

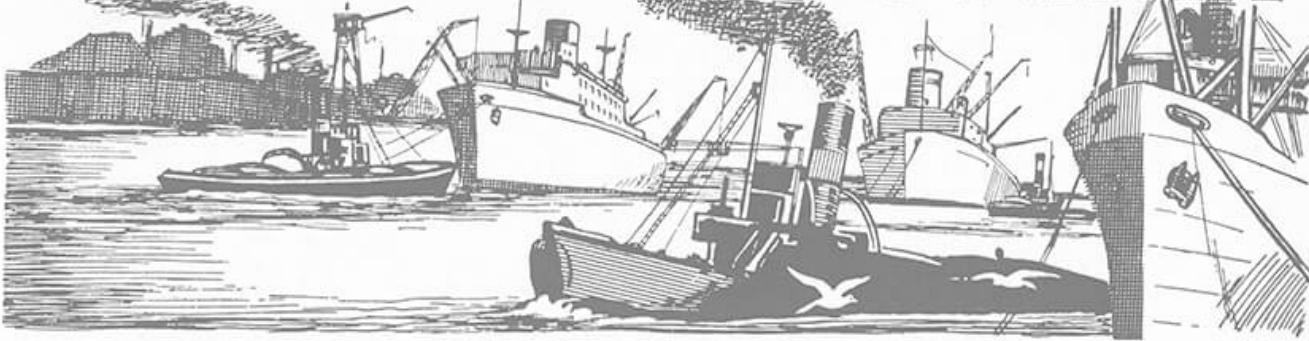
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1980

Αρ. Φύλλου 1079/838

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΑΡΙΘ. 1079/838

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 15 ΜΑΐΟΥ 1980

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

'Ανέλαβε τήν Δευτέραν έπισήμως τά κάθηκοντά του ό νέος 'Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιωάννης Φικιώρης, ο οποίος έδήλωσεν ότι θά αφιερώσει δλας του τάς δυνάμεις διά τήν προάσπισιν τών συμφερόντων και τήν περαιτέρω άνοδον τής Ναυτιλίας μας.



'Ο κ. Ιωάννης Βασ. Φικιώρης έγεννήθη είς τήν Σπάρτην τό 1917 και έσπούδασε Νομικά και Πολιτικές και Οικονομικές 'Επιστήμες είς τό Πανεπιστήμιον Αθηνών.

Ειδικεύθηκε είς τό Εταιρικόν Δίκαιον και ήσκησε τήν δικηγορίαν άπό τού 1948. 'Από τού 1957 είναι Δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω.

'Ανεμίχθη διά πρώτην φορά είς τήν πολιτικήν μετά τήν πτώσιν τής δικτατορίας και έδειγνη Βουλευτής τής Α' Περιφερείας Αθηνών, ώς ύπουφθιός τής Νέας Δημοκρατίας.

'Επελέγη τακτικόν μέλος τής έκ 37 Βουλευτών Συνταγματικής 'Επιτροπής τής Ε' Αναθεωρητικής Βουλής τών Ελλήνων και ύπηρε εισηγητής τού περί φορολογίας και δημοσιονομικής διοικήσεως Κεφαλαιού τού νέου Συντάγματος τού 'Ιουνίου 1975.

Κατά τήν διάρκειαν τής περιόδου άπό Δεκεμβρίου 1974 μέχρι Σεπτεμβρίου 1976 διετέλεσε τακτικόν μέλος τών Κοινοβουλευτικών 'Επιτροπών Συντονισμού, Οικονομικών,

Βιομηχανίας, Προεδρίας τής Κυβερνήσεως και Παιδείας και εισηγήθη μεγάλον άριθμον νομοσχεδίων τών άντιστοίχων 'Υπουργείων.

'Εξελέγη έπισης άντιπρεδόρος τής Ελληνοβρετανικής ομάδος και άνέλαβε ώς μέλος τής Ελληνικής Βουλής τήν άντιπροσώπευσιν είς διαφόρους άποστολάς και διεθνεῖς 'Οργανισμούς.

'Από τόν Σεπτέμβριον τού 1976 μέχρι τού Οκτωβρίου 1977 διετέλεσε μέλος τής Ελληνικής Κυβερνήσεως, ώς 'Υφυπουργός έπι τών Οικονομικών.

'Επανεξελέγη Βουλευτής τής Α' Περιφερείας Αθηνών τής Ν.Δ. κατά τάς έκλογάς τής 20/11/1977.

'Από τού Δεκεμβρίου τού 1977 είναι μέλος τής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Συντονισμού και Πρόεδρος τής Επιτροπής Οικονομικών.

ΑΜΕΣΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Πολλά άναμένει ή Ναυτιλία από τόν νέον 'Υπουργόν κ. Ιωάνν. Φικιώρην. Πρωτίστως πρέπει νά τεθή τέρμα είς τήν άπαραδεκτον κατάστασιν, ή όποια έχει δημιουργήθη μέτην μή είσετι έκλογην 'Υπαρχηγού τού Λιμενικού Σώματος και έχει άδηγησει είς άνεπιπτέρους ένεργειας. Παραλλήλως πρέπει νά γίνουν και αί τοποθετηθείς Γενικών Διευθυντών και Διευθυντών, ώστε διοικητικός φορεύς νά έπανεύρη τόν ρυθμόν του διά νά ήμπορη νά έκληρωση τήν άποστολήν του.

Είς τόν νομοθετικόν τομέα πρέπει νά πρωθητών χωρίς καθυστέρησιν τό νομοσχέδιον περί έλαχιστης άσφαλιστικής προστασίας και τό Π.Δ. περί τής παρεχομένης προστασίας ύπο τού Οίκου Ναύτου.

