόνια» είς τόν Ιταλικόν έφοπλιστικόν οίκον «Γκριμάλδι» της Γενούης, διά διάστημα 6 μηνών άπο 30 Απρίλιου μέχρι 31 Οκτωβρίου. Σχετικώς ή Όμοσπονδία της Γενούης, τού κομμουνιστικού κόμματος, έδηλωσεν δι' άντιτίθεται είς την έν λόγω συμφωνίαν, διότι ένω αι ζημιαί θά βαρύνουν έξ ολοκλήρου τήν Ιταλικήν έταιρων τά τυχόν κέρδη θά περιέρχωνται είς τόν οίκον «Γκριμάλδι». Υπολογίζεται δέ δι' αι ζημιαί θ' άνελθουν τουλάχιστον είς 500 έκατομ. λιρετών κατά τό έξάμηνον, τά όποια θά ύποστη τελικώς τό συγκρότημα τής Φινμάρε, τό πλοίον παρέσχε τήν έγγυησήν του είς την «Ιταλία Κροτσιέρε», μολονότι δέν κατέχει ειμή τό 30% των μετοχών της.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η δύναμις της Ναυτιλίας της

Περιορίζεται ή Αγγλική χωρητικότης. Κατά 4,7 έκατομ. τον. είναι μικρότερα έναντι τού 1979 (Σεπτέμβριος 1980).

Παρατηρείται αυρικώσις τού τοννάς τόσον είς τά λάινερς καί τό δι' έμποροκιβωτία πλοία. Ο στόλος έμφανίζει μείωσιν κατά 17,5% άπο τού 1975. Μεγαλύτερα ή μείωσις είς τά ξηρού φορτίου πλοία. Τό δύο της Ναυτιλίας άνηρχετο είς 36,6 έκατομ. τον. d.w. είς τό τέλος Σεπτεμβρίου 1980. Τό 80%

ήλικιας κάτω τών 10 έτών.

Έν τώ μεταξύ τό σύνολον τού στόλου τής Κοινοπολιτείας η ηγήθη κατά 35% (6,2 έκατομ. τον. d.w.) έναντι τού τέλους τού 1979.

Μειούνται αι πιστώσεις

Συμφώνως πρός τήν δημοσιευθεῖσαν έκθεσιν περί τών δημοσίων δαπανών, αι διά τήν έμπορικήν ναυτιλίαν προοριζόμεναι πιστώσεις θά μειωθούν κατά τό οίκονομικόν έτος 1981-82 άπο 25 έκατομ. είς 21 έκατομ. λιρών. Αι πιστώσεις αύται άναφέρονται είς τάς δαπάνας της Ακτοφυλακής, τής έπιθεωρήσεως έμπορικων πλοίων, τών άποδεικτικών ναυτικής ίκανότητος, τής ύπηρεσίας έρευνών και έπιθαλασσίου άρωγής και είς τήν συνεισφοράν τής χώρας είς τόν ΙΜΚΟ. Καλύπτουν έπισης τάς δαπάνας τής πάλης κατά τής ρυπάνσεως διά πετρελαιοειδών.

Η άπ' εύθειας οίκονομική βοήθεια πρός τήν βιομηχανίαν τών ναυτικών κατασκευών θά περιορίζεται κατά τήν χρήσιαν 1980-81 κατά 3 έκατομ. λιρών (58 άντι 61 έκατομ.). Προβλέπεται δύμας συμπληρωματική πίστωσις 48 έκατομ. λιρών διά τήν άντιμετώπισιν οίκονομικών έπιβαρυνσεων τού δημοσίου τομέως. Σημειώνται διτά τό κύριον μέρος τής άπ' εύθειας βοηθείας συνιστούν τά κεφάλαια έπειβάσεως. Χάρις είς τά κεφάλαια αύτά αι έπιτευχθεῖσα παραγγελίαι μέχρι τέλους Μαρτίου 1981 έφθασαν τούς 830 τ. γκρός και τάς 37.000 ώρας έργασίας. Έξ άλλου πίστωσις 120 έκατομ λιρών προβλέπεται διά τήν άποζημίωσιν τών άπολυθησομένων έργων.

Περί ναυταπάτης

Είς τό περί Λλόδης νομοσχέδιον περιλαμβάνεται και ειδική διάταξης περί ναυταπάτης. Κάθε μέλος τών Λλόδης θά ύποχρεούται να παρέχη κάθε σχετικήν μέ ναυταπάτην πληροφορίαν και τό Συμβούλιον θά παραπέμπη τήν ύπόθεσιν είς άρμοδιαν άρχην διώξεως.

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΣΙΣ: UTRADE



TELEX: 21 3014 UTRD GR
21 3015 UTRD GR

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

NORVIGIA

Tήν εύθηνοτέραν διαχείρισιν

Οι Νορβηγοί έφοπλιστοί έπιμόνως ζητοῦν άπό την Κυβέρνησην τήν άδειαν της νηολογήσεως τών πλοίων των ύπο ξένας — εύθηνοτέρας εις τήν διαχείρισιν — σημαίας. Θεωρούν πλέον την Νορβηγικήν σημαίαν άκριβην, μη ίκανην νά σταθῇ εἰς τόν συναγωνισμόν τών Ασιατικών ιδίων χωρών. Τήν «διεθνοποίησιν» τών σκαφών των ζητοῦν, ήνα αποκτήσουν τήν ίκανότητα τού συναγωνισμού.

Άναφέρεται σχετικώς διτε εἰς τά 60-70% τού Νορβηγικού μισθολογίου περιορίζεται ή διαχείρισις εἰς πλοίον Λιβεριανόν, ένω τού Χόγκ Κόγκ ή τής Σιγκαπούρης φθάνει τά 50%.

Ai άποψεις τοῦ συνδικάτου

Τό ναυτεργατικόν συνδικάτον ἔξεθεσε τάς άποψεις του ἐπί τών κυβερνητικών πράσεων περὶ τής ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Κατ' ἀρχήν συγχαίρει τήν κυβέρνησην διά τήν σταθεράν θέσιν τής ἐπί τού θέματος τής διατηρήσεως μιᾶς ισχυρᾶς νορβηγικῆς ναυτιλίας και τής ἐκμετάλλευσεως τών νορβηγικών πλοίων μέθινην σημαίαν και ἐθνικά πληρώματα. Διά νά ἐπιτευχθῇ τούτο, είναι ἀνάγκη δην αἱ ἀπόδοσαι τών ναυτικών εἶναι συναγωνιστικάν οὖν σχέσει πρός τάς χερσαίας ἀπολαυάς, τόσον ώς πρός τόν μισθόν δον και ὡς πρός τάς κοινωνικάς εἰσφοράς.

Τό συνδικάτον συμφωνεῖ ἀπολύτως, διτε ή κρίσις περιώρισεν οὐσιωδῶς τά κεφάλαια τών ναυτιλιακών έταιριών και διτε ἐπιβάλλεται ή ἀποκατάστασίς των. Ἀλλά διά νά γίνη τούτο πρέπει ή Κυβέρνησης νά λάβῃ μέτρα ἀποφασιστικά, ἐφ' ὧν οἱ ναυτικοί ἔχουν ἐκφράσει τάς άποψεις των. Αἱ λύσεις είναι δύο: ή θά είσαχθούν κεφάλαια ἐκ τού ἐξωτερικού διά νά ἐξασφαλισθῇ ἡ ἐκμετάλλευσις τών πλοίων ύπο νορβηγικήν σημαίαν ή θά ἐχαθούν εἰς τό ἐξωτερικόν κεφάλαια ἐφ' ὧν τό Κράτος θ' ἀπολέση πάντα ἐλεγχον.

Μεταξύ τών ἀλλων τό συνδικάτον ἐκφράζει πολλάς ἐπιφύλαξεις ήν πρός τήν διεύρυνσιν τής πολιτικής ἀλλαγῆς σημαίας και ὑποδεικνύει διτε τόν ἐλεγχον τής ναυαπλοίας δέον νά ἀσκή τό Κράτος και δχι ιδιωτικοί ὄργανοις ώς είναι οι Νορβηγικός Νηογνώμων.

ΡΩΣΙΑ

'Η ἀνάπτυξις τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας

Ο κ. Τιμοφέεφ Γκουτζένκο ύπουργός ναυτιλίας τής Σοβ. Ἐνώσεως κατά τήν πρόσφατον ἐπίσκεψιν του εἰς Ἰταλίαν και εἰς δοθεῖσαν ύπ' αὐτοῦ συνέντευξιν τύπου έξέθεσε μερικά πράγματα διά τον Σοβ. Ἐμπορικόν Στόλον. Παραθέτομεν μερικάς περιοπάς τών δῶν ἔξεθεσεν ὁ Σοβιετικός ύπουργός:

Ο Σοβιετικός ἐμπορικός στόλος, εἴπεν δι. κ. Γκουτζένκο ηὔηθη ὄργανικώς. Ἀπό τού 1976 οὗτος ἐπλουτίσθη μένεας μονάδας συνολικῆς χωρητικότητος 4,26 ἑκατομ. τόννων. Ἡ αὔξησις τού τοννάς κατά τήν παρελθούσαν πενταετίαν 1976-1980 ἀνήλθεν εἰς 5%.

Εἰς τάς ἀρχάς τοῦ τρέχοντος ἔτους ὁ Σοβιετικός στόλος ἀριθμεῖ 1.748 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 18,6 ἑκατομ. τόννων.

Δέον νά ύπογραμμισθῇ — ἐσυνέχιασεν — ὁ Σοβιετικός ύπουργός διτε ή ΕΣΣΔ ἀναπτύσσει τήν ναυτιλία της μέν γνώμονα τάς ιδίας της «Ἐθνικάς ἀνάγκας». Συνεχώς ἐπλουτίζεται μέν πλοία σύγχρονα και νεότευκτα. Ἀναφέρομαι εἰς τά πλοϊα «Γιούλιους Φούσικ» και «Τιμόρ Σαμουέλ» τά όποια δύνανται νά μεταφέρουν ἔκαστον 26 φορτγίδας 1.300 τόννων ἐκάστη. Καθελκύνται συνεχώς «κοντέινερς» ποικίλης χωρητικότητος. Κατά τά πέντε τελευταία ἐτη εἰσῆλθον ἐν υπηρεσίᾳ ἀνω τών 20 πλοίων «Ρόλκερ» τύπου «Μαγνιτορόσκο». «Καπιτάν Σμυρνώφ» και «Σκουλπτόρ Κονένκωφ».

Διά θαλάσσης, ἀκτοπλούσσυντα μεταφέρουν δεκάδες ἑκατομμυρίων τόννων ἐμπορευμάτων. Ἡ ναυτιλία ἔχει ιδιάζουσαν σημασίαν διά τάς ἐμπορικάς μεταφοράς εἰς τάς θαλάσσας τού Βορρά και τής «Ἀπω Ανατολής».

Μέ τήν βοήθειαν ισχυροτάτων παγοθραυστικών ἐτέθησαν ἐν υπηρεσίᾳ μία σειρά «Μπώλκερ - κοντέινερς» τύπου «Ντιμίτρι Ντονοσκό» και μία σειρά δεξαμενοπλοίων τύπου «Σαμοτόλρι». Ἡ ἐπιτυχία μέ τήν ὥποιαν ἐργάζεται ὁ Σοβ. Ἐμπορικός Στόλος ὀφείλεται κατά μέγα μέρος εἰς τό γεγονός διτε αὕτη διαθέτει ειδικούς ύψηλής τεχνικῆς στάθμης. Πράγματι ὄργανωθή ἐν ἐπιτυχές σύστημα προπαρασκευής τεχνικού προσωπικού ὅπερ ἀναγνωρίζεται ώς τό τελειότερον τού κόσμου και ἀπό τόν ΙΜΚΟ. Πρέπει νά ύπογραμμίσωμεν — ἐτόνισεν ὁ ύπουρ-

γός διτε τό σύστημα τούτο είναι εἰς θέσιν νά προετοιμάσει στελέχη πάσης κλίμακος, ἀπό ἀπλούν ναύτην εἰς ύπουργόν Ναυτιλίας.

Ἡ Σοβιετική Ναυτιλία συμμετέχει ἐνεργώς εἰς μεταφοράς δι' ἔξαγωγας και είσαγωγάς μέ προσεγγίσεις εἰς Σοβιετικούς λιμένας και λιμένας Σοσιαλιστικών χωρών. Κατά τήν τρέχουσαν πενταετίαν οἱ Σοβιετικοί ναυτικοί ἐπραγματοποίησαν μαζικάς μεταφοράς διά τούς λαούς τής Κούβας, τού Βιετνάμ και τής Καμπότζης.

Τακτική γραμμή ὑπάρχει μεταξύ ιλίτησεβος και Βάρνας. Ἡ γραμμή αὕτη ἐπέλυσε μέγα ἀριθμόν προβλημάτων ἀτίνα συνεδέοντο μέ τό ἐμπόριον μεταξύ Βουλγαρίας ακί ΕΣΣΔ. «Ηδη ἀναλύονται τά ἀποτελέσματα μέ σκοπόν τήν διεύρυνσιν τής γραμμῆς ταύτης.

«Οταν ὅμιλούμεν περὶ τής δραστηριότητος τής Σοβιετικής ναυτιλίας ήτις συνδέεται μέ τό ἐξωτερικόν ἐμπόριον δέον δυνάμεθα νά ἀποκρύψωμεν τήν ύφισταμένην σημερινήν κατάστασιν εἰς τάς θαλάσσας και τούς ὡκεανούς. Ἀπό μερικών ἐτών ή διεθνής ναυτιλία διέρχεται μίαν βαθείαν κρίσιν συνεπεία τής οίκονομικής ύφεσεως ήτις πλήττει τάς καπιταλιστικάς χώρας.

Οι ἐφοπλισταί τών ἀνεπτυγμένων καπιταλιστικών χωρών ούχι μόνον προσπαθοῦν νά ἀνατρέψουν τούς ἀνταγωνιστάς ἀλλά νά κρατήσουν δι' ἑαυτούς τήν κυριαρχίαν ἐπί τῶν διεθνῶν μεταφορών. Πρός τόν σκοπόν αὐτόν καταφέύγουν εἰς οίκονομικάς πέσεις και τόν πολιτικόν προστατευτισμόν. Καί η Σοβιετική ναυτιλία δέον νά ἀντισταθῇ εἰς μίαν ισχυρήν πέσιν. Μάς κατηγοροῦν διτε οδικαιολογήτως αὐξάνομεν τήν χωρητικότητα, τό «νταπάμιγκ» τόν προστατευτισμόν και τήν ἐπιθετικότητα. Οπισθεν τού καπνογόνου παραπετάσματος τού ἀντικομμουνισμού προσπαθοῦν νά διέλθουν λύσεις «διακρίσεως», κατεύθυνομένας ἐναντίον τών ναυτιλιακών έταιριών τής σοσιαλιστικής κοινότητας. Ήμεις προσπαθοῦμεν νά ἀναπύξωμεν τήν συνεργασίαν και γνωρίζομεν διτε πάντοτε είναι δυνατή ή δέευρεσιν λύσεως αἱμοβίας ἀποδεκτής. Εἰς όρισμένας γραμμάς δυνάμεθα νά φθάσωμεν τόν αὐτοπειροισμόν.

Ἐν τούτοις ύπεγράμμισε τερματίζων τήν δημιουργίαν τού, ο Σοβιετικός ύπουργός, δέον μάς φοβίζει τό «μπούκοτάζ». Αἱ θέσεις τής σοβιετικής ναυτιλίας είναι σταθεραί. Ή οίκονομία μας είναι προγραμματισμένη διαθέτει σημαντικάς ἐφεδρείας και ἔχει μεγάλας δυνατότητας.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβαθμήσαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού ἀρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Γκαϊ Φόρτσιουν» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Pontevedra») νεοαγορασθέν 8.739 τον. γκρός, τού 1971 άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Άμαλια» (κ. Ιωάν. Οικούάδης).

2. «Νέρ μπιν» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικόν «Caloric») νεοαγορασθέν, 35.764 τον. γκρός τού 1975, άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Κάρντιφ» (κ. Νικ. Αλέρτης).

3. «Βιολέττα» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 16.430 τον. γκρός, άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Μπλού Τάουερ» (κ. Γεώργ. Βουτούνας).

4. «Τροπικάνα» φορτηγόν (πρώην ισπανικόν «Horus» νεοαγορασθέν, 1580 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Τροπικάνα» (κ. Παν. Θεοχάρης).

5. «Κονστέλεσσον» έντερο πράιζ φορτηγόν άγγλικόν «Merzario Ionia» νεοαγορασθέν, 5.539 τον. γκρός, τού 1977 άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Εντερμάρ» (κ. Νικ. Σπυράκος).

6. «Φόροι μ. πράιν» μπάλκ κάρριερ (πρώην ισπανικόν «Astyrias») νεοαγορασθέν, 11.825 τον. γκρός, τού 1970, άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Στάιλκα» (κ. Στυλ. Κατούνης).

Αι καθελκύσεις

Τήν 28ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη εἰς Χερσώνα τό τρίτον μάς σειράς πέντε άδελφών τάνκερ μεταφοράς χημικών προϊόντων πού παρηγέλθησαν εἰς τά ώς δύν σοβιετικά ναυπηγεία υπό τής έταιρίας «Αθήνιαν Τάνκερ». Τό 29.500 τον. d.w. σκάφος ώνομάσθη «Αθήνιαν Βίκτορη» και ένεγραφη εἰς τά κυπριακά νηολόγια.

— Καθειλκύσθη εἰς «Ιννοσίμα», τήν 10η Μαρτίου από τά ναυπηγεία Χιτάτσι τό 60.000 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ράινα» άνηκον εἰς τήν έταιρίαν «Εποξ» (κ.κ. Συλᾶς — Πρώιος). Παραδίδομενον περί τά τέλη 'Ιουνίου/άρχας 'Ιουλίου, θά ύψωση τήν κυανόλευκον.

— Τό 17.000 τον. d.w. πολλαπλής χρήσεως φορτηγόν «Πόρος Αϊλαντ», τύπου «Φρήντον ΙΙ», καθειλκύσθη εἰς Τόκιο τήν 4η Μαρτίου, από τά ναυπηγεία 'Ισικαβάτζια - Χαρίμα, διά λογαριασμόν του Οίκου Ι.Γ.Γκούμα. Παραλαμβανόμενον όρχας 'Ιουλίου θά ύψωση τήν έλληνικήν σημαίαν.

Αι παραγγελίαι

Δύο μπάλκ κάρριερς τών 60.000 τον. d.w. παρηγέλθησαν εἰς τά ναυπηγεία Σασέμπο υπό τού κ. Γ. Π. Λιβανού. Παράδοσις Δεκέμβριον 1982 και 'Ιανουάριον 1983.

— Έτερα δύο τών 60.000 τον. παρήγειλεν ο Οίκος Ξυλά - Πρώιον εἰς τά ναυπηγεία Χιτάτσι, μέ παράδοσιν 'Απρίλιον και 'Οκτώβριον 1983.

— Από τήν άναγραφεῖσαν εἰς τό προηγούμενον τεύχος μας παραγγελίαν τής έται-

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άκουαριος» και ύψωσε την κυανόλευκον, τό άγορασθέν άγγλικον δεξαμενόπλοιον «Newburn» 19.869 τον. γκρός, τού 1972.

— Παρεδόθη εἰς τούς άγοραστάς του, τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Άδελφότης» 14.342 τον. γκρός, τού 1968. Μετωνομάσθη «Ντέκα Φρατέρνιτο».

— Μετωνομάσθη «Άλεξις Χόουπ» τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Κωνσταντής Γέμελος» 9.084 τον. γκρός, τού 1968.

— Παρεδόθη έπισης τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Γλυφάδα Μίλου» 10.707 τον. γκρός, τού 1962. Μετωνομάσθη «Κρόνος».

— Το πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Γεωργίος Α.» 13.714 τον. γκρός τού 1962 παρεδόθη και μετωνομάσθη «Σαρωνίς».

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Μαρία Γλύπη» και ύψωσε την κυανόλευκον, τό άγορασθέν χιλιανόν φορτηγόν «Lago Puyehue» 9.565 τον. γκρός, τού 1970.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν νιγηριανόν φορτηγόν «Nnamfi Azikive» 6.100 τον. γκρός, τού 1963. Μετωνομάσθη «Ρόχιλλ». Σημαία Ελληνική.

— Τό άγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Yokona» 10.484 τον. γκρός, τού 1965 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άλμάζ» ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν σιγκαπουριανόν φορτηγόν «Ivory Tellus» 9.477 τον. γκρός, τού 1977. Μετωνομάσθη «Φάμιλλο Αϊβορού».

— Εις «Γιάννης Μάριος Η.» μετωνομάσθη τό παραληφθέν ιαπωνικόν φορτηγόν «Dian» 12.561 τον. γκρός, τού 1977. «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Σαντζών Μπαΐου» και ύψωσε τήν κυανόλευκον τό παραληφθέν άγγλικόν φορτηγόν «Beaverbank» 11.452 τον. γκρός, τού 1974.

— Τό άγορασθέν σουηδικόν ρό-ρό μπάλκ κάρριερ «Fidelion» 18.70 τον. γκρός, τού 1966 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νέμεσις». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Έλπιδοφορος» και ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθέν δανικόν μπάλκ κάρριερ «Camara» 16.822 τον. γκρός, τού 1975.

— Εις «Ολυμπος» μετωνομάσθη τό παραληφθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Arteaga» 9.754 τον. γκρός, τού 1964. «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρεδόθη, τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Τάσος Ν.» 4.507 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Κόμπας Κάρριερ».

— Παρεδόθη έπισης τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Ντέλφικ Μίρακλ» 13.092 τον. γκρός τού 1961. Μετωνομάσθη «Αγάθη Φ.».

— Μετωνομάσθη «Δέσποινα Ζ.» τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων μπάλκ κάρριερ «Σέμη» 11.906 τον. γκρός, τού 1965.

ρίας «Αθήνιαν Τάνκερ» είς τά ναυπηγεία τής Χερσώνος διά τέσσαρα τύπου λάινερ φορτηγά τών 14.800 τον. d.w. τά δύο θά κατακευασθέν διά λογαριασμόν τής έταιρίας «Φάμιλλο Σίππιγκ».

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Ocean Express» 6.042 τον. γκρός, τού 174 και μετωνομάσθη «Άλεξάντερ ΙΙ». «Η Παναμαϊκή διεπιρήθη.

— Μετωνομάσθη «Άντζεμπλατίκ» και ύψωσε τήν Ελληνική σημαίαν τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Atlantic Challenge» 15.948 τον. γκρός, τού 1970.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άναστασίος» και ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθέν δανικόν μπάλκ κάρριερ «Cinchona» 16.882 τον. γκρός, τού 175.

— Μετωνομάσθη «Άθηνα Μ.» και ύψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Afra Dawn» 45.678 τον. γκρός τού 1968.

— Παρελήφθη, τό άγορασθέν παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Amer B.» 34.617 τον. γκρός, τού 1963. Μετωνομάσθη «Ντάνα Σή.» Σημαία Ελληνική.

— Παρελήφθη έπισης τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Southern Ocean» 9.986 τον. γκρός, τού 1972 και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Θεαγένης».

— Εις «Κυνόσουρα» μετωνομάσθη και ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Oriental Discovere» 30.613 τον. γκρός, τού 1964.

— Τό άγορασθέν άγγλικόν φορτηγόν «City of Liverpool» 9.767 τον. γκρός, τού 1970 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μαριάνθη». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό σουηδικόν μπάλκ κάρριερ «Falstaff» 18.656 τον. γκρός, τού 1967 παρελήφθη και ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Ποσειδών».

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

— Το πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγών «Πλειάς» 10.736 τον. γκρός, τού 1963. παρεδόθη και μετωνομάσθη «Σπύρος Γ.».

— Παρεδόθη έπισης εις άγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγών «Φιλάδελφος» 10.186 τον. γκρός, τού 1963 και μετωνομάσθη «Φουρκέρο II».

Άγοραπωλησία

— Επωλήθησαν άντι συνολικού ποσού 8 δολαρίων τά τουηντέκερες «Τάρπον Σπρίγκες» 11.056 τον. γκρός τού 1968 και «Τάρπον Σλίβερ» 10.979 τον. γκρός τού 1965.

— Τό ύπο σημαίαν «Αργεντινής δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Astradiego» 20.806 τον. γκρός, 36.592 τον. d.w. τού 1965 ήγοράσθη εις τά 5,6 έκατομ. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Πλάφιν Σπίριτ» 18.787 τον. γκρός, 31.762 τον. d.w. τού 1970. Τιμή 10.700.000 δολαρίων.

— Τό δηζελοκίνητον νοτιοκρεατικόν φορτηγόν «Dong Shin» 4.279 τον. γκρός, 6.737 τον. d.w. τού 1967 ήγοράσθη εις τά 1,4 έκατομ. δολαρίων.

— Επωλήθησαν εις σιγκαπουριανά συμφέροντα γύρω τών 1.750.000 δολαρίων συνολικών τά τουηντέκερες «Λέλαν» και «Μαρία» 5.407 τον. γκρός έκαστον, 7.585 τον. d.w. ναυπηγήθεντα τό 1959 και παρεδόθησαν. Μετωνομάσθησαν «Jetur Viceroy» και «Jetpur Victory».

— «Ελληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν άντι 3,2 έκατομ. δολαρίων τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν δεξαμενόπλοιον «Ogote Maru» 46.941 τον. γκρός, 80.351 τον. d.w. τού 1965.

— «Επωλήθη ώς έστι, άντι 450.000 δολαρίων μεταξύ Έλλήνων τό φορτηγόν «Άγιοι Ανάργυροι» 3.690 τον. γκρός, 4.707 τον. d.w. τού 1958.

— Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Bonita I» 5.376 τον. γκρός, 10.160 τον. d.w. τού 1958 ήγοράσθη γύρω τών 1.070.000 δολαρίων.

— Άντι 3 έκατομ. δολαρίων περίπου έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό μπάλκ κάρριερ «Άκρον» 14.722 τον. γκρός, 31.016 τον. d.w. τού 1959.

— Τό δηζελοκίνητον άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Isceilus» 12.875 τον. γκρός, 20.372 τον. d.w. τού 1966 ήγοράσθη εις τά 5,8 έκατομ. δολαρίων.

— Επωλήθη εις «Ελληνας τής Νέας Υόρκης τό μπάλκ κάρριερ «Συνετός» 17.792 τον. γκρός, 33.399 τον. d.w. τού 1965 εις τά 7.500.000 δολαρίων.

— Γύρω τών δολ. 4.000.000 ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «Pon-tevedra» 8.739 τον. γκρός, 12.213 τον. d.w. τού 1971.

— Εις «Ελληνας τού Λονδίνου έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Άγιοι Βίκτωρες» 11.610 τον. γκρός, 18.187 τον. d.w. τού 1967. Τιμή δολ. 5.800.000.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη εις τά 2,7 έκατομ. δολαρίων τά τουηντέκερες «Λίνδος» 11.033 τον. γκρός, 15.577 τον. d.w. τού 1962.

— Επωλήθη εις άραβικά συμφέροντα τό φορτηγόν «Δέσποινα» 11.415 τον. γκρός, 19.507 τον. d.w. τού 1960. Τιμή δολ. 2.950.000.

— Τό δηζελοκίνητον ρωσικόν φορτηγόν «Deputat Lutskiy» 9.518 τον. γκρός, 11.250 τον. d.w. τού 1959 ήγοράσθη γύρω τών 1.500.000 δολαρίων, ώς έστι.

— «Εγνώσθη ή άγορά τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγό «Gold Bridge» 7.070 τον. γκρός, 9.382 τον. d.w. τού 1964 άντι δολ. 1.675.000.

— Επωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό φορτηγόν «Σάμμερ» 4.598 τον. γκρός, τού 1968 άντι 2,1 έκατομ. δολαρίων.

— Γύρω τών 2,6 έκατομ. δολαρίων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Κάβο Άλκυών» 10.934 τον. γκρός, 16.230 τον. d.w. τού 1961 εις «Ελληνας τού Λονδίνου».

— «Ελληνες τού Λονδίνου ήγόρασαν έπισης τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν δεξαμενό-

πλοιον «γυγο Maru No.2» 38.878 τον. γκρός, 70.861 τον. d.w. τού 1966 άντι 3,1 έκατομ. δολαρίων.

— Επωλήθη εις άλλοδαπούς τό δεξαμενόπλοιον «Αθηνᾶ» 106.032 τον. γκρός τού 1972 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Fulton». Σημαία Σιγκαπούρης.

— Τό φορτηγόν «Αλμπατόρε» 1.503 τον. γκρός τού 1962 έπωλήθη εις άγγλικά συμφέροντα και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Casta-neda»

Μετονομασία

Τό φορτηγόν «Καπετάν Αντώνης» 4.576 τον. γκρός τού 1962 μετωνομάσθη «Αντώνης Β.».

— Μετωνομάσθη «Διονύσης Β.» τό φορτηγόν «Σίλβερ Μπέρντ» 6.663 τον. γκρός τού 1955.

— Εις «Χριστόφορος Τ.» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Σύρος» 5.202 τον. γκρός, τού 1959.

— Τό φορτηγόν «Κώδι» 3.219 τον. γκρός, τού 1956 μετωνομάσθη «Αίλαντ Κώδι».

— Μετωνομάσθη «Οράιον» τό φορτηγόν «Αίρηνς Σ.» 1.833 τον. γκρός, τού 1965.

— Εις «Αίγιτζας» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Βαλεντίν» 1.164 τον. γκρός τού 1963.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Όρφεύς» 19.024 τον. γκρός τού 1969 μετωνομάσθη «Στάρ Λουζόν».

Αι διαλύσεις

— Επωλήθη εις διαλυτάς τού Πακιστάν τό λιβεριανόν φορτηγόν «Ντόνα Μαργαρίτα» 8.558 τον. γκρός, τού 1956 γύρω τών δο. 190 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Εις πακιστανόν διαλυτάς έπωλήθη τό φορτηγόν «Ατλαντικ Φρήζερ» 4.717 τον. γκρός τού 1958. Τιμή δολ. 185 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Εις ισπανόν διαλυτάς έπωλήθη γύρω τών δολ. 105 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος τό δεξαμενόπλοιον «Τύχος» 20.332 τον. γκρός τού 1956.

— Άντι δολ. 180 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταϊβάν τό δεξαμενόπλοιον «Αμάθους» 105.156 τον. γκρός, τού 1968.

— Επωλήθη εις Τούρκους διαλυτάς άντι δολ. 95 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος τό φορτηγόν «Ειρήνη Λ.» 10.405 τον. γκρός, τού 1956.

— Εις πακιστανόν διαλυτάς έπωλήθη τό φορτηγόν «Σαρώνικ Σκάου» 8.380 τον. γκρός, τού 1961.

Τά συμβεβλημένα

Τόν παρελθόντα μήνα ύπεγράφησαν εις τό NAT συμβάσεις ασφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι έλληνικής ιδιοκτησίας ύπο ένας σημαίας πλοίων:

— «Αφαμίς», παναμαϊκόν 37.865 τον. γκρός, άπο 23.11.80, έκπρόσωπος κ. Αβρ. Καλόπουλος.

— «Γκλόουπ Ασίμι», ύπο σημαία Γιβραλτάρ, 12.932 τον. γκρός, άπο 13.12.80, έκπρόσωπος κ. Αναστ. Καραβίας.

— «Γλάνης» παναμαϊκόν, 22.062 τον. γκρός, άπο 10.11.80, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Λιβανός.

— «Ελα μάνα μου», παναμαϊκόν, 22.067

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 και ο ημιορφόφος M2 300.

τον. γκρός, άπο 17.11.80, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Λιβανός.

— «Ολυμπικ Αρμουρ II», παναμαϊκόν, 138.037 τον. γκρός, άπο 16.12.80 έκπρόσωπος Σπρίγκφιλντ Σίπιπιγκ Κόμπανυ.

