

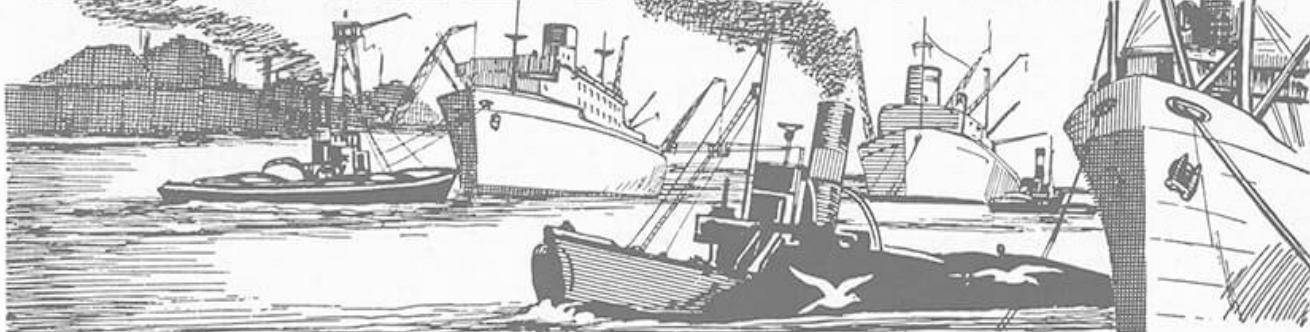
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1979

Αρ. Φύλλου 1061/820

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1061/820

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΤΟ ΚΑΙΡΙΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

'Αδήριτος πλέον ή άνάγκη νά ρυθμίσθη τό ζήτημα της προσλήψεως ναυτικών άπο τάς 'Ασιατικάς χώρας. Ναυτικοί δύμως έξι έπαγγέλματος, με προϋπορείσιαν ικανήν επί μεγάλων πλοίων και μέ παροχήν άπο τάς συνδικαλιστικάς όργανώσεις των έγγυήσεων έπαγγελματικής έπαρκειάς.

'Ινδοι, Κορεάται, Φιλιππινέζοι, τού Χόγκ Κόγκ και τού Μπαγκλαντές, πεπειραμένοι ναυτικοί, προσφέρονται διά κατώτερα πληρώματα και όμοιογούν οι κατ' άνάγκην προσλαβόντες Κορεάταις, Φιλιππινέζους και 'Ινδούς ναυτικούς, διτί ούτοι έξεπλήρουν τά καθήκοντά των.

Ούκ ήν αλλως γενέσθαι. 'Η Ναυτιλία μας ύπερμέτρως έμεγάλωσε. Τήν κυανόλευκον φέρουν πλέον τά πλοία μας: ή πλειονότης αύτών. Τά πληρώματα, έπομένως, ή συμπειριφόρά των, ή έκτελεσις τού καθήκοντός των, ή συναίσθησις τών ύποχρεώσεών των έναντι όχι μόνον τής πλοιοκτησίας, άλλα και άυτής τής σημαίας, πρέπει όπωσδήποτε νά ειναι άνεπτυγμένη πως. 'Η έλευθέρα, ή άνενέλεγκτος άνοδος έπι τών πλοίων μας οιοδήποτε προσφερομένου δημιουργή κινδύνους και καθιστά προβληματικήν αύτήν τήν διεκπεραίωσιν τού ταξιδίου.

Τά συχνά άτυχήματα, τά σημειούμενα έπι τών πλοίων μας, άποδοτέα και εις τό ποιόν τών κατωτέρων ξένων. Είναι έπιτακτική τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας ή ύποχρέωσις νά λάβῃ άποφάσεις εις τό προκείμενον σοβαρόν ζήτημα, άναγνωρίζον τήν άνάγκην τήν, υιοθετήσεως τών κανονισμών έκεινων, πού θά έπιτρέψουν εις τούς έφοπλιστάς τήν πρόσληψιν πεπειραμένων 'Ασιατών κατά ποσοστόν άναλογίας τού κατωτέρου πληρώματος μέχρι τού 35 τοις έκατον. Θά ήδύναντο άκομη νά προβαίνουν αι λιμενικαί μας άρχαι εις τόν έλεγχον τής προϋπορείσιας τών προσλαμβανομένων ξένων. Τό συμφέρον τής σημαίας τό άπαιτει.

Βρετανοί, Νορβηγοί, Ολλανδοί, Ιάπωνες, Αμερικανοί και άλλοι άπο τούς ξένους ναυτικούς συμπληρώνουν τάς εις τά κατώτερα πληρώματα άνάγκας

των. Καί αύτοί δέν είδον τήν Ναυτιλίαν αύξανομένην δίπως ήμεις. Τό θέμα πρόκειται νά τεθή πρό τού 'Υπουργείου. 'Η Έλλας δέν ήμπορει μέ τόν πληθυσμόν της νά έπανδρωσή τήν τόσον μεγάλην Ναυτιλίαν. "Αν τήν θέλωμεν διά νά μάς εισφέρει τά δύο πολύτυμα εισάγει ποικιλοτρόπως, οφείλει ή Κυβέρνησης νά τήν διευκολύνη εις τάς δυσχερίας της. "Αλλως άς δηλώσω πρό τούς έφοπλιστάς διτί δέν θέλει τά πλοία των, ούτε βέβαια και τάς προσόδους των.

• • •

'Ο κ. Κεφαλογιάννης είχε δηλώσει εις τάς άρχας 'Ιουλίου, διτί τό 'Υπουργείον προβληματίζεται άναφορικάς μέ τό θέμα τής αύξησεως τού ποσοστού τών άλλοδαπών πού μπορούν νά έργαζωνται έπι έλληνικών πλοίων και τού υψους τών άποδοχών, τάς όποιας δέν νά λαμβάνουν ούτοι. Καί ένω εύλογως άνεμένετο, μετά τήν δηλωσιν αύτήν, διτί θά έγγιγέλοντο και αι έπι τού προκειμένου άποφάσεις τού διοικητικού φορέως τής Ναυτιλίας, τό 'Υπουργείον μέ έπι-σημον άνακοινώσιν του — μέ τήν άποιαν παραδέχεται διτί ούπάρχει πρόβλημα πληρωμάτων (τό χαρακτηρίζει μάλιστα ζέύτατον, οπως πράγματι είναι) — συνιστά εις τά ένδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή εις τούς έφοπλιστάς και τούς ναυτικούς, νά έπιδειξουν σύνεσιν και ρεαλισμόν διά τήν έξεύρεσιν λύσεως. Τούτο είς τήν άπλοελληνικήν, σημαίνει διτί τό 'Υπουργείον, άντι νά προχωρήση εις άποφάσεις διά τήν άντιμετωπίσιν τού καιριωτέρου προβλήματος τής Ναυτιλίας, νίπτει άπλως τά χείρας του και περιορίζεται εις τήν έπισημανσιν τών ζημιών πού προκαλεί ή μή ρύθμισις τού θέματος.

'Όμολογούμεν διτί δέν δυνάμεθα νά άντιληφθώμεν τούς λόγους πού ύπαγορεύουν τήν πολιτικήν πού άκολουσθει τό 'Υπουργείον εις τό θέμα τών πληρωμάτων. Θά έδικαιολογείτο ίσως αύτη έάν τό 'Υπουργείον είχεν άμφιβολίας ώς πρό τήν άκριβειαν τών ύφισταμένων στοιχείων, άλλα παρόμοιον θέμα δέν ύφισταται: 'Η άπογραφή κατέδειξε τήν έκτασιν τού προβλήματος κατά άναμφισήτητον τρόπον.

ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΙΣ

'Έκ τής προσφάτως κυκλοφορησάσης μελέτης τής 'Ιντερτάνκο περί τών δεδομένων τού παγκοσμίου στόλου άρυθμεθα τά ακόλουθα βασικά και ένδιαφέροντα στοιχεία:

'Αναφέρεται κατ' άρχην διτί έναντι τών πρό πέτους 50 έκατ. τόννων παροπλισμένων πετρελαιοφόρων, σήμερον έχομεν μόνον 20 περίπου έκατ. τόννων. Οι άριθμοι αυτοί έχουν ιδιαιτέρων σημασίαν διά τόν ύπολογισμόν τού πλεονάζοντος τονάζ εις τόν τομέα τών δεξαμενοπλοίων. Πάντως ού ακριβής ύπολογισμός τού πλεονάσματος τούτου είναι λίγο δυσχερής, δεδομένου διτί έκτός τού παροπλισμένου τονάζ, τό δόπιον δύναται νά είναι γνωστόν, οι λοιποί παράγοντες, ώς είναι η μειωμένη ταχύτης, αι καθυστερήσεις εις τούς λιμένας και τά άλλα στοιχεία τά όπιστα συμβάλουν εις τήν μείωσην τής άποδοσεως τού στόλου, ποικίλους μεγάλως. 'Υπολογίζεται πάντως διτί τό πλεόνασμα τών πετρελαιοφόρων κατά τό παρελθόν έτος έφτασε τά 130-140 έκατ. τόννων d.w.

Eίς τό έρωτημα έάν και ύπο ποίους δρους θά είθεντο και πάλιν εις ένέργειαν τά παροπλισμένα πετρελαιοφόρα, η γενική άπαντησης είναι διτί τούτο έξαρταται βασικώς έκ τής εξελίξεως τής ναυλαγοράς. 'Εάν οι ναύλοι είναι χαμηλοί, τά πλοία θά παραμείνουν έν αργία, έπιπροσιθεμένου και τού παράγοντος τής δαπάνης έπαναλειτουργίας τού πλοίου.

Tά κυριότερα πάντως κριτήρια είναι:

η κατάστασις τού πλοίου, η θέσης του έναντι τής ταξινομήσεως τού νησογνώμονος, η ήλικια του, τό υψος τής δαπάνης συντηρήσεως έν παροπλισμώ, η διάρκεια τού παροπλισμού, η συμμόρφωσης του πρό τούς κανόνων άσφαλειας, αι τιμαί εις τήν άγοράν διαλύσεων και τέλος ο τύπος τής πρωστηρίου μπχανής του.

Σημειώνοται διτί κατά τό τετράμηνον διάστημα άπό 1 Αύγουστου μέχρι 1 Δεκεμβρίου 1978 έπανετέθησαν εις ένέργειαν 142 πλοία 21 έκατομ. τόννων. 'Έκ τούτων τά περισσότερα ήσαν έτοιν μάλλον προσφάτως παροπλισθέντων, τούτο άρμας δέν πρέπει νά θεωρηθεί ειμή ώς απλή ένδειξης.

'Ός πρό τάς διαλύσεις, άναφέρεται διτί κατά τό πρώτον πεντάμηνον τού 1979 παρεδόθησαν πρό διάλυσιν μόνον 3.8 έκατ. τόννων έναντι 8.3 έκατομ. τής άντιστοίχου περιόδου τού παρελθόντος έτους, πράγμα ούπερ έξηγειται έκ τής βελτιώσεως τής ναυλαγοράς.

Παρατηρείται τέλος διτί έκ τού συνολικού στόλου τών πετρελαιοφόρων, τονάζ 40 έκατομ. κατεσκευάσθη πρό τού 1965 και άλλα 40 έκατομ. μεταξύ 1966 και 1969. 'Έτοιν κατηγοριών αυτών ύποτιθεται διτί μέγα ποσοστόν θά διαλυθή κατά τά προσεχή έτη.

AISIOODOΣIA

«Οι ναύλοι θά διατηρηθούν ύψηλοί επί δοσού χρόνου δύναται τις νά προβλέψη, άλλα οι έκτατα ως ύψηλοι, οιτινες έπετεύχθησαν διά τινα ταξίδια δέν θά διαρκέσουν. Οι ναύλοι αύτοι προέρχονται από την υψωσιν τών τιμών των πετρελαίων και πιστεύομεν δέν θά διαρκέσουν».

Αυτά έδήλωσεν ο Νορβηγός επί της Ναυτιλίας ύπουργός κ. Μπάκκε.

«Η έντυπωσία μου είναι, συνέχισεν ο κ. Μπάκκε, οτι η προσφορά και η ζήτηση των ναυά πετρελαιοφόρων είναι τώρα ισόρροπος, έτοιμη γεγονότος ότι μέχρι τώρα ύψησταται μία μείωσης του παγκοσμίου τοννά. «Ενας άλλος λόγος είναι ότι αι τιμάι των μπώνκερς έχουν τόσον αύξηση, ώστε τα πλοία θά πρέπη του λοιπού νά πλέουν με μειωμένην ταχύτητα, πράγμα που έχει ως συνέπειαν διά χρειάζονται περισσότερα πλοία διά νά μεταφέρουν τήν αύτην ποσότητα φορτίου και διά ότι πρέπη νά χρειασθούν μεγαλύτερα σκάφη. Πρέπει επίσης νά έχωμεν υπόψιν ότι άρκει μία έλαφρά αύξησης του ναύλου, ώστε ή έκμεταλλευσις ένός τάνκερ νά καταστή αποδοτική. Έπισης μία μικρά αύξησης τών δαπανών διά νά έχωμεν αισθητάς συνεπίεις».

«Δέν νομίζω ότι ο έπανεξοπλισμός τών παραπλισμένων σκαφών δύναται νά διαταράξη τήν ισορροπίαν μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως τοννά. Νομίζω ότι η ισορροπία αύτη άποκετεπάθη τώρα επί παγκοσμίου κλίμακος και διά οι ναύλοι θά πραμείνουν είς ένα έπιπεδον παραδεκτόν και διά τούτο θά διαρκέση επί μακρόν δοσού είναι άνθρωπινως δύνατόν νά προβλέψη τις», κατέληξεν ο Υπουργός.

AΘΡΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ TANKERS

Μετά τό έτος τής πλήρους άπραξίας εις τήν ναυπήγησην τάνκερς, αι παραγγελίαι αύξανουν έκ νέου. Πρόκειται κυρίως διά σκάφη μέσης χωρητικότητος.

Κατά τό τελευταίον τρίμηνον, τό δεύτερον τού έτους, 312 σκάφη πετρελαιοφόρα και μικτά παρηγέλθησαν, 23,9 έκατομ. τόννων. Αύξησης κατά 17% έναντι τών άριθμων τών άρχων Απριλίου (260 σκάφη, 20,4 έκατομ. τόν.) Τό πλείστον τών σκαφών άναφέρονται εις τήν κατηγορίαν τών 80-150.000, μέ μέσον δρού 89.444 τόν.

Έρχονται έν συνεχεία αι κατηγορίαι τών 45.000-79.999 τόν. και 25.000-44.999 τόν. Δύο μόνον VLCC (160.000-299.999 τόν.) παρηγέλθησαν.

Η παραγγελία τών σκαφών αύτών όφειλε-ται κατά μέγια μέρος εις τό γεγονός ότι οι νέ-

οι κανονισμοί άσφαλειας τού IMKO εισήλθον από τής 1ης Ιουνίου ένισχυ.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΣΤΙΟΠΛΟΤΑΝ

Οι Ιάπωνες μελετούν ήδη τήν δυνατότητα κατασκευής ιστιοφόρων μπάλκ κάρριερς τών 20 χιλιάδων τόννων. Δοκιμά ήδη έγενοντο μέ μικρόν φορτηγόν με έξοπλισμόν διάσχετον τελείων με τά τριπλού τού παρελθόντος. Τά ναυπηγεία Νίππον Κοκάν διεξήγαγον τάς δοκιμάς, ένια συνεργασία μέ άρμοδίους τεχνικούς τής Δημοσίας ύπηρεσίας. Κατ' αύτούς θά ήτο δυνατή ή κατασκευή ένός τύπου μπάλκ κάρριερ 20.000 τόν. έφωδιασμένου μέ ιστία, διά ταχύτητα 15 μιλ., έφοσον βεβαιώς ή ανέμος έλθη άρωγός, διά νά πρωθήται σκάφος, όπως μέ μηχανή 7.480 ίππων.

«Ένα τοιούτον σκάφος θά ήτο δυνατόν νά κατασκευασθή τό φθινόπωρον.

Όρισμέναι βασικά άρχαι: Τό σύστημα τών ιστίων, νά δύναται νά έφαρμοζεται και έπι συμβατικών έμπορικων πλοίων.

Μηχανοκίνητα θά είναι τά συστήματα άναρτησεων και καθαιρέσεων τών ιστίων και τούτο διά νά μή χρειασθή πολυπλήστερον πλήρωμα. Τό σύστημα αύτό πιθανόν νά στοιχιση 150 έκατομ. γιένες. Προϋποτίθεται άρχικώς ή κρατική έπιχορηγησις, δεδομένου ότι θά άποτραπή ή χρήσις πετρελαίου διά τού συστήματος τού ιστιοφόρου.

ΔΙΕΡΩΤΩΝΤΑΙ: ΘΑ ΕΠΑΝΕΛΘΩΜΕΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑ;

Η κρίσις τού πετρελαίου, ήτις, κυρίως, είχεν ως συνέπειαν τήν αύξησην τών δαπανών τών μπώνκερ, έχει άμεσον συνέπειαν εις τάς δυσκολίας τού έφοριασμού. Προστάζουν τίνες τήν μειωμένην ταχύτητα, λόγω οικονομίας, άλλοι άντικαθιστούν τούς άτμοστροβίλους μέ μηχανάς ντηζελ με χαμηλή κατανάλωσιν, ένων άλλοι συζητούν ποίον πρωστήριον σύστημα θά πρέπη νά φέρη τό νεότευκτον πλοίον.

Ναυπηγοί και έφοπλισται δυσκολεύονται νά άποφασίσουν. Καί ένων οι Γερμανοί — διπλωμάτες οι Αμερικανοί και οι Ιάπωνες — άποφρούν ως δαπανήρων τήν άτομικήν πρώσην, οι Ρώσοι τήν έφαρμόζουν εις τάς νέας ναυπηγήσεις τών. Δι' αύτούς τό ζήτημα τού κόστους δέν είναι τό άτο. Οι Γερμανοί άναμένουν τήν περιατέρω υψωσιν τής τιμής τού πετρελαίου, διά νά καταστή ή άτομική ένέργεια πλέον συμφέρουσα.

Διά τίνας ή κρίσις τού πετρελαίου θά είναι

εύκαιρια διά τήν ναυπηγούν μέ τά ιστία, ύπο τήν προϋπόθεσιν νέου τύπου πλοίων. Πρόκειται πάντως περί πειραμάτων.

Δι' άλλους προτείνεται ή έπανοδος εις τόν γαιάνθρακα. Ηδη δύο έταιρια, μία άμερικανική, ή άλλη αυτραλιανή άντικαθιστούν τήν χρήσιν τού γαιάνθρακας. Τά προβλήματα, βεβαιώς, ύπάρχουν. Πάντως είς τά ταξίδια μεταξύ Αυστραλίας, Νοτιού Αφρικής και Ιαπωνίας και τίνας μεγάλους Εύρωπαϊκούς λιμένας, τά πλοία δυνατόν άνετως νά προμηθεύωνται γαιάνθρακας. Τεχνολογία άρκετη έχει σημειωθή διά τήν κατανάλωσιν τού γαιάνθρακας. Ούτω, κατά τούς ειδήμονας Αυστραλούς, διά τήν μεταφορά γαιάνθρακος πρός τήν Ιαπωνίαν σκάφος 100-120.000 τόννων δέν θά καταναλώση παρά 6.000 μόνον τόν. γαιάνθρακας. Τούτο άναφέρεται εις την πυκνόν ταξίδιον μπάλκ κάρριερ. Από τήν πλευράν της Τζένεραλ Έλεκτρικ τό ταξίδιον με γαιάνθρακας θά είναι ένδιαφέρον από τού 1985. Σημειωτέον ότι οι ύπολογισμοί τής Τζένεραλ Έλεκτρικ διεξάγονται έν συναρτήσει με τήν Αμερικανικήν έπι τής Ναυτιλίας Έπιπροπήν.

Καί διερωτώμεθα: Θά έπανελθωμεν, πράγματι, εις τόν γαιάνθρακα; Θά πρόκειται περί έξαιρέσεων ταξίδιων, ώς άνωτέρω άναφέρομεν. Κατά πρώτον πρέπει νά άχρηστευθή χώρος ίκανός διά τά μπώνκερς εις γαιάνθρακα. Ζητήματα έργατικά έπιστης έγειρονται. Απώλεια έπισης χρόνου διά τάς άνθρακευσιες. Δύναται τίς νά φαντασθή ένα πλοίον-κοντείνερ, τής τελευταίας κατασκευής, νά κινήται με καύσιμον τόν γαιάνθρακα;

Οι έφοπλισται κατά τάς δύο προσεχείς δεκαετίας θά συνέχισουν νά χρησιμοποιούν τό πετρέλαιον, μέ τήν προϋπόθεσιν βεβαιώς, τής έξειρρεσεως προσφορέων τεχνολογικών μέσων. Οι οικονομικώτεροι κινητήρες θά έφευρεθούν. Νά περιμένωμεν μέχρι τού 2000 έτους. Κάποτε ή άνατιμησης τού πετρέλαιου θά σταματήση. Η τεχνολογία θά άποκαλύψη τάς οικονομίας. Μεταξύ 1985 - 2000 αι τίμαι θά ύποστούν πτώσην διά τό πετρέλαιον. Νέαι πηγαί θά άποκαλυψθούν και τά έμιράτα θά παύσουν συνεχώς νά πιέζουν τήν παγκόσμιον κατανάλωσιν. Τό πετρέλαιον τών πλοίων δυνατόν νά είναι διάφορον τού άναλισκομένου εις τήν ξηράν. Η μόλυνσης τής άτμοσφαίρας δυνατόν νά μή άναφέρεται εις τά ταξίδια τής ναυπηγού. Ας μή λησμονήται τά μπώνκερς περιέχουν 2.5 Μ. θείου. Τούτο δυνατόν νά έχη σημασίαν διά τήν τιμήν τών μπώνκερς διά τά πλοία.

ΤΟ ΚΟΙΛΟΝ ΤΟΥ ΚΥΜΑΤΟΣ

Χωρίς νά βλέπη τήν καταστροφήν, άλλα μέ φανεράν τήν δύσιν τής άπαισιοδεξίας. σχολιάζει ή Γάλλος άρθρογράφος τήν παρούσαν ναυτιλιακήν κατάστασιν και τάς προοπτικάς της.

Έάν κρίνωμεν, γράφει, άπό τά οικονομικά άποτελέσματα τήν ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, άπό τήν άποδιοργάνωσην τών λιμένων και άπό τήν κατάστασιν τής ναυπηγούμορχανίας, ούδεποτε ή έμπορική ναυτιλία έγγνωρισε κρίσιν τοσούτον βαθείαν. Ούδεποτε αι προοπτικά τών θαλασσών μεταφορών ήσαν τόσον περιωρισμένα διά τά προσεχή έτη. Σημειωτέον ότι ή ναυτιλιακή κρίσις δέν πρέπει νά θεωρείται ώς δμεσος συνέπεια τής γενικής οικονομικής κρίσεως, διότι περισσότερον άπό τό συνολικόν μέγεθος τού παγκοσμίου έμποριου, ή άποφασιστικός πράγματος διά τάς θαλασσίας μεταφορών έυρισκεται εις τήν ρύθμισην τής προσφοράς και ζητήσεως χωρητικότητος.

Ώς πρός τήν ρύθμισην αύτήν παρετηρήθη εύτυχως ότι ένιστε ή προσφορά τού τοννάζ έμπισθη εις ώρισμένους τομείς δημού αι διαλύσεις έφθασαν νά ύπερβούν τάς παραγγελίας. Ένιστε πάλι ή ζητήσης τού τοννάζ ηγήθη έκ συμπτωματικών αιτίων εις τρόπον ώστε νά σημειωθούν ναύλοι ίκανοποιητικοί άκομη και μέ τήν ύπερτιμησην τών καυσίμων.

Our thousands of clients they know that we offer a collection of 865 models under European standards specifications

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.

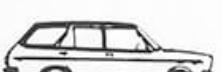
TRANSO TAX FREE CARS

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.



Μέ δόλα αύτά, αισιοδοξεί ἐπί τέλους ό Γάλλος σχολιαστής, μάς ἐπιτρέπεται νά ύποθεσωμεν ότι δέν θά εύρεθώμεν εἰς τό κοιλον τού κύματος. Διότι τό κοιλον τούτο είναι τοσούτον βαθύ ώστε όλιγον άκομη και θά ἐπέλθη ό καταποντισμός.

KAI PΑLIN H DOM

Τό Γερμανικόν φορτηγόν «Μαραμπού» παραμένει ἀκινητοποιημένον εἰς τόν Βρεταννικόν λιμένα τής Χούλ, λόγω διαφωνίας ἐπί τού μισθολογίου τού πληρωμάτος ἐκ μέρους τῆς ΔΟΜ.

Κατά τόν πλοιοκτήτην ἡ ἐνέργεια αὐτή τῆς ΔΟΜ είναι ἀνότος, δεδομένου ότι τό σκάφος φέρει Παναμαϊκήν σημαίαν και τό πληρωμά του συντίθεται ἐν γιουγκοσλάβων, τών όποιων ὁ μισθός ἔχει καθορισθεῖ ὑπό τού ἑθνικού των συνδικάτου. 'Ἄς ὄριστα λοιπόν ἡ ΔΟΜ πῶς πρέπει νά πληρώνονται οι ναυτικοί, ἀφοῦ τό ιδιόκτην της μισθολογίου είναι ἐντελῶς αύθαιρετον και δέν προέρχεται ἐκ διαπραγματεύσεων.

Πάντως ἔαν τό πλοιον δέν δυνηθή νά ἀποπλεύσῃ ἐκ τού λιμένος, ὁ πλοιοκτήτης προτίθεται ν' ἀπολύσῃ τό Γιουγκοσλαβικόν πλήρωμα και νά παροπλίσῃ ἐπί τόπου τό σκάφος, ἀρνούμενος νά ύποκύψῃ εἰς τούς δρους τῆς ΔΟΜ.

PEKOR APOLLEIOU

Σύμφωνα μέ στοιχεία τῆς 'Ενώσεως Ναυτασφαλιστῶν τού Λίβερπουλ, οί όλικαί ἀπώλειαι τού παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου κατά τόν μήνα Ιούνιον τού τρέχοντος έτους ἀνεφέροντο εἰς 21 σκάφη, 219.311 τόν. γκρός. 'Εξ αὐτῶν, τά 11 σκάφη, 171.209 τόν. γκρός. ήτοι ποσοστόν 78,07% (!), ήσαν ἀλληνικής πλοιοκτησίας

'Η θλιβερά αὐτή διαπίστωσις ὁδηγεῖ εἰς τό

συμπέρασμα δτι «κάτι δέν πάει καλά» εἰς τήν Ναυτιλίαν μας. Τό θέμα τών πληρωμάτων είναι βασικόν. 'Η πανσπερμία τών ἐγχρώμων πού χρησιμοποιούνται στά πλοια μας δέν ἡ τό δυνατόν νά ἔχη θετικά ἀποτελέσματα. Οι ἀνταγωνισταί μας πού χρησιμοποιούν ἐγχρώμους ἐπιτυγχάνουν τήν πρόσληψιν ὡργανωμένων, ίκανών πληρωμάτων χάρις εἰς τάς διμερεῖς συμβάσεις. 'Ο ἀλληνικός ἐφοπλισμός τό ἀντελήφθη, ἀλλά συνήντησε τήν ἀντίδρασον τού κρατικού φορέως εἰς τό θέμα τών διμερών διακρατικών συμβάσεων.

Και ἐν τώ μεταξύ, τά ἀτυχήματα τῆς ἀλληνοκτήτου Ναυτιλίας πληθύνονται. Διερωτώμεθα πού θά φθάσῃ τό ποσοστόν τών ἀπώλειών μας τού 'Ιουλίου αἱ όποιαι θά περιλαμβάνουν και τό γιγαντιαίον δεξαμενόπλοιον «'Ατλαντικ 'Εμπρες» πού ἐβυθίσθη τελευταίως εἰς τήν Καραϊβικήν συνεπεία ἐκρήξεων και πυρκαϊάς, μετά τήν σύγκρουσιν του μέ τό ἀλληνικής ιδιοκτησίας λιβεριανόν σούπερ-τάνκερ «Αίτζιαν Κάπταιν».

H OIKONOMIKH KATASTASIS

Τελευταίως, παρατηρεῖται ἔλλειψις ἐμπιστοσύνης δσον ἀφορά εἰς τάς ἔξελιξεις τῆς διεθνούς οικονομίας. 'Ο πληθωρισμός και ἡ ἀπειλή ἐπιδεινώσεως τῆς καταστάσεως, μετά τήν ἀνατίμησην τών πετρελαίων, πιέζουν τάς κυβερνήσεις νά περιορίσουν τάς δαπάνας. Πνεύμα λιτότητος ἐπικρατεῖ.

Οι «Οικονομικοί Τάιμς» τού Λονδίνου διαισθάνονται σχεδόν «παγκόσμιον ἀπαισιοδείαν» μεταξύ τών ἐμπειρογνωμόνων. Οι Εύρωπαιοι ἐγκατέλειψαν τήν ἐλπίδα σταθεράς ἀνακάμψεως μέχρι τό 1981. Οι Δυτικογερμανοί ὅμιλοιν περί βραχέων διακυμάνσεων. Εἰς τήν ἀνατολικήν 'Ασιαν, πολλαὶ οικονομίαι βασιζόμεναι εἰς τόν ύψηλόν ρυθμόν ἀναπτύξεως, ἡ κατάστασις ἀπογοητευτική. Οι Καναδοί ἔχουν προβλήματα. Θησης:

ἀναμένουν τό ἐπιχορηγούμενον κόστος τών καισίμων νά αὔξηθη περαιτέρω.

Ο Ο.Ο.Σ.Α., τών Παρισίων, προβλέπει πτώσιν τού ρυθμού ἀναπτύξεως τών 24 χωρών·μελών του εἰς τό 2,5% τό 1980, ἐναντι 3,5% τού τρέχοντος έτους. Μία νέα παγκόσμιος ψευδεσίς δέν ἀποκλείεται. Τό Οικονομικόν Ινστιτούτον τού Κιέλου προβλέπει διά τό προσεχές έτος ρυθμόν ἀναπτύξεως τής τάξεως τού 2% μόλις εἰς όλοκληρον τόν Δυτικούν Κόσμον, μέ παράλληλον μείωσιν τού δύκου τών διεθνών μεταφορών.

Η πρόσφατος σοβαρά ἀνατίμησις τού πετρελαίου — τουλάχιστον 24% — δέν συνιστά τό μόνον πλήγμα κατά τής ἀναπτύξεως τών ἐργασιών. Αἱ διάφοροι τιμαί καταναλώσεως ἀκολουθούν ἀνοδικήν πορείαν ἐπί μήνας. Οι όπεύθυνοι, ὡς η Τράπεζα Διεθνών Διευθετήσεων τής 'Ελβετίας, ἀπέτυχον νά θέσουν ὑπό ἀλέγχον τήν ἐγχώριον νομισματικήν ἀνάπτυξιν και τήν διεθνή ρευστότητα. 'Οσον ἀφορά εἰς τήν διάσκεψιν τών ἐπτά μεγάλων δυνάμεων εἰς τό Τόκιο, ἐφημερίς τού 'Αμβούργου τήν χαρακτηρίζει «διάσκεψιν τής ἀπογοητεύσεως».

ANHΣΥΧΟΥΝ

Ανησυχεῖ τόν ναυτιλιακόν κόσμον τό θέμα τής τύχης τού Ν.Δ. 2687 τού 1953 μετά τήν ἐνταξιν τής χώρας μας εἰς τήν Ε.Ο.Κ. 'Ο νόμος ούτος δστις ἐπέτρεψε τήν υνολόγυσην πλοιών ἀντικόντων εἰς Εένας ἐταρίας, ἐλεγχομένας παρ' ἀλλήνων και παρέσχε τά λοιπά γνωστά πλεονεκτήματα τών ἐγκριτικών πράξεων, θεωρεῖται τό θεμέλιον τής συγχρόνου ἀλληνικής Ναυτιλίας.

Τό ἐρωτημα, λοιπόν, είναι ἀν τό καθεστώς τού νόμου τούτου πρόκειται νά διατρέξῃ κίνδυνον ἐκ τής ἐντάξεως μας εἰς τήν Εύρωπαικήν Κοινότητα, τής όποιας ή νομοθετική δραστηριότης ἀπτεται συνεχῶς περισσότε-



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL CANADA

'Αντιπροσωπεύεται εἰς τήν 'Ελλάδα ύπό τῆς:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

'Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

Τηλ.: (1) 417-2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

ΤΡΑΓΙΚΑ ΠΑΡΑΔΟΞΑ

Ἡ λόγῳ πυκνῆς ὄμιχλῃς τραγικῇ σύγκρουσις τοῦ Γαλλικοῦ φορτηγοῦ «Ἐμανουέλ Ντελμάς» καὶ τοῦ Ἰταλικοῦ πετρελαιοφόρου «Βέρα Μπερλίντζερι», πῆται ἐστοίχισε τὴν ζωὴν τὸν 27 Ναυτικῶν, ἀποτελεῖ τὸ θέμα ἔξονυχι-
στικῶν συζητήσεων εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τύ-
πον τῶν δύο κωνιών.

Τό άτυχόμα, λαβόντων χώραν άνοικτά τών Ιταλικών ακτών, μεταξύ Φιουνιτσίνο και Τσιβίταβεκία, παρουσίασε μίαν θλιβεράν παραδοξότητα. Απωλέσθη όλοκληρον σχεδόν το πλήρωμα τού Γαλλικού Φορτηγού, ένων διεσώθη σχεδόν όλοκληρον τό πλήρωμα τού Ιταλικού πετρελαιοφόρου. Και ίδιας το πρώτον ήτο 20.000 τόννων και ναυπηγήσεως τού 1971, τό δεύτερον 7.000 τόννων και ναυπηγήσεως τού 1960. Τό πρώτον ήτο φορτηγόν μεταφοράς ξύλειας και έπικλες κενόν, τό δεύτερον ήτο πετρελαιοφόρον και μετέφερε 5.200 τόν. πετρελαιοιειδών. Τό πρώτον έπιπλευσε τελικώς και θά ρυμουλκυθή εις Γαλλίαν, τό δεύτερον έβυθισθη τήν έπομενην τής συγκρούσεως.

Ασχέως τών αιτίων της συγκρούσεως, τά όποια έρευνώνται άρμοδιώς, κατά πληξιν προσένει ή άπωλεια του Γαλλικού πληρώματος. Διότι ένων οι Ιταλοί, μόλις διετάχθη ή γενικαλύψου, έχρησιμοποίησαν τα σωστικά μέσα και διέφυγον, οι Γάλλοι παρέμειναν έπι τού πλοίου των και άπηγνακώθησαν. Ή παρεχομένη πρός τό παρόν έξήγησις είναι ότι καθ' ήν ώραν ήσαν συγκεντρωμένοι διά νέγκαταλύψουν κανονικώς τό σκάφος έστημειώθη πάποτομος φοβερά έκρηξις, ητις τούς άπεκλεισε και τούς κατέκαυσε.

Πέραν της βαθύτατης συμπαθείας διά τόν
άδοκην θάνατον τών Γάλλων ναυτικών, τί¹
ἄλλο δύναται νά ειπη τις διά τάς ιδιορρυθ-
μίας της θαλασσίας τύχης:

ΕΞΕΤΟΝΩΘΗ Η ΕΝΤΑΣΙΣ

Ἐπῆλθε συμφωνία μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν κρουαζιεροπλοίων καὶ τῆς ΠΝΟ διά τὸ θέμα τῆς ἀμοιβῆς τῶν ἐπ' αὐτῶν ύπηρετούντων ἀλλόδαπων καὶ ἡδη ἔχετονθή ἐντάσις ἡ ὄποια εἶχε δημιουργήθη εἰς τάς σχέσεις τῶν δύο πλευρών ἐκ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ. Συμφώνως πρός τὴν ἐπελθούσαν συμφωνίαν, εἰς τούς ἀλλόδαπους πού χρησιμοποιούνται εἰς τὰ κρουαζιεροπλοία θά καταβάλλεται τὸ Ἑλληνικὸν μισθολόγιον, παραλήπτως δέ οἱ ἀλλόδαποι θά ἀντικαθίστωνται ἀπό προσφερομένους πρός ναυτολόγησιν "Ἑλληνας ναυτικούς. Διευκρινίζεται πάντως δι τοι ἀνήκοντες εἰς εἰδικότητας μη προβλεπομένας ὑπό τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, θά ἔξακολουθησουν ἡ ἀμειβωνται ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀτομικῆς των συμβάσεως.

ΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΝΩ : ΠΕΜΠΝ

Εις έντασιν εύρισκονται αἱ σχέσεις τῆς ΠΝΟ καὶ τῆς διοικήσεως τῆς ΠΕΜΕΝ ἐξ ἀ-φορμῆς μιᾶς προκηρυξέως τῆς διοικήσεως τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἁμοίβασις τῶν ἀλλόδαπάνων τῶν ἔργας ζημένων εἰς τὰ κρουαζίεροπλοια. Εἰς τὴν προκή-
ρυξιν αὐτῆν τῆς διοικήσεως τῆς ΠΕΜΕΝ ἀ-

πήντησε ή διοίκησις της ΠΝΟ, ή όποια χαρακτηρίζει διασπαστικήν την θέσιν της διοικήσεως της Ένωσεως Μηχανικών, έγγνωσθη δε οτι το ζήτημα των σχέσεων ΠΝΟ και ΠΕΜΕΝ πρόκειται νά συζητηθῇ εἰς τό Γενικόν Συμβούλιον της Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, τό οποίον πρόκειται νά συγκληθῇ ἑκάτωφ πρός τό σκοπὸν αὐτοῦ.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΛΥΚΕΙΑ

Αύτή ή κατάστασις μέτρια ιδιωτικά ναυτικά λύκεια πλοιάρχων-άσυρματιστών πρέπει επί τέλους νά έπισυρθή την προσοχήν τών άρμοδιών. Μάς βεβαιώνουν ότι δύως καὶ κατά τά προηγούμενά εἴη, οὕτω καὶ έφέτος οὐδεὶς-κυριολεκτικώς οὐδ' εἰς - ύποψήφιος έχει έμφανισθεί. Τό γεγονός είναι ἐνδεικτικόν ασφαλώς ὀρισμένων συνήθησιν αἱ οἵτιναι πρέπει ν' ἀναζητηθοῦν καὶ νά ξέστασθούν. Και τά συμπεράσματα θά δόγματάσθον εἰς τάς ὄρθας περι τοῦ πρακτέου ἀποφάσεις.

Αντίθετας έξακολουθεί νά υπάρχη προσφορά άποφοίτων παλαιού Γυμνασίου ή νέου Λυκείου, οι οποίοι επιθυμούν νά εισαχθούν εις ναυτικήν σχολήν μέ δειπτή φοίτην και νά σταδιοδρόμησουν εις το ναυτικόν έπαγγελμα. Παραλλήλως, λοιπόν, πρό τάς Δημοσίας Σχολάς, αι οποιαι άσφαλώς θά υπερκαλύψουν τόν άριθμόν τών κενών θέσεων, ασκόπιμον είναι νά είναι άνοικται και αι πύλαι τών ιδιωτικών, ώστε νά προρροφήσουν μέρος τών ύπολοιπών. Τό πράγμα είναι μάλλον άπλούν και δέν χρειάζεται πολλήν σκέψην.

ΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Αλλά καὶ γενικώτερον αἱ ιδιωτικαὶ σχολαὶ τῆς μετα-Λυκειακῆς φοιτήσεως πρέπει ν' ἀποτελέσουν ἀντικείμενον σοβαρᾶς μελέτης. Διότι πρέπει νά θεωρήσωμεν βέβαιον ότι οὐδέποτε θά πάύση νά είναι ὑπόλογισμός ὁ ἀριθμός τῶν νέων, οἱ οποίοι ἀποφοιτήσαντες τῶν Λυκείων, δέν θά εἰσαχθούν οὔτε εἰς Ἀνωτάτην οὔτε εἰς Ἀνωτέραν τινὰ Σχολὴν. Τί θά γίνουν λοιπόν αἱ χιλιάδες τῶν ἀποφοιτῶν; Είναι φυσικόν νά ὑποθέσωμεν ότι θά στραφῆται πρὸς τό ναυτικόν ἐπάγγελμα ἐν σημαντικόν τημά, πολὺ μεγαλύτερον τοῦ ἀναγκαιούντος διὰ τάς Δημοσίας Σχολάς. Τό πλεονάζον αυτό ποσοστὸν διατί νά τό χάση η Ναυτιλία;

Θά προκύψῃ βεβαίως θέμα διαβαθμίσεως τών τοῦ εἰδούς αὐτοῦ ιδιωτικῶν Σχολῶν. 'Αλλ' ἡ ἐνταξίς των ἀνάλογων τών προσόντων τών μαθητῶν των, καὶ τοῦ χρόνου τῆς ἐναύτοις φοιτήσεως, εὑρίσκεται ἐντός τῶν θεσπισμένων πλαισίων τῆς νέας ἑκπαιδευτικῆς νομοθεσίας.

Αφού τά Ναυτικά Λύκεια - της μέσης σταθμης - δέν φαίνεται, πρός το παρόν τουλάχιστον, νά εύδοκιμούν, ή συνύπαρξις παλαιού και νέου τύπου είναι ίσως ή μόνη ένδειγμα λίστης δ' οσσον διάστημα θά χρειασθή ν' άποδειχθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων ποιὸν σύστημα είναι τό άναγκαιότερον. Καὶ τό χρησιμωτέρων διὰ τήν Ναυτιλίαν μας. Μίαν Ναυτιλίαν συνεχώς ὄγκουμένη καὶ συνεχώς απενόλιστα δ', διλέωντας στελεχών.

ΠΑΛΙΝ ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Καλός είναι ό προγραμματισμός του ΟΤΕ διά την δημιουργίαν νέων σταθμών δορυφόρων, διά των όποιων ή Ελλάς θα καταστή, δημοσίας έδηλωσεν διοικητής του Όργανισμαύρικ. Σέκερης, τηλεπικοινωνιακός κόμβος είναι την περιοχήν της Μεσογείου. Έκείνο όμως πού προέχει, είναι ή άμεσος βελτίωσις των παρεχομένων τηλεπικοινωνιακών ύπηρειών διότι, ώς έχουμε έπισημάνει έπανειλιμένων, ή έπικρατούσα κατάστασις εις τόν τομέα αύτούν είναι άποκαρδιωτική. Καί πρός αυτήν την κατεύθυνσιν δέν βλέπουμε νά γίνεται τό παραμικρόν, άντιθέτως ή κατάστασις έπιδεινούται καθημερινώς, μέ διποτέλεσμα νά δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα εις την διεκπεραίωσιν τών έργασιών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων καί άκομη έκ του λόγου αύτούν νά χάνωνται δουλειές, πού θά απέφεραν άρκετά εις τον τόπον. Παρακαλείται ο κ. Σέκερης νά άνακοινώστη πρός τούς συναλλασσομένους μετά του ΟΤΕ και τά μέτρα τά όποια έλληφθησαν διά την άμεσον βελτίωσιν της καταστάσεως.

ΕΝΑ ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Υπάρχει ἔνα αἰτήμα τοῦ ἐπιστημονικοῦ πολιτικοῦ προσωπικοῦ τοῦ NAT, τό όποιον πρέπει νά ικανοποιηθῇ τό ταχύτερον, πρώτον, διά λόγους δικαιοσύνης καὶ ισης μεταχειρίσεως καὶ, δεύτερον, διά νά καταστῇ ἀποτελεσματικότερά ἡ συμβολή του εἰς τὴν ἀντιμετώπισην τῶν ιδιομόρφων προβλημάτων, τά όποια ἀντιμετωπίζει τό NAT. Τό αἴτημα ἀναφέρεται εἰς τὴν βαθμολογικήν ἀνύψωσιν τοῦ ἐν λόγῳ προσωπικοῦ, ώστε οἱ ὑπάλληλοι τοῦ NAT τὰν κλάδων AT1, AT2, AT3, καὶ AT5, ἀντί τοῦ προβλεπομένου σήμερον 2ου βαθμού, νά ἔξελισσονται μέχρι τοῦ βαθμοῦ τοῦ ἀναπληρωτοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ.

Σημειούσταν ότι δύο επιστημονικό πρωτο-
κόν του NAT ύστερε βαθμολογικώς τού άνα-
λόγου προσωπικού τού IKA, άλλα και τού
ΟΠΛ, ο όποιος έπισης λειτουργεί υπό την έ-
ποπτείαν του Υπουργείου Ναυτιλίας και δύ-
που προβλέπεται βαθμολογική έξελιξις μέ-
χρι τού βαθμού τού Γενικού Διευθυντού.
Αλλώστε, έπι τού αιτήμασθος υπάρχει και δή-
λλωσις τού Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Κεφαλο-
γιάννη εις τήν Βουλήν, ότι έχει αναθέσει εις
τήν άρμοδιαν υπηρεσίαν νά μελετήση τό θέ-
μα, έν συνεννοήσει με τό ΝΑΤ, διά νά άντιμε-
τωπισθή, ένων έξ αλλου δέν ύψισταται θέμα
ούσιαστικής έπιβαρυνσεως, αφού ή προκύ-
πτουσα έκ μισθολογικών διαφορών έπιβά-
ρυνσις άνέρχεται, βάσει τών ισχυόντων μι-
σθολογίων, εις 1.000.000 δρχ, έπισως, έπι
προϋπολογισμού έσσόδων του ΝΑΤ διά τό
1979 ύψους 4.600.000.000 δοσαχών.

ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Έχουμε υπόγνωμαίς είσαι έπανειλημμένων την άναγκην συμπλήρωσεως τού έλλειποντος προσωπικού τού NAT, μάλιστα πρός τόν σκοπόν αύτόν είχαμε ύποδειξει τήν άναγκην διώπα ως Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννης έξειγης είσι την Κυβέρνηση τούς λόγους διά τούς άπορους έπειρους ήταν η έξιση



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.

SHIPBROKERS



AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE

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

σις του NAT από την γενικήν άπαγόρευσιν προσλήψεων. "Ηδη, μετά την έφαρμογήν από την Σεπτεμβρίου της άσφαλίσεως των επιβατών το πρόβλημα της έλλειψεως πρωπικού είς το NAT γίνεται πιεστικώτερον και πρέπει νά έπιλυθη χωρίς χρονοτριβήν.

Παραλήλως, όμως, με την πρόσληψην του άναγκαιούντος πρωπικού είς νομοθετιμένας θέσεις, φρονούμεν ότι θά πρέπει νά γίνουν μεθοδεύσεις της λειτουργίας του NAT, ώστε νά καταστή δυνατόν νά λειτουργή με ρυθμόν άναλογον πρός τόν ρυθμόν λειτουργίας των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. Μία σχετική πρότασης διά την άπλουστευσιν διαδικασιών, ή υιοθέτησης της όποιας θά απολλάξῃ το NAT από μεγάλον φόρτον έργασιας, γίνεται είς δλας στήλας.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ

Η άρμοδια Έπιτροπή της Εύρωπαϊκής Κοινότητος μελετά ήδη τό επείγον σχέδιον της έξασφαλίσεως είς τά ναυπηγεία το ταχύτερον ένος έλαχιστου παραγγελίων. Μέ το σχέδιον της διαλύσεως και ναυπηγήσεως, αποβάλλουν είς την άνανέωσιν τού στόλου τών Εύρωπαιων έφοπλιστών, περιοριζομένης και της υπερπροσφοράς τονάς.

Μετά την έκπόνησην τού σχέδιου θά διαβιβασθή τούτο είς τό Συμβούλιον τών Υπουργών, οίτινες έντος τού φθινοπώρου θά λάβουν όριστικην άπόφασιν. Τό οικονομικόν ζήτημα προέχει, άν θά συμμετάσχουν όλαι οι χώραι της Κοινότητος ή και ποιά.

Οι έφοπλισταί της Κοινότητος είναι εύνοικώς διατεθειμένοι. Οι ναυπηγοί έπισης, δ-

πως και οι ναυτεργάται, έξασφαλιζομένης δι' αυτούς της άπασχολήσεως. Τό ζήτημα, τό οικονομικόν, προείχεν. Αύτο και θά συζητηθή. Προβλέπεται νά είναι «κοινοτικόν». Τούτο θά έξαρηθη από τό Συμβούλιον τών Υπουργών.

Τό άρχικον σχέδιον προβλέπει: Έφοπλιστής διατεθειμένος νά δεχθή τό σχέδιον και νά άπλαύση τής κοινοτικής έπιχορηγήσεως δέον νά ύποβάλη τήν σχετικήν αίτησιν μετά λεπτομερειών διά τά πλοιά που προτίθεται νά διαλύση. "Ένα 7% τού κόστους ναυπηγήσεως (κόστος υπολογιζόμενον είς 80 δολ. τόν τόννον ως άποζημίωσις διά τήν διάλυσιν και 1.500 δολ. τόν τόννον ως έπιχορηγήσην διά τήν ναυπηγήσιν).

Σημειώτεον δύο τόνον νά διαλύωνται δι' έναν τόννον ναυπηγούμενον. Κατ' άρχην, δύο σκάφη θά διαλύωνται έναντι ένός ναυπηγούμενον.

Προβλέπεται πάντως, οτι είς τό σχέδιον δέν θά περιλαμβάνωνται πλοιά μή έχοντα κλάσιν ή βεβλαμένα, πετρελαιοφόρα ή λικίδιας άνω τών 13 έτών, μικρά, τάνκερς άνω τών 16 έτών, τράμπης άνω τών 18 έτών και γενικών φορτίων άνω τών 24 έτών. Πρόκειται περί βασικών, βεβαίως, άριθμών. Μόνον εύρωπαικά σκάφη θά δύνανται νά συμμετάσχουν είς τό σχέδιον.

Μεταξύ διαλύσεως και χρόνου παραγγελίας τό διάστημα ορίζεται έξαμηνον.

"Υφίσταται πάντως η έπιφυλαξίς τής άποδοχής τού σχέδιου από δύο τά Κράτη, τά μετέχοντα της Κοινότητος και άν τά ναυπηγεία άριστμένων χωρών, έχουν έξασφαλίσει (Γαλλία, Όλλανδια) άριστμένας παραγγελίας διά τά ναυπηγεία των.

ΚΑΡΤΕΛΛΕΣ ΑΝΤΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ

"Ένα άπό τά σοβαρώτερα, άλλα και πιεστικώτερα προβλήματα πού άντιμετωπίζει τό NAT έπι σειράν τώρα έτών, είναι ή διακίνησις και ή έκκαθάρισις τών ναυτολογίων και τούτο προέρχεται από τό γεγονός τής έμμονής είς ένα σύστημα πού ισχύει από άμνημονεύτων χρόνων. "Ηδη, ο κ. Κωνσταντής Στραβελάκης κάμει μιάν πρότασιν, ή όποια άπλοποιει τό δύον σύστημα κατά τρόπον πού ένθυμιζει τό αύγο τού Κολόμβου.

Συμφώνως πρός τήν πρότασιν τού κ. Στραβελάκη, τό ναυτολόγιον καταργείται και άντι αυτού καθιερούται έπι τού πλοίου μία κατάστασις τών ναυτολογημένων ναυτικών ως αι καταστάσεις τών έργαζομένων είς οιανδήποτε έπιχειρησιν της Έρημας, διά δε τήν έξαριβωσιν τής ύπηρεσίας έκαστου ναυτικού θεσπίζεται ή μηχανογραφημένη καρτέλλα ή όποια, έκτος τού ίνόματός του και τών λοιπών στοιχείων του (κατεχόμενον δίπλωμα ή πτυχίον κλπ.) θά άναγράφη και τόν άριθμόν μητρώου, τόν όποιον έχει ούτος είς τήν μηχανογραφικήν ύπηρεσίαν. "Η καρτέλλα αιτη, ειδικώς κατασκευασμένη διά νά έχη τρία άντιτυπα, θά χορηγηται είς τόν ναυτικόν από τό ΓΕΝΕ συμπληρωμένη και άταν φθάνη ούτος είς τόν λιμένα ναυτολογήσεως; θά γίνεται έπ' αύτης ειδική θεώρησις τού προξενικού λιμεναρχείου ή τής προξενικής άρχης και τού πλοιάρχου περί τής ήμερομηνίας έπιβιβάσεως του είς τό πλοίον. Παρομοία διαδικασία θά άκολουθηται και άταν τήν άπόλυτον και ένα άντιγραφον θά κρατήται είς τό πλοίον, ένα θά παραδίδεται είς τό προξενικό λιμεναρχείον διά νά άποστέλλεται είς τό NAT (ώς συμβαίνει σήμερον μέ τά

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

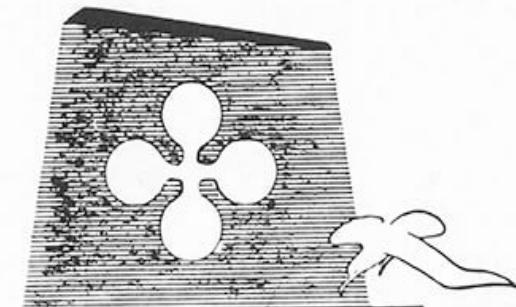
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



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

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ

ναυτολόγια) και τό τρίτον θά παραδίδεται εις τόν ναυτικόν διά τό πρωστικόν του άρχειον. Τό άντιγραφον τό όποιον θά παραδίδεται εις τό προξενικόν λιμεναρχείον και θά άποστέλλεται ύπ' αύτοῦ εις τό NAT, άμεσως μετά τήν παραλαβήν του άπο τήν άρμοδιαν ύπηρεσίαν τοῦ Ίδρυματος θά άποστέλλεται εις τήν Ύπηρεσίαν Ναυτικών Μητρώων διά τήν άμεσον καταχώρισιν τής ύπηρεσίας τοῦ ναυτικού. (Ήμεις προσθέτομεν διτό τό NAT θά έπρεπε κάποτε νά άποκτήσῃ ιδιόκτον του μητρώον, καταργούμενης παραλλήλως τής Ύπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων και αι βεβαιώσεις διά τήν ύπηρεσίαν τών ναυτικών διά τήν συμμετοχήν εις έξετάσεις νά χορηγούνται άπο τό NAT). Φυσικά παράλληλοι έγγραφαι θά γίνωνται και εις τό ναυτικόν φυλλάδιον τοῦ ναυτικού. Διά τόν ύπολογισμούν τών είσφορων, συνεχίζει ο κ. Στραβελάκης, δέν υφίσταται πρόβλημα, διότι τό πλοίον καταβάλλει είσφοράς έφ' άλογον τής συνθέσεως άλλα και δέν επιβαίνουν τού πλοίου περισσότεροι, τούτο θά είναι δυνατόν νά βεβαιωθῇ διά μίας ύπευθυνου δηλώσεως πλοϊκοτητρίας έταιριας, ότε θά ύπολωγίζονται αι πρόσθετοι είσφοραι.

Ούτω τό NAT, καταλήγει ο κ. Στραβελάκης, θά άπαλλαγή άπο τό σημερινόν ούστημα τό όποιον τόσας καθυστέρησις προκαλεῖ, ή ύπηρεσία τών ναυτικών θά καταχωρίται χωρίς καθυστέρησιν και αι ναυτιλιακαί επιχειρήσεις θά γνωρίζουν άνα πάσαν στιγμήν τάς πρός τό NAT ύποχρεώσεις των.

Θέτομεν τήν πρότασιν τού κ. Στραβελάκη πρός συζήτησιν, διότι τό πρόβλημα πρέπει νά εύρη συντόμως τήν καλυτέραν δυνατήν λύσιν, έν συνδυασμῷ μάλιστα μέ τάς εύκολιας πού παρέχουν σήμερον τά ηλεκτρονικά μέσα.

ΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ

Μέ σημαντικήν καθυστέρησιν έγένοντο αι άναμενόμεναι άπο μακρού τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών, άπορίας δέ, μεταξύ άλλων, προκαλεῖ ή μή κάλυψις τής θέσεως τοῦ προξενικού λιμενάρχου Νέας Υόρκης. Δέν ύπήρχον πλοιάρχοι διά τοποθετήσιν εις τό έν λόγω προξενικόν λιμεναρχείον; "Η μήπως ούδεις έκριθη ίκανός διά τήν κατάληψιν τής θέσεως αυτής; Χρειάζεται μία σαφής άπάντησις, διότι πολλά λέγονται και θυρλαύνονται εις τούς κύκλους τών λιμενικών άξιωματικών διά τήν παράλειψιν πληρώσεως τής θέσεως τοῦ προξενικού λιμενάρχου Νέας Υόρκης.

Οι άξιωματικοί οι οποίοι μετετέθησαν είναι οι έξης:

Πλοιαρχοί: Σπ. Δόλας, άπο κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς, προξενικός λιμενάρχης

Εις τούς διεθνεῖς κύκλους τών έφοπλιστῶν τό πρόβλημα τής ταχύτητος είναι εις τήν ήμερησίαν διάταξιν. Αι τιμαι τῶν «μπώνκερς» έφθασαν εις τοιαύτα ψηφη, ώστε κατέστη έπιτακτικώς άναγκαιον νά ταξιδεύη τό πλοίον οίκονομικά. Μεταξύ τοῦ Ιανουαρίου και τέλους Ιουλίου αι τιμαι τῶν «μπώνκερς» έδιπλασισθησαν. Τήν 4ην Ιανουαρίου τό φιούνελ τών 1500" έτιμάτο εις τό Ρότερνταμ 87,25 δολ. και τό ντηζελ 148 δολ. Κατά Φεβρουάριον αι τιμαι έφθασαν εις τά έπιπεδα τών 95 δολ. και 190 δολ. Εις τό τέλος Ιουλίου έχομεν 155 δολ. τόν τόννον διά τό «1.500σάρι» και 335 δολ. τόν τόννον διά τό ντηζελ. Αύξησις σημαντική. Έντος έβδομαδος έχομεν 160 δολ. και 350 δολ.

Εις άλλα σημεῖα τοῦ κόσμου, δην τά πλοία συνηθίζουν νά παραλαμβάνουν τά μπώνκερς, ή κατάστασις δέν ήτο καλυτέρα. Εις τήν Σιγκαπούρην, δην ή κατάστασις έθεωρετο καλυτέρα, δηλαδή 275 δολ. τό ντηζελ, τό φιούνελ έτιμολογείτο εις τά 167,5 δολ. Εις τό Κείπ Τάουν τηζελ διαθέσιμον δέν υπῆρχε. Ήξε άλλου φόρος κρατικός έφερε τήν τιμήν εις τά 400 δολ. τόν τόννον, πράγμα άδυντον νά άγορασθή άπό πλοίον. Εις τήν Ιαπωνίαν 180 δολ. και 340 δολ. άντιστοίχως.

Η κατάστασις είναι πλέον δύσκολος διά τά πλοία τῶν «κόνιφερανς», αϊτίνες αύξησον τούς ναύλους, λόγω τών μπώνκερς. Τώρα κρατούν τήν τακτικήν τής μειωμένης ταχύτητος τόσον διά τά τράμπς, δην και διά τά πλοία γραμμῆς. Σχετικαί είναι αι άποφάσεις που κατ' αὐτάς λαμβάνονται.

"Οσον άφορά τά τράμπ - μπάλκ κάρριερς, - οι έφοπλισται κατά περιπτώσιν άντιδρον, άναλόγως τοῦ πλοίον τοῦ πρωστηρίου μέσου και τοῦ ταξιδίου" λ.χ. διά σκάφη άνω τών 100 χιλ. τόννον, δην ή παρουσία τοῦ άτμοστροβίλου καθιστά άσύμφορον τήν πλήρη ταχύτητα τών 14,5 μιλ., δύναται νά έπιτραπή και ή ταχύτης αυτή, άναλόγως τοῦ ναύλου. Προκειμένου περί μικροτέρων μπάλκ κάρριερς πιθανόν

νά έχουν συμφέρον εις τήν ταχύτητα τών 13 μιλ., κυρίως δταν σημειούται μείωσις τών ναύλων, έπιφυλασσομένης τής αύξησεως, έάν οι ναύλοι βελτιώθουν. Εις τόν έφοπλιστήν πάντως έναπόκειται νά κρίνη, άναλόγως πλοίου, μηχανής και ναύλου.

Άλλα ή μειωσις τής ταχύτητος κατά έν έστω μιλιον έχει βεβαίως έπιδρασιν εις τήν ίκανότητα μεταφορᾶς και εις τό ναύλοσύμφωνον.

"Οσον άφορά τά τάνκερς είναι ήδη άπο πολλού γνωστόν, δη αι έταιρια πετρελαίων έχουν υιοθετήση τήν μειωμένην ταχύτητα, πράγμα πού έπιτρεπε τήν οίκονομίαν χωρητικότητος έκατομ. τόννων. Έάν ληφθή έν τόν συνόλω τού ο στόλος τών δεξαμενοπλοίων ή οίκονομία ένος μιλίου μεταφράζεται εις μίαν χωρητικότητα 22 έκατομ. τόννων φορτίου. Συμφώνως πρός άπηκριβώμενας έκτιμησεις, ώς πλέον οίκονομική ταχύτης δλων τών δεξαμενοπλοίων άνω τών 80.000 τόννων - είτε κινούνται διτό άτμοστροβίλων είτε έχουν δηζελομηχανάς - θεωρεῖται ή ταχύτης τών 10-11 μιλών. Μόνον μία κατακόρυφος αύξησις τών ναύλων θά έδικαιολόγει μεγαλυτέραν ταχύτητα.

Τέλος δσον άφορά εις τά πλοία γραμμῆς ή περιορισμός τής ταχύτητος κατέστη άναγκαιος και δέν είναι άδικαιολόγητος ή Ιαπωνική Κυβέρνησις, ητις καθώρισε διτόλα τά πλοία τήν μείωσιν τής ταχύτητος κατά έν μιλιον. "Ολαι αι μεγάλαι έταιρια μέ ταξίδια Εύρωπης - "Απω Ανατολής λαμβάνουν τά μέτρα τών, δστη ή ταχύτης ή ύπηρεσιακή κυμαίνεται εις τά 20 μιλια.

Είναι, βεβαίως, δύσκολον διά τάς Σκανδιναϊκάς, Γερμανικάς και Βρεταννικάς έταιριας γραμμῶν ή διατηρησις τών δρομολογίων και τής συχνότητος τών άναχωρήσεων. Διά τίνας έφοπλιστάς γραμμῶν ή μειωσις τής ταχύτητος σημαίνει προσθήκη και άλλων πλοίων.

Και κατά Σεπτέμβριον νέα αύξησις τών τιμών τών πετρελαίων προεξοφλεῖται...

«ΙΝΔΙΑ»

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαί λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

Λονδίνου. Π. Κορακάς, από προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου, διευθυντής της Διευθύνσεως 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας. Θ. Πλακοκέφαλος, από προξενικός λιμενάρχης Νέας Υόρκης, διευθυντής της Διευθύνσεως 'Εργασίας. Ι. Κόλλιας, από προξενικός λιμενάρχης 'Αμβούργου, διευθυντής της ΔΘΚΜ. Αρ. Βλάχος, από διευθυντής της Διευθύνσεως όργανώσεως και Λειτουργίας Δημοσίων Σχολών Ε.Ν., διευθυντής του ΝΑΤ. Θ. Πουλάκης, από διευθυντής Ναυτικής Έκπαιδεύσεως, διευθυντής της Διευθύνσεως Π.Σ.Ε.Α. Π. Λυκούδης, από διευθυντής της Διευθύνσεως 'Εργασίας, διευθυντής της Διευθύνσεως 'Εκπαιδεύσεως. Δ. Ηλιάδης, από κεντρικός λιμενάρχης Θεσσαλονίκης, κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς. Γ. Ρωσόπουλος, από διευθυντής της Διευθύνσεως 'Ακτοπλοΐας, προξενικός λιμενάρχης Ρόττερνταμ. Κ. Μελένης, από προξενικός λιμενάρχης Ρόττερνταμ, κεντρικός λιμενάρχης Θεσσαλονίκης. Ν. Μητροβασιλείου, από διοικητής των Δημοσίων Σχολών 'Ασπροπόρου, προξενικός λιμενάρχης 'Αμβούργου.

'Αντιπλοίαρχοι: Γ. Μαραγκός, εις την Σχολήν 'Εθνικής 'Αμύνης. Π. Σουρβίνος, διευθυντής εις την Διεύθυνσαν 'Ακτοπλοΐας. Κων. Τσαντήλας, διευθυντής εις την Διεύθυνσαν 'Οργανώσεως και Λειτουργίας Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. Ν. Καζαντζής, διευθυντής εις την 'Υπηρεσίαν Ναυτικών Μητρώων. Π. Βαλασσόπουλος, διευθυντής εις την Διεύθυνσαν Οικονομικών 'Υπηρεσιών. Γ. Σπαρτιώτης, διευθυντής Α.Δ.Σ.Ε.Ν. 'Ασπροπόρου. Στ. Λαΐνης, εις το ΓΕΣ. Α. Γεωργακόπουλος, τμηματάρχης Διευθύνσεως Προνοίας, Δ. Παπαδόπουλος, τμηματάρχης Διευθύνσεως 'Ακτοπλοΐας.

Πλωτάρχαι: Έμμ. Πελοποννήσιος, διοικητής 'Αστυνομίας Κ.Α. Πειραιώς και Κ. Βλαχάκης, εις τό ΓΕΕΘΑ. Τέλος ο ύποπλοίαρχος κ. Κοκορέτσας έποισθητήθη κατοκητήσεις εις την Σχολήν Μηχανικών 'Ελευσίνος.

Τό Σχόλιον τοῦ 150ημέρου

Πολωνικόν πλοϊον προσήραξε εἰς τάς άκτας τῆς Νορβηγίας. Έκει τού παρεσχέθη βοήθεια ύπό Νορβηγικών πλοίων, τά όποια μετά τὸν κουφισμὸν του τὸ ἐρρυμούλκησαν ἀσφαλῶς εἰς τὸ λιμένα.

Μέχρις ἐδώ οὐδέν τὸ περιεργόν. Τὸ περιεργὸν ἀρχίζει ἀφ' ἡς ὁ Πολωνός πλοίαρχος ἡρήνθη δχὶ μόνον νά προσέλθῃ εἰς τὴν σχετικὴν ἀνάκρισιν διὰ τὸ ἀτύχημα, ἀλλὰ καὶ νά παρουσιάσῃ τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου. Πρὸ τῆς συμπεριφορᾶς ταῦτης οἱ ναυαγοσῶσται ἐζήτησαν τὴν κατάσειν τοῦ σκάφους καὶ τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἀπόλου μέχρι παροχῆς ἔγγυσεως διὰ τὴν καταβολὴν τῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἐπιθαλάσσιον ἀρωγήν.

Εἶναι δύσκολον νά ἔχηγήσωμεν τὴν στάσιν τοῦ Πολωνοῦ πλοιάρχου. Πολλῷ μᾶλλον καθ' ὅσον πρέπει νά είναι βέβαιος ὅτι εἰς τὴν πατρίδα του ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ θά ἐπετρέπετο ἡ πολυτέλεια παρομοίων ἀρνήσεων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει εἴναι χρειασθήτη καὶ πάλιν βοήθειαν, συνιστώμενες εἰς τοὺς Νορβηγούς νά τοῦ ἀντιτάξουν τὸν γνωστὸν Αἰσώπειον μῆθον περὶ κόρακος καὶ Ἐρμοῦ. Ὁ διδακτικός οὗτος μῆθος μᾶς ιστορεῖ ὅτι κόραξ συλληφθεῖς εἰς παγίδα ἔταξε εἰς τὸν 'Απόλλωνα καὶ εἰσακούσθεις διέφυγεν. Παρέλειψεν δῆμας νά ἔκτελεση τὸ χρέος του. Συλληφθεῖς διὰ δευτέραν φοράν ἔταξε θυσίας εἰς τὸν 'Ἐρμην, δοσις δῆμας πονηρότερος τοῦ 'Απόλλωνος. ἀπέφυγε τὴν συνδρομὴν λέγων: « πώς νά σέ πιστεύσω, ἐλεεινέ, ἀφοῦ ἀπήρνήθη τὸν πρώτον προστάτην σου».

Τὸ Σοβιέτ θά ἀγοράσουν ἀπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας 21-22 ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν, ἀλλά θά χρειασθούν 30 ἑκατομ. τόννων. Τὰ Σοβιέτ θά ἀγοράσουν συγκεκριμένων ἀπό τήν 'Αμερικήν 16 ἑκατομ. τόν. ἀραβοσίτου καὶ 6 ἑκατομ. τόν. σίτου.

Κατά τὴν περίοδον 1972-73 τὰ Σοβιέτ ἡγόρασαν μεγάλας ποσότητας δημητριακῶν, μῆλεγχομένας ἀμέσως ἀπό τό 'Υπουργεῖον Γεωργίας. 'Ηγόρασαν μέσω ξένων ἑταίρων μὲ προορισμόν την Εύρωπην.

Τὰ Σοβιέτ ηγόρασαν ἐπισης καὶ δύο ἑκατομ. τόν. σίτου ἀπό την Αύστραλιαν. Φόρτωσις μεταξύ Ιανουαρίου και Ιουλίου 1980. Επί πλέον τῶν 2 ἑκατομ. ἡγόρασαν και 930.000 τόν. κατά Ιούνιον. Σύνολον 2,93 ἑκατομ. τόν.

Πάντως τὰ Σοβιέτ θά χρειασθούν ἐφέτος 30 ἑκατομ. δημητριακῶν.

Από τὸν Καναδᾶ ἐπίσης θά ἀγοράσουν καὶ ἄλλας ποσότητας.

• • •

Τὰ Σοβιέτ θά ἐπιτραπῇ νά ἀγοράσουν 10 ἑκατομ. τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου ἐντός 14 μῆνών ἀπό τοῦ Αύγουστου. Κατά τὸ συμβόλαιον, διά τὸ τρίτον ἔτος, τὸ λήγον τὴν 30η Σεπτεμβρίου, δύνανται νά ἀγοράσουν 17 ἑκατομ. δημητριακῶν. 'Εναντὶ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ τὰ Σοβιέτ ἡγόρασαν ηδη 11,5 ἑκατομ. τόν. ἀραβοσίτου καὶ 3,5 ἑκατομ. τόν. σίτου. Θά δύνανται ἀκόμη νά ἀγοράσουν δύο ἑκατομ. τόν. σίτου διά τὸ τρίτον ἔτος.

Διά τὸ τέταρτον ἔτος τῆς της συμφωνίας, ἀπό τῆς 1ης Οκτωβρίου 1979, τὰ Σοβιέτ δύναν-

Η ναυλαγορά

Τὸ παραγωγή πετρελαίου τοῦ 'Ιράν ἐμειώθη ἄνευ προειδοποίησεως τάς τε τελευταίας ἡμέρας τοῦ 'Ιουλίου καὶ ὑπολογίζεται τώρα τουλάχιστον κατά 750.000 βαρέλια ἡμερησίως κατωτέρα τῆς παραγωγῆς τῶν 4 ἑκατοντάριων πού διετήρει σταθεράν ἐπὶ σειράν μηνών.

Τὸ κυβέρνησις ἀνεκοινώσεων επισήμως οτι περὶ τά 3 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως διατίθενται πρός ἔξαγωγήν, ἀλλά πιστεύεται ὅτι οι πραγματικοὶ ἀριθμοὶ εἰναι πολὺ κατώτεροι, ἐάν ληφθῇ υπ' ὄψιν δην ἐνώ η κυβέρνησις ἔποισθετε τάς ἔξαγωγάς τοῦ 'Ιουνίου εἰς 3,3 ἑκατομ. βαρέλια ἡμερησίως, κατά τούς παραπροτάς τῆς ἀγορᾶς αύται δεν υπερβήσαν τά 2,7 ἑκατομ. βαρέλια, κατά μέσον δρον.

Μεταξύ τῶν πιθανῶν αἰτίων τῆς κάμψεως τῆς παραγωγῆς προβάλλονται ἡ ἔλλειψις

πετρελαιοφόρων εἰς τὸν Περσικὸν καὶ τεχνικά προβλήματα εἰς τάς πετρελαιοπηγάς. Δέν ἀποκλείεται καὶ ὁ φόβος τοῦ σαμποτάζ ἀπό αὐτονομιστάς.

Πάντως, ὡς πιθανωτέρα αἰτία τῆς μειώσεως τῶν ἔξαγωγῶν θεωρεῖται ἡ ἀποθεματοποίησις, διά τὸ ἐνδεχόμενον πού θά ὑπάρξῃ περιτέρω καῦματος τῆς παραγωγῆς εἰς τὸ μέλλον δι' οἰονδήποτε λόγον.

• • •

Τὸ διαφορά: Σκάφος 250.000 τόν. διά ταξίδιον Περσικοῦ πρός τὴν Δύσιν μέ ταχύτητα 14,1 μίλ. κατά Δεκέμβριον 1978 (τιμές μπώκερ δολ. 85 τὸν τόννον) καὶ τὸν 'Ιουλίον 1979 μέ ταχύτητα 11,2 μίλ. (τιμή μπώκερ δολ. 140 δολ. ὁ τόννος). Τὸ σκάφος αὐτό θά ἔχρειάζετο ναῦλον 70 Γουορλντσκείλ διά νά ἔκτελεση τὸ ταξίδιον του μέ κανονικήν ταχύτητα, ὅπως κατά Νοέμβριον 1978, ὅταν οι

νάῦλοι ἐκυμαίνοντο περὶ τά 45 Γουορλντσκείλ.

• • •

Μέλλον εύρυτερον προβλέπεται διά τά μεγάλα μπάλκ κάρριερ. 'Ο γαιάνθραξ, ὃς βαίνουν τά πράγματα ὀλίγον κατ' ὀλίγον θά ἀντικαταστήσῃ τό ἀκριβόν πετρέλαιον.

• • •

Τὸ Σέλλ ύπολογίζει ὅτι τά γαιάνθρακοφορτία θά αὔξηθούν ἀπό 120 ἑκατομ. τόν. ἐτησίως εἰς 500 ἑκατομ. διότι, λόγω τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου θά ἀναζητηθῇ ὁ γαιάνθραξ ἀπό τάς βιομηχανικάς χώρας διά τάς ἐνεργειακάς των ἀνάγκας. Προβλέπεται μείωσης τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῶν πετρελαιοφόρων, ώστε κατά τὸ έτος 2000 ὁ στόλος τῶν τάνκερος θά μειωθῇ εἰς 230 ἑκατομ. τόνους, δινονταί τῶν 330 ἑκατομ. τῆς σήμερον.

