

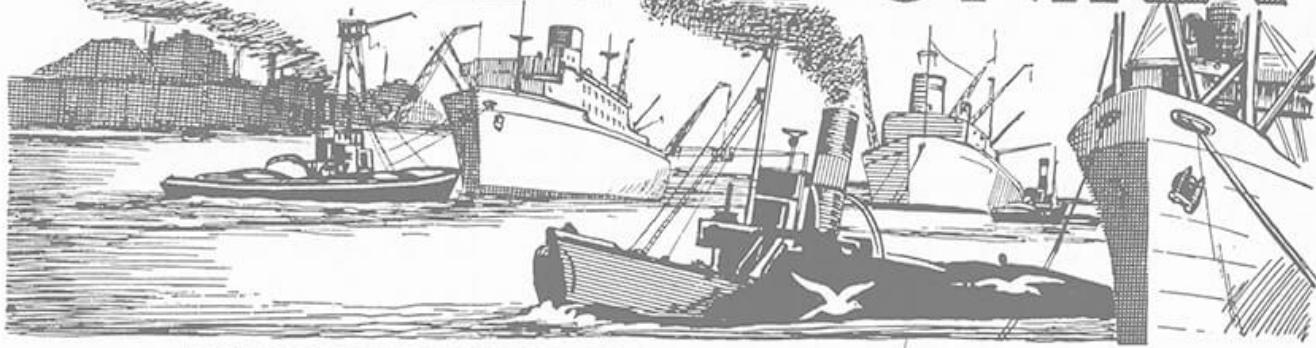
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1979

Αρ. Φύλλου 1059/818

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡΙΘ. 1059/818

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Κώδιξ UNCTAD — Τοποθέτησις τής Ε.Ο.Κ. ἀπέναντι αὐτοῦ καὶ ἐπιπτώσεις ἐπί τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Μέ εντονες ἀντιθέσεις ἔληξε στίς ἄρχες Ιουνίου ἡ Συνδιάσκεψις τῶν 5.000 ἐκπροσώπων πού ἥλθαν εἰς τὴν Μανίλα από 158 χώρες διὰ νά συζητήσουν καὶ ἀποφασίσουν ἐπάνω εἰς τὰ θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεως τῆς Ε' Συνόδου UNCTAD.

"Οπως ἡτο ἐπόμενον, ἔξεδηλώθη διεθνῶς μέγα ἐνδιαφέρον διὰ τὴν διάσκεψιν αὐτήν, κατὰ τὴν ὁποίαν ἥλθαν ἀντιμέτωπες οἱ πλούσιες μὲ τὶς πτωχές χώρες ἐπάνω σὲ θέματα οἰκονομικᾶ.

Ἐις τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας οἱ πτωχές χώρες εἶχαν ὡς βασικό στόχο νά λάβουν μερίδιο 40% τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τόσον διὰ τὰ γενικά ὅσον καὶ τὰ χύδην φορτία, τὰ ὁποῖα διακινοῦνται ἀπό καὶ πρὸς τὶς χώρες των. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν παρουσίασαν εἰς Μανίλα τὸν γνωστὸν Κώδικα τῶν Τακτικῶν Γραμμῶν τοῦ 1974 καὶ πρότασιν περὶ ἐπεκτάσεως τοῦ ἐν λόγῳ Κώδικος καὶ εἰς τὰ χύδην φορτία. Καὶ ὁ μέν Κώδιξ Τακτικῶν Γραμμῶν ὑπερεψηφισθήτηκε θεωρητικά τούλαχιστον θά ἀρχίση νά ἐφαρμόζεται κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους 1980, ἡ πρότασις ὅμως περὶ ἐπεκτάσεως εἰς τὰ χύδην φορτία δέν ἐγένετο ἀποδεκτή, ἀλλά παρεπέμφθη πρὸς μελέτην καὶ ἐπεξεργασίαν εἰς τὴν Γραμματείαν τῆς UNCTAD.

Διὰ τὸν Κώδικα τῶν Τακτικῶν Γραμμῶν πολλά ἔχουν γραφῇ καὶ λεχθῇ σχετικῶς μὲ τὶς ἐπιπτώσεις πού θά ἔχῃ εἰς τοὺς ἐλευθέρους μεταφορεῖς (FREE TRADERS) καὶ ἡτο ἐπόμενον νά ἀπασχολήση πάρα πολύ τὶς ναυτικές παραδοσιακές χώρες, ὡς εἶναι καὶ ἡ ιδικὴ μας.

Πολλοὶ ἐθεώρησαν τὸν Κώδικα ὡς πολὺ δυσάρεστη διὰ τὸ ἐλληνικό πλοιο ἔξελιξιν ἐνῷ ἀλλοὶ εἶναι λιγώτερο ἀπαισιόδοξοι.

"Ἄς ἔξετάσωμεν ὅμως τὶς πραγματικές διαστάσεις τοῦ προβλήματος καὶ τὶς τυχόν ἐπιπτώσεις διὰ τὴν Ἑλληνική Ναυτιλία ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Κώδι-

κος Τακτικῶν Γραμμῶν τῆς UNCTAD.

Πρώτα ἀπό ὅλα, εἶναι φανερόν ὅτι οἱ ἀποφάσεις οἱ ὁποῖες ἐλήφθησαν εἰς τὴν Συνδιάσκεψιν τῆς Μανίλας, περιορίζονται εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων Τακτικῶν Γραμμῶν καὶ ἐπομένως ὁ Κώδιξ δι' ἡμάς ἐπηρεάζει κατ' εὐθείαν τὰ 100 περίπου πλοία πού ἀνήκουν σὲ Ἑλληνικές Τακτικές Γραμμές. Τὰ ἄλλα, τὰ πολλά Ἑλληνικά πλοία, δέν ἐπηρεάζονται ἐπὶ τοῦ παρόντος ἀπό τὸν Κώδικα, εἶναι ὅμως δυνατόν, ἐάν αὐτός ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ χύδην φορτία, τότε τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, νά ἐμπλακῇ εἰς τὸν μηχανισμὸν τοῦ Κώδικος.

Εἶναι ὅμως τόσον ἐπικίνδυνος, ὅσον παρουσιάσθη εἰς τὸ παρελθόν ὁ Κώδιξ τῆς UNCTAD διὰ τὴν Ἑλληνική Ναυτιλία;

Ἡ γνώμη μας εἶναι «δχι ἀπόλυτα» καὶ τούτο διότι, πρὶν ἀκόμη τεθῇ ἐν ἴσχυι ὁ Κώδιξ, πολλαὶ χώραι τοῦ τρίτου κόσμου ἐφαρμόζουν ΝΤΕΦΑΚΤΟ τὶς διατάξεις τοῦ, κατόπιν τῆς ἀποδοχῆς αὐτοῦ ὡς ἐσωτερικοῦ αὐτῶν δικαιου, ἐνῷ ἄλλαι χώραι τοῦ τρίτου κόσμου ἐφαρμόζουν τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων μὲ FORMULA 50/50 βάσει διμερῶν συμφωνιῶν.

Ἄς ιδούμε τώρα κατά πόσον ὁ Κώδιξ τῆς UNCTAD ἡμπορεῖ νά ἐφαρμοσθῇ καθολικά ὑπό τὴν σημερινὴν τοῦ μορφήν.

Νομίζομεν ὅτι τὸ πολὺ ἐπιτυχημένο σχόλιο εἰς τὸν Κώδικα, τὸ ἔκανε ὁ Υπουργός Μεταφορῶν τῶν ΗΠΑ., ὁ ὁποίος χαρακτηριστικά ἀνέφερε ὅτι ὁ Κώδιξ «μοιάζει μέ ἀτελές ὄχημα κινούμενον ἐπάνω σὲ κακό δρόμο πρὸς ἐσφαλμένην κατεύθυνσιν».

Συμφωνοῦμεν μὲ τὴν γνώμην αὐτήν διότι ὁ Κώδιξ, δχι μόνον ἐρχεται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς θεμελιώδεις ἀρχές τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ ιδιωτικοῦ Διεθνούς Δικαίου, ἀλλά καὶ εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὴν διεθνή πρακτική. Ἡ τυχόν καθολική

ἐφαρμογή τοῦ Κώδικος ὡς ἔχει, θά δημιουργήσῃ πολλά προβλήματα εἰς τὶς θαλάσσιες μεταφορές.

Σταχυολογοῦμεν κατωτέρω τὶς ἔξῆς νομικές ἀτέλειες τοῦ Κώδικος:

1) Εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ ἀντικειμενικῶν σκοπῶν καὶ ἀρχῶν τοῦ Κώδικος, καθιεροῦται ὡς βασικός σκοπός αὐτοῦ, μεταξὺ ἄλλων, καὶ ἡ ἀποφυγὴ λήψεως μέτρων διακρίσεως ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν, φορτωτῶν ἢ τοῦ ἔξωτερού ἐμπορίου σίασδήποτε χώρας.

Ἐν τούτοις διά τῶν μετεπείτα παρατιθεμένων ἀρθρῶν, καθιεροῦται διάκρισις εἰς μεγάλην ἐκτασιν ὑπέρ τῶν Ἐθνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν καὶ τῶν κλειστῶν ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ, ἐνῷ οἱ ίδιωτες μεταφορεῖς πού εύρισκονται ἐκτός τῶν ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ, σχεδόν ἀποκλείονται.

Αὐτή ὅμως ἡ υιοθετουμένη ὑπό τοῦ Κώδικος τακτική, ἐρχεται εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὶς περισσότερες νομοθεσίες τῶν ἐλευθέρων χωρῶν, οἱ ὁποῖες κατ' ἀρχήν προστατεύουν τὴν ίδιωτικήν πρωτοβουλίαν.

2) Εἰς τὸ Κεφάλαιον περὶ ὄρισμῶν (DEFINITIONS) Κεφ. 1, παρ. 1 & 2, νομίζομεν ὅτι ὁ διδόμενος ὄρισμός τῆς λέξεως ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ είναι ἀτελής, ὁ δέ χαρακτηρισμός Ἐθνική Ναυτιλιακή Γραμμή (NATIONAL SHIPPING LINE), είναι αὐθαίρετος καὶ ἡμπορεῖ νά ἐγείρη ἐνα σωρὸ ἐρωτηματικά περὶ τοῦ τί είναι Ἐθνική Γραμμή καὶ τί δέν είναι. Καὶ τοῦτο κυρίως προκειμένου περὶ χωρῶν οἱ ὁποῖες ἔχουν διαφορετικά πολιτικά καὶ οἰκονομικά συστήματα.

3) Οἱ ἔκτος τῶν ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ Ναυτιλιακές Έταιρείες, δέν είναι εύκολο νά γίνουν μέλη τῶν διαφόρων ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ, λόγω τῶν πολύ αὐστηρῶν κριτηρίων πού ἔθεσπισθησαν διά τὴν εἰσδοχήν των.

Ἀντιθέτως ἡ εἰσδοχή εἰς τὶς ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ τῶν Ἐθνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν, γίνεται ἀνευ τῆς παραμικρᾶς δυσκολίας. Τοῦτο σημαίνει ὅτι ὅλες οἱ χω-

ρες μέ έλευθέραν οίκονομίαν πρέπει νά παρουσιάσουν «Έθνικούς στόλους» διά νά τύχουν τών εύεργετημάτων του Κώδικος, νά μεταβάλουν δηλαδή τήν δομήν τής ναυτιλίας των άπο φιλελευθέραν είς διευθυνομένην. (Κεφ. 2 άρθρ. 1 παρ. 1,2,3).

4) Εις τό άρθρον 1 παρ. 13 άναφερονται οι προϋποθέσεις, οι όποιες άπαιτούνται διά τήν δημιουργίαν κοινοπραξιών (POOLS) μέσα είς τίς ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ. Εις τίς περιπτώσεις αύτές ή ψήφος των Έθνικών Τακτικών Γραμμών θά έχη επηυξημένην δύναμιν είς τρόπον ώστε νά έχουν αύτές πάντοτε τήν πλειοψηφίαν.

5) Οι άποφάσεις τών μελών τών ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ λαμβάνονται έπιφανειακώς βάσει της άρχης τής ισότητος τών μελών τών ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ, όσακις δύμας πρόκειται περί θέματος πού άφορα άποκλειστικώς τίς μεταφορές μεταξύ δύο χωρών, τότε οι άποφάσεις τής πλειοψηφίας δέν έφαρμοζονται, έάν δέν συνανέσουν οι Έθνικές Έταιρείες Τακτικών Γραμμών τών χωρών αύτών.

6) Οι θεσπιζόμενες διαδικασίες έπιλύσεως τών διαφορών μεταξύ τών μελών (άρθρα 23 έως και 45), είναι άδυνατον νά έφαρμοσθούν, διότι προσκρούουν είς τίς περί δικαίου σύγχρονες αντιλήψεις.

Η θεσπιζόμενη διαδικασία έπιλύσεως τών διαφορών, είναι δύο βαθμών. Τοπική καί διεθνής. Η τελευταία δύμας θά έπιπρέπει εφ' όσον δέν προσκρούει είς τήν τοπικήν νομοθεσίαν. Δηλαδή

κατά τόν τρόπον αύτόν δημιουργείται διά τήν ναυτιλίαν, μετά τριακονταετίαν όλοκληρον άπό τής καταργήσεώς των, ένα νέον είδος «διομολογήσεων» (CAPITULATIONS).

Πέραν δύμας τών νομικών άτελειών τού Κώδικος, νομίζομεν ότι αύτός δέν πρόκειται νά έπιλύση τό θέμα διά τό όποιον τόσο πολύ ένδιαφέρονται οι χώρες τού τρίτου κόσμου, δηλαδή νά εύεργετηθούν αύτές οίκονομικώς έκ τής δημιουργίας Έθνικών Στόλων Τακτικών Γραμμών διά τήν μεταφοράν τού 40% τού γενικού φορτίου πού άφορά τίς χώρες των. Και τούτο διά τούς έξης λόγους:

Έάν κάθε χώρα τού τρίτου κόσμου δημιουργήση τόν ιδικόν της στόλον Τακτικών Γραμμών, τότε ήμπορεῖ νά παρουσιασθή υπερπληθωρισμός πλοίων, τών όποιών ή χρησιμοποίησις θά είναι προβληματική. Έπι πλέον πρέπει νά ληφθή ύπ' όψιν ότι τό ύψηλό κόστος τής δημιουργίας νέων στόλων Τακτικών Γραμμών άφ' ένος, έν συνδυασμώ πρός τά ύψηλά έξοδα διαχειρίσεως πού άπαιτούνται διά κάθε κρατική έπιχειρησιν, άφ' έτερου, δέν άφήνουν περιθώρια κέρδους, έάν μάλιστα ληφθή ύπ' όψιν ότι τά οίκονομικά άποτελέσματα τών Έταιρειών Τακτικών Γραμμών είς ζόλον σχεδόν τόν κόσμον, κάθε άλλο παρά εύχαριστα είναι.

Έτσι δημιουργούνται οι προϋποθέσεις διά τήν αυξήσιν τού μεταφορικού κόστους τών γενικών φορτίων άντι τής μειώσεως πού έπιδιώκει ο Κώδικος. Ή ο-

λη δέ ύπόθεσις θά έξειλιχθή είς τήν πραγματικότητα είς «πολύ κακόν διά τόποτε».

Όσον άφορά τήν τοποθέτησιν τής Ε.Ο.Κ. άπέναντι τού Κώδικος, ύπηρχε ή έντυπωσις μέχρι πρό τινος ότι οι 9 χώρες τής Ε.Ο.Κ. δέν άκολουθούσαν κοινή γραμμή.

Έξαντα και χωρίς έμεις οι «Έλληνες νά τό πάρωμε είδησι, έπληροφορήθημεν έκ τών ύστερων ότι οι 9 έταιροι μας τής Ε.Ο.Κ., συνεφώνησαν τήν 15ην Μαΐου 1979 νά άκολουθούσαν κοινήν πολιτική, συνισταμένην είς τήν άποδοχήν τού Κώδικος τής UNCTAD μέ ωρισμένες έπιφυλάξεις, οι όποιες διετυπώθησαν είς τόν Κανονισμόν τής Ε.Ο.Κ. τής 15/5/79. (Έπισημος Έφημερίδα τής Ε.Ο.Κ. 15/5/79).

Ίδού οι έπιφυλάξεις:

1) Η Ε.Ο.Κ. άπεδέχθη μέν όπως οι άναπτυσσόμενες χώρες λάβουν τό ποθητό μερίδιό των τού 40% τών μεταφορών γενικών φορτίων, όπως προβλέπει ο Κώδικος τής UNCTAD, (δέν ήμπορούσε άλλωστε νά κάμη διαφορετικά), δέν άφορά δύμας τό ύπολοιπον 60%, επεφύλαξε δι' έαυτήν τό δικαίωμα όπως ή μεταξύ τών μελών της καθώς καί τών χωρών τής Ο.Ο.Σ.Α. διανομή, γίνη κατά διαφορετικόν τρόπον άπό έκεινον πού προβλέπει τό άρθρο 2 τού Κώδικος.

2) Τό ποσοστό τό όποιον διαφυλάσσεται ύπερ τών χωρών τής Ε.Ο.Κ. (40%) καθώς καί τό έναπομένον ποσοστό (20%) ύπερ τών τρίτων χωρών, κατανέμεται μεταξύ τών ναυτιλιών τών έν λό-

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:
Eastern Mediterranean Maritime (London) Ltd.
32 - 38 DUKES PLACE
LONDON E.C.3
ENGLAND
Tel.01 - 283-9591 (10 lines)
Telex: 884075 / 6
Cables: EASTMED LONDON E.C.3

στή Νέα Υόρκη:
Trans Mediterranean Maritime (New York) Inc.
Suite 1507
50 Broadway,
NEW YORK 10004, N.Y.
Tel. 212-3446767 / 8
Telex: 42-4918
Cables: TRANSMED N.Y.

στό Τόκιο:
Eastern Mediterranean Maritime (Japan) Ltd.
Room 214 T.B.R. Bldg.
2 - 10 - 2, Nagata - Cho
Chiyoda - Ku, TOKYO - JAPAN
Tel. 03 - 580 - 8201
Telex: 22 - 26889
Cables: EASTMEDI TOKYO

στή Σιγκαπούρη:
East - Asia Maritime Service Pte Ltd.
U.I.C. BUILDING - 18th Floor
Shenton way,
555, SINGAPORE - MALAYSIA



έταιρίες μας είναι:

- Thenamaris Maritime Inc.
Ship Management
- Seatrader Maritime Inc.
Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime
(Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean
(Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a.
Insurance Brokers
- Amphitron
Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies

στόν Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.
107 - 109 Filinos str.
P. O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31.144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

γω χωρών, μέσω τοῦ μηχανισμοῦ τῶν ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ ("Άρθρα 2,3 καὶ 4 τοῦ προαναφερθέντος κανονισμοῦ").

3) Τὸ ποσσόστο συμμετοχῆς τῶν ναυτιλιῶν κάθε μέλους-κράτους τῆς Ε.Ο.Κ., εἰς τὸ μεταφορικόν ἔργον, δὲν καθορίζεται βάσι τῆς χωρητικότητος πού διαθέτει ἐκαστὸν μέλος-χώρα τῆς Ε.Ο.Κ., ἀλλὰ βάσει κριτήριών (Άρθρ. 3 παρ. 2 τοῦ Κανονισμοῦ), τὰ ὅποια λαμβάνουν κυρίως ὑπ' ὄψιν α) τὸν δύκον τῶν γενικῶν φορτίων πού διακινοῦνται μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., καθὼς καὶ μεταξὺ αὐτῶν καὶ τρίτων χωρῶν, β) τὴν προέλευσιν τῶν γενικῶν φορτίων καὶ γ) τὴν δραστηριότητα τῶν ναυτιλιῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐκάστης χώρας πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ Κανονισμοῦ τῆς 15/5/79.

4) Γενικά οἱ σχέσεις μεταξὺ τῶν διαφόρων 'Εταιρειῶν Τακτικῶν Γραμμῶν τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., ρυθμίζονται μέσω τοῦ μηχανισμοῦ τῶν ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ, ὅπου εἰς τὴν οὐσίαν διατηρεῖται Ἑνακελυμένο «βέτο» ἐναντίον τῶν 'Εταιρειῶν πού εύρισκονται ἐκτός καὶ θέλουν νά εἰσέλθουν ἐντὸς τῶν ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ διά νά λάβουν τὸ σχετικό μερίδιό των.

5) Καθορίζεται διά τοῦ ἄρθρ. 4 παρ. 1 & 2 τοῦ Κανονισμοῦ, ὅτι οἱ Τακτικές Γραμμές τῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., ἡμιπορῶν νά συμμετέχουν μέ τὶς ἄνω προϋποθέσεις εἰς τὶς ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ τῆς Ε.Ο.Κ., ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀμοιβαιότητος.

Σύμφωνα μέ τὸν ἀνωτέρω Κανονισμὸν τῆς Ε.Ο.Κ., ἡ 'Ελλάς πρέπει νά ἔχῃ ὑπ' ὄψιν τῆς ὅτι εἰς τὸν τομέα τῆς μεταφορᾶς τῶν γενικῶν φορτίων, δὲν θά λαμβάνεται ὡς βάσις ἡ ὑπάρχουσα χωρητικότης τῶν πλοίων πού ἔχει κάθε χώρα τῆς Ε.Ο.Κ. (τοῦτο ἡλπίζει ἡ 'Ελλάς), ἀλλὰ τά θεσπισθέντα κριτήρια τῆς ὡς ἄνω περιπτώσεως 3.

'Εάν ἀκόμα ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ προ-

γουμένη πεῖρα μας ἐπὶ τῆς στάσεως τὴν ὅποιαν ἔδειξαν οἱ κλειστές ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ διά τὴν εἰσδοχὴν νέων μελῶν εἰς τούς κόλπους των, εἶναι εὔκολο νά κατανοήσῃ κανεὶς τί θά ἀντιμετωπίσῃ ἡ 'Ελλάς μέ τὴν νέαν ρύθμισιν τὴν ὅποιαν ἀπεφάσισαν οἱ 9 φίλοι μας τῆς Ε.Ο.Κ.

Εἶναι τώρα Φανερό ὅτι οἱ μεγάλες βιομηχανικές χώρες τῆς Ε.Ο.Κ., κυρίως ἡ Μεγ. Βρεττανία ἀπ' ὅπου κατευθύνονται οἱ κλειστές ΚΟΝΦΕΡΑΝΣΕΣ, παρέσυραν τοὺς ἀμφιταλαντευομένους καὶ ἀπεφάσισαν νά ἀκολουθήσουν τὴν πραγματείαν κανήν γραμμήν. Καὶ τοῦτο διότι οἱ μεγάλες βιομηχανικές χώρες, ὥστα εἶναι ἡ Μεγ. Βρεττανία, Ἰταλία, Γερμανία, Γαλλία, πού ἔχουν μεγάλον δύκον μεταφορῶν γενικού φορτίου, θά διατηρήσουν ἓνα πολύ ὑψηλό μεριδίο διά τοὺς ἐμπορικούς στόλους των Τακτικῶν Γραμμῶν, ἐνώ οἱ μικρές χώρες, ὥστα ἡ 'Ελλάς, μέ τὸ μικρὸν εἰσαγωγικόν καὶ ἔξαγωγικόν ἐμπόριον ἐν σχέσει πρός τοὺς ὑπολοίπους ἑταίρους τῆς, θά εὔρεθῇ εἰς δύσκολον θέσιν ἔαν ἐφαρμοσθῇ ἡ ἔγιαστική αὐτή συμφωνία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ:

Οἱ Κώδιξ τῆς UNCTAD ὑπὸ τὴν σημερινήν του μορφήν, τὶς τόσες ἀτέλειες του καὶ τὴν ἐπιδιωκομένην καθολικήν ἐφαρμογὴν του πρός κάλυψιν τῶν παγκοσμίων θαλασσών μεταφορῶν, δὲν νομίζομεν ὅτι ἡμπορεῖ νά λύσῃ τὰ προβλήματα ὅπως τά θέλησεν ὁ Κώδιξ.

Ἐκεῖνο πού πρέπει νά προβληματίσῃ ἐμάς τοὺς 'Ελληνες, εἶναι τὰ ἀποφασισθέντα ἐρήμην ἡμῶν ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς Κοινῆς Αγορᾶς, χωρίς νά μᾶς δοθῇ ἡ εύκαιρία νά ἀσκήσωμεν τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρου 84 τῆς Συνθῆκης τῆς Ρώμης προβλεπόμενον δικαίωμα περὶ ὁμοφώνου λήψεως ἀποφάσεως διά τὴν ναυτιλίαν.

Οἱ Κώδιξ, ὡς προανεφέρθη, διά τῆς μεθόδου τῶν ἐπιφυλάξεων, ἐτροποιήθη καὶ ἔγινε «ἄγγνώριστος» πρός τὸ

συμφέρον τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν κρατῶν τῆς Ε.Ο.Κ. Οἱ ἐπιφυλάξεις ἔγιναν πλέον διά τοῦ ὡς ἄνω Κανονισμοῦ ὑποχρεωτικές δι' ὅλα τά μέλη, εἶναι δέ γνωστόν ὅτι τὸ Κοινοτικὸν Δίκαιον ὑπερέχει τοῦ τοπικοῦ.

Πρέπει ἐπομένως ἀπό σήμερα νά ἀγνιστούμε σκληρά ἐναντίον τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως, τονίζοντας πρός ὅλες τὶς κατευθύνσεις, ὅτι ἡ μεθόδος τῆς μονοπωλήσεως τῶν μεταφορῶν ὑπέρ ώρισμένων ισχυρών, ἀντιστρατεύεται πρός τὶς ἀρχές τοῦ ὑγιοῦς συναγωνισμοῦ, ὃ ὅποιος φέρεται ὡς κυρία ἐπιδίωξις τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ὄργανων. Οἱ Πρόεδροι τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν ἔκανε ἐντονο ἀγώνα ἐπάνω εἰς τὸ θέμα αὐτό.

"Ηδη ἔξεδηλώθησαν ἐντονες ἀντιδράσεις διά τὴν στάσιν τῆς Ε.Ο.Κ. ἐναντίον τοῦ Κώδικος ἐκ μέρους πολλῶν ἐνδιαφερομένων Εὐρωπαίων φορτωτῶν καὶ ἐφοπλιστῶν.

'Εάν θέλωμε ὡς "Ελληνες νά ἀντιμετωπίζωμε τὰ προβλήματα πού δημιουργοῦνται κάθε φορά εἰς τὴν ναυτιλίαν μας ἐν τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν, πρέπει νά παρακολουθούμε μέ μεθοδικότητα τίς κίνησεις, ὅχι μόνον τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου καὶ τῶν Ανατολικῶν, ἀλλὰ κυρίως τῶν ἀνταγωνιστῶν μας ἐκ τοῦ Δυτικοῦ κόσμου, οἱ ὅποιοι εἶναι καὶ οἱ σκληρότεροι.

Ός κύριον μέλημά μας πρέπει νά ἔχωμε τὴν διατήρησιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, διότι παρά τὰ διαδραματιζόμενα εἰς τὸν διεθνῆ οἰκονομικὸν στίβον, ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, θά ἔξακολουθή νά ὑπερισχύῃ ἐπί μακρόν, ἐκτός ἐάν ἡ παγκόσμιος οἰκονομία διαμορφωθῇ εἰς κατευθύνσειν καὶ ἐλεγοχομένην ὑπό συλλογικοῦ ὄργανου, χωρίς ἔξαιρέσεις. Τέτοιος ὅμως προπτική πρός τὸ παρόν δέν διαφαίνεται.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

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



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35-39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex: 212558

212559

BROSTRÖMS

Οι νέες συνθήκες άπαιτούν γιά τήν έμπορική μας ναυτιλία

ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Αρθρο του κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ Έπιτ. Προέδρου της Ε.Ε.Ε.

ΟΙ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΟΙ πρόγονοι μας, για νά κατήσουν τή θάλασσα πού περιβάλλει τή χώρα μας, υπότασσοντας τό κύμα της κι άνοιγοντας γιά δύος τούς θαλασσιθλητές τούς δρόμους γιά τούς ώκεανούς, όργανωσαν τήν «Αργοναυτική Έκστρατεία». Δηλαδή, συγκέντρωσαν τήν ώς τότε θαλασσινή πείρα τους, τή ζύμωσαν μέ την πίστη τους γιά τήν κατάκτηση της θάλασσας από τόν άνθρωπο κι έπλασαν έναν από τούς προφητικότερους κι διδακτικότερους μύθους: Τό μύθο τής «Αργοναυτικής Έκστρατείας», πού άποτελεσε τή ζύμη τής ελληνικής ναυτοσύνης κι κοντά σαράντα αιώνες τώρα στέκεται καθοδηγητικός φάρος γιά τό θαλασσινό μας άγνωνα.

Σύμφωνα μέ τό μύθο αὐτόν, πού τά μηνύματά του αφορούν διό τό φάμα τής θαλασσινής δραστηριότητας τού άνθρωπου, προβάλλοντας αιώνια πρότυπα σέ δύος τούς τομείς της, τό βασικότερο ρόλο στήν έπιτυχια τής άποστολής κάθε πλοίου τόν παιζει τό πλήρωμα του. «Όταν τούτο άπαρτιζεται από γενναία κι έξοικειωμένα μέ τή θάλασσα παληκάρια, κανένα έμπόδιο δέν είναι άξεπέραστο, άκομα καὶ οι «Συμπληγάδες». Γι αὐτό καὶ ο μύθος έπανδρώνει τήν «Αργώ» μέ δύος τούς ήρωες τής Μυθολογίας μας, κι στή μακρόχρονη πορεία τους μέσον από θάλασσες κι στεριές τούς δένει άφρηκτα μεταξύ τους. βάζοντάς τους

νά τήν κουβαλούν κιόλας στούς ώμους τους, σάν άνημπορο στήν ξηρά συνοδοιόπορο τους σύντροφο.

Τό άργοναυτικό αύτό ψυχικό δέσιμο έφερε στήν έπιφάνεια τής μνήμης μου τούτες τίς μέρες ('Ιούνιος τού 1979) τό ναυάγιο του «Εύδοκια», κατά τό όποιο οι πλοιάρχοι του α' καὶ β' κι οι μηχανικοί του α', β' καὶ γ' καταποντίστηκαν μαζί του, ένω δόλο τό άλλο πλήρωμα σωθήκε. Δέν ξέρω κάτω από ποιές συνθήκες έγινε η θυσία. Μά για μένα τό γεγονός ζωτάνεψε στή σκέψη μου δόλη τήν έξεικτική πορεία του θαλασσινού μας άγνων από τά μυθικά χρόνια. Και στή φανταστική αυτή άναπαράστασή του ξεχώρισα τό ίδιο δέσιμο, σάν βασικό παράγοντα τών έπιτυχιών του, καὶ μέ τίς όμηρικές νήσες, κι μέ τίς άρχαιες πεντηκοντόρους, και μέ τίς κλασικές τριήρεις, καὶ μέ τά βυζαντινά χελάνδια, καὶ μέ τά καταδρομικά τής τουρκοκρατίας, και μέ τά έμποροπολεμικά καὶ τά μπουρλοτοκάκια τού Είκοσιένα, και μέ τά μετεπαναστικά ιστιοφόρα, και μέ τά έλικοκινήτα άπμπολια καὶ ντηζελόπλοια τής νεώτερης περιόδου τής έμπορικής μας ναυτιλίας.

Γι' αὐτό καὶ σέ δόλη τήν ιστορική μας διαδρομή ποτέ «Ελληνες ναυτικοί δέ δέθηκαν σέ σέλματα έλληνικών καραβιών, γιά νά κωπηλατούν σάν σκλαβοί ή «κατεργάρηδες». Γιατί από τά χρόνια

τής «Αργώς» ύπάρχει, διαιωνιζόμενο άπο τήν έλληνική ναυτοσύνη, τό ψυχικό δέσιμο πληρωμάτων καὶ καραβιών: «Ενα δέσιμο, πού διατηρεῖ τήν άγωνιστικότητα τών ναυτικών μας σέ άργοναυτικά έπιπτεδα καὶ πού είναι τόσο γερό, ωστε ν' άντεχε ακόμη καὶ στούς καταποντισμούς.

ΟΜΩΣ, τά τελευταία χρόνια, άπο τότε πού στήν έθνική μας άγορά ή ζήτηση τής ναυτικής έργασίας ξεπέρασε τήν προσφορά της κι άναγκαστήκαμε νά προσφύγουμε στά ξένα πληρώματα, τό ψυχικό αύτό δέσιμο άρχισε νά χάνει τόν άργοναυτικό του χαρακτήρα, χαλαρωνόμενο σέ βαθμό άντιστοιχο πρός τό ποσοστό τών ξένων ναυτικών, πού ύπηρετούν σέ κάθε πλοϊο.

Τό φαινόμενο δέν είναι άνεξήγητο. Γιατί τό άργοναυτικό δέσιμο δέ συντελείται στά καράβια. Ολοκληρωνεται σ' αυτά. Άφού πρώτα προετοιμαστεί στή ζωή από ένα σωρό ειδικούς παραγοντες: Τή θάλασσα, τή στεριά, τόν ούρανό, τόν ήλιο, τό κλίμα, τίς παραδόσεις, τήν άγωνιστική πείρα κ.ά., πού διαφέρουν από τόπο καὶ πού στή χώρα μας συντηρούν θαλερή τήν έλληνική ναυτοσύνη. Ή ναυτολόγηση έπειτα έπισφραγίζει, μέ τήν άτομική πείρα πού άποχιεται στά καράβια, τήν άλη διαδικασία καὶ συντελείται τό ψυχικό δέσιμο μέ τούς άλλους ναυτικούς καὶ τό πλοϊο. Ενα δέσιμο, πού γίνεται άργοναυτικό κυρίως χάρη στήν προτιμασία του.

Άλλα κι ένας άλλος σπουδαίος λόγος κάνει τούς ναυτικούς μας άποδοτικότερους από τούς ένεους στά σκάφη μας: Ό βιοποριστικός άγνωνας έπάνω στά κύματα απαιτεί από τούς άγωνιστες του μεγάλη αύτοσυγκέντρωση κι έπιστρεψηση άλλων τών ψυχοπνευματικών τους δυνάμεων γιά τήν άντιμετώπιση τών έχθρικών διαθέσεων τής θάλασσας. Έτοι παίρνει καὶ πολεμικό χαρακτήρα, κάνοντας τούς άγωνιστες του πολεμιστές γιά τήν ύπεράσπιση τής βιοποριστικής τους έργασίας. Μά καὶ τής λευτεριάς τους ταυτόχρονα, μιά καὶ ή έργασια είν' έκεινη πού μέ τήν παραγωγή της διασφαλίζει αύτό το μεγάλο — τό μεγαλύτερο άπ' άλη — άγαθο τού άνθρωπου. Και είναι γνωστό, ότι κανένας ένεος μισθοφόρος δέν ύπερασπίζεται τή λευτεριά άλλου λαού, δο τά άτομα πού τόν άποτελούν.

Νά γιατί οι «Ελληνες ναυτικοί είναι άποδοτικότεροι από τούς ένεους στά καράβια μας, όπου έχει διαπιστωθεί πιά, πώς ο χειρότερος ναυτικός μας άποδιδει περισσότερο από τόν καλύτερο Ασιάτη ή Αφρικάνο. Γιατί οι «Ελληνες ναυτικοί έχουν άργοναυτικές καταβολές καὶ γιατί, άγωνιζομενοι έπάνω στά κύματα γιά τό ψωμί τών οικογενειών τους, ύπερασπίζονται ταυτόχρονα καὶ τή



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:

TONIO COLON

TELEX:

3485072

TELEPHONE:

Colon 45-0127

45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 443

Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:

TONIO PANAMA

TELEX:

3480042 - 3282068

TELEPHONE:

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:

P.O.Box 6-4000

El Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516.439

Ένοικιαζονται μέ πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον M2 300 καὶ ο ήμιορφος M2 300

λευτεριά τους, οικονομική, κοινωνική κι έθνική. Γι' αυτό κι θαν τό καλέσεις ή άνάγκη γίνονται Σαλαμινόμαχοι και Μπουρλοτέρηδες.

Έτσι, λοιπόν, έξηγεται τό τόσο λαμπρό παρελθόν της έμπορικής μας ναυτιλίας. Γιατί τά σκάφη της σε διεσπαρσόδους τών άκμών της έπανδρωνταν με "Ελλήνες" «Αργοναύτες» της κάθε έποχης, σύμφωνα με τό μήνυμα τού άργοναυτικού μύθου.

ΤΟ ΙΔΙΟ, όμως μήνυμα λέει καθαρά, διτί και τό μέλλον της ή ναυτιλία μας θα πρέπει νά τό οικοδομήσει στηριζόμενη σ' έλληνικά (άργοναυτικά) πληρώματα. Ιδιαίτερα στις νέες συνθήκες, που δημιουργούνται μέ την εισοδό μας στην EOK, άπό την ολόενα έπιεινούμενη ένεργειακή κρίση κι άπό τις προσπάθειες τών χωρών τού Τρίτου Κόσμου γι' άπόκτηση δικών τους ναυτιλιών, τό μήνυμα παίρνει χαρακτήρα συναγερμού, σαλπίζοντας διτί στις συνθήκες αύτές τό έλληνικό πλοιο μόνο με άργοναυτικό πληρώμα θα μπορέσει νά διατηρήσει τήν άνταγωνιστικότητα, χάρη στήν όποια ζει και βασιλεύει ή έμπορική μας ναυτιλία.

Πώς, όμως, πού ή ναυτεργατική μας άγορά πάει στέρεψει και τό πρόβλημα τής έλλειψης πληρωμάτων βασανίζει τή ναυτιλία μας άπό τή δεκαετία τού 1960, με συνέπεια νά ύπηρετούν σήμερα στά σκάφη της 60.000 περίπολο ξένοι (Αφρικανοασιάτες) ναυτικοί; Έξαιτίας αύτής τής έλλειψης, μάλιστα, φτάσαμε σήμερα στις διμερείς συμβάσεις, γιά νά περισταλούν, δοσ γίνεται περισσότερο, οι σε βάρος τής λειτουργίας τού πλοιού μας δημιουργούμενες άνωμαλίες άπό τήν έλευθερη ναυτολόγηση. Πού, λοιπόν, θά βρούμε τούς «Αργοναύτες» πού χρειαζόμαστε;

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ, άν και άγνωμαδες σήμερα — άγχωδες γιά τή ναυτιλία μας θα μπορούσαν νά πει κανείς — δέ ειναι άπό τ' άλιτα. Δέν ειναι τόσο δύσκολο, δοσ φαίνεται, κι θα μπορούσα νά μην είχε δημιουργηθει στή χώρα μας, άν οι οπεύσινοι γιά τή δημιουργία του ναυτιλιακού μας παράγοντες — τό Κράτος και ο Έφοπλισμός μας — είχαν έκτιμήσει σωστά τις έπιπτωσεις του στά ναυτεργατικό μας άγνωμα και είχαν πάρει έγκαιρα τά έπιβαλλομένα μέτρα γιά τήν άποτροπή του. Έξεγούμα:

Μετά τόν τελευταίο πόλεμο, πού στή χώρα μας κράτησε ώς τό 1950, φάνηκε όλοκλαμπα, διτί ή έλληνική ναυτούσύνη θά έκδηλωνταν μ' ένα παραγωγικό άνθισμα άπό τά μεγαλύτερα τής ιστορίας της, λές γιά νά άναπληρώσει και δι.τι είχε χαθει στήν πολεμηκή δεκαετία.

"Όμως, κατά τό άνανεωτικό έκεινο ξεκίνημα τής έμπορικής μας ναυτιλίας ύπήρχαν οι ναυτεργατικές δυνάμεις, πού είχαν περισσέψει άπό τό πολεμικό συρρίκνωμά της και πού άρκουσαν γιά τά πρώτα καινούργια της βήματα. Και ούτε τό Κράτος μας ούτε ο Έφοπλισμός μας είδαν άντι ή νέα ναυτιλιακή έξορμηση χρήγορα θά άντιμετώπιζε πρόβλημα έλλειψης πληρωμάτων, άν και δέν έλειψαν οι φωνές — άνάμεσά τους και τού άποφανόμενου — πού σε κάθε εύκαιριά τό φώναζαν.

Έτσι, ο λαός μας έξακολούθησε νά έχει μεσάνυχτα γιά τό ρόλο τού θαλασσινού μας άγνωμα στήν έθνική του ζωή και στό βιοπορισμό του. Και

τά παιδιά του κατά δεκάδες χιλιάδες κάθε χρόνο έπαιρναν τό δρόμο τής μετανάστευσης γιά τις ξένες άγορές έργασιας. Τήν κρίσιμη γιά τήν έθνική μας οίκονομια έκεινή έποχη ούτε ή Πολιτεία μας ούτε κι ο Έφοπλισμός μας σκέφτηκαν νά πάρουν τά έπιβαλλομένα μέτρα, γιά νά στρέψουν ένα μέρος τουλάχιστο άπ' αυτό τό μεταναστευτικό ποταμού πρός τή θάλασσα, γιά νά γυρίσει μέ τή δύναμη του τόν έθνικό μας μύλο, πού λέγεται έμπορική ναυτιλία και πού, έξον άπό τις άλλες μεγάλες προσφορές του, παράγει και άφθονο καθάριο άλευρι (1.500 έκατ. δολ. περίπου καθαρό συνάλλαγμα το 1978).

Άντιθετα, άφοσαν τή νεολαία μας — τή βοήθησαν θά ταΐριαζε ίσως καλύτερα — νά ξεπατριστεί, γιά νά προσφέρει τίς υπόρεσίες της στήν άνάπτυξη ζένων έθνικών οίκονομών, και τό λαό μας άπληφοφόρητο γιά τή μεγάλη έθνική μας βιομηχανία, πού άπαρτιζουν τά κινούμενα σε διεσπαρσότερη σκαφών μας. γ) Ό περιορισμός στόν έλαχιστο άπαρτιζητο χρόνο τής στρατιωτικής θητείας τών ναυτικών, μια και ή προετοιμασία τους στά ναυτικά έπαγγέλματα, άλλα και ή υπόρεσία τους στά πλοια έχει ημιστρατιωτικό χαρακτήρα. δ) Ή καλλιέργεια θαλασσοθλητικού κλιμάτου σε δηλ τή χώρα με τήν ίδρυση ειδικών άγωνιστικών χώρων και τήν άργανωση ζένων (κολυμβητικών, κωπηλατικών κλπ.), πού νά κλιμακώνονται από τοπικού ώς πανελλαδικού.

ΟΜΩΣ, άν οι τελευταίες συνθήκες ναυτεμπορικής δραστηριότητας έπέτρεψαν τή λύση άνάγκης στό πρόβλημα με τήν προσφυγή στά ζένων πληρωμάτων, οι νέες συνθήκες, πού δημιουργούνται σήμερα στόν παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο, έπιβάλλουν τό κλείσιμο αύτής τής διεξόδου και τό άνοιγμα τής κυρίας ζέόδου, πού φέρνει στήν άργοναυτική βρυσούμανά μας, τό λαό μας: Νά πάρουμε τώρα δια τά μέτρα πού δέν πήραμε τότε, καταβάλλοντας κάθε προσπάθεια γιά τή γρήγορη άποτελεσματικότητά τους. Τά μέτρα αυτά θα πρέπει νά άποκοπούν:

Στήν πλήρη διαφώτιση τού λαού μας γιά τή σημασία τού θαλασσινού άγνωμα στή ζωή του. "Ολοι οι "Ελλήνες πρέπει νά συνειδητοποιήσουμε τό ρόλο τής Θάλασσας, τής αιώνιας αύτής Μοίρας τού "Εθνους μας, στή ζωή μας. Νά μάθουμε διτί, άγωνιζόμενοι στά πεδία τής άπό τότε πού οι "Άργοναυτες" πρόγονοί μας ύπέταξαν τά κύματα, με τά «ξύλινα τείχη» τού Θεμιστοκλή ύπερασπιζόμαστε τήν έθνική μας λευτεριά δια τά κινδυνεύει, και τήν ξαναποκτούμε δια τό άπο κάκι συγκυρία τή χάνουμε. Έπισης, διτί με τά καράβια κουβαλούμε τά περισσότερα άλικα και πνευματικά άγαθα, με τά άποια χτίζουμε τόν έθνικό μας πολιτισμό χιλιάδες χρόνια τώρα.

Νά πληροφορηθούν οι νέοι μας, διτί στή θάλασσα, πού δαμάστηκε πιά άπό τόν άνθρωπο κι έπαψε νά είναι «λεβεντοπνίχτρα», μπορούν νά σταδιοδρομήσουν καλύτερα άπ' διτί στήν Ξηρά και νά έξαιφαλίσουν ζωή άνετη γιά άυτούς και τίς οικογένειές τους. Γιατί η έργασία στά πλοια γίνεται τώρα με ήλεκτροκίνητα μηχανήματα κι έπαψε νά είναι κουραστική, ένω παράλληλα άμειβεται καλύτερα άπό τίς άντιστοιχες έργασίες στά έργοστάσια τής Ξηράς. Άλλα και γιατί ή ζωή στά πλοια τώρα έγινεν εύχαριστη άπό κάθε άποψη

(ένδιαιτητική, ψυχαγωγική, μορφωτική κλπ.), ίκανοποιώντας σε ύψηλο βαθμό και τήν οικογενειακή ζωή τών ναυτικών, με τίς συχνές άδειες, τήν συνταξίδευση και τήν συνυπερεσία συζύγων.

ΓΙΑ ΝΑ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΙ αύτή ή διαφώτιση, χρειάζεται ν' ανασκοπιμπωθούν άποφασιστικά οι υπεύθυνοι ναυτιλιακοί μας παράγοντες. Ή Πολιτεία μας νά έγκαταλείψει τά ημιμετρα, πού θυμίζουν τό «έδουλειά νά βρισκόμαστε», και νά θεσπίσει άποτελεσματικά μέτρα, όπως είναι: α) ή αντίστοιχος πλούτισμός τού μαθήματος τής Ιστορίας στής δυσ διό πρώτες βαθμίδες τής έκπαιδευσης μας με τήν ιστορία τού θαλασσινού μας άγνωμα, πού τώρα μόνο εύκαιριακά — σά ναυμαχίες — διδάσκεται στά σχολεία μας. β) Η προσαρμογή τής ναυτικής μας έκπαιδευσης στά σημερινά δεδομένα να και ή γενίκευση τής στά κατώτερη πληρώματα τών σκαφών μας. γ) Ό περιορισμός στόν έλαχιστο άπαρτιζητο χρόνο τής στρατιωτικής θητείας τών ναυτικών μας, μια και ή προετοιμασία τους στά ναυτικά έπαγγέλματα, άλλα και ή υπόρεσία τους στά πλοια έχει ημιστρατιωτικό χαρακτήρα. δ) Ή καλλιέργεια θαλασσοθλητικού κλιμάτου σε δηλ τή χώρα με τήν ίδρυση ειδικών άγωνιστικών χώρων και τήν άργανωση ζένων (κολυμβητικών, κωπηλατικών κλπ.), πού νά κλιμακώνονται από τοπικού ώς πανελλαδικού.

Και οι έφοπλισμός μας, έκτος άπό τήν ένεργο ουμμετοχή τού στά παραπάνω μέτρα, χρειάζεται νά προβει και σε διεσπαρσότερη παραχωρήσεις άπατουνται, γιά νά γίνει περισσότερο πειστική ή ύπεροχη τής θαλασσινής έργασίας άπό τή στεριανή.

Έτσι μονάχα θά μπορέσουμε νά ένεργοποιήσουμε τό άργοναυτικό πνεύμα, πού στή δεύτερη προχριστιανή χιλιετία, άφού έφερε σε πέρας τήν πανηρωική «Άργοναυτική Έκστρατεία», έπιχείρησε πρός τό τέλος τής ίδιας χιλιετίας τήν έναντιον τής Τροίας πανελλαδική έκστρατεία, στήν οποία πήραν μέρος άλοι οι νότιοι άπό τόν Όλυμπο Ελλαδίτες — άκομη κι έκεινοι πού κατοικούσαν στά βουνά τής ήπειρωτικής χώρας — έπιδιώκοντας τήν κατάσταση τού Όραιού, σάν δικαίωμά τους χαρισμένο ούτοις άποτροπο ούτοις προμηθέα μαζί με τό ζωαγόνο «πύρ».

Βέβαια, θά χρειαστούν οι έφοπλισμός μας, έκτος άπό τήν ένεργοποιήση τού μεγαλόπονου προγράμματος. Μά διαν άποφασιστεί άπό τήν Πολιτεία και τόν Έφοπλισμό μας, θά βρεθούν γιατί η έπάρχουσα σήμερα ουμματοτήτης και γιατί η διάθεσή τους θ' άποτελεστεί τήν πιό παραγωγική έπενδυση σε πανεθνική κλιμάκα.

Θέληση μονάχα χρειάζεται, θέληση, πού νά άδηγησε στήν άποφαση νά δημιουργηθει, διο γινεται πιό γρήγορα, ο κατάλληλος μηχανισμός, πού θά ένεργοποιήσει στό έπακρο τήν έλληνηκ ναυτούσύνη, γιά νά δίνει πάντα δσα άργοναυτικά πληρώματα χρειάζεται ή έμπορικη μας ναυτιλία, ή όποια έτσι μονάχα θά μπορέσει νά συνεχίσει τόν πρωταγωνιστικό τής ρόλο στόν παγκόσμιο ναυτεμπορικό στίβο κάτω και άπό τίς νέες συνθήκες, άλλα και ή όποιεσδήποτε άλλες μελλοντικές

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

PIRAEUS CHARTERING Co. LTD. SHIP BROKERS



AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE

TELEPHONES : 4111.011 - 9
TELEXES: 21-3129, 21-2747, 21-2123
CABLES : PIRECHART

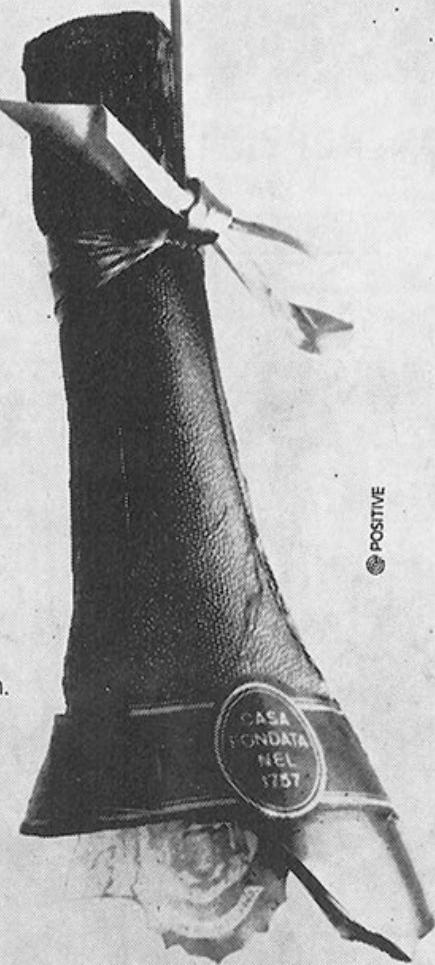
1.3 million tons ago...

Seems it was yesterday, midsummer of '68, when we pushed our first ship off her dry dock cradle. We threw a good, hearty party and celebrated her first salt splash. It was a very good year....

We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years. And tough years.

Today, after one point three million of tons and twenty good, tough years, allow us to feel proud and happy again, while celebrating and enjoying our Fiftieth Newbuilding splash. On our Twentieth Birthday.

Still a good year. Tough one too.



© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

Η ΕΟΚ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

(Σειρά ἄρθρων ἐκ τῆς μελέτης τοῦ 'Αντίρχου Λ.Σ. κ. ΓΕΩΡΓ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ
«Η Ἑλληνική Ναυτιλία εἰς τὰ πλαίσια τῆς Ε.Ο.Κ.»)

ΜΕΡΟΣ Β'

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Εἰς τὴν Συνθήκην τῆς Ρώμης αἱ μεταφοραὶ ἡσαν ὁ μόνος τομεὺς μετὰ τὴν γεωργίαν διά τὸν ωποῖον διετέθη ἰδιαίτερος τίτλος τοῦ διλού κειμένου τῆς συνθήκης, ὁ τίτλος IV, περιλαμβάνων ἔνδεκα ἀρθρα (74-84). Παρόμοιον δὲν ἐγένετο μὲν ἀλλοῦς τομεῖς ὡς π.χ. βιομηχανία, ἐμπόριον κ.λ.π. διὰ τοὺς ὄποιους αἱ σχετικαὶ προβλέψεις τῆς συνθήκης περιλαμβάνονται εἰς μεμονώμενα ἀρθρα. Οὕτω ἐκ τῆς πρώτης στιγμῆς ἐφάνη ἡ ἰδιαίτερα μεταχειρίσις καὶ ἐγένετο προφανές ὅτι ἡ κοινοτικὴ δραστηριότης εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν δὲν θα περιωρίζετο εἰς τὴν κατάργησιν τῶν διακρίσεων, βαρῶν κ.λ.π. ὡς εἰς ἄλλους τομεῖς, ἀλλὰ θά ἐπροχείτε ἐτὶ πλέον διὰ τῆς καθιερώσεως μίας κοινῆς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν.

Καὶ ἑτέθησαν εἰς τὰ ὡς ἀνά ἀρθρα αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ διὰ μιαν τοιαύτην πολιτικήν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ὡς ἐπίσης ἑθεσπίσθησαν ἐν συνεχείᾳ καὶ εἰδίκοι κανονισμοὶ διὰ τὰς μεταφοράς.

Ἀλλὰ τὸ ἄρθρον 84 τῆς συνθήκης προσδιορίζει, διευκρινίζει καὶ ἔξαιρει, ἔχον οὕτω:

«1. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος τίτλου ἐφαρμόζονται εἰς τὰς διά τις σιδηροδρόμων, χερσαίων καὶ πλωτῶν ὁδῶν μεταφοράς.

2. Τὸ Συμβούλιον ἀποφανόμενον ὁμοφώνως, δύναται ν' ἀποφασίσῃ ἐν τινὶ μέτρῳ καὶ διά ποιας διαδικασίας δύνανται νά θεσπισθῶσιν διατάξεις διὰ τὴν θαλασσίαν καὶ ἐναέριον ναυσιπλοΐαν».

Ἄναλοντες τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 84 παρατηροῦμεν ὅτι διὰ τῆς παρ.1 τούτου, αἱ θαλασσαὶ μεταφοραὶ ἔξαιρούνται αἱσθητοῦτο ρυθμίσεως ὑπό τῶν κοινοτικῶν κανόνων καὶ ἀφήνονται ἐλεύθεραι καὶ ἀνεξάρτητοι νά συνεχίσουν τὴν δραστηριότητά των, θεωροῦμεναι καὶ ἀντιμετωπιζόμεναι, κατὰ συνέπειαν, ὡς τομεύς ἀσκήσεως ἀποκλειστικῶς θεντικῆς πολιτικῆς. Μία μόνον πρόβλεψις ὑπάρχει περὶ τοῦ ἀντιθέτου συνισταμένη εἰς τὸ ὅτι τὸ Συμβούλιον δύναται νά ἀποφασίσῃ ὁμοφώνως διὰ τὴν θεσπισιν εἰδικῶν διὰ τὴν θαλασσίαν καὶ ἐναέριον ναυσιπλοΐαν διατάξεων, ὅποτε κατὰ τὸ μέρος καὶ τὴν ἐκτασιν τούτων θά σημικρύνεται καὶ ἡ ἔξαιρεσις. Δηλαδὴ ἔχομεν προοπτικήν δυνητικήν, διότι τὸ Συμβούλιον, ἥτοι τὸ ἀνώτατον ὄργανον τῆς Ε.Ο.Κ., δύναται, δὲν είναι δεσμευμένον διὰ συγκεκριμένην ἔνεργειαν ἡ τέλεσιν τοιαύτης ἐντὸς ὥρισμένου χρόνου. Ἀπλῶς ἔάν κρίνει ἀναγκαῖον δύναται νά ἐνεργήσει, ἐνώ δύναται καὶ νά ἀπέχει. Περαιτέρω, ἔάν τὸ Συμβούλιον ἀποφασίσῃ τι, ἡ ἀποφασίς κατά τὴν πρόβλεψιν τῆς διατάξεως δέον νά είναι ὁμόφωνος, ἐπομένως ὑφίσταται καὶ ἡ περίπτωσις προβολῆς «νετού» ἐστω καὶ ἔξι ἐνός μέλους διαφωνοῦντος, ἡ περίπτωσις δέ αὐτῇ ἐνέχει ὀλῶς ἰδιαίτεραν σημασίαν διὰ τὴν Ἐλλάδα.

Ἐπίσης ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου προκύπτει ὅτι διὰ τῆς ἀποφάσεως θά προσδιορίζεται εἰς ποιὸν μέτρον, εἰς ποιὸν βαθμὸν καὶ εἰς ποιὰν ἐκτασιν ὡς καὶ διά ποιου τρόπου καὶ ποιας διαδικασίας δύνανται νά θεσπισθῶν ἰδιαίτερα διατάξεις. «Ἡτο, τὸ Συμβούλιον ὅταν τὸ κρίνει ἀναγκαῖον, θά θεσει τὰ πλαίσια, τοὺς περιορισμούς, τὰ δριαὶ καὶ τὰς μεθόδους ἐντὸς καὶ διὰ τῶν ὅποιων θά είναι δυνατόν νά θεσπισθῶν κανόνες ἀφορώντες τὴν ναυτιλίαν.

Ὑπό τὸ καθεστώς τούτο — χαρακτηριζόμενον ἐκ τῆς ἀνυπαρξίας διατάξεως ἔχούσης δυνατότητα ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς ναυτι-

λίας, καθ' ἃς ἡ ναυτιλία βάσει τοῦ ἄρθρου 84 ἀπέτελει τομέα καθαρῶς ἑθνικῆς πολιτικῆς καὶ ἐπομένως εἰς τὰ Γαλλικά πλοῖα ὅρθως ἀπηγορεύετο ἡ ναυτολόγησις ἀλλοδαπῶν, Ἀξιωματικῶν γενικῶν καὶ ποσοστοῦ ἀνω τοῦ 1/4 τοῦ πληρώματος.

Μετά τὴν ἀνω ἀπόφασιν ἡρχισε πλέον εἰς ὥρισμένα θέματα τῆς ναυτιλίας νά ἐφαρμόζεται, βραδέως ὄπωσδήποτε, μία κοινὴ πολιτική. Αἱ γενικαὶ ἀρχαὶ αἱ διέπουσαι τὴν συνθήκην είχον κατόπιν τουτων ἐφαρμογῶν καὶ εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν, πλὴν βεβαίως τῶν ἀρχῶν αἵτινες συνίστων τὴν πολιτικήν τῶν μεταφορῶν καὶ συγκεκριμένων τῶν ἐμπορευομένων ἐκ τοῦ τετάρτου τίτλου τῆς συνθήκης, ἐτῶν ὅποιων ὡς τομέας ἐφαρμογῆς ἐξαιρείτο ἡ ναυτιλία κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 84 τῆς Συνθήκης.

Εἰδικῶς ὅμως διά τὸ θέμα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῶν ἐργατῶν καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν, αἱ ἀπόφεις καὶ ἀκολουθουμένη τακτικὴ ἀλλων μελών χωρῶν τῆς Κοινότητος δὲν συνεπορεύοντο μετά τῶν Γαλλικῶν τοιούτων. Χαρακτηριστικό καὶ εὐγλωττον δεῖγμα τῆς ὅλης καταστάσεως ήτις ἐπεκράτει ἐπὶ τοῦ ὡς ἀνω ἔμματος εἰς τὴν Κοινότητα καὶ ἐμφάνισιν τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἀντιμετωπίζετο τούτο, πρὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς ὡς ἀνω ἀποφάσεως τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, τουλάχιστον ἀπὸ ἐν τῷ μήμα τῶν Κρατῶν-μελῶν, ἀποτελεῖ ἡ ἀποσταλεῖσα κατά «Οκτώβριον τοῦ ἑτοῦ 1965 ἐγκύκλιος τοῦ Ἰταλικοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρός τὰς Ἰταλικάς Λιμενικάς Ἀρχάς, περιέχουσα σχετικάς περὶ τοῦ θέματος ὅδηγίας καὶ κατευθύνσεις, περικοπή τῆς ὁποίας ἔχει οὕτω:

Ο ὅπ. ἀριθ. 38/64 Κανονισμός τῆς Ε.Ο.Κ. ὁ σχετικός μὲ τὴν ἐλευθέραν διακίνησιν τῶν ἐργατῶν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Ε.Ο.Κ. υιοθετήθεις ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τῆς Κοινότητος (Βρυξέλλαι 25.3.64) ἐπικυρώνει, ἐκτὸς ὥρισμένων ἔξαιρεσεων καὶ περιορισμῶν ρητῶν προβλεπομένων, τὸ δικαίωμα τῶν πολιτῶν τῶν χωρῶν-μελῶν νά ἀπασχολούνται εἰς ἐξηρτημένας ἐργασίας εἰς τὸ ἑδαφος ἐνός ἀλλού Κράτους-μελούς καὶ νά ἔχουν τὴν ἴδιαν μεταχειρίσεις τῆς ἀποφάσεως τοῦ Κράτους-μελούς.

Ο Κανονισμός οὗτος συμφώνως πρός την Συνθήκην τῆς Ρώμης ἐφαρμόζεται «προ τούτῳ» εἰς τὰς ἐσωτερικὰς νομοθεσίας τῶν χωρῶν μελῶν, συνεπῶς τούτο καθιστά μεταξὺ ὅλων, ἀνεφαρμόστους διά τοὺς πολίτας τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., τοὺς περιορισμοὺς τούς σχετικούς μὲ τὴν ναυτολόγησιν ἀλλοδαπῶν ἐπὶ ἑθνικῶν πλοίων τούς προβλεπομένους ἀπὸ τὸν (Ιταλικὸν) Ναυτιλιακὸν Κώδικα καὶ τὸν σχετικὸν πρὸ τούτου Κανονισμόν.

Εἰδικῶς καὶ συμφώνως πρὸ τὴν παραγραφὸν τοῦ ἄρθρου 318 τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος οἱ ναυτικοὶ τῶν χωρῶν μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. δέον νά ἀντιμετωπίζονται μετά τὴν ἀπόφασιν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, κατόπιν προσφυγῆς τῆς Ἐπιτροπῆς (COMMISSION). Η Ἐπιτροπή αὐτὴ ἐχούσηται διά την ἀπόφασιν τῆς διατάξεως τοῦ 4/4/1974 ἀπόφασις τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, κατόπιν προσφυγῆς τῆς Ἐπιτροπῆς (COMMISSION). Η Ἐπιτροπή αὐτὴ ἐχούσηται διά την ἀπόφασιν τῆς διατάξεως τοῦ 4/4/1974 ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου τοῦ 318 τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος οἱ ναυτικοὶ τῶν χωρῶν μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. δέον νά ἀντιμετωπίζονται μετά τὴν ἀπόφασιν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, κατόπιν προσφυγῆς τῆς Ἐπιτροπῆς (COMMISSION). Η Ἐπιτροπή αὐτὴ ἐχούσηται διά την ἀπόφασιν τῆς διατάξεως τοῦ 4/4/1974 ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου τοῦ 318 τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος οἱ ναυτικοὶ τῶν χωρῶν μελῶν τῆς Ε.Ο.Κ. δέον νά ἀντιμετωπίζονται μετά τὴν ἀπόφασιν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου, κατόπιν προσφυγῆς τῆς Ἐπιτροπῆς (COMMISSION).

Πρόγματι δύως ἡ υιοθετησία εἰς τὸν τομέα τῆς Εποποικῆς ναυτιλίας προλεχθεισῶν γενικῶν Ἀρ-



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τῶν φημισμένων
Σουηδικῶν Ναυπηγείων ΚΟΚΟΥΜΣ
'Αντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

χών αίτινες έχουν θεσπισθή διά τού ἀναφερθέντος 38/64 Κανονισμού, ἐμφανίζει οὐχί ὅλιγας δυσκολίας ἐν σχέσει πρός την ειδικήν φύσιν καὶ τὰ χαρακτηριστικά τῆς θαλασσίας ὑπρεσίας ὅλα καὶ εἰς τὸ σύνολον τῶν ὑφισταμένων κανονισμῶν περὶ τῆς ἔγγραφῆς τῶν ἐργατῶν θαλάσσης εἰς τὸ ἀντίστοιχα μητρώα, τῆς εὐρέσεως ἐργασίας εἰς τους ναυτικούς ἀναλογούς πρός τὰς ικανότητας αὐτών καὶ τὴν αυγκρότησιν τῶν πληρωμάτων. Διά τὸν λόγον αὐτὸν τυχάνει ἀναγκαῖον νὰ προβλεφθῇ ἡ ἀντιμετωπίσις τούτων εἰς ἕνα εἰδικὸν κανονισμὸν ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς E.O.K. δοτὶς ἀποκλειστικῶς δέον νὰ ἀναφέρεται εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα καὶ ὑπὸ αὐτῆν τὴν ἀποψίν καὶ ἀνάγκην ὑποδικεύνονται αἱ ἐνδεξειγμέναι ἐνέργειαι ὡς ἀκολουθῶσαι.

Κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν τὸ 'Υπουργεῖον εἶναι τῆς γνώμης ὅτι δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ πλήρως καὶ ἀμέσως ὁ Κανονισμὸς 38/64 μέσω μιᾶς προσωρινῆς νομικῆς φόρμουλας βασιζομένης εἰς κριτήρια ὅλως πρακτικὰ καὶ εὐκόλως ἐφαρμοζόμενα. 'Οθεν αἱ ναυτιλιακαὶ ἀρχαὶ δέον νὰ συμμορφούνται πρός τὰ ἀκολουθὰ βασικὰ κριτήρια μὲς ἀμέσων ἐφαρμογήν.

1) Συμφώνως πρός τὴν παραγρ. I τοῦ ἀρθρου 318 τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος, οἱ πολίται τῶν Χωρῶν μελῶν τῆς E.O.K. θεωρούνται εἰς τὴν αὐτὴν μοίραν πρὸς τοὺς Ἰταλοὺς πολίτας.

2) Εἰς τοὺς πολίτας τῶν χωρῶν τῆς E.O.K. αἰτίνες ἐπιμυσῶν νὰ ναυτολόγηθονται ἐπὶ Ἰταλικῶν πλοιῶν ἐφαρμόζονται οἱ δροὶ διὰ τὴν εὐρεσιν ἐργασίας καὶ τὴν τοποθέτησιν ὡς καὶ οἱ δροὶ ὑγείας καὶ υγείνις οἰτινες προβλέπονται διὰ τοὺς ἡμεδοπούς ναυτικούς.

3) Τὸ πιστοποιητικὸν ὅπερ ζητεῖται διὰ τὴν ναυτολόγησιν εἶναι τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον ὅπερ ἔξεδόθη παρὰ τοῦ Κράτους τοῦ ναυτικοῦ. 'Η ναυτικὴ ικανότης τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὴν ἀξιολόγησιν του πρὸς ναυτολόγησιν εἶναι ἐκείνη ἥτις προκύπτει ἐκ τῆς χώρας εἰς τὴν ἀνάκτη.

Ὦ προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρω κειμένου αἱ δοθεῖσαι ὅδηγίαι ἀντιμετωπίζουν σαφῶς τὸ θέμα τῆς παροχῆς πλήρων καὶ ίσων πρός τοὺς Ἰταλοὺς ὑπόκουους δικαιωμάτων εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς-κοινοτικούς ναυτικούς πρὸς ναυτολόγησιν των ἐπὶ Ἰταλικῶν πλοίων, ὑπογραμμίζουν τὰς πολλὰς δυσκολίας, τυπικάς καὶ ουσιαστικάς, αἰτίνες προκύπτουν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς καὶ ἐπισταμένουν τὴν ἀνάγκην ἐκδόσεως εἰδικοῦ Κανονισμοῦ τῆς E.O.K. διὰ τὰ θέματα ἀποκλειστικῶς τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέως, δοτὶς ὅμως μέχρι τοῦ δέον ἔξδοθη.

Τέλος, συμπληρωματικῶς πρὸς τὰ ἀνωτέρω σημειούται ὅτι δι' ἔτερας μεταγενεστέρας ἐγκυκλίου καὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐλευθέρας ναυτολόγησεως κοινοτικῶν ναυτικῶν εἰς Ἰταλικά πλοια, διευκρινίσθη ἡ ἐννοια τῆς ἐξηρτημένης ἐργασίας καθ' ἣν νοεῖται οιαδήποτε ἡμερομίσθιος ἢ κατὰ μῆνα ἀμειβομένη τοιαύτη, μὲ εξαίρεσιν τὰς ἐλευθέρας ἐπαγγελματικάς δραστηριότητας. Κατ'

ἀκολουθίαν αἱ προηγούμεναι ὅδηγίαι διά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐλευθέρας ναυτολογίσεως τῶν ναυτικῶν Κρατῶν-μελῶν, ὡς ἀνω, ἔχουν ἐφαρμογὴν ἐφ' ὅλων τῶν μελῶν τοῦ πληρωματος ἐνός πλοίου ἀνεξαρτήτως τῆς ειδικοῦ της ναυτολογίσεως.

'Ἐν τούτοις παρά τὰ ἀνωτέρω ἡ πρᾶξις δεικνύει διτὶ, διὰ διαφόρους λόγους, τὰ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ὡς ἀνω ἀρχῆς τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῶν ναυτικῶν ἀποτελέσματα ησαν πολὺ μικρά ὃν διχὶ ἀσήμαντα. Θεωρητικῶς, καὶ Πλοιάρχος εἰσέστι ὡς ἐλέχθη ὑπὸ ἀρμόδιου ἀξιωματούχου χώρας τῆς E.O.K. είναι δυνατόν νὰ ναυτολογηθῇ πολίτης μίας χώρας Κοινοτικῆς ἐπὶ πλοίοι ἐτέρας χώρας (ἀν καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὑπάρχει σοβαρά ἀντίρρησις διότι εἰδικῶς ὁ Πλοιάρχος ἀσκεῖ καὶ τίνα κρατικά καθήκοντα, κατέχει δηλαδὴ οἰονεῖ θέσιν διοικήσεως ἥτις ἔξαιρεται τῆς δυνατότητος πληρώσεως τῆς ὑπὸ ἀλλοδαποῦ ἀλλὰ ἐν πάσῃ περιπτώσει τούτῳ οὐδέποτε ἐλαβεῖ χώρων μέχρι σήμερον οὔτε εἴναι πιθανόν νά συμβῇ. 'Αντιθέτως καὶ ὡς πρός τὸ ὑπόλοιπον πλήν τοῦ Πλοιάρχου, πλήρωμα, ὑπάρχει πάντοτε ἡ τάσις νά είναι ἀμιγές, μίας ἐθνικότητας αὐτῆς τῆς Σημαίας. 'Ἐνταύθη πρέπει παραλλήλως νά ληφθῇ ὑπὸ δύψιν καὶ ἡ ἀντιμετώπισις τῶν θεμάτων αὐτῶν ὑπὸ τῶν συνδικαλιστικῶν Ὀργανώσεων, αἰτίνες διὰ πολλούς λόγους ὑποστηρίζουν τὴν τάσιν αὐτὴν καὶ δι' αὐτῆς τὰ μέλη των. Καὶ είναι γνωστόν διὰ διά τῆς ἐπιμόνου ἡ οκληρᾶ στάσεως τῶν δημιουργοῦν ἐνίστεις de facto κατάστασιν ἀντιθέτον τῆς ἐπιμυθητῆς ὑπὸ τῆς οἰκείας Κυβερνήσεως ἥ καὶ τῆς νομοθετημένης εἰσέστι τοιαύτης.

'Η 'Ελλήνικη ὑποχρεωθεὶς καὶ αὐτὴ νά δεσχθῇ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ὡς ἀνω ἀρχῆς τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῶν ναυτικῶν, διτὶ θά ἐνταχθῇ εἰς τὴν E.O.K., ἀλλὰ μετατέλετη μεταβατικήν περίοδον, ως τελικῶς συνεφωνήθη. 'Η διαιροφουμένη πρακτική εἰς τὴν ἐφαρμογήν εἰς τὰς ἀλλας χώρας μέλη τῆς E.O.K. είναι μάλλον εύοινας ἡ τουλάχιστον ἀρκούντως ἐνδεικτική διότι δέον πρέπει νά ἀναμένωνται μαζικαὶ ἀνακατατάξεις, ἀλλὰ περὶ αὐτοῦ θά ἐπανέλθωμεν εἰς ἐπόμενη.

Εἰς τὸ γενικότερον πάντοτε θέμα τῆς ἀνάγκης διαιροφώσεως κοινῆς κοινοτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὑπὸ τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς E.O.K., σημειούται ἐξ' ἄλλου μία ὄργανωμένη προσπάθεια, ὑπὸ τὴν σκέπην μάλιστα τοῦ ΟΗΕ, σκοπούσα νά θέσει εἰς τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον, ὡς πρός τὴν διακίνησίν του, περιοριστικούς κανόνας. 'Η προσπάθεια αὕτη ἐπηρέαζε ἐκ θεμελίων τὸ βασικῶς ἐπικρατοῦν ἐλευθέρων σύστημα εἰς τὰς

θαλασσίας μεταφοράς, ἐπόμενον δέ τούτου ἡτο νά ἐπιρεασθῇ καὶ ἡ E.O.K. ὡς ἀκολουθόσα τὸ σύστημα τούτο καὶ ὡς μετέχουσα ούσιωδῶς εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, μέ ἀποτέλεσμα νά τεθῇ αὐτῇ, καὶ διτὶ τὰ Κράτη μέλη της, εἰς μίαν δοκιμασίαν. Αὕτη μάλιστα ὀδηγήσεις καὶ εἰς τὴν ἔξαγωγήν ὠρισμένων διαπιστώσεων ἡ μᾶλλον εἰς τὴν ὑπογράμμην τούτων ὡς ἡ μῆτρα παρεις διά τὴν E.O.K. κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἀλλὰ ἐνεργειακῶν ταντορόπων τάσεων, ἡ ἐνδόμυχος ἐπιθυμία καὶ ἡ ροπή ἐκάστου Κράτους-μέλους νά ἐνεργήσῃ ἀνεξαρτήτως, ἡ μῆτρα παρεις ἐπειγούσης καὶ πιεστικῆς ἀνάγκης ἐναρμονισμοῦ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἀλλά καὶ ἡ πραγματική ἀποφασιστικότης τῶν Κρατῶν-μελῶν νά δεικνύουν μεταξύ των μετριοπάθειαν, ψυχραιμίαν καὶ ἀληθῆ θέλησιν διά συνεννόθσιν.

