

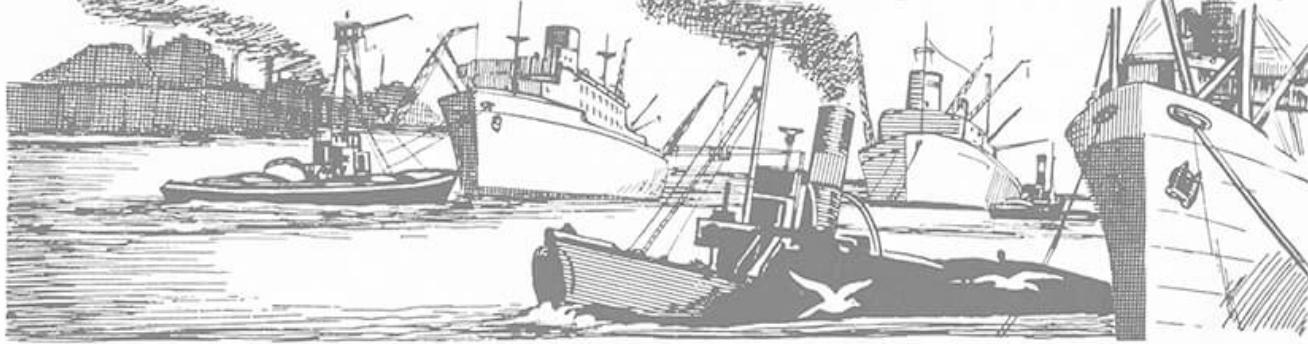
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1981

Αρ. Φύλλου 1103/862

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1103/862

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΪΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Η ΠΛΟΥΤΟΦΟΡΟΣ ΠΗΓΗ

Έπανερχόμεθα και θά συνεχίσωμεν τήν κυρίαν ήμών προσπάθειαν, ήτις κυρίως συνίσταται εἰς τήν αὔξησιν ύπερ τής Οικονομίας μας τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἔσόδου.

"Όχι. Δέν εἰμεθα ίκανοποιημένοι τοῦ δύγκου τοῦ ἔσοδευμένου ναυτιλιακού συναλλάγματος. Τά περισσότερα ἡμπορεῖ ἡ Ναυτιλία μας νά εἰσφέρει εἰς τόν τόπον της, ἀν πρός τοῦτο τήν διευκολύνομεν. "Έχομεν, χάρις εἰς τήν δημιουργικήν πρωτοβουλίαν τῶν ναυτιλλομένων μας — ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν — τήν πρώτην εἰς χωρητικότητα ναυτιλίαν παγκοσμίως με τό χαμηλότερον τό ἔξ αὐτῆς εἰσόδημα μεταξύ δλων τῶν ἀλλων ναυτικῶν χωρῶν κατ' ἀναλογίαν κατεχομένου τοννάζ. Πολλαπλάσιον ἔπρεπε νά είχεν ἡ Οικονομία μας τό ἔξ αὐτῆς ἔσοδον. "Έλλειψαν αἱ προϋποθέσεις, αἵτινες ἀκριβῶς θά διηγούνται τό 'Έλληνικον πλοίον νά καταστῇ ἀποδοτικώτερον ύπερ τῆς έθνικής του οικονομίας. Καὶ αἱ προϋποθέσεις αὕταὶ συνίστανται εἰδικῶς διά τήν ἐκ τράμπος σκαφῶν Ναυτιλίαν μας: Εἰς τήν ὄργανωσιν κέντρων ἐπισκευῶν ἀναλόγων πρός τήν χωρητικότητα μας. Ποῦ δῆμως αἱ δεξαμεναὶ; Ποῦ οἱ χώροι προσπελάσεως; Ποῦ τά ἐπισκευαστήρια; Ποῦ ἡ δῆλη ὄργανωσις, ήτις θά ἐπέτρεπε τά περισσότερα πλοῖα νά προσέρχωνται ἐδῶ πρός ἐπισκευὴν καὶ ἀνεφοδιασμὸν. 'Έδω ἀκόμη εὐρισκόμεθα εἰς τήν προπολεμικήν ἐποχῆν μέτα τοῦ πλοίου τοῦ ἐνός καὶ μόνον ἐκατομμύριου τόννων.

Αἴζει τό πρόβλημα αὕτο νά συζητη-

θῆ ἀπό τήν Κρατικήν διοίκησιν καὶ τούς ἐφοπλιστάς. 'Οργανωθώμεν. Τό πρόβλημα είναι μέγα. 'Η Ναυτιλία ἡμπορεῖ νά μᾶς δώσῃ τά πολλαπλάσια. Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ δλοι οἱ συνδεόμενοι μέτο πλοίον πρέπει νά τό ἀντιμετωπίσουν. 'Η Ναυτιλία μας είναι μεγάλη. Πολλά δύναται νά εἰσφέρῃ. Τά χάνομεν, διότι δέν ἀντελήθησαν ἀκόμη οἱ ἀρμόδιοι τί τό πολύτιμον μᾶς διαφεύγει.

Κάποιος, τό Κράτος πρώτον καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅπως καὶ δλοι οἱ ἀποζῶντες ἀπό τό μέγα αύτό κατόρθωμα τοῦ 'Έλληνος ναυτίλου, πρέπει, ἐνδιαφερόμενοι διά τήν εύημερίαν τοῦ Τόπου μας, νά τό ἀντιμετωπίσωμεν. Τό τονίζωμεν: Πλούτος μέγας μᾶς διαφεύγει.

Από ὑπεύθυνα χείλη

Εἶπεν ο κ. Ζολώτας εἰς τήν πρός τούς μετόχους τής Τραπέζης τής 'Έλλαδος μακράν ὄμιλίαν του:

«'Αντίθετα, παρά τή διεθνή οίκονομική υφεση πού ἐπηρέασε τόν δύκο τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, οἱ συναλλαγματικές εἰσιπράξεις ἀπό τήν ἐμπορική ναυτιλία αὔξηθηκαν κατά 19,6%, ἐφτασαν τό ποσό τῶν 1.816 ἑκατομ. δολαρίων καὶ κατέκτησαν τήν πρώτη θέση μεταξύ τῶν τριών βασικῶν κονδυλίων τῶν ἀδηλῶν πόρων. 'Η συμβολή δέ τής ἐμπορικής ναυτιλίας είναι σημαντικά μεγαλύτερη, δηλ ηφεθεὶς ὑπόψη διά ψηφό ποσοστό τής ιδιωτικής εἰσροής κεφαλαίων προέρχεται ἀπό ἐφοπλιστές καὶ ναυτικούς».

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Κατά πρότασιν τοῦ Γερμανού παρά τή Κοινότητης ἐκπροσώπου ἐπίχειται ἡ προσοχή τής Κοινότητος ἐπί τοῦ προβλήματος τῶν σημαιῶν εὐκολίας. Τήν σχετικήν πρότασιν τής «Ούνκταντ» ἔχοντες ύπ δψιν, ήτις θά συζητηθῇ κατά τήν σύσκεψιν μεταξύ 27 Μαΐου καὶ 5 Ιουνίου εἰς τήν Γενεύην, θά προταθῇ ἡ λήψις μέτρων περιορισμού τῶν σημαιῶν εὐκολίας. Δέν φαίνεται πάντως ἡ πρότασις αὐτή νά εύρισκη συμφώνους δλας τάς βιομηχανικά χώρας. 'Αναφέρονται σχετικῶς ἡ Μεγ.

Βρεταννία καὶ ἡ 'Έλλας, ώς ἔχουσαι τό τρίτον τής χωρητικότητός των ύπο τάς σημαιάς αὐτάς. Κατά τούς εἰσηγουμένους τήν λήψιν μέτρων, αἱ σημαιαὶ εὐκολίας παραβιάζουν κανόνας ἀσφαλείας, τήν ἐπάρκειαν τοῦ πληρώματος, τήν τεχνικήν του κατάρτισιν κλπ. 'Η Μεγ. Βρεταννία καὶ ἡ 'Έλλας φέρονται ἀντίθετοι. Πάντως τό πρόβλημα ἐτέθη πρό τής Κοινότητος. Δέν πρόκειται ὅμως, δπως μέχρι τοῦδε φαίνεται, νά ἔχῃ τήν ταυτόσημον τῶν χωρῶν τής Κοινότητος ύποστήριξιν.

ΟΙ ΤΟΥ ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Μᾶς διαμφισβητούν τά πρωτεῖα οἱ τού Χόγκ Κόγκ. 'Αθρόαι αἱ παραγγελίαι τῶν ἔκει ἔχοντων τήν δέραν των Κινέζων. 'Έχουν ύπερ αύτῶν, τήν χαμηλήν διαχείρισιν. Τά κινεζικά καπλάνα διθόνα καὶ μέ χαμηλότερον μισθολόγιον. 'Οσονούτω τό τοννάζ τού Χόγκ Κόγκ θά ἔχῃ τό προβάδισμα παγκοσμίως. Καὶ είναι δλοι καραβοκύρηδες. Προχωρούν εἰς τήν κατάτησιν τής προεχούσης θεσεώς. Εἰς τήν συμμετοχήν καὶ εἰς έναν — ἀγγλικάς — ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις προβαίνουν.

...

'Ενδιαφέρουσα ή κάτωθι στατιστική: Κατά τά ἐτη 1979 καὶ 1980 οἱ ἐφοπλισταὶ τού Χόγκ Κόγκ ἀνέλαβον τό τρίτον τής 'Ιαπωνικής ναυπηγής παραγωγῆς. Τούτο σημαίνει, δεδομένου ὅτι ή 'Ιαπωνική παραγωγή ἀντιπροσωπεύει τά 50% τής παγκοσμίου, ὅτι ἐξησφαλίσαν τήν πρώτην θέσιν παγκοσμίως, ἀν ληφθῆ ύπ' όψιν ὅτι εἰς τήν Κορέαν, τήν Φορμόζαν, τήν Κίναν, τήν Βραζιλίαν, τήν Ισπανίαν, τήν Πολωνίαν καὶ τήν Βρεταννίαν δέν ἐλεύφαν αἱ 'Ιαπωνικαὶ παραγγελίαι καὶ ή συμμετοχή εἰς ἀλλας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, δπως εἰς τήν 'Αγγλικήν Φέρνες καὶ τήν τού Χόγκ Κόγκ Βάρφ.

Κατά τό 1979 τό Χόγκ Κόγκ ἐμφανίζεται παραγγέλλον 92 πλοία, 2,65 ἑκατομ. τον. γκρός, ἀξίας 1,75 δισεκ. δολ. καὶ τό 1980 μέ 80 πλοία 1,87 ἑκατομ. τον. γκρός, ἀξίας 1,15 δισεκ. δολ. Τό διετές σύνολον εἰς τονάζ d.w. ισούται εἰς 8 ἑκατομ. τον., ἐνώ καὶ αἱ πέραν τής 'Ιαπωνίας παραγγελίαι ἀνήρχοντο ἐπίσης εἰς ἀλλας δύο ἑκατομ. τον.

Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοί ἐρχονται νά καταδείξουν ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τού Χόγκ Κόγκ τείνουν νά καταλάβουν τήν πρώτην θέσιν παγκοσμίως. 'Ἐπονται οἱ 'Έλληνες. Τό μυστικόν τής ἐπιδόσεως αὐτῆς: Τό ἀφονον καὶ εύθηνόν τής διαχειρίσεως.

●

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

'Αείζει ιδιαιτέρας ἔξαρσεως ή χειρονομία τῶν θαλαμηπόλων τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Ναυαρίνον», οἱ όποιοι δι' ἐράνου μεταξύ τῶν συνεκέντρωσαν ποσόν 120.000 δραχμῶν καὶ τό ἐπέδωσαν εἰς τήν 'Υπουργόν κ. Φικιώρην διά τήν ἐνίσχυσιν τῶν ναυτικῶν οἰτινες ἐπλήγησαν ύπο τού σεισμοῦ τής 24ης Φεβρουαρίου. Καὶ είμεθα βέβαιοι ὅτι έαν ἀνελαμπάνεται μία σχετική προσπάθεια τό σύνολον τῶν ναυτικῶν μας θά εἰσέφερε ύπερ τῶν συμαδέλφων τῶν πού ἐπλήγησαν. Δυστυχώς ούδεν ἐγένετο πρό τήν κατεύθυνσιν αὐτήν καὶ καθ' ἡμᾶς τήν σχετικήν εύθυνην φέρει η ΠΝΟ, η όποια ὥφειλε νά κινητο-

ποιήση τους ναυτικούς μας.

'Εν πάσῃ περιπτώσει, και ή μεμονωμένη χειρονομία των θαλαμηπόλων τού «Ναυαρίνου» δείχνει την εύαισθησίαν και τό υψηλόν αίσθημα αλληλεγγύης τού συνόλου τών ναυτικών μας, δι' ού και προσείλκυσε τό γενικώτερον ένδιαφέρον τής κοινής γνώμης. Διά τού λόγου τό ασφαλές παραθέτομεν σχετικόν δημοσίευμα τής έφημερίδος «Η Καθημερινή» τό οποίον έχει ως έξης:

«Συγκίνηση ιδιαιτέρη δοκίμασε ο ύπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιω. Φικιώρης, διαν πρίν λίγες ήμέρες ο άρχιθαλαμηπόλος τού έλληνικού κρουαζιεροπλοίου «Ναυαρίνο», τού έπεδωσε έπιταγή 120.300 ύπερ τών 'Ελλήνων ναυτικών πού έπληγησαν άπο τούς σεισμούς. Το ποσό συγκεντρώθηκε άπο τούς θαλαμηπόλους και τούς βοηθούς θαλαμηπόλου τού σκάφους, οι όποιοι πληροφορήθηκαν τήν έπιδρομή τού 'Εγκελαδού κατά τής πατρίδας μας άπο τό 'Δελτίο πρός τούς ναυτιλομένους ενώ ταξίδευαν στήν Καραϊβική. Άμεσως, ρίχτηκε ή ίδει τού έρανου και μόλις τό πλοϊο «έπιασε» Πειραιά, ο άρχιθαλαμηπόλος κ. Σταυρακόπουλος έπισκεφθηκε τόν κ. Φικιώρη και τού παρέδωσε τήν σχετική έπιταγή, μέσα σε συγκινητική άτμοσφαιρα. «Η χειρονομία σας είναι ένδεικτική τής άγάπης τού 'Ελληνα ναυτικού γιά τόν τόπο του» είπε ο κ. Φικιώρης και στή συνέχεια έδωσε έντολή νά προστεθούν οι 120.300 δρχ. των θαλαμηπόλων τού «Ναυαρίνου» στά ποσά πού πρόκειται νά δώσουν στούς σεισμοπαθείς ναυτικούς μας ο Οίκος Ναύτου και τό NAT. Όπωσδηποτε, θμως, τό μικρό ποσό των θαλαμηπόλων, μετράει τώς τό ίδιο μέ τά πολύ μεγαλύτερα πού θά χορηγήσουν οι δύο όργανισμοι....».

MONON YPER TΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ

Οι άντιπρόσωποι τής ΠΝΟ είς διαφόρους λιμένας τού έξωτερικού δέν άσχολούνται μέ τίποτε άλλο έκτος άπο τήν παροχή προστασίας είς τούς άλλοδαπούς ναυτικούς και είς βάρος τού έλληνικού πλοίου. Τό συμπέρασμα άυτό προκύπτει άπο στοιχεία τής ίδιας τής ΠΝΟ πού περιέχονται είς τό τελευταίον φύλλον τού «Ναυτεργατικού 'Αγώνας». Συγκεκριμένως άπο τήν δημοσιευμένην είς τό έν λόγω φύλλον δραστηρίστητα τών άντι-

προσώπων τής ΠΝΟ είς τό Γκότενμπουργκ, τό 'Αμβούργον και τό Λονδίνον προκύπτει άπο τάς εισφοράς τών 'Ελλήνων ναυτικών πού εισπράττονται διά τού πλοίου, είς τάς περιπτώσεις δώδεκα πλοίων τά όποια έπεσκεφθησαν, είς τά ίστω ησοχολήθησαν μέ τήν ρύθμισιν αίτημάτων τών άλλοδαπών (έπιστροφή εισφορών ύπερ NAT, καταβολή άποδοχών προσοντούχων, έφαρμογή τού άρθρου 83 τού KINΔ διά τούς άλλοδαπούς κλπ.).

'Ασφαλώς δέν πιστεύομεν ότι οι άντιπροσωποί τής ΠΝΟ είς τό έξωτερικον ένεργούν μέ ίδικτην των βούλησιν — δύν και είναι βέβαιον ότι είς ώρισμένας περιπτώσεις, κατά τήν έλληνικήν συντήθειαν, γίνονται βασιλικώτεροι τού βασιλέως. Τήν εύθυνη διά τήν τοιαύτην συμπεριφοράν των φέρει ή διοικητής τής ΠΝΟ, ή όποια έπι τέλους πρέπει νά άντιληφθῇ ότι προορισμός της είναι ή προσγωγή τών συμφερόντων μόνον τών 'Ελλήνων ναυτικών και ούδενός άλλου. Και νομίζομεν ότι τούτο πρέπει νά τής ύπομνησθή τώρα πού ζητά τήν ύπογραφήν νέου συμφωνητικού διά τήν αύξησην τής συνδικαλιστικής εισφοράς άπο 60 είς 90 δραχμάς.

●

ΤΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Ο πρόεδρος τού Δ.Σ. τού Νεωρίου — Ναυπηγεία Σύρου κ. Ι. Δ. Καλλιμασιώτης άπεστειλε πρός τό 'Εργατούπαλληλικόν Κέντρον Κυκλάδων τήν άκολουθον έπιστολήν, ήν και παραθέτομεν:

Κύριοι,

Είς άπαντησιν τών άπο 7.3 και 6.4.81 έπιστολών σας, σάς γνωρίζομεν τά έξης:

Ή έταιρεία μας καταβάλλει συνέχεια προσπάθειες γιά τήν ύψηλή άπασχόληση τού Ναυπηγείου μέ πολύ καλά, σέ δλους σας γνωστό, άποτελέσματα.

Τούτο τό έπετυχε μέ τήν άναπτυξη καλών σχέσεων μέ πολυεθνικήν πελατείαν και δχι μέ περιορισμένον άριθμόν έφοπλιστών.

"Οσον άφορά τίς άνησυχίες σας, πού έκδηλωθηκαν γιά τήν δήθεν διακοπή τής συνεργασίας μας μέ τούς Σοβιετικούς, πού άσφαλώς προήλθε άπο μονόπλευρην πληροφόρηση σας γνωρίζομεν ότι ή συνεργασία

μας συνεχίζεται μέ βάση τήν AD HOC αρχή πού ίσχυει άπο τό ξεκίνημά της.

Κατόπιν τούτου, νομίζομεν ότι οι φόβοι σας είναι έντελως άδικαιολόγητοι ή δέν κοινολόγηση τους δέν προκαλεῖ παρά μόνον άνησυχίες στό έργατούπαλληλικό μας δυναμικό πού μέ τήν ύπαρχουσα σήμερα ήρεμία έχει έπιτυχει ύψηλή ποιότητα έργασίας και παραγωγικότητας πρός διεθνούς τού Ναυπηγείου και τών ίδιων.

Ο Πρόεδρος
Ι. Δ. ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗΣ

●

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΣ

Η 'Ολομέλεια τού 'Αρείου Πάγου έκρινε δέν άντικειται είς τήν άρχην τής ίσότητος ή διαφορετική φορολογική μεταχείρισις τού ίπταμένου προσωπικού τής Πολιτικής 'Αεροπορίας. Διατί δμως μόνον άυτών και δχι καί τών άξιωματικών τού 'Εμπορικού Ναυτικού: 'Εάν δέν μάς άπατα ή μημή μας, τό θέμα είχε έγερθη και διά τούς άξιωματικούς τού E.N. και δχι μόνον διά τό ίπταμένον προσωπικόν τής Πολιτικής 'Αεροπορίας είς τήν άποφασιν δμως τής 'Ολομέλειας τού 'Αρείου Πάγου — τουλάχιστον δπως έδημοσιεύθη είς τάς ήμερησίας έφημερίδας — περιλαμβάνονται μόνον οι δεύτεροι. Η ΠΝΟ και οι άργανωσίες άξιωματικών άφειλουν νά διερευνήσουν τήν δληγή ύποθεσιν, διότι διδούμενη έμρηνεια είναι πολύ εύνοική και καθ' ήματος πρέπει νά ισχύση δχι μόνον διά τούς ένεργεια άξιωματικούς τού E.N. άλλα και διά τών συνταξιούχους.

Ειδικώτερον, ή 'Ολομέλεια τού 'Αρείου Πάγου έκρινε δέν άντικειται είς τήν άρχην τής ίσότητος ή διαφορετική μεταχείρισις μέ τό αίτιολογικόν ότι δικαιολογείται άπο λόγους δημοσίου συμφέροντος, δεδομένου ότι ώρισμέναι έργασίαι — μεταξύ τών δπωίων άναμφισθήτως είναι καί τών ναυτικών — πράγματι διαφορετικά άπο έκεινας δλλων έργασιμένων, συνεπάγονται ήγημένους κινδύνους. Ούτω, είς τήν άποφασιν άναφεράται ότι συμφώνως πρός τάς διατάξεις τού Ν.Δ. 3232/55, αι άμοιβαι τού ίπταμένου προσωπικού τής Πολιτικής 'Αεροπορίας φορολογούνται, κατ' έξαιρεσιν, μέ άναλογικόν συντελεστήν 3%. 'Εάν δέν έχουν εισοδήματα και άπο δλλα πηγάς, τά ύπαγομένα είς τήν ειδικήν αύτήν φορολογιαν ποσά δέν άθροιζονται μαζί μέ τά δλλα εισοδήματά των, τά δπωια ίπτεκενται αύτοτελώς είς φορολογίαν.

"Επαναλαμβάνομεν, τό ζήτημα πρέπει νά έξετασθη έπισταμένως και είς τόν συντομότερον δυνατόν χρόνον ώστε έάν δέν έπαγωνται και οι άξιωματικοί τού E.N. — έν ένεργεια και συνταξιούχοι — είς τάς έν λόγω ρυθμίσεις νά γίνουν αί δέουσαι ένέργειεις διά νά ισχύσουν τά αύτά και δι' αύτούς.

●

ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ

Ο κ. Φικιώρης διαβεβαίωσε δέν ως τό τέλος τού τρέχοντος μηνός θά είναι έτοιμα αι είσηγησίες έπι τών θεμάτων τού ναυπηγείας πισκευαστικού τομέως, αίτινες θά ύποβληθούν είς τόν Πρωθυπουργόν κ. Γ. Ράλλην διά τήν λήψιν τών έπιβαλλομένων μέτρων.

Έν τώ μεταξύ παρατηρούμενον δέν έπαναλαμβάνονται τά λάθη τού παρελθόντος τά άποια έστερησαν τήν ναυπηγοβιομηχανίαν μας άπο σειράν παραγγελιών, πού ίσως θά είχαν σώσει τό Πέραμα και ή Κοσμογονία ή συντελεσθείσα έκει θά ήταν σημερον παράδειγμα πρός μίμησιν. Τό λάθος είς τό άποιον άναφερόμεθα είναι ή άνακοινώσις τού καλού μας 'Υπουργείου δέν 'έγγνωστοποίησες' είς τάς σπουδαιοτέρας ναυπηγικάς μονάδας τό ένδιαφέρον τής Κολομβίας, νά ναυπηγήση είς τήν 'Ελλάδα έμπορικά και άλιευτικά σκάφη' έπι άνταλαγή προϊόντων, πού παράγει (άνθρακος, καφέ, μπανανών) είς τά πλαίσια μιάς εύρυτέρας συνεργασίας τών δύο χωρών, κατά τήν έκφρασιν τού 'Υπουργείου.

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

Παρόμοιαι προτάσεις δέν παραπέμπονται εἰς τάς οίκειάς ναυπηγικάς μονάδας ἄλλα ἔξετάζονται υπό τοῦ Κράτους, τό όποιον καὶ μόνον ἔχει τήν δυνατότητα μὲ τήν χρησιμοποίησιν τῶν καταλήλων μηχανισμῶν καὶ ὑπηρεσιῶν νά ἀναλάβῃ τήν ύλοποίησιν των ἐν συνεργασίᾳ καὶ ἐν συνεννοήσει βεβαίως μέ την ναυπηγικάς μονάδας. Ἡδη τό Ὑπουργεῖον, μέ τήν ἀνάκοινωσιν του καλεῖ τούς ἐνδιαφερομένους νά γίνουν ἐμποροι καὶ εἰσαγωγεῖς καφέ, μπανανών κλπ. καὶ βεβαίως αὐτά δέν είναι σοβαρά πράγματα καὶ ἐπ' αὐτού θέλομεν νά πιστεύουμεν δτι θά συμφωνήσῃ καὶ ὁ κ. Φικιώρης καὶ θά ἐλέγην τούς ὑπηρεσιακούς παράγοντας, οι ὃποιοι χειρίζονται μέ τόσην ἐλαφρότητα τόσον σοβαρά ζητήματα. Καθ' ἡμάς οι μανδαρίνοι τοῦ Ὑπουργείου θά ἡτο προτιμότερον νά δηλώσουν ἀναρμοδίδητα καὶ νά παραπέμψουν τήν ύποθεσιν εἰς ἔτερον Ὑπουργεῖον, ἐνδεχομένως ἀρμοδιότερον, παρά νά προβούν εἰς τήν ἐν λόγῳ «γνωστοποίησιν» ἡ ὥποια προεκάλεσε μόνον γέλωτας καὶ ἀπέδειξε διά μίαν ἀκόμη φοράν τήν ἀνίκανότητα τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν νά συλλάβουν καὶ νά ἀξιοποιήσουν τάς προσφερομένας δυνατότητας.

ΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ

Μάς γράφουν οι ένδιαφερόμενοι διά νά έπισημάνουν μίαν ἀπαράδεκτον διάκρισιν, η- τις ἐπιχειρεῖται εἰς τὴν ναυτικήν ἔκπαιδευ- σιν.

Αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ, λέγουν, εἰναι δημόσιαι ἢ ιδιωτικαὶ. Πάσαι αἱ μῆ δημόσιαι σχολαὶ, ἀ σχέτως ἔαν ἀνήκουν εἰς φυσικὰ ἢ νομικὰ πρόσωπα, εἰναι ιδιωτικαὶ. Διέπονται ἀπό τὸν ἴδιον κανονισμὸν, λειτουργούν ὑπὸ τούς αὐτούς δρους, ἔχουν τὴν ἴδιαν Ὑπουργικήν ἐ ποπτείαν καὶ εἰσπράττουν δίδακτρα. Τὸ νά ἐ πιδώκεται ὑπὸ μερικῶν ἐξ αὐτῶν, καὶ τὴν σωματειακῶν, ὁ διαχωρισμὸς τῶν εἰς «μῆ κε δροσκοπικοῦ χαρακτήρος» εἴναι διττῶς δια βλῆτος. Πρώτον διότι οὐδέν ἔχει νόημα, ἀ φού οὐδεμίᾳ ὑπάρχει νομικὴ ἢ οὐσιαστικὴ διαφορά. Καὶ δεύτερον διότι ἀφήνει νά νοηθῇ διά τὰς λοιπὰς ιδιωτικὰς σχολὰς ὁ χαρακτηρισμὸς τῶν ὡς «κερδοσκοπικοῦ χαρακτήρος». Ἐνώ δολοί θέλομεν νά πιστεύωμεν, διτη ἡ κερδοσκοπική ὄρολογία είναι ξένη εἰς μίαν ὑπόθεσιν ὑψηλήν, ὡς ἡ ἐκπαίδευσις.

ΘΑ ΠΡΟΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΤΟ ΑΤΟΠΟΝ

Προωθείται τό σχέδιον νόμου «περί μετρων προστασίας των ναυτικών επί μή καταβολής τών εις αύτούς όφειλομένων ἀμοιβών» με τό διόπιον θά ἀντιμετωπισθούν τά προβλήματα πού δημιουργούνται εκ τῆς ἐγκαταλείψεως ναυτικών εις ξένους λιμένας. Ή κυριωτέρα πρόβλεψις τού νομοσχεδίου είναι ἡ σύστασις μιᾶς τριμελοῦς ἐπιτροπῆς ἐξ ἐκπροσώπων τού Ὑπουργείου, τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ΠΝΟ, ἡ ἥποια θά ἐπιλαμβάνεται τών σχετικῶν περιπτώσεων καὶ θά ἀποφαίνεται ἔαν πρόκειται περί ἐγκατελείψεως πληρωμάτων, ὅποτε θά λαμβάνωνται με ταχύτητα τά ἐπιβαλλόμενα μέτρα διά τήν παλινόστησίν των καὶ τήν ἐσόδηφσιν τών καθυστερουμένων ἀποδοχῶν. Τά βάρος θά ἀναληφθῇ ὑπό τού Ἐφοπλισμοῦ, ὁ διόπιος, ὅπως είναι γνωστόν, είχε ύποδειξεῖ διά τῆς Ε.Ε.Ε. τόν τρόπον ἀντιμετωπίσεως τού προβλήματος. Τό YEN προεβθή ἐν συνεχείᾳ εις τήν κατάρτισιν τού σχέδιου νόμου, τό διόπιον ὅμως ἀρχικῶς ἀπέτιχε τών προτάσεων τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν. Τελικῶς εις σύσκεψιν πραγματοποιηθείσαν τήν παρελθόντας ἐβδομάδα εις τό Ὑπουργείον δημικρινίσθησαν ὡρισμέναι ἀπόψεις αἱ ἀπεκρούσθητη ἡ ἀποψί τού Ὑπουργείου ερει καθιερώσεως ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν ἐ τήν δῆλωσιν δι τάς σχετικάς δαπάνας θά να λαμβάνῃ ἡ Ε.Ε.Ε. καὶ ἀναμένεται δι τί εις ἔαν σύσκεψιν θά λυθούν ὅλα τά ἐπιμέρους προβλήματα ὧστε τό νομοσχέδιον νά ὀχθή ροὶ ἀψήσιν. Θεωρείται βέβαιον δι τό νο-

ΜΟΝΗ ΛΥΣΙΣ: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΚ ΚΡΗΤΗΣ

Μία σημαντικώτάτη έξελιξις έσπειριώθηκε στην Ελλάδα από την δημιουργήση της Ένωσης Δρομολογίων της Ελλάδας στην περιοχή της Αιγαίου Πελάγους. Η Ένωση Δρομολογίων της Ελλάδας είναι μια αστική οργάνωση που συγχρόνισε την ιστορία και την πολιτιστική της χώρας με την πολιτιστική της Ευρώπης, δημιουργώντας ένα διεθνές δίκτυο που συνδέει την Ελλάδα με την Ευρώπη και τον κόσμο. Το έργο της Ένωσης Δρομολογίων της Ελλάδας έχει ουδέτερη σημασία για την ανάπτυξη της Ελλάδας σε παγκόσμιο επίπεδο, δημιουργώντας νέες αποδοτικές πολιτικές και δημιουργώντας νέες αποδοτικές πολιτικές.

Ο κ. Φικιώρης, δύμιλών σχετικώς εις τήν συνέντευξιν τύπου τήν δην Μαΐου, παρέσχε τάς κατωτέρω διευκρινίσεις:

Πρώτον, τό YEN είς περιπτώσεις χρηματοδοτήσεως πλοίων συμπράττει μόνον ύπο τήν έννοιαν διτέ όρων και διδει μιαν συνηγορίαν διτέ ή χρηματοδότησις ένος πλοίου θά άποβει έπ' ώφελεια τών συγκοινωνιών και τής έθνικής οικονομίας γενικώτερον.

Δεύτερον, αἱ «Μινωῖκαι Γραμμαί δι' αἰτήσεως τῶν τῆς 29.8.70 ἐξήρησαν τὴν συνηγορίαν τοῦ Ὑπουρεγίου διὰ τὴν χρηματοδότησαν καὶ χορήγησαν συναλλάγματος ὑψους 1,85 δισ. γιένν διά τὴν ἄγοράν πλοιού χρησιμοποιηθεσμένου διά τὴν σύνδεσιν τῶν λιμένων τῆς Κρήτης μετά τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, τούτους δι' ἔθνους λόγους. Τὸ YEN δι' ἐγγράφου πρός τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς 5.9.79 ἔχορήγησε τὴν συνηγορίαν διότι, κατά τὴν ἀποψίν του, ἡ διασύνδεσις τῶν λιμένων τῆς Κρήτης μετά τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Ἰταλίας θά ἐξηρητήσει τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς χώρας.

Τρίτον, τόν Φεδρουάριον τού τρέχοντος έτους έτέθη ύπ' οψιν τού 'Υπουργείου υπό τής 'Ενώσεως Εφοπλιστών 'Επιβιβατήγων Πλοίων οτι η πλοιοκτήτρια έσταιρια τού «Ελ. Γκρέκο» έπροκειτο νά δρομολογήσει τό πλοιόν εις τήν γραμμήν Πατρών - Ιταλίας καὶ δχι εἰς τήν γραμμήν Κρήτης-Δυτικής' Ελλάδος-Ιταλίας ώς προέβλεπε ή συνηγορία τού 'Υπουργείου καὶ ή ἀπόφαισις τῆς Νομισματικής 'Επιτροπῆς.

Τέταρτον, έπειδη ή "Ενωσις Εφοπλιστών" Έπιβατηγών Πλοίων κατήγγειλε την διαφορά μεταξύ αιτήσεως διά την συνηροπίαν και δρομολογίων, τό "Πουρεύειον δι" έγγραφου του π.τ.ς 17.2.81 Εθε-

μοσχέδιον θά καλύπτη δόλας τάς κατηγορίας τών πλοίων καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν εἰς τάς σχετικάς συνεννοήσεις θά συμμετάσχῃ καὶ ἡ Ἐνωπόν Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτγάνων Πλοίων.

Η ΔΡΟΜΟΙΑ ΧΕΙΡ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
Προωθεῖται, μετά τήν δύκρισιν τῆς Κυβερ-
νητικής 'Επιτροπής, τό νομοσχέδιον 'περί
διανομής των κατ' αποφασισμένων Σταθ-

σε ύπ' ουν τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς
ὅτι ἡ συνηγορία του εἶχε παρασχεθῆ διά
συγκεκριμένους λόγους, δηλαδὴ διὰ τὴν
ἀπ' εὐθείας σύνδεσιν τῶν λιμένων τῆς
Κρήτης μετά τῆς Δυτικῆς Ἐλλάδος καὶ
τῆς Ἰταλίας.

Ἐκτον, τὸ Ὑπουργεῖον δὲν δύναται νὰ
έλεγχη τοὺς πλόας τοῦ πλοίου.

Ο κ. Φικιώρης άπαντών εις ἑρώτησιν ποιος θά ἤδυνατο νά ἀνακαλέσῃ εις τήν τάξιν τής πλοιοκτήτρων ἑταίρων, μετά τήν διαπίστωσιν τῆς ἀντίουμβατικῆς συμπεριφορᾶς, ἐδήλωσε ὅτι ἀμοδία ἐν προκειμένῳ είναι ἡ "Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν" Ἐπιβατηγῶν Πλοίων ή ὅποια δύναται νά ἀποθευθῇ εἰς τά κατάλληλα δργανα. Ἐπίσης ο κ. Φικιώρης ἐδήλωσε ὅτι δόλαι αἱ ἐνέργειαι τοῦ Ὑπουργείου καὶ συγκεκριμένως ἡ γνωστοποίησις πρός τήν Νομιματικήν Ἐπιτροπήν τῆς ἀλλαγῆς τῶν δρομολογίων ἔκοινοποιήθησαν εἰς τήν "Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν" Ἐπιβατηγῶν Πλοίων ὡς καὶ δότι ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια δέν ἀπήντησε εἰς τό διγγραφον τοῦ Ὑπουργείου μέ τό ὅποιον ἐπεσημαίνετο ἡ Νομιματική συμπεριφορά της. Τέλος ο κ. Φικιώρης ἥρνθη νά ἀπαντήσῃ ἐάν τοῦ "Ὑπουργείου θά παρεῖχε τήν συνηγορίαν του δι'" ἔνα πλοίον τό ὅποιον ἐπρόσειτο νά δρομολογηθῇ εἰς τήν γραμμὴν Λατρών-Ιταλίας.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει σαφέστατα ὅτι ύψισταται σαφῆς παραβίασις καὶ ἡ συνηγορίας τοῦ Ὑπουργείου καὶ τῆς ποπφάσεως δανειοδοτήσεως καὶ συναλλαγματικῆς διευκολύνσεως τῆς Νομιματικῆς Ἐπιτροπῆς ἀλλά οὐδεὶς ἀναμβάνει τήν εύθυνην νά ἐπαναφέρει εἰς τήν τάξιν τούς παραβιάζοντας τάς συμπατικάς των ὑποχρεώσεις.

Εἶχομεν ὑπομνήσει εἰς τό προηγούμενον τύχος οι αἱ "Μινωικαὶ Γραμμαὶ" διέπιλουν νά δρομογήσουν το πλοίον εἰς τήν γραμμὴν Κρήτης-Δυτικῆς Ἐλλάδος - ταλίας.

Ἡ παρατήρησις δέν ἐλήφθη ύπ' ὄψιν. ἢν εύθυνην δι' δι, τι ἐπακολουθήση, καὶ ωρίως διά τάς ζημίας πού ἐνδεχομένων ἀ προκληθοῦν, θά φέρουν ἀκέραιαν καὶ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια, καὶ τό Ὑπουργείου, καὶ ἡ Νομιματική Ἐπιτροπή. Εὔ- μεθα, ἔστω καὶ τήν τελευταῖαν στιγμὴν ἡ ἐπικράτηση ἡ λογική καὶ τό πλοϊον νά δρομολογηθῇ ἔκει ὅπου ἐτάχθη ἀρχικῶς διά τόν λόγον αὐτόν ἀκριβώς ἔχρηστοδοτήθη ὡς ἔχρηματοδοτήθη καὶ δι- κολούνθη.

αύτου», διόπιστος σημειωτέον έντει 1981 ακολουθεί νά λειτουργή μέ κανονισμόν τού 1927. Κυριωτέρα πρόβλεψις τού νομοδιδίου ή αύτοτέλειά του έναντι τού NAT, δύναμις και έναντι τού Λιμενικού Σώματος, διόπιστον, αντίτετως, μέ τήν θεσπιζομένην στην γενικού διεύθυνσον περιστιφύγη ακόπερισσότερον τόν Οίκον Νάυτου. Και φυσικά, διάν ακολουθηθή η τακτική πού έφερμούθη μέχρι τούδε είς το NAT, δηλαδή της τοθετήσας ένός αρχιπολιάρχου επί έντονό το πολύ. Βάθι όχωμεν και είς τόν Οίκον ούτον τά ίδια άποτελέσματα τά όποια είχονταν έως τώρα είς το NAT, μέ ολίγας λεξεις το έχωμεν την διεύθυνσον πού έπιβαλλελόγων τού σοβαρθατό έργου τό όποιον πετεῖ τό «Ιδρυμα. Καθ' ήμάδι, δπώς και είς την περίπτωσιν τού NAT, ή διεύθυνσος τού

παλλήλους του και ήμολογούμε ότι προκαλεί άποριαν διατι και ή ναυτεργατική άλλα και ή έφοπλιστική πλευρά δέν προβληματίζονται έπι αύτού. Έτέρα πρόβλεψις τού νομοσχεδίου, τήν όποιαν θεωρούμε σημαντικώτατην και έγγραφομένην είς τό ένεργητικόν τού κ. Φικιώρη, είναι ή λαμβανομένη πρόνοια διά τήν κωδικοποίησιν δλης τής νομοθεσίας περί κοινωνικής προνοίας τών ναυτικών μας είς τόν Κώδικα Κοινωνικής Ασφαλίσεων Ναυτικών, είς τόν όποιον θά περιληφθῇ δλης ή νομοθεσία περί NAT, Οίκου Ναύτου, Ταμείων Προνοίας, Εστίας Ναυτικών, Ταμείου Επικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών, Οικογενειακών Επιδομάτων κλπ. Η κωδικοποίηση τής νομοθεσίας αύτής ήτο δύνατον πού δελεπει και θά είναι χρήσιμος και είς τάς ύπηρεσίας, τούς νομικούς άλλα και είς τούς ιδίους τούς ναυτικούς.

Μέ τό νομοσχέδιον προβλέπεται νέα σύνθεσις τού Δ.Σ., συνιστώνται νομική και τεχνική ύπηρεσία (μέχρι τού δεκαλύπτοντο ύπό τού NAT) και δημιουργούνται γραφεία μηχανογραφήσεως και άναλυτού ήλεκτρονικών ύπολογιστών ώς και νέαι θέσεις διοικητικού και ύγειονομικού προσωπικού διά τήν πλήρη έπανδρωσιν τού ίδρυμάτος και τήν παροχήν άνετων ύπηρεσιών είς τούς ησαφαλισμένους έν συνδυασμῷ μέ τό νέον κτίριον πού άνεγείρεται είς τήν Πλατείαν Τερψιθέας τό όποιον θά διαβέτη η περιουσίαν έξοπλισμόν και ύπερδιπλάσιον χώρων και θά συγκεντρώση δλας τάς ύπηρεσίας τού Οίκου Ναύτου πού σήμερον είναι διασκορπισμέναι είς τρία διαφορετικά σημεία. Επίσης μέ τό νομοσχέδιον τό Νοσηλευτικόν "Ιδρυμα Ευπορικού Ναυτικού, τό όποιον σήμερον θεωρείται περιουσιακόν στοιχείον τού Κεφαλαιού Αθενείας και Ανεργίας και αι Παιδικού Εξοχαί, πού άνηκουν είς τό NAT, περιέρχονται κατά κυριότητα είς τό Οίκον Ναύτου. Τέλος προβλέπεται η έκδοσις σειράς κανονισμών διά τών όποιων θά ρυθμίζεται ή ιατρική και φαρμακευτική περιθαλψίς και ή σύστασις και λειτουργία έπαρχιακών μονάδων διά την έξυπηρέτησιν τών ησαφαλισμένων πού διαμένουν είς τάς έπαρχιας.

ΠΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΝΕΑ

Πολύ άσχολείται μέ τούς "Ελληνας έφοπλιστάς ή Γάλλος σχολιαστής είς τήν προσπάθειάν του ν' άναλυση τήν σημερινής άγοράν τών νεοναυπηγήτων και τών μεταχειρισμένων πλοίων.

Σήμερον, γράφει, τά πλοία διά νά είναι συναγωνιστικά δέν άρκει νά είναι «οίκονομικά» (άπό πλευράς καυσίμων) και «άποδοτικά» (έν σχέσει πρός τό κόστος έκμεταλλεύσεως), άλλα πρέπει νά είναι και «εύθηνά» (ώς πρός τό κόστος τής έπενδύσεως). Μέ τά σημερινά λοιπόν δεδομένα, μόνον η τακτική «α λα

grecque», έκ παραδόσεως στηριζομένη είς τά πλοία δευτέρας χειρός μέ μειωμένα κεφάλαια, δύναται νά εύδοκιμήσῃ.

Εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων, ή οικονομία τών καυσίμων δέν είναι τό μόνον πρόβλημα. Αι χωρισταί δεξαμεναί έρματος και ή καθαρισμός τών δεξαμενών ώδηγησαν είς τήν άχρηστευσιν πολλών VLCC ήλικιας 10 έτών, άκομη δε και πλοία συμμορφωθαύτων πρός τάς τοιαύτας ύποχρεώσεις δέν εύρισκουν δληης δεξιόδον άπο τήν διάλυσιν. Καλυτέρα δημας είναι ή κατάστασις είς τά πλοία ξηρού φορτίου που εύδοκιμον οι «Ελληνες και οι Κινέζοι. Πλοία γραμμής τών 10-15.000 τον. d.w. συνεχίζουν τήν σταδιοδρομίαν τών μέ τούς "Ελληνας ώς πλοία τράμπης, μέ μειωμένα έξοδα έκμεταλλεύσεω-

ως. Τοποθετείται η κατάστασις είς τά πλοία ξηρού φορτίου που εύδοκιμον οι «Ελληνες και οι Κινέζοι. Πλοία γραμμής τών 10-15.000 τον. d.w. συνεχίζουν τήν σταδιοδρομίαν τών μέ τούς "Ελληνας ώς πλοία τράμπης, μέ μειωμένα έξοδα έκμεταλλεύσεως.

Έκείνο δημας, δηπερ άποτελει νέον στοιχείον είς τήν ύπόθεσιν, είναι ή δη πολλοί πελάται τών μεταχειρισμένων σκαφών στρέφονται ήδη πρός τάς νέας ναυπηγήσεις. Πρόκειται διά τάς ύπό άναπτυξιν χώρας τής Ασίας, αι οποία είναι ένων άλοτε χάρις είς τά χαμηλά έξοδα έκμεταλλεύσεως, ήρκοντο είς πλοία τά όποια ήσαν άσύμφορα διά προηγμένας χώρας, σήμερον θεωρούν άναξιοπρέπεις η άγοράζουν τά μεταχειρισμένα πλοία τών δλλων.

Ένωπιον τής καταστάσεως αύτής και ένωπιον τής συνεχώς έντεινομένης πάλης κατά τών ύποσυντηρήτων πλοίων, διερωτάται τις, ένων θά εύρουν πλέον πελάτας μεταπωλήσεως τών παλαιών πλοίων τών, διά νά δυνηθούν νά έχεφορτωύν μέ κέρδος, οι άποδύμενοι είς προγράμματα έκσυγχρονισμού τού στόλου τών έφοπλιστάι τού Πειραιώς, τής Κύπρου ή τού Χόγκ Κόγκ.

ΚΑΙ Η ΔΙΩΡΥΞ

Παράγων, δητις έπισης θά έπηρεάσθ τάς ναυτιλιακάς έπιδοσεις διά τήν 10ετίαν τού 1980, είναι ή δευτέρα φάσις τής διευρύνσεως τής Διώρυγος τού Σουεζ, ήτις ήδη συζητείται και άπόφασις λαμβάνεται κατά τό προσεχές έδάμηνον. Μέ κόστος 900 έκατομ. δολ. τάνκερς 260 χιλιάδων τον. d.w. θά τήν διαπλέουν πλήρως έμφορτα. Υπολογίζεται ή δη έπενδυσις τού 1,2 δισ. δολ. διά τό πώρον στάδιον υπήρξεν ικανοποιητική. Σκάφη 150.000 τον. έμφορτα τήν διαπλέουν και άφορτα 370.000 τον.

Αι άρχαι τής Διώρυγος παρήγγειλαν άκομη 9 ρυμουλκά διά μεγάλα πλοία, παραδοτέα έντος διετίας, μέ κόστος 35/37 έκατομ. δολ.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΟΥ «ΚΥΔΩΝ»

Τής ιδιαιτέρα προσοχή είς τά θέματα τής άκτοπλοιας είναι έκ τών πραγμάτων έπιβαλ-

λομένη. Διά τόν λόγον αύτόν προεκάλεσε εύνοικήν έντύπωσιν ή δήλωσις τού "Υπουργού κ. I. Φικιώρη ήτι διερευνάται μετ' ιδιαιτέρας προσοχῆς ή καταγγελία τού πρώην πλοιάρχου τού έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Κύδων» τής ANEK κ. I. Κοπακάκη, ήτι απελύθη διότι δέν συμφώνησε νά συνεχίξῃ τό σκάφος δρομολόγια μέ βλάβην είς τήν μηχανήν. Ό κ. Φικιώρης διημερίνησε ήτι διά τό θέμα αύτό διενεργείται διοικητική έξέτασις ύπό τήν άμεσον έποπτείαν τού Αρχηγού τού Λιμενικού Σώματος άντιναρχού κ. Χρυσανθακούπουλου, έπειτα άπο σχετικά δημοσιεύματα άπο τά όποια πληροφορήθηκε τό "Υπουργείον τήν καταγγελίαν τού πλοιάρχου κ. Κοπακάκη.

Συμφωνώς πρός τήν έν λόγω καταγγελίαν, τό «Κύδων», παρά τό γεγονός ήτι ο Αμερικανικός Νηογνώμων, ή όποιος παρακολουθεί τό σκάφος, είχε άποφανθη ήτι λόγω βλάβης τής μηχανής ήδύνατο νά έκτελεση ένα μόνον ταξίδιον και αυτό μέ μειωμένας στροφάς, συνεχίσε τά δρομολόγια του είς τήν γραμμήν τής Κρήτης έπι τρίμηνον.

Δέν θέλομεν νά προκαταλάβωμεν τήν διενεργουμένην διοικητικήν έξέτασιν, διερωτώμεθα δημας ένων είναι δυνατόν νά άναλαβη θόσοδηπότε και ήπο οιονδήποτε πρόσχημα μίαν παρομοίαν εύθυνην, δηλαδή νά συνεχίζῃ τήν κίνησην ένδος πλοίου διά τό όποιον ή άρμοδιος Νηογνώμων είχε έγκρινει ένα μόνον ταξίδιον. Εξ δλλου έντύπωσιν προκαλεῖ και ή τακτική τήν όποιαν ήκολούθησεν προκειμένων ήν λόγω πλοιάρχος, ο όποιος άφειλε άπο τής πρώτης στιγμής νά καταγγείλη είς τάς άρμοδιας άρχας τό συγκεκριμένον περιστατικόν. Έν πάση περιπτώσι, έκεινο πού προέχει πλέον είναι ή ταχεία διεκπεραίωσις τής διενεργουμένης διοικητικής έξέτασεως και ή άνακοινωσίας τού πορίσματός της.

ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΙΝΟΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΝ

Εις τούς κ.κ. Αδελφούς N. Γουλανδρή ή Σύρος οφείλει μίαν πάγκοινον άναγγώρισιν και ένα μεγάλο εύχαριστω. Χωρίς τήν πρωτόβουλον σκέψιν των τό Νεώριον δέν θά άσυνεκροτείτο και αι δύο δε εα με ναί δέν θά προσεφέροντο διά τά πάμπολλα Έλληνηκό πλάσιον.

Εις τήν άνησυχον — άνεξαρτήτως άποτελεσμάτων, μή άφειλομένων πάντων εις τούς κ.κ. Αδελφούς Γουλανδρή — βασικήν έπιθυμιαν νά έξυπερτησουν τήν Σύρον και τήν μεγάλην Ναυτιλίαν μας — πρέπει νά άποδηθή η παραγγελία και τών δύο μεγάλων δεξαμενών. Αύται σήμερον παρέχουν τήν τόσην έργασίαν είς τό Νεώριον, τό πλήρως έξοπλισμένον, και αύται παρέχουν τήν δυνατότητα άπασχοιλήσεως τών δύο περίπολοι χιλιάδων, έργαζομένων είς τό Νεώριον.

Τή Σύρος εις η με ρε ή χάριν άκριβως εις τό Νεώριον. Και ή Σύρος οφείλει τό πάντον εις τήν έπιδεικθείσαν πρωτοβουλίαν τών κ.κ. Αδελφών N. Γουλανδρή. Ή Σύρος τούς οφείλει, άν μή τί δλλο ένα εύχαριστω και νά άναμμινήσκεται πάντοτε ή κάθε Συριανός τί τό μέγα διά τό νησί αύτό προσέφεραν οι κ. κ. Αδελφοί N. Γουλανδρή.

Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Διά νά έκτιμήσωμεν τάς προσποτικάς τής ναυλαγοράς, λέγει ή τελευταία μηνιαία έκδοσις τού Νορβηγικού οίκου Πλατού, συγκρίνομεν συνήθως τήν αύξησιν τής ζητήσεως μεταφορικών ύπηρεσιών έκφραζομένης είς τόντους ή τόντους μίλια και τήν αύξησιν τής προσφοράς χωρητικότητος έκφραζομένης είς τόντους μεταφορικής ίκανότητας. Τά τελευταία δημας έτη ή συγκριτικώς αύτός υπολογισμός δέν έπιτρέπει νά έξειγήσωμεν τήν ύφισταμένην κατάστασιν, διότι αι μεταβολαί είς τήν ζήτησιν μεταφορικών ύπηρεσιών είναι πολύ περισσότερον συνδυασμένοι μέ τήν παραγωγικήν χρήσιν τούς στόλου παρά μέ τάς μεταβολάς τού δγκου τών μετα-

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Εισαγωγαί — Έξαγωγαί

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

Ναυτιλιακαί Έργασίαι — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

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

φορών εις τόννους ή τόννους μίλια.

Έπει παραδείγματι: «Ένω αι εις τόννους μίλια πραγματοποιηθείσαι μεταφοράί ύπο τού στόλου τών πλοίων έχοροι φορτίου ηγένθησαν κατά 1-2% άπο τού 1979 εις το 1980, ό στόλος ηγένθη κατά 8%, πράγμα δηρ δέν ήμποδισί μίαν χαρακτηριστικήν αύξησιν τών ναυάλων εις τάς χρονοναυλώσεις. Τοιουτρόπως ένω ό στόλος έχοροι φορτίου τού έτους 1980 δι' οπλάσιος έκεινου τού έτους 1973, τό μεταφερθέν κατά τό διάστημα τού τοννά, εις τόννους μίλια, δέν ηγένθη ειμή κατά 50%. Μέ δλλους λόγους ή άποδοτικότης ή έκφραζομένη εις τόννους μίλια κατά τόννους μεταφορικής ίκανότητος, ήτο τό 1973 άνωτέρα κατά 32% τής τού έτους 1980.»

Αι μεταβολαί αύτά τής άποδοτικότητος άφειλονται έν μερι εις τάς μεταβολάς τών ναυάλων, άλλα κυρίως άφειλονται εις τάς άκολουθους βασικότερας δομικάς άλλαγάς: «Η αύξησις τής τιμής τών καυσίμων έμεινες τήν οικονομικήν ταχύτητα διά ναυάλους άμεταβλητους. Αι μεταφοραί σιδηρομεταλλεύματος με τάς βραχείας παραμονάς εις τούς λιμένας, και έπομένως με άποδοτικήν χρήσιν τού στόλου, ηγένθησαν πολύ διλιγώτερον (μόλις κατά 8%) ένω αι μεταφοραί σιτηρών με τάς μακράς παραμονάς και έπομένως με μειωμένην παραγωγικότητα ηγένθησαν πολύ περισσότερον (άνω τού 80%). Τέλος ή ταχεία αύξησις τών μεταφορών γαιάνθρακος έδημποργήσεν σημαντικήν συμφόρσην εις ωρισμένας περιοχάς φορτώσεως, ήτις π.χ. εις Χάμπτονς Ρόντς άντιπροσωπεύει άπασχόλησιν τού έν ενέργεια στόλου έχορων φορτίων κατά 7-8%, διά δέ τά πλοϊα Παναμάς κατά 25%.»

Μακροπρόθεσμως ένδεχεται θπως αύξηθη τό ποσοστόν τών μεταφορών έχορων φορτίων τών ύπο άναπτυξιν χωρών, ή δέ ζητησις χωρητικότητος θά έπιπταχυνθή έξ αιτίας τών συνθηκών φορτοεκφορτώσεως εις τάς χώρας αύτά, αίτινες απαιτούν περισσότερον χρόνον. Είναι προφανές τέλος, ύπογραμμίζει ή έκθεσις Πλατού, θι αι μεταλλαγάι εις τήν παραγωγικότητα τής χρήσεως τού στόλου θά έπηρεάζουν εις τό μέλλον πολύ περισσότερον τήν ναυλαγοράν, παρά αι μεταβολαί τής ζητήσεως εις τόννους ή τόννους μίλια.

ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ

Τό δια ή ένεργειακή κρίσις υψίσταται και εις σοσιαλιστικάς χώρας, άποδεικνύεται έμμεσως, άλλα άναμφισθήτως, άπο τάς προσπαθείας τής Σοβιετικής 'Ένωσεως διά τήν άποδητην πλοίων οικονομικών εις καύσιμα. Ούτω τά τουρμπινοφόρα δεξαμενόπλοια τής σειράς «Κρύμ» τών 150.000 τον. d.w. ναυπηγηθέντα κατά τήν διάρκειαν τού προηγουμένου πεντατεύου προγράμματος, θά έφοδασθούν προοδευτικώς με δηζελομηχανάν. Έπι πλέον κατά τό νέον πενταετές πρόγραμμα τού 1981-1986, ή ώς άνω σειρά πλοίων έγκατείθη και έσημειωθή έπανοδος εις τόν τύπον τών πλοίων «Άθεδα» τών 65.000 τον. d.w.

Έξ δλλου οι Σοβιετικοί μελετούν ήδη τήν διά δηζελομηχανών άντικατάστασιν τών άεριοστροβίλων τών προσφάτως κατά τό 1979-80 ναυπηγήθεντων έπιβλητικών πλοίων τύπου «Σμυρνώ» διά τάς γραμμάς τής Μαύρης Θαλάσσης. Τοιαύτη άντικατάστασις έγενετο ήδη άπο τούς Άμερικανούς εις τά πλοία Σητερίν καθώς και εις τό Φινλανδικόν «Φίντζες» τό οποίον έχει δηζελομηχανή διά τόν χειμώνα, άλλα διατηρεί και τόν άεριοστροβίλον διά τό θέρος.

Έκει δηρ οι σοβιετικοί διαθέτουν άποκλειστικήν ύπεροχην είναι ή δυνατότης χρησιμοποίησης άτομικής ένεργειας εις τά έμπορικά πλοία, περιτράνως άποδειχθείσα εις τήν σκληράν ύπτηρεσιν τών παγοθραυστικών τού Βορρά. Δι' αύτο και δέν έκπλήσσουν αι δηλώσεις τού Ρώσου Υπουργού Ναυτιλίας καθ' δές ή πυρηνική πρόωσις τών πλοίων θά γενικευθή πρό τού τέλους τού παρόντος αίνων.

ΝΑΙ ΜΕΝ ΆΛΛΑ...

Βρετανικόν δικαστήριον κατεδίκασεν τήν Παναμαϊκήν έταιριαν «Athos Shipping», όπως πληρώση άποζημίωσιν 1 έκατομ. λίρων πρός τήν έταιριαν Telfair Shipping θυγατρικήν τού Άμερικανού συγκροτήματος Golodetz, διότι άπεσυρε παρανόμως άπο τήν τελευταίαν τό φορτηγόν «Αθω», τό οποίον αύτη είχεν ναυλώσει. Η Παναμαϊκή έταιρια είχε ζητήσει άπο τήν Telfair πασόν λιρών 80.000 δι' έπασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου διά ταξίδιον εις τόν Περσικόν τό Φεβρουάριον τού 1980, πράγμα δηρ ή Telfair έκρινεν ώς ύπεβολικόν.

Η Παναμαϊκή έταιρια έθεωρησεν διτή ή δρηνησιας αύτη άπετέλει διάρρηξην τού ναυλοσυμφώνου και τήν 29 Μαΐου άπεσυρε τό πλοιον της άπο τήν ναυλωτριαν, ένω τό ναυλοσυμφώνων έληγε κανονικώς εις τάς άρχας τού 1982.

Τό δικαστήριον έκρινεν διτή ή Παναμαϊκή έταιρια έδικαιούτο τού συνόλου τών έπασφαλιστρων. Διότι δταν ή ναυλωτής δικαιούται νά ταξιδεύση τό πλοιον εις έπικινδύνους ζώνας πρός ίδιον δφελος, αι ρήτραι τού ναυλοσυμφώνου πρέπει ή έρμηνευθούν ώς έπιβάλλουσαι εις αύτόν τήν ύποχρέωσιν τής πληρωμής πρός τόν έκναυλωτήν — πλοιοκτήτην της δαπάνης τής συμπληρωματικής άσφαλισεως. Έπομενως ή Telfair ήτο ήπορχος νά πληρώση τό ποσόν τών 80.000 λιρών. Παρά ταύτα, τό δικαστήριον άπεφάνθη διτή αι ρήτραι τού ναυλοσυμφώνου δέν ήπεχρωαν τήν Telfair νά πληρώση τό ποσόν αύτό πρό τής προσεχούν καταβολής τής δόσεως τού ναύλου, ήτο πρό τής 20 Ιουνίου 1980 και κατά συνέπειαν ή Παναμαϊκή έταιρια δέν είχε τό δικαίωμα ν' άποσύρη τό πλοιον έκ τής ναυλωτριας.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

Βρεταννός βουλευτής τού Εύρωπα Κοινοβουλίου κατέθεσεν έρωτησιν πρός τήν «Επιτροπήν τής ΕΟΚ περί τών ναυτιλιακών έπιπτώσεων έκ τής εισόδου τής Έλλαδος εις τήν Κοινήν Αγοράν.

Η έρωτησης έχει ώς άκολουθως: Κατά ποιον τρόπον τό Συμβούλιον προτίθεται νά έπιλυσε ή τό πρόβλημα τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας, λαμβανομένου ύπο άφ' ένός μέν διτά τό ήμισυ τών έλληνικών πλοίων είναι ήλικιας 20 έτων και τά άτυχηματα δύο έως τρεις φορές περισσότερα τών δλλων ναυτιλιών τού κόσμου και άφ' έτερου διτά τά πλείστα τών έλληνικών πλοίων ούδεποτε προσεγγίζουν τούς έλληνικούς λιμενας και καθ' δλην τήν διάρκειαν τής έκμεταλλεύσεως των μεταφέρουν φορτία μεταξύ τρίτων χωρών, άπεχουσών συνήθως χιλιάδας μιλίων μακράν τού λιμένος τής νηολογήσεως των.

Ίδου και ή άπαντησις τής Επιτροπής: Κατά τήν διάρκειαν τών διαπραγματεύσεων προσχωρήσεως, ή έλληνική Κυβέρνησης έδήλωσεν διτή ήδύνατο ν' άποδεχθεί τήν ύφι-

σταμένην κοινοτικήν νομοθεσίαν εις τόν τομέα τών θαλασσών μεταφορών, πρός ήν δύναται νά συμμορφωθή άπο τής εισόδου της. Η έν λόγω νομοθεσία περιλαμβάνει 3 συστάσεις τού Συμβούλιου άναφερομένας εις τήν ύπο τών χωρών μελών έπικινδύνων τών συμβάσεων Μαρτόλ 1973 και Ζόλας 1974 μετά τών πρωτοκόλλων των τού 1978, τής ύπ' άριθ. 147 συμβάσεως τής Δ.Ο.Ε. τής διεθνούς συμβάσεως τού 1978 «περί έπαγγελματικής καταρτίσεως, πιστοποιητικών ίκανότητος και τηρησεως φυλακών τών ναυτικών» ώς και της συμβάσεως τού 1977 περί άσφαλειας άλιευτικών σκαφών. Έξ δλλου τό Συμβούλιον έχει λάβει μέτρα διά τήν βελτίωσιν τής άσφαλειας ναυτιλοποίησης έκδώσαν τάς κατευθυντηρίους δημητίας (directive) περί έλλαστων άπαιτήσεων, τάς όποιας πρέπει νά τηρούν θρισμένα δεξαμενόπλοια κατά τόν εισόδους ή έκπλουν έκ τών λιμένων και περί πλοηγήσεως τών πλοιών ποντοπλοίας έργαζομένων εις τήν Βορ. Θάλασσαν και τήν Μάγχην. Ήδη διάφορα δλλα μέτρα εύρισκονται εις τό στάδιον τής προπαρασκευής με τήν συμμετοχήν τής έλληνικής άντιπροσωπείας. Τέλος τό Συμβούλιον θά έπειθει νά δηλώση διτή, κατά τά πλέον πρόσφατα δεδομένα τά όποια έχει εις τήν διάθεσιν τού, μόνον τό 19% τού έλληνικού τοννά έχει ήλικιαν μεγαλυτέραν τών 20 έτών.

Ας έλπισθεν διτή θά έμεινεν ίκανοποιημένος έκ τής άπαντησεως ή Βρετανός εύρωβουλευτής. Διά νά κοιμώμεθα και ήμεις η συχοι.

ΝΑ ΠΡΟΣΕΧΩ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ

Έχομεν ύπ' δψιν μας άναφοράν ναυτιλιακής έταιριας πρός τό 'Υπουργείον, διά τής όποιας έπισημαίνονται τά προβλήματα πού έδημουργήσης ή άξιωσις τού προσενικού λιμενάρχου Νέας Όρλεάνης — άσφαλως ένεργούντος κατόπιν σχετικών διαταγών τής κεντρικής ιππηρεσίας — διά τήν άντικατάστασιν έπτα άλλοδαπών δι' άντιστοίχων Έλλήνων πρός συμπλήρωσιν τής συνθέσεως κατά τά ποσοστά 25 και 75%. Ή άξιωσις αύτη προεκάλεσε έπιβάρυνσιν εις τό πλοιον ύψους 400.000 δραχμών μόνον δι' άεροπορικά εισιτήρια, άλλα τό κυριώτερον είναι διτή τέσσαρες άπο τούς έπτα Έλληνας πού άντικατέστησαν τούς ίσαριθμους άλλοδαπούς κατά τό πρώτον ταξίδιον μετά τήν Νέαν Όρλεάνην άπελύθησαν με διαφόρους προφάσεις και παλιννοστήθησαν έντος δύο μηνών άπο τής ναυτολογήσεως των. Σημειώνται διτή οι έν λόγω «ναυτικοί» ήσαν άπο τούς πρώτους πού έδειχρε ή ναυτιλιακή έταιρια διά νά δυνηθή έις τό βραχύ χρονικόν περιθώριον πού είχε νά τούς άποστείλη εις τό πλοιον ώστε νά αποτραπή τυχόν καθυστέρησί του άπειλης προβλήματος ήποτε τού προσενικού λιμενάρχου άπαγρωμένων άπό τού προσενικού λιμενάρχου. Καί ύπενθυμίζεται διτή παρόμιον περιστατικόν είχε σημειωθή δηλώσεις ήδύνατο ν' άποδεχθεί τήν ύφι-



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

Teléfono: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596

Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

άλλοδαπούς με "Ελληνας, δύο έκ των όποιων έδραπέτευσαν μετ' ολίγον όταν τό σκάφος έφθασε εις τήν Αύστραλιαν.

Εις τήν άναφερομένην άνωτέρω περίπτωσιν τά δυσάρεστα άποτελέσματα θά ήτο δυνατόν νά άποτραπούν ή έστω μετριασθούν έάν παρείχετο μία εύλογος προθεσμία εις τούς πλοιοκτήτας διά τήν άντικαστασιν τών άλλοδαπών, και κατά τήν γνώμην μας ορθώς έπισημανταν ιδιαίτερα άπό τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν, οι κίνδυνοι πού δημιουργούν διά τήν Ναυτιλίαν μας ή έφαρμογή άψυχολογήντων και άντιφατικών κατά καιρούς μέτρων πού ένω δέν προστατεύουν τόν πραγματικόν "Ελληνα ναυτικόν, καταλήγουν τελικώς εις βάρος τού πλοίου.

Μέ τήν εύκαιριαν έπαναφέρομεν εις τό προσκήνιον τήν πρότασιν μας νά γίνουν ειδικά σεμνάρια — ώς τών σωστήν και πυροβοτικών μέσων λόγου χάριν — εις τά δημοσίες νά κληθούν οι ναυτικοί έκεινοι πού δημιουργήσουν διά τήν έξισην ή προσοχή των, διότι δλλως θά έπιβιβάζωνται τών πλοιών μόνον ύπό πιεστικάς ανάγκας ώς αύται πού δημιουργεί ή έμμονή δι' έφαρμογήν άνεφαρμόστων έάν τών πραγμάτων άποφασέων. Μέ ολίγας λέξεις πρέπει νά κατανοήσουν οι ναυτικοί αύτοί διά τήν έργασθούν, δλλως θά πρέπει νά πάύσουν νά έμφανιζωνται ώς ναυτικοί.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

"Ενα 'Αμερικανικόν φορτηγόν, το "Πόετ" άπωλεσθη αύτανδρον κατά τό ταξίδιον του άπό Φιλαδέλφειαν δι'. Αίγυπτον, 24 'Οκτωβρίου 1980. Ήτο χωρητικότηος 15.000 τον. φορτίου και πλήρωμα 34 άνδρων. Φορτίον: άραβδοτος. Είναι χαρακτηριστικόν τής συγκινήσεως, ήτις προεκλήθη εις τάς "Ηνωμένας Πολιτείας άπό τό ναυάγιον αύτο, τό γεγονός διά διά μακρών άπησχόλησε τάς άρχας, τόν Τύπον και αύτο τό Κογκρέσον.

Και ζητείται δχι μόνον ή ανεύρεσις κάποιου ύπευθυνου — δν οπάρχη — άλλα άκομμη και διακρίβωσις τών άφορμών, πού προεκάλεσαν τόν χαμόν τόσων Αμερικανών. Οι πάντες έκλήθησαν νά λογοδοτήσουν. Μέτρα ζητοῦνται νά ληφθούν μεταξύ τών άμρωδιών ύπερεσιών και υποδεικνύονται αι παραειψεις. 'Ακόμη και νομοθετικήν τροποποίησιν τών κρατούντων θεωρούν σκόπιμον. Δείγμα τής συγκινήσεως, πού προκαλεί εις τήν μεγάλην αύτήν χώραν, τήν ώς ναυσιβίον θεωρουμένην, ο χαμός ένός φορτηγού πλοίου. Εις ήμας έδω πιθανόν νά μη προσέλατε τόσην συγκινήσιν ή άπωλεια ένός σκάφους. Θά ήτο ίσως πλέον διτόπον, ειμεθα, πράγματι, ναυσιβίος λαός. Μέ τήν θάλασσαν ζώμεν, μέ αύτήν άναπτυσσόμεθα και άπο αύτήν έν πολλοίς άναμένομεν τήν καλυτέραν αύριον.

ΕΥΡΕΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΣ

Διά τήν κάλυψιν μέρους τών κενών θέσεων τόσον τού NAT δσον και τού Οίκου Ναύτου άπεφασίσθη ή πρόσληψις ύπαλληλων βάσει τού Νόμου 993/79, δηλαδή δι' επιλογής και δχι διά διαγωνισμού και ήδη ένενοντο σχετικάί άνακοινώσεις. Έπειδή θμας κα-

τά τήν σχετικήν συζήτησιν εις τό Δ.Σ. τού NAT διηγκρινίσθη, κατόπιν σχετικών έρωτημάτων θά προτιμώνται τά τέκνα και γενικώς οι οικείοι ναυτικών προτείνομεν τήν παράστασιν τών προθεσμιών ώστε αι σχετικάί άνακοινώσεις νά δημοσιευθούν εις δλά τά ναυτιλιακά έντυπα ώς και εις τάς συνδικαλιστικάς έκδοσεις τών ναυτεργατικών όργανώσεων διά νά δοθή ούτω ευρεία δημοσιότης και νά έπιτευχθή ή μεγαλυτέρα δυνατή προσέλευσις οικείων ναυτικών. Έάν δέν δοθή ή δημοσιότης αύτή διά δικαιούμεθα νά πιστεύωμεν διά τά περί τής προτίμησας τών οικείων τών ναυτικών είναι διά τό θεαθηναι και θά δοθή ή έντυπωσις ήτις ή κάλυψις τών θέσεων αύτών γίνεται μόνον διά προεκλογικούς λόγους. "Άλλωστε τήν έντυπωσιν αύτήν θά ένισχυση τό γεγονός διά μόλις τώρα γίνεται ή χρήσις τής δυνατότητος τού Νόμου 993, έναι διά άναγκαι και τόσον τού NAT δσον και τού Οίκου Ναύτου ούφιστανται άπο τής έποχης τής θεσπισεως τού έλλογν νόμου. Όφειλει, συνεπώς, δι. Φικιώρης νά διατάξῃ τήν παράστασιν τών προθεσμιών και παραλήλως τήν δημοσιευσιν τών σχετικών άνακοινώσεων εις δλα άνεξαιρέτως τά ναυτιλιακά έντυπα και τάς συνδικαλιστικάς έκδοσεις τών ναυτεργατικών όργανώσεων. "Αναμένομεν.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

"Η "Σβένκ Σγιαφάρτς Τιντνιγκ" προέβη εις ύπολογισμούς δαπανών δι' έν δεξαμενόπλοιον τού 2000 WS διά κυκλικόν ταξεδίου από Ράς-Τανέρα-Ρόττερνταμ μέσω 'Ακρωτηρίου (άποσταση 11.169 μίλια έπι δύο μέ φορτίον 250.000 τόννων άργον πετρελαίου, μέ ταχύτηα 15 κόμβων έμφορτον και 16 ύπο έρμα, καθώς και μέ 13 κόμβους έμφορτον και 14 ύπο έρμα). Εις τήν πρώτην περίπτωσιν ή διάρκεια τού ταξεδίου είναι 60 ημέραι σύν 4 διά τό χρόνον φορτεκφορτωσέως, εις τήν δευτέραν περίπτωσιν 69 σύν 4.

Αι δαπάναι διά τήν πρώτην περίπτωσιν άνερχονται εις 1.846.000 δολλάρια διά καύσιμα (143 τόννοι ήμερησίως ύπο πλήρες φορτίον και 140 ύπο έρμα). Εις τό ποσόν τουτο θά προστεθούν 180.000 διά λιμενικά τέλη και 27.300 διά διάφορα έξοδα. Σύνολον 2.053.300 δολλάρια.

Εις τήν δευτέραν περίπτωσιν, έξοδα καυσίμων 1.620.400 δολλάρια (ήμερησία κατανάλωσις 105 τόννοι ύπο πλήρες φορτίον και 109 ύπο έρμα), 180.000 δολλάρια διά λιμενικά έξοδα και 22.500 δολ. διάφορα. Σύνολον 1.825.600 δολλάρια.

Μέ ύπολογισμόν ναύλου 32,5 WS (8,60 δολλάρια), άνα τόννον, τό σκάφος θά εις προσράξει 2.150.000 δολλάρια. Εις τήν δευτέραν περίπτωσιν μέ ναύλον 30 WS (8,60 δολλάρια άνα τόννον) τό πλοίον θά εις προσράξει 2.026.000. "Εναπομένον κέρδος σχεδόν τό διπλούν τής πρώτης περίπτωσεως, ήτοι 189.400 δολλάρια.