Πιθανόν νά σημειωθῇ στενότης χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων κατά τὴν προσεχή δεκαετίαν, λόγω τῆς ἀποφυγῆς τοῦ κεφαλίου εἰς ἐπενδύσεις νέων δεξαμενοπλοίων.

• • •

Τὸ Ιαπωνία εἰσάγει ἀπό την Αύστραλιαν τά 50% (74 ἑκατομ. τόν.) τοῦ συνόλου τῶν εἰς σιδηρομετάλλευμα ἀναγκῶν της. 'Η Βραζιλία τὸ 1978 ἔχηγασ 34 ἑκατομ. τόν. 21% τοῦ συνόλου διά την Ιαπωνίαν. 'Από την Αύστραλιαν, τὴν Βραζιλίαν καὶ την Ινδίαν ἡ Ιαπωνία προμηθεύεται τά 83% τοῦ ἀναγκαιούντος σιδηρομεταλλεύματος.

• • •

Κατά δηλώσεις 'Αμερικανών ἐμπειρογνώμονων τά Σοβιέτ θά ἀγοράσουν ἀπό τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας 21-22 ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν, ἀλλά θά χρειασθούν 30 ἑκατομ. τόννων. Τὰ Σοβιέτ θά ἀγοράσουν συγκεκριμένων ἀπό τήν 'Αμερικήν 16 ἑκατομ. τόν. ἀραβοσίτου καὶ 6 ἑκατομ. τόν. σίτου.

Κατά τὴν περίοδον 1972-73 τὰ Σοβιέτ ἡγόρασαν μεγάλας ποσότητας δημητριακῶν, μῆλεγχομένας ἀμέσως ἀπό τό 'Υπουργεῖον Γεωργίας. 'Ηγόρασαν μέσω ξένων ἑταίρων μὲ προορισμόν την Εύρωπην.

Τὰ Σοβιέτ ηγόρασαν ἐπισης καὶ δύο ἑκατομ. τόν. σίτου ἀπό την Αύστραλιαν. Φόρτωσις μεταξύ Ιανουαρίου και Ιουλίου 1980. Επί πλέον τῶν 2 ἑκατομ. ἡγόρασαν και 930.000 τόν. κατά Ιούνιον. Σύνολον 2,93 ἑκατομ. τόν.

Πάντως τὰ Σοβιέτ θά χρειασθούν ἐφέτος 30 ἑκατομ. δημητριακῶν.

Από τὸν Καναδᾶ ἐπίσης θά ἀγοράσουν καὶ ἄλλας ποσότητας.

• • •

Τὰ Σοβιέτ θά ἐπιτραπῇ νά ἀγοράσουν 10 ἑκατομ. τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου ἐντός 14 μῆνών ἀπό τοῦ Αύγουστου. Κατά τὸ συμβόλαιον, διά τὸ τρίτον ἔτος, τὸ λήγον τὴν 30η Σεπτεμβρίου, δύνανται νά ἀγοράσουν 17 ἑκατομ. δημητριακῶν. 'Εναντὶ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ τὰ Σοβιέτ ἡγόρασαν ηδη 11,5 ἑκατομ. τόν. ἀραβοσίτου καὶ 3,5 ἑκατομ. τόν. σίτου. Θά δύνανται ἀκόμη νά ἀγοράσουν δύο ἑκατομ. τόν. σίτου διά τὸ τρίτον ἔτος.

Διά τὸ τέταρτον ἔτος τῆς της συμφωνίας, ἀπό τῆς 1ης Οκτωβρίου 1979, τὰ Σοβιέτ δύναν-

KEEPS OIL PERMANENTLY CLEAN

ELECTRO-LUBE REFINER

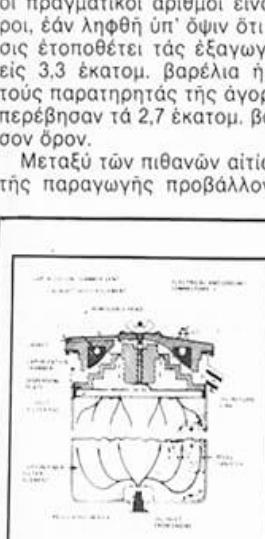
Manufactured by Jacksonville shipyard, Florida (U.S. Pat. 3616885)

FOR MARINE ENGINES, GENERATORS, HYDRAULIC SYSTEMS,
PUMPS, CRANES, TRACTORS, TRUCKS AND CARS

GENERAL REPRESENTATIVES IN GREECE: ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.

"ATLANTIS" Building, 71 Akti Miaouli — PIRAEUS, Tel.: 4511831 - 4516912 - 4517225, Tlx: 21 3566 AGA GR, Cables: ATLAGENESHIP PIRAEUS

CLEAN OIL CAN BE USED INDEFINITELY



ταί νά άγοράσουν όκτω έκατομ. τόν. σίτου και πέντε έκατομ. τόν. άραβοσίτου.

'Επετράπη εις τήν Σοβιετικήν "Ενωσιν νά άγοράση 2 άκουμη έκατομ. άμερικανικού σίτου κατά τό τρίτον έτος τής Ρωσο-άμερικανικής συμφωνίας, λήγον τήν 30η Σεπτεμβρίου 1979. Τούτο άναβιθάζει τό σύνολον τών άγορών τού έτους εις 17 έκατομ. τόν. Μέχρι στιγμής η Ρώσων έχουν ήδη άγοράσει 11,5 έκατομ. τόν. άραβοσίτου και 3,5 έκατομ. τόν. σίτου. Αι άγοραί αύταί άνακονούνται έπισήμως, πιστεύεται ομως ότι είναι πολύ μεγαλύτεραι εις τήν πραγματικότητα.

Αὐξησιν εις τό διπλάσιον τών έξαγωγών σιτηρών προβλέπουν οι Αύστραλοι κατά τά έπομενα έτη. "Ηδη ή Αύστραλια έχηγαν 10 έκατομ. τόν. έπι παραγωγής 18 έκατομ. τόν. κατά τό παρελθόν έτος. Εις τό τέλος τού αιώνος προβλέπεται τριπλασιασμός τών έξαγωγών.

'Έκ αλλού ζναντι τών 38 έκατομ. τόν. γαιανθρακούς έδαχθεντος τό 1978 ή αὐξησις κατά 50% προβλέπεται κατά τό προσεχές έτος, μέ αξιαν δύο δισεκατομ. δολλαρίων. Αγορασταί: "Η Κίνα, ή Φορμόζα, ή Νοτ. Κορέα, ή Γαλλία, ή Ολλανδία και ή Ιαπωνία.

Καταστροφή εις τήν έσοδειαν τής "Ινδίας. Ο κατακλυσμός τών μονσούνς μέ τά βροχάς κατέκλυσε άπεράντους έκτάσεις. Εις διακοσίας χιλιάδας ύπολογίζονται τά πνιγέντα ζώα.

Έργατικαί διαφοραί περιώρισαν τόν ρυθμόν ναυλώσεων εις τήν περιοχήν τών Μεγάλων Λιμνών. Αι άπεργιαί ένέκρωσαν 10 προβλήτας φορτώσεως δημητρικών έκ τών 12 τού λιμένος Ντουλούθ εις τήν λίμνην Σαπήριορ.

"Η Αύστραλια έπωλησεν 100.000 τόν. άκατεργάστου σακχάρεως εις τήν Κίναν. "Η σχετική συμφωνία υπεγράφη μεταξύ τής Αύστραλιανής "Επιτροπής Σακχάρεως και τής κρατικής "Τσάνα "Οσεαν Σιπτιγκ Κο.". "Η πρώτη φόρτωσις θά πραγματοποιηθή έντος τού Αύγουστου, ή συνολική δέ ποσότητα θά παραδοθή μέχρι "Οκτώβριον/Νοέμβριον.

Κατά έξι τουλάχιστον έκατομ. τόν. προβλέπεται άλιγταέρα έφετος ή συγκομιδή τών χωρών τής Εύρωπαικής Κοινότητος. Εις 108-110 έκατομ. τόν. θά φθάση ή έσοδεια τών δημητριακών ζναντι 116 έκατομ. τόννων πέρυσιν.

Εις τό τέλος Ίουνίου, τό παγκοσμίως άργυρον τοννάζ ανέφερετο εις 507 σκάφη, 21.466.000 τον. d.w., έξι ών 144 δεξαμενόπλοια και 363 ξηρού φορτίου και μικτά. Οι άντιστοιχοι άριθμοι πρό έτους ήσαν 763 σκάφη (368 τάνκερς και 395 ξηρού φορτίου και μικτά), συνολικού d.w. 57.031.000 τόννων.

Μεταξύ τών παρωπλισμένων σήμερον σκαφών περιλαμβάνονται 100 πλοια, 15.933.000 τον. d.w. ήλικιας κάτω τών 10 έτών, έκ τών οποίων τά 67 τάνκερς. "Επίσης, ύπαρχουν 181 πλοια ήλικιας άνω τών 25 έτών, από τά οποία μόνον 24 είναι δεξαμενόπλοια. Τά περισσότερα από τά παρήλια πλοια αύτά δέν προβλέπεται νά έπανελθουν έν ύπηρεσία, άλλα συντόμως νά καταλήξουν εις τά ένονοστάσια διαλύσεων.

Εν τώ μεταξύ, αι τιμαί τών διαλύσεων εις τό Ταϊβάν κυμαίνονται γύρω τών 190-195 δολ. κατά τόννον έλαφρού έκτοπισμάτος διά τά μεγάλα στροβιλοκίνητα τάνκερς και υπέρ τά 165 δολ. τά σκάφη ξηρού φορτίου. Οι ίσπανοι διαλύται πληρώνουν τά 110 δολ. διά πρώτην φοράν άπό έτων. Τά Ιαπωνικά ναυπηγεία διέκοφαν και πάλιν τάς άγοράς πλαιών σκαφών πρός διάλυσιν.

‘Η άλληλογραφία μας

AITHMATA

Αξιότιμε κ. "Υπουργέ,

"Υπό τού δρόμου 208 τού ν. 187/1973 «περί τού Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαιου» (ΦΕΚ 261/Α' τής 3-10 1973) προβλέπεται και τιμωρείται τό άδικημα τής μή προσελεύσεως του ναυτολογηθέντος (παράγρ. 1) πρός άναληψην ύπηρεσίας, ώς και τού ύπογράφαντος άτομικήν σύμβασιν ναυτολόγησεως (παράγρ. 2) πρός ναυτολόγησιν και άναληψιν ύπηρεσίας.

Πλήν δύως τό προδιαληφθέν δρόμον 208 δέν αναφέρεται εις τό δρόμον 239 τού προρηθέντος Κ.Δ.Ν.Δ., δι' ού ορίζεται ή πέπτασις έφαρμογής ποινικών διατάξεων και έπι ήμεδαπών ναυτικών ύπηρετούντων έπι πλοιών ύπό ένηνη σημαίαν, ήσαλισμένων εις τό Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον.

Τοιουτοπόρως ούδεμίαν ποινικήν κύρωσιν άντιμετωπίζουν (καθιστάμενοι άσυδοτοι) οι εις "Ελληνόκτητη πλοία ύπό ένηνη σημαίαν (ήσαλισμένα εις τό Ν.Α.Τ.) ναυτολογηθέντες και μή προσερχόμενοι πρός άναληψην ύπηρεσίας ή ύπογράφοντες άτομικήν σύμβασιν και μή προσερχόμενοι πρός ναυτολόγησιν και άναληψιν ύπηρεσίας.

"Άμεσος συνέπεια είναι ή έλλειψις έν προκειμένων προστασίας εις τά έν λόγω "Ελληνόκτητη πλοία ύπό ένηνη σημαίαν (τά ήσαλισμένα εις τό Ν.Α.Τ.) μέ απότελεσμα νά ύφισταται σοβαρόν άντικίνητρον διά τήν άσφαλισιν των εις τό Ν.Α.Τ., άλλα και νά άποφεύγεται ή ναυτολόγησις "Ελληνικών πληρωμάτων.

"Εν όψει τούτων έπιβάλλεται, όπως τροποποιηθή ή διάταξις τής παραγράφου 1 τού δρόμου 239 τού Κ.Δ.Ν.Δ. εις τρόπον ώστε νά συμπεριληφθή εις τά ταύτην και τό δρόμον 208 τού ών ξανα Κώδικος.

Μετά τιμής
Γ. Ι. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Αθήναι 31 Ιουλίου 1979

• • •
Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

"Επιτρέψτε μου διά μέσου τής στήλης σας νά θίξω ένα θέμα τό όποιο και άποριας δίξιον είναι και από τό όποιο πολλοί θά ώφεληθούν χωρίς τό κράτος νά χάσῃ.
Είμαι ναυτικός 35 χρόνια, κάτοχος ναυτικού φυλλαδίου και διπλώματος Πλοιάρχου Α'. Έπι 4 χρόνια έργαζομαι σε ναυτιλιακή έταιρια, ή όποια δέν πληροί τούς όρους γιά νά άσφαλισθώ στό NAT και έτσι άναγκάζομαι νά προσφύγω στό IKA. Καί έρωτώ: Ποια ή διαφορά γιά τό κράτος έάν έπέτρεπε εις τούς άποδεδειγμένους ναυτικούς έν ένεργεια, οι οποίοι έργαζονται έκτος πλοίων, νά καλύπτωνται άσφαλιστικώς άπό τό NAT; Νομίζω πώς θά ήταν μία πράξη διευκολύνσεως γιά μια τάξη πού τόσα πρασέφερε στήν ναυτιλία, χωρίς αύτό νά έχη καμμία έπιπτωση στό κράτος.

Εύχαριστω διά τήν φιλοξενεία
Κ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.
ΖΗΡΗΝ 3 — ΚΗΦΙΣΙΑ
Κηφισιά 25/7/79

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SINCE 1935

ASSOCIATED TO
S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)
TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 98 07 49
A.O.H. 78 29 05
TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

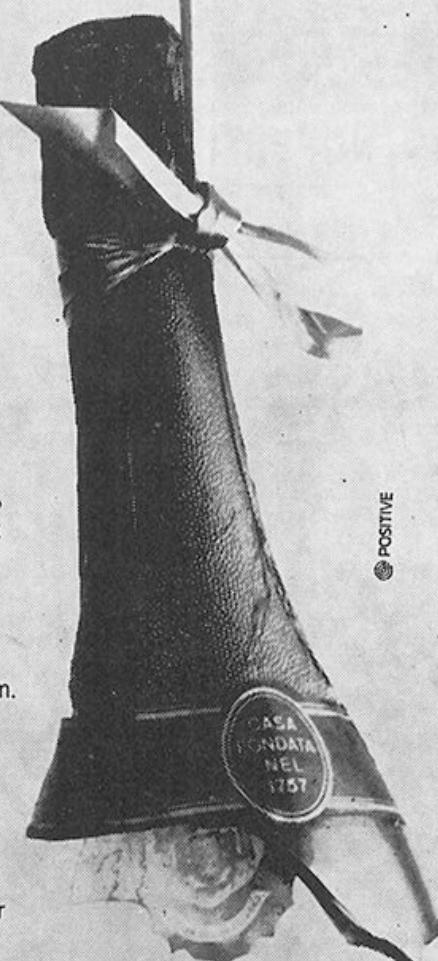
1.3 million tons ago...

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 αρθρων έκ της μελέτης του 'Αντιρχου Λ.Σ. κ. ΓΕΩΡΓ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ
«Η Έλληνική Ναυτιλία εις τα πλαίσια της Ε.Ο.Κ.»)

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τό δίκαιον της ΕΟΚ ή τό κοινοτικόν δίκαιον είναι τό σύνολον τών κανόνων Δικαιου, οι οποίοι ρυθμίζουν τάς ύποθεσεις της Εύρωπαικής Κοινότητος και τάς σχέσεις των μετά τών Κρατών - μελών και μετά τών υπηκόων τών Κρατών - μελών.

Τό κοινοτικόν Δίκαιον δυνάμεθα νά τό διακρίνωμεν εις τό «πρωτογενές» τό όποιον άποτελείται και πηγάζει από τήν Συνθήκην της Ρώμης τού 1957, ήτις είναι και ο καταστατικός χάρτης της Κοινότητος και από τό «παράγωγον» δίκαιον τό όποιον άποτελείται και πηγάζει από τάς πράξεις τάς όποιας έκδιδοντας τά δργανα της Κοινότητος, τάς συνθήκας και τάς πράξεις τών Οργάνων αι όποιαί επιφέρουν τροποποίησεις εις τό άρχικόν κείμενον τής Συνθήκης και από τήν νομολογίαν τού Δικαστηρίου.

Εις τό πρωτογενές Δίκαιον θά πρέπει νά άναφερθούν και ή Συνθήκη τών Παρισίων τής Ε.Κ.Α.Χ. (1952) και ή Συνθήκη τού ΕΥΡΑΤΟΜ (1957).

Ειδικώτερον τό παράγωγον Δίκαιον πρέχεται από Αποφάσεις τού Συμβουλίου (Council) αι όποιαι έκδιδονται συνήθως μετά από πρότασιν τής Επιτροπής (Commission) και από Αποφάσεις τής Επιτροπής έντός τών άρμοδιοτήτων αι όποιαι έχουν παραχωρηθή εις αύτήν ή αι όποιαι παραχωρούνται έκάστοτε από τό Συμβούλιον. Αι προηγούμεναι αποφάσεις, άναλόγως πρός τό διδόμενον νομικόν βάρος, τήν ύποχρεωτικότητά των και τόν χαρακτήρα των, έκδιδονται ύπό διαφόρους μορφάς ήτοι: (α) Κανονισμοί (Regulations) οι όποιοι έχουν γενικήν ισχύν, είναι ύποχρεωτικοί εις διατάξεις και έφαρμόζονται κατ' ευθείαν εις κάθε Κράτος - μέλος, (β) Κατευθυντήριοι Διατάξεις ή Όδηγαι (Directives) αι όποιαι δεσμεύουν κάθε Κράτος - μέλος πρός τό όποιον άπευθύνονται ώς πρός τό επιδιωκτέον άποτέλεσμα, άφηνον δημως τά έθνικά δργανα νά διαλέγουν τήν μορφήν και τά μέσα, (γ) Αποφάσεις (Decisions) αι όποιαι άφορούν είτε μίαν Κυβέρνησιν, είτε μίαν έπιχειρησιν, είτε ένα ίδιωτην και ύποχρεώνουν καθ' όλο τους τό περιεχόμενον έκείνους τούς όποιους άφορούν και (δ) Γνώμαι (Opinions) και Συστάσεις (Recommendations) αι όποιαι δέν είναι δεμεντικαι. Επίσης Κοινοτικόν (παράγωγον) δίκαιον άποτελούν και αι Αποφάσεις τού Εύρωπαικόν Δικαστηρίου αι όποιαι μάλιστα είναι ικανα εις άριθμόν.

Έχει λεχθή και είναι άληθές ήτι τό δημιουργηθέν παράγωγον Κοινοτικόν δίκαιον έχει άναπτυχθή και έχει λάβει τόσον έκτεταμένας διαστάσεις ώστε είναι δύσκολον άν δχι έξωπραγματικόν νά ισχυρισθή τις ήτι είναι κάτοχος τούτου και τό γνωρίζει.

Τό Δίκαιον τής ΕΟΚ, κατ' άρχην, και διά τά συγκεκριμένα θέματα τά όποια καλύπτει και άντιμετωπίζει, έχει μεγαλυτέραν ισχύν έκεινης τήν όποιαν έχει τό έθνικόν δίκαιον, έν προκειμένω, έκάστης Χώρας - μέλους.

Τό Εύρωπαικόν Κοινοτικόν Δίκαιον είναι άνεξάρτητον και αύτόνομον τόσον από τό έθνικόν δσον και από τό δημόσιον διεθνές δίκαιον. Είναι κάτι ιδιόμορφον, νέον, άπλούστερα δέ είναι Κοινοτικόν Δίκαιον. Εισέρχεται και ένσωματωνέται εις τήν έννομον τάξιν τών Κρατών - μελών, ισχύει παραλλήλως πρός τό δίκαιον αύτών, και εις περίπτωσιν συγκρούσεως έχει τήν ύπεροχήν ώς έλεχθη επ' αύτών.

Τά δικαστήρια τών Κρατών - μελών έφαρμόζουν τό κοινοτικόν Δίκαιον, άλλα δέν δύ-

δια την ύπαρξιν τής Κοινότητος, διότι άλλως έάν ήτο δυνατόν νά ύπερισχει μία μονομερής πράξης τούτο θά ήτο άσυμβιβαστον πρός αύτήν τήν έννοιαν τής Κοινότητος. Τήν αποφυγήν καταχρήσεων έκ τής σχέσεως ταύτης τήν έγγυωνται αι Δημοκρατικά Κυβερνήσεις άλλων τών Κρατών - μελών και ίδιαιτέρως ή καλή πίστις ήτις άδιαλεπτως εις πάσαν έκδηλωσιν Κοινοτικήν τέρπει νά ύπάρχει και νά έμφαίνεται.

Τό Γερμανικόν Άκυρωτικόν έπι τού θέματος τούτου έδεχθη μέν τήν γενικήν ύπεροχήν τού Κοινοτικού Δικαιου έναντι τών έσωτερικών κανόνων, πλήν έφύλαξε διά τό ίδιον. ζητήματα άναγόμενα εις τάς άτομικάς έλευθερίας και τά άνθρωπινα δικαιώματα διά τά όποια ήταν ύπερισχυνον αι έθνικα καταστατικά διατάξεις, λόγω έλλειψεως τοιούτων, ώς ισχυρισθη εις τάς Εύρωπαικάς Συνθήκας.

Η θέσις τού Γερμανικού Δικαστηρίου έπεκριθη από πολλούς και Γερμανούς εισέτι ώς βάλουσα έναντιν τών θεσμών και τής ίδεας τής Κοινότητος, πλήν δημως τούτο συνέβαλε ώστε τό Εύρωπαικόν Δικαστηρίου κρίνον έπι παρομιών θεμάτων νά έπιδεικνύει ίδιαιτέρων έυαισθησίαν μέ άποτέλεσμα μέ τήν πάροδον τού χρόνου νά δημιουργείται ή κατάληλος και κατά τάς συγχρόνους άντιλήψεις

νανται νά τό έμρηνεύσουν, εις δέ τάς έμφανισιομένας περιπτώσεις άποτελέουν κατά τήν προδικαστική διαδικασίαν τό θέμα ήνα έμρηνευθή ύπό τού δικαστηρίου τών Κοινοτήτων, έχοντος άποκλειστικήν πρός τούτο άρμοδιότητα και έπανέρχονται διά τήν έκδοσιν άποφάσεως μετά τήν γνώμην τούτου. Τά 2/3 τών άποφάσεων τού Εύρωπαικού Δικαστηρίου άφορούν τοιαύτας προδικαστικάς περιπτώσεις αι όποιαι πάλιν κατά μεγαλυτέρων άναλογίαν άφορούν Γερμανικάς προσφυγάς.

Τό Κοινοτικόν Δίκαιον ύπερισχει και αύτών άκόμη τών Συνταγματικών Διατάξεων έκάστης Χώρας - μέλους. Τούτο βεβαίως κρίνεται ώς άναγκαιον και έπομένως έφ' ίσον ύφιστατα ειλικρινής ή έπιθυμια και η πίστις

**ΕΘΝΙΚΗ
ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΤΟ
ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ
ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**

Καταθέσεις ύψηλότοκες σε ξένο συνάλλαγμα

Πλήρη άσφαλεια τών χρημάτων τους

Δάνεια στεγαστικά μέ πολύ εύνοϊκούς δρους

μέχρι 2.000.000 δρχ.

**'Αποκτήσετε τό σπίτι σας στήν 'Ελλάδα
μέ τό**

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

νομολογία καλύπτουσα και τόν τομέα αυτού.

Σχετικώς είς τά προηγούμενα, έγένετο μία προσπάθεια νά έντοπισθούν κατά τό δυνατόν και άναφερθούν αί κύρια και ούσιωδεις διατάξεις τού Κοινοτικού Δικαίου αι άφορώσαι τόν τομέα τών θαλασσών μεταφορών, διά τά συγκεκριμένα θέματα έπι τών οποίων εύρισκονται έν εξελίξει συζητήσεις και διαδικασίαι έξι ών προβλέπεται ή δημιουργία και γένεσις νέων κανόνων ών και οι τάσεις πρός τάς οποίας αύται δόθησαν. Παραλλήλως ή προσπάθεια αύτη άπελεψε είς τό νά προβάλη κατά τρόπον σφαιρικόν δ.τι έχει έπιπευχθή είς τόν τομέα τής ναυτιλιακής πολιτικής ή οποια ως εδειχθή, θά σχηματισθή σταδιακώς και περιπτωσιακώς και ούχι δι' ένιαίας καταστατικής ένεργειας.

Τό Κοινοτικόν τούτο Δίκαιον, τού όποιου ή έννοια και τό περιεχόμενον έξετεθησαν έν γενικαίς γραμματίς είς τά προηγούμενα, μετά τήν ένταξιν τής 'Ελλάδος είς τήν ΕΟΚ θά καταστή και έλληνικόν έσωτερικόν δίκαιον. Τούτο προβλέπεται είς τήν ΕΟΚ, άλλα ύπάρχει και ή νομική πρός τούτο διά τήν 'Ελλάδα δυνατότης.

Σχετικώς τό 'Ελληνικόν Σύνταγμα τού 1975, εις τό δρόμον 28 παραγρ. 1, ορίζει διά διεθνείς συμβάσεις, έφ' όσον έπικυρωθούν διά νόμου, γίνονται έσωτερικόν έλληνικόν δίκαιον, ύπερισχύον πάσης άντιθέτου διατάξεων νόμου και ισχύουν διά τούς αλλοδαπούς μέ προϋποθεσιν τήν άμοιβαστητα. Ούτω μέ τήν διαδικασίαν αύτην τό ύπάρχον κατά τόν χρόνον τής ένταξεως τής 'Ελλάδος Κοινοτικόν δίκαιον θά είσαχθή και θά έφαρμοσθή είς τήν 'Ελλάδα ώς έσωτερικόν. Τό Κοινοτικόν δίκαιον όμως, ώς σινάνεται έκ-

τών προηγουμένων, δεν είναι στατικόν άλλα δυναμικόν, δεδομένου διά τά διάφορα Κοινοτικά δργανα δημιουργούν συνεχώς παράγωγον δίκαιον. Αί συνθήκαι τών Εύρωπαικών κοινοτήτων έχουν άπονειμει είς τά δργανα αύτά τήν έξουσιαν νά έκδιουν κανονιστικάς (γενικού χαρακτήρος) διατάξεις, διά τών οποίων είτε έπιβάλλουν υποχρεώσεις είς τά Κράτη - μέλη, είτε - τό σημαντικότερον - αι διατάξεις αύται έφαρμοζονται άμεσως και εύθέως είτα τά Κράτη μέλη, ώς διατάξεις έσωτερικού δικαίου, χωρίς όμως τήν παρεμβολή και συμμετοχήν τής νομοθετικής έξουσίας έκάστου Κράτους - μέλους.

Περαιτέρω είς τά προφασιστική άρμοδιότητος Κοινοτικά δργανα έχει διθή ή έξουσια νά έπιβάλλουν τήν έφαρμογήν τών διατάξεων τούτων και γενικώς τού Κοινοτικού δικαίου χωρίς νά χρειάζεται ή άναμειξις τών άντιστοίχων έργανων τών έπι μέρους Κρατών - μελών, π.χ. έκδοσις δικαστικών άποφάσεων ύπό τού Εύρωπαικού Δικαστηρίου.

Αι δυνατότητες αύται τών Κοινοτικών έργανων, χωρίς νά παροράται διά διά νά ύλοποιηθούν είς μίαν συγκεκριμένην περίπτωσιν και νά έπιφερουν άποτέλεσμα χρειάζονται όπωσδηποτε δργανα — τά έκτελεστικά έστω — ένός αύτοτελούς και άνεχαρτήτως έκείνης τήν στιγμήν δρώντος Κράτους - μέλους, συντελούν ούσιαστικά και έκ τών πραγμάτων, είς τήν σταδιακήν έπιτευξιν τής Εύρωπαικής ένότητος. Κατ' άλλην τινά έκφρασιν συντελούν είς τόν περιορισμόν τής έθνικης κυριαρχίας τών Κρατών, και ειδικώτερον τών άρμοδιοτήτων τών νομοθετικών ίδιως σωμάτων, τά όποια κατά τά μέχρι τούδε ννωστά άποτελούν τάς θεμελιώδεις και άνα-

παλλοτριώτους πηγάς τής Κρατικής έξουσίας και δυνάμεως.

Παρ' δλον διτί όμως αι δυνατότητες και άποφασιστικά άρμοδιότητες τών Κοινοτικών έργανων έμφανίζονται ώς τολμηραί και καινοφανείς, έν τούτοις ή άντιμετώπισης μίας τοιαύτης ένδεχομένης καταστάσεως διά τήν 'Ελλάδα περιλαμβάνεται είς τό 'Ελληνικόν Σύνταγμα τού 1975, τό όποιον και έκ μόνου τού γεγονότος τούτου θά ηδύνατο νά χαρακτηρισθή ως ίδιαιτέρως προοδευτικόν.

Πράγματι είς τό δρόμον 28 παραγρ. 2 τού Σύνταγματος όριζεται διτί «..... είναι δυνατή ή διά συνθήκης ή συμφωνίας άναγνώρισις άρμοδιοτήτων, κατά τό σύνταγμα είς δργανα διεθνών έργανων. Πρός ψήφισιν τού κυρούντος τήν συνθήκην ή συμφωνίαν (ταύτην) νόμου άπαιτεται πλειοψηφία τών τριών πέμπτων τού όλου άριθμού τών βουλευτών». Δεδομένου δέ διτί «άρμοδιότητες κατά τό σύνταγμα» είναι αι νομοθετικά, αι διοικητικά και αι δικαστικά, είναι προφανές διτί ύπαρχει παρ' ήμιν τό άπαιτούμενον συνταγματικόν πλαισίον διά τήν ύπαγωγήν μας είς τάς ύπερεθνικού χαρακτήρος διατάξεις τού Κοινοτικού Δικαίου και τό ειδικόν τούτο νομικόν καθεστώς.

'Αντιπλοιαρχος Λ.Σ. Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ

(Γνώμες διαταπούμενες στό παρόν, άπηχούν προσωπικές άπόψεις και θέσεις τού γράφοντος οι όποιες ένδεχεται νά μή άπηχούν τίς έπι τού θέματος άπόψεις τού Y.E.N.).

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)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

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

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

Η ἀσφάλισης τῶν Ἀρχιπλοιάρχων - Ἀρχιμηχανικῶν - Ἀρχιραδιοτηλεγραφητῶν Καὶ εἰς τὰ ὑπό ξένας σημαίας

Τόθέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἀρχιπλοιάρχων, Ἀρχιμηχανικῶν καὶ Ἀρχιραδιοτηλεγραφητῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸ NAT ρυθμίζεται δι' εἰδίκης διατάξεως, ἡ οποία περιελήφθη εἰς τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐλαχίστης παρά τῷ NAT ἀσφαλιστικῆς προστασίας καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων, τὸ ὅποιον πρωθήτη εἰς τὴν νομοτεχνικήν ἐπιτροπήν. Ἐπίσης εἰς τὸ αὐτὸν νομοσχέδιον περιελήφθη διάταξις ἡ οποία ὅριζε διάτημα ἀσφαλίσεως εἰς τὸ NAT Ἀρχιμηχανικῶν τοῦ προτάσεις τοῦ Υπουργού Ναυτιλίας μετά γνώμην τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT.

Τά τῆς ἀσφαλίσεως τῶν Ἀρχιπλοιάρχων, Ἀρχιμηχανικῶν καὶ Ἀρχιραδιοτηλεγραφητῶν ὡς καὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίοις ὑπό ξένας σημαίας ρυθμίζονται διά τῶν ἀρθρῶν 8.9 καὶ 10 τοῦ προαναφερθέντος νομοσχέδιου, τὰ ὅποια ἔχουν ὡς ἔξῆς:

Ἄρθρον 8

1.- Εἰς τὴν ἀσφάλισιν περὶ ἡς τὸ ἄρθρον 3 τοῦ K.N. 792/78 ὑπάγονται καὶ οἱ Ἀρχιπλοιάρχοι καὶ Ἀρχιμηχανικοί τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐφ' ὅσον:

α) Κέκτηνται ἀντίστοιχον δίπλωμα πλοιάρχου ἡ Μηχανικού Ἀ' τάξεως καὶ 8ετῆ τούλαχιστον πραγματικήν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, μετά τῆς ἀπόκτησης τοῦ ἀντιστοίχου διπλώματος Ἀ' Τάξεως ἐπὶ πλοίοις ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἡ ὑπό ξένας σημαίας συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT καὶ δέν ἀσκοῦν ἀπόδειγμένως ἔτερον ἐπάγγελμα ἡ λειτουργημα, οὐδὲ τυγχάνουν συνταξιούχοι τοῦ NAT.

β) Ἡ ναυτιλιακή ἐπιχείρησις παρὰ ἡ ἀπασχολούνται, διαχειρίζεται ἡ ἐκπροσωπεῖ: αα) Τρία τουλάχιστον Φ/Γ πλοία σίασδήποτε κατηγορίας ἀνά τῶν 500 κ.ο.χ. ἔκαστον, συνολικής χωρητικότητος 3.000 κ.ο.χ. ἡ ββ) Δύο φορτηγά πλοία συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 κόρων ἡ γγ) Δύο ἐπιβατηγά πλοία συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 5.000 D.W., ἀπαντά ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν.

2.- Διά τὴν ἀσφάλισιν καὶ δευτέρου ἡ τρίτου κ.λ.π. πλέον τοῦ ἐνός Ἀρχιπλοιάρχου καὶ Ἀρχιμηχανικού παρὰ τὴν αὐτὴν ναυτιλιακήν ἐπιχειρήσει, δέν ὅπως αὐτὴ ἀκόστοτε ἐκπροσωπεῖ ἡ διαχειρίζεται ἐπὶ πλέον τῶν ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ πλοίοιν καὶ δι' ἔκαστον Ἀρχιπλοιάρχον καὶ Ἀρχιμηχανικόν:

α) Τρία φορτηγά πλοία ὀλίκης χωρητικότητος ἀνά τῶν 3.000 κόρων ἔκαστον, ἔξ ὡν τά δύο ὑπό Ἑλληνικήν Σημαίαν, τοῦ τρίτου δυναμένου νά είναι ὑπό ξένην Σημαίαν, συμβεβλημένου ὅμως μετά τοῦ NAT, ἡ β) Δύο φορτηγά πλοία συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 κόρων, ἔξ ὡν τό ἐν ὑπό Ἑλληνικήν Σημαίαν τοῦ ἐτέρου δυναμένου νά είναι ὑπό ξένην Σημαίαν, συμβεβλημένου ὅμως μετά τοῦ NAT, ἡ γ) Τέσσερα ἐπιβατηγά πλοία συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 D.W., ἔξ ὡν τά δύο ὑπό Ἑλληνικήν Σημαίαν, τῶν ἐτέρων δύο δυναμένων νά είναι ὑπό ξένην σημαίαν, συμβεβλημένων ὅμως μετά τοῦ NAT.

3.- Ἡ κατά τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 4 δ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Καδικοποιημένου Νόμου 792/1978 ἀσφάλισης εἰς τὸ NAT Πλοιάρχων Ἀ' τάξεως καὶ Μηχανικῶν Ἀ' τάξεως, ἐνεργείται ὑπό τὰς τιθέμενας ὑπό τοῦ παρόντος διά τούς Ἀρχιπλοιάρχους καὶ Ἀρχιμηχανικούς προϋποθέσεις θαλασσίας ἐργασίας, διά τὰ 2/3 τῆς ὑπηρεσίας των καὶ ισχύει εἰς τὰ κατωτέρω περιπτώσεις:

α) Εάν ἡ Ναυτιλιακή Ἐπιχείρησις δέν ἔχει δικαίωμα προσλήψεως πρώτου Ἀρχιπλοιάρχου καὶ Ἀρχιμηχανικού, ὅτε δύναται νά προσλάβει εἰς μόνον πλοιάρχον καὶ ἔνα Μηχανικόν Ἀ' τάξεως.

β) Εάν ἔχουσα τοιούτον δικαίωμα δέν ἔσκει τούτο, ὅτε δύναται νά προσλάβει τόσους, σούσους θά ἰδύνατο ἀρχιπλοιάρχους καὶ ἀρχιμηχανικούς.

γ) Εάν μετά τὴν ἔκάστοτε πρόσληψιν τοῦ ἀριθμού τῶν Ἀρχιπλοιάρχων - Ἀρχιμηχανικῶν τοῦ ἀναλογούντος εἰς τὸν ἀπαιτούμενον κατά τὴν παραγ. 1 τοῦ παρόντος ἀριθμού πλοίων, ἡ ναυτιλιακή ἐπιχείρησις διαχειρίζεται ἡ ἐκπροσωπεῖ καὶ ἔτερα πλοία, οὐχὶ ἐπαρκή καὶ ἀριθμόν καὶ χωρητικότητα διά τὴν πρόσληψιν τοῦ ἐπομένου Ἀρχιπλοιάρχου καὶ Ἀρχιμηχανικού, τότε ἀντ' αὐτῶν δύναται νά προσλάβει ἔνα Πλοιάρχον καὶ ἔνα Μηχανικόν Ἀ' τάξεως:

4.- Ἀρχιπλοιάρχοι, Ἀρχιμηχανικοί, Ἀρχιραδιοτηλεγραφηταί, Πλοιάρχοι καὶ Μηχανικοί ἔξαγοράζοντες μέχρι τῆς δημοσεύσεως τοῦ παρόντος κατά τὰς προϋποταμένας διατάξεις θαλασσίαν ἐργασίαν καὶ μή πληρούντες τὰς ὑπό τοῦ παρόντος θεαπιζόμενας προϋποθέσεις θά ἔξακολουθήσουν τὴν ἔξαγοράν, ἐφ' ὅσον διατηρούνται αἱ κατά τὰς προϊσχυούσας διατάξεις προϋποθέσεις, ὡς πρός τὸν ἀριθμόν καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων, ἀνεξαρτήτως τυχόν μεταβολῆς ἐργοδότου.

5.- Ἀπό τῆς ισχύος τοῦ παρόντος καταργείται τὸ ἔδαφιον γ' τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ K.N. 792/1978.

Ἄρθρον 9

1.- Εἰς τὴν ἀσφάλισιν περὶ ἡς τὸ ἄρθρον 3 τοῦ K.N. 792/1978 ὑπάγονται καὶ οἱ Ἀρχιραδιοτηλεγραφηταί τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐφ' ὅσον:

α) Κέκτηνται δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφητοῦ Ἀ' τάξεως, καὶ 12ετῆ τουλάχιστον πραγματικήν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν Ραδιοτηλεγραφητοῦ Ἀ' τάξεως μετά τὴν ἀπόκτησην τοῦ οἰκείου διπλώματος ἐπὶ πλοίοις ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἡ ὑπό ξένας σημαίας συμβεβλημένων μετά τοῦ NAT καὶ δέν ἀσκοῦν ἀπόδειγμένων ἔτερον ἐπάγγελμα ἡ λειτουργημα, οὐδὲ τυγχάνουν συνταξιούχοι τοῦ NAT.

β) Ἡ ναυτιλιακή ἐπιχείρησις, παρὰ ἡ ἀπασχολούνται, διαχειρίζεται ἡ ἐκπροσωπεῖ ὅταν (8) τουλάχιστον πλοία ὑγροῦ ἡ Ἐργούφορτος η ἐπιβατηγά συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 80.000 κόρων, ἐκ τῶν ποτίων τρία η πλείστα συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 κόρων, ἐκ τῶν ποτίων τρία η πλείστα συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 D.W., ἔξ ὡν τά δύο δυναμένων πάσα λεπτομέρεια ἀναγκαῖα διά τὴν πραγματοποίησην τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων αὐτῶν ὡς καὶ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων αὐτῶν ὡς καὶ τοῦ NAT διά τὴν εἰσπραξίαν τῶν πρόσων πρός τὸν θεαπιζόμενον τόπον.

γ) Τέσσερα ἐπιβατηγά πλοία συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 D.W., ἔξ ὡν τά δύο δυναμένων πάσα λεπτομέρεια ἀναγκαῖα διά τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων αὐτῶν ὡς καὶ τοῦ NAT διά τὴν εἰσπραξίαν τῶν πρόσων πρός τὸν θεαπιζόμενον τόπον.

2.- Ός πρός τὴν ἀναγνώρισιν καὶ ἔξαγοράν τῆς ἐν λόγω ὑπηρεσίας παρά τὴν ναυτιλιακή ἐπιχείρησις, ἐφαρμόζονται ὅταν (8) τουλάχιστον πλοία ὑγροῦ ἡ Ἐργούφορτος η ἐπιβατηγά συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 80.000 κόρων, ἐκ τῶν ποτίων τρία η πλείστα συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 κόρων, ἐκ τῶν ποτίων τρία η πλείστα συνολικής χωρητικότητος ἀνά τῶν 10.000 D.W., ἔξ ὡν τά δύο δυναμένων πάσα λεπτομέρεια ἀναγκαῖα διά τὴν πραγματοποίησην τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων αὐτῶν ὡς καὶ τοῦ NAT διά τὴν εἰσπραξίαν τῶν πρόσων πρός τὸν θεαπιζόμενον τόπον.

3.- Ή κατά τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 4 δ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Καδικοποιημένου Νόμου 792/1978 ἀσφάλισης εἰς τὸ NAT Πλοιάρχων Ἀ' τάξεως καὶ Μηχανικῶν Ἀ' τάξεως, ἐνεργείται ὑπό τὰς τιθέμενας ὑπό τοῦ παρόντος διά τούς Ἀρχιπλοιάρχους καὶ Ἀρχιμηχανικούς προϋποθέσεις θαλασσίας ἐργασίας, διά τὰ 2/3 τῆς ὑπηρεσίας των καὶ ισχύει εἰς τὰ κατωτέρω περιπτώσεις:

4.- Ή παραγράφος 6 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ K.N. 792/1978 καταργείται.

Ἄρθρον 10

1.- Η ἀσφάλισης εἰς τὸ NAT Ἐλλήνων ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίοις ὑπό ξένην σημαίαν ἐπιτρέπεται διπάς καθιερούται διά Π.Δ. ἐκδίομένου προτάσει τοῦ Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετά γνώμην τοῦ ΔΣ/ΝΑΤ ἐπὶ τῇ καταβολή τῶν ὄριζομένων διά αὐτούς εκάστοτε εἰσφορῶν καὶ καθορισμοῦ τῶν προϋποθέσεων τάς όποιας δέον νά πληρούν πρός τούτο τὰ ὑπό ξένην σημαίαν πλοίοι.

2.- Διά τὴν κατά τὴν παρ. 1 ἀσφάλισιν ὑπογράφεται σύμβασις μεταξύ NAT καὶ τοῦ νομιμοποιουμένου, διό την ὑπογραφήν αὐτῆς, ὑπό τὸν ἀπαραίτητον δρόν καταθέσεως εἰς τὸ NAT, σύν τη ὑπογραφή τῆς συμβάσεως, ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς Τραπέζης διακυρίζομένων ἔκαστοτε ὑπό τοῦ ΔΣ/ΝΑΤ ποσόν, ἵση τουλάχιστον πρός τὸ ὑψός τῶν πρόσων τοῦ NAT, τὰ Ταμεία Προνοίας Ε.Ν. καὶ τὰ παρά τῷ NAT λειτουργούντα κεφάλαια καὶ εἰδικούς λογαριασμούς εἰσφορών τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀσφαλιζομένων ναυτικῶν, διά χρονικήν περιόδου ἐνός ἔξαμηνου.

3.-Διά Κανονισμοῦ ἐγκρινομένου ὑπό τοῦ ΔΣ/ΝΑΤ καὶ τιθέμενου εἰς ἐφαρμογήν διά Π.Δ. προκαλουμένου ὑπό τοῦ Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετά γνώμην τοῦ ΔΣ/ΝΑΤ, καθορίζονται οἱ δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις διά τὴν ὑπογραφήν συμβάσεως ἀσφαλίσεως καὶ ιδίᾳ οἱ εἰδικώτεροι δροὶ καὶ αἱ προϋποθέσεις τάς όποιας δέον νά πληρούν τὰ ὑπό ξένην σημαίαν πλοία, οἱ νομιμοποιούμενοι νά ἀιτήσουν τὴν ἀσφάλισιν, αἱ ἀναλαμβανόμεναι διά τὴν ἀσφάλισιν ὑποχρεώσεις καὶ αἱ δι' αὐτῆς κατατίθεμεναι ἐγγυησίες, ὁ ἐφοδιασμός τῶν πλοίων διά τοῦ ἀσφαλιστικού ναυτολογίου εἰδικοῦ τύπου η ὁμοίου πρός τὸν ναυτολόγιον τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τῶν ἐν τῷ ὑπό ξένην σημαίαν τοῦ Κ.Ν. 792/1978.

4.- Ο χρόνος ἐργασίας ἐπὶ πλοίοις ὑπό ξένην σημαίαν Ἐλλήνων ναυτικῶν ἡσαφαλισμένων κατά τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος, ἔχομενοι πρός τὸν διανυόμενον ἐπὶ πλοίων πότιστροιζομένων διά τοῦ Κανονισμοῦ η σημαίαν καὶ ἀνεξαρτήτως ἀντεβλήθησαν ἐξ ὀλοκλήρου αἱ πρός τὸ ΝΑΤ εἰσφοραί, ὑπολογίζεται ὀλόκληρος πρός τὸν ομηρητήρων παροχῶν κατά τὰς περιπτώσεις τῆς άσφαλισεως τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων αὐτῶν ὡς καὶ τὴν εἰσπραξίαν τῶν εἰσφορῶν, ἐπιβαρυνομένων ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως τῆς ἔξοφλησεως διά προθετου τέλους δύο ἐπί τοις ἑκατόντα (2%) μηνιαίων.

5.- Διά τὴν καθυστέρησην τῆς καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν τῶν ἀσφαλιζομένων κατά τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς ΝΑΤ ἐφαρμόζονται αἱ διά τὸν ΥΠΕΛΛΗΝΙΚΗΝ σημαίαν πλοίοι ισχύουσαι ἐκάστοτε διατάξεις ὡς πρός τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ναυτολογίου καὶ τὴν εἰσπραξίαν τῶν εἰσφορῶν, ἐπιβαρυνομένων ἐν περιπτώσει καθυστερήσεως τῆς ἔξοφλησεως διά προθετου τέλους δύο ἐπί τοις ἑκατόντα (2%) μηνιαίων.

6.- Πάσα λεπτομέρεια διά τὴν ἐφαρμογήν τοῦ παρόντος ἀρδρου καὶ τοῦ ἐκδίομενου κατά τὴν παραγ. 3 Κανονισμοῦ ρυθμίζεται δι' αἴσθασεων τοῦ ΔΣ/ΝΑΤ, ἐγκρινομένων ὑπό τοῦ Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

7.- Αἱ παραγράφοι 3 καὶ 4α τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ K.N. 792/1978 καταργούνται.

Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ό κ. E. N. Αθηναϊός

Πολύ μετά τό έτος 1850, τό όποιον θεωρεῖται έτος δρόσημο, άλλαγής της προώσεως τῶν πλοίων ἀπό τά ίστια στὸν ἄτμο, τό μεγαλύτερο μέρος τῶν πλοίων ἐκινεῖτο με ίστια. Μέχρι καὶ τό τέλος τοῦ περασμένου αἰώνος τό ἄτμοπλοιο ἀποτελούσε τήν ἔξαιρεση ἐνῷ τό ίστιοφόρο τὸν κανόνα.

Ἡ ζωὴ στά ίστιοφόρα ήταν πολὺ δύσκολη γιά τά πληρώματα. Οἱ δυσκολίες δέν έζουν μέτρο συγκρίσεως με τά σημερινά δεδομένα. Ιδιαίτερα στὸν τομέα τῆς διατροφῆς καὶ τῆς ἐνδιατήσεως, οἱ συνθῆκες ήταν πολὺ κακές με ἀποτέλεσμα ἡ νύγεια τῶν πληρωμάτων νά είναι ἐπισφαλής καὶ ἡ θυησιμότης μεγάλη.

Στά πλοία τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν κρατῶν ἡ διατροφή ήταν πολὺ καλύτερη ἀπ' ὅτι στά Ελληνικά ὄπωσδήποτε. Ἀλλά καὶ στίς δύο περιπτώσεις οἱ προυποθέσεις ίδες. Δέν υπῆρχαν ψυγεία γιά τήν διατήρηση τῶν τροφίμων, δέν υπῆρχαν ἐπαρκεῖς χώροι ἀποθήκευσες γλυκού νερού; με ἀποτέλεσμα ἡ ἐλλειψη νερῶν τροφών καὶ ἡ συχνὴ ἀλλοιωση αὐτῶν νά προκαλοῦν ἀσθένειες καὶ πολὺ συχνὰ θανάτους, ἐνῷ ἡ ἐλλειψη νερού καὶ ἡ συνεπεια αὐτῆς ἐλλειψη καθαριότης νά προκαλεῖ ἐπιδημικές ἀσθένειες.

Τό σκορβούντο, ὁ τύφος, οἱ ἐντερικές διαταραχές, ἀλλά καὶ ἡ πνευμονία κυριολεκτικό θεριζεῖς τοὺς ναυτικούς τῆς ἐποχῆς τῶν ίστιοφόρων πλοίων. Πολλές φορές με τίς ἀσθένειες αὐτές ήταν βέβαιος καὶ ὁ θάνατος, ἀφοῦ καὶ φάρμακα δέν υπῆρχαν κατάλληλα, ἀλλά καὶ οἱ ἀποστάσεις πού ἔκαναν τά πλοία μακρόχρονες καὶ ὡς ἐκ τούτου τά λιμάνια δέν ήταν προσιτά γιά νά τύχουν οἱ ναυτικοί καὶ στοιχειώδους ἐστοι ιατρικής περιθάλψεως.

Στά μακρυνά αὐτά ταξίδια, δπως είναι γνω-

στό, ἡ συνηθεστερή καὶ μᾶλλον ἐπικινδυνή ἀσθένεια ήταν ἡ στομακάκη (τό σκορβούντο) ὅπως ἐλέγετο ἀλλοιώς. Ἡ ἀσθένεια αὐτῆς ὀφειλεῖτο σε Ἐλλειψη βιταμίνης C πού περιέχεται στά λαχανικά καὶ προκαλούσε ανασιαμία, ἔξαντληση καὶ πολλαπλές αἰμορραγίες.

Στά πλοία πολὺ ἀργότερα δταν ἀνακαλύφθηκε ἡ αιτία τῆς ἀσθένειας δδίναν στοὺς ναυτικούς προληπτικά χυμοῦ λεμονιού ὡς καὶ σκόνη ἄνθρακος ὀδοντοσημητική σε μικρές δόσεις.

Βέβαια ἡ ἀποτελεσματική ἀντιμετώπιση τοῦ σκορβούντο ἔγινε μετά τό δευτέρο ήμισο τοῦ 19ου αἰώνος ἐνῷ μεχρι τότε καὶ ἀπό τόν 15 αἰώνα πού παρατηρήθηκε γιά πρώτη φορά ήταν ὁ ὅπ' ἀριθμόν ἓνας ἔχθρος τῶν ναυτικῶν.

Πραγματικά ἐπρόκειτο γιά φοβερή ἀσθένεια. Προκαλούσε ἑσωτερικές αἰμορραγίες, παραμόρφωση τῶν χειλέων, ἀποκάλυψη τῶν ὀδοντῶν καὶ τελικά ἐπέφερε τόν θάνατον.

Ἄλλα καὶ ἑκτός ἀπό τό σκορβούντο καὶ ἄλλες ἀσθένειες δπως ὁ τύφος καὶ τά διάφορα κοιλιακά νοσήματα πού προσέβαλαν κυρίως τούς ναυτικούς ἀποδίδονται στήν κακή διατροφή καὶ τήν ἐλλειψη νερού.

Ἡ διατροφή στά Εὐρωπαϊκά πλοία, συγκριμένα στά Γαλλικά είχε γιά βάση τίς σούπες κυρίως με δσπριά. Τρεις φορές τήν ἐβδομάδα μαγειρεύετο χοιρινό παστό (ταρίχευτόν χοιρείον κρέας) δπως λέγει ὁ χρονικογράφος τῆς ἐποχῆς.

Τό κρέας δμως αὐτό ἐπιθεωρεῖτο ἐγκαίρως μη τυχόν ήταν προσβεβλημένο ἀπό τριχνίνη σύνηθες νόσημα γιά τά χοιρινά. Ἐπίσης συχνά παρασκευάζετο καὶ βιωδίν κρέας τό όποιον τό συντηρούσαν βραστό μέσα σε ειδικά δοχεία πού ἔκλειναν στεγανά. Τό κρέας αὐτό ἐλέγετο EN.

DAUBAGIE καὶ ἀποτελούσε πολύτιμη τροφή γιά τοὺς ναυτικούς.

Γιά πρωινό στά Γαλλικά πλοία δδίναν καφέ καὶ γαλέτα ἡ τσάι, ἀπαραίτητως δμως καὶ ἔνα ποτήρι ρούμι. Τό μεσημέρι δπως καὶ τό βράδυ δέν ἔλειπε ποτέ τό κόκκινο κρασί.

Στά Έλληνικά πλοία τοῦ περασμένου αἰώνα κυριαρχούσε τό καβουρτισμένο ἡ τό παστό κρέας πού με μανέστρα κυρίως προσφέροταν δύο φορές τήν ἐβδομάδα. Τό δείπνο ήταν σινήθως ψωμί ἡ γαλέτα βρεγμένη με τυρί ἡ σαρδίλες ἡ ἔλιες.

Τίς ἄλλες ἡμέρες τό μεσημέρι προσφέροντο κυριως δσπριά ἡ κανένα ψαρί με κανένα λαχανικό δταν τό πλοίο ήταν στό λιμάνι.

Ἐπίσης τό χειμώνα ἡ τίς ἔορτάσιμες ἡμέρες δδίναν καὶ δύο ποτήρια κρασί σε κάθε ναύτη.

Τό χειμώνα πάλι, τό πρωι προσφέρετο γιά ρόφημα «κτησάνη ἐλελιφασκος» μέλιτι συγκεκριμένη», δηλαδή φασοκομητιά με μέλι. Τό καλοκαίρι δμως μόνο ψωμί καὶ ἔλιες ἔδιδοντο γιά πρωινό.

Ἡ κατανάλωση τοῦ νερού ήταν τό μεγάλο πρόβλημα στά ίστιοφόρα. Ό κάθε ἄνδρας τοῦ πληρούματος ἔδικαιοτο ἀδιακρίτως 3 1/2 λίτρες νερού γιά κάθε ἡμέρα.

Ἄπο τίς 3 1/2 λίτρες ἀφαιρούντο 2 λίτρες γιά χρήση τοῦ μαγειρείου, τόσο ἀντιστοιχούσε στόν καθ' ἔνα. Μισή λίτρα ἐπίσης ἀφαιρεῖτο ἀπ' τόν κάθε ἔνα γιά τήν καθαρότητα τῶν διαμερισμάτων καὶ γιά τόν ποτισμό τῶν μικρῶν ζώων πού ἔφεραν στό πλοίο γιά σφαγή.

Ἔια τό πλύσιμο τῶν ρουχῶν, τό πλήρωμα ἐχρησιμοποιούσε θαλάσσιο νερό, τό όποιο ήταν ἀκαταλληλο γιά τό δέν ἔλειπε τό σαπούνι καὶ κυρίως γιά τά ρούχα δέν στέγνωναν εύκολα καὶ κρατούσαν υγρασία.

Ἀργότερο πρέβηκε κάποιο σαπούνι πού ἐλιπούσε στό θαλάσσιο νερό, δμως καὶ πάλι τα ἀποτιλέσματα δέν ήταν τόσο καλά.

Βέβαια σε πολλά πλοία χρησιμοποιούσαν κατά τό τελευταίο τέταρτο τοῦ περασμένου αἰώνος ἀποσταλακτήρες (βαπορέτες) γιά τήν ἀπόσταξη τοῦ θαλασσινού νερού. Όμως αὐτό ήταν πολύ δαπανηρό, γιά τό ρούχα δέν στέγνωναν εύκολα πατείτο ἔνα κιλό κάρβουνο.

Οι συνθῆκες ζωῆς γιά τούς ναυτικούς στά ίστιοφόρα πλοία, ήταν πραγματικά ἡρωικές ἢναν ἀναλογισθεῖ κανεὶς τίς δυσκολίες τῆς διαβιώσεως καὶ τίς συγκρίνει με τίς εύκολιες πού παρέχει σήμερα, τό πλοίο τής προηγουμένης τεχνολογίας.

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

ΥΠΕΓΡΑΦΗ Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΥΠΑΛΛΗΛΙΚΟΥ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Υπεγράφη μεταξύ των ένδιαιφερομένων μερών ή νέα συλλογική σύμβασις έργασίας και άμοιβής του υπαλληλικού και υπηρετικού προσωπικού των άτυποικών και πρακτορειακών επιχειρήσεων δήλης της χώρας, ή οποια ισχύει από 1ης Ιουνίου 1979.

Το πλήρες κείμενον της ύπογραφείσης συμβάσεως έχει ως έξης:

Άρθρον 1ον

ΕΚΤΑΣΙΣ ΙΣΧΥΟΣ

1. Εις τάς διατάξεις τῆς παρούσης συλλογικής συμβάσεως έργασίας, υπάγεται τό πάσης φύσεως προσωπικόν τού προτερού, δυνάμει συμβάσεως μισθωσεως Ἐ-Έπιτρημένης έργασίας εἰς τάς Ἐπιχειρήσεις Ατμοπλοΐας Επιβατηγού και Φορτηγού Ναυτιλίας Εσωτερικού και Εξωτερικού ὡς καὶ τάς πρακτορειακούς τοιαύτας καὶ τά Ναυτικά Γραφεία τό εκδίδοντα εισιτήρια ἀκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, καθ' ἄποιαν τὴν χώραν.

2. Εις τάς διατάξεις τῆς παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας δὲν υπάγεται τό πάσης φύσεως προσωπικόν τού προτερού δυνάμει συμβάσεως Ἐ-Έπιτρημένης έργασίας, εἰς τάς Ἐπιχειρήσεις τά Ναυτικά Γραφεία και Πρακτορεία Φορτηγού Πλωτοπλόου Ναυτιλίας.

3. Ξειρώνται καὶ δὲν υπάγονται εἰς τάς διατάξεις τῆς παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως Έργασίας οἱ Αρχιπλοιαρχοί καὶ οἱ Αρχιμηχανοί τῶν Ναυτικών Γραφείων καὶ Ἐπιχειρήσεων καὶ ἐν γένει τό τεχνικού προσωπικού ὡς καὶ οἱ ασφαλιζόμενοι εἰς τό Ν.Α.Τ.

Άρθρον 2ον

ΒΑΣΙΚΟΙ ΜΙΣΘΟΙ

Ἄπο της ἐνάρδιας ισχύως τῆς παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως τά κατώτατα δρία βασικών μηνιαίων μισθών τού ἐν ἀρθρω 1 προσωπικού καθορίζονται ἀνέξαρτήτως φύλου, ὑπό τάς ἐν αὐτῇ διακρίσεις ὡς κάτωθι:

α) Υπαλληλικόν προσωπικού:

Ἄπο 1400 ἔως 1600 ἐτους ἡλικίας δρχ. 7.475.
Ἄπο 1600 ἔως 1800 ἐτους ἡλικίας δρχ. 8.570.
Ἄπο 1800 ἔως 2000 ἐτους ἡλικίας δρχ. 9.450.

Ἄπο δέ τῆς συμπληρώσεως τού 2000 ἐτους τῆς ἡλικίας των κατά τό ἀκόλουθα κλιμάκια:

Κατά τό 1ον και 2ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 10.735.
Κατά τό 3ον και 4ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 11.295.
Κατά τό 5ον και 6ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 12.175.
Κατά τό 7ον και 8ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 13.375.
Κατά τό 9ον και 10ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 13.920.
Κατά τό 11ον και 12ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 14.895.
Κατά τό 13ον και 14ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 15.935.
Κατά τό 15ον και 16ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 16.660.
Κατά τό 17ον και 18ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 17.700.
Κατά τό 19ον και 20ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 18.265.
Δι' ἐκαότον ἐτος ἐπί πλεον τῶν 20 ἐτών, συμπληρωμένων, τό ὡς ἀνα τελευταίον κλιμάκιον βασικού μηνιαίου μισθού ἐκ δραχμών 18.265 αὔξανται κατά δρχ. 700 καὶ μέχρι συμπληρώσεως 35ετού ὑπηρεσίας

β) Υπηρετικόν προσωπικού:

(Ἡτοί κλητήρες, θυρωροί, φύλακες καὶ νυκτοφύλακες, Ἀρρενες καὶ θηλείς μη πληρούντες τάς προύποθεσίες τῶν Ἐθνικών Γενικών Συλλογικών Συμβάσεων ἡ Υπουργικών Ἀποφάσεων).

Οι τό πρώτον προσλαμβανόμενοι δρχ. 6.220.

Μετά την συμπλήρωση τού 1800 ἐτους τῆς ἡλικίας των, ἀσχέτως προύποθεσίας, προκειμένου περι ἀρρένων και μετά τήν συμπλήρωσην τού 1600 ἐτους τῆς ἡλικίας, ἀσχέτως προύποθεσίας, περί θηλέων, κατά τό ἀκόλουθα κλιμάκια:

Κατά τό 1ον και 2ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 10.735.
Κατά τό 3ον και 4ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 11.295.
Κατά τό 5ον και 6ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 11.455.
Κατά τό 7ον και 8ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 11.610.
Κατά τό 9ον και 10ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 11.855.
Κατά τό 11ον και 12ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 12.010.
Κατά τό 13ον και 14ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 12.175.
Κατά τό 15ον και 16ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 12.410.
Κατά τό 17ον και 18ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 12.660.
Κατά τό 19ον και 20ον ἐτος ὑπηρεσίας δρχ. 12.975.

Άρθρον 3ον

ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Εἰς τούς ἐν ἀρθρω 1 τῆς παρούσης μισθωτούς χορη-

τών ἐν ἀρθρω 2 τῆς παρούσης τεθεσιομένων ἐλαχίστων οριών βασικών μηνιαίων μισθών.

Άρθρον 4ον

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ:

1. α) Ἐν περιπτώσει μετατάξεως τού ὑπηρετικού προσωπικού εἰς τό υπαλληλικὸν τοιούτον, ὁ χρόνος ὑπηρεσίας ὡς υπαλλήλου ὑπολογίζεται ἀπό τῆς ἡμέρας ἀναλήψεως τῆς υπαλληλικῆς ὑπηρεσίας.

β) Όταν τά ἀνωτέρω κατά ἓτη ὑπηρεσίας καθορισμός τού βασικού μισθού, τώ περι ὧν ἡ παρούσα μισθωτών, γίνεται ἐπί τή βάσει τῆς ὑπηρεσίας τῆς πραματικῆς έργασίας παρά τή εἰς τήν ὑπηρετούν ἐπιχειρήσεις, προσανένδοντος καὶ κατά τήν παρ' ἀλλήλης επιχειρήσεις Δημοσία Ν.Π.Δ. κλπ. πραματικήν προϋπηρεσίαν εἰς δόμητια καθήκοντα ὄναρδομικώς μέχρι τού πρώτου διορισμού. Δέν λαμβάνονται ὑπ' ὅψιν ἡ προηρεσία συναταξιούχου τής προσεμετρήθη διά τήν χρονήσην αὐτών συντάξεως.

γ) Ή προϋπηρεσία νεοπροσλαμβανομένων υπαλλήλων ἀποδεκινύεται δι' ὑπευθύνου δηλώσεως κατατεθειμένης ἄμα τή προσλήψει των εἰς τήν ἐργοδότην, με τήν ὑποχρέωσιν τῆς διάτος διμήνου ἀπό τῆς προσλήψεως υποβολήσιν τῶν σχετικών δικαιολογητικῶν (ΤΑΜΠΥ κλπ.) Προϋπηρεσία διά τήν όποιαν δέν κατετέθη δήλωσις ἡ δέν περιλαμβάνεται εἰς τήν κατατεθείσαν δήλωσιν ἡ δέν προσεκμιθήσαν τά δικαιολογητικά ἐντός τήν ἀνωτέρω προθεσμίας, δέν λαμβάνονται ὑπ' ὅψιν.

Τά πιστοποιητικά προϋπηρεσίας λυομένης τῆς ἐργασίας σχέσεως επιστρέφονται ὑπό τού ἐργοδότου εἰς τήν μισθωτών.

δ) Εἰς τό ἐποστοσίος μόνον διά μικτού αιτήματος ἀμειβόμενον προσωπικόν, ὁ ἐργοδότης ὑποχρεούται δόπιας ἑξαφαλίζει κατά μήνα κατ' ἐλάχιστον δύριον τούς ὑπό της παρούσης προβλεπομένους βασικούς μισθούς μετά τών σχετικών ἐπιδομάτων.

ε) Αἱ ἔγγαιοι μιτρέρες καὶ μέχρι συμπληρώσεως τῆς ἡλικίας ἐνός ἐτους τού τέκνου των, δικαιούνται συμφώνων τώ v. 2874 ὅπως προσέρχωνται μιαν ώραν βραδύτερον εἰς τήν ἐργασίαν των ἡ κατόπιν συμφωνίας μετά τού ἐργοδότου νά ἀπέρχωνται μιαν ώραν ἐνώριτερον. Ή παρούσα διάταξις ισχύει ὡς ἀρθρω 1 παθορίζεται.

3. Διά τά Ναυτικά Πρακτορεία καὶ Ναυτικά Γραφεία ἐκδίδοντα εισιτήρια ἀκτοπλοικών συγκοινωνιών ἀπόστος τής χώρας ισχύει τό ἔχεις ώράριον ἐργασίας:

1. Διά τό χρονικόν διάστημα ἀπό 1ης Ιουνίου ἐως 31ης Σεπτεμβρίου ἐκάποτον ἐτους δύο ἐλεύθερα ἀπογεύματα, ἔξ αν τό ἔνα ὑποχρεωτικώς καθ' ἡμέραν Σάββατον, τό δέ ἔτερον κατ' ἀλλην ἡμέραν τής ἐβδομάδος, κατά τήν κρίσιν τού ἐργοδότου.

2. Διά τό χρονικόν διάστημα ἀπό 1ης Οκτωβρίου ἐως 31ης Μαΐου ἐκάποτον ἐτους τρία ἐλεύθερα ἀπογεύματα, ἔξ αν τό ἔνα ὑποχρεωτικώς καθ' ἡμέραν Σάββατον τά δέ ἔτερα κατ' ἀλλας ἡμέρας τής ἐβδομάδος κατά τήν κρίσιν τού ἐργοδότου.

Οἰκονομούνται ἀπό της ισχύει ἐν προκειμένων ὡς πρός τον καθορισμόν τών ώρών ἐργασίας πέραν τού 8ώρου και μέχρι (9) ἡ διάταξις τού ἀρθρου 3 τού N.D. 4020/50. Παρέχεται ἡ εὐχέρεια ἀντί τού προηγουμένου συστήματος έργασίας πώς διά συμφωνίας μεταξύ τού ἐργοδότου και τών μισθωτών ἐφαρμόζεται συνεχές ἐλαστικόν ώράριον ἐργασίας ἡμερησίας, διαρκείας ἐπτάμισυ ἡ δικτύων ώρων.

Ἡ υπαρξίς τοιαύτης συμφωνίας δέν νά ἀποδεκινύεται δι' ὑπευθύνου δηλώσεως τού συναινούντος μισθωτού συνδεσμούσης τάς προς τάς θεώρησιν καταστάσεις ὑπηρεσίας.

4. a) Τών ἀπό τῆς παρούσης ἀποφάσεως καθοριζομένων ἀποδοχῶν δικαιούνται οι ἐκ τῶν περι ὧν ἡ παρούσα, ἀπασχολούμενοι κατά πληρες ώράριον.

Διά τούς ἀπόστολούμενοις ἐπί ἐλάσσονα χρόνον ἡμερησίων ισχύουν κατ' ἀναλογίαν αἱ ἀνωτέρω διατάξεις διόφορος τάς ἀπόλαυάς αὐτών κατά τό χρόνον τής παρούσης.

εἰς τούς περι ὧν ἡ παρούσα μισθωτούς χορηγεῖται ἐν περιπτώσει γάμου ἀδεια μετ' ἀποδοχῶν ἔξ (6) ἔξ ἐργασίας ἡμερών. Ἡ ἀδεια είναι ἀσχετος καὶ δέν συμψηφίζεται πρός τήν προβλεπομένην τοιαύτην υπό τού A.N. 1945.

γ) Τυχόν καταβαλλόμεναι ἀποδοχαί ἀνώτερει τών ύπο τῆς παρούσης καθοριζομένων, δέν μειούνται διά τής παρούσης.

εἰς τάς ποιαύτας δύμας πράγματι καταβαλλούμενας ύψηλοτέρας ἀποδοχάς συμψηφίζεται, καθ' ἀ μέρος καλύπτεται, ἡ διά τής παρούσης δοθείσα αὔξησι τών βασικών μισθών καὶ ἐπιδομάτων ἐν γένει.

Ἡ ισχύ της παρούσης ἀρχεται ἀπό τήν 1ην Ιουνίου 1979.

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Κάμψιν ἐσημείωσεν ἡ κίνησις τοῦ λιμένος

Μειωμένη ἐμφανίζεται ἡ ἐμπορευματική καὶ ἐπιβατική κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὸν μῆνα Μαΐου, ἐν συγκρίσει πρός τὴν τουαύτην τοῦ ἵδιου μηνὸς τοῦ 1978, ἐνώπιον οἵσαν περισσότεροι.

Εἰδικότερον ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τὸν Μάϊον 1979, ἐναντὶ τῆς κίνησεως τοῦ Μαΐου 1978 ἐμφανίζεται ὡς ἔξης:

a. Ναυτιλία:

—Κατέπλευσαν 2.648 πλοῖα, καθαρὰς χωρητικότης 3.587.772 κόρον, ἐναντὶ 2.188 πλοίων, χωρητικότης 3.622.379 κόρον.

—Ἐξυπρετήθησαν εἰς τὰς δεξαμενάς τοῦ ΟΔΠ 64 πλοῖα, ἐναντὶ 66.

—Ἐπεσκεύασθησαν εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν 87 πλοῖα, ἐναντὶ 72.

—Ἐχορηγήθη ὅδωρ εἰς πλοῖα καὶ ἄλλα πλωτά μέσα 134.016 κυβ. μέτρα ἐναντὶ 114.839 κυβ. μέτρα.

b. Ἐμπορευματική:

Φορτεξερφόρτων 927.714 τόννοι ἐμπορευμάτων, ἐναντὶ 940.909 τόν. Ἐκ τῶν ἐμπορευμάτων αὐτῶν διεκινήθησαν ἐντός ἐμπορευματοκιβωτίων 99.832 τόννοι ἐναντὶ 79.421 τόν.

c. Ἐπιβατική:

Διεκινήθησαν ἐκ τοῦ λιμένος 439.551 ἐπιβάται (ἐξωτερικοῦ 68.116 καὶ ἐσωτερικοῦ 371.435) ἐναντὶ 470.828 ἐπιβατῶν (ἐξωτερικοῦ 68.303 καὶ ἐσωτερικοῦ 402.525).

Μειωμένα ἀποθήκευτρα διά ναυπηγικά ὄλικά

Ο Ο.Α.Π., προκειμένου νά διευκολύνθει ἡ ναυπηγεσικευαστική βιομηχανία καὶ νά ἐνισχυθῇ ἡ ἀνταγωνιστικότης τῆς ἐναντὶ ἄλλων χωρῶν, ἀπεφάσισε, τὴν τροποποίησην τῶν ἰσχουσῶν διατάξεων εἰς δό, διάφορά την ἐπιβολὴν ἀποθηκευτικῶν καὶ ἄλλων δικαιωμάτων του ἐπί σιδηρουλικῶν, προοριζομένων διά τὴν ἐπισκευήν καὶ κατασκευήν πλοίων ἡ σιδηρῶν φορτηγί-

δων, αἱ ὁποῖαι ἔχουν προορισμόν τὸ ἔξωτερον κόν.

Εἰδικότερον ἐνεκρίθη:

•Ἐπί σιδηρου, σιδηροφύλλων ώς καὶ παντός εἶδους ὄλικῶν ναυπηγήσεως, προερχομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερον καὶ παραλαμβανομένων ἐπὶ «προσωρινῆ ἀτέλεια» ἐκ τῶν ἀποθηκῶν τῆς Ἑλευθέρας Ζώνης διά νά χρησιμοποιηθοῦν, μετά ἀπό ἐπεξεργασίαν εἰς μηχανουργία ἡ ναυπηγεῖ τῆς περιοχῆς τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τῆς μέχρι τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος περιοχῆς, εἰς τὰ ἐντός τῶν περιοχῶν αὐτῶν ἐπισκευαζόμενα ἡ κατασκευαζόμενα πλοῖα ἐν γένει ἡ καὶ σιδηρῶν φορτηγίδων προορισμῷ ἔξωτερικοῦ εἰσπράττονται ἀποθηκευτικά δικαιούματα μειωμένα κατά 50%. Διά τὴν κατά τὸ ἔτερον ἡμισυ διαφοράν κατατίθεται ὑπό τοῦ παραλαμβάνοντος μηχανουργείου ἡ ναυπηγείον ἡ τὸν ἐκπροσώπουν τοῦ ἐπισκευαζόμενου ἡ κατασκευαζόμενου πλοίου ἀξιόχρεος προσωπική ἐγγύησίς τρίτου ψυσικοῦ ἡ νομικοῦ προσώπου, ώς καὶ ὑπεύθυνος δήλωσίς περὶ προσκομίσεως ἀπό τῆς παραλαβῆς τῶν εἰδῶν τῆς σχετικῆς βεβαιώσεως τῆς ἀρμοδιας τελωνειακῆς ἀρχῆς ἡ τῆς κατά νόμον ἐπιτροπῆς, περὶ τῆς τουαύτης χρησιμοποίησεως τῶν ὄλικῶν τούτων.

