

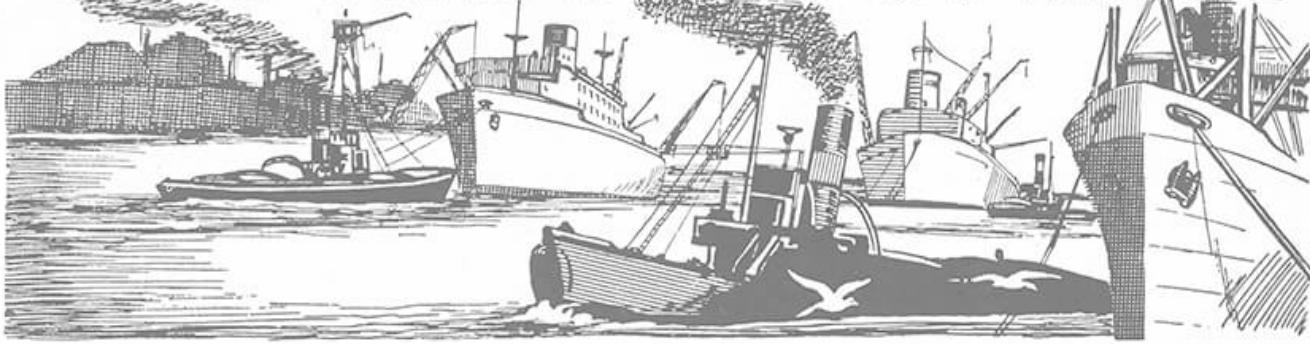
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1981

Αρ. Φύλλου 1108/867

NAYTIKA X PONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1108/867

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1981

ΕΚΔΟΤΗΣ · Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

**ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ Σ ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΜΟΝΟΝ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Ο γενικός γραμματεύς του IMCO κ. Σριβαστάβα, όποιος έπραγματοποίησε έπισημον έπισκεψών εις τήν Ελλάδα τό τρίτον δεκαήμερον του Ιουλίου πιστεύει διτί ο καλύτερος τρόπος διά τήν βελτίωσιν τού έπιπλεού τής άσφαλειάς τής ναυοπλοίας είναι ή συνέχης έκπαιδευσις και μετεκπαιδευσις τῶν ναυτικῶν. Κατ’ αὐτόν θέμα τῶν συζητήσεων τάς πορίας είχε εις τό "Υπουργείον Ναυτιλίας και τήν "Ενωσιν Ελλήνων Έφοπλιστῶν.

Κατά τάς συνομιλίας τοῦ κ. Σριβαστάβα εἰς τὸ Ὑπουργεῖον ἐγένετο ἀνταλλαγὴ σκέψεων καὶ ἀπόψεων ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀποτελεσματικώτεράν λειτουργίαν τοῦ IMCO μὲ στόχον τὴν βελτίωσιν τῶν ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τὴν προστασίαν τῶν θαλασσῶν ἅπαν τὴν ρύπανσιν. Παραλλήλως κοινὴ υπῆρξε ἡ διαπίστωσις διό το ἐργον τὸ ὥποιον ἔχει ἐπιτελέσθαι μέχρι σήμερον ὁ Ὀργανισμός αὐτὸς εἶναι ίδιαιτέρως σημαντικόν καὶ διὰ τοῦτο ποὺ προέχει δεν εἶναι ἡ κατάρτισις νέων Διεθνῶν Συμβάσεων ἀλλά ἡ ταχεία ἐπικύρωσις καὶ ἡ ὄρθια ἐφαρμογὴ τῶν Δ.Σ. που ἔχουν ήδη ιδιοθετηθῆ ἀπό δῆλα τά κράτη-μέλη τοῦ IMCO. Τέλος ὁ κ. Σριβαστάβα ἔξεφρασε τάς εὐχαριστίας του διά τὴν Ἑλληνικὴν ὑποστήριξιν πρός τό ἐργον τοῦ IMCO καὶ ἔχηρε τὴν συμβολὴν τῶν Ἑλλήνων- ἀντιπροσώπων κατά τὴν διάρκειαν τῶν συνόδων τῶν ὄργανων του.

Απόφεις ἐπὶ τῶν γενικωτέρων θεμάτων τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀντιλλήγοντας καὶ κατὰ τὰ συνομιλίας τοῦ κ. Σριβαστάθα εἰς τὴν "Ενωσιν Ἑλήνων Εφοπλιστῶν". Ο γενικός γραμματεὺς τοῦ IMCO ἔξεφρασε τὴν ἴδιαιτέρων χαρὰν του διότι συνητήθη μὲ τὴν Ε.Ε.Ε. ἡ ὥποια ἐκπροσωπεῖ τὴν μεγαλυτέρων ναυτιλιακήν δύναμιν τοῦ κόσμου. ἔξερε τὴν ἀποτελεσματικήν συμβολὴν καὶ βοήθειαν την ὅποιαν παρέχουν οἱ ἐκπρόσωποι της εἰς τὸν "Οργανισμὸν καὶ ἔδωσε ἴδιαιτέρων ἐμφασιν εἰς τὴν ἐκτίμησιν τὴν ὅποιαν τρέφει διά τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν.

Είς δηλώσεις του πρός τούς έκπροσώπους τού τύπου ό γενικός γραμματεύς τού ΙΜΚΟ ύπεγράμμισε μέ διαιτέρων ξμφασιν τήν διαπίστωσιν του διτού το Ελληνικόν Κράτος καί Η.Ε.Ε. δίδους έξαιρετικήν σημασίαν το θέμα τῆς ἑκπαίδευσεως, μάλιστα εἰπε διτού ήσθανθη ἐκπαίδευσιστον ἐκπληξιν διτού ἐπληροφορήθη διτού ο Ελληνικός έφοπλισμός διαθέτει ἐτησίως ποσόν ἐνός διο. δραχμῶν

διά την ναυτικήν έκπαιδευσιν και έτοντος δι τη Ελλάς άποτελεί έναν από τους άκρογωνιαίους λίθους του IMCO. Από τό γενονός αυτού προκύπτει δι τη γενναία συμβολή του έφοπλισμού εις τόν τομέα της ναυτικής έκπαιδεύσεως είναι άγνωστος όχι μόνον εις τους ξένους άλλα και εις δργανα δηπως είναι ο IMCO.

‘Η επίσκεψις τού γενικού γραμματέως τού IMCO ύπηρξε ιδιαιτέρως επιτυχής και διά τον λόγον αὐτόν πρέπει νά ξεπούλη ή πρωτο-βουλία τού ‘Υπουργού κ. Φικιώρη διά τήν πρόσκλησιν του εις τήν Ελλάδα.

ΤΟ ΑΣΙΑΤΙΚΟΝ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

Μέχρι σήμερον τά ναυτεργατικά συνδικάτα τών 'Ασιατικών χωρών εξήτουν διά τους 'Ασιάτας ναυτικούς τήν έφαρμογήν χαμηλοτέρου μισθολογίου, τό δποίον έξεσφαλίζεις τά μεγαλύτερα δυνατότητας απασχολήσεως. Διότι, ώς γνωστόν ή ΔΟΜ διά τους ἐν λόγω ναυτικούς, τούς ναυτολογημένους ἐπί πλοίων σημαίων εύκολιάς έφήρμοζε ειδικούν παθολόγους.

"Ηδη τά εν λόγω συνδικάτα, είς πρόσφατον σύνοδον είς τό Τόκιο έζητησαν τήν καθιέρωσιν μέχρι τού 1986 ένός ένιαίου μισθολογίου, ισχύοντος διά τούς ναυτικούς δλου τού κόσμου. Βάσει της άποφασεως ταύτης όπι τών πλοίων της "Απω 'Ανατολής ισχύων σήμερον μέσος μηνιαίος μισθός τών 99 δολαρίων, θά πρέπει μέχρι τού 1986 νά προσαρμοσθή πρός τόν γενικόν μηνιαίον μισθόν τών 703 δολλαρίων. Η άποφασις αυτή τών 'Αστικαίων συνδικάτων θά πρέπει νά έπικυρωθῇ ύπό τής Νομικής Έπιτροπής τής ΔΟΜ έντός τού έτους.

Σημειώτεον δι τις υιοθετουμένης τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως τὸ γενικὸν μισθολόγιον τῆς ΔΟΜ, διπερ μέχρι σήμερον διεμφροῦτο βάσει τοῦ μέσου δρου τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν μισθῶν, θά διαμορφοῦται τοῦ λοιποῦ μὲ βάσιν τὸν μέσον δρον τῶν ναυτικῶν μισθῶν δλου τοῦ κόσμου.

ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

‘Απαράδεκτος έχει κατανήσει η τηλεπικοινωνιακή έξυπνητήσις της Ναυτιλίας και ύπο την δημιουργηθείσαν κατάστασιν άποτελεί πλέον ούτοπιαν νά διλούμενο περί αναπτύξεως του Πειραιώς είς διεισθνές ναυτιλιακόν κέντρον. Χωρίς πλήρη τηλεπικοινωνιακήν έξυπνητησιν ή δύκοσης της ναυτιλία-

κής έπιχειρήσεως είναι άδυνατος και ήδη είναι πάρα πολλές οι περιπτώσεις που έχαθησαν έργασια διά τα έλληνικά πλοια άκριβώδη διότι δέν ύπάρχει η πρέπουσα έξυπνηρέτησις.

Πρό ήμερών παρακολουθήσαμε αύτοπροσώπως τάς πολυώρους ἀγωνιώδεις προσπαθείας τοῦ ἐπιτέλεους ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως νάρας ἐπιτύχη ὡρίσμενας τηλεφωνικά συνδέσεις οἱ τοῦ ἑνωτερικὸν ἀπό τό ποιάς ἔχητρώντο μεγάλα οἰκονομικά συμφέροντα. Τούτῳ δέ μᾶς ὅδηγει εἰς τὴν σκέψιν ὅτι οἱ ἐπικεφαλῆς τοῦ τομέως ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ΟΤΕ θά ἐπρεπε νά υποχρεωθοῦν ὑπό τῆς διοικήσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ νά ἐπισκεφθοῦν ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις διά νά ἔχουν μίαν ἀμεσον γεύσιν τῶν προβλημάτων πού δημιουργοῦνται ἀπό τὴν κατάστασιν ἣ δημοσία ἐπικρατεῖ εἰς τὴν τηλεπικοινωνιακὸν τομέα. 'Η διοικήσις τοῦ ΟΤΕ ἔχει υποχρέωσιν νά προσέξῃ τὴν Ναυτιλίαν δχι δι' ἀλλοιού λόγους ἀλλὰ ἐπειδὴ εἶναι ὁ καλύτερος πελάτης της. 'Αν δὲν προσέξῃ τὴν Ναυτιλίαν, αὐτῇ εἶναι θέβαιον ὅτι δέν θά ἀδρανήσῃ, ἀλλὰ τούτῳ θά είναι πρός ζημιάν τοῦ ΟΤΕ καὶ τοῦ τόπου γενικώτερον.

Μέ την εύκαιριαν, μήπως ήμπορεῖ ή διοικησις τοῦ OTE νά άνακοινώσῃ τό ποσοστόν που άνττρισσανεύουν αἱ εισπράξεις του ἀπό τὴν NautiLian ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἔσόδων του:

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Μέ καθυστέρησιν, είναι άληθεια, δημοσιεύομεν τό κατωτέρω τιλεγράφημα με ήμερομηνίαν 13.7.81 που άποδεικνύει τάς συνεπείας πού είχε και φοβούμεθα ότι θά έχη και είς το μέλλον ή στάσις τοῦ Κράτους — δηλαδή το υπουργείου Ναυτιλίας και τής Νομιματικής Επιτροπῆς — είς τό περιβόλτον θέμα τού έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Ελ Γκρέκο»:

«120 ψηφία για την Ελλάδα» που διεξήχθη στην Αθήνα στις 15 ήμέρες της Ιανουαρίου 2015. Η παραγωγή της διοργάνωσης ήταν η Καραγιώργης οπότε και η σημασία της έγινε από την ίδια την Καραγιώργης.

Παρακαλούμε σταματήσατε "Ελ Γκρέκο" και άφησατε Καραγιώργη νά μάς έξυπνηρετήσει διώς τόσα χρόνια μάς έξυπνηρετούσε γιατί είδησε πριν ηγεθείσα έκρυθμα κατάσταση μας έσφιλλει διεθνώς και μάς έξουθενώ-

μέσως το δίκαιον του αιτήματος και παρέπεμψε εις τόν Υπουργόν τών Οικονομικών εις τόν όποιον ύπεβληθη σχετικόν έγγραφον. Εις τό έν λόγω έγγραφον ύπογραμμίζεται διτί η φορολογική μεταχείρισις τών συνταξιούχων περιορίζει άκμην περισσότερον τό πεντηρόν των εισόδημα και ζητεῖται ή έξομισίσις των μέτοις έν ενέργεια ναυτικούς, δεδουμένου διλλωστε διτί αι συντάξεις των προέρχονται από τήν δραχμοποίησιν συναλλαγμάτος.

Τημείς έχομεν επιστομάνει τό πρόβλημα και ή μόνη παρατήρησίς μας είναι διτί τό θέμα θά έπρεπε νά ειχε τεθή εις τήν Κυβέρνησιν από τό Υπουργείον Ναυτιλίας. Φαίνεται δημάς διτί τό Υπουργείον μας άπαισιον νά ασχοληθῇ με παρόμιο προβλήματα. "Άλλως δέν έξιγείται ή σιωπή του.

ΔΥΟ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Σήμερον, ύποστηρίζουν οι Γαλλικοί ναυτιλιακοί κύκλοι, τήν ναυτιλιακήν κατάστασιν εις άλοκληρον τόν κόσμον χαρακτηρίζουν δύο βασικά γεγονότα: α) ή μειωσις τού στόλου τών δεξαμενοπλοίων, ώς άναγκαιά συνέπεια τής καταναλωτικής συμρικνώσεως μετά τό δευτέρον σόκ τού πετρελαίου και 2) ή ανηλεής άνταγωνισμός εις τόν τομέα τών τακτικών γραμμών έξι αιτίας τού πολλαπλασιασμού τών υψηλής άποδοσίας πλοίων.

Τό δύο αυτά γεγονότα άντανακλούν εις τάς δυσχερείας τάς όποιας εις πολλάς παραδοσιακάς ναυτικάς χώρας άντιμετωπίζει ή ναυτιλία, ή όποια, είναι δύσκολον νά εύρη δάλην δόδον διαφυγής άπό τήν άναζήτησην τής συναγωνιστικότηος. Θά ήτο μάταιον νά στηρίξῃ κανείς τάς έπιπλας του έπι τού προστατευτισμού, διτίς δέν θά έστενοχώρει μόνον τόν έφοπλισμόν, άλλα θά άπετέλει δυσάστατον βάρος διά τό σύνολον τής οικονομίας. Καί άν άκρημά έσπημειούντο ήπο τής UNCTAD έπδιωκμένοι έξελιξις εις τό πρόβλημα τών σημαίων εύκολιας, τάς όποιας χρησιμοποιούν αι άναπτυγμένα χώραι διά νά μειώσουν τό κόστος τών θαλασσών μεταφορών τών, και πάλιν πρέπει νά θεωρηθή βέβαιον διτί ούδολως θά περιωρίζοντο αι οικονομικά σημαία. Καί τοιαύτας σημαίας διαθέτουν δχι μόνον αι ύπο δάναπτυξιν χώραι άλλα και αι ολιγώτερον άνεπτυγμένα είναι εύπωπαικί χώραι, αι χώραι τής 'Ανατολικής Εύρωπης και αι χώραι τής 'Ανατολικής Ασίας.

Η ΔΟΛΟΦΟΝΙΚΗ ΕΠΙΘΕΣΙΣ

Βαθύτατη συγκίνησιν άλλά και ζωράν άνησυχίαν προεκάλεσε εις τήν εύρυτεράν ναυτικήν μας οικογένειαν ή πρό ήμερών δολοφονική έπιθεσίς εις τό κέντρον τού ναυτιλιακού Πειραιώς με δύο νεκρούς και έκατοντάδα τραυματίων. Η ύπόθεσις αυτή άπεδειξε πόσον έπικινδυνός είναι ή άναμικις εις σκοτεινάς ύποθεσίες και έπι πλέον διτί εις τόν Πειραιά δρούν άνεξέλεγκτα διάφορα υποπτά διοτομα, τών όποιων ή πολύχρονος παραμονή εις τήν Έλλαδα άλλα και αι δραστηριότητές των δέν ήμπορούν νά έξηγηθούν παρά μέ τήν έρμηνειν διτί είμεθα πολύ άνετοι.

'Εν κατακλείδι, τό συμπέρασμα εις τό διόποιον δύναται νά καταλήξῃ τις είναι διτί διοί οφείλομεν — διά τό γενικώτερον καλόν τής Ναυτιλίας μας άλλα και διά τήν ήσυχιάν τού τόπου — νά έξοβελίσωμεν άπό τόν Πειραιά δραστηριότητας πού ήμπορούν νά προκαλέσουν έπαναλήψιν τών αίματηρών έπεισδίων.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ

Μέ τό Ν.Δ. 1265/72 προβλέπεται καταστατικός έλεγχος έπι τών άποδογισμών τόσον τού Δημοσίου δοσον και τών ΝΠΔΔ άπό τό Έλεγκτικόν Συνέδριον. Εις τόν έν λόγω έλεγχον ύπαγεται και τό NAT, άλλα διά νά πραγματοποιηθῇ ύπο τών υπαλλήλων τού Έλεγκτικού Συνέδριον πρέπει νά καταβλη-

θούν εις αύτούς υπερωρίαί ύπο τού NAT, έφ' δισον ή έλεγχος γίνεται εις τήν έδραν τού Ταμείου και δχι εις τό Έλεγκτικόν Συνέδριον. Αι υπερωρίαί αύται ύπολογιζονται εις 300.000 δρχ. μηνιαίως, έπειδη δέ ή έλεγχος ύπολογιζεται διτί θά διαρκέση έπι πεντάμηνον, θά πρέπει τό NAT νά καταβάλη τουλάχιστον 1.500.000 δρχ.

'Επαναλαμβάνομεν, έπειδη τά χρήματα τού NAT άνηκουν εις τούς ναυτικούς μας και ούδεις δικαιούται νά τά διαθέτη δι' άλλους σκοπούς πέραν έκείνων διά τούς όποιους προορίζονται, νά διαμηνύθῃ εις τό Έλεγκτικόν Συνέδριον διτί τό "Ιδρυμα δέν πρόκειται νά διαθέση ούτε μίαν δραχμήν διά τόν έλεγχον αύτον, πού άλλωστε άνηκε εις τήν άρμοδιότητα τού Κράτους, τό όποιον πρέπει νά έπωμισθῇ και τάς σχετικάς δαπάνας.

ΥΠ' ΟΨΙΝ ΤΟΥ Κ. ΑΒΕΡΩΦ

Φαίνεται διτί εις τόν τόπον αύτόν όλα τά ζητήματα διά νά έπιλυθουν πρέπει νά φάσουν εις τά ύψηλοτέρα κλιμάκια. Δι' ή θέτομεν ύπ' διφιν τού Άντιπροέδρου τής Κυβερνήσεως κ. Εύαγ. 'Αβέρωφ, ή όποιος έχει τήν έποπτειαν τού οικονομικού τομέως, τό θέμα τών μεταφορώσεων υγραερίων εις τήν περιοχήν τής νησιδός Πρώτη τής Πυλαί. Πρόκειται διά μίαν έργασιαν ή άφηνει σημαντικών περίπτωσην ποσά συναλλάγματος εις τήν έθνικήν οικονομίαν και συμβάλλει ίδιατέρως εις τήν οικονομικήν άνάπτυξιν και προκοπήν τής περιοχής άλλα... Τό άλλα εις τήν προκειμένην περίπτωσην είναι ή αντίδρασης ένος δημάρχου κωμοπόλεως τής περιοχής, ή όποια άπλεχει περι τά 15 χιλιόμετρα άπό τό σημείον τών μεταφορώσεων, πού φοβάται τά συνεπείας άπό μίαν ένδεχομένην έκρηξιν... και έπισης ρύπανσιν τού περιβάλλοντος. Σημειώται διτί εις δλλας χώρας — τήν Γαλλίαν λόγου χάριν — αι μεταφορώσεις τών υγραερίων σκαφών διενεργούνται έντος λιμένων και πλησίον δχι άπλως κατοικημένων περιοχών άλλα θέρετρων.

Νομίζουμεν διτί τό πρόβλημα άξιζει νά άπασχολήση τόν κ. 'Αβέρωφ. 'Επι τέλους ή άναπτυξις αύτού τού τόπου δέν ήμπορει νά έξαρτάται άπό τά καπρίτσια κάποιου δημάρχου.

ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΠΟΣΤΑΣΙΣ

Παρά τάς άντιμαχομένας άπόψεις, ύποστηρίζεται διτί είναι δύσκολον νά πιστεύση κανείς ώς καλυτέραν λύσιν τόν μονομερή προσανατολισμόν πρός μόνα τά άστυνομικά ή στρατιωτικά καθήκοντα τού Λιμενικού Σώματος. Πρώτον, διότι ή διαφορισμός έπιτελικής και έκτελεστικής ύπηρεσίας θά άδηγηση είς άγνωστου έκβάσεως διχασμόν τής ναυτιλιακής διοικήσεως. Καί δευτέρον διότι ή έπαγγελματική μονομέρεια, θά δδηγήση είς ασφυκτικήν άστυνομευσιν τής Ναυτιλίας.

'Εξ άλλου διερωτώνται πολλοί, ποιοι θά

είναι οι τεχνοκράται οι όποιοι θ' άναλαβουν νά διορθώσουν τά κακώς κείμενα; 'Ομιλούμεν περί πέντε ή δέκα ειδικών έπιστημονών ή περί τών έκατοντάδων τών νεοδιοριζομένων — εις τήν Έλλαδα ζώμεν — οι όποιοι θά

έφορμήσουν εις τό YEN;

"Ότι πολλά πράγματα εις τήν ναυτιλιακήν διοίκησιν χρήζουν άλλαγής ή βελτιώσεως, ούδεις άμφιβάλλει. 'Άλλ' άπό τού σημείου αύτού μέχρι τού κινδύνου νά ίδωμεν τά χειρότερα, ύπάρχει άπόστασις.

ΑΝΕΠΑΝΟΡΘΩΤΟΝ

Δέν έγινε ίδιατέρως γνωστόν διτί έν άλλοκληρον κτιριακόν συγκρότημα τών Σχολών 'Ασπροπύργου ύπέστη πλήγματα έκ τών σεισμών τής 24 Φεβρουαρίου. Πρόκειται διά τό παρά τήν άκτην νεώτερον σχετικώς κτίσμα-άνηγρέθη νομίζουμεν τό 1969 — τό όποιον εις μέτο τό ύπόγειον έστεγαζε τό πρωρείον και λεμβαρχείον, εις δέ τόν δροφον τάς αιθούσας διδασκαλίας τής Σχολής Πλοιάρχων.

Αι ζημιαί, τάς όποιας ύπέστη τό κατέστησαν έπικινδυνον, άκατοικήτον και δχροστον. Είναι δέ πολύ πιθανόν διτί ούτε έπισκευήν ή στήριξην έπιδεχεται. Καί αύτό εις μίαν έποχην, καθ' ή τό συγκρότημα τών ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου, μετατραπέν εις Σχολήν έξωτερης φοιτήσεως και δεχθέν τήν στέγασιν τών νεοσυστάτων ναυτικών Λυκείων, ειχε άναγκην και τού τελευταίου διατιθεμένου χώρου διά νά έπαρκεση εις τάς άναγκας του.

Δέν γνωρίζουμεν τί έγινε πρός τήν κατέύθυνσιν άναζητήσεως τών αιτίων, ούτε τί σκέψεις κρατούν διά τό μέλλον τού διαρραγέντος οικήματος. 'Άλλ' ή σύγκρισις μέ τά δλλα κτίρια (τά δύο παλαιά τού 1955 και ή έπεκτασις τών τεχνικών έγκαταστάσεων τού 1963) τά όποια δέν ύπέστησαν ζημιάς άξιας λόγου, δεικνύεται τήν διαφοράν τής κατασκευής και τόν βαθμόν τής εύθυνης.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΠΑΝΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

"Η έργασία διά τόν έλεγχον τού έπανυπολογισμού τών συντάξεων, δχι άποδειπει εις τήν διόρθωσιν τών λαθών πού πρέκειν, προσδοκάται διτί θά τελειώσει τόν προσεχή Άπριλιον ή Μάιον. "Ηδη ή έλεγχος έχει φθάσει μέχρι τού άριθμου μητρώου συνταξιούχων 22.500, άπομένει δηλαδή ή έλεγχος 13.000 εισέτι συνταξιοδοτικών φακέλλων διά νά άλοκληρωθή, χωρίς άμως τού θά σημαίνει διτί θά έχη τελειώσει και ή δηλ έργασία, διότι τά στοιχεία πού προκύψαν ή θά προκύψουν δέν θά έχουν τύχει έπεξηρασίας άπό τήν Μηχανογραφικήν 'Υπηρεσίαν.

Αναφέρεται σχετικώς διτί ή έν λόγω ύπηρεσία μέ τόν φόρτον έργασίας πού έχει θά δυνηθή νά άσχοληθῇ μέ τό έργον αύτό μετά τόν Ιούνιον τού 1982, έχουσα δέ τήν δυνατότητα έπεξηρασίας 500 ύποθεσέων μηνιαίων θά χρειασθή περί τά έξι έτη διά τήν άλοκληρωσιν τού έργου. Δι' ή και έγενετο σκέψις ή σχετική έργασία νά άνατεθῇ εις ιδιωτικήν έπιχειρήσιν άσχολουμενην μέ μηχανογράφησιν.

ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ;

Μᾶς ήρωτησαν έάν είναι δυνατόν διά τήν έπισκευήν μιάς λογιστικής μηχανής νά ζητεῖται — και νά καταβάλλεται — τό ποσόν

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

πεδίωκες ή διοικήσις της ΠΕΜΕΝ με τήν κήρυξην τής άπεργιας αύτής. Είναι χρακτηριστικόν διτι, βάσει τού ισχύοντος Καταστατικού, τήν έποχην αύτήν έπρεπε ήδη νά διεξάγωνται άρχαιρεσίαι διά τήν έκλογην νέας διοικήσεως. Δηλαδή από τού 'Απριλίου θά έπρεπε νά είχε άρχισει η διαδικασία διά τήν έκλογην έφορευτικής έπιτροπής και διά τάς άρχαιρεσίας πού διαρκεί ένα δέκαμηνον. Σημειώται διτι η θητεία της σημερινής διοικήσεως τής ΠΕΜΕΝ λαγεί τήν 18ην 'Οκτωβρίου, δηλαδή μετά δύο και ήμισυ μήνας περίπου, και ή πορεία τών έξελιξεων πού άναμενεται νά σημειωθούν θά άποκαλύψη τά πραγματικά αίτια πού άδηγησαν τήν παρούσαν διοίκησιν της ΠΕΜΕΝ εις τήν κήρυξην τής άσκουπου άπεργιας.

Έν κατακλείδει πρέπει νά ύπογραμμίσωμεν διτι όφειλεται έπαινος εις τήν μεγάλην μάζαν τών μηχανικών μας οι οποίοι διά τής στάσεως των άπεδειξαν διτι γνωρίζουν νά προσπίζουν τά πραγματικά συμφέροντα τού κλάδου των και διτι δέν είναι διατεθειμένοι νά παίξουν τά «παιχνίδια» οίουδήποτε.

Η ΑΠΕΙΛΟΥΜΕΝΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ

Μέ σκεπτικισμόν και μελαγχολίαν σχολιάζει ο Ξένος τύπος τήν άπειλουμένην ναυτιλιακήν άυτοκρατορίαν τών παραδοσιακών χωρών της Δύσεως. 'Η Σουηδία έχασε τό ημισυ τού στόλου της έντος τής τελευταίας πεντατίας, η Γερμανία βλέπει τό τρίτον τού στόλου της νά πλένει όπό ξένας σημαίας, η 'Ολλανδία κατήλθεν εις τήν διεθνή κλίμακα κάτω τής 'Ινδιας και η Γαλλία άποβλέπει εις τήν κρατικήν ένισχυσιν ώς μόνην έλπιδα ναυτιλιακής έπιβιωσεως. Μένει βέβαια η θαλασσοκράτειρα Βρεταννία. 'Άλλα και αύτή δέν άπεφυγεν έντελως τών κατήφορον. Διότι δέν είναι μόνον διτι έντος τών τελευταίων 6 έτών είδε νά μειούνται τά πλοία της κατά έξ περίπου έκατον. τόννων και τά ναυτικά της πληρώματα εις άνησυχητικόν ποσοστον. Είναι κυρίως διτι εις αύτην τήν θαλασσινήν Βρεταννίαν, η ναυτιλία δέν είναι πλέον ή βιομηχανία της πρώτης γραμμής ή οποία προσείλκει τούς ικανωτέρους έγκεφάλους και τάς μεγαλυτέρας έπενδυσεις. Σήμερον άκομη και τά μεγάλα συγκροτήματα με τά έπιβλητικά ίδια, περιορίζουν τήν ναυτιλίαν εις δευτερεύοντας τομείς τής έπιχειρηματικής των δραστηριότητος.

'Επ' άρκετον χρόνον ή προστασία τής σημαίας ύπό τάς διαφόρους αύτής μορφάς — χθές εις τάς Κόνφερανς, σήμερον εις τάς διμερείς, αύριον εις τόν κώδικα συμπεριφοράς — ένομισθη διτι θά έξησφάλιζε τήν διάσωσιν τών άτομικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Άλλ' άπεδείχθη διτι δέν άρκει διότι χωρίς συναγωνιστικότητα ή παρακμή είναι βεβαία. Και διά τόύτο άκριβώς πρέπει νά περιορίσουν τό κόστος έκμεταλλεύσεως και νά έπωφεληθούν τήν τεχνολογίας και τήν ποιότητος τού προσωπικού των. Κυρίως άμως πρέπει νά έξασφαλίσουν έν μίνιμουμ διεθνούς ναυτιλιακής τάξεως. Χωρίς αύτό, δχ μόνον εις τόν έλευθερον στίβον, άλλ' άκομη και εις τάς τακτικάς γραμμάς — δουσ ούτε 'Ελληνες πολλοί ύπάρχουν ούτε σημαία εύκολιας — ή έφοπλισμός της Δύσεως θά είναι ύποχρεωμένος νά συνεχίζη μιαν άδιάκοπον και θανατηφόρον πάλην.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ NAT

Είναι γεγονός τό οποίον δέν έπιδεχται άμφισβήτησιν διτι εις τό NAT ύπάρχουν λειτουργικά και δομικά άδυναμια, πού άποτελούν έμποδον εις τήν πρόδοσον και τήν γενικότεραν προκοπήν τού 'Ιδρυματος. 'Υπό τήν έννοιαν αύτήν συμφωνούμεν με τήν άποψιν τής έφοπλιστικής πλευράς εις τό Δ.Σ. τού NAT, η οποία δέν έδεχθη νά συζητηθούν έπουσιώδεις διατάξεις, έάν δέν προηγηθή μία εις βάθος τροποποίησις τής περί NAT νομοθεσίας ώστε τό 'Ιδρυμα νά άποκτηση τήν λειτουργικότητα άλλα και τήν δομήν πού έ-

πιβάλλουν τόσον ή μορφή του δσον και αι γενικώτεραι κατευθύνσιες του.

Κατά τήν άντιληψιν τής έφοπλιστικής πλευράς, η τροποποίησις τής περί NAT νομοθεσίας πρέπει νά έπιτρέπη:

Πρώτον, τήν διαχείρισιν τών διαθεσίμων τού NAT χωρίς τήν άναμενην τής Τραπέζης τής 'Ελλαδος, πού ζημιώνει τό 'Ιδρυμα κατά πολλά έκατον. έπησίων.

Δεύτερον, τήν άνοικοδόμησιν τών άκινητων τού NAT ώστε νά άποφεύγωνται αύτά που συνέβησαν εις τά κτίρια τών δόδων 'Ακαδημίας και 'Ομηρου, Καποδιστρίου και Πατησίων ώς και εις τό κτίριον τού Οίκου Ναύτου, δηλαδή νά θεσπισθή διάταξις ή οποία νά έπιτρέπη τήν άναμενην τής κατασκευής κτίρων εις μίαν κατασκευαστική έταιριαν ή οποία θά τά παραδίδη μέ το κλειδί εις τό χέρι.

('Η άναφερθείσα ύπό ύπηρειασικών παραγόντων άποψις διτι δέν είναι εύχερές νά γίνη έξαιρεσίς από τό Κράτος διά τό NAT νά διαχειρίζεται τά άποθεματικά του κατά τό δοκούν και νά άνεγειρη τά κτίρια του χωρίς τάς παρεμβολάς τού νομικού καθεστώτος τού 'Υπουργείου Δημοσίων "Εργων, διότι αύτό συμβαίνει με δλα τά ΝΠΔΔ, δέν μπορεί, κατά τήν ταπεινήν μας άποψιν νά εύσταθηση. Διότι, δλα τά άλλα ΝΠΔΔ και δή οι άσφαλιστικοί οργανισμοί δλο και κάτι παίρνουν από τό Κράτος, ένώ τό NAT δχ μόνον δέν παίρνει, άλλα άντιθέτως δίδει και μάλιστα σημαντικώτατα ποσά εις συνάλλαγμα και εις δραχμάς. Ποίος έτερος άσφαλιστικός οργανισμός, λόγου χάριν, έσπράττει διά λογαριασμόν τού Κράτους τόν φόρον έσοδήματος τών ήσαφαλισμένων του: Αύτή ή ίδιομορφία τού NAT και ειδικότερον ή συναλλαγματική ουμβολή του εις τήν έθνικην οικονομίαν παρέχει ίσχυρά έρεισματα διά τήν άνεξαρτοποίησιν του από τάς ρυθμίσεις πού ίσχυουν διά τά άλλα ΝΠΔΔ, άρκει αύτή ή άνεξαρτοποίησις νά ζητηθή ύπό τών κυρίων παραγόντων της Ναυτιλίας με έπιμονήν και ήπουνήν και δχ με «χαρτοπόλεμον». Τά έπιχειρηματά ύπάρχουν και είναι ίσχυρότατα, ήμεις δέ πιστεύουμεν διτι ούδεμία κυβέρνησης θά τολμήση νά τά άμφισβητήση έάν τεθούν δπως πρέπει νά τεθούν κάποτε).

Τρίτον, τήν ρύθμισιν τής άποζημιώσεως τών μελών τών διαφόρων έπιτροπών και δή τών 'Υγειονομικών ώστε νά ύπάρχει ταχυτάτη, αύτην ήσαφαλισμένων της Συντονίσματος προώθησης πρέπει νά τεθούν κάποτε.

Τρίτον, τήν ρύθμισιν τής άποζημιώσεως τών μελών τών διαφόρων έπιτροπών και δή τών 'Υγειονομικών ώστε νά ύπάρχει ταχυτάτη, αύτην ήσαφαλισμένων της Συντονίσματος προώθησης πρέπει νά τεθούν κάποτε.

Σίναι, λόγου χάριν, ή έπανάληψις τού ναυτικού έπαγγέλματος από συνταξιούχους, οι δοποίοι δέν ήμπορούν νά έργασθούν, διότι καθυστερεί η ύγειονομική των έξετασις από τήν οίκειαν 'Υγειονομικήν 'Επιτροπήν (300 συνταξιούχοι άναμενουν νά έξετασθούν αύτήν τήν στιγμήν από τήν 'Υγειονομικήν 'Επιτροπήν και έν τώ μεταξύ 300 έχονται εισπράττουν χρήματα τά οποία θά ήμπορούσαν νά εισπράδουν "Ελληνες...").

Τέταρτον, τήν διαχείρισιν τών διαθεσίμων τού NAT χωρίς τήν άναμενην τής Τραπέζης τής 'Ελλαδος, πού ζημιώνει τό 'Ιδρυμα κατά πολλά έκατον. έπησίων.

('Ηδη ή διάταξις αυτή προωθείται. Δι' αύτης θεσπίζεται ειδικότερον ή έπανάρκισης και καθιερώνεται η προσωρινή άνικανότης, ή οποία προϋπήρχε και είχε καταργηθή και ναυτικός όποιος έκρινετο από τάς 'Υγειονομικάς 'Επιτροπάς προσωρινώς άνικανος δέν ήδηντο νά λάβη σύνταξιν, ένώ ήδη, με τήν έπαναφοράν τής προσωρινής άνικανότητος, θά δύναται νά λάβη σύνταξιν διά τό χρονικόν διάστημα διά τό οποίον θά κρίνεται προσωρινώς άνικανος. Θά πρέπει πάντως νά ύπογραμμισθή διτι αύτήν τήν στιγμήν δέν ύπαρχουν εις τό NAT άκριβη στοιχεία διά τά αίτια τών άτυχημάτων τών ναυτικών. 'Ηδη διετάχθη ή διενέργεια ειδικής έρευνης διά νά διαπιστωθή ή αίτια τών άτυχημάτων τών ναυτικών (ναυάγια, συγκρούσεις, πυρκαϊά, άμελεια, άγνοια κλπ.) ώστε με τήν έπιστημαν στων νά λάθοθουν και τά άναλογα μετρά τά διά τόν περιορισμόν των άλλων και παραλλήλων νά άξιολογούνται τά άκριβεστερα και δίκαια διά νά μη άδικούνται οι ναυτικοί.

Πέμπτον, τήν ρύθμισιν, κατά όρθον τρόπον, τής έπησίας αύξησεως τών συντάξεων.

'Υπό τής ναυτεργατικής πλευράς έτεθη και τό θέμα τής ίσης φορολογικής μεταχειρίσεως τών συνταξιούχων με τούς ένενεργεία ναυτικούς, άλλα ύπό ύπηρειασικών παραγόντων της ένεφρηθή διτι εις τό παρελθόν είχε γίνει σημετική διάταξις και κατεβλήθησαν ωρισμέναι προσπάθειαί άλλα τό αίτημα άπερριφθη από τό 'Υπουργείον Συντονίσματος. Δέν γνωρίζουμεν, βεβαίως, ποια έπιχειρήματα προβλήθησαν και πώς προεβλήθησαν τότε. Νομίζουμεν άμως διτι έάν προσκομισθούν εις τούς μανδαρίνους οίουδήποτε 'Υπουργείου αι μηνιαίαι δραχμοποιήσεις συναλλάγματος διά τήν συνταξιούδηταιν τών ναυτικών και

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

διά την παροχήν των έφ' απαδί από τα Ταμεία Προνοίας δέν θά είναι εις θέσιν νά άρνηθούν την υιοθέτησην της ρυθμίσεως αύτης και έν πάση περιπτώσει, έάν άρνηθούν, ύπάρχει ή δόδος του Συμβουλίου της Επικρατείας άλλα και δόλα μέτρα που μπορούν νά λάβουν ή άκομη νά απειλήσουν νά λάβουν οι ένεργεια ναυτικοί. Βεβαιώς, εις τήν προκειμένην περίπτωσιν τόν λόγον έχει και τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας — και ό κ. 'Υπουργός οφείλει νά πειστή την κυβέρνησην διά το δικαιον του αιτήματος των συνταξιούχων.

ΤΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τελικώς, τό σοβιετικόν ώκεανογραφικόν «Αϊτάντορ» αφού παρέμεινε έπιν ένα μῆνα περίπου έξω από τά Ναυπηγεία Χαλκίδος διά νά δοθή ή έγκρισις της έλληνικής κυβερνήσεως προκειμένου νά έπισκευασθή εις τά έν λόγω ναυπηγεία, άπέπλευσε πρός άγνωστον κατεύθυνσιν. Και όμοιογομέ διά δέν θά έκπλαγομένη καθόδου έάν γνωσθή συντόμως διά τό σκάφος αύτό, τήν έπισκευήν του όποιου άρνηθηκαμε εις τήν 'Ελλάδα, έπισκευάζεται τώρα εις τά ναυπηγεία κάποιας δόλλης χώρας - μέλους του ΝΑΤΟ.

Πρέπει νά ύπογραμμισθή διά οι Σοβιετικοί είχον συνδέσει τήν έπισκευήν του έν λόγω σκάφους μέ τήν άναθεσην τής έπισκευής εις έλληνικά ναυπηγοεπισκευαστικάς έπιχειρήσεις έτερων δώδεκα ρωσικών σκαφών μέ προϋπολογισθέν κόστος 18 έκατομ. δολλαρίων. Και αύτά τήν στιγμήν πού τά κρατικά πλέον Ναυπηγεία 'Ελευσίνος «βγαίνουν στό σφυρί» δημοσίευσης έγραφη ηδη και δέν διεψεύσθη.

Δέν είμεθα φυσικά εις θέσιν νά γνωρίζωμεν ποιό θά είναι ή έξελιξις του θέματος τών έπισκευών σοβιετικών πλοίων εις τήν 'Ελλάδα, διότι ή κυβέρνησης τηρεί σιωπήν. Είμεθα δημως ύποχρεωμένοι νά ύπογραμμίσωμεν διά εις τάς άρχασίας δέν ήπιορούν νά ύπεισέρχονται χρώματα. Οι μπίζνες είναι μπίζνες και αύτό το γνωρίζουν και τό έφαρμόζουν καλύτερον άπό κάθε δόλλην χώραν ή ήγέτης του δυτικού κόσμου, αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι.

Η ναυλαγορά

Λήγει τόν Σεπτέμβριον ή Ρωσο-αμερικανική συμφωνία, βάσει τής άποιας οι άμερικανοί ύπερχεούντο νά πλωούν έπισκευάς εις τούς σοβιετικούς 6-8 έκατομ. τον. δημητριακών. Διαπραγματεύσεις διά τήν ύπογραφήν νέας συμφωνίας άναμένεται νά άρχισουν κατ' αύτάς άλλα τά άποτελέσματα είναι άμφιβολα.

Ο Λευκός Οίκος ένδιαφέρεται νά αύξηση τάς έπισκευάς πωλήσεις εις 10-12 έκατομ. τον. μέ τήν νέαν συμφωνίαν, άλλα τό προηγούμενον τού «έμπάργκο» πού έπεβαλε διά πρόεδρος Κάρτερ ίσως απότρεψει τούς Ρώσους νά βασίσουν τήν έξαρτησιν των εις τοιαύτην έκτασιν εις άμερικανικάς προμηθείας.

Υπάρχουν, δημως, σαφείς ένδειξεις διά οι σοβιετικοί θά χρειασθή νά είσαγαγούν σημαντικάς ποσότητας δημητριακών κατά τό προσεχές 12μηνον, ίσως κατά πολὺ ύψηλοτέρας τών δυων ύπελδηγίζαν ένωρίτερον. Συμφώνως μέ τούς παρατηρήτας τής παγκοσμίου άγοράς σιτηρών, ή έφετεινή συγκομιδή της Ρωσίας θά είναι πολύ κατωτέρα τών 210 έκατομ. τον. πού ύπελδηγίζαν εις τάς άρχας τούς έπους και ίσως δέν φθάση τά 190 έκατομ. τον.

Πάντως, πρέπει νά σημειωθή διά οι σοβιετικοί έχουν στραφεί πρός δόλλας άγοράς διά τήν κάλυψην τών άναγκων των — τήν 'Αργεντινήν, κατά τόν κύριον λόγον, καθώς και τήν Αυστραλίαν, τόν Καναδά και τήν Δυτ. Εύρωπην.

Νεώτεραι έκτιμήσεις τοποθετούν τήν ρωσικήν συγκομιδήν κάτω τών 200 έκατομ.

ΗΤΟ ΑΝΕΞΕΛΕΓΚΤΟΝ:

'Η κατάσχεσις ένός πλοίου άπεκαλύψε διά πρός τό ΝΑΤ όφειλή του άνερχεται εις 72.000 Λίρας Αγγλίας και όφειλεται εις ναυτολόγιον άπό 6.9.1979! 'Ομολογούμεν διά δέν ήμπορούμε νά άντιληφθούμε πώς άφέθη όφειλή τού πλοίου αυτού νά φθάση εις τό έν λόγω ποσόν, δεδομένου διά και εις τό παρελθόν είχε προβλήματα εις τήν Νέαν Υόρκην — και έάν ένθυμούμεθα καλώς — τό ΝΑΤ είχε άσχοληθη τότε μέ τήν περίπτωσιν του. 'Αναμένουμε διευκρινίσεις, διότι έπρωτης δημευεται τό πλοίον αύτό φαίνεται διά ήτο άνεξέλεγκτον.

●

ΜΕΝΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

'Αθηναϊκή άπογευματινή έφημερίς τών 'Αθηνών, παραθέτουσα τάς άνακοινώσεις τού διοικητού και τού γενικού διευθυντού τού ΟΓΑ διά τήν λήψιν ωρισμένων μέτρων ύπέρ τών ήσαφαλισμένων τού 'Οργανισμού ένεφάνισε τό δόλον θέμα ύπό τόν τίτλον «Και έφοπλιστές ζητούν σύνταξην αύτό τόν ΟΓΑ» και διδίσε και σχετικήν έμφασιν και εις τόν πρόδογον τού κειμένου.

"Όπως προκύπτει από τάς άνακοινώσεις τών άνωτέρων «οί έφοπλιστές» πού έζήτησαν σύνταξην αύτό τόν ΟΓΑ ήτο πάτηρ ένός κατόχου άλιευτικού σκάφους εις κάποιο έλληνικό νησί, διόποιος ήτο τελείως άνασφάλιστος και δικαιολογημένως ύπεβαλε αίτησιν διά τήν συνταξιδότησιν του αύτό τόν ΟΓΑ. 'Η έν λόγω δημως άπογευματινή έφημερίς, παρά τό γεγονός διά ήτο έννωσει της διτό πρόσωπον αύτό — δημος και διός του — ούδεμίαν σχέσιν είχε μέ τόν έφοπλισμόν, παρουσίασε τό δόλον θέμα ύπό τόν άνωτέρων τίτλον και διά νά έντυπωσιάση άλλα και διά νά βάλη κατά τού έλληνικού έφοπλισμού.

Τό δυστύχημα εις τήν προκειμένην περίπτωσιν είναι διά δέν είδημαν ούδεμίαν άντιδρασιν τήν 'Ενωσεως 'Έλληνων 'Έφοπλιστών, διόποια, κατά τήν διπούν μας, διά δέν ήτο έν λόγω συμφωνητικών πολλών, γνωρίζει δηλητηριότητας και διευθευνθείσης τήν έπαρτης έλαττωματική ή δηλωσις τής βουλήσεως τού ένός τών συμβαλλούμενων. Σημειωτέον διά ή τυχόν ύπαρξης τοιαύτης έλαττωματικότητος δέν θά ήδηντο νά διερευνηθή είμη ύπό τών δικαιοδοτικών άρχων τού Κράτους τής σημαίας. 'Εξ δόλου, κατέληξεν, δη ύποχρεωτική διατύπωσις τών έν λόγω συμφωνητικών και εις μίαν δόλην γλώσσαν δέν είναι θέμα δημοδιότητος τής ΕΟΚ άλλα μάλλον τούς διεθνούς Γραφείου 'Εργασίας.

Και δέν Γάλλος 'Υπουργός θάρως άπηντησεν. 'Αλλ' έξ δων ήμεις γνωρίζουμεν, πλείσται δσαι άτομικαι συμβάσεις ναυτολογησεως συντάσσονται και εις τήν άγγλικην γλώσσαν, τήν δημοσίευσην ή πολύ, γνωρίζει δηλη σχεδόν δη έννωση ναυτική πελατεία τών πλοίων μας. 'Εάν δέν γνωρίζουν ούτε τήν άγγλικήν, τί πτώμων ήμεις;

Δέν φανταζόμεθα νά νοιμήζη δη ύρωτών βουλευτής διά πρέπει, νά τούς μάθωμεν νά διαβάζουν έλληνικά. 'Ας μή λησμονεί δι: Greca sunt, non leguntur.

εις τήν εισαγωγήν 'Αμερικανικών δημητριακών. 'Η Κίνα θά εισαγάγη δόκτω έκατομ. τον. σίτου κυρίως αύτό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας έπειγούσα είναι διά πρός τήν Πολωνίαν βοήθεια. 'Αραδόσιτον, κυρίως, χρειάζεται διά νά αποφύγη τήν σφαγήν τών πουλερικών.

"Όπωσδήποτε φαίνεται διά η Ρωσική έσοδεις, λόγω καιρικών συνθηκών, θά είναι κατωτέρα. Κατά τούς άμροδίους 'Αμερικανούς αί Ρωσικαι άνάγκαι θά χρειασθούν 30-35 έκατομ. τον. δημητριακών νά εισαγάγουν. 'Ισως εις τό τέλος Σεπτεμβρίου ή Μόσχα νά χρειασθή τήν εισαγωγή τριών έκατομ. τον. δημητριακών διά νά θρέψη και τά ζώα. Πάντως και διά κατάστασις τών μηχανικών μέσων συγκομιδής δέν είναι ικανοποιητική.

Κατά τούς 'Αμερικανούς ή παγκόσμιος παραγωγή δημητριακών θά άνελθη εις 1.498 δισεκ. τον., κατά δέκατομ. τον. τής κατά 'Ιούνιον προβλεφθείσης. Τής Ρωσίας τά άποθέματα θά μειωθούν.

Κατά τούς 'Αμερικανούς ή προβλεφθείσης τής Ρωσίας διά ήσαφαθή έφετος 38 έκατομ. τον. δημητριακών. 'Η Αργεντινή, ήτης έτριπλασίασης τήν έξαρτησην πρός τήν Ρωσίαν εις δημητριακά, θά συναγωνισθή τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας εις τήν πρός τήν Μόσχαν έξαρτησην δημητριακών. 'Η Κίνα προβαδίζει

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

Εις τήν Γαλλικήν βουλήν, σοσιαλιστής βουλευτής, λαβών άφορμήν εις τής εισόδου τής 'Ελλάδος εις τήν ΕΟΚ, κατέθεσε έρωτησιν πρός τόν 'Υπουργόν Μεταφορών διά τό θέμα τής ύπό τέλος έννωσην ναυτικών ύπογραφής συμβάσεων ναυτολογησεως επί έλληνικών πλοίων, συντεταγμένων μόνον εις τήν έλληνικήν γλώσσαν, τήν όποιαν φυσικά άγνοούν οι ξένοι ναυτολογηγούμενοι.

Ο 'Υπουργός άπηντησεν διά ή 'Ελλάς έχει έπικυρωσει τήν διεθνή σύμβασην περί ναυτολογησεως ναυτικών, ή όποια δέχτηκεις τών άλλων προβλέπει διά ήτο έν λόγω ποσόν θέμα ύπό τόν τίτλον Και έφοπλιστές ζητούν σύνταξην αύτό τόν ΟΓΑ» και διδίσε και σχετικήν έμφασιν και εις τόν πρόδογον τού κειμένου.

Και δέν Γάλλος 'Υπουργός θάρως άπηντησεν. 'Άλλ' έξ δων ήμεις γνωρίζουμεν, πλείσται δσαι άτομικαι συμβάσεις ναυτολογησεως συντάσσονται και εις τήν άγγλικην γλώσσαν δέν είναι θέμα δημοδιότητος τής ΕΟΚ άλλα μάλλον τούς διεθνούς Γραφείου 'Εργασίας.

Κατά τούς Κλάρκσον, τού Λονδίνου, ή παγκόσμιος στόλος τών μπάλκ κάρριερς θά άνελθη διά 20% έντος τής προσεχούς τριετίας. Άι παραγγελία τού 1980 μόνον έφθασαν τά 20 έκατομ. τον. δ.ώ. ένώ τό σύνολον τών παραγγελιών μέ παράδοσιν μέχρι τό 1983 άνερχεται εις 37 έκατομ. τον. Τούτο άντιστοιχει εις τό 27% τού ήδη έν ύπηρεσια στόλου. Άι διαλύσεις τοποθετούνται εις τό 7%, συνεπώς ή καθαρά άνελθης θά είναι 20%.

Σημειωτάται, έπισης, διά τό έν-τρίτον τών ύπο παραγγελιών μπάλκ κάρριερς άναφέρεται εις οκάφη άνω τών 100.000 τον. και τό μέσον μέγεθος τών ύπο παραγγελιών σκαφών είναι 54.000 τον., έναντι 32.600 τον. τού έν ύπηρεσια στόλου.

Σποραδικαί ναυλώσεις μπάλκ κάρριερς ύπο τών σοβιετικών δι' ύπερατλαντικά ταξίδια άποτρέπουν τήν περαιτέρω πτώσιν τών ναύλων εις τήν νευραλγικήν περιοχήν τού 'Ατλαντικού. Τών «πάναμαξ» πάντως οι ναύ-

λοι κρατοῦνται σταθερώς χαμηλοί.

*Αρχίζουν άπό τα μέσα του μηνός αἱ φορτώσεις τῶν ἀμερικανικῶν σιτηρῶν διά τὴν Ἰνδίαν. Προβενόμενοι ναῦλοι ἀπό τὸν Κόλπον δολ. 47 διά τὰ τουήτεκερς (μείον 2 δολ. διά μεταφόρτωσιν), δολ. 43 διά τὰ μπάλκ κάρριερς καὶ δολ. 38 διά τάνκερς. Ἀπό τοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ οἱ ναῦλοι εἰναι 43, 39 καὶ 34 δολ. ἀντιστοίχως.

Σοβαρόν πληθωρισμὸν χωρητικότηος εἰς τὰ σκάφη Ἑροῦ φορτίου, ιδίως τὰ ἀνω τῶν 50.000 τον., προβλέπει τὸ γραφεῖον H.P. Drewry ἐάν δὲν σημειωθῇ ἐπιτάχυνσις τοῦ ρυθμοῦ τῶν διαλύσεων.

Προειδοποιεῖ, ἐπίσης, διά τὸ ἐνδεχόμενον πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν τουήτεκερς, ἐξ αἰτίας τῆς κάμψεως τῶν τιμῶν τῶν μπάλκ κάρριερς ποὺ ἡδη ἐπισημαίνεται. Πάντως, ἐν διψει μιᾶς ἀνακάμψεως τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν κατά τὸ 1983, δὲν πιστεύεται ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν τουήτεκερς θά ύποχωρήσουν κατά πολὺ.

Παρατηρεῖται κάποια ἀνάπauλa εἰς τὰς νauλaσeis πλoίōn ἀpό tῆn Mόσaχan. Oi Rώsoi eίxouν laμbánein σmāntikón mēros tῶn ἔkē katoim. ton. sítou kai ἀraβoσoíto μe pārādōsioin mēxri tῆn 30n̄ Sēptembris. Pán̄tawς h̄ Mόscha θā xreiaσth̄, p̄oblēpetai, 120 ploia tῶn 50 xil. ton. h̄ 20 ploia katá m̄n̄a. Aí t̄m̄ai tῶn 'Amērikaniκōn d̄m̄t̄riakōn th̄w̄roūntai līan suμph̄rouσai. 'Ēp̄epeoan tōn teleutaiōn kaiρōn. Pioteúetai pán̄tawς h̄ Mόscha ēx̄ei ἐp̄aρkeiān mēxri 30 Sēptembris. Pērān aút̄t̄ tῆs h̄m̄erom̄nias θā ἀnt̄m̄etap̄s̄i kai tō p̄ob̄l̄h̄ma tῆs z̄wokom̄ias. Tēn eisāwaḡn̄ d̄m̄t̄riakōn xreiaz̄etai.

Tā μpάlk κάrriep̄s̄ p̄ob̄l̄p̄etai nā emph̄n̄isouν plēdn̄as̄ 31 ēkatoim. ton. d.w. eīs tō tēlois tōū tētou, pēr̄p̄to 50% megalūteron

tōū ēkē 21 ēkatoim. ton. plēdn̄as̄ eīs tā tēlē tōū 1980.

Σumph̄n̄w̄s̄ mē B̄retanuñs̄ ēm̄p̄eirōgn̄w̄m̄oνaς, h̄ paroūsa plēdn̄as̄ xh̄or̄t̄ikōt̄t̄s̄ tōn m̄pālk kārr̄iep̄s̄ f̄thānei tā 25 ēkatoim. ton. kai ἐp̄t̄p̄eaz̄ei ἀrn̄t̄ikōs̄ tōn nauλaγ̄r̄p̄. 'All̄a, m̄ol̄on̄t̄i tō plēdn̄as̄ aūt̄ θā aūx̄h̄t̄ kāt̄ tō d̄eūt̄erōn̄ h̄m̄is̄ tōū tētou, īs̄oas̄ h̄p̄árkei kāp̄oia b̄el̄t̄iwas̄ tōn nauλaon̄ kāt̄ tō f̄h̄iñp̄aw̄on̄ h̄ē ait̄ias̄ tōn σ̄m̄ant̄iκōn̄ āḡor̄w̄n̄ 'Amērikaniκōn̄ d̄m̄t̄riakōn̄ aūt̄ tōū R̄w̄os̄.

Mé tēn sūn̄v̄ch̄iōm̄en̄n̄ āp̄eul̄h̄ m̄iās̄ sōb̄iēt̄ik̄h̄ ēp̄eub̄s̄s̄ eīs tēn P̄ol̄w̄iān̄ kai tō ēn̄d̄ēch̄om̄en̄n̄ ēp̄iob̄ol̄h̄s̄ ēn̄d̄s̄ n̄eū ēm̄p̄ar̄ȳko, oī sōb̄iēt̄ik̄oī d̄en̄ θā d̄iak̄iñd̄un̄eūs̄s̄ v̄p̄āp̄aēm̄ēīv̄oūn̄ mē ch̄am̄h̄l̄ āp̄oθ̄em̄ata eīs tās̄ ār̄ch̄as̄ tēs̄ n̄eās̄ p̄ērīod̄oū.

Tēn h̄p̄o tēn D̄iāw̄uγ̄a tōū S̄ouēz̄ d̄iān̄oiēn̄ d̄oð̄u p̄r̄oð̄ tēn 'Ap̄a 'An̄at̄ol̄iñn̄ s̄ch̄eđiāz̄oūn̄ oī tēn̄ tēchn̄iōk̄oī. P̄r̄ōk̄ēīt̄, b̄ēb̄aīw̄, p̄ēr̄ī s̄ch̄eđīoñ tōū āp̄at̄érōn̄ m̄ell̄on̄t̄oç̄. Ḡēȳoñ p̄añt̄w̄s̄ d̄īt̄ī s̄ūz̄h̄tēīt̄. D̄en̄ ār̄k̄ēī aūt̄. Tōū Ḡīb̄r̄al̄t̄āp̄ ēp̄īs̄s̄ h̄r̄ch̄īs̄ v̄āl̄ēt̄at̄aī kaī h̄ ī̄p̄oγ̄ēīs̄ d̄iān̄oīxīs̄. Th̄em̄ata tēs̄ p̄rōs̄ēch̄oūn̄ ḡēn̄ēās̄. K̄ap̄ōt̄ θā k̄atast̄oūn̄ tōn tēchn̄iōk̄oī āp̄ās̄h̄d̄h̄oñs̄.

Kaθ̄w̄s̄ oī 'Iāp̄an̄ēs̄ d̄en̄ ēp̄īd̄ēīk̄uñs̄ p̄āp̄ā ēl̄āx̄īt̄oñ ēn̄d̄iaf̄ēr̄oñ d̄īāf̄oñt̄ēs̄ ḡaiān̄t̄h̄r̄āw̄oñ āp̄o tās̄ 'H̄n̄am̄eñas̄ P̄ol̄īt̄eñas̄, oī naūl̄oñ d̄īāt̄ tā f̄oñt̄iā āut̄ā ēk̄p̄īt̄oūn̄. Pīst̄ēūt̄aī, p̄añt̄w̄s̄, d̄īt̄ī m̄et̄āt̄ tā m̄ēs̄ā tōū ār̄h̄oñm̄eñuñs̄ m̄iñs̄ θā s̄h̄m̄eñiñt̄h̄ z̄āw̄oñt̄eñrā z̄h̄t̄īs̄ d̄īāt̄ tā f̄oñt̄iā āut̄ā.

Eīs 25 ēp̄ołoḡīz̄ēt̄ī v̄āl̄ēt̄h̄ s̄uñ tōn tōn̄ h̄r̄χ̄oñ h̄ d̄uñm̄añs̄ tōn tān̄k̄eñs̄ tēs̄ S̄eññl̄ ēn̄v̄añt̄ī tōn̄ 35. D̄en̄ θā āp̄ob̄añt̄ m̄oñs̄ tōū VLCC oñk̄añ, āll̄a kaī s̄k̄añt̄ tōn̄ 50-100 xil. ton. Oī p̄eñriɔ̄s̄m̄oñ tōū IMKO ēx̄ouñ tēs̄ ēp̄īd̄r̄añs̄ tōn̄. 'Aç̄ s̄h̄m̄eñiñt̄h̄ θā m̄et̄āt̄ tōn̄ 52

ēkatoim. ton. tēs̄ k̄l̄ās̄ēw̄ās̄ aūt̄t̄s̄ tā 21 ēkatoim. (40%) eīsaī h̄l̄iñk̄iās̄ 15 ēt̄w̄oñ kaī p̄l̄eñoū kaī tā 17% m̄et̄āt̄ 9-14 ēt̄w̄oñ.