ΠΑΡΗΓΟΡΟΝ

"Ο Διευθυντής τής Shell - Coal - International έδηλωσεν διά αι μεταφοράι γαιάνθρακος είναι δυνατόν νά περάσουν από τά 45 έκατον τόννων τού 1979 εις 240 έκατον τόννων τού 1980.

τό 1990. Τό ένδεχόμενον αυτό είναι λίαν παρήγορον δχι μόνον διά τόν έφοπλισμόν άλλα και διά τήν ναυπηγοβιομηχανίαν, έφ' δόν ό στόλος τών φορτηγών έπροφ φορτίου, ό δοποίος είναι σήμερον πλεοναστικός θά ήδύνατο νά άποβη άνεπαρκής μετά τό 1985. Τά νέα πλοιά τά όποια θ' άπαιτηθούν διά τήν μεταφοράν τού γαιάνθρακος θά φθάσουν τά 14 έκατομ. τόννων μεταξύ 1985 και τά 82 έκατομ. τόννων μεταξύ 1985 και 1990.

Ένωπιον τών προβλημάτων αύτών θά πρέπει ίσως νά άναμενεται ή έκδηλωσις πιέσεων έκ μέρους τών χωρών παραγωγής και καταναλώσεώς του γαιάνθρακος, δπως έν ηγέμενον τμῆμα τών έν λόγω μεταφορών των έπιφυλαχθή ύπερ τών ίδιων αύτών πλοίων. Παρατηρείται πάντως διά τοιούτου είδους έπιδωξεις, έάν πραγματοποιηθούν εις έκτεταμένη κλίμακα, κινδυνεύουν νά δημιουργήσουν νέον πλεόνασμα χωρητικότητος και συγχρονώς ν' άποβούν έπιζημοι εις τόν έλευθερον και διεθνή χαρακτήρα τών μεταφορών έπροφ φορτίων.

ΤΡΕΙΣ «ΤΙΤΑΝΙΚΟΙ»!!!

"Ο «Τιτανικός» άναζει. Αύτο τουλάχιστον προκύπτει από άνακοίνωσιν τής 'Αμερικανικής άσφαλιστικής έταιρίας «Τράνζιτ - Ρίσκ» τού Σάν Νιέγκο τής Καλιφόρνιας, πρό τόν Βρεταννικόν τύπον διά τής όποιας διδεται ή πληροφορία, διτή ή έν λόγω έταιρη προγραμματίζει τήν ναυπηγησιν τριών ύπερολυτελών ύπερωκεανών όμοιοτύπων τού «Τιτανικού» ό δοποίος ώς γνωστόν έβυθισθή τό 1912 κατά τό παρθενικόν του ταξιδίου κατόπιν συγκρούσεως μέ παγόβουνον. Ή συνολική δαπάνη ναυπηγήσεώς των θά άνελθη εις έν δισεκατομμύριον και πλέον δολλάρια. "Ηδη τό τεχνικόν γραφείον «Ρόζενμπλατ» τής Νέας Υόρκης άνελαβε τήν έκπόνησιν τών σχεδίων. Ένδιαφερόμενα ναυπηγεία τά Ίρλανδικά Χάρλαντ και Γουώλφ. Τό πρώτον σκάφος θά παραδόθη τό 1985 και τά έτερα 2 τό 1986 και 1987. Θά άπασχολούνται εις τήν γραμμήν Νέας Υόρκης — Σαουθάμπτον. Τά νέα σκάφη έξωτερικώς θά ομοιάζουν μέ τό «Τιτανικός» μέ τέσσερας καπνοδόχους και τά χαρακτηριστικά χρώματα μέλαναν και έρυθρον. Τά έσωτερικά τού πλοίου θά είναι πολυτελέστατα, ίκανότης μεταφοράς 600 έπιβατών. Τιμή είσητηρίου διαδρομής θά κυμαίνεται μεταξύ 2.000 και 5.000 δολλαρίων, άναλογως θέσεως.

Σημ. «Ν.Χ.: Ασφαλώς είναι πρωταριάτικο. Γιατί τό άντιγράφον τήν είδησιν Ίταλικόν φύλλον έχει ήμερομηνίαν 1/4/81.

ΤΟ ΦΟΡΤΙΟΝ ΤΟΥ «ΚΛΕΑΡΧΟΣ»

Αι έργασίαι άνελκύσεως τού έκ χημικών προϊόντων φορτίου τού έλληνικού πλοίου «Κλέαρχος» άνελήφθησαν ύπο τής έταιρίας «Sub-Sea-Oil Service τού Μιλάνου και θά άρχισουν τό πρώτον δεκαπενθήμερον τού 'Ιουνίου, πρό τής έναρξεως τής τουριστικής περιόδου. Τό πλοίον είχε βυθισθεί τήν 21 'Ιουνίου 1979, τετρακόσια μέτρα άνοικτά τής άνατολικής άκτης τής νήσου Ταβολάρα, βορειοδυτικώς τής Σαρδηνίας. Τό φορτίον του άπετελείτο κυρίως έξ όρδιδιον άρσενικού, καισιτικής σόδας, άλουμινιου εις κόνιν, και διαφόρων δλλων χημικών προϊόντων. Μολονότι τά προϊόντα αυτά είναι τοξικά, αι έξετάσεις αι όποιαι έγιναν άπο τό Χημικόν έργαστηρίου τού Σάσαρι και από τό 'Εθνικόν κέντρον έπιστημονικών έρευνών τής Ιταλίας, άπεδειξαν διά δέν έχουν πρός τό παρόν έπιφέρονταν δλλων μετανσιν τού περιβάλλοντος.

Αι έργασίαι θά διεξαχθούν ύπο τού ύπο Παναμαϊκήν σημαίαν πλοίου - βάσεως «Καπαλόνγκα» τό δόποίον διαθέτει τέσσερας έλικας ή ζεύγη, λειτουργούσας δι' ύπολογιστού έπιτρεπόντας τήν διατήρησιν σταθεράς θέσεως, ένός μικρού καταδυομένου διά τήν έξερευνήσιν τού βυθού και τήν δειγματοληψίαν τού υδατού, ένός έργαστηρίου χημικών άναλύσεων και ένός έργαστηρίου έπι-

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

Εργασίας τών δεδομένων.

Μεταξύ τού φορτίου περιελαμβάνοντο και οπλα, καθώς και διακόσια κιβώτια σαμπάνιας παλαιάς 12 έτών. Τό σύνολον τού φορτίου θά περιέλθη είς το Υπουργείον Ναυτιλίας τής Ιταλίας, τό όποιον θά καταστρέψη τά τοξιά προϊόντα και θά δημεύση τά λοιπά.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ!

Συμφώνων πρός τήν άποντησιν τού Γ. Γραμματέως τού Υ.Ε.Ν. κ. Π. Σαρλή, άναφερμένων είς σχετικά μας δημοσιεύματα διά τήν άπομάκρυνσιν έκ τού λιμένος Σύρου τής παλαιάς πλωτής δεξαμενής, είναι ζήτημα δύο μηνών ή ρυμουλκησίς της είς τήν Σούδαν Κρήτης. Ήμετερα πληροφορή απέβαινόντων τούτο. "Ηδη αύτη έπειθεωρήθη από άντιπρόσωπον τών λόδυντες πρός χορήγησιν πιστοποιητικού πλοιούτος υπό την έπιφύλαξην έλαφράς έπισκευής μερικών έλασμάτων. Τήν έπισκευην ταύτην άνελαβε τό «Νεώριον» άντι τού 1/3 τού κόστους αύτής, πράγμα όπερ αποδεικνύει τό ένδιαφέρον τού έπισκευαστικού συγκροτήματος διά τήν πλήρη άξιοποίησην τού λιμένος και τήν άπομάκρυνσιν τού κινδύνου.

Η ΣΧΟΛΗ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ ΡΟΔΟΥ

"Από γονεῖς άποφοιτούσαντων μαθητών τής Δημοσίας σχολής 'Ασυρματιστών Ρόδου, παρεκλήθημεν όπως έξερωμεν τό έπιτελούμενον είς τήν σχολήν ταύτην έργον. 'Υπερηφανεύμεθα — διτά τάκνα οι γονεῖς τών μαθητών — διτά τάκνα μας έλαβον μίαν τελείαν κατάρτιον διά τό έπαγγελμάτων, μόρφωσις έν συνδυασμώ πρός τό ήθος, άρτιάν άπό πάσης πλευράς έκπαιδευσιν, ήτις καθιστά τούτους άξιους ν' άναλαβουν ύπεύθυνα καθηκόντα είς τήν τομέα τηλεπικονιανών τών πλοίων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συγχαίρουν τό διδακτικόν προσωπικόν τής Σχολῆς και έκφράζουν τήν εύχην, όπως συνεχίσουν τό έργον των τόσων διά τήν φήμην τής Σχολής Ρόδου δύον και διά τήν Ναυτιλίαν μας γενικώτερον.

TANKERS ΚΑΙ ΜΠΑΛΚΕΡΣ

Κατά τάς προσφάτως δημοσιευθείσας στατιστικάς, ό παγκόσμιος στόλος τών πλοίων χύδην φορτίων, περιλαμβάνων τά δεξαμενόπλοια, τά μικτά και τά μπάλκαριερς άπό 10.000 τόννους και άνω, έφθασε τήν 1 Ιανουαρίου τού 1981 τά 7.598 οκάφη συνολικού τοννάζ 514.000.000 τον. d.w. αύξηθείς κατά 97 πλοία και 1.400.000 τον. d.w. έναντι τού προηγουμένου έτους.

Αι πωλήσεις πρός διάλυσιν κατά τό 1980 ήσαν διλγώτεραι τού 1979. Διά πρώτην φοράν άπό πολλών ήδη έτών, ή θέσις έν ύπηρεσία νεοναυπηγηθέντων πλοίων έσημείωσεν αὔξησιν, φθάσασα τούς 12.200.000 τον. d.w. έναντι 10.800.000 τον. d.w. τού προηγουμένου έτους. Προεξοφλείται δέ διτά αι νέας παραδόσεις τού 1981 θά είναι άκομη περισσότεραι.

Τέλος τά κατά κατηγορίας πλοίων στοιχεία δεικνύουν διτά τά μέν δεξαμενόπλοια και μικτά έσημείωσαν μείωσιν, ένω τά μπάλκερς έσημείωσαν αὔξησιν.

ΕΙΣ ΤΟΝ IMCO

Κατά τό διάστημα τής τελευταίας της συνόδου (30 Μαρτίου - 3 Απριλίου 1981) ή 'Επιτροπή 'Ασφαλείας τού IMCO ισοθέτησε τόν κανονισμόν διαχωρισμού τής θαλασσίας κινήσεως είς τήν Μάγχην. 'Η άποδοχή άπεφασίσθη σχεδόν παμψηφεί (47 ύπερ με 3 άντιθέσεις και 5 άποχας). Τό σύνολον τών σχετικών διατάξεων προβλέπεται νά τεθή έν ίσχυει άπό τής 1 Ιουλίου 1982. 'Έκτος τών μετρών τούτων ή συνέλευσις τού IMCO θέλει έγκρινει ύπό μορφήν «άποφάσεως» (resolution) κατά τήν προσεχή σύνοδον της τόν Νοέμβριον, τάς «συστάσεις» (recommanda-

tion) περί συμπεριφοράς και σημάνσεως τών πλοίων έντος τής Μάγχης.

ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ ΜΑΣ

'Αποδοτικώς ειργάσθησαν κατά τάς έορτάς τού Πάσχα τά άκτοπλοικά μας σκάφη, έπανελθόντα είς τήν ύπηρεσίαν μετά τήν χειμερίαν νάρκην.

Ο καλός καιρός, ή δνοιεις και ή γοητεία τών νήσων προσείλκυσαν πολλούς τόσον έκπατρισμένους και ζώντας είς τήν πρωτεύουσαν, δσον και άλλους οίτινες έπροτιμησαν τήν θαλασσίαν όδον άντι τής έπικινδύνου άσφαλτου. Πολλαί χιλιάδες οι διακινηθέντες διά τών πλοίων. "Ένεσις τονωτική διά τόν τομέα τών άκτοπλοικών μας συγκοινωνιών.

"Άφογος άπό πάσης πλευράς ή προγραμματισθείσας έκτελεσίς τών δρομολογίων, ούδεμια καθυστέρησις, άκριβεια ώρών άναχωρήσεων και έξυπρετησίς ύψηλου έπιπέδου.

Σημειούμεν τούτο ίδιαιτέρως έλπιζοντες ότι ή καλοκαιρινή περιόδος, διτά ή προβλέπεται η ήδημένη κίνησις θά άποδωσει καλούς καρπούς άφ' ένος, άφ' έτέρου δέ το ταξιδεύοντον κοινόν θά τύχει τής καλλιτέρας μεταχειρίσεων, δνευ ταλαιπωριών, διακπληκτισμών και έτέρων νεοελληνικών φαινομένων. 'Έν κατακλείδι, οι συντελεστές είς τήν έφετεινήν εύπρεπη έμφανισίν μας είς τάς άκτοπλοικά συγκοινωνίας άξιζουν τών συγχρητηρίων μας. Μιά πρόδοδος έσημειώθη.

ΣΥΓΧΑΙΡΟΜΕΝ

Πλήρης τάξις, προγραμματισμός, άστυνομευσίς ύψηλου έπιπέδου έπεκράτησαν είς τόν λιμένα Πειραιώς κατά τάς έορτάς τού Πάσχα δου παρετήρηθη λίαν η ήδημένη διακίνησις έπιβατων πρός τάς νήσους τού Αιγαίου. 'Έπιχαριμεν διότι αι συστάσεις μας εύρον εύήκον ους. Εύχόμεθα όπως συνεχί-

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

'Έγεννήθη θέμα είς τήν Νορβηγίαν, ποιος θά πληρώνη τά τέλη τών τηλεφωνημάτων, τά οποία κάμνουν οι ναυτικοί άπό τών πλοίων πρός τάς οικογενείας των. Σημειωτέρον ότι μέτον σύστημα τό οποίον υίοθετεί ή Κυβέρνησις, ή τηλεφωνική μέσω δορυφόρου συνδιάλεξις θά στοιχίζη 40 κορώνας άνα λεπτόν. "Άρα, λέγουν τά Σωματεία, μιά δεκάλεπτος συνδιάλεξις κατά μήνα, ή οποια διολογουμένων είναι άνεπαρκής, θά στοιχίζη 400 κορώνας, ήτοι ποσόν διαβάστακον διά τόν άπλούν ναυτικόν. Τό Κράτος έπομένως έχει ύποχρέωσιν νά μετάσχη ούσιωδώς είς τήν άντιμετώπισιν μιάς τοιαύτης δαπάνης, ή οποια πρέπει νά θεωρηθή «κοινωνική».

Βεβαίως τά ύπερπόντια άτομικά τηλεφωνήματα άποτελούν βασικώς ιδιωτικήν ύποθεσιν. 'Από τήν άλλην διμας πλευράν είναι πασίγνωστον ότι ή μακρά άπομόνωσις τού ναυτικού και ή ποχωρισμός του άπό τών προσφίλων προσώπων, συνιστά τό κρισιμώτερον και άνυπερβλητόν μειονέκτημα τής ναυτικής έργασίας μέσωβάρας έπαγγελματικάς και κοινωνικάς προετάσεις. 'Έπομένως πάσα προσπάθεια περιορισμού τών συνεπειών αύτών έχει άσφαλώς κοινωνικήν σημασίαν, και ύπό τήν έννοιαν αύτήν δέν θά ήτο ύπερβολικόν νά χαρακτηρίσωμεν έν δλω ή έν μέρει «κοινωνικήν» τήν δαπάνην τής διά τών αιθέρων έπικοινωνίας τών ναυτικών.

"Όπως και νά τό κάμωμεν «βαρύς είναι ο χωρισμός». Partir c'est mourir un peu.

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

οθή και καθ' δλην τήν θερινήν περίοδον ή εύταιξια εις τάς άποβάθρας τών άκτοπλοικών σκαφών και μάς δίδει τήν εύκαιριαν νά έξαιρομεν τήν τάξιν και τήν εύκοσμιάν ήτις παρετηρήθη κατά τό Πάσχα.

Εις τόν κ. Λιμενάρχην Πειραιώς άντανακλούν αι γραμμαί αύται.

●

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Έγκαιρως άπεστάλησαν ύπό τού NAT αι συντάξεις τού μηνός Μαΐου μετά τού δώρου

τού Πάσχα. Έγκαιρως είσεπράχθησαν ύπό τών δικαιούχων.

Τούτο άσφαλώς οφείλεται εις τήν εύθικρισιαν και όρθην πρόβλεψιν τών άμροδίων υπηρεσιών τού NAT. Ούδεις παραπονούμενος και οι συντελέσαντες εις τούτο άπεδειχαν διά μίαν εισέτι φοράν ότι έμπνεονται ούχι μόνον άπό αισθήματα εύθυνης, άλλα και άνθρωπισμού.

Η στοργή των πρόσ τούς άπομάχους ποτέ δέν έξελιπε. Τό άπεδειχαν πλειστάκις. Οι άπομάχοι τούς εύχαριστούν.

Η ναυλαγορά

ΡΩΣΙΑ: Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

Τό τέρμα τού έμπαργκο τής Αμερικής διά τήν Ρωσίαν θά έπιτρέψῃ ίσως τήν μή σφαγήν τών ζώων, χωρίς δύμας και νά έπιλυση τό έπισιστικόν της πρόβλημα. Τό έμπαργκο έχει ριτέρευσε τήν έλλειψιν τών δημητριακών, μετά τάς δύο περιασμένας ήσσοδείας, αϊτίνες δέν έπέτρεψαν τήν έγχωριον άρκετήν συγκομιδήν. Η λήξης τού έμπαργκο παρέχει εις τήν Ρωσίαν μεγαλυτέραν εύχερειαν εις τήν κάλυψιν τών έπισιστικών άναγκών της. Δυτικοί παρατηρούται πιστεύουν ότι η Ρωσία θά χρειασθή νά άγοράσῃ άπό τήν Αμερικήν 2-5 έκατομ. τον. έξτρα σιτηρών μέχρι τέλους τού έτους.

Πάντως η λαϊκή έξέγερσις διά τήν έλλειψιν κρέατος και γαλακτερών, ήτις και προσκάλεσε τάς λαϊκάς διαμαρτυρίας θά κρατήση έπι πολύ. Καί τούτο δέν έχει μόνον άφορμήν τό έμπαργκο, άλλα γενικώς τό δλον κολλεκτιβιστικόν σύστημα.

Θεωρείται τούτο ώς η άφορμή τής δλης κακής λειτουργίας τού συστήματος, άκόμη και τών κλοπών. "Ας σημειωθή ότι η Ρωσία εις περιόδους καλών ήσσοδεών είναι ύποχρεωμένη νά είσάγη δημητριακά. Άνομολογεῖται ότι είς περιόδους καλών ήσσοδεών ή

Ρωσία χρειάζεται νά είσαγη 30-35 έκατομ. τον. δημητριακών. Διά τό έτος 1980-81 ή είσαγωγή φθάνει τά 35 έκατομ. τον. Πιστεύεται διά 28 έκατομ. τον. τά 15% τής ήσσοδείας τού παρελθόντος έτους, έχασθησαν μεταξύ τών άγρων και τών μεταφορών.

Έδαπανήθησαν πολλά διά τήν διόρθωσιν τών κακών κειμένων. Αποτέλεσμα μηδαμίνων. Η ήσσοδεία ηγήθη κατά 25%. Άλλα και ή σπατάλη υπήρξε μεγάλη. Εις τό κολλεκτιβικόν σύστημα άποδίδεται. Τούτο έν πολλοίς έχαλαρώθη.

Η προσπτική και δι' έφετος δέν φαίνεται καλή. Η άδιαφορία τών γεωργών είναι έμφανής. Αί καιρικάι συνθήκαι τού Απριλίου ή κιστα εύνοικαι.

Όπωσδήποτε θά χρειασθή ή είσαγωγή 20-25 έκατομ. τον. δημητριακών. Η κατανάλωσις τού κρέατος περιορίζεται.

Καί ίδού και πάλιν η Ρωσία άγοράστρια δημητριακών, παρά τήν δρσιν τού έμπαργκο. Δυσχέρεια εις τήν άγοράν μεγάλαι. Η παγκόσμιος συγκομιδή, η πτωχοτέρα τής τελευταίς 20ετίας. Τά παγκόσμια άποδέματα

πτωχά, τόσον εις τήν Αμερικήν, δσον και εις δλας τάς παραγωγών χώρας. Τής Μόσχας αι εισαγωγαί έπειγουσαι, μετά τήν διετή χαμηλήν συγκομιδήν.

Η κατάτασις τού καιρού ή μεγαλυτέρα δυσκολία. Η Ρωσία θά χρειασθή νά είσαγη γκαί έφετος 35 έκατομ. τον. δημητριακών. Η Μόσχα άντιμετωπίζει τήν άνάγκην τής προσφοράς περισσότερου κρέατος. Μέ τήν Μόσχαν άγοράζουσαν και τάς Ήνωμένας Πολιτείας ύπό δυσμενείς καιρικάς συνθήκας, θά προκληθή μείωσις τών άποθεμάτων δημητριακών εις 131,6 έκατομ. τον. κατά τόν χρόνον τής έναρξεως τής συγκομιδής. Τό 40 ήμερών άποθεμα, τό χαμηλότερον παγκόσμιον άναμενεται. Μόνον η Αύστραλια και η Γαλλία έχουν διαθέσιμα άποθεμάτα. Αι Ήνωμέναι Πολιτείαι 2-3 έκατομ. τον. άραβοσιτού και ήμισυ έκατομ τον. σόγια έμφανίζουν ώς άποδέματα. Μέ τήν δρσιν τού έμπαργκο αι καιρικάι συνθήκαι είναι περισσότερον ύπολογισμοί. Παντού ο καιρός δέν είναι εύνοικός. Εις τήν Ρωσίαν είναι πολύ ψυχρός. Εις τόν Καναδάν και τήν Αύστραλιαν έπρος. Εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας βελτιωμέναι αι προβλέψεις και εις τήν Εύρωπην άπωσδήποτε καλαί αι ήσσοδείαι.

Οι άμερικανοί έλπιζουν νά διαπραγματευθούν μίαν νέαν δετή συμφωνίαν προμηθείας δημητριακών μέ τήν Ρωσίαν πρό τής λήξεως τής προηγουμένης συμφωνίας πού λήγει τόν Σεπτέμβριον. Εις σχετικάς δηλώσεις προέβη ο άμερικανός ύπουργός Γεωργίας, κ. Τζών Μπλόκ, δστις έπεκρινε τό ύπό τής Κυβερνήσεως Κάρτερ έπιβληθέν «έμπαργκο» ώς μή άποτελεσματικόν, δεδομένου ότι η Ρωσία κατώρθωσε νά έξασφαλίστη τά δημητριακά πού έχρειάζετο άπο δλας πηγάς.

Ο Καναδάς διαπραγματεύεται δετή συμφωνίαν μέ τήν Ρωσίαν διά τήν πώλησιν 5 έκατομ. τον. δημητριακών έτησιας. Η συμφωνία άναφέρεται εις μέχρι 3 έκατομ. τον.

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΣΙΣ: UTRADE



TELEX: 21 3014 UTRD GR
21 3015 UTRD GR

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

σίτου και τό ύπόλοιπον θά είναι κυρίως κριθή και βρώμη. "Έγκυροι πηγαί λέγουν διτή η συμφωνία έχει ήδη ύπογραφει, άλλη η Καναδική Έπιτροπή Σίτου ήρνήθη νά σχολιάση τό γεγονός.

"Η Ρωσία, ητις υποφέρει τήν χειροτέραν στέρησιν από 20ετίας δημητριακών, θά χρειασθή νά άγοράση 2-5 έκατομ. τον. δημητριακών πέραν τών δυον θά παραλάβη από την Αμερικήν, μετά τήν άρσην τού 'έμπαργκο'.

Διά τού 'έμπαργκο' 17 έκατομ. τον. δημητριακών τά όποια ήγόρασε τό 1980 δέν εισήχθησαν και η κατάστασις έχειροτέρευσεν άπο τήν κακήν έγχωριον συγκομιδήν τών δύο τελευταίων έτών. Η 'Άργεντινη κυρίως έπρομήθευσεν ήρκετά. Τά άποθέματα θμως έμειωθησαν είς 110 έκατομ. τον. κατά 13% κάτω τών 126 έκατομ. τον. τού 1979-80.

Μετά τό 'Αμερικανικόν 'έμπαργκο' τά ζώα έσφαζοντο μέτ τήν έλλειψιν κρέατος καθ' δλην τήν χώραν.

Και έσημειώθησαν ήρεγγιαί είς πολλάς πόλεις. Αβέβαιον είναι τό αύριον τής έφετεινής συγκομιδής. Αι καιρικάι συνθήκαι δέν είναι εύνοϊκαί. "Η Ρωσία θά χρειασθή νά είσαγγην 20-25 έκατομ. τον. σιτηρών.

"Η άρσης τού 'έμπαργκο' άπο τήν 'Αμερικήν διά τήν Ρωσίαν, θά σημάνη κατά τούς ναυλομεσιτικούς κύκλους πτώσιν τών ναύλων. Μικρότεραι αι άποστάσεις παρά από τήν 'Άργεντινην. 'Από τούς ναυλομεσιτίας προβλέπεται διτή τά φορτία δημητριακών άπο την 'Αμερικήν θά ύποστούν κάμψιν. Πάντως αι φορτώσεις διά τήν Ρωσίαν δημητριακών έξαρτώνται κυρίως άπο τήν έκει συγκομιδήν. Δυσκολίαι, πάντως, προβλέπονται διά τά πλοια, έναν ή Ρωσική συγκομιδή είναι καλή.

ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΑΝΡΑΚΩΡΥΧΩΝ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΚΑΜΦΕΩΣ

"Η ήρεγγία τών άμερικανών άνθρακωρύχων άντερεψε τάς προβλέψεις μιάς ένδεχομένης άνατιμήσεως τών ναύλων είς τήν περιοχήν τού 'Ατλαντικού κατά τήν έαρινή περίοδον. 'Εάν δέ η ήρεγγία παραταθή δσον έκεινή τών 111 ήμερών, τού 1977, ύπάρχει κινδυνος νά μη σημειωθή άνακαμψή τών ναύλων κατά τό τρέχον έτος και ίσως δχι πρό τού 'Απριλίου/Μάιου τού 1982.

Αι σημαντικαί παραδόσεις νεοτεύκτων μπάλκ κάρριερ έντος τού 1981 άναμενεται νά αύξησουν τόν στόλον τής κατηγορίας αυτής κατά 10 έως 11% και ύπάρχουν μειωμέναι προοπτικαί διτή ή αύξησης τής ζητήσεως τοννάς θά είναι είς θέση νά ήπορροφήσουν τήν πρόσθετον αύτήν χωρατικότητα πρό τής άνοιξεως τού προσεχούς έτους, έτσε προβλέπεται νά έχη παρέλθει και ή διεθνής οικονομική κρίσις.

'Έκφράζονται φόβοι διτή αι διακοπεῖσαι ναυλωσεις διά φορτία άμερικανικών γαιανθράκων θά έπιφέρουν τήν έξαλειψιν τής συμφορήσεως, ητις συνέβαλεν είς τήν διατήρησην τού υγιούς τόννου τής ναυλαγοράς κατά τό παρελθόν έτος. "Η άπελευθέρωσης τών 150 περίπου σκαφών πού, άνα πάσαν στιγμήν, έτέλουν έναν άναμονή είς άμερικανικούς λιμένας διά τήν παραλαβή φορτίων γαιανθράκων, θά έχη καταστρεπτικάς έπιπτώσεις επί τής έν γένει ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως μπάλκ κάρριερ. 'Η άπουσία τών άμερικανικών φορτίων γαιανθράκων, τά όποια τό 1980 έφθασαν τά 72,8 έκατομ. τον. από 45,6 έκατομ. τον. τού 1979, θά άναγκασουν τούς καταναλωτάς νά στραφούν πρό τάς άγοράς τής Νοτίου Αφρικής και τής Αυστραλίας, δεδομένης και τής περιωρισμένης έξαγωγικής δυνατότητος τής Πολωνίας, λόγω τού έκει συνεχιζό-

μένου άπεργιακού κλίματος. 'Άλλα, τόσον ή Νότιος Αφρική δσον και ή Αύστραλια άντιμετωπίζουν προβλήματα άνεπαρκών λιμενικών έγκαταστάσεων και, προφανώς, δέν θά δυνηθούν νά άνταποκριθούν είς τήν ηύξημένην ζήτησην.

'Ο 'Απρίλιος είναι, κατά παράδοσιν, ένας καλός μην διτή τήν τράμη ναυτιλίαν. 'Η έναρξης τής περιόδου τών Μεγάλων Λιμνών και ή έξαγωγική δραστηριότης είς τήν περιοχήν τού Πλειτ συνδυάζονται, συνήθως, με ηύξημένην ζήτησην φορτίων δημητριακών και γαιανθράκων άπο τής Ήνωμένας Πολιτείας και προσδίδουν άνατιμητικάς τάσεις είς τούς ναύλους. 'Ο έφετεινός 'Απρίλιος, δ. μως, δέν άντεπεκρίθη είς τάς προσδοκίας. 'Η κίνησης τών Μεγάλων Λιμνών ήτο περιφρισμένη και έσημειώθη κάμψις τών ναύλων τών δημητριακών άπο τόν Κόλπον πρός Κόνιτεντ, κατά 2 δολ. περίπου. 'Η έξαιρετική συγκομιδή είς τάς χώρας τής Εύρωπαικής Κοινότητος έμειώσεις τάς είσαγωγικάς άνάγκας και έπηράσεις άρνητικώς τούς ναύλους δι' ύπερατλαντικά ταξίδια. 'Υπό τάς κρατούς σας συνήθηκας, ούδεμια προοπτική βελτιώσεως τής ναυλαγοράς ύφισταται πρό τής λύσεως τής ήρεγγιας τών άμερικανών άνθρακωρύχων.

Τό δεύτερον 15θμημέρον τού Μαρτίου έσημειώθη μία έλαφρά άνακαμψις τών ναύλων διά τά φορτία σιτηρών άπο Κόλπον πρός Όλλανδίαν, άλλα τόν 'Απρίλιον έσημειώθη νέα έκπτωσις. Και ένω τά 17 δολ. έθεωρούντο ή κατάτατος ναύλος διά τά φορτία τών 55.000 έως 70.000 τον. άπο Κόλπον πρός Όλλανδίαν διά τήν έαρινή περίοδον, έπληρωθησαν μέχρι και 15.50 δολ. είς τήν διαδρομήν αυτήν.

Αι έξαγωγαί δημητριακών τής 'Άργεντινης ήρεγγοι έπασχολούν ένα σημαντικόν δύκον τοννάς είς τήν περιοχήν τού 'Ατλαντικού, καθώς ή χώρα αυτή διαθέτει τεράστια άποθέματα πρό τής έξαγωγην.

"Ενα μεγάλο μέρος κατευθύνεται πρό τήν Ρωσίαν, ένω άρκετά φορτία προορίζονται και διά τό Μεξικόν. Τά συνωστιζόμενα έκει σκάφη συμβάλλουν είς τήν συγκράτησην τών ύποτιμητικών τάσεων τής άγοράς.

"Ενα μήνα μετά τήν έναρξην τής ήρεγγιας τών άμερικανών άνθρακωρύχων, η παραγωγή γαιανθράκων τής χώρας είχε μειωθεί είς τό ήμισυ - άπο 18 έκατομ. τον. είς 8,5 έκατομ. τον. έβδομαδιάων. Είς τά μέσα Μαρτίου 150 σκάφη έτέλουν έναν άναμονή φορτώσεως είς τόν λιμένα Νιούπορτ Νιούς τής Βιρτζίνια, ένω λήγοντος τού 'Απριλίου δέν ύ.

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

πήροχεν άρκετός γαιανθρακιδιά νά φορτωθή ένα σκάφος.

Περί τό τέλος 'Απριλίου είς τό Χάμπτον πόδις ήργουν 35 σκάφη, έναντι τών 107, διτή τήν 27 Μαρτίου ήρχισεν ή άπεργία τών γαιανθρακωρύχων. Αι δυνατότητες φορτώσεως έμειώθησαν είς τά 25%.

Κατά σχετικήν 'Αγγλικήν στατιστικήν ή τρέχουσα ζήτησης είς σκάφη 100 χιλ. τον. και άνω ύπολογίζεται είς τά 18 έκατομ. τον. και θά φθάση τά 41 έκατομ. τον. d.w. τό 1985 και 75 έκατομ. τον. τό 1990, παρά τήν παρουσίαν μικτών πλοίων είς τά ξηρά φορτία.

Προβλέπεται διτή ο στόλος τών μπάλκ κάρριερ θά άπασχοληθή ίδια διά τήν μεταφοράν μεταλλεύματος και γαιανθρακος. Αύτή η μεταφορά θά άπασχολήση τά 90% τού τονάν.

Αι μεταφοράι δημητριακών προβλέπεται νά φθάσουν από 2 έκατομ. τον. είς δέκα. Πάντως τό άπατούμενον τοννάς μέχρι τού 1983 παραγγείται ήδη. Νέαι παραγγελίαι 45 έκατομ. τον. Αι προβλέψεις έμιλούν περί συμφορήσεων είς τούς λιμένας.

Τά διά τήν έμειώθησην τής ήρεγγιας τής άρεγγανης ή περιπροσφορά έμειωθησην τά 17,2 έκατομ. τον. d.w. κατά τό β' έξαμπον τού 1980. Τά πλεόνασμα φθάνει τά 91,1 τον. d.w. Τά περισσότερα VLCC και ULCC.

"Ηδη τά πλείστα τούτων χρησιμοποιούνται ώς άποθηκηι πετρελαίων. 'Η διεύρυνσις τής Διώρυγος διευκολύνει τήν κίνησιν τών μεγάλων τάνκερων.

Τά τάνκερ τών 200 χιλ. τον. μικράς ήλικιας, θά μετατραπούν είς γαιανθρακοφόρα είς τήν Ιαπωνίαν. Τά κόστος τής μετατροπής μικρότερον, βεβαιώς. Είς τό τέλος τού 1980 ήσαν παρωτίσμενά 77 τάνκερ, 7 έκατομ. τον. d.w. 'Υπηρχον ύπο παραγγελίαν 22 τάνκερ 21 έκατομ. τον. d.w. Τμήμα αυτών δυνατόν νά άντικατασταθή διά τής συστάσεως κύτους πρό της μεταφοράν γαιανθρακος.

Εις τό τέλος τού Μαρτίου, λόγω έλλειψεως άπασχολησεως, έτέλουν έναν άργια 101 σκάφη, 12,4 έκατομ. τον. d.w., 33 VLCC 7,8 έκατομ. τον. και 7 ULCC 2,7 έκατομ. τον. Σκάφη 27, 3,8 έκατομ. τον. d.w. Τμήμα αυτών δυνατόν νά άντικατασταθή διά τής συστάσεως κύτους πρό της μεταφοράν γαιανθρακος.

Συνεχίζεται ή πώλησης πρό διάλυσιν τών VLCC σκαφών. Τιμή 138 δολ. τό έλαφρον έκτοπισμάτος, έπληρωθή είς σκάφος 220.000 τον., δηλαδή 4,3 έκατομ. δολ. Πρό τινός ή Φορμόζα έπληρωνται δολ. 170 τόν τόννον διά σκάφος VLCC. Αι τιμάι έκπιπτουν και οι έφοπλισται είναι διστακτικοί. Τά 135 δολ. άναμενεται νά φθάσουν. 'Η ναυλαγορά πάντως φέρει τά πλοία πρό της διάλυση.

Οι διαλυται τής Φορμόζας κινούνται γύρω τών 170-180 δολ. κατά τόννον έλαφρού έκτοπισμάτος, έναντι τών 150-160 δολ. πρό διετίας, άλλα και 200 δολ. τό παρελθόν έτος.

Τώρα ύπτηρχον 30 αιτήσεις διά τήν είσαγωγήν πλοίων πρό διάλυσην.

Κατά Ιανουάριον ένδεκα πλοία διελύθησαν, έκτοπισμάτος και τριών φορτηγών 11.900 τον.

Προβλέπεται βελτίωσης τών έργασιών, λόγω τών χαμηλών ναύλων διά τά πετρέλαια.

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

ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ



Καθημερινές τακτικές άναχωρήσεις γιά:
ΑΙΓΑΙΝΑ, ΜΕΘΑΝΑ, ΠΟΡΟ, ΕΡΜΙΟΝΗ, ΥΔΡΑ, ΣΠΕΤΣΕΣ,
ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΤΥΡΟ, ΤΟΛΟ, ΝΑΥΠΛΙΟ, ΛΕΩΝΙΔΙΟ,
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΚΥΘΗΡΑ (Άγια Πελαγία), ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ

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



Η άλληλογραφία μας

ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέτα δημοσιεύματα του περιοδικού σας, με τίτλο «Συστάσεις» και «Διά τόν κ. Λιμενάρχην Πειραιώς», ημερομήνιας 1.4.81 και 15.4.81 άντιστοιχα, σάς γνωρίζουμε τά έξης:

Η άστυνομευση του λιμένος άνήκει στήν άρμοδιότητα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς και τά λιμενικά δργανά έκτελούν πάντοτε τό καθήκον τους με εύσυνειδησία και υπευθυνότητα.

Δέν άνήκει στήν άρμοδιότητα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς ο καθορισμός του άριθμου των ταξι, που θά άναμενονται για νά έξυπηρετήσουν τούς έπιβάτες, πού άποβιβάζονται από τά άκτοπλοικά πλοια.

Σέ κάθε κατάπλοι ή απόπλου ΕΓL πλοίου παρίστανται άπαραιτήτως λιμενικά δργανά για την τήρηση τής τάξεως και τούτο είναι γεγονός άναμφισθήτητο.

Στήν περιοχή του λιμένος πράγματι παρατρέπεται τό φαινόμενο τής άγρας έπιβατών και τής πολλαπλής μισθώσεως από ορισμένους δόηγούς ταξι, φαινόμενο, πού δημοσιεύεται παντού. Τά λιμενικά δργανά δημως, πού είναι έπιφορτημένα μέτη την τήρηση τών μέτρων τροχονομίας, έλεγχουν αυτοπρό τίς παραβάσεις αύτες. Στήν άρμοδια Ύπηρεσία του Υ.Ε.Ν. υπάρχουν στοιχεία γιά τό ύψος τών προστίμων, πού έχουν έπιβληθει γι' αυτό τόν λόγο, και είναι στήν διάθεση όποιου δήποτε.

Τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς μεριμνά ώστε τά άρμοδιότητα τών άκτοπλοικών πλοιών νά έκτελούνται κανονικά. Καθυστέρησεις στήν άναχώρηση μπορεί νά παρατηρούνται μόνο δταν συντρέχουν άστάθμητοι παράγοντες, δημοσιεύεται κανονισμένος κατάπλους λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, βλάβη στής μηχανές κλπ.

Ός πρός τόν έκκαπνισμό τών πλοιών μέσα στό λιμάνι σάς γνωρίζουμε δτι τό θέμα αύτο άντιμετωπίζεται με ίδιατερη εύαισθησία και άφευδής άποδειξη είναι οι παραβάσεις, πού κατά καιρούς θεβαίωνονται και τά πρόστιμα, πού έπιβάλλονται. Χαρακτηριστικό είναι τό πρόσφατο περιστατικό μέτο κρουαζιέρπλοιο «QUEEN ELIZABETH», στόν πλοιάρχο τού όποιου έπιβληθηκε πρόστιμο 40.000 δρχ. ήτοι τό άνωτα προβλέπομενο από τόν Κανονισμό του λιμένος.

Μέ τιμή

ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεύς 5 Μαΐου 1981

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Άναφερόμενοι σέ έπιστολή τού κ. Α. ΚΑΡΑΜΑΛΗ, πού δημοσιεύτηκε στό περιοδικό σας, τεύχος 1/5/81, με τίτλο «ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται με πληρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 και ο ημιορφος M2 300.

NAYTIKOY PRAKTOPOΣ, σάς πληροφορούμε τά έξης πρός άποκατάστασιν τής άληθειας.

Η έταιρια μας συνεργάζεται με άριθμο ναυτικών πρακτόρων στους όποιους άντιθεται περιοδικά ή πρακτόρευσης τών πλοιών μας είς Πειραιά. Μεταξύ αύτών είναι και οι κ. κ. Α. ΚΑΡΑΜΑΛΗΣ και Σ. ΣΥΡΙΓΟΣ, στους όποιους είχε άνατεθή άντιστοιχως ή πρακτόρευσης τών πλοιών μας «ARETHOUSA» καί «VENI».

Ο δεξαμενισμός τού πλοίου «VENI» είχε δρισθή για τήν 14/4/81, ένω ό δεξαμενισμός τού πλοίου «ARETHOUSA» δημοσιεύεται ό ΟΛΠ διά τού κ. Α. ΚΑΡΑΜΑΛΗ, δέν ήτο δυνατόν νά πραγματοποιηθή πρίν από τόν ΙΟΥΛΙΟ 1981.

Λόγω άνειλημμένων ύποχρεωσεων δημως τού πλοίου μας «ARETHOUSA», άναγκασθήκαμε νά ζητήσουμε νά καταλάβη τήν θέση τού «VENI» τό πλοίον τούτο.

Η πραγματοποίησης τής δηλης έργασίας άνετέθη απόν κ. Σ. ΣΥΡΙΓΟ, δημοσιεύεται πρός έπιμεληθετή τόν δεξαμενισμό τού «VENI», γιατί ως γνωρίζομεν έκ τού κανονισμού τό δικαιώματού τής άναβολησής, άναστολής ή άκυρωσίων τού δεξαμενισμού τό έχει αύτός που έχει ζητήσει και γιά λογαριασμό τού όποιου έχει έγκριθη. Έν προκειμένω δικαιούχος ήταν ο κ. Σ. ΣΥΡΙΓΟΣ.

Πράγματι ο ΟΛΠ μάς ένεκρινε τά άνωτέρω αίτηθέντα και τό «ARETHOUSA» έδεξαμενισθή, διλοκήρωσης τίς έργασίες του και άνεχώρησης έγκαιρα. Τό δέ «VENI» λόγω τών άνωτέρω άναγκασθήκε νά καταπλεύση στήν ΜΑΛΤΑ πρός δεξαμενισμόν.

Ος προκύπτει έκ τών άνωτέρω άπασαι αι ένεργεια μας είναι άσυμφωνο πρός τούς κανονισμούς, τάς άρχας τής δεοντολογίας και ήθικής τάξεως, έναντι τών Άρχων και τών μεθή ήμων συνεργαζομένων, δης έν προκειμένω φαίνεται δτι παραβλέπει ή έπιστολογράφος σας.

Εύχαριστούμεν διά τήν φιλοξενία
Διά SEASCOPE SHIPPING AGENCY LTD
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΕΟΔΟΣΑΚΟΣ

Πειραιεύς, 8.5.1981

Σημ. «Ναυτικών Χρονικών»: Χαιρόμεθα διά τήν δημοσιεύση τών άνωτέρων ένδιαφερομένων. Τό Υπουργείον και ο ΟΛΠ ήμως δέν έξερφασαν τάς έν προκειμένω άποφεις των. Διατί;

ΟΙ ΠΛΟΗΓΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέτο σχόλιο πού δημοσιεύτηκε στίς 15.4.81 με τίτλο «Και πάλι οι Πλοηγοί» νομίζω σκόπιμο νά σάς γνωρίσω — γιά τήν καλύτερη ένημέρωση τών άναγνωστών σας — δτι:

— Οι Πλοηγοί — άσυμφωνα μέτο σχετικό Νόμο — είναι δημόσιοι Ύπαλληλοι, πού δημοσιεύεται στό μισθολογικό καθεστώς τών Δ.Υ. άλλα ήμειβονται άσυμφωνα μέτο τίς ίσχυσεσ Συλλογικές Συμβάσεις τής Ακτοπλού Ναυτιλίας και παίρνουν μισθο πλοιάρχου (αύτής τής κατηγορίας πλοιών) προσαυξημένο μάλιστα μέτο μερικό πρόσθετα έπιδοματα.

Συνεπώ, ή μισθολογική τους μεταχείριση είναι σαφώς καλύτερη από τούς άλλους δημόσιους Υπαλλήλους.

— Πρόσφατα ήμως, ή Πανελλήνια Ένωση Πλοηγών κήρυξε άπεργια προκειμένου νά ίκανοποιηθείσ μά σειρά αίτημάτων πολλά από τά όποια ήδη άπεισηρε στή διάρκεια τής διαδικασίας μέτο Συμβούλιο Συνδιαλαγής.

— Αναφορικά μέτο ύπόλοιπα αίτηματα,

τό YEN γνωστοποίησε στήν Π.Ε.Π. (καί μάλιστα πρίν από τήν έναρξη τής άπεργιας) δτι μέτο τή κατάρτιση και προώθηση σχεδίου Νόμου θά ίκανοποιηθείσ άρκετά από τά αίτημάτα τους. Ανάμεσα σ' αύτά ύπηρχαν και μερικά οικονομικής φύσεως, παρά τό ειδικό μισθολογικό καθεστώς πού προαναφέρθη.

— Ειδικά γιά τό συνταξιοδοτικό τους πρόβλημα ή Π.Ε.Π. γνώριζε πολύ καλά δτι ο ύπογράφων τό έκρινε δίκαιο και δτι ήδη τό ΝΤΜ πλετάτη τή μύθιση του στά πλαισιο της γενικότερης άσφαλτιστικής του πολιτικής.

Μετά τά παραπάνω, είναι νομίζω σαφέστατο τό ένδιαφέρον τού YEN γιά τήν έπιλυση κάθε λογικού αίτηματος τών Πλοηγών.

Μέ τιμή¹
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεύς 5 Μαΐου 1981

ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟΝ ΤΗΣ Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Αγαπητοί κύριοι,

Αύτή τήν έπιστολή θά έπιθυμούσα νά τή στείλω στό συνδικαλιστικό μου δργανο «Πλοιαρχική Ήχω», άλλα γνωρίζω από γεγονός τού παρελθόντος δτι — πιθανόν — λόγου πληθώρας ύλης δέν θά δημοσιευθεί.

Θάθελα λοιπόν από τίς στήλες σας νά άπεισύνω δύο έρωτηματα στόν Πρόεδρο μας:

a). Από τό 1977, μέ μιά ύπουργική άπόφαση οι κρατήσεις ΝΑΤ 8% (δέν άναφέρομαι στίς ύπόλοιπες) ύπολογίζονται μέ βάση τό μισθό ΣΣ σύν τίς προσαυξησεις 43,57%. Επίσης, από δεκαετίες οι συντάξεις ύπολογίζονται μέ βάση τό μαγικό νούμερο 14.000 δρχ.

Μέ δλλα λόγια, πληρώνουμε άπομαχικές κρατήσεις γιά τό πολλαπλόσιο πλασματικό ποσό τών 111.748 δρχ. (Φορτηγά) και πληρώνυμαστα στό συντάξιούχοι μέ βάση τό ύποπλαπλόσιο πλασματικό τών 14.000 δρχ.

b). Ο πλοιαρχός άπολύτευται από τόν έργο δότη του δταν και δποτε τού καπνίσει, χωρίς ο τελευταίος ούτε τύψεις συνειδήσεως νά τού θόφειλ. Τό πόσο άντικονινωνικό άντιεργατικό άντισυνταγματικό και πάνω άπο δόσο μειωτικό γιά έναν έπαγγελματία είναι αύτό τό έξαμβλωμα τής Έλληνικής ναυτικής νομοθεσίας, αύτό τό γνωρίζουν και οι μπίντες τού λιμανιού.

Κλείνοντας τήν έπιστολή μου, έκφράζω τή γνώμη δτι ο Πρόεδρός μας ή τουλάχιστον κάποιος από τό διοικητικό συμβούλιο, οφείλει νά δώσει κάποια άπαντηση σ' αύτά τά συγκεκριμένα έρωτηματα. Γιατί στό κάτω κάτω δέν είναι βέβαια μόνο άτομική μου ύπόθεση. Πρόκειται γιά ήμεις άδικίες, έτοιμεικές άποφάσεις και απ' εύθειας στραγγαλισμός μέ δημοσιο θύμα τούς πλοιάρχους και τό ναυτεργάτη γενικά, και ο τρόπος πού έπιβαλονται μόνο άσυγκράτητη άγανακτηση προκαλούν.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία.
Π.ΠΑΠΑΔΙΑΣ, Πλοιαρχός,
MV "TASSIA"
CONSTANTA, 14.4.81

" HELIT "

Shipping Agency

PATRAS, GREECE

72, Othon Amalia Ave.

Tel. (061) 278.309 - 276.187

Cables: Stamatelo

TELEFAX: 312.292 ELIT GR

STAMATELOS & SAMIKOS

ENA KAΘE TOΣO

Γεῦμα ἐργασίας

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

Πάσχα στό νησί μου, έκει πού βρίσκει κανείς τις ρίζες του και τίς καταβολές του. Έκει πού σάν δνοιξα τά μάτια μου είδα θάλασσα. Έκει πού στό λιμάνι του άνεβηκα γιά πρώτη φορά, τίς βαπορίσιες σκάλες. Δέν μετρώ πόσα χρόνια πρίν. Αύτο προτίμησα, μιά πού δέν μπορούσα νά κάνω άλλοιώς. Έτσι γιά λίγες μέρες γλύτωσα απ' τό νέφος και γέμισα τά πλευρών μου μέ φρέσκο θαλασσινό άγερι. Ξανάειδα σάν δράμα τή σιλουέττα τού πρώτου μου βαπτισιού. "Ημουν δεκαετά χρονών τότε.

Είδα άρκετούς παληούς κι' άλλους τόσους καινούργιους. Παρηγορήθηκα στή θέα τών πρώτων, ήλπισα στή θέα τών δεύτερων. Ή παράδοση άκομη βαστά. Στό καφενείο, τό ναυτικό, συχνάζουν παληοί και νέοι.

Μιλούν γιά θάλασσες, ταξίδια, συντάξεις και πάνω στή συζήτηση κάποιος έρριξε τήν ίδεα. Νά βρεθή μιά παληά ταβερνίτσα κι έκει μισοί παληοί, μισοί κανούργιοι, νά πιούμε ενα κρασί, ν' άποκαταστήσουμε έπαφές, νά τά πούμε. Δύο κόσμοι απ' τόν ίδιο κόσμο, πού τίποτα δέν τους χωρίζει έκτός απ' τό χρόνο. Παληά ταβερνίτσα δέν βρήκαμε. Ζητούσαμε στίβα. Ή στίβα καταργήθηκε. Μόνο ταβέρνα «μπουκαλάτη» ύπάρχει.

"Έτοι διαλέξαμε μία χτισμένη στά φηλά τής άμφιθεατρικής πόλης. Κλεισάμε ένα μεγάλο τραπέζι γιά δώδεκα νοματέους, κοντά στή τζαμαρία, γιά νά βλέπουμε θάλασσα. Οι νέοι είπαν: Όυφ τή βάρεθήκαμε νά τή βλέψουμε, οι παληοί — οι στεγνώμενοι — είπαν: άς τή βλέπουμε, κακό δέν μᾶς έκανε. Οι νέοι τό δέχτηκαν από σεβασμό στίς «άθριτιδες» κι τους ρευματισμούς.

"Έτοι άρχισαμε τό «Γεῦμα ἐργασίας» δίχως ήμερησία διάταξη μέ πολλούς μεζέδες κι' άφονο κρασί.

Σάν ζεστάκι τό καύκαλο και τό αίμα, δρήχσε ή συζήτηση άναμεσα σέ δώδεκα άνθρωπους. "Όλοι ήταν κάτοχοι ναυτικού φυλλαδίου, οι μισοί τό κράταγαν στό σπίτι τους, οι άλλοι μισοί τώχαν υποθήκη στά ράδια του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Άρχισε ό πιο ήλικιωμένος, σοβαρός, δίχως πολυχτενισμένα λόγια.

— Βρέ παιδιά, λέει, άπευθυνόμενος στους νέους, τί σάς λείπει και μουρμουράτε πώς ή ζωή στά βαπτόρια είναι άφορη; Πάνω σ' αύτό θάθελα μιά άπαντηση, σωστή, καθαρή δημοφη.

Ο μέσος δρος ήλικιας τών παληών ήταν έ-ηνταπέντε χρόνια, τών νέων 38.

— "Άς μιλήση ό νεώτερος, συμφωνήσαμε δύο με μιά φωνή.

Κι' άρχισε ό νεώτερος, ένα παιδί τριανταδύο χρόνων, καπετάνιος "Αλφα:

Γιατί μουρμουράμε... Δύσκολη ή άπαντηση. Ψυχόλογο θά χρειάζομαστε στή παρέα γιά νά μᾶς λύνει τίς άποριες μας. Τάχουμε δλα. Φαι, μισθό, ύπερωρίες, γερά καινούργια και σύγχρονα βαπτόρια, βίντεο, συνεμά, στερεοφωνικά, ραντάρ, λοράν, ντέκα, αυτόματα τιμόνια, αυτόματες μηχανές, τηλέπιπα, τηλέφωνα. "Από καινούργιο τουλάχιστον βαπτόρι τίποτα δέν λείπει. Λείπει άμως κάτι πού σέ σάς τούς παληούς δλα δσα είπα παραπάνω έλειπαν. "Απ' τό πατέρα μου, πού ήταν θερμαστής στά άπομβάπορα άκουσα πολλές ιστορίες. Γιά ρέγγες, σαρδέλλες, έληξ, «παπατάτο» άχαρένια στρώματα, δακρυρρούσες καμπίνες, πλύσιμο στό υπαίθριο μέσα σ' ένα μπουγέλα και έπληψια με θάλασσα, γιατί τό νερό ήταν λίγο και τό φορτίο πολύ. Τά ξέρω. Μή βρεθεί κανείς σας και ξανανή τό ίδιο τροπάρι. "Άλλωστε, άλλη έποχή τότε, άλλη ή σημερινή. "Ολα άλλαζουν. Άλλα γιά ναρθούμε στήν ούσια, έκεινο πού μᾶς λείπει στήμερα είναι οι ά στή θ ρ ω π ο ι ... Μονάχια στό καράβι. Μόλις σκοτεινίασε, στοιχεώνει, ψυχή στή κουβέρτα, ψυχή στή τραπεζαρία. "Όλοι τώχουν σκάσει. Έσεις μόλις τελειώσει ή δουλειά σας και τρώγετε τό «γιαγκίνη» σας, μαζεύσαστε και μιλούσατε έλληνικά πάνω στό κουβούσιο τού «μπωνκέρετου», καθένας σας ένα άστειο, μιά ιστορία λιμανιάσιου έρωτα. Έμεις τί νά πούμε μέ ποιόν νά μιλήσουμε: Σείς μετρουσάτε πολλές μέρες γιά νά φτάσετε στό λιμάνι, άλλα και μέρες πολλές μένατε. Ζωή άργη και τραβηγκή. Τώρα δλα γρήγορα. Τρέχετε, τρέχετε, τρέχετε. Τά δευτερόλεπτα μετριούνται σέ δολλάρια. Ό χρόνος γιά σάς κυλούσε άργα, λέτε πώς ίδρωντες γιά νά περάσουν δώδεκα, δεκαχτώ μήνες γιά νά ξαναπάρετε τό δρόμο τού γυρισμού «ιδίαις δαπάναις». Έμεις αύτό δέν τώχουμε, άλλα ίδρωντες νά περάσουν έπτα, έννια, δέκα τό πολύ μήνες γιά νά γυρίσουμε πίσω. Έσεις πέρνατε κάθε μήνα ένα ή δυο γράμματα απ' τό τούς δικούς σας. Έμεις τά λαβαίνουμε πιό γρήγορα άλλα κι αύτό έχασε τό γούστο του, μια πού κάθε μέρα μιλάμε στό τηλέφωνο με τούς δικούς μας. Μάννα, πατέρα, γυναίκα, παιδιά. "Όρες στό λιμάνι μᾶς μένουν νά ρίζουμε ένα γράμμα. Δέν είμαστε άνθρωποι, γενήκαμε γλάροι και τρώμε 340 μέρες τό χρόνο στό πέλαγος. Γιατί νά μη μουρμουράμε: Αύτα είχα νά πώ και προπίνω στήν υγειά δλων.

— Εβίβα, τό λοιπόν, καλά τάπες τώρα τό

λόγο πήρε ένας παληός. Γερμένος απ' τά χρόνια. Σ' ένα μπατούνι στηριζόταν, μέ κόπο σηκώθηκε ν' άπαντήση.

— Δέν περίμενα άπό σένα λεβέντη μου τέσσαριση. Μ' έντυπωσίασε ή παρατήρησή σου πώς σάς λείπουν σήμερα οι δν θ ρ ω π ο ι. Αύτό τά λέει δλα. Δύσκολο νά συννενοθείσεις μέ ένους άκομη κι' άν τή γλώσσα τους μίλαγες. Στήν έποχή μας τά βαπτόρια μας, ήταν λίγα κι' οι άνθρωποι πολλοί. Πού και πώς νά βρεθούν 40-50 χιλιάδες πατριώτες μας — τόσοι λείπουν — γιά νά ξανανηθή ο άνθρωπος πού σαν λείπει, στό βαπτόρι: 'Από πού νά τούς πάρουμε: 'Έκτός άν κι' ήταν βαρετό νά έπιστρεψεύσουμε λαχειοπώλες, μικρομαγάζιτορες, ποδαρόδουλευτάδες, και τους πούμε: νά τό ψωμί μέ τέ γερά λεφτά. Ξέρεις τί θά μᾶς πούν: Τό μεροκάματο βγαίνει πιο εύκολα στή στερηδά, άλλα και πιό λίγο νάταν και πιό δύσκολο, τουλάχιστον κοιμάμαι σπίτι μου. Τί πρέπει νά γίνη: Ν' άφσουμε τό ψωμί στούς ένους: Νά μπαρκάρουμε γιά ένα τρίμηνο και νά πηγανοερχόμαστε μέ τά άεροπλανάκια: Πές μου τί νά κάνουμε γιά νά ξαναφέρουμε άνθρωπους μας στά βαπτόρια: Χιλιάδες νέοι κάθε χρόνο περιμένουν στής πόρτες τών Πανεπιστημάτων. Διψούν λένε γιά μόρφωσα και σάν μορφωθούν χτυπούν χίλιες πόρτες νά βρούν δουλειά. Και δουλειά δέν βρίσκουν. 'Αρρωστεια τής έποχης μας. 'Η γιατρεία τής δύσκολη, φάρμακο δέν υπάρχει. Κι' έγχω μέ τή σειρά μου πίνω τούτο τό ποτήρι στήν υγειά σας, έσάς τών νέων, μέ μιά εύκη παραπάνω, μείνετε συνεχιστές τής παράδοσης. Θά ξαννήρθουν οι άνθρωποι σας.

Δέν χρειάστηκε δλλη συζήτηση, τό θέμα είχε έξαντηθή. Συνεχίστηκε τό κρασοπότι, άκουστηκαν τραγούδια κι' ένας παληός παραπονάρης πήρε τό παληό σκοπό:

— Μέ πήρε ό υπνος κι' έγινειρα στού καραβιού τή πλώρη και ήρθε και μέ έύπνησε τού καπετάνιου ή κόρη

Σήμερα σάν σέ πάρη ό υπνος και γείρεις στού καραβιού τή πλώρη δέν θδρηθή ούτε ποδηλατιστής διασχίζοντας 200 μέτρα απ' τό «κομμοντέσιον» ώς τή πλώρη γιά νά σέ έπινηση.

Ούτε κι' ο ήχος τής καμπάνας τής γέφυρας θ' άκουστει.

Κι' ή καμπάνα καταργήθηκε. Τό «σκάντζα βάρδια» λέγεται προφορικά στή μονόκλινη καμπίνα ή τηλεφωνείται απ' τή γέφυρα, απ' τήν ύπηρεσία «έγέρσεως».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Β' Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Τού κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

Στό προηγούμενο άρθρο μας προσδιορίσαμε τήν δημιουργία τής σύγχρονης Έμπορικής Ναυτιλίας μας σάν άποτέλεσμα μιᾶς διαλεκτικής σχέσης άνωμεσα στόν ξένο και τόν Έλληνικό παράγοντα. Και έννοούμε, άντιστοιχα, τό δυτικό σύστημα έλευθέρας οίκονομίας στό σύνολό του, άπό τήν μιά πλευρά, και τόν έλλαδικό χώρο (πολιτικό, οίκονομικό, κοινωνικό), άπό τήν άλλη, μέ έμφαση στό έπιχειρηματικό πνεύμα και τήν ναυτούσύνη. Μέ αυτή τή μορφή τής άλληλεξάρτησης, δώσαμε τό προβάδισμα, τήν πρωτοβουλία, στόν ξένο παράγοντα μᾶλλον παρά στόν έλληνικό.

"Η παραπάνω διαπίστωση είναι καθοριστική, διαν θελήσουμε νά άναλύσουμε τήν εικόνα τής σύγχρονης Ναυτιλίας μας. Ό τρόπος που λειτουργεί και τά κύρια χαρακτηριστικά τής είναι μοιραίες συνέπειες τής έξαρτημένης φύσης της. Και πρώτα θά άναφερθούμε στό άντικείμενό της, που συνίσταται σέ συντριπτικό ποσοστό στήν μεταφορά τών μέ εύρεια έννοια πρώτων ύλων. Σάν τέτοιες νοούμε τά άκατέργαστα προϊόντα τής γῆς (άνθρακες, μεταλλεύματα, όρυκτά, λιπάσματα), πρωτογενή γεωργικά προϊόντα (κυρίως σιτηρά) και ήμικατεργασμένα προϊόντα μέ κοινό χαρακτηριστικό τόν μεγάλο δύκο ή βάρος και μικρή άνα μονάδα άξια (ξυλεία, τσιμέντα, κ.λ.π.). Άντιθετα, ή μεταφορά έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων κρατήθηκε κατά κανόνα και κατά ένα μεγάλο ποσοστό άπό τά άνεπτυγμένα βιομηχανικά κράτη, γιά λογαριασμό τών δικών τής ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. Και έχει λάβει μιά άλιγοπωλιακή και — μερικές φορές — μονοπωλιακή μορφή, μέ κύρια έκφραση τόν προστατευτισμό και τίς κλειστές CONFERENCES.

"Η παραπάνω είκόνα άποκτά μεγαλύτερη ένταση και σημασία, άν ληφθεῖ ώπ' όψη ή έλλειψη έθνικών μεταφορών, οι δοποίες, σέ σύγκριση μέ τό μέγεθος τού έλληνοκτήτου στόλου, πολύ μικρό ρόλο παίζουν στήν άπασχόλησή του.

Σάν σέ παρένθεση, θά άξιζε ίσως έδω νά άναφερθούμε και στίς πετρελαϊκές μεταφορές, δημού ή κατάσταση, ύπό τόν έλεγχο τών «MAJORS», γίνεται άσφυκτική. "Ο που ή αγορά ή παραγγελία μεγάλου πετρελαιοφόρου άπό άνεξάρτητο πλοιοκτήτη φαίνεται πιά σάν άσυγχρονη έπιπολαϊτητη.

Και τούτο διότι, πέρα άπό τόν άναμφισή της έλεγχο τών φορτίων πετρελαίου, τά μεγάλα συγκροτήματα τής δύσης και έμμεσα, οι άντιστοιχες Κυβερνήσεις, άσκον μιά συνεχή πολιτική άνακυκλισης τού χρήματος. Τούτο έπιπολαϊτητη μέσω τών διακυμάνσεων τής άγοράς που προκαλούν πτώσεις τών άξιων και συνεχείς άνακατάξεις εις βάρος τών άσθενεστέρων, που είναι έν προκειμένω οι άνεξάρτητοι πλοιοκτήτες.

Είναι προφανείς οι κίνδυνοι που άπειλούν μιάν ναυτιλία σάν τήν έλληνική άπό ένα τέτοιο διαμορφασμό άμροδιοτήτων. Κίνδυνοι που, κατά κύριο λόγο, προέρχονται άπό τίς περιοδικές κρίσεις τού παγκοσμίου έμποριου και, έπομένως, τών μεταφορών. Κρίσεις — προϊόντα τής σχετικής άνελαστικότητας και έλλειψις άμεσης προσαρμοστικότητας τού διου συστήματος τής έλευθέρας οίκονομίας, σέ διεθνές έπιπεδο. Ένός συστήματος που δέν έπιδεχται αύστηρο προγραμματισμό και που έκαστοτε δημιουργεί άνεπιθύμητες συσσωρεύσεις πρώτων ύλων μέ τά γνωστά άποτελέσματα. "Αν στά παραπάνω προσθέσουμε τίς κρίσεις υπερπαραγωγής γεωργικών προϊόντων ή σιτοδείας σέ μερικές χώρες τού κόσμου, άποκτούμε μία περισσότερο σφαιρική άντιληψη τού πράγματος. "Ετοι έχομε τήν δυνατότητα νά κατανοήσουμε τό κλίμα, μέσα στό όποιο καλείται νά έργασθε και νά έπιβιώσει ή Έλληνης Ναυτιλία.

Και στίς μέν καλές ήμέρες τών ύψηλών ναύλων τό έφοπλιστικό κέρδος, ύπακούοντας κατά τρόπο αύτόματο στό κέλευσμα τής έπιστροφής τού χρήματος στίς πη-

γές του σπεύδει νά πραγματοποιήσει τήν άνακυκλισή του μέ τήν μορφή νέων άγοράν ή ναυπηγήσεων. Σέ μια τέτοια ένέργεια δέ φοπλιστής έξωθεται άπό τήν συναίσθηση τής άναγκης άνανέωσης τού στόλου του.

Και, ταυτόχρονα, ένθαρρυνται άπό τήν εύνοική — καμπιά φορά πιεστική — στάση τών μεγάλων διεθνών Τραπεζικών ή χρηματοδοτικών δργανισμών ή και κυβερνήσεων. Μιά τέτοια «πίεση» πάντοτε σχεδόν έκδηλωνται μέ τήν εύκολα παροχής πιστώσεων, δυνατότητα πού πάντοτε συγκινούσε και συγκινεί ίδιως τόν μέσο πλοιοκτήτη. "Ισως οι παραπάνω γραμμές νά λύνουν τήν άπορια πολλών πού διερωτώνται, γιατί, έπιτέλους, οι τράπεζες δανείζουν τόσα χρήματα γιά άκριβές άγορές πλοίων σέ περιόδους ύψηλής άγοράς. Ένω, λογικά, θά έπρεπε νά χρηματοδοτούν άγορές στήν διάρκεια τών ναυτιλιακών κρίσεων σέ χαμηλές τιμές. Ή άπαντηση δέν είναι μονοσήμαντη: Μέ τέτοιες χρηματοδοτήσεις οι Τράπεζες και οι χρηματοδοτικοί δργανισμοί, άφ' ένός ένδιαφέρονται «νά έγγραψουν ύποθήκη» σέ μέρος τών άναμενομένων κερδών τής ναυτιλιακής έπιχειρήσης μέ τήν μορφή τόκων. Έξι ίσου δυως ένδιαφέρονται, τόσον άυτοί δυσούν και τό διο οικονομικό σύστημα, που άμεσα ή έμμεσα έκφραζουν, νά έξασφαλίσουν δτι τό ήδη πραγματοποιημένο έφοπλιστικό κέρδος έπιστρέφει, μέ τήν μορφή συμμετοχής (EQUITY) στήν νέα έπενδυση στήν πηγή του.

Στίς δέ ήμέρες τών ισχνών άγελάδων, δέ φοπλιστής ύποχρεώνται σέ συρρίκνωση πού πολλές φορές άγγιζε τά δρια τής έξαφάνισης, συμπαρασύροντας και τούς λοιπούς παράγοντες πού άπαρτιζουν τήν ναυτιλία. Οι μικρομεσαίοι κυρίως Έλληνες έφοπλιστές και οι ναυτικοί μας πολλά έχουν νά θυμηθούν σχετικά άπό τίς παλαιότερες και πρόσφατες κρίσεις.

Σέ κάθε περίπτωση, ένα πολύ σημαντικό μέρος άυτού πού όνομάζουμε SHIPPING (χρηματοδότηση, άγορά, ταξινόμηση, ά-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

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

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 Filinos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR

SOUTH AFRICA

σφάλιση, ναύλωση, νομική προστασία, διαιτησία, διακανομισμός άβαριών, καύσιμα, λιπαντικά, έπισκευές, ύλικά συντήρησης και άνταλλακτικά, τροφοδοσία, κ.λ.π.) παραμένει προνόμιο, σχεδόν άποκλειστικό, του οίκονομικού κέντρου, που έλλειχε επίσης σε σημαντικό βαθμό την δλη λειτουργία του ύπο έξαρτηση στόλου. Δέν θά σταθούμε έδω στις οίκονομικές έπιπτώσεις μιας τέτοιας πλατιάς έξαρτησης έπανω στήν ίδια την ναυτιλία άλλα και στό "Εθνος δόλκηρο". Έπιπτώσεις μᾶλλον προφανείς, που θά μᾶς άπασχολήσουν άργοτερα. Έπισημαίνουμε, δημος, τούς κινδύνους, οίκονομικούς και άλλους, που περικλείει.

Σάν λογική συνέπεια δυνατών άναφερθηκαν παραπάνω, ή έπιβίωση και ή παραπέρα προκοπή της σύγχρονης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελούν σέ μεγάλο βαθμό συνάρτηση των οίκονομικών και πολιτικών έξελιξεων σε παγκόσμια κλίμακα. Και, μέ δεδομένη την έξαρτηση, συνάρτηση και τών ένων γένει διαθέσεων έκεινων τών δυνάμεων που έπετρεψαν την δημιουργία νά κατανοήσουμε, δτι ή διαμόρφωση τών τέτοιων διαθέσεων δέν είναι άποτέλεσμα συναίσθηματικών διεργασιών. Είναι έθνική άναγκη νά άντιληφθούμε, δτι ή άναπτυξη τών διεθνών σχέσεων στηρίζεται σε μια σειρά άπο πολιτικές, στρατηγικές και, σε τελευταία άνάλυση, οίκονομικές έκτιμησεις (CONSIDERATIONS) δπου δέν υπάρχει συναίσθημα. "Η, άν υπάρχει, τούτο άποτελεί ένα έπιπόλαιο κάλυμμα, μια κρούστα, κάτω άπο την δποια δφείλει κανείς νά άναζητήσει τά αίτια της διαμόρφωσης της μιας ή της άλλης κατάστασης.

Νομίζουμε, λοιπόν, δτι κάτω άπο μια τέτοια παραδοχή, ή συνέχιση της εύημερίας της Ναυτιλίας μας στηρίζεται άποκλειστικά στήν συνεχή και έπαναλαμβανόμενη διαπίστωση του οίκονομικού κέντρου, δτι

συμφέρει πολιτικά και οίκονομικά ή διατήρηση της παρούσης κατάστασης. "Οτι, δηλαδή, πρέπει ή Ελληνική Ναυτιλία νά διατηρεί την θέση στήν δποια έταχθη και δτι είναι ίκανη νά συνεχιση τών ρόλο της.

"Οσα έπισημάναμε στά προηγούμενα, άνανθερονται σε περιόδους λίγο — πολύ δμαλής ειρηνικής έξελιξης. Είναι χρήσιμο νά έξετασουμε και τίς έπιπτώσεις άνωμάλων πολιτικών περιόδων, και μάλιστα πολεμικών. Οι μικρές, τοπικές συρράξεις, μετά τών Β' παγκόσμιο πόλεμο, έπαιξαν μᾶλλον θετικό ή ούδετερο ρόλο στήν δραστηριότητα της ναυτιλίας μας. Μέσα στήν δεκαετία του '50, σήμαναν μιά άνοδο των ναύλων. Μεταγενέστερα, ή παγκόσμια άγορά φαίνεται νά έχει άποκτησει μιά κάποια έλαστικότητα σε βαθμό που ή ναυτιλία νά μήν έπηρεάζεται άπο τέτοιες άνωμαλίες (Βιετνάμ, Αγκόλα, πόλεμος Ιράν-Ιράκ). Αν θυμηθούμε, δημος, τούς δύο παγκόσμιους πολέμους του αιώνα μας, τά πράγματα είναι τελείως διαφορετικά. Άπο αυτούς τους πολέμους, ή Ελλάδα έχηλθε μέ άπωλεις 67,5% και 72%, αντίστοιχα, της άρχικης της χωρητικότητας. Και δέν χρειάζεται μεγάλη φαντασία γιά νά συλλάβουμε τήν είκόνα της, τήν έπαυριον μιας νέας παγκόσμιας σύρραξης. Πέρα άπο τίς άπωλεις σε άνθρωπινες ζωές, είναι άμφιβολο άν θά υπάρχουν τότε νέα LIBERTIES ποδς διάθεσιν....

Σάν μερικό συμπλέρωσμα άπο δσα μέχρι τώρα άναφέραμε, ή Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία βρίσκεται σε μιά θέση έξαρτησης άπο τά ισχυρά οίκονομικά κέντρα. Σέ μιά έπιπόλαια θεώρηση, ή ρόλος της φαίνεται παθητικός. Άλλα είναι, πράγματι, έπιπόλαια μιά τέτοια θεώρηση. Διότι, κάτω άπο αυτήν τήν έξαρτημένη φύση της, κρύβεται ή «δύναμη της». Πού στηρίζεται στό γεγονός δτι άνεξάρτητα άπο την μορφή της σχέσης μας πρός τρίτους καλύπτουμε μά βασική παγκόσμια άναγκη. ΜΑΣ ΧΡΕΙΑ-

ZONTAI.