•Ἐφ' δοσον ἐντός τῆς διοδεκαμήνου προθεσμίας δὲν κατατεθῇ δι' ἐγγράφου αἴτησεως εἰς τὸν Ο.Α.Π. ἡ ἀνωτέρω βεβαιώσις πανεὶσασθενταί σα ἡ κατά 50% μειώσις τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιομάτων, ἐστω καὶ ἔταν τὰ παραλιφθέντα εἰδη ἐχρησιμοποιήθησαν διά τὸν σκοπὸν διά τὸν ὄποιον ἀδηλώθησαν καὶ παρελήφθησαν, τοῦ παραλήπτου καὶ ἐγγυητοῦ ὑποχρεωμένου ἀλληλεγγύους καὶ εἰς ὅλοκληρον εἰς τὴν συμπληρωματική καταβολὴν τοῦ μή καταβλήντος ἡμίσεως τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιομάτων, ἐστω καὶ ἔταν τὰ παραλιφθέντα εἰδη ἐχρησιμοποιήθησαν διά τὸν σκοπὸν διά τὸν ὄποιον ἀδηλώθησαν καὶ παρελήφθησαν, τοῦ παραλήπτου καὶ ἐγγυητοῦ ὑποχρεωμένου ἀλληλεγγύους καὶ εἰς ὅλοκληρον εἰς τὴν συμπληρωματική καταβολὴν τοῦ μή καταβλήντος ἡμίσεως τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιομάτων, μετά τοῦ ἐπὶ τούτων ἀναλογούντος τόκου ὑπερημερίας ὑπολογιζόμενου ἀπό τῆς παραλαβῆς τῶν εἰδῶν τούτων ἐπὶ τῶν ἀποθηκῶν τοῦ Ο.Α.Π.

Ἐκπρόθεσμος ὑποβολὴ τῆς βεβαιώσεως εἶναι ἀπαράδεκτος.

•Διά τὰ ἀποταμεύμενα εἰς τὰς ἀποθήκας τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης εἰδη καταβάλλονται τά ἡμισυ τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων διά λογον τὸν χρόνο παραμονῆς τούτων εἰς τοὺς ἀποθηκευτικούς χώρους τῆς Ζώνης, ἐφ' δοσον ὑπὸ τοῦ ἀποταμεύτου κατατεθῆ ὑπεύθυνος δήλωσίς, καθ' ἣν τὰ εἰδη ταῦτα προορίζονται δι' ἐπι-

σκευήν ἡ κατασκευήν πλωτῶν ναυπηγμάτων. Εἰς περίτεσσιν καθ' ἣν ἡθελει διαπιστωθῆ κατὰ τὴν παραδοσιν τῶν ἐν λόγῳ εἰδῶν ἐκ τῶν τελινειακῶν καὶ λοιπῶν παραπτατικῶν ἐγγράφων διὰ ταῦτα δέν προορίζονται δι' ἐπισκευήν ἡ κατασκευήν πλοίων εἰσπράττεται συμπληρωματικῶς, μετά τῶν ἀναλογούντων τόκων ἐμπροθέσμου καταβολῆς πρός 2% κατά μῆνα καθιστέρησης ἀδιαπέτως καὶ τὸ κατά τὰ ἀνωτέρω μηιστράς πρό της παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων.

Νέα μισθώματα

Ἀναπροσαρμόσθησαν τά μηνιαία μισθώματα ποὺ καταβάλλονται εἰς τὸν Ο.Α.Π. ἡ Α.Ε. NAY-ΣΙ καὶ ἡ Κοινοπραξία Ὑδροπτερύγων διά τὴν χρῆσιν χώρων τοῦ Ὀργανισμοῦ. Οὗτοι τὸ μησόνια διά τὴν πρώτην ἑταρίαν ἀνέρχεται εἰς 20 δρχ. ἀνά τετραγωνικόν μέτρον καὶ διά τὴν δευτέραν εἰς 11.000 δρχ. δι' ὀλόκληρον τῶν χώρων.

Ο ἔλεγχος τῶν γερανογεφυρῶν

Ἀνετέθη ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. εἰς τὸ γραφεῖον ἡλέγχου A.B.S. WORLDWIDE TECHNICAL SERVICES INC., ὁ ἔλεγχος κατασκευῆς, συναρμολογίσεως καὶ λειτουργίας τῶν δύο γερανογεφυρῶν φορτοεκφορτώσεως ἐμπορευματοκιβωτίων, τάς δοπιάς τους Ὀργανισμός θά προμηθεύῃ ἀπό τὴν Α.Ε. «METKA». Ή ἀνάθεσις ἐγένετο κατόπιν διαγνωσμού εἰς τὸν ὄποιον ὁ ἀνάδοχος ὑπῆρξε μειοδότης.

Σύντομα

Ἐνεκρίθη τὸ πρόγραμμα ἐργασιῶν προσθήκης τελευταίου δρόφου εἰς τὴν διόροφον ἀποθήκην τοῦ προβλήτος 3 τοῦ κεντρικοῦ λιμένος.

•Ἐνεκρίθη ἡ μελέτη διά τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἐπισκευῆς καὶ συντηρήσεως ἐπί 60 σιδηρῶν σατίων καὶ φορτηγίδων τοῦ Ο.Α.Π. Τὸ ἔργον είναι προϋπολογισμοῦ δαπάνης 16.200.000 δρχ., καὶ θά ἀνατεθῇ κατόπιν διαγνωσμοῦ.

•Κονδύλια, συνολικοῦ ὑψους 59.526.000 δρχ. ἐνεκρίθησαν τελευταίως, ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. διά τὴν πληρωμήν διαφόρων ἔργων, ἐκτελεσθέντων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

•Τὸ ποσόν τῶν 45 περίου ἑκατομμυρίων δραχμῶν θά δαπανήσῃ δ. Ο.Α.Π. διά τὴν καθαριότητα τοῦ λιμένος καὶ τῶν λιμενικῶν χώρων του ἐντός τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟ-
ΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. Δ. ΟΡΦΑΝΟΥ

(Όμιλια όργανωθείσα ύπό του Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και δοθείσα την 5ην Ιουνίου 1979 εις την αιθουσαν του Ναυτικού Μουσείου).

ΜΕΡΟΣ Α'

Ο όρος «χωρητικότης» σημαίνει τόν δύκο τών κλειστών (έσωτερικών) χώρων του πλοίου και έκφραζε τό επίσημο μέγεθος αυτού, τόσο στό έσωτερικό, δσο και διεθνῶς.

Η χωρητικότης κάθε πλοίου, πού διακρίνεται σέ ολική και καθαρή, καταμετρείται και βεβιώνεται από την άρμοδια Κρατική Αρχή, η οποία έκδιδει το σχετικό πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. Βάσει τής έπισημης αύτής χωρητικότητος, πού καταχωρίζεται υποχρεωτικά στό Νησολόγιο, ύπολογιζονται οι οικονομικές έπιβαρυνσεις του πλοίου, δημιουργούνται οι φόροι, τα λιμενικά και φαρικά τέλη, τα πλοηγικά δικαιώματα, ή σύνθεση του πληρώματος, οι υποχρεώσεις πού έπιβαλλονται από την Διεθνή Σύμβαση «Περι Ασφαλείας της άνθρωπης ζωής εν θαλάσσῃ» κ.λ.π. «Έπισημης τό μεγέθους του έμπορικου στόλου κάθε χώρας έκφραζεται με την ολική χωρητικότητα αύτου. Ειναι φανερή λοιπον η σημασία της όρθης καταμετρήσεως της χωρητικότητος των πλοίων, τόσο για τούς ένδιαφερόμενους έφοπλιστές, δσα και για τις Δημόσιες Υπηρεσίες και τό πλήρωμα.

Κάθε χώρα έφαρμόζει δικούς της Κανονισμούς Καταμετρήσεως τής χωρητικότητος των πλοίων της. Οι διάφοροι αύτοι Έθνικοί Κανονισμοί παρουσιάζουν σημερα αρκέτους διαφορές μεταξύ των. "Ετοι το ίδιο πλοϊό μπορεί νά έμφανιζει διαφορετική χωρητικότητα, άναλογα με τη σημαία που φέρει. Δηλαδή, λόγω μή υπάρχεως ένός όμοιομορφου διεθνούς συστήματος καταμετρήσεως, παρατηρείται το άποτο νά μεταβάλλεται ή χωρητικότητος τού πλοίου κάθε φορά πού άλλάζει σημαία, ένώ το παραγματικό μέγεθος αύτού δέν άλλοιωνται.

Οι Έλληνες Κανονισμοί βάσει των οποίων καταμετρούνται τα Ελληνικά πλοια, περιλαμβάνονται στο Ν.Δ/γμ 973/1971 «Περι καταμετρήσεως της χωρητικότητος των εμπορικών πλοιών», που ισχύει από τον Ιούνιο του 1972.

Η ἐκδόση τοῦ βασικοῦ αὐτοῦ Νομοθετήματος ὑπῆρξε σταθμός στὸν τομέα Καταμετρήσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, γιατί μὲ αὐτὸν ἐκσυγχρονίσθηκαν καὶ ἀναμορφωθήκαν σε ενιαίο σύνολο οἱ μέχρι τότε παλιοὶ Κανονισμοί, ποὺ ἦταν ἔγκατεσπαρμένοι σε πολλούς νόμους, διατάγματα, καὶ ἔγκυκλιούς καὶ ἦταν γεμάτοι ἀπό ἀσφειες καὶ κενά. Τά περιορισμένα χρονικά δριτά τῆς ὁμιλίας δεν μού ἐπιτρέπουν νά ἀναφερθώσαν σε δόλους τούς Ἑλληνικούς Κανονισμούς καταμετρήσεως. Θά προσπαθήσω δύμας νά ἀναπτύξω ἐκείνους τούς κανονισμούς πού κατά τη γνώμη μου παρουσιάζουν Εχειριστο ἐνδιαφέροντα ἡ χρειάζονται διευκρινήσεις καὶ επενηδάσεις.

“Η πιό ένδιαφέρουσα Καινοτομία τού νομοθετήματος 973/71 υπήρξε ή υιοθέτηση τής Συστάσεως τού Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού ‘Οργανισμού, (IMCO), ‘Πειρί Γραμμῆς Χωρητικότητος’ (διεθνών γνωστής ώς TONNAGE MARK) και ή καθιέρωση αυτής ώς νέου τρόπου ύπολογισμού τής χωρητικότητος τών Έλληνικών πλοίων,

πού διαβέτουν δύο καταστρώματα. Έδω νομίζω ότι άξιζει τόν κόπο νά σταθούμε για λίγο και νά έξετασουμε κάπως διεξοδικώτερα την μεθόδιο της TONNAGE MARK, λόγω τούτου διάτερου ένδιαφερόντος πού παρουσιάζει άλλα και τής διαπιστώσεως ότι οι λεπτομέρειες έφαρμογής και χρησιμότητος αυτής δέν είναι γνωστές σε εύρυ κύκλο ασχολουμένων με τή ναυτιλία προσώπων, άλλα και έχουν περάσει 15 χρόνια από τήν έκδοση τής σχετικής συστάσεως τού IMCO και 7 χρόνια από τήν υιοθέτηση της από τή χώρα μας.

"Η TONNAGE MARK, που άντικατέστησε τήν παλιά μέθοδο του «OPEN SHELTER DECK», είναι μιά Γραμμή ή όποια χαράσσεται σε ωρισμένη θέση και τών δύο πλευρών του πλοίου και γιά νά δαιρίζεται από τη Γραμμή Φορτώσεως έχει ώς ένδεικτικό της σήμα ένα άνεοτραμένο ισόπλευρο τρίγωνο που χαράσσεται πάνω απ' αύτή. (Βλ. Σχήμα). Άναλογα με τήν βύθιση ή μη τής TONNAGE MARK στο νερό, όπως θά έξηγήσω παρακάτω, τό πλοίο μπορεί νά έμφανίζει τήν πραγματική του ή μειωμένη χωρητικότητα. Δηλαδή ή μέθοδος αυτή βασίζεται στό συνδυασμό χωρητικότητος και βάρους φορτίου, άφού τό πλοιο θεωρείται ότι έχει χωρητικότητα μικρότερη τής πραγματικής του, όταν τό μεταφέρομενο φορτίο είναι λιγότερο από αυτό που έπιτρέπει ή μεταφορική ικανότης τού πλοίου.

"Έχουμε δύο περιπτώσεις έφαρμογής της TONNAGE MARK:

1η Περίπτωση - Μια (μοναδική) χωρητικότης

Μετά ἀπό αἰτηση τοῦ πλοιοκτήτου πλοίου, πού ἔχει δύο πλήρη καταστρώματα, ὁ χώρος ἔρου φορτίου καὶ ὡριμένοι ἄλλοι χώροι τοῦ υποφράγματος (Βλ. Σχῆμα) ἔξαιρουνται τέσσερις χωρικτότητος. Ἐφόδους ὑπάρχουν οι ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

α) Ὡς κατάστρωμα ἔξαλων ἔχει ληφθεὶ τό Δεύτερον καὶ οὐχὶ τό ἀνώτερο κατάστρωμα καὶ κατά συνέπεια ἡ Γραμμή Φορτώσεως ἔχει χαραχθῆ κάτω ἀπό τό δεύτερο αὐτό κατάστρωμα. (Βλ. Σχῆμα)

β) Στίς πλευρές του πλοίου, στό ίδιο ύψος της Γραμμής Φορτώσεως και σε απόσταση 540 χιλιοστόμετρων πρύμα ἀπ' αὐτή ἔχει χαραχθεὶ μία ὄρισμένη γραμμή πού καλεῖται «Γραμμή χωρητικότητος». (TONNAGE MARK).

"Όταν ύπάρχουν περισσότερες της μιάς γραμμής φορτώσεως, ή TONNAGE MARK χαράσσεται στο ύψος της ύψηλότερης γραμμής φορτώσεως. (Βλ. Σχήμα)

γ) Σε καμπιά περίπτωση ή TONNAGE MARK δέν επιτρέπεται νά βυθισθεί στο νερό. Αύτο ἀλλώστε θά ἀποτελούσε καὶ παράβαση τῆς Διεθνούς Συμβάσεως περὶ γραμμῆς Φορτώσεως, ἀφοῦ καὶ οἱ δύο Γραμμές (Χωρικότητος καὶ Φορτώσεως) εύρισκονται από ἴδιο μήνας.

Όταν συντέχουν οι τρεῖς αὐτές προϋποθέσεις, ή επίσημη χωρητικότης του πλοίου που άναγράφεται στό πιστοποιητικό Καταμετρήσεως αυτού είναι μικρότερη της πραγ-

ματικής του. Αύτή ή μειωμένη χωρητικότης λαμβάνεται πάντοτε υπόψη για διάλεξ τις οικονομικές επιβαρύνσεις και τά θέματα ασφαλείας τού πλοίου. Δηλαδή στην περιπτώση αυτή τό πλοίο αύτοπεριορίζει τήν μεταφορική του ικανότητα σε βάρος μέ άντλαγμα τήν έκφανση μειωμένης χωρητικότητος ή όποια απότελει και τή μοναδική χωρητικότητα (μοναδικό ζεύγος ήλικης και καθαρής χωρητικότητος) τού πλοίου.

2η Περίπτωση - Διπλή χωρητικότης

Μετά από αίτηση τού πλοιοκτήτου πλοίου πού έχει δύο πλήρη καταστρώματα, ή μειωμένη χωρητικότης τής προαναφερθείσης 1ης περιπτώσεως, μπορεί να χρησιμοποιείται έναλλακτικά με τή μεγάλη (πραγματική) χωρητικότητα τού πλοίου. Εφόσον ύπαρχουν οι άκολουθες προϋποθέσεις:

α) Στίς πλευρές τού πλοίου είναι χαραγμένη η TONNAGE MARK κάτω από το Δεύτερο Κατάστρωμα και σε όρισμένη άποσταση από αυτό, πού καθορίζεται σε ειδοκούς πίνακες, άναλογα πρός τό μήκος και τό κοίλο τού πλοίου (Βλ. Σχήμα).

Γιά τη περιπτωση ταξιδίων σε τροπικά ή γλυκά νερά χαράσσεται μια πρόσθετη Γραμμή σε όρισμένη άποσταση υψηλότερα και πρός πρύμνη της βασικής TONNAGE MARK (Βλ. Σχήμα).

β) Ός κατάστρωμα έξάλων τοῦ πλοίου έχει ληφθῆ τό ἀνώτερο καὶ ἡ Γραμμὴ Φορτώσεως εύρισκεται μεταξὺ Δευτέρου καὶ ἀνωτέρου καταπονώματος (Βλ. Σχῆμα).

τερού καταστρωμάτου. (Βλ. Σχήμα).

Μετά τή διαπιστώση υπάρχεως των δύο αύτών προϋποθέσεων, έκδίδεται τό πιστο-
ποιητικό καταμετρήσεως τού πλοίου που ά-
ναγράφει δύο χωρητικότητες, τή μεγάλη
(πραγματική) ολική και καθαρή χωρητικότη-
τα και τή μικρή (μειωμένη) ολική και καθαρή
χωρητικότητα τού πλοίου. Γιά νά κυριολε-
κτήσουμε, μπορούμε νά πουύμε ότι τό πλοίο
έχει οιπλή ή καλλίτερα δυαδική χωρητικότη-
τα.

Σύμφωνα με τή Σύσταση τού IMCO, σταν ή T.M. είναι βυθισμένη στό νερό, λαμβάνεται ύπόψη η μεγάλη χωρητικότης, ένων δταν ή T.M. δέν είναι βυθισμένη στό νερό, μπορεί νά ληφθεί η μικρή χωρητικότης γιά τόν ύπολογισμό όρισμένων οίκονομικών έπιβαρυνσεων τού πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τή Σύσταση τού IMCO, κάθε χώρα είναι υποχρεωμένη νά λαμβάνει ύπόψη γιά τά θέματα ασφαλείας τού πλοίου τή μεγάλη χωρητικότητα, άνεξάρτητα άν ή T.M. βυθίζεται ή μή, ένων γιά δλες τίς άλλες οίκονομικές έπιβαρυνσεις τού πλοίου μπορεί κατά τή κρίση τηνά λαμβάνει ύπόψη τή μειωμένη χωρητικότητα, σταν ή T.M. δέν βυθίζεται στό νερό.

Στήν προκειμένη περίπτωση οι Έλληνικοί Κανονισμοί προβλέπουν τή πιό δυσμενή γιά τό πλοιο τακτική. Δηλαδή όπου στη νομοθεσία μας ή χωρητικότης δρίζεται ότι αυτός κριτήριος επιβολής φόρων, τελών και λοιπών οικονομικών έπιβαρύνσεων, λαμβάνεται υπόψη ή μεγάλη χωρητικότης, άνεξάρτητα άνθρωποι ή Μη Τ.Μ. Ως εκ τούτου τά Έλληνικά πλοιά στό μέν επιωτερικό πληρώνουν τίς οικονομικές των έπιβαρύνσεις πάντοτε βάσει τής μεγάλης χωρητικότητος, στό δέ έξωτερικό ή επιλογή μεταξύ τής μεγάλης ή μικρής χωρητικότητος έξαρτάται από τό καθεστώς που ισχύει σε κάθε λίμενα. Επίσης τά ξένα πλοιά που καταπλέουν σε Έλληνικούς λιμενες πληρώνουν τά τέλη τους όπως και τά Έλληνικά πάντοτε βάσει τής μεγάλης χωρητικότητος.

Από τά προαναφερθέντα συνάγεται χωρίς έπιφύλαξη ότι κάθε πλοϊο που διαθέτει δύο καταστρώματα έχει οικονομικό συμφέ-

ρον νά καταμετρήθη με τή μέθοδο τής T.M.

Η έπιλογή καταμετρήσεως αύτου κατά τή μέθοδο τής μοναδικής (μειωμένης) χωρητικότητος ή της διπλής (έναλλατικής) χωρητικότητος έχαρτάται από τήν έκτιμηση τών συγκεκριμένων στοιχείων κάθε πλοίου. Δηλαδή ο ένδιαφερόμενος έφοπλιστής πρίν άποφασίσει, για τήν έπιλογή τής 1ης ή 2ας περιπτώσεως, πρέπει νά έξετάσει έαν τά φορτία πού θα μεταφέρει συνήθως το πλοίο του είναι έλαφρά ή βαρειά, τό καθεστώς ύπολογισμού τών τελών στούς πιθανούς λιμένες κατάπλου πλοίου κ.λ.π.

Αυτά είναι σε γενικές γραμμές τά ισχύοντα γιά τή TONNAGE MARK.

"Όπως παροανέφερα κάθε χώρα έφαρμόζει δικούς της κανονισμούς, οι οποίοι κατά κανόνα είναι άντιγραφή ένος από τά τρία βασικά συστήματα Καταμετρήσεως, δηλαδή τού Βρετανικού, τού 'Αμερικανικού ή τής Συμβάσεως τού ΟΣΛΟ.

Οι 'Ελληνικοί Κανονισμοί, σπουδαίως διαμορφωθεί με τό Ν.Δ. 973/71, άποτελούν κράμα διατάξεων τών τριών αυτών βασικών συστημάτων ώς και καθαρώς 'Ελληνικών διατάξεων.

Ως έκ τούτου οι 'Ελληνικοί Κανονισμοί παρουσιάζουν αυτότελεια και δέν μπορούν νά θεωρηθούν σήμερα ως άντιγραφή τών Βρετανικών ή δλλων Κανονισμών. Οι σημαντικότερες διαφορές μεταξύ τών 'Ελληνικών και ξένων Κανονισμών παρατηρούνται στό χαρακτηρισμό τών άκολουθων χώρων ώς έξαιρουμένων ή μή τής χωρητικότητος: α) Τών δεξαμενών υγρού έρματος β) τού άνοικτου χώρου όχημάτων τών Ο/Γ πλοίων και γ) ωρίσμενων χώρων έπιβατων μάς κατηγορίας έπιβατηγών πλοίων τού έπιωντας.

Συγκεκριμένα κατά τούς 'Ελληνικούς Κανονισμούς οι δεξαμενές ζυγοσταθμίσεως τών πλοίων και οι δεξαμενές τών δεξαμενοπλοίων, τών φορτηγών χύμα φορτίου, τών μεταλλευματοφόρων και τών όχηματαγωγών, πού προορίζονται άποκλειστικά γιά ύγρο έρμα και μέχρι ποσοστού 30% τής όλης χωρητικότητος τού πλοίου έξαιρούνται και ύπολογιζονται σ' αύτη. Η ίδια έξαρτηση ισχύει και κατά τούς 'Αμερικανικούς Κανονισμούς και μάλιστα χωρίς τών περιορισμό τού 30%. Αντίθετα ούδεμία έξαρτηση ισχύει κατά τούς Κανονισμούς τού ΟΣΛΟ και τούς Βρετανικούς.

Ός πρός τό άνοικτο χώρο τού καταστρώματος όχημάτων τών όχηματαγωγών

πλοίων, αύτός θεωρείται, κατά τούς 'Ελληνικούς Κανονισμούς, κλειστός μέχρι τού υψους τών πλευρικών διαδρόμων και συνυπολογίζεται στή χωρητικότητα. Τό άντιθετο συμβαίνει σε όλα τά άλλα συστήματα Καταμετρήσεως.

Τέλος ως πρός τούς χώρους έπιβατών τών έπιβατηγών Y/K έξαρτερικού και τών Κρουαζερόπλοιων τής Μεσογείου οι οποίοι εύρισκονται πάνω άπό τό πρώτο κατάτρωμα, πού κείται υπεράνω τού άνωτέρου καταστρώματος, οι 'Ελληνικοί Κανονισμοί προβλέπουν τήν έξαρτηση του από τήν χωρητικότητα. Τό ίδιο δρίζουν οι 'Αμερικανικοί κανονισμοί και μάλιστα γιά όλες τίς κατηγορίες τών πλοίων. Αντίθεται οι Βρετανικοί και τής Διεθνούς Συμβάσεως ΟΣΛΟ Κανονισμοί ούδεμία έξαρτηση προβλέπουν.

Λόγω τών διαφορών τών 'Εθνικών μας κανονισμών πρός τούς ξένους, κανονικά θά έπρεπε τά έντα πλοία πού χρησιμοποιούνται έξαρτηση γιά πρώτη φορά, νά καταμετρούνται μέ τούς 'Ελληνικούς Κανονισμούς και νά έφοδιάζωνται μέ σχετικό πιστοποιητικό, πρός ύπολογισμό τών οικονομικών τους έπιβαρύνσεων στήν 'Ελλάδα.

Τό άντιστροφο θά έπρεπε νά ισχύει γιά τά έλληνικά πλοία πού καταπλέον σέ ξένους λιμένες. Πρός άποφυγή τής διαδικασίας αύτής πού θά είχε σάν συνέπεια μεγάλες καθυστερήσεις και οικονομικές έπιβαρύνσεις τών πλοίων, τά διάφορα ναυτικά κράτη, μεταξύ τών όποιων και ή 'Έλλας, έχουν συνάψει Διμερείς Συμβάσεις Έμποριου και Ναυτιλίας, έπι τή βάσει τών όποιων άναγνωρίζονται άμοιβαιώς τά 'Εθνικά πιστοποιητικά καταμετρήσεως τών πλοίων πού φέρουν τή σημαία αύτών.

Οι Διμερείς θμως αύτές Συμβάσεις απότελούν μία λύση άναγκης και δέν έπιλύουν τό πρόβλημα τής άνισης μεταχειρίσεων τών πλοίων και τά λοιπά διπλα πού δημιουργούνται από τήν υπαρξη τών διαφορών τών 'Εθνικών Κανονισμών. Τά ναυτικά Κράτη άπο πολλά χρόνια κατανόησαν τήν άναγκη καθυέρωσεως ένός ένιαίου παγκοσμίου συστήματος καταμετρήσεως, έπι τή βάσει τού όποιου νά καταμετρούνται δλλά τά πλοία, άνεξαρτήτως 'Εθνικότητος. Οι πρώτες προσπάθειες άρχισαν τό 1873, συνεχίσθησαν στήν Κοινωνία τών 'Εθνών και τελικά, μετά από πολλές άνταλλαγές άπόφεων και διαπραγματεύσεις, καρποφόρησαν στόν IMCO. Τό έτος 1969 ύπογράφηκε στό Λονδίνο τή.

πρώτη Διεθνής Σύμβαση «Περί καταμετρήσεως τής χωρητικότητος τών πλοίων», ή όποια καθιερώνει διεθνώς ένιαίο σύστημα καταμετρήσεως τών πλοίων όλων τών συμβαλλομένων Κρατών. Τή Σύμβαση αύτή ύπογραψε τότε και ή 'Ελλάς μέ τήν έπιφύλαξη τής έπικυρώσεως της.

"Αν και πέρασαν 10 χρόνια από τής ύπογραφής της, ή Διεθνής Σύμβαση «Περί Καταμετρήσεως τής χωρητικότητος τών πλοίων» δέν έχει τεθεί άκομη σέ ισχύ, διότι δέν τήν έχουν έπικυρώσει μέχρι σήμερα όπως άπαιτεται, 25 Κράτη τών όποιων ή όμπορικος στόλος απότελει τό 65% τής όλης τής χωρητικότητος τής παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο άριθμός τών Κρατών έχει ύπερκαλυφθεί, δχι ούμων και τό ποσοστό χωρητικότητος, άφου έχουν έπικυρώσει τήν Δ.Σ. μέχρι στιγμής 38 κράτη, τών όποιων ή στόλος καλύπτει τό 60% τής παγκόσμιας χωρητικότητος. Απομένει διλαδή μόνον ένα ποσοστό 5%. Τά κυριότερα ναυτικά κράτη πού έπικυρώσαν τή Δ.Σ., είναι ή Μεγάλη Βρετανία, ή Νορβηγία, ή Σοβιετική, ή Ενωση, ή Ιταλία, ή Γερμανία και ή Λιβερία. Δέν τήν έχουν έπικυρώσει άκομη ή χώρα μας, ή Ιαπωνία, οι ΗΠΑ, ή Γαλλία και άλλες μικρές ναυτιλιακές χώρες. Από τίς χώρες τής E.O.K. μόνον οι μασές έχουν έπικυρώσει τήν Δ.Σ. (Ναι = Μ. Βρετανία - Ιταλία - Δ. Γερμανία και Βέλγιο. Όχι = Γαλλία - Όλλανδια - Δανία και Ιρλανδία).

"Από τό μεγάλο χρονικό διάστημα πού χρειάστηκε γιά νά καταρτισθεί και ύπογραφεί η Σύμβαση αύτή, καθώς και από τή μή γενική έπικυρωση της μέχρι σήμερα, προκύπτει δτή υπήρχαν και ύπάρχουν άκομη πολλά άντικρουσόμενα συμφέροντα μεταξύ τών διαφόρων ναυτικών Κρατών και ή Διεθνής αύτή Σύμβαση ύπογράφηκε μετά από πολλούς άναγκαστικούς συμβιβασμούς και άμοιβαιες ύποχωρησεις, χωρίς νά μπορεί νά ικανοποιήσει όλα τά οικονομικά συμφέροντα τών έμπορικών στόλων τών συμβαλλομένων χώρων. Κατά τήν προσωπική μου γνώμη, ή έφαρμογή τής Δ.Σ. θά παρουσιάσει στή πράξη άρκετά κενά και άτελειες και θά δημιουργήσει δυσκολίες, οι όποιες θά άδηγησουν κατ' άναγκη στή συμπλήρωση και τροποποίηση τής.

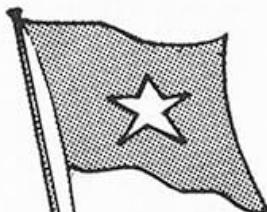
"Όπωσδήποτε φαίνεται δτή παρά τό σκεπτικισμό μέ τόν όποιο πολλά κράτη ύποδεχθηκαν τή Διεθνή αύτή Σύμβαση, δέν είναι μακριά ή ήμέρα πού θά τεθή σέ ισχύ.

Καθώς είναι νοητό, δέν μπορεί νά άναπτυ-

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

χθει στά στενά πλαίσια μιᾶς όμιλίας δύο τό περιεχόμενο τής Συμβάσεως. Έν τούτοις θά προσπαθήσω νά τονίσω τά πιο ένδιαφέροντα σημεία αύτης, τόσο άπο πλευρᾶς τεχνικών κανονισμών, δύο και άπο πλευρᾶς διοικητικών διατάξεων. Επίσης θά προσπαθήσω νά έπισημώνω τίς κυριώτερες διαφορές μεταξύ αύτης και τών Έλληνικών Κανονισμών Καταμετρήσεως, ώστε νά διαγραφούν οι βασικές έπιπτωσεις επί τών Έλληνικών πλοιών.

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΤΟΥ ΛΑΪΝΕΡ ΤΗΣ «ΧΟΜ ΛΑΪΝΣ»

Τό παραγγελθέν είσι τά Γαλλικά ναυπηγεία τής Μεσογείου έπιβατηγόν λάινερ τών 30.000 τόν. γκρός τής Χόμ Λαΐνς θά πρωθείται διά δύο μηχανών δήζελ κατασκευής τών Γκράντ Μοτόρι τής Τεργέστης, τού νέου τύπου 13.600.

Αι δύο μηχανάι θά είναι 10κύλινδροι με ιπποδύναμην έκαστη 15.000 ππων, εις τάς 160 στροφάς κατά λεπτόν και ταχύτητα 23,6 μιλών.

Αι δύο αύτα μηχανάι είναι αι πρώται τού τύπου 13.600. Τό πρωτότυπον τελεί ήδη ύπο δοκιμήν. Είναι δίχρονοι, δυνάμεναι νά έχουν καυσίμων πετρέλαιον χαμηλής ποιότητος.

Η μηχανή αύτή έδοκιμάσθη τό πρώτον τό 1975. Η παραγωγή άπειλεται κατ' άρχην εις τέσσαρας μηχανάι 10κυλινδρους.

ΠΥΡΗΝΟΚΙΝΗΤΑ

Η Ρωσία θά κατασκευάση και δλα πυρηνοκίνητα πλοία. Κέκτηται ήδη τρία παγοθραυστικά άτομοκίνητα. Ήδη είσι τό Λένινγκραντ ήρχισεν ή κατασκευή τών πρωστηρίων μηχανών. Η οικονομία τού πετρελαίου και ή κτηθείσαι πείρα είναι οι άποφασιστικοι παράγοντες. Ας σημειωθή τό παγοθραυστικόν «Άρκτικα» κατ' Αύγουστον 1977 έφθασε εις τόν Βόρειον Πόλον, διά μέσου στρώματος πάγου πάχους οκτώ μέτρων εις ώρισμένα τημάτα τής διαδρομής του.

ΣΥΣΚΕΥΑΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

Τό τελευταίο τραγικό άτύχημα τής Καραϊβικής κατά τό όποιον συνεκρούσθησαν δύο θαλάσσιοι κολοσσοί, τό όποιον ήτο και τό μεγαλύτερο εις άπωλειαν ζωής και εις οικονομικάς έπιπτωσεις φέρει εις τήν έπικαιρότητα άρισμένας σκέψεις και έρωτήματα σχετικά με τήν άσφαλεια τού πλού και τήν άποφυγήν τών κατά θάλασσαν συγκρούσεων διά τήν όποιαν πολλά έχουν γραφεῖ εις τό παρελθόν.

Δέν θά άναφερθώμεν ένταῦθα εις συγκρούσεις οφειλομένας εις τόν άνθρωπινον παράγοντα ή όποιος, ώς γνωστόν παίζει τόν πρωτεύοντα ρόλον εις τήν καλήν διακυβέρνησιν και τήν άσφαλειαν τού πλοίου, θά περιορισθώμεν μόνον εις τήν έξέτασιν τών δυνατοτήτων τών μηχανήμάτων και ειδικότερον εις τό ραντάρ, θεωρούντες δεδομένοντος τό δραγανον πούτο ξειρίζεται άπο τό κατάλληλον πρόσωπον.

Παρά τήν ύποτιθεμένην τελεότητα τών ραντάρ, πολλά άτυχήματα οφείλονται εις αύτο τούτο τό δραγανο, είτε έξ έσφαλμένης άναγνώσεως (όπου υπεισέρχεται ή άνθρωπον παράγων), ή έκ βλάβης τού όργανου ή έξ άνεπαρκείας ή άτελείας τού δραγανού τό όποιον έν δεδομένη στιγμή δέν έδωσε τά άπαιτούμενα στοιχεία ή δέν έλειτούργησε.

Οι διάφοροι οίκοι διαφημίζοντες τό ραντάρ των, διαφημίζουν συγχρόνως και πλήρη άσφαλειαν τού πλού. Τούτο θά δέν είναι άκριβές διότι όλοι γνωρίζομεν διότι άσφαλεια 100% εις τήν θάλασσα δέν είναι δυνατή, δι' οι οίκοι κατασκευαστικοί οίκοι ραντάρ καταβάλλουν συνεχώς προσπαθείας διά τήν τελειοποίησιν τού προϊόντος των, υπέπεσε δέ εις τήν άντιληψήν μας τό τελευταίον τεχνολογικόν έπιτευγμα τού Άμερικανικού οίκου RAYTHEON ή συσκευή RAYCAS (RAYTHEON COLLISION AVOIDANCE SYSTEM) ήτοι ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ και δύ-

ναται νά θεωρηθή ως τό τελειότερον υπάρχον σήμερον εις τό έμποριον.

Τό RAYCAS είναι μικρού δύκου (COMPUTERS), χειρίζεται εύκόλως, ή δέ τιμή του είναι κατωτέρα δύων τών υπαρχόντων παρομοίων όργανών.

Τό RAYCAS βασίζεται άπολύτως εις COMPUTERS, και περιέχεται εις μίαν μονάδα καθ' άλογοντας χωρίς νά χρησιμοποιήθηκες COMPUTERS έξωτερως ή άλλες βοηθητικές συσκευές ή έξαρτήματα. Χρησιμοποιείται έν συνδυασμών μέ τά άμερικανικής κατασκευής «ραντάρ 16» τής RAYTHEON, δύναται θά χρησιμοποιηθήται και μέ παντάρ RAYTHEON/SELENIA, DECCA και SPERRY διά τής παρενθέσεως μονάδος προσαρμογής (INTERFACE).

Κατά τήν κατασκευήν του έχουν τηρηθή άποσαι αι άπαιτησεις τών κανονισμών τής άμερικανικής άκτοφυλακής και τής Ναυτικής Διοικήσεως αι προβλεπόμεναι διά τά συστήματα άποφυγής συγκρούσεων, ώς έπισης καλύπτονται και αι προταθείσαι ύπο τού IMCO μελλοντικαί άπαιτησεις.

Τά κυριώτερα στοιχεία τά παρεχόμενα άπο τό RAYCAS παρατίθενται κατωτέρω.

Τό RAYCAS παρέχει δυνατότητα συγχρόνου παρακολούθησεως 20 στόχων. Μέ τήν βοήθειαν δέ δύο ζωνών άσφαλειας εις τήν θόρην του, έξασφαλίζεται άυτόματος άπτικη και άκουστηκή προειδοποίηση κατά παντός έπικράντυνον στόχου εισερχομένου εις μίαν έκ τών δύο ζωνών άσφαλειας. Ή μία ζώνη άσφαλειας είναι κύκλος σταθερός άκτινος 4 μιλών περί τό πλοίον μας ή δέ έτέρα τοποθετείται άπο τόν χειριστήν άναλόγως τών έκστοτος άναγκών.

Εις τήν θόρην έμφανίζονται οι στόχοι δι' άνισμάτων τά όποια μάς παρέχουν άμεσως άληθη ή σχετική πορείαν και ταχύτητα τού στόχου ένων συγχρόνως δυνάμειθα νά έχωμεν άυτά τά στοιχεία και εις ψηφιακόν ένδεικτην δι' άπλης πιέσεως τού καταλλήλου κομβού. Επίσης τό ίχνος τού στόχου μάς δίδει τήν τυχόν γενομένην άλλαγήν πορείας ή τα-

χύτητός του.

Κατά τήν παρακολούθησιν τού στόχου τό σύστημα ύπολογίζει αύτομάτως CPA (CLOSEST POINT OF APPROACH) ήτοι πλησιέστερον σημείον συμπλησίασεως, και TCPA (TIME OF CLOSEST POINT OF APPROACH) ήτοι χρόνον έλαχίστης συμπλησίασεως, βάσει έκ τών προτέρων προγραμματισμένων δύριων άσφαλειάς τό έπι τής θόρηνς άνισμα τού στόχου έκπεμπει άναλαμπάς ένων συγχρόνως βομβητής έκπεμπει σήμα κινδύνου, ούτω οι έπι τής γεφύρας άξιωματικοί τίθενται εις κατάστασιν συναγερμού.

“Ενα άλλο χρήσιμον στοιχείον παρεχόμενον εις τήν θόρην είναι τό θομίωμα δοκιμαστικού χειρισμού τού πλοίου μας διά τού άποιου προσδιορίζεται τό νέον PCA και TCPA τών παρακολουθουμένων στόχων έάν είχε γίνει άλλαγή πορείας ή ταχύτητος τού πλοίου μας, δίνονται δέ συγχρόνως και τά δυνατά σημεία συγκρούσεως βάσει τής προϋπολογισθείσης νέας πορείας ή ταχύτητος.

“Ενα άλλο στοιχείον πού άναγινώσκεται εις τό RAYCAS είναι ή έκπτωσις τού πλοίου μας διά τής παρακολουθήσεως άκινητου στόχου.

Τέλος διά τήν πλοιήγησιν έντός στενών, προκαθορίζονται πορείαι άκολουθηταί και ύποτυπώνωνται εις τήν θόρην μέ δυνατότητα της μέχρις 8 σκελών.

Τά άνωτέρω έν περιήγηψε έκτεθέντα είναι τά χαρακτηριστικότερα σημεία τής τελευταίας αύτης έπινοήσεως. Βεβαίως πλήν τούτων τό RAYCAS παρέχει και δλα τά στοιχεία τά παρεχόμενα άπο δλα τά σύγχρονα ραντάρ.

Αι άνωτέρω παρεχόμεναι λίαν περιληπτικοί πληροφορίαι είναι έπαρκεις ώστε νά δώσουν μίαν εικόνα τής ύπερσυγχρόνου αύτης συσκευής ή άποια χειρισμένη άπο καταλλήλων έκπαιδευμένον προσωπικόν δύναται νά προσφέρει μεγίστας ύπηρεσίας εις τήν άποφυγή τών θαλασσιών άτυχημάτων λόγω συγκρούσεως.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τό ισχυρότερον (3500 HP) και πλέον σύγχρονον (κατασκευή Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικόν / ρυμουλκόν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εις τά έλληνικά χωρικά ύδατα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις - Ρυμουλκήσεις
Μπότσαρη 16 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD: "LIMINSHIP" - PIRAEUS
TELEX: 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων: 4520.132, 4520.084,
4520.128, 4512.128, 4525.262

Κατά τάς μή έργασμον ωρας: 8946.107,
8028.592, 9916.866, 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

FEARWAYS HOUSE, 2A, ST. BARNABAS ROAD

WOODFORD GREEN, ESSEX G8 7 DA

TELEX: 897954

TELAD: "MATSAS" ESSEX

TELEPH: 5056421

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Τό φορτίον καί ἡ φορτωτική

Αδιατάρακτος πρακτική και ρηταὶ διατάξεις ναυτικῶν νόμων έχουν καθιερώσει εν τῇ ναυτικῇ συναλλαγῇ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν τόπον προορισμού, εἰς τὸν ἐμφανίζοντα τὴν πριοτότυπον φορτωτικήν καὶ νόμιμον κομιστὴν αὐτῆς. Ἡ ὑπὸ τούς δρους αὐτούς παράδοσις τοῦ φορτίου, ἀπαλλάσσει τῆς εὐθύνης τὸν θαλάσσιον μεταφορέα, ὃ διόποις ἐκτελεῖ οὕτω τὰς ἐκ τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ὑποχρέωσεις του.

Καὶ αὐτὸ μέν εἶναι τὸ «κατεστημένον» τῆς λειτουργίας τῆς φορτωτικῆς καὶ ἡ μάχη ἐναντίον δλον τῶν κατεστημένων εἰς τὴν ἐποχὴν μας, περιέλαβε καὶ τὴν φορτωτικήν, εἰς τὸ πεδίον τῆς ὄποιας ἐνεφανίσθη ἡ ἀξίωσις παραδοσεως τοῦ φορτίου ἀνευ προσαγογῆς δεδοντος ἐξωφλημένης τῆς πρωτοτύπου φορτωτικῆς.

Ἐνιοτε προβλαλοῦνται εὐλογοφανεῖς δικαιολογίαι εἰς στήριξιν τῆς ἐξωφρενικῆς ταύτης ἀξιώσεως π.χ. ἡ καθυστέρησις τῆς ἀποστολῆς τῆς φορτωτικῆς διά τοῦ ταχυδρομείου. Ἀφοῦ ἡ φορτωτική δέν ἐφθασε ἀκόμη, δώσατε μας τὸ φορτίον... ἀνευ φορτωτικῆς! Ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ περιοδικόν MARINE WEEK ἐπιστολὴ πλοιάρχου πληροφοροῦντος τὸν πλοιοκτήτην του διτὶ ἡρνήθη μὲν νά παραδώσῃ τὸ φορτίον χωρὶς τὴν πριοτότυπον φορτωτικήν, εὐτυχῶς διέταξε ὁ πλοιάρχος νά ἀρχίσῃ ἡ ἐκφόρτωσις.

Ἄγνοεὶ κανεὶς τί νά πρωτοθυμάσῃ, τὴν ἀγνοίαν ἢ τὴν κουφονίαν. Ἡ ἀφέλεια διως ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τοὺς παραλήπτας πόλλοι τὸν διοίων θεωροῦν ἐν καλῇ πίστει διτὶ δικαιοῦνται νά παραλάβουν τὸ φορτίον, μόνον καὶ μόνον διότι τὸ πλοίον ἐφθασε εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ καὶ θεωροῦν ὡς γραφειοκράτας τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ διόποι ἀπαιτοῦν τὴν πριοτότυπον φορτωτικήν διά νά παραδώσουν τὸ φορτίον.

Εἰς ἄλλας περιπτώσεις, οἱ παραλήπται προσφέρουν ἰδικὴν τῶν ἐγγύησιν εἰς τὴν θέσιν τῆς ἀποστασίουσί της φορτωτικῆς καὶ φυσικά πρόκειται περὶ κωμωδίας διότι ἡ ἐγγυητής πρέπει νά εἴναι τρίτον πρόσωπον ἐγγύωμενον ὑπέρ τοῦ ὑποχρέους καὶ δχι οὔτος ὃ ὑπόχρεος.

Καὶ ἄλλαι ἀπειλεῖ ἔξετοξεύθησαν εἰς παρομοίας περιπτώσεις ἐναντίον τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ χρονοναυλώσεως, δουν ὃ ναυλωτής ἐδήλωσεν διτὶ θά θεωρήσῃ τὸ πλοίον OFF HIRE διά τὸν χρόνον τῆς καθυστέρησεως ἀφίξεως τῆς φορτωτικῆς.

Εἶναι διως εὐνόητον διτὶ ἡ καταβολὴ τοῦ χρονοναυλοῦ δέν δύναται νά διακοπῇ διά λόγον μῆ ἀναγόμενον εἰς ὑπαπιτόητα τοῦ πλοιοκτήτου - ἐκναυλωτοῦ.

Βεβαίως ρήτραι εἰς τοῦτο κατευθυνόμεναι ὡς

λ.χ. «Ἐάν εἰς τὸν λιμένα ἐκφόρτωσεως δέν είναι διαθέσιμοι αἱ φορτωτικαὶ, τὸ πλοίον θά ἐκφόρτωσι μὲ προσωπικὴν ἐγγύησιν τοῦ ναυλωτοῦ ἢ τοῦ παραλήπτου ἀλλάζουν τὴν εἰκόνα τελείωσις, διότι τότε τὸ πλοίον καθυστερεῖ ὑπατίως τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ είναι ἐργον συνέσεως νά μή δέχεται ὃ πλοιοκτήτης τοιαύτας ἡ ἄλλας παρομοίας ρήτρας κατά τὴν κατάρτισιν τοῦ ναυλωσμούν.

Ἐις τοιαύτην περιπτώσιν τίθεται τὸ ἐρώτημα ποιάν ἐγγύησιν δύναται νά ζητήσῃ ὃ μεταφορεύεις; Ἡ τρέχουσα ἀπάντησις είναι: Ἐγγυητικὴν ἐπιστολὴν ἀνεγνωρισμένης Τραπέζης. Τὸ πράγμα διως δέν είναι τόσον ἀπλὸν δσον τὸ ἐμφανίζει ἡ ἀνωτέρω ἀπάντησις καὶ τούτῳ διότι ἡ ἐγγύησις σκοπὸν ἔχει νά καλύψῃ τὸν μεταφορέα ἀπὸ τοῦ κινδύνου μετά τὴν τοιαύτην ἀνορθόδοξον παράδοσιν τοῦ φορτίου, νά ἐμφανισθῇ ἄλλος νόμιμος κομιστής τοῦ πρωτοτύπου τῆς φορτωτικῆς καὶ νά ζητήσῃ τὸ φορτίον καὶ ἐπεδή τὸ φορτίον ἔχει ἡδη παραδοθεῖ εἰς ἄλλον, ὁ κομιστὴς τῆς φορτωτικῆς θά ζητήσῃ τὴν ἀξίαν του. Ἐπομένως ἡ ἐγγυητικὴ πρέπει νά είναι ἐγγυητικὴ ὥρισμένου χρηματικοῦ ποσοῦ καὶ τὸ ποσόν τούτο συμβουλεύουν τὰ Clubs νά είναι

200% τῆς ἀξίας τοῦ φορτίου τσίφ, διότι πιθανώτατα ὁ μεταφορεὺς θά κληθῇ νά πληρώσῃ ὑπέρ τὴν τσίφ ἀξίαν εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ.

Ἐάν ἡ προϋπόθεσις αὐτῇ τοῦ ποσοῦ καλυφθῇ, μένει ἀκόμη να καλυφθῇ καὶ μία ἄλλη προϋπόθεσις, ἡ τοῦ χρόνου τῆς ἴσχους τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς. Παρατείται διτὶ αἱ Τραπέζαι συνηθέστεραι περιορίζουν εἰς ὥρισμένον χρόνον τὴν ἴσχυν τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς. Εἰς τὴν προκειμένην διως περίπτωσιν, μόνον ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴν ἀριστούσην χρόνου δύναται νά ἀσφαλίσῃ τὸν θαλάσσιον μεταφορέα, ὃ διόποις δέν δύναται νά γνωρίζῃ πότε θά ἐμφανισθῇ ἡ πρωτότυπης φορτωτική, ἐναπόκειται δέ εἰς τὸν καλῆς πιστεώς παραλήπτην νά μεριμνήσῃ διά τὴν ταχείαν προσαγωγήν τῆς πρωτοτύπου φορτωτικῆς δεδοντος ἐξωφλημένης, ώστε ν' ἀπαλλαγῇ τὸν ἐπιβαρύνσεων τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς.

Συνήθως ὑπὸ τῶν συγχρόνων πολεμίων τοῦ κατεστημένου τῆς φορτωτικῆς βάλλεται ὁ μεταφορεὺς ὡς ἀξιών ὑπερβολικάς ἐγγυησεις. Πριν διως ὁ μεταφορεὺς ὑποχωρήσῃ εἰς τὰς τοιαύτας κατηγορίας — καὶ δέν πρέπει νά υποχωρήσῃ — ὀφείλει ν' ἀπαντήσῃ διτὶ ὑπαίτιος τῆς ἀταξίας δέν είναι αὐτὸς ὃ μεταφορεύεις, ἀλλ' ἐκείνος ὃ διόποις ἀξίοι νά παραλαβῇ τὸ φορτίον χωρίς νά ἔχῃ τὸ ἀπαραίτητον ἐγγραφον, δηλαδή τὴν πρωτοτύπην φορτωτικήν.

Ἀμερικανική Διαιτητική Νομολογία

• **Ναύλωσις.** — "Ορος ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ἐπιρρίπτων τοὺς φόρους εἰσοδήματος ἐπὶ τῶν ναυλωτῶν ἐν τῷ λιμένι φορτωσεως καὶ ἐκφόρτωσεως." — Ἐρμηνεία τοῦ δρου. — **Νοιοφρικανικός φόρος** ἐπὶ τοῦ ναύλου, δέν ἀποτελεῖ φόρον εἰσοδήματος ἄλλα φόρον ἐπὶ τοῦ ναύλου καὶ κατά τὸ ναυλοσύμφωνον βαρύνει τοὺς ναυλωτάς.

Ἡ διένεξις ἡτις παρεπέμφθη εἰς διαιτησίαν ἐν Νέα Υόρκῃ ἀφοροῦν είχε τὴν ἐκτέλεσιν δύο ναυλοσυμφώνων τοῦ ποσοῦ "Oar C No. 1 μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων «'Αντρος Χίλλες» καὶ «'Αντρος Κάσλ» καὶ τῆς ναυλωτρίας ἐταιρίας Γιουνιβέρσαλ Αγκρεκείτες. Τά ναυλοσύμφωνα ἐκάλυπτον μεταφοράν 36.000 ἀγγλικῶν τόννων 5% πλέον ἡ ἐλαττον κατ' ἐπιλογὴν τῶν πλοιοκτητῶν, σιδηρομεταλλεύματος, ἀπό Πόρτ Ελίζαμπεθ εἰς Γκάλβεστον τοῦ Τέξας. "Οταν τὸ πρώτον πλοίον «'Αντρος Κάσλ» ἐφόρτωνε εἰς Πόρτ Ελίζαμπεθ, ἀνέκυψεν τὸ ζητημα ποίος θα ἐπλήρωνε τὸν κατά τὸν νοιοφρικανικὸν νόμον ὀφειλόμενον φόρον εἰσοδήματος.

Κατόπιν δόηγιων τῶν πλοιοκτητῶν, οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου ἡρνήθησαν νά πληρώσουν τὸν φόρον διτὶς κατεβλήθη ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν.

Τά αὐτά ἐπηκολούθησαν καὶ μέ το πλοίον «'Αντρος Χίλλες». Ἡ καταβολὴ ἀμφοτέρων τῶν φόρων ἐκ μέρους τῆς ναυλωτρίας ἐγένετο ὑπό τὴν ηρητὴν ἐπιφύλαξιν διτὶ καταβάλλονται οἱ φόροι πρός ἀποφυγὴν δυσχερεών κατά τὴν φόρτωσιν καὶ ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει συνομολογεῖται ὑποχρέωσις τῆς ἐκναυλωτρίας πρός καταβολὴν τῶν φόρων τούτων.

Τά καταβλήθεντα ποσά ἔξεπεσθησαν κατόπιν ὑπό τῆς ναυλωτρίας ἀπό τὸ 10% τοῦ ναύλου τὸ διόποις ἡτο καταβλητέον ὑπὸ αὐτῆς εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ. Παρεκρατηθῆσαν δολλάρια 10.679 διά τὸ «'Αντρος Κάσλ» καὶ δολλάρια 11.295 διά τὸ «'Αντρος Χίλλες».

Σχετικοὶ είναι οἱ κάτωθι δροι τοῦ ναυλοσυμφωνού:

29. Οἰοιδηπότε φόροι καὶ δικαιώματα ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα φορτωσεως καὶ ἐκφόρτωσεως βαρύνουν τοὺς πλοιοκτητας, ἀλλ' οἰοιδηπότε φόροι καὶ δικαιώματα ἐπὶ τοῦ ναύλου ἡ τοῦ φορτίου βαρύνουν τοὺς ναυλωτάς καὶ τοὺς παραλήπτας.

31. 90% τοῦ ναύλου είναι καταβλητα ἐντός 7 ἡμέρων ἀπό τῆς υπογραφῆς καὶ τῆς παραδόσεως τῶν φορτωτικῶν, ἀνευ ἐκπτώσεως τυνος καὶ μή ἐπιστρέπτεα, ἐάν ἀπολεσθῇ τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον. Τό ὑπό-

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

Έν πάσι περιπτώσει, οι ναυλωταί ισχυρίσθησαν ότι οι πλοιοκτήται έβαρυνοντο μέ τόν φόρον δότι ήτο φόρος εισοδήματος και δχι φόρος ἐπί τον ναύλου και έβαρυνε τόν κτώμενον τόν ναύλον και έπειτα ήτο εις πλοιά φέροντα τήν σημαίαν χωρῶν, αι όποια δέν έχουν διμερή συμφωνίαν μετά τῆς Νοτιοαφρικανικῆς Δημοκρατίας περί άμοιβαίς άπαλλαγῆς ἀπό τῆς φορολογίας.

Οι πλοιοκτήται έξι άλλουν ισχυρίσθησαν ότι ούδεποτε ἔδόθη ή προφορική διαβεβαίωσις μεταξύ τῶν μεσιτῶν, ήτις και ἀν ἔδόθη, ἔδόθη μετά τήν σύναψιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως χωρίς νά ληφθῇ ὑπ' ὄψιν κατά τήν διαπραγμάτευσιν και ὑπό πρόσωπον μή δεσμεύοντο τήν πλοιοκτησίαν. Σχετικῶς, ἐπεκαλέσθησαν τάς ἐγγράφους ὅδηγίας τῶν πρόσων τόν πράκτορον εἰς Πόρτ Έλιζαμπεθ εἰς τάς όποιας ίδιαιτέρως ἑτοιμάζαν δότι ὁ φόρος ήτο καταβλητέος ὑπό τῶν ναυλωτῶν, οι όποιοι ἐπρεπε νά ύποβάλλουν τήν σχετικήν φορολογικήν δῆλωσιν και νά καταβάλλουν τόν φόρον.

Οι πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν ἀκόμη ότι ὁ δρός 29 τοῦ ναυλοσυμφώνου δηλεῖ περί φόρου τοῦ λιμένος φορτώσεως ή ἐκφορτώσεως, δηρ σημαίνει δότι δησμούδηποτε δήφειλεται φόρος ἀπό τον ναύλον, βαρύνει τούς ναυλωτάς.

Τέτισης ισχυρίσθησαν ότι εἰς τόν ναυλοσυμφώνου ἀνεγράφοντο ρητῶς τά πλοια διά τῶν δηποιῶν θά έξετελέστο ή μεταφορά και οι ναυλωταί έγωρίζοντι τά πλοια ήσαν υπό Λιβεριανήν σημαίαν και ἐπομένως (μή ύπαρχούσης δημερῶν συμβάσεως δέν έχηροντο τοῦ νοτιοαφρικανικοῦ φόρου).

Τέλος, προεβαλόν οι πλοιοκτήται ότι ή ναυλώτρια ἐταιρία ύπεχρεούτο νά πληρώσῃ ὀλό-

κληρον τόν ναύλον και ἀν ἔθεώρη ότι δέν ύπεχρεούτο εις τήν καταβολήν τόν φόρων, ὥφειλεν νά προσφύγη εις τήν διαιτησίαν και δέν ἐδικαιούτο να παρακρατήσῃ τούς φόρους ἐκ τοῦ υπολοίπου τοῦ ναύλου.

Η Διαιτητική Ἐπιτροπή ἐκρινεν ότι ὁ δρός 29 τοῦ ναυλοσυμφώνου, τροποποιηθείς ὥστε νά περιλαμβάνῃ τόν λιμένα φορτώσεως και τόν λιμένα ἐκφορτώσεως κατελάμβανε δόλκηρον τήν μεταφοράν και ἐπομένως δέν ἔμενε παρά νά κριθῇ ή φύσις τοῦ νοτιοαφρικανικοῦ φόρου εισοδήματος τοῦ ἐπιβαλλομένου εἰς τόν κτώμενον τόν ναύλον και υπόλογιζομένου ἐπί τοῦ ποσοῦ τοῦ ναύλου.

Κατά τήν κρίσιν τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς ὁ δρός 29 τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐπέβαλεν εἰς τήν ναυλώτριαν τήν ύποχρέωσιν πληρωμῆς τοῦ φόρου και ότι ὁ φόρος καίτοι ἀποκαλούμενος φόρος εισοδήματος, ήτο ἐν παντι φόρος ἐπί τοῦ ναύλου και ἐνέπιπτεν εἰς τόν δρός 29 τοῦ ναυλοσυμφώνου, παρά τό γεγονός ότι ὁ ἀπότερος μή ἐμφανής σκοπός τοῦ νοτιοαφρικανικοῦ νόμου φαίνεται ότι ήτο νά φορολογήσῃ τήν σημαίαν ή τουλάχιστον νά μή έξαιρεσθαι τά πλοια τῶν χωρῶν μετά τῶν όποιων ή Νοτιοαφρικανική Δημοκρατία δέν έχει δημερεῖς συμβάσεις άμοιβαίς άπαλλαγῆς ἀπό τής φορολογίας εισοδήματος.

Οσον ἀφορε τάς προφορικάς διαβεβαίωσις μεταξύ τῶν ναυλομεσιτῶν καίτοι ἐνισχυμένας ἀπό ἀνταλλαγέντος τέλεξ, ή Διαιτητική Ἐπιτροπή ἐκρινεν δότι δέν ήδύνατο νά τά λάβῃ ὑπ' ὄψιν ως μή ἀπότελοντα τημά τῆς συμβάσεως ναυλώσεως.

Ἐπομένως, ή Διαιτητική Ἐπιτροπή ἐκρινεν ότι ουχὶ ὅρθως ή ναυλώτρια παρεκράτησεν τούς φόρους ἐκ δολαρίων 21.975 ἐν συνόλῳ, ποσόν

ὅπερ ύπεχρεώθη νά ἐπιστρέψῃ εις τοὺς πλοιοκτήτας.

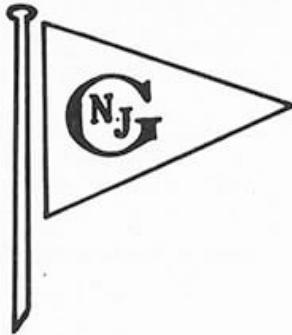
Λοιπον τοῦ ναύλου είναι καταβλητέον ἐπί τῷ πέρατι τῆς ἐκφορτώσεως, μείον προμηθειῶν και μετά τήν ἔξοφλησιν τῆς ἀμοιβῆς ἐπιταχύνεως και τῶν ἐπισταλιῶν ἐάν ύπάρχουν. Τό σχετικόν τημά τοῦ νόμου περί φόρου εισοδήματος τῆς Δημοκρατίας τῆς Νοτιού Αφρικῆς (ἄρθρον 33, παρ. I) ἔχει ούτω:

Πάν πρόσωπον (μή δν πρόσωπον συνήθως κατοικοῦντεν τή Δημοκρατία τῆς Νοτιού Αφρικῆς ή ἐταιρία ἐδρεύουσα, διευθυνομένη η ἐλεγχουμένη ἐν τή Δημοκρατία) διπερ παραλαμβάνει ἐπιβάτας ή φορτώνει ζώντα ζώα η πράγματα ώς κύριος ή ναυλωτής πλοίου η ἀεροσκάφους, τεκμαίρεται δότι ἐκτήσιστο εισόδημα (ἐκτός ἀλλου πηγῶν) φορολογητέον μέ 10% ἀδιαφόρως ἢ το εισόδημα ἐκτήθη ἐντος ή ἐκτός τῆς Δημοκρατίας.

Τό τιθέμενον πρό τῆς Διαιτητικῆς Ἐπιτροπῆς ζῆτημα ήτο σχετικόν πρός τήν ἐρμηνείαν τοῦ δρού 29 τοῦ ναυλοσυμφώνου, ήτοι ποίον ἐβάρυνε ὁ φόρος τῶν πλοιοκτήτην ή τόν ναυλωτήν. Οι ναυλωταί ισχυρίσθησαν ότι δταν ἡγέρθη ζῆτημα φόρου ἐκ μέρους τῶν μεσιτῶν τῆς ναυλώσεως, ούτοι ἐλαβον ἐκ μέρους τῶν μεσιτῶν τῶν πλοιοκτήτων τήν προφορικήν διαβεβαίωσιν ότι οι πλοιοκτήται ήσαν ἐν γνώσει τοῦ φόρου, ἀνεγνώριζαν δτι ἐβαρύνοντο μέ αὐτόν, τόν είχαν πληρώσει δταν ἀλλα πλοια τῶν ἐφότων εἰς Νοτιού Αφρικήν και ότι θά ἐνέβαζον εἰς τούς πράκτοράς των χρήματα διά νά πληρώσουν τόν φόρον και ἐπομένως μετά τήν διαβεβαίωσιν ταύτην οι μεσίται τῶν ναυλωτῶν, ούτοι ἔθεώρησαν δτι δέν βαρύνονται μέ τόν φόρον.



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



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Άφού έγκατέλειψε τής ιδέαν ναυπηγήσεως πυρηνοκίνητων σούπερ-τάνκερς τών 630.000 τόν. d.w. ό μεγαλοσχήμων έφορλιστης του Κασιμίρ κ. Ραβί Τικού έξαγγέλει τώρα την πρόθεσή του να ναυπηγήσει 19 παγοδραυστικά τάνκερα μεταφοράς ύγρων ποιμένου φυσικού αέριου, τά όποια θα χρησιμοποιηθη διά να μεταφέρει φυσικόν αέριον άπό την Αλάσκα πρός τάς νοτιώτερον εύρισκομένας 48 Πολιτείας της Αμερικής — και πιθανώς την Ιαπωνίαν — μέσω των άρκτικών υδάτων της βορείου άκτης του Καναδά. Τά πλοία αύτά θα είναι χωρητιστής 135.000 κυβ. μέτρων και θα κοστίσουν περί τά 270 έκατομ. δολαρίων και έκαστον. Θα ναυπηγθούν εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας και θα υψώσουν την άστερόεσσαν. Έάν το σχέδιον ύλοποιηθη....

• Η Κίνα και ή Ιαπωνία άναμένεται συντόμως να ύπογράψουν συμφωνίαν πολλών διεκατομμυρίων δολαρίων διά την έκμετάλλευσιν τών ύποθαλασσών κοιτασμάτων πετρελαίου εις τόν κόλπον του Ποχάι. Δέν άποκλείεται η συνεργασία με Βρετανούς και Αμερικανούς, έπισης.

• Έπι της συνολικής άξιας της παγκομίου ναυπηγής παραγωγής, τό 30% περιπου έπιχοργείται ύπό τών κυβερνήσεων, λέγει ο πρόεδρος της Γερμανικής έταιριας Χάπαγκ-Λόύδ.

• Τό ύπουργειον Μεταφορών τού Ίράκ άναφέρει ότι 237 πλοία διαφόρων έθνικοτήτων έχουν έγγραφή εις τόν μαυροπίνακα έντος τού τρέχοντος έτους διότι άνελαβον την μεταφοράν φορτίων εις τό Ίραφτη.

• Η Εύρωπαϊκή Οικονομική Έπιτροπή θεωρεί άναγκαιάν την αύξησην της παραγωγής άνθρακος εις τάς χώρας της Κοινότητος, καθώς προβλέπει ότι τά άποδεμάτα πετρελαιού και φυσικού αέριου της Βορείου Θαλάσσης θα μειωθούν εις χαμηλά έπιπεδα μετά 10ετίαν. Ειδικώς εις τήν Δυτ. Γερμανίαν, ύπολογιζεται ότι η κατανάλωσις άνθρακος θα αύξηθη άπό τά παρόντα έπιπεδα τών 32 έκατομ. τόννων εις 40 έκατομ. τόν. τό 1990 και 55 έκατομ. τόν. τό 2.000.

• Τό 79% όλων τών φορτίων πού μετεφέρθησαν ύπό Ρωσικών πλοίων τό 1978 είχε προέλευσιν η προορισμόν τάς άνεπτυγμένας βιομηχανικάς χώρας της Δύσεως. Μέ ποντοπόρον στόλον 29,6 έκατομ. τόν. d.w. αύξανόμενον μέ έτησιον ρυθμόν τουλάχιστον 1,7 έκατομ. τόν. d.w., η Ρωσία καλύπτει μέρος τών μεταφορικών της άναγκών, ένω ένα μεγάλον ποσοστόν τού στόλου της άπασχολείται εις μεταφοράς μεταξύ τρίτων χωρών.

• Τό πρώτον μικτόν σκάφος μέ δεξαμενάς χωριστού έρματος είναι τό 54.600 τόν. d.w., O.B.O. «Σιμπούρ», παραδοθέν προσφάτως άπό τά Σουηδικά ναυπηγεία τής Ούντεβάλα εις τούς Νορβηγούς πλοιοκτήτας του. Τά κύρια χαρακτηριστικά του είναι τά άκολουθα: μήκος ολικόν 206,87 μ., πλάτος 32,23 μ., βύθισμα 12,65 μ., Μηχανή B και W τύπου

κλείεται νά χρειασθή ή εισαγωγή μικρών ποσοτήτων πετρελαίου, λόγω ηύξημένης καταναλώσεως.

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Η Διώρυξ

• Από τής 5ης Ιανουαρίου τού 1975, ίμερομηνίαν τού άνοιγματος τής Διώρυγος τού Σουέζ, αι Αιγυπτιακαί άρχαι ήδυνηθησαν νά διαπιστώσουν μίαν άξισημείτον μεταβολήν εις τήν κίνησιν. Τά 693 πετρελαιοφόρα έπι συνδόλου 791 πλοίων τής κινησιώς της Διώρυγος τού 1975, ύπεχώρουν πρός της κινήσεως τών άλλων πλοίων μέ διάφορα φορτία (3.340 σκάφη τού 1978, έναντι 1.878 τού 1976) πλοία - κοντέινερς (417 σκάφη τού 1977 και 376 τού 1978).

• Η κίνησις τών πλοίων μέ φορτηγίδας και πλοίων ρό-ρό έσταθεροποιήθη εις τά 69 και 1.398 τού 1976.

• Οι άριθμοι αύτοί έφεραν τήν Διοίκησιν τής Διώρυγος εις τήν άποφασιν βελτίωσεων, ή πρώτη φάσης τών οποίων θά τερματισθή τό 1980. Τήν Διώρυγα θά διαπλέουν σκάφη μέ βύθισμα 16,50 μ., σκάφη δηλαδή, 150.000 τόν. έμφορτα και 370.000 τόν. άφορτα. Τώρα μεγιστον βύθισμα είναι 11,58 μ. και τά σκάφη 60.000 τόν. έμφορτα και 250.000 τόν. άφορτα. Και διάτα ή δευτέρα φάσης τών έργων ήθελε τερματισθή κατά τό 1984-86 πλοία μέ βύθισμα 20 μέτρων θά δύνανται νά διαπλέουν τήν Διώρυγα, έν πλήρει, δηλαδή, φόρτω 260.000 τόν. και 500.000 τόν. άφορτα.

ΑΞΕΝΙΣΙΣ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

• Από τής 15ης Ιουλίου, τά τέλη διελεύσεως τής Διώρυγος τού Σουέζ ηύξημησαν διά δόλους τούς τύπους τών πλοίων, έξαιρεσει τών δεξαμενοπλοίων και μικτών τά όποια θά έξακολουθησουν νά πληρώνουν 1.611 μονάδας (τού είδικού τέλους τού Σουέζ) κατά κόρων χωρητικότητος.

• Διά τά μπάλκ κάρριερς, τά διόδια ηύξηθησαν εις 2.420 μονάδας κατά κόρων καθαράς χωρητικότητος διά τούς 1.000 πρώτους κόρους και 2 μονάδας διά τούς έπομένους 4.000 κόρους, ένω παρέμεινε εις τάς 1.611 διά τό ύπόλοιπον.



The UK P&I Club(Bermuda).

Enquiries to Managers' London Agents

THOS R. MILLER & SON

14-20 St. Mary Axe London EC3. Telephone: 283 4646. Telex: 885271.

Cables: Mutuality London.

Τά άλλα έμφορτα ακάφη ηγέθησαν εις τά 2.660 μονάδας δια τους 1.000 πρώτους κόρους, 2.180 διά τους έπομένους 4.000 κόρους και 1.772 διά τό ύπόλοιπον. Τά άφορτα ακάφη πληρώνουν τό 80% του κόστους του έμφορτου.

Ός άνεφερεν ό πρόεδρος τών άρχων τής Διώρυγος, ή αύξησις αύτή κατέστη άναγκαιά λόγω τής άνατμησεως τών καυσίμων και τών διεθνών οίκονομικών άνακατατάξεων πού προεκάλεσεν ή άντατίμησις. Ύπολογίζεται ότι μέτα τάς άνωτέρω αύξησις τά έτησια καθαρά έσοδα τής Διώρυγος θά αύξηθούν κατά 50 περίπου έκατον. δολλάρια.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η Χάπαγκ - Λόϋδ

Τά έξηκοντα πέντε τοις έκατόν τών φορτών τής Χάπαγκ - Λόϋδ μεταφέρονται διά κοντέινερ. Εις τό μέσον τής δεκαετίας του 1980 άλλα τά φορτία θά μεταφέρωνται διά έμπορευματοκιβωτίων.

Πρό δεκαετίας ή Χάπαγκ - Λόϋδ ήρχισε διά πλοίου κοντέινερ τήν γραμμήν πρός τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Με έπιτυχίαν έκτοτε άκρατη ή γραμμή.

Τώρα ή έταιρια κέκτηται ήδη ένα τών πλέον συγχρονισμένων στόλον πλοίων-κοντέινερ. Είκοσι δύο είναι τά έταιρικά πλοία, μεταφορικής ικανότητος 36.000 έμπορευματοκιβωτίων.

Τώρα ή έταιρια πειράται νά μειώση τόν άριθμόν του πληρώματος. Ένώ τό 1972 τό πλήρωμα άπορτιζετο άπό 35 άτομα, περισσότερη τώρα είς 25 και πρό τού τέλους του έτους, σέ συμφωνία μέτα τών συνδικάτα τό πλήρωμα τεσσάρων πλοίων-κοντέινερ θά μειωθεί είς 18 άτομα.

Η Χάπαγκ-Λόϋδ μεταξύ του 1970 και 1978

προέβη εις έπενδυσεις πλέον τών 2.700 έκατον. μάρκων, με πλοία διά έμπορευμάτων 2.100 έκατον. μάρκων.

Διά τάς άλλας ύπηρεσιας τού έταιρικου συγκροτήματος (άκτοπλοια, λιμένες, τουρισμός) διετέθησαν 229 και 201 έκατον. μάρκα.

Η ύπερναυπήγησις πλοίων, κατά τόν Πρόεδρον τής Χάπαγκ - Λόϋδ κ. Κρούζες είναι ή κυρία άφορη τής κρίσεως. Αι έπιχορηγήσεις συνέτειναν εις τήν κρίσιν. Έπι ένος συνόλου παγκοσμίων ναυπηγήσεων 10 δισεκατομ. δολλαρίων — ύπολογίζει ο κ. Κρούζες — αι έπιχορηγήσεις εφθασαν τά 3 δισεκ. δολ.

Κανένα στοιχείον δέν συνέβαλεν περισσότερον εις τήν κρίσιν άπό τήν τιμήν τών μπώνκερς. Η τιμή τού βαρέος πετρελαιού έδιπλασίσθη άπό 80 δολ. είς 140 και πλέον.

Τά κέρδη τής Χάπαγκ - Λόϋδ το 1978 άνηλθον εις 61 έκατον. μάρκα, ένδεκα έκατον. δλιγάτερα τού 1977. "Ισως τό 1979 νά σταθεροποιηθή ή θέσις τού συγκροτήματος.

E.O.K.

Ai «Διαλύσεις - Ναυπηγήσεις»

Η Έπιτροπή τής Εύρωπαικής Οίκονομικής Κοινότητος ύπέβαλε πρότασιν περί έφαρμογής τριετούς προγράμματος «διαλύσεων - ναυπηγήσεων» πρός διάσωσιν τής ναυπηγικής βιομηχανίας τής Δυτικής Εύρωπης.