Παραλλήλως πρέπει έπι τέλους νά άντιμετωπισθή και τό μεγαλύτερον πρόβλημα τής Ναυτιλίας, τουτέστιν τό ναυτεργατικόν, ώς και τό θέμα τής ένταξεως τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας είς τήν χορείαν τών λεγομένων 'παραγωγικών' 'Υπουργείων, ώστε τά προβλήματα τής Ναυτιλίας νά άντιμετωπίζωνται μέτην ταχύτητα τήν όποιαν έξασφαλίζει ή συμμετοχή τού 'Υπουργού είς τήν Κυβερνητικήν 'Επιτροπήν. Εύτυχως δ. κ. Φικιώρης έχει διατελέσει 'Υφυπουργός Οικονομικών και άπο τήν θέσιν τού 'Υπουργού Ναυτιλίας θά άντιληφθή είς ποιάν μειονεκτική θέσιν εύρισκεται τό ΥΕΝ άπο πλευράς κατατάξεώς του μεταξύ τών διόλων 'Υπουργείων. Απλά ζητήματα περιπλέκονται και παραμένουν έν

έκκρεμότητη έπι πολύν χρόνον, διότι δλα γίνονται δι' άλληλογραφίας και δι' ύπομνημάτων...

'Εάν δ. κ. Φικιώρης έπιτύχη τήν ρύθμισιν τών άνωτέρω θεμάτων θά έχει έπιτύχη πλήρως ώς 'Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Είναι άναμφισθήτον διτί δ. κ. 'Εμμανουήλ Κεφαλογιάννης έπετυχε είς τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας, δν και δέν ήμπόρεσε νά λύση δύο βασικά, καθ' ήμας, προβλήματα τής Ναυτιλίας: Τό ναυτεργατικόν και τήν ένταξιν τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας είς τήν χορείαν τών 'παραγωγικών' 'Υπουργείων. Ή μή έπιλυσις τού ναυτεργατικού προβλήματος οφείλεται άναμφισθήτητως είς τάς έπιδρασίες μιάς μικράς άλλα πλήρως ωργανωμένης πιεστικής ομάδος, ή όποια ώς άπεδειχθη, τουλάχιστον μέχρι τούδε, έχει τήν δυνατότητα νά έπιβάλη τάς θελήσεις της. Ένω ή μή ένταξις τού 'Υπουργείου είς τήν άρμόδουσαν θέσιν, τήν άναλογον πρός τήν Ναυτιλίαν, πρέπει νά άποδοθη και είς τήν έπικρατούσαν νοοτροπίαν μεταξύ τών οικονομικών κυρίων 'Υπουργών, οι όποιοι πάντοτε έπιζητούν νά έχουν τόν πρώτον λόγον είς κάθε θέμα πού άφορά τόν τόπον αύτόν.

Είτε τό ένεργητικόν τού δ. κ. Κεφαλογιάννη πρέπει νά έγγραφούν ή έπιτευχθείσα μείωσις τής συνθεσεώς τών πλοίων, ή άνοδος τού έπιπεδου άσφαλειας τών έλληνικων πλοίων και τά ύπερ τών ναυτικών μας μέτρα είς τόν τομέα τής προνοίας. Είναι γνωστόν διτί μέτο νομοσχέδιον περί έλαχιστης άσφαλιστικής προστασίας, τό όποιον έχει πρωθητή είς τήν κοινοβουλευτικήν έπιτροπήν έπι τής Εμπορικής Ναυτιλίας, άλλα πλέον δέν θά ξέρει τήν ύπογραφή του ώς νόμος τού Κράτους, ρυθμίζονται πάρα πολλά και έκκρεμή άπο πολλών έτών αίτηματα τών ναυτικών μας. Παραλλήλως, μέτο σχέδιον Π.Δ. περί τής παρεχομένης προστασίας ύπο τού Οίκου Ναύτου, τό όποιον κατηρτίσθη μέτολήν του και έπροσκειτο νά πρωθητή, ρυθμίζονται διάφορα προβλήματα σχετιζόμενα μέτην περιθαλψιν τών ναυτικών μας και τών οικογενειών των. Είς τόν τομέα αύτον θά πρέπει έπισης νά έγγραφη είς τό ένεργητικόν τού δ. κ. Κεφαλογιάννη και ή ταχεία πρωθητής τού θέματος τής άνεγέρσεως τού κτηρίου τών πολυίατρείων τού Οίκου Ναύτου είς τόν Πειραιά, τό όποιον, δταν άπορετα, πολλά προσφέρει είς τόν τομέα τής περιθαλψιας, ή όποια θά άχθη έπι τέλους είς τό έπιπεδον πού έπιβάλλεται. Έν κατακλείδι δύναται νά λεχθή διτί ή Ναυτιλία και οι άνθρωποι τής δέν θά λησμονήσουν τήν διέλευσιν τού δ. κ. Κεφαλογιάννη άπο τό

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Χρόνιον τό πρόβλημα πού άνακυπτει από τάς πολλάς άμφισθήσεις πού προκύπτουν από τήν έμρησίαν τής Συλλογικής Συμβάσεως εις τήν ποντοπόρον ναυτιλίαν. Τό άποτέλεσμα είναι γνωστόν. Προστριβαί και άντιγνωμάτια μεταξύ Πλοιάρχου και Κατωτέρων Πληρωμάτων (δύον άπειρον ακόμα), πού διαταράσσουν τήν άμονικήν συνεργασίαν επί τού πλοίου. Έάν δέν μάς άπαταί ή μνήμη μας, κάποτε είχεν άναγγελθή από τό YEN ή σύστασις μάς 'Επιτροπής πού θα έξηταζεν δόλα τά σχετικά προβλήματα. Δέν γνωρίζομεν πού κατέληξεν ή 'Επιτροπή και τί περαιτέρω άξιοποίησε τού δρηγού τής έγένετο. Έν πάση περιπτώσει ή πλούσιευσαί εις τήν διατάσσων και ή σαφήνεια τών διατάξεων τής Συλλογικής Συμβάσεως θά προδίξει τάς έργασιακάς σχέσεις επί τού πλοίου και θά ύπειθομει τήν συγκράτησιν τών έκ περιστάσεως ναυτικών επί τών πλοίων. Τό μεγάλον ποσοστον τών νεοεισερχομένων άνειδικεύτων εις τό ναυτικόν έπαγγέλμα είναι περιστασιακόν, ύπο τήν έννοιαν διότι αί πρώται ναυτολογήσεις των είναι δοκιμαστικαί. Αί όλιγωτεραι άπογοητεύσεις από τήν πρώτην έπαφή με τήν θάλασσαν, σημαίνουν μονιμώτερον προσανατολισμόν πρός τό ναυτικόν έπαγγέλμα.

