

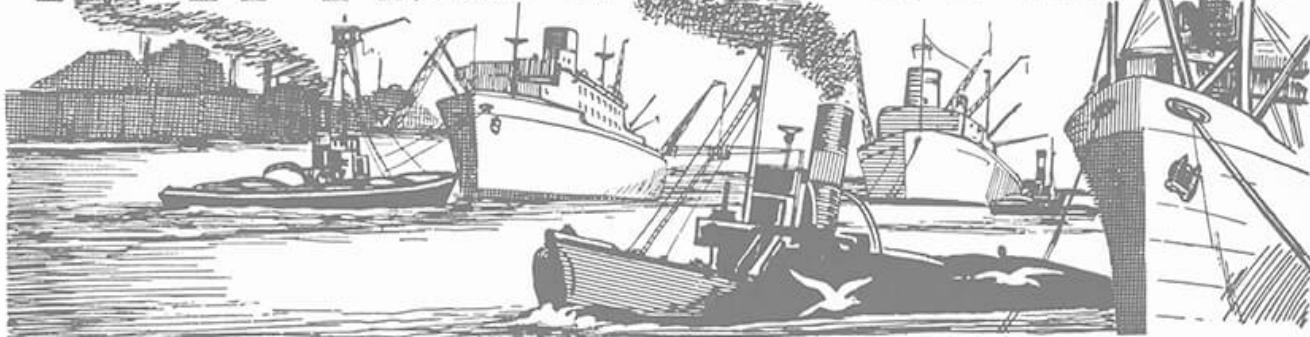
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1979

Αρ. Φύλλου 1064/823

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1064/823

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1979

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

ΠΡΩΤΟΝ ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα κατέλαβεν και πάλι τήν πρώτην θέσιν μεταξύ τῶν ἀδήλων εἰσπράξεων τῆς χώρας. Ούτω συμφώνως πρός τά ἀνακοινωθέντα παρά τής Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος στοιχεία, κατά τό ἐπτάμηνον 'Ιανουαρίου - 'Ιουλίου τρέχοντος ἔτους η κίνησις τῶν ἀδήλων πόρων είχεν ώς ἀκόλουθως:

α) Ναυτιλιακόν: 840 ἑκατομ. δολ.

β) Τουριστικόν: 743 ἑκατομ. δολ.

γ) Μεταναστευτικόν: 587 ἑκατομ. δολ.

Προστίθεται σχετικῶς τό το ναυτιλιακόν συνάλλαγμα, πέραν τοῦ γεγονότος ὃτι κατά τήν ὡς ἀνώ περίοδον κατέλαβεν τήν πρώτην θέσιν εἰς ἀπολύτους ἀριθμούς ἐναντί τῶν ἄλλων δύο κυρίων πηγῶν ἀδήλων εἰσπράξεων, ἐσπειώνων ὥσαυτα τόν ύψηλότερον αὐξητικού ρυθμόν, πρᾶγμα πού ὑπογραμμίζει τόν δυναμισμόν τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς μίαν ἐποχὴν δυσχερῆ διά τήν οἰκονομίαν, ἐγχωρίαν καὶ διεθνῆν.

Ούτως ἐναντί τοῦ ίδιου ἐπταμήνου τοῦ 1978 ἐφέτος τό ναυτιλιακόν ηγέτη κατά 27,5%, τό τουριστικόν κατά 21,8% καὶ τό μεταναστευτικόν κατά 11,4%.

Τέλος, ᾔξει νά σημειωθῇ ὅτι τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα, ώς διεμορφώθη κατά τήν περίοδον 'Ιανουαρίου - 'Ιουλίου, καλύπτει τό 43,73% τῶν ἀδήλων μας πόρων καὶ τό 38% τοῦ συνόλου τῶν ἔξαγωγῶν μας κατά τό ἐπτάμηνον αὐτό.

Ύπενθυμίζεται σχετικῶς τό το παρά τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἐμφανιζόμενον ώς ναυτιλιακόν συνάλλαγμα δὲν ἀπεικονίζει τό σύνολον τῶν συναλλαγματικῶν ἔσδων ἐκ τῆς Ναυτιλίας μας, ώς κατ' ἐπανάληψιν ἔχουν γράψει αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ὁ εἰδικός ἐπί τοῦ θέματος συνεργάτης μας κ. Γρηγ. Μαζαράκης.

...

Αὐταί αἱ «δῆμηται» λεγόμεναι συναλλαγαί (Ναυτιλία, Τουρισμός), βάσει τῶν τελευταίων στατιστικῶν, ἔξακολουθούν νά ἔχουν τήν εὐεργετικήν ἐπίδρασίν των εἰς τήν διαμόρφωσιν τοῦ ἀνοίγματος τοῦ ισοζυγίου τῶν ἐμπορικῶν μας συναλλαγῶν. Ἀλλά παρά τάς ἐπιδράσεις των τό ισοζυγίου μας παραμένει παθητικόν. Εἰς 1.356 ἑκατομ. δολαρίων ἀνήλθε τό ἀνοιγμα διά τήν πρώτον ἔξαμην τοῦ τρέχοντος ἔτους (ἐναντί 873 ἑκατομ. δολ. τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1978).

Καὶ ἀνάφερομεν τούς ἀριθμούς αὐτούς

διά νά ἐπανέλθωμεν εἰς ὅσα ἀνωτέρω γράφουμεν διά τήν δυνατότητα αὐξήσεως - σημαντικῆς - τῆς ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῆς προσόδου. Δέν είναι ὑπερβολή ἀν φθάσωμεν εἰς τόν διπλασιασμόν τοῦ ναυτιλιακού συναλλάγματος, δην ὅργανωσωμεν ἐπί βάσεων σταθερών τήν ἐπισκευαστικήν μας βιομηχανίαν. Τί τό παραγωγικώτερον διά τήν Οικονομίαν, δην φέρωμεν ἐδώ, δχι τό σύνολον, ἀλλά τό μέγιστον δυνατόν ποσοστόν τῶν ἐπισκευών τοῦ τεραστίου ἐμπορικού μας στόλου;

Ζήτημα ἀσφαλῶς ἀνοίγματος τῶν ἐμπορικῶν μας συναλλαγῶν δέν θά ὑπῆρχεν. Ή 'Ἑλλάς θά ἡτο μία χώρα εύημερεύουσα, χάρις εἰς τήν Ναυτιλιακήν δραστηριότητα τῶν τέκνων της.

Ίδου καὶ τινες ἀριθμοί ἐπί τῶν εἰσπράξεων τοῦ ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά τό πρώτον πεντάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους:

— Αἱ εἰσπράξεις ηγέτησαν κατά 29,4% εἰς 595,6 ἑκατομ. ἀπό 460,2 ἑκατομ. δολ. τοῦ πενταμήνου 1978.

Εἰδικώτερον τά ἐμβάσματα ἐφοπλιστῶν ηγέτησαν κατά 28,2% εἰς 337,7 ἑκατομ. δολ. ἀπό 263,3 ἑκατομ. δολ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1978.

Τά ἐμβάσματα ναυτικῶν κατά τήν ίδιαν περίοδον ηγέτησαν κατά 20% εἰς 123,8 ἑκατομ. δολ. ἀπό 103,1 ἑκατομ. δολ. τοῦ πενταμήνου τοῦ 1978. 'Εξ αὐτῶν τά ἀπ' εὐθείας ἐμβάσματα εἰς συνάλλαγμα ἀνήλθον εἰς 78,2 ἑκατομ. δολ. ἀπό 67,2 ἑκατομ. δολ. τοῦ πενταμήνου 1978 (ἀνησις 16,4%), ἐνώ αἱ ἀναλήψεις καταθέσεων ηγέτησαν κατά 27% εἰς 45,6 ἑκατομ. δολ. ἀπό 35,9 ἑκατομ. δολ. τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ παρελθόντος τοῦ 1978.

Τέλος τό συνάλλαγμα διά πληρωμάς πρός ασφαλιστικά ταμεία (N.A.T.), ηγέτη κατά 62,5% εἰς 69,4 ἑκατομ. δολ. ἐναντί 42,7 ἑκατομ. δολ. τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ 1978.

●

ΑΙ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν καὶ λοιπῶν Ἑλλήνων ἐργαζομένων εἰς τό ἔξωτερικόν, θεσμός ἀπό 10ετίας περίου ἐλθών εἰς τό Ἑλληνικόν προσκήνιον, ἔχουν ἀποδειχθῆ μία σταθερά πηγή βραχυπροθέσμων καφαλαιακῶν εἰσροών, που παίζει ηδη ἀποφασιστικόν ρόλον διά τήν ἐξισορρόπησιν τοῦ ισοζυγίου μας πληρωμῶν. Τό πόσον σημαντικός είναι ὁ ρόλος αὐτός, ἐπανελ-

φηθή ἀπό τόν κ. Πρωθυπουργόν κατά τήν τελευταίαν ὀμίλιαν των εἰς Θεσσαλονίκην, ἐπ' εὐκαριοτή τῶν ἔγκαινών τῆς ἐκεῖ Διενούσις 'Ἐκθέσεως, ὅτε ἀναφέρομενος εἰς τό ἐλλειμμα τοῦ ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν εἶπεν ὅτι τούτο «θά καλυφθῆ ἀπό εἰσροήν κεφαλαίων, ἀπό καταθέσεις σέ συνάλλαγμα καὶ ἀπό δανεισμό». 'Η ἐπίσημος αὐτή ὀμολογία, διά τόν χώρον τουλάχιστον τής ναυτιλίας, πρέπει νά κατανοηθῇ ἀπ' διούς τούς φορεῖς τής οικονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, ὥστε νά ἐπαναληφθῇ ἡ ἀλματώδης ἀνοδος τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων, ὅπως αὐτή είχεν σημειωθῆ κατά τήν πρώτην φάσιν τής θεσπίσεως των. Καὶ ταῦτα τά λέγομεν ἐξ ἀφορμῆς τῶν δυσκολιῶν πού ἐνεφανισθαν κατά τήν ἐφαρμογήν τοῦ νόμου περί δαμολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν ναυτικῶν περί τής όποιας γράφομεν ἀλλαχοῦ τοῦ παρόντος τεύχους.

Η ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΙΣ

'Η Οικονομική 'Ἐπιτροπή εἰς πρόσφατη συνεδρίασή της, ὑπό τήν προεδρία τοῦ 'Ὑπουργού Συντονισμοῦ κ. Κ. Μητσοτάκη, ἔξητας τίς προτάσεις τοῦ 'Ὑπουργείου Ναυτιλίας γιά τήν υπόδομή, τεχνική καὶ οικονομική, τοῦ τομέας τῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας. 'Η Οικονομική 'Ἐπιτροπή ἀπέδεχθη ἡδη τήν πρόταση γιά τήν δημιουργία (εἰς τό 'Ὑπουργείο Ναυτιλίας) εἴναι τό συντονιστικό ὄργανον, τό ὅποιο θά ἀπασχολεῖται με τά θέματα τής ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας. Συγκεκριμένως, εἰς τόν ἐν λόγῳ φορέα, πού θά διαθέτῃ ιδία γραμματεία καὶ θά ἀποτελεῖται ἀπό ἐκπροσώπους τῶν 'Ὑπουργείων Συντονισμοῦ, Οικονομικῶν, Βιομηχανίας καὶ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θά εἰσάγωνται ὅλα τά θέματα πού ἀναφέρονται εἰς τήν ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, εἰς τά όποια ἐμπλέκονται ἀρμόδιότες καὶ ἀλλοί τῶν 'Ὑπουργείων. 'Υπενθυμίζεται ὅτι ἡ ἐλλειψις ἐνός παρομοίου ὄργανου είχε εἰσηγηθεῖ από τήν πρότασην τοῦ Συντονισμοῦ, Οικονομικῶν, Βιομηχανίας καὶ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θά εἰσάγωνται ὅλα τά θέματα πού ἀναφέρονται εἰς τήν ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, εἰς τά όποια ἐμπλέκονται ἀρμόδιότες καὶ ἀλλοί τῶν 'Ὑπουργείων. 'Υπενθυμίζεται ὅτι ἡ ἐλλειψις ἐνός παρομοίου ὄργανου είχε εἰσηγηθεῖ από τήν πρότασην τοῦ Συντονισμοῦ, Οικονομικῶν, Βιομηχανίας καὶ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θά εἰσάγωνται ὅλα τά θέματα πού ἀναφέρονται εἰς τήν ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, εἰς τά όποια ἐμπλέκονται ἀρμόδιότες καὶ ἀλλοί τῶν 'Ὑπουργείων. 'Ηδη, με τήν σύσταση τοῦ ἐν λόγῳ συντονιστικοῦ ὄργανου καὶ μάλιστα εἰς τό 'Ὑπουργείο Ναυτιλίας, δίδεται ἡ καλυτέρα λύσις εἰς τό πρόβλημα, ἔστω καὶ καθυστερημένων.

'Η Οικονομική 'Ἐπιτροπή ἔξητας εἰπίσης καὶ τήν πρότασην τοῦ ΥΕΝ γιά τήν δημιουργία ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τά Σελήνια τῆς

Σαλαμίνος, άλλα έπειδη παρεμβάλλονται και πολεοδομικά και χωροταξικά θέματα άπειρασίθη ή συγκρότησης νέας όμαδος έργασίας, ή όποια θα μελετήση είς βάθος το δύλον πρόβλημα.

Τό δέργον ύπολογίζεται ότι θά στοιχίση περί τα 7,5-8 δισ. δραχμές (μέσημερινές τιμές) και ή επισκευαστική βάσις της Σαλαμίνος θά διαστέτη (μετά το 1985, ότε λήγει το προνόμιο των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά) και έπαρκη άριθμό δεξαμενών γιά την κάλυψη των άναγκων δεξαμενισμού των επισκευασμένων έκπι πλοίων, δεδομένου ότι οι ύπαρχουσες δεξαμενές του ΟΛΠ δεν έπαρκον, όπως έχει άποδειχθή γιά την κάλυψη των άναγκων δεξαμενισμού εις την λιμενική περιοχή.

Τέλος, εις την Οικονομική Έπιπροπή έξετάσθη και το θέμα τής χρηματοδότησεως των ναυπηγεπισκευαστικών μονάδων, με κεφάλαια κινήσεως γιά νά είναι εις θέση νά παρέχουν πιστωτικές διευκολύνσεις εις τους έφοπλιστάς που θα φέρουν τα πλοία τους γιά έπισκευές εις την Ελλάδα. «Ηδη έπι τού θέματος αύτού άναμενεται ή έκδοσις σχετικής άποφάσεως της Νομιματικής Έπιπροπής, έν όλιγοις δέ δύναται νά λεχθή ότι ή άντιμετώπισης των προβλημάτων τής ναυπηγεπισκευαστικής βιομηχανίας, έστω και καθυστερημένων, εύρισκεται εις ορθόν δρόμον και τούτο οφείλεται άποκλιστικώς τόσον εις τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη δσον και εις τον Γενικό Γραμματέα τού ΥΕΝ κ. Σαρλή.

Μέτρα διά την πλήρη όργανωσην της έπισκευαστικής βάσεως εις την Σαλαμίνα έξαγγέλλονται. Εύχαριστον τό γεγονός ότι οι ιθύνοντες κατενόησαν την παραγωγική σημασίαν της βιομηχανίας των έπισκευών και ήρχισαν όμιλοντες διά τήν όργανωσην τού έδω κέντρου ναυπηγεπισκευών. Μεταξύ, βεβιώως, των συζητήσεων και της οριστικής συστάσεως τού κέντρου εις την Σαλαμίνα η άποστασις είναι μεγάλη.

Καθ' ήμάς, πρέπει νά κινηθούν οι ένδιαφέρομενοι, βιομήχανοι και έφοπλισται και νά πιέσουν άποφασιστικώς την Κυβέρνησην. Τό ζήτημα είναι άπο τά σοβαρώτερα διά την προαγωγή της Οικονομίας μας.

Μία Ναυτιλία μεγάλη, πρώτευουσα, έχει την δυνατότητα νά εισφέρει πολλά, έκατοντάδας έκατομ, δολλαρίων, άν κατορθώσωμεν νά φέρωμεν εις τά έδω έπισκευαστήρια τάς χιλιάδας των πλοίων της. Καμμία άλλη χώρα ναυτική, πλήν ήμων, ήγνόσης τόν πλουτοπαραγωγικών αύτον κλάδον τόν έπισκευών. Δέν ύπερβάλλομεν ύπολογίζοντες, ότι δισεκατομμώριων δολλαρίων θά δυνηθή νά άποδώση μόνον ή βιομηχανία των έπισκευών. Είς δεκάδας και πλέον χιλιάδων ή άπασχλησης τού έργατικον προσωπικού. Αύτοι οι έκονται περί την Ναυτιλίαν έπαγγελματικώς άσχολούμενοι, έκπλήσσονται πληροφορύμενοι τήν μέχρι τούδε καθυστέρησιν πλήρους όργανώσεως της βάσεως έπισκευών.

Η μεταφορά πάντως των έπισκευαστηρίων τού Περάματος εις την Σαλαμίνα καθισταται άναγκαια και άπο την έπειγουσαν ά-

νάγκην, δημιουργή πρός το Πέραμα ό λιμνην τού Πειραιώς διστις, πράγματι άφυκτια.

Τά δέν θά δαπανηθούν κεφάλαια διά την σύστασιν τής έπισκευαστικής βάσεως και τήν έπεκτασιν τού Πειραικού λιμένος, θά είναι άπο τά περισσότερον παραγωγικά έργα της Ελλάδος. Πλούτος μέγας μάς διαφεύγει.

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Τά τελικά άποτελέσματα τής άπογραφής των ναυτικών πού υπέρτετούσαν στίς 30 Νοεμβρίου 1978 είς τά ύπο τέλλη έπισκευαστικής σημαίας πλοία καθώς και εις τά ύπο ένεντος σημαίες πλοία, συμβεβλημένα με το NAT, τά όποια έδόθησαν πρό ημερών εις την δημοσιότητα (τά σχετικά στοιχεία δημοσιεύονται εις δάλλες στήλες) δέν παρουσιάζουν καμμία διαφορά άπο τά άρχικα: Ποσοστόν 69,1% των ναυτικών πού είργαντο εις πλοία ύπο Έλληνης σημαίας και 30,9% άλλοδαποι και τό άντιστοχο ποσοστόν τών έργαζομένων εις πλοία ύπο ένεντος σημαίες, συμβεβλημένα με το NAT, ήτο 58,7% και 41,3%.

Ο κ. Κεφαλογιάννης, άνακοινώνων τά τελικά στοιχεία τής άπογραφής, έδήλωσε ότι ή παρουσία άλλοδαποι εις τά ύπο Έλληνης σημαίας πλοία κατά ποσοστόν 6% περισσότερον τού προβλεπομένου ύπο τού νόμου (25%) οφείλεται εις την άνοχη τής διοικήσεως λόγω τών ειδικών συνθηκών πού έπικρατούσαν εις την άπασχόληση της Ναυτιλίας κατά την περίοδο 1977-1978. Είπε έπισης ότι έχει διατυπωθή ή άποψις ότι τά πλοία τού άρθρου 13 δέν είναι υποχρεωμένα νά τηρούν τό ποσοστόν τού 25% άναφορικών με τούς άπασχολουμένους άλλοδαποι, άλλα τό Υπουργείο δέν την άποδέχεται και στόχος του είναι ή κάλυψις των παρουσιαζομένων κενών εις τό ναυτεργατικόν δυναμικόν κυρίων με Έλληνες και άν τούτο δέν καταστή έφικτον, τότε θά ληφθούν δάλλες άποφάσεις.

Προηγουμένως τό Υπουργείο Ναυτιλίας θά προβή εις έρευνα προκειμένου νά διαπιστωθή πόσοι είναι οι ναυτικοί πού εύρισκονται έκτος πλοίων γιά διαφόρους λόγους (έξετάσεις, άνάπαυσις, λόγοι ύγειας κλπ.) και πόσοι διαθέτουν ναυτικά φυλλάδια, άλλα διέκοψαν τό ναυτικόν ή δέν τό άσκησαν ποτέ.

Ο κ. Κεφαλογιάννης, άπαντών εις έρωτημα σχετικώς με τήν έφαρμογήν τών διμερών συμβάσεων της Ε.Ε.Ε. με ναυτεργατικές όργανωσεις ένεντον χωρών, έδήλωσε ότι τούτο είναι θέμα πού άφορά τήν Ε.Ε.Ε. και τήν ΠΝΟ και ίχι τό Υπουργείο.

Έν πάση περιπτώσει, τά στοιχεία τής άπογραφής δείχνουν κατά τρόπο πού δέν έπιδεχεται άντιρρηση, ότι ύπάρχει ένα μεγάλο έλλειμμα εις τό ναυτεργατικό δυναμικό μας, τό ποτού έκαλυψη άναγκαστικώς άπο ένους και ή Πολιτείας διά λόγους, πού έχουν ήδη έξηγηθή έπαρκως, οφείλεται νά λάβῃ άποφασιστικά μέτρα γιά τήν οριστική άντιμετώπιση τού προβλήματος. Και αύτήν τήν στιγμή ή μόνη λύσις είναι ή αύξησης τού ποσοστού τών άλλοδαπών, πού έπιτρέπεται νά έργα-

ζωνται έπι τών έλληνικών πλοίων και ταυτοχρόνως και ή ποιοτική έπιλογή των, ή όποια μόνον με τίς διμερείς συμβάσεις μπορεί νά επιτευχθή.

ΤΑ NAYTIKA ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Παρουσιάζει άρκετάς και σημαντικά διαφοράς άπο τού ήδη ισχύοντος Νόμου, το εις τό προηγούμενον τεύχος μας δημοσιεύθεν νομοσχέδιον «περι διοικητικού έλέγχου του ναυτικού άτυχημάτος».

Τό σύγκρισις τών δύο κειμένων, ή έπισημανσις δώλων τών διαφορών και ή άπο νομικής και πρακτικής πλευράς έπεξεργασία των άπαιτει ειδικήν μελέτην. Ένταυθα περιοριζόμεθα μόνον εις τάς βασικωτέρας καινοτομίας. Καί είναι αυταί πρώτων μέν ή δυνατότης άναθεωρήσεως τών άποφάσεων τού ΑΣΝΑ και δεύτερον ή δημιουργία τοπικών άνακριτικών συμβουλίων εις τάς ήτοκτώ μεγάλας Λιμενικάς Αρχάς.

Τό άναθεωρησίς τών δύο κειμένων, ή έπισημανσις δώλων τών διαφορών και ή άπο νομικής και πρακτικής πλευράς έπεξεργασία των άπαιτει ειδικήν μελέτην. Ένταυθα περιοριζόμεθα μόνον εις τάς βασικωτέρας καινοτομίας. Καί είναι αυταί πρώτων μέν ή δυνατότης άναθεωρήσεως τών άποφάσεων τού ΑΣΝΑ και δεύτερον ή δημιουργία τοπικών άνακριτικών συμβουλίων εις τάς ήτοκτώ μεγάλας Λιμενικάς Αρχάς.

Τό άναθεωρησίς τών δύο κειμένων, ή έπισημανσις δώλων τών διαφορών και ή άπο νομικής και πρακτικής πλευράς έπεξεργασία των άπαιτει ειδικήν μελέτην. Ένταυθα περιοριζόμεθα μόνον εις τάς βασικωτέρας καινοτομίας. Καί είναι αυταί πρώτων μέν ή δυνατότης άναθεωρήσεως τών άποφάσεων τού ΑΣΝΑ και δεύτερον ή δημιουργία τοπικών άνακριτικών συμβουλίων εις τάς ήτοκτώ μεγάλας Λιμενικάς Αρχάς.

Τό άναθεωρησίς τών δύο κειμένων, ή έπισημανσις δώλων τών διαφορών και ή άπο νομικής και πρακτικής πλευράς έπεξεργασία των άπαιτει ειδικήν μελέτην. Ένταυθα περιοριζόμεθα μόνον εις τάς βασικωτέρας καινοτομίας. Καί είναι αυταί πρώτων μέν ή δυνατότης άναθεωρήσεως τών άποφάσεων τού ΑΣΝΑ και δεύτερον ή δημιουργία τοπικών άνακριτικών συμβουλίων εις τάς ήτοκτώ μεγάλας Λιμενικάς Αρχάς.

ΠΡΟΣ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ;

Τό είναι τό βασικόν συμπέρασμα τών συζητήσεων κατά τήν διάσκεψιν τής Διε Θυνός ένωσεως Ναυτασφαλιστών, εις έδιμούργον, τήν παρελθούσαν έβδομαδά: «Η αύξησης τών άσφαλιστρων είναι λιαν πιθανή.

Οι άσφαλισταί τού Λονδίνου, τόσον διά τά πλοία δύον και διά τά φορτία, προσπαθούν νά πείσουν τούς συναδέλφους των τών δλλων χωρών ότι τά σημερινά άσφαλιστρα κρατούνται εις «έπιζημιας» χαμηλά έπιπεδα, έξι αιτίας τού έξιτάτου άνταγνωσιμού μεταξύ τών διαφόρων άσφαλιστικών άγορών και τής ένοικης μεταχειρίσεως ένιων έφοπλιστών.

Τό ένωψι, δημως, ένως καταστρεπτικού 1979 εις τόν τομέα τών ολικών άπωλειών, προβάλλει άδητος ή άνάγκη άναθεωρήσεως τού άκολουθουμένης τακτικής λέγουν οι Βρετανοί, οι οποίοι έλπιζουν ότι, τελικώς θά υπάρξη άμοφωνία δλων τών άσφαλιστων εις τό σημείον αύτο.

Τό έκθεσις τών Βρετανών ναυτασφαλιστών άναφέρει: «Οιαδήποτε λογική πρόβλεψις (βασιζόμενη εις μή έπιδεχόμενα άμφισθητησιν γεγονότα) ύποδεικνύει ότι τό 1979 θά είναι τό χειρότερον άσφαλιστικόν έτος τών τελευταίων δεκαετηρίδων».

Η ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Άλλα και οι άντασφαλισταί, τών όποιων ή έτσισια διάσκεψις συνηλθεν εις Μόντε Κάρλο εις τάς άρχας Σεπτεμβρίου, ύποστηριζουν τήν άναγκην άναθεωρήσεως τών εισφορών.

Έκπρόσωπος μεγάλης έλβετικής έταιριας παρετήρησεν ότι άρκετοι έτοις τών άντασφαλ-

MONTEVIDEO — URUGUAY

UNIVERSAL SHIPPING AGENCY LTD.

SHIP AGENTS — STEVEDORES — BROKERS

DIRECTOR: MATHEOS MICHAEL ELEFTHERIOU

COLON 1567
Montevideo - Uruguay

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

στικών όργανισμών, οι οποίοι φαίνονται νά έχουν ρευστότητα σήμερον, θά έχουν έξαφανισθή πρό της παρελεύσεως 10ετίας. Η υπαρχίας έραστεχνικού άνταγνωσμού είς τήν παγκόσμιον άγοράν και η ύπερβολική μείωσις τών «πρεμιών» από άντασφαλιστάς άκολουθούντας μή συνετήν πολιτικήν κλονίζουν τά θεμέλια τού δόλου οικοδομήματος τών άντασφαλίσεων.

Κατά τόν Έλβετόν άσφαλιστήν, τά άσθενή σημειά τής άγοράς είναι: η παρουσία μεγάλου άριθμου νεοεισερχομένων είς τόν κλάδον, τό φαινόμενον τών χαμηλών είσφορών και η δελεψίφις έπαρκούς έπαγγελματισμού.

Έν κατακλείδι, έτονισε, η διεθνής άντασφαλιτική άγορά βαδίζει πρός τήν αύτοκαταστροφήν έντα τά μέλη τής δέν συνειδητοποιήσουν έγκαιρως τήν άναγκην άναθεωρήσεως τής πολιτικής πού άκολουθούν και τής αύξησεως τών άντασφαλιστικών είσφορών.

Η ΔΙΑΜΑΧΗ ΕΙΣ ΤΑ ΛΟΥΔ'ΔΣ

Είκοσι έπτα άσφαλιστάι τού συνδικάτου Σάσσε, τό όποιον άντιμετωπίζει ζημιάς τής τάξεως τών 20,2 έκατομ. λιρών, ύπεβαλον άγωγήν κατά τών λόδωδ' τού Λονδίνου.

Προηγουμένως, 22 έκ τών μελών αύτών είχον μηνιθή ύπο τών λόδωδ' διότι «έπεδειχαν άπροθυμίαν νά συμμορφωθούν» με τάς άπαιτήσεις έλεγχους, βάσει τών οποίων οι άσφαλιστάι τών λόδωδ' ύποχρεούντα νά παράσχουν πιστοποιητικόν τού λογαριασμού άσφαλίσεων άποδεικνύν διό τό ένεργητικόν των είναι έπαρκες διά νά καλύψῃ τάς ύποχρεώσεις τών.

Τό πιστοποιητικόν έδει νά ύποβληθη μέχρι τής 30ης Σεπτεμβρίου, άλλ' έν συνεχεία διό πρόδερος τών λόδωδ' κ. Ιάν Φίντλεύ, δώσω παράστασιν μέχρι τής 15ης Οκτωβρίου, εις μίαν προσπάθειαν νά άφευχθή ή άγωγή τής ύποθέσεως είς τό δικαστήριον.

Έν τώ μεταξύ, έγνωσθη διό οι πράκτορες οι οποίοι συνίστων μέλη εις τό συνδικάτον Σάσσε ήσαν οι πράκτορες τών λόδωδ' κ. Ιάν Φίντλεύ, δώσω παράστασιν μέχρι τής 15ης Οκτωβρίου, εις μίαν προσπάθειαν νά άφευχθή ή άγωγή τής ύποθέσεως είς τό δικαστήριον.

«Η προσφυγή έχει άρισθη διά τό προσεχές έτος.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Τό ρεκόρ τών 243 έκατομ. λιρών θά ύπερβούν άσφαλιστικαι άποζημώσεις τού 1979 διά τά θαλάσσια άτυχηματα. Είς τάς 20 Ιουλίου 1979 έχομεν τήν σύγκρουσιν τού «Ατλάντικ Εμπρες» τών 292.662 τόν. d.w. και τού «Αίτζιαν Κάπταιν». Αι ζημιάι τού δευτέρου μαζί με τά φορτία άμφοτέρων τών σκαφών θά στοιχίσουν εις τούς άσφαλιστάς 100 έκατομ. δολλάρια.

Αι ζημιάι τού 1979 θά είναι άνωτεραι τού συνήθουσ. Κατ' Αύγουστον μόνον έχομεν τάς άλικας άπωλειας τού «Στοίκ», τής «Πατιάνας», τού «Ιωάν. Άγγελικούσης» και «Τσέρου Ντιούκ». Σύνολον περί τά 25 έκατομ. δολλάρια.

Τό 1979 διά τούς άσφαλιστάς θά είναι, καθ' άλλα τά φαινόμενα, τό χειρότερον τής δεκαετίας διά τάς ζημιάς άσφαλίσεως έπι οκαφών.

Και λέγουν οι άσφαλιστάι: Αι στατιστικά τών τελευταίων άτυχημάτων άποδεικνύουν, διό τά άτυχηματα είναι περισσότερα διά τά πλοια ήλικιας ήσαν τών 15 έτών. Δικαιολογεῖται κατά τούς άσφαλιστάς τό έπασφαλίστρον διά τά φορτία, τά μεταφέρομενα έπι οκαφών ήλικιας ήσαν τών 15 έτών.

Προβάλλεται έξι άλλου ή ζημιά άπο τήν άπωλειαν τών φορτίων πετρελαίου τών σκαφών «Ατλάντικ Εμπρες» και «Αίτζιαν Κάπταιν». Συνολική ζημιά τών φορτίων ύπολογίζεται εις 60 έκατομ. δολ. πλέον αύτών είναι και άποζημώσεις τών ναυαγοσωστικών διά τό δεύτερον σκάφος.

Ο κ. Έδ. Ραΐνγκπου τής «Οσεαν Χούλ Κομπάτη τού Λονδίνου, έδήλωσε κατά τήν διεθνή διάσκεψιν τών άσφαλιστών εις τό Εδιμβούργον, διό τό 1979 θά παρουσιάση διά τούς άσφαλιστάς τά χειρότερα άποτελέσματα τών άντασφαλίσεων.

ΤΙΘΕΤΑΙ ΕΝ ΙΣΧΥΓΙ Η ΣΟΛΑΣ 1974

Κατόπιν τής προσφάτου έπικυρωσεώς της ύπο τής Ρουμανίας, η σύμβασις τού 1974 διά τήν άσφαλισταν τής Ανθρωπίνης Ζωής έν θαλάσση (ΣΟΛΑΣ) θά τεθή έν ισχυ τήν 25ην Μαΐου τού προσεχούς έτους.

Μέχρι στιγμής έχουν ύπογραψει τήν σύμβασιν 25 χώραι (Μονακό, Ούκρανία, Ινδία, Κείπ Βέρντε, Γαλλία, Λιβερία, Μεξικό, Νορβηγία, Τόνγκα, Άγγλια, Καναδάς, Δανία, Όλλανδία, Παναμάς, Ισπανία, Σουηδία, Ήνωμένα Πολιτεία, Μπαχάμας, Ανατολική και Δυτική Γερμανία, Ισραήλ, Ρουμανία, Τρινιντάντ και Τομπάγκο, Ουρουγουάν και Υεμένη), κατέχουσαι ήσαν τών 50% τής παγκομίου χωρητικότητος έμπορικων πλοίων. Αναμένεται δέ διό μέχρις διό το τεθή έν ισχυ θά έπικυρωθή και ύπο τών περισσοτέρων έκ τών ύπολοίπων ναυτιλιακών χωρών.

Ο κύριος στόχος τής ΣΟΛΑΣ είναι ο καθορισμός τών κατωτάτων όρων κατασκευής έξοπλισμού και λειτουργίας τού πλοίου άπο πλευράς άσφαλειας. Αι συμβαλλόμεναι χώραι είναι ίπευθυνοι διά τήν τήρησιν τών άπωτερων τής σύμβασης εις τό ύπο τάς σημαίας τών πλοια και τήν έκδοσιν τών άναγκαιούντων πιστοποιητικών. Έχουν, έπισης, τό δικαίωμα διενεργείας έλεγχου εις πλοια άλλων χωρών που έχουν προσυπογράψει τήν σύμβασιν, έάν συντρέχουν λόγοι νά πιστεύουν διό τά πλοια άυτά δέν συμφορούνται πρός τάς άπαιτήσεις τής ΣΟΛΑΣ.

Εις τήν νέαν σύμβασιν, τό πρώτον κεφάλαιον, τό όποιον άναφέρεται εις τάς έπιθεωρήσεις και τά πιστοποιητικά, παραμένει ουσιαστικών ήση, άλλ' εις τά έπόμενα κεφάλαια έχουν έπελθει σοβαραί βελτιώσεις διά τήν άσφαλειαν τού ναυτικού, τόσον άπο άποψεως κατασκευής και έξοπλισμού αύτού καθ' αύτού τού πλοίου σσον και άπο πλευ-

ράς ίκανότητος τών ναυτικών, κανονισμών ναυσιπλοίας, τρόπου στοιβασίας, κλπ.

ΤΟ «ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ» ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Περαιτέρω έκσυγχρονισμός τής νέας συμβάσεως ΣΟΛΑΣ θά έπιτευχθή με τήν έπικυρωσιν τού «Πρωτοκόλλου» τό όποιον ύπεγράφη κατά τήν περισσινή διάσκεψην τού ΙΜΚΟ διά τήν άσφαλειαν τών δεξαμενοπλοίων και τήν πρόληψιν τής ρυπάνσεως τών θαλασσών.

Ως γεγονός, τό «Πρωτόκολλον» θά περιελαμβάνετο ώς παράτημα τής ΣΟΛΑΣ 1974, άλλ' ήτο παράκαιρον νά γίνουν τροποποιήσεις εις τήν σύμβασιν, η άποια δέν είχε μεντεθή έν ισχυ άλλ' είχεν, έν τώ μεταξύ, έπικυρωθή ύπο άρκετών χωρών.

Διά νά τεθή έν ισχυ τό «Πρωτόκολλον» άπαιτείται ή έπικυρωσίς του ύπο 15 χωρών, κατεχουσών τό 50% τής παγκοσμίου χωρατικότητος.

Η ΣΟΛΑΣ 1974 προβλέπει τήν ύπαρξην συστήματος άδρανούς άεριου, άπο τού προσεχούς Μαΐου, εις απαντά τά νεότευκτα πετρελαιοφόρα ήσαν τών 100.000 τόν. d.w. και τά μικτά σκάφη ήσαν τών 50.000 τόν. d.w.

Τό «Πρωτόκολλον» έπεκτείνει τήν ύποχρεώσιν έγκαταστάσεως συστήματος άδρανούς άεριου εις:

— «Απαντά τά νεότευκτα τάνκερς ήσαν τών 20.000 τόν. dw.

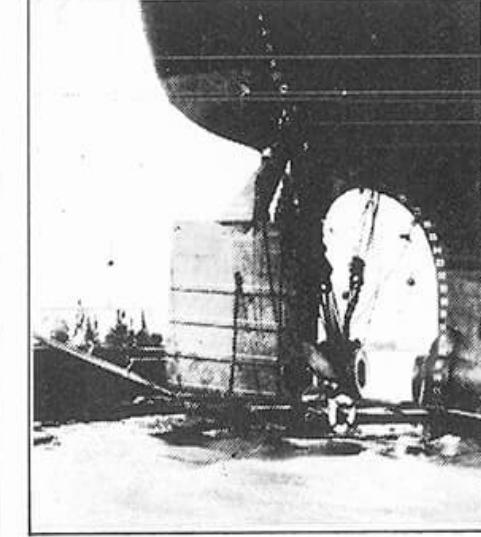
— «Απαντά τά έπιπρεσία δεξαμενόπλοια μεταφοράς άργον πετρελαίου ήσαν τών 20.000 τόν. και τά πρόντακτ κάρριερς» ήσαν τών 40.000 τόν. (ύπάρχει, ήμως, μία πρόβλεψις διά τά ύπάρχοντα τάνκερς μεταφοράς άργον πετρελαίου μεταξύ τών 20.000 και 40.000 τόν. νά έξαιρουνται τής έν λόγω ύποχρεώσεως, έφ' άσον κατά τήν άποψιν τών άρχων ή έγκαταστάσις δέν είναι σκόπιμος και πρακτικώς έφαρμοστέα).

— «Απαντά τά τάνκερς ήσαν τών 20.000 τόν., εις τά όποια ύπάρχουν μηχαναί έκπλυσεως δυναμικότητος ήσαν τών 60 κυβ. μέτρων ωριάων, καί

— «Απαντά τά τάνκερς έφωδιασμένα με συστήματα έκπλυσεως άργον πετρελαίου.

Τά έν ιππερεσία τάνκερς ήσαν τών 70.000 τόν. ύποχρεώνταν νά συμμορφωθούν με τάς άπαιτήσεις τού «πρωτοκόλλου» έντός δύο έτών άπο τήθεως του έν ισχυ, ένων εις τά σκάφη μεταφοράς ήσαν τών 20.000 τόν. και τά πρόντακτ κάρριερς» ήσαν τών 40.000 τόν. παρέχεται τετραετής προθεσμία.

Western Eagle GEARED FOR ACTION round-the-clock



We specialise in:
 • Maintenance and alloat-repair of vessels at the Anchorage and in the waters around Singapore.
 • On-voyage repairs anywhere in the world.
 • Conversion and modification of machinery and marine equipment.

Our reputation is staked on the expertise and efficient service of our workforce, having successfully undertaken repairs to more than a thousand vessels since our incorporation in 1973.

We also stock a comprehensive range of parts for Sulzer Marine Diesel Engines.

Agent for Sulzer Brothers Ltd. Switzerland.

AGENT IN GREECE

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

**Western Eagle
(Private) Ltd.**

P.O. Box 614 Telok Blangah West Post Office, Telok Blangah Drive,
 Singapore 4. Tel: 2709977 Cable: Westeagle Telex: RS 21397

ΗΜΕΙΣ ΤΙ ΕΠΡΑΞΑΜΕΝ;

Τό Βρεταννικόν ύπουργείον 'Αμυνής έτι-
μησε, τελευταίως, έξι μέλη τού πληρώματος
τού ἀντιτοπλλικού "Γιούπιτερ", τά όποια
μέ παραδειγματικήν αύταπάρνησιν διέσω-
σαν 10 μέλη τού ἀλληγορικού φορτηγού
πλοίουον "Ιρίς", βισιθέντος κατά τήν διάρ-
κειαν σφοδρᾶς τρικυμίας έξωθι τού ἀκρωτη-
ρίου τού 'Αγιου Βικεντίου, τόν παρελθόντα
Φεβρουάριον.

Ίδιαιτέρως έξήρθη ό τηραισμός του ναύτου Τέρενς Λόφτους, ο οποίος έπτάκις έρριψθη εις την τρικυμισμένη θάλασσαν, μέ εμφανή κίνδυνον της ζωῆς του, διά ουά άνασσαν έπι του Βρετανικού ἀντιτορπιλικού έξηντλημένους ναυαγούς του έλληνικού σκάφους.

Καί, ναί μέν, η Βρεταννική κυβέρνησις έ-
πραξε το καθήκον της, άποδιδουσα τιμητι-
κήνδιάκρισιν εις τούς ναυτικούς του «Γιούπι-
τερ». Τί έγένετο, δώμας, άπό «Ελληνικής
πλευρᾶς; Τό «Υπουργείον Ναυτιλίας καί ή «Ε-
νωσις» Έφοπλιστών τελούν έν γνώσει του
περιστατικοῦ; Και έαν ναί, Τί έπραξαν διά νά
άνταμειψούν θήβικῶς τοὺς ἥρωικούς «Αγ-
γελίους ναυτικούς; «Εστω καὶ μέ καθυστέρη-
σιν, κάποια ἔκφασις εύγνωμοσύνης άπό
«Ελληνικῆς πλευρᾶς είναι ἐπιβεβλημένη.

πείαν τοῦ ἀπαραδέκτου τούτου φαινομένου,
τὸ ὅποιον δέον νά ἐκλείψῃ διά παντός.

Αλλά τό σπέρμα της διαιωνίσεως αύτής της καταστάσεως ένυπάρχει καὶ εἰς αὐτό ἔτι τὸ δημοσιευθέν Σχέδιον Νόμον «περὶ διοικητικοῦ ἐλέγχου τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος», τὸ οποῖον φαίνεται νά ἀγνοή τὴν σημειρινήν πραγματικότητα, ἐντός τῆς ὁποίας κινεῖται ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία. Οὕτω ἐν ἀθρῷ 4, παρ. 1, διαλαμβάνει: «Ἡ Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή, εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς ὁποίας ἔλαβε χώραν τὸ ναυτικό ἀτύχημα ἢ εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς ὁποίας προσήγγισεν τὸ πρώτον τὸ πλοίον ἢ ἀπεβιβάσθη τὸ πλήρωμά του, ἀναφέρει τὸ ταχύτερον περὶ τούτου εἰς τὸ 'Υπουργεῖον καὶ προβαίνει πάραυτα εἰς ἔνορκον προανάκρισιν».

δραστηριότητα των υπηρεσιών τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας έπεισμάνθη καί ἀπό τήν πολιτική ήγεσία τού 'Υπουργείου που συνεκάλεσε ειδική σύσκεψη ύψηφού ἐπιπέδου ('ΥΠΟΠΟΥΡΓΟΥ, Γενικός Γραμματέας, 'Αρχηγός καί 'Υπαρχηγός τού Λ.Σ. καί ὅλοι οι Γενικοί Διευθυνταί τού YEN) μέ στόχο τήν ἀντιμετώπιση τού προβλήματος. Μάλιστα τόση σημασία ἀπέδθη εις τήν ἐδύναμο σύσκεψη, πού ἐπραγματοποιήθη τήν περασμένη Δευτέρα, ὥστε ἀνεκλήθησαν καί οἱ ἀδειες δύο Γενικών Διευθυντών, γεγονός τό όπιο ωδήγησε στήν διατύπωση διαφόρων εἰκοτολογιών σχετικών μέ το ἀντικείμενο τής συσκέψεως, πού δέν είχε γνωσθή μέχρι τῆς πραγματοποιήσεως του.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ χαλάρωσις ἀπεδόθη, δῆπας ἐγγνώσθη, εἰς τὴν χορήγηση τῶν θερινῶν ἀδειῶν τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἐνώ είναι γνωστὸν ὅτι τὸ φαινόμενον δέν παρετρήμητο μόνον κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ θέρους ἀλλὰ προϋπήρχε. Καὶ η πολιτική ἡγεσία τοῦ Ὑπουργείου ὁφείλει νά διερευνήσῃ τά πραγματικά αἴτια τῆς χαλαρώσεως αὐτῆς καί νά δώση τὴν ἐπιβαλλομένην ἐκ τῶν πραγμάτων λύση για νά δυνηθῇ ὁ διοικητικός φορέας τῆς Ναυτιλίας νά λειτουργήσῃ μέ τὸν ρυθμόν πού ἐπιβάλλουν τά γενικώτερα συμφέροντα τοῦ τόπου. Τά περί χαλαρώσεως κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ θέρους λόγω τῶν ἔτσιν ἀδειῶν τῶν ἀξιωματικῶν κλπ. δῆμον δέν πειθουν ἀλλά ὅδηγον εἰς τό συμπέρασμα ὅτι κάποιοι ἐπιδιώκουν νά μή δοθῇ ἡ λύσις πού ἐπιβάλλεται.

ΚΑΙ Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ;

Εις τό προηγούμενον τεύχος τών Ν.Χ. (ο. 1) άναφερόμενοι είσι τήν δύναμιν τής Nautilliaς μας είχαμε τονίσει τήν αύτονότονόν ἀνάγκην δύναμις τό 'Υπουργείον E.N., είς τακτά χρονικά διαστήματα, άνακοινώνει τήν πραγματικήν δύναμιν τής 'Εμπορικής μας Nautilliaς, καὶ δχι τήν πλασματικήν ἡ μάλλον ... φανταστικήν, ώς μέχρι τούδε συμβαίνει διά τῆς ἐπαναλήψεως τῆς στερεούτου φράσεως δτι τήν τάδε τιμερομηνίαν τά ἔγγεγρα μένα είς τά 'Ελληνικά νηολόγια πλοΐα ἀνήρχοντο είς τόσα. Διότι δπως παρεδέχθη ἐν τώ μεταξύ ὁ κ. 'Υπουργός 'Εμπορικής Nautilliaς, ώς προέκυψεν ἐκ τής διενεργηθείσης ἀπογραφῆς, 416 πλοΐα, φερόμενα ώς ἔγγεγρα μένα είς τά 'Ελληνικά νηολόγια, διά πλειστάς αιτίας είχον παύσει νά ύπάρχουν ἡ νά ἀνήκουν είς 'Ελληνας.

Τό προκύψαν θέμα δέν είναι παρωνυχίς, έκθετον τήν σοβαρότητα τού κράτους μας εις έναν τομέα, δηπου ή ιδιωτική έπιχειρηματική πρωτοβουλία μεγαλουργεῖ, προσελκύουσα πάντοτε τό ένδιαφέρον τής Διεθνούς κοινῆς γνώμης. 'Από τήν μελέτην τῶν 416 έντοπισθειών περιπτώσεων, πρέπει νά συναχθούν τά αναγκαία συμπεράσματα, τά οποία θά όδηγησουν τό YEN εις τήν θεο-

Η ΧΑΛΑΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΥΕΝ

¹ Η χαλάρωσις ή όποια έχει έπελθει είς τήν



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.



**TRANSKO
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.

ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Ό κ. Κεφαλογιάννης είχε διαβεβαιώσει παλαιότερα, ότι όπουν πρόστιμον ἐπιβάλλεται από τις λιμενικές ἀρχές εἰς πλοία χωρίς νό προηγηθή κάποια ειδοποίησης ή ύπόδειξης για τήν διόρθωση κακώς κειμένων, άλλα ή διαβεβαιώσις αύτή διαφεύδεται καθημερινών από τά άθροια πρόστιμα που ἐπιβάλλονται εἰς τα πλοία «διά ψυλλού πήδημα». Και έναν, βεβαίως, τα προβλήματα πού δημιουργούνται από τήν άθροια αύτή ἐπιβολή προστίμων είχαν ἐπιπτώσεις μόνον ἐπί τών τιμωρουμένων, ούδεις ψύγος. Πρό ημέρων, θυμαία, ἀπεκαλύφθη, κατά τήν διάρκεια κάποιας ειδικής συσκέψεως εἰς τό Υπουργείο, ότι τά άθροια πρόστιμα πού ἐπιβάλλονται από τις λιμενικές ἀρχές εἰς τά έλληνικά πλοία λαμβάνονται από τούς άσφαλιστας ώς τεκμήριο γιά νά ἐπιβάλλονται ἐπασφάλιστρα κλπ. άλλα και γιά νά διαμορφωνται μία ἔχθρική διάθεσις ἑναντίον τού έλληνοκτήτου πλοίου. Ή πληροφορία προέρχεται από λίαν ἀσφαλή πηγή, μάλιστα λέγεται ότι οι έλληνικές λιμενικές ἀρχές ἐπιβάλλουν πρόστιμα εἰς τά έλληνικά πλοία και μειανεγέλεις έξινων ἀρχών, πράγμα, βεβαίως πού δέν κάμνουν οι ἀντίστοιχες ένενες ἀρχές, διαν ύπαρχουν καταγγελίες εἰς βάρος πλοίων των (και εδώ έμεις πρωτοπορούμε).

Τό πρόβλημα είναι σοβαρώτατο και πρέπει νά ἀντιμετωπισθή ἀμέσως, χωρίς καμμία καθυστέρηση. Δέν λέγομε, βεβαίως, ότι πρέπει νά σταματήσῃ ὅ δελεγχος τών πλοίων ἀπό τις ἀρμόδιες ἀρχές. 'Αντιθέτως, άλλα πρόστιμο νά ἐπιβάλλεται ὅταν διαπιστώνεται ἀλλειψίς διαθέσεως γιά συμμόρφωση πρός ύποδειξης και δχι ἐπροσιμό. Και πρό παντός, νά μή διδώμεις ἀφορμές γιά τήν δημιουργία ἔχθρικο κλίματος κατά τού έλληνικο πλοίου.

Η ΠΡΟΝΟΙΑ

'Εγνώσθη ότι από τό Υπουργείον Ναυτιλίας κατηρτίσθη σχέδιο Π.Δ. μέ τό όποιο, σύμφωνα με τίς ύπαρχουσες πληροφορίες, ἐπέρχονται σημαντικές βελτιώσεις εἰς τήν περιθαλψή τών ναυτικών μας. Λεπτομέρειες δέν ἔγνωσθησαν, άλλα φαίνεται ότι μέ τό ἐν λόγω Π.Δ. ικανοποιούνται πολλά αίτηματα τής ναυτεργατικής τάξεως, πού είχαν διατυπωθεί κατά καιρούς, δησα ύπονο χάριν είναι ή περιθαλψή τών ἀπόλυτουμένων στρατευούμων, ή λήψης ιδιαίτερας μέριμνας γιά τά προβληματικά παιδιά τών ναυτικών μας, ή ἔγκρισης τών δαπανών περιθάλψεως και σε μή συμβεβλημένα κλινικές κλπ. 'Εμεις σημειώνουμε ότι ούδεν πρόκειται νά ἐπιτύχη, έναν παραλήλως δέν ληφθή μέριμνα γιά τήν πρόσληψη προσωπικού ἀπό τόν Οίκο Ναύτου, ό όποιος δησα είναι γνωστό ἐξηπρετεῖ 300.000 ἐνέργεια ναυτικούς και τά μέλη τών οίκογενεών τους και 25.000 περίπου συνταξιούχους. 'Επαναλαμβάνομε, χωρίς προσωπικό ούτε οι ούρές θά λειψουν ούτε και τά καθημερινά παράπονα τών ναυτικών μας και τών οίκογενεών τους.

• Προχωρούν οι ἐργασίες για τήν ἀνέγερση τού κτιρίου τού Οίκου Ναύτου εἰς τήν Πλατεία Τερψιθέας. "Οπως είναι γνωστό, οι οίκοδομικές ἐργασίες θά πρέπει νά έχουν περα-

τώντας 18 μηνών ἀπό τήν ἐγκαταστάσεως τού ἐργολάβου.

• Επίσης συνεχίζονται οι ἐργασίες γιά τήν μετασκευή τού NIEN δέ γενικό νοσοκομείο δυνάμεως 210 κλινών. "Ηδη ἀναμένεται η παράδοση τών μελετών γιά διάφορες συμπληρωματικές ἐγκαταστάσεις, ἐνώ τό κτιριολογικό πρόγραμμα γιά τήν ἐπέκταση τής δυναμικότητος τού ναυτικού νοσοκομείου σές 600 κλινές εύρισκεται πρός ἐγκριση εἰς τό Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Μᾶς παρεσχέθη ἡ πληροφορία ότι τό θέμα τής λειτουργίας τού μικροβιολογικού ἐργαστηρίου τού Οίκου Ναύτου ἐρρυθμίσθη και ότι ἀνεμένετο η τυπική ἐπιτόπια ἐπίσκεψης κάποιους ἀρμόδιου τής Νομαρχίας γιά τήν τελική ἐγκριση. Θέλουμε νά ἐλπίζωμε ότι είς τό προσεχές τεύχος τών Ναυτικών Χρονικών θά ἀναγράψωμε τήν πληροφορία ότι τό μικροβιολογικό ἐργαστήριο λειτουργεῖ.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΚΡΗΤΗΣ — ΛΙΒΥΣ

Κάθε ναυτιλιακή σύνδεσις Έλληνικών λιμένων με τάς χώρας τής Μέσας Ανατολής και Βορείου Αφρικής, προκαλεῖ ικανοποίησιν, ἐντασσομένη εἰς τήν ἀνάπτυξην τής χώρας μας εἰς διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον. Μέ τά αισθήματα αύτά ήκουσθη ἡ Έλληνο-Λιβυκή συνεργασία εἰς τάς θαλασσίας μεταφοράς, με τήν προβλεπομένην δημιουργίαν τακτικής ναυτιλιακής γραμμής μεταξύ Τριπόλεως - Κρήτης, περί τής όποιας ἔγεντο λόγος είσι τό προσφάτως ύπογραφέν είς Αθήνας πρωτόκολλον ἐμπορικής, τεχνικής και οίκονομικής συνεργασίας μεταξύ τών δύο χωρών. "Έχομεν ούμως μίαν ἀπορίαν, διατί ή ύπο σκέψιν γραμμή νά περιορίσθη μόνον μεταξύ Κρήτης - Λιβύης και νά μήν προεκτήθη και είσι ένα πειραιωτικόν λιμένα τής Χώρας, πρός ἐξευπρέπησην τόσον τών γενικωτέρων έθνικών έμπορικών ροών δοσον και τών διεθνών τοιούτων πρός τήν Λιβύη και τάναπον. "Αλλως τε οι εύρυτεροι όριζοντες μαδά ναυτιλιακής συνδέσεως πρέπει νά ἔχασφαλίζουν και τήν οικονομικήν τής ἐπιβίωσιν, τούλαχιστον είς τά άρχικά στάδια τής λειτουργίας τής, ότε συναντώνται και αι μεγαλύτεραι δυσκολίαι.

Μία εξήγησης ἐν μέρους τού Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, είς τήν πρωτοβουλίαν τού όποιους ὄφειλεται η προσπάθεια τής δημιουργίας τής γραμμής αύτής, θά διεφώτιζεν πληρέστερον ώς πρός τάς κρατούσας σκέψεις διά τήν λιμενικήν ἀνάπτυξην τής Χώρας.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

Έφιστώμεν και πάλι τήν προσοχήν τού κ. Κεφαλογιάννη, άλλα και τών ἐπιπρεσιακών παραγόντων τού Υπουργείου Ναυτιλίας και κυρίως τού Ηγωματοδικού Συμβούλου Ακτοπλοίας ἐπί τού θέματος τής γραμμής τής Κρήτης, ή όποια πρέπει νά παραμείνη ἀδιατάρακτος. Είναι έκτος πάσης ἀμφισθήτος — και αυτό τό γνωρίζουν καλύτερα ἀπό

κάθε ἀλλον οι ἀρμόδιες ὑπηρεσίες — ότι οι δύο ναυτιλιακές ἑταίρεις λαϊκής βάσεως τής Κρήτης ἔχουν ἔξασφαλίσει τήν ἀρτία συγκοινωνιακή ἐξυπηρέτηση τής μεγαλονήσου, ἐπιβατικής και ἐμπορικής και συνεπώς δέν μπορεῖ, ἐν όνδματι ούδεμας σκοπιμότητος, νά διαταραχθῆ γραμμή μέ πειράματα ἀνθρώπων εἰς τούς όποιους ή Πολιτεία εχει ἔξασφαλίσει τήν μονοπωλιακή διαχείριση τών χερσαίων μεταφορῶν.

Σημειώνωμε τά ἀνωτέρω ἐξ αφορμής μιᾶς ἀνακοινώσεως ὁμάδος ιδιοκτήτων φορτηγών αὐτοκινήτων τού Ήρακλείου, οι όποιοι ἐπιδιώκουν ἐπιμόνως νά δρομολογήσουν εἰς τήν γραμμή τής Κρήτης ἔνα ὀχηματαγωγό γιά νά μεταφέρουν δῆθεν τά δικά τους αὐτοκίνητα καί νά ερ δι ζο υ ν αύτοί (ή ύπογραμμίσι ιδική των) αύτά πού κερδίζουν σήμερα ἀλλα (δηλαδή οι ναυτιλιακές ἑταίρεις) ἀπό τά φορτηγά τους. "Αλλά μέ τήν ίδια λογική θά ἐπρεπε και οι ἀγρότες τής Κρήτης (μετοχοί, ώς ἐπί τό πλείστον, τών δύο ναυτιλιακών ἑταίρων λαϊκής βάσεως) νά ἐπιδιώξουν τήν ἀπόκτηση ἀδειών φορτηγών αὐτοκινήτων γιά νά μεταφέρουν αυτοί τήν παραγωγή τους και νά κερδίζουν αύτά πού κερδίζουν σήμερα οι ιδιοκτήτες τών φορτηγών αὐτοκινήτων ἀπό τήν μεταφορά τών ἀγροτών προϊόντων.

Τό Γνωμοδοτικόν Συμβούλιον 'Ακτοπλοίας πρέπει νά ἀπαντήση εύθεως ότι ούδεις λόγος ύπαρχει γιά νά διαταραχθῆ γραμμή τής Κρήτης. "Αλλωστε είς τό Υπουργείον ύπάρχουν πλήρη στοιχεία ιαναφορικώς μέ τήν κίνηση τής γραμμής, ἀπό τά όποια ἀποδεικνύεται σαφέστατα ότι τά ἐπιβατηγά ὄχηματαγωγά τών δύο ἑταίρων λαϊκής βάσεως κατά τούς περισσότερους μήνες τού έτους κινούνται μέ ἐλλειμματική φόρτωση, ἐνώ παραλήλως οι δύο ἑταίρεις κρατούνται συνεχή λειτουργία ἔνα ἀμιγώς ὄχηματαγωγό σκάφος γιά τήν ἀντιμετώπιση τών περιπτώσεων αἰχμών. "Ας λείψουν, λοιπόν, οι πειραματισμοί και οι ιδιοκτήτες τών φορτηγών αὐτοκινήτων ἀς περιορισθούν εἰς τήν ἐξυπηρέτηση τού έργου τό όποιον τούς έχει ἀναθέσει μονοπωλιακή Πολιτεία.

ΝΑ ΑΝΑΚΛΗΘΗ

"Υπάρχουν πληροφορίες ότι, παρά τήν σαφή ἀντίθεση τόσον τής ναυτεργατικής δύον και τής ἐφοπλιστικής πλευρᾶς, ώρισμένοι ύπηρεσιακοί παράγοντες τού Υπουργείου Ναυτιλίας μέμνουν είς τήν προώθηση τού σχεδίου Π.Δ. πού προβλέπει τήν κατάργηση τής έξαγοράς τής ύπηρεσίας Έλληνων ναυτικών πού ύπηρετούν είς πλοία ύπο ένενες σημαίες, τά όποια δέν είναι συμβεβλημένα μέ τό NAT. Επικαλούνται σχετικώς τρία ἐπιχειρήματα:

Πρώτον, ότι η Πολιτεία ὑποβάλλεται σέ δαπάνες γιά τήν δημιουργία τών στελεχών τού Έμπορικού μας Ναυτικού και ώς ἐκ τούτου δέν είναι νοητόν, μάλιστα τήν στιγμή πού η Ναυτιλία μας ἀντιμετωπίζει δέντατο πρόβλημα πληρωμάτων, νά ἐπιτρέπη τήν ἐλευθέρα ἐργασία σημαντικού ἀριθμού ναυτικών μας εἰς τά πλοία ένενων ναυτιλίων, πού ἀνταγωνίζονται τήν Έλληνική. Δεύτερον, ότι είναι ύποχρέωσις τής Πολιτείας νά προ-



PIRAEUS CHARTERING CO. LTD.
SHIPBROKERS



AKTI MIAOULI
PIRAEUS
GREECE

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

στατεύση τούς ναυτικούς μας άσφαλιστικώς, άλλα και άπό άποψεων συνθηκών έργασίας και άσφαλειας, διότι, κατά την άντιληψη ύπηρεσιακών παραγόντων, τά πλοια είς τά όποια έργαζονται, κατά κύριον λόγο, οι ναυτικοί αύτοί δέν έξασφαλίζουν τά έπιπεδα άσφαλειας και τίς συνθήκες έργασίας και ένδιαιτησεως πού προβλέπονται άπό έλληνικούς και διεθνείς κανονισμούς και έπι πλέον άσχολούνται συνήθως μέ επικίνδυνες και υποπτες «έργασίες» (λαθαρεμπορικά, «τσιγαράδικα» κλπ.). Και, τρίτον, διτε μέ την έργασία Έλληνων ναυτικών είς ξένα πλοια, μή συμβεβλημένα μέ το NAT, ύπαρχει άπωλεια συναλλάγματος.

Έπι τών άνωτέρω παρατηρούνται τά έξης: Πρώτον, οι έν λόγω ναυτικοί έργαζονται κυρίως έπι πλοιών έλληνικής ιδιοκτησίας ή έπι πλοιών πού διαχειρίζονται «Έλληνες έφοπλισται και συνεπώς δέν ύπαρχει άνταγνωσμός της έλληνοκτήτου Ναυτιλίας. Δεύτερον, τό πρόβλημα τής έξασφαλίσεως ύψηλών συνθηκών έργασίας και άσφαλειας μπορεί νά ρυθμισθή έάν προβλέφθη διτε ή άσφαλιστις τών έν λόγω ναυτικών θά άναγνωριζεται έφ' θσον έργαζονται είς πλοια ωρισμένης ήλικιας (λόγου χάριν ήλικιας μέχρι 17 έτών, θσον δηλαδή είναι τό δριο γιά την νηλόγηση πλοιών ύπο Έλληνική σημαία) και χωρατικότης (ώστε νά άποκλεισθούν τά λαθαρεμπορικά, «τσιγαράδικα» κλπ.). Και, τρίτον, τό συνάλλαγμα άπο τήν έργασία τών έν λόγω ναυτικών έρχεται είς τήν Έλλαδα, δημοσίου οι οικογενείες τους, και συνεπώς ή χώρα δέν χάνει τίποτε άπο τήν έπαγγελματική τους δραστηριότητα. Και μία άκομη παρατήρησις: Τήν στιγμή πού άναγκαστικώς πλέον άδηγούμεθα είς τήν έναρμόνιση μέ το ισχύον είς τήν ΕΟΚ κοινοτικό δίκαιο, τό οποιο ρυθμίζει και τά θέματα έργασίας και άσφαλίσεως, άλλα και ή Πολιτεία επιδιώκει τήν ρύθμιση τών θεμάτων άσφαλίσεως τών Έλλήνων πού έργαζονται σέ άλλες χώρες, είναι άνεπιτρέπτο άλλα και άντισυνταγματικό νά στερήσουμε άπο τούς ναυτικούς μας τό δικαιώμα νά έργαζωντα δημοσίου ή πειθαριμούν και άπο τό έφοπλισμό μας τήν δυνατότητα νά χρησιμοποιή Έλληνες ναυτικούς είς πλοια είς τά όποια γιά διαφόρους λόγους δέν είναι δυνατόν νά ύψωθή ή Έλληνική σημαία.

Άς άποσυρθή, λοιπόν, τό έπιμαχο Π.Δ., σύμφωνα άλλωστε και μέ τήν άξιωση τόσον τού έφοπλισμού, θσον και τού ναυτεργατικού παράγοντος.

ΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ Λ.Σ.

Έστω και άργα, τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, καιτοί έπιφορτισμένον μέ μεγίστας τεχνικάς εύθυνας, ήρχισεν τήν κατάταξιν είς τό Λιμενικόν Σώμα έπιστημονικού τεχνικού προσωπικού. Είναι μία άνάγκη, πού πρέπει νά πληρωθή τό ταχύτερον, ήπ' ώφελία τών ναυτιλιακών μας συμφερόντων.

Φαίνεται θμώς θτε δέν ύπαρχει προγραμματισμός, θσον άφορα είς τήν μεγίστην δυνατήν άξιοποίησην τού προσωπικού τούτου. Διότι πώς άλλωστε είναι δυνατόν νά έρμηνευθή ή παντελής παράλειψης αυτών άπο τό Σχέδιον Νόμου «περί διοικητικού έλέγχου τού ναυτικού άτυχημάτος». Οι τεχνικοί αύτοί άποτελούν τό φυτώριον τής αύτοδυνάμου αύριανής τεχνικής διοικήσεως τής ναυτιλίας μας, οι θσοι έμπλουτίζοντες τήν πειραν των έπι τών αιτίων τών ναυτικών άτυχημάτων, θά τήν άξιοποίησον ώς έκ τήδη θέσεως και τών καθηκόντων τών διά τήν καλυτέραν προστασίαν τού πλοιού και τών ναυτικών. Και σήμερον ή Ναυτιλία μας βάλλεται διε-

θνώς διά τό ποσοστόν της είς άτυχήματα.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ NAT

Οι έκπροσωποι τής έφοπλιστικής και τής ναυτεργατικής πλευράς θά άποχωρήσουν άπο τό Δ.Σ. τού NAT, έάν δέν ρυθμισθή άμεσως τό ζήτημα πού έχει άνακυψει άπο τήν έλλειψη προσωπικού. Σχετική δήλωσις έγινε σέ πρόσφατη συνεδρίαση τού Δ.Σ. τού Ίδρυματος, κατά τήν οποία έπεσμανθή διτε τό NAT ύπολειτουργεί, δεδομένου διτε λείπει τό τρίτον τού προσωπικού πού προβλέπεται άπο τήν ύψισταμένη νομοθεσία μέ άποτέλεσμα νά καθυστερή η διαδικασία διακινήσεως τών ναυτολογίων και τών φύλων έκκαθαρίσεων, ή χρήγησης συντάξεων (άπο 45 ήμερες πού ήτο μέχρι πρότινος έφθασε τώρα τούς έξη μήνες), ή κατάρτισης τών ίσολογισμών (έύρισκομεθα άκομη είς τό έτος 1977) ώς και ή εισπραξίας 200 έκατομ. δρχ., τού Δημοσίου. Κατά τήν συζήτηση άνεφθερη έπισηση διτε τό Ταμείο θύσταται γενικωτέρα ζημία άπο τήν έλλειψη προσωπικού, ή θσοία έπεκταθή τής τελευταίες ήμερες άπο τήν άποσπαση 25 ύπαλληλων, πού άπεγύμνωσαν άλλες ύπηρεσίες, γιά τήν έπανδρωση τής νέας ύπηρεσίας βεβαιώσεως και έισπράξεως του άσφαλτου τών έπιβατηγών άκτοπλοικών πλοίων.

Η κατάστασης πού έχει δημιουργηθή είς τό NAT άπο τήν έλλειψη προσωπικού έχει έπισημανθή έπανειλημένων και μέ έπιταση άπο τό «Ναυτικά Χρονικά», χωρίς δυστυχώς, νά γίνουν οι ένεργειες πού έπρεπε. «Ηδη έλπιζομε διτε οι πάντες θά άντιληφθούν διτε παράτασης τής έκκρεμότητος θά έπιφερθ άνωμαλίες γιά τίς θσοίες θά ζητηθούν εύθυνες άπο δλους τούς άρμοδιους πού έπεδειξαν άλιγωρία.

ΠΛΟΙΟΝ ΔΙΑ ΤΟ BIETNAM

Η διεθνής θρησκότητας, ήτις φέρει τόν τίτλον «Πλοίον διά τό Βιετνάμ», διατηρούσα έθνικα κράτη κράτη παραρτήματα έχει σκοπόν νά διατηρή έν ένεργεια έν δίκιον έπιθαλασσίου άρωγής διά νά παρέχη βοήθειαν και ίατρικήν περίθαλψης είς τάς 25 πλέον χιλιάδες τών Βιετναμέζων προσφύγων.

Τά διατιθέμενα πρός τούτο πλοιον πειροδεύσουν είς τά παράλια τών νήσων Άναμπας και άνοικά τής άνατολικής άκτης τής Μαλαισίας. «Ηδη τό Γαλλικόν «Ιλ-ντέ-Λουμέρ» και τό Νορβηγικόν «Λύσεκουλ» εύρισκονται έπι τόπου. Προσφάτως δέ προσετέθη, άφιχθέν ήδη είς Σιγκαπούρην, και τό παρά τού Γερμανικού παραρτήματος τής Όργανώσεως ναυλωθέν πλοιον «Καπ-Άναμούρ» χωριτικότητος 6.350 τόν. γκρός.

Ο ΘΡΥΛΟΣ ΤΟΥ ΡΕΚΣΤΕΝ

Συνεχίζεται είς τό Μπέργκεν ή δίκη Ρέκστεν μέ τήν κατηγορίαν διτε έδημοιούργησεν ένα έκ τών μεγαλυτέρων στόλων τού κόσμου έκτός Νορβηγικής σημαίας.

«Η παρουσία τού μεγαλοεφοπλιστού είς τήν πόλιν έδωκε τήν εύκαιριαν είς τό άνωνυμον πλήθος νά τού έκφράση τόν θαυμασμόν του. «Η προσφορά άνθεων, αί έκδηλωσεις σεβασμού και αί διαδηλώσεις είναι είς τήν ήμερον διάταξιν. «Αναφέρεται δέ η περίπτωσης παλαιού έξοριστου, διστις έφωναξε είς τό δικαστήριον: «τί έκαμπατε σείς διά τήν Νορβηγίαν; θά έπρεπε νά έντρέπεθε» και άφησας είς τήν θέσιν του μίαν έθνικήν σημαίαν και μίαν άνθοδεσμην διά τόν έφοπλι-

Τό Σχόλιον τού 150ημέρου

Προσαρμοζόμενα πρός τάς ίδιορρύθμους περιστάσεις τής έποχής μας, τά άλλοτε κλασικά ύπερωκεάνια, κατώρθωσαν νά έπιβιώσουν ύπο ποικίλας νέας μορφάς. Πλωτά ένοδοχεια, πλωτά πανεπιστήμια, πλωτά νοσοκομεία, πλωτά έκθεσιες, πλωτά κέντρα διασκεδάσεως κ.λ.π. Ή έλξις, τήν θσοία δημιουργεί ό συνδυασμός τής πολυτελούς άνεσεως μετά τής γοητείας τού ύγρου στοιχείου, φαίνεται διτε είναι άκατανίκητος.

Βλέπων διλαίτα, άναγνώστης τής στήλης μας, έκφραζει άνωνύμως, άλλα μέ τρέμουσαν γραφήν μίαν ίδικήν του άποριαν. Διατί, λέγει, μέσα είς τά τόσα πλωτά ίδρυματα νά μή έπαρχει και πλωτών γηροκομείον; Πολλοί άπομάχοι τής ζωής, οικονομικώς εύκατάστατοι, θά ήθελον εύχαριστως νά διανύσουν τάς ήμερας των εις καταλήλως διασκευαζόμενα πλοία εύγηριας. Αί έλαφραι συγκρισίεις τού ήρμου πλούσι, ή μαγεία μερικών ένων γραφικών λιμένων και ή εύμάρεια τού πλοίου, θά ήτο διτε, έχειραίστει διά νά είπη κανείς «καλόν τό μή γηράν άλλα και τό γηράν πάλιν». Ή ίδεα μου, συνεχίζει, είναι κυριολεκτικώς σοφή, ως οικονομικώς συμφέρουσα και κοινωνικώς άναγκαια. Και είμαι έτοιμος νά σάς στείλω έπειξειργασμένα σχέδια έφ' δλων τών λεπτομερεών. Ή ήλικια μου, καταληγει, μόνο έπιτρέπει νά θμιλώ άλανθάστωσα.

Τί νά προσθέσωμεν ήμερες είς τήν τόσην κατηγορηματικότητα; Μολονότι είς πολλάς συγχρόνους θαλασσίας κρουαζέρας, ή μέση ήλικια μιάς μερίδος έπιβατών δέν θά ήδηνατο νά άποκλείση τόν γηροκομικόν χαρακτήρα των θμολογουμένων ή ίδεα τού έπιστολογράφου μας δέν άποβάλλει τό ένδιαφέρον της. Τόν παρακαλούμενον μόνον νά μή μάς στείλη τά σχέδια, άλλα και τά φυλάξη δι' θσούς ήθελον ένδιαφέρη. Και κάτι τελευταίον. «Ως πρός τήν έπι τής ήλικιας βασιζόμενην σοφίαν τής προτάσεως θά μάς έπιτρέψη νά τού ιπενθυμίσωμεν τό γνωστόν «πολιά κεφαλή χρόνου μήνυσις, ού φρονήσεων».

στήν, άπληθεν κτυπών τήν θύραν.

Τί κατηγορεί λοιπόν τό Κράτος είς τόν έβδομηκοντούτην πρύτανιν τής Νορβηγικής Ναυτιλίας; «Οτι έδημοιούργησε έκτός τής έθνης την τεράστιον αύτον στόλον διά νά προσθή είς τόν άτομικόν στόλον του, διστις ήδη θεωρείται είς τών μεγαλυτέρων τού κόσμου; ή διότι κατέχει τήν άπαραμιλλον έπιδειξιότητα νά παίζη τά πλήκτρα τής διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας και τής παγκοσμίου οίκονομίας, χωρίς τήν βοήθειαν κανενών;

Έρευνώσα τάς βαθυτέρας προθέσεις τού θρυλικού Χίλιαρ Ρέκστεν, Νορβηγική ναυτιλιακή έπιβιώσης κάμινε τήν ύπόθεσιν, διτε έπιζητει τόν έλεγχον τού μεγίστου μέρους τού άνεξαρτήτου πετρελαιοφόρου τοννάζ. Και τούτο διά νά δυνηθή, μόνος ή μέ τήν συνεργασίαν τών συμπατριωτών του έφοπλιτών, νά θέση τούς δρους του είς τάς έταιρίας πετρελαιού. Μέ άλλους λόγους διά νά δυνηθή νά διασπάση τήν ήγεμονίαν των.



SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

Sigma Coatings technology is providing specific protection - at Sea and Offshore - for the Marine Industries of the World.

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

‘Η άλληλογραφία μας

Ο ΜΕΙΖΩΝ ΛΙΜΝΗ

Αξιότιμες Κύριες Διευθυντά,

Έκ αφορμής δρόμου τού κ. ‘Αλεξ. Βερνίκου μέ θέμα «Ο ΜΕΙΖΩΝ ΛΙΜΝΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ» δημοσιεύθηκε σεις τού τεύχος τού έγκριτου περιοδικού σας της 1/9/1979 σάς παρακαλώ νά δημοσιεύσετε εις τό περιοδικόν σας και τήν παρούσαν έπιστολήν μου.

1. Ως γνωστόν ο λιμήν τού Πειραιώς έκτείνεται από τής Πειραϊκής Χερσονήσου (Μώλου Θεμιστοκλέους) μέχρι τέρματος Περάματος και τής έναντι χερσονήσου Κυνοσούρας, τής νήσου Σαλαμίνος ώς και τού δρομού Αμπελακίων.

Η θαλασσία περιοχή άνατολικών τού Μώλου Θεμιστοκλέους μέχρι τού Δέλτα τού δρομού Ν. Φαλήρου ή όποια άνηκε παλαιότερον εις τόν Ο.Δ.Π. παρεχωρήθη, εις τόν Ε.Ο.Τ. διά τουριστικής άναπτυξιν, πλήν τμήματος τής Πειραιϊκής χερσονήσου, ή όποια παρεχωρήθη εις τόν Δήμον Πειραιώς.