Τό πρόγραμμα προβλέπει τήν διάλυσιν σκαφών 2 έκατομ. τον. γκρός έπησίων και τήν ναυπηγήσιν ένός έκατομ. τον. γκρός πρός άναπληρωσιν τού διαλυομένου τονάζ. Η σχετική δαπάνη ύπό τών κυβερνήσεων ύπολογίζεται είς 200 περίπου έκατομ. δολλάρια έπησίων διά τήν περίοδον 1980-82.

Πρός τό παρόν, πάντως, δέν έχει άποφασισθή έάν τό πρόγραμμα θά έφαρμοσθή κεχωρισμένως κατά χώραν ή ένιαίως παρ' όλων τών χωρών τής Κοινότητος. Προστίθεται ότι τό πρόγραμμα αύτό θά συμβάλλῃ εις τό νά διατηρήσουν τήν έργαζόμενα εις τά ναυπηγεία και ένας παραπλήσιος άριθμός άπασχολουμένων εις παραναυπηγικά βομηχανίας.

Σκιαγραφούσα τήν ναυπηγικήν κρίσιν, ή έκθεσις τής Έπιτροπής ύπολογίζει ότι ή έτησια παραγωγή τής Κοινότητος θά είναι κάτω τών 2 έκατομ. τον. γκρός κατά τήν προσχήν τριετίαν. Έπι πλέον, τονίζει ότι ή συμμετοχή τής Κοινότητος εις τόν δύοκ τής παγκοσμίου ναυτιλίας έχει μειωθή εις τό 18%, άπό 33,6% τό 1960.

«Έάν δέν ληφθούν μέτρα διά τήν προσεκτικών νέων παραγγελιών, άπειλείται ή άπασχόλησης περίπου 50.000 άτόμων», προειδοποιεί ή έκθεσις. Αντιθέτως, «τό πρόγραμμα διαλύσεων - ναυπηγήσεων θά έξασφαλίση κάποιαν δραστηριότητα εις τά ναυπηγεία, θά μειώση τήν πλεονάζουσα χωρητικότητα τού στόλου τής Κοινότητος», προσθέτει.

Πλοία μή έγγεγραμμένα εις τά νηολόγια τής Κοινότητος θά δύνανται νά περιληφθούν εις τό πρόγραμμα, άλλα εις έκστην πράξιν (διαλύσεως και παραγγελίας) δέον νά περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένα ακάφος φέρον τήν σημαίαν μιάς τών χωρών τής E.O.K. Καί τά ναυπηγούμενα βάσει τού προγράμματος σκάφη θά πρέπει νά έγγραφωνται εις τά νηολόγια τής Κοινότητος διά μίαν συγκεκριμένην περίοδον.

«Η πρότασις θά συζητηθή έκ νέου τόν προσχήή μήνα και θά τεθή ύπ' όψιν τού έξ οποιων Συμβουλίου προτού λάβη τήν τελικήν τής μορφή.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Tό νομοσχέδιον περί ναυτιλίας

«Ετοιμον τό νέον άμερικανικόν νομοσχέδιον περί έμπορικής Ναυτιλίας, άναμενεται συντόμως νά ύποβληθή πρός έγκρισιν παρά τής Γερουσίας και τού προέδρου Κάρτερ.

Καταριθένεν παρά τής Έπιτροπής Έμπορικής Ναυτιλίας, ύπό τήν προεδρίαν τού βουλευτού Τζών Μ. Μάρφυ, τό νέον νομοσχέδιον περιλαμβάνει ούσιωδεις τροποποιήσεις, αι οποίαι άναμενεται νά έπιφερουν βαθείας άνακατατάξεις εις τήν δομήν τής άμερικανικής Ναυτιλίας.

«Εν τών κυριωτέρων σημείων τού νομοσχέδιου είναι ή κατάργησις τής προϋποθέσεως ότι διά νά τύχη έπιχορηγήσεως ένας έφοπλιστής όφειλει νά κατασκευάσῃ τά πλοία του εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Αντιθέτως, δύναται νά ναυπηγήση εις τήν άλλοδαπτην και άκολούθως νά ύψωση τήν άμερικανικήν σημαίαν, μετέχων εις έπιχορηγούμενας μεταφοράς, ή νά ναυπηγήση εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας μέ έπιχορηγησιν και νά ύψωση έξηντον σημαίαν.

«Η διακοπή τής σχέσεως μεταξύ έπιχορηγούμενων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και άμερικανικών ναυπηγείων άναμενεται νά προκαλέσῃ τάς άντιδράσεις τών ναυπηγών και τής έγχωριου βιομηχανίας χάλιυθος, άλλα τά μέλη τής Έπιτροπής έξεφρασαν τήν άποψιν ότι τό πρόγραμμα έπιχορηγήσεων έβοήθησε μόνον ένα άριθμόν ναυπηγείων.

«Ο κ. Μάρφυ έτοιμον διτη ή ένδεχομένη άντιδρασης τών ναυπηγείων και τών χαλυβουργείων θά ήτο μωσαπική, διότι ή προσκόλλησις εις τό σύστημα αύτό έφερε τά ναυπηγεία εις τό χείλος τής καταστροφής. Έάν δέ ή μέχρι σήμερον κρατούσα πολιτική συνεχισθή, άναμενεται μείωσης τών άμερικανικών ναυπηγείων άπό 26 εις 8 έντος τής προσεχούς πενταετίας.

«Ιδιαιτέρων έμφασιν δίδει, έπισης, τό νομοσχέδιον εις τάς διμερείς συμφωνίας, τάς



(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
368633
TELEPHONE:
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

όποιας δχι μόνον ένθαρρύνει, άλλα προτείνει την «δικαίαν συμμετοχήν» του άμερικανικού πλοίου εις τάς έθνικάς μεταφοράς, ποθετουμένων εις τό 40% του συνόλου.

Ο στόχος του 40% τών φορτίων διά τά ύπο την άμερικανικήν σημαίαν πλοία δέν αυνιστά διάκρισιν ύπο της συνήθη έννοιαν, κατά τόν Γερουσιαστήν Μάρφυ διτις, έν πάση περιπτώσει, προβλέπει ότι ή ψηφίσις τού σχετικού όρθρου θά τύχη σοβαρών άντιδράσεων.

Αἱ διαχειριστικαὶ ἐπιχορηγήσεις θά συνεχισθοῦν ἄλλ' αἱ μετέχουσαι εἰς τό πρόγραμμα αὐτό ναυτιλιακαὶ ἑταῖραι — εἴτε διαχειριζονται πλοία γραμμῆς εἴτε μπάλκ κάρριερ — θά ἔχουν ἀπεριόριστον πεδίον δράσεως.

Αἱ «κόνφερανς» θά ἐνισχυθοῦν, διά τής παραχωρήσεως τής δυνατότητος νά περιορίσουν τα μελτ των τουλάχιστον μέχρις ἑνός σημείου (μέχρι τούδε αἱ κλεισταὶ «κόνφερανς» ἀπήγορεύοντο εἰς τάς «Ηνωμένας Πολιτείας ἀπό τόν ἀντιμονοπωλιακόν νόμον». Ἐπίσης, ή Ὀμοσπονδιακή Ναυτιλιακή Ἐπιτροπή θά ἔχῃ τήν ἔξουσιαν νά ἐπιτρέπῃ τήν δημιουργίας «πούλας» καὶ εἰς περιπτώσιν πού θά ἔχῃ ἀντίθετον ἀποφίνιν θά πρέπει νά αἰτιολογήῃ ἐντός συντόμου χρονικού διαστήματος τήν ἄρνησιν τῆς.

Τέλος, τό νομοσχέδιον προτείνει τήν νομιμοποίησιν τών συμβούλιων φορτωτών.

Ἀναφέρομενος εἰς τήν ἀδήριον ἀνάγκην ἐγκρίσεως τού νέου νομοσχέδιου διά τήν ἀναδιοργάνωσιν τής ἀμερικανικής Ναυτιλίας, ὁ κ. Μάρφυ ἐτόνισεν:

«Κατά τά τελευταῖα τρία ἔτη ή Ἐπιτροπή Ἐμπορικής Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας διεξήγει ποικίλας ἔρευνας καὶ συζητήσεις ἀποκοπούσσα εἰς τήν δημιουργίαν μιάς ἀποτελεσματικῆς καὶ πλήρους ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Αἱ ἔρευναι κατέδειξαν τήν ὑπαρξίν σοβαρών προβλημάτων τά όποια ἔχεισαν ἀντιμετωπίσεως.

Πρώτον, μία ἀντικειμενική ἐκτίμησις τής Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ή όποια μεταφέρει σήμερον μόλις τό 5% τών έθνικων μας μεταφορών, δεικνύει ἀπογοητευτικήν κάμψιν.

«Ἐνω ὑπῆρχον 10 ἐπιχορηγούμεναι ἐταιρίαι τάκτικῶν γραμμῶν πρό 18μηνου, τώρα ὑπάρχουν μόνον ὅκτω, λόγω χρεωκοπίας τών δύο.

«Εἰς τάς χύδην μεταφοράς, τά ύπο τήν ἀστερόδεσσαν πλοία μεταφέρουν μόλις τό 2% τού συνόλου τών φορτίων. Βάσει στοιχείων εἰς χείρας τής Ἐπιτροπής, προβλέπεται ότι τά ναυπηγεῖα τής χώρας θά μειωθοῦν ἀπό 26 εἰς 8 μέχρι τό 1984.

«Ἐνα πλοίον πού κοστίζει 50 ἑκατομ. δολάρια εἰς τά ἀμερικανικά ναυπηγεῖα κατασκευάζεται μέ τό ἡμισιο τού ποσού αὐτού εἰς τήν ἀλλοδαπήν. Η ἀκαμπτος ἐπομνή νά ἐφαρμόζωμεν τάς ἀμερικανικάς ἀντιμονοπωλιακάς θεωρίας εἰς τάς πολυπλέύρους διεθνεῖς δραστηριότητας τής Ναυτιλίας παρομπόδιας τήν ἀνάπτυξιν τού ἀμερικανικού ἐμπορικού στόλου.

«Ἐν τώ μεταξύ, ἡ διόγκωσις τών κρατικής διαχειρίσεως στόλων — ίδια τού κομμονιστικού «μπλόκου» — αύξανει τά περιθώρια τού πολιτικώς ὑποκινουμένου ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ. Καὶ ἐν δψει δλων αὐτών τών γεγονότων, η Ὀμοσπονδιακή κυβέρνησις φαίνεται ἀνίκανη νά ἀναπτύξῃ μίαν ἔθνικήν ναυτιλιακήν πού θά ἔξιπρεπητήσῃ καὶ τήν ναυτιλίαν καὶ τήν οἰκονομίαν μας.

«Δεύτερον, αἱ ἔρευναι τής Ἐπιτροπής κατέληξαν εἰς τάς ἀκολούθους διαπιστώσεις:

»1. «Ἐλλειψιν πλήρους, συνεχούς καὶ ἀποτελεσματικής ἔθνικής ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

»2. Ἀποτυχίαν τού ὑπουργείου Ἐμπορίου νά συντονίσῃ τάς ἐνεργείας του μέ ἐκείνας τού ὑπουργείου Ναυτικών διά τήν δημιουργίαν ἑνός στόλου διτις κρίνεται ἀναγκαῖος διά τήν ἔθνικήν μας ἀμυναν.

»3. Ἀνεπαρκή η παντελή ἐλλειψιν συντονισμού μεταξύ τών διαφόρων κρατικών φο-

ρών ἀσχολουμένων μέ τά προβλήματα τής ναυτιλίας.

»4. Κατακερματισμόν τής πολιτικῆς καὶ τών προγραμμάτων, ἐλλειψιεις ἑνός κεντρικοῦ διοικητικοῦ φορέως.

»5. Ἀποτυχίαν ἀναπτύξεως ἑνός συναγωνιστικοῦ καὶ ἀποδοτικοῦ συντημάτου θαλασσίων μεταφορών, ώστε νά δύναται τό ἀμερικανικού πλοίου νά μεταφέρῃ ἑνα λογικού ποσοστού — τουλάχιστον 40% — τών εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν.

»6. Ἀποτυχίαν τής κυβερνήσεως καὶ τών φορέων τής νά ἀναγνωρίσουν, νά ἀξιολογήσουν καὶ νά παρουσιάσουν τά προβλήματα τής Ναυτιλίας εἰς τό Κογκρέσον πρός ἐπίλυσί των.

Ἀκολούθως, ὁ κ. Μάρφυ ἔξεφρασ τήν ἐλπίδα ότι τό νομοσχέδιον θά ψηφισθῇ χωρίς σημαντικά τροποποιήσεις.

Εἰς τήν ναυτικήν διοίκησιν

Εἰς ἀντικατάστασιν τού πρό τίνος παρατηθέντος κ. Ρόμπερ Μπλάκγουελ, ὁ πρόεδρος Κάρτερ διώρισεν ώς νέον Διευθυντήν τής Ναυτικής Διοίκησεως τών «Ηνωμένων Πολιτειών τόν κ. Σάμουελ Νεμίρωφ. Ο διορισμός πού θά ἔχῃ ἀντίθετον ἀποφίνιν θά πρέπει νά αἰτιολογήῃ ἐντός συντόμου χρονικού διαστήματος τήν ἄρνησιν τῆς.

Αἱ ἐπιθεωρήσεις ἀσφαλείας

Πόσον ἀποτελεσματικά είναι αἱ ἐπιθεωρήσεις τής ἀμερικανικής Ἀκτοφυλακῆς αἱ σχετικαὶ μὲ τήν ἀσφάλειαν τών πλοίων; Τό Κογκρέσον πιστεύει ότι υπάρχουν περιθώρια βελτιώσεως.

«Ἐνας ἐλεγχος τών δραστηριοτήτων τής Ἀκτοφυλακῆς ὀδήγησε τό Κογκρέσον εἰς τό συμπέρασμα ότι χρειάζονται συχνότεροι ἐλεγχοι τών ἀμερικανικών καὶ ἔνων πλοίων πού καταπλέουν εἰς ἀμερικανικά υδατα, κατάργησις τής θέσεως τού ναυτιλιακοῦ ἐπιτρόπου, ψηφίσις νόμου προβλέπον-

τος όπως οἱ ἀδειούχοι πλοηγοὶ τυχάνουν τής ἐγκρίσεως καὶ τής Ἀκτοφυλακῆς καὶ ἐλεγχος τής τεχνικῆς καταρτίσεως καὶ τών φυσικών ικανοτήτων τών ναυτικών.

Προτείνεται, ἐπίσης, αὐστηρότερος ἐλεγχος καὶ συστηματική παρακολούθησις τών δεξαμενοπλοίων, καθώς καὶ ἡ ἐπιβολή ύψηλών προστίμων εἰς τούς παραβάτας τών κανονισμών.

Ἐπισημαίνεται ότι «ἄρκετά» ἀπό τά ἔξουσιοδοτημένα ἀτόμα, πού διενεργοῦν ἐπιθεωρήσεις δέν ἔχουν τά κατάλληλα προσόντα καὶ ἐπαρκεῖς γνώσεις. Πέραν δέ αὐτού οἱ ἐπιθεωρηταὶ ἐργάζονται υπερωριακαὶ. Απαίτεται, συνεπώς, αὐξησις τού ἀριθμού τών ἐπιθεωρητών καὶ ἡ ἀντικατάστασις τών ἀκαταλήλων ἐπιθεωρητών διά προσοντούχων.

Νομοσχέδιον κατανομής φορτίων

Ο Πρόεδρος τής ἐπί τής Ναυτιλίας Κοινοβουλευτικής Ἐπιτροπής υπέβαλε νομοσχέδιον περί τροποποιήσεως τού κανονισμού καὶ τών ἐπιχορηγήσεων τών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Κατά τό νομοσχέδιον αι Η.Π.Α. θά συνάπτουν διμερεῖς ναυτιλιακάς συμφωνίας δι' ών θά διατηρεῖται υπέρ τών ἀμερικανικών πλοίων ἐν «δίκαιον» ποσοστόν τών εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τής χώρας, ούχι κατωτερον τού 40%. Τό ποσοστόν τούτο θά ισχύη τόσον ἐπί τών χύδην φορτίων, περιλαμβανομένου καὶ τού πετρελαίου, δσον καὶ ἐπί τών φορτίων τών τακτικών γραμμῶν. Σήμερον τό ποσοστόν τούτο δέν υπερβαίνει τό 50% τών εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν (εἰς τάς τακτικάς γραμμάς μόνον φθάνει τό 30%) ἐνώ η ἀναλογία εἰς τήν Σοβιετικήν «Ἐνωσίν» είναι 50%, εἰς τήν Ιαπωνίαν 37% καὶ εἰς ωρισμένας Εύρωπαικάς χώρας 40%.

«Ἐξ ἄλλου τό νομοσχέδιον, τού όποιου ἡ ύπο τής Βουλής συζήτησις υπόλογιζεται κα-

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

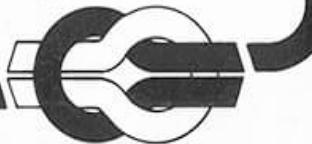
GREECE

Telex: 216965 SSNE GR

Phones: 5233429/5234154/5236673

A.O.H. 4924987

BANKERS: GRINDLAYS BANK LTD., PIRAEUS.



τά τόν προσεχή Φεβρουάριον, προβλέπει τήν συγκεντρωσιν της Έθνικης Ναυτιλιακής Επιτροπής και της Ναυτιλιακής Διοικήσεως υπό ένα και μόνον Κρατικόν άξιωματούχον.

Κατά δικαστικής αποφάσεως

Κατά τό Γενικόν Συμβούλιον τής Βρετανικής Ναυτιλίας αι σχέσεις τής Μεγάλης Βρετανίας με τάς άρμοδιας άρχας τής Αμερικής είναι άκρως «τεταμέναι». Λέγουν οι «Αγγλοι: Ναυτιλιακήν πολιτικήν αι Ήνωμενοι Πολιτείαι δέν έχουν. Χαώδης είναι η κατάστασις εις τήν άρμοδιαν Διοίκησιν τής Ουάσιγκτον. Αι σχέσεις των ξένων ναυτιλούμενών ήσαν άπό έτών δύσκολοι, τελευταίως άμως (Ιούνιος) διαν τά Όμορπονδιακά Δικαστήριο κατεδίκασαν έπιτι διεθνείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις και δέκα τρεις διευθυντάς των εις πρόστιμα έξ έκατον. δολ. διά τήν πρώτην άποφασιν παραβάσεως τού Αμερικανικού περι Ναυτιλίας, διότι συνώμοσαν νά καθορίζουν ναύλους διά τά κοντέινερς, τά μεταφερόμενα μεταξύ Ήνωμενών Πολιτειών και Εύρωπης. ύπερβολικούς.

ΙΤΑΛΙΑ

Η «Αδριατικά»

Η γενική συνέλευσις τής «Αδριατικά» ένεκρινε τόν ίσολογισμόν τού 1978, δοτις έκλεισε μέ δλλειμμα 14.400 έκατομ. λιρετών.

Εις τήν έπιστην έκθεσίν του τό Συμβούλιον τής Εταιρίας άναφέρει διότι προτίθεται δχι μόνον ν' αναδιοργανώση τά υπόρεσιας της, άλλα και νά προβηθέντη ένδεχομένως εις μεταβολάς τού στόλου της άπο τεχνικής πλευράς, δεδομένου διότι εις τούς τομείς τής παραδοσιακής άπασχολήσεως τής έταιριας τά πλεονεκτήματα τά όποια παρέχουν τά πλοία κοντέινερς μετεφέρθησαν τώρα εις τά πλοία ρο/ρο.

Κατά τό 1978 ή κίνησης έμπορευμάτων έφθασε τούς 417.774 τόνους (άντι 378.335 τού 1977), τούς 429.027 έπιβάτας (άντι 317.850 τού 1977) και τά 43.726 συνοδευόμενα αύτοκίνητα (άντι 29.533 τού 1977).

KINA

Ο παράγων τής Κίνας

Η Κίνα έπιβραδύνει τήν άγοραστικήν δραστηριότητα. Δέν άγοράζει πλέον τά πλοία μέ τήν αύτήν προ μηνών εύκολιαν. Υπολογίζεται δχι 300 πλοία ήδη ήγοράσθησαν κατά τό τελευταίον έξαμηνον. Αι τιμαί πού έπετυχον κρίνονται καλαί. Ηγοράσθησαν πλοία προοριζόμενα νά έξυπηρετήσουν τά ίδιας των άναγκας. Τό «κρός τρέιντ» δέν φαίνεται νά τούς ένδιαφέρη. Πετρελαιοφόρα δέν ήγόρασαν.

Οι έφοπλιστοι κύκλοι τής Δύσεως όπως και τής Ιαπωνίας είχον άνησυχήσει μέ τήν Κινεζικήν άγοραστικήν κίνησιν. Αι δαπάναι κινησεως τών Κινεζικών πλοίων είναι χαμη-

λαι, συναγωνίσιμοι. Και πρώτοι οι Ρώσοι προέβλεπον τόν άνταγνισμόν τού Κινεζικού πλοίου.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Υπεραρμόνεται τού νηολογίου της

Η σύγκρουσις τών δύο σούπερ-τάνκερς έχωθι τού Τρίνινταντ, τόν παρελθόντα μήνα, έπαναφέρει εις τήν έπικαιρότητα τό θέμα τών σημαίων εύκολιας και δή τής Λιβεριανής.

Τό γεγονός δχι τό «Αίτζιαν Κάπταιν» ήτο έγγεγραμμένον εις τά νηολόγια τής Λιβεριανής, καθιστά τήν σημαίαν τής χώρας αύτής άναμεμιγμένην εις κάθε σοβαρά περίπτωσιν ρυπανσεως τών θαλασσών διά πετρελαιού κατά τά τελευταία ετή. Τό «Τόρρεϋ Κάνυον», τό «Άργω Μέρτσαντ», τό «Άμροκο Καντίζ», άπαντα έφερον τήν λιβεριανήν σημαίαν. Και δχι μόνον αύτό τό «Άτλαντικ Έμπρεζ» έκαλυπτετο, έπισης, ύπό τήν λιβεριανήν σημαίαν μέχρι τού παρελθόντος Ό-κτωβρίου, διέ ένεγράφη εις τά Έλληνικά νηολόγια. Τό τελευταίο δέ άτυχημα δίδει και πάλι λαβήν νά έκφρασθων άμφιβολίαι διά τήν σφάλειαν τών λιβεριανών πλοίων.

Αι ναυτιλιακά άρχαι τής Λιβεριανής γνωρίζουν καλώς τάπειρίσεις πού θά ακολουθήσουν τό άτυχημα και δήδη άπεστειλαν δύο έπιθεωρητάς διά νά έπιθεωρησουν τά ζημιάς και νά έντοπισουν τά αίτια πού προεκλεισαν τήν σύγκρουσιν.

Πρό τής άναχωρήσεως του διά τό Τρίνινταντ, ό λιβεριανός Έπίτροπος Ναυτιλιακών Ύποθέσεων, κ. Τζέραλντ Κούπερ, είπεν δχι θά διενεργήθη πλήρως άνακρισις διά τό άτυχημα. «Εις τήν περίπτωσιν τού «Άμροκο Καντίζ», δχι κατηγόρησαν τήν σημαίαν εύκολιας», είπε. «Άλλ' ή άνακρισις κατεδειξεν δχι τό σκάφος ήτο ύψηλης κλάσεως και επί αύτού υπέρισκοντο τρία άτομα με δίπλωμα πλοιάρχου».

Παρά τάυτα, άρκετά μέτρα έληφθησαν δχτοτε και έτεθησαν εις έφαρμογήν, βελτιώνοντα ούτω περαιτέρω τήν άσφαλειαν έπι τών λιβεριανών πλοίων.

Ο κ. Κούπερ είπεν δχι ή Λιβερία είναι ύπερήφανη διά τά περιόδου άσφαλειάς τού στόλου της, δεδομένου δχι κατά τό 1978 αι άλικαι άπωλεια τού «στόλου» της άνεφέροντο μόνον εις 12 πλοία, συμφώνως πρός τήν έφορησίδα τών λόδως, ένω ή Βρεταννική και ή Αμερικανική σημαία απώλεσαν 15 και 20 σκάφη άντιστοιχως.

Υπάρχει πάντοτε ή πιθανότης ένα λιβεριανόν σκάφος νά είναι άναμεμιγμένον εις ένα αύτημα, δεδομένου δχι τό τρίτον, σχεδόν, τού παγκοσμίου στόλου τών τάνκερς και τό πέμπτον τών σκαφών δλων τών κατηγοριών καλύπτονται ύπό τήν σημαίαν τής μικράς αύτής Αφρικανικής χώρας.

Διά νά έξασφαλίση τόν έλεγχον τού τεραπτίου αύτού στόλου ή λιβεριανή κυβέρνησις διαθέτει 200 έπιθεωρητάς εις τούς διαφόρους λιμένας τής υδρογείου, οι δούοι διά πετρελαιοφόρων πλοίων πρός διάλυσιν ή έπωληθησαν εις άναπτυσσόμενα κράτη, συμπεριλαμβανομένης τής Κίνας και τού Χόγκ Κόγκ. Θά ήτο άδυνατος ή έκμετάλλευσίς των ύπό τήν Βρεταννικήν σημαίαν και τά Βρεταννικά πληρώματα.

Διά τήν Ναυτιλίαν, έδήλωσεν ο κ. Ρόπνερ, πρόεδρος τού Συμβούλιον Ναυτιλίας, ή κρίσις είναι χειροτέρα από τού 1930. Διά πρώτην φοράν ό λιμόνη τής Ναυτιλίας παρουσίασε έλλειμμα 289 έκατομ. λιρών έπι τών έσόδων της, έναντι μέ 21 έκατομ. περίσσευμα τό 1977 και 56 έκατομ. λιρών τό 1976. Τό έσοδον διά τό 1977 τών λιμών έκ τού έξωτηρικού ύπερέβη πάντως τό έν διεσκατομ.

Η κρίσις είναι αποτέλεσμα τής ύφεσεως τής παγκοσμίου οικονομίας, δχτον τό παγκόσμιος στόλος σχεδόν έδιπλασίασθη εις μέγεθος. Τό ύπερθαλάσσιον έμπόριον εις τον μίλια η ίδη έχει μέσον δρον 13% έπι τησίως κατά τά έννεα έπη. Άλλα μετά τόν



Γράψατε διά νά σάς σταλούν κατάλογος και τιμαί έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone: 987 4670
telex: 897 833

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΡΑΝΖΙΤ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αι μάρκες αύτοκινητών εις τιμάς έργοστασίου και δνευ δασμού (transit).

telegrams: «PHENICO» LONDON

πόλεμον της Μέσης Ανατολής και την άνατιμηση των πετρελαίων, ή αύξησης περιωρισθή είς το 1,5% έτησίως κατά μέσον δρον το παρελθόν έτος.

Κατά τήν άκταστιαν, τόν Ιούλιον του 1978, ο παγκόσμιος στόλος έδιπλασιάσθη είς τα 659 έκατον τόν. φορτίου, με πολλά πλοία παραγγελθέντα προτού ή κρίσις σημειωθή είς την ναυλαγορά.

Τώρα αἱ προβλέψεις παραδόσεως νέων πλοίων διά την Βρεταννική Nautilean είναι άπογοητευτικοί. Αναμένεται ή παράδοσης 130.000 τόν. νέων πλοίων — τό ίμισυ ένος σούπερ τάνκερ — τούτο συγκρίνεται με 4 έκατον τόν. φορτίου παραδοθέντων το 1973. "Εν έκατον τόν. Θά παραδοθούν έφετος, άν και άμφιβολον είναι άν θά άπασχοληθούν.

Καὶ ή μείωσις τών παραδόσεων άκολουθεί την άποχήν των έπενδυσεων των Βρετανών έφοπλιστων. Κατά τήν δεκαετίαν του 1970 ή έπενδυσης άπο τήν βιομηχανίαν ύπελογιζετο έν έκατον λιρών ήμερορίων. Τούτο συνετέλεσεν είς τήν άπόκτησην ένος νεαρού στόλου, με τά 80% τού Βρεταννικού τοννάς μικροτέρου τής ήλικιας τών δέκα έτών.

Άλλα τώρα σημειούται μία ούσιαστηκή άνοδος τών ναύλων είς τέ τά φορτηγά και τά τάνκερς, με καλούς ναύλους και πλήρη άπασχολησην. Παράγοντες: ή Ρωαϊκή σιτοδεια και ή άναπτυξης τής παραγωγής και ζητήσεως τών πετρελαίων.

Κατά τόν κ. Ρόπνερ, είναι λιαν ένωρις νά ομιλώμεν περί "Θετικής έπανόδου" τής ναυλαγοράς. Τό Βρεταννικόν πλοίον έχει πολλά πλεονεκτήματα, με καλήν χρηματαγοράν, καλήν διαχείρισιν, καλά πλοία και καλά σχέσεις με τήν Κυβέρνησιν.

Τά άποτελέσματα τής "Ελλερμαν Λάϊνς"

Μειωθέντα άνω τού 50% έν συγκρίσει πρός την προηγούμενον έτος, τά φορολογητέα κέρδη τής έταιρίας "Ελλερμαν Λάϊνς", κατήλθον άπο 8,2 είς 3,7 έκατον. λιρών τό 1978. Σημειωτέον δέ οτι κατά τό α' έξαμηνον τού έτους αύτού τά κέρδη ήσαν μολις 745.000 λίραι, έναντι 4,07 έκατον. λιρών τής άντιστοιχου περιόδου τού 1977.

Τά κέρδη τού ομίλου άπο άλλας, μή ναυτιλιακάς, έπιχειρήσεις έχεινεμίσθησαν άπο τάς ζημιάς είς τόν κλάδον τής ναυτιλίας και τά υψηλά έπιτοκία τών δανείων διά τόν έκαυχρονισμόν τού στόλου του.

Ο πρόεδρος τής έταιρίας, κ. Ντέννις Φ. Μάρτιν-Τζέκινς, λέγει οτι τό πρώτον έξαμηνον τού τρέχοντος έτους θά έμφανιση ζημιάν. Προβλέπει μικράν μονον βελτιωσιν είς τόν κλάδον τής ναυτιλίας, άλλ' έπιζει νά άποφευχθή ή έπιδείνωσις τής καταστάσεως.

"Αρχικώς, ή ζημιά τού ναυτιλιακού τήματος τής έταιρίας (ή όποια έλεγχει, έπισης, έργοστάσια ποτοποιίας, γραφεία ταξιδίων, βιομηχανικάς έπιχειρήσεις και ένα άργανισμόν έπενδυσεων) ύπελογιζετο μηδαμινή. 'Αλλ' άργοτερον διεπιστώθη οτι αἱ έκτιμήσεις ήσαν άνεπαρκείς. Ο ίδιος άνταγνισμός και ή πτώσις τών ναύλων έπεφερον ζημιάν ένος έκατον λιρών, πρό τής πληρωμής τών δανειακών ύποχρεώσεων. Ως άποτελέσμα, ή έταιρία ήναγκάσθη νά αύξηση κατά 2,04 έκατον. λιρών τό ένεργητικόν της άπο τά άποτελέσματα τού 1978 και νά μειωση άντιστοιχως τό άποθεματικόν τού 1977.

Οι άπασχολούμενοι

Έξαιρετος ή παραγωγική πλευρά τών Βρετανών ναυτιλούμενων. Εις έβδομήκοντα κατιλιάδας άνερχονται οι κατοικούντες είς

ράν είς Βρεταννικάς Nautikas Έταιριας. την Βρεταννίαν ναυτικοί, με 11.500 μή διαμένοντας είς τήν Αγγλίαν, ήνδους καὶ άπο άλλας χώρας και μακράς παραδόσεως είς τήν ύπηρεσιαν τών Αγγλικών πλοίων. Χίλιοι τετρακόσιοι Αγγλοι ναυτικοί έργαζονται έπι 112 ξένων σημαίων πλοίων, διευθυνούμενων ύπο Βρετανών έφοπλιστών. Επιπλέον 20.000 άτομα έργαζονται είς τήν Εγ-

Θά ζητήσουν αύξησης

Τά διάφορα σωματεία τών άξιωματικών έμπορικού ναυτικού έτοιμαζονται διά τάς νέας ηγετήσεις των είς τάς έπισημους συζητήσεις μετά τού Κράτους και τών έφοπλιστών αἱ όποιαι θά γίνουν έντος τών προσεχών μηνών.

Καθ' άλας τάς ένδειξεις θά ζητήσουν μιθολογικάς αύξησης πρός διατήρησιν τής σημερινής άγοραστικής δυνάμεως. Η αύξησης πρέπει νά είναι άνωτέρα τού τιμαρίθμου διά νά καλύπτη τήν πραγματικήν ύψωσιν τού κόστους ζωής. Δεδομένου λοιπόν άτι ο τιμάριθμος θά φθάση τόν 'Οκτώβριον τό 19% υπολογίζεται οτι θά ζητήσουν αύξησην τής τάξεως τού 30%.

Παραλλήλως προβλέπεται άτι θά διεκδικήσουν τήν αύξησην τής διαρκείας τών άδειών και μάλιστα ύπο τήν άπειλην άπεργιας. Τέλος θά άντιταχθούν είς πάσαν προσπάθειαν μειώσεως τής συνθέσεως τών πληρωμάτων, τήν όποιαν ζητούν διάφοροι έφοπλιστικαὶ έπιχειρήσεις.

Οφείλει χάριτας

Κατά τήν γενικήν συνέλευσιν τής Λόντον-Όβερστ-Φράιερ, μερικοί μέτοχοι έμεμφθησαν τήν Δ/σιν, διότι άπεδέχθη μόνον 14 έκατομ. λιρών ώς άποζημίωσιν διά τήν έθνικοποιήσην τής θυγατρικής ναυπηγικής έπιχειρήσεως "Ωστιν-Πικερόγκιλ" και έζητησαν νά έπιστραφή ή θυγατρική άντι τής ίδιας τιμής. Εις άπαντησιν ά/Δ/τής τής έταιρίας έδηλωσεν, άτι ένω είς τήν άρχην ή διοίκησης τής έταιρίας ήτο δυσαρεστημένη έκ τής έθνικοποιησης τών ναυπηγείων ύπο τούς κυβερνητικούς δρους, σήμερον θεωρεί άτι οφείλει χάριτας είς τόν Θεόν. Διότι τό συγκρότημα θά εύρισκετο είς πολύ μειονεκτικωτέραν καταστάσιν ένω είχε σημερον ν' άντιμετωπίση τό προβλήματα τών ναυπηγείων, τά όποια ή Κυβέρνησης είναι είς θέσιν ν' άντιμετωπίση πολύ καλύτερον.

Εις άλλην έρωτησιν μετόχου, διατί ή Έταιρια δέν πωλεί περισσότερα πλοία διά ν' άνταποκριθή είς τάς οίκονομικάς τής ύποχρεώσεις, ά/Δ/τής άπηντησεν άτι αἱ πωλήσεις πλοίων μεθοδεύονται, ώστε κατά τό τρέχον έτος νά έπικοινθουν ωρισμένα μη άποδοτικά πλοία τά όποια θ' άντικαστασθούν μη άποδοτικώτερο. Ή/δλους ο πρόεδρος τής έταιρίας κ. Εμμ. Κουλουκούντης έδηλωσεν άτι προβείσης τής έταιρίας είναι νά έπικοινθουν τά οκάφη τυπου SD-14, τών όποιων τήν κίνησην άπερρόφησαν πλοία πλέον έκσυχρονισμένα.

NOPVHGI

Αἱ προοπτικαὶ τής ναυτιλίας τῆς

Έπικρατει διαφορά άπόφεων μεταξύ τών ναυτιλιακών παραγόντων τής Νορβηγίας, σχετικάς με τάς προοπτικάς τού κλάδου μετά 5 έτη συνεχούς κρίσεως.

Ο πρόεδρος τής Ένωσεως Νορβηγών Έφοπλιστών, κ. Νήλς Βέριγκ, έκφράζει συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν, έπισημών τήν βελτίωσιν τής ναυλαγοράς κατά τό τελευ-

ταίον έξαμηνον και τήν αύξησην τών τιμών τών μεταχειρισμένων πλοίων.

Τό άργούν τοννάς τής Νορβηγικής Ναυτιλίας έχει μειωθή σημαντικώς, άλλα τούτο άφειλεται περισσότερον είς τάς πωλήσεις είς άλλοδαπούς και άλιγνωτερον είς τήν έπαναφοράν οκαφών έν ιππρεσία. "Ηδη ο ποντόπορος στόλος τής χώρας περιορίζεται είς 900 περίπου οκάφη, κάτω τών 40 έκατομ. τόν. d.w.

"Ενα έκ τών σοβαρών προβλημάτων τής Νορβηγικής Ναυτιλίας είναι τό ύψηλόν κόστος έπανδρωσεως. "Η πρόσφατος, θμως συμφωνία μειώσεως τής συνθέσεως τών πληρωμάτων καὶ ή πολιτική τού παγώματος" τών τιμών και τών είσοδημάτων πού έφαρμοζει ή κυβέρνησης έβελτίωσαν έλαφρώς τήν συναγωνιστικότητα τού Νορβηγού πλοίου.

Τάς άποφεις τού κ. Βέριγκ συμμερίζεται και ή κυβέρνησης, ήτις μέσω τού υφυπουργού Έμπορίου και Ναυτιλίας παρετήρησεν άτι, "διά πρώτην φοράν άπο πενταετίας οι προσπάθειαι είναι οχετικώς ίκανοποιητικά".

Άντιθετον γνώμην έκφράζει γνωστός Νορβηγός ναυλομεσίτης, ισχυριζόμενος άτι τό μέλλον τών Νορβηγών έφοπλιστών ώς διαχειριστών μεγάλων τάνκερ και μπάκ καρρίερων είναι άμφιβολον. Τά πλοία αὐτά, είπε, θά καταλήξουν είς χείρας έφοπλιστών έγκατεστημένων είς χώρας με χαμηλόν διαχειριστικόν κόστος. "Η άποφις αὐτή, ή όποια δέν στερεῖται άληθειας, είναι άκρως άπογοητευτική δια τήν Νορβηγική Ναυτιλίαν, τήν συγκροτουμένην κατά 90% άπο μεγάλων τάνκερ και μπάκ καρρίερων.

Εις άπαντησιν, οι έφοπλιστικοί ύποστηριζουν άτι τούτο δέν είναι άρθρον, δεδομένου άτι τά δεξαμενόπλοια τών σημαίων χαμηλού διαχειριστικού κόστους ύποσυντηρούνται κατά ένα άξιοδογον ποσοστόν και αἱ προσπάθειαι τού IMKO νά έξαλειφθούν τά χαμηλού έπιπέδου άσφαλείας οκάφη θά βελτιώσουν τήν συναγωνιστικήν θέσιν τού Νορβηγικού πλοίου "τράμη".

"Η κατ' έπανάλειψιν προταθείσιν προτοφή τών Νορβηγών έφοπλιστών πρός τάς σημαίας εύκολιτας πρός μειώσιν τών διαχειριστικών τών δαπανών προσκρούει είς τήν άπροθυμίαν τής κυβερνητικής ναυρομοίου φυγήν. 'Αρκετοί, θμως, έφοπλισται προσφεύγονταν είς έτεραν λύσιν· πωλούν τά πλοία των είς εύθηνον κόστους διαχειριστάς και τά χρονοναυλώνουν διά μακράς περίοδους άπο τούς άγοραστάς με χαμηλά μισθώματα.

Χώρα μέ περιωρισμένας έθνικάς μεταφοράς ή Νορβηγία και συγκριτικώς μεγάλων έμπορικον στόλον άντετάχθη είς τήν έπειτασιν τής φόρμουλας 40-40-20 είς τάς χύδην μεταφοράς κατά τήν πρόσφατον διάσκεψιν τής Μανίλας καθώς και είς κάθε μορφής διάκρισιν τής σημαίας.

Τά 40% τής Ούνκταντ

"Η Πακιστανή Κυβέρνησης θέλουσα νά έπωφεληθή τού θεοπισθέντος διά τά λάινερς 40 τούς έκατον τών φορτίων ύπερ τών έθνικών της πλοίων, διαπραγματεύεται τήν ναυπήγησην είς Όλλανδιαν και Δ. Γερμανίαν, με δρους λίαν συμφέροντας, πλοίων γραμμής διάκρισιν τής σημαίας.

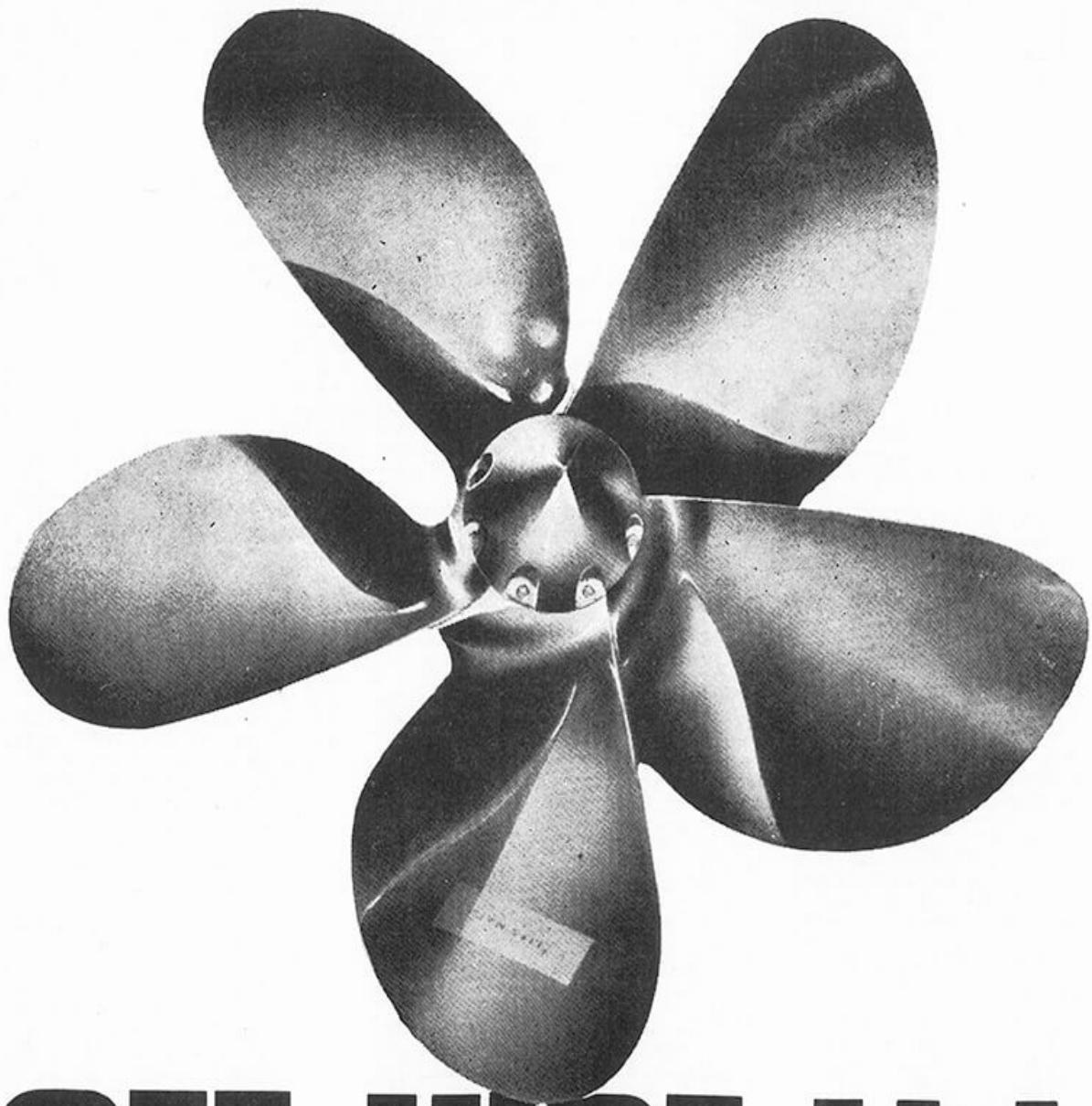
Η Έθνική Έταιρία τού Πακιστάν με τα 48 πλοία της δέν μεταφέρει παρά τά 14% τών είσαγομένων και άπο θαλάσσης έξαγομένων φορτίων έναντι τών 40% τών προβλεπομένων άπο τήν σύμβασιν τής «Ούνκταντ».



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



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

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

1. «ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΜΑΚΕΔΩΝ» δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικόν «Carnegie»), νεοαγορασθέν, 113.081 τον. γκρός τού 1970, ἀνήκον εἰς τήν ἑταῖριν «Φίλιππος» (κ. Γερ. Κωνσταντάτος).

2. «ΡΟΤΚΟΣ ΒΕΡΓΑΤΗΣ» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Crystal Gardeneria») νεοαγορασθέν, 11.160 τον. γκρός, τού 1973, ἀνήκον εἰς τήν ἑταῖριν «Γκραντόν» (κ. Γεώργ. Χατζηστεφάνου).

3. «ΑΜΑΡΑΤΟΣ» φορτηγόν ναυπηγούμενον 10.300 τον. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταῖριν «Αντίριον» (κ. Αντ. Συλάς).

4. «ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΕΥΟΝ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Star Sea») νεοαγορασθέν, 18.470 τον. γκρός, τού 1968, ἀνήκον εἰς τήν ἑταῖριν «Χέρκουλες» (κ. Νικ. Εμμανουήλ).

Έλληνική παραγγελία εἰς Ρωσίαν

Τόν Πειραιεὶς ἐδρεύουσα ἑταῖρια «Αθηναίων Τάνκερς Μάνατζεμεντ» (κ. Μηνάς Κυριακού) παρήγγειλεν εἰς τά Ρωσικά ναυπηγεία τῆς Χερσονός τέσσαρα «πάρσελ τάνκερς» τών 27.000 τόν. d.w. ἔκαστον, μέ παράδοσιν 1980-81, ὄψιόν ἔτερα ἔξ σκάφη. Τιμή δέν ἀνεκοινώθη, ἀλλ' ὑπόλογιζεται περί τά 14 ἑκατομ. δολλάρια δι' ἔκαστον σκάφος — 5 ἑκατομ. δολ. ὀλιγώτερον τού ἔαν παρηγέλοντο εἰς τήν Ιαπωνίαν. Ή παραγγελία ἐκλείσθη μέσω τού ναυλομεσιτικού γραφείου τού κ. Β. Βλαχούλη, ἐδρεύοντος ἐπίσης ἐν Πειραιεὶ.

Αι καθελκύσεις

Διά λογαριασμόν τής ἑταῖριας «Σακούρα Ναβιγκέισον» (κ. Γ. Γκούμας) καθειλύκουθη εἰς Γιοκοχάμα τήν 3ην Ἀπριλίου, ἀπό τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα, ἓνα φορτηγόν τύπου «Φρήντον ΙΙ» πολλαπλής χρήσεως. 15.600 τόν. d.w. καὶ ώνομάσθη «Γκίκας». Θά παραδοθή ἐντός τών προσεχών μηνών και θά ύψωση τήν ἐλληνικήν σημαίαν.

— Από τάς ἐσχάρας τών ναυπηγείων Κανέκο, τού Ρίο Ιανείρο, καθειλύκουθη τήν 11ην Ιουνίου τό 15.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Άλμα», πλοιοκτησίας τού Οίκου Καλαμούτου. Κατά τήν παράδοσιν του θά ἐγγραφή εἰς τά ἐλληνικά νηολόγια.

Δύο ο κ. Νιάρχος

Εις τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα-Χαρίμα ὁ κ. Νιάρχος παρήγγειλε δύο τάνκερς 79.000 τον. φορτιού. Διαστάσεις: 236,8 μ. μήκος, 39,9 μ. πλάτος, 19 μ. ψφος, 12,19 βύθισμα, μηχανή Σοῦλτζερ 15.960 πόπων, ταχύτης 15,2 μιλ. Τιμή 27 ἑκατομ. δολ. ἔκαστον, τοις μετρητοῖς. Παράδοσις Δεκέμβριος 1980 καὶ Απρίλιος 1981.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Νορντχάφεν», 1.236 τον. γκρός, τού 1965 ἐπωλήθη μεταξύ Ελλήνων.

— Ηγοράσθη ἀντί 750.000 δολλαρίων τό δηζελοκίνητον νιγηριανόν φορτηγόν «River Gongola» 5.341 τον. γκρός, τού 1963, με μηχανάς B & W 6.500 πόπων.

— Ἐπωλήθη, ὑπό τήν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως γύρω τού ἐνός ἑκατομ. δολλαρίων τό φορτηγόν «Αθηνᾶ», 10.662 τον. γκρός, 15.241 τον. d.w., τού 1958.

— Παρ' Αραβικών συμφερόντων ἐγκατεστημένων ἐν Ελλάδι, ἡγοράσθη εἰς τά δολλάρια 7.350.000 τό δηζελοκίνητον νοικορεατικόν δεξαμενόπλοιον «New Star» 63.999 τον. γκρός, 120.250 τον. d.w. τού 1969.

— Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Crown Rose» 10.008 τον. γκρός, 16.108 τον. d.w. τού 1968 με μηχανάς MAN 7.500 πόπων, εἰς τά δολλάρια 3.200.000, ὑπό τήν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— Τό ἀτμοκίνητον ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Anita Monti» 115.870 τον. γκρός, 228.541 τον. d.w. τού 1970, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων γύρω τῶν δολ. 8.650.000.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς τό παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Ντόνα Μυρτώ», 11.209 τον. γκρός, τού 1955 καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Al Nabla».

— Εἰς ιταλικά συμφέροντα ἐπωλήθη καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Μιχάλης Κ.» 2.535 τον. γκρός, τού 1961. Μετωνυμάσθη «Terranova».

— Ἐπωλήθησαν εἰς σαουδαραβικά συμφέροντα τά μίνι μπάλκ κάρριερς «Mivni Λέικ» καὶ «Mivni Λέο», 1.590 τον. γκρός ἔκαστον ναυπηγηθέντα τό 1970.

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Τό ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Scholar», 7.606 τον. γκρός, τού 1965, παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Στήλη Τρείντερ». Σημαία Ελληνική.

— Παρελήφθη τό ἀγορασθέν γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Port Briac» 7.891 τον. γκρός τού 1962 καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Τύρο».

— Εἰς «Ξινιάδα» μετωνυμάσθη καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Beechbank» 10.116 τον. γκρός, τού 1965.

— Παρελήφθη, μετωνυμάσθη «Φοίνικας» καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον τό ἀγορασθέν παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Kulu» 103.291 τον. γκρός, τού 1971.

— Παρεδόθη εἰς τούς αγοραστάς του τό πωληθέν μεταξύ Ελλήνων δεξαμενόπλοιον «Ναυσικά» 36.066 τον. γκρός, τού 1965 καὶ μετωνυμάσθη «Μαριόγκα».

— Τό πωληθέν εἰς ἀλλοδαπούς δεξαμενόπλοιον «Γαλαξίας», 18.588 τον. γκρός, τού 1961, παρεδόθη καὶ μετωνυμάσθη «Midas

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Telex «SIPC» No. 02 162345 - Cables to all offices: «KYKLADES»

Branch Offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Touch».

—Τό αγορασθέν ιαπωνικόν μπάλκ κάρπερ «Washington Rainbow», 9.219 τον. γκρός, τού 1973 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Καπετάν Γιώργης II». "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη και μετωνομάσθη «Θαλασσινή Μάνα» τό αγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Amerika» 14.545 τον. γκρός, τού 1978. "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Εις «Οσεάνωτ» μετωνομάσθη τό αγορασθέν αγγλικόν φορτηγόν «Irisbank» 10.349 τον. γκρός, τού 1964 και υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Στάσια» και υψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν τό αγορασθέν αγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Vancouver City» 16.444 τον. γκρός, τού 1970.

—Τό αγορασθέν φινλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Sword» 11.631 τον. γκρός, τού 1954 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αίρηνς Χάρισμα». Σημαία Έλληνική.

—Εις «Άμφιστα» μετωνομάσθη τό παραληφθέν παναμαϊκόν μεταλλοφόρον «Amphirope» 19.377 τον. γκρός, τού 1962, και υψωσε τήν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Άτλαντις» και υψωσε την έλληνική σημαίαν τό αγορασθέν αγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Hamlet Beatrice» 35.706 τον. γκρός, τού 1977.

—Τό αγορασθέν κουβετιανόν φορτηγόν «Star of Kuwait» 9.650 τον. γκρός, τού 1968. παρελήφθη. "Υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Λίτζ».

—Παρελήφθη έπισης τό αγορασθέν αγγλικόν φορτηγόν «Sig Ragné» 11.857 τον. γκρός, τού 1971, και μετωνομάσθη «Άγιος Νικόλαος». Σημαία Έλληνική.

—Εις «Δημητρίος Βεντούρης» μετωνομάσθη και υψωσε τήν κυανόλευκον τό αγορασθέν αγγλικόν φορτηγόν «Megantic», 11.120 τον. γκρός, τού 1962.

—Τήν κυανόλευκον ύψωσεν έπισης τό αγορασθέν γερμανικόν φορτηγόν «Siwa» 5.084 τον. γκρός, τού 1978 και μετωνομάσθη «Βεργίνα».

—Μετωνομάσθη «Γαρυφαλιά Κ.» τό αγορασθέν αγγλικόν φορτηγόν «Strathaird» 6.441 τον. γκρός, τού 1970 και υψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν.

—Παρελήφθη τό αγορασθέν παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Gondwana» 103.291 τον. γκρός τού 1972 και υψωσε τήν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Σπύρος Α. Λαμός».

—Εις «Συρία» μετωνομάσθη τό αγορασθέν αγγλικόν ρό-ρό «Alpha Enterprise» 5.466 τον. γκρός, τού 1978. "Υψωσε τήν κυανόλευκον.

Μετονομασία

Μετωνομάσθη «Θησεύς» τό φορτηγόν «Τάσος Τσίρης» 2.651 τον. γκρός, τού 1956.

—Εις «Κάπταιν Τζών Δ. Πατέρας» μετωνομάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Παντάνασσα» 21.194 τον. γκρός τού 1977.

—Τό φορτηγόν «Πωλίνα» 6.894 τον. γκρός τού 1960 μετωνομάσθη «Φόρουμ Πρόγκρες». Ή κυανόλευκος διετηρήθη.

—Τό κυπριακόν φορτηγόν «Καλή» 1.005 τον. γκρός τού 1956 μετωνομάσθη «Κώστας Σ.» και υψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν.

Εις «Πέτρομαρ Λάϊτ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Πόρος» 8.776 τον. γκρός τού 1957.

—Τό φορτηγόν «Μαριγώ Γεμέλου» 10.016 τον. γκρός τού 1968, μετωνομάσθη «Μπαράχονα».

—Τό λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Εύγενια Λιβανού» 129.260 τον. γκρός τού 1972 μετωνομάσθη «Εύγενια».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΙΕΙΣ

Έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταϊβάν άντι δολ. 148 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος τό «Δι-

δώ», 3.851 τον. γκρός, τού 1946.

—Τό κυπριακόν φορτηγόν «Ιντεράμιτο» 4.996 τον. γκρός τού 1939, έπωλήθη εις πακιστανούς διαλυτάς γύρω τών δολ. 122 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

—Τό χαρακτηρισθέν ώς όλική άπωλεια κυπριακόν φορτηγόν «Τζόιντ Βέντασιου», 7.066 τον. γκρός, τού 1951, έπωλήθη εις διαλυτάς γιουγκοσαλάους.

—Εις διαλυτάς τού Ταϊβάν έπωλήθη τό φορτηγόν «Κάβο Κολώνες», 10.192 τον. γκρός, τού 1958. Τιμή γύρω τών δολ. 172 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

—Εις διαλυτάς τού Ταϊβάν έπισης άντι δολ. 137 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος τό παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Μαριχέρον», 12.788 τον. γκρός, τού 1959.

—Τό υπό σημαίαν Σιγκαπούρης φορτηγόν «Αλαμος» 6.689 τον. γκρός, τού 1953, μετωνομάσθη εις «Πλάτων» έπωλήθη εις γερμανικά συμφέροντα άντι ποσού γύρω τών 420.000 δολαρίων ώς έστι εις Πειραιά και έπανεπωλήθη εις ιπανούς διαλυτάς άντι δολ. 93 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος.

—Αντί δολ. 154 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος έπωλήθη εις διαλυτάς τού Ταϊβάν τό κυπριακόν φορτηγόν «Ασπύρ» 6.915 τον. γκρός τού 1950.

—Έπωλήθη εις κορεάτας διαλυτάς τό φορτηγόν «Άρετή» 8.560 τον. γκρός τού 1957.

—Εις γερμανούς αγοραστάς έπωλήθη, βάσις ώς έστι εις Έλλαδα, γύρω τών δολ. 61 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος, τό κυπριακόν φορτηγόν «Δημητρός», 4.967 τον. γκρός τού 1936.

—Έπωλήθησαν εις διαλυτάς τού Ταϊβάν τά μπάλκ κάρριερ «Νινή» 28.651 τον. γκρός και «Σόνικ» 28.327 τον. ναυπηγηθέντα τό 1962 άντι δολ. 186.50 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος ώς και τό φορτηγόν «Κάπταιν Γέροντας» 8.401 τον. γκρός, τού 1959 άντι δολ. 161.50 κατά τόν. έλ. έκτοπισματος, μέ παράδοσιν Οκτώβριον.

—Πρός διάλυσιν έπωλήθη έπισης τό κυπριακόν φορτηγόν «Πόλα Ρίκα», 7.852 τον. γκρός, τού 1953.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν μήνα Ιούλιον ύπεγράφησαν εις τό NAT συμβάσεις ασφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας ύπο ξένας σημαίας:

—«Σορόκος», λιβεριανόν, 9.650 τον. γκρός, άπο 3.7.79, έκπρόσωπος κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσάς.

—«Πασαδένα», λιβεριανόν, 45.127 τον. γκρός, άπο 15.5.79, έκπρόσωπος κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσάς.

—«Μέσις», λιβεριανόν, 9.650 τον. γκρός, άπο 3.7.79, έκπρόσωπος κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσάς.

—«Χρυσής», παναμαϊκόν, 4.378 τον. γκρός, άπο 30.3.79, έκπρόσωπος κ. Γερ. Χριστοδούλατος.

—«Σπύρος Η», κυπριακόν, 2.377 τον. γκρός, άπο 10.2.79, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Μελέτης.

—Σάν Τζιόρτζιο Ρηφέρο, παναμαϊκόν, 497 τον. γκρός, άπο 6.4.79, έκπρόσωπος κ. Νικ. Νικολιάδης.

—«Θεοκλέαστη», κυπριακόν, 8.979 τον. γκρός, άπο 13.6.79, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Μιχαήλ.

—«Άρτεμις», κυπριακόν, 1.084 τον. γκρός, άπο 14.4.79, έκπρόσωπος κ. Ιωάν. Κουφός.

—«Εύγενια Λιβανού», λιβεριανόν, 1229.260 τον. γκρός, άπο 15.5.79, έκπρόσωπος κ. Ιωάν. Ζαννάρας.

Η αξέσησις τής συναλλαγματικής προσόδου έκ τής ναυτιλίας

Τό θέμα τής αύξησεως τής συναλλαγματικής προσόδου έκ τής Ναυτιλίας έχει τάσθη εις εύρειαν σύσκεψιν μέ συμμετοχήν τού 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη.

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 Platones 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

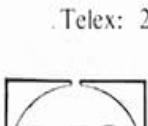
Telex: 8814641 Phone: (01)-283 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysees, 75008 Paris

Telex: 280886 Phone: 723 5512



τού συμβούλου τού Πρωθυπουργού κ. Κων. Καραμανλή ἐπί οικονομικών θεμάτων, κ. Οικονόμου, τού Γενικού Γραμματέως ΥΕΝ, κ. Π. Σαρλή και ὑπηρεσιακών παραγόντων. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ σύσκεψιν ἐτέθησαν ὑπ' ὅψει τοῦ οικονομικού συμβούλου τοῦ κ. Πρωθυπουργού τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα ἔχει μελετήσει και προτείνει τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας εἰς τὴν Οικονομικήν Ἐπιτροπήν διὰ νά ἐνημερωθῆ ὁ κ. Κων. Καραμανλής, προσωπικής ἐπιμονία τοῦ ὅποιου ἀπότελει, ὥσπες ἐγνώσθη, ἡ ἀληφική θεσμικών μέτρων διὰ νά διευρυνθῆ ἡ θετική συμβολή τῆς ἐπί της Ναυτιλίας συναλλαγματικής προσάσθου εἰς τὸ ισοζύγιον ἔξωτερικών πληρωμῶν τῆς χώρας.

Μεταξύ τῶν ἐλόγων μέτρων περιλαμβάνεται ἡ ἰδρυσις Ναυτικής Τραπέζης και ἡ χρηματοδότησις τῶν ναυπηγεοπισκευαστικῶν μονάδων εἰς συνάλλαγμα διὰ νά εἶναι αὐταὶ εἰς θέσιν νά παρέχουν πιστωτικά διευκολυντες εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς τοὺς πραγματοποιούντας ἐπισκευάς πλοίων εἰς τὴν Ἑλλάδα. Τό κεφάλαιον τῆς Ναυτικής Τραπέζης θά ἀνέρχεται εἰς 20 ἑκατομ. δολάρια και ἡ κάλυψις τοῦ θά ἐπιδωχῆ κατά πλειοφέλαν ἐπί τῆς ἴδιωτηκής πρωτοβουλίας, ἐνδεχομένως δὲ ἀπό τὴν ΕΤΒΑ, ἔνους τραπεζικούς ὄργανισμούς και τὸ NAT.

Συμφωνία:

Μεταξύ τῆς Ἑλληνικής Δημοκρατίας και τῆς Ἰσλαμικής Δημοκρατίας τοῦ Πακιστάν.

Περὶ ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος τοῦ προερχόμενου ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων και ἀεροσκαφῶν.

Ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἑλληνικής Δημοκρατίας και ἡ Κυβέρνησις τῆς Ἰσλαμικής Δημοκρατίας τοῦ Πακιστάν, ἐν τῇ ἐπιμυθίᾳ τῶν ὅπως συνάψωσι συμφωνίαν πρός ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος τοῦ προερχόμενου ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων και ἀεροσκαφῶν ἐν τῇ διεθνεῖ μεταφορᾷ συνεφώνησαν τὰ ἀκόλουθα:

Ἀρθρον 1

1. Οἱ ύφιστάμενοι φόροι ἐπί τῶν ὅποιων βά ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Συμφωνία είναι εἰδικῶτερον:

α) προκειμένου περὶ τῆς Ἑλληνικής Δημοκρατίας: ὁ φόρος εἰσοδήματος νομικῶν και φυσικῶν προσώπων, ἡ εισφορά ὑπέρ τοῦ Ὀργανισμοῦ Γεωργικῶν Ἀσφαλίσεων και πάντες οἱ λοιποὶ φόροι ἐπί τοῦ εἰσοδήματος τῆς ἐπικρατείας τῆς Ἑλληνικής Δημοκρατίας.

β) προκειμένου περὶ τῆς Ἰσλαμικής Δημοκρατίας τοῦ Πακιστάν: ὁ φόρος εἰσοδήματος ὁ «SUPER TAX» και ἡ πρόσθετος ἐπιβάρυνσις.

2. Ἡ παρούσα συμφωνία θά ἐφαρμόζεται ἐπίσης ἐπί παντός ὅμοιου ἡ ούσιωδῶς παρομοίου φόρου ἐπιβαλλομένου ἐπιπροσθέτως ἡ εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ὑφισταμένων φόρων.

Ἀρθρον 2

Διά τούς σκοπούς τῆς παρούσης συμφωνίας:

1. Διά τού δρου «ἐκμετάλλευσις πλοίων και ἀεροσκαφών» νοεῖται ἡ ἐπαγγελματική δραστηριότης τῆς μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης και ἀέρου πρωτότοπων, ζώων, ἐμπορευμάτων και ταχυδρομείου, συμπεριλαμβανομένης τῆς πωλήσεως εἰσιτηρίων ταξειδίου και σχετικῶν ἐγγράφων διὰ τοιούτου εἰδούς μεταφοράς καθὼς και οιαδήποτε ἄλλη δραστηριότης εὐθέως συνδεόμενη μετά τῶν ἀνωτέρων.

2. Διά τού δρου «διεθνής μεταφορά» νοεῖται οιαδήποτε μεταφορά διὰ πλοίου ἡ ἀεροσκάφους ἐκτός ἐάν τό πλοίον ἡ τό ἀεροσκάφους ἐνεργή μεταφοράς μόνον μεταξύ τόπων εύρισκομένων ἐντός τῆς ἐπικρατείας ἐνός τῶν Συμβαλλομένων Κρατών.

3. Διά τού δρου «Συμβαλλόμενον Κράτος» νοεῖται ἡ Ἑλλάς η τό Πακιστάν, ἀναλόγως τῆς ἐννοίας τοῦ κειμένου.

Ἀρθρον 3

Εισόδημα προερχόμενον ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίου ἐν τῇ διεθνεῖ μεταφορᾶ θά φορολογήται μόνον ἐν τῷ Συμβαλλομένων Κράτει, ἐνθα είναι νηολογημένον τό πλοίον ἡ υπό τοῦ ὅποιου ἔχει ἐφοδιασθῆ διά ναυτιλιακῶν ἐγγράφων.

Ἀρθρον 4

1. Εισόδημα μιᾶς ἐπιχειρήσεως ἀεροπορικῶν μεταφορῶν ἐνός Συμβαλλομένου Κράτους προερχόμενον ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν ἐν τῇ διεθνεῖ μεταφορᾶ θά φορολογήται μόνον ἐν τῷ Συμβαλλομένων Κράτει ἐντός τοῦ ὅποιου είναι ἐγκατεστημένη ἡ ἐδρα τῆς πραγματικής διοικήσεως τῆς ἐπιχειρήσεως.

2. Διά τοῦ δρου «ἐπιχειρήσις ἀεροπορικῶν μεταφορῶν» νοεῖται μία ἐπιχειρήσις ἐνός Συμβαλλομένου Κράτους ἀσκουμένη ὑπό τοῦ Κράτους ἡ υπό προσώπου, φυσικοῦ ή νομικοῦ τό ὅποιον είναι κάτοικος αὐτοῦ κατά τούς νόμους τοῦ Κράτους τούτου.

Τὸ Διεθνές Συνέδριον τῶν Ναυτικῶν Διαιτητῶν

· Από τούς κυκλοφορήσαντες δύο τόμους τῶν πεπραγμένων τοῦ 4ου Διεθνοῦ Συνέδριον τῶν Ναυτικῶν Διαιτητῶν, τό ὅποιον συνήλθεν εἰς Λονδίνον ἀπό 15-18 Μαΐου ἐ.ξ., εἰς τό HILTON HOTEL, ἔγιναν γνωστά τά λιαν ἐνδιαφέροντα ναυτικά θέματα, διά τά ὅποια ἔγιναν ἀνακοινώσεις και συζητήσεις, και ἐσχολιάσθησαν πρόσφατοι ἀπόφασεις τῶν Ναυτικῶν Διαιτητῶν και τῶν Δικαστηρίων.

Εἰς τό συνέδριον ἔλαβον χώραν ἀντιπρόσωποι εἰς Αύστραλιας, Βερμούδων, Κίνας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ὀλλανδίας, Χόγκ Κόγκ, Ἰνδίας, Ἰσραὴλ, Ἰταλίας, Ἰαπωνίας, Κουβετί, Μονακό, Πολωνίας, Ρουμανίας, Σουηδίας, Ἀγγλίας, Ἀμερικῆς και Γιουγκοσλαβίας. Τήν Ἑλλάδα ἀντιπροσωπεύσαν σοὶ κ.κ. Γ. Βισιάς, Δημ. Δάμπασης, Λίντα Δάμπαση PETER JONES και K. Ρουσσος.

Πρόεδρος τοῦ Συνεδρίου ἦτο ὁ REG. BISHOP τοῦ LONDON MARITIME ARBITRATORS ASSOCIATION τό όποιον ἤτο και ὡραγωτής τοῦ Συνεδρίου, τή συνεργασία τοῦ LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., τό ὅποιον ἔσχε και τήν ἐπιμέλειαν τῆς ἐκδόσεως τῶν δύο τόμων τῶν πεπραγμένων. Συνιστώμενον ιδιαιτέρως εἰς τά Ναυτικά Γραφεῖα τῶν Ἑλλήνων Ἐφοριστῶν τήν μελέτην τῶν πεπραγμένων, ἐνθα πλήθος ἐνδιαφερόντων τήν Ναυτιλίαν ζητημάτων, ἀναπτύσσονται και σχολιάζονται ὑπό τῶν πλέον ειδημόνων τῆς Διεθνοῦ Ναυτιλίας.

· Ιδιαιτέρως ἐμελετήσαμεν τήν λιαν ἐνδιαφέροντας ἔργασιν τοῦ Ἑλλήνος ναυτικοῦ Διαιτητοῦ κ. N. Σεβαστοπούλου L.M.A.A. μέ θέμα «ESTIMATION OF SHIPS WARRANTED PERFORMANCE AND DISPUTES», ἐπιληφορήθημεν δέ ὅτι περὶ τοῦ ζητήματος τούτου ὁ κ. Σεβαστόπουλος ὡμίλησε εἰς τό Συνέδριον και ἀνέλυσεν ιδιαιτέρως τά θέματα τῶν ἀνειλημμένων εύθυνῶν και ὑποχρεώσεων τῶν Πλοιοκτήτων ἐκ τῶν όρων τῶν ναυλοσυμφώνων, ἀναφορικῶν μέ τόν διακανονισμόν τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ναυλωτῶν διά ἡλαττωμένην ταχύτητα τοῦ πλοίου, ὑπερβολή-

κήν κατανάλωσιν καυσίμων, μή καθαρότητα τοῦ πλοίου ως και τυχόν πτώσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Δασμολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ

· Εχομεν τήν τιμήν νά φέρωμεν εἰς γνώσιν σας δτι πρό ικανού χρόνου ἀναφέρθησαν εἰς τήν E.E.E. περιστατικά ἀναφερόμενα εἰς τήν δρησην τῶν Τελωνειακῶν Ἀρχῶν νά παράσχουν εἰς τούς παλιννοστουμένους Ἐλληνας ναυτικούς δασμολογικήν ἀπαλλαγήν ώς αὐτή προβλέπεται υπό τοῦ N. 827/78, μέ τό αιτιολογικόν, δτι η προσκομιζόμενη βεβαίωσις τοῦ ναυτιλιακού γραφείου ἀνέφερεν δραχμοποίησην συναλλάγματος εἰς τήν Τραπέζας ἐν Ελλάδι και ούχι εἰς Ἐλληνικάς Τραπέζας. Ἡ δρησης τῶν Τελωνειακῶν Ἀρχῶν ἐβασίζετο κατ' αὐτάς εἰς τήν διατάπωσιν τοῦ ἀνωτέρω νόμου ή ὅποια ἐφέρετο νά ἀποκλείῃ τήν δυνατότητα τῆς δραχμοποίησεως τοῦ συναλλαγματος εἰς τάς τέλειας την οριστικήν ἀπάντησιν τοῦ Υπουργείου Οικονομικών.

1. Μέ τήν ἀνωτέρω ἐγκύκλιο διαταγή μας, μεταξύ ἀλλων, σάς δόθηκαν ὀδηγίες και διευκρινίσεις για τήν ἐφαρμογή τῶν εἰς τό θέμα ἀναφερόμενων διατάξεων, μέ τίς ὅποιες ἀναπροσαρμόσθηκαν και ἐπεκτάθηκαν οι δασμολογικές ἀπαλλαγές εἰδῶν πού εἰσάγονται ἀπό τά έλληνικά πληρώματα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων (Φορτηγών - ἐπιβατικῶν) πού ἐκτελοῦν ταξίδια στό ἔξωτερικό.

2. Ειδικώτερα, κατ' ἐφαρμογή τής περιπτώσεως (γ) τής ἀνωτέρω διατάξεως, οι δικαιούχοι ναυτικοί ὄφελουν νά προσκομισουν στίς ὑπηρεσίες σας βεβαιώσεις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πού ἐργάζονται, για εἰσαγωγή και δραχμοποίηση τοῦ συναλλάγματος τῶν ἀποδοχῶν τους μέσω μιᾶς τῶν Ελληνικών Τραπέζων, λόγω τής ἀναφορᾶς τοῦ νόμου τοῦ δρου «Εἰς Ἐλληνικάς Τραπέζας τοῦ ἔσωτερικού». Ο δρος αὐτός πού ἀποβλέπει στήν ἔξασφάληση τῆς δραχμοποίησεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν πού καταβάλλονται σε συναλλαγμα, ἔχει οὖν συνεπεια νά ἀποκλείστη ἀπό τό ευεργέτημα τῆς ἀτελείας ἐν μεγάλο ποσοστό ναυτικών, για τό λόγο δτι οι περισσότερες ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις συναλλάγμασσονται μέ υποκαταστήματα ξένων Τραπέζων τά ὅποια λειτουργούν νόμιμα στήν Ἑλλάδα, υποκείμενα σ' ολούς τούς ισχύοντας συναλλαγματικούς περιορισμούς, σύμφωνα μέ τίς σχετικές ἀποφάσεις τής Νομισματικής Ἐπιτροπής και τών δόηγιών τής Τραπέζης τής Ἑλλάδος, παρά τό γεγονός δτι είναι ἔξασφαλισμένην τή δραχμοποίηση τῶν ἀποδοχῶν τους σε συνάλλαγμα.

3. · Υστέρα ἀπό τά παραπάνω, και ἀποβλέποντες στόν σκοπό τοῦ νόμου, πού ἦταν νά

ZHTOYNTAI

Πλοιαρχοὶ και Α' Μηχανικοὶ, δεκτοὶ και συνταξιούχοι.

Ἐργασία: Θά συνοδεύουν πλοια ως Ἀντιπρόσωποι Πλοιοκτητών.

Γνώστες Ἀγγλικής γλώσσης ἀπολύτως ἀπαραίτητος. Μισθός λιαν

ικανοποιητικός. Βιηνος ύπηρεσία εἰς τά πλοια. Παρακαλούμεν γρά-

ψατε σύντομον σημείωμα και ἀριθμόν τηλεφωνου.