Εύκολον νά φαντασθή κανείς τό πόσον κακώς έπηρεάζονται οι άνθρωποι αύτοί από τό σύνηθες θέμα τών διαπληκτισμών πού πρωταντηρύζουν επί τών πλοίων, πού έχειν άφορμήν τό τί δρίζει και τί δέν δρίζει ή Συλλογική Σύμβασις.

Άξιον άπορίας είναι διτί ένω έξ δλων τών πλευρών άναγνωρίζεται ή άνάκη τής άπλουστευμένης άποσαφήνισεως τών διατάξεων τής Συλλογικής Συμβάσεως, έν τούτοις ή άμφιλεγομένη δομή τής διαιωνίζεται.

ΑΣΙΑΤΙΚΟΝ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

Ή εις τό Χόγκ-Κόγκ συνελθούσα διάσκεψις τών Ασιατικών ναυτεργατικών σωματείων, τών άνηκόντων εις τήν δύναμιν τής Δ.Ο.Μ. έχήτασε τήν δυνατότητα καθορισμού έλαχίστου μισθολογίου διά τούς άσιάτας ναυτικούς, τούς ναυτολογουμένους επί πλοίων ύπο σημαίας ευκολίας. Τό μισθολόγιον τούτο θά λαμβάνη ύπ' δψιν τά μισθολογικά έπιπεδα τών χωρών έκ τών δοπιών προέρχονται οι ναυτικοί ούτοι και δέν θά είναι, ως σήμερον, προσκεκολλημένον εις τά εύρωπαικά έπιπεδα.

Ώρ γνωστόν κατά τήν προηγουμένην διάσκεψιν, ήτις είχε συνέλθη τόν παρελθόντα 'Οκτώβριον εις τό Σίδνεϋ, τά άσιατικά σωματεία είχον διαμαρτυρηθεί κατά τής τακτικής τής Δ.Ο.Μ., διότι είσαν γάκαστα τά ύπο σημαίας ευκολίας πλοία νά πληρώνουν εις τούς 'Ασιάτας ναυτικούς, εύρωπαικούς μισθούς, διότι εις τελευταίαν άναλυσιν ή τακτική αύτη κατέληγε νά στερή τής έργασίας των τούς έν λόγω ναυτικούς. Είχον μάλιστα άπειλήσει τήν σύστασιν μάς νέας Διεθνούς 'Ομοσποδίας. Τελικώς άπεισθήθη ή συγκρότησις ει-

δικής έπιτροπής πρός μελέτην τού θέματος.

Άναμένεται πάντως διτί τό σχέδιον τού θά άντιμετωπίση τήν έχθρότητα τών ναυτεργατικών σωματείων τής Βορ. Εύρωπης, τά δοπιά ίσημαίας εύκολίας πλοίων είναι ώς έπι τό πλείστον Εύρωπαιοί μισθούς. Ός μέση λύσις δυναμένη νά έφαρμοσθή θεωρείται ή 'Ινδική πρότασις, ή δοπιά δέχεται μέν τήν καθιέρωσιν 'Ασιατικού μισθολογίου, άλλα τό συνδυάζει με τήν ύποχρέωσιν καταθέσεως τής έναντι τού Εύρωπαιού μισθολογίου διαφοράς εις Ειδικόν Κεφαλαιον, ώς περίπου έφαρμόζεται ύπο τής Βρετανικής ήμοσπονδίας διά τούς έπι βρετανικών πλοίων 'Ασιατικούς.

Σημειώθεν διτί πρόσθετον δυσκολίαν διποτελεί τό γεγονός διτί μισθολογίου βασιζόμενον επί τού μέσου δρου τών 'Ασιατικών μισθών θά έπρεπε νά λάβη ύπ' δψιν του και τά μισθολογία τής Ιαπωνίας, Αύστραλίας και Νεοζηλανδίας, όποτε έλαχιστα θά διέφερε τού εύρωπαικού.

ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ Π.Ν.Ο

Ώρ νίκη τού έλληνικον ναυτικού συνδικαλισμού επί τών προσπαθειών τής Δ.Ο.Μ. έχαρακτηρίσθη τήλικη έκβασις τής διαμάχης τού πληρώματος επί τού έλληνικης πλοιοκτησίας Παναμαϊκού πλοίου 'Νανούλα.

Ώρ γνωστόν επί τής διενέξεως είχε παρέμενε εις τόν λιμένα τής Δουνκέρκης δ.Ο.Μ., άξιούσα τήν έφαρμογήν τών ίδικών της δρων και δχι τής έλληνικης συλλογικής συμβάσεως και είχεν έπιτευχθεί συμφωνία, επί τή βάσει τής δοπιάς οι διαφωνούντες Πακιστανοί τού πληρώματος άπειρύθησαν και τό πλοίον έπανέλαβε κανονικών τούς πλόας του, χωρίς νά δημιουργηθή θέμα άναδρομικών άποδοχών. Σημειώθεν διτί ύπο τόν δρον τούτον δ.Ο.Μ. έννοει τήν διαφοράν άποδοχών μεταξύ τού μισθωπωνημένου μισθολογίου τού πλοίου και τού μισθολογίου τής Δ.Ο.Μ., από τής ήμέρας ναυτολογήσεως.

Τελικώς έκλιθησαν ένώπιον τού δικαστού τά ένδιαφερόμενα συνδικάτα μετά τών άντιπρωσών των, ή πλοιάρχους, ή έφοπλιστής ('Εταιρία 'Σάντα Μαργαρίτα') και δ.Ο.Μ. πρέσβεος τού Παναμά, δου και άπεισθησαν τά άκολουθα:

α) ή πληρωμή τών Πακιστανών ναυτικών θά γίνη επί τή βάσει τής έλληνικης συλλογικής συμβάσεως.

β) ή όρθη έφαρμογή τής ώς άνω συμβάσεως θά γίνη μερίμνη τού πλοιάρχου και έκπροσώπου τού έλληνικού σωματείου.

γ) άπαγγορεύθη έκ μέρους τής Δ.Ο.Μ. παρέμβασις εις τήν έλευθέρων συνέχισιν τών πλόων τού πλοίου.

δ) άνεγγνωρίσθη άποκλειστική άρμοδιότης τής έλληνικης Ναυτικής 'Ομοσποδίας πρός έξασφάλισιν τών έπι τού πλοίου δικαιωμάτων τών ναυτικών.