Η θαλασσία περιοχή δυτικώς τού Περάματος άνηκε εις τό Πολεμικό Ναυτικόν.

Έντος τής άνωτέρω περιοχής είναι δυνατή η άναπτυξιν τού λιμένος διά τήν ικανοποίησην τών έκαστοτε παρουσιαζομένων άναγκών του και εις τήν περιοχήν αύτήν άναφέρεται τό Σχέδιον τού Μείζονος Λιμένος Πειραιώς τού Καθηγητού κ. Δ. Πίππα.

Τό Σχέδιον τούτο άποτελεί ένα Γενικόν Προγραμματικόν Σχέδιον εις τό όποιον έμφανονται οι δυνατότητες άναπτυξεως τού λιμένος. Η άκριβής μορφή τών έργων καθορίζεται άναλογως τών έκαστοτε παρουσιαζομένων άναγκών και τών τεχνολογικών έξελίξεων αι όποιαι συνεχώς έμφανιζονται εις τόν τρόπον μεταφοράς και διακίνησεως τών πρός έξυπηρέτησιν έμπορευμάτων.

2. Ο Ο.Δ.Π. κατά τήν είκοσιπεντατίαν 1950 - 1975 προέβη εις έκτελεσιν σειράς έργων άναπτυξεως τού λιμένος διά τήν ικανοποίησην τών άναγκών τής παρουσιασθείσης αύξησεως τής κινήσεως αύτού.

‘Ητοι:

α) Συνεπληρώθη η κρηπίδωσις τής νοτίας πλευράς τού Κεντρικού Λιμένος από πλατείας Καραϊσκάκη μέχρι μώλου Θεμιστοκλέους.

β) Έλιμενοποιήθη ο δρόμος Ήρακλέους - Κερατσινίου μεταφερείσών εις τόν δημιουργηθέντα νέον λιμένα άρκετών λειτουργιών έκ τού Κεντρικού Λιμένος (ώς Στρατιωτική ζώνη, οι γαιάνθρακες, ή Ιχθυόσκαλα κ.λ.π.)

γ) Έλιμενοποιήθη η βορείως τής άκρας Δραπετώνας περιοχή διά την κατασκευήν έντος έκει μώλου και κρηπιδώματος, διά τήν έναν συνεχεία ένοποιήσην αύτής μετά τού λιμένος Ήρακλέους ύπό τήν σκέπην τού ώς άνω νέου μώλου.

δ) Έδημιουργήθη έπισκευαστική βάσις εις τό τέρμα τής άκτης Περάματος, έξοπλισθείσα διά δύο πλάτων δεξαμενών και άπλλάγη ο Κεντρικός λιμήν (άκτη Ξαβερίου) έκ τών έπισκευαζομένων έκει πλοίων.

ε) Τέλος διά τήν έξυπηρέτησην τής κινήσεως τών έμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS), ή όποια ήρχισεν ούσιαστικώς από τού έτους 1969, έδημιουργήθη βάσις έξυπηρέτησης αύτών (TERMINAL CONTAINERS) εις τήν περιοχήν τού κρηπιδώματος Α - Β τού Κεντρικού Λιμένος έξοπλισθείσα δι' ειδικής γερανογεφύρας και λοιπών μηχανημάτων.

3. Πέραν δύμας τής κατά τά άνωτέρω άναπτύξεως τού λιμένος, από πενταετίας και πλέον έτεθη επί τάπητος τό θέμα τής περατέρω άναπτύξεως αύτού διά τήν ικανοποίησην έπιτακτικών άναγκών τής συνεχώς αύξανομένης κινήσεως τού λιμένος και δή διά τών CONTAINERS έμπορευματικής κινήσεως.

4. Αι παρεχόμεναι δυνατότητες διά τήν ώς άνω περατέρω άναπτυξιν τού λιμένος, έντος βεβαίως τής κατά τά έν παραγρ. 1 περιοχής του, ήσαν αι κάτωθι:

α) Περιοχή βορειοδυτικώς τού μώλου Κράκαρη τού κεντρικού λιμένος ένθα αι έγκαταστάσεις τής έταιρείας Χημ. Προϊόντων και Λιπασμάτων.

‘Απαραίτητος τού προϋπόθεσις διά τήν χρησιμοποίησην τού χώρου τούτου ήτο η άπομάκρυνση (μεταφορά) τών έγκαταστάσεων λιπασμάτων και έν συνεχεία κατασκευή τών άπιτουμένων προστατευτών έργων διότι η περιοχή είναι έκτεθειμένη εις τούς κυματισμούς.

Τά άνωτέρω δύμας άπαιτούσαν μεγάλον

χρόνον (περίπου δεκαετία) και καταβολήν σημαντικών ποσών άνερχομένων είς πολλά δισεκατομμύρια τά όποια ούτε ο Ο.Δ.Π. ούτε τό Δημόσιον ήδύναντο νά καταβάλουν.

β) Περιοχή δυτικώς τού λιμένος Ήρακλέους - Κερατσινίου.

Εις τήν περιοχήν αύτήν έταιρειών Πετραλαιοειδών έπι μήκους άκτης 1.500 μέτρων περίπου.

ι) Αι έγκαταστάσεις τών μικρών Ναυπηγίων και έπισκευαστικών μονάδων Περάματος έπι μήκους άκτης 1.000 μέτρων περίπου.

‘Η άπομάκρυνση (μεταφορά) τών έγκαταστάσεων τών Πετραλαιοειδών, ώς είναι έπιθυμητόν, άπαιτει έπισης μεγάλον χρόνον και καταβολή σημαντικών ποσών.

‘Η μεταφορά τών ναυπηγεοεπισκευαστικών μονάδων Περάματος άπαιτει τήν κατασκευήν προηγουμένων νέων έργων ύποδομής εις έτέραν θέσιν, έπομένως έπισης σημαντικόν χρόνον και μεγάλα ποσά.

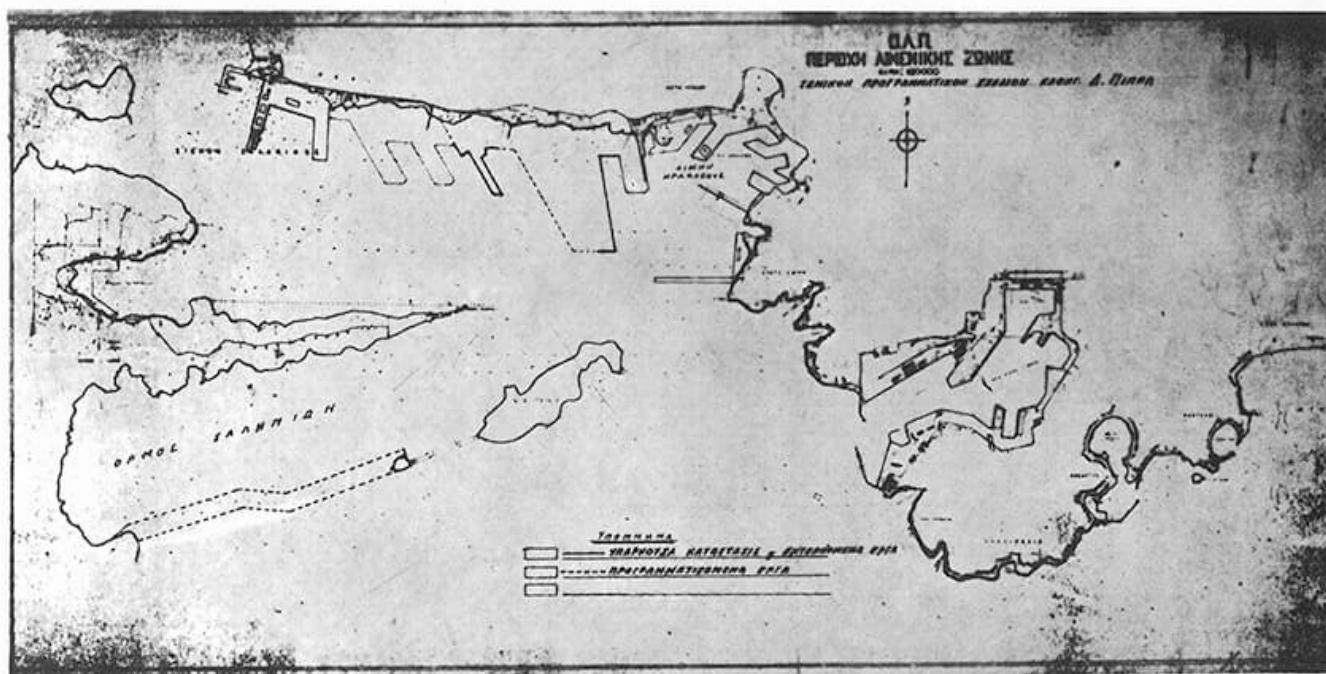
‘Ιδιαιτέρως δέν δυνάμειθεν νά άγνοησωμεν τό προσφέρομενον από τάς μονάδας αύτάς εις τήν Εθνικήν Οικονομίαν διθέλος (εισροή συναλλαγών) · Απασχόλησης έργατικού δυναμικού.

5. Κατόπιν τών άνωτέρω και διθέντος διτί η άναπτυξις τού λιμένος ήτο άμεσως άπαιτητή θά έπρεπε νά έχειρεθη λύσις άμεσως πραγματοποιήσιμος. Εύρεθη λοιπόν ή κατ’ οίκονομιαν λύσις τής κατασκευής ένός μικρού πλάτους κοινού προβλήτος διά τήν έξυπηρέτησην άλλων τών έταιρειών Πετραλαιοειδών πρός άπελευθέρωσιν τού κατεχόμενου ύπ’ αύτών θαλασσίου χώρου (1.500) μ. και κατασκευή εις τόν χώρων αύτών και πρό τών έγκαταστάσεων τών έταιρειών Πετραλαιοειδών ένός μεγάλου προβλήτος συνολικής έπιφανείας 700.000 μ², μέ άναπτυξιν κρηπιδώματων 2.500 μέτρα περίπου, ο όποιος και θά άποτελέση τόν νέον σταθμόν (TERMINAL) CONTAINERS.

Διά τού έργου τούτου ο λιμήν τού Πειραιώς θά άποκτησε τήν δυνατότητα νά καταστή πράγματι τό διαμετακομιστικόν κέντρον τής Άνατολικής Μεσογείου.

‘Η λύσις αύτή ήτο ή μόνη δυνατή διά τήν εις α' φάσιν άναπτυξιν τού λιμένος και δέν άποκλειει τήν μεταγενεστέρως μεταφοράν τών έγκαταστάσεων τών έταιρειών Πετραλαιοειδών είς άλλην έκτος τού λιμένος περιοχήν, ύπαγορευμένην και άπο λόγους άσφαλείας τού λιμένος.

6. Διά τήν περατέρω μελλοντικήν εις β' φάσιν άναπτυξιν τού λιμένος πρός ίκανοποίησην.



ησιν άναγκών αύξησεως της έμπορευματικής κινησίας, άπομένει ή περιοχή δημόσιας ναυπηγείας που οι μικρές ναυπηγείες που συναντούνται στην περιοχή δεν δύνανται να αναπτυχθούν περαιτέρω λόγω ανεπαρκείας χώρου και κυρίως μετά την θαλάσση.

Διά της μετεγκαταστάσεως των θαλασσινών προϊόντων προϋποθέσεις διά την άναπτυξή των και επί συγχρόνων βάσεων άναδιοργάνωσιν και λειτουργίαν των.

8. Η μετεγκαταστάσις των άνωτέρω Ναυπηγείων προγραμματίζεται νά πραγματοποιηθή είς την δημιουργηθείσαν Ναυπηγείαν που θα αποτελεί την άναπτυξή της κατασκευής έκει τών άναγκαίων έργων (μάλιστα 2.500 μέτρων, κρηπιδωμάτων κ.λ.π.).

Είς την αυτήν περιοχήν θα μεταφερθή και η έπισκευαστική βάσις Περάματος μετά τών δύο έκει πλωτών δεξαμενών, του σημερινού χώρου της βάσεως διατεθησαμένου διά την έξιν προτέρησην της έμπορευματικής κινήσεως.

Μέ την προοπτικήν αυτήν άλλωστε έχουν κατασκευασθεί τόσον τα κρηπιδωμάτα (βάθος 10 μ.) όσον και τά έργα άνωδύμης (ύποστεγα) της Έπισκευαστικής Βάσεως.

Προτείνεται περαιτέρω η σιδηροδρομική σύνδεσις της περιοχής αυτής (και καθ' όλο τό μήκος της παραλίας Περάματος μέχρι Κερατσίνιου) με νέα σιδηροδρομική γραμμή άπό τόν έμπορικό κόμβο του Θριασίου πεδίου μέσω περιοχής Κουμουνδούρου - Σκαραμαγκά.

9. Η νέα ώς άνω Ναυπηγεία που θα αποτελεί την προσωπικό πεδίον περιοχής Περάματος ως ούδεν πρόβλημα γεννάται διά την μετακίνησην έκει του έργατος την έργατος Χνικού Προσωπικού και υλικών.

Μήν λησμονούμενος διτής άλλαι Βιομηχανίαι (π.χ. Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ναυπηγεία Έλευσίνος κ.λ.π.) μεταφέρουν τό προσωπικόν των καθημερινών, έξι άποστάσεων πολλών χιλιομέτρων.

"Άλλωστε είς τόν θρόνον Αμπελακίων, και τήν βορείαν πλευράν Κυνοσούρας υφίσταται σήμερον και λειτουργεί έξι ίσου συναγωνιστικά μέ τίς μονάδες Περάματος, ικανός άριθμός Ναυπηγείας που συναντούνται στην περιοχή Χανδρή, Ναυπηγεία Σαλαμίνος, Ναυπηγεία Ζέρβα - Αργά, Ναυπηγεία Γκούμα, Ναυπηγεία Διαμαντή) χωρίς ν' άντιμετωπίζουν πρόβλημα μεταφοράς του έργατος την έργατος Χνικού των προσωπικού και υλικών.

"Όταν μάλιστα πραγματοποιηθεί και η προβλεπομένη άδική σύνδεσις της Σαλαμίνος με τήν έναντι άκτη Περάματος δέν θα είναι δυνατόν πλέον νά όμοιλύμενον ούτε περίθετη προβλήματος μεταφοράς.

10. "Οσον όφορά την ύποστηριζόμενην άποψιν διτής ο νέος λιμήν που θα δημιουργηθεί τόν θρόνον Σεληνίων νοτίων της Κυνοσούρας έπιβαλλεται νά χρησιμοποιηθή ώς

ράδα διά παρωπλισμένα και άργοντα σκάφη πρός άπελευθερώσιν τής ράδας Περάματος, παρατηρούμεν τά έξης:

- Είς την γειτονίαν του λιμένος Πειραιώς ό μόνος χώρος ό όποιος προσφέρεται διά την δημιουργίαν μάς ναυπηγείας που σημασία της όποιας έχει άναγνωρισθή από όλους τους σχεσίν έχοντας με τήν Ναυτιλίαν παράγοντας, είναι ό δρυμος Σεληνίων ή λιμενοποιήσης του όποιου διά τής κατασκευής τών απαιτουμένων έργων (μάλιστα και κρηπιδωμάτων) θά απαιτηση δαπάνην πολλών δισεκατομμύριών δραχμών.

- Δέν θά ήτο συνεπώς σκόπιμος και συμφέρουσα κατ' άρχην ή χρησιμοποίησης του νέου αύτου λιμένος διά παρωπλισμένα και άργοντα σκάφη.

- Διά τά σκάφη αύτά (παρωπλισμένα και άργοντα) πού εύρισκονταν έπ' άκυρα εις τήν ράδαν Περάματος ή πρυμνοδετημένα εις τήν βορείαν άκτην Κυνοσούρας, ό Ο.Λ.Π. και τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας άπειράσιαν τήν μεταστάθμευσίν των εις τά καραβοστάσια τής ράδας Κόλπου Έλευσίνος, ή δέ βορεία άκτη τής Κυνοσούρας καθωρίσθη ώς έπισκευαστικός χώρος.

11. Μετά από όσα άνωτέρω άνεπτυχθησαν πιστεύομεν διτής και φίλος κ. Βερνίκος θά συμφωνήση διτής, ή πραγματοποιουμένη σήμερον και προγραμματίζομένη περαιτέρω άναπτυξής τού λιμένος είναι πλέον ένδειγμένη και ή μόνη έφικτή.

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενίαν
Στράτης Στρατήγης
Πρόεδρος Διοικ. Συμβουλίου Ο.Λ.Π.

Πειραιεύς 22 Σεπτεμβρίου, 1979

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

Κύριες Διευθυντά,

Είς το τεύχος τής 1ης Σεπτεμβρίου, μέ τόν τίτλον «ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ», γράφετε γιά τό τόσον καυτό πρόβλημα τής έπανδρωσεως τών Έλληνικών πλοίων και τού κινδύνου τού αφέλληνισμού τής Ναυτιλίας μας. Τονίζεται διτής είναι γνωστά τά μέτρα πού πρέπει νά ληφθούν γιά τήν προσέλκυση Έλλήνων εις τό έπαγγελμα τού ναυτικού. Πολύ σωστά έπισημαίνετε τήν άπροθυμία τών Έλλήνων πρός τήν Θάλασσα.

Θά μού έπιτρέψετε νά προσθέω και έγώ μερικά μέ τό δικαίωμα τής 25ετούς θητείας μου εις τά πλοία, ναυπηγεία, και ναυτιλιακά γραφεία, διπου ύπηρέτησα σάν Α' Μηχανικός, σάν προϊστάμενος έπισκευαστικής μονάδος και σάν Αρχιμηχανικός.

Πέρα τού κινήτρου τής στρατιωτικής θητείας πού πρέπει ή προσδήποτε νά έφαρμοστεί, ύπαρχουν και άλλα κίνητρα πού θά προσελκύσουν κόσμο στό έπαγγελμα τού Ναυτικού και πού πολλές φορές σάν μέλος τής προηγουμένης Διοίκησης τής Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

μαζί με τούς ύπολοί μους Συμβούλους είχαμε θέσει ύπ' όψει τού έκαστοτε Υπουργού τής Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και εις τόν τότε Υπουργό Συντονισμού κ. Παπαληγούτα, άλλα και στήν γησεία τής Ε.Ε.Ε. και πρωσπικά στόν κ. Χανδρή ... άλλα ποίος μάς άκουγε.

Σάν τέτοια λοιπόν κίνητρα είχαμε προτείνει:

- Απαλλαγή φορολογίας σε όλες τις κατηγορίες τών ναυτικών.

- Τοποθέτηση κατά προτίμηση και προτεραιότητα τών παιδιών τών Ναυτικών εις ύπηρεσίας Υ.Ε.Ν., Ν.Α.Τ., Ο.Ν., κλπ.

- Ιδρυση Επικουρικού Ταμείου 'Ασφαλίσεως Ναυτικών.

- Συντάξεις καλύτερες από τις σημερινές γιά νά μήν παρουσιάζεται τό φαινόμενο επιστολών στόν τύπο σάν αύτή τού συναδέλφου Πλοιάρχου Στεφάνου Κολλάκη, που τήν διάβαζεις και άνατριχιάζεις, έαν θέλουμε νά έχουμε ειείς οι Ναυτικοί ίση μεταχείριση με δρισμένες τάξεις έργαζομένων στή στεριά, άπως Τραπεζιτικοί, υπάλληλοι Ταχυδρομικοί, ΟΤΕ, γιά νά μήν πώ γιά στρατιωτικούς, άστυνομικούς κλπ.

Θά πρέπει ή πιωδήποτε οι συντάξεις τών Ναυτικών νά είναι 15.000 οι κατώτερες μέχρι 40.000 οι άνωτερες.

Μήν ξεχάντε, Κύριε Διευθυντά, διτής οι Ναυτικοί μόνοι καλύπτουν μέ τό πολύτιμο συνάλλαγμά τους δλα σχεδόν τά χρήματα πού θέλουμε γιά είσαγωγές πετρελαίων και έπιλουσ μόνοι αύτοι τό ένεργειακό πρόβλημα.

Άυτό και μόνο είναι αρκετό γιά κάποια ειδική μεταχείριση τού κλαδού τών Ναυτικών. Επιστροφή μέχρι και τό 1979 άλων τών φυλλαδίων τών συνταξιοδοτηθέντων γιά νά μπορούν, έαν θελήσουν, νά ξαναταξιδέψουν.

'Επ' αύτού τού τελευταίου πρέπει νά σημειωθεί διτής ένας ναυτικός πού βγαίνει συνταξιούχος στά 55 χρόνια του άσφαλώς θά κάνει κάποιαν άλλη έργασία γιά πολλά χρόνια άκμη, γιατί ή ήλικια σήμερα τών 55 έτών είναι διαφορετική άπό έκεινη τής έποχής τού καρβουνοκάζανου, τού φτιαριού και τής μπάρας.

Έκτός αύτού άμέσως μετά τήν συνταξιοδότηση του, τόν ναυτικό τόν πιάνει ή νοσταλγία νά ταξιδέψει πάλι γιά λίγο ίσως γιά 4 έως 5 μήνες τό χρόνο. Εύχαριστως θά τό έκανε και λόγους οίκονομικούς (μεγάλη ή σύνταξη βλέπετε!!) και άπως είπα παραπάνω και γιατί θέλει ήνα διάστημα χρόνου λογικό νά προσαρμοστεί στό νέο τρόπο ζωής του. Γιατί λοιπόν νά μήν έπωφελθη άπο αύτή του τήν έπισημιά ή Ναυτιλία μας;

Αυτά τά λίγα, γιατί θά μπορούσα νά άναφέρω και άλλα κίνητρα πού προτείναμε, άλλα νά μή κάνω κατάχρηση τού χώρου σας.

Μετά τιμής
Εύαγγελος Πιπιτσούλης
Α' Μηχανικός
οδός Τσακάλωφ 62
ΠΕΙΡΑΙΑΣ Τηλ: 4121878

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

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Έπι τῶν ἐπάλξεων



Θλιβερόν ἄγγελμα διά τήν ναυτιλλομένην Ἑλλάδα. Ο Περικλῆς Καλλιμανόπουλος, ὁ δημιουργός τῶν ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀπεδήμησεν εἰς Κύριον. Πλήρης σφρίγους, παρά τάς πολλὰς δεκαετηρίδας τῆς ἑντόνου ζωῆς του, παρά τήν μέχρι τῆς τελευταίας του πνοῆς δημιουργικήν ἐνατένισιν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἔργου τῆς «Ἐλληνικῆς» τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τῶν ὑπερπεντήκοντα λαίνερς, μέ τά ὅποια ἐπί ἡμίσου καὶ πλέον αἰώνα ἔξυπηρέτησεν τήν Ἐλληνικήν οἰκονομίαν καὶ συνέτεινε σόσον ὄλιγον εἰς τήν ἀνάπτυξιν της, ὁ Περικλῆς Καλλιμανόπουλος τελικῶς ἐκάμφθη, εἰς ἡλικίαν 92 ἑτῶν. Ἔγνώρισεν ὅμως καὶ τῆς τελευταίας ἐπιχειρηματικῆς ἀνησύχου δραστηριότητός του τήν ἐπιτυχίαν. Τά νεότευκτα ὑπερμεγέθη πλοῖα ρό-ρό τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀμερικῆς, Ἐλλάδος καὶ Περσικοῦ Κόλπου.

Ὑπῆρξεν ὁ κατ' ἔξοχήν ἐφοπλιστής τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Δέν συνεκνήθη ποτέ ἀπό τά κέρδη, τά στον καὶ πολλά, τῶν τράμπης σκαφῶν. Τάς τακτικάς γραμμάς ἔξυπηρέτησε, τάς ἐλληνικάς

μεταφοράς προίγαγε. Τόν σημαντικόν στόλον τῶν ὑπερπεντήκοντα πλοίων ἐδημιουργήσει καὶ τήν «Ἐλληνικήν» ἀνέδειξεν ὡς μίαν ἐκ τῶν μεγαλυτέρων παγκοσμίων συγκροτημάτων τοῦ στόλου λαίνερς.

Ο «Περικλῆς» διηγήθηνε ἀπό τά ἐδῶ καὶ εἰς τήν Νέαν Υόρκην γραφεία του τόν μεγάλον στόλον, μέ τάς τακτικάς γραμμάς ἀνά τήν ὑδρόγειον, μέ βάσιν πάντοτε τόν Πειραιᾶ καὶ τάς ἐλληνικάς μεταφοράς. Εἰς ἡλικίαν 92 ἑτῶν, ἐντός τοῦ γραφείου του ἔξεπνευσε. Πάλην δεινήν διεξήγαγε κατά τῶν ξένων ἐταιριῶν, αἵτινες ὅμως ἀνεγγνώριζαν τήν μαχητικότητα, τήν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ἀλησμονήτου «Ἐλληνος» ἐφοπλιστοῦ.

Στερρῶς προσηλωμένος εἰς τήν ἐθνικήν της σημαίαν, εἰς τάς παραδόσεις καὶ τάς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς Πατρίδος, εἰδε μέ τόν πόλεμον νά καταβυθίζεται ὁ προπολεμικός στόλος τῆς «Ἐλληνικῆς». Μέ τά λιμπερτυς ἐπανήρχισε τό προσφιλές ἔργον τῶν τακτικῶν γραμμῶν, μέ βάσιν πάντοτε τήν Ἐλλά-

δα καὶ τάς μεταφοράς τῆς Οἰκονομίας της. Ἀπό τοῦ τέρματος τοῦ παγκοσμίου πολέμου ἡγωνίσθη σκληρῶς καὶ ἐπέτυχε νά δημιουργήσῃ ἑνα στόλον ὑπερτεσσαράκοντα σκαφῶν, μέ τά ὅποια ἐκράτησε ἐν πλήρει ἀνέσει τάς ἐθνικάς μεταφοράς πρός τό Κόντινεντ, τήν Β. Ἀμερικήν, τήν Νότιον Ἀφρικήν, τήν Ινδίαν, τόν Περσικόν Κόλπον καὶ τήν Μαύρην Θάλασσαν.

Συνήντησε τήν ἑντονον ἀντίδρασον τῶν ἔνων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων. Ἡτο ἐπικίνδυνος συναγωνιστής. Τήν γραμμήν τῆς «Ἀπω Ανατολῆς» εἶχε σχεδιάσει καὶ διά τῶν νέων ναυπηγήσεών του πρός τήν Κίναν καὶ τήν Ιαπωνίαν θά ἐφερε τό σῆμα τῆς «Ἐλληνικῆς». Ή μοίρα δέν τοῦ ἐπέτρεψε καὶ αὐτοῦ τοῦ τολμήματος τήν ἐκπλήρωσιν, διά νά καταστήσῃ τήν «Ἐλληνικήν», παγκοσμίου ἐν κυριολεξίᾳ πλέον ἀντινοβολίας συγκρότημα.

Ο Περικλῆς Καλλιμανόπουλος ἡτο «Ἐλλην τήν σκέψιν, τήν δραστηριότητα, τήν ἐπιχειρηματικήν ἐπίδοσιν. Τελευταίως εἶχε δωρήσει σημαντικόν ποσόν, ἐκαντοντάδας χιλιάδας δολλαρίων διά τόν Ἐλληνικόν μας Στρατόν καὶ τελευταία ύπελόγιζε πλέον νά ἐγκατασταθῇ μονίμως εἰς τήν Γενέτειραν. Ή Μοίρα δέν τοῦ ἐπέτρεψε τήν οἰκαδε ἐπιστροφήν του. Ἀπεβίωσεν ἐπί τῶν ἐπάλξεων τής μεγάλης ἐπιχειρήσεώς του εἰς τό γραφείον του τήν Νέαν Υόρκην.

Καταλείπει ἔνα τεράστιον ἔργον ἐν πλήρει ἀναπτύξει. Ή Γαλανόλευκος, τό σῆμα τῆς «Ἐλληνικῆς», θά συνεχίση νά κυματίζῃ ἐπί τοῦ μεγάλου στόλου της.

Ἡ δημιουργία τοῦ Περικλῆ Καλλιμανοπούλου, αἱ τακτικαὶ του γραμμαὶ, ὁ μεγάλος του στόλος τῶν λάινερς μέ τίς γαλανόλευκες καπνοδόχους των, θά συνεχίσουν τά ταξίδια των. «Ἄς εὐχηθώμεν, ὡς τό καλύτερον μνημόσυνον διά τόν δημιουργόν των, τά καλά ταξίδια, τήν ἐπιτυχίαν, αὐτήν πού σκληρά ἀγωνιζόμενος, ἐκέρδισε ὁ ἀλησμόνητος Περικλῆς.

♦

ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ

Τό Διοκητικόν Συμβούλιον τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων» ἐφοπλιστών συνελθόν ἐκτάκτως ἐπί τώ θλιβερώ ἄγγελματι τοῦ αἰφνιδίου θανάτου τοῦ ἐφοπλιστού καὶ μέλους τῆς «Ἐνώσεως

Περικλῆ Γρ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Θεμελιώτοι τῶν Τακτικῶν Γραμμῶν ἐν Ἐλλάδι καὶ ἴδρυτοι τής «ἘΛΛΗΝΙΚΗΣ» Α.Ε. Ἀκτοπλοϊκῶν Γραμμῶν, αὐθεντικοῦ ἐκφραστοῦ τοῦ «ναυτιλιακού θαύματος», ψύστας ὑπηρεσίας προσφέραντος ἐπί μακράν σειράν ἑτῶν εἰς τόν ἐφοπλισμόν καὶ τήν Ναυτιλίαν, ἀκούσαν καὶ τοῦ Προέδρου αὐτοῦ κ. «Ἀντ. ΧΑΝΔΡΗ, ἔξαραντος τήν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος.

Ἀποφασίζει ὁμοφώνως ὅπως:

— Διαβιβασθούν πρός τούς οἰκείους αὐτοῦ τά συλλυπητήρια τής «Ἐνώσεως καὶ ἡ βα-

θυτάτη θλίψις της έφοπλιστικής οίκογενείας.

— Παραστούν ό Πρόεδρος μετά Μελών της Διοικήσεως εις τήν τελεσθόμενην ἐν Πειραιεὶ κηδείαν.

— Κατατεθή στέφανος ἐπί τῆς σοροῦ του.
— Διατεθούν ύπερ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν δρχ. εἰκοσι χιλιάδες (20.000).

— Ἀποσταλή ἀντίγραφον τοῦ παρόντος εἰς τήν οίκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

— Δημοσιευθή τὸ παρόν διά τοῦ ναυτιλιακοῦ Τύπου.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 22 Σεπτεμβρίου

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΝΤ. Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

*

**ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΙΣ Δ.Σ.
ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ
ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Ἐν Πειραιεὶ σήμερον τήν Είκοστήν Δευτέραν (22) τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου τοῦ ἔτους 1979, ἡμέραν Σάββατον καὶ ὥραν 12.00 καὶ ἐν τοῖς γραφείοις τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως συνελθὼν ἐκτάκτως ἐπί τῶν θλιβερῶν ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ Περικλέους Γρηγ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ ἐπιλέκτου τέκνου τῆς Ἐλληνικῆς Ἐφοπλιστικῆς Οίκογενείας, Πρωτοπόρου τῶν Ἐλληνικῶν τακτικῶν δρυμολογιακῶν Γραμμῶν διὰ Φορτηγῶν πλοίων, δοτὶς δῶλως ἔξαιρέτους ὑπηρεσίας προσέφερεν εἰς τήν Ἐλληνικήν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ τήν Πατρίδα γενικῶτερον

ΨΗΦΙΖΕΙ

ὅπως:

α) ἀεκφρασθοῦν εἰς τήν οίκογένειαν τοῦ μεταστάντος τά συλλυπητήρια τῆς Ἐνώσεως
β) σύσσωμον τὸ Δ.Σ. τῆς Ἐνώσεως παρακολουθήση τήν κηδείαν τοῦ ἐκλιπόντος

γ) κατατεθή στέφανος ἐπί τῆς σοροῦ τοῦ μεταστάντος

δ) διατεθή ποσόν δέκα χιλιάδων (10.000) δρχ. ύπερ τῶν ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τοῦ Οἰκου Ναύτου

ε) ἀναρτηθῆ μεσίστιος ἡ σημαία τῆς Ἐνώσεως κατά τήν ἡμέραν τῆς κηδείας
στ) Δημοσιευθή τὸ παρόν διά τοῦ τύπου.

Ο Πρόεδρος
Δ.Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

Ο Γεν. Γραμματεὺς
Γ. ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΣ

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 25η Σεπτεμβρίου 1979

Τὸ παρόν δημοσιευθήτω διά τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιθεωρήσεως «NAYTIKA XRONIKA»

Ο Ναυτιλιακός Σύμβουλος τῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π.
Γ. ΑΜΑΡΑΝΤΙΔΗΣ

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Ἐν Πειραιεὶ, σήμερον τήν 21ην Σεπτεμβρίου, 1979, ἡμέραν Παρασκευὴν καὶ ὥραν 9ην πρωινὴν, συνήλθεν ἐκτάκτως εἰς τὰ γραφεία τῆς ἐν Πειραιεὶ ἐδρευόσης Ἀνωνύμου Ἐταιρίας Ἀκτοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» (Φίλωνος 61-65), τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον αὐτῆς πρός Συνεδρίασιν.

Παρίστανται οἱ κ.κ. Κυριάκος Σπυρ. Ἀρβανίτης, Πρόεδρος, Παναγιώτης Ιωάν. Δημητριάδης, Ἀντιπρόεδρος, Ἐλευθέριος Π. Παυλίδης, ἀντιπρόεδρος, δι' ἑαυτὸν καὶ ὡς ἀντιπροσωπεύων τόν Σύμβουλον κ. Ιωάννην Γ. Ἀδάμην, δυνάμει τής ἀπό 8-7-75 ἔξουσιοδοτήσεως καὶ Ἐμμανουὴλ Ιωάν. Παπαγρηγοράκης.

Ὑπαρχούσης νομίμου ἀπαρτίας, κατά τό Ἀρθρον 15 τοῦ καταστατικοῦ, ἀρχεται ἡ Συνεδρίασις.

Ἀρχομένης τῆς Συνεδρίασεως, ὁ Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, λέγει διτὶ συνεκάλεσεν ἐκτάκτως τούτῳ διά νά ἀνακοινώσῃ μὲ βαθυτάτην θλίψιν καὶ ὁδύνην τό πολὺ θλιβερόν ἀγγελμα τοῦ αἰφνίδιου θανάτου τοῦ ἀειμνήστου Ἰδρυτοῦ καὶ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἐταιρίας, Περικλῆ Γρηγορίου Καλλιμανοπούλου.

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον ἐκφράζει τήν βαθυτάτην θλίψιν καὶ ὁδύνην του διά την ἀπώλειαν τοῦ Ἰδρυτοῦ καὶ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἐταιρίας, μοχθήσαντος ἐπί σειράν δεκαετιῶν διά τήν ἐδραίωσιν τῆς πρώτης Ἐλληνικῆς Ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν καὶ εὔτυχησαντος νά ἰδη πραγματοποιούμενον τό δινειρόν του, ἡ κυανόλευκος τοῦ μεγάλου στόλου τῆς Ἐταιρίας νά κυματίζῃ ἀνά την Ὑδρόγειον καὶ νά μεταφέρῃ ύπερηφάνως, ζωντανήν τήν Ιστορίαν τῆς Ναυτικῆς Ἐλλάδος, οὐ μόνον, δέ, ἀλλά καὶ διακριθέντος εἰς τόν Διεθνή Ναυτιλιακόν στίβον καὶ τιμηθέντος ἐπαξίως μέ διακρίσεις καὶ παράσημα ἀπό τήν Ἐλλάδα, Ναυτικάς πολιτείας, τόν Ὁργανισμόν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, Διεθνεῖς Ναυτιλιακούς Ὁργανισμούς καὶ διαφόρους ἄλλας χώρας.

Είτα, ὁ κύριος Πρόεδρος εἰσηγεῖται καὶ τό Διοικητικόν Συμβούλιον ἀποφασίζει καὶ ἐγκρίνει τό Κάτωθι ψῆφισμα:

«Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς Ἀνωνύμου Ἐταιρίας Ἀτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», συνελθόν ἐκτάκτως ἐπί τή ἀγγελία τοῦ αἰφνίδιου θανάτου τοῦ ἀειμνήστου Ἰδρυτοῦ καὶ Γενικοῦ Διευθυντοῦ αὐτῆς

ΠΕΡΙΚΛΗ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

μοχθήσαντος ἐπί σειράν δεκαετιῶν διά τήν ἐδραίωσιν τῆς πρώτης Ἐλληνικῆς Ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν καὶ εὔτυχησαντος νά ἰδη πραγματοποιούμενον τό δινειρόν του, ἡ κυανόλευκος τοῦ μεγάλου στόλου τῆς Ἐταιρίας, νά κυματίζῃ ἀνά την Ὑδρόγειον καὶ νά μεταφέρῃ ύπερηφάνως, ζωντανήν τήν Ιστορίαν τῆς Ναυτικῆς Ἐλλάδος, οὐ μόνον, δέ, ἀλλά καὶ διακριθέντος εἰς τόν Διεθνή Ναυτιλιακόν στίβον καὶ τιμηθέντος ἐπαξίως μέ διακρίσεις καὶ παράσημα ἀπό τήν Ἐλλάδα, Ναυτικάς πολιτείας, τόν Ὁργανισμόν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, Διεθνεῖς Ναυτιλιακούς καὶ διαφόρους ἄλλας χώρας,

ΨΗΦΙΖΕΙ

1ον. Νά ἐκφρασθοῦν τά συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ ἀπαντος τοῦ προσωπικοῦ εἰς τήν οίκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

2ον. Νά παρακολουθήσῃ τήν κηδείαν αὐτοῦ.

3ον. Νά κατατεθή στέφανος ἐπί τοῦ σοροῦ αὐτοῦ.

4ον. Νά ἐπαρθῇ ἡ Σημαία τῆς Ἐταιρίας μεσίστιος ἐπί πενθήμερον εἰς τά γραφεία αὐτῆς καὶ εἰς ἀπαντά τά πλοια τῆς.

5ον. Νά ἀργήσουν τά γραφεία κατά τήν ἡμέραν τής κηδείας.

6ον. Νά διατεθή ποσόν, ύπερ εύαγων Φιλανθρωπικῶν Ἰδρυμάτων.

7ον. Νά ἀποσταλή ἀντίγραφον τοῦ παρόντος, εἰς τήν οίκογένειαν τοῦ μεταστάντος καὶ

8ον. Νά δημοσιευθή τό παρόν διά τοῦ τύπου.

Ἐν Πειραιεὶ, τῇ 21η Σεπτεμβρίου, 1979
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Μεθ' ὅ, μή ύπάρχοντος ἐτέρου θέματος πρός συζήτησιν καὶ ἀπόφασιν, ἀναγιγνώσκονται καὶ ἐπικυρούνται τά παρόντα Πρακτικά καὶ λύεται ἡ Συνεδρίασις.

**Ο Πρόεδρος
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠ. ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ**

Τά Μέλη

ΠΑΝΑΓ. Ι. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

ΕΛΕΥΘ. Π. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

ΕΜΜΑΝ. Ι. ΠΑΠΑΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ

«Ο, τι ἀκριβές ἀντίγραφον ἐκ τῶν Πρακτικῶν Συνεδρίασεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ».

Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ



WE SELL MORE BECAUSE WE HAVE MORE TO OFFER



CENTROMOR

**POLISH SHIPBUILDING INDUSTRY-
MORE THAN SUCCESS IN
WORLD SHIPBUILDING.**

**1700 SHIPS DELIVERED TO OVER 100 SHIPPING COMPANIES
THROUGHOUT THE WORLD.**

ALL TYPES OF SHIPS. CUSTOM BUILT. HIGHEST WORLD STANDARDS



Head Office:
Okopowa 7,
80-819 Gdańsk, Poland
Phone: 31 22 71
Telex: 0512 376

Offices Abroad: OSLO
Phone: 41 80 63
Telex: 19979 thomo n

LONDON
Phone: (01) 370-6181
Telex: 916074

NEW YORK
Phone: (212) 938-1900
Telex: wu 128-241

HAMBURG
Phone: 35 20 45
Telex: 211914 polsh d

MOSCOW
Phone: 228-05-85
Telex: morhan su 7361

RIO DE JANEIRO
Phone: 221-1627
Telex: 212 3396 julo br

Η κρίσις ώθει πρός έναλλακτικάς πηγάς ένεργειάς

ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑ

ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΚΑΙ ΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Η παγκόσμιος ένεργειακή κρίσις, προκληθείσα από τάς συνεχείς άνατιμησεις τού «μαύρου χρυσού» και τήν προοπτικήν άνεπαρκούς προσφοράς του κατά τά προσεχή έτη, έστρεψε τήν προσοχήν διολοκλήρου τής άνθρωπότητος εις τήν άναζητησιν έναλλακτικών λύσεων. Νέαι πηγαί ένεργειάς μελετώνται παλαιαί έπανεργούνται εις τό προσκήνιον.

Ο ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ

«Ηδη, ώς μοναδική, άμεσος και οίκονομικώς έκμεταλλεύσιμος λύσης προσφέρεται ο γαιάνθραξ.» Ήδη, ο πρόεδρος Κάρτερ έπραγματοποίησεν έκκλησιν δι' εύρυτεραν παραγωγήν και χρησιμοποίησιν τού γαιάνθρακος, τό δέ παράδειγμά του ήκολούθησε και τό έξ άπουργών Συμβούλιον τής Εύρωπης.

Μεταξύ τῶν μεμονωμένων χωρῶν αι δοποία πραγματοποιούν ήδη στροφήν πρός τόν μεταλλικά καταλέγονται, έπισης, η Μεγάλη Βρετανία και η Δυτική Γερμανία.

Εις τήν Ανατολήν, η Σοβιετική «Ενωσις», η Κίνα και η Πολωνία είναι μεγάλαι παραγωγοί χώραι μέ σχέδια διπλασισμού, τουλάχιστον, τής παραγωγῆς των εις γαιάνθρακας μέχρι τό τέλος τού αιώνος, ένω, άλλαχού; η Αυστραλία και η Νότιος Αφρική προβλέπουν αύξησιν τῶν έξαγωγῶν των κατά τά προσεχή έτη.

Βεβαίως, έκφραζονται έπιφυλάξεις κατά πόσον ο γαιάνθραξ θά υποκαταστήση τό πετρέλαιον, τό άεριον και τήν πυρηνικήν ένέργειαν, σημειούνται δέ σοβαραί άντιδρασεις έκ μέρους τῶν περιβαλλοντολόγων λόγω τής ρυπάνσεως τού περιβάλλοντος πού συνεπάγεται η χρησιμοποίησις τού γαιάνθρακος. Έλπιζεται, δημος, δι τό θέμα αύτό θά άντιμετωπισθή συντόμως, μέ τήν κατασκευήν ειδικῶν φίλτρων περισυλλογῆς τῶν καταλοίπων έκ τής καύσεως τού γαιάνθρακος.

ΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Καθώς τά άποθέματα τού πετρελαίου μειούνται, άντιμετωπίζεται πρόβλημα προμηθείας τού πολυτίμου υγρού. Άλλ' έστω

καί μέ βραδείαν οίκονομικήν άνάπτυξιν δλων τῶν χωρῶν, άναμενεται δι τής ζήτησις ένεργειάς, η δοποία σήμερον άντιστοιχει εις 80 περίπου έκατ. βαρέλια πετρελαίου ήμερησιων — εις δόλαριν τῶν κόσμου, έξαιρεσι τῆς Σοβιετικής Ένωσεως, τῆς Ανατολής. Εύρωπης και τής Κίνας — θά έχη αύξηση μέχρι τό έτος 2.000 εις 140 περίπου έκατ. βαρέλια ήμερησιων.

Πότε, λοιπόν, θά καλυφθή η ζήτησις αύτη; Ή άναζητησις νέων κοιτασμάτων πετρελαίου είναι έξαιρετικώς δαπανηρά και η οιαδήποτε άπόδοσις των δέν προβλέπεται νά καλύψη τήν ζήτησιν καθ' ήν στιγμήν προβλέπεται δι τή παραγωγή τῶν χωρῶν τού ΟΠΕΚ ήτας «παγώση» πέριξ τῶν 30 έκατον. βαρέλιων ήμερησιως δι' άρκετά έτη.

Κατ' άνάγκην, στρέφονται και αι έταιριαι πετρελαίων πρός άλλας πηγάς ένεργειάς. «Ηδη, η Σέλλα και η Β.Ρ. άσχολούνται ένεργως μέ τήν έκμεταλλεύσιν κοιτασμάτων γαιανθράκων και έμποριαν τού προϊόντος. Πρός τό σκοπον δέσιτόν άγοράζουν, παραγγέλλουν, άλλα και ναυλώνουν μεγάλα μπάλκ κάρριερς.

Ός άνεφερεν ό προεδρος τής Σέλλα, κατά τό παρελθόν έτος ή έταιριο του έπωλησε 1,6 έκατον. τόν. γαιανθράκων εις 10 χώρας, πλέον 3 έκατον. τόν. εις τάς Ηνωμένας Πολιτείας. Έντός τής προσεχούς 10ετίας προβλέπεται νά έπενδύση η Σέλλα άνω τού ένος δισεκ. δολαριών εις τόν τομέα αύτόν, μέ στόχον τήν αύξησην τῶν πωλήσεών της εις 30 έκατον. τόν. γαιανθράκων τό 1985.

Η Β.Ρ., ομοίως, άναμενει νά φθάση τήν έτησιαν παραγωγήν της εις γαιάνθρακας, άπό ιδιόκτητα κοιτάσματα, εις 20 έκατον. τόν. έτησιος, πλέον έπειρα 10 έκατον. τόν. εις τάς Ηνωμένας Πολιτείας, μέσω τής θυγατρικής της έταιριας «Στάνταρντ Οίλ» τού Οχαίο. «Η άνθρωπότητα πρέπει νά χρησιμοποιήση εύρυτερον τῶν γαιάνθρακα εις διαφόρους τομεῖς παραγωγῆς ένεργειάς» λέγει ο πρόεδρος τής Β.Ρ., Σέρ Ντέβιντ Στήλ, «ώστε νά παραμείνη έπαρκες πετρέλαιον διά τάς μεταφοράς και τήν παραγωγήν χημικών προϊόντων».

Αι έταιριαι πετρελαίων έντείνουν, έπισης, τάς προσπαθείας των εις τόν τομέα έκμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν άεριων και τῶν άεριών πετρελαίου. Έκφραζεται δέ η αποψης δι τή περί τά μέα τού έπομένου αιώνος η βασική πηγή ένεργειάς εις μέν τάς Ηνωμένας Πολιτείας θά είναι ο γαιάνθραξ — είτε χρησιμοποιούμενος αύτούσιος η διά τήν κατασκευήν συνθετικού πετρελαίου — εις δέ τήν Εύρωπην τό φυσικόν άεριον τό δόποιον θά προμηθεύεται άπό τήν Σοβιετικήν «Ενώσιν και τήν Μέσην Ανατολήν.

Η ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Μία άλλη πηγή ένεργειάς διά τήν κάλυψην τού κενού πού δημιουργεῖ ή έλλειψις τού πετρελαίου, είναι ο πυρηνικός άντιδραστήρ. Φαίνεται δέ δι τή, έν καιρῷ, αι κυβερνήσεις συνειδητοποιούν τήν άνάγκην αύτήν και προσπαθούν νά ύπερκεράσουν τάς άντιδρασεις τού κόσμου έναντιον τής πυρηνικής ένεργειάς. Οι ειδικοι προειδοποιούν δι τή χωρίς τήν χρησιμοποίησιν τού γαιάνθρακος και τής πυρηνικής ένεργειάς, η άνθρωπότης άντιμετωπίζει περαιτέρω έπιβράδυνσιν τού ρυθμού άναπτυξεως και τήν άνάγκην αύστηροτέρων μέτρων περιορισμού τής καταναλώσεως ένεργειάς.

ΑΙ ΛΑΛΑΙ ΠΗΓΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Πέραν τῶν άεριων, τού γαιάνθρακος και τής πυρηνικής ένεργειάς, μελετάται ή έκμεταλλεύσις διαφόρων άλλων πηγών ένεργειάς, ως η ήλιακή ή τού άνέμου, τῶν κυμάτων και η θερμική (έκλυσμένη άπό τήν διαφοράν θερμοκρασίας τῶν ίδατων εις τά διάφορα βάθη τῶν ωκεανῶν). Αι πηγαί, δημος, αύται δέν προβλέπεται νά τύχουν εύρειας έκμεταλλεύσεως πρό τής παρελεύσεως άρκετών δεκάδων έτων.

Τό άνδρογον, έπισης, παρέχει τεραστίας δυνατότητας παραγωγής θερμικής ένεργειάς και ψύξεως — ιδιαίτερος διά τήν κίνησιν τῶν αύτοκινήτων και τόν κλιματισμού. Εις τήν περίπτωσιν έπιτυχούς έκμεταλλεύσεώς του θά άποδεσμευθούν σημαντικαί ποσότητες πετρελαίου αι δοποία χρησιμοποιούνται τώρα διά τούς άνωτέρω σκοπούς. Πάντως, κατά τούς ειδικούς, και αύτη ή λύσης δέν είναι πρακτικώς έφαρμοστέα πρό τής παρελεύσεως 20ετίας.

ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Τό γεγονός είναι δι τή στροφή πρός τόν γαιάνθρακα πρόκειται νά έχει εύεργειτικάς έπιπτωσεις διά τήν ναυτιλίαν. Μετά τό πετρέλαιον και τά δημητριακά, ο γαιάνθραξ άποτελει τό κυριώτερον είδος φορτίων διά τά πλοια. Περί τά 110 έκατ. τόν. μεταφέρονται τώρα έτησιως και η προοπτική είναι νά φθάσουν τά 165 έκατ. τόν. τό 1985.

Ως άποτελέσμα, προδικάζεται άξιόλογος ζήτησις δι τά μεγάλα μπάλκ κάρριερς και τά μικτά σκάφη. Η άνατιμησις τῶν ναύλων διά τά πλοια αύτά θεωρεῖται βεβαία κατά τά προσεχή έτη.

ΕΙΣ ΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΠΥΡΩ

Ειδική έπιτροπή, διά τήν μετατροπήν τής θερμικής ένεργειάς τῶν ωκεανῶν, συνεστήθη ίπο τού Αμερικανικού Νηογύμωνος.

Άποτελείται άπό έξεχούσας προσωπικότητας τής άμερικανικής κοινωνίας ένδιαφερομένας δι τήν άνάπτυξιν και χρησιμοποίησιν τής θερμικής ένεργειάς τῶν θαλασσών. Μέσω τής έπιτροπής, ο νηογύμων θά παρακολουθή έκ τού σύνεγγυς τάς έξελιξεις εις τόν τομέα αύτό.

CABLES: «NAFTIKA»
TELEX: 6-2550 SA

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

Argonaut Suppliers (pty) Ltd.
19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT
DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
TROPHODOSIAI
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Τίθεται εἰς ισχύν τόν Μάϊον

Η SOLAS 1974, Ο IMCO ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΣ

'Επιβεβλημένη ή διοικητική μας προετοιμασία

του κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, 'Υποναυάρχου Λ.Σ. (έ.ά.)

'Από τόν προσεχή Μάϊον τίθεται ἐν ισχύ ή νέα Διεθνής Σύμβασις περί άσφαλειας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, γνωστή ως SOLAS 1974, καθ' ὅσον μετά τὴν πρό τίνος γενομένην ἀνακοίνωσιν τῆς Ρουμανίας πρός τὸν IMKO, ἐπληρώθησαν αἱ προϋποθέσεις ισχύος τῆς Συμβάσεως, ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κυρωσασῶν αὐτῆν Χωρῶν, ώς καὶ εἰς τὴν χωρητικότητα τῆς ὥποιαν πρέπει νά ἀντιπροσωπεύουν αὐταὶ.

Αἱ μέχρι τοῦδε 25 χώραι, αἱ ὥποιαὶ ἐκύρωσαι τὴν Σύμβασιν εἰναι: Δυτ. Γερμανία, Ἀνατολ. Γερμανία, Μπαχάμαι, Καναδάς, Πράσινον Ἀκρωτήριον, Δανία, Ἰσπανία, Η.Π.Α., Γαλλία, Ἰνδία, Ἰαπωνία, Λιβερία, Μεξικόν, Μονακό, Νορβηγία, Παναμάς, Ὀλλανδία, Ἡνωμένον Βασίλειον, Οὐκρανία, Σουηδία, Τόνγκα, Τρίνιδαντ καὶ Τομπάγκο, Ουραγουάνη, Ἀραβικὴ Δημοκρατία τῆς 'Υεμένης καὶ Ρουμανία.

Οπότε είναι γνωστόν η SOLAS 1974 θά ἀντικαταστήσῃ τὴν ισχύουσαν SOLAS 1960, ἐνσωματώνουσα δόλας τὰς τροποποιήσεις πού είχον ἐπενεχθῆ εἰς αὐτήν ἀπό τὴν Συνέλευσιν τοῦ IMKO κατά τὰ ἔτη 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 καὶ 1973.

Mia kaiνοτομία

'Η νέα μεγάλη καινοτομία τῆς SOLAS 1974 είναι ἡ προβλεπόμενή ὑπὸ αὐτῆς διαδικασία ταχείας θέσεως ἐν ισχύ τῶν μελλοντικῶν τῆς τροποποιήσεων, ἀνεύ νομοθετικῆς κυρώσεως αὐτῶν ὑπὸ τῶν συμμετεχουσῶν εἰς τὴν SOLAS 1974 χωρῶν. Συγκεκριμένως ἐκάστη χώρα ὄφελει νά καθιστᾷ γνωστὸν ἐν Ἑλλάς ἀντιρρήσεις εἰς μίαν προταθείσαν τροποποίησιν. Ἐάν τὸ 1/3 τῶν συμμετεχουσῶν εἰς τὴν Σύμβασιν χωρῶν ἡ οισιδήποτε ἀριθμός χωρῶν ἀντιπροσωπευσούσων ὅμοι τὸ 50% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, δέν ἔχουν προβάλλει ἀντιρρήσεις διά μίαν προταθείσαν τροποποίησιν ἐντὸς δύο ἑτῶν ἀπό τῆς ἀποδοχῆς τῆς, τότε ἡ τροποποίησις αὐτῇ θά τίθεται αὐτομάτως εἰς ισχύν ἐνα ἔτος ἀργότερον.

Τό κείμενον τῆς ταχείας αὐτῆς διαδικασίας καταρτισθέν τὸ 1978, ἀπέτελεσεν ἐνα πρωτόκολλον — καὶ ὅχι μίαν τροποποίησιν εἰς τὴν SOLAS 1974 — γνωστόν ως πρωτόκολλον 1978, τὸ ὥποιον ἀπαιτεῖ μίαν χωριστὴν κύρωσιν ἀπό τὴν SOLAS 1974 κατ' ἀντίθεσιν μὲ δῆτι προβλέπεται διά τὸ πρωτόκολλον 1978 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως MARPOL 1973.

Τό πρωτόκολλον αὐτό, τό ἀναφερόμενον εἰς τὴν SOLAS 1974, θά τεθῆ ἐν ισχύ 6 μῆνας μετά τὴν κύρωσιν του ἀπό 15 χώρας, ἀντιπροσωπεύουσας τὸ 50% τῆς παγκοσμίου καθαρᾶς χωρητικότητος.

Μέχρι πρὸ τίνος αἱ κάτωθι 11 χώραι είχον ὑπογράψει τὸ Πρωτόκολλον 1978: Δυτ. Γερμανία, Βέλγιον, Η.Π.Α., Γαλλία, Λιβερία, Μεξικόν, Ὀλλανδία, Πολωνία, Ἡνωμένον Βασίλειον, Σουηδία καὶ Γιουγκοσλαυία.

Η ἐνεστώσα κατάστασις

Πρὸ τῆς διαμορφουμένης καταστάσεως ἡ Ἑλλάς, ἐκ τῶν ἰθυνουσῶν ναυτιλιακῶν δυνάμεων τοῦ συγχρόνου κόσμου, ἐκίνησε τὴν διαδικασίαν κυρώσεως τῆς Συμβάσεως, κατατίσσασα ἡδη τὸ σχετικὸν Σχέδιον Νόμου. 'Εκεῖνο, ποὺ νομίζομεν, πὼς πρέπει νά ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἀπό τούς ναυτιλιακούς μας παράγοντας καὶ πρὸ παντός ἀπό τὸ κράτος, τὸ ὥποιον κάθε παρερχομένην ἡμέραν ὀλονέν καὶ περισσότερον αἰσθάνεται τὴν ἀνακοινωτικήν συναλλαγματικήν συνεισφοράν τῆς

ναυτιλίας μας, είναι διτὶ τῷρα ἔχουν μεταβληθῆ διά τὴν Χώραν μας αἱ συνθῆκαι πού ισχύσαν εἰς τὸ παρελθόν, κατὰ τὴν κύρωσιν τῶν SOLAS 1948 καὶ 1960.

Σήμερον τό βλέμματα δόλου τοῦ κόσμου, τὰ πλεισταὶ ζηλοφθόνως, είναι ἐστραμμένα πρὸς τὴν ναυτιλιακὴ μας δραστηριότητα, μέδυσκόλως ἀποκρυπτομένην διάθεσιν νά ἐπικριθούμε εἰς κάθε παραπάτημα μας.

Τά ἐπασφάλιστρα ἐπί τῶν φορτίων τῶν μεταφερομένων διά πλοίων ἡλικίας ἀνω τῶν 15 ἑτῶν, τῶν σημαίων εὐκαιρίας καὶ τῆς ἐλληνικῆς, είναι κάτι πού δέν πρέπει νά λησμονῆται. 'Αλλά καὶ ἡ εἰς τὸ ἐπακρον διεθνῆς ἐκμετάλλευσις τοῦ ὄπωσδήποτε ύψηλοῦ ποσοστοῦ μας εἰς γνωτικά ἀτυχήματα, θέμα συνδεόμενον ἀμέσως μὲ τὴν SOLAS, είναι καὶ αὐτὸ μία ἀλλη λέσχουσα πραγματικότης. 'Αλλά δέν σταματάμε ἐδώ. 'Η ΕΟΚ, ὑπὸ τὴν οικίαν τῆς ὥποιας ἡδη τελούμενη ναυτιλιακῶς, ἔχει κατ' ἐπανάληψιν κηρυχθῆ ἀνυποχώρητος εἰς τὰ θέματα ἀσφαλειας τῆς ναυσιπλοΐας, προχωρήσασα ἐτι περαιτέρω διά τῆς ύποστριξεως τοῦ γνωστοῦ Μνημονίου τῶν χωρῶν τῆς Βορ. Θαλάσσης, ώς καὶ δι' ἑτέρων μέτρων πού ἔχουν ἐνσωματωθῆ εἰς σχέδια Κατευθυντηρίων 'Οδηγῶν (Directives), πού ἡδη ἐκκρεμούν εἰς τὸ Συμβούλιον πρὸς τελικήν ἐγκρίσιν. Τέλος, ἀς μὴ λησμονῆται καὶ ἡ περιβαλλοντολογική υστερία, ἡ ὥποια ἐπικρατεῖ σήμερον διεθνῶς, κατ' εύθειαν συνδεόμενη μὲ τὴν ἀσφαλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, πού καὶ αὐτή ἐπηρέάζῃ σημαντικῶς τὴν πολιτικήν τῶν κυβερνήσεων.

'Η ἐλληνική προετοιμασία

'Ἐπομένως ἀλλη πρέπει νά είναι ἡ εἰσοδος τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν SOLAS 1974 καὶ τὸ Πρωτόκολλον 1978, διά τὴν καλυτέραν ἀυτοπροστασίαν της εἰς τὸ διεθνές προσκήνιον, διόπου ἐκ τῶν πραγμάτων ἔχει καταστῆ πρωταγωνιστής.

Καὶ πρώτον ἀπ' ὅλα ἡ Ἑλλάς, διά τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, πρέπει νά δραστηροποιηθῇ ώστε ἡ νέα SOLAS νά γίνη ἐγκάριως κτῆμα τόσον τῶν 'Υπηρεσιῶν, διόσον καὶ τῶν 'Ἀξιωματικῶν μας Ε.Ν., ώς καὶ τῶν λοιπῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Εὔλογον, λοιπόν, τὸ ἐρώτημα ἔαν ἔχη γίνη ἡ σχετική προεργασία, διότι τὰ χρονικά περιθώρια μέχρι τοῦ προσεχοῦ Μαΐου, πού ἡ νέα SOLAS θά τεθῇ ἐν ισχύ, συνεχώς ομικρύνονται. 'Αλλά δέν είναι μόνον αὐτό.

'Η νέα SOLAS μέ τὴν προβλεπομένην διά τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 διαδικασίαν ἀυτομάτου θέσεως εἰς ισχύ τῶν μελλοντικῶν τῆς τροποποιήσεων, ἀνεύ νομοθετικῆς τῶν κυρώσεως ὑπὸ τῶν χωρῶν τῶν συμμετεχουσῶν εἰς τὴν Σύμβασιν, προϋποθέτει ἐθνικὸν μηχανισμόν καταλήπου καὶ ἐπαρκοῦντος στελεχώσεως δι' εἰδικευμένου ἀγγλομαθοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὥποιον ἐπί μονιμοῦ βάσεως, μέ γενικωτέραν ναυτιλιακῆν πλαισίωσιν, θά παρακολουθῇ καὶ θά συμμετέχῃ ἐνεργών εἰς τάς ἐργασίας τοῦ IMKO, μέ γνώμονα ἀποτελεσματικωτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων. Τό Λιμενικόν Σώμα περιλαμβάνει εἰς τούς κόλπους του ἀξιό-

"Αν πηγαίνετε μέ πανιά τότε δέν μᾶς χρειάζεστε.



Γιατί ἐμεῖς μποροῦμε νά σᾶς κάνουμε μεγάλη οἰκονομία στά καύσιμα, μετατρέποντας τό σύστημα καύσεως πρωστηρίων μηχανῶν ἀπό DIESEL OIL σέ FUEL OIL.

Γιά τή μετατροπή διαθέτουμε ηλεκτρικούς προθερμαντήρες καὶ μποροῦμε νά ἐκτελέσουμε τό ἔργο σέ σύντομο διάστημα.

Η πολύχρονη πείρα μας ἔγγυᾶται τό ἀποτέλεσμα.

ΛΑΚΩΜΕΣ

· Ελασματουργικαὶ & Σωληνουργικαὶ Έργασίαι πλοίων.
Τεχνικός Διευθυντής
Δημ. Μαντζουνέας Τηλ. 43.11.342 & 95.83.394



λογα στελέχη, πού πρέπει νά ένισχυθούν διά της προσελεύσεως εις τάξεις του νέου και κυρίως έξειδικευμένων τεχνικών, εις οιον άριθμόν έπιβάλλουν αι ναυτιλιακά άναγκας.

Έάν θέλωμεν νά έπιζησωμεν ναυτιλιακώς και ώς χώρα νά άναπτυχθώμεν οικονομικώς, πρέπει νά άποτινάξωμεν όλοσχερώς τήν παθητικότητα, πού ένιστε έπεδείξαμεν εις τό παρελθόν, εις καρία σημειά τής ναυτιλιακής μας υπόθεσεως, ίδια εις τά πλαίσια τού IMKO.

Ο άνταγωνισμός εις τόν IMKO

Άλλα μιά και άνεφέρθημεν εις τόν IMKO, έπικαιρον είναι νά λεχθούν δίλγα τινά περι τών διαμορφουμένων έκει τάσεων και σκοπι μοτήτων και τής έναντι αύτών θέσεως τής Έλλαδος. Ούδεις άμφισβητεί τήν πολύτιμον προσφοράν τού IMKO εις τήν προαγωγήν τής άσφαλείας εις τήν θαλασσίαν διακίνησιν και οι πάντες εύχονται τήν εύδωσιν τών σκοπών του, πού διαπνέονται και άπο τάς άνθρωπιστικάς άρχας.

Η πενία ήμως, πού έν προκειμένω είναι ή άπο έτων ναυπηγο ναυτιλιακή κρίσις, τέχνας κατεργάζεται, διότι άποτελει κοινόν μυστικόν διότι ή ναυτιλιακός άνταγωνισμός έχει, ύπό διαφόρους μορφάς, παρεισφύσει και εις τάς αιθούσας τού IMKO. Πράγματι, δέν είναι ολίγαι αι περιπτώσεις δησι τινά τών έκαστοτε προτεινομένων μέτρων χαρακτηρίζονται άπο ύπερβολήν, συνεπαγόμενα μεγάλας δαπάνας τόσον διά τά νέα, δσον και διά τά ύπαρχοντα πλοία, τάς όποιας αι οικονομικώς άσθενέστεραι χώραι δέν είναι δυνατόν νά άνθεξουν.

Η άντιμετώπισις τής έξιτάτης ναυπηγικής κρίσεως τών βιομηχανικών χωρών διά μέτρων ναυτιλιακής πολιτικής, δέν περιορίζεται μόνον εις τήν EOK και τόν ΟΟΣΑ, άλλα κατευθύνεται και πράς τόν IMKO, διόποιος ώς ο εύρυτερος ναυτιλιακός άργανισμός, φέ

ρων μάλιστα και τήν σφραγίδα τών ήνωμένων Έθνών, περιβάλλει μέ παγκοσμίοτητα τά θεσπιζόμενα μέτρα, μεταξύ τών όποιων και δσα εις τήν πραγματικότητα έξυπηρετούν κυρίως τάς ναυπηγο ναυτιλιακάς επιδιώξεις τών πλουσίων χωρών, εις βάρος τών πτωχοτέρων.

Ο IMKO άντιπους τής UNCTAD

Κατά κάπιον τρόπον ο IMKO άποτελει διά τήν χώραν μαζιδιά τόν άντιποδα τής UNCTAD. Εις τήν UNCTAD αι άναπτυσσόμεναι χώραι ζητούσαι τήν διά τού καταμερισμού τών χύδην φορτίων, τεχνητήν, άλλά σαφώς άντιοκονομικήν και άνελεύθερον άναπτυξιν τών έμπορικών τών στόλων, εύρισκονται εις δξείαν άντιθεσιν μέ τάς άνεπτυγμένας χώρας. Η θέσις τής Έλλαδος τόσον διά λόγους άρχων, δσον και συμφερόντων είναι, και ορθότατα, μέ τήν άποψιν τών άνεπτυγμένων πλουσίων χωρών. Εις τόν IMKO δμως τά πράγματα διά τήν χώραν μας είναι κάπιας διαφορετικά.

Έδω, αι άκρως δαπανηραί πρωτοβουλίαι τών άνεπτυγμένων χωρών, τούλαχιστον αι έξωφθάλμως ύπερβολικά δέν εύρισκουν τήν καθολικήν άντιδρασιν τών άναπτυσσόμενων, δπως τούτο συμβαίνει εις τήν UNCTAD, καίτοι αι πρωτοβουλίαι αύταί άντιτίθενται εις τήν έπιμονον έπιδιώξιν τών δηπως άναπτυξουν τούς έθνικούς τών στόλους.

Έπομένως τό βάρος τών άποφάσεων αύτών φέρει κατά κύριον λόγον ή Έλλας, ούσα μέν ναυτιλιακώς ύπερανεπτυγμένη, άλλά πάντως πτωχή. Δέν είναι ύπερβολικόν νά λεχθή διότι εις εύαριθμους, άλλ' όπωσδήποτε σημαντικάς περιπτώσεις τού IMKO, τά συμφέροντα τής Έλλαδος πλησιάζουν περισσότερον μέ τά τών άναπτυσσόμενων. Τό συμπέρασμα είναι διότι τά διακυβεύμενα έλληνικά συμφέροντα τόσον εις τόν IMKO, δσον και εις τήν UNCTAD είναι μεγάλα, άνάλογα

πρός τόν δγκον τής ναυτιλίας μας.

Πολυμέτωπος ό άγων

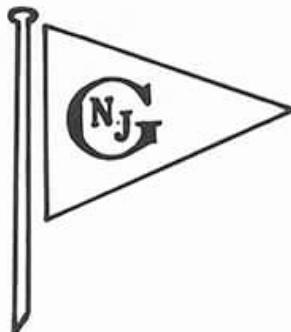
Ίδού, λοιπόν, ένας πρόσθετος παράγων πού ύπαγορεύει τήν άναγκαιότητα άναλογου έλληνικής άργανωσεως πρός άντιμετώπισην δλων αύτών τών καταστάσεων εις τόν πολυμέτωπον άγωνα τής ναυτιλιακής μας έπιβιωσεως. Καί ο άγων αύτός καθίσταται πολυπλοκώτερος έάν άναλογισθή κανεις διότι μέ τήν προσχώρησίν μας εις τήν EOK, ειμεθα ύποχρεωμενοι νά συμμορφούμεθα εις ένιαίαν στάσιν εις τούς Διεθνείς Ναυτιλιακούς Όργανισμούς, ώς τούτο έχει ήδη άποφασισθή, έφαρμοσθέν μάλιστα εις τήν Μανιλλαν. Η τελευταία, εις βάρος μας, έκλογή τής Λιβερίας εις τό Συμβούλιον τού IMKO πρέπει νά μᾶς άφυνιση, διότι όπωσδήποτε δέν ήτο συμπτωματική. Καί τό κακόν είναι διότι ή Λιβερία έμφανίζεται διεθνώς ώς πρωτοστατούσα εις κάθε πρωτοβουλίαν ύπερ τής προαγωγής τής άσφαλειας τής ναυσιπλοΐας, πράγμα πού έμειν, παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, δέν είναι και τόσον εύχερές νά πράττωμεν πάντοτε.

Ο στόχος μας

Τό ύπο ψήφισιν Νομοσχέδιον πέραν τής τυπικής κυρώσεως τής SOLAS 1974, πρέπει νά στοχεύει εις τήν σύγχρονον διά τήν ναυτιλίαν μας πραγματικότητα και νά περιλάβει διατάξεις πού νά προβλέπουν μηχανισμούς — έπιτελικούς, έκτελεστικούς, γνωμοδοτικούς, διεθνούς έκπροσωπήσεως — ικανούς νά ύποβαστάσουν τό βάρος τής μεγάλης μας ναυτιλίας ύπο τό σημερινόν διεθνές κλίμα και τήν σκιάν τών δεσμευτικών διήμας άποφάσεων τής EOK.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

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

Η ΕΟΚ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

(Σειρά αρθρων έκ τής μελέτης τοῦ 'Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ
ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ «Η Ελληνική Ναυτιλία εἰς τά πλαίσια τῆς Ε.Ο.Κ.»)

ΜΕΡΟΣ Ζ'

ΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΕΝΤΑΞΕΩΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

α) Έγκατάστασις άλλοδαπών ναυτιλιακών έταιρεών εἰς τὴν 'Ελλάδα

Βάσει τῆς, ἐκ τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης ἐκπορευομένης, ἀρχῆς τῆς ἐλευθέρας ἔγκαταστάσεως, ως εἰς ἑτερον σημείον ἀνελθόμενης, ἢ τις ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν, θά είναι δυνατή ἡ ἔγκατάστασις εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ ἀλλοδαπών έταιρεών (τῶν χωρῶν-μελῶν) ἡ θυγατρικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀκόμη καὶ προσώπων τῶν χωρῶν τούτων. 'Αλλά ἡ ἔγκατάστασις τοιούτων έταιρεών ἐπιτρέπεται εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ σήμερον, αὐταὶ μάλιστα ἀπολαμβάνουν καὶ εἰδικῶν προνομίων βάσει διαφόρων νόμων (ἀρθρ. 25 Νόμου 814/78 κλπ.). 'Επομένων μετά τὴν ἐνταξιν καὶ δυνατή θά είναι ἀλλὰ καὶ ἀναμένεται ἡ ἔγκατάστασις άλλοδαπών έταιρεών, ἐφ' ὅσον μόνον προηγουμένως λυθούντων ικανοποιητικῶς δι' αὐτάς τὰ ὑφιστάμενα σχετικά προβλήματα τὰ ἀπορρέοντα ἐκ τῶν διατάξεων τῆς ιδίας τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης (ἴδε προηγουμένων ἀρθρα).

'Αλλά ἂς ὑπόθεσώμεν διότι αἱ ἀπαιτούμεναι διά τὴν δραστηριότητα τῆς ναυτιλίας ὁδηγίαι ἔχουν ἐκδοθῆ καὶ τὸ σοβαρὸν πρόβλημα τῆς δυνατότητος ἐλευθέρας παροχῆς ὑπηρεσιῶν εὑρίσκεται λύσιν, τότε ἐγείρεται ἔτερον πρόβλημα τὸ ὅποιον ἐκφράζεται μὲ τὸ ἔρωτημα ἔανθά δύνανται τὰ ἀλλοδαπά νομικά (ἀσχέτως ἐθνικότητος πλειοψηφίας) ἡ φυσικά πρόσωπα νά γίνωνται πλοιοκτήται πλοίων μέ ἐλληνικήν σημαίαν, δεδομένου διότι τούτο θά ἀνέτρεπε τὸ παγίως ισχύον ἐλληνικόν καθεστώς καὶ τάς διατάξεις τοῦ ἐλληνικοῦ Νόμου κατά τάς ὅποιας ἵνα ἐν πλοίον φέρει τὴν ἐλληνικήν σημαίαν δέον νά ἀνήκει κατά ποσοστόν πλέον τοῦ 50% εἰς 'Ελληνας ὑπηκόους (νομικά ἡ φυσικά πρόσωπα).

'Ἐπι τοῦ θέματος αὐτοῦ ὑφίσταται ισχυρά διάστασις γνωμῶν ἐντός τῆς ΕΟΚ. Οὕτω ἡ ἐπιτροπή (Commission) ὑποστηρίζει διότι ἡ ἀρχὴ τῆς μή διακρίσεως λόγῳ ἐθνικότητος, ἢ τις δέον νά ισχύῃ δι' ὅλα τὰ κράτη-μέλη (ἀρθρον 7 τῆς Συνθήκης) σημαίνει διότι ἡ ἔγκατάστασις κοινοτικῶν ναυτιλιακών έταιρεών εἰς ἔνα τῶν κρατών-μελῶν, συνεπάγεται αὐτομάτως τὴν χορήγησιν τῆς σημαίας εἰς τὰ πλοῖα τῶν.

'Αντιθέτως τὰ κράτη-μέλη ('Αγγλία-Γαλλία) διαχωρίζουν τὰ δύο θέματα διά τὸν λόγον διότι ἡ χορήγησις σημαίας ἀποτελεῖ πράξιν διακριτικῆς ἐθνικῆς κυριαρχίας ἀκριβῶς ὅπως ἡ χορήγησις ἐθνικότητος. 'Αλλά οὐδαμοῦ τόσον κατά τὸ διεθνές ὅσον καὶ τὸ κοινοτικὸν δίκαιον, τὸ κράτος δύναται νά υποχρεωθεῖ ὅπως προσδώσῃ τὴν ἐθνικότητά του καὶ κατ' ἀναλογίαν τὴν σημαίαν του. Αἱ ἀπόψεις τῶν ναυτικῶν κρατών ('Αγγλίας-Γαλλίας) σύν τῷ χρόνῳ ὅμως, ἐνώ θά διατηροῦνται οἱ γραπτοί κανόνες, ἡ πρᾶξις θά ἐφεύρει τρόπους περιγραφῆς καὶ παρακάμψεως τῶν, ώστε καὶ ὅ τύπος θά τηρεται ἀλλά καὶ οἱ ἐπιχειρηματικοὶ συνδυασμοὶ καὶ στόχοι θά ἐπιτυγχάνωνται, ἐπιδεικνυμένης ἐν ταύτω καὶ ποιάς τινος ἐλαστικότητος, χάριν τοῦ κοινοτικοῦ πνεύματος.

'Ἐξ ἀλλού καὶ τὸ γέγονον τῆς σημαίας ἐκ τῶν πραγμάτων θά διαφυλάσσεται διότι, ἐφ' ὅσον ὁ πλοιαρχὸς ἐνός πλοίου θά ἔχει τὴν ὑπηκοότητα τῆς σημαίας ἥν φέρει τὸ πλοίον ὃν οιονεὶ ὑπάλληλος τοῦ κράτους τῆς σημαίας, ἀσκῶν καὶ διοκητικά (κρατικά) καθήκοντα καὶ μή δυνάμενος κατόπιν τούτου, ὡς

δίου, προνομίου τῆς ἀκτοπλοίας, τῶν δέ κρατών-μελῶν ἔχοντων ἀντίθετον γνώμην.