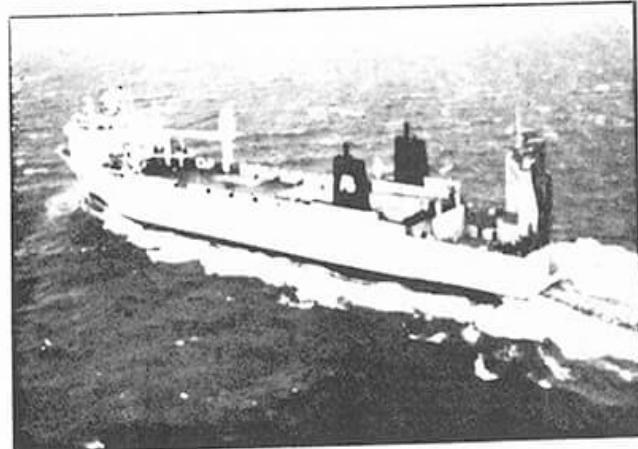
Τό χρήσιμο δίδαγμα άπο τήν μέχρι τώρα άνάλυσή μας δέν είναι δτι θά πρέπει μοιρολατρικά νά υπακούμε στά κελεύσματα άλλων. Πρέπει, δημος, νά άντιληφθούμε δτι ή κατά μέτωπον σύγκρουση δέν μᾶς συφέρει. Αντίθετα, πρέπει νά διατηρήσωμε τίς ιδιότητές μας έκεινες που μᾶς έφεραν στήν σημερινή θέση μας, τό έπιχειρηματικό πνεύμα και τήν ναυτούσην. Και άν χρειάζεται μιά «σύγκρουση», αυτή είναι μιά σύγκρουση μέ τόν έαυτό μας, μιά υπόθεση τού «οίκου μας». Αναζήτηση στηριγμάτων μέσα στό λαό μας, στήν έκαστοτε Κυβέρνηση του, στόν έν γένει Εθνικό μας χώρο. Και — χωρίς προκαταλήψεις — πολλή σκέψη, άνάλυση, συζήτηση. Αντίθετα άπο δ, τι πιστεύεται, δέν συζητάμε πολύ σε αύτόν τόν τόπο. Οι θριαμβολογίες, οι άφορισμοί και οι υπεραπλουστεύσεις δέν συνιστούν συζήτηση. "Ετσι, μετά άπο τόσα χρόνια σκληρής δουλειάς, κόπου και θυσιών, δέν έχουμε άκομα κατορθώσει νά άξιολογήσουμε ούτε τους κινδύνους που μᾶς άπειλούν, ούτε τήν πραγματική θέση τής Ναυτιλίας μας στόν κορμό τού "Εθνους. "Ας τό προσπαθήσουμε τώρα.

Γιά μιά τέτοια μελέτη, έπιβάλλεται ή προηγούμενη έξεταση τών έξωτερικών κινδύνων που άπειλούν τήν ύπόσταση και παραπέρα άναπτυξη τής Ελληνικής Ναυτιλίας και δ πλήρης και σωστός προσδιορισμός τών πραγμάτων που ήν α τι κ ων δεσμών της μέ τόν Ελλαδικό χώρο. Συνεπείς πρός τήν άρχικη μας υπόδεχση, θά προσπαθήσουμε μιά κατά τό δυνατόν ψυχρή, άντικειμενική, ρεαλιστική άντιμετώπιση τών παραπάνω έπι μέρους θεμάτων στά έπόμενα δρθρα μας. Μέ τήν συντομία, βέβαια, που έπιβάλλει δ σεβασμός στόν χώρο τού περιοδικού που μᾶς φιλοξενεί και δ χρόνος τού 'Αναγνώστη.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

B R O S T R Ö M S

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Η ιδιαίτερη σημασία και προϋποθέσεις τών άνθρωπίνων σχέσεων στά πλοϊα

‘Αντιρρχου Λ.Σ. ΜΑΡΚΟΥ ΣΤ. ΠΛΑΜΙΩΤΗ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω άπόσπασμα έκ τοῦ προσφάτως κυκλοφορήσαντος βιβλίου τοῦ ‘Αντιρρχου Λ.Σ. κ. Μάρκου Στ. Πλακιώτη ύπο τὸν τίτλον “Άνθρωπινες σχέσεις και σύγχρονη διοίκηση” (Πειραιεύς 1981). Τὸ δημοσιεύμενον τμῆμα είναι ἀπό τὸ Κεφάλαιον Γ’ τοῦ βιβλίου και παρουσιάζει ίδιατερον ἐνδιαφέρον διά τὴν ναυτιλίαν, διότι ἀναφέρεται εἰς τὰς σχέσεις συνεργασίας τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρετούντων ναυτικῶν.

Οἱ ἀνθρώπινες σχέσεις στὸ χώρῳ τῆς ἔργασίας, δῆπος προαναφέραμε, ἀποβλέπουν στὴν δημιουργία τοῦ καταλλήλου κλίματος γιὰ δλους καὶ τὴν ἀνάπτυξην μᾶς συνεργασίας ἡ οποία νά βασίζεται στὸν ἀλληλοεσβασμό, στὴν ἀναγνώριση τῶν δικαιωμάτων τοῦ δλου, στὴν κατανόση του, στὴν ἔξαρση τῆς ἀξιοπρεπείας του καὶ στὴν ἀποφυγὴ ὁποιασδήποτε προσβολῆς ἡ ὄχλησεως.

Ἄν οἵμως οἱ σχέσεις αὐτὲς χαρακτηρίζονται ἐπιβεβλημένες γιὰ τὶς ἐπιχειρήσεις, ὁργανισμούς καὶ ὑπηρεσίες Ἑηρᾶς καὶ ἡ σημασία τους σημαντική, γιὰ τὰ πλοῖα, πιστεύουμε, ὅτι κρίνονται ἐπιτακτικές καὶ ἡ σημασία τους πραγματικά ἀνυπολογίστους ἀξίας.

Ἡ ἐμφαση ἀυτῆς ὑπαγορεύεται ἀπό τὴν ἰδιομορφία τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, ἡ οποία είναι τελείως διαφορετική ἐναντὶ ὅλων τῶν ἀλλῶν ἔργασιών.

Πράγματι, η μακρόχρονη παραμονή τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου κάτω ἀπό συνθῆκες δυσμενεῖς, ἔξ αιτίας τῶν κινδύνων τούς ὅποιους συχνά ἀντιμετωπίζει, τῆς τραχύτητος τοῦ ἐπαγγέλματός του, τῆς πλήξεως καὶ

μονοτονίας τῆς ναυτικῆς ζωῆς, ἀκόμη οἱ συχνές καὶ ἀνθυγιεινές κλιματολογικές μεταβολές, στὶς ὁποίες είναι ὑποχρεωμένος διαρκῶς νά προσαρμόζεται, ἡ ἀναγκαστικὴ διαβίσια γιά πολὺ καιρό μακριά ἀπό τὴν οικογένειά του, τὰ προσφιλῆ του πρόσωπα καὶ τὴν πατρίδα του, ἡ ἐλλειψη διασκεδάσεων καὶ ἀνέσων, συγκριτικά μὲν ἐκείνες πού προσφέρει ἡ Ἑηρά, ἡ ὀδυναμία ἀμέσου ἀπομακρύνσεως ἀπό τὴν ἔργασία του, πολλές φορές καὶ σὲ σοβαρές ἀκόμη ἀτομικές ἡ οικογενειακές του περιστάσεις, ἡ ἀνάγκη τηρήσεως μεγαλυτέρας πειθαρχίας, ἀκριβῶς ἐπειδὴ ἀμβλύνεται ἡ αἰσθηση τῆς κρατικῆς παρουσίας καὶ ἐποπτείας, ἐνώ γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων ἀπαιτεῖται ίδιαίτερη ψυχαρμία, αὐτοκυριαρχία, ταχύτητα ἀντιληφεως καὶ ἐνεργειῶν, τάξη καὶ σχολαστικὴ τηρηση τῶν κανόνων προλήψεως καὶ ἀντιμετώπισεως τοῦ ἀτυχήματος, ὅλα αὐτὰ προσδιδούν στὴ ναυτική ἔργασία τελείως ίδιαίτερο χαρακτήρα καὶ ἀκριβῶς αὐτοὶ οἱ λόγοι ἐπέβαλαν τὴν διαφορετική ρύθμιση τῶν θεμάτων τῆς, ἀπό ἐκείνων τῆς ἔργασίας Ἑηρᾶς. (Π. Λυκούδη, Ναυτικό ‘Ἐργαστήρα Δικαιοίου, σελ. 8)

Κάτω ἀπὸ δύο αὐτές τὶς συνθῆκες πού είναι ὑποχρεωμένος νά ζει καὶ νά ἐργάζεται ὁ ναυτικός, γίνεται εύκολα ἀντιληπτό, πῶς διαμορφώνεται ἡ ψυχολογία του καὶ τί ἐπιπτώσεις δημιουργούνται στὸ συναισθηματικό του κόσμο.

Ἐτοι, ἡ νοσταλγία, ἡ ἀνία, τὸ πικρὸ αἰσθήμα τοῦ ξενητεμένου, ἡ ἀνησυχία γιὰ τὴν οικογένειά του, ἡ ἀγωνία τοῦ κινδύνου πού

πολλές φορές ἀντιμετωπίζει καὶ πολλά παρόμοια συναισθήματα διακατέχουν τὸν ναυτικό μέσα στὸ χώρῳ τῆς ἔργασίας του, πού διχι σπάνια, τὸν ἀκόλουθον δυστυχῶς, ἀκόμη καὶ ἔξω ἀπό τὸ πλοίο, είτε σάν πικρές ἀναιμήσεις είτε σάν ἐφιάλτες.

Πιστεύουμε ὅτι δέν χρειάζεται νά ἐπεκταθούμε περισσότερο στὴν ίδιομορφία τῆς ναυτικῆς ἔργασίας γιά νά τονίσουμε πόσο ἐπιβεβλημένες είναι οἱ καλές ἀνθρώπινες σχέσεις μέσα στὸ χώρῳ αὐτό καὶ ίδιαίτερα γιά τοὺς ἔργασιον τους στὰ ἐμπορικά πλοῖα, πού σὲ ἀντίθεση μὲ τὰ πληρώματα τῶν πολεμικῶν σκαφῶν, είναι ὑποχρεωμένοι νά παραμένουν μακριὰ τῆς πατρίδος τους καὶ τῶν οικογενειῶν τους, γιά ἀσύγκριτα περισσότερο χρόνο.

Κατόπιν δλων αὐτῶν είναι φανερό ὅτι ὁ σεβασμός τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος ἐπάνω στὸ πλοίο, πάρνει τὴ δική του ἔξαιρετική σημασία καὶ διαφορετικές διαστάσεις ἀπό ἐκείνες τῆς ἔργασίας Ἑηρᾶς.

Οἱ ἔργασιον τους στὰ πλοῖα, κάτω ἀπό τὶς συνθῆκες πού προαναφέραμε χρειάζονται πιό ἐπιτακτικά τίς καλές ἀνθρώπινες σχέσεις τόσο μὲ τὸν πλοιαρχὸ τοῦ σκάφους καὶ τοὺς προϊσταμένους ἀξιωματικοὺς καὶ ὑπαξιωματικοὺς στὴν ὑπηρεσία τῶν ὅποιών ἀνήκουν, δσο καὶ μεταξύ τους. Τούτο γιατί μετά τὴν ἔργασία τους, δέν μποροῦν νά ἀποκρυψθοῦν γιά νά ἀναπαυτοῦν στὸ οικογενειακό τους περιβάλλον, ἔκει πού κατά κανόνα θά μπορούσαν νά ἡρεμήσουν, νά ψυχαγωγηθοῦν καὶ νά ἀναγνωρισθοῦν σάν ἀτομα, σάν οικογενειάρχες καὶ σάν κοινωνικές ὄν-



**Butterworth Systems is proud to announce that
ZERVOUDAKIS-DEKA MARINE SUPPLIES LTD.
has been appointed as
SUPPLY CENTER**

**for BUTTERWORTH portable tank cleaning machines
and BUTTERWORTH hose and accessories in Greece.**

ZERVOUDAKIS-DEKA is located at:

67 AKTI MIAOULI PIRAEUS – GREECE
Telephone: 41 37 006/41 38 381/41 38 303 Telex: 21 1724 ZDMS GR
Advance notice of 48 hours required

τότητες. 'Αναγκαστικά, θά παραμείνουν σ' ενα σχετικά περιορισμένο ιδιόμορφο χώρο —τό πλοϊο— και είναι ύποχρεωμένοι νά συναναστρέφονται, για ένα μεγάλο διάστημα, τόν ίδιο πάντα μικρό άριθμό άτόμων, πο συμπτωματικά βρέθηκαν μαζί.

Είναι λοιπόν αύταπόδεικτη ή σπουδαιότητα πού έχουν οι καλές άνθρωπινες σχέσεις στό χώρο τής ναυτικής έργασίας. Αύτες άμβλυνουν τή μοναξιά και τή νοσταλγία, ξεκουράζουν ψυχικά και βοηθούν στό δύσκολο πέρασμα τού χρόνου. Μ' αύτές τίς σχέσεις, όξας ύποκαβιστά τόν άλλο, άλλοτε σάν φίλος, διλλοτε σάν άδελφος και άλλοτε σάν πατέρας, στίς δύσκολες περιστάσεις και στά προβλήματά τους.

Γιά τή δημιουργία καλών άνθρωπινων σχέσεων και εύμενών σχέσεων έργασίας (Labour Relations), μεταξύ τών έργαζομένων στά πλοϊα, είναι άπαραίτητο νά τηρούνται όρισμένοι κανόνες, οι κυριότεροι τών όποιων είναι¹ (βλ. και Ναυτική 'Έγκυκλοπαδεία 'Αφοί Τότση, σελ. 67-69).

1) Δημιουργία έγκαρδίου και φιλικής άτμοσφαίρας καθώς και εύχαριστου ψυχολογικού περιβάλλοντος γιά δλους τούς έργαζομένους έπι τού πλοϊού.

2) 'Ιση και δίκαια μεταχείριση όλων
3) 'Εκδήλωση συμπαραστάσεως πρός δλους στίς άτομικές τους χαρές και λύπες.

4) Τόνων τού ήθικού τών έργαζομένων.
5) 'Επιδίωξη δημιουργίας ένσυνειδήτου πειθαρχίας έντος τού πλοϊού.

6) 'Επιβολή κυρώσεων μέ διακριτικότητα.
7) Κατάλληλη άπομόνωση και έν συνεχεία άπομάκρυνση τών έπικινδύνων στοιχείων, δπως π.χ. ναρκομανών, κλεπτών κλπ.

8) 'Αποφυγή και άποτροπή προσβολών,

χλευασμών και ένοχλητικών πειραγμάτων σε βάρος όποιουδήποτε έκ τών έπιβαινόντων τού πλοϊού.

9) 'Επιδίωξη κατ' ίδια συζητήσεων γιά προσωπικά θέματα τών ναυτικών.

10) Στοργική συμπαράσταση και συμπεριφορά στίς περιπτώσεις άτυχημάτων και άσθενειών.

11) Ειδική μεταχείριση τών προσώπων πού ένδεχομένως πραρουσιάζουν φυσικές άδυναμίες ή έλλειψη προσαρμογής.

12) 'Άμεση διευθέτηση τών τυχόν προστριβών και παρεξηγήσεων μεταξύ τών μελών τού πληρώματος.

13) 'Οργάνωση ψυχαγωγικών συγκεντρώσεων άξιωματικών και τού ύπολοίου πληρώματος τού σκάφους, γιά τήν άναπτυξη μεταξύ τους φιλικών δεσμών.

14) Παροχή ίκανοποιητικών άμοιβών.

15) Καθιέρωση τών καλλιτέρων δυνατών φυσικών συνθηκών έργασίας.

16) 'Εφοδιασμός του πλοϊού μέ τά προσφορότερα και άσφαλέστερα τεχνολογικά μέσα γιά τήν διευκόλυνση και προστασία τής άνθρωπίνης έργασίας έπι τού πλοϊού και τήν πρόληψη ρυπάνσεως τού περιβάλλοντος.

17) 'Εξασφάλιση τών καλλιτέρων δρων ένδιαιτησεως (τροφοδοσίας, υπνου, καθαρότητος, θερμάνσεως, άερισμού, μειώσεως θορύβων κλπ.)

18) Αύστηρή τήρηση τών κανόνων άσφαλειας δσο άφορά τήν υπαρξη τών άπαραιτητών σωστικών και πυροσβεστικών μέσων και τήν έκτελεση τών κεκενονισμένων γυμνασίων.

19) Ταχεία και άσφαλής διακίνηση τής άλληλογραφίας τών ναυτικών.

20) 'Αντιμετώπιση τής μονοτονίας και ά-

νίας μέ τή μετάδοση μουσικής, έμπλουτισμό τής βιβλιοθήκης, προβολές ταινιών, υπαρξη διαφόρων ψυχαγωγικών μέσων και έπιτραπεζίων παιγνίων κλπ.

Τή γραμμή γιά τή μορφή αύτών τών άνθρωπινων σχέσων δίνει, βασικά, ό πλοιοκτήτης. Ό ίδιος δμας δέν μπορεί νά είναι συνεχώς παρών και γιά τό λόγο τού τό μεγαλύτερο βάρος τής εύθυνης αύτης άναλαμβάνει ό πλοιαρχος τού σκάφους. Αυτός θά πρέπει νά προσπαθήσει νά δημιουργήσει τό φιλικό και εύχαριστο κλίμα και τό κατάλληλο πνεύμα μέσα στό πλοϊο. Μέ τή συμπεριφορά του και ίδιατερα τό παράδειγμά του, θά έμπνευσει και θά καθοδηγήσει. 'Ανάλογες ύποχρεώσεις έχουν έπισης και οι άξιωματικοί τού πλοϊού, καθώς και υπαξιωματικοί και ίδιατερα ό ναυκληρος ή λοστρόμος.

Τέλος σημαντική προσφορά στό σεβασμό και τήν άναγνώριση τού άνθρωπίνου παράγοντος στό χώρο τής ναυτικής έργασίας είναι ή υπαρξη ειλικρινούς έπικοινωνίας και έξυπηρετήσεως έ μέρους τής πλοιοκτητρίας έταιρείας πρός τίς οικογένειες τών έργαζομένων στά πλοϊα τής ναυτικών και ένδεχομένως ή καθιέρωση τού θεσμού τού κοινωνικού λειτουργού, ό άποιος θά έχει σάν άποστολή τον νά συμπαρίσταται και νά προσφέρει τή βοήθειά του, στίς δύσκολες καταστάσεις, πού μπορεί ν' άντιμετωπίσει ή οικογένεια τού ναυτικού, δταν έκεινος ταξιδεύει.

Μέ τήν έφαρμογή δλων αύτών τών άνθρωπίνων σχέσεων στό χώρο τής ναυτικής έργασίας, δίνεται ένα πραγματικά ίδιατερο νόημα στήν έποχή μας και άκομη δημιουργούνται οι καλλιτέρες προϋποθέσεις γιά τήν προσέλκυση τών νέων στό ναυτικό έπαγγελμα καθώς και τή διατήρηση τών σημερινών ναυτικών.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ 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

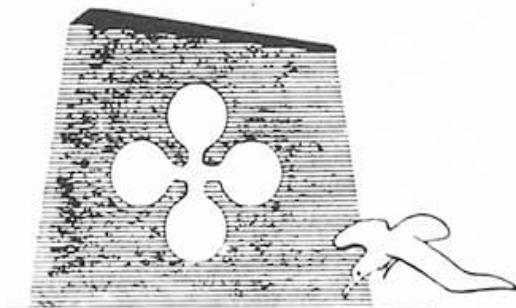
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αιγαίον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική και 'Αφρική

Η έκθεση του Διοικητού της Τραπέζης της Ελλάδος κ. Ξ. Ζολώτα επί του ίσολογισμού του έτους 1980

Ο Διοικητής της Τραπέζης της Ελλάδος Καθηγητής κ. Ξεν. Ζολώτας, διμιλώνεις την γενική συνέλευσιν των μετόχων επί του ίσολογισμού του έτους 1980, είπε μεταξύ άλλων τά έξης:

Κύριοι Μέτοχοι,

Τά ακαθάριστα έσοδα της Τραπέζης της χρήσεως του 1980 έφτασαν σε 9.033.193.726 δρχ και οι συνολικές δαπάνες λειτουργίας της στις όποιες περιλαμβάνονται οι άποσθέσεις και οι προβλέψεις, σε 4.551.295.078 δραχμές. Πραγματοποιήθηκαν έπομένως καθαρά κέρδη 4.481.898.648 δραχμές.

Από τά καθαρά κέρδη χρήσεως διαθέτονται, σύμφωνα με τό αρθρο 71 του Καταστατικού, 128.357.712 δρχ, για την καταβολή πρώτου μερίσματος, που άντιστοιχούν στο 12% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου. Έπειδή τό τακτικό άποθεματικό είναι ίσο με τό μετοχικό κεφάλαιο της Τραπέζης, προτείνουμε στή Γενική Συνέλευση, έκ μέρους του Γενικού Συμβουλίου κάι μετά άπό σχετική άποφασή του, νά διατεθούν σύμφωνα με τό ίδιο αρθρο και 164.521.988 δρχ, για την καταβολή πρόσθετου μερίσματος. Έπομένως, προτείνουμε νά διανεμηθούν συνολικά άπό τά κέρδη 292.879.700 δρχ. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή τό μέρισμα κατά μετοχή θά είναι 575 δρχ., έναντι 500 δρχ της προηγούμενης χρήσεως.

Σύμφωνα μετό δέρθρο 8 παρ. 1 του Ν. 1083/80 τό υπόλοιπο ποσό των καθαρών κερδών, μετά τήν καταβολή και του πρόσθετου μερίσματος, διαθέτεται για την άποσθέση του χρεωστικού ύπολοιπου του ειδικού λογαριασμού, δ όποιος περιλαμβάνει τίς συναλλαγματικές διαφορές και τίς δαπάνες γιά έργασίες σε συνάλλαγμα πού προκύπτουν στή χρήση του 1980.

Τά συνολικά ακαθάριστα έσοδα της Τραπέζης μετά τήν άφαίρεση τών χρεωστικών τόκων και του Φόρου Κύκλου Έργασιών, έμφανιζονται αύξημένα το 1980 κατά 1.638.740.805 δρχ. ή 22,1% σε σύγκριση με τά έσοδα του 1979.

Οι συνολικές δαπάνες λειτουργίας της Τραπέζης, στις όποιες περιλαμβάνονται οι άποσθέσεις και προβλέψεις, έφτασαν τό 1980 σε 4.551.295.078 δρχ., αύξηθηκαν δηλαδή σε σύγκριση με την προηγούμενη χρήση κατά 737.384.220 δρχ. ή 19,3%. Ειδικότερα, οι δαπάνες γιά άποδοχές πρωσαπικού, συντάξεις και είσφορές της Τραπέζης στά άσφαλτικά ταμεία αύξηθηκαν κατά 543.993.923 δρχ. ή 17,1%. Η αύξηση αυτή διείλεται στή γενικές μισθολογικές αύξησεις πού χορηγήθηκαν στους τραπεζικούς ύπαλληλους και στή βαθμολογική και μισθολογική έξαλιξη του προσωπικού.

Η έλληνική οίκονομία, μετά τήν έκδηλωση τής νέας ένεργειακής κρίσεως άπό τό 1979, είσήλθε σε κρίσιμη φάση πού χαρακτηρίζεται άπό έπιτάχυνση του πληθωρισμού, διεύρυνση του έλλειμματος του ίσοζυγίου πληρωμών και ύποχρόηση του ρυθμού άνόδου της οίκονομικής δραστηριότητας. Τούτο συνέβη άλλωστε και με τίς οίκονομίες των περισσότερων χωρών,

χουσών συναλλαγών θά έμφανιζε μείωση τής τάξεως τών 600 έκατ. δολ. τό 1980. Τούτο σημαίνει δτι πραγματοποιήθηκε σχετική προσαρμογή του ίσοζυγίου πληρωμών στίς συνθήκες πού δημιουργήθηκαν μετά τή δεύτερη ένεργειακή κρίση.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Κεντρικός στόχος της οίκονομικής πολιτικής τής Κυβερνήσεως κατά τό 1980 έξακολούθησε νά είναι ή συγκράτηση του πληθωρισμού. Στά πλαίσια της έπιδιώξεως αύτής, σημαντικό βάρος δόθηκε στή νομισματική πολιτική, δπως έκφραστηκε στό νομισματικό πρόγραμμα. Τό πρόγραμμα τούτο, δπως τελικά διαμορφώθηκε μετά άπό διοικένες προσαρμογές στή διάρκεια του έτους, άπλεψε στή συγκράτηση του ρυθμού αύξησεως της νομισματικής κυκλοφορίας σε έπιπεδα σημαντικά χαμηλότερα άπό τό ρυθμό αύξησεως του χρηματικού άκαθάριστου έθνικου προϊόντος, δπως και στόν περιορισμό του έλλειμματος του ίσοζυγίου πληρωμών σε δρια στά δροια ή χρηματοδότηση του δέν θά δημιουργούνε προβλήματα.

Η ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Τό τρέχον έτος άποτελει σημαντική καμπή στήν οίκονομική ιστορία της χώρας. Από τίς άρχες του έτους, ή Έλλαδα έγινε τό δέκατο πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητας. Ή ένταξη στήν ΕΟΚ άποτελει σωστή έπιλογή γιατί ανοίγει νέους εύρεις δριζοντες, άποδεσμεύει παραγωγικές δυνάμεις και δημιουργεί προϋποθέσεις γιά την αύτοδύναμη οίκονομική και κοινωνική πρόσδοτη της Κοινότητας.

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Τό ισοζυγίο πληρωμών έμφανισε χειρότερευση κατά τό πρώτο έξαμηνο του 1980, άπό τά μέσα δημως του έτους ή τάση μετεστράφη με άποτέλεσμα τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών νά διαμορφωθει τελικά σε 2.217 έκατ. δολ. τό 1980, έναντι 1.882 έκατ. δολ. τό 1979. Σημειώνεται δτι ή δαπάνη γιά είσαγωγές καυσίμων γιά την κάλυψη τών έσωτερικών άναγκών της χώρας, αύξηθηκε κατά 947 έκατ. δολ. μεταξύ τών έτων 1979 και 1980. Έπομένως, χωρίς την αύξηση της δαπάνης γιά είσαγωγές καυσίμων, τό έλλειμμα του ίσοζυγίου τρε-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Η έπιβράδυνση του άνοδικού ρυθμού της οικονομικής δραστηριότητας πού άρχισε στά μέσα περίπου του 1979, συνεχίστηκε και στή διάρκεια του 1980, μέσα συνέπεια διαρκός άνοδου του έθνικο εισοδήματος να περιορισθεί στό μισό περίπου σε σύγκριση με τό προηγούμενο έτος.

Η ΔΑΠΑΝΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η άκαθάριστη δαπάνη της οικονομίας, σε σταθερές τιμές, διαμορφώθηκε τό 1980 στά ίδια περίπου έπίπεδα τού 1979 (1979: 4,1%). Τόσο ή ίδιωτική και δημόσια κατανάλωση δσο και οι συνολικές έπενδυσεις πάγιου κεφαλαίου μειώθηκαν. Αντίθετα, αύξηση σημειώνεται σε ή σώρευση άποθεμάτων. Ό συνδυασμός στασιμότητας της δαπάνης της οικονομίας με αύξηση του άκαθάριστου έθνικο προϊόντος είχε ως άποτέλεσμα τό έλλειμμα τού ισοζυγίου άγαθων και ύπηρεσιών, δπως δρίζεται στούς Έθνικούς Λογαριασμούς, νά μειωθεί σημαντικά, ως ποσοστό δέ τού άκαθάριστου έθνικο προϊόντος νά περιοριστεί τό 1980 σε 1,9% από 3,4% τό 1979.

Η ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Η γεωργική παραγωγή σημειώνεται τό 1980 αύξηση κατά 10,2%, ή δπως είναι μεγαλύτερη της τελευταίας δεκαπενταετίας. Η άνοδος αυτή δφείλεται στίς καλές καιρικές συνθήκες άλλα και στή χρησιμοποίηση νέων βελτιωμένων σπόρων σε δρισμένες βασικές καλλιέργειες (άραβόσιτος, σιτάρι). Ετσι η φυτική παραγωγή αύξηθηκε κατά 15%, ένω τό 1979 είχε σημειώσει κάμψη κατά 6,2%. Σημειώνεται πάντως δτι ή αύξηση τό 1980 προήλθε βασικά από τέσσερα παραδοσιακά προϊόντα — σιτάρι, καλαμπόκι, έλαιολαδο, πορτοκάλια — και έπομένως δέν άντανακλά μεταβολές στή διάρθρωση του γεωργικού προϊόντος, πού συνδέονται μέ νέες έπενδυσεις ή δργανωτικές βελτιώσεις στό τομέα.

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Στό βιομηχανικό τομέα έπικράτησε γενικά στασιμότητα, μέ έξαιρεση τόν κλάδο της ένέργειας δπου σημειώθηκε έλαφρά άνοδος. Ο γενικός δείκτης βιομηχανικής παραγωγής τό έννεαμηνο Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1980 αύξηθηκε κατά 0,4% εναντί αύξησεως 7,7% τό 1979. Ειδικότερα, η παραγωγή της μεταποίησεως αύξηθηκε μόνο 0,1% (1979: 7,8%), τών δρυχειών κατά 0,3% (1979: 9,7%) και της ήλεκτρικής ένέργειας κατά 2,8% (1979: 7%).

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η ζήτηση στήν άγορά έργασίας τό 1980

έπηρεάστηκε, δπως ήταν φυσικό, από τό χαμηλό ρυθμό άνοδου της οικονομικής δραστηριότητας. Η άπασχόληση στό μη άγροτικό τομέα της οικονομίας έκτιμαται δτι αύξηθηκε κατά 2% έναντι 3,4% τό 1979. Η έπιβράδυνση ήταν ίδιαίτερα αισθητή στό τομέα της δευτερογενούς παραγωγής δπου ή άπασχόληση αύξηθηκε κατά 1,4% (1979: 2,8%). Στή μεταποίηση, ειδικότερα, ή άπασχόληση αύξηθηκε κατά 1,1% (1979: 2,7%), ένω οι ώρες έργασίας μειώθηκαν κατά 1,4%, τό έννεαμηνο Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1980, έναντι αύξησεως 1,1% τό 1979. Τέλος στό τομέα τών ύπηρεσιών, έκτιμαται δτι σημειώθηκε άνοδος της άπασχόλησης κατά 2,5% πού παρατηρήθηκε κυρίως στό κλάδο τών τραπεζών και στό έν γένει δημόσιο τομέα.

ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα μέ τά διαθέσιμα στοιχεία, ή μέση δύνομαστική άμοιβή τών μισθωτών στό σύνολο του άστικου τομέα, έκτιμαται δτι αύξηθηκε τό 1980 κατά 21% τουλάχιστον, έναντι αύξησεων 18,6% τό 1979 και 22,0% τό 1978. Παρά τήν έπιτάχυνση τού ρυθμού τού πληθωρισμού (άνοδος τού δείκτη τιμών καταναλωτή σε μέσα έπιπεδα κατά 24,9% έναντι 19% τό 1979), τό πραγματικό διαθέσιμο είσοδημα τών μισθωτών φαίνεται δτι τελικά δέν μειώθηκε τό 1980, δεδομένου δτι τήν άπωλεια της άγοραστικής δυνάμεως άπό τή μεγαλύτερη άνοδο τών τιμών άντισταθμίσες σύμφωνα μ' δρισμένες έκτιμησεις, ή έλαφρυνση τού φορολογικού βάρους πού προήλθε άπό τήν έφαρμογή τών μέτρων τού Δεκεμβρίου 1979 και Σεπτεμβρίου 1980 έπι τών είσοδημάτων πού άποκτηθηκαν τό 1980. Σέ δρισμένες μάλιστα κατηγορίες μισθωτών, δπως είναι οι έργατες βιομηχανίας, παρατηρήθηκε αύξηση τού πραγματικού διαθέσιμου είσοδηματος.

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ

Η ραγδαία έπιτάχυνση τού ρυθμού τού πληθωρισμού πού χαρακτήρισε τής έξελιξεις στίς τιμές κατά τή διάρκεια τού 1979 άνακόπηκε τό 1980. Η άνοδος τού δείκτη των τιμών καταναλωτή, πού είχε φτάσει τό 24,8% μέσα στό 1979 άπό 11,5% τό 1978, αύξηθηκε περαιτέρω τό 1980 μόνο κατά 1,4 έκατοσταίες μονάδες και έφτασε τό 26,2%.

Σέ μέσα έπιτάχυνση δρυμός αύξησεως τών τιμών έφτασε τό 24,9% τό 1980, έναντι 19% τό 1979 και 12,5% τό 1978. Η πληθωριστική αυτή έξαρση δέν ήταν άποκλειστικά έλληνικο φαινόμενο. Η ίδια ή μεγαλύτερη έπιτάχυνση τού πληθωρισμού παρατηρήθηκε σε πολλές άπό τής χώρες τού ΟΟΣΑ, στίς δποίες δέ τήσιος ρυθμός

αύξησεως τών τιμών, δν και σε χαμηλότερα έπίπεδα σε σχέση μέ τήν Έλλαδα, ύπερδιπλασιάστηκε ή αύξηθηκε σε μεγάλο βαθμό μέσα στήν ίδια διετία.

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Τό σύνολο τών ίδιωτικῶν καταθέσεων σε δραχμές στίς τραπέζες και στούς ειδικούς πιστωτικούς δργανισμούς έφτασε στό τέλος τού 1980 τά 832.478 έκατομ. δρχ. ή 25,6% έναντι αύξησεως κατά 19,8% και 27,4% στά έτη 1979 και 1978 άντιστοχα. Η έπιτάχυνση τού αύξησης μέσα στόν ούσιωδη άνακαμψη της ροπής πρός κατάθεση πού άρχισε τό Ιούλιο 1980 άμεσως μετά τήν καθιέρωση τών νέων κατηγοριών ύψηλοτόκων προθεσμιακῶν καταθέσεων, τό έπιτοκίο τών δημόσιων αύξανεται άναλογο μέ τό ποσό τής καταθέσεως.

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Τά βασικά νομισματικά μεγέθη (νομισματική κυκλοφορία και προσφορά χρήματος) αύξηθηκαν μέσα στό 1980 μέ ρυθμούς πού, ήταν έλαφρά ύψηλότεροι από τούς άντιστοχους ρυθμούς τού 1979. Σέ μέσα έπιταξια έπίπεδα δμως παρατηρήθηκε μικρή έπιβάρυνση (Νομισματική κυκλοφορία + 15,5% έναντι + 18,5% τό 1979, προσφορά χρήματος + 19,3% έναντι + 19,4% τό 1979). Επισημαίνεται, τέλος, δτι οι ρυθμοί αύξησεως τών βασικών νομισματικών μεγεθών, τόσο σε μεγέθη τέλους δσο και σε μέσα έπιπεδα, ήταν χαμηλότεροι σε σύγκριση μέ τό ρυθμό άνοδου τού χρηματικού είσοδηματος.

ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η χρηματοδότηση τού ίδιωτικου τομέα της οικονομίας, τών δημόσιων έπιχειρήσεων και τών δημόσιων δργανισμών άπό τό τραπεζικό σύστημα τής χώρας αύξηθηκε τό 1980 κατά 191.629 έκατομ. δρχ. ή 24,1% έναντι αύξησεως κατά 136.190 έκατομ. δρχ. ή 23,8% τό 1978. Η έπιτάχυνση τού ρυθμού αύξησεως τής συνολικής χρηματοδοτήσεως κατά τό έπισκοπούμενο έτος δφείλεται κυρίως στή σημαντικά ύψηλότερη χρηματοδότηση τών δημόσιων έπιχειρήσεων και δργανισμών (46,7% έναντι 32,1% τό 1979). Ο ρυθμός αύξησεως τής χρηματοδοτήσεως τού ίδιωτικου τομέα διαμορφώθηκε τελικά σε έπίπεδο λίγο ύψηλότερο άπό τό προηγούμενο έτος (1980: 20,6% 1979: 18,9%).

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

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Νέα διοίκησις

Μετά τήν παραίτησιν τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Α.Π. κ. Παντ. Καλογιάννη, προκειμένου νά πολιτευθῇ κατά τάς προσεχεῖς βουλευτικάς ἐκλογάς, τοποθετεῖται εἰς τήν θέσιν αὐτῆν, κατ’ ἀσφαλεῖς πληροφορίας, δέ τέως ὑπουργός κ. Ισιδ. Μαυριδόγλου.

Ἡ τοποθέτησις τοῦ προέδρου καὶ τοῦ νέου γενικοῦ διεύθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π. προβλέπεται νά γίνη ἐντός τῶν ἡμερῶν.

Νέαι διαχειρίσεις τῆς Ελευθέρας Ζώνης

Διά τήν ἀπρόσωπον διακίνησιν τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ κομιζόμενων ἐμπορευμάτων ἀπεφασίσθη ὑπό τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π. ἡ δημιουργία αὐτοτελῶν διαχειρίσεων. Οὗτος:

α. Εἰς τήν περιοχὴν Ντόκ 14 δημιουργεῖται διαχείρισις ὑπό στοιχεῖα A/7 εἰς ἣν θά ἐναποτίθενται, κατά προτίμησιν, φορτία ἔντειας, δημοσιογραφικοῦ χάρτου κ.λ.π.

β. Εἰς τήν περιοχὴν Ξαβερίου διαχείρισις ὑπό στοιχεῖα A/5 εἰς ἣν θά ἐναποτίθενται, κυρίως, φορτία κομιζόμενα δι’ αὐτοκινήτων TIR. Προσωρινῶς καὶ μέχρι λειτουργίας τῆς νέας διαχειρίσεως εἰς τό κτιριακὸν συγκρότημα τοῦ προβλήτος III καὶ τά ἀζήτητα δῶλων τῶν διαχειρίσεων τῆς Διεύθυνσεως Α’ τομέως τῆς Ελευθέρας Ζώνης.

γ. Εἰς τήν περιοχὴν προβλήτος III νέα διαχείρισις A/3 εἰς τήν δόποιαν θά ἐναποτίθενται ἐμπορεύματα ἀζήτητα καὶ ἐν ἀποταμιεύσει. Ἐπίσης ἡ ίδια διαχείρισις θά υποδέχεται καὶ φορτία προελεύσεως ἔξωτερικοῦ, τελούντα εἰς προσωρινόν καθεστώς ἀποθήκευσεως.

δ. Εἰς περιοχὴν πρώην ΟΔΙΣΥ διαχείρισις Γ/3 εἰς τήν δόποιαν θά ἐναποτίθενται ἐμπορεύματα, κομιζόμενα διδικῶς ἐπί προσθέτως δέ καὶ ἐμπορεύματα, τελούντα ἐν ἀποταμιεύσει ἐν ὑπαίθρῳ.

ε. Εἰς περιοχὴν Επισκευαστικῆς Βάσεως Περάματος δημιουργεῖται διαχείρισις Γ/13, εἰς ἣν θά ἐναποτίθενται φορτία λαμαρινῶν ναυπηγικῆς καὶ λοιπά ἐφόδια

πλοίων, τελούντα εἴτε εἰς προσωρινήν ἀποθήκευσιν εἴτε εἰς κατάστασιν ἀποταμιεύσεως, πρός ἔξυπηρτήσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων.

Πρός μεγαλυτέραν αὐτοτέλειαν τοῦ Ο.Α.Π.

Ως ἀνεκοινώθη ὑπό τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μέ νομοσχέδιον, τό δοποῖον κατετέθη εἰς τήν Βουλήν, παρέχεται εἰς τὸν Ὀργανισμόν Λιμένος Πειραιῶς μεγαλυτέρα αὐτοτέλεια καὶ περιορίζεται ἡ μεσολάβησις τοῦ ὑπουργείου, εἰς τρόπον ὥστε ὁ Ὀργανισμός νά ἀποκτήσῃ μεγαλυτέραν εὐελιξίαν καὶ ταχύτητα ἐπί τῶν περισσοτέρων φλεγόντων θεμάτων τοῦ λιμένος καὶ κυρίως τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ.

Τό διοικητικόν συμβούλιον τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀναδιαρθροῦται καὶ αὐξάνεται ὁ ἀριθμός τῶν μελῶν του εἰς τρόπον ὥστε νά είναι μεγαλυτέρα ἡ συμμετοχή τῶν παραγωγικῶν καὶ ἀλλων τάξεων.

Διά πρώτην φοράν καθιεροῦται ἡ συμμετοχή εἰς τό συμβούλιον καὶ τῶν ἐργαζομένων (εἰς ἐκπρόσωπος τοῦ νομίμου προσωπικοῦ καὶ εἰς τῶν λιμενεργατῶν).

Διευρύνεται ἡ ἀρμοδιότης τῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς εἰς τρόπον ὥστε νά ἐπιλαμβάνεται τῶν περισσοτέρων λειτουργικῆς φύσεως θεμάτων καὶ νά παρέχεται, οὕτω ἡ δυνατότης ἀποσυμφορήσεως τῶν πολλαπλῶν θεμάτων, μέ τά ὄποια, ἔστω καὶ δευτερευούσης σημασίας, ἀπησχολεῖτο τό διοικητικόν συμβούλιον, τό δοποῖον εἰς τό ἔξης θά ἔχει τήν εὐχέρειαν νά ἐπιλαμβάνεται τῶν πλέον σοβαρῶν θεμάτων τοῦ λιμένος.

Ρυθμίζονται διάφορα θέματα τοῦ προσωπικοῦ, τά ὄποια ἐπειτα ἀπό ἀλλεπαλλήλους συσκέψεις συνεφώνησαν τά συναρμόδια ὑπουργεία Προεδρίας Κυβερνήσεως καὶ Οἰκονομικῶν μέ βάσιν τά αιτήματα τῶν ἐργαζομένων.

Αὐξάνονται αἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν πέριξ Δήμων, τῶν δόποιων τά ποσά εἰχαν καθιερωθῆ ἀπό τό 1966, παρά τάς ἐν τῷ μεταξύ σημειωθείσας οἰκονομικάς μεταβολάς.

Συνιστᾶται νέα Διεύθυνσις Σταθμοῦ

Ἐμπορευματοκιβωτίων εἰς τρόπον ὥστε νά ὁργανωθοῦν πληρέστερον αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ λιμένος καὶ νά δύνανται νά ἀνταπεξέλθουν εἰς τάς νέας προοπτικάς μεταφορᾶς τῶν μοναδοποιημένων φορτίων.

Παρέχεται εὐχέρεια χορηγήσεως ἀπόκεντων δανείων εἰς τό προσωπικόν τοῦ Ο.Α.Π.

Ἐνισχύεται οἰκονομικῶς ὁ προμηθευτικός καὶ καταναλωτικός συνεταιρισμός τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Νομιμοποιοῦνται διάφοροι δαπάναι παρελθόντος ἐτους εἰς διά ἀφορᾶ τά καταβληθέντα ποσά δι’ ἐπιδόματα ὑπεραποδόσεως, παιδικάς κατασκηνώσεις καὶ παιδικά δῶρα ἑορτῶν.

Παρατείνεται ἡ προθεσμία ἐκδόσεως Π.Δ. διά τήν ρύθμισην τῆς ἀναπροσαρμογῆς καὶ ἐπεκτάσεως τῶν πόρων τοῦ Ταμείου Προνοίας Ὑπαλλήλων Ο.Α.Π.

Ρυθμίζεται δριστικῶς τό θέμα τῆς ὑπεραποδόσεως ὡρισμένων κατηγοριῶν ὑπαλλήλων Ο.Α.Π καὶ Ο.Θ διά τής κυρώσεως δῶλων τῶν ἐκδοθεισῶν κοινῶν ἀποφάσεων τῶν ὑπουργείων Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν.

Χειρισταί γερανογεφυρῶν

Συνιστᾶται εἰς τήν Σχολὴν Ταχυρρύθμου ἐκπαίδευσεως τοῦ Ο.Α.Π. τηῆμα χειριστῶν γερανογεφυρῶν ἐμπορευματοκιβωτίων εἰς τό δοποῖον θά μετεκπαίδευνται οἱ χειρισταί μηχανημάτων τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ κυρίως δχμάτων στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων. Ἡ σύστασις τοῦ τμήματος τούτου ἐκριθῇ ἀπαραίτητος καὶ ἡ λειτουργία του θά συμβάλῃ ἐξαιρετικῶς εἰς τήν διαλογοποίησην τῆς λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ ἐμπορευματοκιβωτίων.

Σύντομα

Ἐνεκρίθη πίστωσις 4.800.000 δρ. διά τήν προμήθειαν 82 χυτοσιδηρῶν βανῶν διά τά δίκτυα κατακλίσεως καὶ ἀνελκύσεως τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν ἐπισκευῆς πλοίων τοῦ Ὀργανισμοῦ.

• Κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 20.890.000 δρ. ἐνεκρίθησαν ὑπό τοῦ Ο.Α.Π. διά τήν πληρωμήν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέντων εἰς τό λιμένα.

• Ἐνεκρίθη πίστωσις 2.500.000 δρ. διά τήν προμήθειαν ἀνταλλακτικῶν Ζῆμενς διά τάς γερανογεφύρας τοῦ Ο.Α.Π.

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

Νέο σύστημα «KONBO'IS» στήν διώρυγα τοῦ Σουέζ

Μετά τὴν ἐγκαινιασθεῖσαν διαπλάτυσιν τῆς Διώρυγος, τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἐγένετο ἡδη ὡς προεβλέπετο καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Ιου καὶ 2ου σταδίου λειτουργίας της, δηλαδὴ τῆς σταδιακῆς διελεύσεως τῶν μεγάλου μεγέθους πλοίων μέ κριτήρια τὸ βύθισμα, τὸ πλάτος καὶ τὸ μῆκος τους. Τοῦτο εἶχε ὡς σκοπὸν τὴν δοκιμασίαν συμπεριφορᾶς τῶν ὑπερδεξαμενοπλοίων ἀπό τοὺς πλοηγούς καὶ τοὺς λοιπούς παράγοντες τῆς Διώρυγος, σὲ συνάρτηση μὲ τὰς ἔκαστοτε ἐπικρατούσας καιρικάς συνθήκας καὶ τὰς ἀντιδράσεις κατὰ τὴν πηδαλιούχησιν εἰς τὰ στενά ὑδάτινα περιθώρια τῆς Διώρυγος. Ἡδη ὑπολείπεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ 3ου σταδίου, ἀποδιδομένης μετέπειτα τῆς Διώρυγος εἰς τὴν ναυσιπλοίαν τοῦ μεγίστου μεγέθους πλοίων, διὰ τὰ ὄποια είχε προβλεφθῇ ἡ διαπλάτυσις της.

Ἐν τῷ μεταξύ ἀνεκοινώθη ὑπό τῆς Διώρυγος τὸ νέο σύστημα τῶν «KONBO'IS» (CONVOYS) τῶν ὄποιων ἐγένετο ἡ ἐφαρμογὴ ἀπό τῆς 22ας Ἀπριλίου. Ἡ ἀλλαγὴ τοῦ συστήματος τῶν KONBO'IS ἐκριθή ἀναγκαία διὰ τὴν ἑξασφάλισιν τῆς μεγίστης λειτουργικότητος τῆς Διώρυγος καὶ τῆς ὀμαλῆς διελεύσεως περισσοτέρων πλοίων, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν χρήσιν τῆς Διώρυγος ἀπό τὰ πλοῖα μαμούθ.

Δεδομένου τοῦ μεγάλου ἐνδιαφέροντος πού παρουσιάζει αὐτή ἡ ἀλλαγὴ τοῦ συστήματος νηοπομπῶν παραθέτομεν αὐτούσιον τὸ κείμενον τῆς ἀνακοινώσεως εἰς τὴν Ἀγγλικήν ὡς ἐκυκλοφόρησε ἀπό τὴν Διοικήσιν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, Διεύθυνσις Διελεύσεων (DIRECTORATE OF TRANSIT).

Τό ἀνωτέρω κείμενον ὡς καὶ τὸν ἔναντι δημοσιεύμενον Ναυτικόν χάρτην τῆς νέας παρακαμπτηρίου ἔξοδου τῆς Διώρυγος εἰς τὸ Π. Σαίντ εἶλάβομεν ἀπό τὴν «CANDIAI» γνωστή διὰ τὴν εἰδίκευσίν της εἰς τὰ θέματα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Πρέπει νά προσθέσουμε διὰ τὸ νέο σύστημα τῶν CONVOYS, δὴ τὰ πλοῖα πού

ἀνέρχονται πρός τὴν Μεσόγειο δέν θά διέρχονται ἐφ' ἑξῆς ἀπό τὸν λιμένα τοῦ PORT SAID ἀλλά θά ἔξερχονται ἐκ τῆς Διώρυγος μέσω τῆς νέας παρακαμπτηρίου, διὰ τὸν ἔμφανται παραστατικά εἰς τὸν παρακείμενον χάρτην.

Δεδομένης τῆς ὑποχρεωτικῆς ὡς ἄνω ἔξοδου ἐκ τῆς παρακαμπτηρίου, τυχόν ἀνεψιδιασμοὶ πρέπει νά πραγματοποιοῦνται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουέζ, ἀποφευγομένης οὕτω τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ PORT SAID.

“Οσον ἀφορᾷ τὰ κατερχόμενα πλοῖα τὰ ὄποια θά εἰσέρχονται διὰ τῆς παρακαμπτηρίου, τυχάνει αὐτονότον διὰ τοῦ ἔμφαντος των θά γίνονται εἰς τὸ Σουέζ.

Τέλος ἔνας βοηθητικός διαυλος ἐνώνει τὴν Διώρυγα μέ τὴν ἀρχή τῆς παρακαμπτηρίου μέσω τοῦ ὄποιου δύνανται νά ἔχουν πρετηθοῦν παραδόσεις μικροδεμάτων, ἀλληλογραφίας, ἀποεπιβιβάσεως πληρωμάτων κλπ. καθ' ὅν χρόνον τὸ πλοίον διαπλέει τὴν Διώρυγα.

We quote you herebelow text of circular issued by the Suez Canal Authority, Directorate of Transit, dealing with the above subject, as follows:

Quote

We have the honour to inform you that as from the 22nd April 1981, 0000 hours, the new times of entry of North & South convoys in the Canal are as follows:

1. Time of Entry of Convoys

- 1) From North (Port Said)
 - (a) Vessels in the harbour: 2030 hours.
 - (b) In the New Anchorage Area, using the East Branch, the vessels will follow the group of vessels in harbour entering Hm. 135.00 at 2300 hours.

2) From South (Port of Suez)

Group "A"

- (a) Vessels anchored in the new VLCCs

Anchorage Area (South of Conry Rock), composed of 3rd Generation containerships and similar (speed 14 Km/h): 0520 at Km 160.

Group "B"

Cargo and other vessels anchored in Suez Anchorage (speed 14 Km/h) will follow group "A".

II. Timetable and conditions to be admitted in the convoys

1) From North

(a) 3rd Generation containerships, VLCCs in ballast and loaded vessels over 38 feet draught who will anchor in the new Anchorage Area NW of Port Said and enter through the East Branch (V berths). They have to reach the Anchorage Area within the limit time of 1600 hours and be declared by agents ready for transit.

(b) For other ships entering from Port Said Harbour they have to reach the Anchorage Area within the limit time of 1100 hours.

(c) Ships arriving after the limit time of 1100 hours and not later than 1600 hours may join the same convoy either from Port or direct from sea if declared by Agents ready for transit, providing the capacity of the Canal permits.

From South

Group "A"

Ships anchoring South of Conry Rock (3rd Generation containerships, VLCCs, Super tankers, heavy bulkcarriers and ships over 38 feet draught) have to reach the Anchorage Area (V berths) within the limit time of 0000 hours and be declared by Agents ready for transit.

Group "B"

Other ships who will anchor in the Anchorage of the Port of Suez, have to reach the Waiting Area within the limit time of 0200 hours and be declared by Agents ready for transit.

III. In all cases the documents required should be produced before the passage of the ship by the Canal Office at Port Said or Port Tewfik.

Unquote

«ΙΝΔΙΑ»

Εἰς τὸ MADRAS καὶ ὅλους τούς ἄλλους λιμένας τῆς ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

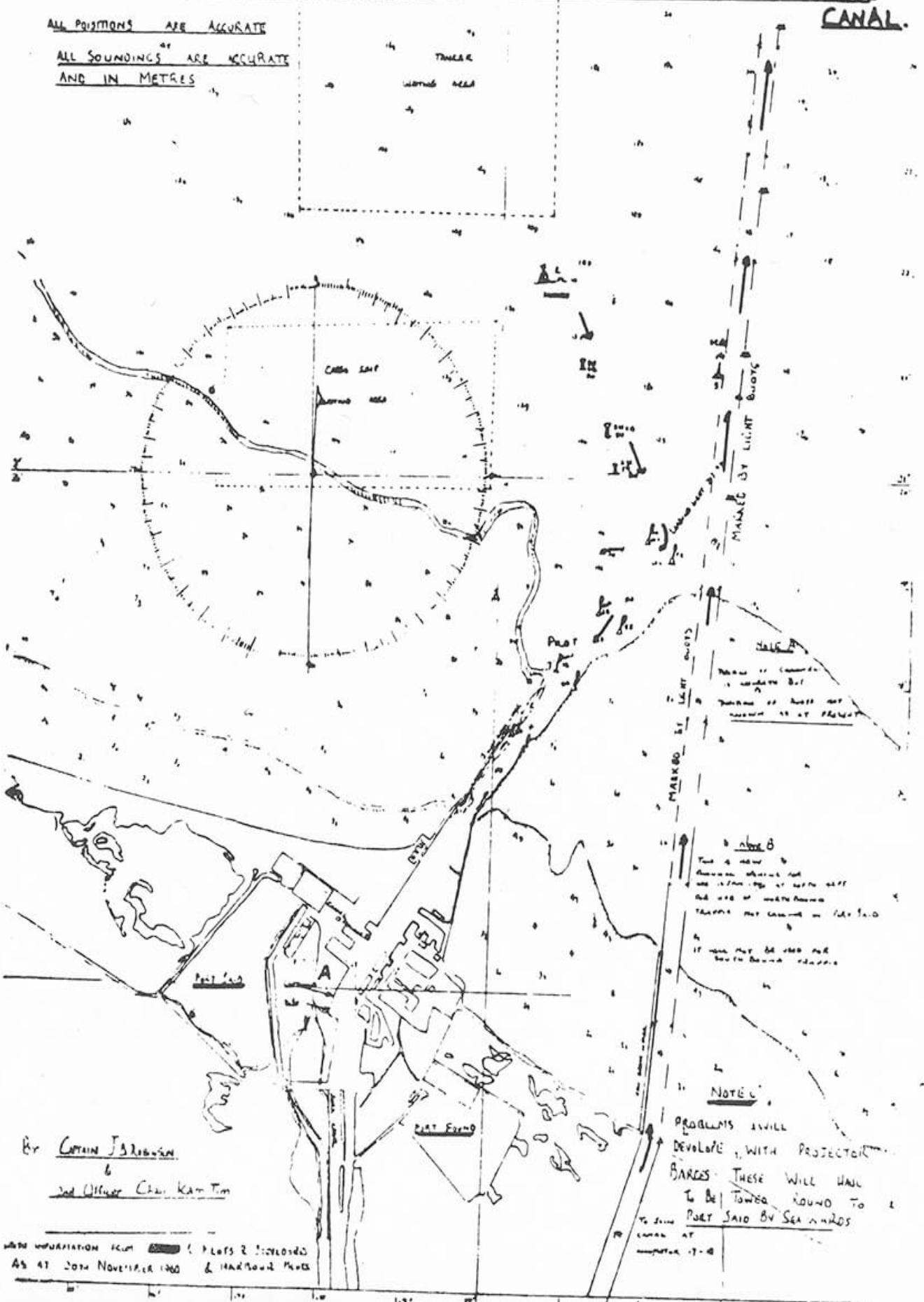
Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

APPROACH TO PORT SAIDWITH NEW CHANNEL FOR NORTH BOUND TRAFFIC LEAVING CANAL.

ALL POSITIONS ARE ACCURATE

ALL SOUNDINGS ARE ACCURATE
AND IN METRES

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



- 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

KRAMTECHNIK

- DYNAMIC BALANCING OF ROTATING
PARTS.

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



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-GREEC

Περί ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΩΣ ΕΚΥΡΩΘΗ ΥΠΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

(συνέχεια ἀπό τὸ προηγούμενο)

"Αρθρον 21.

ΜΑΓΕΙΡΕΙΑ

A. Νέα πλοῖα:

1. Τὰ μαγειρεῖα δέον δπως ἐφοδιάζωνται δι' ἑπαρκοῦς καὶ καταλλήλου ἔξοπλισμοῦ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ δια τοῦ πλοίου μεταφερομένου ἀνωτάτου ἀριθμοῦ προσώ-

πων.
2. Ταῦτα δεόν δπως φωτίζωνται ἐπαρκῶς, ἔξαερίζονται καὶ ἀερίζονται, ἐκτός τοῦ φυσικοῦ ἀερισμοῦ ἔαν ψίσταται καὶ, διὰ τεχνητοῦ τοιούτου, διὰ καταλλῆλου μηχανικοῦ συστήματος ἐπιτυγχανομένων εἰκοσι (20) τουλάχιστον ἐναλλαγῶν τοῦ ἀέρος καθ' ὅραν τοῦ χώρου λογιζομένου κενοῦ.

3. Αἱ ἔστια πυρός τῶν μαγειρείων δέον ἐπιτρέπεται νά ἐφάπτωνται τῶν πλευρῶν καὶ τῶν κατακορύφων διαφραγμάτων τοῦ πλοίου.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἁδαφίων 1 καὶ 2 τῆς παραγράφου Α' τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίοιν, εἰς τὰ δποῖα δέον νά ἐπιτυγχάνωνται δέκα (10) τουλάχιστον ἐναλλαγαὶ ἀέρος.

"Αρθρον 22

ΑΝΑΡΡΩΤΗΡΙΑ

A. Νέα πλοῖα:

1. Ἐπί πλοίων 1.600 κοχ. καὶ ἀνω, δέον δπως διατίθεται ἰδιαίτερον διαμέρισμα ώς ἀναρρωτήριον.

2. Τὸ εύρος τῶν εἰσόδων τῶν ἀναρρωτηρίων, δέον νά είναι τουλάχιστον 75 ἑκατοστόμετρα.

3. Τὰ ἀναρρωτήρια δέον νά φωτίζωνται ώς καὶ οἱ λοιποὶ χώροι ἐνδιαιτήσεως ἀλλά ἐπί πλέον νά ψίσταται καὶ ἐγκατάστασις φορητῆς λυχνίας.

4. Ὁ ἀριθμός τῶν διατιθέμενων κλινῶν τῶν ἀναρρωτηρίων δέον ἐπιτρέπεται νά είναι μικρότερος τῶν:

a) Μιᾶς (1) ἐπί πλοίων μετά πληρώματος μέχρι 20 μελῶν
b) Δύο (2) ἐπί πλοίων μετά πληρώματος μέχρι 40 μελῶν.
γ) Τριῶν (3) ἐπί πλοίων μετά πληρώματος ἀνω τῶν 40 μελῶν.

Ἐφ'δοσον τὸ πλοῖον διαθέτει μονοκλίνους θαλασσίους δι' ἀπαντά τά μέλη τοῦ πληρώματος αἱ κατά τά ἐδάφια (β) καὶ (γ) κλίναι τοῦ ἀναρρωτηρίου δύνανται νά μειωθοῦν εἰς μίαν(1).

5. Πλησίον ἐκάστης κλίνης, δέον δπως ψίσταται ἡλεκτρικόν κομβίον πρός κλήσιν βοηθείας ὑπό τοῦ ἀσθενοῦς.

6. Συνεχομένως τοῦ ἀναρρωτηρίου, δέον νά ψίσταται πλήρης χώρος ύγιεινῆς (ἀφορετήριον, νιπτήρ, λουτήρ).

7. Οἱ χώροι ύγιεινῆς τοῦ ἀναρρωτηρίου,

δέον ἐπιτρέπεται νά χρησιμοποιοῦνται ὑπό ἑτέρων πλήν ἀσθενῶν προσώπων.

8. Εἰς τὸ ἀναρρωτήριον δέον νά διατίθεται ἐρμάριον, ώς τῶν κοιτώνων, καὶ μικρά ἴματοθήκη πρός φύλαξιν τῶν συνδονίων καὶ τῶν κλινοσκεπασμάτων αὐτοῦ.

9. Τὸ ἀναρρωτήριον δέον νά κατασκευάζηται εἰς κατάλληλον χώρον ἐπί τοῦ πλοίου εἰς τρόπον ὥστε νά ἐξασφαλίζηται ἡ ἀνετος διαμονή τῶν ἀσθενῶν.

10. Ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀναρρωτηρίου δι' ἑτέρους σκοπούς ἐκτός ἐκείνου δι' ὃν προορίζεται.

11. Ἡ ἐνδειξίς «Ἀναρρωτήριον» ἀναγράφεται ἀνεξιτήλως ἐπί ἡ ὑπερθεν τῆς ἐξωτερικῆς πλευρᾶς τῆς θύρας εἰσόδου τοῦ ἀναρρωτηρίου.

12. Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου δέον ἐφαρμόζονται ἐπί ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτελούντων ἡμερινούς ἀκτοπλοϊκούς πλόας.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῶν ἁδαφίων 1,3,5,7,10, καὶ 11 τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων πλοίων.

Πλοῖα διλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2.500 κόρων εἰς ἂ δέον είναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμη ἡ ἀνωτέρω ἀπαίτηση, λόγω τῆς ψύσεως τῶν ταξειδίων των, δύναται νά ἀπαλλαγοῦν τῆς ὑποχρεώσεως ὑπάρχεως Ἀναρρωτηρίου.

"Αρθρον 23

ΚΟΛΥΜΒΗΤΙΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

A. Νέα πλοῖα:

1. Κολυμβητικήν μόνιμον δεξαμενήν, δέον δπως διαθέτουν τά ἀνω τῶν 20.000 κοχ. πλοῖα ἐξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν.

2. Ἡ ἐπιφάνεια τῆς κολυμβητικῆς δεξαμενῆς δέον νά είναι τουλάχιστον 16 τετρ. μ.

3. Ἡ κολυμβητική δεξαμενή δύναται νά πληρούται διά θαλασσίου ὑδατος εἴτε δι' ἰδιαίτερας μονίμου ἐγκαταστάσεως εἴτε διά τοῦ δικτύου πυρκαϊάς τοῦ πλοίου. Κατάλληλα μηχανικά μέσα δέον νά προβλέπονται διά τὴν συνεχή ἐναλλαγήν τοῦ ὑδατος τῆς κολυμβητικῆς δεξαμενῆς.

B. Υπάρχοντα πλοῖα:

Αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου Α τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπί τῶν ὑπαρχόντων δεξαμενοπλοίων καὶ πλοίων συνδεδυασμένων μεταφορῶν ἀνω τῶν 20.000 κοχ. ἐφ' ὃν η δεξαμενή δύναται νά είναι μή μόνιμος.

ΜΕΡΟΣ Δ'**ΥΠΟΒΑΝΤΕΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

"Αρθρον 24.

ΣΧΕΔΙΑ—ΜΕΛΕΤΑΙ—ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΙΣ

Νέα πλοῖα ὑπάρχοντα:

1. Πρός τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως πλοίου η τῆς ἐκτέλεσεως εὑρείας ἐκτάσεως μετασκευῶν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος αὐτοῦ, ὑπόβαλλονται ὄπωσδήποτε εἰς Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ), προκειμένου περι ἐπιβατηγοῦ πλοίου, η εἰς Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ) η ἐξουσιοδοτημένον Ὀργανισμόν, προκειμένου περι φορτηγοῦ πλοίου, τά κάτωθι σχέδια καὶ μελέται:

(α) Σχέδια γενικῆς διατάξεως πλοίου.

(β) Σχέδια διατάξεως χώρων ἐνδιαιτήσεως, εἰς ἂ θά ἐμφαίνονται λεπτομερῶς οἱ ἀτομικοί, κοινόχρηστοι, βοηθητικοί καὶ λοιποὶ χώροι καὶ θά ἀπεικονίζονται αἱ θέσεις τοῦ μονίμου ἔξοπλισμοῦ τῶν ἀτομικῶν χώρων.

(γ) Σχέδια διατάξεως συστήματος ἀερισμοῦ, ἔξαερισμοῦ καὶ θερμάνσεως μετά στοιχείων, σχετικῶς μὲ τὴν ἐπάρκειαν τῶν ἐγκαταστάσεων κεχωρισμένων διά τοὺς χώρους ύγιεινῆς, μαγειρεία, κοιτῶνας, ἀστιάροις καὶ χώρους ἀναψυχῆς.

2. Μετά τὸ πέρας τῆς ναυπηγήσεως καὶ πρό τῆς θέσεως τοῦ πλοίου εἰς ὑπηρεσίαν, ἐλέγχεται καὶ ἐξακριβοῦνται ἀρμοδίως η πλήρης συμμόρφωσις τοῦ πλοίου πρός τά

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — TELEPH. 24 28 75/76 — 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75/76,

Telex: "SIPC" No. 02 162345 — Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen.	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71.	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven.	Columbusbahnhof 11.	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake.	Am Pier.	33 50.	
2970 Emden.	Neptunstrasse 15.	2 50 61.	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven.	Rheinstrasse 37.	2 64 04.	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

προβλεπόμενα ύπό των ώς άνω έγκεκριμένων σχεδίων και τάς διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

3. Αἱ διατάξεις του παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ μετασκευῶν εὐρείας ἐκτάσεως, συνεπείᾳ τῶν ὅποιων ἐπέρχεται ἀξιόλογος μεταβολὴ εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II.

ΦΟΡΤΗΓΑ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 100 - 500 ΚΟΧ.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ

"Ἄρθρον 25.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

1. Τά διαφράγματα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τά ταυτιζόμενα μέ τάς πλευράς τοῦ πλοίου δέον νά ἐπενδύωνται διά καταλλήλου μονωτικού ύλικού, ἔξασφαλιζομένης οὕτω κατά τὸ δυνατόν πλήρους μονώσεως ἔναντι τοῦ ψύχους καὶ τοῦ καύσωνος.

2. Τά διαφράγματα τοῦ φωταγωγού-ἀεραγωγοῦ τοῦ μηχανοστασίου καὶ αἱ σωληνώσεις, ἄτμοῦ, πετρελαίου καὶ θερμοῦ ὅδος, ἐφ' δοσον διέρχονται τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά ἐπενδύωνται διά καταλλήλου μονωτικού ύλικού, ὥστε νά ἔξασφαλιζηται ἐπαρκῆς μόνωσις πρός πλήρη ἀπορρόφησιν τῆς ἀκτινοβολουμένης θερμότητος.

3. Ἀνοικτά χαλύβδινα καταστρώματα σχηματίζοντα ὁροφήν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά ἐπενδύωνται ἐσωτερικῶς διά καταλλήλου μονωτικού ύλικού, ως ἐν παραγ. (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

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

5. Τά διαφράγματα καὶ αἱ ὁροφαὶ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά ἔχουν φωτεινά χρώματα εἰς τρόπον ὥστε νά καθίσταται εὐχερής ἡ διατήρησις τῆς καθαριότητος αὐτῶν.

6. Τά δάπεδα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά καλύπτωνται διά καταλλήλου ύλικού, ἔξασφαλιζοντος μόνωσιν καὶ ἀντοχήν εἰς τὴν ὑγρασίαν.

7. Αἱ συναρμογαὶ, μεταξύ δαπέδων καὶ διαγραμμάτων, τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά καλύπτωνται διά καταλλήλου ύλικού πρός ἀποφυγὴν ρωγμῶν.

8. Τά διαφράγματα τῶν χώρων ὑγιεινῆς (λουτρά, πλυντήρια, ἀφοδευτήρια) δέον δημος συνίστανται ἐκ χάλυβος ἢ ἔτερου καταλλήλου ύλικού ἔξασφαλιζοντος στεγανώτητα μεταξύ τῶν χώρων.

9. Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως προβλέπεται σύστημα ίκανοποιητικῆς ἀποστραγγίσεως. Οἱ σιδῆνες είναι ἐπαρκῶν διαστάσεων καὶ είναι κατά τέτοιο τρόπο τοποθετημένες ὥστε νά μειώνεται ὁ κίνδυνος ἐμφράξεως καὶ νά ἔχουπηρετεῖται ὁ καθαρισμός.

10. Εἰς καμμία περίπτωση οἱ κοιτῶνες κατασκευάζονται πρώραθεν τοῦ στεγανοῦ συγκρούσεως.

11. Τά μέσα προσβάσεως, ἡ κατασκευή καὶ ἡ διαρρύθμισις τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως είναι τέτοια ὥστε νά ἔξασφαλίζεται ἐπαρκῆς ἀσφάλεια καὶ προστασία ἐναντίον τοῦ καιροῦ καὶ τῆς θαλάσσης.

12. Δέν υπάρχουν ἀπ' εὐθείας ἀνοίγματα πρός τοὺς κοιτῶνες ἀπό χώρους φορτίου καὶ μηχανημάτων, ἡ ἀπό μαγειρεία καὶ χώρους λαμπτήρων καὶ χρωμάτων ἡ ἀπό τό μηχανοστάσιον, τό κατάστρομα καὶ ἄλλες ἀποθήκες χύδην φορτίου καὶ θαλάμους ζηράνσεως.

Ἐκεῖνο τό τμῆμα τοῦ διαφράγματος (μπουλμές) πού διαχωρίζει τοὺς ἀνωτέρω χώρους ἀπό τοὺς κοιτῶνας καθὼς ἐπίσης καὶ τά ἐξωτερικά διαφράγματα τῶν κοιτῶνων, είναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς καὶ ὑδατοστεγή καὶ δηπού είναι δυνατὸν ἀεροστεγή. Ἐάν θύραι κοιτώνων καὶ θύραι μηχανοστασίου εύρισκονται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ διαδρόμου, αἱ θύραι μηχανοστασίου δέον νά κλείουν αὐτομάτως.

"Ἄρθρον 26.

ΑΕΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

1. "Ἀπαντες οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως τοῦ πλοίου δέον δημος ἀερίζωνται ἐπαρκῶς, διά καταλλήλου μηχανικού συστήματος, ἐπιτυγχανομένων τουλάχιστον δέκα (10) ἐναλλαγῶν τοῦ ἀέρου καθ' ώραν τῶν χώρων λογιζομένων κενῶν.

2. Τά ἀνοίγματα ἔξαερισμοῦ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, δέον νά τοποθετῶνται κατά τοιούτον τρόπον, ὥστε νά μή προκαλοῦνται κατά τό δυνατόν ρεύματα καὶ ἐνόχλησις τῶν ἐνδιαιτωμένων.

"Ἄρθρον 27.

ΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

1. "Ἀπαντα τά πλοῖα δέον δημος ἐφοδιάζονται διά καταλλήλου συστήματος θερμάνσεως εἰς τρόπον ὥστε οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως αὐτῶν νά θερμαίνονται ἐπαρκῶς.

2. Θερμαντικά μέσα δύνανται νά είναι εἴτε ἄτμος, εἴτε υδωρ, εἴτε ἄήρ, εἴτε κεκαλυμένα ἡλεκτρικά στοιχεῖα, εἴτε συνδυασμός τούτων, ἀπαγορευμένης τῆς χρησιμοποιήσεως δηλητηριωδῶν ἀερίων, θερμα-

στῶν πετρελαίου ἢ ἡλεκτρικῶν θερμαστῶν μετά ἀκαλύπτων στοιχείων.

3. Τά θερμαντικά σώματα, δέον νά κατασκευάζονται καὶ τοποθετοῦνται κατά τοιούτον τρόπον ὥστε νά ἀποκλείονται κίνδυνοι πυρκαϊᾶς ἢ ἀτυχήματος ἢ ἐνόχλησις τῶν ἐνδιαιτωμένων.

Άρθρον 28. ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

1. "Ἀπαντες οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως δέον δημος φωτίζονται ἐπαρκῶς.

2. Ἐπαρκῆς θεωρεῖται ὁ φωτισμός δημος παρέχει τὴν δυνατότητα, εἰς ἄπομον φυσιολογικῆς ὀπτικῆς ὀξύτητος, ἀνέτου ἀναγνώσεως, εἰς οἰονδήποτε σημείον, ἐφημερίδος.

3. Ἐντός τῶν κοιτῶνων, πλέον τῶν λοιπῶν φωτιστικῶν σωμάτων, παρά τὴν κεφαλήν ἐκάστης κλίνης, δέον νά υφίσταται καταλλήλως διατεταγμένον φωτιστικόν σώμα, μετά διακόπτου, πρός ἀνάγνωσιν.

"Άρθρον 29.

ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

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

- (i) Πλοιάρχου,
- (ii) Ἀξιωματικῶν, καὶ
- (iii) Κατωτέρου πληρώματος.

2. Ἐξωτερικῶς τῆς θύρας ἐκάστου κοιτῶνος, δέον νά ἀναγράφεται καλαισθήτως, διά χαράξεως ἢ ἀνεξιτήλως εἰς ποίαν τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν ἀνήκει ὁ κοιτών. Προκειμένου περὶ κοιτώνων κατωτέρου πληρώματος ἀναγράφεται ὁμοιως ὡς ἀνωτέρω καὶ διάριθμός τῶν ἐνδιαιτωμένων.

"Άρθρον 30.

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

1. Εἰς τόν Πλοιάρχον καὶ τόν Α' Μηχανικόν δέον νά διατίθεται ἀτομικός κοιτών.