Τὸ πρόβλημα ἐξ' οὐ ἔθιγετο τὸ ἐπικρατοῦν βασικῶς καθετῶς τῶν ἐλευθέρων θαλασσίων μεταφορῶν ἐδημιουργήθη ὡς ἀκολούθως. Κατόπιν ἐπιθυμίας καὶ κοινῆς ἐνεργειας τῶν ἀναπτυσσομένων (ἡ τρίτων) χωρῶν ἐγένετο ἀποδεκτός, κατά 'Απρίλιον τοῦ ἑτού 1974 ἐκ μέρους τῆς Διασκέψεως 'Εμπορίου καὶ 'Αναπτύξεως τῶν 'Ηνωμένων 'Ἐθνῶν (UNCTAD), ὡς Κώδικη συμπεριφορᾶς τῶν Διασκέψεων (Conference) τῶν τακτικῶν θαλασσίων γραμμῶν. Διά τοῦ Κώδικος τούτου προεβλέπετο ἡ διανομή τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως διὰ τὰς τακτικάς γραμμάς καὶ ἐκαθορίζετο ὅτι τὸ ποσοστόν 40% τῶν φορτίων θα μετεφέρετο διά πλοίων ἐταιριών τῆς ἐξαγούσης χώρας, ποσοστόν 40% διά πλοίων ἐταιριών τῆς εἰσαγούσης χώρας καὶ ποσοστόν 20% ἀφίετο διά τὰ πλοία τῶν τρίτων χωρῶν. Πλήρης δηλαδὴ κατάργησις τού τούφισταμένου καθεστώτος εἰς τὴν διακίνησιν τοῦ διά θαλάσσης ἐμπορίου καὶ ἐπικράτησις τοῦ καθεστώτος διακρίσεως σημαίας εἰς τὸν τομέα βεβαίως τῶν τακτικῶν γραμμῶν. 'Ινα τεθῇ ὁ Κώδικης ούτος (ἡ ἡ σύμβασις) εἰς ἐφαρμογήν εἶδει νά ύπογραφῇ ὄριστικῶς (νά ἐπικυρωθῇ ἡ νά γίνει προσχώρησι) ὑπὸ 24 τουλάχιστον Κρατών ἐλεγχόντων κατ' ἐλάχιστον ποσοστόν 25% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τοῦ στόλου τῶν πλοίων γενικού φορτίου καὶ containerships ως ούτος ἀναφέρεται κατά χώρας καὶ συνολικῶς εἰς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας 1973 τοῦ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING. Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα αὐτά αἱ 9 χώραι τῆς E.O.K. φέρονται διαθέτουσαι συνολικῶς χωρητικότητα 16,9 ἑκατομ. κοχ. ἡ 23,3% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητας (72,7 ἑκατομ.) τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας καὶ ἡ 'Ελλάς 6,3 ἑκατομ. κοχ. ἡ

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)

PETER N. TOUNDJIS

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

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

(Manila, Limay, Mariveles, San Fernando, Masinloc, Batangas, Legaspi, San Pablo, Cebu, Bacolod, Iloilo, Zamboanga, Davao, Iligan, Subic)

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

8,7% της παγκοσμίου χωρητικότητος τής κατηγορίας ταύτης. Μέχρι τών τελευταίων μηνών είχαν έπιτευχθή είσετι ή συγκέντρωσις τής πλαισιούμενης χωρητικότητος ύπό των υπογραφάντων την σύμβασιν χωρών, η-τοι μέχρι τέλους Νοεμβρίου 1978 είχαν όριστικώς ύπογραψει, έπικυρώσει η προσχωρήσει, 33 χώραι έκπροσωπούσαι συνολικώς χωρητικότητα 4,45 έκατομ. κοχ. ή 6,1% της παγκοσμίου τοιαύτης διά την λαμβανομένην ύπ' όψιν κατηγορίαν. Έκ τών 33 χωρών ούδεμια άνηκε εις την Εύρωπην ἄπασαι δέ περιλαμβάνονται εις τὸν τρίτον κόσμον.

Εἰς τάς διά τοῦ Κώδικος προβαλλομένας 'Αρχάς καὶ ἐπιδιώξεις ἀντετάχθη ἔξ αρχῆς ή πλειοψηφία τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ καὶ ὡς ἡτο φυσικὸν αἱ ναυτικαὶ παραδοσιακαὶ χώραι: Μ. Βρεταννία, Ἐλλάς, Νορβηγία κ.α. 'Αλλά ύπερ τοῦ Κώδικος εἰς τὴν ἀρχικὴν ψηφοφορίαν ἐψήφισαν μεμονομένως ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς ἐπικυρώσεως, αἱ ἑκ τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ Βέλγιον, Γαλλία καὶ Γερμανία τούτο δέ διότι πρώτον μέν ἐπίστευον ὅτι οὐτω πρωθυσίαν τὰς καλάς των σχέσεις μέ τὸν τρίτον κόσμον καὶ δεύτερον διότι ύπελογίζον ὅτι οὐτω θά ωφεληθούν αἱ θενικαὶ των ναυτιλίας.

'Η πρᾶξις αὕτη τῶν τριῶν Κοινοτικῶν ἐφερε τὴν ἀμεσον ἀντιδρασιν τῆς Ἐπιτροπῆς (COMMISSION) ήτις ἐθεωρήσεις ὅτι τὸ θέμα ἔδει νά ἀντιμετωπισθῇ ὅμοιοφόρωας ὑπὸ τῆς ΕΟΚ ὡς συνόλου, ητοι εἰς τά πλαίσια μιὰς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ διτή ή ἐνέργεια αὕτη τῶν τριῶν χωρῶν συνιστᾶ πρᾶξιν διακρίσεως εἰς βάρος τῶν ἀλλων χωρῶν-μελῶν, πράγμα τὸ ὅποιον ἀντίκειται εἰς τάς 'Αρχάς τῆς Κοινότητος. 'Αντιθέτως τά τρία Κράτη ύπεστηριζαν διτή ἐνήργουν ἐλευθερωας καὶ ηδύναντο νά ἐνεργήσουν οὐτως, ἀνευ δεσμεύσεων προκυπτουσῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης κατά τό

δρθρον 84 ταύτης. 'Έκινηθη μετά ταύτα ἡ διαδικασία, ἵνα τό θέμα ἀχθῇ ἐνώπιον τοῦ Εύρωπαικοῦ Δικατηρίου τό ὅποιον ὅμως ἀνεμένετο νά ταχθῇ ὑπέρ τῶν ἀπόφεων τῆς Ἐπιτροπῆς, συμφώνως πρός ἀνάλογον δεδικασμένον καὶ τὴν καθιερωθεῖσαν πλέον ἐπί τοῦ θέματος νομολογίαν, πλήν πρός ἀποφυγῆν δημηιουργίας νέου κλίματος ἀντιδικίας ἡ διαδικασία δέν ἐπροχώρησε κατόπιν ὑποσχέσεως τῶν τριῶν μελῶν διτή δέν θά χωρήσουν εἰς ἐπικύρωσιν τοῦ Κώδικος καὶ θά ἀναμείνουν καθορισμόν κοινῆς στάσεως τῆς ΕΟΚ.

Τελικῶς μετά ἀπό ἔξαντλητικάς συζητήσεις καὶ καταβολήν πολλῶν προσπαθειῶν, ἡ Κοινότητης διά τῆς ύπ' ἀριθμ. 954/79/15.5.79 ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου, ἐνέκρινε κανονισμόν διά τοῦ ὅποιου παρέχεται εἰς τά Κράτη-μέλη ἡ εὐχέρεια κυρώσεως τοῦ Κώδικος τακτικῶν γραμμῶν τῆς UNCTAD ὑπὸ ὥρισμένας διμως ἐπιφυλάξεις. 'Η σπουδαιοτέρα τούτων είναι διτή ὁ κανὼν 40 – 40 – 20, δέν θά ἐφαρμόζεται εἰς τάς μεταξύ τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ μεταφοράς τακτικῶν γραμμῶν (ἥτοι εἰς τό ὄγκοδεστερὸν τμῆμα τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν τακτικῶν γραμμῶν) ἐνώ εἰς τάς μεταφοράς μεταξύ ἀναπτυσσομένων χωρῶν καὶ χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ (εἰς τὸν ὅποιον συμμετέχουν ὡς γνωστόν καὶ αἱ χώραι τῆς ΕΟΚ) ὁ κώδικης θά ἐφαρμόζεται μόνον ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν, αἱ ὅποιαι θά δύνανται νά ἀναθέτουν τό ποσοστόν τῶν 40% τῶν μεταφερομένων διά τακτικῶν γραμμῶν ἐθνικῶν των φορτίων, εἰς τάς θενικάς των Conferences ἡ – σύστασικώτερα, ὡς μᾶλλον προβλέπεται διτή καθιερωθῆ – εἰς τάς θενικάς των ναυτιλιακάς γραμμάς, ἐνώ τό ὑπόλοιπον θά κατανέμεται εἰς μεταφορεῖς τακτικῶν γραμμῶν τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ μέ ἐμπορικά καὶ ἀνταγωνιστικά κριτῆρας καὶ διά τάς ιδίας αὐτῶν εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς. Αἱ χώραι αὕται ἀντιμετωπίζουν τούς ἐμπορικοὺς τῶν στόλους ὡς οἰονδήποτε ἔτερον τομέα τῆς ἐσωτερικῆς των οἰκονομίας καὶ ἀπλῶς ὡς ἔνα ἐργαλεῖον καὶ μέσον διά τήν μεταφοράν τοῦ ἐμπορίου των. Θά ἐπιθυμούν δέ αὗται τήν αὔξουσαν ἐμπλοκήν τῶν κοινοτικῶν ὄργανων εἰς τήν Ναυτιλίαν.

Τά ἀνωτέρω γεγονότα ἀλλά καὶ ἡ ὅλη κατάστασις τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ὡς ἡ ναυτιλιακὴ πολιτική τῶν ἀνατολικῶν, ἡ εν γένει ναυτιλιακὴ καὶ πολιτικὴ κρίσις, τά ναυτικά ἀτυχήματα καὶ ἡ προστασία τού περιβάλλοντος, ἐδημούργησαν εἰς τούς ὄρμοδίους τῆς ΕΟΚ ἑνα κλίμα ἀναγκαιότητος διά κάποιαν χάραξιν καὶ ἐφαρμογήν μίας κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, εἰς δέ τάς ἐφοπλιστικάς ὄργανωσεις τῆς ΕΟΚ. αἵτινες δέν εύνοούν τήν παραχώρησιν ἀρμοδιοτήτων εἰς τά κεντρικά κοινοτικά ὄργανα, ὑπεγράμμισαν τήν ἀναπόφευκτον ἀνάγκην ἀναλήψεως περιστασιακῶν τουλάχιστον πρωτοβουλίων ὑπό τῆς Κοινότητος διά κοινῆν καὶ πρακτικήν ἀντιμετώπισιν συγκεκριμένων προβλημάτων.

'Ἐν τούτοις εἰς τό σημείον τούτο ἐκ προσιμού θά πρέπει νά λεχθῇ καὶ ὑπογραμμισθῇ τό θέμα τῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ Κώδικος τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς UNCTAD ἐφερε εἰς τήν ἐπιφάνειαν δύο βασικάς ἀλλά ἐκ βάθρων διαφορετικάς τάσεις — ὑπερκρασθείσας βεβαίως ἐν προκειμένω — αἱ ὅποιαι ἐπικρατοῦν εἰς τά Κράτη-μέλη τῆς ΕΟΚ, ἀναφορικῶς μέ τήν θεώρησιν αὐτῶν τούτων τῶν προβλημάτων τήν ναυτιλίας ἀφ' ἐνός καὶ τάς ἐπιθυμητάς ἐν συνεχείᾳ λύσεις δι' αὐτά ἀφ' ἔτερου. Οὕτω, ἡ μία τάσις, ἐκ προσωπουμένη κυρίως ὑπό τῆς Γαλλίας, ὑποβοηθουμένης ὑπό τῆς Γερμανίας καὶ Βελγίου, περιλαμβάνει χώρας τῶν ὅποιων οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι χρησιμοποιούνται βασικῶς διά τάς ιδίας αὐτῶν εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς. Αἱ χώραι αὕται ἀντιμετωπίζουν τούς ἐμπορικούς τῶν στόλους ὡς οἰονδήποτε ἔτερον τομέα τῆς ἐσωτερικῆς των οἰκονομίας καὶ ἀπλῶς ὡς ἔνα ἐργαλεῖον καὶ μέσον διά τήν μεταφοράν τοῦ ἐμπορίου των. Θά ἐπιθυμούν δέ αὗται τήν αὔξουσαν ἐμπλοκήν τῶν κοινοτικῶν ὄργανων εἰς τήν Ναυτιλίαν.

Take advantage of

MEDOV's experience in ITALY



"MEDOV"



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, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361 (5 L.) / 268532 (3 L.) - Telex: 270046 / 271460 - Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Αντιθέτως ή έτερα τάσις, έκπροσωπουμένη κυρίως υπό της Μ. Βρετανίας, υπόβοηθουμένης και υπό της Δανίας, περιλαμβάνει χώρας τών όποιων οι εμπορικοί στόλοι, λόγω τού μεγέθους των, άπασχολούνται εἰς μεταφοράς τρίτων χωρών (cross traders), εἶναι δέ αντίθετοι πρός την σταδιακήν ένδυνμασιν τού ρόλου τών Κοινοτικών όργανων εἰς τα ναυτιλιακά θέματα. Η τάσις αὕτη επιθυμεῖ και όραματίζεται την ήνωμένην Εύρωπην ώς ένα όργανωμένον σύνολον διά την άμυναν έναντι του άθεμίτου διεθνούς συναγωνισμού εἰς την ναυτιλίαν, της πολιτικής διακρίσεως της σημαίας και έπομενως και έναντι της καθιερώσεως μεθόδων διανομής τών φορτίων τών διεθνών μεταφορών ώς ο Κώδικας της UNCTAD προβλέπει κλπ.

Ένα πάση περιπτώσεις ή διαμόρφωσις μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής μεταξύ τών χωρών-μελών ήρχισε ήδη νά οικοδομεῖται διά συγκεκριμένων κανόνων και παντός είδους έτερων συναφών πράξεων και διατάξεων, με μίαν έξελιξιν βραδείαν μέν αλλά σταθεράν, ούδιδη δέ και κρίσιμον ένιστε. εἰς τά διάφορα στάδιά της.

Εις τήν γενικήν προσπάθειαν, διά την άμυναν έκκινσιν και τόν προβληματισμόν πρός διαμόρφωσιν τής κοινής πολιτικής ταύτης, έπρωτοστάτησεν ή Γαλλία ήτις δι' ύπομνηματός της, τήν 7/12/1975 πρός τό Συμβούλιον έξήτησε τήν σφαιρικήν άντιμετώπισιν όλων τών ναυτιλιακών προβλημάτων διά τής άναπτυξεως μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής βάσει τού άρθρου 84 τής Συνθήκης τής Ρώμης.

Η Γαλλική πρότασις άφοῦ ύπενθυμίζει ότι η 'Επιτροπή μέ άνακοινώσιν της εἰς τό Συμβούλιον τήν 20/10/1973 ύπεδεικνύει τήν άναγκην τής κοινής πολιτικής, έπροτεινε τήν άναζητησιν δύνατοτήτων και κοινών ένεργειών πρός κάλυψιν τών άκολουθων θεμάτων: α) Έναρμόνισμαν ένδοκοινοτικών ναυτιλιακών μεταφορών β) προστασίαν τών οικονομικών συμφερόντων τών Κρατών έναντι διακρίσεων εἰς τόν ναυτιλιακόν χώρον γ) άσφαλή διεξαγωγήν τών μεταφορών διά τῆς λήψεως κοινών μέτρων έναντιον άνασφαλών πλοίων (substandard ships) και δι' έναρμόνισμαν τών όρων ώς πρός τάς συνθήκας τής παρεχομένης έργασίας.

"Όμως παρά τήν θετικήν μᾶλλον πρώτην άντιδρασιν τών άλλων χωρών εἰς τάς Γαλλικάς ταύτας προτάσεις, ό φόβος τών έφοπλιστών, ώς έλεχθη, διτί μία ένεργοποίησις τού άρθρου 84 θά δώσει μεγάλας έξουσίας εἰς τήν Επιτροπήν (COMMISSION) και δυνατότητας άναμείων αύτής εἰς τάς ναυτιλιακάς ύποθεσίεων τών, δημιουργεῖ άμφιβολίας διά τής άναπτυξεως μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής βάσει τού άρθρου 84 τής Συνθήκης τής Ρώμης.

Παρά ταύτα άν και ύπάρχουν και δυσκολίαι και άδυναμια, ωρισμένοι κανόνες, εἰς τόν ναυτιλιακόν τομέα, άκολουθησαντες τήν προβλεπομένην διαδικαστικήν άρδην έθεσπισθησαν και έτεθησαν εἰς ισχύν ένω παραλλήλως ωρισμέναι προσπάθειαι και ένεργειαι συντονίζονται. Είναι έπομένως πραγματικότης οτι η ναυτιλιακή πολιτική γεννάται, άναπτυσσεται, δημιουργεῖται και τυγχάνει ήδη ένα γεγονός.

Αντιρρχος Λ.Σ. Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ

You get
what you
need not
what's available

Supply to all
continental ports



Just tell us what you need – we deliver promptly. Sänger supplies numerous ships from all over the world at every European port. Our team is known for their courtesy, accuracy and speed. Talk to our customers – they can tell you about our service better than we can.

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant Import - Export

2 Hamburg Freeport
Magdeburger str. 5 - 7
Phone 33 75 51
Telex 2 161 675

23 Kiel 1 (Sheerhasen)
Mecklenbirger Str. 58
Phone (04 31) 35 033
Telex 29 27 87

Agent for Greece : EV. XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens. Box 1116. TELEX : 4225.

Telegrams : ASEXSUPPLIES. TEL. : 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

ΑΜΙΑΝΤΟΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd.)

ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (ούχι παλαιός ή έκ ναυαγίων)

TAX. ΘΥΡΙΣ 1116 - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 59, ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ASEXSUPPLIES"

TELEX 4225 - ΤΗΛ. 3216.260 - 6510.620 - 6512.973 - 4815.206

Ποιότης C30 (νώδ. σ)κ 30 κλ. πρ. 7,50 δρ. κλ.

(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

» BP τ Μαγν. iv. σ)κ 25 κλ. πρ. 12,50 δρ. κλ.

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ —TEXN.

ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2, 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 30 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡ. 55 Η ΠΛΑΚΑ

1.Ποιότης ΕΞΤΡΑ 513 (νώδης) σ)κ 23 κλ. πρ. 17 κλ.

(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

» F33 Φίλτρων ινώδ. σ)κ 22 κλ. πρ. 24 δρ. κλ.

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ ΡΕΤΙΡΕ, ΤΑΡΑΤΣΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ, ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ. Σ/Κ 30 ΚΛ. ΠΡ. ΔΡ. 12. —
(ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

(Νέα συγχρ. σύνθεσις)

Τό δεκαπενθήμερον

ΕΚΤΑΚΤΟΙ ΑΙ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΙΣ

Έπωφεληθώμεν τῶν καλῶν ἡμέρων τῆς ναυλαγορᾶς. Συμπτωματική είναι ή υψησις τῶν ναύλων. Εἰς τὴν κακήν καὶ πάλιν ἐσοδείαν τῆς Ρωσίας κατά πρώτον λόγον καὶ τῆς Κίνας κατά δεύτερον ὄφείλεται. Έκατομμύρια τόννων σιτηρῶν καὶ ζωοφόρων θά χρειασθῆ ή Μόσχα· τὸ Πεκίνον ἔπειται.

Γνωστή ἔκ τοῦ προσφάτου παρελθόντος ἡ συνέπεια τῆς χαμηλῆς ἀποδόσεως τῆς συγκομιδῆς τῶν δύο μεγάλων πολυπληθῶν χωρῶν, τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας. Ἡ ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. Πρός τούς ξένους σιτοβολώνας στρέφονται διά τὸν ἐπιούσιον αἱ μεγάλαι αὐταὶ χώραι. Πρός τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὸν Καναδάν, τὴν Ἀργεντινήν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Ἐπειγόντως τὰς εἰσαγωγάς τῶν γεννημάτων ἐπιζητοῦν. Ἡ Δύσις προσφέρει τὴν τροφήν καὶ τὰ μέσα μεταφορᾶς. Τῶν μεγάλων σκαφῶν ἡ ναύλωσις ἐπεξεγεῖ τὴν ἀνάγκην· είναι ἐπείγουσα.

Οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ἐπωφεληθέντες τῶν χαμηλῶν τιμῶν τῶν πλοίων, ἡγόρασαν καὶ ἐναυπήγησαν πολλά καὶ μεγάλα. Τώρα ἐπωφελοῦνται τῆς καλῆς αὐτῆς, ἐκτάκτου πάντως, περιόδου. Δέν ὄφειλεται αὕτη οὔτε εἰς τὴν ἀνάκαμψιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας οὔτε εἰς τὴν ἔλλειψιν τοννάζ. Εἰς τὸ ἐπειγόντον τῆς περιστάσεως — τῆς ἐκτάκτου — δέοντα νά ἀποδοθῇ.

Ἡ κρίσις τοῦ πετρελαίου πολλά τὰ κακά προοιωνίζεται. Κρίσιν τῆς Οἰκονομίας παγκόσμιον διαγράφει· κρίσιν παραγωγῆς καὶ μεταφορῶν. Ἡ κακή ἐσοδεία τῶν δύο πολυπληθεστέρων χωρῶν τῆς Γῆς προκαλεῖ τὴν εὐεργετικήν διά τὴν Ναυτιλίαν ἀναταραχήν. Τό πόσον θά διαρκέσῃ είναι βεβαίως, ἀδύνατον νά προβλεφθῇ. Μηνῶν πάντως ἡ διάρκεια, καθ' ὅλας τὰς προβλέψεις. Μέχρι τῆς νέας ἐσοδείας τουλάχιστον.

Ἐφόσον ὁ γαιάνθραξ καὶ τὸ σιδηρομετάλλευμα δέν προσλάβουν εὐρυτέραν μεταφορικήν κίνησιν, ἐφόσον ἡ βιομηχανική παραγωγή δέν αὔξηθῇ δέν θά πρέπει νά περιμένωμεν καὶ τῶν μεταφορῶν τὴν θετικήν ἀνάπτυξιν. Ἀπό τὰς ἐκτάκτους καταστάσεις θά περιμένωμεν τὴν δικαιολογίαν τῶν καλῶν ναύλων. Τώρα ἀκριβῶς ὑπό τοιαύτας καταστάσεις εύρισκομεθα. Ἐπωφεληθώμεν αὐτῶν. Τό εἰς χείρας μας τοννάζ μᾶς τό ἐπιτρέπει.

δους ἀγορᾶς δημητριακῶν ἀπό τὴν Ρωσίαν καὶ τῆς ἐπιμόνου ζητήσεως τοννάζ, μᾶς ἐνθυμίζει ἡ παρούσα κατάστασις τῆς ἐπειγούσης ἀνάγκης εἰσαγωγῆς ἀπό ὅλας τὰς σιτοπαραγωγικάς χώρας δημητριακῶν διά τὴν Ρωσίαν.

Πληροφορίαι ἀπόκριβωμέναι διά τὴν κλεισθείσαν μέχρι τοῦδε χωρητικότητα δέν ἀνακοινώθησαν. Είναι δῆμος γεγονός ὅτι ὑπερτεσσαράκοντα μπάλκ κάρριερς ἔχρονον αυλωθήσαν καὶ ὅτι αἱ μεταφοραὶ θά συνεχισθοῦν καθ' ὅλους τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

Κατά τὸ Ἀμερικανικὸν «Υπουργείον Γεωργίας» ἡ Ρωσική ἐσοδεία κυμαίνεται μεταξύ 170 καὶ 210 ἑκατομ. τὸν ἔναντι 237,2 ἑκατομ. τὸν. τῆς ἐσοδείας τοῦ 1978. Αἱ ἐφετεῖναι εἰσαγωγαὶ προβλέπεται νά κυμαίνονται μεταξύ 19 καὶ 30 ἑκατομ. τοννών. Καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ θά συνεχισθοῦν ἀπό ὅλας τὰς παραγωγούς χώρας καθ' ὅλον τὸ ἔτος καὶ πέραν αὐτοῦ. Τὰ περισσότερα φορτία θά ἔχουν προέλευσιν τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὰ 80% τῶν ἀναγκῶν τῆς Μόσχας ἔκειθεν θά προέλθουν.

ΦΑΙΡΠΛΕΥ' ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ

Τὸ πασίγνωστον Βρεταννικὸν ναυτιλιακὸν περιοδικόν «Fairplay» ἔωρτασε τὴν συμπληρωματικήν 5.000 ἐβδομάδων συνεχεῖούς ἐκδόσεως. Ἀπό τῆς 18 Μαΐου τοῦ 1883 ὅτε ἐκκλοφόρησεν τὸ πρώτον του τεῦχος μέχρι τῆς 28 Ιουνίου τοῦ 1979 συνεπλήρωσε 96 συναπτά ἐτη κυκλοφορίας.

Εἰς τὸ πανηγυρικὸν αὐτοῦ τεῦχος δημοσιεύεται ἑκενές ἀρθρον τοῦ κ. Laurence Dunn ἀναφερόμενον εἰς τὴν νεωτέραν ιστορίαν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Μέ βάσιν τὰ ύπο τῶν ἐτησίων καταλόγων τοῦ Λούδ - Ρέτζιστερ παρεχόμενα στοιχεῖα παρακολουθεῖ τὴν ἔξελιξιν τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου ἀπό τοῦ 1883 μέχρι τῶν πρώτων ἑτῶν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου.

Εἰς τὰς γραμμάς τοῦ ἀρθρου παρελαύνουν τὰ σημαντικότερα χαρακτηριστικά τῆς συνθέσεως τοῦ στόλου μας κατά τὴν τελευ-

ταιαν ἐβδομηκονταετίαν. Τό 1883 τρία μόνον πλοία μας ὑπερέβαινον τούς 2.000 κόρων. Τό 1893 ναυαρχίς τοῦ στόλου μας τὸ «Γεώργιος Μιχαλινός» 3.060 τόννων. Τό 1898 ἐμφανίζεται εἰς τούς πίνακας τό πρώτον ἐλληνικό τάνκερ, τό 1666 τόννων «Ιωάννης Κούτσης». Τό 1904 ὁ στόλος μας περιλαμβάνει 96 ἀτμόπλοια ἀνω τῶν 1.000 κόρων, τά πλειστα τοῦ τύπου «Λόνγκ-μπρίτζ» ἢ «Θρῆ-ἄιλαντς». Τό 1907 ἐγκαινιάζεται ἡ γραμμή «Ελλάδος - Νέας Υόρκης» μὲ τὸ 6.045 τον. «Μωραΐτης». Τό 1915 φθάνομεν τά 306 ἀτμόπλοια, ἔξ ὧν 18 ἀνω τῶν 4.000 τον. Τό 1920 αἱ συνέπειαι τοῦ πολέμου προβάλουν ἐντυπωσιακαὶ μὲ τά 136 ἀπομείναντα παλαιά πλοία μας τοῦ 1929 ἔχομεν ἀποκαταστήσει καὶ μεγαλώσει τὸν ἔθνικὸν στόλον μὲ ναυαρχίδα τὸ «Νηρεύς» τοῦ Χατζηλία καὶ τό «Καλαφάτης» ὡς τό πρώτον ἐν Ιαπωνίᾳ ναυπηγηθέν ἐλληνικόν πλοϊον. Τό 1939 παραλαμβάνεται ἀπό τό Ντέξφορτ τό πρώτον ἐλληνικὸν μότοροπιπ «Κάσος». Καὶ ἀκολουθεῖ ἡ καταστροφή τοῦ πολέμου, ἡ μεταπολεμικὴ ἀποκατάστασις μὲ τά Λίμπερτς κλπ. κλπ.

Ὦραιον πράγματι καὶ ἐνδιαφέρον ἀρθρον διά τὴν ὄποιαν, κατά τὴν ἐκφρασιν τοῦ ἀρθρογράφου «ἔχουν γραφεῖ ἐκπληκτικῶς ὀλίγα ἀπό τῆς ἐποχῆς καθ' ἦν ὁ ἀτμὸς ἀντικατέστησε τὸ ιστίον... ἵσας διότι μία ἐγώιστηκή ὑπερφάνεια θέλει ν' ἀποκρύψῃ τὰς πενιχράς ἀπαρχάς της».

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

Ἐδημοσιεύθη ἡ ὑπό τῆς Οἰκονομικῆς καὶ Κοινωνικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ε.Ο.Κ. ἐκδοθεῖσα γνωμοδότησις ὑπό τὸν τίτλον «Κοινοτική ναυτιλιακὴ πολιτική - Σημαῖα εύκαιριας».

Εἰς τὰς 170 σελίδας τῆς γνωμοδοτήσεως αὐτῆς ἔξετάζονται τὰ σημεινά προβλήματα τῆς κοινοτικῆς πολιτικῆς ἐν σχέσει πρός τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἰδαιτέρως τὰ θέματα τῆς ἀσφαλείας τῶν θαλασσῶν. ἔξετάζονται ἐπίσης τὰ ζητήματα τοῦ ρόλου τῶν νέων χωρῶν εἰς τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς, τῆς ἀναπτύξεως τῶν σημαίων εύκαιριας καὶ τῆς διακρίσεως τῶν σημαίων.

Ἰδαιτέρα εμφασίς διότειαι εἰς τὰ προβλήματα τῆς ἀσφαλείας ναυσιπλοίας καὶ εἰδικώτερον εἰς τὰ πλοία τὰ μή ἀνταποκρινομένα εἰς τὰ οἰκονομικά, κοινωνικά καὶ τεχνικά ἐπίπεδα. Ἐπίσης εἰς τοὺς κινδύνους, οἵτινες ἀ-

PLOT A SAFE COURSE WITH THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

...where the Directors have established Special Reserves and have created a successful underwriting policy.

For full information contact our Managers' London agents:

Thos R. Miller & Son,

14-20 St. Mary Axe, London EC3.

Telephone: 283 4646. Telex: 885271, 8951353 MUTUAL. Cables: Mutuality London.

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Managers: Thos R. Miller & Son (Bermuda)

πειλούν τήν υπαρξίαν του Κοινοτικού έφοπλισμού και τάς έπιπτωσεις των επί τής οικονομικής άνεξαρτησίας της Κοινότητος, ήτις είναι σαφώς προσανατολισμένη πρός τό ξένητερικόν έμποριον εις τόν τομέα των μεταφορών.

Ως πρός τά ληπτέα μέτρα, ή γνωμοδότησις άναφέρεται εἰς τήν ύποχρέωσιν τής Κοινότητος, αφ' ένός μέν όπως έπιπτυχή πάσει δυνάμει τό μέγιστον δυνατόν όριον άσφαλείας τής άνθρωπινής ζωής, τού περιβάλλοντος και τών άγαθών και αφ' έτερου όπως ύπερασπισθή τά δικαία της κατά τών υπερβολών τού άθεμίτου άνταγνωσμού αιτινές άπειλούν αύτήν ταύτην τήν υπαρξίαν του Κοινοτικού έφοπλισμού.

ΚΑΙ Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Παραλλήλως πρός τήν ναυτιλιακήν πολιτικήν, άντικείμενον εύρυτάτων ουζητήσεων έχει καταστεί και η πρόθεσις έφαρμογής μιάς κοινής Εύρωπαϊκής στάσεως έναντι τών προβλημάτων τής ναυπηγοβιομηχανίας.

Ήδη άπό τού 1977 ή 'Επιτροπή τής Ε.Ο.Κ. είχεν αποφασίσει τήν χάραξην γενικών κατευθυντηρίων γραμμών ένός μακροπρόθεσμού προγράμματος έξιγιάνσεως τού τομέως τών ναυτικών κατασκευών. Τό πρόγραμμα τούτο, γνωστόν ως «σχέδιον Νταβινίον», δέν ήδυνηθή νά προβλέψῃ ούδέν συγκεκριμένον μέτρον έξι αιτίας τής άντιθέσεως τών ένδιαφερομένων παραγόντων και ούτω ή 'Επιπτροπή δέν έπροχωρησε εις τό θέμα τού συμπεφωνημένου περιορισμού τής ναυπηγικής παραγωγικότητος.

Άπο τού τέλους τού 1978 αι Διευθύνσεις Μεταφορών και Βιομηχανίας τής 'Επιτροπής έκινησαν μίαν τριμερή συμφωνίαν μετά τών έφοπλιστών και τών ναυπηγών της Κοινότητος διά τής έφαρμογήν τού προγράμματος «Scrap and Build» όπερ και παλαιότερον είχεν τεθεί ύπ' όψιν τών Κυβερνήσεων τών χωρών τού ΟΟΣΑ. Κατά τό σύστημα τούτο, οι έφοπλισται παρακινούνται διά οικονομικών πλεονεκτημάτων όπως έπισπεύσουν τήν διάλυσιν πλοιών εν ένεργεια έπι σκοπώ δημιουργίας μιάς άναγκαίας ζητήσεως νέου τοννάζ επ' αφελεία τών ναυπηγείων.

Τό σχέδιον τούτο πρόκειται ήδη νά ύποβληθή εις τήν Γραμματείαν τής 'Επιτροπής τών μονίμων άντιπροσώπων, άσχέτως τής στάσεως και τών άντιρρησεων τών άντιπροσώπων τών κρατών-μελών. Θά έπιδιωχθή δέ ή ύποστηριξις τού ύπο τών έπαγγελματικών έκπροσώπων τόσον τών έφοπλιστών δύον και τών ναυπηγών.

'Υπομιμήσκεται εν προκειμένω θι από

τής πλευράς τού έφοπλισμού έχουν ζητηθεί διευκρινήσεις έπι δύο βασικών θεμάτων τά όποια τό σχέδιον άφινει άσαφή. Τό πρώτον άναφέρεται εἰς τό έάν η παρακίνησις πρός διάλυσιν άφορά εις μόνον τά πλοιά ύπο σημαίας τής ΕΟΚ ή τά πλοιά ούλων τών σημαίων. Οι έφοπλισται είναι ύπερ τής δευτέρας λύσεως, διότι φοβούνται τήν δημιουργίαν μιάς ειδικής εύρωπαϊκής άγοράς, έντος τής όποιας αι τιμά θά ύψωθούν τεχνήτως. Τό δεύτερον άναφέρεται εἰς τό έάν θά έξομιωθή πρός ναυπήγησην νέου πλοιού ή εύρεια μετασκευή ύπαρχοντος πλοιού (άλλαγή πρωστηρίου δυνάμεως, έπιμηκυνσία κλπ.).

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ - ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Κατά τήν Σέλλα, ή παγκόσμιος ήμερησία ζήτησης πετρελαίου είναι τά τέλη τού προσεχού έτους θά είναι κατά 2 έως 2,5 έκατομ. βαρέλια κατωτέρα τών προηγουμένων έκτιμήσεων. Άλλα, άναφέρει ή έταιρια, ή κάμψις τής ζητήσεως θά οφείλεται, τουλάχιστον μερικών, είς παγκόσμιον οικονομικήν υφεσίν.

Προβλέπεται ή Σέλλα ή ζήτησης πετρελαίου παγκόσμιας — έξιαρισμένου τού άνταλοκού μπλόκ — θά είναι 52 έκατομ. βαρέλια ήμερησίας τού 1980. Πρό τών άνωμαλιών τού 'Ιραν και τών αιχήσεων τών τιμών τού άργον πετρελαίου πού έπικολούθησαν, υπελογίζετο θι ή ήμερησία ζήτησης πετρελαίου θά έφθανε τά 65 έκατομ. βαρέλια τού 1985. Τώρα, ή πρόβλεψις αυτή περιορίζεται κατά 10 έκατομ. βαρέλια ήμερησίας.

Πιστεύεται ή Σέλλα ή ζήτησης πετρελαίου παγκόσμιας — έξιαρισμένου τού άνταλοκού μπλόκ — θά είναι 52 έκατομ. βαρέλια ήμερησίας τού 1980. Πρό τών άνωμαλιών τού 'Ιραν και τών αιχήσεων τών τιμών τού πετρελαίου πού έπικολούθησαν, υπελογίζετο θι ή ήμερησία ζήτησης πετρελαίου θά σταθεροποιηθούν έντος τού πρώτου τριμήνου 1980.

Ήδη, λέγει ή Σέλλα, ή παγκόσμιος ήμερησία κατανάλωσις πετρελαίου είναι κατά 250.000 βαρέλια κατωτέρα τής δησης προβλέπετο — μερικώς λόγω τής μειωμένης παραγωγής και μερικώς λόγω τών μέτρων λιτότητος. Προβλέπεται δέ έλλειψιν 500.000 βαρέλια ήμερησίας εάν η Σαουδική Αραβία δέν αιχήσει τήν παραγωγή της, ώς έδήλωσεν.

Η έταιρια πετρελαίων τονίζει θι, έάν η παραγωγή τής Σαουδικής Αραβίας αυξηθή κατά έν έκατομ. βαρέλια ήμερησίας, θι προσεχής χειμώνας θά είναι «ολιγώτερον έδυνηρος» παρ' θισούν άλλως θά ήτο. Αύτο, βεβαίως, ύπο τήν προϋπόθεσιν θι δέν θά υπάρξουν άλλαι άνακατατάξεις είς τήν άγοράν πετρελαίων, ώς π.χ. ή περιστολή τών ε-

ξαγωγών μιάς πετρελαιοεξαγωγικής χώρας.

ΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΙ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ

Άντιξον τό τρέχον έτος διά τάς οικονομίας τών κομμουνιστικών χωρών τής Εύρωπης. Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και ή ύπολοιπος Δυτικός κόσμος ήνησυχούν διά τό πληθωρισμόν, τήν άνεργειάν, τό ένεργειακόν. Άλλα και αι άνατολικαί χώραι έχουν τά προβλήματα των. Τά πενιχρά αποθέματα πρώτων υλών, ή έλλειψις έργατικού δυναμικού, τό χαμηλόν ήθικόν τών έργαζομένων και τό διοικητικά σφάλματα καθυστερούν τόν προγραμματισμόν.

Ώς γεγονός, τό σοβιετικόν «μπλόκ» εύρισκεται ένωπιον «έπιδεινουμένης οικονομικής κρίσεως» συμφώνως με άνωμαλιν δημιευθείσαν είς έγκριτον Έλβετικήν έφμερείδα. Ινστιτούτον έρευνών τού Δυτικού Βερολίνου καταλήγει είς τό αύτό περίπου συμπέρασμα. Οι προγραμματισται τών κομμουνιστικών χωρών άπωλεσαν τόν έλεγχον τών οικονομικών έξελιξεων είς τό τού κυριεύοντος τομείς — τάς κατασκευάς και τάς έπενδυσεις, τήν κοστολόγησην και τό έξωτερικόν έμποριον. Ή παραγωγή έλλειπεται τών ήδη μειωθέντων στόχων. Παράδειγμα: Ή βιομηχανική παραγωγή τής Σοβιετικής Ένωσεως και τό α' τρίμηνον τού έτους ήτο μόλις 9,3% άνωτέρα τής άντιστοίχου περιόδου τού 1978, έναντι στόχου 5,7%. Ή κάμψις άφείλετο μερικώς και είς τήν κακοκαιρίαν.

Πέραν αυτού, τό ένεργειακόν πρόβλημα είναι έξυπερ τόν είς τάς χώρας τού άνατολικού συνασπισμού παρά είς τήν Δύσιν — πράγμα πού καθυστερεί τήν άναπτυξιν είς πολλούς τομείς τής βιομηχανίας. Ή γεωργία χωλαίνει, έπισης. Αι εσσοδειαί χαμηλαί. Τό άμερικανικόν ύπουργειόν Γεωργίας προβλέπει τήν Ρωσικήν συγκομιδήν δημητριακών μέχρις 20% κατωτέραν τής περιστινής. Ή παραγωγή κρέατος μακράν κατωτέραν προσδοκιών.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Τό θέμα τών πληρωμάτων είναι έκ τών ούκ άνευ διά τήν έπιβιωσιν τής Ναυτίλιας μας. Άποτελεί τούτο διαπίστωσιν δλών, άλλα αι λύσεις καθυστερούν, διότι τό Υπουργείον έ-ακολουθεί νά προβληματίζεται, παρά τό γεγονός θι ή Κ. Κεφαλογιάννης ίμολογει θι. πράγματι, τά έλληνικά πληρώματα δέν έπαρκον διά τήν έξυπηρέτησιν τών έλληνικών πλοιών, πράγμα τό θισούν άδηγησης, θιπως είπε πρό ήμερησίας του πρόστιμού ήμερησίας συντάκτας, είς τήν χρησιμοποίησιν τών άλλοδαπών είς ποσοστόν 25% έπι τής συνθέσεως.

Ό προβληματισμός τού Υπουργείου άναφέρεται, πρώτων, είς τό ποσοστόν τών άλλοδαπών (μπορούμε νά επιμείνωμε είς τό 25% ή έκ τών πραγμάτων είμεθα ύποχρεωμένοι νά τά αινήσωμε;) και, δεύτερον, είς τό ύψος τής άμοιβής τών άλλοδαπών (μπορούν, δηλαδή οι άλλοδαποί νά άμοιβωνται με άποδοχάς μικροτέρας τών έλληνικών πληρωμάτων). Είναι πάντως γεγονός, άνέφερε ο κ. Κεφαλογιάννης, θι αι ναυτιλία άρκετών εύρωπαϊκών χωρών (βρετανική, γερμανική, δανική και έσχατως ή γαλλική) έχουν καθιερωσει διαφορετικόν μιαθολόγιον διά τους άλλοδαπούς ναυτικούς και συνεπώς γίνεται σκέψις, έάν θά πρέπει νά διατηρηθή ή θριζόμενη ύπο τού άρθρου 83 τού ΚΙΝΔ έξισωσις τών άλλοδαπών με τούς «Έλληνας ναυτικούς.

Έπι τού άλου θέματος ή κ. Κεφαλογιάννης είπε θι δύο είναι τά σημεία έπι τών ήποιων τό Υπουργείον πρέπει νά σταθή με ίδιατεράν προσοχήν: Πρώτων, ή διατηρησις τής διαπραγματευτικής ικανότητος τού Έλληνος ναυτικού, και, δεύτερον, ή άπολυτος διασφάλισις τής έργασίας είς οιονδήποτε «Έλληνα ναυτικόν.

Διά τό πρόβλημα τών ένων θιμοιογενών

CABLES: «NAFTIKA»
TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110
PHONE: 376545
A/H 376067

Argonaut Suppliers (pty) Ltd.

19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

πληρωμάτων ο κ. Κεφαλογιάννης είπε διότι έ-
αν τό μέτρον μπορή νά έφαρμοσθή θά ήτο ά-
ποδοτικόν, άλλα ύψιστατα τό πρόβλημα τού
έλεγχου τού ποσοστού τών άλλοδαπών.
Πάντως, κατέληξε ο κ. Κεφαλογιάννης τό
θέμα θά άντιμετωπισθή μετά τήν έπειρογα-
σίαν τών στοιχείων τής άπογραφής πού θά
άπαιτήση ένα - έναμισυ μήμα άκομη. Μέχρι
τότε έλπιζε ο κ. Υπουργός θά έχουν συγ-
κεντρωθή καί τά στοιχεία πού έχει ζητήσει α-
πό τούς προξενικούς λιμενάρχας καί τάς
πρεσβείες διά τήν χρησιμοποίησιν χαμηλο-
μίσθων άλλοδαπών άπό τάς ναυτιλίας τών
εύρωπακών χωρών.

Ήμεις έν κατακλείδι θά έπαναλάβωμεν
πάλιν διότι ούδεμιαν χρείαν άλλων στοιχείων
έχομεν. Ή άπογραφή ύπηρξε υαφής καί δέν
άπομένει παρά η λήψις άποφάσεων.

ΑΙ ΚΛΟΠΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

Άναγνωρίζεται άπό τούς άσφαλιστικούς
κύκλους τού Λονδίνου διότι κατόπιν τών μέ-
τρων, πού έληφθησαν άπό τάς 'Ελληνικάς
άρχας, ή κλοπή τών φορτίων μικρών τινων
σκαφών έσταμάτησε. Πρός τήν Κύπρον έ-
στράφθησαν οι υποποιοι τοιουτών καταχρήσε-
ων καί διά την έπειτη ή προσοχή τών Κυπριακών άρχων, ο Λιβανος απέβη τό
καταφύγιον τής έκφορτωσεως κλοπιμένων
φορτίων.

ΕΞΗΦΑΝΙΣΘΩ

'Ως άναφέρει τό «Λόυδης Λίστ» τής 26ης
Ιουνίου, διενεργούνται έρευναι πρός άνευ-
ρεσιν τού ύπο ιανικήν σημαίαν φορτηγού
«Άλεξανδρος Κ.», τό ποιόν τόν παρελθόν-
τα Δεκέμβριον παρέλαβε φορτίον ράβδων
έκ χάλυβος εις τόν λιμένα Μπουργκάς τής
Μαύρης Θαλάσσης μέ προορισμόν τής Άλε-
ξάνδρειαν.

Κατά τίνας πληροφορίας, τό οκάφος άφι-
χθη εις Πειραιά περί τά τέλη Δεκεμβρίου δι'
έπισκευάς, όπου καί κατεσχέθη δι' οφειλάς.
Τήν 21ην Μαΐου, συνεχίζει ή βρετανική έ-
φημερίς, άπελπευσεν έκ Πειραιώς άνευ ά-
δειας, μέ πιθανήν κατεύθυνσιν τήν Τρίπολιν
τού Λιβάνου.

Τό «Άλεξανδρος Κ.» είναι 4.075 τον. d.w.
καί ναυπηγήσεως 1951. Η άσφαλιστική άξια
τού φορτίου τού ένδεχεται νά φθάνη τά 2 έ-
κατομ. δολλάρια.

Πιστεύομεν διότι τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας
έχει ηδη έπιληφθή τής ύποθέσεως.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Ούδεμια άποφασις έληφθη καί πάλιν, εις
τήν πρόσφατον ναυπηγικήν διάσκεψιν τού
Ο.Ο.Σ.Α., σχετικώς μέ τήν έφαρμογήν τού
προγράμματος «διαλύσεων - ναυπηγήσεων»
καί τήν παροχήν πιστωτικών διευκολύνσεων
έκ μέρους τών ναυπηγείων.

Η πρώρος λύσις τού συνεδρίου - διήρκε-
σε δύο μόνον ήμερας - έξεπλήξε τούς παρα-
τηρητάς, άλλ' αι χώραι μέλη τού 'Οργανι-
σμού πιστεύουν διότι έφ' δοσον δέν έχει έπιτευ-
χή συμφωνία ένιαίας πολιτικής τής Ε.Ο.Κ.
έπι τών άνωτέρω θεμάτων, δέν ύπάρχουν
περιθώρια καρποφόρων συζητήσεων έντος
τών πλαισίων τού Ο.Ο.Σ.Α.

Είς τήν προηγουμένην διάσκεψιν τού
Μαρτίου αι περισσότεραι ναυπηγικαί χώραι
τού 'Οργανισμού συνεφώνησαν νά βελτιώ-
σουν τούς δρους έξοφλήσεως διά τάς νέας
παραγγελίας, διό 30% προκαταβολήν καί
70% έξοφλητέον εις 7 έτη, εις 20% προκα-
ταβολήν καί 80% έξοφλητέον εις 8 έτη. Ου-
τω τά ναυπηγεία τών άνεπτυγμένων χωρών
θά καταστούν συναγωνιστικώτερα έναντι
τών ναυπηγείων τού Τρίτου Κόσμου, τά ο-
ρούς.

Ο Ο.Ο.Σ.Α. προτείνει πρός τάς χώρας-
μέλη του νά χωρίσουν εις τήν έφαρμογήν

τού προγράμματος «διαλύσεων - ναυπηγή-
σεων», βάσει τού όποιου ένας πλοιοκτήτης διά
όποιος διαλύει δύο πλοία θά έπιχοργήθηται
διά τήν ναυπηγήσιν ένος ακάφους. Ήρισμέ-
ναι, δημως, χώραι, αι όποιαι άντιμετωπίζουν
οικονομικά δυσχερείας, φοβούνται διό δέν
θά είναι εις θέσιν νά άνταπεξέλθουν εις τό
πρόσθετον βάρος τών έπιχοργησεων.

Έν τώ μεταξύ, ή θέσις τών ναυπηγικών έ-
πιδεινούται συνεχώς, έλειψει παραγγελίων
παγκοσμίως. Συμφώνως δέ πρός τόν άπερ-
χόμενον πρόσθετον τής 'Ενώσεως 'Ιαπωνών
Ναυπηγών, κ. Χισάσι Σίντον, ο πληθωρισμός
ένδεχεται νά δημιουργήση πρόσθετα προ-
βλήματα εις τούς ναυπηγούς καί προέτεινε
νέον σύστημα έξοφλήσεως, πρός άποφυγήν
ζημών έξι αιτίας τών νομιματικών άνακατα-
τάξεων.

Η έπομένη σύνοδος τών ναυπηγικών χω-
ρών τού Ο.Ο.Σ.Α. θά πραγματοποιηθή τό
προσεχή 'Οκτώβριον.

ΣΥΧΝΟΤΕΡΟΝ

'Υπηρξε καί χρήσιμος καί άποκαλυπτική ή
διεισαχθείσα τήν παρελθόνταν Κυριακήν ά-
πο της τηλεοράσεως συζήτησις διά τήν ση-
μερινήν θέσιν τών ναυτικών μας καί διά τήν
ύπέρ αύτών κοινωνικήν πρόνοιαν. Διότι έδω-
σε τήν εύκαιριαν εις έκατομμύρια 'Ελλήνων,
τόσον εις τήν περιοχήν τής πρωτευόσης δό-
σον καί εις τάς πλέον άπομακρυσμένας γω-
νίας τής χώρας, νά έχουν μίαν άμεσον γεύ-
σιν τής σημερινής θέσεως τού 'Ελληνος
ναυτικού τήν όποιαν έπιμωνάς προσπαθεῖ νά
άλλοιωση ή δημαγγελική συνημματολογία
πού κυριαρχεί συνήθως εις τόν τόπον αύτόν.
Εις τήν συζήτησιν μετέσχον ο Γενικός Γραμ-
ματεύς τού 'Υπουργείον Ναυτιλίας κ. Π.
Ζαρλής, ο έφοπλιστής κ. Ν. 'Επιφανίδης, ο
έκπροσωπος τών συνταξιούχων εις τό Δ.Σ.

τού NAT κ. Σίσκος, ο πρόεδρος τού Συνδέ-
σμου 'Ηλεκτρολόγων Ε.Ν. κ. 'Αρ. Κωλέτσης
καί δύο σπουδάστριαι τών Δημοσίων Σχο-
λών Πλοιάρχων καί 'Ασυρματιστρών.

Τό μόνον πού έχομεν νά παρατηρήσωμεν
είναι διότι παρόμοιαι συζητήσεις θά πρέπει νά
γίνωνται συχνότερον διά νά έχουν τήν δυνα-
τότητα οι 'Ελληνες νά ένημερώνωνται πλή-
ρως καί άκριβες έπι τών θεμάτων τής 'Ελλη-
νικής Ναυτιλίας καί τών άνθρωπων τής. Και
πρός τήν κατεύθυνσιν αύτήν πρέπει νά κινη-
θούν τόσον τό 'Υπουργείον δοσον καί η 'Ενω-
σις 'Εφοπλιστών καί η Πανελλήνιος Ναυτική
Όμοσπονδια.

ΘΕΜΑ ΗΓΕΣΙΑΣ

Τάς τελευταίας ήμέρας ήλθε εις τήν δημο-
σιότητα ένα κυβερνητικόν έγγραφον διά τού
όποιου έκφραζονται έπιφυλάξεις ώς πρός
τήν άπόδοσιν τού 'Υπουργείον Ναυτιλίας.
Δέν μάς εύρισκει άντιθέτους ή διαπίστωσις,
άλλωστε καί ο 'Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης,
συμφώνως πρός άκριβεις πληροφορίας μας,
έχει έκφρασει έπανειλημένων καί πρός δια-
φόρους κατεύθυνσεις τήν άποριαν τού διατί
δέν προχωρεῖ τίποτε εις τό 'Υπουργείον. 'Εξ
άλλου κοινή είναι ή διαπίστωσις διό σειρά
λανθασμένων χειρισμών (ή έγκυκλιος πρός
τούς Νηογώμωνας — αι μηνύσεις λέγεται
οι άπεφεύχθησαν χάρις εις τάς έπιμόνους
προσπαθειάς τού έφοπλισμού μας — ή άπο-
πειρα τορπλισμού έκ τών ένδον τού θε-
σμού τού διοικητικού έλεγχου τών ναυτικών
άτυχημάτων, πού είχε γίνει άποδεκτός έκ
μέρους δλων τών ένδιαφερομένων, ή άνεξέ-
λεγκτος παραδοχή άπο τό 'Υπουργείον τών
κατηγοριών καί ισχυρισμών τών άνταγωνι-
στών τής Ναυτιλίας μας πού παρ' όλιγον νά
δηγήση εις τόν έκ προϊμίου, νομοθετήμε-
νον μάλιστα, χαρακτηρισμόν δλων άνεξαιρέ-

SUEZ CANAL TRANSITS

KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A. will serve your vessels with her experienced staff who have been employed in the past in various Shipping Offices in Suez and Port Said, and through official Agents can offer you.....

- Smooth and without delay Transits even if funds do not arrive at Port Said on time.
- Clearance of the accounts and collection of Receivables from previous calls in Egypt.
- Collection of accounts in a period of 3 months and on the same time the return of any balance due to Owners.
- Looking after the supply of bunkers, lubricants, provisions also crewing facilities.

24 hours service

KRONOS SHIPPING ENTERPRISES S.A.

8, Pireos Street, Athens 101

GREECE

Telex: 216965 SSNE GR

Phones: 5233429/5234154/5236673

A.O.H. 4924987

BANKERS: GRINDLAYS BANK LTD., PIRAEUS.



των τών έφοπλιστών μας ώς κακοπίστων, τά περι όροφης έν σχέσεις με τήν ήλικιαν τών ύπο πό 'Ελληνικήν σημαίαν πλοίων κλπ) έδη μιούργησεν κινδύνους δι' όλοκληρον τόν ναυτιλιακον μας οικοδόμημα πού εύτυχως τελικώς άπειρυθμησαν.

Ποίος ευθύνεται δι' όλα αύτά, εις τά όποια δέον νά προστεθή καὶ ή ἐπιχειρηθείσα πρό ήμερών προσπάθεια παραπλανήσεως τῆς Βουλῆς καὶ κατ' ἀκολουθίαν τῆς εύρυτέρας ναυτικής μας οικογένειας ἀναφορικώς με τό θέμα τού διοικητικού ἔλεγχου διὰ τό ναυάγιον τού πλοίου «Τίνα» πού ἀποκαλύπτουν σήμερον εἰς ἄλλας στήλας τά «Ναυτικά Χρονικά»; Οχι, βεβαίως, ὁ κ. Κεφαλογιάννης, τού όποιου αι καλοπροσερπετοι προθέσεις ἀναγνωρίζονται από δηλους, ἀλλά ό πρωτος τή τάξει συμβουλος τού 'Υπουργού, δηλαδή ὁ Ἀρχηγός τού Λιμενικού Σώματος, ὁ ό ποιος, καθ' ήμας, ώφειλε όχι ἀπλῶς νά προ λάβῃ τούς ἀνωτέρω λανθασμένους χειρισμούς, ἀλλά καὶ νά συμβάλῃ ἀποφασιστικώς, πρώτον εἰς τήν προώθησαν καιρών προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας — ώς λόγου χάριν, είναι τό ναυτεργατικόν — τά όποια χρονίζουν, καὶ, δεύτερον, εἰς τήν περαιτέρω ἐνεργοποίησαν τού διοικητικού φορέως τῆς Ναυτιλίας, ὁ όποιος, διὰ λόγους πού ἔχουν ἔνηγηθη ἐπανειλημμένως ἀπό τών στηλών αυτών, ἔχει ἀφεθη ἀντιθέτως, νά μαραζω ση. Αντί, λοιπόν, ὁ κ. Κεφαλογιάννης νά περιοριζεται εἰς τήν διατύπωσαν ἀποριών διατί δέν προχωρεῖ τίποτε εἰς τό 'Υπουργείον, ώφειλε νά υποδειξη εἰς τήν Κυβέρνησην τήν ἀμεσον ἀντικατάστασιν τού κ. Σκιαδά πού διατηρεται εἰς τήν θέσιν τού διά πέμπτον ἔτος, ἐνώ το θέμα τής γησείας ἔχει τεθη πρό μακροῦ. Διά τήν ἀρσιν πάσης παρεγγήσεως ἐπαναλαμβάνομεν διτέ δέν μάς ἐνδιαφέρουν τά πρόσωπα, ἀλλά μόνον ὁ διοικητικός φορέως τῆς Ναυτιλίας, ὁ όποιος πρέπει νά ἐπανεύρη τόν ρυθμόν τού διά νά είναι εἰς θέσιν νά ἀνταποκριθῇ εἰς τήν ἀποστολήν του, καὶ αὐτό ἐν τελευταία ἀναλύσει δέν συμφέρει μόνον εἰς τήν Ναυτιλίαν, ἀλλά καὶ εἰς τήν Κυ βέρνησην.

ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΕΙΑΣ ΕΓΚΩΜΙΟΝ

Συμφώνως πρός τό ἀρθρον 19 τού ἐν ισχύ νόμου 27/1975 περι φορολογίας πλοίων, ἀ παγορεύεται ἡ καταχώρησις ἐν τώ νηολογίω πράξεων μεταβιβάσεως ἡ ύπο θή κε ύ σε ως τών εἰς φόρον καὶ εισφοράν τού παρόντος νόμου υποκειμένων πλοίων, ἀνευ προσαγωγής βεβαιώσεως τού ἀρμόδιου οι κονομικού ἐφόρου διτέ ἔχουν ἔκπληρωθη ἀπό τό Δημόσιον φορολογικαὶ υποχρέω

σεις τού πλοιοκτήτου καὶ ἔχουν ἔξοφληθη ὥι βαρύνοντες τό πλοίον φόροι καὶ εισφοραί τού Δημοσίου.

Ἡ ἐφαρμογή ἐν τή πράξει τής σαφοῦς ταύτης διατάξεως ἡγαγεν εἰς τήν παρεμπό δσιν τῆς ἑκποιήσεως ἀλλά καὶ τής ύ πο θή κε ύ σε ως τών πλοίων ἀνευ προ σαγωγής τού πιστοποιητικού τού 'Ἐφόρου Πλοίων, βεβαιούντος διτέ ἔξεπληρωθησαν αι πρός τό Δημόσιον φορολογικαὶ υποχρεώσεις τού πλοίου, διά καταβολής τών βαρύνοντων τό πλοίον φόρων καὶ τής εισφοράς.

Καὶ δοσ μέν ἀφορά τήν μεταβίβασιν τού πλοίου, πιθανώς ἡ ἐν λόγω ἀπαγορευτική διάταξις νά ἔχῃ, καποιαν δικαιολογίαν ιδία εἰς ἄς περιπτωσεις ἡ μεταβίβασις συνεπάγεται τήν διαγραφήν τού πλοίου ἀπό τό Νηολόγιον καὶ τήν θέσιν αύτοῦ ύπο ἔνην σημαίαν.

Εἰς τήν περίπτωσιν αὐτήν, είναι εύλογον νά θέλῃ τό Δημόσιον νά προστατευθή ἀπό περιπτειών ὅσας συνεπάγεται διτέ διεκδίκησις τών ὄφειλομένων φόρων, τού πλοίου τε λούντος ύπο ἀλοδαπήν σημαίαν.

Ἄλλα ώς φαίνεται τό μέν ἀπό τήν γενικότητα τής διατάξεως τό δε ἀπό τό δεύτερον ἀδάφιον τού ἀρθρον 19, ἡ ἀνευ ἀλλαγής τῆς 'Ελληνικής σημαίας μεταβίβασις τού πλοίου ἐπίσης προϋποθέτει ἔξοφλησιν τών φόρων με μόνην τήν διαφοράν διτέ ἔξεπληρωθησαν τής μεταβιβάσεως, οι φόροι βαρύνοντων τόν τέως πλοιοκτήτην, ἐνώ ἀπό τής ημερομηνίας τής μεταβιβάσεως, οι φόροι βαρύνοντων τόν τέως πλοιοκτήτην καὶ ἔφεξης βαρύνοντων τόν νέον πλοιοκτήτην.

Ποία δομας είναι ἡ ημερομηνία τῆς μεταβιβάσεως; Ή ημερομηνία τού πωλητηρίου συμβολαιού ή ἡ ημερομηνία τής ἐν τώ νηολογίω ἔγγραφης τῆς ἐκποιητικής συμβάσεως; Κατά τόν Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιου, ἡ μεταβίβασις τής κυριότητος πλοίου ἐπέρχεται διά τής ἐν τώ νηολογίω ἔγγραφης τῆς ἐκποιητικής συμβάσεως διτέ ἡ ἀπλή ἐνοχική σύμβασις ούδε μεταξύ τών συμβαλλομένων ἔχει ισχύν τινά. Ἐπομένως πώς θεύρεθη ἡ ημερομηνία τῆς μεταβιβάσεως, ἐκτός ἐάν ὁ υποψήφιος πωλητής καταβάλλει φόρον μείζονος διαστήματος, ἀποκτήση σύ τό πιστοποιητικού καὶ ἔγγράψη τήν ἐκποιητικής σύμβασιν ὥστε νά ύπαρξῃ «ό νεος πλοιοκτήτης τού ἀρθρου 19.

Ἡ διάταξις είτε ἐπί ἐκποιήσεως είτε ἐπί υποθηκεύσεως ύποχρεώνει εἰς καταβολήν τών φόρων καὶ ὅταν ἀκόμη ύπάρχει ἐπί αὐτών διένεξης μεταξύ φορολογούσαν 'Αρχης καὶ φορολογούμενου καὶ δέν ἐκτίθενται ἐν τοιαύτη περιπτωσει εἰς κίνδυνον τά συμφέροντα τού Δημοσίου, ἐάν τό πλοίον μετά τήν μεταβίβασιν τού, παραμένει ύπο τήν 'Ελλη-

νικήν σημαίαν.

Ἐκεῖ δομας ὅπου ἡ διάταξις ούδενα λόγον ἔχει είναι ἡ ύποθηκεύσις τού πλοίου. Τό πλοίον παραμένει ύπο τήν ήλικινη σημαίαν. Τό Δημόσιον διατηρεῖ τό ἐπί τών φόρων προνόμιον του ἐναντί τού ἐνυποθηκού δανειστού καὶ ἐπομένως ούδολως τίθενται εἰς κίνδυνον τά συμφέροντά του. Ποίος ό λόγος ν' ἀπαιτείται ἐν τοιαύτη περιπτώσει ἡ ἔξοφλησις τών φόρων, εάν βεβαίως οφείλονται;

Ο φόρος τού ν. 25/1975 καταβάλλεται εἰς τέσσαρας ίσας τριμηνιαίας δόσεις ἐντός τών μηνών 'Απριλίου-Ιουλίου. 'Οκτωβρίου καὶ Ιανουαρίου ἐκάστου ἑτούς (ἀρθρον 14 παρ.2). Έάν της ἔχῃ καταβάλει τήν δόσιν τού 'Απριλίου καὶ ἐπιθυμεῖ νά ύποθηκεύσῃ τό πλοίον, διατί πρέπει νά καταβάλει τάς μη ἀπαιτητάς δόσεις πίστιν ή πάρειχεν έάν δέν ύποθηκεύεται τό πλοίον ώστε νά μη παρέχη πλέον πίστιν διά τάς μη ἀπαιτητάς δόσεις, πίστιν ή πάρειχεν έάν δέν ύποθηκεύεται τό πλοίον:

'Απολήγει ἐπομένως ἡ διάταξις εἰς ἀδι καιολόγητον ἐμπόδιον τής ναυτικής πιστεως, ἦν ἐγένοντο τόσαι προσπάθεια νά πρα γάμων περιωρίσαντες ἀκόμη καὶ τά προ νόμια τού ΚΙΝΔ, ἐναντί τών προνομίων τῆς Συμβάσεως τών Βρυξελλών μόνον ακού μένων τήν ταλαιπωρίαν τών συναλλασσο μένων. ἦν πράγματι ἐπιτυγχάνει.

ΑΥΤΗ Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ

Εἰς τήν περίπτωσιν κατά τήν όποιαν ἀνήλικη τέκνα ναυτικού ἐπιθυμούν νά ἐκδώσουν διαβατήριον ή Νομαρχία ἀξιώνει τηλεγραφικήν συγκατάθεσιν τού πατρός των, ἡ όποια ἀποστέλλεται ἀπό τό πλοίον μέσω τού 'Ράδιο 'Αθηνών'. Αύτό δομας φαίνεται διτέ δέν ἀρκεῖ εἰς τούς γραφειοκράτας, οι όποιοι, μετά τήν λήψιν τού σχετικού τηλεγραφήματος, ἀξιώνουν καὶ τήν προσκόμισιν βεβαιώσεως τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας διτέ ὁ ναυτικός ύ πηρετε ἐπί τού συγκεκριμένου πλοίου. Δηλαδή, ὁ ναυτικός, τού όποιου ἔνα τέκνον ἐπιθυμεῖ νά ἐκδώσῃ διαβατήριον, ύποβαλλεται εἰς δαπάνην διά τήν ἀποστολήν τού τηλεγραφήματος (ἡ συγκατάθεσι τής συζύγου του, ἡ όποια τόν ἀναπληρώνει κατά τήν διαρκειαν τής ἀπούσιας τού εἰς όλας τάς ἀκόμης τής ζωής, δέν γίνεται δεκτή) καὶ ἐπί πλέον πρέπει οι οἰκείοι του, νά τρέξουν εἰς τήν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν διά νά λάβουν καὶ τήν βεβαιώσιν, ἡ όποια ἀπλῶς ἐπαναβεβαιοῖ τά στοιχεῖα τού τηλεγραφήματος, πού ση μειωτέον, ἀναφέρει καὶ τό πλοίον ἀπό τό ό ποιον προέρχεται.

Τό πρόβλημα - ἑνα ἀπό τά ἀναριθμητα τά όποια ἀντιμετωπίζουν αι οικογένειαι τών ναυτικών μας - τίθεται ύπο δύνι τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τό όποιον, καθ' ήμας, ὀφείλει νά παρέμβη ἀποφασιστικώς πρός τό 'Υπουργείον 'Εσωτερικών διά τήν ἀρσιν τού προαναφερθέντος ἀπότου.



ΠΑΝΤΟΥ ΤΑ ΠΑΝΤΑ

Εἰς τήν Νορβηγίαν, ώς γνωστόν, τό Κοινού Βούλιον ἔξουσιοδότησι τόν 'Υπουργόν 'Εμ πορικής Ναυτιλίας, διπως χορηγεῖ ἀδείας με ταφοράς πλοίων ύπο δένην σημαίαν. Ή ἀ δεια παρέχεται ὅσας τή πώλησις τού πλοίου είναι πρός τό παρόν ἀσύμφωρος, ἐνώ ἔά διατηρητή ή νορβηγική πλοιοκτήσια ύ πάρχει πιθανότης νά ἔξασφαλισθούν εύνοι κότεροι όροι πωλήσεως καὶ ἐν τελική ἀναλύσει εύνοι κότεροι όροι παραγγελίας ἐνός νέου πλοίου.

Ἐνώ δομας ἡ ἔξουσιοδότησις αύτή ἔχει δοθή ἀπό τών ἀρχών τού ἑτούς, κατηγγέλθη εἰς τήν Βουλήν διό ούδεμία μέχρι σήμερον ούδει παρασχεθεῖ ἀδεία μεταφοράς ύπο δένην σημαίαν, μολονότι ἔκκρεμούν ήδη ἐπτά σχετικαὶ αίτησεις. 'Αντιθέτως ἐντός τών πέντε πρώτων μηνών τού ἑτούς ἐπωλήθησαν 84 νορβηγικά πλοία, εἰς τάς περισσοτέρας πε

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

P. O. BOX: 210266

ριπτώσεις διότι ή έκμετάλλευσίς των ύπο έθνικήν σημαίαν ήτο άσύμφορος.

Διά της αύτής καταγγελίας τονίζεται διτές ενώ είναι εύκολωτάτη ή έπιτευξίς άδειας πωλήσεως, είναι τουναντίον δυσχερεστάτη ή έπιτευξίς άδειας μεταφοράς ύπο ξένην σημαίαν έκ τού λόγου διτές μία άφορητος γραφειοκρατία έχει ως μοναδικό σκοπόν νά έμποδίζη τόν έφοπλισμόν δημόσιων έκμεταλλευσταί τά πλοία του ύπο συνήκας αί όποιαι τού έπιτρέπουν νά έπιβιωστον. Καί διερωτάται έάν πρόκειται περί χαρακτηριστικής διοικητικής άνεπαρκείας ή έάν πρόκειται περί πολιτικής τού άρμοδιού Υπουργού άρνουμένον νά χρησιμοποιήση τήν εύχερειαν, ήν τού παρέχει τό Κοινοβούλιον.

Απαντών όν Υπουργός Ναυτιλίας έδηλωσεν, διτές ή παραπομένη άρροθυμία χορηγήσεως άδειών μεταφοράς άφειται αποκλειστικώς είτο γεγονός διτές είτο τάς πλειστας τών ύποβληθεισών αίτησεων δέν διαφαίνεται ποια πραγματική οικονομία θά έπελθη έκ της ύπο ξένην σημαίαν μεταφοράς.

KALLO ARGA

Έπερεπε ή ένεργειακή κρίσεως νά φθάση είτο τό σημερινόν σημείον έντάσεως διά νά άντιληφθούν οι άρμοδιοι μίαν άληθειαν τήν διποιαν διεκήρυξαν έπι πολλά έτη οι άμεσως ένδιαφερόμενοι είτο μή άκουσαντων, δηλαδή διτές οι μεταφοραί έσωτερικού μέτο μικρά πλοία είναι αί εύθυνότερα. "Ηδη ή άπλη αύτη άληθεια έγένετο άντιληπτή από τήν Κυβέρνησιν, ή όποια, είτο τήν άνακοινωσιν διά τά ληπτέα μέτρα πρός άντιμετώπισιν τής

ένεργειακής κρίσεως άνέφερε διτές θά προβή είτο τήν άναθεώρησιν τής δηλησης συγκινωνιακής πολιτικής τής χώρας πρός τήν κατεύθυνσιν, μεταξύ άλλων, "τής ένισχυσεως τών μεταφορών μέ μεσαία και μικρά πλωτά μέσα, τής άπλοποιήσεως τών σχετικών τελωνειακών διαδικασιών και τής έκτελέσεως τών άναγκαιων έπενδύσεων υπόδομης είτο τούς ελληνικούς λιμένας, ήδια τούς μικρούς".

Η ύλοποίσις τών άνωτέρω σχεδίων θά έχη διμεσον άντικτυπον γενικώτερον είτο τό κόστος τών μεταφορών και έπι πλέον θά συντελέση είτο τής διατήρησην ένός κλάδου χρησιμοπάτου τόσον είτο τήν έθνικήν οικονομίαν δοσον και είτο τήν έθνικήν άμυναν. "Εκτός, βεβαίως, διν μειώμεν πάλι μόνον είτο τόν τομέα τού σχεδιασμού, κάτι πού δέν είναι άσύνθηση είτο τόν τόπον αύτόν...

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ Ο ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ NAYTOU

Τά δην έργα κοινωνικής προνοίας υπέρ τών ναυτικών, τό Νοσοκομείον τών Μελισσών, τού όποιου ή άνακατασκευή περατούται και ή έναρξης άνεγέρσεως τού κτηρίου τού «Οίκου τού Ναύτου» είτο τήν Τερψιθέαν, έρχονται νά πληρώσουν μίαν άνάγκην ύπέρ τής προνοίας τής ναυτικής οικογενείας, προνοίας έπι τέλους τήν δαπάνην τής όποιας αύτού τόσον τό ναυτεργατικόν κεφάλαιον έπιβαρύνεται.

Είτο τό ένεργητικόν πάντως τού Υπουργείου Ναυτιλίας έγγραφονται τά δην αύτά άπαριτη έργα προνοίας ύπέρ τών πολλά είσφερόντων ναυτικών μας.

Ό. κ. Κεφαλογιάννης πρέπει νά είναι ύπερηφανος, διότι έπι τών ήμερών του δην βασικά, τά βασικώτερα, έργα κοινωνικής προνοίας, έπι τέλους πραγματοποιούνται.

ΠΑΛΙΝ ΤΟ ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ

Ίσχυρά συμφέροντα φαίνεται διτές παρενεβλήθησαν πάλιν είτο τήημα τής ίδρυσεως τού μικροβιολογικού έργαστηρίου τού Οίκου Ναύτου, καίτοι είτο τούς ένδιαφερομένους διηκυρίνισθη σαφέστατα, διτές παραλλήλως μέ τήν λειτουργίαν του, οι ναυτικοί μας και αί οικογένεια των θά είναι έλεύθεροι νά προσέρχωνται και είτο τά ιδιωτικά μικροβιολογικά έργαστηρια. "Αναφέρεται σχετικώς διτές τό θέμα έχει «κολλήση» πλέον είτο τήν Νομαρχίαν Πειραιώς, όπου έχει κατατεθή αίτησι διά τήν παροχήν άδειας λειτουργίας τού μικροβιολογικού έργαστηρίου.

Νομίζομεν διότι ή Γενικός Γραμματεύς τού Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Π. Σαρλής, ή όποιος έπρωτοστάτης είτο τήν ίδρυσιν τού μικροβιολογικού έργαστηρίου χωρίς νά λογαριάση τό πολιτικόν κόστος έκ τής ένεργειας του άρτης - πολιτεύεται γάρ είτο τόν Πειραιά - όφειλε νά προχωρήση και νά ύπερπροδηση άλλο τά έμποδια. "Η ναυτική μας οικογένεια δέν θά λησμονήση τάς προσπαθείας του διά τήν βελτίωσιν τού έπιπέδου περιθάλψεως, πού έπιχειρείται μέ τήν ίδρυσιν τού μικροβιολογικού έργαστηρίου. Καί, έπι τέλους, δις κατονομασθούν έκεινοι πού έμποδίζουν τήν βελτίωσιν τής περιθάλψεως τών ναυτικών μας διά νά τούς γνωρίζωμεν άλοι και κυρίως οι ναυτικοί και αί οικογένεια των.