P̄t̄w̄oñs̄ eīs tēn k̄at̄añl̄añs̄ tōū p̄eñr̄eñlaioñ tōū p̄añk̄oñs̄m̄iñs̄ h̄p̄iñs̄m̄añv̄eñt̄aī. P̄t̄w̄oñs̄ kaī tōn̄ t̄m̄w̄oñ. Tōū B̄retanuñs̄ p̄eñr̄eñlaioñ āp̄o 39,25 d̄oł. tōū b̄añr̄eñl̄ī eīs 35 d̄oł. P̄añt̄oū h̄p̄oñt̄iñs̄. K̄at̄ 11% ēn̄v̄añt̄ī tōū 1979.

P̄añr̄ tēn k̄añt̄eñt̄oñ p̄t̄w̄oñs̄ tōn̄ naūl̄oñ tōn̄ d̄eñm̄eñt̄oñp̄oñs̄, p̄añr̄p̄eñt̄aī āp̄oñt̄uñm̄iās̄ ēk̄ m̄eñr̄oūs̄ tōn̄ p̄l̄oñt̄k̄t̄w̄oñ nā p̄añp̄oñl̄iñs̄oūs̄ tā z̄h̄m̄iñḡoñnā tān̄k̄eñs̄ tōn̄. P̄oñl̄oñ p̄oñt̄iñs̄oūs̄ nā tā k̄iñv̄oūn̄ mē z̄h̄m̄iñv̄añt̄iñ v̄āl̄oñs̄.

'Em̄p̄oñr̄iñk̄ s̄uñm̄f̄añv̄iās̄ h̄p̄oñr̄añf̄eñs̄ m̄et̄āt̄ 9̄ K̄iñv̄ās̄ kaī 'Iññd̄iās̄ añv̄añm̄eñt̄aī nā s̄uñm̄b̄añl̄l̄ēs̄ eīs tēn añx̄h̄s̄ tōū t̄h̄añs̄s̄ iññp̄oñr̄iñs̄ m̄et̄āt̄ 9̄ tōn̄ d̄uñs̄ h̄x̄ar̄oñ.

'Ek̄p̄iñt̄oūs̄ aí t̄m̄aí tōn̄ d̄iñl̄uñs̄. VLCC ēp̄añl̄h̄t̄ eīs tōū d̄iñl̄uñt̄ās̄ tōū T̄aib̄añ p̄r̄oñ 110 d̄oł. tōn̄ t̄m̄n̄n̄ l̄añf̄r̄oū ēk̄t̄oñs̄m̄añt̄oñ, mē p̄añr̄d̄oñs̄iñs̄ Añḡouñs̄t̄oñ.

S̄oñp̄eñr̄-tān̄k̄eñs̄ p̄r̄oñ d̄iñl̄uñs̄ h̄ḡoñr̄d̄eñīt̄ d̄īāp̄r̄añt̄h̄ p̄oñr̄añ h̄ N̄oñt̄iñs̄ K̄oñr̄eñ. D̄iñl̄uñt̄āī tēs̄ 'Iññd̄iñs̄ h̄j̄ȳr̄añs̄añ tō 228,141 ton. L̄iññr̄iñs̄añ tān̄k̄eñ 'Ḡouñb̄r̄l̄n̄t̄ P̄r̄eñt̄iñz̄' kaī tō āl̄l̄h̄iñk̄h̄ iññk̄t̄s̄iñs̄, ēp̄iñs̄ l̄iññr̄iñs̄añ tān̄k̄eñ, 'Oñl̄uñp̄iñk̄ 'Aññh̄eñm̄', 219,279 ton. d.w., v̄añp̄yñs̄eñs̄ouñ tōū 1970. T̄iññī p̄eñr̄iñs̄ tā 4,5 ēkatoim. d̄oł. d̄ī 'Eññs̄t̄oñs̄ oñk̄añf̄oñ.

D̄uñs̄k̄oñl̄iñs̄ eīs tēn āl̄l̄añḡh̄ p̄l̄oñr̄m̄añt̄oñ eīs tēn Añḡuñp̄oñ. P̄r̄oñt̄iñs̄iñs̄ p̄r̄oñb̄añl̄l̄eñt̄aī d̄īāp̄r̄añt̄h̄ p̄oñr̄añm̄añt̄ā. D̄iññm̄añt̄ā s̄h̄eñt̄iñk̄ āp̄o tā Añḡuñp̄iñk̄a p̄l̄oñr̄m̄añt̄ā. D̄iññm̄añt̄ā s̄h̄eñt̄iñk̄ āp̄o tās̄ t̄eñs̄ ēl̄l̄h̄iñk̄eñs̄ ār̄h̄eñs̄ ēl̄l̄h̄iñs̄ h̄x̄ar̄oñ. 'Iññm̄eñt̄iñs̄ tōp̄t̄eñs̄m̄añt̄ā. 'Eññ tēs̄ m̄et̄āt̄ oñp̄eñr̄iñs̄iñs̄ eīsib̄añl̄l̄oñt̄aī.

THL. KENTRON: 4522511
THLEGR. Δ/ΣΙΣ: UTRADE



TELEX: 21 3014 UTRD GR
21 3015 UTRD GR

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΑΣΟΝΟΣ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η ΝΑΥΠΗΓΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ

Αἱ ύπάρχουσαι παραγγελίαι. Δομικάι μεταβολαὶ εἰς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν κατὰ τὴν παρελθοῦσαν δεκαετίαν. Αἱ πρώται ναυπηγικαὶ χώραι. Ἡ Ἰαπωνίᾳ, ἡ Εὐρώπη καὶ ὁ Τρίτος Κόσμος. Δυσοίωνοι προοπτικαὶ. Ἐμπεριστατωμένη μελέτη τοῦ οἴκου Drewry.

Συμφώνως πρός πρόσφατον μελέτην τοῦ γνωστοῦ Βρετανικοῦ οίκου Τεχνικῶν Συμβούλων H. P. Drewry, ἡ κατάστασις τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, ὥραμένη ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν ναυπηγείων, ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Αἱ παραγγελίαι σκαφῶν μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν, μικράς καὶ μέσης χωρητικότητος, συνεχίζονται εἰς ικανοποιητικόν ρυθμόν. Είναι χαρακτηριστικὸν πάντως διτά λόγω τῆς ἐλλείψεως παραγελιῶν VLCC καὶ ULCC, ἡ ζητησίας νεοναυπηγήτων πετρελαιοφόρων ἀναφέρεται εἰς τοννάς αἰσθητῶς μικρότερον τῶν ἀρχῶν τοῦ 1970. Ἐν τούτοις ὥρισμένα ναυπηγεία τῆς "Απο' Ανατολής ἀνήγγειλον διτά το καρέ τῶν παραγελιῶν τῶν εἶναι πλήρες διά τά δύο προσεχῆ ἐτη, ἐνώ δῆλα ναυπηγεία φαίνονται ὀλιγάτερον ἀπησχολημένα, δεδομένου διτά ἔξακολουθοῦν νά δέχονται παραγγελίας.

Κατά τὴν μελέτην, ἡ ἐξέλιξις τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν πετρελαιού εἰς τὴν περίοδον τῶν ἑτῶν 1970-1980 δεικνύει τάς δομικάς μεταβολάς τάς ὅποιας ὑπέστη ἡ σχετική ἄγορα. Οὕτω ἡ κατά χώρας ναυπηγήσεως κατανομή εἰς τὸ διάστημα τῆς δεκαετίας αὐτῆς προσδιορίζει τάς γεωγραφικάς καὶ χρονολογικάς ἀλλαγάς, αἱ ὅποιαι

εἰναι ἰδιαιτέρως ἐνδιαφέρουσαι.

Διά τὴν ἐν λόγῳ δεκαετίαν, ἡ κυρία ναυπηγική χώρα ὑπῆρξε φυσικά ἡ Ἰαπωνίᾳ με ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικήν δραστηριότητα 49,6%. Ἀκολουθοῦν ἡ Σουηδίᾳ με ποσοστὸν 10,3%, ἡ Ἰσπανίᾳ με 5,2%, ἡ Δυτικὴ Γερμανίᾳ με 4,8% καὶ ἡ Γαλλίᾳ με 4,7%. Ἡ εἰκόνα αὐτῆς ἀναλύεται ἐν συνεχείᾳ χώραν πρός χώραν καὶ ναυπηγείον πρός ναυπηγείον ὥστε νά καταδείξῃ καὶ νά καταστήσῃ ἀντιληπτήν τὴν ἐμπορικὴν πολιτικὴν τὴν ὅποια ἡ κοιλούθησαν τόσον αἱ διάφοροι κυβερνήσεις δοσον καὶ τὰ διάφορα κατά χώρας ναυπηγεία. Ἐξ ἀλλου τὰ στοιχεῖα αὐτά ἐπιτρέπουν τὴν παρακολούθησιν τῶν ἐξελίξεων εἰς τὴν παραγωγικήν δυναμικότητα δεξαμενοπλοίων καὶ τούτων λόγους τῶν τοιούτων ἐξελίξεων. Εἰδικὴ παράγραφος τῆς μελέτης διατίθεται διά τὴν ἀνάλυσιν τῶν παραγελιῶν πετρελαιοφόρων ἐν ἀναφορᾷ πρός τὴν μελλοντικήν παραγωγικήν ἴκανότητα καὶ πρός τὰ σημερινά ἀνάγκας εἰς τοννάς τοιούτων πλοίων. Παρέχονται ἐπίσης ἐξηκριβωμένα στοιχεῖα ἐπί τῆς ἐξελίξεως τῶν τιμῶν νεοναυπηγήτων τάνκερων.

Μολονότι είναι δύσκολον νά διαχωρισθῇ ἐπακριβῶς ἡ παραγωγική δυναμικότητας μεταξύ δεξαμενοπλοίων καὶ πλοίων ἑποῦ φορτίου, ἐν τούτοις είναι φανερά μία πραγματική μείωσις τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος τάνκερ, ἔστω καὶ διν αὐτή είναι ἀκόμη ἀνεπαρκής διά νά ἐπιτρέψῃ τὸ ἰσοζύγιον μεταξύ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως πετρελαιοφόρου τοννάς. Πράγματι δέ, είναι βέβαιον διτά σήμερον ὑφίσταται πλεόνασμα παραγωγικῆς ικανότητος, ἰδιαιτέρως δέ το θεωρητικὸν ἐπιπέδον παραγωγῆς VLCC καὶ ULCC κατά τὸ 1981 είναι αἰσθητῶς ἀντίστοιχον πρός τὸ τοῦ 1975. Εἰς τὴν ὑποθετικήν αὐτῆς περίπτω-

σιν, αἱ δυνατότητες ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων μικροτέρων κατηγοριῶν χωρητικήτων, θά ἡσαν πολὺ περιορισμέναι, πράγμα διπερ είναι βέβαιον διτά δέν συνέβαινε εἰς τὴν πενταετίαν τοῦ 1970-1975.

Τό μέγα ἐμπόδιον τῶν τιμῶν τὸ ὅποιον εἶναι ἡ αἵτια πού ύποφέρουν τὰ εὐρωπαϊκά ναυπηγεία καὶ τὸ ὅποιον ὑφίσταται δχι μόνον ἐναντὶ τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων ἀλλά καὶ ἐναντὶ τῶν ναυπηγείων τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν, φάνεται σήμερον κυριολεκτικῶς ἀνυπέρβλητον, χωρίς τὴν κρατικήν ἐνίσχυσιν τὴν ἐκφραζομένην κατά κανόνα με τάς γνωστάς μορφάς τῶν ἐπιχορηγήσεων. Δεδομένης πάντως τῆς Ἰαπωνικῆς πληρότητος καὶ τῆς κατά τὸ πλείστον ἀδυναμίας ἀναλήψεως βραχυπρόθεσμῶν συμβολαίων, θεωρεῖται βέβαιον διτά ἐάν οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπεφάσιζον νά παραγγείλουν πλοιὰ με σύντομον παράδοσιν, τὰ εὐρωπαϊκά ναυπηγεία θά είχον ἀρκετάς εύκαιριες νά ἐπιτύχουν ἐναντίον ἀριθμούν συμβαρῶν παραγγελιῶν.

Μακροπρόθεσμως αἱ προοπτικαὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, τουλάχιστον δοσον ἀφορᾶ εἰς τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων, είναι μᾶλλον ἀπογοητευτικαὶ. Είναι φυσικὸν ἐπομένων νά ὑποβληθούν εἰς περιορισμόν τῆς παραγωγικότητός των. Συγχρόνως θεωρεῖται ἀναγκαῖον ὅπως προωθήσουν τὸν διαφορισμόν καὶ ἔξειδίκευσιν εἰς πλοιὰ ὑψηλῆς τεχνολογίας, πράγμα βεβαιῶς πού δέν θά τα προφύλαξῃ ἀπό τὸν συναγωνισμὸν τῶν ναυπηγείων πού ἡ κοιλούθησαν ἡδη παρομοίαν πολιτικήν προσαρμογῆς.

Διαρκούσης τῆς δεκαετίας τοῦ 1980, καταλήγει ἡ μελέτη Drewry, οἱ ἀνταγωνισταὶ τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων δέν θά είναι τὰ εὐρωπαϊκά ναυπηγεία, ἀλλά τὰ ναυπηγεία τοῦ Τρίτου Κόσμου. Ἐξ ἀλλου τὸ πλεόνασμα τῆς παραγωγικότητος τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας ἐν ἀναφορᾷ πρός τὴν ζητησίαν νεοναυπηγήτων τοννάζ, θά παραμείνη κατά τὴν ἐν λόγῳ περίοδον, ὑψηλόν.

EAST LONDON MANHATTAN SHIPCHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΟΥΡΟΥΛΛΗΣ

"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 ότιδήποτε ἀφορᾶ τὸ ΠΛΟΙΟΝ

ΠΟΙΟΤΗΣ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ — ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ANTIPROSOPOI

ΕΛΛΑΔΟΣ:

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

‘Η ἀλληλογραφία μας’

ΕΛΕΓΚΤΗΣ – ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ σχόλιο πού δημοσιεύτηκε στο τεύχος της 1.6.1981 με τίτλο «ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΣ» σας γνωρίζουμε τά πιο κάτω:

1. ΜΕ την άπο 27.3.70 άπόφαση τού ΔΣ/ΝΑΤ ή όποια έγκριθηκε άπο τό YEN με τήν υπ' αριθ. 30158/6/70/10.4.70 άπόφασή του, έγινε η άνάθεση τής μελέτης και τής έπιβλεψεως τού έργου κατά τό 1970; Έγένετο διαγωνισμός και έπελεγη ή όμας τών μηχανικών περί τής όποιας δημιεύει κ. Γενικός, ή έγένετο άπ' εύθετας άνάθεσης κατά τήν προσφιλή μέθοδο της έποχης έκεινης;

Δεύτερον, είς τό σχετικόν συμφωνητικόν περιέχονται ρήτραι, διά ποιας περιπτώσεις κλπ.;

Τρίτον, τί έγινε με τό θέμα τήν εύθύνης τών μελετών και τών κυρώσεων πού έχει ζητήσει νά έπιβλεθούν τό Δ.Σ. τού ΝΑΤ;

Τέταρτον, πώς είναι δυνατόν νά ύπαρχουν έλλειψεις εις τήν μελέτης άφου οι μελετηταί, κατά τήν διαβεβαίωσην τού κ. Γενικού, έλαβαν υπ' όψιν των προβλέψεις διά τό μέλλον πού έκαμπαν οι ίδιοι;

Τό ζητήμα δημος δεν τελειώνει έδω. Από τάς πληροφορίας πού έχουμε φαίνεται νά ύπαρχη και εύθύνη τού Οίκου Ναύτου εις τήν δλην ύποθεσιν. Διότι, δημος μάς καταγγέλλεται, ο Οίκος Ναύτου αντί νά έπιλεξη μελετητάς διά τήν άνάθεσην διαφόρων έργων πού σχετίζονται με τό κτήριον, συνιστά τήν άνάθεσην και τών έργων αυτών εις τήν άρχικους μελετητάς και έπιβλεποντας. Πρέπει νά ύπαρξη και έπ' αυτού σφής άποντης, τήν όποιαν και άναμενει ή ευρύτερα ναυτική οίκογένεια ή όποια και πληρωνεί.

ΤΑ «ΚΟΣΤΕΡΣ»

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά με τό σχόλιο μέ τίτλο «ΝΑ ΕΠΙΖΗΣΗ ΤΟ ΚΟΣΤΕΡ», πού δημοσιεύτηκε στο τεύχος της 1ης Ιουλίου 1981 τού έγκριτου περιοδικού σας, έπιθυμω νά σάς πληροφορήσω πρός έννημέρωση τού εύρυτερου άναγνωστικού σας κοινού — γιατί ή ένδιαφερομένην “Ενωση έχει άπο μηνός περίου έννημερωθεί και διερωτώμαι πώς τούτο δέν περιήλθε εις γνώση σας — διότι ή ‘Υπηρεσία ένδιαφερομένη ζωηρά γιά τήν παροχή κάθε έφικτής συνδρομής στά αίτημα προέβη α μέ σως στής ένδεδειγμένες ένεργειες γιά τήν ικανοποίηση τών αίτημάτων πού ύπερβαλε ή ‘Ενωση Ακτοπλοϊκών Φορτηγών μέ τό άπο 26.5.81 ύπόμνημά της πρός Y.E.N.

Πρός τόν ακοπόν αύτο, την 2.6.81 σέ εύρεια ούσκεψη τών άρμοδίων ‘Υπηρεσιών τού Y.E.N. έξετάστηκαν τά αίτηματα τής έντονα ‘Ενωσεως και οι εισηγήσεις πρός έπιλυση των έγιναν δεκτές άπο τόν κ. ‘Υπουργό πού τίς γνωστοποίησε και έγγραφως πρός τούς ένδιαφερομένους.

Τά μέτρα πού άποφασίστηκαν και έτεθησαν σέ έφαρμογή άναφερόμενα στήν έπανδρωση και ταχεία έξυπηρέτηση τών ακοπών τής κατηγορίας αύτής είναι:

(α) Νά έπιτραπει στούς συνταξιοδοτηθέντας ναυτικούς μέχρι 30.6.81, ένων οι ένδιαφερόμενοι είχαν ζητήσει μέχρι 31.3.81, τών ειδικοτήτων πού ύφισταται έλλειψη, νά ναυτολογούνται πρός έπανδρωση τών πλοιών.

(β) Νά συντομευτεί ή διαδικασία έπιθεροσεων τών πλοιών τής κατηγορίας αύτής πρός άνανέωση τού πιστοποιητικού σύρποις των.

(γ) Νά γίνονται δεκτά γιά τά ήλικιας κάτω τών 15 έτών M/S βεβαιωτικά τού παρα-

λουθούντος αύτό Νηογγάμονος, γιά τό σκάφος και τή μηχανή του, έφ' δισον δέν συντρέχουν ειδικοί λόγοι έπιθεωρήσεως των άπο τήν ΕΕΠ και νά έξεταστεί έπειγόντως ή δυνατότητα τής άνα διετία έπιθεωρήσεως των στήν Έηρά, σέ συνάρτηση μέ τήν ήλικια των.

(δ) Νά ρυθμιστεί τό θέμα μεγαλύτερας παραμονής τών M/S στή θαλασσία περιοχή Περάματος γιά διενέργεια μικροεπισκευών ή άναμορφία διαταγών, σέ συνδυασμό μέ τήν άντιμετώπιση τού προβλήματος πού δημιουργούν τά έγκαταλειειμένα πλοιά.

Μέ τιμή
Ι. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ
‘Αντιναύαρχος έ.ά.

Πειραιεύς 8 Ιουλίου 1981

ΑΙ ΧΗΡΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ»

Σεβαστεί μας κ. Κωττάκη,

Έμεις οι χήρες τών ναυτικών πού χάθηκαν στό ναυάγιο τού «Ηράκλειον» σάς εύχαριστούμε όλόψυχα γιατί προβάλλατε άπο τά «Ναυτικά Χρονικά» τήν άδικια πού μάς γίνεται. Ετσι είναι τά πράγματα δημος τά περιγράφατε, δηλαδή δέν πήραμε ούτε τήν άποζημίωση λόγω ναυαγίου σάν άποτέλεσμα τών περιπτειών πού είχε και ή πλοιοκτήτρια έταιρία μετά τό τραγικό συμβάν, σύτε δημος και τήν άποζημίωση τών 100.000 δραχμών πού δίνει τώρα τό ΝΑΤ στούς συγγενείς τών έπιβατών πού χάθηκαν στό ίδιο ναυάγιο. Δέν είναι άδικια;

Όταν καταρτίζονταν τό νομοσχέδιο περί έλαχτησης άσφαλτικής προστασίας στό δημος περιελήφθη και διάταξη γιά τά θύματα τού «Ηράκλειον» είχαμε έπισκεφθεί τόν τότε ύπουργο κ. Κεφαλογιάννη, ό όποιος μάς δήλωσε διό τό αίτημα μας ήταν άπολυτο δίκαιο και διό με τή διάταξη αύτή θά δικαιωόμαστε και έμεις. Τελικά ή διάταξη αύτή προνοεί μόνο γιά τήν Κρητικούς, τούς ψηφοφόρους δηλαδή τού τότε ύπουργου. Δέν έχουμε πίποτα μέ τούς άνθρωπους αύτούς, πού πόνευαν δημος και έμεις γιά τήν άνθρωπους πού έχασαν στό ναυάγιο. Διαμαρτυρόμαστε έντονα γι' αύτήν τήν παράλειψη τής Πολιτείας άλλα και τών δικών μας άνθρωπων, δηλαδή τών έκπροσώπων τών ναυτικών, γιατί τώρα πού πρέπει νά έμαθαν γιά τήν άδικια πού μάς γίνεται δέν άξιώνουν νά συμπεριληφθούμε και έμεις στή διάταξη. Εστω και σάν μνημόσυνο γιά τούς ναυτικούς — τούς συναδέλφους, τούς φίλους — πού χάθηκαν στό ναυάγιο τού «Ηράκλειον». Τό αίτημά μας είναι άπολυτο δίκαιο και πρέπει νά ικανοποιηθεί.

Μέ τιμή και ίδιαίτερες εύχαριστίες γιά τήν προβολή τού ζητήματος μας άπο τά «Ναυτικά Χρονικά»,

Οι χήρες
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ ΑΝΤ. ΚΑΤΑΓΑ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΑΛΑΡΗ
ΒΑΡΒΑΡΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΑΤΟΥ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΑΛΙΦΡΑΚΗ
ΚΛΕΟΝΙΚΗ ΑΓΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΜΗΛΙΤΣΑ ΓΑΓΛΙΑ
ΣΕΒΑΣΤΗ ΑΡΣΕΝΙΔΟΥ
ΕΙΡΗΝΗ Φ. ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ
ΕΛΕΝΗ ΔΑΡΑΜΟΥΖΗ
ΕΛΕΝΗ ΒΑΡΚΙΤΖΗ
ΑΝΝΑ ΛΟΥΚΕΡΗ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαουλή — Πειραιεύς

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιαζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισογειον M2 300 και ο ημιοροφος M2 300.

Σημ. Συντ.: Διαφωνούμε ριζικώς πρός τήν έκφραζομένη άντιληψην τής άναθεσεως τής έκτελεσεως ένος έργου εις τούς μελετητάς — και παρομοίων έχει έκφρασει και τό Δ.Σ. τού ΝΑΤ. Η δημος δεν έπιστει τού Γενικού Γραμματέως τού διτής έπιβλεπων και μελετητής θά προσπαθήσει νά άποκαταστήσει τό τυχόν λάθος με μικροτέραν οικονομής έπιβάρυνσιν ένων ένας τρίτος εύκολωτές. Τό διάστασιν τού προβλήματος. Και ή διάσταση είναι τεραστία, διότι, δημος μάς καταγγέλλεται, εις τό Δ.Σ. τού ΝΑΤ άνεφρη προσφάτως διτής είτην μελέτην έχουν παρασημοσθή τεράστια ήλειψης, συνεπεία τών όποιων τό κόστος τού έργου θά διπλασιασθή.

Άπο τήν άνωτέρω έπιστολήν τού κ. Γενικού Γραμματέως άνακυπτουν ωρισμένα έρωτηματικά έπι τών όποιων πρέπει νά δοθούν ύπευθυνοι άπαντησιεις:

Θα έρρυθμιζε τό θέμα αύτό θά έγένετο δεκτή άπο δλας τάς πτέρυγας τής Βουλής και θεωρούμε διείναι καθήκον του Υπουργού Ναυτιλίας νά τήν πρωθήση μέ σιδήρωτε νομοσχέδιον. Έπαναλαμβάνομεν διείναι ούδεμια πλευρά τής Βουλής θά είχε άντιθετον γνώμην, έστω και δι ή ρύθμιση τού ζητήματος έγένετο και μέ τον άνορθόδοξον αύτον τρόπον, δηλαδή τής ένταξεως άσχετου διατάξεων εις νομοσχέδιον.

ΟΦΘΑΛΜΟΝ ΑΝΤΙ ΟΦΘΑΛΜΟΥ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Φαίνεται πώς και οί έδω παρεπιδημούντες μελαψοί έκπροσώποι τής παρανομίας βεβαιώθηκαν δι οί διαφορές λύνονται μέ επίδειξη δυνάμεως ή μέ έπιβολή βίας.

Έται μία άλλη γνώμια τής Πειραικής ναυταγοράς κατέβαλε πρόσφατα τό βαρύ και μακάβριο τίμημα τού «Φόρου αίματος».

Τό γεγονός δίλους μάς συνετάραξε. Τό έγκλημα κηλιδώνει τόν πολιτισμό, οίονδηποτε και δι είναι τό έρισμά του.

Πολλά φημολογούνται. Και έως διου ή δικαιούνται άποφανθή ή φημολογία θά καλπάζη. Πρέπει δίλους νά πάρουμε θέσι και νά προλάβουμε τάχειρότερα.

Κατ' άρχην, θά μπορούσε νά προληφθή αύτή ή άπαίσια δοσοληψία δι οί έπαγρυπνούντες φορείς στή γνώση τών όποιων διχουν ίσω πρόσωπο περιέλθει τέτοιας μορφής ή και άκομή χειρότερα «άλισθερία» έφροντιζαν νά έφαρμασουν στήν πόλη σκληρή μορφή της τή σχετική νομοθεσία. «Αν καιροφυλακτούσαν στήν έκτροπη άπο τή νομότη πελευτηρία τού έπαγγελμάτος είτε πλοιοκτήτη λέγονται αύτοι είτε ναυτικοί, είτε ταξειδιωτικοί πράκτορες.

Και είμεθα βέβαιοι δι ούπάρχουν δυστυχώς σέ γραφειοκρατική νάρκη είτε κλεισμένοι είτε άναγγιχτοι φάκελλοι ποικιλίας έπαγγελματικής δυσοσμίας.

Τό κακό δίλους δέν έγκειται μόνο στήν άλιγορία τού φορέων.

Εσβησε στής ήμερες μάς ή σημασία τού καθήκοντος. Θέλουμε νά γίνουμε πλούσιοι σέ χρόνο μηδέν. Καί κάνουμε ένα σωρό αυμβιβασμούς μέ τή συνειδήση μας γιά νά άνεβουμε στή σέλα τού άτιθασου άλδηγου τού πλούτου τών καιρών μας, πού ξέρει τόσο νά μάς μεθά.

Έπηγαν περίπατο άνεπιστρεπτή οι έννοιες νομιμότης, πειθαρχία, καθήκον, άνθρωπιά, συνέπεια, εύπρεπεια, εύγενια, έντιμότης.

Τίς θυμόμαστε αύτές τίς λέξεις;
Δύσκολοι οί καιροί μας.

Τούς κάνουμε άκομη δυσκολότερους έμεις.

Άλλα άς προσέξουμε.

Κι δι ξεφύγαμε πρός στιγμήν άπο τό μάτι τού έπιτροπο τής έννομης τάξεως, μή νομίσουμε δι ού δέν έπάρχουν σταυροδρόμια στή ζωή πού πληρώνονται σκληρά δύδια στήν κάνη τού άδιστακτου ή παρανοίκου έφαρμοστή τού Μωσαϊκού Νόμου.

Μέ ύπόληψι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΑΧΙΝΗΣ

Η ΑΠΕΡΓΙΑ

Άξιοτίμοι κύριοι,

Σάς γράφω αύτό τό γράμμα γιά νά διαμαρτυρηθώ γιά τήν συμπεριφορά τών άντιπροσώπων τής ΠΕΜΕΝ, πού άποτελούν τό κλιμάκιο Άμβερσης πρός δίσους έτυχε, χωρίς νά είναι τής ειδικότητος των, νά είναι αύτόπτες μάρτυρες τών διαφόρων μικροπεισοδίων κατά τήν πρώτην ήμέραν τής άπεργίας, τήν Δευτέρα 13-7-81 και δέν δέχονται τήν δική τους άποψη γιά τά γεγονότα.

Προσπαθώντας νά δημιουργήσουν θόρυβο γύρω άπο τήν άπεργία, μέ προληπτικές ένέργειες και ψιθύρους προκαλούσαν δίσους δέν έδειχναν διάθεση νά δεχθούν τήν διαστρέβλωση τής άληθειας γιά τά γεγονότα, τήν όποια έπιχειρούσαν.

Μέ υβρεις διώπως «είσαι δειλός κατέβα

στόν ντόκο» δι ταύτας σου ρέ» πρός τόν πλοιάρχο και μέ άπειλές «έσου δέν έπρεπε νά μιλήσεις τώρα θά σέ γράψουν καί σένα οι έφημερίδες» «δέν είσαι ναυτικός» «δέν θά ξαναμπαρκάρης» «δώσε μου τό δνομά σου» κλπ. δ. κ. Πρόεδρος τής ΠΕΜΕΝ καί ή κουστοδία του (γιά νά μέ προστατεύουν) τήν δικαιολόγηση δι ο. Πρόεδρος πού λίγο μιλούσε, άλλα είχε γιά λογαριασμό του νά μιλά και νά άπειλή κάποιον ίδνομαζόμενο Μανιάτη. Ό κ. Πρόεδρος δινοίγε τό στόμα του γιά νά πή είσαι δειλός μέ 20 δικούς του γύρω του, προκαλούσαν δίσους δέν συμφωνούσαν μέ τήν δική τους άποψη γιά τά συμβάντα.

Μέ έκτιμηση
ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΤΣΑΚΗΣ
Ασυρματιστής Μ/Β ΜΥΚΑΛΙ ΙΙ

ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Κύριες Διευθυντά,

Μέ μεγάλο ένδιαφέρον σημειώνω τήν δήλωση τού Υπουργού Συντονισμού κ. Ι. Παλαιοκρασά, τή δημοσιευθείσα στόν τύπο τής 18/7/81, σχετικά μέ τόν στόχο τής κυβερνητικής πολιτικής νά προαγάπει τήν «Ελλάδα σέ χρηματοδοτικό και Ναυτιλιακό Κέντρο τής Κοινής Ύγορας μέ άκτινοβολία σέ διο τό χώρο τής Ανατολικής Μεσογείου και τής Μέσους Ανατολής και αύτό σέ πείσμα τών ύποστηρικτών τού οίκονομικού μικροφεουδαλισμού και άπομονωτισμού, διώπως έπισης και τήν παλαιότερη δήλωση τού κ. Α. Παπανδρέου τής 21/6/81, σχετικά μέ τό πρόγραμμα τής Ναυτιλιακής πολιτικής πού θά άκολουθησε τό ΠΑΣΟΚ, τό οποίον στοχεύει πρώτα-πρώτα σέ μέτρα γιά νά γίνει η χώρα μας και ειδικότερα ο Πειραιάς Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο.

Ο στόχος δίλους αύτος γιά νά προκόψει πρέπει νά έπιτύχει τήν σύμμετρη άνάπτυξη δύο έπι μέρους παραγόντων, δηλαδή τήν άνάπτυξη καταλλήλου υποδομής (Ναυτιλιακό πιστωτικό σύστημα, Ναυλαγορά, Ναυτασφαλιστική ήγορά, κ.λ.π.) και άφ' έτέρου τήν έξερεση τών τεχνοκρατών έκείνων πού θά κληθούν νά ύπηρτησουν και νά άνδρωσουν τό Διεθνές αύτό Ναυτιλιακό κέντρο, τό διοπίσμο πλοίων τού Έθνικού Νησολογίου.

Καί φαίνεται δι πρός τήν κατεύθυνση τής ύποδομής τό Κράτος είναι άποφασισμένο νά κάνει θαρραλέα βήματα έμπρος, έναν άντιθέτως πρός τήν πλευρά τού έμψυχου υλικού μετά λύτης μου σημειώνω τήν άνακολουθία πού έκδηλωνται με μιά μικρόψυχη τάση παρεμβολής προσκομάτων, διώπως οι διαμενείσ πρόνοιες τού Ν.1085/80, πού άφορά τήν άσφαλιστική κάλυψη στό ΝΑΤ τών Πλοιάρχων Α' ως Άρχιπλοιάρχων (τό ίδιο συμβαίνει και μέ τής ύπολοπτες κατηγορίες Άξιωματικών), πού έργαζονται ή έπιθυμούν νά έργασθούν σέ Ναυτιλιακές είτε παραναυτιλιακές έπιχειρήσεις.

Ας σημειώσουν οι ύπευθυνοι φορείς δι ήδη ύπαρχε άνεκμετάλευτο ύλικό άπο τέχνοκρατες αύτού τού εξίδους, οι οποίοι άφοι έδαντλησαν τήν βαθμολογική ιεραρχία τού πλοίου, συνέχισαν είτε άποκτώντας κάποιο πτυχίο πανεπιστημιακού έπιπλεου, είτε έπιμφρωθήσαν σέ άκμάζοντα ήδη Ναυτιλιακό κέντρο τού έθνετηρικού, είτε τέλος άποκτησαν μιά Ναυτιλιακή έξιεδίκευση μέ τήν πείρα τής έργασίας έπι σειρά έτών σέ Ναυτιλιακά γραφεία στόν Πειραιά και στό έχωτηρικο.

Είναι λοιπόν καιρός άντι νά πετάμε στό περιθώριο τούς άνθρωπους αύτούς, νά τούς δωσουμε κίνητρα με τήν μορφή εύρυτερης έκπαιδεύσεως και άσφαλίσεως, διώπως τά αίτηματα έκείνων πού άναφέρονται σέ ύπευθυνο πλοιάρχων Α' ως Άξιωματικών, πού έμερομηνία 20/5/81, τό οποίον ύπαργάφεται μέχρι σήμερα άπο περισσότερους άπο 150 και ύποβληθηκε τήν 14/7/81 στά γραφεία τού Πρωθυπουργού, τού Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας και

λοιπών άρμοδιων.

Κύριε Διευθυντά έφ' δσον τό έγκρινετε, παρακαλώ νά δημοσιευθεί ή έπιστολή μου αύτη.

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία
Γ. ΧΑΛΔΕΖΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'
ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ ΣΕ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Πειραιάς, 20.7.81

ΧΩΡΙΣ ΑΝΑΠΝΟΗ

Κύριε Διευθυντά,

Ή είδηση δι ο. κ. Πρωθυπουργός προήδρευσε σέ σύσκεψη Τουρισμού μάς δημιουργεί μιά συγκρατημένη αίσιοδοξία γιά τήν τουριστική κίνηση τού 1982.

Διενήσης ή άνακαμψη. Θλιβερά τά άποτελέσματα τής. Ίδιως γιά τόν τόπο μας. Παρ' άλλα αύτά θά προτιμούσαμε νά ήταν μέτρια ή κίνηση, και καλό τό service παρά νά έργαζόμαστε σέ έπιπερο πεζοδρομιακό, μέ τά σχετικά έπακλουθα. Μάς ένδιαφέρει ο τουρισμός πού ποιήθησε ποιότητος. Ό τουρισμός πού δέν θέλει διαφήμιση μη slogan. «Έχουμε άναγκη ρελκάμας.

Πάνω σ' αύτή τή βάση θά ήθελα νά έκφρασω τήν εύαρεσκεια τού «ANSA YACHTING-SAXINΗΣ» γιά τήν καλοσυντονισμένη βραδυνή κρουαζιέρα τής 25/7/81 πού άργανωθηκε, γιά λογαριασμό VIPS πελατών μας.

Τά συγχαρητήρια τού Υπουργού Ένεργειας κ. Μάνου πού παρέστη, δέν άνηκουν σέ μάς. Άνηκουν στή Διεύθυνσι και καί άποτησίουσε μέ τό άκορμα πλήρωμα τού «SARONIC STAR», πού άπειδείσαν έμπρακτα δι θέλει διαφήμιση σημαντικός ναυτικός ζηλος» και ή «συνέπεια» σ' δλες τους τίς πτυχές.

Μέ ύπόληψη
ΝΤΕΜΗ ΣΟΥΧΛΑ

Πειραιεύς 27/7/81

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Οσοι συγκαταλέγονται σ' αύτούς πού δέν θέλουν έξετάσεις τήν περίοδον Ίουλιον σέ έπιπροπή τού Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας γιά νά άποκτησουμε δίπλωμα πλοιάρχου Β' τάξεως είμαστε τυχεροί.

Είχαμε τήν εύτυχία νά βρεθούμε μπροστά σέ μά έπιπροπή πού άπο τήν πρώτη κι δλας μέρα κατάφερε και μάς έδιωκε τό δγχος, τό τράκ, και τήν φοβία πού έχουν οι έξεταζόμενοι σέ τέτοιες περιπτώσεις γενικά.

Φυσικά αύτό δέ σημαίνει πώς δέν θέλει διαφήμισης ού μή έργαζόμενος ή μή έσθιετων.

Συγχαρητήρια στό ΥΕΝ πού κατήρτησε τήν έπιπροπή και τήν ΠΕΠΕΝ γιά τήν έκπρωση πού τής έπιπροπής, στή Ν. Αναγνωστόπουλον.

Δέν έχουν σημασία τά δύναματα τών δλλων προσώπων τής έξεταστηκής έπιπροπής, σημασία έχει τό πόσο διαθρωποί ήταν και πόσο δέδειξαν σ' δλος έμπας.

Τό γεγονός παίρνει μεγαλύτερη έκταση γιατί πρέπει νά λάβουμε ύπ' όψιν μας πώς οι έξεταστες άποτελούντο άπο άξιωματικούς τού Λ.Σ. και Π.Ν. πλήγη τού έκπρωσάπου τής ΠΕΠΕΝ.

Πόσο ποι σωστό θά λειτουργούσαν δλες οι έξεταστικές αίθουσες δι οι ύπευθυνοι γιά τήν σωτή διαδικασία έδειχναν άναλογα κατανόηση τής θέσεως τών διαγνωσιζόμενων διαλύοντάς τους κάποιες μικροφιβολίες πού μπορεί νά είναι άποφασιστικές τήν ώρα τής έξετάσεως;

Εύχομας νά βρεθούν και δλλοι πού θά δημιουργήσουν άναλογο κλίμα σέ κάποιους πού θά βρεθούν μέ τήν σειρά τους στή θέση μας.

«Ενας άπο τούς τυχερούς
ΜΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΟΓΛΟΥ

Ο Οίκος Ναύτου Χίου

ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ Μ. ΛΕΜΟΥ

Τό ένδιαφέρον τού κ. Κώστα Μ. Λεμού γιό τόν «ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ» και τήν περιβάλλοντά τών ναυτικών που βρίσκονται έκτος υπηρεσίας, άρχιζε στή περίοδο τού πολέμου, δημού με εισήγηση του και χάρη στήν προσπάθειά του ιδρύθηκε στή NEA YORKΗ παράρτημα του ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ σε κεντρική θέση τής πόλης (N. York, Central Park South), γιά τήν ένδιατηση, παραμονή, θεραπεία και άναψανση τών Έλληνων Ναυτικών, κυρίως τών θυμάτων τού τελευταίου πολέμου.

Ο ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ τής Νέας Υόρκης λειτουργεί στότε κάτω όπό την προστασία τής Εφοπλιστικής «Επιπρόστιμης Νέας Υόρκης (N. York, Shipowners' Cooperation Committee — Operators of Liberties Ships for USHC), τής όποιας ο κ. Κώστας Μ. Λεμούς ήταν διευθύνων μέλος. Ή διεύθυνση τού ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ τής Νέας Υόρκης είχε τότε άνατεθεί στό παλαιότατή Εφοπλιστή και πλοιαρίου Ε.Ν. κ. Κώστα Σαλιάρη.

Άργότερα, μεταπολεμικά, τό 1951, μέ χρήματα τού κ. Κώστα Μ. Λεμούς, άγοράστηκε τό κτίριον «ΚΕΦΑΛΑΙ» και άργανθηκε γιά πρώτη φορά ή λειτουργία ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ στή Χίο, μέ πρόβλεψη λειτουργίας παραρτήματος τού ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ στή Οίνουσας τής Χίου.

Μετά όποι 30 χρόνια, μέ πρωτοβουλία και πάλι τού κ. Μ. Λεμούς, έξ αίτιας τής τεράστιας αύξησης τού άριθμού τών άσφαλισμένων ναυτικών στή Χίο, κατεδαφίστηκε τό παλιό κτίριο και στή θέση του άρχισε ή ανοικοδόμηση ένος συγχρονού κτηρίου που θά έξιπηρετεί τίς άναγκες τού ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ στή Χίο και Οίνουσας, τή ναυτικώτερη περιοχή τής Ελλάδος.

Τήν όλη οργάνωση τού έργου, θά έπιμεληθεί ή γνωστή κατασκευαστική «Εταιρία «Νηρεύς» Α.Ε. — Δεικοκράτης. Οι πεπειραμένοι και έκλεκτοι συνεργάτες της «Νηρεύς» Α.Ε. — Δεικοκράτης κ.κ. Φοίβος Κυδωνιάτης, Αρχιτέκτων, γενικός συντονιστής τού έργου, Τιμολέων Αργυρόπουλος, Ηλεκτρολόγος-Μηχανολόγος, Σπύρος Παπαζήσης, Πολιτικός Μηχανικός, έπιβλέπων τού έργου και Ντίνος Ζαβλιάρης, έμπειρογνώμων, Τεχνικός Σύμβουλος, έργαστηκαν μέ κέφι γιά τή σχεδίαση ένος πρωτότυπου έργου, προσφορά τού Δωρητή στούς ναυτικούς τού νησιού τής Χίου.

Μέ τή συνδρομή και τή χορήγηση τής άναγκασιας παρέκκλισης, τό Ύπουργειο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, έδωσε τή συγκατάθεσή του γιά τή μεγαλύτερη δυνατή δέσμοποίση της κάλυψης και τής έκμετάλλευσης κατά ύψος τού έν λόγω οικοπέδου. «Έτσι λοιπόν τό νέο κτίριο τού ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ θά περιλαμβάνει:

α) Υπόγειους χώρους

β) Πυλωτή στόν ίσογειο χώρο που θά βρίσκονται οι είσοδοι τού κτηρίου και χώροι στάθμευσης άσθενοφόρων και άυτοκινήτων.

γ) Τρεις όρόφους και ένα τέταρτο σέ εσοχή διλίκης έπιφανειάς 700 τ.μ.

δ) Δώμα μέ τό μηχανολογικό έξοπλισμό τού άνελκυστήρα.

Στόν ύπογειο χώρο έχουν προβλεφθεί οι έγκαταστάσεις λεβητοστάσιου, δεξαμενών καυσίμων, τηλεφωνικού κέντρου, παροχών ΔΕΗ, ΟΤΕ κλπ., δεξαμενή άκαθάρτων λυμάτων και πλούσιοι χώροι αρχείων και άποθηκών. Στό μεγαλύτερο μέρος τού ύπογειου έχει προβλεφθεί ή λειτουργία πρότυπου άκτινολογικού έργαστηρίου πού περιλαμβάνει χώρους δύος Γραφείων και έμφαντηριο, θάλαμο άκτινοσκόπησης, θάλαμο πρεστομάσιας άσθενών, άποδυτήρια, χώρους άνανυψης και άναμονης.

Στό πρώτο όροφο έχει σχεδιαστεί και προβλέπεται ή λειτουργία τών διοικητικών υπηρεσιών τού ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ δημος για παράδειγμα, γραφείο Διευθυντή, γραφείο Αρχιστρου, ιατρικού έλεγχου, Προϊσταμένης άσθελφης, Γραμματείας, Ταμείου και Λογαριασμών καθώς και χώρος άναμονης τών άσφαλισμένων.

Στό δεύτερο όροφο προβλέπονται έξεταστήρια γιά τρεις παθολόγους καθώς και έξεταστήρια και γραφείο καρδιολόγου, άποδυτήρια ιατρών και φυσικού μεγάλη αίθουσα άσθενών.

Στό τρίτο όροφο έχει προβλεφθεί έξεταστήριο θροποδικού, χειρούργου, γυναικολόγου ιατρού μέ ειδικό θάλαμο έξετάσεων, μικροβιολόγου και

«Η έταιρια «Νηρεύς» Α.Ε. — Δεικοκράτης, γιά τήν καλλίτερη άντιμετώπιση τού έργου, έγκατεστησης δικού της Γραφείο στή Χίο (στήν άδο Πιπίνου και Κουντουριώτου) πού λειτουργεί μέ τίς έντολές και τήν πλούσια τεχνική έμπειρια τών προαναφερθέντων τεχνικών και τήν άμεση έποπτεια έπιτοπου τού έργου όπό τόν έπιβλέποντα Μηχανικό.

Προσδοκία τής έταιριας «Νηρεύς» Α.Ε. — Δεικοκράτης είναι ή ταχύτερη και άρτιωτερη άποδοση τού άνω κοινοφελούς έργου, προβλέπεται δέ νά δοθεί στη χρήση τό ύπό άνεγερη κτίριο, τόν προσεχή Ίουλιο τού 1982.

«Η Δωρεά αύτή τού κ. Κώστα Μ. Λεμού πρός τόν ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ γίνεται στή μνήμη τού πατέρα και τής μητέρας τού Δωρητή, Μιχαήλ και Χρυσάνθης Λεμού και γιά τόν έπόλεμη γαμπρόν του, Ιωάννην Π. Γουλανδρή, έπιφανών μελών τής έφοπλιστικής οικογένειας. Τό συνολικόν κόστος θά φθάση τά 100 έκατον. δραχμών.

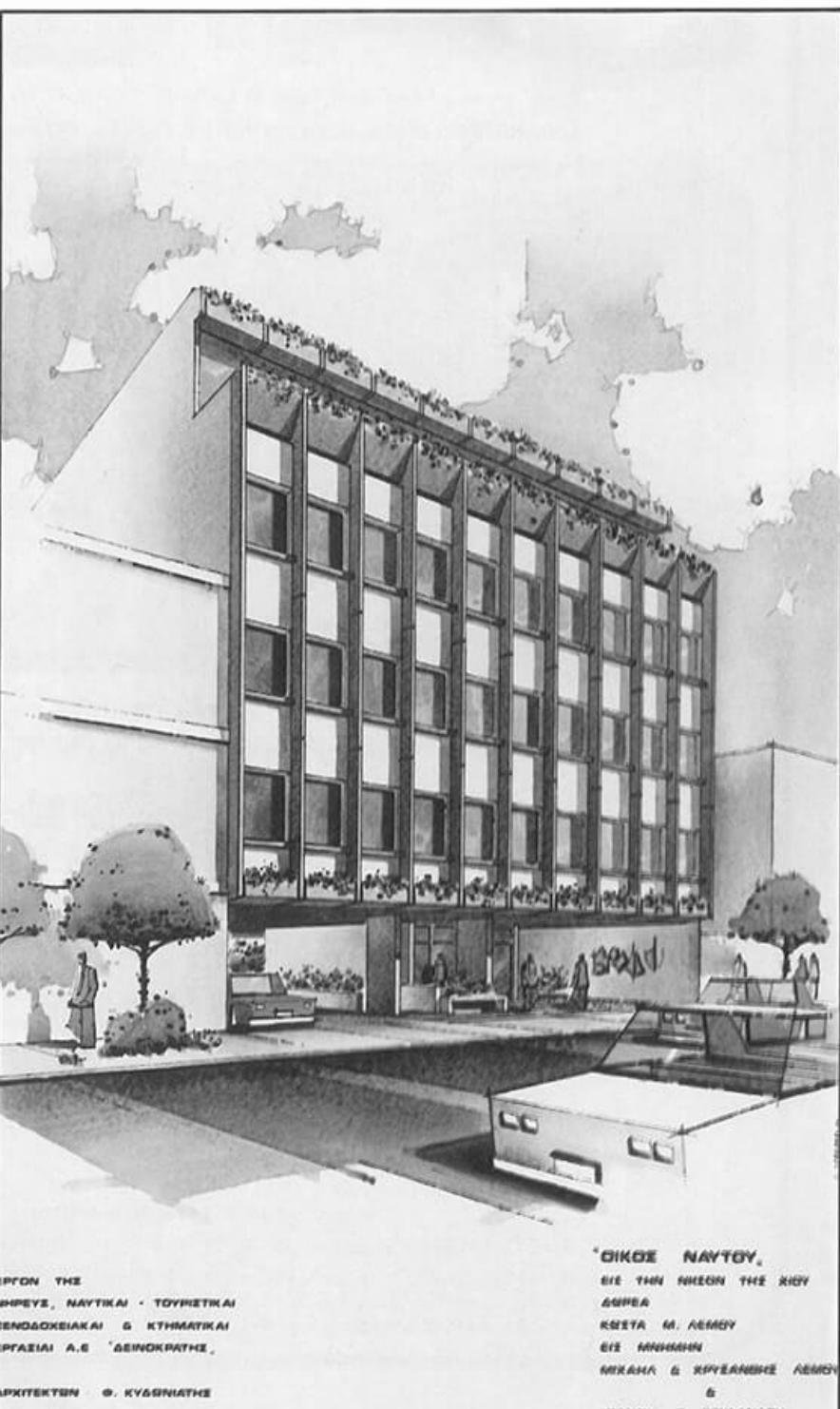
Έπειτα, δημος, άπό την άνωτέρω δωρεά τού κ. Κώστα Μ. Λεμού, είναι γνωστή ή τεραστία προσφορά του στή Ναυτική Έκπαίδευση και άποτελεί φωτεινό πρός μίμηση παράδειγμα.

έργαστηριο γιά μικροβιολογικές έξετάσεις και μεγάλη αίθουσα άσθενών.

Στό τέταρτο σέ εσοχή δρόφο, έχουν προβλεφθεί 2 γραφεία-έξεταστήρια παιδιάτρων, χώροι έμβολισμάτων και έξεταστήριο-γραφείο άδοντιατρού.

Τέλος, στό Δώμα έχει προβλεφθεί ή τοποθέτηση τού μηχανοστασίου μεγάλου άνελκυστήρα, πού μπορεί νά παιρνει και φορτίο και πού θα έχει πρεπεί δόλκηρο τό κτίριο μέχρι και τό ύπόγειο. Σ' δύος τούς δρόφους υπάρχουν W.C. (άνδρων/γυναικών) γιά τούς έπισκεπτες άσθενεις και ξεχωριστά άποδυτήρια και W.C. γιά τούς ιατρούς.

Έπειτα, δημος, άπό την άνωτέρω δωρεά τού κ. Κώστα Μ. Λεμού, είναι γνωστή ή τεραστία προσφορά του στή Ναυτική Έκπαίδευση και άποτελεί φωτεινό πρός μίμηση παράδειγμα.



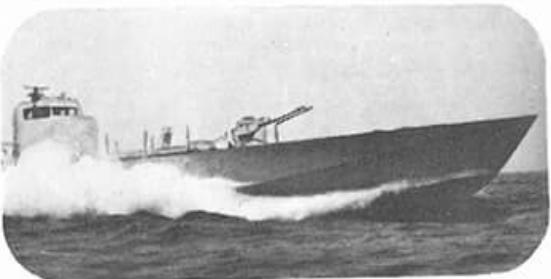
ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ.
ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΧΙΟΥ
ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ
ΚΩΣΤΑ Μ. ΛΕΜΟΥ
ΕΙΣ ΝΗΣΙΝ
ΜΙΧΑΗΛ & ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΛΕΜΟΥ
ΠΑΠΑΖΗΣΗΣ
ΙΩΑΝΝΗΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 688 7070 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ζ' ΑΝΑΓΚΗ Η ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΚΑΙ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τού κ. ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ

Στό προηγούμενο άρθρο μας περιγράψαμε τίς προσποτές που διαγράφονται για τόν Έλληνικό Έφοπλισμό ύπό τό πρίσμα τών πολιτικών, οίκονομικών και κοινωνικών έξελίξεων τού Έλλαδικού χώρου. Και χαρακτηρίσαμε τήν φύση τών τέτοιων έξελίξεων σάν νομοτελειακή, φαινόμενο, δηλαδή, άναγόμενο σε γενικότερες γεωπολιτικές άλλαγές, μέσα στά πλαίσια μιᾶς ιστορικής έξελίξης. Σέ αυτή τή βάση, προσπαθήσαμε νά προσδιορίσουμε τούς τρόπους αντίδρασης τού "Έλληνα Έφοπλιστή - Έπιχειρηματία, προκειμένου νά διατηρήσει τήν έπιχειρησιακή του ταυτότητα και υπόσταση. Γνωρίζουμε δτοι οι θέσεις μας κρίθηκαν άπό πολλούς άστηρικτες ή άπαισιόδηξες. Θεωρούμε, δμως, καθηκον μας, δσο άχαρο και νά είναι αύτό, νά επιμείνουμε στίς άποψεις και τίς προβλέψεις μας, δσο τά πράγματα βαίνουν δπως τώρα φαίνεται δτοι βαίνουν.

"Όταν άναφερόμαστε στά άνθρωπινα πράγματα, ή νομοτέλεια δέν είναι ούτε μπορεί νά άποτελέσει μία έννοια άπολυτη. Μέσα στήν άδυστητη ροή τών πραγμάτων, ή άνθρωπινη βούληση, αυτή ή άνθρωπη πνευματική διεργασία πού πραγματώνει τήν έννοια τής έλευθερίας, δχει τήν δυνατότητα νά ύπεισδρχεται, προκαλώντας μικρές ή μεγαλύτερες παρεκκλίσεις άπό τήν εύθεια, νομοτελειακή γραμμή. Μιά τέτοια δυνατότητα μας δίνει τό δικαίωμα νά έλπιζουμε, δτοι άπάρχει άκόμα χρόνος νά καταρτίσουμε και νά έφαρμόσουμε ένα έθνικό σχέδιο, ή όποιο, παράλληλα μέ τίς γενικότερες έξελίξεις, νά λαβαίνει ήπ' δψη του τά έλληνικά ιστορικά, κοινωνικά, οίκονομικά δεδομένα και τίς ίδιομορφίες τού Έλληνικού χώρου.

Πράγματι, παράλληλα μέ τίς πολλές δμοιότητες και τά κοινά σημεία μεταξύ Έλλαδας και Εύρωπης, ή σύγχρονη ιστορική άναλυση άποδεικνύει τήν άπαρχη πλήθους διαφορών. Αυτές οι διαφορές έχουν τίς ρίζες τους στήν διαφορετική ιστορική έξελίξη τού Έλληνικού χώρου σε σχέση με τόν Εύρωπαικό και έπιβάλλουν μιά θεώρηση τού πρώτου, παράλληλη άλλα δχι δμοια πρός τόν δεύτερο. Ή παραπέρα άναλυση τού θέματος ζεφεύγει καταφανώς άπό τούς σκοπούς αύτού τού άρθρου, δπωσδήποτε δγράφων θά ήταν εύτυχης νά ύποδειξει τίς πηγές μελέτης και τήν σχετική βιβλιογραφία στόν ειδικά ένδιαφερόμενο Άναγνωστη.

Κάτω άπό ένα τέτοιο, Έλληνικό σχεδιασμό, πού διορθώνει, χωρίς νά άντικρουει, τήν ιστορική έξελίξη, είναι άδύνατο νά μή δεχθούμε μιά σημαντική θέση τής Έμπορικής Ναυτιλίας στήν έλληνική ζωή. Ή βιομηχανική άναπτυξη, τό βλέπομε τώρα, δέν έλυσε τελικά τό πρόβλημα τής άπασχόλησης. Και ή προσφορά ύπηρεσιών, πέρα άπό ένα σημείο δπου έξικενται ή κοινωνική της άποστολή, δημιουργεί έπιπλαστα, ονομαστικά, δπως τά χαρακτηρίσαμε, εισδήμτα. Μιά δυναμική, λοιπόν, Έλληνική Ναυτιλία θά άποτελει πάντοτε μιά άσφαλτική δικλείδα προσπορισμού εισοδήμα-

τος, πού, έστω και άν δέν καλύπτει συναλλαγματικές άνάγκες, είναι ένα ίσχυρό μέσο οίκονομικής πολιτικής και συγκράτησης τής άξιας τού έθνικου νομίματος. Κάτω άπό μιά τέτοια προσποτή, ή Έλληνική Ναυτιλία ήταν, είναι και θά είναι πολύτιμη γιά τήν Έλλαδα και τό Λαό της.

"Άπο τήν άλλη πλευρά, δπως διαπιστώσωμε στό προηγούμενο άρθρο μας, ή πλειονότητα τών έφοπλιστών, έστω και κάτω άπό τό άβεβαιο σημερινό κλίμα, παραμένει λίγο - πολύ στόν έλληνικό χώρο. Είδαμε δτοι ή μεταπήδηση στόν χώρο τού οίκονομικού κέντρου άπαιτει άποβαθρο και τέλεια άργανωση. "Ότι ή προσφυγή στόν Τρίτο Κόσμο περιέχει στοιχεία μεγάλης άβεβαιότητας. Και δτοι ή σε σημαντικό βαθμό καταφυγή στόν Έλλαδικό χώρο με τήν μορφή έπενδυσης κεφαλαίων σε στεριανές έπιχειρησιες μπορεί νά σημάνει συρρίκνωση τής έφοπλιστικής δραστηριότητας μέχρις έξαφάνισης. Που άλλον, λοιπόν, δκύριος δγκος τών Έλλήνων Έφοπλιστών μπορεί νά στηριχθει καλύτερα άπό τήν Πατρίδα του; Χρειάζεται, έπομένως, και ή Έφοπλισμός τής Έλλαδα. Αυτά, σε άδρες γραμμές, είχαμε ήπ' δψη δταν στό δ' άρθρο μας γράφαμε, δτοι ή τό ταυτισμός τών συμφερόντων είναι έθνική ύποθεση.

"Η διαφορά είναι, δτοι μιά τέτοια διαλεκτική σχέση δέν είναι δυνατό νά γίνει άντιληπτή και νά άξιοποθει χωρίς άλλαγή νοοτροπίας και πολιτικής άπό τά δύο μέρη. Ή σημερινή κατάσταση περιέχει πλήθος οίκονομικών και ιδεολογικών άντιθέσεων, οι δποιες πρέπει νά έπεραστούν, σάν στοιχεία έλλειψης κατανόησης μάλλον παρά ούσιαστικών διαφορών.

"Και δτοι ή Έλληνικός Λαός και δσοι τόν έκφραζουν (Κυβέρνηση, τύπος, ύπευθυνοι φορείς) πρέπει νά κατανοήσουν δτοι έφοπλιστικό εισόδημα πραγματοποείται στόν διεθνή χώρο, μακριά άπό τίς Έλληνικές οίκονομικές διαδικασίες. Έπομένως, δέν μπορεί νά θεωρηθει σάν συσσωρευση κεφαλαίου σε βάρος τού έλληνικού Λαού, δόποιος, στήν έσχατη περίπτωση, μπορεί άπλως νά παραμείνει άδιάφορος. Τό γεγονός δτοι ή τή διαδικασία μετέχει και δπάργων "Έλληνικό πλήρωμα" έλλαχιστα

άλλαζει τήν είκόνα, ίδιως στά τελευταία χρόνια πού ή έλλειψη πληρωμάτων έχει ίσχυροποιήσει τήν διαπραγματευτική δύναμη και γενικά τήν θέση τού ναυτεργατικού παράγοντα στήν σχέση του μέ τόν έφοπλισμό.

"Ο δέ έφοπλισμός δφείλει μέ τήν σειρά του νά άντιληφθει δτοι ή έλληνικός χώρος, ή έλληνική Πατρίδα, δέν είναι άπλως ένας τόπος δπου μπορεί ά καθένας, έκμεταλεύομενος τήν έλληνική του ύπηρο καταγωγή, νά άντλει τό έργατικό δυναμικό και νά κάνει έπιδειξη εύμαρειας και πολυτελούς ζωής. Πρέπει, άντιθετα, νά καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια νά συνεισφέρει στήν οίκονομική και κοινωνική του προκοπή.

"Σύγχρονα, δλοι μαζί δέν πρέπει νά ξεχνούμε, δτοι σε μιά τέτοια προσπάθεια ύπαρχουν δρια, δρια έν πολλοῖς άνυπέρβλητα, που ύπαγορεύονται και προσδιορίζονται άπό τήν ίδια τή φύση τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Γιά τόν Άναγνωστη πού έχει κάνει ήδη τόν κόπο νά διαβάσει τά προηγούμενα άρθρα αυτής τής σειράς ή έννοια αυτής τής ύπόμνησης είναι άπολυτα κατανοητή.