ε) ή πλοιάρχος και ή έφοπλιστής ύπεσχεθησαν νά μή προβούν εις ούδεμίαν δίωξιν, άστικήν ή ποινικήν.

Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ό Διοικητής τής Τραπέζης τής Έλλαδος κ. Ξεν. Ζολώτας άμιλών εις τήν έτησίαν γενικήν συνέλευσιν τών μετόχων τής Τραπέζης, άνεφέρθη εις τάς έξελίξεις τής Έλληνικής οικονομίας κατά τό 1979. Άπο τά λεχθέντα σταχυλούσιον άμιλών.

Ούτω άναφερόμενος εις τό πλεόνασμα τού ισοζυγίου τών άδηλων πόρων, τό δοπιόν προσήγγισεν τά 4 δισεκ. δολ., είπεν διτί δλα τά έπι μέρους κονδύλια αύτών έσημείωσαν ύψηλούς ρυθμούς άνόδου. «Ιδιαίτερης σημασίας ήταν η ταχεία άνοδος τού ναυτιλιακού συναλλάγματος μετά τήν έπιβράδυνση πού είχε σημειώσει τό 1978» υπέγραμπιεν δ. Ζολώτας.

Άναφερόμενος άκολουθως ή κ. Διοικητής τής Τραπέζης τής Έλλαδος εις τάς καταθέσεις εις συνάλλαγμα είπεν, διτί τό άποδοιπον αύτών έντος τού 1979 ηγέηθη κατά 29.940 έκατομ. δραχμών ή ποσοστόν 26,8%, έναντι 26.207 έκατομ. δραχμών ή ποσοστόν 30,6% τού 1979. Έσημειωθη, δηλαδή, έντος τού 1979 κάμψι τού άμητον ρυθμού εις δλας σηδόν τάς κατηγορίας καταθέσεων εις συνάλλαγμα, «μέ έξαρισθη τίς καταθέσεις προθεσμίας μονίμων κατοίκων άλλοδαπής και ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, οι δοπιές άυξηθηκαν ταχύτερα σε σύγκριση με τό 1978».

Εις τά άνωτέρω σημεία έγένετο σαφής μνεία τού ναυτιλιακού τομέως. Υπάρχουν και δλα τημήματα τής έκθεσεως τού κ. Ξ. Ζολώτα, άνδεσμένα εύθεως με τούς φορείς τής ναυτιλιακής δραστηριότητος, τά δοπιά και έφετος δέν διεχωρίσθησαν, ώστε νά γνωρίζη ή Έλλας δχι μόνον τό 'ναυτιλιακόν συναλλάγμα» όπως τούτο έμφανιζεται μέχρι τούδε εις τήν στατιστικήν συναλλάγματος, άλλα τό σύνολον τής ισοζυγίου της Ναυτιλίας πρός τήν έθνικήν οικονομίαν. Ούτω άνεφέρθη εις τήν έκθεσιν διτί τό έλλειμμα τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών άνηλθεν τό 1979 εις 2.277 έκατομ. δολ., έναντι 1.250,3 έκατομ. δολ. τού 1978, καλυφθέν κατά τά 3/4 άπο τήν είσορον ιδιωτικών κεφαλαίων, όπως είναι τά είσαγμα κεφάλαια δι' άγοράν άκινήτων, αί καταθέσεις εις μετατρεψίμους δραχμάς, αί καταθέσεις εις συνάλλαγμα. Εις τό σημείον αύτό και άυθις έπαναλαμβάνομεν διτί είναι άπολυτως δικαιολογημένη ή άξιωσις τής ναυτιλίας νά γνωρίζη τό ποσόν τού είσαχθέντος συναλλάγματος τών ών δνω κατηγοριών πού προσρέχεται άπο τούς ναυτιλιακούς παράγοντας (έφοπλιστικούς ναυτεργατικούς). Μόνον ή έπακριβής γνώσις τών πηγών τών ναυτιλιακών συναλλαγματικών είσορων είναι δυνατόν νά δηγηση εις έναν έπιτυχη προγραμματισμόν, ώστε νά έχη ή Έλλας τήν μεγαλυτέρων άφελειαν άπο τήν τεραστίαν έμπορικήν τής Ναυτιλίαν. Άπορούμεν πώς άκομή δέν έγένετο τούτο, παρά τήν σοβαράν έπιδεινων τού ισοζυγίου πληρωμών και τήν γενομένην στροφήν τού Κράτους πρός άναζητησιν μεγαλυτέρων είσορων άπο τήν ναυτιλίαν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Διά πρώτην φοράν έπελεγη μέλος τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Τραπέζης τής Έλλαδος έφοπλιστής, δ. Πρόεδρος τής Ένωσης Έλληνων Έφοπλιστών κ. Αντώνιος Χανδρής. Διά πρώτην φοράν άναγνωρίζεται τή Ναυτιλία ως πλοιοφόρος παραγωγική δύναμις διά τόν τόπον μας. Παρήγορος ή πράξης αύτή άπο μέρους τού πιστωτικού μας ίδρυματος.

Ή Ναυτιλία ήγονοήθη — ώς μήν ώφειλεν — εις τό παρελθόν άπο αύτό τούτο τό Κράτος και τάς όργανώσεις του. Έπροσκειτο νά περιέλθη εις δύσκολον θέσιν τό έθνικόν προϊόν διά νά στραφή πρός τήν Ναυτιλίαν τό κρατικόν ένδιαφέρον. Τώρα ύπολογίζεται τό εξ αύτής συναλλαγματικόν δσοδον. Τώρα ζητούνται άπο τήν Ναυτιλίαν τά περισσότερα. Ή έκλογή τού κ. Χανδρή αύτόν τόν ύπο-

FOR YOUR AGENCY IN SOUTH AFRICA

MENTOR SHIPPING AGENCY(PTY)LTD

AT

DURBAN, EAST LONDON, PORT ELISABETH, CAPE TOWN.

ALL ENQUIRIES TO:

P. O. BOX 2981

DURBAN 4000

TELEPHONES: 325712/3/4

CABLES: MASPORT

TELEX: 6-0204 SA

λογισμόν καταδεικνύει. Έστω και άργα ή αναγνώρισις μάς ίκανοποιεί. Πολλά τά καλά διά τό πλοϊον δυνατόν νά προέλθουν από τό καθυστερημένον αύτό ένδιφέρον τού Κράτους και τών περι αύτό όργανισμών διά τήν Ναυτιλίαν. Τό ευχόμεθα.