P. O. BOX 4797
TELEX 570909
S. A.

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



Phones: 51 81 83 - 51 81 84 - 51 81 85

AFTER HRS. TEL. 441.232 - 457.228 - 668.009 - 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

· ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 ·

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

D. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΤΟΝΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΛΑΙΝΟΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 4125575
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΌΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

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

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΤΟ NAT

Διά πράξεως τού 'Υπουργικού Συμβουλίου παρετάθη ἐπί ξένης άκομη μῆνας ητοι μέχρι 31ης Δεκεμβρίου, η ἀναστολή προσλήψεων προσωπικού εἰς τάς δημοσίας ὑπηρεσίας, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαιού κλπ. Οὕτω τό NAT θά παραμείνη πάλιν χωρὶς προσωπικόν εἰς νομοθετημένας θέσεις, ἐκτός, βεβαίως, ἐάν ὑπάρξῃ ἀπόφασιστική παρέμβασις τού κ. Κεφαλογιάννη παρά τή Κυβερνήσει διά νά έξαιρεθῇ τό NAT ἐκ τῆς ἀπαγορεύσεως προσλήψεων. Έχει ισχυρά ἐπιχειρήματα εἰς τήν διάθεσιν του ὅ. κ. Κεφαλογιάννης διά νά ὑποστηρίξῃ τό αἴτημά του: Τό NAT δέν ἐπιβαρύνει τό δημόσιον κορβάννη, ἀντιθέτως συμβάλλει ούσιαστικῶς εἰς τήν εἰσπραξίν δημοσίων ἑσδόδων, τά όποια θερικοπούν, ἐάν δέν ἐνισχυθῇ διά τού απαραίτητου προσωπικού και, ἐπί πλέον συνεισφέρει πάρα πολλά εἰς τό συναλλαγματικόν μας ίσοζύγιον. Σημειώμενος διά παρά τήν ἀπαγόρευσιν τών προσλήψεων, εἰς πολλούς ἄλλους τομείς τής δημοσίας διοικήσεως ἐγένοντο μέχρι τούδε ἀρκεταὶ προσλήψεις και μάλιστα χωρὶς διαγνωσιμόν, και διά μή νομοθετημένας θέσεις, γεγονός πού προσκάλεσε σάλον εἰς τήν κοινήν γνώμην. 'Η ἔξαιρεσις τού NAT διά τήν πρόσληψιν προσωπικού εἰς νομοθετημένας ἀπό μακρού θέσεις, οὐδεμίαν ἀντίδρασιν θά προκαλέσῃ, ἐάν βεβαίως αὶ προσλήψεις γίνονται ως ὄριζει ὁ νόμος και δχι διά τού παραθύρου. Αναμένομεν τήν πρωτοβουλίαν τού κ. Κεφαλογιάννη, ἄλλως οὐδεὶς θά ἔχῃ τό δικαίωμα νά διαμαρτυρηθῇ ἐάν τό προσωπικόν τού NAT, πού κάμνει σήμερον τήν ἐργασίαν 130 ὑπάλ λήλων πού λείπουν ἀρνηθῇ νά ἐργάζεται με τόν σημερινόν ἀγχώδη ρυθμόν.



ΕΝΙΑΙΑ ΣΤΕΓΑΣΙΣ

Πλειστάκις ἔχομεν ὑπόδειξει τήν ἀνάγκην τής συγκεντρώσεως ὅλων ἀνέξαιρέτως τών ὑπηρεσιών τού YEN εἰς ἐνα κτίριον, πρώτον διά την βελτίωσιν τής λειτουργικότητός του και, δεύτερον, διά τήν ἐπίτευξιν οικονομιών. Τό 'Υπουργείον ὅμως φαίνεται διά ἔχει ἀλλὰς ἀντιλήψεις. 'Αλλως δέν ἔχεγείται τό γεγονός διά ἀντί τής συγκεντρώσεως τών ὑπηρεσιών του ἐπροχωρησε εἰς περαιτέρω διάσπασιν τής ἐνότητος των διά τής μετεστεγά-

σεως τών τριῶν Διευθύνσεων πού ἀσχολοῦνται μέτα τά θέματα τής ἐκπαιδεύσεως εἰς κτίριον ἐπί τής ὁδού Νοταρά. 'Ἐπι τή εύκαιρια θέλομεν νά ἐρωτήσωμεν - και ἀξιούμεν ἀπάντησιν - πόσον στοιχίζει εἰς τό Δημόσιον αὐτή η διασπορά τών ὑπηρεσιών τού 'Υπουργείου. Βεβαίως δέν ἔχομεν τήν ἀξίωσιν νά υπολογισθῇ και τό ἐπακόλουθον κόστος ἐκ τής διοικητικής ἀρρυθμίας, πού προκαλεῖ αὐτή η διασπορά τών ὑπηρεσιών τού YEN, διότι ἐάν είχε υπολογισθῇ θά είχε ληφθῆ πρόνοια διά τήν συγκέντρωσιν και δχι τήν διασποράν τών ὑπηρεσιών. Πάντως, η Κυβερνήσεις, η όποια συνεχώς μάς καλεῖ εἰς θυσίας, ὀφείλει νά ὑπόδειξῃ τήν σωστήν λύσιν, διότις ἀλλωστε ἐπρογραμμάτισε διά σειράν ἄλλων υπουργείων. 'Η, μήπως, ἐπειδή τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας εύρισκεται εἰς τόν Πειραιά δέν λαμβάνεται καθόλου ὑπ' ὄψιν, πράγμα πού δέν θά μάς ἔξεπληττε. 'Αλλωστε τό 'Υπουργείον, τό όποιον είναι προορισμένον διά τήν διοικησιν τής μεγαλύτερας Ναυτιλίας εἰς τόν κόσμον, και τήν όποιαν ἐνθυμούμεθα εἰς σχήματα λόγων, είναι τελευταίον εἰς τόν κατάλογον τών ἀλληλικών 'Υπουργείων ἀπό πλευράς σημασίας...

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ήμεις ἐπαναλαμβάνομεν τήν ἀποψίν διά πρέπει νά ἐπιδιωχθῇ τό ταχύτερον η συγκέντρωσις τών ὑπηρεσιών εἰς ἐνα κτίριον. Και ὡς καταλληλότερον διά τόν σκοπόν αὐτόν εύρισκομεν τό κτίριον τού λεγομένου 'Έμπορικού Κέντρου Πειραιώς, τό όποιον ἡμοροεῖ νά ἀξιοποιηθῇ μέτα τήν συνεργασίαν τού Δήμου Πειραιώς, ο όποιος ἐπιδεικνύει σχετικὸν ἐνδιαφέρον, και τού NAT. Διά τής ἀξιοποιείσας τού κτίριου αὐτού, πρώτον τό πόλις τού Πειραιώς θά ἀποκτήσῃ τό διοικητικόν μέγαρον τής Ναυτιλίας πού ἔλλειπει σήμερον, τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας θά ἐπιτύχῃ τήν συγκέντρωσιν τών ὑπηρεσιών του, γεγονός πού θά συμβάλη εἰς τήν μεγαλυτέραν λειτουργικότά των και, τέλος, τό NAT θά ἐπενδύσῃ ἐνα ποσόν χρημάτων πού σήμερον ἔχανεμιζονται με τόν καλπάζοντα πληθωρισμόν.

'Πέραν δέ τού Δήμου Πειραιώς και τού NAT ἐνδιαφέρον διά τό 'Έμπορικόν Κέντρου ἔχουν ἐπιδειξει και τίνες ἐφόπλισται οι όποιοι θά ήσαν πρόθυμοι νά ἀναλάβουν τήν ἀποπεράτωσιν του, διατηρούντες τό δικαίωμα ἐκμεταλλεύσεως τού μεγάρου δι' ἐνα ὠρισμένον ἀριθμόν ἐτών.

Τό Σχόλιον τοῦ 15θημέρου

Παράδοξα τά ὅσα συμβαίνουν μέτα τήν Δ.Ο.Μ. και τοὺς 'Ασιάτας ναυτικούς.

'Ως γνωστόν ἐν τή προστατευτική πλητραγμώσυν της ή ΔΟΜ, μέτην αἰτιολογίαν προασπίσεως τών διεθνών ναυτεργατικών συμφερόντων, συνεχίζει τήν δίωξιν τών πλοιών πού χρησιμοποιούν ἀσιατικά πληρωμάτα, ἀξιούσα τήν ἔξισωσιν τών μισθών των πρόσ τούς μισθούς τών Εύρωπαιών συναδέλφων των. 'Άλλοι γνονεὶ φυσικά — η μᾶλλον θέλει νά ἀγνοη — διά μεταξύ των ἀπιπέδων διαβιώσεως τών Εύρωπαιών και τών 'Ασιατών ύφισταται βαθύ χάσμα. Και διά τού χάσματος αὐτού η βιαία και ἀπότομος κάλψις φέρει τόν 'Ασιάτην θερμαστήν λαμβάνοντα μισθόν καθηγητού Πανεπιστημίου τής χώρας του.

'Τής τοιαύτης μυωπικής τακτικής ἡ γνωστή είς δύλους συνέπεια είναι διά τά πλοιά τής ἐν λόγω κατηγορίας διά ν' ἀποφύγουν τούς ἀκβιασμούς τής ΔΟΜ ἀπολύουν τούς 'Ασιάτας ναυτικούς, με ἀπότελεσμα νά χάνουν τήν ἐργασίαν των και νά δημιουργούν κοινωνικόν πρόβλημα εἰς τάς χώρας των.

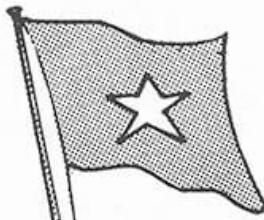
'Όπως ἐπρεπε ν' ἀναμένεται λοιπόν, ἥρχισεν ἀντίδρασις, ήτις συνεχώς ὄγκουται και συστηματοποιείται. Μέτην πεποιθησίν διά «κακόν φέρουσι καρπον οι κακοί φίλοι» οι 'Ασιάται συνδικαλισταί, προσπαθούν τώρα ν' ἀποτινάξουν τόν ἀσφυκτικόν ἐναγκαλισμόν τής ΔΟΜ τής όπας η προστασία κινδυνεύει νά τούς καταστρέψῃ.

'Υπενθύμιζομεν εἰς τούς συμπαθεῖς 'Ασιάτας ναυτικούς οι όποιοι περιδιαβάζουν εἰς τάς ὁδούς τού Πειραιώς, διά τούς ἄρχαιοις μας πρόγονοι εἶλεγον: «Φίλοις με βλάπτων, ούδεν ἔχθρού διαφέρει». 'Ημεις δέ σήμερον ἐπαναλαμβάνομεν διά «ὅταν ἔχεις τέτοιους φίλους, τί τούς θέλεις τούς εχθρούς».

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

" RCA 222654 "

" WU 62-725 "

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

‘Η ναυλαγορά

Ο ΟΟΣΑ των Παρισίων προβλέπει επερχόμενην τήν υφεσιν τής παγκοσμίου οικονομίας μετά την νέαν ύψωσιν τών τιμών τών πετρελαίων. Η 24 χωρών οργάνωσις προέβλεπε διά τήν βιομηχανίαν μίαν αύξησιν 3,5% δι' έφετος. Κατ' Απρίλιον ή αύξησις αυτή υπεβιβάσθη εις 3% και τώρα υποβιβάζεται εις τά 2,5%, έπιπεδον διότε θεωρείται ως υφεσις. Την υφεσιν προβλέπουν τόσον διά τήν Ευρώπην και τάς Ήνωμένας Πολιτείας, με άκολουθον και τήν Ιαπωνίαν.

Εις 23,50 δολ. τό βαρέλιον ωρισθή ή άνωτάτη τιμή πωλήσεως τού άργου πετρελαίου, κατά τήν διάσκεψιν τών πετρελαιοπαραγώγων χωρών εις Γενεύην. Τινές έξι αύτών, ώς η Σαουδική Αραβία, το Κατάρ και τά Ήνωμένα Αραβικά Έμιράτα, έδηλωσαν ότι, πρό το παρόν τουλάχιστον, θά πωλούν εις τήν κατωτάτην τιμήν τών 18 δολ. τό βαρέλιον, ένων το Ίράν πωλεί ήδη εις τήν τιμήν τών 23 δολαρίων. Η Λιβύη έγνωστοποιήσεις τήν απόφασιν της νά διακόψῃ παντελών τάς εξαγωγάς. Αι άποφάσεις αύταιν αναμένεται νά έχουν σοβαράς έπιπτωσεις εις τήν παγκοσμίου οικονομίαν και τήν ναυλαγοράν τών δεξαμενοπλοίων. Αι τιμαι. έπισης, τών υποπροϊόντων αναμένεται νά σημειώσουν νέαν άνοδον.

Απειλεί ό αρχηγός των Παλαιστινίων Γιασάερ Αραφάτ: Δύο δεξαμενόπλοια νά βυθισθούν ύπο τούς Παλαιστινίους εις τά Στενά τού Χορμούζ θά παρημπόδιζον τόν Περσικόν Κόλπον διά τά πρός τήν Δύσιν πλέοντα πετρελαιοφόρα.

Ο σείχης Γιαμανί δέν άπεκλεισε τό ένδεχόμενον τής καταβυθίσεως δύο σούπερ τάνκερς εις Χορμούζ, ίνα ό κόσμος συγκινηθή διά τήν ύπόθεσιν τών παλαιστινίων. Θά άπεκλειστο ή Διώρυξ διά 19-20 έκατομ. βαρέλια ήμερσιώς. «Η τωρινή κρίσις θά έθεωρείτο παγνιδιον διά παιδιά», προσέθεσε.

Οι σοβιετικοί έμφανιζονται εις τήν άγοράν υποναυλώνοντες σκάφη τά όποια είχον χρονοναυλώσει κατά τούς προηγουμένους μήνας. Πάντως, έκφραζεται ή αποψίς ότι τάσις αυτή δέν οφείλεται εις τό γεγονός ότι οι Ρώσοι έναύλωσαν περισσότερον τοννάς τού δου έχειάζοντο. Εις τάς περισσότερας περιπτώσεις υποναυλώσεως, τό άπομένον χρονικόν διάστημα τής χρονοναυλώσεως ήτο μικρότερον τού άπαιτουμένου διά τήν πραγματοποίησην ένός κυκλικού ταξιδίου πρός τόν Κόλπον ή τό Πλεύτ και υπεναύλων διά ταξίδια μονής κατευθύνσεως.

Τά 40 τοις έκατον τών έξ Ήνωμένων Πολιτειών διά τήν Κίναν φορτίων θά μεταφέρωνται δι' Αμερικανικών σκαφών. Άς σημειωθή ότι η Κίνα διαθέτει τώρα 700 ωκεανοπόρα σκάφη και αι Ήνωμέναι Πολιτείαι 600 περιπού.

Τό άμερικανικόν ύπουργειον Γεωργίας άπελευθέρωσε τά ιδιωτικά άποθέματα κριθής, τά όποια οι άγρόται δύνανται τώρα νά πωλήσουν, άφού έπιστρέψουν εις τό δημόσιον τά ποσά τά όποια έλαβον διά τήν στήριξην τού προϊόντος.

Η μέση τρέχουσα τιμή τής κριθής εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας έφθασε τά 2,50 δολ. τό μπούσελ, έπιπεδον τό όποιον καθιστά συμφέρουσαν τήν άπελευθέρωσιν τών άποθεμάτων. Τούτο, ζημιας, δέν σημαίνει ότι οι άγρόται πρέπει υποχρεωτικώς νά πωλήσουν τά άποθέματά των, άνερχομενα εις τό σύνολον

τών 730 έκατ. μπούσελες.

Τό ύπουργειον άνέφερε ότι εις τέσσαρα έκ τών κυριωτέρων δέξ προϊόντων ύπο αποθεματοποίησιν έπιπτρεπται πρός τό παρόν η έλευθέρα πώλησις — τόν άραβδοσίτον, τήν κριθήν, τόν σίτον και τήν βρώμην.

• • •

Εις τήν αύξησιν τής παγκοσμίου παραγωγής χάλυβος άποδίδεται ή διογκουμένη διακίνησις σιδηρομεταλλεύματος κατά τό τρέχον έτος. Κατά τό Διεθνές Ινστιτούτον Σιδηρου και Χάλυβος, τό όποιον έκπρωσει 29 χώρας έχουσας τό 64,3% τής παγκοσμίου παραγωγής, ή παραγωγή εις τάς χώρας - μέλη του αύξηθη εις 42,84 έκατ. τον. τόν Μάιον, έναντι 40,01 έκατομ. τον. τού Απρίλιον και 39,97 έκατομ. τον. τού Μαΐου 1978 Σοβαράν αύξησην τής παραγωγής τών ένεφανσαν ή Ιαπωνία, ή Καναδάς, αι Ήνωμέναι Πολιτείαι και ή Ε.Ο.Κ. Ή συνολική παραγωγή χάλυβος κατά τό δημητον μέχρι τέλους Μαΐου ηγήθη κατά 8% έ συγκρίσει πρός την άντιστοιχον περιόδον τού παρελθόντος έτους, άνελθούσα εις 203,87 έκατ. τόνων.

Χαρακτηριστική τής καταστάσεως είναι ή αύξησης τού δύκου τών μεμονωμένων φορτίων σιδηρομεταλλεύματος πρός διαφόρους κατευθύνσεις. Τά φορτία τών 100.000 έγενοντο πλέον κοινοτυπία, ένιστε δέ έμφανιζονται εις τήν άγοράν διαταγαί και διά φορτία τών 200.000 τόννων. Παρόμοιον φορτίον έκλεισθη προσφάτως άπό Τουμπάρο δι' Ιαπωνίαν μέ τόν καλόν ναύλον τών 9.65 δολ. φίο. Έφορτώθη εις Έλληνικόν σκάφος.

Έκφραζονται, πάντως, φόβοι ότι ή κατα-

κόρυφος αύξησης τού ένεργειακού κόστους θά προκαλέση νέας πληθωριστικάς τάσεις και θά έπιβραδύνη τόν ρυθμόν άνακάμψεως τής βιομηχανίας χάλυβος, μέ δυσμενείς έπιπτώσεις εις τόν τομέα αύτόν τών θαλασσών μεταφορών.

• • •

Λήγοντος τού πρώτου έξαμήνου τού 1979, έπεκράτει μεγάλη αισιοδοξία μεταξύ τών ναυτιλιακών κύκλων. Λαμβάνοντες ύπν τήν άγοράν τών τάνκερς και τών μπάλκ κάρριερς ώς παράδειγμα, τό τελευταίον 12μηνον έσημειώθη αύξησης εις τάς τιμάς τών πλοίων και τούς ναύλους ή όποια υπερέβη τάς έκτιμησεις και τών πλέον αισιοδόξων. Προστίθεται, πάντως, ότι σημαντικόν μέρος τών αύξησεων εις τούς ναύλους δι' άπλα ταξίδιο άπερροφήθη άπό τήν τεραστίαν αύξησην τών τιμών τών καυσίμων. Ό κατωτέρω πίνακας είναι ένδεικτικός τών έξελίξεων τής ναυλαγοράς άπό τού Ιουνίου 1978:

	Ιούν. 1978	Δεκ. 1978	Ιούν. 1979
Β. C 30.000 τον.			
Κυπρος/Ιαπωνία (σιτηρά)	\$ 13.50	\$ 16.00	\$ 30.00
Β. C 50-60.000 τον.			
Κυπρος/Ρόδος/Ιαπωνία (ναύλωνδρακες)	\$ 8.75	\$ 10.50	\$ 20.00
Τάνκερς (VLCC)			
Περιοχής Κόλπος/Δύσιος	W 21	W 28	W 37
Τάνκερς (άκαθαρτα, 30-35.000 τον.) Καραϊβική/Η.Π.Α. βορ. Χάττερας	W120	W225	W400
Τάνκερς (καθαρά, 30-35.000 τον.) Καραϊβική/Η.Π.Α. βορ. Χάττερας	W120	W300	W400

Εις τά άνωτέρω παραδείγματα, αι αύξησεις τών ναύλων, έξαιρεσι τών σούπερ τάν-

PASSING THRU THE SUEZ CANAL ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your...

- Smooth Canal Transits and calls at the Egyptian ports (thru official Agent).
- Prompt information, handling and assistance.
- Clearance of accounts and collection of receivables from previous calls in Egypt.
- Transhipment at Port Said.
- Drydocking for hull cleaning, painting and repairs.

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platonos Street, Piraeus 37 - Greece

Telex: 212125 - 213521 - 213522 Phone: 411.0011 (6 Lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K. MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ

Telex: 8814641 Phone: (01)-283 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysees, 75008 Paris

Telex: 280886 Phone: 723 5512



κερς, σαφώς καταδεικνύουν τήν βελτίωσιν της άγοράς. Διά τό σούπερ τάνκερς, όμως, τό W 37 τόν Ιουνίου τού 1979 άποφερει περίπου τά αύτα κέρδη μέ τό W 28 τού Δεκεμβρίου 1978, λόγω τής αύξησεως τών τιμών τών καυσίμων.

Αι τιμαι τών μεταχειρισμένων τάνκερς και μπάλκ κάρριερ έμφανίζουν τώρα σταθεράν δνοδον και είναι πολλαπλάσιαι τών τιμών αι οποιαι έπεκράτουν κατά τήν περίοδον τού Μαρτίου/Απριλίου 1978. Ήρισμένα παραδείγματα:

Τύπος πλοίου	Ιούν. 1978	Δεκ. 1978	Ιούν. 1979
(τιμαι εις έκατον. δολλάρια)			
B/C 115.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1974	6,25	11,50	18,50
O.B.O 100.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1970	4,25	6,75	13,00
στροβιλοκίνητον τάνκερ 220.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1972	4,50	8,00	11,50

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η NAYTIKΗ ΜΑΣ ΕΠΙΔΟΣΙΣ

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

Κατά τήν έδω έτησιαν συνεδρίασιν τής Τεχνικής Έπιτροπής τού AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, ό αφιχθείς έκ Νέας Υόρκης νέος Πρόεδρος τού ώνταν Νηογνώμονος κ. W. JOHNSTON, άπευθυνόμενος εις τά μέλη τής Έπιτροπής, ήρχισε τήν προσφώνησίν του ώς έξης:

«Ενας φιλόσοφος, κατά τήν 'Αρχαιότητα, είπεν ότι, πάν ό,τι κινεῖται έπι τής Γῆς έχει έλληνική προέλευσιν. 'Ασφαλώς έπροκειτο περί ύπερβολής άλλα θά ήδύνατο κάλλιστα νά ισχύση διά τήν σημειερινήν έλληνόκτητον έμπορικήν Ναυτιλίαν».

Η άνωτέρω φιλοφρόνησις τού κ. Πρόεδρου τού A.B.S., μού ένεθυμισε παραπλησίαν τοιαύτην τού άσιμηνστου Γεωργ. Παπανδρέου, κατά τήν τελετήν εις τό Ξενοδοχείον ATHENS HILTON, διά τήν ένταξιν τού τρισιχιλοστού πλοίου εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον.

Μεταξύ άλλων, ό τότε Πρόεδρος τού «Κέντρου» είπε: «Φουσκώνουμε τήν Βιομηχανία μας διά νά καταλάβητον δι' αύτήν έλληνικόν χώρον, όλλ' άφήνει πάντα τού κόσμου τά κενά. 'Αντιθέτως, συμπιέζουμε τήν έλληνικήν ναυτιλία γιά νά μπη στό δικό της χώρο άλλά δέν... χωράει.

'Αφορμήν διά τήν έπιστολήν μου έδωσεν ή καταπληκτική μελέτη τών NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, τής ήτης τρχ., ή «ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» ή όποια έντυπωσίασεν δύος ίσους έχουν σχέσιν με τήν θάλασσαν.

Τά θερμά συγχαρητήρια και αισθήματα εύγνωμούνης δλων τών «θαλασσινών» διά τό έπιτευγμά σας.

Φιλικώτατα
Β. Σ. ΡΟΣΟΛΙΜΟΣ

'Αθήναι, 5 Ιουλίου 1979

ΔΙΚΑΙΟΝ ΠΑΡΑΠΟΝΟΝ

'Αγαπητή κ. Κωττάκη,

Τήν 5ην Ιουνίου έ. ξ., άσχολούμενος με τόν κήπο τού σπιτιού μου, σήκωσα ένα βάρος μέ συνέπεια νά αισθανθώ ισχυρούς πόνους στή μέση και νά μή μπορώ νά κινηθώ.

Έζήτησα τηλεφωνικώς νά είσαχθω στόν «Εύαγγελισμό» άλλα μού είπαν ότι δέν υπήρχε δωμάτιο και ότι θά μέ βαζαν προσωρινά στό διάδρομο (ένω ώς γνωστόν δικαιούμει α' θέσιν). Κατόπιν αύτού άναγκάστηκα τήν έπομένην, λόγω τών άφορήτων πόνων, νά είσαχθω στό Θεραπευτήριο ΥΓΕΙΑ, όπου οι γιατροί μού συνέστησαν άπολυτη άκινησία μέ σχετική θεραπευτική άγωγη πρός κατευνασμόν τών φοβερών πόνων.

Τήν μεθεοπέμπνην 7ην Ιουνίου, ένημέρωσα τόν «Οίκον τού Ναύτου» με τό σχετικόν σημείωμα τού Θεραπευτηρίου ώς είθισται νά γίνεται σέ παρόμοιες περιπτώσεις.

Τήν 18ην Ιουνίου μετεφέρθην δι' ασθενοφόρου άπο τό Θεραπευτήριον ΥΓΕΙΑ στήν οικία μου, πρός έξοικονόμησιν έξόδων, όπου έξακολουθώ νά εύρισκομαι μέχρι σήμερον κλινήρης συνεχίζων τήν θεραπείαν.

Τήν 25ην Ιουνίου υπέβαλα εις τόν «Οίκον τού Ναύτου» Αθηνών τά σχετικά δικαιολογητικά νοσηλείας τού Θεραπευτηρίου ΥΓΕΙΑ, σήμερον δέ έλαβον άπάντησιν ότι δέν είναι δυνατή η έγκρισις τής δαπάνης (συνήθως μέρος αύτης πληρώνεται) διότι δέν ήκολούθησα τήν νόμιμον διαδικασίαν πού προβλέπει τό δάρθρον 9 τού Π.Δ. 923/75 και διότι τό περιστατικόν δέν ήτο έκτακτον.

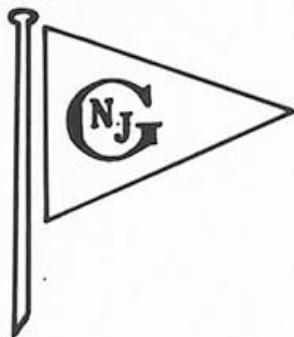
Έκ τών άνωτέρω καί έκ τών δικαιολογητικών τού Θεραπευτηρίου ΥΓΕΙΑ καταφαίνεται ότι τό περιστατικόν ήτο άπολύτως έκτακτον.

Δυστυχώς, κ. Κωττάκη, αύτή είναι ή περιθαψίας πού μάς παρέχει ο «Οίκος τού Ναύτου» σέ μᾶς τούς άπομάχους τής θάλασσας ύστερα άπο 30 έτών ύπηρεσία.

Μέ φιλικούς χαιρετισμούς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΡΙΣΗΣ

Πειραιεύς, 4 Ιουλίου 1979

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.

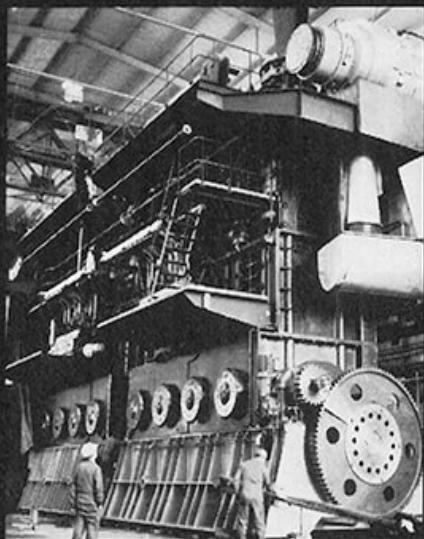
67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

In Service: KSZ-B/BL



KSZ-B/BL M.A.N. 2-stroke engines, distinguished by their box-girder construction and the highly economical constant-pressure scavenging system without using the piston undersides, are now proving themselves in service: A 9-cylinder K 9 SZ 90/160 B engine devel-

oping 24,300 kW at 122 rev/min propels the container ship M.S. "Dart Canada".

Two K 8 SZ 90/160 B engines aggregating 43,200 kW at 122 rev/min form the propulsion system of the twin-screw container vessel "TRANSVAAL".

TANTEE A. E.

ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡ.3464691
ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 503 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ
TANTEE, ΤΕΛΕΣ (21)4837

M·A·N

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Τά Έλληνικά λιμάνια και ή E.O.K.

Μέ την ένταξή μας στις Εύρωπαικές Κοινότητες ή ‘Ελλάδα άποκτά μιά νέα σπουδαιότητα στη μεταφορική άλυσίδα της ροής των εμπορευμάτων άπό τις χώρες της Εύρωπης στις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής. Η νευραλγική θέση της Έλλαδος στο σταυροδρόμι των ήπειρων — πύλη και γέφυρα — θά αυξήση τη διακίνηση εμπορευμάτων και τη ζήτηση λιμενικών υπηρεσιών. Γι' αυτό και έπειγε η σωστή θεώρηση του πλέγματος των έλληνικών λιμένων, ή ένδοσκόπηση της λειτουργίας και της παραγωγικότητος τους.

Από τρία διαφορετικά κείμενα πού δημοσιεύθηκαν πρόσφατα (Γ. Γεμή Ιορδάνου, «Σκέψεις μέ άφορμή το θέμα επιναύλου», Οικονομική Έπιθεώρηση, Μάιος 1979, σελ. 7-11, Σχολιαστής, «Ναυτιλιακό τουριστικό δολλάριο», Ναυτιλιακή Χρονική, 1 Ιουλίου 1979, σελ. 7 και Ν.Μ. Σαμαρά, «Τά έλληνικά λιμάνια και ή Κοινή Αγορά», HELLENNEWS - Ναυτιλία, Κυριακή 1 Ιουλίου 1979, σελ. 17) άπό τρεις διαφορετικές πηγές άναβλωσε τό ένα ουμέρασμα: ή παραγωγικότητα των λιμένων της Έλλαδος είναι χαμηλή και άντικονομική. Μέ τη θέση μας στις Εύρωπαικές Κοινότητες οι έλληνικοι λιμένες χρειάζονται νέα δομή, νέα θεώρηση, σωστό σχεδιασμό.

Ο ρυθμός και ο τρόπος έκμεταλλεύσεως καί λειτουργίας των λιμένων μας, σήμερα, είναι ρυθμός δημοσίας υπηρεσίας: άργοκινήτος, γραφειοκρατικός, πολύανθρωπος, άντιπαραγωγικός, και έπηρεαζόμενος άπό πολιτικούς και τοπικούς παράγοντες. Συστηματικά, οι γενικοί διευθυντές και οι πρόεδροι των διοικητικών συμβουλίων των έλληνικών λιμένων καθορίζονται, δρίζονται και διορίζονται άπό την έκαστοτε Κυβέρνηση. Οι νευραλγικές αυτές θέσεις δίνονται σε πολιτικά πρόσωπα, σε αποτυχημένους ή υποψήφιους βουλευτές του κυβερνώντος κόμματος. Οι νευραλγικές αυτές θέσεις — καθοριστικές του οικονομικού άποτελέσματος της δραστηριότητας του λιμένος — δίνονται συνήθως σε πρόσωπα έντελως άσχετα με τό αντικείμενο. (Η φωτεινή τελευταία έξαρση του Όργανου Λιμένος Πειραιώς με τό άστρο διδύμο Στρατηγή - Καραλή δέν καταργεί τό κανόνα — άντιθετα τόν τονίζει άκομη περισσότερο). Και αυτή η πολιτική έπιλογή έχει δυσμενείς έπιπτωσεις στή λειτουργία τού λιμένα.

Τώρα πού ή έπιτελική ήδη με πρόεδρο τόν Γενικό Γραμματέα τού YEN κ. Π. Σαρλή, ή Όμάδα Έργασιας γιά τή Σύνταξη Προδιαγραφών Μελέτης Γενικού Σχεδιασμού Άναπτυξεως των λιμένων της Έλλαδος προχώρησε σε μιά πολύτιμη καταγραφή και κωδικοποίηση των προδιαγραφών τής μελέτης γενικού σχεδιασμού, οι σκέψεις αυτές γιά μιά ριζική άλλαγή στή διοί-

κηση των λιμένων μας ύπαγορεύονται άπό τήν άναγκη νά άνταποκριθούν σωστά στής υποχρεώσεις και στά δικαιώματα πού άπορρέουν άπό τή θέση μας σάν δέκατο μέλος στής Εύρωπαικές Κοινότητες.

Στή διοίκηση των λιμένων μας πρέπει νά διορίζονται άσοι γνωρίζουν και άπό διοίκηση και άπό λιμένες.

Εἰς τό Πέραμα

‘Ο Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης άνακοινώσε διτή Δ.Σ. τού Ο.Α.Π. κατά τήν τελευταία συνεδρίαση του ένεκρινε τό νέο Κανονισμό προσορμίσεως πλοίων γιά έπισκευές στής Λιμενικές περιοχές τού Ο.Α.Π. και ειδικότερα στήν έπισκευαστική βάση Περάματος (ΕΒΠ). “Οπως είπεν δ. κ. Υπουργός ο νέος Κανονισμός πού συνετάγη έπι τή βάσει εισηγήσεων Έπιτροπής άποτελουμένης άπό υπηρεσιακούς παράγοντες τού Υ.Ε.Ν. και τού Ο.Α.Π. υπό τήν Προεδρία τού Γεν. Γραμματέως YEN κ. Π. Σαρλή περιέχει τίς δέξις καινοτομίες οι οποίες θά έφαρμοσθούν άμεσως μετά τήν έγκριση τού Υ.Ε.Ν.

Ειδικά γιά τήν έπισκευαστική βάση Περάματος καθιερώνονται:

α) Καθορισμένος άνωτατου χρόνου παραμονής τού πρός έπισκευή πλοίου (90 ήμέρες).

β) Δυνατότητες προαναγγελίας έπισκευής τού πλοίου και υποβολής αιτήσεως έπι ειδικού έντυπου. Δηλαδή δέν θά άπαιτεται πιά κατάπλους τού πλοίου στόν Πειραιά γιά τήν χορήγηση τής άδειας προσορμίσεως.

γ) Καθιερώνεται θεσμός τής συνάψεως συμβάσεως μεταξύ τού ΟΑΠ και τής ένδιαφερομένης ναυτιλιακής έταιρειας ή τού έξουσιοδοτηθέντος έπισκευαστού.

δ) Αίτηση δι’ έπισκευήν δύναται νά ύποβάλει και ο πρός τούτο έξουσιοδοτηθείς έπισκευαστής.

ε) Ρυθμίζεται η προτεραιότης συνάψεως συμβάσεως μεταξύ ΟΑΠ και ένδιαφερομένων.

στ) Ο χρόνος παραμονής τού πλοίου και οι διάφορες οικονομικές υποχρεώσεις τού πλοίου πρός τού ΟΑΠ έξισφαλίζονται μέ τραπεζική έγγυητη έτιστολη πού θα παραδίδεται ταυτόχρονα μέ τήν υπογραφή τής συμβάσεως.

Παραλλήλος υπεγράφη και σχετική άποφαση τού YEN περί άπομακρύσεως δλων τών μή τελούντων ύπό έπισκευήν πλοίων έπι τής ΕΒΠ. προκειμένου νά διατεθεί αυτή άποκλειστικώς δι’ έπισκευαστόμενα πλοία.

Ο ‘Κ. Υπουργός έπεισμανε κυρίως τήν σημασία των νέων μέτρων ίδιων έκεινών πού ίσχυουν γιά τήν έπισκευαστική βάση Περάματος και έτοιμος διτή αυτά δχι μόνον θά λύσουν τό πρόβλημα τού συναυτοπίου τών έπισκευασμένων πλοίων πού παρατηρείται τελευταία στό Πειραιά, άλλα και θά έξιγάνουν τό σύστημα λειτουργίας τής έπισκευαστικής βάσεως έπι οι άσοι.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ TPANZITO ΔΙ’ ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αι μάρκες αύτοκινήτων είς τιμάς έργοστασίου και δνευ δασμού (transit).

Γράφατε διά νά σάς σταλούν κατάλογος και τιμάι έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

telegrams: «PHENICO» LONDON

λεια τών έπιχειρήσεων έπισκευής πλοίων.

Οι γερανοί

Τό ποσόν τών 5.500.000 δραχμών θά καταβάλει δ. Ο.Α.Π. είς τό Ούγγρικον Οίκον «GANZ» άπό τόν δόσιον δ. Όργανισμός έπρομηθεύθη έπιεκτονικής γερανούς. Τό ποσόν αυτό δ. Ο.Α.Π. δρείει λόγω άναθεορήσεως τών γερανών κατά τό χρονικόν διάστημα τών μηνών Ιουλίου και Αύγουστου 1978.

Καί άλλα παρόμια κονδύλια έπληρωσεν δ. Ο.Α.Π. είς τόν προμηθευτή Ούγγρικόν Οίκον διά τηματικάς συναρμολογήσεως γερανών έπι τών 17 πού παρηγέλθησαν σωρευτικώς.

Δέν γνωρίζουμεν έαν έχει άλοκληρωθή η συναρμολόγησης και τών 17 γερανών, δύος έπισονς διην γνωρίζουμεν έαν κατελογιάθησαν και είς ποίους εύθυνα διά τήν σωρευτικήν παραγγελίαν, άφοι ούτε αι άναγκαι τού λιμένος τό άπαιτονσαν - άλλωστε η μακροχρόνιος άλοκληρωσης τής συναρμολογήσεως τό άποδεικνύει - ένω αι τεχνολογίαι έξελιξεις ίσως νά καθιστούνται τών γερανούς αύτούς άντιοκονομικούς διά τήν έκμετάλλευσιν. Έπι πλέον διατί αύτή η σπατάλη συναλλάγματος; Βεβαίως δέν εύθυνονται αι μεταδικτατορικά διοίκησεις τού Ο.Α.Π. Αύτο διως δη σημαίνει διτή πρέπει νά δοθή συγχωράχτη εις δσους άνεμειχθησαν είς τήν προμηθειαν αυτήν η καί είς άλλας παρομοίας φύσεως.

Άγωγός τής Δ.Ε.Η.

Ένεκριθη η κατασκευή ύπό τής Δ.Ε.Η. άγωγής λιμάτων τού άτμοηλεκτρικού σταθμού Αγίου Γεωργίου κάτωθεν άδού τού Ο.Α.Π. υπό τούς έξη δρους:

— Ή έργασία θά έκτελεσθη κατά τρόπον μή κωλύνοντα τάς έργασιας λειτουργίας τού λιμένος είς τήν περιοχήν ταύτην.

— Έφ’ δσον, λόγω κατασκευής έργων τού Όργανου, άπαιτηθη είς τό μέλλον έπέκτασης τού άγωγου ή άλλαγή τής θέσεώς του, θά γίνη μέ δαπάνας τής Δ.Ε.Η.

— Θά άποκατασταθή πλήρως η έπιφάνεια τής διόδου τού δχετού.

Λιμενική παιδεία

Άπεφασίσθη ύπό τού Ο.Α.Π. η ίδρυσις και λειτουργία κέντρου διά τήν έκπαιδευσιν, μετεκπαιδευσιν και έπιμόρφωσιν τού προσωπικού είς τάς λιμενικάς ειδικότητας.

— Ήδη δ. Ανότατος Συντονιστής τού Ο.Α.Π. κ. Αθέρ. Καραλής εύρισκεται μέ τόν Ο.Α.Ε.Δ. είς διαπραγματεύσεις διά τήν σύναψιν σχετικής συμβάσεως.

Μέ τήν λειτουργίαν τού κέντρου έπιδιώκεται η έπι μονίμων βάσεως άντιμετώπισης τού θέματος τής ώργανωμένης και προγραμματισμένης έκπαιδευσης έπι τών βασικών λιμενικών ειδικότητων, ένω δημιουργείται η άπαραίτητος διά τόν έκσυχρονισμόν τών διαδικασιών μέ στόχον τής ταχυτήν των και άσφαλεστέραν διακίνησιν και τήν πληρεστέραν άξιοποίησην μηχανικού έξοπλισμού και άνθρωπινου δυναμικού άποδομη.

— Μέ τήν συμπλήρωσιν τού κανονισμού έργασίας τών έργατων Ο.Α.Π. παρέχεται είς τόν έκάστοτε γενικόν διευθυντήν τού Όργανου ή δυνατότητης τής άποσπάσεως μονίμων έργατων και άλλας, πέραν τών φορτοεκφορτώσεων, έργασίας τού λιμένος και άναλόγως τών λειτουργικών άναγκών αυτού.

— Η λύσις αυτή κατέστη πλέον έπιτακτική, δεδομένου διτή μέ τήν έπέκτασην τών χρησιμοποιουμένων είς τάς φορτοεκφορτωτικάς έργασίας συγχρόνων μηχανικών μέσων, ύφισταται, διά τόν Ο.Α.Π. πρόβλημα άπορροφησεως δλου



τού έργατικού δυναμικού είς τάς έργασίας αύτάς, με συνέπειαν νά καταβάλλει ό 'Οργανισμός άσφαλτικά ήμερομίσθια, ένων ύπαρχουν άναγκαι οι δάλους τομείς. Και τό πρόβλημα αύτό θά καθίσταται οδύτερον έκ τού πλεονάζοντος έργατικού προσωπικού ώφου ο μηχανικός έξοπλισμός τού λιμένος θά δεξιλίσσεται συνεχώς, τό δε φορτεκφορτωτικόν κόστος θά έπιβαρυνεται σημαντικά.

Η δυνατότης πού παρέχεται μέ την συμπλήρωσιν τού κανονισμού θά δώση λύσιν είς τό πρόβλημα, έφ' δον βεβαιώς άποφευχθούν νέαι προσλήψεις προσωπικού και θά ύποβοηθήσεις είς την άνακατανομήν τού έργατου πλλήλικού προσωπικού, και είς την άποδοτικότεραν άπασχόλησην του.

Ανέησις ένοικιου

Άναπροσημόσθη κατά 30% τό υπό της έταιριας «ΣΕΡΕΣ - ΠΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ Ε.Π.Ε.» καταβαλλόμενον είς τού Ο.Α.Π. μηνιαίον μίσθιον διά την χρήσην τού είς ταύτην παραχωρηθέντος κρηπιδώματος, μήκους 40 μέτρων, είς την Έπισκευαστικήν Βάσιν Περάματος.

Η άναπροσαρμογή άρχιζει άπο 10 Φεβρουαρίου 1979.

Έκφρωσις άμμου δι' ίδιων μέσων

Παρεχωρήθη προσωρινώς και μέχρις άναθεωρήσεως υπό τού Ο.Α.Π. τόν ισχύονταν τιμολογίων έπι τόν έν γένει χύδην φορτών όρυκτών, μεταλλεύματον και χωματειδών τό δικαιώμα είς τα πλοία «Πόπη ΙΙ» και «Μαΐρη» τά όποια κομίζουν άμμον θαλάσσης, της δι' ίδιων μηχανικών μέσων, άνευ συμμετοχής έργατον τού 'Οργανισμού έκφρωσεως τών φορτών τους.

«Η κατ' αυτόν τόν τρόπον έκφρωσις θά έπι-

βαρύνεται μέ 25% έπι τών κατά τόν οίκειον κανονισμόν τού Ο.Α.Π. προβλεπομένων κατά τόννον δικαιομάτων έν γένει τού 'Οργανισμού.

Σύντομα

Ο Ο.Α.Π. θά παραχωρήση κατόπιν διαγωνισμού διά τρια έτη την χρήσην τών χώρων, οι οποίοι εύρισκονται έντος τού πρώτου όρφου τού παρά την περιοχήν Βασιλειάδη νεοκατασκευασθέντος κτιρίου του.

- Ένεκριθη συμπληρωματική πίστωσις 3.500.000 δρχ. διά την έκτελεσιν τών άπαραιτητον συμπληρωματικών έργασιών άνακατασκευής τού μάλου Θεμιστοκλέους.

- Έτροποποιηθήσαν και συνεπληρώθησαν αί περι έποπτων και άρχιεργατών διατάξεις τού κανονισμού έργασίας έργατον τού Ο.Α.Π.

- Κονδύλια, συνολικού υψους 26.732.000 δρχ. ένεκριθησαν υπό τού Ο.Α.Π. διά την πληρωμήν διαφορών έργων, τά όποια έξετελέσθησαν είς τόν λιμένα Πειραιώς.

- Διά τήν άνεγερσιν τού κτιρίου τελωνείου - χημείου είς "Άγιον Γεώργιον Κερατσινίου ένεκριθη υπό τού Ο.Α.Π. συμπληρωματική πίστωσις 8 έκατομ. δραχμών.

- Ένεκριθη πίστωσις 15 έκατομ. δραχμών διά την έκτελεσιν σποραδικών έργασιών έπισκευής και συντηρήσεως κτιριακών έγκαταστάσεων και χώρων ένδιαιτήσεως τού προσωπικού Ο.Α.Π.

- Έπίσης ένεκριθη κονδύλιον 15 έκατομ. δραχμών διά την έκτελεσιν έργασιών άνακανήσεως συντηρήσεως και έπισκευών διαφόρων οδοποητικών έργων έντος τής λιμενικής περιοχής.

- Πέντε αύτοκινητά ωφέλιμου φορτίου μέχρις 600 κιλών θά προμηθευθή ό Ο.Α.Π. κατόπιν διαγωνισμού. Ήδη ένεκριθη η σχετική πίστωσις.

Τά κοντέινερς

Από τήν περί κοντέινερς ένδιαιφέρουσα μελέτη τού κ. Γ. Κλαδά, άναπτ. Γεν. Διευθυντού τού Ο.Α.Π., δημοσιεύθηκε κατωτέρω τά Συμπόσιον 'Όργανώσεως Τερματικών Έγκαταστάσεων Μοναδοποιημένων Φορτίων, τό άργανθεν άπό τό Μετσόβιον Πολυτεχνείον 'Αθηνών (21-23 Μαΐου 1979).

Στίς πιο πάνω παραγράφους έπιχειρήθηκε άνάλυση τής έμπορευματικής κινήσεως και ειδικότερα τών containers, πάρουσίαση τών σημερινών λειτουργικών συνθηκών, έξαπομίκευση τών προβλημάτων που παρεμποδίζουν την πλήρη έξυπηρέτηση μιας συνεχώς αύξανομένης κινήσεως και τέλος άναφορά στά μετρα που λαμβάνει η προκειμένη νά λάβει η Διοίκηση τού Ο.Α.Π. γιά τή βελτίωση τών συνθηκών λειτουργίας τού πρώτου λιμένος τής χώρας.

Ως πρώτο συμπέραμα, θά πρέπει νά γίνει δεκτό διτι, για μερικά άκομη χρόνια τό λιμάνι τού Πειραιώς θά συνεχίζει νά χειρίζεται φορτία συμβατικής συσκευασίας και παράλληλα φορτία containers. Είναι έπισης βέβαιο διτι τά φορτία σε containers θά αύξανονται συνεχώς κατά ένα άξιόλογο ποσοστό και μάλιστα σε βάρος τής κινήσεως τών συμβατικών φορτίων.

Η δυνατότητα προσελκύσεως μιᾶς διαμετακομιστικής κινήσεως, στό πλαίσιο τού άναπτυσσόμενου έντονου άνταγματισμού, δεν έχει τάται μόνον άπό τή γεωγραφική θέση τού λιμένος και τά διλλα φυσικά του πλεονεκτήματα, άλλα σε σημαντικό βαθμό και άπό τής ίκανότητες τού ίδιου τού λιμένος νά άνταποκριθεί στής απαιτήσεις τών τελευταίων τεχνολογικών έξελίξεων στής θαλάσσιες μεταφορές.

Τά διάφορα προβλήματα (άναπτυξεως και

A shipcare tradition you can depend on...

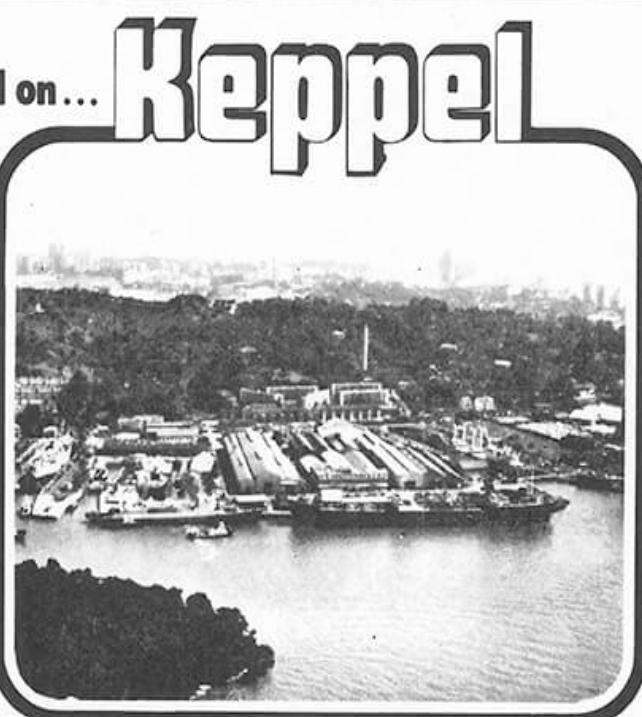
Since 1859, Keppel pioneered the shiprepairing industry in Singapore. Today, over a century later, Keppel has progressed to be internationally recognised for its dedication and total involvement to quality Shiprepair Service. That's why some 2,500 vessels ranging from VLCCs to drillships choose to call at Keppel annually for conversions, damage repairs, annual or special surveys.

Shipyard Facilities

- 7 drydocks capable of accommodating vessels up to 150,000 dwt.
- 8 deepwater berths totalling 2,020 metres
- 21 dockside and wharf cranes up to 80tons lifting capacity
- 47,000 sq. metres of covered workshops with modern equipment and machinery.



Keppel Shipyard Limited
SINGAPORE
325, Telok Blangah Road, P.O. Box 2169, Singapore 4.
Tel: 2706666. Telex: RS 21367. Cables: KEPPELDOK.



AGENT IN GREECE

P. Wigham-Richardson (Hellas) Co. Ltd., N.J. Goulandris Building, 67 Akti Miaouli, Piraeus 10, Greece. Tel: 4523601/3, Telex: 212332/212527. Cable: Armaidores-Piraeus.

More than a century of experience.

έκσυχρονισμού έγκαταστάσεων, 'Οργανώσεως, λειτουργίας κ.α.) που άπασχολούν σήμερα τη Διοίκηση χαρακτηρίζονται ιδιαίτερα σοβαρά άλλα και έπειγοντα, σε βαθμό μάλιστα, που δημοπραθήση στήν επόμενη τους θά μπορούσε νά άποβη μοιραία γιά τό μέλλον τού λιμένος.

Τά μέτρα που λαμβάνονται στήν προσπάθεια γιά τη βελτίωσή τῶν παρεχομένων σήμερα εύκολων σε πλοία και έμπορευμάτα τῆς έξελιγμένης μορφής τῶν μοναδοποιημένων φορτίων, θά άποδώσουν σε περιορισμένο βαθμό λόγω τῆς, κατ' αντικειμενική διαπίστωση, ανεπαρκείας τῶν διαθέσιμων χώρων. Έπομένως, ή επιτάχυνση κατασκευής τού νέου Προβλήτος και ή σύντομη, διστού και σταδιακά, άποδοσή του στήν έκμετάλλευση, άποτελεί τή μοναδική διέξοδο ριζικής έπιλυσεως τῶν πιεστικῶν προβλημάτων.

Τό λιμάνι τού Πειραιώς, δύος και τά άλλα λιμάνια τῶν αναπτυσσομένων χωρών, έχει τό «πλεονέκτημα» τῆς καθυστέρησεως στήν έκσυχρονισμό τῶν έγκαταστάσεών του, συγκριτικά πρός τους ανεπτυγμένους λιμένες τῆς Βορείου και Δυτικής Εύρωπης. Μελετώντας λοιπόν τίς προδόους στή τεχνολογία τῶν λιμένων έκεινων και τίς έφαρμοζόμενες μεθόδους, διευκολύνεται σε μία έπιτυχηνέμπορη έκλογη έξοπλισμῶν και δραγανωτικῶν και λειτουργικῶν σχεδίων, χωρίς καθυστέρηση και τό σπουδαιότερο χωρίς έπικινδυνούς πειραματισμούς.

Η σταδιακή μετάβαση άπο τήν συμβατική στήν έξ δόλκηρους μηχανική λειτουργία τού λιμένος, μέ τήν είσαγωγή τῶν containers σε συσχετισμό μέ τή συνεχιζομένη αὔξηση τῆς κινήσεως τῶν γενικῶν έμπορευμάτων, δέν συνεπάγεται άμεσα προβλήματα γιά τήν υφισταμένη έργατική δύναμη, ή όποια θά πειρορίζεται μέ τήν φυσιολογική έξοδο και τήν άποφυγή νέων προσλήψεων. Παράλληλα έπιβάλλεται, περισσότερο σήμερα παρά στό παρελθόν, ή έκπαιδευση - συνεχής και καθολική - τού άνθρωπινου δυναμικού, γιά νά καταστεῖ η συμβολή του - άπο πλευρᾶς

παραγωγικότητος και άσφαλειας ένός έξαιρετικά δαπανηρού έξοπλισμοῦ - άπόλυτα έπιτυχης.

Η συζήτηση τῶν σχεδίων άναπτυξεως, δραγανώσεως και λειτουργίας τού λιμένος μέ δους έκεινους τούς παράγοντες που ύπεισέρχεται στό σύστημα τῶν θαλασσών μεταφορών, άποτελεί πολύτιμη συμβολή στό δύσκολο έργο τῆς Διοίκησεως. Ναυτιλιακές έταιρεις, έργολάβοι κατασκευές, είσαγωγες και έξαγωγες, Τελωνειακές Υπηρεσίες, συγγενεῖς 'Οργανισμοί, έκπρωτοι τῶν έργαζομένων κ.α., θά πρέπει νά συμμετέχουν στίς σχετικές συζητήσεις και νά διατυπώνουν τίς άποψεις των, στό πλαίσιο μᾶς καλόπιστης και έποικοδομητικής συνεργασίας. Ο διάλογος όπωσδήποτε θά ώφελήσει.

Παράλληλα ή άνταλλαγή άπόψεων μέ ανεπιγμένους λιμένες τού Έξωτερικού μέ τούς δόποιους συνδέεται τό λιμάνι τού Πειραιώς διά τακτικῶν γραμμών και ή συνεργασία μέ λιμένες γειτονικών κατά προτίμηση χωρών, πού άντιπτωπίζουν τά ίδια σχέδιον προβλήματα και έξυπηρετούν κατά κανόνα τίς ίδιες τακτικές γραμμές και κατηγορίες πλοίων και φορτίων, θά συμβάλλουν θετικά στή χάραξη μᾶς σωστῆς πολιτικής σχεδιασμῶν και άποφάσεων.

Τέλος μέ τήν εύκαιρια αύτού τού συμποσίου, θά ήθελα νά διατυπώσω λίγες γραμμές, πάνω στό θέμα που άπαυσχει αύτό τον καιρό τίς άμυδρες Κρατικές 'Υπηρεσίες και τούς ξένους έμπειρογνόμονες: Τής χαράξεως δηλαδή μᾶς γενικής όρθολογικής πολιτικής αναπτύξεως τῶν 'Ελληνικῶν λιμένων, έν ψει τής ένταξέως μας στήν Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα: Πρώτο: Τό γεγονός διτ, τό κόστος κατασκευής και λειτουργίας τῶν πλοίων containers είναι πολλαπλάσιο τῶν συμβατικῶν πλοίων και διτ τό λιμάνι προσεγγίσεως πρέπει νά έξασφαλίζει μία άρκετά ίκανοποιητική κίνηση containers, προδικάζει διτ διάριθμός τού 'Ελληνικῶν λιμένων που θά ύποδεχθούν τέτοια πλοία θά πειρορίσθει σε δύο έως τρεις.

Δεύτερο: Μία προσεκτική μελέτη τῶν σπουδαιοτέρων 'Ελληνικῶν λιμένων θά δηγησει στόν αντικειμενικό προσδιορισμό τού είδους τῶν εύκολων και έξυπηρετήσεων πού δικένας άπο αυτούς θά μπορούσε νά προσφέρει, σε βαθμό πού θά ξίποιούσε τίς πολυδάπανες ειδικές έγκαταστάσεις.

Τρίτο: Δέν ύπάρχει άμφισσοιά διτ, ή τελική έπιλογή τῶν πλέον καταλλήλων λιμένων γιά τήν έξυπηρετηση τέτοιας μορφής κινήσεως, είναι έργο μεγάλης εύθυνης και σοβαρότητος, άφού ή σημετική άπόφαση θά κατευθύνει ιδιαίτερα σημαντικές κεφαλαιακές έπενδυσεις πρός αύτούς τούς λιμένες.

Σ' αύτό τό έργο θά μπορούσε νά χρησιμοποιηθεί και ή έμπειρια πού άπεκτησαν άλλες χώρες τού Έξωτερικού, πού προηγήθηκαν στήν έξυπηρετηση τῶν containers. Έτσι θά άποφεύγετο ή έπαναλήψη ένδεχομένων σφαλμάτων στά δύο αυτές οι χώρες φυσικά, σάν πρωτοπόροι, είλαν υποπέσει.

Έπομένως, ή επιτυχής προσδιορισμός τῶν λιμένων πού θά πρέπει νά αναπτυχθούν (σε περιορισμένο πάντοτε άριθμο), ή δρθή κατανομή τῶν ρόλων πού προσφέρονται λόγω τής θέσεώς των ή άλλων πλεονεκτημάτων νά διαδραματίσουν και ή ένισχυση μέ δόποιδήποτε τρόπο (χρηματοδότηση ψηφών και προμηθειών, άναπτυξη άδικων και σιδηροδρομικῶν δικτύων, άναθεώρηση τῶν σχετικῶν διατάξεων νόμων και κανονισμῶν κ.α.) τῶν λιμένων αύτῶν, θά πρέπει νά διέπουν τίς άποφάσεις πού πρόκειται νά ληφθούν.

Έτσι και μόνον ή Κρατική συμπαράσταση, θά συντελέσει στήν ταχεία άναπτυξη τῶν λιμένων, θά καταστήσει τίς έπενδυσεις έξιποιοήσιμες και παραγωγικές και θά δικαιώσει σε σημαντικό βαθμό τή φιλοδοξία τής Πολιτείας, νά διαδραματίσει αύτή ή χώρα ένα περισσότερο άξιολόγο ρόλο στήν έξυπηρετηση τού Διεθνούς Έμπορου.



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL CANADA

'Αντιπροσωπεύεται είς τήν 'Ελλάδα ύπό τής:

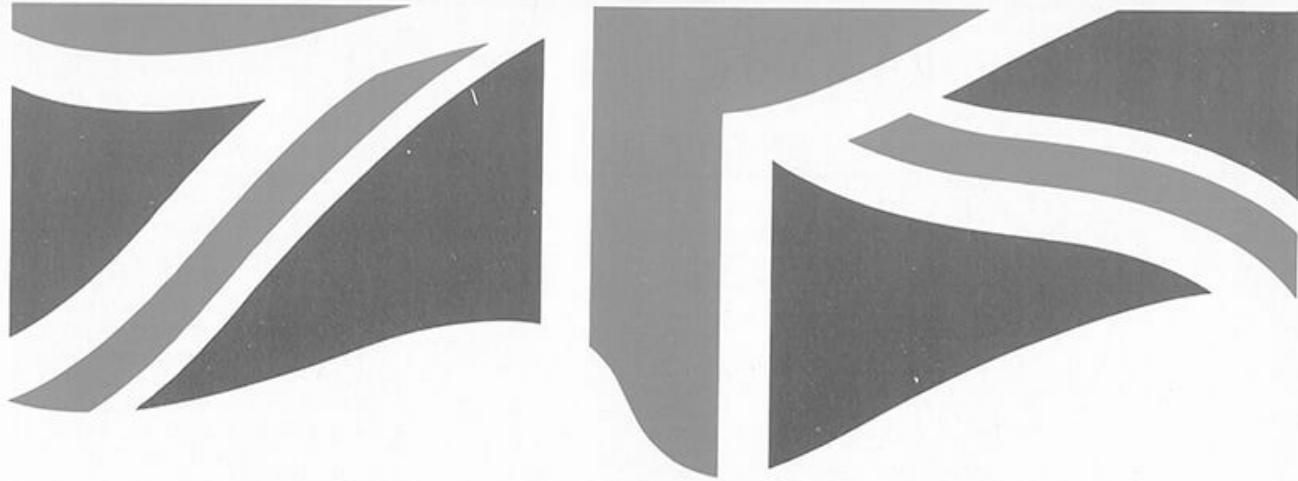
THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

Όδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ.

Τηλ.: (1) 417-2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR



18 British drydocks united in a new strike free deal!

Tyne Shiprepair Group — a new name combining the experience of famous yards with a fresh outlook on the problems of today — offers you an even better service resulting from recent Agreements with all employees.

1	No Strikes. No strikes or interruptions of normal working, which means completion of the work on time. Your ship is out of drydock and back to sea without a day wasted.	4	Mobile Workforce. Quick communication and mobility of the 3,500 employees of the Tyne yards cut costs.
2	Ship's Crew Working. Ships can carry out their normal maintenance work.		

It works!

And it's going to keep on working.

Tyne Shiprepair Group: British owned, British based and the biggest shiprepainer in Britain: Brigham & Cowan Ltd; Brigham & Cowan (Hull) Ltd; T. W. Greenwell & Co. Ltd; The Mercantile Dry Dock Co. Ltd; The Middle Docks & Engineering Co. Ltd; John Readhead & Sons Ltd; Wallsend Dry Docks Ltd; Wallsend Slipway Engineers Ltd; Wallsend Slipway Shiprepairers Ltd.

Head Office: 29 Corstophine Town, South Shields, Tyne & Wear. NE33 1RZ
Telephone: 0632 560161 Telex: 537759

Agents for Greece: Shipping Spares, Repairs & Supplies Ltd., Piraeus.
Telephone 413/3902 Telex 212282 SSRS GR

TYNE SHIPREPAIR GROUP

A Member of British Shipbuilders



The biggest in Britain

Η ναυπηγική κρίσις

ΑΓΩΝ ΕΠΙΒΙΩΣΕΩΣ

Τό παρελθόν φθινόπωρον δύνουργός της Ναυτιλίας τού Πακιστάν κ. Γκοάλ έπεσκέφθη τά ναυπηγεία τού Κόσμου. Η Κυβέρνησίς του διέθετε 200 έκατομ. δολ. διά την άναπτυξήν της Έθνικής Ναυτιλίας. «Σκοπός μου — εδήλωσε — νά παραγγείλω τά πλοιά, χωρίς νά διαθέσω κεφάλαια».

Φαίνεται διτό τό έπετυχε. Η παραγγελία έδοθή μεταξύ Πολωνίας και Ιαπωνίας. Σκάφη τινα πιθανόν νά δοθούν εις ναυπηγεία της Δύσεως. Η Ιαπωνική προσφορά άνεφρετο εις πίστωσιν 100% διά 30 έτη, χωρίς πληρωμήν διά τά πρώτα δέκα έτη και μέ τόκον 3% διά τά έπόμενα έτη. Οχι πολύ ένωρίτερον οι Ινδοί συνεζήτουν προσφοράν 50 έκατομ. λιρών δι' «έλευθερα» σκάφη άπό την Βρετανίαν, βάσει ένός προγράμματος βοηθείας. Ισχυρίσθησαν διτί είχον περισσότερον έπωφελείς προσφοράς άπό την Πολωνίαν.

Και αι προσφοραί αύται εσυνεχίσθησαν και έφετος. Και ένω ή ναυπηγική βιομηχανία άγωνίζεται νά έπιβιωση, ή ζήτησις πλοίων είναι τώρα μόλις τό διν τρίτον της παραγωγής του 1976 — τό παρελθόν έτος παρηγέλθησαν σκάφη 8 έκατομ. τον γκρός και κατεσκευάσθησαν 18,2 έκατομ. τόνων.

Από τον 1975 δέν έσημειώθη αὔξησις τών τιμών τών πλοίων παρά τόν πληθωρισμόν και την νομισματική άναταραχήν, ήτις και προεκάλεσε την άνωμαλίαν εις τό ναυπηγικόν κόστος. Αί κρατικά διμος ένισχυσις, αιτίνες ύπολογίζονται εις 500 έκατομ. λιρών τό έτος, διά μόνας τάς χώρας της Εύρωπαικής Κοινότητος, συνεκράτησαν τήν θέσιν τών ναυπηγείων. Θά κατέρρευον άλλως.

Και αύται αι ένισχύσιες έπεφερον σοβα-

ρόν έλλειμμα εις τούς κρατικούς προϋπολογισμούς. Τώρα άντιμετωπίζεται τό πρόβλημα τι θά χρειασθή άκόμη εις τάς ναυπηγικάς περιοχάς άπό τό Τάιν μέχρι τού Κάδιξ, έπι τή έλπιδή της άνακάμψεως εις τήν Ναυτιλίαν διά νά άναζωγονηθή και ή ναυπηγική βιομηχανία.

Κατά τούς τελευταίους έννέα μήνας έσημειώθη μία ένθαρρυντική παραγγελία τάνκερς 80.000 έως 100.000 τόνων, έξωπλισμένων μέ δλα τά μέσα άσφαλειας διά τάξιδια πρός Ήνωμένας Πολιτείας. Έπισης οι ναῦλοι διά ξηρά φορτία (σιτηρά κυρίως και μεταλλεύματα) σταθερώς έβελτιωθήσαν, διπλασιαζόμενων τών τιμών τών μεταχειρισμένων σκαφών, ίδια τών μπάλκ κάρριερς, και περιοριζόμενων τών άργοντων πλοίων εις τά δρμητήριά των. Εις τό τέλος Μαΐου τό άργον τοννάς μπάλκ πλοίων έμειώθη εις 36 έκατομ. τόν. φορτίου, τό ημισυ σχεδόν τού πρό έτους.

Άυται είναι αι ένθαρρυντικαί περιστάσεις. Κατ' αύτων προβάλλονται ο διπλασιασμός τών μπάνκερς — τό 80% τών έξδων κινήσεως τών πλοίων — δστις και έξηφάνισε τό περισσότερον ποσοστόν έκ τού ναῦλου, τά γεγονότα τού Ίραν και ο φόβος περιορισμού τού παγκοσμίου έμπορίου, έκ τού δρούσου έξαρτώνται τά πλοία και τά ναυπηγεία.

Και άλλοι παράγοντες: Τά ναυπηγεία τού Ανατολικού Συνασπισμού έπέζησαν τής κρίσεως, λόγω τών σταθερών παραγγελιών της Ρωσίας, βάσει τού πενταετούς προγράμματος και διότι άν και δέν παρέχουν έπιχρηγήσιες, αι δαπάναι των είναι χαμηλά, λόγω τής νομισματικής σταθερότητος και τού χαμηλού κόστους τών πρώτων ύλων. Η Πολωνία λ.χ. έλαβε παραγγελίας διά τάνκερς τών 80.000 τόν. εις τά

18 έκατομ. δολ., δταν ή Ιαπωνία και ή Νοτ. Κορέα προσέφεραν 26 έκατομ. δολ. και ή Βρετανία 50 έκατομ. δολ.

Αί έκτός τού Κομμουνιστικού μπλόκ ναυπηγικαί χώραι, ή Ν. Κορέα, ή Φορμάζα, ή Βραζιλία, ή Σιγκαπούρη και ίσως τό Μεξικόν και ή Αργεντινή, διευρύνουν τάς ναυπηγικάς των έγκαταστάσεις διά λόγους τής ίδιας των οίκονομιάς. Πολλά άπό τά σχέδια αύτά τού κόσμου τών άναπτυσσομένων χωρών παρημποδίσθησαν άπό τόν πληθωρισμόν και τήν οίκονομικήν άσταθειαν, άλλα πάντως ή προσπάθεια συνεχίζεται. Κατά τάς γνωσθείσας πληροφορίας ή Κορέα και ή Βραζιλία θά δύνανται νά κατασκευάζουν πλοία 10 έκατομ. τον φορτίου κατ' έτος, άπό τών μέσων τής έπομένης δεκαετίας. Και αυτή ή χωρητικότης είναι τό ημισυ τού παραγγελθέντος τοννάς τό 1977 και τά 3/4 τού παραγγελθέντος τό 1978.

Και άς σημειωθή διτό ένω άπό διετίας συνεχήτειο εις τόν ΟΟΣΑ ή άναγκη τού περιορισμού τής ναυπηγικής παραγωγής, ή Ιαπωνία μόλις τό παρελθόν φθινόπωρον περιώρισε κατά τό έν τρίτον τήν παραγωγήν της ίκανότητα.

Η ναυπηγική παραγωγή

Παραγγελία την 31 Μαρτίου τον. γκρός	Ναυπηγησίες τον. 1978 τον. γκρός
Παγκόσμιοι	14,9
Ιαπωνία	6,2
Βραζιλία	2,7
Ην. Πολιτεία	2,2
Πολωνία	1,6
Γαλλία	1,4
Ισπανία	1,3
Βρετανία	1,1
Σουηδία	1,1
Ν. Κορέα	0,8
Ιταλία	0,6
Πορτογαλία	0,6
Φινλανδία	0,5
Γιουγκοσλαβία	0,5
Δ. Γερμανία	0,5
Νορβηγία	0,47

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τών έλληνικών πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

θόντος Δεκέμβριου. Μέ διαφόρους δικαστικάς ἀποφάσεις τῶν τοπικῶν δικαστηρίων πού δικάζουν μέ δίκαιον ἐδραζόμενον εἰς τὸ Κοράνι οἱ ναυλωταὶ προσπαθοῦν νά μή ἐκπληρώσουν τάς ὑποχρεώσεις τῶν πρός τὸ πλοῖον - παρά τὴν δικαιώσιν τῶν πλοιοκτητῶν ἀπό τὴν διαιτησίαν τοῦ Λονδίνου δοῦ οἱ τελευταῖοι προσεύργον συμφώνων πρός δρον τοῦ ναυλοσυμφώνου - καὶ ἐπιδώκουν νά ἔξισσρροπτίσουν δικαστικήν ἐγγύσιον πού τούς ἐτέθη ἀπό δικαστήριον μέ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν πλοιοκτητῶν. Ἡ ὑπόθεσις ἔχει τεθῆ ὑπὸ δυν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀλλά ἡ ἀπάντησίς του ἥτο ἀπλῶς δι τὸ θέμα ἀνάγεται εἰς τὴν ἀμραδιότητα τῶν δικαστηρίων, τὰ ὅποια δμως δὲν ἀποδέχονται τὴν ἀπόφασιν τῆς διαιτησίας...

Ἡ περίπτωσις τοῦ «"Υμνος"

Τὸ ὑπό Ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφος «"Υμνος» τὸ δόπιον σημειωτέον ἐναυπηγῆθη εἰς τὴν Ἐλλάδα, ἔχρονον αὐλῶθη τὸν Νοέμβριον τοῦ 1978 εἰς τὴν γαλλικὴν ἑταῖριαν CGM καὶ παρεδόθη εἰς τοὺς ναυλωτάς τὸν Δεκέμβριον τοῦ ίδιου ἔτους εἰς τὴν Μασσαλίαν. Ἀκολούθως ἐφόρτωσε γενικὸν φορτίον καὶ κοντέινερες εἰς Μασσαλίαν καὶ Γένουαν διά Παναμᾶν καὶ νῆσους τοῦ Ειρηνικοῦ μέ τελικὸν προορισμὸν τὸ Σιδνεῦ. Ἐν συνεχείᾳ τὸ πλοῖον ἐτέθη εἰς τὴν γραμμὴν τῶν χρονοναυλωτῶν Σιδνεῦ - Νούμεα - Απία - Παπετέ - Σιδνεῦ διά κυκλικά ταξίδια μέ φορτίον κοντέινερες.

Κατά τὸ πρῶτον κυκλικὸν ταξίδιον τὸ πλοῖον ἐφόρτωσε πλῆρες φορτίον κοντέινερες μέ κατανομὴν βαρῶν τελείως διάφορον τῆς περιγραφεῖσης εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον καὶ τὸ πλοῖον ἀφῆσε ἐκτός 9 κοντέινερες. Εἰς τὰ παράπονα τῶν ναυλωτῶν οἱ πλοιοκτῆται ἀπῆντησαν δι τὸ ἀπρεπε-

νά φορτώσουν τὰ κοντέινερς σύμφωνα μέ τὸ Βιβλίον Εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

Πρό τῆς ἐνάρξεως φορτώσεως τοῦ τρίτου κυκλικοῦ ταξίδιου οἱ πλοιοκτῆται ἀνεκάλυψαν δι τοῦ τοῦ Βιβλίον Εὐσταθείας εἰχεν ἐμφιλοχωρῆσει σφάλμα μεταφοράς ἀριθμοῦ καὶ ἀμέσως τὸ ἀνεκοινωσαν εἰς τούς ναυλωτάς, προσφερθέντες ἄμα εἰς τὴν διόρθωσιν τοῦ λάθους, διά προσθήκη στερεοῦ ἔμπατος.

Οἱ ναυλωταὶ ἔν γνώσει τῶν ἀνωτέρω ἐφόρτωσαν τὸ πλοῖον διά τὸ τρίτον κυκλικὸν ταξίδιον.

Ἐνῷ δμως οἱ πλοιοκτῆται προπαρασκεύαζοντο διά τὴν προσθήκην τοῦ στερεοῦ ἔμπατος ὅπερ συνιστά συνήθη καὶ προβλεπούμενην ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐνέργειαν ὥστε τὸ πλοῖον νά πληροὶ τάς προϋποθέσεις τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀπολύτως καὶ ἐνῷ εἰχεν ὄρισθη καὶ συνάντησις εἰς τὸ Παρίσι, διά νά συζητήσουν ἐπ' αὐτοῦ, οἱ ναυλωταὶ, ἐπὶ τῷ πέρατι τῆς ἐφόρτωσεως τοῦ πλοίου εἰς Παπετέ τὴν 14/6/79 τελείως ἀπρειδοποιήτως κατήγγειλαν τὴν ναύλωσιν καὶ κατέσχον τὸ πλοῖον συντηρητικῶς κατόπιν ἀποφάσεος συντηρητικῆς κατασχέσεως τοῦ Δικαστηρίου Παπετέ, διά φανταστικήν ἀπαίτησιν δολλ. Αὐστραλίας 2.810.398,56.

Ἄφοῦ ἐσπευσμένως οἱ πλοιοκτῆται ἐπεδίωξαν συνάντησιν μέ τοὺς ναυλωτάς καὶ δὲν κατέστη δυνατόν νά ἔξευρεθῇ λογικὴ λύσις, θέσαν δὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ φακέλου ὑπὸ δψιν τῶν Sollicitors Hill Dickinson and Co., τοῦ Λονδίνου. Οἱ ἀνωτέρω Sollicitors ἤλεγχαν δὲλα τὰ στοιχεῖα τοῦ φακέλου τά συνέκριναν μέ τὰ στοιχεῖα τοῦ φακέλου τῶν μεσιτῶν τῶν ναυλωτῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ ὑπέβαλαν εἰς τὸ Barrister (Queens Counselor) Mr Gordon Pollock, ζητώντες τὴν ἐπίσημον γνωμάτευσιν του, δεδομένου, δι τὸ ἀφαρμοστέον δίκαιον, κατά τὸ ναυλοσυμφώ-

νον, εἶναι τὸ ἀγγλικόν.

Ἡ γνωμάτευσις τοῦ ως ἀνω κ. Gordon Pollock Q.C. γνωμάτευε:

1) "Οτι οἱ ναυλωταὶ δὲν είχον τὸ δικαίωμα νά καταγγείλουν τὸ ναυλοσυμφώνον.

2) "Επικουρικώς, καὶ ἀν είχον τὸ δικαίωμα, τὸ ἀπόλεσαν διά παραιτήσεως, καὶ,

3) "Οτι ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ προβαλλούμενη ἀπαίτησις τῶν ναυλωτῶν κατά τὸ μεγαλύτερον μέρος (ποσόν δολλ. Αὐστρ. 2.200.000-) είναι προϊόν φαντασίας κατά τὸ δέ ὑπόλοιπον μέρος ἐδολλ. Αὐστρ. 655.221,06 είναι μερικῶς νόμον ἀβάσιμος.

Ἐπι πλέον οἱ πλοιοκτῆται ἔζητησαν καὶ γνωμάτευσιν τῶν Λλόδες, ἡ ὁποια ἐπίσης ὑπῆρξεν κατηγορηματική, δι τὸ δηλαδή τὸ πλοῖον δύναται νά φορτώσῃ τὰ κοντέινερς πού περιγράφονται εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον μέ τὴν προσθήκην 510 τόννων στερεοῦ ἔμπατος.