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

3. Εἰς τό κατώτερον πληρώμα δέον νά διατίθεται, εἴτε ἀτομικός κοιτών, εἴτε κατ' ἀνώτατον δριον, ἀνά τέσσερα (4) ἀτομα, εἰς κοιτών.

"Άρθρον 31.

ΨΥΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

Τό καθαρόν ψυς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως εἰς τά σημεῖα ἐλευθέρας κυκλοφορίας δέον νά είναι τουλάχιστον 1,90μ.

"Άρθρον 32.

ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ

1. Οἱ διάδρομοι τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά πληροῦν τάς κάτωθι προϋποθέσεις:

α) Τό ἡλάχιστον καθαρόν εύρος τῶν κυρίων δαδρόμων νά είναι 0,75 μ.

β) Φέρουν χειρολαβάς εἰς τὴν μίαν τουλάχιστον πλευράν πρός συγκράτησιν τοῦ πληρώματος.

Αἱ χειρολαβαὶ αὐταὶ δέν θεωροῦνται ώς ἐμπόδια διά τόν προσδιορισμόν τοῦ καθαροῦ εύρος τῶν διαδρόμων.

- 2. Προστατευτικά μεταλλικά κιγκλιδώ-

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

ματα, υψους ως τούτο καθορίζεται ύπό της έκαστοτε έν ισχυί Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμών φορτώσεως, ή ίσοδύναμα μέσα δέον δπως τοποθετούνται περιφερειακώς τών άνοικτών καταστρωμάτων. Κιγκλιδώματα πλευρών καταστρωμάτων, κεμένων πρός την θάλασσαν, λοιπά κιγκλιδώματα δύνανται νά αποτελούνται έκ δύο σειρών κιγκλιδών.

"Άρθρον 33.

ΚΛΙΝΑΙ

1. Εις τὸν Πλοίαρχον καὶ πάντα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος δέον δπως διατίθεται ίδιαίτερα κλίνη ἐλαχίστων ἐσωτερικῶν διαστάσεων 1,98 X 0,80 μ.

2. "Οπου αἱ κλίναι τοποθετούνται πλησίον, τῶν ἐξωτερικῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου, η πλησίον διαφραγμάτων, τῶν δποίων η ἐτέρα δψις ἐκτίθεται εἰς δυσμενεῖς καιρικάς καταστάσεις ψύχους η θερμότητος ύπο ύψηλάς θερμοκρασίας, δέον νά προβλέπεται κατάλληλος μόνωσις διά ξύλου η ἐτέρου ισοδυνάμου μονωτικού ύλικου, διαχωρίζουσα τήν κλίνην ἀπό τάς πλευράς η τά διαφράγματα τοῦ πλοίου.

3. "Απαγορεύεται η τοποθέτησις δύο η περισσοτέρουν κλίνων ἐν ἐπαφῇ κατά πλευράν, τούτο ἐπιτρέπεται μόνον εἰς τά ἐπιβατηγά καὶ τά ἀλιευτικά πλοιά, ἐφ' δσον ύπάρχει διάδρομος, πρός τάς πλευράς τῶν κλίνων, τάς ἀντιθέτους τῶν ἐφαπτομένων, καὶ, παραπέτασμα μεταξύ τῶν δύο κλίνων.

4. Τό πλαίσιον τῆς βάσεως ἔκαστης κλίνης, δέον δπως είναι μεταλλικόν η ξύλινον, ή δέ βάσις νά συνίσταται ἐν συνδυασμῷ ἐλατηρίων ἑξασφαλιζόντων ἐλαστικότητα η νά φέρῃ κλινοστρωμάνην πληρούσαν τήν ἀπαίτησιν ταύτην (στρωματέξ).

"Άρθρον 34.

ΕΠΙΠΛΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΟΙΤΩΝΩΝ

1. "Εντός έκαστου κοιτῶνος, δέον νά ύφισταται ιδιαίτερον ἐρμάριον καὶ συρτάρι δι' έκαστον ἐνδιαιτώμενον.

2. "Απαντες οἱ κοιτῶνες δέον νά είναι ἐ-

φωδιασμένοι διά καταλλήλων καθισμάτων πρός χρήσιν τῶν ἐνδιαιτωμένων.

3. Εις έκαστον κοιτῶνα, δέον δπως ύπάρχει τράπεζα η γραφείον μονίμου τύπου φέροντος προεκτάσεις αἱ δποίαι διπλώνουν πρός τά κάτω η συμπτύσσονται ἐντός αὐτοῦ.

"Άρθρον 35.

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ

1. "Ἐπί τῶν πλοίων, δέον νά ύφιστανται ίδιαίτερον ἐστιατόριον διά τὸν Πλοίαρχον καὶ τοὺς Ἀξιωματικούς καὶ ἔτερον κεχωρισμένον διά τὸ κατώτερον πλήρωμα.

2. Πλοια διλκῆς χωρητικότητος μικρότερας τῶν 300 κόρων δυνατόν νά διαθέτουν ἐν μόνον ἐστιατόριον.

3. Τά ἐστιατόρια δέον νά διαθέσουν ἐπιφάνειαν διά τήν ταυτόχρονον ἐστίασιν τοῦ προσωπικοῦ, πλὴν τῶν ἐκτελούντων φυλακήν νά είναι δέ ἑξωπλισμένα διά τῶν ἀπαραίτητων εἰδῶν ἐστιάσεως.

4. Τά ἐστιατόρια δέον δπως ἐφοδιάζωνται διά τῶν κατώθι τουλάχιστον μέσων ψυχαγωγίας, η χρήσις τῶν δποίων δέν ἐπιτρέπεται κατά τάς ὥρας τοῦ φαγητοῦ:

- α) Δι' ἐπιτραπεζίων παγνιδίων (σκάκι - τάβλι).
- β) Διά ραδιοφώνου.

"Άρθρον 36.

ΑΦΟΔΕΥΤΗΡΙΑ — ΛΟΥΤΗΡΕΣ — ΝΙΠΤΗΡΕΣ — ΧΩΡΟΙ ΦΥΛΑΞΕΩΣ ΕΝΔΥΜΑΣΙΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. "Ἐπί παντός πλοίου, δέον δπως διατίθενται εἰς κατάλληλον χώρον διά τὸ προσωπικόν αὐτοῦ ἐν (1) ἀφοδευτήριον, λοντρόν η καταιονήτηρ (ντούς) ως καὶ νιπτήριον διάδοτον, ἀνά δέξ (6) ἀτομα διά τά δποία δέον διατίθενται ιδιαίτεροι χώροι ύγεινῆς.

2. Τά ἀφοδευτήρια δέον δπως ἑξαερίζονται ἀπ' εύθειας εἰς τήν ἀτμόσφαιραν ἀνεξαρτήτως ἀπό κάθε ἄλλο τμῆμα τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως. Εις ἀπαντά τά ἀφοδευτήρια θά διατίθεται ἐπαρκές ρέον ύδωρ, κατά πάντα χρόνον, χειριζόμενον ἀνεξαρ-

τήτως.

3. Διά τό κρέμασμα τῶν ἀδιαβρόχων (νιτσεράδων), θά διατίθεται, πλησίον τῶν κοιτώνων, ἐπαρκής καὶ καλῶς ἀεριζόμενος χώρος.

"Άρθρον 37.

ΜΑΓΕΙΡΕΙΑ

1. "Ἐπί πλοίων τῶν δποίων η φύσις καὶ ἡ διάρκεια τῶν ταξιδίων ἀπαιτούν τήν ὑπαρξίαν μαγειρείων, δέον δπως ταῦτα, ἐφοδιάζονται δι' ἐπαρκούς καὶ καταλλήλου ἑξοπλισμού διά τήν ἐξυπηρέτησιν τοῦ διά τούτων μεταφερομένου ἀνωτάτου ἀριθμοῦ προσώπων.

2. Δέον δπως ταῦτα φωτίζωνται ἐπαρκῶς, ἑξαερίζωνται δέ καὶ ἀερίζωνται ἵκανονοιητικῶς διά τοῦ φυσικοῦ η τεχνιτοῦ ἀερισμοῦ.

3. Αἱ ἐστίαι πυρός τῶν μαγειρείων δέν ἐπιτρέπεται νά ἐφάπτωνται τῶν πλευρῶν καὶ τῶν διαχωριστικῶν διαφραγμάτων τοῦ χώρου εἰς δν εύρισκονται.

"Άρθρον 38.

ΥΠΟΒΑΛΗΤΕΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Πρός τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως η ὑπερίειας ἐκτάσεως μετασκευῆς τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως πληρώματος, πλοίων, ύποβάλλονται δπωσδήποτε εἰς τήν Ε.Ε.Π., προκειμένου περί ἐπιβατηγοῦ πλοίου, η εἰς Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ) η ἑξουσιοδοτημένον Ὀργανισμόν, προκειμένου περί φορτηγοῦ πλοίου, σχέδια γενικῆς διατάξεως εἰς ἀ ἐμφαίνωνται λεπτομερῶς οἱ ἀτομικοί, κοινόχρηστοι, βοηθητικοί καὶ λοιποί χώροι.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

"Άρθρον 39.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ — ΑΕΡΙΣΜΟΣ — ΘΕΡΜΑΝΣΙΣ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ

1. Εις καμμίαν περίπτωσιν οἱ κοιτῶνες θά κατασκευάζωνται πρώραθεν τοῦ στεγα-

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)

25



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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

Mandaluyong, Marikina, San Fernando, Masantol, Batangas, Legazpi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iligan, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,
METRO MANILA, PHILIPPINES.
TELEPHONES: 977051 / 4 (24 HOURS) 990991
AOH: 990564, 593121
TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH.
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN
CABLES: ELGRECO, MANILA

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

νοῦ συγκρούσεως.

2. Δέν ύπάρχουν ἀπ' εὐθείας ἀνοίγματα πρός τούς κοιτώνες ἀπό χώρους φορτίου και μηχανημάτων ή ἀπό μαγειρεία και χώρους λυχνιῶν και χρωμάτων ή ἀπό τό μηχανοστάσιον, τό κατάστρωμα και ἄλλες ἀποθήκες χύδην φορτίου και θαλάμους ξηράνσεως.

Ἐκείνο τό τμῆμα τοῦ διαφράγματος (μπουλμές) πού διαχωρίζει τοὺς ἀνωτέρους χώρους ἀπό τοὺς κοιτώνες καθώς και τά ἔξωτερικά διαφράγματα τῶν κοιτώνων θά είναι ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς και ὑδατοστεγή και ὅπου είναι δυνατὸν ἀεροστεγή. Ἐάν θύραι κοιτώνων και θύραι μηχανοστάσιου εὑρίσκονται ἐπί τοῦ αὐτοῦ διαδρόμου, αἱ θύραι μηχανοστάσιου δέον νά κλείνουν αὐτομάτως.

3. Στοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως θά προβλέπεται ἐπαρκές σύστημα ἀποστραγγίσεως. Οι σωλήνες θά είναι ἐπαρκῶν διαστάσεων και θά είναι κατά τέτοιο τρόπο τοποθετημένες ὥστε νά μειωνέται ὁ κινδυνός ἐμφράξεως και νά ἔξυπηρτεται ὁ καθαρισμός.

4. "Απαντες οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος δέον δπως ἀερίζονται ἐπαρκῶς διά καταλλήλου μηχανικοῦ συστήματος η συστήματος διοχετεύοντος φυσικόν ἀερισμόν.

5. "Απαντα τά πλοῖα δέον δπως ἐφοδιάζονται διά καταλλήλου συστήματος θερμάνσεως εἰς τρόπον ὥστε οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως αὐτῶν νά θερμαίνονται ἐπαρκῶς. Τούτο δύναται νά ἐπιτευχθῇ εἴτε δι' ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως ή διά τοιαύτης ἀτμοῦ η θερμοῦ ὑδατοῦ η θερμοῦ ἀέρος. Ξύλινα φορτηγά πετρελαιοκίνητα και ἀλιευτικά γενικῶς πλοῖα διλικῆς χωρητικότητος μέχρι 250 κόρων, δύνανται νά ἔξαιρονται ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως διά ἐγκαταστάσιν συστήματος θερμάνσεως, ἐφ' δοσον οἱ ἐκτελούμενοι ὑπ' αὐτῶν πλόδες είναι μικρᾶς σχετικῶς διαρκείας και τά πλοῖα ἐκ κατσκευῆς δέν διαθέτουν τήν καταλλήλου πηγὴν ἐνέργειας γιά παροχὴν θερμάνσεως και ὑφίσταται ούσιαστηκή ἀδυναμία συμμορφώσεώς των.

6. Οι πρός ἐνδιαιτήσιν τοῦ πληρώματος διατιθέμενοι χώροι δέον δπως φωτίζονται ἐπαρκῶς.

"Ἀρθρον 40.

ΚΟΙΤΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΑΥΤΩΝ

1. Ἰδιαίτεροι κοιτώνες δέον δπως διατίθενται δι' ἐκάστην κατηγορίαν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου ως ἀκολούθως:

- (α) Πλοιάρχου,
- (β) Ἀξιωματικῶν, και
- (γ) Κατωτέρου πληρώματος.

2. Εἰς τὸν Πλοιάρχον και πάντα τά μέλη τοῦ πληρώματος δέον δπως διατίθεται ἰδιαίτερα κλίνη ἐλαχίστων, ἐσωτερικῶν διαστάσεων 1.90 μ. X 0.68 μ.

3. Ἐντὸς ἐκάστου κοιτώνος δέον νά υφίσταται ἴδιαίτερον ἐρμάριον και συρτάρι δι' ἔκαστον ἐνδιαιτώμενον.

4. Ἀπαγορεύεται η τοποθέτησις δύο η περισσοτέρων κλινῶν ἐν ἐπαφῇ κατά πλευράν, τούτο ἐπιτρέπεται μόνον εἰς τά ἐπιβατηγά και τά ἀλιευτικά πλοῖα, ἐφ' δοσον ύπάρχει διάδρομος, πρός τάς πλευράς τῶν κλινῶν τάς ἀντιθέτους τῶν ἐφαπτομένων και παραπέτασμα μεταξύ τῶν δύο κλινῶν.

5. Εἰς ἔκαστον κοιτώνα δέον δπως ύπάρχει τράπεζα η γραφείον μονίμου τύπου η τύπου φέροντος προεκτάσεις αἱ δοποὶ διπλώνουν πρός τά κάτω η συμπτύσσονται ἐντός αὐτοῦ.

"Ἀρθρον 41.

ΥΨΟΣ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ.

Ἔνα ἀναγνωρισθή διαμέρισμα τι κατάλληλον διά τήν ἐνδιαιτήσιν πληρώματος δέον νά ἔχῃ ὑψος τουλάχιστον 2,10 μ. μετρούμενον μεταξύ τῶν δύο δψεων τῶν ζυγῶν.

"Ἀρθρον 42.

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ.

1. Ἐπί τῶν πλοίων, δέον νά υφίσταται ἴδιαίτερον ἐστιατόριον διά τὸν Πλοιάρχον και ἔτερον κεχωρισμένον διά τὸ πλήρωμα.

2. Πλοῖα διλικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 300 κόρων δύνατον νά διαθέτουν ἐν μόνον ἐστιατόριον.

3. Τά ἐστιατόρια δέον νά διαθέτουν ἐπιφάνειαν διά τήν ταυτόχρονον ἐστίασιν τοῦ προσωπικοῦ, πλήν τῶν ἐκτελούντων φυλακήν, νά είναι δέ ἐξωπλισμένα, διά τῶν ἀπαραιτήτων εἰδῶν ἐστιάσεων.

4. Τά ἐστιατόρια δέον δπως ἐφοδιάζονται

τα διά τῶν κάτωθι τουλάχιστον μέσων ψυχαγωγίας, η χρῆσις τῶν ὅποιων δέν ἐπιτρέπεται κατά τάς δρας τοῦ φαγητοῦ:

- (α) Διά ἐπιτραπεζίων παιγνιδίων (σκάκι - τάβλι),
- (β) Διά ραδιοφώνου.

"Ἀρθρον 43.

ΑΦΟΔΕΥΤΗΡΙΑ — ΛΟΥΤΗΡΕΣ — ΝΙΠΤΗΡΕΣ — ΧΩΡΟΙ ΦΥΛΑΞΕΩΣ ΕΝΔΥΜΑΣΙΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Δέον δπως διατίθεται εἰς κατάλληλον χχώρον, διά τό προσωπικόν αὐτοῦ, ἐν (1) ἀφοδευτήριον, λουτρόν η καταινονητήρ (ντούς) ἀνά δκτω (8) ἀτομα, διά τά ὅποια δέν διατίθεται ἴδιαίτεροι χώροι ίγιεινῆς.

Ἐπίσης δέον δπως διατίθενται εἰς (1) νιπτήρο ἀνά ἔξ (6) ἀτομα.

2. Εάν δ σταθμός ἀσυρμάτου εύρισκεται εἰς ἀπομεμακρυσμένον σημεῖον ἀπό τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως δέον νά υφίσταται ἴδιαίτερος και πλήρης χώρος ίγιεινῆς πλησίον αὐτοῦ.

3. Τά δάπεδα τῶν χώρων ίγιεινῆς δέον δπως κατασκευάζονται ἀπό στερεό ὄλικό εύκόλως καθαριζόμενο και ἀδιαπέραστο ἀπό ίγρασία.

4. Κρύο και ζεστό πόσιμο νερό διατίθεται σε δλους τούς κοινόχρηστους χώρους ίγιεινῆς.

5. Τά ἀφοδευτήρια δέον δπως ἔξαιρίζονται ἀπ' εὐθείας εἰς τήν ἀτμόσφαιραν ἀνεξαρτήτως ἀπό κάθε ἀλλο τημά των χώρων ἐνδιαιτήσεως. Εἰς ἀπαντα τά ἀφοδευτήρια διατίθεται ἐπαρκές ρέον ίδωρο, κατά πάντα χρόνον, χειριζόμενον ἀνεξαρτήτως.

6. Διά τό κρέμασμα τῶν ἀδιαβρόχων (νιτοεράδων), διατίθεται πλησίον τῶν κοιτώνων ἐπαρκής και καλῶς ἀεριζόμενος χώρος.

"Ἀρθρον 44.

ΜΑΓΕΙΡΕΙΑ

1. Ἐπί πλοίων τῶν ὅποιων ή φύσις και ἡ διάρκεια τῶν ταξιδίων ἀπαιτοῦν τήν ὑπαρξίαν μαγειρείων, δέον δπως ταῦτα, ἐφοδιάζονται δι' ἐπαρκούς και καταλλήλου ἔξοπλισμού διά τήν ἐξωπηρέτησιν τοῦ διά τούτων μεταφερούμενου ἀνωτάτου ἀριθμοῦ προσώπων.



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



2. Δέον δπως ταῦτα φωτίζωνται ἐπαρκῶς, ἔξαριζωνται δέ καὶ ἀερίζωνται ικανοποιητικῶς διά τοῦ φυσικοῦ ή τεχνικοῦ ἀερισμοῦ.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

"Αρθρον 45.

ΧΡΗΣΙΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

"Οσάκις ἐπί τῶν πλοίων χρησιμοποιεῖται ὑγραέριον, ή σχετική ἔγκατάστασις δέον νά πληροὶ τούς κάτωθι δρους:

1. Αἱ φιάλαι ὑγραέριον κατασκευάζωνται, πληροῦνται καὶ ἐλέγχωνται ὑπό ἀνεγνωρισμένων Ἐταιρειῶν συμφώνως πρός ἔγκεκριμένας ἀρμοδίως προδιαγραφάς. Αἱ ἐν λόγῳ φιάλαι θά φέρουν ἀσφαλιστικάς διατάξεις ἔγκεκριμένου τύπου, αἱ δποῖαι ἐλέγχωνται τῇ εὐθύνῃ τῶν ἀνωτέρω Ἐταιρειῶν.

2. Ἡ χρῆσις βαλβίδος ἀπ' εὐθείας λήψεως ἀπαγορεύεται. Ἐκάστη φιάλη ή συστοιχία φιαλῶν, δέον δπως φέρῃ μειωτήρα πιέσεως μετά βαλβίδος ταχείας ἀπομονώσεως.

3. Ἡ τοποθέτησις τῶν φιαλῶν ὑπό τὸ κατάστρωμα η εἰς κλειστούς χώρους, ἀπαγορεύεται.

Αἱ φιάλαι μόναι, η ἐν συστοιχίᾳ, δέον δπως:

(α) τοποθετοῦνται, εἰ δυνατόν, εἰς ἀνοικτούς χώρους καὶ εἰς σημεῖα εύρισκόμενα μακράν θερμικῶν ή ἑτέρων πηγῶν ἐναύσεως,

(β) ἀσφαλίζωνται καταλλήλως διά μεταλλικῶν στεφανῶν καὶ

(γ) προστατεύονται καταλλήλως ἀπό τὴν ἡλιακήν ἀκτινοβολίαν.

4. Ἡ σύνδεσις τῶν φιαλῶν μετά τῶν συσκευῶν χρήσεως, δέον δπως εἶναι ισχυρᾶς κατασκευῆς καὶ ἐπαρκοῦς ἀντοχῆς, εἰς τρόπον ὅστε νά ἀποκλείεται οἰαδήποτε διαρροή η κίνδυνος ἀναφλέξεως τοῦ ἀερίου, ἀπαγορευομένης τῆς χρησιμοποίησεως σωλήνων ἐξ ἐλαστικοῦ ή πλαστικοῦ ὑλικοῦ. Εἰδικότερον δέον δπως λαμβάνηται μέριμνα ὅστε η σωλήνωσις τροφοδοτήσεως τῆς συσκευῆς νά είναι:

α) κατασκευασμένη ἐξ εὐκάμπτου χαλκίνου σωλήνος ἐπαρκοῦς πάχους καὶ διαμέτρου, δινευ συνδέσεων, καταλήγοντος εἰς σπείρωμα εἰς ἀμφότερα τά δικρα καὶ προστατευομένου διά καταλλήλου προφυλακτήρος εἰς τά προσιτά σημεῖα,

β) καταλλήλως καὶ ἀνθεκτικῶς τοποθετη-

μένη, καθ' δλον τό μῆκος τῆς καὶ νά μη

διέρχεται διά κλειστῶν χώρων ἐκτός ἐκείνων εἰς τοὺς δποῖους εύρισκεται η συσκευή καταναλώσεως.

5. Εἰς τὸν χώρον τοποθετήσεως τῶν φιαλῶν, δέον δπως ὑφίσταται πινακίς ἐπισημάνουσα τούς κινδύνους ἐκρήξεως καὶ ἀπογορεύουσα τό κάπνισμα.

6. Μεθ' ἐκάστην χρῆσιν η συσκευή καταναλώσεως δέον δπως ἀπομονοῦται.

7. Πλησίον τῆς συσκευῆς καταναλώσεως ἀπαγορεύεται η ἐναπόθεσις εὑφλέκτων ὑλικῶν δυναμένων νά ἀναφλέγουν ἐκ τῆς γυμνῆς φλογός. Τυχόν ἀπομένοντα ἔλαια καὶ λοιπά ύγρα η εὑφλέκτα κατάλοιπα, δέον δπως καθαρίζονται ἐπιμελῶς.

8. Εἰς λογικήν ἀπόστασιν ἐκ τοῦ χώρου τοποθετήσεως τῆς συσκευῆς, δέον δπως διατίθεται κατάλληλος πυροσβεστήρ δυνάμενος νά χρησιμοποιήθῃ ἀμέσως ἐν περιπτώσει πυρκαιᾶς.

"Αρθρον 46.

ΕΞΑΙΡΕΣΙΣ

"Η Ε.Ε.Π. δύναται νά ἔχαιρη τῆς συμμορφώσεως πρός ἀπάσας η ἐνίας ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ παρόντος Κεφαλαίου πλοία τὰ δόπια:

- α) ἐκτελοῦν ἡμερινούς πλόας μικρᾶς διαρκείας, καὶ
- β) ὁ προβλεπόμενος ὑπό τῆς δργανικῆς συνδέσεως ἀριθμός πληρώματος εἶναι μικρός, μετά δέ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοῦ δέν παραμένει τοῦτο ἐπί τοῦ πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Καθαρισμός καὶ ἐπιμέλεια χώρων ἐνδιαιτήσεως δι' ἀπαντά ἐφ' ὧν ἔχει ἐφαρμογήν διά παρόν Κανονισμός πλοία.

"Αρθρον 47.

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΙ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ.

1. Οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος δέον δπως καθαρίζονται καὶ ἀερίζονται καθημερινῶς. Τά δάπεδά των, δέον νά ραντίζονται δι' ὃ διάτος καὶ σαρώνονται τούλαχιστον τρίς ἔβδομαδιάσιας. Ρυπανθεῖσαι ἐπιφέναιαι χώρων ἐνδιαιτήσεως δέον νά καθαρίζονται ἀμέσως,

2. Γενικός καθαρισμός τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, τῶν διαδρόμων, τῶν κλιμάκων καὶ τῶν μέσων προσβάσεως εἰς αὐτούς, ἐνεργεῖται τακτικῶς, κατά διαστήματα βραχύτερα τῶν τριών μηνῶν καὶ ἐκτάκτως, μετά τό πέρας ἐργασιῶν συντηρήσεως τοῦ πλοίου (δεξαμενισμός, ἐπισία η ειδική ἐπιθεώρησις κλπ.) καὶ δταν η Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) η ή Λιμενική η ή Προξενική Ἀρχή κρίνη τοῦτο

σκόπιμον.

3. Κατά τὴν ἐγκατάστασιν μέλους τινός τοῦ πληρώματος εἰς κοιτῶνα ἐφ' δσον πρό μηνός τουλάχιστον δο κοιτῶν δέν ἔχει καθαρισθή γενικῶς, ούτος ὑποβάλλεται ἐκ νέου εἰς γενικόν καθαρισμόν.

4. Κατά τὸν γενικὸν καθαρισμὸν, αἱ δροφαὶ, τὰ διαφράγματα, τά δάπεδα καὶ αἱ ἐπιπλώσεις τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως, πλύνονται διά θερμοῦ διάτος μετά σάπωνος η ἑτέρου καταλλήλου ἀπορρυπαντικοῦ. Ἐπίσης αἱ κλινοστρωματα πρός ἀερισμόν.

5. Οἱ ἐλαιοχρωματισμοὶ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως ἐνεργοῦνται εἰς τακτικά χρονικά διαστήματα εἰς τρόπον ὅστε νά διατηροῦνται ούτοι πάντοτε εἰς καλήν κατάστασιν καὶ ἐμφάνισιν.

6. Οἱ καθημερινοί καὶ οἱ γενικοί καθαρισμοὶ ἐνεργοῦνται μερίμνη Ἀξιωματικοῦ δριζομένου ὑπό τοῦ Πλοιάρχου. Οἱ καθαρίζομενοι χώροι ἐπιθεωροῦνται παρά τοῦ Πλοιάρχου, δστις, κατά γενικούς καθαρισμούς, ποιεὶ σχετικήν ἐν τῷ ήμερολογίῳ μνείαν.

7. Ἐάν διαπιστωθῇ ὑπαρξίας παρασίτων ἐπί τοῦ πλοίου λαμβάνονται πάραυτα μέτρα διά τὴν ἐξολόθρευσιν των, ποιουμένης σχετικῆς ἐν τῷ ήμερολογίῳ μνείας, μετά περιγραφῆς τῶν ληφθέντων μέτρων.

"Αρθρον 48.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ — ΤΗΡΗΣΙΣ ΦΑΡΜΑΚΕΙΟΥ

1. Τὴν ἐπιμέλειαν τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν ἔχει τό πληρωματα κατά τάς διατάξεις τῶν οἰκείων Κανονισμῶν «περί ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων».

2. Ἐκαστον θαλασσοπλοϊοῦν πλοίον, εἰς τό διόποιον δέν ὑπηρετεῖ ιατρός, δέον δπως είναι ἐφωδιασμένον μέ ἐπαρκή φάρμακα, ὑγιεινομικά εἰδη καὶ εὐληπτες δόηγιες χρήσεως, συμφώνως πρός τὸν σχετικὸν Κανονισμόν.

3. Τό παρόν Κεφάλαιον ἐφαρμόζεται καὶ ἐπί ὑπαρχόντων πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΑΚΡΟΤΕΛΕΥΤΙΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

"Αρθρον 49.

ΑΡΜΟΔΙΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ — ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ

1. Διά τὴν ἐφαρμογήν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀρμοδια τυγχάνει η Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.).

2. Ο ἐλεγχος τῶν πλοίων, ως πρός τὴν

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

έφαρμογήν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διενεργεῖται ύπό τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.), τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἐσωτερικοῦ καὶ τῶν Προξενικῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, ἐλλείψει δὲ τούτων ύπό τῶν Παρακτίων Ἑλληνικῶν Προξενικῶν Ἀρχῶν.

3. Οἱ ἑκάστοτε ἔξουσιοδοτούμενοι, διὰ τὴν ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τῶν Δ. Συμβάσεων «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» καὶ «Γραμμῶν Φορτώσεως», ὅργανοι, ἔξουσιοδοτούνται καὶ διὰ τὴν, κατά τὰς δόηγιας τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.), ἔφαρμογήν τῶν σχετικῶν, πρὸς κατασκευαστικά θέματα, διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Μετά τὴν ὀλόκληρωσιν τῶν ἐργασιῶν ναυπηγήσεως ἡ εὐρείας μετασκευῆς φορτηγοῦ πλοίου, δέον δπως ὑποβάλλονται εἰς τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) ύπό τοῦ παρακολουθήσαντος τὰς ἀνωτέρα ἔργασίας Νηογνώμονος, πλήρεις σειραι τῶν, ύπό τοῦ ἄρθρου 24 (1) τοῦ Κεφαλαίου I καὶ ἄρθρου 38 Κεφαλαίου II τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, προβλεπομένων σχεδίων, δεόντως τεθεωρημένον, σύν τῇ

βεβαιώσει ἐπ' αὐτῶν διὰ ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὴν πραγματικήν κατάστασιν τοῦ πλοίου.

4. Ἐάν κατά τὴν γνώμην τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων (Ε.Ε.Π.) ἐκτιμᾶται διτὴ συμμόρφωσις ὑπάρχοντος πλοίου τινός πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐπιφέρει μείωσιν τῆς ἀσφαλείας μετατροπάς, αἱ δόπαι ἐκ τῶν πραγμάτων καθίστανται ἀδύνατοι ἡ ἀπαιτούν δυσαναλόγως μεγάλας ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἀναμενόμενον ἀποτέλεσμα οἰκονομικάς ἐπιβαρύνσεις δύναται δὲ ὁ Ὑπουργός τῇ αἰτήσει τοῦ ἐνδιαφερομένου, καὶ κατόπιν σχετικῆς γνωμοδοτήσεως τῆς ύπό τοῦ ἄρθρου 35 τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, προβλεπομένης Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς νά ἀπαλλάξῃ τούτο τῆς ὑποχρεώσεως συμμορφώσεως πρὸς τὰς σχετικάς ἀπαιτήσεις.

Ἄρθρον 50.

ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οἱ παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ύποκεινται εἰς τὰς κυρώσεις τῶν διατάξεων.

τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ Ν.Δ. 187/1973, «περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

Ἄρθρον Δεύτερον.

1. Ἀπό τῆς ἐνάρξεως ισχύος τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καταργεῖται τὸ Π.Δ. 706/1977 «περὶ ἐνδιαιτήσεως Πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων» (ΦΕΚ 229/Α/77).

2. Ἡ ισχύς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἔνα μῆνα μετά τὴν δημοσίευσιν τοῦ παρόντος διά τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς τὸν ἐπί τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 11 Μαρτίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ



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 ΕΛΛΑΔΙ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΛΑΪΝΟΣ, 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 ΠΡΟΓΟΝΩΝ

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

Μονομελούς Πρωτοδικίου 1107/1978

Πρόεδρος: Δημ. Βούρβαχης.

Δικηγόροι: Σωτ. Παπαγεωργακόπουλος, Παν. Παπούλιας, Νικήτας Αναγνωστόπουλος, Γ. Χαϊδάς, Γ. Κατσαντώνης, Αναστ. Μπονώρης.

Ναυτικά προνόμια—Εἰσφορές ΙΚΑ—Δέν έξασφαλίζονται μέ ναυτικό προνόμιο ἀλλά μέ το γενικό πρόνομιο ἄρθρ. 975 Κ.Πολ.Δ.—Κατατάσσονται μετά τή ναυτική ὑποθήκη—Εἰσφορές ΤΑΝΗΥ—Δέν έξασφαλίζονται μέ ναυτικό προνόμιο—Είναι προνομιακές κατά τό ἄρθρ. 975 Κ.Πολ.Δ. καὶ ἐπονται τῆς ναυτικῆς ὑποθήκης κατά τήν κατάταξη—Τά δικαιώματα τοῦ ΟΑΠ γά παραβολή, προσδόμηση, δεξαμενισμό, ἀργία, ἐπισκευή, μεταφορά ἀποσκευών καὶ τουριστικών λεωφορείων έξασφαλίζονται μέ ναυτικό προνόμιο δίχως χρονικό περιορισμό—Δικαιώματα ΝΑΤ—Δέν έξασφαλίζονται μέ ναυτικό προνόμιο σε πλοίο νηολογημένο ὡς κεφάλαιο ἐπειρεκού—“Εξόδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως ἀπό τῶν κατάπλου τοῦ πλοίου στό τελευταῖο λιμάνι—“Εννοια τελευταίου λιμανίου.

Τελευταῖο λιμάνι είναι ἔκεινο στό ὅποιο τό πλοίο κατασχέθηκε γιά νά ἐκπλειστηραστεῖ. Ή ἔκτελεση ὄρισμένων πλάνων μέ τήν ἔγγραφη συναίνεση τοῦ δανειστή πού κατέσχε τό πλοίο δέν μεταβάλλει τό χρόνο τοῦ τελευταίου κατάπλου τοῦ πλοίου στό λιμάνι.

II.—Ἐπειδή, ὡς ἐκ τῶν ἐπικαλούμενων καὶ νομίμως προσκομιζομένων ἐγγράφων ἀποδεικνύεται, ἀλλά καὶ ἐκατέρωθεν συνυμολογεῖται, τή ἐπισπεύσεις τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος Α.Ε. ἐξέπλειτηράσθη, δυνάμει τῆς ὑπ' ἀριθμ. 9533/11.12.1977 ἐκθέσεως ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ συμβολαιογράφου Πειραιῶς «Μ. Λ.» καὶ ἐνόψιον τῆς ἀναταρρυούσης αὐτὸν συμβολαιογράφου Πειραιῶς «Ε.Γ.» τό ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἐπιβατηγόν πλοίον «Μ» (νηολογίου Πειραιῶς ὑπ' αὐξ. ἀριθμόμ 3522 Β κλάσεως) ἀνήκον εἰς τήν διφειλέτια τῶν διαδικτῶν ἐταίρων ὑπό τήν ἐπωνυμίαν «Δ», ἀντί ἐπιτευχθέντος ἐκπλειστηριασματος 30.000.000 δραχμῶν. Περαιτέρω διά τοῦ προσβαλλαομένου πίνακος τοῦ εἰρημένου συμβολαιογράφου κατετάγησαν, μετ' ἀφάρεσιν τοῦ ἐκ δραχμῶν 99.114 φόρου μεταβιβάσεως καὶ τῶν ἐκ δραχμῶν 336.691 ἐν γένει ἑξδόν ἐκτελέσεως, α) δ Ο.Λ.Π. διά δραχμάς 1.986.367, β) Το Λιμενικόν Ταμείον Δωδεκανήσου διά δραχμάς 281.044, γ) Διευθυντής τοῦ Ταμείου Πλοίων Πειραιῶς διά δραχμάς 127.563, δ) Ἐθνική Τράπεζα Ἑλλάδος, ἔχουσα προτιμωμένας ὑποθήκης ἐπί τοῦ ἐκπλειστηριασθέντος πλοίου, διά δραχμάς 24.621.744 καὶ ὑπό τήν αἱρεσιν τῆς τελεσιδικίας τῆς ἀπαίτησεως τῶν, πρό τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος 42 μέλη τοῦ πληρωματος τοῦ ἀνω πλοίου διά τό δεναντί ἐκάστου ἀναφερομένου ποσού. Κατά τής ούτο γενομένης κατατάξεως παραπονούνται οἱ ἀνω ἀνακόπτοντες διά τῶν ἐταίρων διακοπαὶ προβαλλομένων λόγων, οἵτινες δέν νά ἐρευνηθῶν ὡς πρός τό νόμον καὶ οὐδία βάσιμον αὐτῶν.

A) Ἐπί τῆς ἀπό 11.4.1979 (ἀριθμ. κατ. 514/1978) ἀναμονής τοῦ ἰδρυμάτος Κοιν. Ἀσφαλίσεων κατά τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης Ἑλλάδος.

III.—Ἐπειδή, κατά τήν διάταξην τοῦ ἄρθρου 1012 παρ. 4 Κ.Πολ.Δ. ἐπί τοῦ κατασχέθηντος καὶ πλειστηριασθέντος πλοίου ἡ κατάταξης τῶν δανειστῶν γίνεται τηρουμένων κατά πρώτον λόγον τῶν διατάξεων τοῦ KINΔ (N. 3816/1958), κατά δέ τό ἄρθρον 205 τοῦ KINΔ, είναι προνομιούχοι ἐπί τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου κατά τήν

σελ. 80 ἐπ., Σούρλος, ἡ ἐμπράγματος ἀσφάλεια σιλ. 49, Τσάγκαρι Καδό, Ἰδιωτ. Ναυτ. Δικ. ὑπ' ἄρθρ. 205 σελ. 365, Μπρίνιας ἐνθ' ἀνοτ. παρ. 631, 633, Πρ. Πειρ. 5490/1964 NoB 13.549) καὶ οὕτω δέν δύναται νά τυχη ἐφαρμογής ἡ διάταξης τοῦ ἄρθρου 977 Κ.Πολ. Δ. ἡ δοτία περιορίζει τά Γενικά προνόμια εἰς τό ἐν τρίτον τοῦ πλειστηριασμάτος.

B) Ἐπί τῆς ἀπό 16.3.1978 (παριθ. κατ. 378/1978) ἀνακριτής τοῦ Ταμείου Ἀσφαλίσεως Ναυτικών Πρακτόρων καὶ Ὑπαλλήλων κατά τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης:

IV.—Ἐπειδή, διά τής ἀνω ἀνακοπής τό ἀνακόπτων ν.π.δ.δ. ἴσχυρίζεται διτί ἀποτελοῦν δργανισμόν κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως καὶ δικαιουμένον λαμβάνειν παρά τής πρόσθεν διφειλέτιδος ἑταρίας 23.990 δραχμάς ἐκ καθυστερουμένων ὑπ' αὐτῆς ἐργατούπαλληλικῶν εἰσφορῶν, ἀνήγειλε νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως τοῦ ἀνωτέρω πλοίου ὑπάλληλον καὶ ἡτησαντο διως καταταγή προκειμένου, τό ἀνακόπτων I.K.A. διά τής πρός τόν ὄνων ἐπί τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλον ἀπό 14.12.1978 ἀναγγελίας τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ταμείου Εἰσπράξεων I.K.A. Πειραιώς ἡτησαντο τήν ἐπί τοῦ ἐπιτευχθέντος πλειστηριασμοῦ προκειμένου κατάταξην τοῦ δι' ἀπαίτησην ἐκ δραχμῶν 377.364 κατά τής διφειλέτιδος ἑταρίας προερχομένην ἐκ καθυστερουμένων ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν τῶν ἐτῶν 1977 ἐν 1977 μετά τῶν προστίμων καὶ τόκων. Ἡ ρηθεισ ἀπαίτησης ἡτις, ὡς συνυμολογεῖται ὑπό τοῦ ἀνακόπτων δέν έξασφαλίζεται διά ναυτικοῦ προνομίου, οὐδόλως κατετάγη διά τοῦ πληττομένου πίνακος, δεδομένου διτί μετά τήν κατάταξην τῶν κατά τήν διάταξην τοῦ ἄρθρου 205 KINΔ προνομιούχων ἀπαίτησεων καὶ τῶν διά προτιμημένης ὑποθήκης έξασφαλισμένων ἀπαίτησεων τής καθ' ἡς ἡ προκειμένη ἀνακοπή δέν ἀπέμεινεν ὑπόλοιπον ἐκ τοῦ πλειστηριασμοῦ πρός διανομήν. Διά τοῦ μόνου λόγου τής ὑπό κρίσις ἀνακοπῆς ἴσχυρίζεται τό ἀνακόπτων, διτί ἡ ἀνωτέρω ἀπαίτησης τοῦ δεῖ δεν νά καταταγή προκειμένων κατ' ἄρθρον 975 ἀρ. 6. Κ. Πολ. Δ. καὶ πρό τῆς ἀνυπόθικου ἀπαίτησεως τής καθ' ἡς ἡ ἀνακοπή Ἐθνικῆς Τραπέζης. Ἐφ' ὡ αἰτεῖται τήν μεταρρύθμισιν τοῦ ἀνακοπομένου πίνακος ἐπί τῶ τέλει τῆς προκειμένης κατατάξεως τής ἀπαίτησεως αὐτοῦ κατά τάς προμηνυμούεισις διατάξεις ἀλλως ἐπικουρικῶς κατά τή διάταξην τοῦ ἄρθρου 975 ἀρ. 6. Κ. Πολ. Δ. Οὗτως έχουσα ἡ ἀνακοπή αὐτή δέν διως ἀπορριφθή ὡς ἀβάσιμος, διά τούς ἐν τή προηγουμένη σκέψει (ὑπό στοχείον III) λόγους, τούς ἀναπτυχθέντας ἐπί τῆς διμοίου περιεχομένου πρόσθεν συνεκδικαζομένης ἀνακοπῆς τοῦ I.K.A.-

Γ) Ἐπί τῆς ἀπό 11.4.1978 (ἀριθ. καταθ. 523/1978) ἀνακοπῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου κατά τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς:

V.—Ἐπειδή, κατά τό ἄρθρον 4 παρ. 7, 13 καὶ 14 τοῦ A.G. 1559/1950 «περί Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς», κυρωθέντος διά τοῦ N. 1630/1951, δ. Ὀργανισμός Λιμένος Πειραιῶς καθορίζει τό τιμολόγια καὶ τούς ἐν γένει δρους ἐργασίας ἐκάστης τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὡς καὶ πάσης ἐργασίας ἐκτελουμένης ἐν τῷ λιμένι, ἐπιβάλλει, κατόπιν κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Υπουργῶν Δημοσίους “Ἐργον” καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δικαιώματα ἐπί τῶν πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων διά τήν προσδόμησιν, τήν παραβολήν καὶ τήν παραμονήν των εἰς τήν περιοχήν τοῦ λιμένος, ἐπί τῶν ἐπιβατῶν, ἐμπορευμάτων καὶ ἐν γένει πραγμάτων, διερχομένων διά τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος ἡ μεταφερομένων ἀπό πλοίου εἰς πλοίον ἐντός τής περιοχῆς ταύτης, καθοριζομένων ἀπό πλοίου εἰς πλοίον ἐντός τῆς περιοχῆς ταύτης, καθοριζομένων ἀπάντων τούτων, κατά τά ἄρθρα 14 καὶ 21 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ

For General Ship Repairs

at VOLOS

HIFESTUS REPAIRING TEAM

THEOHARI 4, PEDION AREOS, VOLOS Tel: 62300 - 26513

νόμου, βάσει κανονισμών, έγκρινομένων διά πράξεων τού διοικητικού συμβουλίου τού 'Οργανισμού και κυρουμένων υπό τών 'Υπουργών Οικονομικής, Δημοσίων 'Εργων και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, δημοσιευθείσα εἰς τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Β 162), δι' ής ένεκριθ ο διά της ύπ' άριθ. 466/196 πράξεως τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ο.Α.Π. ψηφισθείς κανονισμός διά τού δποίου καθορίζοντα δικαιώματα διά τήν προσόβησην, παραβολήν, πρυνοδότησην, έλλημνεισιν κλπ., τῶν πλοίων, τά δποία, κατ' άρθρον 11 αύτού, βαρύνουν και παρακολουθοῦν τό πλοίον. Περαιτέρω διά τού άρθρου 19 παρ. 6 έδ. γ τού κατ' έξουσιοδητησιν τού άρθρου 14 τού Α.Π. 1559/1950, έκδοθέντος «Κανονισμού Οικονομικής Διαχειρίσεως τού Ο.Α.Π. και έλέγχου αύτής έγκριθεντος διά της ύπ' άριθ.45057/11.1972 κοινής άποφάσεως τῶν 'Υπουργών Οικονομικῶν και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορῶν και 'Επικοινωνῶν, δημοσιευθείσης εἰς τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Β 57/13.1.73) δρίζεται διτι προκειμονών περι δικαιωμάτων παραβολής προσορμίσεως, έλλημνισμού, δεξαμενούμοι επισκευής και άργιας ώς και δικαιωμάτων μεταφορᾶς άποσκευών και τουριστικῶν αύτοκινήτων, έαν τό έκπλειστηριαζόμενον πράγμα είναι πλοίον, δ 'Οργανισμός κατατάσσεται προνομιακώς κατά τήν έν άρθρο 205 περ.α.τού Κ.Ι.Ν.Δ., δριζομένης τάξιν ώς βαρύνοντα και παρακολουθοῦντα τό πλοίον.

Έπει τών διατάξεων τούτων προκύπτει σαφώς διτά τά άνωτέρα τέλη και δικαιώματα διά χρήσιν τών προκυμαιών και προβλήτων του λιμένος Πειραιώς ἀπότελούν προνομιακάς ἀπαιτήσεις του Ο.Α.Π., ἀνεξαρτήτης χρόνου γενέσεως των (Α.Π.δόλ. 295/1976 Νοβ 24.849) κατατασσομένας ἐν τῇ ε τάξει και συνεπώς προηγουμένας τῶν εἰς τάς ἑτέρας τάξεις ὑπαγομένων λοιπῶν ἀπαιτήσεων, καθὼς καὶ τὰ δικαιστικά ἔξοδα, τά γενόμενα πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν. Ἐν προκειμένῳ, τῷ ἀνάκοπτὸν Ἑλληνικὸν Δημόσιον διά τοῦ πρώτου λόγου τῆς ἄνω ἀνακοπῆς του ἰσχυρίζεται διτί ἐσφαλμένως κατετάγη εἰς τὸν προσβάλλόμενον πίνακα πρὸ αὐτοῦ ὁ καθ' οὐ ἡ ἀνακοπὴ Ο.Α.Π. καὶ δὴ προνομιακῶς διά τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 1.986.367, ἥντις ἐκ τῶν ἀναγγελθεισῶν ἀπαιτήσεων αὐτοῦ ἐτύχανον προνομιοῦχοι κατ' ἄρθρον 205 KINA καὶ κατατάκτειν ὡς τοιοῦται ἀπαιτήσεις ἀνέρχομεναι εἰς τὸ ποσὸν τῶν 130.394, δοθέντος δτι αἱ λοιπαὶ ἐκ τούτων (ἐκ δραχμῶν 1.729.225), ἀφοροῦσαι εἰς χαρτόδημον, τηλεφονικάς συνδιαλέξεις, δικαιώματα ὑδρεύσεως καὶ δικαιώματα μεταφορᾶς ἀποκευών, δὲν ησαν κατατάκτεια προνομιακῶς. Ὁ λόγος οὗτος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀνακοπῆς είναι ἀβάσιμος καὶ ὡς τοιοῦτος ἀπορριπτέος, διότι, κατὰ τὰ προεκτείνετα, αἱ ὡς ερηται ἀπαιτήσεις του καθ' οὐ ΟΑΠ είναι συμφώνος πρὸς τὸ ἄρθρον 205 KINA προνομιοῦχον ἐν τῇ διανομῇ τοῦ ἐκπλειστηριασμάτος.

VI. Ἐπειδὴ, διὰ τοῦ δευτέρου λόγου τῆς υπὸ κρίσιν ἀνακοπῆς τὸ ἀνακόπτον ισχυρίζεται ὅτι καίτοι ἐγένετο δεκτόν διὶ αἱ ἀπολαύσουσαι προνομίου κατατάκτεαι ἀπαιτήσεις τοῦ καθ' οὐ ἀ-

νήρχοντο εἰς 1.867.691 δραχμάς πλέον τοκού
έκ δραχμών 18.676 κατά την ἄθροισιν τῶν πο-
σῶν τούτων ἐγένετο λάθος καὶ οὐτῶν ὡς καθ' οὐ-
κατετάγη εἰς τὸν προσβάλλομενον πίνακα διά-
ποστον 1.986.367 δραχμών, ἣτοι διά ποσόν
δραχμών 100.000 πλέον τοῦ κατατακτέου τοιού-
του. Ὁ λόγος οὗτος, ἀνέξερπτήτως τοῦ κατ' οὐ-
σιαν βασιόμν αὐτοῦ, προβάλλεται ὑπό τοῦ ἀνά-
κόπτοντος τούτου ἀνευ ἔννομου συμφέροντος,
διότι συνομολογούμενου ὑπὸ τούτου ἐν τῇ ἀνά-
κοπῇ, δῆτι αἱ μὲν καταταγέσιαι ἀπαιτήσεις τοῦ
δέν ἀπολαύσουν τῶν κατ' ἄρθρου 205 ΚΙΝΔ προ-
νομίων, τῷ ἀνωτέρῳ ἐπὶ πλέον ποσόν, ἐν εὐδο-
κιμήσει τοῦ ἀνω λόγου, ηλ. προστεθῇ εἰς τὴν με-
ρικῶν καταταγέσιαν ἐνυπόθηκον ἀπαιτήσιν,
τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἐφ' ὅσον κατά τὰ ἐν τῇ
ὑπὸ στοιχείον III αιτιολογίας τῆς παρούσης ἐ-
κτεθέντα, ἡ ειρημένη ἀπαιτησις προηγεῖται τῶν
κατά τὸν Κ.Πολ.Δ. γενικῶν προνομίων. Οθεν,
ἀπορριπτεῖ ἐν τῷ συνόλῳ της τυχάνει ἡ ὑπὸ
κρίσιν ἀνάκοπῃ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δασμού.

Δ) Ἐπὶ τῆς ἀπὸ 19.7.1978 ἀνάκοπῆς τοῦ Νau-
τικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κατά τῆς Ἐθνικῆς
Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος.

VII. Έπειδή, κατά την διάταξιν τού δρόμου 19 παρ. 26 τού N. 3170/1970 «περί Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου» ώς τούτο ἀντεκατεστάθη διά τού δρόμ. 1 τού ν.δ. 87/1969 «αἱ διε τοῦ ναυτολογίου βεβαιώμενοι, καὶ κατά τά ἄνω ὑπολογιζόμεναι ἔπει τάσης φύσεως εἰσφοραι, τά πρόσθετα τέλη τούτων, τά λοιπά τέλη καὶ δικαιωματα τά ὀφειλόμενα πρός το NAT εἰς τά δοῖα προστίθενται καὶ τά τυχόν πρός εἰσπράξιν αὐτῶν γενόμενα δικαστικά καὶ λοιπά ἔξοδα ἐκτελέσεως, είναι προνομιούχα ἐπί τε τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυλού ὑπαγόμενα ἀνευ χρονικού περιορισμού, εἰς τὴν β τάξιν τῶν ναυτικῶν προνομίων τού δρόμου 205 τού Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαιου, ως τούτο αὐθεντικῶς ἡρμηνεύει ὑπό τού δρόμου 30 τού Νομ. 4502/1966. Ή παρουσία διάταξις δὲν ἔχει ἐφαρμογήν, ἐπί τῶν πλοίων διτίνα ἀναγνωρίζονται ως Ἑλληνικά δυνάμει τού Ν.Δ.2687/539. 'Ἐν προκειμένῳ τοῦ ἐκπλειστηριασθέν καὶ ἐν τῷ ἀνάκοπτομένῳ πίνακι ἀναφερόμενον πλοίον τού 'ΜΑ' ἀνεγνωρίσθη ως Ἑλληνικὸν δυνάμει τῆς ὑπ' ἀριθ. 54494/16.12.1969 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Συντονισμού, Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δημοσιευθείσης εἰς τό ὑπ' ἀριθ.844 Β τεύχος Φ.Ε.Κ. τῆς 24.12.1969, ἐκδοθείσς κατά το δρόμον 15 τού δυνάμει συνταγματικῆς ἐξουσιοδοτήσεως ἐκδοθέντος Κ.Δ. 2687/1953, ως τούτο αὐθεντικῶς ἡρμηνεύθη ὑπό τού Ν.Δ. 2928/1954 καὶ ἀφορώσης τούς δρους ὑψ' οὓς διέπεται νηολογούμενον κατά τό ἄνω Ν.Δ. 2687/1953 το ἐν λόγῳ πλοίον. 'Ἐπομένως, αἱ δια τού ἀπό 11.12.1977 ἀναγγελτηρίου τού ἀνάκοπτοντος ἀναγγελθείσαι εἰς τόν ἐπί τοῦ πλειστηριασμού ὑπάλληλον ἀπαιτήσεις αὐτού δὲν ἀπολαύουν τού κατ' ἀρόμον 205 KINA προνομίου προεχόντως ἐκ τῆς προπαρατεθείσης διατάξεως τού δρόμου 19 παρ. 20 τού N. 3170/1979 καὶ ὅθως δὲν κατετάχησαν ως τοιωται εἰς τόν ἀνάκοπτόμενον πίνακα. 'Ἐξ ἄλλου, τα ἔκ ναυτολογήσεως ἀπορρέοντα δικαιώματα τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου

ούδολως δύνανται νά θεωρηθούν υπό έπουν προνομιακής κατατάξεως των εις τό έκπλειστηρίασμα πλοίου υπό έλληνικήν σημαίαν, πολλώ δε μᾶλλον δταν τούτο διέπειται υπό ειδικού νομοθετικού καθεστώτος, ώς τό δν τώ άνακοπτομένο πίνακι άναφερόμενον, δτι άποτελούν τμῆμα τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν. Τούτο σαφῶς συνάγεται και ἔξ αύτῆς τῆς διατάξεως τοῦ ἡρθου 205 KINΔ, εις ἣν διαχωρίζεται το προνόμιον τῶν ἐκ συμβάσεως ἑργασίας πηγαζουσῶν ἀπαίτησεων τοῦ πλοιάρχου και τοῦ Ν.Α.Τ, διότι ἐπὶ τῇ ἀντιθέτω ἐκδοχῇ δὲν θά υπῆρχε λόγος διά τῶν τοιούτων διαχωρισμῶν (πρβλ.Ε.Α.2855/1968 Ε.Εμ.Π.Δ.Κ.254, Πρ. Πειρ.3123/1967 Ε.Εμ.Π.Δ ΙΗ 590). Κατ' ἀκολουθίαν τούτων, δέον νά ἀπορριφθῇ ώς μη βάσιμος ό τά ἐνάντια διαλαμβάνον μοναδικός λόγος τῆς υπό κρισιν ἀνακοπῆς τοῦ Ν.Α.Τ., ἀπορριπτομένης οὐτῷ τῆς ἀνακοπῆς τούτης ὡς ἀβάσιμου ἐν τῷ συνόλῳ τῆς.

Ε) Ἐπὶ τῆς ἀπό 21.3.1978 (ἀρ. καταβ. 386/78) ἀνακοπῆς τῆς δημορρύθμου ἐταιρίας «Αρφο Τ και Σ.Κ.» κατά τῆς Εθνικῆς Τραπέζης τῆς Έλλάδος.

VIII. Ἐπειδή, ἐπὶ τῆς ὑπό κρίσιν ἀνακοπῆς ἐκτίθεται διτὸς οὐδὲν ἄνω ἀνακόπτουσα ἔχουσα κατά τῆς εἰρημένης ὁφειλέτιδος πλοιοκτητρίας τοῦ ἐκπλειστηριασθέντος πλοίου «MIMIKA LB ἀπαίτησιν ἐκ δραχμῶν 2.059.175, προερχομένην ἐξ ἀμοιβῆς διά τάς ὑπό ταύτης γενομένας ἐπὶ τοῦ ἄνω πλοίου ἐργασίας συντηρήσεως τούτου ἀπό τοῦ κατάπλου του εἰς τὸν τελευταῖον λιμένα, ἀνήγγειλε νομίμως καὶ ἐμπροθέσμως πρός τὸν ἐπὶ τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλον τὴν ἐν λόγῳ ἀπαίτησίν της καὶ ἡτῆσατο τὴν προνομιακήν κατάταξίν της, πλήν ὅμως ὁ εἰρημένος ὑπάλληλος οὐδόλως κατέταξε τὴν ἀπαίτησιν ταύτην εἰς τὸν ἀνακοπτόμενον πίνακα. 'Εφ' ὡς διώκεται ή μεταρρύθμισις τοῦ προσβαλλομένου πίνακος ἐπὶ τῷ τέλει κατατάξεως τῆς ἀπαίτησεως τῆς ἀνακοπούσης πρὸ τῆς καταταγείσης ἐνυποθήκου ἀπαίτησεως τῆς καθ' οὓς η ἀνακοπή. Ἡ ἀνακοπή αὕτη εἶναι νόμιμος καὶ δέον νά ἐρευνηθῇ κατ' οὐσίαν.

IX. Έπειδή, έκ τοῦ προσβαλλομένου πίνακος προκύπτει δτὶ ἡ ἐν τῇ ὑπό κρίσιν ἀνακοπὴ ἀπαίτησις τῆς ὧδε ἀνακοπτούσης δέν κατετάγῃ ἐν αὐτῷ (πίνακι) ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, δτὶ εἶναι προβληματικὴ ἡ ἔξευρεσις τοῦ τελευταίου λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου, καθ' ὅσον τὸ ἐκπλειστηριασθέν πλοῖον καὶ μετά τὴν ἐπιβληθεῖσαν δυνάμει τῆς ὑπὸ ἀριθμ. 1869/1976 ἐκθέσεως τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ «Γ.Σ.» ἀναγκαστικήν κατάσχεσιν ἐξηκολούθει τὴν διενέργειαν ταξειδίων ἐνεκεν ἄρσεως τῆς ἐκ τῆς κατασχέσεως κωλυσιοπλοΐας. Περαιτέρω ἐκ τῶν λοιπῶν μετ' ἐπικλήσεως νομίμως προσκομιζομένων ἐγγράφων ἀποδεικνύεται προαποδεικτικῶς ἡ ὑπαρξίς τῆς κατά τά ἄνω ἀναγγελθείσης ἀπαίτησεως τῆς ἀνακοπτούσης, προερχομένης ἐξ ἀμοιβῆς αὐτῆς δι' ἐργασίας συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ μηχανῶν τοῦ εἰρημένου πλοίου, αἵτινες ἐπραγματοποιήθησαν κατά τό χρονικόν διάστημα ἀπό τοῦ μηνὸς Ὁκτωβρίου 1976 μέχοι τῆς 30 Μαρτίου 1977

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

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

Τά περιστατικά ταῦτα οὐδόλως ἐμφισθητούνται ύπό τῆς καθ' ἡς ἡ ἀνακοπή, κατεσχέθη ἀναγκαστικῶς δυνάμει τῆς ύπ' ἄριθ. 936/1978 δριστικῆς ἀποφάσεως τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς. Τό εἶκλειστηριασθέν πλοίον, ναυλοχοῦν ἐν Πειραιεῖ, τῇ ἐπισπεύσει τῆς καθ' ἡς ἡ ἀνακοπή, κατεσχέθη ἀναγκαστικῶς δυνάμει τῆς ύπ' ἄριθ. 1869/27.11.1976 ἐκθέσεως κατασχέσεως τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ καὶ ἔξετέθη εἰς δημόσιον ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμόν διά τοῦ ύπ' ἄριθ. 1870/27.11.76 προγράμματος τοῦ ἄνω δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ. Ἀκολούθως ύπό τοῦ ἄνω δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ ἔξεδόθησαν τά ύπ' ἄριθ. 1893, 1910 καὶ 1958 ἐπαναληπτικά προγράμματα, ἐπί τῇ βάσει δέ τοῦ τελευταίου ἐκ τούτων διενεργήθη τῇ 11.12.1977 ὁ πλειστηριασμός τοῦ κατασχέθητος πλοίου, Μή ἔξαρκέσαντος τοῦ ἐπιτευχθέντος ἐκπλειστηριασμάτος πρός ίκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀναγγελθέντων δανειστῶν, ὁ ἐπί τοῦ πλειστηριασμοῦ ὑπάλληλος συμβολαιογράφος Πειραιῶς «Μ.Λ.» κατήρτισε τὸν ἀνακοπτόμενον πίνακα διανομῆς αὐτοῦ. Κατά τὸ μεσολαβῆσαν χρονικὸν διάστημα ἀπό τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου (27.11.1976) μέχρι τῆς ἐκπλειστηριασεως αὐτοῦ (11.12.1976) τοῦτο ἔξετέλεσεν ὥρισμένους πλόας κατόπιν ἐγγράφου ἐκάστου συναινέσεως τῆς κατασχούσης τοῦτο δανειστρίας (καθ' ἡς). Ἡ ἔκτελεσις τῶν ἀνωτέρω βραχυχρονίων πλόων (3-5 ἡμερῶν) πρός λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ (Δωδεκανήσου) οὐδόλως δύναται νά μεταβάλῃ τὸν χρόνον τοῦ τελευταίου κατάπλου τοῦ ἀνωτέρω πλοίου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, μεθ' ὃν ἔλαβε χώραν ἡ ἄνω κατάσχεσις καὶ ἡ ἕκδοσις τοῦ προγράμματος πλειστηριασμοῦ. Ἡ παραδοχὴ ἀντιθέτου ἐκδοχῆς θά ἡγενεὶς ἀπώλειαν προνομίου τῆς ἀνακοπτούσης διά μονομεροῦς συναινέσεως τῆς κατασχούσης πρός ἔκτελεσιν πλόων, ὥστε νά μεταβληθῇ ὁ χρόνος τοῦ τελευταίου κατάπλου.

Σημειωτέον πρός τούτοις διτὶ ἡ κατόπιν συναινέσεως τοῦ κατασχόντος δανειστοῦ ἄρσις τῆς κωλυσιοπλοΐας τοῦ ἀναγκαστικῶς κατεσχημένου πλοίου δέν εἶναι σύννομος (ἄρθρ. ΙΟΙΙ Κ.Πολ.Δ.), δοθέντος διτὶ ἡ διενέργεια πλόων ἐπιτρέπεται μόνον ἐπί συντηρητικῶς κατεσχημένου πλοίου καὶ κατόπιν ἀδείας τοῦ δικαστηρίου (ἄρθρ. 720 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ. καταργήσαντος τό ἄρθρον 215 ἐδ. β KINΔ). Ἐπομένως, ἐφ' δόσον αἱ ύπό τῆς ἀνακοπτούσης γεννόμεναι ἐργασίαι συντηρήσεως τοῦ πλοίου ἔλαβον χώραν ἀπό τοῦ τελευταίου κατάπλου αὐτοῦ, ἡ ἐκ τούτων προερχομένη ἀπαιτησις τῆς ἀνακοπτούσης ἀπολαύει τοῦ κατ' ἄρθρον 205 KINΔ προνομίου καὶ ἔδει νά καταταγῇ εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνο-

μιούχων ἐπί τοῦ ἐκπλειστηριασθέντος πλοίου ἀπαιτήσεων. Κατ' ἀκολουθίαν τούτων, δέον δῆλος δεκτῆς γιγνομένης τῆς ύπό κρίσιν ἀνακοπῆς, μεταρρυθμισθῇ ὁ ἀνακοπτόμενος πίναξ καὶ καταταγῇ ἡ ἀνακοπτούσα διά τὴν ὡς εἴρηται ἀπαιτησίν της εἰς τάς προνομιούχους ἀπαιτήσεις τῆς πρώτης τάξεως, ἦτοι μετά τὸν Διευθυντήν τοῦ Ταμείου Πλοίων Πειραιῶς καὶ πρότῷν καταταγεισῶν ἀπαιτήσεων τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἔχουσῶν προνόμιον τῆς β τάξεως ἄρθρου 205 KINΔ, ἐπὶ ἀντιστοίχῳ μειώσει τοῦ ποσοῦ δι' ὅ κατετάγῃ καθ' ἡς ἡ ἀνακοπῆ (Ἐθνική Τράπεζα).

Ἐφετείου Πειραιῶς 395/1979
Πρόεδρος: Παν. Πρινόπουλος
Εισηγητής: Διον. Κονδύλης
Δικηγόρος: Αθηνᾶ Μοναχοῦ, Ι. Νέρης

Ναυτικά προνόμια—Ἐξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου μετά τὸν κατάπλου αὐτοῦ στὸ τελευταῖο λιμάνι.

Τελευταῖο λιμάνι εἶναι ἑκεῖνο δῆλον τὸ πλοίο κατασχέθηκε καὶ ἐκπλειστηριάσθηκε. Ἡ ἔκτελεση πλόων ἀπό τὸ πλοίο κατά τὴ διάρκεια τῆς ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως ὑστερὰ ἀπό ἐγγραφη ἀδεια τοῦ κατασχόντος δέν μεταβάλλει τὸ τελευταῖο λιμάνι.

Ἐπειδὴ διά τῆς ύπ' ἄριθμ. καταθέσεως 386/1978 ἀνακοπῆς ἡ νῦν ἐφεσιβλητος ἰσχυρίσθη διτὶ διά τῆς ύπ' ἄριθμ. 95333/1977 ἐκθέσεως τοῦ συμβολαιογράφου Πειραιῶς «Μ.Λ.» ἐξεπληστηριάσθη ἀναγκαστικῶς τὸ πλοίο «Μ.», διτὶ αὐτῇ ἀνηγγέλθη δι' ἀπαιτησιν δραχ. 2.059.175, προερχομένων ἀπό ἔξοδα συντηρήσεως τοῦ πλοίου γενόμενα μετά τὸν καταπλου αὐτοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς καὶ τὴν αὐτοῦ κατάσχεσιν του, διτὶ ὡς ἡ τούτου ἡ ἄνω ἀπαιτησίς της ἡτο προνομιακή κατά τὸ ἄρθρον 205 ἐδ.ο τοῦ KINΔ καὶ ἐπρεπε νά καταταγῇ ἀμέσως μετά τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ πληρώματος καὶ πρὸ τὸν ἐνυποθήκων τοιούτων, ὡς καὶ διτὶ ὁ συμβολαιογράφος δέν κατέταξεν αὐτὴν εἰς τὸν συνταγέντο ύπ' ἄριθ. 96276/1978 πίνακα κατατάξεως. Συναφεῖς ἡτῆσατο τὴν διόρθωσιν τοῦ ἄνω πίνακος διά νά καταταγῇ σύντη προνομιακῶς δι' διόλκηρον τὴν ἀνω ἀπαιτησίς της, μειούμενου ἀντιστοίχως τοῦ ποσοῦ, διά τὸ δῆλον κατετάγῃ ἡ νῦν ἐκκαλούσα δι' ἐνυπόθηκον ἀπαιτησίν της. Τὴν ἀνακοπήν ταύτην, συνεκδικασθεῖσαν, μεθ' ἔτερων, στρεφομένην κατὰ τοῦ αὐτοῦ πίνακος, ἐδέκηθη ἡ ἐκκαλούμενη ἀπόφασις, καθ' ἡς παραπονεῖται ἡδη ἡ ἐκκαλούσα, ὑποστηρίζουσα διά τῆς ύπο κρίσιν ἐφεσιώς της διτὶ τὸ πλοίον μετά τὴν κατασχεσίν του καὶ τὴν διενέργειαν τὸν ἐν τῇ ἀναγγελίᾳ τῆς ἀνακοπούσης - ἐφεσιβλητού ἐργασιῶν συντηρήσεως, περατωθεισῶν κατά Μάρτιον 1977, διενήργησε πλόως τῇ ἀδειᾳ αὐτῆς (ἐκκαλούσης), ὡς κατασχούσης δανειστρίας, καὶ διτὶ ἀπό τοῦ

Μαρτίου μέχρι καὶ τοῦ Αύγουστου 1977, διτὶ ἐντεῦθεν τελευταῖος λιμῆν τοῦ κατάπλου δέν εἶναι ὁ λιμῆν τῆς κατασχέσεως, ἐνθα διενηργήθησαν αἱ δάπαναι συντηρήσεως, διότι τὸ πλοίον μετέβη ἐν τῷ μεταξύ καὶ εἰς ἑτέρους λιμένας, ὡς καὶ διτὶ ἐν τῷ ἄνω λόγου δέν εἶναι προνομιακή ἡ ἀπαιτησίς τῆς ἐφεσιβλητού. Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ λόγου ζητεῖ τὴν ἔξαρφάνισην τῆς ἐκκαλούμενῆς καὶ τὴν ἀπόρριψην τῆς ἐφ' ἡς αὐτῇ ὡς ἄνω ἀνακοπῆς.

Ἐπειδὴ κατά τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 205 ἐδ. α τοῦ KINΔ εἶναι προνομιούχοι ἐπί τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, πλήν ἄλλων, καὶ αἱ ἀπαιτήσεις διά τὰ ἔξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως ἀπό τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν «τελευταῖον λιμένα», οἷος νοεῖται ἐκεῖνος, εἰς τὸν ὁποῖον κατέπλευσε τὸ πλοίον πρός τὸν σκοπὸν τῆς ἐκποιήσεως του (Ρ ὁ κ α Ναυτικόν Δίκαιον παρ. 35 σελ. 130 ἄριθ. 4a, Σ τ α υ ρ ο π ο υ λ ο ω η Ερμηνεία Εμπορικοῦ καὶ Ναυτικοῦ Δικαίου σελ. 465 στοιχ. ε.). Ἐξ ἑτέρου κατά τὸ ἄρθρον 1011 παρ. 2 ἐδ. β / Κ. Πολ. Δ. ἡ ἀναγκαστική κατάσχεσις κωλύει τὸν ἀπόπλουν.

Πλήν γίνεται δεκτόν, διτὶ ἡ ἀπαγόρευσις τίθεται πρός τὸ συμφέρον τῆς διαδικασίας τῆς ἐκτελέσεως καὶ διτὶ συνεπῶς ὁ κατασχών δανειστῆς δύναται νά ἐπιτρέψῃ αὐτὸν (Μπρινίας, Ἀναγκ. Ἐκτέλεσις παρ. 628 καὶ αὐτόθι παραπομπή). Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἄνω διατάξεων προκύπτει, διτὶ ὁ λιμῆν τῆς ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως, κατ' ἀκολουθίαν τῆς ὁποίας ἐχώρησεν ὁ πλειστηριασμός, ἀποτελεῖ τὸν τελευταῖον λιμένα τοῦ κατάπλου, ἔστω καὶ ἄν ἥρθη ἐν τῷ μεταξύ ἡ κωλυσιπλοΐα, ἀδεία τοῦ κατασχόντος, καὶ τὸ πλοίον ἐξετέλεσε πράγματι καὶ ἑτέρους πλόας.

Ὑπέρ τῆς τοιαύτης ἐρμηνευτικῆς ἐκδοχῆς συνηγοροῦν τά ἐξῆς ἐπιχειρήματα: α) Ισχύουσαν νομοθετικήν ρύθμισιν ἀποτελεῖ ἡ μετά τὴν ἀναγκαστικήν κατάσχεσιν ἀπαγόρευσις τοῦ ἀπόπλου. Ἡ ἀπαγόρευσις αἱρεται κατ' ἔξαρφεσιν δσάκις συναινέσῃ εἰς τὴν ἐκτελέσιν πλόων ὁ κατασχών δανειστῆς. Τόσον δμως ὁ νομοθέτης κατά τὴν θέσπισιν ἐτέρων διατάξεων, σχετιζομένων πρός τὴν τοῦ ἄρθρου 1011 παρ. 2 ἐδ. β Κ.Π.Δ., δσον καὶ ὁ ἐρμηνευτής τῶν διατάξεων τούτων δφειλει νά ἐκκινῇ ἀπό τὸν εἰς τὸ ἄρθρον 1011 παρ. 2 ἐδ. β ΚΠΔ διατυπούμενον κα-



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

νόνα, ήτοι τήν άπαγόρευσιν τοῦ ἀπό-
πλου, καὶ δχι ἀπό τήν ἔξαιρεσιν. Συνε-
πῶς κατά τήν ἐμρησίαν τοῦ ἄρθρου
205 τοῦ ἑδ. α. Κ.Π.Δ. καὶ δῆ διά τόν
προσδιορισμόν του «Τελευταίου λιμέ-
νος τοῦ κατάπλου», κρίσιμον εἶναι τό-
γεγονός, δτι ἡ ἀναγκαστική κατάσχε-
σις κατά κανόνα κωλύει τόν ἀπό-
πλουν, καὶ δτι συνεπῶς κατά τήν νο-
μοθετικήν βούλησιν ὁ λιμήν τῆς κατα-
σχέσεως εἶναι καὶ ὁ λιμήν, ἔνθα κατέ-
πλευσε τό πλοίον πρός τόν σκοπόν
τῆς ἐκποιήσεώς του. Ἐντεῦθεν ὁ λι-
μήν ούτος ἀποτελεῖ καὶ τόν «τελευ-
ταίον λιμένα τοῦ κατάπλου».

β) Διά τῆς προνομιακῆς ἔξασφαλί-
σεως τῶν γενομένων εἰς τόν λιμένα
τοῦ τελευταίου κατάπλου ἔξόδων συν-
τηρήσεως καὶ φυλάξεως τοῦ πλοίου
σκοπεῖται ἡ παροχὴ δυνατότητος διε-
νεργείας τοιούτων ἔξόδων, ὥστε τό
πλοίον νά διατηρηθεῖ ἐν ἴκανότητι ἐκ-
πληρώσεως τοῦ προορισμοῦ του, ὡς
οἰκονομικῆς ἀξίας (ΑΠ 75/1965 ΝοΒ
13.822, 116/1966).