Η Π.Ν.Ο. ΚΕΡΔΙΖΕΙ

Κατήγαγε μίαν νίκην ή ήμετέρα Π.Ν.Ο. κατά τήν έκδικασιν εις τά Γαλλικά δικαστήρια (Δουνκέρκη) έπι απαιτήσεως τής Διεθνούς τών Μεταφορών, δηπως τό πακιστανικόν πλήρωμα τού φορτηγού «Ναυσύλα», έλληνικής ιδιοκτησίας, πληρωθή βάσει τού μισθολογίου τής Διεθνούς τών Μεταφορών και ούχι τού Έλληνικού μισθολογίου.

Και άπεφασίσθη: Τό Πακιστανικόν πλήρωμα θά πληρωθή βάσει τού Έλληνικού μισθολογίου. Ή έξαριθμωσις τού μισθολογίου θά γίνη διέκπροσώπου τού έλληνικού συνδικάτου και τού Πλοιάρχου.

Η Διεθνής τών Μεταφορών υπεχρεώθη νά μή παρεμβάλη έμποδία εις τήν κίνησιν τού πλοίου. Ανεγνωρίσθη τέλος ή άρμοδιότης τής ΠΝΟ διά τάς σχέσεις τού πληρώματος και τά κοινωνικά του δικαιώματα.

Ο Πλοιάρχος και ο πλοιοκτήτης άνελα-βον τήν ύποχρέωσιν νά μή έγειρουν άξιώσεις κατά τής Διεθνούς τών Μεταφορών.

Ο ΟΙΚΟΣ ΤΣΑΚΟΥ

Μία άξιέπαινος πρωτοβουλία διά τήν ένισχυσιν τού συναλλαγματικού μας άποθέματος άνελθηθή από τόν Οίκον Τσάκου. Πρός τήν Έθνικήν Κτηματικήν Τράπεζαν τής Έλλαδος ή Οίκος Τσάκου άπηγήθη σχετικώς τήν κάτωθι έπιστολήν:

«Η έπιχειρησίς μας, διαθέτουσα στόλον είκοσι πλοίων και έπιθυμούσα νά συμβάλει εις τήν προσπάθειαν τής Κυβερνήσεώς μας

δι' αύξησιν τού Ναυτιλιακού Συναλλαγματος, έπιθυμει νά άνοιξη εις τούς "Έλληνας Ναυτικούς και δι' έκαστον τούτων «λογαριασμόντες» της Επαγγελματικού Ταμευτηρίου εις συνάλλαγμα» άρχικού ποσού Δολλ. Η.Π.Α. 20.

Συνημμένως άποστέλλομεν ύμην όνομαστικήν κατάστασιν διακοσίων σαράντα επτά (247) Έλλήνων Ναυτικών μας, ώς και έπιταγήν τεσσάρων χιλιάδων έννεακοσίων τεσσαράκοντα δολλαρίων Η.Π.Α. (4.940) τής Τράπεζης «THE FIRST NATIONAL BANK OF CHICAGO» υπ' άριθ. 061203 — και σάς παρακαλούμε δηπως δι' έκαστον τούτων άνοιξετε κεχωρισμένον λογαριασμόν Στεγανού Ταμευτηρίου εις συνάλλαγμα, Δολλ. Η.Π.Α. 20 — και μάς άποστέλετε τά βιβλιάρια τής Τράπεζης ύμων, μετά τών σχετικών αίτησεων και δηγιγών διά νά πρωθήσωμεν εις τούς δικαιούχους Ναυτικών μας.

Εύελπιστούντες διτή η προσπάθεια μας θά εύρη κατανόησιν από τούς Ναυτικούς μας, διά τήν αύξησιν τών καταθέσεων των εις συνάλλαγμα και τής έντεύθεν παρ' αυτών άποκτήσεων στέγης».

ΣΧΟΛΙΑ

Σχολιάζει διεθνής ναυτιλιακός τύπος τό ύπο τού τέως «Υπουργού 'Εμπ. Ναυτιλίας κ. 'Εμμ. Κεφαλογιάννη, καταρτισθέν νομοσχέδιον περί κυρώσεων κατά τής πειρατείας και ναυταπάτης. Καθ' α έδηλωσεν ο κ. 'Υπουργός, έχει προσφάτως αύξηθη διάριμός τών φορτών, τά όποια μεταφερόμενα ύπο έλληνικών πλοίων, δέν φθάνουν εις τόν προορισμό των, άλλα πωλούνται πρός τρίτους ή έχαφανίζονται χωρίς νέανη. Ιδιαίτερως τούτο συμβαίνει εις πλοία τά όποια συνδέουν τήν έγγυς Ανατολήν, τόν Περιοκόν και τήν Βορειοδυτικήν Αφρικήν. Η κατάστασις αύτη δημιουργεί κίνδυνον λήψεως μέτρων κατά τών έλληνικών πλοίων.

Κατά τά ξένα σχόλια ο έλληνικός ποινικός κώδικης δέν περιλαμβάνει κυρώσεις κατά τής πειρατείας, ένω αι περι ναυταπάτης διατάξεις είναι άνεπαρκεις. Παρά τάς έγκυκλους τών Υπουργείων Ναυτιλίας και Έξωτερικών πρός τάς έφοπλιστικάς ένώσεις, ούδεμια βελτίωσις έπετεύχθη. Έν τώ μεταξύ αι άσφαλτικά έταιρια ήρχισαν νά ζητούν ύπερβολικά άσφαλτιστρα διά φορτία μεταφέρομενα δι' έλληνικών πλοίων, κατά δέ τούς υπολογισμούς τού Δολλ. Λόδη το 25% τών κατά τό παρελθόν έτος οι άπολεσθέντων πλοίων ήσαν ύπο έλληνικήν σημαίαν.