'Ἐν τούτοις, ἀσχέτως τῆς τελικῆς λύσεως ἡ ὅποια θά ἀκολουθηθῇ, εἰς περίπτωσιν καταργήσεως τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοίας δέν προβλέπεται διά τάς ἐλληνικάς ἑσωτερικάς γραμμάς ἡ ἐπίδειξις ούσιαστοκού ἐνδιαφέροντος ὑπό ἀλλοδαπῶν ὑποψηφίων καὶ τούτο ἐφ' ὅσον οὗτοι ἐνημερωθοῦν περὶ τῆς τύχης καὶ τῶν τελικῶν ἀποτελεσμάτων τά ὅποια ὑπέστησαν ωρισμένοι 'Ελλήνες ἐφοπλισταὶ μὲ μεγάλας καὶ μικράς ἐπιχειρήσεις, ἀσχοληθέντες μὲ τὴν ἀκτοπλοίαν. 'Αντιθέτως προβλέπεται προσπάθεια ἀπασχόλησεως 'Ελλήνων ἐφοπλιστών εἰς ἀκτοπλοίκην δραστηριότητα εἰς ἑτέρας χώρας τῆς ΕΟΚ.

γ) Φορολογία

'Ἡ φορολογία ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ως αὐτὴ σήμερον είναι θεοπισμένη δέν προβλέπεται κατ' ἀρχήν νά ἀλλάξῃ καὶ τούτο διά τούτος ἀκολούθους λόγους:

I. 'Ἐπι πολλά ἐτη συζητεῖται εἰς τὴν ΕΟΚ τὸ θέμα τῆς ἐναρμονίσεως τῆς φορολογίας γενικῶς, μεταξύ τῶν κρατών-μελῶν χωρίς μέχρι τούτο διά ἐπιτευχθῆ σχετική πρόσδος. Σημειούται διότι, ὡς είναι γνωστόν ἡ φορολογία ἐπὶ τῶν πλοίων τυγχάνει ἀμεσος φορολογία καὶ δέν ἔχει σχέσιν μέ τὸ σύστημα τῆς φορολογίας τῆς προστιθεμένης ἀξίας, διόπου ἔχει ἐπιτευχθῆ μία γενική ἐναρμόνισης ἀλλά καὶ πάλιν οὐχὶ πλήρης καὶ πραγματική.

II. 'Ο τρόπος ὑπολογισμοῦ τῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν ἐλληνοκτήτων πλοίων διστις είναι ἀπλούστατος, τὸ ύψος τῆς φορολογίας καὶ γενικῶς ἡ ἐφαρμοζομένη φορολογική πολιτική ὑπό τοῦ ἐλληνικοῦ κράτους εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας, ἔθεωρθησαν ὑπό ἀρμόδιου τῆς ΕΟΚ, ως ἀξιόλογοι καὶ μάλιστα ἀνεφέρθησαν εἰς ἐπίσημον ἐκθεσιν ὡς παραδειγματικής.

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.



III. 'Επι τυχόν αιτίασεων διτή ή έπιβαλλομένη φορολογία είναι χαμηλή και ούτε δημιουργείται άνισος μεταχείρισις και τεχνητή έπιδρασης έπι τού έλευθερου άνταγωνισμού, δυσμενής διά τά πλοιά έτερων τρίτων χωρών, δύναται νά άντιταχθή διτή και τά πλοιά τών έτερων χωρών εύνοούνται υπό πολλών προνομίων και ειδικών πλεονεκτημάτων παραχωρούμενων ύπο τών χωρών των (μεγάλαι ή αποσθέσεις, πιστοδοτήσεις κλπ) τά οποια συγκρινόμενα πρός διτή, ισχύει διά τά έλληνικά πλοιά, θά φέρουν εις τό συμπέρασμα ότι τά ξένα πλοιά ούδολως ύστερούν άλλα μάλλον πλεονεκτούν.

'Εάν ποτέ ήθελε έγερθη θέμα ύψους φορολογίας έπι τών έλληνικών πλοίων θά πρέπει άμεσως ύπο τής έλληνικής πλευράς νά προβλεθούν αι πάσης φύσεως και ύπο πάσαν μορφήν, άμεσως ή έμμεσως παρεχόμεναι άλλαχοι οικονομικά κλπ διευκολύνσεις, αι όποιαι βεβαίως δι' δλα τά Κράτη δέον έγκαιρως νά είναι λεπτομερώς και διά στοιχίων γνωσταί.

δ) Χρησιμοποίησις τής έλληνικής ναυτιλίας ύπο τών χωρών τής ΕΟΚ.
Κριτήριον έθνικότητος.

Αι προοπτικαί και δινατατήτες χρησιμοποίησεως τής έλληνικής ναυτιλίας ύπο τών χωρών τής ΕΟΚ άνεπτυχθησαν άνωτέρω, και ώς άνεφέρθη άναλυτικώς, τουλάχιστον δέν περιέχουν λόγους δημιουργίας άνησυχίας έν όψει τής ύφισταμένης ζητήσεως ύπηρεσιών μεταφοράς και προσφοράς μεταφορικών μέσων. Άλλα ίμιλούντες διά τήν έλληνικήν ναυτιλίαν τίθεται τό έρωτημα ποιον θά θεωρείται διά τήν ΕΟΚ ώς έλληνικόν πλοίον. Τό φέρον τήν έλληνικήν σημαίαν άσχετως τής έθνικότητος τού πλοιοκτήτου ή πάν πλοίον τού όποιου ό πλοιοκτήτης, φυσικόν ή νομικόν πρόσωπον, έχει έλληνικήν έθνικότητα;

"Ητοι θά ληφθή ύπ' όψιν ή σημαία ή ή έθνικότητης τού πλοιοκτήτου; Και λέγοντες πλοιοκτήτην έννοούμεν τό φυσικόν ή νομικόν πρόσωπον άσχετως, εις τήν δευτέραν περίπτωσιν, τού περιεχομένου τής πλειοψηφίας. Τό θέμα διά τήν Έλλάδα είναι τεράστιον. 'Εάν ληφθή ύπ' όψιν ή σημαία τότε δέν θά υπάρξη πρόβλημα άλλα τό ζήτημα θά περιστραφή εις τά έλληνοκτητά ύπο ξένα σημαίας πλοία τά όποια προφανώς δέν θά θεωρηθούν και δέν θά άντιμετωπισθούν ώς έλληνικά. 'Εάν όμως ληφθή ύπ' όψιν ή έθνικότητης τού πλοιοκτήτου τότε κατά τήν άρχην αύτην, έφαρμοζούμενη τυπικώς, κινδυνεύουν νά μην θεωρηθούν ώς έλληνικά και διά σχεδόν τά ύπο έλληνικήν σημαίαν πλοία τά όποια εις ποσοστον περίπου 98% θέρονται τυπικώς οτι άνηκουν εις άλλοδα ποικά πρόσωπα (έθνικότητος Λιβερίας, Παναμά κλπ). Και λέγομεν τυπικώς διότι τό Έλληνικόν Κράτος πειθεται πλήρως δι' άντικειμενικών άποδείξεων διά τό άλλοδα ποικά πρόσωπον άνηκει πράγματι κατά πλειοψηφίας εις 'Έλληνας και κατόπιν τούτου και μόνον έγκρινει τήν νηολόγησιν τού πλοίου και ύψωσιν τής έλληνικής σημαίας, έγκρισις ή όποια αφαιρείται αυτομάτως και αυτοδικαίως διαν ο λεγχος τής πλειοψηφίας τής πλοιοκτησίας περιέλθη εις άλλοδαπούς.

Δέν είναι δυνατόν νά προδικασθή κατά πόσον ή 'Επιτροπή θά ήδυνατο νά πεισθή διά τήν άποδοχήν και χρησιμοποίησιν τών πραγματικών τούτων γεγονότων ώς ταύτα ούσιαστικώς και ούχι τυπικώς έχουν και έμφανιζονται, ή θά προεβάλλοντο άντιρρεσις διάφοροι, μεταξύ τών όποιων και ή υπαρξίει κινδύνου δημητουργίας δυσκόλου και άπροβλεπτων συνεπειών προηγουμένου.

Τά προβλέπομενα εις τό άρθρον 58 τής Συνθήκης τής Ρώμης τά όποια άναφέρονται εις τήν έλευθεραν έγκατάστασιν έταιριών διδηγούν μάλλον εις τήν έπιλογήν τού κριτη-

ρίου τής έθνικότητος τής πλοιοκτητηρίας εταιρίας, άλλα τούτο ώς ρητώς εις τό άρθρον άναφέρεται, μόνον διά τήν έφαρμογήν τών διατάξεων τού Κεφαλαίου περί δικαιώματος έγκαταστάσεως. 'Εκ πρώτης διψεως π.χ. μια λιβεριανή ναυτιλιακή έταιρια έλληνικών συμφερόντων, έχουσα ύπο τήν πλοιοκτησίαν της πλοία ύπο έλληνική σημαίαν, δέν θά δύναται έλευθερως νά έγκατασταθή ή ίδια εις έτέραν χώραν τής ΕΟΚ. Τό θέμα είναι νομικόν και κατά τήν γνώμη μας τό άρθρον έχει και έτέραν άποψιν και έρμηνειαν.

'Οσαύτως ή 'Επιτροπή εις πρότασιν της πρό τό Συμβούλιον διά τήν έκδοσιν άποψεως διά τήν κοινήν άντιμετώπιον τού κώδικος τής UNCTAD περί τών τακτικών γραμμών, άναφέρει οτι ώς έθνική ναυτιλιακή γραμμή πρέπει νά θεωρήται, πρός τόν σκοπόν τού καταμερισμού τών φορτίων, κάθε ναυτιλιακή έταιρια συσταθείσα συμφώνως πρός τόν νόμον μιας χώρας·μέλους και έχουσα τό κεντρικόν της γραφείον, τήν κεντρικήν της διοίκησιν ή τόν κύριον τόπον έργασιών της έντοντας τής Κοινότητος.

"Άλλη ή ώς άνω πρότασις άφορά, ώς έν αύτη άναφέρεται, τόν καταμερισμόν τών φορτίων εις τά πλαίσια τού κώδικος συμπεριφόρας τών διασκέψεων τακτικών γραμμών, έπομένων θεωρείται οτι και τό ληθέν έν προκειμένων ώς κριτήριον έθνικότητος, έπελέγη και περιεγράφη ίνα χρησιμοποιηθή πρός τόν σκοπόν αύτούν και πρός άντιμετώπισιν καταστάσεως ή προβλήματος γεννηθέντος και άνηκοντος εις τόν χώραν τής ναυτιλίας και περιωρισμένως τών τακτικών γραμμών.

"Έξ αλλου, τό κριτήριον ώς περιεγράφει, άφορών πλοία άπασχολούμενα εις τά τακτικά γραμμάς και μόνον, συμπυκνώνει άπλως εις άρισμον μιαν πράγματι έπικρατούσαν κατάστασιν και ύφισταμένην όργανωσιν, ώς αύτη έχει εις τά τακτικά γραμμάς.

"Αντιθέτως πρός τά άνωτέρω, άλλα κράτη και μάλιστα μεγάλα ώς αι Η.Π.Α. και αι Ινδίαι, διά τόν καταμερισμόν φορτίων ύπερ τής έθνικής των ναυτιλίας, ώς κριτήριον διά συμμετοχήν τών πλοίων των, άναφέρουν τήν σημαίαν τού πλοίου.

"Αν και τό κριτήριον τής σημαίας άπλουτεύει τά πράγματα και κυρίως άπομακρύνει δυσκόλους καταστάσεις και περίπλοκα προβλήματα, έτών άναφερθέντων συνάγεται οτι ή ΕΟΚ, ούτε διά τών πρωτογενών και έπιγενονέων διατάξεων τής, ούτε διά τών συμβάσεων τής ίδιας μετά τρίτων, έχει καθορίσει οσφώς και τελεσδίκιως ή διευκρινίσει τό κριτήριον βάσει τού όποιου θά προκύπτει ή έθνικότης τών πλοίων δι' ένα ένδεχόμενον εις τό μέλλον καταμερισμόν φορτίων.

"Και διά μέν τον Κώδικα τής UNCTAD (40 - 40 - 20) ή 'Ελλάς δέν έχει σοβαρούς λόγους νά άνησυχή ώς μή μετέχουσα δάκιολγως εις τά φορτία άτινα θά θίξη ή κώδικε και έπομένων άπο ένα έπιβαλλόμενον καταμερισμόν μάλλον ένδεχόμενα όφελη δέν νά άναμενη, ώς πλοιοκτητηρία μεγάλου στόλου cargoliners πλοίων, παρά άπωλειαν έκτελουμένου ήδη εις οίκειας τακτικά γραμμάς έργου.

"Διά τήν εις τό άπωτερον θμως μέλλον, πιθανολογουμένην άπαράδεκτον έστω και γενικώς έπιζημιάν, έπεκτασιν τού καταμερισμού τούτου και εις τά χύδην φορτία, τότε ή διατύπωσις τού κριτηρίου θά έχη διά τήν 'Ελλάδα ζωτικήν σημασίαν.

"Διά πάν θμως ένδεχόμενον και προνοητικώς ή άρμόδιος διά τήν ναυτιλίαν Κρατικός φορεύς ήτοι τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας, έμεριμνησε ωστε διά τής ψηφίσεως τού νόμου περί τής νέας ναυτιλιακής έταιριας νά δύναται ή έφορπλιστής νά μεταβάλη εύχερως και άνευ μελλοντικών δυσκολιών ή δυσμενών έπιπτωσεων, τήν έθνικότητα τού νομικού προσώπου όπερ φέρεται ώς πλοιοκτητής τού πλοίου του προσδίων άντι τής άλλοδαπής τήν έλληνικήν έθνικότηταν άντιπαρεχόμενος ούτω τόν έπαπειλούμενον κίνδυνον, τούτο δέ ώς μέσον έσχατης ά-



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON
TELEX:
3485072
TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128
MAILING ADDRESS:
P.O.Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

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

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

νάγκης και έφ' οσον ναυαγήσουν ζλαι αι άλλαι προσπάθεια πρός κατανόησην της πραγματικότητος. Βεβαίως πάσα δλλη σκέψις περί ένδεχομένου καταμερισμού φορτίων είς τήν ναυτιλίαν έκαστης χώρας άναλόγως τού δγκου τού έξωτερικού τής χώρας ταυτης έμποριου, κριτήριον όπερ κατά ένα ποσοστόν λαμβάνεται διά τόν καταμερισμόν τών άδειών είς τά φορτηγά αύτοκίνητα τών Κρατών μελών διά τήν μεταξύ τούτων κίνησίν των, είναι άνεδαφική και δλως ξένη πρός τό έργον και τά χαρακτηριστικά τής ναυτιλίας, τόν διεθνή αύτης χαρακτήρα και τήν ύφισταμένην δομήν της. Δεδομένου δτι, τό κύριον γνώρισμα δλων σχεδόν τών άξιολόγων ναυτιλίων και ή έπιδιωξις αύτών δλων, είναι αι μεταφοραί τών τρίτων χωρών (crossover) ένων άντιθετως διά τά φορτηγά αύτοκίνητα αι έθνικαι μεταφοραί.

e) Συνέπεια - προοπτικαι - έξελιξεις

Πάντα ζμών τά άναφερόμενα άνωτέρω προβλήματα παρ' δτι δέν έχουν εισέτι διασαφηνισθή και έπιλυθη έν τούτοις θά πρέπει νά προωθηθούν σταθερώς είς συγκεκριμένας λύσεις διότι ένδεχομένως μίαν ήμέραν τούτο θά θεωρηθή έκ τών πραγμάτων δμεσον διά πρακτικήν έφαρμογήν. Πολλά δν όχι δλα έκ τών προβλημάτων έχουν θιγή, μελετηθή και άντιμετωπισθή είς τά διάφορα δργανα τής EOK, πλήν είς τά περισσότερα χωρίς άποφασιστικούν και όριστοκον άποτέλεσμα και ούτω είς τήν ναυτιλίαν νά έπικρατή μια ήθελημένη ίσως ρευστότης.

Οι "Ελληνες έπομένως έκπρόσωποι και χειριζόμενοι τά θέματα τής ναυτιλίας έχουν ώς έκ τούτου άξιολογον έργον νά έπιτελέσουν διά τό δμεσον άλλα και προσεχές μέλλον. Ή σοβαρότης ζμως, τό κρίσιμον, άλλα και τό έπειγον τών έκκρεμών ναυτιλιακών θεμάτων, δέν θά πρέπει νά δημιουργήση φό-

βους, πνεύμα αάδημονίας η ύπερμέτρου σπουδής. Τούτο δέ διότι πρώτον η κατάστασις αύτη ύφισταται διά τήν Εύρωπαϊκήν Κοινότητα επί είκοσαετίαν περίπου, και δεύτερον διότι δέν έτέθησαν άποφασιστικώς μέχρι τέλους τών διαπραγματεύσεων διά τήν ένταξιν τής Έλλάδος, είς τήν τράπεζαν τών ουζητήσεων σοβαρά ναυτιλιακά θέματα, διότι άπλουτατα ούδε αύτη η EOK δχει κρίνει τάυτα κατά τήν δέουσαν διαδικασίαν και έχει άποκρυσταλλώσει τήν θέσιν της κατά τά προβλεπόμενα ύπο τού δρθρ. 84 παρ. 2 τής Συνθήκης. 'Αντίθετος ένέργεια τών διαπραγματευτών τής EOK ήταν προσπάθεια δεσμεύσεων, κατά τάς διαπραγματεύσεις, τής Έλλάδος επί θεμάτων διά τά όποια και ή ιδια η Κοινότης δέν έχει τελεσιδίκως χαράξη πολιτικήν κατά τά κεκανονισμένα θά ήτο άντιδεοντολογική, κακής πίστεως και θά έπασχε ώς πρός τήν κανονικότητά της. 'Έπομένως τά θέματα τάυτα θά ουζητηθούν ότε η 'Ελλάς θά γίνη τό 100ν τακτικόν και ίστοιμον μέλος κατά τήν διαδικασίαν τού άναφερθέντος δρθρου 84 παράγρ. 2, όπότε ώς άπτομενα τά θέματα τάυτα ούσιώδους συμφέροντος ταύτης, θά τής προσδώσουν τήν δυνατότητα τού νετο μέ τήν άνεσιν τού όποιου ή 'Ελλάς, θά ουμβάλλη καλοπίστως διά τήν δικαίαν, σωστήν και άνδεισμένη λύσιν των.

Τυχόν λήψια άποφάσεως ύπο τών χωρών τής EOK κατά τόν ένδιαμεσον χρόνον άπο τής ύπογραφής τής συμφωνίας έντάξεως τής Έλλάδος μέχρι τής ένάρξεως ίσχυος ταύτης, και δή άποφάσεως με δυσμενείς διά τήν 'Ελλάδα έπιπτωσεις ώστε αύτα νά θεωρηθούν ώς κοινοτικόν κεκτημένον και δρά ύποχρεωτικον διά τήν 'Ελλάδα μετά τήν έναρξην ίσχυος τής συμφωνίας έντάξεως, κρίνεται βεβαίως ώς ένέργεια στερούμενη ήθικης βάσεως και έπομένως άδύνατον νά έπιχειρηθή, μία σχετική ζμως μνεία κατά τήν ύπογρα-

φήν τής συμφωνίας δέν θά ήτο περιττή και διά τήν πρόληψιν άκόμη νομικών προβλημάτων ούχι έκουσιών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Ο έλληνόκτητος έμπορικός στόλος άδιακριτως σημαίας πλοίων έρχεται ούσιαστικώς πρώτος είς τόν κόσμον, μέ κριτήριον δέ τήν έλληνική σημαίαν τρίτος είς τόν κόσμον, προηγούμενος τών μεγάλων παραδοσιακών ναυτικών δυνάμεων (M. Βρετανίας, Νορβηγίας κλπ.) και τών ύπερδυνάμεων 'Αμερικής και Ρωσίας. 'Η μεγάλη έμπορική ναυτιλία άποτελει μέσον προβολής και συνεχούς παρουσίας τής Έλλάδος είς δλα τά σημεία τής γης, πεδίον άπασχολήσεως άξιολόγου μερους τού έλληνικού έργατικού δυναμικού και ουμβάλλει άποφασιστικώς είς τήν κάλυψην τού έλλειμματος τού ίσοιχυιον πληρωμών.

Η κατάστασις τών πλοίων από άπόψεως ήλικιας εύρισκεται είς μειονεκτικήν θέσιν έναντι τού παγκοσμίου έμπορικού στόλου και ειδικώτερον τού στόλου τής EOK. Τούτο προβάλλει ώς άνάγκην, πρός διατήρησην τής άνταγωνιστικότητος, τήν ναυπήγησην νέων ή άγοράν νεαράς μόνον ήλικιας πλοίων και τήν άριστην συντήρησην τών ύφισταμενών μη έξαιρουμενών έταυτης και τών χώρων ένδιαιτήσεως τού πληρώματος, πράγμα δπερ έπιδρα είς τήν παραμονήν τού πληρώματος έπι περισσότερον χρόνον, είς τήν καλυτέραν άπόδοσιν και τελικώς είς τό μικρότερον κόστος.

Χαρακτηριστικόν τού 'Ελληνικού έμπορικου στόλου είναι ή συγκρότησίς του κυρίως έξι έλευθέρων πλοίων (tramps) άτινα κινούνται όπου αι άνάγκαι τών παγκοσμίων μεταφορών τά καλούν. Τά άπασχολούμενα είς τάκτικάς γραμμάς πλοία είναι σχετικώς άλιγα είς συνολικόν άριθμόν έν σχέσει πρός τό σύ-



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

telexes: 21 3696 / 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

νολον. Οι έμπορικοι στόλοι της ΕΟΚ αποτελούνται το 19% της παγκοσμίου χωρητικού της ουγκροτούνται από νέα είς ήλικιαν πλοία με μεγάλον ποσοστόν πλοίων γενικού φορτίου έντεταγμένων κατά κύριον μέρος είς διασκέψεις τακτικών γραμμών ώς και containerships.

Η ΕΟΚ είσαγει καύσιμα και πρώτας υλας διά τά όποια χρειάζεται και ζητεί μεταφορικά μέσα άντιστοιχούντα είς ποσοστόν 35% της παγκοσμίου ένεργου ζητήσεως, έναντι δέ των άναγκών της αύτών καλύπτει διά τών στόλων της ποσοστόν 42% μόνον τών μεταφορών διά τάς εισαγωγάς της. Κατά συνέπειαν διά τάς τρίτας χώρας ύφισταται ίκανής έκτασεως πεδίον διά άπασχόλησην τών έμπορικών των στόλων.

Η 'Ελλάς κατ' έξοχην χώρα με στόλον cross-trade κρίνεται ότι έκ της έντάξεως της είς τήν ΕΟΚ δέν θά δημιουργήση προβλήματα διά τήν ναυτιλίαν της ένω εύμενεις έπιπτωσεις είναι ένδεχμεναι.

Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ δέν έχει καθορισθή είσετι και ούτε προβλέπεται ότι τούτο θα γίνει διά μίας ένιαίας και διολοκληρωμένης ένεργειας. Η ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ θά διαμορφώνεται σταδιακώς.

Υπάρχουν πολλά προβλήματα τομέως ναυτιλίας πρός συζήτησιν και έξευρεσιν λύσεως ή πρός ρύθμισιν, ώς είναι τό κριτήριον έθνικότητος, ή έλευθερά έγκατάστασις, ή έλευθερία παροχής ύπηρεσιών, ή έναρμόνισης της ναυτιλιακής πολιτικής κλπ, διά τά όποια κατ' άρχην άπαιτεται ήμοφωνος γνώμη τών Κρατών-μελών πρός λήψιν οισουδήποτε μέτρου. Η 'Ελλάς συμμετέχουσα είς τήν ΕΟΚ θά έπιπρεψά την διαμόρφωσιν τής έν γένει ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ.

Τά Κράτη μέλη της ΕΟΚ γενικώτερον και τά διαθέτοντα μεγάλους έμπορικούς στόλους ειδικώτερον, έπιμυσμούν τήν έπικράτησιν και τήν διατήρησιν τών άρχων τού έλευθερου άνταγωνισμού είς τάς θαλασσίας μεταφοράς και τήν άποφυγήν διακρίσεως τής σημαίας. Είς τήν κατεύθυνσιν αύτήν συμφω-

νεί άπολύτως και ή 'Ελλάς, διότι έντός τού κλίματος τών άρχων τούτων έδημοι ωργούσε τήν μεγάλην ναυτιλίαν της. 'Ανυπέρβλητοι δυσκολιαί θά άναγκάσουν τά κράτη μέλη τής ΕΟΚ νά δεχθούν κατ' έξαιρεσιν νά έπικυρώσουν διεθνείς συμφωνίας δι' ών καθιερούνται μέτρα και μέθοδοι άντιθετοι πρός τάς ώς άνω άρχας, δεδομένου μάλιστα ότι τά πιέζοντα διά τήν χρησιμοποίησιν τοιούτων μεθόδων τρίτα κράτη επιβάλλουν de facto τήν έφαρμογήν αὐτών, διά διμερών συμβάσεων αυτηροτέρων πράγματι όρων. Η 'Ελλάς έντασσομένη είς τήν ΕΟΚ έκτιμαται ότι θά άντιμετωπίση άνετώτερον και άπο καλυτέρων θέσιν τά προβλήματα άτινα δημουργούν οι 'Ανατολικοί στόλοι και ή προσπάθεια τής UNCTAD, προβλήματα άτινα ούτως ή άλλως θά άνεφυντο άσχετως τής έντάξεως τής Έλλαδος.

Δέν προβλέπεται νά έμφανισθη έντυπωσιακή μετακίνησις 'Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού έπειτα τής 'Ελληνικής ναυτιλίας είς τάς τών Κρατών-μελών τής ΕΟΚ, πλήν είς μικρόν πιθανώς άριθμον άνευ μεγάλης σημασίας. Προβλέπεται νά άκολουθηθή τάσις προσεγγίσεως τών άμοιβών τών ναυτικών τής Έλλαδος πρός τά έπιπτεδα τών χωρών μελών τής ΕΟΚ. Θά έμφανισθούν δυσκολιαί διά τήν έλληνικήν ναυτιλίαν έάν δέν θά άκολουθηθή τάσις βελτιώσεως τής ήλικιας τών πλοίων και λήψεως μέτρων συνεχύς και πλήρους συντηρήσεως τούτων πρός έπιπτευξιν συνθηκών ύψηλής στάθμης άσφαλειας. 'Επίσης μέτρων ένδιαιτήσεως τού πληρώματος και περαιτέρω έφαρμογή ειδικής πολιτικής διά τά έλληνικά πληρώματα σκοπούσης είς τήν αύξησην τής προσλεύσεως νέων ναυτικών, κυρίως ήμως και παραλλήλως είς τήν συγκράτησην τών προσερχομένων ναυτικών, και έν ταυτώ, είς τήν παροχήν ικανοποιητικής έκπαιδεύσεως και έπιμορφώσεως, είς τήν βελτίωσιν τών άμοιβών τών κατωτέρων πληρωμάτων και τέλος είς τήν βελτίωσιν τών συνθηκών διαβιώσεως τών έν τώ πλοίων και τών κοινωνικών δι'. άυτούς παροχών.

'Εάν τίς πιστεύη εις τό αισθητήριον τού 'Ελληνος έφοπλιστού και μάλλον θά πρέπει νά πιστεύη έάν λάβη ώπ' όψιν τά μέχρι τούδε επιτυχή έπιτεύγματα οφειλόμενα έν πολλοίς, είς τάς όρθας προβλέψεις και έκτιμησεις του, τότε δέον νά συμφωνήσῃ ότι ή ένταξης τής Έλλαδος είς τήν ΕΟΚ, τήν έπισπευσιν τής όποιας έζητησαν οι 'Ελληνες έφοπλιστοι μετά τάς πρώτας έπιφυλεξεις των άνευ μάλιστα μεταβατικής περιόδου, άποτελεί τουλάχιστον διά τόν τομέα τής ναυτιλίας, τήν κατάλληλον έκλογην και τών σωτόν δρόμον. Δέν είναι ένθουσιαδεις ή υπερβολικοί οι 'Ελληνες έφοπλισταί, είναι συγκρατημένοι, λιτοί, άδροι και λακωνικοί, ώς ένδεικνυται και άπαιτεται διά τήν περιστασιν. Η έκτιμηση των κατέχεται άπο περισκεπές και περιπετειας. Ούτω διά τού σπόματος τού Προεδρου αύτών τών παρελθόντα 'Ιανουαρίου κατά τήν έτησιαν έκθεσιν τής ένσεως των έδηλωθη «... ή ένταξης δέν φαίνεται νά δημιουργή προβλήματα διά τήν Έλληνικήν ναυτιλίαν, χωρίς ήμως νά προσδοκάται κανένα ειδικόν κέρδος.»

Η 'Ιστορία και ή ιστορική παράδοσις άδιαλείπτω προβάλλουν τήν Έλλαδα ώς μεγαλουργούσαν είς τά έπιτεύγματα τής ναυτιλίας. Τό γεγονός τούτο άποτελεί άναμφισθητή τως ιστορικήν έπιβεβαίωσιν τών έσωτερικών καταβολών και τών έμφυτών ίκανοτήτων και χαρισμάτων τής φυλής έπι τών όποιων θεμελιώται και οίκοδομείται τό μέλλον. Πρέπει έπομένως νά υπάρχη πιστής ότι ή 'Ελληνική 'Έμπορική ναυτιλία και είς τά πλαίσια τών Εύρωπακών Οικονομικών Κοινοτήτων θά έπιπτη και θά πρωτοστατήση είς τήν μελλοντικήν πορειαν

Άντιπλοιαρχος Λ.Σ. Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗΣ

(Γνώμαι διατυπούμεναι εις το παρον άπηχον προσωπικά άποψεις και θέσεις τού γράφοντος αι όποιαι ένδεχεται νά μή άπηχούν τάς έπι τού θέματος άπόψεις τού Υ.Ε.Ν.)

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

‘Ο λιμήν του Πειραιώς

Η διάθεσις κρηπιδωμάτων της Ε.Β. Περάματος μέση σύμβασην

Τό 30% του μήκους των κρηπιδωμάτων της Επισκευαστικής Βάσεως Περάματος, όπου δύναται νά διατεθῇ από Ιης Οκτωβρίου διά συμβάσεως πρό της έν Πειραιεί αφίξεως του ύπο επισκευής πλοίου - πλοτού ναυπηγήματος κατά τάς διατάξεις του άρθρου 6 του νέου κανονισμού και τιμολογίων δικαιουμάτων έπι πλωτών ναυπηγημάτων εἰς την λιμενικήν περιοχήν του Ο.Α.Π.

Αἱ προβλεπόμεναι συμβάσεις καταρτίζονται υπό της Νομικής Υπηρεσίας του Ο.Α.Π. και θά υπογράφονται ύπό του Γενικού Διευθυντού.

Κατά την πρώτη έφαρμοσήν του μέτρου εἰς δοσα πλοία και πλωτά ναυπηγήματα εύρεθον την 30ην Σεπτεμβρίου 1979 κατέχοντας έπισκευαστικήν θέσιν και έκτελοντας έκτεταμένας έργασίας μετασκευής ή άποπερατώσεως της κατασκευής, αἱ όποιαι νά δικαιολογούν την καθ' ύπέρβασιν του ύπο του άρθρου 2/1 του άρθρου 5 προβλεπομένου άνωτάτου χρονικού όρου, δινατότατα παραμονής εἰς έπισκευαστικήν θέσιν, δύναται, κατόπιν αίτησεως την ένδιαφερομένων ύποβαλλομένης εἰς τό διοικητικόν συμβούλιον του Ο.Α.Π. έντος του μηνός Οκτωβρίου, νά έγκριθῃ ή δινατότης παραμονῆς ἐπι μεγαλύτερον χρόνον.

Διευκρινίζεται διτοί αἱ ύπο τῶν έδαφων 2/1 και 2/3 του άρθρου 5 του νέου κανονισμού προβλεπόμενα προθεσμίαι άρχονται προσμετρούμεναι ύπο της Οκτωβρίου διά τά πλοία και πλωτά ναυπηγήματα, τά όποια κατέλαβον έπισκευαστικήν θέσιν κατά τόν προϊσχύοντα κανονισμόν.

Ἐπίσης διευκρινίζεται διτοί η προβλεπομένη προκαταβολή ἀφορά δια άνεξαιρέως τά πλοία και λοιπά πλωτά ναυπηγήματα, διτοί και έάν ταῦτα κατέλαβον έπισκευαστικήν θέσιν τον παρόλισμον διά τον προϊσχύοντας κανονισμούν και συνεπώς δοσα μέλι πλοία - πλωτά ναυπηγήματα έχουν καταθέσει μειομένην προκαταβολήν ύποχρεούνται εἰς συμπλήρωσιν, δοσα δέ οὐδειμάν προκαταβολήν κατέβαλον ύποχρεούνται εἰς τήν έξι δόλαρίουν έγκαιρον κατάθεσιν αὐτής, ἄλλως ύποκεινται εἰς δικαιωμάτα αὐθαιρέτου παραμονῆς.

Η'νημένη κίνησις τόν Ιούνιον έ.ξ.

Η'νημένη ήτοι η κίνησις του λιμένος Πειραιώς κατά τόν παρελθόντα Ιούνιον έν συγκρίσει με τήν τοιαύτην τού ίδιου μηνός του 1978.

Ειδικώτερον οι κατάπλοι ήσαν περισσότεροι κατά 2,56%, ή χωρητικότης των καταπλευσάντων πλοίων μεγαλύτερα κατά 2,58%, τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορευματα περισσότερα κατά 7,08% και οι διακινηθέντες έκ του λιμένος Πειραιώς έπιβάται περισσότεροι κατά 13,8%.

Αναλυτικότερον ή κίνησις του λιμένος τόν

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεύς
Τηλ. 4516.439

Ένοικιάζονται μέ πλήρη κλιμα-

τισμόν:

Τό Ισόγειον Μ2 300 και ο ήμιο-

ροφος Μ2 300.

a.- Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 2.729 πλοια, καθαράς χωρητικότης 3.434.149 κόρων, έναντι 2.661 πλοιών μέ χωρητικότητα 3.347.848 κόρων.

— Έξυπητρητήθησαν εἰς τάς τέσσαρας δεξαμενάς του Ο.Α.Π. 66 πλοια, έναντι 71.

— Επεικευαστηθησαν εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν 86 πλοια, έναντι 58.

— Έχορηγήθη εἰς πλοια και λοιπά πλωτά μέσα σε άδωρ 145.967 κυβ. μέτρων, έναντι 117.203 κυβ. μέτρ.

b.- Εμπορευματική:

Φορτοεξφορτώθησαν 899.221 τόννοι έμπορευμάτων έναντι 839.726 τόννων. Έκ τῶν έμπορευμάτων τού παρελθόντος Ιούνιον 101.831 τόννοι διεκινήθησαν έντος έμπορευματοκιβώτιων (κοντένερς), έναντι 76.343 τόννων τού Ιούνιον 1978.

c.- Επιβατική:

Διεκινήθησαν εκ του λιμένος 585.056 έπιβάται (έξωτερικον 69.860 και έσωτερικον 515.196), έναντι 512.605 (έξωτερικον 73.004 και έσωτερικον 439.601).

Οι μεσογειακοί λιμένες

Ἄξιοπρόσεκτος είναι η εισήγησις τού προέδρου του Ο.Α.Π. κ. Στράτη Στρατήγη περί τῆς άναγκης συνεργασίας τῶν μεσογειακῶν λιμένων ἐπί έθνικου και περιφερειακού ἐπιπέδου, καθώς και συμπεισθῆς τῶν λιμένων εἰς τήν χάραξην εύροπατικής πολιτικῆς ἐπί τῶν μεταφορῶν, τήν όποιαν ἔκανε πρός τούς συνέδρους διεθνῶν ἐκδηλώσεως, ή όποια έπραγματοποιήθη εἰς τήν Τεργέστην ἀπό 27 Αύγουστου έως 8 Σεπτεμβρίου.

Εἰς τήν έκδηλωσιν αὐτήν πήραν μέρος οι πρόεδροι τῶν μεσογειακῶν λιμένων, ἐκπρόσωποι διεθνῶν ναυτιλιακῶν οίκων και ὄργανων και ἀρμόδιοι ἐπί θεμάτων μεταφορικῶν εἰς τήν Εύρωπατον τῆς Εύρωπατον τῆς Οίκονομικῆς Κοινότητος.

Τό σεμινάριον είχεν ώς βασικόν θέμα «προβλήματα σχετικά με τάς θαλασσίας μεταφοράς εἰς τό πλαίσιον τῆς ΕΟΚ» και ήσχολήθη ἐν έκτάσει, μέ ἐπί μέρους θέματα άνωπτέων τῶν λιμένων εἰς τόν χώρον τῆς Κοινότητος και ειδικώτερον συμμετοχής τούτων εἰς τήν διαμόρφωσή τῆς εύρωπατικής πολιτικῆς ἐπί τῶν μεταφορῶν.

Οι ἐκπρόσωποι τού Ο.Α.Π., εἰς τά πλαίσια τού σεμινάριον, είχαν τήν εύκαιριαν νά συζητήσουν ιδιαίτερα θέματα, πού ἐνδιέφεραν τούς μεσογειακούς λιμένες και ειδικώτερον μέ τούς ἐκπρόσωπους τού λιμένος Τεργέστης θέματα στενοτέρας συνεργασίας μέ τον Πειραιών λιμένα γύρω ἀπό τήν άνωπτην τού μεταφορικού ἀξονος Εύρωπης - Μέσης Ανατολής - Αραβικῶν χωρῶν.

Κωδικοποιημένοι οι κανονισμοί Ο.Α.Π.

Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς έξετύπωσε και ἐκυκλοφόρησε κωδικοποιημένους τούς κανονισμούς και τιμολογία έργασιών φορτοεκφορτώσεως και μεταφορῶν, οι οποίοι διατίθενται εἰς τούς ένδιαφερομένους ύπο τής διεύθυνσεως Οίκονομικού.

Προμήθεια παλεττῶν

Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιῶς θά προβῇ εἰς τήν προμήθειαν, κατόπιν διαγωνισμού, 22.000 παλεττῶν διά τήν κάλυψιν άναγκων τής φορτοεκφορτώσεως.

Ἐνεκρίθη ηδη πίστωσις 43.350.000 δραχμῶν.

Σύντομα

Κονδύλια, συνολικού ύψους 15.120.000 δρχ. ἐνεκρίθησαν ύπο τού 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιῶς διά τήν πληρωμήν διαφόρων ἔργων, ἐκτελέσθησαν εἰς τόν λιμένα.

- Ένεκριθή πίστωσις 10 έκατον δραχμῶν διά τήν έκτελεσιν σποραδικῶν οικοδομικῶν ἔργων ἐκτός τῆς περιοχῆς τού κεντρικού λιμένος.
- Ανετέθη εἰς τήν Ο.Ε. Κατασκευοπρομηθευτική - Δ. Φώκος - Λ. Λεονάρδος, ή έκτελεσις, διά έτος, έργασιών καθαριότητος εἰς τούς λιμενικούς χώρους τού Ο.Α.Π.

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

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ Η ΨΗΦΟΣ

τοῦ κ. NIKOU ΣΟΥΛΙΑ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Στίς 17 τοῦ Σεπτέμβρη στήν Βορεινή Σουηδία ψήφισαν γιά τό νέο τους κοινοβούλιο.

Στην ηλιόλουστη Ρόδο την ίδια μέρα οι Σουηδοί παραθεριστές, άραδιασμένοι σε μια «συνεπή» ούρα ψήφιζαν στήν Πρεσβεία τους.

Τό γεγονός αύτό μάς έδωσε άφορμή ν' αναφερθούμε σ' «ένα από» τα ζητήματα, που χρονια κουβεντιάζονται και σκόπια δέν λύνονται (πρόσφατη είσηγηση τῆς ΠΝΟ στά μέλη της Κοινοβουλευτικής Έπιτροπής τῆς Ναυτιλίας) και πού κατά την γνώμη μας, είναι ο βασικός λόγος τῆς άδυναμίας ἐπιλογῆς βασικών αίτημάτων του κλάδου μας. Τό θέμα της ψήφου τοῦ ναυτικού.

Θά ήταν άδυντο νά προσεγγίσουμε στήν άναλυση τοῦ θέματος, άν δέν το βλέπαμε αφαιρικά, μέσα στό σύνολο τῶν κοινωνοκοινονικών έξελίξεων τῆς χώρας μας. Ή Ναυτιλία δέν είναι κάτι έχειρο από τό σύνολο τῶν κοινωνικῶν δομῶν, όπως αύτές έκφραζονται σ' «ένα χώρο, δύσκολα άν καταφέρνουμε νά την άπομονώνουμε, έκμεταλλευμένοι τό νόμον της, είτε υπό μορφήν κράτους ή κεφαλαίου, κοπτόμενοι, δήθεν, λεκτικώς μόνο, δύνανται στό κεφάλαιο «άνάγκες τοῦ ναυτικού», όπως αύτές διαμορφώνονται μέσα στόν πολυσύνθετο τρόπο τῆς σύγχρονης ζωῆς.

Είναι γεγονός πώς περνάμε μιά μεταβατική περίοδο σάν αύτη και σάν κράτος. Αναγκαστικά σερνόμαστε πίσω από τό άρμα τῆς έξελιξης και χωρίς νά είμαστε πρωτόποροι, διεκδικούμε ένα σημαντικό κομμάτι τῆς πίττας τῶν πλουσίων (άσχετο άν αυτή τρώγεται σε βάρος τοῦ τρίτου και τέταρτου κόμαρου).

Οι «Έλβετικές Τράπεζες μάς κατέταξαν στην 28η θέση (πάνω από την ΕΣΣΔ) μέ κατά κεφαλήν εισόδημα 3420 δολ., κι αν αύτό, λόγω τῆς άμφισβήτησης τῆς όρθης διανομῆς τοῦ ΑΕΠ, δέν έκφραζει τήν πραγματικότητα, ο δείκτης ποιότητος τῆς ζωῆς μέ τήν καταναλωτική δύναμη τοῦ μέσου «Έλληνα, δείχνουν, σαφώς, πώς «περνάνε καλύτερα».

Στήν έξελιξη ή κρίση πού περνάνε οι Βιομηχανικές χώρες, σάν συνέπεια τῶν νομοτελειακῶν οικονομικῶν κύκλων (κρίση, άνακαμψη) άλλά και τῆς συνεχιζόμενης αὔξησης τοῦ κόστους ἐνέργειας, στην χώρα μας, με τήν υποανάπτυκτη καπιταλιστική υπόδομη, έκφραζεται μέ ιδιαίτερη ἐνταση, μέ ύψηλούς δείκτες πληθωρισμού, ένω μιά κυβερνητική προσπάθεια γιά έξυγιανση τοῦ συστήματος (λόγω τοῦ βάρους τῶν υποχρεώσεων απέναντι στήν ΕΟΚ), βρίσκεται τίς τάξεις, τίς άστικές τάξεις, σε ἀντίθεση μέ τήν κυβέρνηση, άλλά και σ' «ένα οὖχ άνταγωνισμό άναμεταξύ τους.

Σ' αυτή τή κρίσιμη στροφή, ο Ναυτικός, άπως καὶ στό παρελθόν, βρίσκεται άναντι προσώπευτος, πολίτης Β' κατηγορίας, άφού τοῦ στερείται τό δικαίωμα τῆς ψήφου, έρμαιο τῶν συμφέροντων τῶν έκάστοτε τάξεων. άλλα και τῶν αυθαίρεσιών τῆς κυβέρνη-

σης.

Οι 35.000 Τραπεζικοί έχουν παραλύσει τήν οικονομία και αναστατωσει τήν δημόσια ζωή ἐπειδή θίγεται κατά 45° τό ώραριο τους, τάξη μέ ιδιαίτερα ψηφέλες άπολαβές και άσυγκριτές θεσμικές παροχές.

10.000 συνεργεία αύτοκινήτων «έκλεισαν» ἐπειδή τούς έπειθηθή βιβλίο εισόδου-έξόδου γιά τά πρός έπισκευήν αύτοκινήτα... άν είναι δυνατόν!!

12.000 ταξί κατέβηκαν σε άπεργια ἐπειδή, δέν τούς άφηνουν νά πνίξουν στό καυσαέριο τήν επαρχία, ἐπειδή δέν τούς άρεσει τό μέτρο τών «διοικητικών ποινών» κλπ.

Ο Ιατρικός σύλλογος «έθιγη» γιατί ο έφορος στήν Λευκάδα μπλοκάρισε στά φαρμακεία τίς «συνταγές» κι άπειδεις πώς οι έπισκεψεις ήταν 105 και δχι 5 πού έδήλωνε ό γιατρος.

Μέσα σ' άλλο αύτό τό κύκλωμα τοῦ παραλόγου... ή αντιπολίτευση σχεδόν συσσωμηθύνει κάθε φορά νά ύποστηριξή... τά δικαιαία αίτηματα τῶν έργαζομένων (κάτι άντιστοι με τό «πανταχόθεν βαλόμενον «Έλληνικόν πλοϊον» άλλων έποχών) δχι ἐπειδή δέν βλέπει τό παράλογο τῶν γκαραζέριδων ή ἐπειδή δέν καταλαβαίνει τήν σκοπιμότητα τῶν αίτημάτων, άλλα άπειδή τήν αντιπολίτευση τήν ένδιαφέρουν οι 10.000 ψήφοι και στή συνέχεια ή έξουσια κατά τόν ίδιο τρόπο πού ή κυβέρνηση, προσπαθώντας νά διατηρήσῃ στήν έξουσια, άναθεωρεί τήν άρχική μεταλλαγή τοῦ ώραριο τῶν τραπεζικών από 2 ώρες σε 45°.

Κι έτοι, είναι συνηθισμένο φαινόμενο, δικαιαία αίτηματα νά καπελώνωνται κι άλλα τελείως παρανοίκα νά πρωθεύνται.

Μέσα σ' άλλο αύτό τό κύκλωμα τῆς πάλης τῶν συμφερόντων, τοῦ άγνωστης προβίωσης, δταν ή κάθε όργανωμένη κοινωνική μερίδα διεκδικεῖ μεθοδικά και προσπαθεῖ νά ἐπιβάλη τήν θέση της... ο Ναυτικός βρίσκεται στό... «Άμπουντάμπι ή στό Ναγκασάκι κι έτοι, ένω ό OLAF PALME έχασε τίς έκλογες έξ αιτίας τῶν 50.000 ψήφων τῶν Σουηδῶν τοῦ έξωτερικοῦ... τούς 120.000 ναυτικούς κανένας δέν τούς υπολογίζει στήν χώρα τους. Γιατί άλλωστε; Μήπως βγάζουνε βουλεύεταις ή πρωθυπουρού στό κοινοβούλιο (βουλεύεταις έπικρατείας) αντιπροσώπους τῆς έπιλογῆς τους, άφού δέν ψήφιζουν;

Έτοι χωρίς καμμιά ουσιαστική δύναμη έξασκηη πίεσης, τά κλαδικά μας όργανα, τίς πού πολλές φορές, άρκούνται στής κατακτήσεων πού όρισμένες τίς προσφέρει ή έξελιξη, ή προσφορά και σ' ζήτηση, ή άναγκη νά κινηθῇ ή κολοσσαία ναυτιλία πού δημιουργήσαμε.

Όταν ο δείκτης καταναλωτοῦ τρέχει μέ 25% και ο πληθωρισμός δείχνει πώς θά ξεπέρασε τά 22%, στούς άπομαχους τῆς θάλασσας δόθηκαν αύξησης 4% και δέν θά είχαμε ίσως, άντιρρηση νά συμμετάσχουμε στήν λιτότητα... άν οι άπολαβές μας και βα-

σικά ή θεσμική μας ύποδομή πλησίαζε μόνο τήν άντιστοιχη τών δημοσίων υπαλλήλων.

Άλλα ποιός θά δώση τήν άνάλογη αύξηση; Ή κυβέρνηση, γιατί; «Η μήπως θά άναπτυξη ουσιαία είσηγματική πολιτική τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο μας, τό Ταμείο τό δικό μας από τό όποιο κρατούμεθα σε άποσταση σάν νά είμαστε σπαστικά ή ύπανταπτούτα;»

Κανένα από τά παραπάνω γεγονότα δέν είναι τυχαία, είναι δια δεμένα στήν άλυσιδα τοῦ κυκλώματος τής έξελιξης, τής ταχύτητας άλλαγής τοῦ τρόπου ζωῆς και τής άδυναμίας άφομοιώσης τών ύποπτοιόντων της.

«Οπως δημως ή έξελιξη προβιβάζει, κατά μίαν έννοια, τήν ποιότητα τής ζωῆς, δημιουργεῖ συγχρόνως φυγόκεντρες δυνάμεις τίς όποιες... έμεις καλούμαστε νά έλεγούμενοι.»

Πριν μερικές δεκαετίες στήν ΗΠΑ (Κορωνίδα τοῦ καπιταλισμού) παράλληλα μέ τήν άναπτυξη τοῦ συνδικαλιστικού κινήματος ίδρυντο όργανοι προστασίας τοῦ καταναλωτή, τής μικροεπιχείρησης, σάν τό FOOD AND DRUG ADMINISTRATION, περνούσε ο νόμος ANTITRUST ένω στήν συνέχεια τήν πρωτοβουλία άνελαβαν ίδιωτες στήν τό RALF NADEL.

Στήν χώρα μας ή νομοτελειακή έξελιξη τοῦ συστήματος έπετρεψε τήν έφαρμογή άντιστοιχων όργανωμάν, μόλις τήν τελευταία τριετία. Η ιστορική συγγένεια τών γεγονότων είναι χαρακτηριστική.

Τίποτε δόθηκε αύθορμη, ή άξιοποίηση τών προιόντων τής τεχνολογίας άπαιτούσε προσπάθειες κι άγωνες. Οι ρομαντικές θέσεις σε στύλ... έμεις πού φέρνουμε τό συναλλάγμα, πού ισοσκελίζουμε τό έλλειμματικό ισοζύγιο, πού στηρίζουμε τήν έθνικη οικονομία, είναι φράσεις πού χρησιμοποιούνται κι άπο τούς ίδιους τούς άρνητές τών δικαιωμάτων μας, κάθε φορά πού έχουν λόγο να μας καλοπιάνουν.

Ο ούλλογος «συμπαράστασης γυναικών τών ναυτικών», έπεσήμανε κι ο κατάγγειλε τά άρμοδια τρωκτικά, πού μέ 8 κιλά λάδι προσπαθούσαν νά θρέψουν 300 παιδιά ναυτικών στής κατασκηνώσεις ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑ, κάθε παρόμοια κίνηση είναι πρόδος φτανεί τή προσπέσια νά μήν καπελώνεται, ή προσπέσια πού παραχεύεις πώς ύπαρχει τίποτε απολίτικο, άλλα έπειδή σ' αυτή τή φάση ύπαρχουν συγκεκριμένοι σκοποί και στόχοι.

Παράλληλα θά πρέπει νά έχουμε ύπ' οψή πώς ή δύναμη δέν είναι κάτι πού άγορασεται ή χαρίζεται, άντιθετα διεκδικεῖται μεθοδικά και οικοδομείται προσεκτικά, άντιπαλεύοντας δύο τό φάσμα τών δυσκολιών και άντιθέσεων στό όποιο είμαστε ύποχρεωμένοι νά ζόμευμε.

«Η Α και Β έκλογική περιφέρεια Πειραιώς θά πρέπει νά συγκεντρώνει πάνω από τό 55% τού ναυτούσαμου, ίδιαίτερα περιοχές σάν τό Κοριδαλλό, Αιγάλεω, Πηγάδα, Καλίπολη κλπ. ναυτοκρατούνται κι άκολουθούν νησιά άπως ή Χίος κλπ.

«Έχουμε τήν εύχέρεια νά έπηρεάσουμε, νά πείσουμε, νά έξηγησουμε μεθοδικά στής πάνω από 250.000 ψήφους πού άποτελούν ούσιαστη συνέχεια τοῦ δικού μας δρόμου στά κύματα (Γονείς, Γυναίκες, παιδιά) πώς είναι καθήκον μας νά δείξουμε τήν άντιθεσή μας σε κάθε πολιτική κίνηση πού έπιμενει νά μάς θεωρεί καταδίκους (Μόνο αύτοί δέν ψηφίζουν), σ' αντίθεση μέ τό ιαχύον σύνταγμα και στήν νομοθεσία τής ΕΟΚ στήν όποια ηδη άνηκουμε.

«Έχουμε τήν εύχέρεια νά έπηρεάσουμε τόν συσχετισμό τών πολιτικών δυνάμεων τής χώρας μέ περισσότερη δύναμη από τήν 50.000 Σουηδών.

Οι ένδιαφερόμενοι άντιπροσώποι τού έθνους, άς τό έχουν αύτό ύπ' οψή, έμεις πάνως θά έπανελθουμε.

ΝΙΚΟΣ ΣΟΥΛΙΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

ZHTOYNTAI ARΧIMHANIKOI

Άρχιμηχανικοί Άγγλομαθείς απόφοιτοι Πολυτεχνείου μέ πειραν έπισκευασών και Γραφείου ζητούνται παρά μεγάλης Ναυτιλιακής Έταιριας ίνα έργασθουν εις τό Τεχνικόν Τμῆμα τῶν Γραφείων τῆς εἰς Λονδίνον.

Παρακαλούμενοι άπευθύνατε ιδιόγραφον βιογραφικόν σημείωμα εἰς NAYTIKA XRONIKA (διά Γ.Ε.Κ.).

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

Η ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΛΟΡΔΩΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ

«Νόμιμον τό μποϊκοτάζ ύπό της Δ.Ο.Μ.»

ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΑΝΤΙΔΡΟΥΝ

Ένα βήμα άκομη πρός την καθιέρωσην διεθνών κατωτάτων όρων του μισθολογίου των ναυτικών έπειτα υπό την πρόσφατον άπόφασιν της Βουλής των Λόρδων, ότι τό ύπό της Δ.Ο.Μ. μποϊκοτάζ έναντιον του πλοίου «Ναβάλα» ήτο νόμιμον. Εις τό μέλλον δέ θά είναι εἰς θέσιν νά διενεργή μποϊκοτάζ κατά παντός πλοίου φέροντος σημαίαν εύκολίας, βάσει τού Νόμου περί Έργατικών Ένωσεων και Έργατικών Σχέσεων.

Οι λόρδοι ήρνηθησαν νά διατάξουν την ήτηψιν προσωρινών μέτρων έναντιον τριών στελεχών της Δ.Ο.Μ., τά όποια ήγουντο της έκστρατείας μποϊκοτάζ έναντιον του «Ναβάλα». Η άπόφασις δέ αυτή της άνωτάτης Βρεταννικής δικαστικής αρχής θέτει τέρμα εἰς τάς πολυνετείς διαμαρτυρήσεις επί του κατά πόσον ή Δ.Ο.Μ. έχει τό δικαίωμα της διενεργείας μποϊκοτάζ έναντιον των πλοίων ύπό τάς σημαίας εύκολίας. Μία άπόφασις του δικαστηρίου, τόν παρέθοντα Ίουνιον, περί λήψεως προσωρινών μέτρων κατά της Δ.Ο.Μ. άπερριθμή ύπό τού Έφετείου μετά διμέρεων. Είναι δέ αυτή ή άπόφασις του Έφετείου ή όποια ύπεστη-

ρίχθη και ύπό τών λόρδων.

Η έπιτροπή τριών Λόρδων, μετά την άκροματικήν διαδικασίαν, έκρινεν όμοφωνως ύπέρ της άποφάσεως του Έφετείου. Τό σκεπτικόν θά γνωσθή άργότερον.

Τό «Ναβάλα» είναι ένα μπάλκ κάρριερ έγγεργμένον εἰς τά νηολόγια τοῦ Χόγκ Κόγκ και φέρει την Βρεταννικήν σημαίαν. Άλλα μολονότι άνηκει τυπικώς εἰς έταιριαν έδρευσουσαν εἰς Χόγκ Κόγκ, οι πραγματικοί πλοιοκτήται είναι Σουηδοί. Η Δ.Ο.Μ., συνεπώς, θεωρεῖ την Βρεταννικήν σημαίαν ώς σημαίαν εύκολίας εἰς την περιπτώσιν αύτην.

Τό μποϊκοτάζ ήρχισε τόν Ίουνιον, δε τό σκάφος άφιχθη εἰς τόν Βρεταννικόν λιμένα Ρέντκαρ με φορτίον σιδηρομεταλλεύματος ύπό την Αύστραλιαν.

Οι έντονοι ναυτεργάται ήρνηθησαν νά παρέμβουν εἰς τό μποϊκοτάζ χωρίς δόδιγιας ύπό τάς οικείας των ένώσεις, άλλ' ή «Μπρίτις Στήλη», ή όποια ήτο ή ιδιοκτήτηρια τού προβλήτος έκφορτώσεως, προετίμησε νά άποστείλη τό σκάφος εἰς τόν λιμένα Νάρβικ της Νορβηγίας διά νά άποφύγη τούς άντιπερισπασμούς της Δ.Ο.Μ. Άλλα και έ-

κει τό «Ναβάλα» έγέντο στόχος μποϊκοτάζ.

Κατόπιν αύτού οι πλοιοκτήται έστραφησαν πρός τό δικαστήριον, τό όποιον, πρωτοδίκως, διέταξε την λήψιν προσωρινών μέτρων κατά της Δ.Ο.Μ πρός διακοπήν τού μποϊκοτάζ. Ο δικαστής Ντόναλντσον ύπεστήριξεν ότι δέν ύπηρχε γνησία έργατική διαφορά, δεδομένου ότι τό πληρώμα ήτο ίκανοποιημένον μέ τό μισθολόγιον και τάς συνθήκας έργασίας έπι τού σκάφους. Τό Έφετείον, άπορρίπτον την πρωτόδικον άποφασιν, άνεφερθη εἰς προηγουμένην ύποθεσιν όποιαν τό δικαστήριον άπεφάνθη ότι μία συνδικαλιστική ένωσις δύναται νά έλθη εἰς διαμάχην μέ ένα πλοίον τού όποιου τό πληρώμα είναι ίκανοποιημένον χωρίς νά άπολεστη την νομικήν προστασίαν.

Η έκστρατεία της Δ.Ο.Μ άποσκοπει εἰς την αύξησην τού μισθολογίου τών ναυτικών, ίδια τών ύπηρτεούντων έπι πλοίων μέ σημαίας εύκολίας. Κατά τό παρελθόν έτος, άνω τών 250 πλοίων ένεγράφησαν εἰς τόν μαυροπίνακα της Δ.Ο.Μ.

H ANTIAΡΑΣΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η Διεθνής Ναυτική Όμοσπονδια, ή όποια άντιπροσωπεύει τάς έφοπλιστικάς ένώσεις 25 ναυτιλιακών χωρών και περίπου τό 55% τού παγκοσμίου έμπορικού στόλου, έξεφρασε τήν δυσαρέσκειάν της διά την άποφασιν τών λόρδων. Αναμένει μέ ένδιαφέρον τήν αιτιολόγησιν της άποφάσεως, διά νά ίδη «εἰς ποιάν έκτασιν αύτη σχετίζεται μέ τάς συνθήκας ύπό τάς όποιας ή λήψις προσωρινών μέτρων είναι ίκανοια της έργατικής διαφοράς κατά τόν Βρεταννικόν νόμον».

«Έάν ο νόμος εἰς τήν Βρεταννίαν», λέγει ή Διεθνής Ναυτική Όμοσπονδια, «παρέχει εἰς τήν Δ.Ο.Μ τήν άσυλίαν τού Νόμου περί Έργατικών Ένωσεων και Έργατικών Διαφορών εἰς μίαν διαμάχην, ώς εἰς τήν περιπτώσιν τού «Ναβάλα», τότε δέν άναγνωρίζει έπαρκώς τό δικαίωμα τών ναυτικών νά έπιλεξουν έργασίαν ύπό συνθήκας μέ τάς όποιας είναι ίματαν ίκανοποιημένοι και τήν όποιαν έργασίαν δέν θά ήσαν ίσως εἰς θέσιν άλλως νά έξευρουν». Θεωρεῖ δέ ή Δ.Ο.Μ τού μποϊκοτάζ της Δ.Ο.Μ, ώς «παράλογον» μεροληπτικόν και έπιζημιον».

Η Δ.Ο.Μ, έν τώ μεταξύ, ύποστηριξεν ότι αι ένεργεια της είναι πρός τό συμφέρον τών ένδιαφερούμενών ναυτικών. Ο Γενικός Γραμματεύς αύτης, κ. Χάρολντ Λιούζ, έξεφρασε τήν άπόλυτον ίκανοποίησιν του μέ την άποφασιν τών λόρδων, τονίζων ότι ή πολιτική της Δ.Ο.Μ, ταυτίζεται μέ τά συμφέροντα κάθε γνήσιου έφοπλιστού. Θεωρεῖ λυπηρόν τό γεγονός ότι ή Διεθνής Ναυτική Όμοσπονδια ύποστηριξε τάς σημαίας εύκολίας, έπειδη άκριβώς δέν έχει τήν δύναμιν νά τάς καταργήσῃ. «Έάν ή Δ.Ο.Μ θεωρεῖ τάς ένεργειας μας παραλόγους», είπε, «πού είναι ή λογική εἰς τήν χρησιμοποίησιν τών σημαών εύκολίας»;

«Έάν είχομεν άπολεστη τήν ύποθεσιν, αι θηραί θά ήσαν άνοικται εἰς τούς κακής φήμης πλοιοκτήτας — δχι ότι αύτή είναι ή περιπτωσις τού «Ναβάλα» — νά έξαναγκάζουν τά πληρώματά των νά ύπογράφουν δηλώσεις ότι είναι άπολυτως ευχαριστημένα μέ τό μισθολόγιον και τάς συνθήκας έργασίας τού», κατέληξε ο κ. Λιούζ.

PASSING THRU THE

SUEZ CANAL

ENTRUST YOUR VESSEL'S OPERATIONS
TO OUR EXPERIENCED STAFF

We will care for your...

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

CANDIA COMPANY S.A.

7 Platonos Street, Piraeus 37 - Greece

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

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches

REPRESENTATIVES IN THE U.K.

MITCHELL COTTS & CO. LTD

Shipping Agencies Division

Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ
Telex: 8814641 Phone: (01)-283 1234

REPRESENTATIVES IN FRANCE

CIE. CHARLES LE BORGNE

97, Avenue Des Champs Elysees, 75008 Paris
Telex: 280886 Phone: 723 5512



Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΑ ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Ανακοινώθηκαν από το Υπουργείο Ναυτιλίας τα τελικά αποτελέσματα της απογραφής των ναυτικών που ύπηρετούσαν την 30η Νοεμβρίου 1978 σε πλοιά ύπό Ελληνική σημαία και σε πλοιά ελληνικών συμφερόντων ύπό ξένης σημαίας συμβέβλημένα με το NAT χωρητικότητας άνω των 1000 κ.ο.χ.

Μέ βάση τα στοιχεία της απογραφής καταρτισθηκαν 3 στατιστικά πίνακες που άναφέρονται:

1. Στήν κατανομή του ναυτεργατικού δυναμικού μεταξύ πλοιών ελληνικής σημαίας και ελληνοκτήτων πλοιών ξένης σημαίας.

2. Στήν κατανομή έθνικότητας των ναυτικών κατά κατηγορία πλοιών, καί

3. Στήν κατά ήλικι δομή του ναυτεργατικού δυναμικού.

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι:

Οι ναυτικοί που έργαζονταν στα πλοιά την ήμερα της απογραφής άνηρχοντο σε 86.269. Απ' αυτούς οι 71.244 ύπηρετούσαν σε πλοιά με ελληνική σημαία και οι 15.025 σε ελληνοκτήτη πλοιά ξένης σημαίας συμβέβλημένα με το NAT.

Αναλυτικά, από τους 71.244 ναυτικούς, που ύπηρε-

τούσαν σε πλοιά ύπό ελληνική σημαία, οι 49.213 ήσαν Έλληνες (ποσοστό 69,1%) και οι 22.031 ξένης έθνικότητας (ποσοστό 30,9%). Έπισης από τους 15.025 ναυτικών που ύπηρετούσαν σε ελληνοκτήτη πλοιά ξένης σημαίας, οι 8.820 ήσαν Έλληνες (ποσοστό 58,7% και οι 6.205 ξένης έθνικότητας (ποσοστό 41,3%).

Οι περισσότεροι ναυτικοί έργαζονται σε πλοιά έργου φορτίου, γιατί από τους 86.269 Έλληνες και ξένους ναυτικούς οι 62.902 (ποσοστό 72,9%) ύπηρετούσαν στα πλοιά της κατηγορίας αύτης, οι 14.669 (ποσοστό 17,0%) σε δεξαμενόπλοια, οι 7.319 (ποσοστό 8,5%) σε επιβατηγά και οι 1.379 (ποσοστό 1,6% σε λοιπά πλοιά). Ομοιαίως από το άνωτέρω σύνολο των ναυτικών προκύπτει ότι 58.033 ήσαν Έλληνες και 28.236 ξένοι πού — από αποψη έθνικότητας — κατανέμονται ώς έξι:

1. ΑΙΓΑΥΠΤΟΥ	3.754	(13,3%)
2. ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	3.415	(12,1%)
3. ΙΝΔΙΩΝ	3.328	(11,8%)
4. ΠΑΚΙΣΤΑΝ	3.277	(11,6%)
5. ΣΡΙΛΑΝΚΑΣ	1.803	(6,4%)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Κατανομή έμπορικων πλοιών, 100 κοχ και άνω, ελληνικής σημαίας και ελληνοκτήτων πλοιών ξένης σημαίας συμβέβλημένων με το NAT, άνalogia με την κατάσταση που βρέθηκαν την ήμερα της απογραφής και τού πληρώματος που ύπηρετούσε σ' αυτά.

Κατάσταση που βρέθηκαν τα πλοιά την ήμερα απογραφής	Πλοια με έλλην. σημαία και πληρώματα			Πλοια με ξένη σημαία και πληρώματα			Γενικό σύνολο	Ποσοστό συμμετοχής ναυτικών						
	'Αριθμός πλοηρωμάτων		'Αριθμός πλοηρωμάτων		Πλοια με ξένη σημαία και πληρωμάτα			Σε πλοια έλλην. σημαίας		Σε πλοια ξένης σημαίας				
	Πλοιών	Έλληνων ναυτικών	Ξένων ναυτικών	Σύνολο	Πλοιών	Έλληνων ναυτικών	Ξένων ναυτικών	Σύνολο	Πλοιών	Πληρ./των	Έλλην.	Ξένοι		
ΠΛΟΙΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ Η ΣΥΜΒΕΒΑHMΕΝΑ ΜΕ ΤΟ NAT														
ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΓΡΑΦΗΚΑΝ	4.115	3.653 ⁽¹⁾	49.213	22.031	71.244 ⁽²⁾	759 ⁽³⁾	8.820	6.205	15.025 ⁽⁴⁾	4.914	69,1	30,9	58,7	41,3
'Απ' αύτά:														
1. Πλοια που ήταν σε έργασία	3.034	47.834	21.746	69.580	584	8.439	6.060	14.499	3.618	84.079	68,7	31,3	58,2	41,8
Σημείο φορτίου	2.362	35.551	18.116	53.667	413	4.699	3.987	8.686	2.775	62.353	66,2	33,8	54,1	45,9
Δεξαμενόπλοια	352	6.938	2.844	9.782	14	670	169	839	211	5.877	84,3	15,7	80,3	19,7
Έπιβατηγά - Ταυριοτικά λοιπά	197	4.424	614	5.038	17	171	42	213	140	1.306	82,9	17,1	72,4	27,6
2. Πλοια που ήταν σε άργια παρ/αρύ	619	1.379	285	1.664	92									
ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΚΑΝ		462												
'Απ' αύτα:														
1. Πλοια που βρέθηκαν διαλυμένα ή κατεστραμμένα από ναυτικό άτομα ή είχαν λύσει την σύμβαση με το NAT κλπ.	416													
2. Πλοια που τελούσαν ύπο ναυπήγηση	46													

(1) Περιλαμβάνονται και 148 πλοιά από τα οποία δέν παρελήφθησαν απογραφικά δελτία.
(2) Περιλαμβάνονται και τα πληρώματα 148 πλοιών που δέν έστειλαν απογραφικό δελτίο. Η απογραφή των πληρωμάτων αυτών έγινε βάσει ναυτολογίων κλπ. άλλων στοιχείων.
(3) Περιλαμβάνονται και 8 πλοιά από τα οποία δέν παρελήφθησαν απογραφικά δελτία.
(4) Περιλαμβάνονται και τα πληρώματα 8 πλοιών που δέν έστειλαν απογραφικό δελτίο. Η απογραφή των πληρωμάτων αυτών έγινε βάσει καταστάσεων κλπ. άλλων στοιχείων.

scac maritime

for 45 years on service to
Shipowners

...in 75 french and overseas ports

200 agencies and subsidiaries in 50 countries:
an extensive network of marketing and logistic services covering french and foreign trade.

Marketing
Everywhere efficient and dynamic canvassing in daily contact with shippers.

Logistic
General liner agency, port agents, containers movement control...

Stevedoring through our own facilities expert in handling containers, general cargo, dry bulk, ro-ro and heavy lifts.

SCAC Transport International. 30, QUAI NATIONAL 92806 PUTEAUX-FRANCE. TÉL. 776.41.00 - TÉLEX 611 400 F

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Κατανομή ναυτικών πού ύπηρετούσαν την ήμέρα της άπογραφής σε έμπορικά πλοια 100 κοχ και άνω. Ελληνικής και ξένης σημαίας, άνάλογα με την έθνικότητα των ναυτικών, κατά κατηγορίας πλοίων.

Έθνικότητα ναυτικών και πλοίων

Κατηγορίες πλοίων και άριθμός ναυτικών

	Έπροσο φορτίου	Δεξ/πλοια	Επιβατηγά- Τουριστικά	Λοιπά	Σύνολο
Σύνολο	62.902	14.669	7.319	1.379	86.269
A. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	54.067	9.848	6.190	1.139	71.244
1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ	35.821	6.978	5.477	937	49.213
2. ΑΙΓΥΠΤΟΥ	2.410	387	23	49	2.069
3. ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	2.470	279	39	16	2.304
4. ΠΑΚΙΣΤΑΝ	2.484	234	9	21	2.748
5. ΙΝΔΙΩΝ	2.114	202	155	11	2.482
6. ΣΡΙΛΑΝΚΑΣ	1.296	186	3	10	1.495
7. ΧΙΛΗΣ	1.289	120	20	6	1.435
8. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ	686	87	8	18	799
9. ΟΝΔΟΥΡΑΣ	367	288	40	—	695
10. ΣΥΡΙΑΣ	516	173	1	4	694
11. ΚΥΠΡΟΥ	476	136	18	2	632
12. ΓΚΑΝΑΣ	494	38	2	12	546
13. ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ	399	124	3	—	526
14. ΛΟΙΠΕΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ	3.245	616	392	33	4.306
B. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ	8.835	4.821	1.129	240	15.025
1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4.786	2.935	900	199	8.820
2. ΑΙΓΥΠΤΟΥ	697	151	14	23	885
3. ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	366	244	1	—	611
4. ΠΑΚΙΣΤΑΝ	446	78	4	1	529
5. ΙΝΔΙΩΝ	500	276	70	—	846
6. ΣΡΙΛΑΝΚΑΣ	258	40	10	—	308
7. ΧΙΛΗΣ	175	90	—	1	266
8. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ	110	9	—	—	119
9. ΟΝΔΟΥΡΑΣ	269	389	1	—	659
10. ΣΥΡΙΑΣ	140	68	1	4	213
11. ΚΥΠΡΟΥ	82	82	10	3	177
12. ΓΚΑΝΑΣ	110	7	—	1	118
13. ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ	53	64	—	—	117
14. ΛΟΙΠΕΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ	843	388	118	8	1.357



ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί πού ύπηρετούσαν σε έλληνικά και ξένα πλοία την ήμέρα της άπογραφής: α) κατά άμάδας ήλικιών και β) κατά μεγάλες άμάδες ειδικοτήτων και ήλικιών.

α) Ήλικιά ναυτικών

Όμάδες ήλικιών ναυτικών		Άριθμός πληρωμάτων και ποσοστιαία άναλογία					
Έλληνες Nautikoi	Ποσοστό %	Ξένοι Nautikoi	Ποσοστό %	Σύνολο	Ποσοστό %		
Σύνολο	58.033	100,00	28.236	100,00	86.269	100,00	
Κάτω των 20 έτών	7.764	13,4	988	3,5	8.744	10,1	
20 - 29	18.702	32,2	15.843	56,1	34.564	40,1	
30 - 39	15.072	26,0	7.971	28,2	23.044	26,7	
40 - 49	11.195	19,3	2.365	8,4	13.551	15,7	
50 - 59	4.616	7,9	788	2,8	5.403	6,3	
60 και άνω	638	1,1	109	0,4	747	0,9	
Άγνωστοι ήλικιας	44	0,1	172	0,6	216	0,2	

β) Ήλικιες ναυτικών σε μεγάλες άμάδες ειδικοτήτων

Όμάδες ήλικιών	Πλοιοφοριού και όντωτρο προσωπικού	Κατώτερο Προσωπικό	Δόκιμοι και γειονομικό προσωπικό	Προσωπικό μέ ναυτικές ειδικοτήτες	Σύνολο	
Άριθμός Ποσοστό ναυτικών %	Άριθμός Ποσοστό ναυτικών %	Άριθμός Ποσοστό ναυτικών %	Άριθμός Ποσοστό ναυτικών %	Άριθμός Ποσοστό ναυτικών %	Άριθμός Ποσοστό ναυτικών %	
Σύνολο	27.639	100,0	55.827	100,0	2.306	100,0
Κάτω των 20 έτών	189	0,7	7.930	14,2	583	25,4
20 - 29	7.700	27,9	25.151	45,0	1.496	65,2
30 - 39	9.619	34,8	13.135	23,5	166	7,2
40 - 49	7.217	26,1	6.222	11,1	41	1,7
50 - 59	2.598	9,4	2.756	4,9	12	0,4
60 και άνω	286	1,0	448	0,8	7	0,1
Άγνωστοι ήλικιας	30	0,1	105	0,3	1	—

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΣΤΕΙΛΑΝ
ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ

Άπογραφικά δελτία δέν άπεστειλαν τά κατωτέρω 37 πλοιά ύπό Ελληνική σημαία:

ΕΛΛΗΝΟΦΟΡΤΙΟΥ: «Αετός», «Αρης», «Αρχαν Μιχαήλ», «Βασιλείου Μπακολίτσας», «Γεώργιος Α.», «Δημήτριος», «Εύτερπη», «Εφή», «Θάλεια», «Καλαρίτα», «Κάπται Μήτσος», «Καριμπά II», «Κύθηρα», «Λαερτης», «Νίκος Καστελόριζον», «Νίκος Σ.», «Ντίξι», «Κυν/νος Κ.», «Οσία Ειρήνη Χρυσοβαλάντο II», «Ούρανος Τόξο», «Παναγία», «Παναγία», («Μαριγούλα Κ.»), «Σήπη Κλάουν», «Σήπη Χάρμονυ», «Τζών Π.», «Τιτάν», «Υδρα Γκλάρου», «Νήσος Σκύρος».

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: «Αγνή», «Αιγαίον», «Αφροντάϊτ Τρανσοσεάνικ», «Βάρκιζα», «Θερμοπύλαι II», «Λίμπρα», «Χρυσή Β.» και «Μάρκ 4».

ΛΟΙΠΑ: «Αστέρι» ρυμουλκό.
Έπισης δέν άπεστειλαν άπογραφικά δελτία τά κατωτέρω 8 πλοιά ύπό ξένα σημαία συμβεβλημένα με τό

«Γιάνη Κ.», «Γκρήκ Σκάου», «Δέσποινα Σ.», «Ζουάρα», «Μαρίνα», «Μάγια», «Ομόνοια», ύπό κυπριακή σημαία και «Ιωάννης» ύπό παναμακή σημαία.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΗΣΕΛΟΜΗΧΑΝΗ

Μεγάλη άμερικανική έταιρια πετρελαίων άνθεσεν εις Ιαπωνικόν ναυπηγείον τήν άντικατάστασιν τών μηχανών εις τέσσαρα μεγάλα δεξαμενόπλοια της, αντί συνολικής δαπάνης 38 έκατομ. δολαρίων.