"Μπορούμε, λοιπόν, και δφείλουμε νά κρατήσουμε τήν Ναυτιλία έξω άπό τίς διαδικασίες τών ίδεολογικών και πολιτικών άντιθέσεων και, τοποθετώντας την στήν σωστή θέση, νά άντλησουμε άπό αυτήν δτοι, είναι δυνατόν, έπιτρέποντας σύγχρονα τήν έπιβίωση και μιά άλεογισμένη παραπέρα άναπτυξη τού έφοπλισμού. Άνεξάρτητα άπό τίς πρόσκαιρες ή μόνιμες ίδεολογικές μεταβολές τού Έλληνικού Λαού, τού έκλογικού σώματος, και τίς θέσεις τής έκαστοτε Κυβέρνησής του, ένας σοσιαλιστικός μετασχηματισμός τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας είναι έξ αρχής άπορριπτεος. Σάν έξαρτηση, — και αυτό πρέπει μέ παρρησία νά μνημονεύσουμε — ίσως μιά μέρα θά μπορούσε νά γίνει τέτοιος λόγος προκειμένου περί τής έσωτερικής έπιβατηγού ναυτιλίας και, σε μιά άπότερη μέρα, περί τών έσωτερικών έμπορευματικών μεταφορών.

"Μιά αρχή έχει ήδη γίνει μέ τήν έμφανιση τών «Έταιρειών Λαϊκής Βάσεως». Μιά αρχή πού περιέχει άπλως τό στοιχείο τής

KARLO MODERN SHIP SUPPLY LTD

QUALITY — EFFICIENCY — ECONOMY
General Ship Suppliers in all East Coast of Canada
Bonded Warehouse

DIRECTOR: SPIROS EPPAXIADIS

3810 ST. PATRIC STREET, MONTREAL QUEBEC CANADA H4E 1A4
CABLE: KARLJADRAN - MTL TELEX: 05566200 TEL.: (514) 934-0423

REPRESENTATIVE IN GREECE: UNITED MARITIME A. N. BOURNAKIS
144, KOLOKOTRONI STREET PIRAEUS GREECE
PHONE: 4514767 - 4137888 A.O.H.: 4523485 TELEX: 213359 ANIN GR

«άλλαγης», δχι, βέβαια, σοσιαλιστικής, δεδομένου ότι οι έν λόγω έταιρείς παρουσιάζουν έντονα τά χαρακτηριστικά τού «λαϊκού καπιταλισμού» μᾶλλον παρά τής «κοινοκοποίησης». Καί τούτο διότι, παρά την εύρεια συμμετοχή προσώπων στό έταιρικό κεφάλαιο, έλλειπε τό στοιχείο τής συμμετοχής τών έργαζομένων σέ αύτες. Καί άκομα, παρουσιάζουν έντονες τοπικιστικές τάσεις, έρχομενες έκαστοτε σέ αντιπαράθεση ή άντιθεση μεταξύ τους, ξεφεύγοντας έτσι άπό τά πλαίσια ένός εύρυτερου κεντρικού ή έθνικου προγραμματισμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι έταιρείς λαϊκής βάσης έπικαλύπτουν τόσον τήν μεταφορά έπιβατων δσον και έμπορευμάτων. 'Αναγγέλλουν έτσι μιά «κοινή λύση», άρκετα όρθολογική, δπον, καθ' δσον άφορα στά έμπορευμάτα, τό ρόλο τού έμπορευματοκιβωτίου (Container) παίζει τό φορτηγό αντοκίνητο.

Πέρα άπό τίς παραπάνω θέσεις πού άναφέρονται στά ίδεολογικά προβλήματα, ή μεθόδευση γιά τήν έπιβίωση και άνάπτυξη τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας και τήν διατήρηση τής έλληνικότητάς τής, περνάει μέσα άπο μιά ιδιαίτερη προβληματική. Μιά προβληματική δπον ή έννοια τού «έφοπλιστικού συμφέροντος» ξεφεύγει άπό τήν σημερινή άντιληψη μεγιστοποίησης τού κέρδους μέσω τού γιγαντισμού. Καί βρίσκεται τήν άπαντηση μέ τήν βελτίωσή τής άργανοστης, και τού υλικού και τήν αύτοματοποίηση. 'Αποβλέπει, έτσι, σέ οίκονομικότερη έκμετάλλευση, εύχερέστερη έξεύρεση άπασχόλησης μέσα στά σημερινά πλαίσια τού διεθνούς άνταγωνισμού και τών αιχμένων άπαιτησεων τών φορτών και άντιμετωπίζει τό πρόβλημα τής έξεύρεσης τού έμψυχου υλικού κατά τόν πλέον άποτελεσματικό τρόπο. Γιά τό τελευταίο, ίδιαίτερα άν ληφθεί ύπ' δψη δπον οι μεγαλύτερες έλλειψεις άναφέρονται στό κατώτερο προσωπικό και λιγότερο στούς άξιωματικούς, πού κατά τεκμήριο άποτελούν και τήν πλειονότητα σέ ένα αύτοματοποιημένο πλοϊ.

Σέ καθαρά προσωπικό έπίπεδο, μιά τέτοια πρόταση είναι φυσικό νά άντιμετωπίζεται μέ σκεπτικισμό άπό τόν μέσο 'Ελληνα πλοιοκτήτη. Πράγματι, θέτει προβλή-

ματα δπος αύτά τής διάθεσης τού ύπάρχοντος ύπερηλίκου και, γενικά, άκατάλληλου μέρους τού στόλου του, τής άνάληψης σέ μιά πρώτη φάση μεγαλυτέρων οίκονομικών ύποχρεώσεων ύπό μορφή χρηματοδότησης και τού έκσυγχρονισμού τής άργανωσης. "Ολα αύτά άποτελούν πρόκληση πού δέν άντιμετωπίζεται παρά μόνον μέ μιά βαθύτερη και πλατύτερη μελέτη σέ ύψηλό έπιστημονικό, πανεπιστημιακό έπίπεδο, άπό ένα η περισσότερα ίδρυματα πού δέν θά έχουν σάν προορισμό τους τήν κατάτιση στελεχών μέ τυπικά ή ούσιαστικά, έστω, προσδόντα πού θά έπανδρώσουν τήν έφοπλική έπιχειρηση. Πέρα άπο αύτό, θά πρέπει νά έχουν σάν πρωταρχικό προορισμό τους τήν άνάλυση και έρευνα τού φαινομένου 'Ελληνική Ναυτιλία' σέ σχέση μέ τήν διεθνή τής θέση και τά έλληνικά έθνικά συμφέροντα. Κάτι τέτοιο δέν έπιτυγχάνεται μέ βαρύγδουπες ύπουργικές έξαγγελιες, μέ ένέργειες συντεχνειακών ένωσεων ούτε, άκομα, και μέ άρθρα - έμβριθή ή μή - πού άγνοούνται ή διαβάζονται και μετά πετιούνται στό καλάθι τών άχρηστων.

Γιά νά γίνουν δμως δλα αύτά πραγματικότητα, γιά νά ύπάρχει μιά 'Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία' πού θά ζει και θά άναπτυσσεται μέ τήν βοήθεια τού 'Έθνους συμβάλλοντας συνάμα στήν έθνική προκοπή, άπαιτούνται διαφορετικές, νέες έθνικές έπιλογές. Μιά πορεία μέ συγκεκριμένες μεθοδεύσεις και στόχους, μέρος ένός εύρυτερου έθνικου σχεδιασμού και, σύγχρονα, θεμελιώδες συστατικό στοιχείο του. Καί ένα άνωτα συντονιστικό δραγανό, ένα 'Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας, ής πούμε, πού νά θέλει και νά μπορεί νά καθοδηγήσει τούς ναυτιλιακούς παράγοντες στό έργο τους: Τό Ναυτιλό 'Επιμελητήριο, τήν 'Ενωση 'Ελλήνων Εφοπλιστών και τά συνδικαλιστικά δργανα τών 'Ελλήνων Ναυτικών.

Τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο, δργανο συμβουλευτικό άπό τόν Νόμο και τήν φύση του, πληρέστερα στελεχούμενο, μπορεί νά παίξει τόν ρόλο του, ρόλο συμβουλευτικό, φορέας έπιστημονικής γνώσης και μελέτης.

'Η 'Ενωση 'Ελλήνων Εφοπλιστών, έ-

πειτα άπό τήν σχετική άφανεια τών πρώτων μεταπολεμικών χρόνων και τήν παλινωδία τής δικτατορίας, δπο διακινδύνευσε τό κύρος της, βρήκε στό πρόσωπο τού κ. 'Αντώνη Χανδρή τόν άξιο άναμορφωτή της. Σήμερα, σέ μεγάλο βαθμό άπαλλαγμένη άπό τήν παληά ίδεολογική και ταξική φόρτιση, είναι άξια νά παίξει τόν έποικοδομητικό ρόλο της.

Δέν μπορούμε, δυστυχώς, νά πούμε τό ίδιο και γιά τά ναυτεργατικά σωματεῖα, τών οποίων τόσο τό κύρος δσο και ή άντιπροσωπευτικότητα τής διοίκησης τους βρίσκεται άκομα σέ χαμηλό βαθμό. 'Η φύση τής έργασίας τού ναυτικού και ή παρατελαμένη άπουσία στό έξωτεροκ τής συντριπτικής πλειονότητας τών μελών τους (ή αύτών πού θά έπρεπε νά είναι μέλη τους) έμποδίζει τήν ούσιαστική ή έστα και τυπική συμμετοχή τους, στά συνδικαλιστικά. 'Από τήν άλλη μεριά, μιά προκατάληψη γιά τόν συνδικαλισμό γενικά, άποτέλεσμα αύτή τής μέχρι και πρόσφατα πολιτικής και ίδεολογικής καταπίεσης, έκανε και κάνει πολλούς ναυτικούς νά πιστεύουν δπο είναι άσφαλτερο «νά μήν άνακατεύεται κανείς». 'Ετσι, τόν έλληνικό ναυτικό συνδικαλισμό καθοδηγούν είτε αύτοί πού 'τολ μούν', άριστερής συνήθως άπόκλισης, είτε οι περιφημοι και ίσσοιοι «έργατοπατέρες», άρεστοι μέν στό πολιτικό κατεστήμένο άλλα έλάχιστα άντιπροσωπευτικοί τών καλῶν έννοουμένων συμφερόντων τής τάξης τους.

Είναι προφανές δπο, γιά χάρη τού σωστού διαλόγου και τής κοινής προκοπής, έπιβάλλεται ένα νέο κλίμα, πού θά έπιτρέψει τόν έλευθερο διάλογο, δχι στό πνεύμα τής άντεπιστημονικής και ούσιαστική άνυπαρκτης «σύμπνοιας» άλλα στή βάση μιᾶς ήρεμης άντιπαράθεσης συμφερόντων μέ δημοκρατικές διαδικασίες, μεταξύ προσώπων πού πραγματικά έκπροσωπούν τήν τάξη τους και τά συμφέροντά της.

Περισσότερο άπό τούς ίδιους τούς έφοπλιστές και τούς ναυτικούς, ή εύθυνη άνήκει στήν Πολιτεία και στά άρμόδια δργανά τής και, σέ υπότατη άνάλυση, σέ διλο τόν 'Ελληνικό Λαό.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Δεκαέξι ναυάγια είς τόν λιμένα Πειραιῶς περιήλθον εἰς τό Δημόσιον

Περιήλθαν εἰς τήν κυριότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου 16 ναυάγια καὶ ναυαγήματα, τά δόπια εύρισκονται εἰς τήν περιοχήν εὐθύνης τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, μετά τήν παρέλευσιν ἐξαμήνου ἀπό τῆς προσκλήσεως τοῦ Κ.Α.Π. δημοσίου οἱ ἐνδιαφερόμενοι ύποβάλλουν αἴτησιν περί ἀναγνωρίσεως τῆς κυριότητος τῶν ναυαγίων.

Συμφώνως πρός τήν ὑπ' ἀριθ. 1329/1980 ἀπόφασιν τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς περιέρχονται εἰς τήν κυριότητα τοῦ δημοσίου τά ναυάγια:

α. NANA, νηολ. Πειρ. 1651, κ.ο.χ. 48,42, μήκους 18,65 μ. καὶ πλάτος 5,06 μ., εύρισκόμενον 300 μέτρ. ἀπό τήν νέαν προβλήταν Δραπετσώνας.

β. SEA STAR, σημαίας Κύπρου, κ.ο.χ. 496, ἐντός τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, μεταξύ 1ου καὶ 2ου Λιμενικοῦ Υποστέγου.

γ. ΕΛΛΗ, νηολ. Πειρ. 1966, κ.ο.χ. 1463, μήκους 72,25 μ. πλάτος 10,84 μ. εύρισκόμενον εἰς Κυνοσούραν Σαλαμίνος.

δ. INTREPID EXPLORER, σημαίας Κύπρου, εύρισκόμενον πλησίον προβλήτος Ἀγίου Γεωργίου.

ε. CAPTAIN BAΣΣΟΣ, σημαίας Κύπρου κ.ο.χ. 760, μήκους 57 μ., εύρισκόμενον εἰς τήν περιοχήν Περάματος.

στ. ΣΩΦΙΑ, νηολ. Πειραιά 2627 κ.ο.χ. 8945,26 μήκους 151,28 μ., πλάτος 18,96 μ. εύρισκόμενον δυτικῶς τοῦ μάλου ΔΕΗ Κερατσινίου.

ζ. ΑΜΑΛΙΑ, νηολ. Πειρ. 3492, κ.ο.χ. 1500,39, μήκους 281,5 ποδῶν, εύρισκόμενον εἰς Κυνοσούραν Σαλαμίνος.

η. ΚΥΜΩ, νηολ. Πειρ. 2855, κ.ο.χ. 626,46, μήκους 49,90, πλάτους 9,32 μ., εύρισκόμενον εἰς τόν δρμον Ἀμπελακίων Σαλαμίνος.

θ. ΧΡΥΣΗ, νηολ. Ρεθύμν. I, κ.ο.χ. 1426, μήκους 258 μ., πλάτους 34 μ. εύρισκόμενον εἰς περιοχήν στίγματος $\phi = 37^{\circ} 56,6$ B καὶ $\lambda = 23^{\circ} 35,1$ A.

ι. ΠΑΝΑΓΙΑ, νηολ. Χαλκίδος 12, κ.ο.χ. 180, εύρισκόμενον εἰς τόν λιμένα Ἀγίου Γεωργίου.

ια. ΕΝΕΡΓΕΙΑ, νηολ. Πειρ. 1771, κ.ο.χ. 200,40 μήκους 30,28 μ., πλάτους 8,30 μ. εύρισκόμενον εἰς Κυνοσούραν Σαλαμίνος.

ιβ. ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ, νηολ. Πειρ. 4.348, κ.ο.χ. 4491,61 μήκους 11,52 μ. πλάτους 15,82 μ., εύρισκόμενον εἰς περιοχήν Σαλαμίνος.

ιγ. ΝΙΑΓΑΡΑΣ, νηολογίου Πειραιῶς, 2923, κ.ο.χ. 391,62 μήκους 45 μ. πλάτους 9,22 μ. εύρισκόμενον εἰς τόν δρμον Ἀμπελακίων Σαλαμίνος.

ιδ. MAPINA T., σημαίας Κύπρου κ.ο.χ. 8.631, μήκους 146,34 μ. εύρισκόμενον πλησίον νήσου Ψυτταλείας.

ιε. ΠΥΛΑΡΟΣ, νηολ. Πειρ. 5612, κ.ο.χ. 498,21, μήκους 58 μ. πλάτους 9,05 μ. εύρισκόμενον εἰς τοποθεσίαν στίγματος $\Phi = 37^{\circ} 54,2$ B καὶ $\lambda = 23^{\circ} 40,5$ Δ.

ιστ. ΠΑΝΤΕΛΗΣ, νηολ. Πειρ. 1327, κ.ο.χ. 1.156 μήκους 70,35 μ., πλάτους 9,78 μ. εύρισκόμενον πλησίον Ναυπηγείων Σαλαμίνος.

Τά ἀποθήκευτρα ρυμουλκουμένων ὄχημάτων

Συμφώνως πρός ρητήν ἐπιταγήν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Κανονισμοῦ Εἰσπράξεως Ἀποθηκευτικῶν Δικαιωμάτων τοῦ Ο.Δ.Π. καθ' ἣν οἱ παραλήπται ἡ ἔτεροι δικαιούχοι ἐναποτιθεμένων ἡ εἰσαγομένων εἰς τούς ἐν γένει ἀποθηκευτικούς χώρους τοῦ Ὀργανισμοῦ ἡ διερχόμενων δι' αὐτῶν ἐμπορευμάτων ἡ ἀλλων ἀντικειμένων ὑπόχρεούται εἰς τήν καταβολὴν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων καὶ τά ὑπό ὄχηματαγωγῶν πλοίων χρησιμοποιούμενα ὡς μέσα μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων ρυμουλκούμενα ὄχηματα (τύπου MAFI, TRAILIER κ.λ.π.).

Τά ὄχηματα αὐτά (τό ἀπόβαρον των) ὑπόκεινται κατά τόν χρόνον τῆς παραμονῆς τῶν εἰς ὑπαίθριούς ἀποθηκευτικούς χώρους τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τήν καταβολὴν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων τῆς τιμολογιακῆς κατηγορίας τῶν ἀπλῶν κατ' ἀνάλογον ἐφαρμογήν τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 5 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Κανονισμοῦ, δ' ἡς προβλέπεται εἰςπράξις ἀπλῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων ἐπί παραμονῆς εἰς τούς χώρους τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης κενῶν ἐμπορευματοκιβώτιων, παρεχομένης συγχρό-

**IF YOU
ARE DEALING
IN SHIPPING
WE ARE A PART
OF YOUR
BUSINESS.**



**CANTIERI
NAVALI
RIUNITI**

**SHIPBUILDING
SHIPCONVERSION
SHIPREPAIRS**

HEAD OFFICE:

GENOA (Italy) via Cipro 11
Tel. 010/59951 □ Tlx. 270168

SHIPREPAIRING YARDS:

Genoa □ Tlx. 270645
Palermo □ Tlx. 910041

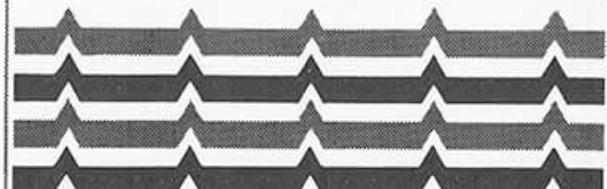
MGN □ Tlx. 270370

SHIPBUILDING YARDS:

Ancona □ Riva Trigoso □ Palermo

Greece Agent
for shiprepairs:

P. WIGHAM RICHARDSON (Hellas) Co. Ltd.
67 Akti Miaouli, Piraeus
Director: Mr. T.J. GIAVRIDIS
Tel. 4523601/2/3 Tlx. 212332/212527



νως και της ύπο του ιδίου κανονισμού προβλεπομένης έκ 50% έκπτώσεως.

Τά ανωτέρω διευκρινίζει ότι Α.Π. έξ αφορμής ύποβληθείσης ύπο του ναυτικού πρακτορείου ADRIAMARE άμφισβητήσεως έπι γενομένης εις βάρος του χρεώσεως δικαιωμάτων παραμονής εις τούς υπαιθρίους άποθηκευτικούς χώρους της Έλευθερας Ζώνης οκτώ ρυμουλκουμένων δχημάτων, τά δποια έκομισθησαν διά πρακτορεύμένων ύπο του άνωτέρου πρακτορείου πλοίων.

Κατόπιν τῶν άνωτέρω απεφασίσθη δπως γίνη ή έκκαθαρίσις τῶν όφειλμένων άποθηκευτικῶν δικαιωμάτων, έπι τῶν δποιών θά χορηγηθῆ ή προβλεπομένη έκπτωσις έκ 50% έπι έπανεξαγομένου.

Κατασκευή μικρῶν προβλητῶν ύπο ναυπηγείου

Ο Ο.Α.Π. άπεδέχθη αίτημα του Γ. Τζανοπούλου καί ένέκρινε, κατ' άρχην, τήν κατασκευήν ύπο αύτοῦ δύο μικρῶν προβλητῶν, δλικού μήκους 18,80 μέτρων καί πλάτους 2 μέτρων, μέταξύ των άποστασιν δξ μέτρων καί ένός μικρού βάθους κρηπιδώματος δπισθεν τῶν προβλητῶν εις τό έν Περάματι ναυπηγείον του, ύπο τούς άκολούθους δρους:

α. Ή παραχώρησις τής περιοχῆς θά γίνη διά χρονικόν διάστημα ούχι μεγαλύτερον τῶν πέντε έτῶν.

β. Ή έκτελεσις τῶν έργασιδων ούδεν δικαιώμα δημιουργεί εις τό ναυπηγείον Γ. Τζανοπούλου, τό δποιον είναι ύποχρεωμένον δταν δ Α.Π. χρειασθῇ τόν χώρον δι' έαυτόν ή τό δημιόσιον νά τῶν παραδώσῃ έντος τακτῆς προθεσμίας ἀνευ άποζημιώσεως.

γ. Θά έφαρμοσθῇ ή μελέτη, ώς τελικῶς έγκριθῇ.

δ. Τά έργα θά έκτελεσθοῦν ύπο τήν έπιβλεψιν τής τεχνικῆς Υπηρεσίας του Α.Π., ή δποια θά ειδοποιηθῇ έγκαιρως.

ε. Θά καταβληθοῦν τά ισχύοντα διά τήν περιοχήν μισθώματα χρήσεως του κατασκευασθησούμενου γηπέδου καί τῶν δύο προβλητῶν.

στ. Μετά τήν ληψιν άποφάσεως ύπο τής Νομαρχίας εις ήν θά άποσταλεί ή μελέτη καί πρίν δ Α.Π. ύπογράψει τήν σχετικήν σύμβασιν διά τό έργον, θά κληθῇ δ Γ. Τζανόπουλος νά ύπογράψῃ

τήν προβλεπομένην σύμβασιν διά τόν χρησιμοποιούμενον μέχρι σήμερον ύπο αύτοῦ χώρον.

Αί ύποχρεώσεις τής Α.Ν.Ε. «ΝΑΞΟΣ»

Ο Ο.Α.Π. άπεδέχθη αίτημα τής έταιρίας Α.Ν.Ε. ΝΑΞΟΥ διά τήν διά δόσεων έξοφλησιν δφειλῆς της, προερχομένης έκ δικαιωμάτων μεταφορᾶς άποσκευῶν έπιβατῶν καί διευλεύσεως τροχοφόρων, ώς καί έκ δικαιωμάτων προσορμίσεως εις βάρος τῶν ύπο ίδιοκτησίαν της πλοίων «Νάξος» καί «Πάρος».

Η τημηματική έξοφλησις θά γίνει διά τής καταβολῆς άνα 150ήμερον 500.000 δρχ., ύπο τόν δρον τής άμεσου έξοφλησεως τῶν έφ' έξης νεοεκδιδούμενων εις βάρος της λογαριασμῶν.

Κατόπιν αύτοῦ χορηγεῖται έλευθεροπλοία εις τά άνωτέρα πλοία, άνα είκοσανταρον, τῶν έπιβληθεισῶν κατασχέσεων έπι τῶν πλοίων αύτῶν παραμενουσῶν ἐν Ισχύ, μέχρις δριστικῆς έξοφλησεως τής έφειλῆς τής έταιρίας πρός τόν Α.Π.

Σύντομα

Άπεδέχθη ό Α.Π. αίτημα τής Α.Ε. «Α.Ν.Ε.Λ.» περί άναστολής έπι τρίμηνον τού διά τήν 5ην Ιουλίου 1981 δρισθέντος προγράμματος άναγκαστικού πλειστηριασμού του ύπο τήν ίδιοκτησίαν της πλοίου «Ταύγετος» δι' δφειλάς της πρός Όργανισμόν.

- Ένεκρίθη πίστωσις 10.200.000 δρχ. διά τήν καταβολήν τής έτησίας έπιχορηγήσεως ύπο τού Α.Π. εις τούς Δήμους Πειραιῶς, Κερατσίνιου, Περάματος καί Δραπετσώνας.

- Όκτω φορτωτάς, διαφόρων τύπων, θά προμηθευθῇ δ Α.Π. κατόπιν διαγωνισμού, διά τήν κάλυψιν άναγκῶν τού λιμένος. Ήδη ένεκριθή ή σχετική πίστωσις.

- Ένεκρίθησαν κονδύλια, συνολικού ύψους 148.470.000 δρχ. διά τήν πληρωμήν έργων, έκτελεσθέντων εις τόν λιμένα τού Πειραιώς.



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

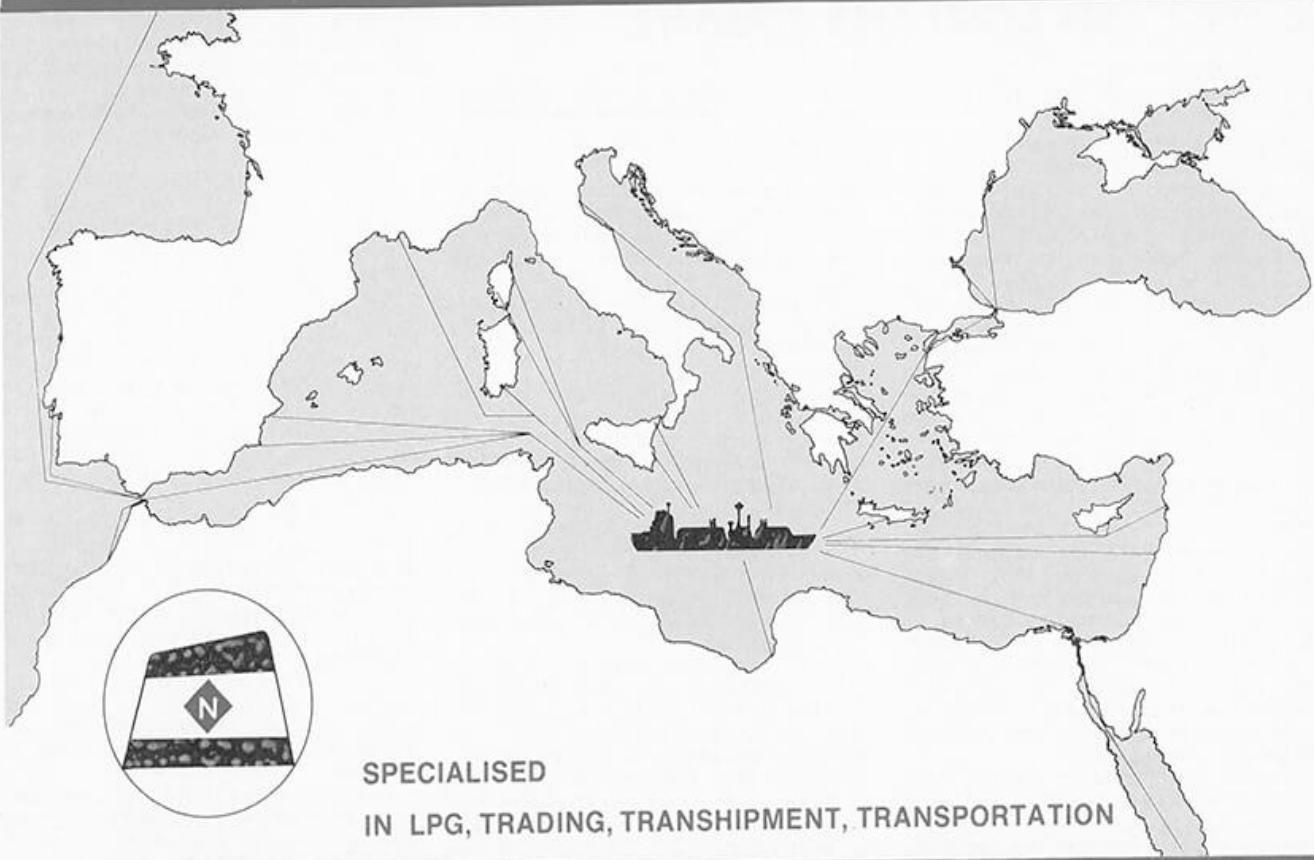
Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

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

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR
SHIPPING & TRADING Co S.A.
ATHENS TOWER - BLOCK B'
2 - 4 MESOGION STR., ATHENS
TL. 777.7000 - 770.5020 - 770.6080
TX. 218541/218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

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

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

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

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

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΤΗΣ ΤΡΕΛΗΣ

Τού κ. Γ. ΚΑΡΑΜΑΛΑΚΗ

Χρόνια άκατοίκητο. Πολιορκημένο από άγριοχροτά. Δύσκολα θά μπορούσες κανείς νά τό όνομάσαι σπίτι. Άπο τή στέγη σέ πολλά σημεία λείπαν κεραμίδια. Παράθυρα δέν είχε, μάλλον θά τάχαν κλέψει. Οι τοίχοι από τίς βροχές διαβρώθηκαν και χρωματίστηκαν από τον χρόνο. "Ένα δωμάτιο ήταν κάπως πιο καθαρό. Κι' αύτό γιατί γίνηκε πέρασμα ζευγαριών από τά γύρω χωριά.

Τό πιο κοντινό χωριό δέν άπειχε περισσότερο από δέκα λεπτά μέτρα τά πόδια. Τό μονοπάτι που δόηγούσε στό μικρό χωριό σε πολλά σημεία ήταν άδιάβατο από τά έπαναστημένα κλαδιά και τούς άγριοθάμνους.

Τό χωριό τόκοβε στά δύο ασφαλτόδρομος που δόηγούσε σ' απομακρυσμένα χωριά κ' α' έκει στήν κορφή τού βουνού. Κι' έμπαινε στό μάτι τ' άνθρωπου τό σκουρογάλαζο χρώμα τής θαλασσας που χάιδεις τά τρία θαλασσινά χωριά. Πού πότε δείχναν κατσουφιασμένα, ζωσμένα από τίς συννεφίες τού ούρανού, πότε άχροντοστολισμένα με τίς χρυσοκέντητες πλεξούδες τού ήλιου.

"Ήταν άδιλο σπίτι. Οι ντόπιοι τό όνομάτισαν «τό σπίτι τής τρελής». Άπο τήν ημέρα δύμως πού δύο τουρίστες βρήκαν τή γρηγά νοικοκύρισα νεκρή στήν αύλη της, ξεχάστηκε κάπως από τούς χωριάτες.

"Απρίλη μήνα τ' άγριασσες έ ένεος. Τό γεγονός συζητήθηκε ώρες πολλές στό καφενείο τού χωριού. Προσπάθησαν νά μάθουν από πού κρατά ή σκουφία τού άγοραστη. Δέν τά κατάφεραν. «Λιγομίλητος άνθρωπος», είπαν. Τόν πρώτο καιρό πολλοί ήσαν τάχα περαστικοί απ' έκει, πού λύσσασαν νά μάθουν ποιός είναι αύτός πού τό έπισκεύασε, τό άσπρισε, έφραξε τήν αύλη, ξερρίζωσε τούς άγριοθάμνους και τό έφτιαξε κατοικήσιμο.

Κάποια μέρα ήνας βοσκός τόν ρώτησε πότε θά φέρει τήν οίκογένειά του γιά νά μείνουν. Τόν κοίταξε παράξενα, δύνα είπε άργοτερα, και τό καλοκάγαθο πρόσωπο του οικλήρων και δέ μεταμόλησε. Κανείς δέν πίστευε πώς «τό σπίτι τής τρελής» θά μπορούσε νά γίνη τόσο δύμορφο. Και τά έφτιαξε δύλια μονάχος του, δέν ζήτησε ούτε ήναν βοηθό. Ρίζωσε στήν αύλη δύμορφα λουσούδια και στό πίσω μέρος έσπειρε ζαρζαβατικά. Φάνταζε κάτασπρο στήν πράσινη πλαγιά.

"Ο ένεος κατέβαινε άραιά στό χωριό. "Άλλοτε γιά νά άγοράσῃ λίγο κρέας και λίγο τυρί κι άλλοτε μονάχα κρασί, πολύ κρασί. Τό τελευταίο φούντωσε τήν περιέργειά τους. Φιλοξενεί κανέναν! Πίνει τόσο κρασί μονάχος; "Άπο τούς βοσκούς ήρθε τό μαντάτο. Μονάχος ζει. Κανένας δέν είναι μαζί του κι ούτε ποτέ είδαν τίποτες. Μονάχος; Τόσο καιρό μονάχος; Μήτιας έχει και τούτος τίποτες; Μή είναι τρελός;

"Ένας άντρας κλεισμένος σ' ένα σπίτι μακριά από τό χωριό. Ξέχωρα από τόν κόσμο. "Ότι κουβέντα και ν' άρχιζαν οι ντόπιοι, κεί

κατέληγαν, στόν παράξενο άντρα πού δέν έλεγε ούτε νά ξουρίστη τά γένια του. Και δέν θάταν μεγάλος, άντε νά πάτησε τώρα τά σαράντα. Λημονούσαν τά δικά τους βάσανα, πότε γιά τό κρασί, πότε γιά τά γένια, θαρρείς τούς έκουράζε, δύονταν σ' αύτόν κατέληγαν.

Μία φθινοπωρινή υγιειά, μόδις άρχισε νά τανίζεται ό αγέρας καθώς τά άδυναμα φύλλα τρεμόπαιζαν, μιά γυναίκα χτύπησε τήν πόρτα του.

"Αφεγγαριά. Τό άδυναμο φύς πού λιποταχτούσε από τό άψηλο παραθύρι ζωντάνευς τά δένδρα. Θαρείς πολεμιστές από τό παρελθόν μάχονταν κεί πού τό σκοτάδι έκρυψε τά μυστικά του. Μά ή γυναίκα ήταν άταραχη από τά γύρω. Φαινόταν πώς χρόνια πρίν έδωκε μάχη μ' αύτά και τά νίκησε.

Ξαναχτύπησε. "Η καρδιά της χτυπούσε δυνατά. Δυσ έβδομαδες πέρασαν πού τού χαμογέλασε στό χωριό κ' αύτός τ' άνταπέδωσε. Μία κι ο δηντρας της πήγε στή πόλη, εύκαιρια μεγάλη.

Μέ τό άνοιγμα τής βαριάς έύλινης πόρτας ή καρδιά της πήγε νά σπάσῃ. Θαρρούσε όλακρεο τό βουνό πάλλονταν μέτων χτύπους της. Βρήκε τό κουράγιο νά τού χαμογέλαση. Χαμόγελο δειλό, ζωσμένο απ' ένα σύννεφο φόβου. Πίσω του φώτιζε ή λάμπα κι αύτός μπρός στή πόρτα θεώρατος, άναμμαλλιασμένος μ' άγριο γένι. Πρωτόγονος.

"Έκανε νά μηπή μέσα. Τής έφραξε τή πόρτα μέτο σώμα του. Τό μάτι του άγριεψε. Τόν κοίταξε κατάματα. Τό πόδια της πήγαν νά λυθούν, δταν άκούστηκε ή προσταχτική φωνή τους.

— Φύγε. Φύγε γρήγορα.

Τάχασε γιά μιά στιγμή κι άνταν έμεινε σύριγλη μπρός στή κλειστή πόρτα ένοιωσε τό μίσος νά τήν κυριεύῃ. Κλαίγοντας έτρεξε μέτη τή νύχτα πρός τό χωριό.

Τό πρώτο διό τό χωριό έμαθε δτι κάποιος προσπάθησε νά πειράξε τή γυναίκα τού λουκά, βρίσκοντας εύκαιρια από τόν άπουσια τού άντρα της. Κι δύνας είπε ή γυναίκα έμοιαζε μ' έκεινον τόν παράξενο άντρα. Τόν γνώρισε, είπε, από τήν γενιάδα.

Τό πρόγοιμο άνηφροισε γιά «τό σπίτι τής τρελής» ή έξουσία τού χωριού, ή χωροφύλακας. "Όλοι άγωνισαν περιμένοντας νά κατηφορίση σέρνοντας άλισσοδεμένο τόν βρώμικο άντρα. Δυσ άλακρες ώρες πέρασαν.

Μισή ώρα δουλειά ήταν, γιατί άργοντες; Μήπως χτύπησε τόν χωροφύλακα;

Τρείς - τέσσερις τολμηροί άποφάσισαν νά άνηφορίσουν, νά μάθουν τί γίνηκε τέλος πάντων. "Οταν έφαντον τόν χωροφύλακα νά κατεβαίνη από τό μονοπάτι τραγουδώντας.

"Ήταν κατακόκκινος. Ξαναμένος από τό πολύ πιοτό, χαμογελούσε συνέχεια λέες κι αίχμαλτώσεις τήν άνοιξη στά χειλία του.

— Τί γίνηκε, δέν τόν έπιασες; ρώτησε δένας ψηλός ήλιοκαμένος χωράπτης.

— Αύτός είναι άγιος, βρέ παιδιά. Τέτοιος άνθρωπος. "Έχει θαλασσινή ιστορία πίσω του. Θά κεράσεις. Γιάνναρε νά τήν πώ; Φώναξε τόν ταβερνάρη τού χωριού.

— Πάμε, είπε άποφασιστικά σ' Γιάνναρος. "Ναυτική Οίκογένεια. Πατέρας και δύο γιοι στά καράβια.

Ο πόθος τού πατέρα τους γίνηκε και δικός τους. "Ένα καράβι. Μικρό γιά κοντινά ταξίδια. Νάνι ολόδικό τους. Μάζωσαν λεφτά. Τ' άποκτησαν. "Ησαν χαρούμενοι, τ' δενιρό τους γίνηκε.

Μία βραδιά κοντά στό..., πώς τόπε τό νησί δέ μυσιώμε, τό πήρε ή θάλασσα. Πήρε τόν πατέρα και τόν άδελφό του. Άπο τότε δέ μπροστες νά συχάση. Πήγε στό νησί του. Ολημερίς τριγύρωναγε στό λιμάνι, τή νύχτα έπιναγε από έφιαλτες. Πειράχτηκε ή γύεια του κι άποφάσισε νάρθη στό πότα μας νά ήρεμηση. Είναι πολύ καλός άνθρωπος, βρέ παιδιά. Δέν είναι αύτός πού είπατε. Τό σπίτι του...

Πρώτη φορά γιόμισε ή ταβέρνα μέτό σους νομάτους από την ιστού της. Έπιτέλους μαθαίνει τή ζωή τού ένου. Τώρα μπορούσαν νά κοιμούνται ησυχοί. Τάξεραν δλα.

Δυο χρόνια πέρασαν από τότε. "Όλοι πά τόν είχαν συνηθίσει. Δέν ήταν ο παράξενος άντρας, μά δη πονεμένος άνθρωπος.

Τόν τελευταίο καιρό τόν βλέπεν οι βοσκοί, δταν χάλαγε στό καιρός νά πάριν ένα σάκκο στόν ώμο του άνηφορίζοντας στό βουνό και κατόπιν νά κατηφορίζη πρός τή θάλασσα.

Συνηθώ φύσαγε δυνατά, έβρεχε ή χιόνιζε. Είπαν οι ντόπιοι δτι θά βρήκε παρέα στά θαλασσινά χωριά. "Έ, δέ γέρασε άκομά, λέγαν και κρυφογελούσαν.

Κάποια μέρα πού κατέβηκε στό χωριό γιά κρασί, ένας από τά θαλασσινά χωριά, πούρθε γιά κάποιον συγγενή του στό χωριό τόν άναγνωρίστη.

— Ο τρελός, είπε, δώ μένει αύτός; Τόν είδη πολλές φορές, δταν φουσκώνει ή θάλασσα, νά στέκη δρθιος πάνω στούς βράχους μ' ένα μπουκάνι στό χέρι. Γελάει κι άλλοτε κλαίει βρίζοντας αισχρά τή θάλασσα, τά ψάρια, τά καράβια. Κατόπιν μεθάει και χορεύει κεί πάνω στούς βράχους. Νά λοιπόν πού κι ή τρέλα έρχεται στά βουνά.

Ξεκαρδίστηκε απ' τά γέλια μέτη τά άστειο του.

Μία βροχερή μέρα πού δέν άγερας ταπεινωνε τά δένδρα κι ούρανός έρριχνε τίς άστραπές του, φορτώθηκε τόν σάκκο του και τράβηξε γιά τή θάλασσα. Άπο τότε δέ μεταφάνηκε.

— Άλλοι λένε πώς τόν πήρε κι αύτόν ή θάλασσα, άλλοι πώς έφυγε μέτη τά καράβια.

Σήμερα τό «σπίτι τής τρελής» είναι έρημο. Χρόνια άκατοίκητο. "Άπο τή στέγη σέ πολλά σημεία λείπουν κεραμίδια. Παράθυρα δέν έχει μάλλον, θά τάχουν κλέψει. "Ένα δωμάτιο είναι κάπως πιο καθαρό. Γίνηκε φωλιά γιά τά ζευγάρια.

KARAMALAKHIS GIORGOS

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

ΕΝΕΚΡΙΘΗ ΥΠΟ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΟΥ NAT

Νέος Κανονισμός άναγνωρίσεως και έξαγοράς ύπηρεσίας εἰς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις

‘Ανεμορφώθη ἐπί τῇ βάσει τοῦ Νόμου 1085/80 καὶ ἐνεκρίθη ὑπό τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT δι Κανονισμός «περὶ ἀναγνωρίσεως καὶ έξαγορᾶς ὑπὸ ναυτικῶν ἀσφαλιζομένων εἰς NAT χρόνου ἔργασίας των εἰς Ἑλληνικάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις» δι ὅποιος ἔχει ως ἔξῆς:

KANONISMOS

«Περὶ ἀναγνωρίσεως καὶ έξαγορᾶς ὑπὸ ναυτικῶν ἀσφαλιζομένων εἰς NAT χρόνου ἔργασίας των εἰς Ἑλληνικάς Ναυτιλιακάς Έπιχειρήσεις».

Άρθρον 1

‘Η ἀναγνώρισις καὶ αἱ προϋποθέσεις έξαγορᾶς χρόνου ἔργασίας ναυτικῶν ἔργαζομένων, οὐχὶ ως μελῶν συγκεκριμένου πληρώματος, εἰς Ἑλληνικάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις διὰ τούς δοποίους αἱ κείμεναι ἐκάστοτε διατάξεις ἐπιτρέπουν τὴν ὑπὸ δρισμένην εἰδικότητα ἀσφάλισιν αὐτῶν εἰς τὸ NAT, διὰ τὴν ἐν λόγῳ ἔργασίαν των, ἐνεργεῖται κατά τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Άρθρον 2

1. Ἐλληνική Ναυτιλιακή Έπιχειρησίς διαχειρίζομένη τά ὑπὸ τοῦ νόμου δριζόμενα πλοῖα νοεῖται κατά τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἡ ἐπιχειρησίς ἡ δοποία νοεῖται κατά τὸν παρόντα Κανονισμὸν ἡ ἐπιχειρησίς ἡ δοποία:

α) Ἐκμεταλλεύεται ἡ ίδια πλοῖα ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν ἡ συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT ἀνήκοντα εἰς τὴν κυριότητά της καὶ τελοῦντα ἐν ἐνεργείᾳ

β) Διαχειρίζεται κατ’ ἐντολὴν τῆς πλοιοκτησίας πλοῖα Ἐλληνικής σημαίας συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT καὶ τελοῦντα ἐν ἐνεργείᾳ.

γ) Ἐκπροωπεῖ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ AS AGENTS πλοῖα Ἐλληνικής σημαίας ἡ συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT κατ’ ἐντολὴν τῆς πλοιοκτησίας.

2. Ὡς ἐπιχειρησίς διαχειρίζομένη πλοῖα Ἐλληνικά ἡ συμβεβλημένα μετά τοῦ NAT νοεῖται καὶ τὸ Δημόσιον ἡ τὰ Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ἡ Τράπεζαι ἐδρεύουσαι ἐν Ἐλλάδι.

Άρθρον 3

Ναυτικός θεωρεῖται κατά τὸν παρόντα Κανονισμὸν δι ἀπογεγραμμένος ως ναυτικός καὶ ἔργαζόμενος εἰς Ἐλληνικήν ναυτιλιακήν ἐπιχειρήσιν μέ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἀρθρ. 2 ὑπὸ εἰδικότητα, διά τὴν δοποίαν ἡ περὶ NAT κειμένη ἐκάστοτε νομοθεσία ἐπιτρέπει τὴν ἀσφάλισιν τούτου καὶ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ έξαγοράν τοῦ χρόνου ἔργασίας του εἰς τὴν Ἐλληνικήν αὐτὴν ναυτιλιακήν ἐπιχειρησίν καὶ ἐφ' δον δέν ἀσκεῖ ἕτερον ἐπάγγελμα ἡ λειτουργημα.

Άρθρον 4

Οἱ προσλαμβανόμενοι ὑπὸ Ἐλληνικῶν Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ναυτικοί καὶ ἀσφαλιζόμενοι εἰς τὸ NAT, βάσει τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν ἐπιτρέπεται νά είναι περισσότεροι κατ’ ἀριθμόν καὶ εἰδικότητα διὰ τὰ πλοῖα διά τὰ δοποία προσλαμ-

βάνονται ἀπό τὸν ἀριθμόν τὸν δοποίον ὁ νόμος δρίζει.

Άρθρον 5

1. Ἡ πρόσληψις ναυτικοῦ παρά Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως δι’ ἔργασίαν παρά αὐτῆς δέον νά ἐνεργήται ὑπὸ τοῦ νομίμου κατά τὸ Ἐλληνικόν (δίκαιον) ἐκπροσωπούντος ταῦτην ἡ εἰδικῶς ἔξουσιο διαδοτημένου παρά τούτου τρίτου προσώπου τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως δι’ ὑποβολῆς σχετικῆς αἰτήσεως εἰς NAT.

2. Εἰς τὴν αἰτήσιν περὶ ἡς ἡ προηγουμένη παράγραφος, δέον ἀπαραιτήτως νά περιλαμβάνονται:

α) Τὸ δονομα, ἡ σημαία, ὁ λιμήν καὶ ἀριθμός νηολογίου καὶ ἡ δλική καὶ κι αρά εἰς κόρους χωρητικότης τῶν πλοίων ἀτινα διαχειρίζεται ἡ ἔξιδοτοῦσα ναυτιλιακή έπιχειρησίς ως καὶ ἡ χωρητικότης αὐτῶν εἰς T.D.W.

β) Η πλοιοκτησία ἐνός ἐκάστου πλοίου.

γ) Ἡ ἐντολὴ προσλήψεως ὥρισμένου προσώπου μετά πλήρων στοιχείων καὶ ἡ εἰδικότης υφ’ ἣν προσλαμβάνεται.

δ) Τὸ δονοματεπώνυμον, ἡ διεύθυνσις κατοικίας τοῦ δίδοντος τὴν ἐντολὴν προσλήψεως καὶ ἡ ὑπογραφή τούτου.

3. Εἴναι ἡ διαχειρίστρια ναυτιλιακή έπιχειρησίς ἐδρεύῃ ἐν Ἐλλάδι, προσαρτάται

εἰς τὴν αἰτήσιν καὶ ὑπεύθυνος δήλωσις N. 105/69, τοῦ νομίμως ἐκπροσωπούντος αὐτῆς δι τὰ στοιχεία τῆς είναι ἀληθή, ἐάν δέ αὗτη ἐδρεύῃ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ διαβεβαίωσις τοῦ ὑπογράφοντος ἐκπροσώπου τῆς, ἐν τῷ σώματι τῆς αἰτήσεως περιλαμβανομένης, δι τὰ στοιχεία τὰ ἐν τῇ αὐτῇ ἀναφερόμενα είναι ἀληθῆ.

4. Τὸ γνήσιον τῆς ὑπογραφῆς εἰς τὴν αἰτήσιν καὶ τὴν ὑπεύθυνον δήλωσιν θεωρεῖται ὑπὸ Δημοσίας Ἀρχῆς ἡ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος.

Άρθρον 6

1. Ἡ ἀσφάλισις δρχεται ἀπό τῆς χρονολογίας ὑποβολῆς τῆς αἰτήσεως εἰς τὸ NAT δι μόνο ἐάν τὰ ὑποβληθέντα δικαιολογητικά διά τὴν ἀναγνώρισιν καὶ έξαγοράν ύπηρεσίας είναι πλήρη καὶ κριθούν νομότυπα κατά τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

2. Εἴναι τὰ ὑποβληθέντα δικαιολογητικά κριθούν ἐλληπή ἡ μή νομότυπα ἡ χρονολογία τῆς ἀσφαλίσεως δρχεται ἀπό τῆς υποβολῆς τῆς τελευταίας αἰτήσεως μετά τῶν δικαιολογητικῶν πληρούντων τὰς προϋποθέσεις τῆς παρ.

3. Ἡ ἀναγνώρισις καὶ έξαγορά πραγματοποεῖται, διά τῆς καταβολῆς τῶν ἐκάστοτε νομίμων εἰσφορῶν, ἐντός τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου καθοριζομένων χρονικῶν όριων.

4. Ἡ έξαγορά διενεργεῖται ἄμα τῇ συμπληρώσει ἐκάστου ἔξαμηνου ύπηρεσίας, ἐπιτρεπομένης τῆς έξαγορᾶς καὶ διά μικρότερα χρονικά διαστήματα εἴτε λόγῳ συνταξιοδήσεως τοῦ ναυτικοῦ είτε λόγῳ ἀλλαγῆς ἔργοδότου ἡ καὶ δι’ ἔτερον ἡ τιολο-



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

γημένον λόγον.

"Αρθρον 7"

1. Η Ελληνική Ναυτιλιακή Έπιχειρησις είς τήν όποιαν έργαζονται ναυτικοί ύπαγόμενοι είς τήν άσφαλισιν τού NAT ύποχρεούται νά δηλώσῃ έντος τού μηνός Ιανουαρίου έκαστου έτους.

α) Τό δονοματεπώνυμον τῶν ναυτικῶν τῶν έργασθεντῶν είς αὐτήν κατά τό προγύμνενον έτοςκαί τήν ειδικότητα ύπο τήν όποιαν ειργάσθησαν.

β) Τά πλοῖα μετά πλήρων ώς ἐν ἄρθρω 6 παραγ. 2α' στοιχείων αὐτῶν είς τά όποια ἀπηχολήθη έκαστος τούτων καὶ δι ταῦτα ἔτέλουν ἐν ἐνεργείᾳ ή ἀργίᾳ καὶ οὐχί ἐν παροπλισμῷ.

γ) Τό χρονικόν διάστημα καθ' δ ειργάσθη.

δ) Οι ἔργασθεντες δέν ἀσκοῦν ή δέν ἡ σκηναν ἔτερον ἐπάγγελμα ή λειτουργημα σύντε έχουν καταδικασθή ἀπό τά Πειθαρχικά Συμβούλια Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

2. Η Ναυτιλιακή Έπιχειρησις περί ής ή προηγουμένην παράγραφος ύποχρεούται ν' ἀναγγέλη ἑγγράφως είς τό NAT ἀμελλήτι πᾶσαν πώλησιν, δριστικὸν παροπλισμόν, ναυάγιον, βύθισιν ή διακοπὴν ἐκπροσωπήσεως, ἐκμεταλλεύσεως ή διαχειρίσεως τού ύπο τήν διαχειρίσιν τῆς πλοίου διά τό δποιον ἀπηχολείτο ναυτικός κατά τήν δνοιαν τού ἄρθρου 3 τού παρόντος Κανονισμοῦ.

3. Παράλειψις τῆς ἀνωτέρω δηλώσεως ἐπάγεται τήν μή ἀναγνώρισιν τῆς ύπηρεσίας κατά τήν δνοιαν τού ἄρθρου 3 τού παρόντος Κανονισμοῦ ναυτικῶν μέχρι συμμορφώσεως των πρόστιμων πρόστιμων παραγράφω δριζόμενα.

"Αρθρον 8"

1. Διά τήν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγοράν ἔργασίας ναυτικού είς ναυτιλιακήν Έπιχειρησιν ἐκδίδεται πρᾶξις τού Γενικοῦ Διευθυντού τού NAT ἐν ή ἀπαραιτήτως δέον νά καθορίζεται πλήν ἀλλων στοιχείων δ χρόνος τῆς ἔξαγοραζομένης ύπηρεσίας, ή κατηγορία τού πλοίου, ή ειδικότητης τού ναυτικοῦ καὶ τό ποσόν τῶν εισφορῶν.

2. Τόπον τῆς πράξεως τού Γενικοῦ Διευθυντού δρίζει δι' ἀποφάσεως του τό Δ.Σ.

3. Η πρᾶξις τού Γενικοῦ Διευθυντού κοινοποιεῖται ἀπαραιτήτως είς τήν Υπηρεσίαν Ναυτικῶν Μητρώων, μόνον μετά τήν δέ διοκλήτου καταβολήν τῶν νομίμων εισφορῶν ή δποια δέον νά ἀναφέρεται είς τήν κοινοποιουμένην πράξιν. "Η Y.N.M. δ-

μα τή λήψει τῆς κοινοποιουμένης πράξεως καταχωρεῖ είς τήν μερίδα τοῦ ναυτικοῦ τόν ἔξαγοραζομένην χρόνον ἔργασίας.

4. Αντίγραφον τῆς πράξεως μετά τοῦ Γραμματίου Εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν παραδίδεται ἀπαραιτήτως είς τόν ναυτικόν τόν πραγματοποίησαν τήν ἔξαγοράν ή τόν ἔξουσιο δοτημένων ἐκπρόσωπον του.

"Αρθρον 9"

1. Ναυτικός ἐκ τῶν περιλαμβανομένων είς τόν παρόντα Κανονισμὸν ἔργαζομενος ἐν Ἐλλάδι, ύποχρεούται δπαξ τοῦ ἔτους νά προσκομίζει είς NAT δηλώσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἔπιχειρησεως είς τήν όποιαν ἔργαζεται δι τοῦ έχορηγήθη βεβαίωση ἀποδοχῶν, διά τήν ἀρμοδίαν Οἰκονομικήν Έφορίαν.

2. Ναυτικός ἔργαζομενος είς τήν ἀλλοδαπήν είς Ελληνικήν Ναυτιλιακήν Έπιχειρησιν διαχειρίζομενην Ἐλληνικά ή συμβεβλημένα πλοῖα ύποχρεούται νά προσκομίζει βεβαίωσιν τῆς ἔπιχειρησεως ύπογεγραμμένης ύπο τοῦ νομίμου ἐκπροσώπου της διά τής δποιας νά βεβαιοῦται δι τό ναυτικός ειργάσθη παρ' αὐτή. Τό γηνήσιον τῆς ύπογραφῆς τού ἐκπροσώπου καὶ τό ἀληθές τού περιεχομένου δέον νά βεβαιοῦται ύπο τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου ἐφ' δ σον ἐδρεύει ἐκεῖ, δλλως ύπο τής Ελληνικῆς Προξενικῆς Αρχῆς.

3. Ή μῆ προσκόμισης τῆς βεβαίωσεως περί ής αι παρηρ. 1 καὶ 2 ἐντός τοῦ 12ου μηνός ἀπό τής χρονολογίας ἀναγνωρίσεως ἔκαστου ἔξαμηνον ύπηρεσίας ἐπάγεται τήν ἀκυρότητα τῆς ἀναγνωρισθείσης ύπηρεσίας καὶ τήν ἐπιστροφήν ἀτόκως τοῦ ποσοῦ τῆς ἔξαγορᾶς.

4. Ακύρωσιν τῆς ἀναγνωρισθείσης ύπηρεσίας ἐπάγεται καὶ ή ἀσκησις καὶ ἐτέρου ἐπαγγέλματος ή λειτουργήματος διεπιστρέφεται ἀτόκως τό ποσό τῆς ἔξαγορᾶς.

5. Συνταξιούχοι τού NAT δέν δικαιούνται νά προβοῦν είς ἔξαγοράν οίασδήποτε ύπηρεσίας δτω καὶ δν τού ἐπετράπη ή διαπανάληψις τού ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

6. Οφειλέται τοῦ NAT δέ διών πλοίων, ή ἐκ πλοίων τά δποια ἔξεπροσώπησαν ή ἐκπροσωποῦν ώς ύπευθυνοι διά τάς πρόστιμον και τό NAT διφειλάς των δέν δικαιούνται είς ἔξαγοράν οίασδήποτε ύπηρεσίας δάν προηγουμένως δέν ἔξοφλησουν τάς δφειλάς ταύτας.

7. Δεν ἀναγνωρίζεται ούδε ἔξαγοράζεται χρόνος ἔργασίας ναυτικού είς ναυτιλιακήν έπιχειρησιν καθ' δν ούτος ἔξετις πειθαρχικήν ποινήν στερητικήν τῆς ἀδείας ἀσκησε-

ως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἐπιβληθεῖσαν ύπο Πειθαρχικοῦ Συμβουλίου E.N., τυχόν δέ ἀναγνωρισθείσα ἀκυροῦται καὶ αἱ καταβληθεῖσαι εἰσφοραὶ ἐπιστρέφονται ἀτόκως.

8. Δέν συνυπολογίζεται είς τόν ἀριθμόν τῶν πλοίων διά τήν ἀναγνώρισιν ή ἔξαγοράν ύπηρεσίας πάν παρωπλισμένον πλοίον καὶ δι τό πέραν τοῦ 7μήνου ἀπό τοῦ παρωπλισμοῦ διάστημα.

9. Δέν ύπολογίζεται είς τόν ἀριθμόν τῶν πλοίων ἐπίσης τό μετά τοῦ NAT συμβεβλημένον καὶ παρωπλισμένον πλοίον ἐκτός ἀν διατηρεῖ πλήρωμα.

"Αρθρον 10"

1. Αἱ ύπο τοῦ νόμου δριζόμεναι εἰσφοραὶ διά τήν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγοράν ἔργασίας ναυτικοῦ είς Ελληνικήν ναυτιλιακήν έπιχειρησιν καταβάλλονται είς δραχμάς μέ τήν ἐπίσημον τῆς Τραπέζης τής Ελλάδος ισοτιμίαν τής Λίρας Αγγλίας κατά τήν ἡμέραν τῆς καταβολῆς καὶ κατατίθενται είς τό NAT μετά ύπευθυνον δηλώσεως τοῦ N.D. 105/1969 τοῦ ἐκπροσωπούντος τήν ναυτιλιακήν έπιχειρησιν δι τό ἀντίστοιχον είς Λίρας Αγγλίας συνάλλαγμα εἰσήχθη είς τήν Χώραν.

2. Διά τά πλοῖα τῶν δποιων οι ναῦλοι καταβάλλονται είς δραχμάς αἱ εἰσφοραὶ καταβάλλονται είς δραχμάς.

"Αρθρον 11"

1. Διά τήν ἐφαρμογήν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ είς τό NAT τηροῦνται:

α) Καρτέλλα μετά ειδικοῦ εύρετηρίου ναυτιλιακῶν ἔπιχειρησεων είς τήν δποιαν καταχωρεῖται ἀκάστη ναυτιλιακή έπιχειρησις καὶ είς τήν δποιαν καταγράφονται ἡ ἐπωνυμία τής, ή δέρα της, τό ἐν Ελλάδι ἐκπροσωποῦν ταύτην φυσικόν ή νομίκον πρόσωπον, τά πλοῖα δτινα διαχειρίζεται ή ἐκπροσωπεῖ μετά τῶν στοιχείων αὐτῶν ώς δριζόνται είς τό ἄρθρον 5 παραγ. 2α, ή πλοιοκτησία ἐκάστου τούτων, τό δονοματεπώνυμον τῶν ἔργαζομένων παρ' αὐτή ναυτικῶν μετά στοιχείων ταυτότητος αὐτῶν καὶ τής ειδικότητος ύφ' ήν ἔργαζονται, ή ημερομηνία προσλήψεως καὶ ἀπολύσεως ώς καὶ πᾶσα ἐτέρα ἀναγκαία διά τόν εύχερη έλεγχον λεπτομέρεια.

β) Ειδικόν εύρετηρίον ήσφαλισμένων ναυτικῶν ἔργαζομένων είς ναυτιλιακάς έπιχειρησεις είς τό δποιον καταχωρεῖται ἀκάστος δέ αὐτῶν μέ πλήρη στοιχεία ταυτότητος καὶ τό δποιον θά παραπέμπη στήν καρτέλλα τής Επιχειρησεως είς τήν δποιαν ἔργαζεται δ ναυτικός.

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

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΑΠΑΝΤΑ

'Εν σχέσεις πρός δημοσίευμα τοῦ Τεχνικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος εἰς τό έκδιδόμενον υπ' αὐτοῦ ἐνημερωτικὸν Δελτίον τεύχος 1157/8.6.81 με τίτλον «Προτείνεται ἀπό τό Τ.Ε.Ε. — ἡ δημιουργία εἰδικοῦ φορέα — κάτω ἀπό κρατικό ἐλέγχο — ἐλέγχου ἀξιοπλοίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων — γιά νά ἀποφευχθοῦν θαλάσσιες τραγῳδίες» καὶ ἀντίστοιχον εἰσήγησίν του πρός τήν Κυβέρνησιν, τό Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος εἰς ἔγγραφόν του πρός τόν 'Υπουργόν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρην, ἐκφράζει τήν κατάπληξην τῶν μελών του διὰ τήν τοιαύτην ἀναρμοδίαν ἀνάμειν τοῦ Τεχνικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος εἰς καθαρῶς ναυτιλιακά θέματα, ὡς καὶ διὰ τό καθ' ὀλοκληρίαν ἐξωπραγματικόν καὶ ἀνεφάρμοστον τῶν προτάσεων τούτου, αἱ ὄποιαι ἀνάμειν τοῦ πλοίου μαρτυροῦν πλήρη ἀγονιαν τῶν συνθηκῶν υφ' ἡ λειτουργεῖ ἡ Ἑξαιρετικῶς πολύπλοκος, οἰκονομικής, κυρίως, ὑφῆς καὶ διεθνοῦς χαρακτήρος ναυτιλιακή ἐπιχείρησις.