Συνομιλία τού κ. Φικιώρη εις τό Λονδίνον

Μέ τήν εύκαιριαν τής μεταβάσεως τού ύπουργού κ. Ι. Φικιώρη εις τό Λονδίνον — διπού ωμίλησε εις τό διεθνές συνέδριον τό όποιον ώργάνωσε τό περιοδικόν «Σητρέιντ» μέ θέμα Χρήμα και πλοία — διεξήχθησαν συνομιλίαι με τήν νεοκλεγείσαν διοίκησιν τού Κομμίττη επί τών θεμάτων τού ποντοπόρου πλοίου. Ειδικώτερον, συνεζητήθη τό θέμα τής έλλειψεως πληρωμάτων πού άντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία, ή άνυμαία έξασφαλίσεως τού ποσοστού 25% τών ξένων ναυτικών πού ύπρετούν εις έλληνικά πλοία και ή οργάνωσις τής ναυτιλιακής ύποδομής και κινήσεως εις τόν χώραν. Έπισης έγένετο άνταλλαγή άπόψεων διά τόν συντονισμόν τών ένεργειών τού YEN και τών παραγόντων της Ναυτιλίας διά τήν καλυτέραν άντιμετώπισην τών άναφυμένων προβλημάτων, ίδιαιτέρως εις τόν διεθνή χώρον και διά τήν διατήρησην τής άνταγωνιστικότητος τού έλληνικού πλοίου.

Κατά τήν διάρκειαν τής παραμονής του εις τό Λονδίνον ο κ. Φικιώρης συνηντήθη και με τόν γενικόν γραμματέα τού IMKO κ. Σριβάσταβα, ό ποιος έξηρε τήν έλληνικήν συμπαράστασαν πρός τόν διεθνή όργανον σύμβολον διά τήν διασφάλισην ύψηλου έπιπεδου άσφαλείας τής ναυσιπλοΐας και προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος.

Όμιλων εις τό συνέδριον τού «Σητρέιντ» διπού Φικιώρης ύπεγράμμισε διπού Η' Έλλας, ώς χώρα με παραδοσιακήν ναυτιλίαν δημιουργημένην άπό τήν ίδιωτικήν πρωτοβουλίαν δέν ήμπορεί νά βλέπε με εύνοϊκό μάτι τήν κρατικήν ή διακρατικήν άναμιξιν εις τήν λειτουργίαν τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως και εις τά κοινοτικά πλαίσια θά προσπάθησην νά περιορίση τήν τάσιν τών παρεμβάσεων έκει πού τούτο θά είναι έκ τών πραγμάτων άπολύτως άναγκαίον.

Έπιμηθ ο κ. Β.Π. Γουλανδρής

Τήν 14ην Απριλίου κατά τήν διάρκειαν σεμνής τελετής, εις τήν ιστορικήν αίθουσαν τού «Υπουργείου Εξωτερικών της Γαλλίας Galerie de la Paix, ή A.E. Υπουργός τών Εξωτερικών της Γαλλίας κύριος Jean Francois P. Goulandrē, παρουσία 70 Έλληνων και Γάλλων προσκεκλημένων, τά Διάσημα τού Ιππότου τής Λεγεώνος τής Τιμῆς.

Τό παράσημον άπενεμήθη εις τόν κ. Βασ. Π. Γουλανδρή, διά τήν μέχρι τώρα συμβόλην τού εις τήν άναπτυξιν τής Έλληνογαλλικής φίλιας.

Εις τό Κομμίτη τού Λονδίνουν

Κατά τάς άρχαιρεσίας τού «Κομμίτη» τού Λονδίνου έξελέγησαν οι κάτωθι: Πρόεδρος: Ι. Χατζηπατέρας, άντιπρόεδροι: Μ. Περατικός, Ν. Μάρκου.

Σύμβουλοι οι κ.κ.: Γ. Μπίσμπας, Κ. Ι. Καράρας, Ν. Σ. Βλασσόπουλος, Έπ. Εμπειρίκος, Π.Ν. Γουλανδρής, Γ. Χαγιαλίδης, Σ.Ι. Κουλουκούντης, Δ.Λ. Νομικός, Δ.Ν. Εγγλέσης, Ι.Δ. Χανδρής, Α.Κ. Λώς, Ι.Κ. Καρούσης, Σ.Μ. Πολέμης, Ι.Μ. Λύρας, Γ. Ανδριανόπουλος, Ι.Δ. Φαφαλίδης, Η. Καραμαλλής, Ν.Ι. Χατζηπατέρας, Ι.Π. Παπανικολάου, Ι. Βαρδαβάς

Ο κ. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ στήν

Αμερική

Ο εύρισκόμενος στήν Αμερική διά τήν διάσκεψιν τού «INTERTANKO» Πρόεδρος τής Ένώσεως Έλληνων Έφοπλιστών κ. Α-

ριστομένης ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ συναντήθηκε το πρώι μέρος της 1/4/81 στην Ν. Υόρκην με τὸν Κυβερνητικό Επίτροπο ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων κ. SAMUEL NEMIROW μὲ τὸν δοκιμαστὴν τοῦ Σωματείου τῆς ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ Πλοίων, οἵτινες προάγονται εἰς ὑποναυάρχους.

Ο κ. Σαΐτης γενικός γραμματεὺς τῆς ΓΣΕΕ

Ο γενικός γραμματεὺς τῆς ΓΣΕΕ κ. Έμμ. Σαΐτης ἔξελεγε καὶ γενικός γραμματεὺς τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας Ἐργατῶν Ἑλλάδος.

Η ΣΟΥΗΔΙΚΗ «ΚΟΚΟΥΜΣ» ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τὴν 7ην Ἀπριλίου, ἐπραγματοποιήθη, εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Λέσχην Πειραιῶς, ἐπίδεξις μηχανήματος αὐτοματισμοῦ πλοίων τοῦ γνωστοῦ Σουηδικοῦ Οίκου «Kockumation A/B». Τὴν ἐκθεσιν ἐνεκπιάσθη ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ YEN, κ. Π. Σαρλής, παρουσία πλήθους προσκεκλημένων τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὴν φωτογραφίαν, ὁ κ. Σαρλής συναντεύεται ὑπὸ τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τῆς «Kockumation A/B» κ. Σβέν Σβένσον καὶ τοῦ Ιωαννού Πουλημένου, διευθυντοῦ τῆς ἑταῖριας «Μαρσέλ Ἡλεκτρονική Α.Ε.» ἡ οποία ἀντιπροσωπεύει τὸν ἀνωτέρω οἰκον τὴν Ἑλλάδα.



ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ «ΤΡΑΝΣΜΑ» ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΒΟΥΚΑΣ

Ἀρχάς Ἀπριλίου, τὸ γνωστὸν Ναυτικὸν Πρακτορεῖον τοῦ Πειραιῶς «Τρανσμά» (Γεωργ. Καβούκας) ἐγκατεστάθη εἰς τὰ νέα του γραφεῖα ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Π Μεραρχίας 3, τὰ οποῖα καταλαμβάνουν ὄλοκληρον τὸν 5ον δρόφον ἐπιφανείας 300 τετρ. μέτρων.

Τὸ γραφεῖον «Τρανσμά» ἔχει 20 ἑταῖρον ἐπιτυχοῦντας δραστηριότητος εἰς τὸν Πειραιᾶ, μὲ ἔξειδικευμένον προσωπικὸν καὶ μακράν πείραν εἰς τὸν κλάδον τῶν πρακτορεύσεων. Τὰ τηλέφωνα τοῦ νέτου γραφείου εἰναι: 4173086, 4120424, 4110429, 4115248 καὶ 4136501. Τέλεξ: 21 2681.

Ἀποστρατεία τριῶν ἀρχιπλοιάρχων Λ.Σ.

Ἐντύπωσιν προεκάλεσε ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἀνωτάτου Συμβουλίου Λιμενικοῦ Σώματος δι' ἡς ἀποστρατεύονται τρεῖς ἐκ τῶν ἐξ ἀρχιπλοιάρχων τοῦ Σώματος. Ἡ ἐντύπωσις προέκληθη ἀπὸ τὸ γεγονός ὃτι ἡ ἀποστράτευσις τῶν ἐν λόγῳ ἀρχιπλοιάρχων ἔγινε κατὰ τὰς ἐτησίας κρίσισις καὶ δχι δι' ἐπιλογῆν ἡγεσίας.

Οἱ ἀποστρατεύονται εἰναι οἱ κ.κ. Θεομάρκος Πλακοκέφαλος, Γενικός Διευθυντής τῆς

Διευθύνσεως Λιμένων καὶ Παραλίων, Σπ. Δόλλας, Γενικός Διευθυντής τοῦ NAT καὶ Παν. Κορακάς, Γενικός Διευθυντής τῆς ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ Πλοίων, οἵτινες προάγονται εἰς ὑποναυάρχους.

Διά τὴν πλήρωσιν τῶν κενῶν θέσεων προκειται νά προαχθοῦν εἰς ἀρχιπλοιάρχους οἱ πλοιάρχοι κ.κ. Γεώργ. Τσούρης, Θεόδ. Πουλάκης καὶ Δημ. Ὁρφανός. Ἐπίσης προκειται νά ἐπακολουθήσουν προαγωγαὶ διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν δημιουργουμένων κενῶν θέσεων πλοιάρχων, ἀντιπλοιάρχων κλπ.

Προσφοράι 'ΕΛΛΗΝΩΝ έφοπλιστῶν

Ο κ. Γεώργιος Κουμάνταρος προσέφερε τὸ ποσόν τῶν 100.000 δολ., εἰς μνήμην τοῦ πατρὸς τοῦ Ιωάννου, διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ Γυμνασίου πού κτίζεται εἰς 'Αστορία τῆς Νέας Υόρκης.

Διά τὸν αὐτὸν σκοπὸν, ὅμας ἐφοπλιστῶν, πού ἐπιβιμοῦν νά διατηρήσουν τὴν ἀνώνυμιαν, προσέφερε 60.000 δολλάρια.

Αἴτησις ἀκυρώσεως εἰς τὸ Σ. 'Επικρατείας

Τὸ ΠΝΟ κατέθεσε διὰ τοῦ πληρεξουσίου δικηγόρου τῆς κ. I. Σταματοπούλου εἰς τὸ Συμβούλιον 'Επικρατείας αἴτησιν ἀκυρώσεως τῆς υπ' ἀριθ. 54168/80/21.3.81 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ύπουργών Συντονισμοῦ. Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ οποία «παρέχει εἰς πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν τὸ δικαιώμα νά προσλαμβάνῃ καὶ ναυτολογή ἐπὶ πλοίου ἀλλοδαπού κατώτερα πληρώματα στερούμενα διπλωμάτων, πτυχιών, ἡ ἀδειῶν ἱκανότητος καὶ μάλιστα μέ ἀποδοχάς μικροτέρας ἀπό τὰς προβλεπομένας μέ τὰς συλλογικάς συμβάσεις διὰ τὰ ἐλληνικά πληρώματα»,

Ὄς ἐπιχείρημα προβάλλεται διτι μέ τὴν προσβαλομένην ἀπόφασιν μειώνονται οἱ ὅροι ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ πλοίου καὶ ἐπέρχονται δυσμενεῖς συνέπειαι διά τούς "Ελληνας ναυτικούς.

Η «PICCARD DIVERS»

Μέ ἀπόλυτον ἐπιτυχίαν ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὴν ράδαν τοῦ Πειραιῶς αἱ ἐπισκευαὶ τῶν 30.000 τοῦ πιάτη κάρρορειον "Ελόσεαν", τὸ όποιον ἐξώκειλεν εἰς τὴν Χερσόνησον τῆς Πειραιῆς τὴν 19ην Μαρτίου καὶ ύπεστη ἐκτεταμένης ζημίας εἰς τὰ ὑφαλα. Ρήγματα μήκους 5 μέτρων εἰς τὰ διπύθμενα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, προεκάλεσαν κλίσιν 9 μοιρῶν εἰς τὸ σκάφος.

Τὴν ὑποβρύχιον ἐπισκευήν τῶν ρηγμάτων διά τοποθετήσεως λαμαρινῶν καὶ τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν ὡτῶν ἀνέλαβε καὶ ἔφερεν εἰς πέρας ἡ ἑταῖρια «Piccard Hellas Divers», τῶν κ.κ. Ἀφόν Χιώτη καὶ Σία πού ἐδρεύει εἰς τὸν Πειραιᾶ.

Η "Ενωσις τῶν έφοπλιστῶν

Ἐχομεν τὴν τιμῆν νά φέρωμεν εἰς γνώσιν σας διτι εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος ύφισταται εἰσέτι πρός διάθεσιν ἀριθμός ἀνανηστικῶν ἐμβλημάτων τούτου. Ἡ τιμὴ ἐκάστου ἀνέρχεται εἰς ὅκτακοσίας (800) δραχμάς. Οἱ ἐπιθυμοῦντες νά προμηθευθῶν τοῦτο δύνανται νά ἀπευθύνονται ἀπ' εὐθείας εἰς τὰ ἐν Πειραιεί Γραφεῖα τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητήριου 'Ελλάδος. (Ἀκτή Μιαούλη 85 καὶ Φλέσσα 2 τηλ. 4118811).

Μετά τιμῆς
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΕΜΜ. ΤΡΑΝΤΑΣ

ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΑΥΤΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ

Τρόποι εἰσόδου καὶ ἐξελίξεως εἰς τούς τρεῖς κλάδους. Κατατοπιστικοί πίνακες τοῦ Y.E.N.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐδημοσίευσαν τὴν ἐνημερωτικὴν ἐγκύκλιον τοῦ YEN περὶ τῶν δυνατοτήτων σταδιοδρομίας

εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τῶν διαφόρων προελεύσεων ὑποψήφιων στελεχῶν E.N.

Ἐπειδὴ τὸ θέμα παρουσιάζει εἰδικὸν ἐνδιαφέρον τόσον διά τὰ ἐνεργειαὶ στελέχη δοσον καὶ διά τούς ὑποψήφιους ναυτικούς, δημοσιεύσουμεν κατωτέρω τούς ύπο τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως τοῦ Y.E.N. καταρτισθέντας πίνακας, οἱ ὅποιοι μέ παραστατικά σχεδιαγράμματα παρέχουν πλήρη εἰκόνα τοῦ διλού ναυτεκπαίδευτικοῦ συστήματος καὶ εἰδικώτερον τῶν τρόπων καθ' οὓς εἰσέρχονται καὶ ἔξελισσονται εἰς τούς τρεῖς βασικούς κλάδους τοῦ πλοίου (πλοιάρχων, μηχανικῶν, ἀσυρματιστῶν) οἱ ὑποψήφιοι τῶν διαφόρων προελεύσεων (Γυμνασίου, Κατωτέρων Τεχνικῶν Σχολῶν, Λυκείου).

— ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΟΣ

Φροντισμένος, καλαίσθητος καὶ δρτιος κυκόφρορος ὁ 'Κόδωμος τοῦ "Ατλαντος" (τεύχος 'Ιανουαρίου) πού ἐκδίδει η 'Εταιρία ATLAS WORLD.

Ἐκτὸς ἀπ' τὸ ἐνδιαφέρον κύριο δρθρο πού κάνει μιά σύντομη ἀνασκόπηση τοῦ χρόνου πού πέρασε, δημοσιεύονται δρθρα γιά τὴν 'Εστιά τῶν Ναυτικῶν, γιά τὴν Ναυτιλία καὶ ΕΟΚ, γιά τὸν παλαιό Πειραιά, καθώς καὶ ναυτικά διηγήματα. Ήραιστατο τὸ ἐσωτερικό φωτογραφικό δισέλιδο. Στό τέλος πρόσθιτο ἀγγλικό τετραφύλλο μέ περιλήψεις ἀπ' τὰ περιεχόμενα καὶ δρθρα γιά τὴ Ρόδο καὶ τὴ Βιζαντινὴ 'Ελλάδα.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ἐκκληφόρος τὸ 2ον τεύχος τοῦ 1981 τῆς νομολογιακῆς ναυτικῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ δικηγόρου κ. Ιακ. Σέργη. Τὸ τεύχος περιλαμβάνει 24 ἀποφάσεις τοῦ 1980 ἀναφερομένας εἰς θέματα θαλασσίας μεταφορᾶς, ἀβαρίων, πειθαρχικῶν παραπτωμάτων, ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ναυτικῶν προνομίων κ.λ.π. Σημειούμενον ιδιαιτέρως τὰς 4 ἀφετικάς ἀποφάσεις ἐπὶ περιπτώσεων ἀσθενείας, ναυτικῶν καὶ τῆς ἐπ' αὐτῶν κατατοπιστικήν εἰσαγωγήν τοῦ κ. Σέργη.

Συγχρόνως, ἐκκληφόρος καὶ τὸ 13ον τεύχος τοῦ έτους 1980 εἰς τὸ ὅποιον περιέχονται συγκεντρωμένα τὰ εύρετηρία τῆς ὅλης τοῦ τόμου τοῦ παρελθόντος έτους, ὡς καὶ ὀλόκληρη ἡ διεθνής σύμβασις «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974» μετά τοῦ κυρωτικοῦ αὐτοῦ Νόμου 1045/1980.

— ΠΕΝΘ —

ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ

Τὸ Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων έφοπλιστῶν συνελθόντες ἐπὶ τῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ έφοπλιστοῦ καὶ μέλους της

ΜΙΧΑΛΑΚΗ Ι. ΛΕΜΟΥ

ἀκούσανταν καὶ τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. Αριστομένη ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, ἔξαραντος τὴν προσωπικότητα τοῦ μεταστάτος

'Αποφάσιζει ὁμοφώνως διπλωματικῶς:

— Διαβελτωθούν πρός τούς οικείους αὐτοῦ τὰ συλλυπητήρια τῆς 'Ενώσεως.

— Παραστούν δι πρόεδρος μετά Μελών τῆς Διοικήσεως εἰς τὴν Ἀθηναϊκήν τελεσθομένην κηδείαν του, κατά τὴν Τετάρτην 8/4/81.

— Κατατεθῇ ἐπὶ τῆς σοροῦ του στέφανος τῆς Ε.Ε.Ε. κατά τὴν ἡμέραν τῆς κηδείας.

— Διατεθούν ύπερ ἀγαθοειργάνων σκοπῶν δρχ. εἰκοσι χιλιάδες (20.000), εἰς μνήμην του.

— Δημοσιεύθη τὸ παρόν διά τοῦ ναυτιλιακοῦ τούπου.

— Εν Πειραιεῖ τῇ 6η Απριλίου 1981
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
'Αριστομένης Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

πλευράν. Τό σκάφος άπειλευσε δίνει επίσκεψη.

ΜΠΡΗΖ: Την 23ην Μαρτίου άνεκοινώθη διέξετέλει επισκευάς εις Σπέτζια, επί ζημιών εις τόν λέβητα καὶ τό ήλεκτρικόν κύκλωμα. 'Επισκευά ετελούντο επίσης καὶ επί προσφάτων ζημιών ἐκ κακοκαιρίας.

ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΑΙ: Την 8ην 'Απριλίου άφιχθη εἰς Γιοκοχάμα δι' 'επισκεψής εις τά έξωτερικά έλλασμα τοῦ κύτου.' 10.5 ἀριστερά.

ΝΕΜΕΑ: 'Αφίχθη εἰς Φός την 31ην Μαρτίου με ζημίας εις τήν μηχανήν. 'Επειθεωρήθη, ἀλλ' επισκευαὶ ἀνεβάθμησαν διά νά πραγματοποιηθοῦν εἰς Λισαβώνα, δους ἀπειλευτή τήν δην 'Απριλίου.

ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ: Εἰς Νεάπολιν την 30ην Μαρτίου. 'Εζήτησεν επιθεώρησην λόγω ζημιών ἐκ κακοκαιρίας καὶ ἔξ αμελείας τοῦ πληρώματος.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ: 'Από Γκιζόν διά Μονρόβια, προσήγγισεν εἰς Ντακάρ τήν 3ην 'Απριλίου πρός ἑκτέλεσιν επισκευών ἐπί ζημιών ἐκ κακοκαιρίας πού ύπεστη μεταξύ 27 καὶ 29 Μαρτίου.

ΠΟΛΙΛΛΟ (κ.): 'Από Σμύρνην διά Βεγγά-

Η ναυλαγόρα

'Η προοπτική μιᾶς παρατεταμένης ἀπεργίας τῶν ἀμερικανῶν ὄνθρακων προεκάλεσε τήν πτώσιν τῶν ναύλων κατό τό διορρεύσαν 150ήμερον, ίδιως εἰς τά μεγαλύτερο σκάφη. Το φορτία τῶν 55-60.000 τον. σιτηρών ὅπα τόν ἀμερικανικόν Κέλπον δι' Όλλανδιον κατῆλθον ὅπα τό 17,50 δολ. ὁ τόννος εἰς τό 15,50 δολ. Γαιανθρακες ὅπα τό Χάμπτον Ρόδες διά τήν Ιαπωνίαν δολ. 26,80 διά φόρτων Μαιού.

Μέ την ἔλλειψιν τού ἀμερικανικού γαιανθρακος καὶ τός παροτεινομένας διαπραγματεύσεις μεταξύ τῶν Ιαπωνών φορτωτῶν καὶ τῶν Αὐστραλών ἔξαργεων γαιανθράκων, ὑπῆρχε συχνά πρόβλημα ἔξερψεως ναύλου διά τό μεγάλο σκάφη. 'Ἐν τῷ μεταξύ ἀνέκοινώθη διτή η παραγωγή χάλυβας τῆς Ιαπωνίας θά είναι κατό 15,3% κατωτέρα τό β' τρίμηνον τού 1981. Αἱ καταστάσεις οὐτού φυσικόν ἥτο νά πρακτεύσουν τήν πτώσιν τῆς ναυλαγοράς, εἰς μίαν περιοδὸν δουσού, κατό κανόνα, σημειούται ὄνδος. Οπωδήποτε η διεθνής οικονομική θέσης ἔχει καὶ συτή τό επιδρούσεις τῆς.

Δέν πιστεύεται, πάντως, διτή η παρούσα κάρμψη τῶν ναύλων θά διορθεῖται ἐπί μαρκόν. Τό γενονός διτή τός τελευταίος ἡμέρας τῆς προηγουμένης ἔβδομοδος παρεπηρήθη μία σταθεροποίησις — καὶ εἰς τίνας περιπτώσεις μικρά ὄνδος — είναι ιδιαιτέρως ἐνθαρρυντικόν. Τό μισθώματο διά τούτο-τάρτερο τῶν «πάνωμαδε» μπάλκ κάρρων πού είχον κατέλθει εἰς τός 12-12.500 δολ. ἡμερησίως, ἐπονήθων εἰς τό πρό ἔβδομάδων ἐπιπέδῳ.

Διό τό μικρότερο μπάλκ κάρρων καὶ τό τουηντέκερς ή κάμψις ήτο περισσότερον ψυχολογική πορά οὐσιαστική. Επηρεασμένοι ὅπα τός κρατούσας αυθήκας εις τήν υγρότην τῶν μεγαλυτέρων σκαφών, οι πλοιοκτήται ἔσπευδεν νά ναυλώσουν δημιουργώντες συχνά τήν ἐντύπωσιν διτή η πρασφορά ήτο μεγαλυτέρα τῆς ζητήσεως.

Γενικά, οι μελλοντικοί ἔξελιξις τῆς ναυλαγοράς είναι ἀβέβαιοι. 'Από τήν μίαν πλευράν ἡ ὑφεσης τῆς πογκοσμίου οικονομίας, ή μείωσις τῆς βιομηχανικής παραγωγής, ή ἀπεργία τῶν ὄνθρακων. Αἴ την δόλην, οι άναγκαι τῆς Ρωσίας εἰς δημητριακά, τό ἀνισμό τῆς Κίνας, ή στραφή πρός τόν γαιανθράκον. Αἱ πολλοί παραγγελίαι τῶν μπάλκ κάρρων παρατείνουν τήν ἀβεβαιότητα. Οπωδήποτε τό παραγγελλόμενα μπάλκ κάρρων θά χρειασθούν ἐντός τῶν πρασεχών ἐτῶν. Μήπως, δώμας, παραγγέλλοντα πολύ ἐνωρίς;

Κατό περιοχάς οι ναύλοι τού 150ήμερου ἐκινήθησαν ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννήματα, διά Κόλπον δι' Όλλανδιον / Βέλγιον, 57.000 τον., δολ. (per long ton) φίο, Μάρτιον / 'Απριλίον. 'Ετερον, 57.000 τον., δολ. 15,25 φίο, 'Απριλίον / Μάιον. Διά Νορβηγίαν, 42.500 τον., δολ. 16,25 φίο, 'Απριλίον. Διά δυτ. ἀκτήν Μεσίκου, 20.000

ζην, μέ φορτίον 1.955 τον. ἐλαιολάδου εις δοχεία, προσήραξεν δέκαθι τού Γενίκαλε τήν 3ην 'Απριλίον. 'Ανειλκύσθη τήν δην 'Απριλίον καὶ ἀπειλευτή εἰς Πειραιά δι' ἐπιθεώρησιν.

ΣΑΙΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: 'Υποστάν πυρκαϊάν εις τό μηχανοστάσιον τήν 30ην Μαρτίου, ἡγκυροβόλησεν δέκαθι τού Τζάκοσνβιλ μετά τριήμερον καὶ ἔζητησεν ἐπιθεώρησην. Τό σκάφος κατημύθησεν ἀπό Μπαχάμας εἰς Μεξικόν υπό ἔρμα. 'Ανειλήθησαν επισκευαὶ.

ΣΤΑΡ ΛΑ'ΙΤ: 'Επιθεωρήθη τήν 23ην Μαρτίου εις χερόγια, λόγω ζημιών εις τόν στριβιλοφορτήρα τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. Συνεστήθησαν επισκευαὶ. Τήν 29ην Μαρτίου ἀφίχθη εἰς Μπράκε.

ΦΡΟΣΩ Κ.: Προσήραξεν δέκαθι τού Μάλμο, μέ φορτίον σόγιας, τήν 31ην Μαρτίου. Διαρροή εις δύο δεξαμενάς ἔρματος. Μετά μερικών κουφισμόν, ἀνειλκύσθη τήν 4ην 'Απριλίου υπό ρύο ρυμουλκών καὶ ἡγκυροβόλησεν ἐν ἀναμονή ἐπιθεωρήσεως υπό δύτου.

ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.): Οι πλοιοκτήται τού δηζελοπλοίου «Χόλυ Στάρ», τό ποιόν είναι προσηργμένον εις "Ανναμπα, ἐδήλωσαν διτή τό σκάφος είναι τεκμαρτή δική ἀπώλεια.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα διά Τάραντο, 70.000 τον., δολ. 7 φίο, 'Απριλίον. 'Από Λόουερ Μπουκάναν διά Κεμπέκ καὶ Κοντρεκέρ, 67.000 τον., δολ. 7,50 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

KONTINENT

Γεννήματα, ἀπό Λά Παλλίς διά Τζέντα, 11.000 τον. κριθή εις σάκκους, δολ. 45 φίο, ὄψιμον Ντραμάρ, δολ. 55 φίο, 'Απριλίον. Διά Σαφί, 14.500 τον. σίτος, δολ. 17,50, 'Απριλίον. 'Από Ρουέν διά Λά Παλλίς δι' Αντεν, 7.000 τον. ἀλευρα εις σάκκους, δολ. 51 φίο, 'Απριλίον. 'Από Μπίρκενχεν διά Σηφορθ διά Τυνηρίου, 11.000 τον. κριθή εις σάκκους, δολ. 28 φίο, 'Απριλίον.

Ιπάσιμο ματα, ἀπό Λά Παλλίς διά Τζέντα, ἀπό Λά Παλλίς διά Αμβέρσα — 'Αμβούργον ρειντζ διά δύτ. ἀκτήν Ινδίας 21.000 τον. ούρεα χύμα, δολ. 47, ὄψιμον ἀνατ. ἀκτήν, δολ. 47,35 φίο, 'Απριλίον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΒΑΛΤΙΚΗ

Γαιάνθρακες, ἀπό Πολωνίαν διά Γκιζόν, 30.000 τον., δολ. 9,35 φίο, 'Απριλίον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, 'Απριλίον, κυκλικόν ταξίδιον δυτ. ἀκτής ΗΠΑ, δολ. 9.480 ἡμερησίως (28.280 τον., νεότευκτον).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, 'Απριλίον, ταξίδιον Μεσογείου μέσω δυτ. ἀκτής ΗΠΑ, δολ. 7.500 ἡμερησίως (20.420 τον., τού 1969).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, 'Απριλίον ταξίδιον Κεντρικής Αμερικής, δολ. 8.500 ἡμερησίως πλέον δολ. 15.000 μηνιαία δι υπερωρίας (16.999 τον., τού 1977).

Παράδοσις Νοτ. Κορέαν, 'Απριλίον, ταξίδιον Ινδίας, δολ. 8.025 ἡμερησίως (21.298 τον., τού 1963).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, 'Απριλίον, ταξίδιον Ιταλίας, δολ. 6.025 ἡμερησίως (15.059 τον., τού 1974).

Παράδοσις Ντόρμπαν, 'Απριλίον, ταξίδιον Βρέστης-Αμβούργου ρειντζ, δολ. 8.750 ἡμερησίως (22.200 τον., τού 1974).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, σπότ, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 9.000 ἡμερησίως (32.235 τον., τού 1972).

Παράδοσις Κωνσταντίζα, σπότ, ταξίδιον Περιακού Κόλπου, δολ. 9.750 ἡμερησίως (21.619 τον., τού 1963).

Παράδοσις Σκαραμαγκά, 'Απριλίον, ταξίδιον Νιγηρίας, (19.509 τον., τού 1977).

Παράδοσις Δουσκέρκη, Μάρτιον, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Χίλης, δολ. 3.90 κατά τον. d.w. μηνιαίως (119.511 τον., τού 1976).

Παράδοσις Αμβέρσαν, 'Απριλίον, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Νοτ. Αφρικής, δολ. 15.000 ἡμερησίως (64.000 τον., τού 1981).

Παράδοσις Μάρτιον, Κύπρον, κυκλικόν ταξίδιον Μεγάλων Λιμνών, δολ. 8.300 ἡμερησίως (24.355 τον., τού 1979).

Παράδοσις Γάνδην, 'Απριλίον, κυκλικόν ταξίδιον Αγ. Λαυρεντίου μέ παναπαρίδοσιν Ιταλίαν, δολ. 13.000 ἡμερησίως (72.149 τον., τού 1977).

Παράδοσις άμερ. Κόλπον, 'Απριλίον, κυκλικόν ταξίδιον Κολομβίας, δολ. 9.500 ἡμερησίως (24.847 τον., τού 1974).

Παράδοσις Σαιν Τζών, 'Απριλίον, ταξίδιον Βενεζουέλας, δολ. 7.150 ἡμερησίως πλέον δώρων 90.000 δολ. (14.907 τον., τού 1973).

Παράδοσις Όλμπανο, Μάρτιον, ταξίδιον Μπαγκλατές μέσω Αυτοτραλίας, δολ. 14.500 ἡμερησίως (33.630 τον., τού 1975).

Παράδοσις Τρίνινταντ, 'Απριλίον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ, δολ. 8.200 ἡμερησίως πλέον δώρων 25.000 δολ. (14.907 τον., τού 1968).

Παράδοσις Βενεζουέλαν, 'Απριλίον, ταξίδιον Νοτ. Κορέας μέσω άμερικ. Κόλπου, δολ. 12.500 ἡμερησίως (35.861 τον., τού 1980).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 2 ἑτάν, δολ. 12.900 ἡμερησίως (54.199 τον., τού 1979).

Ταξίδια 12-19 μηνών, δολ. 7.750 ἡμερησίως (21.668 τον., τού 1977).

Ταξίδια 9 μηνών, δολ. 9.900 ἡμερησίως (33.654 τον., τού 1972).

Ταξίδια 2 ἑτάν, δολ. 6,45 κατά τον. d.w. μηνιαίως (70.160 τον., τού 1977).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Έσυνεχισθη ή πτώσις τών ναύλων τών δεξαμενοπλοίων. Παρατηρήστη τής άγοράς έπισημαίνουν ότι μάνον ο μαζικός παροπλισμός θέλεναφέρει κόποιον ισορροπίον μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως. Η ύφεσης της διεθνούς οικονομίας, έν συνδυασμῷ με τήν κάρμψη της βιομηχανικής παραγωγής, δεν έπιτρέπει ένθερ-ρυντικάς προβλέψεις διά τό άμεσων μέλλον.