Μέ τὰ στοιχεῖα αὐτά οἱ πλοιοκτῆται προσέφυγον εἰς τὸ Δικαστήριον τοῦ Παπετέ ζητώντες μείωσιν τοῦ ποσοῦ ἐγγυήσεως, διὰ τὴν ἐλευθερωσίαν τοῦ πλοίου ἐκ τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως.

Ἡ ἀπόφασις δὲν ἔξεδόθη εἰσέτι, ἀλλά ἔν το πλοῖον παραμείνη ἐκεὶ μέχρις δου ἐκδοθῇ ἡ ἀπόφασις τῆς Διαιτησίας ὑπὸ τῆς ὁποίας θά κριθῇ η οὐσία κατά τὸ ἀγγλικόν δίκαιον (προσδιορίζεται διά τὸν Οκτώβριον τοῦ 1980) θά μειωθῇ οὐσιωδῶς ἡ ἄξια του, θά δημιουργήσῃ τεράστια προνομιακά χρέα (λιμενικά τέλη, φύλακτρα, συντήρησις τοῦ πλοίου, ἀποζημιώσεις διά τὴν καταγγείλιαν τῆς συμβάσεως τοῦ πληρώματος, ἔξοδα ἐπαναπατρισμοῦ του κλπ.) καὶ θά στερήσῃ τοὺς πλοιοκτήτας, ὑπὸ τὴν σημειωνήν ἀγοράν μικτῶν ἑσόδων ἐκ 2.300.000 δολαρίων Η.Π.Α. καὶ καθαρῶν κερδῶν 1.380.000 δολ.

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

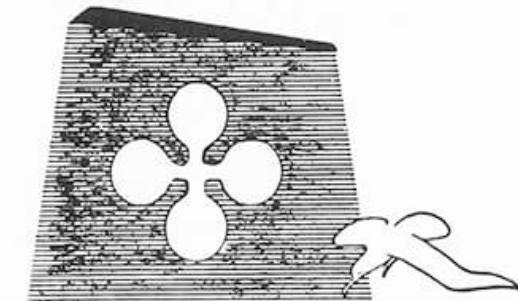
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζίέραι: Αίγατον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική καὶ Αφρική

ΕΘΕΜΕΛΙΩΘΗ ΤΟ NEON KTIPION ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ NAYTOY

‘Η ομιλία τοῦ κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη

‘Η θεμελίωση ένδος νέου κτιρίου είναι πάντα ένα γεγονός πού μάς δίνει χαρά και ικανοποίηση μιά πού συνδέεται άμεσα με τήν άνθρωπην δημιουργικότητα και πρόσδοτο. ‘Η θεμελίωση ομών ένδος κτιρίου πού θά χρησιμοποιηθεί γιά τήν προστασία τής ύγειας και τής ζωής είναι άπωσδήποτε κάτι περισσότερο. Καί το γεγονός άποκτα ίδιαίτερη βαρύτητα και σημασία όταν πρόκειται γιά τήν προστασία τής ύγειας τών ναυτικών μας, αύτής τής κατηγορίας τών έργαδομένων με τήν καθοριστική συμβολή στήν οικονομία τής χώρας μας, πού ώθησον έργαδονται με τίς γνωστές - από την φύση τής δουλειάς - αντιδοτητές και τούς κινδύνους και πού ο κάθε νόσος συνδέεται με κάποιο ξενίτερο.

Ειλικρινά, αισθάνομας ίδιαίτερα εύτυχης πού θεμελιώνουμε σήμερα τό νέο κτίριο πού θα στεγάσει τά πολυϊατρεία και τίς Διοικητικές Υπηρεσίες τού Οίκου Ναύτου. Αισθάνομας ίδιαίτερα εύτυχης γιατί σήμερα μά προσδοκία 52 έτων τού ναυτικού μας κόσμου γιά τήν άποκτηση ένδος σύγχρονου πολυϊατρείου, γίνεται χειροπιαστή πραγματικότητα.

‘Αξίζει νομίζω νά θυμηθούμε ότι ο Οίκος Ναύτου συστήθηκε τό 1927 γιά νά προσφέρει περιθάλψη στους άνεργους ναυτικούς και τίς οικογένειές τους. Ο ιδρυτικός τους Νόμος προέβλεπε τήν πρόσληψη 3 γιατρών και ένός φαρμακοποιού. ‘Αν συγκρίνουμε τόν άριθμό αύτό με τούς 90 μονίμους, 1000 έπι συμβάσεις και τούς 200 άγροτικούς γιατρούς πού έξυπηρετούν σήμερα τούς 310.000 άσφαλισμένους τού Οίκου Ναύτου σ’ ολή τήν Χώρα, μπορούμε νά έκτιμησουμε καλύτερα τήν ίδιαίτερη άξια τού κτιρίου πού θεμελιώνουμε σήμερα.

Τό κτίριο αύτό, πού ύπολογιζεται νά κοστίσει 110 έκατομμύρια δραχμές, μέ 8 όρόφους και δύο ύπόγεια, μέ επτάμισι χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα χώρο, έρχεται νά δώσει ριζική λύση στής συνεχώς έξεισισμένες άναγκες στόν τομέα τής περιθάλψεως τών ναυτικών.

‘Η έναρξη λειτουργίας τού νέου κτιρίου συνδυάζεται μέ έπαναστατικές μεταβολές άναφορικά με τήν οργάνωσή τον τεχνολογικό έξοπλισμό, τήν πληρότητα τών έργαστρων, τήν μέριμνα γιά προληπτική ιατρική και τέλος με τήν σύσταση σταθμού πρώτων βοηθειών.

‘Εται, ο νέος Οίκος Ναύτου θά είναι ένα υπερσύγχρονο κέντρο φροντίδας τής ύγειας και ιατρικής συνδρομής στούς ναυτικούς και τίς οικογένειές τους.

Παράλληλα, μέ τήν άνεγερση τού νέου κτιρίου, θά πάψει η σημειρινή διασπορά σε τρία διαφορετικά κτίρια ένων οι διαστάσιμοι χώροι από 3600 τετρ. μέτρα θά ύπερδιπλασιαθούν φθάνοντας τής επτάμισι χιλιάδες.

Πρέπει νά σημειωθή, ότι ή θεμελίωση τού νέου αύτού κτιρίου, δέν άποτελει μά μεμονωμένη ένέργεια, άλλά έντασσεται στά πλαισία ένός εύρυτέρου προγράμματος προστασίας τών ναυτικών και τών οικογενειών τους. ‘Η έφαρμογή αύτού τού μεγάλου προγράμματος έχει ήδη άρχισει και ύπαρχουν τόσο έργα δσο και θεσμικές μεταβολές ύπο έκτέλεση και ύπο μελέτη.

Στην διάρκεια τών τελευταίων δύο χρόνων, οι βελτιώσεις στή παροχή περιθάλψεως από τόν Οίκο Ναύτου σημείωσαν έκπληκτική πρόσδοτο. Είναι νομίζω ένδεικτικό ότι τό 1976 ξοδεύτηκαν 538 έκατομμύρια, στή διάρκεια τού 1978 ξοδεύτηκαν 1 δισ. 120 έκατομ., ένων στόν προϋπολογισμό τού 1979 προβλέπεται 1 δισεκατομμύριο 530 έκατομμύρια δρχ, γιά τόν ίδιο σκοπο.

Αύτή τήν στιγμή έκτελούνται έργασίες γιά τήν ριζική άνακαίνιση τού Νοσηλευτικού Ιδρύματος τού Έμπορικού Ναυτικού στή Μ.

λίσια Αττικής, μέ στόχο τήν δημιουργία ένος σύγχρονου γενικού νοσοκομείου 210 κλινών. ‘Έτσι, ο ναυτικός μας κόσμος θά άποκτησεις έπι τέλους ένα άποκλειστικό δικό του νοσοκομείο ώστε νά άποφεύγεται ή διασπορά σε διάφορα ίδρυμάτα και κλινικές. Παράλληλα βρίσκεται στό στάδιο προκρύψεως τής μελέτης ή έπεκτασης τού νοσοκομείου αυτού ώστε νά γίνει τελικά μεγάλο νοσοκομείο 600 κλινών, ικανό νά καλύψει διεθνές τίς νοσηλευτικές άναγκες τών ναυτικών μας.

Στίς ύπηρεσίες τού ‘Υπουργείου, βρίσκεται στό τελικό στάδιο τής μελέτης ή έκδοσης νέου Προεδρικού Διατάγματος πού θά θέτει σε νέες βάσεις τό είδος άλλα και τίς προϋποθέσεις παροχής ιατροφαρμακευτικής περιθώφεως μέ πολλές βελτιώσεις, και, τό πιό σημαντικό, μέ ίδιαίτερη φροντίδα γιά τήν προστασία τής ύγειας τών παιδιών τών ναυτικών.

Στό τελικό στάδιο μελέτης βρίσκεται έπισης και ή μελέτη άναδιοργανώσεως τής Διοικήσεως και τών Υπηρεσιών τού Οίκου Ναύτου, μέ τή σύνταξη νέου θεσμικού νόμου πού θά άντικαστασήσει τόν Νόμο πού ισχύει από τό 1936.

‘Η Έστια τών Ναυτικών πού προστέθηκε τήν τελευταία διετία στούς φορείς κοινωνικής προνοίας τών ναυτικών, καλύπτει μέ άξιεπανη δραστηριότητα κάθε τόσο και ένα κενό, στήν ειδικώτερη κοινωνική μέριμνα όπως:

- Τά γαμήλια βιοθήματα
- Τίς ύποτροφίες στά παιδιά τών ναυτικών
- Τή νομική προστασία
- Τήν ψυχαγωγία τών ναυτικών και τών οικογενειών τους καθώς και
- Τήν συνδρομή της σε καθημερινά κοινωνικά προβλήματα.

Πρόσφατα, όργανωσαμε και άναβασμας στήν Έστια ένα άλλο τομέα ίδιαίτερα σημαντικό γιά ένα μεγάλο άριθμο ναυτικών κάθε χρόνο. Οι Υπηρεσίες τού ‘Υπουργείου περιόρισαν στό έλαχιστο και τυποποίησαν τά δικαιολογητικά πού χρειάζονται γιά συνταξιοδότηση και γιά τίς άλλες παροχές. Τό Ν.Α.Τ. φροντίζει αυτή τή στιγμή, τήν έκπτω-

ση τών πληροφοριών αύτών και ή ‘Εστια θά άναλάβει σύντομα τήν δωρεάν διανομή αύτού τού ένημερωτικού ύλικού, ώστε ό κάθε ναυτικός νά έχει ύπευθυνή έξυπηρέτηση έξασφαλίζοντας παράλληλα οικονομία χρόνου και χρήματος.

Κύριοι,

Οι άπαιτησεις στόν τομέα τής περιθάλψεως είναι τεράστιες και διευρύνονται συνεχώς. Τό YEN άντιμετωπίζει μέ ύπευθυνότητα και έχωριστή άγαπη τής άπαιτησεις αύτές πού άναφέρονται στήν προστασία τής ζωής και τής ύγειας τών ναυτικών μας. Γι’ αύτο και προχωρεί σε έργα, άναζηώντας κάθε φορά τήν πιό ένδεδιεγμένη λύση, σε συνεργασία μέ τής ένδιαφερόμενες τάξεις.

‘Οσοι έζησαν μαζί μας τής προσπάθειες πού χρειάστηκαν γιά νά φθάσουμε στήν σημεριά θεμελίωση, έρουν καλό πόσος μόχιος άπαιτηση γιά νά προχωρήσει αύτή ή μελέτη πού ύπηρχε από χρόνια και νά παραταθεί ή ισχύς τής άδειας, πράγμα, πού μεταφράζεται σε κέρδος 24 μηνών — σε χρόνο — και 60 έκατομμαρίων σε χρήματα.

Μέ τήν εύκαιρια τής σημερινής τελετής θέλω νά συγχαρώ τούς έκπροσώπους τής Π.Ν.Ο., τής Ε.Ε.Ε. και τών Συνταξιούχων γιά τό έργο πού έπιτελούν στά Διοικητικά Συμβούλια τού Ν.Α.Τ., τού Οίκου Ναύτου και τής Έστιας Ναυτικών. Ίδιαίτερα θέλω νά εύχαριστησαν τό Δ.Σ. τού Ν.Α.Τ. γιά τό έντονο ένδιαφέρον πού έδειξε και δείχνει γιά τό κτίριο τού Οίκου Ναύτου και συνέστησε ειδική έπιτροπή γιά τήν άδικοπη παρακολούθηση τής πορείας τού έργου.

Τελειώνοντας, θά ήθελα νά τονίσω ότι η σημερινή τελετή άποτελει μά άδιψευστη άποδειξη ότι στά καίρια προβλήματα πού άπασχολούν τό ναυτικό μας κόσμο, τό YEN έχει νά δώσει καλοσχεδιασμένες ρεαλιστικές λύσεις, έργο πραγματικό. Τό νέο κτίριο τού Οίκου Ναύτου σε συνδυασμό μέ τό έπιστημονικό προσωπικό και τόν τεχνολογικό έξοπλισμό τού, δέν άποτελει μόνο μά έμπρακτη άποδειξη τού πώς άντιλαμβάνεται τήν πρόνοια γιά τούς έργαζομένους ή σημειρινή Κυβέρνηση, άλλα περισσότερο, μά προσφορά σ’ αύτούς πού άποτελούν τήν ψυχή τής μεγάλης έμπορικής μας ναυτιλίας.

Σας ευχαριστώ.

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 τόν ύπολογισμόν τών είσφορών πρός τό NAT ΑΝΕΜΟΡΦΩΘΗΣΑΝ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΥ

Μετά τήν έπικύρωσιν τών νέων συλλογικών συμβάσεων έργασισαν τών πλοιάρχων και τών πληρωμάτων τών έπιβατηγών μεσογειακών και υπερωκεανών, άκτοπλοϊκών έπιβατηγών, άκτοπλοϊκών φορτηγών (πετρελαιοκίνητων και ιστιοφόρων μέχρι 500 κ.ο.χ.), τών άκτοπλοϊκών δεξαμενοπλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ. και τών πορθμείων έσωτερου τού τών έκτελούντων πλόας μέχρις άποστάσεως 30 μιλίων, τά ποσοστά έπι τών έπιδομάτων τού Ν. 152/74 έπι τού μισθού τών ναυτικών τών ύπηρετούντων έπι τών άνωτέρω κατηγοριών πλόων άνεμορφωθαν διά τόν ύπολογισμόν τών πρός τό NAT είσφορων:

α) Διά τούς ύπηρετούντας είς Ε/Γ Μεσογειακά και 'Υπερωκεάνεια άπό 1.1.79 μέχρι 31.12.79:
 16,00% διά τό έπιδομα Κυριακής άργιας
 13,50% διά τό έπιδομα άδειας
 14,50% διά τό έπιδομα δώρου έσωτρων
 44,00% σύνολον έπιδομάτων

β) Διά τούς ύπηρετούντας είς Ε/Γ άκτοπλοϊκά άπό 1.1.79 μέχρι 31.12.79:
 16,00% διά τό έπιδομα Κυριακής άργιας
 9,66% διά τό έπιδομα άδειας
 14,50% διά τό έπιδομα δώρου έσωτρων
 4,84% διά τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας
 46,00% σύνολον έπιδομάτων.

γ) Διά τούς ύπηρετούντας είς άκτοπλοϊκά Φ/Γ πλοια, ξύλινα ή οιδηρά (π/κ. & Ι/Φ) κάτω τών 500 κοχ.:
 8,25% διά τό έπιδομα άδειας
 1,39% διά τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας
 12,50% διά τό έπιδομα δώρου έσωτρων
 22,14% σύνολον έπιδομάτων

δ) Διά τούς ύπηρετούντας είς δεξαμενόπλοια κάτω τών 500 κοχ. και άπό 1.1.79 μέχρι 31.12.79:
 30,00% διά τό έπιδομα δεξαμενοπλοίου
 1,39% διά τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας
 8,25% διά τό έπιδομα άδειας
 12,50% διά τό έπιδομα δώρου έσωτρων
 52,14 σύνολον έπιδομάτων

ε) Διά τούς ύπηρετούντας είς Πορθμεία πού έκτελούν πλόας είς άποστασιν μέχρι 30 ναυτικών μιλών άπό 1.2.1979 μέχρι 31.1.1979:
 8,25% διά τό έπιδομα άδειας
 12,50% διά τό έπιδομα δώρου έσωτρων
 2,50% διά τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας
 23,25% σύνολον έπιδομάτων

'Επι τών άνωτέρω καθορισθέντων ποσοστών σημειούνται αι κατωτέρω παρατηρήσεις:

α) Εις τά Ε/Γ Μεσογειακά και 'Υπερωκεάνεια η ίδιη τό έπιδομα Κυριακής άργιας άπό 15% εις 16% μέ αποτέλεσμα νά ύπαρξη άναλογος αύξησις άπό 14,38% εις 14,50% και εις τό έπιδομα δώρου έσωτρων. Έπισης αι ήμεραι άδειας είχον καθορισθή και άπο τήν λήξασαν συλλογική σύμβασιν άπό 39 εις 42 διά τό έτος 1979, όποτε τό έπιδομα άδειας διαμορφούται εις ποσοστόν 13,53 και στρογγυλοποιείται εις 13,50%.

β) Εις τά Ε/Γ άκτοπλοϊκά η ίδιη έπισης τό έπιδομα Κυριακής άργιας άπό 15% εις 16%, μέ αποτέλεσμα νά διαμορφωθούν, τό έπιδομα άδειας άπό 9,50% εις 9,66%, τό έπιδομα δώρου έσωτρων άπό 14,38% εις 14,50% και τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας άπό 4,79% εις 4,84%.

γ) Εις τά Φ/Γ άκτοπλοϊκά (π/κ και Ι/Φ) μέχρι 500 κοχ. καθιερούται τό πρώτον έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας, έμφανιζόμενον ώς έπιδομα άδειας, ίσον μέ τάς άποδοχάς πέντε ή μερών έπι τή συμπληρώσει θαλασσίας ύπηρεσίας ένός έτους έπι τού αύτού πλοίου ή πλοίων τού αύτού πλοιοκτήτου. Έπι ύπηρεσίας μικροτέρας τού έτους καταβάλλεται άναλογον ποσοστόν τού έπιδομάτος τούτου.

δ) τό άνωτέρω έπιδομα Φ/Γ άκτοπλοϊκών καθιερούται τό πρώτον και εις τά Δ/Ε μέχρι 500 κόρων ύπο τάς αύτάς προϋποθέσεις.

ε) Εις τά Π/Θ τά έκτελούντα πλόας μέχρι άποστάσεως 30 ναυτικών μιλών τό έπιδομα χρόνου ύπηρεσίας καθορίζεται ίσον πρός τάς άποδοχάς 9 ήμερων άπό 5 τής ληξάσης συμβάσεως, όποτε τό έπιδομα τούτο άπό 1,39% διαμορφούται εις 2,50%.
 Εις τά Ε/Γ Μεσογειακά και 'Υπερωκεάνεια

καθώς και τά Ε/Γ Άκτοπλοϊκά καθιερούνται τό πρώτον Οικογενειακά έπιδόματα μέ ποσοστόν συμμετοχής τών πλοιοκτητών κατά 2% άπό 1ης Απριλίου 1979 και 1ης Μαΐου άντιστοιχως και εις τό τέλος έκάστου μηνός εις ειδικών λογαριασμών παρά τών NAT έπι τού βασικού μισθού και τών έπιδομάτων τού Ν.Δ. 152/1974 τών εις τά πλοία τών ύπηρετούντων Έλλήνων ναυτικών. Τό ποσόν τούτο κατόπιν ύποδειξεως τής Π.Ν.Ο. και νομοθετικής ρυθμίσεως θά διατεθή διά τήν χορήγησην οικογενειακών έπιδομάτων εις τούς ναυτικούς.

Τό ποσοστόν συμμετοχής τών ναυτικών εις τόν ειδικών λογαριασμών οικογενειακών έπιδομάτων, ώς και ό χρόνος έναρξεως τής συμμετοχής αύτής, θέλουν καθορισθή νομοθετικώς.

Διευκρινίζεται οτι πρό τής νομοθετικής ρυθμίσεως τού θέματος, τό NAT δέν δύναται νά προβῇ εις ούδεμιαν σχετικήν ένέργειαν διά τήν εισπραξιν είσφορών και έπι τών οικογενειακών έπιδομάτων.



ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΑΙ ΣΟΥΛΤΖΕΡ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Διά πρώτην φοράν εις τήν ιστορίαν τής άμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας, σκάφη ναυπηγούμενα μέ κρατικάς έπιχορηγήσεις θά έφοδιασθούν μέ βραδυστρόφους δηζελομηχανάς.

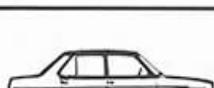
Η Σούλτζερ Μπρός 'Ινκ., τής Νέας 'Υόρκης, έκερδισε τήν πρώτην της παραγγελίαν διά τήν προμήθειαν τριών «άμερικανικής κατασκευής», βραδυστρόφων μηχανών τύπου 12RND90 M, ισχύος 43.200 ιππών έκαστη εις τάς 126 στροφών άνα λεπτόν. Μέ τάς μηχανών αύτάς θά έξοπλισθούν τρία μεγάλα σκάφη, χωρητικότητος 2.494 κοντέινερς έκαστον, πού έχουν παραγγελθή άπο τήν έταιρίαν 'Άμερικαν Πρέζιντεντ Λάινς Ατδ., εις τά ναυπηγεία 'Ειβοντείλ, τής Νέας 'Ορλεάνης.

Πέραν τής συνολικής οικονομίας πού παρέχει ή δηζελομηχανή, τό άπλούν και γνωστόν σχέδιον τής RND... Μέ επελέγη διότι ή άνευ βαλβίδων θάλαμος άναφλέξεως τής έπιτρεπει τήν χρησιμοποίησην καυσίμων χαμηλής ποιότητος, τά οποία ήδη διατίθενται σήμερον εις τήν άγοράν και άναμένεται νά χρησιμοποιώνται εύρυτερον εις το μέλλον.

Η προφανής άδυναμία άναπτυξέως οικονομικού δοκιμαστικού συστήματος έλεγχου τών καυσερών άνταποκρινούμενου εις τάς άπαιτήσεις τής Πολιτείας τής Καλιφορνίας διά τήν προστασίαν τού περιβάλλοντος ήνάγκαση τήν έταιριαν Γουέστινχαους νά τροποποιήσην τών συμφωνιών της μέ τήν Σούλτζερ 'Ελβετίας, βάσει τής οποίας θά κατεσκευάζει βραδυστρόφους δηζελομηχανάς Σούλτζερ εις τό έργοστάσιόν της τού Σάννυβεϊ της Καλιφορνίας.

Ός άποτέλεσμα, η Σούλτζερ άπεφάσισε νά πωλή μηχανάς κατεσκευασμένας εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας υπ' εύθυνη της και ή Σούλτζερ Μπρός 'Ινκ. τής Νέας 'Υόρκης έφροντισεν ωστέ μέρος τής παραγωγής, τής συναρμολογήσεως και τών δοκιμών νά άντεθούν εις τά έργοστάσια τής 'Άλις-Τάλμερς Κορπ., εις Μίλγουώκι τού Γουίσκονσιν. Ή έταιρια αύτή θά ένεργη ώς ύπεργολάβος διά τάς μηχανάς Σούλτζερ, ένω ή Γουέστινχαους θά έξακολουθήση παρέχουσα τάς ύπηρεσίας της εις τινας τομείς.

Μέ τήν παραγγελίαν αυτήν έτεθή ή άκρωγνιασίος λίθος διά τήν έπιτευξιν τού στόχου τής άμερικανικής Ναυτικής Διοίκησεως νά κατασκευάσηται εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας βραδυστρόφοι δηζελομηχανάι πρός έπιτευξιν οικονομίας εις τήν πρώσιν τών άμερικανών έμπορικών πλοίων.



Our thousands of clients they know that we offer a collection of 865 models under European standards specifications at the lowest transit prices in Europe.



If you also wish to know about the Tax Free Automobile in Belgium ask for free documentation and Prices and for our home shipment program.



**TRANSCO
TAX FREE CARS**

Transco NV, Noorderlaan 95 - 2030 Antwerp - Belgium

Tel: 35.31.44 or 35.31.59

Telex: 35207 Trans b - Cable: Transit Cars Antwerp

You may write in English, Dutch, French, Greek.



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Αγγλική Νομολογία

• Προσωρινή διαταγή δεσμεύουσα τραπεζικήν κατάθεσιν. — Χορήγησις μεταφερόντων λόγω του κινδύνου παρεμποδίσεως τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. — Δέοντος νά αναφέρωνται εἰς τὸ Δικαστήριον τὸ σύνολον τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν.

Ἐτεῖ 1976 ἡ ἑταρεία Μαρέβα Κομπανία Ναβιέρα πλοιοκτήτρια τοῦ δ/π «MAPEBA» ἀπέκτησε θέσιν ἀμετακίνητον εἰς τὰ ἄγγικά συγγράμματα ναυτικού δικαιου, διαν ἀποθύνθη πρὸς τὸ Δικαστήριον μὲν αἴτημα προσωρινῆς διαταγῆς ἔναντιον τῆς φερομένης ως ἀναξιοχρέου Ἰντερνάσιοναλ Μπάλκ Κάρριερς χρονοναυλωτρίας τοῦ πλοίου «MAPEBA», ἐπιδιοκούμενον νά παρακωλύθη ἡ χρονοναυλωτρία ἀπό τῆς διαθέσεως χρηματικῶν κεφαλαίων ἀντα ἐφέρετο ως ἔχουσα παρά τινι ἐν Λονδίνῳ Τραπέζῃ.

Οταν ἡ αἴτησις ἦχθη ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Ντόναλτσον, οὐτος ἀπέρριψεν τὴν αἴτησιν, ἀλλά τὸ Ἐφετεῖον ἐδέχθη τὴν αἴτησιν διότι εἶχεν κρίνει πρὸ τινων μηνῶν ἐν τῇ ὑποθέσει NYK κατά Καραγέωργην.

Ως ἀποτέλεσμα, ἡ ὑπόθεσης ἐδημιούργησεν τύπου προσωρινῆς διαταγῆς, διόποιος ἔγινεν εὐρέως γνωστός ως «προσωρινή διαταγὴ MAPEBA» καὶ αἱ προβλέψεις διότι τὸ Ἐμποροδικεῖον θὰ ἀντιμετώπισεν ἐν τῷ μέλλοντι μέγαν ἀριθμὸν παρούμων ὑποθέσεων, ἥλεχθησαν ως ἀκριβεῖς.

Ἄυτην τὴν στιγμὴν ὑπάρχουν φύσιο ἀκόμη διὰ ἐπιδιωχθῆ νά γίνη κατάρκευτης τῆς σχετικῆς διαδικασίας καὶ εἰς δικαστής εἶπεν «έχω ἀμφιβολίας τινάς ἐν σχέσει πρὸς τὴν προσωρινήν διαταγὴν MAPEBA. Φοβούμαι διτο δεσμεύονται πολλοὶ τραπεζικοὶ λογαριασμοὶ βάσει σκιώδων ἀποδείξεων».

Περὶ τά τέλη τοῦ 1978, τὸ Ἐφετεῖον (ἐφέται Νέννιγκ, Στήβενσον καὶ Σῶ) ἐκλήθη νά κρινῃ ἐπὶ ἔφεσεως κατ' ἀποφάσεως τοῦ δικαστοῦ Μοκάττα ἀνακαλέσαντος προσωρινῆς διαταγῆς, δεσμεύονταν τραπεζικοὺς λογαριασμούς. Τά διάδικα μέρη ἦσαν ἡ ἑταρεία Νεγκόσιος ντελ Μάρ Α.Ε., καὶ ἡ ἑταρεία Ντόρικ Σίππιγκ Α.Ε. Τά πραγματικά γεγονότα τῆς ὑποθέσεως εἶχον ως ἔχη:

Ἡ ἑταρεία Ντόρικ Σίππιγκ συνεργόντως νά πωλήσῃ εἰς τὴν Νεγκόσιος δυνάμει συμβάσεως ἀπό 31/8/1978 τὸ πλοίον τῆς «ΑΣΣΙΟΣ» τὸ τίμημα συνεφωνήτη εἰς δολλάρια 1.900.000 ἐκ τοῦ διόποιον 10% νά κατατεθῇ εἰς κοινόν λογαριασμούν μέχρι συμπληρωτεως τῆς πωλήσεως ἡ διόποιος ἐπρεπε νά γίνη μέχρι 30/9/78, ἡμερομηνίαν ἀκριβώσεως.

Τὸ συμβόλαιον ἦτο τοῦ γνωστοῦ Νορβηγικοῦ προτύπου, διόρος 17 τοῦ διόποιον προέβλεπε «Τὸ πλοίον θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν αὐτὴν οὐσιαστικῶς κατάστασιν εἰς τὴν ὥποιαν εὐρίσκετο διαν ἐπειθεωρήθη ὑπὸ τῆς ἀγοραστρίας εἰς Ροζάριο τὴν 22/6/1978, ἔξαιρουμένης φθορᾶς εὐλόγου χρήσεως, μὲ τὴν παρούσαν ἔγγραφην εἰς κλάσιν τοῦ νηογνώμονος ἐν ισχύ, ἀνευ ὑποδείξεως ἐπισκευῶν ἐκ μέρους τοῦ Νηογνώμονος τοῦ πλοίου, ἀνευ ζημιῶν ἐκ γενικῆς ἀβάρειας θιγουσῶν τὴν εἰς τὸν Νηογνώμονα ἐνταξιν τοῦ πλοίου καὶ ἀνευ παρατάσεως τῶν συνεχῶν ἐπιθεωρήσεων μέχρι σήμερον».

Ἐπιστολὴ ἐτομότητος ἐδόθη τὴν 21/9/78. Τὸ πλοίον εὐρίσκετο ἐν δεξαμενῇ εἰς Ρότερνταμ καὶ ἔξητάσθη ἡ μή ἔξετασθεῖα ἐν Ροζάριο, γάστρα τοῦ πλοίου. Ἡ ἑταρεία Νεγκόσιος εὔρεν πολλάς ὀδοντώσεις εἰς γάστραν καὶ μολονότι δύο ἐπιθεωρήσεις τοῦ Λούδ θεωρήσαν διό τὸ πλοίον διετήρει τὴν κλάσιν τοῦ ἐν τῷ Νηογνώμονι, ἡ ἑταρεία Νεγκόσιος ἐθεώρησεν διτο ὄψειτο σοβαρά ἀποζημιώσις εἰς αὐτήν, διότι ἡ ἔ-

ταιρεία Ντόρικ ἐτέλει ἐν παραβάσει τοῦ δρου 17 τοῦ συμφωνητικοῦ, μῆ διτος τοῦ πλοίου εἰς ἥν κατάστασιν ἡτο διαν ἐπιθεωρήθη εἰς Ροζάριο. Τὴν 28/9/78 ἐδει νά παραδοθῇ τὸ πλοίον ἐναντι καταβολῆς τοῦ τιμῆματος τὴν 16.00 ὥραν εἰς τὴν Λούδ Μπάνκ ὑποκατάστημα τῆς συνοικίας «Ηοττεΐον τοῦ Λονδίνου.

Ἡ ἑταρεία Νεγκόσιος χωρὶς νά καλέσῃ τὴν Ντόρικ ἡτησανται καὶ ἐπέτυχε προσωρινῆς διαταγῆς ἔναντιον τῆς ἀποζημιώσεως καὶ ἀπαγορεύουσαν εἰς τὴν ἑταρείαν Ντόρικ νά θίξῃ τὴν ἐκ 10% προκαταβολῆν ἐπὶ τοῦ τιμῆματος (δολλάρια 190.000) τὴν ψιφισμένην εἰς κοινόν λογαριασμούν κατά τοὺς δρους τῆς συμβάσεως.

Ἡ συμπλήρωσης τῆς ἀγοραπωλησίας ἔγινεν μεταξὺ 15.00 καὶ 16.00 ὥρας εἰς τὴν Τραπέζαν Λούδ. Ἐδόθησαν ἔγγραφα παραδόσεως τοῦ πλοίου ἐκ μέρους τῆς Ντόρικ κατόπιν εἰσπράξεως τοῦ τιμῆματος καὶ οἱ δικηγόροι τῆς Νεγκόσιος παρέδωσαν ἐπιστολήν, ἡτος μεταξὺ ἀλλων ἀνενεργεῖ: «Διά λογαριασμούν τοῦ ἀγοραστοῦ σὰς ἔχουσιοδοτῶν ν' ἀποδεμένησύτε τὸ ποσόν τῶν 190.000 δολλαρίων διεργασταταὶ παρά τῇ ὑμετέρᾳ Τραπέζῃ (Ἐθνική Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος) εἰς τὴν Ντόρικ Σίππιγκ διόπειται τὸ 10% τοῦ τιμῆματος πωλήσεως τοῦ πλοίου.

Οἱ δικηγόροι τῆς Νεγκόσιος εἰδοποίησαν μετά ταῦτα τὴν Εθνικήν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος διότι ὑπῆρχεν προσωρινή ἀπαγορευτική διαταγὴ ἀφορῶσα τὴν διάθεσιν τοῦ ἐν λόγῳ ποσοῦ διό τε Τραπέζα ηρνήθη νά θέσῃ τὸ ἐν λόγῳ ποσοῦ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ντόρικ. Ἡ Ντόρικ ἀπέτυνθη πρὸς τὸ Δικαστήριον (δικαστής Μοκάττα) ἐνθα ἀνεκλήθη ἡ προσωρινή διαταγὴ λόγος διό τῆς ἀνακλήσεως ἡτο διτο ἡ αἴτησις ἑταρεία Νεγκόσιος δέν ἐπληροφόρησεν τὸ Δικαστήριον ἐπαρκῶς περὶ τοῦ διό τὸ πλοίον θὰ παρελαμβάνετο ὑπὸ τῆς Νεγκόσιος, ἀλλά πάρ τη εἰσπράξη τὸ ποσόν τῆς ἐκ 10% παρακαταβήκης, ἡ προσωρινή διαταγὴ διό παρημπόδιζεν τὴν διάθεσιν αὐτοῦ ἐκ μέρους τῆς Ντόρικ διότι ἀν ἐγγωρίζεν τοῦτο τὸ Δικαστήριον λιαν πιθανόν διό ἔξεδίδειν τὴν προσωρινήν διαταγῆν. Ἐπίσης ὁ δικαστής Μοκάττα ἐτόνισεν διό οὐχι ὅρθως ἡ Νεγκόσιος δέν ἐπληροφόρησεν τὴν Ντόρικ περὶ τῆς ὑπάρχεως τῆς προσωρινῆς διαταγῆς πρὸ τῆς συμπλήρωσης τῆς συναλλαγῆς εἰς τὴν Τραπέζαν.

Ἡ Νεγκόσιος ἡσκήσαν ἔφεσιν τῆς πρωτοδικοῦ ἀποφάσεως. Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου ἐκριθῇ διτο προσωριναὶ διαταγαὶ δεσμεύονται

τραπεζιτικάς καταθέσεις δέον νά χορηγούνται μετά φειδούς διότι πάντοτε ὁ κίνδυνος τῆς παρεμποδίσεως τῆς διεξαγωγῆς τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Ὑπεγραμμισθῇ διό ἐν την 14.00 ὥραν τῆς 29/9/1978 ὁ δικαστής Μοκάττα ἐγνώριζεν τὸ σύνολον τῶν πραγματικῶν περιστατικῶν δέν θά ἔξεδίδειν τὴν προσωρινήν διαταγὴν διό την περιώριζεν εἰς τὸ ποσόν τῶν 190.000 δολλαρίων εἰς διό ποσόν τὸ Ἐφετείου περιώρισεν τὴν προσωρινήν διαταγὴν, προδήλως εἰς ἀσφάλειαν τῶν ἐξ ἀποζημιώσεως ἀπαιτήσεων τῆς ἀγοραστρίας ἑταρείας.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

• Θαλασσία μεταφορά. — Κλοπή τοῦ φορτίου μετά τὴν ἐκφόρτωσιν. — Φορτωτική ἐπεκτείνουσα εἰς τὸν ἔργολάβον ἐκφορτώσεως τάξις ὑπέρ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπαλλαγάς. — Ἡ ἐπέκτασις ἀργεῖ ὀσάκις ὁ ἔργολάβος δέν ἐκτελεῖ ἔργον ἀνήκοντος εἰς τὸν θαλασσίου μεταφορά.

Ἡ ὑπόθεσις ἡ ὁποία δημοσιεύεται κατωτέρω δηληθεύει διόσ τοῦ βαθμούς τῆς διαδικασίας ἐν Αὐστραλίᾳ ἀπό τοῦ Πρωτοδικείου μέχρι τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου. Τό ἐριστόν ζήτημα είναι διό ἔργολάβος φορτοεκφορτώσεως δικαιούται νά ἐπικαλεσθῇ τάξις ἐν τὴν φορτωτική ῥήτρας κυρίως δέ την γνωστὴν ώς «ώς ρήτραν Χιμαλάια».

Τό φορτίον ἐξ οὐ ἀνέκυψεν διένεξες ἡσαν ξυριστικαὶ λεπίδες μεταφερόμεναι ἀπό Σαιν Τζόν Νέα Βρούνσβικη εἰς τὸν λιμένα Σίδνευ, Νέα Νότιο Ουαλλία με τὸ πλοίον «Νιού Γιόρκ Στάρ». Τό φορτίον ἐξεφορτώθη ἀπό τὸ πλοίον περὶ τὴν 12ην Μαΐου 1970 ὑπό ἔργολάβων φορτοεκφορτώσεως τοῦ πλοίου, προκυμαῖας τελούσης ὑπό τὴν κατοχήν τῶν ἔργολάβων φορτοεκφορτώσεως. Ἐπειδή τό ἐν λόγῳ φορτίου ἐκτοποθέτησαν εἰς εἰδικὸν τμῆμα ὑποστέγου τῆς προκυμαίας. Μετά μίαν διό ἡμέρας τοῦ φορτίου ἐκλάπη καὶ οἱ κύριοι τοῦ φορτίου ἡγεμονίας ἀγωγήν ἀποζημιώσεως ἐναντίον τῶν ἔργολάβων, ζητούντες τὸ ποσόν τῶν 14.684 δολλαρίων.

Ἡ τοποθέτησης τοῦ φορτίου εἰς εἰδικὸν τμῆμα τοῦ ὑποστέγου τῆς προκυμαίας ἔγένετο διότι ἐκεὶ παρείχετο μεταξὺ προστασία ἀπό τὰ ἀλλα σημεῖα τοῦ τμήματος τοῦ φορτίου. Ὑπεύθυνος τοῦ τμήματος τοῦ ὑποστέγου τῆς προκυμαίας, Ὑπεύθυνος τοῦ πλοίου διό ἐπικεφαλῆς φύλαξ ἔχων ἀκόμη ὑπό τὰς διαταγαὶς τοῦ τρεῖς ἀλλούς φύλακας, μη εὐρισκούμενος δμως συνεχῶς εἰς τὸ ἐν λόγῳ τμῆμα τοῦ ὑποστέγου. Ἐπι τῆς προκυμαίας ὑπήρχεν γραφείον παραδόσεως τῶν φορτίων με εἰδικὸν ὑπάλληλον ἐπὶ τῆς παραδόσε-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - ΤΕΛΕΦ. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex «SIPC» No. 02 162345 - Cables to all offices: «KYKLADES»

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71,
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4
2880 Brake,	Am Pier,	Teleph: 33 50,
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph: 2 50 61
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstraße 37,	Teleph: 2 64 04,
	P.O.Box 2187,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

ως, τό γραφείον δυμώς τούτο δέν ήτο δρατόν από τούς εύρισκομένους από τό έν λόγω τμῆμα τού ύποστέγου τής προκυμαίας.

Κατά τήν έν χρήση πρακτικήν, οι παραλαμβάνοντες φορτία προσήγαγον τά φορτωτικά έγγραφα και τό πινάκιον τού σημειωτού εις τόν επί της παραδόσεως τῶν φορτίων υπάλληλον, δοτική έναν εδρίσκε τά έγγραφα έν τάξει, έξεδιδεν έντολήν πρός τήν πύλην, δυνάμει τής όποιας απεκομίζοντο τά φορτία.

Την 13/5/1970, ήτοι τήν έπομενην τής έκφορτώσεως ό κλέπτης προσήλθεν εις τόν φύλακα και τού ειπεν διή ήλθε διά τάς ξυριστικάς λεπίδας. Ο φύλακας τόν παρέπεμψε εις τό γραφείον παραδόσεως και τόν ειδε νά διμήλη μέ να ένα έκ τόν σημειωτῶν. Μετά ταῦτα, ό κλέπτης έφόρτωσε εις φορτηγὸν αὐτοκίνητον 33 χαρτοκιβώτια ξυριστικῶν λεπίδων χωρὶς νά προσαγάγη φορτωτικά έγγραφα και ἀπῆλθεν.

Τό Ανότατον Δικαστήριον τής Νέας Ουαλλίας έκρινεν διη οι πράκτορες τού πλοίου ούδεποτε έτέλουν έν τή νομῇ τού φορτίου και έπειδη ένήγοντο ως θεματοφύλακες ή κατ' αὐτῶν ἀγωγὴ έκριθη ἀπορριπτέα. Όσον ἀφορά τούς έργολάβους έκφορτώσεως, τό Δικαστήριον έκρινεν διη δέν είχον ἐπιδείξει τήν προσήκουσαν ἐπιμέλειαν δισον ἀφορά τό φορτίον, ήδυναντο δυμώς νά ἐπικαλεσθούν τήν έν τή φορτωτική ρήτραν παραγραφῆς.

Τό Εφετείον έκρινεν μεταξύ ἄλλων διη ή ἀπόλεια μέρους τού φορτίου ὡφειλετο εις ἀμέλειαν τῶν έργολάβων φορτοεκφορτώσεως ἐγκειμένην εις τό διη τό σύστημα και ἀκτελέσεως ή μη ἀκτελέσεως τῶν καθηκόντων τῶν υπ' αὐτῶν προστηθέντων προσάστων κατέστησαν δυνατήν τήν κλοπήν και δέν ήδυναντο νά ἐπικαλεσθούν τάς ρήτρας τής φορτωτικής.

Οι έργολάβοι φορτοεκφορτώσεως προσεψήγον τότε εις τό Ανότατον Δικαστήριον τής Αυστραλίας μέ έριζομενον θέμα κατά τό πόδον ούτοι ήδυναντο νά ἐπικαλεσθούν τάς ρήτρας τής φορτωτικής.

Ο δρος 2 τής φορτωτικής γνωστός ως «ρήτρα Χιμαλάδαι» (ἀπό τό δνομα τού πλοίου ή ἐπί τού όποιου δίκη κατέληξεν εις τήν συμπεριληφίν σχετικής ρήτρας έν ταῖς φορτωτικαῖς) προέβλεπεν διη ρήτως συμφωνείται διη ούδεις ήκ τόν υπό τού μεταφορέων προστηθέντων προσάστων (συμπεριλαμβανομένουν παντός ἀνεξαρτήτου έργολάβουν ἔκαστοτε χρησιμοποιουμένουν υπό τού μεταφορέων) έν ούδεμια περιπτώσει εύθυνεται έναντι τού φορτωτού, παραλήπτου ή κυρίου τού φορτίου ή έναντι ούδηποτε κομιστού τής φορτωτικής δι' οιανδήποτε ζημιάν, ἀπόλειαν ή καθυστέρησιν προερχομένην ή ἀπορρέουσαν ἀμέσως ή έμεσως ή οιασδήποτε πράξεως, ἀμέλειας ή παραλειψεώς του, δισάκις ούτοι ένεργει έν σχέσει πρός τά δι' ή χρησιμοποιείται καθηκόντα και παραφύλαττομένης τής γενικότητος τῶν ἀνωτέρω, οιαδήποτε ἀπαλλαγή, περιορισμός, προϋπόθεσις ή εύχερεια περιλαμβανομένη έν τή φορτωτική ως και πάν δικαιούμα, ἀπαλ-

λαγή ἀπό τής εύθυνης, ένστασις και ἀπαλλαγή πάσης φύσεως ἐφαρμοστέα εις τόν θαλάσσιον μεταφορέα ή τάς όποιας δικαιούται νά ἐπικαλεσθή ό θαλάσσιος μεταφορέας, θά δύνανται να χρησιμοποιηθούν και νά τύχουν ἐπικλήσεως ἐκ μέρους παντός προστηθέντος ή ἐντολοδόζου τού μεταφορέως, ένεργούντων ως ἀνωτέρω ἔξετέθη και ἐπί σκοπῷ ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω διατάξεων τής παρούσης ρήτρας, οι μεταφορέας είναι και θά θεωρείται διη είναι θεματοφύλακες ή ἐντολοδόζος διά λογαριασμούν και πρός διφέος δόλων τῶν προσώπων τά όποια θά είναι ἔκαστοτε προστηθέντες τού μεταφορέως (συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀνωτέρω ἀνεξαρτήτων έργολάβων) και ἀπαντα τά έν λόγω πρόσωπα θά θεωροῦνται ως συμμετασχόντα εις τήν σύμβασιν τής θαλασσίας μεταφορᾶς ή ἀποδεικνυομένης υπό τής φορτωτικής και ἐφ' δοσον αι έν λόγω ἀπαλλαγαί θά ήδυναντο νά χρησιμοποιηθούν υπό τού μεταφορέων ένεργούντος κατά τούς δρους τής φορτωτικής.

Τό Ανότατον Δικαστήριον τής Αυστραλίας

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΠΑΡΑΠΛΑΝΗΣΕΩΣ

Διά τήν ύποθεσιν τοῦ πλοίου «TINA»

Νέας διαστάσεις λαμβάνει ή ύποθεσις τού ναυαγίου «Tina». Διότι μετά τάς ἀτόπους ἐνεργειας τού Υπουργείου Ναυτιλίας, διά τῶν όποιων ἐτέθη ἐν ἀμφιβόλω θεσμός τού διοικητικού ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων πού συνεισφέρε πολλά ἐπί σειράν ἐτῶν δια τήν ἀποκατάστασιν τής καλής φήμης τής Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, κατεβλήθη ἔσχατως και προσπάθεια παραπλανήσεως τής Βουλῆς, ἀφοι προγονούμενως φαίνεται διη παρεπλανήθη αὐτός ούτος δ Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης υπό ἐκείνων οι διοίσοι, διά τού τρόπου αὐτού, ἡθέλησαν νά καλύψουν τό ἀτόπημά των διά τής νομιμοποίησεως τής θυμαλίδος πού ἔθεσαν εις τό ἀσφαλιστικόν καθεστώς τής Ναυτιλίας μας.

Τό ύποθεσις ἀνεκινηθη ἀπό μίαν ἀναφοράν οικογενειῶν θυμάτων τού ναυαγίου τού πλοίου «Tina» - κατετέθη εις τήν Βουλήν υπό τῶν βουλευτῶν κ.κ. Παν. Κρητικού και Πέτρου Βάλβη - πού διεμαρτύροντο διά τήν έν νέου παραπομπήν τής ύποθεσεως εις τό Ανακριτικόν Συμβούλιον Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ατυχημάτων.

Εις τήν ἀπάντησιν τού Υπουργείου πρός τήν Βουλήν, τήν όποιαν ύπογράφει δι. Κεφαλογιάννης, παραπλανήθη, καθ' ήμας, υπό τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσιῶν, ύποστηρίζεται διη ή ἐπαναπομη τής ύποθεσεως εις τό ΑΣΝΑ, ἔγενετο, διότι η ἀρμοδιά ούπερεια τού YEN έκρινεν διη τό έν λόγω ναυτικῶν ἀτυχημάτων νά ἐπανεξετασθεί διότι ή διοίκηση έχει δικαιόμα νά ἀναπέμψη μία ύποθεση στό ΑΣΝΑ, έάν τά ἐπικαλούμενα νέα στοιχεία κρίνονται σοβαρά και δυνάμειν νά ἐπιδράσουν ἀποφασιστικῶς ἐπί τής ἀποφάσεως αὐτού», διτι «ατό δικαιόμα τής ἀναπομῆς πηγάζει έκ τῶν ἀρχῶν τής χρηστής διοίκησεως, πού ἐπιβάλλουν ούποις

έκρινεν διη ἐφ' δοσον έκ τού κειμένου τού δρου 2 τής φορτωτικής προκύπτει διη ούτος κείται εις διφέος οίουδηποτε ἀνεξαρτήτου έργολάβου χρησιμοποιουμένου υπό τού θαλασσίου μεταφορέως, ένεργούντος ἐν τώ κύκλῳ τῶν καθηκόντων του. Ή έπεκτασις αὗτη υπέρ τού έργολάβου τυχάντων έφαρμογῆς ἐφ' δοσον ούτος έκτελει ύποχρεότες τού θαλασσίου μεταφορέως έν τής φορτωτικής και ἐφ' δοσον αι έν λόγω ἀπαλλαγαί θά ήδυναντο νά χρησιμοποιηθούν υπό τού μεταφορέων ένεργούντος κατά τούς δρους τής φορτωτικής.

Ἐκρίθη διη ή ἀπόλεια τού φορτίου συνεβή καθ' διν χρόνον έργολάβος φορτοεκφορτώσεως δέν ένηργει εις ἔκτελεσιν ύποχρεώσεων τού θαλασσίου μεταφορέων δυνάμει τής φορτωτικής και ἀπομένων αι ἀπαλλαγαί τού δρου 2 δέν έτύχαν έφαρμογῆς και δέν ήδυναντο νά μέρους τού έργολάβου.

«INDIA»

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαί λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTN.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

σις δέν έχρειάζετο. Τότε διατί έζητηθή ή έκδοσις της; Διά νά άναφερθή, ώς άνεψερός εἰς την άπαντησην πρός την Βουλήν και νά ρίξη «στάχτη στά μάτια» τών άγνοούντων την ναυτιλιακήν πραγματικότητα;

Έκ τών άνωτέρω καταφαίνεται διτί δέν ύπάρχει μόνον προσπάθεια παραπλανήσεως, τής Βουλής, άλλα και σαφής παράβασις του νόμου και συνεπώς η ύποθεσης πρέπει νά έξετασθη και τών άρμαδιον εἰσαγγελέα. Έπι τού προκειμένου πρέπει νά άνακοινωθή άπειρφράστως ποιος υπέγραψε τήν έπαναπομπήν διά νά γνωρίζῃ και η Ναυτιλία ποιοι είναι έκεινοι οι οποίοι χειρίζονται τόσον λεπτάς ύποθεσής, δπως είναι αι σχετιζόμενα με τό πρόβλημα τής άσφαλτων. Επίσης πρέπει νά διευκρινισθή έαν ύπηρξε κατ' άρχην άρνητηκή άπαντησης τού Προέδρου τού ΑΣΝΑ, δπως έντονος κυκλωφορεί εἰς τούς ναυτιλιακούς κύκλους, και έαν έγενετο και δεύτερον έγγραφον τής ύπηρεσίας. Επίσης πρέπει νά διευκρινισθή έαν είναι άληθες αύτό, που λέγεται μετ' έπιτάσεως, διτί ο Πρόεδρος τού ΑΣΝΑ άπητησε εἰς τό πρότον έγγραφον διτί ή έπανεξέτασης είναι παράνομος. Άναμένουμεν διάψευσιν διά νά τήν καταχωρήσουμεν.

Ιο ΑΣΝΑ έπερχωρησε εἰς τήν έκδικασιν τής ύποθεσεως διτί έκρινε διτί τά στοιχεία ήσαν έπαρκη. Διατί είτη τήν άπαντησην τού δ.κ. Κεφαλογιάννης ρίπτει αίχμην διτί «λίαν έσπευσμένως» προέβη εἰς τήν έκδικασην: «Ητο εις βάρος τού ΑΣΝΑ τό γεγονός διτί έλαβε ύπ' δψιν στοιχεῖα και καταθέσεις δοθείσας ένώπιον έλληνικής Άρχης εἰς τήν Έλλαδα και διτί τάς δοθείσας εἰς τούς άσφαλτάς; Τότε θε έπρεπε νά κινητη διαδικασίαν ποινικής διώξεως κατά τού κεντρικού Λιμενάρχου και τού άρμαδιον τηματάρχου άνακρισεως διά παράβασιν καθήκοντος έφ' δσον αι δοθείσας εἰς τό Κεντρικού Λιμεναρχείον καταθέσεις ήσαν ένδεχομένως προϊόν πιέσεων διά προβή εἰς τήν ίδιαν ένέργειαν έναντιον τών δύο παρτύρων έφ' δσον εἰς τήν μιάν άπο τάς καταθέσεις των δηλώνουν άνακριβείας. Και ένα έρωτάμα ακόμη: Πότε και πώς έλαβε γνώσην διά άρμαδιο ή πότε τών πλοιοκτητῶν ήπειρλήθη μήνυσης κατά τού Β' μηχανικού τήν 26.7.1978 και ποιαν σημασίαν είχε διά τήν έπαναπεμφθείσαν πρό μακρού εἰς τό ΑΣΝΑ ύποθεσιν διά μήνυσης αύτη; Και, τέλος, διατί έν έτος μετά τήν ύποβολήν τής μηνύσεως αύτης διά άρμαδιο ή πότε τήν έπειρησία δέν λέγει λέξιν διά τήν έκβασιν τής;

Είμεθα βέβαιοι διτί ή ύποθεσης θα άπασχολήση εύρυτερον τήν Βουλήν. Έν τώ μεταξύ ήμεις άναμένουμεν συγκεκριμένας άπαντησης έπι τών θιγομένων θεμάτων και έπι πλέον τό Υπουργείον δψείλει νά διευκρινήση ποιαν τύχην θά έχη θεσμός τού διοικητικού έλέγχου τών ναυτικών

άτυχημάτων πού πρωτίστως ένδιαφέρει τήν Ναυτιλίαν.

Τό δικαίωμα άναπομπής δέν πηγάζει έκ ούδεμάς άρχης τής χρηστής διοικήσεως. Αι προσβολαί άποφάσεων δικαιοδοτούντων άργανων έχουν θετικότητα και ύπευθυνότητα διότι νά μή άφιενται είς τάς, διά διαφόρους έκάστοτε λόγους, έπικαλωμένας άρχης τής «χρηστής διοικήσεως». Εις τήν περίπτωσην αύτην, άντιθέτως, είναι περιθώρων διτί έλαχιστα έλληφθησαν ύπ' δψιν αι άρχαι αύται. Έαν έπετρέπετο έπανεξέτασης θα ωρίζε διά νόμος τρόπον, προθεσμίας (διότι άλλως άδηγούμεθα εἰς άβεβαιότητας), δργανα και διαδικασίαν.

Άλλα είς τήν άπαντησην πρός τήν Βουλήν ύπάρχουν και άλλα ένδιαφέροντα: «Τό ΑΣΝΑ, άναφέρεται, κατέληξε στά άνωτέρω συμπεράσματα (περι τών εύθυνων τού πλοιάρχου και τής πλοιοκτητρίας έταιριας) με βάση τά μέχρι τότε γνωστά στοιχεία και κυρίως στηριζόμενο στίς μαρτυρικές καταθέσεις τών διασωθέντων Έλληνων ναυτικών (Β' μηχανικού ήλεκτρολόγου) και έξεδωσε τήν άποφασή του, δπος έφαντι άργοτερα, λίαν έσπευσμένως (έντος 10 ήμερών) λόγω τού διτί ούτημα άπτησδόλης σοβαρά τότε τήν κοινή γνώμη δσο και τήν Υπηρεσία» και διτί «οι έκπρόσωποι τής πλοιοκτητρίας έταιριας στον Πειραιά, μόλις έλειψαν γνώση της άνωτέρω έκθεσης τού ΑΣΝΑ, διεμπαρτυρήθησαν διά τήμη μη πρόσκληση τού ύποτού 'Ανακριτικού Συμβουλίου πρός κατάθεση τών εις χείρας των στοιχείων και διτί' αιτήσεως των έζητησαν τήν έπανεξέταση τής ύποθεσεως τήν όποια έθεωρησαν πεπλανημένην ώς στηριζόμενην εις μαρτυρία τού Β' μηχανικού (κατά τού διποίου κατέθεσαν μήνυση τήν 26/7/78 εις Εισαγ. Πλημ/κών Πειραιώς), προσκομίζοντες συγχρόνως και τά άπαραίτητα νέα στοιχεία, μεταξύ τών όποιων και τίς προγενέστερες μαρτυρικές καταθέσεις τού Β' μηχανικού και ήλεκτρολόγου τού πλοίου, οι όποιες έδοθησαν στούς άσφαλτές τού πλοίου τήν 3-11-77, ήτοι εύθυς μετά τό άτυχημα στή Δουνκέρκη και οι όποιες διαφέρουν σημαντικώς δεκείνων πού «έδωσαν εις Πειραιά και μάλιστα στό λεπτό σημείο τής κακής ή μη φορτώσεως τού πλοίου ή όποια είχε ώς συνέπεια τήν μόνιμη κλίση τού πλοίου πρό τού άποπλου του άπο τό Ντακάρ. Έπι πλέον τών άνωτέρω, οι έκπρόσωποι τών πλοιοκτητῶν δηλώσαν προφορικώς και κατέθεσαν εν συνεχεί δηλώση έκχωρησεως στους δικαιουχούς τών θυμάτων τού άτυχηματος τής άσφαλτικής άποζημιώσεως».

Έκ τού άνωτέρω άποσπάσματος τής άπαντησης προκύπτει συνηγορία ύπερ τών «έκπροσώπων τής πλοιοκτητρίας» οι όποιοι διεμπαρτυρήθησαν διά τήν μη πρόσκλησην των ύποτού

ΑΣΝΑ. Η άναφορά αυτη είς τό έγγραφον τού ΥΕΝ πρός τήν Βουλήν άποδεικνει έλλειψιν έντροπης. Ο νόμος δέν έπιβάλλει τήν κλήσην κανενός ίδιοκτήτου ύπο τού ΑΣΝΑ. Έκτος έαν κριθή διτί έχει γνώση πραγματικών γεγονότων διτί καλείται πρός έξετασην είτε ύπο τού ένεργοντος τήν προανάκρισιν, είτε ύπο τού ΑΣΝΑ. Πρός τί ή διαμαρτυρία και ή προβολή αυτής ύπο τού Υπουργείου; Πρόκειται περι διαμαρτυρίας διά μή νόμων ένεργειαν τού ΑΣΝΑ ή τού Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς; 'Ασφαλώς δχι. Τότε διατί άναφέρεται Τό ναυτιλίον έγινε τήν 31ην Οκτωβρίου 1977. Και ή προανάκρισις είς τό Κεντρικού Λιμεναρχείον Πειραιώς έκρατησε τό είς και αι ίη μι σ υμήνας. Οι έν Πειραιώς έκπρόσωποι - γνωρίζοντες καλώς, ώς τό ΥΕΝ πρέπει νά έχη ύπ' δψιν του, τήν σχετικήν νομοθεσίαν - έγνωστοποιήσαν άραγε είς τό Υπουργείον ένα έκ τόν έπιρροσώπων των; Τί έπραττον έπι τόσον χρόνον; Τόν ήμποδίσων τά είς χείρας των στοιχεία ή νά ποβάλλουν τά διά δικηγόρου τών εις τήν προανάκρισιν; 'Η ό χρόνος ήτο διλίγος;

ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς έκυκλοφόρησε τό πρότον τεύχος ένδος νέου τριμηνιαίου νομικού περιοδικού, τό όποιον ύπο τόν τίτλον «Πειραική Νομολογία» έρχεται νά συμπληρώση τόν χόρου ένημερώσεως έπι τής έμποροναυτικής μας νομολογίας.

Τό περιοδικόν διευθύνεται ύπο τό Επιτροπής τού Δ.Σ.Π. με Πρόεδρον τόν κ. Κ. Ρεσβάνην και δ/την συντάξεως τόν κ. Α. Αντάμπανην.

Εις τό σύντομον εισαγωγικόν σημειώμα, ή έπιτροπή έπειξητει τόν λόγους έκδόσεως τού περιοδικού, τό όποιον έπιδιώκει και φιλοδοξείν έναντιτύχη τό έμποροναυτικόν δίκαιον τής χόρας και νά πρωθήση τήν δημησιουργίαν ένιαίας και διοικητήριοφόρου νομολογίας.

Εις τό έν άλιγα πρώτον τεύχος δημοσιεύεται είς τήν άρχην ή μελέτη τού δικηγόρου κ. Βερνάρδου «Η γραφειοκρατικοποίηση τής δικαιοσύνης» και ή μελέτη τού κ. 'Αντάμπανη «Επί τής εύθυνης τού άντιπροσώπου τού πλοιοκτητού τού δια τάς έκ τής συμβάσεως ναυτολογίας».

Άκολουθει πλουσία ή έλληνική έμπορική και ναυτική νομολογία, περιλαμβάνουνσα 37 άποφάσεως τών Πολιτικών Δικαστηρίων τού Πειραιώς ('Εφετείου, Πρωτοδικείων, Ειρηνοδικείου) και 2 γνωμοδοτήσεις τού Ν.Σ.Κ.

Έκ τής ναυτικής νομολογίας σημειώμεν ίδιαιτερώς τάς άποφάσεις τάς άναφερομένας είς θέματα άβαριών, διασώσεως, θαλασσίας μεταφοράς, ναυλώσεως, συμβάσεως ναυτολογήσεως κ.λ.π.

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

Α. Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

1977

1978

I. ΠΑΓΙΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

— Πλοία ίδιοτητα:

‘Αξία άπλοιών HELLENIC HERO, HELLENIC PIONEER, HELLENIC STAR, HELLENIC SUN, HELLENIC FAITH, HELLENIC SKY, HELLENIC GRACE, HELLENIC GLORY, HELLENIC LEADER, HELLENIC SPIRIT, HELLENIC TORCH, HELLENIC PRIDE, HELLENIC WAVE, HELLENIC SEA, HELLENIC SPLENDOR, HELLENIC LAUREL, HELLENIC DESTINY, HELLENIC PATRIOT, HELLENIC SEAMAN, HELLENIC CARRIER, HELLENIC CHALLENGER, HELLENIC CHAMPION, HELLENIC IDEAL, HELLENIC NAVIGATOR, LIVORNO, ATHINAI, HELLAS, ROTTERDAM, IRAKLION, PATRAI, HOLLANDIA, TURKIA, EGYPTOS, LONDINON, ROUMANIA, ITALIA, GRIGORIOS CIV, CYPROS, HELLENIC EXPLORER, HELLENIC INNOVATOR, HELLENIC VALOR.

1.221.130.655,30

4.540.658.494,30

— Πλοία ύπό Ναυπήγησιν:
Προκαταβολάι διά Ναυπήγησιν ἐν
Ταπωνία (3) πλοίων ROIRO

— Ακίνητα - Οικοδομαί:

‘Αποθήκη ‘Αμοιβών Πλοίων
Τράνζιτο
Γραφεία Φίλωνος) Νοταρά — Πειραιές

6.105.137,30

28.022.747,30

21.917.610,00

556.187,00

114.115,40

3.944.244,90

4.573.181.673,50

— Αύτοκίνητα:

— Επιπλα και Σκεύη

II. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

— Άλληλοχρεοί Λιμοί - Χρεωστικοί
Λιμοίς Πλοιάρχων και Τροφοδοτών

23.693.600,90

Λιμοί Πρακτορείων

52.041.381,00

Λιμοί Διάφοροι

114.115,40

75.849.097,30

— Διάφοροι Λιμοί - Χρεωστικοί

268.921.086,30

— Ναύλοι Εισπρακτέοι

58.525.715,50

— Συμμετοχή εἰς Έπιχειρήσεις

15.001,00

403.310.900,10

III. ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ

— Τράπεζαι Έωστερικού

454.379,80

— Ταμείον

1.284.079,00

— Έν τῷ Έωστερικῷ

4.388.659,00

6.127.117,80

IV. ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΠΟΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

— Εξόδα άπλοιών Ταξειδίων ύπό έκτελεσιν

51.985.335,60

— Ασφάλιστρα Πλοίων μή δεδουλευμένα

22.000.024,00

— Καύσιμα Ταξειδίων ύπό έκτελεσιν

26.193.382,00

100.178.741,60

5.082.798.433,00

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ

ΧΡΕΩΣΙΣ

1977

1978

— Εξόδα Πλοίων:

3.055.974.905,20

— Έξ Εκμεταλλεύσεως ίδιοκτήτων Πλοίων

—

— Όμοιών χρονοναυλ. Πλοίου

3.055.974.905,20

— Γενικά Εξόδα:

Μιαθοδοσία Προσωπικοῦ, Φωτισμός, “Υδρευσις, Θέρμανσις, Κοινόχρηστα, Γραφική ύλη, Τηλεφωνικά, Ταχυδρομικά, Τηλεγραφικά, Τηλετυπικά, Συνδρομαί, Δημοσιεύσεις, Εισφοραί εἰς CONFERENCE, Δικηγορικά, Συμβολαιογραφικά, “Έξοδα Στατιστικής Υπηρεσίας, “Ερανοί, Δωρεάι, “Έξοδα Μετακινήσεων Προσωπικοῦ κλπ.

189.919.391,40

— Συναλλαγματικοί Διαφοραί

123.588.989,10

— Τόκοι Καταβληθέντες

—

— Τόκοι Ένυποθήκων Δανείων ETBA Πλοίων

19.102.009,00

— Σκαραμαγκά

11.100.376,10

— Τόκοι Ένυποθήκων Δανείων WARTSILA

—

— Αποσβέσεις Παγίου Ένεργυητικοῦ:

—

— Πλοίων

218.535.206,00

— Αύτοκινήτων

279.413,00

— Έπιπλων και Σκευών

87.280,00

— Οικοδομών: Αποθήκης Αμοιβών Πλοίων Τράνζιτο

488.411,00

— Μεγάρου Φίλωνος) Νοταρά

1.095.880,00

220.486.190,00

— Φόροι και Χαρτόνημα

19.823.917,30

— Εισφοραί εἰς Ασφαλ. Ταμεία επί αποδοχών Προσ.

12.492.818,60

— Εισφορά διά τάς άναγκας Πολεμικού Ναυτικού

—

— Κέρδος: Υπόλοιπον εἰς Νέον

67.538.962,70

1.665.068.482,05

3.720.027.559,40

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Έπι τῶν παγίων περιουσιακῶν στοιχείων, υποτίθεται μόνον η υποθήκη της ΕΤΒΑ ἐπί τῶν άπλοιών «HELLENIC CHAMPION», «HELLENIC CHALLENGER», «HELLENIC CARRIER», «HELLENIC IDEAL», «HELLENIC NAVIGATOR», και «GRIGORIOS CIV», συνολικώς Δολ. 20.704.800,00, ἐναντί τῶν όποιων όφελοντο πράγματα κατά την 31/12/78 μόνον Δολ. 7.035.322,03, ἡτοι πρός 36,00 Δρ., 253.271.593,00 ως άνωτέρω αναγράφεται εἰν τῷ Παθητικῷ και 2) τῆς ΟΥ WARTSILA AB, HELSINKI, ἐπί τῶν πλοίων «HELLENIC STAR», «HELLENIC SUN», «HELLENIC FAITH», «HELLENIC PRIDE» και «HELLENIC SEA» διά Δολ. 6.337.500,00, ἐναντί τῶν όποιων όφελοντο πράγματα κατά την 31/12/78 μόνον Δολ. 3.412.500,00, ἡτοι πρός 36,00 Δρ., 122.850.000,00, ως ἐν τῷ Παθητικῷ αναγράφεται. ΟΥΔΕΝ ἔτερον υποθηκευτικὸν βάρος ώφελοτατο

ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1978 (ΕΤΟΣ 44ον)

ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ			
1977		1978	
I. ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ			
— Κεφάλαιον Μετοχικόν (21.700 Μετοχαί πρός Δρχ. 574. - έκαστη)		12.455.800,00	
— Τακτικόν Αποθεματικόν		3.500.000,00	15.955.800,00
— Προβλέψεις: Δι' αύτασφάλειαν κινδύνων θαλάσσης			183.036.720,95
Δι' άσθενειας Πληρωμάτων και άπαιτησεις Φορτίων		544.133.476,10	727.170.197,05
— Αποσβέσεις: Πλοιών Οικοδομών:			688.107.608,00
— Αποθηκής Άμοιβών πλοίων Τράνιτο			5.447.031,30
— Γραφείων: Φίλωνος) Νοταρά			4.375.540,00
— Αύτοκινήτων			556.185,00
— Επίπλων και Σκευών		3.944.243,90	702.430.608,20
— Ναῦλοι Ταξειδίων έπομ. χρήσεως			66.793.871,00
II. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΦΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΣΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ			1.297.851,90
III. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
— Άλληλοχρέοι Λ/αμοί - Πιστωτικοί: Λ/αμοί Πλοιάρχων και Τροφοδοτών		601.985,50	
Λ/αμοί Πρακτορείων		24.122.679,00	
Λ/αμοί Διάφοροι		718.466	25.443.130,50
— Διάφοροι Λ/αμοί - Πιστωτικοί: ΕΤΒΑ - Λ/αμοί Ναυτιγικών Δανείων		253.271.593,00	
— Αμερικανικά Τράπεζαι - Λ/αμοί Ναυτηγ. Δανείων		2.015.325.699,00	
— ΟΥ WARTSILA AB., HELSINKI, - Λ/αμοί Ναυτηγ. Δανείων		122.850.000,00	
— Διάφοροι		1.084.720.719,65	3.501.611.142,15
IV. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ			
— Κέρδος Χρήσεως 1978			16.363.543,40
— Πλέον: 'Υπόλοιπον εἰς Νέον 1/1/78 Κέρδος			51.175.419,30
			67.538.962,70
1.946.978.099,85			5.082.798.433,00

«КЕРДИ KAI ZHMIAI»

		ΠΙΣΤΩΣΙΣ	
1977			1978
	31.960.010,10	— 'Υπόλοιπον εις Νέον Χρήσεως 1977	51.175.419,30
		— ΕΣΟΔΑ	
1.600.433.964,20		— 'Εξ Έκμεταλλεύσεως Ιδιοκτήτων Πλοίων	3.644.302.168,00
947.706,00		— 'Ομοιως χρονοναυλ. Πλοίων	
—	1.601.381.670,20	— Συναλλαγματικά Διαφορά	16.447.367,10
		— 'Εκ Διαχείρισεως και Πρακτορεύσεως Πλοίων: TRANS PACIFIC CARRIERS CORP.	
662.349,00		— 'Εν Ελλάδι	—
14.034.993,00	14.697.342,00	— 'Εν Νέα Υόρκη	—
		UNIVERSAL CARGO CARRIERS INC.	
490.684,00		— 'Εν Ελλάδι	—
11.248.824,00	11.739.508,00	— 'Εν Νέα Υόρκη	—
		CATHERINE STEAMSHIP Co.	
53.818,00		— 'Εν Ελλάδι	—
300.233,00	354.051,00	— 'Εν Νέα Υόρκη	—
	136.983,00	— 'Εκ Πρακτορεύσεων Πλοίων	245.619,00
	26.927.884,00	— 'Εκ Πωλήσεως απ' «GERMANIA»	
	4.798.917,75	— Διάφορα Εσοδά:	
		— 'Επιστροφή σχρεωστήτως καταβληθέντων φόρων Εισοδήματος παρελθουσών χρήσεων δυνάμει Δικαστικών άποφάσεων	7.856.986,00

‘Εν Πειραιώ της 26ης Απριλίου 1979

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ Δικαίου Ναυτικής Έργασίας

ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΛΥΣΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΡΟΩΡΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς έφ' δοσού ύπεβληθη αίτησις έκ μέρους τού ναυτικού προώρως διά την λύσιν τῆς συμβάσεως του και ἡ πλοιάρχος ήναντιώθη ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐλαβε χώραν διά καταγγελίας ύπο τού ναυτικού, έφ' δοσού δέν ἀπεδείχθη ὅτι ἡ αίτησις ἀποτελούσε πρότασιν πρός σύναψιν ἀντιθέτου συμβάσεως.

Εἰς τήν συγκεκριμένην περίπτωσιν, ο ναυτικός κατήγγειλε τήν σύμβασιν ναυτολογήσεως προώρως και παρά την ἐναντίωσιν τού πλοιάρχου συμφώνως πρός τό ἄρθρον 73 τού ΚΙΝΔ.

Ο ισχυρισμός τού ἐνάγοντος ὅτι ἡ πρός τόν πλοιάρχον ύποβληθείσα αίτησις πρός ἀπόλυτον ἀπέτελει ἀπλώς πρότασιν πρός λύσιν τῆς συμβάσεως δέν ἀποτελεῖ καταγγελίαν διότι ἀν δέν ἐγένετο δεκτή θά παρέμενε ἐπί τού πλοιου, δέν ἀπεδείχθη. Επίσης δέν προσεκόμεσε ὁ ἐνάγων πρός ἀπόδειξιν τού ισχυρισμού του και ούδεν ἔτερον ἀποδεικτικὸν στοιχεῖον.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει κατά τήν ἀποψιν τού δικαστηρίου ἡ λύσις τῆς συμβάσεως πρός τῆς παρόδου τού ἐν ἄρθρῳ 73 καθοριζόμενου ἀνωτάτου χρόνου διάρκειας αὐτῆς, δύναται νά γίνη μόνο ἀμοιβαία συνανείσει και εἰς περίπτωσιν παραβάσεως τῶν ἐναντίον τού ναυτικού καθηκόντων τού πλοιάρχου.

ΜΙΣΘΟΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΥ ΔΙ' ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Κατ' απόφασιν τού 'Εφετείου Πειραιώς έφ' δοσού ό συμφωνθείσις μισθός ἀσυρματιστού είναι ἀνώτερος τού νομίμου και ἔχει περιληφθῇ δρός εἰς τήν ἀτομικήν σύμβασιν ὅτι «ούδεμία ἀλλη ἀπαίτησιν θά ἔχη κατά τήν διάρκειαν τῆς ἔργασίας του ἐπί τού πλοιού».

Όπωσδήποτε καλύπτεται πᾶσα ἐπί πλέον

προβλεπομένη ύπο τῶν συλλογικῶν συμβάσεων παροχή ως αἱ πάγιαι ύπερωριαι, τό επίδομα ἡλεκτρονικῶν ναυτικῶν ὄργανων, πρόσθετοι ἀμοιβαί, ἐπίδομα Κυριακῶν, ως καὶ κάθε μελλοντική αὔξησις τῶν νομίμων ἀποδοχῶν τού μισθοῦ.

Κατά τήν κρίσιν τού δικαστηρίου ἐκ τού περιληφθέντος δρού εἰς τήν ἀτομικήν σύμβασιν, σαφῶς προκύπτει ἡ βούλησις τῶν συμβαλλομένων ὅτι διά τῆς πέραν τού νομίμου μισθοῦ προσθέτου ἀμοιβῆς θά ἐκαλύπτεται καὶ πάσα τυχόν διαφορά μελλοντικῶν. Δυναμένη νά προκύψῃ ἐκ τῆς μεταβολῆς τῶν δρῶν ἀμοιβῆς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

Υπό τήν προϋπόθεσιν βεβαίως ὅτι ἡ μελλοντική αὔξησις δέν θά ύπερβαινε τό υψος τῶν καταβαλλομένων ἀποδοχῶν.