ΑΛΗΘΕΙΑΙ

Μέ πολλήν πικρίαν διά Γάλλος σχολιαστής ύπενθυμίζει, διτή ένω δλλοτε τό κρατικόν ένδιαφέρον διά τήν Ναυτιλίαν έξεδηλούτο παντοιοτρόπως, σήμερον περιορίζεται εις τήν μικράν διαμάχην κατά τήν έτησίαν συζήτησιν τού προϋπολογισμού. Ένω δέ κατά τόν τελευταίον καιρόν ύπηρε και πάλιν μία δινοδος τού Κυβερνητικού ένδιαφέροντος διά τήν Ναυτιλίαν, αιτη δυστυχώς άφειλεται εις τήν ρύπανσιν τής θδλάσσης.

Δέν πρέπει νά διαφεύγη τής προσσοής μας διτή πρωταρχικόν μέλημα ύπηρξεν εις τό παρελθόν και πρέπει νά είναι και εις τό μέλλον ή προστασία τής άνθρωπης ζωής ένθαλάσση. Δέν είναι τυχαίον διτή η σχετική διεθνής σύμβασις έχει τόν τίτλον αύτον εις τήν έπικεφαλίδη τής. Διότι κατά τά έθιμα τής θαλάσσης, ή ύποχρέωσις άρωγης και διασώσεως ύφισταται μόνον διά τούς κινδυνεύοντας άνθρωπους και δχι διά τά πλοία και τά φορτία. Δυστυχώς ή άντιληψις αιτη έχει ύποχρωσει εις τήν έποχην μας, δηπου αι κραυγαί διαμαρτυρίας διά τά ναυάγια άφορούν περισσότερον εις τάς πετρελαιοκηλίδας και δηλιγότερον εις τούς άπολεσθέντας ναυτικούς. Περιορίζονται λοιπόν τά κράτη

SHELL SHOWS THE WAY AT POSIDONIA'80

visit Shell at Posidonia '80

All Shell's "know how" is at your disposal at Posidonia. Come in and talk to the specialists. They can show you how Shell's worldwide service can best help your shipping needs... and you'll see how Shell has become the world leader in marine fuels and lubricants.

See Shell at Posidonia
Stand B 42



Shell Marine Service Worldwide

SHELL COMPANY (HELLAS) LTD 15, Aristidou str. & Posidonos, Piraeus Tel: 4174.4825
• SHELL OFFSHORE SALES (GREECE) LTD Tel.: 4117.117 • SHELL U.K. OIL

νά άναζητούν συνεχώς τάς ευθύνας καί τούς ύπευθυνούς τής θαλασσίας ρυπάνσεως καί νά άπειλούν τόν δυστυχή πλοίαρχον μέ φοβεράς κυρώσεις δι' άδικήματα διά τά όποια ούδεμιαν έχει προσωπικήν ευθύνην ή άναμείν.

"Άλλοτε, καταλήγει ό Γάλλος σχολιαστής, οι συγγραφεῖς έξεινουν τάς άρετάς των ναυτικών καί τό έφοπλιστικόν έπαγγελμα διχαιρεί τής υφέλοτέρας κοινωνικής έκτιψησεως. Σήμερον καί οι μέν καί οι δέ προβάλλονται ως οι μόνοι ύπευθυνοί τής θαλασσίας μολύνσεως. Καί δύμας είναι καιρός νά πληροφορηθή ό κόσμος διτεί εις τήν θάλασσαν δέν έργαζονται πειραταί, άλλ' άνθρωποι οι διποίοι άσκούν τιμίας δέν δύσκολον καί έπικινδυνόν έπαγγελμα, καί διτεί εκείνοι οι διποίοι έκμεταλλεύονται τά πλοία, τά έφοδιάλουν, τά ναυπηγούν ή τά έπισκευάζουν, δέν είναι τυχοδιώκτης έλαυνομενοί υπό τού παρανόμου κέρδους, άλλ' έπιχειρουματίαι τών διποίων ή έντιμότης καί ή ύπευθυνότης δέν είναι δυνατόν νά τεθούν έμφιβδλω.



ΣΟΒΑΡΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΙ

Ο ναυτιλιακός κόσμος τής χώρας πρέπει σοβαρώς νά άπασχοληθή μέ τά δσα καταγγέλλει ό Πανελλήνιος Σύλλογος Ραδιοτηλεγραφητών τού ΟΤΕ διά τούς 'Έλληνικούς Παρακτίους Σταθμούς, διότι καιρίως τόν άφορουν.

'Εάν τά δσα καταγγέλλονται είναι άκριβη, τότε δημιουργούνται τεράστιαι ευθύναι δά τό κράτος, ύπευθυνον διά τήν κατέ γενικήν δημολογίαν άπαράδεκτον κατάστασιν, πού έπικρατεί εις τά Ραδιοεπικοινωνίας, τήν ποιότητα τών διποίων χαρακτηρίζουν οι Ραδιοτηλεγραφηταί τού ΟΤΕ άπό τάς χειροτέρας εις τόν κόσμον. Άλλα καί άπό ποσοτήκης πλευράς τά πράγματα έμφανίζονται ως δάκρως άπογοητευτικά, συμφώνως πρός τά δσα καταγγέλλονται, έρειδόμενα εις τά έπισημα στατιστικά στοιχεία τού ΟΤΕ, έτους 1979. Ούτω βάσει τών δεδομένων αύτών, λέγουν οι Ραδιοτηλεγραφηταί, οι 'Έλληνικοί Παράκτιοι Σταθμοί δύνανται νά έχηπετησουν 900.000 ραδιοτηλεγραφήματα καί 300.000 περίπου ραδιοσυνδιαλέξεις κατ' έτος. Τούτο σημαίνει, κατά τούς ίδιους πάντοτε ύπολογισμούς, διτεί εις κάθε ναυτικόν άναλογον μόλις καί μετά βίας 2-3 ραδιοτηλεγραφήματα καί 1-2 ραδιοσυνδιαλέξεις καθ' δόλον τό έτος.'

Πέραν δλων αύτών καταγγέλλονται καί άλλα σοβαρώτατα πράγματα, πού άφορούν ζωτικώς εις τήν άσφαλειαν τής ναυσιπλοΐας καί τήν προστασίαν τών ταξιδευόντων εις τήν θαλάσσιον 'Έλληνικόν χώρον. Ταῦται είναι:

— 'Η μή λειτουργία τού άπό το 1973 έγκατασταθέντος δικτύου άνεπιβλέπτων σταθμών.

— 'Η άκαταλληλότης τών συγκροτημάτων κεραιών έκπομπής καί λήψεως.