“Ανευ τοῦ προνομίου ἡ συντηρήσις
καὶ ἡ φύλαξις τοῦ πλοίου θά καθίστα-
το πολλάκις ἀδύνατος, ιδίως ὅσάκις
δέν ὑπάρχει δυνατότης καταβολῆς
τῶν σχετικῶν δαπανῶν εἰς μετρητά
καὶ ἡ οἰκονομική ἐπιφάνεια τοῦ ὀφει-
λέτου ἐμφανίζεται μειωμένη, ὡς κατ’
ἔξοχήν συμβαίνει μετά τήν ἀναγκα-
στικήν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου. Πράγ-
ματι μετά τήν κατάσχεσιν ὁ μέν

πλοιοκτήτης, καὶ ἀν ἀκόμη ἔχῃ τήν
δυνατότητα, συνήθως δέν θά ἔχῃ τήν
διάθεσιν νά προβῆ εἰς δαπάνας πρός
συντήρησιν ἐνός πλοίου μέλλοντος νά
ἐκποιηθῇ ἀναγκαστικῶς, ἔτερος δέ
τρόπος χρηματοδοτήσεως τῶν σχετι-
κῶν δαπανῶν δυσχερῶς θά δύναται
νά ἔξευρεθῇ. Ἡ ἀνάγκη συνεπῶς ὑ-
πάρξεως τοῦ ἄνω προνομίου εἶναι
κατ’ ἔξοχήν ἐπιτακτική διά νά δια-
σφαλίζεται ἡ δυνατότης διενεργείας
δαπανῶν συντηρήσεως ἀπό τῆς κατα-
σχέσεως μέχρι τοῦ πλειστηριασμοῦ.

Διότι μόνον διά τῆς ὑπεγγυότητος
τοῦ πλοίου δύναται νά ἔξασφαλισθῇ ἡ
εἰσπραξίς τῶν τοιούτων δαπανῶν, ὥ-
στε νά παρωθοῦνται οἱ ἐνδιαφερόμε-
νοι νά ἐκτελέσουν ταύτας καὶ νά δια-
τηρηθῇ οὕτω ἡ οἰκονομική τοῦ πλοίου
ὑπόστασις, Ἐφ’ δοσον δμως ἡ ἀνάγκη
ὑπάρξεως τοῦ προνομίου ἀνακύπτει
ἐντόκως ἀπό τῆς κατασχέσεως τοῦ
πλοίου, ἔπειτα δτι τοῦτο πρέπει νά κα-
λύπτη τάς ἀπαιτήσεις, αἱ δποῖαι ἐγεν-
νήθησαν τουλάχιστον ἀπό τῆς κατα-
σχέσεως. Ἐπιβάλλεται συνεπῶς καὶ
ἐκ τοῦ σκοποῦ τῆς διατάξεως, δπως ὁ
λιμήν τῆς ἀναγκαστικῆς κατασχέσε-
ως θεωρηθῇ ὡς ὁ τελευταίος λιμήν τοῦ
κατάπλου.

γ) Δέν θά ἡτο σύμφωνον μέ τό περί¹
δίκαιον συναίσθημα νά ἔχαρτάται ἡ
προνομιακή ἡ μή κατάταξις τῆς διά-
τάς δαπάνας ἐπισκευῶν καὶ φυλάξεως
ἀπαιτήσεως ἀπό τό ἀν θά ἐπιτρέψῃ τήν
συντηρητικήν κατάσχεσιν, πάλιν εἶναι δυ-
νατόν νά ἐπιτραπῇ ἡ ἐκτέλεσις πλόων
(ΚΠΔ 720 παρ. 3), ὁπότε κατά τήν ἀ-
ποψιν τῆς ἐκκαλούσης τό προνόμιον
θά ἔχάνετο. Ὅπο τοιούτους δμως κιν-
δύνους δυσχερῶς θά εύρισκοντο πρό-

EAST LONDON MANHATTAN SHIPCHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΟΥΡΟΥΛΗΣ

“Ετος Ιδρύσεως 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 ἐξυπηρέτησις εἰς ὅτιδήποτε ἀφορᾶ 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

σωπα, διατεθειμένα νά διενεργήσουν έπι πιστώσει δαπάνας συντηρήσεως έπι τού πλοίου μετά τήν κατάσχεσίν του και ούτω θά έματαιούτο δικός, διά τόν διποίον έθεσπίσθη τό προνόμιον. Όρθως συνεπώς ή έκκαλουμένη έκρινεν, διτή μετά τήν έπιβολήν τής άναγκαστικής κατασχέσεως τής συναινέσει τής νύν έκκαλουμένης, ως κατασχούμενης δανειστρίας, έκτελεσίς πλόων ύπό τού πλειστηριασμέντος πλοίου δέν μεταβάλλει τόν τελευταίον λιμένα τού κατάπλου, διτις είναι διλημήν τού Πειραιώς, ένθα εύρισκετο τό πλοίον κατά τήν έπιβολήν τής κατασχέσεως και τήν διενέργειαν τού πλειστηριασμού, άπορριπτέος δέ ώς άβασιμος έλέγχεται δι τ' άντιθετα ύποστηρίζων μοναδικός λόγος τής ύπο κρίσιν έφεσεως. Κατ' άκολουθίαν, πρέπει ν' άπορριψθη έν τώ συνόλω τής ή ύπο κρίσιν έφεσις, ως ούσια άβασιμος.

Tό ναυτικό προνόμιο τῶν έξόδων φυλάξεως καὶ συντηρήσεως πού ἔγιναν μετά τόν κατάπλου τού πλοίου στό τελευταίο λιμάνι ἔχει ἀπασχολήσει κατ' ἐπανάληψη τή νομολογία. Παλαιότερα είχε ἀνακύψει ζῆτημα ἀναφορικά με τήν ἔννοια τῶν έξόδων συντηρήσεως, τό διποίο έλυσε κατά τρόπο δμως έλαχιστα ικανοποιητικό δι 75/1965 άποφαση τού "Αρειου Πάγου" (βλ. σχετικά 'Αντάπλαση, 'Απαίτησεις ἀπολαύσουσαι ναυτικῶν προνομίων, Αθήνα, 1976, σ. 143 ἐπ.). Πρόσφατα τή νομολογία ἀπασχόλησε ή ἔννοια τού τελευταίου λιμανίου. Οι ἀποφάσεις πού παραθέτουμε δείχνουν διτή ή λύση — αὐτή τή φορά ἐπιτυχής — ύπηρξε ἔνιαία σέ διλα τά στάδια τής δίκης.

"Αρειου Πάγου 1524/1980

'Αντιπρόεδρος: N. Χριστούλας

Εἰσηγητής: Στ. Ντάλλας

Δικηγόροι: 'Αθηνᾶ Μοναχοῦ, I. Νέρης

Nautiká προνόμια — "Έξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως ἀπό τόν κατάπλου τού πλοίου στό τελευταίο λιμάνι — "Έννοια τελευταίου λιμανίου.

Τελευταίο λιμάνι είναι ἔκεινο στό διποίο πλοίο κατασχέθηκε γιά νά έκπλειστηριαστεῖ. Η ἔκτελεση πλόων με τή συγκατάθεση τού έπισπεύδοντος τή διαδικασία τῆς ἔκτελεσης δανειστῆ, δέν θίγεται τό προνόμιο τῶν έξόδων φυλάξεως καὶ συντηρήσεως πού ἔγιναν στό τελευταίο λιμάνι (πλειοψ.)

Τελευταίο λιμάνι είναι ἔκεινο στό διποίο πλοίο κατέπλευσε γιά τελευταία φορά πρίν ἀπό τόν πλειστηριασμό. Είναι προνομιακά μόνο τά έξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως πού ἔγιναν μετά τόν κατάπλου τού πλοίου σ' αὐτό τό λιμάνι (μειοψ.)

Ἐπειδή ἔκ τής διατάξεως τού ἀρθρου 205 τού Νόμου 3816/1958 (Κ.Ι.Ν.Δ.), δριζούσης διτή προνομιούχοι επί τού πλοίου και τού ναύλου ἀπαίτησεις είναι μεταξύ ἀλλων καὶ «τά ἀπό τού κατάπλου τού πλοίου εις τόν τελευταίον λιμένα έξοδα φυλάξεως καὶ συντηρήσεως», σαφώς προκύπτει διτή τοιαύτα έξοδα είναι προνομιούχα ἐφ' δέν έγένοντο ἀπό τού κατάπλου τού πλοίου εις τόν λιμένα τής κατασχέσεως «τελευταίον» κατά τήν ἔννοιαν τής διατάξεως λόγος τής ἔκτοτε ἀπαγορεύσεως τής ναυπιλοίας, μέχρι τής διά πλειστηριασμού ἀποκομήσεως τού πλοίου, τό προνόμιον δέ τούτο δέν θίγεται ἔκ τού διτή πλοίου, μετά τήν ἔνέργειαν τῶν ἐν λόγῳ δαπανῶν εις τόν λιμένα τής κατασχέσεως, ἔξετέλεσεν — ἀδεία τού κατασχέτος δανειστού, πλόας εις ἀλλους λιμένας. Ταῦτα είπόν και τό δικάσαν Ἐφετείον διά τής προσβαλλομένης ἀποφάσεως του και θεωρήσαν προνομιακήν τήν ἐκ δαπανῶν συντηρήσεως - γενομένων ἐπί τού πλοίου μετά τόν κατάπλου αὐτοῦ εις τόν λιμένα Πειραιῶς και τήν αὐτόθι κατάσχεσίν του — ἀπαίτησην τής ἀναιρεσιβλήτου, καταταγείσης εις τόν πίνακα κατατάξεως πρό τής ἐνυποθήκου ἀπαίτησεως τής ἀναιρεσιούσης, παρά τό γεγονός διτή πλοίον, μετά τήν ἔνέργειαν τῶν δαπανῶν τούτων και κατόπιν ἀδείας αὐτῆς, ώς κατασχούμενης δανειστρίας, κατέπλευσεν εις ἀλλους λιμένας, ούδαμον παρεβίασε τήν προαναφερθεῖσαν διάταξιν και δι περί τού ἔναντιον μοναδικός λόγος ἀναιρέσεως είναι ἀπορριπτέος ώς άβασιμος. Κατά τήν γνώμην δμως ἐνός μέλους τού Δικαστηρίου ή διάταξης τού ἀρθρου 205, μή προσδιορίζουσα ποίον λιμένα θεωρεῖ τελευταίον, δέν ἔννοει ἀναγκαίως ώς τοιούτον τόν λιμένα εις δι τέπληθη ή ἄγουσα εις πλειστηριασμόν τού πλοίου ἀναγκαστική κατάσχεσίς τοσούτων

μᾶλλον καθ' δέσον δέν ἀποκλείεται τό πλοιον, μετά τήν κατάσχεσίν του, νά καταπλεύση εις ἀλλους λιμένας, είτε κατόπιν ἔγγραφου συγκαταθέσεως τού κατασχόντος δανειστού είτε εις ἀλλας ἐν τώ νόμῳ προβλεπομένας περιπτώσεις, δόποταν δι τελευταίος λιμήν δέν συμπίπτει πρός τόν λιμένα τής κατασχέσεως. Καὶ ἐπομένως, ἐπί ἀναγκαστικής κατασχέσεως πλοίου, δι πόπλους τού διποίου ἐπετράπη τή συναινέσει τού κατασχόντος δανειστού, «τελευταίος λιμήν είναι δι εις δι κατέπλευσε τό πλοιον κατά τόν τελευταίον αὐτοῦ πλοίου, τόν διποτέδηποτε — καὶ μετά τήν έπιβολήν τής κατασχέσεως — πραγματοποιηθέντα, προνομιούχος δέ δι παίτησις ή ἀφοράσα τά ἀπό τού κατάπλου εις τόν δινω λιμένα μέχρι τής ἀναγκαστικής ἐκπομήσεως τού πλοίου γενόμενα έξοδα φυλάξεως και συντηρήσεως. Ἐπερπε δθεν, νά ἀναιρεθῇ δι προσβαλλομένη ἀπόφασις.

Η ΣΕΛΛΑ ΚΑΙ ΤΟ «ΣΑΛΕΜ»

Τά Δικαστήρια τού Λονδίνου ἐδικαίωσαν τήν ἀπαίτησιν τής Σέλλα διά τήν εἰσπραξιν τής ἀσφαλείας τού φορτίου τού βιθισθέντος τάνκερ «Σαλέμ»... Τό δικαστήριον ἀπεφάνθη διτή ένω τό σκάφος ξεωθεν τής Σενεγάλης κατά Ιανουάριον 1980 τό φορτίον τού είχεν ἐκφορτωθῆ εις Ντώρμπαν εις μίαν ἐπεξεργασθείσαν ναυταπάτην τόν έπιβανόντων τού σκάφους. Οι ἀσφαλισταί ἀντείπον διτή τό φορτίον ήτο η σφαλισμένον δι 'Ιταλίαν και δέν ἐκάλυπτε τό ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον τό πρός Ντώρμπαν ταξίδιον. Ο δικαστής παρεδέχθη διτή τό σκάφος ήλλαξε πορείαν και κατηγορήθη εις Ντάρμπαν, δόπου ἐξεφόρτωσε και ἐν συνεχεία ἐβυθίσθη.

Τό ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον προβλέπει τούς «κινδύνους θαλάσσης» κατά προσώπων κινουμένων ύπόπτως και τό δικαστήριον ἔκρινεν ύπέρ τής Σέλλα. Τό συμβόλαιον προέβλεπε κάθε κίνδυνον διά τό μέχρις 'Ιταλίας ταξίδιον.

Τό Σέλλα, κατά τήν ἀπόφασιν, ἐδικαίωτο νά είσπραξη τήν ἀσφαλείαν γύρω τῶν 24 ἑκατομ. λιρών, καλυπτομένην ἀπό τά 56% ἀπό ἀσφαλιστάς τών Λλόυντς και 44% ἀπό ἀλλους ἀσφαλιστάς. Η Σέλλα δμως ἐπιστώθη μέ 14 ἑκατομ. λιρας τάς διποίας ἐλαβε ἀπό τήν Νότιον Αφρικήν, δόπου τό φορτίον ἐπωλήθη.

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

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



TELEX No. 6 - 0129 SA
CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

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

DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577 / 8 / 9
6518

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474
843647
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ

ΡΕΠΟΡΤΑΣ

ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• 'Από 1ης Μαΐου, έτεθη ένιοιχύ το πρωτόκολον του 1978 διά την σύμβασιν περί ασφαλείας της άνθρωπίνης ζωής στην θαλάσση (SOLAS), τρία μόλις έτη άφ' ότου προετάθη. Περιλαμβάνει τάς νέας απαιτήσεις περί συστημάτων άδρανούς αερίους, συστημάτων πηδαλίου, οργάνων ναυσιπλοΐας, έπιθεωρήσεων και πιστοποιητικών. Το πρωτόκολλον έχει ήδη έπικυρωθεί από 18 χώρας ύπό τάς σημαίας των όποιων καλύπτεται το 57% του παγκοσμίου τοννάζ.

Τώρα παραμένει έκκρεμές το πρωτόκολλον διά την Σύμβασιν προλήψεως της Θαλασσίας Ρυπάνσεως του 1973, το όποιον, μέχρι στιγμής, έχουν έπικυρώσει 10 χώραι έλλειγχουσαν το 38% του παγκοσμίου τοννάζ, ένων διά νά τεθή ένιοιχύ χρειάζονται 15 χώραι με 50% του τοννάζ.

• 'Η έφαρμογή του κώδικος τακτικών γραμμών της "Ούνκταντ" θά μειώσει την συναγωνιστικότητα του λάινερ πλοίου εις βάρος του διεθνούς καταναλωτικού κοινού, έπισημαίνει ό πρόσδρος της άμερικανικής Ομοσπονδιακής Ναυτιλιακής Έπιτροπής. Πρός το παρόν, άπό τάς μεγάλας ναυτιλιακάς χώρας, μόνον ή Ιαπωνία, οι "Ηνωμέναι Πολιτείαι και τά κράτη της ΕΟΚ δέν έχουν έπικυρώσει τόν κώδικα. Άρκει μία άπο αύτά νά τόν έπικυρώση, διά νά τεθή διεθνώς ένιοιχύ.

• 'Όλιγον πρό της έναρξεως της διασκέψεως της "Ούνκταντ" είς Γενεύη, ή ΔΟΜ έντεινει τήν έκστρατείαν της κατά τών σημαίων εύκολιας, διά νά άποδειξει είς τούς άντιπροσώπους τών κρατών που μετέχουν εις την διάσκεψιν διτί ένας μεγάλος άριθμός τών πλοίων που καλύπτουν αί σημαία αύταί είναι άνασφαλή, ή άνεπαρκώς έπηνδρωμένα ή έχουν χαμηλά μισθολόγια. Ο βοηθός γενικός γραμματεύς της ΔΟΜ τονίζει: "Θελούμεν νά δείξωμεν εις τούς άντιπροσώπους τούς "Ούνκταντ" διτί ή ναυτιλία ύπό τάς σημαίας εύκολιας είναι κακή διά τόν κόσμον και πρέπει νά καταργηθή".

• 'Ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Όργανος (IMCO) πρόκειται νά μεταβάλη τόν τρόπον που έργαζεται. Από τούδε, άντι νά καταρτίζει νέας διεθνείς συμβάσεις, θά τροποποιή τάς ήδη ύισταμένας άναλόγως τών τεχνολογικών έξελίξεων. Ήδη έχουν έπικυρωθή διεθνώς 18 άπό τάς 27 συμβάσεις που έχει προτείνει ο Όργανος με τελευταίον τό πρωτόκολλον του 1978 της SOLAS, που έτεθη ένιοιχύ την 1η Μαΐου. Μεταξύ τών έκκρεμουσών συμβάσεων που άναμένουν έπικυρωσιν δύο είναι αι σπουδαιότεραι — έκειναι πού άφορουν τήν θαλασσίαν ρύπανσιν και τήν ναυτικήν έκπαίδευσιν.

• 'Τό πολυτελές Ιταλικόν ύπερωκεάνιον "Λεονάρδο ντά Βίντσι", που ύπέστη πυρκαϊάν τό παρελθόν έτος είς λά Σπέτζια, έπωληθη είς Ιταλούς διαλυτάς άντι 950.000 δολαρίων. Τό σκάφος ήτο ήσαφαλισμένον άντι 10 έκατον δολαρίων.

• 'Τά ναυπηγεία Χιουντάντη της Νοτίου Κορέας έκερδισαν μίαν παραγγελίαν ύψους 62

Βάσει τού σχεδίου, τά είσερχόμενα εις τό στενόν πλοία οφείλουν νά κινούνται εις τήν δεξιάν λωρίδα προσύντα τούς κανονισμούς κυκλοφορίας διά νά άποφεύγονται αι συγκρούσεις. Τά πλοία άνω τών 280.000 τον. άφείλουν ή νά μειώνουν τό φορτίον των διά νά άποκτήσουν μικρότερον βάθισμα ή νά πραγματοποιούν παράκαμψιν μέσω τού στενού λομπόκ τής Ίνδονησίας. Ή παράκαμψις αύτή αύξανει τήν άποστασιν μεταξύ Περαικού Κόλπου και Ιαπωνίας κατά 1.250 μίλια και έπιβαρυνει σημαντικώς τά κινούμενα πρός Ιαπωνίαν μεγάλα τάκερς.

• 'Πρός τάς οίκονομικωτέρας μηχανάς στρέφονται οι Ιάπωνες. Η Μιτσούμπιοι έχει σχεδιάσει μίαν βραδύστροφον, δίχρονον μηχανή προώσεως, ή όποια θά άναλησκει μόνον 126,5 γραμμάρια καυσίμου άνα ίππον και ώραν, έναντι τών 135 γραμμαρίων πού καταναλίσκουν αι νῦν χαρακτηριζόμεναι οίκονομικά δηζελομηχαναί. Ή πρώτη μηχανή τού τύπου αύτού θά παραδοθῇ τόν Αύγουστον τού 1982.

• 'Ένεκαινιάσθη τελευταίως ό νέος σταθμός φορτώσεως γαιανθράκων τού Ριταρντς Μπαίη εις τήν Νότιον Αφρικήν, διστις θά έχη δυνατότητα διακινήσεως 40 έκατομ. τον. γαιανθράκων έπησιως, μέ προοπτικήν νά αύξηθούν εις τά 60 έκατομ. τον. άργοτερον. Εις τήν τελετήν τών έγκαινίων παρέστη και ο κ. Πήτερ Σταμούλης ώς έκπρωπος τού Έλληνικού ναυτιλιακού συγκροτήματος "Universal Glow".

• 'Η έταιρια Σέλλ άνεκοίνωσε τήν άπόφασίν της νά ίδρυση ένα μεγάλον σταθμόν έκφορτωσεως γαιανθράκων εις τήν Έλλάδα, διστις θά έχη δυναμικότητα 5 έκατομ. τον. έπησιως. Τό κόστος του πρώπολογίζεται εις τίς 1,6 δισεκ. δραχμάς. Ήδη ύπεβλήθη σχετική πρότασις εις τήν κυβέρνησιν διά συνεργασίων μέ κρατικόν ή ημικρατικόν φορέα.

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Ο στόλος της

Τό Υπουργείον Ναυτιλίας τής Αργεντινής άνεκοίνωσεν έσχάτως διτί θά έμπορικός στόλος της Αργεντινής διαθέτει σήμερον τήν μεγαλύτερα χωρητικότητα εις τήν άποινα ούδεποτε δλοτε είχε φθάσει.

Πράγματι τό παρελθόν έτος ήγοράσθησαν 9 σκάφη και 17 παρωπλίσθησαν. Τό σύνολον τού στόλου τούτου περιλαμβάνει 189 σκάφη 2.948.621 τόννων γκρός (στοιχεία 1ης Ιανουαρίου 1981). Ή χωρητικότης αύτη συγκρίνεται μέ τά 3.070.234 τόννους γκρός, 197 σκάφη, τών άρχων τού 1980. Ή μέση ήλικια τών σκαφών τούτων είναι 13,7% έτών έναντι τών 14, τού παρελθόντος έτους.

Τά νεοαποκτήσταντα σκάφη άπό ναυπηγεία της Αργεντινής είναι: 2 πετρελαιοφόρα, 2 φορτηγά διά μεταφοράς δάμμου και 2 μικτά. Δύο φορτηγά και έναν ήμικοντείνερ διτίνα ήγοράσθησαν άπό τήν Όλλανδίαν, Ιαπωνίαν και Δανίαν. Τήν ίδιαν χρονικήν περίοδον παρωπλίσθησαν δύο φορτηγά μεταφοράς αιτηρών, 6 δεξαμενόπλοια, 6 παραδοσιακά φορτηγά και έναν έπιβατηγόν.

Κατά τόν ΟΟΣΑ ή Αργεντινή εύρισκεται

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARSHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

μεταξύ των χωρών της Λατινικής Αμερικής, ήτις άνεπτυξε μεγάλως τον έμπορικόν της στόλου με ποσοστά 17% το 1979 έναντι 8,3% της Βραζιλίας.

Έντος πέντε έτών ή 'Αργεντινή έδιπλα-σίας τόν στόλου της.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

'Ο έμπορικός στόλος

Κατά τάς δηλώσεις τού Προέδρου της 'Εφοπλιστικής Ένωσεως, δέν είναι ό γερμανικός έμπορικός στόλος ό όποιος έμειώθη κατά τά τελευταία έτη, άλλα τό τύμη τού στόλου αύτού, τό διατελούν ύπο γερμανικήν σημαίαν.

Ο γερμανικής πλοιοκτήσιας στόλος περιελάμβανε εις τάς άρχας τού 1981 σύνολον 786 πλοίων 10.819.000 κ.ο.χ. άντι 806 πλοίων 11.172.000 κ.ο.χ. τών άρχων τού 1980. Ο ύπο γερμανικής σημαίαν στόλος έπεσεν άπο τά 587 πλοία 8.637.000 κ.ο.χ. τού 1980 εις τά 561 πλοία 8.340.000 κ.ο.χ. Μειωθείς κατά 26 πλοία 300.000 κ.ο.χ. Ο ύπο ξένας σημαίας στόλος περιλαμβάνει σήμερον 225 πλοία 2.480.000 κ.ο.χ.

Ος πρός τήν ποιότητα τού γερμανικού στόλου, άνεφερεν δτι ή μέση ήλικια τού είναι 7,7 έτη, τό δε 76,2% τών πλοίων τού είναι ήλικιας μικροτέρας τών 10 έτών.

Η ύπο τής Κυβερνήσεως παρεχομένη ναυπηγική βοήθεια έπιπτρεπει εις τούς γερμανούς έφοπλιστάς νά συνεχίσουν τάς παραγγελίας των εις γερμανικά ναυπηγεία. Ούτω έτοι συνόλου τών 37 παραγγελθέντων πλοίων συνολικής χωρητικότητος 291.000 κ.ο.χ. τά 34 πλοία 246.000 κ.ο.χ. παρηγέλθησαν εις γερμανικά ναυπηγεία.

Τήν μεγαλυτέραν έπιπρασιν έπι τής συναγωνιστικότερος τού γερμανικού πλοίου άσκει τό υψηλόν κόστος τής έπανδρωσεώς του. δεδομένου δτι οι γερμανοί έφοπλισταί ύποχρεούνται νά συμμορφωθούν πρός τάς περί συνθέσεως διατάξεις τής 'Εθνικής νομοθεσίας, μή δυνάμενοι νά έφαρμόσουν πλέον έκαυγχρονισμένας μεθόδους έπανδρωσεως.

ΙΣΡΑΗΛ

'Η δραστηριότης τής 'Zim Λάϊν'

Η «Zim Λάϊν», ή κρατική έταιρια τακτικών γραμμών τού 'Ισραήλ, προσθέτει τρία νέα πλοία-κοντέινερς εις τόν στόλον της διά νά ένισχυση τήν γραμμήν Ειρηνικού - Μεσογείου, μέσω 'Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά. Τά τρία νέα πλοία ναυπηγούνται εις τήν 'Ολλανδίαν άντι συνολικού κόστους 105 έκατομ. δολλαρίων. Μέ χωρητικότητα 1.700 κοντέινερς έκαστον, θά κινούνται μέ δηζελομηχανάς και θά άναπτυσσούν ύπορεσιακήν ταχύτητα 21 κόμβων. Τό πρώτον σκάφος θά παραδοθή τόν 'Ιουνίον, τό δεύτερον τόν 'Ιούλιον και τό τρίτον τόν 'Ιανουάριον τού 1982.

Τά πλοία αύτά, μαζί μέ δλλα έπτα πλοία-κοντέινερς τής έταιριας, θά τεθούν εις τήν

γραμμήν Χάιφας — Πειραιώς — Λέγκορ — Φός και Βαρκελώνης πρός Χάλιφαξ — Νέαν Υόρκην — Σαβάννα και Κίγκστον και, μέσω Παναμά, Λόγκ Μπήτς και άπο έκει Γιοκοχάμαν — Χόγκ Κόγκ - Κασαϊούγκ και Κελλάγκ. Τό ταξίδιον έπιστροφής πραγματοποιείται μέσω Γιοκοχάμας και Όζάκας πρός Λόγκ Μπήτς, μέ προσεγγίσεις εις τούς προ-αναφερθέντας λιμένας μέχρις άφιξεως εις Χάιφα.

Μέ τήν αύξησιν τού άριθμού τών πλοίων πού έξυπηρετούν τήν γραμμήν εις 10, ή «Zim» θά είναι εις θέσιν νά πραγματοποιή μίαν άναχώρησιν άνα 15θήμερον, εις προ-καθορισμένας ήμερομηνίας.

Πέντε άκομή σκάφη μικτού φορτίου (γενικά, χύδην και κοντέινερς) κατασκευάζει ή «Zim» εις 'Ιαπωνικά ναυπηγεία διά νά χρησιμοποιηθούν εις τήν γραμμήν Δυτικώς Μεσογείου - Κόλπου Μεξικού και δύο εις τήν Δυτ. Γερμανίαν διά τήν γραμμήν "Ειλατ - Αύστραλίας. 'Απαντα θά έχουν ταθεί έ-υπηρεσία μέχρι τά μέσα τού προσεχούς έτους.

Τέλος, ή έταιρια έχει παραγγείλει εις τήν 'Ισπανίαν δύο άνθρακοφόρα σκάφη, τά άποια θά χρησιμοποιηθούν άποκλειστικώς διά τήν μεταφοράν γαιανθράκων εις τόν νέον ηλεκτροπαραγωγικόν σταθμού τής χώρας, που θά καταναλίσκη μεταξύ 3,5 και 5 έκατον τον. γαιανθράκων έτησίων. Τό πρόγραμμα άριθμό άντιπροσωπεύει έπενδυσεις δύνα τών 100 έκατομ. δολλαρίων.

Άνεκοινώθη, έπισης, δτι ή «Zim» θά δέχεται άπο τούδε φορτία και διά τήν Αίγυπτον, μέ μεταφόρτωσιν εις Χάιφα. Πρός τόν σκοπόν αύτον συνεστήθη γραμμή μέ μικρά πλοία-κοντέινερς μεταξύ τών λιμένων Χάιφας και Άλεξανδρείας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αι παραγγελίαι εις τό έξωτερικόν

Κατά τήν εκθεσιν τού Λόδδη - Ρέτζιστερ, οι Βρεταννοί έφοπλισταί κατά τό παρελθόν έτος παρήγειλαν εις ναυπηγεία τού έξωτερικού πλοία συνολικού τοννάς 1.200.000 κ.ο.χ. Ο άριθμός ούτος είναι ρεκόρ έναντι τών προηγουμένων έτων και ύπερδιπλάσιος τών παραγγελών τάς άποιας έλαβον τά Βρεταννικά ναυπηγεία.

Η προτίμησις τών Βρεταννών έφοπλιστών στρέφεται κυρίως πρός τήν Νότιον Κορέαν, πρός ήν αι παραγγελίαι τών ύπερβασιν τούς 500.000 κ.ο.χ. και πρός τήν 'Ιαπωνίαν (289.000 κ.ο.χ.). Άλλα ναυπηγεία τής προτίμησεώς των είναι τής Βραζιλίας, τής Πολωνίας και τής Ιταλίας. Από πλευράς τύπων πλοίων, τό 80% τών παραγγελιών άναφέρεται εις μπάλκ κάρριερς.

Άποτέλεσμα φυσικά άυτής τής προτίμησεως είναι δτι ή πτώσις τής δράσεως τών Βρεταννικών ναυπηγείων συνεχίζεται άσταμάτησης και φέρει τήν Μ. Βρεταννίαν εις τήν ένδεκάτην θέσιν τών ναυπηγικών χωρών τού κόσμου. Αι νέαι παραγγελίαι τών δέν ύπερβασιν τάς 500.000 κ.ο.χ. αι δέ παραδόσεις έπεσαν εις τό χαμηλότερον άπο τού 1973 έπιπεδον. Η άπασχολησία τών θεωρεί-

ται έξησαφαλισμένη μόνον διά τό προσεχές δεκαοκτάμηνον.

Μειούται ο στόλος της

Τή άνεργια πού άπειλει τούς Βρεταννούς ναυτικούς άπο τήν μαζικήν έποισην τών Βρεταννικών πλοίων είναι τό κύριον θέμα τής διασκέψεως τής Ένωσεως Βρεταννικών άξιωματικών Ναυτιλίας και Αεροπορίας, πού πραγματοποιείται κατ' αύτάς εις Λονδίνον.

Κατά τούς τελευταίους μήνας, δνω τών 100 Βρεταννικών πλοίων έπωλησαν ή έτεθησαν πρός πώλησιν, μέ άποτελεσμα τήν άπολυτων έκατοντάδων άξιωματικών και δι-πλωματούχων κατωτέρων πληρωμάτων. Αι πλέον πρόσφατοι πωλήσεις άναφέρονται εις δύο πλοία — ψυγεία τών 10.397 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975 και 1976, πού ήγοράσθησαν άπο τόν Σουηδικόν διμίλον Σαλέν άντι τού συνολικού ποσού τών 25 έκατομ. δολλαρίων.

Τή Βρεταννική ναυτιλία, ή όποια έπληγη άπο τήν ίσφεσιν τού διεθνούς έμπορίου, τήν φορολογίαν και άπο προβλήματα ρευστότητος, έξακολουθεί νά κατέχη τήν τετάρτη θέσιν παγκοσμίων, άλλ' ο δύκος τής έμειώθη άπο 50 έκατομ. τον. d.w. εις 35,5 έκατομ. τον. έντος έξ έτών.

Τά γαιανθρακοφόρα

Κατά τόν κ. Χάσκισον, τού Λλόδδης Ρέτζιστερ, ένα πλοίον, διά τό όποιον βλέπει μίαν ζήτησιν σταθερά είναι τό άναλισκον γαιανθρακα. Αι προηγούμεναι γενεαί τό γνωρίζουν. 'Επανέρχεται εις τήν κίνησιν. Ο κ. Χάσκισον προβλέπει έντος τής έπομένης εικοσαετίας μέγας άριθμός σκαφών, κυρίως τών 100 - 150.000 τον. θά ναυπηγθούν. Μεγάλα φορτία γαιανθράκων θά ύπάρχουν πρός μεταφοράν. Τά πλοία θά τά μεταφέρουν και θά αναλίσκουν γαιανθρακα. 'Ενα μεγάλον γαιανθρακοφόρον άπο τήν Αύστραλιαν διά τήν 'Ιαπωνίαν θά στοιχίζη ολιγώτερον εις τήν διαχείρισί του, παρά δν αναλίσκει πετρέλαιον.

Αι έπιθεωρήσεις ξένων πλοίων

Κατά τάς δηλώσεις τού Βρεταννού 'Υπουργού Ναυτιλίας ή άριθμός τών έπιθεωρήσεων ξένων πλοίων εις τόν κόσμον είναι τόν Βρεταννικών λιμένων έφθασε τάς 1.301 κατά τό 1980 έναντι 615 τό 1979 και 558 τό 1978. Περαιτέρω αύξησις προβλέπεται διά τό 1981.

Τό 'Υπουργείον Έμπορίου προέβη εις σημαντικά έπενδυσεις διά τόν έλεγχον τής ρυπάνσεως. Περίπου τό 20% τού προσωπικού τού έν λόγω 'Υπουργείου έχει διατεθεί εις τήν Διεύθυνσιν Ναυτιλίας, ή όποια είναι έπιφορτισμένη μέ τήν παρακολούθησην τών συντηκών άσφαλειας.

Προηγουμένων αι έπιθεωρήσεις άφεωρον κυρίως τά Βρεταννικά πλοία. Μολονότι δέ αι προσπάθεια τής Διεύθυνσεως Ναυτιλίας θά συνεχίσουν έκδηλούμεναι εις τόν τομέα τούτον, είναι άποφασισμένον δπως αύξηση ένων σημαντικών και αι έπιθεωρήσεις έξένων πλοίων έπι τώ τέλει δπως έπισημανθούν τά άποσυντήρητα πλοία.

NORΒΗΓΙΑ

Βλάβη εις τό 'Νορβηγία

Τό 'Νορβηγία τέως «Γαλλία», τό γνωστόν κρουαζιερόπλοιον, φέρον 1.780 έπιβάτας άπεστη άβαριαν εις τάς μηχνάς του και παρέμεινε 800 χιλιούμ. δξωθι τής Φλώριδας έν άκινησία. Δύο άλλα κρουαζιερόπλοια παρέλαβον τούς έπιβάτας. Τό ατύχημα, κατά τούς Νορβηγούς, άπεδόθη εις τήν παρουσίαν έξένων σωματών εις τό σύστημα τών λεβήτων. Έπι 28 ώρας, σημειωτέον, τόν παρελθόντα Αύγουστον, άπεστη έπισης άβαριαν. Δέν έζητηθη ή βοήθεια ρυμουλκών. Αι έπόμεναι κρουαζιέραι ή η κυρώθησαν.

«BOMBAY»
NEGRIS
 Overseas Suppliers - Shipchandlers
 G.P.O. BOX 87. BOMBAY 400038. INDIA - CABLES: NEGRISCLEO
 Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Έθνική Ναυτιλιακή Έταιρια

Μετά τρία έτη προγραμματισμού, ή Έθνική Ναυτιλιακή Έταιρεία της Σαουδικής Αραβίας, έγένετο πραγματικότης, παραλαμβάνουσα κατά Μάρτιον και 'Απρίλιον άνα σκάφος ρό-ρό των 22.000 τον., άμφοτέρα ναυπηγήσεως του 1977. «Ενα τρίτον σκάφος θά ναυλωθεί διά την κάλυψην των αναγκών της έταιρείας, ένω ζητούνται προσφοράι διά την κατασκευήν τεσσάρων μεγαλυτέρων ρό-ρο.

«Η νέα έταιρια, συμφώνως πρός τόν γενικόν της διευθυντήν Δρ. Αμπντούλαζί, Μ. Άλ-τουρκί, έπλιζει νά έπωμισθεί τής μεταφοράν ένός σημαντικού δύκου των είσαγωγών της Σαουδικής Αραβίας, περιλαμβανομένων όλων των φορτίων οικοδομικού ύλικού. Αρχικώς, τά τρια πλοιά θά συνδέουν την Σαουδικήν Αραβίαν μέ τόν άμερικανικόν κόλπον και τή άνατολικήν άκτην της Βορ. Αμερικής, άλλα άργοτερον θά δημιουργηθούν γραμμαί και άπο την Εύρωπην και την Απω. Ανατολήν.

Περιέργως ή άνωτέρω έταιρια είναι τό πρώτον ναυτιλιακόν συγκρότημα πού άντηκει έξ ολοκλήρου είς Σαουδαραβικά συμφέροντα. Τό 25% έλεγχεται άπο την κυβέρνησην, τό 30% άπο διάφορα βιομηχανικά συγκρήματα της χώρας και τό υπόλοιπον 45% άπο 13.600 σαουδάραβας μετόχους.

Όμιλων είς τήν τελετήν της παραδόσεως τού πρώτου σκάφους ο γενικός διευθυντής της έταιρείας ύπεγράμμισεν διτή ή άπόφασις συστάσεώς της έλήφθη αφ' ένός διά πρακτικούς λόγους και αφ' έτερου πρός κατάργησιν «τών έξοργιστικών ύψηλών ναύλων πού έχρεωναν αι ξέναι έταιριά τακτικών γραμμών», οι όποιοι καθίσταντο ύψηλότεροι με τήν προσθήκην των άσφαλιστρων κατά κινδύνων πολέμου. Έπισης, η νέα έταιρια θά έ-

ξασφαλίσει εις τήν χώραν καλυτέραν έξυπηρέτησιν τών είσαγωγικών άναγκών τής ταχέως άναπτυσσομένης βιομηχανίας της. 'Υπολογίζεται διτή μέ τά δύο ιδιόκτητα και τό ύπο χρονοναύλωσιν σκάφος, ή έταιρια θά πράγματοποιεί 18-23 κυκλικά ταξίδια έτησίσια, τά όποια θά πολλαπλασιαστούν άργοτερον μέ τήν προσθήκην τών ύπο μελέτην νεοτεύκτων.

Τά πληρώματα θά συγκροτούνται άπο Βρεταννούς άξιωματικούς και ιθαγενεῖς τής Σιέρα Λεονέ διά τάς κατωτέρας θέσεις.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Διαλλακτικότης έναντι τών σημαιών εύκολιας

Παράγοντας τής σοβιετικής ναυτιλίας έδηλωσαν προσφάτως διτή ή Ρωσία είναι διατειμένη νά χαλαρώσει τή σκληρήν στάσιν της κατά τών σημαιών εύκολιας. Έάν οι σοβιετικοί τηρήσουν τήν θέσιαν αύτην κατά τήν έκτακτον σύνοδον τής ναυτιλιακής έπιτροπής τής «Ούνκταντ», πού θά πραγματοποιηθεί έντός τού τρέχοντος μηνός διά νά συζητηθή άκριβώς τό θέμα τών σημαιών εύκολιας, ύπάρχουν ούσιαστικά πιθανότητες διά τήν έξειρεσιν μιάς θετικής λύσεως.

Ο Ρώσος ύπουργος Ναυτιλίας, κ. Τιμοφέϊ Γκουζένκο, ύπεροχέθη διτή ή σοβιετική άντι προσωπεία «θά συνεργασθή μέ δλας τάς άντι προσωπείας πού θά ένδιαφέρονται διά τήν όρθολογικήν και θετικήν άναπτυξιν τής παγκοσμίου ναυτιλίας». Έπισης, ο κ. Ίγκόρ Αβερίν, πού θά είναι ο άρχηγος τής Ρωσικής άντι προσωπείας είς τήν διάσκεψιν ύπεγράμμισεν διτή ή χώρα του δέν θά έπιμεινή πλέον είς τήν έφαρμογήν τού σχεδίου περικαταργήσεως τών σημαιών εύκολιας, δεδομένου διτή τό σχέδιον αύτό δέν ύποστηρίζεται έπαρκως ύπο δλλων χωρών.

Είς τό παρελθόν, η Ρωσία έτέθη άπροκαλύπτως ύπέρ τών προτάσεων τής «Ούνκταντ», περί καταργήσεως τών σημαιών εύκολιας. Και ένω τό γκρούπ των 77, πού έκπροσωπεί τάς άναπτυσσομένας χώρας, ύπεστηρίζε τήν κατάργησίν των έντος 10ετίας, οι Ρώσοι προέτειναν τήν άμεσον κατάργησίν των.

Τώρα ο κ. Αβερίν έπισημαίνει διτή οι σοβιετικοί δέν έπιθυμούν νά προτείνουν μίαν «καταστρεπτική λύσιν» και διτή είναι πρόθυμοι νά ύποστηρίξουν «οιονδήποτε προτείνει μίαν ύγια θεραπείαν διά τήν έμπορικην ναυτιλίαν». Έτονταν, έπισης, διτή η Ρωσία δέν έπιζητά τήν κατάργησίν τών σημαιών εύκολιας, άλλα ύποστηρίζει τόν περιορισμόν τής χρησιμοποίησεως τών σημαιών αύτών.

«Η Σοβιετική «Ενωσις», είπε, «δέν είναι έναντιον τών έλευθέρων νηολογίων, άλλα διά λόγους όρθολογικής άναπτυξεως τής παγκοσμίου ναυτιλίας θά ήτο χρήσιμον νά ύπάρχη μία διεθνής σύμβασις δρίζουσα τάς προϋποθέσεις ύπο τάς όποιας θά ήτο δυνατή η έγγραφή πλοίων είς νηολόγια άλλα άπο τά έθνικά νηολόγια τού πλοιοκτήτου.

Οι πλοιοκτήται πού τών Δυτικών χωρών έξεφραζον τήν δυσαρέσκειαν τών διά τήν θέσιν τών σοβιετικών έναντι τών σημαιών εύκολιας. Καθώς η Ρωσία ναυλώνει ένα σημαντικόν άριθμόν πλοίων ύπο τάς σημαίας αύτάς, η σκληρά στάσις των έχαρακτηρίζετο τουλάχιστον περίεργος. Πολλοί ύπεστηρίζον διτή ή στάσις αύτή τών σοβιετικών έστηρίζετο άπλως είς τήν έμμονήν των νά άντιτίθενται είς διτή πού θά προσπάθειάν των νά κερδίσουν τήν συμπαθείαν τών άναπτυσσομένων χωρών.

Είς σχετική έρωτησιν, ο κ. Γκουζένκο έδηλωσεν διτή ή στάσις τών σοβιετικών όφειλεται είς τάς «άρνητικάς έπιπτωσεις» πού έχουν αι σημαίαι εύκολιας έπι τών κοινωνικών και βιομηχανικών σχέσεων, τής προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος άπο

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: Filenos 107 - 109
Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479
Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

την ρύπανσιν και —τό σημαντικώτερον— τών άπρογραμματίστων, μεγάλων παραγγελιών για νεότευκτα πλοία».

Εις τό τελευταίον αύτό σημείον στηρίζουν τά έπιχειρήματά των οι σοβιετικοί, είς μιάν έποχην διανάλογη καί οιδικός των στόλους υπόφερεις από τάς διακυμάνσεις τῆς ναυλαγοράς τῶν τελευταίων ἑταν. «Αἱ παραδοσιακαὶ ναυτιλιακαὶ χώραι δέν εἰναι δυνατόν νά παραμένουν ἀδιάφοροι ἐναντί τοῦ κινδύνου ἐνός μονίμου πλεονάσματος τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καί μιάς μακράς ύφεσεως τῆς ναυλαγοράς», παρεπήρησε ο κ. Γκουνζένκο. «Ἴως οἱ μόνοι πού ὠφελοῦνται ἀπό τήν χρονίζουσαν ύπερπροσφοράν χωρητικότητος είναι αἱ πολυεθνικά ἔταιριαι», προσέθεσεν.

Ο κ. «Ἀβερίν ισχυρίζεται διτί τά νηολόγια τῶν σηματιῶν εὐκολίας είναι πηγή χαώδους καί ἀτάκτου ἀναπτύξεως τῆς διεθνούς ναυτιλίας», ώστε θά ύπαρχη χρονία ύπερπροσφορά χωρητικότητος κατά τήν τρέχουσα δεκαετίαν ἐάν δέν καταργηθοῦν αἱ σημαῖαι εὐκολίας. «Υπογραμμίζει διτί οἱ λόγοι πού καλύπτονται ὑπό τάς σημαίας αὐτάς ποτέ δέν προσέφεραν χαμηλότερον κόστος, «μόνον μεγαλύτερη κέρδους καί διτί μία σωστή δομή τῆς διεθνούς ναυτιλίας θά ήτο ἐξ ίσου εύνοικη διά τόν φορτωτήν. Ἐκτιμῶν, δημως, καί τήν ἐμπορικήν πλευράν τού θέματος, ο κ. «Ἀβερίν διεβεβαίωσεν διτί οἱ σοβιετικοί θά ἔξακολουθησουν νά ναυλώνουν πλοιούς ὑπό σημαίας εὐκολίας διτάν χρειάζεται. «Ἡ τακτική αὐτή είναι ἀντίθετος πρός τήν ἐπίσημον γραμμήν τῆς χώρας, ἀλλ' ὡς ναυλωταὶ οἱ Ρώσοι ὄφειλον πάντοτε νά ἐπιζητοῦν τό εὐθηνόν σκάφος.

Αἱ ἀνωτέρω ἀντιφατικαὶ θέσεις των σοβιετικῶν ὄφειλονται ίσως εἰς τήν πεποίθησιν διτί ή δομή τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας διέρχεται περίσσον ἀνακατατάξεων καί οἱ Δυτικοί είναι πολύ συντηρητικοί διά τό παραδεχθοῦν. Ο κ. «Ἀβερίν τονίζει διτί ή εὐρυτέρα συμμετοχή τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τήν διεθνή ναυτιλίαν είναι ἀναπόφευκτος. Τό 1980, λέγει, θά ἔχουν ἐπιτύχει νά ἐλέγχουν τό 20% τοῦ παγκοσμίου τοννάζ.

Ἐν μέσω αὐτῶν τῶν ἀνακατατάξεων, οἱ σοβιετικοί σκοπεύουν νά κρατήσουν τήν θέσην πού τούς ἀνήκει, ἀναλόγως τῶν μεταφορικῶν των ἀναγκῶν, παραλλήλως δέ νά ἐπρεάσουν τήν δομήν τῆς δεθνούς ναυτιλίας πρός τό συμφέρον τῶν. Τούτο ἀποδεικνύεται ἀπό τήν στάσιν τῶν ἐναντί τῶν προτάσεων τῆς «Οῦνκταν» περί κατανομῆς τῶν φορτίων. «Ἡ Οῦνκταν θεωρεῖ ἀλληλένδετον τόν στόχον κατανομῆς τῶν φορτίων μέ τήν κατάργησιν —ἢ τουλάχιστον τόν ἐλεγχον — τῶν σημαίων εὐκολίας ἀλλ' ἀντίτιθεται εἰς τήν πρότασιν διά τήν κατανομῆς τῶν χύδην φορτίων.

Ο κ. «Ἀβερίν ύποστηρίζει διτί ή κατανομή τῶν χύδην φορτίων θά ἔχη «ἀρνητικές ἐπιπτώσεις» εἰς τήν δομήν τῆς διεθνούς ναυτιλίας, ἀλλά παραδέχεται διτί δέν έχει νά προτείνῃ ἐναλλακτικά λύσεις.

«Ἀναγνωρίζει, πάντως, διτί ή πρέπει νά ἐπιτευχθῇ κάποια διεθνής συμφωνία ἀναγνωρίζουσα τό δικαιώμα εύρυτερας συμμετοχῆς τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν εἰς τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

«Οσον ἀφορά εἰς τόν κώδικα τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Οῦνκταν», οἱ σοβιετικοί ἔχουν ἥδη ἐπικράτησεν τήν διεθνή συμφωνίαν καί ύποστηρίζουν διτί ἐάν ὁ κώδικς δέν υίοθετηθῇ διεθνῶς θά ἐπακολουθησούν διμερεῖς συμφωνίες, μέ ἐντονώτερα τά στοιχεία διακρίσεως σημαίας.

Τό πενταετές σχέδιον ἀναπτύξεως

Κατά τόν Ρώσον ὑπουργόν Ναυτιλίας, κ. Γκουζένκο, τό νέον δετές ναυπηγικόν πρόγραμμα τῆς χώρας (1981-1985) περιλαμβάνει τήν κατασκευήν πολιούν ὑπέρ τά τρία ἔκατ. τόν. δολ. ἀλλά μέ τάς ναυπηγήσεις παλαιοτέρων σκαφών καί τάς διαλύσεις ἡ δύναμις τού σοβιετικού ἐμπορικού στόλου θά αὔξηθει ἀπό 18,6 ἑκατ. τόν. εἰς τό τέλος τού 1980, εἰς 19-19,5 ἑκατ. τόν. τό 1985.

Εἰς τό νέον πρόγραμμα, ἰδιαίτερα ἐμφασιστέοντα εἰς τά πλοιά πού προορίζονται νά ἔξυπρετήσουν τούς ἀρκτικούς λιμένας τῆς χώρας· φορτηγά πολλαπλῆς χρήσεως τῶν 20.000, 8.000 καί 4.500 τον. d.w., μικρά μπάλκ κάρριερς διά τήν μεταφοράν ξυλείας

καί τάνκερς παραγώγων, ἀπαντά ἐνιαχυμένα διά τήν ναυσιπλοΐαν εἰς πάγους. «Ὑπάρχουν, ἐπίσης εἰς τό πρόγραμμα φορτηγιδόφορα πλοια καί πλοια - κοντένερς, ρό-ρό καί πολλά ποταμόπλοια. Τάνκερς μεγάλα τῶν 150.000 τον., τής κατηγορίας «κρύμη», δέν θά κατασκευασθοῦν πλέον ἀλλά προτιμώνται τῶν 65.000 τον. καί τά μικρότερα διά τήν μεταφοράν παραγώγων..

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τό συγκρότημα Μπρόστρομ

Τά κέρδη τού συγκροτήματος Μπρόστρομ κατά τό 1980 έφθασαν τά 284 ἑκατομ. κορωνών ἀντί τῶν 261 ἑκατομ. τοῦ προηγουμένου ἔτους. «Ἐξ αὐτῶν τά 183 ἑκατομ. ἀντιστοιχοῦ εἰς τήν μητρικήν ἐταίριαν τού συγκροτήματος. Ό τομεύς τῶν πλοίων γραμμῆς παρουσίασε βελτίωσιν ἐ σχέσει πρός τό παρελθόν ἔτος, μολονότι ἐπηρέασθη ὑπό τού συναγωνιασμού εἰς τούς ναύλους καί υπό τῶν ἀπεργιῶν. Βελτίωσιν ἐπίσης παρουσίασε καί ο τομεύς τῶν χύδην φορτίων, μολονότι ἐπηρέασθη, ἐκτός τῶν ὀλλων ὑπό τής πτώσεως τῆς ναυλαγοράς τῶν πολυτελών προϊόντων. Γενικώς τά ἀποτέλεσματα τού συγκροτήματος ἐπηρέασθησαν ἐκ τής μικρᾶς αὐξήσεως τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν κατά τό 1980 καί ἐκ τού γεγονότος διτί αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν χωρῶν τού ΟΟΣΑ ένεφανίσαν μείωσιν ιδίως ἐκ τῶν ὑπό ἀνάπτυξιν μή πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν.

Ο ισολογισμός τού συγκροτήματος ἐκλειστός με ἀλλειμμα 232 ἑκατομ. κορωνών, ὀφειλομένων κυρίως εἰς τόν δανεισμόν διά τήν ἐκτέλεσιν τού ναυπηγικού προγράμματος καί εἰς τήν αὐξήσιν τού ἐπιτοκίου εἰς τήν θέμνηκην καί διεθνή ἀγοράν. Λαμβανομένων ύπου δψών τῶν εἰσπράξεων καί δαπανῶν τό ἀλλειμμα παρουσίασεται μέ 70 ἑκατομ. κορωνών. Τέλος ὁ λογαριασμός ἐκτάκτων κερδῶν καί ζημιῶν βασιζόμενος κυρίως ἐπί τής πωλήσεως πλοίων καί κτημάτων, ἐκλεισε μέ κέρδος 47 ἑκατομ. κορωνών καί καθαρόν ἐλλειμμα 9 ἑκατομ. κορωνών.

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

NAYTIKI AKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό τήν κυανόλευκον

Εις τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού ἀρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Α σ λ ε υ» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Seafox») νεοαγορασθέν, 81.106 τον. γκρός, τού 1970, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Άδριαν» (Αν. Ναυτιλιακή καί Έμπορ. Έταιρ. Ι.Σ. Λάτσης).

2. «Ρόντιαν Σ κ α υ» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Sea King») νεοαγορασθέν, 2.995 τον. γκρός, τού 1969, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Ρόντιαν Σκάου» (κ. Βασ. Ατοΐδης).

3. «Τρέιντγουιντ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 26.220 τον. γκρός, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Γουέστγουιντ Αφρικα» (κ. Εμμ. Καβουσανάκης).

4. «Η στ γουιντ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 26.220 τον. γκρός, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Γουέστγουιντ Αφρικα» (κ. Εμμ. Καβουσανάκης).

5. «Β έ ρ α» μπάλκ κάρριερ (πρώην άργεντινόν «Astradiego») νεοαγορασθέν, 21.004 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Έπιφανυ» (κ. Νικ. Έπιφανειάδης).

6. «Α φ θ ο ρ ο ρ» δεξαμενόπλοιον (πρώην «Ολύμπιο Γκάρλαντ» λιβεριανόν) 38.606 τον. γκρός, τού 1965, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Ντελσίνε» (κ. Γεωργ. Μητσάκος).

7. «Λ α ν i a» δεξαμενόπλοιον (πρώην σαουδαραβικόν «Badri») νεοαγορασθέν, 81.744 τον. γκρός, τού 1968, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Λούκ» (κ. Κων. Χριστιανός).

8. «Μ α ρ γ κ ω» δεξαμενόπλοιον (πρώην

γαλλικόν «Limousin») νεοαγορασθέν, 81.106 τον. γκρός, τού 1976, άνήκον εἰς τήν έταιριαν «Άδριαν» (Αν. Ναυτιλιακή καί Έμπορ. Έταιρ. Ι.Σ. Λάτσης).

Αι παραγγελίαι

Δύο πάναμαξ μπάλκ κάρριερ τών 60.000 τον. παρηγέλθησαν εἰς τά Ιαπωνικά ναυπηγεία «Οσίμα ύπο τού κ. Γ. Κουμαντάρο». Θά εφοδιασθούν μέ μηχανάς Σουμιτόμο - Σούλτζερ, ισχύος 14.400 πίπων. Τιμή και χρόνος παραδόσεως δέν έγγνωσθησαν.

— «Ενα μπάλκ κάρριερ τών 60.050 τον. d.w. διαπραγματεύεται νά παραγγείλει εἰς τά ναυπηγεία Μιτσούμποι ό κ. Ε.Π. Νομικός, μέ παράδοσιν Σεπτέμβριον 1982.

— «Επίσης, οι κ.κ. Υιοί Π. Γουλανδρή παρήγγειλαν εἰς τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα ένα μπάλκ κάρριερ τών 60.840 τον. d.w., μέ παράδοσιν Απρίλιον 1982.

Άγοραπωλησία

«Επωλήθη εἰς άλλοδαπούς καί παρεδόθη τό φορτηγόν «Άμστερνταμ» 3.653 τον. γκρός, τού 1952. Μετωνομάσθη «Jetpur Delight».

— «Ηγοράσθησαν καί παρελήφθησαν τά δηζελοκίνητα χιλιανά φορτηγά «Χαμ Αγούσι» καί «Cam Azobe» 7.689 τον. γκρός έκαστον, 8.245 τον. d.w. ναυπηγηθέντα τό 1963. Μετωνομάσθησαν Κόππερ Τρέιντερ καί «Κόττον Τρέιντερ» άντιστοιχώς καί υψωσαν τήν κυανόλευκον.

— «Επίσης ήγοράσθησαν καί παρελήφθησαν τά δηζελοκίνητα άγγλικά ψυγεία «Dai-

rien» καί «Davao» 4.900 τον. γκρός έκαστον, 6.600 τον. d.w. τού 1964. «Υψωσαν τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθησαν «Χιών Κάρριερ» καί «Χιών Τρέιντερ».

— Εις Ισραηλινά συμφέροντα έπωλήθη καί παρεδόθη τό μπάλκ κάρριερ «Άγιοι Βικτωρες» 11.610 τον. γκρός, τού 1967. Μετωνομάσθη «Negev Oron».

— Τό δηζελοκίνητον άνατολικογερμανικόν μπάλκ κάρριερ «Cable» 11.722 τον. γκρός, 19.296 τον. d.w. τού 1958 ήγοράσθη γύρω τών 2,25 έκατομ. δολλαρίων.

— «Ηγοράσθη γύρω τών 4 έκατομ. δολλαρίων, βάσις ώς έστι, τό δηζελοκίνητον περουβιανό μικτόν σκάφος «La Libertad» 38.006 τον. γκρός, 74.527 τον. d.w. τού 1967.

— Παρ' Ελλήνων τού Λονδίνου ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν - ψυγείον «Dover Universal» 7.952 τον. γκρός, 11.918 τον. d.w. τού 1965. Τιμή γύρω τών 2,6 έκατομ. δολλαρίων.

— «Αντί ποσού γύρω τών 20,5 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Limousin» 81.106 τον. γκρός, 155.250 τον. d.w. τού 1976.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη γύρω τών δολ. 1.300.000 τό φορτηγόν «Πολυξένη Γ.» 8.549 τον. γκρός, 13.139 τον. d.w. τού 1957.

— «Επωλήθη μεταξύ Ελλήνων τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Στέρναλ Τρέιντερ» 8.584 τον. γκρός, 12.719 τον. d.w. τού 1958 καί παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Σωκράτης». «Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— «Ηγοράσθη γύρω τών 5,5 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Pacific Defender» 12.522 τον. γκρός, 20.520 τον. d.w. τού 1968.

— «Επωλήθη τό σέλτερντέκερ «Ιζομπελ» 9.746 τον. γκρός τού 1957 εἰς τά 1.160.000 δολλαρίων.

— Είς νοτιοαμερικανικά συμφέροντα έπωλήθη άντι 2,8 έκατομ. δολλαρίων ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεις τό κυπριακόν φορτηγόν «Χρυσοβαλάντου 3» 9.819 τον. γκρός τού 1963.

— «Αντί ποσού 4 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Οσεαν Τρίτων» 11.893 τον. γκρός τού 1963.

— «Επωλήθη τό δεξαμενόπλοιον «Νούφαρο» 16.491 τον. γκρός, τού 1960. Τιμή γύρω τών 3 έκατομ. δολλαρίων.

— «Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Menhir» 15.553 τον. γκρός, 26.097 τον. d.w. τού 1971 εἰς τά 9,6 έκατομ. δολλαρίων.

— Είς 3,75 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Αννα» 14.840 τον. γκρός, 26.282 τον. d.w. τού 1960.

Put her up First Class ...in a Bethlehem drydock

15 docks and 1.000 services
in 5 yards in the U.S.A.

Trust your ship with Bethlehem.

BethShip



Bethlehem Ship Repair Sales:
1 State St. Plaza, New York, NY 10004

Phone: (212) 558-9500 • Telex: 222847

Represented in Greece by:
N. Bogdanos Marine Bureau,
85 Akti Miaouli, Piraeus
Phone 452-0228 • Telex: 212976

— Έπωλήθη έπισης τό μπάλκ κάρριερ «Αρεθούσα» 15.405 τον. γκρός τού 1962 εις τά 4 έκατομ. δολλαρίων.

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων μπάλκ κάρριερ «Αντώνυ» 16.323 τον. γκρός, τού 1964 και μετωνομάσθη «Επτά Δάφνες».

— Παρελήφθη τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Apolino» 9.736 τον. γκρός, τού 1977. Μετωνομάσθη «Παγασητικός Γκάλφ». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Star Emerald» 16.191 τον. γκρός, τού 1975, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Πρωτόμαχος», υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Μετωνομάσθη «Φόρουμ Πράιντ» και υψωσε τήν 'Ελληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν ισπανικόν μπάλκ κάρριερ «Asturias» 11.825 τον. γκρός, τού 1970.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Μαριάννα VII» και υψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθέν νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Kolskegg» 68.441 τον. γκρός, τού 1975.

— Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ 'Ελλήνων φορτηγόν «Άλμέα» 10.778 τον. γκρός, τού 1960 και μετωνομάσθη «Παλμέα».

— Τό άγορασθέν άγγλικόν φορτηγόν «Donga» 8.868 τον. γκρός, τού 1960 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Δίαμαντ Μέρτσαντ». Σημαία 'Ελληνική.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν ισπανικόν φορτηγόν «Horus» 1.580 τον. γκρός, τού 1969 και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Τροπικάνα».

— Μετωνομάσθη «Μοντάνα» τό άγορασθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Mobil Comet» 58.429 τον. γκρός, τού 1963 και υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη και μετωνομάσθη «Προτέκτωρ Άλφα» τό άγορασθέν γερμανικόν μπάλκ κάρριερ «Shangri La» 20.437 τον. γκρός, τού 1970. Υψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

— Τό άγορασθέν παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Seafox» 13.363 τον. γκρός, τού 1970 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άσσεύ» και υψωσε τήν κυανόλευκον.

Μετονομασία

Τό κυπριακόν δεξαμενόπλοιον «Μάγδα» 16.840 τον. γκρός, τού 1959 μετωνομάσθη «Εύανθια Μ.» και υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Εις «Αγ. Νικόλαος» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Κάλαμος» 2.299 τον. γκρός, τού 1956

Αι διαλύσεις

Έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς τό φορτηγόν «Αθενές Νταΐνη» 5.148 τον. γκρός, τού 1954.

— Τά κυπριακά φορτηγά «Αντιγόνη Τσίρη» 3.990 τον. γκρός, «Εύδοκια Τσίρη» 5.331 τον. γκρός και «Μελίνα Τσίρη» 4.639 τον. γκρός, τού 1956 έπωλήθησαν εις διαλυτάς «Απώ Αντολής».

— Αντί ποσού δολ. 175.50 κατά τόν. έλ. έκτοπισμάτος έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς, τό φορτηγόν «Κύπρος» 3.799 τον. γκρός, τού 1945.

— Εις Πακιστανούς διαλυτάς έπωλήθη έπισης τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Φοίνιξ Στάρ» 15.406 τον. γκρός, τού 1957.

Καθελκύεται τό πρώτον κέμικαλ τής «ATLAS»

Τήν 29ην Μαΐου θά καθελκυσθή εις τά ναυπηγεία «3ης Μαΐου» τής Ριγιέκας τό πρώτον έκ τής σειράς τών έννεα κέμικαλ τάνκερ τών 39.600 τον. d.w. τά όποια έχει παραγγείλει ή έταιρια ATLAS MARITIME εις τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία. Τό σκάφος, τό όποιον θά ονομάσθη «Ατλας Τσάλλεντζερ» θά είναι έφωδισμένον με μηχανήν «3. MAJ — SULZER» 5RND 76M, ή όποια θά τού προσδίδη ταχύτητα 15,10 μιλών. Μετά τήν καθέλκυσιν του «Ατλας Τσάλλεντζερ» θά έπακο-

λουθήση ή καθελκυσις άνα τακτά χρονικά διαστήματα και τών ύπολοιπων όκτω σκαφών.

Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα

Συμφώνως πρός προσωρινά στοιχεία τής Τραπέζης τής 'Ελλάδος, τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα κατά τό πρώτον τρίμηνον τού 1981 άνηλθε εις 465 έκατομ. δολλαρία έναντι 389 έκατομ. δολλαρίων τής άντιστοχου χρονικής περιόδου τού 1980, ήτοι παρουσιάσειν αυξήσιν 19,5%.

Ο Κ. ΦΙΚΙΩΡΗΣ εις Κύπρον

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρης προσεκλήθη νά έπισκεψθη έπισημως τήν Κύπρον. Ή έπισκεψις θά πραγματοποιηθή εις τά μέσα τού προσεχούς μηνός και κατά τήν παραμονήν του κ. Φικιώρη εις τήν Κύπρον θά συζητηθούν ναυτιλιακά θέματα κοινού ένδιαφέροντος.

Συνομιλίαι τού κ. Καραγεώργη εις τήν έδραν τής ΕΟΚ

Ο Πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Ε. φοπλιστῶν κ. 'Αριστ. Καραγεώργης, ο δ. ποίος είχε μεταβή εις Βρυξέλλας, είχε τήν Τρίτην εις τήν έδραν τής ΕΟΚ ένημερωτικήν συνάντησιν διά θέματα ναυτιλίας με τόν 'Ε. πίτροπον έπι τών Μεταφορών κ. Γεώργ. Κοντογεώργην.

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

Κατά τ' άνακοινωθέντα ύπο τού YEN άποτελέσματα τής ναυτικής άπογραφής τού Μαΐου 1980, αύτη περιέλαβε 4369 πλοία άνω τών 100 κ.ο.χ. έξι ών 3843 ύπο έλληνικήν σημαίαν και 526 ύπο ξένας σημαίας.

Κατά τήν άπογραφήν εύρεθησαν 91.872 ναυτικοί ύπηρετούντες έπι πλοίων έλληνικής πλοιοκτησίας, έξι ών 79.459 ύπο έλληνικήν σημαίαν και 12.413 ύπο ξένας σημαίας. Έκ τούτων ήσαν 59.534 'Έλληνες και 32.338 ένοι.

Εις τά ύπο έλληνικήν σημαίαν πλοία άπεγραφαν 52.518 'Έλληνες ναυτικοί (60%) και 26.941 ξένοι (33,9%). Εις τά ύπο ξένην σημαίαν άπεγράφαν 7.017 έλληνες ναυτικοί (56,5%) και 5.397 ξένοι (43,5%).

Η Θωάβησαν διά τό «Νάξος»

Η θωάβησαν άπο τό Τριμελές 'Εφετείον Πειραιώς οι κ.κ. 'Ιωάν. Βασιλακάκης και 'Αρ. Πετρόπουλος, διευθύνων και τεχνικός σύμβουλος άντιστοχως, τής έταιριας λαϊκής βάσεως «A.N.E. Νάξος» οίτινες πρωτοδίκων είχαν καταδικασθή εις φυλάκιο 14 μηνών έκαστος, κατηγορούμενοι διά διαχειριστικάς άνωμαλίας.

Τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία

Σημαντικήν βελτίωσιν παρουσιάζουν τά άποτελέσματα χρήσεως ώς παρατηρούμενον εις τόν προσφάτως δημοσιευθέντα ίσολογισμόν τής Α.Ε. «Ελληνικά Ναυπηγεία», διά τό 1980. Ένων κατά τήν χρήσιν τού 1979 αι ζημιάι εκ τών έργωντων τού ναυπηγείου άνηλθον εις 2.784.000 δολλάρια είναι άξιοσημείωτον οτι διά τό 1980 τά άποτελέσματα τής χρήσεως είναι λίαν ικανοποιητικά, έμφανιζοντα κέρδη μετά τάς άποσβεσίς τής τάξεως τών 10.871.000 δολλαρίων ένων ταυτοχρό-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

Μέ αδεια Πρατηρίου, άξιόλογα κέρδη και παράδοσιν 50 έτών. Διά συνεννόησιν: τηλέφωνον 4175380

νως ή καθαρά θέσις τής έπιχειρήσεως έμφανιζεται η ήδη ημένη κατά 10%.

Εύτυχημα θά ήτο διά τήν χώραν μας άν και οι διλλαί ναυπηγείσιασκα μονάδες ή δύναντο νά έπιδειξουν, παρόμοια θετικά άποτελέσματα. Τό δύναλος τής οικονομίας μας θά ήτο γενικώτερον.

Ο νέος γενικός γραμματεύς

Μετά τήν παραίτησιν του κ. Παύλου Σαρλή — ο δ. ποίος προκειται νά πολιτευθή εις τάς προσεχείς έκλογας — γενικός γραμματεύς τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας έποντεθηθή και άνελαβε τά καθηκοντά του κ. I. Βασιλειάδης, άντιναύαρχος έ.ά., πρώτην ύπαργγό τού Γενικού 'Επιτελείου Ναυτικού.

Δέν γνωρίζομεν τών κ. Βασιλειάδην — άναφέρεται οτι είναι ικανότατος άνθρωπος — έκ προοιμίου άμως είμεθα άντιθετοι με τήν χρησιμοποίησην τών οιωνόδηποτε άποστράτων εις καιρίας θέσεις, καθ' ήντην ίσημην ύπαρχον ειδικού τεχνοκράται, τών όποιων έκ συστήματος ο κρατικός τομεύς στερείται τών ύπηρεσιων. Βεβαίως ή θέσις τού γενικού γραμματέως είναι πολιτική, άλλα είναι γνωστόν οτι εις άριστην έπουργεια χρησιμοποιούνται τεχνοκράται εις τήν θέσιν αύτήν. Διατί ή τακτική αύτή δέν άκολουθεται και είσι τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας:

Άνακοινωσίας

Η γνωστή διεθνώς 'Ολλανδική έταιρια ECONOSTO N.V. σύναψεν άπο τό τέλος του περασμένου χρόνου συμφωνία μετά τής τεχνικής και έμπορικής έταιριας INTEPNAYTIKKH E.P.E. διά τήν άποκλειστική άντιπροσώπηση τού ένων έλασθε.

Ο οίκος ECONOSTO N.V. διάθετε υψηλής ποιότητος έπιστομία (Βάνες) διαφόρων ειδών για ναυτική ή βιομηχανική χρήση, καθώς και ειδικές βαλβίδες άσφαλειας ώς και έξαρτήματα σωληνώσεως γενικώτερα.

Άρχαιρεσία

Οι έκλεγέντες κατά τάς άρχαιρεσίας τής 3ης Μαΐου 1981 διά τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής Πανελλήνιου 'Ενώσεως πληρωμάτων Ρυμουλών, συγκροτήθηκαν εις σώμα ώς άκτωρέων:

Πρόεδρος: Δρίτσας Γεώργιος, 'Αντιπρόεδρος: Βενιέρης Γεώργιος, Γεν. Γραμματέας: Μπότης Δημήτριος, Άναπλ. Γεν. Γραμματέας: Σαρρής Αντώνιος, Ταμίας: Τσιλάκης Γεώργιος. Μέλη: Σκλαβενίτης Διονύσιος, Ρομπότης Κων/νος, Παπανικολάου Παναγιώτης, Ιορδανίδης Παύλος, Ζωγανάκης Ιωακείμ, Αγγελινής Σταμάτιος.

Ο κ. Ν.Δ. Πατέρας εις τό ABS

Ο έφοπλιστής κ. Νικόλαος Διαμαντή Πατέρας, Γεν. Διευθυντής τού έφοπλιστικού οίκου «DIAMANTIS PATERAS LTD» έξελέγη μέλος τής Διοικούσης Έπιτροπής τού AMERICAN BUREAU OF SHIPPING.

Η άποζημίωση γιά άπωλεια ή βλάβη τού φορτίου

Τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο 'Ελλάδος συμφωνεί άπολύτα με τήν διοψή οτι είναι άναγκαια ή τροποποίηση τού Β Διατάγματος περί καθορισμού άνωτάτου όριου άποζημιώσεως οφειλούμενης άπο τόν έκναυλητή για άπωλεια ή βλάβη τού φορτίου με σκοπό τήν άναπροσαρμογή τού ποσού και συγκεκριμένα τού άνωτάτου όριου τής άποζημιώσεως αύτης σε ύψηλότερο έπιπεδο με βάση τά σημερινά δεδομένα. Για τούτο κρίνεται σκόπιμο νά ληφθούν ύπ' δψη τά ισχύοντα επί τούτου και στις διλλες χώρες, δημού τό άνωτάτο όριο για άποζημιώσεις τού ειδους αύτου κατά δέμα ή μονάδα είναι 200 λίρες στις ΗΠΑ δημού είναι 500 δολλαρία κλπ.

Μέ βάση τά άνωτέρω φρονείται οτι τό ποσό τών 25.000 δρχ, κατά δέμα ή μονάδα ώς άνωτάτο όριο άποζημιώσεως, πού θά έφειλεται άπο τόν έκναυλωτή σε περίπτωση άπωλειας ή βλάβης τού φορτίου άποτελεί ποσό

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΩΝ κ.κ. ΥΙΩΝ ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑ

εύλογο και άρκετό για την όφειλομένη άνα-
προσαρμογή.

Τά άνωτέρω γνώρισε στό ύπουργειο Ναυ-
τιλίας τό Ναυτικό Επιμελητήριο τής Έλλά-
δος.