Ἐν προκειμένω τοιαύτη λύσις τῆς συμβάσεως δέν ἀπεδείχθη καὶ συνεπώς ἡ σύμβασις ἐλύθη διά καταγγελίας ύπο τού ναυτικοῦ.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ὁ ἐνάγων δέν δικαιούται ἔξδων παλιννοστήσεως καὶ καθίσταται ύπόχρεος εἰς ἀνόρθωσιν τῆς προσγενομένης εἰς τήν ἐναγομένην ἐταίριαν ζημίας, ἡ οποία είναι ισόποσος πρός τήν δαπάνην ἀποστολῆς τού ἀντικαταστάτου.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΚΤΑΣΙΣ ΙΣΧΥΟΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΛΗΨΕΩΣ ΕΦ' ΑΠΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ

Κατ' απόφασιν τού Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας ἡ ἔκτασις ίσχυος τῶν σχετικῶν περί ἐπεκτάσεως τῆς Διαδοχικῆς Ασφαλίσεως διατάξεων καὶ εἰς τό NAT καταλαμβάνει ὅχι μόνον τάς περιπτώσεις κατά τάς όποιας ἡ ἐπιστροφή τῶν εἰσιφορῶν ἡ ἔχοργησις έφ' ἀπαξ παροχῆς ύπο τού NAT ἐγένοντο κατόπιν ἀπορρίψεως τού συνταξιοδοτικού αιτήματος, ἀλλά καὶ τάς περιπτώσεις ἐκείνας κατά τάς όποιας ὁ ἐνδιαφέρομενος δέν είχε ζητήσει τήν συνταξιοδότησίν του, ἀλλά μόνον τήν χορήγησιν τῆς έφ' ἀπαξ παροχῆς.

'Εν προκειμένω ύξεπακούεται ὅτι ἡ ληφθείσα παροχή, δέν διπάς ἐπιστραφή εἰς τό Ταμείον. Εἰδικώτερον, ἡ περίπτωσις ἀφορά εἰς χήραν ναυτικού εἰς τήν όποιαν είχε χορηγηθῇ έφ' ἀπαξ παροχή λόγω θανάτου τού συζύγου της καὶ έπανηλθε ἀργότερον καὶ ἔζητησε τήν χορήγησιν συντάξεως διά προσκομίσεως ύπηρεσίας τού συζύγου της εἰς τό Δήμον Πειραιῶς.

Τό αίτημα τής αίτουσης είχε ἀπορρίφθη ἐνώ διά τής ως ἀνω ἀποφάσεως τού Συμβουλίου 'Επικρατείας αύτη ἐδίκαιωθη καὶ ἐκρίθη ὅτι δικαιούται συντάξεως ύπο τόν δρού τής ἐπιστροφής εἰς τό Ταμείον τής αρχικῶς ληφθείσης παροχῆς.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΝΟΣΗΛΕΙΑΣ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΛΛΟΔΑΠΗΝ

Τό Νομικόν Συμβούλιον τού Κράτους σχετικώς μέ τήν δινατότητη νοσηλείας ἡσαφαίσμενων τού Οίκου Ναύτου εἰς τήν ἀλλοδαπήν ἔγγωμοδότησες ως ἀκολούθως:

Συμφώνως πρός τήν κειμένη νομοθεσίαν, προκειμένου περι ἰδιαιτέρως σοβαρῶν παθήσεων καὶ κατόπιν ἀποφάσεως τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Οίκου Ναύτου ἐπιπρέπεται δηπάς ὁ ἀσθενής νοσηλευθῆ ἐν τή ἀλλοδαπή, έφ' δοσού ἡ θεραπεία του ἐπιβάλλεται ὅπως λάβει χώρα ἐκτός Ελλάδος.

Τόν προκειμένων ἀνάγκη διαπιστούται ύπο τής υγειονομικής ύπηρεσίας τού Οίκου Ναύτου, κατόπιν γνωματεύσεως καθηγητοῦ ιατροῦ καὶ βεβαιώσεως τού θεράποντος ιατροῦ Ο.Ν., ἡ μόνον γνωματεύσεως ἐνός τῶν ανωτέρω έφ' δοσού δέν ύπερβαινε τό υψος τῶν καταβαλλομένων ἀποδοχῶν.

Κατά ταύτα, κατά τήν ἀληθή ἐννοια τῶν σχετικῶν διατάξεων ἡ διαπίστωσις τής ἀνάγκης νοσηλείας εἰς τήν ἀλλοδαπήν προκύπτει ἐκ τής γνωματεύσεως τού καθηγητοῦ καὶ τής βεβαιώσεως τού θεράποντος ιατροῦ Ο.Ν.

Ἐάν προκύψῃ διαφωνία μεταξύ τού καθηγητοῦ καὶ τού θεράποντος ἡ ἐάν ἐλλείπη μία ἐκ τῶν δύο γνωματεύσεων ἡ 'Υπηρεσία ὄφειλει νά ζητήσῃ τήν γνώμην τού ύπηρετού τού δρού τόν Ο.Ν. ιατροῦ ἀναλόγου εἰδικότητος.

Ἐάν δέν ύπερτη ιατρός ἀναλόγου εἰδικότητος τό Δ.Σ. τού Ο.Ν. δικαιούται νά ἀρκεσθῇ εἰς τήν γνωματεύσεων οιουδήποτε καθηγητοῦ κατ' ἐπιλογήν.

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS - CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND. ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BAIRÉS

PHONES 310483, 311384, 321616,

313397, 329735

A.O.H 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT - EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES - ARGENTINA

MONTEVIDEO

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 98 07 49

A.O.H. 78 29 05

TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY



ΑΙΓΑΙΟΝ

Ο διάπλους των Ισραηλινών

Το πρώτον Ισραηλινόν πλοίον, το «Άστον» 4.416 τον. διέπλευσε τήν διώρυγα τού Σουέζ είς τάς άρχας Μαιου. Κατέβαλε τά διόδια τών 10 χιλ. δολ. Ήσημερον, ή επέκτασις τών βιομηχανικών έγκαταστασών είς τάς παρακάτιους περιοχάς προσελκύει περισσότερα μικρά σκάφη — ώς ρυμουλκού και φορτηγίδας — είς τόν Αραβικόν Κόλπον.

Αι χώραι αι όποιαι μετέχουν είς τήν συμφωνίαν διά τήν προστασίαν τού θαλασσίου περιβάλλοντος είς τήν Μέσης Ανατολήν είναι ή Σαουδική Αραβία, τό Ιράν, τό Ιράκ, τό Μπαχρέιν, τό Κουβέιτ, τό Ομάν, τό Κατάρ και τά Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Αι άσφαλισεις τών τάνκερς

Από τού προσεχούς Νοεμβρίου το σύνολον τών άραβικων δεξαμενοπλοίων θά άσφαλιζεται ώς ένιασις στόλος. Η σχετική άποφασις έλληφθη κατά τήν διάρκειαν διασκέψεως είς Άμπου Ντάμπι μεταξύ τών άραβικών άσφαλιστικών έταιρων και τών διοικητών δεξαμενοπλοίων από τά Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, τό Κουβέιτ, τό Ιράκ, τήν Αλγερίαν και τήν Λιβύην.

Ο πρόεδρος τής άσφαλιστικής έταιρας τού Άμπου Ντάμπι είπεν ότι ολόκληρος ο άραβικός στόλος δεξαμενοπλοίων έχει άξιαν μεταξύ 2 και 3 δισεκ. δολαρίων και προσθέσεις ότι αι άσφαλιστικαί έταιραι, οι πλοιοκτήται και οι άντασφαλισται θά έπωφελθουν άπό τήν νέαν κατάστασιν λόγω τού μειωμένου κόστους. Ο στόλος θά άσφαλιζεται είς άραβικά έταιρίας και θά άντασφαλιζεται είς τήν διεθνή άγοράν.

Έν τώ μεταξύ, ή κρατική άσφαλιστική έταιρια τού Ιράν έπιθυμει νά άναλαβῃ τάς άσφαλιστικών τών πλοίων πού φορτώνεις είς τούς λιμένας τής χώρας, συζητά δέ τό θέμα αύτό μέ τήν Έθνική Έταιριαν Πετρελαίων τού Ιράν. Μέχρι στιγμής πάντως, ούδεμία άποφασις έχει ληφθή.

Διά τήν πρόληψιν τής ρυπάνσεως

Συμφωνία ύπεγράφη μεταξύ τών χωρών τής Μέσης Ανατολής διά τήν συνεργασίαν πρός άποτροπήν τής θαλασσίας ρυπάνσεως έκ πετρελαίου είς τάς άκτας τής περιοχής. Ποσόν 6 έκατον. δολαρίων θά διατεθή έντός τής προσεχούς διετίας διά τόν καθορισμόν τής ποσότητος τού πετρελαίου πού έχει ήδη άπορτριφθη είς τά άραβικά υδάτα και διά τήν έκτιμησην τών χαρακτηριστικών τού θαλασσίου περιβάλλοντος τής περιοχής.

Ύπολογίζεται ότι έντός τής προσεχούς 10ετίας περί τά 3 έκατ. τον. πετρελαίου θά διαρρέουσον είς τά άραβικά υδάτα. Ήξ αύτων τό 88% περίπου θά προέλθη άπό δεξαμενόπλοια και τό ύπολοιπον άπό έγκαταστάσεις άνορύζεως πετρελαίου ύπο τήν θαλασσαν και φυσικάς διαρροάς.

Τό 1977 ύπτηρον 26 σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου και περίπου 100 πλοίων ημεροσίως διέπλευσαν τό στενόν τού Χορώ. Πολλά

στοι τά εύεργετικά άποτελέσματα τών άποφάσεων αύτών θά έκδηλωθούν έντος τού 1979.

Σημειούται ότι τό συγκρότημα περιλαμβάνει πέντε ναυτιλιακά έταιρίας τών όποιων τό συνολικόν άποτέλεσμα χρήσεως τού 1978 έφθασεν είς 91 έκατ. κορωνών έναντι 137 έκατ. τού 1977.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Έπιχορηγήσεις

Οι Γερμανοί έφοπλισται ύπεβαλον είς τήν Κυβέρνησην των αιτήσεις διά τήν κατασκευήν 127 σκαφών και μετασκευών 11. Αιτήσεις τίνες θά έγκριθούν βάσει τής δαπάνης 175 έκατομ. μάρκων, ώς έπιχορηγήσην τού 10% πρός τά ναυτηγεία. Πρόβλεψις έπιχορηγήσεως διά τάς μετασκευάς δέν προβλέπεται. Έάν αυτά έγκριθούν τά ναυτηγεία θά άπασχολθούν μέ έργον 3 έκατομ. μάρκων.

Επι πλέον οι έφοπλισται θά τύχουν προσθέτου βοηθείας, συνολικής δαπάνης 360 έκατομ. μάρκων.

Άποθεματοποίησης πρώτων ύλων

Η κυβέρνησης τής Δυτικής Γερμανίας ένεκρινε τυπικώς τήν έφαρμογήν ένός προγράμματος περιωρισμένης άποθεματοποίησης τών πέντε κυριωτέρων πρώτων ύλων πού η υπαρξία των κρίνεται άπαραίτητος διά τήν ομάλην έξελιξην τής οικονομίας.

Βάσει τής άνωτέρω άποφάσεως, αι ιδιωτικοί έπιχειρηστοίς θά δημιουργήσουν, μέ τήν συμπαράστασιν τής κυβερνήσεως, άποθέματα ένός περίπου έτους χρωμίου, μαγγανίου, κοβαλτίου, βαναδίου και ασβέστου.

Τονίζεται ότι είς τήν ένέργειαν τής αύτην διά Δυτ. Γερμανία άκολουθει τό παρδειγμα πολλών άλλων δυτικών χωρών. Και διευκρινίζεται ότι η άποθεματοποίησης θά πραγματοποιηθῇ σταδιακῶς, ώστε νά άποφευχθούν αι αιφνίδια πιέσεις είς τάς διεθνείς τιμάς.

Κατά τό πρόγραμμα, αι έταιριαi θά δύνανται από τούς νά διαθέτουν άποθέματα πρώτων ύλων διά έκτω πηνας, πέραν τών συνήθων άποθέματων διαρκείας τεσσάρων περίπου μηνών.

Διά έν δυνηθούν αι έταιριαi νά διατηροῦν τά άποθέματα τών είς τά έν λόγω έπιπεδα, ή Όμοσπονδιακή Τράπεζα τής Γερμανίας θά διαθέση ποσόν 600 έκατομ. μάρκων ύπο τύπων δανείων κυκλικής μορφῆς τριμήνου διαρκείας. Ή συμφωνία χρηματοδοτήσεως θά άνανεωύται κατ' έτος.

Άκολουθούσα τήν γραμμήν αύτήν, ή κυβέρνησης άπερριψε τάς δύο άλλας πιθανάς λύσεις — ήτοι τήν άποθεματοποίησην ύπο τής Πολιτείας, κατά τό ύποδειγμα τών Ηνωμένων Πολιτειών και τήν παροχήν φορολογικών κινήτρων διά τήν άποθεματοποίησην έκ μέρους τού ιδιωτικού φορέως. Ή μέν πρώτη λύσης έκριθη μή άποδοτική, γραφειοκρατική και δαπανηρά και ή δευτέρα δέν παρείχεν έπαρκεις έγγυησης ύπαρξεως τών αναγκών άποθέματων είς περίπτωσιν κρίσεως.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Η νέα ναυτιλιακή πολιτική

Ο γερουσιαστής Τζών Μάρφι έγγνωστοίσης ώρισμένα άπο τά κυριώτερα σημεία τού νόμου τόν οποίον έπεξεργάζεται ή Έπιτροπή Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας και έξεφρασε τήν άπογοήτευσίν του διά τήν άποτυχίαν τής κυβερνήσεως Κάρτερ νά παρέχει είς τήν χώραν μία συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική. (Η άπο μακρού άναμενή σχετική άναγγελία τού προέδρου Κάρτερ δέν έχει πραγματοποιηθῇ άκρως).

Τό νέον νομοσχέδιον, τό οποίον θά τεθή ύπ' οψιν τής Έπιτροπής πρός συζήτησιν κα-

τά τόν προσεχή μήνα, προτείνει τήν καθιέρωσιν ένός νέου κυβερνητικού φορέως, τού όποιου θα προσταταίται ούπουργος και θα συνδιάζει τάς δρατηριότητας τής Όμοσπονδικής Ναυτιλιακής Έπιπροπής και τής Ναυτικής Διοικήσεως, είπεν ό γερουσιαστής Μάρφυ. «Ο έν λόγω φορεύει θά έλεγχη τάς «κλειστάς κόνφερανς», τάς διμερείς έμπορικας συμφωνίας και τά συμβούλια φορτωτών.

Ο Λευκός Οίκος παρεδέχθη ότι είναι άμφιβολον νά έξαγγελή νέαν Ναυτιλιακή πολιτική προτού γνωστοποιηθούν αι κατευθυντήριοι γραμματούν θά έπειτες διαθέσιοι.

Ο κ. Μάρφυ λέγει ότι ούρισμένα σημεία τού νομοσχεδίου καθιστερούν έν άναμονή έκθεσεως έπι τών άποτελεσμάτων τής διασκέψεως τής «Ούνκταν» είς τήν Μανιλάν. «Καθώς ή φιλοσοφία τής «Ούνκταν» άλλασσει άπο ήμέρας είς ήμέραν», είπε, «τό καλύτερον πού έχουν νά κάμουν αι Ήνωμέναι Πολιτείαι είναι νά προστατεύουν τά συμφέροντά των».

Έν τώ μεταξύ, κυβερνητικός έκπροσωπος διεβεβαίωσε ότι ή νέα Ναυτιλιακή πολιτική προέδρου Κάρτερ θά παρέχη «μεγαλύτεραν βεβαιότητα» είς τήν ναυτιλίαν και τήν ναυπηγική βιομηχανίαν, άλλά ή πολιτική αυτή θά είναι μόνον μία άρχη και θά πρέπει νά άκολουθηση ή σχετική νομοθεσία διά νά άποκτηση ισχύν.

Η πυρηνική πρόσωσις

Ο πρόεδρος τής άμερικανικής έταιρίας τακτικών γραμμών «Μάτσον Ναυτικέσον Κο.» λέγει ότι μέ τήν αεχησιν τού κόστους τών καυσίμων ή πυρηνική πρόσωσις προσφέρεται ώς έναλλακτική λύσισις διά τά έμπορικά πλοία, ίδιαιτέρως διά τά ύπο τήν άμερικανική σημαίαν.

«Οταν ο άμερικανικός πολεμικός στόλος δύναται νά κινήθη απαντά τά πλοία του μέ πυρηνικήν πρόσωσιν διατί δέν θά δύναται και ού έμπορικός στόλος», ήρωτησεν.

Ο πρόεδρος τής έταιρίας Μάτσον παρετήρησε ότι διατί η τιμή του «Φούνελ» ήτο 3,05 δολ. το βαρέλιον υπέλογιζετο ότι μετά 5 δολ. ή πυρηνικόντης πρόσωσις καθίστατο πλέον συμφέρουσα. Σήμερον, έχουμεν ύπερβη κατά πολὺ τό κόστος αυτό.

Παρετήρησεν, δημως, ότι ή έταιρια του δέν προγραμματίζει τήν ασφράνη πρός τήν πυρηνικήν πρόσωσιν, διατί ή έγκρισίς τής θά έμπλακει είς τά γραφειοκρατίας τού ύπουργειού Ένεργειας. «Εάν η πυρηνική πρόσωσις διετίθετο άπο τήν βιομηχανίαν», είπε, «θά έχερειάζοντας ίσως έει μήνες διά τήν μετατροπήν. Άλλα πρός τό παρόν, άπαιτούνται τουλάχιστον 15 έτη διά νά έγκριθη ή σχετική αίτησις άπο τό Υπουργείον Ένεργειας. Καί, βεβαίως, ούτε ή Μάτσον ούτε οιαδήποτε άλλη άμερικανική έταιρια προτίθεται νά άναλαβή τόσον μακροπροθέμους ύποχρεώσεις.

Ο άμερικανός έφοπλιστής άπεριψε τήν πιθανότητα στροφής είς τόν άνθρακα, ώς μέσου προώσεως, λόγω τού άπαγορευτικού κόστους τής μετασκευής και τής άναγκης υπάρξεως μεγάλων άποθηκευτικών χώρων διά τόν άνθρακα. Έπισης, έξεφρασε άμφι-

βολίαν κατά πόσον θά συνέφερε η έρυτρέα χρησιμοποίησις φορτηγίδων είς ώρισμένας γραμμάς, δεδομένου ότι θά άπητετο η αύξησης τών άποθηκευτικών χώρων είς τούς λιμένας, πράγμα πού συνεπάγεται προσθέτους δαπάνας.

«Ελλειψις άξιωματικών

Τά ύπο τήν άμερικανικήν σημαίαν πλοία άπασχολούμενα είς τήν περιοχήν τών Μεγάλων Ιμινών άντιμετωπίζουν καθημερινών μεγαλύτεραν έλλειψιν άξιωματικών καταστρώματος και μηχανής. Η Ναυτική Διοίκησης υπολογίζει 4% έλλειψιν είς τούς ναυτίλους άξιωματικούς και 10% είς τούς μηχανικούς.

Η κατάστασις άναμενεται νά έπιδεινωθη μελλοντικώς και προβλέπεται ότι τό 1987 θά ύπαρχη έλλειψια 25% και 39% άντιστοιχως.

Σήμερον, είς τά άμερικανικά πλοία πού είναι ειδικώς κατασκευασμένα διά τήν ναυπλοίαν είς τάς Μεγάλας Ιμινών, έργαζονται περί τούς 1.500 άξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής. Τό φαινόμενον τής έλλειψιματικής προσφοράς άξιωματικών παρεπηρήθη, τό πρώτον, κατά τό θέρος τού 1977 και πιστεύεται ότι πρόκειται περί μονίμου καταστάσεως.

Τά αίτια έντοπιζονται είς τό γεγονός ότι οι άξιωματικοί τών ποντοπόρων σκαφών λαμβάνουν υψηλότερους μισθών και μακροτέρους άδειας. Υπολογίζεται ότι, διά νά άντιμετωπίσθη ή κατάστασις, θά χρειασθούν 90 νέοι άξιωματικοί καταστρώματος κατά τό τρέχον και τό προσεχές έτος και 129 έτησιας άπο τού 1981. Μηχανικοί θά χρειασθούν 153 έφετος και τό 1980 και 165 έτησιας τά έπόμενα έτη.

Ως προσωρινήν λύσιν η Ναυτική Διοίκησης συνιστά τήν έκδοσιν προσωρινής άδειας άξιωματικού είς μή άδειούχους έμπειρους ναυτικούς, ώς έπραξεν ή χώρα είς τό Βιετνάμ ότε παρεπήθη έλλειψις άξιωματικών.

Παραλήλως, πραγματοποιείται έκστρετεία διά τήν προσέλκυσιν περισσότερων νέων είς τάς Ναυτικάς Ακαδημίας και δή έκεινας τής περιοχής τών Μεγάλων Ιμινών, τών όποιων η ημέρη και ο προϋπολογισμός.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά άνασφαλή σκάφη

Τό Ιαπωνικόν ύπουργειον Μεταφορών δηλώνει ότι είς τό μέλλον θά άποκλεισθη ή είσοδος είς τούς λιμένας τής χώρας τών σκαφών έκεινων πού τυγχάνουν πλημμελούς συντηρήσεως ή είναι έπηνδρωμένα μέ μή προσοντούχους ναυτικούς.

Ηδη καταρτίζεται μελέτη διά τόν άποκλεισμόν τών σκαφών αύτών βάσει τής υψηλότερης νομοθεσίας και τών έν ιαχύ διεθνών κανονισμών περί προστασίας τής άνθρωπην ζωής έν θαλάσση και τού θαλασσίου περιβάλλοντος.

Πρός έντοπισμόν τών άνεπιθυμήτων πλοίων, θά διενεργήται έπιθεώρησις είς άπαντα τά καταπλέοντα είς Ιαπωνιάν σκάφη,

άσχετως νηολογίου. Οι άρμόδιοι τού ύπουργειον Μεταφορών πιστεύουν ότι μέ τόν τρόπον αύτόν θά συμβάλλουν είς τήν μείωσιν τού παρηλίκου και άνασφαλούς τοννάς πρός γενικώτερον άφελος τής διεθνούς Ναυτιλίας.

Ναυπηγικόν καρτέλ

Είς τό πρόγραμμα περιορισμού τής ναυπηγικής παραγωγής τής Ιαπωνίας, περιλαμβάνεται ή σύστασις «καρτέλ» είς τό όποιον θά μετέχουν τά 40 μεγαλύτερα ναυπηγεία τής χώρας.

Τό σχέδιον τυγχάνει τής έμφωνου έγκρισεως τών 39 ναυπηγείων και μόνον τό ναυπηγείον Κόγιο, τής Χιροσίμας έκφράζει άντιθετον άποψιν. Τούτο, δημως, είναι άρκετόν διά νά άποτρέψη τήν σύστασιν τού «καρτέλ».

Συμπτωματικώς, ο πρόεδρος τού ναυπηγείον Κόγιο, κ. Κιγιόσι Κίσο, είναι έπισης πρόεδρος τής Ενώσεως Συνεργασίας Ιαπώνων Ναυπηγών — μέλη τής όποιας είναι τά μικρότερα ναυπηγεία τής χώρας. Η άποχη του δέ συνδιάζεται μέ τήν σκέψην ότι η δημιουργία τού «καρτέλ» ίσως άποβει είς βάρος τών συμφερόντων τών μικροτέρων ναυπηγείων.

Ο πρόεδρος τής Ενώσεως Ιαπώνων Ναυπηγών — πού άντιπροσωπεύει τά μεγαλύτερα ναυπηγεία — έτονίσει ότι πρέπει νά καταβληθή κάθε προσπάθεια διά νά πεισθή ο κ. Κίσο νά μετάσχη είς τό «καρτέλ». Εξέφρασε δέ τήν πεποίθησιν ότι άργα ή γρήγορα τό ναυπηγείον Κόγιο θά συμμετάσχη.

ΙΣΡΑΗΛ

Η δραστηριότητης τής «ZIM ΛΑΤ'Ν»

Ζημιάς 8 έκατομ. δολλαρίων ύπεστη ή Ισραηλινή έταιρια τακτικών γραμμών «Zim», κατά τό παρελθόν έτος, λόγω τής παρατεταμένης άπεργίας τών ναυτικών. Άλλα, χάρις είς τάς πωλήσεις παλαιών σκαφών και τήν χρησιμοποίησην άποθεματικών, άτινα είχε συσσωρεύσει τά προηγούμενα έτη, κατώθως νά έμφανιση κέρδη 6,1 έκατομ. δολλαρίων, μετά τήν καταβολήν τού φόρου, έναντι 4 έκατομ. τού 1977.

Η ρευστότητης τής έταιριας έβελτιώθη σημαντικώς κατά τό παρελθόν έτος άπο τάς πωλήσεις μή συγχρόνων σκαφών, τήν έξασφαλισην 30 έκατομ. δολ. άπο τήν έγχωριον αγοράν και μακροπροθέσμων δανείων άπο τό διεθνείς τραπέζας.

Ούτω, ηδυνήθη ή έταιρια νά συνεχίση τό πρόγραμμα έκσυγχρονισμού τής. Προσκτήσαν 8 νεότευκτα σκάφη κατά τό τελευταίον 18μηνων και παρηγγέλθησαν δύο μεγάλα πλοία-κοντέινερς είς τήν Όλλανδιαν διά τήν γραμμήν «Απω Ανατολής - Ήνωμένων Πολιτειών - Εύρωπης - Ισραηλ. Πρόκειται δέ νά άγοράση έτερα 12 μικροτέρα πλοία-κοντέινερς διά τήν γραμμήν Εύρωπης και άπο τό Έιλάτ διά τήν Απω Ανατολήν.

Τά συνολικά έσοδα τής «Zim Λαΐν» κατά τό 1978 άνηλθον είς 9.35 δισεκ. λιρών Ισραηλ. Αύξησης 95% έν συγκρίσει πρός τό 1977. Τό ένεργητικόν της αύξηθη κατά 33% είς 10.27 δισεκ. Ισραηλινών λιρών. Ο δύκος τών μεταφερθέντων φορτίων (μή περιλαμβανομένων τών χύδην φορτίων μεταφερθέντων ύπο τών πλοίων «τράμπ» τής έταιριας) ηδη ήταν 1 κατά 9%, είς 5.9 έκατομ. τόννους.

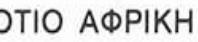
ΙΤΑΛΙΑ

Τά ναυπηγεία τής

Τό άντιπροδέρος τών ναυπηγείων Φινκαντιέρι, κ. Ναζαρένο Σιλβεστρίνι, κρούει τόν κώδωνα τού κινδύνου διά τό μέλλον τών Ιταλικών ναυπηγείων. Πρός τό παρόν φαίνεται ότι τά ναυπηγεία τής Φινκαντιέρι είς τό Σεστρι, τό Μονφαλκόνε και τήν Άνκονα ί-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ - ΗΛΙΚΙΑ

σως παραμείνουν άνευ έργασίας περί τά τέλη τού έτους. Μέ την ύπαγωγήν τού ναυπηγείου Μπρέντα είς την δύναμίν των, τά ναυπηγεία Φινκαντιέρι, τά όποια είναι έταιρικόν έξαρτημα τού κρατικού όργανισμου IRI, θά έλεγχουν συντόμως άνω τού 85% της συνολικής ναυπηγικής παραγωγής τής Ιταλίας.

Τελευταίως, ό. κ. Σιλβεστρίνι έπεκρινεν αύστηρώς τήν κυβέρνησιν, διότι καθυστερεί τήν οικονομικήν βοήθειαν πρός τόν ναυπηγικόν κλάδον. Ως άποτέλεσμα, κατέστη άναγκαιά ή λήξις «ad hoc» μέτρων πρός άποτροπήν τής διακοπής τής λειτουργίας ναυπηγικών τινων μονάδων και παράκαμψιν τών κατευθυντρίων γραμμών τής E.O.C., ή όποια ήπαγγεύει τήν άπ' εύθειας έπιχορηγησιν τών ναυπηγείων υπό τού κράτους ήδη δέν έχει άμεσον σχέσιν ή έπιχορηγησις με κάποιο πρόγραμμα μειώσεως τής παραγωγής.

Πρός τό παρόν, τό προταθέν κλείσιμον τού ναυπηγείου Νάβαλσουντ είς Νεάπολιν άναβαλλεται και τό ναυπηγείον Πιέτρα Λιγκούρε έλαβε ένα άριθμόν παραγγελιών, περιλαμβανομένων ένος φέρρου και ένος μικρού τάκερ. Έπιστρ, τά ναυπηγεία τού Σεστρι άρχιζουν συντόμως τήν ναυπήγησιν ένος πλοιού-κοντέινερ τών 25.400 τον. διά λογαριασμόν τού Όμιλου Λάουρο.

Γενικώς, ή κατάστασις έβελτιωθή πως με τήν τοπθέτησιν άριθμού παραγγελιών διά πολεμικά σκάφη πρός έξαγωγήν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η κρίσις

Η συνεχίζομένη έκπτωσις τής Βρεταννικής Ναυτιλίας σοβαράς έχει συνεπείας έπι τής οικονομίας και τού ισοζυγίου τών πληρωμών τής χώρας, κατά σχετικήν δήλωσιν τού νέου Προέδρου τού Γενικού Συμβουλίου τής Ναυτιλίας κ. Δαβίδ Ρόπνερ.

Η χωρητικότης τής Ναυτιλίας βαίνει ύποχωρούσα με ρυθμόν έπιταχυνόμενον έναντι τού 1978.

Η Βρεταννική Ναυτιλία είς τό τέλος 'Απριλίου ήριθμει δύναμην 40 έκατομ. τόν. d.w. έναντι τών 50 έκατομ. τόν. τού 1975. Έντος τριετίας έχασε τά 20% τής χωρητικότητός της.

Η καθαρά είσιφορά τής Ναυτιλίας είς τό ισοζυγίου τών πληρωμών τής χώρας ύπελογίζετο είς δισεκατομμύριων λιρών τό 1977 και παρά τήν μικροτέραν χωρητικότητα και τήν έκπτωσιν τών ναύλων ή είσιφορά τού 1978 θά είναι ή αύτη. Άλλ' έφ' θσον τό έθνικόν τοννάζ μειούται ή είσιφορά αύτης θά βαίνει μειουμένην προσέθεσεν ό. κ. Ρόπνερ.

Η ναυπηγοβιομηχανία

Η Κυβέρνησης φαίνεται άποφασισμένη νά συνεχίση τήν έπιχορηγησιν τών ναυπηγείων τής χώρας και νά ζητήση συγχρόνως όπως ληφθούν έπειγουσαί άποφασίεις έπι τού σχεδίου «διάλυσης - ναυπήγησης» τής E.O.C. Παρά ταύτα ή Κυβέρνησης δέν πιστεύει ήτι θ' άποφευχθή τό κλείσιμον ωριομένων σημαντικών ναυπηγείων, άρνεται δέ νά υιοθετήσει άκομά ένοικοτέρα πλοίων, ώς είναι ή κατασκευή πλοίων, τά όποια θά παραμένουν έν έφεδρεια. Πρόθεσίς της είναι ν' άποφύγη τήν άπότομον κατάργησιν τών μέτρων βοηθείας και νά πείση τούς έργατας τής ναυπηγοβιομηχανίας ήτι αύτη πρέπει νά παραμείνη συναγωνιστική δέν δέλουν νά χάσουν τήν έργασίαν των.

Κατά τήν στατιστικήν τών κ.κ. Τζέικομπς ό παγκόσμιος στόλος τών δεξαμενοπλοίων είς τό τέλος τού 1978 άνήρχετο είς 3.255 σκάφη, διά τά άνω τών 10 χιλ. τόννων σκάφη, 320.238.705 τον. Φορτίου έναντι 3.438 σκαφών 329.800.326 τον. πρό έξαμήνου. Τήν αυτήν ημερομηνίαν έτέλουν υπό παραγγελίαι 156 σκάφη, 12.362.950 τον. έκ τών όποιων 110 σκάφη, 8.402.850 τον. Φορτίου θά παραδοθούν έντος τού 1979. Ο στόλος τών ιδιωτών έφοπλιστών άνήρχετο είς 1863 σκάφη, 198.220.505 τον. Φορτίου. Τά μικτά σκάφη, άνηρχοντα τήν 31ην Δεκεμβρίου τού 1978 είς 417 πλοίων 47.447.091 πρό έξαμήνου.

Τά πρός παράδοσιν άνηρχοντα είς 18. τον. 1.764.500. Τά υγραεριοφόρα είς τό τέλος τού 1978 άνηρχοντα είς 47 σκάφη, τον. 4.112.800, έναντι 43 σκαφών 3.606.200 τον. τής 30ης Ιουνίου 1978.

Κατά τό β' έξαμήνου τού 1978 παρεδόθησαν 49 πετρελαιοφόρα 4.719.450 τον. Φορτίου, ένων 116 σκάφη 6.525.285 τον. έπωλήθησαν πρός διάλυσιν. Διά τό τρέχον έτος προ-

βλέπεται ή παράδοσις άπό τά ναυπηγεία 110 σκαφών 8.402.850 τον. Φορτίου και 11 μικτών 1.088.900 τον. Διά τό 1980 προεβλέπετο ή παράδοσις 28 σκαφών 2.699.900 τον.. και έξι μικτών 852.200 τον. Τό 1981 θά παραδοθούν άπό τά ναυπηγεία 15 τάνκερς, 1.066.400 τον. και τό 1982 τρία σκάφη 193.800 τον. Έν δλω 156 τάνκερς 12.362.950 τον. και 18 μικτά σκάφη, 1.764.180 τον. Φορτίου.

Η ήλικια τού στόλου είχεν ώς κάτωθι:

Έτος Ναυπηγ.	Άριθμός τόν. Φορτ.
1964 & πρό αύτοῦ	984 σκάφη 32.868.028
1965 - 1969	563 σκάφη 47.949.203
1970	145 σκάφη 19.610.542
1971	137 σκάφη 19.317.570
1972	133 σκάφη 19.798.127
1973	183 σκάφη 27.337.018
1974	271 σκάφη 40.486.553
1975	318 σκάφη 43.256.871
1976	269 σκάφη 39.502.830
1977	159 σκάφη 20.036.376
1978	93 σκάφη 10.075.587

Τό έλλειμμα τής έταιρίας «Μπρίτις Σίπμπλιλντερς» έφθασε τά 108 έκατομ. λιρών κατά τούς πρώτους 9 μήνας τής λειτουργίας της και δέν προβλέπεται βελτίωσις διά τήν έπομένην χρήσιν. Η Κυβέρνησης τήν ειδοποίησεν ήτι θά συνεχίση τό πρόγραμμα οικονομικής βοηθείας και διά τήν έντονό αύτού πρέπει ν' άποφασίση ποια ναυπηγεία θά διατηρήση ένενεργεία. Αίτησης έπεκτάσεως τών κεφαλαίων βοηθείας έγένετο πρός την E.O.C. και έπλιζεται ήτι τά κεφάλαια θά άνανεωθούν έπι μονίμου βάσεως είς τό ύψος τών 85 έκατ. λιρών. Τό πρόβλημα είναι ήτι τά κεφάλαια αύτά δέν έχρησιμοποιήθησαν κατά μέγα μέρος, μολονότι αί έπιχορηγησεις έφθασαν μέχρι τού 30% τής τιμής ναυπηγήσεως. Απόδειξης διά τά δύο τελευταία έτη έπι συνόλου διαθεσίμων κεφαλαίων 150 έκατ. λιρών έχρησιμοποιήθησαν μόνον 71 έκατ.

NOPVHΓΙΑ

Τό τέλος τής κρίσεως

Ίδιαιτέρως αισιόδοξος και ίκανοποιημένος ή πρωθυπουργός τής Νορβηγίας κ. Ό. Νόρντλι, ένεφάνισε μίαν είδυλλακήν εικόνα τόσον τής γενικωτέρας οικονομίας τής χώρας, διόν τούς και τής έμπορικής ναυτιλίας.

Άποτελεσμα τής πολιτικής τού παγώματος τών τιμών και τών μισθών ύπηρξεν ή περιορισμός τού πληθωρισμού έντος δωδεκαμήνου ήπιο 10% είς 4.5%. Ως πρός τήν έμπορικην ναυτιλίαν έδηλωσεν ήτι κατάστασις έβελτιωθή σημαντικών ναυπηγείων, και δύναται ήδη νά διακρίνεται τό τέλος τής κρίσεως. Είς πολλούς τομείς και ίδιως είς τάς χύδην μεταφοράς έσημειώθη μεγάλη αύξησης τών ναυλών, ένων είς τούς άλλους τομείς ή πτωτική τάσης έσταμπτρων, παραλλήλως δέ έβελτιωθησαν σημαντικών ναυτιλιακάς ήτη πεταχικά μειουμένων πλοίων.

Ό κ. Νόρντλι προσέθεσε ήτι ή νορβηγική

ναυτιλία εύρισκεται ήδη είς τό κατώφλιον τής άνανεωγονήσεως και θά δυνηθή νά έξελθη τής κρίσεως και νά παραμείνη ούσιωδες στοιχείων τής έθνικης οικονομίας τής χώρας. Έξέφρασε τέλος τήν λύπην τού διά τάς άκολουθουμένας μεθόδους διακρίσεως σημαίας και έπιφυλάξεως τών φορτίων, αίτινες παρεμποδίζουν τήν άποτελεσματικότεραν και εύθηνοτέραν διεξαγωγήν τών θαλασσών μεταφορών.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Κρατικά πλοια πρός ναύλωσιν

Ο κρατικός ναυπηγικός όργανισμός τής Σουηδίας, «Σβένσκα Βάρβη», προτίθεται νά συστήση θυγατρικήν έταιρίαν ή όποια θά έκμισθων πλοία είς τούς ίδιωτας έφοπλιστάς. Η ίδεα τυγχάνει τήν ύποστηριξεως τών υπουργείου Έπικοινωνιών, τών ναυτεργατών συνδικάτων και τίνων πλοιοκτητών.

Η νέα έταιρία θά παραγγείλη είς τά κρατικά ναυπηγεία έξειδικευμένα πλοία (π.χ. «λάινερς») και θά τά ναυλώνη «bare boat» είς ίδιωτας έφοπλιστάς. Διά τού πρότου αύτού θά έξασφαλίζεται έργασια διά τά ναυπηγεία και θά άπαλλάσσωνται οι έφοπλισταί τής δαπάνης ναυπηγήσεως, είς τήν οποίαν δέν είναι σήμερον είς θέσιν νά άνταποκριθούν. Έπλιζεται ήτι μέ τήν έφαρμογήν τού έν λόγω προγράμματος θά σημειωθή άνασχεσης τών πωλήσεων Σουηδικών πλοίων είς τήν άλλοδαπήν. Σημειώτεν διά, από τού 1975 και έντευθεν τό 50% περίπου τού Σουηδικού στόλου έπωλήθη είς ένους έφοπλιστάς.

Η νέα έταιρία θά είναι προσωρινής μορφής, έως διό τα οικονομικά τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων βελτιωθούν, έτόνισε κυβερνητικός έκπρόσωπος. Θά έχη, έπιστη, τήν δυνατότητα τά άγοράζη πλοία διά κλονιζούμενας οικονομικών ναυτιλιακάς έπιχειρήσεων και νά τά ναυλώνη, έν συνεχεία, είς τούς πωλητάς.



SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

Sigma Coatings provide a comprehensive range of products and services to protect investment in the shipping industries of the World.

57, Akti Miaouli, Piraeus. Telephone: 4525.631/2, 4531.143, 4531.145 - Telex: 21.2609 SIGM GR

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. E. N. Αθηναῖος

Γιά την έπιδοση των Έλλήνων στά θαλάσσια έργα πολλά έχουν γραφει και πολύ λιγότερα έχουμε γράψει στην σήλη αὐτή, μία δεκαετία περίπου από σήμερα. «Ένας σωρός τά ιστορικά γεγονότα, οι μύθοι, οι δοξασίες, οι θρύλοι, οι παραδόσεις. «Ένας σωρός άμμου που οι κόκοι της είναι άδυντα νά μετρηθούν.

Κάθε φορά πού παραβένουμε κάποια ιστορία άλληντη ή φανταστική, ιστορικό γεγονός είναι αυτό ή μύθος, προσπαθούμε νά είναι κάποιο νέο στοιχείο, πέραν από τη γνωστό, παλαιότερο υπάρχει. Τό άναμασμα προσπαθούμε νά αποφύγουμε γιά νά κρατήσουμε κάποιο ένδιαφέρον γιά την σήλη μας. Πιθανόν πολλές φορές νά γυρίζουμε γύρω από τις ίδιες έννοιες την ίδια μυθική ή ιστορική δομή, γιατί αὐτή, δύος είναι φυσικό παραμένει άναλλοιωτη, άλλα δύοσδηποτε πάντα κάτι νέο προστίθεται.

«Έτσι άναγκητώντας την Αρχή τού ένδιαφέροντος των Έλλήνων γιά την θάλασσα πελαγοδρούμε και μεις στην ιστορία του Θουκιδίδη και βρίσκουμε τους πρώτους κατοίκους της Ελλάδος, Πελασγούς, Αθαντες, Αχαιούς, Δωριες και Μόνιες γεωργούς και ποιμένες, νά προσατενίζουν μέ δέος την θάλασσα πού περιέβρεχε την χώρα τους και νά άγνοούν και τά νησιά άκομη που ήταν άπεναντί τους.

Στά νησιά αυτά κατοικούσαν Κάρες και Φοίνικες, φυλές οι όποιες άνηψιασαν πολύ νωρίς τους κινδύνους της θάλασσας και είχαν έπιδοση στην ναυτική τέχνη.

Η Θάσος, τά Κύθηρα, ή Θήρα, ή Σάμος, ή Χίος, δύος άναφερει ο Ήρόδοτος, κατοικούντο από τους Κάρες και τους Φοίνικες πολύ πριν διαπεραιωθούν οι «Έλληνες στά νησιά αυτά.

Τά πρώτα σπέρματα τού πολιτισμού και την πρώτη ώθηση νά τραπούν στη θάλασσα την έδωσαν στους πρώτους κατοίκους της Ελλάδος άνδρες από την Φοίνικη, την Αίγυπτο και την Μικρά Ασία, δύος ο Κάδμος, ο Δαναός, ο Κέκρωφ και ο Πέλοψ.

Οι μαθητές διως με την βοήθεια και της φύ-

σεως και της θέσεως της χώρας τους έπροκειτο νά ύπερβούν τους δασκάλους στην τραχειά τέχνη της θάλασσας πού τους έδιδαξαν.

Οι πρώτοι αυτοί κάτοικοι των νήσων του Αιγαίου πελάγους οι Κάρες και οι Φοίνικες είχαν κύρια άσχολια την ληστεία και την πειρατεία. Τό έπαγγελμα δέ του πειρατού και του ληστού έθεωρετο δύος άναφέρει ο Θουκιδίδης έντιμον και ένδιοξον. «Ο πειρατής και ο ληστής άναφέρεται στον Ομηρο, ως τό φυσικώτερον τῶν πραγμάτων.

Σιγά σιγά, δταν έκπολιτιστηκαν οι άρχαιοι, έχτισαν τείχη στις πόλεις τους και περιωρίστηκε στην ηγρά ή ληστεία, ή πειρατεία στην θάλασσα έξακολουθούσε.

Η θάλασσα είναι άλλημερα διτή ύπηρξε τό τελευταίο καταφύγιο της βίας και της παρανομίας.

Μόνον ή πρόσδος των πολιτισμένων Έλληνων άργοτερα, στά θαλάσσια έργα και ή δημιουργία ισχυρών δυνάμεων, περιώρισε βαθυτόν την πειρατεία στις Ελληνικές θάλασσες.

Η πειρατεία έξαλειφθηκε έντελως δταν οι Έλληνες έξεδιωκαν από τά νησιά του Αιγαίου τους Κάρες και τους Φοίνικες και άνεπτυξαν σχεδόν σέ δλη την Μεσόγειο ένα δίκτυο Άποικιών.

Τήν ναυτική τέχνην είς τους Έλληνες έδιδαξαν έκτος των Φοίνικων και οι Κρήτες. Από τους Φοίνικες οι «Έλληνες έπήραν κυριώς την ναυπηγική τέχνη. Τίς περισσότερες γνώσεις πού έχουμε γιά τά πλοϊα της προϊστορικής έποχης, τίς δφεύλουμε στον Ομηρο και τόν Ησίοδο. Τά πλοϊα αυτά ήταν προηγμένης τεχνικής. Δέν ήταν κακότεχνα σκαμμένα μονόχυλα, άλλα πλοϊα με κάποια γραμμή κάποιο σχήμα και με-

γεθος τά δποια δέν άνατρέποντο εύκολα.

Από τά πυκνά δάση τῶν μεγάλων έλληνικῶν νήσων τήν Εύβοια, τήν Κρήτη, τήν Κέρκυρα, δπαρναν τήν ζύλεια. Ή δρύς, ή λεύκα, τό πεύκο, τό ξλατο, δένδρα όποια ήταν καλυμμένα τά βουνά τής Ελλάδος, δδιναν άφθονο ύλικο στόν ναυπηγό γιά νά κατασκεύασει άξιόλογα πλοϊα.

Από τόν Ομηρο μαθαίνομε δτι ύπηρχε ποικιλία ναυπηγικῶν έργαλείων σέ τροπο ώστε νά είναι δυνατή ή κατασκευή τῶν πλοίων.

Ίδιαίτερα πληροφορούμεθα δτι ή Καλυψώ έδωσε στόν Όδυσσεα γιά την κατασκευή τής σχεδίας του «πλεκεν μέγαν άμφοτέρωθεν άκαχμένον», «σκέπαρνον έζον» και «τέρετρα» (τρυπάνι). Έπισης τού έδωσε και «στάθμην».

Παρακάτω μάς δίνεται ένα πλήθος πληροφοριών σχετικά μέ τόν τρόπο, μέ τόν δποιον, κατισκεύασε στόν Όδυσσεας τή σχεδία του.

Έτσι δτι Όδυσσεας, άφου ύλιτομησε τά ζύλα και τά παρασκεύασε καταλλήλως τά συνάρμοσε μέ χάλκινους «γύμφους» και κατασκεύασε μέ αυτά τό δάπεδο τής σχεδίας.

Στή συνέχεια προσάρμοσε στό δάπεδο καθέτος «τά σταμίνας» τίς δποιες περιβάλλε μέ «τάς έπιγενίδας».

Άκομη έφερας τίς δπές μέ βούρλα (ρίπας) γιά νά άμποδισει τήν είσοδο τῶν νερών, και έστησε τόν ιστόν και εις κύτος έθεσε «έπικριον» προκειμένου νά «άναπετασθή τό ιστίον δι ύπερων κάλων και ποδών».

Διά τά διάφορα μέρη τῶν πλοίων τής έποχης τού Ομηρου ύπηρχε ένα πλήρες ονοματολόγιο τό δποιον κατά ένα μεγάλο μέρος παραμένει άναλλοιοτο και χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα.

Έτσι ή βάσις του πλοίου έλέγετο τρόπις. Τά στραβόδυλα σταμίνες, τά δποια ένωντο έγκαρσίως μέ τά ζύγα και «τάς κληδάσ», καθισματα τῶν έρετών. Εις τήν πλώρη τού πλοίου ύπηρχε ή στείρα, ένδι στήν πρύμη σχηματιζόταν ή κορώνις.

Ο ιστός έστηριζετο στήν κοιλην μεσοδομήν και έπι αυτόν εύρισκοντο τό έπιτον και τό πρότον.

Τό πλοϊο τής Όμηρικης έποχης είναι βεβαιωμένο δτι δέν είχε κατάστρωμα είχε δμως μιαν ναυτική πληρότητα και ήταν όπωσδηποτε ικανό γιά θαλασσοπλοία.

Έκείνο δμως τό δποιον ίδιαίτερα σημειώνεται είναι ή ταχεία προσαρμογή τῶν Έλληνων στήν ναυτική τέχνη ή άξιοποίηση γενικά αυτής συμπεριλαμβανομένης και τής ναυπηγικής και ή άναδειξη τῶν Έλληνων σέ ίκανούς ναύτες μέχρι σημείου νά ύπερβούν και τούς δασκάλους,

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 ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

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

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

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ
Κύπρου 99, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

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

1. «Γ ο υ ό ρ λ ν τ "Αχιλλες II» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπο τό αύτό δονομα) 19.393 τον. γκρός, τού 1975, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Κάμντεν», (κ. Παντ. Δράκαρης).

2. «Αρκ Μίνως» φορτηγόν (πρώην γαλλικόν «Bougival»), νεοαγορασθέν, 5.999 τον. γκρός, τού 1976, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Παθιγίον», (κ. Μιλτ. Καραγιαννάκης).

3. «Μ α ρ ι λ έ ν α μικτόν (πρώην ιταλικόν «Umbrina») νεοαγορασθέν, 72.335 τον. γκρός, τού 1971, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ράστομ» (κ. Γερ. Αμοργιανός).

4. «Μ α ρ ε σ ό λ», φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Wakasugisan Maru») νεοαγορασθέν, 9.623 τον. γκρός, τού 1969, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μάρεξ» (κ. Νικ. Σερέτης).

5. «Σ τήλ Τρέιν τε ρ» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Scholar») νεοαγορασθέν, 7.606 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μπρόρα» (κ. Νικ. Σερέτης).

6. «Σάιζαλ Τρέιν τε ρ» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Merchant») νεοαγορασθέν, 7.606 τον. γκρός, τού 1964, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Τότνες» (κ. Νικ. Σερέτης).

7. «Ελισ α» δεξαμενόπλοιον (πρώην σαουδαραβικόν «Harma Liyah») νεοαγορασθέν, 15.285 τον. γκρός, τού 1972, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μπριντγουώτερ Μπαΐη» (κ. Χρ. Δημητριάδης).

8. «Μ α τ ί λ δ α» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Rosario Maru») νεοαγορασθέν, 7.696 τον. γκρός, τού 1965, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Σανλάϊτ» (κ. Χρ. Κισσανιώτης).

9. «Κ α λ ή δ ό νι α» μικτόν (πρώην λιβεριανόν ύπο τό αύτό δονομα), 34.498 τον. γκρός, τού 1967, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Νουέβα Βαλέντσια», (Άνδριακή ΝΕΠΕ — Μιχ. Καλογεράς καί Κων. Χέλιμης).

10. «Μ ε λ τ έ μ ι» δεξαμενόπλοιον (πρώην φινλανδικόν ύπο τό αύτό δονομα) νεοαγορασθέν, 24.743 τον. γκρός, τού 1976, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Φόσμαρ» (κ. Δημ. Βότσης).

11. «Μ ε ν τ Τ ρ α ν τ ί σ ι ο ν» μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικόν «Kinjo Maru») νεοαγορασθέν, 9.218 τον. γκρός τού 1972, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Ταρτάν» (κ. Γεώργ. Μουνδρέας).

12. «Α γιος Νικόλαος» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Sig Ragne») νεοαγορασθέν, 11.857 τον. γκρός, τού 1971, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Αστγουντ» (κ. Γεώργ. Λύρας).

13. «Δ η μ ή τ ρ ι ος Βεντούρης» φορτηγόν-ψυγείον (πρώην άγγλικόν «Meganitic») νεοαγορασθέν, 11.120 τον. γκρός, τού 1962, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Αμπνεύ» (κ. Δημ. Βεντούρης).

14. «Β ε ρ γ ί ν α» φορτηγόν (πρώην γερμανικόν «Siwa») νεοαγορασθέν, 5.084 τον.

γκρός, τού 1978, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Τσαμπιόν» (κ. Άλεξ. Μπέζης).

15. «Γ α ρ υ φ α λ ι α Κ.» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Strathaird») νεοαγορασθέν 6.441 τον. γκρός, τού 1970, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Αμαριλ» (κ. Άλεξ. Ράπτης).

Ναυπηγήσεις

Τέσσαρα τών 80.000 τόν. δεξαμενόπλοια διά λογαριασμόν 'Ελλήνων έφοπλιστών μή κατονομαζομένων τής Νέαν Υόρκης παρηγέλθησαν εἰς τά ναυπηγεία Αστάνο τού 'Ελ Φερρόδ. Τιμή συνολική 100 έκατομ. δολλάρια.

— Εις 430 έκατομ. δανικά κορώνας ύπολογιζεται τό κόστος τού κρουαζιερόπλοιου. δι' 900 έπιβάτας, 400 καμπίνας, τού παραγγελθέντος εἰς τά ναυπηγεία τού 'Ελαινορ. (μιέπερ μπόσου παρά τού κ. Παναγοπούλου. έκμετάλλευσις τής Ρόγιαλ Κρουζ Λάινς).

'Επωλήθη τό «Άτλαντις»

Καθ' α πληροφορούμεθα, ή πόλυτελής θαλαμηγός τού κ. Σταύρου Νιάρχου «Άτλαντις» έπωλήθη εἰς τόν κ. Ιωάν. Λάτσην άντι ποσού γύρω τών 35 έκατομ. δολλαρίων. Πρός άντικαστασίν της ό. κ. Νιάρχος προτίθεται νά ναυπηγήσῃ έτεραν θαλαμηγόν εἰς Σκαραμαγκά.

♦

Αγοραπωλησίαι

Τό δηζελοκίνητον άγγλικόν δεξαμενόπλοιον «Hantos Breeze» 34.617 τον. γκρός, 56.695 τον. d.w. τού 1963 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη γύρω τών 975.000 δολλαρίων τό τουητέκερ «Εμπιόνη» 9.068 τον. γκρός, 12.167 τον. d.w. τού 1961.

— Ηγοράσθη γύρω τών 11.3 έκατομ. δολλαρίων τό δηζελοκίνητον φιγλανδικόν μπάλκ κάρριερ «Lita» 19.999 τον. γκρός, 34.987 τον. d.w. τού 1975.

— Τό δηζελοκίνητον ισπανικόν μπάλκ κάρριερ «Minas Conjuro» 15.608 τον. γκρός,

26.082 τόν. d.w. τού 1961 ήγοράσθη γύρω τών 2.010.000 δολλαρίων.

— "Ελλήνες τού Λονδίνου ήγορασαν τό δηζελοκίνητον λιβεριανό μικτόν σκάφος «Sabrina» 43.330 τόν. γκρός, 74.626 τόν. d.w. τού 1967. Τιμή γύρω τών 6,9 έκατομ. δολλαρίων.

— Τό υπό σημαίαν σιγκαπούρης δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Turicum» 16.321 τόν. γκρός, 25.188 τόν. d.w. τού 1963 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 3.5 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Επωλήθη μεταξύ 'Ελλήνων τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Δήλος» 9.493 τόν. γκρός, 15.464 τόν. d.w. τού 1959. Τιμή γύρω τών 1,6 έκατομ δολλαρίων.

— 'Επωλήθη εἰς μή γνωσθέντας 'Ελληνας άγοραστάς τό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Πολύκλει τος» 14.530 τόν. γκρός, 24.329 τόν. d.w. τού 1977. Τιμή δολ. 9.450.000.

— 'Αντι 900.000 δολλαρίων έκαστον ήγοράσθησαν τά δηζελοκίνητα άγγλικά φορτηγά «Custodian» καί «Tactician» 8.701 τόν. γκρός, 11.575 τόν. d.w. ναυπηγήθέντα τό 1961 μέ μηχανάς Ντόξφοντ 8.000 ίππων.

— Τό άτμοκίνητον ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Caterina M.» 115.877 τόν. γκρός, 228.736 τόν. d.w. τού 1970 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τού Λονδίνου άντι δολ. 8.300.000 ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως.

— 'Αντι ποσού 13,5 έκατομ. δολλαρίων έπωλήθη τό νεότευκτον μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Σουάν» 16.400 τόν. γκρός, 28.000 τόν. d.w. μέ μηχανάς Σουλτζερ 12.000 ίππων.

— 'Ηγοράσθη καί παρελήφθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Catherine» 31.814 τόν. γκρός, 66.136 τόν. d.w. τού 1973. Τιμή γύρω τών 13.2 έκατομ. δολλαρίων. Μετωνυμάσθη «Κατρίν». Σημαία 'Ελληνική.

— Γύρω τών 8 έκατομ. δολλαρίων ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τού Λονδίνου τό άτμοκίνητον άγγλικόν δεξαμενόπλοιον «Carnegie» 113.081 τόν. γκρός, 220.050 τόν. d.w. τού 1970 μέ μηχανάς 35.750 ίππων.

— Τό φορτηγόν «Προμηθεύς» 3.312 τόν. γκρός, 6.502 τόν. d.w. τού 1952 έπωλήθη άντι δολ. 340.000, ώς έστι παροπλισμένον εἰς Πειραιά.

— Τό άτμοκίνητον παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Gondwana» 103.291 τόν. γκρός, 221.597 τόν. d.w. τού 1972, ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 8 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Αραβικά συμφέροντα έγκατεστημένα εν Ελλάδι, ήγορασαν τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Tide Crown», 43.981 τόν. γκρός, 91.850 τόν. d.w. τού 1969 μέ μηχανάς Γκοταβέρκεν 21.200 ίππων, ύπο τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως, εἰς τά δολάρια 10.400.000.

— Επίσης τό δηζελοκίνητον γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Nivose», 45.032 τόν. γκρός, 72.774 τόν. d.w. τού 1965 ήγοράσθη παρ' αραβικών συμφερόντων έγκατεστημένων εν Ελλάδι, εἰς τά δολ. 6.300.000.

— 'Ηγοράσθη πιθανόν παρ' 'Ελλήνων τό δηζελοκίνητον γαλλικόν τουητέκερ «Saint Didier» 6.981 τόν. γκρός, 10.239 τόν. d.w. τού 1962, γύρω τών 1.4 έκατομ. δολλαρίων.



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

ΤΑ ΝΕΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ SEVEN SEAS



Από τά έγκαινια των γραφείων τής εταιρίας SEVEN SEAS Κολοκοτρώνη 126. Πειραιά. Εις την φωτογραφίαν ο πρεσβετής και αντιπρόεδρος της εταιρίας Φωτης και Γιωργος Πουλίδης μετά των συνεργατών και φίλων των κατα την διαδεικνύνταν των έγκαινιων.

—Τό ναυπηγηθέν εις Σάντερλαντ άπό τα ναυπηγεία «Ωστιν και Πίκερσμικλ φορτηγόν «Σή Χώκ», 9.100 τον. γκρός, έπωλήθη εις ξένους άγοραστάς και παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Kifangong».

—Έπωλήθη μεταξύ Έλλήνων τό μπάλκ κάρριερ «Μαρία Π. Λαιμού», 11.033 τον. γκρός, 17.870 τον. d.w. τού 1962 εις τά δολλάρια 2.200.000.

—Δύο νεότευκτα μπάλκ κάρριερ ναυπηγηθέντα εις τά ναυπηγεία Χιτάτοι διά λογαριασμόν Έλλήνων έφοπλιστών και μή παραληφθέντα, 60.000 τον. d.w., έπωλήθησαν εις τά Ιαπωνικά συμφέροντα εις τά δολλάρια 18.250.000 έκαστον.

—Οι ίδιοι έφοπλισταί οι όποιοι ήγόρασσαν τό άγγιλον τουηντέκερ «London Bombarier» ήγόρασαν και τό «London Cavalier», 9.120 τον. γκρός, 15.139 τον. d.w. τού 1972 εις τά δολλάρια 4 έκατομμύρια.

♦

Παραλαβαί και παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν Ιαπωνικόν φορτηγόν «Rio de Janeiro Maru» 7.700 τον. γκρός, τού 1965. Μετωνομάσθη «Ντέκα Ναϊγκέιτορ». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Πιθεύς» και υψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Rubycon» 22.201 τον. γκρός, τού 1963.

—Τό άγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Midas Prince» 10.239 τον. γκρός, τού 1968 παρελήφθη και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Νικόλαος Α.».

—Παρελήφθη, υψωσε τήν κυανόλευκον και μετωνομάσθη «Άρκ Μίνως», τό άγορασθέν γαλλικόν φορτηγόν «Bougival» 5.999 τον. γκρός, τού 1976.

—Εις «Σαρώνικ Ρήφερ» μετωνομάσθη τό παραληφθέν λιβεριανόν ψυγείον «Sevillian Reefer» 4.280 τον. γκρός, τού 1967 και υψωσε τήν έλληνική σημαίαν.

—Τό άγορασθέν Ισπανικόν φορτηγόν «Enecurig» 5.298 τον. γκρός, τού 1971 παρελήφθη, μετωνομάσθη «Εύρυαλη» και υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Εύριδικη» τό άγορασθέν άγγιλον φορτηγόν «City of Guildford» 4.945 τον. γκρός, τού 1957. Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Τήν κυανόλευκον υψωσεν έπίσης τό παραληφθέν ρωσικόν δεξαμενόπλοιον «Mordok» 42.164 τον. γκρός, τού 1966 και μετωνομάσθη «Κόνκορντ».

—Παρεδόθη τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων φορτηγόν «Νόρθ Μαρτσιόνες» 8.646 τον. γκρός, τού 1959 και μετωνομάσθη «Γιουρόπιανα Μαρτσιόνες».

—Τό πωληθέν μεταξύ Έλλήνων «Μαριγώ Ρ.» 10.839 τον. γκρός, τού 1969 παρεδόθη εις τούς άγοραστάς του και μετωνομάσθη «Καπετάν Λουκής».

—Παρελήφθη τό άγορασθέν χιλιανόν φορτηγόν «Laja» 8943 τον. γκρός, τού 1961 και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Θεοσκέπαστη».

—Παρελήφθη, υψωσε τήν έλληνική σημαίαν και μετωνομάσθη «Τάιν» τό άγορασθέν δεξαμενόπλοιον «Westnorri» 1.568 τον. γκρός, τού 1962.

Μετονομασία

Τό φορτηγόν «Άγραμπελη» 5.113 τον. γκρός, τού 1967 μετωνομάσθη «Μυρτιά Β.».

—Εις «Αφρόσεσσα» μετωνομάσθη τό δεξαμενόπλοιον «Πετρόλα 23» 16.944 τον. γκρός, τού 1956.

—Τό φορτηγόν «Μιχαήλ Β.» 2.822 τον. γκρός, τού 1953 μετωνομάσθη «Νικόλαος».

—Μετωνομάσθη «Εύπο Μαΐρη» τό μπάλκ κάρριερ «Γιούρομερι» 10.687 τον. γκρός, τού 1957.

—Εις «Μέντ Έντερπράϊζ» μετωνομάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Άλεκος» 10.389 τον. γκρός, τού 1957.

—Τό φορτηγόν «Κάππα Τσάμπιον» 5.584 τον. γκρός, τού 1961 μετωνομάσθη «Pio Μπράνκο».

—Τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Σανράϊζ Η» 3.656 τον. γκρός, τού 1953 μετωνομάσθη «Σταυρούλα» και υψωσε τήν κυπριακή σημαίαν.

Αι διαλύσεις

—Έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν τό φορτηγόν «Άρκαντύρα» 6.779 τόν. γκρός, τού 1960 γύρω τών 390.000 δολλαρίων, βάσις ώς έστι εις Μανίλαν μέ ζημιάς.

—Τό φορτηγόν «Πόλου» 6.595 τόν. γκρός, τού 1955 έπωλήθη πρός διάλυσιν.

—Έπωλήθη πρός διάλυσιν τό κυπριακόν φορτηγόν «Σταυρούλα» 3.656 τόν. γκρός, τού 1953.

—Διαλυτάς τού Ταιβάν ήγόρασαν γύρω τών δολ. 156 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος τό κυπριακόν φορτηγόν «Βιέλα» 8.475 τόν. γκρός, τού 1953.

—Έπωλήθη εις ισπανούς διαλυτάς τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Νόρφλοκ» 20.914 τόν. γκρός, τού 1959.

—Τό φορτηγόν «Αίτζιαν Γιούνιτι» 11.042 τόν. γκρός, τού 1960 έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταιβάν γύρω τών δολ. 155 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

Τό συνάλλαγμα

Σέ 124 έκατομ. δολλάρια περίπου έφθασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εισήχθη στή χώρα μας τόν περασμένο μήνα Μάιο, ένω τόν ίδιο μήνα τού 1978 είχε φθάσει τά 94,6 έκατομ. δολλάρια. Ή αύξηση πού σημειώθηκε έφθασε τό 31%.

Συνολικά ή έτης ναυτιλίας συναλλαγματική πρόσθιος πού εισήχθη στήν Χώρα μας τό πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου 1979 έφθασε τά 587 έκατομ. δολλάρια περίπου.

Τό άντιστοιχο πεντάμηνο τού 1978 είχε φθάσει τά 460,2 έκατομ. δολλάρια. Ή αύξηση πού σημειώθηκε έφθασε τό 27,5%.

Εις τάς Ναυτικάς Σχολάς

Πτυχία και βραβεία στούς άριστευσαντες άποφοίους τών Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού Μηχανικών Χίου και Πλοιάρχων Οινουσών άπενειμε στήν Χίο ο Υπαρχηγός τού Λιμενικού Σώματος «Υποναύαρχος Λ.Σ. κ. Κλειδωσης Νικόλαος».

Πριν από τήν άπονομή ό Διοικητής τής Σχολής Μηχανικών Χίου «Αντιπλοιάρχος Λ.Σ. κ. Μπογράκος Π. άνεγγνωσε τήν ήμερή σια διαταγή και στήν συνέχεια ό Υπαρχηγός άπονθύμεν παραινέσεις πρός τούς νέους δοκίμους άξιωματικούς τού Έμπορικού Ναυτικού, πού θά στελεχώσουν τά έμπορικα μας πλοία.

Στήν τελετή παρέστησαν οι τοπικές Άρχες, έκπροσωποι τών έφοπλιστικών και ναυτεργατικών όργανωσεων και άλλοι προσκεκλημένοι.

Τά κυπριακά

Δημοσιεύθηκε στό α' Παράρτημα τής Ε.Φημερίδος τής Δημοκρατίας τής Κύπρου μέ ήμερομηνία 11.5.79 ή τροποποιήση τού περί Έμπορικης Ναυτιλίας Νόμου τής Κύπρου (νηολόγηση, πώληση και ύποθηκευση πλοίων). Τό κείμενο τού σχετικού νομοθετήματος έχει ώς έξης:

· Αριθμός 42 τού 1979.

· Νόμος τροποποιών τούς περί Έμπορικης Ναυτιλίας νόμους 1963 έως 1973.

· Ή Βουλή τών Αντιπροσώπων ψηφίζει ως άκολουθως:

1. Ό παρών Νόμος θά άναφέρηται ώς ό περι Έμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης Πώλησης και Υποθηκευσης Πλοίων) Νόμος τού 1979 και θά άναγγιγνώσκηται όμοιω μετά τών περί έμπορικης ναυτιλίας (νηολόγησης, πώλησης και ύποθηκευσης πλοίων) Νόμων τού 1963 έως (άρ. 2) 1973 (έν τοις έφεξης άναφερομένων ώς «ό βασικός νόμος») και θά βασικός νόμος και θά άναφερωνται όμοιω ώς οι περί έμπορικης ναυτιλίας (νηολόγησης, πώλησης και ύποθηκευσης πλοίων) νόμοι τού 1963 έως 1979.

2. Ό βασικός νόμος τροποποιείται διά τής έν αυτώ προσθήκης εύθυς μετά τό δρθρον 6

τού άκολουθου νέου άρθρου.

6A. Παρά τάς διατάξεις τού παρόντος Νόμου η οισούδηποτε έτέρου εν προκειμένω ίσχυοντος Νόμου ο υπουργός κέκτηται έπι-πρόσθετον έδουσιαν όπως, οσάκις ύψιστανται, εύλογοι λόγοι ικανοποιούντες αύτόν ότι:

(α) Κυπριακόν πλοίον επιμόνως χρησιμοποιείται κατά τρόπον δοτικής δύναται νά διεγείρη περιφρόνησην ή νά προκαλέσῃ δυσμενείαν ή νά κλονίσῃ την εμπιστοσύνη εις τήν Κυπριακήν έθνικότητα του πλοίου ή τήν Κυπριακήν σημαίαν.

(β) Ό πλοιοκτήτης ή ο πλοιάρχος Κυπριακού πλοίου ή οιονδήποτε υπέυθυνον διά τό Κυπριακόν πλοίον πρόσωπον.

(γ) Άμεσως ή έμμεσως συστηματικώς παραβαίνει ή παραλείπει νά συμμορφωθή προς τάς ύπό τού παρόντος νόμου ή ύπο διεθνών συνθηκών ισχύουσαν εν τή Δημοκρατία επιβαλλούμενας ύποχρεωσεις.

(δ) Χρησιμοποιεί ή έπιτρεπει ή άνεχεται δημόσιως τό κυπριακόν πλοίον χρησιμοποιηθή

εις έπιχειρησεις ασυμβιβαστους πρός τό συμφέρον τής Δημοκρατίας ή τό δημόσιον συμφέρον έν γένει. διάταξη, άφου άκολουθη δη καθορίζομένη διαδικασία, τήν άρσην της Κυπριακής εθνικότητας του πλοίου και τήν έκ τού Νηολογίου διαγραφήν αύτου».

Εις τήν ύπηρεσίαν τής ναυτιλίας

Τά 40 έτη από τής ιδρύσεως της συμπληρώνει έφετος ή κυπριακή έταιρια «The Cyprus Shipping Co. Ltd.», διευθυνούμενη ύπό τού κ. Κ. Παπαδοπούλου. Συνεστήθη τό 1939 με έδραν τήν Αμμόχωστον και υποκατάστημα εις τήν Λεμησόσ, άλλ' από τής τουρκικής εισιθολής τού 1974 όλόληρος ή δραστηριότης τής έταιριας μετεφέρθη εις τήν Λεμησόσ. Ή «Cyprus Shipping» έκπρωσεις εις τήν Κύπρον πλειάδα διεθνών γνωστών έταιριών τακτικών γραμμών και έφοπλιστικών έπιχειρήσεων.

Θαλάσσια άτυχήματα



ΑΕΤΟΣ: 'Υπέστη ζημίας εις τόν στροβιλοφυσητήρα τής πρωστηρίου μηχανής εις Σεπτέμβριον, τήν 1η Ιουλίου. Επισκευαί άνεβληθησαν έν αναμονή άνταλλακτικών.

ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ: 'Αφίχθη εις Μοντεβίδεο τήν 3η Ιουλίου με διαρρόην. Επιθεώρησις άπεκάλυψε τρεις όπας και ρήγματα εις τά διπύθμενα. Συνεστήθη δεξαμενισμός πρός έκτελεσην μονίμων επισκευών. Αργότερον, άμως, αι ζημία άποκατεστάθησαν προσωρινών διά τοποθετήσεως τοιμεντοκιβώτων εις τά διαρρέοντα σημεία και άλλων ένισχυσεων.

ΑΧΑΙΟΣ: 'Ιδε «ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ»

BANIA X. (κ.): 'Από Έλευσίνα διά Κιότζια, με φορτίον 850 τον. χαλυβδίνων έλασμάτων, προσήραξεν έξωθεν τής Κερκύρας τήν 24ην Ιουνίου και άνειλκύσθη τήν έπομπην ύπό δύο ρυμουλκών. Έκειθεν έρρυμαυλήθη εις Πειραιά δι' έπισκευάς, άφιχθεν τήν 29ην Ιουνίου.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ: Εις Σασέμπο τήν 9ην Ιουλίου, άνεφερε ζημίας έκ προσαράξεως και έχητησεν έπιθεώρησιν.

ΔΟΡΥ: Προσήραξεν έμφορτον εις Λαύριον τήν 24ην Ιουνίου. Προσπάθειαί άνελκύσεως του ύπο δύο ρυμουλκών άπεβησαν άκαρποι. Τελικώς, άνειλκύσθη τήν 29ην Ιουνίου χρησιμοποιούν τήν μηχανήν του και βοηθούμενον ύπο τών δύο ρυμουλκών βάσει συμφωνητικού «πο cure, πο ray». Προηγουμένως έξεφορτώθησαν 325 τον. φορτίου και 80 τον. υδατον. Προεκλήθησαν έλαφραι ζημίαι εις τήν μηχανήν και τό σκάφος. Άνεκοινώθη δηθιά συνέχιζε τό ταξίδιον του μετά τήν έπαναφόρτωσιν τού φορτίου.

ΕΛΕΝΗ P. (άλιευτικόν): 'Έδεξαμενίσθη εις Ντακάρ τήν 2αν Ιουλίου, λόγω διαρροής εις τόν τελικόν άξονα και κραδασμών εις τόν άξονα τής έλικος. Άνελήθησαν μόνιμοι έπισκευαί οι οποίαι άνεμένετο νά διαρκέσουν περί τάς τρεις έβδομάδας.

ΕΡΜΗΣ: 'Άνειλκύσθη τήν 25ην Ιουνίου με τήν βοήθειαν τριών ρυμουλκών και δύο πλογιδών. Επιθεώρησις δέν άπεκάλυψε ζημίας, άλλα τό σκάφος άπωλεσε τήν δεξιάν του άγκυραν και δύο κλειδιά άλυσσου. Έν συνεχεία άπελευσε διά Γένοβα. Ή άγκυρα θά άντικατασταθή εις τόν προσεχή λιμένα κατάπλου του (ίδε τεύχος 1.7.79).

σπάσθη τών καλωδίων και τό σκάφος άπελευσε διά Έρεγγι, άφου κατετέθη έγγυησις διά το χούσας ζημίας εις τά καλώδια.

ΜΑΡΙΑ K. (9.069 τον. γκρός): Περί τού δημού άναφέρομεν εις προηγουμένων τεύχος μας, έγκατελείφθη ύπο τών πλοιοκτητών του εις τόν άσφαλιστάς.

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ: Εις Λάγος τήν 16ην Ιουνίου, προσέκρουσεν επί τού έλληνικού δηζελοπλοίου «Άχαιός», τό οποίον ήτο παραβεβλημένον, προκαλέσαν εις αύτό ζημίας.

ΜΕΣΣΗΝΙΑ II: 'Ένετοπισθη ύπο τέτερου σκάφους, τήν 5ην Ιουλίου, έγκαταλειπμένων εις πλάτος 37° 33' βόρειον και μήκος 03° 14' δυτικόν. Άργότερον έβυθισθη. Προφανώς τό πλήρωμα είχε έγκαταλείψη τό κινδυνεύον πλοίον προηγουμένως, παραληφθέν ύπο παραπλέοντων σκαφών. Ής άνεφερον οι πλοιοκτήται, τό «Μεσσηνία» εύρισκετο έν πλώ άπο Καρθαγένην διά Πόρτ Σάϊδ.

ΜΟΛΙΣΤΑ: Τήν 6ην Ιουλίου εύρισκετο έξι-έξωθι τού Κιουρασάο μέ άνωμαλίας εις τό σύστημα πηδαλίου.

ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ: (κ.): Κατά τόν άπόλου του εξ έμβολουργού, τήν 22αν Ιουνίου, έσύρθη επί προβλήτος επί τής όποιας προεκάλεσεν έκτεταμνας ζημίας. Τό σκάφος συνέχισε τό ταξίδιόν του.

OYRANIA: 'Έβυθισθη 20 μίλια βορειοδυτικών τής Βηρυττού τήν 26ην Ιουνίου. Τό πλήρωμα σώον. Τό σκάφος μετέφερε φορτίον κακάδου.