Η Μόμπιλ, πρωτόπορος εις τάς μετασκευάς άτμοκινήτων τάνκερς εις δηζελοκίνητα, ύπεργραψε συμβόλαιον με τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα, τά όποια άναλαμβάνουν νά άντικαταστήσουν, με ζεύγη δηζελομηχανών τών 18.000 ίππων, τάς στροβιλοκίνητους μηχανάς τών σούπερ-τάνκερς «Μόμπιλ Ηγκλ», «Μόμπιλ Φάλκον», «Μόμπιλ Αθως», και «Μόμπιλ Ντ' Αρτανίαν», άπαντα τών 280.000 τόν. d.w. και έφωδιασμένα με άτμοστροβίλους τών 36.000 ή 38.000 ίππων. Αι νέαι μηχαναί θά είναι μεσόστροφοι Πήλστικ, τύπου 12PC4V.

Η άποφασις έληγκθη κατόπιν τής έπιτυχούς μετασκευής ένός άλλου άδελφου δεξαμενόπλοιου, τού «Μόμπιλ Χώκ», κατά τό παρελθόν έτος. Τό συμβόλαιον ύπεγράφη εις γινέν με προπληρωμήν τού 95% τού όλου κόστους.

Τό «Μόμπιλ Χώκ» ήτο τό πρώτον άτμοκινήτον σούπερ-τάνκερ τό όποιον μετεσκευάσθη εις δηζελοκίνητον και άπασχολείται ικαποιτικώς πέραν τού έννεαμήνου. Ή ημεροσία του κατανάλωσις με τάς νέας μηχανάς είναι 110 τόννοι - κατά έν - τρίτον κατωτέρα τής κατανάλωσεως με τήν στροβιλοκίνητον μηχανήν. Τό σημαντικό πλεονέκτημα είναι διτί μειωμένην ταχύτητα, εις 13 μίλια περίπου, ή κατανάλωσις κατέρχεται εις τούς 60 τόννους ήμερησίων.

Τά μετασκευασθέντα σκάφη θά παραδούν εις τήν Μόμπιλ μεταξύ τού Αύγουστου 1980 και Μαρτίου 1981. Ή Μόμπιλ απεφάσισε νά άντικαταστήση τάς μηχανάς, λαβούσα ύπν οφίν τό γεγονός διτί τό κόστος τών καισίμων άντιπροσωπεύει σήμερον τό 60% τών έξιδων τού πλοίου, έναντι 25% πρός έξατίας.

Η Ιαπωνική Νίππον Γιούσεν, έπισης, ή όποια εις τό παρελθόν είχε μετασκευάσει εις δηζελοκίνητα δύο μεγάλα πλοια - κοντένερς, προτίθεται τώρα νά πράξη τό αύτό εις τρία σούπερ-τάνκερς.

Τέλος, ή άμερικανική «Σή Λάντ» μελετά τό ένδεχομενον νά μετατρέψη εις δηζελοκίνητα ωρισμένα άπο τά μεγάλα πλοια - κοντένερς πού διαχειρίζεται.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΟΚ

Εις πεντάστηλον κύριον άρθρον εις τὴν πρώτην σελίδα τῆς ἐφημερίδος «Λόδδ' Λίστα» τῆς 21 Σεπτεμβρίου δημοσιεύεται ἡ κάτωθι εἰδήσης σχετικῶς μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας. Τὸ δημοσιεύομεν ἐν μεταφράσει, διότι πράγματι ἐνδιαφέρει τὴν Ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν:

Τι τὸ οὗ πεντάστηλον:

Οὐ οὐκέτι οὐργεῖ προβλήματα ἀσφαλείας.

Τό χαμηλὸν ρεκόρ ἀσφαλείας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δημιουργεῖ ζητήματα μεταξύ τῶν μελλοντικῶν μετόχων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος. Ἀλλὰ ἡ Κοινότης ἔλαβε γνῶσιν ὅτι η Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἔχει ἡδη μελετήσει τὰ μέτρα διὰ νά βελτιώση τὴν ἀσφαλιστικὸν θέσιν τῆς Ναυτιλίας της.

Ἡ Ἑλλὰς ἔγινε μέλος τῆς EOK ἀπό τὴν Ιησοῦ Ιανουαρίου 1981, γεγονός ὅπερ θά αὐξήσῃ τὴν συμμετοχήν τῆς Κοινότητος εἰς τὸ παγκόσμιον τοννά.

Κατά τὸν τελευταῖον ὑπολογισμὸν τοῦ Λόδδ' Ρέτζιστερ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔρχεται τρίτη πλάγκοσμίως μέ 57 ἑκατ. τὸν d.w. περίπου. Δέν συνυπολογίζονται τὰ σκάφη ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, ἀτίνα ἔλεγχονται ἀπὸ Ἑλληνας.

Οταν ἡ Ἑλληνικὴ σημαία προστεθῇ εἰς ἑκείνην τῆς Κοινότητος θά δώσῃ εἰς τὴν EOK τὸν ἔλεγχον τοῦ τρίτου τοῦ παγκοσμίου τοννά.

Ἡ Ἑλλὰς ἐπίσης ἀποβαίνει ἡ μεγαλυτέρα ἐφοπλιστικὴ δύναμις τῆς Κοινότητος, ἡτις ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον.

Τὰ ἐννέα μέλη τῆς Κοινότητος ἔχουν ἡδη ἐπισημάνει, ὅταν ἔαν ἐπιψυμῇ νά ἔχῃ τὴν γνώμην τῆς ως ἡ μεγαλυτέρα δύναμις τῆς Κοινότητος, θά πρέπει νά βελτιώσῃ τὸ ρεκόρ τοῦ μεγάλου ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

Ἄν καὶ δέν ἔρεντο ἐπίσημοι παραστάσεις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, δέν ἀμφιβάλλουν ὅτι διὰ τὰ μέλη τῆς Κοινότητος εἶναι ἔνα πρόβλημα.

Αἱ ναυτιλίαι τῶν τωρινῶν μελῶν τῆς Κοινότητος ἔχουν γενικῶς ἐν καλόν ρεκόρ ἀσφαλείας, ἐνώ τὰ τελευταῖα ἀτυχήματα δεικνύουν ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔχει ἔνα ἀπὸ τὰ χειρότερα.

Τοῦτο ιδιαιτέρως διαπιστοῦται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ δευτέρου καὶ τρίτου τριμή-

νου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Τὰ Ἑλληνικά πλοῖα ὑπολογίζονται ὅτι μετέχουν κατά 60% καὶ 50% εἰς τὰς ἀπωλείας πλοίων εἰς γκρός τοννά. Οἱ ἀριθμοὶ ἀπωλειῶν ἵσως νά ἔσαν περισσότερον ἔξωγκωμένοι διότι εἰς χρόνους κρίσεως αἱ μεγάλαι δαπάναι ἐπιπλεκευῶν πολλάκις καταδικάζουν ἐνα πλοῖον, τὸ ὅποιον εἰς περιόδους μπούμ θά ἐπεσκευάζετο.

Ἐν τούτοις, τὸ ύψηλὸν ποσοστὸν ἀπωλειῶν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἔφερε τοὺς

ἀσφαλιστάς τῶν φορτίων εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐπιβολῆς κατά 50% ἐπασφάλιστρον εἰς πλοῖα Ἑλληνικά ἡλικίας 15 ἑτῶν καὶ ἄνω μεταφέροντα φορτία.

Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου κατά τὰ τελευταῖα ἔτη δέν ἡ κολούσθη μὲ μίαν ποιοτικὴν αὔξησιν καὶ ὁ στόλος ἔχει σχετικῶς ύψηλόν κατά μέσον δρον ποσοστὸν ἡλικίας.

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἔζητησε νά μετάσχῃ εἰς τὸ σύμφωνον Βορ. Θαλάσσης, ὅπερ προβλέπει διά τὰς παραλιμενίας χώρας τὴν ἐφαρμογὴν τῶν συμβάσεων τῆς Κυβερνητικῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς Ὀργανώσεως.

‘Η ναυτασφαλιστική ἀγορά

τοῦ κ. Ε. Κ. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ

Τό ἀμερικανικό ἀσφαλιστικό ἰδρυμα διαμορφοῦται πλέον εἰς τὴν τελικήν του μορφή. Τὰ συμμετέχοντα συνδικάτα συντονίζουν τίς ἐνέργειές τους, μέ τὸν διοικοῦνα σημετροπή τοῦ ἴδρυματος. Είναι καταφανή ὁ ἐνθουσιασμός που δίεπει τὴν ἀμερικανική ἀσφαλιστική βιομηχανία διά τὴν ἐπίτευξιν τοῦ πλον ἐνδιαφέροντος γεγονότος εἰς τοὺς διεθνεῖς ἀσφαλιστικούς κύκλους κατά τὴν τελευταῖαν πενταετίαν. Σημαίνοντα ρόλον διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σημαντικοῦ αὐτοῦ ἔργου ἔπαιξαν ὁ Κυβερνήτης τῆς πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης κύριος Χιού Κάρου, καθὼς καὶ ὁ πολιτειακός διοικητής ἀσφαλειῶν τῆς πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης κύριος Τζέρι Λιούις.

Ἄξιζει νά σημειωθῇ ἡ καθιέρωσις συστήματος πληροφοριακοῦ δικτύου. Τό σύστημα συγκεντρώσεως πληροφοριῶν ὑποβοθεῖ τὴν σύγκρισιν καὶ ἐκτίμησιν τῶν ὑποβαλλομένων κινδύνων πρός ἐκτίμησιν εἰς τὰ ἀσφαλιστικά συνδικάτα καὶ ἐταίρεις, πού θά συμμετέχουν εἰς τὸ ἴδρυμα.

Τό πληροφοριακό ἀποθεματικό ἡτο ἐπί πολλά ἔτη ἀποκλειστικήτης τοῦ Λονδίνου.

Μέ τὴν λειτουργία τοῦ ἀμερικανικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δημιουργεῖται νέα πηγὴ ἀποθεματικοῦ πληροφοριῶν, ἐξωπλισμένο μὲ σύγχρονα μέσα καὶ δραντα, ἐπιού νά δώσῃ κάθε χρήσιμη πληροφορία πρός ἐκτίμησιν τοῦ κινδύνου ἀπό τοὺς ἀσφαλιστάς. Πολύτιμος χρόνος θά περισσωθῇ ἀπό τὸ διό το ἔξουσιοδοτημένος μεσίτης θά ἔχῃ τὴν εὐχέρειαν τῆς ταχείας ἐξεύρεσεως πρωτασφαλιστοῦ καὶ ἐν συνεχείᾳ καλύψωμενο μέρους τοῦ κινδύνου, τουλάχιστον μέχρι 50% καὶ ἕσω μεγαλύτερον.

Εἶναι γνωστόν ὅτι σσον περισσοτέρας πληροφορίας ἔχει ὁ ἀσφαλιστής, σχετικά μὲ τὸν ὑπὸ συζήτησιν κινδύνον, πού τοῦ προ-

σφέρεται νά συμμετάσχῃ, τόσον εύκολωτερα ἀποφασίζει συμμετοχή καὶ μὲ ρεαλιστικό ἀσφαλιστρο.

Ἡ μέχρι σήμερον δυσκίνητος διαδικασία τοῦ ἔξουσιοδοτημένου μεσίτου, συμπεριλαμβάνει πληθώρα τηλεφωνημάτων εἰς τὰς διαφόρους ἀσφαλιστικάς ἐταιρίας προκειμένων τόν έξεύρη πρωτασφαλιστή καὶ ἐν συνεχείᾳ συμμετοχή ἀλλων ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, εἰς τὸν κίνδυνον.

Μέ τὴν ἴδρυσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἴδρυματος περιορίζεται ἡ δαπανηρά χρονοτριβή. Μέ μιαν ἐπισκεψιν εἰς τὸ ἴδρυμα, ὁ τοποθετών μεσίτης θά ἔχῃ τὴν εὐχέρειαν τῆς τοποθετήσεως τοῦ μεγαλύτερου μέρους, ἔαν ὁ διόλοκλήρου τοῦ κινδύνου. Τό ἴδρυμα φιλοδοξεῖ νά καλύψῃ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀνάγκας τῆς ἀμερικανικῆς καὶ παγκοσμίου ἀσφαλιστικῆς βιομηχανίας. Μετά τὴν ἀρχικήν καταποτικήν περίοδον τοῦ ἴδρυματος δῆλοι οἱ κλάδοι ἀσφαλειῶν θά δύνανται νά καλυφθοῦν, συμπεριλαμβανομένης τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ἀεροπορίας. Ἐπίσης ἀντασφαλιστικά συμβόλαια θά δύνανται νά ἔχουν τὸ ἀρχικό τους ξεκίνημα ἀπό τὸ ἀσφαλιστικό ἴδρυμα.

Κατά τούς καλῶς πληροφορημένους ἀμερικανικούς ἀσφαλιστικούς κύκλους τὸ ὑπό σύστασιν ἀσφαλιστικό ἴδρυμα είναι ἡ ἔξελιξη τῶν ἀδόκων προσπάθειών πολλῶν ἐμπειρογνωμάτων κατά τὴν τελευταῖαν πεντεκονταετίαν.

Ἡ συνεχῆς ἀνόδος τῶν ἐπενδύσεων τόσον εἰς τὸν ἀμερικανικὸν δόσον καὶ εἰς τὸν διεθνῆ χώρων προϋποθέτουν, τριπλασίαν καὶ τετραπλασίαν ἐπένδυσιν κεφαλαίων μέτα τὸ σημερινά δεδομένα. Προσανατολισμός τοῦ ἴδρυματος είναι ἡ ικανοποίησις τῶν αὐτιανῶν ἀναγκῶν μέ τὴν εἰσόδον τῆς νέας ἐποντονταστίας.

Εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἀσφαλιστικὸν ἴδρυμα ἡμποροῦν νά συμμετάσχουν καὶ ξέναις ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι. Ἄρκει βεβαίως νά πληροῦν τὰς προτίτησεις τάς προβλεπομένας ἀπό τὸ καταστατικό τοῦ ἴδρυματος εἰς κατάθεσιν κεφαλαίου κλπ.

Τό ἴδρυμα θά σταγασθῇ εἰς τὸ κέντρον τῆς ἀσφαλιστικῆς συνοικίας τῆς Νέας Υόρκης καὶ θά καταβληθῇ προσπάθεια, δῆλως οἱ δαπάνες διακινήσεως του είναι δόσον τὸ δυνατόν χαμηλα. Ἐχει ληφθῇ πρόνοια διά τὴν μελλοντικήν ἐπέκτασιν τοῦ χώρου καὶ πρωτοποιού, διότι κατά τὰς προβλέψεις τῶν εἰδικῶν, ἀναμένεται σταθερός ὁ ρυθμός τῆς αὔξησεως τῶν ἐργασιῶν τοῦ ἴδρυματος.

Ἐμπειροῦ ἀμερικανικοί ἀσφαλιστικοί κύκλοι ἐκφράζουν τὴν πεποίθησιν, δῆτι τὸ νεοϊδρυθέν ἀσφαλιστικό ἴδρυμα θά προσφέρει μεγάλα πλεονεκτήματα εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν βιομηχανίαν καθὼς ἐπίσης εἰς τὸ ἀμερικανικόν καὶ διεθνές ἐμπόριον.

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71,	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			

E. K. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑΣ
Νέα Υόρκη, Οκτώβριος 1979

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 4 Academias St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Άμερικανική Νομολογία

Θαλασσία ασφάλισης. — Έάν τό σκάφος είναι άναξιόπλουν κατά την στιγμήν ένάρξεως της ισχύος της ασφαλιστικής συμβάσεως, ή σύμβασις είναι άκυρος έστω και αν τό πλοϊον άπωλεθη έξι αιτίας ασχέτου πρός την άξιοπλοιάν.

Διένεξις άχθείσα ένώπιον Άμερικανικού Δικαστηρίου άφορδωσα εις την έγκυρότητα και ισχύν της ασφαλιστικής συμβάσεως θαλασσίας ασφαλίσεως, ένεχει ένδιαφέρον τόσον διά τούς ασφαλιστικούς δσον και διά τούς πλοιοκτήτας. Κοινώς είναι γνωστόν διτή συμβάσις θαλασσίας ασφαλίσεως άκυροται διαν καθ' διά χρόνον άρχεται ή ισχύς αυτής, τό πλοϊον δέν είναι άξιόπλουν. Θεορείται διτή σωπηρώς ή ασφαλίζομενος ήγγυηθή διτή πλοϊον του είναι άξιόπλουν κατά την έναρξην της ασφαλίσεως, αν δέ δέν είναι, τότε ή ασφαλιστική συμβάσις άκυροται οιοδήποτε και αν είναι ή πραγματοποιηθείς κίνδυνος.

Εις την δίκην έπροκειτο περί φορτηγίδος χαλυβδίνης ή λεκτροσυγκολλημένης με δέκα διαμερίσματα φορτίου. Ή φορτηγίς είχεν ναυπηγηθή έντι 1942, άνακατεσκευάσθη βραδύτερον και ήγοράσθη άπό τόν τωρινόν κύριον αυτής τό 1957. Είχεν ασφαλισθηθή διτή έντι 1974 άπό 15 Αύγουστου 1974 άντι ποσού δολλαρίων 275.000.

Η φορτηγίς, ρυμουλκουμένη εις τάς έκβολάς τού ποταμού Μισισιππη, άνετράπη την 27 Σεπτεμβρίου 1974.

Τό ασφαλιστήριον έκάλυπτεν άπολειαν έκθαλασσίων ή άλλων παρομοίων κινδύνων προενόντων ζημιάς εις τό πλοϊον. Ή γνωστή ρήτρα Ιντσαρή (άμελεια πληρώματος) είχεν συμπεριληφθή εις τό ασφαλιστήριον διπερ έκαλυπτεν άκοδημ ζημιάν εύθεως προξενθείσαν έξι έκρηξεως λεβήτων ή έξι έγκειμένου έλαττώματος εις τό σκάφος και την μηχανήν και την άμελειαν τών πλοιάρχων μελῶν τού πληρώματος, ναυλωτών, μηχανικών, πλοηγών και άλλων μελῶν τού πληρώματος της φορτηγίδος, προποτιθεμένου διτή η ζημιά ή άπλεια, δέν άπερρευσεν έκ μή καταβολής της δεούσης έπιμελείας τών κυρίων της φορτηγίδος ή ένος έξι αυτῶν.

Ἐπί τη άρνήσει τών ασφαλιστών νά δεχθούν τό σκάφος έγκαταλειπόμενον εις αυτούς μετά την άνατροπήν του και ν' άποδεχθούν διτή καλύπτουν την έπισυμβάσαν ζημιάν, ο κύριος της φορτηγίδος ήγειρεν άγωγην κατά τών ασφαλιστών.

Ἐν έκ τών έπιχειρημάτων τών ασφαλιστών έναντιον τού κυρίου της φορτηγίδος ήτο διτή ούτος παρέβη την σωπηράν ήγγυησιν της άξιοπλοιάς τού σκάφους κατά την στιγμήν της ένάρξεως της ασφαλίσεως και ούτω άπεστερηθη τού δικαιώματος άπολήψεως της ασφαλιστικής άποζημιώσεως, οιαδήποτε και αν ήτο ή αιτία της ζημιάς.

Ἐπί τού σημείου τούτου, τό Δικαστήριον έτονισεν διτή εις τά κατά χρόνον ώρισμένα ασφαλιστήρια συμβόλαια, ύπάρχει έξιπακουμένη ήγγυησις άξιοπλοιάς τού

άσφαλιζομένου σκάφους ύπερ τού άσφαλιστού ένέχουσα την έννοιαν διτή σκάφος είναι άξιοπλουν εις τό χρονικόν σημείον της ένάρξεως της ισχύος της ασφαλίσεως και αν δέν είναι τότε άκυροται ή σύμβασις άσφαλισεως.

Ἐν συνεχεία τό Δικαστήριον έτονισεν διτή είναι σημαντικόν νά διακρίνωμεν την τοιαύτην έξιπακουμένην ήγγυησιν άξιοπλοιάς άπό την συνεχή ήγγυησιν της άξιοπλοιάς τού σκάφους, ήτις ήγγυησις άνακυπτει άφ' ήτο τεθή έντι σχυτή ή σύμβασις άσφαλίσεως και έξακολουθεύει ηφισταμένη καθ' δλην την διαδρομήν της συμβάσεως και ή όποια (ήγγυησις) σημαίνει διτή ή άσφαλισμένος δέν έχει τό πλοϊον έν γώσει του ή έκ κακής πίστεως έν καταστάσει άναξιοπλοιάς. Έτονισθη διτή ή έξιπακουμένην ήγγυησις περί ήτο άνωτέρω (άξιοπλοιάς κατά την στιγμήν της ένάρξεως της ισχύος της συμβάσεως άσφαλισεως) στηρίζεται εις τό δόγμα της άπολύτου καλής πίστεως ένεχούσης την έννοιαν της άποκαλύψεως ύπο τού ήσαφαλισμένου δλων τών γεγονότων άτινα άπτονται τού άσφαλιζομένου κινδύνου. Έπομένως άντιθέτως πρός την συνεχή άξιοπλοιάν τού σκάφους ή παράβασις διά νά άκυρώση την σύμβασιν άσφαλισεως τού πλοϊον, δέν νά εύρισκεται εις σχέσιν αιτίου πρός άποτελεσμα έν σχέσει πρός την ζημιάν ή άπωλειαν, ή άρχικη άξιοπλοιά κατά την στιγμήν της ένάρξεως της ισχύος της συμβάσεως, έάν δέν συντρέχη, άκυρώνει την σύμβασιν άσφαλισεως, έστω και ήτο ή άπωλεια άναγεται εις άλλα, διάφορα θέματα.

Η φορτηγίς δέν είχεν δεξαμενισθηκή κατά τό προηγηθέντα της άνατροπής της έξι έτη, παρά τό γεγονός διτή έτελει κατά τό χρονικόν διάστημα τούτο έν ύπηρεσία και ήτο έκτεθειμένη εις την συνήθη φθοράν. Κατά την κρίσιν τού Δικαστηρίου τό σκάφος είχεν χειροτερεύσει έσωτερικώς και έσωτερικώς και έστερεπτο σιδηρού καταστρόματος, άνθρωποθυρίδων, κρουνών θαλασσίου άδαπτος έν λειτουργία, φρακτών και ίσχυράς γάστρας. Τούτων ένεκα παρουσιάζει συχνά κλίσεις και ή λειτουργία τών άτλων ήτο μόνιμος κατάστασις.

Υπό την γενική παρατήρησιν διτή άξιο-

πλοιά σημαίνει σκάφος άρκούντως ίσχυρόν και άνθεκτικόν και δεόντως έξωπλοισμένον διά την χρήσιν διά την όποιαν προορίζεται, τό Δικαστήριον έκρινεν διτή ύπο την πλέον φιλελευθέραν έρμηνειαν τών προϋποθέσεων τούτων, ή φορτηγίς δέν ήτο άξιοπλουν εις την έναρξην της ισχύος της συμβάσεως άσφαλισεως και έπομένων ή σύμβασις ήτο άκυρος και άπερριφθη ή κατά τών άσφαλιστών άγωγή.

Πλωτή δεξαμενή προσδεδεμένη και χρησιμοποιουμένη ώς τοιαύτη. — Δέν άποτελετεί «πλοϊον» έν τη έννοια τού νόμου Τζόουν. — Κριτήρια της έννοιας τού πλοϊον.

Εις την προκειμένη δίκην, τεχνίτης πλωτής δεξαμενής ύποστάς άτυχημα ήγειρε άγωγήν κατά της ίδιοκτητρίας της πλωτής δεξαμενής ζητών άποζημιώσιν.

Η ίδιοκτητρία της πλωτής δεξαμενής ήμφεσθήτησε την υπαρξίν δικαιοδοσίας τού Δικαστηρίου έπι τώ λόγω διτή ή πλωτή δεξαμενή δέν είναι «πλοϊον» έν τη έννοια τού νόμου Τζόουν (ό νόμος ή προστατεύων τούς ναυτικούς) και έπομένων ή ένάγων δέν ήτο «ναυτικός» κατά την έννοιαν τού νόμου τούτου, δικαιούμενος εις έγερσιν άγωγής.

Ειδικότερον, ή ίδιοκτητρία της δεξαμενής ήσυχροσθη διτή πλωτή δεξαμενή προσδεδεμένη και λειτουργούσα, δέν είναι «πλοϊον» έν τη έννοια τού άνωτέρω νόμου.

Τό Δικαστήριον έτονισεν διτή έν έφαρμογή τού γενικού ναυτικού δικαιου, ή νομολογία σταθερώς έκρινεν διτή πλωταί δεξαμεναί προσδεδεμένα και ή λειτουργία, δέν είναι πλοϊα και ήτο έν τη έρευνη τού άν πλωτόν ναυπήγμα είναι «πλοϊον» δέν έληφθη ύπ' όψιν τό μέγεθος, τό είδος, ή έξοπλισμός ή τό μέσον προώσεως άτινα δέν είναι άποφασιστικοί παράγοντες. Τά μόνα κριτήρια διά τόν άπαρτισμόν της έννοιας τού πλοϊον κατά τό γενικόν ναυτικόν δικαιού, είναι ή σκοπός διτή ήν κατεσκευάσθη και τό έργον εις τό όποιον άσχολεται.

Υπό νομικάς διατάξεις άναλόγους πρός τάς τού νόμου Τζόουν, ίμοιφώνως ήρμηνεύθη διτή ή πλωταί δεξαμεναί δέν είναι πλοϊα και ήτο έν τη έρευνη τού άν πλωτόν ναυπήγμα είναι «πλοϊον» δέν έληφθη ύπ' όψιν τό μέγεθος, τό είδος, ή έξοπλισμός ή τό μέσον προώσεως άτινα δέν είναι άποφασιστικοί παράγοντες. Τά μόνα κριτήρια διά τόν άπαρτισμόν της έννοιας τού πλοϊον κατά τό γενικόν ναυτικόν δικαιού, είναι ή σκοπός διτή ήν κατεσκευάσθη και τό έργον εις τό όποιον άσχολεται.

Τό Δικαστήριον έτονισεν διτή έν έφαρμογή τού γενικού ναυτικού δικαιου, ή νομολογία σταθερώς έκρινεν διτή πλωταί δεξαμεναί προσδεδεμένα και λειτουργούσα, δέν είναι «πλοϊον» έν τη έννοια τού άνωτέρω νόμου.

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

19. Kountouriotou Str.
Thessaloniki
TelexQ 41 2611 AST
TelQ 525850 - 536577
Cables: ALEXSHIP

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

ως, φορητάς άντλιας και φώτα ναυσιπλοίας. Έκεī έκριθη διτή πλωτή δεξαμενή ήτο πλοίον ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ Νόμου περὶ Ναυαγίων. Ἐν τούτοις τῷ δικαστήριον εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκείνην ἑτόνισεν διτή περιόρισεν τὴν κρίσιν του εἰς τὰ συγκεκριμένα στοιχεῖα τῆς περιπτώσεως και διέστειλε τὴν περίπτωσιν ταύτην ἀπό τὴν περίπτωσιν δεξαμενῆς προσδεδεμένης και λειτουργούσης.

Τὸ Δικαστήριον ἐν τῇ παρούσῃ δίκῃ ἑτόνισεν διτή μολονότι ὁ νόμος Τζόουν δὲν χρησιμοποιεῖ τὸν δρόν «πλοίον» οὐδὲ προσδιορίζει τὴν ἐννοίαν αὐτοῦ, τὰ δεδομένα πρὸς καθορισμὸν τοῦ κατὰ πόσον τὸ ἐν λόγῳ πλωτὸν ναυπήγημα εἶναι πλοίον εἶναι τὰ αὐτά και κατὰ τὸν νόμον Τζόουν και κατὰ τὸ γενικὸν ναυτικὸν δίκαιον. Ἐπιπλέον μολονότι πλωτὸν τὸ ναυπήγημα εἶναι εἰς θέσιν νά πλεύση εἰς πλώμα υδατα και δύναται νά είναι τότε πλοίον, διά νά είναι τὸ πλωτὸν ναυπήγημα πρέπει νά προρίζεται διά τὴν ναυσιπλοίαν. Ἐκρίθη διτή η περὶ ής ὁ λόγος πλωτή δεξαμενή κατὰ τὸν κρίσιμον χρόνον ἡτο προσδεδεμένη εἰς τὴν ἔναρξην και ἐλειτούργει ὡς πλωτή δεξαμενή και ἐπομένως δὲν ἡτο πλοίον ἐν τῇ ἐννοίᾳ τοῦ νόμου Τζόουν η κατὰ τὸ γενικὸν ναυτικὸν δίκαιον.

Ο ἐνάγων ισχυρίσθη διτή ἐν τοῖς πράγμασι η πλωτή δεξαμενή ήτο φορτηγίς και διά τοὺς ἐπομένους λόγους ἐθεωρεῖτο ὡς πλοίον:

1. Ἡτο νηολογημένη εἰς τὴν 'Ἀκτοφυλακήν.
2. Είχεν ἐπιβαρυνθῆ διά προτιμομένης υποθήκης.
3. Είχεν ἀσφαλισθῆ διά ἀσφαλιστηρίου ναυτικῆς ἀσφαλίσεως.

4. Είχεν δηλωθῆ ὡς πλοίον διά λόγους φορολογικούς.

5. Είχεν ἐγγραφῆ ὡς φορτηγίς εἰς τοὺς πίνακας τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

Τὸ Δικαστήριον ὅμως ἔκρινεν πάντα ταύτα ἀσχετα ὡς πρὸς τὸ καθεστώς τῆς δεξαμενῆς ὡς πλοίου. Ἀρχικῶς, η δεξαμενή ἀποτελουμένη ἀπό 8 πλωτήρας συνδεδεμένους με χαλύβδινα ἐλάσματα, είχεν σχεδιασθῆ ὡς πλωτή ἐπισκευαστική βάσις με αὐτόνομον σύστημα προώσεως. Τὸ σχέδιον τοῦτο ἐγκατελείφθη, πολὺ πρὸ τοῦ τραυματισμοῦ τοῦ ἐνάγοντος. Ἐξοπλισμός ἀναγκαῖος διά τὸ ἐγκαταλειφθέν ἀρχικὸν σχέδιον ὡς π.χ. γεννήτριαι, τάνκ

δατος και πετρελαίου, ἀεροσυμπιεσταί και σύστημα κατασβέσεως πυρκαϊάς, οὐδέποτε ἐγκατεστάθησαν. Λόγω ἐλλείψεως ἐγκαροίας ἐνισχύσεως δὲν ἦτο δυνατόν νά ρυμουλκηθῇ εἰς τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν. Ἐπίσης, δὲν είχεν ἀγκύρας, φώτα ναυσιπλοίας, σωσιβία, σωσιβίους λέμβους και σχεδίας και ἐνδιαιτήματα πληρώματος.

Ἄφ' ης ἐπερατώθη η κατασκευή της, η πλωτή δεξαμενή δὲν ἐγκατέλειψεν τάς ἐγκαταστάσεις τοῦ ναυπηγείον 'αἱ ἔχρησιμοιοιοί οἱ ὡς πλωτή δεξαμενή.

Ἐπομένως, κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου καθ' ἄπαντα τὸν κρίσιμον χρόνον η δεξαμενή δὲν ἡτο πλοίον η φορτηγίς κατά τὴν ἐννοίαν τοῦ νόμου Τζόουν και διά τὸν λόγον τοῦτον ἀπερρίφθη η ἀγωγή.

Έλληνική Νομολογία

ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΔΗΜΕΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ ΔΓ' ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΔΕΝ ΣΥΝΤΡΕΧΕΙ Η ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΥ ΠΛΑΟΥΤΙΣΜΟΥ

Κατά τάς διατάξεις τοῦ προϊσχύσαντος Ρωμαϊκοῦ Δικαίου και ἐν συνεχείᾳ τοῦ Α.Κ. ἐπί μεταβιβάσεως ὀλοκλήρου περιουσίας, ὡς ὁμάδος, γιγνομένης διά συμβάσεως δὲν ἐπέρχεται καθολική διαδοχή (τουτέστι διαδοχή εἰς τὸ ἐνεργητικόν και παθητικόν τῆς μεταβιβαζομένης περιουσίας), ἀλλά μόνον εἰς τὸ ἐνεργητικόν αὐτῆς και δη οὐχὶ δι' ἐνίας πράξεως, ἀλλά δι' εἰδικῶν ὡς πρὸς τὰ καθ' ἔκαστον στοιχεῖα τῆς περιουσίας πράξεων.

Ο Α.Κ. (όριμώμενος ἐκ τοῦ λόγου, διτή η

μεταβιβασίς δῆλης τῆς περιουσίας ἐκ μέρους τοῦ ὀφειλέτου ἐγκλείει κίνδυνον διά τοὺς δανειστάς αὐτοῦ και ρυθμίζων τὴν τύχην τῶν τοιούτων χρεῶν) καθιεροὶ διά τὴν περίπτωσιν ταύτην σωρευτικὴν ἀναδοχὴν EX LEGE, και δὴ οὐχὶ ἀπεριορίστως εἰς ὀλόκληρον, ἀλλά περιορισμένην μόνον μέχρι τῆς ἀξίας τῶν μεταβιβαζομένων περιουσιακῶν στοιχείων, διά τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 479 Α.Κ., ὁρίζοντος διτή ἐάν διά συμβάσεως μεταβιβάσθη περιουσία η ἐπιχειρησὶς δ ἀποκτῶν εὐθύνεται ἐναντί τοῦ δανειστοῦ μέχρι τῆς ἀξίας τῶν μεταβιβαζομένων στοιχείων διά τὰ εἰς τὴν περιουσίαν η ἐπιχειρησὶν ἐγκείμενα χρέη. Ή εὐθύνη τοῦ μεταβιβάζοντος ἔξακολουθεῖ ὑφισταμένη. Προϋπόθεσις διμος ἐφαρμογῆς

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

'Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 11.500.000.000
δολλαρίων.**

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

Thos R. Miller & Son, 14 - 20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

τῆς διατάξεως αὐτῆς είναι ή νηπαρξίες μεταβιβαστικής (έκποιητικής) συμβάσεως, ἐν τῇ ὁποίᾳ σκοπός ἀμφοτέρων τῶν μερῶν είναι ή μεταβιβασίς ὀλοκλήρου περιουσίας (δηλονότι τοῦ συνόλου τῶν ἐννόμων σχέσεων τοῦ προσώπου τῶν δεκτικῶν χρηματικῆς ἀποτιμήσεως Γ. Μπαλῆ Αρχ. παρ. 182, 184. Ἀφού ζειδὴν ΝοΒ 21. 160) ή ἐπιχειρήσεως (ἥτοι συνόλου ἐκ πραγμάτων, δικαιωμάτων, πραγματικῶν καταστάσεων ἢ σχέσεων, ἀποτελοῦν ὄργανων μένην οἰκονομικήν ἔνότητα περὶ τὸ πρόσωπον τοῦ φορέως) Ἔνοχικόν Δίκ. Γ. Μπαλῆ παρ. 174, Κ. Ἀποστολίδη Τομ. 11 σελ. 701, Π. Ζέππου Γεν. Ἔνοχ. Κεφ. ζ, παρ. 35 ΥΙ σελ. 646, Τούση Ἔνοχ. Δικ. Μερ. παρ. 153 Κ. Τριανταφύλλοπούλου Αιτιολ. ἐκθ. Ἔνοχ. Α.Κ. σελ. 204, PLANOK-SIBER παρ. 419 ἀριθ. I, ENNECERUS - LEHMANN παρ. 86 II ἰβ. Α.Π. 275/1975 ΝοΒ 23.1068, Α.Π. 54/1963 EEN 30.391, Α.Π. 571/1972 EEN 39.832, Α.Π. 324/1972 EEN 39.623, Α.Π. 58/1966 ΝοΒ 14.794). Ἐνῷ κατ' ἄλλην, εὐρυτέραν, ἀποψιν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης δέν είναι ἀπαραίτητος ή νηπαρξίες νομικού δεσμοῦ μεταξύ τοῦ πρωήν και τοῦ νῦν κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως ἢ περιουσίας, ἀλλ' ἀρκεῖ, ἀπλῶς, τὸ γεγονός ὅτι ἡ περιουσία ἢ ἐπιχειρήσις ὡς σύνολον περιῆλθεν εἰς τὸν νέον φορέα διὰ πράξεως ἐν ζωῇ, δημιουργούμενής ἐντεῦθεν παθητικῆς εἰς ὀλόκληρον ἐνοχῆς μεταξύ τοῦ μεταβιβάζοντος και τοῦ ἀποκτητοῦ τὴν περιουσίαν, ἐξ ὧν ὁ μὲν πρώτος εὐθύνεται ἀπεριορίστως, ὁ δέ δευτερος μέχρι τῆς ἁξίας τῶν μεταβιβαζομένων στοιχείων (ΕΡΜ. Α.Κ. ὑπ' ἀριθ. 479 παρ. 32, Α.Π. 774/1964 ΝοΒ 13.625, Α.Π. 366/1969 EEN 36.715, Α.Π. 1043/ 1972 EEN 40.403).

Δέν ἐφαρμόζεται ή διάταξις τοῦ ἀρθρου 479 Α.Κ. ἐπί δημευσεως πλοίου, ἐπιβληθεῖσης ὑπό τοῦ Μίκτου Ὁρκωτοῦ Δικαστηρίου κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρου 10 (παρ. 1,2) v.δ. 743/1970 «περὶ τιμωρίας τῶν παραβατῶν τῶν Νόμων περὶ ναρκωτικῶν οὐσιῶν...», (ὧς ἐτροποιήθη διά τοῦ v.δ. 1176/1972 και v. 410/1976), μετά προηγουμένην καταδίκην ἐπί κατοχῆ κλπ. ναρκωτικῶν οὐσιῶν, διά τὸν λόγον ὅτι τούτο (πλοίον) ἐχρησίμευσεν ὡς μέσον

εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Ἑλληνικήν Ἐπικράτειαν ναρκωτικῶν οὐσιῶν, διότι, ἐκ τῶν διατάξεων τούτων, ὁρίζουσῶν ὅτι «1) ἐπί καταδίκης διά παράβασιν ἐκ δόλου η ἐξ ἀμελείας τῶν ἀρθρων 3 καὶ 4 τοῦ δικαστηρίου διατάσσει ὑποχρεωτικῶς τὴν δῆμευσιν πάντων τῶν ἀντικειμένων ἀτίνα παρῆχθσαν ἐκ τῆς πράξεως... ὡς καὶ πάντων τῶν ἀντικειμένων, ἀτίνα ἐχρησίμευσαν η ἡσαν πρωσιμένα διά τὴν τέλεσιν τῆς πράξεως εἴτε ταῦτα ἀνήκουν εἰς τὸν αὐτουργὸν εἴτε εἰς τίνα τῶν συμμετόχων καὶ ἀδιαφόρως ἐάν η πρᾶξις ἐτέλεσθη ἐκ δόλου η ἀμελείας καὶ 2) τὴν κατά τὴν παράγραφον 1 δῆμευσιν δύναται νά διατάξῃ τὸ δικαστήριον καὶ ἀνευ τῆς καταδίκης ωρισμένου προσώπου, ἐπί τῇ τελεσθείσῃ πράξει», συνδυαζομένων καὶ πρός τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρ. 76 Ποιν. Κώδ. ὁρίζουσας ὅτι 1) ἀντικειμένα, ἀτίνα παρῆχθσαν διά κακουργήματος η ἐκ δόλου πηγάζοντος πλημμελήματος... ἐπίσης δέ και ἀντικειμένα ἀτίνα ἐχρησίμευσαν η ἡσαν πρωσιμένα πρός τέλεσιν τοιαύτης πράξεως, δύνανται, ἀν ἀνήκουσιν εἰς τὸν αὐτουργὸν η τινὰ τῶν συμμετόχων, νά δημευθσι καὶ 2) ἐάν ἐκ τῶν ἀνωτέρων ἀντικειμένων προκύπτη κίνδυνος τῆς δημοσίας τάξεως, η δῆμευσις αὐτῶν καταγγίνωσκεται ὑποχρεωτικῶς κατά παντός κατόχου καὶ ἀνευ τῆς καταδίκης ωρισμένου προσώπου ἐπί τῇ τελεσθείσῃ πράξει, ἐκτελεῖται δέ και κατά τῶν κληρονόμων κλπ.», σαφῶς προκύπτει, διτή η τοιαύτη δημευσις πλοίου, ἔχει (μικτόν) χαρακτήρα παρεπομένης ποινῆς και μέτρου ἀσφαλείας (βλέπε περὶ δημευσεως "Ἄγγελον Μπουρόπολον εἰς Ποιν. Χρον. Β' σελ. 161, Χαλκικ. Σιφναίου ὑπ' ἀρθρ. 76 σελ. 137 ἐπ., Κωστή-Μπουροπούλου ἔγχειρ. Π.Δ. Τόμ. Α παρ. 106, Τούση-Γεωργίου Ποιν. Κώδικ. ὑπ' ἀριθμ. 76, σελ. 240, Ηλιοπούλου Ποιν. Δικ. τομ. Α' σελ. 538, Κωνσταντάρα Τόμ. Γ' σελ. 142, Γνωμοδοτ. εἰς Α.Π. ἐν Θεμ. ΝΗ 509) και δέν ἐμπίπτει οὔτε καὶ εἰς τὴν ἐννοιαν τῆς διά πράξεως ἐν ζωῇ περιελεύσεως περιουσίας ἢ ἐπιχειρήσεως εἰς νέον φορέα.

Τέλος κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 904 Α.Κ. σαφῶς συνάγεται διτή διά τὴν νομικήν θεμελιώσιν τῆς ἐκ τοῦ ἀδικαιολογήτου πλουτισμοῦ ἀγωγῆς, ἀπαιτεῖται νά κατέστη τις πλουσιότερος ἀνευ νομίμου αιτίας ἐκ τῆς περιουσίας ἀλλου, η ἐπί ζημία τούτου. Ή προϋπόθεσις δημως αὐτῆ δέν συντρέχει εἰς τὴν περίπτωσιν δημεύσεως πλοίου δι' ἀποφάσεως ποινικοῦ δικαστηρίου και εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ ἀρθρου 10 Ν.Δ.

743/1970, διά τὸν λόγον, διτή τούτο ἐχρησίμευσεν ὡς μέσον εἰσαγωγῆς εἰς τὴν Ἑλληνικήν Ἐπικράτειαν ναρκωτικῶν οὐσιῶν. Διότι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν οὐδείς πλουτισμός τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἀνευ νομίμου αιτίας η ἐπί ζημία τοῦ πλοιοκτήτου η τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἔλαβε χώραν.

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ Ἐρετειον 'Αθηνῶν διά τῆς ὑπ' ἀριθμ. 5926/1978 ἀποφάσεως του.

ΚΡΙΤΗΡΙΟΝ ΜΕΤΑΞΥ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

Κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 246 ΚΙΝΔ, ἡ ἐπιθαλάσσιος ἀρωγή και ἡ διάσωσις τῶν ἐν κινδύνῳ πλοίον, τῶν ἐπ' αὐτῶν πραγμάτων, τοῦ ναύλου, φορτίου και ἐπιβατῶν, ὡς και αἱ ὁμοίας φύσεως ὑπηρεσίαι αἱ παρασχεθεῖσαι μεταξύ πλοίον διέπονται ὑπό τῶν ἐπομένων διατάξεων, ἐν αἷς διαλαμβάνεται και ἡ τοῦ ἀρθρ. 247 (ἐδάφ. 1) τοῦ αὐτοῦ Κώδικος καθ' ην πᾶσα πρᾶξις ἀρωγῆς η διασώσεως ἐφ' δσον ἔσχεν ώφελίμον ἀποτέλεσμα, παρέχει δικαιώματα εὐλόγου ἀμοιβῆς. Ἐκ τῶν διατάξεων τούτων σαφῶς συνάγεται, διτή ἀμοιβή ἔνεκα ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ὀφείλεται, ἐάν αὐτῇ παρεσχεθῇ εἰς κινδύνευσον πλοίον και ἔσχεν ώφελίμον ἀποτέλεσμα, ο κίνδυνος δέ τοῦ πλοίου δέον νά είναι πραγματικός και ἀμεσος η μετά πιθανότητος ἀναμενόμενος (βλ. Α.Π. 86/1977 ΝοΒ 25 σ. 1125, 'Ε. ΕμπΔ κη 610). Εἰδικώτερον ἐπιθαλάσσιος ἀρωγή είναι η ἐπ' ἀμοιβή διάσωσις κινδυνεύοντος ἐν θαλάσση πλοίου, τῶν ἐπ' αὐτῷ πραγμάτων, προσώπων και τοῦ ναύλου αὐτῶν, διάσωσις δέ ἐπ' ἀμοιβή ἔκ τινος κινδύνου ἀπαλλαγή πλοίου ἔγκαταλελιμένου ὑπό τοῦ πληρώματος η μή δυναμένου νά διακυβερνηθῇ ὑπ' αὐτοῦ, τῶν ἐπ' αὐτῷ πραγμάτων, προσώπων και τοῦ ναύλου αὐτῶν η προσώπων ἐν θαλάσση (βλ. Ν. Παπαπολίτη, 'Επιθ. ἀρωγή και διάσωσις, σ. 70).

Ἐτέρωθεν ρυμούλκησις είναι η σύμβασις, δι' ης ἀναλαμβάνεται η ὑποχρέωσις δόπιας ἐπ' ἀμοιβή δόδηγηθῇ τὸ ρυμούλκούμενον πλοίον παρά τοῦ ρυμούλκου ἀπό τόπον εἰς τόπον. Κριτήριον τῆς διακρίσεως μεταξύ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς και ρυμούλκησεως είναι ὁ κίνδυνος τοῦ ρυμούλκουμένου πλοίου, ούτινος ὑπάρχοντος, η παρεχομένη ὑπό τοῦ ρυμούλκου πλοίου ὑπηρεσία χαρακτηρίζεται διάσωσις και οὐχι ρυμούλκησις.

Τά ἀνωτέρω ἔκρινε τὸ Πολυμελές Πρωτοδικειον 'Αθηνῶν διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 2103/1978 ἀποφάσεώς του.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΜΠΟΥΡΜΑΤΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΤ' ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΤΡΑΝΖΙΤ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΣΙΓΑΡΑ - ΟΥΙΙΣΚΥ - ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΟΤΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΜΠΩΝΚΕΡΣ

'Ακτή Μιαούλη 97, Πειραιά

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Διευθύνσεως: 4512.147 — Παραγγελιών: 4518.564

Τέλεξ (προσωρινόν): 2192

πλωτή γέφυρα ΕΛΛΑΣ - Ιταλίας



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ – ΑΡΡΙΑ – ΚΑΣΤΑΛΙΑ
ESPRESSO OLBIA**

Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Αι εισαγωγαί πετρελαίων εις τάς χώρας της Εύρωπαϊκής Κοινότητος άναμένονται έφετος κατά 6% κατώτεραι του 1978, διε εισηγήσαν 444,6 έκατομ. τόννων. Τούτο οφείλεται αφ' ένος εις τά μέτρα λιτότητος και αφ' έτερου εις την αύξησην της έγχωρου παραγωγής.

• Αι έξι μεγάλαι ιαπωνικά έταιρια — NYK, Mitsui, Kaibasaki, Giamaσita, Tzapan Laiin, και Σόουα Laiin — διαχειρίζονται ένα στόλον έκ 46 πλοίων · κοντέινερς των 10.000 τόν. και άνω, συνολικού d.w. 1.181.268 τόννων. Η μεταφορική των ίκανότητας άνερχεται εις 61.647 μονάδας έμπορευματοκιβωτιών τών 20 ποδών.

• Ό κ. Χίλμαρ Ρέκστεν έχει ταλέντο, είναι δημιουργικός και ίκανοποιείται διαν ναυπηγεί τά πλοία του εις την Νορβηγίαν, άλλα πρέπει νά υπάκουύ τών νόμων δημοσίου κάθε δλλος Νορβηγός πολίτης», έδηλωσεν ο εισαγγελεύς εις την δίκην του Ρέκστεν, ο οποίος κατηγορείται διά φοροδιαφυγήν και παράβασιν τών νομιματικών κανονισμών της χώρας. Η δίκη αυτηζεται.

• Η παγκόσμιος ναυπηγική κρίσις θα έπιδεινωθη κατά την προσεχή τριετίαν, πρόβλεπε σχετική έκθεση του Βρετανικού γραφείου H.P. Dreyewy. Η συμμετοχή των Εύρωπαϊκών ναυπηγείων, άπο 33% της παγκόσμιου παραγωγής έφετος, θα μειωθεί εις 20-25%. Άνακαμψις δέν προβλέπεται πρό του 1988.

• Αι παγκόσμιοι όλικαι άπωλειαι του μηνός Ιουλίου άναφέρονται εις 27 σκάφη, 221.395 τόν. γκρός. Έε αύτων τα 9 σκάφη, 166.397 τόν. γκρός ήσαν ύπο την Έλληνική σημαίαν. Περιλαμβάνεται καί το σούπερτάνκερ "Άτλαντικ". Εμπρες πού έβυθισθη εις την Καραβαΐκην μετά από σύγκρουσιν και πυρκαϊάν, μέ άπωλειαν 29 ναυτικών.

• Η παραγωγή πετρελαίου εις τόν Βρετανικόν τομέα της Βορείου Θαλάσσης ηδήθη κατά 53% κατά τό πρώτον έξαμηνον του 1979, έναντι της ίδιας περιόδου του 1978, άπο 24.467.000 βαρέλια εις 37.427.000.

• Η κυβέρνησης του Ταϊβάν άπηγόρευσεν εις τους ιθαγενείς φορτωτάς την χρηματοποίησην τού διασιθηρικού σιδηροδρόμου διά τήν μεταφοράν έμπορευματοκιβωτιών.

• Τά Γαλλικά ναυπηγεία τού Σιοτά άνελαβον τήν μετασκευήν τού 10ετούς ήλικιας δεξαμενοπλοίου «Μεντόρα» της Σέλλ, εις πλωτήν άποθηκην διά νά χρηματοποιηθεί εις τήν περιοχήν της Βορείου Θαλάσσης. Η μετακεινή τού 210.000 τόν. τάνκερ θα περατωθή τόν προσεχή Ιουλίου και θα κοστίση 10 έκατομ. λιρών Άγγλιας.

• Απροσδόκητον έξελιξιν είχεν ή παραγγελία μιάς πλωτής δεξαμενής έκ μέρους τών άρχων της Διώρυγος τούς Σουέζ εις τά Νορβηγικά ναυπηγεία Άνκερλόκκεν. Η δεξαμενή κατεσκευάσθη συμφώνων πρός τάς ορισθείσας ύπο τών Αιγύπτιων προδιαγραφάς, άλλ' έκ τών ύστερων διεπιστώθη διε ή-

δείχθη καταστροφική διαν έσημειώθη ή πτώσις τών ναύλων τών πετρελαιοφόρων μετά τήν άνατιμησιν τών πετρελαίων τό 1973.

• Απαντες οι 721 έπιβάται τού Νορβηγικού κρουαζιεροπλοίου «Σκάργουορτ», μετεφέρθησαν άσφαλώς εις έτερον ακάφος τής έταιριας, διαν πυρκαιά έξερράγη επ' αυτού έναν έξετελει κρουαζιέραν εις την Καραϊβικήν. Τό «Σκάργουορτ» άνηκει εις τόν άμιλον Κλόστερ, διστις τελευταίως ηγόρασε τό Γαλλικόν υπερωκεάνιον «Φράνς» και οικτωνόμασε «Νορβηγία».

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η συμβολή τής ναυτιλίας

Τό Συμβούλιον τών Βρετανών έφοπλιστών άνηγγειλεν διτ αι καθαραί εισπράξεις τού Βρετανικού έμπορικου στόλου εις ένον συνάλλαγμα έφεθασαν τό 1978 τά 942 έκατομ. λιρών, σημειώσασαι μείωσιν κατά 100 έκατομ. έναντι τού προηγουμένου έτους. Τό γεγονός τούτο οφείλεται τόσον εις τήν αυξησιν τού παρωπλισμένου τοννά, διστον και εις τήν γενικωτέραν έλαττωσιν τού έμπορικου στόλου τής χώρας.

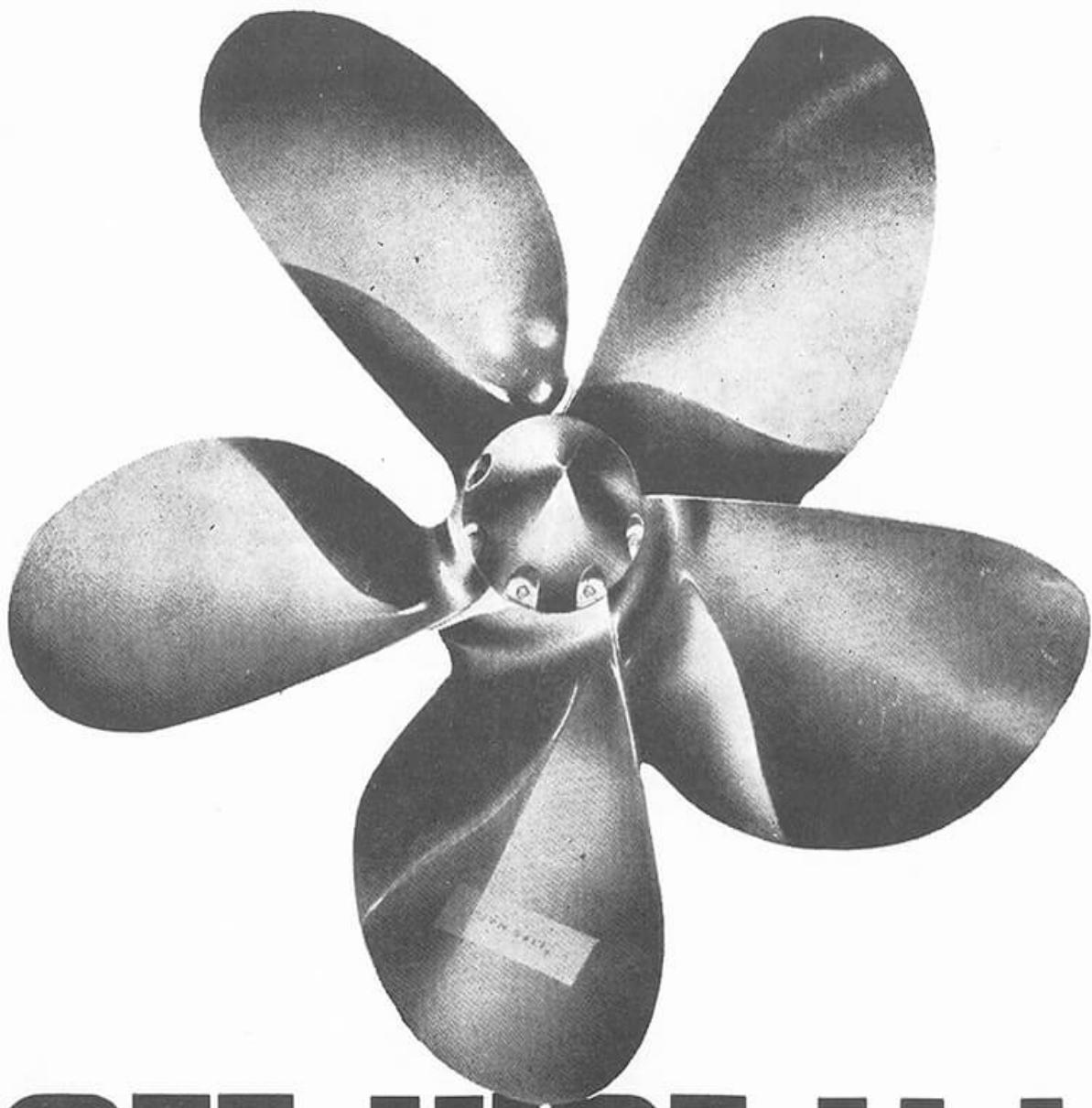
Έξ αλλου ή έλαττωσις τού στόλου οφείλεται εις τήν πώλησην μεγάλου άριθμού κλασσικών πλοίων, εις ήν έξηναγκάσθησαν οι έφοπλισται τόσον διά νά τά άντικαταστήσουν με πλοία κοντέινερς, διστον και κυρίως διά νά βελτιώσουν τά περιθώρια τής χρηματοδοτήσεως των ή διά νά άπαλλαγον σκαφών μή άποδοτικών ύπο τάς συνθήκας ανταγωνισμού τής παγκοσμίου άγοράς.

Παρ' άλλου ή διά την έπιρπου δισεκατομμυρίου λιρών συμβολή τής βρετανικής ναυτιλίας εις τό ίσοζύγιον τών πληρωμών τής χώρας δεικνύει τήν σημασίαν και τήν άποδοτικότητα τής ναυτιλιακής βιομηχανίας, πολλώ μᾶλλον άν ληφθή ήπ' άψιν διέπτεψε συγχρόνως τήν έξοικονόμησιν 445 έκατομ. λιρών εις ένον συνάλλαγμα.

Ειδικώτερον αι εισπράξεις διά τήν μεταφοράν έμπορευμάτων εις άλοκληρον τόν κόσμον έπι βρετανικών πλοίων άνηλθον εις 2.315 έκατομ. λιρών, έναντι 2.630 έκατομ. τού 1977. Αι καθαραί εισπράξεις έκ τών έξαγωγικών μεταφορών τής Μ. Βρετανίας και τών μεταφορών μεταξύ τρίτων χωρών έφθασαν τά 1870 έκατομ. λιρών, έναντι 2.133 τού 1977. Έάν έξ αύτών έκπεσθούν 928. έκατομ. λιρών αίτινες έδαπανήθησαν εις τό έξωτερον διά καύσμα, λιμενικά δικαιώματα, φορτεκφορτωτικά κ.λ.π. ή καθαρά συμβολή τής ναυτιλίας εις τό ίσοζύγιον πληρωμών έφθασε, ώς έλεχθη, τά 942 έκατομ. λιρών (έναντι 1.041 έκατομ. τού 1977).



Σειρήνες Πλοίων
Κατασκευής τών φημισμένων
Σουδικών Ναυπηγείων KOCKUMS
Αντιπροσωπεία & Παρακαταθήκη
ΜΠΟΥΡΜΑΓΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΓ'Ν ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889



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 Έμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διά την έγγραφήν εἰς τό 'Ελληνικόν νηολόγιον, βάσει τού ἀρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Αἴρηνς Ράψοντα» μπάλκ κάρριερ (πρώην Mediolanum σημ. Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 29.256 τόν. γκρός, τού 1967 ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Διαπόρτ» (κ. Παντ. Εύθυμιαδης).

2. «Κεφαλλονιά Γούντ» μπάλκ κάρριερ (πρώην άγγλικόν «Sugar Transporter») νεοαγορασθέν, 13.907 τόν. γκρός, τού 1970, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Οκτάνια» (κ. Γερ. Καλογεράτος).

3. «Πλειάς» φορτηγόν (πρώην αὐστραλιανόν «Jeparit») νεοαγορασθέν, 6.341 τόν. γκρός, τού 1964, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Μάσαι Τσάριτου» (κ. Ιωάν. Καπράνης).

4. «Σαρώνικη» φορτηγόν ναυπηγούμενον 5.801 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Κόντορ» (κ. Νικ. Βαφιόπουλος).

5. «Σαμτζών Γκόβερνορ» φορτηγόν (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αὐτό όνομα) 11.506 τόν. γκρός, τού 1972, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Αἰς Δημητρές» (κ. Δημ. Σαμωνάς).

6. «Σίτι Φόρδον» ἐπιβατηγόν (πρώην «Orientalis») 6.497 τόν. γκρός, τού 1966, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Ατλάντες» (κ. Αντ. Μηταράκης).

7. «Πόπη» φορτηγόν (πρώην σουηδικόν «Kliparen») νεοαγορασθέν, 11.272 τόν. γκρός, τού 1962, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Αφρομάρ» (κ. Κων. Νεατορίδης).

8. «Νιμπούργκ» φορτηγόν (πρώην γερμανικόν ύπό τό αὐτό όνομα) νεοαγορασθέν, 4.566 τόν. γκρός, τού 1964, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Ελπίς» (κ. Ηλ. Παναγιωτίδης).

9. «Μίντεν» φορτηγόν (πρώην γερμανικόν ύπό τό αὐτό όνομα) νεοαγορασθέν, 4.776 τόν. γκρός, τού 1964, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Ελμίνα» (κ. Ηλ. Παναγιωτίδης).

10. «Βυζάντιον» μικτόν (πρώην άγγλικόν «Vega Stingray») νεοαγορασθέν, 42.095 τόν. γκρός, τού 1967, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Τορσέλο Σιππινγκ» (Χαλκηδών Σιππινγκ).

'Αγορά νεοτεύκτου'

«Ελληνες έφοπλισται τής Νέας Υόρκης ήγόρασαν ἔνα μπάλκ κάρριερ τών 25.000 τόν. ναυπηγούμενον εἰς τήν Βουλγαρίαν, ἀντί 10 ἑκατομ. δολ. τοις μετρητοῖς. Παράδοσις 1981. οφίον δεύτερον σκάφος.

Αἱ παραγγελίαι

Παναμαϊκή ἑταιρία, ἐλεγχομένη ύπό γνωστού ἐφοπλιστού τού Πειραιώς, παρήγγειλεν εἰς τά Ναυπηγεία Σαλαμίνος δύο πολλαπλῆς χρήσεως φορτηγά σκάφη, τών 5.500 τόν. d.w. ἑκατον, με παράδοσιν β' ἔξαμηνον τού 1980 ἀμφότερα. Θά ἐφοδιασθούν με μηχανή M.A.N. 4.500 ἵππων και θά ἀναπτύσσουν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 14 κόμβων.

Τέσσαρες γερανοί τών 25 τόννων θά βοηθοῦν τήν ταχείαν φορτεκφόρτωσίν των. «Η παραγγελία ἔγενετο με χρηματοδότησην τῆς E.T.B.A., ὑπάρχει δέ προοπτική νά κατασκευασθούν 10 συνολικώς δύοια σκάφη, τών ὁποίων ή εἰς κοντέινερς μεταφορική ικανότης ἀνέρχεται εἰς 250 μονάδας τών 20 ποδῶν.

'Αγοραπωλησίαι'

Τήν ἐπίδρασιν τού 'Ελληνικού ἐφοπλιστικού στοιχείου εἰς τόν διεθνή χώρων τῆς Ναυτιλίας ἀποδεικνύουν αἱ ἀγοραπωλησίαι τού διαρρεύσαντος τό 107μημέρου. Εύθύς ὡς ἐπέστρεψαν ἀπό τάς θερινάς των διακοπᾶς οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐπεδόθησαν εἰς ἀθρόας ἀγοράς μεταχειρισμένων σκαφών — κυρίως μπάλκ κάρριερ — 10ετού περίου ἡλικίας. Πλέον ἐντυπωσιακή ἡτού ἡ ἀγορά δύο ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τών 74.000 τόν. και ναυπηγήσεως 1966 καὶ 1967, ἀντί τής συνολικῆς τιμῆς τών 16 ἑκατομ. δολαριών. Ήγόρασαν, ἐπίσης, οἱ «Ελληνες ἔνα τύπου «πάναμαξ» τών 66.400 τόν., τού 1968, εἰς τά 8,6 ἑκατομ. δολ., δύο μεταλλοφόρα τών 51.000 τόν., τού 1959 καὶ 1960, πέρι τών 2,4 ἑκατομ. δολ. ἑκατον καὶ ἔνα ἀριθμόν μικροτέρων μπάλκ κάρριερ καὶ τουητέκερς, ὡς ἀναφέρονται κατωτέρω:

'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών δολ. 2.100.000 τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν τουητέκερ «Euphrates Maru» 7.701 τόν. γκρός, 10.901 τόν. d.w. τού 1968

— Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη ἐπίσης τό δηζελοκίνητον ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Jinwa Maru» 12.102 τόν. γκρός, 18.910 τόν. d.w. τού 1969. Τιμή γύρω τών 3,5 ἑκατομ. δολαριών.

— Τό δηζελοκίνητον σουηδικόν φορτηγόν «Kliparen» 11.272 τόν. γκρός, 12.558 τόν. d.w. τού 1962 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 1,5 - 1,6 ἑκατομ. δολαριών.

— 'Αντι ποσοῦ γύρω τών δολ. 1.550.000 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν τουητέκερ «Solomon Career» 7.752 τόν. γκρός, 12.400 τόν. d.w. τού 1964.

Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Van Hawk» 11.474 τόν. γκρός, 19.113 τόν. d.w. τού 1970.



Τιμή γύρω τών 4,6 ἑκατομ. δολαρίων.

— Γύρω τών 1,5 ἑκατομ. Αὐτοτραίλιανών δολαριών ήγόρασαν "Ελληνες, τό δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Jeparit» 6.341 τόν. γκρός, 8.626 τόν. d.w. τού 1964.

— Τά ἀτμοκίνητα λιβεριανά μεταλλοφόρα «Ore Meteor» και «Ore Neptune» 18.200 τόν. γκρός τόν. ἑκαστον, 51.500 τόν. d.w. ναυπηγήθεντα τό 1959 καὶ 1960 ηγοράσθησαν παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 2,4 ἑκατομ. δολαρίων ἑκαστον.

— 'Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Πασίφικ Ράιν» τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «Pacific Pride» 8.721 τόν. γκρός, 13.156 τόν. d.w. τού 1969. Τιμή γύρω τών 890.000 δολαρίων. Παρέμεινεν ύπό τήν λιβεριανήν σημαίαν.

— "Ελληνες ήγόρασαν τό δηζελοκίνητον κορεατικόν φορτηγόν «Korean Diamond» 7.385 τόν. γκρός, 10.051 τόν. d.w. τού 1962 με μηχανάς Σούλτζερ 5.500 ἵππων γύρω τών 900.000 δολαρίων.

— 'Αντι 4,2 ἑκατομ. δολαριών ήγόρασαν "Ελληνες τού Λονδίνου τό δηζελοκίνητον ἄγγλικον μπάλκ κάρριερ «Finnish Wasa» 14.921 τόν. γκρός, 25.060 τόν. d.w. τού 1966 με μηχανάς Σούλτζερ 8.250 ἵππων.

— 'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τό δηζελοκίνητον ἀνατολικογερμανικόν φορτηγόν «Mulde» 3.825 τόν. γκρός 5.850 τόν. d.w. τού 1958. Μετωνομάσθη «Κεφαλλόνιαν Γκρέις». Σημαία 'Ελληνική.

— 'Ἐπωλήθη εἰς ίνδικά συμφέροντα γύρω τών 11 ἑκατομ. δολαρίων, τό μπάλκ κάρριερ «Αντώνιος Π. Λεμός» 15.934 τόν. γκρός, 26.976 τόν. d.w. τού 1976.

— "Ελληνες ήγόρασαν γύρω τών 16 ἑκατομ. δολαριών συνολικώς, τά δηζελοκίνητα γάλλικα μπάλκ κάρριερς «Cetra Carina» και «Cetra Lyra» 41.914 τόν. γκρός 8.250 ἱππων. 74.940 τόν. d.w. ναυπηγήθεντα τό 1967.

— Τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Miro» 13.553 τόν. γκρός, 23.969 τόν. d.w. τού 1968 ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 4,1 ἑκατομ. δολαρίων.

— 'Ἐπωλήθη, βάσις ὡς ἐστί εἰς 'Ελλάδα, γύρω τών 850.000 δολαρίων, τό κυπριακόν τουητέκερ «Néloswan» 10.056 τόν. γκρός, 16.165 τόν. d.w. τού 1958.

— 'Ηγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, γύρω τών 1,7 ἑκατομ. δολαριών τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν τουητέκερ «New Triumph» 7.264 τόν. γκρός, 13.247 τόν. d.w. τού 1966.

— Τό δηζελοκίνητον ἄγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Sugar Producer» 13.894 τόν. γκρός, 21.175 τόν. d.w. τού 1968 με μηχανάς B & W 9.000 ἵππων ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τών 4.500.000 δολαρίων.

— 'Ἐπωλήθη εἰς κινεζικά συμφέροντα τό μπάλκ κάρριερ «Petíγκο» 39.035 τόν. γκρός, 79.308 τόν. d.w. τού 1967 εἰς τά δολ. 8.925.000.

— Τό εύρισκομενον με ζημίας εἰς Καραϊβικήν λιβεριανόν σούπερ τάνκερ «Aitzian Kāptai» 92.682 τόν. γκρός, 206.937 τόν. d.w. τού 1968 ἐπωλήθη ὡς ἐστί, εἰς τά δολ. 3.200.000.

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη τό ἀγορασθέν ιαπωνικόν φορτηγόν «Yamatake Maru» 2.999 τόν. γκρός τού 1966 καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον. Μετω-

PARALIA CORPORATION Steamship Agencies
141 Milk Street, Boston, Mass. 02101
Phone (617) 426-3143 Telex 94 0656

Υπερήφανο καὶ ύπομονετικό περιμένει στόν προβλήτα τού PORTSMOUTH (N.H.) νά άρχιση ή φόρτωσις παλαιοσιδήρων.

Οι ναυτικοί μας πράκτορες PARALIA CORPORATION τής Βοστώνης ἐρρύθμισαν τήν όμαλήν καὶ ταχείαν φόρτωσιν, ἀφιεν καὶ ἀναχώρησιν τού πλοίου ἐκ τού λιμένος.

νομάσθη «Φόρουμ Σκάῦ».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλαιον «Peggy O.» 54.480 τόν. γκρός, τοῦ 1967 καὶ μετωνομάσθη «Φιλίπ Νουάρ». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—«Υψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Αλφα» τὸ ἀγγλικόν φορτηγόν «Solid Prince» 1.599 τόν. γκρός τοῦ 1971.

—Εἰς «Οδυσσεύς» μετωνομάσθη καὶ υψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Medic» 11.120 τόν. γκρός τοῦ 1963.

—Τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Calandria» 1.477 τόν. γκρός, τοῦ 1970 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Οὐαντάν». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Σῆ Πέρλ» τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Custodian» 8.701 τόν. γκρός τοῦ 1961 καὶ υψώσε τὴν κυπριακή σημαίαν.

—Παρεδόθη εἰς τούς ἀγοραστάς του τὸ πωληθὲν μεταξύ Ἐλλήνων μπάλκ κάρριερ «Κωνσταντία» 14.150 τόν. γκρός τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Τασία».

—Παρελήφθη μετωνομάσθη «Ικαρίαν Ρήφερ» καὶ υψώσε τὴν κυανόλευκον, τὸ ἀγορασθέν λιβεριανὸν φορτηγόν «Iberian Reefer» 4.280 τόν. γκρός, τοῦ 1968.

—Παρεδόθη, τὸ πωληθὲν μεταξύ Ἐλλήνων μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Σουάν» 16.400 τόν. γκρός τοῦ 1979 καὶ μετωνομάσθη «Βασίλης».

—Ἐπίσης παρεδόθη τὸ πωληθὲν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγόν «Ελεύθερος» 10.371 τόν. γκρός τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Φόρουμ Σπίριτο».

—Παρεδόθη τὸ πωληθὲν εἰς δημοπρασίαν κυπριακὸν φορτηγόν «Χριστίνα I» 11.765 τόν. γκρός τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Κεχαριτωμένη». Ἡ κυπριακή διετηρήθη.

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν νορβηγικόν φορτηγόν «Snefjord» 5.300 τόν. γκρός τοῦ 1964 καὶ μετωνομάσθη «Αἰς Μέρτσαντ». Σημαία ἑλληνική.

Μετονομασία

Τὰ φορτηγά «Νόπαλ Λούνα» καὶ «Νόπαλ Τέλους» 6.450 τόν. γκρός ἔκαστον τοῦ 1962 μετωνομάσθησαν εἰς «Ακρα Ρίον» καὶ «Ακρα Ταΐναρον» ἀντιστοίχως.

—Εἰς «Άγιος Γεράσιμος» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Πέρσα» 2.432 τόν. γκρός τοῦ 1966.

—Τὸ ἐπιβατηγόν «Χρυσοβαλάντου II» 10.945 τόν. γκρός τοῦ 1953 μετωνομάσθη «Ἐρως».

—Μετωνομάσθη «Ομέρ» τὸ φορτηγόν «Καλλιόπη» 2.556 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Εἰς «Ποντενέγκρο» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Λάκου Τρέιντερ» 2.961 τόν. γκρός τοῦ 1964.

—Τὸ φορτηγόν «Μῆλος III» 2.979 τόν. γκρός τοῦ 1949 μετωνομάσθη «Τύχη».

—Μετωνομάσθη «Κοράλ ΙV» καὶ υψώσε τὴν παναμαϊκήν σημαίαν τὸ φορτηγόν «Κοράλ» 1.593 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Τὸ κυπριακόν μπάλκ κάρριερ «Ἐλμίνα» 10.444 τόν. γκρός τοῦ 1961 μετωνομάσθη

«Σάμυερ Ντρῆμ».

—Μετωνομάσθη «Αμπιλίτυ» τὸ κυπριακόν μότοροπι «Φαέθων» 996 τόν. γκρός τοῦ 1951.

Αἱ διαλύσεις

Ἐπωλήθη εἰς πακιστανούς διαλυτάς, γύρω τῶν δολ. 190 κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος τὸ φορτηγόν «Παναγία» 5.170 τόν. γκρός, τοῦ 1951.

—Τὸ φορτηγόν «Μπράβο Αλεξ» 4.375 τόν. γκρός, τοῦ 1950 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν.

—Εἰς διαλυτάς τοῦ Ταϊβάν ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Χίος» 8.542 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Ἐπωλήθη πρός διάλυσιν τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Ζαγκορά» 1.437 τόν. γκρός τοῦ 1956.

—Ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Κασιούγκ τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Αριστοτέλης» 8.280 τόν. γκρός, τοῦ 1950.

Αἱ διεθνεῖς σχέσεις

Εἰδικὴ ὑπηρεσία διεθνῶν σχέσεων θά συσταθῇ εἰς τὸ Υπουργείο Ναυτιλίας, σκοπός τῆς ὄποιας θέ είναι ὁ γενικότερος συντονισμός τῆς ἐκπροσωπίσεως τῆς «Ἐλλάδος εἰς διεθνεῖς Ὀργανισμούς (IMCO, UNCTAD, ILO) καὶ τῆς ΕΟΚ. Ή νέα ὑπηρεσία θά πλαισιωθῇ ἀπό γλωσσομάθεις ἀξιωματικούς τοῦ Λ.Σ. καὶ θά τελή ὑπό τὴν ἐποπτεία τοῦ Υπαρχηγοῦ τοῦ Σώματος.

Σημειούται ὅτι τὴν ἀνάγκη για τὴν σύσταση τῆς ὑπηρεσίας διεθνῶν σχέσεων ἐπεσήμανε ὁ Υπουργός Ξέωτερικών κ. Γεώργ. Ράλλης, ὁ ὄποιος σέ σχετική ἐπιστολή του πρός τὸν κ. Κεφαλογιάννην τονίζει ὅτι ή νέα ὑπηρεσία θά ἔχῃ τὴν συμπαράσταση τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Υπουργείου Ξέωτερικών, καθὼς καὶ τοῦ Υπουργείου Συντονισμού.

Τὰ ναυτικά φυλλάδια

Κατηρτίσθη ἀπό τὸ Υπουργείο Ναυτιλίας σχέδιο Π.Δ. μέ τὸ ὄποιο περιορίζεται εἰς τὰ 45 ἑπτὰ τὸ ὄριο ἡλικίας γιά τὴν χορήγηση ναυτικοῦ φυλλάδιου, ἐγγνώσθη δέ ὅτι μέ ἀλλο Π.Δ. θά καθορισθοῦν οἱ προϋποθέσεις ισχύος τῶν ναυτικῶν φυλλάδιων, που ἔχουν ἐκδοθῆ μέχρι τώρα καὶ δέν ἔχρησιμοι θίμησαν ἀπό τοὺς κατόχους των, ἡ οἱ κατοχοὶ τοὺς ἔχουν πραγματοποιήσει περιορισμένη θαλασσία υπηρεσία.

Τὸ μέτρο λαμβάνεται κατόπιν προτάσεως τοῦ NAT, μετά τὴν διαπίστωση ὅτι πολλά ἄτομα μεγάλης ἡλικίας (ἐπεσημάνθησαν καὶ περιπτώσεις ἀτόμων ἡλικίας ὀνώ τῶν 70 ἑταῖς), τὰ ὄποια είχαν ἔφοδιασθη εἰς τὸ παρελθόν μέ ναυτικά φυλλάδια ἐναυτολογούντο προκειμένου νά τύχουν συντάξεως ἀπό τὸ NAT, εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν μας. Σημειούται ὅτι τὰ ἐν λόγῳ ἀτόμα, λόγω ἡλικίας ἡσαν ἐπιτρεπτή εἰς ἀτυχήματα καὶ ἡδη ὑπάρχουν ἀρκετές περιπτώσεις ἀτόμων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, που ἔλαβαν συντάξεις λόγω ἀτυχήματος καὶ ἐπί πλέον δημιουργούσαν προβλῆ-

ματα καὶ εἰς τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις.