Aίτημα πλοιάρχων

Η ΠΝΟ έζητησε άπό την "Ένωσιν Έλλή-
νων Εφοπλιστών τήν συμπλήρωσιν τής ειδι-
κής συλλογικής συμβάσεως διά τήν έμπολε-
μον περιοχήν τού 'Ιράκ-'Ιράν, ώστε εις τάς
σχετικάς ρυθμίσεις νά περιληφθή καί η πε-
ριοχή τού λιμένος Μπαντάρ Αμπάς. Η ΠΝΟ
στηρίζει τό έν λόγω αίτημά της εις τηλεγρα-
φήματα πλοιάρχων, οίτινες υποστηρίζουν δ-
τι καί η έν λόγω περιοχή, δηλαδή η περιοχή
τού Μπαντάρ Αμπάς, είναι έπικινδυνός λό-
γω τών ειδικών συνθηκών πού έπικρατούν έ-
κει.

Μετά τήν ύποβολήν τού αίτηματος άπό
την ΠΝΟ, ή Ε.Ε.Ε. έζητησε, δημος έγγνωσθη,
πληροφορίας άπό την Έλληνικήν Επιπρο-
πήν Ναυτιλιακής Συνεργασίας τού Λονδί-
νου διά τόν τρόπον μέ τόν όποιον έχουν άν-
τιμετωπίσει τήν έν λόγω περίπτωσιν τά δλα
ναυτιλιακά κράτη καί τό Κομμίτης άπήντησε
στι δέν υπάρχει ειδική ρύθμισις διά τόν λιμέ-
να τού Μπαντάρ Αμπάς.

Διάλεξις τού Lloyd's Register

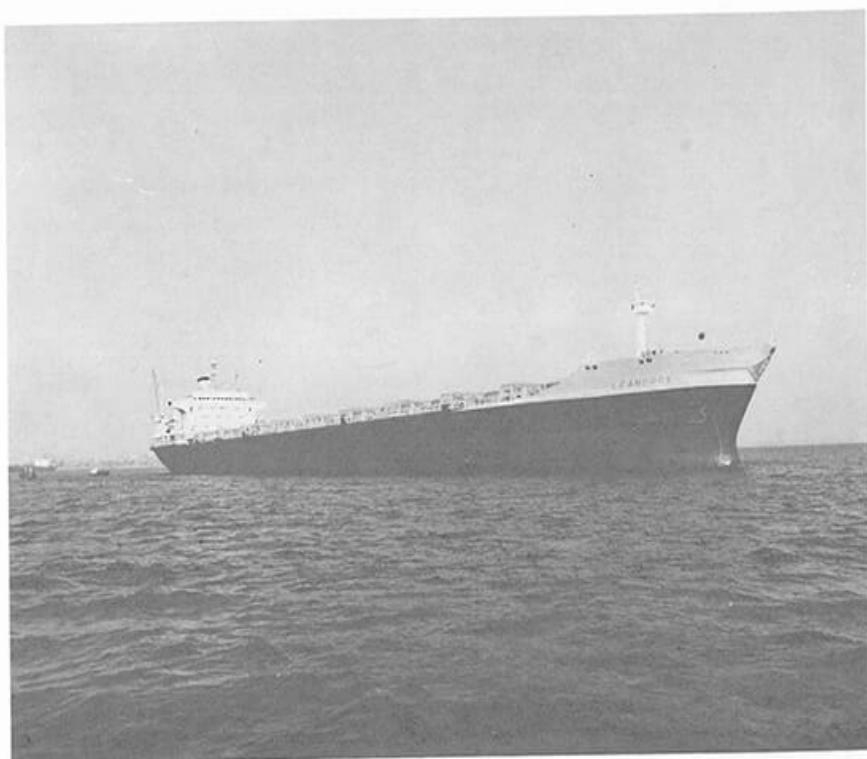
Τήν Τετάρτην, 13 Μαΐου, έδόθη, εις τό ξε-
νοδοχείον Χανδρή, όμιλια ύπό τού έπιθεω-
ρητού τού Lloyd's Register, K. L. J. Crighton,
μέ θέμα «Αί έπιπτώσεις τών Πρωτοκόλλων
τού 1978 τού IMCO εις τήν Ναυτιλίαν». Ήκο-
λούθησε συζήτησις.

«Η Ήμέρα τού Γιώτιγκ»

Τό Σωματείον Ίδιοκτητών Επαγγελματι-
κών Θαλαμηγών θά έορτάση τήν προσεχή
Τετάρτην 20ή Μαΐου εις τήν Μαρίναν Ζέας
«Τήν Ήμέραν τού Γιώτιγκ», Ή έκδηλωσις γι-
νεται έπει τή ένάρξει τής νέας σαιζόν καί διά
νά γνωρίσουν οι «Έλληνες τάς δυνατότητας
διακοπών μέ τά σκάφη τής κατηγορίας αύ-
τής. Εις τή έκδηλωσιν θά παραστούν καί θά
διμήλησουν δύ Υπουργός Ναυτιλίας κ. Ι. Φι-
κιώρης, δύ Γεν. Γραμματεύς τού ΕΟΤ κ. Σολ-
λούνιας, έκπροσωποι τού διπλωματικού σώ-
ματος κ.λ.p.

Κατασκευή έμπορικών καί άλιευτι- κών πλοίων σέ έλληνικά ναυπηγεία

Η Έλληνική Πρεσβεία τής Βενεζουέλας,
μέσω τού Υπουργείου Εξωτερικών, πληρο-
φορεί διή η Κολομβία έχει τήν διάθεση νά
βοηθήσει τυχόν έλληνικό ένδιαφέρον γιά



Τήν 30ην Μαρτίου 1981 παρελήφθη άπό τά Ναυπηγεία Μαναγκάλια τής Ρουμανίας, διά λο-
γαριασμόν πελατών τής έταιριας «DIAMANTIS PATERAS LTD.» τό τρίτον κατά σειράν νεό-
τευκτόν σκάφος 54.000 τον. d.w. αύτοματοποιημένον μπάλκ κάρριερ. Όνομάσθη «Λέαν-
δρος» καί υψωσε τήν κυανόλευκον.

Τέταρτον σκάφος τού ίδιου τύπου θά παραδοθή εις τούς ίδιους πελάτας τής ώς άνω έται-
ρίας τό τελευταίον τρίμηνον τού 1981, πέμπτον δέ τό πρώτον τρίμηνον τού 1982.

Τά πλοία αύτά είναι έφοδιασμένα μέ Μηχανάς MAN, ισχύος 17.400 ΒΗΠ, τύπου K6 SZ
90/160 A καί άναπτυσσουν ύπηρεσιακήν ταχύτηταν 15,7 κόμβων, μέ κατανάλωσιν 51 περίπου
τόννους καυσίμων.

κατασκευή έμπορικών καί άλιευτικών
πλοίων σέ έλληνικά ναυπηγεία επ' άνταλλα-
γή είσαγωγής προϊόντων έκ τής έν λόγω χώ-
ρας (άνθραξ, καφές, μπανάνες) στά πλαισία
μιᾶς εύρυτερης συνεργασίας μεταξύ τών
δύο χωρών.

Πάς ένδιαφερόμενος δύναται νά έπικοι-
νωνήση μέ τό άρμόδιον τμήμα τού Υ.Ε.Ν. εις
τό τηλέφωνον 4116685 (πλωτάρχης Δημ. Εύ-
θυμίου).

Η συνδικαλιστική είσφορά

Θά αύξηθη εις ένενήντα δραχμάς ή μη-
νιαία συνδικαλιστική είσφορά πού καταβάλ-
λουν οι ναυτικοί μας πρός τήν ΠΝΟ. «Ηδη ή
τελευταία δι」 έγγραφου της πρός τήν «Ένω-
σιν Έλλήνων Εφοπλιστών έζητησε τήν ύπο-
γραφήν νέου συμφωνητικού, δεδομένου δι-
τό προηγούμενον, μέ τό όποιον ή είσφορά εί-
χε όρισθη εις έξικοντα δραχμάς, είχε ύπο-



P. WIGHAM RICHARDSON (Hellas) Co. Ltd.

Chartering, Sale & Purchase, Insurance

Exclusive representatives in Greece for
the following Drydocks and Shiprepairs:

- Keppel Shipyard Ltd. Singapore & Western Eagle Ltd. SINGAPORE
- Cantieri Navali Riuniti, GENOA, PALERMO — ITALY
- Elgin Brown & Hamer (Pty) Ltd. DURBAN, EAST LONDON — SOUTH AFRICA
- GlydeDock Engineering Ltd. GLASGOW — SCOTLAND
- Tyne Dock Engineering Ltd. SOUTH SHIELDS — TYNE AND WEAR
- Turbo — Technik G.M.B.H. WILHELMSHAVEN — W. GERMANY

Director T.J. Giavridis, 67 Akti Miaouli, Piraeus, Phones: 4523601/3, telex: 21 2332, 21 2527

γραφή το 1978. Σήμειούται διτή η ΠΝΟ έχει ήδη ύπογράψει παρόμοια συμφωνητικά με τάς δλας έφοπλιστικά Ένώσεις.

Οι άπόφοιτοι Σχολής Ναυτιλίας "Υδρας"

Κατά τίς γενόμενες άρχαιρεσίες τής Λεσχής Αποφοίτων Σχολής "Υδρας", οι έκλεγέντες Σύμβουλοι συνήλθαν την 14η Απριλίου και έξελεξαν τό κάτωθι Διοικητικό Συμβούλιον:

Πρόεδρος: Γκούμας Ευτύχιος, άντιπρόεδρος Α' Βρανάς Νικόλαος, άντιπρόεδρος Β' Ζεύκης Αθανάσιος, Γενικός Γραμματέας Παπαγιανόπουλος Ιωάννης, Ταμίας Πετρόλεας Γεώργιος, Σύμβουλοι οι κ.κ.: Ράνης Σπυρίδων, Αρτεμίου Ιωάννης, Ζαφειρόπουλος Γεώργιος, Κεσανιώτης Χρυσάφης, Τσιγγάρης Εύαγγελος, Παυλόπουλος Παναγιώτης, Καράμαλης Απόστολος, Δρακουλάκος Παναγιώτης, Παναγιωτόπουλος Κων/νος, Ζακάτης Δημήτριος, Αναπληρωματικά μέλη: Μεθενίτης Κλεόβουλος, Δρακόπουλος Ιωάννης, Μάτσας Γεώργιος, Μπαρμπαρής Νικόλαος, Ελεκτική Επιτροπή: Παπαναστασίου Κων/νος, Τσαούσης Αντώνιος, Ήλιδοπουλος Κων/νος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Έκυκλοφόρησαν συγχρόνως τά τεύχη 3 και 4 τών μηνών Μαρτίου — Απριλίου 1981 τής Επιθεωρήσεως Ναυτιλιακού Δικαίου.

Εις τό πρώτον δημοσιεύονται 20 δικαστικά άποφασεις έπι θεμάτων θαλασσίας μεταφοράς, κατασχέσεως πλοίου, θαλασσίας ασφαλίσεως και διαφόρων θεμάτων (άλλοδαπαί έταιρια, συμπλοιοκτησία, έπιθαλάσσιος άρωγη κ.λ.π.).

Εις τό δεύτερον δημοσιεύονται 36 λίαν έν-

διαφέρουσαι άποφασίεις έπι θεμάτων ναυτικής έργασίας (καταγγελία συμβάσεως, παλινόστηση, έξοδα άντικαταστάτου, παραβάσεις πλοιάρχου κ.λ.π.) ώς και διαφόρων άλλων θεμάτων (εύθυνη πλοιοκτήτου, ναυτικά προνόμια κ.λ.π.).

Π Ε Ν Θ Η

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ

Ό αρχηγός της Οικογενίας Φαφαλιού δημήτριος Φαφαλίδης άπεδημησεν εις την Κύριον. Ήναλώθη και αύτός εις την ζωήν, ίνα άναδειξη τόν Οίκον τών Φαφαλιών εις την προέχουσαν, άνεπιληπτον θέσιν, πού κατέχει μεταξύ τού Έλληνικού έφοπλισμού.

Τάς καλούτερας τών έντυπώσεων και τήν κληρονομίαν τών άγαθών έργων άφηνει εις τούς διαδόχους του. Τίποτε, έν τη κυριολεξία, δέν υπάρχει εις τήν σύντομον σχετικώς ζωήν τού άποβιώσαντον έν τιμῇ και γενική ύποληψης έφοπλιστού. Ήκολούθησε κατά γράμμα τόν δρόμον τής παγκοίνου ύποληψεως. Καταλείπει εις τούς Άδελφούς του ένα δνομα πλήρως έκτιμώμενον και μεταξύ τής ναυτικής Οικογενείας, μίαν παράδοσιν άξιμητον.

Πρός τούς Οικείους τού καλού αύτού άνθρωπου τά «Ναυτικά Χρονικά» όπειται θεμάτα των συλλυπητήρια. Άλλησμόντος δι' θσους τόν έγνωρισαν θά παραμείνη δημήτριος Φαφαλίδης.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό διοικητικόν Συμβούλιον τής Ένωσεως Ελλήνων Εφοπλιστών συνελθόντες έπι τώ άγγελματι τού θανάτου τού διακεκριμένου μέλους της

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΣΤΑΜΟΥ ΦΑΦΑΛΙΟΥ

επισυμβάντος εν Λονδίνω τήν δην Μαΐου ά-

κούσαν καὶ τοῦ Προέδρου αύτοῦ κ. Αριστ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ έξάραντος τήν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος

· Αποφασίζει ομόφωνως δπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οικείους αύτού τά συλλυπητήρια τής Ένωσεως.

— Παραστούν ό Πρόεδρος μετά Μελών τής Διοικήσεως εις τήν κηδείαν του.

— Διατεθούν ύπερ άγαθοεργών σκοπών δρχ. εικοσι χιλιάδες (20.000).

— Κατατεθή στέφανος εις τήν σορόν τού έκλιπόντος

— Δημοσιευθή τό παρόν διά τού ναυτιλιακού τύπου.

· Έν Αθήναις τή 7η Μαΐου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

· Η Διοικούσα Επιτροπή τού Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Έλλαδος, συνελθόντας έκτακτως σήμερον τήν 8ην Μαΐου 1981, μετά τό θλιβερόν άγγελμα τού θανάτου τού

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΣΤΑΜΟΥ ΦΑΦΑΛΙΟΥ

διακεκριμένου τέκνου τής μεγάλης έφοπλιστικής οικογενείας και έκ τών ιδρυτικών μελών τού Επιμελητηρίου και άφού ήκουσε τόν Πρόεδρον αύτής κ. NIKON NOMIKON, ό όποιος έξήρε τήν πολύπλευρον προσωπικότητα και τό έργον τού άποβιώσαντος και ίδιαιτέρως τήν επιτυχή διάκριση αύτού είς τόν θαλασσινό στίβο



MEDOV is known
for dependability in Italy



FOTIS G. POULIDES
Managing Director

"MEDOV"

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 BALTIĆ AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

ΨΗΦΙΣΕΙ

"Οπως:

α) Διατεθούν πρός την οικογένεια του έκλιπτον τά θερμά συλλυπητήρια του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος.

β) Νά παραστούν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου στην κηδείαν αύτου.

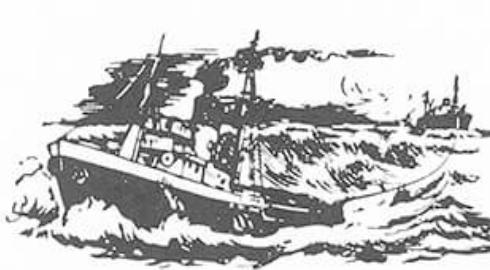
γ) Νά κατατεθή στέφανος στην σορόν του

μεταστάντος.

δ) Διατεθή ποσόν δρχ. 20.000 εις μνήμην του διά φιλανθρωπικού σκοπούς.

ε) Δημοσιευθή τό παρόν ψήφισμα διά του τύπου, και εις τό έκδιδόμενο ύπό του Ν.Ε.Ε. Δελτίον.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ

Τό ύπό Λιβεριανή σημαίαν πετρελαιοφόρον «Energy Endurance», 205.807 τον. d.w. μεταφέρον φορτίον πετρελαίου από τόν Περσικόν πρός Εύρωπην, έπληγη ύπό κύματος βάθους, τήν 11 Απριλίου, 30 μίλια άνοικτά τής Νοτ. Αφρικής, μεταξύ Ντάρμπαν και Ήστ Λόντον και ειδικώτερον μεταξύ Πόρο Σεπστόν και Πόρτ Σαιν Τζών. Τό κύμα έθερισε κυριολεκτικώς τά πρωραία έλάσματα και τό πλοϊον άπωλεσε 3 χιλιάδας τόννων καυσίμων. Ή ρύπανσις έπειξετάθη επί μήκους έκατοντάς μιλίων, χωρίς δύμα ν' άπειλήση τήν άκτην. Τό κυρίως φορτίον πετρελαίου του πλοίου δεν έκινδυνεσεν. Μετά πολλούς δισταγμούς ώς πρός τό έπιτρεπτόν τής προσεγγίσεώς του εις τήν Αφρικανικήν άκτην, τελικώς διετάχθη νά πλεύσει συνοδεία ρυμουλκών εις τόν κόλπον Άλγκόα πλησίον τού Πόρτ Έλιζαμπεθ, διά νά ύποστη προσωρινάς έπισκευάς και νά μεταφερθή τό φορτίον έπι δλλου πλοίου.

Τό πλοίον, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως τού 1967, άνηκεν άρχικώς εις Νορβηγούς πλοιοκτήτας και ήτο έγγεγραμμένον εις τόν Νορβηγικόν νηογγώμωνα. Τό 1979 ηγοράσθη ύπό τού γνωστού συγκροτήματος Τούνγκ τού Χόγκ Κόγκ και μολονότι θεωρείται έκ τών παλαιοτέρων VLCC ούτε ή σημαία του ούτε ή τεχνική του καταστασις δύνανται νά θεωρηθούν υπάπτιοι διά τό άτυχημα.

Τό άτυχημα οφείλεται εις γνωστόν φαινό.

μενον τό όποιον έχει προκαλέσει τήν άπωλειαν άρκετών μεγάλων πλοίων εις τά αύτά παράλια. Ή μελέτη τού φαινούμενου δέν έπειτρεψε μέχρι τώρα νά προβλεφθή τό άπότομον και ή πρόδοπον τού χαρακτήρος του. Ή δημιουργή τών τοιούτων μεμονωμένων κυμάτων βάθους, τά όποια παρουσιάζουν έξαιρετικήν βιαστήτα, δυναμένην νά έχη καταστρεπτικά συνεπείας, άποδίδεται εις τήν γειτνίασιν τού χείλους τής ύφαλοκρηπίδος.

ΑΘΗΝΑ Μ.: 'Ανειλκύσθη τήν 25ην Απριλίου και έπειθεωρήθη (ιδέ τεύχος 1.5.81). 'Εγένετο έπαναφόρτωσις και, άφού εύρεθη άξιόπλουν, άνεμεντο ή δειπα τών βραζιλιάνων άρχων διά νά άποπλεύση.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚΗ: 'Αφίχθη εις Γιαβάτα τήν 7ην Μαΐου διά έπιθεώρησιν ζημιών εις τόν λέβητα.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΑΞΕΣ: 'Από Ρίγα διά 'Αμβέρσαν, ύπό δρόμα, προσέκρουσεν έπι τών τοιχωμάτων τής διώρυγος τού Κιέλου τήν 17ην Απριλίου προεξένησαν ζημιάς. Τό σκάφος συνέχισε τό ταξιδίον του άνευ ζημιών.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: Εις Μαδράς ύπό έκφόρτωσιν, άνεφερε ζημιάς εις τά άνοιγματα τών κυτών, τά κιγκλιδώματα και τά έλάσματα τής άριστεράς πλευράς, λόγω άκαταλήλου χειρισμού τού έκ παλαιοσιδήρου φορτίου ύπό τών έκφορτωτών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.: 'Από Νιγηρίαν διά Φιλαδέλ-

φειαν, μέ πλήρες φορτίον άργου πετρελαίου, έξέπεμψε σήμα κινδύνου εις πλάτος 21° 56' βόρειον και μήκος 31° 53' δυτικόν, λόγω πυρκαϊάς εις τά ένδιαιτήματα, τήν 24ην Απριλίου. Μετά άνεπιτυχείς προσπαθείας καταστολής τού πυρός, τό σκάφος έγκατελείθη και τό πλήρωμα παρελήφθη ύπό έτερου έλληνικού τάνκερ. Τήν έπομένην, δι πλοιάρχος και τινες άξιωματικοί έπειθεσθησαν τού «Γεωργίος Σ.» και άνεφερον διτί η πυρκαϊά κατέστρεψε μόνον τά ένδιαιτήματα, χωρίς νά φθάση εις τό φορτίον. Ήμισθωθή ρυμουλκόν ύπό τών πλοιοκτητών διά νά ρυμουλήση τό σκάφος εις Βερμούδας. Ή ρυμουλκότης ήρχεση τήν 7ην Μαΐου.

ΓΙΑΓΚΟΣ: Κατευθυνόμενον εις Λά Λιμεράτων, τήν 7ην Μαΐου άνεφερε ζημιάς εις τήν βοηθητικήν δηζελομηχανήν.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ: Συνεκρούσθη μέ τό φορτηγιδοφόρον πλοίον «Λάς Ατλαντικού» έωθι τών άμερικανικών άκτων τήν 6ην Μαΐου, κατά τήν διάρκειαν όμιχλης. Τό έλληνικόν σκάφος ύπεστη μεγάλων ρήγμα εις τό κύτος No. 3 τό όποιον κατεκλύσθη διά άποστατών και ύπεστη κλίσιν δεξιά. Τό πλήρωμα — έκτος τριών άξιωματικών — έπειθειάσθη τών υπασιθίων λέμβων, άλλ' άργοτερον οκτώ άκομή διπομα έπειστρεψαν εις τό σκάφος, δι περ άφιχθη αύθιμερόν εις Χάμπιτον ρόδος. Τό ύπολοιοπον πλήρωμα μετεφέρθη εις τήν ξηράν ύπό έτερου σκάφους. Ήζητήθησαν προσφοραί διά τήν έπισκευήν τού πλοίου άπο ναυπηγεία τής περιοχής.

ΕΥΑ: 'Εν πλώ άπό 'Αμπιτζάν διά Πασδιγιες ύπεστη ζημιάς εις τό χιτώνιον τού κυλίνδρου No. 5 τής κυρίας μηχανής, τήν 23ην Απριλίου, κατά τήν διάρκειαν κακοκαιρίας. Ήπισκευαί έπραγματοποιήθησαν εις Πασδιγιες κατά τήν έκφόρτωσιν.

ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ: 'Υπό έκφόρτωσιν εις Τσιταγκόγκ, τήν 23ην Απριλίου, φορτίον νιτρικού ζεύξεως διέρρευσε και προεκάλεσε ζημιάς εις έτερον φορτίον, ένω προεκάλεσε έλαφρά έγκαυμάτα εις τέσσαρας έργατας τού λιμένος.

ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΗΒ: 'Εδέχθη πρόσκρουσιν ύπό κουβανικού φέρρου έξωθι τού λιμένος Ντεμεράρα τήν 27ην Απριλίου. Τό κουβανικόν σκάφος έβυθισθη, ένω τό έλληνικόν ύπεστη ζημιάς εις τήν άριστεράν πλευράν. Διενεργούντο άνακρισεις διά νά καταλογισθούν εύθυναι. Τήν 1ην Μαΐου άπεπλευσε διά Βενεζουέλαν.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Εις 'Αισοί τήν 7ην Μαΐου, οι άντιπρόσωποι τών πλοιοκτητών έζητησαν έπιθεώρησιν πρός διακρίβωσιν ζημιών έκ προσαράξεως.

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τών έλληνικών πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSPONOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAYTIAKIA XHMKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΙΟΝΙΣ (φέρρυ): Εις Πειραιά τήν 8ην Μαΐου, ἀνέφερε ζημιάς εις τό μηχανοστάσιον.

ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ: Εις Γιοκοχάμα, τήν 28ην 'Απριλίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν ἐπί ζημιῶν εἰς τό πτηδάλιον τάς όποιας ὑπέστη κατά τήν διάρκειαν τού τελευταίου ταξιδίου του ἀπό Η.Π.Α. διά Κίναν.

ΚΑΝΤΙΑ (φέρρυ): 'Επειθεωρήθη τήν 1ην Μαΐου εις Πειραιά λόγω ζημιῶν ἐκ συγκρούσεως πού ὑπέστη τήν 28ην 'Απριλίου. Ζημιαὶ εις τάς ἀριστερά πλευρά ελάσματα κυρίως. 'Ανεληφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ, αἱ όποιαι θὰ πραγματοποιηθοῦν σταδιακῶς ἐντός διμήνου.

ΚΑΠ ΙΤΕΑ: 'Από 'Αμβούργον καὶ 'Αμβέρσαν δι' 'Αστρόντην, μὲν φορτίον προιδόντων χάλυβας, ἀφίχθη εις Φάλμουθ τήν 17ην 'Απριλίου δι' ἐπαναστοιβασίαν τού φορτίου του.

ΚΑΡΥΑΤΙΣ: 'Από "Ανναμπα δι' 'Αμβέρσαν, διῆλθεν ἐκ Γιβραλτάρ τήν 19ην 'Απριλίου μὲ μιειμένην ταχύτατα λόγω βλάβης τού πηδαλίου. 'Αφίχθη εις 'Αμβέρσαν τήν 1ην Μαΐου.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΑΙΜΟΥ: 'Απέπλευσεν ἐκ Λισσαβώνος τήν 18ην 'Απριλίου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὑπό ἔρμα. Λόγω κραδασμῶν τού πηδαλίου ἐπέστρεψεν εις 'Αμβέρσαν καὶ ἐδέξαμενίσθη ἑκεῖ τήν 27ην 'Απριλίου. Παρετρήθησαν ζημιαὶ εις τό πηδαλίον, τήν διλικά καὶ τόν τελικόν δέσμα. 'Ανεληφθησαν ἐπισκευαὶ.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Μέ φορτίον 10.000 τον. σακχάρως, προσήραξεν εις τήν εἰσόδον τού διαύλου Σάν Πέντρο ντε Μακόρις, τήν 6ην Μαΐου. 'Ανειλκύσθη τήν ἐπομένην μὲ τήν βοήθειαν ρυμουλκοῦ καὶ κατημύνθη εις Λά Ρομάνα πρός παραλαβήν προσθέτου φορτίου. Δέν ἀνέφερθησαν ζημιαὶ.

ΝΑΓΟΣ: Τήν 6ην Μαΐου εύρισκετο εις πλάτος $44^{\circ} 45'$ βόρειον καὶ μῆκος $30^{\circ} 10'$ δυτικόν, ἀντιμετωπίζον προβλήματα ἐκ κακοκαρίας. 'Ανεφέρθη κλίσις καὶ διαρροή εις τό κύτος No. 1 ἀπό ρήγμα. Κατεβάλοντο προσάθεια προσεγγίσεως εις τάς Πορτογαλικάς ἀκτάς.

ΝΙΚΑ: Τήν 24ην 'Απριλίου, συνεκρούσθη

μὲ ξύλινον φέρρυ ἔξωθι τοῦ Βίγκο, προξενήσαν εις αὐτό σοβαράς ζημιές. Εις τό ἐλληνικόν σκάφος ἀπηγορεύθη ὁ ἀπότολος πρότης καταθέσεως ἐγγυήσεως διά τάς ζημιὰς πού προεκλήθησαν ἐκ τής συγκρούσεως.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.): 'Απώλεσε τήν δεξιάν δύκυραν τήν 3ην Μαΐου καὶ τήν ἀριστεράν τήν 5ην Μαΐου εις τόν Κόλπον τής Νεαπόλεως. 'Ανέθεσε τήν ἀνέλκυσίν των εις εἰδικούς, βάσει συμφωνητικοῦ "no cure no pay" καὶ τήν 6ην Μαΐου ὑπέπλευσε διά Λά Σιοτά.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ: 'Από Γουόρρι διά Ντουάλα, ὑπό ἔρμα, προσήραξε τήν 16ην 'Απριλίου, συνεπεία σφάλματος τού πλοηγοῦ, εις πλάτος $05^{\circ} 31'$ βόρειον καὶ μῆκος $05^{\circ} 36'$ ἀνατολικόν. Ρυμουλκά ἐσπευσαν πρός παροχήν βοήθειας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.: 'Εν πλά ἀπό Ντακάρ δι' 'Αμπερντην, ἀφίχθη εις Λάς Πάλμας τήν 19ην 'Απριλίου μὲ ἀνωμαλίας εις τήν μηχανήν, λόγω παρουσίας ὑδάτων εις καύσιμα. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ, αἵτινες ἐπερατώθησαν τήν 22ην 'Απριλίου.

ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.): 'Υπό ἐκφόρτωσιν εις

Μογκαντίσκιο, ὑπέστη πυρκαϊάν τήν 22αν 'Απριλίου. Τό σκάφος μετεφέρθη ἀπό τόν προβλήτα εις ἀγκυροβόλιον ἐνώ ὑπό τών λιμενικών ἀρχών τής περιοχῆς κατεβάλοντο προσάθεια καταστολῆς τού πυρός.

SAIN T ANTONY: 'Υπέστη διαρρόην εις τόν κόλπον τού Μπέλινγκαμ, προκαλέσαν ρύπανσιν εις τρεις νησίδας τής περιοχῆς. Διέρευσαν ἀνώ τών 2.000 γαλλονίων πετρελαίου.

TATIANA: Τήν 7ην Μαΐου εύρισκετο εις 'Ιννονσίμα καὶ ἐζητήθη ἐπιθεώρησις ἐπί ζημιῶν ἐκ κακοκαρίας καὶ εις τό μηχανοστάσιον.

ΤΙΦΟΣΟ (λ.): Εις Λισσαβώνα τήν 23ην 'Απριλίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν εις γεννήτριαν.

ΤΡΑΝΣΛΙΝΚ: 'Από Ρόττερνταμ διά Κότκα, κενών, συνεκρούσθη εις τήν διώρυγα τού Κιέλου με τό Σουηδικόν ρό-ρό 'Ράνγκα Γκόρθον', τήν 2αν Μαΐου. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ἐλαφράς ζημιαὶ καὶ συνέχισαν τό ταξίδιόν των.

ΦΩΤΗΣ: Εις Σκίκντα τήν 28ην 'Απριλίου, ἀνέφερε ζημιάς εις τήν No.2 βοηθητικήν δηζε-λομηχανήν. 'Εγένετο ἐπιθεώρησις.

Η ναυλαγορά

Αἱ πιωτικοὶ τάσεις τού προηγουμένου μηνός εις τήν ναυλαγοράν τών ἔρην φορτίων ἐσυνεχισθησαν καὶ κατά τό πρώτον 158ήμερον τού Μαΐου. Διά τό μεγαλύτερο σκάφη ιδίως τό «πάναμα» ἡ κάμψις ἡτοι ιδιαιτέρως αἰσθητή. 'Εάν δύναται νό χαρακτηρισθῇ ἀντιπρωτευευτικός ὁ ναυλός τών 13 δολ. πού ἐπληρώθη φορτίον δημητριακών 67.000 τον. ἀπό Κόλπον δι' Ολλανδίαν, τότε ἔχουμεν μίαν πτώσιν 2 δολ. ἐναντί τών προηγουμένων παρομοίων ναυλώσεων. Τώρα οι ναυλωταὶ ἐπιμένουν εις τό 12 δολ. καὶ φαίνεται ὅτι θά ἐπιτύχουν ἐάν συνεχισθῇ ἡ ἀπεργία τών ἀμερικανών ἀνθρακωρύχων.

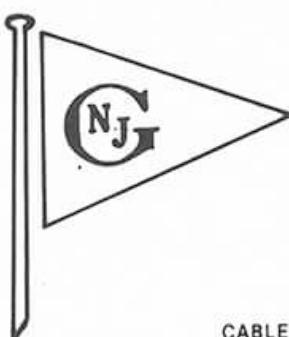
Τό 24 δολ. φο πού ἐπληρώθησαν εις φορτίον 53.000 τον. σιτηρών ἀπό Κόλπον δι' Ιαπωνίαν ὄποτελούν πε-

ραιτέρω ἐνδειξιν ἐξασθενήσεως τής ὄγορᾶς. Σημειώτεον ὅτι σκάφος τών 62.500 τον. ἐχρονοναυάλωθη 9.750 δολ. ἡμεροσίως διά κυκλικόν ταξιδίου Αύστραλίας, μέ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν Ιαπωνίαν. Πρό έτους, τό σκάφη αύτά ἐναυλώνοντο πρός 20.000 ἔως 25.000 δολ. ἡμεροσίως.

Ἡ καταργήσας τόν «μηπάργκο» ἀπό τόν πρόεδρον Ρήγκαν δέν φαίνεται νό ωφελήση πρός τό παρόν, δεδομένου ὅτι τό ἀμερικανικό πρός πώλησιν ἀποθέματα είναι σχετικώς περιωρισμένα. Προφανῶς οι Ρώσοι θά ὕγεράσουν σημαντικός ποσότητας τής νέας ἐσοδείας, μέ φορτώσεις ἀπό τού Σεπτεμβρίου καὶ μετά.

Εἰς τούς ἀλλούς τομεῖς, ἡ συνεχιζομένη οἰκονομική ύφεσις καὶ ἡ ἀπεργία τών ἀμερικανών ἀνθρακωρύχων

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

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Ρίβερ Πλέιτ 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού δολ. 58. μέ 2.000 τον. φόρτωσιν. 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Μαΐου 6-14.

ΕΡΟΤΙΚ: Μόρεγκεντ Σιτο 40.000 τον. γαιανθράκων ίνκο δολ. 19.10. μέ 10.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν Μαΐου 20-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΗ: Χάμπτον Ρόδης 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίας δολ. 21.50. έλ. έκφρτωσιν. Μαΐου.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Τολέδο με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον" 14.000 τον. γεννημάτων ίνδονηριας. δολ. 54.50 άπο Λιμνας. συμπλήρωσις μέχρι 21.500 τον. δολ. 47. φο. μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Μαΐου 17-25.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως Χότερος) 34.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντζιαν. δολ. 26.75. φο. μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν. Μαΐου.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 27.500 τον. οιτον 'Αλεξανδρειαν. ή Πόρτ Σάιδ δολ. 43. γκρις φόρτωσις. 1.500 τον. έλ. έκφρτωσιν. Μαΐου 15-30.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ: 'Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 23.000 - 24.500 τον. οιτον 'Αλεξανδρειαν. ή Πόρτ Σάιδ. δολ. 44. γκρις φόρτωσις. 1.500 τον. έλ. έκφρτωσιν. Μαΐου 8-15.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΗΡΗ: Λόγκ Μπήτς 22.000 τον. γεννημάτων Τυνησίας. δολ. 39.25. φο. μέ 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 15-25.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ: Βρετ. Κολομβίαν 7.300 τον. έλαιοπορών Ιαπωνίαν. δολ. 31. μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν. Μαΐου 4-8.

ΑΛΚΑΝ: 'Αμερικ. λιμένας Βρ. Ειρηνικού 23.000 τον. οιτον. Αγιούποντο. δολ. 40.75. γκρις φόρτωσιν. 1.500 τον. έλ. έκφρτωσιν. Μαΐου 11-21.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ ΙΣ: Λόγκ Μπήτς ή Σάν Νιλέγκο 17.600 τον. γεννημάτων Άγκερίαδων δολ. 57.50. φο. μέ 500 τον. έκφρτωσιν Μαΐου 28 - Ιουνίου 15.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΚΛΕΙΟ: Ρότερνταμ - Λά Παλλίς ρείνιζ 10.000 τον. κρήθης είς σάκκους Τζέδαν. δολ. 45. φο. μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 4-15.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΦΡΩΝΤ: Λόγκ Μπήτς 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού. δολ. 18.50. φο. μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν. Απρίλιου 29 - Μαΐου 10.

ΝΗΡΕΥΣ: Ρότερνταμ - Λά Παλλίς ρείνιζ 10.000 τον. κρήθης είς σάκκους Τζέδαν. δολ. 45. φο. μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 7-15.

ΚΑΛΛΙΡΩΝΗ: 'Αμβρεραν - Αμβούργον ρείνιζ 21.000 τον. λιπομάτων δυτ. άκτην Ίνδιας δολ. 46. φο. μέ 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 15-28.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ: Ρουέν 10.000 τον. οιτον 'Αγαδίρ δολ. 18.75. φο. μέ 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιου 20-24.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν): Λόνδον Μπράντον 61.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος 'Ολλανδίαν. δολ. 7.45. φο. Μαΐου 7-15.

ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ: Πόρτ Ειλστατ 18.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Πόρογκρουμ δολ. 21.75. φο. μέ 10.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιου 27 - Μαΐου 10.

ΕΛΑΜΙΝΑ (μικτόν): Μοράβιον 85.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Όλλανδίαν. δολ. 6.60 φο. Μαΐου 9-20.

ΧΟΛΑΣΤΕΝΖΑΝΤ: Πόρτ Χένεκον δυτ. άκτην 'Ονδούρας) 4.500 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 27.50. φο. μέ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Απρίλιου 28 - Μαΐου 8.

ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π): δυτ. άκτην Νικαράγουα 6.590 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 20. φύων άμερικ. λιμένας άκτην 'Ατλαντικού δολ. 22. φο. μέ 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Μαΐου 10-20.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΡΕΥΣ: 22.312 τον. δ.ω. (1.057.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1974) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Μόντρεαλ Απρίλιου 20. ταξιδία 12-14 μηνών παγκομιδών. δολ. 8.000 ημερησίων. πλέον δολ. 120.000 δώρων.

ΚΑΝΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 16.250 τον. δ.ω. (750.000 κ.π. 14 1/2 - 15 μιλ. 28-29 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1978) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Χιροσίμα - Τόκιο Μπηάρην ή Απρίλιον - Μάϊου. μέσω Τζέδας (άυτοκίνητη) έλαντον παράδοσις "Άθεν ή κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Σουεζ δολ. 10.750 ημερησίων συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, πλέον δολ. 20.000 δώρων έλαντον παράδοσις.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 53.882 τον. δ.ω. (2.333.000 κ.π. 16 μιλ. τού 1975) παράδοσις άμερικ. λιμένας δυτ. άκτην θαμεούς δολ. 10.000 ημερησίων. πλέον δολ. 200.000 δώρων.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.030 τον. δ.ω. (37 π. 3 5/6 Ίντο 1.645.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. γκόλ διλ. τού 1974) παράδοσις άγνωστων άναδρωματικών από Απρίλιου 17. έν κυκλικών ταξιδίων 'Αγ. Λαυρέντιον. έλαντον παράδοσις διαπλέοντας Κέν Πάσσερο. δολ. 9.650 ημερησίων.

ΕΡΜΗΣ: 29.777 τον. δ.ω. (1.300.000 κ.π. 15 μιλ. 36-37 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1972) παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις Κωνσταντζιαν Απρίλιου 22-26. μέσω Άγγλιας. Κόντινεντ. έλαντον παράδοσις Μεσόγειον σύχι διανοτού. τού Κέν Πάσσερο. δολ. 9.000 ημερησίων διά τας πρώτους έλαντον Πάσσερο. δολ. 9.400 ημερησίων διά τας πρώτους διαπλέοντας Κέν Πάσσερο. δολ. 35.000 δώρων.

τας 35 ήμέρας και δολ. 9.500 ημερησίων διά τας ύπολοποιους.

ΔΙΚΕΑΝΟΣ: 50.775 τον. δ.ω. (2.115.000 κ.π. 14 μιλ. 42 τον. φιούελ διλ τού 1967) παράδοσις Κόντινεντ δμεούς. μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου. έλαντον παράδοσις νότιου Κορέαν δολ. 10.550 ημερησίων.

ΑΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ: 20.950 τον. δ.ω. (13 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ τού 1975) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Σιγκαπούρης Μαΐου 5-10. έλαντον παράδοσις Κριστούπαλ - Παραμορίου δέντας δολ. 8.250 ημερησίων.

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (Λιβ.): 39.152 τον. δ.ω. (14 1/2 μιλ. 53 τον. φιούελ διλ τού 1968) παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Κόμπη Απρίλιου 25 - Μαΐου 3. έλαντον παράδοσις Ιαπωνίαν. μέσω Αύτροπλας δολ. 9.700 ημερησίων.

ΠΑΝΑΓΩΡΑ Δ: 17.100 τον. δ.ω. (795.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ τού 1961) παράδοσις Ριο Γκράντε Μαΐου 7-14. έλαντον παράδοσις Πολωνίαν δολ. 7.850 ημερησίων συμπειριλαμβανομένων υπερωριών.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.505 τον. δ.ω. (30 π. 0 3/4 ίντο 1.336.492 κ.π. συμπειριλαμβανομένων 133.145 των πλευρικών δεξαμενών. 15 μιλ. 35-37 τον. φιούελ διλ τού 1978) παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Κόμπη Μαΐου 6-12. μέσω νοτίου Αφρικής. έλαντον παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Αγγλίαν. Κόντινεντ. 'Αμβρεραν - Αμβούργον ρείντς δολ. 9.200 ημερησίων. πλέον δολ. 1.500 μηνιαίων δι' υπερωρίας.

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ: 27.157 τον. δ.ω. (1.139.000 κ.π. 12 1/2 μιλ. 24 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1962) παράδοσις Σάουθμπολαν δράχας Μαΐου. έλαντον παράδοσις Ιαπωνίαν. δολ. 8.000 ημερησίων.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. (Λιβ.): 55.619 τον. δ.ω. (2.329.000 κ.π. 15 μιλ. 43 τον. φιούελ διλ τού 1966) παράδοσις δυτ. Ιαπωνίαν Μαΐου 20 - Ιουνίου 10. έλαντον παράδοσις Ιαπωνίαν δολ. 9.500 ημερησίων.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.270 τον. δ.ω. (2.491.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 52 τον. φιούελ διλ και 2-3 τον. ντηζελ διλ τού 1975) παράδοσις Σάουθμπολαν Πάσ. έπιστος. έλαντον παράδοσις Ιαπωνίαν. δολ. 12.000 ημερησίων. πλέον δολ. 2.000 δώρων.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤΟΝΗΡ: 18.810 τον. δ.ω. (912.104 κ.π. 16 1/2 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1971) παράδοσις Κριστούπαλ έπιστος. έλαντον παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Νιγηρίαν. δολ. 9.200 ημερησίων.

ΚΕΙΓ' ΠΑΝΑΜΗ: 16.311 τον. δ.ω. (674.000 κ.π. 12 1/2 μιλ. 21 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1962) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Ροάτακ Μαΐου 6-12. έλαντον παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Νιγηρίαν. δολ. 9.000 ημερησίων.

ΑΥΛΙΚΗ ΚΑΜΑΡΙ: 16.311 τον. δ.ω. (1.195.708 κ.π. πλέον 122.974 κ.π. των πλευρικών δεξαμενών 15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1972) παράδοσις διαπλέοντας Κόλπου Μαΐου 6-20 (Τάουσοβι) έλαντον παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Νιγηρίαν. δολ. 7.500 ημερησίων. συμπειριλαμβανομένων υπερωριών.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ: 12.860 τον. δ.ω. (29 π. 9 ίντο 618.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1958) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Λαγκάρια. δολ. 6.000 ημερησίων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ: 12.860 τον. δ.ω. (29 π. 9 ίντο 618.000 κ.π. 13 μιλ. 20 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1958) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Λαγκάρια. δολ. 6.000 ημερησίων.

ΛΑΚΥ: 26.640 τον. δ.ω. (15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1974) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών άμερικ. λιμένων Κόλπου Μαΐου 7-27. ταξίδιον Βραζιλίας. δολ. 9.000 ημερησίων.

ΝΕΚΑΡ ΚΑΝΚΟΡΝΤ: 23.591 τον. δ.ω. (1.074.455 κ.π. 13 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 9-14. μέσω 'Αγ. Λαυρέντιου ή Κόντινεντ. 'Αμβρεραν - Αμβούργον ρείντς δολ. 10.000 ημερησίων.

ΝΕΚΑΡ ΓΙΩΤΣΟΣ: 23.591 τον. δ.ω. (1.074.455 κ.π. 13 μιλ. 26 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1968) παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 9-14. μέσω 'Αγ. Λαυρέντιου ή Κόντινεντ. 'Αμβρεραν - Αμβούργον ρείντς δολ. 10.000 ημερησίων.

ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ (Λιβ.): 33.696 τον. δ.ω. (1.405.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40.5 τον. φιούελ διλ και 2 τον. γκόλ διλ τού 1977) παράδοσις 'Αμερικ. λιμένων Κόλπου Μαΐου. έλαντον παράδοσις Περού. δολ. 10.250 τον. ημερησίων. πλέον δολ. 180.000 δώρων.

ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ: 34.505 τον. δ.ω. (14 1/2 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ τού 1976) παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαΐου 2-8. έν κυκλικών ταξιδίων Ρίβερ Πλέι δολ. 9.000 ημερησίων.

ΦΑΙΡΓΟΥΤΝΤ: 28.836 τον. δ.ω. (29 π. 3 2/4 ίντο 756.860 κ.π. 13 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. γκόλ διλ τού 1971) παράδοσις κατά την Φεβρίν είς πλοηγικών σταθμών Τζαμαΐκα Μαΐου 7-12 ομηρησίων.

ΑΡΓΟΣ: 15.177 τον. δ.ω. (Φράγκητον 1969 παράδοσις Τσιτανγκόντην 20. φίσα διλ διαπλέοντας Κόλπου Μαΐου 10. έλαντον παράδοσις μετά την Φεβρίν παράδοσις του πιλότου εις Καράτσι. δολ. 10.250 ημερησίων.

ΑΡΓΑΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (εις τάιμο ταράπερ): 16.495 τον. δ.ω. (14 15 μιλ. τού 1964) παράδοσις Κωνσταντζιαν Μάιου. έλαντον παράδοσις Καράτσι δολ. 7.550 ημερησίων.

ΣΚΑΠΑΝΗΡΗΣ: 15.379 τον. δ.ω. (13 μιλ. 12-14 μιλ. 22 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσις Κόντινεντ δράχας Μαΐου. μέσω Βατλάτης. έλαντον παράδοσις 'Ερμιθρόν Θάλασσαν. δολ. 8.400 ημερησίων.

ΤΣΑΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ: 22.200 τον. δ.ω. (1.087.700 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) παράδοσις Φινλανδίαν Μαΐου 11-16. μέσω 'Αλεξανδρείας. έλαντον παράδοσις Κέν Πάσσερο. δολ. 9.000 ημερησίων διά τας πρώτους διαπλέοντας Κέν Πάσσερο. δολ. 9.400 ημερησίων διά τας πρώτους διαπλέοντας Κέν Πάσσερο. δολ. 35.000 δώρων.

ΑΛΓΕΑΣΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (εις τάιμο ταράπερ): 16.495 τον. δ.ω. (14 15 μιλ. τού 1964) παράδοσις Κωνσταντζιαν Μάιου. έλαντον παράδοσις Καράτσι δολ. 7.550 ημερησίων.

ΣΚΑΠΑΝΗΡΗΣ: 15.379 τον. δ.ω. (13 μιλ. 12-14 μιλ. 22 τον. φιούελ διλ τού 1971) παράδοσις Κόντινεντ δράχας Μαΐου. μέσω Βατλάτης. έλαντον παράδοσις 'Ερμιθρόν Θάλασσαν. δολ. 8.400 ημερησίων.

ΤΣΑΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ: 22.200 τον. δ.ω. (1.087.700 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) π

Η κίνησις των Ελληνικών Πλοίων



ΑΒΑΝΣ.....	60	8840	α. Ρόπτερνταμ 17/4 διά Λεμεσόν δ. Κυνήγοιν 17/4 δι' Αγύερίου	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV.....	61	6038	α. "Άλγεριον 6/2 διά Τρίπολιν
ΑΒΑΕ.....	62	10405	α. Μπάλιον 15/4 διά Μπαγιόν	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Ναγκόγια 18/4
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).	62	10753	ε. Τζέντα 2/2	ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ.....	77	1573	α. Ντεγκράντ 26/3 διά Τρίνινταντ
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).	68	149609	ε. Τζέντα 2/2	ΑΓΚΝΙΚ II.....	63	12273	ε. "Ιλάιλο 5/12
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).	69	149609	δ. Γιβραλτάρ 22/1 διά Πειραιά	ΑΓΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	ε. "Ιπαγούιτς 26/4
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.).	68	51073	ε. Σάροχ 5/4 διά Τομπρούκ	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).	66	32687	α. Φιλαδέλφειαν 6/4 δι' "Αρούμπα
ΑΓΑΘΩΝ.....	74	6017	ε. Ντακάρ 12/3	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	α. Χουέβε 16/4
ΑΓΑΘΗ Φ.....	61	13092	ε. Μορμουγκάδο 19/4 δι' Ισπανίαν	ΑΔΑΜΑΣ.....	69	10008	α. Τζιμπούτι 1/4 διά Κίναν
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	εις Μπάραν από 20/9	ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΑΟΥ.....	77	10459	α. Κόμπε 19/3 διά Μπουσάν
ΑΓΑΠΗΝ.....	69	10006	δ. Παναράδ 4/4	ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ.....	67	6842	ε. Πειραιάδ 6/4
ΑΓΓΕΛΑ.....	63	3387	ε. Ρουέν 23/4	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).	63	30648	ε. Πειραιάδ 2/2
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ε. Σουάμπια 25/4	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ.....	70	4231	α. Φόντες 7/2 διά Κλαιπέντα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ.....	67	3870	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9998	α. Λάγος 13/4 δι' Αμπιτζάν
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	εις λεμεσόν από 23/3	ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	α. Πειραιάδ 21/4 διά Ροβέναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	α. Λισσαβών 25/4 διά Ρόπτερνταμ	ΑΕΤΟΣ.....	57	1674	άργει εἰς Πύλον από 17/7/79
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά Ρ. Ιανέριο	ΑΖΑΛΕΑ.....	64	5931	α. Χιούστον 4/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	δ. Σουέτ 19/4 διά Μπελαβάν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ (δ.)	69	90890	ε. Σιγκαπούρη ρόδος 27/4	ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	64	7752	εις Μαρμαράδ 25/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	α. Θέουτα 23/4 διά Λάγος
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	ε. Ντώρμπαν 15/4	ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	δ. Γιβραλτάρ 9/3 δι' "Άλγεριον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	α. Μορμουγκάδο 24/4 διά Κωνσταντζίναν	ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	α. Ναγκόγια 18/4 διά Χιροσίμα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9435	ε. Δουνκέρκην 28/4 δι' Αμβούργον	ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΗΟΥ.....	56	13555	α. Κεμέλε 17/2 διά Κούβε
ΑΓΓΕΛΟΣ ΖΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Μόλι 21/4	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ.....	69	3039	α. Ραβέναν 31/3 διά Τρίπολιν
ΑΓΗΝΟΡ.....	71	9875	α. Λάνος 16/4 δι' Αμπιτζάν	ΑΘΕΝ ΣΚΑΥ.....	56	7389	εις Πειραιάδ από 3/5/79
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Πειραιάδ 25/3	ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ.....	58	5596	ε. Τάνγκα 23/4
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Τύνιδα 23/4	ΑΘΕΝΣ ΣΗ.....	61	4903	δ. Γιβραλτάρ 26/3 διά Τρίπολιν
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙI	70	18628	α. Μπάχιο Μπλάνκα 20/3 διά Ρωσίαν	ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ.....	54	7311	α. Λομπίτο 21/3 διά Μοχαμέντες
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΕΡΑΣ.....	69	9268	ε. Κόμπε 22/4
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑ (δ.).	64	21613	ε. Αμπιτζάν 10/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	δ. Κυνήγοιν 30/3 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΘΗΝΑ.....	63	15535	ε. Γένοβα 25/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	δ. Σουεζ 13/4 διά Μπαγκόνκ	ΑΘΗΝΑ.....	58	10662	ε. Ίλο 13/2 διά Μπαντάρ "Άμπας
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	ε. Καζαμπάνκα 12/4	ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	δ. Κωνιτόπιν 19/4 διά Μάλταν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	εις Βουλγαρίαν από 16/10	ΑΘΗΝΑ.....	65	1657	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	δ. Κυνήγοιν 14/3 δι' Οδησσόν	ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	ε. Κακογκώβ 22/4
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ.....	58	3690	ύπο παραλαβήν	ΑΘΗΝΑ (δ.).	68	45678	εις Μαργαρίτα διλ. από 27/4
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	ύπο παραλαβήν	ΑΘΗΝΑ II.....	62	11272	ε. Τενερίφην 15/4 διά Ρ. Ιανέριο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	α. "Ακάμπι 17/4 δι' Ινδίαν	ΑΘΗΝΑ I.....	56	4301	α. Ν. Ύόρκην 17/4 διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	8213	ε. "Αλεξανδρείαν 15/4	ΑΘΗΝΑ I'S.....	58	9279	α. Δουνκέρκην 21/1 διά Μ. Θάλασσαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	56	6156	εις Πύλον από 20/6/79	ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.).	58	12943	ε. Τέντα 22/3 διά Μπαντάρ "Άμπας
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	α. Ρόπτερνταμ 25/2 διά Λουάντα	ΑΘΗΝΙΚ (μ.).	67	48747	ε. Ή. 24/3 διά Ντακάρ
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	67	7560	ε. Μπανάτς Αγίας 18/4	ΑΘΗΝΟΥΔΑ.....	52	3361	ε. Καστέλον 27/3
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	ε. Πειραιάδ 28/3	ΑΘΑΛΟΝ.....	79	10120	α. Χόγκ Κόγκ 21/4 δι' "Όκλαντ
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	ε. Ν. Όρλεανην 23/4	ΑΘΩΔΑ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	α. Βανκούμπερ 21/4
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	ε. Αλεξανδρείαν 16/4	ΑΘΩΣ.....	69	10008	δ. Παναράδ 8/4 διά Γκουαγιακίλ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	59	8852	ε. Ν. Όρλεανην 7/4 διά Π. Καμπέλο				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	δ. Μπρούνσμπούτελ 25/2 διά Π. Χάρκουρτ				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Τζένταν 26/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	άργει εἰς "Ηράκλειον από 15/10/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	α. Λ. Πάλμας 19/4 διά Πόραγκρουν				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	δ. Γιβραλτάρ 8/2 δι' "Άλγεριον				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4529	ε. Ριγιέκα 2/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	ε. Ρουέν 23/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2299	ε. Πειραιάδ 24/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	ξέωθι Κουβέτην από 20/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Ν. Όρλεανην 2/4				

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

ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΩΝΙΚΗ	76	12498	α. Γιοκοχάμα 11/4 διά Κριστομπαλ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	ε. Μόντρεαλ 22/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΤΑΝΑΚΙ	76	12498	α. Λ. 'Αντζέλες 14/3 διά Κινγκτάνο	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	δ. Κωνίπολιν 19/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚΗ	75	12498	α. Δάσ Πάλμας 19/4 δι 'Αργεντινήν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	δ. Τουρκού 24/4 διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ε. Σαούμπη 21/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	ε. Βενετίαν 15/4 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Π. ώς Πρίν 9/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	α. Ρουέν 30/4 διά Καζαμπλάνκα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	α. Ντιομάντεν 18/4 διά Μπ. 'Αυρες	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	α. Σουάμπα 27/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚΗ	74	12498	α. Π. 'Ελλαζαπέθ 26/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Πειραιά 21/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Ειρηνάδη 4/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	δ. Σουέτ 20/4 διά Χοντίντα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	47	5309	ε. Πειραιάδ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	78	15688	δ. Π. Σάδι 25/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚΗ	77	12498	ε. Μπλάρων δάπ 23/8	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. 'Αιβωρύργιον 93/4 δι 'Αλεξανδρείαν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	61	9211	α. Λοριπτό 20/3 διά Λουδία
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΙΕΙΖ	72	11185	δ. Σκώ 12/4 διά Κλαιπέντα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΤ	57	4365	δ. Κωνίπολιν 17/4 διά Κωνσταντίναν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ	71	15205	α. Μπουμπούριο 24/3 διά Τζέντα.	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚΗ	76	12498	α. Ν. 'Ορλέαν 19/2	ΓΚΡΕΙΤ' (δ.)	73	152372	ε. Πειραιά 4/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚΗ	75	12498	ε. Τάμπι 8/4	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	δ. Σιγκαπούρην 28/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚΗ	75	12498	α. Πόρτ 'Ελλαζαπέθ 24/3 δι 'Ιαπωνίαν	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ	62	7703	δ. Λομπίτο 26/2 διά Λουδία
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚΗ	74	12498	ε. Ντιομάντεν 26/4	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΦΑΙΘΩ	61	7703	δ. 'Αιμβωρύργιον 30/4 διά Κολόμπο
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙΤΟΝΗΡΗ	69	9199	α. Λαύριον 28/1 διά Νοβωρωσίσκην	ΑΛΕΞΗΣ Γ	54	2488	ε. Βολον 26/2 δι 'Αλεξανδρείαν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΤΑΝΤ	70	9178	α. Σιγκ. 25/4 διά Ντουάδα	ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	α. Λισσαβόνην 27/3 διά Κούβα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ	76	12498	α. Μπάκις Μπλάκε 22/4 διά Μεξικό	ΑΛΗΘΕΙΑ	68	9084	ε. Τζένταν 20/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. 'Αλεξανδρείαν 1/5	ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Ρουέν 14/3 δι 'Αλγερίαν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	α. Τζέντα 2/7 διά Κουβέτη	ΑΛΔΑΙΑ	74	23757	α. Λ. Πάλμας 29/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚΗ	73	12498	α. Νιγκέτε 25/4 διά Καριούμγκ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Σ. Λορέντζο 30/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	δ. Μπρούναπετλ 28/4 διά Στελλίνον	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	ε. Πειραιά 30/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΙΚ'	71	11208	δ. Παναρά 16/4	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. 'Αιμβωρύργιον 26/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚΗ	74	12498	α. Ίντσον 7/4 διά Μπουσάν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Παρανάγκουα 24/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΙΝΤ	70	9025	δ. Κωνίπολιν 26/4 διά Μ. Θάλασσαν	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	60	8294	α. Ρ. 'Ιανέρα 2/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΘΗ	69	9199	α. 'Ακαμάτη 17/4 διά Σουέζ	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	α. 'Αντοφαγκάστα 23/4 διά Καλάο
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΙ'Μ	69	8928	ε. Σιγκαπούρην 3/5	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	α. Μπιλμπότ 2/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Στελλίνον 28/3	ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Άδρας 18/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ντάρριπον 13/4	ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	δ. Κωνίπολιν 28/3 διά Μ. Θάλ.
ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ε. Λισσαβόνη 26/4 (ΕΠΩΛ)	ΑΛΙΚΗ	59	12996	ε. Λ. 'Αντζέλες 30/4 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Μόντρεαλ 12/5	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Λ. 'Αντζέλες 26/4 διά Σαγκάην
ΑΙΒΩΝ	66	14359	ε. Λάρος 18/4	ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ε. Γουροπόρτ 2/5 διά Βατικήν
ΑΙΗΤΣΑΣ	63	1164	ε. Βενετίαν 2/5	ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	δ. Κωνίπολιν 25/4 δι 'Αγγύσταν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Βόλμιγκτων 20/4 δι 'Αρούμπε	ΑΛΑΚΑΣΟ Κ	67	28467	ε. 'Αιμβωρύργιον 16/4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	66	38615	εις Βαλτιμόρων δάπ 27/2	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	11284	δ. Καλκούτα 4/5 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3017	ε. 'Άλγερι 15/5	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Σιγκαπούρην 2014 διά Γιοκοχάμα
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	α. Λ. Πάλμας 29/4	ΑΛΑΚΜΑΝ	77	14530	ε. Μαναζιλό (Μεξ.) 18/4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	α. Φλώτιγκ 28/3 διά Μπαρμπάντος	ΑΛΑΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Ντιώριμαν 25/4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Χιούστον 25/4	ΑΛΑΚΜΗΝΗ	67	5476	δ. Λάνος 20/4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Κωνίπολιν 27/2 διά Τρίπολιν	ΑΛΑΚΟΡ	62	11434	δ. Λ. 'Ορλεάνην 2/4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΦΑ'	76	11084	α. Γκλόνικ 24/4 δι 'Αιθουσίαν	ΑΛΑΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Λ. 'Αντζέλες 13/4
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Τοιταγόδρι 30/4 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΑΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Χατινάχη 2/4 διά Βανκούβερ
ΑΙΟΙΑΝΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ	60	8368	ε. Ναχόντα δάπ 12/10 (επισκευα)	ΑΛΑΚΥΟΝ	68	17374	α. Σ. Κάρλος (Ιστ.) 23/4 δι 'Ακαμπα
ΑΙΟΙΑΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	δ. Σουέζ 2/5 δι 'Αλένην	ΑΛΑΚΥΟΝ	62	6155	ε. 'Αλεξανδρείαν 26/4
ΑΙΟΙΑΝΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Γιουροπόρτ 24/4 διά Βραζιλίαν	ΑΛΑΪΑΝΣ ΖΑΞΕΣ	65	10869	α. Υόρκην 5/2 διά Κούβα
ΑΙΟΙΑΝΙΑΝ ΣΗ	58	9292	α. Κολόμπο 29/4 διά Ράγκούν	ΑΛΑΜΑ	79	10788	α. Σιγκαπούρην 15/4 δι 'Ιαπωνίαν
ΑΙΟΙΑΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Λονδίνον 15/4 διά Μπ. 'Αυρες	ΑΛΑΜΑ	63	1594	α. Λισσαβόνας 1/5 διά Σ. Μάικλ
ΑΙΟΙΑΝΟΣ	72	16235	α. Κωνίπολιν 2/5	ΑΛΑΜΑΖ	65	10484	ε. Χιούστον 29/4
ΑΙΟΙΑΝΟΣ	71	10008	δ. Παναμά 30/3	ΑΛΑΜΑΡ	69	10490	ε. Χάβρην 23/4
ΑΙΟΙΑΝΟΣ Κ	66	40787	α. Ρόττερνταμ 23/4 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΑΛΑΜΕΑ	60	10778	μετων. «ΠΑΛΜΕΑ»
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΑΙΓΑΙΝΤΗΑ	65	9280	α. Χόγκ Κόγκ 4/5 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΑΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	δ. Ντόβερ 2/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΕΚΣΤΑΖΥ	69	10259	ε. Μαντράς 31/3	ΑΛΑΜΠΑΦΟΡΟ	69	12404	ε. Ντόβερ 2/5
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΕΜΕΡΑΑΝΤ	77	9083	ε. Γιοκοχάμα 25/4	ΑΛΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	εις Μπιλμπότ δάπ 14/3/80
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΖΕΑΔ	68	15542	α. Σακοντάδης 23/4 διά Ναγκόντα	ΑΛΑΜΠΙΣ	55	5564	α. Καζαπιλάνκα 25/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΖΕΣ	70	15744	ε. Σιγκαπούρην 10/4 διά Λάγος	ΑΛΑΝΤΕΑ	53	5497	ε. Α. Πάλμας 24/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8538	α. Καντίλ 16/4 διά Λ. Γκουΐδρα	ΑΛΑΤΑΙΡ	70	16973	ε. Αύτιτζας 10/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	ε. Καζαπιλάνκα 17/4	ΑΛΑΤΙΣ	79	11000	ε. Μπρισμάτην 27/4 δι 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8805	α. Χιούστον 10/4	ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Γουροπόρτ 2/5 διά Βατικήν
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΝΤΑΙΓ'ΜΟΝΤ	81	10150	α. Καράτη 23/4 διά Κόντινεντ	ΑΛΦΑ	62	4722	α. Αύγυστα 17/4 διά Μιζουράτα
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΡΑΨΟΥΝΤY	67	29256	α. Λ. Πάλμας 25/4 διά Πότι	ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	71	1599	ε. Ήση Λόντον 17/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	59	20119	α. 'Αιμβέρο 30/4 διά Ρίγα	ΑΛΦΙΤΟ	67	46248	α. Αύγυσταν 24/4 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	ε. Λάγος 14/3	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ	63	15929	ε. 'Αλεξανδρείαν 27/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΦΑΝΤΑΖY	68	13388	δ. Σουέζ 18/4 διά Περσικόν	AMAZONIA	77	9328	α. Ν. 'Ορλεάνην 16/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΦΡΕΝΤΣΗΠ	65	8914	α. Μπανιόύλ 3/5 διά Ντουάδα	AMAZON	79	10966	δ. Σαΐδ 7/4
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	βέτού δένον σημαδίας	ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	ε. 'Αιλεξανδρείαν 5/3 διά Βευλγαρίαν
ΑΙΓΑΙΗΝΑΣ ΠΑΙΑΤΟ	64	5295	ε. Μπάταρ 29/4	ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	α. Τάραντα 18/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ	77	38484	δ. Σκώ 4/4 διόροτσ	ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	α. Τζένταν 27/4 διά Καλκούτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	α. Βανκούβερ 9/4	ΑΜΑΡΑ	60	4735	α. 'Αιβέροιον 3/4 διά Τρίπολιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Τάιν 6/5	ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	α. Κοκούρα 11/4 διά Βενεζουέλα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	59	9830	α. Λειόσε 28/4	ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. 'Υμοιντεν 5/5 δι 'Ιψουούτες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'ΑY	66	22260	α. Τένταν 19/4	ΑΙΜΟΥΤΑ	78	13889	ε. Γουροπόρτ 4/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'ΑY	62	7602	α. Καμαϊτα 8/4 διά Σιγκαπούρη	ΑΙΜΟΥΤΑ	70	10006	ε. 'Αιλεξανδρείαν 24/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57802	ε. Σιγκαπούρην 2/5 διά Λαρί	ΑΙΜΟΠΙΕΔΑ	62	19377	ε. Ρεάθε 23/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	59	9303	ε. Σιγκαπούρην πόδις 6/4	ΑΙΜΟΠΙΤΡΙΗ	78	10995	ε. Ρόττερνταμ 3/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	71	16017	ε. Τέντα 3/5	ΑΙΜΩΝ	78	11213	ε. Ν. 'Υόρκην 18/4 διά Ντιώρηπαν
ΑΙΑΚΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Σιγκαπούρην 2/5 διά Λάγος	ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	α. Ντιώρηπαν 18/3 διά Βενεζουέλα
ΑΙΑΚΡΑΝΙΑΝ	73	9210	ε. Τέμα 9/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	13889	διάβαθι λάγος 18/4
ΑΙΚΗΣ Σ	57	6205	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΟΥΡY	74	13633	ε. Κομάν Μπαίν 29/4 διά Γιουγκοσλαυά
ΑΙΚΙΔΥΝΟΣ Κ	73	9690	υπό παραλαβήν	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΟΥΝΤΗΣΠ (δ.)	74	35331	δ. Μούπαδα 15/ διά Ντιώρηπαν
ΑΙΚΜΗ	77	16080	α. Τζένταν 15/ διά Κουβέτη	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΛΗΝΒΟΡ	73	13631	δ. Παναμά 24/3
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Ανάκονα 2/4 διά Ραβένων	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΛΗΝΒΟΡ	66	23392	ε. Αγουόσταν 11/4 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΑΟΥ	68	25433	α. Μπαλούπιδα 26/3 διά Κίναν	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Νόμπιλ 18/4
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΜΗ	68	25433	α. Μόντρεαλ 17/4 διά Σορέλ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	78	13889	ε. Νόμπιλ 18/4 διά Τάραντα
ΑΙΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Κολόμπο				

ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	α. Πύλον 8/3 διά Τρίπολιν		58	5085	ε. Σαβόνα 15/4 διά Βηρυτόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΗΝΤ	67	3831	δ. Κωνιτόλιν 1/5 διά Μπουργκάς		63	11374	ε. Ντακάρ 8/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Πούλο Μπούκοι 26/3 διά 'Ινδονησίαν		69	10009	εις "Ακαμάτα 10/3
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	δ. Σουέζ 29/4		80	9998	δ. Σάσιδ 22/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Ρ. Τανούρα 6/4 διά Βιλεμσχάφεν		65	1409	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΗ	73	32781	δ. Παναμά 28/4 διά Ρότερνταμ		57	10609	ε. Γκάμπις 17/4 (έπωλήθη)
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ	72	105851	α. Ρόττερνταμ 4/5 διά Περσικόν		73	13623	ε. Νταβάδ 3/4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Σεπετίμπα Τέρμ. 10/4 διά Κόμπε		57	9999	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	ε. Σιγκαπούρην 20/4		60	9999	ε. Πειραιάδ 10/4 διά Μερσίνα
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Λ. Πάλμας 23/4 διά 'Αργεντινήν		76	5999	δ. Κωνιτόλιν 29/4 διά Μπουργκάς
ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Λ. Πάλμας 3/5 διά Λάργος		54	8825	εις Πειραιάδ 14/12/76
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	δ. Μπαλάδ Τέρμ. 17/4		58	6357	α. Μη. "Αὔρες 26/4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σάδι 3/5		71	4998	α. Λάγος 18/4
ΑΝΕΜΟ Κ.	67	2560	εις Καστέλον 27/3 (ΕΠΩΛΗΘ)		65	21002	δ. Κωνιτόλιν 11/4 διά Κωνιτάντζαν
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996	ε. Αιμέρεσαν 31/5		64	12229	α. Νταμάρ 28/4
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Κορίν 24/4 διά Βορμάνη		58	10173	δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	ε. 'Αντεν 3/5		65	12229	εις θέσιν 51.11 β - 02.03 α. 3/5
ΑΝΘΙΑ	64	10864	α. Θέσια 25/3		75	8825	α. Αγουόσταν 12/11 διά Ρουμανία
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Αιμέρεσαν 5/5 διά 'Αμβούργον		62	4856	ιδέ «ΤΕΛΑΜΩΝ»
ΑΝΙΤΑ	76	4617	ε. 'Ανκόνα 25/4		67	23144	α. Νταμάρ 24/4
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Ρότερνταμ 6/5 διά 'Αμβούργον		67	45376	α. Φιλαδέλφειαν 6/4 διά 'Αρούμπα
ΑΝΝΑ	60	14840	δ. Γιβραλτάρ 3/5		63	33108	ε. Πειραιά 24/4
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣ (δ.)	71	115925	ε. Πειραιά 20/3		75	22559	ειωθι Καρότοι 29/4
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Ν. 'Υόρκη 2/4 διά Σαβάννα		57	10376	α. Κοτονού 14/4
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Παρανάγκουα 23/4 διά Βορμάνη		67	44708	α. Μπαχρέτα 3/5 διά Ρ. Τανούρα
ΑΝΝΑ ΚΑ.	62	11503	ε. Βαλέντινα 22/4		79	23100	α. Μιλούρα 19/4
ΑΝΝΑ ΚΑ Ζ.	71	27502	δ. Ντουρτάδι 30/4 διά Μπ. 'Αμπάς		77	11982	α. Βρέμην 29/4 διά Περσικόν
ΑΝΝΑ ΕΥΔΑ (δ.)	57	9448	α. Λούπιτο 24/1 διά Μογάνεντς		72	3908	α. 'Ησηχαν 1/5 διά Κ. Τάουν
ΑΝΝΑ Π.	67	20959	δ. Βίλοντην 29/4 διά Βορμάνη		77	66259	α. Μπωμόντ 5/4 διά Π. Μιράντα
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	58	7271	δ. Κωνιτόλιν 4/5		66	43433	ε. Νάπολη 5/5
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ε. Μορμουγκόδο 30/4		66	30149	α. 'Αντελέες 12/4 διά Γιοκοχάμα
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Σιγκαπούρην 4/4 διά Β. Κορέαν		63	15929	ε. Μη. "Αὔρες 20/4
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	δ. Κωνιτόλιν 12/4 διά Μπ. 'Αμπάς		63	22103	α. Σαβόνα 30/4 διά Γιβραλτάρ
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	ε. Διουπίτο 24/1 διά Μογάνεντς		60	10142	α. 'Ησηχαν 1/5 διά Κ. Τάουν
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	8926	δ. Γιβραλτάρ 3/5		66	16142	α. Μπάχια Μιλάνκα 24/4 διά Μεξικόν
ΑΝΝΟΥΔΑ II	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς		70	10491	ε. Τιμαρόδ 29/4
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Βίλοντην 29/4 διά Γαλλίαν		76	75134	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 11/3 διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Φόρτ ντε Φράνς 28/4		72	42253	α. Χάμπτον ρόδες 14/4 διά 'Αιμέρεσαν
ΑΤΣΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Άγ. Φραγκίσκον 18/4		66	35001	α. Σακάντες 18/4 διά ΗΠΑ
ΑΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Σιγκαπούρην 21/4		68	17458	δ. Σουέζ 4/5 διά Κορέαν
ΑΤΖΕΑΙΚΙΚΟΥΡ	67	24829	α. Διουπάτοι 29/4 διά Μπαχ. Μπλάνκα		71	70481	α. Ρίταρητς Μπαι 24/4 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	δ. Ρότερνταμ 14/4		70	13363	ύπο παραδίπην
ΑΤΖΕΑΙΚ ΠΑΥΕΡ	59	9584	ε. 'Αλεξάνδρειαν 19/4		61	9925	ε. Πειραιά 18/4
ΑΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Τακόδια 11/3 διά Ταιβάν		60	8786	δ. Κωνιτόλιν 8/4
ΑΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15948	α. Λ. Πόλμας 26/4		56	18657	α. Πειραιάδ 30/4 διά Ιταλίαν
ΑΤΖΕΠΑΣΙΩΙΚ	68	10008	α. Άθελαδα 30/4 διά Βιετνάμ		58	9278	ε. Πειραιάδ 20/4
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	ε. Ρ. Γκράντες 2/5		60	9580	δ. Κωνιτόλιν 28/3 διά Νοβορωσίακην
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Κεμπέκ 26/4		58	2750	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	76	23149	ε. Μορμουγκόδο 4/5		62	10451	α. Χάμπτον ρόδες 10/4
ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	13580	δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Ρουμανία		68	16702	ε. Σάντος 25/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Τζένταν 30/4		72	13121	ε. Μαντρός 11/4
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Τζένταν 14/4		60	6236	α. Πειραιάδ 30/4 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΩΝΗΣ Β.	62	4576	δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Φλώσικ		74	13633	α. Αντζελές 22/4 διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Ρ. Αρβρου 2013 διά Π. Καμπέλο		68	13580	α. Χόρην 31/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Α'Βίλα 15/4		63	33375	δ. Παναρό 2/5
ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	ίδε «ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ»		63	44646	α. Ντάρ ές Σαλάδοι 23/4 διά Περσικόν
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.	77	38515	α. Ν. 'Ορλεάνην 21/4		60	3890	α. Πειραιάδ 21/4
ΑΟΥΡΕΙΑ	56	5912	εις Μπάρων όποι 12/9		62	18033	α. Τζακασύβιλ 27/4 διά 'Αρούμπα
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	δ. Ρότερνταμ 2/5 διά Μάλτα		71	9466	δ. Παναρόδ 3/5
ΑΟΥΡΩΡΑ (δ.)	56	12447	εις Μπέλφαστ 28/4		72	11000	α. Ταμαδίνα 29/4
ΑΠΕΕ	73	16397	δ. Κωνιτόλιν 28/3		66	6235	α. Σάντος 215 διά Λυσεκίλ
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	ε. Μορμουγκόδο 30/3		59	10505	ε. Βρέμην 8/4
ΑΠΙΚΟ	64	9995	ε. Κουβέετ 13/4		49	6607	άργε εις Χαλκίδα όποι 6/3/78
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Βαλτιμόρη 22/4 διά Ν. 'Υόρκην		60	8070	ε. Αμβούργον 2/5
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	δ. Βανκούβερ 3/5				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	65	4214	ε. Σάμουρην 7/2				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	δ. Παναμά 29/4 διά Ν. 'Ορλεάνην				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	α. Μάλαγκα 5/5 διά Μ. Θάλασσαν				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. Ι.	58	5043	α. Πειραιά 3/13				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙV.	56	9172	δ. Κωνιτόλιν 5/5 διά Νοβορωσίακην				
ΑΠΟΥΣΟΥ	70	3275	ε. Α'στοντόν 5/5				
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ε. Είβινσονσθ 5/5				
ΑΡΑΝ	80	10329	ε. Ντώρμαν 1/5				
ΑΡΓΙΑ	63	10240	ύπο παραδίπην				
ΑΡΓΚΟΝΔ	68	24877	α. Σαδέννα 28/3 διά Βαλτιμόρην				
ΑΡΓΚΟΝΤ	64	10335	εις θέσια Μπετζίδα 23/3				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Σ. Τζέναν 15/4 διά Π. Καμπέλο				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	δ. Κωνιτόλιν 8/2				
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28312	α. Ταϊβατέρκια 22/4 διά Πειραιά				
ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. Κ. Τάουν 26/3 διά Β. Κορέαν				
ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	δ. Μίνα Σάκρ 1/4 διά Μπαντάρ 'Αιμάρας				
ΑΡΓΥΡΟ	57	3970	ε. Βορμάνη 2/8 διά Δάγκούν				
ΑΡΓΥΡΟ Μ.	60	1577	η. Ριγέκα 21/4 διά Βεγγαζήν				
ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ	78	1587	α. Λ. Πάλμας 9/4				
ΑΡΓΩ ΓΚΑΡΟΥ	77	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνην 2/5				
ΑΡΓΩ ΠΑΤΩΝΗΡ	76	1578	α. Ντεμπεράδα 4/4 διά Τρίνινταντ				
ΑΡΓΩ ΣΠΑΡΙΤ	76	1579	α. Ν. 'Ορλεάνην 1/4 διά Κίγκον				
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Ν. 'Ορλεάνην 25/4				
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579	α. Λ. Πάλμας 4/5 διά Σάντος				
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Λαδάλμας 4/5 διά Σάντος				
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. 'Ιρμηνχαν 24/4				
ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Ν. 'Ορλεάνην 1/5				
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ε. Μοιπόδα 26/4				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ε. Πειραιά 22/4 διά Ιταλίαν				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Σουέζ 17/4 διά Κουβέετ				
ΑΡΗΣ	70	9868	ε. Φρητάου 5/4 διά Μασέδιο				
ΑΡΗΣ	57	9481	δ. Κωνιτόλιν 30/4				
ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΔΑΝΗ	79	16000	ε. 'Αζόρες 23/3				
ΑΡΙΔΑΝΗ	64	9962	ε. Μπ. 'Άρες 27/4				
ΑΡΙΔΑΝΗ	69	9038	ε. Σ. Τζάν 28/4				
ΑΡΙΔΑΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. Σύρου 21/3				
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Λ. Α'ντζελές 22/4				
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	άργε εις Χαλκίδα όποι 30/10/77				
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ε. 'Αλγέριον 22/4				
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Ρούεν 7/4 διά Π. Σάδι				
ΑΡΙΕΤΑ (δ.)	72	129260	ε. Πειραιά 30/3				
ΑΡΙΕΤΑ	65	19750	α. Λ. 'Αντζελές 28/3 διά Μπουαδόν				
ΑΡΙΕΤΑ ΕΡΓΕΟΥ	73	20685	ε. Λισσαβώνα 17/4				
ΑΡΙΕΤΑΣ ΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Σιγκαπούρην 3/5				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Κόπτε 23/4				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Μόντρεαλ 30/4 διά Ντακάρ				