ΠΑΡΟΣ: Προερχόμενον έκ Χιούστον, προσέκρουσεν επί άγνωστου άντικευμένου τήν 9ην Ιουνίου, και ύπεστη ζημίας. Έσημειώθη διαρροή εις τά διπύθμενα άλλα δεν έπιρεσθη δη ευστάθη τού σκάφους, δηπερ εισιθλέθεν έντος τού λιμένος τού Κοατζακόλακος, πρός έκφρωτων μέρους τού έξ 20.000 τον. άραβοσίτου φορτίου του.

ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ III (κ.): 'Υπέστη πυρκαϊάν βορείως τής Κύπρου, περί τήν 20ην Ιουνίου. Τήν 2αν Ιουλίου ένετοπισθη παρασύρμενον άνατολικώς και τουρκικόν ρυμουλκόν έπιευσε πρός διάσωσιν του. Άφιχθεν πλησίον τού μικρού κυπριακού τάνκερ διεπίστωσεν δη ήτο έγκαταλειπμένον και άνελαβε τήν ρυμουλκόν του εις έμβοληρη τήν 4ην Ιουλίου. Ή ζημίαι έκ τής πυρκαϊάς λίαν έκτεταμέναι. Πιστεύεται δη τό πλήρωμα παρελήφθη ύπο τέτερου σκάφους.

ΣΗΣΠΡΑΙΤ: Προσήραξεν εις άποστασιν 25 μιλών έξωθι τού λιμένος «Οκα τών Ινδίων, τήν 1ην Ιουλίου, ύποστάν διαρροήν εις τό μηχανοστάσιον. Λόγω τών έπικρατούντων μουσώνων η διάσωσις του ήτο δυσχερής. Τό πλήρωμα έγκατελείψη τό σκάφος σώον, παραληφθέν διά έλικοπτέρου.

ΣΙΔΝΕΥ: (κ.): 'Από Άλεξανδρειαν διά Σφάξ πρός παραλαβήν φορτίου άλατος διά Μπουργκάς, ένεπλάκη η άγκυρά του εις τόν πυθμένα έξωθι τού Σφάξ και άντιμετωπίζε πρόβλημα άποκολλήσεως της. Ή άγκυρα άπεκολθη και έπιευσεν εις Σφάξ τήν 29ην Ιουνίου, άποπλευσαν τήν έπομπην διά Μπουργκάς.

ΦΡΑΝΚ: Τό έλληνικόν φορτηγόν «Φράνκ», τό οποίον εις τό παρελθόν είχε χαρακτηρί-

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

MENTOR SHIPPING AGENCY(PTY)LTD

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELISABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:

P. O. BOX 2981

DURBAN 4000

TELEPHONES: 325712/3/4

CABLES: MASPORT

TELEX: 6-0204 SA

σθή ώς ολική άπωλεια, ρυμουλκείται εἰς τόν Πειραιά ἵνα ἐπισκευασθῇ καὶ τεθῇ ἐκ νέου ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΧΑΔΙΩΤΗΣ: Κατά τὴν προσόδρμιον του εἰς Στεττίνον προσέκρουσεν ἐπὶ προβλῆτος καὶ ὑπέστη διάτρησιν τῶν ἔλασμάτων ἔξωτερικῶς τῆς πρωραίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσε-

ως. Ἐπισκευαί ἡρχισαν ἐπ' ἀγκύρα τῆν 2αν Ἰουλίου.

ΨΑΡΑ: Ἀποπλεύσαν δὲ Κολόμπο τῆν 24ην Ἰουνίου δι' Ἀμπιτζάν, ἐπέστρεψε τῆν 27ην δι' ἐπισκευάς, μετά τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἀπέπλευσεν ἐκ νέου την 5ην Ἰουλίου διὰ τὸν προορισμὸν του.

νιαν, Ἰούλιον, δολ. 4.800 ἡμερησίων (φρῆντομ).

Ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου, παράδοσις Ἱαπωνίαν, Ἰούλιον, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, δολ. 7.000 ἡμερησίων (26.645 τον., τοῦ 1972).

Κυκλικὸν ταξίδιον δυτ. ἀκτῆς Νοτ. Ἀμερικῆς, παράδοσις Ἱαπωνίαν, Αὔγουστον, δολ. 2.75, (15.000 τον. μεταλλοφόρον/πετρελαιοφόρον, τοῦ 1972).

Ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Αὐστραλίας καὶ Νοτ. Αφρικῆς, παράδοσις Ἱαπωνίαν, Ἰούλιον, δολ. 3.30, (129.325 τον., τοῦ 1973).

Ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Νοτ. Αφρικῆς, παράδοσις Μουσκάτ, Ἰούλιον, δολ. 6.000 ἡμερησίων, (28.761 τον., τοῦ 1973).

Κυκλικὸν ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ, παράδοσις Ταιβάν, ἀμεσος, δολ. 8.750 ἡμερησίων (ὅψιν ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ 33.400 τον., τοῦ 1965).

Ταξίδιον Κίνας μέσω Γουιάνας καὶ ἀμερικ. Κόλπου, παράδοσις Νέαπολιν, ἀμεσος, δολ. 4.900 ἡμερησίων (15.166 τον., τοῦ 1969).

Ταξίδιον Μπανγκλαντές μέσω Γαλλίας, παράδοσις Λισσαβώνη, Ἰούλιον, δολ. 9.000 ἡμερησίων (23.804 τον., τοῦ 1962).

Ταξίδιον Καραϊβικῆς ἡ βορ. ἀκτῆς Νοτ. Αμερικῆς, παράδοσις Μέρσει Μπάρ, Ἰούλιον, δολ. 5.400 ἡμερησίως (11.118 τον., τοῦ 1978).

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Κόντινεντ, ἀμεσος, δολ. 6.000 ἡμερησίως (21.200 τον., τοῦ 1970).

Ταξίδιον Ἀραβικοῦ Κόλπου, παράδοσις ἀμερικ. Κόλπου, Ἰούλιον, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ, δολ. 8.000 ἡμερησίως (15.079 τον., τοῦ 1968).

Ταξίδιον Πολωνίας μέσω ἀμερ. Κόλπου, παράδοσις Κοατζακούλκος, Ἰούλιον, δολ. 6.700 ἡμερησίως (16.618 τον., τοῦ 1966).

Ταξίδιον Πλεύτη, μέσω δυτ. ἀκτῆς Νοτ. Αμερικῆς, παράδοσις Μπουεναβεντούρα, ἀμεσος, δολ. 4.200 ἡμερησίως (9.624 τον., τοῦ 1960).

Ταξίδιον Κίνας, παράδοσις Μπουεναβεντούρα, Ἰούλιον, δολ. 6.550 ἡμερησίως, (15.875 τον., τοῦ 1967).

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ

Χονδρά λευρα, ἀπό Νοτ. Βραζιλίαν δι' Ἀδριατικήν, 12.000 τον., δολ. 33 φίο, Ἰούλιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, ἀπό ἀμερικ. ἀκτήν βορ. Ειρηνικοῦ διά Νοτ. Κορέαν, 23.000 τον. σίτου, δολ. 29.50 μέ 1.200 τον. ἐλ. ἐκφ., Αὔγουστον. Διά Τσάλαν, 30.500 τον., δολ. 52.50, μέ 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ἰούλιον. Δι' Ἱαπωνίαν, 38.500 τον., δολ. 17.50 φίο, Ἰούλιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Γεννήματα, ἀπό Νοτ. Αὐστραλίαν δι' Ἱαπωνίαν, 16.800 τον. κριθῆ, δολ. 34 μέ 1.800 τον. φορτωσιν καὶ ἐλ. ἐκφ., Σεπτέμβριον. Διά Ταιβάν, 15.000 τον., δολ. 32.99, μέ 1.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ἰούλιον.

Τσιμέντα, ἀπό Βόρειον Κορέαν δι' Ἰνδίαν, 14.000 τον., δολ. 31 φίο, Ἰούλιον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Σιδηρομετάλλια, ἀπό Νουαρτιπού διά Δουνκέρκην, 85.000 τον., δολ. 7.20 φίο, Ἰούλιον. Από Μονρόβια δι' Ολλανδίαν, 70.000 τον., δολ. 8.60 φίο, Ἰούλιον. Δι' Ἰταλίαν, 75.000 τον., δολ. 9.20 φίο, Ἰούλιον. Από Λάσούερ Μπουκάναν διά Χάνσαπορτ, 70.000 τον., δολ. 9.50 φίο, Ἰούλιον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Χάλυψη, ἀπό Τάραντα δι' Αμβέρσαν, 7.500 τον., δολ. 166.000 μέ 1.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ἰούλιον.

Σιδηρομετάλλια, δι' Ολλανδίαν, 62.000 τον., δολ. 5.45 φίο, Ἰούλιον.

KONTINENT

Λιπάσματα, ἀπό Κόντινεντ δι' Ἰνδίαν, 13.000 τον., δολ. 42.50 φίο, Αὔγουστον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ταξίδιον Καναδᾶ καὶ δυτ. ἀκτῆς Η.Π.Α., παράδοσις Ἱαπωνίαν, Ἰούλιον, ἐπαναπαράδοσις Ἱαπωνίαν, δολ. 5.150 ἡμερησίως (16.889 τον., τοῦ 1968).

Ταξίδιον δυτ. Αφρικῆς, παράδοσις Ἱαπω-

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κατά τὰ φαινόμενα, δέν θά σημειωθῇ ἐλλειψὶς πετρελαίου κατά τὸν προσεχὴ δεμόνα. Ή Σαουδική Αραβία ἀνήγγειλεν δὲτη προτίθεται νά αὐξήσῃ τὴν παραγωγὴν τῆς εἰς τὰ 9.5 ἑκατ. βαρέλια ἡμερησίως προσπονῶς καὶ ἐπίζεται δὲτη σύντο θά υπάρξῃ ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Πιθανός μέ την ἐνέργειαν αὐτῆν τῆς Σαουδικῆς Αραβίας νά αποφευχθῇ μία νέα παγκόσμια οἰκονομικὴ θεσίσις.

Βελτιωμένοι οἱ ναυλῶν τῶν δεξαμενοπλοίων κατά τὸ διαρρέων 150ήμερον. Ιδία εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, η ζητησίς διά μεγάλα σκάφη προεκάλετε τὴν ἀνύψωσιν τῶν ναυλῶν διά VLCC ἀνω τὸν 50 μονάδων τῆς Γουόρλντντσεκῆν. Ή Καραϊβική, ἐπίσης, ἐνεφάνισε ἀξέλογον κίνησιν.

Παραθέτωμεν ὡρισμένας χαρακτηριστικάς ναυλώσεις.

· Από Περσικόν Κόλπον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ δι' Μεσόγειον, 220.000 τον.. W 55, Ἰούλιον. Δι' Ελλάδα, VLCC, W 52.5, Ἰούλιον. Διά Χόγκ Κόγκ, 48.000 τον., W 300 Ἰούλιον. Διά Καραϊβικήν, 250.000 τον., W 55, Ἰούλιον. Δι' Ισπανίαν 150.000 τον., W 78.75,

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

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

TEL: 40-4612

45-5992

45-7891

46-2129

49-3548

PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059

E. Andresen 86-7115

Ιούλιον. Δι' Ιταλίαν, 190.000 τον., W 60 (σλόου στήμ) W 63 (φούλ στήμ), Ιούλιον.

Από Μεσόγειον δι' αμερικ. Κόλπον, 88.500 τον., μέρος φορτίου (OBO), W 100 Ιούλιον.

Από Χάβρην διά Ντόντζες, 73.500 τον., δύο συνεχή ταξίδια, W 150, Ιούλιον.

Από Καραϊβικήν δι' αμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 67.000 τον., W 160, Ιούλιον. Διά

Χιλήν, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 168, Ιούλιον.

Από Φρέρρη διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ, 34.000 τον., W 330, άμεσος φόρτωσις.

Καθαρά, από Αργού διά Βιετνάμ, μέρος φορτίου 20.000 τον., W 365, Ιούλιον. Από Μεσόγειον διά Κόντινεντ/Αγγλίαν, 19.000 τον., W 317.5, Ιούλιον. Από Αμερικήν διά Μεσόγειον 19.000 τον., W 205, Ιούλιον.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Ταιβάν, δολ. 38 φίο, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 10-20.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): Βαλτιμόρην 40.000 τον. γαιανθράκων 'Αλεξανδρειαν, δολ. 21 φίο, μέ 10.000/6.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 15-31.

ΕΛΑΦΙ: Νέαν Υόρκην και Μπόστον 32.500 τον. παλαιοσιδήρων, Μπιλμπάρ δολ. 20,25 φίο, έτοιμος φόρτωσις.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ: Παρανάγκουα 20.000 τον. λιπασμάτων 'Αδριατικήν, δολ. 33,50 φίο, Ιούλιον 12-25.

ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 17.000 -18.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν δολ. 24,25 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, και έν συνεχεία από αμερικ. λιμένας Κόλπου δι' ανατολ. ακτήν Μεζικού δολ. 17,75, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 5-12.

ΜΑΡΟΥΚΩ: Μπουένος 'Αρρες 11.500 τον. (60 πόδ.) Βρέστην - Αμβούργον ρείντζ δολ. 38, όψιν Δανιαν δολ. 39,75, Βρέστην - Αμβούργον ρείντζ και Δανιαν δολ. 40,35, έλ. έκφρτωτικών, μέ 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν Γαλλίαν, 1.500 τον. Δανιαν, 3.000 τον. άλλους λιμένας, Ιούλιον 23-31.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Τίλμπουρη δολ. 22,50, όψιν Σηφόρη δολ. 22,75 φίο, μέ 8.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 2-10.

ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. φωσφάτων χύμα, δυτ. ακτήν Ινδίας, δολ. 51, όψιν ανατολικήν ακτήν δολ. 51,35 φίστο, μέ 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 18-Αύγουστου 4.

ΗΣΤΠΟΡΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 31.500 τον. γεννημάτων νότιον Ιαπωνίαν δολ. 28 φίο, Ιούλιον 5-11.

ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ: 'Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τον. γεννημάτων Τίλμπουρη, δολ. 17,50, όψιν Τίλμπουρη και Αμβέρσαν δολ. 18,25 φίο, Ιούλιον 8-15.

ΣΙΗΛΙΑΔΑ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 10.500 τον. γεννημάτων Ματάντι (21 π. βύθ. εις γλυκέα θάλατα) δολ. 60 φίο, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 12-20.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λιβ.): Ούχι βορειότερον Σάντα Φέ μέ συμπλήρωσιν Μπάχια Μπλάνκαν 35.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 43,25 όψιν Μπάχια Μπλάνκαν, δολ. 42, έλ. έκφρτωτικών μέ 2.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 10-25.

ΚΑΙΤΗ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείων Χάττερας) 30.000-30.200 τον. γεννημάτων Κονσταντζαν, δολ. 25,75, φίστο, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 16-24.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ: Χάμπτον Ρόουντς 50.000 τον. γαιανθράκων Κασιούνγκ δολ. 21, έλ. έκφρτωτικών, μέ 10.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούνιον-Ιούλιον.

ΤΡΕΤΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτόν): Ρίον Ιανέριον 32.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Γουΐλμινγκτον, δολ. 18 φίο, μέ 5.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 10-30.

ΜΕΛΑΤΕΜΙ ΙΙ: Τολέδο 12.000 τον. γεννημάτων Μπέλφαστ, δολ. 30 φίστο, μέ 3.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστου 1-15.

ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 17.500 τον. λιπασμάτων Ινδίαν, δολ. 51, μέ 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 9-20.

γεννημάτων Μπάσραν, δολ. 51, συμπλήρωσις εις τά δολ. 44, μέ 1.250 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 21-28.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.: Βαγκούβερ 25.000 τον. d.w. φορτίου θείου, Μαλούτο, δολ. 860.000 φίο, μέ 10.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 1-15.

ΣΙΝΤΥ: Αμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού 30.500 τον. σίτου Τσιτταγκόνγκ ή Τσάλλαν, δολ. 52,50, μέ 5.000 τον. φόρτωσιν, 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιον 9-26.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ: Αμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού 25.000 τον. γεννημάτων Τσιβάν, δολ. 30, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ: Βίσμαρ και Αμβούργον 15.000 τον. και ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ: 12.000 τον. υδροχλωρικής ποτάσας δυτ. ακτήν Ινδίας, δολ. 43,50, όψιν μόνον Αμβούργον δολ. 42,50 φίο, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 10-15, και Ιούλιον 15-25.

ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ: Κόντινεντ 12.000 τον. λιπασμάτων, Ινδίαν, δολ. 43,50, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, φίο, Αύγουστου 5-15.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΑΒΟ ΚΟΛΩΝΕΣ: 'Ενα/δύο λιμένας Φιλιππίνων 11.200 τον. ζαχάρεως χύμα Πόρτ Κηλόγκ, δολ. 17,35 φίο, μέ 1.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Ούμι Κάσρ 12.000 τον. θείου δυτ. ακτήν Ινδίας, δολ. 17,25 φίο, μέ 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 1-10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΑΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ: Μπέρια 15.000 τον. γαιανθράκων Αμβούργον - Γδύνια ρείντζ δολ. 28,95, βάσις Αμβούργον, δολ. 29,95 άλλους λιμένας, δύο λιμένας έκφρτωσεως 50 σέντς ξετρα. φίο, μέ 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούνιον 26-Ιούλιον 5.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: Μονρόβιαν 70.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος 'Ολλανδίαν, δολ. 8,60, φίο, Ιούλιον.

ΚΥΝΟΪΑ: Ντόρμπαν 18.000 τον. μεταλλεύματον 'Ιμπινγκαμ δολ. 545.750 φίο, κατ' άποκοπήν, μέ 1.500/2.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 10-20.

ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μικτόν): Λόουερ Μπαχάν 70.000 τον. μεταλλεύματον Χάνσαπορτ δολ. 9,50, Ιούλιον.

ΠΑΛΑΜΙΣ: Ακαμπαν 11.500 τον. φωσφάτων Ινδίαν, δολ. 18,25, φίστο, μέ 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν, Ιούλιον 16-31.

ΖΗΝΟ: Πόρτ Λουΐς, Μαυρίκιον 14.500 τον. ζαχάρεως Λονδίνον, Λίβερπουλ λίρας 16.30, μέ 900/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν, φίο, Ιούλιον 17-25.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ: 13.500 τον. d.w.

ZHTOYNTAI

Πλοιαρχοί και Α' Μηχανικοί, δεκτοί και συνταξιούχοι.

'Εργασία: Θάσιο διάδοχος της Αντιπρόσωπης Πλοιοκτητών.

Γνώστες Αγγλικής γλώσσης απολύτως απαραίτητος. Μισθός λίαν

ικανοποιητικός, δημητριακός υπηρεσίας εις τά πλοια. Παρακαλούμεν γράψατε σύντομον σημείωμα και άριθμόν τηλεφώνου.

ARCO Τατοίου 12, Κηφισσιά διά Δ. Α.

(650.000 κ.π. 13 1/2 - 14 μιλ., 25 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ του 1962) δολ. 5.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 20.000 δώρον, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Περού Ιούλιον, ἐπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Βάρναν.

ΑΤΡΗΝΣ ΑΓΝΗΑΔ: 12.500 τον. d.w. (600.000 κ.π. 15 μιλ., 24 τον. φιούελ διλ και 2 τον. γκάζ διλ του 1963), δολ. 4.200 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικόν σταθμόν Περού Αμερικής, ἐπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Μπουένος Αὔρες.

ΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝΤ: 20.910 τον. d.w. (858.000 κ.π. 15 μιλ., 32 τον. φιούελ διλ του 1967), δολ. 7.200 ήμερησίως, παράδοσις Αντοφαγκάστα Ιουλίου 15-25, ἐπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΤY II: 57.940 τον. d.w. (16 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ του 1966), δολ. 4.75, παράδοσις Ούλσαν Ιουνίου 25-Ιουλίου 10, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - Αμβούργον ρείντζ, μέσω αμερικ. λιμένων θυτικής άκτης.

ΘΑΛΑΣΣΙΝ ΑΥΡΑ: 78.500 τον. d.w. (15 μιλ. 60 τον. φιούελ διλ του 1973), δολ. 5.10, παράδοσις νότιον Κορέαν Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις ουγίνες, ταξίδια 6-7 1/2 μηνών.

ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ (λιβ.): 33.900 τον. d.w. (1.577.000 κ.π. 15 μιλ., 39 τον. φιούελ διλ, του 1976), δολ. 10.050 ήμερησίως, ταξίδια 2-4 μηνών, παράδοσις άμερικ. λιμένων Κόλπου, Ιουλίου 1-13.

ΑΙΓΑΙΙΣ ΤΑΤΦΟΥΝ (εις τάιμ τόπτερ): 28.169 τον. d.w. (1.329.937 κ.π. 13 1/2 μιλ., 34 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήξελ διλ του 1968), δολ. 7.500 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ άμερισ, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω Σάφι.

ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.: 22.320 τον. d.w. (1.087.730 κ.π. 14 1/2 μιλ., 28-30 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ του 1973), δολ. 6.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Σιγκαπούρην Ιουνίου 26-30, ἐπαναπαράδοσις Μπορντώ - Αμβούργον ρείντζ, μέσω Ίνδονησίας.

ΑΣΤΗΡ (φόρτωσιν του 1974): δολ. 7.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον βόρ. Ειρηνικού, παράδοσις Ιαπωνίαν Ιουνίου 30-Ιουλίου 15, ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρείντζ.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΗΣ: 26.451 τον. d.w. (1.207.000 κ.π. 15 μιλ., 38 τον. φιούελ διλ του 1976), δολ. 7.600 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, παράδοσις Γλασκώβην άναδρομικώς άπό 19 Ιουνίου, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΧΛΟΗ: 26.796 τον. d.w. (15 μιλ., 36 τον. φιούελ διλ του 1975), δολ. 7.500 ήμερησίως, παράδοσις Φιλιππίνας Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις Μαύρην Θάλασσαν, μέσω Αύστραλίας.

ΕΥΡΩΣΙΗ II: 9.624 τον. d.w. (569.241 κ.π. 14 μιλ., 22 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1960), δολ. 4.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Μπουεναβέντούρα άμερισ, ἐπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέιτ, μέσω δυτ. άκτης νοτίου Αμερικής.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕΤΗΜ: 23.804 τον. d.w. (1.197.000 κ.π. 14 μιλ., 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1962), δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Ιασσαβόνα Ιουνίου 29-Ιουλίου 4, ἐπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Μπαγκλαντές, μέσω βορ. Γαλλίας.

ΑΓΚΝΙ ΙΙ: 21.500 τον. d.w. (32 π. 8 ίντσ. 875.000 κ.π. 14 μιλ., 28 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1963), δολ. 5.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, ταξίδια 11-13 μηνών, παράδοσις Σουφαμπάγια Ιουλίου 15-30.

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (φρήντομ του 1979): δολ. 4.800 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Ιουλίου 6-13, ἐπαναπαράδοσις δυτ. Αφρικήν.

ΚΑΠΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ: 27.564 τον. d.w. (33 π. 7 1/8 ίντσ. 1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ., 37 τον. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντήξελ διλ του 1966), δολ. 8.200 ήμερησίως, παράδοσις Σαγκάνη άναδρομικώς άπό 23 Ιουνίου, ἐπαναπαράδοσις Έρυθράν Θάλασσαν - Σιγκαπούρην ρείντζ, μέσω Αύστραλίας.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ: 33.400 τον. d.w. (1.435.000 κ.π. 15 1/2 μιλ., 40 τον. φιούελ διλ του 1965), δολ. 9.300 ήμερησίως, παράδοσις Ταιβάν άμερισ, ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν - Ταιβάν ρείντζ, έν κυκλικόν ταξίδιον βόρ. Ειρηνικού, ψιφών έπαναπαράδοσις Κόντινεντ δολ. 8.750.

ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (SD 14 του 1973): δολ. 4.400 ήμερησίως παράδοσις Κόντινεντ Ιουλίου 5-15, ταξίδια 7-9 μηνών.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ: 22.312 τον. d.w. (1.091.470 κ.π. 14 1/2 μιλ., 27 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1974), δολ. 7.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν Ιουλίου 10-25, ἐπαναπαράδοσις Φιλιππίνας, μέσω Κενά.

ΜΙΝΩΣ (εις τάιμ τόπτερ): 53.836 τον. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ., 52 τον. φιούελ διλ και 3 τον. ντήξελ διλ του 1975), δολ. 13.000 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουλίου 5-15, ἐπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 26.074 τον. d.w. (1.248.000 κ.π. 14 μιλ., 30 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1963), δολ. 6.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Ιουνίου 28-Ιουλίου 2, ταξίδια 12 μηνών.

ΟΣΕΑΝΩΤ: 15.893 τον. d.w. (723.230 κ.π. 13-14 μιλ., 24-25 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 - 2 τον. ντήξελ διλ του 1964) δολ. 4.300 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Σιγκαπούρην Ιουνίου 29-Ιουλίου 2, ἐπαναπαράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Μπορντώ - Αμβούργον ρείντζ.

ΕΥΡΩΠΗ II: 9.624 τον. d.w. (14 μιλ., 22 τον. φιούελ διλ του 1960), δολ. 4.200 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχωρησην του πιλότου εις Μπουεναβέντούρα άμερισ, ἐπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέιτ, μέσω δυτ. άκτης νοτίου Αμερικής.

ΕΔΕΣΑ: 12.324 τον. d.w. (του 1964), δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσις Σαλβαντόρ Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις Κίναν.

ΑΠΕΞ: 28.761 τον. d.w. (14 1/2 - 15 μιλ., 39 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1973), δολ. 6.000 ήμερησίως, παράδοσις Μουσκάτ, Ιουλίου 15-25, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ μέσω νοτίου Αφρικής.

ΘΑΛΑΣΣΙΝ ΚΥΡΑ: 29.793 τον. d.w. (18 μιλ., 47 τον. φιούελ διλ του 1978), δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις Σάν Ζουάν Ιουλίου 3-5, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ, μέσω άμερικ. λιμένας άνατολ. άκτης Κόλπου.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: 17.000 τον. d.w. (802.000 κ.π. 13 1/2 μιλ., 25 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1972), δολ. 6.000 ήμερησίως, παράδοσις Βενετίαν Ιουλίου 5-8, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ.

ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ: 15.000 τον. d.w. (676.000 κ.π. 16 μιλ., 29 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντήξελ διλ του 1973), δολ. 5.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Λίβερπουλ Ιουλίου 5-15, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, Ιουλίου 12-30, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον μέσω Ρίτσαρντς Μπαίν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: 28.000 τον. d.w. (του 1971), δολ. 6.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, δεύτερον δεκαπενθήμερον Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ μέσω νοτίου Αφρικής.

ΓΟΥΓΙΝΤΣΤΟΝ: 27.081 τον. d.w. (14 μιλ., 36 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντήξελ διλ του 1971) δολ. 6.000 ήμερησίως, παράδοσις Καράτσι, Ιουλίου 12-25, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ μέσω νοτίου Αφρικής.

ΧΡΥΣΑΝΘΟ Γ.Α.: 28.000 τον. d.w. (14 1/2 μιλ., 38 τον. φιούελ διλ του 1971), δολ. 8.900 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, Ιουλίου 12-25, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ, μέσω νοτίου Αφρικής.

ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΠΙΝΓΚΣ: 16.431 τον. d.w. (858.686 κ.π. 15 μιλ., 29 τον. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντήξελ διλ του 1968), δολ. 6.400 ήμερησίως πλέον δολ. 60.000 δώρον, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου, Ιουλίου 17-22, ἐπαναπαράδοσις Πολύνιαν.

ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.: 15.700 τον. d.w. (13 μιλ., 20 τον. φιούελ διλ του 1962), δολ. 7.500 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουλίου 20, Αύγουστου 5, ἐπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μπρέγκεν μέ κατεύθυνσην πρός νότον.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: 57.650 τον. d.w. (15 μιλ., 60 τον. φιούελ διλ του 1969) δολ. 5.35, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ Ιουλίου.

ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 26.074 τον. d.w. (14 μιλ., 30 τον. φιούελ διλ του 1963), δολ. 8.500 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.273 τον. d.w. (14 1/2 μιλ., 27 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντήξελ διλ του 1973), δολ. 8.500 ήμερησίως, παράδοσις Βαρκε-

TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU

TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

λώνα Ίουλιου 6-8, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Μπάσρας.

ΠΕΤΡΑ: 40.404 τον. d.w. (14 1/2 - 15 μιλ. 43 τον. φιούδελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1976), δολ. 9.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μιζουσίμα Ίουλιου 20. Αύγουστου 8, ταξίδιον άνατολικής άκτης Μεξικού.

ΜΙΡΕΝΕ: 7.000 τον. d.w. (τού 1968), δολ. 4.050 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Σάουθ Γουέστ Πάρκ, Μισσισιπιτήν, έτοιμος - άμεσος, έπαναπαράδοσις, Βέροια Κρούζ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ: 24.572 τον. d.w. (14 μιλ. 36 τον. φιούδελ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1965), δολ. 6.875 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Ίουλιον 1, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πλύτου εις Αμέρικαν, Αμβούργον πέντε, ένα κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ατλαντικού.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ (κ. 'Ανδρεάδη): 25.800 τον. d.w. (15 μιλ. 37 τον. φιούδελ διλ και 2 1/2 τον. ντήζελ διλ) δολ. 6.500 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παγκόσμια ταξίδια 30-36 μηνών, παράδοσις Ιαπωνίαν, Σεπτεμβρίου 5-Οκτωβρίου 20.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Καραϊβικήν 68.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 237,5, Ίουλιον 29.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΤΤ (λιβ.): Καραϊβικήν 62.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 227,5, Ίουλιον 28.

ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν): 'Ακτοπλοϊκόν Καραϊβικής 53.000 τον., Γουορλντσκέιλ 370, Ίουνιον 25.

ΑΤΟΜΙΚ: Σαιντ Κρουά 55.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 250, Ίουνιον 26.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Ταρτούς 100.000 τον. μέρος φορτίου όντων, Γουορλντσκέιλ 135, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου ή Καραϊβικήν, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 147,5, 'Αργεντινήν ή Ούρουγουάν Γουορλντσκέιλ 147,5, Εύρωπαϊκός λιμένας Μεσογείου Γουορλντσκέιλ 170, Ίουνιον 27-30.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 235.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 27,5, μέσος δρος Γουορλντσκέιλ 30, Ίουνιον 28.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 29.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 200, Ίουνιον 29.

ΑΙΓΑΙΟΝ: Ριγέκεν 19.000 τον. καθαρά, Θεσσαλονίκην, Γουορλντσκέιλ 330, Ίουνιον 28.

ΤΥΧΟΣ: Καραϊβικήν 32.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 360, Ίουνιον 30.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): Καραϊβικήν 37.500 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 387,5, Ίουλιον 3.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιβ.): Φρήπορτ 45.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 350, Ίουλιον 2.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικόν Κόλπον 100.000 τον. μέρος φορτίου, Μοχαμάδεντα, Γουορλντσκέιλ 113, Ίουλιον 5.

ΚΥΠΡΟΣ: Περσικόν Κόλπον, 90.000 τον. μέρος φορτίου, Βουβάνη, Γουορλντσκέιλ 150, Ίουνιον 29.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.Α.: Καραϊβικήν 63.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 300, Ίουνιον 30.

ΦΑΝΤΑΣΥ Δ.: Πουέρτο 'Ορντας 36.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 400, Ίουλιον 10.

ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΕ'Υ': Πουέρτο Μιράντα 42.500 τον. μέρος φορτίου, Χόλυρουντ, Γουορλντσκέιλ 305, Ίουλιον 1.

ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΑΟΡΕΡ (λιβ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 60.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 310, δύο συνεχή ταξίδια έναρξης Ίουνιον 28.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν): Περσικόν Κόλπον 75.000 τον. μέρος φορτίου, Μομπάσα, Γουορλντσκέιλ 60, Ίουλιον 10.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 260.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, κλρ. Γουορλντσκέιλ 40, Ίουλιον 4.

ΑΝΑΓΚΕΑ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: Δυτ. 'Αφρικήν 63.000 τον. όψιόνς, Γουορλντσκέιλ 170, Ίουλιον 2.

ΤΟΥΔΑΠ Β.: Δυτ. 'Αφρικήν 35.000 τον. όψιόνς, Γουορλντσκέιλ 295, Ίουλιον 7.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): Καραϊβικήν 37.500 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 387,5, Ίουλιον 8.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Συρία 95.000 τον. Κασιούνγκ, ναύλος δέν άνεικονώθη, Ίουνιον 30.

ΜΑΡΙΑΛΙΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 172,5, Ίουλιον 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιβ.): 'Ακτοπλοϊκόν Καραϊβικής 70.000 τον. μέρος φορτίου, Γουορλντσκέιλ 248,5, Ίουλιον 3.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν): Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 182,5, Ίουλιον 2.

ΑΡΜΟΝΙΚ: Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 185, Ίουλιον 2.

ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ: Περσικόν Κόλπον 250.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 40,25, έναν φόρτωσης Ίουλιον 4, Γουορλντσκέιλ 41,25, Ίουνιον 30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΝΤΕΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 85.000 τον., Μαύρη Θάλασσαν, Γουορλντσκέιλ 192, Ίουλιον 10.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (λιβ.): 'Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 136.000 τον. μέρος φορτίου, Γουορλντσκέιλ 115, Ίουλιον 4.

ΠΑΙΔΑΜΥΡΑ (λιβ.): Μεσόγειον 95.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 100, Ίουλιον 11.

ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 51.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 172, Ίουνιον 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (λιβ.): Καραϊβικήν 78.000 τον. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 130, Ίουλιον 11.

ΑΣΤΡΕΑ: Δυτ. 'Αφρικήν, 79.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 202,5, Ίουλιον 12.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 43.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 240, Ίουλιον 8.

ΤΡΕΤ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μικτόν): Καραϊβικήν 40.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουορλντσκέιλ 230, όψιόν ύπόλοιπον πλήρες φορτίου 70.000 τον., Γουορλντσκέιλ 130, Ίουλιον 15.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 33.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 310, Ίουλιον 4.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Μποναΐρ 52.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 175, Ίουλιον 11.

ΜΙΜΗ: Κάμπαν 47.300 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 215, Ίουλιον 13.

ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν): 'Εκουατόρ 52.000 τον. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 200, Ίουλιον 20.

ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Καμπίντα 98.000 τον. Τρίνινταντ, Γουορλντσκέιλ 150, Ίουλιον 19.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ: Σιντί Κερίρ 51.000 τον. δυτ. άκτης Ιταλίας, γύρω Γουορλντσκέιλ 177,5, Ίουλιον 12.

ΠΑΡΟΣ: Δυτ. 'Αφρικήν 19.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, ή Σκανδινανίαν, Γουορλντσκέιλ 330, Ίουλιον 17.

ΑΓΡΗΝΣ ΧΑΡΙΣΜΑ: 'Αλγέσιρας 17.000 τον. καθαρά Καναρίους, Γουορλντσκέιλ 310, και έν συνεχεία άπο Καναρίους δι' Ισπανίαν, άμεσος φόρτωσης.

ΡΑΤΝΟ: 'Ακτοπλοϊκόν 'Αγγλιας, Κόντινεντ 19.000 τον. καθαρά, Γουορλντσκέιλ 330, Ίουλιον 6.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 375, Ίουλιον 10.

ΤΡΕΤ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Περσικόν Κόλπον

83.000 τον. νότιον Κορέαν, Γουορλντσκέιλ 192,5, Ίουλιον 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 67.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, Γουορλντσκέιλ 185, όψιόν ύπόλοιπον πλήρες φορτίου 92.000 τον. Γουορλντσκέιλ 92,5, Ίουλιον 5.

ΑΓΡΗΝΣ ΣΕΡΕΝΑΤΑ: Καραϊβικήν 67.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου, μέρος φορτίου, Γουορλντσκέιλ 162,5, Ίουλιον 7.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Μπαχάμας 40.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 290, Ίουλιον 5.

ΕΥΑΝΘΙΑ: Καραϊβικήν 60.000 τον. άμερικ. λιμένας Κόλπου μέρος φορτίου, Γουορλντσκέιλ 175, Ίουλιον 9.

ΤΡΕΤ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Καραϊβικήν 85.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερας), Γουορλντσκέιλ 120, Ίουλιον 9.

ΑΛΦΕΥΣ: Σιντί Κερίρ 90.000 τον. Ιταλίαν, Γουορλντσκέιλ 127,5, Ίουλιον 8.

ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ: Δυτ. 'Αφρικήν, 70.000 τον. μέρος φορτίου, όψιόνς, Γουορλντσκέιλ 145, Ίουλιον 9.

ΙΟΝΙΚ: Δυτ. 'Αφρικήν 82.000 τον. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 135, Ίουλιον 15.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 260.000 τον. Σιγκαπούρην, Γουορλντσκέιλ 47,5, Ίουλιον 15.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 245.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν, Γουορλντσκέιλ 47, Ίουλιον 5.

ΑΝΤΚΑΙΖΟ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 25.000 τον. Ινδίαν, Γουορλντσκέιλ 397,5, Ίουλιον 4.

ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 20.000 τον. Γκουάν, Γουορλντσκέιλ 202,5, Ίουλιον 5.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.): Περσικόν Κόλπον 83.000 τον. Ταλάνδην, Γουορλντσκέιλ 215, Ίουλιον 11.

ΕΦΕΣΟΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 70.000 τον. μέρος φορτίου, Κωνστάντζαν (μέσω Σουέζ) δολ. 24,90, άμεσος φόρτωσης.

ΑΙΓΑΙΟΝ: Μαύρην Θάλασσαν 19.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, καθαρά, Γουορλντσκέιλ 235, Ίουλιον 10.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ: Καραϊβικήν 28.000 τον. καθαρά 'Αργεντινήν, Γουορλντσκέιλ 397,5, Ίουλιον 10.

ΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Σαιντ Τζών 28.000 τον. καθαρά 'Αργεντινήν, Γουορλντσκέιλ 400, Ίουλιον 7.

ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (λιβ.): 'Αρζού 20.000 τον. μέρος φορτίου καθαρά Βιετνάμ, Γουορλντσκέιλ 365, Ίουλιον.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 190.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, Γουορλντσκέιλ 60, Ίουλιον 22.

ΤΡΙΠΟΛΙΣ (λιβ.): 'Ανατολ. άκτην Μεξικού 40.000 τον. μέρος φορτίου Πουερτό Ρίκο, Γουορλντσκέιλ 275, Ίουλιον 11.

ΓΙΩΤΑ Ε.: Καραϊβικήν 50.000 τον. μέρος φορτίου, Χίλην, Γουορλντσκέιλ 188, Ίουλιον 10.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Φρήπορτ 34.000 τον. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουορλντσκέιλ 330, άμεσος φόρτωσης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 58.000 τον. Ιαπωνίαν, Γουορλντσκέιλ 250, Ίουλιον 20.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Περσικόν Κόλπον 125.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουορλντσκέιλ 84, Ίουλιον 20.

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

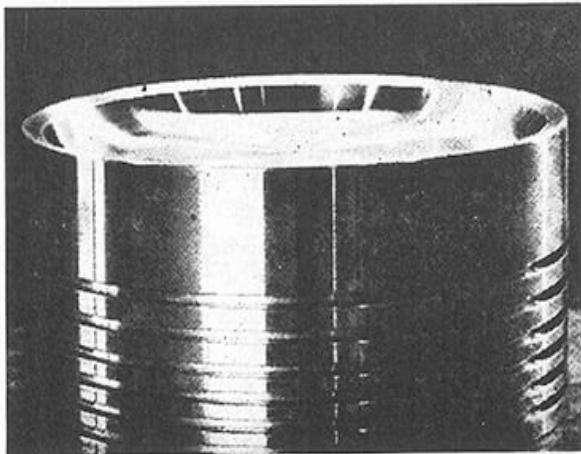
This kind of job needs more

It needs Top People with Top Experience.

It also needs a Top method, such as the IVALDI & GENERALE method. What's more, it needs Top Quality. Combine all of this and you have what NAFSI is providing with each and every piece.

Anyway NAFSI is a Top Name in Greece.

The only thing where we are not on Top, is our price. Try it.



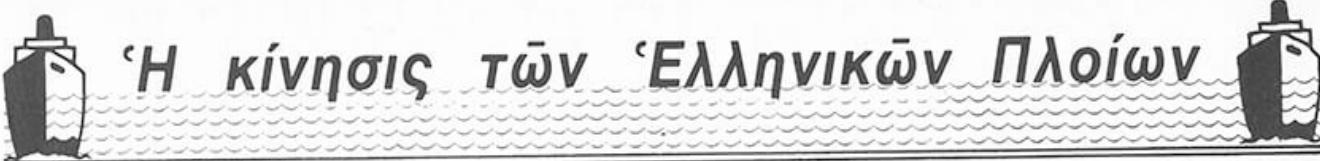
RECONDITIONING DEPARTMENT

 **NAFSI** s.a.

PERAMA YARD: FREE ZONE

TEL: 44 13 224-44.10.320 - 44.10.620 - 44.10.720

TELEX: 21-3344 NFI GR-CABLE: "NAFSI" PIRAEUS GREECE



Η κίνησις των ελληνικών πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Πειραιά 26/6 δι' Ιπριόντες
ΑΒΑΕ	62	10405	ε. Π. Χάρκουρτ 11/6
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Θρή Ρίβερς 18/5
ΑΒΙΝ ΟΙΓΑ ΛΙΝΤΕΡ Δ.	69	104616	α. Ντουμπάτι 3/6 δι' Ελλάδα
ΑΒΙΝ ΟΙΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ Δ.	68	51073	α. Νέαν Όρλεανην 17/6
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Νέαν Όρλεανην 17/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	68	35477	ε. Γιοκοχάμα 5/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Αδελαΐδαν 11/6 διά Φρημάντλ
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Σουεζ 20/5
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	ε. Βίλιμπικτον 23/6 δι' Αρούπιταν
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	α. Μτάρι 29/6 διά Σάντος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	δ. Σουεζ 26/6 δι' Ίνδιαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Λάς Πάλμας 4/6 διά Χάιφαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	90890	α. Ράς Τανούρα 18/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Σιγκαπούρων 16/6 διά Βούρβων
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛA	59	5728	άργει εἰς Χαλκίδα
ΑΓΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Αμέρερσον 28/6
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	α. Κομάτι Μπαϊ 22/6
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ε. Αμπαντάν 5/6
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Σιγκαπούρων 13/5
ΑΓΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	α. Αλεξάνδρειαν 7/6 διά Ρουμανίαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	ε. Πειραιά 18/2
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10678	δ. Παναμά 15/6
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	α. Γκράντε 2/6 διά Πολωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	εις Κοδιν 10/6
ΑΓΓΙΟ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	α. Αδελαΐδα 12/6 διά Β. Κορέαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	α. Γκουαγιάκιλ 2/6 διά Βαλπαράισο
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	α. Μασαλιάν 15/6
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	δ. Κωνιπόλιν 27/6
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	α. Πειραιά 18/6 διά Βόλον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. Λάγος 7/6
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	δ. Πόρτ Στάτ 17/5
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Αμέρερσον 28/6 διά Λ. Πάλμας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει εἰς Ήράκλειον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ύπο παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Κωνιπόλιν 25/6 διά Μάυρην Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Ραβένα 3/15 διά Μεσοίνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κουβέιτ 20/7/78
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Γένοβα 15/6
ΑΓΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	δ. Παναμά 19/6 διά Βαλπαράισο
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Κίγκατον 21/6 διά Γρενάδα
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III	43	1845	εις Πειραιά 6/10
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Σουεζ 29/6 διά Υεμένη
ΑΓΓΙΚΗΝ II	63	12273	α. Γκράντε 2/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΑΛΟΣ	63	9154	α. Γκουαγιάκιλ 2/6 διά Ματαράνι
ΑΓΓΡΑΜΠΕΛΗ	67	5113	μετανομάσθη "ΜΥΡΤΙΑ B."
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Χιουστον 22/6
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Μάλτα 12/6 διά Καράρα
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Τέντιον 15/6 διά Μπ. "Άρες"
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	α. Μπιλάδο 27/6 διά Τυνίδα
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Πουέρτο Καμπέλο 30/5
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	α. Ζουραπάνιο 10/6 διά Μπελαβήν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	α. Ρότερντραν 13/4 διά Κούβα
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	4907	α. Σάν Νικόλας ("Άργ.") 25/6
ΑΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	άργει εἰς Πειραιά από 10/1
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	α. Δάντοιχ 25/6
ΑΕΤΟΣ	72	3069	δ. Πόρτ Στάτ 2/6
ΑΕΤΟΣ	57	1674	α. Πασάργεις 2/6 διά Λαττάκιο
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Ντουάλα 7/6 διά Σ. Πέντρο ("Άκ. ΈΔ.)
ΑΖΟΥΜΗ	66	8439	ε. Σιγκαπούρη 10/5 διά Κορέαν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	ε. Μαρούπολη 27/6
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	α. Σ. Τώνων 15/6
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Άμοτερταν 23/6 διά Λάγος
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΟΥ	56	13555	α. Μοντεβίδεο 16/6
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	α. Πειραιά 28/5 διά Συρίαν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	2999	ε. Διεπίπον 30/5
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Y	56	7369	εις Πειραιά από 3/5 (έπισκευα)
ΑΘΕΝΣ ΓΚΑΙΔΗ	58	5596	ε. Σουνόν 18/6
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ	54	5148	ε. Τεργέστον 23/6
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	α. Λάς Πάλμας 16/6 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Y	59	71155	εις Μπετζάνια από 11/3
ΑΘΕΡΕΑΣ	69	9268	ε. Μπαράκριν 28/6
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ε. Ασμενέρια 17/6
ΑΘΗΝΑ Β.	68	1943	ε. Λισαβόνη 26/6
ΑΘΗΝΑ ΖΑΞΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Κομάτι Μπαϊ 4/6 διά Ρίγα
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	α. Πειραιά 3/15 (έπισκευα)
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ε. Πειραιά 23/6
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	ε. Πειραιά 17/6
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	α. Ριο Ιανέριο 21/6 διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ ΙΙΣ	58	9279	α. Ριο Ιανέριο 21/6 διά Κοπεγχάγην
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΙΤΖΟΝ (δ.)	58	12943	α. Κολούμπα 27/6 διά Βιζακαπανάμ
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	α. Άμοτερταν 21/6 διά Μαρόκο
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	α. Πειραιά 19/6 διά Θεσσαλονίκη
ΑΘΘΟΝ	78	10120	εις Κούρα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΘΟΛ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	α. Γιοκοχάμα 7/6 διά Βανκούβερ
ΑΘΘΩΣ	69	10008	α. Μαρακάμπο 1/6 διά Ντουλούθ
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12868	ε. Ριγιέκα 28/6
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Μπαράκριν 22/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	57	3169	άργει εἰς Χαλκίδα από 5/7
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Σασέντο 27/6
ΑΙΓΙΣ ΛΑΙΑΝΤ	68	9079	δ. Παναμά 26/6
ΑΙΓΙΣ ΑΙΓΑΙΟΝ	76	12498	ε. Λομπίτο 21/5
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	74	12498	ε. Κολούμπα Ρίβερ 1/6 διά Αυστραλίαν
ΑΙΓΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	9070	ε. Πλενάγκ 26/6
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΙΣ ΣΤΟΜ	72	11184	ε. Παναμά 20/4 διά Χονγκούνγκ
ΑΙΓΙΣ ΕΙΤΣΤΖΕΝΤ	78	9600	εις Μπιλάνη ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΕΛΑΝΤ	60	11838	α. Σουρουπάνια 16/5 διά Πανεζάνκ
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Κοπεγχάγην 16/6
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΤ'Κ	74	12498	ε. Λαύριον 3/6 διά Βάρνα

ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Αμβέρσαν 26/6
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ	78	9600	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Μπάραν
ΑΙΓΙΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	71	15387	α. Λαύριον 11/6 διά Μπουργκάς
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΤΚΝΤΟΜ	75	12498	ε. Καράτοι 12/5
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	74	18963	α. Λουέλα 13/6 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΙΣ ΛΙΝΚ	75	12498	α. Τομπάτα 13/6 διά Χιροσίμα
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Πόρτ ο Πρίνς 9/6 διά Βενεζουέλα
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	ε. Φερρόδ. 10/6
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	α. Κέιν Τάουν 5/6 διά Μπάραν
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Βαλτιμόρων 15/6 διά Νταμάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	9054	ε. Λομπίτο 23/5
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	11185	δ. Παναμά 2/6 διά Βενεζουέλα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕΙ'Ζ	72	11185	ε. Νέαπολης 25/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΤΙ'ΒΕΡΥ	71	15205	ε. Νέαπολης 25/6
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	α. Νταμάρ 7/6
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Λός "Αντζελες 26/6 διά Τζάκονβιλ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Γιοκοχάμα 11/6
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Πόρτ Ελίσαμπεθ 29/6 διά Κέιν Τάουν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙΤΑ'ΛΟΤ	78	9600	α. Αδελαΐδαν 2/5 διά Μπάραν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	69	9199	α. Ντάριουπαν 27/5 διά Κόνακρου
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	α. Σινκαπούρην 25/6 διά Καράτοι
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Σούεζ 12/6 διά Σαγκάπην
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕ	71	15204	α. Μασαλιάν 25/6 διά Αμπούργον
ΑΙΓΙΣ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	78	9600	ε. Καράτοι 18/6
ΑΙΓΙΣ ΣΗΜΑΝ	78	9600	άργει εἰς Μπιλμάρτο
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΥΠ	71	11185	α. Ρίο Γκράντε 10/5 διά Ταύλανδην
ΑΙΓΙΒΟΝ	66	12498	ε. Σπέτζια 20/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	ε. Νέαν Όρλεανην 28/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	60	6808	δ. Γιβραλτάρ 24/6 διά Μπετζάνια
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ K	67	3016	α. Μπατόν Ρούι 10/7 διά Π. Καμπέλο
ΑΙΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	δ. Σούεζ 11/6 διά Κατάρ
ΑΙΓΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	ε. Ξανθίαν 27/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	60	8368	α. Αμπιτζάν 31/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Π. Άλεγκρε 16/6 διά Λός "Αντζελες
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	α. Ελίζαμπεθ 14/6 διά Αμπιτζάν
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	78	10175	ε. Μαουγκανού 22/6
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Μπουένος "Άυρες 27/6 διά Ρότερνταμ
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Ντάριουπαν 9/6 διά Ταιβάν
ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Μπρούνσμποτελ 11/5 διά Α'Βάνα
ΑΙΟΛΟΣ	69	9923	άργει εἰς Πειραιά από 6/6
ΑΙΟΛΟΣ	66	9923	ε. Λός "Αντζελες 21/6
ΑΙΟΛΟΣ ΣΑΞΕΣ	65	9280	α. Γκουαγιάκιλ 7/6 διά Καλάδο
ΑΙΓΗΝΗΣ ΓΡΕΤ'ΙΣ	56	6898	ε. Θεούτα 25/6 διά Όραν
ΑΙΓΗΝΗΣ ΕΚΣΤΑΖ	69	11682	ε. Γιοκοχάμα 7/6
ΑΙΓΗΝΗΣ ΝΟΣΤΑΖΙΑ	69	6038	α. Όσκαρ 28/5 διά Τελόκ "Άυερ
ΑΙΓΗΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	10183	δ. Σούεζ 17/6 διά Ίνδιαν
ΑΙΓΗΝΗΣ ΣΑΝ	66	3034	δ. Μπρούνσμποτελ 9/5 διά Άλγεριν
ΑΙΓΗΝΗΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ε. Νέαν Υόρκην 23/6 διά Λός "Αντζελες
ΑΙΓΗΝΗΣ ΣΕΡΕΝΑΤΑ (δ.)	65	56604	α. Νέαπολη 27/6 διά Αρόύμπα
ΑΙΓΗΝΗΣ ΣΗ	65	3034	δ. Μπρούνσμποτελ 11/5 διά Ταρτούς
ΑΙΓΗΝΗΣ ΣΙΝΣΕΡΠΙΤΥ (δ.)	59	59	ε. Σαντούρα 27/6 διά Κάρτην
ΑΙΓΗΝΗΣ ΣΚΑ'Υ	67	17948	α. Δάντοιχ 27/6 διά Χάρτην
ΑΙΓΗΝΗΣ ΤΑΡΓΚΕΤ	63	3046	ε. Γκουέλετ 29/6
ΑΙΓΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ	69	10836	δ. Πόρτ Σαζ 3/5 διά Κωνσταντίναν
ΑΙΓ			

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	α. Ταμπίκο 15/6 διά Χιούστον	ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	α. Ρόττερνταυ 19/6 διά Χοντέιντα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	ε. Τζάκσονβιλ 11/4	ΑΝΕΜΟΝΗ	67	2560	ε. Βιτα 27/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3781	είς Πειραιά 1/2/77 (επισκευαί)	ΑΝΖΙ (δ.)	78	11000	ε. Σιγκαπούρην 6/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Σάφι 20/6 διά Σ. Μαλό	ΑΝΘΕΜΙΟΣ	61	22053	ε. Σιγκαπούρην 14/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.....	71	7402	α. Βρέμην 23/5 διά Σκίντα	ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	70	10006	α. Ρεοΐδε 19/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Π. Αλέγκρες 14/6 διά Ρίο Γκράντε	ΑΝΘΩΣ	56	7962	α. Άλεξανδρειαν 21/6 διά Ρουμανίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει είς Πειραιά από 20/4	ΑΝΘΩΥΛΑ	78	11000	εις Κουρέ υπό συμπήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	α. Σφέδε 14/6 διά Ισπανία	ΑΝΘΩΥΛΑ	53	4247	δ. Σουέζ 7/6 διά Ματζόύκα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.....	58	3834	δ. Κωνίπολιν 25/6 διά Π. Σάιδ	ΑΝΘΩΥΛΑ	59	3354	ε. Κάννες 14/6 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ Γ.	78	15688	α. Καρπάτοι 25/6 διά Αγγλίαν	ΑΝΙΤΑ	50	2116	δ. Σουέζ 12/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΙΤΑ	76	4617	ε. Καζαπλάνκα 9/6 διά Μπορντώ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	70	103012	υπό παραλαβήν	ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Σιγκαπούρην 21/6 διά Έλλαδα
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ	60	14840	ε. Σπαλάτον 27/6
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Τάρατον 29/6 διά Θέουτα	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Μπιλιμάρι 24/6
ΑΛΦΑΙΑ	74	23757	ε. Λιοσσαύνα 24/6	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Σ. Χουάν 25/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Νέαν Όρλεαντ 27/6	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	α. Πόρτ οφ Σπαιν 26/6 διά Γουιάνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΑΙΤ	62	9055	ε. Θέουτα 24/6	ΑΝΝΑ Μ.	58	6618	είς Τριπολίν (Λιβύδου) 4/11/78
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΔΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Αμβούργον 15/6	ΑΝΝΑ Π.	57	9448	α. Λας Πάλμας 30/5 διά Γουιάρρι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Ρότερνταν 29/6	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Λαυρότοκο 25/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΩΝΗΡ	57	8192	ε. Αμβούργον 22/6	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μ.)	72	42093	ε. Αμβούργον 29/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	60	8294	ε. Κούρω Μπαϊ 18/6	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	ε. Σιγκαπούρην 16/5 διά Σαλήηφ
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	δ. Γιβραλτάρ 20/5	ΑΝΝΟΥΔΑ	71	9826	ε. Μπ. Σαπούρ 28/5
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Μανούτι 24/5	ΑΝΝΟΥΔΑ II	60	6086	δ. Κωνίπολιν 11/5 διά Πειραιά
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	ε. Κορούνα 22/6	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Θέουτα 15/6 διά ΗΠΑ
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	είς Πειραιά 20/6	ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	α. Γιουροπόρτ 29/6 διά Αϊλ οφ Γκρίν
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	δ. Παναμά 20/6 διά Κίναν	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	α. Μπουενός Αύρες 14/6 διά Ραβέννα
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	ε. Μπάραν 26/5	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΡΕΜΣ	71	30193	α. Ρίο Ιανέριο 26/6 διά Μπουενός "Αύρες
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Βούμπαρ 24/5	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΓΚΣ	58	9585	α. Μπουενός "Αύρες 27/6
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	δ. Σαντάντρα 14/6 διά Κόνακρου	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΛΟΥΤΕΡ	59	9584	ε. Μπάραν 7/6
ΑΛΚΟΡ	57	1743	άργει είς Πειραιά 13/2	ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Σαρέμπη 11/5 διά Αυστραλίαν
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Βαλαρού 28/6	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕΓΚΡΕ'ΙΤ	70	3969	α. Λόρνακα 13/6 διά Μπράιλα
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Ταπιάκυογκ 27/6 διά Σιγκαπούρην	ΑΝΤΖΗ	61	1765	α. Βενετία 28/6 διά Τριπολίν
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	α. Κολόμπα 23/6 διά Καράτοι	ΑΝΤΓΙΚΟΥΑ	66	15404	ε. Ντακάρ 7/6
ΑΛΜΑΙΟΣ	66	37888	άργει είς Πειραιά	ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ	76	23149	α. Λός "Αντζελες 27/6 διά Βανκούβερ
ΑΛΜΟΝ Β. (δ.)	60	11117	ε. Γλασκώβην 25/6	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Μπαραρ 11/6
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	58	12628	ε. Αμπερτάρντα 25/6	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Σιγκαπούρην 27/5 διά "Ελλάδα
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	62	1505	δ. Παναμά 28/5	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	α. Βαρκελώνη 26/6
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	ε. Θέουτα 8/6 διά Μπουενός "Αύρες	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Σαμόνα 22/5 διά Π. Νουάρ
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	α. Μπάρι 30/5	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	α. Καζαπλάνκα 17/6
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	δ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 30/5 διά Βενετία	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	α. Αμβούργον 20/6 διά Χοντέιντα
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	δ. Γιβραλτάρ 19/6 διά Μπετζάνια	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	ε. Ντόμπιτον 26/6
ΑΛΟΧΑ	76	11275	δ. Ρόττερνταν 26/6 διά Ντάρ-ες-Σαλαδάμ	ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	α. Πειραιά 22/6 διά Βαλτιμόρην
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν	ΑΟΥΡΕΑΙΑ	56	16323	α. Αυρύεια 26/6 διά Κούβα
ΑΛΤΟΝΑ	59	8673	ε. Πουέρτο Σάντα Μαρία 6/5	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	δ. Βρέμην 27/6 διά Πειραιά
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. Μπάραν 23/6	ΑΠΕΕ	73	16397	α. Σιγκαπούρην 13/6 διά Ίραν
ΑΛΦΑΙ ΕΞΠΡΕΣ	73	2940	ε. Αυμέρσαν 22/6	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Κεμπέκ 18/6 διά "Άλγεριον
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	45248	ε. Ριγέκα 26/6	ΑΠΟΛΑΩΝ	70	18662	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Πειραιά
ΑΛΦΑΡΠΤ	57	3826	ε. Ντεμεράρα 7/6 διά Παναμά	ΑΠΟΛΑΩΝ	72	13120	ε. Μπάραν 21/6
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Μπάραν 29/5	ΑΠΟΛΑΩΝΙΑ	51	3782	ε. Χαϊφα 29/3
ΑΜΑΖΟΝ	79	9800	ε. Νέαν Όρλεαντν 26/6	ΑΠΟΛΑΩΝΙΑ	61	10893	α. Βαλένθια 22/6 διά Ντακάρ
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	α. Χάλιφεδ 21/6 διά Λορέ	ΑΠΟΛΑΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Νέαν Υόρκην 27/6
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ε. Καντζί 23/6	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	59	8837	δ. Μπρίουνιμπούτελ 15/6 διά Κλαιτέντα
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5614	άργει είς Πειραιά	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Ινσαν 29/5
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Ρόττερνταν 27/6	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	δ. Μπάραν 11/6
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Κέιπ Τάουν 17/6 διά Σιγκαπούρην	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. II	51	2758	ε. Καστέλον 8/6
ΑΜΙΛΑ	72	13631	α. Γκήλοκης 7/6 διά Ισπανίαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. III	60	9486	ε. Μπουενός "Αύρες 10/6
ΑΜΟΡΓΟΣ ΧΟΡΤ	70	35868	α. Δάντοιχ 13/6 διά Βιττόρια	ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	α. Χαρόνην 23/3 διά Αβάνα
ΑΜΠΟΥΚΙΣ ΦΟΡΤ	55	3370	ε. Ρόττερνταν 29/6	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ	54	9450	α. Μπάραν 21/6
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	α. Πειραιά 23/6 διά Χαλκίδα	ΑΡΑΣΟΣ	56	1965	ε. Πόρτ "Ελίζαμπεθ 13/5
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	57	8272	α. Μασαλίαν 22/6	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	64	10335	υπό παραλαβήν
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	δ. Σουέζ 23/5 διά Μπ. "Αμπάς	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Κέιπ Τάουν 15/6 διά Πειραιά
ΑΜΦΙΟΠΗ	62	19377	α. Σάντος 18/6 διά Μπουενός "Αύρες	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	60	8409	α. Σιγκαπούρην 17/4 διά Β. Κορέαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΥ	78	11000	α. Κέιπ Τάουν 1/6 διά Μπουενός "Αύρες	ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	ε. Νεκότασ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	α. Αβελάδαιν 29/5 διά Βαλαρού	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24877	ε. Φερρόλ 24/5 (επισκευαί)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	α. Κούρε 8/6 διά Κορούιογκ	ΑΡΓΟΣ	69	9868	α. Ουντεβάλα 2/5 διά Αβάνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΝΤΟ	74	13348	α. Φουκαγιάλια 10/6 διά Κούρε	ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	ε. Γκαλβεστον 5/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Νταίμοντ 16/6	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Κοπέρ 28/6 διά Λαττάκια
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΚΑ	68	9142	δ. Κωνίπολι 27/5 διά Ρουμανία	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	δ. Πόρτ Σάιδ 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΙΜΠΕΡΤY	76	13633	ε. Αγάκηδος 8/6 διά Σαμπλήρωσιν	ΑΡΓΩ ΕΝΤΕΡΠΑΖ	78	30800	ε. Σακάδι υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΚΑΠΕ	78	13889	ε. Βαλιμόρη 2/6 διά Ντουάλα	ΑΡΓΩ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	78	33000	ε. Αριάδες υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΠΠΙΝΕΣ	65	38820	α. Γιουρόπορτ 15/6 διά Γιβραλτάρ	ΑΡΓΩ ΠΑΤΙ'ΟΝΗΡ	78	30800	ε. Σακάδι υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΧΩΝΟΡ	78	11000	α. Μπάρι 20/6 διά Νέαν Υόρκην	ΑΡΓΩ ΠΑΤΙΡΙΠ	76	1587	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Μπαγιόν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΟΥΠ	78	13883	ε. Λιβέρπουλ 17/6	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	78	1579	δ. Σουέζ 28/6 διά Ακόμπα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΑΙΟΣ	76	13633	α. Σαντός 1/6 διά Ματανί	ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579	δ. Κωνίπολι 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Μπάρι 19/6 διά Χολτενώ	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Μπιλιμάρι 20/6 διά Πασάγιες
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΝΑΡΙΑ	58	8952	α. Καλκούτα 27/6	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Χάμπιτον Ρόδης 21/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	57	2148	δ. Πειραιά 23/6	ΑΡΕΤΗ Σ	62	8529	α. Κολόμπα 1/5 διά Μπουενάν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Σ.	66	23392	δ. Κωνίπολιν 5/6 διά Κωνιστάντζαν	ΑΡΕΘΟΥΖΑ	62	9139	ε. Ντουκούσι 26/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	είς Ρίο Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν	ΑΡΕΘΟΥΖΑ	62	15405	α. Γαλάται 24/5 διά Μπουενός "Αύρες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	α. Μ. άλ. Φαχάρ 19/6 διά Σουέζ	ΑΡΙΑΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. Ασταρ 25/6 διά Π. Τόρρες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.	58	5402	ε. Αμπαντόν 15/5	ΑΡΙΑΝΗ ΠΑ.	59	7052	δ. Πόρτ Σάιδ 25/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ι.	67	53448	α. Καντζί 28/6 διά Περσικόν	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Τζένταν 16/6 διά Κατάρ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	είς Αιόλι 27/6 διά Μπιλιμπό	ΑΡΙΕΑ	57	5231	εργειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙΙ	69	15869	δ. Κωνίπολιν 12/6 διά Κωνιστάντζαν	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Ιωνινήμαρ 2016
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11435	α. Βαλιτόρη 28/6 διά Μόντρεαλ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	α. Λάγος 2/6 διά Π. Νουάρ
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	δ. Σάντος 1/6 διά Ματανί	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	α. Τζένταν 15/4 διά Κίναν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	68	2621	α. Λουκέα 19/6 διά Χολτενώ	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	α. Ανάκονα 10/6 διά Πάτραν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	α. Άλφεντρον 20/6 διά Σορ				

ΑΡΙΑ ΣΑΝ	57	5992	ε. 'Αμβέρσαν 29/6	ΒΕΡΓΙΩ (μ.)	72	5752	ά. Νέαν 'Ορλέάνην 16/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΤΑ	55	1875	α. Σφέδε 22/6 διά Ραβέννα	ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Λαστάκιο 30/5
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV	57	10376	α. Κολόμπο 18/6 διά Μονρόβια	ΒΕΤΑ	72	3246	α. Κοτονού 11/6
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Φρημάντι 2/6 διά Περσικόν	ΒΗΤΑΚΑΛΜ	57	9722	εἰς Πειραιά από 2/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	εἰς Μίζουσιμα υπό συμπλήρωσιν	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	α. Πειραιά 29/5 διά Μπουένος Αὔρες
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Τζένταν 8/6 διά Ινδίαν	ΒΗΤΑΜΑΡ	56	8995	α. Διασαβώνα 11/5 διά 'Αμβούργον
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μπουένος 'Αύρες 28/4 διά Ραβέννα	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	48	3930	α. Άλεξάνδρειαν 10/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	ε. Αυβέρσαν 25/6	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Μπρουναμπούτελ 15/6
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	α. Μπουένος 19/6	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	ε. Βαλτιμόρην 26/6
ΑΡΤΖΥΑ (δ.)	66	43433	ε. Νέαν 'Ορλέάνην 25/6	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Κωνίπολην 22/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Χιούστον 10/6	ΒΙΛΕΑΜΙΝΑ	59	2503	δ. Γερμαλάρ 14/6 διά Πόρτ Σάδιο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Ταδέλεστον 25/5 διά Τουάν	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	α. Κέιπ Τάουν 15/6 διά Εύρωπην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	μετωνόμασθε «ΔΑΝΙΗ»	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Χόγκ-Κόγκ 14/6 διά Μπουεν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Γένοβα 21/6 διά Καζαμπλάνκα	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2538	δ. Σουεζ 28/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	α. Καράτοι 8/6	ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Λεμεσόν 13/5 διά Ταρτούς
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	α. Νέαν 'Ορλέάνην 8/6	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Παναμά 23/5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	α. Βενετίαν 26/6 διά Πειραιά	ΒΙΡΓΙΝΙΑ M	58	7058	α. Γκασκώβην 19/6 διά Κεμπέκ
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	δ. Κωνίπολην 15/6	ΒΙΣΜΑΡ	79	16000	εἰς Βίλμαρ υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	δ. Ντουμπάτι 25/6	ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Λονδίνον 30/6
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	α. Γερμαλάρ 6/6 διά Μονρόβια	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Κωνίπολην 18/5 διά Γαλάται
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Σακάντιε 9/5 διά Αυστραλίαν	ΒΟΥΛΑ	58	8301	όργει εἰς Χαλκίδα από 2/10/77
ΑΣΠΑ	66	2794	α. Γουόρρι 29/4 διά Λάγος	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	δ. Παναμά 16/6
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	53	4787	δ. Κωνίπολην 7/6 (ΕΠΩΛ.)	ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Λισσαβώνα 27/6
ΑΣΠΑΣΙΑΣ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	δρυγεὶς εἰς Πειραιά	ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. Καζαμπλάνκα 7/6
ΑΣΠΑΣΙΑΣ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20506	α. 'Ειβονυδάου 22/5 διά Κή Γουεστ	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	εἰς Πειραιά από 5/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Λάγος 11/6 διά Γουόρρι	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. Νηστρόπιτ 23/6
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	ε. Ρουέν 30/5	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9220	α. Σαβώνα 6/6 διά 'Αβάνα
ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Ντώρμπαν 18/6 διά Μαπούτο	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	α. Μιλιτέδα 28/6 διά Βιτόρια
ΑΣΤΙΣ (δ.)	56	18657	ε. Ρινέκο 29/5	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 28/6
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. 'Αμβούργον 27/6 διά Μπουένος 'Αύρες	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	μετωνόμασθε «ΜΙΔΑΣ ΤΟΥΤΣ»
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε. 'Ιμπινχάμ 14/6	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	α. Αμπιτζάν 1/6 διά Λομέ
ΑΣΤΕΡΟΙ'ΝΤ	60	6236	α. Ταδέλεστον 13/6 διά Πειραιά	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ε. Μπλάραν 30/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Κέιπ Τάουν 29/5 διά 'Ιαπωνίαν	ΓΑΡΟΦΑΛΙΑ	60	12006	ε. Μαυρίκιον 20/6
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Νέαν 'Ορλέάνην 23/6	ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ	70	6441	ύπο παρακαβήν
ΑΣΤΟΡΙΑ (δ.)	64	33847	ε. Έμπειρη 26/6	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμά 13/6
ΑΣΤΟΡΙΑ	60	16967	ε. Αβάνα 7/2 (επισκευαί)	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΓΗΣ	76	16037	α. Γλασκώβην 1956 διά Μόντρεαλ
ΑΣΤΡΑ	64	2304	ε. Μπαριμπάντος 12/6	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. 'Αμβέρσαν 28/6
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Χιούστον 20/6	ΓΕΩΡΓΗΣ Η. ΓΕΡΟΝΤΑΣ	67	15421	α. Κορούνα 28/6 διά Ν. Χάφεν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Φιλαδέλφειαν 12/6 διά 'Αρούμπαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Πλοτός 22/6 διά Μπάνιας
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ε. Πειραιά 13/6 (επισκευαί)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	7894	εἰς Μοκαρέντες από 5/5/78
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Ρόττερνταν 29/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	62	13714	α. Ρόττερνταν 10/6 διά Η.Π.Α.
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Φιλαδέλφειαν 21/6 διά Κιουρασόδ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	52	1699	α. Κότζια 24/3 διά Τρίπολιν
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τζίμπουτι 3/4 διά Σαγκάνη	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Σφάδη 29/4 διά Τουετίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ε. Πειραιά 19/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εἰς μερογειακάς μεταφοράς
ΑΤΖΙΑΤΥ	59	10505	δ. Γερμαλάρ 4/6 διά Ρουέν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	60	10748	ε. 'Αμβέρσαν 29/6
ΑΤΖΙΑΤΥ	49	6607	δρυγεὶς εἰς Χαλκίδα από 6/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ Σ	57	6508	ε. Κόπτε 24/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΑ	60	8070	ε. Μόντρεαλ 26/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	49	3676	ε. Πειραιά 15/5 (ΕΠΩΛ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ ΑΓΑ	71	1448	α. Κέιπ Τάουν 18/6 διά Μπανάνα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	ε. Πόρτ Σάδι 29/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	128399	α. Ρ. Τανούρα 18/6 διά Μπωμόντ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116	ε. Λάγος 3/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΤΙΝΤ	54	15987	ε. Καντίτι 3/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	εἰς μερογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Κολούμπατο ρίβερ 10/6 διά Τάιβάν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ε. Καλκούτα 29/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Άλγεθίβαρ 15/6 διά Ρόττερνταν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΙΟΣ	68	9067	ε. Λουάντα 22/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (δ.)	68	87329	δρυγεὶς εἰς Πειραιά από 16/5/77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΥΛΑΣ	70	18634	ε. Ντώρηπαν 21/6 διά Γιαννίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΥ	62	5430	α. Πειραιά 5/5 διά Χαλκίδα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	δ. Σουεζ 1255 διά Γουαμπάδα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	α. Ριο 'Ανείριο 12/5 διά Λουάντα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΖΟΥΣ	61	1545	δ. Λισσαβώνα 19/6 διά Φλένομπαργκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	δ. Πόρτ Σάδι 2/6 διά Βρέστην	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ρόττερνταν 29/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	ε. Βατούμι 2/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Χιούστον 5/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ε. Ρεσούτε 13/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	δρυγεὶς εἰς Πειραιά από 10/1/79
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Λόδης 'Αντιζελες 4/5 διά Κασσιούγκ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	ε. Μη. Σπάνου 27/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	ε. Κεπτέκ 14/6 διά 'Ελλάδα	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 21/6 διά Είρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	ε. Μομπάρα 29/5 διά Βενεζουέλα	ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	α. Κότζια 25/5 διά Ταρτούς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	ε. Μαλάγκα 22/6	ΓΙΑΝΙΑΚΗΣ	58	2624	α. Μαλάγκα 18/5 διά Μπετζίδα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	υπό παρακαβήν	ΓΙΑΝΙΝΗΣ	63	11194	α. Τάμπα 12/6 διά Αλεξανδρείαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Λειζόρες 22/6 διά Καναδά	ΓΙΑΝΙΝΗΣ	56	5237	α. Λομπίτο 7/4 διά Λουάντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Σιγκαπούρη 7/6 διά Μάυρη Θάλασσα	ΓΙΑΝΙΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	10807	ε. Επαθί Καράτοι 19/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘΟ	69	3784	δ. Κωνίπολην 25/6 διά 'Ιταλίαν	ΓΙΑΝΙΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ντώρηπαν 30/5 διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ε. Καρθανένην 28/6	ΓΙΑΝΙΝΗΣ Σ	57	2676	ε. Λισσαβώνα
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	ε. Νέαν 'Ορλέανην 23/6	ΓΙΑΝΕΥΑΣ (δ.)	65	28945	ε. Νέαν 'Ορλέανην 25/6
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Βούρμπατ 10/6	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Μπουένος 'Αρες 23/6 διά 'Αβάνα
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	13633	α. Μόντρεαλ 25/6 διά Χαμίλτον	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΤ'ΝΤ	67	13091	α. Σάντος 20/6 διά Βαλταράιδο
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	7221	α. Πλέκευτακ 31/5 διά Μπελαβάν	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	ε. Λός 'Αντιζελες 28/6
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	9301	α. Τζόρτζιαν 20/6 διά Καμπέλο	ΓΙΟΥΡΓΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	67	80003	ε. Μανίλα 25/6 διά 'Αγ. Φραγκίσκον
ΑΥΛΑΚΙ	68	16366	δ. Γερμαλάρ 20/6 διά Κη Γουεστ	ΓΙΟΥΡΓΟΛΗΝΤΕΡ	72	9087	ε. Ανεβάθιες 28/6
ΑΥΛΑΚΙΚΗ	68	9033	α. Ρίο Γκράντε 27/5 διά Θύνια	ΓΙΟΥΡΓΟΛΟΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Πικοχάδια 24/3 διά Η.Π.Α.
ΑΥΛΑΚΙΚΗΣ	60	9888	δ. Λονδίνον 24/6 διά Βόλον	ΓΙΟΥΡΓΟΛΟΓΚΕΡ	65	6547	α. Λάγος 27/6 διά Τακοράντι
ΒΑΛΗΛΙΑΝ	61	16486	ε. Μπουένος 18/6 διά Γδυνιά	ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	9545	ε. Αντεν 25/6
ΒΑΛΗΛΙΑΝΤ	63	1164	ε. Λόνδον 1/6 διά Βόλον	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΙ	57	10687	μετωνόμασθε «ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ»
ΒΑΛΕΝΤΙΝ	54	5491	ε. Τζένταν 24/6 διά Σεβίλην	ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΣΑΝΤ	72	4467	α. Χούελβα 11/5 διά Κοσταζοάλκος
ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π	54	8584	εἰς μερογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	16095	ε. Γιοκοχάμια 11/6
ΒΑΛΗΝ ΠΕΡΟ	63	8432	ε. Χιούστον 28/5	ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	9572	ε. Βαλένθια 20/6
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	α. Χόμπιτον ρόδς 15/6 διά Λός 'Αντιζελες	ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	12474	ε. Αντεν 14/6 διά Ρόττερνταν
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	ε. Ντόβερ 25/6	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Y	74	19702	ε. Σάντρα Μάρτα 6/6
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9268	εἰς μερογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	α. Πειραιά 15/6 διά 'Ιαπωνίαν
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Αμβέρσαν 29/6 διά Ινδονησίαν	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Τοκέδα 23/6 διά 'Αγγλιαν
ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ	58	7686	ε. Ζαν Λουάν 1/6 διά Γουόρρι	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	62	9516	α. Χόλιφας 24/4 διά 'Αβάνα
ΒΑΣΙΛΙΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΟΥΤΣΑΣ	64</td						

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 30/5 διά Μεξικόν	ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ Α.Φ	63	18826	ε. Σιγκαπούρην 29/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Μανζανίλα Μεξ. 29/5	ΔΗΜΗΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	δ. Σουέζ 29/5 διά Ντουμπάι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Λόρς 'Αντελές 19/6 διά Ρίο Ιανέριο	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	ε. Τσάρλεστον 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Ακαζούτλα 28/5 διά Κορίντο	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Ντουμπάι 26/6 διά Τσιταγκόγκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΪΤ	59	2993	α. Κέιπ Τάουν 22/6 διά Πόρτο Ρίκο	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ Β.	63	7787	α. Αγιάθρα 29/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ε. Μανζανίλα (Μεξ.) 15/5	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	62	9404	α. Μομπάσα 24/6 διά Ντώρμπαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	69	11148	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 27/6	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ Γ	58	2674	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	δ. Νταμάρ 25/6 διά Κουβέιτ	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ Κ	52	4430	α. Πειραιά 4/6 δι. 'Αλγέριον
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	δ. Παναμά 13/6	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ Ζ	58	3441	ε. Ντόρερ 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Παναμά 22/5	ΔΗΜΗΗΤΡΙΟΣ Σ	56	3851	δ. Κωνιπούλιν 21/6 διά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ	77	16432	εις Κοατζακόδακος ἀπό 21/4	ΔΗΜΗΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ε. Τζένταν 28/4 διά Κίναν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΠΑΓΑΙΑ	76	13027	δ. Πόρτ Σάιδ 6/6	ΔΗΜΟ	60	3955	δ. Παναμά 15/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΔΑΥΔΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βανκούμπερ 29/4 διά Κίναν	ΔΗΜΟΣ	54	4486	εις Πειραιά (έπισκευα)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΚΛΗΤΟΣ	77	14530	δ. Παναμά 23/6 διά Μανζανίλα (Μεξ.)	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. Γκουαγιακί 21/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Μόρτιλ 21/6 διά Ταμπικό	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	α. Πειραιά 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	78	16500	εις Μουρόραν υπό συμπλήρωσιν	ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	ε. Μπαρμπάντος 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΩΦΩΡΝΤ	72	12919	ε. Λιασσαβάν 22/6	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	εις Γδύνιαν ἀπό 25/7/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ	72	12919	ε. Κόρπους Κριότ 30/5	ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	8414	ε. Μιτέρα 13/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Κυνήποιν 16/5 διά Τουάφ	ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Ινιάνα Χάρμπορ 13/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Βανκούμπερ 24/5 διά Κίναν	ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	α. Ρ. Γκράντε 6/6 διά Γαλλίαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΑΣ	68	10397	ε. Μπ. Σαπούρ 10/6	ΔΙΔΩ	46	3851	δ. Σουέζ 16/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Παναμά 12/6	ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	ε. Λουλέα 20/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Μαρακάιμπο 4/6	ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	α. Λάγος 24/6 διά Κπέμες
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΙΣ	69	11148	α. Πουνταρένας 2015 διό 'Ακαζούτλα	ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Ιμπιχαν 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Νταν 'Ορλεάνην 11/6	ΔΙΩΝΗ	54	2949	όργη εις Πειραιά ἀπό 5/10/78
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Χιούστον 22/6	ΔΟΡΥ	54	4784	προσπράφεν Λαύριον 24/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΐΖΟΝ	75	13036	δ. Παναμά 18/6	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	1916	α. Ρόττερνταν 25/6 δι. 'Εσμιτζέργκ
ΓΚΟΥΑΙΑΣ	67	20173	α. Σάν 'Αντόνιο 8/6	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δ. Κωνιπούλιν 29/5 διά Κωνστάντζον
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΐΤΚΙΝΓΚ	70	2993	α. Λιέβρεπούλ 16/6 διά Φλώσιγκ	ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	α. Πειραιά 27/6 δι. 'Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΐΝΤ	70	11527	α. Ρόττερνταμ 27/6 διά Μπάραρ	ΔΡΥΣ	65	20201	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 24/6
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	2654	ε. Πειραιά 20/6	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	δ. Γιβραλτάρ 18/6 διά Ταρτούς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΐΤΟΝ	64	10141	δ. Κυνήποιν 28/4 διά Κωνστάντζον	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	α. Ντάρμπαν 10/5 διά Ταϊβάν	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ε. Γάνδην 22/6 δι. 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	δ. Πόρτ Σάιδ 28/3	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	α. Ρόττερνταν 29/5 δι. 'Αργεντίνην
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	δ. Ντόρερ 28/6	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΔΑΙΝ	69	12705	υπό παραλαβήν
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	ε. Σλουσικί 14/6	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΐΤΜ	78	16326	ε. Σιγκαπούρην 18/6 διά Σαγκάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	α. Βρέμην 26/6 δι. 'Αρχους	ΔΩΡΙΟΣ ΦΛΕΐΤΜ	72	16398	α. Νιτρόβιτ 27/6 διά Καράται
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΗΡΖ	63	10141	α. Μπουεζόν 'Αυρες 3/6 διά Π. Καμπέλο	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Σιγκαπούρην 27/6 δι. Η.Π.Α.
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ	68	8805	ε. Αμπιζάν 9/6	ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Λά Σακούλετ 27/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΐΤΑΟΤ	70	2605	ε. Λάγος 27/6	Ε. Δ. ΠΑΠΑΙΟΣ	58	9381	ε. Σιγκαπούρην 9/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΐΤΗΝΗΡ	60	4470	δ. Σουέζ 3/15 διά Μπαγκλαντές	Ε. Μ. ΤΑΣΓΑΚΡΗΣ (δ.)	60	23144	ε. Πειραιά 1/6
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	ε. Στετινίον 9/6	ΕΒΗ	74	15956	α. Μόντρεαλ 26/6 διά Νητρόπιτ
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	α. Πόρτ Σάιδ 26/6 δι. 'Αλεξάνδρειαν	ΕΒΙΑ	61	10029	α. Καντί 22/5 δι. 'Αβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Αμπέρον 14/6 διά Λουάντα	ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ντώρμπαν 30/5 διά Ταϊβάν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	α. Γιβραλτάρ 15/4 διά Κούβα	ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Σουινουάκι 15/6 διά Βιτόρια
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Δουνκέρκην 28/5	ΕΒΡΟΣ	63	15819	α. Τακόμα 20/4 διά Ταϊβάν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	ε. Πειραιά 23/6	ΕΔΕΣΣΑ	64	8742	α. Π. Ξάρκουρτ 18/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	73	6415	δ. Πόρτ Σάιδ 26/6 δι. Η.Π.Α.	ΕΘΝΟΣ	77	16726	δ. Θέρανταιν διλ. 16/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	δ. Κυνήποιν 18/6 διά Ρουμανίαν	ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	εξωθ. Κόνακρου 20/0
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΐΤΕΡ	60	8940	δ. Παναμάς 3/4 δι. 'Αθάνα	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	ε. Ραγκούν 17/6
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Φλώσιγκ	ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10405	όργη εις Πειραιά ἀπό 17/2/77
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Νέαν 'Ορλεάνην 15/6 διά Σαπελέ	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	63	36455	α. Πειραιά 26/5 διά Μέγαρα
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ	60	7222	ε. Αλεξάνδρειαν 22/6	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8213	α. Ρεάφε 24/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	ε. Νεάπολιν 21/6 διά Γιβραλτάρ	ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑ	54	7835	εις Σιμονούσκι ἀπό 4/11
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΐΣ	56	6778	α. Ρόττερνταμ 27/6 διά Μπάραρ	ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	α. Ρόττερνταμ 23/6 διά Ρ. Πλέιτ
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	ε. Γκαρότον 27/6	ΕΙΡΗΝΗΣ Λ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Μισουάιμη 6/6 (έπισκευα)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΐΤΑΣ	57	8764	ε. Δάγυος 7/6	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	δ. Γιβραλτάρ 27/6 δι. 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΩΡ	57	9132	α. Ντάρμπαν 25/6 διά Δάγος	ΕΚΑΒΗ	56	11258	ε. Ανατόλιον 20/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ	63	15373	α. Τόμπα 26/6 διά Νέαν 'Ορλεάνην	ΕΚΑΙΑΡ	63	13841	α. Εσπεραν 11/6 διά Νουμέα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	ε. Ροζάριο 27/6	ΕΚΤΟΝ	62	11428	α. Τής 21/6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23570	α. Σιγκαπούρην 27/6 διά Ρίο Ιανέριο	ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Τζένταν 18/6 διά Σουέζ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΐΤΜ	62	15389	α. Αλεξάνδρειαν 24/6	ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Νέαν 'Υόρκην 28/6 διά Βαρκελώνη
ΓΚΡΕΐΣ Α'	71	16306	α. Κεμπά 30/5 διά Ρίγα	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Παναμάς 13/6 διά Βαρκελώνη
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥ	62	7215	α. Νέαν 'Ορλεάνην 22/6	ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	α. Τεργέστην 12/4
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	όργη εις Πειραιά ἀπό 21/4/77	ΕΛΕΐ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	υπό παραλαβήν
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ε. Γάνδην 3/6	ΕΛΕΐ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	α. Αινετόραν 23/6 διά Καλαί
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΟΥ	62	12103	α. Νταμάρ 14/6	ΕΛΕΝΑ	56	8939	ε. Λάγος 10/6
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. Κέιπ Τάουν 16/6 δι. 'Ιαπωνίαν	ΕΛΕΝΑ	62	7672	α. Βίλα Κοντιτούσον 1/6 δι. 'Αβάνα
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. 'Αμπιζάν 31/5 διά Ντουάλα	ΕΛΕΝΙΑ	45	3755	δ. Κωνιπούλιν 25/4 διά Ρουμανίαν
ΓΟΡΓΟ	58	7061	ε. Αντεν 19/6	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	55	4132	ε. Σαβόνα 26/6 διά Κούβα
ΓΟΥΑΙΔΗΝ (δ.)	58	12732	όργη εις Πειραιά ἀπό 13/4/77	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΕΙΔΗΣ	53	8985	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝ	76	19261	α. Αύγουσταν 16/6 διά Σουέζ	ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8446	ε. Σάντος 4/6 δι. 'Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Ρ. Αλμέρην 23/6	ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	ε. Τσαγκουάρδαν 21/6 διά Γουίάνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑ	75	19451	α. Μόρτιλ 15/6 διά Μαύρην Θάλασσα	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ ΝΙΚΗ	51	6736	εις Καρθαγένην ἀπό 14/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΦΩΝ	75	19264	εις Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ T	57	9233	δ. Κωνιπούλιν 17/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΧΛΛΕΣ II	75	19451	α. Σπαλάτον 27/6 διά Μπάρούδας	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ε. 'Αλεξάνδρειαν 2016
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	18305	ε. Πειραιά 1/6	ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ	67	10794	όργη εις Πειραιά ἀπό 26/1 (ΕΠΩΛ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	ε. Σιρουπότρο 28/6	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Νιούκστολ 24/6 δι. 'Ιαπωνίαν
ΓΡ.ΠΡΟΥΒΑΐΝΤΕΡ (δ.)	75	18265	α. Μόρεχντ 32/6 διά Κιουρασάο	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	α. Λός 'Αντιέλες 10/6 δι' 'Ακαμπά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	35642	ε. Φόρτ ντε Φρόνς 5/6 διά Κιουρασάο	ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	ε. Πειραιά 28/6
ΓΟΥΟΛΑΤΕΡ	54	4389	α. Πειραιά 24/6	ΕΛΙΖΑ	58	12025	δ. Παναμάς 27/6
ΓΟΥΟΛΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	α. Φιλαδέλφειαν 26/5 διά Λουάντα	ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	α. Αινερόσαν 28/6 διά Δάγος
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	ε. Φιλαδέλφειαν 23/6	ΕΛΙΣΑ (δ.)	72	15285	υπό παραλαβήν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ	72	8987	ε. Κούδιν 21/6	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εις Πειραιά ἀπό 26/5 (έπισκευα)
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	63	7833	α. Νέαν 'Υόρκην 23/6 διά Τενερίφην	ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ (

ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Σουέζ 25/6	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ε. Παρανάγουσα 25/6
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. "Αυτού Νιόμη 17/6	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	8723	α. Θέσουτα 18/6 διά Ραβέννα
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	α. Ντουάλα 30/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	ε. Λός "Αντίτελες 30/5
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. "Υμουνίτεν 25/6	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.)	77	76088	ε. Πόρτ α Πίερ 8/6
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Γιβραλτάρ 29/6 δι' "Αρμπούργον	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (δ.)	77	76140	όργει εἰς Χόλμερατραντ
ΕΛΜΑΝΙ	66	8953	ε. Μπιλιμπόδο 27/6	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Της 29/5 διά Κέιπ Τάουν
ΕΛΜΕΛΑ	51	4759	εἰς Γκαντάνι Μήτης (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	ε. Σιγκαπούρη 11/6
ΕΝΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Ιλόσιλο 5/6 δι' Ιαπωνιαν	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4374	α. Λισαβόνα 19/6
ΕΝΤΕ	58	5044	ε. Λιβερπούλ 25/6	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	α. Λατάκιον 31/5
ΕΝΤΙΑ	55	6515	δ. Κωνίτολην 28/6 διά Μαύρη Θάλασσα	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Νέαν "Ορλεάνη 23/6
ΕΝΟΝΑ	69	6162	α. Αμβέρσαν 27/6 διά Ρόττερνταμ	ΘΑΣΟΣ Α' ΙΛΑΝΤ	76	9444	α. Τζένταν 23/6 διά Περαιών
ΕΝΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Λά Σκουλήτ 16/6 διά Σφάξ	ΘΕΑΝΤΙΟ Α.Σ.	58	9585	α. Σιμενικ 25/6 διά Αγύουσταν
ΕΝΟΥΝΤΑ	63	3387	ε. Μπιλαρ 20/6	ΘΕΟΚΤΙΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Λός "Αντίτελες 27/6 διά Γιοκοχάμα
ΕΝΠΑΝ	67	5487	ε. Λάγος 14/6	ΘΕΟΚΤΙΣ Ο.	78	16354	α. Χόμπιτον ρόδος 27/6 διά Βραζίλιαν
ΕΝΠΙΔΑ	66	9918	ε. Φόρ 13/6	ΘΕΟΔΕΓΓΗΜΩΝ (δ.)	60	19674	ε. Ελανόρε 14/6 διά Π. Όρνταζ
ΕΝΠΙΔΑ	56	8377	α. Πειραιά 14/6 διά Χαλκίδα	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Πόρτ α Πίερ 20/6
ΕΝΠΙΔΑ	46	3214	αργεῖ εἰς Πειραιά από 2/6/78	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	ε. Τουτικορίν 30/5
ΕΝΠΙΣ (δ.)	58	12239	δ. Πόρτ Σάιδ 3/6 διά Ρόττερνταμ	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	δ. Θρανταΐν αλ. 26/6 διά Αυστραλίαν
ΕΝΠΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 4/6	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Λός "Αντίτελες 25/6 διά Γιοκοχάμα
ΕΝΠΙΣ	56	3762	εἰς Λουάντα από 1/11/77	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Σακαίτε 12/6
ΕΝΠΙΣ Κ	57	8773	ε. Λουπίτιο 25/5	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	ε. Πλότσας 8/6
ΕΝΣΑ ΣΚ	56	5087	δ. Σουέζ 29/6 δι' "Ερυθρών Θάλασσα	ΘΕΟΝΥΜΦΩΣ (δ.)	68	50556	ε. Νέαν "Ορλεάνη 24/6
ΕΝΣΦΕΘ	63	4555	ε. Φρηματιά 21/6	ΘΕΟΣΚΕΨΑΤΗ	61	10591	α. Δουνκέρκην 2/6 διά Μάλμο
ΕΜΙΑ	58	3810	ε. Πειραιά 22/6 διά Ιταλίαν	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	υπό παραλαβήν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣΟΣ	65	28007	ε. Σιγκαπούρην 28/5	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	57	9153	ε. Τζενταν 1/5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	α. Μπάρον 26/6 διά Ρουέν	ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	δ. Σουελ Λόκ 10/6 διά Σικάγον
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	α. Λεμεράν 20/6 διά Χαλκίδα	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΖ	77	16380	α. Λός "Αντίτελες 17/5 διά Κασσιουνγκ
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ε. Νεάπολιν 14/6	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	α. Ζεμπρούγκε 22/6 διά Ρουμανίαν
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	α. Ναυκόνια 19/4 διά Μπουσάν	ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	α. Μπαγκόκ 16/6
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Παναμά 2/6	ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	ε. Μπάστια 1/2
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δ. Γιβραλτάρ 18/6 δι' Η.Π.Α.	ΘΕΡΜΑΙΓΚΟΣ	58	9882	α. Μπιλιμπόδο 27/6 διά Μπουένος "Αυρες
ΕΠΟΣ	77	9786	δ. Καμπότιο 26/6 δι' Αγ. Δομίνικον	ΘΕΡΜΑΙΓΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Σάν Τζών 10/6
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	δ. Παναμά 28/5	ΘΕΡΜΟΠΛΥΑΙ (δ.)	55	8992	α. Ήπαχαν 28/6 διά Μιλφορντ Χαφεν
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Αμβέρσαν 19/6	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ Ι (δ.)	55	8998	α. Σάντον 22/6 διά Μασέιο
ΕΡΜΗΣ	72	15951	δέωση Θρή ρίθερ 25/6	ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Τακόμα 13/6 δι' Ιαπωνιαν
ΕΡΜΗΣ	78	1250	ε. Σπέτζια 7/5	ΘΗΡΑ	55	2741	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Μερσίν 8/5	ΘΗΡΑ	60	6155	α. Τακοράντι 24/6 διά Βρέμην
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	ε. Κόμπε 14/6	ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	α. Χιούστον 10/6
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Αμβέρσαν 11/6 διά Γιβραλτάρ	ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	δ. Πόρτ Σαίδ 24/6
ΕΡΟΤΙΚ	64	29396	όργει εἰς Πειραιά από 9/7/75	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Λομπίτο 29/4 διά Σόνιο
ΕΡΟΤΙΚ ΣΕΥΛΑΟΡ	57	2074	ε. Λισαβόνα 28/6	ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Της 28/6 διά Τέτευ Τερη
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	ε. Μπουένος "Αύρες 25/6	ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	α. Φωκει 29/6
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	ε. Τάραντα 21/6	ΘΙΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕΥ' (δ.)	63	33924	δ. Παναμά 22/6
ΕΣΣΕΣ	57	6021	δ. Τέμο 4/6 διά Λουάντα	ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Πειραιά 20/6 διά Ντακάρ
ΕΥΑ	59	11894	ε. Λισαβόνα 28/6 διά Ρόττερνταμ	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Νέαν "Ορλεάνη 25/4
ΕΥΑ	73	3700	α. Αμβέρσαν 14/6 διά Λαγός	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	ε. Νέαν "Ορλεάνη 20/6
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	60	8717	δ. Γιβραλτάρ 25/6 δι' Ακαμπά	ΙΑΣΩΝ	70	11498	ε. Αμβούργον 22/6
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	ε. Καστέλον 31/5 διά Μπετζάδια	ΙΖΩΜΠΕΑ	57	9746	ε. Πειραιά 24/6
ΕΥΑΓΓΕΙΑ Κ.	67	29424	ε. Καράποι 28/5	ΙΩΑΚΗ	68	9066	α. Λισαβόνα 21/6 διά Ρουέν
ΕΥΑΓΓΕΙΩΣ ΕΠΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Παναμά 25/5 διά Κίναν	ΙΩΑΚΗ ΚΑΘΑΡΑ	62	6758	α. Μπλαφ 1/6 δι' Ευρώπη
ΕΥΑΓΓΕΙΩΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	δ. Σουέζ 24/6 δι' Ακαμπά	ΙΩΑΚΗ ΣΕΥ'ΛΟΡ (δ.)	59	12299	α. Σιγκαπούρην 21/6 διά Μανικά
ΕΥΑΓΓΕΙΟΣ Μ.	49	4713	εις Αιγαίον από 21/7/78	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	δ. Γιβραλτάρ 20/6 διά Τζαμαϊκά
ΕΥΑΝΔΗ	59	7059	ε. Αλεξανδρείαν 19/6	ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	α. Ντωρμπαν 7/5 διά Κέιπ Τάουν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	ε. Νέαν "Ορλεάνη 21/6	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Μπαγκόκ 20/6
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	θέσουτα 18/6 διά Γαλάται	ΙΛΕΝΑ	76	16267	α. Σαβόνα 7/6 διά Νέαν "Ορλεάνην
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	ε. Μπουένος "Αύρες 22/6	ΙΝΤΚΑ	58	3860	δ. Πόρτ Σαίδ 29/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Λάγος 17/6 διά Π. Ντουάρ	ΙΝΝΑΠΕΝ	58	8931	ε. Πειραιά 28/5 ιεπισκευαί
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180	α. Μπουάδα 10/6 διά Τάγκα	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	α. Πενάγκ 18/6 διά Μπουένος "Αυρες
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Μπάρον 26/6	ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	ε. Αλμέρια 21/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Πόρτ Σαίδ 9/6	ΙΝΟ	54	6050	ε. Ραβέννα 21/5 διά Τριπολίν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΟΝ	63	7484	ε. Γενοβά 27/6
ΕΥΕΛΠΙΣ	51	3210	δ. Πόρτ Σαίδ 28/5	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 26/6 διά Τέτευν
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Λάς Πάλμας 23/6 δι' Οδησσόν	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (δ.)	65	30571	ε. Αντεν 3/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Μπιλαρ 24/5	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	64	13516	α. Μπουένος "Αύρες 18/6 διά Μεξικόν
ΕΥΘΑΛΙΑ	70	12873	ε. Χούλι 20/6	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	ε. Βαλπαραίζ 23/6
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Θέσουτα 29/5	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	58	4585	ε. Εύωθη Καράται 9/6
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Μάουντα Μαυροκανού 22/6	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	63	15171	ε. Νέαν Υόρκην 26/6
ΕΥΝΟΙΑ	68	16005	δ. Ντόβερ 28/6	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Φιλαδέλφειαν 27/6
ΕΥΝΟΓΙΟΥ ΣΟΥΑΙΗΣ	61	12351	α. Γλασκώθην 30/6 διά Ρόττερνταμ	ΙΤΑΛΙΑ	70	15387	ε. Πειραιά 11/4
ΕΥΠΟΣ ΣΕΥ'ΛΟΡ	60	10611	ε. Μέρεσα Μπρ 29/6	ΙΟΣ	57	1976	ε. Κιούτσια 13/6 διά Τριπολίν
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	υπό παραλαβήν	ΙΟΥΛΕΤΤΑ	65	8344	ε. Σάντα Φε 27/6 διά Πειραιά
ΕΥΡΥΔΑΗ	71	5298	α. Μπιλιμπόδο 18/6 διά Χιούστον	ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Τοιβάτεκο 28/6
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Κέιπ Τάουν 27/6 διά Σιγκαπούρην	ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	δ. Παναμά 2/6 διά Ευρωπικόν
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Αλεξανδρεία 13/6 διά Μοκαμέντες	ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Γκρειντζάδούθ 27/6
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	α. Γκουγκαλάκι 24/6 διά Μπουεναβεντούρα	ΙΡΙΣ	72	4999	ε. Ματανάς (θεν.) 9/6
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7632	α. Κορίνθιον 22/6	ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ε. Φιλαδέλφειαν 28/6
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	ε. Λεμεσόν 27/6	ΙΧΩΕΙΣ	77	19166	ε. Βαλτιμόρη 11/6 διά Ελλάδα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Πλανάρι 21/6	ΙΩΑΝΝΑ	79	5800	ε. Πόρτο Αλέγκρε κυριαρχώντων
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Ταραγκόνα 7/6 διά Λάγος	ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	δ. Παναμά 15/5
ΕΦΗ	58	2556	δ. Πόρτ Σαίδ 25/6	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξανδρεία 28/6 διά Ρ. Σουκείρ
ΕΦΩΜΑΡ	57	8677	α. Μασσαλίων 17/5 διά Δυτ. Αφρικήν	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Μπριουνισμπούτελ 9/6 διά Τενερίφην
ΕΦΦΗ	55	5008	δ. Γιβραλτάρ 15/5 διά Νιγηρίαν	ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	ε. Τέτευν 17/5
ZANNET	58	4529	α. Σεμπρούγκε 25/6 διά Πειραιά	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ	59	3162	ηργητικής Πειραιά από 11/3
ΖΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Χωμπούν 9/6 διά Σουερρίδιαν	ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	35269	α. Αυγούστουν 2016 διά Μπάνιας
ΖΑΠΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Άλεξανδρείαν 15/6	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ	52	1454	ΕΙΣ μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	α. Μπιουάντ 10/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Α. Γκουλετ 29/6
ΖΕΑ	60	3325	ε. Ανατόντ 1/7	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Σ. Τζών 24/6
ΖΕΑ ΣΙΛΑΒΕΡ	53	4998	ε. Κουβέτη 17/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	ε. Ρόττερνταμ 21/6
ΖΕΑΣΚΑ'Υ	58	4169	α. Ταραγκόνα 28/5 διά Συρίαν	ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ε. Σασιμπότο 28/5 (ιεπισκευαί)
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Βουβάηη 23/6	ΙΩΝ	71	11506	ε.

ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Ρουέν 6/6
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 21/5
ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ	60	9959	ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 21/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	α. Μόντρεαλ 19/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ε. Ντεμεράρα 25/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	δ. Παναμά 10/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Ρότερνταν 29/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	α. Πόρτ οφ Σπαιν 26/6 διά Βενεζουέλα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Π. Αρένας 25/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	55	6216	αργεί εις Πειραιά από 23/8/77
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Χάιφα 16/6
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Αντε' 25/6
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	α. Κόμη 24/6
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Μπέλερ 20/6
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	εις Λουάντα 1/11/77
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Ναρύσιον 9/6 διά Πάλμ Μπήτης
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κωνίπολιν 19/5 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	α. Λάς Πάλμας 31/3 διά Π. Χάρκουρτ
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 13/6
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	εις Ήπειρον 28/6
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Σιγκαπούρην 26/6
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	α. Θάντερ Μπαι 23/5 διά Κολομβίαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Πειραιά 8/6 διά Τουάψ
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	α. Αμβούργον 23/5 διά Βενγαζίν
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	αργούσαν 20/6 διά Αμπιτζάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	αργεί εις Πειραιά από 8/3/77
ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2707	ε. Κάλιαρι 28/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	α. Τενέριφην 26/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Σιγκαπούρη 21/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	α. Τζιμπούτι 1/6 διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Ντώρμπιαν 6/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	εις Ήπειρον 16/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	υπό παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	ε. Δουνκέρκην 14/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Κολούμπι 11/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Τούμπα 12/6 διά Τόκιο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	ε. Φιλαδέλφειαν 11/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	δ. Παναμά 5/5 διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	δ. Σουέζ 20/6 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	α. Τεργένθην 23/6 διά Κούα Ίμπος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Αμπέρσαν 22/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΥΑΣ	58	9724	δ. Σουέζ 18/6 διά Καράτσι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΞΙΟΤΗΣ	67	16098	ε. Νέαν 'Ορλέαν 26/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	δ. Γιβραλτάρ 28/5 διά Κωνσταντίζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Βανκούβερ 14/5 διά Κίναν
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	Κομη Μπαι 23/6 διά Ρωσίαν
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	αργεί εις Πειραιά από 25/3/76
ΚΑΠΠΑ ΤΣΑΜΠΙΩΝ	61	5584	μετανομάσθη 'ΠΙΟ ΜΠΑΡΚΟ-
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	αργεί εις Πειραιά από 6/5/77
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	59	8401	α. Αμπέρσαν 20/6 διά Χάιφόγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΛΥΠΤΗΣ	63	5296	δ. Παναμά 12/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8766	ε. Σιγκαπούρην 8/6 διά Πολωνία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Χάμπτον Ρόδης 8/6 διά Ρωσίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Ροζάριο 9/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Χέν Πόντι 21/5 διά Π. Τάλμποτ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	69	9731	α. Μορμόγκουδ 22/6 διά Γουγκοκλαΐα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	62	3144	ε. Πορτ Σουδάν 25/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. Τζένταν 12/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Σουεζ 8/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Τάμπα 14/6 διά Πασκαγκούλα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	61	9350	ε. Κιέλος 12/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Χόκυ Κόκγ 26/6 διά Μπουσάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ε. Ρότερνταν 29/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζεμπέλ Ντανά 25/6 διά Πιουροπόρτ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	61	13338	ε. Σπάττι 14/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΑ	66	19595	ε. Σιδένει 8/6 διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	α. Αμβούργον 27/6 διά Τερνόύζεν
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Κέιτ Τάουν 6/6 διά Μούκο
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	ε. Χουέλβετ 18/6
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Κολόμπι 15/6 διά Τζέντα
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. Αμπερντάν 22/6 διά Μουρμάνοκ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σουέζ 29/6
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΛΙΦ	64	3885	α. Καρθαμένην 25/5 διά Πόρτ Κορτές
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Λός 'Ανζελες 25/6 διά Νταμάρ
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Πειραιά 20/6 διά Βόλον
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Αύγουσταν 18/6 διά Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	α. Καλκούτα 18/6 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ε. Πειραιά 29/5/78
ΚΑΡΝΑΘΟΣ	55	5879	α. Λάς Πάλμας 26/6 διά Μοντεβίδεο
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	δ. Παναμά 7/6
ΚΑΡΡΑΣ	44	2742	ε. Νέαν 'Ορλέανην 29/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Μπάχ. Μπλάκνα 7/6 διά Ιτανίαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	α. Γιοκοχάμε 8/6 διά Σαγκάη
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ε. Λειζέρες 28/6
ΚΑΡΥΩΤΟΣ	78	5080	ρότερνταν 20/6 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Τάμπα 17/6 διά Γάνδην
ΚΑΣΤΟΣ	56	3105	ε. Μοντεβίδεο 21/6
ΚΑΣΤΙΑΝΑ	59	15125	α. Κοϊν 26/6 διά Μαπούτο
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	ε. Λάγος 17/6
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	α. Αύγουστα 11/6
ΚΑΣΤΩΡ	51	3995	ε. Καράτσι 11/6
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	ε. Μπιζέρτα 13/6
ΚΑΤΕ Ν.Δ.	65	18723	ε. Μπαντάρ 'Αμπας 18/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Καρθαμένην 17/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Ζεμπρόνικε 16/6 διά Τρίπολιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	ε. Νέαν 'Ορλέανην 30/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Πειραιά 21/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Ντάρες-Σαλάδη 22/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	ε. Φόντες 30/5
ΚΑΤΙΑ	63	1594	α. Καζαμπλάνκα 3/6 διά Π. Τόρρες
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Πειραιά 22/6
ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	δ. Κωνίπολιν 27/6 διά Μπάρι
ΚΕΑ	58	13968	ε. Ντώρμπιαν 23/6
ΚΕΑ	55	2683	ε. Μπουένος 'Αυρες 25/6
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΑΣΣ	72	14651	ε. Φλώσιαν 21/6
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Τεργέστην 18/6
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9868	ε. Μασαλίαν 27/6
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	ε. Χιούστον 20/6
ΚΕΙ'Π ΠΡΑΓΝΤ	73	8927	ε. Ντώρμπιαν 23/6 διά Μπράκες
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Χάμπτον Ρόδης 12/6
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	α. Λάγος 24/6 διά Π. Νούσρ
ΚΕΛΤΙΚ ΤΡΕΙΣΤΕΡ	65	3524	ε. Βούβάνης 4/5
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Ριγέκα 20/6 διά Αύγουσταν

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8856	υπό παραλαβήν
ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. Ντώρμπιαν 4/6
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (δ.)	59	2433	α. Γένοβα 24/6 διά Σκίκντα
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙ- ΣΙΟΝ	53	5691	α. Κωνίπολιν 18/6 διά Γέλα
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΗ	78	10700	α. Αμπερνταμ 20/6 διά Καρθαγένην
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Σιγκαπούρην 30/3 διά Χάιφόγκ
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	57	4060	α. Πειραιά 1/6 διά 'Αλγέριον
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	4535	α. Ρότερνταν 29/6 διά Τρίπολιν
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΗ	53	3524	α. Πειραιά 23/6 διά Ταρτούς
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	53	3577	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	α. Πειραιά 28/6
ΚΕΡΕΑ	61	14982	ε. Μοντεβίδεο 27/6
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Μανδάρια 12/6
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	δ. Πόρτ Σαΐδ 15/6
ΚΙΓΚ ΚΑΛΔΟΜΑΣ (δ.)	64	33445	α. Μπωμόντ 9/6
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	α. Πειραιά 24/6 διά Γιβραλτάρ
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Βανκούβερ 13/5 διά Κίνα
ΚΙΓΚ ΣΟΝΟΡΟ	64	17050	α. Λός 'Αντζελες 13/6
ΚΙΚΑ	70	16196	α. Βούβάνη 15/6 διά Ντώρμπιαν
ΚΙΚΗ	57	9723	α. Μπάραρον 20/6
ΚΙΚΗ ΓΕΛΕΑΛΟΥΣ	67	11174	ε. Μπουένος 'Αυρες 26/6
ΚΙΚΟΛΩΣ	64	7891	α. Βούβάνη 15/6 διά Μπουένος 'Αυρες
ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	α. Ρότερνταν 29/6 διά Μπουένος 'Αυρες
ΚΙΡΣΤΩΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ε. Σέτε 22/5 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΙΤΣΑΣ	58	5770	α. Λάς Πάλμας 28/6 διά Λάγος
ΚΙΛΑΡΙΑ ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	ε. Αμπούργον 22/6
ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	α. Τενερίφη 24/6 διά Βραζιλίαν
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Τενερίφη 24/6 διά Βραζιλίαν
ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	ε. Βανκούβερ 13/5 διά Σαλαδάμ
ΚΛΑΥΤΗΠΕΡΟ	64	4128	α. Μασαλίαν 14/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Πειραιά 23/6
ΚΛΕΙΟ	58	8791	ε. Σέτε 13/5
ΚΛΕΙΟ Κ.	62	6262	α. Τάμπο 19/6 διά Χιούστον
ΚΛΕΟ (δ.)	59	21187	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΚΛΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ράς Σουκερίδη 28/5 διά Σαντάτ
ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	16063	α. Ρίο Γκράντε 14/6 διά Βούβάνη
ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	α. Πειραιά 1/6
ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	α. Δάντος 18/6 διά Νιγηρίαν
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Πόρτ Σαΐδ 25/6 διά Ευρώπην
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Βανκούβερ 16/6 διά 'Ιστανιαν
ΚΟΝΕΔΡΟ	77	10257	δ. Π. Αρένας 21/6
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Μπέρσα 26/6
ΚΟΝΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	75	34298	α. 'Αγ. Φραγκίδοκον 13/5 διά Μπουένος
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	73	39219	δ. Ρότερνταν 21/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	10500	αργεί εις Πούλα όπλο 6/4/77
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΙΝΤ	71	39219	ε. Ρότερνταν 23/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΩΝΙΟΣ (μ.)	73	38820	α. Ρότερνταν 22/6 διά ΗΠΑ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΩΝΙΟΣ (μ.)	73	114543	αργεί εις Στόρτη όπλο 23/7/75
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤΩΝΙΟΣ (μ.)	68	22836	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά 'Οδησσόν
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟ			

ΚΩΣΤΑΣ·ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Λιβερπούλ 29/6 διά Βενεζουέλαν	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΚΩΣΤΑΣ Κ	62	2935	α. Μασαλίαν 21/6 διά Ιταλίαν	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Ρόττερνταμ 27/6 διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΦΙΩΡΑ	53	5921	ε. Αλεξανδρείαν 29/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Κομώ Μητρ 19/6 διά Λισσαβώνα
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. "Αμυτερνταμ 11/6 διά" Αζόρες	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Σαβάννα 26/6 διά Τυνιδά
ΚΩΣΤΗΣ	54	4878	δ. Γιβραλτάρ 11/6 διά Λάγος	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	ε. Καζαμπλάνκα 14/2
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΚΟ	62	8937	α. Κολόμπιο 19/6 διά Νιγηρίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΟΝΣ	65	14088	α. Ρόττερνταμ 30/6 διά "Εσμπτζεργκ	ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ	63	10076	εις Σιγκαπούρην 24/4
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	ε. Χάμιλτον 18/6	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	υπό παραλαβήν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Τζών 11/6 (έπισκεψια)	ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	ε. Νταμπέρ 25/6
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Νέαν Ορλεάνη 13/6 διά Ιταλίαν	ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Λάγος 14/6
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Πόρτ Σάιτ 17/11	ΜΑΡΙ	58	4222	α. Πειραιά 21/6
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά "Αλεξανδρείαν	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Χιούστον 14/6
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	δ. Παναμά 24/6 διά "Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Ριγέκα 18/6 διά Ράς Λανούφ
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ	65	15765	α. Μουτσούρε 9/4 διά Χαϊνάγκ
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. "Αλεξανδρείαν 23/6 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Νταμάρ 30/5
ΛΑΚΥ	56	8660	ε. Σεπτέντιον 17/6	ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Αμβούργον 9/6 διά Τουρκία
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΣ	78	9485	ε. Πόρτ Κεμπτάλ 16/6	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Της 30/6
ΛΑΚΥ ΤΡΕΙΤΙΝΕΡ	64	2961	ε. Πτιραίδ 26/5 (έπισκεψια)	ΜΑΡΙΑ	60	3458	δ. Σουέζ 12/3 διά Γκιζόν
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Ροζάριο 18/6	ΜΑΡΙΑ Α	62	3199	ε. Ταουμαδίνα 1/6
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	α. Τενερίφιον 21/6	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ	74	15938	α. Λός "Αντέλεσ" 18/6 διά Σαγκάνη
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11200	α. Μπιλάντο 22/6 διά Κοατζακόλλος	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	6978	ε. Κόρκ 29/6
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΑΙΩΤΗΣ	62	8819	δ. Κωνιόνιον 24/6	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ	68	1599	α. Πειραιά 24/6 διά Χαλκίδα
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Μπουνές "Αύρες 23/5 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΑ ΙΖΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	ε. Μίρη 27/6
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	υπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΑ Κ	70	9069	α. Σιγκαπούρην 30/5 διά Ντουμπάλ
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	ε. Νέαν Ορλεάνη 13/6	ΜΑΡΙΑ Λ	77	20822	ε. Μπαχ Μπλάνκο 27/6
ΛΑΤΩ	52	3880	προσρ. 54.47 B. — 14.22 A. 11/6	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Μορμουγκάδο 13/6 διά Κωνταντζόν
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. Μάρτιο 18/6 (έπισκεψια)	ΜΑΡΙΑ Ν	73	13631	α. Τζένταν 15/6 διά Σιγκαπούρην
ΛΕΔΕΑ	63	17879	δ. Ρόττερντας 8/6	ΜΑΡΙΑ Ξ	68	11361	ε. Αβίλες 9/6
ΛΕΪΤ'Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ε. Κερπέκ 6/5	ΜΑΡΙΑ ΥΖΑΛ	67	9365	ε. Π. Καμπέλο 31/5
ΛΕΑΝΑ	59	5379	α. "Αντες 2015 διά Βιρυττόν	ΜΑΡΙΑ Ζ	65	1484	ε. Καζαμπλάνκα 24/6
ΛΕΑΝΑ	61	9191	φ. Φλόμουδ 27/6 διά Ρουέν	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ε. Φλωσίγκ 23/6
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	δ. Πόρτ Σάιδ 24/6	ΜΑΡΙΑ ΠΑΙΑΣΣΕ	59	2722	α. Πειραιά 17/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	α. "Αμβέρσαν 16/6 διά Ταμπικό	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	δ. Κωνιόλιον 15/6 διά Μαυρην Θάλασσαν
ΛΕΟ ΠΡΑΙΤΑ	70	1999	α. Πτιραίδ 27/6 διά Ριγίεκα	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	ε. Νέαν "Υόρκην 16/5'
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Αύγουστα 19/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Ριγέκα 26/6
ΛΕΣΛΗ	65	2411	ε. Πειραιά 18/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ε. Σάντος 25/6
ΛΕΥΘΕΡΟ	62	14027	α. Θέστα 15/5 διά Μόντρεαλ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	εις "Αλέγκρε ύπο συμπλήρωσιν
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ε. Ρεσίφ 25/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Λ	62	11229	ε. Βομβάνη 20/6
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	ε. Λείσες 28/6	ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	α. Γουόρρι 4/6
ΛΕΩΝ	75	15684	εις Γένοβα 20/3	ΜΑΡΙΒΕΡΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	δργει εις Πειραιά ἀπό 19/2/78
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Τεργέστην 21/6 διά Λαττάκια	ΜΑΡΙΒΕΡΝΑ ΡΕΝΑ	62	14622	α. Νέαν "Υόρκην 17/6 διά Τεργέστην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δέωθι Ντώρμπαν 28/6	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Λισσαβώνα 24/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Σέλλα Χάρεν 15/6 διά Βόρειον Θάλασσαν	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ	62	10892	α. Σιγκαπούρην 26/6 διά Μπαγκόκ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Λ	57	5318	ε. Βρέμην 8/6	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Γ	52	1145	α. Λεμεσόν 25/6 διά Ραβέννα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	α. Σιγκαπούρην 10/6 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Η	72	9824	α. "Αντες 22/5 διά Ίρκ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7360	α. Γάνδιν 21/11	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Ι	47	6091	δργει εις Πειραιά ἀπό 17/12/77
ΛΗΓΚ	61	8658	α. Ρίο Γκράντες 19/6 διά Μπάραν	ΜΑΡΙΓΟ ΦΕΜΕΑΔΟΥ	68	10016	δ. Παναμά 18/5
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Αμβέρσαν 16/6 διά Λάγος	ΜΑΡΙΓΟ Μ.Φ	61	10694	εις "Αλεξανδρεία 9/1 (έπισκεψια)
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΑΝΤ	78	5722	εις Πόρτο "Αλέγκρε	ΜΑΡΙΓΟ Ρ	69	10839	μετανομασθή "ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ"
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44646	α. Φιουμάιτον 1/6 διά Περσικόν	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Λάς Πάλμας 29/6
ΛΗΤΟ	51	4633	δργει εις Πειραιά ἀπό 13/2/78	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε	61	8951	α. Αμβέρσαν 22/6 διά Κολόμπο
ΛΙΒΟΡΝΟ	52	4995	ε. Νέαν "Υόρκην 13/6	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Κωνιόλιον 22/6
ΛΙΖΑ	53	3723	α. Σύσα 28/6 διά Γαλλίαν	ΜΑΡΙΚΑ Τ	60	6235	α. Νέαν "Υόρκην 28/6 διά Γκάλβεστον
ΛΙΛΑΗ (δ.)	67	48719	υπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΛΑΝΕΑ (μ.)	71	72335	υπό παραλαβήν
ΛΙΛΙΑΝ	55	8368	ε. Πειραιά 27/6	ΜΑΡΙΛΑΥΝ Α	68	14569	ε. Σάντος 20/6 διά Σ. Λαρέντζο ("Αργ.)
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Χιούστον 13/6	ΜΑΡΙΜΠΑΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	ε. Κύρε 30/5
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1927	εις Πειραιά 14/3	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Κωνιόλιον 20/6 διά Κωνστάντζαν
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15347	α. Ρίο Γκράντες 11/6 διά Παρανάγκου
ΛΙΝΔΟΣ	62	11034	α. Μπουένος "Αύρες 22/6 διά Ρόττερνταμ	ΜΑΡΙΝΑ Λ	65	19566	ε. Σιγκαπούρην 15/6
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	ε. Γένοβα 26/6	ΜΑΡΙΟΝ	67	5176	ε. Χιούστον 12/6
ΛΙΝΚ ΦΑΙΘ	60	8420	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά Βιρυττόν	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Ρόττερντας 27/6
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	α. Ρίο Ιανέριο 6/6 διά Ραβέννα	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	φ. Φιλαδέλφειαν 21/6 διά Τερνούζεν
ΛΙΤΟΧΟΡΟΣ	57	3135	εις Καλαμόπιτα 2/4	ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785	α. Τιβιταρέκιοι 18/6
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Αλεξανδρείαν 19/6 διά "Ελλάδα	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δ. Σουέζ 14/6 διά Μπάραν
ΛΙΠΙ	68	9650	υπό παραλαβήν	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Νέαν "Ορλεάνην 26/6 διά Ίταλίαν
ΛΟΓΙΑΙΤΥ	69	9045	ε. Τζένταν 26/5	ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. Τεργέστην 28/6
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Σιγκαπούρη 8/6	ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ	62	9979	εις "Αλεξανδρείαν ἀπό 9/1 (έπισκεψια)
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	50	2696	δργει εις Πειραιά ἀπό 1/6	ΜΑΡΠΑΙ (δ.)	59	20827	ε. Κόρκγ "Αιλ. 18/6
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μπρέμπερα ἀπό 10/10/74	ΜΑΡΥΔΙΩΝ	78	19974	δ. Γιβραλτάρ 24/6 διά Ριγίεκα
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	α. Καράτοις 1/6 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΥΖ	48	3368	δργει εις Χαλκίδα ἀπό 12/11/78
ΛΟΥΚΑΣ Ν	72	13637	ε. Ριο Κράντες 23/6	ΜΑΡΣΙΑ	72	8944	ε. Σ. Τζων 5/6
ΛΟΥΣΙΩΣΙΟΣ	73	63287	α. Μπρεμεράδεν 28/6 διά Νάρβικ	ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ	56	8274	εις Πειραιά 14/9
ΛΟΥΣΙΑΝΟΝ	74	16006	α. Παρανάγου 19/6 διά Γουγκοσλαβία	ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Δα Γκουλέτ 24/6 διά Βεγγάδην
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	ε. Βαλτιόρην 5/3	ΜΑΡΥΔΙΖ	68	2983	α. Καντί 13/6
ΛΥΔΙΑ	74	9712	α. Νιούπορτ 29/6 διά Μπαντάρ "Άμπας	ΜΑΡΥΖΙΔΑ	70	15806	δ. Γιβραλτάρ 30/5
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Αμβούργον 27/6	ΜΑΡΤΟΥ	73	32510	α. Βιλελισχφεν 7/6 διά Νιούκαστλ
ΛΥΡΙΚ	69	5222	ε. Ρουέν 10/6	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	1968	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	δργει εις Πειραιά 8/6	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	9390	ε. Χόν Κόνι 13/6 διά Ντάρεν
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Δ. Αντέλες 25/6 διά "Αβάνα	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	22391	α. Αντοφαγάστα 26/6 διά Τοκοπίλα
ΜΑΓΙΑ	66	2023	α. Ρόττερνταμ 1/6 διά "Αβάνα	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	18643	α. Νέαν "Ορλεάνην 26/5
ΜΑΣΕΤΡΑΛΕ	57	9118	α. Κολόπτων 18/6 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II	66	12197	δ. Σουέζ 12/6 διά Κιουρασό
ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	α. Αλεξανδρείαν 23/6 διά	ΜΑΣΤΕΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	α. Ρεσίφ 29/5
ΜΑΘΙΟΣ	53	2025	Σουεζ 17/6 διά Ερυθρών Θάλασσαν	ΜΑΣΤΕΡΟΜΑΝΩΗΣ	58	5562	α. Ρίο Ιανέριο 22/6 διά Μονρόβια

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μίνα άλα Φάχαλ 18/5 διά Λισσαβώνα	ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ.	62	5218	εις Καρθαγένην 10/4
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17485	α. Ραμπούλ 26/6 διά Γουείπα	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	58	8547	δ. Μπρούνσμπούτελ 2/11
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	θέρετραι 12/6 διά Γουείπα	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	51	2967	εις Τέρα 4/1/78
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Φόρτουσ 24/6	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ:			
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Ρεσίφε 15/6	ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	α. Λ. Ταύρλες 8/6
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκου 21/6 διά Έλλασσο	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Πειραιά 31/5
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17718	ε. Λαυτούκα 26/6	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 7/6 διά Σουηδίαν
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	ε. Αμετέρνταρ 26/6	ΜΠΡΑΒΟ ΑΔΕΞ	50	4375	ε. Αλεξανδρείαν 24/6
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	ε. Ροττερντάμ 17/6 διά Νέαν Ύφρκην	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	δ. Σουεζ 28/6
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	ε. Σ. Τόνω 30/5 διά Μονρόβια	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Ντάρ-ές-Σαλάμ 28/6 διά Μπέρια
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	ε. Μπαντζούλ 18/6 διά Λούμε	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	ε. Καράρα 27/6
ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.)	72	17355	ε. Λυττελετ 27/6 διά Όκλαντ	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Βομβάνη 13/6
ΜΕΣ. ΤΟΛΜΗ (δ.)	65	51412	ε. Πούλι Μπούκου 18/6 διά Ντουμπάι	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. Μπέντι 15/5
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Λάγος 18/6	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Λισσαβάνη 22/6 διά Ρόττερνταμ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	ε. Μπάραν 25/6	ΜΠΡΑΒΟΛΑΝΤΝΟΝΑ	55	5233	α. Κίνκτον 12/6
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	45000	εις Όπιδαν υπό συμπλήρωσιν	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΟΡΤΕΡ	77	3827	α. Νέαν Όρλεάνην 21/6
ΜΗΑΟΣ III	49	2979	ε. Πειραιά 25/6	ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. Παναμά 23/6
ΜΗΑΟΣ IV	53	3429	δ. Πόρτ Σάιδ 23/6	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241	άργε εις Πειραιά όπο 30/12/77
ΜΗΑΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 29/5 διά Καρθαγένην	ΜΠΡΑΙΤ' ΣΚΑ'Υ'	69	2979	α. Ντόρντρεχτ 30/5
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Λάς Πάλμας 28/6 διά Λάγος	ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	εις Νέαν Ύφρκην 26/11 (έπισκεψι)
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	ε. Βοστώνη 21/6 διά Ν. Χόφεν	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Σιγκαπούρην 30/3 διά Π. Κελάρη
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΥΤΟΪΚ (μ.)	67	39617	α. Τήνη 29/6 διά Κόρπους Κρίστι
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	εξωθή Πόρτ Σάιδ 27/6	ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	α. Βάλτης Μπαΐν 29/6 διά Κέιπ Τάουν
ΜΙΜΗ Μ.	65	38294	ε. Φιλαδέλφειαν 15/6 διά Άρούμπο	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ε. Ρινιέκα 26/6
ΜΙΜΗ Ρ.	76	3964	ε. Μασσαλίαν 25/6	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Πειραιά 26/6 διά Σάντος
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	57	5288	ε. Σάν Ντιέγκο 27/6	ΜΥΡΙΝΑ	71	3653	α. Κοπερβέρκρούν 11/6 διά Πόρτ οφ Σπαινήν
ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Κωνιόλιν 13/6 διά Κωνστάντζαν	ΜΥΡΝΑ	58	4954	ε. Γουόρρι 21/5
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	ε. Αντόντ 29/6	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Μπλούνιουν 29/6 διά Κεμπέκ
ΜΙΝΙ ΑΚΑΚΟΥΝ	70	1591	δ. Παναμά 21/6	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Πειραιά 12/6
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	άργε εις Πειραιά όπο 1/8	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δ. Κωνιόλιν 28/5 διά Κωνστάντζαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΝΕΡ	71	1598	ε. Π. Καϊδέρ 25/6	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Ποκοχάδμα 13/6 διά Μόζι
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΟΝ	70	1582	ε. Νέαν Όρλεάνην 21/6	ΜΥΡΩΝ	64	17487	α. Νέαν Όρλεάνην 8/6
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΝΕΣ	72	1563	δ. Παναμά 28/6	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΤ	70	1587	ε. Νέαν Όρλεάνην 15/6	ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	α. Μπαγκόκ 2/6 διά Ταϊβάν
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άργε εις Πειραιά όπο 16/7	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Παναμά 25/6 διά Ειρηνικόν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Μόρεχεν Σίτι 20/6 διά Χιούστον	Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Σιγκαπούρην 21/6 διά Τζακάρτα
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	α. Νέαν Όρλεάνην 6/6 διά Παραμάριπο	ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	δ. Κωνιόλιν 10/6 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργε εις Πειραιά όπο 18/10	ΝΑΙΤΑΝΤ	75	35561	δ. Κωνιόλιν 16/6 διά Όδησσαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Νέαν Όρλεάνην 15/6 διά Κίγκοτον	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Σάντερλεκον 22/6
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Καρόρε 27/6 διά Σενόβα	ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	δ. Σουεζ 28/6 διά Έρυθρον Θάλασσαν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Κιότσια 17/6	ΝΑΞΟΣ	56	5154	δ. Παναμά 20/6
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	άργε εις Πειραιά όπο 18/10	ΝΑΞΟΣ	70	8825	ύπο παραλόβην
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Πειραιά 21/6 διά Ιταλίαν	ΝΑΞΟΣ ΑΙ'ΙΑΝΤ	78	5720	α. Μοντεβίδεο 6/1 διά Ρίο Γκράντε
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Μαρνάλι 21/5 διά Τοιβιτάβεκιο	ΝΑΣΙΟΥΚΑ	59	3266	α. Μπέλφαστ 25/6
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΙΚ	70	1591	ε. Λουίς 27/6 διά Μασσαλίαν	ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Σουεζ 14/6 διά Κίναν
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ε. Χιούστον 6/6	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΚΛΑΟΡΥ	55	3329	ε. Μπάραν 23/6
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	άργε εις Πειραιά όπο 6/11	ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	65	36066	ε. Πειραιά 3/6 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1570	άργε εις Πειραιά όπο 27/1	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	3640	ε. Δουνιέρην 14/6
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	α. Κίγκοτον 24/6 διά Νέαν Όρλεάνην	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	66	6845	α. Λάς Πάλμας 4/5 διά Λουάντα
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	70	1690	δ. Σουεζ 24/6	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	α. Νέαν Όρλεάνην 22/6
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1560	α. Νέαν Όρλεάνην 28/6 διά Παραμάριπο	ΝΕΑ ΕΠΙΣ.	78	16478	α. Νεοπόλιν 2/1 διά Βραζιλίαν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παναμά 16/6	ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	α. Νεαπόλιν 31/5 διά Άλγεριον
ΜΙΝΙ ΛΗΗΤ	70	1592	α. Αλεξανδρείαν 1/6	ΝΕΒΑ	63	7280	α. Γκουαγιακίλ 29/5 διά Ρ. Ιανέριο
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	δ. Παναμά 22/6	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	ε. Χέν Πόιντ 27/6
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Βίλμπικτον 19/6 διά Νέαν Όρλεάνην	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	α. Της 25/6 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Πειραιά 22/6 διά Ιταλίαν	ΝΕΑΝ Π. (δ.)	57	12483	α. Λονδίνον 29/6
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ	70	1598	α. Τέρντα 23/6	ΝΕΜΑ	58	7425	α. Κακά 9/6 διά Σορέλ
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΙ	70	1581	θέσσατο 13/4 διά Μαϊάμι	ΝΕΜΕΑ	78	11000	ε. Μπουένος Α'αρες 23/6
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	θέσσατο 24/6 διά Μοχαμέντια	ΝΕΝΑ	74	39666	ε. Χαμπτόν Ρόδης 24/6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Κάλιρι 15/6	ΝΕΝΗ	66	3762	α. Σλουισιάλ 20/6 διά Ρουέν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	α. Νέαν Όρλεάνην 21/6 διά Κίγκοτον	ΝΕΟΤΗΣ	71	2988	α. Λάγος 11/6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Πειραιά 25/6 διά Βαρκελώνην	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7908	α. Κουβέτη 11/6 διά Βραζιλίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άργε εις Πειραιά όπο 20/8/78	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	7968	άργε εις Πειραιά όπο 17/5/76
ΜΙΝΙ ΛΟΟΦ	71	1563	α. Ντεμέράρα 8/6 διά Τρίνινταντ	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ε. Ουντεβάλα 18/6
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Νέαν Όρλεάνην 25/6	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΑΟΡΥ	57	6527	ε. Πειραιά 28/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	δ. Παναμά 17/6	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ. Κωνιόλιν 28/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	α. Ντεμέράρα 26/6 διά ΗΠΑ	ΝΕΦΕΛΑΝ	69	5709	δ. Σουεζ 20/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Φός 28/6 διά Σαγκάνοντο	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	ε. Λισσαβάνη 28/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Νέαν Όρλεάνην 12/6 διά Αγ. Δομίνικον	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Βομβάνη 27/6 διά Κοσίν
ΜΙΝΙ ΛΟΥΑΝ	71	1592	α. Μασσαλίαν 27/6	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	δ. Πόρτ Σάιδ 18/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Νέαν Όρλεάνην 24/6 διά Νέαν Όρλεάνην	ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Λάς Αντέλεσ 24/6 διά Λονδίνον
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	α. Ντεμέράρα 18/6 διά Νέαν Όρλεάνην	ΝΗΣΟΣ ΙΩΑΚΗ	53	4969	ε. Χάλισταβιν 12/6
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Νέαν Όρλεάνην 25/6	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΑΡΙΖΟ	47	3247	ε. Αννάπτα 11/7/77
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Πειραιά 12/6	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3979	α. Αμβούργον 26/6 διά Πειραιά
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	α. Νέαν Όρλεάνην 26/6 διά Παραμάριπο	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ (δ.)	53	9814	α. Πειραιά 30/5 διά Σπαλάτον
ΜΙΝΙΣΗ	63	1151	ε. Π. ντε Μπού 3/5	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Σάντος 25/6 διά Άρικα
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Λονδίνον 17/6 διά Χιούστον	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	ε. Πειραιά 15/5
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά Κωνστάντζαν	ΝΗΣΟΙ ΛΟΑΣ	56	5137	α. Ρίο Γκράντε 24/6 διά Άλεξανδρείαν
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Κασιόπη 30/4	ΝΗΣΟΙ ΛΟΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	62	10239	ύπο παραλόβην
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	55204	ε. Χιούστον 14/6	ΝΗΣΟΙ ΛΟΑΣ Α.	52	7304	δ. Κωνιόλιν 23/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	22217	α. Χόνι 19/6 διά Κολομβία	ΝΗΣΟΙ ΛΟΑΣ Δ.Λ.	69	9083	α. Νεκοτέα 21/6 διά Αμβούργον
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	28082	ε. Πλότος 26/6	ΝΗΚΟΣ	61	6752	ε. Πειραιά 25/6
ΜΙΧΑΗΛ Β.	53	3861	α. Κοπέρ 13/6 διά Ραβέννα	ΝΗΚΟΣ Φ.	64	6163	α. Χο-Ται-Μίνγκ Σίτι 23/6 διά Ν. Κορέαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	2822	ε. Μπακούνθα "ΝΙΚΟΛΑΟΣ"	ΝΗΚΟΣ Μ.	54	3495	ε. Πειραιά 18/5
ΜΙΧΑΗΛΗ Κ. ΛΕΩΜΟΣ	78	2353	μετωνυμόθη "ΝΙΚΟΛΑΟΣ"	ΝΗΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Κακογκάδη 12/6 διά Κινούρα
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	61	167726	ε. Ρεζάριο 20/6	ΝΗΚΟΣ Π.	58	3385	ε. Πειραιά 28/6 διά Ισπανία
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	12662	έδωθι Καρόπιοι από 3/5	ΝΗΚΟΤ	67	3315	δ. Σουεζ 17/6 διά Πόρτ Σουδάν
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ	69	33073	ε. Σεβέν "Αίλ 2/6 διά Μόμπικ	ΝΗΚΥ	58	9087	ε. Ντώρμπιτον 11/6
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ	69	47958	ε. Βαγγαρί 23/6	ΝΙΗΝ	62	28651	άργε εις Πειραιά όπο 15/6/75
ΜΟ							

ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εις Αλεξάνδρειαν 11/4/78	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δ. Πόρτ Σάιδ 2/6
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Χάμπτον Ρόδδς 1/5 διά Θεσσαλονίκην	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	3906	α. Λάς Πάλμας 27/6 διά Γουέρρι
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ε. Πειραιά 6/6	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	ε. Ν. Μαγκαλόρε 6/6
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Γιβραλτάρ 20/6 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α	59	2670	α. Καστέλων 8/6 διά Άνναμπα
ΝΟΡΟ ΧΑΙΤΙΝΕΣ	62	15110	ε. Μπουενός "Άυρες 1/5 διά Βερακρούς	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η	71	3646	α. Αμπιτζάν 2/6 διά Άλγεριον
ΝΟΡΠΤΕΙ'ΙΒ	59	8590	προσήρ. εις 24/4 Β - 67.16 Α. 21/6	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΖ	58	8764	α. Λαττάκια 2/6
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Φλωρεντίφιαν 24/6 διά Αρούμπα	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	66	13015	α. Τζέντα 5/5 διά Τρ. "να
ΝΟΤΗΣ	55	5096	ε. Λάργος 2/6	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	ε. Αμβέρσαν 29/1
ΝΟΤΗΣ	55	3956	δ. Πόρτ Σάιδ 23/5	ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ	60	7688	δ. Μπρουνιμπουτού 4/6 διά Νιγηρία
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	δ. Ναναμά 23/6	ΠΑΝΓΚΡΙ ΙΙ	70	2995	α. Πειραιά 25/6 διά Βόλον
ΝΤΑΙΑ Α	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Παρανάγκουα 8/6 διά Πολωνίαν
ΝΤΑΙΑΝ	64	6460	ε. Πειραιά 26/6	ΠΑΝΕΑ	66	4156	ε. Λάργος 24/6
ΝΤΑΙΑΝ	67	3868	δ. Κωνιτόπολιν 23/5 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΠΑΝΔΘΕΟ	67	3870	α. Ραβέννα 15/5 διά Βεγγάζην
ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	α. Ταγκουαράμδαν 26/6 διά Γουέρρα	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Μπρισμπαΐν 7/6 διά Κορέαν
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	α. Γάνδην 19/6 διά Τάμπα	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	α. Λαττάκια 3/6
ΝΤΑΠΟ ΣΤΑΡ	59	10609	ε. Ρότερνταμ 28/6	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'Υ'Μ (δ.)	64	33642	ε. Νέαν "Υόρκην 15/6 διά Αρούμπα
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	προσήρ. εις Ορίνοκο 14/6	ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	ε. Αμβέρσαν 28/6
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ Ι	47	2193	εις Ράβεννα 21/4	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α	74	14790	ε. Νέαν "Ορλέανην 28/6
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΥΛΛΟΓ (δ.)	58	11486	ε. Βαλτιμόρων 28/6 διά Βίλμιγκτον	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	77	21194	ε. Λιθέρπουλ 9/6
ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	δ. Γιβραλτάρ 23/6 διά Λιβύρον	ΠΑΝΤΑΝΑΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	63	7700	υπό παραλαβήν	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	ε. Λάργος 29/6
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	δ. Ναναμά 27/6 διά Μεξικόν	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δ. Σουέζ 26/6 διά Ντάρ ός Σαλάμα
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	13092	α. Χούκ Κόγκ 22/6 διά Μόντρεαλ	ΠΑΠΑΛΕΗΣΗ	57	8992	ε. Σάντος 27/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	74	14523	δ. Λόργος 3/6 διά Κέπρες	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Δουνκέρκην 18/5 διά Άλγεριον
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Χιούστον 9/6	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	δ. Κωνιτόπολιν 27/5 διά Νοβοροσίσκην
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Χιούστον 21/6	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	α. Αμπιτζάν 19/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λάργος 11/6 διά Κέπρες	ΠΑΠΠΗΝ Π.	51	6791	δ. Κωνιτόπολιν 27/6 διά Ρουμανία
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ε. Αμβέρσαν 23/6	ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	δ. Παναμά 16/6
ΝΤΗΦΑ'ΙΑΝΤ	60	19988	α. Κορύνα 27/6 διά Ελλήνην	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Σάφι 20/6
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Τέντο 6/6	ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	ε. Στεττίνον 11/6
ΝΤΙΝΑ ΜΕΝΤ	54	5251	α. Πειραιά 28/6 διά Σουέζ	ΠΑΡΓΑ	59	10065	ε. Νέαν "Υόρκην 28/6
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	ε. Ιμπάχαν 4/6	ΠΑΡΘΕΝΟΝ	66	11443	ε. Υμουίντεν 17/6 διά Χάμιλτον
ΝΤΟΛΑΥ	59	8588	α. Μοντεβίδεο 10/6 διά Σ. Νίκολας ("Άργ.)	ΠΑΡΘΕΝΩΝ	56	1990	α. Σουά 8/6 διά Σκίντα
ΝΤΟΛΑΦΙΝ	55	4887	δ. Τερέστην 27/6	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	α. Λιθέρπουλ 18/6 διά Π. Καρτέ
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	2472	όργει εις Πειραιά ώπο 15/5/77	ΠΑΡΟΣ	61	13863	ε. Κοατζάκαδοκος 9/6
ΝΤΟΛΑΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	ε. Λάργος 2/6 διά Κέπρες	ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	ε. Μπανάνα 19/5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Μπουένος "Άυρες 17/6 διά Πειραιά
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	9922	α. Ζαντάνα 16/6 διά Γδύνια	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	53	1166	υπό παραλαβήν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ε. Σάντος 27/6	ΠΑΣΙΦΕΑ (δ.)	71	80225	α. Πειραιά 23/6
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Κωνιτόπολιν 4/6	ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Νέαν "Ορλέανην 17/5
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Ρότερνταμ 24/6 διά ΗΠΑ	ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	49997	όργει εις Τζόχρα ώπο 25/8/76
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	α. Χάμπτον Ρόδς 5/6 διά Ρωσίαν	ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Λονδίνον 21/6 διά Βραζιλίαν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Χάλιτα 23/5	ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	όργει εις Πειραιά
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Τερέστην 25/6	ΠΑΤΡΑΙ'ΙΚΟΣ	62	11756	α. Σιγκαπούρην 12/5 διά Χάφογκ
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Χιούστον 12/6	ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ε. Μαντανίλο 31/5
ΟΔΥΣΣΕΙΥΣ	64	19140	ε. Πειραιά 15/6	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Μαντρές 17/6
ΟΔΥΣΣΕΙΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	16306	α. Μπουένος "Άυρες 26/5 διά Αβάνα
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Χάμπτον Ρόδς 19/4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ	60	7707	α. Αμβούργον 23/6 διά Χάβρην
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	α. Αμβέρσαν 28/6 διά Ριο Ιανέριο	ΠΑΥΑΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Αλεξάνδρειαν 27/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΤΑΠΤΩ	62	10834	α. Χάρμπον 10/6 διά Γένοβα	ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Χάμπτον Ρόδς 21/5 διά Ρωσίαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	72	20512	α. Ζαντάνα 9/6 διά Κίναν	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 25/6 διά Τζέντα
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΠ	78	19344	α. Αυβούργον 28/6 διά Βρέμην	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	52	2822	όργει εις Πειραιά ώπο 27/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	ε. Ροζόριο 25/6	ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΙ'ΙΝΤΕΝ	72	20510	α. Αισαράβων 24/5	ΠΕΛΛΑ	78	11000	α. Σιγκαπούρην 8/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	α. Αντιζέλες 3/6 διά Ιντσάν	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34464	α. Πειραιά 21/6 διά Αλεξάνδρειαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	α. Τρινκομαλί 30/6 διά Ρότερνταμ	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	α. Φιλαδελφίας 2/6 διά Κωνσταντζάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ	72	20510	ε. Λιασθανά 29/5	ΠΕΛΟΨ	55	7737	ε. Ραγκούν 20/6
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	α. Κοστέλον 10/6	ΠΕΜΑ	60	4824	α. Γκέτα 19/6 διά Ταράηλ
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	20000	δ. Ναναμά 9/6 διά Κίναν	ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	δ. Σουέζ 15/6
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	α. Αυβούργον 28/6 διά Βρέμην	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Φρημάντλ 14/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	ε. Τζιμπούτι 2/6	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	α. Ναντ 9/6 διά Π. Α. Πίτρ
ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	5271	α. Πόρτ Σάιδ 19/6 διά Αλκανάρ	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	δ. Γιβραλτάρ 10/6 διά Κωνσταντζάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΩΤΥΡ	73	15478	ε. Νέαν "Ορλέανην 17/4	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΖΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σιγκαπούρην 11/6 διά Περσικόν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Πάρτισταν 20/5	ΠΕΡΑ	64	10865	ε. Κεκινάτα 25/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	3226	δ. Νέαν "Ορλέανην 6/6 διά Αρούμπα	ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	ε. Λόριντ 7/6 (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ	57	2511	ε. Κολιάρι 10/5	ΠΕΡΑ	53	5835	ε. Ταραγκόνα 13/6
ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΤΡΗΜΗ (δ.)	74	18204	ε. Πουό Μπουόκον 17/6	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	75006	α. Ράς Τανούρα 31/5 διά Τραμαντά
ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Νέαν "Ορλέανην 25/6	ΠΕΡΣΧΕΠΟΙΔΙΣ (δ.)	63	30511	α. Νέαν "Ορλέανην 15/6
ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Πόρτ Σάιδ 19/6 διά Αλκανάρ	ΠΕΤΓΙΚΟ	67	39035	α. Ρότερνταμ 21/6 διά Λουλέα
ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Νέαν "Ορλέανην 17/4	ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Σητεία 22/6
ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΚΑΙΦ	66	3941	ε. Χοντέντια 27/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 17/6 διά Ισπανίαν
ΟΛΥΜΠΙΟΝ ΝΤΕΝΤΕ	64	10349	ε. Ναναμά 20/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	α. Πειραιά 24/6 διά Ισπανίαν
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΖ	60	7504	α. Λας Πάλμας 22/6 διά Λιβύην	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ε. Τζέντα ώπο 9/1
ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 28/6 διά Ισπανίαν
ΟΥΓΙΝΣΤΟΝ	70	15579	εξωθ. Καράπι 24/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	ε. Τζέντα 17/6
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Γλασκώνιον 21/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 23 (δ.)	56	16944	μετωνομασθεν -ΑΦΡΟΕΣΣΑ-
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4190	εις Χαλκίδη ώπο 7/12/78	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	α. Πειραιά 25/6 διά Τζέντα
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Παρανάγκουα 22/6 διά Ιταλίαν	ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	63141	α. Πειραιά 25/6 διά Τζέντα
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ	50	1796	ε. Κάρντιφ 26/8/77	ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	α. Πειραιά 21/6 διά Μεζάρα
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Πόρτ Σάιδ 14/3/77	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Τζέντα 15/6
ΟΥΡΑΝΟΣ	55	4763	ε. Βολόν 17/5 διά Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Τζέντα 17/6 διά Ράς Τανούρα
ΟΥΧΕΝΟΕΛΣ	59	10363	ε. Κωνιτόπολιν 19/6 διά Κωνσταντζάν	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 5/6
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ε. Λό Πλάτα 24/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	α. Πειραιά 25/6 διά Μεζάρα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Παναμά 1/6 διά Μαντζανίο	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζέντα 15/6
ΠΑΛΛΑΔΙΑ	65	9054	ύπο παραλαβήν	ΠΕΤΡΟΛΑΡΟΣ	72	10617	α. Τάν 28/6
ΠΑΛΛ Β. (δ.)	58	21489	α. Φός 3/5 διά Αλιάνκα	ΠΕΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕ	71	9350	α. Μπάραρ 21/6

ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	ε. Λά Γκουλέτ 6/6	ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	α. Σάντος 21/6 διά Νέαν Υόρκην
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	ε. Μπαντάρ Σαπούρ 28/5	ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ε. Πειραιά 22/6
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	α. Ρουντ 28/4 διά Ταρτούς	ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	582	ε. Ρίο Ιανέντρο 9/1
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	α. Παλέρμο 8/6 διά Γέλα	ΣΑΟΥΓΟΓΙΑΝΤ	63	15981	υπό παραλαβήν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	58	8314	ε. Τάραντα 28/6	ΣΑΟΥΓΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	δ. Κωνστούλιν 25/6 διά Κωνσταντζάν
ΠΟΛΥΣ (δ.)	57	8565	α. Νέαν Όρλεάνην 30/5 διά Μπαρανκίλα	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ	72	16402	δ. Γιβραλτάρ 17/6
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 15/4/75	ΣΑΠΦΟ	63	17876	α. Τσιμίτα 4/6 διά Γκουαγιακίλ
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	δ. Παναμά 29/5 διά Ειρηνικόν	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Ταμπικό 24/6
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Νιτρόπολις 28/6	ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	α. Ντόθερ 23/6 διά Βρέστην
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Νέαν Όρλεάνην 22/6	ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	α. Πειραιά 10/5 διά Γιβραλτάρ
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	δ. Παναμά 31/5	ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΥ'	61	6334	α. Π. ντε Μπούν 18/6 διά Πειραιά
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Ταρλέστον 23/6 διά 'Άλγεριον	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Λιβύερον 27/5 διά Μιζουράτα
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	όργει εἰς Χαλκίδα ώπτο 9/11	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εἰς Λουπίτο 29/9/77
ΠΟΡΟΣ	57	8776	ε. Ειλαντ 18/6	ΣΑΣ	40	5360	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 16/2/77
ΠΟΡΟΣ ΑΙΑΛΑΝΤ	62	5220	ε. Μόντρεαλ 21/6	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Βαλάρον 22/5 διά 'Ιράκ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	3701	μετωνομάσθη «ΤΑΜΑΡΙΑ»	ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	106970	ε. Ράς Τανούρα 21/6 διά Αύγουστον
ΠΟΣΙΔΩΝΙΑ	55	5033	εἰς Πειραιά 18/10 (επισκευα)	ΣΕΙΑΣ	63	10947	α. Αυβέρσαν 23/6 διά Βαρκελώνην
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650	υπό παραλαβήν	ΣΕΙΕΣΤΙΑΛ	62	6172	υπό παραλαβήν
ΠΡΙΠΙ ΆΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Πορτ Αρθουρ 11/6	ΣΕΙΜΙ	66	11906	α. Σάδι 11/6 διά Γιοκοχάμα
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 21/2	ΣΕΙΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Ροστόκ 9/6
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	68	35491	α. Χέο Πόιντ 4/6 διά Ρουμανία	ΣΕΙΟΥΤΑ	55	3526	α. Καζαμπλάνκα 15/6 διά Νουαντχίμπον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	α. Κολόμπο 7/6	ΣΕΙΡΡΑΙ	73	30058	υπό παραλαβήν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3312	εἰς Πειραιά 25/10	ΣΕΙΡΙΦΟΣ (δ.)	59	12330	α. Ρινιέκα 27/6
ΠΡΟΔΟΣ	58	4225	ε. 'Άλεξάνδρειαν 25/6	ΣΕΙΡΙΦΟΣ	63	4017	α. Καζαμπλάνκα 22/4
ΠΡΟΔΟΣ Κ.	59	9329	οργει εἰς Πειραιά ώπτο 26/1	ΣΕΙΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	α. Σαντανέρ 13/6 διά Μόντρεαλ
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Θρί Ρίβερ 24/5	ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	δ. Σουέζ 25/6 διά Σανκάνη
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Μπιλμόντ 10/6	ΣΗ ΓΚΑΡΟΥ	59	8766	α. Λεμεσόν 27/6 διά Πειραιά
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	δ. Παναμά 28/6 διά Ιαπωνίαν	ΣΗ ΓΚΑΡΟΥ	60	7746	α. 'Αντεν 29/3 διά Β. Κορέαν
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	α. Ντώρπωντ 12/6 διά Βραζιλίαν	ΣΗ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ	59	9165	δ. Παναμά 21/6
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. 'Άλεξάνδρειαν 2/6	ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9422	α. Κολόμπο 14/5 διά Π. Νουάρ
ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Ρουέν 25/5	ΣΗ ΛΑΐΤΩΝ	77	8746	α. Βενετία 26/6 διά Ροζάριο
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Πειραιά 21/6	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	α. Αυβέρσαν 18/6 διά Ουντεβάλο
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	α. Γκάροταν 17/6 διά 'Άλγεριον	ΣΗ ΠΑΟΥΡΕ	59	7746	α. Μπέλα 26/6 διά Μαπούοτο
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Αιστερτράτη 2/6 διά Γιβραλτάρ	ΣΗ ΡΕΙΤΝΤΖΕΡ	59	10075	δ. Παναμά 8/6
ΠΩΛΙΑ	60	6894	ε. Πειραιά 19/6	ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	α. Μελβούρνην 23/6 διά Φρημάντλ
ΠΩΛΙΑ Κ.	70	14609	α. Νέαν Όρλεάνην 25/5	ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Γιβραλτάρ 17/6 διά Χοινάκην
ΡΑΪΝΟ (δ.)	59	12413	α. Γάνδην 22/6 διά Δουνκερκν	ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	α. Πειραιά 26/6 διά Ραβέννα
ΡΑΪΤΣ ΤΡΕΙΤΝΤΕΡ	63	5249	υπό παραλαβήν	ΣΗ ΤΑΐΤΚΕΡ	73	13631	α. Ντώρπων 5/6
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Θέουτα 5/6 διά Ροστόκ	ΣΗ ΤΑΐΤΝΤ	71	9810	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά Χάμπτον Ρόδς
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	7336	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΗ ΦΑΙΚΟΝ	77	9422	α. Σινκαπούρην 23/6 διά Μπάραν
ΡΕΑ	71	9025	α. Βενετία 2/6	ΣΗ ΧΩΚ	78	9100	μετωνομάσθη «ΚΙΦΑΝΚΟΝΓΚΟ-
ΡΕΑ	56	4275	εἰς Σαράχ 31/12/78	ΣΗΜΕΙ'ΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	α. Της 26/6 διά 'Οράν
ΡΕΒΕΚΚΑ	61	4152	α. Ταραγκόνα 15/6 διά Λάδος	ΣΗΝΙΚΙ ΜΕΝΤ	65	3287	α. 'Άλεξάνδρειαν 13/6
ΡΕΓΓΙΝΑΣ	53	2920	εἰς Καλαμάταν 13/5	ΣΗΣΠΗΝΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	70	2982	α. Λαγός 6/6
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣ	77	9417	α. Χόγκ Κόγη 20/6 διά Ναγκόριο	ΣΗΣΠΗΝΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Λιβύρον 28/6
ΡΗΓΚΑΑ ΣΑΝ	60	4820	α. Ρότερντρατ 13/6 διά Βρέστην	ΣΗΣΠΕΡΑΙΤ	59	6791	ε. Μπάραν 11/6
ΡΗΓΚΑΑ ΣΚΑΟΥΤ	56	12131	ε. Νέαν Υόρκην 19/6	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	α. Μπέλαρν 26/6 διά Σεπτεμβρίου
ΡΗΓΚΑΑ ΣΚΑΥ'	63	11841	δ. Πόρτ Σάδι 5/6 διά Κωνσταντζάν	ΣΗΤΕΙΑ ΖΑΝ	56	9946	δ. Κωνίπολιν 28/6 διά Πειραιά
ΡΗΓΚΑΑ ΣΤΑΡ	61	14961	α. Λός Αντζελες 26/6	ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	α. Μοντεβίδεο 23/6 διά Ν. Παλμύρα
ΡΗΓΑΪΤΑΝΤ	77	9774	α. Άμπιτζαν 15/5	ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	α. Ταμπικού 21/6 διά Κοντρεκόρ
ΡΗΝΗ	62	9771	ε. Λάγος 10/6	ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Ταρλέστον 20/6 διά 'Άλγεριον
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	δ. Σουέζ 21/6	ΣΙΦΩΝΙΑ	68	10016	α. Νέαν Όρλεάνην 13/5
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Σάντος 18/6	ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Μουπάσα 26/6 διά Βενεζουέλα
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Ντουμπάτι 20/6	ΣΙΑΒΕΡ Α'ΛΑΪΑΝΤ	58	8574	α. Πειραιά 19/6 διά 'Ανναμπα
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Λιασσαβάνα 8/6	ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Ταμπικούν 24/6 διά Ακαζούτλα
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Σουνιουσάκι 20/6	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΟΥΡ	56	6660	α. Μός 18/6 διά Ντακάρ
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	α. Μπουένος 'Αύρες 17/6 διά Μεζίκον	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ε. Λουέζ 18/8
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	α. Αμβούργον 8/6 διά 'Άλγεριον	ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΙ'ΝΤ	77	11272	ε. Χάβρην 16/6 διά Π. Καμπέλο
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εἰς Χάρλιγκεν 26/5/78	ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Μαρικίον 20/6
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΙ'ΠΡΟ	57	4931	δ. Παναμά 25/5	ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	7981	ε. Μπουενός 'Αύρες 22/6
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ε. Ράς Σουκέρ 28/6	ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	α. Λάς Πάλμας 26/6 διά Εύρωπην
ΡΙΟΝ	59	3413	α. Ταρλέστον 27/6 διά Καζαμπλάνκα	ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΐΤ	56	6642	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 23/2
ΡΟΔΑΝΟΗ Α.	58	8656	ε. Ντώρπωντ 17/5	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	α. Βαλτιμόρων 28/6 διά Καναρίους
ΡΟΔΑΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 25/6	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	ε. Ντώρπωντ 25/6
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Ντώρπωντ 21/6	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΟΝ	54	6582	α. Λομπίτο 17/5 διά Λουάντα
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Νέαν Όρλεάνην 4/6 διά Πολωνία	ΣΙΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 9/6
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	α. Φριτάουν 8/6	ΣΙΑΒΕΡ ΟΣΕΑΝ	55	6545	α. Θέουτα 23/6 διά Λάγος
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Πειραιά 15/6	ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ	58	5043	ε. Πειραιά 30/3 (επισκευα)
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ε. Θέουτα 27/6	ΣΙΑΒΕΡ ΣΗΓΚΑΛ	55	6605	ε. Ντώρπωντ 21/6
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Πειραιά 28/6 διά 'Άλεξάνδρειαν	ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΥ	60	10631	α. Ρ. Γκράντε 24/6
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	ε. Σαβόνα 18/6 διά Βηρυττόν	ΣΙΑΙΑ	68	3035	α. Λάς Πάλμας 26/6 διά Λιμπρεβίλ
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Σιγκαπούρην 16/6 διά Τζακάρτα	ΣΙΑΙΚ	56	5042	δ. Κωνίπολιν 18/6 διά Βάρνα
ΣΑΙ'ΖΑΛ ΤΡΕΙΤΝΤΕΡ	64	7606	ύπό παραλαβήν	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	63	9341	α. Μπάραν 19/6
ΣΑΙ'ΝΙ	57	9038	ε. Μπεντί 30/4	ΣΙΝΠΟΣ	72	18287	α. Αλεξάνδρειαν 29/6 διά ΗΠΑ
ΣΑΙΝ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	ε. Μόρμπιλ 29/5	ΣΙΟΝΟΣ	72	16018	α. Νέαν 'Ορλεάνην 18/5
ΣΑΙΝ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Σιγκαπούρην 19/6	ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Μπουένος 'Αύρες 18/4 διά Πειραιά
ΣΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΙΚΑΝΤΟΥΙ'Α	76	19150	α. Σάντος 22/6 διά Μπουένος 'Αύρες
ΣΑΙΝ ΚΙΛΟΚΑΣ (δ.)	63	31248	α. Ράς Τανούρα 19/6	ΣΙΚΑΠΛΕΙ'ΝΤ	70	9077	α. Ντώρπωντ 29/5
ΣΑΙΝ ΚΙΛΟΛΑΣ	66	16186	ε. Ιακεντερόν 30/5	ΣΙΚΑΠΛΕΙ'Κ	53	3899	δ. Ντόρεβ 13/4
ΣΑΙΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Σεύχαν Τέρμ. 9/6 διά Γαλλίαν	ΣΙΚΑΝΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	α. Νέαν Υόρκην 2/6 διά Βενεζουέλα
ΣΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	75	24408	εξωθ. Αρούσια 5/6	ΣΙΚΑΝΜΠΡΗΖ	71	9085	α. Κωνίπολιν 20/6
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	ύπό παραλαβήν	ΣΙΚΑΝΤΡΕΤΙ'Α	76	19451	α. Λάς Πάλμας 5/6 διά Αργεντινήν
ΣΑΙΛΑΜΙΤΟ	56	12666	ε. Μίλφορτ Χόφεν 28/6	ΣΙΚΑΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Σάν Χουντ 26/6
ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	α. Αλγκεθράς 9/6 διά Πόρτ Χόρκουρτ	ΣΙΚΑΙΘΟΣ	50	4367	δ. Κωνίπολιν 14/6
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Κοπεγχάνη 20/6 διά Ουμέα	ΣΙΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Τόκιο 13/6 (ΕΠΩΛΗΘΟ)
ΣΑΙΜΟΣ ΠΕΡΑ	66	17208	α. Κίελον 15/6 διά ΗΠΑ	ΣΙΚΟΛΑΣ (δ.)	66	57017	δ. Σουάντερ 17/6
ΣΑΙΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	1506	α. Ρανκόρ 26/6 διά Μπαντίρα	ΣΙΚΟΛΕΑΣ (δ.)	58	12492	α. Δουβλίνο 20/6 διά Κλαϊπέντα
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ	61	8922	α. Πειραιά 24/6	ΣΙΚΟΠΕΛΑΣ ΣΗ	48	3745	όργει εἰς Πειραιά
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ	65	6598	ε. Σάντος 20/6 διά Ρότερνταμ	ΣΙΚΟΠΕΛΑΣ ΣΚΑΥ'	57	1368	α. Αμβέρσαν 19/6 διά 'Οράν
ΣΑΙΜΟΣ ΣΚΑΥ'	54	8517	ε. Ήστ Λόντον 29/6	ΣΙΚΟΠΗ	61	2774	ε. Αιβόρων 22/6 διά 'Άλ

ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς	TΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Λουλέα 13/6
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παραλαβήν	TΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Λός "Αντζελες 15/6 διά Ίντσον
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Λάρος 23/6	TΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Χιούστον 15/6
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	ε. Πενσακόλα 11/6	TΖΩΝ ΛΕΟ	56	8818	ε. Τσιταγκόγκ 21/6
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	α. Αμπιτζάν 28/3 διά Λουάντα	TΖΩΝ ΥΓΡΑΣ	71	20045	ε. Αθελαίδαν 19/6
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	δ. Νιόβερ 27/6 διά Μεσογείουν	TΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Ματάνιζας (Βεν.) 30/5 διά Κούβαν
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Καράτο 30/5	TΖΩΝ Π.	53	2731	α. Μπέλφαστ 27/6 διά Λα Παλλίς
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ε. Κολόμπη 17/6 διά Ιαπωνία	TΖΩΝ Π. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ (δ.)	66	39520	α. Φιλαδέλφειαν 30/5 διά Κιουρασάο
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΓΓΑΝΤ	70	8174	δ. Γιβραλτάρ 2/6 διά Λά Γκουάρια	TΖΩΝΗ	65	19750	α. Β. Κονστιτούούσον 19/6 διά Μη. "Άυρες
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Σέλλα Χάρφεν 28/6 διά Μεθίκ	ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	ε. Γκρέιντζμουσθ 27/6
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	α. Αμστερνταμ 8/6 διά Αργεντινήν	ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Ντουλόύθ 7/6
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Λάς Πλάμας 2/6	ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	α. Λά Γκουάλετ 9/6 διά Τουρκίαν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	ε. Γένοβα 9/6 (έπισκευαι)	ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Αμπιτζάν 9/6
ΣΤΑΛ 2	68	22118	α. Πειραιά 9/6 διά "Αργεντινήν	ΤΗΘΥΣ	53	5690	ε. Άλεξανδρειαν 29/1
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ε. Πειραιά 11/6	ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Σαβόνα 28/6 διά "Αλγερίου
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Βενετία 28/6	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Λάγος 6/6
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	ε. Ρότερνταμ 27/6 διά Χάβρην	ΤΗΛΟΣ	67	12142	α. Νταμάρ 25/6 διά Μη. Σαπούρ
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Σάντος 20/6 διά Ρότερνταμ	ΤΗΝΟΣ	67	10849	ύπο παραλαβήν
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Άλεξανδρειαν 24/6	ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Τσανάραλ 25/6 διά Νέαν "Ορλέανην
ΣΤΑΡ ΓΚΕΙ'ΖΕΡ	68	16611	α. Άλμερια 15/6 διά Τάμπα	ΤΙΜΗ	71	5042	δ. Πόρτ Σάδι 27/5 διά "Οδρασόν
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	ε. Κολούμπια Ρίβερ 26/6	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τέιμπλ Μπαι 11/5 διά ΗΠΑ
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	α. Όζακα 13/6 διά Ιαπωνίαν	ΤΙΝΑ	73	3094	α. Γιουροπόρτ 28/6 διά Βρεμην
ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ	69	19165	δ. Παναμά 17/6 διά Ιαπωνίαν	ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	ε. Μπουένος "Άυρες 15/6
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Π. Κευπλά 29/6	ΤΙΝΙ Π.	70	3025	α. Σόρεχαν 21/6 διά Καλαί
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	α. Βανκούμπερ 27/6	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Αιβούργον 20/6 διά Ίνδιαν
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Βανκούμπερ 19/6 διά Ν. Ζηλανδίουν	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Μπουένος "Άυρες 27/6 διά Ίνδιαν
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Βανκούμπερ 25/6	ΤΟΛΜΗ	71	4979	ε. Βεστέρας 20/6
ΣΤΑΡ ΛΑΐΤ'	61	13184	ε. Σαβάνα 25/6	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Λάς Πλάμας 17/6
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	δ. Σουάνα 25/6 διά Τζέντα	ΤΟΜΜΥ	61	3142	α. Πειραιά 23/6 διά Ιταλίαν
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	α. Ν. Πλύμουθ 27/6 διά Γκλάντστον	ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Γιβραλτάρ 7/6 διά "Άμβούργον
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	α. Κέιπ Ταϊου 25/5 διά Ταϊβάν	ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Ροζάριο 21/6
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/6	ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Μαρακάπιο 31/5 διά Ιαπωνίαν
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐΝΤ	62	15649	α. Σαβάνα 19/6 διά Λα Παλλίς	ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Νταμάρ 30/5
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	ε. Βανκούμπερ 28/6	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Μ. Ά. Φαχάλ 4/6 διά Χονολουλού
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ύπο παραλαβήν	ΤΟΡΟ	69	8256	ε. Τσιταγκόγκ 17/6
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Καρύκ "Αιλ. 7/6	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Μπουένος "Άυρες 18/6 διά Μεξικόν
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	37865	α. Νέαν "Ορλέανην 27/6	ΤΟΥΑΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Μπέλφαστ 26/6 διά Γιβραλτάρ
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	56	3369	ε. Πειραιά 19/6	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Πειραιά 28/6
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Κωνιπολίν 1/6 διά Πειραιά	ΤΟΦΑΝΟΣ Γ.	51	7902	δ. Πόρτ Σάδι 26/5
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Μορμούγκο 19/6	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	α. Μοντεβίδεο 9/6 διά Λουάντα
ΣΤΕΝΙΣΣ	59	6678	α. Πειραιά 25/5 διά Ραβέννα	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ	57	2361	δ. Σουεζ 27/6 διά Σ. Αράβιαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Πενάνα 3/6 διά Ιαπωνίαν	ΣΕΥΓΑΙΟΡ	59	3865	δ. Κωνιπολίν 1/6 διά Γαλάται
ΣΤΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	65	7606	υπό παραλαβήν	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	α. Αυγούσταν 21/6
ΣΤΟΛ ΚΑΦΩΡΙΝ (δ.)	60	13019	α. Νέαν Πλάκι 8/5 διά Ρότερνταμ	ΤΡΕΐΝΤ ΝΤΕΡΝ	59	16786	ε. Σιγκαούρην 6/6
ΣΤΟΛ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	57	11901	ε. Λά Πλάτα 17/5	ΤΡΕΐΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	ε. Μοντεβίδεο 27/6
ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Νέαν "Ορλέανην 18/6 διά Ντώρμπαν	ΤΡΕΐΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Νέαν "Ορλέανην 19/6 διά Κιουρασάδο
ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Ρότερνταμ 30/5 (έπισκευαι)	ΤΡΕΐΝΤ ΛΑΐΤ'	66	25327	ε. Χάμπτον Ρέδς 27/6
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 23/6	ΤΡΕΐΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Πειραιά 15/6 διά Σύρον
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Σιγκαπούρην 22/6	ΤΡΕΐΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δ. Γιβραλτάρ 3/6 διά Μπονύ
ΣΤΥΛΙΑΣ (δ.)	61	16417	ε. Ρούεν 9/6	ΤΡΕΐΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Χιούστον 21/6
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΕΐΝΤ ΡΙΖΟΛΒ (δ.)	65	43214	α. Τεργέστην 25/5 διά Γιβραλτάρ
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	ε. Άλμέρια 2/6	ΤΡΕΐΝΤ ΡΟΦΤΙΠΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	δ. Ντούμπατ 9/6 διά Κάρυκ "Αιλ.
ΣΥΝΑΙΓΟΥΣΙΑ	52	5610	ε. Άλεξανδρειαν 13/6	ΤΡΕΐΝΤΕΡ	62	9901	δ. Μπρούνουμπούτελ 2/6 διά "Άβανα
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	α. Πόρτ Σάδι 26/6	ΤΡΙΑΣ III	67	3642	ε. Μπιζέρτα 31/5
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5748	ε. Άλεξανδρειαν 27/6	ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	67	34501	δ. Ντούμπατ 25/6 διά Σίδνευ
ΣΥΝΑΥΤΙΔΙΑ	56	6617	α. Άλεξανδρειαν 28/6	ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Αιβούργον 29/6
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Σουέταν 24/6	ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	α. Τεργέστην 26/6 διά Ταρτούς	ΤΡΟΓΙΑΝ	60	10224	ε. Λάγος 12/6
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	ε. Ροζάριο 18/6	ΤΡΟΓ'ΑΝ	53	4584	ε. Μπαντίρμα 24/5
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ε. Άλεξανδρειαν 19/6	ΤΡΟΓ'ΕΝΦΕΔΑΣ	60	9255	ε. Κολόπο 29/6
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ντώρμπατ 31/5 διά Χιούστον	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	ε. Νέαν "Ορλέανην 26/6
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Έλιντροπρυκ 29/5 διά Σάντος	ΤΣΑΐΤ' ΤΡΕΐΝΤΕΡ	58	6867	ε. Μαυρίκιον 25/6
ΣΥΡΟΣ	59	5202	ε. Μοντεβίδεο 19/2 διά Ρίο Γκράντε	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	δ. Σουέταν 13/6 διά Πόρτ Σουδάν
ΣΥΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	78	5720	α. Μοντεβίδεο 19/2 διά Ρίο Γκράντε	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Πόραγκρουν 10/6 διά "Άμβούργον
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	υπό παραλαβήν	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΤΕΡ	77	13663	α. Νταμάρ 21/6 διά Κουβέλιτ
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	ε. Γένοβα 2/5 (έπισκευαι)	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δ. Γιβραλτάρ 22/5 διά Κωνσταντζαν
Τ ΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Βόλον 30/5 διά Ταρτούς	ΤΥΡ	68	8255	α. Ροτερνταμ 21/6 διά Βορμάνη
Τ ΦΛ ΠΡΟΣΦΕΡΙΤΥ	78	6500	δ. Σουέταν 24/6 διά Τζέντα	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	υπό παραλαβήν
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	α. Καζαμπάλκα 12/6 διά Αλγερίουν	ΤΥΧΗ	59	4161	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	α. Ρίο Ιανέριο 26/6 διά Μπάραρον	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Ωλαπον (Ν.Υ.) 27/6 διά Κιουρασάδο
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Πειραιά 5/6	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουεζ 27/6/78
ΤΑΚΙ	69	3995	α. Πειραιά 27/6	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ	56	100589	εις Σουεζ 3/12/78
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δ. Ντούμπατ 22/6 διά Ρ. Τανούρα	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Παναμά 29/3
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Μπουένος "Άυρες 20/6 διά "Άμβούργον	ΥΜΝΟΣ	78	6400	α. Σίδνευ 13/5
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Μπουένος "Άυρες 21/6 διά	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Σιγκαπούρην 25/6
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	ε. Αρμέρσαν 22/6				
ΤΑΝΙΑ	57	3605	ε. Χάρδιτε 26/6				
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	υπό παραλαβήν				
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ε. Όζακα 14/6				
ΤΑΡΑ	61	3943	ε. Πειραιά 25/6				
ΤΑΡΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Παναμά 18/6				
ΤΑΡΙΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ	68	21498	ε. Αγ. Βίκεντον 11/6				
ΤΑΡΙΟΝ ΣΗΛΕΙΤ'	73	19420	α. Βρέμην 12/6 διά Ρότερνταμ				
ΤΑΡΙΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	δ. Παναμά 4/6				
ΤΑΡΙΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ε. Λάγος 27/6				
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Μαρπότα 25/6				
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	α. Κόρκ 29/6 διά Αμβέρσαν				
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Κουνέτρα 7/6 διά Περού				
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Σιγκαπούρην 20/6				
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	α. Χάρδιτε 24/6				
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	υπό παραλαβήν				
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Άλεξανδρειαν 14/6				
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Βαλτιμόρη 28/6 διά Νέαν "Υόρκην				
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	α. Πόρτ Χάρκουρτ 9/6 διά Καλαμπάρ				
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3865	ε. Αιμέρσαν 22/6 διά Τύνιδα				
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	δ. Γιβραλτάρ 11/6 διά Αλγερίουν				
ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	α. Μπαχρέν 26/6 διά Κουβέτη				
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εις μεσογειακάς μεταφοράς				

ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Ντώρμπαν 22/6 διά "Αργεντίνη
ΦΛΟΡΥ	58	2874	β. Βαλαπαζίδο 20/6 διά Πουέρτο Μόντ
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Λάρος 23/6
ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	α. 'Αλεξανδρείαν 21/6
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. Κελεάνη 3/6
ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ρ. Ρότερνταν 14/6 διά Ρ. Πλέιτ
ΦΟΙΝΙΕ	69	11489	α. Φ. Οφ Σπαίν 8/6 διά Βενεζουέλα
ΦΟΙΝΙΕ	48	3269	αρνείς εις Καράτσι 19/11/76
ΦΟΙΝΙΣ I.	76	10256	εις Ρότερνταν από 2/1/3
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Π. Καμέλιο 30/5
ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	ρ. Ραβέννα 4/6
ΦΡΑΝΚ	70	2997	α. Βρέμην 27/6 διά Πειραιά
ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	α. Μούμπασ 6/6 διά Καράτσι
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	α. Κακινάτα 28/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. 'Ακαπτα 14/6 διά Σουέζ
ΦΡΗΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Τζένταν 14/5 διά Χοινιάκ
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ	69	13543	α. Ντώρμπαν 19/6 διά Μπουένος "Αύρεα
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Μόυτζι 9/6 διά "Αλεξία
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ.	61	1194	α. Θεούτα 27/6 διά Ρότερνταν
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	α. Φάλμουρ 25/6 διά "Οράν
ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	εις Ρότερνταν 20/5
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	α. "Ιμινχάρ 20/6
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Σιγκαπούρην 26/5 διά Μπάραν
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	αρνείς εις Πειραιά
ΦΡΟΣΟ	70	18328	ε. Λίρκεν 8/6
ΦΡΟΣΟ	70	9069	α. Ντώρμπαν 6/8 διά Σάντος
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Ήτς 24/6 διά Χάβρην
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Λονδίνουν 20/6 διά Η.Π.Α.
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Θεούτα 23/6
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Βανκουβέρ 3/6 διά Κίναν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Στεττίνον 30/6
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Γκρειτσουπόρκ 31/5 διά Λά Γκουάρα
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Βρέμην 18/6
ΧΑΛΚΗ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	υπό παραδοθήν
ΧΑΛΑΡΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	α. Π. Άλεκνερ 21/6 διά Ριό Γκράντε
ΧΑΡΙΣ	65	5038	α. Τάραντα 1/6 διά Κατάνια
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Ντόβερ 8/6
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Σιγκαπούρην 1/6 διά Περσικόν
ΧΙΑΝ Α' ΙΑΝΤ	69	10016	ε. Βενετία 17/6
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10015	ε. Σίδνευ 6/6
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	α. Νέαν "Ορλεάνην 25/6
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.	69	10016	ε. Μαστάλαν 25/5
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΝ	67	10086	α. "Μάτ Λοντόν 29/5 διά "Ιαπωνίαν

ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Νέαν 'Ορλέάνην 20/5
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΩΡ	68	10121	ε. Μπόραρν 23/6
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Γκεραλτόνιν 20/6 διά Μπόραρν
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Ντιόρμπαν 22/6 δί. Η.Π.Α.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ι. Λος 'Αντζέλες 23/6
ΧΙΟΣ	58	9483	ε. Μαντράς 25/6
ΧΙΟΣ	60	9124	ε. Ράς αι Καθημ 20/2
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Άμπου Ντάμπι 16/6
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Γιβραλτάρ 25/5 διά Ρουέν
ΧΛΟΗ	75	16421	θ. Θέρονται διά 21/6 διά Χόγκ-Κόγκ
ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	
ΧΟΛΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	α. Αμέρερσαν 29/6 διά Λά Γκουσίρια
ΧΟΛΣΤΕΝΑΝΤ	58	3821	α. Κόρκ 7/6 διά Λάνς 'Εντ
ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	δ. Ντόβερ 16/6
ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ε. Βούμπλην 11/6
ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	ε. Καρατί 15/6
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	70	4145	ε. Βρέστην 28/6
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-			ε. Βολτιμόρην 28/6
ΣΕΑΝΙΚ (δ.)	56	11556	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	μετωνυμοδημή 'ΙΡΙΣ'-
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935	δ. Σουεζ 14/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	61	10434	ε. Ρεσίφ 21/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι	58	11765	ο. Αγόρας 21/6 διά Χιούστον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.)	66	41946	εις Αυτέρεραν 10/9/78
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ο. Γιβραλτάρ 23/6 διά Κόρπους Κρίστη
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ	58	10244	ε. Ιντάν 4/5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	α. Σεφάδ 2016 διά Καβάλα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	71	16246	α. Βεντζα 21/6 διά Κιοτζία
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ε. Καράτι 26/6
ΧΡΥΣΟΥΔΑ ΙΙ	49	3422	ο. Αυγούσταν 8/6 διά Τρίπολιν
ΧΡΥΣΟΥΔΑ Κ	54	3720	εις μεγαλούχο μεταφοράς
ΧΩΚ	76	10256	α. Λό Νούβελ 14/6 διά Μόλταν
			εις Ροττέρνταμ 8/2 (ΕΠΩΔ.)
ΨΑΡΑ	56	8524	
ΨΗΛΗ	65	12369	εις Κολόμπο 27/6 (έπισκεψι)
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. 'Αυθούργον 14/5 (έπισκεψι)
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Κουρέ 12/6
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Σουβά 21/6
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Κουνίπολιν 24/6
ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Ντάμπι 26/6 διά Σαρζά

Τά ύπο ξένας σημαίας

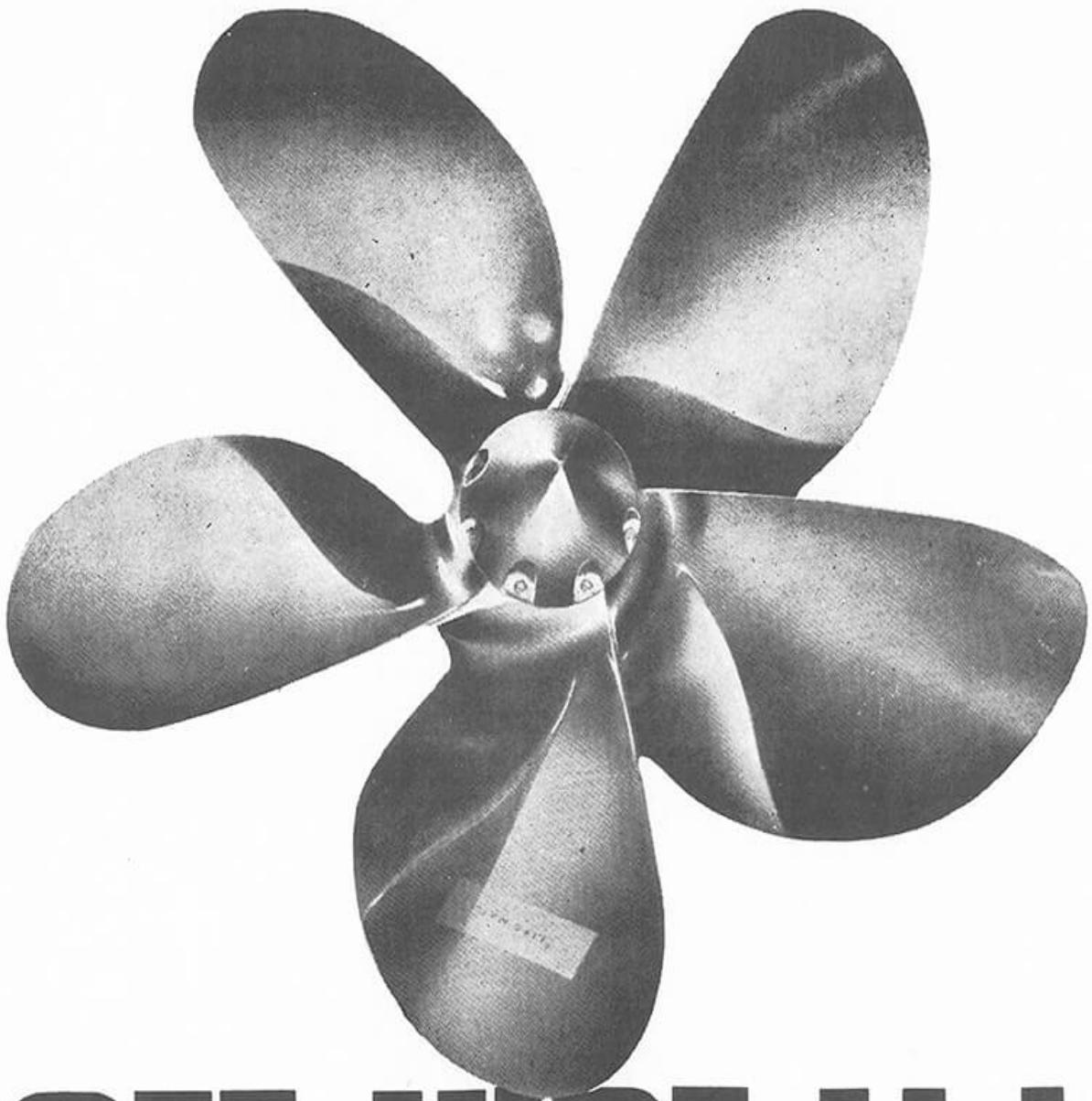
ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Τολέδο 14/5
ΑΓΑΠΗΝΗ II (κ.)	53	1838	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΑΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	δ. Σουέζ 13/6 διά Ντρόμεν
ΑΓΓΕΛΑΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	ε. Μπουνένος 'Άυρες 15/6 διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Χώροτανος 27/5
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	διγκαπούρων 10/6 διά 'Ινδονησίαν αργει είς Λεμεσόν 7/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	ε. Σιγκαπούρων 17/6
ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	2144	α. Λεμεσόν 3/1 διά Θεσσαλονίκην
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	56	2056	ε. Μπαριτόπουλος 27/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Κιότσος 14/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV(π.)	61	6038	α. Ρόττερνταμ 21/6 διά 'Εμδεν αργει είς Πειραιά 14/6/77
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Σ. 'Αννα Μπατά 31/5
ΑΕΛΩΝ (δ.)	57	20745	
ΑΞΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	αργει είς Πειραιά 12/2
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Παναμά 27/6
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Χιούστον 14/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΥΓΟΡΟΠΑ (κ.δ.)*	56	12447	αργει είς Πειραιά από 3/7/75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ (κ.δ.)*	51	8675	αργει είς Πειραιά από 14/5/75
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ε. Λάγος 4/6
ΑΘΛΟΣ	60	10733	α. Νέαν 'Ορλεάνην 17/6
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ.			
ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗ	67	28646	α. Μπάχια Μπλάνκα 27/6 διά 'Ισπανίαν
Α'ΙΚΟΝ*	71	27958	ε. Μπάχια Μπλάνκα 27/6
Α'ΙΓΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15666	ε. Φιλαδέλφειαν 16/6
Α'ΙΓΑΝΤ Κ. (π.)	49	1502	ε. Πειραιά 31/5
Α'ΙΓΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	ε. Σουραπάγια 6/6
Α'ΙΓΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Χαμιλτον 22/5 διά Ντουλούθ
ΑΙΓΑΙΙΑΝΑ (κ.)	52	2517	δργει είς Πειραιά από 6/2/74
ΑΙΓΑΙΙΝΗ ΜΕΛΑΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	ε. Λαγος 23/6
ΑΙΓΑΙΙΝΗ ΣΥΜΦΟΝΥ (κ.)*	66	8943	δ. Γιβραλτάρ 20/6 διά Λάγος
ΑΙΓΑΙΙΝΗ ΦΙΝΤΕΛΑΙΤΥ (κ.)*	61	21099	ε. Σάντος 27/6 διά Σάντονα
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ (μ.)	72	57802	α. Μπέλιγκχαρ 22/6 διά Περού
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΛΙΒ (μ.)	71	57830	ε. Φιλαδέλφειαν 27/6 διά Π. Κορτίε
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	68	92682	ε. Τείμπλ Μπλα 24/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	ε. Σιγκαπούρην 5/6 διά Ντουμπάι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	α. Πασακούούλα 26/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ε. Κάρυκ διά. 15/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)*	56	8257	ο. 'Ηστ Λόντον 25/6 διά Σάντος
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Σιγκαπούρην 22/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (δ.)	75	117342	ο. Φατέχ Τέρμ 16/6 διά Γιουροπόρτ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 21/5
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	δργει είς Φάρσουριν 20/7/78
ΑΚΟΥΑΓΚΑΜ	68	25433	α. Τάμπα 15/6 διά Σάντος
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	25433	α. Ροζάριο 26/6
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	68	25433	α. Βανκούμπερ 27/6 διά Η.Π.Α.
ΑΚΟΥΑΜΑΠΕΑ	67	25168	α. Ροζάριο 22/6 διά Μπάχια Μπλάνκα
ΑΚΟΥΑΤΟΥΖ'	68	25433	α. Άστ' 'Αντζελες 6/6 διά Ρ. Ιανέριο
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Μπ. Σαπούρη 9/6 διά Ρ. Τανόρια
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΗ	68	25155	α. Ρόττερνταμ 22/6 διά Νέαν 'Υρκην
ΑΚΡΟΝ	72	62701	ε. Πειραιά 28/6 διά Ν. 'Αφρικήν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10370	δργει είς Πειραιά
ΑΔΑΜΕΙΤ'ΙΝ (π.)	62	10403	δργει είς Πειραιά 5/4

ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Άμβρεσον 16/6 διά Π. Χάρκουρτ		ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	δ. Σουέζ 11/6 διά Τζένταν
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	α. Μασσαλίαν 26/6 διά "Αλεξανδρείαν		ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	α. Ντουάδα 30/5
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	62	1087	α. "Αλεξανδρείαν 25/6		ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	61	10444	α. Νητρόπιτ 27/6 διά Ισπανίαν
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	ε. Σακάδι 15/6		ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	56	9212	α. Λαύριον 16/6 διά Λάγος
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	ε. Νέαν "Ορλέανην 25/6		ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	α. Σάντος 8/6 διά "Αλεξανδρείαν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Χάρπιον ρόδος		ΕΡΓΙΝΑ (κ.)	61	10032	δ. Πόρτ Σάιδ 30/5 διά Κωνσταντίζαν
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	6915	δ. Τυνιδά 516 διά "Ελλάδα		ΕΡΜΗΣ Κ. (π.)	54	2360	δ. Κωνίπολιν 25/6
ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	ε. Νέαν "Ορλέανην 17/6		ΕΥΦΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	ε. Πουύλο Σαμπού 11/6 διά Ντουμπάι
ΑΣΤΗΡ II (π.)	62	5482	ε. Σαβάνηα 25/6		ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ε. Ρόττερνταμ 14/6
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ (κ.)	57	2106	ε. Ρόττερνταμ 29/6		ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	ε. Ρόττερνταμ 28/2 διά Σκαραμαγκά
ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	ε. Βίλα Κονσταντίουσον 13/6		ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	ε. Κουβέιτ 25/6
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13074	ε. "Ανατόντ 25/6		ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	α. Πειραιά 4/6 διά "Ιταλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Κουβέιτ 16/6		ΕΥΔΟΓΙΑ (κ.)	48	3675	ύπο παραλαβήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Τειμπλ Μπαι 5/3 διά Μπαχάμας		ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Βατιμόρην 21/6 διά Ροστόκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Νέαν "Ορλέανην 14/6		ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	α. Σετεπίνον 11/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ*	65	24314	ε. Τόμπα 13/5		ΕΦΕΖΟΣ (δ.)	75	57136	δ. Θεραποί "Αιλ 16/7 διά Νουμέα
ΑΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (δ.)*	65	32225	α. Νέαν "Ορλέανην 8/6		ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	α. Φιλαδέλφειον 2156 διά Π. α. Πέρ
ΑΤΑΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	68	91963	ε. Σετουπάλ 23/5					
ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	εις Μουριάνα 25/9					
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Ράς Τανούρα 4/6 διά Γιοκοχάμα		ΖΑΓΟΡΑ (κ.)*	56	1437	εις Ντακάρ 1/8/78
ΒΕΣΚΑ'Υ (κ.)*	62	8587	α. Μπουένος "Άυρες 2016 διά Ρόττερνταμ		ΖΑΚ (π.)	62	10028	ε. Ριο Ιανέρο 19/6
ΒΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	α. Κολόμπιο 11/6 διά Μπαγκόκ		ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	εις Λεϊσεος 15/7/78
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	εις Πειραιά 27/9/78 (επισκευαί)		ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	υπό παραλαβήν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2807	δργεί εις Πειραιά 31/5/78		ΖΕΥΦΡΟΣ II	77	18838	ε. "Αμβούργον 27/6
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	α. Πειραιά 27/6		ΖΗΝΟΒΙΑ Δ (π.)	64	3947	ε. Αδρεχεντ Σίτου 25/6
ΒΙΕΛΑ (κ.)	53	8475	ε. Τζένταν 8/6		ΖΩΗ (δ.)	67	43231	ε. Πειραιά 11/6
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119795	α. Ρ. Τανούρα 5/5 διά Φρήπορτ					
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	δ. Σουέζ 26/5 διά Μπαγκόκ		ΗΒΗ Π. (κ.)*	57	8505	δ. Κωνίπολιν 15/6 διά Κωνσταντίζαν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΗΓΚΑ (κ.)	58	1882	α. Πειραιά 10/6		ΗΣΤΝΑΒ (π.)*	57	9433	εις Τζένταν 24/4
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Αννόπολις 28/6		ΘΑΛΑΙΑ IV (π.)*	57	2349	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	α. Ρόττερνταμ 27/6		ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	ε. Νέαν "Ορλέανην 27/6
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)*	67	37699	α. Μπέλινγκχορ 16/6 διά Λός "Αντζελες		ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	ε. Συγκαπούρην 15/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	2731	δ. Σουέζ 6/6		ΘΕΜΟΣ (π.)*	64	1988	μετωνυμόθετη "ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ζ."
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	30647	ε. Σιγκαπούρην 6/6		ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. Κακογκάβα 15/6 διά Κόμπε
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Γ. (π.)*	56	4636	ε. Πάλονα 7/6		ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Πορτλαντ (Με) διά Κιουραδό
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.)*	56	2158	ε. Καντί 26/5					
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)*	69	12087	δ. Νανούαν 10/5 διά Χαινκάκ		ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	59	4381	δργεί εις Πειραιά 6/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΑΙΓΑΡΕΤΥ Κ.	57	4983	ε. Γκληόκ 29/5		ΙΑΚΟΝ ΠΟΛΥ*	66	7463	δ. Βίλμηκτον 23/6
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟ Κ.	53	8504	α. Καράτοι 21/6 διά Περσικόν		ΙΜΑ*	68	27989	ε. Αμβούργον 25/6 διά Ροστόκ
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Αγουστίν 15/6		ΙΝΤΕΡΑΜΙΤΥ (κ.)	39	4996	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Ρίο "Ιανέρο 18/6 διά Κάλιαρι		ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	ε. Βενετία 25/6
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. "Αλεξανδρείαν 21/6 διά "Αγγλιαν		ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	δ. Πόρτ Σάιδ 15/6
ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Νουάρτ 18/4		ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	67	20959	δ. Ναναμάδ 25/5 διά Κίναν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Γιβραλτάρ 12/6 διά "Αλγερίουν		ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	20959	α. Κολομπιάν ρίβερ 12/5 διά Ρωσίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	α. Σάφι 12/6 διά "Αμπτιζάν		ΙΟΣ (κ.)	51	3386	δργεί εις Πειραιά 7/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥΛΑΡ (κ.)	74	3279	δ. Νανάδα 16/6		ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	ε. Βηρυτόν 15/4
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝΑ ΣΠΟΡΙΤ	70	22992	α. Ταραγκόνα 29/5 διά Γιβραλτάρ					
ΓΚΡΕΙ'Σ ΚΑΛΑΜΠΑΡΑ (κ.)	56	1477	α. Πόρτ Χάρκουρτ 20/5		ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Τζάκανβιλ 12/6 διά Καναδά
ΓΚΡΕΙ'Τ ΜΩΡΙΣ (κ.)	59	5051	ε. "Αλεξανδρείαν 1/5		ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	ε. Ροβέννα 18/4
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Σάν Νικόλας ("Αργ.") 26/6 διά Σάντος		ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Κουνίπολιν 19/6 διά Κωνσταντίζαν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	12302	α. Μαπούτα 22/6 διά Μανιλά		ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	δ. Πόρτ Σάιδ 17/6
ΓΛΥΦαδά ΣΠΟΡΙΤ (κ.)	62	12040	α. Γδωνία 6/6 διά Λάδος		ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Σαβάννα 20/6 διά Π. Καρτέ
ΓΟΥΕΣΤΝΑΒ (π.)*	57	9433	ε. Πέραμα (επισκευαί)		ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	δργεί εις Πειραιά 23/10
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Λάδος 12/6 διά Π. Νούσρ		ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	ε. Νέαν "Ορλέανην 27/6
ΓΟΥΝΤ'ΝΤΡΟΦΣ (κ.)	62	1427	α. Χούλι 22/6 διά Λάδος Πλάδως		ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ (π.)	56	8203	α. Νέαν "Ορλέανην 24/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	ε. Λός "Αντζελες 12/6		ΚΑΡΟΛΟΣ (κ.)	54	2336	δργεί εις Πειραιά από 14/6/76 (ΕΠΩΛ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙΤΙΝΕΣ (δ.)	69	41477	α. Ράς Τανούρα 18/6		ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	δργεί εις Πειραιά από 26/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22817	α. Χάρπιον ρόδος 28/6 διά "Ελλάδα		ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	α. Βαλένθια 6/6 διά Μιζουράτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΑΣ	67	23347	α. Χιουστόν 20/6		ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ταρακόνα 25/5 διά Μιζουράτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΤΙΤΟΡ	68	22782	δ. Κωνίπολιν 15/6 διά "Οδησσόν		ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	1333	δργεί εις Πειραιά 5/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤ'ΜΠΟΡ	68	23347	ε. Χιουστόν 20/6		ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Σφαδ 29/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ροάριο 2/6 διά "Ιταλίαν		ΚΕΛΛΑ Y. (π.)	58	1001	α. Αδ Γκουλέτ 26/6 διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22788	α. Μασσαλίαν 22/6		ΚΕΛΛΑΠ (π.)	56	1743	α. Σετουπάλ 29/5 διά Πίκο άλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Παρανάνδρα 27/6		ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	α. Π. Κορτές 13/6 διά Μπραουνούβιλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ	67	22817	α. Πειραιά 7/6 διά Κάμαρα		ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Νέαν "Υόρκην 25/6 διά "Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΟΥΑΤΣ (δ.)	69	41477	ε. Φούρι 2/6 διά "Αράσου		ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	εις Πειραιά από 8/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Φούρι 2/6 διά "Αράσου		ΚΟΣΜΙΚΗ	53	1598	δργεί εις Πειραιά 14/3/76
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Χάρπιον ρόδος 24/6 διά "Ιταλίαν		ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΑΤΖ (κ.)	55	1863	α. Ρινέκα 29/5 διά Λαττάκια
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	ε. Πειραιά 17/6		ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ (κ.)	55	2996	α. Λός Πάδμας 26/5 διά Σάπελε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑΒ (δ.)	72	114710	ε. Κόρ αλλ "Αμαγια 11/3		ΚΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	ε. Ρινέκα 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δ. Ντουμπάλ 10/6 διά "Αντιφέρ		ΚΡΙΣΤΟΜΠΟΛ (κ.)	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	εις Πειραιά 6/2 διά 6/2		ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	α. Λίνκολν 2/6 διά Βιεντάμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ε. Μορόβια 3/6		ΚΥΜ (δ.)	56	24234	δργεί εις Πειραιά από 19/10/74
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	ε. Πειραιά 16/6 διά 6/6		ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Χάμπιον ρόδος 24/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	εις Πειραιά 4/2 (επισκευαί)		ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	72	102326	ε. Πειραιά 14/8/78		ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	α. Καράρα 27/6 διά Τζένταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΥΓΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	72	4037	ε. Πειραιά 14/8/78		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	α. Χιουστόν 5/6
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	35191	ε. Κινέτοιλον 23/6 διά Μαύρη Θάλασσα		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	51	2430	α. Βοστώνη 17/4
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2282	δργεί εις Πειραιά 49/77					
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Γουουόρποτ 28/6 διά Βιλελσάχαφεν					
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δ. Ντουμπάλ 8/6 διά "Ελλάδα					
ΕΙΡΗΝΙΟΣ (π.δ.)	65	42377	ε. Γκάθεστον 12/6					
ΕΙΚΤΟΡ (κ.)	72	17042	ε. Τζάκανβιλ 18/6 διά Βραζίλιαν					
ΕΙΕΠΙΣΤΡΑ ΙV (κ.)	52	132034	δ. Ντουμπάλ 8/6 διά Ρόττερνταμ					
ΕΙΕΠΙΣΤΡΑ ΙV (κ.)	52	24844	α. "Αλεξανδρείαν 21/6					
ΕΙΕΠΙΣΤΡΑ ΙV (κ.)	55	4037	δ. Κωνίπολιν 23/6 διά Μαύρη Θάλασσα					
ΕΙΕΛΚΤΡΑ (κ.)	64	31331	δ. Παναμάδα 24/6					
ΕΙΕΛΚΤΡΑ (κ.)</								

ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Λουιζιάνα	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Λάς Σουκέρ 9/6	
ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	58	1228	ε. 'Αλγέριον 16/4	
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	57	8903	εις Πειραιά 21/4/77	
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	54	11744	ο. Τευρόφην 20/6	
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ο. Τεργέστην 14/6	
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ο. Αλεξανδρείαν 3/6 διά Ρ. Σουκέρ	
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	51	7797	όργει εις Πειραιά ώπο 31/8/74	
ΜΑΡΙΚΕΡΟΝ (δ.π.)	59	12281	ε. Πάλαιπανα 26/6	
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ο. Σάντος 29/5 διά Ραβέννα	
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 27/6	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)	55	2261	δ. Γιβραλτάρ διά Βενετία	
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ο. Χάλιψας 15/6 διά 'Αρούμπα	
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ο. Λάς Πάλμας 1/6 διά Λουσίνα	
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	όργει εις Πειραιά ώπο 1/7/75	
ΜΕΛΙΝΤΗ (η.)	57	1742	ο. Τρίπολιν (Λιβάνου) 8/3 διά Ταρτούς	
ΜΕΛΟΔ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ο. Φάλες 5/6 διά Μπαχρέν	
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙΤ' ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	εις Κουβέιτ 24/6/78	
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	δ. Κων/πολιν 15/6 διά Μαύρην Θάλασσα	
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (η.)	61	9194	ο. Μπουνέος 'Αυρες 9/6 διά Λάς Πάλμας	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*	73	17355	ε. Λάγος 28/6	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	δ. Γιβραλτάρ 27/6	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	ε. Τεργέστην 27/6	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*	77	76149	εις 'Αμβούργον 3/5 (έπισκευα)	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*	77	76149	εις Νέαν 'Ορλεάνην 21/12	
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	δ. Πόρτ Σάδι 20/6	
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	ε. Μαντράς 16/5	
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*	75	68630	ε. Λός 'Αντζελες 2/6	
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)*	61	1952	ο. Γιαρίκα 9/2 διά Πειραιά	
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	65	28313	ο. Χάμπτον ρόδης 20/6 διά Κεμπέκ	
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ο. 'Αγ. Φραγκίσκουν 10/5 διά Ντουμπάι	
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ο. Ρεθίφ 31/5	
ΜΙΟΖΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 22/6	
ΜΙΠΑΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Νέαν 'Ορλεάνην	
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	3068	α. Πούλα 1/6 διά 'Ανόμπα	
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)*	73	3209	α. Πειραιά 22/6 διά Ραβέννα	
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)	55	5668	α. Τζένταν 21/6 διά Σουεζ	
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)*	64	16073	δ. Γιβραλτάρ 3/5 διά Μποργκάς	
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	ο. Τζιμπούτι 6/5 διά Κίναν	
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δ. Παναμά 27/6	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Γιουροπόρτ 24/6 διά Γιβραλτάρ	
ΝΕΔΑ (κ.)*	61	1458	ε. Μπρεμπέρχαρδ 27/6	
ΝΕΔΩΝ (κ.)*	55	3709	ξεωθι Καράτο 26/6	
ΝΕΙΣΩΝ (κ.)*	58	10139	υπό παραβήνη	
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	όργει εις Πειραιά 14/8/75	
ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (δ.)	52	11234	διεισδύει Επιρροή 23/12/73	
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Κων/πολιν 27/6 διά Μαύρην Θάλασσα	
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	ο. Κάλιαρι 13/6 διά Μπουργκάς	
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ (κ.)*	60	11632	ο. Τραπούς 19/3	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	ο. Γιουροπόρτ 15/6 διά Φορκάντος	
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	56	5485	α. Πόρτ Σάδι 15/6	
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	57	4981	ο. Λάς Πάλμας 19/6 διά Λάγος	
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ο. Βαρκελώνην 24/4 διά Τρίπολιν	
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	9312	ο. Λιβερπούτην 27/6	
ΝΙΚΟΝ ΑΦΑ (κ.)	65	13458	ο. Πικοχόδα 13/6 διά Γιαβάτα	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΑΤ' Σ (κ.)	60	4100	α. Τάμα 14/6 διά 'Αλεξανδρείαν	
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΤ' ΓΑΝΤ	67	22817	α. Χιούστον 8/5	
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟ*	67	25837	α. 'Αννάπολης άνκ. 19/6 διά 'Ιταλιον	
ΝΟΡΟ ΣΗ (η.)*	57	3220	ο. Ριγέλιο 16/5 διά Τρίπολιν	
ΝΟΡΟΓΟΥΝΤ'	70	12063	α. Λάγος 19/6 διά Αμπιζάν	
ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)	65	1236	ε. Πιερία 22/6	
ΝΟΡΝΔΑΚ (δ.)	59	20915	ο. Μπούλεν Μπαϊ 11/5 διά Φρήπορτ (Τεξας)	
ΝΟΤΟΣ	50	2741	α. Γουόρρι 6/6 διά Λουσίνα	
ΝΤΑΙ ΑΙΜΟΝΤ (κ.)	57	9791	εξωθι Βούβαρης 22/6	
ΝΤΑΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. Ανόνταν 11/6	
ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	εις Σερές 14/3	
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ (κ.)	60	3706	δ. Γένοβα 9/6 διά Λιβύην	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ (κ.)	59	6354	α. Σπετζία 22/6 διά Τρίπολιν	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (δ.κ.)	60	12805	α. Αύγουστον 19/6	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΠΑΤΡΙΣΙΑ (κ.)	58	6354	α. Λούμπη 2/6 διά Μπούτο	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	ε. Βούβαρης 8/6	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ο. Κολόμπη 21/5 διά Κέιν Τάουν	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10483	α. Πειραιά 4/2 (έπισκευα)	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (η.δ.)	55	11209	δ. Πόρτ Σάδι 21/6	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. 'Αλεξανδρεία 24/6	
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)*	66	45289	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Κόρπους Κρίστι	
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	εις Πόρτ Σάδι 4/8/77	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Πόρτ Σάδι 19/5	
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)	70	14095	δ. Δάντσιχ 28/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμπάι 21/5 διά Γιουροπόρτ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97468	ο. Πούλι Μπούκου 13/5 διά Χάρην	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	α. Πόρτ Αθρούρ 18/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	73	97206	ο. Κάρυνθα 29/5	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.)	70	97206	ε. Τζένταν 15/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	δ. Γιουροπόρτ 27/6 διά Μη. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	ο. Τέμαλ Μπαϊ 7/5	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)	70	98566	ο. Μίλφορντ Χάρεν 13/6 διά Βρέστην	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	70	96627	δ. Γιβραλτάρ 16/6 διά Περσικόν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΕΡ (δ.)	70	96679	ο. Κουβέιτ 21/5 διά Μίλφορντ Χάρεν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΤΣΙΩΝ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμπάι 11/6 διά Σ. Κρούα	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Γιβραλτάρ 19/6 διά Μ. έλ. Μπρέγκα	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' ΜΣ (δ.)	64	32380	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 27/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΥ' Σ (δ.)	65	32478	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 21/6 διά 'Αλγερίαν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΥ' Σ (δ.)	65	32407	α. Σάρρος 28/6 διά Ρας-ές-Σιδέρο	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάι 27/6 διά Κάρυκ δι.	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 25/5 διά Κιουρασσό	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Τέμπλ Μπαϊ 31/5	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ο. Ράς Τανούρα 18/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	α. Φιλαδέλφειαν 10/6 διά Κιουρασσό	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 14/6 διά Ρωσίαν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	66	15625	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 19/6 διά 'Οδησσον	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΗ	65	15577	δ. Ντούβερ 18/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ο. Κομά Μπαϊ 8/6 διά Ρωσίαν	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	δ. Κων/πολιν 9/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	ο. Μόντρεαλ 19/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ' Σ	69	15688	δ. Γιουροπόρτ 28/6 διά Σάντος	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ' ΙΝΤ	67	15697	ο. Ντώρην 45/6 διά 'Αργεντινή	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ε. Τάραντα 14/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ Η (δ.)	75	40559	ο. Νέαν 'Ορλεάνην 27/6 διά 'Αρούμπα	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ο. Φιλαδέλφειαν 27/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	63	30574	ο. Θέουτα 27/5 διά Χούντα Πόιντ	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	64	30581	α. Λάς Πάλμας 11/6 διά Γκρέμπα	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	ε. Μαπούντα 23/5	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΤ' Μ (δ.)	65	47493	α. Φόρς 22/6	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	α. Λάς Πάλμας 16/6 διά Μπόνου	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Νέαν 'Ορλεάνην 13/6	
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	α. 'Ηρακλείου 7/6 διά Ναύπλιου	
ΟΝΗΣΙΑΛΟΣ (η.)	63	24704	ε. Πειραιά 21/6	
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)*	51	3952	α. Σακάι 17/5 διά Περσικόν	
ΟΣΕΑΝ ΛΑΐ' ΙΟΝ (δ.)	70	79001	α. Ροζάριο 27/6 διά Μπουένος 'Αύρες	
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Γιβραλτάρ 15/6	
ΟΣΤΡΙΑ II	71	20571	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Ναύπλιο	
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II (κ.)*	38	2499	όργει εις Πειραιά 12/4/76	
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	α. Αμβέρσαν 31/5 διά Ρότερνταμ	
ΠΑΙ' ΛΟΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ*	67	30815	α. Ντωρμπάν 18/6 διά Ν. Αμερική	
ΠΑΙ'ΛΟΤ ΤΡΕΙΤ' ΙΝΤΕΡ*	68	29021	ε. Κευτέλ 1/6 διά Ροοτόκ	
ΠΑΛΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	δ. Κων/πολιν 18/6 διά Κωνσταντζαν	
ΠΑΛΑΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	δ. Κων/πολιν 18/6 διά Κωνσταντζαν	
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5223	α. Αμβέρσαν 8/6	
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5223	α. Λάς Πάλμας 28/6 διά 'Αλγερίου	
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1089	ε. Κορκουπίδιον 23/6	
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Φιλαδέλφειαν 14/6 διά 'Αρούμπα	
ΠΑΣΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Λάς Πάλμας 14/6 διά Τέλι Μπαή	
ΠΑΤΡΙΑΤΙΚ (δ.)	76	125947	ε. Τέλι Μπαή 24/5	
ΠΑΤΡΙΣ (δ.)*	61	12820	δ. Βρέστην 13/6 διά Β. Κορέαν	
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Πλότας 17/6	
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	α. Φορταλέσα 3/5 διά Κούβα	
ΠΑΥΛΟΣ Χ. ΙΙ (κ.)	69	1999	ε. 'Αλεξανδρείαν 27/6	
ΠΕΡΑΜΑΤΡΗΣ (κ.)*	41	6464	α. Λάγος 11/6 διά Πειραιά	
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Αμβούργον 29/6	
ΠΕΤΡΟΛΑ 50 (η.)*	50	3515	εις Πειραιά 1/12 (έπισκευα)	
ΠΕΤΡΟΛΙΑΝΑ (η.)	56	11920	α. Ριγέκα 29/6 διά Θεσσαλονίκη	
ΠΕΤΡΟΣ ΙΓΟΥΑΝΔΡΗΣ (δ.)	65	41255	α. Πένικοντα 2/4 διά Νέαν 'Ορχην	
ΠΑΙΑΓΑΣ*	64	4463	α. Φιλαδέλφειαν 20/6 διά Κριστούπαλ	
ΠΙΛΩΤΩ	68	35191	α. Σέβεν διά. 24/6 διά Βατιμόρη	
ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΛΑΡΑ (μ.)	72	57102	α. Γιουροπόρτ 23/6	
ΠΟΛΑ ΡΙΚΑ (κ.)*	53	7852	ε. Λάγος 10/2/78	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. 'Αγ. Φραγκίσκου 14/6 διά Ντουμπάι	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	όργει εις Ιτέαν 28/6/77	
ΠΟΡΤΟ ΦΙΡΙΟ (κ.)	48	1271	δ. Πειραιά 18/6	

ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	δ. Παναμά 27/6
ΤΖΕΤ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	α. Κελάρκ 27/2 διά Πούκετ
ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Νταμάρ 16/6
ΤΖΟΥΓΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	ε. Σαβίνα 29/5
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	α. Πειραιά 26/6 διά Σουηδ. Αροβία
ΤΖΩΡΤΖΥ (δ.)*	54	7930	αργεί είς Πειραιά 12/2/77
ΤΙΦΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Γιβραλτάρ 6/6 διά Μπωμόντ
ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	α. Αμβούργον 16/6
ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8190	δ. Πόρτ Σάιδ 19/6
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Παναμά 26/5 διά Μπουαδάν
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	αργεί είς Χαλκίδα όποι 18/9/77
ΤΡΙΑΝΑ Γ. (κ.)	56	3901	α. Ντακάρ 7/5 διά Νουακότ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 22/6
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Πειραιά 23/6 διά Τρίπολιν
ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Τέμα 17/6 διά Τακοράντι
ΥΒΩΝΗ Η.Π.	64	10009	ε. Γκουγιακή 23/5
ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	είς μεσογειακάς μεταφοράς

ΦΕΛΙΣΑ Β.	78	15950	δ. Παναμά 29/4 διά Ίντισον
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12491	ε. Κιαραράου 9/6
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ'ΙΤ (π.)	43	6338	είς Ταμπικό 12/7
ΦΟΔΕΛΑ II (κ.)	57	7714	είς Σάν Νικολας ('Αργ.) 18/12
ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Φός 22/6 διά Ταραγκόνα
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)	43	8794	δ. Σουεζ 24/6
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)	66	1444	α. Αιμπούργον 28/6 διά Βρέμην
ΧΑΒΑΓΓΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Χονολουλού 15/6 διά Μπάρμπερς Πόιντ
ΧΑΒΑΓΓΑΝ ΖΗ (δ.)	70	51620	ε. Άιδι 3/6
ΧΕΛΜΟΣ (κ.)	58	1570	α. Λάς Πάλμας 24/3 διά Βάτα
ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	α. Άντεν 21/6 διά Κουβέιτ
ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	ε. Μόντρεαλ 25/6
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	α. Ντώρμπαν 26/6 διά Μεσόγειον
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΛ (κ.)*	67	3020	δ. Πόρτ Σάιδ 8/6
ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	α. Πόρτ Έλλασπεθ 16/6
ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4440	α. Ριγέκα 21/6 διά Πειραιά
ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12074	ε. Νιητρού 29/6
ΧΡΥΖΑΝΘΗ (κ.)*	58	8232	α. Κουβέιτ 21/10
ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουμπάνι 16/5 διά Σ. Κρουά
ΧΡΥΖΗΙΣ (π.)	59	4378	α. Λάτον 30/4 διά Γαλάται
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	ε. Χοντέντον 25/6
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	δ. Πόρτ Σάιδ 26/6
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	είς Νταμάρ (άποθήκη)



OFF-HIRE Ltd.

The successful shipowners know to value the Limited Off-Hire.

That's why so many of them come to LIPS NAFSI for their propeller repairs.

They know the LIPS quality and they have never been disappointed, neither from our high reliability nor from our Off-Hire Limited.



LIPS • NAFSI SA

THE PROPELLER PEOPLE

34, METHONIS STR. PIRAEUS TELEPHONES: 49.14.282 409.836 TELEX: 21.2708 NFI GR

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 460

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th July 1979

EXCEPTIONAL CIRCUMSTANCES

Exceptional circumstances have always favoured the freight market. At the present time, bad harvests in Russia and China and large imports of grain by these two countries are the exceptional circumstances that have boosted freight rates.

Grain cargoes from the United States, Canada, the Argentine and Australia for Russia and China have created a demand that will be filled to the largest extent by western-owned shipping.

Taking advantage of low prices, our owners have bought and built many large ships and are making the most of present-day market conditions.

Nevertheless, the energy crisis carries many bad omens with it. One of these is an impending economic crisis on a world-wide scale. As long as coal and ore cargoes do not increase and as long as industrial production remains at low levels, we should not expect the freight market to remain at present heights for many months longer.

GRAIN CARGOES

The present situation with grain cargoes reminds us of 1973 when a similar demand for grain carriers to Russia had occurred.

How many ships have been fixed this time has not yet been announced. It is, however, a fact that more than forty bulk carriers have been time-chartered and that the prospects for more fixings will continue for several months.

According to the U.S. Department of Agriculture, the Russian harvest is between 170 and 210 million tons compared with 237 million tons in 1978. This year's imports should be between 19 and 30 million tons and they will be made from all the grain-producing countries throughout the year and beyond. Most cargoes will originate in the United States which will cover 80% of Moscow's requirements.

"FAIRPLAY" AND HISTORY

The well-known British shipping journal, "Fairplay", has just celebrated its 5000th week of continuous publication. It has been going strong since it started on May 18th, 1883 and is now 96 years old.

The anniversary issue contains a long article by Mr. Laurence Dunn on the latter-day history of Greek shipping. He traces the development of the Greek merchant fleet from 1883 to the first years of the post-war period.

In 1883 only three of our ships were of

more than 2,000 grt. In 1893, our flagships was the "Georgios Michalinos", a 3,060 tonner. In 1898 the first tanker appeared on the Greek register, the 1,666 ton. "Ioannis Koutsis". In 1904 our fleet was composed of 966 ships of 1,000 grt. and above, most of them long-bridge-type or three-island type vessels. In 1907 the Greece-New York line was inaugurated with the 6,045-ton "Moraitis". In 1915 we had 306 ships of which 18 were of more than 4,000 tons. In 1920, the war left us with only 136 old ships. In 1929, the Greek fleet had grown again with the Hadjilias-owned "Nereus" as flagship and the "Kalafatis" as the first Greek-owned ship built in Japan. In 1939, the first Greek motorship was delivered by Doxford. She was the "Kassos". This was followed by the disasters of World War II and the reconstruction of our post-war fleet with Liberty ships.

DISAPPEARANCE

As reported in Lloyd's List of June 26, a search is on for the discovery of the Cyprus-flag freighter "Alexandros K." which took on a cargo of steel rods from Burgas in the Black Sea last December for Alexandria.

According to some reports, the ship put in at Piraeus for repairs towards the end of December where it was confiscated by creditors. On May 21, Lloyd's List goes on, the ship sailed from Piraeus without permission, and headed for Tripoli in Lebanon.

The "Alexandros K." is a 4,075 dwt, ship built in 1951. The insured value of the cargo could be as high as two million dollars. We should imagine that the Ministry of Mercantile Marine is investigating the case.

CARGO THEFTS

Insurance circles in London admit that after the measures taken by the Greek authorities the cargo thefts that had been noted among certain small vessels have stopped. The characters who perpetrated these thefts then moved on to Cyprus and when the Cypriot authorities cracked down on them they hopped over to the Lebanon which has now become a haven for stolen cargoes.

THE CREW PROBLEM

No solutions have yet been proposed for the solution of the crew problem which is still the main bugbear of Greek shipping. The Ministry of Mercantile Marine is still mulling it over in spite of the

fact that the Minister, Mr. E. Kefaloyannis, has admitted that Greek crews are indeed in short supply, as a result of which Greek ships are 25% manned by foreigners.

The Ministry cannot decide whether the percentage is indeed 25% or possibly higher, and whether foreigners should get equal or less pay than the Greeks. Mr. Kefaloyannis admitted that other European countries (Britain, Germany, Denmark and more recently France) were paying foreign crewmen less and he was wondering whether the law by which Greek owners were obliged to apply the Greek wage scale to foreigners should continue to apply.

Two things, the Minister said, were all-important to the Ministry. The first was that the negotiating power of Greek seamen should not be alloyed and the second, that employment for Greeks should be absolutely assured.

As for the employment of foreign homogeneous crews, the Minister said that if this could be achieved it would be effective but there was still the problem of controlling the percentage of foreign crewmen on Greek ships. He concluded by saying that solutions would be forthcoming after the census of Greek seamen had been completed if four to six weeks' time.

It is our opinion that there is no need for further data. The census was clear and all that remains now is for decisions to be taken.

THE SHIPBUILDING CRISIS

Again no decision was taken at the recent OECD conference on shipbuilding with respect to the scrap-and-build plan and the provision of credit facilities by shipyards.

The short duration of the two-day conference surprised observers but OECD members believe that since the EEC countries have not adopted a common policy on shipbuilding matters, there was no ground for a fruitful discussion within the OECD framework.

At the previous conference in March, most of the shipbuilding members of the OECD had agreed to improve the terms for new orders from a 30% advance and 70% payable over seven years to a 20% advance and 80% payable in eight years. Thus, the shipyards of developed countries could become more competitive in comparison with Third World shipyards which offer the best terms.

The OECD has proposed that members should proceed with the scrap-and-build plan by which a shipowner who scraps two ships will be subsidised for the building of one new one. Certain co-

untries, however, which are facing economic difficulties, are afraid that they would subsidise.

Meanwhile, the situation of shipyards the world over is becoming worse and worse through the lack of new orders. According to the retiring President of the Japanese Shipbuilders Association, Mr. Hishashi Sindo, inflation could create additional problems. He proposed a new system of payment to avoid losses caused by currency fluctuations.

The next conference of OECD shipbuilding members is scheduled for October.

OIL FORECASTS

According to the Shell Company the daily world demand for oil at the end of next year will be between 2 and 2.5 million barrels lower than the original estimate. But, the Company says, the reduced demand will be at least partly caused by a world recession.

Shell foresees that the world demand with the exception of the Eastern Bloc, will be 52 million barrels per day in 1980. Before the troubles in Iran and the price hikes that followed, estimates had set the figure at 65 million barrels per day by 1985. Now, these estimates have been revised downward by 10 million bbls. per day.

Shell believes that there is no way by which the western countries can avoid a recession next winter following the steep rise in oil prices during the past few months. But it hopes that oil prices will stabilise within the first quarter of 1980.

Already, Shell says, world oil consumption has dropped by 250,000 bbls. per day less than estimated, partly because of reduced production and partly through economy measures. A shortage of 500,000 bbls. per day is foreseen if Saudi Arabia does not increase production as promised.

Shell points out that if Saudi production is increased by one million bbls. per day, the coming winter may be less painful, provided, of course, that there are no further disruptions of the oil flow from the producing and exporting countries.

NORWEGIAN TRANSFERS

The Norwegian parliament has authorised the Minister of Mercantile Marine to issue permits for the transfers of ships to foreign flags. This permit is given in cases where a good price cannot be obtained for the sale of a vessel and keeping it under Norwegian ownership for a further period might result in a better price at a later date or better terms for ordering a new ship.

Although this authorisation had been given at the beginning of the year, it was observed in parliament that no such permit had so far been issued, in spite of the fact that there were seven applications pending. On the other hand, during the first five months of the year, 84 Norwegian ships had been sold because their operation under the Norwegian flag was no longer economic.

It was further observed that although permission to sell a ship was easily granted, applications for transfers to foreign registries were usually tied up in lengthy bureaucratic procedures, aimed chiefly at preventing Norwegian owners from operating ships under those conditions that would allow them to survive.

In his answer in parliament, the Minister of Mercantile Marine declared that the reluctance to grant these permits was due exclusively to the fact that none of the applicants had clarified what economy in running costs they would achieve by transferring to another flag.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE:

EUROPEAN MARCHIONES: 12,000 metric tons 5% molo bagged cement, Constantza to Port Said, USD 17.50 per metric ton fios (not as before reported USD 7.50). L/D 1.200/1.000 (July 1-10). Acct. Soplex.

LYNA Y.: 2,000 metric tons bagged chickpeas (part cargo), Guaymas (W.C. Mexico) to Algeria, USD 82 per metric ton fios. L/D 200/125 per hatch per day (July 10-30). Acct. CAM - Paris.

TIME CHARTER

MYRNA (7,732 d.w.t., built 1958, tween, 452,720 cu ft bale, 14 knots on 17.5 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.): USD 3,100 per day, delivery Abidjan (July 15-20), redelivery South Africa chop round voyage, trip (Unicorn).

ARACTOS BRIDGE (7,720 d.w.t., built 1956, tween, 371,830 cu ft bale, 15 knots on 17 tons ifo plus 1.5 tons d.o.): USD 3.00 per day, delivery South Africa in direct continuation, redelivery West Africa chop round voyage, trip (Unicorn).

DAMIAN (9,094 d.w.t., built 1964, tween, 412,635 cu ft bale, 14.5 knots on 17 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.): USD 3,915 per day delivery Elbe (15 July), redelivery Buenos Aires, trip (Ciamar).

GIORGOS K. (4,601 d.w.t., built 1967, single, 11 knots on 8.5 tons ifo 400" plus 1 ton d.o.): USD 2,800 per day, delivery Olbia (July 1-6), redelivery Warri, trip (Unimarine).

JOANNIS MARTINOS (26,732 d.w.t., built 1977, double skinned bulker, 1,160,656/1,132,544 cu ft G/B, 15 knots on

34 tons ifo (180) plus 2 tons d.o.): \$ 9,000 per day plus \$2,000 per month for overtime, delivery Bremen (June 5-12), redelivery E.C. U.K. or La Pallice - Hamburg range, trip (Open Bulk Carriers).

EUROTRADER (13,208 d.w.t., built 1957, closed shelter-decker/liner type, 628,682/578,300 cu ft G/B, 12 knots on 20 tons ifo (150) plus 2 tons d.o.): \$4,125 per day plus \$102,500 ballast bonus, delivery Recalada (June 9-16), redelivery Bordeaux - Denmark range, trip (Orionbell).

ELDANIA (12,580 d.w.t., built 1965, car/bulk, 530,371/510,081 cu ft G/B, 12 knots on 16.5 tons ifo (120) plus 1.5 tons d.o.): \$5,150 per day, delivery Tokyo-Hakata range (June 20-27), redelivery Caribs, trip (KKK).

MIMI M. (7,479 d.w.t., built 1976, ro-ro, 15 knots on 18 tons ifo (120) plus 1.5 tons d.o.): \$6,000 per day plus \$1,500 per month overtime, delivery Marseilles (June 18-28), redelivery Imskenderun, trip (Marseille Fret).

DIMITRIS (13,000 d.w.t., built 1958, tween 612,000 cu ft bale, 13 knots on 18 tons ifo plus 1 ton d.o.): \$4,825 per day plus \$80,000 ballast bonus, delivery Recalada (June 7-17), redelivery Italy - Hamburg range, trip (Contimare).

AFOVOS (13,350 d.w.t., built 1958, single, 572,000 cu ft grain, 11 knots on 17.5 tons ifo plus 1.5 tons d.o.): \$4,800 per day, delivery when and where ready Alexandria (July 1-3), t/c trip to Roumania, chop up to 5 round voyages in direct continuation (Navlomar).

ANNA P. (13,314 d.w.t., built 1957, tween, 727,000 cu ft grain, 13 knots on 18 tons ifo 1200" plus 1.5 tons d.o.): \$4,500 per day plus \$40,000 ballast bonus, delivery Recalada (July 4-15), redelivery Venice - Hamburg range, trip (Pagnani).

NOTIS (9,043 d.w.t., built 1955, tween, 488,000 cu ft bale, 13 knots on 18 tons ifo 600" plus 2 tons d.o.): \$3,100 per day, delivery Kpeme (July 5-20), redelivery Black Sea, trip (Yugoslav charterers).

IRANDA (7,300 d.w.t., built 1957, gearless single, 295,000 cu ft bale, 11 knots on 8 tons d.o.): 3/3 months t/c, \$2,270/2,340. (Orbiter Shipping).

MENALON (6,093 d.w.t., built 1971, single, 230,000 cu ft bale, 12 knots on 12 tons ifo plus 1.5 tons d.o.): \$3,150 per day, delivery Poland (June 13-17), redelivery Caribs/north coast S. America, trip. (Comet Shipping).

SOURCES:

Dalex (Brokers) S.A.

GENPE Shipping S.A. Panama

P. K. Kakoulidis & Co.

Kallianis Shipping S.A.

Link Maritime Enterprises S.A.

E. G. Loukedes

Marbrokers S.A. Panama

Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.

Piraeus Chartering Co. Ltd.

Prometheus Maritime Corp.

C. Riganatos (Shipbrokers)

Thenamaris Maritime Inc.

United Shipbroking Ltd.