'Εν συνεχείᾳ καὶ εἰς τό ίδιον ἔγγραφον, τό Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος ἐκθέτει τάς ἐπί τοῦ θέματος ἀπόψεις του, αἱ ὄποιαι ὡς πρός τά κύρια σημεία αὐτῶν ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

"Όταν ὅμιλούμεν περὶ ἐλέγχου τῆς ἀξιοπλοΐας τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἐννοοῦμεν εἴτε α) ἐλέγχον τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, τά ὄποια καὶ ἀποτελοῦν τό 98% τῆς 'Ελληνικῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἴτε β) ἐλέγχον τῶν πλοίων δλων τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν, δτινα καὶ ἐκπροσωποῦν τό ὑπόλοιπον 2% ταῦτης.

Καὶ διὰ μέν τόν ἐλέγχον τῆς ἀξιοπλοΐας τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, τά ὄποια κινοῦνται κυρίως ἀνά τήν Εένην καὶ σπανίως, σέ πολλές δὲ περιπτώσεις ποτέ, δέν προσεγγίζουν εἰς ἐλληνικούς λιμένας ἡ ἰδέα τοῦ ἐλέγχου τῶν ἀπό εἰδικό κρατικό φορέα καὶ ἐκτός πραγματικότητος καὶ ἐπομένως καὶ ἀνεφάρμοστος είναι

καὶ ὡς ἀντιοικονομική ἐλέγχεται καὶ διὰ τήν ἀπίθανον εἰσέτι περίπτωσιν καθ' ἥν ὁ ἐλέγχος οὗτος ἡτο δυνατόν ποτέ νά καταστῇ ἐφικτός.

Τό δρυγόν τούτο ἐπιτελείται ἀπό αἱ αἰώνων καὶ ἀνά τήν ὑδρόγειον ἀπό τούς ἔνους διεθνῶς ἀναγνωρισμένους νηογνώμονες ὡς οἱ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING κ.α. οἱ ὄποιοι ὡς διαθέτοντες χιλιάδες πεπειραμένων ναυπηγῶν καὶ μηχανικῶν, εἰς ὀλους τούς ἀξίους λόγου λιμένας τῆς γῆς, παρέχουν δλα τά ἔχεγγυα διά τήν ἀξιοπλοΐαν τῶν υπ' αὐτῶν ἐπιθεωρουμένων ἐμπορικῶν πλοίων καὶ μέ τά πιστοποιητικά τῶν όποιων, συμφώνων πρός τή διεθνή πρακτικήν πρέπει νά είναι ἐφοδιασμένον κάθε πλοίον τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἀλλως είναι ἀδιανόητος ἡ ἀσφάλισις δσον καὶ ἡ ναύλωσις του.

Διά τόν δεχοντας ἔστω καὶ ἀμυδράν ιδέαν τῶν πραγμάτων τῆς ναυτιλίας είναι ἀδιανόητος καὶ ἀνέφικτος ἡ ὑποκατάστασις τῶν ὑπηρεσιών τῶν προσφερομένων υπό τών νηογνώμονων τούτων πρός τό ἐλληνικόν ποντοπόρον φορτηγόν καὶ δεξαμενόπλοιον διά τῶν ὑπηρεσιών οίουδήποτε κρατικοποιημένου φορέως. 'Εκτός τοῦ δτο τούτο δέν είναι πρακτικῶς ἐφικτόν, δέν είναι ἐφικτόν καὶ διά λόγους οἰκονομικούς. Τοιούτον τι δέν ἐπεχείρησεν ούδε αὐτή ΕΣΣΔ, ἡ ὄποια προσφάτως ἀνέθεσε εἰς τόν Ἀμερικανικόν Νηογνώμονα τήν ἐπιθεώρησιν τῶν πλοίων της εἰς ωρισμένους λιμένας τοῦ κόσμου.

'Η κριτική τοῦ δρυγού τῶν ὡς ἀνών Νηογνώμονων παρά τῶν συνταξάντων τήν εἰσήγησιν μελών τῆς 'Επιτροπής μελέτης τοῦ Τ.Ε.Ε. ἐλέγχεται ὡς ἀκρως ὑποκειμενική καὶ ἀνακριβής.

Μέ τόν ἐλέγχον ὠσάύτως, τής ἀξιοπλοΐας τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ πλοίων λοιπῶν κατηγοριῶν, πέραν τῶν ἐπιθεωρήσεων υπό τῶν ὡς ἀνών Νηογνώμονων, ὑφίσταται καὶ ὁ 'Ελληνικός Νηογνώμων ὡς ἐπίσης καὶ ἡ εἰδική ὑπηρεσία τοῦ ΥΕΝ,

τοῦ ἀρμοδίου δηλ. Κρατικοῦ φορέως, πού είναι ἡ 'Επιθεώρησις 'Εμπορικῶν Πλοίων (ΕΕΠ). 'Η Υπηρεσία αὕτη, ἐνισχυθεῖσα ἐσχάτως ὑπό πλειάδος 'Ελλήνων διπλωματούχων τεχνικῶν 'ΑΞ/ΚΩΝ ΛΣ, είναι ὀπωσδήποτε φορεύς δεδοκιμασμένος ἐπί σειράν ἐτών, ἡ ἀπόδοσις τοῦ ὅποιου συνεχώς βελτιούται.

Εἰς τόν χώρον, δράσεως τής ἐλληνικῆς ναυτιλίας δέν υφίστανται περιθώρια πειραματισμῶν. 'Ο δείκτης ταύτης, λόγω τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν υφ' ἡ γεννάται, ἀναπτύσσεται καὶ δρᾶ είναι υπερμέτρως εύαισθητος καὶ ἡ ἐλαχίστη ἀδικαιολόγητος ἀναταραχή εἰς τό πεδίον ἐνθα αὕτη δραστηριοποιεῖται δυσμενεῖς μόνον ἐπ' αὐτῆς ἐπιπτώσεις δύναται νά ἔχῃ.

Διά τόν χειρισμόν τῶν ναυτιλιακῶν υποθέσεων, ὡς καὶ διά τήν χάραξιν τῶν γενικωτέων γραμμῶν τής ναυτιλιακῆς πολιτικῆς υπάρχουν υπόδιοις κρατικός φορεύς, πού είναι τό 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ παραλλήλως τό Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) τό ὄποιον είναι ἐκ τοῦ Νόμου καὶ τό κύριον συμβουλευτικόν δργανον τοῦ πρώτου καὶ τό ὄποιον, λόγω τής συγκροτήσεως καὶ τοῦ τρόπου λειτουργίας του, καλύπτει δλο τό φάσμα τῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων, διαθέτον πέραν τοῦ τακτικοῦ του προσωπικοῦ καὶ ὅκτω 'Επιτροπάς πλαισιουμένας ἀπό διακεκριμένους ἐπιστήμονας, νομομαθείς, οἰκονομολόγους καὶ τεχνικούς δυνάμενους νά ἔχουν, λόγω τής εἰδικῆς καταρτίσεως καὶ τῶν ἔξειδικευμένων γνώσεων των, ἀλλά καὶ τής πολυτίμου μέμπειρίας των ὄρθην κρίσιν καὶ ἔγκυρον καὶ βαρύνουσαν γνώμην ἐπί τῶν ἐν γένει ναυτιλιακῶν θεμάτων.

Τό Τεχνικόν 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος ὄρθδεον είναι νά ἀσχοληθῇ μέ τούς ιδιούς τού κυρίων τομείς δράσεως, καθ' δσον ἡ ἀνάμειξης του εἰς θέματα καθαρῶς ναυτιλιακά ἐκ λόγων ἀγνοίας είναι ἐνδεχόμενον νά καταστῇ ἐπιζημία τῶν συμφερόντων τής 'Ελληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν τοῦ Κράτους γενικώτερον.

Ο Πρόεδρος Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

**ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT**

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ INMARSAT ΤΙΘΕΤΑΙ ΕΝ ΙΣΧΥ ΤΟΝ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΝ ΤΟΥ 1982

Εις τάς άρχας τού αιώνος μας, ή έφεύρεσις τού άσυρμάτου άπό τόν Μαρκόνι άπετέλεσε τήν άρχην μιᾶς νέας περιόδου διά τήν άσφαλειαν τής άνθρωπην ζωῆς και περιουσίας εις τήν θάλασσαν. Έκτοτε, ή πρόδος τής άσυρμάτου τηλεγραφίας έβοήθησεν εις τήν διάσωσιν χιλιάδων ψυχών. Άλλα διά τούς πλοιοκτήτας και τούς ναυτικούς, ή άσφαλεια εις τήν θάλασσαν παραμένει ένα σοβαρόν πρόβλημα πού έπιδεινώνται άπό τόν συνεχών μεγαλύτερον άριθμό τών έντηπρεσίας πλοιών και τήν αύξησην τού μεγέθους των. Σοβαρά άτυχήματα έξακολουθούν νά συμβαίνουν συχνά, με υψηλάς άπωλειας άνθρωπων και περιουσιών, προκαλούνταν παραλήλως και τήν ρύπανσιν τών θαλασσών. Μόνον εις τήν κατηγορίαν τών τάνκερ έσημειώθησαν 753 σοβαρά άτυχήματα παγκοσμίως μεταξύ 1967 και 1977.

Εις μίαν προσπάθειαν περιορισμού τών άτυχημάτων, ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβούλευτικός 'Οργανισμός τών 'Ηνωμένων 'Εθνών (IMCO) συνέστησε τήν έφαρμογήν ένός Μελλοντικού Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Συστήματος 'Έκτάκτου 'Ανάγκης και 'Ασφαλείας (Future Global Maritime Distress and safety system) με τήν χρησιμοποίησιν δορυφόρων και έπιγειων σταθμών ραδιοτηλεγραφίας. 'Όταν τεθεὶς εις λειτουργίαν, περι τά τέλη τής τρεχούσης 10ετίας, τού σύστημα θά βελτιώσει σημαντικώς τούς κινδύνους και τάς ύπηρεσίας έπικοινωνιών - συναγερμού, έρευνης και διασώσεως, εις περίπτωσιν άτυχήματος. Ταχεία και έξησαλισμένη έπικοινωνία είναι ή βάσις τού νέου συστήματος. Πρός τό παρόν ή έκκλησις διά παροχήν βοη-

θείας έντιθαλάσση βασίζεται μόνον εις τόν άσυρματον πού χειρίζει εις τούς 500 χιλιοκύκλους και τό πραδιοτηλέφωνον εις τούς 2.182 χιλιοκύκλους.

Εις τό μελλοντικόν σύστημα, αι έπικοινωνίαι διά τά καταλήλως έξωπλισμένα πλοία θά γίνονται με δορυφόρον, με ψηφιακόν σύστημαν επιλογής κλήσεως και με χρήσιν προσθέτων ραδιοσυνοχτήτων διά τήν έκπομπήν σημάτων κινδύνου εις τάς ζώνας ψηλής συχνότητος μέχρι 16 μεγακύκλων και εις τό VHF. Αι δορυφορικά έπικοινωνίαι θά παιζουν τόν πρώτον ρόλον και θά ύπάρχη στενή συνεργασία μεταξύ τού IMCO και τού Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού 'Οργανισμού (INMARSAT).

'Αρκετά έγγραφα και προτάσεις τής INMARSAT έπι τού θέματος συνεζήτησαν εις τήν διάσκεψην τής ύποεπιτροπής τού IMCO έπι τών τηλεπικοινωνιών, πού έπραγματοποιήθη προσφάτως εις Λονδίνον:

1. Προτείνεται ή χρήσις μιᾶς συσκευής τής INMARSAT ή όποια έκπεμπει σήμα κινδύνου με τήν απλήν πίεσιν ένος κομβίου. Η συσκευή ή αύτή είναι υψηστής σπουδαίοτης εις περιπτώσεις διου άκομη και τά δευτερόλεπτα παιζουν ρόλον εις τήν διάσωσιν.

"Άλλαι προτάσεις ήσαν διά ψηφιακά συστήματα έπιλογης κλήσεως μέσω δορυφόρου διά τήν ταχείαν έπικοινωνίαν έντρας πλοίου, άναφοράν στίγματος και τήν έκπομπήν ναυτιλιακών και μετεωρολογικών πληροφοριών εις συγκεκριμένας γεωγραφικάς περιοχάς.

2. Διά τήν έκπομπήν χρησίμων πληροφοριών προτείνεται μία τυποποιημένη συσκευή

συνδεομένη με τά δργανα ναυσιπλοίας και τηλεπικοινωνιών έπι τής γεφύρας. Ή συσκευή ή αύτή ένδεχεται νά ύποκαταστήσῃ και οιαδήποτε άλλη μελλοντικήν συσκευήν τού Διεθνούς Μετεωρολογικού Γραφείου διά τήν αύτόματον έκπομπήν μετεωρολογικών στοιχείων.

3. Διά τήν έκπομπήν κινδύνου, εις τό άρχικον σύστημα INMARSAT πού θά χρησιμοποιηθή διά πρώτην φοράν τό 1982, ή ύποεπιτροπή τού IMCO υιοθέτησε τάς προτάσεις τής INMARSAT νά έπιλεγη ο χειριστής ένα συγκεκριμένον παράκτιον σταθμόν εις τό διοποιηθέν νά άπευθυντήν τό σήμα κινδύνου, χρησιμοποιών ένα διψήφιον κώδικα άναγνωρίσεως. Έάν χρησιμοποιηθή λανθασμένος κώδικις, η κλήσις λαμβάνεται άπό τό κέντρον συντονισμού διασώσεως τού INMARSAT μέσω ένός δικτύου συντονισμού. Τά σήματα κινδύνου θά έχουν προτεραιότητα και θά μεταδίδονται δωρεάν.

4. Ή ύποεπιτροπή τού IMCO ένέκρινε, έπισης, τάς προτάσεις τού INMARSAT, ώστε εις τό άρχικον σύστημα αι έκπομπαί διά πληφορίας μετεωρολογικάς και ναυσιπλοίας νά βασίζονται εις τό σύστημα τών γεωγραφικών τομέων τού IMCO/IHO (Διεθνούς 'Υδρογραφικού 'Οργανισμού), διλά με ύποδιαιρέσεις ώστε νά αύξηθη ο άριθμός τών τομέων εις:

Τήν περιοχήν τού 'Ατλαντικού 14
Τήν περιοχήν τού 'Ινδικού 13
Τήν περιοχήν τού Ειρηνικού 12

5. Διά έκπομπάς άπό ξηράν πρός πλοίον έπειγούσης φύσεως, προβλέπεται μία ύπηρεσία, η όποια θά μεταδίδη ειδήσεις ναυσιπλοίας και προγνωστικά καιρού μέσω ένός συστήματος παρομοίου με τό 518 KHZ NBDP (Narrow Band Direct Printing) βελτιωμένον διά νά περιλαμβάνει και άλλα χαρακτηριστικά, όπως τήν δυνατότητα κλήσεως γεωγραφικών τομέων. Αι έπι τού πλοίου συσκευά θά είναι εις θέσιν νά λαμβάνουν άυτομως τά σήματα και νά τά παρουσιάζουν μέτροπον διορίου πρός τό MF, η όπως άλλως είναι έπιθυμητόν.

6. Ή ύποεπιτροπή τού IMCO συνεφώνησεν διως ή έγκρισις διά τούς σταθμούς πλοίου-ξηράς τού INMARSAT λαμβάνει ύπου δψιν και τάς συνθήκας τού περιβάλλοντος ως βάσιν διά τόν τύπον τού σταθμού πού θά γίνεται γενικώς άποδεκτός εις έκαστην χώραν άπό δλας τάς ύπηρεσίας.

Ο INMARSAT προβλέπει διά μετά τό 1990 οι άκεανοι θά καλύπτονται άπό ένα σύστημα έκτάκτου άναγκης κατά πολύ άνωτερον οιουδήποτες τώρα ύψισταμένου με κλήσεις εις συχνότητας έλευθερας πάσης συμφορής σεως ή κακής άποδσεως.

Ο 'Οργανισμός INMARSAT περιλαμβάνει τώρα 36 χώρας-μέλη, με προσπτικήν νά αύξηθούν. Θά διαθέτη δορυφόρους άνωθεν τού 'Ατλαντικού, τού Ειρηνικού και τού 'Ινδικού 'Οκεανού, λειτουργούντες εν συνεργασία με ένα παγκοσμίου δικτύου παρακτίων σταθμών συμβεβλημένων με τό INMARSAT. Τό σύστημα θά τεθή έντιθαλάσση τού Φεβρουαρίου τού 1982, ύποκαθιστόν τό παρόν σύστημα MARISAT.

Περίπου 700 πλοία είναι ήδη έξοπλισμένα με σταθμούς δορυφορικής ναυσιπλοίας. Τυποποιήσις τών συσκευών, νέαι τεχνολογικαί έξελιξεις και πρόσθετοι συμφωνίαι και διαδικασίαι άναμένεται νά άρχησουν εις τήν αύγησην τού άριθμού τών πλοίων πού χρησιμοποιούν τό σύστημα. Εις τό προσεχές μέλλον ούσιαστικώς άλλα τά πλοία, πού χρειάζονται έπικοινωνίας άπό μεγάλας άποστάσεις, θά χρησιμοποιούν προφανώς τάς ύπηρεσίας τού INMARSAT πρός διελός τών.



SUEZ CANAL TRANSITTING
THROUGH
TREMCO MARITIME & TRADING CO. LTD.
In Cooperation with DAMANCHOUR SHIPPING AGENCY
which provides your disbursements accounts monthly
TREMCO ARE THE SOLE AGENTS
in Greece, Cyprus and Canada of
MISR PETROLEUM COMPANY — EGYPT
LARGEST MARKETERS OF BUNKERS AT EGYPTIAN PORTS

Save time and money by passing both your bunker nominations and transiting to one serious company offering a high standard of service with the best terms on the market and lowest rates.

9, HADZIYANNI MEXI STR.,
ATHENS T.T. 612
GREECE

Tel: 711480 — 739135
A.O.H. 729462 — 6816636
Tlx: 21 4943 TMTG GR.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

(δόλομ.)

'Αριθ. 328/1980

Πρόεδρος: Κ. Τσαγκαράκης

Εισηγητής: Εύαγ. Κουρτικάκης

Δεξαμενόπλοια — Πλοϊα κατά το ν.
27/1975*'Η αύτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα δέν άποτελει στοιχείο της έννοιας του πλοίου κατά το ν. 27/1975.*

Περιληψις έρωτήματος:

'Ερωτάται, έάν τά ύπο 'Ελληνικήν σημαία δεξαμενοσλέπια, άτινα στερούνται προωστηρών μηχανών μετακινούμενα διά ρυμουλκού και τά δροϊα χρησιμοποιούνται διά τόν άνεφοδιασμόν δι' ύγρων καυσίμων τών πλοίων ή τήν μεταφοράν καυσίμων άπο λιμένος εἰς λιμένα, είναι πλοϊα έν τή έννοια τών διατάξεων τού Ν. 27/1975 «περι φορολογίας πλοίων κ.λ.π.».

'Επί τού πρόσθεν έρωτήματος τό Νομικόν Συμβούλιον έγνωμοδότησε ώς άκολούθως:

1. Διά μέν τού δρθρου I τού Ν. 27/1975 «περι φορολογίας πλοίων κ.λ.π.» δρίζονται τά άκολουθα:

«1. 'Επιβάλλεται κατά τάς διατάξεις τού παρόντος νόμου φόρος και είσφορά έπι τών ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίων.

2. Διά τούς σκοπούς τού παρόντος νόμου, τά πλοϊα λογίζονται ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν άπο τής νηολογήσεώς των εἰς 'Ελληνικόν λιμένα ή τής έγκρίσεως έγγραφής των εἰς Προξενικά Λιμεναρχεία τηρούμενα νηολόγια ή τής έκδόσεως προσωρινού έγγραφου 'Ελληνικής Εθνικότητος μέχρι τού χρόνου καθ' διά λαμβάνει χώραν τό έπιβάλλον τήν διαγραφήν των έκ τού νηολογίου γεγονός.

3. 'Ο δρος πλοίων περιλαμβάνει και τά πλοιάρια έφ' δσον ειδικώς δέν δρίζεται άλλως».

Διά δέ τού δρθρου 2 παραγρ. I και 2 τού ίδιου νόμου δρίζεται ώσαύτως δτι «δ κατά τάς διατάξεις τού παρόντος νόμου έπιβαλλόμενος φόρος έχαντλει πάσαν ύποχρέωσιν τού πλοιοκτήτου, ώς και τού μετόχου ή έταιρου ήμεδαπής ή άλλοδαπής έταιρίας οιουδήποτε τύπου, έκ φόρου είσοδήματος, καθ' δσον άφορά εἰς τά κέρδη τά δροϊα προκύπτουν έκ τής έκμεταλλευσεως πλοίων και δτι εἰς ήν περίπτωσιν ήμεδαπή ή άλλοδαπή έταιρία, πλοιοκτήτρια πλοίων ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν, άσκει πλήν τής έκμεταλλευσεως τού πλοίου και άλλας έπιχειρήσεις, άπαλλάσσεται άπο τού φόρου είσοδήματος ποσόν τών καθαρών κερδῶν ή τών μερισμάτων, ίσον πρός τήν σχέσιν τήν ψισταμένην μεταξύ τών έκ τού πλοίου κτηθέντων άκαθαρίστων έσόδων και τού συνόλου τών άκαθαρίστων έσόδων τής τοιαύτης έταιρίας».

'Εξ άλλου διά τού δρθρου 3 τού ίδιου Νό-

δων και ούχι εἰς τήν αύτοδύναμον έν θαλάσση κίνησιν αύτοῦ, ώς άξιο διά τήν έννοιαν τού πλοίου τό δρθρον I παρ. I τού Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (Ν. 3816/58) δι' ού δρθη πλέον ή ύπο προγενέστερον δίκαιον ύπάρχουσα άμφισβήτησις άν ή αύτοδύναμος έν θαλάσση κίνησις τού πλωτού σκάφους είναι άπαραίτητον στοιχείον τής έννοιας τού πλοίου (δε περι τής άμφισβήτησεως ταύτης Σ ού ρ λ ο ν έν LYON—CAEN et. Re NAULT τ. V. άριθ. 88 σημ. β' Σ ού ρ λ ο ν έμπ. 'Ασφάλεια έν Naut. Δικ.,

Π α π μ i χ a λ ό p o u l o n «Σύγκρουσις πλοίων» σελ. 17, A.Π. 256/37, MH/877, A.Π. 347/38 Θ. N/161, 'Α v a - σ t a s i a d η n Naut. Δικ. παραγρ. 286, M a u r o μ i x a λ η v Θ.MZ/840 κ.ά.). Τό δτι δέ αί ως άνω φορολογικαί διατάξεις διά τόν καθορισμόν τής έννοιας τού πλοίου πρός έπιβολήν τού ύπο τούτων προβλεπομένου φόρου δέν άποβλέπουν εἰς τό στοιχείον τής αύτοδύναμου έν θαλάσση κίνησεως τού πλωτού ναυπηγήματος, προκύπτει έκ τού δτι χαρακτηρίζουν ώς πλοϊα και δή Α' κατηγορίας τά πλωτά διϋλιστήρια και τάς άποθηκας πετρελαιού αί δροϊα προώρισται νά παραμένουν σταθεραί και άμετακίνητοι έν θαλάσση. 'Εξ ούδεμιᾶς δέ διατάξεως τού Ν.27/1975 προκύπτει δτι ούτος διά τόν καθορισμόν τής έννοιας τού πλοίου άναφέρεται εἰς τό δρθρον I παρ. I τού K.I.N.D. (Ν. 3816/58), άν μάλιστα ληφθή ύπ' δψιν δτι δρομέας πρός τόν Ν. 27/75, Κώδικ Αγοράς Ναυτικοῦ Δικαίου (Ν.Δ. 187/73,

μου δρίζεται δτι διά τήν έπιβολήν τού φόρου και τής είσφοράς τά πλοϊα κατατάσσονται εἰς δύο κατηγορίας και δή τήν πρώτην και τήν δευτέραν και εἰς μέν τήν πρώτην κατηγορίαν κατατάσσονται πλήν τών άλλων τά πλωτά γεωτρύπανα έκτοπισμάτος άνωτέρω τών 5000 τόννων, ώς και τά πλωτά διϋλιστήρια και άποθηκαι πετρελαιού, διλκής χωρητικότητος άνωτέρας τών 15.000 κόρων, χρησιμοποιούμενα έκ κατασκευής ή μετασκευής δι' έξερευνήσεις, γεωτρήσεις τού θαλασσίου βυθοῦ, άντλησην, διϋλωσιν και έναποθήκευσιν πετρελαιού ή φυσικών άερων, εἰς δέ τήν δευτέραν κατηγορίαν κατατάσσονται τά λοιπά μηχανοκίνητα πλοϊα, ιστιοφόρα και πλοιάρια έν γένει.

II. 'Εν δψιν τών άνωτέρω διατάξεων, αίτινες, ώς και αί προισχύσασι τοιαύται τού Ν. 1880/51, έθεσπισθαν πρός έπιβολήν ήπιωτέρας φορολογίας χάρις προστασίας, ένισχύσεως και άναπτυξεως τής έμπορης ναυτιλίας τής χώρας, ήτις άποτελει μιαν τών κυριωτέρων πλουτοπαραγωγικών πηγών τού Κράτους, ή Όμομέλεια τού Νομικού Συμβουλίου έχει τήν γνώμην, δτι αί ώς είρηται φορολογικαί διατάξεις, διά τόν καθορισμόν τής έννοιας τού πλοίου πρός έπιβολήν τού ύπο τούτων προβλεπομένου φόρου, άποβλέπουν εἰς τό στοιχείον τής έκμεταλλευσεως τού πλωτού ναυπηγήματος και τής άποκτήσεως έκ ταύτης έσδο-



Tramp Shipping Agency

an idea whose time has come...

IN THE SERVICE OF GREEK SHIPPING

ANY TIME OF DAY AND NIGHT

PRESIDENT: Kostas Brillis
5433 Laurel Str.
New Orleans, Louisiana 70115
Phone: (504) 897-0152

Telex: 784057
Cable: TRAMP SHIP
P.O.Box: 50331
New Orleans, La, 70150

δέν άπαιτει ώς στοιχείον της έννοιας του πλοίου την αύτοδύναμον αύτούν ένθαλάσση κίνησιν, άφουν ένθαρρων 3 δρίζει διτού πλοίον είναι πάντα σκάφος, προωρισμένον διπλών μετακινήσιμοι επί του θυσιού πρός μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμουλκησιν, έπιθαλάσσιον άρωγήν, άλιείαν, άναψυχήν ή άλλην σκοπόν.

Συνεπώς τούτοις, και τά δεξαμενοσλέπια, άτινα ρυμουλκούνται μεταφέροντα καύσιμα έκ της ξηρᾶς πρός άνεφοδιασμόν πλοίων ή τοιαύτα άπό λιμένος εἰς λιμένα, διανύοντα μεγάλας άποστασίες και τά δόπια, κατά τά έκ του φακέλλου προκύπτοντα έπισθμα στοιχεία του Υπουργείου Έμπ. Ναυτιλίας είναι νηολογημένα εἰς Έλληνικούς λιμένας, και έχουν κατατηρηθή, κατά τάς ισχύουσας διατάξεις, πρός καθορισμόν της διλικής χωρητικότητος αύτῶν, ήτις μάλιστα έξικενται και μέχρι 3.000 κόρων, είναι πλοία ένθαν έννοια των διατάξεων του N. 27/1975 και ύπαγονται άναλόγως της ήλικιας και της εἰς κόρους διλικής χωρητικότητος αύτῶν εἰς την ειδικήν φορολογίαν του Νόμου τούτου, (ΐδε σχετ. Α.Π. 161/68 ΝοΒ 16/627 Γνωμ. Ν.Σ.Κ. 199/55).

Άλλωστε και ή Διοίκησις, δρθῶς έρμηνευόντα τάς άνωτέρω φορολογικάς διατάξεις τόσον ύπό το κράτος του θρόνου 226 του Ε.Π. δσον και ύπό την ίσχυν του Κ.Ι.Ν.Δ. σταθερῶς ύπηγαγε τά δεξαμενοδέπια εἰς την ειδικήν φορολογίαν πλοίων την προβλεπομένην ύπό του N. 1880/51 και του έπακολουθήσαντος N. 27/1975.

Αριθ. 1003/1980

Πρόεδρος: Χριστ. Βογιατζόγλου
Εισηγητής: N. Πιάς
Δικηγόρος: B. Πιοτόπουλος

Φορολογία πλοίων και είσφοράς πλοίων πρώτης κατηγορίας — Έπιβολή της είσφοράς άπό 22-4-1975 — Είσπραξη της είσφοράς άπό το Δημόσιο άπό 1-1-1975 — Αναζητηση άχρεωστης καταβολής.

Ο ν. 27/1975 ισχύει άπό τη δημοσίευσή του και δέν έχει άναδρομική δύναμη.

I. Έπειδή διά της ύπό κρίσιν αιτησεώς της, ή έταιρεία περιωρισμένης εύθυνης ύπό την έπωνυμίαν «A» στρέφεται, διά τούς ένθαντή λόγους, κατά της ύπ' άριθμόν 26182/1-8-1977 έγγραφου άρνητικής άνακοινώσεως (έγγραφου άρνητικής άπαντησεως) του Οικονομικού Έφορου Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς, διά της δροίας άπερριθμη διατυπωθείσα εἰς την ύποβληθεῖσαν, ύπ' αύτής, διά την χρονικήν περίοδον

άπό 1/1/1975 - 31/12/1975, ύπ' άριθμόν 374/10-6-1975 δήλωσιν φορολογίας πλοίων πρώτης κατηγορίας νηολογηθέντων ύπό έλληνικήν σημαίαν, μέχρις ένάρξεως ισχύος του N. 27/1975, ρητή έπιφύλαξις, κατά τάς διατάξεις του θρόνου 5 του ΝΔ 3629/56, περὶ μή ύπαγωγῆς του ύπό κυριότητά της, τεθέντος ύπό έλληνικήν σημαίαν φορτηγού άτμοπλοίου της ύπό την δομασίαν «K» (Ν.Π. 4065), εἰς τήν είσφοράν του θρόνου 10 του N. 27/1975 διά το χρονικόν διάστημα άπό 1/1/1975 έως τής ημερομηνίας θέσεως ένθαν ισχύος του N. 27/75 (22-4-1975), αίτουμένη, κατ' άρχην, τήν άποδοχήν, ύπό τού Δικαστηρίου τούτου, τής κατά τ' άνωτέρω διατυπωθείσης έπιφυλάξεως, άρμοδιώς είσαγεται πρός συζήτησιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου (άρθρ. 5 παρ. 1 έδαφιον τρίτον Ν.Δ. 3629/56) ή ώς άνω αίτησις, νομοτύπως δέ και έμπροθέσιμως άσκησησα, τύποις δεκτή καθίσταται και έρευνητέα κατ' ούσιαν άποβαίνει, ώς πρός το αίτημά της τούτο.

II. Έπειδή, εἰς τήν παράγραφον 1 του θρόνου 1 του N. 27/1975 «περὶ φορολογίας πλοίων, έπιβολής είσφορᾶς πρός άναπτυξί της Έμπορικής Ναυτιλίας, έγκαταστάσεως άλλοδαπόν έπιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων» (Φ.Ε.Κ. 77 Α' 22-4-1975), δρίζεται, διτού: «έπιβάλλεται κατά τάς διατάξεις του παρόντος νόμου φόρος και είσφορά έπι των ύπό έλληνικήν σημαίαν πλοίων» εἰς τό θρόνον 4 του αύτου, ώς άνω Νόμου, διτού:

1. Ό φόρος και ή είσφορά βαρύνει: Τους πλοιοκτήτας ή πλοιοκτηρίας έταιρείας, τους έγγεγραμμένους εἰς το οίκειον νηολόγιον κατά τήν πρώτην ήμεραν έκαστου ήμερολογιακού έτους, άνεξαρτήτως τής κατοικίας ή τής διανομῆς ή τής έδρας αύτῶν έν τη ήμεδαπή ή έν τη άλλοδαπή...

2. Έπι έκουσίας μεταβιβάσεως της κυριότητος του πλοίου δ νέος πλοιοκτήτης τυγχάνει έξ δολοκήρου μετά των κατά τήν μεταβιβασιν ύποχρέων δικαιοπαρόχων του ύποχρεως εἰς πληρωμήν του φόρου και τής είσφορᾶς των βαρυνόντων τό πλοίον κατά τόν χρόνον τής μεταβιβάσεως», εἰς τήν παράγραφον 1 του θρόνου 8 του Νόμου τούτου, διτού: «Πλοία τής πρώτης κατηγορίας άναφερόμενα εἰς τήν περίπτωσιν Α' τής παραγράφου 1 του θρόνου 3 του παρόντος νόμου νηολογηθέντα ύπό έλληνικήν σημαίαν μέχρις τής ένάρξεως τής ίσχυος του παρόντος νόμου ύπόκεινται εἰς φόρον ώς άκολούθως: α) Πλοία ήλικιας άνω των δέκα (10) έτῶν και κατωτέρας των είκοσιν (20) έτῶν ύπόκεινται εἰς φόρον ύπολογίζομενον εἰς είκοσιν έκαστοτά (0,20) του δολλαρίου Ήνωμένων Πολιτειών Αμερικής, κατά κόρον καθαράς χωρητικό-

τητος. β) Πλοία ήλικιας άνω των είκοσιν (20) έτῶν ύπόκεινται εἰς φόρον ύπολογίζομενον εἰς τριάκοντα έκαστοτά (0,30) του δολλαρίου ΗΠΑ κατά κόρον καθαράς χωρητικότητος. γ) Πλοία ήλικιας άνω των είκοσιν πέντε (25) έτῶν ύπόκεινται εἰς φόρον ύπολογίζομενον εἰς τεσσαράκοντα έκαστοτά (0,40) του δολλαρίου Η.Π.Α. κατά κόρον καθαράς χωρητικότητος», εἰς τάς παραγράφους 1 και 2 του θρόνου 10 του ίδιου Νόμου, διτού:

1. Έπι τών πλοίων τής πρώτης κατηγορίας τών άνωφερομένων εἰς τήν περίπτωσιν Α' τής παραγράφου 1 του θρόνου 3 του παρόντος νόμου, νηολογηθέντων ύπό έλληνικήν σημαίαν μέχρις ένάρξεως ήσχυος του παρόντος νόμου, έπιβάλλεται είσφορά διά τήν κάλυψιν τής δαπάνης των παρεχομένων ύπηρεσιών εἰς τήν Έμπορικήν Ναυτιλίαν.

2. Ή είσφορά ύπολογίζεται βάσει τής ήλικιας και τής εἰς κόρους διλικής χωρητικότητος..., εἰς τήν παράγραφον 1 του θρόνου 14 του είρημένου Νόμου, διτού, «Μέχρι τέλους του μηνός Φεβρουαρίου έκαστου έτους έπιδιδεται ύπό του ύποχρέους δηλωσις πρός τόν άρμοδιον οίκονομικόν έφορον, καταβαλλομένου σύν τη δηλώσει τού ένδος τετάρτου (1/4) του όφειλομένου φόρου και τής κατά τό θρόνον 10 του παρόντος νόμου είσφοράς.... Έξαιρετικώς κατά τήν πρώτην έφαρμογήν του παρόντος νόμου ή δηλωσις διά τό έτος 1975 έπιδιδεται μέχρι τέλους του μηνός Μαΐου 1975», εἰς τήν παράγραφον 1 του θρόνου 29 αύτου, διτού: «άπο τής ήσχυος του παρόντος νόμου καταργούνται α) δ Νόμος 1880/51 «περί φορολογίας πλοίων», Ν.Δ. 4094/60, Ν.Δ. 4419/64, Α.Ν. 465/1968, Ν.Δ. 509/70 και έκωδικοποιήθη διά τού Βασιλικού Διατάγματος 800/1970, β)... γ)... δ)... ε) Πάσα γενική ή ειδική διάταξης άντικευμένη εἰς τάς διατάξεις του παρόντος νόμου» και εἰς τό τελευταίον θρόνον 30 του άνωφερομένου Νόμου, διτού: «Η ήσχυς τού παρόντος θρησκεται ύπό τής δημοσιεύσεως του διά τής Έφημερίδος της Κυβερνήσεως». Έξ αλλού, κατά τό Β.Δ. 800/1970 δι' ού έκωδικοποιήθη δ Ν. 1880/51 ώς ούτος έτροποποιήθη μεταγενεστέρως και μέχρι τής κωδικοποιήσεως του, τά ύπό έλληνικήν σημαίαν πλοία τής πρώτης κατηγορίας ύπέκειντο εἰς φόρον μόνον δστις ύπελογίζετο κατά τόν αύτόν άκριβως τρόπον δστις διαγράφεται εἰς τήν παράγραφον 1 του θρόνου 8 του N. 27/1975 διά τά πλοία τής πρώτης κατηγορίας του τελευταίου τούτου Νόμου τά τεθέντα ύπό έλληνικήν σημαίαν μέχρι τόν χρόνου ένάρξεως τής ήσχυος του (22-4-1975) (ΐδε παραγρ. 1 θρόνου 3 τού Β.Δ. 800/1970), ένω δέν ύπέκειντο εἰς είσφοράν τινα ή έτερον φόρον είσοδηματος πέραν τού ώς άνω προβλεπομένου (ΐδε παραγρ. 1 θρόνου 20 τού Β.Δ. 800/1970). Τέλος, εἰς μέν τήν παράγραφον 1 του θρόνου 4 τού Β.Δ. 800/1970, ώριζετο, διτού: «Μέχρι τέλους Φεβρουαρίου έκαστου έτους έπιδιδεται ύπό του ύποχρέους δηλωσις πρός τόν άρμοδιον Οίκονομικόν Έφορον, καταβαλλομένου σύν τη δηλώσει τού ήμίσεος τού όφειλομένου φόρου....», εἰς δέ τό θρόνον 16 τού αύτού Βασιλικού Διατάγματος, διτού: 1. Ό φόρος βαρύνει: α) προκειμένου περὶ τών πλοίων τών περιπτώσεων α' και ' τής πρώτης κατηγορίας του θρόνου 2,» (ήτοι: Μηχανοκίνητων φορτηγών πλοίων, δεξαμενοπλοίων και πλοίων ψυγείων χωρητικότητος διλικής 3.000 κόρων και άνω, κατά τήν περί-

in Buenos Aires
FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.
DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS
Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES
TELEX: 17158 STAR AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 . 3922604
A.O.H.: 7829496 - 844057

πτωσιν α', καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐπεκτεινόντων τοὺς πλόας των εἰς λιμένας ἔξωτερικοῦ ἢ ἐκτελούντων πλόας μεταξύ λιμένων ἔξωτερικοῦ, κατά τὴν γ' περίπτωσιν τοῦ εἰρημένου ἄρθρου τοῦ Β.Δ. 800/70) «τούς πλοιοκτήτας τούς ἔγγεγραμμένους εἰς τὸ οἰκεῖον νηολόγιον κατά τὴν τελευταίαν ἡμέραν ἑκάστου ἡμερολογιακοῦ ἔτους, ἀδιαφόρως τῆς κατοικίας ἢ διαμονῆς αὐτῶν ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ β') προκειμένου περὶ τῶν πλοίων τῶν λοιπῶν περιπτώσεων τῆς πρώτης κατηγορίας καὶ τῶν τοιούτων τῆς δευτέρας κατηγορίας τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνών ἄρθρου, τούς ἰδιοκτήτας τούς ἔγγεγραμμένους εἰς τὸ νηολόγιον τὴν Ἰην' Ἰανουαρίου ἑκάστου ἔτους... 2'. Ἐπὶ μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου δὲ νέος πλοιοκτήτης τυχάνει ἀλληλεγγύως μετά τῶν προκατόχων τοῦ ὑπόχρεως εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν φόρων τοῦ Δημοσίου τῶν βαρυνόντων τὸ πλοίον κατά τὸν χρόνον τῆς μεταβιβάσεως».

III. Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἐν τῇ ἡγουμένῃ σκέψει παρατιθέμενων διατάξεων τοῦ τε Νόμου 27/1975 καὶ τοῦ Ν.Δ/τος 800/1970 κωδικοποιήσαντος τάς διατάξεις τοῦ Ν. 1880/1951 ὡς αὗται ἐτροποποιήθησαν μεταγενεστέρως καὶ μέχρι τῆς κωδικοποιήσεως τῶν, προκύπτει, μεταξύ ἀλλων, διά τὴν φορολογίαν τῶν ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοίων τῶν τεθέντων ὑπ' αὐτήν πρὸ τῆς 22-4-1975, ἡμερομνίας δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως τοῦ N. 27/1975, διά τὴν χρονικήν περίοδον ἀπό 1/1 ἥως 31/12/1975, ἵσχουν δύο νομικά καθεστώτα καὶ συγκεκριμένως:

α) τοῦ Νόμου 1880/1951 ὡς οὔτος τροποποιηθείς μεταγενεστέρως ἐκωδικοποιήθη διὰ τοῦ Β.Δ. 800/1970 καὶ κατηγρήθη ἅμα τῇ ἴσχυι τοῦ N. 27/1975, διόπει (νομικὸν καθεστώς) καταλαμβάνει τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπό 1/1 ἥως 21/4/1975 (προτεραίας τῆς δημοσιεύσεως καὶ θέσεως ἐν ἴσχυι τοῦ N. 27/1975) καὶ β) τοῦ Νόμου 27/1975, διόπει καταλαμβάνει τὸ χρονικὸν διάστημα, ἀπό 1/1 ἥως 21/4/1975 (προτεραίας τῆς δημοσιεύσεως καὶ θέσεως ἐν ἴσχυι τοῦ N. 27/1975) καὶ β) τοῦ Νόμου 27/1975, διόπει καταλαμβάνει τὸ χρονικὸν διάστημα, τοῦ ρηθέντος έτους 1975, ἀπό 22-4-1975 (ἡμερομνίας δημοσιεύσεως καὶ θέσεως ἐν ἴσχυι τοῦ Νόμου τούτου) ἥως 31/12/1975. Τό γεγονός τοῦτο προκύπτει ἀμέσως ἐκ τῶν συναδέλφων διατάξεων τῶν ἄρθρων 29 (παρ. 1) καὶ 30 τοῦ Νόμου 27/1975, τῆς μέν πρώτης καταργούσης τὸ νομικὸν καθεστώς τοῦ κωδικοποιητικοῦ Β.Δ/τος ἀπό τῆς θέσεως ἐν ἴσχυι τοῦ N. 27/1975, τῆς δε δευτέρας ρητῶς δριζούσης ὡς χρόνον ἐνάρξεως τῆς ἴσχυος τοῦ N. 27/1975 τὸν τοιοῦτον τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, ητίς δημοσίευσις ἔγενετο τὴν 22-4-1975 (ΦΕΚ 77Α'). Ο Νόμος 27/1975, δέν δρισεν ἑαυτῷ ἀναδρομικήν ἴσχυν οὔτε ἐν σχέσει πρός τὸν ἐπιβαλλόμενον φόρον διά τὸν πάση περιπτώσει διά τὰ πλοῖα πρώτης κατηγορίας αὐτοῦ τὰ τεθέντα ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πρὸ τῆς δημοσιεύσεως ἐν τῇ Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, ἐπί ἐτησίας βάσεως ὑπολογιζόμενος καὶ διά τὸ έτος 1975, λόγω δμοιομορφίας τῶν σχετικῶν διατάξεων, τυχάνει διατάξεις, εἴτε κατά τὸ νομικὸν καθεστώς τοῦ N. 27/1975 ἥθελεν ὑπολογισθῆ, εἴτε κατά τὸ τοιοῦτον τοῦ κωδικοποιητικοῦ Β.Δ/τος 800/1970, εἴτε, διόπει καὶ τὸ

νομικῶς δρθότερον βάσει καὶ τῶν δύο τούτων νομικῶν καθεστώτων ἀναλόγως τοῦ χρόνου ἰσχύος ἑκάστου) οὔτε ἐν σχέσει πρός τὴν ἐπιβαλλομένην, τὸ πρῶτον, διά τοῦ N. 27/1975 «εἰσφοράν». Ἐκ τούτων παρέπεται, διτι, διά τὸ έτος 1975, θά δηλωθῆ, βεβαιωθῆ καὶ εἰσπραχθῆ, φόρος ὑπολογιζόμενος ἐπί ἐτησίας βάσεως, ὡφ' οἰονδήποτε ἐν δψει τῆς μεταβολῆς τοῦ διά τὴν φορολογίαν πλοίων προβλεπομένου νομικοῦ καθεστώτος καὶ διν ἡθελε δηλωθῆ οὕτος, ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου ἀνευ ἀπωλείας τῆς ἐλληνικῆς του σημαίας ἐντός τοῦ εἰρημένου ἔτους, ἀλλωστε εἰς τὰς περισσότερας περιπτώσεις (πλοία Β' κατηγορίας καὶ Α' τοιαύτης πλήν τῶν περιστάσεων α' καὶ γ' τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Β.Δ. 800/1970) διόφορος ἔχει δηλωθῆ ηδει νά δηλωθῆ μέχρι τέλους τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου τοῦ ἔτους 1975 οὗτοι πρό τῆς ἡμερομνίας δημοσιεύσεως εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως καὶ θέσεως ἐν ἴσχυι τοῦ Νόμου 27/1975, η «εἰσφορά» τοῦ N. 27/1975, ἐπί ἐτησίας βάσεως καὶ αὕτη ὑπολογιζόμενη ἀπό τοῦ ἔτους 1976, διά τὸ έτος 1975 θά δηλωθῆ, κατ' ἔξαίρεσιν, μέχρι τέλους τοῦ μηνὸς Μαΐου καὶ διά τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπό 22-4-1975 ἥως 31-12-1975.

IV. Ἐπειδὴ, ἐν προκειμένῳ, ἐκ τῶν ἔγγραφων στοιχείων τοῦ φακέλλου τῆς ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσεως, προέκυψαν τ' ἀκόλουθα: «Η αἰτούσα ἔταιρεία, διά τὸ ὑπό τὴν πλοιοκτησίαν τῆς φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «Κ» νηολογοθέντος ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πρὸ τῆς ἐνάρξεως ἴσχυος τοῦ N. 27/1975, (ὑπ' ἀριθ. νηολογίου Πειραιῶς 1865), ἔχοντες δίλικήν εἰς κόρους χωρητικότητα 2523,32 καὶ καθαρόν τοιαύτην 1.475,14 κόρων, ἀνήκοντος εἰς τὴν Α' κατηγορίαν τοῦ τε Β.Δ. 800/70 καὶ τοῦ N. 27/1975, ὑπέβαλε, τὴν 10-6-1975, εἰς τὸν Οἰκονομικόν «Ἐφορον Φορολογίας Πλοίων Πειραιῶς, τὴν ὑπ' ἀριθ. 374/1975 φορολογήτην τῆς δηλωσιν δι' ἓδηλωσεν δψειλόμενον φόρον καὶ εἰσφοράν τοῦ N. 27/1975, διά τὸ έτος 1975 16/1 -31/12/1975) ἐκ 468,54 καὶ 2270,78 δολαρίων Η.Π.Α. ἀντιστοίχως, τούτων ἀπολογισθέντων ἐπί ἐτησίας βάσεως. Διά τῆς αὐτῆς δηλωσεως, δμως η αἰτούσα ἔταιρεία, τὸ μέν, ἐδήλωσεν τὸ πρῶτον, διτι προτίθεται νά ὑπαγάγῃ τὸ ὡς διν πλοίον τῆς εἰς τὴν Β' περίπτωσιν τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 11 ἐπί τὸ τέλει μελλοντικής μειώσεως τῆς εἰσφορᾶς τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ N. 27/1975 κατά ποσότον 50% καθ' δσον θά δρομολογηθῇ τοῦτο μεταξύ Ἑλληνικῶν καὶ ἔνων λιμένων η μόνον μεταξύ ἔνων λιμένων, γεγονός διόπει καταδρομῆς θέβεωρήθη ὑπὸ τοῦ Οἰκονομικοῦ Έφορού ως διατυπωθείσα ἐπιφύλαξις εἰς τὴν δηλώσει, ὑπὸ τῆς αἰτούσης, καθ' δσον, κατά τὰ ρηθέντα, οὐδεμίαν ἀναδρομικότητα προσέδωκεν εἰς τὰς ἐπιβαλλούσας τὴν εἰσφοράν διατάξεις του ο Νόμος 27/1975, διατηρήσας μάλιστα τὸ νομικὸν καθεστώς τοῦ κωδικοποιητικοῦ Β.Δ/τος

διετύπωσε ρητήν ἐπιφύλαξιν κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν.Δ. 3629/56, καθ' ἣν ἔδει, διά τὸ έτος 1975, η ρηθείσα εἰσφορά νά ὑπολογισθῇ διά τὸ χρονικὸν διάστημα τοῦ ἔτους τούτου ἀπό 22-4-1975, ἡμερομηνίαν καθ' ην ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως δ. N. 27/1975 καὶ ἀφ' ης ἐτέθη ἐν ἴσχυι οὗτος, ξως τῆς 31/12/1975.

Τὴν ἐν τῇ δηλώσει διατυπωθείσαν, ως ἄνω, ἐπιφύλαξιν, δέν ἀπεδέχθη ὁ ρηθείσα Οἰκονομικός «Ἐφορος καὶ ἀπέρριψε ταύτην διά τῆς προσβαλλομένης ἀνακοινώσεως του, ἐπὶ τοῖς λόγοις, διτι «εἶναι γενική, ἀριστη καὶ ἀναιτιολόγητη καὶ θεωρεῖται ἀνύπαρκτη καὶ ἀβάσιμη κατά τὸν νόμον» καὶ διατεινόμενος περαιτέρω, διτι «ὅταν στὸ ἄρθρο 30 τοῦ N.27/1975 δρίζεται διτι ἡ ἴσχυς τοῦ παρόντος ἄρχεται ἀπό τῆς δημοσιεύσεως του διά τῆς Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, τοῦτο σε συνδυασμό με τὸ ἄρθρο 4 παρ. 1 καὶ ἄρθρον 14 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ Νόμου 27/1975, σημαίνει διτι ἀπό τὴν ἡμέρα αὐτή, ποὺ δημοσιεύηται ὁ Νόμος, γεννιέται τὸ δικαίωμα τοῦ Δημοσίου γιά καταλογισμό φόρου καὶ εἰσφορᾶς γιά δλόκληρο τὸ έτος 1975». «Ηδη, η αἰτούσα ἔταιρεία διά τὸν πρώτου τῶν προβαλλομένων, ἐν τῇ κρινομένη αἰτήσει της, αἰτήματος, αἰτεῖται τὴν, ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου, ἀπόρριψην τῆς προσβαλλομένης ἀνακοινώσεως του ἐν λόγῳ Οἰκονομικοῦ Έφορού καὶ τὴν ἀποδοχήν τῆς διατυπωθείσης, ἐν τῇ δηλώσει της, ἐπιφύλαξες διά τὸν καὶ ἐν αὐτῇ προβαλλόμενον λόγον.

V. Ἐπειδὴ, τὸ Δικαστήριον, ἐκτιμῶν τὴν ἐν τῇ δηλώσει διατυπωθείσαν, ὑπὸ τῆς αἰτούσης ἔταιρείας, ἐπιφύλαξιν κρίνει, κατ' ἄρχην, διτι αὕτη τυγχάνει ρητή καὶ σαφής, εἰδική καὶ ητοιολογημένη, ητοι συγκεντροί, ἀπαντά τὰ στοιχεῖα τὰ ἀπαιτούμενα ὑπὸ τοῦ πρώτου ἔδαφου τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ΝΔ 3629/56, διά τὸ τύποις, παραδεκτόν αὐτῆς, δεδομένου διτι ἔξ αὐτῆς προκύπτει ἀμέσως η διατυπωμένη ἀμφιβολία τῆς αἰτούσης ἔταιρείας περὶ τὴν ἔννοιαν τῆς σχετικῆς διατάξεως τοῦ N. 27/1975 (ἄρθρ. 30) καθ' δσον αὕτη ἀφορά τὸ έτος 1975 καὶ περὶ τῆς μη ἀναδρομικότητος τοῦ N. 27/1975, διό καὶ ἀπόρριπτέος κρίνεται, ως ἀναληθής, δ πρῶτος λόγος ἀπόρριψης τῆς ἐπιφύλαξες ἐν τῇ ἀνακοινώσει τοῦ Οἰκονομικοῦ Έφορού Φορολογίας Πλοίων Πειραιῶς. Περαιτέρω, τὸ Δικαστήριον, διά τούς ἐν τῇ τρίτη σκέψει τῆς παρούσης ἀναπτυσσομένης λόγους, κρίνει νόμω βάσιμον τὴν διατυπωθείσαν ἐπιφύλαξιν, ἐν τῇ δηλώσει, ὑπὸ τῆς αἰτούσης, καθ' δσον, κατά τὰ ρηθέντα, οὐδεμίαν ἀναδρομικότητα προσέδωκεν εἰς τὰς ἐπιβαλλούσας τὴν εἰσφοράν διατάξεις του ο Νόμος 27/1975, διατηρήσας μάλιστα τὸ νομικόν καθεστώς τοῦ κωδικοποιητικοῦ Β.Δ/τος

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: V. GUIKAS — J. GUIKAS

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE
Telex: 440 641 F, Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 01.11.47

800/1970 μέχρι της θέσεως αύτου (Ν. 27/75) έντιχον ήτις ίσχυς ήρετο από της 22-4-1975, ήμερομηνίας δημοσιεύσεως του εις τό ύπ' άριθ. 76Δ' τεύχος της Έφημερίδος της Κυβερνήσεως. Κατ' ακολουθίαν τούτων δέον δπως γίνη δεκτόν τό σχετικόν αίτημα της κρινομένης αίτησεως και άποδεκτή τύποις τε και ούσια ή έντι δηλώσει διατυπωθείσα έπιφυλάξεις της αιτούσης, λόγω συνδρομής τῶν νομίμων προϋποθέσεων μή υπαγωγῆς ταύτης εις εισφοράν τού Ν. 27/1975 διά τό χρονικόν διάστημα άπό 1/1 έως 21/4/1975 και διαγραφῆς τού διά τό χρονικόν τούτο διάστημα δηλωθέντος ποσοῦ της εισφορᾶς ἀκυρουμένης ως ἀβασίμου, της ἀρνητικῆς ἀνακοινώσεως τού Οἰκονομικού Ἐφόρου Φορολογίας Πλοίων Πειραιῶς.

I. 'Επειδή, διά της ύπο κρίσιν αίτησεως προβάλλεται και αίτημα ἐπιστροφῆς, τῇ αιτούσῃ, ως ἀχρεωστήτως καταβληθέντος, τού ποσοῦ της καταβληθείσης εισφορᾶς τού ἀναλογούντος εις τό χρονικόν διάστημα άπό 1/1 έως 21-4-1975, διπέρ δμως κατά τήν παρούσαν δίκην δέον δύναται νά γίνη δεκτόν ύπο τού Δικαστηρίου τούτου, λόγω τού διτι, δυνάμει σχετικῆς διατάξεως της παραγράφου 3 τού ἀρθρου 5 τού Ν.Δ. 3629/56 καταλείπεται εις τόν Οἰκονομικόν "Ἐφορον, κατόπιν της γενομένης, κατά τ' ἀνωτέρω, ἀποδοχῆς της ἐπιφυλάξεως, στάδιον νέας ἐκκαθαρίσεως της δηλωθείσης εισφορᾶς, διπέρ δέον δύναται νά υποκατασταθῇ, δέον δπως τό αίτημα τούτο ἀπορριφθῇ ως ἀπαραδέκτως προβαλλόμενον κατά τήν παρούσαν δίκην.

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΕΩΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

'Αριθμός 1020/1981

ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Συγκείμενον ἐκ τού Πρωτοδίκου 'Αθανασίου Παπαθανασοπούλου, δρισθέντος παρά τού Προϊσταμένου τού Πρωτοδικείου Πειραιῶς.

Συνεδρίασαν δημοσία ἐν τῷ ἀκροατηρίῳ του, τήν 8ην 'Απριλίου 1981, παρουσία και τῆς Γραμματέως Καλλιόπης Σταματίνου, ἵνα δικάσῃ ἐπί της ύπ' άριθμόν καταθέσεως 5455/80 ἀγωγῆς, μεταξύ τῶν:

ΕΝΑΓΟΝΤΟΣ: Baltic Sinch, κατοίκου Ἰνδίων, παραστάντος διά τού πληρεξουσίου του δικηγόρου 'Αλεξ. Τζατζάνη.

ΕΝΑΓΟΜΕΝΗΣ: Τής ἐν Παναμά δέρευσθησέταις ἑταῖρίας ύπο τήν ἐπωνυμίαν «Posciden Compania Naviera S.A.», νομίμως ἐκπροσωπούμενης, παραστάσης διά τῶν πληρεξουσίων τῆς δικηγόρους 'Ιωάννου Μπουντούρη και 'Ισμήνης Μπουντούρη.

Ἐκφωνηθείσης τῆς ύποθέσεως ταύτης ἐκ τῆς σειρᾶς τού οίκειου πινακίου.

Ἀκοῦσαν τῶν πληρεξουσίων τῶν διαδικών, ἀναφερθέντων εις τάς ἔγγραφους κατατεθείσας προτάσεις των.

Ίδον τήν δικογραφίαν — σκεψθέν κατά τόν νόμον.

Ἐπειδή, ἡ ἀγωγή μή εισαγομένη ως προκύπτει ἐκ τῶν προτάσεων τού ἐνάγοντος κατά τῆς δευτέρας ἐναγομένης, περιέχουσα ἀξιώσεις ἐκ συμβάσεως παροχῆς ἔξηρτημένης ἐργασίας ή καί τοιαύτης ἔξι ἀφορμῆς ταύτης, ἀρμοδιῶς φέρεται πρός συζήτησιν ἐνώπιον τού δικαστηρίου τούτου, κατά τήν ἐπί ἐργατικῶν διαφορῶν ειδικήν διαδικασίαν δικάζοντος. 'Επομένως αὐτή,

πρέπει νά ἐρευνηθῇ ως πρός τῷ νόμῳ και ούσια βάσιμόν της, εἰσαγομένη ως καταψηφιστική διά δραχμάς 46.544 και ως ἀναγνωριστική διά δραχμάς 26.114, μή ἀπαιτούμενης ἐντεῦθεν καταβολῆς δικαστικοῦ ἐνόημου.