Οἱ Πρακτορειακοὶ ύπαλληλοι

Ἡ Γενικὴ Συνέλευση τῶν Μελών τοῦ Συνδέσμου Πρακτορειακῶν Υπαλλήλων Ποντοπλοίας τῆς 10/9/79 ἐνέκρινε τὸ παρακάτω ψήφισμα:

ΨΗΦΙΣΜΑ

Οἱ Ναυτιλιακοί καὶ Πρακτορειακοί Υπάλληλοι μέλη τοῦ Συνδέσμου Πρακτορειακῶν Υπαλλήλων Ποντοπλοίας, πού συνήλθαμε σήμερα Δευτέρᾳ 10 Σεπτεμβρίου 1979 στό Εργατικό Κέντρο Πειραιᾶ σέ ἐκτακτη Γενική Συνέλευση, ἀφοῦ ἔχετασμε καὶ συζητήσαμε τὴν κατάσταση ἐτοι διπάς έχει διαμορφωθεῖ σήμερα γιά μᾶς τούς ἔργαζομένους, πού καθημερινά νά βλέπουμε τὰ προβλήματα μας νά δένυνται, ύστερα ἀπό:

Τίς παράνομες ἀπολύσεις καὶ διώξεις Συνδικαλιστῶν. Τὴν ούσιαστη κατάργηση τοῦ δικαιώματος τῆς ἀπεργίας με δικαστικές ἀποφάσεις. Τὴν ἀντιλαϊκή πολιτική τῆς μονόπλευρης λιτότητας, παράλληλα μέ τὴν ἀλμάτων ἀνδρὸς τοῦ τιμάριθμου καὶ τὸν καλπάζοντα πληθωρισμό. Τὸ πλέγμα τῶν ἀντεργατικῶν νόμων 330, 3239. Τὶς δυσβάσταχτες φορολογικές ἐπιβαρύνσεις καὶ σειρά ἀλλων μέτρων, πού στρέφονται ἐναντίον ὀλόκληρης τῆς ἐργατικής τάξης καὶ ἔχουν σάν ἀπέτελσμα τὴν μείωση τοῦ εισοδήματός μας, τὸν ύποβιθασμό τοῦ τρόπου ζωῆς μας καὶ στόχο τὴν ἀποδυνάμωση τοῦ συνδικαλιστού κινήματος.

Εἰδίκότερο δά ἀφοῦ διαπιστώσαμε δητὶ στὸ κλάδο μας οἱ ἐπιπτώσεις είναι ἀκόμα δριμύτερες μὲ τίς Σ.Σ. πού δόδηγούνται κάθε χρόνο στὴ διαιτησία, ύστερα ἀπό τὴν ἀρνηση τῶν Ελλήνων Εφοπλιστῶν νά προσδιοριστοῦν σάν ἐργοδότες μας καὶ τὴ συνειδητή μεδεδουση κωλυσιεργίας τῶν Πρακτόρων, ἐνώ ὁ ἐπικουρικός μας φορέας ΤΑΝΠΥ κινδυνεύει ύστερα ἀπό μεθοδευμένες ἐνέργειες τοῦ Υφυπουργού Κοινωνικῶν Υπηρεσιών κ. Αποστολάτου μέ ἀποτέλεσμα τὴν ἀμεση μείωση τῆς ἐπικουρικῆς μας σύνταξης.

Ἀποφασίσαμε δόμφωνα καὶ μὲ μυστική ψηφοφορία νά κινητοποιηθεῖ ὀλόκληρος ὁ κλάδος σέ ἀγωνιστικές κινητοποιήσεις πού θά κλιμακωθοῦν μέχρι καὶ ἀπεργίας μὲ αἵτημα:

Α) Υπογραφή Σ.Σ. μὲ τίς ἔργοδοτικές μας ἐνώσεις α) EEE β) ΔΝΕ γ) ΠΣΝΠ πού νά θεσπίζουν:

I) Τιμαριθμική ἀναπροσαρμογή ἀνά τριμήνο, με πραγματικό τιμάριθμο καὶ συμμετοχή τῶν ἐργαζομένων.

2) Βδομάδα 5 ημερών μέ 40 ὥρες δουλειάς δίχως νά θίγωνται κεκτημένα δικαιώματα μέ συνοίκτερους δρους.

3) Προστασία τῆς μητρότητας: «Οχι ἀπολύσεις κατά τὴ διάρκεια τῆς ἐγκυμοσύνης καὶ μετά τὸν τοκετό, 4μηνη ἀδεια τοκετού καὶ 2μηνη ἀδεια θηλασμού ἡμεροήσιως.

4) Αδειες στούς σπουδαστές γιά τίς ἔξτασεις, ξεχωριστά ἀπό τίς κανονικές.

B) Διασφάλιση τῶν κεκτημένων δικαιωμάτων μας στὸ ΤΑΝΠΥ διακυρήσσοντες:

1) «Οχι στὴν ἐνταξη σέ ενιαίο ἐπικουρικό φορέα.

2) Καμιά μείωση τῆς ἐπικουρικῆς μας σύνταξης.

3) Αναλογιστική μελέτη ἀπό τὴν συστάσεως τοῦ Ταμείου.

4) Διαχωρισμό τῶν λογαριασμῶν κυρίας καὶ ἐπικουρικῆς ἀσφάλισης μέ τὸ καταστατικό πού ισχύει σήμερα.

5) Διοίκηση τοῦ ΤΑΝΠΥ ἀπό τούς ἀσφαλισμένους.

Ἐμείς οἱ Πρακτορειακοί καὶ Ναυτιλιακοί Υπάλληλοι πού ἀποτελούμε τὴ Γενική Συνέλευση τοῦ Συνδέσμου Πρακτορειακῶν Υπαλλήλων Ποντοπλοίας, δηλώνουμε δητὶ θέσεις μας καὶ δητὶ εἴμαστε ἀποφασισμένοι νά ἀγωνιστούμε ένωμένοι μὲ κινητοποιήσεις ὀλοκλήρου τοῦ κλάδου μέχρι καὶ ἀπεργίας μέχρι νά ἐπιτευχθοῦν οἱ παραπάνω στόχοι μας. Τέλος

νομάσθη «Φόρουμ Σκάῦ».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλαιον «Peggy O.» 54.480 τόν. γκρός, τοῦ 1967 καὶ μετωνομάσθη «Φιλίπ Νουάρ».

—Εἰς «Οδυσσεύς» μετωνομάσθη καὶ υψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Medic» 11.120 τόν. γκρός τοῦ 1963.

—Τό ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Calandria» 1.477 τόν. γκρός, τοῦ 1970 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Οὐαντάν». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Σῆ Πέρλ» τὸ ἀγορασθέν ἀγγλικόν φορτηγόν «Custodian» 8.701 τόν. γκρός τοῦ 1962. Μετωνομάσθη «Τασία».

—Παρελήφθη μετωνομάσθη «Ικαρίαν Ρήφερ» καὶ υψώσε τὴν κυανόλευκον, τὸ ἀγορασθέν λιβεριανὸν φορτηγόν «Iberian Reefer» 4.280 τόν. γκρός, τοῦ 1968.

—Παρελήφθη, τὸ πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Σουάν» 16.400 τόν. γκρός τοῦ 1979 καὶ μετωνομάσθη «Βασίλης».

—Ἐπίσης παρεδόθη τὸ πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγόν «Ελεύθερος» 10.371 τόν. γκρός τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Φόρουμ Σπίριτο».

—Παρεδόθη τὸ πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγόν «Χριστίνα I» 11.765 τόν. γκρός τοῦ 1958. Μετωνομάσθη «Κεχαριτωμένη».

—Παρεδόθη τὸ πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγόν «Ελεύθερος» 10.371 τόν. γκρός τοῦ 1957. Μετωνομάσθη «Αἰς Μέρτσαντ». Σημαία ἑλληνική.

—Παρεδόθη τὸ πωληθέν μεταξύ Ἐλλήνων φορτηγόν «Χριστίνα II» 11.765 τόν. γκρός τοῦ 1953 μετωνομάσθη «Ἐρως».

—Μετωνομάσθη «Ομέρ» τὸ φορτηγόν «Καλλιόπη» 2.556 τόν. γκρός τοῦ 1958.

—Εἰς «Ποντενέγκρο» μετωνομάσθη τὸ φορτηγόν «Λάκου Τρέιντερ» 2.961 τόν. γκρός τοῦ 1964.

—Τὸ φορτηγόν «Μῆλος III» 2.979 τόν. γκρός τοῦ 1949 μετωνομάσθη «Τύχη».

—Μετωνομάσθη «Κοράλ ΙV» καὶ υψώσε τὴν παναμαϊκήν σημαίαν τὸ φορτηγόν «Κοράλ» 1.593 τόν. γκρός τοῦ 1953.

—Τὸ κυπριακόν μπάλκ κάρριερ «Ἐλμίνα» 10.444 τόν. γκρός τοῦ 1961 μετωνομάσθη

«Σάμυερ Ντρῆμ».

—Μετωνομάσθη «Αμπιλίτυ» τὸ κυπριακόν μότοροπι «Φαέθων» 996 τόν. γκρός τοῦ 1951.

—Τό φορτηγόν «Μπράβο Αλεξ» 4.375 τόν. γκρός, τοῦ 1950 ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Χίος» 8.542 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Ἐπωλήθη πρός διάλυσιν τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Ζαγκορά» 1.437 τόν. γκρός τοῦ 1956.

—Τό φορτηγόν «Μπράβο Αλεξ» 4.375 τόν. γκρός, τοῦ 1950 ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Χίος» 8.542 τόν. γκρός, τοῦ 1960.

—Ἐπωλήθη πρός διάλυσιν τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Ζαγκορά» 1.437 τόν. γκρός τοῦ 1956.

ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΑΙ ΕΠΑΦΑΙ ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ο.Κ. ΔΙΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



Έποικοδομητική ύπηρξε ή πραγματοποιηθείσα πρό ημερών εις τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας σύσκεψις μέ έκπροσώπους τής 'Εκτελεστικής Επιτροπής τής Ε.Ο.Κ. αρμοδίων γιά τά θέματα τής Ναυτιλίας, κ. κ. Erdmenger και Pearson, δημοσίευσεν ό 'Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης καὶ ὁ Γενικός Γραμματέας κ. Σαρλής (ύπο τήν προεδρία τοῦ όποιου ἐπραγματοποιήθη ἢ ἐν λόγῳ σύσκεψις) οἱ ἀρμοδίες 'Επιτροπής τής Ε.Ο.Κ. ἀναγνωρίζουν τήν σημασία τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας ἀλλά καὶ τίς εἰδικές γνώσεις τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν γιά τήν Κοινότητα. 'Ο κ. Κεφαλογιάννης ἔτοιμος ἐμφαντικῶς δῆταί της 'Ελληνική Ναυτιλία θά λειτουργήσῃ ως καταλύτης εἰς τά ναυτιλιακά θέματα τής Εύρωπαικής Κοινότητος.

Εἰς τήν προαναφερθείσα σύσκεψη, εἰς τήν όποια μετέσχον καὶ ἀντιπρόσωποι τοῦ 'Υπουργείου Συντονισμοῦ εἰς τήν Μόνιμη 'Αντιπροσωπεία τής 'Ελλάδος εἰς τήν Ε.Ο.Κ. τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος καὶ τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστῶν, οἱ ἀντιπρόσωποι τής Ε.Ο.Κ. ἐνημέρωσαν τήν ἑλληνική πλευρά γιά τήν πρόσδο τών ναυτιλιακών κανονισμών πού προπαρασκευάζει τήν Κοινότητα καὶ ἴδιαίτερα γιά τούς κανόνες ἀνταγωνισμού πού ἀφορούν τόν Κώδικα τῆς UNCTAD γιά κανονισμούς πού σχετίζονται μὲ τήν ἀσφάλεια τής ναυσιπλοΐας κλπ. καὶ ἡ ἑλληνική πλευρά ἔξητης διάφορες διευκρίνισεις καὶ ἀνέπτυξε τής θέσεις τής 'Ελλάδος ἐπί τῶν συζητηθεντών θεμάτων. 'Ο κ. Σαρλής διευκρίνισε δῆταί της 'Ελληνικός της Ε.Ο.Κ. γιά τόν τρόπον ἐπικυρώσεως τοῦ Κώδικος τῆς UNCTAD δέν ἐπιβάλλει τήν υποχρεωτική ἐπικύρωση ἀπό τά μέλη τής Κοινότητος, ἀν δῆμως μία χώρα - μέλος ἐπιθυμητή νά προχωρήσῃ εἰς τήν ἐπικύρωση, ἡ ἐπικύρωση θά γίνη ἐπί τή βάσει τοῦ Κανονισμού τής Ε.Ο.Κ. 'Επίσης δῆταί της 'Ελληνικής Έφοπλοίας ἀπό τήν σύσκεψη δέν ἐθίγη πρόβλημα 'Ακτοπλοίας, οὐτε καὶ ὑπάρχει κίνδυνος γιά τήν ἑλληνική Έφοπλοία ἀπό τήν ἐντάξη εἰς τήν Ε.Ο.Κ. 'Επίσης διευκρίνισε δῆταί πό 28.5.79 ή 'Ελλάς ἐνημερώνεται ὑπευθύνως γιά τίς διεξαγόμενες στό δρυγανα τής Ε.Ο.Κ. συζητήσεις ἐπί ναυτιλιακών θεμάτων καὶ ὑποβάλλει τής ἀπόφεις τής 'Ανωτέρω τρία στιγμιότυπα ἀπό τήν σύσκεψη μέ τούς ἐκπρόσωπους τής Ε.Ο.Κ. 'Αριστερά, ἡ ἀντιπροσωπεία τοῦ YEN (εἰς τό κέντρον δῆταί Σαρλής), εἰς τό μέσον ἡ ἀντιπροσωπεία τής Ε.Ο.Κ. καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ 'Υπουργείου Συντονισμοῦ καὶ δεξιά ἡ ἀντιπροσωπεία τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστῶν (έξ αριστερών πρός τά δεξιά οι κ. κ. Γεώργ. Δρακόπουλος, Εύστ. Γουρδομιχάλης καὶ 'Αντ. Χανδρής).

ἔξουσιοδοτούμε τό Προεδρείο νά ἐπιδώσει αύτό τό ψήφισμα στούς:
 1) Πρόεδρον τής Κυβέρνησης
 2) Πρόεδρον τής Βουλής
 3) 'Αρχηγούς Κομμάτων
 4) 'Υπουργό 'Εργασίας
 5) 'Υφυπουργό Κοινωνικών 'Υπηρεσιών
 6) Διοικητικό Συμβούλιο TANPY
 7) 'Ενωση 'Ελλήνων Έφοπλιστῶν
 8) Διεθνή Ναυτική 'Ενωση
 9) Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτώρων
 10) Συνδικαλιστικούς Φορεῖς 'Εργαζομένων
 11) Τύπο

Πειραιάς 10 Σεπτεμβρίου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
(Α. Δελαγραμμάτικας)

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ
(Δ. Μαυρογένης)

Εἰς τήν Νέαν 'Υόρκην

"Ανοίξε πρόσφατα στή Νέα 'Υόρκη ἔνα καινούργιο ἑλληνικό ναυλομεσιτικό γραφείο. 'Ιδιοκτήτης καὶ διευθυντής είναι δῆταί της 'Ελληνικής Έφοπλοίας, Πλοιαρχος E.N. Στόχος τοῦ γραφείου αύτοῦ είναι ἡ καλύτερη ἐξυπηρέτηση τών ἑλληνικών ναυτιλιακών ἐπιχειρήσεων πού ἔδρεύσουν στόν Πειραιά.

'Αρχικά ἡ ἔταιρία αύτή μέ τό τίτλο «RIGOS CHARTERING, INC.» θ' ἀσχοληθεῖ μέ ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων καὶ προμήθειες καυσίμων, μέ στόχο γιά τό ἄμεσο μέλλον τήν ἐπέκταση στής ναυλώσεις Εηρών φορτίων

καὶ τελικά τήν κάλυψη κάθε μορφῆς ναυλώσεων καὶ παροχῆς ύπηρεσιῶν.

'Ο κ. Ρήγος γεννήθηκε στήν 'Αθήνα, ύπηρέτησε σάν άξιωματικός γιά πολλά χρόνια σε ἐμπορικά πλοϊα. Σάν ναυλομεσίτης ἐργά-

στηκε γιά μεγάλο διάστημα σε γνωστά γραφεία στήν Νέα 'Υόρκη, ἐνώ παράλληλα πήρε δίπλωμα σε BUSSINESS ADMINISTRATION στό Πανεπιστήμιο PACE τής Νέας 'Υόρκης.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: «SHIPCHANDLER BREMEN»

P. O. BOX: 210266

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΔΕΛΤΙΟΝ Ο.Λ.Π.

Έκυκλοφόρησε το 17ον τεύχος του Δελτίου του Ο.Λ.Π. καλύπτοντας τήν περίοδον τών δύο πρώτων τριμήνων του έτους.

Είναι τότε τεύχος περιλαμβάνοντας έναν άρχη δάρμον του Προέδρου του Ο.Λ.Π. κ. Στρατ. Στρατήγη και τού 'Ανωτάτου Συντονιστού κ. 'Αβ. Καραλή, ώς και τά σχόλια τής συντάξεως επί τών διαφόρων ζητημάτων πού άπα σχολούν τόν 'Οργανισμόν. 'Ακολουθούν ένδιαφέρουσαι μελέται τού κ. Γιάννη Χατζημανωλάκη διά τά τοπωνύμα τού Πειραιού λιμένος και τού κ. Κυρ. Πειριμένη περί τής όργανωσεως τών βρετανικών λιμένων.

Τέλος είς τάς σελίδας τής έπισκοπήσεως και τής δραστηριότητος τού 'Οργανισμού παρέχεται ή εικώνη τής πολυσχεδούς δράσεως τού Ο.Λ.Π. κατά τό διάστημα τού πρώτου έξαμηνου.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΡΜΗΝΕΙΑΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Αχιλλέως Μ. Καμπάνη

Μέ τήν έναν έπικεφαλίδι νέαν και δικρας ένδιαφέρουσαν μελέτην του, ο κ. 'Αχιλ. Καμπάνης έρχεται νά πλουτίση τήν προσφοράν του εις τήν βιβλιογραφίαν τής ναυτιλιακής πρακτικής. Διότι πρόθεσίς του δέν είναι νά προβού εις τήν νομικήν άναλυσιν τού θεσμού τών ναυτικών άσφαλεών, άλλα νά δώση μίαν εύληπτον εικόνα και έρμηνειν τών κειμένων και τών δρων τών άσφαλιστηρίων συμβολαίων.

Τό βιβλίον έκ 50 σελίδων, διαιρείται εις πέντε κεφάλαια. Είς τό πρώτον γίνεται ή παρουσίασις και διάκρισις τών υφισταμένων τύπων άσφαλιστηρίων. Είς τό δεύτερον και τρίτον κεφάλαιον περιλαμβάνεται ή έπεξηγησίας τών δρων ένδον τυποποιημένου άσφαλιστηρίου ώς και τών διαφόρων ρητρῶν τού 'Ινστιτούτου τών Άσφαλιστών τού Λόδου. Είς τό τέταρτον έξετάζεται ή άσφαλισις τών περιορισμένων κινδύνων και εις τό πέμπτον ή

κάλυψις τών κινδύνων πολέμου. Είς τό τέλος έπισυνάπτονται 10 ύποδειγματα άσφαλιστηρίων, προσθέτων δρων ή ρητρών, τά όποια μεγάλως διευκολύνουν τόν άναγνωστην.

Δεδομένου ότι ή πλήρης κατανόησις τού κειμένου ένδον συγχρόνου θαλασσοφαλιστηρίου έναν μέσω τών δυσχερειών τής βρετανικής έκφρασεως, τών ιδιορυθμιών τής παραδοσιακής διατυπώσεως και τής ειδικής άσφαλιστικής όρολογίας, παρουσιάζει πολλάς δυσκολίας, τό βιβλίον τού κ. Καμπάνη σκοπεύοντας νά άρη ή νά μετριάση τάς δυσκολίας αύτάς, προσφέρει πολιτισμός άλθως ύπηρεσίας πρός τούς άσχολουμένους με τήν άσφαλισιν και γενικώτερα τήν έκμετάλευσιν τού έλληνικού πλοίου.

ΕΚΗΔΕΥΘΗ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Ο ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Έκηδεύθη τήν Πέμπτην, 27 Σεπτεμβρίου, από τόν Μητροπολιτικόν Ναόν τής Αγίας Τριάδος Πειραιώς, χροστατούντος τού μητροπολίτου Πειραιώς κ. Καλλίνικου, ο Περικλῆς Γ. Καλλιμανόπουλος, ίδρυτης και γενικός διευθυντής τής έταιριας τακτικών γραμμών «Η Έλληνική», ο διοικητής της έπικεφαλής τής πλοϊκής της έταιρης.

Είς τήν νεκρώσιμον άκολουθιαν παρέστησαν: ο πρόεδρος τής Βουλής κ. Δ. Παπαστύρου, ο ύπουρος γενικού έπικεφαλής της Ευπορικής Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης, οι ύφους πουργοί Έξωτερικών κ.κ. Α. Ζαΐμης και Α. Ανδριανόπουλος, ο γενικός γραμματεύς τού Υ.Ε.Ν. κ. Π. Σαρλής ο πρόεδρος και ο διάντατος συντονιστής τού Ο.Λ.Π. κ.κ. Στρατήγης και Α. Καραλής, ο πρόεδρος τής Ενώσεως Έλληνων Έφοπλιστών κ. Α. Χανδρής, ο πρόεδρος τού Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλαδος κ. Ν. Νομικός, έκπρωποι τών ναυτεργατικών ωματείων και τών παραγωγικών τάξεων, οικονομικοί παράγοντες, αι άρχαι τής πόλεως και πολλοί φίλοι τού έκλιπόντος.

Τό νεκρόν άπειχαίρετησαν δη μητροπολίτη Πειραιώς, ο ύπουρος Ναυτιλίας, ο γενικός γραμματεύς τού Υ.Ε.Ν., ο ύφους πουργός κ. Ζαΐμης, ο κ. Χανδρής και ο έπιτιμος πρόεδρος τής Ε.Ε. Ε. κ. Α. Λαιμός.

Τό σορός τού έκλιπόντος, τήν δημοίαν έκαλυπτε η κυανόλευκος, έτάφη εις τό νεκροταφείον 'Αναστάσεως τού Πειραιώς.

Θαλάσσια άτυχήματα



ΑΓΓΕΛΙΚΗ: Είς Μπουνένος "Άιρες, τήν 12ην Σεπτεμβρίου, άνεφερε ζημίας εις τήν γεννήτριαν. Έκειθεν άπέπλευσε διά Χάιφα άνευ έπισκευών.

ΑΘΗΝΑ (Π.): Συνεκρούσθη μετά τού 'Ελληνικού μπάλκ κάρριερ «Άγιοι Βίκτωρες» εις Τσιταγκόκ τήν 30ην Αύγουστου. Τό «Άγιοι Βίκτωρες», ύπεστη περιωρισμένας ζημίας εις τήν άριστεράν πλευράν. 'Ακολούθως έγνωσθη ότι τό «Άθηνά» προσέκρουσεν έπι τού λιβεριανού μπάλκ κάρριερ «Σιλβαπλάνη» τήν 12ην Σεπτεμβρίου και προεκάλεσεν εις αύτό ζημίας.

ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ: Άποπλεύσαν έκ Νέας Υόρκης με φορτίον ρινισμάτων σιδήρου, έπεστρεψαν εις τόν λιμένα άποπλου τού λόγω ύπερθερμάνσεως τού φορτίου.

ΑΙΓΑΙΣ ΕΡΟΪΚ: Άφιχθη εις Τσίμπα τήν 21ην Σεπτεμβρίου, με ζημίας έκ κακοκαρίας εις τόν ένδιαμεσον κατάστρωμα τού κύτους Νο. 1. 'Εζητήθη έπιθεώρησις.

ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ: Είς Κόμπε τήν 14ην Σεπτεμβρίου, οι πλοιοκτήται έζητησαν έπιθεώρησιν λόγω ζημιών έκ κακοκαρίας εις τό ένδιαμεσον κατάστρωμα τού κύτους Νο. 3.

ΑΙΓΑΙΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.): Ύπεστη πυρκαϊάν εις τόν πίνακα τής γεννήτριας τήν

13ην Σεπτεμβρίου, εις Ρίο Ιανέρη, ύποστάν διαφόρων μικροζημιάς.

ΑΛΙΚΗ: Κατά τήν άφιξην του εις Τσιταγκόκ, τήν 8ην Σεπτεμβρίου, προσήραξεν, άνελκυσθεν μετά 10ωρων τή βοηθεία ρυμουλκού.

ΑΡΗΣ VI: Άπο Βηρυττόν διά Τομπρούκ, με φορτίον 800 τόννων ζωτροφών, προσήραξεν εις άποστασιν 60-70 χιλιομέτρων έξωθι τής περιοχής Μέρσα Ματρού, τήν 1ην Σεπτεμβρίου. Τό σύνολον τού πληρώματος, έξαιρεσει τού πλοιάρχου, έγκατελείψει τό σκάφος, τό όποιον έπεστη ζημίας εις τό πρόδαλιον και διαρροήν εις τήν άριστεράν πλευρική δεξιάμενη καυσίμων. Ή προσάραξις έφειλετο εις τήν κακοκαρίαν και περιωρισμένη όρατητη.

ΑΡΙΑΝΑ: Συνεπεία προσκρούσεως, ύπεστη κάμψιν δύο πτερυγίων τής έλικος, εις Ντώρμπαν, τήν 14ην Αύγουστου. 'Εγενέτο προσωρινή άποκατάστασις τής ζημίας με προσποτικήν έκτελέσεως μονίμων έπισκευών κατά τόν τετρατή δεξιάμενισμόν τού σκάφους, τόν Νοέμβριον τού προσεχούς έτους. Τήν 15ην Σεπτεμβρίου άπεπλευσε διά Ρίτσαρντς Μπάιη.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ: Έδέχθη πρόσκρου-

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Δ.Σ. τής Αν. Ναυτ. Έταιρείας «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ» Ναυαρχοστικά - Ρυμουλκά, με τήν άναγγελία του θανάτου τού Περικλή Γρ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ με πρόσκληση τού Προέδρου του συγκεντρωθήκε ο έκτακτη συνεδρίασι στο Γραφεία τής έταιρείας για ν' άποδωση τήν οφειλόμενη τιμή και άναγνώριση στό άκαταπόντη δημιουργό και δραματι-

ΠΕΡΙΚΛΗ ΓΡ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟ

πού κατά μοναδικό τρόπο συνεδύσας τήν παραδοσιακή Έλληνική ναυτική έπιχειρηματικότητα μέ ταυτόχρονη διαφύλαξη από κάθε άποψη τής Έλληνικότητος τής προσπαθείας του τόσο πρός τήν έπουνυμα διού και ως πρός τήν σημαίαν και τά άνωμάτα τών πλοίων του.

Κατά τόπο άνεπανάληπτο, προσφέρων παραδείγμα στούς νεωτέρους πρωτοποριακής δράσεως μέ Έλληνική διάσποραστα κάλυψη έπειτη σε γραμμές φορτίων τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» και τά ωραία της καράβια τού ξεπεράσουν σε ποιότητα έξυπηρτησεως τής πελατείας των, τίς καλύτερες άντιστοιχες ένες ναυτικές έπιχειρήσεις, παρακινήσας μέ τήν έργατικότητά του, τήν έπιμονή του και όργανωτικότητά του, πάντοτε έπιμονή του και όλους της Έφοπλιστάς στήν θεμελίωτα τακτικών γραμμών φορτίων πού μ' έπικεφαλής τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» έβαθησαν και βοηθούν τήν Έθνική μας οικονομία γενικώτερα.

Τό Δ.Σ. τής έταιρείας άμφισσαν άπειδεχθη:

1) Ν' άκολουθηση συσσωμό τήν κηδεία τού πεσόντος έπι τών έπλεξων τών «Ξυλίνων τειχών» άκαταπόντη μαχητή ΠΕΡΙΚΛΗ ΓΡ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ.

2) Όπως δημοσιεύση τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτικό και ήμερο πάντο.

3) Όπως καταθέση βαρύτιμο στέφανοι τόν τάφο του.

4) Νά ύψωσουν μεσίστιες σημαίες τά σκάφη μας κατά τήν ήμέραν τής έκφοράς του.

5) Όπως προσφέρη συμβολικά 5.000 δρχ. (δρχ. πέντε χιλιάδες) ύπερ τού ΝΑΤ.

6) Νά διαβιβάση τό παρόν ψήφισμα στή σύζυγο και στά παιδιά του και στή Διοικήση τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» σάν έλαχιστη έκδηλωσι σεβασμού και έκδηλωσι ωιλέως για τήν άπωλεια φίλου πού άπο τήν άρχη τής έφοπλιστικής του δραστηριότητας και τής έρημεσης τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» πάντοτε έχρησιμοποίησης τής υπηρεσίας τών Ρ/κών και Ν/κών τού Οίκου ΝΙΚ. Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΥ.

Πειραιώς 24/9/79

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΝΙΚ. Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ, ΒΥΡΩΝ Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΙΚ. Δ. ΒΕΡΝΙΚΟΣ, ΚΩΝΣΤ. Δ. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

ΝΙΚ. Α. ΒΕΡΝΙΚΟΣ, ΓΕΩΡΓ. Α. ΒΕΡΝΙΚΟΣ.

σιν ύπο έτέρου σκάφους εις Τσιταγκόκ τήν 9ην Σεπτεμβρίου και ύπεστη ζημίας. Τήν 17ην Σεπτεμβρίου άπεπλευσε διά Τσάλνα.

ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: Ήγκυροβολημένον εις Φλώσιγκ, παρεσύρθη και προσήραξε τήν 21ην Σεπτεμβρίου, άνελκυσθεν μετά δύωρον τή βοηθεία διού ρυμουλκών. Δέν άνεφερθησαν ζημιάς.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.): Είς Λισσαβώνα τήν 17ην Σεπτεμβρίου, άνεκοινώθη ότι ο έπιθεωρητής τών πλοιοκτητών έζήτησεν έπιθεωρησιν λόγω ζημιών έκ προσαράξεως.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΤΙΝΤ: Άπο Μπάσραν διά Πειραιά και Νέας Υόρκην, συνεκρούσθη μετά τού παναμαϊκού δηζελοπλοίου «Πουλάνο Μπαλί» εις Πόρτ Σάιδ τήν 10ην Σεπτεμβρίου. 'Εζητήθη έπιθεωρησις. 'Ετοποθετήθη τοιμεντοκιβώτιον διά τήν προσωρινή στεγανοποίησην τού καταστρώματος και παρεχωρήσην προσωρινόν πιστοποιητικόν άξιοποίσας δι'. Ένα μήνα. Τήν 18ην Σεπτεμβρίου άφιχθη εις Πειραιά.

ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ιδέ «Λάνκαστερ».

ΚΑΛΛΙΟΠΗ: Συνεπεία τής προσαράξεως εις τόν ποταμόν Ρίο Χάινα (ιδέ τεύχος 15.9.79) ύπεστη ζημίας εις τό πηδάλιον και τήν έλικα, τό δέ μηχανοστάσιον κατεκλύσθη δι' ύδατων. Αι 2.000 τόν. θειούχου άμμωνιας έντος τών κυτων καλύπτονται δι' ύδατων. Οι πλοιοκτήται άνεφερον διτό σκάφος δέν αποτελεί κίνδυνον διά τήν ναυσιπλοίαν εις τήν περιοχήν, όλλα πρέπει νά άπομακρυνθή έντος 90 ήμερών.

ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ: Προερχόμενον έκα Καλκούτας (μέ φορτίον τείου) συνεκρούσθη, εις πλάτος 52° 52' βόρειον και μῆκος 05° 25' δυτικόν, μετά τού έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Θίσλ Βέντσιουρ», τήν 25ην Σεπτεμβρίου. Τό «Λάνκαστερ» ύπεστη ζημίας εις τό πρόστεγον καί τό κύτος Νο. 1 και κατημύθητο εις τό Δουβλίνον μέ μειωμένην ταχύτητα. Τό «Θίσλ Βέντσιουρ» μέ φορτίον 61.900 τόν. άργον πετρελαίου, ύπεστη ρήγμα εις τήν άριστεράν δεξαμενήν έρματος και ρωγμάς εις τάς δεξαμενάς φορτίον Νο.3 καί 3A. Συνέχισε τό ταξίδιόν του διά Μίλφορτ Χάφεν συνδεσμένον ύπο ρυμουλκών. Ή σύγκρουσις συνέβη ύπο περιωρισμένην όρατότητα. Τά πληρώματα άμφοτέρων τών σκαφών σώα.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.): Απώλεσεν άμφοτέρας τάς άγκυρας του εις Μπάβναγκαρ τήν 10ην Σεπτεμβρίου. Αντικατάστασίς των έγένετο εις Βομβάνη.

ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΥ (κ.): Αφίχθη εις Φρήπορτ (Μπαζ.) τήν 14ην Σεπτεμβρίου πρός πετρέλευσιν καί τροφοδοσίαν. Τό μηχανοστάσιον έτέθη έκτος λειτουργίας τήν έπομενην λόγω εισροής ύδατων, προφανώς μέσω τών άντλιών τών σεντινών. Τά υδατα ήντληθησαν, έν συνεχεία, διά φορτητών άντλιών καί άνεμένετο πλήρης άποκατάστασις τής λειτουργίας τού μηχανοστάσιου τήν 21ην Σεπτεμβρίου. Τό σκάφος μετέφερε φορτίον μελάσσης.

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ: Κατά τήν άφιξιν του εις Λίμνηρει (άπο Σάντος), τήν 15ην Σεπτεμβρίου, μέ γενικόν φορτίον, προσήραξεν εις άποστασιν δύο μιλίων έξωθι τού λιμένος, επί λασπώδους βυθού. Δέν ύπεστη ζημίας.

ΜΥΡΤΙΑ: Εις Σούσα, τήν 11ην Σεπτεμβρίου, άνεφερε ζημίας εις τήν γεννήτριαν Νο. 1. Ζημία εις τόν στραφαλοφόρον άξονα. Ή κεφαλή ένάς κυλίνδρου έθραυσμένη. Ή μηχανή έκτος λειτουργίας. Θραύσις τού έδρανου βάσεως άριστερά, εις τήν περιοχήν τών κυλίνδρων Νο. 3 καί 4.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ: Από Δουνκέρκην δι' Ασσάμη, προσήραξεν εις πλάτος 21° 42' 48" βόρειον και 38° 48' 00" άνατολικόν, τήν 21ην Σεπτεμβρίου. Τό σκάφος κατημύθητο εις Τζένταν διά πετρέλαιον.

ΟΜΗΡΟΣ (τέως «Καλλιόπη» 1.383 κ.χ.): Από Πειραιά διά Βάρναν, ύπο έρμα, παρέμεινεν άκυβέρνητον έξωθι τού Πόρου τήν 17ην Σεπτεμβρίου καί παρισύρετο ύπο τών

κυμάτων. Έζητηθη διά τού ναυαγοσωστικού «Άστερι» τό όποιον έρρυμούλησε τό άκυβέρνητον σκάφος εις Πειραιά αύθιμηρόν. Ή άκυβερνησία ώφειλετο εις βλάβην τών λεβήτων. Αι έπισκευαί άναμένετο νά διαρκέσουν 3-4 ήμερας.

ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΛΙΦ: Αφίχθη εις Λάς Πάλμας από Καμσάρ τήν 4ην Σεπτεμβρίου καί, άφου έπραγματοποίησεν έπισκευαίς εις τήν Νο.3 βοηθητικήν δηζελομηχανήν, άπειλευσε τήν 22αν Σεπτεμβρίου διά Πόρτ Άλφρεντ. Τήν ίδιαν ήμεραν, όμως, προσήραξεν έπι θραγώδους άκτης έξωθι τού Λάς Πάλμας, ύποσταν ρήγματα καί διαρροήν. Τό σκάφος, όπερ καλύπτεται σχεδόν έκ ολοκλήρου δι' ύδατων, μετέφερε 5.789 τόν. βωάζετο χύμα. Τό πλήρωμα διεσώθη.

ΠΕΤΙΝΓΚΟ: Μέ φορτίον 50.000 τόν. αιδρυμοταλλεύματος, προσήραξε τήν 22αν Σεπτεμβρίου εις πλάτος 54° 22' βόρειον και μῆκος 14° 08' άνατολικόν. Υπεγράφη συμφωνητικόν Λόδης ή άνοικου τύπου μέ Πολωνούς, οι οποίοι άνελαβον προσπαθείας άνελκύσεώς του.

ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ: Μετά τήν έκφρωσιν φορίου τασμέντου εις σάκκους, εις Ντακάρ, παρετηρήθη διά είχε καταρρεύσει τό ένδιάμεσον κατάστρωμα τού κύτους Νο. 3. Μόνιμοι έπισκευαί άνελκήθησαν εις Ντακάρ.

ΣΗΝΙΚ: Κατά τήν άφιξιν του εις Αλεξάνδρειαν, τήν 31ην Αύγουστου, από Χάμπον πόρδα, προσήραξε, άνελκυσθέν άκολουθως τή βοηθεία τρών ρυμουλκών. Δέν παρετηρήθησαν ζημιάς.

ΣΟΥΗΝΤ ΜΑΡΙΑ: Δεχθέν πρόσκρουσιν ύπο ρυμουλκού, εις Τσιταγκόκ τήν 10ην Σεπτεμβρίου, ύπεστη ζημίας.

ΣΤΑΛΩ 2: Κατά τόν άπολουν του έκ Σαιν Ναζάρι, τήν 8ην Σεπτεμβρίου, προσέκρουσεν έπι προβλήτος ύποσταν ζημίας εις τήν πρώραν καί διαρροήν εις τήν πρωραίαν δεξαμενήν ζυγοσταθμίσεως. Έτελέσθησαν προσωρινή έπισκευαί καί τήν 14ην Σεπτεμβρίου άπειλευσε διά Ήνωμένας Πολιτείας.

ΣΤΑΡ ΦΑΙ'Β (κ.): Αποπλέεισαν ώς «Μπέττυ» έκ Ριγιέκας τήν 15ην Αύγουστου διά Τζέντα, προσήγγισεν εις Πύλον, όπου άκολουθως άπειλευσε τήν 1ην Σεπτεμβρίου ύπο τό νέον του δονού. Πληροφορία άναφέρουν διά ύπεστη βλάβην εις τήν μηχανήν νοτίως τής Κρήτης καί τελικώς άφιχθη εις Λίβανον πρό τής 20ης Σεπτεμβρίου. Υπάρχουν καταγγελίαι κλοπής τού φορτίου.

ΤΖΩΝ Π.: Από Ριγιέκα διά Τζένταν, μέ φορτίον 5.000 τόν. ζυλείας καί άλουμινιού, άφιχθη εις Μανφρεντόνια τήν 21ην Σεπτεμβρίου ρυμουλκούμενον καί μέ κλισίν.

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Συνεκρούσθη εις Χόγκ Κόγκ τήν 2αν Αύγουστου, μετά τού παναμάκου δηζελοπλοίου «Χαμπαρά Νο. 5», ύποσταν ζημίας εις τό δεξιόν τμήμα τής πρωράς. Έπισκευαί άνελκήθησαν διά τόν προσεχή δεξαμενισμόν.

Η ναυλαγορά

εις τίνας δέ περιπτώσεις οι πλοιοκτήται έπειταν μικράν τίνα σύγχοιν τού ναύλου. Φορτίον σίτου τών 24.000 τόν. διά τήν Νότιον Κορέαν έπληρωθή δολ. 29.95 τόν. τόνων, διά φόρτων Νοέμβριου, έναντι 29 δολ. τής προσγουμένης παρομοίας ναυλώσεως.

Εις τήν Από «Ανατολήν, ή ζητησις τοννάς έξακολουθεί νά ένισχυει τό μισθώματα διά χρονοναύλωσις.

Σκάφος τών 52.600 τόν. έκλεισθη εις τά 12.950 δολ. ήμερησιώς, μέ παράδοσιν Σιγκαπούρην καί έπανοπράσινον Αιγυπτον, μέσω Αυστραλίας.

Ζήτησις οισθαρά συνεχίζεται καί εις τήν Ινδικόν Ωκεανόν, όπου ή πρόσφατος τακτική χρονοναύλωσεων

όπο τήν περιοχήν Μουσάκ/Καράται/Αντεν διά ταξίδιο μέσω Ινδίας ή Νότιου Αφρικής, συνέβαλεν εις τήν ένδον τών ναύλουν. Σκάφος τών 17.300 τόν. έπληρωθη δολ. 8.500 δολ. ήμερησιώς μέ παράδοσιν Μουσάκ καί έπανοπράσινον Μαύρη Θάλασσαν, μέσω Ινδίας, ένω διά τό αύτο ταξίδιον σκάφος τών 27.500 τόν. έκλεισθη εις τά 8.000 δολ. ήμερησιώς.

Έν δψει τής οίσιοδόξου διά τούς πλοιοκτήτας προσπικής διά τήν έπερχομένη χειμερινή περιόδον, οι ναυλωταί σπεύδουν νά καλύψουν τάς άναγκας των μέ χρονοναύλωσεις περιόδου, μέχρι καί τριών έτων. Μικτόν τών 68.403 τόν. έκλεισθη εις τά 5.20 δολ. κατά τόννον καί μήνα διά τριά έτη, μέ έναρεν Οκτώβριον.

Κατά τομείς, οι ναύλοι τού 15θημέρου έκυμανθησαν ώς κότωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενννήματα, άγγλιαν (Τίλμπουρη), 35.000 τόν., δολ. 13.50 φίοτ, Οκτώβριον. Από Νόδερν πέντζ διά Βόλον, 25.000 τόν., δολ. 23.50 φίοτ, Σεπτέμβριον. Από Κόλπον διά Αμβέρσα - Αμβέρσηρον πέντζ, 75.000 τόν., δολ. 17 φίοτ, Σεπτέμβριον - Οκτώβριον. Διά Βόλ. Ισπανίαν, 22.000 τόν., δολ. 15 φίοτ, Οκτώβριον. Διά Ισπανίαν, δύο φορτία 30.000 τόν., δολ. 27 φίοτ, Νοέμβριον/Δεκέμβριον. Ετερον 45.000 τόν., δολ. 22.50 φίοτ, Οκτώβριον. Διά Ταιπάν, 32.000 τόν., δολ. 32.50 φίοτ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Διά Βενεζουέλαν, 20.000 τόν., δολ. 19 φίοτ, Σεπτέμβριον.

Σε προ με τάλλεις εις μαρτιάν, από Πόρτ Κορτέ διά Δουνκέρκην, 80.000 τόν., δολ. 6.25 φίοτ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον. Διά Μπακάρ, 100.000 τόν., δολ. 7.25 φίοτ, δημεσός φόρτωσις.

Σάκαριας, άπο άνατ, άκτην Γουατεμάλας διά άμερικ, Κόλπον, 2.000 τόν. δολ. 13 φίοτ, Σεπτέμβριον.

Γαϊάνθρακες, άπο Χάμπον ρόδος διά Αμβέρσηρον, 44.000 τόν., δολ. 12.90 μέ έλ. έκφ., Οκτώβριον.

Αλαζανί, άπο Μποναΐρ διά Νέαν Όρλεάνην, 11.500 τόν., δολ. 7 φίοτ, Σεπτέμβριον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Χονδράλεις υρανία, άπο Παρανάγκουα διά Ανδριατικήν, 24.000 τόν., δολ. 26.50 φίοτ, Σεπτέμβριον. Σάκαριας, άπο Σάν Λορέντζο (μέ συμπλήρωσιν Μπούνενος "Αύρες") διά άμερικ, λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, 15.000 τόν., δολ. 31.10 φίοτ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον.

Αλαζανί, άπο Μποναΐρ διά Νέαν Όρλεάνην, 11.500 τόν., δολ. 7 φίοτ, Σεπτέμβριον.

ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γαϊάνθρακες, άπο Μπαλμποίνη διά Πόρτ Κεμπόλα διά Βιζαπαπάνη ή Παρανίτη, 23.000 τόν., δολ. 36 φίοτ, Νοέμβριον/Δεκέμβριον.

Γεννήματα διά ιαράν, τρία φορτία τών 30.000 τόν., δολ. 40 (τά δύο) καί 39.75, Οκτώβριον. Από Θεβεραρντ/Πόρτ Λίνκολν διά Ιαπωνίαν (βρώμη), 10.500 τόν., δολ. 48 φίοτ, Σεπτέμβριον.

ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ - ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Φωσφάτα, άπο Ακαμπά διά δυτ. άκτην Ινδίας, 15.000 τόν., δολ. 19.29 φίοτ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον.

Άραβοι ή Βοσιτι ή Κόλπον διά Ιαπωνίας, 13.775 τόν., δολ. 27.75 μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καί 2.500 τόν. έλ. έκφ., Σεπτέμβριον/Οκτώβριον.

Σάκαριας, άπο Μαυρίκιον διά Λονδίνον ή Λιβερπούλ, 14.000 τόν., Λ.Α. 16.75 φίοτ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον.

Ούρεα, άπο Ούμ Σαΐδ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 6.200 τόν., δολ. 19 φίοτ, Σεπτέμβριον.

Ουρεά, άπο Φιλιππίνες διά Βραζιλίαν, 14.000 τόν., δολ. 41 φίοτ, Οκτώβριον.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Φωσφάτα, άπο Ντακάρ διά δυτ. άκτην Ινδίας, 11.000 τόν., δολ. 33, Οκτώβριον.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΔΟΥΝΑΒΙΣ

Ιπιάσματα, άπο Κωνσταντζα διά δυτ. άκτην Ινδίας, 11.400 τόν., δολ. 37 φίοτ, Σεπτέμβριον.

ΒΑΛΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΥΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ποτάσα, από Βίσμαρ - Στεττίνον ρέιντζ διά δυτ. άκτην Ίνδιας, 11.500 τόν., δολ. 41,50 φιότ, Οκτώβριον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, Νοέμβριον/Δεκέμβριον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 5.22 1/2 (σκάφος 57.560 τόν. τού 1971).

Παράδοσις Χαιφόγκ, Σεπτέμβριον, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Φιλιππίνων, δολ. 5.200 ήμερησίως (SD 14 τού 1972).

Παράδοσις Νταϊέν, Οκτώβριον κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 10.500 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (43.833 τόν., τού 1975).

Παράδοσις Βομβάνη, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, ταξίδιον δυτ. άκτης Ίνδιας και Μαύρης Θαλάσσης (έπανα-παράσις Δαρδανέλλας), δολ. 8.100 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (26.382 τόν. τού 1961).

Παράδοσις Μουσάκατ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, κυκλικόν ταξίδιον Αύστραλιας, δολ. 6.500 ήμερησίως (19.198 τόν. τού 1972).

Παράδοσις Μουσάκατ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, ταξίδιον Μεσογείου μέσω Αύστραλιας, δολ. 9.550 ήμερησίως (44.567 τόν. τού 1969).

Παράδοσις Άκαμπα, Οκτώβριον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 6.150 ήμερησίως (23.300 τόν. τού 1968).

Παράδοσις Ντρόμπαν, Σεπτέμβριον, ταξίδιον Χά-βρης - Αμβούργο ρείτζ, δολ. 6.500 ήμερησίως πλέον δώρων δολ. 125.000 (26.716 τόν., τού 1973).

Παράδοσις Άμπιτζάν, Οκτώβριον, ταξίδιον μέτα-ναυπαράδον Κέπι Πάσερο, δολ. 3.875 ήμερησίως (7.844 τόν. τού 1972).

Παράδοσις Λισσαβώνα, άμεσος, ταξίδιον Ιαπωνίας - Σιγκαπούρης ρέιντζ μέσω Βραζιλίας, δολ. 10.500 ήμερησίως (44.500 τόν. τού 1978).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Ατλαντικού, δολ. 5.100 ήμερησίως (17.700 τόν. τού 1966).

Παράδοσις Τενερίφην, άμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Νοτ. Αφρικής, δολ. 12.250 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (79.826 τόν. τού 1971).

Παράδοσις Κόντινεντ, Οκτώβριον, ταξίδιον Ιαπωνίας μέσω Μπουκάναν και Σαλντάνα Μπαΐ, δολ. 4 κατά τόννον και μήνα (121.034 τόν. τού 1974).

Παράδοσις Κόντινεντ, άμεσος, ταξίδιον Καραϊβικής, δολ. 6.900 ήμερησίως, όψιον κυκλικόν ταξίδιον δολ. 7.400 ήμερησίως (27.123 τόν. τού 1973).

Παράδοσις Κόντινεντ, άμεσος, ταξίδιον Περσικού Κόλπου, δολ. 7.000 ήμερησίως (22.224 τόν. τού 1969).

Παράδοσις άμερ. Κόλπον, άμεσος, ταξίδιον Κέπι Τάουν - Άντεν ρέιντζ, δολ. 7.200 ήμερησίως (26.500 τόν. τού 1969).

Παράδοσις Νόδερν ρέιντζ, σπότ, ταξίδιον Αγγλίας μέσω Πόρτ Καρτί, δολ. 11.000 ήμερησίως (82.120 τόν. τού 1974).

Παράδοσις Κή Γουέστ, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, ταξίδιον Πολωνίας, δολ. 7.400 ήμερησίως πλέον δώρων 200.000 δολ. (35.482 τόν. τού 1965).

Παράδοσις Βραζιλίαν, Σεπτέμβριον, ταξίδιον Μεσογείου μέσω Μαύρης Θαλάσσης, δολ. 9.500 ήμερησίως (34.442 τόν. τού 1977).

Παράδοσις δυτ. άκτην Μεξικού, Οκτώβριον, ταξίδιον Βοστώνης - Πόρτ Έβεργκλεντς ρέιντζ μέσω Βρετ. Κό-

λομβίας, δολ. 9.900 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας (35.273 τόν. τού 1978).

Παράδοσις Μπουεναβεντούρα, Σεπτέμβριον/Οκτώβριον, ταξίδιον Αγγλίας/Κόντινεντ/Μεσογείου μέσω Περού, δολ. 5.300 ήμερησίως (12.795 τόν. τού 1958).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 6-7 μηνών, δολ. 5.600 ήμερησίως (18.000 τόν. τού 1973).

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 7.500 ήμερησίως, (25.776 τόν. τού 1968).

Ταξίδια δύο έτών, δολ. 8.225 ήμερησίως (38.500 τόν. τού 1973). Όψιον έτερα δύο έτη, δολ. 9.125 ήμερησίως.

Ταξίδια τριών έτών, δολ. 5.20 κατά τόννον και μήνα (58.403 τόν., μικτόν, τού 1967).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τη ονοθεώρησις των προγραμμάτων τών έταιριών πετρελαίου διά της χειμερινήν περίοδον συνέβαλεν εις τήν αυξησην τής ζητήσεως τοννάζ, εις τάς άρχας τού 158ημέρου, με ίδιατερον έμφασιν εις τάς χρονοναυλώσεις. Ήνω τών 10 τάνκερς διαφόρων μεγεθών έχρονουληθασαν διά περιόδου τήν παρελθόσαν έβδομάδα. Έν τούτοις, οι ναυλοί των VLCC συνέχισαν τήν κατιούσαν διά νά φθασσουν τάς 42,5 - 47,5 μανάδας τής Γουόρλνακείλ εις τά ταξίδια Άραβικού Κόλπου - Δύσεως, έναντι 56- 57,5 μανάδων πρό δύο έβδομαδών. Εις τά μεσαίου μεγέθους ασκάφη, έπισης έσημειώθη δραματική κάρφις τάς τελευταίας ήμερας τού μηνός. Φορτίου τών 118.000 τόν., άπο Περικάν Κόλπον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ ή Μεσογείον, έκλεισθη με τάν χαμηλούν ναύλων W 65.

Εις τήν περιοχήν τής Καραϊβικής, ένω εις τάς άρχας τής περιόδου έσημειώθη κατακόρυφος βελτίωσις — διά τούς άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού και Κόλπου φορτία τών 50.000 τόν. περίπου έκλειστο εις τά W 300 — εν συνεχεία παρετηρήθη μια έξασθενίσης τής ζητήσεως με έλαφρώς ύποτιμητικάς έπιπτώσεις έπι τών ναύλων.

Τη γενικωτέρα σημαντική κατακόρυφος βελτίωσις — διά τούς άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού και Κόλπου φορτίων 25.000 τόν., W 400, διά φορτωτών. Από Σουηδία πότι Ίνδιαν, 25.000 τόν. W 410, Σεπτέμβριον. Από Μπιζέρτα διά Σφάξ, μέρος φορτίου 12.000 τόν. W 555, Σεπτέμβριον. Από Μεσογείον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 19.000 τόν. W 360, Σεπτέμβριον. Από Φρήπορτ διά άμερικ. Κόλπον, 35.000 τόν., W 325, όψιον άκτη Ατλαντικού, W 350, Σεπτέμβριον.

Καθαρά, άπο Σιγκαπούρην διά Γκουάμ, 20.000 τόν. W 370, Σεπτέμβριον. Από Αραβικόν Κόλπον δι' Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 25.000 τόν., W 400, διά φορτωτών. Από Σουηδία πότι Ίνδιαν, 25.000 τόν. W 410, Σεπτέμβριον. Από Μπιζέρτα διά Σφάξ, μέρος φορτίου 12.000 τόν. W 555, Σεπτέμβριον. Από Μεσογείον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 19.000 τόν. W 360, Σεπτέμβριον. Από Φρήπορτ διά άμερικ. Κόλπον, 35.000 τόν., W 325, όψιον άκτη Ατλαντικού, W 350, Σεπτέμβριον.

Ταξίδια 2-4 έτών, δολ. 5.20 τό πρώτον έτος, δολ. 6 τό δεύτερον, δολ. 6,50 τό έπομενα δύο έτη (τάνκερ 74.740 τόν. τού 1965, δηζελοκίνητον).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδια 2-4 έτών, δολ. 5.20 τό πρώτον έτος, δολ. 6 τό δεύτερον, δολ. 6,50 τό έπομενα δύο έτη (τάνκερ 74.740 τόν. τού 1965, δηζελοκίνητον).

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 3 (τάνκερ 133.957 τόν. τού 1975, δηζελοκίνητον).

Ταξίδια 12 μηνών, δολ. 15 (τάνκερ 26.217 τόν. τού 1962, δηζελοκίνητον).

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΑΤΡΑΙ: Μασίσιο ή Ρεσίφ 15.000 τόν. ζάχαρεως χύμα άμερικ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 19,50, φιότ, με 750/1.500 τόν. έκφρωσιν. Σεπτέμβριον 20-25.

ΘΩΜΑΣ Κ.: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 19.500 τόν. γεννημάτων Μαρόκου, δολ. 24, με 1.250 τόν. έλ. έκφρωσιν. Άμεσος φόρτωσης.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 53.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 23,60. Οκτώβριον

ΝΤΑΜΙΑΝ: Ένα λιμένα σύχι βορειότερον Σάν Λόρεντζο 8.000 τόν. γεννημάτων εις σάκκους τρεις λιμένας Αγκόλας δολ. 48, έλ. έκφρωσικόν, με 800/500 τόν. φορτοεκφρώσιν. Σεπτέμβριον 12-20.

ΝΑΓΑΝΤ: Τουμπάρδο 70.000 τόν. αιδηρομεταλλέυμάτος Γκιζόν, δολ. 8,50, φιό. με 15.000 τόν. έκφρωσιν. Άμεσος φόρτωσης.

ΛΕΩΝ: Σικάγον με αυτοπλήρωσιν Αγ. Λαυρέντιον 16.200 τόν. γεννημάτων Βρέστην ή Σάιντ Ναζάιρ δολ. 24,50 Σικάγον, συμπλήρωσης με 8.000 τόν. δολ. 17,50, δύο λιμένων έκφρωσεως δολ. 1 έξτρα, φιό. με 4.000 τόν. έκφρωσιν. Σεπτέμβριον 14-22.

ΤΡΕΙΓΝΤ ΜΑΣΤΕΡ: Παρανάγκουα 24.000 τόν. Πέλλετς Αδριατική (34 η) δολ. 26,50, δύον Παρανάγκουα και Σάντος δολ. 27, φιό. με 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν. Σεπτέμβριον 15-25.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Μαρόκου δολ. 21,50 ένα λιμένα έκφρωσίων. Σεπτέμβριον 24-30.

ΝΟΡΟ ΧΑΙΤΙΝΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν (30 π.) δολ. 19, φιό. με 1.000 τόν. έκφρωσιν. Σεπτέμβριον 1-15.

ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ: Αγ. Λαυρέντιον 35.000 τόν. γεννημάτων Τιμόπουλου δολ. 13,50, δύον Μπάι Κομώ ή Πόρτ Καρτί 25 σέντρα διλιγνίερον. Αμέριαν, Ρότερνταμ, Αμετερνταμ, 25 σέντρα διλιγνίερον φιό. με 8.000 τόν. έκφρωσιν. Οκτώβριον 1-15.

ΤΟΥΑΡΓΕΚ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Καζαντάκαν, δολ. 21,25, φιό. με 2.000 τόν. έκφρωσιν. Σεπτέμβριον 21-30.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ: Σάντος 7.645 τόν. προϊόντων Χάλιβος Βενεζουέλαν, δολ. 37, φιό. με 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν. Άμεσος φόρτωσης.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιβ.): Άμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Αμβούργον δολ. 17,25, φιό. δύον Ροστού δολ. 18,75 με 5.000 τόν. έκφρωσιν. Σεπτέμβριον 27 - Οκτώβριον 6.

ΝΕΑΝΑ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 55.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην δολ. 16,75, φιό. Οκτώβριον 1-8.

ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΣΠΟΡΤ (Λιβ.): Άμερικ. λιμένας Κόλπου ή Ατλαντικού (Βοδειώς Χάππερας) 21.000 τόν. γεννημάτων Τζο-

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

SANTIAGO DEL ESTERO 643 PISO I^o 1075 BUENOS AIRES

PHONES: 375851 - 388860 A.O.H. 7829496 - 844057 — TELEX: 121017 FAROS

CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

HELLAS REPRESENTATIVES:

MARINE & MARKETING (HELLAS) LTD. — CAPT. S.N. FRANGOS

6-7, AKTI MIAOULI — PHONES: 4117813/4 — TELEX: 21 3297 PERI GR

κάρτα ή Συμφωνία, δολ. 37, φίο, με 1.500 τόν. έκφρωσιν. Οκτωβρίου 13-22.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΛΑΒΙΝΙΑ Β (λιβ.): Αμερικ. Αιμένας Βορ. Ειρηνικού 23.000 τόν. κρήτης Συγκαπούρην. δολ. 39.50, φίο, με 1.500 τόν. έκφρωσιν. Σεπτεμβρίου 25 - Οκτωβρίου 5.

ΣΙΔΗΡΗΣ (λιβ.): Βανκούβερ 22.000 τόν. γεννημάτων Ριό Γκραντες (32 π. βύθ.) δολ. 35, φίο, με 1.800 τόν. έκφρωσιν. Σεπτεμβρίου 27 - Οκτωβρίου 10.

ΕΚ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΜΕΓΑΛΑΚ: Βιδαρ (27 π.) και Άμβούργον (30 π.) 15.000 τόν. υδροχλωρικής ποτάσης δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 40.50, φίον Άμβούργον μόνο δολ. 39.50, φίο, 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν όψιον άνατ. άκτην Ίνδιας 35 σέντς ξετρα, δολ. 4.000 διά σταλίας. Οκτωβρίου 5-15.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ: Κωνσταντίναν 11.400 τόν. λιπαρομάτων εις σάκκους δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 37, όψιον άνατ. άκτην δολ. 37-35, φίος, με 1.200/650 τόν. φορτοεκφρώσιν. Σεπτεμβρίου 24-30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΠΑΝΤΑΥΡΑ: Φιλιππίνας 12.000 - 14.000 τόν. όρυζης εις σάκκους Βραζιλίαν, δολ. 41, φίο, με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν. Οκτωβρίου 4-14.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Όγκυ Σάιδ 16.000 τόν. λιπαρομάτων χύμα, δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 19, φίο, με 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν. Οκτωβρίου 1-15.

ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ: Ή Ήτοντος 17.000 τόν. άραβοσίτου τρεις λιμένας Ιαπωνίας, δολ. 28.50, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν. 2.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, όψιον 5.000 τόν. έκφρωσιν 50 σέντς δλγιώτερα, κάθε μή χρηματοποιεύμενος λιμένας έκφρωτώσεως, 25 σέντς δλγιώτερα. Σεπτεμβρίου 12-19.

ΝΙΚΑΙΑ: Μαπούτο - Κέιπ Τάουν σερίνη 32.000 τόν. μεταλλεύματας άμερικ. λιμένων Κόλπου ή Ατλαντικού δολ. 23.75 φίο, με 4.000/6.000 τόν. φορτοεκφρώσιν. Σεπτεμβρίου 15-25.

ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ: Ντακάρ 11.500 τόν. φωφότων, δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 33, όψιον άντατην άκτην δολ. 33.35 φόρτωσιν βάσει κλίμακος 55 σέντς, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΓΑΥΓΑΔΑ ΜΙΜΗ: Ντάρμπαν ή Ή Ήτοντος 13.775 τόν. άραβοσίτου τρεις λιμένας Ιαπωνίας, δολ. 27.75, κάθε μή χρηματοποιεύμενον λιμένα έκφρωσώς 25 σέντς δλγιώτερα, με 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρωσιν, όψιον 5.000 τόν. έκφρωτων 50 σέντς δλγιώτερον. Σεπτεμβρίου 26-Οκτωβρίου 4.

ΤΑΣΟΣ Ν: Όγκυ Σάιδ 6.200 τόν. λιπαρομάτων χύμα, δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 19, όψιον άνατολ. άκτην δολ. 19.35 φίο, με 3.000 τόν. φόρτωσιν. 1.000 τόν. έκφρωσιν. Σεπτεμβρίου 25-Οκτωβρίου 10.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Άδ Παλίς 3.500 τόν. κρήτης χύμα, Πόρτο Μάργερα, δολ. 25 φίο, με 2.000/750 τόν. φορτοεκφρώσιν. Σεπτεμβρίου 14-22.

ΠΕΤΟΥΝΙΑ: Ντακάρ 11.000 τόν. φωφάτων δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 33, όψιον άνατολ. άκτην δολ. 33.35, φόρτωσιν βάσει κλίμακος 55 σέντς, 1.000 τόν. έλ. έκφρωσιν. Οκτωβρίου 15-30.

ΠΑΡΓΑ: Ντάρμπαν 15.000 τόν. ζαχαρέως χύμα, άμερ. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου, δολ. 27.25 φίο, με 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν. Οκτωβρίου 10-20.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙ: 15.010 τόν. d.w. (693.800 κ.π. 14 1/2 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ και 1 1/2 - 2 τον. ντηζελ διλ τού 1974), δολ. 5.200 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις

Μέρσευ Μπάρ, Σεπτεμβρίου 16, έπαναπαράδοσις δυτ. Ίνδιες, Βορ. άκτην νοτιού Αμερικής.

ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ (φρήντομ τού 1969): δολ. 5.000 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την θαλασσή εις πλοηγήκον σταθμόν Ραβέννας Σεπτεμβρίου 14-27, έπαναπαράδοσις Σιγκαπούρην - νότιον Ιαπωνίαν ρείντζ, Κέιπ Πάσαρερ - Σκάλα σερίνης, Μπόνταντον - Γκάλβεστον ρείντζ, Σαλβαντόρ - Μπάχια ρείντζ ταξίδια 4-6 μηνών.

ΚΕΤΤ ΜΟΝΤΕΡΕΥ' (φρήντομ τού 1971): δολ. 5.700 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά την άναχωρήσιν του πιλότου εις Αμβούργον Σεπτεμβρίου 16, έπαναπαράδοσις Ντακάρ - Ντουάλα ρείντζ, μέσω Σκανδιναβίας, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Σεπτεμβρίου 26-Οκτωβρίου 12, έπαναπαράδοσις Βάσπορον, μέσω δυτ. Ίνδιας, και Μαύρης Θάλασσας.

ΑΓΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ: 8.923 τόν. d.w. (454.540 κ.π. 14 μιλ. 16 1/2 τόν. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1960) δολ. 9.570 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Νταύερ Σεπτεμβρίου 23-27, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Νταύερ Σεπτεμβρίου 26-Οκτωβρίου 12, έπαναπαράδοσις Βάσπορον, μέσω δυτ. Ίνδιας, και Μαύρης Θάλασσας.

ΚΑΝΤΑΝΤΙΝΟ: 15.008 τόν. d.w. (721.000 κ.π. 15 μιλ. 28 τόν. φιούελ διλ τού 1977), δολ. 4.950 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την θαλασσή εις πλοηγήκον σταθμόν Έλμπε Νο 1, Σεπτεμβρίου 12, έπαναπαράδοσις Παναμά-Παραμαρίμου ρείντζ.

ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.): 17.365 τόν. d.w. (903.000 κ.π. 14 μιλ. 27 τόν. φιούελ διλ τού 1965) δολ. 5.150 ήμερησίως, παράδοσις Κορίνθιον Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΕΝΑΤΟΝ: 16.739 τόν. d.w. (731.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τόν. φιούελ διλ τού 1967), δολ. 5.400 ήμερησίως, παράδοσις Κεδίν Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ (φρήντομ τού 1972): δολ. 7.500 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την θαλασσή εις πλοηγήκον σταθμόν Βαρκελώνας έπισημας, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ: 58.902 τόν. d.w. (41 π. 7 1/8 ίντα, 15 μιλ. 58 τόν. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1967), δολ. 13.250 ήμερησίως πλέον δολ. 235.000 δώρων, παράδοσις Βαγκούμπερ Σεπτεμβρίου 25-Οκτωβρίου 5, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσιν του πιλότου εις Αμβούργον - Κέιπ Πάσαρερ ρείντζ.

ΕΚΤΟΝ: 17.312 τόν. d.w. (13 1/2 μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ τού 1962) δολ. 4.700 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Ανάπομπο Σεπτεμβρίου 14-25, έπαναπαράδοσις Αγγλίαν, Χάρηπην-Άμβούργον ρείντζ, μέσω Ναντόνιου.

ΑΛΚΥΩΝ (ex. JARL R. TRAPP): 27.190 τόν. d.w. (1.183.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1968), δολ. 8.250 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν έπισημας έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 53.836 τόν. d.w. (2.320.000 κ.π. 15 μιλ. 52 τόν. φιούελ διλ και 3 τον. ντηζελ διλ τού 1967), δολ. 10.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 7-9, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσιν του πιλότου εις Κέιπ Πάσαρερ.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: 11.845 τόν. d.w. (572.000 κ.π. 14 μιλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1963), δολ. 4.500 ήμερησίως, παράδοσις κατά την θαλασσή εις πλοηγήκον σταθμόν Έκτηνερος Νο 1, Σεπτεμβρίου 11-13, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσιν του πιλότου εις Νιγηρίαν.

ΑΙΓΑΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ: 33.590 τόν. d.w. (1.451.150 κ.π. 14 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1966), δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Οκτωβρίου 8-31, έπαναπαράδοσις Χάρηπην - Σκάρειντζ, μέσω νοτιού Αφρικής.

ΓΚΟΥΛΑΣ: 36.350 τόν. d.w. (1.485.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 38 τόν. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 7.450 ήμερησίως, πλέον δολ. 200.000 δώρων, παράδοσις Νέαν Ορέλενην Σεπτεμβρίου 21-28, έπαναπαράδοσις Ποκωνίων.

ΠΙΝΤΑΡ: 34.750 τόν. d.w. (1.659.000 κ.π. 14 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ τού 1972), δολ. 9.000 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 48 ώρας μετά την διαπλάνων έκ Μουσκάτ Σεπτεμβρίου 9-11, έπαναπαράδοσις Κέιπ Πάσαρερ - Σκάρειντζ, νότιον Ιαπωνίαν, νότιον Κορέα, ταξίδια 3-5 μηνών.

ΑΙΓΚΟΝ (λιβ.): 57.560 τόν. d.w. (2.405.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 60 τόν. φιούελ διλ τού 1971), δολ. 5.22 1/2 τον. παράδοσις κατά την θαλασσή εις πλοηγήκον σταθμόν Ραβέννας Σεπτεμβρίου 14-15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Πάσαρερ, μέσω Τουμπαρά και Κονσταντίνας.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ: 15.240 τόν. d.w. (14 1/2 μιλ. 26-27 τόν. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ τού 1977) δολ. 5.300 ήμερησίως, συμπειριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας ή διαπλέοντας Ρίον Ιανέριον Οκτωβρίου 1-15, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσιν του πιλότου εις Βενεζουέλαν. Αιθαντικής άκτης λιμένας Κοκομβίας.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ: 68.403 τόν. d.w. (2.564.000 κ.π. 15 1/2 μιλ. 65 τόν. φιούελ διλ τού 1967) δολ. 5.20, ταξίδια τριών έτων, παράδοσις Κόντινεντ Οκτωβρίου 15-30.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ: 26.451 τόν. d.w. (1.210.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούελ διλ και 3 τον. ντηζελ διλ τού 1976) δολ. 7.150 ήμερησίως, έκ κυκλικούν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, παράδοσις Ουχχάντη τέλος Σεπτεμβρίου.

ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ: 20.825 τόν. d.w. (1.471.981 κ.π. 14 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ τού 1965) δολ. 7.400 ήμερησίως, πλέον δολ. 200.000 δώρων, παράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Ούεντ Σεπτεμβρίου.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 23.040 τόν. d.w. (15 μιλ. 60 τόν. φιούελ διλ τού 1973) δολ. 11.000 ήμερησίως, ταξίδια δύο έτων.

νίαν.

ΚΕΤΠ ΚΑΜΑΡΙ: 16.311 τόν. d.w. (766.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 23 τόν. φιούελ διλ τού 1962) δολ. 5.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 ημερησίως διπάρδοσις μετά την άναχωρήσιν του πιλότου εις Ριό Γκράντες Σεπτεμβρίου 27-30, έπαναπαράδοσις Πολωνίαν.

ΑΤΡΕΥΣ (είς τάιμι ταύτηροι φόρτωσιν τού 1974): δολ. 9.750 ήμερησίως, παράδοσις Νηστρόπολη Σεπτεμβρίου 23-Οκτωβρίου 1.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΦΑΡ: 27.564 τόν. d.w. (1.150.784 κ.π. 14 1/2 μιλ. 37 τόν. φιούελ διλ και 1 3/4 τον. ντηζελ διλ τού 1966) δολ. 8.000 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας

παράδοσις παγκοσμίως Τανουάριον - Μάιον 1980.

ΤΖΩΝΗ: 34.200 τον. d.w. (36 π. 3 1/4 ίντο, 14 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1965) δολ. 13.850 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν νοτίου Ιαπωνίας Οκτωβρίου 20-28, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς θαμερική λιμένας Κόλπου, όφειλον ναυλωτών Ατλαντικού (διαπλέοντας Κέα Ούστα).

ΑΚΡΑ PION: 8.626 τον. d.w. (454.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1.2 τον. ντηζέλ διλ τού 1962) δολ. 3.900 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Έλπιτε Σεπτεμβρίου 21-22, έπαναπαράδοσις Άργεντιναν.

ΑΙΟΛΟΣ (είς τάξιν τοάρτερ): 28.742 τον. d.w. (1.174.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 36 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1972) δολ. 7.750 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίας Οκτωβρίου 2-10, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΓΝΟΣ: 14.827 τον. d.w. (666.684 κ.π. 16 μίλ. 34 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1966) δολ. 5.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Καρθαγένας Σεπτεμβρίου 24-30, έπαναπαράδοσις Αύγουστον.

ΜΑΤΣΤΡΟΣ (λιβ.): 32.810 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 39-40 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1969) δολ. 7.250 ήμερησίως, παράδοσις Πολωνίας Οκτωβρίου 4-14, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ: 26.532 τον. d.w. (1.261.000 κ.π. 14 μίλ. 37 τον. φιούελ διλ τού 1973) δολ. 7.750 ήμερησίως, θμεος παράδοσις Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Κέιπ Παδούρο, μέσω Μαύρης Θαλάσσης.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ: 17.300 τον. d.w. (15 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1972) δολ. 6.400 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν Καρθαγένας Σεπτεμβρίου 24-30, έπαναπαράδοσις Αύγουστον.

ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ: 17.700 τον. d.w. (816.000 κ.π. 14 μίλ. 23 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968) δολ. 5.100 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Γιβραλτάρ έπουσ-θμεος, έπαναπαράδοσις Πορτογαλίαν. Εν κυκλικόν ταξίδιον βόρ. Ατλαντικού.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΙΟΥ: 35.273 τον. d.w. (1.623.877 κ.π. 14 μίλ. 37 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1978) δολ. 9.900 ήμερησίως πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς Λονδίνον Σεπτεμβρίου 25-Οκτωβρίου 3, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς Μπαγκόκ, μέσω Οξελόνου.

ΚΑΣΠΙΑΝΑ: 28.360 τον. d.w. (13 μίλ. 25 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1959) δολ. 7.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις διαπλέοντας Αδεν Σεπτεμβρίου 20-30 έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Δαρδανέλια, μέσω δυτ. Ακτής Ινδίας και Ρουμανίας.

ΦΡΙΕΟΣ Β.: 18.420 τον. d.w. (809.581 κ.π. 13 μίλ. 28 1/2 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968), δολ. 5.525 ήμερησίως, παράδοσις διώρας μετά τόν άπολουν εκ Κοστ Σεπτεμβρίου 13-18, έπαναπαράδοσις Μπροντώ-Άμμουργον ρειντζ.

ΠΕΡΓΑΜΟΣ: 17.300 τον. d.w. (15 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1972), δολ. 5.800 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ Σεπτεμβρίου 15-25, έπαναπαράδοσις με την εισόδην του πιλότου εἰς θάλασσαν του Μαρμαρά, μέσω Ινδίας και Μαύρης Θαλάσσας.

ΟΣΕΑΝΩΤ: 16.148 τον. d.w. (726.920 κ.π. 13 1/1 μίλ. 24-

25 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1964) δολ. 6.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά την δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν νοτίου Ιαπωνίας Οκτωβρίου 20-28, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς θαμερική λιμένας Κόλπου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (είς τάξιν τοάρτερ): 42.148 τον. d.w. (1.851.283 κ.π. 14 1/2 μίλ. 46 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968), δολ. 10.350 ήμερησίως, παράδοσις Σάουθγουεστ Πάρα έπιομος, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν, όφειλον κυκλικού ταξίδιον δολ. 9.000.

ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΖΟΣ: 26.382 τον. d.w. (12 1/2 μίλ. 25 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1961) δολ. 8.100 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς Βορμάν Σεπτεμβρίου 24-Οκτωβρίου 3, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Δαρδανέλια, μέσω δυτ. Ακτής Ινδίας και Μαύρης Θαλάσσης.

ΑΚΤΑΙΑ ΖΑΝ: 23.810 τον. d.w. (14 1/2 μίλ. 45 1/2 μίλ. 45 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1975), δολ. 10.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς Ντάρεμ Οκτωβρίου 1-20, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς νότιον Κορέαν, έν κυκλικόν ταξίδιον βόρ. Ειρηνικού.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: 28.874 τον. d.w. (35 π. 6 ίντο, 1.220.368 κ.π. πλέον 12.598 των πλωτικών δεξαερωνών, 38-39 τον. φιούελ διλ και πλέον 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1974) δολ. 7.800 ήμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι υπερωρίας, δολ. 4.000 διά των καθαρισμών έκσταση κύτους, έν κυκλικόν ταξίδιον Περού, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εἰς Βεραρκόν Σεπτεμβρίου 20-25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου, όφειλον ναυλωτών κατά την δριέν εἰς πλοηγικόν σταθμόν, θμεος, λιμένας Ατλαντικού.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΙΛΙΝΟΥ: Καραϊβικήν 35.000 τον. μέρος φορτίου θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 275, Σεπτεμβρίου 13

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ: Καραϊβικήν 120.000 τον. θμερικ. λιμένας Κόλπου, W 72,5, όφειλον φορτωτικός Μπαχάμας W 77, Σεπτεμβρίου 18.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 31.000 τον. μέρος φορτίου καρμπόν μπάλκ 'Αγγλιαν, Κόντινεντ W 260, όφειλον υπόλοιπον πλήρες φορτίου 55.000 τον. W 125, Σεπτεμβρίου 21.