Χαρακτηριστικοί τίνες ναυλώσεις:

‘Από Περσικόν Κόλπον δι’ Αγγλίαν/Κόντινεντ, 255.000 τον., W 26, Απρίλιον. Διά Μεσόγειον (μέσω Σουέζ), 50.000 τον., W 85, Απρίλιον. Διά Μπαχάμας, μέρος φορτίου 117.000 τον., W 47,5, Απρίλιον. Διά Πόρτ Ντίξον, 85.000 τον., W 65, Απρίλιον. Δι’ Ισπανίαν, μέρος φορτίου 260.000 τον., W 30,25 (14 κόμβων). Απρίλιον. Ετερον, μέρος φορτίου μν. 166.000 τον., W 36,55, Απρίλιον. Διά Ταϊβάν, μέρος φορτίου 203.000 τον., W 30, Απρίλιον. Δι’ Αγγλίαν/Κόντινεντ, 305.000 τον., W 24,5, Απρίλιον.

‘Από Έρυθράν δι’ Ιταλίαν, μέρος φορτίου 55.000 τον., W 82,5, Απρίλιον.

‘Από Βόρ. Αφρικήν δι’ Ιταλίαν, 77.000 τον.,

W 54, Απρίλιον.

‘Από Λιβύην διά Μπιλμπάο, μέρος φορτίου μν. 80.000 τον., W 57,75, Απρίλιον.

‘Από Αρχιπέλαγος, διά Καραϊβικήν, μέρος φορτίου 100.000 τον., W 40, Απρίλιον. Δι’ Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 105.000 τον., δολ. 1,29 έκατομ., Απρίλιον.

‘Από Μεσόγειον δι’ Αμερικ. Κόλπον, 135.000 τον., W 35, Απρίλιον. Δι’ Αγγλίαν/Κόντινεντ, 117.000 τον., W 49, μέρος φορτωσις.

‘Από Καραϊβικήν δι’ Ιταλίαν, μέρος φορτίου 48.000 τον., W 63, Απρίλιον. Διά Αμερ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, 40.000 τον., W 70, Απρίλιον. Ετερον, μέρος φορτίου 70.000 τον., W 40, Απρίλιον. Διά Χόλιρουντ, μέρος φορτίου 42.500 τον., W 66,25, Απρίλιον. Διά Πορτογαλίαν, 70.000 τον., W 42,5, Απρίλιον.

‘Από άνατ. άκτην Μεξικού διά Αμερ. Κόλπον, 62.000 τον., W 65, μέρος φορτωσις. Ετερον, μέρος φορτίου 54.000 τον., W 75, Απρίλιον.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Σκάφος 82.135 τον., τού 1975, δολ. 5 κατά τον. d.w. ταξίδιο 3/3 μηνών.

τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαρτίου 30 - Απρίλιον 4.

ΓΑΥΦΑΔΑ ΣΑΝ: Τάμπαν 19.950 τον. (όψιν ναυλωτών έξτρα 3.000 τον.) φωσφάτιν ‘Αμβούργον, δολ. 27,75, φίο. με 7.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. έτοιμας φόρτωσης.

ΠΑΤΡΑΙ: Βόρ. Βραζιλίαν 15.000 τον. ζυχάρεως χώμα Αμερικ. λιμένας Άκτης Ατλαντικού. Κόλπου, δολ. 20,50. Φίλιαν 15.750 τον. εις τά δολ. 19,75 φίο. με 1.00/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιον 1-10.

ΕΡΜΗΣ (είς τάιμ τάρτη): Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάππερας) 17.000 τον. γεννημάτων Τίλμπουρου δολ. 19,25 φίο. με 8.000 τον. έκφόρτωσιν. έτοιμας φόρτωσης.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. οίσου Κίναν, δολ. 42,65 με 4.000 τον. γκράς φόρτωσης. 3.000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 7-20.

ΜΠΑΖΙΛ ΙΙΙ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάππερας) 29.000 τον. γεννημάτων Τίλμπουρου. δολ. 19. φίο. με 8.000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 13-18.

ΦΕΙΔΙΑΣ: Νιούαρι (Ν. Ι) 30.000 τον. γαλανθράκων νότιον Κορέαν, δολ. 33,50. φίο. με 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. άμεσων φόρτωσης.

ΑΚΡΩΝ (Αιγαί): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 72.000 τον. γεννημάτων Ολλανδίαν. δολ. 15,75. φίο. Απρίλιον 25-30.

ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ: Τολέδο με συμπλήρωσιν ‘Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τον. γεννημάτων Τίλμπουρου. δολ. 28,50 Τολέδο, συμπλήρωσης ‘Αγ. Λαυρέντιον 23.000 τον. δολ. 21,50 φίο. Απρίλιον 8-15.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.800 -15.000 τον. γεννημάτων Αγλειρίαν. δολ. 50. φίο. με 500 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 21-28.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ: Νέαν Όρλεανην 14.000 τον. ζυχάρεως είς σάκκους δυτ. άκτην Μεξικού. δολ. 47. φίο. με 750/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιον 10-15.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λόγκ Μπητς 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού. δολ. 20,25. φίο. με 1000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 9-21.

ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤΩΝΗΡ (Αιγαί): Αμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 30.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 22. φίο. Απρίλιον 20-30

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΑΤΖΙΛΙΤΥ: Βρέμην 12.000 τον. κοιθής είς σάκκους Τζέδαν

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΝΑΔΑ

ΔΗΛΩΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. γεννημάτων Πάνωτα Αρένας (Χιλήν), δολ. 32,50. φίο. με 1000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 5-15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ: ‘Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέι με συμπλήρωσην Μπάχια Μιλάνκο 22.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού δολ. 55. 2.000 τον. φόρτωσην. 1.000 τον. έκφόρτωσιν Απρίλιον 20-Απρίλιον 10.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 27.000 τον. αφ-

γιαλεύρων κωνοταταν. δολ. 48,52. φίο. με 1.000 τον. έκφόρτωσιν. Απρίλιον 1-10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ: Νέαν Όρλεανην 60.000 τον. γαλανθράκων Αιμέρσον-Αιμβούργον πέντε, δολ. 15,75. φίο. με 15.000 τον. φόρτωσην. Απρίλιον 5-15.

ΧΕΛΜΑΡ: Μπουένες ‘Αυρές 6.700 τον. ζυχάρεως χώμα. Βαλτικήν ή Μαύρην Θάλασσαν. φίο. με 750/1.000 τον. φορτο-εκφόρτωσην. Μαρτίου 26 - Απρίλιον 2.

ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): Μισοσαΐπην 58.000 τον. γαλανθράκων Ολλανδίαν. δολ. 15,50 φίο. με 20.000/15.000 τον.

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΕΥΣ

ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

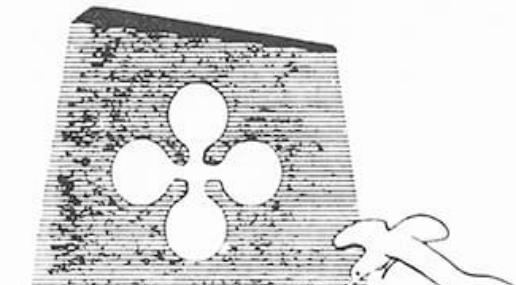
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αιγαίον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική και Αφρική

δολ. 46. όμινοι Γκίζαν δολ. 48.50. φιο. με 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων. Απρίλιον.

ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ: Δουσκέρην 10.000 τον. κρήτης Καζαμπλάκιαν δολ. 22.75. φιο. με 3.500/1.250 τον. φορτοεκφόρτων. άμερος φόρτωνς.

ΣΚΛΗΡΙΩΝ: Αματερνταν 12.100 12.300 τον. κρήτης είς σάκκους Τζέδαν δολ. 500.550 κατ' αποκοπήν φιο. με 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτων. Απρίλιον 10-15.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΤ': Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντ 20.000 τον. λιασμάτων χύμα δυτ. άκτην Ινδίας. δολ. 48. όμινοι φορτων Χερόκα δολ. 49.50. εάν εκφόρτων διατάξ. άκτην 35 σεντς έξτρα. φιο. με 3.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτων. Απρίλιον 13-23.

ΝΙΚΥ: Μπρικεχνητή ή Σήφορ 11.000 τον. κρήτης χύμα Τυνησίων. δολ. 28. φιο. με 2.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτων. όμινοι Χαϊδ. διά Τυνησίων. δολ. 26. φιο. με 4.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτων. όμινοι φόρτων Αμβέρσαν ή Γάνδην. δολ. 24. με 4.500/2.000 τον. φορτοεκφόρτων. Απρίλιον 16-21.

ΕΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ: Μπαγκόγκ. Κοχιτάνγκ 10.000 τον. όργης είς σάκκους Λάγος δολ. 57. φιο. με 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτων. Απρίλιον 5-10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: Πολωνίαν 10.000 τον. ζαχάρεως χύμα Τζέδαν δολ. 60. φιο. με 750 τον. έκφρτων. Απρίλιον 5-15.

ΔΕΥΤΕΡΗΣ Η.: Δομινικανή Δημοκρατίας 9.500 τον. ζαχάρεως χύμα Αλγερίαν δολ. 45.50 φιο. με 750/750 τον. φορτοεκφόρτων. Μάρτιον - Απρίλιον.

ΝΙΚΗ: Δομινικανή Δημοκρατίας 13.000 τον. ζαχάρεως χύμα Μαρόκον δολ. 45. φιο. με 700/750 φορτοεκφόρτων. τέλος Μαρτίου.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν): Νουαντίμπου 70.000 τον. οιδηρομεταλλεύματος Τόραντο. δολ. 5.90. έφράς Απρίλιον.

ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ: Ανατολ. άκτην Γουατεμάλας 6.000 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου. δολ. 16. φιο. με 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτων. Απρίλιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΙΓΑΣ ΠΡΑΚΤΙΚ: 21.050 τον. d.w. (13 1/2 - 14 μιλ. 29-30 τον. φιούελ διλ τού 1976) παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Τάουν Μαρτίου 27-29, ταξίδια 4-6 μηνών. έπαναπαράδοσις Πάσσερο - Αμβούργον ρέιντ δολ. 7.850 ήμερησίως.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ (λιβ.): 8.070 τον. d.w. (11.412 κ.π. 15 μιλ. τού 1978) παράδοσις δύο ημέρας έξωθι Μπάρμπαντος Μαρτίου 23-28 έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ντακάρ. μέσω Δομινικανής Δημοκρατίας δολ. 7.000 ήμερησίως. πλέον δολ. 40.000 δύον έπαναπαράδοσιες.

ΑΙΓΑΣ ΜΥΣΤΙΚ: 20.950 τον. d.w. (1.032. 303 κ.π. 14 1/2 21 τον. φιούελ διλ τού 1975) παράδοσις 24 ώρας έξωθι Κριτσουπάλ Απρίλιον. έπαναπαράδοσις Κίναν. μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου δολ. 9.000 ήμερησίως.

ΟΙΝΟΥΣ. ΜΕΓ' ΙΝΤΕΝ: 34.048 τον. d.w. (1.625.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. - 41 1/2 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Απρίλιον 4-10. έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν δολ. 10.500 ήμερησίως πλέον δολ. 260.000 δύον.

ΜΑΡΙΛΥ: 26.933 τον. d.w. (15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσις Αμβέρσαν άνδρωμικώς άπο 23 Μαρτίου. έναν κυκλικούν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών. έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν δολ. 9.000 ήμερησίως.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ: 16.480 τον. d.w. (16 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοσις άμερικ. έπαναπαράδοσις Βαρβάνη — Σιγκαπούρη ρέιντ δολ. 8.900 ήμερησίως.

ΑΚΜΩΝ: 23.435 τον. d.w. (1.183.000 κ.π. 14 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσις Νταρμάταν Απρίλιον 10-22. έπαναπαράδοσις δυτ. Μεσογείουν. δολ. 9.300 ήμερησίως.

ΑΜΥΝΤΑΣ: 15.174 τον. d.w. (13 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζέλ διλ τού 1970) παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Αρχήσ άμερος έπαναπαράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάσσερο. μέσω Αμβέρσας. Αιγύπτου. δολ. 7.500 ήμερησίως.

ΑΙΓΑΣ ΓΟΥΙ ΣΤΟΝΤΟΜ: 18.800 τον. d.w. (14 2/2 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοσις Γιβραλτάρ Απρίλιον — Μάδιον. έπαναπαράδοσις Κίναν δολ. 7.900 ήμερησίως.

ΤΟΞΩΝ: 26.444 τον. d.w. (1.209.000 κ.π. 14 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις Κόντινεντ Απρίλιον. έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν. μέσω άμερικ. λιμένας Κόλπου. δολ. 9.300 ήμερησίως.

ΣΤΑΣΙΑ: 25.874 τον. d.w. (1.354.000 κ.π. 15 1/4 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1970) παράδοσις Λιασμάνων τέλος Μαρτίου - άρχας Απρίλιον. έπαναπαράδοσις Μουσκάτ μέσω Περσικού Κόλπου δολ. 11.250 ήμερησίως.

ΑΙΓΑΙΗΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (κ.): 9.600 τον. d.w. (13 1/2 μιλ. τού 1969) παράδοσις Λευ Ταΐρης άμερος έπαναπαράδοσις Καραβίκην. βορ. άκτην νοτίου Άμερικής. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερες).

ΕΛΛΗΝ: 12.200 τον. d.w. (11 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ τού 1958) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Έλλαδος Απρίλιον 5-10. έπαναπαράδοσις Ντακάρ - Ντουάλα ρέιντ, δολ. 4.900 ήμερησίως.

ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ: 26.431 τον. d.w. (1.194.000 κ.π. 15 μιλ. 37 1/2 τον. φιούελ διλ τού 1977) παράδοσις Σαουθ Γουέστ Πάς Μαρτίου - Απρίλιον. έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο. δολ. 8.350 ήμερησίως πλέον δολ. 150.000 δύον.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: 14.950 τον. d.w. (693.800 κ.π. 15 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ πλέον 1 1/2 γκα διλ τού 1977) παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Φλώρικ Απρίλιον 5-11. έπαναπαράδοσις Ανατολικήν άκτην Μεξικού. δολ. 7.500 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΛΑΥΚΟΣ: 28.687 τον. d.w. (1.895.905 κ.π. 14 1/2-15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 2-21/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968) παράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάσσερο Μαρτίου 31 - Απρίλιον 9. ταξίδια 9-11 μηνών (συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Λιμνών) δολ. 9.020 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΝΕΑ ΝΤ: ΑΖΟΥΡ: 12.232 d.w. (29 π. 3 1/2 ίντο 565.000 κ.π. 12 1/2 14 3/4 τον. φιούελ διλ πλέον 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1957) παράδοσις Σέπουμαντ. Απρίλιον 3-25. έπαναπαράδοσις δυτ. άκτην Αγγλίας.

ΠΕΤΡΕΑ: 21.711 τον. d.w. (887.000 κ.π. 14 1/2-15 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1974) παράδοσις 30 ώρας μετά την διελεύση Κέιπ Πάσσερο Απρίλιον 1-3 έπαναπαράδοσις δυτ. άκτην Μεξικού. άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 7.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ: 15.650 τον. d.w. (15 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσις βορ. Ισπανίαν 8-9. έπαναπαράδοσις βορ. άκτην νοτίου Άμερικης. δολ. 7.300 ήμερησίως.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 14.907 τον. d.w. (710.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 17 τον. φιούελ διλ πλέον 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1957) παράδοσις Ισπανίαν Κέιπ Πάσσερο Απρίλιον 3-10. έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν δολ. 7.000 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΙΓΑΙΝ ΠΙΤΣ: 15.650 τον. d.w. (1.659.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1973) παράδοσις Ισπανίαν Απρίλιον 5-10. έπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέι δολ. 7.500 ήμερησίως.

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ: 34.750 τον. d.w. (1.659.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσις διπλέοντας Φόλκεστον άνδρωμικώς άπο 27 Μαρτίου. έναν κυκλικόν ταξίδιον Αγ. Λαυρεντίου. έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσσερο - Αμβούργον ρέιντ δολ. 10.100 ήμερησίως.

ΓΛΑΥΚΟΣ: 28.687 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1968) παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Απρίλιον 15-25. έναν κυκλικόν ταξίδιον Περού. έπαναπαράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου. δολ. 9.750 ήμερησίως.

ΦΟΙΝΙΣ: 16.800 τον. d.w. (780.000 κ.π. 17-17 1/2 μιλ. 33-35 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ρότερνταμ Απρίλιον 6-8. έπαναπαράδοσις Μπουεναβεντούρα δολ. 8.075 ήμερησίως.

ΔΙΔΥΜΟΙ: 32.629 τον. d.w. (1.466.000 κ.π. 16 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Απρίλιον 8-15. έπαναπαράδοσις Αδριατικήν δολ. 10.000 ήμερησίως πλέον δολ. 200.000 δύον.

ΖΑΚ (η): 14.463 τον. d.w. (15 μιλ. τού 1962) παράδοσις Σάντον Απρίλιον. έπαναπαράδοσις διπλέοντας Κέιπ Πάσσερο. μέσω Μαύρης Θάλασσας. δολ. 6.200 ήμερησίως.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ: 27.503 τον. d.w. (1.150.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσις Ισπανίαν Απρίλιον 6-14. έναν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ειρηνικού. δολ. 8.950 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΑΦΟΙΝ ΣΠΙΡΙΤ, 19.235 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 28-29 τον. φιούελ διλ τού 1969) παράδοσις δύον έπαναπαράδοσις Βαρβάνη — Σιγκαπούρη ρέιντ δολ. 8.900 ήμερησίως.

ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΓΤΣΙΠΤ: 23.000 τον. d.w. (13 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσις Κωνσταντίνου έποιος δολ. 9.750 ήμερησίως πλέον 60/30/30 ήμερας απόστημή τις πρώτες 90-60 ήμερες δολ. 11.800 ήμερησίως. 61-90 ήμερες δολ. 13.000 ήμερησίως 91-120 ήμερας δολ. 14.000 ήμερησίως Απρίλιον 14.

ΠΩΤΑ Ε: Λιβύην 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν W 85. ήμερησίως 41. ήμερησίως 40. ήμερησίως 39. ήμερησίως 38. ήμερησίως 37. ήμερησίως 36. ήμερησίως 35. ήμερησίως 34. ήμερησίως 33. ήμερησίως 32. ήμερησίως 31. ήμερησίως 30. ήμερησίως 29. ήμερησίως 28. ήμερησίως 27. ήμερησίως 26. ήμερησίως 25. ήμερησίως 24. ήμερησίως 23. ήμερησίως 22. ήμερησίως 21. ήμερησίως 20. ήμερησίως 19. ήμερησίως 18. ήμερησίως 17. ήμερησίως 16. ήμερησίως 15. ήμερησίως 14. ήμερησίως 13. ήμερησίως 12. ήμερησίως 11. ήμερησίως 10. ήμερησίως 9. ήμερησίως 8. ήμερησίως 7. ήμερησίως 6. ήμερησίως 5. ήμερησίως 4. ήμερησίως 3. ήμερησίως 2. ήμερησίως 1.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΓ'Μ: 59.044 τον. d.w. (15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1964) ταξίδια 12/12 μηνών. δολ. 7.75 το θ. έπος. δολ. 8.20 το θ. Απρίλιον 1.

ΤΡΕΓ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μικτόν): Άλγεριν 50.000 τον. μέρος φορτίου Βορ. Απρίλιον 13.

ΟΚΛΑΧΟΜ (λιβ.): Εσφραρός 94.000 τον. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού Κόλπου. W 70. Απρίλιον 5.

ΤΡΟΠΙΚ: Καραϊβικήν 53.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν W 57.5. Απρίλιον 10.

ΡΑΓΙΝΟ: Τάμεον 20.000 τον. καθαρά Άγγλιαν. Κόντινεντ γύρω των W 170. άμερος φορτωτής.

ΘΕΟΔΟΧΟΣ: Καραϊβικήν 48.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν. W 63. Απρίλιον 10.

ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΓΝΤΕΡ: Σαντ Κρουά 26.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτην Ατλαντικού W 115. άμερος φορτωτής.

ΑΛΚΥΝ ΜΕΝΤ (λιβ.): Σιντι Κερί 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν. W 82.5. ήμερησίων μέρος φορτίου 65.000 τον. W 64. Απρίλιον 10.

ΥΠΑΠΑΝΤΗΣ (λιβ.): Λιβύην 80.000 τον. μέρος φορτίου Μπιλ μπάρο. W 57.75. Απρίλιον 13.

ΛΑΚΩΝΙΑΝ (λιβ.): Δυτ. Αφρικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου Σαντ Κρουά. άμερικ. λιμένας άκτην Ατλαντικού. Κόλπου W 50. ήμερησίων 11.

ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Μεσόγειον 135.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου W 35. Απρίλιον 15.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε: Μεσόγειον 117.000 τον. Άγγλιαν. Κόντινεντ. W 49. άμερος φορτωτής.

ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Φλόττα 65.000 τον. μέρος φορτίου Κάλουντμπρυκ W 75. Απρίλιον 11.

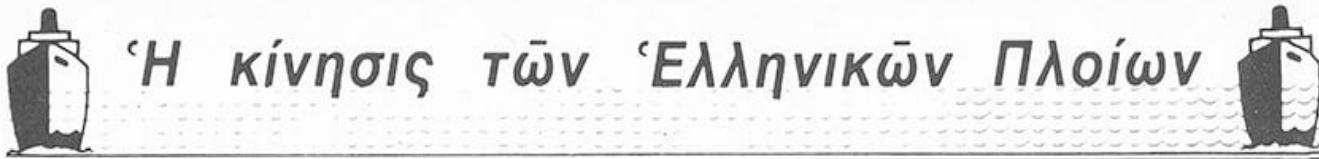
ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ: Καραϊβικήν 58.000 τον. μέρος φορτίου. άμερικ. λιμένας Κόλπου. W 70. Απρίλιον 1.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ: Εκουαντόρ 50.000 τον. μέρος φορτίου Κιουραδό

W 67.5. Απρίλιον 3.

ΒΟΡΡΑΣ: Περσικόν Κόλπου 24.000 τον. μέρος φορτίου



(α. = ὀνειχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἔφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	ε. Μπαντίρια 15/3		ΑΙΑΣ.....	67	9457	α. Μπρεμερχάρφεν 25/2
ΑΒΑΞ.....	62	10405	δ. Κωνιτόνια 15/2 διά Νοβορωσίκην		ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Μορμούγκο 2/4
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	εις Φρεντέρια 22/1		ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6474	δ. Μπρουναμπούτελ 29/3
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	149609	ε. Τζένταν 2/2		ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	69	149609	ε. Τζένταν 22/2		ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	εις Χακίδια ἀρό 7/9
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Πειραιά		ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Γιοκοχάμα 26/3
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Πειραιά 19/3		ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 28/3
ΑΓΑΘΩ.....	74	6017	ε. Ντακάρ 12/3		ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Λ. 'Αντζελες 2/4
ΑΓΑΘΩ Φ.....	61	13092	ε. Βιζακπατάνη 29/3		ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΤΖΙΝΤΟΜ	72	11184	α. Σιγκαπούρην 20/3 διά Μπαγκόκ
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	εις Μπάρον από 20/9		ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Λ. 'Αντζελες 27/1 διά Σαγκάνη
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	α. Βαλτιμόρη 14/3 διά Κριστομπαλ		ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΤ'ΙΚ	74	12498	δ. Γιβραλτάρ 31/3
ΑΓΓΕΛΑ.....	63	3387	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	ε. 'Αλεξανδρειαν 26/3
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Κωνιτόλιαν 1/3 διά Κωντάντζαν		ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	76	12498	ε. Κόμπη 29/3
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	3870	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Άλεξανδρειαν 26/3
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Λεμεσόν 23/3		ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ε. Λιβύνρο 1/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	δ. Π. Σάδι 31/3 διά Μεσόγειον		ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΣΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 20/3		ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ε. Βανκούβερ 22/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Ντώρπιταν 24/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	α. Σιγκαπούρην 29/3		ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	α. Τόκιο 27/3 διά Ντώρμπαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΗΙΙ	57	1241	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΓΙΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	47	5309	εις Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	ε. Μορπάσιο 31/3		ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΤΑΙΚ	77	12498	εις Μπάρον από 23/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΑ	64	9812	α. Τζένταν 29/3 διά Καράτοι		ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Αϊβωργρον 14/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	α. Ναγκόγια 12/3 διά Τζένταν		ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕΤ'Ζ	72	11185	ε. Παδδίας 24/3 (ἐπισκευαί)
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	α. Καγκούδια 25/2 διά Σαγκάνη		ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΤ'ΒΕΡΥ	71	15205	α. Τζένταν 24/2 διά Μπαντάρ Αμπάς
ΑΓΗΝΩΡ.....	71	9875	α. Πιοκούδια 21/2 διά Λάγος		ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	α. Ν. 'Ορλεάνην 19/2
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Πειραιά 24/3		ΑΙΓΙΣ ΥΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Μπουενεβέντουρα 18/3
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Πειραιά 25/3		ΑΙΓΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Κ. Τάουν 28/3 διά Αργεντινήν.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	α. Μπάχια Μπλάνκα 20/3 διά Ρωσίαν		ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Μπρισμπάτην 16/2 διά Νοχόντικα
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΓΙΣ ΠΑΓΩΝΗΡ	69	9199	α. Λαύριον 29/1
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	70	9178	ε. Σασμόπι 4/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	δ. Κωνιτόλιαν 30/3		ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ε. Κ. Τάουν 27/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Αϊβένταν 1/4 διά Μπαγκόκ		ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. Κολούμπια ρίβερ 20/3
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	ε. Λάς Πόλας 4/3		ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΠ	71	11185	ε. Τζένταν 27/2
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Βουβάνη 16/10		ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	α. Αγ. Φραγκίσκον 19/1 διά Κίναν
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	58	3690	υπό παραλαβήν		ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ε. Παρανάγκουα 31/3
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	α. Λ. 'Αντζελες 3/2 διά Σαγκάνη		ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ'	71	11208	ε. Ταΐρεστον 29/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	υπό παραλαβήν		ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Τζιμπούτι 10/1
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Τζιμπούτι 22/3		ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΙΝΤ	70	9025	ε. Δουνκέρκη 31/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	δ. Κωνιτόλιαν 18/3 διά Κωντάντζαν		ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	ε. Αμβέρσαν 18/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	εις Πύλον από 20/6/79		ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	ε. Γιοκοχάμα 11/2
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙII	61	8254	α. Ρότερνταν 25/2 διά Λουάντα		ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Στεττίνον 29/3
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	α. Κ. Τάουν 11/3 διά 'Απω Ανατολή		ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΤ	72	11225	ε. Κολόμπο 21/3
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Πειραιά 28/3		ΑΙΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ε. Π. Όρντες 25/3
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	50	1516	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9389	α. Σιγκαπούρην 27/3 διά Ντώρμπαν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	ε. Φιλαδέλφεια 30/3		ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	θέσσα 1/4
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Σετούμπαλ 29/1		ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1164	α. Ν. 'Ορλεάνην 31/3 διά Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΤΙΝΟΣ	59	8852	ε. Π. Καμπέλο 3/3		ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Τζένταν 27/3 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Μπρούνομπούτελ 25/2		ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	66	38615	ε. Παρανάγκουα 31/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Χάρηπον 31/3		ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	ε. Μπετζάδια
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εις Ηράκλειον από 15/10/78		ΑΙΤΤΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	α. Ν. 'Ορλεάνην 31/3 διά Ισπανίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	άργει εις Ζεμπρούγκε 8/3 διά Λουδίνον		ΑΙΤΤΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	άργει εις Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Γιβραλτάρ 8/2 διά 'Αλγέριον		ΑΙΤΤΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Μπράτες 29/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	εις Ακάποτα 7/2		ΑΙΤΤΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	ε. Κωνιτόλιν 19/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Μπιζέρτα 4/1 διά Γαλλίαν		ΑΙΤΤΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Σιγκαπούρην 31/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΑΙΤΤΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Αδελαΐδα 27/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εξ Αθώθι Κουβέτι από 20/7/78		ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΟΝΤ	60	8368	ε. Σκό 30/3 διά Ρίγκα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Ν. 'Ορλεάνην 19/3		ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	ε. Πειραιά 26/1
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	ε. Αμβέρσαν 6/2 διά Τρίπολιν		ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Δάντιας 27/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Σιγκαπούρην 26/3 διά Λουδίνον		ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Νταμάρ 28/3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	ε. Σ. Κίττε 9/3		ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Αμβωργον 3/4 διά Γέννια
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	εις Καράτοι από 1/2 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)		ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Μπαχ, Μπλάνκα 18/3 διά Ρωσία
ΑΓΚΝΙΚ II.....	63	12273	ε. Ίλιδό λ 5/3		ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Παναμά 30/3
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	α. Πειραιά 27/3 διά Χαλκίδα		ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Ν. 'Ορλεάνην 20/3
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	ε. Χάμπτον ρόδες 6/2 (ἐπισκευαί)					
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	α. 'Ηστ Λόντον 28/2					
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	10008	α. Τζένταν 9/3					
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	77	10459	α. Κόμπη 19/3 διά Μπουσάν					
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	68	14342	μετων. «ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ»					
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	67	6842	α. Παρανάγκουα 29/1 διά 'Αλγερίαν					
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Πειραιά 2/4					
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ.....	70	4231	α. Φόντες 7/2 διά Κλαινέντα					
ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9988	ε. Λάγος 19/3					
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	α. Πειραιά 27/3 διά Ραβέννα					
ΑΕΤΟΣ.....	57	1674	άργει εις Πύλον από 17/7/79					
ΑΖΑΛΕΑ.....	64	5931	α. Βοστόνιαν 20/3 διά Φόρπορτ					
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	ε. Μπρεμερχάρφεν 3/4					
ΑΗ ΠΩΡΗΣ.....	64	7752	εις Θλάσσαν Μαρμαρά 25/3					
ΑΗΣ ΠΩΡΗΣ.....	55	5886	α. Π. Σάδι 27/3					
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά 'Αλγέριον					
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ.....	74	8915	ε. Σιγκαπούρην 23/3					
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΜΝΗΝΟΥ.....	56	13556	α. Κεμπέκ 17/2 διά Κούβα					
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ.....	69	3039	δ. Π. Σάδι 4/3					
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ.....	56	7369	εις Πειραιά δότ. 3/5/79					
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΔΑΙΝ.....	58	5596	α. Σαλάδα 2/13 διά Κολόμπο					
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΝ.....	54	5148	α. Ντουμπάνι 12/3					
ΑΘΕΝΣ ΣΗ.....	61	4903	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Τρίπολη					
ΑΘΕΡΑΣ.....	54	7311	ε. Λούπτι 28/2					
ΑΘΗΝΑ (δ.)	64	21613	α. Χάμπτον ρόδες 17/3 διά 'Αρούμπα					
ΑΘΗΝΑ.....	63	15535	α. Ματαντί 13/1					
ΑΘΗΝΑ.....	58	10662	ε. Κριστούπατ 26/12					
ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	α. Σουραμπία 2/12 διά Σιερπόν					
ΑΘΗΝΑ.....	65	1657	εις μεσογειακός μεταφοράς					
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.)	68	45678	α. Της 5/3 διά Δυτ. Ινδίες					
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	α. Κολούμπατο ρίβερ 6/3					
ΑΘΗΝΑΙ.....	62	11272	ε. Λάρνακα					

ΑΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	58	3610	α. Τζένταν 10/2 διά Καράτοι		ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13883	α. Αμβέρσαν 24/3 διά Σιγκαπούρην
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ε. Τάουν 23/3		ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Κίθτσια 23/3 διά Ραβέννα
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	ε. Πειραιάδ 28/3		ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Μπιέρτρα 30/3
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ντώρμπαν 31/3 διά Ταιβάν		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Γκήλογκ 26/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Ν. Όρλεάνην 17/3		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Ήστ Λόντον 24/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Ολόκα 28/3		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Χιούστον 28/3
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Κωνιτόπολιν 31/3		ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ντάς ές Σαλάμα 27/3 διά Αύστραλιαν
ΑΚΡΩΝ	59	14722	α. Χιούστον 5/3		ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ταραγκόνα 25/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Χακάτα 20/3		ΑΝΑΣΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Κολούμπια ρίβερ 12/3 διά Ιαπωνίαν
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Ν. Όρλεάνην 29/3		ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	ε. Ίνταρν 5/3
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	ε. Μπαλμπάνα 12/10		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Μπάχι Μπλάνκα 23/3 διά Ρωσίαν
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ε. Μαρίνα ντι Καρόρ 27/3		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	ε. Κ. Τάουν 2/4
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	α. Ν. Ύόρκην 14/3 διά Αρούμπα		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	80	15866	β. Βαλτιμόρην 31/3 διά Βενετία
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	δ. Κωνιτόπολιν 15/3 διά Γελάτοι		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	α. Μονρόβια 30/3 διά Ρόττερνταμ
ΑΛΑΖΑΚΑ 2	59	1012	ε. Σουέζ 28/3		ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	α. Ν. Όρλεάνην 25/2
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	εις Πειραιάδ όπω 23/10		ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ν. Όρλεάνην 25/3
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Φρημάντι 21/2		ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	α. Π. ός Σπαιτή 1/4 διά ΗΠΑ
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	ρ. Ρόττερνταμ 30/30		ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	α. Γκόβενμπουργκ 14/3 διά Κοατζακόλακος
ΑΛΒΟΡΔΑ	77	5868	ε. Ιλγουίτε 26/3		ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	ε. Πασδίγες 23/3
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Ολόκα 24/3		ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	δ. Μπρουνιμπούτελ 23/3
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Ντουμπάν 19/3 διά Λαζάν διά.		ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	εις Πειραιάδ όπω 13/8
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	65	9296	δ. Μπρούνουπούτελ 9/2		ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	α. Βανκούμπερ 6/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιάδ 30/3		ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	εις Μπάραν όπω 13/9
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Δουνικέρην 5/3 διά Κιελόν		ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	μετων. «ΑΡΙΣΤΕΑ I.»
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	α. Χάμπτον ρόδες 26/3 διά Ιταλίαν		ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	α. Πύλον 8/3 διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	δ. Κωνιτόπολιν 20/3 διά Βατόμη		ΑΝΔΡΟΣ ΑΤ'ΙΔΑΝΤ	67	3831	α. Μπέλεμ 1/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Ντουμάρη 13/3 διά Κουβέτι		ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119055	α. Πούλο Μπούκονα 26/3 διά Ινδονησίαν
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Σουίδημα 22/3		ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΣ (μ.)	72	119055	β. Τουμπαρόδο 9/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουδιάμαχ Τέρμη 16/3 διά Γελλίαν
ΑΛΕΣ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	78	15688	εις Ακαμπά 14/3		ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Σιγκαπούρην 21/3 διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΜΙ	73	32781	ε. Αγ. Φραγκίσκον 29/3
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9211	α. Σιγκαπούρην 28/1 διά Λομπίτο		ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ	70	105855	α. Αντιφέρ 1/4 διά Περαιώκ
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ	57	4365	εις Πειραιάδ όπω 28/10		ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ράς Τανούρα 20/2
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ ΔΕ					ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	α. Ράς Τανούρα 22/3
ΓΚΡΕΙΤ' (δ.)	73	152372	α. Πειραιάδ 21/2 διά Μέγαρα		ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Κωνιτόπολιν 27/2 διά Όδησσαν
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ ΙΣΩΜΗΝΗ	68	9395	δ. Κόμπη 24/3 διά Πενέγα					
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	α. Λομπίτο 26/2 διά Λουάντα					
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ ΦΑΙΘΟ	61	7703	ε. Πειραιάδ 28/2					
ΑΛΕΣΗΣ Γ	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Λιοσσάνηα 27/3 διά Κούβα					
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	α. Χόγκ Κόγκ 31/3 διά "Ακαμπά					
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Ρουέν 14/3 διά "Άλγεριαν					
ΑΛΗΑΙΑ	74	23757	δ. Π. Σαΐδ 7/2 διά Μεσσηνείον					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	δ. Κωνιτόπολιν 17/3 διά "Οδησσάν					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	δ. Σουέζ 2/4 διά "Ακαμπά					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Μπ. "Άυρες 17/3					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	α. Κ. Τάουν 24/3					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Ραβέννα					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	δ. Παναμά 31/3 διά Βαλκαράζι					
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΗΦΕΡ	71	9564	α. Μπιλμπάδ 2/4					
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Βαρκελώνη 3/1					
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Κωνιτόπολιν 28/3					
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ε. Ν. Ύόρκην 31/3					
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Καλλάδο 17/3 διά Ματαράντι					
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	δ. Κωνιτόπολιν 1/4					
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Κτέμπερ 24/3 διά Ρουμανία					
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ	67	28467	ε. Αμβούργον 21/3					
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Π. Κεμπάδ 19/3					
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Κόμπη 23/3					
ΑΛΚΑΝ	77	14530	ε. Πασκαγκούλα 26/3					
ΑΛΚΗΝΗΝΗ	79	10996	α. Αμβέρσαν 27/3 διά Ντουρμπαν					
ΑΛΚΗΝΗΝΗ	67	5476	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Λάγος					
ΑΛΚΟΡ	62	11434	α. Ν. Όρλεάνην 2/4 διά Άλγεριον					
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ταύρεστον 27/3 διά Κρίστομπαλ					
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Σιμίου 23/3 διά Τόκιο					
ΑΛΚΥΟΝ	68	17374	ε. Πειραιάδ 29/3					
ΑΛΚΥΟΝ	62	6155	ε. Αλεξανδρίαν 13/3					
ΑΛΛΑΓΑΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	10869	α. Ν. Κούρκην 5/2 διά Κούβα					
ΑΛΜΑ	79	10788	ε. Μορμουγκάδο 22/3					
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λιοσσάνηα 1/4 διά Μαδέρια					
ΑΛΜΑΖ	65	10484	α. Τιμάρια 24/3 διά Σιούστον					
ΑΛΜΑΡ	69	10490	α. Ρίτσαρτον Μπάι 31/3 διά Χάρβην					
ΑΛΜΕΑ	60	10778	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Ν. Όρλεάνην					
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΩΝ	64	18000	δ. Ντόρει 26/3					
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	ε. Ντεμεράρδα 29/3					
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	είς Μπλαμπότα ώπω 14/3/80					
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Πειραιάδ 17/3					
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	α. Πειραιάδ 20/3 διά Χαλκίδα					
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Βουλώνη 30/3 διά "Άμπιτζάν					
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Όκλαντ 31/3					
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Πειραιάδ 28/3					
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Αύγουστα 27/3					
ΑΛΦΑ	71	1599	α. Ντουρμπαν 28/3 διά Κ. Τάουν					
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	δ. Λιβόντρο 27/3					
ΑΛΦΙΤΟ	63	15929	δ. Παναμά 29/3 διά Αίγυπτουν					
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Θέουτα 19/3 διά "Ισκεντερόυν					
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	ε. Χόγκ Κόγκ 16/3					
ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	α. Αλεξανδρίαν 5/3 διά Βουλγαρία					
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ρ. Ρόττερνταμ 1/4 διά Αγούσταν					
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	δ. Π. Σαΐδ 1/4 διά Χάρβην					
ΑΜΑΡΑ	60	4735	α. Αμβέρσαν 3/4 διά Τρίπολιν					
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	ε. Πιοκούδη 27/3					
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	α. Αμβέρσαν 25/3 διά Πειραιά					
ΑΜΕΘΥΣΤ...	78	13889	δ. Αλεξανδρίαν 17/3					
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Μόντρεαλ 28/3 διά Δυτ. Αφρική					
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	ε. Πειραιάδ 23/3					
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Αμβέρσαν 3/4 διά Ρουέν					
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Ν. Όρλεάνην 1/4 διά Βραζιλίαν					
ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	υπό παραλογήν					
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	δ. Θέρονταν διά. 19/3 διά Λονδίνον					
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	ε. Ντώρπαντ 18/3 διά Βενεζουέλα					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	13889	α. Σινκαπούρην 20/3 διά Λάγος					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΡΟΥ	74	13633	α. Τήρ 27/3 διά Μεγ. Λίμνες					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΤΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Τήρ 4/4 διά Βορμπάν					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Π. Κελάνκ 10/3					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.	68	9118	α. Κίελκον 27/3 διά Λάγος					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Όζακα 18/3 διά Λ. Αντζελες					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ'	78	13889	δ. Σουέζ 22/3 διά Σιγκαπούρην					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΤΖΕΝΖ	71	9049	α. Μασσαλία 9/3 διά Ντουάλα					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΤΣ	74	13631	ε. Σιγκαπούρην 3/3					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Παναμάδ 24/3 διά Ισπανίαν					
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝ (δ.)	65	38820	ε. Αύγουσταν 31/3					

ΑΡΓΟΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	78	1587	α. Ν. Όρλεάνην 1/4 διά Κίγκοτον	ΑΤΤΙΚΟΣ.....	76	16366	α. Χιούστον 30/3.
ΑΡΓΟΦΑΙΝΟ.....	76	1579	α. Τζάκονβάλ 28/3 διά Μεξικόν	ΑΥΛΙΣ.....	72	16402	ε. Λισσαβώνα 31/3
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579	α. Στάλουσον 17/12	ΑΥΛΙΣ.....	78	11000	α. Κόμπε 4/3
ΑΡΕΤΗ.....	73	13631	δ. Π. Σάδι 27/3 δι' Αμβέρσαν	ΑΥΡΑ (δ.).....	67	44708	α. Ράς Τανούρα 21/3
ΑΡΕΤΗ Λ.....	69	9343	α. Γκιζόν 17/3 διά Μεξικόν	ΑΥΡΑ.....	68	9624	εἰς Πειραιά ἀπό 15/12
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	62	9139	δ. Σουεζ 4/4 διά Μομπάσα	ΑΥΡΑ.....	59	8929	δ. Γιβραλτάρ 31/3 δι' "Ειβονμασούθ
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.....	62	15405	δ. Κων/πολιν 30/3 διά Κωνστάντζαν	ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ.....	60	9888	α. Σάντος 15/3 διά Λάγος
ΑΡΗΣ.....	70	9868	ε. Μονρόβια 1/4	ΑΦΑΜΙΣ (δ.).....	65	37865	α. Κουβέτη 11/2 διά Κουμπαρ διά.
ΑΡΗΣ.....	57	9481	ε. Ρότερνταν 14/3	ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	α. Καράτσι 31/3 διά Περσικόν
ΑΡΗΣ VI.....	55	1216	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΦΟΒΟΣ.....	58	7323	α. Βαλτιμόρην 2/4 διά Βραζίλιαν
ΑΡΙΔΑΝΗ.....	79	16000	εἰς Άρδες 23/3	ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021	α. Ριγένια 1/4
ΑΡΙΔΑΝΗ.....	64	9962	α. Αμβέρσαν 3/4 διά Σάντος	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΤΙΟΑΣΤ.....	66	2966	α. Λονδόνερι 16/3 διά Λομπίτο
ΑΡΙΔΑΝΗ.....	69	9038	ε. Τόραντα 26/3	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΤΙΟΝ.....	58	8331	α. Ν. Όρλεάνην 25/3
ΑΡΙΔΑΝΗ Ε. (δ.).....	62	25672	α. Πειραιά 13/3 διά Σύρον	ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	α. Δ. Αντζέλες 16/3	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.).....	65	37073	α. Λαυρίου 5/12
ΑΡΙΑΝΑ.....	57	5231	όργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 30/10/77	ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.).....	56	16944	α. Φραρποτ (Μπαχ) 18/3 διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΡΙΕΛ.....	62	12038	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Φιλαδέλφειαν	ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΕΣ.....	60	7839	ε. Ρουέν 22/3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	13017	ε. Τέμα 19/3
ΑΡΙΕΤΑ (δ.).....	72	129260	ε. Πειραιά 30/3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21506	α. Φιλαδέλφειαν 24/1 διά Ροστόκ
ΑΡΙΕΤΑ.....	65	19750	α. Δ. Αντζέλες 28/3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16486	δ. Σουεζ 30/3
ΑΡΙΕΤΑ ΓΡΕΓΟΥ.....	73	20685	ε. Χιούστον 29/3				
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	ε. Σερμπού 3/4 (έπισκεψια)	ΒΑΓΙΑ.....	69	10009	δ. Κων/πολιν 3/3 διά Νοβορωσίσκην
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ.....	66	4073	α. Χάιφα 1/4
ΑΡΙΣΤΑΝΑΞ.....	80	9998	α. Μ. Μαουγκανόνι 18/3 διά Σουραμπάγια	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8432	ε. Λουδίτα 17/1
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	α. Μαρπαρίνας 26/3 διά Τρίνινταν	ΒΑΝΤΑ.....	66	13762	δ. Κων/πολιν 19/3 δι' Έλλαδα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	63	11374	α. Σιγκαπούρην 8/3 διά Ντακάρ	ΒΑΠΟΡΙΑ.....	67	14845	ε. Μπιζέρτα 31/3
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	10009	ε. Ακομπα 10/3	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	69	9268	δ. Σκάλ 27/3 διά Σουηδίαν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9998	α. Κόμπε 28/3 δι' "Ακαμπα	ΒΑΡΕΝΒΕΛ.....	76	11802	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	65	1409	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.).....	60	13459	α. Σιλικατ 5/3 δι' "Αρτζιούνα Τέρμ.
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ.....	57	10609	δ. Σάδι 2/4 (ΕΠΩΔΑ)	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	58	7686	α. Ραγκούν 18/3 δι' Αμιτζάν
ΑΡΙΩΝ.....	73	13623	α. Μανίκα 31/3 διά Νταρέδο	ΒΑΣΙΛΕΙΑ.....	74	6029	α. Μόμπιλ 19/3 διά Κόρη
ΑΡΙΩΝ.....	57	9999	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	ε. Χώμπον ρόδς 14/1
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ.....	76	5999	α. Πειραιά 10/12 διά Μερινά	ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	16400	α. Ρότερνταν 2/4 διά Μόντρεαλ
ΑΡΚΑΔΙΑ.....	54	8825	α. Γάνδην 6/3 διά Μπουργκάς	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.).....	58	12369	δ. Κων/πολιν 24/2
ΑΡΚΑΔΙΑ.....	58	6357	εἰς Πειραιά ἀπό 14/12/76	ΒΑΣΙΛΗΣ.....	62	10198	α. Μομπάσα 17/3 διά Ζανζιβάρην
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ.....	71	4998	α. Λάς Πάλμας 5/3 διά Λάγος	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV.....	51	1704	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	21002	ύπο παραλαβήν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	52	2582	α. Τζένταν 25/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'.....	64	12229	α. Βαλτιμόρην 24/3 διά Ρουμανία	ΒΑΣΙΛΩ.....	53	1365	ε. Λεμεσόν 24/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	10173	α. "Αμβέρσαν 25/3 διά Νταμάρ	ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18708	ε. Φιλαδέλφειαν 29/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΟ.....	65	12229	α. Μπορντώ 23/3	ΒΕΓΚΕΖΑΚ.....	59	3143	α. Αμβούργον 18/3
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8825	α. Αλεξανδρείαν 31/3	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑΣ.....	59	3139	ε. Τόμπα 26/3
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	62	4856	όργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 17/8/79	ΒΕΛΟΣ.....	75	15981	α. Κολούμπια ρίβερ 6/3 διά Ρωσίαν
ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	δ. Σουεζ 1/4	ΒΕΝΗ.....	58	13871	α. Ταρόλα 28/2
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.).....	67	45376	α. Μπούλεν Μπαϊ 29/3 διά Φιλαδέλφειαν	ΒΕΝΟΥΤΣ (δ.).....	69	104616	ε. Τοιταγκόν 30/3
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	63	33108	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 28/3 διά Νόρθβιλ	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178	ε. Πειραιά 13/2
ΑΡΜΠΕΛΑ.....	75	22559	α. Δάνδην 19/3	ΒΕΡΓΙΝΑ.....	78	5084	ε. Βέντσιοπλας 23/3
ΑΡΤΕΜΙΔΙΔΙV.....	57	10376	α. Ρουέν 2/3 διά Χ. Χάρκουρτ	ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527	ε. Χώμπον ρόδς 29/1
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.).....	67	44708	ε. Τζένταν 25/3	ΒΕΡΝΑ.....	61	4364	ε. Μόμπιλ 21/3
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23100	α. Μορφουγκίδο 1/4 δι' Ιαπωνίαν	ΒΕΤΑ.....	72	3246	α. Λάς Πάλμας 18/3 διά Γουόρρι
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982	δ. Γιβραλτάρ 29/3	ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.....	66	10210	ε. Ρουέν 1/4
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	72	3908	ε. Αμβούργον 1/4	ΒΗΤΑΚΑΛΜ.....	57	9722	εἰς Πειραιά ἀπό 2/12/78
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ).....	77	66259	α. Σούλοις Βέδ 16/3 δι' ΗΠΑ	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	α. Νάπολη 2/4 διά Μπορλέτα
ΑΡΤΖΥΑ (δ.).....	66	43433	δ. Π. Σάδι 29/3	ΒΙΒΗ.....	59	4532	ε. Πειραιά 2/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149	α. Βιλεμαρφέν 4/3 διά Βανκούβερ	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ.....	56	8773	ε. Λάγος 19/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	63	15929	α. Μάλτα 30/3 δι' "Αργεντινήν	ΒΙΚΩΡΙΑ.....	70	2818	α. Μομπάσα 1/4 διά Μπιζέρτα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III.....	63	22103	α. Χάμπτον ρόδς 3/3	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.).....	60	12487	ε. Αμβούργον 18/3 δι' Αμβούργον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	60	10142	ε. Τζένταν 31/3	ΒΙΚΥ Κ.....	56	8818	ε. Αλεξανδρείαν 26/3
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	16142	α. Πάλμας 30/3	ΒΙΚΥ ΛΑΜ.....	57	3951	α. Μάλτα 11/3 διά Μιζουράτα
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	70	10491	α. Σιγκαπούρην 1/4 δι' Οκλαντ	ΒΙΔΕΛΜΙΝΑ.....	59	2503	δ. Μπρούνιμπούτελ 20/3
ΑΡΧΟΝΤΑ (δ.).....	76	75134	α. Αγ. Φραγκίσκον 11/3 διά Ράς Τανούρα	ΒΙΝΤΑΚΡΕΝ.....	60	6572	ε. Ασσάμπτο 16/3
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253	α. Χάμπτον ρόδς 1/1	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568	α. Κ. Τάουν 1/4
ΑΣΗΜΙΝΑ.....	66	35001	α. Λ. Αντζέλες 19/3 διά Γοκοχόμα	ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.).....	72	119794	ε. Ράς Τανούρα 19/2
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458	α. Κάρντιφ 1/2 διά Σαζάρ	ΒΙΠΚΕ.....	71	6717	δ. Π. Σάδι 31/3
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.).....	71	70481	α. Χάμπτον ρόδς 28/3 διά Παναμά	ΒΙΡΑ.....	56	7841	ε. Μ. δ. Αχιμαντί 3/2
ΑΣΠΑΖΙΑ Μ.....	61	9925	α. Δουνκέρκην 3/3 διά Τουρκίαν	ΒΙΡΓΙΝΙΑ.....	68	31093	α. Σπέτζια 25/3
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	60	8786	δ. Κωνιπολίν 26/3	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.....	58	7058	διεθνή Λάγος 13/3
ΑΣΠΙΣ (δ.).....	56	18657	δ. Πειραιά 26/3	ΒΟΜΑΡ.....	71	16313	δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά Νοβορωσίσκην
ΑΣΠΥ.....	58	9278	εἰς Ακαμπα ἀπό 24/10	ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	71	31464	α. Ράς Τανούρα 30/3
ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151	α. Κάρντιφ 28/3 διά Ναζάρ	ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736	δ. Χόβρην 27/3 διά Μπουσάν
ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	68	16702	α. Δ. Αντζέλες 26/3	ΒΟΡΝΘ (μ.).....	64	63245	α. Τσάρηστον 22/3 διά Σαράνταν
ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13121	δ. Σούεζ 29/3 διά Μαντράς	ΒΥΖΑΝΤΑΠ ΕΝΕΡΤΥ (δ.).....	68	2757	ε. Αλεξανδρείαν 15/3
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ'ΝΤ.....	60	6236	α. Τσάρηστον 27/3 δι' Αλγερίουν	ΒΥΖΑΝΤΑΠ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ.....	61	1550	α. Αγγούσταν 15/3
ΑΣΤΗΡ.....	74	13833	ε. Φιλαδέλφειαν 20/3	ΒΥΖΑΝΤΑΠ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.).....	60	1405	ε. Σεβίλην 23/3
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	68	13580	α. Χόβρην 31/3 διά Κούβα	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ (μ.).....	59	9374	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 5/2
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.).....	63	33375	ε. Μποναρί 31/3	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	52095	α. Ν. Όρλεάνην 28/3
ΑΣΤΡΕΑ (δ.).....	68	44646	ε. Μπαχρέν 27/3	ΒΥΤΙΝΑ.....	75	14983	ε. Αλεξανδρείαν 13/3
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	ε. Ιηγουΐτες 27/3 διά Λεμεσόν				
ΑΣΦΑΙΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	α. Χιούστον 2/3	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.).....	64	31952	α. Σιγκαπούρην 15/3
ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466	α. "Ορανταντ 28/3	ΓΑΛΗΝΗ.....	59	10858	ε. Φούνες 2/4
ΑΤΑΛΑΝΤ.....	72	11000	α. Σιγκαπούρην 2/4	ΓΑΛΗΝΗ.....	60	10186	α. Νταμάρ 2153
ΑΤΑΛΑΝΤ.....	66	6235	δ. Πειραιά 2/ διά Ρόδον	ΓΑΡΥΦΑΙΑ Κ.....	70	6441	α. Κωνιπολίν 2/4 διά Μαύρην Θάλ.
ΑΤΕΝΙ.....	60	5788	μετων.: «ΗΣΤΕΡΝ ΑΛΛΑΓΑΝΣ» (σημ. Παν.)	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.).....	63	30650	δ. Ρότερνταν 24/3 διά Γιβραλτάρ
ΑΤΖΙΛΙΤΥ.....	59	10505	α. Ιακεντέρον 25/3 διά Πειραιά	ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.).....	66	38818	ύπο παραλαβήν
ΑΤΖΙΛΙΤΥ.....	49	6607	όργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 6/3/78	ΓΕΩΡΓΗΣ ΑΓΕΡΙΑΣ.....	76	16037	α. Βενετία 1/4 διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ.....	60	8070	ε. Αμβούργον 1/4	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269	α. Βίλμιγκτον 30/3 διά Π. Σάδι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ.....	63	6246	ε. Φάς 24/1	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ.....	67	15421	ε. Σάντα Φ 29/3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ.....	60	5788	α. Αμβούργον 13/2 διά Κλαίπεντα	ΓΕΩΡΓΗΑ Φ.....	58	3954	ε. Σαλδά 28/3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΥ'.....	62	5430	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	61	8592	α. Π. Σάδι 20/3
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	α. Σαβόνα 28/3 διά Χαλκίδα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ .	60	23451	α. Μπιζέρτα 15/3 διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ.....	69	4025	α. Λ. Πάλμας 13/3 διά Γουόρρι	ΓΕΩΡΓΙΟΣ .	66	15773	α. Ουλαντ 23/3 διά Μόσι</td

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Π. όφ Σπαιν 13/3 διά Τζαμάικα
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	α. Τζένταν 31/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	ε. 'Αλκαντάς 1/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	α. Λ. Πόλμας 22/3 διά Μπόνυ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ύπο παραλοβήν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Λ. Πόλμας 22/3 διά Μπ. "Άυρες
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	α. Κολούμπια ρίβερ 25/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	α. 'Αιμέρσαν 28/3 διά Λάγος
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΧΟΣΗΣ	77	9783	ε. Δουνκέρκην 19/3
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	α. 'Αιμπον Ντάμι 30/3
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ (δ.)	65	28945	α. Μπαχέριν 21/2 διά Ντουμπάι
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Κωνίπολιν 21/2
ΓΙΟΥΛΙΑΝΑΚΑΣ	61	7585	α. Ντώρμπαν 26/3 διά Μόντρεαλ
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	δ. Γιβραλτάρ 24/3
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ'ΠΤ	67	13091	δ. Παναμά 12/3 διά Κίναν
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	δ. Μπρούνωμπούτελ 28/3 διά Μόντρεαλ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Ν. 'Ορλέανην 2/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	ε. Βενετία 28/3
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ	60	3847	α. Καμπίνα 23/2
ΓΙΟΥΝΙΠΕΡ	52	8129	άργει εἰς Πειραιά ώπο 13/11/76
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	ε. Καζαντούμια 24/3
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤΥ	77	14275	α. Πασκαγούλα 25/2 διά Μεξικόν
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	δ. Παναμά 27/3
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μορμουνκάδ 25/3 διά Κωνστάντζαν
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Γιβραλτάρ 1/4
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Τής 2153 διά Βομβάνη
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Σουδάμπα 18/3
ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	α. Λ. "Αντζέλες 14/3 διά Βαλπαραΐο
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. 'Ηστ Λόντον 3/3 διά Μαπούτο
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	α. Φρημάντα 4/3 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Μπ. 'Άυρες 21/3 διά Ναγκούδια
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Λομέ 11/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ε. Τσαϊγκόν 26/3
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	δ. Κωνίπολιν 1/4
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Βαρκελώνη 11/4
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	ε. Αύγουστο 27/3
ΓΚΑΖ ΑΙΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πειραιά 15/2
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. 'Αλεξανδρείαν 3/4 δι. 'Έλλαδα
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΕΙΤΥ	56	8224	ε. Λάγος γ/3
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	υπό παραλοβήν

ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	ε. Ράς Τανούρα 31/3
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	α. Λ. "Αντζέλες 9/3 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 28/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	είς Μασδουν ώπο 19/2/79
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΓ'ΠΤ	60	8058	α. Κουβέιτ 3/4 διά Ντόχα
ΓΚΛΟΡΙ (μ.)	67	48747	α. Ρότερνταν 28/2 διά Μπόνυ
ΓΚΟΚΟΛΑ	71	3181	ε. Ν. 'Ορλέανην 17/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΝΟΑΣ	64	7735	ε. Ν. 'Υόρκην 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. 'Ορλέανην 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 25/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΗΣ	73	16439	α. Λ. "Αντζέλες 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΥΟΝ	71	12959	δ. Παναμά 9/3 διά Τύνδα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Τάμπα 21/2 διά Κοατζακόλας
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	ε. Λάγος 14/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΡΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 8/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	α. Ν. 'Ορλέανην 30/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	δ. Γιβραλτάρ 13/3 δι. ΉΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΤΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 1/3 διά Μεξικό
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Μπουεναβέντουρο 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Λ. "Αντζέλες 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Μπωμόντ 7/1 δι. 'Αλγέριον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Λ. "Αντζέλες 30/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Κιούστον 27/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Τόμπαν 20/3 διά Κοατζακόλας
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Παναμά 11/3 διά Μεξικόν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	δ. Παναμά 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Μεξικόν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 23/3 διά Γκουάιμας
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ντώρμπαν 12/3 δι. ΉΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ.	72	43749	α. Π. Τάλμποτ 30/3 δι. ΉΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Γιβραλτάρ 25/1 δι. 'Αλγέριον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Λ. "Αντζέλες 17/3 διά Μπαλμπόδα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. 'Αιμβούργον 26/3 διά Χουλέβα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	α. Λ. "Αντζέλες 17/3 διά Γιοκοχάμα
ΓΚΟΛΑΝΤΖΗ	68	3960	α. Καλαμπάρ 1953 δι. 'Αγγλιαν
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 23/3 δι. 'Ειρηνικόν
ΓΚΟΥΝΤ Α'ΙΑΝΤΕΡ	68	1804	α. Πειραιά 28/3 διός Πάρα Σάδι
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	α. Μερινά 14/3 διά Κωνστάντζαν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. 'Αιμβούργον 6/2 δι. 'Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	δ. Κωνίπολιν 21/3 δι. 'Οδησσόν
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	ε. Πειραιά 29/1
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΤ'ΙΟΝ	64	10141	δ. Γιβ. 2/4 δι. 'Οδησσόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Σάντος 26/3 διά Ρότερνταν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Λ. Πάλμας 1/3 δι. 'Αλγέριον
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 24/3 Ρότ.
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ	68	9080	δ. Κωνίπολιν 2/2
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ	66	36362	α. 'Αιμέρσαν 28/3 Γιβ.
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	δ. Παναμά 17/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	ε. Σινκαπ. 30/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΖ	63	10141	α. Ρόττ. 10/3 δι. 'Αγκόλαν
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	56	8805	δ. Κωνίπολιν 16/3 Ρουμανίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ	68	9080	α. 'Οζάκι 13/2 δι. 'Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	δ. Σίγκαπ. 28/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ	60	4470	ε. Ντώρμπαν 29/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ	68	9080	δ. Π. Σάδι 21/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ	68	9080	α. Τζιμπούτι 4/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ...	60	11837	α. Τζένταν 24/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Μόμπιλ 18/3 διά Ν. 'Ορλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	α. Λ. Πάλμας 26/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Π. Σάδι 1/4
ΓΚΟΥΝΤΣΤΑΡ	58	8920	ε. Σάντος 27/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	δ. Σουέζ 2/4
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	ε. Ρουέν 28/2
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	α. 'Αλγκεθίρας 16/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	δ. Π. Σάδι 29/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	ε. Μούσταρπ 19/3
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. 'Ηστ Λόντον 6/2 Χόγκ-Κόγκ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Χιούστον 18/3
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	α. 'Αιμέρσαν 5/7
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΙΣ	56	6778	α. Τζένταν 19/11 Καράτια
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	ε. Πειραιά 18/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙ'Τ	63	15373	α. Πειραιά 2/4 δι. 'Ιταλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ε. Κωνστάτζαν 7/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	α. Λ. Πάλμας 24/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ	66	23570	α. Σίδνευ 10/3 Π. Μαντρύν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕΙΤ'Μ	62	15389	α. Πόρτ Λινκόλν 26/3 Τοιταγκόκ
ΓΚΡΕΙ'Σ Σ.Λ.	71	16306	δ. Κωνίπολιν 31/3 Νοβερωσίδην
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ'	68	4995	ε. Μάλτα 25/3
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΖΙΠ	63	13516	δ. Κωνίπολιν 27/3 Κωνστάτζαν
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει εἰς Πειραιά ώπο 21/4/77
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Π. Σάδι 29/3
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Λ. "Αντζέλες 21/3 Ναγκόδια
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	ιδέ «ΚΡΟΝΟΣ» ώς μετων.
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. Βαπταρίδ 24/3 Λ. "Αντζέλες
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΖ	65	17159	α. Τάραντα 6/3 Γιβ.
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	α. Κόμπης 18/3 Χροσίμα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	22198	δ. Σουέζ 25/3 Νταμάζι
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ε. Λομπίτο 2/2/
ΓΟΡΓΟ	58	7061	δ. Λομπίτο 22/2
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργει εἰς Πειραιά ώπο 13/4/76
ΓΟΥΓΙΝΤΟΡΟΣ	62	1427	ε. Π. Χάρκουρτ 28/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	δ. Κωνίπολιν 30/3 Κωνστάτζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	α. Πειρ. 12/3 Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΣ	75	19451	δ. Παναμά 25/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	δ. Βαλτιμόρη 1/4 Ρουμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Κωνίπολιν 19/3 Κωνστάτζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Κωνίπολιν 9/3 Κωνστάτζαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΤΚΟΥΖ	73	19451	α. Χέμπτον ρόδος 29/3 Τουρκίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Παναμά 25/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19393	δ. Γιβ. 44/4 Ν. 'Ορ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	α. Πισέλι 13/3 Πά. Ροβέννα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΓ (δ.)	80	40419	α. Πισέλι Μπούκο 25/3 Περσικών
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Π. Σάδι 13/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΟΡ	67	22549	α. Λισσαβώνα 18/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	68	23064	α. Μπ. 'Άυρες 20/3 για Ρωσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ	67	22549	α. Σαβόνα 2/4 Κάμπαρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Σ. 'Αννα Μπαι 27/3 Πούντα Κάρντον
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	18265	α. Μανζανίλο (Μεξ.) 8/3 Γκουάιμα
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	α. Τρινκομάλη 15/3 Σίνδευ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	α. Βανκούμπερ 26/2
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Βοστώνην 21/3
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥΣ	61	18202	α. Χονολουλού 29/3 Χιούστον
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δ. Γιβ. 19/3 Μπ. 'Άυρες
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	δ. Κωνίπολιν 29/3 δι. ΗΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	δ. Σουέζ 19/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	δ. Σιγκαπούρην 30/3 δι. Ινδονησίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	δ. Παναμά 1/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Ρότερνταν 31/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ.Α. II	52	6906	ε. Λισσαβώνα 1/4 διά Τρίπολιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ.Α. (δ.)	65	32714	α. Μπούλεν Μπαι 26/3 διά Μπωμόντ