ARCO Τατοιου 12, Κηφισιά διά Δ. A.

δώσει το εύεργετήμα αυτό σ' όλους τους ναυτικούς σάν κίνητρο γιά τήν εισαγωγή πρός δραχμοποίηση τών άποδοχών τους σε συνάλλαγμα, έγκρινουμε τα έξης:

α) νά άποδέχεστε βεβαιώσεις ναυτιλιακών έπιχειρήσεων γιά το έκχωρούμενο άτ' αύτες στο ναυτικό συνάλλαγμα γιά τήν πληρωμή τών άποδοχών τους, τό όποιο δραχμοποιείται και από τα ύποκαταστήματα τών ξένων Τράπεζων πού λειτουργούν στην Ελλάδα. Στίς βεβαιώσεις αύτές θα πιστοποιείται άπο την οίκεια ξένη Τράπεζα το γεγονός τής εισαγωγής και δραχμοποιήσεως τού συναλλάγματος.

β) νά άποδέχεστε βεβαιώσεις εισαγωγής και δραχμοποίησεως συναλλάγματος Ελληνικής ή ξένης Τράπεζας, τό όποιο είσχηθκε άπο τὸν ίδιο τὸν ναυτικὸν εἴτε κατὰ τὴν εἰσοδό του στὴν χώρα και δηλώθηκε στὴν ἀρμοδίᾳ Υπηρεσία συναλλάγματος, εἴτε ἐμβασθηκε άπο τὸ έξωτερικὸν σὲ ίδιο λογαριασμὸν πρός δραχμοποίηση.

O YPOURGOS
ΑΘ. KANEALOPOULOS

'Ενεκρίθησαν αἱ τροπολογίαι τοῦ νομοσχεδίου περὶ ἑλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας τοῦ NAT

'Ενεκρίθησαν ύπο τοῦ Υπουργείου Οικονομικών αἱ ύποβληθεῖσαι ύπο τοῦ YEN τροπολογίαι τοῦ νομοσχεδίου 'περὶ ἑλαχίστης παρά τῷ NAT ἀσφαλιστικῆς προστασίας καὶ ἀλλων τινῶν διατάξεων', τό όποιον πρωθείται ήδη εἰς τὴν Νομοθετικὴν 'Ἐπιτροπὴν πρός συζήτησιν, διά νά ἐπακολουθήσῃ ἡ φήσις του ύπο τῆς Βουλῆς. Αἱ ἐγκριθεῖσαι ύπο τοῦ Υπουργείου Οικονομικών τροπολογίαι είναι αἱ ἔξης:

"Αρθρον 16

Εἰς τὰς καταργουμένας διά τοῦ ἀρθρου 41 τοῦ Νόμου 330/1976 διατάξεις περιλαμβάνονται μόνον αἱ ἀφορῶσαι τοὺς ἔργαζομένους εἰς τὰ ἐπαγγελματικά σωματεῖα 'Ἐργατῶν Ξηρᾶς καὶ οὐχὶ τὰς 'Ἐπαγγελματικάς 'Οργανώσεις τῶν 'Ἐργατῶν Θαλάσσης ως πρός τὰς ὅποιας ἐξακολουθούμενον νά ισχύουν αἱ περὶ αὐτῶν κείμεναι εἰδικαὶ διατάξεις.

"Αρθρον 17

I. Χρέωσει τοῦ Κεφαλαίου 'Ασφαλίσεως 'Ἐπιβατῶν τοῦ NAT χορηγεῖται ἐφ' ἀπαξ χρηματικὸν βοήθημα ἐκ δραχμῶν ἑκατόν χι-

λιάδων εἰς τοὺς γονεῖς, τὴν σύζυγον, ἐφ' ὅσον δὲν ἐτέλεσε νέον γάμον καὶ τὰ ἄρρενα τεκνά ἐφ' ὅσον δὲν ἔχουν ὑπερβεῖ τὸ 18ον ἔτος τῆς ἡλικίας των καὶ προκειμένου περὶ σπουδαστῶν ἀνωτέρων η ἀνωτάτων δημοσίων Σχολῶν ἐν τῇ ημεδαπῇ μέχρι τοῦ πέρατος τῶν σπουδῶν των καὶ πάντως οὐχὶ πέραν τῆς συμπληρώσεως τοῦ 25 ἔτους τῆς ἡλικίας των καὶ τὰ θήλεα μέχρι καὶ τοῦ 25οῦ ἔτους τῆς ἡλικίας των, ἐπιβατῶν οἱ ὄποιοι ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸ ναυάγιον τοῦ ύπο τῆς Ελληνικῆς σημαίαν ἐπιβατηγοῦ ὄχηματαγωγοῦ "Ηράκλειον" τό ἔτος 1966.

2. 'Ἐάν συντρέχουν πλείοντες δικαιούχοι, τὸ χρηματικὸν βοήθημα κατανέμεται εἰς τούς τους κατά τὰς διατάξεις τῆς ἐξ ἀδιαθέτου διαδοχῆς τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.

3. Διά Π.Δ. ἐκδίσομένου προτάσσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θέλουν καθορισθεῖ τὴν διαδικασίαν παροχῆς τοῦ βοήθηματος καὶ πάσα ἀλλή λεπτομέρεια διά ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἀρθρου.

"Αρθρον 18

'Αρχιθαλαμηπόλοι 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κάτοχοι τοῦ οίκειου πτυχίου ἐπὶ δεστίαν καὶ πραγματοποιήσαντες δεστὴ πραγματικὴν ὑπηρεσίαν ὡς ἀρχιθαλαμηπόλοι, ἔξομοιούμενοι δέ μισθολογικῶς πρὸς τὸν οἰκονομικὸν 'Ἄξιωματικὸν Β' τάξεως, ὑπάγονται εἰς τὴν οίκειαν κλάσιν συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τοῦ οἰκονομικοῦ 'Ἄξιωματικοῦ Β' τάξεως.

"Αρθρον 19

Ναυτικοὶ κάτοχοι ἀδείας μαγείρου Γ' τάξεως, πραγματοποιοῦντες μετά τὴν ἀπόκτησιν τῆς ἀδείας 8ετή τούλαχιστον πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίων τῆς κατηγορίας Β' τοῦ πίνακος I τοῦ ἀρθρου 16 τοῦ Κ.Ν. 792/1978, ὑπάγονται εἰς τὴν οίκειαν κλάσιν συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ μαγείρου Α' τάξεως.

"Αρθρον 20

I. 'Ἐπὶ τῇ καταθέσει αἰτήσεως ναυτικοῦ διά παροχῆς ύπο τοῦ NAT συντάξεως λόγω γήρατος καὶ βάσει συνοπτικῆς διαδικασίας διαπιστώσεως τῶν ἑλαχίστων προύποθεσεων ἀπονομῆς συντάξεως, χορηγούνται εἰς τὸν δικαιούχον ύπο τύπου προκαταβολῆς ἀτόκως 3 μηνίαι συντάξεις τοῦ κατωτάτου ὄρου συντάξεων.

2. Αἱ οὐτώ χορηγηθεῖσαι προκαταβολικῶς συντάξεις παρακρατοῦνται μετά τὴν ἐκδοσιν τῆς περὶ ἀπονομῆς συντάξεως πράξεως.

3. Διά ἀποφάσεως τοῦ ΔΣ τοῦ NAT ἐγκρινόμενης ύπο τοῦ 'Υπουργοῦ η συνοπτική διαδικασία χορηγήσεως προκαταβολικῶς τριών βασικῶν συντάξεων τῆς παρ. I τοῦ παρόντος ἀρθρου δύναται νά ἐπεκταθῇ καὶ ἐπὶ τῇ καταθέσει αἰτήσεων συντάξεως καὶ εἰς ἑτέρας κατηγορίας.

"Αρθρον 21

Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἐδαφίου γ' τῆς παρ. I τοῦ ἀρθρου 84 τοῦ Κ.Ν. 792/1978 προστίθεται ἐδάφιον δ' ἔχον ώς ἀκόλουθως:

"διά Κατ' ἔξαρεσιν τῶν εἰς τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ὄριζμένων, προκειμένου περὶ σκαφῶν ἀσχολουμένων εἰς μεταφορὰς προσώπων ἢ πραγμάτων ἢ μεταξύ λιμένων ἐσωτερικοῦ η π/κ ἀλιευτικῶν ἐργαζομένων ἀποκλειστικῶν ἐντός τῶν 'Ελληνικῶν χωρικῶν υδάτων χωρητικότητος ἀπάντων μέχρι 60 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, διά τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὄφειλομένων εἰσφορῶν λαμβάνεται ύπ' ὅψιν ἢ πραγματικῆς σύνθεσης ως αὐτὴ ἐμφανίζεται ἐν τῷ ναυτολογίῳ κανονικῶν θεωρημένου ύπο τῶν οἰκειών λιμενικῶν 'Αρχών διά τούς ἀπόπλους. Εἰς τὴν καθοριζόμενην ώς ἀνωτέρω ρύθμισιν ὑπάγονται καὶ αἱ ηδη ἐκκρεμούσαι περιπτώσεις πύλων οἰκαθαρίσεων ἐφ' ὃν δέν ἔχωρησεν ή καθ' οἰονδηποτε τρόπον καταβολή τῶν ηδη καταλογισθεισῶν εἰσφορῶν".

"Αρθρον 22

Εἰς τὸ τέλος τῆς παρ. 2β τοῦ ἀρθρου 16 τοῦ Κ.Ν. 792/1978 προστίθονται τὰ ἀκόλουθα:

"Κατ' ἔξαρεσιν, προκειμένου περὶ παροχῆς συντάξεως λόγω ἀτυχήματος, διά τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ναυτικῶν προσδότων ἀρκεῖ ἡ ὑπαρξία αὐτῶν κατά τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος ἀνευ τῆς ἀνάγκης διανύσεως χρόνου τινός μετά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ οίκειου ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος".

"Αρθρον 23

1. 'Η παρ. 3 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ Ν.Δ. ύπ' ἀριθ. 92/1973 ἀντικαθίσταται ώς ἀκόλουθως:

"3. Τὴν δωρεάν παροχήν, πάσης φύσεως νομικῶν συμβουλῶν εἰς τούς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των, ώς ἐπίσης καὶ τὴν πλήρη δικαιοτικήν καὶ ἔξωδικον προστασίαν τῶν ναυτικῶν διά ὑπόθεσεις τῶν σχετιζομένας με τὴν ἐργασίαν των".

2. Μετά τὴν παραγ. 10 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ ύπ' ἀριθ. 92/1973 Ν.Δ. προστίθεται παρ. 11 ἔχουσα ώς ἀκόλουθως:

"11. Τὴν ὄργανων καὶ λειτουργίαν διά τούς ναυτικούς, ἐν ἐνέργεια καὶ συνταξιούχους, καὶ τὰς οἰκογενείας των, πρατηρίων τροφίμων καὶ ειδῶν ἐν γένει οἰκιακῆς καὶ ἀτομικῆς χρήσεως, εἰς τιμάς κόστους".

"Αρθρον 24

1. 'Η εἰσπραξίας τῶν ύπερ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος Εἰσφορῶν τῶν μελῶν αὐτοῦ, ώς προβλέπονται ύπο τῶν ἐκάστοτε κειμένων διατάξεων, δύναται νά πραγματοποιοῦνται ύπο τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου'.

2. Διά ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ NAT, ἐγκρινούμενων ύπο τοῦ 'Υπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καθορίζονται ὡς τρόπος εἰσπράξεως, η διαδικασία, η ἀπόδοσις, η λαμβανομένη προμήθεια καὶ πάσα ἀλλή σχετική λεπτομέρεια.

Σημειούται ὅτι τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT, κατά τὴν συνεδρίασίν του τῆς 18ης Ιουλίου ἀπέφασις ἐκ νέου νά ἐμμεινή εἰς παλαιοτέραν τού ἀπόφασιν ὅπως νά γίνη δεκτόν τὸ αίτημα περὶ ἔξαρεσεως τῶν μικρῶν π/κ ἐπὶ τῆς ψιφισμένης ύποχρεώσεως καταβολῆς εἰσφορῶν βάσει τῆς ὄργανηκής συνέθεσεως τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς, περὶ ὃν προνοεῖ τὸ ἀρθρον 21 τῶν ἐγκριθεισῶν ύπο τοῦ Υπουργείου Οικονομικῶν τροπολογιῶν. Αἱ λοιπαὶ τροπολογίαι είχον εἰσαχθῆ εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ NAT κατά τὴν συνεδρίασίν της 1ης Αὔγουστου ἀλλά δέν συνεζητήθουν κατά τὴν συνεδρίασίν της παρελθούσης Τετάρτης, 8ης Αὔγουστου.

For all your shipping requirements

and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

**GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS
SHIPBROKERS, LUBRICANTS &
BUNKER CONTRACTORS
INSURANCE BROKERS**

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA

Cables: CHIOS NAPLES

'Η άσφαλισις έπιβατων'

Τό μέτρον τής άσφαλισεως των έπιβατων τών διακινουμένων δι' ακτοπλοικών έπιβατηγών πλοίων μεταξύ Ελληνικών λιμένων θά τεθή ένι σιχών από 1ης Σεπτεμβρίου, τό άσφαλιστρον δέ θά εισπράττεται δι' ειδικού ένοσή μου, όπως προέβλεπε τό άρχικόν σχετικόν Π.Δ., άλλα και άπ' εύθειας παρά τού έπιβάτου υπό τού έκδιδοντος τό εισιτήριον. 'Η εναρξής τής ισχύος του μέτρου τής άσφαλισεως τών έπιβατων από τής προαναφερθείσης ήμερομηνίας προβλέπεται υπό Π.Δ. περι συμπληρώσεως και τροποποίησεως τού ύπ' άριθμ. 91/1979 Π.Δ., τό όποιον έδημοσιευθή εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 174Α/31.7.79) και έχει ώς έξης:

'Άρθρον 1'

'Εν τέλει τού άρθρου 10 τού ύπ' άριθμ. 91/1979 Π.Δ. προστίθενται έδαφια έχοντα σύτω:

'Αντί τής εισπράξεως τού άσφαλιστρου δι' ένοσή μου, ό εκδίδων τό εισιτήριο δύναται ειτε:

1. Νά εισπράττει διά λογαριασμόν τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου (NAT) άπ' εύθειας τό άσφαλιστρον υπό τού έπιβάτου, άναγράφων εις τήν οικείαν στήλην τού έκδιδομένου εισιτηρίου περι τών ύπερ τριών κρατησεων, τό εισπραττόμενον ποσόν, είτε:

2. Νά προσκομίζει εις NAT και νά χρημαποιή ένι συνεχεία διάτρητα υπό τού NAT εισιτήρια, έφ' θσον τό είδος τής έκτελουμενής ακτοπλοικής γραμμής έπιτρέπει τούτο.

Τό δικαιολογητικά έλεγχου εισπράξεων τού ώς άνω άσφαλιστρου, αι περιπτώσεις και ή διαδικασία διατήρησεως ώς και αι έν γένει διατυπώσεις άποδόσεως εις τό δικαιούχον NAT, ορίζονται δι' άποφάσεων τού YEN έκδιδομένων μετά γνώμην τού Δ.Σ. και δημοσιευμένων εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

'Άρθρον 2'

'Η τελευταία παράγραφος τού άρθρου 15 τού ύπ' άριθμ. 91/1979 Π.Δ. διά τής άποιας καθιερώύται ή διατήρησις ύπερ τού NAT τών έκ τού άρθρου 210 τού 'Εμπορικού Νόμου άπορρεόντων δικαιωμάτων, καταργείται.

'Άρθρον 3'

'Η ίσχυός τού παρόντος άρχεται άπο τής πρώτης τού μεθεπομένου τής δημοσιεύσεως τού εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως μηνός.

'Η άσφαλισις παρακολουθούντων τάς ναυπηγήσεις τών πλοίων'

'Ερρυθμίσθη άπο τό Δ.Σ. τού NAT τό θέμα τής άσφαλισεως τών πλοιάρχων και μηχανικών, οι άποιοι άποστέλλονται υπό ναυτιλιακών έπιχειρήσεων εις ναυπηγεία διά τήν παρακολούθησιν τών έργασιων τών ναυπηγουμένων ύπ' αιώνων πλοίων. Αι προϋποθέσεις διά τήν τοιαύτην άσφαλισιν, ώς καθωρίσθησαν υπό τού NAT, είναι αι έξης:

1. Νά κέκτηνται άντιστοίχως δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' τάξεως, ύπεροκτετή συνολικήν έργασιων εις πλοίον, έκ τής άποιας τρετή τουλάχιστον Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' μετά τήν άποκτησιν τού άντιστοίχου διπλώματος Α' τάξεως και νά μήν άσκουν άποδειγμένων έτερον έπαγγελμα ή λειτούργημα, ούδε νά τυχάνουν συνταξιούχοι τού NAT.

2. 'Η ναυτιλιακή έπιχειρησις θά δύναται νά προσλάβη έναν πλοιάρχον και έναν μηχανικόν διά τήν παρακολούθησιν έργασιών ναυπηγήσεως κάθε πλοίου, έάν ταύτα ναυπηγούνται εις διάφορον λιμένα, άλλως άντρια (3) ύπο ναυπηγήσιν πλοία τής αύτής έταιριας, άν ταύτα ναυπηγούνται εις τόν αύτον λιμένα.

3. Τό εύρισκομενον εις ναυπηγεία σκάφος δι' έργασίας ναυπηγήσεως, νά ύψωση τελικά έλληνική σημαίαν ή νά συμβληθή άσφαλιστικώς μετά τού NAT.

4. 'Η Υπηρεσία θά άναγνωρίζεται, διαν όλοκληρωθούν αι έργασιαι ναυπηγήσεως πλοίου και δέν θά παραγράφεται τό δικαιωμα έξαγοράς πρό της ληξεως τής ναυπηγήσεως τούτου.

Εις τήν περίπτωσιν άτυχήματος πρό της άποπερατώσεως τής ναυπηγήσεως ή διακοπής τής ναυπηγήσεως οι έν λόγω αξιωματικοί θά δύνανται νά έξαγοράσουν τήν μέχρι τού άτυχήματος ή τής διακοπής ναυπηγήσεως τού πηπερσίαν κατά τά 2/3. 'Ομοίως θά δύνανται ένδιμεσα νά έξαγοράσουν κατά τά 2/3, προκειμένου νά άποκτήσουν προϋποθέσεις ύγειονομικής περιθάλψεως, τού ύπολοίπου χρόνου ύπηρεσίας έξαγοραζομένου μετά τήν άποπεράτωσιν τής ναυπηγήσεως και ύψωσιν τής έλληνικής σημαίας ή ύπογραφήν συμβάσεως μετά τού NAT.

5. Νά καταβάλουν έντονα προθεσμίας τριών μηνών ύπο τής ύμωσεως έλληνικής σημαίας ή ύπογραφής συμβάσεως μετά τού NAT τάς κατά τό άρθρον 7 τού ΝΔ 87/1969 προβλεπομένας εισφοράς.

'Η Ψήφος τών ναυτικών'

'Ο Υπουργός 'Εσωτερικών κ. Στράτος άνεκοινωσεν διτί έχει συσταθή ειδική έπιτροπή ή όποια μελετά τάς δυνατότητας παροχής τού δικαιώματος τής ψήφου εις τούς ύπηρετούντας έπι ποντοπόρων πλοίων 'Ελληνας ναυτικούς. 'Ος είναι γνωστόν, σχετικόν αιτίμα έχει διατυπωθή έπανειλημένων άπο τήν διοίκησην τής Πανελλήνιου Ναυτικής Όμοσπονδίας.

'Εις τήν διάσκεψιν τών Λόιδης'

'Ο κ. Γ. Μπίσμπας, τού Οίκου Ν.Ι. Γουλανδρή τού Λονδίνου συγκαταλέγεται μεταξύ τών έκλεκτών όμιλητών τής συνερχομένης τόν Νοέμβριον εις τό Λονδίνον διεθνούς διασκέψεως τών Λόιδης έπι ζητημάτων άσφαλισεως πλοίων και φορτίων.

'Προώθησις σχεδίων νόμων και Π.Δ.'

Κατηρτίσθησαν ύπο τού 'Υπουργείου και πρωθυπότερον έχει σχέδιον νόμου 'Περί κυρώσεως τής Διεθνούς Συμβάσεως περι άνθρωπην ζωῆς ένθαση 1974, και τά Π.Δ.: 'Περί έγκρισεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού περι άπιθεωρήσεως τών τουριστικών πλοίων'. 'Περί έγκρισεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού περι στεγανής ύποδιαιρέσεως και εύσταθείας πλοίων μεταφέροντων έπιβάτας μήκους μικροτέρου τών 31 μέτρων'. 'Περί τηρητέας διαδικασίας και τών δρων άναγνωρίσεως ώς έλληνικών έπιβατηγών πλοίων'. 'Περί συμπληρώσεως τού Β.Δ. 28/1968 περι έξουσιοδοτήσεως διεθνώς άνεγγνωρισμένων νηογνωμόδων όργανων διά τάς έπιθεωρήσεις τών έλληνικών φορτηγών πλοίων και έκδοσιν τών ύπο τής Διεθνούς Συμβάσεως περι άσφαλείας τής άνθρωπην ζωῆς ένθαση προβλεπομένων πιστοποιητικών'. 'Περί έγκρισεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού περι άσφαλείας τών δυναμικών ύποστηριζομένων σκαφών'. 'Περί έγκρισεως και θέσεως εις έφαρμογήν Κανονισμού περι γραμμών φορτώσεως τών πλοίων'. Τά άνωτέρω Π.Δ. έπροκειτο νά ύποβληθούν εις τό Συμβούλιον 'Έπικρατείας πρός έγκρισιν'.

1. Νά κέκτηνται άντιστοίχως δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' τάξεως, ύπεροκτετή συνολικήν έργασιων εις πλοίον, έκ τής άποιας τρετή τουλάχιστον Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' μετά της άποκτησιν τού άντιστοίχου διπλώματος Α' τάξεως και νά μήν άσκουν άποδειγμένων έτερον έπαγγελμα ή λειτούργημα, ούδε νά τυχάνουν συνταξιούχοι τού NAT.

2. 'Η ναυτιλιακή έπιχειρησις θά δύναται νά προσλάβη έναν πλοιάρχον και έναν μηχανικόν διά τήν παρακολούθησιν έργασιών ναυπηγήσεως κάθε πλοίου, έάν ταύτα ναυπηγούνται εις διάφορον λιμένα, άλλως άντρια (3) ύπο ναυπηγήσιν πλοία τής αύτής έταιριας, άν ταύτα ναυπηγούνται εις τόν αύτον λιμένα.

3. Τό εύρισκομενον εις ναυπηγεία σκάφος δι' έργασίας ναυπηγήσεως, νά ύψωση τελικά έλληνική σημαίαν ή νά συμβληθή άσφαλιστικώς μετά τού NAT.

νοπραξία Ρυμουλκών - Ναυαγοσωστικών «Βερνίκος - Μάτσας - Τσαβλίρης» και άπο τής 4ης Αύγουστου ή Κοινοπραξία περιωρισθή μεταξύ τών Οίκων Βερνίκου και Τσαβλίρη με δύναμιν 22 ρυμουλκών και ναυγοσωστικών, ένω ο Οίκος Μάτσα έργαζεται άνεξαρτήτως με δύναμιν 10 σκαφών.

'Αποκατάστασις λιμενικών'

Με Π.Δ. τό όποιον έδημοσιεύθη εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως ή ποκατεστάθησαν εις τήν ύπηρεσίαν των και ταυτοχρόνως άπεστρατεύθησαν οι κατωτέρω άξιωματοι τού Λιμενικού Σώματος: 'Υποναύαρχοι I. Γελαδάκης, Ε. Καβαδέλας, Τ. Ζωγραφίδης, Θ. Τσαλάς και Λ. Χρονόπουλος. 'Αντιπλοιάρχος Μ. Καλογεράς. 'Αντιπλοιάρχος Θ. Χαραμάντας, Πλωτάρχης Ε. Λιάτας και άνθυποπλοιάρχοι Σ. Λάζαρης και Κ. Αλεβιζόπουλος.

'Εξ άλλου προήχθησαν εις τόν βαθμόν τού πλωτάρχου ύποπλοιάρχος κ. Κων. Παναγιωτάκης και εις τόν βαθμόν τού άνθυπασπιστού οι άρχικελευσται κ. Κυρ. 'Άδαμπούλος, Ι. Συπιρόπουλος, Μ. Ρατσιάτος, Γ. Ντριβάλας, Ε. Άλβανός και Ι. Παπαμαυροδής.

'Βράβευσις ναυτικών'

Διαγωνισμόν μεταξύ τών έλληνων ναυτικών πού διακρίνονται εις πνευματικά έκδηλωσιες προκριμένες τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας και εις ναυτικούς πού διεκρίθησαν για τίς έπιδόσεις των εις τόν πεζόν ή ποιητικόν λόγον θά άπονεμηθούν βραβεία που άθλοθετούνται άπο τήν 'Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, τήν Πανελλήνιον Ναυτικήν 'Ομοσπονδίαν και τήν 'Ενωσιν 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων 100.000, 50.000 και 30.000 δρχ. Εις τόν διαγωνισμόν μπορεί νά μετάσχη κάθε 'Ελλην ναυτικός και τά έργα, πρέπει νά είναι έμπνευσμένα άπο τήν θάλασσαν και τήν ναυτικήν ή νησιώτικην ζωήν.

Οι ένδιαφερόμενοι πρέπει νά ύποβάλουν τά έργα των εις τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας ('Υπηρεσία Διοικήσεως Δ/σις Διοικητικού, Τμήμα θον, Βασιλίσσης Σοφίας 150 Πειραιών), τό άργοτερον μέχρι τέλος Δεκεμβρίου 1979. Πληροφορίας εις τό τηλ. 411.7286.

'Τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας άνακοινοί:

ΘΕΜΑ: Καταστολή Ραδιοφωνικών Έκπομπών πραγματοποιουμένων ύπο σταθμών πλοίων κειμένων έκτος 'Εθνικών περιοχών. Σάς γνωστοποιούμε διτί στό ΦΕΚ 99/4-5-79 δημοσιεύτηκε ύ νόμος 910, πού αφορά τήν Κύρωση τής εις Στρασβούργο ύπογραφείσας τήν 22αν Ιανουαρίου 1965 'Εύρωπαικής Συμφωνίας περι Καταστολής τών Ραδιοφωνικών Έκπομπών Πραγματοποιουμένων ύπο σταθμών κειμένων έκτος 'Εθνικών περιοχών'.

Στόν άνωτέρω νόμο, γίνεται μνεία τής άπαγορευτικής διατάξεως τού Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών γιά τήν έγκα-

ENOIKIAZONTAI

Γραφεία διά Ναυτιλιακάς 'Επιχειρήσεως σέ πολύ καλές τιμές έπι τής άδου Λυκούργου 6 και 'Αλιπέδου 10 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Πληροφορία:

Εις θυρωρόν και καφενείον τών μεγάρων και εις τό τηλ.: 4514567, 6 - 8 μ.μ.

κ. Φιλίππου

τάσταση και χρησιμοποίηση σταθμού Ραδιοφωνίας επί πλοίων άεροσκαφών ή παντός άντικευμένου πλέοντος ή άερομεταφερομένου έκτος Εθνικών περιοχών και θεσπιζονται τά άναγκαιά μέτρα για τήν καταστολή, σάν άδικημα τής έγκαταστάσεως τής έκμεταλλεύσεως, ή τής συνεργίας στήν έγκατάσταση Ραδιοφωνικών σταθμών ώς άνωτέρω.

Έπι πλέον άναφεται μεταξύ άλλων διά απαγορεύονται:

α) Στούς Έλληνικούς παρακτίους σταθμούς νά διεξάγουν οιανδήποτε έπικοινωνίαν με πλοία πού έκτελούν πειρατικά Ραδιοφωνικά έκπομπάς

β) Στά είσερχόμενα στά Έλληνικά χωρικά υδατα πλοία νά πραγματοποιούν Ραδιοφωνικά έκπομπάς

γ) Ο απόπλους παντός Έλληνικού πλοίου έπι τού όπου είναι εγκατεστημένος και λειτουργεί ραδιοφωνικός σταθμός.

Τέλος καθορίζεται διά κάθε παράβαση τού παρόντος νόμου θά τιμωρείται άνεξαρτήτως διά τιμωρείται ύπό δλλης διατάξεως και διά χρηματικής ποινής τουλάχιστον έκατο χιλιάδων (100.000) δραχμών μέχρις ένός έκατομμαρίου (1.000.000) δραχμών, διατασσομένης και τής δημεύσεως τής Ραδιοφωνικής έγκαταστάσεως και τών διά ταύτης προοριζομένων υλικών ή έφοδων.

Κατόπιν τών άνωτέρω παρακαλούμε δημόσιαν πλούτονται τά άναγκαια μέτρα και άναφεται στήν ύπηρεσία μας κάθε σχετική παράβαση τών άνωτέρω.

Εις τάς σχολάς

Τό 'Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας μελετά τήν έγγραφή τών άποφοίτων Λυκείων στίς 'Ανωτέρες Δημόσιες Σχολές 'Εμπορικού Ναυτικού.

Η έγγραφή αύτή θά γίνεται μετά από 12μηνο θαλασσία ύπηρεσία πάνω σέ έμπορικά πλοία τών άποφοίτων Λυκείων στό δεύτερο έτος τών ΑΔΣΕΝ για τούς Πλοιάρχους και 'Ασυρματιστές και στό τρίτο έτος για τούς Μηχανικούς Ε.Ν.

Κοινή άποφαση τών 'Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και 'Εθνικής Παιδείας Θρησκευμάτων καταρτίζεται ήδη από τους άρμοδιους ύπηρεσιακούς παράγοντες.

Αύξανονται αι συντάξεις

Αύξανονται άναδρομικά από 1/7/1979 οι συντάξεις τών ναυτικών τού NAT κατά 4%, μετά από σύμφωνο γνώμη τής Διευθύνσεως τιμών και εισοδημάτων τού 'Υπουργείου Συντονισμού. 'Ηδη καταρτίζεται σχέδιο Κοινής Αποφάσεως τών 'Υπουργών Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας τό οποίο πρωθείται άρμοδιώς πρός ύπογραφή.

Αι ώραι λειτουργίας ύπηρεσιών τού ΥΕΝ

Αι ώραι έργασίας τών ύπηρεσιών τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, μέχρι τής 15ης Οκτωβρίου καθώρισθησαν από 8.30 - 14.30 και τού NAT, τών Δημόσιων Σχολών Ε.Ν. και τής Σχολής Λιμενοφυλάκων από 8 - 14.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«Άλκυών» τής Θεναμάρις

Καλοτυπωμένο, με υλην λίαν ένδιαφέρουσαν έπι ζητημάτων άμεσων ένδιαφέροντων τούς ναυτικούς μας έπαγγελματικών και κοινωνικών έκυκλοφόρησε τό τεύχος 'Απριλίου. Μαίου τού περιοδικού τής μεγάλης Ναυτικής 'Εταιρίας 'Θεναμάρις'. Τό περιοδικόν «Άλκυών» άποτελει πράγματι, ένα σύνδεσμον με τήν οικογένειαν και τήν έργοδότιδα έταιριάν.

«Ο ίσμος τού 'Ατλαντος»... Καλλιτεχνικότατον είς έμφανσιν και μέ ένδιαφέρουσαν υλην έξεδόθη τό τριμηνιαν περιοδικόν τής «'Ατλας Μαριτάμ Κόμπαν». Έξοχως ένδιαφέρουσα πλην τής υλης και ή έκτυπωσις και ή σίκονογράφησις.

'Εκείνοι πού φεύγουν

ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΙΧ. ΛΙΒΑΝΟΣ

Γιά τήν 'Αχερούσια έπλευσε πρόσφατα ο Νίκος Λιβανός τ. πλοιάρχος τού Ε.Ν. από τήν ευανδρό Χίο, από όπου ξεκίνησε γιά μιά καριέρα και μά ζωή ναυτικού και άγνωστη στούς ωκεανούς και στά λιμάνια όλου τού κόσμου.

Κατά τήν διάρκεια τού τελευταίου πολέμου ό Πλοιάρχος Λιβανός μετείχε νησοπομπών πού μεταφέρανε έφοδια στίς συμμαχικές χώρες που πολέμουσαν τόν χιλεροφασισμόν, παρά τούς βομβαρδισμούς τών στούς, τίς καμουφλαρισμένες νάρκες και τίς έπιθεσίες τών ύποβρυχών. Ήταν γεννημένος καπετάνιος.

Εύτυχης μιας άξιοθαύμαστης συζύγου που στάθηκε ήρωικά δίπλα του. Είδε τήν κόρη του στό πλευρό τού έξαίρετου γαμβρού, νά το χαρίζουν έγγονα και νά τιμούν τό 'Ελληνικό δόνομα στήν 'Ελληνική παροικία τού Λονδίνου.

Σάν άνθρωπος ο Νίκος Λιβανός υπήρξε ουγενικός και άκεραιος χαρακτήρας μέ δλα τά στοιχεία τής καλωσύνης και τής προσφοράς πρός τόν συγγενή, τόν φίλο, τόν συνδελφο, τόν συμπατριώτη. Γι' αύτό και τού συμπαραστάθηκαν όλοι στίς δύσκολες καμπές τής ύγειας του. Καί ο θάνατός του έλυπησε τού πάντας.

Συλλυπούμενοι θερμά τούς οικείους του εύχόμεθα οι αύρες απ' τήν μυροβόλο Χίο και απ' τό Αίγαιο νά κάνουν πιό έλαφρό τό χώμα πού τόν έσκεπασε.

ΛΑΚΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΜΝΗΜΟΣΥΝΟΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΚΑΖΑΚΟΣ

Τήν 19ην Αύγουστου, είς τήν έκκλησίαν τού Α' Νεκροταφείου 'Αθηνών, τελείται τό 40θήμερον μνημόσυνον τού πρώρως έκλιποντος έκλεκτού μέλους τής έφοπλιστικής μας Οικογενείας Νικολάου Δ. Καζάκου.

Θαλάσσια άτυχήματα

'Εβυθίσθη τό «'Ατλαντικ "Εμπρες»

Τό πύρ έσυνεχιζετο άκόμη είς τό «'Ατλαντικ "Εμπρες» (ιδέ τεύχος 1.8.79), διτε τήν πρωίαν τής 2ος Αύγουστου ύπεστη αιφνίδιαν κλίσιν 10° πρός τά δεξιά, καθ' όν χρόνον έρρυμουλκείτο μακράν τής φλεγομένης θαλασσίας περιοχής, είς άποτασιν 300 περίπου μιλών έξωθι τού Τομπάγκο. Μετ' άλιγον, ή κλίσις ηγέηθη και ήρχισε μαζική εισροή ύδατων είς τό μηχανοστάσιον. Τήν μεσημβρίαν, άνεκοινωθή διτή καταστάσιας τού σκάφους ήτο έπικινδυνος και τελικώς έβυθίσθη τό άπογευμα τής ιδίας ήμέρας είς πλάτος 13° 05' βρείσιν και μήκος 55° 32' δυτικόν. Μικρά ποσότης πετρελαίου διέρρευσεν είς τήν θάλασσαν, προκαλέσασα ρύπανσιν είς τήν περιοχήν.

Τήν τών μεταξύ τό «Αιτζιαν Κάπταιν» έρρυμουλκήθη έμπρυμον είς Κιουρασσάο και ή έκφορτωσίς του είχε προγραμματισθή νά άρχισα τήν 7ην Αύγουστου. Αι ζημιαί περιωρίζονται είς τήν δεξιάν πλευράν τής πρώρας και οι πλοιοκτήται προτίθενται νά πραγματοποιήσουν έπικευάς είς 'Ηνωμένας Πολιτείας μετά τό πέρας τής έκφορτώσεως.

Τεράστιαι αι άπαιτήσεις

Τή διεθνής ναυτασφαλιστική άγορά άντιμετωπίζει τεραστίας άπαιτήσεις μετά τήν βύθισιν τού «'Ατλαντικ "Εμπρες». Τό συνολικόν ποσόν ύπολογίζεται νά φθάση τά 85 έως 90 έκατον. δολλάρια.

Μόνον τό σκάφος ήτο ήσαφαλισμένον άντι 45 έκατομ. δολλαρίων, ένω αι άπαιτήσεις διά τό φορτίον ύπολογίζονται άνω τών 40 έκατομ. δολλαρίων. Τό Λόδυ'ς πιστεύεται διτή συμμετέχει μέ 7 περίπου έκατομ. δολ. είς τήν άσφαλειαν τού πλοίου και μέ παρόμοιον ποσόν διά τό φορτίον.

Τή άγωγή τής Μόμπιλ "Οϊλ"

Οι πλοιοκτήται και οι διαχειρισταί τών δεξαμενοπλοίων «'Ατλαντικ "Εμπρες» και «Αιτζιαν Κάπταιν» άντιμετωπίζουν άγωγήν ύψους 100 έκατομ. δολ. διά ζημιάς τάς όποιας προεκάλεσαν είς τήν Μόμπιλ δίλ Κορπ., ίδιοκτήταιν τού φορτίου τού βυθισθέντος τάνκερ.

Εις δύο διαφορετικά άγωγάς τών 50 έκατομ. δολλαρίων, ύποβληθείσας είς τό Όμοσπονδιακόν δικαστήριον τής Νέας Υόρκης, ή Μόμπιλ "Οϊλ" ισχυρίζεται διτή τό έκ 275.976 τόν. άργον πετρελαίου τού «'Ατλαντικ "Εμπρες» άπωλεσθη έξ αμέλειας τών κατηγορουμένων, διτή τά πληρώματα άμφοτέρων δέν έπεδειναν τήν δέουσαν προσοχήν και δέν έμειωσαν ταχύτητα ένω έυρισκοντο τό έν πλησίον τού άλλου.

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ: 'Ηγκυροβόλησεν είς Γου-

όλβις Μπαΐη τήν 26ην 'Ιουλίου και πρόχειρος έπιθεώρησις άπεκάλυψε τά έδης: Φθοράν τού χιτωνίου No. 4 τής πρωστηρίου μηχανής ρωγμήν 20 έκατ. είς τά πλευρικά δεξιά έλλασματα άνωμαλίας είς τό συτόμη πτηδαίου. Έγενοντο έπισκευαί και τήν 31ην 'Ιουλίου άπεπλευσεν είς τού ως άνω λιμένον (ιδέ τεύχος 1.8.79).

ΑΗΔΗΜΗΤΡΗΣ: Ισημ. 'Ονδούρας: 'Έξε-
πειψε σήμα κινδύνου είς πλάτος 38° 30' βό-

ρειον και μήκος 11° 20' άνατολικόν. τήν 3ην Αύγουστου, λόγω πυρκαϊάς. Τό πλήρωμα έγκατελείψε τό καιόμενον σκάφος, παραληφθέν ύπό ρυμουλκού σώον. Τό «'Αηδημήτρης» έρρυμουλκήθη είς Τραπάνι τήν έπομενην

ΑΙΓΑΙΣ ΕΛΑΝΤ: Προσήραξεν έξωθι τών Ιταλικών άκτών τήν 23ην 'Ιουλίου και άνειλκοσθή τήν ιδίαν ήμέραν άνευ βοηθείας. Τήν μεθοπομένην προσήγγισεν είς Παλέρμο δι' έπιθεωρησιν είς τήν μηχανήν. λόγω ύπερθερ-

μάνσεως κατά την διάρκειαν άνελκύσεως. Έπιθεώρησις δέν απεκάλυψε ζημιάς είς τόν πυθμένα, τό πηδάλιον ή την έλικα. Διά κάθε ένδεχόμενον, δημως, συνεστήθη δεξαμενήσμος μετά την έκφρωσιν. Έν τώ μεταξύ, έτελέσθησαν έπισκευαις την μηχανήν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Αφίχθη εἰς Στεττίνον τήν 9ην Αύγουστου με ζημιάς εἰς τήν μηχανήν.

ΑΛΥΣΙΑ: Συνεκρουύσθησε εἰς Ούμ Κάσρ τήν 23ην Ιουνίου μετά τού ρυμουλκού «Σεμπά Νισάν», ύποστάν ζημιάς εἰς τέσσαρα έξωτερικά έλάσματα τού κύτους No. 2 άριστερά. Έπισκευαις ανεβλήθησαν. Έν συνεχεία άπεπλευσε δι' Ιταλίαν άφιχθεν εἰς Βενετίαν τήν 16ην Ιουλίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ: Ιδέ «Λόρδος Χάστιγκς».

ΑΡΓΚΩΝΤ: Παρασυρθέν υπό τού τυφώνος «Χόσουπ» προσέκρουεν επί προβλήτος εἰς Χόγκ Κόγκ και προσήραξε τήν 2αν Αύγουστου, ύποστάν σοβαράς ζημιάς. Ανειλκύσθη τήν ίδιαν ήμέραν τή βοηθεία τοπικού ρυμουλκού. Ζημιάς εἰς τό πρόστεγον τά πλευρικά έλάσματα, τά ένδιαιτήματα και τό πηδάλιον.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ: Τήν 31ην Ιουλίου άπεπλευσε από Ροζάριο διά Παρανάγκου με ζημιάς εἰς τήν τρόπιδα, προφανώς λόγω προσρύσεως εἰς τόν βυθόν. Έπιθεώρησις και έπισκευαις θά λάβουν χώραν εἰς Ιταλίαν διόπου έπροκειτο νά πλεύσῃ τό σκάφος έμφορτον.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: Εἰς Καντί τήν 6ην Αύγουστου έπιθεώρησεν λόγω ζημιάς εἰς τό πηδάλιον. Έπισκευαις θά έτελούντο εἰς τόν έκει λιμένα.

ΓΙΟΥΡΟΣΕΙΤΛΟΡ: Περί τής πυρκαϊάς τού όποιου άναφέρομεν εἰς τό προηγούμενον τεύχος μας, έρρυμαυλκήθη εἰς Μήλον και προσπράχθη έκουσίως μέ διαρροήν εἰς τό μηχανοστάσιον και πιθανώς τό κύτος No. 4. Τό πύρ συνεχίζετο. Τό φορτίον τού καταστρώματος κατεστράφη όλοσχερώς. Κατακλύσθη τό μηχανοστάσιον και τά κύτη No. 1, 4 και 5. Δυσχερής ή έκφρωσις.

ΕΛΠΑΝ: Υποστάν βλάβην εἰς τήν μηχανήν, παρέμεινεν άκυβερνητον εἰς πλάτος 40° 15' βόρειον και μήκος 09° 41' δυτικόν, τήν 17ην Ιουλίου. Τήν έπομένην άνέφερεν θήτη ή βλάβη άποκατεστάθη και συνέχισε τό ταξίδιόν του, άφιχθεν εἰς Ρουέν τήν 20ην Ιουλίου.

ΙΖΟΜΠΕΛΑ: Τήν 17ην Ιουλίου άπεπλευσεν ἐκ Πειραιώς διά Καζαμπλάνκα. Τήν μεθεπομένην υπέστη, εν πλω, πυρκαϊάν εἰς τήν βοηθητικόν λέβητα, ητις συντόμως έτεθη ύπο έλεγχον. Περιωρισμένας ζημιάς εἰς τό κύκλωμα ηλεκτρικών καλωδίων, τήν άντλιαν τού λέβητος, τό μοτέρ άερισμού, κ.ά. Έπισκευαις άνελήθησαν υπό τού πληρωμάτος.

ΛΙΜΠΡΑ (κ.): Αφίχθη εἰς Χουέλβα τήν 23ην Ιουλίου με ζημιάς εἰς τήν μηχανήν. Ο έπιθεωρητής συνέστησε τήν έξάρμωσιν τού στροφαλοφόρου άξονος πρός έλεγχον. Έπισκευαις άνελήθησαν επί τόπου.

ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΓΚΣ: Συνεκρούύσθη τήν 8ην Αύγουστου εἰς πλάτος 54° 01' 30" βόρειον και μήκος 07° 43' 30" ανατολικόν, μετά τού έλληνικού σούπερ - τάνκερ «Ανδρος Τίταν» και παρεσύρετο άκυβερνητον. Τό 26μελές πλήρωμά του παρελήφθη ύπο παραπλέοντος άλιευτικού σκάφους σώνων. Τό «Λόρδος Χάστιγκς», με κλίσιν 30°, έρρυ-

μουλκείτο υπό τού άλιευτικού εἰς τόν ποταμόν Βέζερ.

ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΥΣ: ΉΩς άνεκοινώθη εἰς Κλήβελαντ τήν 26ην Ιουλίου, τό σκάφος έπειθεωρήθη εἰς Ντουλούθη λόγω ζημιών εἰς τήν γεννήτριαν. Συνεστήθη άνανέωσις τού στροφαλοφόρου άξονος, τών έδρανων και τού έδρανου βάσεως. Τό έλληνικόν μπάλκ κάρριερ κατημύθητο εἰς Ρίγα και Κίελον. Έπισκευαις δέ θά τελεσθούν εἰς τόν τελευταίον λιμένα.

ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (πι): Αφίχθεν εἰς Νέαν Ύρκην τήν 3ην Αύγουστου άνεφερεν άπωλειαν τής άγκυρας μετά τής άλισσου της.

ΝΕΟΤΗΣ: Αφίχθη εἰς Σάντος τήν 6ην Αύγουστου με ζημιάς εἰς τήν βοηθητική γεννήτριαν, ητις έξηρμόσθη και άπεστάλη εἰς Σάο Πάολο δι' έπισκευήν.

ΟΥΡΑΝΙΑ: Από Λιβανόν δι' Αλεξάνδρειαν με 250 τόννους κακάου, έβυθισθη συνεπεια έκρηξεως εἰς τό πρόσθιον τημά του σκάφους (ιδέ τεύχους 15.7.79).

ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (τέως «Ριοντόν»): Μέ πληρεις γενικόν φορτίον, ύπεστη έπικινδυνον

κλίσιν εἰς Κατάκωλον τήν 27ην Ιουλίου και έζήτησε τήν βοήθειαν ρυμουλκού. Τό ρυμουλκόν «Αστέρι» προσέφερε τάς ύπηρεσιας του βάσει ουμφωνητικού Λόδδης «no cure - no pay».

ΣΗ ΤΑΪΝΤ: Από Σαβάννα δι' Αμαγκασάκι συνεκρούύσθη μετά τού Βρεταννικού δεξαμενοπλοίου «Κουίντνετ» εἰς τήν διώρυγα τού Παναμά, με άποτελεσμα νά βυθισθή τό Βρεταννικόν πλοίον και νά διακοπή τό ναυσιπλοίο τήν 29ην Ιουλίου. Τό έλληνικόν σκάφος ύπεστη έκτεταμένας ζημιάς εἰς τήν πρώτην λιμένα.

ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ: Τήν 6ην Αύγουστου ήγκυροβόλησεν εἰς άποστασιν 3 μιλών άνατολικών τού Μπέρρου Χέντ πρός έκτελεσιν έπισκευών εἰς τήν μηχανήν αιτίνες έπερατωθήσαν τήν έπομένην και τό σκάφος συνέχισε τό ταξίδιόν του.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: Από Αμβέρσαν διά Χαϊφόγκ, άφιχθη εἰς Τζέντα τήν 29ην Ιουλίου, έδηλωθη Γενική Αθαρία. Έζητηθη έπιθεώρησις.

‘Η ναυλαγορά

Μολονότι έπισημαίνεται μία κάμψις τών διαταγών εἰς τήν περιοχήν του Ατλαντικού, ή δηοία δύνατοι νά άποδθη μερικώς και εἰς τήν περιοδον τών διακοπών, γενικώς, ή τόνος τής ναυλαγοράς χαρακτηρίζεται ύγιης - ιδιαιτέρως εἰς τήν περιοχήν της Από Ανατολής, θησαύροι παραπρέπεται μία βραδεία μέν, άλλα σταθερά βελτιώσι.

Οι ναυλοί τών μπάλκ κάρριερ, όφου έπι έξη περίου έδρομάδας ήκαλούθησαν ύποτιμητικάς τόσεις, έμονιζονται βελτιώμενοι τάς τελευταίας ήμέρας. Φορτίον τών 50.000 τον. έπληρωθη ύπο Κόλπον διά Τίμουρου τό 16 δολ. φίο, έναντι τών 14.50 δολ. πού έπληρωνοντο τό 15 θεμέρερον τού Ιουλίου.

Παρά τάς πρόβλεψεις περί βελτιώσεως έφαρνης έσοδεισις εἰς τήν Ρωσίαν (τό άμερικανικόν ύπουργειον Γεωργίας τήν τοποθετεί μεταξύ τών 51,8 και 52,3 έκατον. τόννων), οι σοβιετικοί έπανεμφανίσθησαν εἰς τήν ογώρων ώς χρονοναυλωτά, πλήρωντες ικανοποιητικό μισθώματο, πράγμα πού έπισχει τήν αισιοδοξίαν τών πλοιοκτητών διά τό έγγυς μέλον. Σκάφος τών 30.000 τον. και ναυπηγήσεως τού 1959 έχρονοναυλώθη ύπο τών Ρώσων δι' 9-12 μήνων με τό έξαιρετικόν μισθώμα τών 8.000 δολ. ήμερησίως πλέον μπούνους 100.000 δολαρίων. Διά νά καλύψουν οι σοβιετικοί το ούνοντον τών 17 έκατον, τον. δημητριακών πού ήγόρασαν έπισημως όπα τάς Ηγεμένας Πολιτείας διά φορτώσεως μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου. Θά χρειασθή νά ναυλώσουν έπανεμφάνως περισσότερον σκόμη τονάς, δεδομένοι ότι διά νά έπιτευχθῇ ό στόχος αύτός πρέπει νά φορτώσουν άνα τρία έκατ. τόννων τών τρέχοντα και τόν προσεχή μήνα.

Ζήτησις, έπισης, τονάζ διά χρονοναυλώσεις παρεπτήρηθη και έμερους τών Κινέζων, οι δηοίοι μόνον κατά τήν πρώτην έβδομαδα τού Αύγουστου έχρονοναυλώσαν άκτων σκάφη, όπα 19.000 μέχρι 31.000 τον. d.w. Φρήντος τού 1977 έπληρωθη τό 6.800 δολ. ήμερησίως με παράδοσιν Ναυμέρα και έπαναπαράδοσιν Φιλιππίνας ή Νότιον Ιαπωνίαν, μέσω Νέας Ζηλανδίας, ένω μεγαλύτερον σκάφος τών 18.819 τον., τού 1972, έκλεισθη πρός 7.200 δολ. ήμερησίως, με παράδοσιν Κοσταζακόλκος και έπαναπαράδοσιν Κίνων.

Τό άνωτέρω άποτελούν ένδειξεις μιάς βελτιωμένης άγοράς κατά τάς προσεχείς μήνας, άλλ' είναι άγνωστον έναν ή κατάστασις αύτή θά διαρκέση έπι μακρόν.

Κατό τομείς, οι κρατήσαντες τάς πρώτας ήμέρας τού Αύγουστου ναυλού είχαν ως κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενν η μ α τ α, άπο Τσάρτσιλ δι' Αλγερίαν, 14.000 τόν. κριθή, δολ. 38 φίο, Σεπτεμβρίον. Από Μεγ. Λίμανας διά Ροστόκ, 14.000 τον., δολ. 28 φίοτ. Αύγουστον. Από Αγ. Λαυρέντιον διά Μπορντώ, 25.000 τον., δολ. 14.50 φίοτ. Αύγουστον. Από Νόρδερν ρείντζ δι' Ολλανδίαν/Βέλγιον, 30.000 τον., δολ. 16 φίοτ. Αύγουστον/Σεπτεμβρίον. Δι' Ακαμπα, 14.600 τον., δολ. 36.50, Σεπτεμβρίον. Από Κόλπον διά Νορβηγίαν, 45.000 τον., δολ. 15.25 φίοτ. Αύγουστον/Σεπτεμβρίον. Διά Τίμουρου, 50.000 τον. δολ. 16 φίοτ. Από Ιαπωνίαν, 50.000 τον., δολ. 22.50 φίοτ. Ιανουάριον 1980. Έτερον 50.000 τον., δολ. 23 φίοτ. Σεπτεμβρίον. Διά Καζαμπλάνκα 20.000 τον. (5%), δολ. 20 φίοτ. Αύγουστον. Διά Χάιφα, 31.000 τον., δολ. 27 φίοτ. Αύγουστον.

Γα ι α ν θ ρ α κ ε ε, άπο Βαλτιμόρην δι' Αλεξανδρείαν, 35.000 τον., δολ. 20.50. Αύγουστον. Από Χαμπον Ρόδη δι' Ιαπωνίαν, 55.000 τον., δολ. 18.45. Αύγουστον. Διά Μπιλμπάο, 60.000 τον., δολ. 9.50. Αύγουστον.



• 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

Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τών φημισμένων
Σουηδικών Ναυπηγείων KOKOYME
‘Αντιπροσωπεία & Παρακαταβήκη
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

Σιδηρομεταφορές με πλούτο από Πόρτο Καρτίε διά Όλλανδιαν, 105.000 τον., δολ. 5.75, Αύγουστον. Διά Ρέντκαρ, 110.000 τον., δολ. 6 φίο, Αύγουστον.

Φωσφάτα, από Κόλπον διά Ινδίαν, 22.000 τον. (5%), δολ. 46 φίο, Αύγουστον. Διά Αδριατικήν, 18.000 τον. δολ. 50.50 φίος, Σεπτέμβριον.

Σάκχαρις, από Μπαρμπάντος διά Γουώτερφορντ, 5.250 τον. (χύμα), Λ.Α. 13.50 φίο, Αύγουστον. Από Μπέλκις διά Λανδίνον/Λιβερπούλ/Γκρήνοκ, 6.500 τον., Λ.Α. 17 φίο, απότ. Από Κούβα διά Πορτογαλίαν, 12.000 τον., δολ. 28.25 φίο, Αύγουστον. Από Αγ. Δομινικον διά Νόρδερν Ρέιντζ, 18.000 τον., δολ. 12 φίο, όμ. φόρτωσις.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Σιδηρομεταφορές με πλούτο από Πουέρτο Όρντας διά Δυτ. Ιταλίαν, 40.000 τον., δολ. 13 φίο, Αύγουστον. Διά Ιμπριχάμ, 55.000 τον. δολ. 9.50 φίο, Σεπτέμβριον. Από Τουμπαράδο διά Κασιούγκ, 50.000 τον., δολ. 16.50 φίο, Σεπτέμβριον. Από Βραζιλίαν διά Ιαπωνίαν, 140.000 τον., δολ. 12 φίο, Σεπτέμβριον.

Χονδρός ειρηνικός, από Πόρτο Άλεγκρε και Ρίο Γκράντε διά Βενεζουέλαν, 13.000 τον., δολ. 34 φίο, Αύγουστον. Από Βραζιλίαν διά Ιαπωνίαν 10.600/12.990 τον., δολ. 50 φίο, Αύγουστον. Διά Φιλιππίνων, 15.000 τον., δολ. 43.50 φίο, Αύγουστον. Διά Αδριατικήν, 24.000 τον., δολ. 31.50 φίο, Αύγουστον.

Σάκχαρις, από Βραζιλίαν διά Όραν, 16.000 τον., δολ. 55 φίο, Αύγουστον. Διά άμερικ. Κόλπου/άκτην Ατλαντικού, 21.000 τον., δολ. 21 φίο, Σεπτέμβριον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννήματα, από Βρετ. Κολομβιανή ή άμερικ. άκτην Βορ. Ειρηνικού διά Ιαπωνίαν, 17.142 τόν. σίτος, δολ. 29.10 φίο, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Από άμερ. άκτην Βορ. Ειρηνικού διά Πουσάν, 27.000 τον. σίτο, δολ. 27.80, Αύγουστον/Σεπτέμβριον. Διά Ινδίαν, 33.700 τον., δολ. 26.90, Αύγουστον. Από Λόγκ Μπρίτη διά Ιαπωνίαν, 47.000 τον., δολ. 17.50 φίο, Σεπτέμβριον. Διά δυτ. άκτην Μεξικού, 17.000 τον., δολ. 19.50 φίο, Αύγουστον.

Θείον, από Βανκούβερ διά Κίναν, 24.000 τον. δολ. 30 φίο, Αύγουστον.

ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Φωσφάτα, από Ακαμπα διά δυτ. άκτην Ινδίας, 11.500 τον., δολ. 19 φίο, Αύγουστον.

Σάκχαρις, από Μπανγκόκ διά Ιαπωνίαν, 11.000 τον., δολ. 16.25 φίο, Αύγουστον.

Ούρα, από Μπάρδο διά δυτ. άκτην Ινδίας, 6.500 τον., δολ. 20.60 φίο, Αύγουστον.

Σιδηρομεταφορές με πλούτο από Σαλντάνα Μπαΐν διά Βέζερ, 69.000 τον., δολ. 15.75 φίο, Αύγουστον. Από Κέιπ Λάμπερτ διά Όλλανδιαν, 125.000 τον., δολ. 13.40 φίο, Αύγουστον.

Σίτος, από Νιούκαστλ διά Πολωνίαν, 30.000 τον. (10%), δολ. 35 σκελή γκρός φόρτωσις/2.500 τον. έκφορτ., Σεπτέμβριον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Φωσφάτα, από Κρέμε ή Ταϊκό, 13.000 τον.. δολ. 19.50 σκελή λόσοντ 55 σέντζ/1500, Αύγουστον.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΣ

Λιπάσματα, από Ριγέλα διά Λατάκια ή Ταρ-

τούς, 10.000 τον., δολ. 17, με 200/150 τον. άνα κύτος ημερησίως, δημ. φόρτωσις.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Ούρα, από Κωνσταντζαν διά δυτ. άκτην Ινδίας, 9.200 τον., δολ. 39 φίος, Αύγουστον.

KONTINENT

Ούρα, από Αμβέρσα/Ρότερενταμ/Αμστερνταμ διά δυτ. άκτην Ινδίας, τρία φορτία (1X15.000 και 2X14.000 τον.), δολ. 42.50 φίο, Αύγουστον/Σεπτέμβριον.

Λιπάσματα, από Α.Ρ.Α. ρέιντζ διά Ινδίας, 21.000 τον. χύδην (5%), δολ. 40.50 φίο, Σεπτέμβριον.

Γεννήματα, από Δουνκέρκην - Ρουέν ρέιντζ διά Ιταλικήν Αδριατικήν, 10.500 τον., δολ. 18.50 φίο, Αύγουστον.

ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ούρα, από Γδυνια/Δάντσιχ/Στετίνον, διά Δυτ. άκτην Ινδίας, 9.500 τον., δολ. 56.40 φίο, Αύγουστον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ, δολ. 5.200 ημερησίως (σκάφος 18.947 τον., τού 1972).

Παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ, Αύγουστον, ταξίδιον Πολωνίας μέσω Βραζιλίας, δολ. 4.450 ημερησίως (16.311 τον., τού 1977).

Παράδοσις Ατλαντικόν, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, ταξίδιον 9-11 μηνών, δολ. 6.750 ημερησίως (26.936 τον., τού 1969).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, σπότ ταξίδιον Περισικού Κόλπου, δολ. 7.500 ημερησίως (19.700 τον., τού 1970).

Παράδοσις Λειξεος, Αύγουστον, ταξίδιον δυτ. άκτης Νοτ. Αφρικής μέσω Μεγ. Λιμνών και Δυτ. Ινδίων, δολ. 4.900 ημερησίως (φρήντομ II, τού 1979).

Παράδοσις άμερικ. Κόλπου, Αύγουστον, ταξίδιον Βενετίας, δολ. 8.250 ημερησίως (24.173 τον., τού 1971).

Παράδοσις Κόντινεντ, Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 8.500 ημερησίως (67.760 τον., τού 1971).

Παράδοσις Α.Ρ.Α., Αύγουστον, ταξίδιον Ινδίας, δολ. 8.000 ημερησίως (26.120 τον., τού 1976).

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Ανταρτλίας, δολ. 4.40 (75.000 τον., τού 1966).

Παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πασέρο, Σεπτέμβριον, ταξίδιον 9-11 μηνών, δολ. 6.100 ημερησίως (30.947 τον., τού 1964).

Παράδοσις Ραβέναν, Αύγουστον, κυκλικόν ταξίδιον Απω Ανατολής, δολ. 4.500 ημερησίως (φρήντομ τού 1978).

Παράδοσις Ιμπριχάμ, Αύγουστον, ταξίδιον Βενεζουέλας, δολ. 5.100 ημερησίως (17.900 τον., τού 1968).

Παράδοσις Ραγκουν, Αύγουστον, ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, δολ. 4.900 ημερησίως (17.600 τον., τού 1975).

Παράδοσις Φιλιππίνας, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, ταξίδια 7-9 μηνών, δολ. 7.000 ημερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως διά υπερωρίας (28.742 τον., τού 1972).

NAYTIKA XRONIKA

Παράδοσις Νότ. Κορέαν, σπότ, ταξίδιον Καράται, δολ. 7.000 ημερησίως πλέον δολ. 142.500 μηλάστι μπόνους (φρήντομ τού 1974).

Παράδοσις Κόντινεντ, Αύγουστον/Σεπτέμβριον, έπαναπαράδοσις Καράται - Σιγκαπούρη ρέιντζ, δολ. 4.950 ημερησίως (13.314 τον., τού 1959).

Παράδοσις Χάβρη - Αμβούργον ρέιντζ, Αύγουστον/Σεπτέμβριον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.000 ημερησίως (φρήντομ τού 1971).

Παράδοσις άμερ. Κόλπου, Αύγουστον, ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 11.000 ημερησίως (σκάφος 54.250 τον.).

Παράδοσις Δανίαν, Αύγουστον, ταξίδιον Αραβικού Κόλπου μέσω Φινλανδίας, δολ. 8.100 ημερησίως (28.657 τον. τού 1976).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τη άθεβαιότης ήτις έπεκρατήσεν εις την περιοχήν τού Περισικού Κόλπου — ιδιαιτέρως δύον άφεώρα την παραγωγήν του Ίράν — προεκάλεσε νέας υποτιμητικάς τάσεις εις τους ναύλους κατά τό διαρρεύσαν 15θημερον. Τά VLCC έπληρωντα τήν α' έβδομαδά του Αύγουστου τάς 55 έως 65 μονάδων της Γουορλοντεκή δύο άμερικης κατευθύνσεις, ένων μετα μίαν έβδομαδά ο ναύλος διά τά ακάρη αύτά είχε κατέλθει κάτω τών 50 μονάδων. Ή κήρυξη τού Περισικού Κόλπου ως «πολεμικής ζώνης» ύπο τών άσφαλτων του Λονδίνου θα έχη, οπωδήποτε, τας έπιπτωσεις της. Οι πλοιοκτήταις θα άπωτησουν ναύλους υψηλοτερέους διά τα καλυφώντα πορθετούν άσφαλτον. Παντως, την παρελθούσαν έβδομαδα παρετηρήθη ιδιαιτέρω ζήτησης μικροτέρων σκαφών εις τόν Περισικόν.

Η άγορά εις τήν Καραβικήν μέ διακυμάνσεις. Αθενεστέρα εις τήν Μεσόγειον και εις τάς άλλας περιοχώς. Γενικώς, απροσπικά διά τά άμεραν μέλλον δέν κρίνονται ένθερρυντικαί.

Ίδιου χαροπτηριστικοί τινές ναυλωσεις:

Άπο τόν Περισικόν Κόλπου διά Καραβικήν, 240.000 τον., W 47.5, Αύγουστου 10. Διά Μωχαμέντιαν, 100.000 τον., μέρος φορτίου, W 95, Αύγουστου 20. Διά Πόρτ Ντιέρον, μέρος φορτίου 55.000 τον., W 197.5, Αύγουστου 8. Διά Μπαγκλαντές, μέρος φορτίου 52.000 τον., W 295, τέλος Αύγουστου. Διά Σιγκαπούρην ή Νοτ. Κορέαν, 55.000 τον., W 215, Αύγουστου 13. Διά Χάρκ Κόγκ, 31.000 τον., W 385, Αύγουστου 15. Διά Ταϊβάν, 176.000 τον., W 58, Αύγουστου 19. Διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 110.000 τον., W 65. Αύγουστου 12.

Άπο Καραβικήν διά Αύστραλιαν, 55.000 τον., W 125, Αύγουστου 10. Διά άμερικ. άκτην Ατλαντικού/Κόλπου, 220.000 τον., W 62.5/65 μ. φόρτωσις. Διά Φρήπορτ, 103.000 τον., W 135, οφιον Αγγλίας/Κόντινεντ, W 140, Αύγουστου 17. Διά Ρότερνταμ, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 112.5, Αύγουστου 15.

Άπο Νιγρίαν διά Κωνσταντζαν, 86.000 τον., ναύλος δέν άνεκοινώθη, Αύγουστου 25-28.

Άπο Μεσόγειον διά Ατλαντικού, 100.000 τον., W 90, Αύγουστου 16. Διά Αγγλίας/Κόντινεντ, 160.000 τον., ναύλος δέν άνεκοινώθη. Αύγουστου 15. Άπο άνατ. Μεσόγειον διά Ιταλίαν, μέρος φορτίου 110.000 τον., W 110, Αύγουστου 9.

Άπο Μεζανία διά Τεργέστην, 75.000 τον., W 145, Αύγουστου 14.

Άπο Λιβύη διά Δυτ. Αφρικήν, μέρος φορτίου

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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516.439

Ένοικιαζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ισόγειον Μ2 300 και ο ήμιορφος Μ2 300.

25.000 τον., W 390. Αύγουστου 10.
 Από Κεύχαν διά Λαζέρα, μέρος φορτίου 140.000 τον., W 75. Αύγουστου 16.
 Καθαρά, από Σάροχ διά Λά Νουβέλ, 30.000 τον., W 420. Αύγουστου 10. Από Καραϊβικήν διά Αρ-

γεντινήν, 30.000 τον., W 250. Αύγουστου 9. Από αμερικ. άκτην 'Ατλαντικού διά Κόντινεντ, μέρος φορτίου 21.000 τον., W 205. Αύγουστου 11. Από Δυτ. Ιταλίαν διά Αγγλίαν/Κόντινεντ ή Σκανδινανίαν, 19.000 τον., W 317.5. άμεσος φόρτωσις.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: Πόρτο Αλέγκρε και Ρίο Γκράντε 12.200 τον. γεννημάτων (58 π.). Τυνηρίαν δολ. 33.75 όψιμον δύο λιμένων Αδριατικής (εξαρουσιμένης Αλβανίας και σύχι ένα λιμένα Γιουγκοσλαβίας και ένα Ιταλίας) δολ. 34.50, ένα λιμένα Αδριατικής δολ. 33.75. φίο. με 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 1-6.

ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟΡ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 34.000 - 34.500 τον. γεννημάτων Κυντάνταν δολ. 27.50. φίο. με 4.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 10-20.

ΤΟΥΑΡΕΓΚ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χαττεραί) 20.000 τον. οικού Μαρόκου, δολ. 19. φίο. με 1.750 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 3-7.

ΑΖΗΜΙΝΑ: Σεπτέμβριο Μπαΐη, 66.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος βέζερ δολ. 13.90 φίο. Αύγουστου 15-30.

ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ: Μπαΐη και Νορφελ 16.000 τον. παλαιοιδήρων Μπιλαπάδη δολ. 25.50 βάσις δύο-ένα. φίο. με 2.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 15-31.

ΕΛΕΝΙΑ: Ντονάλντονσβιλ 7.400 τον. λιπαριμάτων Μπιλαπάδη, δολ. 185.000 φίο. κατ' αποκοπήν, με 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν Ιουλίου 23-25.

ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ: Μαρείο ή Ρεσίφε 11.000 τον. ζαχάρεως χύμα όμερικ. λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού δολ. 23. φίο. με 750 τον. φορτώσιμων με μηχανικά μέσα. 1.500 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 13-20.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): Θάντερ Μποϊ 15.000 τον. έλαιοπούρων δυτ. Ιταλίαν, δολ. 32. φίο. με 2.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 1-15.

ΜΑΡΑΜΠΟΥ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 8.000 τον. γεννημάτων Ματάντη δολ. 58.50. φίο. με 1.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 13-20.

ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χαττεραί) 21.000 τον. παλαιοιδήρων συμπεριλαμβανομένων άπορημάτων μετάλλου. Βαρκελώνα, δολ. 25.20 φίο τέλους Ιουλίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.500 τον. φωσφάτων δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 50.50. όψιμον άνατολήκην άκτην δολ. 50.85. φίοτο. με 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 15-25.

ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV: Πόρτο Αλέγκρε και Ρίο Γκράντε 13.000 τον. Πέλλες Βενεζουέλαν, δολ. 34. φίο. με 2.000/600 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 8-18.

ΣΥΡΟΣ: Μπελίς 6.500 τον. ζαχάρεως χύμα Λονδίνου Λιβερπούλ Γκράντο, λίρας 17. φίο. με 700/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Ετοιμός φόρτωσης.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΗ (μ. λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. φωσφάτων δυτ. άκτην Ινδίας δολ. 50.50. φίοτο. με 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 5.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Σικάγον 15.000 τον. γεννημάτων Μποργύων δολ. 27. φίο. με 4.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 3-13.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ: Τάμπαν 11.150 τον. d.w. (614.000 κ.π.) φορτών πλέκτων Ρότερνταμ, δολ. 245.000 φίο. Ιουλίου 30-Αύγουστου 3.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 18.000 τον. φωσφάτων δυτ. άκτην Ινδίας δολ. 50.50. όψιμον άνατολ. άκτην δολ. 50.85. φίοτο. με 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 10-20.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 28.000 τον. γεννημάτων Ταϊβάν δολ. 36. φίο. με 1.500 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 30 - Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΤΟΝ (έτ. Νέαρχον): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Πειραιάδη, δολ. 22.50. φίο. με 2.500 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 17-27.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΤΓΕΝΤΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 27.000 τον. γεννημάτων Ταϊβάν δολ. 38. φίο. με 1.500 τον. έκφόρτωσιν. Ετοιμός φόρτωσης.

ΝΟΡΘ ΚΑΤ' ΝΕΣ: Αμερικ. λιμένας άνατολ. άκτης εξαρουσιμένων Αλμπανία και Νέας Υόρκης 20.000 τον. οικού Καζαμπλάνκαν δολ. 18.55 φίο. με 2.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 13-18.

ΠΑΤΡΙΣ: Μαρείο ή Ρεσίφε 15.750 τον. ζαχάρεως χύμα όμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου, δολ. 21. φίο. με 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 1-15.

ΑΚΡΟΝ. Μαρείο ή Ρεσίφε 21.100 τον. ζαχάρεως χύμα όμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου, δολ. 21. φίο. με 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Σεπτεμβρίου 1-15.

ΑΙΟΛΙΑΝ ΖΗ: Νεκοτόσον 10.800 τον. οικού Μασαλίαν δολ. 34.25 με 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν. 2.000 τον. έλ. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 14-25.

ΤΟΞΟΤΗΣ: Αμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χαττεραί) 30.000 τον. γεννημάτων Κυντάνταν δολ. 24.30 φίο. με 3.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 20-30.

ΣΑΡΩΝΙΚ ΖΗ: Μαρείο ή Ρεσίφε 12.000 τον. ζαχάρεως χύμα όμερικ. λιμένας Ατλαντικού. Κόλπου, δολ. 23. φίο. με 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 2-10.

ΠΑΤΡΑΙ: Φιλαδέλφειαν και Νέας Υόρκης 16.000 τον. παλαιοιδήρων βόρ. Ισπανίαν, δολ. 22. φίο. με 2.500/1.800 τον.

φορτοεκφόρτωσιν. άμεσος φόρτωσις.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Στόκτον 20.000 τον. οικού δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 20. φίο. με 1.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 1-10.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (λιβ.): Λόγκ Μπήτης 47.50 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 17.50. φίο διά κάθε πρόσθετον λιμένα έκφόρτωσεως πέραν των τριών 75 σέντης έξτρα. φίο. Σεπτεμβρίου 10-25.

ΑΡΚ: Λόγκ Μπήτης 17.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού δολ. 19.50. φίο. με 1.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 8-18.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΤΑΡ: Λόγκ Μπήτης 20.000 τον. οικού δυτικ. άκτην Μεξικού, δολ. 19.50 φίο. με 1.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 8-18.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΜΙΡΕΤΑ (κ.): Μανερεδονία 15.500 τον. λιπαριμάτων χύμα. δυτικ. άκτην Ινδίας δολ. 37.50. φίο. με 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 16-31.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Δυτ. Μεσογείου 12.000 τον. τομέντων Ερυθρών Ωάδων, δολ. 32. φίος. με 1.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 5-20.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: Κωνσταντίνον 9.200 τον. λιπαριμάτων εις σάκκους δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 39. φίος. με 1.200/650 τον. φορτοεκφόρτωσιν Αύγουστου 5-15.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ KONTINENT

ΔΙΑΜΑΝΤΟ: Δουκυκέρην - Ρουέν ρέιτς 10.500 τον. κριθής Ιταλίκους λιμένας Αδριατικής, δολ. 18.50. φίο. με 3.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 15-24.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Αμέρειραν. Ρότερνταμ. Έμπετερνταμ 13.500 τον. λιπαριμάτων δυτ. άκτην Ινδίας δολ. 41.50 φίο. με 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 13-24.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ: Κέπρε 13.000 τον. φωσφάτων Χέκκα δολ. 19.50. φόρτωσης θάλασσας κριθής Ιταλίκης, δολ. 18.50. φίο. με 3.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 1-8.

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.): Δομινικανής Δημοκρατίαν 4.900 - 5.000 τον. ζαχάρεως χύμα όμερικ. λιμένας Κόλπου., δολ. 10. φίο. με 750 τον. φορτώσιμων με μηχανικά μέσα 1.500 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 5-10.

ΝΕΝΙ: Δομινικανής Δημοκρατίαν 4.500 τον. ζαχάρεως χύμα. όμερικ. λιμένας Κόλπου. δολ. 9. με 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 2-3.

ΜΑΡΓΚΟ: Ντακάρ 12.000 τον. φωσφάτων δυτ. άκτην Ινδίας δολ. 36.50. φόρτωσης θάλασσας κλίμακος 55 σέντης. με 1.000 τον. έκφόρτωσιν. Αύγουστου 20-30.