ΠΕΡΙΑΚΗΣ Γ. Κ. (μικτόν): Περικόν Κόλπον 55.500 τον. Σιγκαπούρην, W 175, Σεπτεμβρίου 16.

ΟΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ: Σούλλορ Βόλε 60.000 τον. Αμβούργον W 185, Σεπτεμβρίου 24.

ΑΤΟΜΙΚ: Καραϊβικήν 72.000 τον. μέρος φορτίου, θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 132,5, Σεπτεμβρίου 13.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΔΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περικόν Κόλπον 245.000 τον. Καραϊβικήν W 57,5 (σλόν οπήμ) W 60 (φούλλ) Σεπτεμβρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΤΝ: Περικόν Κόλπον 77.000 τον. 'Απω Ανατόλην W 130,75, Σεπτεμβρίου 21.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν): Ερυθρά Θάλασσαν 52.000 τον. Ιταλίαν W 192,5, Σεπτεμβρίου 20.

ΛΙΔΗ Χ.: Μεσούργειον 73.000 τον. μέρος φορτίου θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 150, Σεπτεμβρίου 12.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β.: Καμπίντα 70.000 τον. Κωνσταντίνων W 155, Οκτωβρίου 1.

ΝΤΟΛΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (κ.): Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 18.000 τον. νόφθας, W 535, Σεπτεμβρίου.

ΠΙΩΤΑ Ε.: Καραϊβικήν 48.000 τον. μέρος φορτίου θμερικ. λιμένας Κόλπου, W 205, Σεπτεμβρίου 15.

ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΔΩΣΑ: Μεσούργειον 120.000 τον. μέρος φορτίου Σαιντ Κρουά W 75, Σεπτεμβρίου 14.

ΠΑΣΙΦΙΚ: Καραϊβικήν 63.000 τον. θμερικ. λιμένας Κόλπου, W 165, Σεπτεμβρίου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 55.000 τον. μέρος φορ-

τίου, Κεμπέκ, Γουφαράντοκεί 205, Σεπτεμβρίου 18.

ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤ: Περικόν Κόλπον 250.000 τον. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, κλπ. W 57,5 (σλόν οπήμ) W 60 (φούλλ) Σεπτεμβρίου 20.

ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 'Ακτοπλοϊκόν 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, 70.000 τον. μέρος φορτίου, W 135, Σεπτεμβρίου 28.

ΜΕΣ. ΦΡΟΝΤΙΣ (λιβ.): Ράς έξι Σιέρ 150.000 τον. Τεργέστην W 30, Σεπτεμβρίου 20.

ΡΙΟ ΖΑΝ (μικτόν): Δυτ. 'Αφρικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ ή Μεσόγειον, W 165/170, Σεπτεμβρίου 20.

ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ: 'Αλεξάνδρειαν 18.000 τον. νάφθας 'Αγγλιαν, Κόντινεντ W 425, Σεπτεμβρίου 15-18.

ΠΑΛΜΥΡΑ: Καραϊβικήν 96.500 τον. θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 110, Σεπτεμβρίου 18.

ΔΕΣΥΠΗΟΥΡ: Σάπιντας ή Μεσόγειον 63.000 τον. θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 200, Σεπτεμβρίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΖΑΝ ΙΙ (λιβ.): 'Ανατολ. ή Μεσόγειον 71.000 τον. μέρος φορτίου θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, κόλπου, W 200.

ΤΟΥΛΙΠ Β.: Αμερικ. λιμένας δυτ. άκτης 35.000 τον. 'Αγγλιαν Κόντινεντ, W 275, Οκτωβρίου 3.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΥΡ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 189.000 τον. μέρος φορτίου Ίνδονησίας W 74, Σεπτεμβρίου 17.

ΤΡΕΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ: Σκικνίτα 36.000 τον. θμερικ. λιμένας Κόλπου, W 110, Σεπτεμβρίου 24.

ΑΣΤΑΚΟΣ (μικτόν λιβ.): Μεσούργειον 79.000 τον. θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 130, Σεπτεμβρίου 20.

ΑΣΤΡΕΑ: Καραϊβικήν 61.000 τον. μέρος φορτίου θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 210, Σεπτεμβρίου 23.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Καραϊβικήν 34.000 τον. θμερικ. λιμένας Κόλπου, W 412,6, Σεπτεμβρίου 21.

ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν): Λαζεράρ 90.000 τον. Έλλαδα W 90, μέρος φορτίου.

ΑΙΓΑΙΟΝ: Μεσούργειον 19.000 τον. καθαρά 'Αγγλιαν, Κόντινεντ W 360, Σεπτεμβρίου 20.

ΜΙΜΗ: Μποχάμας 75.000 τον. θμερικ. λιμένας Κόλπου, W 180, Σεπτεμβρίου 20.

ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ: Περικόν Κόλπον 41.000 τον. μέρος φορτίου νότιον Κορέαν, W 225, Σεπτεμβρίου 25.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ (μικτόν λιβ.): Μεσούργειον 90.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, w 130, Σεπτεμβρίου 24.

ΜΙΧΑΗΛ (λιβ.): Μποχάμας 52.000 τον. θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 290, Σεπτεμβρίου 21.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Μποχάμας 63.000 τον. θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 230, Σεπτεμβρίου 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (λιβ.): 'Αραβικόν Κόλπον 260.000 τον. 'Αγγλιαν Κόντινεντ κλπ. W 53-54, μέρος φορτίου.

ΑΓΓΡΗΣ ΧΑΡΙΣΜΑ: Μπιζέρτα 12.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Σοάδ, W 555, Σεπτεμβρίου 20.

ΣΑΛΑΜΠΟ: Μεσούργειον 19.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν, Κόντινεντ W 360, όφειλον άκτηπλοικών Μεσογείου W 390, Σεπτεμβρίου 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 60.000 τον. θμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 250, Σεπτεμβρίου 26.

ΣΕΛΕΥΚΙΑ (λιβ.): Περικόν Κόλπον 200.000 τον. Γαλλίαν W 45 μέρος φορτίου.

ΚΛΕΟ: Αλγερίαν 33.000 τον. Γαλλικών λιμένας Μεσογείου W 355, Σεπτεμβρίου 26.

ΑΚΤΙΟΥΜ: Μπιλμπάρ 40.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αγγλιαν Κόντινεντ, Σκανδιναβίαν W 177,5, Σεπτεμβρίου 25.

ΣΠΥΡΟΣ: Χάδυντ Πόιντ 51.000 τον. μέρος φορτίου, Τενέον, W 192,5, Σεπτεμβρίου 23.

ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ: 26.322 τον. d.w., ταξίδια 12 μηνών καθαρά δολ. 15, έν συνεχεία προηγουμένου ταξίδιου.

«ΙΝΔΙΑ»

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαί λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

CABLE ADDRESS:
"



Η κίνησις των Ελληνικών Πλοίων

ΑΒΑΝΣ.....	60	6640	α. Πειραιά 13/9 διά Χαλκίδα	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ.....	74	18963	α. Σάντος 8/9 διά Ρόττερνταμ
ΑΒΑΞ.....	62	10405	α. Δάνταν 10/9 διά Μόδα	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΖΙΚ.....	75	12498	α. Άβελαιδα 16/8 διά "Αρντρούσαν
ΑΒΕΝΙΡ (δ.).	62	10753	α. Μορυουγάδα 15/9 διά Ράς όλ Χαιμάχ	AΙΓΑΙΣ ΥΠΡΙΚ.....	75	12498	ε. Κυπρίδης 12/9
ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΛΗΝΤΕΡ δ.	69	104616	α. Ράς Τανούρα 31/8	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	74	12498	δ. Σουέζ 17/9 διά Βομβάνη
ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ.	68	51073	α. Νέαν "Ορλέανην 17/6	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΙΚ.....	74	12498	α. Ναγκόγια 1/9 διά Χιροσίμα
ΑΓΑΘΩΝ.....	70	10008	δ. Μπρούνιμπουτελ 4/9 διά Στεττίνον	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΤΙΚ.....	77	12498	ε. Μπαγκόδης 6/9
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	δ. Πεναγκ 3/9 διά Σιγκαπούρην	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	ε. Ρόττερνταμ 11/9
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	δ. Πόρτ Σάιδ 40/8 διά Κωνστατζάν	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΕΙ'Ζ.....	72	11185	α. Μαρακάϊπο 2/8 διά Γιαβάτα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.).	59	15595	δ. Φιλαδέλφειαν 18/8 διά "Αρούμπα	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ.....	71	15205	δ. Παναμά 23/8 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ.....	62	9517	δ. Μοντεβίδεο 29/8 διά Καντίζ	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΚ.....	76	12498	α. Μπαγκόδης 4/9 διά "Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	11048	ε. Βούρβων 25/7	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	ε. Κουρβέτ 16/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	ε. Μπουένος "Αύρες 10/9	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ.....	75	12498	α. Πουέρτο Κορτές 4/9 διά Τάμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	50	3499	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	ε. Ιντάρι 28/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.).	69	90890	ε. Τελούκ Σεράμπα 2/18	AΙΓΑΙΣ ΠΑΙΓΑ'ΔΟΤ.....	78	9463	α. Μπάραν 3/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.....	64	2667	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΠΑΙΓ'ΟΝΗΡ.....	69	9199	ε. Ρόττερνταμ 3/9
ΑΓΓΕΛΙΝΑ.....	63	10200	α. Καλκούτα 29/8 διά Σιγκαπούρην	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪ'ΙΝΤ.....	70	9178	α. Σιγκαπούρην 11/9 διά Κορέαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ.....	59	5728	δργεί είς Χαλκίδα	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ.....	76	12498	α. Μαργκέτ ρόδης 19/9
ΑΓΗΝΩΡ.....	71	9875	α. Νιού Τουτικούν 21/8 διά Σιγκαπούρην	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	71	15204	ε. "Ακαμπια 28/8
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	ε. Καντίζ 12/9	AΙΓΑΙΣ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ.....	78	9600	α. Μπαύρο 20/8 διά Μπάραν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	ε. Αλεξάνδρεια 29/8	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΥΟΥΠ.....	71	11185	α. Γιοκοχάμα 5/9 διά Λουάντα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	70	18628	θ. Θεούτια 12/9 διά ΉΠΑ	AΙΓΑΙΣ ΣΟΝΙΚ.....	73	12498	α. Μπάραν 13/9
ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ.....	52	3840	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	9078	α. Κότοι 7/9 διά Ντόχα
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ.....	54	8120	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ.....	71	11208	α. Ριο Γκράντες 2/9 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10678	α. Καλάο 29/7 διά Κρίστομπαλ	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ.....	74	12498	α. Γιοκατσι 3/9 διά Βανκούβερ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.....	63	10246	α. Ρουέν 7/9 διά "Ιταλίαν	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ.....	70	9025	δ. Παναμά 11/8
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	58	3690	ύπο παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΟ.....	69	9199	α. Θεούτια 12/9 διά "Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	57	10323	ε. Κακινάντα 3/9	AΙΓΑΙΣ ΦΕ'ΙΜ.....	69	8928	α. Πειραιά 26/8 διά Θεσσαλονίκη
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ.....	67	11610	α. Ταύρα 14/9 διά Σιγκαπούρην	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ.....	69	8927	α. Μπάραν 29/8
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	ε. Μπιζέρτα 3/8	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	α. Κόμπη 7/9 διά Σουέζ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	53	8213	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ.....	66	20095	α. Κολούμπια ρίβερ 24/9 διά "Ιράν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	56	6156	ε. Πύλον 20/6	AΙΓΥΠΤΟΣ.....	45	3805	δργεί είς Πειραιά όποι 6/6
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	2432	είς Πειραιά (έπισκευα)	ΑΙΗΒΟΝ.....	66	14359	α. Δός "Αντζελες 29/8 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	62	16565	α. Μόντρεαλ 10/9 διά Φιλαδέλφειον	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.).....	65	40043	α. Χάμπτον ρόδης 30/8 διά "Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	ε. Λάγος 26/8	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.....	67	3016	α. Χονολουλού 13/9 διά Ούλσαν
ΑΓΙΟΣ ΔΙΩΝΗΣ (μ.).....	71	72326	ύπο παραλαβήν	ΑΙΓΑΙΝΤ ΑΡΧΩΝ.....	71	15665	α. Γιοκαϊδ 8/9 διά Χακάτα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	α. Νορεσούντη 10/9 διά Γδύνια	ΑΙΓΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16000	α. Αύγουστον 28/8 διά Χιούστον
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	5886	α. "Αλεξάνδρειαν 9/9	ΑΙΓΑΙΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ.....	60	6980	ε. "Ειβομασούθ 14/9
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	ε. Ντόρντρεχτ 18/9	ΑΙΓΑΙΝΤ ΣΤΑΡ.....	76	15900	δ. Σουέζ 24/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	δργεί είς Ηράκλειον	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	60	8388	ε. Λά Παλίς 2/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	α. Ντώρμπαν 12/9 διά Σάντος	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.....	63	11502	δέωθι Σάντος 11/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	α. Ράγκον 12/9 διά Μαδαγασκάρην	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ.....	58	9292	ε. Μασαλλίαν 14/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	4033	α. Σπέτζα 12/9 διά Λαττάκιο	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	78	10175	ε. Μουφαλκόνε 9/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	9627	α. Ντώρμπαν 14/7 διά Κίναν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	είς Κουβέντη από 20/7/78	ΑΙΟΛΟΣ.....	72	16235	α. Κολούμπια ρίβερ 3/8 διά Φιλιππίνες
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	α. Κόρπους Κρίστι 17/8	ΑΙΟΛΟΣ.....	71	10006	ε. Μπάραν 3/9
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ.....	62	9229	ε. Πειραιά 5/9	ΑΙΤΟΥΘΙΑ.....	60	9923	α. Αμβέρσαν 15/9 διά Τοιταγκόκ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ.....	77	1573	δ. Παναμά 25/8				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΙΙII.....	43	1845	είς Πειραιά όποι 6/10/78				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI.....	47	2775	δ. Σουέζ 7/8				
ΑΓΚΝΙΚ II.....	63	12273	δ. Πόρτ Σάιδ 12/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΑΓ'ΙΝΤΗΑΛ.....	65	9280	ε. Σάντος 11/9
ΑΓΛΑΟΣ.....	63	9154	δ. Παναμά 24/8	AΙΓΑΙΝΗΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ.....	56	6898	ε. Κόρη 3/9
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	ε. Χάρτηντος ρόδης 6/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΕΚΣΤΑΖΥ.....	69	11682	ε. Αμβέρσαν 13/9
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	α. Λάς Πάλμας 23/7 διά "Ελ Γκουαμάς	AΙΓΑΙΝΗΣ ΝΟΣΤΑΛΤΖΙΑ.....	69	6038	α. Νέαν "Ορλέανην 25/8
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	10008	α. Αμβέρσαν 11/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΠΡΟΓΚΡΕΥ.....	60	10183	ε. Βουρβάνη 2/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ.....	63	1582	α. Θέσσαλη 25/8 διά Βηρυτόν	AΙΓΑΙΝΗΣ ΠΡΑΨΟΝΤΥ.....	67	29256	υπό παραλαβήν
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	77	10459	ε. Στεττίνον 19/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΝ.....	66	3034	α. Νούν Νούνρ 18/8
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	68	14342	ε. Βίλα Κοντούπιουσον 12/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΞΕΣ.....	65	20119	α. Τακόμα 8/9 διά Ιαπωνίαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ.....	67	6842	δ. Σουέζ 23/7	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΕΡΕΝΑΤΑ (δ.).....	65	56604	α. Πόρτ όφ Σπαιν 16/7
ΑΔΡΙΑΝΟΣ.....	61	4907	α. Κοπεγχάνη 12/9 διά Νορκόπικ	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΗ.....	65	3034	δ. Σκώ 11/9 διά Βίσμαρ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	δργεί είς Πειραιά όποι 10/1	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (δ.).....	59	17948	ε. Μπιλμπάς 16/9
ΑΔΩΝΙΣ.....	59	12180	ε. Σουνιουάκι 19/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΚΑ'Υ.....	67	3046	ε. Κωνιπούλι 27/8
ΑΕΤΟΣ.....	72	3069	α. Τεργεστόν 7/9 διά "Αλεξάνδρειαν	AΙΓΑΙΝΗΣ ΤΑΡΤΚΕΤ.....	63	10836	ε. Μπουένος "Αύρες 8/9
ΑΕΤΟΣ.....	57	1674	ε. Πύλον 17/7	AΙΓΑΙΝΗΣ ΤΡΑΣΤ.....	69	6054	α. Αμπιτζάν 30/8
ΑΖΑΛΕΑ.....	64	5931	α. Αμβέρσαν 19/9 διά Κολόμπο	AΙΓΑΙΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΗΠ.....	65	8914	α. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 12/9 διά Μη. "Αύρες
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	8439	ε. Καλκούτα 14/9	AΙΓΑΙΝΗΣ ΧΑΡΙΣΜΑ (δ.).....	54	11631	δ. Ντόβερ 13/9
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ.....	56	4884	ε. Στεττίνον 17/9 διά "Αλγέριον	AΙΓΑΙΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	71	4995	δ. Σουέζ 11/9 διά Μπάραν
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	α. Μοντεβίδεο 6/9 διά Ν. Πάλμρα	AΙΓΑΙΝΗΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	64	5310	ε. Σάν Μάικλ 14/9
ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	ε. Γιβραλτάρ 17/9 διά Ν. Ρινιέκα	AΙΓΑΙΝΗΣ ΠΑΙΓΑ'ΔΟΤ.....	64	5295	ε. Χονολουλού 4/9
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΟΥ.....	56	13555	α. Μπουένος "Αύρες 3/8 διά "Αβάνα	AΙΓΑΙΝΗΣ ΚΑΙΛ.....	68	3960	δ. Παναμά 11/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (δ.).....	58	15940	α. Πειραιά 12/9 διά Μελίδη	AΙΓΑΙΝΗΣ ΛΑΙ'ΟΝ.....	77	38484	ε. Κωνιπούλι 2/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ.....	69	2999	α. Διέπηλη 14/6 διά "Αλεξάνδρειαν	AΙΓΑΙΝΗΣ ΜΟΝΑΡΗ.....	67	32508	α. Κωνιπούλι 24/8 διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ.....	56	7369	είς Πειραιά όποι 3/8 (έπισκευα)	AΙΓΑΙΝΗΣ ΝΥΜΦΗ.....	66	23632	ε. Νέαν "Ορλέανην 7/9
ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ.....	58	5596	είς Καράτος 17/9 διά ΉΠΑ	AΙΓΑΙΝΗΣ ΡΗΦΕΡ.....	64	6482	α. Μοντεβίδεο 7/9 διά Ιαπωνίαν
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ.....	54	5148	α. Ποζουόλι 17/8	AΙΓΑΙΝΗΣ ΣΑΖ.....	59	23632	α. Ταμπλίου 6/9 διά Βάρραν
ΑΘΕΡΑΣ.....	61	4903	α. Ρουέν 29/8	AΙΓΑΙΝΗΣ ΤΡΙΤΩΝ.....	65	18451	ε. Γδύνια 14/9
ΑΘΗΝΑ Β.....	68	9268	α. Ντώρμπαν 5/9 διά Ταϊβάν	AΙΓΑΙΝΗΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	59	2165	ε. Νιουάλα 22/6
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	δ. Μπρούνιμπουτελ 20/8 διά Μεγ. Λιμνές	AΙΤΟΔΙΑ.....	71	16017	δ. Σουέζ 13/9
ΑΘΗΝΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.).....	72	106623	δ. Σουέζ 22/7 διά Περσικόν	AΚΑΔΗΜΟΣ.....	72	13179	δ. Βαρκελώνην 14/9
ΑΘΗΝΑΙ.....	56	4301	α. Πειραιά 6/9 διά Νέαν Ύρκην	ΑΚΑΡΝΑΙΑ.....	73	9210	α. Δάντοι 9/9 διά Λάγος
ΑΘΗΝΑΙ II.....	57	5010	α. Πόρτ Σάιδ 3/9	ΑΚΗΝΗ Σ.....	57	6205	δ. Λαττάκιο 3/8
ΑΘΗΝΑΙ Ι'Σ.....	58	9279	α. Λάγος 14/8	ΑΚΜΩΝ.....	71	16080	ε. Βουβάνη 9/9
ΑΘΗΝΗ, ΟΡΑΤ'ΖΟΝ (δ.).....	58	12943	ε. Γιβραλτάρ 13/9 διά Φρημάντη	ΑΚΜΩΝ.....	71	16050	α. Αμβέρσαν 15/9 διά Μπρίζπορτ
ΑΘΗΝΗΚ (μ.).....	67	48747	ε. Νέαν "Ορλέανην 11/9	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ.....	72	9784	ε. Γιοκοχάμ 10/9
ΑΘΗΝΟΥΛΑ.....	52	3361	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ.....	57	2306	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΛΩΝ.....	78	10120	είς Κούρες ύπο συμπλήρωσιν	ΑΚΡΑ ΔΡΕΠΑΝΟΝ.....	58	3606	ε. Βαρκελώνην 13/8 διά Τρίπολιν
ΑΘΩΩΛ ΦΟΡΡΕΣ.....	67	17418	δ. Παναμά 3/9 διά Βρετ. Κολουμβία				

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	α. Κοατζακόλκος 24/8 διά Χιούστον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	60	3847	α. Τζάκοντον 8/7 διά Παναμά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3781	α. Ριγιέκα 16/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	α. Δουνκέρκην 5/9 διά Καζαμπλάνκαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.....	71	7402	δ. Μπρουναμπούτελ 10/8 διά "Αννάμπα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22559	ε. Σιγκαπούρη 19/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	α. Χάβρη 4/9 διά Σαλβαντόρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	δργεί είς Πειραιά ἀπό 20/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.....	58	3834	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	78	15688	δ. Πόρτ Σάιδ 15/9 διά Μάυρην Θάλασσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	70	103012	δ. Σουέζ 5/9
ΑΛΕΞΗΣ Γ.....	54	2488	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	ε. Νιούπορτ 15/9
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Βαλτιμόρην 10/9
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Χάλιφας 31/8 διά Μπρούναβικ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ.....	62	9055	α. Πόρτ Σάιδ 12/9
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	α. Κολόμπο 4/8 διά Χαιφόγκ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	58	9878	ε. Σιγκαπούρην 24/8
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙΟΝΗΡ.	57	8192	ε. Σιγκαπούρην 12/9
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	έξωθι Σάντος 10/9
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	6020	α. 'Αλεξάνδρουν 19/8 διά Κούβα
ΑΛΙΚΗ	59	15012	ε. Ταιτανόκυρ 8/9
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.....	70	10011	ε. Γιοκοχάμα 8/9
ΑΛΙΜΟΣ	54	1789	εις Πειραιά ἀπό 20/6/78
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	9072	δ. Παναμά 20/6 διά Κίναν
ΑΛΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Λάς Πόλας 17/9
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Γλασκώβην 19/9
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ε. Βιζακαπούνι 12/9
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10300	ε. Σάντος Μάρτα 29/8
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	δ. Πόρτ Σάιδ 12/9
ΑΛΚΟΡ	57	1743	άργει είς Πειραιά ἀπό 13/2
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Γκλούρης 5/9 (έπικεντα)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Κούπε 9/9 διά Λός "Αντζελες
ΑΛΚΥΩΝ	68	17373	τυπό παραλίων
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	δ. Πόρτ Σάιδ 7/9
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	66	37888	άργει είς Πειραιά
ΑΛΜΑ	79	10788	εις Ρίο Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΜΑΡ	69	10490	δ. Πόρτ Σάιδ 30/8 διά Κωνσταντίζαν
ΑΛΜΕΑ	60	11117	ε. "Αγιον Φραγκίσκον 27/8
ΑΛΜΟΝΤ Β. (δ.)	58	12628	ε. Βαλένθια 13/8
ΑΛΜΠΑΚΟΡΕ	62	1505	α. Τέμα 11/9 διά Τακοράντι
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	18000	δ. Σκώ 19/ διά Κλαιπέντια
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	ε. Σικάρη 4/9
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	α. Λάς Πόλας 7/9 διά Τέμα
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	δ. Γιβραλτάρ 9/8 διά Λάγος
ΑΛΝΤΕΑ	53	5497	α. Λάγος 3/9 διά Γουόρι
ΑΛΟΧΑ	76	11275	α. Χοντίντα 15/9 διά "Αμπεύργον
ΑΛΤΙΣ	78	11000	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΥΣΙΑ	64	10275	α. Βαρκελώνην 14/9 διά 'Αβδάνα
ΑΛΦΑ	71	1599	ε. Χάρην 14/9 διά Ρότερνταμ
ΑΛΦΑ ΕΞΠΡΕΣ	73	2940	ε. Μοιτάσα 12/9
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Της 29/ διά ΗΠΑ
ΑΛΦΑΡΠΤ	57	3826	δ. Μόντρεαλ 1/9 διά 'Αβδάνα

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Π. Γουαλκότ 15/9 διά Λάνις "Επ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	α. Αυτού διά Μπουκούν 16/9 διά Ντάς διλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Ντώρμπαν 4/8 διά Γουαμπόδα
ΑΝΕΑ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	δ. Έλσινορε 25/8 διά Στεττίνον
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	δ. Ντουμπάι 12/9 διά Πόρτ Σουδάν
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 2/9
ΑΝΕΜΟΣ	70	2867	δ. Τεργέστην 1/9 διά Τζένταν
ΑΝΕΜΟ Κ.....	67	2560	ε. Τζένταν 14/9
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996	ε. Χάιφα 17/9
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	α. Κούν 14/9 διά Σίκα
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Θερανταί διλ. 3/9
ΑΝΘΩ ΜΑΡΙΝΑ	56	7962	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΘΩΣ	78	11000	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΘΟΥΛΑ	53	4247	έωθι Καράτοι 7/9
ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	ε. Μπαρμπάντος 20/8
ΑΝΘΟΥΛΑ	50	2116	εις Πειραιά 14/6
ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Καλάι 30/8 διά Δυρράχιον
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Χάμιλτον 5/9 διά Μόντρεαλ
ΑΝΝΑ	60	14840	α. Βάστο 30/7 διά Ριγιέκα
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. 'Αμπέρσαν 9/9
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	α. Σιγκαπούρην 1/9 διά Κίναν
ΑΝΝΑ Κ	62	11503	α. Π. δ. Σπαινί 8/9 διά Γουάνα
ΑΝΝΑ Μ	58	6618	εις Τρίπολην (Αιβάνου) 4/11/78
ΑΝΝΑ Π	57	9448	α. Μπάκια Μπλάνκα 23/8
ΑΝΝΙΤΑ	64	11075	ε. Ρίο Ιανέριο 6/9
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ (μ.)	72	42093	δ. Σκαρ 9/ διά Σκόλοντιβικ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758	α. Νέαν 'Ορλεάνην 2/9
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Παναμά 9/9
ΑΝΝΟΥΛΑ II	60	6086	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Νέαν 'Ορλεάνην 7/9
ΑΝΤΖΕΛ	69	2985	ε. Σουάμπια 2/9 διά 'Ιράν
ΑΝΤΖΕΛΙΑΙ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	α. Νέαν 'Ορλεάνην 8/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΣ	71	30193	α. Χάμπτον ρόδης 9/9 διά Βραζιλίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΝΓΚΡΙΣ	58	9685	ε. Κένι Τόουν 17/9
ΑΝΤΖΕΛΙΠ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ε. Λονδίνον 10/9
ΑΝΤΖΕΛΙΠ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Σάντος 21/8
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΕΓΚΡΕΙΤ	70	3969	α. Λάγος 23/8 διά Γουόρρι
ΑΝΤΖΗ	61	1765	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	66	15404	ε. Καράτοι 3/9
ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ	76	23149	α. Λός "Αντζελες 10/9 διά Μπουσάν
ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	δ. Γιβραλτάρ 16/9 διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Ντόχα 14/9
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	δ. Γιβραλτάρ 5/9 διά Χάμπτον ρόδης
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	ε. Σουάμπια 9/9
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	α. Ρότερνταντ 6/9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	64	10205	α. Σιγκαπούρην 7/8 διά Δυτ. Αφρικήν
ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΙΡΕΤΗΣ	64	16323	δ. Κυνίτολην 7/8 διά Ρουμανίαν
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	56	16323	ε. Μοντεβίδεο 5/7 διά Λουάντα
ΑΟΥΡΙΓΚΑ	67	2777	ε. Χάιφα 11/9 διά Γιβραλτάρ
ΑΠΕΣ	73	16397	ε. 'Αμπερνταν 18/9
ΑΠΗΝΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Φουνές 6/9 διά Λ. Τσάρλες
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Σετούμπαλ 15/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13120	α. 'Αδελαιδα 6/9 διά Ρωσίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ	51	3782	δ. Κωνίπολην 17/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	10893	ε. Ντουάλη 29/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ε. Βρέμην 16/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	59	8837	έωθι Καράτοι 14/9
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ ΑΙΡΕΤΗΣ	72	17899	ε. 'Αγ. Βικέντιον 5/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙΙ	61	6456	ε. Πουνταρένας 14/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. ΙII	60	9486	α. Μοντεβίδεο 5/7 διά Λουάντα
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ε. Αϊός 6/9
ΑΡΑΜΠΑΝ ΣΗ	54	9450	ε. Σιγκαπούρην 15/9
ΑΡΑΕΩΣ	56	1965	εις Πόρτ Ελίζαμπετ ἀπό 13/5/78
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	64	10335	α. Χόγκ Κόγκ 10/9 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	77	10003	α. Λιβερπούλ 31/8 διά Κοατζακόλκος
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	8409	ε. Έλ Χαροβέν 14/9
ΑΡΓΟΛΙΣ	69	9072	ε. Νέαπολην 14/9 διά Ρότερνταμ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	68	24877	α. Φερρόδ 21/6 διά Ρότερνταμ
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ε. Νουεβίτας 11/8
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ε. Ντάρμπατ 5/9
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Γουέστον Πόιντ 13/9
ΑΡΓΩ ΓΚΑΛΟΥΡ	77	1587	α. Αλεξανδρειαν 13/9 διά Ρουμανίαν
ΑΡΓΩ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΤΖ	78	30800	εις Σακάι υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	79	33000	εις 'Αριάκι υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΕΞΠΑΡΕΡ	78	30800	εις Σακάι υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΕΠΑΤΙΟΝΗΡ	76	1587	α. 'Αμπερσαν 29/8 διά 'Αλγερίουν
ΑΡΓΩ ΣΠΑΡΙΤ	76	1587	ε. Πειραιά 9/ διά Ιταλίαν
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1579	δ. Πόρτ Σάιδ 2/8
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΟ	76	1579	ε. Βρέμην 22/8 διά Αλγερίουν
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΓ	77	1579	ε. Λιβερπούλ 4/9 διά Λάγος
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Μπρούναμπούτελ 2/9
ΑΡΕΤΗ Σ	62	9139	α. Καζαμπλάνκα 13/9 διά Γερμανία
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	62	15405	ε. Βενετία 1/9 διά Ραβέννα
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Σουέζ 17/7 διά Μηδόραν
ΑΡΗΣ	70	9888	ε. Ουντεβάλ 8/2 διά 'Αβδάνα
ΑΡΗΣ	51	2491	δ. Κουνιπόλην 8/9
ΑΡΗΣ VI	55	1216	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	64	9962	α. Γενόβα 18/9 διά ΗΠΑ
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Νέαν 'Ορκην 10/9
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	ε. Μπιζέρτα 14/9
ΑΡΙΑΔΗΝΗ Π.	59	7052	ε. Λάρνακα 10/8
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Μπρούναμπούτελ 15/9 διά Ρίταρντης Μπαι
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργεί εις Χαλκίδα ἀπό 3/10
ΑΡΙΕΛ	62	12038	έωθι Καράτοι 13/9
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ε. Π. Κορτές 10/8 διά Σάντο Τόμας
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	72	129260	ε. Τζουέμπαρα Τέρρω. 10/9
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	19750	ε. Μπαντάρη Αμπάς 25/8
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	23678	ε. Λός "Αντζελες 21/8
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Τάν 18/9
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	ε. Τάμπα 7/9 διά Βομβάνην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	ε. Σάντος 14/8 διά Νέαν 'Ορκην
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	α. Μ. Μαουγκανού 9/8 διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	δ. Σουέζ 19/5 διά Χαιφόγκ
ΑΡΙΩΝ	73	13623	ε. Μηδόραν 8/9
ΑΡΚ	61	11915	ε. 'Αγιον Φραγκίσκον 11/9
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Σουέζ 12/9
ΑΡΚΑΔΙΑ ΣΚΑΥ'	58	6357	ε. Λισσαβάνην 25/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ'	64</td		

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ε. Ταρτούς 24/8	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Ιουτικορί 3/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ	65	12229	υπό παραλαβήν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	α. Χάμπτον ρόδης 6/9 διά 'Αρούμπα
ΑΡΚΑΣ	69	3251	α. Μπλιτάριο 18/8 διά Λά Παλλίς	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	δ. Πόρτ Σάδι 31/7 διά 'Οδησσον	ΒΑΣΙΛΩ	53	1365	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Ντώρμπαν 9/8	ΒΕΓΚΑΣ	49	5048	προσήρ. εις 21.46 B — 38.48 A, 13/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	α. Μανούτσ 7/8 διά Ντώρμπαν	ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	εις Πειραιά όπό 25/6 (έπισκεψι)
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Αμπιτζάν 24/8 διά Π. Λά Κρούς	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΑΕ	59	3139	ε. Πειραιά 11/8
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	δ. Μπωμόντ 4/9	ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Κομώ Μπαΐ 4/9 διά Κίναν
ΑΡΟΣ	48	3783	ε. Χοντέντα 25/8	ΒΕΝΗ	58	13871	α. Τζάκοσονβιλ 7/9 διά Βενετίαν
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5992	α. Κόρκ 6/9 διά 'Αλγερία	ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δ. Ντουμπάι 11/9
ΑΡΤΑ	55	1875	ε. Πειραιά 30/8	ΒΕΡΑ U.	64	4464	α. Πειραιά 5/9 διά Μπουένος 'Αϊρες
ΑΡΤΕΜΙΔΙ IV	57	10376	α. Παρανάγκουα 27/8 διά Βενεζουέλα	ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	ε. Τρίπολιν (Λιβύης) 2/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Κάρυον 11/8 διά Κορέαν	ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Μπράκ 27/8 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23100	εις Μιζουσίμα υπό συμπλήρωσιν	ΒΕΡΝΑ	61	4364	α. Λονδίνον 13/9 διά Λειψεσόν
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	δ. Τζένταν 2/8 διά Ράς Τανούρα	ΒΕΤΑ	72	3246	α. Άγρος 4/9 διά Ντουάλα
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Μέρσεις Μπάρ 13/9	ΒΗΤΑΚΑΛΛ	57	9722	εις Πειραιά όπό 25/12
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	ε. Αμπέρσον 6/9	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	α. Βενετίαν 4/9 διά Γιβραλτάρ
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	77	66259	υπό παραλαβήν	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΤΟΡ	48	3930	δ. Σουέζ 7/8 διά Σάνκι
ΑΡΤΕΜΟΝ	57	5452	ε. Πειραιά 11/9	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	δ. Μπρουνισμπούτελ 27/7 διά Νιγηρίαν
ΑΡΤΖΑΥ (δ.)	66	43433	α. Χιούστον 20/7	ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	60	12487	δ. Παναμά 7/9 διά 'Εκουαντόρ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Καντίζ 1/9 διά 'Εμδεν	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	δ. Σουέζ 17/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	α. Νέαν 'Ορλεάνην 5/9 διά Ρωσίαν	ΒΙΛΑΕΜΙΝΑ	59	2503	α. Λεμεσόν 14/9 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	δ. Μπρούνιμπούτελ 9/9 διά Σέβρην διά.	ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	δ. Πόρτ Σάδι 15/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	α. Ντώρμπαν 13/9 διά ΗΠΑ	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Πόρτ οφ Σποίλην 27/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	δ. Παναμά 23/8 διά 'Ελ. Σαλβαντόρ	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	δ. Σουέζ 3/8 διά Γκιζάν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	α. Κολόμπα 24/8	ΒΙΡΑ	56	7841	ε. Πόρτ Σάδι 3/9
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	δ. Κωνιτόλιν 30/8 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΒΙΡΤΙΝΙΑ	68	31093	α. Κερτηλό 12/9 διά Σακάντιε
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ.)	76	75134	α. Κέπι Τάουν 9/9	ΒΙΡΤΙΝΙΑ M.	58	7058	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 3/9
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Ντόντζις 4/9	ΒΙΖΜΑΡ	79	16000	εις βιομάρ υπό συμπλήρωσιν
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Μπερεχφέν 16/9	ΒΟΜΑΡ	71	16313	δ. Σκώ 21/8 διά Λενιγκραντ
ΑΣΠΑ	66	2794	εις Πειραιά όπο 11/6 (έπισκεψια)	ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ε. Κωνιπόλιν 5/9
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	α. Αμπέρσον 25/7 διά Βενγγάζην	ΒΟΥΛΑΣ	58	8301	άργει εις Χαλκίδη όπό 2/10/77
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	53	13415	όργει εις Πειραιά	ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	α. Ρόττερνταμ 15/9 διά Γιβραλτάρ
ΑΣΠΑΣΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	20506	α. Π. 'Αντζελες 10/9 διά Κορέαν	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	68	2757	α. Αμπιτζάν 28/8
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ε. Δάγος 6/9	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	1550	ε. Βενετία 10/9
ΑΣΠΙΣ	58	9278	α. Δουνκέρκην	ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	εις Πειραιά όπό 5/2
ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	ε. Σαλβαντόρ 1/8	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	52095	υπό παραλαβήν
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δ. Γιβραλτάρ 9 διά Λομέ	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. Σικάγο 10/9
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	ε. Καράτσι 29/8				
ΑΣΤΕΡΟΙ'ΝΤ	60	6236	ε. Πειραιά 9/9				
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Βανκούβερ 30/7				
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	ε. Πόρτ Σουάν 17/8				
ΑΣΤΡΑ	64	2304	α. Αμπέρσον 31/8 διά 'Αβανάν				
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ.)	63	33375	δ. Παναμά 29/8 διά Μπαλάμ Τέρμ.				
ΑΣΤΡΕΑ	68	44646	α. Μπανάνα 26/8 διά Μπόνου				
ΑΣΤΡΩΝ	52	1939	εις Πειραιά όπο 13/5 (έπισκεψια)				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Αμπέρσον 12/9 διά Πειραιά				
ΑΣΦΑΛΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (δ.)	55	12345	α. Φιλαδέλφειαν 12/9 διά Τέξας				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ουντεβάλλην 12/9 διά Μπουφάνταν				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	δ. Γιβραλτάρ 29/8 διά Μπουένος 'Αρες				
ΑΤΕΝΗ	60	5788	ε. Αμπιτζάν 27/8				
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	α. Σιγκαπούρην 21/8 διά Χαϊφόγκ				
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	όργει εις Χαλκίδη όπο 6/3/78				
ΑΤΛΑΝΤΙΔΑ	60	8070	α. Λάς Πάλμας 17/9 διά Ντακάρ				
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ	71	1448	α. Κέπι Τάουν 25/8 διά Ζαΐρ	Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9220	α. Γκάλβεστον 29/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙ'ΝΤ	54	15987	ε. Στεττίνον 2/9	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ε. Βρέμην 13/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	α. Κολούμπια ρίβερ 11/8 διά 'Ιράν	ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 26/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40455	α. Μπωμόντ 26/8	ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ε. Λάγος 24/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (δ.)	68	87329	όργει εις Πειραιά όπο 16/5/77	ΓΑΛΑΝΗΗ	60	10186	α. Βορμάνη 23/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	77	5868	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 18/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΖΕΡ	58	4717	α. Σάντον 21/8 διά Λίμπρεβιλ	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	6441	α. Νέαν 'Υρκην 11/9 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	ε. Χοντέντα 15/9	ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	63	30650	δ. Παναμά 17/8 διά Κιουρασό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ε. Υμούντεν 15/9	ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΣ	76	16037	ε. Μπιλμπάτ 15/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Νέαν 'Ορλεάνην 17/8	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Ακαμπα 28/8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Μανίλα 12/9 διά Σιγκαπούρην	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΗΣ	67	15421	ε. Νέαν 'Υρκην 11/9
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	ε. Αλεξάνδρεια 1/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Πλότερ 12/9 διά Πούλον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	α. Τάμπο 29/8 διά Βούμπην	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.	62	13714	θ. Θέρανται όποι 10/9 διά Μ. Θάλασσα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	ε. Πειραιά 13/7 (έπισκεψια)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	α. Νιούκσταθ 17/8 διά Απονεράδ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Αμπέρσον 14/9 διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	60	5788	α. Αμπέρσον 16/9 διά Μπουργκάδ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΣΦΗΚΑΣ (δ.)	63	28430	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΣΚΑ'Υ	62	5430	α. Βαλένθια 5/9 διά Μπουένος 'Αρες	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	10748	δ. Σκώ 13/9 διά Κλαιπέντα
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Αμπάργυρον 14/9 διά Ρουμανίαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	ε. Πειραιά 10/9
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΦΑΙΗΟ	69	3784	α. Νέαν 'Ορλεάνην 4/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ε. Πειραιά 15/5
ΑΤΑΛΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	δ. Σουέζ 29/8 διά 'Ερυθρών Θάλασσαν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	8763	α. Χόρην 29/8 διά Ντακάρ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	α. Τής 19/8 διά Νέαν 'Ορλεάνην	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Αλεξάνδρειαν 5/9
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	δ. Σουέζ 17/9 διά Κοράτα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Χάμιτον 15/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	α. Κόμπε 2/9 διά Μιζουάμια
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	ε. Μπάραν 2/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9067	ε. Γκότεντην 13/8 διά Λουάντα
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ματάνζας (Βεν.) 17/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΛΛΑΣ	70	18634	δ. Παναμά 31/8
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ε. Μαντράς ρόδης 16/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	9946	ε. Θέρανται όποι 10/8 διά Μποράν
ΑΥΓΑΚΙ	68	9033	α. Λάς Πάλμας 12/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Σπέτζια 7/9
ΑΥΓΑΣ	72	16402	α. Γιοκοχάμδα 8/8 διά Κούρε	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ	70	19162	δ. Γιβραλτάρ 9/9 διά ΗΠΑ
ΑΥΓΑΣ	78	11000	α. Κόρπος 2/7 διά Γιαβάτα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	19061	ε. Χιούστον 5/9
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44708	α. Ράς Τανούρα 1/9	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	όργει εις Πειραιά όπο 10/1/71
ΑΥΡΑ	59	8929	δ. Πόρτ Σάδι 22/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΛΕΜΟΣ	67	16309	δ. Ντόβερ 2/8 διά Βιτόρια
ΑΥΡΑ	54	4023	ε. Κωνίπολιν 3/9	ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ε. Πειραιά 26/8
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	α. Λουκά 4/9 διά Στεττίνον	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2895	α. Αλεξάνδρειαν 27/8 διά Ρουμανίαν
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Ροάριο 12/9 διά Παρανάγκουα	ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	57	2624	ε. Κακινάντα 23/8
ΑΦΟΒΟΣ	58	7323	δ. Κωνίπολιν 22/8 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	44742	δ. Χούελα 9/8 διά Νουάκοτ
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΊ'ΟΛΕΤ	66	2966	α. Χαλφάρ 6/9 διά Ή. Πρίνς	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Νέαπολην 14/9
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σαρόνα 11/9 διά Γιβραλτάρ	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	19294	ε. Ταϊταγκόκ 17/9 διά Τσάλνα
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Νέαν 'Υρκην 8/9	ΓΙΑΝΝΗΣ Π. (δ.)	68	80003	δ. Σουέζ 19/7
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	δ. Σουέζ 2/8 διά Περσικόν	ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΑΛΑΣ	70	9087	α. Λάς Πάλμας 1/9 διά Ταρραγκόνα
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Π. ντη Μπ				

ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10607	α. Ράς Τανούρα 14/9 εις Γιοκοχάμα υπό συμπληρωσιν	
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	ε. Χούντ Πόντ 17/9	
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	εις Μασσαδού ανκόρ. ώπο 10/2	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	δ. Μπρούνουμπούτελ 1/6	
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤ	60	8058	α. Κόρπους Κριστ. 7/9	
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	57	48747	δ. Πόρτ Σάιδ 15/9	
ΓΚΟΚΟΚΛΑ	71	3181	δ. Σουέζ 15/8 διά Βουβάνη	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΡΑΛ	62	9443	α. Μπαγκόκ 14/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735		
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΗ				
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Σουέζ 15/9 διά Τζένταν ε. Βενετία 10/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Λός "Αντζέλες 8/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Πόρτ Αρθρουρ 25/8 διά Φιλαδέλφειαν	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Σιγκαπούρη 10/9 διά Έλλαδα	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/9 διά Λιβύρον	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΙΤ	59	2993	α. Λός "Αντζέλες 8/9 διά Λιβύτην	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	ε. Βανκούβερ 11/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	69	11148	α. Ταϊράλεστον 30/8 διά Σκάρκυουαίη	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΑΝΤΟΝΑ	56	8208	ε. Ρίο Ιανένη 6/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Πόρτ Αρθρουρ 15/8	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	α. Λός "Αντζέλες 12/7 διά Γιοκοχάμα	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Παναμά 5/9 διά Ειρηνικόν	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 26/8	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ταϊράλεστον 8/9 διά Λιβύτην	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Σεβίλην 8/9 διά Μόρπιλ	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919	δ. Σουέζ 16/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡΗ	72	12919	ε. Μαρακάϊπου 11/7	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Μανανιόλιο 28/8	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Παναμά 30/7 διά Γκάμπτς	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	α. "Άγ. Φραγκίσκον 28/8	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Χώμπτον ρόδς	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. Βανκούβερ 24/8 διά Κίναν	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΙΡΙΟΤ	72	12959	ε. Ραβέννα 20/8	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΙ'Σ	74	13036	α. Καζαμπλάνκα 4/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	69	11148	δ. Παναμά 6/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Μπουναβέντούρα 16/7	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΓΙ	77	14531	ε. Νέαν Όρλεανην 11/9	
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	75	13036	α. "Άγ. Φραγκίσκον 1/9 διά Μεξικόν	
ΓΚΟΥΙΔΑΣ	67	20173	δ. Παναμά 8/9 διά Χιουστόν	
ΓΚΟΥΝΤ ΒΑΙ'ΚΙΝΓΚ	70	2993	ε. Βρέμηντ 27/8	
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΓΝΤ	70	11527	α. Μπλάραν 29/8	
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	62	2654	α. Πειραιά 25/8 διά Γιβραλτάρ	
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΙ'ΟΝ	64	10141	α. Τζιμπούτι 29/7 διά Χοικάγκ	
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΛ	65	20765	ε. Νεκοτόσα 6/9	
ΓΚΟΥΝΤ ΔΕΗΝΤΥ	63	8628	εις Πόρτ Σάιδ 28/3	
ΓΚΟΥΝΤ ΔΗΝΤΕΡ	73	59198	ε. Δουνκερκήν 14/9	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	56	8750	α. Φόλουμ 25/8 διά Φλώσιγκ	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	82	8943	α. Ασόραμ 5/9 διά Εύρωπην	
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	δ. Σουέζ 9/9	
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	56	8805	α. Σάν Πέντρο ("Άργυρο") 14/8 διά "Άγκολα	
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΛΟΤ	70	2605	δ. Μπρούνουμπούτελ 5/9 διά Τονιδά	
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	60	4470	ε. Σιγκαπούρην 1/9 διά Έλλαδα	
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	δ. Ρότερνταν 21/8	
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	ε. Θεούτα 31/8 διά Μπουένος "Άρες	
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Αυμέρσαν 14/6 διά Λουάντα	
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	δ. Π. "Άρενας 31/8 διά Ειρηνικόν	

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:

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

στή Νέα Υόρκη:

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

στό Τόκιο:

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

στή Σιγκαπούρη:

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



έταιρίες μας είναι:

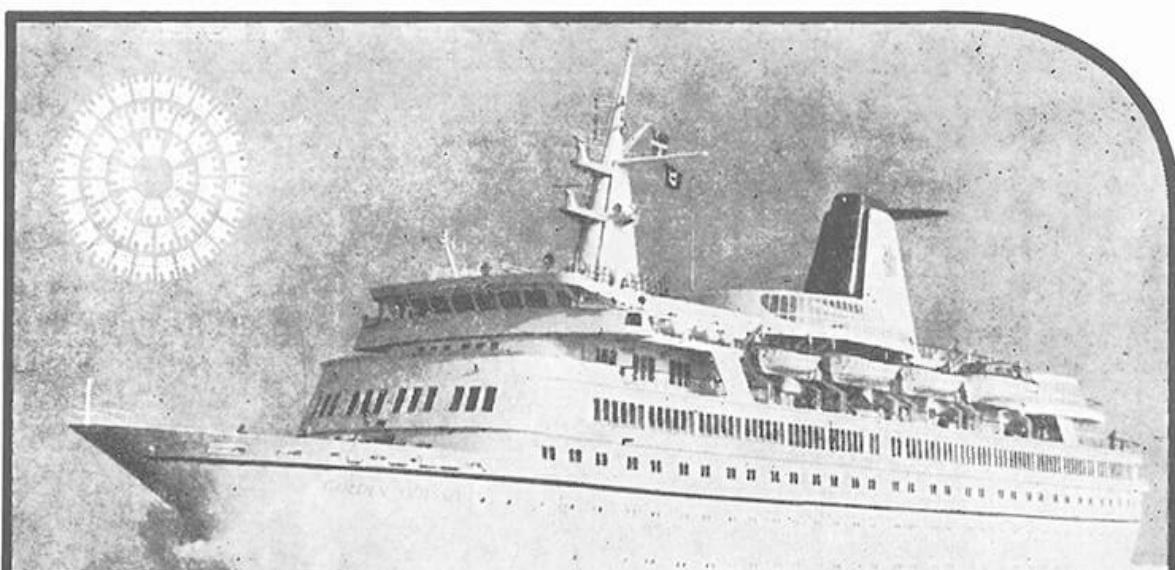
- Thenamaris Maritime Inc.
Ship Management
- Seatrader Maritime Inc.
Chartering - S & P Brokers
- Eastern Mediterranean Maritime
(Liechtenstein) Ltd.
- Eastern Mediterranean
(Containers) Co. Ltd.
- Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers
- Halcyon General Insurances s.a.
Insurance Brokers
- Amphitriion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

στόν Πειραιά:

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

ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Σάν Τζών 26/8		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	α. Νέαν 'Υρκην 1/9 δι' Ακαμπα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΕΡΤΕΡ	62	8927	α. Πειραιά 2/9 διά Βηρυτόν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. ΙΙ	52	6906	ε. Πειραιά 17/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΩΡΕΑ	61	7293	δ. Γίβραλτάρ 7/9 διά Κέιπ Τάουν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. Δ. (δ.)	65	32714	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 11/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	ε. Νταμάρ 14/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΡΙΔΗ	66	9389	ε. Μομπάσα 10/8		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ε. Αυβέρραον 13/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	67	10737	ε. Οζάκα 11/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΙΤΩΝΗΡ	62	6659	α. Πειραιά 17/9 διά Θεσσαλονίκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	51	2198	δ. Σουέζ 8/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Αλεξανδρείαν 3/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΙΛΙΝΟΥ (δ.)	62	25717	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 10/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΡΑΪΤΝΤ	71	10327	α. Πόρτ Σάιδ 6/9
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ.	51	1575	άργει εἰς Πειραιά από 3/9/78		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΑΝ	72	10327	α. Μπαχρέιν 19/9
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Παναμά 16/7		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΗ	72	11201	ε. Τούλαν 11/9
ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9417	ε. Βομβάνη 20/8		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Μαπούτο 10/9
ΔΗΜΗΤΡΑ Α.	56	4828	δ. Αλέμπρια 31/8 δι' Αίγυπτον		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΚΑΥΤ'	62	6846	α. Πειραιά 27/8 διά Σύρον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8804	δ. Σουέζ 16/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	ε. Κέιπ Τάουν 18/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Λευκάδα 16/9 διά Πειραιά		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δ. Κωνίπολιν 10/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Σεβάδια 2/9 διά Κίγκοτον		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΤΑΡ	71	10328	δ. Πόρτ Σάιδ 13/8 δι' Έλλαδα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	α. Νόρβικ 14/9 διά Γάνδην		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Μομπάσα 12/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	68	11362	ε. Τόραντα 10/9		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Πόρτ Σουέζ 8/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	εἰς Αρπού διά Μπουκούς		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	α. Νέαν 'Ορλεάνην 6/9 διά Χιούστον
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	18826	α. Σιγκαπούρη 26/8		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΦΑΙΘΙΟ	72	10327	α. Ταΐρλεστον 13/9 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Μπάρδαραν 4/8		ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΗΡΟ	57	7068	α. Λισσαβώνα 8/9 διά Μομπάσα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	α. Π. Χώκαμπερο 5/9 δι' Αρούπτο					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	α. Μπιλμπάσα 10/8 διά Θάντερ Μπαϊ					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Σιγκαπούρη 10/8 διά Μπαγκόκ					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7787	ε. Λάγος 12/9					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9404	δ. Γίβραλτάρ 11/9 διά Λάγος					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	62	11120	α. Πόρτ Σουέζ 10/9 διά Τζιμπούτι					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	58	2674	ύπο παραλαβήν					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	52	4430	α. Βρέστην 6/9 διά Π. Βεντρές					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3441	α. Πειραιά 23/8 διά Χιούστον					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ζ.	56	3851	εἰς Τζιμπούτι από 2/9 διά Κάριθ					
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΖΡΗΤΙΚΟΣ	71	16226	δ. Σκώ 2/9 διά Φάσιανγκ					
ΔΗΜΟ	60	3955	ε. Μπαρμπάντος 20/8					
ΔΗΜΟΣ	54	4486	εἰς Πειραιά (επισκευα)					
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	ε. "Ηατ Λόντον 9/9					
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ε. Τέντοναν 10/9					
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8877	α. Αμπούριον 3/8 δι' Άλεξανδρειαν					
ΔΙΑΜΑΝΤ	58	3622	δ. Σκώ 7/9 διά Κοράρο					
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ε. Λισσαβώνα 12/9 διά Πόρτ Χάρκουρτ					
ΔΙΑΜΑΝΤΩ	60	8414	ε. Ρουέν 2/9 δι' Ιταλίαν					
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Κορούνα 16/9					
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Ταϊταγκόκ 13/9					
ΔΙΗΦΟΒΟΣ (μ.)	64	42314	α. Δουνκέρκην 5/9 διά Μπουκάναν					
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	59	7801	α. Πόρτ Σάιδ 9/9					
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ε. Μπουώντ 9/9					
ΔΙΩΝΗ	54	2949	άργει εἰς Πειραιά από 5/10/78					
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. Κωνίπολιν 12/9 διά Τουρκίαν					
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Παναμά 25/7 διά Ταϊβάν					
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	α. Πειραιά 25/7 δι' ΉΠΑ					
ΔΡΟΜΩΝ	64	1657	ε. Μπάρα 8/8					
ΔΡΥΣ	65	20201	α. Ρεβέννα 14/8 διά Χιούστον					
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	8501	δ. Γίβραλτάρ 15/9 δι' Εύρωπην					
ΔΥΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΔΩΡΙΕΙΣ	58	8431	α. Βενετίαν 5/9 διά Λα Παλλίς					
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΩ	70	18662	α. Γκάλθεστον 30/8					
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 14/9					
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Παναμά 20/8					
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙΤ'ΙΜ	72	16398	α. Μπάρδαραν 13/9 διά Καράτοι					
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Ράς Τανόύρα 8/9					
ΔΩΡΟΣ	56	8772	ε. Λάγος 11/9					
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9381	εἰς Σιγκαπούρην από 9/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)					
ΕΒΗ	74	15956	ε. Οζάκα 10/9					
ΕΒΙΑ	61	10029	α. Καντίς 22/5					
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Είβορμασού 10/9					
ΕΒΡΟΣ	62	20372	α. Τενερίφη 26/8 διά Βιτόρια					
ΕΔΕΣΣΑ	63	15819	α. Βανκούβερ 10/9 διά Πρίνς Ρούπερτ					
ΕΦΙΡΗΝΗ	64	8742	ε. Κέιπ Τάουν 18/9					
ΕΦΙΡΗΝΗ ΕΩΝΟΣ	77	16726	ε. Ταϊταγκόκ 6/9					
ΕΦΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	58	7762	ε. Κόνκαρι 27/7					
ΕΦΙΡΗΝΗ Η.	62	8425	ε. Ρεσόφη 10/9					
ΕΦΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	36455	άργει εἰς Πειραιά από 15/2/77					
ΕΦΙΡΗΝΗ Μ.	63	8213	ε. Σεύχηνα 14/7					
ΕΦΙΡΗΝΗ ΥΔΑΛ	54	7835	εἰς Σιμονοσάκι από 4/11/78					
ΕΦΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23665	α. Μπιλμπάσα 8/9 διά Χιούστον					
ΕΦΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	24698	α. Βανκούβερ 9/9					
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	57	9975	α. Ρουέν 3/9 δι' Άλεξανδρειαν					
ΕΚΑΛΙΡ	63	13841	α. Σουδά 11/8 διά Κελλάγκ					
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ε. Τόραντα 20/8 (επισκευα)					
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Κωνίπολιν 29/8 διά Κωνσταντζαν					
ΕΛΑΦΙ	68	19495	ε. Γύρινα 10/9					
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Αιτερίνταν 11/9 διά Ρόττερνταμ					
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12791	δ. Παναμά 8/9					
ΕΛΕΙ'Ι ΣΤΡΙΑ I	64	10652	ε. Ρουέν 9/9					
ΕΛΕΙ'Ι ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ε. Λάγος 24/8					
ΕΛΕΝ	63	7280	δ. Παναμά 26/7 δι' Αλγερίαν					
ΕΛΕΝΑ	56	8939	δ. Σουδά 1/9 διά Π. Σουδάν					
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	α. Κιουρασό 18/6 δι' Αβάνα					
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	α. Πειραιά 30/7 δι' Αλγερίαν					
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Άλεξανδρειαν 13/9 δι' Αγγλίαν					
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	α. Σαβόνα 2/6 διά Κούβα					
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8446	ε. Τέντοναν 1/9 διά Βομβάνη					
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	α. Δάντοναν 17/9 δι' Αιμέρραον					
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	α. Αντεν' 7/9 διά Μαντράς					
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Νιούκασταλ 5/9 δι' Αδελαΐδαν					
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	δ. Σουδάς 6/9 διά Β. Κορέαν					
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΕΛΙΖΑ	58	12025	α. Λός "Αντελέσες 8/9 διά Βενεζουέλα					
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	ε. Λάγος 14/7					
ΕΛΙΣΑ (δ.)	72	15285	α. Αμπιτζάν 29/8					
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.)	72	1947	α. Ρόττερνταμ 9/9					
ΕΛΚΙΝΑ	57	6504	ε. Βάλβις Μπάρα 17/9					
ΕΛΛΑΣ	77	5466	α. Ταρόπια 2/9 διά Βόλον					
ΕΛΛΑΣ	56	4380	ε. Αλεξανδρειαν 7/9					
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Ντουλούθ 16/8					
ΕΛΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΛΑ	72	8987	α. Πόρτ Αρβού 9/9					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	δ. Πόρτ Σάιδ 13/9 δι' ΉΠΑ					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΛΑΟΥΡ	56	7510	ε. Μπαύτο 14/9					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΡΕΙΤΣ	62	6846	α. Μομπάσα 2/9 διά Ντόριαν					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗ	71	10328	δ. Πόρτ Σάιδ 12/9 διά Νέαν 'Υρκην					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	78	17172	δ. Σουδάς 11/9 διά Ντουλόπα					
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙΤΟΡ	78	17172	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 9/9					
ZANNET	58	4529	ε. Πειραιά 2/9					
ΖΑΠΑΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Λουέλα 8/9					
ΖΑΠΑΝ ΟΤΟ Α.	59	9830	ύπο παραλαβήν					
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	61	10965	ε. Κακινάντα 29/8					
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	ε. Κλαμπτόν ρόδης 3/9 διά Βενεζουέλαν					
ΖΕΑ	60	3325	α. Αστόντον 17/9 δι' Αιμόρυγον					
ΖΕΑ ΣΙΛΒΕΡ	53	4998	δ. Πόρτ Σάιδ 15/8					

ΖΕΥΣ	60	11687	ε. Ντώρμπαν 14/9		ΘΕΡΜΑΙΓΚΟΣ	58	9882	δ. Γιβραλτάρ 16/9 διά Ραβέννα
ΖΕΦΥΡΟΣ (δ.)	64	32721	προσήραξην εις 26.17 Β - 55.18 Α. 24/6		ΘΕΡΜΑΙΓΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	α. Άμβερσαν 28/8 διά Ματάνας
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Παναμάς 3/9		ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	β. Πειραιάς 15/9
ΖΕΦΥΡΟΣ	56	4428	ε. Πασίρ Γκουντύκ 11/8		ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.)	55	8998	α. Σάν Σεμπαστίδην 7/9
ΖΗΝΟΒΙΑ	58	8393	προσήραξην 28.21 Β - 33.07 Α 24/8		ΘΕΤΙΣ	74	35513	α. Βιλελμοχάφεν 1/9
ΖΗΝΩ	68	9416	ε. Λονδίνον 17/9		ΘΗΡΑ	55	2741	α. Φρογκόσαν 19/8 διά Κόνακρι
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Λάγος 31/8		ΘΗΡΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	14100	ε. Τέμο 10/9
ΖΙΡΙΑ	71	4635	ε. Σιγκαπούρην 12/9		ΘΗΣΕΥΣ	74	3735	α. Ντώρμπαν 31/8 διά Ρόττερνταμ
ΖΙΡΚΟΝ	59	8335	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΘΙΑΚΙ (δ.)	56	2651	β. Πειραιά 5/7
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Μπουένος 'Αιρες 3/8 διά Αύγουστον		ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	62	22222	α. Μπανάνα 25/7
ΖΩΗ Γ.	57	6065	εις Πουέρτο Παντρέ από 31/5		ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	66	51417	ε. Φάλευ 18/9
ΖΩΡΖ	65	4323	α. Ντακάρ 30/8 διά Σέτες		ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	48935	α. Άμβούργον 18/9 διά Τής
ΗΒΗ	79	15200	εις Σακάι ύπό συμπλήρωσιν		ΘΙΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΑΕ'Υ (δ.)	63	33924	ε. Ζαΐρ 2/8
ΗΓΚΑ	52	2674	α. Γουόρρι 17/7		ΘΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Ντακάρ 4/9 διά Θεσσαλονίκη
ΗΛΙΑΣ	47	3575	εις μεσογειακός μεταφοράς		ΘΩΜΑΣ Κ.	61	14032	α. Αύγουστον 20/8 διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ	60	14591	α. Λίρκες 4/9 διά Παναμά		ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15806	α. Αύνούσταν 14/9
ΗΛΙΑΣ Κ.	64	18123	ε. Ρόττερνταν 19/9		ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	ε. Σιγκαπούρην 13/9
ΗΛΙΟΣ	62	10750	ύπό παραλογήν		ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Μπαγκούκ 3/9 διά Βραζιλίαν
ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	70	2708	ε. Ρίο Γκράντες 3/9		ΙΖΟΜΠΕΑ	57	9746	ε. Τουτικορίν 29/8
ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	67	2926	ε. Πειραιάς 13/6		ΙΩΑΚΗ	68	9066	ε. Ρουέτ 21/8
ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.)	60	15420	α. Χάμπτον ρόδες 11/9 διά 'Αρουραία		ΙΩΑΚΗ Σ'ΥΔΔΟΡ (δ.)	59	12299	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 31/8
ΗΡΑ	79	15200	α. Άμβερσαν 16/9 διά Ντηρότι		ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	εις Τάν 13/9
ΗΡΑΙΟΝ	55	7062	α. Πόρτ Χάρκουρτ 31/8		ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	ε. Σάν Νικολας ('Αργ.) 13/9
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	54	4723	ε. Πειραιάς 16/9		ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ε. Τάν 17/8
ΗΡΩ	65	23390	α. Αύγουστον 4/9 διά Τσώρτσι		ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ε. Ντώρμπαν 17/9
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	68	10625	ε. Άμβούργον 7/9 (επισκευαί)		ΙΑΕΝΑ	76	16267	δ. Σουέζ 30/8
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	α. Λός 'Αντζελες 11/9 διά Ρίο Ιανέριο		ΙΝΓΚΑ	58	3860	α. Άμβούργον 14/9 διά Κων/πολίν
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	α. Ρούσεριο 7/9 διά 'Ισπανίαν		ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ε. Λάγος 28/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ	73	44746	α. Μόμπιλ 10/9		ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	77	10710	α. Ντώρμπαν 16/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76088	α. Γιουροπόρτ 29/8		ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	57	10207	δ. Σουέζ 14/7 διά Γκιζάν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	14545	ε. Ν. Σουεστμίντερ 4/9		ΙΝΩ	54	6050	δ. Κωνιτόπολιν 13/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	14545	α. Άμβούργον 18/9 διά Λονδίνον		ΙΩΝ	63	7484	ε. Μαρακάιμπο 1/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (δ.)	77	76140	άργει εις Χόλμεστραντ		ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 15/9 διά Τζένταν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (μ.)	68	52400	ε. Ρόττερνταν 1/9		ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ε. Σιγκαπούρην 20/7
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	32060	α. Μίλευ Χάρφεν 15/9 διά Γιβραλτάρ		ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	64	13516	ε. 'Άγιον Φραγκισκον 5/9
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.	57	4374	α. Κιελον 4/9 διά Κωνστάντζαν		ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Κόπτε 24/8 διά Μαζατάλν
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ	53	8484	ε. Ρουέν 1/9		ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ'	58	4585	α. Ταύλαν 1/9 διά Σιγκαπούρην
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	α. Σάν Χούδην 8/9 διά Πάλμ Μπίτς		ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	63	13517	α. Τολέδο 27/8
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΓΑΛΑΝΤ	76	9444	α. Σιγκαπούρην 19/8 διά Κοσιδιώνγκ		ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	α. Νέαν 'Υόρκην 7/9 διά Κιουρασάο
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	α. Πόρτ Χάρκουρτ 1/9 διά Ρόττερνταν		ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εις Πειραιά (επισκευαί)
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	12629	α. Σιγκαπούρην 9/8		ΙΟΣ	57	1976	ε. Πειραιάς 5/9
ΘΕΚΟΣ	78	16354	α. Νέαν 'Ορλεάνην 10/9		ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	δ. Γιβραλτάρ 6/9 διά Μοντεβίδεο
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Σφαγίκα 12/9		ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Βενετία 16/9
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Ντουντην 30/8 διά Π. Όρντας		ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	α. Μαζατάλν 12/6 διά 'Αμστερνταμ
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Φιλαδέλφειαν 9/9 διά Π. Ά πέρ		ΙΡΙΣ	54	6042	ε. Κολόμπο 4/9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10750	δ. Πόρτ Σάδι 6/9 διά Άμβούργον		ΙΡΙΣ	72	4999	ε. Πουέρτο Καμπέλο 17/7
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ	73	10630	α. Μαπούτο 14/9 διά Σιγκαπούρην		ΙΤΑΛΙΑ	46	6727	ε. Πειραιά 20/8
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	α. Σιγκαπούρην 15/9 διά Ρόττερνταν		ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Χιούστον 28/8
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Γιοκοχάμα 5/9 διά Μίζουσιμα		ΙΩ	58	7230	κολόμπο 14/9 διά Λουάντα
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	67	29711	δ. Κων/πολίν 26/8 διά Κωνστάντζαν		ΙΩΑΝΝΑ	79	5800	εις 'Αλέγκρε ύπό συμπλήρωσιν
ΘΕΟΝΥΜΦΩΝ (δ.)	68	50556	δ. Κων/πολίν 13/9		ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Αύγουστα 25/8
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	61	10591	α. Νάρβικ 3/9 διά Πολωνία		ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξανδρειαν 7/8 διά Ράς Σουκερί
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	61	9378	α. Γδύνια 2/8 διά Κούνγκναμ		ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Λούπιτο 31/8 διά Μοκαμέντες
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	63	15929	α. Λά Γκουλέτ 12/9		ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	59	3162	άργει εις Πειραιά από 11/3
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Μανιλά 7/8		ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	62	22156	α. Γιβραλτάρ 16/9 διά Κωνστάντζαν		ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Τουτικορίν 12/9
ΘΕΟΧΑΡΗΣ	71	9999	α. Νεάπολιν 5/9 (ΕΠΩΛΗΘΗ)		ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	55	8799	ε. Τζένταν 5/9
ΘΕΡΙΣΟΣ	62	3244	α. Μπαστιά 10/7 διά Σέτες		ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	68	44646	ε. Χάμπτον ρόδες 13/9 διά Βαλτιμόρην



KOK UNNAS

ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Νέαν 'Ορλεάνην 31/8	ΚΑΣΟΣ	76	14983	δ. Παναμάδ 519 δι' "Ιαπωνικήμ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	α. Βακαούτσας 9/9 διά Νιούκαστλ άργει είς Πειραιά	ΚΑΣΟΣ	56	3105	δ. Αλεξανδρόπολις 28/7 διά Πειραιά
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	α. Λέικ Τσέρβς 22/8	ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	δ. Γαλάται 7/9
ΚΑΒΟ ΑΙΓΑΥΩΝ	61	10934	δ. Μπρουνόμπούτελ 6/9	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	δ. Πειραιά 1/8
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΑ	59	11540	α. Μπαγκός 7/9 διά Βραζιλίαν	ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	δ. Δουνκέρκυ 14/9 διά Συρίαν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	α. Μπαγκός 19/8 διά Σάντος	ΚΑΣΤΩΡ	51	3995	δ. Ντουμπάτη 17/7
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	α. Πουάν Νούάρ 18/8 διά Σαλβαντόρ	ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙΙ	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ	60	10934	ε. Πειραιά 8/9	ΚΑΤΕ Α.	66	2953	ε. Μπιζέρτα 4/8
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	ε. Τερνάνετ 8/9 (έπισκευα)	ΚΑΤΕ Ν.Α.	65	18723	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 8/9
ΚΑΒΟ ΛΟΓΟΣ (δ.)	69	50998	ε. Τερνάνετ 8/9 (έπισκευα)	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Βαλτιώπολην 15/8
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	ε. Σκά 15/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Πειραιά 14/9 διά Ρομέννα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	ε. Τζένταν 14/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	ε. Γιβραλτάρ 27/8 διά Πόρτο Ρίκο
ΚΑΒΟ ΕΞΙΦΑΣ	61	21305	ε. Παραγάκουα 10/9 διά Γαλλίαν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Βόλον 25/8
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	72	12609	όπτε παραλαβήν	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Μπαγκός 7/9 διά Ταιβάν
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Μπιλιπάδη 13/9 δι' "Αλγέριον	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	56	8856	δ. Τζένταν 17/8 διά Κ. Κελάγκ
ΚΑΒΟ ΣΤΑΡΑΣ	57	9176	είς Βαρκελώνην 18/6	ΚΑΤΙΑ	63	1594	δ. Γιβραλτάρ 12/9 διά Λαριεντ
ΚΑΘΩΡΙΝ (δ.)	60	13335	ε. Τερνάνετ 6/9 (έπισκευα)	ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Καράτοι 9/9
ΚΑΘΡΙΝ	63	8895	ε. Μπέλαρστ 11/9	ΚΑΤΡΙΖΑ (δ.)	68	13135	ε. Γιβραλτάρ 6/9 δι' "Ισπανίαν
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 17/9 δι' ΗΠΑ	ΚΑΤΡΙΝ	73	31814	ε. "Αλεξανδρίειν 31/8
ΚΑΙΤΗ	65	23391	δ. Κωνίπολιν 2/9				
ΚΑΛΑΜΟΣ	56	2299	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Μίρη 2/9 δι' ΗΠΑ	ΚΕΑ	58	13968	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 22/8
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΥ'	60	4240	όπτε παραλαβήν	ΚΕΑ	55	2683	ε. Μοντεβίδεο 30/8 διά Πειραιά
ΚΑΛΙΣ ΣΤΑΡ	60	4240	όπτο παραλαβήν	ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Φλωρίνης 4/9
ΚΑΛΛΗ	57	8778	ε. Βιζαντοπάτην 17/9	ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ε. Τενέριφην 1/9 διά Ρίο Γκράντε
ΚΑΛΛΙΑΡΧΟΣ	51	4755	α. Πειραιά 13/9 διά Τούνιδα	ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Βακτηράζιο 31/8
ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Δάγης 1/8 διά Γουθρέη	ΚΕΙ'Π ΜΑΝΑΡΙΝ	72	10990	ε. Λαττάκια 18/8
ΚΑΛΛΙΜΑΧΟΣ	60	8321	α. Σαβόνα 4/9	ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. "Αμβούργον 13/9
ΚΑΛΛΙΕΝΟΣ	60	9959	δ. Τένταν 4/7	ΚΕΙ'Π ΠΡΑΙ'Ν'	73	8927	ε. Τέμα 13/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	76	16432	δ. Γιβραλτάρ 4/7 διά Π. Καρτέ	ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	71	9229	ε. Λισσαβώνα 8/9 δι' "Αμβούργον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	68	4706	ε. Ρίο Χάιν 1/9	ΚΕΙ'Π ΣΤΡΩΒΙΛΙ	58	13700	ε. Της 17/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	53	2815	δ. Παναμά 8/7 δι' "Αλγερίαν	ΚΕΝΤΑΚΟΥ ΧΟΥΟΥ	75	16307	ε. Σουάνην 18/9 διά Μεγ. Λίμνες
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	58	2556	ίδε «ΟΜΕΡ» ως μεταναστώδηθ	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	58	8656	ε. Πόρτ Ελίζαμπετ 18/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Βιζαντοπάτην 5/9 διά Τουτικορίν	ΚΕΡΑΣΟΥΣ	59	8780	ε. Μπαγκός 3/9 διά Βραζιλίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	71	9074	δ. Σουέζ 8/9 διά Βομβάνη	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑ (δ.)	59	24333	ε. Χιούστον 15/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Κ.	74	15938	α. Ντάρμπων 6/9 διά Κορέαν	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑ	58	3708	ε. Λάτια 15/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	όργει είς Πειραιάς από 23/8/77	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑ ΓΟΥΝΤ	41	1580	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	ε. "Αλεξανδρείαν 16/9	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑ ΣΠΙΡΤ	70	13907	ε. Νταμάρι 14/9
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	ε. Χάμιλτον 16/9	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑ ΣΤΑΡ	65	8272	δ. Παναμά 7/7 δι' "Αβάνα
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Αμέρερα 29/9 διά Τρίπολιν	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΑΜΠΙ-	71	13907	όπτο παραλαβήν
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	εις Λουσάντα από 1/9/77	ΣΙΩΝ	53	5691	ε. Πόρτ Σάιδι 14/9
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	ε. Ντάρμπων 17/9	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΓΚΑΡΟΥ	55	4060	δ. Κωνίπολιν 10/8 διά Γαλάται
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Κωνίπολιν 2/8 διά Μαύρην Θάλασσα	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΓΚΡΕΙΤΣ	58	3825	δ. Κωνίπολιν 9/9 διά Μπραίλα
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	54	5526	ε. Πόρτ Χάρκουτ 31/8	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	4535	δ. Σουέζ 9/9
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 11/9 δι' Ειρηνικόν	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	59	5857	ε. Πειραιάς 11/9 διά Γαλάται
ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Ντελφέζι 10/9 διά Μασδίο	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΣΗΜ	53	3524	δ. Κωνίπολιν 10/9
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	ε. Αγ. Φραγκίσκον 9/9	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΣΚΑΥ'	53	3577	δ. Κορκουπίδιον 15/9
ΚΑΝΑΝΤΙΑΝ ΦΑΡΜΕΡ	63	9579	ε. Βουβάνη 4/9	ΚΕΦΑΛΑΝΟΙΑΝ ΣΤΑΡ	52	2736	δ. Ταραχόντα 27/8 διά Τεκιρντάγκ
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Μπάνιας 2/8 διά Κωνσταντίναν	ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ε. Χόραγ Κόγκ 14/9
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Βρέμην 11/9 διά Τούνιδα	ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Ήλευς 1/9 διά Φορταλέζα
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Βρέμην 4/9	ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Φρημάντα 31/8 διά Μπανάρη Χομεϊνί
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	α. Λά Παλλίς 10/8 διά Λιβύην	ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	δ. Λάς Πόλας 8/9 διά Μπονό
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ				ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	63	15740	δ. Κωνίπολιν 1/9 διά Βιτόρια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΥΔΩΝΑΣ	57	2707	α. Πειραιάς 2/8 διά Θεσσαλονίκη	ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	δ. Κωνίπολιν 1/9 διά Μαύρην Θάλασσα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Μπουνός Άγρες 8/9	ΚΙΓΚ ΣΝΟΡΟ	64	17050	δ. Βανκούβερ 3/8 διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΑΟΣ	77	10459	δ. Παναμά 2/9	ΚΙΚΑ	70	16196	ε. Γένοβα 1/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	9031	ε. Γιοκόχεμα 2/8 (ΕΠΟΛΗΘΗ)	ΚΙΚΗ	57	9723	ε. Λισσαβώνα 5/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	Α. Αμβούργον 2/18 διά Μόντεραλ	ΚΙΚΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	67	11174	ε. Μπουνόνς Άγρες 10/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	50	5120	α. Χόγκ Κόγκ 2/18 διά Καρσούνγκ	ΚΙΚΜΟΣ ΣΤΟΡΚ	58	8322	ε. Σάντος 6/9 διά Ματαντί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ ΙΙ	73	9219	ε. Βρέμην 19/9	ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. "Αλεξανδρείαν 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	ε. Μαντράς 2/7	ΚΙΝΑΡΟΣ	49	8328	ε. Πειραιάς 24/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Νέαν 'Υρκην 8/9 δι' Ισπανίαν	ΚΙΡΣΤΙΝ ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	84996	ε. Αύγουστον 2/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	α. Βανκούβερ 9/9 διά Κούβαν	ΚΙΤΣΑΣ	58	5770	ε. Αριπέταν 16/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	α. Κολόμπη 4/8 διά Φραγκόντη	ΚΙΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Αμβούργον 2/6 (έπισκευα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Νταμάρι 8/8 διά Μπαχρέν	ΚΙΑΡΙΤΑ	59	5024	ε. Χοντίντα 3/18
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	ε. Αρβεράσον 16/9	ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ε. Σιγκαπούρην 6/9 δι' "Ελλάδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν. (δ.)	62	39169	α. Νεάπολιν 16/9 διά Σίντι Κρέιρ	ΚΛΑΥΑΓΙΑ	66	9854	ε. Λάγος 1/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Κέιτ Τάουν 14/9	ΚΛΑΥΑΓΙΑΝΤΕΦΡΟ	64	4128	ε. Τζένταν 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Νέαν 'Υρκην 22/8 διά Βενεζουέλα	ΚΛΕΑΝΟΗΣ	76	16366	ε. "Αλεξανδρείαν 13/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΠΙΝΗΣ	61	9350	δ. Σουέζ 10/9 δι' Ινδίαν	ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Δάντοις 9/8 διά Αγ. Δομινικον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Ναγκόνια 19/7 διά Μπουεναβεντούρα	ΚΛΕΟ (δ.)	62	6262	ε. Νέαν 'Υρκην 31/8 δι' "Αγ. Δομινικον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Κόρκ 1/8 διά Κατσακόλακος	ΚΛΕΙΔΙΑ (δ.)	59	21187	ε. Αιστορίταιαν 16/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	δ. Ντομπάτη 17/9 διά Κάρυκ. διλ.	ΚΛΕΩΝ (δ.)	59	34358	ε. Ρας Σουκείρ 23/6
ΚΑΠΑΝΙΔΗΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Σκώ 12/9 διά Λενίνγκραντ				
ΚΑΠΠΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	58	10884	όργει είς Πειραιά από 25/3/76				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΛΥΠΤΗΣ	63	5296	α. Αμβεράσον 18/8 διά Τρίπολιν				
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΡΕΟΣ	57	8766	α. Αμβεράσον 9/9 διά Μπαγκόκ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Σιγκαπούρην 14/9 διά Μανίλα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Ντόβερ 11/9 διά Μπουακάν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΝΝΗΣ	76	37841	α. Σιγκαπούρην 7/9 διά Καρσούνγκ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	69	9731	ε. Βενετία 12/9				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΟ...	62	3144	α. Τεργεστόν 2/9 διά Ταρτούς				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΥΓΝΟΣ	66	9806	ε. Ντουμπάτη 16/9				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ε. Κουβέτ 8/9				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Νέαν 'Υρκην 22/8 διά Βενεζουέλα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΙΝΗΣ	61	9350	δ. Σουέζ 10/9 δι' Ινδίαν				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Ναγκόνια 19/7 διά Μπουεναβεντούρα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	α. Κόρκ 1/8 διά Κατσακόλακος				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	δ. Ντομπάτη 17/9 διά Κάρυκ. διλ.				
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Ντόρμπαν 4/9 διά Δουνκέρκην				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Έσπεραν 14/9 διά Μαύρην Θάλασσα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ Λ.	66	19595	ε. Πόρτλαντ (Βικ.) 8/9				
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.)	70	15098	ε. Πούτο Μπουκίν 14/9				
ΚΑΠΤΑΝΙΑΧΑΝΗΣ	69	9038	δ. Σουέζ 13/9 δι' Ίράν				
ΚΑΠΤΑΝΙΚΟΣ	58	6359	ε. Μπουανάν 17/7				
ΚΑΡΑΤΙΣΣΑΚΗΣ	65	16903	α. Γκαλέστανος 1/8				
ΚΑΡΑ	65	11940	α. Μπαύρον 19/9				
ΚΑΡΕΝ	76	4617	ε. "Αμβέρσαν 19/9				
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	ε. Ακαμάτη 6/9				
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΙΦ	64	3885	δ. Παναμά 23/8				
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Δουνκέρκην 14/9				
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	ε. Αμπιτζάν 27/8				
ΚΑΡΑΟΒΑ	75	29314	ε. Ρίο Ιανέντρο 10/9				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	δ. Κωνίπολιν 15/9 διά Κωνσταντίναν				
ΚΑΡΟΣ	47	8288	ε. Πειραιά 29/5/78				
ΚΑΡΤΑΦΟΣ	55	5879	α. Βαρκελέων 31/8				
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	α. Σάντος 11/9 διά Πόρτο Αλέγκρε				
ΚΑΡΡΑΣ	44	2742	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 29/5				
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Πόρτα Σάιδ 14/9				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Ταϊταγκόκ 7/9				
ΚΑΡΥΑΤΟΣ	57	2466	δ. Κωνίπολιν 7/9 διά Μπετζόι				
ΚΑΡΥΑΤΟΣ	78	5080	ε. Αμβέρσαν 13/9				