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8432	εις Λουσάντα 17/1			ΠΙΟΥΡΟΣΑΝ	65	9572	ε. Λίρκουην 19/4
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Κωνιτόλιν 4/5 διά Μαύρην Θάλ.			ΠΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	δ. Κωνιτόλιν 3/5 διά Κωνστάντζαν
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	δ. Γιβραλτάρ 27/4 διά Τολέδο			ΠΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Ντουμπάδι 27/4
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	α. Άμστερνταμ 18/4 διά Βανκούβερ			ΠΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Σιγκ. 22/4 Ναγκόρια
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	υπό παραλαβήν			ΠΙΩΡΓΗΣ	73	9289	α. Ρανγκούν 23/4 Μαυρίκιον
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Σίλικαν 13/3			ΠΙΩΡΓΟΣ	60	3351	ε. Πόρτ Σάιδ 25/4
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	α. Σάδο Τόρι 17/4 διά Σαβάννα			ΠΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Νίκαια 12/5
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	α. Αμβούργον 18/4 διά Λάς Μίνας Μπαι			ΠΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	ε. Αύγουσταν 24/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Λ. "Αντζέλες 3/5			ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Αλεξάνδρεια 3/5 Έλλάδαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	α. Ρότερνταμ 6/5			ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 23/4
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12369	α. Ρ. Γκραντ 3/5 δι ' Ινδίαν			ΓΚΑΙ'Υ ΦΩΤΕΙΑΤΥ	56	8224	ε. Διωθι Αδύος 14/4
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	α. Ντάρ ε Σαλάδα 31/3			ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	α. Βαλπαραΐο 18/4
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ε. Πειραιά 4/5						
ΒΑΣΙΛΙΟΣ	53	1365	εις Λεμεσόν από 24/11						
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	ε. Π. Τζέναρν 29/4						
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	α. Τούρηπο 3/4 διά Μπρεμενχάφεν						
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑΣ	59	3139	α. Τάμπα 27/4 διά Τούρμπο						
ΒΕΛΑΟΣ	75	15981	α. Βανκούβερ 2/5						
ΒΕΝΗ	58	13871	ε. Μάλτα 24/4						
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	ε. Ρ. Τανόρια 27/4						
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Πειραιά 30/4						
ΒΕΡΑ	65	21004	υπό παραλαβήν						
ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	α. 'Αμβούργον 23/4 δι ' Αλεξάνδρειαν						
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Υμουνίτεν 5/5						
ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Μόμπιλ 31/3 δι ' Αλγερίον						
ΒΕΤΑ	72	3246	ε. Σουλίρι 3/1						
ΒΗΤΑΓΟΥΙΑΙΝΗ	66	10210	ε. Βενετία 14/4						
ΒΗΤΑΚΑΛΗ	57	9722	εις Πειραιά από 2/12/78						
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	α. Ρουέν 5/5 διά Καζαμπλάνκα						
ΒΙΒΗ.	59	4532	α. Θεούπολη 3/5 διά Λάδος						
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	εις Λάδος από 4/4						
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 29/4						
ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Λισσαβώνα 27/4						
ΒΙΚΥ Κ.	56	8818	ε. 'Αμπου Ντάμπι 29/4						
ΒΙΚΥ ΛΑΜ.	57	3951	δ. Κων/πολιν 11/4						
ΒΙΔΕΛΜΙΝΑ	59	2503	ε. 'Αμβούργον 5/5						
ΒΙΝΤΑΚΑΡΕΝ	60	6572	ε. Αμέρεραν 30/4						
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Βιτόρια 13/4						
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	α. Τζουδίμαχ Τέρρη. 16/4						
ΒΙΠΚΕ.	71	6717	ε. Λαμεσόν 2/5						
ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Σουδίμα 23/4						
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	α. Βενετία 16/4 διά Γιβραλτάρ						
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	α. Λάδος 22/4 διά Π. Χάρκορητ						
ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Κων/πολιν 3/5						
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	71	31464	δ. Σάδιο 13/4						
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Χάρηπην 28/4						
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	ε. Σιγκαπούρην 24/4						
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Τής 27/4						
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. Π. όφ. Σπαίην 24/4						
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.	60	1405	ε. Π. ντέ Μπούκ 19/4						
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	59	9374	δρυγί εις Πειραιά από 5/2						
ΒΥΤΙΝΑ	75	52095	ε. Ν. Όρλεανην 1/5						
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	ε. Θάντερ 2/5 διά Μπαϊν						
ΓΑΛΛΗΝΗ	59	10858	α. Σιγκαπούρην 15/3						
ΓΑΛΗΝΗΣ	60	10186	α. Φουνές 6/4 διά Γκλέβεστον						
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	α. Ντάρμπαν 10/4 διά Ταιβάν						
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	α. Ρότερνταμ 24/3 διά Γιβραλτάρ						
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	υπό παραλαβήν						
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΣ.	76	16037	α. Ντουκόλιου 25/4						
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Νταρμά 30/4						
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	67	15421	α. Μάλτα 2/4 διά Ρωσία						
ΓΕΩΡΓΙΑ.	58	3954	α. Τζένταν 4/5						
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Ραβέννα 15/4 διά λάδος						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Κων/πολιν 3/5 διά Τουάτη						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Ούλαντ 23/1 διά Μόδι						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Σάδιο 14/4 διά Μεσογείουν						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ(δ.)	63	28430	α. Μάλτα 20/3						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	δ. Κων/πολιν 22/4						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	δ. Ντάρμπαν 23/4						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Α. "Αντζέλες 4/ διά Ν. Αμερικήν						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II(δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Κίγκοντα (Τζ) 18/4						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΣ	70	18634	α. Κολούμπια ρίβερ 19/3 διά Κίνα						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	α. Σετουμπάλ 16/4						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.)	68	59958	δέωθι Α. Πλάμας 1/5						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Κολούμπια ρίβερ 17/3 διά Κίνα						
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ.	64	17487	α. Π. Πλάμας 19/4 διά Μη. Αύρες						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19961	α. Ροζάριο 29/4 διά Χώμποντ Ρόδης						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Λίβερπολιού 1/5 διά Βούδαν						
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.	43	7176	δρυγί εις Πειραιά από 10/1/71						
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	α. Μπαλά Τέρρη. 16/3 διά Εκουαντόρ						
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	α. Π. ντέ Μπούκ 21/4 διά Γκαρουά						
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ε. Θερίσιαν 20/3						
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Σάδιο 28/4 διά Ρότερνταμ						
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Κάλουμπημποργκ 16/4						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	α. Κανίτι 25/4						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Θάντερ Μπαϊ 26/4 διά Λίβερπουλ						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. Δ.	69	2932	α. Τζένταν 31/3 διά Κουβέτη						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. Κ.	57	2676	ε. Καρθαγένην 3/4						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. Μ. (μ.)	68	44742	ε. Ν. Όρλεανην 30/4						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	δ. Κωνιτόλιν 23/4 δι ' Ερεγκί						
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. Ν.	65	21374	α. Ροζάριο 16/4 διά Μη. Αύρες						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	19294	α. Σιγκαπούρη 23/4						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΑΣ	70	9087	ε. Κοτονού 24/4						
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Σουέζ 18/4 διά Περιοκήν						
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	α. Αυτου Ντάμη 30/3						
ΓΙΑΝΕΥΔΑΣ (δ.)	65	28945	ε. Σάρχο 16/4						
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Κωνιτόλιν 21/2						
ΓΙΟΥΝΙΝΑΚ.	61	7585	εις λάδος από 8/4						
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ.	61	10721	ε. Πειραιά 25/4						
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΙΝΤ	67	13091	δ. Παναμά						
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	δ. Γιβραλτάρ 26/4 διά Σιένημπο						
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Λίρκουην 19/4						
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	ε. Αστόντον 16/4						
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.	60	3847	α. Καμπίνα 9/3 διά Λουσάντα						
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ.	52	8129	δρυγί εις Πειραιά από 13/1/76						
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	ε. Κασαντούσα 24/3						
ΓΙΟΥΡΚΟΓΙΟΥΝΤΙ	77	14275	δ. Γιβραλτάρ 30/4 διά Κωνιτόλιν						
ΓΙΟΥΡΚΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Α. "Αντζέλες 3/5 διά Κίγκοντασ						
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Κωνιτόλιν 8/4 διά Κωνιτόλιν						
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	α. Ρουέν 11/4 διά Σάφι						
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	5846	α. Καρότιο 26/4						
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ...	61	16561	ε. Βίγκο 4/5 διά Π. 'Ελιζαμπε						

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40419	α. Τζένταν 16/4	ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Ν. "Υόρκην 30/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40300	εις "Αίοι ύπο συμπλήρωσιν	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Ρεντί 18/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Κουνίπολιν 115 διά Κωνστατίζαν	ΕΛΛΑΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	72	13098	ε. Πειραιά 21/4 (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22549	ε. Λισσαβώνα 24/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	δ. Π. Σάδι 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤ'ΜΠΟΡ	68	23064	δ. Κουνίπολιν 18/4 διά Νοβορωσίκην	ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	α. N. "Ορλεάνην 25/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ...	67	22549	ε. Βαλτιμόρην 3/5	ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'ΙΣ	62	6846	α. N. "Ορλεάνην 25/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	δ. Γιβραλτάρ 30/4 διά Πάφου	ΕΛΛΑΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Τζένταν 4/5
Γ. ΠΡΟΥΒΑΓ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	α. Μανζανίλο (Μεξ.) 8/3 διά Γκουαγιάμας	ΕΛΛΑΝΙΚ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Ν. "Ορλεάνην 2/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35842	α. Πούδο Μπούκοι 27/4 διά Ν. Ορλεάνην	ΕΛΛΑΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	δ. Γιβραλτάρ 3/5
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Τοιταγκόγκ 24/4 διά Κολόμπο	ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	εις θεών 36/17 B — 75.34 δι 6/5
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Καλκούτα 4/5	ΕΛΛΑΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Μπαχρέιν 5/5 διά Νταμάρ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	δ. Σουεζ 10/4 διά Κουβέιτ	ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	δ. Κουνίπολιν 21/4 διά Θεσσαλονίκη
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Ν. "Υόρκην 10/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	61	7293	α. Ράβενα 19/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Ν. "Ορλεάνην 2/5	ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	δ. Π. Σάδι 30/4
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Παρανάγκουα 23/4 διά Βενετίαν	ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Μανούτιο 21/4
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	δ. Χάμπον πόδες 19/4 διά Ρουμανίαν	ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	62	6659	δ. Π. Σάδι 29/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ε. "Ακαμπά 21/3	ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Κουβέιτ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	δ. Συγκαπούρην 30/3 δι· "Ινδονησίαν	ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	71	10327	α. N. "Υόρκην 29/4 διά Τουρκίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Σιούστον 17/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ε. N. "Υόρκην 27/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Τέμε 14/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Π. Σάδι 29/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	δ. Λισσαβώνα 1/4 διά Τρίπολιν	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Καλκούτα 2/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	6906	ε. Πειραιά 4/5	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΚΑ"Υ	62	6846	ε. Μοριόδαν 5/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Ά. (δ.)	65	32714	δ. Φιλαδέλφεια 24/4 δι· "Αρούμπα	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Π. Σάδι 26/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9389	δ. Κουνίπολιν 13/4 διά Ρωσίαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΑΝΤΑΡ	59	9550	α. Καράται 30/4 δι· ΗΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	10737	ε. Καλκούτα 17/4 διά Μπανγκόκ	ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Ντάρ ες Σαλδημ 14/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	δ. "Αντζέλες 13/4 διά Τόκιο	ΕΛΛΑΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. "Ακαμπά 26/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΙΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Α. "Αντζέλες 24/4	ΕΛΛΑΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	73	13098	ε. Ντόβερ 5/5
ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.	60	8497	δ. Τζιμπούτι 24/11 διά Μίνα Καμπούς	ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Π. Ελιάμπεθ 1/5
ΔΗΛΩΣ	70	8825	ε. Παναμά 23/4	ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	ε. "Ακαμπά 7/4
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	δ. Κωνίπολιν 5/5 διά Κωνσταντίζαν	ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Φρητόδαν 27/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΛΛΗΝΣΠΟΤΟΣ	72	16207	ε. Ρουέν 1/5
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Κωνίπολιν 20/4 διά Κωνσταντίζαν	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Τενερίφην 2/5
ΔΗΜΗΤΡΑ Κ.	52	8252	ε. Τέμα 29/3	ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8953	ε. Ακαμπά 4/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Μπρουνσμπούτελ 17/2 δι· "Αλγερίου	ΕΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Μορόβια 4/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	ε. Μπάραν 21/9	ΕΑΜΠΕΛΑ III	69	12203	ε. Τούμπα 27/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Καβάδα 11/4	ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	ε. Γκουανιακή 22/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Αμπέρσαν 27/3 διά Τρίπολιν	ΕΑΝΤΕ	58	5044	ε. Πειραιά 12/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	61	3097	ε. "Αγ. Δομίνικο 21/1 διά Χιούστον	ΕΑΝΟΑ	69	6162	ε. Κάλαμπαρ 15/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δ. Σουεζ 10/4	ΕΑΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Πειραιά 29/3 δι· Όδησσαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Φρημάντα 23/4	ΕΑΠΑΝ	67	5487	ε. Αμπέρσαν 1/4 διά Τρίπολιν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	δ. Σφέδε 27/4	ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	ε. Ρουέν 25/4 διά Καζαμπλάνκα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	ε. Γιβραλτάρ 19/4 διά Μπ. "Αύρες	ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	α. Ρουέν 26/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	δ. Χιούστον 23/4	ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Πενσακόλα 12/54
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Αμπέρσαν 27/3 διά Τρίπολιν	ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12239	α. Ν. "Ορλ. 5/2 δι· "Αλγερίου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	δ. Παναμά 25/4 διά "Αφρικήν	ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Καλκούτα 26/4 Σιγκαν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	δ. Παναμά 31/3 διά "Ενεδάντα (Μεξ.)	ΕΑΣΦΛΕΩ	63	4555	ε. Οκινώα 28/4 δι· "Οταρού
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	δ. Λαύριον 11/3 διά Τρίπολιν (Λιβύης)	ΕΑΤΖΑΜΠΟ	65	5263	ε. Μεσίνιαν 21/4 (έπισκ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ε. Πειραιά 23/4	ΕΛΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	όπιο παραλόβην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	ε. Μπάραν 19/2	ΕΜΜΑΝΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Σιγκαν. 30/4 δι· Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Καβάδα 11/4	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΩΜΗΝΗΟΣ	65	28007	ε. Ροζέριο 2/5
ΔΗΜΟΣΩΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Αμπέρσαν 27/3 διά Π. Σουδάν	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	ε. Μπάρα 28/4 Μπετζάνια
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8877	ε. "Αντεν 2/5 διά Μαύρην Θαλ.	ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 3/5 διά Τζένταν
ΔΙΑΜΑΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	60	5442	δ. Λαύριον 11/3 διά Τρίπολιν (Λιβύης)	ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. Φιλαδέλφεια 22/4
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	ε. "Αμπέρσαν 16/4 διά Καλαμπόρ	ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ε. Σιγκαν. 23/4 Π. Κεφάληκ
ΔΙΑΜΑΝΤΕΝΙΑ	60	8750	δ. Νταμάρ 27/4 δι· Ινδίαν	ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ.	60	9964	ε. Σιγκ. 1/5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Σουεζ 11/3 διά Μπαντάρ "Αμπάς	ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	57	9132	ε. Καράται 24/4
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Πιοκούδα 2/4	ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	ε. Γδυνία
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	δ. Σουεζ 1/4 διά Π. Σουδάν	ΕΠΑΦΟΣ	58	7230	ε. Κάντλα 21/3
ΔΙΔΩ...	70	10378	ε. Χιούστον 1/4 διά Ν. Ορλεάνην	ΕΠΙΜΕΙΔΙΑ	70	10006	ε. Φιλαδ. 1/5 διά Κωνίπολιν
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	ε. Μασσαλίαν 19/3	ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Μορόβια 23/4
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	81	32000	εἰς Κυνούταν δύο συμπλήρωσιν	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ε. Θεούτα 12/4 Π. Σούδα
ΔΙΡΦΥΣ ΙI	61	9443	δ. Σουεζ 13/2	ΕΠΟΣ	77	9786	α. Μασσαλίαν 6/3 Λουάντα
ΔΙΩΝΗ (δ.).	67	44646	ε. Τζένταν 5/4	ΕΠΤΑ	78	6053	ε. σάντος 10/2
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Τζένταν 2/5 διά Π. Σουδάν	ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	δ. Κωνίπολιν 24/4
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Κολούμπια πίβε 3/1	ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ.	65	15765	ε. "Αννάπολις "Ανκορ. 29/4
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δ. Μπ. "Αύρες 27/4 διά Ρωσίαν	ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	α. Πλάμας 21/4 διά Μπ. "Αύρες
ΔΡΥΣ	65	20201	ε. Πειραιά 24/4	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	α. Ν. "Υόρκην 16/4
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. "Αλεξανδρείαν 25/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	δ. Π. Σάδι 1/5	ΕΡΗΝΗΣ ΠΑΤΕΡΑ	60	8061	α. Δάς Πλάμας 30/4 Καζαμπλάνκα
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΔΑΙΝ	78	16326	ε. "Ησ. Λόντον 29/4	ΕΡΗΜΗΣ	72	15951	ε. Κούλ 2/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398	δ. Σιγκαπούρη 23/4	ΕΡΗΜΗΣ	78	1250	εἰς μεσογ. μεταφ.
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Σικολάς 22/4	ΕΡΗΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Τζιμπούτι 5/3 Σαγκάπη
ΕΒΙΑ	61	10029	εἰς Μπάραν από 20/8	ΕΡΗΜΙΟΝΗ	66	11000	ε. Μπιλμπάτο 8/5
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Λάδαμας 3/5	ΕΡΗΜΟΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Τάραντα 25/4 Πισμπόνι
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ε. Σουινουσκι 5/4 διά Βραζίλιαν	ΕΡΗΟΙΚ	64	29396	α. Ρότι. 28/4 Σέβεν διά
ΕΒΡΟΣ	63	15819	δ. Πέντρο (Άργ.) 16/4	ΕΡΗΟΙΚ ΣΕ'ΥΛΑΡ	57	2074	εἰς μεσογ. μεταφ.
ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	δ. Νούρα 16/4 διά Μαραντί	ΕΡΗΟΙΚΗ ΣΕ'ΥΛΑΡ	68	19077	α. Αντζέλες 30/4 Γιοκοχάμα
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δργει εἰς Πειραιά διόπι 3/3	ΕΡΗΟΙΚΗ ΣΕ'ΥΛΑΡ	63	12758	α. Σάει 14/4 δι· "Αγαδίρ
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Κεμπάρ 1/5	ΕΤΕΡΝΙΑ	72	10194	ε. Π. Σάδι 17/4
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ε. Πειραιά 3/3	ΕΤΕΡΝΑΛ ΣΗ	56	5087	δ. Π. Σάδι 29/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. Κ.	58	7762	ε. Ντώρμπαν 2/5	ΕΥΑ	59	11894	δ. Γιβρ. 27/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	8425	ε. Αμπίτζαν 4/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	73	3700	ε. Π. Ποντίνα — 28/4 Ιεπίπονι
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ε. Νακόλα 2/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΙΑΣ	63	9153	α. Γάνδι 18/3 διά Σκίκντα
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ε. Σινκαπούρην 7/4 δι· "Ελλάδα	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. "Αιβούργρον 9/4 δι· "Αργεντινήν
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Τζένταν 14/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	ε. Ρίτσαρδον Μαρράρ 26/4
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Γιβραλτάρ 4/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Βιτόριο 10/3 διά Μοντέβιδο
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Μπάχι Μπάνκα 29/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	δ. Σουεζ 5/4
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Ησ. Λόντον 13/3 διά Μορπάδαν	ΕΥΑΗΑ	59	7059	ε. Ρότερνταν 4/5 δι· "Αλεξανδρείαν
ΕΛΑΓΓΙΑΝΗ	70	12791	ε. Καράται 24/2	ΕΥΑΝΘΩΝΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Γένοβα 18/4 διά Π. Τόρρες
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Σιγκαπούρην 22/4	ΕΥΑΝΘΩΝΙΑ (δ. Μ.)	59	16840	ε. Σελβαντόρ 2/5 Σαλβαντόρ
ΕΛΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	ε. Σιγκαπούρην 22/4				

ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	α. Βαλτιμόρην 27/4 δι' Ισπανίαν
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	11000	ε. Τόκιο 8/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	ε. Σιγκαπούρην 25/3 διά Π. Κελάρη
ΕΦΗ	61	3840	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστον όπω 1/12/77
ΕΦΜΑΡ	57	8677	ξέωθι Λάγος 16/4
ΖΑΚΥΝΘΟΣ (δ.)	62	25211	α. Μπούλεν Μπαι 23/4 διά Μπαλμπάο
ZANET	66	4503	α. Ρότιερνταν 5/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	24200	α. "Άγ. Φραγκίσκος 1/4 διά Χιλήν
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Χάρμπον ρόδας 25/3
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Λακούτα 5/5
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	65	34501	α. Μελίλι 24/4 διά Γιβραλτάρ μετών. «ΣΤΑΜΑΤΑ»
ΖΕΑ ΠΟΡΤ	54	5251	ε. Χόγκ Κόγκ 13/4
ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Αμπούργον 1/5 διά Βραζιλίαν
ZETTA	71	20516	ε. Σάφι 15/4
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Αύγουστον 20/4 διά Γιβραλτάρ
ΖΕΨΥΡΟΣ	77	16366	α. Μόντρεαλ 4/5 διά Νότια Σκότια
ZINI	76	11348	α. Σ. Λουίς ντη Ρόν 21/4 δι' Ισακεντέρουν
ZIRIA	71	4635	δ. Κωνιτόπολην 23/4 διά Κωνσταντίναν
ΖΥΓΟΣ	76	19166	
HBH	79	15200	ε. Ρότιερνταν 5/5
ΗΓΚΑ	52	2674	δ. Μπρούνμπουτελ 27/3
ΗΓΚΑ	58	1882	α. Μπαρανκίλα 16/4
ΗΛΙΑΣ	47	3575	ε. Κωνιτόλιν 30/4 διά Κωνσταντίναν
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Μαντράς 25/7
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	α. Πειραιάς 25/ δι' Ισπανίαν
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	η. Νιούκαστλ 23/3 δι' Εύρωπην
ΗΛΙΟΣ	62	10750	ε. Βομβάνη 20/4
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	ε. Μοντεβίδεο 24/4(επισκευα)
HPA	79	15200	ε. Βαλτιμόρην 13/4
ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	α. Άλεξανδρειαν 24/4 διά Ρουμανίαν
ΗΡΩ	65	23390	α. Λ. Πάδμας 29/4
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Κολούμπια ρίβερ 25/4
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Μπ. "Αύρες 29/4 διά Ρωσίαν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Κουβέιτ 24/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.)	77	76088	α. Νιουπάτη 16/4 διά Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	42275	ε. Βαλτιμόρην 31/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	α. Νιώρμποταν 22/4 διά Χόγκ Κόγκ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	ε. Σαρέμποτ 29/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	η. Φιλαδέλφειαν 5/5
ΘΑΝΑΣΗ Α. (δ.)	65	32060	α. Π. 'Άρενας 16/4 διά Κουνιτέρο
ΘΑΝΙΚI	61	9516	α. Λ. Πάδμας 28/4 διά Σιμπενίκ
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	δ. Παναμά 18/4
ΘΑΣΟΣ Α.'ΙΑΝΤ	76	9444	α. Νιώρμποταν 13/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Ταραγκόνα 20/4
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ	58	9585	ε. Τζένταν 3/5
ΘΕΑΝΤΩ	69	11967	α. Σουδάμπο 28/4 δι' "Ακαμπα
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σιλίκατ 16/3
ΘΕΟΚ	78	16354	δ. Παναμά 11/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Λ. "Αντζελες 10/4 διά Γιοκοχόμα
ΘΕΟΔΕΛΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Μπούλεν Μπαι 21/4
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Γένοβα 28/4 διά Τζέλα
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Γιβραλτάρ 29/4 διά Βομβάνη
ΘΕΟΚΛΗΣ	73	10630	η. Νιούκαστλ 18/4
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Φιλαδέλφειαν 2/5 διά Σέβεν διά.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	ε. Τζένταν 25/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΩ	61	10591	α. Σουδάμπο 23/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	ε. Φορταλέζα 29/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	δ. Π. Σάδι 23/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	δ. Π. Σάδι 27/4
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ούζα 20/4
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ	58	9882	α. Π. Κελάρης 4/5 διά Μπελαβάν
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Μπιλπούτα 2/4 διά Λ. Γκουάδια
ΘΕΡΜΟΠΟΛΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Παρανάκουα 28/4
ΘΕΡΜΟΠΟΛΙΑ II (δ.)	55	8998	α. Πειραιάς 26/4 διά Τύνιδα
ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Σ. Νασάρ 22/4 δι' ΉΠΑ
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	α. Ν. "Ορλέανταν 28/4
ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	εις Περιπάτον 5/7/79
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Μελίλι 27/4
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	ε. Άμβούργον 2/5
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΩΡ (δ.)	68	48935	α. Σουλόποτ 29/4 διά Φόλσεϋ
ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	α. Άβδανη 1/2 διά Κόνακρυ
ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΥ' (δ.)	63	33924	ε. Πειραιάς 25/4
ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντακάρ 19/4 διά Θεσσαλ.
ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Βίλμπικτον 4/5
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	α. Γιοκοχάμα 27/4
ΙΑΣΩΝ	70	11498	ε. Παραμαρόποτ 22/4
ΙΑΣΜΠΕΛ	78	60653	α. Ν. "Ορλέαντιν 21/4
ΙΑΘΑΚ	57	9746	δ. Σουέζ 1/5
ΙΘΑΚΗ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (δ.)	68	9066	α. Πειραιάς 26/4 διά ΗΠΑ
ΙΚΑΝ	59	12299	δ. Χάρμπον ρόδας 18/4 δι' Αίγυπτον
ΙΚΑΝ	58	2882	ε. Τζένταν 30/4
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	68	4261	δ. Σουεζ 30/4 διά Χοντέντα
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	α. Πενάρη 16/4 διά Σιγκαπούρην
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. "Ακαμπα 23/4
ΙΛΕΝΑ	76	16267	δ. Κωνιτόλιν 6/3 δι' Όδησσον
ΙΝΤΙΚΑ	58	3860	α. Καραϊσι. 3/5
INNAPEN	58	8931	δ. Ξένθι Λάγος 14/4
INTERAKTIVITY	57	10207	ε. Πειραιάς 22/4 διά Γαλλίαν (ΕΠΩΛ.)
INTERARAMITISY	51	3640	δ. Πόρτ Σάδι 30/4
INTERPAMIZITY	60	8109	εις Αλεξανδρειαν όπω 20/11
INTERPEΛΩΣΙΩΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	63	15985	ε. Κελίσες 4/5
INTERPEΛΩΣΙΤΥ	63	15985	δ. Π. Σάδι 18/4
INTERΧΑΡΜΟΝY	53	3646	η. Τζένταν 3/5
IONIAN ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	δ. Σουεζ 21/3 Τζένταν
IONIAN ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ε. Πενάρη 16/4 διά Σιγκαπούρην
IONIAN ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Λ. "Αντζελες 2/5
IONIAN ΣΚΑΥ'	58	4585	ε. Άμβούργον 24/4 (ΕΠΩΛ.)
ΙΟΝΙΚ (δ.)	68	45280	ε. Ν. "Ορλ. 1/4
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Σουδάμπα 24/4
ΙΟΣ	69	9946	ε. Σ. Τάων 27/4
ΙΟΣ	57	1976	ε. Σαρόνα 14/4
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λας Πάδμας 2/5
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	ε. Μαντούλη 16/4
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. "Εσπιτέργορ 28/4
ΙΡΙΣ	54	6042	α. Γλασκώνη 30/4 Κ. Τάουν
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Λάγος 10/3
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εις μεσσού. μεταφ.
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Τόρατα 24/4
ΙΩ	69	9072	α. Καραϊσι. 2/4
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Φός 30/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Λας Πάδμας
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Τάμπα 7/4
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Λουάντα 28/3

ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	α. Καρθαγένην 28/3 δι' Αιμέρρων
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	δ. Αιμέρρων 17/4 Τρίπολιν
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	εις μεσσού. μεταφ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εις μεσσούειας μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Λ. Πάλμας 2/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Ν.Υ. 21/4 Βομβάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	α. Σιγκ. 12/2 Γερμανίαν
ΙΩΝ	71	11506	α. Ντάρμπιν 1/5 Ρόττ.
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Μπούλεν Μπαι 22/4
K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Ρίτσαρτς Μπαι 30/4
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	όργει εις Χαλκίδα όπω 28/11/78
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	δ. Κωνιτόλιν 14/4
ΚΑΒΟ ΙΩΣΟΝΑΣ	67	10385	ε. "Αντές 20/4
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	ε. Γιουκού. 27/4
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	α. Σάντος 2014 δι' Όδησσον
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	όργει εις Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Ρ. Νέχες 2/3 δι' Αρούμπα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	α. Χιουστον 18/3
ΚΑΒΟ ΕΙΩΣΙΑΣ	61	21305	ε. Σφεδ 28/4
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Σιγκαπούρην 11/4 διά Μπ. Αμπάς
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Ριγέκα 3/4 διά Μπαρλέτα
ΚΑΔΑΜΟΣ	58	5058	ε. Ντάρμπιν 21/4
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Πειραιάδ 2/3
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	α. Βουλώνη 22/4 διά Σικάγο
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Σκύ 29/4 διά Ρίγα
ΚΑΘΡΙΝ Β.	71	6118	α. Κ. Τάουν 28/4 διά Λιβόρνο
ΚΑΘΡΙΝ ΚΑΥΔΟΝΙΑ (μ.)	65	23391	α. Σ. Λορέντζο (Άργ) 29/4
ΚΑΛΑΔΟΝΙΑ 3/4	67	34498	α. "Άλεξάνδρειαν 9/4
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4240	α. Μπ. Άριες
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4706	εις Ρ. Χάνια 15/9/79
ΚΑΛΙΟΠΗ ΟΝΗ	76	5197	α. "Ηοτ Λόντον 17/3 διά Βενεζουέλα
ΚΑΛΙΟΠΗ ΟΝΗ Α.	69	11329	α. "Ηοτ Λόντον 19/4
ΚΑΛΙΟΠΗ ΟΝΗ Β.	71	9074	α. Κουά Μπαΐη 1/5
ΚΑΛΙΟΠΗ ΟΝΗ Ζ.	74	15938	δ. Κωνιτόλιν 3/
ΚΑΛΙΠΡΟΗΝ	63	15929	α. Σιγκαπούρην 20/4 διά Βομβάνη
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Ισκεντέρουν 25/4
ΚΑΛΙΦΜΟΣ	69	4267	α. Πειραιάδ 20/4 διά Σιμύρην
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα 1/1/79
ΚΑΛΑΜΑΡΟΣ (δ.)	59	13022	α. Ν. Έργκην 12/4 διά Βεραρκούς
ΚΑΛΑΥΨΩ Ν.	69	5997	δ. Π. Σάδ 4/5
ΚΑΛΑΥΨΩ Ν.	69	11430	δ. Κωνιτόλιν 20/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 25/3 διά Κίναν
ΚΑΜΕΙΑ Β. (δ.)	58	11926	ε. Μπαρμπάντος 28/4
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ωλμπανίου (Άστρ.) 9/4 διά Π. Κελάρη
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Σιγκαπούρην 27/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Πειραιάδ 21/4
ΚΑΝΑΡΗΣ Δ.	53	15882	α. Φάλμου 25/
ΚΑΝΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δ. Μπρούνμπουτελ 30/4
ΚΑΝΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	15355	δ. Κωνιτόλιν 11/3
ΚΑΝΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	61	31000	α. Ωλμπανίου (Άστρ.) 9/4 διά Π. Κελάρη
ΚΑΝΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	24801	εις Τασουρουμί ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΝΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Μπ. Άριες 29/4
ΚΑΝΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	30193	εις Ούμ Κάσρ 25/4
ΚΑΝΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	α. Χαμπούν ρόδας 25/ δι' Αλγερίου
ΚΑΝΕΤΑΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	α. Λας Πάδμας 27/4 διά Νοβρωσίδηκην
ΚΑΝΕΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	δ. Σουέζ 19/4 διά Ινδίαν
ΚΑΝΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	εις

ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	ε. Μπορντώ 16/4			3914	ε. Π. α Πιέρ 23/4	
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς			42470	δ. Γιβραλτάρ 3/5 διά Γιουροπόρτ	
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	ε. Πειραιάς 13/4			10832	δ. Λουσιώτ (Μαλαισία) 28/4 διά Κόμπη	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Μπαρανκίλα			73	42470	δ. Π. Σαΐδ 30/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	δ. Γιβραλτάρ 29/4 διά Βεγγάζην			10832	δ. Κόμπη 20/4	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	εις μεσογειακάς μεταφοράς			78	10832	α. Τρινκομάλι 12/4 διά Καγκούσιμα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Λιβύερουα 30/4			79	10832	ε. Κόμπη 22/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	ε. "Άντεν 16/4			74	61054	α. Γκουάμ 13/3 διά Ντουμπάι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	δ. Π. Σάδι 11/4			73	61054	ε. Βαγγαρέλι 1/5 διά Περσικόν
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Π. ντε Μπουκ 27/4			73	42470	α. Ζ. "Ανα Μπαίη 25/4 διά Π. Μιράντα
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Πειραιάς 29/4			59	16875	α. Ταμπικό 8/4 διά "Αβάνα
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Ρ. Γκράντες 9/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)			60	4089	ε. Μονρόβια 15/4
ΚΕΑ	58	13968	α. Χιούστον 24/4			55	2740	ε. Μπλιμπάδ 22/4
ΚΕΑ	55	2683	ε. Βορμόην 17/3			67	9549	ε. Βόλον 23/2
ΚΕΙΤΗΠ ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	εις Βιζαντίνιας 27/4 διά Σιγκαπούρην			59	7158	α. Μανούτης 10/3 διά Μέσης "Ανατολή
ΚΕΙΤΗΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Λ. "Αντζέλες 2/5 διά Κίτηματ			62	10107	ε. Μπαγιόν 20/4
ΚΕΙΤΗΠ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. "Αμβούρων 23/4			67	6911	α. Ρουέν 29/4 διά "Ιταλίαν
ΚΕΙΤΗΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Γιοκοχάμα 3/4 διά Μανζανίλο			58	1596	δργεί εις Πειραιά 23/11
ΚΕΙΤΗΠ ΚΟΝΣΤΕΛΕΙΤΣΩΝ	70	11556	α. Κολουμπίας ρίβερ 3/5 διά "Ιαπωνίαν			78	21194	ε. Ρίτσαρντ Μπαι 25/4
ΚΕΙΤΗΠ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. Λ. "Αντζέλες 1/5			65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙΤΗΠ ΜΑΖΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Π. α Πιέρ 15/4 διά ΗΠΑ			66	13870	δ. Κυνουπόλιν 10/4 διά "Ιταλοσφόκ
ΚΕΙΤΗΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	δ. Κωνιπόλιν 9/4 διά "Οδησσόν			62	4784	ε. Αντόνιον 19/4
ΚΕΙΤΗΠ ΣΑΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ύπο παραλαβήν			57	9118	ε. Νιώριμπαν 23/4
ΚΕΙΤΗΠ ΣΤΡΟΒΙΑΛ	58	13700	α. Κιέλον 12/4			71	16400	α. Π. "Αθρόουρ 12/4 διά "Αρούμπαν
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Ρόττερνταν 29/4 διά Μόντρεαλ			60	7758	α. Ρ. Γκράντες 17/4 διά Βιτόρια
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	ε. Σουάμπτα 27/4			64	31040	ε. Πειραιάς 21/4
ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	ε. "Αντόνιον 14/4			69	119666	ε. Κουτουμπιντα 16/4
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	α. Ν. Πάλμαρια 30/4 διά Μη. "Άρες			63	10032	α. Σάντος 28/4
ΚΕΦΑΛΛΩΝΙΑ (δ.)	59	24333	εις Βοστόνην 2/4 διά "Αρούμπαν			67	26493	ε. Τάμπα 25/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	58	3708	μεταν. «ΕΞΩΡΙΟΣ Α»			66	8943	ε. Καλαμπάρι 29/3
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς			63	13092	α. Πειραιάς 27/3 διά Γιβραλτάρ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙΑΝΤ	70	13907	δ. Γιβραλτάρ 28/4 διά Μόντρεαλ			66	20516	ε. Αμέρερον 24/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΤΤ	67	21706	α. Καρντέλγερο 5/5			66	74433	α. Σούλομ Βότ 29/4 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. Τέλενταν 16/3			77	9879	δ. Σουεζ 11/4 διά "Ιράν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	δ. Παναμά 30/4			67	10327	ε. Μάλτα 23/2
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Αύγυστον 8/4			60	6808	δ. Κωνιπόλιν 25/3 διά "Οδησσόν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	δ. Κωνιπόλιν 23/4 διά Κωνστάντζαν			60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΤΣ	58	3825	δ. Σουεζ 19/4			69	3746	δ. Γιβραλτάρ 27/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Σουεζ 3/5			62	2935	α. Λοντόντερε 4/5
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3993	δ. Κωνιπόλιν 12/4 διά "Έλλαδα			61	13271	ηπό παραλαβήν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Κωνιπόλιν 12/4 διά "Άλγεριαν			61	14088	ε. Πειραιάς 7/2 (επισκευα)
ΚΕΡΕΧΑ	61	14982	δ. Κωνιπόλιν 20/4 διά Νοβορωσίσκην			60	6808	δ. Σκώ 9/4 διά Κλαιπέντε
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	δ. Γιβραλτάρ 4/5			60	20823	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	66	52870	α. Ν. "Ορλέανην 4/4			60	3365	δ. Σκώ 9/4 διά Κλαιπέντε
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	α. Φιλαδέλφειαν 20/4 διά "Αρούμπα			68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	α. Θάντερ Μπαί 1/5 διά "Αμβούργον			65	14088	α. Ζ. Νιτέγκο 15/3 διά Μανζανίλο
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Πειραιάς 1/5					
ΚΙΓΚΣΩΝΟΡΟ	64	17050	α. Λ. "Αντζέλες 18/4					
ΚΙΚΑ	70	16196	δ. Παναμά 2/5					
ΚΙΚΗ	57	9723	δ. Σουεζ 3/5					
ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	11174	α. Λ. "Αντζέλες 27/4 διά Σαγκάνην					
ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Μονρόβια 28/4 διά "Αμπιτζάν					
ΚΙΜΩΛΙΚΑΝΑ ΑΙΓΑΛΗ	62	10834	ε. Μόντρεαλ 4/5 διά Σικάγον					
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. "Αμβρέων 26/2					
ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	α. Ν. "Ορλέανην 26/4					
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Πειραιάς 2/4					
ΚΙΛΑΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	ε. Λ. "Αντζέλες 20/12					
ΚΛΑΡΑ	60	8254	ε. Ρ. "Ιανδίρο 3/2					
ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	α. Πάτραν 18/1					
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Χέι Πόιντ 12/4 διά "Ιταλίαν					
ΚΛΕΑΝΘΟΣ	76	16366	α. Ν. "Ορλέανην 29/4					
ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Γιβραλτάρ 30/4 διά "Αμέρερον					
ΚΛΕΙΩ Κ.	62	6262	α. Θέσσαλα 17/4 διά "Οράν					
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	59	21187	ε. Κολόμπο 12/1					
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	56	4336	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (δ.)	63	34358	α. Ρ. Σουεζέρ 28/2 διά Σαντάντη					
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Π. ντε Μπουκ 19/3 διά Πειραιά					
ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	εις Μομπάσον 19/6					
ΚΟΜΕΤ	72	9824	εις Ακαμπά 21/3					
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Μπ. "Άρες 27/4 διά Μεξικόν					
ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	α. Βρέην 30/4 διά Τρίνιταν					
ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	3858	ύπο παραλαβήν					
ΚΟΝΙΖΤΡΑ	58	10934	ε. Χιούστον 21/4					
ΚΟΝΙΤΖΑ	75	34298	ε. Χάμπτον ρόδης 20/3					
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. "Αννάπολις άν. 15/4					
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Τουμπάρο 30/3					
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Χάμπτον ρόδης 16/3					
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Μπιλύπα 15/5					
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΥΣ	80	16000	δ. Κωνιπόλιν 17/3					
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΙΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σεπτεμπόν Τέρρη. 23/4					
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΣΟΝΗΡ	68	22836	δ. Γιβραλτάρ 17/4					
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Κολόμπο 5/5					
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Χάμπτον ρόδης 22/4 διά "Ιταλίαν					
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ε. Σπέτζια 21/4					
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Λεμεζόδ 3/5 διά Ν. "Υόρκην					
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΙΩΝ	63	7484	ε. Νάπολη 4/5 διά Τζένταν					
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	δ. Γιβραλτάρ 30/4 διά Χιούστον					
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	ε. Νταμέριον 25/5 διά Βούβλην					
ΚΟΝΣΤΕΛΕΙΤΣΩΝ	58	18817	δ. Μπρούναμπούτελ 28/11					
ΚΟΝΤΕΡΠΑΙΖ	67	5539	ύπο παραλαβήν					
ΚΟΝΤΙΝΕΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. "Αλεξάνδρειαν 22/4 διά "Έλλαδα					
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	7689	δ. Κωνιπόλιν 22/4 διά Κωνστάντζαν					
ΚΟΡΙΝΟΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Σαντάντερ 27/4					
ΚΟΡΙΝΟΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Διέππην 28/3 διά Βρέσπην					
ΚΟΡΙΝΟΣ	56	6370	α. Βαρκελώνην 29/4 διά Σάντος					
ΚΟΡΣΑΤΣΤΡ	62	15000	α. Καρντέλγερο 1/5 διά "Αγύούσταν					
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	δ. Π. Αρέδην 13/4					
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	18126	ε. Τούμπην 27/4					
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Πόρτο Τόρρες 14/4					
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	υπό παραλαβήν					
ΚΟΤΙΝΟΣ	53	4998	α. Ντακάρ 24/4 διά Β. Βεντέρες					
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	4772	ε. Καράται 29/4					
ΚΟΥΗΝΗ ΣΗ	55	4565	δ. Σουεζ 3/5 διά Πόρτλαντ					
ΚΟΥΙΤΙΝΣΥ	60	9423	δ. Μπρούναμπούτελ 28/11					
ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	δ. Σουεζ 15/4					
ΚΟΥΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	66	5153	α. Σουεζ 28/4					
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Ζ. "Άννα Μπαί 7/4					
ΚΡΑΝΤΟΡ	64	2304	δ. Παναμά 9/1					
ΚΡΑΤΙΔΑΣ	47	1534	δργεί εις Πειραιάς 8/9/79					
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	60	3995	ε. Μπαρμπάντος 10/3					
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	69	6084	ε. Πασανίδης 14/4					
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	67	1788						

ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	δ. Ἀμβούργον 5/5	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	α. Λάρος 19/4 δι. Ἀμπτζάν
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	α. Σητέλια 30/4 διά Κωνστάντζουν	ΜΑΤΑ.....	53	4347	δ. Κυνίπολιν 4/4 διά Μπουργκάς
ΛΥΡΑ.....	67	41914	ε. Ταμάνιο 2/14	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ.....	65	10554	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΛΥΡΙΚ.....	64	29375	α. Βατιμόρην 9/4 δι. Ἀμβούργον	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Τζένταν 12/4 διά Περαιώκυν
ΛΥΡΕΤΤΑ.....	68	4071	ε. Λάγος 20/3	ΜΑΘΙΔΑ.....	65	7696	α. Μπαγκόκ 22/4 διά Τζένταν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Κολούμπια 3/13 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΤΙΝΑ.....	63	2911	α. Ταραγκόνα 28/4 δι. Ἀνναμπά
ΜΑΪΟΣ.....	62	8975	α. Ορλέανην 7/3	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	α. Σιγκαπούρην 26/4 διά Β. Κορέαν
ΜΑΪΟΣ.....	53	2025	α. Πειραιά 23/4 διά Χαλκίδα	ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Ν. Όρλεάνην 24/4
ΜΑΪΡΗ.....	68	22391	δ. Σκό 27/4 διά Ρίγα	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Αννάπολης ἀνκόρ. 18/3
ΜΑΪΡΗ Κ.....	72	4990	ε. Φού 14/5	ΜΕΩΘΩΝ (δ.)	81	33500	ε. Οισίουπα υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΪΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Λ. Πάλμας 21/4	ΜΕΤ' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Νιώρυπον 23/4
ΜΑΪΤΤΥ.....	63	9341	ύπό παραλαβήν	ΜΕΛΑΝΩΣ Κ.....	63	6460	α. Ἀμβέρσαν 19/3 διά Βεγγάζην
ΜΑΚΗΣ Κ.....	58	8388	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Βρεμην 25/3 διά Τρίπολιν
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	α. Καλδεία 5/4 διά Ματαράνι	ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Βανκούμπερ 23/4
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	ε. Πειραιά 10/4	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Λυσίνιον 1/5
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Ντόμπριαν 3/4 δι. Ἀπωλητή	ΜΕΛΙΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Νιουρπάτι 2/4 διά Σούχνα
ΜΑΝΟΣ	77	5874	ε. Σουέζ 29/4	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νίκολας 12/4 δι. Ἀμουσία Μπαϊ
ΜΑΝΙΑ.....	68	2918	ε. Ἀμβέρσαν 1/5	ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Τζένταν 21/4 δι. Ἀκαμπά
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Σαρόνα 27/4	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ	68	2296	ε. Σαβόνα 29/4
ΜΑΝΤΩΝ Ι(δ.)	72	17432	α. Ήστχαμ 27/4 διά Πούντα Κουσιόλ	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Ντόπερ 30/4 διά Κωνστάντζαν
ΜΑΝΔΩΝ Σ.Δ.....	80	5511	α. Κοιώ Μπαΐ 5/4 διά Κεμπέκ	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Ρότερνταν 20/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Κοιώ Μπαΐ 5/4 διά Κεμπέκ	ΜΕΝΤΒΙΚΤΟΡΥΠΟΥ	73	11783	ε. Σασμύπο 11/4
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Χούλι 3/5	ΜΕΝΤΕΝΤΕΡΠΑΓΙΖ	57	10389	δ. Πειραιά 4/5 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18525	ε. Ροζάριο 2/5	ΜΕΝΤΕΝΤΕΡΠΑΓΙΖ	66	9826	ο. Ιανέδρο 3/1 διά Βιτόρια
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Νταμάρη 7/2	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Καγκούλα 2012 διά Σαγκάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Γιοκοχάμα 10/4 διά Νιούκοστλ	ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Λά Παλάς 24/4 διά Τζένταν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Κόμπη 27/4 διά Βανκούβερ	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Αλικάντε 24/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Παναμ 1/5 διά Ν. Όρλεάνην	ΜΕΝΤΚΕΠ'	62	9092	ε. Π. Σαΐδη 26/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΑΙΟΝ	68	57204	ε. Ύμους ίντερ 4/5 διά Σέβρην διλ.	ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Τέλενταν 4/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΠΩΔΟΣ	74	33147	ε. Κασούτινγκ 19/4	ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ε. Ταραγκόνα 24/4
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ε. Θεούτα 13/4	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πειραιά 24/4
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤ'ΙΚ	62	8967	α. Λ. Αντζέλες 11/4 δι. Ἰκίκ	ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	ο. Βιρτόν 23/2 διά Τζένταν
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Δουνικέρην 2/5	ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	α. Ήσταντον 15/4 διά Π. Ελιζαμπεθ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Λ. Πάλμας 2/5 διά Μπ. Ἀύρες	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Τακόμα 26/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Χιούστον 12/4	ΜΕΡΙΝΤΑΝ ΑΙΤΣ	62	1524	α. Λάρος 12/4 διά Λ. Πάλμας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	ε. Βενετίαν 30/4	ΜΕΡΙΝΤΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Π. ο Πίτρ 5/4
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	ύπό παραλαβήν	ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	ε. Πειραιά 25
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ε. Λιασσώνα 4/5	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Χιούστον 1/4
ΜΑΡΕΣΟΔ.....	69	9623	α. Λίθερπουτ 29/4 δι. Ἰσπανίαν	ΜΕΣ. ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	69	17485	ε. Πειραιάδ 3/5
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Ρουέζ 25/4	ΜΕΣ. ΑΚΤΗ (δ.)	70	17485	δ. Κωνίπολιν 24/4
ΜΑΡΙ.....	58	4222	ε. Πειραιάδ ύπο 7/2 (ἐπισκευαῖ)	ΜΕΣ. ΑΝΑΠΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	θ. Θέρανται διλ 1/5 διά Λυττελον
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Γκάδετσον 24/4 διά Λιασσώνα	ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗΝ (δ.)	70	17485	ε. Τζένταν 2/5
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Γκάδετσον 24/4 διά Λιασσώνα	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Πούλι Μπούκομ 28/4 διά Νιουρπά
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Αμβέρσαν 28/4	ΜΕΣ. ΑΥΡΑ (δ.)	70	17485	δ. Σουέζ 26/3
ΜΑΡΙΑ	58	5746	ε. Πειραιάδ 30/4	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Πούλι Μπούκομ 5/54
ΜΑΡΙΑ	57	3513	α. Αλεξανδρέαν 26/4 διά Πειραιάδ	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σιράχα 21/4
ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. Σουέζ 23/4 διά 27/8/0	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Χούκ Κόγκ 4/5 διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑ Α.....	62	3199	α. Κατών 25/2 δι. Ἀλγερίαν	ΜΕΣ. ΙΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Κωνίπολιν 1/5 διά Ρότερνταν
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	74	15938	α. Π. Λινκόλν 4/5 διά Ρωσίαν	ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	α. Κωνίπολιν 1/5 διά Ρότερνταν
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ.....	70	9565	α. Ταμπικο 24/4 διά Ρωσίαν	ΜΕΣ. ΜΠΕΡΤΚΕΝ (δ.)	70	17485	δ. Κωνίπολιν 29/4 δι. Ελλάδα
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	60	6978	α. Βαλταρπάδ 23/4 δι. Ἰκίκ	ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	ε. Πούλι Μπούκομ 18/4
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.....	68	1599	α. Κουβέτη 29/4 δι. Ούμ Κάρ	ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 3/5 διά Ρότερνταν
ΜΑΡΙΑ ΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Πειραιάδ 1/3 (ἐπισκευαῖ)	ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	α. Μπαρχέν 15/4 δι. Ούμ διδ
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Σιγκαπούρην 13/4	ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Πούλι Μπούκομ 21/4
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069	ε. Σασμόπιο 6/5	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΑΛΑΦ	60	7896	δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά Δάγος
ΜΑΡΙΑ Δ.....	77	20822	ε. Σάντα Φέ 2/5	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Μονφαλκόνες 7/4
ΜΑΡΙΑ ΔΕΜΟΥ	67	11001	δ. Κωνίπολιν 24/4	ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	α. Μπράουνοβιλ 13/4	ΜΕΤΣΩΠΟΝ (δ.)	80	45000	α. Φιλαδέλφειαν 23/4 διά Π. ο Πιέρ
ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	α. Ούτσουκ Παντάκη 8/4 διά Σουραμπάγια	ΜΗΛΟΣ Α'ΔΑΝΤ	79	10991	α. Μπιλμπόδ 28/4 διά Βαλπαραίζο
ΜΑΡΙΑ Ε.....	68	11361	α. Μπετζάιδα 1/5	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Κωνίπολιν 23/4
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Νιώρωνταν 30/4	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗΝ	67	11993	ε. Μπ. Ἀύρες 30/4
ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕΣ	59	2722	εις Πειραιάδ ἀπό 24/8/0				
ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ	61	9068	ε. Μπάραραν 24/8				
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΑΞΙ'Θ (δ.)	66	42799	ε. Φορς 29/4 δι. Ἀρξού				
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ.....	58	9507	ε. Μόρπιλ 10/3 δι. Ἄγκαλων				
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Βαλτιμόρη 21/2				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	ε. Αμβέρσαν 30/4				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Ζαλάρερη 7/3 διά Ταλάρα				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	όργει εἰς Πειραιά 21/1/79				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	61	2998	δ. Π. Σάδι 3/4				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	ύπό παραλαβήν				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	ε. Πειραιά 19/4				
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	εις Πειραιάδ 19/2/79 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)				
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Χάλιφας 1/5				
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ.....	52	1145	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Σ. Τζών 28/4				
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Πύλον 26/3 διά Τρίπολιν (Λιβύης)				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ε. Ζαβάνδη 25/3 διά Σίντι Κρέιρ				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Ρ. Ιανέδρην 1/5				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	2166	α. Τζιμουτού 1/4 διά Καράτσι				
ΜΑΡΙΖΑ ΚΑΡ.....	62	3244	ε. Χιούστον 21/3				
ΜΑΡΙΖΑ ΚΑΡΙΖΑ	67	40075	α. Πειραιάδ 27/4 διά Λιβύην				
ΜΑΡΙΖΑ ΚΑΡΙΖΑ	60	6235	α. Ε. ΕΙΑΣεμπέ 14/4 δι. Ιμινιχάν				
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Ν. Όρλεάνην 29/4				
ΜΑΡΙΑΥ	71	7838	ε. Λισσαβώνα 26/4				
ΜΑΡΙΑΥΝ Δ.....	68	14569	α. Βαλτιμόρην 28/4				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Άμπού διά Μπουκούζ 28/4				
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Άλεξανδρειαν 18/4 διά Λαττάκιο				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ.....	75	14523	α. Αντέν 23/4 διά Φραμπάτη				
ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	65	19566	α. Σ. Νικόλας (Άργυ.) 24/4				
ΜΑΡΙΝΑ Π.....	61	7838	ε. Πειραιάδ 3/5				
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36068	α. Ανταφάγκαστα 18/4 διά Τοκοπίλα				
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Δ. Αντζέλες 28/4 διά Γιοκοχάμα				
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Πειραιάδ 16/4				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Δουνικέρην 14/4				
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	δ. Σκο 11/4 διά Ρίγα				
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	ε. Τζιμουτού 20/3 διά Ταιπά				
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Βανκούμπερ 16/4				
ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	69	11434	δ. Π. Σάδι 30/4				
ΜΑΡΑΕΝ	57	5087	α. Χαρβρην 25/4 διά Τζένταν				
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	α. Λ. Πάλμας 24/2				
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	δ. Πανάδι 15/4 διά Κίνα				
ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	α. Κακινάδη 2/5 δι. Ειβονμουθ				
ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	δ. Κωνίπολιν 1/3 δι. Οδησσόν</td				

ΜΙΧΑΛΗΣ	69	2993	εις "Αντεν 26/2	
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. "Αλεξανδρείαν 29/4	
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Σαρζα 6/2	
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κόμπη 19/4	
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΔΑΣ	61	12662	δ. Π. Σάδι 16/4 διά Μεσόγειον	
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Φιλαδέλφειαν 16/4 διά Π. "Ορντάς	
ΜΟΙΡΑ Β.	64	10119	χόρκ Κόρκ 29/4 διά Βανκούβερ	
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Βαλτιμόρη 25/4 διά Π. "Ορντάς	
ΜΟΜΠΙΛΑ ΙΔΙΑ	69	47958	α. Σουδάμια 24/4 διά Φρεμάντλ	
ΜΟΜΠΙΛΑ ΙΙ	67	54502	ε. Ντόμπιερ 18/4	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Αύγουστου 24/4 διά Γιβραλτάρ	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	εις μεταφοράς Ινδονησίας	
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	ε. Τεργεστον 4/5	
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Κολούμπια ριβέρ 3/5 διά Χιλήν	
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Άλγος 20/4	
ΜΟΥΛΑΤΙ ΦΡΩΣΤ	58	4037	α. Μπέργκεν 25/4 διά Τενερίφην	
ΜΟΥΝΣΤΕΡΑΙΤΙΝΣ	60	9365	ε. "Αλεξανδρείαν 30/4	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Σ. Τζων 23/4 διά Κεμπέκ	
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	65	18459	ε. Λονδίνον 30/4	
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	α. Μάνικλ 12/4	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	α. Σ. Μάικλ 30/4 διά Σετούμπαλ	
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	α. Κάνταλη 8/4 διά Ταρτούς	
ΜΠΑΡΟΥ ΧΟΟΥΠ	57	5452	ε. Βορμπάνι 16-4	
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Δ. "Αντζέλες 12/4 διά Γιοκοχάμα	
ΜΠΕΛ ΣΤΑΡ	56	4884	ε. Τζένταν 23/2	
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Δ. "Αντζέλες 21/4 διά Βαλκαράιο	
ΜΠΙΑ	75	7246	ε. Πειραιάδ 4/5	
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	εις Πειραιά δάσος 12/12 (άργει)	
ΜΠΛΟΥ ΣΟΥΔΗΒ	60	8573	δ. Κυνίπολιν 30/4	
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	α. Δ. "Αντζέλες 10/4	
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	3621	ε. Μαυρίκιον 29/4	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	81	29910	εις Μιχάρα ύπο συμπλήρωσιν	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ- ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32758	ε. Λισσαβώνα 17/4	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Τζουάμιμα Τέρμ 9/3	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Κιούστον 29/4	
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Νάντην 25/4	
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Χόβρην 13/3 διά Αλγερίαν	
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'ΙΣ	54	6103	α. Λουπίτο 14/3 διά Λουάντα	
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δ. Π. Σάδι 2/5	
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	δ. Πασάδης 3/5 διά Ελλάδα	
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Δ. Πάλμας 2/5	
ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Ν. "Ορλέαντην 2/5	
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ'	69	2979	ε. Ρουέν 4/5	
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	ε. Σπέλτα 24/2	
ΜΥΟΪΚ (μ.)	67	39617	α. Μπρούνουμπουτελ 12/4	
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	ε. Σ. Λορέντο ("Αργ.") 2/5	
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Γιβραλτάρ 4/5 διά Πειραιά	
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Παναγία 26/3 διά "Αλγερίαν	
ΜΥΡΙΝΑΙΔΗ	77	5511	δ. Γιβραλτάρ 3/5 διά Νιουφόδουντλαντ	
ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Αμβέρσαν 2/5	
ΜΥΡΤΙΑ B.	67	5113	ε. Τακόρδην 14/4	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Κυνίπολιν 23/4 διά Γαλάτσι	
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Μπιλμπάδο 20/4 διά "Αθάνα	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	α. Μαγκόκ 21/4 διά Τζένταν	
Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	ε. Κόμπη 26/4	
ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	δ. Παναμά 28/4	
ΝΑΦΟΣ	71	2997	ε. Σ. Τζων 28/4 διά Τάνη	
ΝΑΤ'ΑΝΤ	75	35561	ε. Χάμπτον ρόδης 18/2	
ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	α. Δουνκέρκην 30/4 διά Κάζαμπλανκα	
ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	α. Ντάς ες Σαλάρη 8/4 διά Βορμπάνη	
ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ν. "Ορλέαντην 15/4	
ΝΑΕΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	80	10982	ε. Αμβέρσαν 9/4	
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Δ. "Αντζέλες 27/4	
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ε. Σπαλάτον 14/4	
ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	56	3640	α. Πάλμας 3/5	
ΝΑΥΤΙΑΣ Ο.	66	6845	α. Μπιλμπάδο 1/5	
ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	ε. Μπάλμποντα 1/5	
ΝΕΑ ΕΑΠΙΣ	78	16478	ε. Παρανάκηα 26/4	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Βαλτιμόρην 13/4	
ΝΕΑΠΟΛΙΔΗ ΙΙ	64	1587	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	ε. Δ. "Αντζέλες 2/5	
ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	εις μεταφ. Ρ. Σουκέρ - Σουέζ	
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	ε. Βορμπάνη 27/4	
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Λισσαβώνα 9/4	
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Μομπάδα 3/5 διά Μαρούτο	
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	α. Νιόδερη 5/5 διά Μασαλάνιαν	
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Ν. "Ορλέαντην 3/4	
ΝΕΝΗ	69	2988	α. Μπάρη 10/4 διά Τομπρούκ	
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Έιβρονμπάο 6/5	
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Πάλμας 26/4 διά Ρίγα	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	α. Χιούστον 21/4	
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Πειραιάδ 29/4	
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	δ. Μπρούνουμπουτελ 2/5	
ΝΕΦΕΛΗΝ	68	24894	ε. Διαδικτη 29/4	
ΝΕΦΕΛΗΝ	69	5709	ε. "Ακαμπά 27/2	
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δ. Σουεζ 1/4	
ΝΗΡΕΣ	56	9942	α. Πειραιάδ 1/5 διά Ρότερντον	
ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Βαρκελώνην 21/4 διά Γκιζάν	
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42128	δ. Κυνίπολιν 25/4 διά Κωνσταντζαν	
ΝΗΣΟΣ ΑΝΑΡΟΣ	61	3142	δ. Κυνίπολιν 24/3 διά Ρεσλαν	
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Μπαρμπάντος 24/4	
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δ. Κυνίπολιν 27/4 διά "Οδόσσον	
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	ε. Ρότερντον 21/4	
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Σουεζ 26/4 διά "Ακαμπά	
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	ε. Ν. "Ορλέαντην 1/5	
ΝΙΕΝΠΟΥΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Ρότερντον 10/4 διά Π. Λιμον	
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	εξωθ Νταλάν 27/4	
ΝΙΚΕ	59	4071	δ. Κυνίπολιν 3/5	
ΝΙΚΗ	71	9075	ε. Καζαπλάνκα 22/4	
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	α. Ντουάλα 4/4 διά Μαγιούμπα	
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ε. "Αλεξανδρεία 20/4	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	α. Βορμπάνη 9/4	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	52	7304	δ. Κυνίπολιν 11/4 διά Κωνσταντζαν	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	59	11687	δ. Σουεζ 26/3 διά Μ. "Αμπάς	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	ε. Πειραιάδ 29/4	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	α. Πειραιάδ 10/4 διά Χαλκίδα	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Μπράκε 4/5 διά Ουντεβάδα	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ X.	60	9486	ε. Ουντεβάδα 5/3 διά "Αθάνα	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	68	86250	ε. Σουλού Βόε 4/5	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Σάντος 29/4 διά Μπορντώ	
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΟΣ	53	7383	όπο παραλόθην	
ΝΙΚΟΣ	55	2303	δ. Π. Σάδι 1/3	
ΝΙΚΟΣ A.	56	8367	ε. "Ακαμπά 4/2	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Πειραιάδ 2/5	
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	α. Τής 28/4	
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Μπούλεν Μπούλη 24/4 διά Π. "Αρβουρ	
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	δ. Κωνιπάλιν 14/4 διά Μ. Θάλ.	
ΝΙΚΟΣ ΝΑΖΟΣ ΙΙ	66	4156	ε. Αμπιζένδα 10/4	
ΝΙΚΥ	58	3385	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΜΑΣ ΙΙ	66	9087	α. Λιβερπούλ 9/5 διά Τυνισια	
ΝΙΜΠΑΔΛ	71	2994	έργει είς "Αλεξανδρεία 11/4/78	
ΝΙΟΒΗ	69	21673	α. Παλαίαδ 28/4 διά "Οδησσόν	
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Π. Σάδι 10/2/79	
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Βαλτιμόρην 1/5 διά "Αρούμπα	
ΝΟΝΙ	68	5430	ε. Λόνιας 12/4	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΒ	59	8860	δ. Κωνιπάλιν 2/4 διά Νοβερωσιάν	
ΝΟΡΟ ΓΟΥΙΑΒ	54	7701	α. Λαζάριον 1/4 διά Μανζανίλο	
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Παναράδ 29/4	
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΕΣ	61	15092	ε. Παναράδ 29/4	
ΝΟΡΟ ΧΑΓΙΝΕΣ	62	15110	ε. Δουκάδη 29/4	
ΝΟΡΧΑΦΕΝ	65	1236	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Σαλαντόρ 8/4 διά Μασέλιο	
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Π. Τζεντίλ 10/5	
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Χάλτια 28/2	
ΝΟΤΗΣ	55	3956	εις Νάντην 3/4/80	
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	όπο παραλόθην	
ΝΟΥΣΣΑ	58	1596	εβμθισθ	
ΝΟΥΥΣΑ	58	16491	ε. Δουκέρκην 6/5	
ΝΤΑΙΑ Δ.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Σλουσικά 3/4	
ΝΤΑΝΑ ΣΗ (δ.)	63	34617	α. Μπιλέριον 28/4	
ΝΤΑΝΙΑ	67	3868	ε. Σπέλτιο 17/1	
ΝΤΑΝΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Διούνιον 29/4	
ΝΤΑΝΟ ΤΑΠΑΛΙΟΥ	59	73764	δ. Γιβραλτάρ 22/4 διά Μπράουνβιλ	
ΝΤΑΤΣΟΥΝ	59	3413	ε. Κολόνπο 29/3	
ΝΤΑΤΑΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Γιβραλτάρ 22/4 διά Βορμπάνη	
ΝΤΑΤΑΥΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	δ. Βρέμην 3/13	
ΝΤΑΤΑΥΜΟΝΤ ΖΑΝ	70	2193	ε. Σαράδα 25/1	
ΝΤΑΤΑΥΜΟΝΤ ΖΑΜ	70	11486	α. Υόρκην 14/4 διά Κιουρασό	
ΝΤΑΦΑΦΤΙΩΝ Β. (δ.)	61	22256	α. Λισσαβώνα 30/4 διά Γιβραλτάρ	
ΝΤΕΑΖΙΑΝΜΑΡ	60	7178	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 1/4	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙΤ'ΝΤ	74	14523	α. Χιουστόν 22/4	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΙΚΓΚ	77	15320	α. Λανδίνον 29/4 διά Λάγος	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝ				

ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Κολόμπο 4/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζένταν 4/5
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	σ. Σάντος 17/2 διά Λουάντα	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Τζένταν 1/5
ΟΥΑΙ'Τ ΡΙΒΕΡ	58	10379	ε. Μπάρυ 6/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 14/4
ΟΥΑΙ'Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δ. Κωνίπολην 7/4 διά Νοβορωσικήν	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Σουεζ 19/4 διά Τζένταν
ΟΥΑΙ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΜΑΡΑ ΛΑΙΤ'	57	8776	α. Είλατ 25/3 διά Κασσιούγκ
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	ε. Θεσσαλονίκη 28/3	ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Σουεζ 28/4 διά Κορένα
ΟΥΙΓΝΣΤΟΝ	70	15579	δ. Παναμά 8/4	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	δ. Παναμά 18/3 διά Κούβα
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΔΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Νίσες ες Σαλδάμ 30/4	ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Παλέρμο 26/1
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	δ. Γιβραλτάρ 30/4	ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Λομπίτο 25/3 διά Μοχάμεντς
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σαΐδ από 14/3/77	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 31/1 (επισκευα)
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	ε. Θεσσαλία 8/4 διά Ταμπικό	ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	ε. Κοβάλα 9/4
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Μπ. "Άύρες 23/4	ΠΗΝΕΑΣ	69	10016	α. Ντάρμπαταν 11/4 διά Ιαπωνίαν
ΠΑΓΑΣΤΗΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	9736	ύπό παραλαβήν	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Βαλτιμέρη 16/4 διά Τουρκίαν
ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Λάγος 18/4 διά Ισπανίαν	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Αμπούργον 4/5
ΠΑΙΑΝΤΟ	70	2605	α. Μπιλμπάνο 5/5 διά Άλγεριον	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	52	2445	μεταν. «ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.»
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	α. Σιγκαπούρων 19/4	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	α. Ντουμπτάτη 26/4
ΠΑΙΑΝ Β. (δ.)	58	21489	α. Ταραγκόνα 21/4 διά Ιταλίαν	ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	ε. Π. Σάδι 25/4
ΠΑΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5149	ε. Τάγκα 28/4	ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	δ. Μπρούνιμπούτελ 25/4 διά Μόντρεαλ
ΠΑΙΑΜΕΑ	60	10778	ε. Σιμόνειον 1/5	ΠΙΕΡΟΣ	63	1702	α. Ραβέννα 3/4 διά Τριπολίν
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	7695	έξωθι Μοσταγκάνεμ 1954	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Κελάγκ 25/4 διά Αιθερούλη
ΠΑΙΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	δ. Ντάθερ 30/4 διά ΗΠΑ	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	εις «Ακαμάτα 1/1
ΠΑΙΜΠΟΛΑ	58	2750	ίδε «ΑΣΤΑΡΤΗ»	ΠΙΝΔΑΣ (μ.)	64	37792	α. Σιγκαπούρων 2/5 διά Τζακάρτα
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπό παραλαβήν	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ντουλούθ 9/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Βαρκελώνη 26/3	ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560	δ. Σουεζ 7/4 διά Ίρλαν
ΠΑΝΑΓΗΣ Χ.	59	8995	ε. Ντόρμπαταν 28/4	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις Λουάντα από 1/1/77
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	7994	δ. Σουεζ 12/2	ΠΛΑΤΟΝΙΚΗ (μ.)	67	48747	ε. Ντακάρ 10/4 (επισκευα)
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Χάντικοβαλ	ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	α. Ντακάρ 14/4 διά Αμπιζάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	ε. Πειραιά 5/4	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	δ. Κωνίπολην 23/2 διά Πότι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δ. Π. Σάδι 5/4	ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	α. Γιβραλτάρ 5/5 διά ΗΠΑ
ΠΑΝ. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	δ. Κωνίπολην 25/2	ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	ε. Ακαμάτα 18/1
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ε. Γκόθεντουργκ 28/4	ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	α. Λεϊσες 14/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	ε. Χιούστον 21/4	ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Π. Ιάνερα 18/4 διά Βιτόρια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	ίδε «ΚΟΣΜΟΣ» ώς μετων.	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Γκόθεντουργκ 16/4 διά Σάντος	ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	α. Παπέτη 8/4 διά Ν. Καληδονία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. Α'Μερπετήν 5/5	ΠΟΛΥΖΕΝΗ	62	17953	δ. Γιβραλτάρ 23/4 διά ΗΠΑ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	8764	ε. Πειραιά 4/5	ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ.	58	8314	ε. Παρανίτη 1/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ζ.	66	13015	α. Λ. Πάλμας 1/5 διά Αργεντινήν	ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	α. Μπούλεν Μπαίη 21/4 διά Π. Αρθρου
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	60	7688	ε. Ράβεννα 11/4	ΠΟΛΥΤΗΜΝΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δργεί εις Πειραιά από 15/4/75
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	β. Λάγος 4/4	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Π. Σάδι 27/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Ντάρμπαταν 23/4 διά Μόντρεαλ	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ύπό παραλαβήν
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	β. Στέττινον 14/4	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Τής 3/5 διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	ε. Ντέρνα 25/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Ν. Ορλέανην 23/4
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	33642	ο. Ν. Ύρδην 11/4 διά Γιβραλτάρ	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	εις Χαϊφα 15/9
ΠΑΝΤΑΣΗΣ Λ.	74	14790	ε. Πόρτανταν 23/4	ΠΟΠΗ Π.	67	11002	δ. Κωνίπολην 3/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	80	30639	μετων. «ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	ΠΟΡΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ.	77	10558	α. Ν. Ορλέανην 25/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΟΡΤ ΑΩΝΑΙ.	81	10990	εις Τόκιο ύπό συμπλήρωσαν
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	α. Γουωτέρφορντ 16/4 διά Λιβύην	ΠΟΡΤΟ ΜΕΩΝΗ (δ.)	65	7750	α. Ν. Πλάμουθ 23/4 διά Μ. Θάλ.
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	δ. Γιβραλτάρ διά Μπιλάντο	ΠΟΡΤΟ ΠΥΑΟΣ	67	2439	α. Τζένταν 2/5 διά Γκιζάν
ΠΑΠΑΚΟΣΤΩΣ	58	9603	δ. Π. Σάδι 23/4 διά Μπέλφαστ	ΠΟΡΤΟΞΙΔΗΩΝΙΑ	55	5033	εις Πειραιά 12/12 (επισκευα)
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Ρουέν 3/5	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Πειραιών 21/4 διά Ήρακλειον
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Πειραιά 25/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	10614	δ. Π. Σάδι 3/5 διά Γερμανίαν
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4499	α. Λ. Πάλμας 3/5	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Σουεζ 20/3 διά Ντουμπτάτη
ΠΑΠΑΦΟΥΤΗΣ	73	16640	α. Σ. Κάρλος (Ιστ) 21/4	ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Ν. Ορλέανην 26/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ούταχ Μάνις 5/4	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	α. Σάντα Φε 2/5
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	δ. Γιβραλτάρ 2/3	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	α. Λομπίτο 2/3 διά Λουάντα
ΠΑΡΓΑ	59	10065	δ. Νανιάς 23/4	ΠΡΟΩΔΟΣ	58	4225	ε. Ντουμπτάτη 2/2
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	δ. Κυνηγόπολην 5/4	ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μόντρεαλ 2/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	ε. Τόρ Μπαι 28/3 διά Όρδαν	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ε. Πειραιά 18/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Τής 28/4 διά Ν. Όρλεανην	ΠΡΟΣΩΤΕΥΣ	68	34640	α. Ρότερνταντ 1/5 διά Ροζόριο
ΠΑΡΟΣ	61	13863	α. Κολούμπιο ρίβερ 27/3	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	α. Βανκούμπερ 15/
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Τής 5/5	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	62	9229	ε. Λομπίτο 4/3 διά Λουάντα
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Λ. Πάλμας 4/4 διά Αργεντινήν	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Τζέραλντον 29/4 διά Χοντέιντα
ΠΑΣΙΩΘΑ (μ.)	71	80225	α. Ρότερνταν 3/5	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Λ. Αντζελές 2/5
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Φιλαδέλφειαν 28/4 διά Κιουρασόδο	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Αλεξανδρείαν 27/4 διά Πειραιά
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	δ. Κυνηγόπολην 9/4	ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Σ. Μάιλ 16/3
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Α'Μέθρεσαν 18/4 διά Γουστεμάλα	ΠΥΘΕΥΣ	73	63201	α. Αυθερόνταν 19/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	δ. Βαλτησόρην 2/5	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	δ. Κωνίπολην 20/4 διά Κωνοτάντζαν
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	όργει εις Πειραιά από 4/6/78	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	12875	ε. Πειραιά 14/4
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	δ. Π. Σάδι 3/5	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Αύγουστον 20/3 διά Αργεντινήν
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	69	12251	δ. Π. Σάδι 2/5				
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Πασδίγες 16/4 διά Ταμπικό				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ντουμπάτη 4/5 διά Βραζίλιαν				
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Πειραιά 15/4				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Ντώρμπαταν 17/4				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Αύγυράσταν 6/4 διά Μόντρεαλ				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ι.	60	7707	ε. Κενόδιαν 30/4				
ΠΑΥΑΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 28/4				
ΠΑΥΑΛΟΣ XII	69	1999	α. Λ. Πάλμας 4/4 διά Λομπίτο				
ΠΑΦΙΩΝ ΠΡΑΓ'ΝΤ	70	18287	ε. Τζένταν 19/3				
ΠΑΦΙΦ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Σαδέμπο 11/4 διά Μπουσάν				
ΠΕΔΟΥΛΑΣ	62	28222	ε. Ρ. Τανούρα 25/4				
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Κολούμπιο ρίβερ 23/2 διά Σιγκαπούρη				
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	76	8376	α. Βενετία 30/4 διά Τζένταν				
ΠΕΛΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΕΛΛΑ	79	10933	α. Ταλκαρούδαν 21/4 διά Αιντράλιαν				
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1474	ε. Ριγέκα 11/4 διά Λαττάκια				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	δ. Π. Σάδι 17/3				
ΠΕΛΩΦ	55	7737	δ. Π. Χάρκορτ 24/4 διά Λάγος				
ΠΕΜΑ	60	4824	ε. Π. Σάδι 22/4				
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	ε. Π. Νουάρ 9/4				
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ.)	72	57802	α. Ντουμπέρ 3/5 διά Γκιζόν				
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Λ. Πάλμας 19/4				
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Φρημάντη 2/5 διά Ντουμπάτη				
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	ε. Τακοράντη 23/4				
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	ε. Λ. Αντζελές 2/5				
ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	δ. Ντόρερ 24/4				
ΠΕΡΑ Α' ΓΛΑΝΤ.	64	10865	α. Τζένταν 2/5				
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	α. Ντουάρ 15/4				
ΠΕΡΑΙΑ	53	5835	α. Λ. Πάλμας 9/4				
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	ε. Φρήπορτ (Μπαχ.) 28/3 διά Νιγηρίαν				
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	ε. Π. Πάναυμ 24/4				
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	α. Π. ντέ Μπούκ 3/2				
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Άρειρο 13/4 διά Τρίπολιν				
ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350					

ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	δ. Νιόβερ 23/4	ΣΚΑΠΓΟΥΙ'ΝΤ	70	9077	α. Τζιμπούτι 17/3 διά Κίνα
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ	69	4121	ε. Γκουαγιάκιλ 26/4	ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899	δργει εις Χαλκίδα 26/5/79
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Π. Μαντρίν 24/4 διά Μάδρο	ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	α. Βουβάνη 28/4 διά Κοσίν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	β. Βίλμιγκτον 16/4 διά Βηρυτόν	ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	71	9085	δ. Π. Σάδι 27/4
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	α. 'Αλεξάνδρειαν 27/3	ΣΚΑΥ'ΦΡΟΣΤ	60	21230	α. Μελίλι 25/4 διά Γιβραλτάρ
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	α. Σαβένσ 2/1 διά Βηρυτόν	ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	1280	ε. Τενέριφην 30/4
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ε. 'Αλεξάνδρειαν 23/4	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	9057	ει. Νιόβερ Στραϊτ 1/5
ΣΑΓΙΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Ντουμπάτ 26/4	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΖΗ	57	12492	ε. Χιούστον 15/4
ΣΑΓΓΙΝI	57	9038	ε. Πειραιά 29/4	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Θεσίκην 14/4 διά Νέρνα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝY (δ.)	68	53160	εις Μπλεγκούν Μπαι 30/4	ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	α. Μπ. 'Άρες 29/4 διά Ρωσία
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	ε. Γένοβα 2/5	ΣΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	εις Μηδόραν 19/9
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Φόρ 8/4	ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ύπο παραλαβήν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Ταμπικό 21/4 διά Κοιτζικόλκος	ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Βουβάνη 12/4
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Τζάκονβιλ 23/4	ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. Βουβάνη 28/4 διά 'Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	71	9767	ε. Ακαμάτη 14/4	ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	ε. Σιγκαπούρην 22/4 διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΛΑΜΗΣ (δ.)	69	99137	ε. Κολόμπι 11/4	ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Ροζάριο 4/5 διά Μπ. 'Άρες
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	α. Κ. Τάουν 24/4 διά Μαρούτο	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. Ρουέν 1/5 διά 'Αντεν
ΣΑΛΑΜΙΤΟ (δ.)	56	12666	ε. Σιγκαπούρην 17/3	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	δ. Κωνίπολιν 23/4 διά 'Αβάνα
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Πειραιά 9/4	ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	ε. Τζένταν 14/4 διά Π. Σουδάν
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΙΤ'	71	4995	ε. 'Αμβέρον 9/4 διά 'Αλγέριον	ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ε. Π. Ελίζαντεθ 1/5
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Μονσόβια 26/4	ΣΟΝΙΚ	62	28390	ε. Ταραγκόνα 23/4
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Μαρούτο 7/4 διά Κ. Τάουν	ΣΟΝΙΤ	68	11659	ε. Τόκιο 23/4
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ύπο παραλαβήν	ΣΟΥΑΝ	63	5404	ε. Γένοβα 23/4 διά Κριστομπαλ
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΤ'	71	7013	ύπο παραλαβήν	ΣΟΥΑΝ ΛΕ'ΙΚ (δ.)	61	20433	ε. Πειραιά 16/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σουέζ 19/3	ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Π. Σάδι 29/4 διά Μεσσάγειον
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. 'Αγ. Φραγκίσκον	ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	ε. Σιγκαπούρην 27/4 διά Κόμπε
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	α. Πειραιά 12/4 διά 'Ισπανίαν	ΣΟΥΓΙ'ΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΙΖ	56	10271	ε. Αμέρερον 17/4 διά Ρότερνταν (ΕΠΩ)
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Αγούσιαν 18/4	ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Ντουμπάτ 22/4 διά Μίνα Καμπούς
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Παναμά 21/3	ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ε. Τής 1/5
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	ε. Γκάρδον 3/5	ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ε. 'Αννα Μπαι	ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Κυνίπολιν 14/4 διά Μαύρην Θάλ.
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	δ. Κωνίπολιν 15/4 διά 'Οδησσόν	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	δ. Ν. 'Ορλεάνην 2/5
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑ'Υ	54	8517	ε. Ρουέν 28/4 διά 'Αγαθόρ	ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Φιλαδέλφειαν 27/4
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Αγαθόρ 21/4	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	δ. Κυνίπολιν 22/4
ΣΑΜΠΙΑΛΕ (δ.)	65	2916	ύπο παραλαβήν	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δ. Σουέζ 15/3
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	ε. Γανδάμ 21/3	ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	70	8174	δ. Κυνίπολιν 25/4 διά 'Ιταλίαν
ΣΑΜΠΟ (δ.)	57	13247	ε. Τέλαιον 24/4	ΣΠΙΛΙΟΣ	67	15841	δ. Κυνίπολιν 12/3 διά 'Οδησσόν
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Μοντάσα 29/4 διά Μαρούτο	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Χάμπτον ρόδε 9/4 διά Τάμπα
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Ν. 'Ορλεάνην 29/4	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Τέλενυ Τέρρ. 4/4 διά Μεθίλ Ρόδες
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505	δ. Παναμά 2/5	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	άργει εις Πειραιά ρόδο 20/1
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Γιοκόχαμα 23/4 διά Λ. 'Αντζελες	ΣΠΥΡΟΣ Β.	64	4975	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Ρότερνταν
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Κάνταρ 15/4	ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	δ. Ιταλίαν 25/4 διά Ιταλίαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ε. Τέλενταν 30/4	ΣΤΑΔΙΟΝ	69	19024	δ. Κυνίπολιν 12/3 διά 'Οδησσόν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Ούσλαν 14/4	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ε. Χάμπτον ρόδε 9/4 διά Τάμπα
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Ναγκόνια 15/3 διά Καρούσιογκ	ΣΤΑΚΟΚΟ	50	3135	ε. Τέλενυ Τέρρ. 4/4 διά Μεθίλ Ρόδες
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙΓ'	74	10329	ε. Ντώρμπαταν 28/4 διά Ταιβάν	ΣΤΑΜΑΤΑ	54	5251	άργει εις Πειραιά δόρο 20/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖΩΝ	74	11452	ύπο παραλαβήν	ΣΤΑΛΟ 2	68	22118	δ. Γιβραλτάρ 2/5 διά Ρότερνταν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΤΖΩΝ ΜΠΑΙΓ'	71	9084	ε. Αντεν 29/4	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Ησαΐαν 20/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	61	5723	ε. Γάνδην 28/4	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	μετων. ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΥΓΗ•
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	79	10996	α. Τασγκουαρδάμα 27/4 διά Καναδά	ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Ρίταρντς Μπαι 24/4
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10000	ε. Σ. Τζών 20/4 διά Λίβερπουλ				
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10096	ε. Βοστώνη 1/5				
ΣΑΝΚΑΡΙΠΜ	79	10996	ε. Πόρτντερην 29/4				
ΣΑΝΜΠΕΡΝ	70	2653	ε. Ρουέν 22/4 διά Κόνακρυ				
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΛΑ	68	11364	ε. Σκούμαν 13/3				
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	δ. Σάδι 21/4				
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Χάρκουρτ 10/4				
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	α. Χάρβην 17/4 διά Σαντάντερ				
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Λειζερς 4/5				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Ρότερνταν 2/5 διά Τζάκονβιλ				
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	δ. Σάντος 25/6 διά Υόρκην				
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	α. Ντόρντρετ 24/4 διά Βίτορια	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει εις Πειραιά 18/3/75
ΣΑΥΟΘΓΟΥ'ΙΝΤ	63	15981	ε. Σύρου 21/3	ΣΤΑΡ	64	1584	α. Βαρκελώνην 7/4 διά 'Αλγέριον
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Λ. 'Αντζελες 28/4 διά 'Ισπανίαν	ΣΤΑΡ	58	7100	α. Σάντος 18/3 διά Λουάντα
ΣΑΠΦΟ	63	17876	ε. Τέλενταν 3/3	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Ροζάριο 4/5 διά Μπ. 'Άρες
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	ύπο παραλαβήν	ΣΤΑΡ ΓΚΕ'ΙΖΕΡ	68	16611	ε. Σαβάννα 28/4
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Λείκ Ταράς 29/11	ΣΤΑΡ ΔΕΑΤΑ	68	16612	α. Σκουδίως 4/5
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	α. Δάλ Πάλμας 20/4 διά Π. Χάρκουρτ	ΣΤΑΡ ΘΩΣΞΥΣ	68	18470	α. Μπράκες 5/5 διά Ρότερνταν
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. 'Αμβέρον 4/5	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	φ. Φιλαδέλφεια 30/4 διά Μπουσάν
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	εις Φάρ 30/9	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΑΔΑ	73	14667	α. Γλασκώθη 28/4 διά Κιτιμάτ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Φρημάντι 18/12 διά Χανιγκάκ	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Ντουνεντίν 2/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	57	9001	ε. Λομπίτο 20/9/77	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Βανκούβερ 4/5
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ε. Θέουτρας 25/3	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ'	61	13184	ε. Ν. 'Ορλεάνην 1/5
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Μόντρεαλ 4/5 διά 'Αβάνα	ΣΤΑΡ ΛΟΥΖΟΝ	69	19024	ε. Κόμπη 27/4
ΣΑΤΣΑΣ	63	10947	δ. Π. Σάδι 21/4	ΣΤΑΡ ΠΕΡΖΕΥΣ	68	18459	ε. Βανκούβερ 19/4 διά Δ. άκιτην ΗΠΑ
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛΑ	62	6172	δ. Γιβραλτάρ 29/4 διά 'Αλγέριον	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Νιούκστατ 1/5 διά Ούμπη
ΣΕΜΕΛΗ	63	10076	δ. Σουέζ 12/4 διά Π. Κελάνκ	ΣΤΑΡ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	62	15649	ε. Νέοπολην 4/5
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Ναγκόνια 18/4 διά Γιοκοχάμα	ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. 'Αμβέρον 1/5 διά Νταμά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Σκίκντα	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Σταυρόπεδον 20/4 διά Ντούντα
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Μορμουγάδος 24/3	ΣΤΑΥΡΩΝ Β. Λ. (δ.)	76	163810	ε. Πέραια 14/4
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	α. Πειραιά 25/6 διά Ίταλίαν	ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ.	56	3369	ε. Τέλενταν 3/5 διά 'Ελλάδα
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	77	81438	ε. Πειραιά 16/4 διά Αιγαίντον	ΣΤΕΛΛΑΣ	57	8898	ε. 'Ησαΐαν 14/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Τέλενταν 5/5	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Αλεξάνδρειαν 2/5
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. Χάμπτον ρόδε 24/1	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	59	11432	ε. Νίτρωμαν 14/4
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	δ. Κωνίπολιν 31/1 διά 'Οδησσόν	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ρότερνταν 31/3 διά Μαρακάιμπο
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	60	7746	α. Λιασσάννα 3/5 διά Λάργος	ΣΤΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Χοραδάρ 26/8
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	α. Σάντος 7/4 διά Νταμάδη	ΣΤΟΔΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Αλεξάνδρειαν 4/5
ΣΗ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4467	ο. Ρότερνταν 20/3 διά Λουάντα	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ (δ.)	66	52673	ε. Π. Μηαγιόβαρ 31/3
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Χιούστον 27/4	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	δ. Κυνίπολιν 21/4 διά Κωνστάντζαν
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Κολουμπά τιβέρ 31/3	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Π. Ελίζαντεθ 22/4 διά Γαλλίαν
ΣΗ ΡΕΓ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	ε. Τέμα 15/4	ΣΤΥΛΙΑΝΗ	59	11147	ε. Ιάκεντροιν 10/4
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Πρόβιντες 18/3	ΣΤΥΛΙΑΝΗ	61	16417	ε. Τέμα 23/4
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	δ. Μπρούντερπουτες 19/4 διά Βεγγάζην	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	52	5709	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ	71	9810	α. Σιγκαπούρην 5/4 διά Λάργος	ΣΥΝΕΤΟΣ	56	6617	α. 'Αλεξάνδρει

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Παναμά 17/4 διά Ματόνας	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Ναυκόγια 26/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	δ. Κων/πολιν 4/4 διά Όδησσον	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Κ. Τάουν 2/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ	73	19420	δ. Κων/πολιν 10/4 διά Μαύρη Θά.	ΦΑΙΑΣ	70	11489	ε. Βανκούβερ 3054
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΕΒΕΡ	65	10979	μετών. «GOLDEN YENBO»	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Φρημάντλ 31/3 διά Κουβέτι
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	δ. Βανκούβερ 15/4 (ΕΠΩΛ. εις Ταιβάν)	ΦΑΙΔΡΑΝ	60	6723	εις Μπάραν 9/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	δ. Μπρούναμπουτελ 11/4 διά Μεγ. Λίμνες	ΦΑΙΔΡΑΝ	56	5382	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	ε. Σιγκαπούρην 6/4	ΦΑΙΔΡΑΝ II	58	4885	προστή εις 36.51 Β. — 07.52 A. 2/4
ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Αμέρεραν 2/5	ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ύπο παραλαβήν
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	εις Θάλ. Μαρμαρά 25/3	ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Μπρούναμπουτελ 19/12 διά 'Αθάνα
ΤΑΤΑΐ' ΤΑΤΑΐ'	65	1911	δ. Ράβένα 10/4 διά Τρίπολιν	ΦΑΙΗ III	57	6334	δ. Κων/πολιν 20/4 διά Κων/τανάζαν
ΤΑΤΑΐ' ΚΟΥΗΝ.	66	1677	δ. Μπρούναμπουτελ 30/4 διά Ρίγκα	ΦΑΙΡΓΟΥΐΝΤ	64	16299	δ. Κων/πολιν 29/4 διά Κων/τανάζαν
ΤΑΤΑΐ' ΣΗ.	67	1926	δ. Σίδην 10/4 διά Βενεζουέλα	ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Λιβύρων 30/4
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Κούρη 18/4 διά Πόλαχ	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Ν. 'Ορλεάνην 5/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	δ. Μπρούναμπουτελ 26/4 διά Μεγ. Λίμνες	ΦΑΜΙΛΛΑ Α'ΙΒΟΡΥ	77	9477	α. Μη. 'Άιρες 24/4
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Γιβραλτάρ 14/4	ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	α. Λοηπίτο 14/1 Μοχάμεντς
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Ζ. Άννα Μπαϊ 7/4	ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046	α. Π. όφ. Σπαιη 3/5
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11846	ε. Σιγκαπούρην 2/14	ΦΑΜΙΛΛΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	β. Βάθλις Μπαι 21/4 Κίναν
ΤΕΛΑΜΟΝ	54	7853	δ. Πάδμες 11/4 διά Λάγος	ΦΑΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ε. Ρουέν 3/5
ΤΕΛΑΜΟΝ	62	4856	ύπο παραλαβήν	ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Βαλτιμόρων 29/4 Κριστομπαλ
ΤΕΤΑ M. (δ.)	60	20058	ε. Γένοβα 4/5	ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνι 30/5/7
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	δ. Κων/πολιν 23/4 διά 'Ισπανίαν	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Ρόττ. 4/5
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	δ. Μητρ. 30/3 διά Ρωσία	ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	α. Μάλαγκα 24/4 διά 'Αλγέριον
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9081	ε. Ράγκον 28/3 διά Κολόνιο	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Δ. 'Αντζελες 30/4 Γιοκοχώμα
ΤΖΕΙΝΤ	74	8915	ε. Βορμπη 27/2 διά Κόντινεντ	ΦΕΙΛΙΣΤΥ	50	5317	άργει εις Πειραιά 10/6/78
ΤΖΕΙΝΤ ΙΙ	80	9100	δ. Σουεζ 20/3	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Φός 1/5
ΤΖΕΙΝΤ ΙΙΙ	80	9100	ε. Ρουέν 24/3	ΦΙΛΙΑ	60	5523	α. Ριγιέν 2/14
ΤΖΕΑ	62	9571	δ. Σάδιο 29/3	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Ράς Τανύρα 20/4
ΤΖΕΑΕΠΙ	67	9173	ύπο παραλαβήν	ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.)	67	54480	α. Φιλαδ. 21/4 διά 'Εστρεβος Ρίβερ
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Ύμερεραν 5/4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ.	64	13516	α. Πειραιά 21/4 διά 'Αργεντινή
ΤΖΕΗΣ Σ.	67	9171	ε. Πειραιά 4/5	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	δ. Παναμά 5/4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο. ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	α. Φός 12/1 διά Πειραιά
ΤΖΙΜ ΣΤΗΒ	68	3783	ύπο παραλαβήν	ΦΙΛΙΟ ΑΥΓΕΡΗ.	59	7801	ε. Λάγος 7/4
ΤΖΙΝΑ M. (δ.)	63	27952	ε. Βενετίαν 31/3 διά Πειραιά	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	ε. Σιγκ. 29/9 Β. Κορέαν
ΤΖΙΝΙ.	61	11125	ε. Έσμπιτζερκ 20/4	ΦΙΛΩΝ.	80	11730	ε. Ν.Υ. 28/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	ε. Νιπτρό 5/5 διά 'Ισπανίαν	ΦΙΝΤΕΑΙΟ (δ.)	67	46382	ε. Ν.Υ. 19/4
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	δ. Μόνπιλ 26/4 διά Κύούστον	ΦΙΦΩ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Κων/πολιν 22/4 Βάρρα
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Άγ. Φραγκίσκον 28/4	ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΝΠΑΙΤΕΡ	56	13408	α. Αλεξάνδρειαν 27/4
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	68	14569	δ. Κων/πολιν 24/4 διά Όδησσον	ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕΐΝΤΕΡ.	72	7201	ε. Πειραιά 23/3
ΤΖΟΥΝΙΟΡ	77	3827	ε. Ν. Υόρκην 24/4 διά Φιλαδέλφεια	ΦΙΛΑΜΙΝΤΚΟ	63	4647	ε. Χόρμην 29/4
ΤΖΩΝ (δ.)	66	39520	έξωθι Λάδι Μπαι 2/5	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Παρανδύκουα 26/4
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Σκώ 25/4 διά Ρίγκο	ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	εις Γκάντια 9/8/79
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	ε. Μπαχρέριν 30/4 διά Σιγκαπούρην	ΦΙΛΟΡΑ K.	78	15364	α. Γάνδην 16/4 διά Λάγος
ΤΖΩΝ K.	78	15364	ε. Λονδίνου 25 διά Α'. Αφρικήν	ΦΙΛΟΡΑ K.	60	9685	δ. Μπρούναμπουτελ 24/4 διά Κούβα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	72	5303	ε. Γκάλερτσον 12/3	ΦΙΛΟΡΑ N.	73	17519	α. Αμβούργον 14/4 διά Κλαύπεντα
ΤΖΩΝ M.	71	20045	ε. Σόρετ 17/4 διά Ιταλίαν	ΦΙΛΟΡΑ II	60	5044	δ. Κων/πολιν 2014 διά 'Οδησσον
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9093	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΙΒΟΣ.	74	9014	δ. Αγιού Νικούπη 26/4
ΤΖΩΝ Π.	68	4716	δ. Κων/πολιν 25/2 διά Βατούμη	ΦΟΙΒΟΣ.	58	5065	δ. Σάδι 25
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	ε. Ήλεξανδρείαν 18/4	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	ε. Πειραιά 24/3
ΤΖΩΝΗ	65	19750	εις Μανφρεντόνι 21/9/79	ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	α. Λιβερπούλ 23/4 διά Π. Κάρντον
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Βαλπαραίζ 25/2 διά Ν. 'Ορλεάνην	ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Κ. Κριστ. 27/2
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Κόμπε 22/4 διά Μπουσάν	ΦΟΡΑ ΦΑΛΓΚ ΙΙ.	58	10340	δ. Πάτη 29/4
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	ε. Βρέμην 11/4	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΐΣ	63	16141	δ. Μπρούναμπουτελ 27/3
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Λάδης 16/3 διά Σαπέλες	ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΑΣΣΟΤ.	58	11048	δ. Σάδι 30/4 διά Γουγκοκσαλιά
ΤΖΩΡΤΖ Φ.	58	3778	δ. Κων/πολιν 24/4 διά Μαύρη Θάλ.	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΐΝΤ.	70	11825	δ. Κων/πολιν 27/4 διά Κων/τανάζαν
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	μετών. «ΜΠΛΟΥ ΣΗ»	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	δ. Παναμά 9/4
ΤΗΘΟΣ	53	5690	ε. Σπέτζια 28/4 διά 'Οράν	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΪ'	66	2999	ε. Σέτε 1/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Τζιμπούτι 2/3 διά Μη. Αμπάς	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	ε. Χιούστον 12/4
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Α. 'Αντζελες 20/3	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	ε. Σιγκαπούρην 13/3 διά Μπαγκόκ
ΤΙΜΗ	71	5042	ε. Λάγος 13/4 διά Γιβραλτάρ	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.	66	1444	δ. Σάδι 45
ΤΙΜΕΣΤΙ.	70	1599	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΟΥΡΚΡΕΟ II.	63	10186	ε. Τζιμπούτι 18/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Ν. Νικόλας Μπαι 1/12	ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	ε. Μπιλμπάδο 1/5 διά Μη. Χομενίνι
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	Ιδε «ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ» ας μετών.	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δ. Μπόραρ 29/4
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	δ. Σουεζ 5/4 διά Μη. Αμπάς	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	α. Ρότερντρον 2/5 διά Ντουμπί
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	δ. Κων/πολιν 2014 διά Κων/τανάζαν	ΦΡΗΓΟΥΑΙΗ	56	8763	μετών. «ΤΟΥΡΜΠΟ Π.»
ΤΟΚΙΟ ΟΑΥΓΜΠΙΚΣ	64	15404	ε. Ρόπτερντρον 9/4	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Λάγος 26/3
ΤΟΑΜΗ	71	4979	ε. Καζαπτάνκα 28/3	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	ε. Κουβέτι 25/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Ν. 'Ορλεάνην 21/4	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	έξωθι Βούμβηδης 2954
ΤΟΜ	59	8766	εις Ούμ Κάρο ώπο 9/10	ΦΡΙΟ ΑΙΤΣΙΑΝ.	60	3594	α. Λ. Πάλιας 26/3
ΤΟΝΙ ΤΟΝΙ	62	6246	δ. Γιβραλτάρ 26/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Ήση Λόντον 2/5
ΤΟΥΟΝΙΑ	77	15981	ε. Ρόπτερντρον 16/4	ΦΡΟΣΟΣ.	70	18328	α. Σάντα Φέ 16/4 διά Μη. 'Άιρες
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	ε. Π. Σάδι 19/4	ΦΡΟΣΟΣ Κ.	70	9069	ε. Στεττίνον 29/4 διά Γκόθεντψουργκ
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Κύκστον 14/4 διά Μεξικόν	ΦΤΟΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Ριγιέκα 13/4
ΤΟΡΜ	60	9838	ε. Βαρκελώνην 31/3	ΦΤΟΕΙΝΗ	77	19253	ε. Πειραιά 12/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ Μ.	69	41678	ε. Τάραντα 21/4 διά Μονρόβια	ΦΤΟΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κων/πολιν 18/3 διά Κούβα
ΤΟΥΑΡΓΕΚ	74	13639	δ. Παναμά 17/4	ΦΤΟΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Βιρτούν 19/4
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	ε. Τζένταν 20/2	ΦΤΟΕΙΝΗ Φ..	59	9604	ύπο παραλαβήν
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ε. Θεσσαλονίκην 28/3	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Τσαγκουμάριας 1/5 διά Γουιάνα
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	ύπο παραλαβήν	ΧΑΛΑΡΕΝ.	60	6725	ε. Λιβέρπουλ 30/4
ΤΡΑΝΣΟΥΓΟΡΑΝ ΓΟΛΙΑΟ	57	9045	ε. Ρουέν 14/4	ΧΑΛΚΗ Δ. (δ.)	66	41008	α. Φιλαδέλφεια 2/5
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΖ'ΥΛΔΟ	59	3865	δ. Κων/πολιν 25/3	ΧΑΛΚΗ ΔΕΩΡΙΣ ΕΠΡΕΣ	63	19543	εις Χαλκίδα ώπο 22/7/80
ΤΡΕΐΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	ε. Χάμπτον ρόδς 2/4 διά 'Ιταλίαν	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	δ. Παναμά 15/
ΤΡΕΐΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	58527	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Λ. Πάλιας 30/4 διά 'Αργεντινήν
ΤΡΕΐΝΤ ΙΑΤ	66	25327	ε. Λ. 'Αντζελες 17/1	ΧΑΡΙΣ.	65	5038	ε. Ν. Ορλεάνην 22/4
ΤΡΕΐΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ε. Βαλιτσόντα 21/2 (έπισκευα)	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Ρόπτερντρον 18/3
ΤΡΕΐΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	ε. Πιομπίνο 15/4 διά Γιβραλτάρ	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Σουεζ 23/4
ΤΡΕΐΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Γάνδην 20/4	ΧΕΛΜΑΡ	60	4857	α. Πάλιας 3/5
ΤΡΕΐΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ε. Μάλαγκο 20/4	ΧΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ	69	10016	Μπόγιουντ 21/4
ΤΡΕΐΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	ε. Τενέρηφ 25/4 διά Ντακάρ	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	68	10016	α. Ναυκόγια 12/3 διά Μπουενόβεντούρα
ΤΡΕΐΝΤΓΟΥΐΝΤ	64	17295	ε. Π. όφ. Σπαιην 19/4	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	ε. Τέμα 29/3
ΤΡΙΑ	57	8476	δ. Κων/πολιν 22/4 διά Κων/πολιν	ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ	69	10016	ε. Λίρκεν 17/4
ΤΡΙΑΣ ΙΙ.	67	3642	ε. Δουσκέρηφ 28/4	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Σιγκαπούρην 27/4 διά Λάγος
ΤΡΙΒΕΛΑΣ	73	16644	ε. Τζιμπούτι 12/2 διά Σαγκόνη	ΧΙ			

ΧΡΗΣΤΟΣ Α.....	70	2997	δ. Π. Σάδι 3/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.....	72	4999	ε. Λάγος 30/3
ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	70	4145	α. Ρόττερνταν 16/4 διά Τρίπολιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Σάδι 30/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	α. Μπιλιάδο 21/4 διά Λάγος
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	61	10434	δ. Κωνίπολιν 5/1 διά Κωνιτάντζαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.).....	66	41946	α. Τζένταν 28/4 διά Καλκούτα
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Άνκόνα 25/4
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.....	58	10244	ε. Ρουέν 29/4
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.....	59	5202	ύπο παραλαβήν
ΧΡΥΣΑΝΘΟΜΕΑ.....	70	3025	δ. Μπρούνιμπούτελ 15/11
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	64	2717	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ.Δ.....	71	16246	α. 'Αλεξάνδρειαν 19/4
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.).....	71	113780	δ. Νιουμπάτη 17/4 διά Χόμικ
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	α. Αύγουστα 16/4 διά Βεγγαζήν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	είς μεσογειακάς μεταφοράς

ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.....	54	3720	α. Σμύρνην 12/4 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361	α. Βαρκελώνη 30/4 διά Λαστάκι
ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Μπρ 25/4
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Τοκοπίλα 21/3 διά Μιγιάδο
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Σαγκούντο 27/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Πασκαγκούλα 26/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Ταϊγαχόκ 3/5
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Λόριεντ 2/5
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	δ. Π. Σάδι 1/4
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	ε. Πειραιά 12/1 (επισκευα)
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Βούβλην 3/4
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	ε. Πειραιά 28/3
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. Σουέζ 8/4
ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ε. Πειραιά 10/4

Τά ύπο ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ ΙΙ (κ.).....	53	1838	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βάθβις Μπαΐν 15/4 διά 'Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.).....	56	20140	ε. Σιγκαπούρην 18/3
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	δ. Π. Σάδι 20/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Καντίδ 5/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Κούω Μπαΐν 27/4
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άρνει είς Πειραιά 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	δ. Παναμά 10/3
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. 'Αμπιτζάν 10/4
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Ν. 'Ορλέανη 17/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.)	81	18495	είς Χερσόνησο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	α. Σιγκαπούρην 6/4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Σιοκούδαμ 14/4
ΑΙΤ'ΚΟΝ'	71	27958	α. 'Αιμέρσον 4/4 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει είς Πειραιά από 6/2/74
ΑΙΤ'ΡΗΝΗ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	είς μεταφοράς Κωνιτάντζας - Ζυτόνωφ
ΑΙΤ'ΡΗΝΗ ΝΟΣΤΑΤΑΝΤΖΙΑ (κ.)	69	6038	ε. Α. 'Αλεξάνδρειαν 22/4
ΑΙΤ'ΡΗΝΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ Κ.)	65	8914	α. 'Ειλατ 24/4 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Μπούνεν Μπαΐν 24/4
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	α. Χάρτηντος ρόδης 22/4 διά Ρ. Χάινα
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. 'Ορλέανην 3/5
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.) *	37	5272	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΑΜΕΙΤΝ (π.)	62	10403	δ. Κωνιτόλιν 29/4 διά Γαλατών
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	α. Πειραιά 19/4 διά Βρυτόν
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	δ. Π. Σάδι 11/4 διά 'Ιταλίαν
ΑΛΕΝΤΕΙΤΛ' (δ.)	70	51615	ε. Σάδι 3/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.) *	47	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621	α. Τζουδίμαχ Τέρρη. 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ *	58	4877	α. Μομπάδο 25/4 διά Μπαΐτο
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	α. Ν. 'Ορλέανην 29/4
ΑΛΙΜΟΣ (π.) *	44	2740	είς θέασιν 32.09 Β. 20.0 Α. 3/12
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Τζένταν 1/5 διά Χοντεντά
ΑΛΚΑΝΑΝ *	66	27985	α. 'Αιμέρβορν 16/4 διά 'Αργεντινήν
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	είς Σπέντζια 12/3
ΑΛΛΑΓΕΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Τεργέστην 22/4
ΑΛΛΑΜΑ Μ. (κ.)	55	3709	είς Καράτοις από 23/6
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τζεμπτίλ 'Αλι 22/4 διά Τζένταν
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Λύττελτον 1/5
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	δ. Σουέζ 9/4
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	ε. Πειραιά 22/2
ΑΝΑΣΑΣΑ (κ.)	53	7570	δ. Σουέζ 20/3
ΑΝΑΣΤΑΣ Π. (π.)	57	2148	α. Καλκούτα 1/12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	67	21457	δ. Γίβραλτάρ 27/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. 'Αιμέργουρον 12/4
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Κόμπη 16/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Κωνιτόλιν 27/4 διά Κωνιτάντζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Ρ. Τανούρα 6/4 διά Βίλελμοσχάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21246	ε. Μπ. 'Αύρες 30/4
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Τόκιο 22/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΣ	68	21240	α. Ρόζρόδο 23/4 διά Μπ. 'Αύρες
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ρόττερνταν 25/4 διά Μπούνο
ΑΝΘΟΥΛΑΙ Ι. (κ.)	65	1204	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Αισαρδάνια 1/5 διά 'Άρδερες
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει είς Χαλκίδα από 17/7/79
ΑΝΤΚΛΙΟ (δ.)	59	16047	α. Ν. 'Ορλέανην 6/4 διά 'Αρούπα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Νιουμπάτη 2/5 διά Κιουρασό
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	ξέωθι Μπετρέραν 14/1
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άργει είς Τραπάνι 3/5/80
ΑΠΟΛΛΩΝ *	68	27989	ε. 'Αιμέργουρον 25/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΩΣ ΓΚΛΟΥΡ *	57	9852	α. Χόκη Κόρκ 25/ διά Ινδίαν
ΑΡΑΧΩΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	δ. Λάγος 20/5
ΑΡΓΥΡΩ (κ.) *	67	1523	α. Μίνα Σάκρ 1/4 διά Μπ. 'Αιμπάς
ΑΡΗΣ	61	7870	δ. Κωνιτόλιν 30/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΗΣ Σ.	76	125465	δ. Νιουμπάτη 31/3 διά Μίλφ Χάρφεν
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	66	1163	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΟ (κ.)	68	1404	α. Πειραιά 13/4
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΙΤΝΕΡ(κ.)	66	1404	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΟ (κ.)	57	5992	δ. Π. Σάδι 25/4
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.) *	74	56988	ε. Ρ. Τανούρην 25/4 διά Κιουρασό
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Φλωδέλειφαν 25/4 διά Κιουρασό
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.) *	68	48559	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	128398	α. Αντράκηντος Ρέις 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	24314	ε. Αντράκηντος Ρέις 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	37865	ξέωθι Καράτοις 1/5
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	3619	ύπο παραλαβήν

ΖΩΗ II (π.)*	56	2851	α. Κιότζια 2/5 διά Ριγιάκα						
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)*	57	9433	είς Λουάντα 28/10						
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	είς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ν. Όρλ. 7/4 διά Ποναμάδ						
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΓΚ.	74	51501	ε. Σιγκόν. 19/4						
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. "Αιμέρασ" 20/4 διά Ριτσαρντς Μιτάη						
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	ε. Σουδίμπα 23/4						
ΘΟΔΟΡΟΣ II (κ.)	60	3847	είς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Μονρόβια 8/4						
ΙΜΑ*	68	27989	α. Λ. Πόλμας 29/3 διά Ρωσιάν						
ΙΩΝΙΑΝ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	66	20959	α. Τακόμια 2/5 διά Ιαπωνίαν						
ΙΟΣ (π.)	49	3676	είς Γκαντάντη Μητής (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)						
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	δ. Π. Σάδι 30/4						
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Χάλιφας 4/5 διά Η.Π.Α.						
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. "Αντεν 15/3						
ΚΑΠΑΔΑ (κ.)	55	1599	α. Μπέρια 10/4						
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)*	57	3826	α. Ταυτικό 24/3 διά "Αβάνα						
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Λ. Πόλμας 22/4 διά Ρ. Πλείτ						
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	άργει είς Πειραιά 23/10/77						
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	α. Γιουροπόρτ 10/4 διά Γιβρ.						
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ Χ*									
ΜΑΝΩΛΗΣ	73	18067	α. Βουλώνη 27/4 διά Σλούσκι						
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	α. Μόντιλ 13/4 διά Ποναμάδ						
ΚΑΡΡΙ (κ.)*	66	2794	μετον. GRISMIMEY						
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	άργει είς Πειραιά 26/8/78 (ΕΠΩΛ)						
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	ε. "Αιμέρασ" 27/4						
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	ε. Βαρκελώνη 20/4						
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (π.)*	81	3900	είς "Ιμαυτάρι" ύπό συμπλήρωσιν						
ΚΑΣΤΑΛ ΑΙΦ (κ.)	72	18774	δ. Ποναμάδ 22/4						
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	α. Ν. Όρλ. 22/4						
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	α. Ταυτικό 4/3						
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάτι 1/1 διά Μπ. Αρπάς						
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Σύμα 29/4						
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Λ. Πόλμας 11/4						
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	δ. Κων/πολιν 29/4 διά Κωνστάτζαν						
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	ε. Ντουκούθ 22/4						
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	ε. Ρ. Ιανέριο 27/4						
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άργει είς Πειραιά 2/2/79						
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραδίθην						
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παραδίθην						
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Σιγκ. 19/4 διά Τζεκάρεν						
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Ν.Υ. 4/5 Μαρακάμπο						
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. Σιγκ. 1/5						
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	α. Πειρ. 2/12 διά Χαλκίδα						
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Πειραιά 19/3						
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Λ. "Αντέλεες 17/4 Γιοκοχάμα						
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει είς Πειραιά 1/3/74						
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Καμπίντα 24/2 διά Φρήπορτ						
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Καράτα 23/4 διά Περσικόν						
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	είς Πειραιά από 20/10/79						
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σάδι 26/4						
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	δ. Ήγυν Κόγκ 25/4 διά Πονό Πένχ						
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά "Αλγέριον						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	26848	δ. Ποναμάδ 1/5						
ΛΙΑΛ (π.)*	50	2734	άργει είς "Αμπιτζάν						
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ)...	81	16700	δ. Σουεζ 2/4						
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΛ)...	81	16700	δ. Ρότερντον 4/5						
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.π.	68	39617	α. "Αγ. Φραγκίδον 24/4 διά Αίγυπτον						
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	α. Ταραγκόνα 3/4 διά "Αγλέριον						
ΛΟΥΣΥ Ι (π.)	52	4755	δ. Ντόβερ 5/5						
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)*	59	16840	Ιδε «ΕΥΑΝΘΙΑ Μ.» σημ. "ΕΛΛ. είς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	α. Τουμπαρόδ 28/3						
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)*	75	136991	α. Χιούστον 26/3						
ΜΑΙΙΣΤΡΟΣ	69	16840							

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξι Ιαπωνίας και τάναπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίων

με προσεγγίσεις και είς έτερους λιμένας "Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓ'ΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4100	ε. Κόμπε 15/4	SAINT ANNA XII (κ.)*	51	4788	εις Λ. Πάλμας 20/9/79
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	ο. Σ. Τέρνη 20/3 διά Αθάναν	SAINT NIKOLAUS (δ.)	64	47493	ε. Πειραιάς 3/5
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΥ*	67	25837	ρ. Π. Γκράντε 2/5	ΣΑΜΗ (π.)	60	8361	α. Ντώρμπαν 3/5 διά Σιγκαπούρην
ΝΟΡΦ ΣΗ (π.)	57	3220	δ. Κουντούλιν 12/4 διά 'Οδησσόν	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	Σητεΐδα 7/4
ΝΟΡΘΓΟΥΐ'ΝΤ	70	12063	είς μεσογειακός μεταφορός	ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ IV (κ.)	53	2652	είς μεσογειακός μεταφορός
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Ν. 'Ορλέάνην 18/4	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Σιγκαπούρην 29/4 διά Ρ. Τανούρα
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	α. Λ. Πάλμας 15/3 διά Λάργος	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Ρ. Τανούρα
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)	66	7264	α. Σουδίμπη 22/4 διά Μπουσίρε	ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	ε. Νίκαια 22/4
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ντουσάλα 13/4 διά 'Αμπιτζάν	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Σουέζ 2/3
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	α. Δ. 'Αντελέρες 28/4 διά Βαλιταράζο	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	ε. Ντουσιάτι 2/5
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Λάγος 14/4 διά Μπιλιμπάδο	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Φιλαδέλφειον 11/4 διά 'Αρούμπα
ΟΔΗΓΗΤΡΑ Β. (κ.)	49	2879	δρυγεί εις Βρεστον δόπ 23/3	ΣΑΟΥΓΟΥΐ'ΝΤ	70	11329	α. Βοστώνη 28/4 διά 'Ελλάδα
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Τέντα 15/4	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σιγκαπούρην 11/4 διά Ντουσιάτην
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Κολούμπιας ρίβερ 18/4 διά Ιαπωνίαν	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	α. Σιγκαπούρην 4/4 διά 'Ινδονησίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	α. Σέπουμπαλ 19/3				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΡΩΝ (δ.)	70	98726	δ. Ντουψιάτι 15/3 διά Γιοκοχάμα	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	α. Θέσσαλοι 1/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑ'ΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Κοατζιακόδηκος 20/4 διά 'Απω Ανατολήν	ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΤΗΡ	71	11055	α. Γλαντάτον 13/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98568	δ. Σουέζ 30/4 διά Περσικόν	ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	ε. Πουέρτο Ντεζέντο 23/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	α. Σιγκαπούρην 2/5 διά Περσικόν	ΣΗΟΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λάγος 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	138037	α. Σιγκαπούρην 28/4 διά Περσικόν	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Κολούμπια ρίβερ 12/3 διά Σιγκαπούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	α. Γένοβαν 2/5	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Ταρλέστον 8/4 διά Τρίπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	δ. Γιβραλτάρ 23/4 διά Ιαπωνίαν	ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Γουόρκικτον 4/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΐ' ΣΩΝ(δ.)	72	106123	α. Μένα άχαντι 26/3 διά Ρότερντον	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	65	38607	ε. Ίτεά 5/3	ΣΚΑΪ'Υ (κ.)	57	6494	δ. Σουέζ 22/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	ε. Πειραιάς 23/4	ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	άργει εις 'Αμπιτζάν 8/9/79
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	δ. Τζάκονβιλ 30/4	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	ε. Αλεξανδρειαν 26/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΐ'Σ (δ.)	65	32407	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Μονφαλκόνε	ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	α. Τζένταν 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Κεμπέκ 1/5 διά Τζάκονβιλ	ΣΩΝΙΑ ΣΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	δ. Κωνιπόλιν 29/4 διά 'Ελλάδα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ε. Βρέστον 3/3	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	δ. Γιβραλτάρ 21/2 διά 'Αθάνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	δ. Ντουμπάτι 26/3 διά Βίλεμαχαφέν	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάδων 2/5 διά ΉΠΑ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Γιουρούπορτ 5/5	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ*	80	1518	ιδε «ΣΩΚΡΑΤΗΣ» σημ. ΈΑΑ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	32379	α. Σαλέι 17/4 διά Ρ. Τανούρα	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	8531	α. Πρέβεζα 15/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	α. Π. 'Αρεόρου 9/4 διά Κύμαν	ΣΤΕΡΝΑΛ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ (π.)*	58	1827	α. Ιωνινών 20/4 διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	66	15625	δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Τσαρλεστον			δ. Παναμά 10/4	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΛΑΔ	65	15577	α. Ρουάρ 10/3 διά Κούβα	TANIA Π. (π.)	53	1886	δ. Α. 'Αντελέρες 1/4 διά Καροσιούνγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΛΑΟΥΕΡ	68	15809	δ. Κωνιπόλιν 29/4 διά ΉΠΑ	TANIA ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Κολόμπο 30/1 διά Μπαγκόκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Π. 'Αρεόρου 28/3 διά Μεξικό	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	εξωτ. Ναγκούδας 24/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Κωνιπόλιν 13/4 διά 'Οδησσόν	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	εις Σαβίνα όπω 29/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ*	69	15688	δ. Κωνιπόλιν 9/9 διά 'Οδησσόν	ΤΖΕΐ'ΝΤ (κ.)	56	6500	άργει εις Πειραιά όπω 12/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΙΝΤ	67	15697	ε. Σιγκαπούρην ρόδες 7/4	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Ντώρμπαν 1/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΙΤΖΙΤ	69	15808	δ. Παναρά 16/4	ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	ε. Σεπουμπάδ 22/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Τάμπα 8/4 διά Κοατζούρλος	ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	δ. Γιβραλτάρ 29/4 διά 'Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	εις Κιουραράδο όπω 2/2/	TINA ΜΠ. (π.)	65	11245	α. Μορμουνκάδο 30/4 διά Γιουνκούσλαυία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	α. Μπουλέν Μπιάν 3/4	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Κιέλον 2/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	δ. Γιβραλτάρ 26/4 διά Ραβένναν	ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Παναμά 28/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	ε. Ν. 'Υόρκην 2/5	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 21/4 διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Κωνιπόλιν 16/4	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	ε. 'Αμβούργον 30/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098	δ. Κωνιπόλιν 23/4 διά Λιβύην	ΤΡΕΐ'ΝΤ ΒΙΖΙΩΝ	70	18736	άργει εις Πειραιά όπω 25/2/77
ΟΣΕΑΝ ΛΑΐ'ΤΟΝ (δ.)	62	2606	δ. Κωνιπόλιν 1/5 διά Σουλίνα	ΤΡΕΐ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ*	1-		
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	79001	α. Καρίδια 13/4	724			
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ε. Αΐδι 24/4	TREI'NT ΓΟΥΓΙ'Α.	72	18723	ε. Χιουστον 28/4
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιν.)	73	20354	δ. Σκω 29/4 διά Ρίγα	TREI'NT ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Ν. 'Ορλέανην 22/4
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (π.)	59	4381	α. Ν. 'Ορλέανην 2/5	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	ε. Αλεξανδρειαν 21/4 διά Ιταλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Ντώρμπαν 28/4 διά Ν. Αμερικήν	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ε. Πειραιάς 24/4
ΠΑΡΓΑΣ ΔΑ'	65	1982	προσήρασεν εις Σουόρρι 16/4	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Λαύριον 21/3
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Μάλτα 29/4	ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑϊ'ΝΤ*	60	8721	α. Σ. Μιχάλη 16/3 διά Αθάναν	ΥΖΑΝΠΑΝΤΗ (δ.)	68	25988	α. Μπιλμπάδ 1/5 διά Γιβραλτάρ
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	δ. Ντόρερ 5/5				
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	ε. Πειραιάς 12/4	ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΑΤΡΙΣ Σ. (δ.κ.)	61	12820	α. Καντίζ 15/4 διά Ν. 'Υόρκην	ΦΑΝΑΡΗ (δ.)	67	44720	α. Τεργέστην 4/5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	58	6354	μετων. -ΓΟΥΕΝΦΑΙΡ III-	ΦΑΡΧΑ (κ.)*	73	3870	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	77	15950	δ. Σαντάντερ 25/4	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην όπω 13/9/76
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ.)	72	57802	εις 'Αθάνα 15/4/80	ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	ε. Σιγκαπούρην 20/4 διά Ιαπωνίαν
ΠΕΤΑΛΩΝ	76	34715	α. Νταμπέρ 3/5 διά Γκιζάν	ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	ε. Πειραιάς 18/3 διά Ιταλίας
ΠΕΤΡΟΙΝΑΙ Δ.Κ.)	56	11920	δ. Παναρά 23/4	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Νιούκαστλ 5/5 διά Ναχόντα
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	85	41255	α. Αντελέρες 28/4 διά Αύγουστον	ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.π.)	58	15940	α. Ρ. Τανούρα 25/4
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	α. Ντάρκο 15/4 διά 'Αμπιτζάν	ΦΟΡΤ ΑΦΑ (κ.)	72	16135	α. Λ. Γκουέλ 1/4 διά Πειραιά
ΠΟΤΩΤΩ	68	35191	δ. Σκω 29/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (π.)*	59	8665	ε. Λάγος 4/4
ΠΟΤΊΝΤ ΚΛΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Γιουρούπορτ 4/5	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)*	71	10586	ε. Σιγκαπούρην 5/4 διά 'Ινδονησίαν
ΠΟΥΛΕΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Σακάδι 25/4	ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Ντάρ έσ Σαλάδαμ 2054
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Π. Γουάλκον 24/4 διά Χιροχάτα	ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Πειραιά 26/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	εις Κατάκων 27/7/79	ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Χονολουλού 5/4
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άργει εις Πειραιά 18/6/77	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Χονολουλού 23/3
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	υπό παραλίες	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	δ. Κωνιπόλιν 27/4
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΑΛΦΑ (κ.)	70	20437	υπό παραλίες	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)	67	3020	α. Πειραιάς 17/4 διά Γαλλίαν
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	49	5209	α. Ντάρ έσ Σαλάδαμ 19/4
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	α. Κ. Τάουν 5/5 διά 'Ηστ Λόντον	ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	εις Γκοντάνι Μπητρ 18/12 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΡΑΦΑΕΛΛΑ Δ.Π.)	58	8074	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΧΡΙΣΤΙΝΗ Ι (π.)	57	1570	εις Μπάρα 16/10
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	α. Κόρ. Φακόν 15/4	ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	ε. Μάλτα 29/4 διά Γενόβα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΐ'ΜΠΕΡ*	61	14500	δ. Τζιουτού 18/1 διά Ναγκόγια	ΧΡΥΣΗΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	α. Πειραιάς 21/5
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ(κ.)	68	1243	δ. Γιβραλτάρ 23/2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	ε. 'Ηστ Λόντον 21/5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κωνιπόλιν 27/4	ΦΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάρ (άποθήκη)
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (π.)*	55	8368	α. Πειραιάς 5/3 διά Κούβα				

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ:

Έκδοτης - Διεύθυντης
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Σημέλης 3, 'Εκάλη

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 502

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th May 1981

A RESPONSIBLE STATEMENT

In his report to shareholders, the Governor of the Bank of Greece, Mr. Zolotas, said:

"In contrast to the world recession which has effected the volume of international trade, foreign exchange earnings from shipping increased by 19.6%, amounting to \$ 1.816 million and ranked first among our three main sources of invisible earnings. The contribution of merchant shipping is even greater if one takes into account the high percentage of private imports of capital by shipowners and seamen".

STATISTICS

According to the Ministry of Mercantile Marine, the results of the census of May 1980, included 4,369 ships of more than 100 grt. of which 3,843 were registered in Greece and 526 under foreign flags.

There were 91,872 seamen serving on Greek-owned ships, 79,459 on Greek-flag ships and 12,413 on foreign-flag ships. Of these, 59,534 were Greeks and 32,338 were foreign nationals.

On Greek-flag ships there were 52,518 Greeks (60%) and 26,941 foreigners (33.9%).

On foreign-flag ships there were 7,017 Greeks (56.5%) and 5,397 foreigners (43.5%).

AN ENCOURAGING REPORT

The director of Shell-Coal-International has declared that coal cargoes are expected to rise from 45 million tons in 1979 to 240 million tons by 1990.

This is very encouraging forecast not only for shipping but for the shipbuilding industry as well, since the dry cargo tonnage, of which there is a surplus at present, might prove insufficient by 1985. The new ships required could amount to 14 million tons' worth by 1985 and 82 million tons' worth between 1985 and 1990.

In these circumstances, one might expect that the coal producers and consumers might claim an increased share of the transport of this coal for their own ships. But it is observed that such claims could lead to a new surplus of tonnage and prove damaging to the free and international character of dry cargo transport.

CONVENIENCE FLAGS

A German EEC official has drawn the Community's attention to the subject on convenience flags. Apparently, he was prompted to do so by the fact that the UNCTAD conference of 27th May in Geneva is expected to hear proposals for the restriction of such flags. However, it is expected that countries like Britain and Greece, with one third of their tonnage under convenience flags, will oppose any measures in this direction. Those who support restrictive measures maintain that convenience-flag ships are unsafe, under-manned and manned by non-qualified personnel. Britain and Greece do not agree. In any case, the matter is being brought before the EEC, although it is not expected to gain full support from all the EEC countries.

RECOGNITION DUE

Recognition and big thank you is due from all to the N. J. Goulandris Brothers without whose initiative, the Neorion Yard in Syros would never have existed and its two floating docks would never have served so many Greek ships.

Syros is prospering today thanks to the Neorion Yard and it should never be forgotten that this prosperity is entirely due to the Goulandris Brothers and their desire to do something for the island.

A CASE IN POINT

An American cargo ship, the "Poet", was lost with all hands on a voyage from Philadelphia to Egypt on October 24, 1980. She was a 15,000-tonner with a crew of 34 and was carrying a cargo of corn. The furore that was raised in the United States, the investigations, the proposed measures to prevent such accidents in the future and the concern from all quarters for the loss of this one ship make us wonder why there is no similar outcry in this country when a Greek ship is lost. Perhaps it is because we are a maritime people who live from the sea and because, over the years of our long history as such, we have become inured to such accidents and consider them the price we have to pay for our heritage.

THREE "TITANICS"

The "Titanic" lives again. So it would seem from the announcement reportedly made by an American insurance company, Transit-Risk of San Diego, California. This company is planning to build three super-luxury liners similar to the "Titanic" which sank on her maiden voyage in 1912 following a collision with an iceberg. Total cost will exceed one billion dollars. The plans have been drafted by the Rosenblatt office of New York and the Irish yard of Harland and Wolff will build the ships. The first is to be delivered in 1985 and the other two in 1986 and 1987. They will run on the Southampton - New York line. The ships will look just like the original "Titanic" with four funnels, a black hull and red funnel. They will be able to accommodate 600 passengers each in luxury cabins and staterooms ranging in price from \$ 2,000 to \$ 5,000.

This is undoubtedly an April Fool's joke because the announcement appeared in an Italian journal bearing the date of April 1st.

QUESTIONS

A British member of the European parliament has tabled a question before the EEC Commission asking what the consequences on shipping will be following Greece's entry into the Common Market.

The member asked how the Commission proposed to deal with the problem of Greek merchant shipping, taking into account the fact that half the Greek fleet was twenty years old, that accidents on Greek ships were two to three times as many as on other ships and that most Greek ships never called at Greek ports, carrying cargos between third countries that were usually thousands of miles away from the ship's port of registry.

The Commission replied as follows: During the negotiations for Greece's entry, the Greek government stated that it was prepared to comply with Community regulations concerning sea transport. These include three recommendations with respect to Marpol 1973 and Solas 1974 and the protocols of 1978, as well as several other agreements and directives covering the proficiency of seamen and officers, safety measures for tankers, etc. Finally, it was pointed out that only 19% of the Greek fleet is more than twenty years old.

Let us hope that the British member was satisfied by the answers to his question.

AT LAST

According to the answer of the Secretary-General of the Ministry of Mercantile Marine, Mr. P. Sarlis, to our suggestion that the old floating dock be removed from Syros, this dock is to be taken to Suda in Crete in two months' time. Indeed, the dock has been inspected by Lloyd's and requires a few small repairs to make it seaworthy. These will be done at Neorion at one-third of the cost, merely for sake of getting rid of the old dock which is a hazard to shipping in the harbour.

THE SHIPBUILDING INDUSTRY

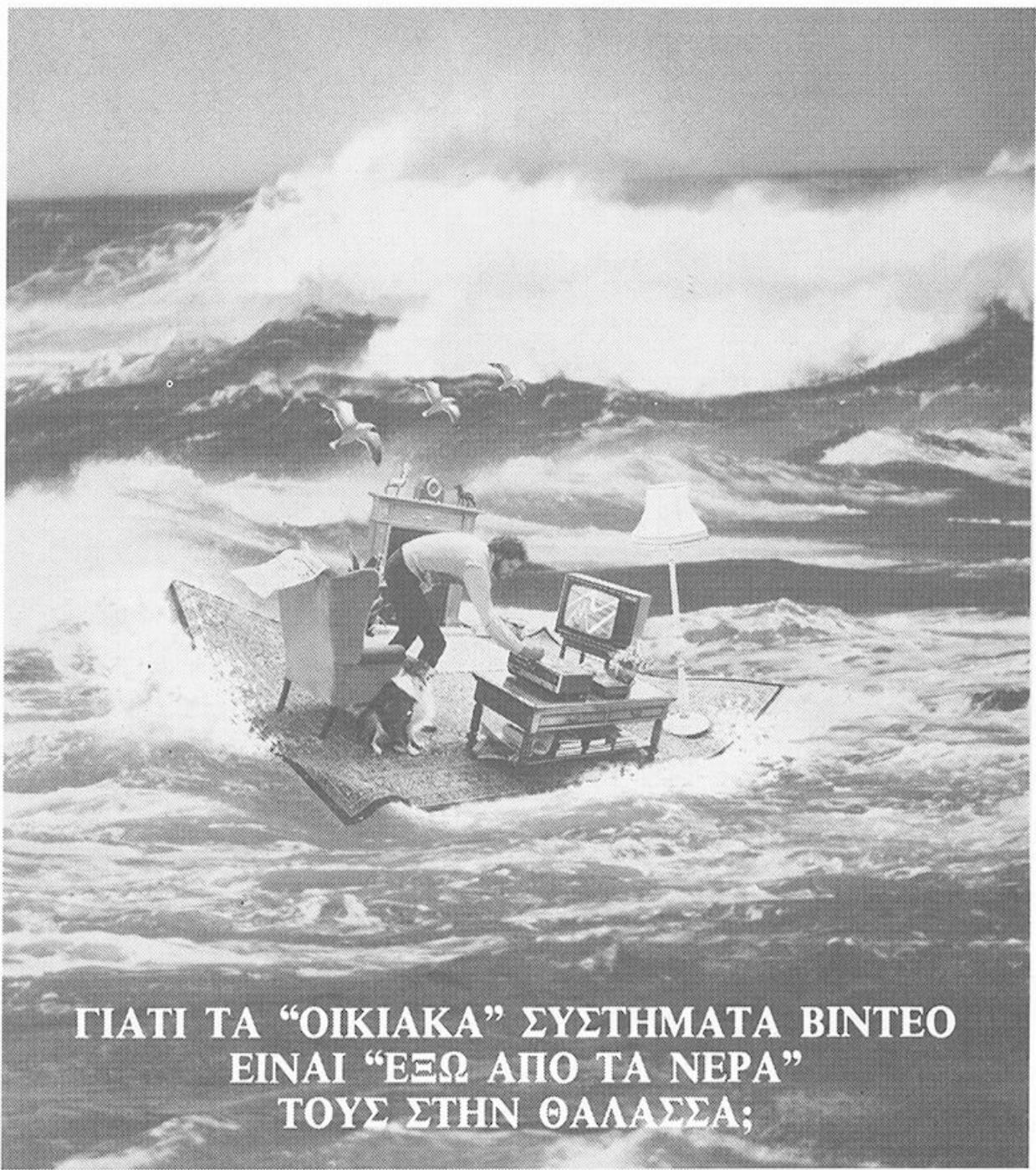
The Minister of Mercantile Marine, Mr. J. Fikoris, has declared that the proposals for measures in the field of shipbuilding and ship repair will be ready at the end of the month for presentation to the Prime Minister, Mr. George Rallis.

Meanwhile, we note that the mistakes of the past are being repeated. Mistakes which have deprived our shipyards from orders and might have saved Perama from the confusion that now reigns there.

The mistake is the following. The Ministry announced that it has "made known" to the more important shipbuilding yards in the country that Colombia is interested in building merchant ships and fishery vessels in Greece in exchange for Colombian products such as coal, coffee and bananas "within the framework of a broader cooperation between the two countries" as the Ministry announcement puts it.

Such proposals are not referred to the shipyards but are examined by the government which alone is capable of bringing such a deal to a successful conclusion, in consultation, of course with the shipyards. Otherwise, it looks as if the Ministry is proposing to the yards that they should accept bananas and coffee in exchange for their services and set up their own means of putting these products on the market!

In future, when the Ministry receives such proposals, it should pass them on to a more appropriate Ministry, instead of provoking mirth by "informing" the country's leading shipyards.



ΓΙΑΤΙ ΤΑ “ΟΙΚΙΑΚΑ” ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΒΙΝΤΕΟ ΕΙΝΑΙ “ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΑ ΝΕΡΑ” ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ;

Τά “οικιακά” συστήματα βίντεο (home video systems) είναι “διπρόπειρα” γάλ υψηλων γαλ.

Γιά τό σπίτι δμος. Γιατί διν μιλάμε γάλ έφαρμογή τους στά πλοιά, τότε τά πράγματα διλάζουν. “Άλλα τά ήρεμα νέρα τούς σαλονιών μας και διλά έκεινα τής θάλασσας θάλασσας!

Τιποτα βέβαια τό κακό μέτά τά “οικιακά” συστήματα βίντεο. Εξ αλλού, δημειείς οι διοινές έχουμε κατασκευάσι ένα διπό τα καλύτερα στόν κόσμο.

Μόνο πού έννι σύστημα βίντεο πλοιά, έκτος διπό τις σκληρές δοκιμασίες πού θα διεριτάστα μότην θάλασσα, θά πρέπει και νά μπορεί νά “τά βγάζει πέρα” στην σχεδόν συνεχή χρήση - κάτι πού τά “οικιακά” συστήματα βίντεο δεν είναι κατασκευασμένα νά κάνουν - δρός δον στό πλοιά, στή μόση τούς θάλασσαν, δεν υπάρχουν και μεγάλα περιθώρια υψηλων γαλ στήν δρά τούς ρεπό.

Έπι πλέον, υπάρχει βέβαια και τό στοιχείο τής φθοράς πού διειστίνεται από τούς διοινές τούς υποτικούν πού, μεταξύ μας, δεν φημιζοντας γάλ λεπτοπίλεπτοι.

Όμως, τό SONY Umatic συναγωνίζεται σε σκληρή, ρότητα και αντοχή και τίς πιό σκληρές δοκιμασίες. Και

πρέπει νά είναι ίτση. Γιατί πού θά βρεθεῖ δι τεχνικός στή μόση της θάλασσας; (στά λιμάνια βέβαια έχουμε).

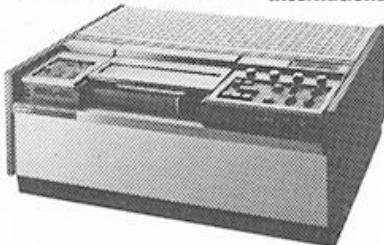
Άυτοι είναι οι λόγοι πού η Walport Telmar, δι μεγάλυτερη έταιρια βίντεο υψηλων γαλ πληρωμάτων στόν κόσμο, δροδιάζει διλα τά πλοιά/πελάτες της μέ βίντεο SONY Umatic, και πού προσφέρει σε 1400 πλοιά Βίντεο-Τηλέραση σε βίντεοκαστές μέ κινηματογραφικά και τηλεοπτικά προγράμματα τέτοια, πού νά ικανοποιούν διόμη και τούς πιό δύσκολους.

Άυτοι γνωρίζουν δι τά Umatic είναι τά πιό δινεκτικά βίντεο πού υπάρχουν και δι τούς είναι τά μόνα είδικά σχεδιασμένα γάλ έπαγγελματική χρήση και ειδικές δομωμογές (δημος στά πλοιά).

Γι’ αυτό, διν θέλετε διν βίντεο πού νά τό διμπιστεύετε σε διουεσδήποτε συνθήκες, αυτό είναι τό Umatic.

Κανένα διλλό βίντεο σύστημα δέν μπορεί νά σταθεί δρόθι στά 9 μπωφόρο ...

SONY Walport Telmar
International Ltd



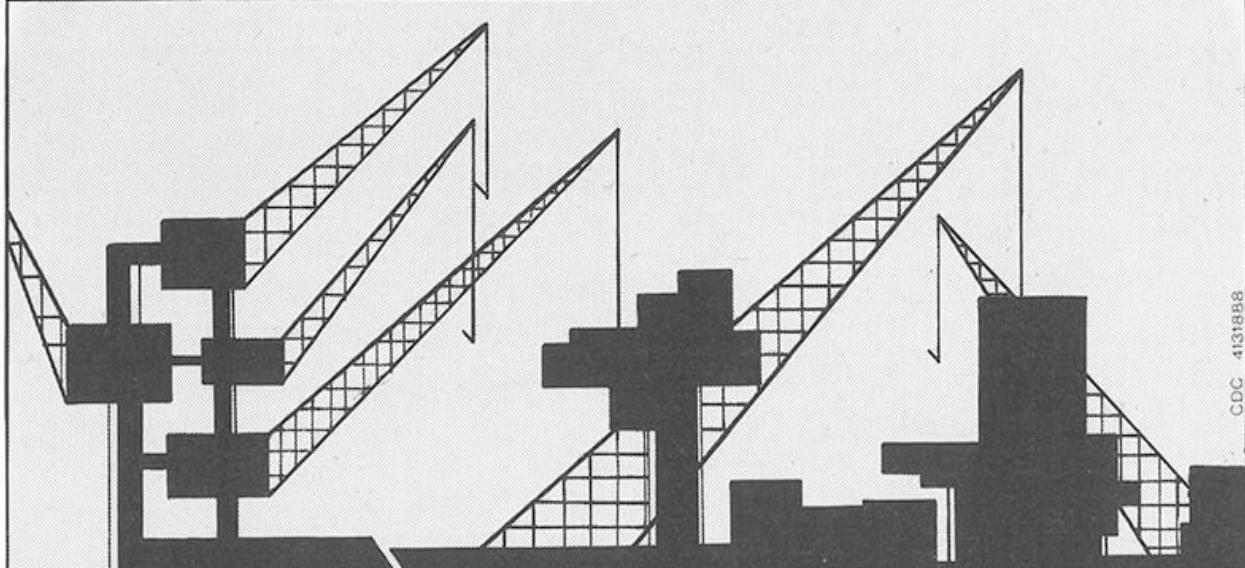
Κύριον Δημήτριον Ραυτόπουλον,
Walport Telmar Int. Ltd.,
Electronics Building,
Μπουλουπίνας 26, Πειραιές,
Τηλ.: 4123471 - 4119121

Παρακαλώ στείλτε μας περισσότερες πληροφορίες γάλ τό βίντεο σύστημα της Walport Telmar

*Όνομα

Διεύθυνση

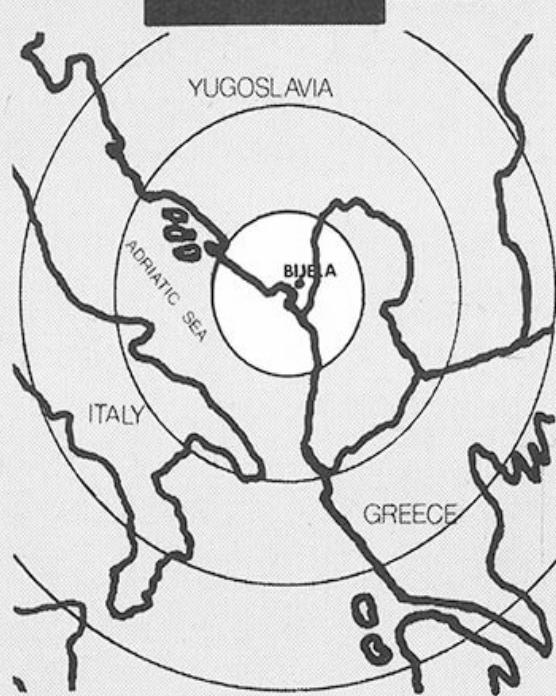
.....



CDC 4131BB8

We have good reasons
to believe that we represent
one of the world's
most experienced shipyards

BIJELA



Established 1927.

Located next to our door.

Docking capacity up to 30.000 DWT.

Construction department.

Advanced technology.

Most carefull attendance.

Repairs undertaken while vessel in any

Port of South Adriatic from Ploce to
Bar.

REPRESENTATIVES IN GREECE

DEKA OIL S.A.

% FRATERNAVIS MANAGEMENT INC.

97 Akti Miaouli - Piraeus

Telephones: 45 17 311 - 45 21 107

Telexes: 211765 - 212748 DEKA GR