ΝΕΝΙ: Δομινικανής Δημοκρατίαν 4.500 τον. ζαχάρεως χύμα. όμερικ. λιμένας Κόλπου. δολ. 9. με 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 3-10.

ΝΕΝΙ: Δομινικανής Δημοκρατίαν 4.500 τον. ζαχάρεως χύμα. όμερικ. λιμένας Κόλπου.. δολ. 9. με 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 3-10.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤΥ: 34.078 τον. d.w. (1.625.000 κ.π. 14/12/40 τον. φωσφάτη διάλ ιου 1972) δολ. 9.475 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. παράδοσης Λιοσιόνια Ιουλίου 25-31. έπαναπαράδοσης Μπορντώ - Αμβούργον ρέιτς, μέσω Κό Σιλύκων.

ΒΟΜΑΡ: 28.741 τον. d.w. (1.333.495 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 124.700 των. πλευρικών δεσμώνων, 14.1/2 μίλ. 36 τον. φωσφάτη διάλ ιου 1967) δολ. 9.000 ήμερησιών. παράδοσης Λιοσιόνια Ιουλίου 25-31. έπαναπαράδοσης Γιανκάροντας ρέιτς.

ΟΕΩΔΗΠΤΟΣ: 76.871 τον. d.w. (46 π. 1.3/4 ίντο. 14 μίλ. 39 τον. φωσφάτη διάλ και 2 1/2 ημέρες διάλ ιου 1965) δολ. 5. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. παράδοσης Μιζουσίμα Ιουλίου 25-31. έπαναπαράδοσης Μπορντώ - Αμβούργον ρέιτς, μέσω Κό Σιλύκων.

ΒΟΜΑΡ: 28.699 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τον. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1969) δολ. 7.100 ήμερησιών. ταξίδια 3-5 μηνών. παράδοσης μετά την άνωχρωμην του πλούτου εις Σκώ-Πάσσερο ρέιτς Αύγουστου 20-Σεπτεμβρίου 15.

ΣΤΡΥΜΩΝ (εις τάξις παράτερ): 28.699 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μίλ. 35 τον. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1969) δολ. 9.475 ήμερησιών συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. παράδοσης Λιοσιόνια ιουλίου 25-31. έπαναπαράδοσης Ημεσηγείου. ταξίδια 3-5 μηνών.

ΤΟΞΩΝ: 26.444 τον. d.w. (14 μίλ. 29-30 τόν. φωσφάτη διάλ ιου 1978) δολ. 8.000 ήμερησιών. παράδοσης έποιμος 36 ώρας έξωθι

ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.): Ντακάρ 12.500 τον. φωσφάτων δυτ. άκτην Ινδίας δολ. 36.50 φόρτωσης βάσει κλίμακος 55 σέντης. 1.000 τον. έκφόρτωσης. Αύγουστου 9-15.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: Μαρούτο 16.000 τον. ζαχάρεως χύμα Λονδίνον διάλ ιου 1972 ή Σίντο. λιρ. 13.75 φίο. με 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Αύγουστου 17-31.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ: 35.270 τον. d.w.(1.623.877 κ.π.)

14 μίλ. 37 τόν. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1978 δολ. 9.500 ήμερησιών. πλεον. διάλ ημέρωριας παράδοσης διάτονος διάτονος εις Κίναν. έπαναπαράδοσης Μπαγκλαντές - Μαλαισία ρέιτς, μέσω Αύστραλιας.

ΑΥΓΙΣ: 28.562 τον. d.w. (1.195.708 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1972 δολ. 8.500 ήμερησιών. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. παράδοσης μετά την άνωχρωμην του πλούτου εις Σιγκαπούρην Αύγουστου 13-24. έπαναπαράδοσης διάπλευσης Κέιπ Πάσσερο. μέσω Κούιανα και Μαρόκου.

ΑΥΓΙΣ: 28.562 τον. d.w. (1.195.708 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1972 δολ. 8.500 ήμερησιών. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. παράδοσης μετά την άνωχρωμην του πλούτου εις Σιγκαπούρην Αύγουστου 13-24. έπαναπαράδοσης διάπλευσης Κέιπ Πάσσερο. μέσω Κούιανα και Μαρόκου.

ΑΥΓΙΣ: 28.562 τον. d.w. (1.195.708 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1972 δολ. 8.500 ήμερησιών. συμπεριλαμβανομένων υπερωριών. παράδοσης μετά την άνωχρωμην του πλούτου εις Σιγκαπούρην Αύγουστου 13-24. έπαναπαράδοσης διάπλευσης Κέιπ Πάσσερο. μέσω Κούιανα και Μαρόκου.

ΑΥΓΙΣ: 28.562 τον. d.w. (1.195.708 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φωσφάτη διάλ και 2 τόν. ημέρες διάλ ιου 1972 δο

Σήφορθ έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσικά:

AITZIAN TRITON: 31.430 τόν. d.w. (1.480.000 κ.π. 14 μιλ. 31 τόν. φιούελ διλ. τού 1965) δολ. 7.600 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σαΐντ Νοφαιρ Τουλιό 29-31. έπαναπαράδοσις Πολωνίαν έν τυπικούν ταξίδιον άμερικ. λιμένων Κόλπου. Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας).

ΤΟΚΥΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: 25.295 τόν. d.w. (15 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1964) δολ. 6.999 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διπλέοντας έκ Ρότερνταμ άναθρωπικάς άπο 21 Ιουλίου. έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σρί Λάνκα, μέσω άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΖΑΝ ΤΖΩΝ: 16.20 τόν. d.w. (750.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ. τού 1979) 5.850 ήμερησίως, παράδοσις ιστωνίαν Αύγουστου 4-13. έπαναπαράδοσις Ρίβερ Πλέι, διφών έπαναπαράδοσις, Αγγλίας, Κόντινγεντ. Μεσογείου δολ. 6.300 ήμερησίως, διφών κυκλικούν ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν Ιτανίαν δολ. 6.400.

ΝΙΚΑΙΑ: 33.635 τόν. d.w. (1.579.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1973) δολ. 11.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις νότιον Ιτανίαν Αύγουστου 2-10. έπαναπαράδοσις διπλέοντας Μουσικά, μέσω νοτιού Κορέας και Περιοικού κόλπου.

ΛΑΚΥ (εις τάμην πορτέρη) 26.212 τόν. d.w. (1.209.000 κ.π. 15 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ. τού 1974) δολ. 6.800 ήμερησίως, εν κυκλικόν ταξίδιον νότιον Άμερικης παράδοσις διπλέοντας Δαρδανέλια Αύγουστου 7-20. έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ Αιγαίουργον ρέτζ.

ΣΗ ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ.): 19.344 τόν. d.w. (855.876 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 ντηζέλ διλ. τού 1971) δολ. 5.800 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Πριόλο η 24 ώρας μετά την άποκλουν έν τυπικούν Αύγουστου 1-20. έπαναπαράδοσις Κίνων.

ΠΑΡΑΛΟΣ: 15.670 τόν. d.w. (13 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ. και 1 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1962) δολ. 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Κέτρες Αύγουστου 12-20. έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις Σιμένικ.

ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.: 26.650 τόν. d.w. (1.165.000 κ.π. 14 μιλ. 32 τόν. φιούελ διλ. τού 1974) δολ. 10.500 ήμερησίως, παράδοσις Μαουστά Αύγουστον - Σεπτέμβριον, έπαναπαράδοσις νότιον Κορέαν.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.312 τόν. d.w. (1.057.000 κ.π. 14 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ. τού 1974) δολ. 7.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 142.000 δύρων. έποιμος παράδοσις νότιον Κορέαν. έπαναπαράδοσις Καρατού.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (φόρτουσιν 1978): δολ. 6.400 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις διπλέοντας Έκουαντάρ (έν νότιον Αφρικήν) ή Κολόμπο (Αυτραλίας) Αύγουστου 7-13. έπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας - Γκάλεστον ρέτζ., διφών έτερον ταξίδιον δια Αγγλίας, Κόντινγεντ. Μεσογείου, Κριστούμαλ, Μεσόγειον διφών έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην - Ιαπωνίαν ρέτζ. δολ. 6.600.

ΠΕΤΙΓΚΟ (εις τάμην πορτέρη) 79.308 τόν. d.w. (15 μιλ. 57-58 τόν. φιούελ διλ. τού 1967) δολ. 11.000 ήμερησίως, παράδοσις Δουγκέρκην άμερις, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν, εν κυκλικούν ταξίδιον Βραζίλιας.

ΟΡΕΣΤΙΑ: 19.198 τόν. d.w. (858.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ. τού 1972) δολ. 7.000 ήμερησίως, παράδοσις Πόρτ Κάλικ Αύγουστον, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Μουσικά, μέσω Αυστραλίας και Περιοικού Κόλπου.

ΑΙΟΛΟΣ: 28.742 τόν. d.w. (1.33.495 κ.π. συμπεριλαμβανο-

μένων 124.700 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 14 1/2 μιλ. 36 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1972) δολ. 7.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, ταξίδια 7-9 μηνών. παράδοσις Φιλιππίνας Σεπτεμβρίου 15 - Οκτωβρίου 15.

ΕΘΝΟΣ: 28.582 τόν. d.w. (1.336.000 κ.π. 15 μιλ. 26-37 τόν. φιούελ διλ. και 2 1/2 ντηζέλ διλ. τού 1972) δολ. 8.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν βορ. Γαλλίας Ιουλίου 30. έπαναπαράδοσις Μπαγκλαντές.

ΝΑΥΤΑΝΤ: 70.921 τόν. d.w. (15 1/2 μιλ. 55 τόν. φιούελ διλ. και 3 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1975) δολ. 12.500 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπου άμεσος, έπαναπαράδοσις Βραζίλιας.

ΜΑΡΑΘΩΝ: 19.280 τόν. d.w. (907.000 κ.π. 1961) δολ. 7.650 ήμερησίως, παράδοσις Ταμπαν Αύγουστου 5-15. έπαναπαράδοσις Βραζίλιας.

ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ: 14.900 τόν. d.w. (13-13 1/2 μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ. τού 1975) δολ. 6.400 ήμερησίως, παράδοσις άνταστικήν άκτην Καναδού μέσω Αύγουστου. έπαναπαράδοσις Κίνων.

ΛΙΠΣ: 15.059 τόν. d.w. (669.900 κ.π. 13 μιλ. 19 τόν. φιούελ διλ. τού 1969) δολ. 5.200 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις κατά την δομήν εις πλοηγικούν σταθμόν νότιον Ιαπωνίας Αύγουστου 18-25. έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην τού πιλότου εις νότιον Αφρικήν, διφών κυκλικούν ταξίδιον με έπαναπαράδοσιν Ιαπωνίαν.

ΟΛΥΝΘΙΑ: 19.163 τόν. d.w. (31 π. 3 1/4 ίντο. 936.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 80.476 κ.π. τόν. πλευρικών δεξαμενών. 15 μιλ. 29 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 ντηζέλ διλ. τού 1972) δολ. 6.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Τάμπας άμεσος, 6-12. έπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ, Δανιαν ρέτζ. μέσω Ρίβερ Λίμνης Κίνων.

ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ: 19.198 τόν. d.w. (833.000 κ.π. 15 μιλ. 30 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 ντηζέλ διλ. τού 1972) δολ. 6.500 ήμερησίως, παράδοσις Φλωνιγκ Ετοιμος, έπαναπαράδοσις διπλέοντας Μουσικά, μέσω Περιοικού Κόλπου.

ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ: 26.899 τόν. d.w. (1.152.000 κ.π. 15 μιλ. 41 τόν. φιούελ διλ. τού 1973) δολ. 8.675 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Αύγουστου 15-20, έπαναπαράδοσις Κόνινγεντ. Μέσω Σκαγκουγούνι.

ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΑΓΙΤΒΕΡΥ: 26.985 τόν. d.w. (1.151.000 κ.π. 14 μιλ. 31 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1971) δολ. 9.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Τάμπας άμεσος, 6-πλανηταρίδος Σκαποπόυρη - Ιαπωνίαν ρέτζ.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.649 τόν. d.w. (1.182.000 κ.π. 15 μιλ. 38-40 τόν. φιούελ διλ. και 2-2 1/2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1978) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν δημητ. λιμένων Ατλαντικού (Βορείως Χάττερας) Αυγουστού, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν (ταξίδιον 45-50 μήνων).

ΑΠΟΛΛΩΝ (φόρτουσιν τού 1972) δολ. 6.300 ήμερησίως, παράδοσις διπλέοντας Κολόμπο Αύγουστον. έπαναπαράδοσις Νακχόντα μέσω Αυστραλίας.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥΤΩ: 20.825 τόν. d.w. (848.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1965) δολ. 7.000 ήμερησίως, ζευθυνούσε από Αύγουστου 3-6. έπαναπαράδοσις Ιταλίαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.: 23.597 τόν. d.w. (1.035.000 κ.π. 13 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ. και 2 1/2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1962) δολ. 6.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Βορ. Χαβρίν - Σιγκαπούρη ρέτζ. δολ. 6.700.

ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.): 17.365 τόν. d.w. (903.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 26 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1965) δολ. 5.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Πολωνίαν Αύγουστου 3-15. έπαναπαράδοσις Βορ. Χαβρίν - Σιγκαπούρη ρέτζ.

ΑΓΡΗΝΣ ΧΑΡΜΟΝΥ: 9.860 τόν. d.w. (467.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ. και 1 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1971) δολ. 4.175 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις 24 ώρας μετά την άποκλουν έξι Αμβέρσης, ταξίδια 1-10 μήνων, ένα μήνα περισσότερον ή ένα διλυτέρον. Αύγουστοι 1-10.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.: 13.314 τόν. d.w. (624.304 κ.π. 13 1/2 μιλ. 22 τόν. φιούελ διλ. και 1 1/2 ντηζέλ διλ. τού 1959) δολ. 4.900 ήμερησίως, παράδοσις Κόνινγεντ 8-17. έπαναπαράδοσις Καρδούτι - Σιγκαπούρη ρέτζ.

ΟΚΕΑΝΙΣ (φόρτουσιν τού 1971) δολ. 6.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Κωνσταντίναν Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 6.

ΑΝΤΩΝΙ ΣΑΤΟΝΗΡ (λιβ.): 13.021 τόν. d.w. (1.339.000 κ.π. 14 μιλ. 33 τόν. φιούελ διλ. τού 1964) δολ. 7.300 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Κωνσταντίναν Αύγουστου. έπαναπαράδοσις Κίνων.

ΖΑΜΤΖΟΝ ΠΑΤΩΝΗΡ (λιβ.): 18.819 τόν. d.w. (912.204 κ.π. 16 μιλ. 34 τόν. φιούελ διλ. και 2 τόν. ντηζέλ διλ. τού 1972) δολ. 7.200 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την άφιξην εις πλοηγικούν σταθμόν Κοσταζούλας Αύγουστου 10-25. έπαναπαράδοσις Κίνων.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Διυ. Αφρικήν 52.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού. Γουορλντακέλ 230, ώψιν ο πλήρες φορτίου 70.000 τόν. Γουορλντακέλ 115, Ιουλίου 20.

λιού 27.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: Λιβύην 50.000 τόν. μέρος φορτίου Τενερέφην, Γουορλντακέλ 200, Ιουλίου 20.

ΠΟΤΕΙΚ (μικτόν): Βορ. Αφρικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 125, ώψιν ο πλήρες φορτίου 56.000 τόν. Γουορλντακέλ 100, Ιουλίου 19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 90, Ιουλίου 19.

ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΩΡ (μικτόν): Βασιλείας 80.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 132, Ιουλίου 21.

ΔΗΜΟΣΙΕΝΗΣ Β.: Αγιστεράντα 22.000 τόν. μέρος φορτίου Νεάπολης, Γουορλντακέλ 235, Ιουλίου 11.

ΟΚΑΧΩΜΑ (λιβ.): Καραβαϊκή 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 203, Ιουλίου 21.

ΖΑΚΥΝΟΣ: Φηροπορ 38.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 212.5 θύμιν ο πλήρες φορτίου 56.000 τόν. Γουορλντακέλ 100, Ιουλίου 20.

ΑΣΤΑΚΟΣ (λιβ.): Αρχοντίνη 76.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 215, Ιουλίου 21.

ΑΣΦΡΟΔΙΤΗ: Αρχοντίνη 76.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 215, Ιουλίου 21.

ΑΣΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Ράς Γκαριμ 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 195, Ιουλίου 25.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Ράς Γκαριμ 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 195, Ιουλίου 25.

ΑΓΙΑΣ ΚΑΛΑΝΤΙΚΟΥΣ: Καραβαϊκή 65.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 190, άμεσος φόρτωσης.

ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτόν): Κωνσταντίναν 60.000 τόν. Αγγλίαν. Κόνινγεντ, Γουορλντακέλ 150, Ιουλίου 28.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Μποναρί 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 200, Ιουλίου 25.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ: Καραβαϊκή 38.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 307.5, Ιουλίου 25.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Ανατολ. Άκτην Μεζίκου 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 253, Ιουλίου 26.

ΜΑΡΙΑ: Κέχχων 73.500 τόν. μέρος φορτίου Φάς, Γουορλντακέλ 165, Ιουλίου 28.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 105.000 τόν. άμερικ. λιμένες δυάς άκτης, Γουορλντακέλ 135, Ιουλίου 30, ώψιν ο Χαβάην, Γουορλντακέλ 140, Ιουλίου 26.

ΛΗΤΟ: Διυ. Αφρικήν 67.000 τόν. μέρος φορτίου. Θόπος Γουορλντακέλ 200, Ιουλίου 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (λιβ.): Καραβαϊκή 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέλ 160, Ιουλίου 26.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΤΣ: Μποναρί 50.000 τ

τιού, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικόυ. Κόλπου, Γουορλντακέιλ 185, Ιουλίου 28.

ΜΙΜΙ: Μπονάρ 40.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Γουορλντακέιλ 275, όψην Πουέρτο Ρίκο Γουορλντακέιλ 295, Ιουλίου 29.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Μπαχαράς 51.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 210, Ιουλίου 28.

ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β.: Ερυθρώ Θάλασσαν 150.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 80, μέρος φορτών.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Ρότερνταμ 56.000 τόν. Τραμμέρε, Γουορλντακέιλ 175, Αύγουστου 2.

ΚΛΗΗΔΟΝΙΑ (μικτόν): Περαιώκον κόλπον 55.000 τόν. 'Άδεν, Γουορλντακέιλ 350, Ιουλίου 27.

ΠΕΛΟΠΟΙΔΑΣ: Καραβαϊκήν 70.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 180, Αύγουστου 2.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραβαϊκήν 63.000 τόν. άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειώς Στότερας) Γουορλντακέιλ 197.5, Ιουλίου 31.

ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ: Περαιώκον κόλπον 220.000 τόν. Καραβαϊκή, Γουορλντακέιλ 55, Ιουλίου 30.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): Περαιώκον κόλπον 52.000 τόν. 'Άδεν Γουορλντακέιλ 340, Αύγουστου 1.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μικτόν): Λιβύην 73.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 130, Αύγουστου 3.

ΑΚΤΙΟΥΜ: Κόντινεντ 35.000 τόν. μέρος φορτίου Σκανδιναβίων, Γουορλντακέιλ 280, μέρος φορτώσας

ΟΙΣΑ ΕΝΤΗΒΩΡ: Σούλλου Βόε 88.000 τόν. μέρος φορτίου Τέτνου, Γουορλντακέιλ 122.5, Αύγουστου 4.

ΟΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Φλυτά 51.000 τόν. μέρος φορτίου Τίτσ, Γουορλντακέιλ 195, Αύγουστου 4.

ΙΡΙΣ: Κυνατάνιζαν 11.000 τόν. μέρος φορτίου, καθερά, Βραζιλίαν, δολ. 64, Αύγουστου 5.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (λιβ.): Καραβαϊκήν 80.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 157.5, Ιουλίου 31.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ: Καραβαϊκήν 54.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 200, Ιουλίου 31.

ΜΙΧΑΗΑ (λιβ.): Φρήγορ 45.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 280, Ιουλίου 29.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΟΥΕΤΖ (λιβ.): Σιγκαπούρην 83.000 τόν. Χόγκ - Κόγκ Γουορλντακέιλ 200, Αύγουστου 1.

ΚΙΝΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Περαιώκον Κόλπον 82.000 τόν. μέρος φορτίου, Αύτσραλίαν, Γουορλντακέιλ 160, Αύγουστου 4.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτόν λιβ.): Άρζου 99.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 105, όψην Καραβαϊκήν Γουορλντακέιλ 110, όψην υπόλοιπον πλήρες φορτίου 105.000 τόν. Γουορλντακέιλ 75, Ιουλίου 28.

ΜΑΡΙΛΙΑ (λιβ.): Καραβαϊκήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου Κεμπέκ, Γουορλντακέιλ 196.25, Αύγουστου 1.

ΑΕΤΡΑΠΗ (μικτόν): Καραβαϊκήν 40.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουορλντακέιλ 275, όψην άκτην νοτίου άμερικής Γουορλντακέιλ 290, όψην δυτ. άκτης Κολομβίας Γουορλντακέιλ 325, Αύγουστου 2.

ΠΑΣΦΙΚ: Καραβαϊκήν 41.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 200, Αύγουστου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Καραβαϊκήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 195, Ιουλίου 31.

ΑΡΧΩΝ (λιβ.): Περαιώκον κόλπον 118.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντακέιλ 95, Αύγουστου 1.

ΣΚΑΠΤΡΕ ΙΝΤ: Καραβαϊκήν 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού ή άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέιλ 305, Αύγουστου 1.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (λιβ.): 'Αραβικον κόλπον 200.000 τόν. Ταΐβαν Γουορλντακέιλ 67.5, Αύγουστου 6.

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ: Καραβαϊκήν 51.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέιλ 228, Ιουλίου 31.

ΟΚΛΑΧΟΜΑ (λιβ.): Καραβαϊκή 64.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 202.5, Αύγουστου 3.

ΕΛΛΕΞΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (λιβ.): Καραβαϊκήν 92.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 125, Αύγουστου 4.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΙ: Περαιώκον κόλπον 77.000 τόν. μέρος φορτίου Ταΐβαν, Γουορλντακέιλ 150, Αύγουστου 10.

ΜΕΩΔΩΝ (μικτόν): Μεσόγειον 56.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 152, Αύγουστου 7.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: Μεσόγειον 50.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντακέιλ 207.5, Αύγουστου 13.

ΜΑΡΙΑΝΑ: Μεσόγειον 25.000 τόν. καθερά Αγγλίαν, Κόντινεντ.

νεν Έπορλντακέιλ 305, όψην άνταρ. Μεσόγειον Γουορλντακέιλ 350, όψην δυτ. Μεσόγειον Γουορλντακέιλ 375, όρχες Αύγουστου.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ (λιβ.): Καραβαϊκήν 57.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 206, όψην άκτηπλοικόν Καραβαϊκή, Γουορλντακέιλ 22.5, Αύγουστου 6.

ΝΤΟΡΙΚ (λιβ.): Δυτ. Αφρική 80.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουορλντακέιλ 120, Αύγουστον.

ΓΚΛΑΡΙΚ (μικτόν): Μεσόγειον 80.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 107.5, Αύγουστον 11.

ΤΟΥΟΡΛΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 105.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 83.75, Αύγουστον 10.

ΛΑΚΩΝΙΚ: Καραβαϊκήν 41.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Γουορλντακέιλ 260, Αύγουστου 7.

ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ: Ανατολ. άκτην μεξικού 40.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου ή Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντακέιλ 250, Αύγουστον 6.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Ίνδονησίαν 133.00 τόν. άμερικ. λιμένας δυτ. άκτης Γουορλντακέιλ 105, όψην Χαβάην 110, Αύγουστον 9.

ΛΗΤΩ: Δυτ. Αφρική 82.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέιλ 122.5, Αύγουστον 4.

ΩΣΑ ΕΝΤΗΒΩΡ: Ακτοπλοίον Αγγλίαν, Κόντινεντ 86.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουορλντακέιλ 110, Αύγουστον 4.

ΤΡΕΤΙΝ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ: Καραβαϊκήν 65.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουορλντακέιλ 165/167.5, Αύγουστον 8.

ΕΥΑΝΟΙΑ: Καραβαϊκήν 60.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, άκτης Ατλαντικού, Γουορλντακέιλ 180, Αύγουστον 9.

ΣΤΑΒΕΡΟΣ: Δυτ. Αφρικήν 50.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντακέιλ 225, Αύγουστον 5.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: Δυτ. Αφρικήν 59.000 τόν. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραβαϊκήν, Γουορλντακέιλ 167.5, Αύγουστον 14.

ΜΑΡΙΑ Κ (λιβ.): Περαιώκον Κόλπον 90.000 τόν. μέρος φορτίου, ίνδιαν, Γουορλντακέιλ 140, Αύγουστον 5.

ΩΣΛΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Σούλλου Βόε 77.000 τόν. μέρος φορτίου, Τετνεύ, Γουορλντακέιλ 118, Αύγουστον 10.



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



έταιριες 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 Filionos 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

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

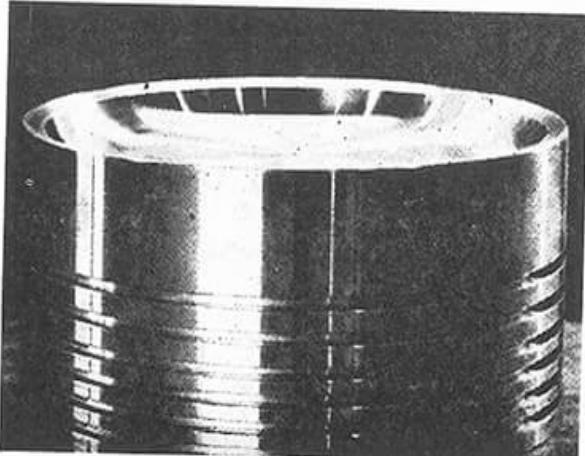
This kind of job needs more

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.



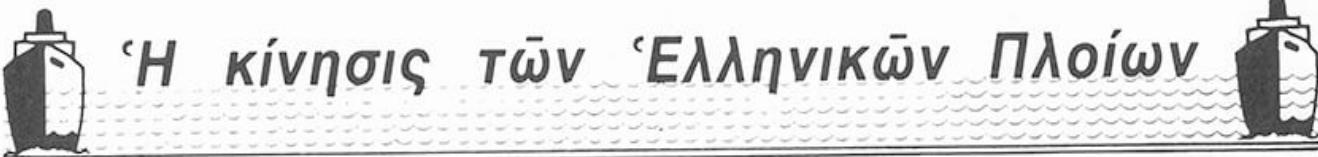
RECONDITIONING DEPARTMENT

 **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



ΑΒΑΝΣ	60	6640	ε. Μπαντίρμα 5/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	α. Μπόκα Γκράντε 27/7 διά Τάμπα
ΑΒΑΕ	62	10405	α. Πόρτο Αλέγκρε 13/7 διά Ριό Γκράντε	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	ε. 'Αμπιτζάν 12/7
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	α. Μπάραρον 25/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	α. Κέιν Τάουν 10/7 διά Ιαπωνίαν
ΑΒΙΝ ΟΤΑ' ΛΙΝΤΕΡ Δ.	69	104616	δ. Νιούμπαλ 29/7 διά Ράς Τανούρα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	α. Ντεμάρι 17/7 διά Μπαχρέν
ΑΒΙΝ ΟΤΑ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ Δ.	68	51073	α. Νέαν 'Ορλέανην 17/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Λομπίτο 9/6 διά Λουάντα
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	δ. Αδελαιδά 11/5 διά Φρημάντλ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΛΕΙΤΖ	72	11185	ε. Μαρακάμπο 11/7
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Αδελαιδά 11/5 διά Φρημάντλ	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΤ' ΒΕΡΥ	71	15205	α. Νεσόπολιν 23/7 διά Γιβραλτάρ
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Μ. άλ. Φαχάλ 14/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ	76	12498	ε. Μπάραρον 10/7
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	59	15595	ε. Τάμπα 18/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Ντητρότ 27/7
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Σάντος 19/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑ' Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Π. Πρίνς 14/7 διά Βενεζουέλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	11048	ε. Βούβαλη 25/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Κέιν Τάουν 30/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιά 11/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙΓΑΛΟΤ	78	9600	α. 'Αθελαΐδη 2/5 διά Μπάραρον
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	69	9199	α. Ντερμπίταν 27/5 διά Κόνακρι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ. (δ.)	69	98890	ε. Τελούν Σεμαράκι 1/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΓ' ΙΝΤ	70	9178	α. Σιγκαπούρην 25/6 διά Καράτοι
ΑΓΓΕΛΗ	58	2667	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Τζιμπούτι 17/6 διά Σαγκάνη
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	α. Βούβαλη 24/7 φίδι Καλκούτα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	α. 'Αμβούργον 21/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	59	5728	όργει εις Χαλκίδα	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΕ' ΎΑΟΡ	78	9600	α. Καράτοι 4/7 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	α. 'Αντεν 22/7 διά Βούβαλην	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΗΜΑΝ	78	9600	όργει εις Μπιλιμπά
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	δ. Ντούρερ 16/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	α. Μπιγκόλ 16/7 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΑ ΒΑΒΩΡΑ	58	9364	α. Άλεξανδρειαν 26/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΟΝΙΚ	73	12498	δ. Σουέτ 27/7 διά Μπάραρον
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	δ. Πόρτ Σάιδ 25/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	δ. Σουέτ 14/7
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ	52	3840	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΤΟ' ΙΚ	71	11208	α. Κέιν Τάουν 30/7 διά Ν. Αμερικήν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΝ	54	8120	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	α. Κέιν Τάουν διά Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10678	δ. Σούεζ 6/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΤΡΕ' ΙΝΤ	70	9025	α. Λαγός 14/6 διά Κούβα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ε. Στεττίνον 23/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΗΝΟ	69	9199	α. Σιγκαπούρην 17/11 διά 'Αγκόλαν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΕ' Γ'Μ	69	8928	α. Πλούτος 21/7
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Κοσιν 10/6	ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Γένοβα 29/3 διά Κούβα
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ε. Κόμπε 20/7	ΑΙΓΑΙΟΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Τζιμπούτι 20/6 διά Χονκάγκ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ε. Μπουνένος 'Αύρες 24/7	ΑΙΓΑΙΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	α. Κολουμπιά ρίβερ 24/7 διά Ιράν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	45	3805	αργει εις Πειραιά από 6/6
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	ε. Πύλον 2016	ΑΙΒΝΩΝ	66	14359	α. Λός 'Αντζελες 15/7 διά Χιλήν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	62	16565	δ. Κανίπολην 27/6 διά Κωνσταντίναν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Χάμπον ρόδος 29/7 διά 'Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	δ. Κωνίπολην 11/7 διά 'οδησσόν	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α	60	6808	δ. Γιβραλτάρ 24/6 διά Μπετζάνια
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	δ. Σάντα Φέ 25/7 διά Ροζάριο	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3016	δ. Σάν Φελίξ 11/8 διά Πανομά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	5886	δ. Πόρτ Σάιδ 17/5	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	ε. Νέαν 'Ορλέανην 17/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	α. Λάς Πάλμας 27/7 διά Ρότερνταν	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16000	α. Μαντράς 25/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	όργει εις Ηράκλειον	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Καράτοι 29/7 διά 'Αγγλιαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	υπό παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15900	ε. Κοκόλι/Υκσηπλάγα 21/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	δ. Σούεζ 18/7	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ' ΝΤ	60	8368	ε. Νέαν 'Υρκην 30/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	α. Λάνος 11/7 διά Αμπιτζάν	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ε. Γδύνια 28/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	α. Π. 'Ελιζαμπε 14/6 διά 'Αμπιτζάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	εις Κούβερτ 20/7/78	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	78	10175	α. Π. Κελάρκ 24/7 διά Τζακάρτα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	Π. Χώκμοπερ 27/7 διά Μπράουνοβιθ	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	α. Ντερμπίταν 14/7 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	α. Βαλπαράσα 5/7	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Κολουμπιά ρίβερ 24/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Σ. Κίττης 12/7	ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Μπρουναμπούτελ 11/5 διά 'Αβάνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΙΙΙ	43	1845	εις Πειραιά 6/10	ΑΙΟΛΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥΔΙΑ	60	9923	α. Γένοβα 24/7 διά Γκότενμποργκ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Πόρτ Σάιδ 27/7	ΑΙΟΛΗΝ ΑΙ' ΝΤΗΑΛΑ	65	9280	α. Μπουένος 'Αύρες 10/7
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Σιγκαπούρην 15/7	ΑΙΟΛΗΝ ΓΚΡΕ' ΙΣ	56	6898	α. Θέουτον 25/6 διά Όρδαν
ΑΓΛΑΟΣ	63	9154	ε. Ταλκαρούντο 19/7	ΑΙΟΛΗΝ ΕΚΣΑΤΖΑΥ	69	11682	α. Φρεντερίδια 25/7 διά Βιομάρ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Νέαν 'Υρκην 23/7 διά 'Αρούμπα	ΑΙΟΛΗΝ ΝΟΣΤΑΤΖΙΑ	69	6038	α. 'Οζάκα 28/5 διά Τελόκ 'Αυερ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Λάς Πάλμας 23/7 διά 'Ελ. Γκουαμάς	ΑΙΟΛΗΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	10183	ε. Βούβαλην 2/7
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	α. Μπόνενς 'Αύρες 24/7 διά Ρότερνταν	ΑΙΟΛΗΝ ΣΑΝ	66	3034	δ. Μπρουναμπούτελ 6/7 διά 'Αννάμπα
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	ε. Πουλ 30/7	ΑΙΟΛΗΝ ΣΑΞΕΣ	65	20119	α. Λός 'Αντζελες 11/7
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Π. Καμπίτα 21/6 διά ΗΠΑ	ΑΙΟΛΗΝ ΣΕΡΕΝΑΤΑ (δ.)	65	56604	α. Π. οφ Σπαιηγ 16/7 διά 'Αφρικήν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	ε. Αμέρεραν 26/7	ΑΙΟΛΗΝ ΣΗ	65	3034	ε. Γδύνια 15/7
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. Ρότερνταν 13/4 διά Κούβαν	ΑΙΟΛΗΝ ΣΗΝΖΕΡΙΤΥ (δ.)	59	17948	α. Χάβρην 3/7
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	4907	σάντος 16/7 διά 'Αλγερίαν	ΑΙΟΛΗΝ ΣΚΑ'Υ	67	3046	εξωθ. Τριπόλεως (Λιβύης) 5/7
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	όργει εις Πειραιά 10/1	ΑΙΟΛΗΝ ΣΑΡΓΚΕΤ	63	10836	ε. Μπουένος 'Αύρες 26/7
ΑΔΩΝΙΣ	59	12180	δ. Γιβραλτάρ 29/7 διά Σάφι	ΑΙΟΛΗΝ ΤΡΑΣ	69	6054	ε. Λάγιος 17/7
ΑΕΤΟΣ	72	3069	δ. Σούεζ 29/7	ΑΙΟΛΗΝ ΦΡΕΝΤΣΗΠ	65	8914	ε. Ανκόνα 14/7
ΑΕΤΟΣ	57	1674	ε. Λαττάκια 20/6	ΑΙΟΛΗΝ ΧΑΡΙΣΜΑ (δ.)	54	11631	ε. Χαμπλέ 4/8
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Δάς Πάλμας 3/5 διά Κορίνθιο	ΑΙΟΛΗΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	71	4995	α. Τόραντα 20/7 διά 'Αμβεράν
ΑΖΟΥΜΑ	66	8439	α. 'Οζάκα 9/7 διά Σαγκάνη	ΑΙΤΣΑΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	64	5310	υπό παραλαβήν
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	α. Βάθβης Μπαϊ 31/7 διά Φλώσιγκ	ΑΙΤΣΑΝ ΠΑΙ' ΑΟΤ	64	5295	υπό παραλαβήν
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ε. Αρουρά 15/7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΛΙΦ	68	3960	α. Χάμπον ρόδος 24/7 διά ΕΛ Σαλβαντόρ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Λάγος 10/7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΤ' ΙΟΝ	77	38484	ε. Νέαν 'Ορλέανην 24/7
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ	56	13555	α. Μοντεβίδε 27/7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	67	32508	ε. Νέαν 'Ορλέανην 15/7
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.)	58	15940	ε. Φαλκόνερα 10/7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	66	22362	α. Σάντος 25/7 διά Ρότερνταν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	2999	α. Διέππην 14/6 διά 'Αλεξανδρειαν	ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	6482	α. Μασσαλίαν 11/7 διά Βενγγάζην
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ	56	7369	εις Πειραιά από 3/5 (έπισκεψαι)	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	66	22362	α. Μάλτα 30/7
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΣ ΓΟΥΑΗ	56	5596	α. Γιβραλτάρ 29/7 διά Βούβαλην	ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	65	18451	ε. Βρεστον 22/7
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΗ ΤΑΙΗ	54	5148	δ. Πόρτ Σάιδ 19/7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ	59	2165	ε. Ντουάδα 22/6
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	4903	ε. Πτοειρά 14/7 διά Φιλαδέλφειον	ΑΙΤΩΔΙΑ	71	16017	δ. Πόρτ Σάιδ 15/7 διά 'Ισπανίαν
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	ε. Μπάραρον 28/7	ΑΙΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Λα Γκουαλέτ 21/7
ΑΘΗΝΑ	58	10662	α. Αρμενέραντ 23/6 διά Ροστόκ	ΑΙΚΑΡΝΑΙΑ	73	9210	υπό παραλαβήν
ΑΘΗΝΑ Β	68	1943	α. Φάλμουρ 29/7 διά Μπέλφαστ	ΑΙΚΗΣ Σ Σ	57	6205	ε. Βηρυτόν 19/7
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	δ. Μπρουναμπούτελ 8/7 διά Μεγ. Λίμνες	ΑΙΚΗΜ	77	16080	ε. Βούβαλην 23/7
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	72	106623	α. Πειραιά 18/7 διά Περιοχήν	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	71	16050	α. Αμβεράν 28/7 διά Κλήβελαντ
ΑΘΗΝΑΙ II	56	4301	ε. Πτοειρά 12/7 διά Φιλαδέλφειον	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	78	9784	δ. Σουέζ 15/4 διά Κασιούνγκ
ΑΘΗΝΑΙΙΣ	57	5010	μετανομαστή «ΚΟΥΓΚΙΖ»	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	71	9868	δ. Μπρουναμπούτελ 1/7 διά 'Αβάνα
ΑΘΗΝΗ ΟΡΑ' ΙΖΟΝ (δ.)	58	9279	α. Τεργέστην 28/7 διά Πειραιά	ΑΙΚΡΙΤΑΣ	64	14722	δ. Σκόδα 19/7 διά Μπάραρον
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	58	12943	α. Γδύνια 25/7 διά Λάγος	ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Σουέζ 17/7 διά Μπάραρον
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	67	48747	ε. Ζαμπούδη 7/7	ΑΙΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Ρότερνταν 31/7
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361	α. Νέαν 'Ορλέανην 24/7 διά Σέβεν διά	ΑΙΚΤΙΑΝ	60		

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	άργει εις Πειραιά ἀπό 2/04	ΑΝΟΗ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	56	3178	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΘΟΣ	78	11000	εις Κούρη ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΘΟΥΛΑ	53	4247	α. Τζιουστού 21/6 διά Μαχατζάγκα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α. Βούβάνη 16/7 διά Αυτοράλιαν	ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	β. Βερακρούζ 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΘΟΥΛΑ	50	2116	δ. Σουέζ 12/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	70	103012	α. Πειραιάδ 5/6 διά Μπαχρέιν	ΑΝΙΤΑ	76	4617	ε. καζαζιτλάνα 18/7
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΝΑ	76	16438	α. Νιουκάστολ 12/7 διά Μόντρεαλ
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	α. Ρότερνταμ 1/8 διά Γκρέιτ Γιόρμουθ	ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Σπαλάτον 18/7
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Καντίς 7/7 (έπισκεψια)	ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Άλεξάνδρειαν 26/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ε. Άλεξάνδρειαν 22/7	ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	ε. Ριό Γκραντε 17/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	α. Ταράλεστον 29/7	ΑΝΝΑ Μ.	58	6618	α. Τασγκουράδας 23/7 διά ΗΠΑ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	α. Γανδήν 11/7	ΑΝΝΑ Π.	57	9448	εις Τρίπολιν (Λιβάνου) 4/11/78
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	δ. Σουέζ 25/7 διά Κορέαν	ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	α. Π. Χάρκοւρτ 22/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ	57	8192	ε. Τζένταν 27/7	ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μ.)	72	42093	ε. Σιγκαπούρην 16/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	ε. Άμβερσαν 30/7	ΑΝΝΙΤΣΑ Σ.	65	19758	α. Άρμπούργον 29/7 διά Ρότερνταμ
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	δ. Γιβραλτάρ 20/5	ΑΝΝΟΥΑ	71	9826	ε. Άντεντ 1/7 διά Ριτσαρντς Μπαϊ
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Ρότερνταμ 13/7	ΑΝΝΟΥΑ II	60	6086	ε. Θάντερ Μπάι 30/7
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ε. Μόρεχεντ Σίτι 22/7 διά Γιοκοχάμα	ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	εις Πειραιά 20/6	ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	α. Θέουτα 14/7 διά οδόσαον
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	δ. Παναμά 20/6 διά Κίναν	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΑΡΟΥ	67	24829	ε. Άμπου Νάρτη 28/7
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	δ. Π. Σάδι 27/7 διά Γιουγκοσλαβία	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Βενετία 16/7 διά Ραβέννα
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Π. Έλιζαρετς 29/7	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓ'ΙΝΙΚΣ	58	9585	α. Σάντος 22/7 διά Ρότερνταμ
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	ε. Τέμα 14/7	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	α. Μομπάσα 24/7 διά Μπ. Άγιας
ΑΛΚΟΡ	57	1743	άργει εις Πειραιά ἀπό 13/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ντώρμπαν 18/7 διά Λισσαρέων
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Π. Λινκόλν 3/7 διά Μπάραν	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕ ΓΚΡΕΥΤ	70	3969	α. Αμπούργον 10/7 διά ΗΠΑ
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Θέρανταν 11/7	ΑΝΤΖΗ	61	1765	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΥΟΝ	62	6155	α. Κεράται 25/7 διά Ιαπωνίαν	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	α. Μπουένος Ύφεσ 25/7 διά Πακιστάν
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει εις Πειραιά	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Αντεντ 1/7 διά Ριτσαρντς Μπαϊ
ΑΛΜΑΡ	69	10490	ύπο παραλίην	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Θάντερ Μπάι 30/7
ΑΛΜΕΑ	60	11117	α. Άμβερσαν 14/7 διά 'Ακαζούτλαν	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ε. βαλεντίν 18/7	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	α. Θέουτα 14/7 διά οδόσαον
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	α. Μοντεβίδεο 18/7 διά Ρ. Ρίκο	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	ε. Άμπου Νάρτη 28/7
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	α. Μοντεβίδεο 27/7	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	75	15934	α. Βενετία 16/7 διά Ραβέννα
ΑΛΜΠΑΦΑΡΘ	69	12404	α. Τόκιο 12/7 διά Μπαλμπό	ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	α. Σάντος 22/7 διά Ρότερνταμ
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	δ. Παναμά 22/7	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10205	α. Μομπάσα 24/7 διά Μπ. Άγιας
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. βηρυτόν 2/7	ΑΝΤΩΝΙΟΥ	64	16323	α. Ντώρμπαν 18/7 διά Λισσαρέων
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	α. τρίπολιν (Λιβάνου) 9/7 διά Πειραιά	ΑΟΥΡΕΛΙΑ	56	16323	α. Βαλτιμόρην 20/7 διά Ρουμανίαν
ΑΛΟΧΑ	76	11275	ε. μομπάσαν 28/7	ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	12777	α. Πειραιά 26/5 διά Κούβα
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εις Κούρε ύπο συμπλήρωσιν	ΑΠΕΣ	73	16397	ε. Κωνιτόπολιν 15/7
ΑΛΤΟΝΑ	59	8673	εις Πουέρτο Σάντα Μαρία 6/5	ΑΠΗΝΗΤΩΣ	63	9733	ε. Μη. Σπούρη 12/7
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	ε. βενετία 16/7	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά 'Αλγέριον
ΑΛΦΑ ΕΣΠΡΕΣ	73	2940	δ. σουέζ 23/7	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	ε. λισσαρέων 2/7
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	δ. πόρτ σάδι 29/7	ΑΠΟΛΛΩΝ	51	3782	α. βηρυτόν 8/7 διά λεμεσόν
ΑΛΦΑΡΝΤ	57	3826	ε. μπαριμάντον 24/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	ε. μονρόβιον 24/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. στεπτίνον 14/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	54	7321	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΑΖΟΝ	79	9800	ε. λισσαρέων 16/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α.	67	16210	α. μπιλμπόν 19/7
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	α. κάλιφα 21/6 διά λομέ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	59	8837	ε. αλεξάνδρεια 28/7
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ε. ρότερνταν 30/7 διά λιψούιτς	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6456	α. άντεντ 20/7
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5614	α. πειραιάν 25/7 διά σουέζ	ΑΡΓΚΟΝΟΤ	64	10335	α. πάτσαρον 19/7
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	α. άμβερσαν 21/7 διά πειραιά	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. νεάπολιν 18/7 διά καράρα
ΑΜΕΩΥΣΤ	78	13889	ε. φρημάντλ 30/7	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	ε. σιγκαπούρην 11/7 διά κονσταντζάν
ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13631	ε. γένοβα 19/7 διά Γιβραλτάρ	ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	α. μάλαγκα 30/7 διά ιταλίαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	70	35868	α. άμβερσαν 30/7 διά δάντοιχ	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24877	ε. φερράδ 21/6 διά ρότερνταμ
ΑΜΠΟΥΚΙΡ ΦΟΡΤ	55	3370	α. πόρτ σάδι 28/7	ΑΡΓΟΣ	69	9868	ε. μαντράς 7/7
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3653	α. ρότερνταν 30/7 διά λιψούιτς	ΑΡΓΟΥ ΒΑΛΩΡ	59	8775	ε. Γκάλιεστον 5/6
ΑΜΥΝΤΑΔΑ	57	8727	α. άμβορδουν 21/7 διά ίνδιαν	ΑΡΓΟΥ ΓΑΛΟΥΡΥ	77	1587	α. λάτσι 25/7
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	ε. ίκκαντ 31/7	ΑΡΓΟΥ ΓΑΛΟΥΡΥ	78	30800	δ. σουέζ 28/7
ΑΜΦΙΟΠΗ	62	19377	ε. σάντος 18/7	ΑΡΓΟΥ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΣ	78	33000	εις ζακάι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΥ	78	11000	α. ντώρμπαν 20/7 διά καναδά	ΑΡΓΟΥ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	78	30800	εις αράκε ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	α. αδελαΐδα 29/5	ΑΡΓΟΥ ΕΞΠΑΡΕΡ	78	30800	εις ζακάι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	78	11000	α. κόμη 7/7 διά κριστομπαλ	ΑΡΓΟΥ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1587	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	δ. παναμά 10/7	ΑΡΓΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	76	1587	ε. ιουέρια 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. μπούνενος 26/7 διά αράκε	ΑΡΓΟΥ ΤΑΣΛΑΕΝΤΖ	78	1579	α. πεκάρα 14/7 διά Σ. Αραβία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΛΑΚ	68	9142	ε. θεούντα 14/7 διά σαντόνος	ΑΡΓΟΥ ΦΑΙΝΟ	76	1579	α. πασάγια 22/6 διά 'Αλγέριον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. σαρδίνα 15/7	ΑΡΓΟΥ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. φερράδ 25/6 διά σάπελε
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΐΤ	78	13889	α. παραμαρίμπο 23/7 διά τζαμαΐκα	ΑΡΕΤΗ Σ	73	13631	ε. κόμπη 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΖΕΝΖ	71	9049	α. μπλέφατ 6/7 διά μεγ. λίμνες	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ε. μπεζόβια 8/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΐΣ	74	13631	ε. φρημάντλ 15/7	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	ε. ροζάριο 28/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΕΝΤΕΡΙΤΥ	76	13883	ε. εισιτάρη ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΗΣ	70	9868	δ. σουέζ 17/7 διά μπάραν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΕΝΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. γιοκοχάνδα 21/6 διά παλμπό	ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΕΝΤΣΠΕΤ (δ.)	64	35333	ε. ιουέρια 15/7 διά παλμπό	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	α. σάντονος 16/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΑΠΝΙΝΕΣ	73	13631	ε. παριατάβεκία 17/7 διά καστέλλον	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. μονρόβια 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΝΟΡ	65	13638	ε. λάς πάλμας 8/7 διά λάγος	ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. πειραιά 30/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΕΡΜΕΑ	66	2999	ε. χόμπιτον 22/7 διά πολωνίαν	ΑΡΙΕΤΑ ΖΑΠΑΡΟΣ	72	3467	δ. πόρτ σάδι 25/6 διά Γαλλίαν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΝΟΡΑΧ	70	11025	ε. βιζακαπανάτου 29/7	ΑΡΙΕΤΑ ΕΡΓΕΤΟΥ	73	23678	ε. καράτοι 21/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΩΡΟΣ	65	15404	ε. κατσινόχες 17/7 διά βανκούβερ	ΑΡΙΕΤΑΙΟΣ	72	3822	αργει εις καλκίδα ἀπό 30/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΩΡΟΣ	58	5085	ε. σουέζ 27/7 διά μοδαγκασάρων	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. παναμά 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΑΝΟΣ	64	1657	ε. πειραιά 15/6	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. ουνιοκαστουκι 17/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΙΑΓΙΑΝ	67	4037	ε. μόμπιτ 15/7 διά ρότερνταμ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	α. σάντονος 25/7 διά ροζάριο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. γιοκοχάμα 23/6	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	69	10009	ε. μαρουκάνοι 29/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΤΑΣ (μ.)	72	119505	ε. τέιμπλα μπούτ 13/4	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	ε. ητά διλ. 19/6 διά αντιφέρ	ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	ε. γιουρόπορτ 18/7 διά σιντι κρέιρ	ΑΡΙΩΝ	73	13623	ε. σουέζ 19/5 διά χαρόφηγκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΙΑΤΕΜΗ	73	32781	ε. άστελαδές 19/7 διά ρότερνταμ	ΑΡΙ ΜΙΝΩΣ	61	11915	μαντούλουσότου 30/6 διά χαρόφηγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙΟΝ (δ.)	70	105855	ε. ράς τανούρα 13/7 διά μίλφορτ Χάρεν	ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	δ. παναμά 10/7
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	ε. βιλερχόφεν 23/7 διά περικόν	ΑΡΚΑΔΙΑ ΣΚΑΪ'	54	6357	ε. σαρτζάχ 24/7 διά 'Ελλαδα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. σεβέν διλ. 15/7 διά ιαπωνίαν	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	αργει εις πειραιά ἀπό 14/12/76
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	99883	ε. συγκαπ				

ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Φρημάντλ 2/6 διά Περούκον εις Μίζουσιμα υπό συμπλήρωσιν	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	α. Ροζάριο 24/7 διά Παρανάκουα μετωνομάσθη «ΤΕΜΕΡΕΤ'ΙΡ»
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	ε. Τζένταν 25/7	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	δ. Άλεξάνδρειαν 5/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Ναντάλι 10/7 διά Βέντιπολς	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	48	3930	δ. Μπρούσμπούτελ 15/6 διά Πολωνίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Χιούστον 20/7	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Βαλτιμόρην 25/7 διά Κιουρασό
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	α. Ρίο Ιανέριο 19/7 διά Πειραιά	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	α. Βαλένθια 21/7 διά Τρίπολιν
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	α. Χιούστον 15/6	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	α. Λαττάκια 9/7
ΑΡΤΖΥΛ (δ.)	66	43433	α. Τσάρλεστον 27/5 διά Τουάψ	ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	2503	α. Αγιάθεαν 4/8 διά Μασσάσια
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Χιούστον 15/6	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Παναμά 11/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Τσάρλεστον 27/5 διά Τουάψ	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	δ. Πόρτ Σάιδ 20/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	μετωνόμασθη «ΔΑΝΙΗΛ»	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	ε. καρβαγένην 2/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Νέαν Όρλεάνην 28/7	ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Βανκούβερ 28/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ε. Βορμάην 31/7	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ε. Τής 3/8 διά Χάμιλτον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ε. Τζάκσονβιλ 25/7	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	ε. Π. Κανάρερα 24/7 διά Χιούστον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Κωνιπολίν 18/7 διά Κωνστάντζαν	ΒΙΖΜΑΡ	79	16000	ε. Βιώμαρ υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΙΠΕΑΓΟΣ	65	27229	δ. Αύγουστα 14/7	ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Π. Κανάρερα 24/7 διά Χιούστον
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	δ. Ντουμπάι 25/7 διά Βραζιλίαν	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δ. Σουεζ 26/7
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Μονράβια 18/7	ΒΟΥΑ	58	8301	αργεί εις Χαλκίδη από 2/10/77
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Λας Πλάμας 31/7 διά Σάντος	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	32345	δ. Παναμά 16/6
ΑΣΠΑ	66	2794	ε. Περαιώ 11/6	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	ε. Πλώμουθ 24/7
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	α. Αϊμέρραν 25/7 διά Βεγγάζην	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	1550	α. Ρόττερνταμ 28/7 διά Τύνιδα
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	δργεί εις Πειραιά	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	εις Πειραιά 5/2
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΔΕΜΟΥ	72	20506	α. Βιτρίο 19/6 διά Σαγγάνην	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. Γλασκώνην 19/7 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Ζαρόνα 24/7 διά Πασδαγίες	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9220	α. Σεβρόνα 6/6 δι' Αβάνα
ΑΣΠΙΔΟΣ	59	9303	α. Νέαπολιν 14/7	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	δ. Ρεσιφέ 14/7 διά Βιτόρια
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ε. Λειδέσις 27/7	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 28/6
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Πύλον 9/6	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ε. Χάρια 8/7
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Τενερίφην 2/8 δι' Αλεξάνδρειαν	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	δ. Μπάραν 30/4
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Εύδεν 14/7 διά Μοντρέαλ	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	α. Λονδίνον 1/8 διά Φλώσιγκ
ΑΣΤΕΡΟΙΝΤ	60	6236	α. Βιρτούτων 5/7 διά Τσέκα	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	α. Μονπάσαν 2/8 διά Ντέρ-ές-Σαλαάμ
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Βανκούβερ 30/7	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμά 7/7
ΑΣΤΟΡ ΤΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Χιούστον 16/7 διά Σουδάν	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΟΡΓΙΔΗΣ	76	16037	ε. Γάνδην 30/7
ΑΣΤΡΑ	64	2304	ε. Μπαρμπαντός 12/6	ΓΕΩΡΓΗΣ Γ. ΓΕΡΩΝΤΑΣ	78	15269	ε. Π. Εβρυγκλέιντς 19/7
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	α. Φιλαδέλφειαν 25/7 δι' Αρούμπα	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ	67	15421	ε. Νέαν Υόρκην 16/7
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	68	44646	α. Φιλαδέλφειαν 12/6 δι' Αρούμπα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Πλότος 2/8 διά Πύλον
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	ε. Πειραιά 13/5 (έπισκευα)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	7894	εις Μοκαμέντες 5/5/78
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Λεμεσόν 1/8 διά Πειραιά	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13714	ε. Κολόμπο 3/8
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Νέαν Ύρκην 24/7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	ε. Πειραιά 13/7
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Χροδρίτην 8/7 διά Τζένταν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Πειραιά 13/7
ΑΤΑΛΑΝΤ	66	6235	α. Κουβέτη 16/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. Σ. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	59	10505	δ. Σουεζ 1/8 διά Χαϊφόκ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	10748	ε. Αϊμέρραν 1/7 διά Καναδά
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	49	6607	δργεί εις Χαλκίδα 6/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	α. Ροζάριο 25/7 διά Σάντος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	δ. Παναμά 23/7 διά Ειρηνικόν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ε. Πειραιά 15/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΓΑ	71	1448	α. Σάντα Έλενα 26/7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	α. Πόρτ Σάιδ 11/7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	54	15987	α. Καντί 10/7 διά Βιτόρια	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Δάντοιχ 29/7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Κασσιούγκ 16/7 διά Βρετ. Κολομβίαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Γιβραλτάρ 28/7 διά Κόρπους Κριστί	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	α. Μορμουγκάδο 3/8 δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	68	87329	δργεί εις Πειραιά 16/5/77	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9067	α. Αϊμέρραν 2/8 διά Ροστόκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΤΑ'	62	5430	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΣΔ	70	18634	α. Ντράμπαν 2/1 διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	ε. Ρίο Ιανέριο 26/7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΣΣΟΣ	61	9946	ε. Σεμποτή 7/7 δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΣ	58	4717	ε. Χοντέντα 18/7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Κόλαγκα 18/5 διά Μπεζτζία
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. "Εύδεν 26/7 διά Κότζια	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Βιζαντοπάνη 19/7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Νέαν Όρλεάνην 12/7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΔΗΣ	43	7176	α. Χιούστον 5/6
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Τακόμια 25/7 δι' Ιαπωνίαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	ε. Ρίτσαρντ Μπαι 20/7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Βόλον 29/6	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	δ. Παναμά 25/7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	α. Μουπάδαν 29/5 διά Βενεζουέλα	ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	α. Πειραιά 26/7 διά Γουγκοκολαΐα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	α. Μαλαγκάδο 2/8 διά Μπεζτζία
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Γιοκόχαμα 19/7	ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Βιζαντοπάνη 19/7
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	63	6246	α. Μόντρεαλ 18/7	ΓΙΑΝΝΗΣ	56	5237	α. Ρίο Ιανέριο 24/7 διά Κάλλιαρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘΟ	68	10182	δ. Γιβραλτάρ 25/7 διά Ντουάλα	ΓΙΑΝΝΗΣ	67	4704	α. Π. ντέ Μπούκ 3/8 διά Σάν Φελιού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ ΡΙΒΕΡ	61	3784	ε. Αϊδεράσαν 26/7	ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Κοτονού 4/6
ΑΤΡΕΜΙΚ	61	2998	α. Καρθαγένην 19/7 δι' Αννάμπα	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Ντώρμπαν 23/7 διά Κίναν
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	45321	α. Νέαν Ύρκην 7/7 δι' Αρούμπα	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ. (μ.)	68	44742	α. Τόραντα 31/7 διά Σουετίνα
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ντουλούθ 11/7	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Αιμβούργον 27/6 διά Μπ. Αύρες
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	α. Μπελαράν 4/6	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	19294	δ. Σασέμπο 13/7 δι' Αντεράκιαν
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Βαλτιμόρη 28/7	ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	68	80003	δ. Σουεζ 19/7
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 28/7 δι' Ινδίαν	ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΑΣ	70	9087	εις Καράτο 17/7
ΑΥΔΑΚΙ	68	9033	ε. Στεττίνον 1/8	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Γιβραλτάρ 2/8 διά Βορμάην
ΑΥΓΙΣ	72	16402	ε. Σύγκαπούρην 21/7	ΓΙΑΝΝΗΣ Σ.	57	2676	εις Λισαβώνα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	11000	εις Αιοί υπό συμπλήρωσιν	ΓΙΑΝΝΕΛΑΣ (δ.)	65	28945	α. Αιμέρραν 24/7 διά Χονφέλερ
ΑΥΡΑ	59	44708	ε. Ράς Τανούρα 10/7	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10721	α. Μπουενός "Αύρες 23/6 δι' Αβάνα
ΑΥΡΑ	59	8929	ε. Κολόδιο 25/7	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΤΝ	67	13091	ε. Βαλπαραΐδο 29/7
ΑΥΡΑ	54	4023	ε. Αρράχος 31/6 διά Σάρπουποργκ	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	α. Λος "Αντζέλες 28/6 διά Μιζουσίμα
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	ε. Στεττίνον 21/7	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Μανίλα 25/6 δι' Αγ. Φραγκίσκο
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Γιουρόπορτ 21/7 διά Ν. Αμερικήν	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	δργεί εις Πειραιά 13/11/76
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	α. Κωνίτην 18/7 διά Ρουμανίαν	ΓΙΟΥΡΚΟ ΛΙΝΚ	53	4743	α. Κερβαγ. 14/7 διά Τορεβίζεα (πρός ΔΙΑΛ.)
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΊΟΥΛΕΤ	66	2966	α. Ματανάς 6/7 διά Σουρίναμ	ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΤΙΚΟ	69	4025	α. Φιλαδέλφειαν 22/7
ΑΧΑΙΟΣ	55	8584	ε. Λάγος 1/3	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	γ. Δουνκέρκην 22/7
ΑΧΙΛΛΕΣ Π.	48	8482	δργεί εις Πύλον	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	14275	δ. Μπρούσμπούτελ 26/5 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΧΙΛΛΕΣ Τ.	61	13017	ε. Πειραιά 30/7	ΓΙΟΥΡΟΠΑΝΑ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	62	16095	δ. Παναμά 22/7 διά Κολυμβίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	α. Χοκυάντην 12/7 διά Νιουφάουντλαντ	ΓΙΟΥΡΟΣΔ'	65	8646	α. Πειραιά 28/6 διά Κονστάντζαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	α. Πειραιά 30/7 διά Τζένταν	ΓΙΟΥΡΟΣΖ'ΥΑΡ	52	9018	δ. Κέιτ Τάουν 1/8 διά Λάγος
ΒΑΕΛΕΝΤΙΝ	63	1164	α. Καρθαγένην 28/7 διά Κέντρα	ΓΙΟΥΡΟΣΖ	77	14274	εις Νήσον Μήλον 25/7
ΒΑΕΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΙΟΥΡΟΣΖ'ΥΑ	74	19702	ε. Κούωλη 28/6
ΒΑΗΝ ΠΕΡΟ	63	8432	δ. Σουεζ 1/8 δι' Ινδίαν	ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5027	δ. Φραγκόδαν 21/7
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	δ. Παναμά 26/7	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	δ. Μπέλφαστ 22/7 διά Βουλώνην
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	α. Κουρ Μπαι 28/7	ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	62	9516	ε. Κορμ. Μπαι 31/5
ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ	69	9268	ε. Λάγος 12/7	ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ			

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΔΑΚ	77	13027	α. Λός "Αντέλεες 14/7 διά Γιοκοχάμα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	α. Μπιλιμπάσ 11/7 διά Μπουενός Ήλιρες
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΖ	69	11148	α. Νέαν "Ορλέανη 17/7 διά Λα Γκουίρα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	δ. Πόρτ Σαΐδ 2/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	α. Ντουμπάτι 29/7 διά Μομπάσ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	62	11120	δ. Ρόττερνταμ 24/7 διά Π. Σάιδ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Μπουενάβεντούρα 7/7	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	δ. Πειραιά 4/6 διά "Άλγεριον
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	α. Λός "Αντέλεες 12/7 διά Γιοκοχάμα	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	δ. Σουεζ 2/8 διά Τζενία
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Κοατζακόδακος 23/6 διά Χιούστον	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	56	3851	ε. Τζιμπούτι 29/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ακαζούτα 13/7	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	ε. Νιώρμπαν 2/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Οζάκα 4/7	ΔΗΜΟΣ	60	3955	δ. Παναμά 15/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΥΛΥΧΑΝΤΟΣ	77	14530	μετωνυμάθητο "ΑΛΚΜΑΝ"	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	54	4486	εις Πειραιά (επισκευα)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Ταμπικο 15/7	ΔΗΜΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣΗΣ Β. (δ.)	77	9437	δ. Παναμά 1/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	78	16500	εις Μουροράδη ύπο συμπλήρωσιν	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δ. Γιβραλτάρ 22/7 διά "Άγυρούσταν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΠΟΡΝΤ	72	12919	α. Καζαμπάνα 9/7	ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8877	εις Πειραιά από 16/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Μαρακάπιο 11/7	ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	α. Νέαν "Ορλέανη 10/7 διά Παναμά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Παναμά 26/6 διά Μαζατάλ	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	εις Θύνιαν από 25/7/78
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Λός "Αντέλεες 21/7 διά Τυνησία	ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	8414	δ. Μοριουκόδη 14/7 διά "Ειβονμασούθ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Πόρτ Ελίσαμεθ 17/7	ΔΙΑΣ	71	16379	δ. Ρόττερνταμ 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Βενετία 18/7 διά Ραβέννα	ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Λά Παλλίς 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΤΙ'	74	13036	ε. Μαρακάπιο 4/6	ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	α. Δουνικέρη 16/7 Π. Σεντράλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΙΛΙΣ	69	11148	α. Αμέρεραν 3/8 διά "Άβιλες	ΔΙΡΩΣΣ ΙΙ	59	7801	δ. Κωνιτούλι 18/7 διά Γαλάται
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 14/7	ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	4646	ε. Ρόττερνταμ 16/7 (επισκευα)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Καρθαγένην 5/7 διά Μπαρανκίλα	ΔΙΩΝΗ	54	2949	δργει εις Πειραιά από 5/10/78
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	ε. Νέαν "Ορλέανη 31/7	ΔΟΡΥ	54	4784	ε. Πόρτ Σαΐδ 1/8
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 30/7	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Παναμά 25/7 διά Ταιβάν
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΤ'ΚΙΝΤΚ	70	2993	α. Μόντρεαλ 17/7 διά Σεβίην	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	Κούω Μπαιή 28/7 διά Βιρτουτών
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	α. Πλότος 2/7 διά Μπάραν	ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	α. Βενετία 12/7 διά "Ορτόνα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	ε. Πειραιά 20/6	ΔΡΥΣ	65	20201	ε. Βενετία 2/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΤ'ΟΝ	64	10141	δ. Σουεζ 24/7	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά Γαλλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ	65	20765	α. Μουροράδη 17/7 διά Μπ. "Άλιρες	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΔΕΝΤΥ	63	8628	δ. Πόρτ Σαΐδ 28/3	ΔΩΡΙΕΥΣ	58	8431	ο. Σετς 19/7 διά "Ιταλίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59198	α. Δουνκέρκην 12/7 διά Ρίτσαρντς Μπαι	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	ε. Βαλένθι 1/8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	α. Αλεξάνδρειαν 27/7	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Τεργεστών 30/7 διά Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	δ. Σουεζ 3/7	ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΙΝ	78	16326	α. Τοίμα 1/7 διά Κινούρα
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	ε. Βαλιμόρην 28/7	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	72	16398	α. Μόντρεαλ 2/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΤΟΡ	56	8805	α. Μοντεβίδεο 17/7 διά Σ. Πέντρο	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Χόγκ-Κόγκ 1/8
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΑΤΟ'	70	2605	δ. Π. Χάρκουρ 4/7 διά Σόρεχαμ	ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Πειραιά 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΤΟΝΗΡ	60	4470	ε. Συγκαπούρην 30/7 διά Χαϊδάκη				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Ρόττερνταμ 11/7 διά Μιζουράτα				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δ. Κωνίπολην 25/7				
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Αμέρεραν 14/6 διά Λουάντα	Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9381	εις Σιγκαπούρην 9/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δ. ξέωθι Σάντος 29/7	Ε. Μ. ΤΣΑΤΚΑΡΗΣ (δ.)	60	23144	ε. Πειραιά 1/6 (επισκευα)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	ε. Π. Σουδάν 23/7	ΕΒΗ	74	15956	δ. Παναμά 27/7 διά "Ιαπωνίαν
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΑΕΡ	58	7054	α. Γάνδην 29/7 διά "Αλεξανδρείαν	ΕΒΙΑ	61	10029	α. Καντίς 22/5 διά "Άβάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	6415	ε. Νέαν "Ορλέανη 23/7	ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Σιγκαπούρη 1/8
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	ε. Πειραιά 10/7	ΕΒΡΟΣ	62	20372	δ. Σκάρο 24/7 διά Σουνουσάκι
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΤΤΕΡ	60	8940	δ. Παναμά 2/7	ΕΔΕΣΣΑ	63	15819	α. Λός "Αντέλεες 12/7 διά Νοχόντια
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	δ. Σουεζ 25/7	ΕΘΝΟΣ	64	8742	α. Σάντος 18/7 διά Χόθρην
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	ε. Αμιτζάν 27/7	ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	δ. Μαργκέτ Ρόδης 28/7 διά ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΙΑΝΤ	60	7222	α. Λ. Παλλίς 17/7 διά "Ιταλίαν	ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8425	εις Ντώρμπαν 23/7 διά "Αμπιτζάν
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	α. Αμέρεραν 19/7 διά "Άλγεριον	ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10405	δργει εις Πειραιά από 17/2/77
ΓΚΟΥΝΤ ΥΟΥΓ'ΙΣ	56	6778	α. Ξάμποτον 1/7 διά Αιθοπίαν	ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	ε. Σευχάν Τέρμη 14/7
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	α. Γκάροπτον 4/7 διά "Άλγεριον	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8213	ε. Παρανάγκωμα 24/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΑΣ	57	8764	ε. Λάγος 7/6	ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑΛ	54	7835	εις Σιμονοσάκι από 4/11/78
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΩΡ	57	9132	ε. Λάγος 7/7	ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	ε. Ροτάρια 18/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΛΑΙΤ	63	15373	α. Ρόττερνταμ 27/7 διά "Ινδίαν	ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	δ. Παναμά 29/7 διά Σίδνευ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝ	69	22998	ε. ξέωθι Μπάχι Μητάνκα 9/7	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	δ. Γιβραλτάρ 30/7 διά Ρουέν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΙΑ	66	23570	ε. Ρίο Ιανέριο 24/7	ΕΙΚΑΒΗ	56	11258	α. Αντόντι 31/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	62	15389	δ. Σουεζ 25/7 διά Μπαγκλαντές	ΕΙΚΑΙΔΡΙ	63	13841	ε. Νιουκάστλ 9/7 διά Ταιβάν
ΓΚΡΕΙΣΛ Σ. Λ.	71	16306	ε. Γκάλφαν 28/7 διά Λευκίνγραντ	ΕΙΚΤΟΝ	62	11428	ε. Νεαπόλιον 23/7
ΓΚΡΟΤΕΝΤΥΚ	62	7215	α. Αυβέρσαν 26/7 διά Κοατζακόδακος	ΕΙΚΤΩΡ	70	16258	εις Ντώρμπαν 11/7 διά Ρίτσαρντς Μπαι
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	90905	δργει εις Πειραιά από 21/4/77				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	ε. Είβοναρουσ 4/8				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	ε. Πιοκοχάμα 24/7				
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Χάρηπον 10/7 διά Μομπάσαν				
ΓΟΡΓΟΣ	58	7061	ε. Αντέλεεις 26/7				
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	δργει εις Πειραιά από 13/4/77				
ΓΟΥΙ'ΝΕΑ ΓΚΑΛΑΦ	54	3985	α. Π. Νουάρ 1/7 διά Μαγιούμπα				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19261	ε. Κέπι Τάουν 5/6 διά Ιαπωνίαν				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΙΓΕΥΣ	78	19451	δ. Γιβραλτάρ 2/8 διά Κάμπαρ				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΙΝΤΖΑΣ	75	19451	ε. Νιούκσταθ 11/7 διά Αιγυπτον				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΜΦΙΩΝ	79	19265	ε. Σκαραμάτων 1/6 διά Συμπλήρωσιν				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΠΟΛΑΟ	72	19426	α. Ριο Γκράντες 22/7 διά Μπ. "Άλιρες				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Βοστόνη 30/7 διά Νανάρι				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Τάμπον 18/7				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Άλμπερν 30/6 διά Νανάρι				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19264	δ. Κωνίπολην 6/7 διά Ριωσίν				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19393	ε. Γιβραλτάρ 22/7 διά Κωνιτάντζαν				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Γιβραλτάρ 25/7 διά "Οδησσόν				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18305	ε. Τάμπον 24/7				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204	ε. Πειραιά 10/7				
ΓΟΥΡΟΔΡΑΝ ΦΙΛΑΝΤ (δ.)	65	18265	ε. Βερμούδας 30/7				
ΓΟΥΡΩΔΑΤΕΡ	55	35642	ε. Φας 25/7				
ΓΟΥΡΩΔΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	54	4389	ε. Νταμάρ 27/7				
ΓΟΥΡΩΔΑΤΕΡ ΠΡΙΝΣ (δ.)	62	24749	ε. Βιλελμοχάρεν 24/7 διά Ρ. Τανόρα				
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ε. Χάρτον πόδη 30/7 διά Ν. Τζέρεσ				
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.	57	9312	ε. Σιγκαπούρην 17/7 διά Ρ. Κελάδη				
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	ε. Πειραιά 22/7				
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	α. Μασσαλίαν 2/8				
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Βίλα Κοντοτίσσιουν 15/7				
ΔΑΦΝΟΣ	60	8088	ε. Χάρηπον 22/7				
ΔΕΛΦΟΙ	65	20793	ε. Σουεζ 29/7 διά Καλκούταν				
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ε. Σουεζ 29/7 διά Καλκούταν				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11415	ε. ξέωθι Καράτο 6/7				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	υπό παραλήψη				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Δάρη 12/7 διά Π. Νουάρ				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	24747	ε. Αλεξάνδρειαν 23/7 διά Ρουμανίαν				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	52	6906	ε. Πειραιά 27/7				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ. (δ.)	65	32714	ε. Νέαν "Ορλέανη 14/7 διά "Αρόυμπα				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	66	9389	δ. Σουεζ 21/6 διά Πειραϊκόν				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	67	10737	ε. Λουάρια 19/7				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. Ι.	51	2198	ε. Πειραιά 21/7 διά Χαλίδα				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Γκάλφαν 28/7 διά Καλουντιμόργκ				

ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	ε. Ντώρμπαν 4/7	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	δ. Πανουσάν 23/7
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	ε. Άνκονα 14/7	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	δ. Κων/πολίν 2/8 διό Κων/σταντζάν
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Κλήθελαντ 14/7	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	60	6723	ε. Πειραιά 16/7
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Σουέζ 24/7 διό Περούκον	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	α. Μπουσάν 11/7 διό Ρίτσαρντς Μπαι
ΕΛΛΜΑΝΙ	66	8953	α. Μόντρεαλ 16/7 διό Θάντερ Μπάϊ	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΩΣΑ (δ.)	77	76088	α. Κάρυα Αιλ. 20/7 διό Γιβραλτάρ
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Κόμπη 7/7 διό Ούλαδαν	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	Μπιλιπάσ 2/8
ΕΑΝΤΕ	58	5044	δ. Γιβραλτάρ 21/7 διό Βεγγάζην	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	ύπό παραλήψη
ΕΑΝΤΙΑ	55	6515	δ. Κωνπολίν 7/7	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (δ.)	77	76140	άργει εις Χόλμεστραντ
ΕΑΝΟΝΑ	69	6162	α. Δουνκέρκην 18/7 διό Νιγηρίαν	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	α. Γκαμπόν 29/6
ΕΑΝΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Χάρην 21/7	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	α. Σιγκαπούρην 26/7
ΕΑΝΟΥΝΤΑ	63	3387	δ. Κωνπολίν 27/7 διό Μαύρην Θάλασσαν	ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4374	ε. Στεττίνον 31/7
ΕΑΠΑΝΑ	67	5487	α. Αμβέρσαν 29/7 διό Λάγος	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	α. Δουνκέρκην 23/7 διό Πόρτ Σαΐδ
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	ε. Φός 13/6	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Νέαν Όρλεάνην 28/7
ΕΑΠΙΔΑ	56	8377	ε. Λάγος 15/7	ΘΑΣΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	76	9444	α. Ντώρμπαν 1/6 διό Ταιβάν
ΕΑΠΙΔΑ	46	3214	άργει εις Πειραιά ώπο 2/6/78	ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ	58	9585	ε. Ντουκούθ 19/7
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12239	ε. Ζευμπρόγκε 2/8	ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Κόμπη 17/6 διό Ίντσόν
ΕΑΠΙΣ	71	9885	α. Τζέπουτι 8/6 διό Κίναν	ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	α. Σάντος 15/7 διό Βιτόρια
ΕΑΠΙΣ	56	3762	εις Λουάντα ώπο 1/11/77	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Σάντος 15/7 διό Βιτόρια
ΕΑΠΙΣ Κ.	57	8773	α. Λούπιτο 8/6 διό Μακανέντες	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Σακάντε 17/6 διό Ούνο
ΕΑΖΑ ΣΚ.	56	5087	ε. Σγκαπούρην 19/7	ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	α. Πλότος 30/7 διό Βρέμην
ΕΛΣΦΛΕΩ	63	4555	α. Φρημάντλ 17/7 διό Μπ. Σαπούρ	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	50556	α. Νέαν Όρλεάνην 15/7
ΕΜΙΑ	58	3810	δ. Σουέζ 2/8	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Λουκέα 23/7
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	28007	ε. Βίλα Κονστιτούούσον 20/7	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	8943	δ. Σουέζ 28/7 διό Λουάντα
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ. Γιβραλτάρ 30/7	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	υπό παραλήψη
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	ε. Βρέμην 2/8	ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	57	9153	α. Γδυνια 2/8 διό Χαυκάναμ
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Σουέζ 1/8 διό Ίνδιαν	ΘΕΟΦΑΝΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	63	15929	α. Κομι Μπαι 27/6 διό Ρίγα
ΕΠΙΚ (μ.)	58	30380	α. Ναγκόγια 19/4 διό Μπουσάν (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	α. Κολούμπια Ρίβερ 9/7
ΕΠΙΜΕΔΕΙΑ	70	10006	α. Νέαν Όρλεάνην 29/7	ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	δ. Κωνπολίν 18/7
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δ. Τόπα 20/7 διό Βενετίαν	ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	α. Μπαστιά 10/7 διό Σέτες
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ριο Χίνα 2/7 διό Καμπέλο	ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ	58	9882	α. Σάντος 24/7
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	63	31051	α. Κοατζακόλακος 13/6 διό Κόρπους Κριτί	ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Ματάνδας 5/7
ΕΡΕΧΟΣΙΟΝ	58	7447	α. Άλεξανδρειαν 26/7	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ Δ.	55	8992	α. Μίκρον Χάρεν 20/7 διό Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Μαλάγια 28/7 διό Άλγεριον	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ ΙΙ (δ.)	55	8988	α. Ριο Τανέριο 20/7 διό Βιτόρια
ΕΡΜΗΣ	78	1250	α. Βορκελώνη 26/6 διό Άλγεριον	ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Ταχόμα 13/6 διό Ιαπωνίαν
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	ε. Μπρίσια 8/5	ΘΗΡΑ	55	2741	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	ε. Λάγος 22/7	ΘΗΡΑ	60	6155	α. Ήψυστης 24/7 διό Ντουάλα
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	α. Βατιμύρην 22/7 διό Αίγυπτον	ΘΗΡΑΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	α. Τζένταν 4/7 διό Π. Σουδάν
ΕΡΟΤΙΚ'	64	29396	α. Γιβραλτάρ 20/7 διό Μόντρεάλ	ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	ε. Πειραιά 5/7
ΕΡΟΤΙΚ' ΣΥΓΛΑΟΡ	57	2074	δ. Γιβραλτάρ 7/7 διό Ανάπτα	ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Λούπιτο 29/4 διό Σόγιο
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	63	12758	α. Αμβέρσαν 25/7 διό ΗΠΑ	ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	51417	α. Τής 5/8 διό Σκάπα Φλόου
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	72	10194	ε. Νεόπολιν 1/8	ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	α. Ιμινχάμ 3/8 διό Σούλος Βόε
ΕΣΣΕΣ	57	6021	εις Τέμα ώπο 4/6	ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΠΛΑΣ' (δ.)	63	33924	α. Βοστώνη 17/7 διό Αγκόλα
ΕΥΑ	59	11894	α. Γλασκώβην 30/7 διό Κίρκενες	ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Πειραιά 22/7 διό Ντακάρ
ΕΥΑ	73	3700	α. Πόρτ Χάρκουρτ 23/7	ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Χαμπτον Ρόδης 5/7 διό Αλβανίαν
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	60	8717	ε. Πόρτ Σάδι 30/7 διό Ριγιέκα	ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	ε. Νέαν Όρλεάνην 20/6
ΕΥΑΓΓΕΙΑ	64	2763	α. Καστέλον 31/5 διό Μπιτζίδια	ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	υπό παραλήψη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ.	67	29424	α. Β. Κονστιτούούσον 19/7 διό Μπ. Αύρες	ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Πόρτ Κέλαγκ 2/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Παναμά 25/5 διό Κίναν	ΙΖΟΜΠΕΛ	57	9748	ε. Καζαπιτάνκα 3/8 (εποκευαί)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Ακούπα 21/7 διό Σουέζ	ΙΘΑΚΗ	68	9066	ε. Αλεξανδρειαν 23/7
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	59	7059	α. Αμβέρσαν 1/8 διό Άλεξανδρειαν	ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6758	α. Οταρού 26/6 διό Χακάτα
ΕΥΒΟΪΤΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	38304	ε. Νέαν Όρλεάνην 21/7	ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	ε. Αγ. Φραγκίσκον 29/7
ΕΥΤΕΝΙΑ	67	8519	α. Πειραιά 30/7	ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	υπό παραλήψη
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	78	16700	ε. Μπουσάν 16/7 διό Ρότερνταμ	ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	α. Λονδίνον 4/8 διό Ιμινχάμ
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.	59	8717	ε. Λάγος 29/7	ΙΔΕΝΑ	76	16267	α. Σιμιζάν 28/7 διό Σιγκαπούρην
ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.	61	8999	α. Πειραιός 30/7 διό Ροβέννα	ΙΝΤΚΑ	58	3860	α. Αμβούργον 25/7
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	α. Χούλι 4/8 διό Ντάρ-ες Σαλαδάμ	ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	α. Θεούτη 25/7 διό Λάγος
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	ε. Μπούνενος Αύρες 26/7
ΕΥΔΟΠΙΣ	51	3210	δ. Πόρτ Σάδι 28/5	ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	δ. Σουέζ 14/7
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Λάς Πλάσια 23/6 διό Όδησσον	ΙΟ	54	6050	ε. Άλεξανδρειαν 22/7
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Βαρκελώνη 14/7 διό Μπάραν	ΙΟΝ	63	7484	α. Γλασκώβην 24/7 διό Μαρακάιμπο
ΕΥΟΔΑΛΙΑ	70	12873	α. Νέαν Όρλεάνην 21/7	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Πόρτ Σάδι 31/7
ΕΥΟΥΤΗΣ	73	10006	α. Τένταν 19/7 διό ΜΠάραν	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ε. Σιγκαπούρην 20/7
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Μανιά 24/7	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ε. Αγ. Φραγκίσκον 31/7
ΕΥΠΟΛΙΑ	68	16005	ε. Μιλανόκη 25/7	ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Λος Αντζελες 18/7 διό Τόκιο
ΕΥΠΟΛΙΟΥ ΗΒΑΙΝΗ	61	12351	α. Γλασκώβην 2/8 διό Π. Όρντας	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	4585	α. Καράτοι 29/7
ΕΥΠΟΛΙ ΜΑΙΡΗ	57	10687	α. Δάντα 23/7 διό Νιγηρίαν	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	63	13517	α. Αμβέρσαν 3/8
ΕΥΠΟ ΣΕΥΛΛΑΟΡ	60	10611	α. Γλασκώβην 23/7 διό Π. Σέντραλ	ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Φιλαδέλφια 29/6 διό Αρούμπαν
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	υπό παραλήψη	ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά 11/4
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	α. Σαβάννα 18/7 διό Τειβιτάβεκια	ΙΟΣ	57	1976	α. Κιοτζάνα 13/6 διό Τρίπολιν
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	ε. Σιγκαπούρην 14/7	ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μοντεβίδεο 16/7 διό Πειραιά
ΕΥΡΥΛΟΔΟΣ	73	10713	α. Μπρεσφέραν 15/7	ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Βενετία 1/8
ΕΥΡΩΝΗ	59	9830	υπό παραλήψη	ΙΡΙΣ	56	11556	α. Μαζατάλαν 12/6 διό Αματερνταν
ΕΥΡΩΝΗ ΙΙ	61	10965	α. Τάμπα 25/7 διό Βορβάνη	ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Ντόρμπαν 30/7
ΕΥΤΕΡΗΝ	60	8242	α. Τάκκοντανού 21/7 διό Λουάντα	ΙΤΑΛΙΑ	72	4999	ε. Π. Καμπέλο 3/7
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7632	α. Ταλκούντανού 21/7 διό Μπ. Αύρες	ΙΧΘΕΙΣ	46	6727	α. Πειραιά 1/8 διό Βόλον
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ε. Ριγιέκη 28/7	ΙΩ	77	19166	α. Βατιμύρην 11/6 διό Έλλαδα
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	α. Πόρτ Χάρκουρτ 19/7 διό Λάγος	ΙΩΑΝΝΑ	58	7230	ε. Καλκούτα 31/7
ΕΦΗ	58	2556	εις Αύγουστον από 1/12/77	ΙΩΑΝΝΑ	79	5800	εις Π. Άλεξανδρειαν 23/7
ΕΦΜΑΡ	57	8677	α. Λούπιτο 26/6 διό Θεανίκη	ΙΩΑΝΝΗΣ	65	10232	δ. Παναρά 15/5
ΕΦΦΟΗ	55	5008	δ. Γιβραλτάρ 15/5 διό Νιγηρίαν	ΙΩΑΝΝΗΣ	61	22075	ε. Άλεξανδρειαν 23/7
ΖΑΝΝΕΤ	58	4259	α. Πειραιά 26/7 διό Γερακίνι	ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Νεκοτάσ 12/7 διό Αγκόλαν
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Μπρεσφέραν 15/7	ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙ-	63	3162	εις Πειραιά από 11/3
ΖΑΝΑΝ ΟΤ Α	59	9830	υπό παραλήψη	ΚΟΥΣΗΣ (δ.)	64	35269	ε. Τεργέστην 25/7
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	α. Λάς Αντζελες 26/7 διό Ικίκι	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	14545	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ε. Ρειλέρ 23/7	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Γιβραλτάρ 3/8 διό Λά Γκουλέτ
ΖΕΑ	60	3325	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	α. Αμβέρσαν 4/8 διό Ρότερνταμ
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	α. Μπάραν 29/7	ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799	ρουέν 20/7 διό Πόρτ Σουδάν
ΖΕΑ ΣΚΑΥ'	58	4169	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	68	44646	σασέπιο 10/7 διό Βανκούβερ
ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Μπεντι 11/7	ΙΩΝ	71	11506	ε. Λάγος 13/7
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	32721	προσήρη 26.17.8. — 55.18 A. 24/6	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Ρότερνταμ 3/8
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Κουμα Μπάνι 19/7 διό Σ. Αραβίαν	Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ			

ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Ρίο Γκράντες 26/7 διά Σάντος	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πόρτ Ελιζαμπέθ 2/8
ΚΑΒΟ ΣΤΑΡΑΣ	57	9176	ε. Βαρκελώνης 18/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ	56	8856	α. Ρότερνταμ 22/7 διά Π. Κελάγκ
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	ε. Γλασκώβης 28/7	ΚΑΤΙΑ	63	1594	α. Αλικάντε 21/7
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Πότι	ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Λονδίνον 29/7
ΚΑΤ'ΡΟ	53	4648	ξεωθι Καράται 27/5	ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Νέαν Όρλεάνην 26/7 διά Φινλανδίαν
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Φιλαδέλφεια 18/7	ΚΑΤΡΙΝ	73	31814	α. Τηνικήμ 24/5 διά Ρότερνταμ
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΕΑ	58	13968	α. Μασσαλία 26/7 διά Νέαν Ορλεάνη
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Μίζουαμια 18/6 διά Σιγκαπούρην	ΚΕΑ	55	2883	α. Μηνυόντος "Άιρες 7/7 διά Αφρικήν
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ'	60	4240	ύπο παραλαβήν	ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Φλώσικ 21/6 (έπισκεψια)
ΚΑΝΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	ύπο παραλαβήν	ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Τερέσθην 18/7
ΚΑΛΛΗ	57	8778	ε. Άμστερνταμ 27/7	ΚΕΙ'Π KENENTY	71	9868	α. Καντί 24/7 διά Λά Γκουάρα
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	51	4755	ε. Τζένταν 25/7	ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	α. Μασσαλίαν 29/7
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Γάνδη 21/7 διά Άνναμπα	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. Γκουαγιακά 19/7
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	α. Μαπούότα 18/7 διά Βαρκελώνην	ΚΕΙ'Π ΠΡΑΤ'ΝΤ	73	8927	ε. Αμέρροαν 2/8
ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ	60	9959	α. Τζένταν 4/7	ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	α. Καλαμπλάνκα 14/7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	δ. Γιβραλτάρ 4/7 διά Π. Καρτίε	ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ	58	13700	ε. Σουνίουακι 23/7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ε. Ντεμέράρα 21/7	ΚΕΛΤΙΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	65	3524	ε. Βουβάλην 4/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	δ. Παναμά 8/7	ΚΕΝΤΑΚΙ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Αμέρροαν 2/8 διά Αμβούργον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	υπο παραλαβήν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	δ. Σουές 28/7 διά Μαντράς	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	α. Μαπούότα 12/7 διά Σιγκαπούρην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	ε. Π. Καρμέλα 3/7	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ (δ.)	59	24333	α. Νέαν Όρλεάνην 21/7
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938	δ. Παναμά 16/7 διά ΗΠΑ	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	55	6216	όργει εις Πειραιά ώπο 23/8/77	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΣΗ	78	10700	α. Μπαρμπάντος 11/7 διά Φόρτ ντε Φράνς
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	α. Γένοβα 23/7 διά Χάιφα	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΣΠΙΡΤ	65	8272	δ. Παναμά 6/7
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Βιζακαπανάρι 26/7	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΑΜΠΙ-			
ΚΑΛΛΙΣΤΟ	56	5382	α. Κόρη 8/7 διά Άλγεριον	ΣΙΟΝ	53	5691	δ. Κωνιπολίν 18/6 διά Γέλα
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Μόμπι 16/7	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	55	4060	ε. Ταραγκόνα 14/7
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	εις λουστά ώπο 1/9/77	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	4535	δ. Γιβραλτάρ 3/7 διά Τριπολίν
ΚΑΛΑΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	α. Χάμπτον Ρόδης 27/7 διά Τζαμάικα	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΝΕΤΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Άλμερια 1/8
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κωνίπολιν 4/7	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΖΗ	53	3524	ε. Αλεξανδρείαν 28/7
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	ε. Στεττίνον 23/7 διά Λάδος	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΣΤΑΡ	52	3577	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Π. Καρμέλα 7/7	ΚΕΦΑΛΑΛΩΝΙΑ ΣΠΙΡΤ	52	2736	α. Πειραιά 28/6 διά Καλαμάτα
ΚΑΜΕΛΙΑ Β.	58	11926	α. Ντερμπάτα 2/7 διά ΗΠΑ	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Ντιώρμπατ 2/8 διά Κίναν
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Σιγκαπούρην 28/6 διά Κίναν	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Ρεσίφε 23/7
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	α. Τόμπα 16/7 διά Βούβάνην	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	δ. έωθι Ντιώρμπατ 31/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Πειραιά 8/6 διά Τουάφ	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	3345	α. Ρότερνταμ 30/7
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Άμβούργον 9/9 διά Βεγγάζην	ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	ε. Τόμπα 25/7
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Ντακάρ 17/7 διά Κωνσταντζάν	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Θερανταιν "Αιλ 29/7 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	56	9692	όργει εις Πειραιά ώπο 8/3/77	ΚΙΓΚΣΟΝΟΡΟ	64	17050	ε. Βανκούβερ 27/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ	57	2707	α. Πειραιά 28/7 διά Θεσ/νική	ΚΙΚΑ	70	16196	ε. Χάμπτον Ρόδης 29/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Έιβονιασθ 3/17	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	67	9723	ε. Σιγκαπούρην 26/7 διά Ντιώρμπατ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Τούμπα 18/7 διά Μπουσάν	ΚΙΜΚΟ ΣΤΟΡΚ	58	8322	α. Σάντος 5/7 διά Λουσάντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	α. Τζέμπουτι 1/6 διά Κίναν	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Μπ. "Άιρες 26/7 διά Άλεξανδρείαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	α. Ντερμπάτα 12/7 διά Τερνόύζεν	ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Σαντός 29/5 διά Περιπολίν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	ξεωθι Τζένταν 16/6	ΚΙΡΤΙΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ε. Σουές 29/5 διά Περιπολίν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. Οζάκα 21/7	ΚΙΤΣΑ Σ.	58	5770	ε. Πόρτ Σάρκουρτ 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μ.)	71	42129	ε. Νόρβιθ 9/7 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	εις Άμβούργον ώπο 22/6 (έπισκεψια)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8133	α. Μαντρές 2/7	ΚΛΑΡΙΤΑ	59	5024	α. Πόρτ Σάδι 1/8 διά Ραβέννα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Σιμονόσκι 7/7 διά Β. Κορέαν	ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Τενέριφη 24/6 διά Βραζιλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	α. Γδύνια 30/7 διά Ν. Υόρκην	ΚΛΑΥΔΙΑ	66	9854	ε. Αμέρροαν 1/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Κοδμόπι 1/8	ΚΛΑΥ'ΝΤΦΕΡΟ	64	4128	ε. Τζένταν 22/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Μπιλμπάτ 21/7 διά Νταρμά	ΚΛΑΝΟΝΗΣ	76	16366	α. Μομπιά 17/7 διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	α. Μπαγκόκ 29/7 διά Τζάκαρταν	ΚΑΕΙΟ	58	8791	ε. Δάντοιχ 22/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	α. Νέποτον 27/7 διά Φόδες	ΚΑΕΙΟ Κ.	62	6262	α. Νέαν Όρλεάνην 29/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Λάγος 1/8	ΚΑΕΙΟ (δ.)	59	21187	δ. Γιβραλτάρ 25/7 διά Μεσόδυσιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΥΑΛΑΣ	58	9724	ε. Καράται 24/7	ΚΑΕΛΙΑ (δ.)	63	34358	α. Ρ. Σουκέρ 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΟΤΗΣ	67	16098	ε. Νέοβα 22/7	ΚΑΕΩΝ (δ.)	59	16063	ε. Βουβάλη 18/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Χάμπτον Ρόδης 23/7	ΚΟΜΑΡΑ	56	5645	ε. Συμύρην 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	α. Λίνκολν 31/7	ΚΟΜΜΕΝΣΜΕΝΤ	59	5684	α. Πόρτ Σάδι 27/7
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Έλληνόρες 22/7	ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Κοπεγχάγην 22/7 διά Βέντοπιλς
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	όργει εις Πειραιά ώπο 25/3/76	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Γιοκοσούκα 20/7 διά Σκάττα
ΚΑΠΤΑΙΝ Β.	54	6934	όργει εις Πειραιά ώπο 6/5/77	ΚΟΝΑΩΡ	77	10257	ε. Ντερμπάταν 6/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	ε. Λιβόρνη 4/7	ΚΟΝΙΣΤΡΑ	58	10034	ε. Ντιώρμπατ 16/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΓΟΣ	57	8766	ε. Γδύνια 2/8	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	75	34298	δ. Παναμά 20/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Λουάτη 27/7 διά Σιγκαπούρην	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΩΔΩΡΟΣ (μ.)	73	39219	α. Γιουροπόρτ 29/7 διά Βιττόρια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Γιουροπόρτ 3/8	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	105000	α. Πουλά 26/7 διά Βραζιλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Χάμπτον Ρόδης 28/7 διά Ταιβάν	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	39219	ε. Νάρβικ 3/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	69	9731	α. Θέσσατα 26/7 διά Αγιτζέν	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Νέαν Όρλεάνην 16/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΟ	62	3144	δ. Πόρτ Σάδι 31/7 διά Μπαρέλετα	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΟΝΗΡ	68	22836	όργει εις Στόρνταν 23/7/75
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΥΓΝΟΣ	66	9806	ξεωθι Καράται 30/7	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ	70	24693	δ. Κωνίπολιν 5/7 διά Όδησσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Σουές 8/6	ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ε. Δάντοιχ 22/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Πανασόλα 10/7	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	77	8843	α. Κολόμπια 1/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΟΥΣ	61	9350	ε. Κιέλον 12/6	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΛΑΓΟ	61	5005	ε. Χάμπτον Ρόδης 30/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	123648	α. Ράτ Τανόύρα 28/6 διά Γιουροπόρτ	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	ε. Σεβάννα 31/7
ΚΑΡΑ	77	21194	δ. Σούες 23/7 διά Ούμ Σάδι	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	δ. Πόρτ Σάδι 20/7 διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΡΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Α.	61	13338	α. Σκάττα 7/7 διά Ινδονησίαν	ΚΟΝΚΟΡΤΙΑ ΦΙΩΡΔ	55	5818	ε. Βηρυττόν
ΚΑΡΤΑΙΝ ΤΣΩΡΤΖ Α.	66	19595	α. Άγι. Φραγκίσκον 19/7 διά Ιντσάν	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	ε. Μπ. "Άιρες 19/7 διά Ρότερνταμ
ΚΑΡΤΑΙΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	α. Ρίο Γκράντες 28/7 διά Πακιστάν	ΚΟΡΙΝΟΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	62	10451	δ. Γιβραλτάρ 24/7 διά Μόντρεαλ
ΚΑΡΤΑΙΝΟΚΙΟΣ	58	6359	α. Μπουσάν 17/7 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	ΚΟΡΙΝΟΙΚ	59	10914	ε. Αλεξανδρείαν 18/7
ΚΑΡΑΙ'ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	α. Χιούστον 20/7	ΚΟΡΣΑΤ'ΙΡ	62	6370	α. Λά Πάλμα 30/7 διά Κοπεγχάγην
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Κέιτ Τάουν 31/7 διά Μπέρια	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Χιούστον 19/7
ΚΑΡΕΝ	76	4617	δ. Σουές 1/8 διά Ακαμπα	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	α. Μαντζανίλο (Μεξ.) 17/7
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Σουεύοντας 18/7 διά Ακαμπα	ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΡΙΜΠΑΙΑΝ ΚΑΙΣ	64	3885	α. Καθαγόνην 25/6 διά Π. Κορτές	ΚΟΥΗΤ'ΝΣΥ	60	9423	ε. Λατιάκια 14/6
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Νταύμα 30/7	ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ	50	7392	ε. Αμπιτζάν 15/7
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Δρέπανον 11/7 διά Γουόρρι	ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	α. Μίνα Σάρκ 24/7
ΚΑΡΙΟΒΑ	75	29314	εις Πειραιά 13/7 διά Καρερό	ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Οζάκα 21/6 διά Βιετνάμ
ΚΑΡΙΩΝΑ Π.	73	13324	α. Αγιόπολη 18/				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Τμόπι Ντάμπι 9/7	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 15/7 διά Μη. Αύρες
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	ε. Σαλβαντόρ 3/8
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Γιβραλτάρ 28/7	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	ε. Σάρφ 29/7
ΚΥΘΗΡΑ	52	5153	α. Πειραιά 29/6 διά Χαλκίδα	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	δ. Πόρτ Σάδι 29/7
ΚΥΘΗΡΟΣ	57	13867	ε. Μανζανίκο (Μεξ.) 3/7	ΜΑΚΡΑ	73	8957	δ. Πόρτ Σάδι 31/7
ΚΥΘΗΡΟΣ	62	4784	α. Πειραιά 28/7 διά Γαλλίαν	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	δ. Γιβραλτάρ 17/7 διά Ιταπανίου
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	α. Μονρόβια 17/7	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	α. Γδύνια 29/7 διά Ροστόκ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	α. Βοστώνην 21/7 διά Άρούμπα	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	α. Αγιάρεραν 4/8 διά Βομβάνη
ΚΥΜΑ	60	7758	α. Τενερίφην 21/7 διά Μη. Αύρες	ΜΑΛΤΕΖΑ Σ	55	5811	εις Π. Λαγκούνα 26/5
ΚΥΝΟΙΑ	71	11801	ε. Ντόρμπιταν 16/7	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Θεούτι 30/7 διά Άλγεριον
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119665	δ. Ντούπιταν 26/7 διά Ιταπανίου	ΜΑΝΙΑ	68	2918	δ. Γιβραλτάρ 24/7 διά Άρμπατας
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Αμπιτζάν 14/7 διά Ιταλίαν	ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ	61	6309	δ. Κωνιπολίν 24/7 διά Κωνιτάντζαν
ΚΥΡΑ	63	10032	α. Αμβέρσαν 27/7 διά Κίνγκοτον	ΜΑΝΟΣ Π	69	2967	ε. Σ. Μάικελ'ς 2/8
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	α. Αγ. Φραγκίσκον 3/7 διά Κίναν	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	α. Αιμέρεραν 2/8 διά Ρεσίφε
ΚΥΡΙΑΚΗ	72	33072	α. Γανδήν 6/7 διά Ρότερνταμ	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	α. Τρίπολην (Αιβάνου) 27/6 διά Πειραιά
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Αυβούργον 27/7	ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ	77	16267	ε. Ντόρμπιταν 27/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΖΑ	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΤΟ Ζ (δ.)	72	17432	ε. Πόντι Λινας 5/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	52	2178	δ. Σουεζ 30/7 διά Ακαρπά	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μόντρεαλ 18/7 διά Ντούλουθ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	δ. Κωνιπολίν 27/6 διά Κωνιτάντζαν	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΦΥΣ	71	9372	α. Ντόρμπιταν 12/7 διά Γαλλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	55	4850	ε. Ριγιέκα 29/7	ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	α. Μόντρεαλ 25/7 διά Π. Καρτίε
ΚΩΣ	77	9879	δ. Μοντεβίδε 22/7 διά Φράν Μπέντος	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Σεντπράγκη 25/7 διά Σικάγο
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΑΟΣ	56	3129	α. Μη. Αύρες 19/7 διά Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	α. Ρότερνταμ 25/7 διά Βουλώνη
ΚΩΣΤΑΣ	60	9084	α. Αυβούργον 14/7 διά Π. Καρπέλο	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Φός 3/7 διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	1995	ορεις εις Χαλκίδα 24/2/78	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΔΙΟΝ	68	57204	α. Υδρούντεν 28/ διά Μονρόβια
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	3746	α. Λιβερπούλ 29/6 διά Βενεζουέλα	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	ε. Νέας 'Ορλεάνην 29/7
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Της 25/7 διά Μόντρεαλ	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Μάλτα 26/7 διά Τρίπολιν
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΓ'	68	4350	ε. Σ. Τζών 1/6	ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	ε. Βαρκελώνην 19/7
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Μπόρ 27/7 διά Ροστόκ	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤ'Κ	62	8967	α. Αμβέρσαν 3/8 διά Ρότερνταμ
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	δ. Πόρτ Σάδι 17/11	ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	α. Ράς Τανούρα 14/7
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δ. Γιβραλτάρ 21/7 διά Ρουέν	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Ρότερνταμ 24/7
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ε. Πουντρέρας 26/6	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	57	1962	ε. Κωνιπολίν 15/7
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Λιούσαβιανα 18/7
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. Αλεξάνδρειαν 3/7	ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	εις Καζαμπλάνκα 14/2
ΛΑΚΥ	56	8660	δ. Μπρούναμπούτε 28/6 διά Κόκαρκυ	ΜΑΡΓΚΩ	62	8937	ε. Λάγος 16/7
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΝ	78	9485	δ. Πόρτ Σάδι 3/8 διά Ραβέννα	ΜΑΡΕΒΑ Α.Σ	63	10076	μετωνυμόσθι «ΣΕΜΕΛΗ»
ΛΑΚΥ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	64	2961	ε. Πειραιά 26/5 (έπιοκευο)	ΜΑΡΕΣΟΔ	69	9623	α. Κολούμπια ριβέρ 22/7 διά Σ. Ντιένκο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Βαλταράζι 29/7	ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	ε. Ντιάμπιρο 25/6
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	α. Τενερίφην 21/6	ΜΑΡΙ	74	8925	α. Λάγος 10/7 διά Βραζίλιαν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	78	11200	ε. Ταμπικο 10/7	ΜΑΡΙ	58	4222	α. Αμβέρσαν 1/8 διά Πειραιά
ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ	62	8819	δ. Σκουότον 20/7	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Οδρούσον 8/7
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	εξώθι Ντόρμπιταν 2/8	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Τεργέστη 22/7
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Πειραιά 1/8	ΜΑΡΙΑ	65	15765	ε. Ντόρμπιταν 27/7
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Σκουότον 21/7 διά Ρίγα	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Τρίπ. Λιβάνου 15/7
ΛΑΤΩ	52	3880	ε. Κοπεγχάγην 19/6	ΜΑΡΙΑ	59	5379	ε. Κοστελαμάρι 28/7
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	α. Τζενταν 7/7 διά Κουβέιτ	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Της 4/7 διά Άλγεριαν
ΛΕΔΕΑ	63	17879	δ. Σκουότον 30/7 διά Ρίγα	ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. Μπαλμπο 1/8
ΛΕΤ'Κ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ε. Κεμπέκ 6/5	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	δ. Πόρτ Σάδι 1/7
ΛΕΛΑ	59	5379	ε. Χάλιτη 27/7	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	α. Λός 'Αντζελες 18/6 διά Σαγκάνη
ΛΕΝΑ	61	9191	ε. Ταυν 26/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. Κορκ 8/7 διά Κοατζακόλακος
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. Πειραιά 31/7 διά Γένοβα	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΛΙΑ Σ.	68	1599	ε. Πειραιά 2/8
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	δ. Παναζιά 5/7	ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33/58	α. Σικούται 19/7 διά Ινδονησίαν
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	ε. Αύγουστον 19/6	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	90/9	ε. Κωνιτάντζαν 24/7
ΛΕΣΗΛΗ	65	2411	α. Ράνκοφρ 25/7 διά Μπαγιόν	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Μπάχια Μπλάνκα 29/6 διά Ρουμανία
ΛΕΥΘΕΡΕΩ	62	14027	α. Αγ. Φραγκίσκον 20/7 διά Τόκιο	ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5745	α. Πειραιά 20/7
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	ρεσίφ 22/7	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Πειραιά 2/8
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α. Αμβέρσαν 23/7 διά Μη. Αύρες	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Σουραμπάνια 17/7 διά Ρότερνταμ
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Γένοβα 27/6 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	α. Γκίζον 24/7 διά Αθήνες
ΛΕΩΝ	72	2311	ε. Βενετία 24/7 διά Αλεξάνδρεια	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Π. Καρπέλο 28/6 διά ΗΠΑ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ντόρμπιταν 26/7	ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	α. Σόρεχαν 31/7 διά Καζαμπλάνκα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Γιουρόπορτ 3/8	ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	δ. Γιβραλτάρ 15/7 διά Βομβάνη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ε. Βρέμη 8/6	ΜΑΡΙΑ ΠΑΙΑΣΣΕ	59	2722	α. Πειραιά 17/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δ. Σκουότον 30/7 διά Αλαμποργκ	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤΙΘ (δ.)	66	42799	α. Νέας 'Υρκην 18/7 διά Μεσόγειον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7360	ε. Γανδήν 21/1 διά Αλανερίαν	ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	εις Νέας 'Υρκην 1/6
ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Μπαρόν 21/7	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Π. της Μπούκ 3/8 διά Γιβραλτάρ
ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Λάγος 29/6	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	α. Ρίο Γκράντες 22/7 διά Αμβούργον
ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ	78	5722	εις Πόρτ Αλέγκρε	ΜΑΡΙΓΩΔΑ	52	1145	α. Λεμεσόδ 25/6 διά Ραβέννα
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	α. Αλαμποργκ 7/7 διά Φλώσινη	ΜΑΡΙΓΩΔΑ	72	9824	ε. Μιάρος 6/7
ΛΙΒΟΡΝΟ	51	4633	οργει εις Πειραιά από 13/2/78	ΜΑΡΙΓΩΔΑ	47	6091	οργει εις Πειραιά από 17/12/77
ΛΙΖΑ	52	4995	ε. Κων/πολίν 22/7	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μη. Αύρες 26/7 διά Πειραιά
ΛΙΔΗ (δ.)	67	3723	ε. Πειραιά 2/8	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ε. Κολόμπο 19/7
ΛΙΔΙΑΝ	55	8368	υπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Σευχάν Τέρμη 8/7 διά Κωνιτάντζαν
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Λα Πάτα 19/7 διά Άρούμπα	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	α. Χιούστον 13/7 διά Π. Σάδι
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	64	1927	μετανομάσθι «ΕΛΕΝΗ Β.»	ΜΑΡΙΠΛΕΝΑ (μ.)	71	72335	υπό παραλαβήν
ΛΙΝΑ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	α. Ούλαδαν 12/7
ΛΙΝΔΑΣ	62	11034	ε. Αιβέρσαν 26/7	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	ε. Ούντεβαλδ 20/7 διά Λαττάκια
ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	6950	α. Καντίλ 11/7 διά Ματάνζας	ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	63	15347	ε. Σαβάννα 20/7
ΛΙΝΚ ΦΑΙΘ	60	8420	α. Αλεξάνδρεια 22/7	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Ισεκτερούν 12/7
ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	4770	ε. Τεργέστη 25/7 διά Έλλαδα	ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36066	δ. Κουνίολ 9/7
ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	3135	εις Καλαμάτα από 2/4	ΜΑΡΙΩΝ	67	33586	δ. Πόρτ Σα. 29/7
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 14/7 διά Χαλκίδα	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Βατιλιώρην 21/7 διά Ιταλίαν
ΛΙΨ	68	9650	υπό παραλαβήν	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Αμβέρσαν 18/7 διά Ντιτρότι
ΛΙΟΓΙΑΛΑΤΥ	69	9045	ε. Πειραιά 23/7	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Φιλαδέλφειαν 15/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Κιαρασόδ 11/7	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	ε. Μπάρορα 14/7
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	50	2696	οργει εις Πειραιά από 1/6	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Βενετία 21/7
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μπέρντορπα 10/10/74	ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	α. Λιβόρνο 26/7 διά Κωνιπολίν
ΛΟΡΔΟΣ ΔΑΧΤΙΝΙΚΣ	63	9804	δ. Πόρτ Σάδι 20/7	ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	α. Καρθαγένην 27/6 διά Μαρακάιμπο
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ριό Γκράντες 7/7 διά Ιταλίαν	ΜΑΡΠΑΙ (δ.)	59	20827	α. Αντεν 13/7 διά Χόγκ-Κόγκ
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Νάρβικ 1/8 διά Αιβέρσαν	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ριγιέκη 19/7
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Ριγιέκη 3/7	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ε. Μπουένος 'Αρες 16/7
ΛΥΓΤΑΡΙΑ	67	4016	εις Βαλτιμόρην 5/3	ΜΑΡΣ	48	3368	οργει εις Χαλκίδα 12/11/78
ΛΥΔΙΑ	74	9712	δ. Σουεζ 11/7 διά Μη. Αύρες	ΜΑΡΣΙΑ	72	8944	ε. Τοάρλεστον 26

ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7696	α. Όζακα 26/7 διά Γιοκοχάμα	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Βανκούβερ γι/ ή Κίναν
ΜΑΤΟΥΜ'γ	58	10462	α. Τενερίφην 17/7 διά Σάντος	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Πειραιά 17/7
ΜΕΓΑΛΑΚ.	62	10435	α. Τούμπα 14/7 διά Μαντάγκ	ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532	α. Ζευμπρόγκε 18/6 διά Ρόττερνταμ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά Χιούστον	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Μπουένος Αύρες 28/7
ΜΕΓΑΖ (δ.)	67	43231	α. Νέαν 'Υόρκη 27/7 διά 'Αρούμπα	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ε. Καράτοι 1/7
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Πειραιά 2/8	ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. κιουραδά 10/7 διά Π. 'Ορντας
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	εις Ριο 'Ιανέριο ύπό συμπλήρωσιν	ΜΟΜΠΙΑΙΤΑ (δ.)	69	39758	α. Νίτσ αιλ. 27/7 διά Φρημάντλ
ΜΕΛΑΝΩΦ Κ	63	6460	ε. Κόρη 1/8	ΜΟΜΠΙΑΣΗ (μ.)	67	54502	α. Ράς Τανούρα 25/7
ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	δ. Παναμά 15/7 διά Κοσίμα	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Λιβόρνο 25/7
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Τζένταν 30/6	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	α. Σινκαπούρην 14/7 διά Τζακάρτα
ΜΕΛΠΩ	60	8497	δ. Πόρτ Σάιδ 19/7 διά Τρίπολιν	ΜΟΝΤΑΛΤΟ	78	9231	α. Σινκαπούρην 26/7 διά 'Ιταλίαν
ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	υπό παραλαβήν	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Νέαν 'Ορλεάνην 29/7 διά 'Ιαπωνίαν
ΜΕΛΑΤΕΜΙ ΙΙ.	63	9269	α. Λεϊβ 19/7 διά Τολέδο	ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231	α. Τζίμπουτι 26/5 διά Σαγκάνη
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ε. Λαττάκιο 11/7	ΜΟΣΚΑ	57	2926	αργεί εις Χαλκίδα 31/3
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Γιβραλτάρ 26/7 διά Πότι	ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Λάγος 27/7
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Μορμουγάκι 14/7	ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	ε. Λάγος 22/7
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΤΡΑΙΖ	57	10389	α. Πειραιά 13/6 διά Γαλάται	ΜΟΥΑΤΗ ΦΡΟΣΤ	58	4037	α. Αμβούργον 6/6
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	δ. Σουεζ 20/7 διά Παραλαβήν	ΜΟΥΝΤΕΤΕΡΕΙΝΤΣ	60	9365	ε. Ριο 'Ιανέριο 19/7
ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	δ. Σουεζ 30/7 διά Τζένταν	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μητσούντι 22/7 διά Βερακρούς
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Αγ. Φραγκίσκον 30/7	ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ.	65	18459	α. Ρεάθι 15/7
ΜΕΝΤΚΕΊΠ	62	9092	ε. Ρουέν 6/7	ΜΠΑΤΑΙΚ ΣΤΑΡ.	65	1599	α. Σετούμπαλ 21/7 διά Σ. Μάικελς
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Άσα Παλίς 18/7	ΜΠΑΤΑΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	60	6158	ε. Γιοκοχάμα 21/7
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουεζ 26/7 διά Τζένταν	ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	ε. Σινκαπούρην 1/8
ΜΕΝΤΣΤΑΡ.	62	11082	ε. Σάντος 14/6 διά Π. Μαντούν	ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ε. Σινκαπούρην 2/6
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	ε. Ταρτούς 21/6	ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δ. Παναμά 15/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Σκουδ 27/7 διά Λενίγκραντ	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12270	α. Λονδίνον 2/8 διά Δουνκέρκην
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΤΣ'	62	1524	ε. Λάγος 29/5	ΜΠΕΣΣΥ	61	8426	α. Μόντρεαλ 1/6
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64	1584	εις Πειραιά 15/1	ΜΠΙΑΝΚΑ	75	7246	α. Πειραιά 25/7 διά Ροβέννα
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	α. Κέιπ Τάουν 2/8 διά Τύνιδα	ΜΠΙΑΝΚΟ	53	6000	ε. Αμβέρσαν 25/7
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Γλασκώβην 25/7 διά Π. 'Ορντας	ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	4485	δ. Πόρτ Σάιδ 3/8
ΜΕΡΑΙΝ Ι.	77	10257	μετωνυμάσθι 'ΧΑΛΛ'	ΜΠΛΑΟΥ ΜΕΝΤ.	62	5218	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΖΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Σίνες 20/6	ΜΠΛΑΟΥ ΣΚΑΥ'	58	8547	δ. Σουεζ 24/7 διά 'Ερυθράν Θάλασσα
ΜΕΣ ΑΙΓΑΛ (δ.)	69	17485	δ. Θρόλαντ διά. 20/7	ΜΠΛΑΟΥ ΣΚΑΥ'	51	2967	εις Τέμα 4/1/78
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. 'Οκλαντ 30/7 διά Σιγκαπούρην	ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	α. Νέαν 'Ορλεάνην 20/7
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Μονρόβια 28/7	ΜΠΟΥΝΕΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δ. Σουεζ 26/7 διά Περούκον
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ρίο 'Ιανέριο 27/7 διά Μπέλευ	ΜΠΟΥΝΕΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ ...	79	16935	ε. Λάγος 26/7
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Πούλο Μπούκορ 14/7 διά Κικούμα	ΜΠΡΑΒΟ ΑΛΕΞ.	50	4375	α. Πειραιά 28/7 διά Κρήτην
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Οκλαντ 28/8 διά Βαγγαρέ	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Ντώρμπαν 27/7
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Αμερετρόν 26/6	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Μπέριρα 28/7
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	α. Νέαν 'Υόρκη 26/7 διά Κιουρασό	ΜΠΡΑΒΟ ΔΟΥΤΣ	54	6103	δ. Σουεζ 27/7 διά Κουβέιτ
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. Βοστόνη 20/7 διά 'Αρούμπα	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δ. Πόρτ Σάιδ 15/7
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	α. Ντουμπάτι 26/7 διά Ρ. Τανούρα	ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	α. Ρόττερνταμ 1/8 διά Πολωνία
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17355	α. Λασούτοκο 24/7	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Καέν 14/7 διά Λιμπερβίλ
ΜΕΣ. ΠΗΝΟ (δ.)	72	17355	εις Σιγκαπούρην 1/8	ΜΠΡΑΒΟΕΞΠΡΤΕΡ	77	3827	δ. Παναμά 26/7
ΜΕΣ. ΤΟΛΗΝ (δ.)	65	15142	δ. Σιγκαπούρην 8/7 διά Λάρς 'Αντζελες	ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ	59	4026	δ. Παναμά 21/7 διά Ειρηνικόν
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Λάρος 30/7 διά Κοτονού	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ.	45	3241	αργεί εις Πειραιά 30/12/77
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	ε. Μορμουγάκο 27/7/7	ΜΠΡΑΙΤ' ΣΚΑΥ'	69	2979	α. Λουδα 27/7 διά Τριπολίν
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	45000	εις 'Οπλίδα υπό συμπλήρωσιν	ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	εις Νέαν 'Υόρκην 26/11 (έπισκευα)
ΜΗΑΟΣ III.	49	2979	εις Πειραιά 30/6 διά Χαλκίδα	ΜΠΡΗΣ (μ.)	64	35082	δ. Γιβραλτάρ 12/7 διά Λιβύην
ΜΗΑΟΣ IV.	53	3429	δ. Σουεζ 9/7 διά Γκιζάν	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	ε. Ταμπά 28/7
ΜΗΑΟΣ ΑΤ'ΙΑΝΤ	72	10991	α. Λάριμας 2/8 διά 'Αμβέρσαν	ΜΥΚΗΝΑΙ II	77	16267	α. Ντώρμπαν 31/7 διά ΗΠΑ
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ. Κονιόπολην 29/7 διά Γαλάται	ΜΥΚΗΝΟΣ	54	5240	α. Πειραιά 13/7 διά Ρουμανίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ	54	15119	ε. Γένοβα 11/7	ΜΥΡΙΝΑ	67	12277	α. Μοντεβίδεο 18/7 διά Πειραιά
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΥΡΝΑ	71	3653	ε. Πόρτ οφ Σπάιν 30/6
ΜΙΜΗ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	δ. Σουεζ 5/7 διά σαγκάνη	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	δ. Παναμά 20/7 διά Ντακάρ
ΜΙΜΙ (δ.)	65	38294	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 25/7	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Βενετία 24/7 διά Μπάρ
ΜΙΜΗ Μ.	76	3964	ε. Ήμινχαρ 31/7	ΜΥΡΤΙΑ Β.	67	5113	δ. Κωνιόλια 28/5 διά Κωνσταντίζαν
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙΤΙΝΕΡ	57	5288	ε. Καράτοι 26/7	ΜΥΡΤΙΩΝΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Ντουμπάτι 31/7
ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Παρανάγκουα	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Κωνιόλια 27/7 διά Τριπολίν
ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4385	α. Αστοντ 13/7	ΜΥΡΩΝ	64	17487	α. Άλγκεθρας 22/6
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Νέαν 'Ορλεάνην 13/7	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	δ. Σκό 21/7 διά Λενίγκραντ
ΜΙΝΙ ΛΑΗΗΤΥ	69	1570	αργεί εις Πειραιά ώπο 1/8	ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	α. Ντώρμπαν 31/7 διά Ντακάρ
ΜΙΝΙ ΛΑΤΩΝ	70	1598	α. Νέαν 'Ορλεάνην 21/6	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δ. Παναμά 25/6 διά Κίναν
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Νέαν 'Ορλεάνην 26/7 διά Προγκρέσο	Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ	78	11850	α. Χόγκ-Κόγκ 24/7 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'	70	1587	α. Νέαν 'Ορλεάνην 15/6	ΝΑΒΕΖΑ	59	3246	α. Τανίδα 31/7 διά Καράρα
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	αργεί εις Πειραιά 16/7	ΝΑΓΟΣ	71	2997	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Νέαν 'Ορλεάνην 30/7	ΝΑΓΑΙΑΝΤ	75	35561	δ. Γιβραλτάρ 3/7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	α. Κιότζα 5/7 διά Τριπολίν	ΝΑΝΤΙΝΑ	70	5879	ε. Λάγος 21/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Κιότζα 1/7 διά Τριπολίν	ΝΑΝΟ Κ.	66	1789	δ. Πόρτ Σάιδ 13/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Π. ω Πρίνς 12/7	ΝΑΞΟΣ	56	5154	ε. Δουνκέρκην 18/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ρινίκε 2/8 διά Κιότζα	ΝΑΞΟΣ	70	8825	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κιοτζά 23/6 διά Τριπολίν	ΝΑΞΟΣ ΑΤ'ΙΑΝΤ	78	5720	α. Μοντεβίδεο 6/1 διά Ριο Γκράντε
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	αργεί εις Πειραιά 18/10	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Τζίμπουτι 19/6 διά Κίναν
ΜΙΝΙ ΛΑΡΣ	70	1592	α. Ντιμεράρα 2/7	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	εξωθι Καράτοι 23/7
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1563	α. Νέαν 'Ορλεάνην 20/7 διά Π. Καμπέλο	ΝΑΥΣΙΚΑ Δ.	65	36066	ιδε «ΜΑΡΙΟΝΤΚΑ» ως μετωνομάσθι
ΜΙΝΙ ΛΑΙΦ	71	1584	α. Κάλιαρι 9/7 διά Τριπολίν	ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	66	3640	α. Ρόττερντερ 14/7 διά Τουρκίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΑΖΡΑΝΤ	72	1562	α. Κάλιαρι 23/7	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16207	ε. Κιούστος 29/6
ΜΙΝΙ ΛΙΑΑΚ	70	1598	α. Τζένταν 24/7 διά Γκιζάν	ΝΕΑ ΕΠΙΛΣ	78	16478	δ. Λ. Πόλιας 23/6 διά Μπάλα Μπλάνκα
ΜΙΝΙ ΛΙΑΙΖ	70	1581	α. Θέρατα 13/4 διά Μοιάμι	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Παναμά 17/7
ΜΙΝΙ ΛΙΑΜΠΡΑ	70	1592	α. Κίττα 2/7 διά ΗΠΑ	ΝΕΑΠΟΛΙΣ II	64	1587	δ. Βενετία 27/7 διά Βεγγάζην
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Κάλιαρι 9/7 διά Τριπολίν	ΝΕΒΑ	63	7280	δ. Γκουνιάκι 29/5 διά Ριο Γκράντε
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1562	α. Νέαν 'Ορλεάνην 12/7 διά Π. η Πίτρ	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	α. Χει Ποιντ 28/6 διά 'Ισπανίαν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	α. Κιότζα 25/7	ΝΕΔΙ (δ.)	65	35242	α. Νέαν 'Ορλεάνην 17/7
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί εις Πειραιά 20/8/78	ΝΕΩΝΗ	69	2988	α. Νέαν 'Ορλεάνην 21/7
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Νέαν 'Ορλεάνην 12/7	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Παρανάουνο 24/7
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Ντεμεράρα 24/7	ΝΕΠΤΟΥΝΙ	54	7968	αργεί εις Πειραιά 17/5/76
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Νέαν 'Ορλεάνην 19/7	ΝΕΣΤΩΡ	65	27960	α. Αγύστουα 23/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	α. Μαρνάλ 3/7	ΝΕΣΤΩΡ ΓΚΛΟΡΥ	68	25755	α. Νέαν 'Ορλεάνην 28/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Σαβάννα 24/7	ΝΕΦΕΛΗ	57	6527	α. Πειραιά 19/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥΝ	71	1592	α. Π				

NIKE	59	4071	δ. Κων/πολιν 13/7 διά Μπραίλα	OΛΑΓΚ	66	3024	α. Καστέλον 16/6 διά "Άλγεριον
NIKH	71	9075	α. Ρότερνταν 5/5	OΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	79	20000	ε. Τσαρκόκ 12/7
NIKH P.	62	6171	ε. Ριγιάκα 13/7	OΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ε. Πόρτ Σάδι 3/8
NIKHTAS Φ.	64	6163	ε. Σινκαπούρην 28/7	OΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	α. Μπ. "Αύρες 22/7 διά Ισπανίαν
NIKOΛΑΟΣ	54	3495	ε. Πειραιά 18/5	OΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	δ. Γιβραλτάρ 28/7 διά Πασάγιες
NIKOΛΑΟΣ	53	2822	ε. Αλεξανδρειαν 16/7	OΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟ(δ.)	69	109579	δ. Ντουμπάτι 7/7 διά Χάρην
NIKOΛΑΟΣ A.	68	10239	δ. Πόρτ Σάδι 2/5	OΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ(δ.)	64	38598	ε. Γκαλβεστον 16/6
NIKOΛΑΟΣ A.	52	7304	δ. Κων/πολιν 23/6	OΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ(δ.)	65	38607	ο. Γιουροπόρι 11/7 διά Γκάμπτα
NIKOΛΑΟΣ Δ.Δ.	69	9083	ε. Αιγαίουργον 31/7	OΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	74	18204	α. Τατιγκόκ 2/8 διά Σιγκαπούρην
NIKOΛΑΟΣ K.	61	6752	ε. Πειραιά 25/6 (επισκευα)	OΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	69	15688	δ. Παναμάρ 30/6
NIKOΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300	εις Π. Αλεγκρε υπό συμπλήρωσιν	OΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	72	15498	ε. Πόρτ Σάδι 30/7
NIKOΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	73	17298	ε. Μοντρεάλ 29/7	OΛΥΜΠΙΟΣ ΑΘΗΝΑ	73	15478	δ. Κων/πολιν 19/7
NIKOΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	δ. Σουεζ 29/7	OΛΥΜΠΙΟΣ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	46	3226	α. Πειραιά 11/7 διά Ραβέννα
NIKOΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Κων/πολιν 6/7 διά Κωνσταντζαν	OΛΥΜΠΙΟΣ ΗΡΑ	57	1595	ε. Πειραιά 12/2
NIKOΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Καγκούσια 3/8	OΛΥΝΘΙΑ	72	2511	α. Καλιφρι 10/5
NIKOS	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΜΑΛΟΣ	57	11946	α. Χάρην 19/7 διά Ντακάρ
NIKOS	53	7283	υπό παραλαβήν	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	8833	εις Πειραιά 6/3/78
NIKOS	51	6987	οργα εις Πειραιά 10/5/77	ΟΝΕΣΤΥ	76	1879	εις Μαρακάλαν 8/2/78
NIKOS	55	2303	α. Πειραιά 14/6 διά Κωνσταντζαν	ΟΝΤΕΤΤΕ	60	10858	δ. Παναμάρ 27/7
NIKOS A.	56	8362	ε. Π. Νουάρ 5/7	ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ(δ.)	76	4089	α. Μπαριπάντος 15/7 διά Σ. Μαρτίν
NIKOS B. (δ.)	49	15980	ε. Πειραιά 1/8	ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ(δ.)	76	119821	α. Κάρυκ διλ. 7/7 διά Κιουραδό
N. I. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	έξωθι Ντουμπάτι 14/7	ΟΡΑΙ'ΟΝ	63	14595	ε. Νέαν "Υόρκην 24/7
NIKOΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Άγ. Φραγκίσκον 29/7 διά Λ. "Αντίζελες	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Κελάγι 30/7 διά Φριμάντλ
NIKOS M.	54	1931	ε. Νεάπολιν 1/8	ΟΣΕΑΝ	62	10530	υπό παραλαβήν
NIKOS N.	69	10445	α. Φιοκούδα 16/6 διά Γένυπτο	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ(δ.)	72	49808	δ. Πόρτ Σάδι 31/7 διά Μιλάζο
NIKOS Π.	58	3385	ε. Πειραιά 28/6 διά Ισπανίαν	ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	15000	δ. Πόρτ Σάδι 23/7 διά "Άλγεριαν
NIKOT	67	3315	ε. Γάνδιαν 3/17	ΟΣΕΑΝ ΝΤΩΛΙΩΝ (μ.)	74	72688	α. Ράς Τανούρα 27/7
NIKY	58	9087	ε. Γένοβα 24/7	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Βούβαλην 27/7
NIΝΗ	62	28651	οργα εις Πειραιά	ΟΣΕΑΝ ΡΕΙΤΖΕΡ	72	14675	α. Ντωμπάν 16/7 διά Τάμπα
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Πόρτ Σάδι 10/2	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	11153	ε. Κικκούτα 4/7
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Παναμάρ 27/7	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Νέαν "Ορλέανην 23/7
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Πειραιά 12/4 διά Τουρκίαν	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	δ. Σουεζ 9/7 διά Περσικόν
ΝΟΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	6383	ε. Μπεντι 21/6	ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	ε. Βρεστην 22/7
ΝΟΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	η. Θεούτα 12/6 διά Γαλάται	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ε. Λάγος 25/7
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εις "Άλεξανδρεια 11/4/78	ΟΣΕΑΝΩΝ	64	10349	υπό παραλαβήν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Μη. "Άγρες 19/7 διά Ιταλίαν	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	α. Λας Πάλμας 22/6 διά Λιβύην
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Καζαπιάνκα 31/7 διά Ταγγέρην	ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΟ ΧΑ'ΝΕΣ	62	15110	α. Νέαν "Ορλέανην 10/7 διά Μεξικόν	ΟΥΙ'ΝΤΣΟΝ	70	15579	ε. Μπράκες 2/8
ΝΟΡΝΤΕΙ'ΙΒ	59	8590	προσρ. 24.148-67.16A 21/6	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΔΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Χάρητος ρόδ. 29/7
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Άρουρα 30/6 διά Γιβραλτάρ	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4190	εις Χαλκίδα από 7/12/78
ΝΟΤΗΣ	55	5096	α. Λάγος 28/7 διά Λούμε	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Σπάνιζια 10/7 διά Κατάνια
ΝΟΤΗΣ	55	3956	δ. Πόρτ Σάδι 23/5	ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ	50	1796	εις Κόρντιφ 26/8/77
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. Νέαν Υόρκην 30/7	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	η. Πόρτ Σάδι 14/3/77
ΝΤΑΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΥΡΑΝΟΣ	55	4763	ε. Σιγκαπούρην 15/6 διά Βιετνάμ
ΝΤΑΙΑΝ	64	6460	α. Ζεσμπρούκε 27/7	ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	ε. Αλεξανδρειαν 3/8
ΝΤΑΙΝΕΙΑ	67	3886	δ. Μπρούναμπούτελ 23/7 διά Μπετζίδια	Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Παρανάγκουα 22/7 διά Γαλλίαν
ΝΤΑΠΑΙ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	ε. Ντειμέρα 2/6	ΠΑΙΑΝ	60	9317	α. Νέαν "Ορλέανην 23/7 διά Ρουμανίαν
ΝΤΑΠΑΙ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	ε. Τάμα 2/7 διά Ουνακούποικι	ΠΑΛΑΔΙΑ	65	9054	α. Βαλτιμόρη 21/7 διά Εύρωπην
ΝΤΑΠΑΙ ΣΤΑΡ	59	10609	α. Τενερίφην 12/7 διά Βιτόρια	ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Φός 9/7 διά Μπαντίρια
ΝΤΑΠΑΙ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	ε. Γλακώθην 2/8	ΠΑΛΑΜ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5149	α. Κέν Τάουν 25/7 διά Μαυρίκιον
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΝ Ι.	47	2193	ε. Πειραιά 2/7	ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	α. Ακαπού 19/7 διά Ινδίαν
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΝ ΣΥΔΑΡΟ (δ.)	58	11486	ε. Νέαν "Υόρκην 29/7	ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	7945	α. Πειραιά 16/7 διά Νιγηρίαν
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Τέσταν 24/7 διά Ισπανίαν	ΠΑΜΠΟΔΑ	58	2750	α. Σασθιμπόν 29/7 διά Ρουέν
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	63	7700	α. Ντιμπράτην 2/7 διά Σεύελεδες	ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	υπό παραλαβήν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	β. Παναμάρ 2/6 διά Μαζατάλν	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λάγος 10/6
ΝΤΕΝΙΚ ΣΚΑΥ'	63	13092	ε. Μοντρεάλ 30/7	ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	10000	ε. Κομπέλο 26/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	74	14523	ε. Γάνδην 31/7 διά Λιμχάμ	ΠΑΝΑΓΙΑ	51	5170	δ. Κων/πολιν 19/7 διά Γαλάται
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Λάγος 8/7 διά Χιούστον	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ε. Λάγος 28/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Λάγος 25/7 διά Χιούστον	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Σουεζ 9/7 διά Γκιζάν
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Λάγος 30/7 διά Χιούστον	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	α. Πόρτ Σάδι 29/7
ΝΤΕΝΙ Μ.	59	6134	α. Δουνικέρην 13/7 διά Συρίαν	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	3906	α. Λας Πάλμας 22/6 διά Γουόρρι
ΝΤΗΔΑΙΤΑΝΤ	60	19988	α. Ταμπα 18/7 διά Βαλτιμόρην	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	58	10659	μετανομάσθη "ΑΤΕΝΙ"
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Σουεζ 3/7	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	α. Καστέλον 27/6 διά "Άλγεριον
ΝΤΙΝΑ ΜΕΝΤ.	54	5251	α. Κολόμπο 20/7 διά Βόρειον Κορέαν	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Γκαντα 9/7 διά Ντακάρ
ΝΤΙΝΟ Μ. (μ.)	66	37670	α. Γένοβα 16/7 διά Γιβραλτάρ	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΛΛΑΣ	58	8764	δ. Κων/πολιν 2/8
ΝΤΟΛΥ	59	8588	α. Ν. Παλμέρα 13/6 διά Παράνα	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Ναγκόνια 12/7 διά Μόντρεαλ
ΝΤΟΦΙΝ	55	2472	εργασίες η. Πειραιά 15/5/77	ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	ε. Νταν "Ορλέανην 28/7
ΝΤΟΦΙΝ ΕΛΕΝΑ	54	5383	δ. Σουεζ 2/8 διά Τζεντάν	ΠΑΝΑΠΟΙΛΙΚΟΝ	60	7688	α. Μαλάκα 28/7 διά Λάγος
ΝΤΟΦΙΝ II (δ.)	59	12463	ε. Νέαν "Ορλέανην 30/7	ΠΑΝΤΚΡΙ II	70	2995	ε. Αλεξανδρειαν 17/7
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΝΑΠΩΡΑ	61	10873	ε. Γδνιόν 22/7 διά Φλώινγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΑ	61	9922	α. Ριγέκα 15/7 διά Δυρράχιον	ΠΑΝΕΑ	66	4156	ε. Κομπ 30/7
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Σάντον 25/7 διά Μπέλεμ	ΠΑΝΓΕΟΣ	67	3870	ε. Αλεξανδρειαν 14/7
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	έξωθι Μιζουρά 16/6	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Μπιοιμποίην 7/6 διά Κορέαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΑ (δ.)	71	17782	α. Μη. "Άγρες 30/7 διά Μοντεβίδεο	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Κορβαγένην 23/7
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	δ. Σκω 31/7 διά Λενινγκραντ	ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.)	64	33642	ε. Νέαν Υόρκην 22/7 διά Αρουμπά
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Ρυκουν 26/7 διά Ριο Τανίριο	ΠΑΝΕΣΤΟΣ	64	7537	δ. Σουεζ 24/7 διά "Αραδιπτή
ΝΤΟΡΙ (δ.)	76	68567	α. Μ. αλ. Αχαρντι 20/7 διά "Ασσάμη	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Αιστερνταρ 30/7 διά Μόντρεαλ
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10...	74	15976	α. Χιουστον 12/6	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σουεζ 30/7	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Λάγος 18/7 διά Γουόρρι
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Μοντάρα 29/7
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Σιγκαπούρην 2/7	ΠΑΠΑΛΕΗΣΗ	57	8992	δ. Γιβραλτάρ 29/7 διά Αλεξανδρειαν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19364	α. Λας Πάλμας 1/8 διά Πειραιά	ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Δουνικέρην 20/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	α. Νέαπολιν 24/7	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗ	70	2902	ε. Βαρκελώνην 19/7 διά "Άλγεριον
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΤΖ	72	20512	α. Βενετία 3/17	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Λάγος 24/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΣΠ	78	19344	ε. Ιταντόν 9/7	ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	α. Νέαν "Ορλέανην 29/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	α. Μη. "Άγρες 25/7 διά Ραβέννα	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Νέαν "Ορλέανην 20/7
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΕΤ'ΙΝΤΕΝ	72	20510	ε. Νέαν "Ορλέανην 24/7	ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	α. Λας Πάλμας 7/7 διά Καλομπαρ
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	78	19346	α. Κολούμπια ρίβερ 29/7 διά Ισπανίαν	ΠΑΡΓΑ	59	10665	α. Τόμπα 22/7 διά Βούβαλην
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19364	ε. Αιβερούν 24/7	ΠΑΡΟΕΝΩΝ	66	11443	α. "Υμου

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ε. Τείλ όφ Μπάκι 3/8
ΠΑΡΟΣ	61	13863	εις Κρατσακοδόκος 9/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	δ. Μπρούναμπουτελ 24/6 διά Κλαιτένια
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Πειραιά 10/7
ΠΑΡΟΣ	53	1166	υπό παραλαβήν
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ε. Σεβεν διλ 23/7
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	Μποναρ 12/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	67	10771	υπό παραλαβήν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ (δ.)	64	49997	αργεί εις Τζόχορέ από 25/8/76
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	ε. Φιλοδέλφειαν 26/7
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	αργεί εις Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	ε. Σιγκαπούρην 12/5 διά Χάιφόγκ
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δ. Παναμά 24/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Μαντράς 26/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	δ. Παναμά 25/7 διά Ειρηνικόν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ζ.	60	7707	δ. Χούλ 25/7 διά Ταύτα
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Άλεξανδρειαν 3/8
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Νέαν 'Ορλεάνην 17/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 27/7
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	52	2822	άργει εις Πειραιά 27/2
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΛΑ	78	11000	ε. Λίρκεν 26/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	α. Μελίλι 29/6 διά Ρ. Λανουφ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	φ. Φιλοδέλφειαν 2/6 διά Κωνσταντίναν
ΠΕΛΟΨ	55	7737	ε. Τσουμασία 23/7
ΠΕΜΑ	60	4824	α. Γένοβα 3/8 διά Χάιφα
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	δ. Σουεζ 31/7
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Φρομπάτι 14/7 διά Μπάραν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	60	6134	α. Αυβέρσαν 3/8 διά Τριπολίν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	δ. Σουεζ 29/7 διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Φρομπάτι 25/7 διά Πέρικον
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	64	10865	α. Κολόμπο 28/7 διά Έλλαδα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	63	10868	μετωνυμόθετο «ΚΡΕΙΤΣ ΦΑΙ'Β»
ΠΕΡΑ	53	5835	ε. Π. Χάρκοριτ 13/7
ΠΕΡΖΕΥΣ (δ.)	75	75006	α. Γκάμπον 14/7 διά Σ. Σερποστάν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Σάουθ ράιντς Πόιντ 29/7
ΠΕΤΙΓΚΟ	67	39035	α. Τήν 17/7 διά Π. Κορτίς
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ναυκόγια 13/7 διά Κίνουρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	α. Π. ντε Μπουζ 25/7 διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	ε. Πειραιά 1/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζένταν 19/1 (ἀπόθηκη)
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	δ. Σουεζ 17/7 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	α. Ράς Τανόύρα 20/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	δ. Πόρτ Σάδι 2/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	α. Πειραιά 23/7 διά Αίγυπτον
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	α. Πειραιά 31/7 διά Αίγυπτον
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 27/7 διά Μπιζέρτα
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Τζένταν 22/7 διά Ρ. Τανόύρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 5/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	α. Πειραιά 30/7 διά Μέγαρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Σουεζ 24/7 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Ρ. Τανόύρα 21/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Αυβέρσαν 27/7 διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 30/7
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ	57	8776	ε. Αυβέρσαν 28/7 διά Χάιφα
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	α. Μπουένος 'Αϊρες 28/7 διά Χάιφα
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Βόλον 17/5 διά Νινηράν
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	αργεί εις Πειραιά 30/1/78
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Μπαδράν 27/7
ΠΗΛΙΟ	67	29506	δ. Κωνιπούλιν 2/7 διά Μαύρην Θάλασσα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	ε. Μπουένος 'Αϊρες 26/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α	52	2445	δ. Κωνιπούλιν 1/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	ε. Λ. Γκουάρια 31/7
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	ε. Αγυουσταν 22/7
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Μαντάρ Σαπούρ 18/6
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Σιγκαπούρην 31/7
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Σιγκαπούρην 22/6 διά Ίραν

ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560	α. Βιζαραποτάνη 25/5
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	α. Κουβέτι 27/6 διά Ίνδιαν
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις Λουάντα από 1/11/77
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	εις Ασσάμη από 25/9/78
ΠΙΤΡΙΑ	72	9350	ε. Τούμπα 24/7
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Λάγος 30/6
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ε. Χάρηρη 21/7
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	α. Αιβέρσαν 4/8 διά Τριπολίν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	ε. Λάς Πάλμες 2/8
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ'	72	3446	ε. Θέουτα 28/7 διά Ρουέν
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Λάβρην 21/7 διά Χαλκίδα
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	α. Αιβέρσαν 31/7 διά Προκρέσο
ΠΙΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Πειραιά 8/7
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Μπαγκός 24/7
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Ντάρμπαν 19/7 διά Λά Γκουαίρα
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Θέουτα 28/7
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Λά Γκουλέτ 23/7
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	64	7832	α. Ντάρμπαν 21/7 διά Βραζίλιαν
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ε. Άλεξανδρειαν 28/7
ΠΟΛΥΕΝΗ	62	17953	α. Νέαν 'Ορλεάνην 25/7
ΠΟΛΥΕΝΗ	58	8314	ε. Λάγος 1/8
ΠΟΛΥΕΝΗ Γ'	57	8565	α. Βαλιτιώρην 30/7 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΟΛΥΣ (δ.)	65	40284	α. Μαδέρια 24/7 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	αργεί εις Πειραιά από 15/4/75
ΠΟΛΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	δ. Παναμέ 29/5 διά Μαζατάλαν
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Βρεμπη 31/7 διά Ντηρότ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Τινερίφην 20/7 διά Περιοκόν
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	α. Μαντανικό (Μεξ) 10/6
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Βαρκελώνην 1/8
ΠΟΠΗ ΙΙ	51	7154	αργεί εις Χαλκίδα από 9/11
ΠΟΡΟΣ	57	8776	ιδέ «ΠΕΤΡΟΜΕΡ ΛΑΪΤ»
ΠΟΡΟΣ ΑΙΑΝΤ	62	5220	α. Τόμα 23/7 διά Τακοράντι
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	53	3701	μετωνυμόσηφο «ΤΑΜΑΡΙΑ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	εις Πειραιά 18/10 (έπισκεψι)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	υπό παραλαβήν
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	ε. Πόρτ 'Αρβρου 27/6
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	αργεί εις Πειραιά 21/2
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Τοιταγκόν 27/7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3312	αργεί εις Πειραιά από 25/10/78
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	δ. Κωνίπολιν 25/7
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	9329	αργεί εις Πειραιά 26/1
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Θρί ρίθρες 24/5
ΠΡΩΣ	68	34640	δ. Κωνίπολιν 1/7 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΠΡΟΤΕΥΣ	68	37419	α. Λός 'Αντζελες 9/7 διά Γιοκοχάμα
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	α. Σάντος 20/7 διά Μπορυτών
ΠΡΩΤΟΝ	65	1657	α. Βίσμη 26/7 διά Σφάξ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	ε. Γκάλβεστον 3/7
ΠΥΓΑ	72	10351	α. Μαπούτο 29/7 διά Λονδίνον
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Αγυούστα 16/7 διά Μπάνιας
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	α. Λιβέρνο 7/7 διά Αλγερίου
ΠΥΡΓΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Μερανί 21/6 διά Ισκεντέρουν
ΠΩΔΙΑΝΑ	60	6894	ιδέ «ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ» ως μετωνυμό
ΠΩΔΙΑΝΑ Κ.	70	14609	δ. Σκώ 26/7 διά Λένινγκραντ
ΡΑΙ'ΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Ήπαχη 30/7 διά Σουηδίαν
ΡΑΙ'Ν ΤΡΕΠΤΝΕΡ	63	5249	υπό παραλαβήν
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Λάς Πάλμας 13/7 διά Γουόρρι
ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	7336	α. Τακοράντι 28/7 διά Μηλιτόπο
ΡΕΑ	71	9025	α. Άλεξανδρειαν 19/7 διά Τουρκίαν
ΡΕΑ	56	4275	εις Σάρχας 31/12/78
ΡΕΒΕΚΚΑ	61	4152	α. Ταραγκόνα 15/6 διά Λάγος
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ.	53	2920	δ. Σουεζ 29/7 διά Σιγκαπούρην
ΡΕΤ'ΝΦΡΩΣΤ	60	4820	ε. Σούρη 13/6 διά Βρέστην
ΡΗΓΚΑΑ ΣΑΝ	56	12131	δ. Σουεζ 23/7 διά Κάντλα
ΡΗΓΚΑΑ ΣΗ	60	8109	δ. Σουεζ 30/7 διά Νταμάν
ΡΗΓΚΑΑ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Παραμερίπου 26/7 διά Σουρίναμ