KRHTAN SPIRIT	58	3914	ε. Σπέτζα 14/9		LAEERTHS	56	10542	α. Γιμνήχαν 13/9 διά Μπιζέρτα
KRHTH	66	26270	ε. Νέαν 'Ορλέανην 10/9		LAEERTHS	59	6140	α. Σάντος 8/9 διά Ρεσίφε
KRHTH GOULIHB (δ.)	74	42470	α. Κευχάν Τέρμ. 25/8 διά 'Ελλάδα		LA'ION OF XAIROUNIA	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KRHTH EMERAUNT	78	10832	ε. Κόμπε 11/9		LAKMOΣ	61	5643	α. Άλεξανδρειαν 16/9 διά Τουρκίαν
KRHTH LANT (δ.)	73	42470	δ. Ντουμπάι 15/9 διά 'Αμπού άλ Μπουκούς		LAKY	56	8660	α. Ντακάρ 23/8 διά Κονάκρι
KRHTH NTAI'AMONT	77	10832	ε. Ντουμπάι 11/9		LAKY GOULIHB	78	9485	ε. Βενετία 30/8
KRHTH PERA	78	10832	α. Νταμάρ 11/9 διά Κόμπε		LAKY TRE'INTEP	64	2961	ιδέ «ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ» ώς μετωνυμόθη
KRHTH ROUMPY	79	10832	α. Κόμπε 5/9 διά Μπουσάν		LAKΩN	69	8825	ε. "Αγ. Βικέντιον 28/8
KRHTH SH (δ.)	74	61054	ε. Τζένταν 26/8		LAKΩNIK (δ.)	65	34185	δ. Παναμά 11/9
KRHTH SKA'Y (δ.)	73	61054	δ. Σουέζ 5/9		LAΜΠΡΟΣ ΤΣΑΛΓΙΩΤΗΣ	78	11162	α. Γκουαγιακί 21/8 διά Σαλάβερν
KRHTH STAP (δ.)	73	42470	α. Ράς Τανούσα 16/9		LAΝΚΑΣΤΕΡ	62	8819	α. Κίελον 24/8 διά Ρίγα
KRIOΣ	59	16875	δ. Παναμά 11/9		LAΔΩDIKH	58	4949	ε. Ειβρομασσε 9/9
KRITON	59	7158	ε. Δουνκέρκην 9/9		LAΔΩYRA	64	10305	ε. Ήπη 19/9
KRISOS	59	5051	ε. Ντώρμπας 26/9		LAΔΡΥΑ Λ.	65	1599	α. Π. Σάντο Στέφανο 14/9 διά Σπέτζια
KRONOS	67	6911	α. Γένοβα 10/8 διά Γιβραλτάρ		LAEBANTHΣ	70	16306	δ. Σκώ 21/7 διά Ρίγα
KRONOS	47	3526	ε. Λάτσι 1/9		LAΕΔΕΑ	60	8816	α. Ντάρ-έ-Σαλαμ 8/9 διά Μαπούτο
KROYΣΕΙ'ΝΤΕΡ	58	1596	ε. Δουβλίνον 17/9		LAΕΙ'Κ KATIA (δ.)	63	17879	ε. Βοστώνην 11/9
KYBERNITHES	78	21194	α. Καντίζ 31/8		LAΕΛΑ	61	12959	ε. Κεμπέ 6/5
KΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς		LAΕΝΑ	59	5379	α. Κολόποιο 12/9 διά Μπαντζούλ
KΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Καζαπλάνκα 8/9		LAΕΝΤΟΥΔΗ KIKH	61	9191	α. Τάν 14/9 διά Νητρόποιτ
KΥΘΗΡΑ	52	5153	α. Πειραιά 29/6 διά Χαλκίδα		LAΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	63	8427	α. Λισσαβάνα 15/9 διά Χουάντα
KΥΘΩΝΟΣ	57	13867	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 21/8		LAΕΣΒΟΣ	61	8627	δ. Παναμά 2/9
KΥΘΩΝΟΣ	62	4784	ε. Μπουενός "Άιρες		LAΕΣΛΗ	74	3259	α. Αύγουσταν 19/6
KΥΚΛΑΔΕΣ	57	5102	α. Λάς Πάλμας 11/9 διά Πειραιά		LAΕΥΘΕΡΟ	65	2411	δ. Πόρτ Σά ίδ 12/9
KΥΚΝΟΣ (δ.)	71	16400	δ. Γιβραλτάρ 17/9		LAΕΥΚΑΣ (δ.)	62	14027	ε. Ίντσον 29/8
KΥΜΑ	60	7758	ε. Γένοβα 10/9		LAΕΥΤΕΡΗΣ II	63	16407	ε. Παρανάγκουα 6/9
KΥΝΘΙΑ	71	11801	α. Τημινχάρ 13/9 διά Ντόντζις		LAΕΩΝ	58	9079	ε. Ροζέριο 11/9
KΥΠΡΟΣ (δ.)	69	119666	δ. Σουέζ 15/9 διά Τζένταν		LAΕΩΝ	75	15684	ε. Σικάριο 15/9
KΥΠΡΟΣ	45	3799	ε. Λάς Πάλμας 23/8		LAΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	72	2311	ε. Πειραιά 13/9
KΥΡΑ	63	10032	α. Σάντο Τόμας 8/9 διά Π. Κορτές		LAΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Μασυγκανούι 15/9 διά Μπισλίγκ
KΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	α. "Αγ. Φραγκίσκον 26/8 διά Σάντος		LAΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ε. Σέλλ Χάρεν 31/8 διά Μεθά
KΥΡΙΑΚΗ	72	33072	μετωνυμόθη "ΠΟΛΕΣΤΑΡ"		LAΕΩΝΙΔΑΣ Z. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	ε. Σουέζ 12/9 διά 'Ακαμπα
KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Λισσαβώνα 28/8		LAΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	57	7360	ε. Σουέζ 11/9
KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ III	47	1115	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
KΩΝΣΤΑΝΤΑ	52	2178	ε. Πειραιά 13/9					
KΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	62	14150	ιδέ «ΤΑΣΙΑ» ως μετωνυμόθη					
KΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	έξωθι Ντώρμπαν 16/9					
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	α. 'Αμβεράνα 18/9 διά 'Ελ Γκουαμάς					
KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ.	60	6808	ε. Σαν Κάρλος (Ιταλ.) 16/8					
KΩΣ	56	3129	α. Λιβόρνο 21/8 διά Πειραιά					
KΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	9084	δ. Σουέζ 9/9					
KΩΣΤΑΣ	60	1995	άργει εις Χαλκίδα 24/2/78					
KΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Γένοβα 12/9					
KΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Τύνδα 4/9 διά Τρίπολιν					
KΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	53	5921	ε. 'Αλεξανδρειαν 7/9					
KΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Νέαν 'Ορλέανην 2/9					
KΩΣΤΗΣ	54	4878	ε. Χοντίντα 8/9					
KΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	εις μεσογειακάς μεταφοράς					
KΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	δ. Σουέζ 29/8					
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	ε. Καρντιφ 17/9					
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΓ'	68	4350	α. Λονδίνον 13/9 διά Β. Ισπανίαν					
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	δ. Μπρούμποτσελ 2/9 διά 'Αρμπατάδ					
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άργει εις Χαλκίδα 23/11					

Take advantage of

MEDOV's experience in ITALY

"MEDOV"



THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER AND CHARTERER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	εις Μπρέμπερα 10/10/74	ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	ε. Άμβρασον 18/9
ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ	63	9804	ε. Μάρκε 5/9	ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	δ. Φροντιάνη 23/8
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Αύγουστον 16/8 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΟΥΔΙΔΗ	78	19974	δ. Λισσαβώνα 8/9
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Νάρθικ 19/9 δι. Άμβρασον	ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	δ. Εσμπιζεργκ 8/9 διά Ααρχους
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ριγιέα 31/7	ΜΑΡΣ	48	3368	όργει εις Χαλκίδα από 11/11/78
ΛΥΓΑΡΙΑ	67	4016	εις Βαλτιμόρην 5/3	ΜΑΡΣΙΑ	72	8944	δ. Παναμά 2/8 διά Εύρυνικόν
ΛΥΔΙΑ	74	9712	α. Ντώρμπαν 16/9 διά Κείν Τάουν	ΜΑΡΤΖΟΡΙ Υ.	56	8274	εις Πειραιά 14/9
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Βρέμην 14/9 διά Λεμεσόν	ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	δ. Αλεξανδρειαν 6/9
ΛΥΔΙΑ	69	5222	ε. Άμβούργον 18/9	ΜΑΡΥΛΙΖ	68	2983	ε. Τορεβίεζα 5/9
ΛΥΡΙΚ	64	29375	όργει εις Πειραιά	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δ. Παναμά 3/18
ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Φρητόσουν 13/9	ΜΑΡΟ	73	32510	ε. Γιουροπόρτ 13/9
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Γένοβα 12/9 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΣΑΛΑΙΑ	64	1968	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ	66	2023	α. Ρότερνταν 14/5 δι. Άθανα	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	ε. Σιγκαπούρην 12/9
ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ	57	9118	α. Ντακάρ 24/8 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. Τσάρλεστον 10/9
ΜΑΪΟΣ	62	8975	α. Παραγάνουα 2/8 διά Πολωνίαν	ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	δ. Σκώ 2018 διά Ρίγα
ΜΑΪΟΣ	53	2025	δ. Πόρτ Σαΐδ 15/9	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Κίγκοτον 8/9 διά Κιουρασόδο
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	63	15929	δ. Γιβραλτάρ 23/8 διά Γένοβα	ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΙ ΙΙ	66	32645	α. Έγδεν 6/9 διά ΗΠΑ
ΜΑΙΝΑΛΟΝ	72	2945	α. Γάνδην 24/8 δι. Ανάμπα	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	α. Σάντος 31/8 διά Λουάντια
ΜΑΙΡ	65	17783	α. Λιασσαβών 15/9	ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	α. Ρεσφε 7/9 διά Λάγος
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Σκώ 23/8 διά Λενινγκραντ	ΜΑΤΑ	53	4347	ε. Βόλον 10/8
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Μορπάσον 30/9	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Μπιλμπάρο 17/9
ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	α. Σικάγον 12/9	ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	δ. Πόρτ Σαΐδ 1/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	55	3865	α. Δάρδακον 10/9 διά Λίβανον	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	ε. Στεττίνον 14/9
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.)	67	38286	α. Σάρρος 2/8 διά Σουετίνια				
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Γένοβα 10/9				
ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	ε. Κοστέλον 17/8				
ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	ε. Ναντόρ 28/8				
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Κοκινάντα 30/8				
ΜΑΛΤΕΖΑ Σ	55	5811	εις Λαγκούνα 26/5				
ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	α. Κεμπέκ 11/9 δι. Αλγερίαν	ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10435	δ. Πόρτ Σαΐδ 15/9 διά Μασσαλίαν
ΜΑΝΙΑ	68	2918	δ. Γιβραλτάρ 9/9 διά Μοσταγκάνεμ	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	65	14264	ε. Κή Γουστ 28/8
ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ.	61	6309	δ. Κωνιτόπολιν 15/8 διά Κοντάντζαν	ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	ε. Πειραιά 13/8
ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	α. Ιωνίνχαρν 20/8 διά Φλώιγκ	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ε. Π. Τόλιπτον 17/9
ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	ε. Ρεάφε 16/8	ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	εις Ριό Ιανέριο ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	59	2987	α. Τρίπολιν (Λιβάνου) 27/8 διά Πειραιά	ΜΕΛΑΝΩ Κ.	63	6460	δ. Γιβραλτάρ 24/8 διά Αλγερίαν
ΜΑΝΤΟΙΝΑ	77	16267	α. Ντώρμπαν 16/9 διά Ρίτσαρτον Μπαζί	ΜΕΛΙΤΗ	75	35489	ε. Σιγκαπούρην 1/9 διά Έλλαδα
ΜΑΝΤΟΥ V (δ.)	72	17432	α. Ήστχαμ 16/9 δι. Π. Ορντάς	ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ε. Βανκούμπερ 1/9 διά Ιαπωνίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μαρακάμπο 24/8	ΜΕΛΠΟ	60	8497	δ. Πόρτ Σαΐδ 19/7 διά Τριπολίν
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	ε. Δουνκέρκην 2/9	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	δ. Παναμά 13/9 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΡΥΣ	68	18525	α. Μόντρεαλ 25/7 διά Ρίγα	ΜΕΛΑΤΕΜΙ ΙΙ	63	9269	α. Ντριπότ 14/9 διά Σικάγο
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Κεμπέκ 11/9 δι. Αμβρασον	ΜΕΝΕΑΔΟΣ Θ.	68	2296	α. Καντίζ 24/8 διά Λαττάκια
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Νόρτχεμπτον 18/9	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δ. Κωνίπολιν 10/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Φόρες 28/8 διά Νιγηρίαν	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	ε. Σιγκαπούρην 4/9 διά Ιαπωνίαν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Αμετερντάν 13/9 διά Μονρόβια	ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΙΖ	57	10389	δ. Κωνίπολιν 10/9 διά Κωντάντζαν
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	δ. Κωνίπολιν 1/9 διά Μαυρη Θάλασσα	ΜΕΝΤ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ	66	9826	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Μόλτα 2/7 διά Τρίπολιν	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΑΘΩΝ	60	3838	α. Βαρκελώνην 20/7 διά Μόλταν	ΜΕΝΤ ΦΡΗΖΕΡ	61	6124	α. Κέιν Τάουν 13/9
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΤ'Κ	62	8967	α. Ντηρόπιτ 11/9	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11483	α. Ούμπη 29/8 διά Σητετήλ
ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.)	69	99279	ξέωθι Ντουμπάνι 30/8	ΜΕΝΤΚΕΙ'Π	62	9092	α. Πόρτ Σουδάν 8/9
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Λέικ Ταράρ 15/8	ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	α. Λά Παλλίς 27/7 διά Λιβύην
ΜΑΡΑΠΙΟΥ	57	1962	α. Κωνίπολιν 17/7 διά Εύρωπην	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 16/9
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Λιοσσαβώνα 11/9	ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	α. Αμβούργον 5/9 διά Π. Αρθουρ
ΜΑΡΑΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Φόρς 5/9 διά Μπάραρν	ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	α. Νεδονίκον 11/8 διά Τρίπολιν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	53	3334	εις Καζμπίλανα 14/2	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Σκά 30/8
ΜΑΡΓΚΟ	62	8937	ε. Ντακάρ 30/8	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ.	62	1524	α. Λάγος 8/9 διά Λάς Πάλμας
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9823	α. Ναγκόνια 7/9 διά Σούβα	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.	64	1584	εις Πειραιά 15/1
ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	α. Νταμπέρη 25/6	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ.	61	1399	α. Τόνιδα 4/9
ΜΑΡΙ	74	8925	ε. Λιβερπούλ 17/9	ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Λιβερπούλ 5/9 διά Χάμπον Ρόδος
ΜΑΡΙ	58	4222	ε. Αμβρασον 15/9				
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Αύγουστον 31/8				
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Συχάν Τέρρη 29/7				
ΜΑΡΙΑ	65	15765	ε. Νάρθικ 18/9				
ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Σουές 15/9				
ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Ταράγκονα 23/8 δι. Αλεξανδρειαν				
ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Τής 13/8 δι. Όραν				
ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. Τρίπολιν (Λιβάνου) 25/8				
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Μάλτα 10/9				
ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	ε. Τέντων 9/9				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	α. Κοτζασκάλος 12/8 διά Χιούστον				
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Σουές 9/9 διά Περαϊκόν				
ΜΑΡΙΑ ΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	64	33058	α. Γιοκοχάμα 7/9 διά Σιγκαπούρην				
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	εις Κυντάντζαν 24/7				
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Αύγουστον 24/8 διά Γιβραλτάρ				
ΜΑΡΙΑ Λ.	58	5746	α. Μπιλμπάρο 14/8 δι. Άθανα				
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Βούτην 28/8				
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Μπιλμπάρο 5/9				
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	δ. Ντόβερ 12/8 δι. Π. Καμπέλο				
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Π. ντε Μπούκ 18/8 διά Γένοβα				
ΜΑΡΙΑ Π.	65	1484	ε. Αγαδίρ 4/9				
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	62	11033	ε. Κάντιλα 1/8 (ΕΠΩΛΗΘΗ)				
ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ	59	2722	ε. Βενετία 5/9				
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	α. Π. ντε Μπούκ 7/9 διά Ταρτούς				
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)	66	41477	α. Γιβραλτάρ 10/9 δι. Αλγκεβίρας	ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Πόρτ Σαΐδ 11/9	ΜΙΜΗ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9081	α. Τζιμπούτι 11/7 διά Σαγκάνην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	62	14047	ξέωθι Σαΐδ 12/9	ΜΙΜΗ (δ.)	65	38294	α. Νέαν 'Ορλεάνην 17/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	78	5700	δ. Σουές 12/9 διά Χοντέντα	ΜΙΜΗ Μ.	76	3964	δ. Κωνίπολιν 16/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν.Δ.	62	11229	ε. Βούτην 11/9	ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.	57	5288	ε. Ντιώρμπαν 13/9
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	58	9299	δ. Λάγος 21/8	ΜΙΝΑ	67	12843	δ. Σκά 21/8 διά Γδύνια
ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ	57	5176	όργει εις Πειραιά 19/2/78	ΜΙΝΕΡΒΑ	57	4365	ε. Αντόντον 14/9
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. Λιοσσαβώνα 4/9	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δ. Παναμά 10/9
ΜΑΡΙΒΟΥΛΑ	62	10892	ε. Χιουτόν 28/8	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	όργει εις Πειραιά 1/8
ΜΑΡΙΓΟΥΑ Γ.	52	1145	ε. Μεραΐνα 24/8	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1598	ε. Σάντο Τόμας ντε Καστιλία 1/9
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Νεσόπολιν 7/9 διά Θέσσαλο	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 30/7
ΜΑΡΙΟ	47	6091	όργει εις Πειραιά 17/12/77	ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	70	1590	α. Π. Κάισερ 6/9 δι. Ν. Όρλεάνην
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	υπό παραλαβήν	ΜΙΝΙ ΛΑΝΖ	69	1569	α. Κίτσια 5/7 διά Τριπολίν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Ασοντόν 5/9	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Μπαρμπάντος 8/9
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	61	8951	ε. Κολόδιο 4/8 διά Μπαγκούκ	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Κίτσια 14/8 διά Τριπολίν
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Σπέτζια 13/9 διά Τομπρούκ	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κίτσια 9/8 διά Τριπολίν
ΜΑΡΙΚΑΤ Τ.	60	6235	δ. Πόρτ Σαΐδ 17/9	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	όργει εις Πειραιά 18/10/78
ΜΑΡΙΛΕΑΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Ριό Ιανέριο 25/8 διά Βιττόρια	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Πειραιά 10/9 διά Ανκόνα
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	ε. Φιλοδέλφεια 3/9	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Μπαρανκίλα 18/8 διά Κικιριβίκι
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	ε. Πόρτ Σουδάν 8/9	ΜΙΝΙ ΛΕΙΤΜΠΟΡ	7		

ΜΙΝΙ ΑΙΦΤ	70	1582	όργει είς Πειραιά 20/8/78	ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	45	3241	όργει είς Πειραιά από 30/12/77
ΜΙΝΙ ΛΟΟΨ	71	1563	α. Παραμαρμήτο 25/8 διά Τρινιντάντ	ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ'	69	2979	ε. Τριπολίν (Λιβανόν) 15/8
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	δ. Παναμά 11/9	ΜΠΡΕΝΤΑ	69	13053	εις Νέαν Ύόρκην 26/11/78
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Γκάλιστον 4/9	ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	α. Καρθαγένην 5/9 διά Ράς Τανούρα
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Πόρτ Έσκιβελ 7/9	ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	α. Σκάπα Φλόου 4/9 διά Φιλαδέλφεια
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Λ. Τσιράλ 1/9	ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	α. Πόρτ Άρβουρ 8/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Π. ντέ Μπούκ 15/9 διά Βαρκελώνη	ΜΥΚΗΝΑΙ II	54	5240	ε. Μπουενός "Άυρες 10/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	δ. Παναμά 4/9	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Τενέριφη 24/8 διά Μπουενός "Άυρες
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	δ. Παναμά 8/9 διά Πουνταρένας	ΜΥΡΙΝΑ	71	3653	ε. Νέαν Ύόρκην 6/9 διά Νεάπολιν
ΜΙΝΙ ΔΩ	71	1594	α. Νέαν "Ορλέανην 29/8	ΜΥΡΝΑ	58	4954	ε. Ντώρμπιταν 13/9
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592	ε. Τάμα 10/9	ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Σάν Χουν 8/9 διά Μπουεναβεντούρα
ΜΙΝΙΖΗ	63	1151	ε. Άλεξανδρειαν 29/8	ΜΥΡΤΙΑ	63	3499	ε. Σούδα 2/9
ΜΙΝΤΕΝ	64	4776	ύπο παραλαβήν	ΜΥΡΤΙΑ B	67	5113	α. Λύμπεκ 1/9 διά Άρχανγκελον
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Παρανάγκουα 10/9	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	α. Μπ. "Άυρες 11/9 διά Μοντεβίδεο
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	56	8590	δ. Κωνίπολιν 29/6 διά Κωνσταντίζαν	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ε. Πόρτ Ελίζαμπετ 18/9
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 9/9	ΜΥΡΩΝ	64	17487	ε. Νέαν "Ορλέανην 22/8
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βανκούβερ 28/8	ΜΥΣΤΡΑΣ	63	21329	δ. Σκώ 14/9 διά Δενινγκραντ
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ	74	28082	ε. Νέαν "Ορλέανην 9/9	ΜΩΡΗΑΣ	62	9455	ε. Ντακάρ 15/8 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΙΤΣΑ Κ.	57	3861	δ. Σουεζ 4/9 διά Έρυθραν Θάλασσαν				
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	54	4265	ε. Άμβούργον 7/9 διά Άλεξανδρειαν				
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δ. Ντουμπάι 10/8 διά Σ. Κρουά				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Βανκούβερ 24/8				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Τεργέστην 18/9				
ΜΙΧΑΛΗΣ	61	10532	ε. Αντόνι 16/9				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	167726	ε. Ζευπρούγκες 11/9 διά Κωνστατάζαν				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	61	12662	ε. Μαπούτο 30/8				
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	ε. Νέαν "Ορλέανην 30/8				
ΜΟΜΠΙΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Σουδίποτο 2/9				
ΜΟΜΠΙΛΗΣ (μ.)	67	54502	ε. Σιγκαπούρην 15/9				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Λιβόρην 10/9 διά Σιντι Κρέιρ				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	56	12355	ε. Σιγκαπούρην 14/7 διά Τζακάρτα				
ΜΟΝΤΑΙΑΤΟ	78	9231	ε. Α' Αιμέρασ 14/9				
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Ναούρου 16/9 διά Φρομάντλ				
ΜΟΝΤΕΧΡΗΣΤΟ	78	9231	ε. Τζιμπούτι 26/5 διά Σαγκάνην				
ΜΟΣΚΑ	57	2926	άργει είς Χαλικίδα 31/3				
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Κοπέρ 1/9				
ΜΟΤΟΡΙΑ	56	8602	ε. Λάγος 22/7				
ΜΟΥΑΤΙ ΦΡΟΣΤ	58	4037	ε. Αιμέραργον 6/6				
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΕΙΝΤΣ	60	9365	ε. Λά Γκουλετ 5/9				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Χάλιφας 17/8				
ΜΠΑΖΙΑ III	65	18459	ε. Λιασσαΐνα 15/9				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	65	1599	ε. Μαδέρια 12/9 διά Σετουμπόλ				
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΦΡΖΕΡ	60	6158	ε. Γιοκούμα 29/8 διά Ναχόντκα				
ΜΠΑΡΑΧΟΝΑ	68	10016	ε. Κέιπ Τάουν 29/8 διά Σάντος				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Κόμπε 11/9 διά Ούλαδν				
ΜΠΕΝΙΤΣΣΕΣ (δ.)	59	12270	ε. Μπάνιας 28/8 διά Βενετία				
ΜΠΕΣΣΥ	61	8426	ε. Αιμέραργον 16/9				
ΜΠΙΑ	75	7246	ε. Σύμρην 13/8 διά Ραβέννα				
ΜΠΙΑΝΚΑ	53	6000	ε. Γιβραλτάρ 13/9 διά Θεσσαλονίκη				
ΜΠΙΑΝΚΟ	60	4485	ε. Χοντέντη 6/9				
ΜΠΛΟΥ ΣΟΥΓΑΙΗΒ	60	8573	ε. Α' Αιλεξανδρεια 24/8				
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	62	5218	είς μεσοειδικάς μεταφοράς				
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	58	8547	ε. Σιγκαπούρην 8/9 διά Τζακάρτα				
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	51	2967	είς Τέμε 4/1/78				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
PANTZA (δ.)	64	32756	ε. Λισσαΐνα 29/8	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ε. Βομβάην 17/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Κάρηκ "Αίλ. 27/8 διά Ρόττερνταμ	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Θεσσαλία 11/9 διά Γαλάτει
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Λάγος 16/9	ΝΗΡΗΣ	77	18080	α. Βουλώνη 4/8 διά Λομρ
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ε. Αιμέραραν 15/9 διά Άμβούργον	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	ε. Βομβάην 9/9
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ε. Ντώρμπιταν 25/8 διά Μπορντώ	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΑΡΙΩΖΟ	47	3247	εις Ανάντα 17/11/77
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΙΣ	54	6103	ε. Βούρδην 13/9	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	56	3979	ε. Πειραιάς 6/7 (έπισκεψι)
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ε. Φόνενς 1/9 διά Ρουν	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	ε. Βαλπαραϊό 6/9
ΜΠΡΑΒΟ ΝΤΕΝΙΣ	51	6267	ε. Α' Αιλεξανδρειαν 14/9	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	ε. Πειραιάς 8/9
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ε. Π. Νουάρ 11/8	ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	δ. Κωνίπολιν 8/9 διά Όδησσον
ΜΠΡΑΒΟΞΕΠΟΡΤΕΡ	77	3827	ε. Ρόττερνταμ 13/9	ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Ριό Ιανέριο 10/8 διά Ραβέννα
ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	ε. Κίγκατον 12/9	ΝΙΕΝΜΠΟΥΡΓΚ	64	4566	ύπο παραλαβήν

BROSTRÖMS

Always at
your service

B R O S T R O M S

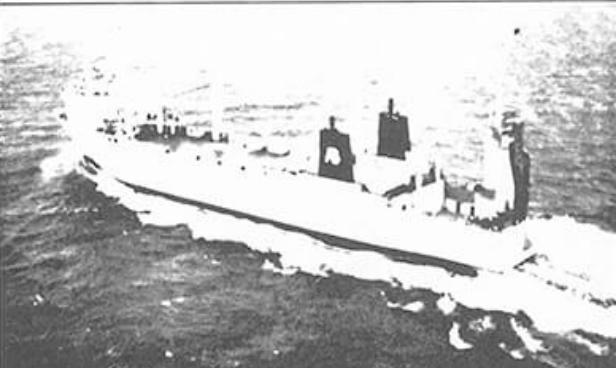
TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35-39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex: 212558
212559

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Ντωρμπαν 17/9		ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΕ	59	4071	δ. Κυνήπολιν 14/9 διά Δυρράχιον		ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασαλίαν ώπο 8/2/78
ΝΙΚΗ	71	9075	α. Κόπτη 10/8 διά Μπουσάν		ΟΝΕΣΤΥ	76	10858	α. Πόρτ Έκλαμπεθ 27/8 διά Ισπανίαν
ΝΙΚΗ Ρ.	62	6171	α. Τζέντα 4/9		ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Μπαριπάντος 4/9
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Σιγκαπούρην 28/7 διά Έλλαδα		ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΥ (δ.)	76	119821	α. Μπούλεν Μπαιν 14/8 διά Περούκον
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	54	3495	εις Πειραιά 18/5		ΟΡΑΓ'ΙΟΝ	63	14595	δ. Σκώ 16/8 διά Ρίγα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	53	2822	ε. Άλεξανδρειαν 16/7		ΟΡΕΞΤΙΑ	72	11946	δ. Θερανται Αιλ. 24/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	δ. Ήράκλειον 31/8 διά Σκίκντα		ΟΣΕΑΝ	62	10530	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ.	52	7304	δ. Σουέζ 8/9 διά Έρυθρών Θάλασσαν		ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δ. Κυνήπολιν 8/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	61	6752	ε. Πειραιά 25/6 (επισκευαί)		ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	79	14884	δ. Πόρτ Σάδ 23/7 διά Έλγειραν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	79	5300	εις Αλεξανδρειαν ύπο συμπλήρωσιν		ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (μ.)	74	72688	α. Ράδ Τανούρα 7/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	73	17298	ε. Μόντρεαλ 29/7		ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ε. Βομβάνη 27/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	δ. Σουέζ 29/7 διά Γκιζόν		ΟΣΕΑΝ ΡΕΤ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Ταμικο 30/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Παναμά 12/9		ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΤ'Ν	66	11153	ε. Σεύδραγα 4/9
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Αγ. Φραγκίσκον 2/9 διά Παναμά		ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΩΝ (δ.)	70	63425	δ. Κυνήπολιν 15/9 διά Λιβύην
ΝΙΚΟΣ	47	7654	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	α. Πειραιά 9/9 διά Βρέστην
ΝΙΚΟΣ	53	7283	ύπο παραλαβήν		ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	ε. Λας Πάλμας 4/9
ΝΙΚΟΣ	51	6987	δρανει εις Πειραιά 10/5/77		ΟΣΕΑΝΩΤ	64	10349	α. Ρόττερνταν 1/9 διά Νέαν Όρλεανην
ΝΙΚΟΣ	55	2303	α. Πειραιά 14/6 διά Κωνσταντζάν		ΟΥΑΙΤ' ΡΟΟΥΖ	60	7504	α. Πειραιά 14/9 διά Γενοβά
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	ε. Λάγος 16/9		ΟΥΑΙΤ' ΣΑΡΚ	52	1592	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δέωθι Ντουμπάι 14/7		ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	ύπο παραλαβήν
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Τάρμπερτ Αιλ. 10/9 διά Άρούμπα		ΟΥΙ'ΝΤΣΤΟΝ	70	15579	α. Αμστερνταμ 16/8 διά Κή Γουέστ
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	ε. Σύουα 14/9		ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Χάρτητον Ρόδης 10/9 διά Γλασκώδην
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Γιαρίκα 31/7 διά Σκίκντα		ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4190	εις Λαχλάδη 7/12/78
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	α. Πειραιά 28/6 διά Ισπανίαν		ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Μπουένος Αύρες 9/9 διά Ραβέννα
ΝΙΚΟΤ	67	3315	α. Αμβέρσαν 13/9 διά Ρόττερνταμ		ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1796	εις Κέρντηφ 26/8/77
ΝΙΚΥ	58	9087	α. Αμβούργον 14/9 διά Ινδίαν		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	εις Π. Σαΐδ 14/3/77
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	ε. Πόρτ Σάδ 10/2		ΟΥΡΑΝΟΣ	55	4763	εις Σιγκαπούρην 15/6 διά Βιετνάμ
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Τόμπα 3/9 διά Σ. Κρουά		ΟΥΧΕΝΦΕΛΣ	59	10363	δ. Κυνήπολιν 15/9
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Τεργέστην 13/9 διά Ταρτούς		Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Ρουέν 31/8 διά ΗΠΑ
ΝΟΠΑΛ ΛΟΥΝΑ	62	6383	ιδέ «ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ»		ΠΑΙΑΝ	60	9317	δ. Κυνήπολιν 14/8 διά Βάρνα
ΝΟΠΑΛ ΤΕΛΟΥΣ	62	6442	ιδέ «ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ»		ΠΑΛΑΔΙΑΔΙ	65	9054	α. Βαρκελώνην 17/9 διά Αγ. Δομίνικο
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	εις Άλεξανδρειαν 11/4/78		ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	δ. Κυνήπολιν 14/9
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Ντουρμπαν 26/8 διά Ισπανίαν		ΠΑΛΑΜ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Σευχέλλες 14/9 διά Καράτοι
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. Καζαπτάνκι 12/9		ΠΑΛΑΜΙΣ	58	7695	α. Κακούτα 14/9 διά Κολόμπο
ΝΟΡΦ ΧΑΓ'ΝΕΣ	62	15110	α. Καζαπτάνκι 8/9 διά ΗΠΑ		ΠΑΛΑΜΥΡΑ	58	7945	α. Λάγος 29/8 διά Γουόρρι
ΝΟΡΝΤΕΙ'Β	59	8590	προσήρ. 24/4. 18 - 67. 16. A. 21/6		ΠΑΜΠΟΛΑ	58	2750	δ. Γιβραλτάρ 6/9 διά Σαλέρνο
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Πειραιά 1/9		ΠΑΝ ΑΥΡΑ	62	10163	ύπο παραλαβήν
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Τανέσι 30/9		ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Χάλιφας 10/9 διά Ιταλίαν
ΝΟΤΗΣ	55	5096	α. Λάγος 28/7 διά Λομέ		ΠΑΝΑΓΗΣ Κ.	59	10000	α. Τάμπα 22/8 διά Βουβάνη
ΝΟΤΗΣ	55	3956	ε. Πόρτ Σάδ 23/5		ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Λάγος 9/8 διά Σαπέλε
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	α. Νέαν Υόρκην 9/9 διά Άρούμπα		ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	63	10318	δ. Σουέζ 9/7 διά Γκιζόν
ΝΤΑΔΙΑ Α.	45	3487	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ε. Πειραιά 12/9
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	α. Μπουένος Αύρες 7/9 διά Μοντεβίδεο		ΠΑΝΑΓΙΑΝΑ	68	8718	ύπο παραλαβήν
ΝΤΑΝΙΕΑ	67	3868	δ. Μπρουνιμπούτε 23/7 διά Μπετζάνα		ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	59	3906	α. Λουπίτιο 17/8 διά Γουόρρι
ΝΤΑΠΑΙΟ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	α. Ταγκουράρμα 13/9 διά Γουίνανα		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	59	2670	α. Καστέλον 10/8 διά Έλγειρον
ΝΤΑΠΑΙΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	α. Ιμινχάν 17/9 διά Σαντάρεμ		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Π. Νουάρ 6/8 διά Λουάντα
ΝΤΑΠΑΙΟ ΣΤΑΡ	59	10609	α. Λίβερπουλ 24/8 διά Βενεζουέλα		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	ε. Ρουέν 7/9
ΝΤΑΠΙΟ ΤΡΕΤ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	α. Λίβερπουλ 14/9 διά Π. Καρτίε		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ζ.	66	13015	α. Σικάρο 6/9
ΝΤΑΥΑΝΙΜΙΑ Ι.	47	2193	ε. Ντουμπάι 18/9		ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16207	δ. Παναμά 21/8
ΝΤΑΥΑΝΙΜΙΑ ΣΥΔΑΡΟ (δ.)	58	11486	α. Νέαν Υόρκην 9/9 διά Κιουρασάο		ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΚΟΝ	60	7688	α. Λάρος 3/9
ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	α. Κόμη 15/8 διά Θάβας		ΠΑΝΤΚΡΙ II	70	2995	α. Άλεξανδρειαν 27/8
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΤΙΠΟΡ	63	7700	ε. Ντουρμπαν 6/9		ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	α. Ανκόνα 28/8 διά Ραβέννα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	61	13092	α. Τόκιο 2/9 διά Δικ. ΗΠΑ		ΠΑΝΕΑ	66	4156	ρόττερνταμ 4/9 διά Αμβέρσαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ'	63	13092	α. Λιασσώβια 12/9		ΠΑΝΔΕΟ	67	3870	ε. Σάρι 7/9 διά Αμβούργον
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΤ'ΙΝΤ	74	14523	α. Λάγος 14/9 διά Πουάν Νουάρ		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Σαουθερ Άνκορ 11/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Λάγος 2/9 διά Σιούστον		ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	ε. Άλεξανδρειαν 1/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάγος 13/9		ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΤ'ΙΜ (δ.)	64	33642	ε. Νέαν Υόρκην 7/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Γιουροπόρτ 23/8 διά Σιούστον		ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ	64	7537	ε. Αμβέρσαν 16/9
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Λαττάκιο 2/8		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	α. Αμστερνταμ 30/7 διά Μόντρεαλ
ΝΤΗΘΑΙ'ΑΝΤ	60	19988	α. Μοντεβίδεο 30/8 διά Μπάχ. Μπλάνκα		ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Ρουέν 29		ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	α. Θέσουτα 25/8 διά Γαλάτοι
ΝΤΙΝΑ ΜΕΝΤ	54	5251	α. Κολμπο 20/7 διά β. Κορέαν		ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	ε. Νιάρ-ές Σαλαδάμ 30/7
ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Σάουθ Ράιντηκ Πόιντ 10/9		ΠΑΠΑΛΕΗΣΗΣ	57	8992	ε. Πειραιά 14/9
ΝΤΟΛΛΥ	59	8588	ε. Μπουένος Αύρες 8/9		ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Δουνκέρκην 10/9 διά Έλγειρον
ΝΤΟΛΦΙΝ	55	4887	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΠΑΝΑΣΑΣΗΣ	70	2902	α. Δ. Γκουλέτ 19/8 διά Έλγειρον
ΝΤΟΦΑΙΝ ΕΛΕΝΑ	55	2472	αργεί εις Πειραιά 15/7/77		ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4499	ε. Μονφακόντη 4/9
ΝΤΟΦΑΙΝ ΦΙΛΙΠ	59	5383	μετωνομασθή «ΕΛΕΝΑ»		ΠΑΠΠΗΣ Π.	51	6791	ε. Άλεξανδρειαν 28/7
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	6980	ύπο παραλαβήν		ΠΑΠΥΡΟΣ	74	13036	δ. Παναμά 2/9
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	61	1197	εις μεσογειακάς μεταφοράς		ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Φιλαδέλφεια 7/9
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	9922	α. Αργονινέκουν 1/9 διά Σαντάνα		ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	ε. Σιμπενίκ 8/9 (επισκευαί)
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Μιζουράτα 19/7		ΠΑΡΓΑ	59	10065	ε. Τέντε 6/9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	α. Φλώνικ 4/9 διά Λομέ		ΠΑΡΘΕΝΟΝ	66	11443	α. Γλασκώδην 14/9 διά Αμστερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Γδύκια 10/9 διά Κορέα		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	1990	α. Κανέν 18/7 διά Έλγειρα
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΙΟΥ	69	8928	ε. Ρεσίφ 10/9		ΠΑΡΟΣ	61	13864	ε. Τέλι άφ Μπάνκ 9/9
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Χάρην 2/8		ΠΑΡΟΣ (δ.)	60	12762	α. Αμβέρσαν 5/7 διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Σουέζ 31/8		ΠΑΡΟΣ	53	8883	α. Τενερίφην 11/9 διά Σάντος
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	δ. Σκώ 2/8 διά ριγα		ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ύπο παραλαβήν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Σουέζ 31/8 διά Έρυθρών Θάλασσαν		ΠΑΣΙΦΙΚ ΩΣΕΑΝ	67	38116	α. Σέβεν Αύλ. 11/9 διά Βαλτιμόρην
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	63	11120	α. Κάρντιφ 12/9 διά Κανα					

ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζένταν 19/1 (άποθήκη)	ΠΡΩΤΟΝ	65	1657	α. Πειραιά 27/8 διά Ίταλίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/9 διά Πειραιά	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	δ. Σουέζ 21/8 διά Περσικόν
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20582	δ. Τζένταν 22/8	ΠΥΘΙΑ	72	10351	ε. Πασάγιες 1/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	δ. Σουέζ 12/9	ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Ρίο Ιανέρο 9/9 διά Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	α. Πειραιά 19 διά Μέγαρα	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	α. Γκάροτον 9/9 διά Άλγεριον
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	α. Ράς Τανούρα 4/9	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Μπιζέρια 5/9 διά Πόρτο Τόρρες
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Αμβέρσαν 16/9	ΠΩΔΙΑΝΑ Κ.	70	14609	α. Τσιώρτσι 12/9 διά Ρωσίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 15/9 διά Αίγυπτον	ΡΑΙ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Ντόβερ 13/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	εις Πειραιά 5/6	ΡΑΙ'ΙΣ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	63	5249	εξωθ. Ντόρμπιταν 18/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	α. Πειραιά 12/9 διά Μέγαρα	ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Βαλένθια 11/9 διά Όραν
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δ. Σουέζ 15/9 διά Τζένταν	ΡΑΦΑΗΑ Μ.	54	7336	ε. Πασάγιες 4/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Ράς Τανούρα 16/8	ΡΕΑ	71	9025	δ. Σουέζ 25/8 διά Μπάραν
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 16/9	ΡΕΑ	56	4275	εις Σαράχ 31/12/78
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 7/9 διά Ίταλίαν	ΡΕΑ	61	4152	α. Ντακάρ 27/8 διά Λίβανον
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪΤ	57	8776	ε. Αστρούντ 6/9	ΡΕΒΕΚΚΑ	53	2920	ε. Συγκαπούρην 30/8
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	α. Βαρκελώνη 12/9 διά Μπουενός "Αύρες	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. "Ηατ Λόντον 17/8 διά Ιαπωνίαν
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Αμβέρσαν 21/8 διά Π. Χάρκουρτ	ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ	60	4820	ε. Πειραιά 15/9
ΠΗΛΕΥΣ	50	2282	α. Καβάλα 21/8 διά Άλεξανδρειαν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ.	56	12131	ε. Μπεντί 5/6
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Ντόρμπιταν 27/8 διά Ιαπωνίαν	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	8109	ε. Ντόρμπιταν 4/9
ΠΗΛΙΟ	67	29506	α. Πειραιά 17/8 διά Γιβραλτάρ	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Νεάν "Ορλεάνην 10/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	δ. Σάντος 21/8 διά Πουέρτο Καμπλέο	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥ"	63	14961	ε. Τζένταν 10/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	52	2445	δ. Κων/πολίν 31/8	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.	61	23548	δ. Κωνίπολιν 11/9 διά Οδησσόν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δ. Λάρνακα 12/9 διά Βηρυττόν	ΡΗΑΑΙ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Κοκινάντα 13/9
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δ. Παναμά 22/8	ΡΗΗΝΗ	62	9771	α. Κέιτ Τάουν 12/9 διά Μπάραν
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Ντακάρ 7/9	ΡΗΝΟΥΑΔ.	70	9069	α. Πόρτ Ελιζαμπεθ 5/9 διά Νορβηγίαν
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ε. Βούβάνια 13/9	ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Σάντος 10/9
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ντακάρ 12/8	ΡΙΒΑ	63	10299	α. Καράτοι 5/9
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	55	13560	δ. Ρότερνταν 7/9 διά Βομβάνη	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	ε. Ντουάλα 24/8
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	ε. Κάνταλ 4/7 (έπισκευα)	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	α. Κομη Μηράι 31/8 διά Βραζιλίαν
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις Λουάντα από 15/11/77	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	ε. Ρεάθε 2/9
ΠΙΣΤΙΣ (δ.)	73	1317	μετανομάσθη "ΝΕΜΠΕΛΜΠΑΛ"	ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	70	2746	α. Πειραιά 11/9 διά Γένοβα
ΠΙΤΡΙΑ	72	9350	ε. Λας Γκουάιρα 12/9	ΡΙΟ ΜΠΡΑΝΚΟ	61	5584	α. Λουμπίτα 16/8 διά Λουάντα
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	71	3551	ε. Μπελαρντάν 11/9	ΡΙΟ ΝΤ' ΟΡΟ	58	2140	εις Χάρλιγκεν 26/5/78
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	72	3551	ε. Λιασσώβανα 15/9 διά Ρουέν	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΐ'ΡΟ	57	4931	α. "Αγ. Δομίνικο 7/9 διά Π. Λίμον
ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ	72	3446	α. Αμβέρσαν 4/8 διά Τρίπολιν	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	α. Αιμπούργον 8/9 διά Γιβραλτάρ
ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ	69	3654	α. Λάγος 7/9 διά Ντακάρ	ΡΙΟΝ	59	3413	α. Γιβραλτάρ 12/9 διά Χάμπτον Ρόδος
ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΥ"	72	3446	α. Λάς Πάλμας 23/8 διά Π. Νουάρ	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Παναμά 13/9
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	70	3654	ε. Ρουέν 7/9	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	ε. Γκουαγιακιλ 16/8
ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ	73	9350	α. Νέαν "Ορλέανην 11/9 διά Κίναν	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Γδύνια 7/8 διά Δυτ. Αφρική
ΠΙΑΤΟΝΙΚΗ (μ.)	67	48747	α. Πειραιά 24/8 διά ΗΠΑ	ΡΟΖΕΛΕΝ	54	2676	α. Φρητάουν 8/6
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	ε. Μαυρικίου 22/8	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	υπό παραλαβήν
ΠΛΟΙΝΟΣ	64	6341	υπό παραλαβήν	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Πόρτ Χόρκουρτ 25/8 διά Λομέ
ΠΡΟΤΕΙΝΟΣ (μ.)	65	10679	α. Ντόρμπιταν 19/7 διά Λάς Γκουάιρα	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	45	3863	α. Θεούτα 11/7 διά Γουόρρι
ΠΡΟΤΙΚΟΣ	66	33291	α. Πόρθον 11/9	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	ε. Αλεξανδρειαν 12/9
ΠΡΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	υπό παραλαβήν	ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	ε. Κιότζια 27/8
ΠΡΟΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	δ. Πόρτ Σαΐδ 30/8 διά Μεσσόγειον	ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59	20514	α. Σιγκαπούρην 10/9 διά Τζακάρτα
ΠΡΟΥΔΩΡΑ	64	7832	α. Παρανάγκουα 14/8	ΣΑΐ'ΖΑΛ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	64	7606	υπό παραλαβήν
ΠΡΟΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	ε. Ρουέν 2/9	ΣΑΐ'ΝΙ	57	9038	δ. Μπρουνιμπούτελ 6/9 διά Καλαμπόρ
ΠΡΟΥΣΕΝΗ	62	17953	α. Νέαν "Ορλεάνην 25/7	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ (δ.)	57	21159	ε. Λιθέρπουλ 15/8
ΠΡΟΥΣΕΝΗ	58	8314	ε. Λάργος 1/8	ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	53160	ε. Σιγκαπούρην 8/9
ΠΡΟΥΣΕΝΗ Γ	57	8565	δ. Σουέζ 22/8	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	ε. Κοσίν 27/8
ΠΡΟΥΣΕΣ (δ.)	65	40284	α. Πόρθ Αρθουρ 28/8	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	α. Τσιμά 31/8 διά Περσικόν
ΠΡΟΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ	43	14425	δργεί εις Πειραιά ώπο 15/4/75	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	66	16186	α. Ντόρμπιταν 6/9 διά Περσικόν
ΠΡΟΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	α. Βανκούβερ 10/8 διά Κίνα	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	65	39011	α. Σάρρος 3/8
ΠΡΟΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Έμδεν 8/9 διά Ντητρότι	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΟΤΖ (δ.)	75	24408	ε. Ταμπίκι 11/9
ΠΟΝΤΕΝΓΚΡΟ	64	2961	υπό παραλαβήν	ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.)	69	99137	α. Ντουμπάι 1/9 διά Κόρ διά Αμάρια
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Μπελμόντ 4/9	ΣΑΛΑΜΠΟ (δ.)	56	12666	α. Σέλλ Χαφεζ 12/9 διά Γιβραλτάρ
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	α. Βαλτιμόρην 22/8 διά Φρήπορτ	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Τσιμπαθέκια 1/9 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΟΝΗ	62	11272	υπό παραλαβήν	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	υπό παραλαβήν
ΠΟΝΗ Π.	77	10558	α. Κολόνια 16/9 διά Καλκούτα	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Ιντσόν 2/8
ΠΟΡΟΣ ΑΙΔΑΝΤ	62	5220	α. Τακόρδην 9/9 διά Μόντρεαλ	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΥ"	71	6189	α. Κόμπε 2/7 διά Τζακάρτα
ΠΟΣΕΙΔΟΝΙΑ	55	5033	εις Πειραιά 18/10 (έπισκευα)	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	υπό παραλαβήν
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	υπό παραλαβήν	ΣΑΜΟΣ	66	17208	α. Νέαν "Ορλέανην 31/8
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Νέαν "Ορλεάνην 10/9	ΣΑΜΟΣ ΠΕΡΑ	69	1506	α. Πειραιά 17/8 διά Μαυριτανία
ΠΡΟΒΙΜ ΣΤΑΡ	53	5690	δργεί εις Πειραιά 21/2	ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	8922	α. Ρίο Γκράντες 29/7 διά Μπάραν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Ταϊταγκόρ 27/7	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Βρέμην 30/8
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	52	3312	δργεί εις Πειραιά 25/10/78	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Μαπούτο 6/9
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	ε. Ταρπούς 26/7	ΣΑΜΟΣ ΣΚΑΥ"	54	8517	α. Αιμπούργον 11/9
ΠΡΟΟΔΟΣ Κ.	59	9329	δ. Σουέζ 11/9	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Ντόρμπιταν 30/8 διά Τζένταν
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 12/8 διά Κίναν	ΣΑΜΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	68	1571	ε. Ρόττερνταν 15/9
ΠΡΟΣΩ	68	34640	ε. Νέαν "Ορλέανην 8/9	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ε. Ακαμά 5/9
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Νιούκαστλ 16/8 διά Χάρηρν	ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΥ	63	3812	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	68	9858	ε. Αιμπούργον 16/9	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Σάο Λουίζ 2/9 διά Μπέλεμ

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων των έλληνικών πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"

SINGAPORE

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. Πόρτ Σαΐδ 8/9	ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΪΤ	56	6642	άργει είς Πειραιά 23/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΖ	68	15338	α. Λός "Αντίζες 3/9 διά Ακαζούτλα	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	δ. Πόρτ Σαΐδ 31/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Πενάνγκ 11/9 διά Ντώρμπαν	ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	ε. Μομπάσα 14/9
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	α. Τζένταν 3/9	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΩΝ	54	6582	ε. Μόκα 24/8
ΣΑΝ ΤΖΙΩΡΤΖΙΟ III	61	8153	ε. Πειραιά 1/8	ΣΙΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Ρότερνταν 20/8
ΣΑΝ ΧΟΥΑΝ	61	5723	α. Νέαν Ύόρκη 12/9 διά Φιλαδέλφειαν	ΣΙΑΒΕΡ ΣΕΑΝ	55	6545	α. Μπουένος "Άντερ 30/8 διά Ιταλίαν
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Χάλιφας 12/9 διά Σ. Κίτς	ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ	58	5043	εις Πειραιά 30/3 (έπισκευα)
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΚΑ	79	10000	εις Κόμπιτ υπό συμπληρωμαν	ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	α. Κολόμπο 7/9 διά Μπαγκόκ
ΣΑΝΚΑΡΙΜΠ	79	10996	α. Σ. Τζέν 9/8	ΣΙΑΙΑ	68	3035	ε. Αμβούργον 15/9
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Νεμεράρα 1/9 διά Τζαμάικα	ΣΙΑΚ	56	5042	δ. Πόρτ Σαΐδ 8/9 διά Ιταλίαν
ΣΑΝΤΑ ΠΟΛΑ	68	11364	ε. Βομβάρην 12/9	ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ	63	9341	α. Σαβάνα 15/8 διά Χιούστον
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	57	9144	α. Αντιφαγκάστα 4/9 διά Άρικα	ΣΙΝΤΥ	70	18287	α. Μόμπιλ 29/8 διά Μπαντόρ Χούσινι
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Κολούμπια Ρίβερ 28/8 διά Ιαπωνίαν	ΣΙΦΟΝΟΣ	72	16018	α. Κίγκοτον 4/7 διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΝΤΟ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	78	9773	δ. Γιβραλτάρ 29/8 διά Λατάκια	ΣΙΦΟΝΟΣ	58	13878	α. Νέαν "Ορλεάνην 10/8
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Τάουναβιλ 24/8 διά Κουνήσλαντ	ΣΙΦΟΝΟΣ	62	3097	δ. Κωνίτολιν 1/9 διά Κωνσταντίνζαν
ΣΑΝΤΟΣ	61	8198	ε. Παρανάχουα 11/9				
ΣΑΣΣΕΣΟΡ	58	11946	α. Ρεσίφι 11/9	ΣΚΑΠΟΥΤΓΑ	76	19150	α. Ντώρμπαν 31/8 διά Ιαπωνίαν
ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ	59	5852	α. Ρίο Ιανέριο 7/8 διά Βιττόρια	ΣΚΑΠΟΥΤΓΙΝΤ	70	9077	ε. Χουλ 13/9
ΣΑΟΥΓΟΥΟΥΤΓΙΝΤ	63	15981	α. Βόλον 8/9	ΣΚΑΠΑΕΙΤΚ	53	3899	άργει είς Χαλκίδ 26/5
ΣΑΟΥΣΕΡΝ ΚΡΟΣ (δ.)	63	31214	ε. Άλγκεθίρας 21/8	ΣΚΑΠΑΜΠΡΖ	61	22018	ε. Πειραιά 21/8
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Τάξκονβιλ 9/9 διά Π. Έβεργκλείντς	ΣΚΑΠΝΤΕΙΑ	71	9085	δ. Σουέζ 27/8
ΣΑΠΦΟ	63	17876	ε. Τζιμπούτι 2/9	ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ (δ.)	60	19451	α. Βαρκελώνην 6/9 διά Ταραγκόνα
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	α. Ταμπικό 12/9 διά Σάντος	ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	21230	α. Φιλαδέλφειαν 30/8 διά Π. λά Κρούζ
ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	67	4281	α. Κουβέτι 15/9 διά Ελλάδα	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Αμβέροαν 8/9 διά Κλαιπέντα
ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΣΗ	63	8999	α. Νέαν Ύόρκη 28/8	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	48	3745	άργει είς Πειραιά 9/7/78
ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΣΚΑ'Υ	61	6334	δ. Σουέζ 12/9	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΗ	57	1388	α. Αμβέροαν 13/9 διά Καζαμπλάνκα
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	α. Σάν Χουάν 26/8	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΚΑ'Υ	61	2774	α. Λιβρόνο 8/8 διά Αννάμπα
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εις Λομπίτο 20/9/7	ΣΚΟΠΗ	56	10043	δ. Κωνίτολιν 9/9
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Κολόμπια 7/9 διά Μπάραν	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Νέαν "Ορλεάνην 4/9
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	70	106970	α. Ξεβρήν 15/9 διά Ντόντζις	ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	α. Μπουένος "Άντερ 29/7 διά Ραβέννα
ΣΕΛΑΣ	63	10947	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Γαλλίαν	ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	α. Αμβέροαν 15/9 διά Βομβάνη
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ύπο παραβήν	ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	67	50606	δ. Γιβραλτάρ 29/8 διά ΗΠΑ
ΣΕΜΕΛΗΝ	63	10076	ε. Τζένταν 6/9	ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ε. Πειραιά 14/9
ΣΕΜΙ	66	11906	ε. Νιγκάτε 6/9	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δ. Σουέζ 15/9 διά Βιενάνη
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Νέαν "Ορλεάνην 5/9	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	δ. Παναμά 18/8 διά Ειρηνικόν
ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	α. Νουανχμπού 15/8	ΣΩΒΕΡΕΤΝ ΡΟΥΜΠΗ	58	4253	α. Ριγκέκι 13/9 διά Μπάραν
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	ύπο παραβήν	ΣΩΒΕΡΕΤΝ ΣΤΑΡ	66	8534	α. Βουλώνη 6/9 διά Ν. "Ορλεάνην
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	59	12330	α. Τερύγεστον 4/9 διά Κοπέρ	ΣΩΝΙΚΙ	62	28327	άργει είς Πειραιά (ΕΠΩΛΗΘ ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΣΕΡΙΦΟΣ	63	4017	ε. Πειραιά 8/9	ΣΟΥΑΖΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	α. Ντώρμπαν 1/9
ΣΕΣΤΟΣ ΜΠΑΙΗ	61	16561	δ. Μπρούναμποւτε 3/9	ΣΟΥΑΝ ΛΕΙΤΚ (δ.)	61	20433	δ. Παναμά 27/8
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Βανκούβερ 19/8 διά Σηάπτλ	ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡ	60	7746	ε. Ντάκαρ 25/8	ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	α. Γάνδην 4/8 διά Αμβούργον
ΣΗ ΕΞΠΛΑΡΕΡ	59	9165	έδωσε Σάντος 12/9	ΣΟΥΖΥ Υ.	64	4464	α. Σήρνες 25/8 διά Φλώινηκ
ΣΗ ΉΓΚΑ	77	9422	α. Κολούμπια Ρίβερ 10/9 διά "Απω Ανατ.	ΣΟΥΙΤΝ ΜΑΡΙΑ	57	9753	α. Ταϊταγκόν 11/9 διά Καλκούτα
ΣΗ ΛΑΪΤ'	77	8746	α. Ρίο Γκράντε 25/8	ΣΟΥΙΤΝ ΣΑΡΠΡΑΖ	56	10271	α. Μπαβναγκάρ 20/7 διά Τζάφαραμπαντ
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Κων/πολίν 16/9	ΣΟΥΙΤΝ ΤΟΝΙΑ	61	7585	ε. Λάγος 16/9
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	δ. Λόνδον 12/9 διά Λάγος	ΣΟΥΙΤΝ ΣΤΗΓΚΑΛΑ	53	2959	εις Ντακάρ 6/1
ΣΗ ΡΕΙΤΣΕΡ	59	10075	α. Μόριπλ 21/8 διά Π. Καμπέλο	ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	α. Καζαμπλάνκα 12/9
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	ε. Συγκαπούρην 10/9	ΣΟΥΝΙΟΝ	60	10635	α. Μπάρ 13/9 διά Αλεξάνδρειαν
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Γιοκοχάμα 7/9 διά Τζένταν	ΣΩΦΙΑ	60	4489	ε. Λεμεσόν 16/9
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	ε. Λάρνακα 17/9	ΣΩΦΙΑ	60	8251	δ. Κωνίτολιν 8/9
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	ε. Πόρτ Κελάρ 8/9	ΣΩΦΙΑ Β.	53	2605	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΣΗ ΤΑΪΤ'	71	9810	α. Μπαλμόν 10/8 διά Αμαγκασάκι	ΣΩΦΙΑ Κ.	57	2013	ύπο παραβήν
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ	77	9422	α. Μπάραρον 10/9	ΣΩΦΙΑ Μ.	78	15364	ε. Λάγος 5-9
ΣΗΜΕΙΩΝΤ ΠΡΩΤΩ	58	3829	ε. Πειραιά 12/9	ΣΠΑΡΤΑ	58	8365	ε. Ντώρμπαν 24/8
ΣΗΝΗΚ (μ.)	65	33287	ε. Αλεξάνδρειαν 1/9	ΣΠΑΡΤΑΝ	62	2980	ε. Μομπάσαν 10/9
ΣΗΡΗΝ ΜΕΝΤ	70	2982	α. Θεύτα 3/9 διά Συμέρην	ΣΠΑΡΤΟ	67	11993	α. Ντώρμπαν 25/8 διά Ιαπωνίαν
ΣΗΣΠΗΝΤΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	δ. Πόρτ Σαΐδ 15/9	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δ. Παναμά 28/8
ΣΗΣΠΡΑΙΤ	59	6791	προσήρξεν 23.25 B — 68.14 A. 1/7	ΣΠΕΤΣΕΣ Α'ΙΔΑΝΤ	70	8174	ε. Αίβερπουλ 31/8
ΣΗΣΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραβήν	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Γιουροπόρτ 19/9
ΣΗΣΤΕΙΑ ΣΑΝ	56	9946	α. Νανάδη 26/8	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	ε. Ράι Τανούρα 16/9
ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	α. Βικέντιον 2/8	ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	70	17485	δ. Σκώ 9/9 διά Στοκχόλμην
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	ε. Ντουκούθ 5/9	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Ζ. "Αννα Μπαί 18/7 διά Δυτ. Αφρικήν
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	α. Νέαν Ύόρκη 10/9 διά Τσάρλεστον	ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	70	17485	α. Δάς Πάλμας 5/9 διά Μπ. "Άιρες
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	α. Μαντράρ 15/9 διά Βιζαντινάμ	ΣΤΑΛΑΟ 2	68	22118	ε. Σ. Ναζαίρ 31/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Τάμπα 6/9 διά Βομβάνη	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	α. Πόρτ Σαΐδ 31/8
ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΓΛΑΝΤ	58	8574	α. Λίβερπουλ 31/8 διά Π. Καρτέ	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	ε. Καρπάτι 16/9
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Τάρλες 30/7	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	α. Σουδάμητα 18/8 διά Ιαπωνίαν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡ	56	6660	δ. Γιβραλτάρ 11/9 διά Καέν	ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Κωνίτολιν 27/8 διά Ρωσίαν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	57	8476	ε. Βενετία 11/9	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Βαλτιμόρην 23/8 διά Έλλαδα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΙΤ'	77	11272	δ. Γιβραλτάρ 16/9 διά Μπάραν	ΣΤΑΡ ΓΚΕΙΤΖΕΡ	68	16611	α. Μόρεχεντ Σίτι 11/9 διά Ρότερντου
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Ντώρμπαν 13/9				
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Παναμά 1/9				
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	δ. Κωνίτολιν 10/9				

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23
 CABLES: SHIPSAEAEAN, PIRAEUS
 TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.
 TELEPHONE: 41.25.271

COLOUTHROS 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

ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16612	α. Βανκούβερ 11/9 διά Ισπωνίαν	ΤΗΘΥΣ	53	5690	ε. Ρουέν 4/9
ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	ε. Μόδιτλ 11/9	ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Σαρόνα 11/9 διά Όραν
ΣΤΑΡ ΙΩΝΙΑΝ	69	19165	α. Μόρεχεντ Σίτι 23/8 διά P. Γκράντες	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	ε. Λάγος 6/6
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Καράτσι 16/9	ΤΗΛΟΣ	67	12142	α. Ντουμπάι 17/9 διά Μπ. Χομεΐνη
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Κριστοφόρα 4/9	ΤΗΝΟΣ	67	10849	εξωθι Σάντος 12/9
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Λούτελτον 15/9	ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Σ. Αντόνιο 3/9 διά Βαλπαραϊζο
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Μπλένικχαρ 11/9	ΤΙΜΗ	71	5042	α. Ντελφζύ 23/8 διά Ντουάλα
ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ'	61	13184	ε. Μπράκε 17/9	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τέιμπλ Μπαι 11/5
ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ε. Κούς Μπαι 1/9	ΤΙΝΑ	73	3094	ε. Έλασνόρε 23/7 διά Βαλτικήν
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	α. Γκλάντστον 8/9 διά Κίτιματ	ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ	61	11621	ε. Μόρεχεντ Σίτι 12/9
ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	παναδ 27/8 διά Ισπωνίαν	ΤΙΝΑ Π.	70	3025	ε. Σ. Μικαέλ 12/9
ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ	68	18469	ύπο παραλαβήν	ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ραγκούν 13/9 διά Ρίο Ίανείρο
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Γκλάντστον 29/8 διά Κίτιματ	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ε. Πενασακόλα 31/8
ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΝΤ	62	15649	α. Α'μβερσαν 49 διά Νέαν Ύρκην	ΤΟΛΜΗ	71	4979	α. Νέαν Ύρκην 12/9 διά Φιλαδέλφειαν
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΕΥΣ	68	18470	ύπο παραλαβήν	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	α. Νέαν Όρλεάνην 29/8
ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	δ. Σουέζ 17/9 διά Μπουσάν	ΤΟΜ	59	8766	α. Βόλον 8/8 διά Γκιζάν
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Κορίν 4/9	ΤΟΜΜΥ	61	3142	δ. Κων/πολην 8/9
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζάμιαχ Τέρρη. 28/8	ΤΟΝΙ	62	6246	α. Πειραιά 13/9 διά Αλβανίαν
ΣΤΕΛΙΟΣ II (δ.)	65	37865	ε. Ταρπού 25/8	ΤΟΞΟΝ	77	15981	δ. Μπρούναμποτελ 7/9 διά Μπάρον
ΣΤΕΛΙΟΣ II	56	3369	δ. Σουέζ 28/8 διά Γκιζάν	ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	α. Χάμπτον Ρόδης 30/8 διά Κωνσταντίζαν
ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. Ήστ Λόντον 17/9	ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9028	ε. Ρίο Ίανείρο 3/9
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	α. Νορεσούντμπι 14/9 διά Οντένεσ	ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Μ. άλ Φαχάλ 2/8 διά Σέρια
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Θέσσαλη 9/9 διά Γέλα	ΤΟΡΟ	69	8256	α. Κολόμπο 16/9 διά Γκοτζεμπουργκ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λάγος 2/9	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Καζαμπλάνκα 8/9
ΣΤΗΝΑ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	65	7606	ε. Μομάσα 9/9	ΤΟΥΛΑΙ Β. (δ.)	62	22272	ε. Μ. Μασυγκανού 9/9
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	ε. Καράτσι 4/9	ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	α. Πειραιά 3/9 διά Βηρυττόν
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Παραμαρίμπο 26/8	ΤΟΦΑΛΟΣ Γ.	51	7902	α. Νταρμπ 15/9 διά Κουβέιτ
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	μπρούναμποτελ 7/9 διά Λάγος	ΤΡΑΝΣΤΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	ε. Ροζάριο 30/8
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Μπράκε 13/9	ΤΡΑΝΣΤΖ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	57	2361	ε. Πειραιά 11/7
ΣΤΥΛΙΑ (δ.)	61	16417	ε. Πειραιά 14/9	ΤΡΑΝΣΤΖ ΣΕ'ΥΑΡ	59	3865	α. Ρίο Γκράντε 9/9 διά Σαλβαντόρ
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	66	11275	δ. Γιβραλτάρ 12/9 διά ΗΠΑ
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	3274	α. Βαρκελώνην 24/8 διά Μπετζίδια	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ	59	16786	δ. Γιβραλτάρ 10/9 διά Αννάμπα
ΣΥΝΑΛΛΟΓΕΙΑ	62	5610	α. Σμύρνην 26/8 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.)	61	24457	δ. Κυνηπολην 24/8
ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	α. Τεργεστόν 30/8 διά Τερτούς	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ (δ.)	67	58527	α. Νέαν Όρλεάνην 9/9
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5748	α. Πόρτ Σάδι 10/9	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΛΑΪΤ'	66	25327	δ. Γιβραλτάρ 29/8 διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΥΝΑΥΤΙΔΙΑ	56	6617	ε. 'Αλεξάνδρειαν 3/9	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Σάντος 30/8 διά Μπ. Άγρες
ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	ε. Αλεξάνδρειαν 13/9	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Πόρτ ντε Μπούκ 10/9 διά Ράς Τανούρα
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	α. Πόρτ Σάδι 30/8	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	α. Βανκούβερ 12/8 διά Μεξικόν
ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	α. Ταραγκόνα 21/8 διά Νέαν Όρλεάνην	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΡΙΖΟΛΑΒ (δ.)	65	43214	δ. Ντουμπάν 16/9 διά Π. Νικούν
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	ε. 'Αλεξάνδρειαν 4/9	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	ύπο παραλαβήν
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Κοατάκοδάκος 27/8	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Λέικ Τσάρλο 28/8
ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Μπουνός 'Αύρες 11/9 διά Πειραιά	ΤΡΕΙΤ'ΙΝΤΕΡ	62	9901	ε. Σίδνευ 29/8
ΣΥΡΟΣ	59	5202	ε. Ρουέν 16/9	ΤΡΙΑΣ ΙΙ	65	3524	δ. Πόρτ Σάδι 5/8 διά Τρίπολιν
ΣΥΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	78	5720	α. Μοντεβίδεο 19/2 διά Γκράντες	ΤΡΙΝΤΕΝ (δ.)	67	3642	α. Μονφακόνες 6/9 διά Δυρράχιον
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	ε. Σεπτέντιον 1/9	ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ε. Πόρτ Αλένκρε 22/8
ΣΩΤΗΡ	62	21099	ε. Χάμπτον Ρόδης 12/9	ΤΡΙΠΟΛΗ	48	4030	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΦ Λ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	δ. Σουέζ 17/9 διά Κίναν	ΤΡΟΓΙΑΝ	60	10224	ε. Κρατεζβίκα 15/9 (έπισκευα)
ΤΦ Λ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	α. Α'μβερσαν 14/9	ΤΡΟΓΙΑΝ	53	4584	α. Ρουέν 25/8 διά Λενινγκραντ
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	55	3356	α. Ταράλεστον 29/8 διά 'Αλγέριον	ΤΡΟΠΙΚΟΣ	60	9255	ε. Καλκούτα 10/9
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ε. Μπόραν 1/9	ΤΣΑΙ'Ι ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ	66	45255	ε. Κεύκαν Τέρρη. 1/9
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ε. Πειραιά 11/9	ΤΣΑΡΙΤΥ	58	6867	ε. Καράτσι 15/9
ΤΑΚΙ	69	3995	δ. Γιβραλτάρ 17/9 διά Λονδίνον	ΤΣΕΡΡΥ	57	8486	ε. Ρουέν 7/8 διά Λαττάκια
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	α. Σεμπαστιόν 5/9	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	76	13663	ε. Μελβούρνην 29/8
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ε. Μπουένος 'Αύρες 31/8	ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713	ε. Καντίς 16/8
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. Πειραιά 5/9	ΤΥΡ	68	8255	ε. Κολόμπο 18/9
ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. 'Αλεξάνδρειαν 16/9	ΤΥΡ (δ.)	62	7891	ε. Α'μβερσαν 18/9 διά Ροστόκ
ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. Α'μβερσαν 18/9 διά Πειραιά	ΤΥΧΗ	59	4161	ε. Καζαμπλάνκα 12/9
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Χάμπτον Ρόδης 11/9 διά 'Αρούπτα	ΤΥΧΗ (δ.)	49	2979	ύπο παραλαβήν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Γιβραλτάρ 17/9 διά Τσαρότα	ΤΥΧΟΣ (δ.)	56	20332	α. Κόρπους Κριστί 20/8
ΤΑΡΑ	61	3943	δ. Γιβραλτάρ 17/9 διά Τσαρότα	ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	εις Σουέζ 27/6/78
ΤΑΡΕΚ	53	4097	δ. Πόρτ Σάδι 12/9 διά Πειραιά	ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	εις Σουέζ 3/12/78
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Κόπτη 8/9	ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Σκω 14/9 διά Λενινγκραντ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Γκλάντεστον 10/9	ΥΜΝΟΣ	78	6400	α. Ταλκαχουάνη 17/8 διά Τρίπολιν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	65	10797	δ. Παναδ 30/8 διά 'Αγ. Δομινικό	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.)	78	45330	α. Κολούμπια Ρίβερ 26/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΖ	68	11025	δ. Λονδίνον 19/9 διά Χούλι	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ε. Σιγκαπούρην 25/8
ΤΑΣΙΑ	62	14150	ε. Πειραιά 5/9 διά Γιβραλτάρ	ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Πόρτ Ελιζαρπεθ 17/9 διά Μπετέρα
ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Πειραιά 16/9	ΦΑΙΑΣ	70	11489	α. Μπέραρν 1/9
ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	α. Κορίν 4/9 διά Π. Όκα	ΦΑΙΔΡΑ	66	15565	α. Λονδίνον 5/9
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Π. Γουάλκοτ 17/8 διά Ρόττερνταμ	ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	δ. Παναμά 5/9 διά 'Αλάσκαν
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Αντεν 6/8	ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	α. Πειραιά 13/8 διά Γιβραλτάρ
ΤΑΤΡΙΝΑ	61	6316	α. Λεμεσόδησ 10/9 διά Ήράκλειον	ΦΑΙΔΩΝ II	58	5382	ε. Αιθεροπούλου 14/9
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Γουέστερνπορτ 14/9	ΦΑΙΗ Κ.	60	10389	δ. Παναμά 8/7 διά Αβάνα
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. 'Αμβερσαν 8/9	ΦΑΙΗ III	57	6334	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΑΛΑΜΩΝ	78	11848	α. Χούκ Κόκ 13/9 διά Σιγκαπούρην	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΖ	69	9631	ύπο παραλαβήν
ΤΕΑΛΑΜΩΝ	54	7853	ε. Λάγος 7/9	ΦΑΛΑΚΟΝ	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 17/9 διά Λονδίνον
ΤΕΑΛΑΝΚΑ	56	3865	α. 'Αμβερσαν 17/8	ΦΑΛΑΚΟΝΕΡΑ	60	13789	α. Αγ. Φραγκοκόνον 6/9 διά Κορέαν
ΤΕΑΛΟΥΡΑ	55	3825	ε. 'Αμπούργον 18/9	ΦΑΜΙΛΑΥ ΓΙΟΥΝΤΥ	65	10116	ύπο παραλαβήν
ΤΕΛΕΝΔΟΣ	67	12162	α. 'Αμπού Ντάμπι 2/9 διά Χόγκ Κόκγ	ΦΑΝΗΣ	55	3382	εις Τζουνι 30/5/77?
ΤΕΜΕΡΑΡΕ	56	8995	α. Συκαπούρην 8/7 διά Βιετνάμ	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 9/9 διά Ειρηνικόν
ΤΕΤΗ Μ. (δ.)	60	20058	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΑΟΥΣΚΑΝΤΙΚΕΡ	65	8999	α. Γκουαγιάκιλ 30/8 διά Μπουενοβεντούρα
ΤΕΤΙΕΝ	63	9885	α. Γιοκοχάμα 1/9 διά Κιαραζάν	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Μπρεμερχάρεν 16/9 διά Λονδίνον
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	9892	α. Θάντερ Μπαί 14/9 διά Σ. Τζάνων	ΦΕΙΔΙΣΤΥ	50	5317	εις Πειραιά 10/6/78
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	14569	δ. Σκω 6/9 διά Λενινγκραντ	ΦΕΙΝΤΕΡΑ ΛΕΓΚΑΣ	69	12748	ε. Γλασκαύθην 1/9
ΤΖΕΙΤ'ΝΤ	74	8915	α. Γιαντάτα 30/8 διά Α. Αντζελες	ΦΕΙΝΤΕΡΑ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	α. Τολέδο 2/9 διά Λειθ
ΤΖΕΑ	62	9571	α. Ταμπικο 10/9	ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	62	10186	ε. Μπιλμπάο 15/9
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Καλκούτα 8/9	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Τάραντα 5/9 διά Παλέρμο
ΤΖΕΩΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΛΟΡΥ	62	16563	δ. Γιβραλτάρ 8/9 διά Βιρυττόν	ΦΙΛΙΑ	60	5523	δ. Κωνιόπολην 6/9 διά Μ. Θάλασσαν
ΤΖΕΣΣΕΝ	66	21388	ύπο παραλαβήν	ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Λός 'Αντζελες 10/8 διά Σιγκαπούρην
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Βενετίο 17/9	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10180	δ. Γιβραλτάρ 11/9 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΤΖΙΝΗ	61	11125	α. Γλασκώβην 13/9 διά Μάλμο	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.	67		