Ἐπειδή, ἐκ πάντων τῶν μετ' ἐπικλήσεως νομίμως προσκομιζομένων ἔγγραφων, τῶν δεδοντως ἐκτιμωμένων Ισχυρισμῶν τῶν διαδικών, καί τῆς λοιπῆς ἐν γένει διαδικασίας, ἀπεδείχθησαν ἐν σχέσει μὲ τό περιεχόμενον τῆς ἀγωγῆς τά ἀκόλουθα πραγματικά περιστατικά: 'Ο ἐνάγων, ὁν ναυτικός καί δή ναύτης τού Ε.Ν., τήν 21-6-1977 κατήρτισε ἐν 'Αθήναις μετά τού νομίμου ἐκπροσώπου τῆς ἐν 'Αθήναις ἐδρευούσης ἑταιρίας ύπο τήν ἐπωνυμίαν Rex Shipping Corporation, ἐνεργούσης ως ἀντιπροσώπου κατ' ἐντολήν και διά λογαριασμόν, ἐντός δέ τῶν δρίων τῆς πρός ἀντιπροσώπουσιν ἔξουσίας της, τῆς πρώτης ἐναγομένης, σύμβασιν ναυτικῆς ἐργασίας, ἵνα ναυτολογηθῇ και προσφέρῃ τήν ἐργασίαν τού ύπο τήν ἀνωτέρω εἰδικότητά του ἐπί τού εις τήν ἐναγομένην ἀνήκοντος ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν Φ/Γ πλοίου ὀνόματι ATTICOS, νηολογίου Πειραιῶς, ύπ' αὖτ, ἀριθμ. 6116, ΔΔΣ SXZB κ.ο.χ. 16.366,24 τον. D.W., 28.682, ἔναντι μηνιαίων ἀποδοχῶν ἐκ δραχμῶν 12.318 (ἥτοι βασικός μισθός δραχμάς 10.805 σύν ἐπίδομα Κυριακῶν ἐκ ποσοστοῦ 14% ἐπί τού ἀνωτέρω βασικού μισθοῦ ἐκ δραχμῶν 1.513), πλέον τροφῆς, τῆς μισθώσεως ταύτης τῆς ἐργασίας του ούσης ἀορίστου χρόνου και διεπομένης ύπο τού 'Ελληνικού Δικαίου και τῆς ἐκάστοτε ισχυούσης 'Ελληνικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἐργασίας ἐπί φ/γ πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων D.W. Ναυτολογηθεὶς ἀκολούθως ούτος ἐπί τού ἀνωτέρω πλοίου ἐν Ρόττερνταμ 'Ολλανδίας τήν 25-6-1977, ειργάσθη ἐπ' αὐτοῦ ἔως τῆς 23-10-1979 δτε και ἐπελύθη ἐν Madras, δυνάμει τῆς ἀπό 3-10-1979 ἐγγράφου δηλώσεως του πρός τόν πλοίαρχον «ὅτι θέλει νά ἐπιστρέψῃ εις τό σπίτι του». 'Εκ τῆς ἀπασχολήσεως του ἐπί τού ἀνωτέρω πλοίου δικαιούται εἰσέτι τῶν ἔξης ποσῶν:

1) δραχμάς 1.362 ἐκ διαφορᾶς μισθοῦ δ-περ ποσόν συνομολογεὶ ἐναγομένη. 2) δραχμάς 4.584 ἐκ διαφορᾶς ἐπιδόματος χρόνου ὑπηρεσίας ἔξαγομενον ως ἔξης: μηνιαίος βασικός μισθός κατά τήν 31-3-1979 (χρόνου ἐκκαθαρίσεως ἀποδοχῶν του) δρχ. 15.703,30 μείον 523,50 ἡμερομίσθιον X 2,5 ἡμέρας τόν μῆνα, ἥτοι ἀπό 23-6-1977 ἔως 31-3-1979 ἰσον 21 μῆνες και 7 ἡμέρες (τῶν 21 μῆνῶν), διά τάς 7 ἡμέρας δρχ. 305. Σύνολον 27.788 δρχ. και συνεπῶς διαφορά μετ' ἀφαίρεσιν τῶν καταβληθείσων δραχμῶν 23.204 ἰσον δραχμαὶ 4.585. 'Ως πρός τό δεύτερον κονδύλιον (τῆς ἀποζημιώσεως) ρητέον ὅτι δέον δικαιούται εἰς τούτο δέν γίνεται κατά τά ἄνω παρατησέως του διά προσωπικούς λόγους. Τούτο προκύπτει τόσον ἐπόπειραν τό προσαγομένου κεκυρωμένου ἀποσπάσματος τού ἡμερολογίου τού πλοίου, δσον και ἔκ τῆς ἀπό 24-9-1980 ἐνόρκου βεβαιώσεως ἐνώπιον τού Ειρηνοδικείου 'Αθηνῶν τού ύπο πλοίου Λεωνίδα Λύρα. Συ-

νεπώς ἡ λύσις τῆς συμβάσεως δέν ἐπῆλθεν κατόπιν καταγγελίας ύπο τού πλοιάρχου ἀλλά κατόπιν παραιτήσεως και αιτήσεως-καταγγελίας τού ιδίου τού ἐνάγοντος, τῆς ἀπολύσεως ούτω γενομένης «ἀμοιβαίσα συναινέσι». 'Άλλα και τό τρίτον κονδύλιον τῆς ἀγωγῆς τυχάνει ἀπορριπτέον ως ἀβάσιμον δεδομένου δτι δέν γίνεται, ἥτοι ναυτολογημένος ως ναύτης και ἀνήκε εἰς τήν ὄργανηκή δύναμιν τού πλοίου και συνεπῶς καλῶς παρεκρατήθησαν ύπο τούτου αἱ ύπερ N.A.T εισφοραὶ κατ' ἀρθρον 84 παρ. 6 δέν συνδιασμῷ πρός παρ. 13 τού Π.Δ. 913/78 κωδ. N. περι N.A.T. ('Εφ. Πειρ. 321/80 B.N.D. 8 σελ. 224, Πολ. Πρωτ. Πειρ. 1693/1977 ΕΝΔ 5 σελ. 302). Κατ' ακολουθίαν τῶν ἀνωτέρω ήνδικος ἀγωγή δέον νά γίνη ἐν μέρει δεκτή, ως ἐν μέρει και κατ' ούσια βάσιμος και ὑποχρεωθή ἐναγομένην νά καταβάλῃ εἰς τόν ἐνάγοντα συνολικῶν 5.946 δραχμάς, νομιμότοκος ἀπό τής ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς μέχρις ἔξοφλησεως, τῆς παρούσης κηρυσσομένης προσωρινῶς ἐκτελεστῆς ως συντρέχοντος τῶν δρων τού νόμου (Κ.Πολ. Δικ. 908) καταδικαζομένης τῆς ἐναγομένης εις τήν ἐν μέρει δικαστικήν δαπάνην τού ἐνάγοντος.

Διά ταῦτα. Δικάζον ἀντιμωλία τῶν διαδικών. Δέχεται τήν ἀγωγήν ἐν μέρει. 'Υποχρέωνται τήν ἐναγομένην νά καταβάλῃ εἰς τόν ἐνάγοντα πέντε χιλιάδας ἐνιακοσίας τεσσαράκοντα ἔξ (5.946) δραχμάς νομιμότοκως ἀπό τής ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς μέχρις ἔξοφλησεως.

Κηρύσσεται τήν ἀνωτέρω διάταξιν προσωρινῶς ἐκτελεστήν. Καταδικάζεται τήν ἐναγομένην εις τήν ἐν μέρει δικαστικήν δαπάνην τού ἐνάγοντος ἔκ δύο χιλιάδων (2.000) δρχ.

Ἐκριθη, ἀπεφασίσθη και ἐδημοσιεύθη ἐν ἑκάτω τέ' ἀκροατηρίῳ, δημοσίᾳ συνεδρίασει τού Δικαστηρίου τούτου, ἀπόντων τῶν διαδικών και τῶν πληρεξουσίων αὐτῶν ἐν Πειραιεῖ τή 29 Μαΐου 1981.

Η ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΟΥΣΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΠΛΟΙΟΝ ΑΛΛΟΔΑΠΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΕΝ ΥΠΟΧΡΕΟΥΤΑΙ ΝΑ ΕΚΔΙΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Κ.Φ.Σ.

Ἡ χωρική ίσχυς τού 'Ελληνικού Κώδικος Φορολογικῶν Στοιχείων, ως και παντός ἔξ ἄλλου νόμου, δέν ἐκτείνεται ἐκτός δρίων τῆς ἐλληνικῆς ἐπικρατείας, ούτως ώστε νά υποχρεούνται ἡ πρακτορεύουσα τό ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίον ἀλλοδαπή ἐταιρεία νά ἐκδίη στοιχεῖα και διαβιβάζῃ ἐγγραφα συμφωνούντα πρός τόν ἐλλαδί ισχύοντα, ἐκάστοτε, Κ.Φ.Σ. και ούχι τοιαύτα συμφωνούντα πρός τό δικαιον τῆς Χώρας, ἐν ἥ ἐδρεύει ἡ ἀλλοδαπή ἐταιρεία, ἥ νά ἐκδίη και στοιχεῖα ὁριζόμενα ύπο τού 'Ελληνικού Κ.Φ.Σ. ούδε συμβατική καν υποχρέωσις τῆς ἐταιρείας ταύτης προκύπτει πρός τούτο ἥ η κτά τόν Κ.Φ.Σ. υποχρέωσις τῆς ἐν λόγω πρακτορεύουσης ἐταιρείας νά ἐπισυνάψῃ σχετικήν σύμβασιν μετά τῆς ἀλλοδαπῆς ἐταιρείας.

Τά ἀνωτέρω ἐκρίνε (σύν τοῖς ἄλλοις) τό Διοικ. Πρωτοδικείον Πειραιῶς (Α' Τριμ.) διά τῆς ύπ' άριθ. 1598/1980 ἀποφάσεως του.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΥΟ ΣΗΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ ΕΙΣ ΑΡΙΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΒΑΡΟΥΣ 2 ΤΟΝΝΩΝ ΕΚΑΣΤΟΣ. ΕΠΙΣΗΣ ΤΡΕΙΣ ΑΓΚΥΡΕΣ ΤΥΠΟΥ LIBERTY ΒΑΡΟΥΣ ΠΕΡΙΠΟΥ ΤΡΙΩΝ ΤΟΝΝΩΝ ΕΚΑΣΤΗ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΚΑΔΕΝΕΣ ΠΑΧΟΥΣ 50 ΧΙΛΙΟΣΤΩΝ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΤΗΛ. 4522511 κ. Σαραντόπουλον



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

- Η Σοβιετική "Ενωσις θά αύξηση τάς παραγγελίας νεοτεύκτων πλοίων εις τήν Φινλανδίαν διά νά καλύψη τό έλλειμματικόν ισοζυγίουν τής δευτέρας εις τάς μεταξύ τών έμπορικάς συναλλαγάς πού προέκυψε άπό τήν πρόσφατον άνατιμησιν τού ρωσικού πετρελαίου. Πέραν τού πετρελαίου, η Φινλανδία είσαι άπό τήν Ρωσία σημαντικάς ποσότητας γαιανθράκων, υγραερίου και ξυλείας, ένω εξάγει πλοία, βιομηχανικά προϊόντα, ιατρικάς συσκευάς και τρόφιμα.
- Αί βιομηχανικά χώραι δέν θά ύποκυψουν εις τάς προστατευτικάς πιέσεις και καθιστούν σαφές διά νά συνεχίσουν ύποστηριζουσαι τό σύστημα τών έλευθερών έμπορικών συναλλαγών έπισημαίνει ο Γεν. Διευθυντής τής ΓΚΑΤΤ. "Η μείωσις τής ζητήσεως, λέγει, και διχι ή στροφή τού διεθνούς έμπορου κατά τό παρελθόν έτος. Προβλέπει δέ διά ή αύτή κατάστασις θά διατηρηθή και καθ' δικόν τό 1981.
- Σταδιακή μείωσιν τής έξαρτησεως τών "Ηνωμένων Πολιτειών άπό τάς χώρας τού ΟΠΕΚ, προβλέπουν οι παραπρότεραι τής άγοράς, μέχρι και πλήρους διακοπής τών εισαγωγών πετρελαίου τό έτος 2000. "Η θέας αυτή δέν είναι ιδεολογική, άλλα βασίζεται εις έκτιμησεις τών προγραμμάτων χρησιμοποιήσεων έναλλακτικών πηγών ένεργειας και έκμεταλλεύσεως τών άμερικανικών κοτασμάτων πετρελαίου. Πάντως, αί έταιρια πετρελαίων έχουν άντιθετον άποψιν, ύποστηριζουσαι διά αί εισαγωγαί πετρελαίων θά συνεισθούν σταθερά μέχρι τών άρχων τού 21ου αιώνος. Σημειωτέον διά αί άμερικανικά εισαγωγαί πετρελαίων έφθασαν τά 8,8 έκατομ. βαρέλια ήμερσιών τό 1977 διά νά μειωθούν εις τά 5,8 έκατομ. τήν άνοιξιν τού τρέχοντος έτους χάρις εις τά μέτρα λιτότητος.
- Βάσεις νέας άμερικανικής νομοθεσίας, διαντά τά πλοία άνω τών 10.000 τον. γκρός, μεταφέροντα χύμα έπικινδυνα φορτία, ύποχρεούνται νά είναι έφωδιασμένα μέχρι τών 100.000 λιτρών συσκευήν ύποτυπωσώσεως ραντάρ, κατά τήν διθέν των εις τά άμερικανικά χωρικά υδατα.
- Η Αυστραλία είναι ή πρώτη χώρα έξαγωγής γαιανθράκων παγκοσμίως, μέ έτησίας έξαγωγών 37 έκατομ. τον. έπεισίας. "Ακολουθούν αί "Ηνωμέναι Πολιτείας, ή Πολωνία και ή Ρωσία. "Από πλευράς άποθεμάτων, δημως, κατέχει τήν τέταρτην θέσιν παγκοσμίως, μετά τήν Ρωσίαν, τάς "Ηνωμένας Πολιτείας και τήν Κίναν.
- Η Σαουδική Αραβία κινδυνεύει νά άπομονωθή άπό τάς διλλας χώρας τού ΟΠΕΚ, έξ αιτίας τής πολιτικής τών χαμηλών τιμών πού άκολουθει. Οι ύπουργοι τών πετρελαιο-έξαγωγικών χωρών άσκουν πιέσεις εις τόν Σείχη Γιαμανί νά μετριάση τήν παραγωγήν τής χώρας του, ή όποια δημιουργεί ύπερ-προσφοράν τού προϊόντος εις τήν διεθνή άγοράν και διδηγεί εις τήν πτώσιν τών τιμών.
- Αύξησιν κατά 25% έμφανίζουν αί παραγγελίαι εις τήν Όλλανδίαν κατά τό τρέχον έτος. Περιλαμβάνουν αύται 115 σκάφη,

σόγειον, μετά άπό πυρκαίαν πού ύπεστη εις τόν Ισπανικόν λιμένα Ταρραγκόνα.

ΑΡΑΒΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ

'Η ναυτιλιακή των άναπτυξις

Μία άπό τάς πλέον έντυπωσιακά έξελιξεις εις τόν χώρων τής διεθνούς ναυτιλίας κατά τά τελευταία έτη ήτο ή ταχεία άναπτυξις τών στόλων τών Αραβικών χωρών. Τό Κουβέιτ και ή Σαουδική Αραβία έδημοι υγρησαν τούς μεγαλυτέρους στόλους, άλλα έσημειώθη άξιολογος άναπτυξις καί εις άρκετάς διλλας χώρας.

"Η Άλγερια, έπι παραδείγματι, κατέχει ένα στόλον ά διποίος μεταφέρει τό 25% τού έξωτερικού της έμπορου και τό 50% τών μεταφορών της άπο και πρός τήν Γαλλίαν. "Η γνωστή έθνική έταιρια CNAN, άπό τέσσαρα μόνον πλοία πού είχε τό 1968, κατέχει σήμερον 89. Μακροπρόθεσμα συμβόλαια διά την προμήθειαν πετρελαίου και ύγροποιημένου φυσικού άεριου σημαίνουν διτή ή Άλγερια δύναται νά θέση ώς δρον μεταφοράς τού 50% τών φορτίων αύτων μέ ίδικά της πλοία.

Τό Ίράκ, μέ τάς περιωρισμένας άκτας, κατέχει τόν τρίτον εις τοννά στόλον μεταξύ διλων τών Αραβικών χωρών. "Ο έμπορικός του στόλος έτριπλασιάσθη μέ έντυπωσιακόν ρυθμό μεταξύ τού 1975 και 1977, τόσον εις πλοία γραμμής, δσον και εις τάνκερς.

Αί δύο μεγαλύτεραι ναυτιλιακά έταιρια είναι ή "Γιουνάιτεντ" Αραμπ Σίππιγκ Κόμπανυ και ή "Αραμπ Μαριτάιμ Πετρόλεουμ Τράνσαπορ Κόμπανυ".

"Η πρώτη συνεστήθη τό 1976 μέ τήν συμμετοχήν τού Μπαχρέιν, τού Ίράκ, τού Κουβέιτ, τού Κατάρ, τής Σαουδικής Αραβίας και τών Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Κατέχει ήδη ένα τεράστιον στόλον ύπερπεττήκοντα συγχρόνων λάινερς πολλαπλής χρήσεως και στρέφεται πρός τά πλοία-κοντέινερς. Τό παρελθόν έτος μετέφερε 58.000 έμπορευματοκιβώτια έναντι 37.000 τού 1979. Τόν παρελθόντα μήνα παρήγγειλεν εις τά ναυπηγεία Χουοντάι τής Not. Κορέας 9 πλοία-κοντέινερς τών 35.500 τον. d.w. έκαστον.

Εις τήν δευτέραν, ή όποια ώς είναι προφανές άσχολείται μέ τάς μεταφοράς πετρελαίων, μετέχουν ή Άλγερια, τό Ίράκ, τό Κουβέιτ, ή Λιβύη, τό Κατάρ και ή Σαουδική Αραβία ώς κύριοι μέτοχοι, μέ μικρότερα δέ ποσοστά τό Μπαχρέιν και ή Αίγυπτος. Αύτη ένεφαντες ζημιάν τό 1980, ήτις άναμένεται νά έπαναληφθή και κατά τό τρέχον έτος.

Μία άλλη νέα έταιρια, ή "Σαουντί Νάσιοναλ Σίππιγκ Κόμπανυ", παρέλαβε τό πρώτον της πλοίον τό Μάρτιον τού 1981. Είς αύτην μετέχει ή κυβέρνησης τής Σαουδικής Αραβίας κατά 25% και διάφοροι έπιχειρησεις τής χώρας κατά 30%, ένω τό ύποδοι πον κατανέμεται εις τό 13.600 μετόχους. Στόχος τής έταιριας ή διακίνηση μεγάλου μέρους τών φορτίων άπο τάς Ηνωμένας Πολιτείας. Πρός τό παρόν διαθέτει ένα άριθμον πλοίων ρό-ρό και τελευταίως έξητησεν άπο διάφορα ναυπηγεία προσφοράς διά τήν παραγγελίαν τεσσάρων πλοίων γραμμής τών



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

35.000 τον., δυναμένων νά μεταφέρουν κοντέινερς, τρέιλερς και παντοειδή γενικά φορτία.

Υπάρχει, έπισης, ή έταιρια «Σαούντι Λάιβετοκ Τράνσορπτ έντ Τρέιντγκ», η οποία έχει ώστοχο νά μεταφέρει τό ήμισυ των προβάτων πού είσαγει ή χώρα από την Αύστραλιαν.

Τό Κουβέιτ έχει συνδέσει την παραγωγή του εις πετρέλαιον μέ την δυναμικότητα των διύλιστηρων του και την ναυτιλίαν του. Τό 1984 έλπιζε νά μεταφέρει τό 60% δλων τών διύλισμένων προϊόντων από τό Κουβέιτ, τό 50% τού υγροποιημένου πετρελαίου και τό 40% τών έξαγωγών άργού πετρελαίου. Ή «Κουβέιτ Όιλ Τάνκερ Κόμπαν» είναι θυγατρική έταιρια τής κρατικής έταιριας πετρελαίων.

Η Λιβύη κατέχει, έπισης, ένα άξιολογον στόλον. Μετά από θεαματικήν άναπτυξιν, ή κρατική ναυτιλιακή έταιρια, «Τζένεραλ Νάσιοναλ Μαριτάιμ Κόμπαν», μελετά τό ένδεχμενον νά στραφή εις τάς τακτικάς γραμμάς.

Η Αίγυπτος είναι μία παραδοσιακή άραβική ναυτιλιακή χώρα. Κατέχει σχεδόν άποκλειστικώς πλοια έξρου φορτίου και, ώς έκ τούτου, τό τοννάζ της, παρά τόν μεγάλον άριθμόν πλοίων, είναι σχετικώς μικρόν.

Τό Μαρόκο κατέχει τόν έβδομον στόλον μεταξύ τών Άραβικών Χωρών. Η κρατική έταιρια «Κομανάβ» μεταφέρει σήμερον τό 20% τού έξωτερικού έμπορίου τής χώρας, έναντι 1,5% τού 1972.

Τέλος, ή Έθνική Έταιρια Δεξαμενοπλοίων τού Αμπου Ντάμπι πρόκειται νά παραλάβη έξ νεότευκτα τάνκερς μεταφοράς

παραγώγων τό 1983, ή Τυνισία στρέφεται εις τάς χύδην μεταφοράς και τό Κατάρ εις νέας τακτικάς γραμμάς.

Συμφώνως μέ στοιχεία τού Λόδες' Ρέτζιστερ, οι κυριώτεροι άραβικοι στόλοι κατά τό 1980 ήσαν οι κάτωθι:

Χώρα	άριθ. πλοίων	τον. γκρός	τον. D.W.
Κουβέιτ	266	2.529.491	4.218.818
Σ. Αραβία	214	1.589.668	2.652.573
Ιράκ	142	1.465.949	2.564.623
Άλγερία	130	1.218.621	1.810.698
Λιβύη	96	889.908	1.586.500
Αίγυπτος	278	555.786	682.285
Μαρόκο	145	359.552	566.025

σφαλίζη ύπο τάς καλυτέρας συνθήκας τάς είς πετρέλαιον είσαγωγάς τής χώρας, περιλαμβάνει μεγάλα δεξαμενόπλοια (κατά 89% άνω τών 200.000 τον. d.w.) έξ ών 44 μεταξύ 200 και 300 χιλιάδων τον. d.w. και 4 τών 550.000 τον. d.w.

Οι δροι έκμεταλλεύσεως τού στόλου τούτου έξακολουθούν νά είναι μειονεκτικοί. Ή κρίσις τής Περσίας και ό πόλεμος αύτής μετά τού Ιράκ, ηδησαν τήν διάρκειαν τής παραμονής είς τούς λιμένας φορτώσεως και έδημοι ούρησαν προσθέτους έπιβαρύνσεις, μέ άποτέλεσμα τήν αύξησην τού κόστους έκμεταλλεύσεως, καθ' ήν ώραν ή τιμή τών καυσίμων ηδήθη κατά 40-50%.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

'Η πρός τήν Ναυτιλίαν ένισχυσις

Περιωρισμένη προβάλλεται ή ψήφισις τού πρός τήν Αμερικανικήν Ναυτιλίαν κονδυλίου από τό Αμερικανικόν Κογκρέσον, έντος τών όρων τού ύπο τού κ. Ρήγκαν προϋπολογισμού. Εις 107 έκατον δολ. άνερχεται ή πρός τήν Ναυτιλίαν και τήν Αλειάν κρατική ένισχυσις διά τό 1982. Πάντως διευκολύνεται ή ναυπήγησις σκαφών παραγγελθέντων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

'Η λευκή βίβλος τής ναυτιλίας

Τό Ιαπωνικόν Υπουργείον Μεταφορών, είς τήν έτησίαν λευκήν βίβλον του, συμβου-

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

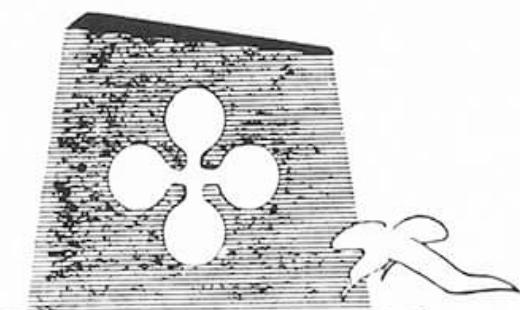
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

λεύει την κυβέρνησιν νά συνεχίσῃ τήν παροχήν μακροπρόθεσμών, χαμηλοτόκων δανείων πρός τήν έγχωριον ναυτιλίαν, διά νά ένισχυσή τόν στρατηγικόν αύτόν παράγοντας τής οικονομίας της.

Τονίζει τό ύπουργειόν διτεί είναι έπικινδυνον διά τήν χώραν νά έξαρτάται πάρα πολύ είς τά ξένα πλοία διά τάς μεταφοράς της, διότι δέν θά είναι εἰς θέσιν νά διακινήσῃ τά άγαθά πού χρειάζεται εἰς περίπτωσιν πολέμου ή άπεργίας τών ξένων ναυτεργατικών συνδικάτων.

Τό ύπουργειόν λέγει διτεί τά δάνεια μέ έπιτοκίον 7,5% άπο τήν ήμικρατικήν Τράπεζαν 'Αναπτύξεως και κυβερνητική έπιχορηγήσεις έχρησιμοποιήθησαν διά τήν ναυπήγησιν πλοίων 1,63 έκατομ. τον. γκρός τό 1979 και 1,84 έκατομ. τον. γκρός τό 1980. Τό 1981 θά διατεθούν δάνεια και έπιχορηγήσεις διά πλοία συνολικής χωρητικότητος 1,24 έκατομ. τον. γκρός.

Εις τήν λευκήν βίβλον άναφέρεται διτεί τό οικον. έτος 1980 μετεφέρθησαν 'Ιαπωνικά ξέναγωγα 76,49 έκατομ. τον. έπι 'Ιαπωνικών και ξένων πλοίων, μέ αύξησην 0,6% έναντι τού προηγουμένου έτους. Αί είσαγωγαί έμειώθησαν κατά 2,1% εἰς 605,64 έκατομ. τον.

Τά ξένα ακάφη ναυλωμένα εἰς 'Ιαπωνικάς έταιριας ήσαν 30,99 έκατομ. τον. γκρός, έναντι 29,38 έκατομ. τον. πρό έτους.

Τά 'Ιαπωνικά πλοία μετέφερον τό 20,5% τού συνόλου τών ξέναγωγών και τό 37,4% τών είσαγωγών. Άμφοτέρα τά ποσοστά αύτά ήσαν κατώτερα τού 1979 (20,8% και 38,8% αντιστοίχως).

Τά έσοδα από τήν ναυτιλίαν άνηλθον εἰς 2,71 τρισεκατομμύρια γιέν, αύξηθέντα κατά 31,7% έναντι τού οικον. έτους 1979, ένώ τό ισοζύγιον πληρωμών τής χώρας έκλεισε εἰς τά 3,34 δισεκ. δολλάρια, έναντι 3,38 δισεκ. τού προηγουμένου έτους.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Τά χρέη τού Ρέκστεν

Κεταπέλτης φαίνεται διτεί είναι ή έκθεσις τού Συνδίκου τής πτωχεύσεως τού μακαρίτου μεγαλοεφοπλιστού Χίλμαν Ρέκστεν, διτεί είχε δημιουργήση μεταπολεμικώς πολλάς έταιριας εἰς τό έξωτερικόν διά νά άποφύγη τήν καταβολήν μεγάλων ποσών πρός τό Νορβηγικό δημόσιον. Γνώσται τής καταστάσεως αυτής φέρονται οι δύο υιοί του 'Οστιν και Γιόχαν, περί ών δέν ελήφθη εισέτι άποφασις, έάν θά θεωρηθούν άλληλεγγύως συνυπεύθυνοι.

Ο Ρέκστεν ίδρυσεν διλίγον πρό τού 1950 τήν Παξ-'Οσεαν εἰς τόν Παναμά και έν συνεχεία τήν θυγατρικήν Τάνκερ-'Εντερπράϊ. Τό 1962 ίδρυσε τήν Κόρνουαλ εἰς Λιβερίαν, τήν Καλπούρνια εἰς 'Αντίλλας και τήν Γκαλέο εἰς Παναμάν. Ή τελευταία αυτή άπετέλει τόν σύνδεσμον μετά τής μητρικής έταιρίας Παξ-'Οσεαν και μιάς άλλης έπισης μητρικής, ίδρυθείσης τό 1969 εἰς Λίχτενσταϊν. Ό Ρέκστεν έναύλωνεν τά πλοία του εἰς τήν Κόρνουαλ και έπληρωνετο διά τήν διαχείρισην τών ίδιων αύτού πλοίων. Τό 1973 ίδρυσε δι' άνθρωπων του Πάλμεστρον-'Χόλντιγκ τής Λιβερίας δι' ής έθεσης ύπό έλεγχον τήν έταιριαν 'Αγγλο-'Νόρτικ. Τέλος διπέρ και βαρύτερον, έπετυχε νά λάβη βοήθειαν άπο τό Νορβηγικόν 'Ινστιτούτον 'Εγγυήσεως Πλοίων και νά άποφύγη τήν χρεωκοπίαν, άποκρύψα τήν συμμετοχήν του εἰς ξένας έταιριας, ήτις άπεκλειε τήν παροχήν βοηθείας.

Μέχρι σήμερον έτη τής ρευστοποιήσεως τής Πάλμεστρον, είσεπράχθησαν 297 έκατομ. κορωνών και άπομενουν δόλα 10-12 έκ πωλήσεως άλλων ένεργητικών στοιχείων. 'Εξ άλλου οι πιστωτάι είναι πολλοί και άνεβάζουν τό σύνολον τών χρεών είς μεγάλα υψη. Μεταξύ τούτων είναι τό συγκρότημα 'Ακερ διά 745 έκατομ. κορωνών, ή Δήμος τού Μπέργκεν διά 700 έκατομ. κορωνών, ή Τρά-

πεζα Χάμπρος διά 150 έκατομ. δολλαρίων, είς Ίαπων έφοπλιστής διά 4,5 έκατομ. δολλαρίων, ή Κανάντιαν-'Πασίφικ διά 8 έκατομ. δολλαρίων και είς έφοπλιστής τού Λίβερπουλ διά 20 έκατομ. δολλαρίων.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

'Υπό τάς ξένας σημαίας

Ό 'Ολλανδική Ναυτιλία μέ 5,7 έκ. τον. γκρός κατέχει τήν 16ην θέσιν παγκοσμίων. Περί τό έκατομ. τόν. γκρός τελεί ύπό ξένην σημαίαν, Παναμαϊκήν κυρίως, ένω 1,8 έκ. τον. γκρός είναι υπολογημένον εἰς τάς 'Ολλανδικάς 'Αντίλλας. Τό ήμισου, δηλαδή τού τοννάς δέν φέρει τήν έθνικήν σημαίαν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

'Εκτός κόνφερανς

Τακτικήν γραμμήν έκτός κόνφερανς, λειτουργούσαν μέ τρία πλοία ρό-ρό τών 20.000 τον. d.w., συνέστησεν ή ρωσική «Μπλάκ Σή Σίππιγκ», μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης, 'Ερυθράς Θαλάσσης και 'Ιαπωνίας. Τά πλοία αύτά δύνανται νά μεταφέρουν 1.250 κοντένερς έκαστον, καθώς και διάφορα γενικά φορτία. 'Αναχωρήσεις άνα 20ήμερον.

Δορυφορικόν σύστημα

Ειδικόν σύστημα δορυφόρων τό όποιον θά βοηθά εἰς τήν δρευνα και τήν διάσωσιν τών πλοίων έν κινδύνων θά τεθή έν λειτουργία άπο τούς Ρώσους τό 1982, πληροφορεί τό πρακτορείον Τάς.

Τό σύστημα θά λειτουργήση μέ άμοιβαίαν συνεργασίαν σοβιετικών και άμερικανών. Θά ονομασθή «KOSPAS». Ό δέκτης του θά είναι εἰς θέσιν νά «κτενίζη» κυριολεκτικώς τήν έπιφάνειαν δλων τών θαλασσών τής ύδρειού, λέγουν οι ρώσοι έπιστημονες.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ὕνω τῶν 13.500.000.000
δολλαρίων.

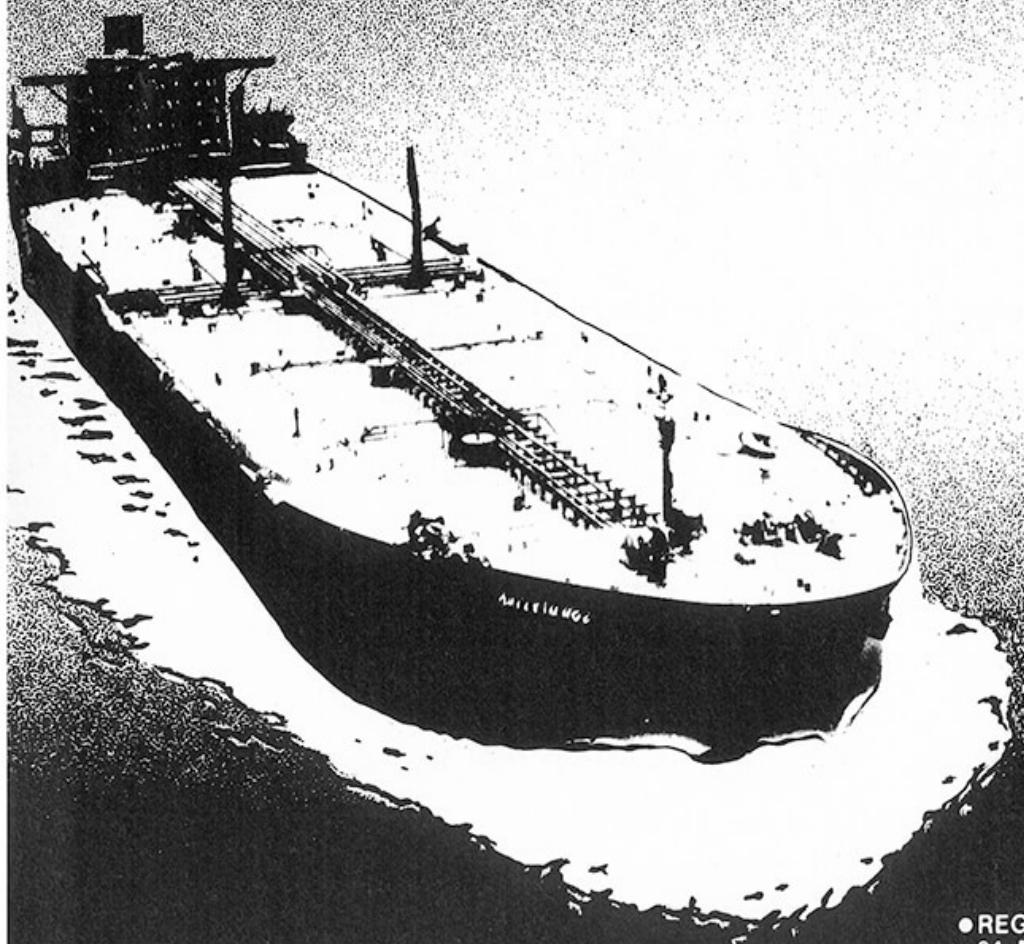
Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εἰς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

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

WE ARE THE MOST EXPERIENCED IN GREECE

Since 1980 we have installed
I.G.S and **C.O.W.**
systems in the following vessels:

1. «Irene S. Lemos»	250.000 D.W.T.
2. «Philip of Macedonia»	230.000 D.W.T.
3. «Cavo Longos»	108.000 D.W.T.
4. «Maria»	88.000 D.W.T.
5. «Ionic»	85.000 D.W.T.
6. «Harmonic»	85.000 D.W.T.
7. «Athenic»	85.000 D.W.T.
8. «Tropic»	85.000 D.W.T.
9. «Platonic»	85.000 D.W.T.
10. «Laconic»	65.000 D.W.T.



NAFSI S.A.
GENERAL AND SPECIALISED SHIP REPAIRS

• REG. OFFICES:
34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 49.14.282, 49.09.836
TELEX: 21.2708 NFI GR.
• PLANT: PERAMA FREE ZONE
TELEPHONE: 44.10.211 (5 LINES)
TELEX: 21.3344 NEL GR.

NAYTΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπο τήν κυανόλευκον'

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

1. «Γ κο λ ἐ μι» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν «Gold Star») νεοαγορασθέν, 5.836 τον. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Φράγκα» (κ. Βασ. Καθογιάννης).

2. «Α θως I» φορτηγόν (πρώην «Ariel I», σημαία Σιγκαπούρης), νεοαγορασθέν, 7.997 τον. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Φρέγγινα» (κ. Ιωάν. Λύρας).

3. «Μ πρά βο Τζώρτζ» φορτηγόν (πρώην βραζιλιανόν «Romeo Braga») νεοαγορασθέν, 9.085 τον. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Λεύτερος» (κ. 'Ανδρ. Βαρσάσης).

4. «Α μενιστής» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 16.300 τον. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Ιππαλος» (κ. Βασ. Λογοθέτης).

5. «Α λικράτωρ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον, 16.300 τον. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Δαιδαλος» (κ. Βασ. Λογοθέτης).

6. «Σ τέλιος» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικόν «Berge Commander») νεοαγορασθέν, 103.178 τον. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Εσπέρια» (κ. Κων. Χριστιανός).

7. «Εριέττα II» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιταλικόν «Paraggi») νεοαγορασθέν, 126.140 τον. γκρός, τοῦ 1972, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Ρόγα» (κ. Ιωάν. Λάτσης).

8. «Α μγίς Κατασύρτη» φορτηγόν (πρώην κορεατικόν «Woo Yung») νεοαγορασθέν, 5.895 τον. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Κατασύρτη» (κ. Νικ. Φραγκέτης).

9. «Δραστήριος» δεξαμενόπλοιον (πρώην ιταλικόν «Sarissola»), νεοαγορασθέν, 48.687 τον. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Δραστήριος» (κ. 'Αντ. Μαυράκης).

10. «Α στυάναξ» μπάλκ κάρριερ (πρώην ολλανδικόν «Sliedrecht») νεοαγορασθέν, 38.611 τον. γκρός, τοῦ 1975, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Αστυάναξ» (κ. Στέφ. Στραβελάκης).

Αι παραγγελίαι

Εις τά Βρεταννικά ναυπηγεία «Ωστιν καὶ Πίκεργκιλ παρηγέλθησαν τέσσαρα μπάλκ κάρριερ τών 30.000 τον. d.w. ύπο τού κ. Θ. Δεμεσερή, ἀντί συνολικής τιμῆς 42 ἑκατομ. λιρών 'Αγγλίας. Τά πλοϊα αὐτά, μέχαμηλόν βύθισμα, είναι κατάλληλα διά τάς Μεγάλας Λίμνας καὶ δύνανται νά μεταφέρουν 636 κοντίνερς εἰς τά κύτη καὶ τό κατάστρωμα. Θά ἀναπτύσσουν ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 15 κόμβων.

Καθελκύσεις νεοτεύκτων

Τήν 24ην 'Απριλίου, καθειλκύσθη εἰς Μαΐζουρου, ἀπό τάς έσχάρας τών ναυπηγείων

τά τέλη τοῦ ἔτους θά ύψωση τήν κυανόλευκον, ύπο τό δόνομα «Κόνκαρ Θέτις».

— Τό πρῶτον ἐκ δύο ἀδελφών τάνκερ μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, τών 39.830 τον. d.w., πού παρήγειλεν ἡ ἑταιρία Γ.Σ. Λιβανού εἰς τά ναυπηγεία Μιτσούμπισι, καθειλκύσθη εἰς Ναγκασάκι τήν 10ην 'Ιουνίου. Όνομασθη «Χίος». Παράδοσις 'Ιανουάριον. Σημαία 'Ελληνική.

Άγοραπωλησία

Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν SD14 «Durban Carrière 9.132 τον. γκρός, 15.103 τον. d.w. τοῦ 1971, ἡγοράσθη γύρω τών 5.850.000 δολλαρίων.

— Επωλήθη εἰς τά 5.5 ἑκατομ. δολλαρίων τό μπάλκ κάρριερ «Σάντα Πόλη» 10.351 τον. γκρός, 18.716 τον. d.w., τοῦ 1968.

— 'Αντί ποσοῦ δολ. 2.950.000 ἡγοράσθη παρά τής Μάγιαμαρ τό δηζελοκίνητον ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Sarissola» 48.687 τον. γκρός, 85.271 τον. d.w. τοῦ 1968.

— 'Ηγοράσθη ἐπίσης παρά τού κ. Καραβία ἀντί 3 ἑκατομ. δολλαρίων, τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Afran Tide», 45.267 τον. γκρός, 99.308 τον. d.w. τοῦ 1966.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Davali I» 34.529 τον. γκρός, 59.195 τον. d.w. τοῦ 1964, ἡγοράσθη εἰς τά 2.8 ἑκατομ. δολλαρίων.

— 'Αντί ποσοῦ γύρω τών 6.150.000 δολλαρίων ἡγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον «Berge Commander» 103.178 τον. γκρός, 206.198 τον. d.w., τοῦ 1973.

— 'Ηγοράσθη γύρω τών 16.9 ἑκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον ολλανδικόν μπάλκ κάρριερ «Sliedrecht», 38.611 τον. γκρός, 67.826 τον. d.w., τοῦ 1975.

— Επωλήθη εἰς νοτιοκορεατικά συμφέροντα εἰς τά δολ. 7.125.000 τό μπάλκ κάρριερ «Képír Mavdariv» 10.961 τον. γκρός, 19.469 τον. d.w., τοῦ 1972.

— Τό δηζελοκίνητον άνατολικογερμανικόν σελερντέκερ «Orla» 4.333 τον. γκρός, 6.071 τον. d.w., τοῦ 1959 ἡγοράσθη εἰς τά 880.000 δολλάρια ύπο τήν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— Εἰς τά 3.1 ἑκατομ. δολλαρίων, ἡγοράσθη τό ἀτμοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Adele» 131.327 τον. γκρός, 289.064 τον. d.w. τοῦ 1971.

— 'Ηγοράσθη τό δηζελοκίνητον παναμακόν δεξαμενόπλοιον «Golden Mariner» 93.547 τον. γκρός, 164.329 τον. d.w., τοῦ 1969. Τιμὴ δολ. 3.900.000, ὡς ἔστι.

— 'Αντί 1.450.000 δολλαρίων ἡγοράσθη τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν δεξαμενόπλοιον «Takamatsu Maru» 42.810 τον. γκρός, 73.313 τον. d.w., τοῦ 1965.

— 'Ηγοράσθη ἀντί 925.000 δολλαρίων τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Gunda Brovig» 12.422 τον. γκρός, 20.900 τον. d.w. τοῦ 1962.

— Τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μικτόν σκάφος «Bjorholm» 66.594 τον. γκρός,

" O L Y M P I C " Fornecedores de Navios Ltda Shipchandlers

DIRECTORS: Capt. G. Perivolaris (Santos) - C. Hamopoulos (Recife)

MAIN OFFICE:

Jose Ricardo 35-37
P.O.B. 264, SANTOS BRASIL
TFN: 326643, 346041, AOH: 682453
TELEX: 13.1224 APMA BR
CABLES: OLYMPIC SANTOS

BRANCH OFFICE:

Rua Bom Jesus 172
Recife, Pernambuco, BRASIL
TFN: 2247956
PIRAEUS OFFICE: T. MELIS
Kolokotroni 92
TFN: 4129314 TLX: 21 2420 OLYM GR

REPRESENTATIVES IN LONDON: Marine General Agencies TLX 8951430 C PENNY
ALSO ATTENDING AT THE PORTS:

S. Sebastiao, Angra dos Reis, Itajai, S. Francisco do Sul, Maceio, Vitoria, Tubarao etc.

124.006 τον. d.w. τού 1975, ήγοράσθη γύρω τών 28 έκατομ. δολλαρίων.

— Έπωλήθη εις άλλοδαπούς τό φορτηγόν «Ατλαντικός» 4.486 τον. γκρός, τού 1957 και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Mabrouk».

Μετονομασία

Μετωνομάσθη «Σήγκαλ» τό φορτηγόν «Γιουροσάν» 9.572 τον. γκρός, τού 1965.

— Τό φορτηγόν «Λίνκ Τράστ» 6.950 τον. γκρός, τού 1961, μετωνομάσθη «Μπαρού Σπίριτ».

— Εις «Δημήτριος» μετωνομάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Μίνορις Λάκ» 13.053 τον. γκρός, τού 1969.

— Μετωνομάσθη «Σομκόλ 2» τό δεξαμενόπλοιον «Πόρτο Μεθώνη», 2.439 τον. γκρός, τού 1967.

ΑΙ διαλύσεις

Έπωλήθη εις διαλυτάς «Απω Ανατολής τό φορτηγόν «Μαριέττα», 2.116 τον. γκρός, τού 1950.

— Τό δεξαμενόπλοιον «Νικόλας» 86.521 τον. γκρός τού 1968, έπωλήθη εις κορεάτας διαλυτάς εις τά δολ. 135,50 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος.

— Έπωλήθη εις διαλυτάς «Απω Ανατολής τό φορτηγόν «Άγια Παρασκευή» 10.323 τον. γκρός, τού 1957.

— Πακιστανοί διαλυτάι ήγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Ματούμπα», 10.462 τον. γκρός, τού 1958.

Ο Γεν. Γραμματεύς τού IMCO

Ο παρευρισκόμενος εις Αθήνας Γενικός Γραμματεύς τού IMCO κ. C. P. Srivastava άπεδέχθη προβύμως πρόσκλησην τής Ε.Ε.Ε. όπως πρίν ή έχει έπαφήν με άλλους συναντήθη με τό Προεδρείον και έκπροσώπους αύτής.

Η συνάντησις έπραγματοποιήθη τήν πρωί της 23ης Ιουλίου 1981 εις τά έν Πειραιεί γραφεία τής Ε.Ε.Ε. και άντηλλάγησαν άποψεις έπι γενικωτέρων θεμάτων άσφαλειας ναυπιλοίας και τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης. Ο κ. Srivastava έξέφρασε εις τόν Πρόεδρον τής Ε.Ε.Ε. κ. Καραγεώργην και εις τούς λοιπούς παρευρεθέντας έκπροσώπους τής Ενώσεως τήν χαράν του διότι συνητήθη μέτην «Ενώσιαν Ελλήνων Εφοπλιστών, ή όποια έκπρωσηπε τήν μεγαλύτεραν ναυτιλιακήν δύναμιν τού κόσμου και έξηρε τήν άποτελεσματικήν συμβολήν και βοήθειαν τήν όποιαν οι έκπροσωποί της παρέχουν εις τόν διεθνή ναυτιλιακούν οργανισμόν IMCO. «Εδώκε ίδιατέρων έμφασιν εις τήν έκτιμην πού τρέφει διά τόν έλληνικόν έφοπλισμόν και τήν βεβαιότητα διότι τό ένδιαφέρον αύτού αύξανεται συνεχώς διά τήν έπιτυχιαν τού έργου και τών στόχων τού IMCO. «Έξέφρασε έπισης τήν χαράν του διαπίστωσε διά τό έλληνικόν έφοπλισμός προσφέρει διά τήν ναυτικήν έκπαιδευσιν τών Ελλήνων ναυτικών 1 δισεκατομμύριον δρχ. έτησίως.

Έν συνεχεία τό Προεδρείον τής Ε.Ε.Ε. παρέθετο τό μεσημέρι τής ίδιας ήμέρας στόν κ. Srivastava γεύμα στόν N.O.E. Ο κ. Srivastava διεβεβαίωσε τόν κ. Καραγεώργη και λοιπούς έκπροσώπους τής Ε.Ε.Ε., διότι ή συμπαράστασις τού έλληνικού έφοπλισμού θά τόν συνδράμη άποφασιστικώς εις τήν άποστολήν του. «Έξέφρασε τήν χαράν του διότι αί μετά τών Ελλήνων έφοπλιστών συζητήσεις του ήσαν λίαν έποικοδομητικά και ίδιαιτέ-

ρως δοσον άφορά τήν προσπάθειαν διά τήν έφαρμογήν τών συμβάσεων πού έχουν ψηφισθή άπό τόν IMCO. Ο κ. Srivastava προσεκάλεσε τόν Πρόεδρον τής Ε.Ε.Ε. εις Λονδίνον. «Η πρόσκλησης έγένετο δεκτή άπό τόν κ. Αρ. Καραγεώργην.

Εις τόν κ. Srivastava προσεφέρθη έκ μέρους τής Ε.Ε.Ε. άναμνηστικόν δώρον.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ

«Από τά έγκαινια τής έκθεσεως φωτογραφίας τεσσάρων Ελλήνων Ναυτικών πού έπραγματοποιήθη άπο 8-18 Ιουλίου εις τήν αίθουσαν της «Πανελλήνιας Πολιτιστικής Κίνησης», εις τόν Πειραιά, με πρωτοβουλίαν τού περιοδικού «Κανάλι 14». Εις τήν φωτογραφίαν ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. I. Φικιώρης εισερχόμενος εις τήν αίθουσαν τής έκθεσεως.

Μετά τά έκθεσιν, τά έργα μετεφέρθησαν διά μίαν έβδομα εις ειδικήν αίθουσαν τού ξενώνας τής Εστίας Ναυτικών και διόν τόν Αύγουστον ή «Έκθεσις θά μεταφερθή εις πόλεις και χωρία τής Κερκύρας, προσκεκλημένη τής Άδελφότητος Κερκυραίων Πειραιών.



«Ιδρυσις νέας έταιριας υπό τής «Ελληνικής»

«Η Α.Ε. Απομπολίκων Γραμμών «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» άνεκοίνωσε τήν ίδρυσιν άπο 1 Ιουλίου 1981 μάς νέας έταιριας, τής «HELLENIC—AMERICAN AGENCIES INC», ή όποια θά παρέη πλήρεις πρακτορειακάς υπηρεσίας και MARKETING εις τήν «ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ» καθώς και εις άλλας Ναυτιλιακάς έταιριας εις τόν χώρων τής Β. Αμερικής.

«Η «HELLENIC—AMERICAN AGENCIES INC» θά διατηρή Γραφεία εις Νέαν Υόρκην, Χιούστον και Νέαν Όρλεανην και θά έκτελη Πρακτορειακάς έργασίας δι' διά τάς τακτικάς γραμμάς τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», ή όποια θώμας θά διατηρή τό υφιστάμενον δίκτυον Πρακτόρων εις τάς άλλας Πόλεις τήν ΗΠΑ και τού Καναδά.

Πρόεδρος τής «HELLENIC AMERICAN AGENCIES INC» άνελαβε ο Βοηθός Γενικός Διευθυντής τών Γραφείων Νέας Υόρκης τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» κ. J. THEOHARIDIS, «Αντιπρόεδρος» διό κ. E. SISMANSON και Γραμματεύς και Ταμίας διό κ. P. GIANINNI. «Η Έταιρια θά διαθέτη διά τά άναγκαια Τμήματα, ώστε να δύναται νά παρέχη πλήρεις Πρακτορειακάς υπηρεσίας εις τήν «ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ» και άλλας έταιριας.

«Η «HELLENIC LINES LIMITED» και η «HELLENIC AMERICAN AGENCIES INC» εις Νέαν Υόρκην έγκατεστάθησαν εις Νέα Γραφεία, 39 BROADWAY, NEW YORK, N.Y. 10006.

«Η Α.Ε. Απομπολίκων Γραμμών «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» διαχειρίζεται 42 πλοία, μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται ειδικά πλοία μεταφοράς κοντέινερς, πλοία τύπου ROLL ON/ROLL OFF, φορτηγά μικτού τύπου (διά κοντέινερς και συμβατικά φορτία) και μεγάλα και μικρά συμβατικά φορτηγά, τα οποία εκτελούν τακτικά γραμμάς άπο λιμένων τού Κόλπου τού Τέξας και τών Ανατολικών Ακτών ΗΠΑ και Καναδά πρός Μέσην Ανατολήν, Ανατολικήν Μεσόγειον, Ινδικόν και Ανατολικήν Αφρικήν.

Προσφάτως ή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» άνεκοίνωσε έπεκτασην τών τακτικών γραμμών της διά κοντέινερς, έγκαινάσουσα γραμμάς μεταξύ ΗΠΑ και Δυτικής Μεσογείου, ως και Ηνωμένου Βασιλείου/Δυτικής Εύρωπης και Ινδιανής Πανιάταν. «Η δέ συχνότης τών προσεγγίσεων έδιπλασιάσθη, διά τής λειτουργίας μιας πλευράς της Ελληνικής γραμμής (feeder sevices) μεταξύ τών λιμένων Σάρρα τών Αραβικών Εμιράτων, Βομβάς, Καράται και άντιπτρόφων.

Υπενθυμίζεται ότι η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» άπειρασμός την μετασκεψήν τεσσάρων έπι τών φορτηγών της μικτού τύπου τής κλάσεως «PRIDE» εις άμιγη κοντέινερόπλοια, ή όποια εύρισκεται ήδη έν έξειδεις, εις τής πλαϊνής του προγράμματός της έκσυγχρονισμού και αύξησης τής μεταφορικής της ικανότητος εις κοντέινερς, πρός έξυπηρέτην τών άναγκων τού διεθνούς έμποριου.

Η «Ιντερκάργκο

Μέ έγκυλιον πρός απαντά τά μέλη της, ή «Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών συνιστά τήν έγγραφην διών τού δινατόν περισσοτέρων μελών εις τήν Διεθνή «Ενωσιν Ιδιοκτητών πλοίων έτηρου φορτίου (Ιντερκάργκο), τής οποίας σκοπός είναι ή προστασία και ή προώθησης τών θεμάτων έκεινων που άφορούν τά πλοία έτηρου φορτίου.

Η «Ενωσις Αυτή — παρομοία με τήν γνωστήν εις δλούς «Ιντερτάνκο» — είναι ήδη μία πραγματικότης με πλούσιον πρόγραμμα ένεργειών και δράσεων. Έκεινο δώμας τό δροπίον προέχει διά νά διασφαλίση τήν οίκονομην έργωσταν της είναι ή αυξησης τού άριθμού τών μελών της, τά όποια ήδη άριθμούν 235 πλοιοκτήτας με 1.155 πλοία διαφορών χωρών — κυρίως άπο τήν Ελλάδα.

Διά τάς πρός τό Ν.Α.Τ. εισφοράς

Απόφασις τού Εφετείου Πειραιώς (129-15-1-1981) έκρινεν ότι οι Όλλανδοι ναυτικοί, οι ύπηρτετούντες έπι έλληνικών πλοίων και καταλαμβάνουν όργανηκήν θέσιν εις τήν σύνθεσιν τού πληρώματος ύποχρεούνται κατά νόμον εις τήν καταβολήν τών πρός τό Ν.Α.Τ. εισφορών των και κατά συνέπειαν δέν έχουν δικαιώμα νά ζητήσουν τήν έπιστροφήν τών παρακρατηθειών εισφορών των.

Κατά κινδύνων πολέμου

Αί «Ελληνικά Ναυτιλιακά Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου» Α.Ε. γνωρίζουν πρός τούς κ.κ. πλοιοκτήτας ότι ή εισφορά πρός τούς Εταιρίαν διά τάς παρεχόμενας ύπηρεσίας και πρός κάλυψιν τών δαπανών λειτουργίας της, προβλεπομένη ύπό τής Συμβάσεως τήν όποιαν ύπεργραψε μεθ' αύτών ή «Ελληνική Κυβέρνησις, ως και ύπο τών έγκριτικών πράξεων νηολογίσεως τών πλοίων βάσει τού Ν.Δ. 2687/1953, καθώρισθη διά τού 1981, εις τά ίδια έπιπεδα τού 1980 ήτοι εις Εκατόν είκοσι (120) Δολλάρια ΗΠΑ κατά πλοίον.

Διά τά πλοία τά όποια ύψωνουν τήν Ελληνική Σημαίαν κατά τήν διάρκειαν τού Β' έξαμηνου τού έτους, καταβάλλεται διά τό έτος τού έτου, τό ήμισυ τής καθωρισμένης έτησίας εισφοράς κατά πλοίον.

Εις τόν Παναμᾶν

Εις τόν Παναμᾶν συνεστήθη κλινική με «Ελληνικά ιατρούς κάθε ειδικότητος.

Προβάλλεται ή καλύτερη θεραπεία, μιλώντας βασικά τά έλληνικά και μέ αισθηση έλληνικής περιποίησεως.

Εις τό Ινστιτούτον Ναυτικής Τεχνολογίας

Κατά τάς γενομένας πρό τίνος άρχαιρεσίας τού Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας έξελέγη τό κάτωθι Διοικητικόν Συμβούλιον.

Νικολ. Κουλειμάνης — Πρόεδρος
Φώτιος Βολίκας — Αντιπρόεδρος
Δημ. Πετρόγγονας — Γεν. Γραμματεύς
Αναστ. Τσεβάς — Ταμίας
Κων. Φλιπίπου — Ταμίας
Δημ. Κούστας — Μέλος
Αναπληρωματικά μέλη έξελέγησαν οι κ.κ.

TROODOS SHIPPING CO.

Z H T E I T A I

ΒΟΗΘΟΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΥ με ύπηρεσία Α' Μηχανικού εις TANKERS ήλικιας μέχρι 37 έτών, λόγω έπεκτάσεως τών δραστηριοτήτων και αύξησεως τού στόλου τής έταιρείας μας. Δίπλωμα Α' μηχανικού άπαραίτητο.

Αποτανθήτης γραπτώς εις:
Διευθυντήν προσωπικού, Τ.Θ. 127, Πειραιεύς.

Βύρων Μιχαηλίδης, Σπύρος Κωνσταντάτος και Παναγιώτης Κορακάς, Έξελεγκτική Επιτροπή οι κ.κ. Χαραλ. Κωνσταντόπουλος, Μύρων Ματσάκης και Κων. Ταρούσης.

Ναυτιλιακή έκθεσης εις Πολωνίαν

Μεταξύ 20ης και 23ης Απριλίου 1982, θά πραγματοποιηθή εις Γκάτανσ της Πολωνίας ναυτιλιακή έκθεσης, ή πρώτη τού είδους αύτού πού δραγμώνεται από χώραν τού Κομικόν. Θά καλύπτη τούς τομείς τής ναυπηγικής, τού ναυτιλιακού έξοπλισμού, κατασκευής και έξοπλισμόν λιμένων, άλιειαν, θαλασσίους μεταφοράς, μέσα φορτοεκφορτώσεως και έναποθήκευσιν φορτών. Πάς ένδιαφερόμενος διά περισσοτέρας πληροφορίας δύναται ην άπευθύνεται εις τήν κάτωθι διεύθυνσιν:

AGPOL
Foreign Trade Publicity and Publishing Enterprise
Ul. Sienkiewicza 12
00-950 Warszawa, Poland
Phone: 395162, Telex: 813567

πο τέ το καθήκον του πρός τήν πατρίδα και παρέσχε άφθονον τήν ύποστηριξιν εις κάθε Ελληνικήν ύπόθεσιν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» μακράν διετήρησαν φιλίαν με τόν άξεχαστον Φρίξον. Κλαίουν τόν χαμόν του και εύχονται εις τήν οικογένειάν του, τόν φίλατον υιόν του, τήν έξ ουρών παρηγοριάν.

TA «NAYTIKA XRONIKA»



ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Έκυκλοφόρουσαν συγχρόνως τά ύπ' άριθ. 5 και 6 τεύχη (Μάιος και Ιούνιος 1981) τής Ε.Ν.Δ.

Εις τό πρώτον δημοσιεύονται 20 δικαστικά άποφασεις τού Έφετείου Πειραιώς, άναφερόμενα εις λίαν ένδιαφερούσας περιπτώσεις ναυτικής έργασίας και ναυτικών άτυχημάτων.

Εις τό δεύτερον δημοσιεύεται έν άρχη ένδιαφέρουσα μελέτη τού δικηγόρου κ. Α. Κωστάκη διά «Τά ναυτικά προνόμια κατά τό άγγειον και συγκριτικά σημεῖα με τό Ελληνικόν δίκαιον». Άκολουθει άποφασίς τού Πολ. Πρωτ. Αθηνών περί έφαρμογής τού άγγειον δικαίου επί ουμβάσεως ναυλώσεως δι' ύπογραφής ναυλοσυμφώνου Gencon, με σχόλια τού καθηγητού κ. Δ. Μαρκιανού. Έν συνεχεία κατοχυρώνται 12 άποφασεις επί θεμάτων φορολογίας πλοίων, δρομολογήσεως έπιβατηγών πλοίων κλπ.

ΠΕΝΘΗ

ΦΡΙΞΟΣ Β. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

Καπνέμπορος άρχικώς, ο Φρίξος Β. Παπαχρηστίδης, έγκατελειψε τήν άγαπημένην του Αν. Μακεδονίαν κατά τήν διάρκειαν τής δξείας καπνικής κρίσεως, διά νά άνακτησην νέον έπιχειρησιακόν κέντρον εις τό ένωτερον. Εις τό Μόντρεαλ τού Καναδά κατέληξε και εις ναυτιλιακάς έπιχειρησεις άνεμιχθη. Τό πρώτον συνεταιρικόν σκάφος άπεκτησε και έν συνεχεία εις τόν έφοπλισμόν έπεδόθη έπιτυχως. Σύν τόν χρόνων έκερδισε τόν έπισειοντα άναγνωρισθείς ώς ο μεγαλύτερος έφοπλιστης τού Καναδά.

Συντηρητικός, άλλα και έπιθετικός εις τήν ένστασην τού έφοπλιστικού έπαγγέλματος, ηντύχησε νά ίδη τήν προσπάθειάν του ύπο έπιτυχίας στρεφομένην.

Ο στόλος Παπαχρηστίδη συγκροτείται τώρα άπο 25 σκάφη, τάνκερς και φορτηγά, άπασχολούμενα κυρίως εις χρονοναυλώσεις μέσα σφάλη άποδόσιν.

Φεύγων άπο τόν πρόσκαιρον αύτον κόσμον, καταλίπει εις τόν πανάξιον υιόν του, Βασίλειον, μίαν θετικήν ναυτιλιακήν έπιχειρησην μέ έξησφαλισμένην τήν περαιτέρω άναπτυξιν.

Ο Φρίξος Παπαχρηστίδης ύπηρξεν ένας καλός, άπο πάσης πλευράς, «Ελλην. Ούδε πρός στιγμήν δέν έλλησμόντε τήν καταγγήν του και άφθονον έδωσε τό βοηθήμα — θετικόν — ύπερ τής ιδιαιτέρας του πατρίδος, τής Ανατ. Μακεδονίας. Δέν παρέλειψε

σμόν ο Θεόδωρος Λ. Τεργιάζος, άπόγονος παλαιάς οικογένειας ναυτιλούμενων. Τό πατρικόν έπάγγελμα ήκολούθησε και έπεδόθη εις τά θαλάσσια έργα, δημιουργήσας μίαν πρώτης τάξεως ναυτιλιακήν έπιχειρησιν, τής όποιας άξιος συνεχιστής τώρα παραμένει ούτος του Λεόντιος. Εύθυς, ειλικρινής, άμεταστάς έξειτιμάτο παρ' ολών διά τόν καλόν του χαρακτήρα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», φιλικώς συνδεόμενα με τόν άδικοχαμένον πατέρα τού μεταστάτως, Λεόντιον, άπευθύνουν τά συλλυπητήριά των πρός τήν οικογένειάν του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ

Ένα άκομη μέλος τής έφοπλιστικής μας οικογένειας άπεδημησεν εις Κύριον. Ο Γεώργιος Λεντούδης έστραφη εις τά θαλάσσια έργα εις μεγάλην σχετικώς ήλικιαν, άφου προηγουμένων ήσχολήθη έπιτυχώς με έμπορικας άντιπροσώπειας και οικοδομικάς έπιχειρήσεις.