BROSTRÖMS
Always at your service
 BROSTRÖMS

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

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ'	63	14961	ε. Πόρτ Σουάν 17/7	ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	ε. Πειραιά 22/6 (έπισκευα)
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ο. Λιγέσος 2/8	ΣΑΩ ΠΑΟΥΑΟ	59	5852	ε. Ρίο Ιανέρο 9/1
ΡΗΑΙΓΙΑΝΤ	77	9774	ο. Φλωδόφειαν 19/7 διά Τάμπα	ΣΑΥΘΟΓΥΐΝΤ	63	15981	δ. Γιβραλτάρ 21/7 διά Προβίτενς
ΡΗΝΗ	62	9771	ε. Λαγός 10/6	ΣΑΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	δ. Σητέζια 23/7 διά Λιβύην
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	ο. Μιδαρον 20/7	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Κόρφους Κριότι 17/
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ο. Κοπεγχάγη 27/7 διά Στοκχόλμην	ΣΑΠΦΟ	63	17876	ε. Μόνπιλ 23/7
ΡΙΒΑ	63	10299	ο. Μιδαρον 19/7	ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	δ. Π. όφ Σπαινη 20/7
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ο. Αιμέροαν 7/7 διά "Αννάμπα	ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Κουβέτι 29/7
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	δ. Νίτερ 15/7 διά Αρμύνα	ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	ο. Πόρτ Χάρκουτ 24/7 διά Τέμα
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	ο. Μπραντάντος 27/7 διά Βραζιλίαν	ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑΪ'	61	6334	ε. Στετίνον 1/8
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	ο. Θεσσα 29/7 διά Λαττάκιο	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. Μασσαλίαν 2/8
ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	ο. Μασσαλίαν 3/7	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εις Λομπίτο από 20/9/77
ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Χάρλιγκεν 26/5/78	ΣΑΣ	40	5360	ε. Σαντάντερ 23/7
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΐΠΡΟ	57	4931	ο. Αιμέροαν 3/8 διά Γκουσίρα	ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ε. Γκέραλντον 31/7
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	ο. Σπιλάτον 27/7 διά "Οδόσσον	ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	106970	έξωθι Ντουμπάνι 31/7
ΡΙΟΝ	59	3413	ο. Λα Γκουλετ 29/7 διά Σκικντα	ΣΕΛΑΣ	63	10947	ε. Ρουέν 24/6
ΡΟΔΑΝΘΗ Α.	58	8656	ε. Ντιρόπιταν 17/5	ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	υπό παραλαβήν
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	ο. Μπαλάο 6/7 διά Λα Λιμπερτάντ ("Εκουαν.)	ΣΕΜΙ	66	11906	ο. Ελαντ 31/7 διά Σιγκαπούρην
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ο. Κρήτ Τάουν 12/7 διά Νότιον "Αμερικήν	ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ο. Βολτιμόρην 17/7 διά Ιταλίαν
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Δανταϊκ 26/7	ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	ο. Σ. Λουίς ντη Ρόν 3/8 διά Ντακάρ
ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	ο. Φορτάδουν 8/6	ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	υπό παραλαβήν
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	υπό παραλαβήν	ΣΕΡΦΙΟΣ (δ.)	59	12330	δ. Γιβραλτάρ 2/8 διά "Αλγέριον
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ο. Λας Πάλμας 18/7 διά Νιγηρίαν	ΣΕΡΙΟΣ	63	4017	ε. Μπουένος "Αιρες 23/7
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	ο. Θεσσα 11/7 διά Γουάρρι	ΣΕΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	ο. Κομώ Μπαι 18/7 διά "Οδησσόν
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	ο. Πειραιά 24/7 διά Θεσσαλονίκην				
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2806	ε. Χοντέντα 26/7				
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	ο. Σιγκαπούρην 18/7 διά Τζακάρταν	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ο. Τζιμπούτι 30/6 διά Σαγκάνη
ΣΑΓΙΖΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	64	7606	υπό παραλαβήν	ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	59	8766	μετωνομάσθι "ΤΟΜ"
ΣΑΓΙΝΙ	57	9038	ε. "Ειριουάδοθ 31/7	ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	δ. Πόρτ Σαλδ 4/7
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	ε. "Μήτσος 11/7	ΣΗ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	59	9165	ο. Νέαν "Υόρκην 13/7 διά Κή Σουέστ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Σιγκαπούρην 19/6	ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9422	δ. Σουέδ 6/7
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	ο. Γιβραλτάρ 18/7 διά Βουβάνη	ΣΗ ΛΑΓΙΩΝ	77	8746	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248	ο. Μομάδαν 9/7	ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Βενετίαν 20/7
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	66	16186	ο. Ιοκυαντερούν 10/7	ΣΗ ΠΑΥΟΕΡ	59	7746	ε. Ασσαβίνα 1/8
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	ο. Αγιουστον 3/7 διά Ζουετίνα	ΣΗ ΡΕΓΚΤΖΕΡ	59	10075	ε. Πουνταρένας 25/6
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Κιουράδα 27/7	ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	δ. Θερανταΐ διλ. 26/7
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	υπό παραλαβήν	ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ο. Γιβραλτάρ 17/6 διά Ραβέννα
ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	ο. Σελλ Χάφεν 3/8 διά Μεσόγειον	ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	ο. Πιραιά 26/6 διά Ραβέννα
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Π. Χάρκουρτ 24/6	ΣΗ ΤΑΓΓΚΕΡ	73	13631	ο. Χομίλον 21/7
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	υπό παραλαβήν	ΣΗ ΤΑΙΝΤ	71	9610	ε. Γκριπόν 29/7 (έπισκευα)
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ο. Ουντεβάλα 6/7 διά Σουμάτρα	ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ	77	9422	ο. Σιγκαπούρην 23/6 διά Μπάραρον
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	υπό παραλαβήν	ΣΗΜΕΙΝΤ ΠΡΩΤΟ	58	3829	ο. Λισανθώνα 2/8 διά "Αλεξανδρείαν
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	υπό παραλαβήν	ΣΗΝΗ (μ.)	65	33287	ο. Χάμπον ρόδες 30/7
ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Σκυ 24/7 διά Λένινγκραντ	ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	ε. Αιμέρρας 27/7
ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	ε. θεσσα 10/7	ΣΗΣΠΟΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ο. Χάμπον ρόδες 31/7
ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	ο. Ριο Γκράντε 29/7 διά Μπάραρον	ΣΗΣΠΡΑΙΤ	59	6791	προσήρμαν εις 23-25B—68.14A 1/7
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ε. Νιουσφέν 2/8	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	υπό παραλαβήν
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ο. Τζενταν 23/7	ΣΗΤΕΙΑ ΣΑΝ	56	9946	δ. Κωνιπολην 28/6 διά Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΪ'	54	8517	ε. Σάντος 27/7	ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	ο. Σάντος 23/7 διά Τενερίφην
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ο. Μαρούτο 25/7 διά Τζένταν	ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	ε. Πουεριό Καμπέλο 13/7
ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	68	1571	ε. Αιμέρραν 1/8	ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	ο. Πιραιά 22/7 διά Νέαπολην
ΣΑΜ ΑΝΤΩΝΥ	63	3812	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ο. Τάμπα 17/7 διά Βουβάνη
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Σάντος 29/7				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	ο. Σέτα 23/7 διά Ραβέννα				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	ο. Πασίρ Γκουντάν 8/7 διά "Ελλάδα				
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ο. Λουσφούτ (Μαλαισία) 1/8 διά Γιοκοχάρα				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ο. Εμπιτζεργκ 26/7 διά Κοπεγχάγην				
ΣΑΝ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ ΙΙΙ	61	8153	ε. Αλεξανδρείαν 21/7				
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	ε. Μιτσενόν 25/7				
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10000	εις Κόρηπ υπό συμπλήρωσιν				
ΣΑΝΙΚΟΥΑΣΙΚΑ	79	10000	εις Κόρηπ υπό συμπλήρωσιν				
ΣΑΝΝΑΡΙΑ	78	11000	ο. Νιούπορτ 3/8 διά Ντεμεράρα				
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ο. Νέαν "Ορλέανην 21/7				
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	ε. Σάντος 25/7				
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ο. Τακόμα 1/7 διά "Απω Ανατολήν				
ΣΑΝΤΟ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	78	9773	ο. Τάν 4/8 διά Ρουέν				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13600	ο. Μιδαρον 15/7				
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ο. Ταράρετον 26/7 διά Μρουναβίκ				

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξι Ιαπωνίας και τάναπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίων

μέ προσεγγίσεις και εις έτερους λιμένας "Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν Έλλαδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΐΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ΣΙΑΚ	56	5042	α. Αλεξανδρεια 21/7 διά Ιαπωνιαν				
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	63	9341	δ. Πόρτ Σαΐδ 7/7				
ΣΙΝΤΥ	70	18287	α. Αύγουσταν 2/7 διά Κατανία				
ΣΙΟΝΟΣ	72	16018	α. Κιγκατον 4/7 διά Ν. Θάλασσαν				
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Λαζαρέζες 24/7 διά Ν. Θάλασσαν				
ΣΙΦΝΟΣ	62	3097	ε. Χαϊδα 28/7				
ΣΚΑΠΓΟΥΤΓΑ	76	19150	α. Βίλα Κοντιτούδων 21/7 διά Μη. Αυρες				
ΣΚΑΠΓΟΥΤΓΝΤ	70	9077	δ. Σουεζ 29/5				
ΣΚΑΠΛΕΙΓΚ	53	3899	δ. Ντόβερ 13/4				
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	ε. Χιούστον 17/7				
ΣΚΑΠΜΠΡΗ	71	9085	α. Κωνίπολιν 23/6 διά Μαύρη Θάλασσα				
ΣΚΑΠΝΤΕΙΓΑ	76	19451	α. Μοντεβίδεο 27/7 διά Βαρκελώνη				
ΣΚΑΠΤΡΕΪΓΝΤ (δ.)	60	21230	α. Χόμπον πόδς 20/7 διά Κουρασάο				
ΣΚΑΙΑΘΟΣ	50	4367	δ. Κωνίπολιν 29/7 διά Μαύρη Θάλασσαν				
ΣΚΑΗΡΙΩΝ	69	9057	άργιε εις Περαιά				
ΣΚΩΠΑΣ (δ.)	66	57017	άργιε εις Ητέαν από 3/3/76				
ΣΚΩΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Ρόττερνταν 28/7 διά Ραβέννα				
ΣΚΩΠΕΛΟΣ	48	3745	αργιε εις Περαιά από 9/7/78				
ΣΚΩΠΕΛΟΣ ΣΗ.	57	1368	α. Ρόττερνταν 4/8 διά Αμβούργον				
ΣΚΩΠΕΛΟΣ ΣΚΑΥ'	61	2774	α. Γκάρατ 1/8 διά Αλγερίου				
ΣΚΟΠΗ	56	10043	α. Γανόνη 10/7 διά Αλεξανδρείαν				
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Λας Πάλμας 29/6 διά Κωνσταντζαν				
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	α. Μη. Αυρες 29/7 διά Ραβέννα				
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	53	6319	ε. Μπάρον 21/7				
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	εις Περαιά 18/4 (επισκευαι)				
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	δ. Κωνίπολιν 24/7 διά Κωνσταντζαν				
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. Περαιά 1/8 διά Αλεξανδρείαν				
ΣΟΒΕΡΕΙΤ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΒΕΡΕΙΤ ΣΤΑΡ	66	8534	α. Περαιά 26/7 διά Σμύρνην				
ΣΩΝΙΚ	62	28327	άργιε εις Περαιά από 20/9/75				
ΣΟΥΑΖ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	α. Μασσαλίον 28/7 διά Ντόρ ες Σαλαμών				
ΣΟΥΑΖ ΔΕΙΓΚ (δ.)	61	20433	δ. Παναμά 13/7				
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	ε. Της 4/8				
ΣΟΥΖΥ Ι.	64	4464	α. Σήνες 9/7 διά Γκάλφορτ				
ΣΟΥΓΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	57	9753	ε. Μαντρά 31/7				
ΣΟΥΓΙΝΤ ΣΑΡΠΡΑΖ	56	10271	α. Μποβάνκαρ 20/7				
ΣΟΥΓΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	α. Αλεξανδρείαν 9/7				
ΣΟΥΓΙΝΤ ΣΗΓΚΑΑ	53	2959	ε. Ντακάρ 6/1				
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	α. Καζαπλάνκα 27/7				
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	ε. Μπούνες Αυρες 30/6				
ΣΟΥΝΙΟΝ	60	4489	ε. Βίλιγκτον 31/7				
ΣΟΦΙΑ	60	8251	ε. Λαγος 23/7				
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΟΦΙΑ Β.	57	2013	ύπο παρακλήν				
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Γανδήν 25/7 διά Χιούστον				
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Πενακόλα 13/7 διά Αλεξανδρείαν				
ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	α. Ντάρμπον 21/7 διά Κορέων				
ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Λόρνακα 31/7				
ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Μπέρα 26/7 διά Ναγκόγια				
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ε. Σιγκαπούρην 29/6 διά Κίναν				
ΣΠΕΤΣΕΣ ΑΓΓΑΝΤ	70	8174	δ. Παναμά 15/7 διά Μπουενβεντούρα				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μογκαντάν 20/7 διά Μεράκι				
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΔΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	ε. Ράς Τανούρα 31/7				
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	α. Λά Πλάτα 12/7 διά Σ. Αντόνιο				
ΣΤΑΦΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Λάς Πάλμας 2/6				
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	ε. Ρόττερνταμ 3/8				
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Ρούμπιο 17/7				
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	α. Πειραιά 18/7 διά Κωνίτολην				
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Πειραιά 4/7				
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	α. Χαβρην 9/7 διά Μπέργκεν				
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Νέαν Ορλεάνην 26/7				
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Αλεξανδρείαν 30/7 διά ΗΠΑ				
ΣΤΑΡ ΓΚΕΤΖΕΡ	68	16611	α. Λονδίνον 4/8 διά Γερμανίαν				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Βανκούβερ 13/7				
ΣΤΑΡ ΔΕΦΙΔΙΑΝ	70	19199	α. Ναγκόγια 30/6 διά Φιλιππίνες				
ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ	69	19165	δ. Γιβραλτάρ 22/7 διά Π. Έβεργκλεντς				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Σιγκαπούρην 1/8				
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Όζακα 24/7				
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Γλαντάτον 31/7 διά Κίτιματ				
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Κάιρης 25/7				
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ'	61	13184	α. Αμβέρσαν 26/7 διά Νέαν Υόρκην				
ΣΤΑΡ ΛΑΚΟΝΙΑΝ	71	19206	ε. Τζένταν 27/6				
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	α. Βανκούβερ 30/7 διά Αύστραλιαν				
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	α. Λός Αντζελες 27/7 διά Βανκούβερ				
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Κεμπλά 26/7				
ΣΤΑΡ ΠΡΑΤΝΤ	62	15649	ε. Σαβάνναν 29/7				
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΕΥΣ	68	18470	ύπο παρακλήν				
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	α. Λός Αντζελες 14/7 διά Καρντιφή				
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Τζένταν 27/7 διά Ινδίαν				
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Σάν Σεμπαστίαν 19/7				
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.)	65	37865	ε. Φιλοδέλφειαν 22/7				
ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	56	3369	δ. Σουεζ 14/7 διά Αραβίαν				
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	δ. Κωνίπολιν 116 διά Περαιά				
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ε. Μπαβηγκάρ 19/7				
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Αύγουσταν 23/7 διά Αννόμπα				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Αμπουργόν 26/7				
ΣΤΗΛΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ	65	7606	ε. Τιμινγχάρ 25/7				
ΣΤΟΑΤ ΚΑΦΡΙΝ (δ.)	60	13019	α. Νεάπολιν 8/5 διά Ρόττερνταμ				
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Ταρουσία 1/8 διά Μαυρίκιον				
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Ρόττερνταμ 20/7 διά Αρούμπα				
ΣΤΟΡΦΑΔΕΣ	62	9043	α. Ριο Ιανέριο 12/7 διά Ρόττερνταμ				
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Περαιά 28/7 διά Ιταλίαν				
ΣΤΥΛΙΣ (δ.)	61	16417	α. Κορινά 1/8 διά Λάντς Έντ				
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	α. Ταραγκόνα 27/7 διά Μπετζόια				
ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΙΑ	52	5610	α. Αλεξανδρείαν 24/7				
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	ε. Αλεξανδρείαν 28/7				
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5748	α. Αλεξανδρείαν 18/7				
ΣΥΝΑΥΤΙΔΙΑ	56	6617	ε. Δουνκέρκην 13/7				
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Αμβέρσαν 31/7				
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ε. Λαττακία 1/7				
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	α. Μη. Αυρες 24/7 διά Τενερίφην				
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	α. Αλεξανδρείαν 23/7				
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 19/7				
ΣΥΡΙΑ	78	5466	εις μεσογειακάς μεταφοράς				

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 SHIPOWNER 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

ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Ρεσιφε 16/7 διά 'Αρούμπα	ΤΡΟΠ'ΙΝΦΕΛΣ	60	9255	α. Κολόμπο 2/8 διά 'Αγγλιαν
ΣΥΡΟΣ	59	5202	ε. Χιουστον 10/7	ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	66	45255	α. Νέαν 'Ορλεάνην 19/7
ΣΥΡΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	78	5720	α. Μοντεβίδεο 19/2 διά Ρ. Γκράντες	ΤΣΑΪ'Ι ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	58	6867	ε. Μομπάσα 2/8
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	α. Π. 'Αλεγκρε 30/7 διά Βραζιλίαν	ΤΣΑΡΙΤΥ	57	8486	ε. Ρουέν 13/7
ΣΩΤΗΡΗ	62	21099	ε. Γένοβα 2/5 (επισκευα)	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Παναμά 15/7
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ε. Βόλον 12/7	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Νιώρηπαν 22/7 διά Καναδά
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. 'Αρμέρσαν 2/8 διά Τζένταν	ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	α. Πειραιά 1/8 διά Νέαν 'Υόρκην	ΤΥΡ	68	8255	ε. Καράτι 30/7
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	α. Μομπάσα 21/7 διά Μπάραν	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	α. Μυρέριτ Ρόδς 25/7
ΤΑΚΗΣ Η	57	6508	α. Καρθαγένην 1/8 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΤΥΧΗ	59	4161	δ. Πόρτ Σάιδ 3/8
ΤΑΚΙ	69	3995	ε. Πειραιά 31/7	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Μομπάλ 16/7 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Σαν Σεμπαστιάν 16/7	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις ζουέζ 27/6/78
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. 'Αρμέρσαν 1/8 διά Μπ. 'Αυρες	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	εις ζουέζ 3/12/78
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Φριντερίδα 30/7	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Κόρπους Κριστι 25/6
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Αμβούργον 14/7 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΥΜΝΟΣ	78	6400	α. Ανία 30/5 διά Πατέτες
ΤΑΝΙΑ	57	3605	ε. Πειραιά 29/7	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	ε. Άγ. Φραγκίσκον 25/7
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Σαρδίνα 12/7 διά Αρούμπα	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	α. 'Άγ. Φραγκίσκον 23/7 διά 'Ιράκ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	α. Λεοπότα 8/7	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 30/7
ΤΑΡΑ	61	3943	α. Χαρβίτς 31/7	ΦΑΙΑΣ	70	11489	δ. Σουέζ 30/7
ΤΑΡΕΚ	53	4097	ε. Νταμάρ 30/7 διά Πειραιά	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Τάουν 12/7 διά Καναδά
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Παναμά 18/6	ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	α. Νεπολοκ 2/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Γκουαγιάκ 4/7 διά 'Αγ. Βικέντιον	ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ	58	4885	ε. Πόρτ Σουδάν 27/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΑΤΕ'Ν	73	19420	ε. Σάντος 30/7	ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμά 8/7 διά 'Αβανα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	ε. Ναγκόνια 24/7	ΦΑΙΗ ΙΙΙ	57	6334	δ. Κωνίπολιν 30/7 διά Κωνιτόντζαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 26/7	ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Κούρε 18/7
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Άλγκεβιρας 29/7	ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	εις Σουσθάμπτον από 23/2
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	α. 'Αμβεράσαν 6/7 διά Βομβάην	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Μπουνγκούρι 19/7
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	δ. Λός 'Αντελέσ 5/7 διά Μπουσαν	ΦΑΜΙΛΙΑ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	65	10116	ύπο παραλαβήν
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14785	α. Φριμάντα 19/7 διά Σαληφ	ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνι 30/5/77
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	α. Αμέρσαν 4/8 διά Μπ. 'Αυρες	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 30/7 διά Ειρηνικόν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Σάρδηρα 21/7 διά Τούπτα	ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ	65	8999	ε. Μπ. 'Αυρες 29/7
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. 'Αλεξάνδρειαν 14/6	ΦΑΣΑΝΤΑ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	53	4347	ε. Πειραιά 17/7
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	α. Ντουσιπάτι 2/8 διά Μ. Καμπούς	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Κότα-Κιναμπάλου
ΤΕΛΑΜΩΝ	54	7853	α. Λάδηρας 2/7 διά Θεσσαλονίκη	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	εις Πειραιά 10/6/78
ΤΕΛΑΝΚΑ	56	3865	δ. Γιβραλτάρ 3/8 διά 'Αμβούργον	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤΚΣ	69	12748	ε. Αετό 25/7
ΤΕΛΑΟΥΡΑ	55	3825	α. 'Αμβεράσαν 17/7 διά Μπετζάδια	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ε. Χαλιφάς 20/7
ΤΕΛΕΑΝΟΣ	67	12162	ε. Σινκαπούρην 1/8	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	α. Μπ. 'Αυρες 23/7 διά Μοντεβίδεο
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	εις μεσογειακά μεταφοράς	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Γιουροπόρτ 30/6 διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	α. Σιγκαπούρην 25/7 διά 'Ιαπωνίαν	ΦΙΛΙΑ	58	10566	εις 'Αμπιτζά 5/4
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ε. Τούπταβεκίν 25/7	ΦΙΛΙΑ	60	5523	ε. Πειραιά 30/4
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	68	14569	α. Θεότα 20/5 διά Καναδά	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Γιοκόχαμα 25/7 διά ΗΠΑ
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΓ'	72	9081	α. Κεπλά 21/7 διά Κίνα	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	ε. 'Αλεξάνδρειαν 10/7
ΤΖΕΙΝΤ	74	9315	α. Πειραιά 14/7 διά Βάρνα	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	57	2484	ε. Αντόντ 31/7
ΤΖΕΛΑ	62	9571	υπό παραλαβήν	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	υπό παραλαβήν
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Κοστάρι 9/6 διά Κίναν	ΦΙΛΟΘΕΟΣ	61	9789	α. Μπαγκόκ 29/7 διά Ταιβάν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	α. Κούν Μπατ 10/7 διά Διλβανον	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	α. Αρδού 3/7
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	α. Βενετία 2/7 διά Τριπολίν	ΦΙΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Γλασκώβην 3/8
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Νάρβιτ 13/7 διά Στεττίνον	ΦΙΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ρούριο 24/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	υπό παραλαβήν	ΦΛΟΡΥ	58	2874	δ. Παναμά 11/7 διά Καστέλον
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Σαγκινά 18/7	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνον 2/8 διά Μπιλμπάδο
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Νέαν 'Υόρκην 15/6	ΦΛΩΡΑ Κ.	60	9685	α. Βαλπαραΐζο 1/8 διά Λα Γκουάρια
ΤΖΟΥΑΛΑ Δ.	68	14569	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 25/6 διά Κορέαν	ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ε. Πορτ Κελάνη 19/7
ΤΖΟΥΝΙΑΣ	77	3827	ε. Κιγκούτον 28/7	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	α. Νοντεβίδεο 11/7 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΤΖΟΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Ντόρπιταν 16/7	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	υπό παραλαβήν
ΤΖΟΝ ΓΡΕΟΣ	77	16380	ε. Τούμπα 25/7	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	δ. Παναμά 28/7 διά Μαζατλάν
ΤΖΟΝ Κ.	78	15364	α. Φόρτιουν 25/7 διά Κιούστον	ΦΟΙΝΙΣ	48	3269	άργει εις Καράτοι 19/11/76
ΤΖΟΝ ΛΕΩ	56	8818	ε. Τούταγκου 21/6	ΦΟΙΝΙΣ Ι.	76	10256	μετανομάσθη «ΣΟΥΧΙ»
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Τζένταν 28/7	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Νέαν 'Ορλεάνην 12/7 διά Μεξικόν
ΤΖΟΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	δ. Πιανά 18/7 διά Ειρηνικόν	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Φιλαδέλφειαν 11/7
ΤΖΟΝ Π.	53	3025	δ. Σουν 25/7 διά Γκιζόν	ΦΟΥΡΚΡΕΟ	59	3775	ε. Ρούβεννα 4/6
ΤΖΟΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	66	39520	ε. Ρότερνταν 16/7	ΦΡΑΝΚ	70	2997	ε. Πειραιά 16/7
ΤΖΟΝΗ	65	19750	α. Ρότερνταν 4/8 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	α. Καράτοι 20/7 διά Μομπάσαν
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	ε. Τάων 21/7 (επισκευα)	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Ρότερνταν 3/8
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	ε. Βαλεντίνα 6/6	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Τζένταν 29/7 διά Χάιφογκ
ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786	δ. Μπρουναμπούτελ 23/7 διά ΗΠΑ	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Τοιμά 25/7
ΤΖΟΡΤΖ Φ.	58	3778	α. Δουνκέρκην 1/7 διά 'Αρχάγγελον	ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	69	13543	α. Σάν Νικολάς ('Αργ.) 19/7 διά Μπ. 'Αυρες
ΤΖΟΡΤΝΑ	77	11348	α. Λάδηρας 11/7	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Μομπάλ 9/6 διά 'Αλγέριον
ΤΗΟΥΣ	53	5690	α. 'Αλεξάνδρειαν 13/7	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	α. Καθρήν 13/7 διά 'Αγαδίρ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	3717	α. Σαβόνη 1/8 διά 'Αλγέριον	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	ε. Κοπέρ 28/7
ΤΗΛΟΣ	67	12142	α. Μπόραρ 29/7 διά Κόρμπε	ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	μετανομάσθη «ΜΑΙΡΗ ΜΠΕΘ»
ΤΗΝΟΣ	67	10449	ε. Τενέρηφ 30/7	ΦΡΙΕΟΣ Δ.	68	10544	ε. Τζένταν 15/7
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Χιούστον 19/7	ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	9885	α. Μπαραρ 20/7
ΤΗΜΗ	71	5042	δ. Κωνιτόλιν 29/6 διά 'Οδοσσόν	ΦΡΟΖΥΝΗΣ	56	9539	άργει εις Πειραιά
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τέιμπλ Μπαι 11/5 διά ΗΠΑ	ΦΡΟΖΩ	70	18328	ε. Αυβούργον 26/7
ΤΙΝΑ	73	3094	δ. Ελανόρα 23/7 διά Βαλτίκην	ΦΡΟΖΩ Κ.	70	9069	ε. Φιλαδέλφεια 9/7
ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΑΗ	61	11621	α. Αμέρσαν 3/8 διά 'Αγ. Δομινικο	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	ε. Αγύούσταν 14/7 διά Π. Ρίκο
ΤΙΝΙ Π.	70	3025	ε. Αμότραντα 31/7	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Χιούστον 4/7
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Κροκούτα 2/8	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Νέαν 'Ορλεάνην 21/7
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	α. Ρότερνταν 21/7 διά Κή Γουέστ	ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Βανκούβερ 11/7 διά Κίναν
ΤΟΛΗΜΗΡΟΣ (δ.)	63	4797	α. Κάροπτα 17/6	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Αργκουινεγκούν 2/8 διά Σαντάνα
ΤΟΜΜΥ	61	3142	ε. 'Αντεν 28/7	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Π. Κορτές 15/ διά Σάντα Μάρτα
ΤΟΝΙ	62	6246	α. Πειραιά 22/7 διά 'Αλβανία	ΧΑΛΗΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Βρόστην 25/7
ΤΟΞΟΝ	77	15981	α. Λάδηρας 1/8 διά Λιβερπούλ	ΧΑΛΚΙΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	υπό παραλαβήν
ΤΟΣΟΥΤΗΣ	74	19166	δ. Λάδηρας 1/7 διά Μπόνου	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	γ. 'Αμβούργον 3/8
ΤΟΣΟΥΤΗΣ	71	9082	ε. Μπαράντα 14/7	ΧΑΡΙΣ .	65	5038	ε. 'Αλεξάνδρειαν 20/7
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Σιγκαπούρην 22/7 διά 'Ελλάδα	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Πντέ Μπούκ 14/7 διά Μπιζέρτα
ΤΟΡΟ	69	8256	δ. Μαντράς 29/7 διά Καλκούτα	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	α. Μπ. 'Αυρες 26/7 (επισκευα)
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ε. Σαβόνα 29/7	ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ	69	10016	δ. Σουέζ 27/7 διά Ταιβάν
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Λάδηρας 1/7 διά Μπόνου	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Σίδνευ 6/6
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δ. Ρότερνταν 1/8	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Π. Κομπέλα 3/7
ΤΟΦΑΣΟΓ Σ.	51	7902	ε. Καρόρα 24/7	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Μαδέρια 1/8 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΙΑΙΟ	57	9045	δ. Λονγκίτο 5/7 διά Μοκαμέντες	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Νέαν 'Ορλεά

ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ξέωθι Κοστ. 20/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935	α. Ρεάφε 27/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	61	10434	α. Χιούστον 19/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ι	58	11765	εις Αμβέρσαν 10/9/78
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δι)	66	41946	α. Γιβραλτάρ 23/6 διά Κόρπους Κριστί
ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28203	α. Χιούστον 20/7
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ	58	10244	α. Θέουτα 23/7 διά ΗΠΑ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	α. Κιότζα 16/7 διά Βεγγαζήν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α	71	16246	α. Καράται 15/7 διά Αγγκλιαν
ΧΡΥΣΗ Β. (δι)	61	13360	α. Αύγουστον 12/7 διά Τριπολίν

ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ	49	3422	εις μεσογειακός μεταφορας
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ	54	3720	α. Λάρνακα 22/7 διά Χαρπτον Ρόδος
ΨΑΡΑ	56	8524	α. Ντώρμπαν 20/7 διά Αμπιτζέν
ΨΗΛΗ	65	12369	δ. Πόρτ Σάδ 29 "
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Ταμπικό 28/7
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Τοκοπίλα 23/7
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Σουύτα 18 διά Λαούτοκα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. Θέουτα 1/7 διά Νέαν Όρκειοννην
ΟΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	ε. Σαρζά 28/7

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:		
'Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμέλης 3, Έκαλη	'Επί τής υλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός	'Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99, Νίκαια
Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς		

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.000

Τά ύπό ξένας σημαίας



ΑΓΑΠΗ	64	5916	α. Π. Καμπέλο 26/6 διά Όλλανδίαν	AΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	50	8280	α. Χόνκ Κόγκ 16/7 διά Κασιούνη
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	β. υπό παραλογήν	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ	76	125465	α. Ράς Τανούρα 9/7 διά Π.ντέ Μπούκ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	δ. Σουεζ 28/7	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Πόρτ Χάρκουρτ 16/7 διά Μπρίστολ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	δ. Νιόρντρεχτ 20/7	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	δ. Σουεζ 30/7 διά Ούμ Κάρα	ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	62	1087	ε. Κόρτζα 25/7
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	α. Σίκικαν 14/7 διά Τελούγκ Σεμάγκο	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Καρσιούνη 7/7
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	άργει εἰς Λεμεσόπολ 7/10	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Φιλαδέλφειαν 14/7
ΑΓΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ Ι (δ.)	56	20140	α. Πούλι Μπούκοικ 9/7 διά Ινδονησίαν	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70482	α. Χάρπτων Ρόδης 1/7 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)	68	48559	α. Ρόττερνταν 17/7 διά Αλγερίου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Μπαρμπαντός 27/5	ΑΣΤΗΡ II (π.)	62	5482	δ. Παναρά 21/7 διά Ειρηνικόν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV(π.)	61	6038	ε. Τζέταν 27/7	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ (κ.)	57	2106	α. Αυγούσταν 12/7 διά Αλγερίου
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (πt)	73	18328	ε. Θάντερ Μπάι 29/7	ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	α. Μπ. Αύρες 24/7 διά Αιμβούργον
ΑΕΛΛΟ (δ.)	57	20745	άργει εἰς Πειραιά 14/6/77	ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13074	ε. Λας Πάλμας 18/7
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 19/7 διά Ειρηνικόν	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Κουβέτι 16/6
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	άργει εἰς Πειραιά 12/2	ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Μ. δ. Φαχάλ 26/7
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	δ. Παναμά 16/7 διά Έκουαντόρ	ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Πόρτλανδ (Με) 23/7 διά Κιουρασό
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Μπαρμπούντ 2/7	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	α. Βανκούμπερ 30/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.δ.)*	56	12447	άργει εἰς Πειραιά από 3/7/75	ΑΤΑΛΑΝΤΗ ΕΞΠΟΡΕΡ (δ.)*	65	32225	α. Νέαν Όρλεάνην 28/7
ΑΘΗΝΗΝ ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ (κ.δ.)*	51	8675	δρούει εἰς Πειραιά από 14/5/75	ΑΤΡΥΤΟΝ	57	10398	εις Μουριάνα από 25/9/78
ΑΘΗΝΗΝ ΣΚΑΥ*	59	8724	ε. Λάργος 12/6				
ΑΘΟΛΟΣ	60	10733	α. Νέαν Όρλεάνην 17/6				
ΑΙΚΑΤ. Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	67	28646	α. Μπάχι Μπάνκα 27/6 διά Ιαπωνίαν				
ΑΙ'ΚΟΝ*	71	27958	α. Λος "Αντέλεξ 28/7 διά Γιοκοχώμα				
ΑΙ'ΛΑΝΤ Κ. (πt)	49	1502	ε. Πειραιά 31/5				
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑΥ*	76	11084	α. Αμέρεραν 24/7 διά Ρόττερνταν				
ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)	52	2517	άργει εἰς Πειραιά 6/2/74				
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΜΕΑΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	α. Δάνης 3/7 διά Γουόρρι				
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΣΥΜΦΟΝΥ (κ.)*	66	8943	ε. Λάργος 6/7				
ΑΙ'ΡΗΝΗ ΦΙΝΕΛΙΤΥ (κ.δ.)	61	21099	α. Σάντος 27/6 διά Σαντάνα				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙ'ΛΑΝΤ (μ.)	72	57802	α. Λος "Αντέλεξ 20/7 διά Μπουσάν				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	71	57830	δ. Γιβραλτάρ 4/8				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	68	92682	έξωθι Βίλεμπαντ 1/8				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	69	51627	α. Σινκαπούρην 30/7 διά Φιλιππίνες				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	67	32644	δ. Ρόττερνταν 28/7 διά ΗΠΑ				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΑΦΙΝ (δ.)	75	117340	ε. Κορύκ 15/6				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (πt)	56	8257	ε. Ντόρμπαν 30/7				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Σινκαπούρην 22/6				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΤ'ΛΟΡ (δ.)	75	117342	α. Ιμπρινχόρ 25/7 διά Περσικόν				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	α. Νέαν Όρλεάνην 5/7				
ΑΚΑΚΙΑ (κ.)*	64	1199	άργει εἰς Φάρσουντ 20/7/78				
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Σάντος 10/7 διά Μπάχ. Μπάλνα				
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡY	68	25433	α. Ντώρμπαν 15/7 διά Ιαπωνίαν				
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ	68	25433	ε. Σάντος 29/7				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	67	25168	ε. Λιβόρνο 2/8				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥY*	68	25433	ε. Σάντος 28/7				
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. Ροζάριο 14/7				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	25155	ε. Νέαν Ύρκην 25/7 διά Ιαπωνίαν				
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Σετουμπάλ 19/7 διά Σαλντάνα Μπαϊ				
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΚΤΗ (δ.)	56	10370	άργει εἰς Πειραιά				
ΑΛΑΜΕΙ'Ν (πt)	62	10403	αργει εἰς Πειραιά από 5/4				
ΑΛΕΑ	73	8824	δ. Σουεζ 18/7 διά Ίραν				
ΑΛΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Βόλον 13/7 διά Νιγηρίαν				
ΑΛΕΝΤΕΙ'ΓΑ (δ.)	70	51615	ε. Σερία 23/7 διά Κονολούδου				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	α. Πειραιά 2015				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ							
ΟΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Ντουμπάι 8/7 διά Μίλκ. Χάφεν				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ε. Ελαντ 27/7				
ΑΛΙΜΟΣ (πt)	44	2740	αργει εἰς Αντίκαρα				
ΑΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Πειραιά 31/7 διά Σαουδαραβίαν				
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	δ. Κωνίτων 25/5 διά Βατούμ				
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	α. Στανβάκ 14/7 διά Μέσην "Ανατολή				
ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Αιβ.)	64	1706	α. Λειρεσόν 28/7 διά Βιρτουόν				
ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕ'Υ'ΟΡ (Αιβ.)	66	2309	α. Ήράκλειον 10/7 διά Φελιξέτου				
ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Αιβ.)	65	1708	α. Σασουθάμπτον 27/7 διά Φελιξέτου				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Κόπτε 12/7 διά Ράς Τανούρα				
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Τοκουμάδα 10/7 διά Νταμάρ				
ΑΝΑΣΣΑ (κ.)*	53	7570	δ. Σουεζ 25/7 διά Ερυθρών Θλάσσαν				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Σάντα Φε 7/7 διά Μπάχ. Μπλάνκα				
ΑΝΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Γιουρούρη 28/7 διά Χόβρην				
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Ντώρμπαν 23/7 διά Ιαπωνίαν				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Σαδόνα 2/8				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Λος "Αντέλεξ 19/7 διά Γκάλβεστον				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Ροζάριο 20/7				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Λος "Αντέλεξ 8/7 διά Κασιούνηκ				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ	68	21418	α. Ρίταρντες Μπάι 4/7 διά Κόρπους Κριστι				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Γιουρούρη 27/6 διά Κούνα Ίμπος				
ΑΝΕΜΗ (κ.)	56	5660	δ. Σουεζ 7/7				
ΑΝΙΟΑ (κ.)	64	11034	ε. Ταϊλάνδα 24/7				
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Σ. Μικαέλ 1/8 διά Μαδείρα				
ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΝΑ Δ. (κ.)*	60	3847	ε. Μασσαλίαν 14/7				
ΑΝΝΑ Ε. (κ.)*	51	4788	εις Λας Παράδεις 26/7/78				
ΑΝΝΕΛΗΣ (πt)	55	3003	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Πειραιά 16/7 διά Χαλκίδα				
ΑΝΣΩΝ (κ.δ.)	59	19801	α. Π. Λ. Κρούζ 12/7 διά Μανδους				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	56	3990	ε. Πειραιά 25/7				
ΑΝΤΙΚΑΙΖΟ (δ.)*	59	16047	ε. Βουβάνη 23/7 διά Κάνταλα				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (πt)	53	8202	ε. Πειραιά 21/7				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ντουμπάι 26/7 διά Τζεμπέλ Ντανά				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	α. Κολόμπο 14/7 διά Πειραιά				
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III	77	38514	ε. Έμπειρ 21/7 διά Μορρισβίλ				
ΑΞΙΟΣ (πt)	57	2299	δ. Πόρτ Σάδ 29/7				
ΑΠΟΛΩΛΩΝ*	68	27989	α. Νέαν Όρλεάνην 25/7				
ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΥΡY	57	9852	δ. Σουεζ 15/5				
ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (πt)	56	5230	ε. Κέιπ Τάουν 1/8				
ΑΡΓΟΤΑΣ (δ.)	64	28313	α. Αντεν 27/7 διά Ούμ Σάιδ				
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Σουδάνη 1/8 διά Τζαμάικα				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	μετωνυμάδθη «PIBER ΣΑΙΝΤ»				

ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	α. "Αματερνταμ 26/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΓΤΖ (δ.)*	67	47344	ε. Νέαν "Ορλεάνην 28/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	α. Σαββάνα 31/7 διά Ταύρεστον
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	α. Σίδηνε 19/7 διά Ρωσίουν
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. "Αγ. Φραγκίσκου 24/7 διά Βανκούβερ
ΕΛΛΗ 2 (κ.)	52	8255	δ. Κωνιπόλιν 30/7 διά Πόρτ Σάιδ
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	65	1113	δ. Σουέζ 1/8 διά Ιράκ
ΕΑΜΙΝΑ (κ.)	61	10444	ε. Παραδύγμα 11/7
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	56	9212	ε. Λάγος 2/7
ΕΝΤΥ (κ.)	52	9592	α. Πειραιά 1/8
ΕΡΓΙΝΑ Ι (π.)	61	10032	α. Πειραιά 18/ διά Τόκιο
ΕΡΜΗΣ Κ. (π.)*	54	2360	ε. Μάλτα 25/7
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	54	11208	δ. Λας Πάλμας 5/7 διά Περικόν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	72	129260	ε. Σιγκαπούρην 20/7 διά Ίνδονησίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	72	129260	ιδες «ΕΥΓΕΝΙΑ»
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	70	96775	δ. Σουέζ 29/7
ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	5331	α. Ντουμπάι 15/7 διά Μ. Καμπούς
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	α. Π. ντε Μπούκ 26/7 διά Πειραιά
ΕΥΔΟΓΙΑ (κ.)	48	3675	υπό παραλαβήν
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Σκάλ 22/7 διά Σέβεν "Αιλ.
ΕΥΠΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.)	57	10741	δ. Μπρουναμπούτελ 19/7
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	75	57136	δ. Πόρτ Σάιδ 19/7
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ε. Βεστώνην 27/7 διά Τρίνινταν
ΖΑΓΟΡΑ (κ.)*	56	1437	εις Ντοκάρ 1/8/78
ΖΑΚ (π.)	62	10028	ε. Σάντος 26/7
ΖΑΧΑΡΟΥΔΑ (κ.)*	61	1841	εις Λείσες 15/7/8
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	υπό παραλαβήν
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. Σουέζ 12/7
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	α. Νέαν "Ορλεάνην 8/7
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	α. Φόξ 2/8 διά Αιμπούργον
ΗΒΗ Π. (κ.)*	57	8505	δ. Κωνιπόλιν 12/7 διά Π. Σάιδ
ΗΣΤΝΑΒ (π.)*	57	9433	εις Τζένταν 24/4
ΘΑΛΕΙΑ IV (π.)*	57	2349	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Νέαν "Ορλεάνην 14/7
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΙΓΚ.	74	51501	ε. Κολόμπο 23/7 (έπισκευα)
ΘΕΟΜΟΣ (π.)*	64	1988	μετωνυμόθεα «ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ζ.»
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	α. Κόμπι 18/6 διά Νταμπέρ
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Πόρτλαντ (Με) 20/7 διά Κιουρασό
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ*	59	4381	αργει εις Πειραιά 6/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΙΑΚΩΝ ΠΟΛΥ*	66	7463	ε. Νταμπι 16/7
ΙΜΑ*	68	27989	α. Δάντον 12/7
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	α. Βενετία 2/8 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	δ. Πόρτ Σάιδ 25/7
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	67	20959	ε. Λός "Αντζέλες 17/7
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	20959	α. Κολούμπια Ρίβερ 11/7 διά Ρωσίαν
ΙΟΣ (κ.)	51	3386	αργει εις Πειραιά 7/12
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	ε. Σμύρνην 27/6
ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Σεβεν "Αιλ 25/7 διά Μπράουνβιλ
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	α. Αυγούστα 14/7 διά Σ. 'Αντιόχο
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Πόρτ Σάιδ 27/7
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	δ. Πόρτ Σάιδ 1/8 διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Λισσαβώνα 7/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργει εις Πειραιά 23/10
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	δ. Παναμά 18/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	ε. Μούρτι 22/7
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	αργει εις Πειραιά ώπο 26/3/78
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	δ. Σουέζ 15/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	α. Ταρραγόνα 25/5 διά Μισουράτα
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	α. Πόλον 30/6 διά Λιβύην
ΚΕΛΛΑΥ Α. (π.)*	58	1001	α. Δ. Γκουλέτ 10/7 διά Γιβραλτάρ
ΚΛΕΙΩ (π.)	56	1743	ε. Λισσαβώνα 30/7
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	α. Ταμπικ 12/7 διά Χιούστον
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	67	43122	α. Νέαν "Υόρκην 16/7 διά 'Αρούμπαν
ΚΟΣΜΑΣ Κ. *	51	7126	εις Πειραιά 8/2
ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	αργει εις Πειραιά 14/3/76
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤΖ (κ.)*	55	1863	α. Αλεξανδρία 1/8
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ (κ.)	55	2996	ε. Σέτε 20/7 διά Πειραιά
ΚΡΕΟΝ (κ.)	56	1802	α. Ριγιέκα 2/7 διά Τρίπολιν
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ο. Πόρτ Λίνκον 2/6 διά Βιενένη
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	αργει εις Πειραιά 19/10/74
ΚΥΝΙΑ*	69	11315	α. Παναμό 8/7 διά Μπαγκόκ
ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	δ. Πόρτ Σάιδ 17/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Κοατζακάλος 20/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)*	51	2430	α. Βοστώνην 17/4
ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Τοκέδο 20/7
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	αργει εις Πειραιά 1/3/74
ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Σεπτεμπάλ 24/5 διά Κομπίντα
ΛΑΜΑΔΑ*	59	7919	ε. Ταϊτιάβεκα 28/7
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)*	64	37338	α. Μπονάρ 23/6 διά Λείκ Τούρλας
ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	ε. Τζένταν 27/7
ΛΑΡΑ (π.)	65	6991	α. Αγ. Βικέντιου 28/6 διά ΗΠΑ
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	α. Καζαμπλάνκα 7/7 διά Μελίλλα
ΛΑΣΙΑ (κ.)	48	8388	αργει εις Πειραιά ώπο 5/3/77
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Καλιρι 5/6 διά Λαύριον
ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8640	ε. Λάγος 13/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Λός "Αντζέλες 19/7 διά 'Αμβέρσαν
ΛΗΝΤΣ (κ.)	61	7012	α. Λός "Αντζέλες 7/7 διά Κεελούγκ
ΛΙΑΛΑ Ι. (π.)*	50	2734	εις Αυτζίτζαν 2/1/78
ΛΙΝΑ Υ. (π.)	52	5762	δ. Παναμά 18/7
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	δ. Γιβραλτάρ 26/7 διά Χιούστον
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	ε. Ντόρμπιταν 2/8
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	α. Ριο Γκράντε 28/7 διά Σάντος
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)*	66	2186	ε. Μόλτα 25/7 (έπισκευα)
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (π.)	75	136991	δ. Ντουμπάι 12/6 διά Μπονάρ
ΜΑΙΤΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Σαλβαντόρ 3/8
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	αργει εις Βρινθήσιον ώπο 19/3
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)*	52	2352	εις Αυτζίτζαν ώπο 13/4/78
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σιγκαπούρη 17/7 διά Περικόν
ΜΑΡΙΑΕΛΕΝΑΤ. (κ.)*	58	9507	δ. Σεπτ. 5/7 διά Σφέδες
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Εσκρόβας Ρίβερ 27/6 διά Μπιωμόντ
ΜΑΡΙΚΑ Μ. (κ.)*	57	5943	εις Πειραιά 3/3 (έπισκευα)
ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.)	53	5471	ε. Λάγος 2/7 διά Π. Χάρκουρτ
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	ε. Χιούστον 6/7
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	ε. Σουέζ 1/8
ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	57	8903	εις Πειραιά 21/4/77
ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	54	11744	ε. Μπέλφαρτ 30/7
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)		66	57027
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)		61	30236
ΜΑΡΙΖΑΡΦ (κ.δ.)		51	7797
ΜΑΡΙΩ		65	17238
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)		65	34185
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)		55	2261
ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)		56	4639
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)		57	11652
ΜΕΛΑΝΤΙΝ (π.)		57	1742
ΜΕΛΠΟΔΑ ΕΛΜΟΥ (δ.)		71	113780
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)		56	3903
ΜΕΡΑΚ (κ.)		55	2549
ΜΕΡΙΣΝΙΔΙ (π.)		61	9194
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)*		73	17355
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)		77	75124
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)*		76	75125
ΜΕΣΣΗΝΗ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)*		77	76149
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)*		77	76149
ΜΗΛΟΣ ΙΙ (κ.)		59	3809
ΜΙΝΑΝ ΜΠΟΥΛ		58	13257
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)*		75	68630
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)		61	1952
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)		65	28313
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)		75	60930
ΜΙΧΑΛΗΣ		74	8825
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ		76	18953
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)		63	25340
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)		60	3068
ΜΠΑΖΑΧΑ (κ.)*		73	3209
ΜΠΕΤΤΥ (κ.)		55	5668
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*		47	1591
ΜΠΟΝΝΙ ΚΑΡΠΕΡ (π.)*		64	16073
ΜΠΡΑΒΟΑΤΟΝΑ (π.)*		55	5233
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)		64	8403
ΝΑΓΟΣ		61	9037
ΝΑΥΚΑΡΙΣ (δ.)		75	115207
ΝΕΑΔΑ (κ.)		61	1458
ΝΕΔΩΝ (κ.)*		55	3709
ΝΕΛΣΩΝ (κ.)*		58	10139
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)		58	24152
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)		52	11234
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ		76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)		57	1535
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ (κ.)*		60	11632
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)		68	86521
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)		56	5485
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)		57	4981
ΝΙΚΟΣ Α (π.)		56	2163
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)		59	9312
ΝΙΚΟΝ ΑΛΦΑ (κ.)		65	13458
ΝΙΓΡΟΣ ΣΩΜΑΤΙΔΑΣ (δ.)		60	9037
ΝΙΓΡΟΣ ΣΩΜΑΤΙΔΑΣ (δ.)		67	22817
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ		67	25837
ΝΟΡΦ ΟΠΙΤΖ (π.)		57	3220
ΝΟΡΦΟΥΓΙ'ΝΤ		70	12063
ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)		65	1236
ΝΟΤΟΣ		50	2741
ΝΤΑΙΤΑΜΟΝΤ (κ.)		57	9791
ΝΤΑΝΤΙΟΥΜ (κ.)		60	12605
ΝΤΑΝΤΙΟΥ (κ.)		61	6977
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ (κ.)		60	3706
ΝΤΟΦΙΝ ΑΟΥΚΙΑ (κ.)		59	6354
ΝΤΟΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (δ.κ.)*		60	12805
ΝΤΟΦΙΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*		58	6354
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		57	9692
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		56	8558
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)		58	10483
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)		60	28655
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)*		66	45289
ΝΤΩΝ (κ.)*		46	3153
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β (κ.)		49	2879
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.)		70	14095
ΟΙΚΑΛΟΧΑΜΟ (δ.)		63	51518
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)		72	106123
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΘΕΛ (δ.)		69	97468
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝτ (δ.)		70	98726
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΤ'ΑΝΣ (δ.)		70	97206
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΖΙΟΝ (δ.)		70	98566
ΟΙΑΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)		70	97466
ΟΙΑΝΤΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)		70	98566
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)		70	96627
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)		70	96679
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙ'ΣΟΝΔι (δ.)		72	106123
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝ (δ.)		65	38607
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΙΜΣ (δ.)		64	32380
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'Τ (δ.)		65	32478
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ (δ.)		65	32407
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)		72	128561
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)		72	126027
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣΙΑΝ (δ.)		73	126990
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*			

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	ε. Πειραιά 31/7	ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	ε. Ταματάβης 13/5/78
ΟΝΗΣΙΑΣ (π.)*	63	24704	ε. Πειραιά 2/6 (έπισκευαι)	ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	α. Βαρκελώνην 30/7 διά Κουβέιτ
ΟΣΣΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)*	51	3952	εις Πόρτ Σάδι 13/9/78	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λάς Πάλμας 14/7
ΟΣΣΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ (δ.)	70	79001	ε. Ναυαράκι 1/7 (έπισκευαι)	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Βανκούμπερ 20/7
ΟΣΣΑΝΙΚΑ*	65	28101	α. Μπουενός "Άυρες 22/7 διά Ρωσίαν	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 19/7
ΟΣΤΡΙΑ II	71	20571	ε. Σουνιουσκι 31/7	ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Βίγκο 3/8 διά Σαντόντερ
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ II (κ.)*	38	2499	όργει εις Πειραιά 12/4/76	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	ε. Αλεξάνδρειαν 27/7
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	ε. Νέαν Ορλεάνην 30/7	ΣΙΚΑ'Υ* ΦΡΟΣΤ (κ.)	57	6494	α. Μπάραν 25/7
ΠΑΓΓΑΙΟΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ*	67	30815	ε. Ροδαρίο 12/7	ΣΙΚΙΠΠΕΡ (π.)	63	1280	ε. Άγιος 30/6
ΠΑΙΓΑΙΟΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ*	68	29021	δ. "Εσκουμινς 2/6 διά Ροστόκ	ΣΙΚΥΡΟΣ (κ.)	54	3070	
ΠΑΙΑΜΥΡΑ (δ.)	67	47081	ε. Τζένταν 20/7	ΣΙΝΟΥΣ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	2280	
ΠΑΝΟΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	ε. Πόρτ Σάδι 30/7	ΣΩΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	ε. Κουβέιτ 27/7
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)	59	5223	ε. Ταραγκόνα 22/7	ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	1095	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΠΑΜΩΡΙΣ (κ.)	58	5223	α. Λάς Πάλμας 28/6 διά "Αλγέριον	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ρέσιφ 30/6
ΠΑΡΑΒΟΛΑΣ 3 (κ.)	58	1089	α. Σετσουπάλ 16/7	ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	44	4136	όργει εις Πειραιά από 1/9/75
ΠΑΖΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Νέαν "Ορλεάνην 25/7	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	ε. Ρυγκά 22/7
ΠΑΖΙΦΙΚΟ	66	24309	α. Λά Πλάτα 14/6 διά Μπ. "Άυρες	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 26/7 διά Θεσσαλονίκη
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	76	125947	δ. Ράς Τανούρα 20/7	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Μη. Σαπουρ 17/6
ΠΑΤΡΙΣ (δ.)	61	12820	ε. Σιγκαπούρη 1/8	ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	δ. Κωνίπολιν 16/7 διά Μπουργκάς
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Τορεβίλεα 17/7	ΣΤΕΛΛΑ Κ. (κ.)	50	1518	όργει εις Πειραιά 25/7/77
ΠΑΤΡΟΚΑΟΣ (κ.)	55	7738	δ. Παναμε 24/6 διά Ναχόντκα	ΣΤΕΡΝΑΔ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	α. Σιγκαπούρην 14/7
ΠΑΥΛΟΣ Χ. II (κ.)	69	1999	α. Αμβέρσαν 20/7 διά "Άλγεριαν	ΣΤΟΙΚ (μ.)	71	70334	ε. Χόμπιτον Ρόδες 26/6 διά "Ισπανίαν
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κ.)*	41	6464	όργει εις Πειραιά από 11/7/75	ΣΤΟΑΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	α. Νικεράρα 28/6
ΠΕΤΑΛΩΝ	76	34715	α. Αμβούργος 2/7	ΣΥΜΗ (π.)	53	5339	ε. Ταμπικο 9/7
ΠΕΤΡΟΑΛΑ 50 (π.)*	50	3515	εις Πειραιά από 1/12 (έπισκευαι)	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70508	ε. Τεργυστήν 1/8
ΠΕΤΡΟΙΝΑ Ι (δ.κ.)	56	11920	α. Λιβόρο 30/7	ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΑΓΙΑΣ*	64	4463	ε. Νέαν "Υόρκην 29/7	ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Λός "Αντιζέλες 7/7 διά Κασσιούγκ
ΠΛΩΤΟ	68	35191	α. Λέσβορο 30/7	ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Πόρτ Κελάρκ 27/2 διά Πούκετ
ΠΟΤΓΝ ΚΛΗΡΗ (μ.)	72	57102	ε. Νέαν "Ορλεάνην 20/7	ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Μπεντί 10/7
ΠΟΥΑΖΕΗΝ Κ. (δ.)	76	60937	α. "Άγ. Φραγκικον 14/6 διά Ντουμπαί	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	εις Σαβόννα 29/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	α. Τενερίφη 20/7 διά Περσικόν	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	α. Πειραιά 26/6 διά Σ. "Αραβία
ΠΟΡΤΟ ΦΡΙΟ (κ.)*	48	1271	εις Πειραιά 18/6 (έπισκευαι)	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	όργει εις Πειραιά 12/2/77
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	όργει εις Πειραιά 28/6/77	ΤΙΦΟΖΟ (δ.)	74	68631	α. Μπονάρι 30/6 διά Μπουμόντ
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Χαμπάρ Ρόδες 18/7 διά Σουηδίαν	ΤΟΕΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	ε. Βάθλις Μπαι 24/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	α. Γιβραλτάρ 18/6 διά Χόρικ	ΤΟΥΛΑ (κ.)	53	8190	δ. Σουέζ 31/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (δ.)*	74	124724	α. Κόρυκ Αίλ. 9/7 διά Καδοσιούγκ	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ίνταρον 7/7 διά Μπουσάν
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	56	9218	ε. Δαττακία 14/7	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	όργει εις Χαλκίδα 18/9/77
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	α. Λισσαβώνα 4/7 διά "Άλγεριον	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Μη. "Άυρες 13/7 διά Βρέμην
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)*	58	8074	α. Σιμενίκ 2/8 διά Τζένταν	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	α. Κοατζακούλκος 14/7 διά Γιαννουκόδ
ΡΗΓΚΑΛ ΣΕΓ'ΜΠΕΡ*	61	14500	εις Μπουένος "Άυρες 23/7	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	ε. Τρεπόρ 21/7
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	εις Σάνταποταν 7/6	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Αμβούργον 31/7
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Θεούτα 3/7 διά "Άλεξανδρεια	ΥΒΩΝΗ II (π.)	64	10009	α. Λός "Αντιζέλες 12/7 διά Κούς Μπαι
ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	α. Μαπούτο 28/6 διά Μπάραρ	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΙΟ ΕΛΑ	70	16147	δ. Κωνίπολιν 1/8 διά Μαύρην Θάλασσα	Φ. Α ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	όργει εις Μπρούνει Μπαι 4/1/77
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	δ. Κωνίπολιν 2/7 διά Μαύρην Θάλασσα	ΦΑΕΩΘΝ (κ.)	51	995	ε. Πειραιά 11/7
ΡΟΔΩΝ (π.)*	56	3597	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙ (π.)	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Ντουμπού 28/7 διά Βραζίλιαν	ΦΑΝΑΡΙ*	67	44720	εις Βρέμην 15/7 (έπισκευαι)
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	δ. Γιβραλτάρ 29/7 διά Σετς	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	α. Νέαν "Ορλεάνην 15/7 διά Σάπελες
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	56	1380	όργει εις Πειραιά 16/10	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	α. Μάλαγκα 14/7 διά Βρέμην
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ε. Ισκεντερόν 14/7	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	δ. Σουέζ 31/7
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29560	ε. Κέιμ Τάουν 10/7	ΦΕΛΙΣΑ (κ.)	60	9030	όργει εις Σιγκαπούρην 13/9/76
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11506	ε. Πόρτ οφ Σταϊν 28/7	ΦΕΛΙΣΑ Β.	78	15950	α. Ποκοχάμα 25/7 διά Σάπταλ
ΣΑΝ ΡΑ'ΙΖ (κ.)	59	2948	ε. Μαυρικίουn 2/7	ΦΙΑΠΠΟΙ	65	12495	α. "Άγ. Φραγκικον 12/7
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	ε. Ράς Τανούρα 11/5	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙ'ΝΤ (π.)	43	6338	εις Ταμπικο 12/7
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Γιουροπόρτ 2/6 διά Περσικόν	ΦΟΔΕΛΕ ΙΙ (κ.)	57	7714	εις Σάν Νικολας ("Άργ.) 18/12
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)*	66	3314	εις Σαπέλες 11/6 διά Λουάντα	ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	α. Ράς Τανούρα 12/7
ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.)	70	2653	ε. Λείσσες 26/7	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ (π.)	43	8794	δ. Σουέζ 24/6
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	δ. Σουέζ 7/7 διά Μπάραρ	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)	66	1444	ε. Σεβίλην 29/7 διά Βαλένθια
ΣΑΝΠΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Καρύρο 20/7 διά Βακούμπερ	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 24/7
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Κορτζακόδακος 15/7 διά Μπωμόντ	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. "Άιλ 3/6
ΣΑΥΟΓΟΥΤ'ΙΝΤ	70	11329	δ. Γιβραλτάρ 21/7	ΧΕΑΜΟΣ (κ.)	58	1570	δ. Κωνίπολιν 25/7 διά Ρουμανία
ΣΑΥΟΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟ (δ.)	58	18183	όργει εις Πειραιά από 22/3/75	ΧΟΔΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ξεωθι. Καράτοι 27/7
ΣΑΥΟΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	όργει εις Πειραιά από 3/11/74	ΧΟΟΥΠ (κ.)	56	8783	α. Μόντρεαλ 6/7 διά "Άβανα
ΣΕΓΚΟΔΑΝ (κ.)	59	1597	ε. Πειραιά 24/6	ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	δ. Πόρτ Σάδι 19/7 διά Μεσογείον
ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	δ. Σουέζ 4/2 διά Β. Κορέα	ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	ε. Τζένταν 24/7
ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	α. Αμπού άλ Μπουκός 22/6 διά Καδοσιούγκ	ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	ε. Ντόμπιν 26/7
ΣΗ ΛΑΚ (κ.)*	61	8701	ε. Σουικιάλ 6/7	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)	65	12074	α. Ρόττερνταμ 27/7
ΣΗ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Νεάπολιν 2/8 διά Ραβέννα	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Κόρυκ "Άιλ. 21/7 διά Σάν Κρουά
ΣΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)*	55	4550	ε. Βακούμπερ 7/7	ΧΡΥΣΗΤ'ΙΣ (π.)	59	4378	ε. "Άλεξανδρειαν 23/7
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ε. Κορύνα 30/7	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	δ. Πόρτ Σάδι 29/7 διά Ευρωπην
ΣΗΤΡΕΙ'Ν ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	ε. Γένοβα 28/7	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	α. Τζένταν 23/7 διά Γκρεβικ
ΣΗΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ε. Νιού Μάγκαλορ 19/6	ΦΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	εις Νταράμ (άποθηκη)

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOPOI 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

Μετοχος στην ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Η Εθνική Τράπεζα είναι μιά από τις μεγαλύτερες Τράπεζες του κόσμου. Άνήκει σε 1'ιδρυματα και σε 25.000 μετόχους. Θέλετε νά άνήκει και σ' έσας;

Τό φθινόπωρο ή Η Εθνική Τράπεζα θά αύξησε τό κεφάλαιό της." Οσοι θά είναι τότε μέτοχοι, θά πάρουν νέες μετοχές σε προνομιακή τιμή. (Μιά νέα σε πέντε παλαιές)." Αν άγοράσετε σήμερα μετοχές, μπορείτε κι έσεις νά έπωφεληθείτε από αύ-



τήν τήν εύκαιρια.

Σᾶς θυμίζουμε πώς ή άξια τής μετοχής τής Εθνικής άνεβηκε τριανταπέντε φορές μέ-

σα στά τελευταία 14 χρόνια! Αποδείχτηκε ή καλύτερη έπενδυση χρημάτων στήν Ελλάδα.

Και χάρη στό νέο νόμο γιά τήν κεφαλαιοαγορά, οι άγοραστές μετοχῶν θά έχουν τριπλό φορολογικό πλεονέκτημα!

Ο διευθυντής τοῦ πιό κοντινοῦ σας Καταστήματος τής Εθνικής Τράπεζας μπορεῖ νά σᾶς κατατοπίσει - άκομα και νά σᾶς βοηθήσει γιά τήν άγορά μετοχῶν. Επισκεφθείτε τον.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
η Μεγάλη σας Φίλη

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 462

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

15th August 1979

THE CREW PROBLEM

A solution to the problem of employing Asiatics on Greek ships can no longer be delayed.

Taking on the first Bangladeshi, South Korean, Filipino or Hong Kong Chinese who appears on the scene, without references and without experience is certainly a policy that is not to be recommended. The accident frequency on Greek ships has often been attributed to the inadequacy of lower deck crews made up of this type of person.

On the other hand, those owners who employ experienced Asiatics supplied by their unions admit that they have no complaints.

There is, therefore, an urgent need for the Ministry of Mercantile Marine to allow the employment of such Asiatics, up to 35% of a ship's complement, making sure at the same time that those employed are experienced seamen.

The British, the Norwegians, the Dutch, the Japanese and the Americans are all doing the same thing and they do not have merchant fleets that are growing as rapidly and as spectacularly as our own. There are not enough Greeks to man our ships and if the government wishes to continue to enjoy the substantial income it derives from shipping, it should facilitate its smooth operation and ease its difficulties.

The Minister of Mercantile Marine, Mr. Kefaloyannis, had declared in early July that the Ministry was considering the subject of increasing the percentage of foreigners allowed to make up the complement of a Greek ship and what their pay scale would be. And although a decision to this effect had been expected, the Ministry, instead, issued an official announcement by which it admits there is a crew problem, which it rightly describes as acute, and advises the parties concerned (the shipowners and the maritime unions) to display moderation and realism in seeking a solution. In other words, the Ministry washes its hands of the whole business and merely admits it is aware of the problem.

We must confess we cannot understand this attitude. It would be justified if the Ministry was in any doubt as to the facts and figures. But these have been amply proved by the census.

RECORD LOSSES

According to data supplied by the Liverpool Association of Underwriters, total losses in June amounted to 21 ships grossing 219,311 tons. Of these 11 vessels grossing 171,209 tons or 78.07% were Greek-owned.

This appalling record is a clear indication that all is not well with Greek shipping. The crew problem is a basic cause. We cannot function efficiently with lower deck crews composed of dock-side pickings of the worst kind. Our competitors also employ foreign crews but they get them from recognised unions with which they have signed bilateral agreements. Greek owners are perfectly willing to enter into similar agreements but are prevented from doing so by the Greek authorities.

Meanwhile, accidents on Greek ships multiply and we wonder what the figures for July will show when they include the "Atlantic Express" which sank in the Caribbean a-

fter colliding with the "Aegean Captain".

THE ECONOMIC SITUATION

A lack of confidence has been remarked lately with regard to the development of the international economy. Inflation and the threat of a worsening situation following the increase in oil prices, is bringing pressure on governments to reduce expenses. A climate of austerity is beginning to prevail.

The Financial Times feels there is a worldwide pessimism among the experts. The Europeans have abandoned any hope of a steady improvement before 1981. The Germans talk of short-term fluctuations. In East Asia, many economies based on a rapid rate of development are in despair. The Canadians are also facing problems, expecting the subsidised cost of fuel to suffer further increases.

The OECD in Paris foresees a decline in the development rate of its 24 members to 2.4% in 1980 compared to 3.5% this year. A new world recession is not excluded. The Kiel Institute foresees a development rate of 2% during the coming year in the entire western world with a corresponding reduction in the volume of international transport.

The recent 24% increase in oil prices is not the only cause. Consumer prices have been rising for several months and currency problems have not been brought under control. Finally, the results of the Tokyo summit were extremely disappointing.

AN OPTIMISTIC OUTLOOK

The Norwegian Minister of Mercantile Marine, Mr. Bakke, has declared that freight rates will remain high in the foreseeable future, but that exceptionally high rates, as have been attained for certain voyages, will not last. These were occasioned by the increase in oil prices, he explained, and are an exception.

He went on to say that he believes the supply and demand of tankers has now been balanced by the reduction in world tonnage. Another reason is that bunker prices have increased so much that ships have to travel at reduced speeds. This, in turn, means that more ships are required to carry the same quantity of oil and that larger ships will be more economical. He adds that we should bear in mind that only a slight increase in freight rates is enough to make a tanker operation profitable just as a small increase in running costs can have adverse effects.

Mr. Bakke concluded by saying he does not think the commissioning of laid-up vessels could upset the balance between supply and demand which has now been attained on a world wide scale and that rates will remain at acceptable levels as far as is humanly possible to predict.

EXTRA INSURANCE

There have been complaints that no distinction between types of ship is made in assessing insurance in spite of the terms by which extra insurance is applied to over-age vessels. Thus, modern ships are made to subsidise older vessels and by applying an overall rate, the insurance companies are helping to keep in commission a fleet of ships that should have been scrapped.

Replies to these complaints, the Chairman of the Association of Lloyds Underwriters has admitted their validity but maintains that extra insurance is applied in general in London and in other markets in such a way as to reduce effectively the numbers of obsolete ships.

The same view was adopted by another Lloyds representative who added that extra insurance was applied to ordinary cargo ships above 15 years of age since the number of accidents on ships of such vintage has greatly increased. Extra insurance can also be applied in combination with other factors such as a ship's flag and its cargo. Indeed, the application has been so general and so strict that it has given rise to complaints from several owners.

LAYUPS AND SCRAPPINGS

A recent Intertanko study on world shipping has produced the following interesting data:

Whereas 50 million dwt. of shipping were laid up last year, today the figure stands at about 20 million. This is an important factor to take into consideration when calculating surplus tonnage in the tanker field. However, it is difficult to assess this surplus since, in addition to the laid-up figure, one must take into account other factors such as reduced speed, delays in port and other elements which contribute towards the reduced effectiveness of the ships in commission. Nevertheless, it is estimated that the surplus in tankers during the past year was in the region of 130-140 million dwt.

To the question of if and under what terms the laid-up tankers could be brought into commission again the general answer is that this depends on developments in the freight market. If rates are low, these ships will remain laid up after the following considerations have also been taken into account: The cost of re-commissioning, the condition of the ship, its classification position, its age, laid-up maintenance costs and length of lay-up, its compliance with safety requirements, scrap price and type of propulsion machinery.

It is to be noted that from August 1 to December 1, 1978, 142 ships of 21 million dwt. were re-commissioned. Most of them had been recently laid up but this should only be taken as a simple indication.

With reference to scrapping, the study reports that during the first five months of 1979 only 3.8 million dwt. were scrapped compared to 8.3 million dwt. during the same period in 1978 as a result of the improvement in freight rates.

Finally, the study shows that out of the total fleet of tankers, 40 million dwt. were built before 1965 and another 40 million between 1966 and 1969. Of these, a large proportion will probably be scrapped during the next few years.

RETURN TO COAL?

In trying to cope with increased fuel costs,

some owners have resorted to the tactic of reduced speed while others are replacing turbines with low-consumption diesel engines. Still others are discussing what means of propulsion they should order on newbuildings.

Builders and owners are finding it difficult to decide. And while the Germans, Americans and Japanese have rejected nuclear propulsion as too expensive, the Russians are going ahead with it. The cost does not worry them. The Germans consider that only a further increase in oil prices could make nuclear power more economical.

Some others have even contemplated the use of sail, although this would require a completely new design of vessel.

Still others are considering a return to coal. Two shipping firms, one American and the other Australian, are studying the possibilities. There are many problems attached, of course. However, on a voyage between Australia, South Africa and Japan and several large European ports, the supply of coal would present no problems. The technology is also assured. Thus, for the transport of coal to Japan, a 100-120,000-ton bulk carrier would only consume 6,000 tons of coal. According to General Electric, the use of coal could become interesting from 1985 onwards. It is to be noted that General Electric's calculations are being sponsored by the U.S. Maritime Commission.

If coal is used it would probably only be in certain cases as mentioned above. A more general use would create problems such as storage space for the bunkers, stoking and coaling delays. One can hardly imagine a modern container-ship using coal for fuel.

What seems more likely is that owners will continue to use oil for the next twenty years in combination with new techniques for lower consumption. Moreover, oil prices are expected to drop between 1985 and the year 2000. New sources of oil will be discovered in the Emirates. Finally, oil used for bunkers need not be as sulphur-free as oil used on land this could be important in keeping the price low.

THIRSTY PILOT

A Suez Canal pilot is reported to have asked for a glass of wine on boarding a Swedish ship about to transit the canal. The failure of the Swedes to comply with his request caused him to create difficulties as a result of which the ship lost its priority and was delayed. The incident was reported to the Suez Canal Authority which has subsequently issued a circular by which masters are asked to report immediately to the Authority any cases of pilots asking for wine or spirits of any kind.

THE VIETNAM REFUGEES

After the recent conference in Geneva during which western nations agreed to take in refugees from Vietnam without formalities and delays, merchant ships sailing in the South China Sea have started picking up such refugees from the boats in which they have fled their homeland. Until recently, masters had been instructed to avoid picking them up because no country would take them in and this caused infinite trouble and delays for the ship involved. Thus, all the masters could do was to give them food and water.

A few days ago, Intertanko's president, Mr. Y.K. Pao, announced that owners do not only have a legal but also a humanitarian responsibility in saving lives at sea, particularly in view of the fact that such actions prevent the world's apathy from drowning fee-

lings of good will and human sympathy.

As a result, hundreds of Vietnamese refugees have been rescued by merchant ships during the past twenty days while several governments have sent ships to pick them up in the South China Sea. Three Italian ships alone have picked up 900 refugees who had been prevented from landing on the Malaysian coast.

In contrast to the western nations who are taking in the refugees, neighbouring countries such as Malaysia and Hong Kong have strictly banned the entry of Vietnam's "boat people".

stered in the whole world on this subject.

Summing up, it is possible to state that this second edition of the "I Transporti Marittimi" is to be considered as a truly original work.

THE PIRAEUS MARKET

Although there has been some weakening in Western markets, which to a certain extent can be attributed to the holiday season, the general tone remains fairly strong, especially in the Far East, where a slow improvement is being maintained.

The market for bulk carriers in the short term has become somewhat patchy, and as it is normally expected at this time of the year, rates have been moving a bit downwards. In the Atlantic Panamax sizes have had to accept USD 10-11,000 daily for time charter round voyages, compared with USD 14,000 daily five or six weeks ago. It is expected, however, that the downward trend will revert during next month. In the Far East the lack of available tonnage has helped to keep rates reasonably firm.

As for the tweendeckers and the smaller general cargo ships, there is a slight improvement, as a variety of orders are issued in various parts of the globe. In spite of this, the rates for such vessels still lag behind those of the bulk carriers.

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE:

EUROSUN: 12,600-14,000 metric tons manganese ore in bulk. Pointe Noire to Keelung, USD 32 per metric ton fios basis 12,600 and USD 20 per metric ton for any additional quantity. L/D 6,000/1,200, dem. USD 5,000 daily (Aug. 10-31). Acct: Comilog.

ELLINA: 40,000 long tons 10% moloo iron ore/pellets. Puerto Ordaz to Piombino, USD 13 per long ton fio basis 1/1, dem. USD 10,000 daily (Aug. 10-11). Acct: Sidemar.

ELAFINA: 8,250 metric tons pipes. Taranto to Bari or Leith, USD 34 per metric ton fios, L/D 1,500/1,500, dem. USD 6,500 daily (Aug. 6-8). Acct: Sidemar.

IOANNIS: abt 5,000 metric tons baled licorice root (120' sf). Tientsin (China) to Philadelphia - Camden range, USD 440,000 lumpsum fios, L/D 17 total days, dem. USD 3,700 daily. Acct: MacAndrews.

ELENIA: 5,138 metric tons bagged sugar. Szczecin to Algeria, USD 37.15 per metric ton fios basis 1/1, L/D 1000/500, dem. USD 3,350 daily (Aug. 20-30). Acct: Czechfracht.

ELDANIA: 10,000 metric tons 5% moloo bulk zinc Concentrates, 1-2 Peru to Nampu, Sterling pounds 25 per metric ton fio, L/D 3,000/900, dem. St. 2,250 daily (Aug. 20 - Sept. 9). Acct: Onoso.

ELMARE: 6,000 metric tons 5% moloo bulk petcoke. Zhdanov to Savona, USD 16 per metric ton fio, L/D 1,200/3,500, dem. USD 3,000 daily (Aug. 10-15). Acct: Valla.

GORG: min./max. 8,425 metric tons bagged fertilizers. Cape Town to Chittagong, USD 38 per metric ton fios, L/D 1,250/750, dem. USD 3,900 daily (Aug. 8-20). Acct: Klockner.

AGAPI: 6,500/7,200 metric tons wire rods, Rio de Janeiro to Lagos, USD 46 per metric ton fios, L/D 800/650, dem. USD 3,700 daily (Aug. 8-15). Acct: H.W.G. of Hamburg.

ANEMO K.: Up to full cargo (intend 3,900 metric tons) bulk magnesite, San Antico of Syracuse to Durban, USD 193,500 lumpsum fio, L/D 1000/1000, dem. USD 3,000 daily (Aug. 22-Sept. 8). Acct: Sardamag.

GIORGOS K.: 4,000 cu.m. 10% moloo logs, Liberia to West Med - Gibraltar - Hamburg range, USD 28.75 per cu.m., L/D 10 total days, dem. USD 2,600 daily (Aug. 12-22). Acct: Celtic.

TIME CHARTER:

SEA GLORY (12,141 d.w.t., built 1960, tween, 581/537,500 cu ft G/B, 12 knots on 14 tons ifo 1500" plus 1.5 tons d.o.): USD 3,650 per day; delivery Barcelona (Aug. 1-10), redelivery Dakar-Duala range, trip via South Spain to Nigeria (R.G.H.A.).