ΦΡΑΝΚ	70	2997	ε. Πειραιά 16/7	ΧΙΟΣ	58	9483	ε. Ταϊταγκόκ 7/9
ΦΡΑΝΚΙ	54	3470	ε. Μουμάρα 12/9	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	ύπο παραλαβήν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	α. Τάνι 12/9 διά Βομβάνη	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	ύπο παραλαβήν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	ε. Σίγκαπούρην 3/9	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	ε. "Ηστ Λόντον 15/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	ε. Φρετόδους 16/9	ΧΙΟΣ ΠΑΤ'ΛΟΤ	70	13241	ύπο παραλαβήν
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	69	13543	δ. Σουέζ 13/9 διά Βομβάνη	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ε. Ρουέν 16/9
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ε. Γκουαγιακίλ 12/9	ΧΛΟΗ	75	16421	α. Π. Λίνκολν 25/8 διά 'Οδησσόν
ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ	61	1194	δ. Πόρτ Σιδί 14/9	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	α. Ντακάρ 28/8 διά Μπόμα
ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ	63	1097	ε. Πειραιά 8/9	ΧΟΛΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	α. Βρέμην 29/8 διά Βραζιλίαν
ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ	69	4436	μετωνυμόθηση "ΜΑΙΡΗ ΜΠΕΘ"	ΧΟΛΣΤΕΝΛΑΝΤ	59	3988	α. Δάς Πλάμας 29/8 διά Σάντος
ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	10544	ε. Πουλιόνταν 16/9	ΧΟΛΣΤΕΝΣΑΝΤ	58	3821	δ. Σουέζ 17/9
ΦΡΟΝΗΣΗΣ	71	9885	α. Μπαούτο 4/9 διά Π. ντέ Μπούκ	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	9261	α. Σιγκαπούρην 6/8 διά Κορέαν
ΦΡΟΣΥΝΗ	56	9539	όργε εις Πειραιά	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ε. Μπρισμπάη 6/8
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Σκύο 10/9 διά Ρίγα	ΧΟΧΕΦΕΛΔ	67	9433	ε. Λονδίνον 17/9
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Τάμπα 25/8 διά Βομβάνη	ΧΡΙΣΤΑΝΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	ε. Μαντουλούντο 9/9
ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40417	α. Γένοβα 12/9 διά Σπέτζια	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	α. Βίζακοπατονάμ 12/9 διά Σιγκαπούρην
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Χιουστόν 4/7	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Λονδίνον 11/9 διά Λάγος
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Πόρτ Άρθουρ 9/9	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	ε. Σάντος 7/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Βανκούβερ 11/7 διά Κίναν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	α. Πόρτ Θρ Σπαίην 7/8 διά 'Αγκόλαν
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Στεπτίνον 10/9 διά Μουρμάνεκ	ΧΡΙΣΤΙΣΑ	69	28203	ε. Σάντος 18/8
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	ε. Γκότεννιμπουρκ 9/9	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.	58	10244	α. Γένοβα 12/9 διά Ταραντα
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ε. Τζένταν 5/9	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	64	2717	α. Σέτε 29/8 διά Βηρυττόν
ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	63	19543	όργε εις Χαλκίδα	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	εις Μυτιλήνη 11/2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ε. Ντώρμπαν 10/9	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	ε. Ρόττερνταμ 6/9
ΧΑΡΙΣ	65	5038	δ. Κωνίπολιν 15/9	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Αύγουσταν 10/8 διά Τριπολιν
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Γιουρόπορτ 18/8	ΧΡΥΣΟΥΛΑ II	49	3422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ε. Αμβούργον 18/9	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Κ.	54	3720	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΛΛΤ	69	10016	α. Λασούτοκα 14/9 διά ΗΠΑ	ΨΑΡΑ	56	8524	ε. Σάντος 4/9
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	68	10016	α. Κολόμπο 5/9	ΨΗΛΑ	65	12369	ε. Μπαούτο 9/9
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Κόρκ 13/9	ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	α. Φρέντρικοταν 13/9 διά Σαίν Λώρενς
ΧΙΑΝ ΖΕΥΦΡ.	69	10016	δ. Σουέζ 13/9	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Αμβούργον 12/9 διά Κίνα
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Ρότερνταμ 8/9	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Σούβα 9/9
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Ρέγκιον 14/9	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δ. Κωνίπολιν 30/8 διά Μαυρήν Θάλασσαν
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	α. 'Ηστ Λόντον 27/7 διά Πορτογαλίαν	ΩΤΟ ΓΚΑΛΦ	72	1339	α. Ντουμπάι 17/9 διά Καράτοι
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Ντώρμπαν 1/9 διά Ιαπωνίαν				
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Τοιβάτεβεκο 9/9				
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛΛ.	69	10016	α. Σίδνευ 21/8 διά Μπάραν				

Tá ύπο ξένας σημαίας

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	ύπο παραλαβήν	ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	ε. Καράτοι 13/9
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9813	α. Τζένταν 31/7 διά Κίναν	ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	α. Αιβόρνο 13/9 διά Σαβόνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9436	α. Μοντεβίδεο 6/9 διά Ρότερνταμ	ΑΝΑΣΑ (κ.)*	53	7570	δ. Σουέζ 25/7 διά Γκοζόν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Μπλάραν 5/9	ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΓΑΛΛΤ	67	21457	α. Ντώρμπαν 19/8 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	56	20153	α. Τελούκ Σεμάνια 3/9 διά Σιλικάπ	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. 'Αντιέφερ 1/8 διά ΗΠΑ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	48	4308	όργε εις Λεμεσόν 7/10/78	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Γκλάντστον 11/9 διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	56	20140	ε. Τελούκ Σεμάνια 16/9	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Κόρπους Κριστ. 7/9
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Ταΐμπα 4/9 διά Τσαμκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	67	1979	ε. Ντεμεράρδα 3/9	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Ντώρμπαν 9/9 διά Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV(π.)	61	6038	α. Ποροκρόνια 16/9 διά Ταϊταγκόκ	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Γιοκοχάμια 29/8 διά Μπαλμπόρα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	α. Λιβόρνο 16/9 διά Σικάγο	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	68	21418	δ. Παναμά 18/8
ΑΕΛΛΑΔ (δ.)	57	20745	όργε εις Πειραιά άπο 14/6/77	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Ντουμπάι 7/9 διά Γαλλίαν
ΑΖΕΛΑ (κ.)	54	1202	δ. Παναμά 21/8	ΑΝΕΜΗ (κ.)*	56	5660	ε. Χάιφα 17/9
ΑΘΕΝ (κ.)*	46	3921	όργε εις Πειραιά	ΑΝΟΙΑ (κ.)	64	11034	ε. Ταϊλάνδα 24/7
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. 'Αντιφαγκάστα 30/8 διά Τοκοπίλα	ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Λισσαβώνα 12/9 διά 'Ανγκρα
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	ε. Σετούμπαλ 21/8	ΑΝΝΑ (κ.)	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.δ.)*	56	12447	όργε εις Πειραιά άπο 3/7/75	ΑΝΝΑ Λ. (κ.)	60	3847	δ. Σουέζ 5/8
ΑΘΗΝΗΝ.ΝΤΗΜΟΚΡΑΣΥ (κ.δ.)*	51	8675	όργε εις Πειραιά άπο 14/5/75	ΑΝΝΑ Ξ. (κ.)*	51	4788	εις λας Πάλμας 26/7/78
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	ε. Λάδος 12/6	ΑΝΝΕΛΗΣ (πτ.)	55	3003	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΑΟΣ	60	10733	α. Γδύνια 17/8	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Πειραιά 16/7 διά Χαλκίδα
ΑΙΚΑΤ. Μ. ΓΟΥΑΝΑΔΡΗ	67	28646	ε. Λάδες 'Αντζέλες 4/9	ΑΝΣΩΝ (κ.δ.)	59	19801	α. Ρεάθερ 31/8
ΑΙΓΑΚΟΝ*	71	27958	α. Γιοκοχάμια 18/8 διά Μιζουσίμα	ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κ.)	44	3174	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΓΑΙΑΝΤ Κ. (π.)	49	1502	όργε εις Πειραιά άπο 3/1/5	ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	56	3990	α. Πειραιά 25/7 (επισκευα)
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	δ. Σουέζ 10/9	ΑΝΤΙΚΛΙΖΟ (δ.)	59	16047	ε. Σιγκαπούρην 6/9
ΑΙΓΑΙΑΝΙΑ Δ.Μ.	52	2517	όργε εις Πειραιά 6/2/74	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (π.)	53	8202	δ. Κωνίπολιν 9/8 διά Μπουργκάς
ΑΙΓΑΙΗΝΕ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	α. Λάδα Πάλμα 16/9 διά Λάγος	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	δ. Ντουμπάι 11/9 διά Χάρρον
ΑΙΓΑΙΗΝΕ ΣΥΜΦΩΝY (κ.)*	66	8943	α. Πουάν Νουάρ 18/8 διά Πόρτ Τζεντίλ	ΑΝΤΩΝΙΟΣ II (κ.)	55	1501	α. Πειραιά 15/9 διά Ιταλίαν
ΑΙΓΑΙΗΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.δ.)	61	21099	α. Ρίο 'Ιανέριο 10/9	ΑΝΤΩΝΙΟΣ III	77	38514	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 26/8
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΓΑΛΛΤ	72	57802	ε. Ρεάθερ 24/8	ΑΙΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ε. Πειραιά 3/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	71	57830	α. Κόρπους Κρίσι 22/8 διά Γιβραλτάρ	ΑΠΟΛΩΛΩΝ*	68	27989	δ. Μπρούνουμποւελ 3/9 διά Μπ. 'Αυρες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΥ	69	51627	ε. Σιγκαπούρην 8/9	ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΑΛΟΥΡY	57	9852	δ. Πόρτ Σιδί 14/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	75	117340	ε. Σιγκαπούρην 14/9	ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)	56	5230	α. Κέιτ Τάουν 13/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (π.)*	56	8257	α. Ντώρμπαν 21/8 διά Σαρζά	ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	α. 'Αντεν 28/8 διά Ούμ Σάιδ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Λάδες 'Αντζέλες 6/9 διά Σιγκαπούρην	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Κουτούκο 28/8 διά 'Ακαζούτλα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (δ.)	75	117342	δ. Ντουμπάλ 3/9 διά Ρότερνταμ	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Μασσαλία 28/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57802	ε. Κούριπον 3/9 διά Σιγκαπούρην	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Είβονγκαουθ 13/9 διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΙΛΕΑ	73	8824	ε. Μαυρίκιον 28/8	ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	66	1163	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΛΕΚ (κ.)	53	4702	ε. Ντουάλδα 25/8	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	1087	α. Κιότζα 4/8 διά Τρίπολιν
ΑΙΛΕΝΤΙΑ'ΙΑ (δ.)	70	51615	α. Σιγκαπούρην 1/9 διά Π. Κελάγκ	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	56988	ε. Φιλαδέλφειαν 9/9
ΑΙΛΕΝΔΑΝΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	35280	ε. Πόρτανταν (Με.) 12/9
ΑΙΛΕΝΔΑΝΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	α. Πειραιά 20/5	ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)*	68	48559	α. Γιουροπόρ 12/9 διά Γιβραλτάρ
ΑΙΛΕΝΔΑΝΡΟΣ Σ.	77	126621	α. Μίλφ. Χάφεν 26/8 διά Περσικόν	ΑΣΤΗΡ ΙΙ (π.)	62	5482	α. Πόρτ οφ Σπαίην 26/8 διά Σουρινάμ
ΑΙΛΕΝΔΑΝΡΟΥΠΟΙΔΙ*	58	4877	ε. Ντώρμπαν 13/9	ΑΣΤΕΡΟΝΑΥΤΗΣ (κ.)	57	2106	δ. Μπρούνουμποւελ 12/9 διά Καναρίους
ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)*	44	2740	όργε εις Αντίκυρα	ΑΣΤΡΟΣ	75	14523	α. Πόρτανταν 6/9 διά Βηττόρια
ΑΙΛΙΤΑ (κ.)	57	2404	δ. Σαΐδ 10/9	ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13074	α. Σιγκαπούρην 7/9
ΑΙΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	α. Ροάριον 7/9 διά Μπάκ. Μπλάνκα	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Σιγκαπούρην 7/9
ΑΙΛΕΛΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Σιγκαπούρην 2/9	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	α. Τζουμάρα 4/8
ΑΙΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Λιβ.)	64	1706	ε. Φελιξιόδους 16/9	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	α. Νέαν 'Ορλεάνην 11/9
ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕ'ΥΟΡ (Λιβ.)	66	2309	ε. Πειραιά 11/9	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	65	24314	α. Κάλουντυποργ 7/9 δι

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	α. Λός "Αντζελες 10/9 διά Βομβάνη	ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ (κ.)	59	4668	δ. Σουέζ 18/8 διά Γκιζάν
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	β. Βομβάνη 23/8	ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΠΤΕΡ	67	20959	δ. Παναμά 1/9 διά Ρόττερνταμ
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	ε. Σάρρος 13/9	ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	66	20959	α. Σηνάτ 5/9 διά Ισπανίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	2731	δ. Πόρτ Σάιδ 4/9 διά Έλλαδα	ΙΟΣ (κ.)	51	3386	όργει εἰς Πειραιά 7/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ε. Σιγκαπούρην 5/9 διά Νιουπάρι	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Άνκόνα 22/8 διά Τρίπολιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4636	ζ. Μαρακάπιο 26/8	ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Τόπο 8/9
ΓΙΟΛΑΝΤΑ Κ. (π.)*	56	2158	α. Άυβρεραν 12/9 διά Λεμεσόσ	ΚΑΛΑΙ (κ.)	52	2775	α. Αύγουστον 14/7 διά Σ. "Αντίοχο
ΓΙΟΥΡΟΠΗΡΗΣ (κ.)	69	12087	ε. Μπαντζάνι 17/9	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	ε. Χοντέντα 28/8
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ Κ.*	57	4983	δ. Κωνιπόλιν 7/9 διά Βάρνα	ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Χοντέντα 26/8
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΦΡΗΝΤΟΜ Κ.*	53	8504	δ. Πόρτ Σάιδ 26/7 διά Μιζουράτα	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	α. Π. Χώκουπερ 15/9 διά Φιλαδέλφεια
ΓΙΚΑΖ ΠΙΟΥΝΙΤΗ (δ.π.)	62	4137	α. Πειραιά 12/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 23/10/78
ΓΚΑΖ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ (δ.π.)*	65	4183	δ. Πόρτ Σάιδ 14/9	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.)	61	9516	δ. Παναμά 6/9
ΓΚΑΖ ΠΟΓΡΚΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Λειζέρες 9/9 διά Κάλιαρι	ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.	56	8203	α. Τζάκσονβιλ 24/8 διά Παναμά
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ*	62	8530	ε. Σόνια 27/8	ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	όργει εἰς Πειραιά 26/3/78
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Γιβραλτάρ 30/8 διά Λάγος	ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	ε. Χοντέντα 1/9
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	ε. Θέουτα 20/8 διά Τρίπολιν	ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	α. Χάρηρην 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	ε. Σάρρα 8/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	ε. Μπάραν 6/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΑΡ (κ.)	74	3279	α. Γκάλιβερτον 29/8	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Μπιζέρια 4/9
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	δ. Σουέζ 18/8 διά Σαγκάνη	ΚΕΛΛΑΙ Α. (π.)*	58	1001	α. Λα Γκουλέτ 7/9 διά Βαρκελώνην
ΓΚΡΕΙΤΣ ΚΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)*	56	1477	ε. Λάς Πάλμας 23/7	ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)	58	11765	είς Πειραιά 27/9
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ξ. Εωνίδης 5/9	ΚΑΙΔΙΟ (π.)	56	1743	α. Σετουμπάλ 29/8 διά Μαδέρα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.)	61	13202	δ. Μπρούνωμπουτελ 2/8 διά Ροστόκ	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	α. Τακόμα 1/9 διά Ιαπωνίαν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12040	ε. Λισσαβώνα 4/9	ΚΟΡΙΝΓΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. Χάλιφας 8/9 διά Π. λα Κρούζ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.π.)*	57	9433	είς Πρέμα (επισκευαί)	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	είς Πειραιά ώπτο 8/2
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΟΥΓΙΝΤ	70	11329	α. Λάγος 5/9 διά Αμπιτζάν	ΚΟΣΜΙΚ	53	1598	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 14/3/76
ΓΟΥΙΝΤΝΦΡΟΣ (κ.)	62	1427	ε. Λάγος 11/9	ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΛΑΤΖ (κ.)	55	1863	α. Αλεξανδρειαν 1/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	α. Πειραιά 1/9 διά Γιβραλτάρ	ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΜΠΗΤΣ (κ.)	55	2996	α. Σέτε 20/7 διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	δ. Πόρτ Σάιδ 17/9	ΚΡΕΩΝ (κ.)	56	1802	α. Πειραιά 8/9 διά Ισπανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22817	ε. Πειραιά 13/9	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ζ. Χιούποταν 20/6	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	δ. Πόρτ Σάιδ 14/9
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22782	δ. Κωνιπόλιν 1/9 διά Όδησσον	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 19/10/74
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΕΙ'ΜΠΟΡ	68	23347	δ. Παναμά 10/9	ΚΥΝΩΙΑ*	69	11315	α. Μπαγκόκ 29/8 διά Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23347	ε. Βενετία 7/9 διά Ραβέννα	ΚΥΝΩΙΑ Γ.*	74	8896	ε. Τζάκσονβιλ 9/9
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Γιβραλτάρ 19/8 διά Κάμπαρ	ΚΥΡΑ ΚΙΤΣΕΝΑ (κ.)	51	2133	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ροάριο 12/9	ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	ε. Τέντα 3/9
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	α. Έμπειρη 7/9 διά Κωνιτάνζαν	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	ε. Νέαν "Ορθεάνην 10/9
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΟΥΟΥΕΤ (δ.)	69	41477	δ. Ντουμπάτι 28/8 διά Γκουάμ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)*	51	2430	ε. Βοστώνην 8/4
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	δ. Γιβραλτάρ 28/8 διά Νέαν "Ορλεάνην	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	ε. Πιοκοχάμα 6/9
ΓΟΥΟΡΑΝ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	δ. Γιβραλτάρ 15/8 διά Τέξας	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΡΥ (δ.)	53	11230	όργει εἰς Πειραιά 1/3/74
ΓΟΥΟΡΑΝ ΡΗΖΩΛ (δ.)	72	114710	δ. Ντουμπάτι 18/8 διά Μποναΐρ	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Π. λ Πέρ 5/8
ΓΟΥΟΡΑΝ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Βιτόριος 12/8 διά Φουκουγύμα	ΛΑΜΔΑ'	59	7919	ε. Σέτε 5/9
ΓΟΥΟΡΑΝ ΣΧΟΡ (δ.)	78	126261	είς Γκρήνοκ υπό συμπληρώμαν	ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	α. Λείκ Τσάρλς 20/8
ΓΟΥΟΡΑΝ ΣΧΟΑΡ (δ.)	126260	α. Μπούλινος 16/9 διά Περσικόν	ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	ε. Βομβάτην 29/8	
ΓΟΥΟΡΑΝ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Μπούλεν Μπούν 24/8	ΛΑΡΑ (π.)	65	9091	α. Νέαν "Υόρκην 30/8 διά Βενεζουέλα
ΓΟΥΟΡΑΝ ΧΗΡΟ (δ.)	70	100175	δ. Ντουμπάτι 13/9	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.)	61	9545	δ. Κωνιπόλιν 13/8 διά Κωνιτάνζαν
ΓΟΥΟΡΑΝ ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ε. Τέντα 8/9	ΛΑΣ (κ.)	51	1544	α. Μάλτα 13/9
ΓΟΥΟΡΑΝ ΧΟΡΑΙΤΖΟΝ (δ.)	72	102326	δ. Ντουμπάτι 7/9 διά Ιαπωνίαν	ΛΑΣΙΑ (κ.)	48	8388	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 5/3/77
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	ε. Τέντα 2/9	ΛΕΜΠΟΔΑΝ (κ.)	60	4068	α. Τζέντα 2017 διά Γκιζάν
ΔΑΝΙΗΛ (π.)	53	1552	α. Βηρυττόν 7/8 διά Πειραιά	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Ήράκλειον 24/8 διά Πειραιά
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	δ. Σεβέν "Αϊλ. 16/9 διά Μόντρεαλ	ΛΕΥΤΕΡΗΣ (κ.)	58	8640	δ. Σουέζ 26/8 διά Ίνδιαν
ΔΗΝΟΣ	59	9493	α. Πειραιά 17/8 διά Ρουμανίαν	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Εμπειρ 5/9 διά Ν. "Ορλεάνην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1655	ε. Πειραιά 7/9 (ΕΠΩΔΗΘΗ)	ΛΗΝΤΣ (κ.)	61	7012	α. Χονιάρη 1/9 διά Απία
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)*	56	8789	α. Θέουτα 29/8 διά Γελάτοι	ΛΙΑΔΑ (π.)	50	2734	ε. Αμπιτζάν 2/1/78
ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ (κ.)	54	2716	είς Γλασκωβίου 12/3/78 (επισκευαί)	ΛΙΑΝΑ Υ. (π.)	52	5762	ε. Βαλέντια 14/9
ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Νόρτενχεμ 7/8	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ. *	68	39617	δ. Φιλαδέλφεια 13/8 διά Χιούστον
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Σάντος 12/9	ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	α. Μαυρίκιον 13/9 διά Π. "Ελίζαμπεθ
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	2282	αργει εἰς Πειραιά 4/9/77	ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	ε. Ριο "Ιανέριο 30/8
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Ντουμπάτι 25/8 διά Κόραλ άλ Αμάγια	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	α. Δός "Αντζελες 12/9 διά Γένοβα	ΜΑΔΟΥΡΙ (κ.)	66	2186	α. Λιβύρνη 16/9 διά Τρίπολιν
ΕΙΡΗΝΗ ΠΩ (π.δ.)	65	42377	α. Γκάλιβερτον 27/8	ΜΑΙΡΗΡ. Κ. ΖΩΗ (μ.)	75	136991	α. Μποναΐρ 1/8 διά Περσικόν
ΕΙΚΤΟΡ (κ.)*	72	4922	α. Νέαν "Υόρκην 22/8 διά Δυτ. "Αφρικήν	ΜΑΙΑ'ΣΤΡΟΣ	59	16840	α. Γκάλιβερτον 1/9
ΕΙΕΔΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	ε. Χοντέντα 30/8	ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)	43	1593	όργει εἰς Βοριδήσιον 19/3
ΕΙΕΔΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	α. Καρβάγενην 25/8 διά Άλεξανδρειαν	ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.τ.)	52	2352	είς Αμπιτζάν 13/4/78
ΕΙΑΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	δ. Παναμά 2/9	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Καρυγι "Αϊλ. 8/8 διά Μαντράς
ΕΙΑΕΚΤΡΑ (κ.)	54	6701	α. Λειζέρες 13/9	ΜΑΡΙΑ Π. (π.)	55	3003	α. Αύγουστον 6/8 διά Γκιζάν
ΕΙΕΝ*	67	27989	δ. Παναμά 31/8 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΡΙΑΕΛΑ ΝΤ. (κ.)	58	9507	ε. Ταρτούς 26/7
ΕΙΕΝΕΔΗΣ ΙΙ (κ.)	57	8219	δ. Σουέζ 12/8	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Π. "Αρθουρ 7/8 διά Εσκράβος Ρίβερ
ΕΙΕΝΕΡΖΟΠΟΛΙΣ (δ.)*	73	17042	α. Ρίο Γκράντες 3/8 διά Ιταλίαν	ΜΑΡΙΑΛΑΚΙ (κ.)	57	5943	είς Πειραιά 3/3 (επισκευαί)
ΕΙΑΚΑ	74	132034	α. Τουδιμάχ Τέρμ. 25/8 διά ΗΠΑ	ΜΑΡΙΔΑΙΚΙ (κ.)	53	5471	ε. Δάγος 9/9
ΕΙΛΛΙΝΑ	60	10519	δ. Ταράρδ 23/8	ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	67	43649	ε. Φάς 3/9
ΕΙΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	δ. Γιβραλτάρ 30/8 διά Βιτόριο	ΜΑΡΙΝΑ Τ. (κ.)	64	38568	δ. Πόρτ Σάιδ 12/9
ΕΙΛΛΕΣΠΟΝ ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)*	67	47344	α. Νέαν "Ορλεάνην 20/8	ΜΑΡΙΠΑΤΡΟΛ (δ.κ.)	57	8903	είς Πειραιά 21/4/77
ΕΙΛΛΕΣΠΟΝ ΚΟΝΚΕΣΤ	77	22893	δ. Τόμπα 24/8	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	11744	α. Σαν Χουάν 5/9 διά Νασάου
ΕΙΛΛΕΣΠΟΝ ΣΠΑΛΕΤΟΡ (δ.)*	75	60491	δ. Κωνιπόλιν 20/8 διά Ρωσίαν	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	έξωθι Σιντι Κρέρ ώπτο 23/8
ΕΙΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*	52	8255	α. Έγγραφον 24/7 διά Βανκούβερ	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	α. Σουέζ 1/9 διά Ράς Σουκείρ
ΕΙΑΜΙΝΑ (κ.)	65	1113	δ. Σουέζ 1/8 διά Ίράκ	ΜΑΡΙΣΑΦ (δ.κ.)	51	7797	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 31/8/74
ΕΙΑΡΕΞΙΣ (κ.)	61	10444	δ. Σουέζ 5/9 διά Ίαππην	ΜΑΡΙΩΝ	65	10596	δ. Παναμά 30/7 διά Ειρηνικόν
ΕΙΦΕΡΟΣ (δ.)	56	9212	α. Μπλ. "Αυρες 22/8 διά Αίτην	ΜΑΡΙΩΝ	65	17238	ε. Νάντη 26/8
ΕΙΦΥΡΑ (κ.)	52	9592	α. Πειραιά 1/8 διά Ιαπωνίαν	ΜΑΤΣΕΖΤΙΚ (δ.)	65	34185	ε. Γκάλιβερτον 4/9
ΖΑΚ (π.)	62	10028	α. Πλότος 9/9	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ Ι (κ.)	55	2261	δ. Γιβραλτάρ 6/6 διά Βενετία
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)*	61	1841	ε. Πειραιά 5/9	ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	δ. Π. "Ελίζαμπεθ 7/9
ΖΕΙΣΥ Ι (π.)	60	17447	ηπό παραλήνη	ΜΕΛΙΝΤ (δ.)	57	11652	όργει εἰς Πειραιά ώπτο 1/7/75
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. Παναμά 3/9	ΜΕΛΙΝΤΙΝ (π.)	57	1742	α. Τρίπολιν Λιβάνου 8/3
ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.)	64	3947	α. Νέαν "Ορλεάνην 8/7	ΜΕΛΠΩ ΔΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	α. Χάρηρην 26/8 διά Περσικόν
ΖΩΗ (δ.)	67	43231					

ΜΠΡΑΒΟΛΤΟΝΑ (π.)*	55	5233	δ. Παναμά 2/8	ΡΑΦΑΕΛΑΔΑ (π.)*	58	8074	ε. Βαλίς Μπαι 17/9
ΜΠΡΙΤΣΟΛ (κ.)	64	8403	δ. Παναμά 4/9	ΡΗΓΚΑΛ ΣΕ'ΙΜΠΕΡ*	61	14500	ε. Συγκαπούρην 26/8
ΝΑΓΟΣ	61	9037	ε. Συγκαπούρη 15/9	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ε. Τενερίφην 16/9
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Κόριτσον 4/9 διά Μέσω 'Ανατολή	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	δ. Σουεζ 25/8
ΝΕΔΑ (κ.)*	61	1458	α. Πειραιά 7/9 διά Μήλον	ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	5058	ε. Ντώρμπαν 18/9
ΝΕΔΩΝ (κ.)*	55	3709	α. Μπαχρέν 27/8 διά Καράτοι	ΡΙΟ ΕΑΔ.	70	16147	δ. Σουεζ 16/9
ΝΕΛΣΟΝ (κ.)*	58	10139	ύπο ποραλόθην	ΡΙΟ ΜΑΡ.	65	16334	α. Αύγουσταν 23/8 διά Μπ. 'Άυρες
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	οργεί εις Πειραιά από 14/8/75	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Σάν Συμπασιάν 26/8
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	οργεί εις Πειραιά από 23/12/73	ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	56	12279	α. Πόρτ Τζέρου 15/9
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	δ. Παναμά 7/9	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Πασάργες 6/9 διά ΗΠΑ
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	ε. Τεργέστην 6/9	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΟ (κ.)	56	1380	α. Πειραιά 11/8 διά Αλγέριον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	60	11632	α. Συγκαπούρη 12/9 διά 'Ινδιαν	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝ	72	11506	ε. 'Ακαμπα 5/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (κ.)	68	86521	δ. Γιβραλτάρ 8/9 διά Μπράς Τέρμ.	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΙΝΕΡ	75	29560	ε. Βανκούβερ 30/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)*	56	5485	ε. Άλεξανδρειαν 20/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	72	11506	ε. Κοατζακούλακος 16/8
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	57	4981	α. Πειραιά 5/9 διά Νιγηρίαν	ΣΑΝ ΡΑΤΖ (κ.)	59	2948	ε. Μαυρικίου 7/9
ΝΙΚΟΣ ΝΑΣΟΣ (κ.)	59	2163	α. Αγυούσταν 29/8 διά Λάγος	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	11171	α. Σουεζ Ράιντικ Π. 17/8 διά Τρίνινταν
ΝΙΚΟΝ ΛΑΦΑ (κ.)	65	9312	δ. Σουεζ 24/8 διά Μπ. 'Αμπάς	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	11171	α. Ράς Τανούρα 27/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΓ'ΙΣ (κ.)	60	13458	α. Δος 'Αντζελες 17/8 διά Κελλούγκ	ΣΑΝΔΑΚ (κ.)*	66	3314	α. Πόρτ Χάρκουρτ 21/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΤΑΝΤ	67	4100	α. Πόρτ Σαΐδ 2/17	ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.)*	70	2653	α. Σάφι 13/8 διά Νιγηρίαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ*	67	22817	δ. Σκώ 22/8 διά Λένινγκραντ	ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Ζαρζά 9/9
ΝΟΡΘ ΣΗ (π.)*	57	25837	δ. Κουνιτοκιν 5/9 διά Μαύρην Θάλασσαν	ΣΑΝΠΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	ε. Τακόμα 6/8
ΝΟΡΘΓΟΥΙΝΤ	70	3220	δ. Ριγέκιαν 16/5 διά Τριπολίν	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Μπιμόντ 1/9
ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)	65	12063	δ. Λάγος 16/9 διά Κάλαμπαρ	ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	ε. Λάγος 17/9
ΝΟΤΟΣ	50	1236	α. Καζαπούλαντα 12/9 διά Κενίτρα	ΣΑΟΥΘΕΡΗ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	58	18183	άργει εις Πειραιά από 22/3/75
ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ (κ.)	57	2741	ε. Λάγος 17/8	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΤ (δ.)	59	18183	άργει εις Πειραιά από 3/11/74
ΝΤΑΙΟΥΜΠ (κ.)	60	9791	α. Μπάραν 7/8	ΣΕΓΚΟΛΕΝ (κ.)	59	1597	α. Άνκόνα 12/8
ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	12805	α. Ασνόντον 11/9 διά Μπαγιόν	ΣΕΙΡΙΟΣ Ι (π.)	49	2339	δ. Σουεζ 4/2 διά Κορέαν
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ (κ.)	60	3697	εις Σουεζ 14/3	ΣΕΛΕΥΚΙΑ (δ.)	69	92382	α. 'Αιμπού όλ Μπουκούς 22/6
ΝΤΟΑΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	εις μεσογειακός μεταφοράς	ΣΗ ΛΑΚ (κ.)*	61	8701	α. Βρέμην 19/9 διά 'Αμβέρσαν
ΝΤΟΑΦΙΝ ΟΛΙΒΙΑ (δ.κ.)	60	12805	α. Ρότερνταν 5/9 διά Γιβραλτάρ	ΣΗ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	71	11055	α. Βενετία 3/9
ΝΤΟΑΦΙΝ ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κ.)*	58	6354	δ. Μπρουνιμπούτελ 5/9 διά Ροστόκ	ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)*	61	8701	α. Χόμπρην 17/9 διά Ρίο 'Ιανέρο
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	α. Ρότερνταν 16/9	ΣΗ ΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)*	55	4550	εις 'Υουνίντεν από 19/2
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	ε. Σ. Τζώ 8/9	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ε. Αιμέρσαν 16/9
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10483	ε. Κόντιλα 24/8	ΣΗΤΡΕΙΝ ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	δ. Σουεζ 12/9 διά Τζένταν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Άλεξανδρειαν 26/4 διά Ρ. Σουκείρ	ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.δ.)	58	12982	ε. Χόλτια 11/9
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	εις Π. Σαΐδ από 4/8/77	ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)	56	8267	εις Ταματάβε 13/5/78
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δ. Σουεζ 14/8	ΣΗΦΑΡΕΡ*	56	8785	α. Κουβέιτ 15/9
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΙΦΑ (κ.)	70	14095	δ. Συγκαπούρην 13/9 διά Π. Κελάγκ	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λάγος 16/8
ΟΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Νέαν 'Ορλεάνην 2/9	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Όταρού 1/9 διά Ταμακούλι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Ντουμπάτι 10/9 διά Ούμ Σάιδ	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Βρέμην 6/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΑΞ (δ.)	69	97468	α. Γιουροπόρος 9/9 διά Στουμπάλ	ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Μπορντώ 21/8 διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	α. Έκαρπόρος Ρίβερ 25/7 διά Π. 'Αρβουρ	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1096	α. Κιότζιν 30/8 διά Βεγγάζην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΓ'ΑΝΣ (δ.)	70	97206	α. Κάρυκ 'Αιλ. 25/8 διά Δουνικέρκην	ΣΚΑΤΑ' (κ.)	57	6494	α. Μπάραν 25/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	70	97206	δ. Ντουμπάτι 13/9 διά Ράς όλ Καιμάχ	ΣΚΑΤΑ' ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	1280	εις Λάγος 30/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	α. Κουβέιτ 3/8	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	εις 'Αμπιτζάν 8/9/75
ΟΛ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	70	97466	δ. Σουεζ 16/9 διά Ήμερα 'Αχαρντί	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	ε. Κοπέρ 12/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	α. Κάρυκ 'Αιλ. 3/9 διά Κόρ όλ 'Αμραία	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ (κ.)	63	2280	δ. Παναμά 18/8 διά Σουέζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	δ. Ντουμπάτι 17/8 διά Γιουροπόρτ	ΣΝΟΙΑΣ ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	ε. Σαφάγκα 10/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	α. Λαζάν 1/8 διά Γιουροπόρτ	ΣΠΑΡΤΑΚΟΣ (κ.)	58	9650	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΣ'ΖΟΝ (δ.)	72	106123	α. Ράς Τανούρα 4/9	ΣΠΗΛΑΙΑ	78	12518	α. Μπιμόντ 28/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΤ (δ.)	65	38607	ε. Μόλτα 6/9	ΣΠΙΡΟΤ (κ.)	44	4136	άργει εις Πειραιά από 1/9/75
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΜΣ (δ.)	64	32380	α. Νέαν 'Ορλεάνην 19/8	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	48	2377	δ. Σουεζ 7/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δ.)	65	32478	α. Φιλαδέλφεια 12/8 διά Κιουρασάο	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 26/7 διά Θεσσαλονίκη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΡΗ'ΙΣ (δ.)	65	32407	ε. Ράς Γκαριμ 12/9	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Π. Έκλιζαμπεθ 1/9 διά Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Κουβέιτ 2/9 διά Σούκνα	ΣΤΕΛΛΑ (κ.)	55	3398	α. Ριγιέκα 7/8 διά Ταρτούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	α. Τζουάμιας Τερμ. 5/9 διά ΗΠΑ	ΣΤΕΛΛΑ Κ. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128990	α. Τζουάμιας Τερμ. 5/9	ΣΤΕΡΝΑΙΑ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Λάγος 11/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	α. Μπούλεν Μπάτη 28/7	ΣΤΟΙΤ' ΙΝΤ (κ.)	56	6500	εβδομάθη εις 25.54 Β - 134.34 Α 19/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δ. Γιβραλτάρ 14/9 διά Δά Σκίρα	ΣΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Μπεντί 10/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓΓΙΝΗ	66	15625	δ. Σκώ 7/9 διά Λένινγκραντ	ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5425	εις Σαρδόννα 29/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	δ. Σκώ 8/9 διά Λένινγκραντ	ΤΖΟΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	ε. Άλεξανδρειαν 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	δ. Σκώ 25/8 διά Ρίγα	ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει εις Πειραιά 12/2/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥ	65	15577	δ. Κουνιτολιν 15/9	ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	δ. Γιβραλτάρ 10/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	65	15516	δ. Σκώ 22/8 διά Λένινγκραντ	ΤΟΕΩΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	α. Ρίο Γκράντες 31/8 διά 'Ινδιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤ'Σ	69	15688	α. Ροζέριο 7/9 διά Παρανάγκουα	ΤΟΥΑΥΑ (κ.)	53	8190	ε. Πόρτ Σαΐδ 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ	67	15697	α. Δάς Πάδμας 30/8 διά Μπ. 'Άυρες	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Τακόμα 9/8 διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	α. Νέαν 'Ορλεάνην 8/9	ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	άργει εις Χαλκίδα από 18/9/77
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΠ (δ.)	75	40559	α. Πόρτανταν (Μ) 11/9 διά 'Αρούπλα	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	56	3901	ε. Κάλιαρι 3/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΠΑΡ (δ.)	79	59882	δ. Γιβραλτάρ 13/9 διά Λένινγκραντ	ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	64	28311	α. Νέαν 'Ορλεάνην 9/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΥ (δ.)	63	30574	α. Πειραιά 30/8 διά Ν. 'Υρκην	ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Ιψηγούτα 6/8 διά Τριπολίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	30581	ε. Νίρωπταν 31/8	ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	α. Χάμπτον Ρόδες 6/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΊΜ (δ.)	65	15178	ε. Φόρεις 12/9	ΥΒΩΝΗ ΙΙ (π.)	64	10009	α. Αγ. Φραγκίδον 22/8 διά Χιλήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	64	47493	ε. Γκάδετστον 8/9	ΥΖΟΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Μάλαγκα 15/9	ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	71	105784	εις μεσογειακός μεταφοράς
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ (κ.)*	56	1581	δ. Πόρτ Σαΐδ 13/9	ΦΑΛΚΟΝ (III. π.)	51	995	α. Σύνθομο Βος 28/8 διά ΗΠΑ
ΟΝΗΣΙΔΑΙΟΣ (κ.)*	63	24704	ε. Οζάκα 5/9 διά Τουντσιάν	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	ε. Μπεντέλει 5/9
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)*	51	3952	ε. Ταραγκόνα 29/8 διά Ροζέριο	ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	ε. Μπεντέλει 14/3
ΟΣΕΑΝ ΑΙ'ΟΝ (δ.)	70	79001	ε. Νίου Σάν ΖΗ 14/8 διά 'Ιταλίαν	ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	ε. Βηρυττόν 14/6
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δ. Κωνσταντίνοβ 16/8 διά Βατόνια	ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	ε. Κόρκ 18/9 διά Σ. Μαλό
ΟΣΤΡΙΑ II	71	20571	ε. Νέαν 'Ορλεάνην 4/9	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	δ. Π. Σαΐδ 9/8 διά Ροβέντανα
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΙΟΣ II (κ.)*	38	2499	δ. Νέαν 'Ορλεάνην 4/9	ΦΕΛΙΣΙΑ Β. *	78	15950	άργει εις Σιγκαπούρην από 13/9/76
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.)	73	20354	δ. Νέαν 'Ορλεάνην 17/9 διά Σαγκάνη	ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Αιμέρσαν 18/9
ΠΑΛΛΥΡΑ (δ.)	67	47081	α. Δάγος 29/8 διά Σουύρρη	ΦΙΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΓ'ΙΤ (π.)	43	6338	εις Τακόμικο από 12/7
ΠΑΝΔΟΜΕΡΙΤΗΣ (κ.)	49	4727	α. Σπαλάτον 10/9 διά 'Αλεξανδρειαν	ΦΙΩΔΕΛ (κ.)	57	15406	εις Σαν Νικολας από 18/12/78
ΠΑΠΑΓΕΩΡΗΣ (κ.)	59	5223	α. Ταραγκόνα 24/7 διά Χάρκουρτ	ΦΟΡ ΦΛΑΓΓΑ (π.)	43	8794	α. Πόρτ Νουάρ 3/9 διά Αιγύπτου
ΠΑΠΑΜΟΡΙΣ (κ.)	58						

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

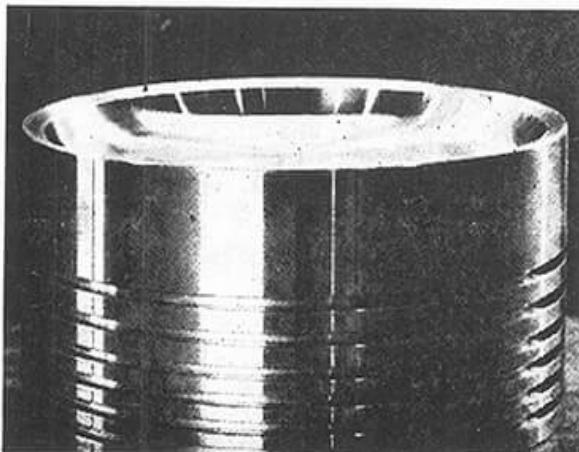
This kind of job needs more

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

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 464

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st October 1979

FOREIGN EXCHANGE FROM SHIPPING

Foreign exchange earnings from shipping again headed the list of Greece's revenues from invisible sources. Bank of Greece's figures for January to July 1979 gave total earnings from shipping as \$840 million, from tourism as \$743 million and from emigrants' remittances as \$587 million. Shipping earnings also marked the largest percentage increase compared to the others the figures being 27.5%, 21.8% and 11.4% respectively compared to the totals for the same period in 1978.

Shipping earnings also make up 43.73% of invisibles and 38% of total exports during the seven-month period.

Once again we must point out that the Bank of Greece's figures consistently neglect items which should be included in the total figure for shipping earnings which is, in fact, much higher.

Nevertheless, our invisible earnings do not cover our balance of payments gap which has increased from \$873 million in 1978 to \$1,356 million in 1979 for the first half of the year. And the gap could be covered if steps were taken to increase shipping earnings by developing our ship repair industry as we have so often pointed out in the past.

FOREIGN EXCHANGE DEPOSITS

Deposits in foreign exchange in Greek banks by seamen and Greeks working abroad have proved to be a steady source of short-term capital inflows which have done much to balance our foreign payments. Their importance was stressed by the Prime Minister himself in his speech in Salónica at the opening of the Fair. The country's economic leaders should bear this in mind and we mention it in the context of the difficulties that have arisen in the application of the law concerning customs tax exemptions for seamen about which there is a comment in our Greek section.

REPAIR BASES

The Economic Committee, meeting recently under the chairmanship of the Minister of Coordination Mr. Constantine Mitsotakis has studied the proposals of the Ministry of Mercantile Marine on the infrastructure both technical and financial, of the shipbuilding

and ships repair sectors of Greek Industry.

The Committee has already accepted the proposal for the creation at the Ministry of Mercantile Marine of a coordinating organ which would occupy itself with this sector of industry.

The Committee also examined the proposal for the creation of a repair base at Selinia in Salamis and has set up a sub-committee to look into the matter.

Finally the Committee examined the subject of financing repair bases with working capital to enable them to offer credit facilities to owners who have their ships repaired in Greece. A resolution to this effect is expected shortly from the Currency Committee.

We are glad to see that even at this late date, the government is doing something about the ship repair industry. This is entirely due to the efforts and initiatives of the Minister, Mr. Kefaloyannis and the Secretary-General of the Ministry, Mr. Sarlis.

THE CENSUS

The final results of the census of seamen serving on November 30, 1978 on Greek-flag ships and on foreign-flag ships under contract with NAT, which were released the other day, do not differ at all from the original estimates. 69.1% of the crews employed on Greek-flag ships were Greek and 30.9% were of other nationalities. The proportion of foreign-flag ships under contract with NAT was 58.7% and 41.3% respectively.

In announcing the final figures of the census, the Minister of Mercantile Marine, Mr. Kefaloyannis, stated that the presence of 6% more foreigners on Greek-flag ships than provided for by the law (25%) could be attributed to the tolerance shown by the authorities in view of the exceptional conditions that prevailed in 1977-1978. He added that the view had been advanced that the 25% limit did not apply to ships registered under Article 13 but that this was not so and the Ministry's target was to replace this 6% with Greek seamen. If they could not be found, other measures would be taken.

Meanwhile, the Ministry would undertake to find out how many Greek seamen were not currently employed for various reasons (exams, holidays, health, etc.) and how many possessed seamen's books but had taken up other occupations.

On the subject of bilateral agreements between shipowners and foreign unions the

Minister said this was a matter that concerned the owners and PNO and not the Ministry.

In any event, the census has proved that there is a serious shortage of Greek seamen which has been covered by the employment of foreigners and that the State should take decisive measures to meet the situation. For the present, all it can do is to allow a greater percentage of foreigners on Greek-flag ships and make sure they are qualified seamen. The only way this can be done is through bilateral agreements with their unions.

SOLAS 1974 IS APPLIED

Following the recent ratification by Rumania, the 1974 Convention for the Safety of Life at Sea will come into effect on May 25, 1980.

So far, 25 countries have signed the agreement. They are Monaco, Ukraine, India, Cape Verde, France, Liberia, Mexico, Norway, Tonga, Britain, Canada, Denmark, Holland, Panama, Spain, Sweden, United States, Bahamas, East and West Germany, Israel, Rumania, Trinidad & Tobago, Uruguay, Yemen) possessing more than 50% of world merchant tonnage. The Convention is expected to be ratified by most of the other maritime countries as well.

The main object of SOLAS is to set the lowest standards of construction, equipment and functioning of a ship in terms of safety. The contracting countries are responsible for applying the terms of the convention to the ships flying their flags and for issuing the relevant certificate. They also have the right to check the ships of other nations which have signed the convention if they have reason to believe they do not comply with SOLAS requirements.

THE "PROTOCOL" FOR TANKERS

The new SOLAS Convention will be brought more up-to-date with the ratification of the "Protocol" signed at last year's IMCO conference for the safety of tankers and the prevention of sea pollution.

This "Protocol" could have been included in SOLAS but it was not possible to bring changes to the original text since the Convention had already been ratified by several countries.

In order for the "Protocol" to become ef-

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

TEL: 394-5612

394-3992

394-3891

394-3548

394-2129

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

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

fective it must be ratified by 15 countries owning 50% of world tanker tonnage.

SOLAS 1974 provides for the installation of an inert gas system from next May in all newbuilt tankers of more than 100,000 tons and on combined carriers of more than 50,000 dwt.

The "Protocol" extends the requirement for an inert gas system to all newbuilt tankers of above 20,000 dwt. and to all existing tankers carrying crude oil of more than 20,000 dwt. as well as to all product carriers of more than 40,000 dwt. There is, however, a provision that tankers between 20,000 and 40,000 dwt. can be exempted if the authorities deem it advisable or if the installation is impracticable.

The requirement for an inert gas system is also applicable to all tankers above 20,000 dwt. which have washing equipment of more than 60 cu.m. per hour and to all tankers equipped with Butterworth systems.

Tankers in service of more than 70,000 dwt. will have to abide by the requirements of the "Protocol" within two years from the time it comes into effect while the smaller vessels have a four-year period of grace.

INSURANCE PREMIUMS TO RISE?

One basic conclusion to be drawn from the discussions at the conference of the International Union of Underwriters at Edinburgh last week is that an increase in insurance premiums is very likely.

The London underwriters, both as far as ships and cargoes are concerned, are trying

to persuade their colleagues in other countries that today's premiums are being kept at unprofitably low levels as a result of the acute competition between the various insurance markets and the preferential treatment that is being shown to certain owners.

However, in view of a disastrous 1979 in the field of total losses there is an urgent need to revise the tactics to be followed in the hope that a consensus can be found among all insurers on this point.

The British underwriters' report concludes by stating that 1979 will be the worst insurance year of past decades.

THE REINSURANCE MARKET

The reinsurers too, at their conference in Monte Carlo in early September, point out the need for reviewing premiums.

The representative of a large Swiss firm observed that several of the reinsurance organisations which appear to be solvent today, will have disappeared in ten years' time. The existence of amateurish competition in the world market and the excessive reduction of premiums by reinsurers who do not follow a conservative policy, have shaken the foundations of the entire reinsurance structure.

According to the Swiss insurer the weak points in the market are the presence of a large number of newcomers to the scene, the phenomenon of low premiums and the lack of sufficient professionalism.

He concluded that the international reinsurance market is heading for self-

destruction if its members do not recognise in time the need for reviewing the policies they are following and for increasing reinsurance premiums.

MARINE ACCIDENTS

The draft law on the investigation of marine accidents differs in many important ways from the law now in effect. One of these basic differences is the possibility of reviewing ASNA resolutions and another is the creation of local investigative bodies in the eight large port offices.

The revision of ASNA resolutions was recently the object of an acute discussion on the interpretation of the existing law on the subject of the ASNA resolution, issued on orders from the Ministry of Mercantile Marine in the case of the "TINA". There is no doubt that both sides had valid arguments but there seems to be a general agreement on the need for a review of a case where the original resolution was based on false data.

As for local ASNA's they will not have sufficient experience to judge and assess. At first sight, these secondary bodies could detract from the authority of the central ASNA. However, since they will be required to judge cases for ships under 100 grt., the matter is not considered to be of importance.

AWARDS

Britains Defence Ministry has recently given awards to six members of the crew of the

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 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

D. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

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

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

destroyer "Jupiter" who saved ten members of the crew of the Greek cargo ship "Iris" which sank in a storm off Cape St. Vincent last February.

Particular mention was made of the heroism of Able Seaman Terence Loftus who dived into the sea seven times to drag exhausted Greek crewmen on to the deck of the destroyer.

The British have done their duty by their men. But what have we done to honour these brave Britons? Even at this late date, something should be done from the Greek side as an expression of gratitude and recognition.

THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus Shipbroking offices:

SINGLE VOYAGE:

AFOVOS: 11,000 metric tons 5% moloo bulk ferronickel, Durres to 1-2 ports Baltic, USD 16.60 per metric ton fiot. L/D 3,000/2,000, dem. USD 3,000 daily (Sept. 20-30). Acct: Chechoslovakian charterers.

GIANNIS: 6,000 metric tons 5% moloo steel coils, Zhdanov to 3 Adriatic ports, USD 21 per metric ton fios. L/D 2,000/1,000, dem. USD 2,900 daily (Sept. 18-30). Acct: Lugano.

ELENI M. (664,129 cu. ft. grain): Full cargo grain products, 1-2 ports West Coast India to 1-2 ports Bordeaux - Hamburg range, USD 362,000 lumpsum fio basis 1/2. L/D 23 total

days, dem. USD 3,800 daily (Sept. 20-30). Acct: Eurofrachtkontor.

ELENIA: 5,000 metric tons bulk sugar, Antwerp to Lebanon, USD 220,000 lumpsum fios. L/D 15 total days, dem. USD 3,500 daily (Sept. 19-25). Acct: Allied Levant.

EUROHUNTER: 5,000 long tons 5% moloo bulk sugar, Georgetown (Guyana) to Greenock or London, St. 17.5 fios per metric ton, L/D 750 long tons mech/750, dem. St. 500 load/st. 1,500 disch. (Sept. 17-24). Acct: Booker Line.

SUMMERDREAM: 14-15,000 metric tons bulk salt, Delfzyl to Wilmington, USD 13.5 per metric ton fiot. L/D 10,000/3,000, dem. USD 5,200 daily (Sept. 12-22). Acct: Akzo Zout Chemie.

TIME CHARTER:

DIMITRIS (13,000 d.w.t., built 1958, tween, 612,000 cu ft bale, 13 knots on 17.5 tons ifo plus 1 ton d.o.): USD 3,750 per day, delivery Constantza (Sept. 1-10), redelivery Aden-Colombo range, trip (C-Trade).

SOFIA (12,820 d.w.t., built 1960, tween, 620,000 cu ft bale, 13 knots at 17.5 tons ifo plus 1 ton d.o.): USD 3,500 per day, delivery Varna (Sept. 19-20), redelivery Mediterranean, option redelivery Aden-Colombo range USD 3,750 per day (C-Trade).

ANNA P. (13,314 d.w.t., built 1957, tween, 12.5-13 knots on 18 tons ifo 1200" plus 1.5 tons d.o.): USD 4,225 per day, delivery

Barcelona - Huelva range (Oct. 1-15), redelivery Nigeria, trip (Afrib).

SILK (7,760 d.w.t., built 1956, tween, 12.5 knots on 11 tons ifo 1000" plus 1.5 tons d.o.): USD 2,650 per day, delivery Split (Sept. 11-15), redelivery Mediterranean, option redelivery Red Sea USD 3,650, trip (C-Trade).

SEALUCK (11,554 d.w.t., built 1961, heavy loader flush tween liner type, 614,390/551,480 cu ft G/B, 13.5 knots on 20 tons ifo 1500" plus 1.8 tons d.o.): USD 4,475 per day, delivery Elbe (Sept. 12-13), redelivery Dakar-Duala range, trip (Elder Dempster Lines).

ELKANDIA (3,328 d.w.t., built 1972, product tanker, tanks capacity 149,347 cu ft, 12 knots on 7 tons ifo (30 cst) plus 0.5 ton d.o.): USD 4,000 per day, delivery Santander (Sept. 13-18), redelivery Huelva-Casablanca range, trip (Hamburger Lloyd).

SOURCES:

Dalex (Brokers) S.A.
GENPE Shipping S.A. Panama
P. K. Kakoulidis & Co.
Kallianis Shipping S.A.
Link Maritime Enterprises S.A.
E. G. Loukedes
Marbrokers S.A. Panama
Nicholas G. Moundreas Shipping S.A.
Piraeus Chartering Co. Ltd.
Prometheus Maritime Corp.
C. Riganatos (Shipbrokers)
Thenamaris Maritime Inc.
United Shipbroking Ltd.

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

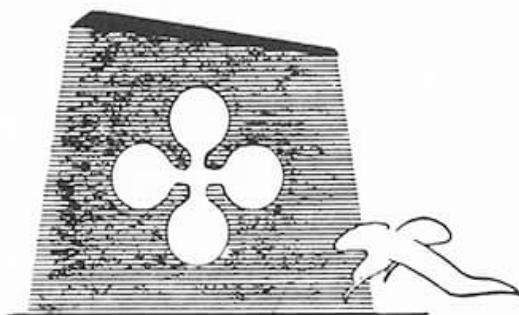
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζίέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική και Αφρική

The future for Greek Shipping¹

by STANLEY STURMEY

Introduction

This note consists of reflections on a theme. It is neither statistically based market research nor crystal ball futurology. The theme is the future prospects which can be seen for Greek shipping in view of international and national public policy developments.

All shipping operates within a context made up on one side of national and international economic and social conditions and on the other side of national and international policy decisions. It is sometimes argued that this is modern development which in some way conflicts with the former reliance on vigorous free enterprise which produced, in a mysterious and not fully understood way, a national and international optimum which public policy measures could only harm. This view has never reflected reality; even the Phoenicians did not operate in a policy vacuum.² Albeit often reluctantly, shipowners now generally accept the need for a relationship between private entrepreneurial decisions and public policy. Even the most vocal defenders of free enterprise and private decision making do not hesitate to call for public help when faced with problems which they cannot solve unaided. The action of so many liner owners in seeking the assistance of national governments and international bodies when faced with problems with liner conferences, which they have not succeeded in resolving through normal commercial channels, is a pertinent example, not at all restricted to shipowners in one group of countries.³

The reflections in this note concern the opportunities and the problems which aspects of current international and national public policy are likely to create for Greek shipowners. Whether created opportunities and problems have palpable consequences depends upon a host of national private and public decisions. How well such decisions will be made and, thus, how far Greek shipping will be able to benefit from the opportunities, and avoid suffering the consequences of the problems created, depends on many factors. One such factor is the quality of private and public decision making. Competence has

been amply demonstrated over the past years; competence, however, is a necessary but not a sufficient condition for successful decision-making. The universal characteristic of businessmen and civil servants is that they are too preoccupied with day to day issues to be able to think about where they are going. The urgent always takes precedence over the important so that long term questions are rarely taken up until they have become urgent. Then it is too late for calm reflection, the array of alternatives and the establishment of a fully thought through basis for decision.

How well over the next few years Greek shipping is able to respond to the changing policy environment will depend on the quality of the decisions taken at the appropriate times and levels. The first of these decisions might well be the establishment of a unit of reflection within either the government or the shipowners' association to keep under review the options open and to indicate the broad lines of action within which detailed entrepreneurial and policy decisions may be formulated. The popular name for such unit of reflection is a 'think tank'. Two observations are relevant. First, a think tank cannot make entrepreneurial or political decisions; it can only indicate the parameters constraining such decisions. Second, a think tank which tells its paymasters what they want to hear (i.e. which seeks visible attraction) is worse than useless. A think tank must not become a gold-fish bowl.

E.E.C.

The decision of the Greek Government to seek entry to the European Common Market is a brave one. Clearly, no one is ignorant of the changes which entry will call for, nor of the risks of significant economic difficulties if the changes are not made sufficiently rapidly. Two areas in particular strike the observer in this connection. First, is the overall shortage of qualified managerial personnel at all levels; within the Common Market managerial capacity has probably been the most important single factor distinguishing the successful from the unsuccessful co-

untries. Second, is the extremely limited capital and insurance market in Greece, leading to an obsessive desire to invest in property and a seeming reluctance to invest in industrial activities, while the suspicion of banks and insurance companies limits their capacity to finance such activities.

The deficiencies of the capital market are probably more important than even the lack of management skills in holding back development in Greece and in producing the distortion of an overbuilt capital city and an under-built industrial and infrastructural network. In shipping, reliance for fleet expansion has always been placed on the family resources of the shipowners' families and money borrowed outside Greece. That is one important reason why so much Greek owned shipping is under flags of convenience: money was available in Greece to build apartment blocks but not to finance fleet development, while international financial institutions would not lend to enterprises in countries with restrictions on external transfers of funds. With entry to the EEC, the financial institutions of the country will need to review their practices, while wealthy owners need to be persuaded that investment in shares is both more interesting and more rewarding than the ownership of apartments.

Greece has neither an important liner fleet, nor an important liner trade. A high proportion of Greek liner-type trade is with West Germany, much of it carried overland or by a combination of land and short-sea transport. The other major trading partner is the USA. Adherence to the Code of conduct as such will provide some opportunities for Greek liner shipping, but in general nothing to get very excited about. However, in an EEC context a different scenario can be postulated, and this scenario gives Greece a strong interest in ratifying the Code to help ensure its early entry into force. Note that here liner shipping is not considered to be synonymous with conference shipping; non-conference operators of regular services are included.⁴

The general adoption of 40:40:20 by European countries will not automatically make currently unprofitable European liner operations profitable; for example, the West German owned liner tonnage now registered under flags of convenience will not necessarily then be able to operate profitably under the German flag at commercially negotiated freight rates, nor will it be entitled, unless it

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

comes in under the charter tonnage provision of paragraph 11 of article 2 of the Code,⁵ to participate in the carriage of the EEC's 40 per cent. It would be a very good question for Greek shipowners to raise within the EEC whether, under EEC rules, the chartering of non-EEC-flag tonnage to fulfil national quota obligations/rights when EEC-flag tonnage is available is, or is not, in accord with the Treaty of Rome. If an interpretation should be sustained that EEC-flag tonnage should have priority, and indeed it is very difficult to see how a foreign (i.e. non-EEC) flag charter could be sustained in the face of the availability of EEC-flag tonnage, then entry to an EEC following a 40:40:20 policy, whether in association also with the OECD countries or not, offers considerable scope for Greek shipping.

Greek manning costs are low by Northern European standards. The Greek liner fleet is not currently in a position to undertake large commitments, but if legal interpretation shows that opportunities exist there is time for change to occur. To take advantage of the possibilities will require capital and trained manpower. The question of capital is a general problem, not one specific to shipping; the training problem will be dealt with in the concluding remarks. Here one may note that the operation of a container or semi-container fleet, which is the ball game to enter, is a different managerial undertaking than the operation of either a conventional cargo fleet or of a bulk carrier fleet.

Cargo sharing

Cargo sharing did not originate with the Code of conduct; it has been with us as long as there have been ships. What the Code did was to give international recognition to the principle that third flag carriers should also have some rights. Nobody needed either the Code or UNCTAD resolutions in order to legislate to reserve cargo for national flag ships.

At first sight the wide spread adoption of 40:40:20 in bulk trades appears to spell disaster for cross-trading maritime nations, such as Greece, since developing countries are important exporters and importers of bulk cargoes. In 1976 developing countries were the originators of 32 per cent of world dry bulk cargoes and of 87 per cent of petroleum cargoes; they were the destinations of 7 per cent of dry bulk and of 14 per cent of tanker cargoes.⁶ First appearances are deceptive, however impressive these figures.

The threat itself is largely illusory since only two developing countries — neither exporters of crude — possess both the money to build, and the trained manpower to man, a fleet capable of transporting 40 per cent of their bulk exports, so they hardly need be considered. True, crews can be trained. For the oil producers at least, countries with no maritime tradition, the manning of ships to carry 40 per cent of their exports, even if they concentrated on the shortest routes, would

imply a sea-faring population higher as a proportion of the working population than is the case in Greece or Norway. All the evidence is that the enthusiasm for sea-going in these countries is near zero. Hence, it is hard to believe that for many years to come developing country fleet expansion to implement a policy of reserving 40 per cent of bulk cargoes for national fleets' will exceed the long term annual average growth in ton-miles of trade, unless developing countries receive significant international or bilateral assistance to acquire the ships and to train the manpower, and, in addition, accept a highly diluted national crew structure.

Assume, however, for the sake of argument that the conclusion above is wrong, and that during the next ten years developing countries as a whole do increase their participation in the carriage of their bulk imports and exports so that the 40 per cent target is at least in sight by say 1990. Paradoxically, the most plausible scenario based on this hypothesis is highly favourable to Greek shipping.

If the major exporters do institute effective cargo reservation measures, the importing nations will surely retaliate. The EEC as a group would certainly then adopt a policy to carry 40 per cent — perhaps 60 per cent — of bulk cargoes in EEC ships. No current EEC member has a large enough bulk carrier and tanker fleet to do this and major cost and manning difficulties preclude a sufficient expansion of the fleets of most current EEC member countries, except with government financial assistance. As a result the beneficiary of the retaliatory practices would be the new member with a large fleet and relatively low labour costs; Greece. Of course, Greek owned flag of convenience tonnage would not qualify.

On this scenario, the expansion of developing country fleets would provide opportunities for joint ventures to which Greek-owned flag of convenience tonnage, which in any case cannot be manned for operation under the Greek flag, could be transferred.

Most developing countries are more than willing to accept joint ventures so long as no less than 51 per cent of the capital is held nationally. Financing 51 per cent of the investment cost of fleet expansion is a different story to financing 100 per cent, and will usually present little problem where modest expansion plans are concerned. With one or two exceptions the lack of trained manpower is the most important limit to expansion and, increasing bulk carrier operations will run immediately against management problems. The shortage of sea-farers must be added to the dearth of managers.

The beauty of a joint venture using flag of convenience tonnage is that the ships are already managed and manned. Both management and manning can be indigenised as circumstances allow and politics demand; the stronger the political pressure to indigenise, the smaller the fleet. There is no magic formula for this. Each case has to be negotia-

ted separately. But it needs to be borne in mind that by such joint ventures the Greek shipping industry can contribute to Third World development at the same time as it serves its own interests.

One interesting foot note here concerns the impact of increased bunker prices on ship types. The jumbo tanker is a product of the era when fuel oil was a virtually worthless by-product. But, with current crude prices, cracking practices have changed and there are no worthless by-products to be sold at bargain basement prices. Apart from that, all other bunker prices have pierced the ceiling. Among the many possible consequences of this is that bulk cargoes, which can stand a few more days at sea, might start moving by sailing ships. Modern materials and methods can make the sailing ship quite a different story to the accident-prone clipper ships and the ultimately out-moded grain carriers of Leif Erikson. Greece, having a lot of oil-burning ships and no oil is well placed to look into the sail question. Perhaps research into the economics of sail could be allied to increased facilities for officer training.

Flags of convenience

Greece has always been an important owner of tonnage under flags of convenience. It was estimated that in 1959-60 of 16.3 million grt of tonnage under flags of convenience 7.2 million grt, 44.2 per cent, was Greek owned.⁸ By 1978 the tonnage had risen to 40.7 million dwt, but the percentage had fallen to 20.7 per cent.⁹ The United States which had trailed Greece in 1959-60, was comfortably ahead in 1978. In 1959-60 we spoke of Panholib; now we should speak of Lipansing, which term covers 98 per cent of all open registry tonnage.

This is not the place to discuss the reasons which led shipowners to use flags of convenience. What is clear is that, while the practice may rightly be considered to be morally dubious, without the flags of convenience bulk freight rates over the post-war years would certainly have been significantly higher than they have been.¹⁰ To free world seas and ports of the regrettably large number of substandard ships which exist under flags of convenience would undoubtedly be beneficial. However, to eliminate flags of convenience — phase-out is the correct phrase — as discussed in Manila is unlikely to serve the interests of world trade as a whole, nor of developing countries in particular. The reverse in fact, since any increase in tanker rates will be paid by importers, which includes the greater part of the developing world, in higher prices for landed crude while exporters of iron ore and most other bulk commodities will pay in lower fob prices if there is a rise in dry bulk carrier rates.

Suppose that all open-registry countries closed their registers and sent packing the owners of nearly 200 million dwt, mostly of tanker and bulk carrier tonnage. What would happen? There would be a scramble to put

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

the ships under national registries which, in most cases, would fail because the nationality requirements of the crew could not be met. Further, creditors who do not like national foreign exchange controls would put a brake on transfers to some registers. So where would the ships go? To the registries of developing countries? Of course; after all, the present open registry countries are developing countries. Registration would be more diverse, some prime facie 'genuine links' might be established, but little would really change except freight rates, which would rise, since freight rates always rise in situations of uncertainty.

In practice, this flag of convenience scare is not to be taken too seriously. Something may happen, of course, and that something can be used to advantage by the owners of this tonnage if they will. As indicated above, opportunities exist for joint venture operations between Greek owners of open registry tonnage and developing countries which could be advantageous to both. Further, although the 'threat' to flags of convenience is not to be taken too seriously, prudence indicates side-stepping any problems which may arise since, after all, when a new formula is found, if such a formula is needed, which we doubt, nothing will prevent owners re-entering that particular arena.

Concluding remarks

Reflection has suggested that public national and international policy will provide opportunities for a further expansion of the Greek-flag fleet, although not necessarily for the Greek-owned fleet. While Greek shipowners have shown themselves to be canny entrepreneurs, the need for a much stronger professional management corps than now exists is almost self-evident. This need will become more important as Greek shipowners in the future find themselves increasingly operating within a policy determined framework in which management and political skills may be of greater importance than entrepreneurial flair.

More trained sea-faring personnel are essential. Already Greek citizens can provide no more than 80 per cent of the personnel needed to man Greek flag ships — in practice they provide only about 70 per cent because Greek sea-going personnel are employed also in non-Greek ships, including Greek owned ships under non-Greek flags. A shortage of non-officer grades of personnel is not particularly serious, although the net foreign exchange earnings of the fleet are thereby somewhat diminished, but a national fleet expansion based on the employment of a significant number of non-national officers is economically, politically and socially undesirable. To avoid this situation in the future increased training facilities are needed for deck, engine room and radio officers. A similar increase in the facilities for the training of non-officer personnel is not excluded by the present argument.

An argument commonly heard in maritime countries is that the training of officers is uneconomic because their average period of sea-service is only, on average, about ten years for deck officers and six to eight years for engine room officers. The facts are undeniable, but they are an argument in favour of more, not less, training. Officers leave the sea because after a few years of sea experience they are able to find posts on shore more attractive than those at sea and which enable them to enjoy family life without any worsening — usually with an improvement — in their economic situation. This is more easily obtained by engineers than by deck officers, hence their shorter average period at sea. The contrary proposition, that engineers are more family conscious than deck officers, cannot be sustained.

Maritime training and sea going experience as an officer, in fact, are an excellent foundation for shore-based careers in general management and senior technical (engineering) posts, and are intellectually a lot more stimulating than the study of classical languages. Clearly, the maritime sector of the economy cannot be expected to support the whole cost of training young men who will spend only between one-fifth and one-third of their active working lives at sea. Most of the time of a deck officer is spent on decision making and man-management: making quickly the right decision to bring a ship into port in adverse weather in crowded seas represents a capacity to absorb and synthesise into action diverse pieces of information of a much higher order than is to be found in business games which form such a large part of management studies. For the engineer the qualities of self-reliance, to deal with an emergency with the facilities at hand and without waiting for a bigger expert to arrive, are equally, if not more, valuable. Thus maritime training and experience can be regarded as an excellent preparation for other types of activities far from something wasted when the mariner decides to go ashore.

Shipping is an essential economic activity and, as such, has need of trained manpower. If a sufficient number of men are ready to go to sea for a few years, but few are willing to devote their lives to a sea-going job, then policy needs to take account of this fact. It would be tidier if men once trained, stayed in the jobs for which they are trained, but if they don't then either means must be used to force them, the economic activity must be abandoned, or the best possible compromise solution must be found. The lines indicated here far from being of the nature of 'making the best out of a bad job' are in fact desirable in themselves.

In summary, current international and national policy measures should, over the next few years provide certain opportunities for Greek shipping, namely:

an expansion of the liner, including containership, fleet to participate in the carriage of EEC liner cargoes;

the transfer of bulk carriers and tankers to Greek registry to take advantage of any retaliatory cargo reservation adopted by the EEC; and joint ventures with developing countries using Greek-owned bulk carriers and tankers now sailing under flags of convenience.

The impediments to the realisation of the possibilities offered are:

shortage of trained management in both the government and the private sector; an insufficient number of trained officers and crew to man an expanded fleet; and deficiencies in the capital market to finance nationally the expansion of the fleet.¹¹

All of the impediments can be removed by national action, possibly with international assistance.

S.G. STURMEY
Abidjan, August 1979

NOTES

1. The author is an expert in the employ of the United Nations and working in the Ivory Coast. The views expressed are personal and do not in any way necessarily reflect those of the United Nations or its agencies nor those of the Government of the Ivory Coast.

2. Like all generalisations this statement needs qualification. It would overload this article if every generalisation was properly qualified. Unless the lack of particular qualifications could lead to fallacy in the argument, generalisations will be unqualified.

3. The presentation of examples would involve using information lying outside the public domain. One may note, however, that in embracing the Code of conduct for liner conferences EEC countries were responding to the problems of their shipowners stemming from Russian incursions into liner trades rather than to any collective public desire to assist developing countries.

4. See "Cargo sharing in the Code of Conduct", published by Lambert Brothers Shipping Ltd. London, March 1979 pp 20-24.

5. The paragraph reads "Shipping lines members of a conference shall be entitled to operate chartered ships to fulfil their conference obligations."

6. 1979 figures would be little different. Calculations based on data published by UNCTAD Secretariat.

7. This is based on what was, apparently, said at UNCTAD V. The resolution passed does not mention any figures.

8. S.G. Sturmy 'British Shipping and World Competition', London 1962, p214.

9. UNCTAD Secretariat 'Beneficial ownership of open registry fleets', UNCTAD/SHIP/126, October 1978.

10. In fact this may have been a good thing since the low landed price of crude has led to the stupidly wasteful use of fuel which now threatens to cripple the western world.

11. Subsequent to writing this article my attention was called to the decision to establish a maritime bank in Greece. From press reports available it appears that the founders of this bank have well grasped the point that what is needed is the organisation of a supply of credit, not necessarily subsidised credit. The present functions of the bank apparently do not extend to the financing of ships, but once the principle of a specialised maritime credit institute has been accepted, the extension of its activities, always within the maritime field, will not be difficult.