Η αιγαιοπελαγίτικη καταγωγή του — έγεννηθη εις Νάξον τό 1904 — τόν άθησε άργοτερον πρός τήν θάλασσαν. Τό 1973 ίδρυσε τήν έταιριαν «Flendmar Compania Maritima S.A.» με ένα πλοίον τύπου «λιμπερτού». Ήκολούθησαν άλλαι άγοραί και ή έταιριά του έξειλίχθη εις μίαν εύημερούσαν ναυτιλιακήν έπιχειρήσειν.

Ηύτυχησεν ο έκλιπων νά ίδη πρό τού θανάτου του τόν υιόν του Κωνσταντίνον άναλαμβάνοντα ύπευθύνως τήν διοίκησιν τών έπιχειρήσεών του. Πρός αύτόν, τήν μητέραν του και τάς δύο άδελφάς του, τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν τά συλλυπητήριά των.

Ο Φρίξος Παπαχρηστίδης ήτο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος τής εν Μόντρεαλ έδρευούσης έταιριας «Papachristidis Maritime Inc.», «Επίσης τών έταιριών «Papachristidis Tankers Ltd.», «Papachristidis Company Ltd.», «Papachristidis Navigation Ltd.». Διευθυντής τού «Hellenic Canadian Trust». Μέλος τού ναυτασφαλιτικού οργανισμού τών λούδ' του Λονδίνου. Μέλος της Γενικής Επιτροπής τού λούδ' Ρέτζιστερ. Μέλος τού Έμπορικού Έπιμελητρίου τού Μόντρεαλ. Είχε απουδάσει Έμπορικάς και Οικονομικάς έπιστημας και έτυχε μεγάλων διακρίσεων άπο τάς κυβερνήσεις τής Ελλάδος και Καναδά διά τήν κοινωνικήν δραστηριότητά του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΚΑΜΠΑΝΗΣ

Κι' δλλος ένας γόνος παλιάς Ανδριώτικης οικογένειας διά Γιώργος Λεων. Καμπάνης δέν ζει πιά. Πέθανε στίς 22.7.1981 άπό συγκοπή τής καρδιᾶς στό παλήρο του άρχοντικο στό Μανιτάρι. «Ανδρου πού είχε πάει γιά άλιγοήμερη άναπαυση, σε ήλικια 64 έτών, άφήνοντας ένα μεγάλο κενό στήν παραδοσιακή έφοπλιστική οικογένεια.

Μεγαλωμένος άπο πατέρα πρός πάππο μέσα στήν έμπορική ναυτίλια, διατηρούσε μαζί με τόν άδελφό του Ζαννή. Θανόντα πρό δετίας, Ναυτιλιακή Έταιρεία, εύρυτατα γνωστή στόν έφοπλιστικό κόσμο τής Ελλάδος και τού Λονδίνου, άπο έτών συνεργαζόμενη με τό Γραφείον Σ.Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ΛΤΔ., ένα άπο τά πλέον παραδοσιακά έλληνικά Γραφεία τού Λονδίνου.

Τόν διέκρινε πάντοτε ή εύθυτης τού χαρακτήρος του και δέν συνερβίθησε ποτέ μέ κάτι πού ήταν σκόπιμον άλλα δχι όρθον. Ήταν δημόσιος με πολλαπλές κοινωνικές δραστηριότητες, κατείχε δέ πάντοτε ήγειτική θέση στήν Φιλίππο «Ενώση διατηρώντας έδω και 30 χρόνια δριτοί ίπποφορβείο στό μεγάλο του κτήμα στό Πικέρμι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ. ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ

Ένωσης σχετικώς — εις ήλικιαν 65 έτών — ήκολούθησε τόν πρόσκαιρον αύτον κό-



ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τής Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, συνελθόν έκτακτως έπι τώ θλιβερώ άγγελματι τού θανάτου τού άειμνήστου Πάνου Αθανασιάδη πολλάς ύπηρεσίας προσενεγκόντος εις τήν Ναυτιλίαν και τόν Λιμένα τού Πειραιώς, άπεφάσισεν τά έξης:

1. Νά παρακολουθήσουν τήν έκφοράν τά μέλη της Ένώσεως.
2. Νά έκφρασθούν τά συλλυπητήρια τής Ένώσεως εις τήν οικογένειαν τού μεταστάτων.
3. Νά κατατεθή στέφανος εις τόν τάφον.

Έν Πειραιεῖ τή 16.7.1981

Ο Πρόεδρος

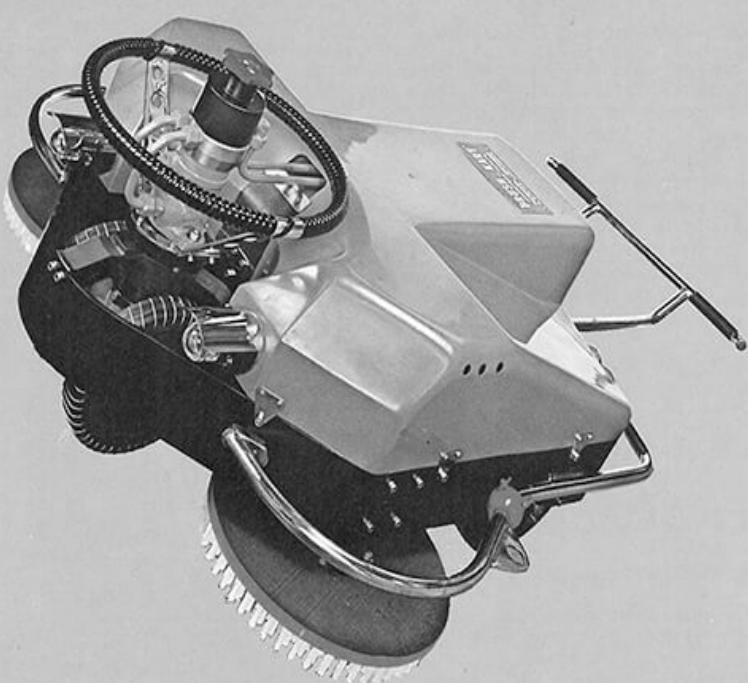
Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

PICCARD HELLAS DIVERS HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS - Tel: 4173938 - 4174963
ADH: 4523958 - 4518855 - 4514066
Telex: 3073 PICA GR, Cable: PICCAHIOBROS

SERVICES:

UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING —
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

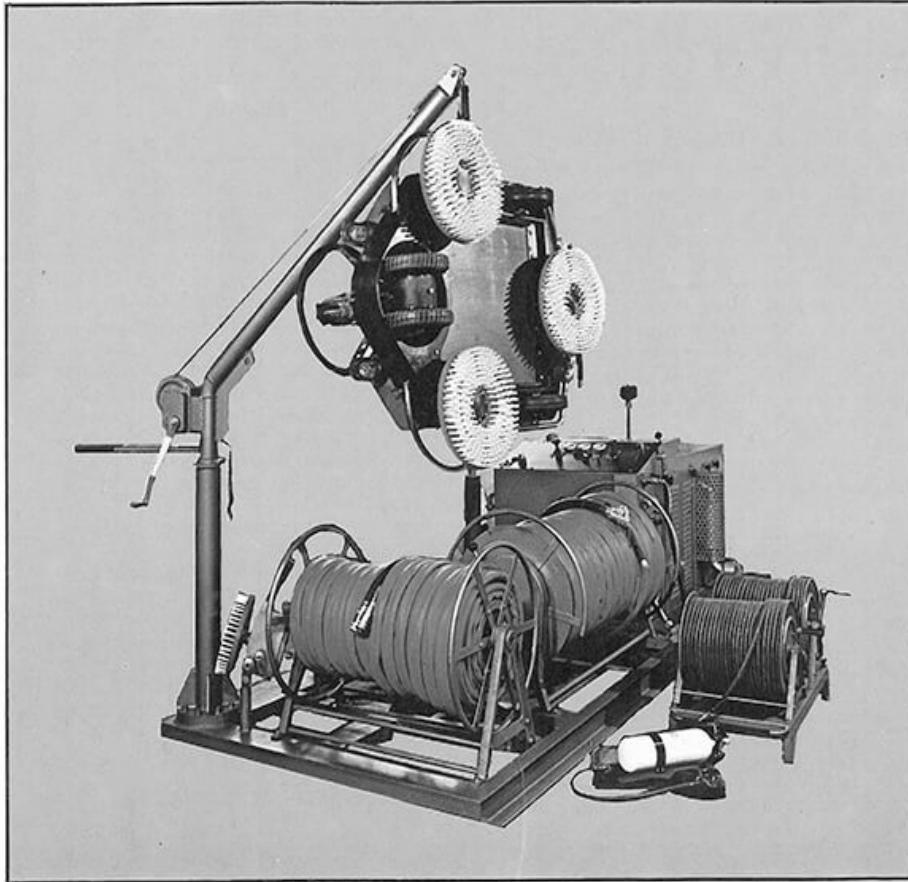


BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr.

**DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST**

PERMANENT SERVICE
STATIONS

- **PIRAEUS**
- **LAVRION**
- **PYLOS**





Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ 1981

Συμφώνως με στοιχεία της 'Ενώσεως Ναυτασφαλιστών τού Λιβερπουλ, αι παγκόσμιαι άλικαι άπωλειαι τού μηνός Μαΐου άνεφορτον είς 19 πλοϊα ἄνω των 500 τον. γκρός, συνολική χωρητικότητος 103.215 τον. γκρός.

'Επι τού συνόλου αύτοῦ, 6 πλοϊα, 50.082 τον. γκρός (τό 49%) έφερον τήν έλληνικήν

σημαίαν και έτερα 3 πλοϊα, 10.829 τον. γκρός ήσαν έλληνικής ιδιοκτησίας, υπό ζένας σημαίας. 'Ητοι, τό 60% περίπου των θλικών άπωλειών τού Μαΐου άνεφερτο είς πλοϊα έλληνικής ιδιοκτησίας.

Τά αίτια πού προεκάλεσαν τάς άπωλειας αύτάς ήσαν: Βύθισις - έγκατάλειψης (3 σκάφη), προσάραξης (2), σύγκρουσης (2), πυρκαϊαί - έκρηξεις (8), άγνοούμενα (2) και άλλαι αιτίαι (2).

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.: 'Αφιχθέν είς Μπαχρέιν τήν 15ην 'Ιουλίου άνεφερε ζημίας είς τήν μηχανήν. 'Επισκευαί άνελήθησαν είς Ντουμπάι.

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ: 'Αφιχθέν είς Γένοβαν τήν 17ην 'Ιουλίου, άνεφερε πυρκαϊάν είς τά ένδιαιτήματα τήν 17ην Μαρτίου και ζημίας είς τήν μηχανήν μεταξύ 4 και 12 'Ιουλίου, έν πλω άπο Κουβέιτ διά Σουέζ. Τήν 19ην 'Ιουλίου άπελευσε διά Γιβραλτάρ

ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΛΕ'ΙΖ: 'Από Άμβεραν διά Περσικόν Κόλπον, με γενικούν φορτίον, ύπεστη διαιροήν είς τό κύτος Νο. 2 τήν 15ην 'Ιουλίου, είς πλάτος 51° 25' βόρειον και μήκος 02° 02' άνατολικόν. 'Εζητήθη δμεσος βοήθεια. 'Αργότερον ό πλοιαρχος άνεφερεν διή διαρροή έτεθη ύπο έλεγχον με τάς άντλιας τού σκάφους και έζητησε μόνον τήν συνοδειαν βρετανικού πολεμικού σκάφους διά νά πλεύση είς βρετανικόν λιμένα, δησού άφιχθη τήν έπομένην και έπειθεωρήθη. 'Εγένοντο προσωριναί έπισκευαι και τήν 19ην 'Ιουλίου έπλευρισεν είς Τίλμπουρο πρός έκφρωσιν και τέλεσιν μονίμων έπισκευών.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΒΕΣΤ: 'Ανεχώρησε τήν 9ην 'Ιουλίου άπο Ντώρμπαν διά Σαντάντερ συρόμενον ύπο ρυμουλκού, λόγω ζημιών έκ πυρκαϊας. Τήν μεθεπομένη έθραυσθη ο κάβος ρυμουλκήσεως είς πλάτος 34° 15' νότιον και μήκος 25° 55' άνατολικόν, λόγω κακοκαιρίας. 'Εγένετο έπανασύνδεσις με τό ρυμουλκόν και άφιχθη είς Πόρτ Έλιζαμπεθ διά προσωρινάς έπισκευάς. 'Απωλεσθησαν 7-8 κλειδιά τής άριστεράς άλυσου άγκυρας ένω

σχοινιον ένεπλάκη είς τήν έλικα τού σκάφους. 'Η ρυμούλκησης διά Σαντάντερ έπανηρχησε τήν 15ην 'Ιουλίου.

ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ: 'Από Κάντλα διά Μπαχρέιν ύπο έρμα, ύπεστη πυρκαϊάν τήν 15ην 'Ιουλίου, είς πλάτος 23° 30' βόρειον και μήκος 65° 00' άνατολικόν, είς άπόστασιν 180 περίπου μιλών νοτιοδυτικώς τού Καράτοι. 'Αμερικανικόν καταδρομικόν περισυνέλεξε 35 μέλη τού πληρώματος πού έγκατελείψαν τό πλοίον, ένω ό πλοιαρχος, ό ύποπλοιαρχος, ό τριτος πλοιαρχος και ό πρωτος μηχανικός ήρνήθησαν νά φύγουν και συνέχισαν τήν προσπάθειαν καταστολής τού πυρός πού ένετοπιζετο είς τό πρυμναίον τμήμα — τό μηχανοστάσιον και τά ένδιαιτήματα. Τελικώς, τό έλληνικόν τάνκερ έρρυμουλκήθη είς Φουζέιρα τήν 24ην 'Ιουλίου, βάσει συμφωνητικού Λόδυδ και παρεδόθη είς τούς πλοιοκτήτας. Τό 37μελές πλήρωμα και οι σύζυγοι δύο άξιωματικών πού εύρισκοντο είς τό σκάφος, σώοι.

ΑΚΡΙΤΑΣ: Συνεκρούσθη είς τόν κόλπον τού Μεξικού, τήν 10ην 'Ιουλίου, με τό παναμαϊκόν δηξελόπλοιον «Πασίφικ Βίκτωρ». 'Αμφότερα ύπεστησαν σοβαράς ζημίας. Τό «Ακρίτας» ήγκυροβόλησε πλησίον τού Γκάλβεστων, με ρήγμα μήκους 150 ποδῶν είς τήν άριστεράν πλευράν. Τό πλήρωμα σώον.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ: 'Από Χόλμουσον διά 'Ιμπίζα, με φορτίον ξυλείας, προσέκρουσεν επί τών τοιχωμάτων τής διώρυγος τού Κιέ-

λου τήν 9ην θην 'Ιουλίου. 'Επειθεωρήθη είς Κιέλον και συνέχισε τό ταξίδιόν του με μικράς ζημιάς είς τήν πρύμνην.

ΑΝΝΑ Ρ. (άλιευτικόν): 'Εξώκειλεν είς πλάτος 11° 22' βόρειον και μήκος 48° 45' άνατολικόν, τήν 14ην 'Ιουλίου. Τό πλήρωμα έγκατελείψε τό σκάφος και μετέβη είς τήν Εηράν με τάς σωσιβιούς λέμβους. Νεώτεραι πληροφορίαι άναφέρουν ότι τό πλήρωμα έπανεπατρίσθη και τό πλοίον έγκατελείψθη.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘΟ: Μέ ζημιάς είς τήν μηχανήν, άφιχθη είς Σιγκαπούρη τήν 27ην 'Ιουλίου δι' έπισκευάς.

ΔΕΣΠΟΥΛΑ Κ.: Διαπλέον τήν διώρυγα τού Σουεζ πρός βορράν, τήν 12ην 'Ιουλίου, ύπεστη βλάβην είς τήν μηχανήν και προσεπάθησε νά άγκυροβολήση όλλα' άπωλεσε τήν άγκυράν του είς τό 135 χιλιόμετρον τού διαύλου. 'Εκειθεν έπλευσεν είς Μπίττερ Λέικς πρός άποκατάστασιν τών ζημιών και άντικατάστασιν τής άγκυρας.

ΔΙΔΩ: Συνεκρούσθη είς Καρθαγένα Μπαίη με πολεμικόν σκάφος τής Κολομβίας και ύπεστη ζημιάς. 'Απητείτο δεξαμενισμός διά τήν έκτελεσιν έπισκευών.

ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ: 'Από Σικάγο δι' Αγγλίαν με φορτίον 16.714 τον. άνθρακος, προσέκρουσεν επί τών τοιχωμάτων τού διαύλου Ιροκουά, τήν 28ην 'Ιουνίου έκ σφάλματος τού πλοηγού. Τό σκάφος άφιχθη είς Μόντρεαλ τήν έπομένην. 'Επειθεωρήθη και έπραγματοποιήθησαν προσωρινά έπισκευαι. 'Απέπλευσε δέ διά τό προορισμόν του τήν έσπεραν τής 30ης 'Ιουνίου.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΝΗΣ: Συνεκρούσθη με ιαπωνικόν σκάφος τήν 27ην 'Ιουλίου, έξωθι τών ιαπωνικών άκτων. 'Εζητήθη έπιθεώρησις.

ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙ'ΣΟΝ: 'Αφίχθη είς Σεντάτη τήν 11ην 'Ιουλίου μέ ζημιάς είς τόν γερανόν Νο. 2. 'Εζητήθη έπιθεώρησις.

ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ: 'Από Γιοκοχάμα διά Νταμάμη, ύπεστη πυρκαϊάν είς τόν λιμένα Σουβαϊκ, τήν 13ην 'Ιουλίου. 'Εσφραγίσθη τό κύτος Νο. 1 είς τό δρόπον έσημειώθη τό πύρ και διωχτεύθη έντός αύτού διοξειδίου τού άνθρακος. Τό πύρ κατεστάλη άφού προεκλήθησαν ζημιάι είς τό φορτίον τού έν λόγω κύτους και τήν 18ην τού μηνός έσυνεχίσθη ή έκφρωσις.

ΜΑΡΙΑ Π.: 'Υπέστη ζημιάς είς τό πρωτον ίσεξιν τμήμα κατόπιν συγκρούσεως με τό άλγερινόν τάνκερ «Ιν Ναχάλα», είς Μασαλίαν, τήν 19ην 'Ιουλίου. 'Επισκευαι άνελήθησαν είς τόν έκει λιμένα.

ΜΑΡΙΑΝΑ: Προσήραξεν είς πλάτος 37° 02' βόρειον και μήκος 25° 18' άνατολικόν, τήν 24ην 'Ιουλίου. Τό πλήρωμα σώον.

ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ: Προσήραξεν ξεωθι τής Σαγκάης τήν 7ην 'Ιουλίου. 'Ανελκυσθέν έπλευσεν είς τό σασέμπο διόπου έζητησεν έπιθε-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

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

ώρασιν.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (μότορσιπ): 'Αφίχθη εις Βεγγάζην τήν 11ην 'Ιουνίου από Πειραιά καί εύρεθη μέση όπας εις τόν πυθμένα: 'Εξεφορτώθη κανονικώς καί ἐν συνεχεία μεθωριόθη πλησίον τού κυματοθραύστου, δησού ἐβυθίσθη τήν 22αν 'Ιουνίου. Αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ καταβάλλουν προσπαθείας ἀνελκύσεως του μέ μεγάλους πλωτούς γερανούς.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ: 'Από Τάμπα διά Χιροσίμα, με φορτίον 15.000 τον. φωσφατών, ύπεστη πυρκαϊάν εις τό μηχανοστάσιον, εις πλάτος 39° 05' βόρειον καί μῆκος 142° 11' ἀντολικόν τήν 21ην 'Ιουλίου. Τό πῦρ κατεστάλη, ἀλλά ύπεστησαν σοβαρά ἐγκαύματα πέντε μέλη τού πληρώματος, δητινα μετεφέρθησαν εις νοσοκομεῖον δι' ἀλικοπέρευ. Τό σκάφος ἔρρυμαυληθή εις Καματί.

ΣΑΛΑΜΙΣ: Τήν 27ην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη διτέλεοντο επισκευαὶ εις Μπαχρέν λόγω διαρροής τού τελικού δύνοντος.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.): Συνεκρούσθη με τό λιβεριανόν τάνκερ «Φάιβ Βάλλεϋ» εις Ταρτούς τήν 21ην 'Ιουλίου. 'Αμφότερο ύπεστησαν ζημιὰς καί ἐξήτησαν ἐπιθεώρησιν.

ΣΤΑΜΑΤΑ: Τήν 24ην 'Ιουλίου εύρισκετο ἡγυροβοληθέντον έξωθι τού Καράτοι με διαρροήν εις τά διπύθμενα τών κυτῶν No. 1 καί 2. 'Η διαρροή δέν ήτο δυνατόν νά ἐλεγχθῇ με τάς ἀντλίας τού πλοίου. 'Ο πλοίαρχος ἀνέφερε πρόσκρουσιν εις τόν βυθόν τήν 13-14 'Ιουλίου, ητις προεκάλεσε ζημιὰς εις

τά υφαλα. Οἱ πλοιοκτήται ἐσκόπευσον νά ἐπισπεύσουν τήν ἐκφόρτωσιν διά νά πραγματοποιήσουν ἐπισκευάς.

ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ: 'Από Βανκούβερ διά Βαρκελώνην, ύπεστη ζημιὰς εις τήν μηχανήν τήν 3ην 'Ιουλίου. 'Επισκευαὶ ἐτελέσθησαν ὑπό τού πληρώματος. Τήν 17ην 'Ιουλίου διήλθε τήν διώρυγα τού Παναμᾶ.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λ.): Μέ φορτίον 35.000 τον. ἀργού πετρελαίου, προσήραεν τήν 16ην 'Ιουλίου εις τόν ποταμόν Σηκουάνα, συνεπεία βλάβης τού ἡλεκτρικού κυκλώματος. 'Ανειλικύσθη τή βοηθεία ρυμουλκών τήν ἐσπέραν τής ιδίας ἡμερομηνίας καί ἐπλευσεν εις Ρουάν. Δέν ύπεστησαν ἐμφανεῖς ζημιὰς οὔτε προεκλήθη ρύπανσις. Τήν 20ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διά Μπάνιας, ἀφού προηγουμένων ἐπειθεωρήθη ὑπό δύτου καί δέν παρητηρήθησαν ζημιὰς.

TATIANA A.: 'Από Ρίγα διά Βόρειον Θάλασσαν, ύπό έρμα, συνεκρούσθη με τό αιγυπτιακὸν δηζελόπλοιον «Ἐλλάς Αμριά» εις τήν διώρυγα τού Κιέλου, τήν 18ην 'Ιουλίου. 'Αμφότερα ύπεστησαν ζημιὰς ἀλλά συνέχισαν τό ταξίδιόν των.

TZEI'NT: 'Υπό ἐκφόρτωσιν εις Καρθαγένην, ἀνέφερε, τήν 9ην 'Ιουλίου, ζημιὰς εις τόν κύλινδρον No. 3 τῆς πρωτοτηρίου μηχανῆς. 'Επισκευαὶ ἐπραγματοποιήθησαν κατά τήν ἐκφόρτωσιν. 'Αντικατεστάθη τό χιτώνιον τού κυλινδρού δι' ἀμοιβού.

Μεσούσης τής θερινῆς περιόδου, οἱ ναῦλοι τών σκαφῶν Εηρού φορτίου συνεχίζουν τήν κατιούσαν: 'Υπερπρασφόρα τονάζ εἰς δλους τούς τομεῖς. 'Η ἀποκατάστασις τῶν ἡμερικινῶν ἔξαγωγῶν γιανοθράκων δέν κατώρθωσε νά συγκρατήσῃ τάς πτωτικάς τάσεις τής ἀγορᾶς. Τά φορτία τών 50-60.000 τον. ἀπό τό Χάμπτον Ρόδος καί τούς δλους ἀνατολικούς λιμένας διά τήν Ιαπωνίαν ἐπληρώνοντα τήν παρελθόντων ἐβδόμαδα δολ. 21 - 21,50, διά φορτώσεις Αύγουστου. Στηρά ἀπό τόν Κόλπον πρός τήν αὐτήν κατεύθυνσιν δολ. 23, φιο. Τό μικρότερο σκάφος γύρω τών 30.000 τον. δολ. 25, φιο. 'Ἐν τώ μεταξύ, ἥρχισαν οἱ φορτώσεις τών κρατικών ειδαγωγών αιτηρῶν τής Ινδίας. Τό πρώτον σκάφος ἐκλείσθη ἀπό λιμένας Βορ. Ειρηνίκου (30.000 τον.) πρός 39 δολ.

Εἰς τήν περιόδην τής 'Απω Ανατολής, η ζήτησης χαλαρά. Νεότευκτον «παναμάξ» τών 63.000 τον. ἐκλεισθῇ διά κυκλικούς ταξίδιον Αυστραλίας, ἀπό Ιαπωνίαν.

πρός δολ. 9.950 ἡμέρησίως. Γενικώς, παρά τόν σημαντικόν ὄριθμόν χρονοναυλώσεων διά ταξίδια, τά μισθώματα ἐκπίπτουν συνεχῶς. 'Η ἀπουσία τών Ρώσων και Κινέζων ἀπό τήν ἀγοράν είναι ἐμφανής, ἐνώ κάποιαν ἐντονωτάν δραστηριότητα ἐπιδεικνύουν οἱ Ιάπωνες καί Κορεάται ναυλωταί, κλείσαντες μετρίου μεγάθους μέχρι «πάνομαρα».

Αἱ προσποτικοὶ διά τήν αύριον ἀβέβαιοι. Πλοιοκτήται τίνες καί ναυλωμεσίται ἐμφανίζονται ἐξαιρετικῶς ἀποισθόδοξοι, ἐνώ ἀλλοι ἐλπίζουν διά μίαν βελτιώσιν θετικήν ἀπό τού φινιτσώρου. 'Επισημαίνεται, πάντως διτι, με τήν κρατουσαν οἰκονομικήν ὑφεσιν, τόν κυριωτέρον ρόλον εις τήν ὑφαλούς διαδρομοτίζουν οἱ μεταφοροί εἰδῶν διατορφῆς. Καὶ ὑπό τό πρίμα αὐτῷ αἱ ἔξεις καί τής Ρωσικῆς ἑσαδείας — καὶ τής Κινεζικῆς, κατά δεύτερον λόγον — ἐπισύρουν τό ἐνδιαφέρον τών παρατηρητῶν τής ἀγορᾶς. Είναι βέβαιον πλέον διτι ἡ ἐφετεινή συγκομιδή εις τήν Ρωσίαν θά είναι κακή. 'Ιως κά-

τώ τών 180 ἑκατομ. τον. 'Η κινεζική, ἐπίσης, ἔσσοδεια δέν προβλέπεται καλή μετά τας δυσμενεῖς καιρικάς, συνηθηκας τής θερινῆς περιόδου. 'Εάν αἱ προβλέψεις ούται ἐπαληθεύσουν, ίσως κατά Σεπτέμβριον/Οκτώβριον σημειωθῇ μια θετική ἀνάκομψης εις τήν ὑγοράν τών ἑρών φορτίων.

Χαρακτηριστικάς τίνες ναυλώσεις τού 150ημέρου κατά περιοδος:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννινή ματαρά, ἀπό ἀμερ. λιμένας Βορ. Χάττερας διά Γλασκώβην, 14.000 τον., δολ. 26, φιο. Αύγουστον. 'Από Κόλπον διά Κίναν, 22.500 τον. σίτος 5%, δολ. 34, 'Ιουλίου. Διά Ιαπωνίαν, 52.000 - 54.000 τον., δολ. 23,50 φιο. Αύγουστον. 'Ετερον, 52.000 τον., δολ. 23 φιο. Αύγουστον/Σεπτέμβριον. Τρίτον, 31.000 τον., δολ. 25 φιο. Αύγουστον. Διά Βενεζουέλαν, 18.000 τον., δολ. 25 φιο. 'Ιουλίου. Διά Αιτήν, 8.755 τον. σίτος. δολ. 24,75. Αύγουστον. 'Από Λεικέντην διά Βενεζουέλαν, 13.500 τον., δολ. 36, φιο. 'Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Ροστοκ, 18.000 τον., δολ. 26 φιο. Αύγουστον.

Γαλάνη ματαρά, ἀπό Χάμπτον Ρόδος διά Ιαπωνίαν, 55.000 τον. 10%, δολ. 21,50, 'Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Δυτ. Ιταλίαν, 45.000 τον., δολ. 11,10 φιο. Αύγουστον. 'Από Νέαν Όρλεανην διά Ταραγκόνα, 52.500 τον. 5%, δολ. 12,25 φιο. Αύγουστον. Διά Μπροντού — Μπλάσσεν ρέντζ, 25.000 τον., δολ. 18 φιο. διμερος φόρτωσις. 'Από Νόρφλοκ διά Πόρτ Τάλμποτ 23.000 τον., δολ. 15,50, 'Ιουλίου. 'Από Νιούπορτ Νιούς διά Φόρ. 60.000 τον. 10%, δολ. 9,20, Αύγουστον. Διά Μπλαπό, 28.000 τον., δολ. 14,75, Αύγουστον.

Σιδηρομεταλλή μεταλλία, ἀπό Σέβεντ Αίλαντς, διά άμερικ. λιμένας Βορ. Χάττερας, σύνολον 500.000 τον. εις φορτία τών 50.000 — 80.000 τον., δολ. 3,50. Ιανουάριον - Δεκέμβριον 1982. 'Από Πόρτ Καρτί διά Όλλανδιαν, 110.000 τον., δολ. 3,50 φιο. Αύγουστον. Παλαιοίσσιδηρα, ἀπό άμερικ. λιμένας Βορ. Χάττερας διά Βομβάνη, 18.000 τον., δολ. 53 φιο. 'Ιουλίου.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννινή ματαρά, ἀπό Βραζιλίαν διά Ανατολήν, 10.000 τον. χονδράλευρο 5%, δολ. 48 φιο. 'Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Τυνησίαν, 14.000 τον. dwcc. γεωργιακά προϊόντα, δολ. 400.000 κατ' ἀποκοπήν φιο. 'Ιουλίου. Διά Μανίκαν, 20.000 τον., δολ. 49, Αύγουστον. Διά Λισαβόνας - Αμβούργον ρέντζ, 40.000 τον., δολ. 19,50 φιο. 'Ιουλίου/Αύγουστον. 'Από Παρανάγκουα διά Ίρλανδιαν, 5.850 τον., δολ. 190.000 κατ' ἀποκοπήν φιο. Αύγουστον.

Σιδηρομεταλλή μεταλλία, ἀπό Πουέρτο Ορντάδι ή Δυτ. Ιταλίαν, 55.000 τον., δολ. 500.000 κατ' ἀποκοπήν πλέον δολ. 4,50 διά έκαστον τόνον υπέρ τούς 55.000, Αύγουστον.

Σάκχαρος, ἀπό ἀνατολ. ἀκτήν Γουετεμάλας διά

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)

el Greco
SHIPPING ENTERPRISES

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

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

άμερικ. Κόλπον, 3.650 τον., δολ. 15. φίο. Ιούλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γενν ή ματα, άπο άμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού διά Ταιβάν, 25.000 τον. κρήθη, δολ. 26,50 φίο. Σεπτέμβριον. Διά Μπουτάρ Αμπάς, 25.000 τον., δολ. 45 φίο. Αύγουστον. 'Από Λόγκ Μπητς διά Δυτ. Ιταλίαν, 26.400 τον. σιρο, δολ. 750.000 κατ' άποκοπην φίο. Αύγουστον. 'Από Βανκούβερ διά Ιαπωνιαν, 6.500 τον. έλαιοσποροι, δολ. 25,75 φίο. Ιούλιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Τα πιο κα, άπο Ταϊλάνδην διά Αμμέρσα Αμβούργον ρέντζ, 72.000 τον. δολ. 13 φίο. Αύγουστον.

Σά καρις, άπο Λασούτοκα/Λαμπάδα διά Σιγκαπούρην, 12.000 τον., δολ. 31. Αύγουστον. Διά άμερικ. λιμένας Κόλπου, 20.000 τον. 5%, δολ. 33,50. ψιφών λιμένας Ατλαντικού δολ. 34,50 φίο. Αύγουστον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ — ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

'Αρρα βόσιτος, άπο Νοτ. Αφρικήν διά τρεις λιμένας Ιαπωνιας, 14.000 τον. 5%, δολ. 28,75 μειον 25 σέντη διά έκστον λιμένας έκφρτωσεως ζλαταν, Αύγουστον. Διά Βενεζουέλαν, 17.500 τον. 5%, δολ. 29. Αύγουστον.

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Μαπούτο — Κέιπ ρέντζ διά άμερικ. Κόλπον, 25.000 τον. 5%, δολ. 22 φίο. Ιούλιον/Αύγουστον.

Γαιάνθρακες, άπο Μαπούτο διά Σαρόνα, 25.000 τον. 5%, δολ. 20, φίο. Αύγουστον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλευμα, άπο Μπουκάναν διά άμερικ. λιμένας Βορ. Χάττερας, συνολον 500.000 τον. είς φορτία τών 50.000 - 80.000 τον. δολ. 6,50. Ιανουάριον — Δεκέμβριον 1982.

KONTINENT

Σιτος, άπο Σέτε διά Μομπάσα, 20.000 τον. 10%, δολ. 24,25 φίο. Ιούλιον. Διά Ακαμπα, 14.000 τον. 10%, δολ. 18 φίο. Αύγουστον. Διά Πουάντ Ά Πίτρ, 6.500 τον. 5%, δολ. 23 φίο. Ιούλιον.

Κριθή, άπο Αμμέρσα — Ρότερνταν — Αμστερνταμ — Γανδή ρέντζ διά Τζέντα, 10.800 - 11.100 τον., δολ. 34. ψιφών Νταμάρ, δολ. 42. φίο. Ιούλιον/Αύγουστον. 'Από Λά Παλίς διά Νταμάρ, 10.000 τον., δολ. 42 φίο. Ιούλιον.

Λιπάσματα, άπο Ρόζενμπουργκ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 11.000 τον. 5% ούρεα, δολ. 43,50 φίο. Αύγουστον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνιαν, Ιούλιον, ταξίδιον Σιγκαπούρης Ιαπωνίας ρέντζ μέσω Αύστραλιας, δολ. 5.625 ήμερησίων (18.399 τον., τού 1970).

Παράδοσις Ιαπωνιαν, Ιούλιον/Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 9.950 ήμερησίων πλέον δολ. 3.000 μηνιαίων διά υπερωρίας (63.000 τον., τού 1981).

Παράδοσις Ιαπωνιαν, Αύγουστον, ταξίδιον Νοτ. Αφρικής, δολ. 7.000 ήμερησίων, όμων έπαναπαρδοσίου Νοτ. Κορέα — Ιαπωνίας ρέντζ, δολ. 7.250 ήμερησίων πλέον δολ. 1.500 μηνιαίων διά υπερωρίας (29.000 τον., τού 1981).

Παράδοσις Χόγκ Κόρκ, άμερισος, ταξίδιον Περιοικό Κόλπου, δολ. 5.700 ήμερησίων (14.367 τον., τού 1961).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, Αύγουστον, ταξίδιον Κα-

ραϊβικής, δολ. 7.800 ήμερησίων (20.914 τον., τού 1979).

Παράδοσις Καζαμπλάνκα, άμερισος, ταξίδιον Αμβέρσας, δολ. 7.100 ήμερησίων (25.164 τον., τού 1974).

Παράδοσις Κόντινεντ, Αύγουστον, ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 5.900 ήμερησίων (14.980 τον., τού 1974).

Παράδοσις Ούναντ, Ιούλιον, ταξίδιον Μπακλαντίες, δολ. 9.650 ήμερησίων (35.329 τον., τού 1978).

Παράδοσις Μισισιπήπη, Αύγουστον, ταξίδιον Αδριατικής, δολ. 10.050 ήμερησίων πλέον δύρων δολ. 180.000 (63.177 τον., τού 1980).

Παράδοσις Κή Ούεντ, Ιούλιον, κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 7.900 ήμερησίων (25.400 τον., τού 1972).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπον, απότ., ταξίδιον Πορτογαλίας, δολ. 8.900 ήμερησίων πλέον δύρων δολ. 180.000 (50.099 τον., τού 1972).

Παράδοσις Ρεκαλάδα, Αύγουστον, ταξίδιον μέπαναπαρδοσίουν Σκώ — Πασάρερ ρέντζ, δολ. 10.000 ήμερησίων πλέον δύρων δολ. 200.000 (50.065 τον.).

Παράδοσις Βανκούβερ, Αύγουστον, ταξίδιον Ιαπωνίας — Σιγκαπούρης ρέντζ, δολ. 8.000 ήμερησίων πλέον δύρων 235.000 δολ. (35.157 τον., τού 1978).

Παράδοσις Περού, Αύγουστον, ταξίδιον Νοτ. Αφρικής, δολ. 6.750 ήμερησίων (16.764 τον., τού 1967).

Η επιτευχθείσα μετρά τα μέσα του Ιουλίου έλαφρό βελτίωσης των ναυλών είς την περιοχήν του Περσικού Κόλπου δέν κατέστη δυνατόν να συνεχισθή, καθώς ένας σημαντικός δύκος χωρητικότητος ηρχίσε να καταπλέει είς την περιοχήν. Ούτω να ναύλος διά τα VLCC πρός δυτικά κατευθύνονται έσταθεροποιήθη πόλιν γύρω των W 24, μέτρα ταχύτητα 10 κόμβων.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΙΓΑΙΟΔΙΑ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορειών Χάττερων) 19.000 τον. κρήθης Ροστόκ, δολ. 20.20. φίο, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον.

ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ: Μομπά 55.000 τον. γειανθρώπων Ιαπωνίαν, δολ. 22,60. έλ. έκφρτωτικών, Ιουλίου 12-20.

ΑΙΓΑΙΟ ΦΑΙΗΘ: (είς τάχιν ταρτέρη) Άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 23,50 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 10-20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ: Ρίο Γκράντε 27.000-28.250 τον. σύριγς Κωνστάντζαν, δολ. 42,75. φίο, μέ 4.000/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν, Ιουλίου 22-30.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ: Μισισιπιπήν 14.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 23. φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 15-16.

ΕΛΠΙΔΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 22. φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 12-20.

ΦΙΘ ΘΑΒΕΝΙΟΥ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 22,75 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 13-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο δολ. 22,75. φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 14-18.

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Ταιβάν, δολ. 34. φίο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 7-15.

ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ: Σάντος 13.500 τον. ζαχάρεως χύμα άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου δολ. 27. φίο, μέ 750/1.500 τον. φορτεκφρτωσιν, Ιούλιον.

ΝΑΞΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 22. φίο μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 18-25.

ΖΕΦΥΡΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 28.000 τον. γεννημάτων Τζέδων και Νταμάρ δολ. 30,50 διά Τζέδων, δολ. 36,50 Νταμάρ φίο, μέ 42,00 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 18-21.

Κ.Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ: Βραζιλίαν 21.000 τον. σ. w. φορτίο γεννημάτων (1.209.000 κ.π.) Φιλιππίνας, δολ. 1.020.000 κατ' άποκοπην φίο, μέ 4.000/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν, Ιουλίου 27-31.

ΦΕΛΙΣΙΑ Β. (λιβ.): Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. σ. w. χύμα Κίναν, δολ. 35, μέ 4.000 τον. γκρός φορτωσιν. 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1-15.

ΑΓΡΗΝΣ ΛΥΡΙΚ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 22,50 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον.

ΚΑΣΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 23.100 τον. γεννημάτων Τέρα και Τακοράντι δολ. 37,50 φίστ, μέ 5.000/750 τον. φορτεκφρτωσιν, Αύγουστου 1-10.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Βραζιλίαν 14.000 τον. σ. w. φορτίο γεωργικών προϊόντων (756.000 κ.π.) Τυνησίου (όψιον ναυλωτών Μπροντώ - Αμβόρυγον ρέντζ) δολ. 400.000 κατ' άποκοπην φίο, Ιουλίου 8-25.

ΕΛΑΦΙΝΑ: Βραζιλίαν 20.000 τον. σ. w. φορτίο γεωργικών προϊόντων, δολ. 49, μέ 4.000/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν, Αύγουστον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ: Νιούπορτ Νιούς 28.000 τον. γειανθρώπων Μπιλμπά, δολ. 14,75, γκρός φορτωσιν, 15.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστου 7-16.

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

VENEZUELA 691 (BUENOS AIRES)

ARGENTINA

'Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων'

(α = ονειχωρησε - δ = διήλθε - ε = εφθασε - θ = δεξιμενοποιησε - μ = μικτόνι)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Πειραιά 5/7 διά Θεσσαλονίκην	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ.....	70	4231	α. Π. Σάδι 17/7
ΑΒΑΣ	62	10405	α. Π. Χάρκουρτ 25/5	ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9998	ε. Κωνίπολιν 9/78
ΑΒΕΝΙΡ (δ).....	62	10753	α. Ρόττερντα� 18/6 διά Βενεζουέλα	ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Σέτε 30/6
ΑΒΙΝ Ο'ΙΑ ΔΗΝΤΕΡ (δ).....	69	104616	α. Ριγιέκα 6/6	ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Αλεξανδρεία 8/7
ΑΓΑΘΗ	74	6017	δ. Σάδι 5/7	ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ε. Αμβούργον 16/7
ΑΓΑΘΗ Φ.....	61	13092	ε. Λάγος 8/7	ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Λ. Πάλμας 15/7 διά Ντόρντρεχτ
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Κουνέρο 9/7	ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	α. Μπιλμπάδο 4/7 διά Μπορντώ
ΑΓΑΠΗ	69	10006	εἰς Μπάραν ώπτο 20/9	ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Ρουέν 9/7 διά Σάρφι
ΑΓΓΕΛΑ	63	3387	α. Ν. Όρλεάνην 8/7	ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	δ. Κωνίπολιν 16/7 διά Ιταλίαν
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Βρέμην 26/6 διά Γκάμπρε	ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Κονδύλιον 8/7
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	67	3870	α. Κουβέτι 11/7 διά Κουμπάρ διλ.	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	3039	α. Κ. Πάλμας 23/6 διά Σινου Μπαΐ
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ	56	7369	εἰς Πειραιά διόπ 3/5/79
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Τζένταν 21/5	ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ	58	5596	α. Λονδίνον 8/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	δ. Σουέζ 11/6 διά Χό Τοι Μίνχ Σίτου	ΑΘΕΝΣ ΛΑΚ	54	2488	ε. Μιλάνο 30/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	α. Τενερίφην 13/7 διά Μπ. 'Αυρες	ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	ε. Αυβέρων 19/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ (δ).....	69	90890	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	α. Λομπίτο 21/3 διά Μοχαμέντες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ	57	1241	ε. Μπλαχρέν 15/7	ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	ε. Φόρ 18/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑ(δ)	64	21613	α. Σ. Νικολας 5/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9435	α. Καράτο 7/7	ΑΘΗΝΑ	63	15535	α. Ντουάλα 5/6 διά 'Αμπιτζάν
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Χαρίνα 8/7 διά Τρίπολην	ΑΘΗΝΑ	58	10662	α. Πειραιά 8/ διά Γιβραλτάρ
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Λ. 'Αντζελες 8/6 διά Σαγκάνη	ΑΘΗΝΑ	68	8905	δ. Παναμά 1/7 διά Λ. 'Αντζελες
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9361	α. Αύγουσταν 12/7	ΑΘΗΝΑ	65	1657	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	α. Λάγος 9/7 διά Αμβέρσαν	ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Χάμπτον ρόδος 1/7 διά Καζαμπλάνκα
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	ε. Γένοβα 17/7	ΑΘΗΝΑ Μ(δ)	68	45678	εἰς Πειραιά 31/5 (έπισκευα)
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΘΗΝΑΙ	62	11272	α. Πειραιά 8/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	εἰς Κωνίπολιν ώπτο 30/3	ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Ν. Υόρκην 8/7 διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	ε. Πειραιά 8/7	ΑΘΗΝΑΙΣ	58	9279	ε. Πειραιά 10/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. 'Αντόντ 15/7	ΑΘΗΝΑΙ. ΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ)	58	12943	α. Βαρκελώνην 15/7 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	58	3690	ε. Πειραιά 11/7	ΑΘΗΝΙΚ (μ)	67	48747	α. Π. Σάδι 16/7 διά Μοχαμέντια
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ύπο παραλίαν	ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	δ. Κωνίπολιν 18/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8809	α. Γάνδην 24/6 διά 'Αλγερίαν	ΑΘΛΟΝ	79	10120	α. Χόγκ Κόγκ 10/7 διά 'Οκλαντ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	ε. Καλύβη 7/6	ΑΘΟΛ ΟΡΦΕΩΣ	67	17418	α. Ν. 'Ορλεάνην 15/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	56	6156	εἰς Πύλον ώπτο 20/6/79	ΑΘΩΣ	69	10008	δ. Παναμά 15/6 διά 'Ισιωμάκι
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ	61	8254	ε. Λουάντα 30/6				
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	α. Μπ. Αγιάς 1/7 διά Ίνδιαν				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Νουέβα Παλιώρα 8/7				
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ)	71	72326	ε. Ρόττερνταμ 9/7				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Καζαμπλάνκα 12/7				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ	59	8852	α. 'Αμβέρσαν 24/6 διά 'Αβάνα				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Κωνίπολιν 7/7 διά Νορορωσίκην				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Λ. Πόλμας 16/7 διά Ρόττερνταμ				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	ε. Πειραιά 10/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Πειραιά 15/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ε. Λάγος 9/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	ε. Πειραιά 18/6 διά Θεσσαλίκην				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Χαμάν 11/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2299	δ. Σουέζ 18/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εἰς Κούρτετ ώπτο 20/7/78				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Ν. 'Ορλεάνην 14/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Ρόττερνταμ 5/6 διά Τρίπολην				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Κ. Τάουν 17/7				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	1573	α. Ντεμεράρα 21/6				
ΑΓΚΝΙ ΙΙ	63	12273	α. Ν. Τουτικορίν 18/6				
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Πειραιά 8/7 διά Θεσσαλονίκην				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ).....	66	32687	α. Σ. Ρήγην Πόντ 11/6 διά Ν. 'Ορλεάνην				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. 'Αμβέρσαν 2/6 διά 'Αλγερίον				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Κολόμπι 15/6 διά Λίμπερβιλ				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Πειραιά 13/7 διά Μερίν				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	α. Μαρσαλίαν 5/6 διά Βεγγαζήν				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ).....	63	30648	α. Καρδάτοι 12/7 διά Αμπου Ντάμπι				

**ATPAC**

GROUP

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



ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΐΝΤ	70	9178	δ. Παναμάρ 18/6 διά Τύνιδα	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Κάλκουτα 16/7
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΪΚΤΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 28/6 διά Βουβάνη	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ	58	9878	ε. Πειραιά 8/7
ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. Σουάμπα 2/6 διά Κουμπάρ διά.	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	8294	ε. Πειραιά 24/6
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	α. Κόμπη 7/7 διά Ούνο	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΑΝΕΡ	70	9160	ε. Αμβούργον 2/7
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	ε. Μπαγκόκ 29/6	ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	ε. Πειραιά 25/6
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ε. Μανίλα 9/7	ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	ε. Ρεσφίφ 28/6
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟΐ'Κ	71	11208	ε. Γιοκοχώμα 8/7	ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	ε. Ραγκούν 25/6
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	δ. Κωνίπολιν 12/7	ΑΛΙΚΗ	59	12996	ε. Μπακούνιχ 29/6 διά Πακιστάν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕΐΝΤ	70	9025	ε. Ν. 'Ορκεάνην 11/7	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Χογκ Κόγκ 13/7 διά Τζένταν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΘ	69	9199	ε. Λάγος 2/6	ΑΛΙΣΑ	66	3762	ε. Πειραιά 9/7 διά 'Αμβέρσαν
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕΐΜ	69	8928	δ. Μπρούναμπουτελ 15/5 διά 'Αβάνα	ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Π. Χάρκουρτ 29/6
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	ε. Σεκίκα 25/6	ΑΛΑΚΑΙΟΣ Κ.	67	28467	δ. Σκώ 28/6 διά Λένινγκραντ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Κωνίπολιν 13/7 διά Κωνατόντζαν	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Ρεσφίφ 22/6
ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	δ. Σλουσκίλ 30/6	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/6 διά 'Ελλάδα
ΑΙΔΗΨΩΣ	73	9369	ε. 'Οναχάμα 5/7	ΑΛΑΚΜΑΝ	77	14530	ε. Καντί 11/7 διά ΗΠΑ
ΑΙΗΒΟΝ	66	14359	ε. Βιάννα 12/7	ΑΛΑΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Νόρτερχαμ 10/7 διά Π. Σάδι
ΑΙΗΤΣΑΕ	63	1164	ε. Σύμηρην 31/5	ΑΛΑΚΟΡ	62	11434	ε. Ρότερντεμ 10/7
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Ν. 'Ορκεάνην 22/6	ΑΛΑΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Βανκούμερ 28/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	66	38615	ε. Βαλτιμόρην όπως 27/2 (έπισκεψι)	ΑΛΑΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Συγκαπούρην 10/7 διά 'Ινδονησίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	3017	ε. Σκίκια 25/6	ΑΛΑΚΥΩΝ	68	17374	δ. Σουέζ 24/6
ΑΊΔΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	δ. Κωνίπολιν 26/6 διά Μαύρην Θάλ.	ΑΛΑΚΥΩΝ	62	16155	δ. Σουέζ 29/6 διά Μογκαντίσιο
ΑΊΔΑΝΤ ΚΩΣ	56	3219	ε. Πειραιά 13/7	ΑΛΑΓΜΑΝ	79	10869	ε. Ν. 'Υρκην 5/2 διά Κούρβα
ΑΊΔΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Ντάρμπατ 9/7 διά Ν. 'Ορκεάνην	ΑΛΑΓΜΑΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	10869	ε. Βαλπαραΐδη 4/7
ΑΊΔΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	ε. Σύμηρην 31/5	ΑΛΑΜΑ	79	10788	ε. Σ. Μάικελ 16/7 διά Λισαβόνα
ΑΊΔΑΝΤ ΣΑΚΑ'	76	11084	ε. Φερντάλε 14/5	ΑΛΑΜΑ	63	1594	α. Π. 'Αρεάνας 5/7 διά Βαλπαραΐδη
ΑΊΔΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Λισαβόνη 13/7	ΑΛΑΜΑΡ	69	10490	ε. Βούβην 8/7
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	δ. Π. Σάδι 15/7 διά Μεσόγειον	ΑΛΑΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	ε. Τενερίφην 6/7 διά 'Οδησσόν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	ε. Παρανήσου 28/6 διά 'Ισπανίαν	ΑΛΑΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	ε. Κουβέτη 14/6 διά Κουμπάρ διά.
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ.	58	9292	ε. Μομπάσα 17/7	ΑΛΑΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	ε. Μπαλιτόπο 14/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	ε. Δουνικέρην 16/7	ΑΛΑΜΠΙΣ	55	5564	δ. Κουνίπολιν 16/7 διά Γαλάτσι
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	δ. Σκώ 14/6 διά Λένινγκραντ	ΑΛΑΝΤΑ	62	2562	ύπο παραλαβήν
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	ε. Αμβέρσαν 13/7	ΑΛΑΝΤΕΑ	53	5497	ε. Π. Νουάρ 27/6 διά Π. Τζεντίλ
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Λάς 'Αντζελες 2/6	ΑΛΑΤΑΙΡ	70	16973	ε. Βρέμην 7/7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΊΓΡΗΝΗΣ Α'ΙΝΤΗΑΛ	65	9280	ε. Ντάρ ες Σαλάδημ 15/7	ΑΛΑΤΙΣ	79	11000	ε. Μασούγκανού 7/7 διά Χίτατος
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΕΚΤΑΖΥ	69	10259	ε. Ν. 'Ορκεάνην 29/6	ΑΛΑΦΑ	62	4722	ε. Αίγαυοσταν 7/7 διά Βεγγάλιν
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	α. Μπλινχάμ 9/6 διά 'Ιαπωνίαν	ΑΛΑΦΑΙΟΣ (δ.)	71	1599	ε. Κ. Τάσιν 15/7 διά Ντάρμπαν
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΖΕΛ	68	15542	α. Σάν Νιέπολιν 30/6 διά Σαγκανοσέκι	ΑΛΑΦΙΟΤ	63	16248	ε. Πειραιά 14/7
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΖΕΣΤ	70	15744	δ. Παναμά 14/7	ΑΛΑΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Λ. 'Αντζελες 9/7 διά Γιοκοχώμα
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8538	ε. Μπράκε 16/6	ΑΜΕΘΟΥΣΤ	78	13889	α. Χιούστον 8/6
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΛΥΡΙΚ	61	13299	α. Καζαμπλάκα 11/7	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Βάλεψιφλιν 5/7
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	δ. Σάδι 6/7 διά Μεσόγειον	ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Καλά 18/6 διά Σορέλ
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΝΤΑΐ'ΜΟΝΤ	81	10150	δ. Κωνίπολιν 14/7	ΑΜΑΛΙΑ	58	8574	ε. Σαρδηνία 4/7
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΡΑΨΟΝΤΥ	67	29256	ε. Ροζάριο 11/7	ΑΜΑΛΙΑ II	61	1765	ε. Νάρβικ 15/7
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	δ. Μπρούναμπουτελ 19/6	ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	51644	α. 'Αμπου Νίταμ 5/7
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑΐ'Π	77	9081	ε. Ρότερνταν 16/6 διά Λένινγκραντ	ΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Βαρκελόνην 16/7 διά 'Αμπιτζάν
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	έξωθι Ράς 'Ορμάρα 17/7	ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	ε. Κόρη 15/7
ΑΊΓΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Σιγκαπούρην 2/6 διά Τούμπα	ΑΜΑΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Πειραιά 10/7 διά Χαλκίδα
ΑΊΣ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ	64	5310	δ. Κωνίπολιν 25/6 διά Νοβορωσίκην	ΑΜΕΡΙΚΗ	78	13889	ε. Σίδνευ 9/7
ΑΊΣ ΠΑΐ'ΛΟΤ	64	5295	α. Σάντος 10/7 διά Κουβέτη	ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ύπο παραλαβήν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΐ'ΟΝ	77	38484	δ. Βακαγιάνη 30/6 διά Κούρωρα	ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13631	δ. Κουνίπολιν 14/6 διά Ρωσίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	ε. Γιουρούπορτ 11/7 διά Γιβραλτάρ	ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Τζένταν 6/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΦΕΡ	64	7995	ε. 'Αμβούργον 26/6 διά Λένινγκραντ	ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	εις Ντόβερ 11/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ.	59	9830	δ. Σουέζ 7/7 διά Κορέαν	ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	δ. Ντάρ ες Σαλάδημ 11/7 διά Ντάρμπαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΐ'Υ	66	22260	ε. Μπάχια Μπλάκα 14/7	ΑΜΦΙΩΝ	78	11213	ε. Χόρη Κόγκ 10/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΐ'Ζ (μ.)	62	7602	ε. Κουβέτη 29/6 διά Σαράρχ	ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	δ. Παναμά 22/6 διά Ειρηνικόν
ΑΙΤΩΔΙΑ	73	57802	ε. Σχάπτον δόδε 2/7	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. 'Αβίλες 8/7
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Λάγος 27/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Π. Ελίζαμπετ 15/7 διά Ντάρμπαν
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9210	α. Λονδίνον 10/7 διά Ντάρ ες Σαλάδημ	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΐΣΤΟΝΤ	74	13438	εις Βούβάνη όπως 2/4
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΒΟΡ	78	13889	α. Καράτοι 13/7 διά Γιοκοχώμα
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ.	73	9690	ε. Γιοκοχώμα 8/7 διά Ούλαν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9118	α. Αμέρσοαν 11/7 διά Βούβην
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Ντάρμπατ 27/6 διά Ν. Καληδονία	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Τζένταν 23/6 διά Μαλαϊσία
ΑΚΜΩΝ	71	16050	α. Ν. 'Υρκην 15/6 διά 'Ελλάδαν	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑΐΤ	78	13889	α. Ντουμπηδί 17/7 διά Γιοκοχώμα
ΑΚΟΥΑΓΚΑΚΕΜ	68	25433	δ. Σκώ 4/7 διά Κλαιμέντα	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΑΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Βίλλα Κοντιτούοντ 13/7
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	ε. Σασέμπτη 11/6 (έπισκεψι)	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙΓΣ	74	13631	ε. Βρέμην 11/7
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ	68	25433	δ. Σουέζ 11/5	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΖΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Γιβραλτάρ 12/7 διά Πόραγκρουν
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Σιγκαπούρην 26/6 διά Λάγος	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	α. Φός 4/7 διά Κρήτη
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	ε. Ρότερνταν 4/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Σουέζ 12/7
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25168	ε. Λ. 'Αντζελες 11/7 διά Γιοκοχώμα	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΐΜΟΦ	76	13633	ε. Σίδνευ 11/7
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	κόρ. άλ Φακάδη 24/6 διά Μπ. Αμπάς	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	78	13883	α. Π. Κέμπαλα 23/6 διά Κορέα
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	δ. Σάντος 8/7 διά Ροζάριο	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Μπανγκόνης 22/6
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	57	2306	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Γένοβα 20/6 διά Γιβραλτάρ
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ε. Αλγερίου 30/6	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΣΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Σαβάνα 25/6 διά Καζαμπλάνκα
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6442	δ. Κωνίπολιν 16/6 διά Μαύρην Θάλ.	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Σουέζ 17/7 διά Νταμάρ
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Σιγκαπούρην 22/6 διά Μαύρην Θάλ.	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ρότερνταν 8/7
ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	ε. Πειραιά 29/7 - 9/8 19.7 - 94.3 Δ. 12/7	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Σουέζ 23/6 διά Β. Κορέαν
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Μανίλα 10/7	ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Ρεσφίφ 22/6
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Π. Σάδι 9/7 διά Δούβλινον	ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Ντώρμπατ 19/6
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	59	14722	ε. Κολομπάτη ρίβερ 13/7	ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Ντώρμπατ 18/6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κουνίπολιν 3/7 διά Ικισθέακ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Φρητάουν 2/7 διά Αμπιτζάν
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	εις Μπαλμπάδα από 12/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	59	4537	α. Ρότερνταν 9/7 διά Βαλτικήν
ΑΚΤΙΟΝ	76	71268	δ. Τέρναν 11/7 διά Κουβέτη	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	80	15869	δ. Π. 'Αρεάς 7/6 διά Μεξικό
ΑΚΤΙΟΥΝ (δ.)	64	33316	ε. Τζάνθιβιλ 2/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ.	67	53448	ε. Φιλαδέλφεια 12/7
ΑΛ ΤΖΑΜΠΙΡΙΑ	68	10355	δ. Σουέζ 2/6 διά Κουβέτη	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	77	4713	δ. Παναρόδημ 12/7
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. Π. Χάρκουρτ 12/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	δ. Σκώ 18/5 διά Βενεζουέλα
ΑΛΑΖΑΚ 2	59	1012	ε. Βούβην 30/6	ΑΝΔΡΕΑΟΥΣ ΛΕΜΟΣ	66	2621	ε. Γκιζόν 9/7
ΑΛΑΖΑΚ ΤΡΕΐ'ΝΤΕ (δ.)	54	11631	εις Πειραιά δόπ 23/10	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	65	13638	α. Μόντρεαλ 7/7 διά 'Αβάνα
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Τάσο Μπαί 10/6 (ΕΠΩΛ. εις Κορέα)	ΑΝΔΡΟΣ	70	11025	ε. Σικάρη 22/6
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	ε. Αμβούργον 15/7 διά Βηρυττόν	ΑΝΔΡΟΣ	6		

ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Λέιθ 15/7	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	εις μεταφοράς Μαύρης Θαλάσσης
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Βούβαν 12/7	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28312	α. Σύρον 16/6
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	δ. Κων/πολίν 18/5 δι' 'Οδησσόν	ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. 'Ακαδούτλα 19/6 διά Μπαλμπόδα
ΑΝΝΑ ΣΥΛΑ (δ.)	71	27502	ξέωθι Τζεμπέλ Ντανό 29/5	ΑΡΓΥΡΟΣ	59	8775	α. Σιγκαπούρην 14/6 δι' 'Ιράν
ΑΝΝΑ Π.	57	9448	ε. Μπιλιμπάσ 23/6	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Ριγέκα 11/7 διά Τζένταν
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20959	α. Σειμπρόουκε 13/7 διά Κωνστάντζαν	ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	δ. Κων/πολιν 4/6
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ Ε.	58	7271	ε. Κων/πολίν 15/5	ΑΡΓΩ	72	16207	εις Μπαλμπόδα
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	α. Λ. Πόλιμας 15/7 διά Νοβορωσίσκην	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Π. όφ Σπαιήν 6/7
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	ε. Τζένταν 14/7	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α. Βαλτιμόρην 1/7
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Μόδι 26/5 διά Ούμ Κάσρ	ΑΡΓΩ ΠΑΤ' ΙΩΝΗΡ.	76	1578	ε. Ντεμεράρα 5/7
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	α. Λ. Πόλιμας 16/7 διά Λενίνγκραντ	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ξέωθι Κέδμαν Μπράκ 28/6
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. 'Οζάκα 13/7	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Κίγκοταν 13/7
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579	ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/7
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	δ. Κων/πολίν 7/7 διά Κωνστάντζαν	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΡ	77	1579	ε. Ν. 'Ορλεάνην 4/7
ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Σαράννα 13/7				
ΑΤΖΕΑΡΚΤΙΚ.	69	11430	ε. Γκουανιακάλ 2/7				
ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ.	70	11474	δ. Σουέζ 1/7 διά Μπελαβάν				
ΑΝΤΖΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	α. Λάς Πόλιμας 16/7 διά Λενίνγκραντ				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Χακάτα 1/7				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Πειραιά 7/5				
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Γιβραλτάρ 4/7				
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΑΤΙΚ.	70	15948	δ. Παναμά 7/6 διά Σαγκάνην				
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ.	68	10008	α. Σιγκαπούρην 6/7				
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24915	α. Νάπολη 15/7				
ΑΝΤΙΓΚΡΟΥΑ	66	15404	α. Κουβέιτ 3/6				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Γκλιλούγκ 15/7				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	68	13580	α. Ν. 'Ορλεάνην 14/7				
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Γιοκοχώμα 10/7				
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Μεξικόν				
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	62	4576	δ. Π. Σάδι 29/5				
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Αλεξανδρείαν 5/7				
ΑΝΤΩΝΙΑ	60	14840	εις Πειραιά ἀπό 27/3				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Σαβάννα 2/7 διά Νιγηρία				
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	ε. Αννάπολις ὄνκωρ. 8/7				
ΑΟΥΡΕΙΑ	56	5912	εις Μπάραν ἀπό 12/9				
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ε. Αμέρφραν 18/7				
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.)	56	12447	εις Μπέλφαστ ἀπό 28/4				
ΑΠΕΕ	73	16397	δ. Παναμά 11/6 διά Κίνα				
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Λιβόρνο 14/7 διά Πειραιά				
ΑΠΙΚΟ	64	9995	ε. Πειραιά 12/7				
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Λ. Πόλιμας 12/7				
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	α. Λ. 'Αντζέλες 21/6				
ΑΠΟΛΛΩΝ	65	4214	α. Γόνυν 11/7				
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	δ. Σουέζ 24/6				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Κισαράζου 4/7				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	ε. Πειραιά 16/7				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.	58	5043	δ. Κων/πολίν 7/7 διά Κωνστάντζαν				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV.	56	9172	δ. Κων/πολίν 27/6 δι' 'Ελλάδα				
ΑΠΟΥΣ	70	3275	ε. Μπρεμερχάρφεν 7/7				
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	ε. Νταμάν 8/7				
ΑΡΑΝ.	80	10329	ε. Τζένταν 14/7				
ΑΡΓΙΑ	63	10240	ύπο παραλαβήν				
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Β. Κοντιούσουν 14/7 διά Ρωσίαν				
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	ε. Γένοβα 22/5				
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	ε. Μόντρεαλ 5/7				
				ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Καζαπλάνκα 12/7
				ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Λιβερπούλ 16/7 διά Βίλμιγκτον
				ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9139	ε. Βρέμην 16/7
				ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	α. Πειραιά 30/6 (ΕΠΩΛ)
				ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	α. Τάνι 11/7 διά Κωνστάντζαν
				ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Κων/πολιν 2/7
				ΑΡΗΣ	57	9481	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Φλώσιγκ
				ΑΡΙΑΔΗΝ	79	16000	εις μεσογειακάς μεταφοράς
				ΑΡΙΑΔΗΝ	64	9962	α. Ντωρμπαν 7/7 διά Σιγκαπούρην
				ΑΡΙΑΔΗΝ	69	9038	ξέωθι 'Ιλιτσαφασ 1/7
				ΑΡΙΑΔΗΝ Ε. (δ.)	62	25672	α. Βουβάνην 22/6 διά Σιγκαπούρην (ΕΠΩΛ)
				ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πόρταντ (Βίκ.) 21/6 διά Αιγυπτίων
				ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργει εις Χαλκίδα ἀπό 30/10/77
				ΑΡΙΕΑ	62	12038	δ. Γιβραλτάρ 17/7 διά Βουβάνην
				ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Τοταγκόν 2/7 διά Σιγκαπούρην
				ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	δργει εις Πειραιά ἀπό 30/3
				ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	δ. Παναμά 11/7 διά Τάμπα
				ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΟΥ	73	20685	α. Ν. 'Ορλεάνην 11/7
				ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. 'Ησα Λόντον 19/6
				ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
				ΑΡΙΣΤΑΝΕΑ	80	9998	α. Αμέρερον 14/7 δι' Ουντερβάλα
				ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Παρανάγκουα 4/7
				ΑΡΙΣΤΕΑ Τ.	58	5085	α. Ριγιάκα 13/7 δι' 'Αλεξανδρείαν
				ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Βομβάνη 21/5
				ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Ν. 'Ορλεάνην 14/7
				ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9998	α. Έλ Γκουαμάρας 12/6 διά Γκουάντα
				ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
				ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Σουέζ 7/5 διά Μπ. Άμπας
				ΑΡΙΩΝ	73	13623	α. Τζένταν 22/6
				ΑΡΙΩΝ	57	9999	ύπο παραλαβήν
				ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 5/6
				ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	α. Λιβύρνο 10/7 δι' 'Οδησσόν
				ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	εις Πειραιά ἀπό 14/12/76
				ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	α. Βενετία 30/5 διά Μασσαλίαν
				ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ.	71	4998	α. 'Άλεξανδρείαν 17/7
				ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.	65	21002	δ. Κων/πολίν 23/6 διά Κωνστάντζαν
				ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64	12229	δ. Σουέζ 12/7 διά Βομβάνη
				ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	δ. Γιβραλτάρ 26/6 διά Λαστάκια
				ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	12229	ε. Τζένταν 30/5

ΤΟ ΩΦΕΛΙΜΟΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΤΕΡΠΝΟΥ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
GENERAL MARINE ENTERPRISES L.T.D.
ΦΙΛΟΠΟΣ 41 ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΗΛ. 412103, 4170306, 4170224 - TELEX: 21227



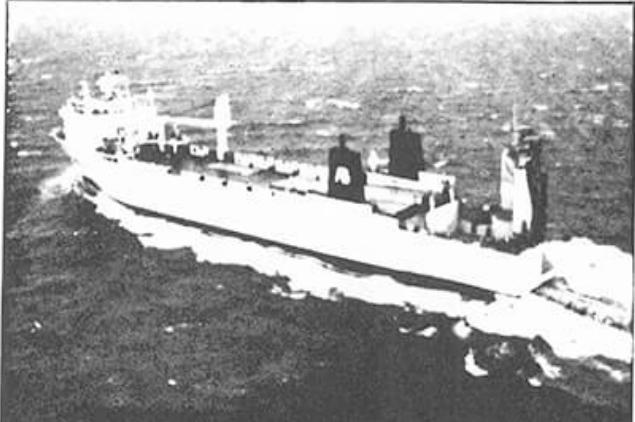
'Αποκτείστε τώρα ένα σκάφος άνοικτης θαλάσσης, άπολαμβάνοντας την πραγματική ήρεμία και ξεκούραση πού μόνο τό YACHTING προσφέρει, παράλληλα μέ μιά έπικερδή έκμεταλλευσι ναυλώσεων σάν τουριστικό όταν δέν τό χρειάζεσθε.