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ε. Ροδάριο 3/4	ΕΥΑΛΗ	59	7059	δ. Γιβραλτάρ 1/4 δι' Αμέριδαν
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ.Κ.	56	5237	ε. Ταμπικό 27/2	ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	66	38304	α. "Οραντζάντ 31/3
ΕΙΡΗΝΗΣ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24598	α. Τουμπάρδος 4/3 δι' Όζακα	ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	δ. Σουέζ 27/3 διά Τσιταγκόκ
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	α. Κτέμπερης 31/12 διά Λίβανον	ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	α. Συγκαπούρην 18/3 διά Λάγος
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	α. Μαντράς 31/3 διά Σιγκαπούρην	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	52	3312	προσήρ. Εξωθ. Ντέρνα 12/2
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Σέτα 30/3	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Χιούστον 1/4
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Κωνίπολην 10/3 δι' Όδησσον	ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Αμβρούγον 31/3
ΕΛΑΦΙ	68	19495	δ. Κωνίπολην 8/3 δι' Όδησσον	ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Βρέμην 21/3
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. "Ηστ. Λόντον 13/3 διά Μομπάσον	ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Καράτος 24/2	ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Π. "Ελίζαμπετ 2/4
ΕΛΕΙΓΙΣΤΡΙΑ	66	10659	α. Δ. "Αντζελές 22/1 διά Σαγκάνη	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Φρημάντ 16/3 διά Τάιχουνγκ
ΕΛΕΙΓΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	δ. Σουέζ 28/3	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Σουέζ 24/2 διά Μη. Αμπάς
ΕΛΕΙΓΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	α. Καράτος 18/12 δι' Ίράν	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Ρόττερντα� 18/2 διά Μπιλμπάδο
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	α. Τζένταν 11/3 διά Π. Σάιδ	ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	α. Ντεμεράρα 25/3 διά Βενεζουέλα
ΕΛΕΝΑ	66	16677	α. Λ. Πόλμας 22/3 διά Κάμπαρ	ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λάς Πάλμας 20/2 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	δ. Κωνίπολην 20/3	ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΛΟΡ	60	10611	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Λάγος
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Πειραιά 5/3 διά Ραβέννα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	α. Λ. Πόλμας 1/4 δι' Αμέριδαν	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11464	α. Τζένταν 9/3 διά Β. Κορέαν	ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εἰς Βόσπορον 27/11
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Σημάτη 26/3 δι' Ιαπωνίαν	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Τσάρλεστον 1/4 διά Κριστομπάλ
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	ε. Μέρια 21/3	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Λισσαβώνα 23/3
ΕΛΙΖΑ	62	1859	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Λισσαβώνα 8/3 διά Λουάντα
ΕΛΙΚΟΝ	58	12025	α. "Ακασούτης 6/3 διά Π. Καμπέλο	ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	ε. Πειραιά 15/3
ΕΛΙΝΑ	63	4828	α. Λ. Πόλμας 1/4 δι' Αμέριδαν	ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8501	α. Λάρνακα 2/4	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Ακαμπα 23/2
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	ε. Στεττίνον 20/3
ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Λάγος 19/3 διά Γουαρρί	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	ε. Ξημπονός ρόδης 1/4
ΕΛΛΑΣ	77	5466	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	11000	ε. Φουντάμπιτα 29/3
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	56	4380	ε. Χάμπτον ρόδη 30/3	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	ε. Συγκαπούρην 25/3 διά Π. Κεμπλά
ΕΛΛΑΣ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	18734	δ. Σιγκαπούρην 25/3 διά Ντουμπάι	ΕΦΗ	61	3840	ε. Αμέριδαν 1/4
ΕΛΛΑΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	72	13098	α. Μπαχέριν 31/3 διά Κουβέτη	ΕΦΗ	58	2556	εἰς Αύγουστον ώπο 1/12/77
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	78	17172	δ. Σουέζ 30/3	ΕΦΜΑΡ	57	8677	ε. Λάγος 15/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ	56	7510	α. Ντώρμπαν 18/3 διά Λονδίνον				
ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	62	6846	ε. Ν. "Υόρκην 4/4	ZAKΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	δ. Παναμά 21/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	71	10328	α. Καλκούταν 29/3	ZANET,	66	4503	α. Μπιλμπάδο 28/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙΤ'ΤΟΡ	78	17172	α. Καράτος 24/3	ZANNΗΣ	81	24200	α. "Αγ. Φραγκίσκον 1/4
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	δ. Π. Σάιδ 22/3 διά Χιούστον	ZΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	74	30168	ε. Ξημπονός ρόδης 25/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Τσάρλεστον 3/4	ZΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	61	10965	δ. Γιβραλτάρ 3/4 διά Βορμάνην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	δ. Π. Σάιδ 27/3 διά Βαλεντίνια	ZΕΑ ΠΟΡΤ.	65	34501	ε. Αγυούστα 28/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	α. Πειραιά 24/3	ZΕΑ ΣΤΑΡ.	54	5251	ε. Σιγκαπούρην 9/12
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ'ΤΟΡ	72	8987	ε. Καράτος 28/3	ZΕΥΣ	66	8937	δ. Σουέζ 22/3 διά Μπιουσάν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δ. Σουέζ 31/3 διά Ντιμάρη	ZΕΦΥΡΟΣ	77	11687	ε. Λιβερπούλ 30/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	6659	ε. Τζένταν 30/3	ZINI	76	11348	δ. Κωνίπολην 25/3 διά Βάρνα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	α. Μομπάσον 3/4	ZIRIA	71	4635	ε. Πειραιά 20/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΡΑΙ'ΙΝΤ	71	10327	α. Σ. Τζώρα 1/4 διά Τζιμπούτη	ZΥΓΟΣ	76	19166	ε. Μορμουγκόδο 31/3
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. Ν. Υόρκην 18/3	HΒΗ	79	15200	ε. Ξημπονός ρόδης 17/2
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Ν. Ορλέανην 1/4	HΓΚΑ	52	2674	δ. Κωνίπολην 27/3 δι' Αλγερίαν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	α. Ν. Υόρκην 28/3 διά Πειραιά	HΓΚΑ	58	1882	α. Λ. Πάλμας 24/3 διά Μπαρανκίλα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΚΑΥ'	62	6848	ε. Τζένταν 21/3 (έποκευα)	HΛΙΑΣ	47	3575	δ. Κωνίπολην 31/3 διά Κωνστάντζαν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΑΡΙΤ	57	7063	α. Λονδίνον 2/4 διά Μπέρια	HΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Ρόττερνταμ 21/3 διά Βορμάνην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ	59	9550	δ. Μπέριαν 13/3	HΛΙΑΣ Κ.	64	18123	δ. Κωνίπολην 12/3 διά Κωνστάντζαν
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	δ. Σουέζ 25/3 διά Τζιμπούτη	HΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Νιουκάστλα 23/3 δι' Εύρωπην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Μομπάσα 31/3	HΛΙΟΣ	62	10750	α. Κριστανάντ 27/3 διά Τσιταγκόκυ
ΕΛΛΑΝΙΚ ΦΑΙΝΩ	72	10327	δ. Σουέζ 24/3	HΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ε. Κ. Σάν "Αντόνιο 4/4
ΕΛΛΑΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΠ.	73	13098	δ. Σουέζ 4/4	HΡΑ.	79	15200	ε. Αμέριδαν 23/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Βαρκελώνη 2/4	HΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. Καλκούτα 14/11 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	HΡΑΚΛΗΣ	53	5691	δ. Κωνίπολην 27/3 διά Μ. Θάλ.
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Φροτάνου 27/3	HΡΟ	65	23390	α. Διαμάντη 2/4
ΕΛΛΗΝΩΝΤΟΣ	72	16207	α. Αγύοπαντα 31/3 διά Γιβραλτάρ	HΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Βανκούμπερ 1/3 διά Κορέα
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Λ. Πάλμας 4/3	HΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Λ. Πάλμας 20/3
ΕΑΜΑΝΙ	66	8953	ε. Ακαμπού 4/3				
ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Γιβραλτάρ 26/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Σουέζ 29/3 διά Κουβέτη
ΕΑΜΠΕΛΑ III	69	12203	δ. Παναμά 26/1 διά Κίναν	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76088	δ. Μαντράς 30/3
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Ν. "Υόρκην 23/3 διά Μόντρεαλ	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	ε. Βατιμόρην 31/3
ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Πειραιά 12/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Ντάρ ες Σαλάδα 18/3
ΕΑΝΟΝΑ	69	6162	α. Λ. Πάλμας 3/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	α. Λ. "Αντζελες 23/3 διά Γιοκοχάμα
ΕΑΝΟΣ ΕΑΝΕΣΑΝ	65	18111	α. Πειραιά 29/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Πούντα "Αρένας 11/3 διά Κουντέρε
ΕΑΠΑΝ	67	5487	α. Αμέριδαν 1/4 διά Τρίπολιν	ΘΑΝΑΣΗ Ζ. (δ.)	61	9516	α. Λ. Πάλμας 4/3 διά Λάγος
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	α. Κυνουπίδην 12/3 διά Μαύρην Θάλ.	ΘΑΝΑΣΙ.	58	12532	δ. Παναμά 27/3
ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	56	8377	α. Ρουέν 26/2	ΘΑΣΟΣ (δ.)	77	76088	δ. Ντάρ ες Σαλάδα 18/3
ΕΑΠΙΣ (δ.)	75	16822	α. Ταμπικό 25/3	ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	76	9444	ε. Αλεξανδρείαν 28/3
ΕΑΠΙΣΦΑΕΩ	58	12239	α. Ν. Ορλέανην 5/2	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Τζένταν 15/2
ΕΑΤΖΑΜΠΟ	65	5455	α. Μαντράς 1/4	ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	δ. Σουέζ 14/2 διά Κουβέτη
ΕΒΜΙΤΣ (δ.)	60	23144	ε. Μπάλαθν 6/3 διά Λουάνταν	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Ντουμπάδη 19/2 διά Μπαλίκοπαν
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Γιοκοχάδη 10/2 διά Τσιταγκόκ	ΘΕΟΕΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	16354	δ. Παναμά 11/3
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	α. "Αμέριδαν 31/3 διά Χιούστον	ΘΕΟΕΔΓΕΜΩΝ (δ.)	60	42275	δ. Βατιμόρην 30/3 διά Ιαπωνίαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ. Σουνέκέρην 20/2 διά Γιουργούλασια	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	19674	α. Ν. "Υόρκην 31/3 δι' Αρόμπιταν
ΕΜΟΥΟΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Σουέζ 3/4 διά Τζένταν	ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΠΑΙΒΡΙΔΗΣ	68	33663	ε. Πόρτλαντ (Μ) 29/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	9548	α. Δάγος 23/3 δι' Αμπιτζάν	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	41872	ε. "Ειβοναμασου 28/3
ΕΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8061	ε. Ροδάριο 3/4	ΘΕΟΡΜΑΝΦ (δ.)	68	50556	α. Ρ. Τανόρα 24/3
ΕΡΗΜΗΣ	72	15977	δ. Γιβραλτάρ 17/3	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ε. Μάλτα 22/3
ΕΡΗΜΗΣ...	78	1250	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	α. Φορταλέζα 29/3
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Τζιμπούτι 5/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ε. Σιγκαπούρην 2/4 διά Σουέζ
ΕΡΗΜΙΟΝΗ	66	11000	α. Πειραιά 24/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Μαρμουγκάδο 26/3 δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΗΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Χάμπτον ρόδη 6/2	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Μαντράς 24/3
ΕΡΟΙΤ'Κ	64	29396	α. Ρόττερνταμ 12/2	ΘΕΟΡΜΑΝΦ ΓΚΑΛΦ	58	9882	ε. Μαντράς 24/3
ΕΡΟΙΤ'Κ ΣΕΥ'ΛΟΡ	57	2074	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΘΕΟΡΜΟΥΛΑΙ (δ.)	55	10460	ε. Μπιλμπάδο 2/4
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Δ. "Αντζελες 26/3 διά Βαλπαραΐζο	ΘΕΟΡΜΟΥΛΑΙ II (δ.)	55	8992	α. Σάντος 22/3 διά Βιτόρια
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	ε. Σαντούν 10/2 (έποκευα)	ΘΕΟΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	δ. Κωνίπολην 26/3 διά Κωνστάντζαν
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	α. Τζένταν 11/3 διά Βαλγαρίαν	ΘΕΟΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΕ'Υ (δ.)	63	33924	ε. Βαλτιμόρην 28/3 διά Χάρηνη
ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	α. Γάρντεν 10				

ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	δ. Μπρούναμπουτελ 14/3	ΚΑΡΑΙΓΣΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Γιβρ.23/3 δι' 'Αργεντινήν
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Τζένταν 28/3 (ΕΠΩΔ)	ΚΑΡΑ	65	11940	α. "Αντζέλες 4/2 Σαγκάνη
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Σουέζ 19/3	ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. 'Αμβέρσαν 3/4
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις 'Αλεξάνδρεια 30/11	ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Χιμέζι 14/2 Κουβέιτ
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15985	α. Σετουμπάλ 20/3	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ	59	5683	α. Ακασούτιλα 20/3
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Π. Σάδι 24/3	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σάδι 27/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 30/3 διά Τζένταν	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ	62	9979	δ. Σουέζ 4/4 Τζένταν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	δ. Κωνίπολιν 13/3 διά Θ. Θάλ.	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Ροστόκ 22/3
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	ε. Χάρην 1/4	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Γκλάντστον 3/4 δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	4585	ε. Ρουέν 25/3 (ΕΠΩΔ)	ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Γουόρρι 26/2
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Ν. 'Ορκένην 1/4	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Γανδή 20/3 Παναμά
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	δ. Σουέζ 27/3	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	δ. Π. Σάδι 25/3
ΙΟΣ	69	9946	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	α. Ρίταρντς Μπαι 17/3 Ν. 'Ορλ.
ΙΟΣ	57	1976	α. Κίθιδα 18/3 διά Τρίπολιν	ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	α. Αρμεύργον 20/3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τάμπα 18/3 δι' 'Αλεξάνδρειαν	ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Ρ. 'Ιανέριο 25/3
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	ε. Μομπάσαν 31/3	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Σκάττλ 14/3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	προσήρ. 34/35 Β. — 25-45 Α. 353	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Π. Σάδι 3/4
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	δ. Σουέζ 19/2	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. Αυβάνιον 20/3
ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Πειραιά 5/3	ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	ε. Λαγός 19/3
ΙΣΜΗΝΗ	72	4999	α. Λάγος 10/3				
ΙΧΘΕΙΣ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΙΩ	77	19166	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 28/3 δι' 'Ιταλίαν				
ΙΩΑΝΝΑ	69	9072	α. Καρπάτοι 2/4				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	65	10232	α. Μάλτα 4/2 διά Καναδά				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	22075	α. Μανούτιο 16/3 διά Περσικόν				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Χιούστον 1/4				
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	α. Λουάντα 28/3				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Καρβάνγην 28/3				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	α. Πειραιά 28/3 διά Χαλκίδα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ν. 'Ορλέανην 21/2				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Πειραιά 28/3 δι' ΗΠΑ				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΕΥΛΑΣ	55	8799	α. Σιγκαπούρην 12/2				
ΙΩΝ	71	11506	α. Ν. Υόρκην 25/3 διά Κ. Τάουν				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Μπούλεν Μπαι 21/3				
K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Τζένταν 24/3				
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	όργει εις Χαλκίδα ώπο 28/11/78				
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	α. Ρεσιφ 25/3 διά Τρινιτάντ				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΒΑΣ	67	10365	α. Σιγκαπούρην 1/4 διά Π. Κελάγκ				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	δ. Παναμά 1/4 διά Κίναν				
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. Ρίο Γκράντε 29/3				
ΚΑΒΟ ΔΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50988	όργει εις Πειραιά +/3				
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Ρ. Νέχες 2/3				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Χιούστον 18/3				
ΚΑΒΟ ΕΙΦΙΑΣ	61	21305	α. Ν. 'Ορλέανην 14/3				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Κολούμπια ρίβερ 13/3				
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Ρινιέκα 28/3				
ΚΑΔΜΟΣ	58	5058	α. Σουάνταρα 24/3 διά Μοζαμβίκη				
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Πειραιά 22/3 (ΕΠΩΔ)				
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	δ. Γιβραλτάρ 21/3 διά Νάπολη				
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Θέσσαλη 16/3 διά Μπ. "Αιρες				
ΚΑΘΥ	71	6118	α. Λιθόρων 1/4 διά Τεργέστην				
ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Πειραιά 28/3 δι' 'Αργεντινή				
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	α. Πειραιά 26/1				
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	δ. Σάδι 3/4 δι' 'Αλεξάνδρειαν				
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4240	α. Βιρτούσιαν 19/3				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	εις Ρίο Χάνι 15/9/79				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	α. 'Ηση Λόντον 17/3 διά Βενεζουέλα				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	α. Χιούστον 3/3 διά Ν. 'Ορλέανην				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938	α. Αγγούσταν 29/3 διά Καναδά				
ΚΑΛΛΙΟΠΟΙΣ (δ.)	59	12331	δ. Κωνιτόποιν 31/3 διά Κωνστάντζαν				
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	ε. Βουλόνη 19/2				
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Πειραιά 27/3				
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Πειραιά 4/3				
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα 1/1/79				
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Μπορώνι 6/3 διά Μασσίο				
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Τζένταν 19/2				
ΚΑΛΥΨΩ Ν	69	11430	α. Αυβέρσαν 2/4 διά Νοβρωσιδικήν				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Χιούστον 19/3				
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ε. Πειραιά 17/2				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Σιγκαπούρην 26/3 δι' 'Ινδονησίαν				
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Σιγκαπούρην 23/3 διά Βομβάνη				
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Π. Τζέρο 26/3 δι' Αγύούσταν				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Κωνιτόποιν 23/3				
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Αμβούργον 2/3 διά Πειραιά				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	μετων. «ANTONY B.»				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΟΣ	77	10459	δ. Κωνιτόποιν 11/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31000	εις Τσουρούμι ύπο συμπλήρωσιν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Γάνδην 28/3 διά Κή Σουέτσ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Τής 3/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Όμη Κάρδ 16/10				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Χόμπιτον ρόδις 25/3 δι' 'Αλγερία				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 31/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. 'Αμβέρσαν 5/4 διά Ρότερνταμ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	εις 'Άρσου 13/12				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΗΣ	69	14807	ύπο παραλόθινη				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Ρουέν 2/4 δι' Αγύπτον				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΝΗΣ	67	16098	ε. Μουράριον 25/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Πάλμας 26/3 διά 'Αργεντινήν				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Αν. άκτην ΗΠΑ				
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Αυβέρσαν 1/4				
ΚΑΠΩΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Φιλαδέλφειαν 11/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΗΣ	60	9319	α. Λάγος 23/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Λ. "Αντζέλες 18/3 διά Γιοκοχάμα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΛΥΤΗΣ	63	5296	α. Βαλέντια 15/4 διά Ρωσίαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	54	10933	α. Φος 3/4 διά Γένοβα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	δ. Κωνιτόποιν 20/3 διά Νοβρωσιακήν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Κωνιτόποιν 28/2 δι' 'Οδησσόν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	α. Βαρκελώνην 1/4 διά Λάγος				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	ε. Αλεξάνδρειαν 1/2				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Τζένταν 18/3 διά Μπαντάρ 'Αμπας				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	εις Βουβάνη 9/6				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. 'Ορλέανην 28/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	ε. Φρέντρικοταν 29/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Ντώρμπαν 26/3 διά Χόγκ Κόγκ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Ρότερνταμ 5/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Σέρχαν Τέρμ. 16/3 διά Χοβίκ				
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	213648	ε. Φρέντρικοταν 29/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	ε. Πειραιά 23/2				
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338	α. Μπάχια Μπλάνκα 23/3 διά Ρωσίαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	66	19595	ε. Ταρτούς 12/3				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	69	9038					

ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	α. Λ. Πάλμας 1/4 διά Βαρκελώνη	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μόγκοσταν 16/3 διά Φλωρίνικ
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΙΩΝ	63	7484	ε. Ν. Ύόρκην 2/4	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Λομπίτο 28/2 διά Λουάντα
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	ε. Κοσίν 31/3	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Παναμάδ 7/2 διά Κίναν
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	α. Φιλαδέλφειαν 25/3 διά Τζένταν	ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Μπρούνσμπουτελ 25/1 διά Λουάντα
ΚΟΝΤΣΕΙΕΛ'ΙΣΟΝ				ΛΗΔΑ	68	28879	α. Δ. "Αντζέλες 3/2
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙ'Ζ	67	5539	υπό παραλαβήν	ΛΗΔΑ II	63	8566	α. Ντάρμπιταν 2013 διά Ταιβάν
ΚΟΝΤΙΝΕΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. 'Αλεξάνδρειαν 1/4 διά Τουρκίαν	ΛΗΤΩ (δ.)	67	9381	α. Ντάρμπιταν 25/3 διά "Αμπιόργον
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Κωνίπολιν 6/3	ΛΗΤΩ	72	6106	ε. Τζένταν 13/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	ε. Διέπητη 26/3	ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Λ. Πάλμας 5/10
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	μετών. «SURPERE FIVE»	ΛΙΖΑ	53	3723	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	α. Τέμα 30/3 διά Τακοράντι	ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	ε. Μπληπόδα 1/4
ΚΟΡΣΑΓΙΡ	62	15000	α. Γιάρκαλτρ 2/4	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Σ. Ράιτιγκ Πόιντ 25/3 διά Πασακαγούλα
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Γιοκοχάμα 3/3 διά Μπ. "Αύρες	ΛΙΝΑ	66	2975	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Γλασκωβίην 2/4 διά Μίλκε	ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	ε. Σιγκαπούρην 2/4
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	α. Βατιμόρων 17/3 διά "Αρούμπα	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	ε. Λάγος 14/3
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	ε. Βομβήνη 14/3
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	4772	ε. Χάλματαν 25/3	ΛΙΝΚ ΦΑΙΘ	60	8420	α. Λάγος 19/3
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	εἰς Ακαμπά 21/2	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	δ. Ντόρερ 27/3 διά Λίβερπουλ
ΚΟΥΤΙΓΝΟΣ	60	9423	δ. Μπρούνσμπουτελ 28/11 διά "Άγκόλα	ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εἰς Πειραιά 20/1
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	δ. Κωνίπολιν 25/3 διά Κωντάντζαν	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. 'Αλεξάνδρειαν 30/3 διά Ράς Σουκείρ
ΚΟΥΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Μπέρια 1/4 διά Σουέζ	ΛΙΨ	68	9650	ε. Τενέριφ 16/3 διά Κή Γουεστ
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Σ. "Άννα Μπάιη 19/1 διά Κούβα	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	εἰς Μπάραρ 19/9
ΚΡΑΝΤΩΡ	64	2304	δ. Παναμέ 9/1 διά "Αθένα	ΛΟΤ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Παναμάδ 10/3 διά Μεξικόν
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	άργει εἰς Πειραιά 8/9/79	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Ντάρμπιταν 19/3
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Χάλματαν 25/3	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	εἰς Καζαμπλάνκα 3/2/80 (ΕΠΩΛ)
ΚΡΕ'ΙΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Σινκαπούλην 17/12	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	δ. Σουέζ 2013 διά "Ακαμπά
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Χατονόχε 19/3
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	61	3866	ε. "Ακαμπά 12/3	ΛΟΥΣΙΩΣ	73	63287	α. Χέν Πόιντ 19/3 διά "Ιαπωνίαν
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Βενετία 26/3	ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Θεσσαλία 11/3 διά Μπαχάδων
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Σάρος 29/3	ΛΟΥΣΥ	59	1226	ε. Θεσσαλονίκη 6/2 (έπισκευαι)
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Ντουμπάτι 25/3	ΛΥΔΙΑ	74	9712	ε. "Ακαμπά 10/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σάδι 30/12	ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 27/3
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Γιοκοχάμα 28/3	ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	ε. Κουντούλων 25/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Νταμάρ 30/3	ΛΥΡΑ	67	41914	α. Δ. "Αντζέλες 25/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΗ	79	10832	ε. Ντουμπάτι 21/3	ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Βαλτιουρίων 3/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Γκουδήμ 13/3 διά Ντουμπάτι	ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Λάγος 20/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Μ. "Αμπουλά 28/3 διά Βαγγαρές				
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Σ. "Άννα Μπάιη 29/3				
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ε. Πειραιά 1/4				
ΚΡΙΟΣ	60	4089	ύπό παραλαβήν				
ΚΡΙΟΣ	55	2740	α. Μάλτα 19/2 διά "Αλγέριον	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Κολούμπια ρίβερ 31/3 διά Σιγκαπούρην
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Κωνίπολιν 25/2 διά Πότι	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	α. Ν. "Ορλέανην 7/3
ΚΡΙΤΟΝ	59	7158	ε. Βόλον 23/2	ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	ε. Σουύσα 20/1
ΚΡΙΟΣΙΟΣ	59	5051	α. Μαπούτο 10/3	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Φιλαδέλφειαν 23/12
ΚΡΙΠΟΣ	62	10107	α. "Αντιόντι 23/3	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	εἰς Αννόποιη από 23/3
ΚΡΙΝΟΣ	67	6911	α. 'Αμβέρσαν 7/3 διά "Αθένα	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Σάφι 17/3 Βουλγαρίαν
ΚΡΙΝΟΣ	60	3955	ύπό παραλαβήν	ΜΑΪΤΤΥ	63	9341	άπό παραλαβών
ΚΡΟΥΣΕΣ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	άργει εἰς Πειραιά 23/11	ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	α. Συμύρην 24/2 Τρίπολιν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Φριμάντα 11/2 διά Μπ. "Αμπάς	ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. "Ακαζούτζα 14/3
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΛΕΣΙΝΑ	58	10586	ε. Πειρ. 29/3
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Φριμάντα 13/3	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Μπαγκόν 1/3 Σομαλίαν
ΚΥΝΟΣ	62	4784	ε. Πειραιά 31/3	ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	α. Σινκ. 18/3 Π. κελάγκ
ΚΥΚΛΩΠΑΣ	57	9118	ε. Τζένταν 3/3	ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Γάνδην 21/3 Θσαλίκην
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	ε. Χόβικ 16/3	ΜΑΝΙΝΑ ΙΙ	61	6309	έβαθισθη εἰς Κίναρον 31/3
ΚΥΜΑ	60	7758	α. Λ. Πάλμας 26/3 διά Μοντεβίδεο	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Ν. "Ορλ. 1/4
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	ε. Γένοβα 29/3	ΜΑΝΤΩΝ Ι (δ.)	72	17432	α. "Ησηχαν 29/3 Πούντα Κουσούλο
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119665	δ. Ντουμπάτι 30/3	ΜΑΝΤΩΝΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπόντουντ 20/3 Π. Κορτές
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Αλεξάνδρειαν 18/3	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	ε. Γένοβα 21/3
ΚΥΡΑ	63	10032	α. Ρότερνταν 3/4	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ε. Λονδίνον 3/4
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	ε. Ορλεάνην 23/3 διά Ρότερνταν	ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	ε. Νάπολη 24/3
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Λόγος 15/3	ΜΑΟΥΝΤ ΟΑΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Νταμάρ 7/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ	63	13092	α. Πειραιά 27/3 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. "Αντζέλες 17/3 Γιοκοχάμα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Λισσαβώνα 21/3	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Τακόμα 24/3 διά "Ιαπωνίαν
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	α. Καύμαν Μπράκ 15/2 διά Γκάλβεστον	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΗ	80	33500	α. Νιούκαστ 5/3 διά "Ιαπωνίαν
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	ε. Πόρτομπο 2/3	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΣ	68	57204	α. Ρόττ 1/4
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	67	10327	ε. Μάλτα 23/2	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Τακόμα 28/3 Ταιβάν
ΚΩΣ	56	3129	ιδε. «ΑΙΓΑΙΑΝ ΚΩΣ» ως μετωνομάσθη	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Κωνίπολιν 2/4
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	ιδε. «ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΝ» ως μετωνομάσθη	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ	62	8967	α. Ναγκόνια 22/3 Α. "Αντζέλες
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Κωνίπολιν 25/3 διά "Οδσαδόν	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	δ. Μπούνσμπουτελ 28/3 Τζένταν
ΚΩΣΤΑΣ	60	1995	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. Πειραιά 27/2 (έπισκ.)
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Αμβούργον 3/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Χιούστον 11/3
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ε. Ακαμπά 23/2	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	δ. Κωνίπολιν 18/3 Κωνστάντζαν
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ύπό παραλαβήν	ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. Μπαγιόν 19/3
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	ε. Πειραιά 7/2	ΜΑΡΕΣΩΔΑ	69	9623	α. Τάραντα 30/3
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Μπ. "Αύρες 19/3 διά Ρωσίαν	ΜΑΡΙ	74	8925	α. Νεκοτάσα 1/4 Ρόττ.
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙ	58	4222	εἰς Πειραιά διόπ 25/11 (έπισκ.)
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	α. Σάν Ντιέγκο 15/3 διά Μανζανίδο	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Πειραιά 30/3 Γιβρ.
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Λάς Πάλμας 2/4 διά Γαλλίαν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	δ. Σουέζ 22/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. Μπιλμπάδ 3/4 διά Μπορντίν	ΜΑΡΙΑ	58	5746	ε. Αυβέρσαν 5/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Π. Σάδι 31/3	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Ισκεντερόν 21/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Τεργάστην 27/3	ΜΑΡΙΑ	60	3458	εἰς Σουέζ 24/7 (ΕΠΩΛ.)
ΛΑΓΟ	61	5005	α. Φόδενς 2/4 διά Τρίπολιν	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Καέν 25/2 διά "Αλγέριον
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	α. Αλεξάνδρειαν 19/1 διά ΗΠΑ	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Π. Τάλικς 6/2
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	δ. Μπρούνσμπουτελ 22/3 διά Π. Χάρκουρτ	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ	70	9565	α. Σ. Τάλων 26/3 Βενεζουέλα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Σάδι 24/3	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. Κ. Τάουν 31/3 Βαλπαραΐον
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	δ. Σάδι 24/3 διά Τρίπολιν	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Σουέζ 23/3 Σουδάν
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΠΑΙ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Κ. Τάουν 7/3 διά Π. Τζέντιλ	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	α. Πειραιά 1/3
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	ε. Σάδι 24/3 διά Μεξικόν	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπελιγκάχημ 19/2 Σιγκαπ.
ΛΑΚΚΟΣ	61	5643	α. Αλεξάνδρειαν 27/3 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Χονσολούλου 10/3
ΛΑΚΥ	56	8860	ε. Ούν Κάρρ 26/9	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Πειραιά 25/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Ραγκούν 2/4 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Βενετία 1/4 Σεβίλην
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Π. Άρεας 24/3 διά Μεξικόν	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Γιβρ. 26/3 Μπράουνσβιλ
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Ράς Τανούρα 29/3	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	δ. Σουέζ 5/3
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11162	ε. Σ. Τάων 21/3 διά Βενεζουέλα				

ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	α. Λίβερπουλ 4/3 Ντώρμπαν	MINI ΛΑΡΚ	69	1582	α. Χιούστον 27/3
ΜΑΡΙΕΝΑ (μ.)	71	72335	α. Αμβούργον 1/4	MINI ΛΑΣ	70	1592	ε. Ταμπίκο 16/3
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Αμέρεραν 20/3	MINI ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	δ. Παναμά 18/3
ΜΑΡΙΑΥΝ Δ.	68	14569	α. Δ. "Αντζέλες 2/4	MINI ΛΕΪ'Ν	70	1582	ε. Ν. "Ορλέάνην 4/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μ. "Αυγούστουλ 26/3 δι" Αύγουσταν	MINI ΛΕΪ'Σ	69	1570	α. Πειραιά 12/2 δι" Ιταλία
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Κωνίπολιν 24/11 Μπουργκός	MINI ΛΗΝΤ	70	1592	β. Βαρκελώνη 13/3
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Φρημάντι 20/3 δι" Ύψεμένην	MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Τζάκονβιλ 31/3 διά Βοστώνην
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	α. Δας Πάλμας 31/3 δι" Αργεντινήν	MINI ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. "Ορλέάνην 18/3
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	δ. Κωνίπολιν 10/12 διά Ταρτούς	MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Καστέλλαν 13/3 δι" Αλγέριον
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Πώντα "Αρένας 9/3	MINI ΛΙΑΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζένταν 27/3 διά Γκιζάν
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δ. Χάμπτον ρόδις 13/1	MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Ν. "Ορλέάνην 28/3
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Λας Πάλμας 24/4 δι" Έργκλι	MINI ΛΙΝΚ	71	1592	α. Βαρκελώνην 27/3
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Καζαμπλάνκα 1/4 δι" ΗΠΑ	MINI ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Βαρκελώνην 30/3 δι" Αλγέριον
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Χάλιφες 25/2 δι" Αθήνα	MINI ΛΙΦΤ	70	1582	α. Σπέτζια 17/3 δι" Αλγέριον
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	α. Τζιμπούτι 20/3 Κίναν	MINI ΛΟΟΨ	71	1563	α. Ν. "Ορλέάνην 23/3
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Γιοκοχάμα 27/3	MINI ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Τζάκονβιλ 12/1 (έπισκεψι)
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Γιοκοχάμα 23/3 δι" Ιντασόν	MINI ΛΟΥΔΥ	74	1577	ε. Γκάλβεστον 21/3
ΜΑΡΔΕΝ	57	5087	α. Τζένταν 30/3	MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Παναμά 29/3
ΜΑΡΙΛ (δ.)	59	20827	α. Λ. Πάλμας 24/2	MINI ΛΟΥΞ	71	1594	ε. Κίγκατον 30/3 δι" Αγ. Δομίνικο
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	ε. Κωνίπολιν 3/2 Κωνιστόντζαν	MINI ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Τζάκονβιλ 2/3
ΜΑΡΟΥΑΙΩ	78	19974	α. Ν. Ορλ. 3/3	MINI ΛΩ	71	1594	α. Παραμαρίπο 22/3
ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	ε. Κακινάτα 3/4	MINI ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. "Υόρκην 1/4 διά Τζάκονβιλ
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογ. μεταφ.	MINISΗ	63	1151	ε. Πειραιά 17/3
ΜΑΡΤΗΣ.	61	11915	δ. Κωνίπολιν 10/3 δι" Όδησσον	MINOPΗΣ ΛΑΚ.	69	13053	α. Βαρκελώνη 31/3
ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Ραβέννα 23/1 Τρίπολιν	MINΤΕΝ	64	4776	δ. Κωνίπολιν 15/3
ΜΑΡΥΔΙΑΣ	68	2983	μεταν. «ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ»	MINΟΣ	75	28082	ε. Βανκούβερ 29/3
ΜΑΡΥΔΙΖΑ	70	15806	δ. Γιβρ. 2013 Βηρυτόν	MINΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	α. Βαλεντία 21/2 διά Μπανιάς Αμπάς
ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Γκάλβεστον 21/3	ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	α. Βαλτιμόρη 1/3 δι" Αρούμπα
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσογ. μεταφ.	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Μαρακάμπο 3/2
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Έμπεδν 22/3	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	2217	ε. Μπιλπόδο 26/3
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Ροζάριο 31/3	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	α. Αμβούργον 21/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	62	12197	α. Σ. "Άννα Μπαι 25/3	ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Ντώρμπαν 9/3
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	α. Χάμπτον ρόδις 24/3 Βραζιλίαν	ΜΙΧΑΗΛΑ (δ.)	65	28313	α. Μπαλόδο 18/3 διά Κιουραδό
ΜΑΣΤΕΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	α. Λάγος 8/3	ΜΙΧΑΗΛΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δ. Σουεζ 17/3 διά Περσικόν
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	α. Σάντος 28/3 δι" Αμπιτζάν	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (μ.)	68	23067	ε. Πειραιά 31/3
ΜΑΤΑ	53	4347	α. Σ. Σάδι 17/1	ΜΙΧΑΛΗΣ	72	55204	ε. Χάμπτον ρόδις 6/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Πειραιά 16/2	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Τουουτίν 11/3
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Ριγιέκα 31/3	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Κ. Τάουν 29/3 διά Π. Νούρε
ΜΑΘΙΔΑ	65	7696	α. Κολόμπο 28/3	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	ε. Άντεν 26/2
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	α. Πειραιά 2/2	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Αμέρεραν 27/1 δι" Αλγέριον
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	α. Λισσαβώνα 28/3 Κορέαν	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Σαράζ 6/2
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Αγούσταν 27/2 Τούμπρου	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Φρημάντι 26/3 δι" Ισπανίαν
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. "Άννας ούπο συμπλήρωσιν	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Συγκαπούρην 12/3
ΜΕΘΟΝΗ (δ.)	81	33500	α. Π. "Αρθροφ 24/3	ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λίβερπουλ 14/3 δι" ΗΠΑ
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Χοναούσουλην 19/3 Βεγγάζην	ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	α. Συγκαπούρην 16/3 διά Σουέζ
ΜΕΛΑΝΟΘ Κ.	63	6460	α. Αμέρεραν 19/3 Βεγγάζην	ΜΟΙΣΤΑ	74	33073	ε. Χάμπτον ρόδις 1/3
ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Βρέμην 25/3 Τρίπολιν	ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Φρημάντι 11/3 διά Μ. ἀλ Αχμαντί
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Κόμπη 29/3	ΜΟΜΠΙΛΑΣ (μ.)	67	54502	α. Δ. "Αντζέλες 7/3 διά Γιοκοχάμα
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	68	10017	α. Μπαλμπάτα 1/4 (έπισκεψια)	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τεργέστην 3/4 διά Ριγιέκα
ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπάι 2/4 διά Σύχνα	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	εις μεταφοράς Ινδονησίας
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. "Οραντζόσταν 30/3	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Γκλάντον 26/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Χοναούσουλην 19/3 δι" Ακραπά	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Πειραιά 14/2
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α. Λαμπίριον 7/2 διά Λαττάκιο	ΜΟΥΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Ρ. Γκράντε 13/3 διά Μοντεβίδεο
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κωνίπολιν 31/3 διά Περιάρη	ΜΟΥΝΣΤΕΡΕΙΑΝΤΣ	60	9365	α. Ν. "Υόρκην 26/3 διά Βηρυτόν
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	α. Τασγκουράμα 30/3 δι" Όλλανδιαν	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότιγουντ 29/3 διά Λονδίνον
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	α. Δ. "Αντζέλες 7/3 διά Σαγκάην	ΜΠΑΖΙΛ ΙΙΙ	65	18459	α. Λισσαβώνα 31/3
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ	57	10389	α. Βενετία 28/3	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	α. Συγκαπούρην 31/3 διά Μπαγκόκ
ΜΕΝΤ ΕΞΠΑΡΕΡ	66	9826	α. Ταυτικό 24/3	ΜΠΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Σετούπαλ 23/3
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Καγκούδια 20/2 διά Σαγκάην	ΜΠΑΛΑΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Αύγουσταν 28/3 διά Π. Βεντρές
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	δ. Σουέζ 28/3	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	εξαθ. Σάν Πέντρο 20/3
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Βαλκάνια 31/3	ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	εξαθ. Βαρμπάζ 31/3
ΜΕΝΤΚΕΙΤ'Π	62	9092	δ. Σουέζ 13/3 διά Τζάκαρτα	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Χιούστον 1/4 διά Βεντρές
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	δ. Π. Σάδι 27/3	ΜΠΕΛΑ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Τζένταν 23/2
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δ. Κωνίπολιν 21/ δι" Όδησσον	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Μανζανίλο (Μεξ.) 25/2
ΜΕΝΤΣΕΜΤΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουέζ 3/4 διά Τζένταν	ΜΠΙΑ	75	7246	α. Πλαδαρίος 23/ διά Μεροΐνα
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	α. Βηρυτόν 23/ διά Τζένταν	ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	εις Πειραιά 12/11 (έπισκεψι)
ΜΕΝΤΤΖΟΥ"	57	3709	α. Τζένταν 19/3 διά Γκιζάν	ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δ. Κονιόπολιν 23/ διά Σουλίνα
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28082	α. Δ. "Αντζέλες 17/3 διά Σακάνιτε	ΜΠΛΟΝΑΤΑΣ	68	16005	δ. Π. Σάδι 1/4 διά Νοβορωσιός
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'	62	1524	ε. Λαγος 19/3	ΜΠΛΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ρεύνιδν 29/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	ε. Γουασέλουπην 10/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	81	29910	εις Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	δ. Τζένταν 18/2 δι" Ινδονησίαν	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Χιούστον 1/4	PΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	δ. Γιβραλτάρ 28/3
ΜΕΣ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Ντάρ ες Σαλάδη 25/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Τζουδίμοχ Τέρμ. 9/3
ΜΕΣ ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	δ. Σ. Σδί 26/3	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Γάνδην 29/3
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΗΣΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Σουελίγκτον 1/4	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	α. Π. Βεντρές 21/3 δι" Αλεξάνδρειαν
ΜΕΣ ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	70	17485	δ. Σουέζ 16/3	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Χόμπρην 13/3 δι" Αλγέριον
ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Νιούκαστολ 2/4 διά Σιγκαπούρην	ΜΠΡΑΒΟ ΑΟΥΓ'ΙΣ	54	6103	α. Λομπίτο 25/2
ΜΕΣ ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	δ. Σουέζ 26/3	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	α. Ντώρμπαν 14 διά Περικόν
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Ν. "Υόρκην 1/4 δι" Αρούμπα	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΣΙΝ	51	6267	δ. Κυνιπολίν 25/3 διά Κιουστάντζαν
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπουκού 29/3	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Πάλμας 15/3
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17178	ε. Μπαράριν 30/3 διά Ντουμπάι	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Σιδένια 16/3 διά Λάς Μίνας Μπαι
ΜΕΣ ΛΑΜΨ (δ.)	72	17355	ε. Θέρονταν 1/4 διά Σιγκαπούρην	ΜΠΡΑΙΤ' ΣΚΑ'Υ'	69	2979	α. Ρουέν 1/4 διά Λισσαβώνα
ΜΕΣ ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	δ. Θέρονταν 1/4 διά Σιγκαπούρην	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σπέτζια 24/2
ΜΕΣ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	δ. Βαλτιμόρη 18/3 διά Γιοκοχάμα	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Βαλτιμόρη 19/3 διά Γερμανία
ΜΕΣ ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	δ. Βιζακαπανάδη 26/3	ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ	77	16267	ε. Σετε 28/3
ΜΕΣ ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	δ. Σάτρα 24/3	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μη. "Άρρες 30/3
ΜΕΣ ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Π. Μπούκοι 30/3 διά Βαγκαρέη	ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Παναμά 28/3
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	δ. Κωνίπολιν 27/2	ΜΥΡΣΙΝΙΔ	77	5511	ε. Αμέρεραν 4/4 διά Σκίκντα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	δ. Θέρονταν 2/4 διά Σιγκαπούρην	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	α. "Αμστερνταν 27/3 διά Μίσουράτα
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	δ. Θέρονταν 3/4 διά Σιγκαπούρην	ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	α. "Αμέρεραν 18/3 δι" Αμπιτζάν

ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ύπό παραλαβήν	
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. "Ορέλανη" 27/3	
ΝΕΝΗ	69	2988	ε. Μπάρ 14/3	
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Σάντος 31/3	
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Ροζάριο 27/3	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Ρόττερνταμ 18/3	
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Κωνίπολιν 24/3 διά Μαύρην Θάλ.	
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δ. Π. Σάδι 19/3 διά Ρόττερνταμ	
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ. Κωνίπολιν 23/3 διά Νοβορωσίκην	
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	ε. "Ακάμη" 27/2	
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Σουέζ 1/4	
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Π. Σάδι 1/4	
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Σουέζ 23/3 διά Γένημπο	
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	δ. Σουέζ 10/3	
ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	61	3142	δ. Κωνίπολιν 24/3 διά Ρωσιαν	
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Κοσταζακόλος 21/2	
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5893	ε. Βενετία 25/3	
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Πειραιά 27/2 διά Θεσσαλ.	
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Γιβραλτάρ 2/4 διά Βρεταν.	
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Σ. Τζώρ 12/3 διά Θεσσαλ.	
ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Χάρην 27/2 δι. "Αγ. Δομίνικο	
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Παναμά 30/3	
ΝΙΚΕ	59	4071	ε. Καζαμπλάνκα 26/3	
ΝΙΚΗ	71	9075	α. "Ακασούτη" 19/3 διά Μπαλμπά	
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	α. Λούμ 27/3 διά Γουαρρί	
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Λάγος 8/2 διά Γουαρρί	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	εξωθ. Βουλήδας 21/3	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	ε. "Άλεξανδρεία" 29/3	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	δ. Σουέζ 26/3	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	α. "Άμερέσαν" 16/12 διά Ταλίν	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	ε. Πειραιά 1/4	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	εξωθ. Ντόρμπιν 24/3	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	α. Ούντερθάλα 5/3 δι. "Αβάνα	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	68	86250	α. Μ. Άλγαντ 12/3 διά Γαλλίαν	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Ν. "Ορέλανη" 3/3	
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπό παραλαβήν	
ΝΙΚΟΣ	55	2303	δ. Π. Σάδι 1/3	
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	ε. Ακάμη 4/2	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Πειραιά 27/3 διά "Αντίκυρα	
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Σιγκαπούρην 9/3 διά Γιουροπόρτ	
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Φρήντορ (Μπαχ) 28/3 δι. "Αρούμπα	
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	δ. Κωνίπολιν 16/3	
ΝΙΚΟΣ ΝΑΖΟΣ II.	66	4156	α. Π. Πλάσιος 28/2 διά Λάγος	
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Καζαμπλάνκα 27/3	
ΝΙΜΠΑΛ.	71	2994	εις Πειραιά (επισκευα)	
ΝΙΟΒΗ	69	21673	α. Σάντος Φ. διά Παρανάγκουα	
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σάδι 10/12/79	
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Φιλαδέλφεια 25/3 δι. "Αρούμπα	
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Χάρην 29/3 διά Λάγος	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒ.	59	8860	δ. Κωνίπολιν 2/4 διά Νοβορωσίκην	
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΜ	54	7701	άργει εις "Άλεξανδρείαν" 11/4/78	
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ.	66	25820	α. Λ. Πλάσιος 24/3 διά Νοβορωσίκην	
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Λ. "Αντέλες" 22/3 διά Μανζανίλο	
ΝΟΡΘ ΧΑΐΝΕΣ	62	15110	ε. Σ. "Αννα Μπαίν" 28/3	
ΝΟΡΟΧΑΘΕΝ	65	1236	ύπό παραλαβήν	
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Σάντος 3/3	
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Μπιλμάνος 11/4 διά Λάγος	
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Χάντια 28/2	
ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Νάντην 3/4/80	
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	ύπό παραλαβήν	
ΝΟΥΣΣΑ	58	1596	έρθισθη	
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	α. Βοστονίην 22/2 δι. "Αρούμπα	
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	ε. Σλουσικίλ 29/3	
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	δ. Κωνίπολιν 29/3	
ΝΤΑΝΙΕΛ	67	3868	ε. Λιβόρνο 2/4	
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Μορτέρι Μπούν 29/3	
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	58	7396	α. Ντακάρ 17/3 δι. "Άμερέσαν	
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	3609	δ. Π. Σάδι 27/3	
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ	61	13054	α. Σαντάνα 16/3 διά Σάνουτα	
ΝΤΑΤΣΟΥΝ	59	3413	ε. Κολόμπο 29/3	
ΝΤΑΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ρόττερνταρ 4/2 διά Λίβυην	
ΝΤΑΥΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Βρέμην 3/13 διά Ντέρνα	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	α. Σαρδί 25/1 διά Μπαντάρ "Άμπας	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΥΞΛΔΟΡ (δ.)	58	11486	α. Μόρεχτν Σιτι 29/3 διά Αμουσία Μπαίν	
ΝΤΑΦΦΟΝΤΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Γένοβα 1/4 διά Πειραιά	
ΝΤΕΖΑΝΝΑΡ	60	7178	ε. Συμύρην 12/3	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΐ'ΝΤ	74	14523	α. Λάγος 23/3 διά Παραμαρίμπο	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.	77	15320	α. Πειραιά 16/3 διά Λάγος	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χιούστον 23/3	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Χιούστον 20/3	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Τόμπη 26/3	
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Ρίτσαρδον Μπαίν 25/3 διά Μονφαλκόνες	
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ.	63	7700	ε. "Ισκεντέρειον" 31/3	
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Καρπελίγιο 29/3	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	εδ. «ΑΓΑΘΗ Φ.»	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	δ. Κωνίπολιν 31/3 διά Γιουγκοσλαβία	
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ε. Ράγκουν 25/3	
ΝΤΕΡΜΠΥ.	75	35764		
ΝΤΗΦΑΐ'ΑΝΤ	60	19988	α. Γιβραλτάρ 24/3	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Π. Σάδι 1/4	
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 2/4 διά Μπαλμπά	
ΝΤΙΝΙ Σ.	54	2807	εις Παλέρμο 31/10	
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	δ. Σουέζ 30/3	
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Πέντρο (ΑΚ.ΕΔ) 19/3 δι. "Αμπιτζάν	
ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	ε. Εινόβουσας 3/4	
ΝΤΟΛΑΥ	55	4887	δ. Σουέζ 23/3	
ΝΤΟΦΙΝ ΙΙ. (δ.)	59	12463	α. Τερέρ 8/2 διά Γκουαγιακίλ	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	ε. Ντάρμπιν 20/3	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΑ	61	9922	ε. Νάπολη 27/3	
ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Πούντα Κόρτων 16/3	
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	α. Ρεντί 28/3 διά Ρουμανία	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Μαντράς 23/3 διά Καλκούτα	
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	ε. "Αμβέργιο" 20/3	
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Μομπάρο 27/3 διά Λιμπρεβίλ	
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Σέτε 28/3 διά Ρός ες Σιδέρ	
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δ. Γιβραλτάρ 24/3	
ΝΥΜΟΥ Κ.	66	22260	α. Βαλτιμόρη 31/3 διά Ρόττερνταμ	
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Ναγκόνια 7/3 διά Κασίμα	
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	δ. Κωνίπολιν 2/4	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Π. Σάδι 2/4 διά Βόλον	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	ε. "Ανταφάκαστα" 7/3 διά Βαλκαραΐο	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΦΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Γιοκοχάμα 25/1 (επισκευα)	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	ε. Γκάλεστον 28/3	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	μετων. «ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΥΓΗ»	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΐ'ΤΖ	72	20512	α. Λίβερπολι 3/4 δι. "Αμβέρσαν	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ	78	19344	ε. Ίντσαν 19/3	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΕΣΤΙΝΥ	78	19346	α. Κόμπη 13/3 δι. "Αρίκα	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	α. Χιούστον 19/3 διά Λισσαβώνα	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	α. Κωνσταντίαν 13/2	
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	19343	ε. Ζαντζάγκ 18/3	
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ε. Πειραιά 1/4	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	62	10981	ε. Π. Κελάγκ 1/4	
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	71	9709	α. Ρόττερνταμ 3/4 διά Τάμπα	
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 30/3 διά Θεσσαλονίκη	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	α. Χάμπην ρόδης 30/3 δι. "Αρουμπά	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.)	65	38807	ε. "Άλγκεθρας" 30/3	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Ν. "Υόρκην" 1/4	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ	69	15688	ε. "Άλεξάνδρειαν" 24/3	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥΟΥ (δ.)	75	14744	α. Πούλο Μπούκου 28/3 διά Χόγκ Κόγκ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Σούλοι Βός 18/3 διά Τέρες	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Χάρην 1/4	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Κολούμπια ρίβερ 29/3	
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	24949	ε. Πειραιά 25/3	
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Λά Παλλίς 30/3	
ΟΛΥΜΠΟΣ ΟΔΑΟΣ	57	8833	δ. Σουέζ 2/4	
ΟΛΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	α. Πειραιά 21/3 διά Βόλον	
ΟΡΑΐ'ΟΝ	63	14595	α. Νεκοτάδα 26/3 διά Μηλάνικα	
ΟΡΑΐ'ΟΝ	65	1833	δ. Μπρούνιουπούτελ 25/3 δι. "Άλγεριον"	
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Δουνέκρην 31/3 διά Ταρλέσαν	
ΟΡΥ (δ.)	59	12686	ε. Μπράκε 2/4	
ΟΣΕΑΝ	62	10530	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	α. Ρούτη 26/3 δι. "Αμβέρσαν	
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Τερνέστην 23/3	
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Σάδι 31/3 δι. "Ελλάδα	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	δ. Σουέζ 18/3 διά Σιγκαπούρην	
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΐ'Ν	66	11153	α. Βανκούβερ 12/3 δι. "Ινδίαν	
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Σπέτζια 24/3	
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	α. Σάντος 17/2 διά Λουδάντα	
ΟΥΑΐ'ΡΙΒΕ	58	10379	ε. Ρουέν 31/3	
ΟΥΑΐ'ΡΟΥΖ	60	7504	α. Μάλαγκο 2/4 διά Νοβορωσίκην	
ΟΥΑΐ'ΤΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Πειραιά 19/2 διά Βεγγάδην	
ΟΥΙΝΤΣΤΟΝ	70	15		

ΠΕΔΟΥΛΑΣ.....	62	28222	ξεωθ Βορμάδης 1/4		ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ'.....	63	14961	ε. Μορμουγκάδο 29/3
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	67	16009	α. Κολούμπια ρίβερ 23/2 διά Σιγκαπούρην		ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.....	61	23548	α. Χιουστόν 28/3
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	δ. Π. Σάδι 3/4		ΡΗΛΑΤ'ΑΝΤ.....	77	9774	α. Κόμπη 27/3 διά Ναγκόγια
ΠΕΛΑΖΓΟΣ.....	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΡΗΜ I.....	61	2981	α. Θέσσαλη 30/3 διά Λάγος
ΠΕΛΑ.....	79	10993	ε. Ν. Όρλεάνη 25/3		ΡΗΝΗ.....	62	9771	α. Ρεσίφε 15/3
ΠΕΛΑΗΝΗ.....	69	1476	ε. Βενετία 1/4		ΡΗΝΟΥΑ.....	70	9069	α. Σαφή 28/3 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΛΑΟΠΙΔΑΣ (δ.).....	65	34446	δ. Σάδι 17/3		ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.).....	71	77049	α. Γιοκοχάμε 16/3 διά Φουκουγιάμα
ΠΕΛΑΩ.....	55	7737	δ. Γιβραλτάρ 2/3 διά Λάγος		ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ.....	62	7596	α. Παρανάγκουα 12/3 διά "Ακαμπα
ΠΕΜΑ.....	60	4824	ε. Σιγκαπούρην 1/4 δι' "Ινδονησίαν		ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	67	8233	ε. Ιταζάι 20/3
ΠΕΜΠΑΝΕ.....	70	9870	ε. Μονράπα 22/3 διά Ματάντη		ΡΙΒΑ.....	63	10299	δ. Π. Σάδι 25/3 διά Πολωνία
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.).....	72	57802	ε. Χάμπτον ρόδης 23/2 διά Παναμά		ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.).....	57	12812	εις Πύλων 9/11
ΠΕΡΑ (δ.).....	67	57794	ε. Πειραιάς 3/13 διά Λιβύην		ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	69	2998	α. Φάρο 16/2 διά Σίνες
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	ε. Ντουμπάτι 29/3		ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ.....	64	19985	ε. Στευντάτη 23/3
ΠΕΡΙΚΑΗΣ.....	60	6134	ε. Λάγος 19/3		ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ.....	61	5584	εξωθ Λάγος 10/3
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.).....	67	38915	ε. Δ. "Αντζέλες 14/3 διά Γιοκοχάμα		ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ.....	58	2140	εις Ρόττερνταμ 23/9/79
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.).....	76	45330	ε. Κόρπος Κριότι 30/3		ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΡΟ.....	57	4931	ε. Α. Πάλμας 23/2 διά Τρίπολιν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛ.....	64	10865	ε. Αμβέρσαν 21/3		ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.).....	67	37311	ε. Πειραιάς 25/3
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	71	9623	ε. Αμπου Ντάμπι 2/4		ΡΙΟΝ (δ.).....	63	26376	δ. Ντουμπάτι 9/3
ΠΕΡΑ.....	53	5835	ε. Τυνιδά 8/3 διά Μπετζίδη		ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	71	1552	υπό παραλαβήν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.).....	75	76005	ε. Φριπόρτ (Μιτσ.) 28/3 διά Νιγηρία		ΡΟΑΝ (δ.).....	59	12270	δ. Σουέζ 26/3
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.).....	63	30511	ε. Ν. Όρλεάνην 27/3		ΡΟΔΟΣ.....	55	3370	ε. Μπέρια 27/3
ΠΕΡΤΣ (δ.).....	70	119730	ε. Π. ντε Μπουκ 3/2 διά Μποχρέιν		ΡΟΔΟΣΙ.....	67	15362	υπό παραλαβήν
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	ε. Γένοβα 29/3		ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ.....	58	8920	δ. Σουέζ 2/3
ΠΕΤΡΑΔΙ.....	72	9350	ε. Κυνίπολιν 2/4		ΡΟΖΑΡΙΟ.....	71	9077	δ. Παναμά 8/3 δι' "Ελ. Σαλβαντόρ
ΠΕΤΡΟΔΑ 9 (δ.).....	56	11973	ε. Βενετία 1/4 διά Πειραιά		ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	ε. Δ. "Αντζέλες 1/4
ΠΕΤΡΟΔΑ 11 (δ.).....	55	11859	εις Τζένταν		ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.).....	71	77049	ε. Σεπτιέμπτη Τέρμη 9/3
ΠΕΤΡΟΔΑ 16 (δ.).....	57	12257	εις Τζένταν (πόθωθηκη)		ΡΟΝΤΟΣΙ.....	62	9443	α. Σιγκαπούρην 3/3 διά Κουβέτι
ΠΕΤΡΟΔΑ 17 (δ.).....	54	12107	δ. Σουέζ 29/3 διά Τζένταν		ΡΟΝΧΙΔΑ.....	63	6100	α. Αμβέρσαν 3/4 διά Λάγος
ΠΕΤΡΟΔΑ 24 (δ.).....	56	17212	ε. Πειραιάς 20/3		ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	δ. Κυνίπολιν 2/4 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΔΑ 26 (δ.).....	63	53141	ε. Πειραιάς 31/3		ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ.....	45	3863	ε. Κουβέτι 25/3
ΠΕΤΡΟΔΑ 27 (δ.).....	64	50885	ε. Πειραιάς 30/3		ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΗ.....	68	4207	α. Αύγουσταν 28/3 διά Ταρτούς
ΠΕΤΡΟΔΑ 30.....	56	2796	ε. Πειραιάς 26/3		ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΚΑΪ'Υ.....	69	4121	ε. Βαλπαραίδα 28/3
ΠΕΤΡΟΔΑ 31 (δ.).....	66	43399	ε. Πειραιάς 20/3		ΡΟΥΑΓΙΑΣ ΣΤΑΡ.....	64	4464	δ. Μπρούναμποւτελ 29/3
ΠΕΤΡΟΔΑ 32 (δ.).....	57	21977	ε. Πειραιάς 31/3		ΡΟΥΜΑΝΙΑ.....	54	3616	ε. Γιβραλτάρ 22/3 διά Χάμπτον ρόδη
ΠΕΤΡΟΔΑ 33 (δ.).....	50	16485	εις Πειραιάς από 8/5/80		ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	60	11632	ε. Αλεξανδρείαν 27/3
ΠΕΤΡΟΔΑ 34 (δ.).....	51	16440	ε. Πειραιάς 2/4 διά Τζένταν		ΡΟΥΜΠΙΝΙ.....	52	2606	δ. Π. Σάδι 19/2 διά Κωνσταντίνου
ΠΕΤΡΟΔΑ 36 (δ.).....	60	26467	ε. Ρ. Τανόύρα 28/3					
ΠΕΤΡΟΔΑ 40.....	58	1781	δ. Σουέζ 24/3 διά Τζένταν					
ΠΕΤΡΟΔΑ 80.....	71	1599	ε. Ρόττερνταμ 2/4 διά Τζένταν					
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ.....	57	8776	ε. Είλατ 25/3 διά Καρδιούκ					
ΠΕΤΡΟΣ Β.....	63	15347	δ. Γιβραλτάρ 25/3 δι' ΗΠΑ					
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	66	12429	δ. Παναμά 18/3 διά Κουβέτι					
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	63	9707	ε. Παλέρμο 26/1					
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	69	4522	ε. Λομπίτο 4/3					
ΠΗΑΕΥΣ.....	66	23706	ε. Πειραιάς 31/1 (πτώσευσι)					
ΠΗΑΕΑΣ.....	50	2282	δ. Γιβραλτάρ 3/4					
ΠΗΝΕΛΟΠΟΗ.....	69	10016	ε. Μπανγκάρη 22/3					
ΠΗΝΕΛΟΠΗ.....	62	6299	ε. Ρόττερνταμ 5/3 διά Νορκόπικη					
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.....	52	2445	ε. Βόλκον 15/2					
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.....	56	6642	ε. Μοντάρα 26/3 διά Περσικόν					
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ.....	56	6198	ε. Λός Πόλμας 31/3 διά Χάιφα					
ΠΗΤΕΡ Α.....	61	13336	ε. Σκότ 23/3 διά Κλαιπέντα					
ΠΙΕΡΟΣ.....	63	1702	ε. Ανάκοντα 19/3					
ΠΙΝΔΑΡΑ.....	72	20045	ε. Μανίλα 20/3					
ΠΙΝΔΑΡΟΣ.....	63	10617	εις "Ακαμάτη 7/2					
ΠΙΝΔΟΣ (μ.).....	64	37792	ε. Μ. Άχμοντ 10/3 διά Τζακάρτα					
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	ε. Παναμά 22/1 δι' "Αλγερίαν					
ΠΙΣΤΙΣ (δ.).....	55	13560	ε. Βαρκελώνη 29/3 δι' "Ιράν					
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	εις Λουάντα 1/1/77					
ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μ.).....	67	48747	ε. Γκιζόν 24/3					
ΠΛΑΙΑΣ.....	63	10736	ε. Μετανομ. «ΣΥΠΡΟΣ Γ.»					
ΠΛΕΙΑΣ.....	64	6341	ε. Γκουαγκάρη 23/3					
ΠΛΟΤΙΝΟΣ.....	65	10679	ε. Κυνίπολιν 23/2					
ΠΟΕΤΙΚ (μ.).....	66	33291	ε. Πειραιάς 23/1 (πτώσευσι)					
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.....	66	10233	εις "Ακούμπα 21/2					
ΠΟΛΑΝΑ.....	60	8414	ε. Λειζέρος 14/2					
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.).....	55	10374	ε. Ρ. Τανέριο 31/3 διά Τουμπαρόδο					
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	ε. Παναμά 23/3 δι' Αμβούργον					
ΠΟΛΥΔΩΡΑ.....	64	7832	ε. Παναμά 25/3 διά Ποπέτε					
ΠΟΛΥΕΞΗΝ.....	62	17953	ε. Πειραιάς 23/3					
ΠΟΛΥΞΕΝΗ.....	58	8314	εις Κουβέτη 22/1					
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.....	57	8565	ε. Έμδεν 29/3					
ΠΟΛΥΣ (δ.).....	65	40284	ε. Μπούλες Μπαι 26/3 διά Γκάλβεστον					
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ.....	43	14425	εργεί εις Πειραιάς 15/4/75					
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗ.....	77	16014	ε. Νιούκαστλ 29/3					
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2439	ε. Τζένταν 27/3 διά Γκιζάν					
ΠΟΡΤΟ ΠΥΛΟΣ.....	48	2961	ε. Παραλήνη 27/3 διά Περαλήν					
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	67	45229	ε. Χιουστόν 1/4					
ΠΟΠΗ.....	67	11002	ε. Πειραιάς 31/3 δι' Αλεξανδρείαν					
ΠΟΡΤ Π.	77	10558	δ. Παναμά 28/3					
ΠΟΡΤ ΟΔΑΙ.....	65	7750	ε. Χοντέντα 12/3 διά Ν. Ζηλανδίαν					
ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝΗ (δ.).....	67	2439	ε. Τζένταν 27/3 διά Γκιζάν					
ΠΟΡΤΟ ΝΕΘΕΥΣ.....	64	2249	ε. Πειραιάς 12/12					
ΠΟΡΤΟΝΗΘΕΥΣ.....	59	9633	ε. Λομπίτο 23 διά Λουάντα					
ΠΡΟΔΟΣ.....	58	4225	ε. Ντουμπάτι 27/2					
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	ε. Μόντρεαλ 27/3					
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10					
ΠΡΟΣΩ.....	68	36460	ε. Ν. Όρλεάνη 18/3					
ΠΡΩΤΕΥΣ.....	68	37419	ε. Δ. "Αντζέλες 25/3					
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ.....	68	9858	ε. Χονκάνη 19/2					
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ.....	62	9229	ε. Λομπίτο 4/3 διά Λουάντα					
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	ε. Ήπολη παραλήνη					
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	16402	ε. Γένοβα 26/3 διά Γιβραλτάρ					
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	ε. Αλεξανδρείαν 13/3					
ΠΥΘΙΑ.....	72	10351	ε. Σ. Μάικλ 16/3 δι' "Αλγερίου					
ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	ε. "Αμβέρσαν 19/3 διά Π. Χάρκουρτ					
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ.....	65	1559	ε. Γιβραλτάρ 12/1 δι' "Αλγερίου					
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	ε. Μορμουγκάδο 21/3 διά Κόνταλα					
ΠΥΡΡΙΑ Κ.....	70	14609	ε. Αύγουσταν 20/3 δι' "Αργεντινήν					
ΡΑΓΙΝΟ (δ.).....	59	12413	ε. Δάντσιος 31/3					
ΡΑΓΙΝΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	63	5249	ε. Μομπάδι 3/4					
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.).....	77	18325	δ. Π. Σάδι 2/4					
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.).....	79	32023	ε. Στοκχόλμην 30/3					
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ - 3 (δ.).....	78	69016	ε. Πειραιάς 5/12					
ΡΕΑ.....	71	9025	ε. Αντεν 23/1					
ΡΕΑ.....	56	4275	εργεί εις Πειραιάς 18/3					
ΡΕΑ.....	61	4152	ε. Αγαδί 25/3					
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	ε. Ριγέκο 2/4					
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.....	77	9417	ε. Στεπτίνον 18/3					
ΡΕΓΓΙΝΟ ΝΦΟΡΣ.....	60	4820	ε. Π. Χάρκουρτ 15/3					
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪΟΥΤ.....	65	11841	ε. Δ. "Αντζέλες 11/3 διά Ναγκόγια					

ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ	60	7746	α. Λάγος 20/12	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	α. Χέο Πόιντ 12/3 δι' "Αγγλιάν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ε. Σάντος 28/3	ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793	α. Ρόττερνταν 20/3 διά Λουάντα	ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ	52	5610	α. Π. Σάδι 30/3
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ.	72	9824	α. Κολούμπια ριβέρ 31/3 δι' "Απω Ανατ.	ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΡΕΤ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Μόρπιλ 24/3 διά Τέμα	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. "Άλεξάνδρειαν 15/3
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ρ. Ιανέριο 27/1 διά Μασδίο	ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Κωνίπολιν 18/3 διά Σύρον
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	α. Σάντερλαν 2/4	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΤΑΤ'ΙΝΤ	71	9810	α. Κόμπη 22/3	ΣΥΡΑ	77	16380	α. Μ. Μαργυκανού 1/4 δια Μπλάφ
ΣΗΓΟΥΙ'ΝΤ	57	2926	ε. Κωνίπολιν 19/1	ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις μεταφοράς Βάλου-Ταρτούς
ΣΗΝΙΚ (μ.)	65	33287	α. Ν. Όρλεάνη 28/3	ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Σουέζ 21/3 διά Κουβέιτ
ΣΗΣΠΗΝΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Κουβέιτ 18/3 δι' Ιαπωνίαν	ΣΥΡΟΣ	59	5202	ιδέ «ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.-
ΣΗΣΤΕΙΑ ΜΠΑΗ	57	9603	ύπο παραλαβήν	ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δ. Σουέζ 25/3
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Ταϊρέλστον 22/3 διά Καζαμπλάνκα	ΣΧΟΙΝΟΥΖΑ	72	4467	μετων. «ΣΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ»
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	α. Μελβούρνη 9/2 διά Κίναν	ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Τενερίφην 23/3
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Άμβερσαν 31/3 διά Μπιλμπό	ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	α. Μπιλμπό 2/4
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΔΑΝΤ	58	8574	ε. Σαουθμποντ 31/3				
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Γκουαγιάκι 26/3	TΦ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Γιοκοχάμα 28/3 διά Σαλήφ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΟΡΥ	56	6660	α. "Άλεξάνδρειαν 30/3	TΦ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	78	6500	α. Γιοκοχάμα 19/3 διά Μίνα Κομπούς
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΙ'ΝΤ	77	11272	δ. Π. Σάδι 24/4 διά Ρόττερνταμ	ΤΑΙΓ'ΓΚΕΡ ΜΛΑΗ	73	8843	α. Ρόττερνταν 13/2 διά Αλ Γκουάρια
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Κοδιν 9/3	ΤΑΚΗΣ ΆΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	δ. Σουέζ 15/1
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Δουνέρχρην 1/4 διά Σούσα	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τενερίφη 2/4
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'	69	9305	μετων. «ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.»	ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	α. Λονδίνον 2/4 διά Ραγκούν
ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	δ. Π. Σάδι 19/3 διά Χάρην	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δ. Ντουμπιτ 16/3
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ε. Άμβερσαν 29/3	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Άμβερσαν 25/3 διά Μπ. "Αυρες
ΣΙΛΙΑ	68	3035	μετων. «ΤΗΝΕΛΟΠΗΝ	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. "Άλεξάνδρειαν 26/3
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ύπο παραλαβήν	ΤΑΝΙΑ	57	3605	αργει εις Χαλκίδα 20/3/80 (ΕΠΩΛ)
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Τέμα 29/3	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Μορέχεντ Σίτυ 28/3 διά Βενεζουέλα
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Ν. Όρλεάνην 11/3	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	ε. Π. Χάρκουρτ 28/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	δ. Κωνίπολιν 24/3	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Λόριεντ
ΣΚΑΠΤΟΥΙ'ΝΤ	70	9077	ε. Τζουμπούτ 17/3 διά Κίνα	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	δ. Π. Σάδι 29/3
ΣΚΑΠΑΛΕΙ'Κ	53	3899	δργει εις Χαλκίδα 26/5/79	ΤΑΡΑ	61	3943	α. Θέουτα 3/4
ΣΚΑΠΑΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ξέωθι Κοδιν 1/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΑΠΑΜΠΡΗ	71	9085	δ. Σουέζ 26/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Γιοκοχάμα 20/3
ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Αγυόσταν 25/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΤΝ	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΣΚΑΥ'ΥΦΡΟΣΤ	63	1280	δ. Λάγος 14/2	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	65	10979	ε. Λ. "Αντζέλες 19/2
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Αγυόσταν 31/3	ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ε. Ν. Γουεστμπάτερ 26/3
ΣΚΟΠΕΟΣ (δ.)	58	12492	δ. Παναμά 26/3 διά Καναδά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	δ. Σκώ 6/3 διά Κλαιπέντα
ΣΚΟΠΕΟΣ ΣΗ	57	1368	α. Θεσσαλονίκη 14/1 διά Ντέρνα	ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Σινκαπούρνη 11/2 διά Χονολουλού
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Μάλτα 19/3	ΤΑΣΙΑ	62	14150	δ. Μπαβαναγκάρ 19/3 διά Μορμούγκαδ
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	εις Μπάραν 19/9	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	εις Θάλ. Μαρμάρα 25/3
ΣΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	ύπο παραλαβήν	ΤΑΤΑΙ".	65	1911	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Τριπόλιν
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	δέωθι Βομβάνης 2/4	ΤΑΤΑΙ". ΚΟΥΗΝ.	66	1677	θέσητα 17/3
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Βομβάνη 27/2	ΤΑΤΑΙ". ΣΗ.	67	1926	δ. Μπρούμπατούτελ 18/3 διά Καναδά
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	α. Καράτι 1/4 διά Κόντινεντ	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Χονολουλού 30/3 διά Κούρες
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	α. Τομπάτα 25/3 (ΕΠΩΛ)	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Σκώ 27/3 διά Κλαιπέντα
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Σανάρη 28/3	ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σκάπα Φλόου 2/4 δι' Αμβούργον
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δ. Σ. Σανάρη 2/3	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Ν. "Υόρκην 15/3
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	δ. Κωνίπολιν 24/3 διά Βάρνα	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Κόμπη 30/3
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	δ. Κωνίπολιν 2/4 διά Π. Σάδι	ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Θεσσαλονίκη 17/2
ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Βομβάνη 13/3	ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	δ. Κανιτοκιν 27/3
ΣΟΝΙΚ	62	28390	α. Ν. Όρλεάνην 1/4 διά Γκιζόν	ΤΕΤΙΕΝ.	63	9892	δ. Κανιτοκιν 17/3 διά Πότι
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	δ. Παναμά 26/11	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Μπ. "Άυρες 30/3 διά Ρωσίαν
ΣΟΥΑΝ	63	5404	δ. Παναμά 27/3	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ"	72	9081	α. Ραγκούν 28/3 διά Κολόμπι
ΣΟΥΑΝ ΛΕΙ'Κ (δ.)	61	20433	α. Πειραιά 30/3 διά Χαλκίδα	ΤΖΕΙ'ΝΤ	74	8915	α. Βομβάνη 27/2 διά Κόντινεντ
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	α. Κολόμπη 1/4 διά Τσιταγκόκ	ΤΖΕΙ'ΝΤ II.	80	9100	δ. Σουέζ 20/3
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Ντώρμαν 19/3 δι' Ίραν	ΤΖΕΙ'ΝΤ III.	80	9100	ε. Ρουέν 24/3
ΣΟΥΓΙ'ΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	α. Ρουέν 2/4 δι' Αμβούργον	ΤΖΕΛΑΔΑ	62	9571	δ. Π. Σάδι 29/3
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	α. Π. Κελάκη 26/3 διά Μπαχρέιν	ΤΖΕΛΑΠΙ	67	9173	ύπο παραλαβήν
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Κορούνα 2/4 διά Λονδίνου	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Άμβερσαν 5/4
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΖΕΝΗΣ	67	9171	ε. Κιούστον 11/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Μπρουμπάτούλετ 25/2 δι' "Αργεντινήν	ΤΖΕΩΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	15653	ε. Βανκούμπερ 19/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Μπωμόντ 13/3 διά Λάγος	ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ.	68	3783	υπό παραλαβήν
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Κωνίπολιν 24/3	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	α. Βένετια 31/3 διά Πειραιά
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	δ. Κωνίπολιν 2/4 δι' "Οδησσόν	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Αγυόσταν 23/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δ. Σουέζ 15/3	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	ε. Αβίλες 15/3
ΣΠΕΤΣΕ Α'ΙΔΑΝΤ	70	8174	δ. Κωνίπολιν 7/3 διά Μαύρην Θάλ.	ΤΖΙΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 2/4
ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κωνίπολιν 12/3 διά Μ. Θάλ.	ΤΖΙΟΑΝΝΑ	69	15869	α. "Αγ. Φραγκίσκον 4/2 διά Κίναν
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	α. "Αμβούργον 18/3 δι' ΉΠΑ	ΤΖΟΥΛΑΙΑ Λ.	68	14569	α. Μπάχια Μπλάνκα 28/3 διά Ρωσίαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Τετένι Τέρρη 3/4	ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	ε. Αβίλες 19/3
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δργει εις Πειραιά δόπ 20/1	ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	α. Ρουέν 24/3 διά Βατούμ
ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	δ. Γιβραλτάρ 31/3 δι' Ιαπωνίαν	ΤΖΩΝ ΓΡΕΦΟΣ	77	16278	α. Αδελαΐδαν 31/3
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	α. Πειραιά 18/3 διά Βάρνα	ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	δ. Γάνδην 25/3 διά Λάγος
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Αλεξάνδρειαν 31/3 δι' ΉΠΑ	ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	ε. Γκάλβεστον 12/3
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Μπούλεν Μπαντά 16/2 διά Τέξας	ΤΖΩΝ ΜΥΡΑΣ	71	20045	α. Λονδίνον 27/3 δι' ΉΠΑ
ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	δργει εις Πειραιά	ΤΖΩΝ Μ.	71	9093	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΛΛΩ 2.	68	22118	ε. Χάμπτον ρόδης 17/3	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	δ. Κωνίπολιν 25/2 διά Βατούμ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	α. Άμβερσαν 31/3 διά Τζέντεν	ΤΖΩΝ Π.	68	4716	α. Πόραγκρουν 1/4 δι' "Αλεξανδρείαν
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	α. Βανκούμπερ 10/3	ΤΖΩΝΗ	65	19750	εις Μανφρέντον 21/9/79
ΣΤΑΜΥ	72	30315	εις μετων. Βανκούμπερ	ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Γιοκοχάμα 23/3 διά Λαζαρές
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δργει εις Πειραιά 18/3/75	ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	ε. Γιβραλτάρ 2/4
ΣΤΑΡ	64	1584	ε. Βαρκελώνη 2/4	ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Π. Πάλμας 16/3 διά Σαπέλες
ΣΤΑΡ I.	58	7100	α. Σάντος 18/3 διά Λουάντα	ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Δουνκέρκην 18/2 διά Κουβέιτ
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Κωνίπολιν 29/3	ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	α. Πειραιά 1/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16611	α. Γιοκοχάμα 28/3 διά Μπουσάν	ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Χιούστον
ΣΤΑΡ ΘΗΣΥΣ	68	16612	α. Φιλαδέλφειαν 22/3 διά Πανομά	ΤΗΘΟΥΣ	53	5690	α. Σπέτζα 1/4 δι' "Αλγερίου
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Σάφι 24/3 διά Φιλαδέλφειαν	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	α. Τζιμπούτι 22/3 διά Μπαντάρ "Αμπάς
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	δ. Πανομά 10/3	ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Λ. "Αντζέλες 20/3 διά Μπουσάν
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Βανκούμπερ 30/3	ΤΙΜΗ	71	5042	α. Βρέην 20/3 διά Λάγος
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Μπρουμπάτοι 2/3	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΡ ΛΑ'ΙΤ.	61	13184	α. Α' Τόουν 2/4 διά Βανκούμπερ	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Νικολας Μπαϊ 1/2
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ε. Τής 4/4	ΤΙΝΙ Π.	70	3025	δ. Μπρουμπάτοι 23/3 διά Πειραιά
ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ.	69	19024	α. Υμούντεντ 2/4 διά Π. Χάρκου				

ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	δ. Παναμά 31/3 διά Γάνδην	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Χιούστον 29/3
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Χιούστον 26/3	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	α. Σιγκαπούρην 13/3 διά Μπαγκόκ
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Πειραιά 1/4 διά Σύρου	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	α. Δάνταιχ 19/2 διά Μέρσα ήλι Μπρέγκα
ΤΡΕΙΝΤΓΟΥΙΝΤ.	64	17295	δ. Κωνιτόλιν 15/2 διά 'Οδησσόν	ΦΟΥΡΚΕΡΟ II	63	10186	δ. Κωνιτόλιν 19/3 διά Κωνστάντζαν
ΤΡΙΑ	57	8476	ε. Μορμουγκάδο 24/3	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	εις Όυμ Κάρορ ώπο 16/10
ΤΡΙΑΣ III	67	3642	α. Κέιπ Πάλμας 16/3	ΦΡΗΓΟΥΑΙΒ	79	9418	α. Ρόττερνταμ 5/4 διά Χούλ
ΤΡΙΒΕΑΣ	73	11644	α. Τζιμπούτι 12/2 διά Σαγκάνη	ΦΡΗΓΟΥΑΙΗ	56	8763	α. Μπιζέρια 21/3
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Σεύλου Βόε 21/3 διά Λ. Ταύρλες	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Αμβέρσαν 13/3 διά Λάγος
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	δ. Π. Σάδι 18/3	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	α. Βομβάνη 14/3 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	66	3048	δ. Μπρούνωμπούτελ 22/3 διά Σύριαν	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Βομβάνη 16/3 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.)	65	18451	ε. Μορμουγκάδο 2/4 διά 'Ιαπωνίαν	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ	60	3594	α. Λ. Πάλμας 26/3 διά Μπ. 'Άντρες
ΤΡΙΤΩΝ	64	23311	δ. Παναμά 30/3	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 9/3 διά 'Ινδιαν
ΤΡΟΓΑΝ	53	4584	ε. Βαρκελώνη 26/3	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Αύγουσταν 18/3
ΤΡΟΓΕΝΕΦΕΔΖ	60	9255	α. Αμβέρσαν 3/4 διά Λουάντα	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Μάλιο 5/4
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Χάμπτον ρόδος 3/4 διά 'Αρούμπα	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Σάντος 25/3 διά Ριγιέκα
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	υπό παραλαβήν	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Πειραιά 12/3
ΤΡΟΥΤΕΝΦΕΔΖ	74	11644	μετων. ΤΟΥΤΕΝΜΠΕΛΑΣ*	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κωνιτόλιν 18/3 διά Κούβα
ΤΣΑΙΤΙ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	6867	ε. Καράτοι 31/3	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Γκάλιεστον 11/3
ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	α. Γάνδην 31/3 διά Τζένταν	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	εις Όυμ Κάρορ ώπο 24/3
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Λιβύρνο 3/3	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Ασσάμη 21/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Βανκούβερ 23/3	ΧΑΛΑΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Ν. 'Υόρκην 23/3
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	α. Λ. 'Αντζελες 3/3	ΧΑΛΑΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	εις Χαλκίδα ώπο 22/7/80
ΤΥΡ (δ.)	62	7891	εις Οζάκαν	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμή 27/3 διά 'Εκουντόρ
ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Σουέζ 11/2 διά Περούκον	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/3
ΥΔΡΑ	66	8306	δ. Π. Σάδι 20/3	ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Χιούστον 1/4
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει εις Σουέζ 27/6/78	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Ρόττερνταμ 18/3
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	100589	άργει εις Σουέζ 3/12/78	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. Ρόττερνταμ 18/3
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Κωνιτόλιν 14/3 διά 'Οδησσόν	ΧΕΑΜΑΡ	60	4657	α. Μοντεβίδεο 31/3
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	ε. Βανκούβερ 26/3	ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	ε. Λάγος 7/3
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Πειραιά 16/3	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	68	10016	α. Ναγκόγια 12/3
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. Ντόρμπαν 13/3 διά 'Ιαπωνίαν	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Τέμα 29/3
ΦΑΕΩΝ	71	11502	α. 'Ηστ Λόντον 19/2 διά Ταιβάν	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Χιούστον 29/3
ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Σιγκαπούρην 21/3	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Τζένταν 27/2 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	δ. Σουέζ 8/2	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Ραγκούν
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	εις Μπάρδον 9/10	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	δ. Παναμή 1/4
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Νιούπορτ 24/3 διά Μπ. 'Αμπάς
ΦΑΙΔΩΝ II	58	4885	δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά Κωνστάντζαν	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	δ. Σάδι 29/3
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	υπό παραλαβήν	ΧΙΟΣ	58	9483	α. Λύττετον 12/2 διά Σαγκάνη
ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούνωμπούτελ 19/2 διά 'Αβάνα	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	δ. Κωνιτόλιν 3/3 διά Ραβέννα
ΦΑΙΗ III	57	6334	εις Θεούτα 22/3 διά 'Αλεξανδρείαν	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	δ. Σουέζ 31/1 διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ	64	16299	ε. Καράτοι 31/3	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	εις Σιγκαπούρην ώπο 16/11
ΦΑΙΑΚΟΝ	78	13889	ε. Χιούστον	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Ήστ Λόντον 30/3
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	ε. Ν. 'Ορλεάνην 1/4	ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΝΤ	72	6671	ε. Πειραιά 1/4
ΦΑΙΜΙΛΑ Α'ΒΟΡΥ	77	9477	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Μπ. 'Αγρες	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	ε. Ρόττερνταμ 1/4
ΦΑΙΜΙΛΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Λομπίτο 14/1 διά Μοχάμεντς	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙΤΥ	57	8487	α. Λας Πάλμας 4/10
ΦΑΙΜΙΛΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046	ε. Πιοχάδαν 25/3	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Δάνταιχ 31/3 διά Ντόβερ
ΦΑΙΜΙΛΑ ΓΙΟΥΝΤΙ	65	10116	ε. Ντόρμπαν 30/3	ΧΙΩΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	4970	υπό παραλαβήν
ΦΑΙΜΙΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	α. Ρουέν 19/2 διά Λουάντα	ΧΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	4772	υπό παραλαβήν
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Αντοφαγκάτο 1/4	ΧΛΩΝ	75	16421	ε. Τοτανόν 31/3
ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνι 30/5/77	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	α. Αλεξανδρείαν 30/3
ΦΑΝΤΑΣ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Ν. 'Υόρκην 4/4	ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	α. Αλεξανδρείαν 2/4
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Βαλένθιο 21/3 διά 'Αλγέριον	ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	α. Χιούστον 1/4
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Λείζερς 1/4	ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	ε. Ν. 'Υόρκην 2/4
ΦΕΙΣΙΤΥ	50	5317	άργει εις Πειραιά 10/6/78	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	ε. Σιγκαπούρην 18/3
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ίδε ΦΟΥΡΚΕΡΟ II	ΧΟΧΕΝΜΠΙΤΕΛ	67	9433	α. Σάντος 29/3 διά Ματσούτο
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Χάμπτον ρόδος 24/3	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δ. Σάδι 31/4 διά Μεσόγειον
ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Πειραιά 30/3	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	α. Πάλμας 22/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	δ. Κωνιτόλιν 26/3	ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Νάνη 26/3
ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	ε. Φιλαδέλφειαν 8/3 διά 'Εσκράβος ρίβερ	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Ρουέν 31/3 διά 'Αλεξανδρείαν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Πειραιά 2/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 24/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	δ. Κωνιτόλιν 5/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Φός 12/1 διά Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	α. Φιλαδέλφειαν 14/3 διά 'Αρούμπα
ΦΙΛΙΟΥΗ	59	7801	α. Θεούτα 27/3 διά Λάγος	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Βανκούβερ 23/3 διά 'Ιταλίαν
ΦΙΛΟΘΕΟΣ	61	9789	α. Σιγκαπούρην 29/3 διά Β. Κορέαν	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Ζ.	58	10244	α. Ρουέν 2/4 διά Καζαμπάνακα
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Αντοφαγκάτο 28/3	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.	59	5202	υπό παραλαβήν
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	δ. Γιβραλτάρ 24/3 διά Πόρτλαντ (Με)	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	64	2717	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Ρουέν 30/3	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΙΤΕΡ	56	13408	ε. Αλεξανδρείαν 31/3	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Γ. Α.	71	16246	δ. Παναμή 14/3 διά 'Αιγυπτον
ΦΙΛΑΜΙΝΤΙΚΟ	72	7201	ε. Πειραιά 23/3	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Ντάς διλ 1/2 διά Σιγκαπούρην
ΦΙΛΟΣΒΟΣ	63	4647	δ. Μπρούνωμπούτελ 3/3 διά Κούβα	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αύγουστον 23/3 διά Βεγγάζην
ΦΙΛΟΥΡΥ	71	19747	ε. Καντί 19/3 (έπισκευα)	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΦΡΑ Κ.	58	2874	εις Γκάντι 9/8/79	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Κανέα 15/1 διά Μερσίνα
ΦΙΦΡΑ Κ.	78	15364	ε. Κέπτεις 24/3	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	α. Πειραιά 7/3 διά Θεσσαλονίκη
ΦΙΦΡΑ Ν.	60	9685	α. Κόρκ 27/3 διά Ροστόκ	ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Κοπέρ 30/3
ΦΙΦΡΑ II	73	17519	α. Λ. Πάλμας 6/3 διά Μ. Θάλ.	ΨΗΛΗ	65	12369	α. Βαλπαραΐζο 15/3 διά Κουνιτέρο
ΦΙΦΙΒΟΣ	60	5044	δ. Μπρούνωμπούτελ 17/2	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Βαρκελώνη 1/4 διά Γένυμπο
ΦΙΦΙΒΟΣ	74	9014	δ. Σουέζ 28/3 διά Πόττερνταμ	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Λ. 'Αντζελες 29/3
ΦΙΦΙΒΟΣ	58	5065	ε. Ντόρμπαν 29/3	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Ταιταγκόγκ 2/4
ΦΙΦΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	ε. Πειραιά 25/3	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. Ρόττερνταμ 21/3 διά Παρανάγκουα
ΦΙΦΙΝΕ	69	11489	ε. Ντόρμπαν 15/3 διά Ρόττερνταμ	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	δ. Π. Σάδι 1/4
ΦΙΟΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	ε. Κ. Κριστί 27/2	ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Πειραιά 12/1 (έπισκευα)
ΦΟΡ ΦΑΙΓΚΣ II	58	10340	δ. Π. Σάδι 31/3	ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	δ. Σουέζ 14/3 διά Βομβάνη
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙΣ	63	16141	δ. Μπρούνωμπούτελ 27/3	ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	ε. Πειραιά 28/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΕΣΣΟΤ	58	11048	ε. Καράτοι 8/3	ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. Πειραιά 26/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΝΤ	70	11825	υπό παραλαβήν	ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Καράτοι 25/3 διά Περούκον
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	α. Σιγκαπούρην 29/1 διά Χόκη Κόγκ				
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	ε. Πειραιά 26/3 διά Γαλλίαν				





Tá ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ (κ.)	64	5916	α. Σ. Άννα Μποϊ 27/2 διά Χιούστον	ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	α. Ράβενα 27/1 διά Λιβύην
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλόην	ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Λ. Πάλμας 16/3 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (η.)	62	5930	α. Ντόρμπαν 1/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛ'ΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Ταμπικό 25/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	56	20140	ε. Σιγκαπ. 18/3	ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	ε. Γκαντάνι Μητής 2/2 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς μεσον. μεταφ.	ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Σιγκαπούρη 3/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Σουέζ 29/3	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ε. Χάλιφας 22/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	α. Γρενάδα 16/3	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.) *	57	9433	ε. Κοσίν 3/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (η.)	73	18328	α. Σαντάνα 25/3 Π. "Άλφρεντ	ΓΟΥΕΣΤΡΟΥΓ'ΙΝΤ	70	11329	α. Ν. Όρλεανην 10/3
ΑΕΛΛΑΩ (δ.)	57	20745	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 14/6/74	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Πειραιάς 13/2
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.) *	51	2430	ε. Παναμά 10/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	δ. Σείδης 3/4
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	είς μεσον. μεταφ.	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	δ. Παναμά 23/3 διά Ειρηνικόν
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Τσανάλι 17/3 διά "Αντοφεγκάστα	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΖΤΟΡ	68	22782	α. Τάμπα 13/3 διά Βιζακαπανάμ
ΑΘΗΝΙΑΣ (δ.)	61	26926	α. Σ. Ράιντικ Πόντ 17/3 Τέξας	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΐΤΣΑΡ	67	23347	α. Ν. Όρλεανην 20/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.) *	81	18495	είς Χερώνα ώπο συμπλήρωσιν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Ρίτσαρντς Μπαιν 23/2 διά Κορέαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ'	59	8724	ε. Μπανκόκ 23/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Λ. "Αντζελες 28/2 διά Μπουσάν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Τακόμα 14/3 διά "Ιαπωνίαν	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΛΕΤΖ (δ.)	69	41477	ε. Πειραιάς 9/3
ΑΙ'ΚΟΝ*	71	27958	α. "Αμβέρσαν 4/4 Ν. "Όρλ.	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	70	56799	ε. Χάμπτον ρόδης 17/2
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 6/2/74	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΑΒ (δ.)	72	114710	α. Τουμπαράδο 10/3
ΑΙΤΡΗΝΗ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.) *	69	6200	είς Ζντάνοβ ὄπο 5/11	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Πειραιάς 26/2
ΑΙΤΡΗΝΗ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ (κ.) *	69	6038	α. Α'βίλες 2/2 Διά Λουσιάρα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σεπτεμβ. Τέρμ. 22/3 διά "Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Κόρπους Κριστί 31/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Πειραιάς 31/3
ΑΚΜΗ (η.)	68	4158	α. Τσαγκουαράμας 27/3 διά ΗΠΑ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Τζουδίμαχ Τέρμ. 27/3
ΑΚΡΩΝ	72	62701	ε. Ηγουμόποδη 2/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΖΟΝ (δ.)	72	102326	α. Σάουθ Ράινγκ Πόντ 27/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.) *	37	5272	είς μεσον. μεταφ.	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η.)	45	2740	όργει εἰς Χαλκίδα ὄπο 29/12/79
ΑΛΑΜΕΐΝ' (η.)	62	10403	ε. Λάρισα 19/3				
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	α. Ντακάρ 27/3				
ΑΛΕΚΟΣ (η.) *	57	2707	ε. Τέλενταν 30/3				
ΑΛΕΝΤΕΐΛΑ (δ.)	70	51615	δ. Π. Σείδης 3/4				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) *	47	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ							
ΟΝΑΣΑΣ (δ.)	77	126621	α. Π. "Αρθρουρ 28/2 διά Τζουδίμαφ Τέρμ.				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	α. Μομπάσα 3/4 διά "Είλατ				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (η.)	74	6042	-				
ΑΛΙΜΟΣ (η.) *	44	2740	είς θέσην 32.09 Β. - 20.00 Α. 3/12				
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	ε. Τέλενταν 31/3				
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	α. Αμβέρσαν 28/2 διά Κόλπου ΗΠΑ				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	είς Σπέτζια 12/3				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Φιλαδελφεια 8/3 διά "Αρούμπα				
ΑΛΜΑ Μ. (κ.) *	55	3709	είς Καράτσα ὄπο 23/6				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.) *	74	36911	α. Τζουδίμαφ Τέρμ 9/3				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. "Οκλαντ 27/3 διά Τιμαρού				
ΑΜΠΕΡ (κ.) *	62	40344	ε. Ντακάρ 10/2				
ΑΜΠΙΛΙΤΟΥ (κ.)	51	996	ε. Πειραιάς 22/2				
ΑΝΑΣΑΣΑ (κ.) *	53	7570	δ. Σουέζ 20/3 διά Γκιζάν				
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (η.)	57	2148	δ. Καλκούτα 1/12 διά Σιγκαπούρην (ΕΠΩΔ)				
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	67	21457	δ. Γιβραλτάρ 1/4 διά Κονσταντζαν				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Κισαράζου 6/2 διά Σαλντάνα Μπαιν				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Παναμά 9/3				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Σκώ 3/3 διά Χάμπτον ρόδης				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ν. Μπούν 29/3 διά Χιούστον				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Σάντα Φέ 1/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Λ. "Αντζελες 21/1 διά Γιακούδα				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Μπωμόντι 11/2 διά Ρ. "Ιανδέρο				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Μπωλέν Μπαιν 27/2 διά Μπόννυ				
ΑΝΘΟΥΛΑΙΑ (κ.)	65	1204	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Σαΐν Μάλεσ 30/3				
ΑΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	όργει εἰς Χαλκίδα ὄπο 17/7/79				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	α. Ντουμπάτι 7/12 διά Μπονάτς "Αμπάς				
ΑΝΤΚΑΙΖΟ (δ.)	59	16047	ε. Ν. "Ορλεανην 29/3				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Λ. Πάλμας 23/3 διά Περισκόν				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	ξέωθι Μπέμπραν 14/1				
ΑΞΙΟΣ (η.)	57	2299	όργει εἰς Τραπάνι 31/8/00				
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Γιβραλτάρ 9/3 διά Ν. "Ορλεανην				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΑΧΟΣ ΓΚΑΡΟΥ*	57	9852	α. Σιγκαπούρην 23/3 διά π. Κελάγκ				
ΑΡΑΧΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (η.)	56	5230	ε. "Αμβέρσαν 29/3				
ΑΡΓΥΡΟ (κ.) *	67	1523	ε. Τέλενταν 26/3				
ΑΡΗΣ	61	7870	δ. Κωνιτόπολιν 27/3 διά Μ. Θάλ.				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ			δ. Ντουμπάτι 31/3 διά Μιλφόρντ Χάφεν				
ΩΝΑΣΗ (δ.)	76	125465	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	α. Μπρατόλι 2/13 διά Σκικντά				
ΑΡΜΔΑ ΜΕΝΤΑΙΑΤ'ΝΕΡΗΚ (η.)	66	1404	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	α. "Ακαπά 17/2 διά Πειραιά				
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (η.) *	57	5992	ξα. Ρ. Πλέιτ 27/3				
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Μπωλέν Μπαιν 29/3				
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)	68	48559	α. Ν. "Ορλεανην 23/3				
ΑΣΤΡΟ (κ.) *	52	1559	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Τζουδίμαχ Τέρμ. 26/3				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	α. Χάμπτον ρόδης 27/3				
ΑΦΡΟΔΙΤΗ II (η.) *	67	3619	ε. Πειραιάς 3/2				
ΒΑΛΑΝΙ	68	1593	α. Πειραιάς 27/3 διά "Ιταλιαν				
ΒΑΖΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	ε. Γιοκοσούκα 10/3				
ΒΕΕΣΚΑ'Υ (κ.) *	62	8587	α. Λαδιός 12/3				
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.) *	64	8368	α. Κολόμπα 28/3 διά Σουέζ				
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΕΡΥΣΗΤΣ (κ.)	57	9791	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	α. Λ. "Αντζελες 30/3 διά Καλκούτα				
ΓΑΛΑΝΗΝ	55	9418	α. Νταμάρ 2/13				
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Μονρόβια 28/3				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Κούπτε 18/3 διά Σαγκάνη				
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗ ΣΙΛΜΠΕΡΤΥ κ.*	69	12087	ε. Χιμέζι 23/3				
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΤΙΤΗ (δ.η.)	57	4983	α. Πάλμας 20/3				
ΓΚΑΖ ΠΑΙ'ΙΟΝΗΡ (δ.η.) *	62	4137	ε. Βηρυτόν 9/3 διά Καλαμάτα				
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΡΑΦΕΣ (η.)	65	4183	α. Καλαμάτα 17/3 διά Συρίαν				
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	66	2691	ε. Λομπίτο 15/2				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Μπαρμπάντος 13/3				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΛΜΠΕΡΤΥ	78	5351					
ΚΑΒΑΛΑ*	56	9537	α. Πειραιάς 27/3 διά Καλκούτα				
ΚΑΛΙΑ (κ.)	55	9418	ε. Γιοκοσούκα 10/3				
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Λαδιός 12/3				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)	57	3826	α. Κούπτε 18/3 διά "Αβάνα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Χάμπτον 2/1 διά Ρόττερνταμ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.) *	54	10905	δργει εἰς Πειραιά 23/10/77				
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.) *	81	18000	α. Αμεριδάν 4/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ Χ*	56	16015	α. Τάμπα 24/3				
ΜΑΝΩΛΗΣ	73	18067	ε. "Αντεν 15/3				
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ η.*	56	8203	α. Μανούτι 31/3 διά Μπερά				
ΚΑΡΡΙ (κ.)	66	2794	α. Βαλτιμόρη 1/4 διά Φλωρίδα				
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	μετων. «GRISMBY»				
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δργει εἰς Πειραιά 26/8/78				
ΚΑΣΑΝΑΡΑ	59	9493	δ. Π. Σαΐδ 3/4				
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.)	81	3900	α. Σ. Πέντρο (Ακ. 'ΕΛ) 8/3 διά Θεσσαλονίκη				
ΚΑΣΤΑΛ ΑΛΦ (κ.)	72	18774	είς Ιαματάρι ύπο συμπλήρωσιν				
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	δ. Μπρούνιουμπουτελ				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	α. Ταμπικό 4/3				

ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάι 1/1 διά Μπαντάς 'Αμπάς	MIA	80	15552	α. Ντουμπάι 19/3 διά Ιταλίαν
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Μπιζέρτα 26/3 διά Σφέδες	MINA Φ.	58	8733	δ. Κωνιτόπολιν 20/2 διά Κωνσταντίναν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Λ. Πόλης 2/4	MINI ΛΑΤ'ΙΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλέανην 29/3
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	δ. Π. Σάδι 21/2	MINI ΛΑΤ'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλέανην 22/2
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	α. Πειραιά 31/3 διά Καναδάς	MINI ΛΑΤ'ΙΤ (π.)	70	1587	ε. Ν. 'Ορλέανην 9/1
ΚΟΡΑΑ (κ.)*	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς	MINI ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ν. 'Ορλέανην 19/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Γιβραλτάρ 2/4 διά 'Αλγερίου	MINI ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Μπαρανκίλα 17/3
ΚΟΣΜΑΣ Κ.*	51	7126	όργει εις Πειραιά 8/2/79	MINI ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Σ. 'Αννα Μπαΐη 23/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν	MINI ΛΗ (π.)	71	1562	ε. Τζάκονσβιλ 18/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραλαβήν	MINI ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Κίνκοτον 26/3 διά Χιούστον
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς	MINI ΛΙΔΑ (π.δ.)	70	1781	εις μεταφοράς Νασάου
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Λ. 'Αντζελες 21/2 διά Τσακάρτα	MINI ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 18/3
ΚΥΜΑ (δ.)	56	24234	α. Ν. 'Υόρκην 26/3 διά Βενεζουέλαν	MINI ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	δ. Παναμά 29/3
ΚΥΝΟΙΔΑ*	69	11315	α. Βανκούβερ 21/3	MINI ΛΟΤ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλέανην 9/11
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Πειραιά 31/3	MINI ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανην 7/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Πειραιά 19/3	MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ε. Παραμπάτο 28/3
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Λ. 'Αντζελες 7/3	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ε. Γένοβα 24/3
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	όργει εις Πειραιά 153/74	ΜΙΧΑΗΑ (κ.)	75	60930	α. Μπέλιγκαμ 13/3
ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Καμπίνα 24/2 διά Φρήροπτ	ΜΟΣΧΟΥΟ ΟΑΥΜΠΙΚΣ (κ.δ.)	80	18000	α. Ρόττερναν 31/3 διά ΜΠ. 'Αμπάς
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Σαράκι 24/3 διά ΜΠ. 'Αμπάς	ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Π. Σάδι 27/3 διά Μερόγειον
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	εις Πειραιά άπο 20/10/79	ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	α. Ν. 'Υόρκην 27/3 διά Σ. Κρουά
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	α. Πειραιά 25/3 διά Χακίδια	ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	ε. Μπαγκόκ 1/4	ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	ε. Πειραιά 15/12
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ρότερνταν 3/4 διά 'Αλγερίου	ΜΠΑΧΖΑ (κ.)*	73	3209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. 'Αμπεργύρων 27/3 διά ΗΠΑ	ΜΠΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΝ (π.)*	58	8544	εις Ντουμπάι 13/9
ΛΙΔΑ (π.τ.)	50	2734	όργει εις 'Αμπιτζάν	ΜΠΑΛΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ	59	7919	ε. Τούμπαβλια 23/3
ΛΙΡΚΕΥ' (π.)	59	9879	μετων. «FORTINIF»	ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.)*	47	1591	δ. Π. Σάδι 1/4 διά Νοβορωσίσκην
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	δ. Σουεζ 2/4 διά Κουβέιτ	ΜΠΟΝΟΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	εις Μπάνι (άποθηκη)
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. *	68	39617	ε. Γιοκοχώμα 19/3 διά ΗΠΑ	ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π.τ.)	55	5233	α. Ιταλία 21/3 διά Ν. 'Ορλέανην
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	δέωθι Ντουμπάι 23/2	ΜΠΡΑΒΟΝΔΑ (π.)	67	4659	α. Χιούστον 31/3
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)	52	4755	ε. Γάμπες 1/2	ΜΠΡΑΒΟΡΟ (π.)	67	3861	δ. Παναμά 27/3
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	α. Σαλβαντόρ 30/11	ΜΠΡΙΤΣΟΛ (κ.)	64	8403	α. Μάλαγκα 18/3
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάι 6/3 διά Καναδάς
ΜΑΙΡΕ Ρ. ΚΩΣ (μ.)*	75	136991	α. Μπούλεν Μπαΐη 8/3				
ΜΑΤΙ' ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Χιούστον 26/3				
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	ε. Καντί 31/3				
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	α. Ν. 'Ορλέανην 15/3				
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Σαντάτ 22/3				
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	α. Ράς Σουκέρ 30/3				
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σάδι 1/4 διά Μεσογείουν				
ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.)	65	10596	δ. Μπρουνομπούτελ 12/3 διά 'Αβανά				
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ε. Καντί 24/3				
ΜΕΑΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	έξιθι 'Ομρα 2/11				
ΜΕΙΔΗΤ (δ.)	57	11652	ε. Πέναγκ 1/4				
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	όργει εις Κουβέιτ 24/6/78				
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	α. Σαβόνα 5/3 διά Μπεντί				
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	ε. Φροντίδης 24/1				
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (π.)	61	9194	ε. Σιγκαπούρη 19/3				
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Σουδάμια 19/3				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Ρ. 'Ιανέριο 22/3 διά Λομές				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαΐη 27/3 διά Γκάλεβστον				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάλο φ Κάμπετς				
ΜΕΣΣΗΝΗΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Κινφουκένα Τέρρη 16/2				
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	ε. Σιγκαπούρη 17/3				
ΜΗΔΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Σουεζ 20/3				
ΜΗΔΟΣ VII(κ)	59	4668	δ. Π. Σάδι 16/12				

**MEDOV is known
for dependability in Italy**



Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
GUISEPPE GALASTRO

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

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

Head Office: GENOA – VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	α. Σουάμπα 23/3 δι' 'Ιράν		SAINTE ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Λάς Πάλμας 20/9/79
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	α. Μασσαλίαν 25/3		SAINTE NIKOLAOS (δ.)	64	47493	α. Μπ. Μπαιν 26/3 δι' 'Ισπανίαν
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Γιοκοχάμα 29/3		SAMMERMER NTFRHM (κ.)	61	10444	ε. Σπέτζια 28/3
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	έξωθι Λήγος 19/3		SAN ΣΤΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	εις μεσού. μεταφ.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δργει εις Βρέστην		SANKO KREZET (δ.)*	75	111171	α. Σιγκατ. 28/3 δι' 'Ινδονησίαν
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Π. Σάιδ 30/3		SANKO STREZA (δ.)*	75	111171	α. Τάιμα 28/2 Περσικόν
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Χιροσίμα 21/3 δι' 'Αγ. Φραγκίσκον		SANNAK (κ.)*	66	3314	α. Νίκαια 12/3 δι' 'Ανάμπα
ΟΙΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Σέτουμπάλ 19/3		SANNY MENT	62	5218	δ. Σουεζ 21/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμπάτι 15/3		SANPIVER (π.)*	65	12102	α. Γιοκοχάμα 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ε. Π. 'Αρθρουρ 17/3		SANTA MARINA (δ.)	65	31779	α. Ν. 'Ορλ. 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΙ'ΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Ρ. Τανουρα 19/2 διά Γιουροπόρτ		SAOYUGOINT	70	11329	α. Κάλαμπαρ 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Ντουμπάτι 3/4		SAOYUERIN KOGKEPORA (δ.)	58	18183	ε. Σιγκατ. 21/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	δ. Σουεζ 31/3 διά Ρ. Τανουρά		SAOYUERIN KONKESET (δ.)	59	18183	ε. Σιγκατ. 4/11 (επισ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	138037	δ. Ντουμπάτι 7/3		ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	δ. Σουεζ 4/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥΟ (δ.)	70	96627	ε. Βιλελμαχόφεν 19/3 διά Περσικόν		ΣΗ ΠΑΙΤ'ΙΟΝΗΡ	71	11055	α. Σιγκ. 2/4 Π. Κεράρηκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	α. Μ. δλ 'Αχιαντί 26/3 διά Ρότερνταμ		ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	ε. Λουάντα 9/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΤΣΙΟΝ (δ.)	72	106123	β. Γιβραλτάρ 17/2 διά Περσικόν		ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Μπ. 'Άυρες 9/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	γ. Γένοβα 30/3		ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Κολούμπια ρίβερ 12/3 Σιγκατ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΙΜΣ (δ.)	64	32380	δ. Γιβραλτάρ 3/3 διά Φιλαδέλφειαν		ΣΙΔΙΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Φιλαδέλφεια 2/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΙΤ (δ.)	65	32478	ε. Φιλαδέλφειαν 30/3		ΣΙΝΟΕ	77	4719	δ. Γιβρ. 22/3 Λάγος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'ΙΤ (δ.)	65	32407	ε. Ν. 'Υόρκη 1/4 δι' 'Αρούμπα		ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	εις μεσού. μεταφ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Βρέστην 3/3		ΣΚΑ'Υ' (κ.)	57	6494	δ. Π. Σάιδ 30/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Ντουμπάτι 26/3 διά Βιλελμαχόφεν		ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	δργει εις 'Αμπιτζάν 8/9/79
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Μπούνεν Μπαι 25/3 διά Κουνινάδι.		ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	α. Σπέτζια 26/3 Καζαμπλάνκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Σακάδι 19/2		ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	ε. Τζέντα 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	ε. Φιλαδέλφειαν 25/3		ΣΟΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	α. 'Αμπον Ντάμπι 22/3 Σουδάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΚΙΝΤΥ	66	15668	δ. Κωνιτόλιν 21/3 διά Νοβορωσίον		ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Γιβρ. 21/2 δι' 'Αβδάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΤ'ΙΟΝΗΡ	66	15625	ε. Ρουέν 10/3 διά Κουύβα		ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ντώριπαν 12/3 Ροστόκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	ε. Κωνιτόλιν 1/4		ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ*	80		ε. Φιλαδ. 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΡΕ	68	15809	ε. Μπ. 'Άυρες 23/3 διά Μεξικόν		ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργει εις Πειραιά από 25/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΖΟΥΣ	65	15577	α. Αγγύσταν 25/2 δι' 'Αργεντινή		ΣΤΕΡΝΑΡΑ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Ακαπνο από 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	α. Μπ. 'Άυρες 23/3 διά Μεξικόν					
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	ε. Κολούμπια ρίβερ 13/3 δι' 'Ιράν		TANIA Π. (π.)	53	1886	α. Πρέβεζα 15/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	67	15697	ε. Ν. 'Υόρκην 1/4		ΤΑΥΓ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάτι 3/3 Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	δ. Γιβραλτάρ 25/3		ΤΕΝΑΓΙΑ ΣΤΗ (κ.)	59	5510	α. Όσάκα 22/2 Γιοκοχάμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Σ. 'Αννα Μπαι 28/2		ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Αντίζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούνεν Μπαι 20/3		ΤΖΕΙ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Κολούμπιο 30/1 Μπαγκόκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Ν. 'Ορλέαντ 27/3		ΤΖΕΝΗ	59	9585	α. Τζέντα 30/3 Κορέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΥΡ (δ.)	64	30581	α. Χιούστον 29/3		ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	εις Σαβόνα από 29/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	δ. Κωνιτόλιν 20/3 διά Ρωσίαν		ΤΖΟΡΤΖΙ Κ. (κ.)*	54	7930	δργει εις Πειραιά από 12/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Μπάχιο Μπάνκα 28/3 διά Ρωσίαν		ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ε. Ν. 'Υόρκη 2/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	ε. Κωνιτόλιν 2/4		ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Γιβρ. 1/3 Νιγηρίαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Πειραιά 25/3		ΤΟΞΩΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Πένναν 28/3 δι' Αστραλίουν
ΟΣΕΑΝΙΚΗ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	α. Σέριφη 20/3 διά Σιγκαπούρην		ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Κολούμπια ρίβερ 29/1
ΟΣΕΑΝΙΚΗ ΜΠΡΗΖ (δ.)	65	28101	α. Αιμέρεσαν 18/3 διά Χιουστον		ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Εσοινικι 27/3 Σεντνίνον
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	α. Αιμέρεσαν 3/4 διά Χιουστον		ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Χάμπτον ρόδς 5/3 δι' 'Ιταλίουν
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)*	59	4381	δ. Ντώριπαν 26/3		ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Γκρέιτ Γιόρουμιθ 24/3 Ταρτούς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΤΗΛΙΑΝΗ (π.)*	59	3906	ε. Α. Πάλμας 28/3 διά Λάγος		ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	δ. Π. Σάιδ 18/3
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ (κ.)	65	1982	δ. Κωνιτόλιν 24/3 διά Κωνσταντζαν		ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΑΣΔΑΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Σιγκαπούρην 4/2		ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	δ. Π. Σάιδ 15/3
ΠΑΣΦΙΚΟ	60	8721	α. Σ. Μάικλ 16/3 δι' 'Αθάνα		ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)	68	25988	
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	66	24309	ε. Φιλαδέλφειαν 11/3					
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	62	14112	δ. Γιβραλτάρ 11/2 διά Πότι		ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	ε. Α. Άλγκεβιρας 28/3 δι' 'Αλγέριουν		ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	α. Γένοβα 22/3 Γιβρ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	ε. Ντάρ ές Σαλάδη 6/3		ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	εις μεσού. μεταφ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Ν. 'Ορλέανην 31/3		ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*	60	9030	δργει εις Σιγκαπούρην από 13/9/76
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	εις 'Αθάνα 15/4/80		ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Κολούμπια ρίβερ 14/3 Σιγκατ.
ΠΕΝΤΕΛΗ (π.)	72	57802	α. Χάμπτον ρόδς 23/2 διά Παναμά		ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Πειραιά 18/3 δι' 'Ιταλίουν
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ρότι. 21/3 δι' 'ΗΠΑ		ΦΙΛΟΠΟΙΟ	65	12495	α. Γκήλογκ 20/2 Ρωσίαν
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ I (δ.κ.)	56	11920	α. Λάρνακα 1/4		ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.π.)*	58	15940	α. Ράτ. Τανουρά 31/3
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	α. Ν. 'Ορλ. 20/3		ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)	72	15406	α. Λ. Γκουλέζ 1/4 Πειραιά
ΠΛΑΓΙΑΣ	64	4463	α. Χάβηρη 2/4 διά Δυτ. 'Αφρικήν		ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (π.)*	59	8665	α. Σιγκατ. 30/3
ΠΛΩΤΟΔΑ	68	35191	ε. Φιλαδέλφειαν 1/4		ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	δ. Σουεζ 29/3
ΠΟΙΤΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Μπάκι 2/3 Ν. 'Ορλ.		ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	δ. Ρότι. 31/3
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Σουέζ 24/3					
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Σεπετίμα Τέρρη. 26/2 Κόμπε		ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΖΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σέρια 16/3 Σαντάν Τέρρη.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις μεσού. μεταφ.		ΧΑΒΑ'ΓΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Χονολουλού 23/3
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	ε. Βάθλις Μπαι 17/3		ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Χάντσι 31/3 Ντόβερ
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	δ. Γιβρ. 30/3		ΧΙΡΣΤΙΝ Ι (π.)	61	9346	δ. Σ. Διδ. 24/4 Μεσόγειον
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	ε. Γιβρ. 29/3 Ναγκόγια		ΧΙΡΥΣΗ (δ.)	57	1570	ε. Μπάραν 16/10
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	70	2999	εις μεσού. μεταφ.		ΧΙΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	ε. Ταραγκόνα 29/3
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	56	1380	ε. Βάθλις Μπαι 17/3		ΧΙΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Ν. 'Ορλ. 26/3
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	δ. Γιβρ. 23/2 δι' 'Αθάνα					α. Κολόμπο 28/3
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΓ'ΙΜΠΕΡ	61	14500	δ. Γιβρ. 23/2 δι' 'Αθάνα					ε. Κολόμπο 28/3
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	δ. Γιβρ. 23/2 δι' 'Αθάνα					εις Νταράμι (άποθηκη).
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κωνιτόλιν 11/3					
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)*	55	8368	ε. Πειραιά 5/3 Κουύβα					

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ		
'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκδηλ	'Επι της ώλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	'Υπευθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανόρη 15
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές		
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500		

NAFTIK ACHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 500

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15 April 1981

MARITIME FRAUD

Cases of maritime fraud continue to crop up, but mostly at the expense of Greek owners and, we could say, with the help of the Greek authorities.

Sharp operators are taking advantage of this fact and are taking their cases to Greek courts, because they are fully aware that a foreign court, with more experience in such matters, would dismiss their claims outright.

A case in point was brought to the attention of the Greek Shipowners' Association by a very reputable Greek shipping firm. We shall refer to it, not only because it should serve as a warning but because it recommends a simple measure that could be taken to protect Greek owners from sharp operators on the international scene. This measure is the requirement that anyone bringing action against an owner in Greece should deposit a guarantee that would remain in bond until such time as the arbitrator concerned had pronounced judgment. The necessity of such a measure becomes apparent from the case we have in mind.

A Greek ship was chartered for 13 months, by an American company. According to the charterparty, fuel for the ship would be supplied by the charterers. Towards the end of the 13 months, the ship developed engine trouble and put in Piraeus for repairs. According to the owners, the engine trouble was caused by the poor quality of fuel supplied by the charterers, which did not correspond

to specifications and contained a great deal of water.

This created a dispute between the owners and the charterers, the former asking the charterers to foot the repair bill and the latter claiming damages for non-performance of the terms of the charterparty.

Both parties applied for writs of attachment, the owners pointing out that although the charterers were attaching a ship worth seven to ten million dollars, the charterers had no visible assets the owners could seize in compensation and should therefore be compelled to deposit a guarantee equal to the value of the ship.

The decision on this was handed down 69 days later, in favour of the charterers. The demand for an equal deposit was rejected and a writ of attachment was issued against the ship for an amount of 16 million drachmas.

In reporting the case to the Shipowners' Association, the owners said they would not comment on the judgment, which they considered unfair, but remarked that they could not refrain from expressing their bitterness and surprise at the fact that in a case like this, with a ship under attachment, it took 69 days to hand down a decision.

CONSTRUCTIVE TALKS

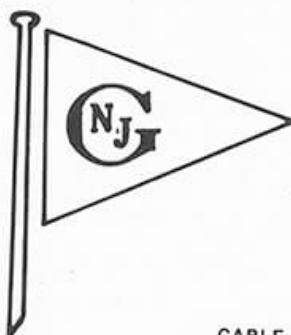
According to reports from the United Sta-

tes, the talks held by Mr. A. Karageorgis, the new President of the Greek Shipowners' Association, with officials in Washington were most constructive. Mr. Karageorgis was attending the "Intertanko" conference during which he found occasion to talk with the chairman of the senate committee for maritime affairs, Mr. Packwood; the senate majority leader, Mr. Baker and the undersecretary for maritime affairs among others. On his return from Washington, Mr. Karageorgis headed a delegation composed of members of the board of the Shipowners' Association which met with members of the European Parliament in Strasbourg. The purpose of the meeting was to brief the European MP's on Greek shipping affairs.

FOREIGN EXCHANGE FROM SHIPPING

According to the latest data, the foreign exchange earnings from shipping in 1980 came close to the target of 2.5 billion dollars although we believe it exceeded the 3 billion mark. More specifically, beyond the \$ 1.987.000.000 imported and converted into drachmas by December 31, 1980, deposits by shipowners amounted to \$ 480.000.000. To this amount should be added a substantial sum deriving from shipping but which is classed as income from tourism and another —7,5 million retained by NAT as a guarantee

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236, (21) 2272

for current accounts plus another substantial sum, which cannot be estimated with any accuracy, deriving from advances collected by the Piraeus Port Authority for drydocking expences and as a guarantee against possible damage to piers by ships under repair. It is to be noted that such a guarantee is not demanded or advanced in any other port in the world.

From the above, we can work out that the amount imported into Greece and either converted into drachmas or deposited in foreign currencies has exceeded the total of \$25 billion. Needless to say, this amount could be doubled or even trebled if the government would change its attitude and make it possible for Greek ships to find all they need in the way of repairs, supplies and provisions in this country.

According to the latest figures from the Bank of Greece, the foreign exchange earned from shipping in February 1981 was \$139 million compared to — 114 million in February 1980, i.e. an increase of 21.9%.

HOUSING LOANS FOR SEAMEN

The Panhellenic Seamen's Federation (PNO) is quite right in demanding a special status for seamen in obtaining low-interest loans for acquiring a home of their own.

Under present conditions, the repayment time for loans advanced by the Mortgage Bank is short and the interest rates are extremely high.

In a letter to the Mortgage Bank, PNO points out that some 30,000 active seamen do not own their own homes. These are mostly lower deck crewmen and it is impossible for them to even contemplate the acquisition of a home under the terms available from the Mortgage Bank. This bank advances a maximum of two million drachmas to depositors in drachmas at an interest rate of 15.5% and three-and-a-half million drachmas to depositors in foreign currency at an interest rate of 13.5%. 3.5 million drachmas are also advanced to persons who have deposited foreign currency in another bank but at an interest rate of 16.5%. The time limit for repayment of the loan is 15 years during which time the amount of the loan is more than doubled. This makes it impossible for a seaman earning 500,000 drachmas per year to keep his family and repay the loan at the same time.

Consequently, more favourable terms are needed. The time limit for repayment should be extended to 25 years, with interest rates more in line with those available to other classes of working people and not exceeding 10%. Also, those who repay their loans in foreign currency should be allowed an even smaller interest rate.

PNO also points out that such incentives would make seamen stay longer at sea and help solve the acute crewing problem of Greek ships.

These recommendations are so clear and so simple that we wonder why the government has not adopted them on its own initiative.

UNCTAD AND THE OPEN REGISTRIES

A recent report issued by the Unctad sec-

retariat accuses the open registries to offering "the most favorable conditions imaginable for negligent, irresponsible, or even criminal conduct by the owners involved".

It is evident that such accusations will deepen the differences between those in favour of the continuance of the flags of convenience and those advocating their phasing out, when discussions resume during the next Unctad shipping committee meeting in Geneva next May.

The report underlines the following points:

- The lack of accountability of owners and the difficulty of identification, stemming from the lack of economic linkage of the "brassplate" companies with the vessels.

- Standards in world shipping are generally lax compared with the standards enforced in civil aviation.

- Tax-sheltered profits under an open registry flag are recycled into newbuildings which eventually lead to over-capacity.

- An owner with his ships under a flag of convenience has no assets in the flag state and "he has no reason to visit the flag state and, consequently, the flag state in the event of miscontact they can avoid inquiry or prosecution".

- Seamen employed on such a ship can exert no pressure in the event of casualty while port states cannot take any direct actions against the owner who can only be prosecuted by the flag state.

The same report moves even further, attributing some of the blame to the Insurance companies which allegedly appear "more inclined to pay claims rather than question the owners conduct".

In conclusion, the report asks for an international agreement which will create closer economic links between vessels and their states of registry.

BULK SHIPPING UNDER SCRUTINY

The United Nations Committee on Trade and Development is very soon to circulate, through the governments of 70 nations, asking all major importing and exporting companies involved in the trade of the four main commodities — namely iron ore, phosphate, bauxite and aluminium — to disclose whether they have received any offers, directly or indirectly, from any shipping companies of developing countries with respect to the transport of said bulk cargoes.

Unctad's questionnaire is divided into four main topics aiming to find the exact extent of the influence of these four main bulk cargoes.

The questionnaire was produced by experts from 12 countries, including four from Western Europe, and it is to be replied the latest by November.

Importers are already expressing reservations with as much suspicion as on the liner conference problem which resulted to the formation of the Unctad liner code. On the other hand, a spokesman for Unctad warned that countries should either answer the questionnaire or be faced with unilateral action.

It remains to be seen what the reactions of the importing countries will be. The first impressions show unwillingness for cooperation from certain groups.

COMPETITION FROM HONG KONG

Hong Kong shipowners are trying to persuade the British government to allow them to man Chinese-owned ships flying the Hong Kong flag entirely with Chinese crews and to dispense with the requirement that at least five officers should be Britons. If that happens, the Hong Kong owners could well become a serious source of competition for Greek ships as a result of cheaper running costs with an all-Chinese crew.

SERVICE ON FOREIGN FLAG SHIPS

Permission will once again be given to seamen who work on foreign-flag ships not under contract with NAT, to have their service taken into account by NAT, provided they pay the corresponding contributions to the pension fund.

The Masters and Mates Union had protested the original ban on this privilege which was imposed in March 1980. It brought the subject up again recently to the Minister of Mercantile Marine, Mr. J. Fikoris, who said he had no objection to lifting the ban.

THE NEORION YARD

The managers of the Neorion Yard in Syros are to be highly commended for their achievement in making it a working proposition in the space of two years. Indeed, the Yard's productivity and its efficient management have enabled it to turn a profit. And its profits would be even higher if its infrastructure were to be improved.

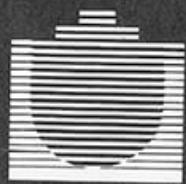
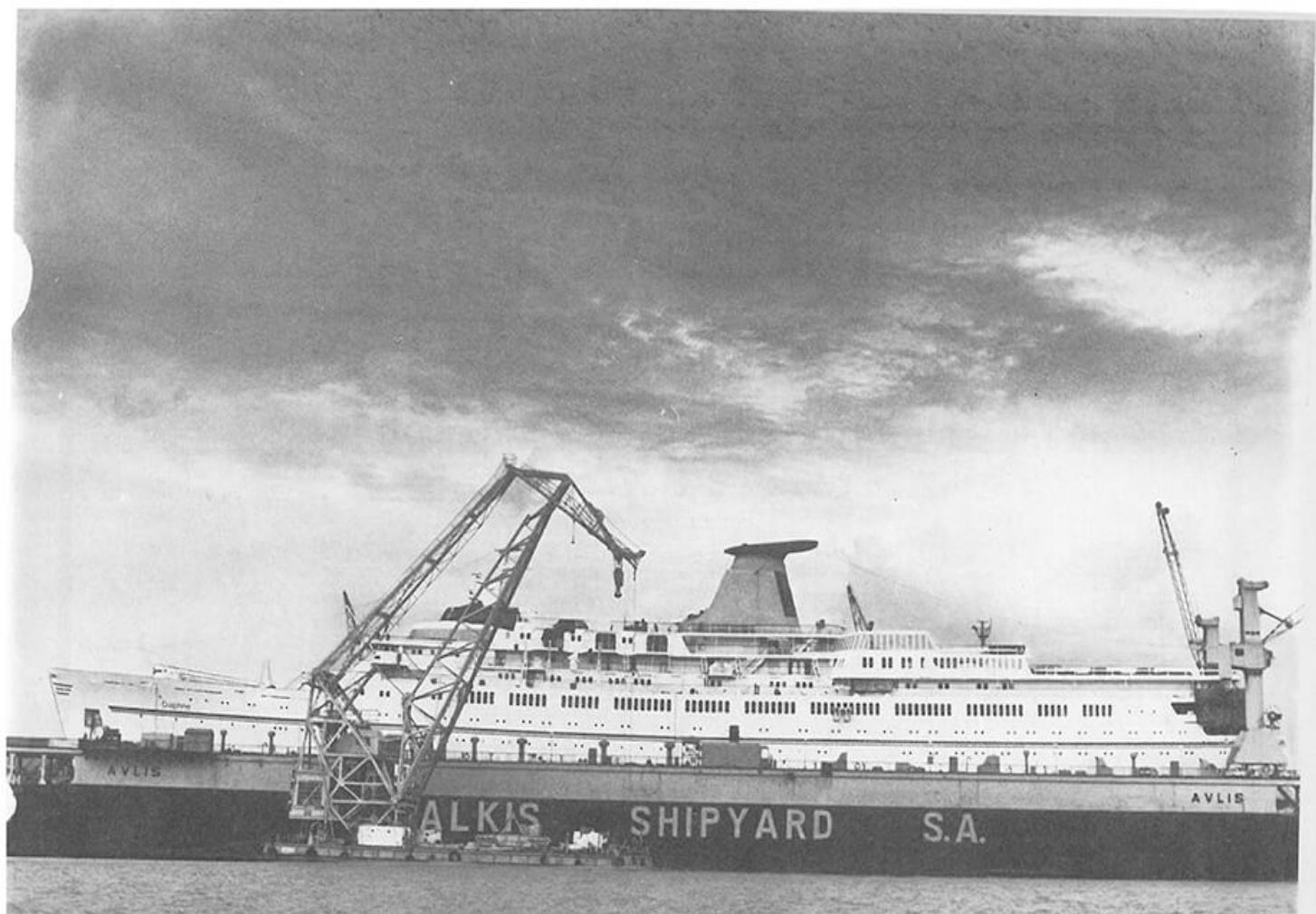
The Neorion Yard has acquired an enviable reputation among shipping circles for the quality of the work performed but it is possible, also, that the publicity surrounding its contract for the repair of Russian fleet auxiliaries was also instrumental in bringing more business its way. As the saying goes: "It is an ill wind that does not anybody any good".

A RIDICULOUS BONUS

The Easter bonus for unemployed seamen is considered ridiculous by the Panhellenic Seamen's Federation (PNO) since it consists of Drs. 4,000 for married officers or lower deck crewmen and Drs. 3,000 for bachelors. This sum is barely enough to cover the cost of an Easter lamb.

The object of the bonus is to enable those who, for some reason or other, are unemployed, to celebrate Easter in a modicum of comfort. This he cannot do with such a small sum. There is still time before Easter to improve the bonus and make it possible for the unemployed to enjoy a more adequate compensation.





KHALKIS SHIPYARD S.A.

P.O. BOX 18 - KHALKIS - GREECE

TEL. (0221) 31502, 31512
TELEX: 272143 NAXA GR

PIRAEUS OFFICE: 96, FILONOS STR. TEL. (01) 4522411

πλωτή γεφυρά ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελῆ φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ — ESPRESSO GRECIA

— Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341