'Ελατε νά συζητήσουμε άπο κοντά καί νά βρούμε μαζί τό σκάφος πού σᾶς ταιριάζει μέσα από τίς πλούσιες σειρές τών διεθνούς φήμης Γαλλικών και Αγγλικών σκαφών JOUET και SOUTHERLY πού άντιπροσωπεύουμε άποκλειστικά στήν 'Ελλάδα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	α. Ροζόριο 13/7	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	ε. Βοϊδάνη 28/5	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 10/1/71	
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 30/6	
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	ε. Πειραιά 2/7	
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	δ. Σουέζ 11/7	
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δ. Σουέζ 12/7 διά Μπουσίρε	
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Κάλουντυποργκ 4/5	
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	ε. Μπιντφόρτ 12/7	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Λίβερπορτ 6/7	
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	ε. Σουέζ 9/6	
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2676	εἰς μεσογειακάδ μεταφοράς	
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5421	δ. Παναμά 12/7 διά Μπότγουντ	
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	δ. Παναμά 13/7	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	δ. Σουέζ 19/6	
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	δ. Σκάβ 1/6 διά Κλαιπέντα	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19294	ε. Σιγκαπούρη 1/7	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	9087	α. Ρεάθε 11/6	
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Δουνκέρκην 28/6	
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	δ. Σουέζ 30/6	
ΓΙΑΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28945	α. Πειραιά 4/7	
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Πειραιά 15/6	
ΓΙΟΥΝΙΑΛΑΚ.	61	7585	δ. Σουέζ 15/7 διά Μπέρια	
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Μόντρεαλ 1/6 διά Κούβα	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ'ΝΤ	67	13091	ε. Πειραιά 13/7	
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	δ. Γιβραλτάρ 26/5 διά Τουμπαράδο	
ΓΙΟΥΝΤΙ	71	9508	ε. Χιούστον 25/6	
ΓΙΟΥΝΤΙ	57	4374	ε. Γάνδην 14/7	
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΟΥΠ.	60	3847	α. Έλεντινά 16/7 διά Μαντράς	
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	52	8129	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 13/1/76	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ...	60	5977	α. Σέτε 3/7	
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	α. Κ. Τόουν 4/7 διά Χιούστον	
ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΤΙ	77	14275	ε. Τζένταν 11/7	
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Γιοκοχόμα 7/6	
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Σαρζά 16/6	
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	δ. Κωνιόλιν 27/5 διά Κωνσταντζάν	
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	δ. Π. Σάιδ 16/7 διά Κόντινεντ	
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ...	61	15651	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Χόμπρην	
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΦΑΙΘ...	60	8420	α. Αδαμπορκ 9/7 διά Γκρέντενμπουργκ	
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Τζένταν 21/6	
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Κουβέτ 30/6 διά Κουμπάρ	
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Σάντος 4/7	
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ε. Πειραιά 11/7	
ΓΙΩΡΓΟΣ	60	3351	ε. Π. Σάιδ 1/7	
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	α. Νίκαια 10/7	
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Χάντια 30/6 διά Σιγκαπούρην	
ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2988	α. Αύγουστα 14/7	
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Π. Σάιδ 15/7	
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	56	8224	α. Πειραιά 29/6	
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΝ	71	8739	α. Ήντοφαγκόδα 13/7 διά Βαλπαραΐζο	
ΓΚΑΛΑΞΙ II	56	5042	προσήρ. 32.56 B. — 13.42 A. 20/1	
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ρ. Τανόύρα 5/5	
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	εἰς μεσογειακάδ μεταφοράς	
ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ.	62	2654	ε. Βενετία 8/6	
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	α. Κόμπη 12/7 διά Κελλάνη	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. Μασαλίαν 7/5 (έπισκευα)	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εἰς μεσογεούς από 19/2/79	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΓ'ΝΤ	60	8058	δ. Μπρούντιμπούτελ 13/6 διά Λένιγκραντ	
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48747	δ. Σουέζ 7/7 διά Ούμ Σάιδ	
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	ε. Κωνιόλιν 6/7	
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5839	α. Σάντος 16/4 διά Μοχάμεντς	
ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ...	64	7735	ε. Λούπτο 15/6	
ΓΚΟΛΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-				
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Μόντρεαλ 27/6 διά 'Αλγέριον	
ΓΚΟΛΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Βανκούβερ 29/4	
ΓΚΟΛΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 27/6 διά Κουβέτ	
ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Π. 'Αρενάς 16/6	
ΓΚΟΛΝΤ ΚΡΟΣ				
ΓΚΟΛΝΤ ΛΑΚ				
ΓΚΟΛΝΤ ΝΑΓΟΣ				
ΓΚΟΛΝΤ ΝΤΟΦΙΝ				
ΓΚΟΛΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ				
ΓΚΟΛΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΗ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΟΥΑΝ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΟΥΟΡΝΤ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΠΑΗΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (μ.)				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΡΕΝΤ				
ΓΚΟΛΝΤ ΛΑΚΤΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΑΝ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΗ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΗΜΑΝ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΠΙΡΙΤ				
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΡΑΝΖΠΟΡΤΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (μ.)				
ΓΚΟΛΝΤ ΦΡΕΝΤ				
ΓΚΟΛΝΤ ΧΑΝΤΕΡ				
ΓΚΟΛΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.)				
ΓΚΟΛΝΤ ΧΕΡΑΛΤ				
ΓΚΟΛΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ.				
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ'				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ				
ΓΚΡΕ'ΙΣ Σ.Α.				

BROSTRÖMS

Always at
your service



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 · 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Σκώ 10/7 διά Ρίγα		ΗΡΑΚΛΗΣ	53	5691	ο. Ντάρμπαν 5/7 διά Αιγυπτον
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	προσήρ. εἰς Ντέρνα Λιβύης 12/2		ΗΡΩ	65	23390	ο. Μπάχια Μπλάνκα 8/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Πειραιά 17/6		ΗΣΤΟΥΓΙΝΤ	81	16700	εις "Οσίμα υπό σωματικώσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. II.	54	1756	ε. Πειραιά 11/7		ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ο. Τακόμα 13/6 διά Ταιβάν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Καράτοι 12/7		ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ο. Φιλαδέλφειαν 10/7 διά Κοπεγχάγην
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	ε. Πειραιά 28/5 (έπισκεψι)		ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ο. Κόμπης 9/7 διά "Αννάμπα
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76088	ο. Μπούλεν Μπαιη 30/6
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ο. Μπάχια Μπλάνκα 3/4 διά Ρωσίαν		ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	78	42275	ε. "Αννάπολις δικ. 10/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ο. Κολόμπο 7/7		ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Π. Ηλίζαμπεθ 15/7
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ο. Γιανκούχα 15/6		ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	ο. Μπρεμερχέφεν 1457 διά Π. Όρντας
ΕΥΔΑΛΙΑ	59	8630	ο. Μη. Άνερες 4/6 διά Ν. Αφρικήν		ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	ύπό παραλαβήν
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Μπρούνουσουτ 27/6		ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	65	37431	ο. Κουινέτρο 5/7 διά "Αγ. Βικέντιον
ΕΥΝΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	61	12351	ε. Πειραιά 15/7 διά Ν. Αμερικήν		ΘΑΝΙΚΙ.	61	9516	ύπό παραλαβήν
ΕΥΝΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Λάγος 8/7 διά Γουαρρή		ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ε. Λόγος 21/6
ΕΥΝΟ ΣΕΥ'ΥΑΟΡ	60	10611	α. Τοιβιτσέκια 30/6 διά Γουαρρή		ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	76	9444	ε. Κόμη 12/7
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	μετων. «MIGHT SPIRIT»		ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ο. Γιανκούχα 2/6 διά Σάντος
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	ε. Π. Χάρκουρτ 2/6
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	εἰς Βόσπορον ἀπό 27/11		ΘΕΑΝΩ	69	11967	δ. Σάδι 5/7
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Κόμπη 31/5		ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	ο. Μόντρεαλ 9/6 διά "Αλγέριον
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Ντάρμπαν 30/5 διά Π. Έλιζαμπεθ		ΘΕΟΚΟΣ	78	16354	ο. Καζαμπλάνκα 14/7 διά Καντίζ
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	α. Λομπίτο 6/4		ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. "Αμπερντάν 14/7
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΣΕΡ	72	6680	ύπό παραλαβήν		ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	ο. Πόρτλαντ (Με) 26/6 διά "Αρούμπα
ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	5010	α. Τζένταν 26/6 διά "Ινδιάν		ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Πειραιάς 15/5 (έπισκεψι)
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	εἰς μεσογειακός μεταφοράς		ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	ο. Βούβαν 9/7 διά Ντάρμπαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Ρότερνταν 16/7		ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	ο. Π. Έλιζαμπεθ 16/7 διά "Ηση Λονδίνον
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Πειραιά 7/7 διά Νιγηρία		ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	ο. Αμπέρον 14/7 διά Βαλτιμόρην
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	ε. Ν. Υόρκην 1157		ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	ο. Ράς Τανούρα 12/5
ΕΦΔΙΜ ΧΩΟΥΠ	80	11000	ε. Έλασινοι 15/7		ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	ο. Κουβέιτ 12/7 διά Μοζαρβίκη
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	δ. Γιβραλτάρ 10/7 διά "Ανακόρτες		ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24740	ο. Φορταλέζα 29/3
ΕΦΗ	61	3840	α. Μασαλίαν 9/7 διά Βεγγάδην		ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	ο. Αμβέρον 20/6 διά "Αβάνα
ΕΦΜΑΡ	58	2556	εἰς Αγνόσταν ἀπό 1/12/77		ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	57	9153	δ. Κωνιπολίν 1/5 διά Κωνσταντίζαν
	57	8677	ε. Μάλτα 3/7		ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	58	9882	ε. Τοκουνίδια 12/7
ZAKYNTHOS (δ.)	62	25211	ο. Μπαλάδ Τέρμ. 13/6 διά "Εκουαντόρ		ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	μετωνυμάσθη "ΚΛΗ"
ZANET	66	4503	α. Πειραιά 6/7 διά Στρατόν		ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ε. Βαρκελώνη 15/7
ZANNΗΣ	81	24200	ε. Τεργεστόν 16/6		ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	ο. Παρανάγκουα 8/7
ZAPATΟΥΣΤΡΑΣ	74	30168	ο. Χιρόχατα 16/6 διά Νιούκαστλ		ΘΕΤΙΣ	74	35513	ο. Μελίλι 8/7 διά Σφάξ
ZAXΑΡΙΑΣ Τ.(δ.)	61	10965	δ. Π. 11/7 διά Ρότερνταμ		ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	ο. Γάνδην 8/7 διά Κεμπέκ
ZETTA	65	34501	α. Γκάλαθετον 4/6		ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	ο. Σάν Λορντέζ (Άρο.) 6/7
ZEΥΣ	71	20516	ε. Χιούστον 7/7		ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Σιγκαπούρην 24/6
ΖΕΥΦΟΡΟΣ	60	11687	δ. Γιβραλτάρ 14/7		ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	ο. Αυβούργον 7/6 διά Σκωτία
ZINI	77	16366	α. Τόμπα 19/5		ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	ο. Λίβερπούλ 18/7
ZIRIA	76	11348	α. Λας Πάλμας 15/7 διά Σιντενίκ		ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ	62	9455	ο. Ρίο Γκράντες 23/6 διά "Ιταλίαν
ZYGOΣ	71	4635	ε. Τάκσαονβίλ 10/7 διά Γουατερμάλα		ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΕ'Υ' (δ.)	63	33924	ο. Πειραιάς 25/4 (έπισκεψι)
ZYGOΣ	76	19166	δ. Σκω 28/6 διά Κοκόλα/Υαπούλα		ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	ο. Πειραιάς 5/7 διά Ντακάρ
	69	3654	δ. Κυνιπούλιν 13/6 διά Μαύσον Θάλ.		ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	ε. Ν. Υόρκην 6/7 διά Βίλμπικτον
HΒΗ	79	15200	ο. Αμέρσον 5/7		IΑΠΕΤΟΣ	63	16320	ο. Λομέ 25/6 διά "Αμπιτζάν
ΗΓΚΑ	52	2674	ε. Τζένταν 28/6		IΑΣΩΝ	70	11498	ο. Όχο Ρίος 10/7 διά Λονδίνον
ΗΓΚΑ	58	1882	ε. Ντεμεράρδα 16/5		IΖΑΜΠΕΛ (μ.)	78	60653	ο. Ρότερνταμ 1/7 διά ΗΠΑ
HΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	α. Γένοβα 20/5		IΖΩΜΠΕΛ	57	9746	ο. Καλκούτα 12/6
ΗΛΙΑΣ	47	3575	ε. Π. Σάδι 10/7		IΩΑΚΗ Σ'Υ'ΛΔΟΡ (δ.)	59	12299	ο. Ρίο Γκράντες 8/7
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	ε. Κεσλάρκ 20/6 (έπισκεψι)		IΚΑΝ	58	2882	ο. Τζένταν 30/6 διά Χοντέντα
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Ταρτούς		IΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	ο. Γιβραλτάρ 14/7 διά Βρέστην
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ρουέ 2/7 διά ΗΠΑ		IΚΑΡΟΣ	70	10886	ο. Θερόνταν διλ. 12/7 διά Μαλαισία
ΗΛΙΟΣ	62	10750	ε. Σιγκαπούρην 5/7 διά Π. Κελάρκ					
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	δ. Γιβραλτάρ 12/7 διά Νάπολη					
HΡΑ	79	15200	α. Θάντερ Μπάτη 7/7					

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: Filonos 107 - 109

Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479

Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

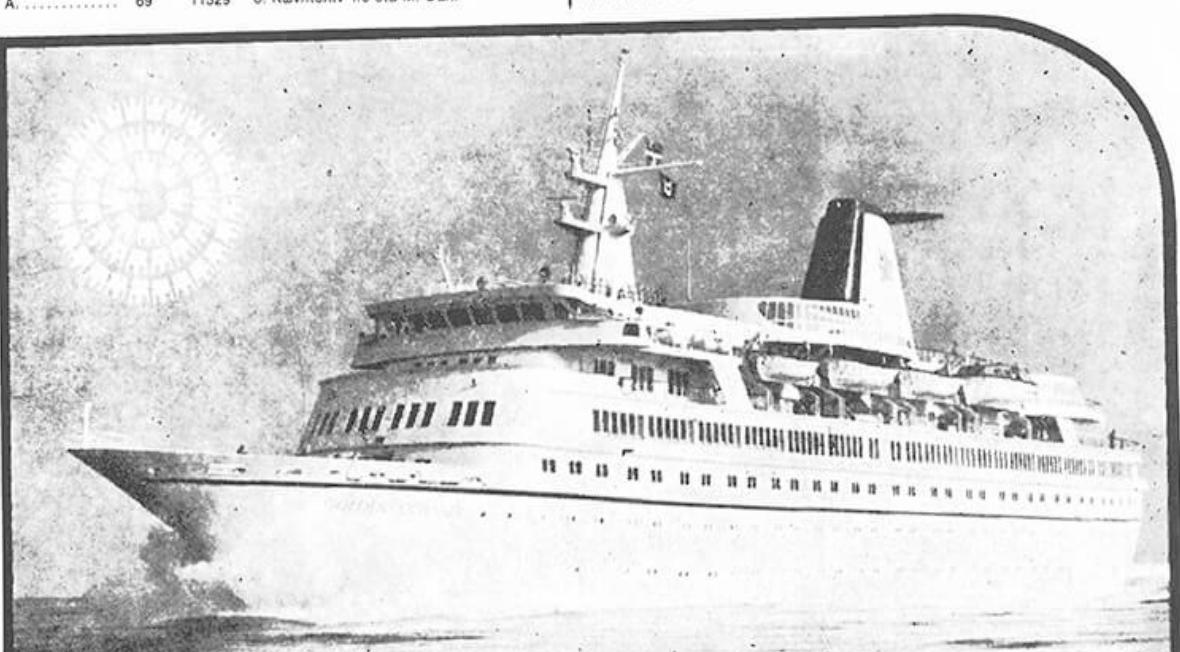
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	α. Ν. 'Υδρην' 12/7 διά βάλβις Μπαιν
ΙΛΕΝΑ	76	16267	δ. Παναμά 12/6 διά Σαγκάνη
ΙΝΓΚΑ	58	3860	α. Κολόμπο 7/7
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	δ. Κωνίτολιν 8/6 διά 'Οδησσόν
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	δ. Π. Σάδ 23/6
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΙΤΥ	51	3640	α. Τζένταν 14/7
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	εις 'Άλεξανδρειαν' όπω 30/11
ΙΝΤΕΡΣΙΠ	60	14840	ε. Λιβρούσι 13/7
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΙΤΥ	63	15985	α. Λισσαβώνα 9/7 διά Σετουμπάλ
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Σουεζ 14/6 διά Γκιζάν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 1/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	α. Ρόττερνταμ 10/7
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Λ. 'Αντζελες 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	58	4585	α. 'Αμφέριαν 11/5
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Τής 6/7 διά Κιουρασό
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Μαυρίκιον 3/7 διά 'Ιαπωνίαν
ΙΟΣ	69	9946	ε. Τόκιο 4/7
ΙΟΣ	57	1976	α. Σαβόνα 12/5 διά Τρίπολιν
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. 'Άλεξανδρειαν 12/7 διά Σάντος
ΙΠΠΟΔΑΥΤΟΣ	72	7006	α. Τάνι 10/7 διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Λισσαβώνα 24/6
ΙΡΙΣ	54	6042	α. Λ. Πάλμας 9/7
ΙΣΜΗΝΗ	72	4999	α. Μονφακόνε 2/7 διά Μήλον
ΙΧΘΕΙΣ	68	4204	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩ	77	19166	δ. Σουεζ 13/6 διά Πειραιών
ΙΩΑΝΝΑ	69	9072	ε. Ρ. 'Ιανέριο 9/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	65	10232	α. Ρόττερνταμ 5/6 διά Βαλτικήν
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	22075	δ. Γιβραλτάρ 10/7 διά Π. Σάδι
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. 'Άλεξανδρειαν 1/7 διά 'Ιαπλίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Λουάντα 28/3
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	δ. Γιβραλτάρ 2/7 διά Τρίπολιν
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	ε. Πειραιά 4/7
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Β. Κονστιτούον 12/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Βούβαλη 7/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Ρ. Γκράντε 11/7
ΙΩΝ	71	11506	α. Μπιλύπον 15/7
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	α. Μπούλεν Μπαιν 5/7
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Γένοβα 10/7
ΚΑΒΑΚΟ	53	5226	δργεί εις Χαλκίδα όπω 28/11/78
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	δ. Κωνίτολιν 14/4 διά 'Οδησσόν
ΚΑΒΟ ΠΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	ε. Βαλτιμόρη 11/7
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	α. Μάλτα 14/7 διά Μιζουράτα
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	δ. Κωνίτολιν 14/5 διά 'Οδησσόν
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	δργεί εις Πειραιά όπω 2/3
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ε. Πειραιά διά 24/5
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	ε. Ρ. Γκράντε 7/5
ΚΑΒΟ ΕΙΦΙΑΣ	61	21305	α. Λά Γκουαλές 15/6 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	α. Ναυγόνια 5/7 διά Μπουντεβεντούρα
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	ε. Καζαμπλάκια 4/7
ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ (δ.)	65	43686	δργεί εις Πειραιά όπω 28/5
ΚΑΛΜΟΣ	58	5058	ε. Ντόρμπαν 21/4 (επισκευα)
ΚΑΘΡΙΝ (δ.)	60	13335	ε. Ρόττερνταμ 18/7 (ΕΠΩΛ)
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	α. Τζένταν 14/7 διά Καράτοι
ΚΑΘΡΙΝ Α	70	16285	α. Μπ. 'Άρες 2/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΓΟΥ	71	6118	ε. Π. Ά πτη 6/7
ΚΑΙΤΗ Π	55	4084	δ. Π. Σάδ 7/7
ΚΑΙΤΗ	65	23391	δ. Μπρούνομπουτελ 30/6
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Ραβέννα 1/7 διά Βαλτιμόρην
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ	60	4240	α. Κίελον 19/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	δ. Κωνίτολιν 1/6 διά Μ. Θάλ.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	δ. Π. Σάδ 17/7 διά Δουβλίνο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	74	15938	δ. Σκώ 2015 διά Ρίγα
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Μπορτώ
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ	63	15929	α. Τζιμπούτι 18/6 διά Βομβάνη
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Σμύρνη 20/6 διά Τρίπολιν
ΚΑΛΛΙΘΗΜΟΣ	69	4267	ε. Κωνίτολιν 6/6
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα διά 1/11/77
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Μπέλφαστ 23/6 διά Κούβα
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	α. Κουβέιτ 26/6 διά Ντόχα
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	δ. Κωνίτολιν 14/7 διά Κουβέιτ
ΚΑΜΑΤΕΡ	78	14568	α. Ντώρμπαν 6/7
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Μπελίδ. 6/7 διά Καναδά
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Π. Λίνκολν 19/6 διά Μαλαισία
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Ντώρμπαν 22/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Μελίλι 10/7 διά Αρζού
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. 'Αντζόν 9/7
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Τάραντα 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λ. 'Αντζελες 28/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά 'Αργεντινήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Τζένταν 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	εις Όμη Κάρφ όπω 16/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Παρανάγκουα 25/6 διά 'Ιταλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	15355	α. Λάρ. Πλάμας 8/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ε. Βομβάνη 29/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	εις Αρζού 13/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ύπο παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Ρουέν 13/6 διά Ταρτού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	α. Μανιλά 23/6 διά Αύστραλιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23237	δ. Ντόβερ 29/6 διά 'Αργεντινήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Ν. 'Ορλεάνην 24/6
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	δ. Κωνίτολιν 10/6 διά 'Οδησσόν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Παναμά 26/6 διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	α. Λάρνας 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Γιοχοχάμα 2/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	α. Ρ. Γκράντε 1/6 διά Ραβέννα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	α. Πειραιάδ 10/7 διά Ταιβάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΟΣ (δ.)	54	10933	α. Ρόττερνταμ 10/7 διά Ν. 'Ορκεάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	δ. Σκώ 14/7 διά Λένιγκραντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Βαρκελώνη 30/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	ε. Πειραιάδ 28/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	ε. Μπαρέτα 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. 'Ηστ Λόντον 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	εις Βομβάνη όπω 8/6/80
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δ. Παναμά 10/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	δ. Κωνίτολιν 9/7 διά Κωνσταντίζαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Χόρην 27/6 διά Λ. Γκουιρίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	60	9163	α. Πειραιάδ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	ε. Γένοβα 23/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Μ. άλ. Φοχάλ 5/7 διά Μπ. 'Αμπάς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	α. Σάντα Φέ 15/7 διά Μπ. ΜΠλάνκα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Δ.	66	19595	α. Λ. Πλάμας 15/7 διά 'Ιλιτσεφάκ
ΚΑΠΤΑΙΝΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Σάντος 24/6
ΚΑΡΑΙ'ΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	α. Μπλάχια Μπλάνκα 14/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΡΑ	65	11940	δ. Παναμά 7/7
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. 'Αμβούργον 13/7
ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Βαρκελώνη 16/7 διά Λόγος
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ	59	5683	α. Πασάγιες 3/7 διά 'Αλγέριον
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σουεζ 12/7

NFC UNIVAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises



ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΤΡΗΜΣ.....	62	9979	α. Τζιμπουτί 5/7		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ.	58	5266	ε. "Αλεξάνδρειαν 14/7
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	δ. Κωνιόπολιν 18/7 διά Γένοβα		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ ..	55	4060	ο. "Αλεξάνδρειαν 16/7 διά Ρουμανίαν
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	α. Φορμάντλ 2/7 διά 'Αμβούργον		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ ..	58	3825	δ. Κωνιόπολιν 11/7 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	εἰς Γουδούρι διά 8/1		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ.	52	5674	ε. 'Αλεξάνδρειαν 15/7
ΚΑΡΙΟΒΑ	75	29314	ε. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 8/7		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ.	59	5857	ε. 'Αλεξάνδρειαν 14/7
ΚΑΡΟΔΙΝΑ	68	10562	α. Λονδίνον 17/7 διά 'Αμβέρσαν		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	52	5674	δ. Σουέζ 2/7 διά Σ. Αραβίαν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Μαντράς 12/7		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ ..	58	3993	δ. Κυνήτολιν 14/7
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	α. Ρόττερνταν 11/7		ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Κυνήτολιν 11/7 διά Γαλάται
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Νιώρμπαν 3/6 διά Μπ. 'Αμπας		ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Μπάχα Μπλάνκα 10/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/7		ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Μασσαλίαν 11/7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	δ. Σουέζ 16/7		ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Πειραιά 22/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	α. 'Αμβούργον 1/7 διά 'Αλγερίαν		ΚΙΓΚ ΚΑΔΟΣ (δ.)	64	33445	ε. Πειραιά 6/6
ΚΑΡΥΤΟΣ	78	5080	ε. Σαντάντερ 3/7		ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Σκάλη 4/7 διά Ροστόκ
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Μπράκε 29/6 διά Χιούστον		ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Πούντα 'Αρενάς 30/5
ΚΑΣΟΣ	56	3105	δργεί εἰς Χαλκίδα διά 31/8/79		ΚΙΚΑ	64	17050	δ. Πούντα 'Αρενάς 19/5
ΚΑΣΤΙΑΝΑ	59	15125	α. Μαντσάνιο (Μεξ.) 3/15		ΚΙΚΗ	70	16196	α. Σίδνευ 16/7 διά Μόντρεαλ
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Κόπτικ 9/7 διά Πειραιά		ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	57	9723	δ. Σουέζ 3/5 διά Μπ. 'Αμπας
ΚΑΣΙΑΝ ΚΛΑΟΥΡΥ	59	4632	δ. Σουέζ 14/7 διά Τζένταν		ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	67	11174	ε. Σιγκαπούρην 20/6 διά 'Ινδιαν
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	ε. 'Αμβέρσαν 18/7		ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ	62	8322	ε. Σ. Νικολας ('Αργ.) 12/7
ΚΑΣΤ ΟΤΤΕΡ	68	26644	α. 'Αμβέρσαν 17/7 διά Μόντρεαλ		ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. Φόνερς 1/7 διά Σ. Τζάν
ΚΑΣΤΑ ΓΚΑΟΥΡΥ	52	2247	ε. Μαπούτ 6/7		ΚΙΜΩΛΟΣ	59	12180	α. Π. διά Σπαίην 28/6 διά ΗΠΑ
ΚΑΣΤΑ ΔΙΠΡΙΤ	57	1235	α. Πειραιά 4/7 διά 'Αλγέριον		ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Πειραιά 15/7 διά Μοντεβίδεο
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Γένοβα 14/7		ΚΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛA	58	8300	α. Πειραιά 9/7 διά Σομαλίαν
ΚΑΣΤΡΩ	50	7544	α. 'Αλεξάνδρειαν 11/7		ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	α. Κολούμπια ρίβερ 12/7
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΛΑΡΑ	60	8254	α. Ρίο Ιανέριο 3/2 διά Νιώρμπαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Μιταρανίκη 1/7		ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	ε. Ταμπικό 11/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α	61	2499	α. Θεσσαλία 16/7 διά 'Αμβέρσαν		ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Πούντα ντέ Ούμπο 29/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16386	ε. Τέλια 12/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Σουέζ 12/7		ΚΛΕΙΤΟΣ	56	3179	δ. Σουέζ 15/6 διά 'Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	ε. Ρίταρτον Μπαίη 5/7		ΚΛΕΙΟ	58	8791	δ. Σ. διά 22/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ	80	15979	α. 'Αλεξάνδρειαν 5/7		ΚΛΕΙΟ Κ.	62	6262	α. Βρέμην 3/7 διά Τρίπολιν
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	δ. Γιβραλτάρ 15/7 διά Ζάρια Τέρμ.		ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	α. Τρινκομάλι 15/7 διά Κολόμπο
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Ταραγκόνα 22/6		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	56	4770	ε. Σεττίνιο 13/7
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ύπό παραλαβήν		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	57	4336	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Πειραιά 28/6 διά Γιβραλτάρ		ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκείρ 14/6 διά Σαντάτ
ΚΕΑ	58	13968	α. Σαβόνα 17/6		ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Σουδίμπα 5/7
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	ε. Βιζακαπανάν 16/7		ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	ε. Μομπίδα διά 19/6/80
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. 'Αμβέρσαν 14/7		ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Μπρούναμπούτελ 18/6
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	δ. Μπρούναμπούτελ 15/5		ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Κολούμπια ρίβερ 26/6 διά 'Αγιούπον
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 24/6		ΚΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	ε. Ξεωθι Λάγος 2/7
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΤΣΟΝ	70	11556	ε. Σεντάν 11/7		ΚΟΜΠΑΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	68	3858	ύπό παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	ε. Χιούστον 13/7		ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Ξεωθι Νιώρμπαν 16/7
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. Ρόττερνταν 19/7		ΚΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Χάρηπον 20/3
ΚΕΙ'Π ΣΑΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Λάγος 3/7		ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Βαλτιμόρη 22/5
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΩΝ	58	13700	α. Κτήμε 1/7 διά Τζέδα		ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Ράς Τανούρα 2/7 διά Βραζιλίαν
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΥΜ	75	16307	α. Χιούστον 12/7		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Χάρηπον ρόδη 16/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	α. Νταμάρ 8/7		ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Λ. 'Αντζελες 10/7 διά Γιοκοχάμα
ΚΕΝΤΜΑ	78	9231	α. Τακοράντι 5/7 διά 'Αμπιτζάν		ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	δ. Κωνίτολιν 17/3 διά 'Οδησσόν
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	δ. Δουνκέρκην 9/7 διά Νιγηρίαν		ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τόραντα 17/7 διά Τουμπαράδο
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Ν. 'Υόρκη 25/5 διά 'Αρούμα		ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Τουμπαράδο 27/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	41	1580	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ν. 'Ορλέανην 14/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΓΙΝΤ	70	13907	δ. Μπρούναμπούτελ 8/6 διά Λενιγκραντ		ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δ. Γιβραλτάρ 15/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'ΙΤ	67	21706	α. Κομάρ Μπαίη 9/7 διά Ρουμανία		ΚΟΝΚΡΟΠΤ (δ.)	66	42164	δ. Γιβραλτάρ 15/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΖΑΝ	66	18849	ε. Σεζμπρουγκε 30/6 διά Κωνσταντίναν		ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Πειραιά 15/6
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Σιγκαπούρην 14/7		ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΙΟΝ	63	7484	ε. Πειραιά 6/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	δ. Σουέζ 10/7		ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	ε. Κοσίν 13/7
					ΚΟΝΚΡΟΠΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	ε. Βαλτιμόρην 10/7



INTERMARINE GROUP OF COMPANIES

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.
Intermarine Bunkering Services.

SHIP OWNERS — CHARTERERS — CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
89 KOLOKOTRONI STREET
TEL.: 4111375, 4173172, 4132022
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR
CABLES: INTERMARINE

JOHANNESBURG

INTERMARINE (PTY) LTD
102 COMMISSIONER STREET
TEL.: 8386995, 8387020
TELEX: 8-2160 SA

SINGAPORE

NOTAS INTERMARINE PTE LTD.
GOLDEN MILE TOWER
2004 BEACH ROAD SINGAPORE 0719
TELEPH: 2949884 (5 LINES)
TELEX: RS 33367
CABLE: NOTAS

GENERAL AGENTS FOR: ANFRENA

AGENCIA NATIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOÇAMBIQUE

AT MAPUTO:

C/O ANFRENA — TELEX: 6-258 FRENAMO
CABLES: ANFRENA

KONSTELEI'ZON	77	5539	a. Peiraiad 22/6 diad Begegazin
ENTERPRAIZ	71	14764	c. 'Alledanerias 11/7
KONTINENTAL KARRIER	63	7689	e. Ntawomian 15/7
KOPPER TREI'INTER	62	10451	a. Amboiyrion 19/6 diad Kouba
KORINIOAKOS GKAFL	56	6370	a. Peiraiad 2/7
KORINIOS	62	15000	c. Sarfina 15/7
KORYTON	75	19134	a. Ntawomian 7/7 diad Mt. "Aires"
KORNIA	70	11826	b. Souk 5/7 diad Kivon
KOSMAS (δ.)	64	34921	a. Peiraiad 30/6
KOSMIK	48	1594	cis meadowiakas metapofras
KOSMOS	59	2670	c. P. Soukhan 27/6
KOTON TREI'INTER	64	4772	a. Koubet 12/7 diad Mithoxrin
KOYHN SH	55	4565	c. Peiraiad 8/7
KOY'I NY	60	9423	a. Massaliam 16/6 diad Louantia
KOMYOULOYS	50	7392	b. Souk 15/4 diad Biestnem
KOYH TREI'INTER	66	5153	a. P. Soukhan 29/6 diad M. Karmoups
KRANASOZ	59	3354	c. Mparmidian 31/5
KRANTOR	64	2304	cis meadowiakas metapofras
KRANTOR	47	1534	dryci eis Peiraiad apo 8/9/79
KRATILASOZ	60	3995	a. Koatikakolokos 23/5 diad 'Abdan
KRATINOS	69	6084	b. Kavtulou 13/5
KRESTENA	67	1788	cis meadowiakas metapofras
KRHTAN GKLORU	61	3866	a. Fofri vte Peiraiad 20/6
KRHTAN SPIRIT	58	3914	e. San Koudan vtele Souk 26/6
KRHTN GOYAHIB (δ.)	74	42470	e. Peiraiad 18/7
KRHTN EMERALNT	78	10832	cis Soukhan 14/7
KRHTN LANT (δ.)	73	42470	a. Giavrakladr 13/7 diad HPA
KRHTN NTA'AMONT	77	10832	e. Kompis 11/7
KRHTN PERA	78	10832	a. Ntawomian 16/7 diad Istanbun
KRHTN ROUMPY	79	10832	a. Penayek 8/7
KRHTN SH (δ.)	74	61054	a. Peiraiad 18/7 diad Liubyn
KRHTN SKA'Y (δ.)	73	61054	e. Peiraiad 16/7
KRHTN STAP (δ.)	73	42470	c. Milad 2/7
KRIOZ	59	16875	c. Ntawomian 9/7
KRIOZ	60	4089	a. Taptikos 125 diad 'Abdan
KRIOZ	55	2740	e. 'Antev 16/7
KRITIAS	67	9549	b. Kavtulou 20/5
KRITON	59	7158	a. Kavtulou 12/7 diad Bárva
KROISOS	59	5051	e. P. 'Eliampe 20/7
KRONOS	62	10107	a. Sánntos 6/7 diad R. P. Péleit
KRONOS	67	6911	e. Tampotis 2/7
KROYSEI'INTER	58	1596	dryci eis Peiraiad apo 23/11
KYBERNHTH	78	21194	e. Sánntos 18/7
KYDANIA	65	2025	cis meadowiakas metapofras
KYDHPRA	66	13870	b. Giavrakladr 5/7
KYTHON	62	4784	c. Terugdant 19/7
KYKLAPOAS	57	9118	a. Amboiyrion 20/7
KYKNOS (δ.)	71	16400	a. Filakideli 9/7 diad S. Kroua
KYMA	60	7758	e. Peiraiad 5/6
KYNOSONYRA (δ.)	64	31040	a. Peiraiad 21/4 (épiokseui)
KYPROS (δ.)	69	119666	a. Kolodmo 28/6 diad N. Koréan
KYRA	63	10032	b. Rótteterntu 7/7 diad Sánntos
KYRAKATIKO	67	26493	e. Kámpitos Róðis 14/7
KYRIAKH	66	8943	e. P. Xároku 18/7
KYRIAKOYLA D. AEMOU	66	20516	b. Giavrakladr 7/7 diad Tartoúis
KYRNIKOS E. (δ.)	66	74433	a. Terygostin 14/7

KONSTANTINO	77	9879	d. Souk 11/4
KONSTANTINOS	67	10327	e. Kakkida 30/6 (épiokseui)
KOSTAS	60	6808	d. Kavtulou 19/6 diad M. Thálissou
KOSTAS	60	1995	cis meadowiakas metapofras
KOSTAS-ANTONIS	69	3746	a. Amboiyrion 4/7 diad Trópolis (Liubyn)
KOSTAS K.	62	2935	a. Lás Pálmas 22/5 diad Mocharmen
KOSTAS KONIAIDHIS	81	29710	b. Kavtulou 19/7
KOSTAS MEADAS	61	13271	cis Peiraiad 10/7 (épiokseui)
KOSTHAS	60	20823	d. Skw 9/7
KOSTHAS	60	3365	a. Peiraiad 19/7 diad Kavtulou
KOSTHAS PEFHANIS	68	2296	cis meadowiakas metapofras
KOSTHAS PROHIS	65	14088	d. Panamá 17/7
LAGKADA	76	5915	metawomopáthi «ΔΑΦΝΗ»
LAGKADA MPAIY'	68	4350	d. Souk 13/7 diad 'Irávn
LAGKADA MHNITS	68	4350	d. Souk 18/5 diad 'Irávn
LAGKADA STAP	54	2698	d. Souk 6/5 diad Mt. 'Amplós
LATO.	61	5005	a. Amboiyrion 21/6 diad Kotsou
LAERTHIS	56	10542	a. Amboiyrion 7/7 diad Kouba
LAERTHIS	59	6140	b. Ntawomian 4/7 diad Mavila
LAIDH EMIA (δ.)	77	18858	a. Peiraiad 12/7
LAIDH MANTONA	65	7952	c. Phrompatl 17/7
LAION OF PAIGRIOU	80	2925	d. Akedanerias 15/7
LAION OF KAIROUNIA	54	3315	cis meadowiakas metapofras
LAKMOS	61	5843	d. P. Zalid 14/7
LAKY GOYAHIB	78	9485	a. Eliampe 19/7 diad Ntawomian
LAKY RAI'INTER	81	7000	cis Spetzia úpo sumplíhras
LAKON	69	8825	d. Kántila 16/7
LAKONIK (δ.)	65	34185	b. Giavrakladr 12/5
LAKONIKOS	78	11162	a. Tzén 13/7 diad Al. Kourádra
LAMPROS TZAGLIOTHS	62	8819	a. Lommito 19/6 diad Louantia
LAMYRA (δ.)	64	37338	a. Liosabáno 2/7 diad Kiousraðo
LANIA	68	81744	úpo paralabýn
LADOKH	64	10305	b. Kavtulou 14/5 diad Rwoian
LADOURA	65	1599	cis meadowiakas metapofras
LARA	72	8848	d. Téénian 19/7
LARRY L.	70	16306	e. Vankóvber 24/5
LEANDROS	81	30644	a. Roðário 16/7
LEBANTE K.	61	11621	c. Rio Grávts 11/7
LEBANTHS	60	8816	a. Peiraiad 18/7 diad Súron
LEDEA	63	17879	a. Roðário 17/7
LEMAN	66	2953	a. Brémnu 21/5 diad 'Algyðrión
LENA	61	9191	a. Líberptou 17/7
LENTOYAH KIKH	63	8427	a. Lommito 28/2
LENTOYDHES EYAGGELOS	61	8627	a. Leidore 28/3 diad Louantia
LEZBOS	74	3259	b. Rótteterntu 14/7 diad 'Ambrédra
LEZLAM	65	2411	cis 8ðain 44.12. B — 08.55 Δ 24/3
LEYOERD	62	14027	d. Tzénian 17/6
LEYKADIAN SKA'Y	60	6489	a. Peiraiad 18/7
LEYKAS (δ.)	63	16407	a. Soumámu 7/7 diad Síngkópóurun
LEYTERHS II	58	9079	a. Lá Rómána 6/4 diad 'Algyðrión
LEON	75	15684	a. Kemptek 14/7 diad Rótteterntu
LEON	72	2311	cis meadowiakas metapofras
LEONHES XALKOVSZ	77	9783	d. Souk 30/5 diad 'Irávn
LEONIDAS (δ.)	66	29287	a. Phále 29/6 diad Meðil
LEONIDAS	57	5318	a. Lommito 28/2
LEONIDAS Z. KAMPANHS	65	15738	a. Lás Pálmas 5/7 diad 'Arghentini

YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6425216 — 6422518 — 6444039

A.O.H.: 6653531 — 6420215 — 6428100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing OperationsBEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS AND
STEVEDORES FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

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

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO — GIZAN

ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65, PALEO PSICHICO, ATHENS
TEL.: 67260778, 6723959, A.O.H. 6825881, 6830000
CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 21 4623 ALFA GR

LONDON:

BLUE RIBBON LTD.

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

ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Λουσάνα 7/5	ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785	δ. Σκώ 5/7 διά Κλαυτόντα
ΛΗΔΑ	68	28879	ε. Ντιούμαντε 15/7	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	α. Μ. όλ. Φαχάλ 9/7 διά Μη. Αμπάς
ΛΗΔΑ	63	8566	δ. Κωνίπολιν 12/6 διά Μ. Θάλασσαν	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Γιοκοχάμα 13/7 διά Κασίμα
ΛΗΔΑ II	67	9381	ε. Βούρβαν 12/7	ΜΑΡΚΟΣ Η	69	11434	ε. Χιούστον 12/7
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	ε. Σασέπιον 14/5	ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ε. Τέσντα 14/7
ΛΗΤΩ	72	6106	ε. "Ειβόνυδουθ 16/7	ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	α. Γιβραλτάρ 15/7 διά Τέμα
ΑΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	εις Λάς Πάλμας από 5/10	ΜΑΡΟΥΑΙΩ	78	19974	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΛΗ Χ. (δ.)	67	48719	α. Σάουθ Ράιντικ Πόιντ 11/7	ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	α. Βανκούβερ 15/7 διά Νιούπορτ
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Λισσαβώνα 5/7	ΜΑΡΣ	48	3368	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	ε. Λάγος 30/6	ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	ε. Μεσίνα 4/7
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	α. "Αμβέρσα 11/7 διά Λάγος	ΜΑΡΥΑΙΖΑ	70	15806	ε. Χάριπον Ρόδης 19/7
ΑΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 12/7 διά Λαύριον	ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Χεύ Πόνιν 15/7
ΛΙΨ	68	9650	α. Ντώριμπον 15/7 διά Μούπασαν				
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	εις Μπάρας από 19/9				
ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Παναμά 12/7				
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Σουεζ 2/6 διά 'Ιράν				
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	εις Καζακστάν				
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	α. Τέρνταν 19/7 διά Μπερμπέρα				
ΛΟΥΚΑΣ Ν	72	13637	α. Ιανουάριο 10/7 διά Σακάδη				
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	ε. 'Αννάπολις 13/7				
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Σάντα Φ 1/7 διά Μεξικόν				
ΛΟΥΣΥ	59	1226	εις Θεσσαλονίκην (έπισκεψι)				
ΛΥΔΙΑ	74	9712	εις "Ακαπά από 10/2				
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Χάρηπον 18/7 διά Πειραιά				
ΛΥΔΙΑ Π. (δ.)	58	12982	ε. Γένοβα 19/7				
ΛΥΡΑ	67	41914	α. 'Οξελοσούντ 14/7 διά Σεβεν 'Αικ.				
ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Π. 'Ελιζερπέθ 20/7				
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά 'Αλγέριον				
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Ντώριμπον 5/7				
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	δ. Κωνίπολιν 17/7				
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	α. Πειραιά 6/7 διά Χαλκίδα				
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Μη. "Άυρες 7/7 διά Ρωσίαν				
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	δ. Γιβραλτάρ 18/7 διά 'Ανναμπά				
ΜΑΙΡΟΥΑΔΑ	63	14203	δ. Κωνίπολιν 8/7				
ΜΑΙ'ΥΣΑΝ II	58	5376	δ. Σουεζ 2/4				
ΜΑΚΗΣ Κ.	58	8388	ε. Κάντιλα 4/6				
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Ρόττερνταν 20/7 διά Κόρνερ Μπρούκ				
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	μετωνυμόθη "ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ"				
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	δ. Γιβραλτάρ 14/7				
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Λάγος 27/6 διά Π. Χάρκουρτ				
ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. 'Αλεξανδρείαν 20/7 διά Ρουμανίαν				
ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	δ. Κωνίπολιν 6/7 διά Νοβορωσίσκην				
ΜΑΝΤΩ Β (δ.)	72	17432	ε. "Ηοτζχαμ 22/7				
ΜΑΝΟΔΗΣ Μ. (δ.)	64	47493	δ. Σουεζ 6/7				
ΜΑΝΟΔΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότυουντ 10/7 διά Σ. Τζών				
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Γιβραλτάρ 6/7				
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Μανόύτο 12/7 διά Λονδίνον				
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΡΥΣ	68	18525	α. Λάς Πάλμας 4/6 διά "Οδησσόν				
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Μόντρεαλ 19/7				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Σίδνευ 13/7				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Βανκούβερ 11/7				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Χέν Πόνιν 13/7				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	ε. Δουνικέρκην 16/7				
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	δ. Γιβραλτάρ 3/7 διά Κάμπορ				
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ε. Λονδίνον 19/7				
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙΤ'Κ	62	8967	α. Τακόδια 8/6 διά Κορέαν				
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Λειόεσ 16/7 διά Κουβέιτ				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ε. "Οδησσόν 25/6				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	ε. Μπωμόντ 2/7				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	δ. Κωνίπολιν 10/7				
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	ύπο παραλόην				
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ε. Ραβέννα 7/7				
ΜΑΡΕΣΟΑ	69	9623	ε. Μπανγκάκη 10/7				
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Κοινά Μπαίν 8/7				
ΜΑΡΙ	58	4222	εις Πέρμα από 7/12				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Ρίο Γκράντες 22/6 διά Ναχόντκα				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Πειραιά 15/7 διά 'Ιταλίαν				
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Σάντος 19/7				
ΜΑΡΙΑ	58	5746	α. Πειραιά 12/5 διά 'Ιταλίαν				
ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Σουεζ 5/6				
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	α. Ντάκαρ 12/7 διά Κόνακρου				
ΜΑΡΙΑ Γ.	74	15938	δ. Κωνίπολιν 30/6 διά 'Υεμένην				
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΝΤΗ	70	9565	α. Καντί 14/7 διά Ν. 'Υόρκην				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ε. Ντόρμπαν 17/7				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ	68	1599	α. 'Αλεξανδρείαν 19/7				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Πειραιά 1/3 (έπισκεψι)				
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σιγκαπούρην 18/7 διά Χανολούσιον				
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Ούλαδην 2/6 διά 'Ιστανινίαν				
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Κωνίπολιν 22/6 διά Νοβορωσίσκην				
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Ροζέριο 8/7 διά Μη. "Άυρες				
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η	76	6034	α. Π. Χάρκουρτ 8/6				
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	δ. Κελάδη 5/7 διά Σιγκαπούρην				
ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	α. Κοκόδια'Υκσιτάλιγας 19/6				
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/7				
ΜΑΡΙΑ ΣΦΟΙΑ	61	9068	εις Μπάραν από 24/8/0				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	ε. Πειραιά 15/7				
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑ Τ	58	9507	α. Λομπούτ 7/5 διά Λουάντα				
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	66	41477	α. 'Οραντζάτον 4/7				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	70	9767	δ. Π. Σαΐδ 7/7				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	73	17432	ε. Σιγκαπούρην 9/7				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άργει εις Πειραιά από 21/1/79				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	61	2998	ε. Λαύριον 2/16				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	68411	δ. Ράς Τανόρη 1/7				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	μετωνυμόθη "ΜΑΟΥΝΤ ΕΑΕΡΟΣ"				
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	α. Παρανάγκουα 4/7 διά Λόριεντ				
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ	52	1145	μετωνυμόθη "ΛΑΤΕΣΟ"				
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Θρή Ρίβερ 29/5				
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Βαρκελώνη 16/6 διά Τριπολίν				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	δέωθι Σαρδηνίας 7/4				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μη. "Άυρες 16/7				
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Πειραιά 6/7 διά Τομπρούκ				
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ε. Λισσαβώνα 10/7				
ΜΑΡΙΚΑ Τ	60	6235	α. Λιμόν 28/6 διά ΗΠΑ				
ΜΑΡΙΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Γουερπόρτ 29/5				
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Τενερίφη 10/7 διά Μη. "Άυρες				
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ	68	14569	α. Γιοκοχάρη 9/7 διά Δυτ. άκτη ΗΠΑ				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. 'Αμπου ήλ Μπουσά 28/4				
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Κωνίπολιν 18/7 διά 'Ιταλίαν				
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Τζιμπούτι 4/7 διά Ντόρμπαν				
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Μπρούναμπουτελ 3/7 διά Μπαχάμας				
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	δέωθι Άλγερος 1/7				
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	ε. Πούντα 'Αρενάς 7/7				
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ε. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 13/7*				
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κωνίπολιν 16/7				
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Ροζάριο 18/7				

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	α. Ράς Τανούπαρα 1/7	ΠΑΡΟΣ	65	8883	δ. Κων/πολιν 13/7 διά Κωνσταντζαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259	α. Μ. άλ. Αχαντί 17/7	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ε. Καντίζ 31/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Άγριτζαν 13/6	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ε. Σάνικ Άνκορ. 16/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Ντάρμπιταν 18/7 διά Άργεντινην	ΠΑΤΜΟΣ	67	10771	α. Τάμπα 11/7 διά Μανφρεντόνια
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΤΡΑΙ	71	8813	α. Ρόττερνταμ 21/7 διά Μπορντώ
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	ε. Ιτατζί 16/7	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Τάμπα 20/6 διά Βουβάνη
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Κολόμπι 1/7 διά Τάουνοβιλ	ΠΑΤΡΑΙΓΚΟΣ	47	2754	δργεί εις Πειραιά
ΟΜΑΔΟΣ	57	8833	εις Πειραιά από 6/3/78	ΠΑΤΡΑΙΓΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	11756	δ. Π. Σαΐδ 3/5
ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΤΡΕΙ	69	12251	α. Κουβέιτ 4/7
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	63	24992	α. Μάλιο 9/6 διά Λιμάχιν	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	74	13036	α. Ρ. Νέχες 3/6 διά Ματάντι
ΟΡΑΙ'ΟΝ	63	14595	ε. Θάντερ Μπαι 19/7	ΠΑΤΡΙΣ	62	125947	α. Τζουδιμάχ Τέρμ. 17/7
ΟΡΕΣΤΙΑ	65	3034	α. Κιελών 9/6 διά Βίσαμπ	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Άλεξανδρειαν 2/7
ΟΡΥΞ (δ.)	72	11946	α. Ν. Γουεστινμάντερ 9/7 διά Βανκούβερ	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.	71	16306	α. Φρεντερίδα 28/6 διά Ααλμποργκ
ΟΣΕΑΝ	59	12888	ε. "Άντεν 2/7"	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Τ.	57	8549	δ. Μπρούνσμπουτελ 19/7 διά Καναδά
ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Μπ. "Άρες 2/6 διά Αθάνα	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.	60	7707	Ταραγκόνα 25/6 διά Μπαντάρ Αιπάς
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	ε. Πειραιά 12/6	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Νόρ. Άνκορεζίτ 10/7
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	79	14884	α. Φόρς 8/7 διά Ν. Υόρκην	ΠΑΥΛΟΣ ΧΙ.	69	1999	δ. Σουέζ 1/7 διά Ερυθρών Θάλασσαν
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	58	8808	α. Σιγκαπούρην 24/6 διά Καράτοι	ΠΑΦΙΚΙΝ ΠΡΑΪΤΝΤ	70	18287	ε. Λομπίτο 21/6
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δ. Μπρούνσμπουτελ 23/6	ΠΑΦΙΚΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	μετανομάσθη «HALLA CHAMPION»
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Κοκούμπια Ρίβερ 15/7			α. Ντάρμπιταν 8/7	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.	80	15359	α. Π. "Ορντάς 14/6 διά Μόντρεαλ				
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙ'Ν	66	11153	ε. Καρδιούκ 24/6				
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΛΛΕΝΤΖ.	73	7100	ε. Λισσαβώνα 6/6				
ΟΥΑΙ'Τ ΡΙΒΕΡ	58	10379	α. Καζαμπλάνκα 18/7 διά Μπρίστολ				
ΟΥΑΙ'Τ ΡΟΟΖ	60	7504	δ. Κων/πολιν 7/6 διά Νοβρωσίσκην				
ΟΥΑΙ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	εις Θεσσαλονίκην από 28/3				
ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	α. Ν. Όρλεάνην 2/6				
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Σουέζ 20/7 διά Βουβάνη				
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Μόρτιλ 4/6				
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σαΐδ από 14/3/77				
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	δ. Σουέζ 12/6				
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Γκουαγιάμας 29/5				
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	9736	ε. Μπ. "Άρες 24/6				
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Μπρούνσμπουτελ 25/5				
ΠΑΙ'ΛΟΤ.	70	2605	α. Μπιλόμπι 11/6 διά Άλγεριον				
ΠΑΚΤΩΔΑΣ	59	7052	α. Τζακάρτα 11/6 διά Μπελαβάν				
ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Μάλτα 11/7 διά Κρήτη				
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	δ. Κων/πολιν 16/7 διά Κωνσταντζαν				
ΠΑΛΑΜΕΑ	60	10778	δ. Κων/πολιν 9/7 διά Γιβραλτάρ				
ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	α. Ντόρμπατον 18/7				
ΠΑΛΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Σ. "Άννα Μπαι 24/6				
ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπο παραλήπτην				
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ρόττερνταμ 21/7				
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	8995	α. Μπ. "Άρες 27/5 διά Αθάνα				
ΠΑΝΑΓΙΑ	57	7994	ε. Μπ. "Άμπτας 9/6				
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Άλικαντες 14/7 διά Μασσαλίαν				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	ε. Τζένταν 22/5 διά Βιενένου				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δ. Σουέζ 16/5				
ΠΑΝ. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	70	11525	δ. Κων/πολιν 25/2				
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	α. Λάγος 13/7				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	α. Μονρόδια 29/6				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔ.	70	7773	α. Σάντος 10/6 διά Μεξικόν				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Λάς Πάλμας 15/7 διά Μεσόγειον				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	α. Λάς Πάλμας 25/5 διά Π. Χάρκουρτ				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Σκώ 9/7				
ΠΑΝΑΙΤΩΔΑΙΚΟΝ	60	7688	ε. Βενετία 19/6 διά Τζακάρτα				
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	ε. Τής 25/6 διά Ριο Κόρντιε				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Βενετία 11/7				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Ρουέτ 7/6 διά Ελλάδα				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	α. Άλεξανδρειαν 18/5				
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	64	33642	έδωθι Βομβάνη 19/7				
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Γκήλογκ 30/6 διά Ναχόντκα				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Βαλτιμόρην 7/7 διά Βενεζουέλα				
ΠΑΞΟΙ	65	1581	α. Πειραιά 18/7 διά Τρίπολιν (Λιβύης)				
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	α. Γουώτερφορντ 9/7 διά Άλεξανδρειαν				
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Λάγος 3/6				
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δ. Μπρούνσμπουτελ 1/6				
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Ρουέτ 11/7				
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Λάς Πάλμας 21/6				
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Πειραιά 14/7 διά Δρέπανον				
ΠΑΠΑΦΟΤΗΣ	73	16640	ε. Άλεξανδρειαν 19/7				
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Σουάμπια 16/7 διά Αύγουσταν				
ΠΑΡΑΟΣ	62	9636	α. Τάου Βομβώ 6/6 διά Βαλτικήν				
ΠΑΡΓΑ	59	10065	ε. Ν. "Υόρκην 19/6				
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	α. Αμεύργον 21/7 διά Ρόττερνταμ				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δ. Γιβραλτάρ 3/7 διά Μερούνα				
ΠΑΡΟΣ	61	13863	ε. Μαρακάδιμπο 5/6				
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Φόρ 6/7				

«ΑΝΣΑ 42»

Τό ίστιοπλοϊκό του 1981 — "Ενα τέλειο έπιτευγμα της Σουηδικής Ναυπηγικής

ΔΗΛΩΣΗ — ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

"Αν στή σύγκριση του «ANSΑ 42» μέ τά άλλα της αυτής κλάσεως διεθνώς σκάφη, δώσουμε τό χαρακτηρισμό «ΑΣΥΓΚΡΙΤΟ» ήσως θεωρηθούμε έγωισται. Έτσι προτιμήσαμε τήν πρακτική φράση:

«ΕΛΑΤΕ ΣΤΗ ΖΕΑ ΜΑΡΙΝΑ ΝΑ ΜΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣΕΤΕ»

Μήκος: 12,70 μ. — Πλάτος: 3,10 μ. — Βάθισμα: 1,72 μ.

Μηχανή: VOLVO PENTA 23 Ιππων

Κατάστρωμα Τήκ (τελείων νέτο)

Έσωτερικοι χώροι: Σουηδικό Τήκ — Κοιμίζει 7 διπόρα

Άλμπουρο: Άλογμινο 17,70 μ.

4 τύποι ιστίων — Απλός συγκεντρωτικός χειρισμός

Ταχύτης 8,5 (μαξ. 11 Σουηδικό ρεκόρ)

ANSΑ YACTHING — ΣΑΧΙΝΗΣ

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, TELEX: 21 2307, ΤΗΛ: 4515253/4128390

(Τά τρία έπαγγελματικά σκάφη ANSA 42 που έρχονται τών Ιούλιο/Αύγουστο είναι ήδη ναυλωμένα γιά 2 χρόνια)

ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ε. Ριγιόκα 20/6
ΠΟΕΤΙΚ(μ.)	66	33291	α. Χάρητον Ρόδος 2016
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Ρόττερνταμ 22/6 διά Λενιγκραντ
ΠΟΛΑΝΑ	60	8414	α. Λιουσβίνα 18/7 διά Νακόλα -
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Ρίο Τανέρο 17/7 διά Τουμπάρο
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Αμβέρσαν 19/7 διά Ρουέν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/7 διά Ρωσίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	58	8314	ε. "Αλεξιποργκ 17/7"
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	α. Βενέτο 20/7 διά Χιούστον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	43	14425	δργει εις Πειραιά ώπο 15/4/75
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Ν. Όρλεανην 23/6
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	υπό παραλαβήν
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Λισσαβώνα 18/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Ν. Όρλεανην 13/7
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	εις Χάφα ώπο 15/9
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Μπουένος Άιρες 27/6
ΠΟΠΗ Π	77	10558	ε. Όρλεανην 17/7
ΠΟΡΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ	81	10990	ε. Γιοκοχώμα 18/6
ΠΟΡΤ ΛΩΝΑΙ	65	7750	ε. Κονίπολιν 27/6
ΠΟΡΤΟ ΠΥΑΣΩΣ	48	1271	δ. Κωνίπολιν 29/6 (ΕΠΟΔΗΘΗ)
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ξεωθ Π. "Αλεξιποργκ ώπο 7/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Μποχρέιν 19/6 διά Κουβέιτ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	61	9404	α. Κουβέιτ 4/7 διά Τζιμπούτι
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Παναμά 19/7
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Μασσαλίαν 5/7 διά Γιβραλτάρ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	δ. Μπρούνωμπούτελ 12/7 διά Ούρουγουάη
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	α. Μαπούτε 7/7 διά Σιγκαπούρην
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	α. Ντουμπάι 4/3
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Ουντεβέλα 14/7 διά Α'βάνα
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δργει εις Πειραιά ώπο 18/4
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Ρόττερνταμ 10/7 διά Β. Καρολίνα (ΕΠΩΛ.)
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Μαπούτε 3/7
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ	68	9858	α. "Εβρετ 15/6 διά Σαγκάπην
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ	62	9229	α. Χάριτον 19/5
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Γκλάντστον 8/7
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	δ. Παναμά 8/7 διά Αίγυπτον
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Τζακάρτα 1/7
ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Ν. Όρλεανην 2/7
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Αμβέρσαν 17/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Λά Γκουλέτ 11/7
ΠΩΛΙΝΑ Κ	70	14609	δ. Μπρούνωμπούτελ 10/7
ΠΑΓΙΝΑ	81	32247	υπό παραλαβήν
ΠΑΓΙΝΟ (δ.)	59	12413	α. Ντόντιζ 16/7



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 ΕΥΡΩΠΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΙΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΤΩΝ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ 365 ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

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

ΡΑΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	63	5249	α. Ντάρμπιαν 19/7 διά Μαυρίκιον
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	ε. Τζέντα 16/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 19/7 διά Τίνιδα
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 13/7 διά Αίγυπτον
ΡΕΑ	71	9025	ε. Μαυρίκιον 6/7
ΡΕΑ	56	4275	άργει εις Πειραιά ώπο 18/3/80
ΡΕΑ ΖΗ	61	4152	α. Μάλαγα 21/7 διά Καζαπλάνκα
ΡΕΑ ΖΗ	69	2995	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417	α. Στεπτίνον 17/6 διά Κούβαν
ΡΕΙΝΦΡΟΣΤ	60	4820	α. Μπ. "Αυρες 12/4 διά Μπ. "Αμπάς
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	εις Καμάτσι 21/7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ'	63	14961	δ. Παναμά 12/7 διά Λουέλα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	δ. Γιβραλτάρ 12/7 διά Χάρπτον Ρόδω
ΡΗΛΑΙ'ΑΝΤ	77	9774	α. Ματάνιας 14/6 διά Μαρακάιμπο
ΡΗΜ Ι	61	2981	ε. Λαμέ 25/6
ΡΗΝΗ	62	9771	ε. "Αλγέριον 6/5
ΡΗΝΟΥΑ	70	9069	μετανομάσθη «UNITY»
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Σέβεν "ΑΙλ. 24/6 διά Ιαπωνίαν
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Παρανάγκουα 22/6
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΖΕΣ	67	8233	δ. Μπρούνωμπούτελ 30/4 διά Βέντοπιλς
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Δάντσιχ 14/5
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	εις Πύλων ώπο 11/1
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Πειραιά 14/7 διά Τουρκίαν
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Παρανάγκουα 24/6
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Ρόττερνταμ ώπο 23/9/79
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙΡΟ	57	4931	δ. Χόρην 10/7 διά Τζένταν
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	δ. Λας "Αντζέλες 10/7 διά Γιοκοσούκα
ΡΙΟΝ (δ.)	63	26376	α. Μάλμη 4/6 διά Φλώσιγκ
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	71	1552	υπό παραλαβήν
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	α. Ιωνινχάμ 2/7 διά Φλώσιγκ
ΡΟΔΟΣ	55	3370	ε. Τζέντα 11/4
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Σάν Νίκος ("Άργ.") 30/6
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Τζακάρτα 27/5 διά Σιγκαπούρην
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	α. Βανκούμπερ 26/6
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Βρέμην 8/6
ΡΟΛΛΩΝ	73	38611	α. Γιοκοχώμα 7/6 διά Τσού
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	υπό παραλαβήν
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	69	2995	α. Είλατ 17/7
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Μπιλιμπά 6/7
ΡΟΝΚΙΑΛ	63	6100	ε. Λάγος 3/7 διά Αμπιτζάν
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Κων/πολίν 10/7
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ε. Πούντα "Άρενας 2/7
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ	69	4121	

ΧΟΥΑΡΑΙΣ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	149609	ύπο παραλαβήν
ΧΟΧΕΝΝΙΜΠΕΛΣ	67	9433	εις Γιβραλτάρ 22/5
ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	α. Ντουμπιτ 21/7 διά Σουεζ
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	ε. Σάν Πέντρο (Άκ. Έλεφ) 19/4
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Πειραιά 24/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Π. Σάδι 20/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 2/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ	61	10434	ε. Χιούστον 22/6
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	66	41946	α. Σ. Ράιτικ Πόιντ 18/5
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	69	28203	δ. Παναμά 7/6 διά Ειρηνικόν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Τ.	58	10244	δ. Κωνσταντίνος 29/6 διά Κωνσταντίνου
ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	59	5202	εις Άλγκερβίρας
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	70	3025	ε. Γύρδια 1/7
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ.Δ.	71	16246	α. Ν. Όρλεάνην 11/7
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπιτ 1/7 διά Σ. Κρουά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αύγουστα 26/6 διά Βενγγάζην

ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	α. Σάτε 27/5 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	δ. Κωνιτόποιν 4/6
ΨΑΡΑ	56	8524	δ. Συνέζ 29/5
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Βαλπαράϊσο 12/6 διά Κουίντ
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ύπο παραλαβήν
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	δ. Σουεζ 1/7
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Σαγκάνη 26/6
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ε. Βιζακαπατάνη 25/6
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Παναμά 18/6
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	α. Πειραιά 1/7
ΩΜΕΓΑ ΚΩΣ	65	1926	εις Πειραιά 12/1
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ	60	5760	ε. Κάντια 5/5
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ	59	5330	α. Σάντος 13/7 διά Τζένταν
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ	60	5911	ε. Αμπεντρά 13/7
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	α. Πειραιά 27/6 διά Ντέρνα

Τά ύπο ξένας σημαίας

(Πλοία σημειώμενα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με τό Ν.Α.Τ.)
(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά ύπολοιπα φέρουν την λιθεριανήν

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Βάθβις Μπαΐη 16/6
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ Β. (δ.)	56	20140	ε. Σιγκαπούρην 27/6
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	ε. Πειραιά 28/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	εις Πειραιά 23/4 (έπισκευα)
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Πόρτ Αλφρέντ 18/7
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	όργιεις εις Πειραιά από 14/6/74
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Χιούστον 2/6
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	εις Κόμπο Ρόχο 15/6 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Αμβούργον 12/6 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Ρότερντεν 21/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	81	18495	δ. Π. Σάδι 29/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	ε. Ήπατά 25/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28645	δ. Ζάδι 1/7
ΑΙ' ΚΟΝ'	71	27958	δ. Κωνιτόποιον 14/6 διά "Οδησσόν
ΑΙ' ΗΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	εις μεταφ. Μαύρης Θαλάσσης
ΑΙ' ΗΡΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΛΤΙΑ (κ.)	69	6038	ε. Βενεράκρους 11/6
ΑΙ' ΗΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΖΙΣΠ (κ.)	65	8914	α. Χόγκ Κόγκ 13/7 διά Μπουσάν
ΑΙΤΙΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Δόνια 21/6 διά Κορέαν
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	α. Χάμπτον ρόδος 1/6 διά Ρίο Χάινα
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνην 24/6
ΑΛΑΜΕΙΝ (π.)	62	10403	ε. Λάγος 21/6
ΑΛΑΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Πουάν Νούρ 30/6
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	α. Μποχράν 11/7 διά "Αυτου Ντάμπι
ΑΛΕΝΕΙΤΑ' Α (δ.)	70	51615	α. Αρζόν 23/6 διά Πόρτικαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Πουάν Α Πίερ 10/6 διά Ρ. Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Ντάρμπαν 26/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	α. Κίνκοταν 25/6 διά Λ. Τσάρλες
ΑΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάσιλον
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	εις Πειραιά από 11/11 (έπισκευα)
ΑΛΚΑΜΑΝ	66	27985	δ. Σκύλ 21/6 διά Λενίγκραντ
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ε. Πειραιά 12/6
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Μασσαλίαν 19/6
ΑΛΑΜΑ Μ. Κ.*	55	3709	εις Καράτι 23/6/80
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	ε. Τζεμπέλ "Αλί 6/6
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Λύτελτον 29/6 διά Μπλάφ
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Σιγκαπούρην 8/6 διά Π. Κελάγκ
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	εις Πειραιά 22/2
ΑΝΑΣΑΣΑ (κ.)	53	7570	δ. Σουεζ 20/3 διά Γκιζάν
ΑΝΑΣΤΑΣΗ (π.)	57	2148	α. Καλκούτα 1/12 διά Σχικαπούρην
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΑΝΤΑΝ	67	21457	δ. Γιβραλτάρ 20/7 διά Κωνιτάντζαν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Κιαραράζου 20/8 διά Περσικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Σίδηνον 21/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Κωνιτόποιον 25/6 διά Ρουμανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Σουλόν Βότ 2/7 διά Φλάσιγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Μπ. "Αύρες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Παναμά 13/7
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	δ. Κωνιτόποιον 17/6 διά Νοβερωσίσκην
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Μπούλεν Μπάι 2/6 διά Νιγηρίαν
ΑΝΘΟΥΑΙ Ι. (κ.)	65	1204	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Λισσαβώνα 18/7 διά "Αζόρες
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	όργιεις εις Χαλκίδα από 17/7/79
ΑΝΤΚΛΙΟ Β. (δ.)	59	16047	α. Αμβούργον 11/6 διά Βεντούπιλες
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Μπούλεν Μπάι 17/6 διά Ρ. Τανούρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	ξεωθ. Μπερμπέρα 14/1
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	όργιεις εις Τραπάνι 3/5/80
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Αμβούργον 19/6 διά "Αργεντινήν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΧΟΣ ΣΓΑΚΟΥΡ*	57	9852	ε. Κολόμπο 16/6
ΑΡΑΧΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	δ. Κωνιτόποιον 21/6 διά Κωνιτάντζαν
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	α. Κοτούνο 21/6
ΑΡΗΣ	61	7870	ε. Λισσαβώνα 9/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τζουδίμαχ Τέρρη 2...
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΖΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Γιβραλτάρ 23/5 διά "Αργεντινήν
ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙΤΝΕΡ(κ.)	66	1404	μετων. «ΣΥΡΟΥΣ Γ. II»
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΠΑ ΣΑΝ (π.)	57	5992	ε. Ντάρμπαν 29/6
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Λ. Αντέλεσ 28/6 διά Βανκούβερ
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Φιλαδέλφειαν 9/7
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)	68	48559	α. Μπωσάντ 14/6 διά Ν. Όρλεάνην
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	74	128398	α. Τζουδίμαχ Τέρρη
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	α. Μουτσουρέ 16/6 διά Βανκούβερ
ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	ξεωθ. Καράταο 2/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΙΙ (π.)	67	3619	ύπο παραλαβήν
ΕΒΡΟΣ (π.)			
ΕΙΡΗΝΙΟ (π.δ.)	65	3434	όργιεις εις Πειραιά
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	42377	α. Μπούλεν Μπάι 20/6
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	4292	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά "Οδησσόν
ΕΛΕΙΤΣΙΤΡΑ ΙV (κ.)	52	24810	ε. Χάμπτον ρόδος 19/6
ΕΛΕΙΤΣΙΤΡΑ V (κ.)	55	2484	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝ*	67	4037	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΗ Π.	72	27989	α. Ροζάριο 10/6
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	94989	α. Λ. Αντέλεσ 15/6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	74	132034	α. Κακογκάδα 5/6 διά Κασιούγκ
ΕΛΙΖΑΜΠΕΙΟ Ι (π.δ.)	59	12662	α. Τζουδίμαχ Τέρρη 11/6
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Σιγκαπούρη 23/6 διά Τζακάρτα
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΟΡΥ (Σινγκ.δ.)	55	45001	δ. Γιβραλτάρ 2/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. Όρλεάνην 13/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	ε. Σάροχ 21/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	δ. Γιβραλτάρ 27/6 διά Χάμπτον ρόδος
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Καρτέλον 6/6 διά "Αρζόν
ΕΠΑΠΔΑ (δ.)	70	119729	α. Βαρκελών 23/6 διά "Αλγέριον
ΕΠΛΙΝΙΚΗ Κ. (κ.)	55	2261	δ. Σουεζ 31/5
ΕΝΑΜΕΑ (κ.)	60	5513	ε. Λούμπιτο 14/6
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	56	9212	ε. Π. Χάρκουρτ 3/6
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	δ. Π. ο. Σταϊν 3/5 διά "Αγκόλαν
ΕΡΓΙΝΑΙ (π.)	61	9335	δ. Σουεζ 16/4 διά "Ιράν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	α. Τζουδίμαχ Τέρρη 16/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Ι (π.δ.)	54	11208	ε. Μπαλικόπαν 10/6
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	όργιεις εις "Ιτέαν 21/2
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Ρότερνταμ 15/7 διά Μπουκάναν
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Χάμπτον ρόδος 17/6 διά "Ιταλία
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	α. Λ. Πάλμας 19/5 διά Π. Χάρκουρτ
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	όργιεις εις "Ιτέαν 20/3

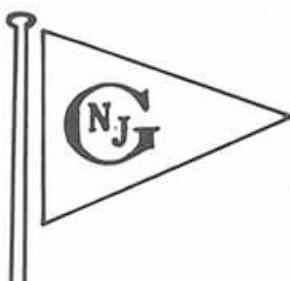
ΖΑΚ (η.)	62	10028	δ. Κων/πολιν 3/7
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	εις Λειβερίες ώπο 15/7/78
ΖΕΥΣ I (η.)	60	17447	ε. Πειραιά 30/6
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Τάμπα 19/5 διά Σιενφουέγκος
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	α. Σ. Νίκολας Μπαΐν 27/6 διά Ν. "Υδρκήν"
ΖΩΗ II (η.)*	56	2651	δ. Π. Σάδι 2/7
ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (η.)*	57	9433	ε. Πειραιά 13/6
ΘΑΡΡΟΣ (η.)	63	3293	α. Τάμπα 26/5 διά Π. Καμπέλο
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΥΓΚ.	74	51501	κόρη 12/7
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	δ. Δουνκέρκη 1/7 διά Χαμπτον ρόδς
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Κουβέιτ 1/7 διά Μοζαΐκην
ΘΩΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Παναμά 1/7

ΙΜΑ*	68	27989	α. "Οζάκα 18/6" Ούλσαν
ΙΩΝΙΑΝ ΠΑΓΓΟΝΗΡ.	66	20959	α. Λ. "Αντέλεξ 27/6 διά Ρόττερνταμ
ΙΩΣ (η.)	70	3971	ε. Πειραιά 19/6
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	ε. "Αντέν 28/6"

ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Χαλιφέ 23/6 διά Ν. "Ορλεάνην"
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. "Αντέν 15/3"
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μανούτο 5/7 διά Νακάλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)*	57	3826	εις "Αιγαίη 18/6 (προστηρέσν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Μην. "Άύρες 18/6 διά Ρωσίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	δργει εις Πειραιά 23/10/77
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	Εξωθ. Βουβάλης 25/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ Χ'ΜΑΝΔΑΗΣ	73	18067	ε. Π. "Έλιζαμπεθ 18/6
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)*	60	4068	ύπο παραλαβήν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ η.*	56	8203	α. Παναμά 8/6
ΚΑΡΝΤΙΟ (κ.)	71	9206	α. Χόμπιτον ρόδς 24/6
ΚΑΣΚΙΩΤΩΣ (κ.)	54	1598	ιδε. "ΨΑΦΩΝ" ώς μετωνυμόσθη
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	α. Θεσσαλονίκη 9/6 διά Σομαλία
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λας Πάλμας 29/6
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.)	81	3900	εις "Ιμαμπρέτ ύπο συμπλήρωσιν"
ΚΑΣΤΑ. ΑΛΦΑ (κ.)	72	18774	α. Ναγκόριον 27/6 διά Κουβέιτ
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*	63	8671	δ. Παναμά 14/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	α. Κοσταζακόδηκος 4/6 διά Χιούστον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ντουμπάι 1/1
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Ρόττερνταμ 2/7
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	ε. Τζένταν 16/6
ΚΙΜΟΔΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.)	61	13308	α. Μόντρεαλ 30/6 διά Γένοβα
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Μπανάνα 26/5
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργει εις Πειραιά ώπο 8/2/79
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ύπο παραλαβήν
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ύπο παραλαβήν
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Μαντράς
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	α. Ν. "Υδρκήν 8/6 δι" "Αρούμπα"
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	α. Κουβέιτ 17/5 διά Κουμπάρ διλ.
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	δ. Κων/πολιν 11/6 διά Γαλατοι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	εις Πειραιά 19/3 (έπισκεψι)
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Χιούστον 19/6
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΥ (δ.)	53	11230	δργει εις Πειραιά ώπο 1/3/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. "Αμβούργον 12/6"
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	ε. Σπλίτ 29/6

ΛΕΜΠΑΛΟΝ (κ.)	60	4068	ε. "Άλεξανδρειαν 29/6
ΛΕΞΙΝΓΚΤΟΝ (η.)	67	7718	ύπο παραλαβήν
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Χόγκ Κόγκ 2/5
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Καρδανίγεννην 1/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28848	α. Σακάντιε 20/6 διά Ρίο Ιανείρο
ΛΙΛΑ (η.)*	50	2734	δργει εις "Αμπιτζάν
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)	81	16700	α. Κουβέιτ 11/6 διά Νταμάρ
ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ.)	81	16700	ε. Νταρμπαν 25/6
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Π. Σάδι 28/6
ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	δ. Γιβραλτάρ 15/6 δι" "Αλγερίου
ΛΟΥΣΥ I η.η.*	52	4755	δ. Ντόβερ 5/5
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)*	75	136991	α. Μ. "αλ Φαχάρ 8/6
ΜΑΤΙΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Κοιώ Μπαϊν 30/6
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.η.)*	60	13339	α. Σουδάν 22/7 διά Πειραιά
ΜΑΡΙΖΑ*	52	3244	δ. Μη. "Αύρες" 26/5
ΜΑΡΙΚΑ I. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουέζ 2/7
ΜΑΡΙΚΑ Π. (δ.)	73	61330	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΜΑ (δ.)*	67	43649	α. Τζένταν 22/6 διά Σουέζ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ Δ. (δ.)	64	38568	α. Ράς Σουκέριο 20/6
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.η.)*	65	13512	ε. Πειραιά 16/7
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Σουέζ 13/6
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. "Άλεξανδρειαν 16/7 διά Μ. ζ Χάρμα
ΜΑΡΙΤΣΑ III (η.)	65	10596	δ. Παναμά 25/6 (ΕΠΩΔ)
ΜΑΡΙΟ	65	17238	α. Μη. "Αύρες" 21/6 διά Ρωσίαν
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	α. Π. "Άλεξκρα 23/6 διά Βανκούβερ
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δργει εις Κουβέιτ 24/6/78
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Κων/πολιν 30/6 διά Λιβύην
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	εις Μπόνι 30/1 (άποθήκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (η.)	61	9194	α. Ν. "Ορλεάνην 24/6
ΜΕΣΙΣ	69	9650	δ. Σουέζ 2/7
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	α. Ρ. "Ιανέριο 16/7 διά Λομέ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Μπούλεν Μπαϊν 2/7
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*	76	75125	εις Γκάλφ όφ Κάμπετς 30/4/80
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	Σιγκαπούρην 5/6
ΜΗΝΟΣ II (κ.)	59	3809	α. Π. Πιέρ 3/6 διά Ντουρμάδι
ΜΗΝΟΣ VI (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 2/1/5
ΜΙΑ	80	15552	δ. Π. Σάδι 1/7
ΜΙΝΑ Φ. (η.)	58	8733	ε. "Άλεξανδρειαν 1/7
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΕΡ (η.)	71	1590	ε. Ταμπικο 20/6
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝ (η.)	70	1582	α. Γρενάδα 30/6 διά Γουιάνα
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'Τ (η.)	70	1587	α. Ν. "Ορλεάνην 5/7
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η.)	70	1591	ε. Σ. "Αννα Μπαϊν 22/6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	1591	ε. Πειραιά 10/6
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	Πτερεμάρδα 27/5 διά Τρίνινταν
ΜΙΝΙ ΛΗ (η.)	71	1562	δ. Παναμά 2/7
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η.)	70	1592	α. Μόριπι 2/6
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	ε. Τάκασονβι 3/6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η.)	71	1562	α. Μπαρανκίλα 13/6
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η.)	71	1584	ε. Ν. "Ορλεάνην 29/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η.)	71	1584	α. Μόριπι 21/6 διά Βενεζουέλα
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	α. Ν. "Ορλεάνην 10/6 διά Παραμαρίμπο
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	α. Πόιντ Λίζας 16/5 διά Βανκούβερ
ΜΙΝΙΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	α. "Αγ. Βικέντιον 10/6 διά Φρήροπτ
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Ρ. Τανούρα 20/5
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	α. Μελίλι 19/5
ΜΟΣΚΟΥΟΥ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ (κ.δ.)	80	18000	μετων. «ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ»
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 2/6 διά Παναμά
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)*	63	25340	δ. Π. Σάδι 26/6

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

ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΜΠΑΣΤΙΩΝ ΛΑΦΑ(κ)*	68	13706	α. "Οραντζιστόν 29/6 διά Κιουρασό				
ΜΠΑΥ'ΡΟΝ (η.)	61	1460	εις Πειραιά 15/12				
ΜΠΛΑΟΥ ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ*	59	7919	ε. Ρεάλφ 11/6				
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	α. Π. Κελάρχ 28/6 διά Λίβερπουλ				
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	εις Μπόνι (Άποθήκη)				
ΜΠΡΑΒΑΛΤΟΝΑ (η.)*	55	5233	α. Τάμπα 26/6 διά Χιούστον				
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)*	67	4659	ε. Φιλαδέλφειαν 28/6				
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	δ. Παναμά 25/6				
ΜΠΡΙΣΤΟΛΑ (κ.)	64	8403	ε. Γένοβα 22/6				
ΜΥΖΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Πειραιά 25/5				
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ε. Ντακάρ 10/6				
ΝΑΣΣΑΟΥ (δ.)*	73	103961	α. Ράς Τανόύρα 10/6				
ΝΕΑΑ (κ.)	61	1458	δ. Παναμά 25/6				
ΝΕΟ (κ.)*	67	2996	εις Μαραρά 16/4				
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	άργει εις Ιτέαν 14/4				
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εις Πειραιά 23/12/73				
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΕΣΟΣ	76	35567	ε. Τακόμα 29/6				
ΝΙΚΟΛΙ (η.)	59	10748	α. Κεμπέκ 2/6 διά Κούβα				
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	άργει εις Χαλκίδα από 22/10				
ΝΙΚΥ Π.	73	45500	υπό παραλόθην				
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (η.)	67	4016	α. Μπρόνσονβιλ 10/6 διά Τρύπενον				
ΝΙΟΥ ΣΠΙΡΙΤ (η.)	64	3947	ε. Χιούστον 20/6				
ΝΙΧΟΝ ΑΛΦΑ(κ.)	65	13458	α. Κολόμπο 23/5 διά Λιμπρεβίλ				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙΓ'Σ (κ.)	60	4100	α. Ρόττερνταν 22/5 διά Βολτική				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	α. Νόντη 19/6				
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Μπ. "Άρρες 10/6				
ΝΟΡΘΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	ε. Άδγας 21/6				
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	ε. Καζαμπλάνκα 20/6				
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Ρ. Γκράντες 19/7 διά Μοντεβίδεο				
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)	61	5816	α. Νιόχα 9/6 διά Μπουσίρε				
ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)*	66	7264	ε. Γόνδον 27/6				
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. "Αντεζές 4/6 διά Μπουσάν				
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	δ. Σουεζ 3/7 διά Μπουσίρε				
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	άργει εις Βρέστην 23/3				
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Π. Σάδι 24/6				
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	ε. Σιγκαπούρην 28/5				
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Φιλαδέλφειαν 22/6				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	α. Μπορέν 17/7 διά Ράς Τανόύρα				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Σιγκαπούρην 25/6 διά Ράς Τανόύρα				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	α. Σιγκαπούρην 20/6 διά "Ιαπωνίαν				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	α. Γιουροπόρτ 2/7 διά Κάλιαρι				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	α. Λά Σιούτ 18/6 διά Νάπολη				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Ναγκόγια				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ε. Τζουδίμιαχ 15/7				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΙΣΟΝ(δ.)	72	106123	άργει εις Ιτέαν 5/3				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	ε. Τάκσαρονβίλ 30/4				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	α. Πειραιά 8/6				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	ε. Τάκσαρονβίλ 16/5				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ(δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάτ 26/6 διά Γιουροπόρτ				
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Βρέστην 23/6 διά Μίνα Καμπούς				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Ντουμπάτ 9/6 διά Γένοβα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	126561	α. Κουβέτι 18/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)*	64	32379	α. Σ. Νικόλας 27/6 διά Τρίνινταν				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤY	66	15668	α. Μόντρεαλ 29/6 διά Κούβα				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	δ. Κωνίτσα 27/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑM	65	15577	ε. Σκώ 11/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	δ. Κωνίτσαλιν 18/6 διά Νοβορωσίανη				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	α. Β. Κοντιτιτιόουσαν 28/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ε. Σύρου 7/6 διά "Αργεντινή				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	ε. Π. Ελιζαμπέ 28/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	67	15697	ε. Μουσταρές 17/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Ν. Ορλέανη 21/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Μπούλεν Μπαΐη 27/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Μπούλεν Μπαΐη 10/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ε. Πειραιά 21/5 (έπισκεψι)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Ν. Ορλέανη 29/6				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	α. Κίλον 29/6 διά "Αργεντινή				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Σκώ 27/6 διά Ρίνα				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ε. Αίδη 24/4				
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Μπρούνομπουτελ 24/6				
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)*	73	20354	α. Ρόττερνταμ 4/6 διά Μεξικόν				
ΠΑΝΑΓΗΣ Κ. (η.)	59	4381	α. Μη. "Άρρες 27/5				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	ε. Κιότσια 28/6				
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Φόρ 28/6				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΙ'ΝΤ *	60	8721	ε. Βανκούβερ 25/5				
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Δ. Αντζελες 18/6 διά Γιοκοχάμα				
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	ε. Σαντάντερ 11/6				
ΠΑΤΡΙΣ (δ.κ.)	61	12820	ε. Άλεξάνδρειαν 2/7				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	7738	δ. Παναρό 30/6				
ΠΑΤΡΙΚΟΑΣ (κ.)	55	34715	εις Αθήνα 15/4/80				
ΠΕΤΑΛΩΝ	76	51920	α. Τακόμα 26/6 διά Ιαπωνίαν				
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑΙ (δ.κ.)	56	11920	ε. Σάρος 23/6				
ΠΕΤΡΟΣ (δ.)	65	41255	ε. Μασαλίαν 11/5 (έπισκεψι)				
ΠΩΤΩ	68	35191	α. Χόμπιαν ρόδης 26/6 διά Γερμανία				
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΑΡΑ (μ.)	72	57102	α. Γιουροπόρτ 23/6 διά Ν. Ορλέανην				
ΠΟΛΥΕΣΗΝ Κ. (δ.)	76	60937	α. Ναυκαράδη 1/6 διά Σιγκαπούρην				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Χέντλαντ 21/6 διά Κιδαραζού				
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	εις Κατόκωλον 27/7/79				



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

ΡΗΦΕΡΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)*..... 68 1243 α. "Αμοτερνταμ 1/7 διά" Αμβούργον
ΡΙΟ ΜΑΡ..... 65 16334 δ. Κωνίπολιν 14/6 διά Μ. Θάλ.
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ. (η.)..... 55 8368 ε. Πειραιά 17/6

ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*..... 51 4788 εις Λ. Πάλμας 20/9/79
ΣΑΜΗ (η.)*..... 60 8361 δ. Σάιδ 8/6 διά Δ. Αφρικήν
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*..... 61 10444 α. Λ. Πάλμας 10/5
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*..... 75 111171 ε. Κίρε 17/6
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*..... 75 111171 α. Γιοκοχάμα 22/5
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*..... 66 3314 α. Καστέλον 29/5 διά "Αννάμπα
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ..... 62 5218 δέωθι Καράτοι 30/6
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*..... 65 12102 α. "Ηστ Λόντον 12/6
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)..... 65 31779 ε. Χιούστον 18/6
ΣΑΟΥΓΤΟΥ'ΙΝΤ..... 70 11329 α. Π. Νουάρ 16/6 διά Ν. Ορλεάνην
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΥΓΚΕΡΟΡ (δ.)..... 58 18183 α. Σίλικατ 16/6
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)..... 59 18183 α. Σίλικατ 11/6

ΣΗ ΛΑΚ Ή(κ.)*..... 63 5289 α. Ν. Ορλεάνην 24/6
ΣΗ ΛΑΤ'ΟΝΗΡ..... 71 11055 δ. Παναμά 23/6
ΣΗ ΠΕΡΛ (κ.)..... 61 8701 δ. Παναμά 13/6 διά Ταλόρα
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)..... 60 1315 δ. Αμβούργον 1/7
ΣΙΔΕΡΗΣ..... 72 16406 α. Σιγκαπούρην 13/5 διά Π. Κελάρκ
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*..... 78 5500 α. Κορούνα 27/5
ΣΙΝΟΕ..... 77 4719 ε. Λειβερες 1/7
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*..... 59 1593 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΚΑΪ' (κ.)*..... 57 6494 ε. Πειραιά 9/6
ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*..... 57 3070 δργει εις "Αμπιτζάν 8/9/78
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*..... 54 1227 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΩΛΩΝ (δ.)*..... 70 91954 α. Τζουμάχα Τέρμ. 1/7
ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)..... 66 1689 α. Πειραιά 1/7 διά Χαλκίδα
ΣΩΡΟΚΟΣ..... 69 9650 α. Βενετία 5/6 διά Γιβραλτάρ
ΣΠΗΛΙΑΔΑ..... 78 12518 ε. Ρεσίφε 22/6
ΣΤΑΥΡΟΥΑΔ..... 80 32000 α. Βαρκελώνην 19/6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)..... 50 1518 δργει εις Πειραιά 25/2/77

ΤΑΝΙΑ Π. (η.)*..... 53 1886 α. Πρέβεζα 15/1 διά Κατάκωλον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ..... 63 29739 α. Φρήντορ (Μπαχ) 11/6
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)..... 75 117342 α. Τζένταν 22/6 διά Περσικόν
ΤΕΝΑΣΤΥ (κ.)..... 59 5510 δ. Παναμά 10/4
ΤΕΡΕΖΑ*..... 61 18484 α. Κολούμπια ρίβε 10/6
ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)..... 56 6500 δ. Σουέζ 6/5 διά Μπ. Αυτάς
ΤΖΕΝΗ..... 59 9585 ε. Τρινκουάλη 21/6

ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*..... 54 7930 δργει εις Πειραιά 12/2/77
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)..... 65 11245 α. Ντιώριπαν 28/5 διά Βραζιλίαν
ΤΙΦΟΣΙΟ (δ.)..... 74 68631 α. Σετούμπαλ 2/6
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)..... 60 12944 ε. Σιγκαπούρην 21/7
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ..... 71 20670 α. Τουμπαράδο 13/6
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)..... 66 2186 δ. Έλαϊνόρε 25/6
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ..... 70 18736 ε. Σακάι 25/6
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ..... 72 18724 α. Ν. Γουεστμίνστερ 27/6
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥΓ'Α..... 72 18723 α. Λ. "Αντζελες 9/6 διά "Ιντσόν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)..... 66 22354 α. Π. Ρόντις 26/6 διά Ν. Ορλεάνη
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)..... 56 3901 α. Λομπίτο 19/6 διά "Αμβέρσαν
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)..... 57 1999 α. Πειραιά 30/6 διά Ταρτούς
ΤΡΙΤΩΝ..... 77 15552 δ. Έλαϊνόρε 23/6
ΤΣΕΛΑΣΗ (δ.η.)*..... 61 8816 υπό παραλογήν

ΥΖΩΝΑ (κ.)..... 52 3256 εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (δ.)..... 58 45988 α. Ν. Ορλεάνην 10/6 διά Μποναίρ
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.η.)..... 77 124499 αργει εις Πουέρτο Ρέιλ

ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*..... 67 44720 α. Μ. "Αχμαντί 23/6 διά Κωνσταντίνου
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)*..... 60 9030 δργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΦΕΛΙΣΙΑ Β..... 78 15950 α. Αμβέρσαν 26/6
ΦΙΒΙ (κ.)..... 50 13074 α. Αυγούσταν 22/6 διά Βιρυτών
ΦΙΛΙΠΠΟΙ..... 65 12495 ε. Μουτσούρε 17/6
ΦΙΩΝΑ Μ. (δ.η.)..... 58 15940 α. Ρ. Τανόύρα 31/5
ΦΟΡΤ ΑΛΦΑ (κ.)..... 72 16135 α. Σιγκαπούρην 23/6 διά Λάγος
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ. (η.)*..... 59 8665 δ. Π. Σάιδ 26/6
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)*..... 71 10586 α. "Αμβέρσαν 5/7 διά Μπέρια
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)..... 58 9909 α. Πύλον 8/6 διά Λατάκια
ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)..... 74 48928 ε. Χονολουλού 25/5
ΧΑΒΑΓΙΑΝ ΣΗ (δ.)..... 70 51620 ε. Χονολουλού 18/6
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ*..... 71 5042 ε. Πίκτου 20/6
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*..... 66 2985 δ. Κωνιπόλιν 27/6
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*..... 67 3020 ε. Τριπολίν Λιβάνου 21/6
ΧΡ.ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)..... 61 9346 ε. Μπάραν 16/10
ΧΡΙΣΤΙΝ Ι (η.)..... 57 1570 ε. Μπιζέρτα 10/6
ΧΡΥΣΑΛΛΙΣ (κ.)..... 65 12074 εις Μπόραν 9/9/80
ΧΡΥΣΗ (δ.)..... 66 41066 α. Φόρτ ντε Φράνς 16/6
ΧΡΥΣΗΤΣ (η.)..... 59 4378 δ. Κωνίπολιν 26/6
ΨΑΘΙ (κ.)*..... 54 1596 δργει εις Πειραιά
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)*..... 44 14540 εις Νταμμάρ 4/1/78

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ:

Έκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Σεμέλης 3, Έκαλη

Έπι της θάλης
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ
Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
Πλ. Κανάρη 15

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 507

EDITOR: D.N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st August 1981

BITTER COMMENT

The French Minister of Mercantile Marine made some bitter comments on the subject of the "Cavo Kambanos" which caught fire off the Spanish coast on 29th March.

After describing the circumstances attending the accident, the abandoning of the hulk and the threat it posed to shipping, he added that the international convention of Brussels of 1969 made it possible for countries to intervene in international waters in the event of any danger threatening their coasts or navigation.

He concluded by saying the matter constituted an example of irresponsibility and indifference on the part of convenience flags with respect to the rules of safety and protection of the environment. Convenience flags reap their profits but disappear in the face of danger, leaving it to the international community and to individual states to rectify the damages they cause to persons and things. He said he hoped that the example of this abandoned ship, which was a floating time bomb, will make various states realize that the struggle for the preservation of the sea as the common heritage of all mankind is linked to the struggle against any form of "convenience".

Without wanting to disagree with the last part of the French minister's words, we would like to point out that the Greek flag is not a flag of convenience and that unqualified criticism of the real and legal aspects of the case smacks of impermissible haste on the part of an official spokesman.

WAR RISKS INSURANCE

The Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd. has settled in full the claims of the owners of ten among some seventy ships trapped in the Shatt el Arab area as a result of hostilities between Iraq and Iran.

The total amount, covering the hulls and

HELLAS-MAR S.A.

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 BAIRRS

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735, 319480

A.O.H.: 321843

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

1004 BUENOS AIRES — ARGENTINA

machinery of the ten ships was \$36 million which were paid on July 6th via the managers of the Association, Messrs. Thos R. Miller & Sons (Bermuda).

Ships belonging to the Association are insured, on a mutual basis, only against war risks and this does not affect other coverage concluded by the owners on the insurance market.

The Association had previously accepted that three other ships, insured in the same way, be considered total losses following bombing and artillery fire at the beginning of the conflict.

Mr. C.M. Lemos, as Chairman of the Association, announced that the board had resolved that the claims for these ships should be paid in full because it was obvious that the owners had been deprived of their vessels and that it was doubtful whether they would get them back within a reasonable period of time.

Since no armistice had been forthcoming, the dangers of sailing in the front line of hostilities, which includes part of the river between Hormuz and Abadan, would be very great. The wrecks of ships damaged during the fighting and which had run aground were among the obstacles.

Almost 2,000 ships totalling 36.6 million grt. are registered with the Association and represent a value of \$14 billion.

SOVIET SHIPS

Finally, the Soviet oceanographic vessel 'Aitandor', after waiting for about a month outside the Khalkis Shipyards for permission from the Greek government to carry out repairs, has sailed for an unknown destination. We confess we shall not be in the least surprised to discover that it is to be repaired in the yard of some other NATO member-country.

It should be remembered that the Soviets had made the repair of this vessel contingent on a further contract for the repair of twelve more ships at a total cost of \$18 million. And this at a time when the Eleusis Shipyards are reported to be going up for sale.

We do not know what is going to happen with this matter of repairing Soviet ships in Greek yards but we must stress once more that politics should not mix with business. And nobody is a more fervent supporter of this aphorism than our good friends and leaders of the free world, the United States of America.

TELECOMMUNICATIONS

As far as shipping is concerned, the telecommunications system in Piraeus is a dead loss. We were present recently in a shipping office and observed at first hand the desperate attempts of an executive to put a call through to a number abroad which he was not able to do until some hours had passed. This situation is a common one and many shipping people have complained that they have missed out on important deals simply because they could not get through on the phone.

It wouldn't be a bad idea if the department head of OTE (the Hellenic Telecommunication Organisation) paid a visit to one or two shipping offices in Piraeus and saw for himself what they have to cope with.

It would also be a good idea if OTE could find out and let us know what proportion of its revenues derives from shipping concerns in this country.

THE "EL GRECO" AGAIN

The results of the illegal entry of the "El Greco" on the Patras-Ancona line are already becoming apparent. The following telegram from the Association of Importers of Used Cars and Spare Parts in Piraeus speaks for itself:

"120 trailer-trucks and loaded trucks have been waiting in Ancona for 15 days for transport to Patras. Karageorgis Lines have stopped their cargo ferries since the "El Greco" was placed on the line. Three days ago a fight with knives broke out among drivers and agents and ships' officers because space was being auctioned as a result of which 10 Greeks are in jail."

"Please stop the 'El Greco' and allow Karageorgis to serve us as they have done for so many years because the current situation has become intolerable".

MUST NAT BEAR THE BRUNT?

We are of the opinion that the policy of making NAT (the Seamen's Pension Fund) bear the brunt of expenses which should be footed by the state and other bodies should cease once and for all. Recently, the governing board of NAT resolved that the \$1,500 per month salary of the Greek port officer in Lagos be continued for another six months. The justification is that this officer is there to protect the interests of NAT. But the bo-

A U.S.-Soviet Fishing Expedition

U.S. and Soviet fishermen are involved in a little-known enterprise that legally circumvents a ban imposed by Jimmy Carter after the invasion of Afghanistan. The ban prohibits the Soviets from fishing in waters within 100 miles of the United States — but doesn't prevent them from sailing into such waters and loading their boats with fish caught by Americans. Marine Resources, a Seattle-based company jointly owned by a U.S. entrepreneur and the Soviet Ministry of Fisheries, operates a fleet of American boats that fish off the Pacific Coast from California to the Bering Sea. They transfer their catches to Soviet processing vessels that clean the fish and ship them to markets in the Soviet Union and sixteen other countries. The U.S. and Soviet crews often board each other's boats for vodka and dinner at the end of the day.

ard of governors, and the seamen's representatives on it, seem to forget that NAT's money belongs to our seamen and should be used solely for the benefit and welfare of our seamen and their families.

Of course, this is not the only item which burdens the NAT budget and a thorough examination of all NAT expenses should be undertaken and any excess burdens that should be paid from other sources eliminated from it without delay.

MURDER IN PIRAEUS

A great deal of concern was expressed among shipping circles at the brutal murder of a shipping agent and a member of her staff in Piraeus the other day. It proved how dangerous it is to get involved in murky intrigues and it proved also that there are nefarious characters in Piraeus who have hung around for too long in this country and who seem to be able to perform their dark deeds with impunity. It is high time a stricter check was imposed on such people if tragedies like the Angelicoussi affair are to be avoided.

NO CONTROL

The confiscation of a ship has revealed that it owned 72,000 pounds to NAT from as far back as September 1979. We confess we cannot understand how this debt was allowed to accrue, particularly, since the ship had some problems in New York and that NAT has been involved with it. Was no control exercised over it since that time?

GREECE AND THE EEC

In the French parliament, a socialist deputy tabled a question to the Minister of Transport concerning the contracts signed by foreign seamen on Greek ships which were drafted in Greek and which the seamen concerned could not read.

The Minister replied that Greece had ratified the international convention covering the signing on of seamen by which the seamen in question were to be given every opportunity to study the contents of the contract before and after they signed it. The fact that the contracts were in the Greek language was something that could only be dealt with by the authorities in Greece and in any case, it was not a matter for the EEC but for the ILO.

The French minister was correct in his reply but as far as we know, these contracts are also drawn up in English, so the problem does not exist.

INTERTANKO

Ten of the main countries participating in Intertanko sent representatives to Oslo for a

meeting at which the honorary president made the following points:

Intertanko's two principal objectives are to contribute to an improvement of the safety of navigation and to efforts to preserve free competition in the world market for bulk transport. He pointed out that the cost of carrying one ton of oil from the Persian Gulf to Europe had not changed since 1950, a fact which, in view of inflation, was very much to the advantage of the importing nations.

On the subject of safety of navigation, it was accepted that this was a matter to be settled between the state and private interests. The best way to achieve it would be through the introduction of legislation which would incorporate the basic safety rules worked out by IMCO. Mention was also made of the fact that the application of SOLAS rules by which tankers should be equipped with inert gas systems had begun to be applied from May 1st, and that the incorporation of this rule in the legislation of various countries was mandatory. So far, only the United States, Japan and Britain have announced that tankers calling at their ports would have to abide by SOLAS rules.

THE ASIATIC WAGE SCALE

Up to today, the maritime unions of the Asian countries have asked that the lower wage scale be applied to Asiatic seamen to make it easier for them to find employment. This was done to counter the ITF move by which Asiatics employed on convenience flagships were to be paid on the basis of a special wage scale.

Now, these unions have asked, at a recent conference in Tokyo, that a fixed wage scale be applied up to 1986 to seamen all over the world. On this basis, the current average Far Eastern wage of \$99 per month would rise, by 1986, to the prevailing monthly wage of \$703. This resolution of the Asiatic unions will have to be ratified by the Legal Committee of the ITF within the year.

It is to be noted that if the resolution is adopted, the general wage scale of the ITF which up to now has been calculated on the average European monthly wage will henceforth be calculated on the average world wide wage.

MARITIME EXHIBITION IN POLAND

Between April 20th and 23rd, 1982 Gdansk will be the venue of the first international MARITIME EXHIBITION, the first specialized trade event of that kind in Comecon countries.

The I.M.E. 1982 is organized by AGPOL, Foreign Trade Publicity and Publishing Enterprise. The principal areas covered by the I.M.E. 1982 include: Shipbuilding, Marine Equipment, Harbors' and Shipyards' Construction and Equipment, Deepsea Fishing

and Fish Processing, Seaborne Transport, Materials Handling, Storage.

The subjects of AGPOL exhibitions cover sectors of primary importance for the Polish economy, so that Polish specialists could get acquainted with foreign state-of-the-art achievements in those areas.

The Polish shipbuilding industry is particularly vital. In spite of the depressed condition of this industry throughout the world, Polish yards nevertheless have orders and prospect of orders that will keep them busy into 1985. Furthermore, they have not only sustained the level of their orderbooks since 1976, when crisis began to bite, but have actually increased it. Polish ships have been sold to over 100 different shipowners in 37 countries all over the world. Although Polish yards have a domestic market, between 80 and 90 per cent of their production is for export.

Poland is a nation that must export to live. To meet the needs of Polish exporters it has developed a fleet of 500 vessels trading worldwide.

Such a substantial level of production and importance accorded to sea trade stimulates imports of marine equipment, shipyard machinery and harbour gear, upgrading of material handling systems and wide-spread resort to containerisation..

The purpose of the I.M.E. 1982 is to familiarize Polish partners with offers of foreign companies, establish direct contacts with end-users, stimulate trade and industrial cooperation.

A short-cut to clients in Poland, the I.M.E. 1982 will enable you to expand your contacts.

The Gdansk I.M.E. 1982 is organized with the participation of Poland's leading importers, shipping lines, industries, R and D institutions.

Polish buyers pick out the companies which in their view should be represented at Gdansk. It is expected that the first I.M.E. in Gdansk will be attended by 80 Polish and foreign exhibitors.

The main event will be accompanied by branch seminars run by foreign entrants for Polish specialists.

AGPOL, the events organizer, rents for a lump sum price, exhibition area, designs and installs the stands as well as prints and distributes over 2,500 invitations in Poland and neighbouring countries.

On request, AGPOL is prepared to provide interpreters and hostesses or arrange seminars and public relations events.

For more information please contact:

AGPOL
Foreign Trade Publicity and Publishing
Enterprise
Ul. Sienkiewicza 12
00-950 Warszawa, Poland
Phone: 395162
Telex: 813567

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

Worldwide Shipping Services

National Bank of Greece provides services to the shipping industry on an international level. We are the biggest commercial banking institution in Greece and rank with the largest 100 banks in the world with a network of 360 branches at home and 17 branches and representation offices abroad.

You will find us in: London, Paris, Frankfurt, Düsseldorf, Rotterdam, Cyprus, Cairo, Bahrain, New York, Boston, Chicago, Montreal, Toronto, Melbourne and Sidney.

We are engaged in all types of banking operations. Moreover, we have two branches which, aside from ordinary banking activities, specialize in services related to shipping such as: finance, seamen's foreign exchange deposits, etc.

They are:

a. The Shipping Branch in Piraeus

65 Akti Miaouli str., Piraeus, Area code no.10
tel: 4522610-6, TLX: 021-2393, 021-2858

b. London Main Branch

Head Office, 22 Bevis Marks, London EC3A, 7LY
tel: 6263.222-31, TLX: 883434, 8951369



**NATIONAL
BANK
OF GREECE**

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

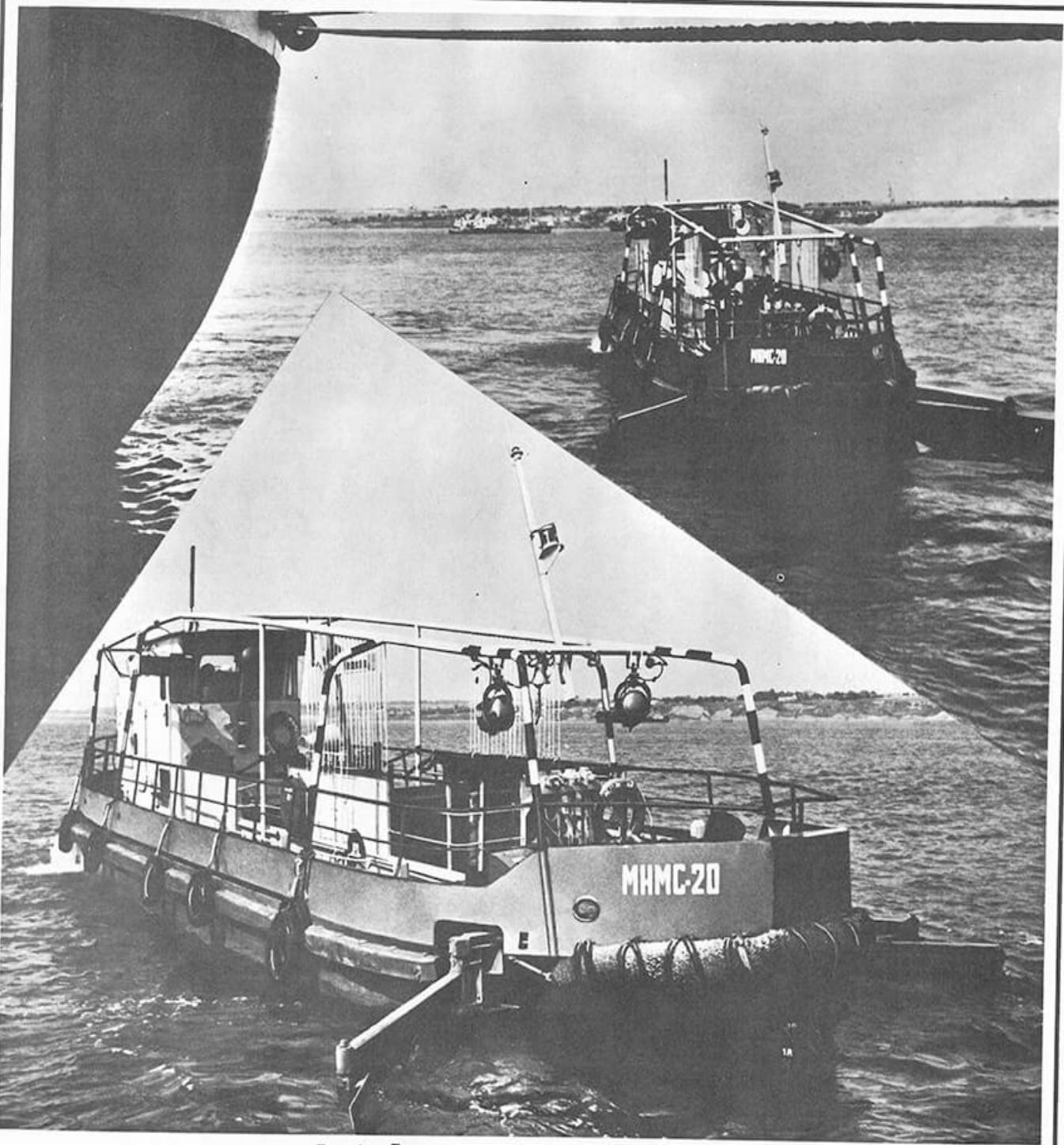
ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τούς όποίους είναι ήσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἅνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων (ἔνδε-
κα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Έκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπο 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Είναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τὸν ἀνωτέρῳ 'Οργανισμόν διά τήν ἔξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ ΑΡΙΘΜ. 14 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE



«μπορεῖ νά είναι τό κλειδί γιά τή λύση τοῦ προβλήματος τῶν πετρελαιοκηλίδων στίς Ἀμερικανικές θάλασσες»

αύτό ἦταν τό πόρισμα τοῦ Ἀμερικανικοῦ Γραφείου Προστασίας Περιβάλλοντος μετά τίς δοκιμές τοῦ Σοβιετικοῦ σκάφους καθαρισμοῦ πετρελαιοκηλίδων NMS στό Λεονάρντο τοῦ Νιοῦ Τζέρσεϋ, τό 1979.

ΣΚΑΦΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΩΝ

περισυλλέγει:

- κατάλοιπα ἑλαίου καί πετρελαίου.
- ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα μήκους μέχρι 1,80 μ. καί βάρους μέχρι 75 κιλῶν.
- ἑλαια καί ἀπορίμματα σέ σπασμένους πάγους.

λειτουργεῖ:

στόν χώρο τοῦ λιμένος ἀλλά καί στήν ἀνοικτή θάλασσα, σέ ἀκτίνα 10 μιλών, μέ ἄνεμο μέχρι 4 μπωφόρ καί θάλασσα λίγο ταραγμένη μέχρι ταραγμένη.

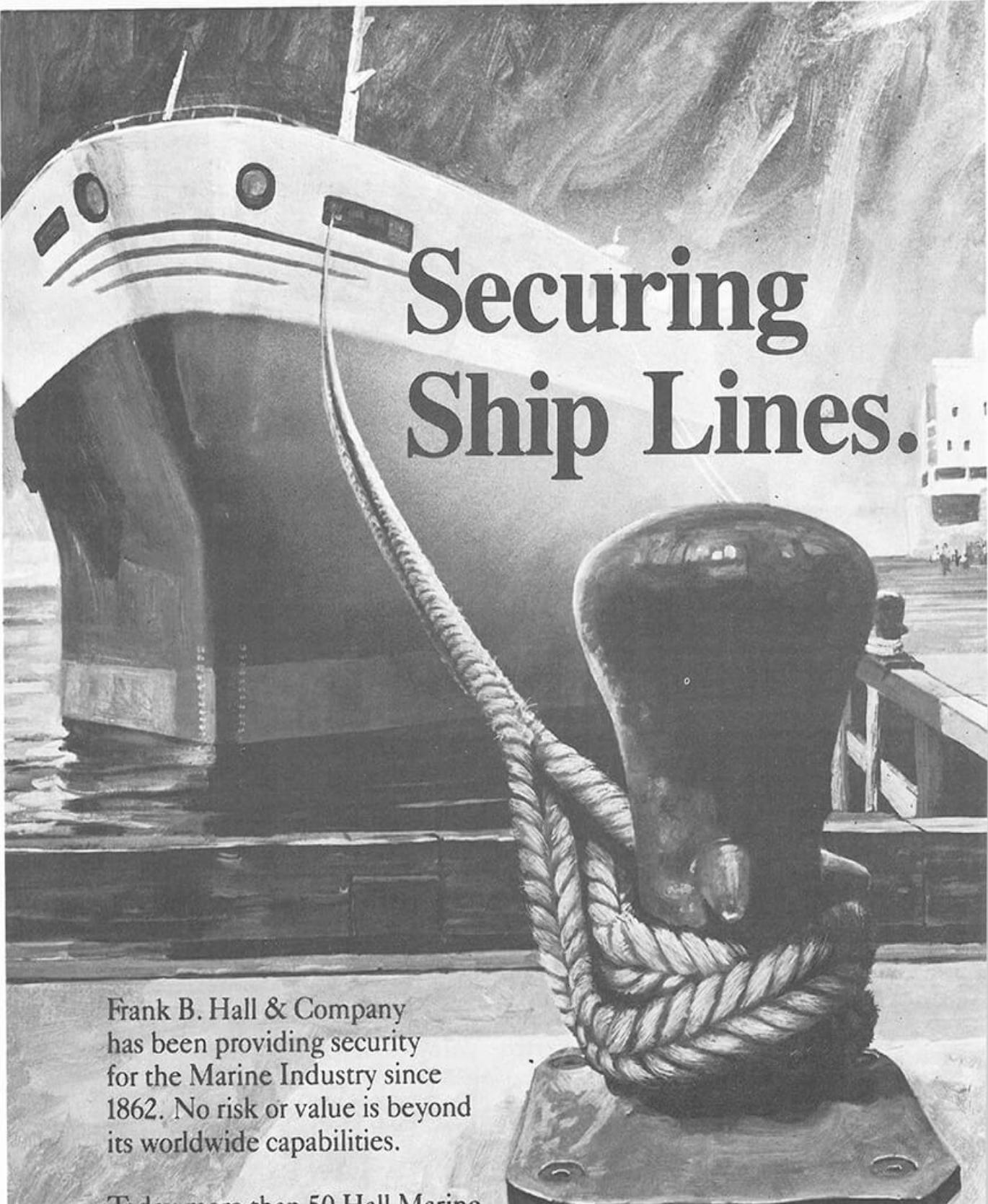
“Ολες οι λειτουργίες ἔξυπηρετοῦνται ἀπό μία μηχανή.

Τά σπουδαιότερα συστήματα τοῦ σκάφους είναι πατενταρισμένα στήν Βρεταννία, τή Φινλανδία, τήν Ἰαπωνία τίς Ἡνωμένες Πολιτείες, τή Γιουγκοσλαβία καί ἄλλες χῶρες.

Sudo

Εξαγωγεύς
V/O SUDOIMPORT SUDOTRANSPORT Firm

5, Kalyaevskaya Ul. 103006 Moscow, USSR.
Tel. 251-05-05, 251-60-52, 25103-85. Telex 411272 SUDO SU • 411387 SUDO SU



Securing Ship Lines.

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

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

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