— 'Η παλαιότης τής έγκαταστάσεως τών πομπών καί τών δεκτών, άναγομένη εις τά διτεί 1939 καί 1958 άντιστοιχως.

— 'Ο μή έξοπλισμός τών 'Έλληνικών παραρκών σταθμών δά μηχανημάτων ραδιοεντοπισμού (ραδιοανοιμέτρα) διά τόν προσδιορισμού τού στίγματος τών πλοίων, πού έκπεμπουν S.O.S.

Μέχρι τούδε τά παράπονα καί αι δραματικά καί έκκλήσιες διά τήν βελτιώσιν τών ραδιοεπικοινωνιών τού ΟΤΕ προηρχόντος άπό τά πελάγη καί τούς ωκεανούς. Σήμερον τό «κατείνα» δρεχεται άπό τό έσωτερικόν τού ΟΤΕ. Βεβαίως πρέπει νά άκουσθη καί ή ύπευθυνος φωνή τής δάλης πλευράς, τής διοικήσεως τού ΟΤΕ. Τό συμπέρασμα δύμας δέν μεταβάλλεται. 'Η Κυβέρνησης έχει καθηκον καί ύποχρέωσιν νά άνακοινώσῃ τάς άποφάσεις της διά τήν άνυψωσιν τής στάθμης τών ναυτικών ραδιοεπικοινωνιών, πού πρέπει νά είναι άναλογος πρός τό μέγεθος τής έμπορικής μας ναυτιλίας καί τάς άναγκας τών άνθρωπων πού τήν ύπηρετούν.



ΤΗΝ ΑΜΕΣΩΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΙΝ

Παρά τάς δοθείσας διαβεβαιώσεις άπό μέρους τού έπικρατήσαντος καθεστώτος εις τήν Λιβερίαν, οι 'Αμερικανοί έφοπλισταί, τά πλοία τών διποίων φέρουν τήν Λιβεριανή σημαίαν, άντιμετωπίζουν τό ένδεχόμενον τής μεταφοράς τών πλοίων των ύπό τήν Παναμαϊκήν.

Κατά τήν συνελθούσαν πρό ήμερων εις Νέαν Υόρκην συνέλευσιν τών έφοπλιστών τών κατεχόντων τά 47% τών ύπό Λιβεριανή σημαίαν πλοίων, άπεφασισθή ή μέσος παρακολούθησις τών έξελιξεων, ήνα έντι καιρώ άποφύγουν τά άντιθετα πρός τάς προβαλλόμενας ύποσχέσεις μέτρα τού νέου καθεστώτος.



ΕΓΙΝΑΜΕ ΑΚΡΙΒΟΙ

'Επειβαρύνθη ύπεβολικά τό κόστος τών έπισκευών εις τήν λιμενικήν περιοχήν, καί διποίων άναφέρεται, τό μόνον πλεονέκτημα τό δόπιον παρέχει πλέον ή Πειραιεύς είναι ή δυνατότης παρακολουθήσεως τών έπισκευών καί ούδεν έτερον. Είς τό ύψηλόν κόστος δέν νά προστεθούν καί τά προβλήματα τά διποία δημιουργούνται έντης καθειρώσεως τής πενθημέρου έβδομαδος άπό πολλάς έπισκευαστικάς έπιχειρήσεις, κατόπιν σχετικής άιώσεως τών εις αύτάς υψηλομίσθων έργα-

ζομένων. Τό φαινόμενον πρέπει νά προσελκύση τό ένδιαφέρον τών άμροδιών ύπηρεσιών, διότι διτείσεις τών έπισκευών πλοίων δέν ήμπορει νά άντέξει άνευ συνεπειών εις τήν καθιέρωσιν παρομοίων έργασιακών συνθηκών.

● Κατά τό πρώτον τρίμηνον τού τρέχοντος έτους, ή πληρότης τών δεξαμενών ΟΛΠ έστημεωσε ούδεσιν κατά 18% έναντι τής άντιστοιχου περιστινής περιόδου, άλλα ή αύξησις εις τήν άριθμόν τών έπισκευασμένων πλοίων εις λιμενικήν περιοχήν περιωρίσθη μόνον εις 11%. 'Εκ μέρους τού ΟΛΠ άναμενεται αύξησις εις τόν άριθμόν τών έπισκευασμένων πλοίων κατά τά δύο έπομενα καί ιδιαίτερως κατά τό τελευταίον τρίμηνον τού έτους, άλλα ή μοδογείται διότι αι κύριαι θέσεις έπισκευών πλοίων παραμένουν αι αύταί ώς καί εις τό παρελθόν, παρά τά διατυπωνισθέντα ύπό τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας διτείης ηγέτησαν αισθητώς αι θέσεις έπισκευών εις τήν λιμενικήν περιοχήν. Χαρακτηριστικόν έπι τού προκειμένου είναι διότι ή προληπτική διατύπων δά τόν άποιον είχεν έξαγγελθή διτείηθετο δι' έπισκευαδής (προβλέπονται έκει έκτω θέσεις πλοίων) δέν έχει παραδοθή εις ούτι ύπο τού Πολεμικού Ναυτικού....

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

'Ως άνεκοινώθη, ή προεργασία διά τήν άπογραφήν τής 31ης Μαΐου έπερατώθη ήδη καί ή Στατιστική 'Υπηρεσία τού ΥΕΝ προώθησι τά άπογραφικά δελτία, τά όποια θά χρησιμοποιηθούν διά τήν άπογραφήν εις τάς λιμενικάς άρχας έσωτερικού καί έξωτερικού, τάς παραλίους έλληνικάς προξενικάς άρχας, τάς έφοπλιστικάς 'Ενώσεις, τήν ΠΝΟ καί τήν 'Ενωσιν Πλοιάρχων. Καί τό 'Υπουργείον είδοποιει τόν πλοιάρχους, οι διποίοι δέν έχουν λάβει εισέτι άπογραφικά δελτία, νά σπεύσουν νά έφοδιασθούν, διότι ή άπογραφή είναι ύποχρεωτική καί ή παράλειψις διενεργείας τής συνεπάγεται πειθαρχικάς καί ποινικάς κυρώσεις. Κατά τήν άπογραφήν τής 31ης Μαΐου θά άπογραφούν άπαντες οι ύπηρετούντας έπι τών ύπό Έλληνικήν σημαίαν πλοίων ώς καί έπι τών έλληνοκτήτων πλοίων ύπό έναντι σημαίας διτινα είναι συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ χωρητικότος 100 τόνων γκρός καί άνω. Παραλλήλως, άδη ημερινήσθη, θά καταβληθή προσπάθεια διά τήν άπογραφήν τών εύρισκομενών διά διαφόρους λόγους (διδεια, άσθενεια, συμμετοχή εις έεξεσις κλπ.) έκτος πλοίων κατά τήν 31ην Μαΐου.



ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΑΞΙΩΣΙΣ

'Επέκτασιν τών στρατολογικών διευκολύνσεων καί εις τούς ναυτικούς τούς ύπηρετούντας έπι πλοίων χωρητικότητος κάτω τών 1.000 τον. γκρός, έζήτησε τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας άπό τό 'Υπουργείον 'Εθνικής Αμύνης. 'Η άξιωσις είναι άπολύτων δικαιολογημένη, διότι ή έξαρεσις τών ναυτικών, οι διποίοι ύπηρετούν εις τά πλοία τής κατηγορίας αύτης άπό τάς στρατολογικάς διευκολύνσεις έπετείνετο πρόβλημα έπανδρώσεως τών πλοηγών εις έβδομαδος άπό πολλάς έπισκευαστικάς έπιχειρήσεις, κατόπιν αίτημα είχε ύποβλει ή Πανελλήνιος Σύνδεσμος Πλοιοκτήτων 'Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων, τό διποίον άπεδέχθη τελικώς ή κ. Κεφαλογιάνης, παρά τάς άρχικάς έπιφυλάξεις του.



ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Τό παγκόσμιον βαρόμετρον προβλέπει διά τό 1980 συστολήν τού διεθνούς τουρισμού με άντιστοιχον στροφήν τού ρεύματος πρός τάς έσωτερικάς μετακινήσεις.

Αιτία ή διεθνής οίκονομηκή δυσπραγία καί ή γενικωτέρα πολιτική κατάστασις. 'Αναλόγα προμηνύματα έλληφθησαν ήδη εις τήν χώραν μας, έκδηλωθεντα με μειωμένην ζήτησιν ξενοδοχειακών κλινών εις τά καθιέρωμένα

CABLES: «NAFTIKA»
TELELEX 6-2421 SA

P.O BOX 763. DURBAN. 4000
PHONE: 372761 2-3
A/H 376067

Argonaut Suppliers

220/224 POINT ROAD. DURBAN 4001

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

Έλληνικά τουριστικά κέντρα, άλλα και με διλιγωτέρας κρατήσεις θέσεων είς τά κρουαζιερόπλοια. Εισήλθησαν είς τήν περίοδον της άκριβης ένεργειάς, που έπιπρεψει και τόν τουρισμόν, δημιουργώντας είδοποιησεις στην Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και την Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ).

Η άκριβης ένεργεια, που σημαίνει ύψηλόν μεταφορικόν κόστος, συμπαροματούσης και τής διεθνούς πολιτικής ρευστότητος, άρχιζε νά στρέφει τούς πολλούς πρόστον τόν έγχωριον τουρισμόν ή, το πολύ, πρόστον την γειτονικά κράτη.

Εύλογος, λοιπόν, η άνησυχία τών τουριστικών μας έπιχειρηματικών φορέων διά το μέλλον, λαμβανομένης υπ' ουπής της γειτνιάσεως μας πρός τήν έκρηκτική Μέσην Ανατολήν. «Άλλως στα κρουαζιερόπλοια μας κατά τήν θερινή περίοδον έχουν ώς έπικεντρον άπασχολήσεως των τόν Αίγαιον, με προεκτάσεις είς τήν έπισφαλή Ανατολικήν λεκάνην τής Μεσογείου. Δοθέντος τούς βαρύνοντος ρόλους τών κρουαζιερόπλοιών μας, ώς πόλους εύρυτεράς τουριστικής έλξεως, είναι έπιβεβλημένη η πρόστοιχη πολύπλευρος κρατική άρωγή και συμπαράστασις. Δέν είναι ύπερβολή νά λεχθή ότι ένας άριθμός άγχιπλουστών κρουαζιερόπλοιών μας ίσως δημιουργήθη πρός το «δέσιμο», ή είς τήν καλυτέραν τών περιπτώσεων, προκίνει τήν μετακίνησιν του πρός τάς διεθνείς τουριστικάς άγοράς (Β.Δ. Εύρωπη, Η.Π.Α. Δυτική Μεσογείου). Η μετακίνησις αύτή έφερε μείωσην τής μεταφορικής δαπάνης τού άλλοδαπού έπιβάσου, που άντι τής Έλλαδος, θά προτιμήσει ώς οικονομικωτέραν τήν πραγματοποίησιν τής κρουαζιέρας του άπό ένα πλησιέστερον λιμένα.

Η άπομάκρυνσις δημιως τών κρουαζιερόπλοιών άπό τάς Έλληνικά Θαλάσσας πρέπει όπωσδήποτε ν' άποφευχθή, ώς έπιζημιος διά τήν έθνικην οίκονομιάν και τήν γενικωτέραν τουριστική προσπάσθειαν τής Χώρας. Είναι άναγκη, έν δψει τής διεθνούς οικονομικής και πολιτικής συγκυρίας, νά έξευρεθή η πλέον άνωδυνος λύσις, που θά δημιουργήση είς τήν χάραξιν μιάς έπωφελούς δι' όλους τούς παράγοντας «πολιτικής θαλασσίου Τουρισμού», μέ κάποιον όπωσδήποτε μακροχρονιώτερον προγραμματισμόν. Τούτο και άλλοτε είχειν έπισημανθή άπό τών στηλών μας. Έπανερχόμεθα διότι η διαγραφούμενη διεθνής τουριστική κάμψις δέν φάνεται νά είναι προσωρινού χαρακτήρος. Αι προβλέψεις τού ΟΟΣΑ άτυχώς έπαληθεύονται.

Η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Εις ένδιαφέρουσαν έρευναν περί τών προοπτικών τής ένεργειακής έξελίξεως προέβη η Εταιρία Έξον διά τό μέχρι τού διατημά 2000. Αναλύονται έναν αύτη αι παγκόσμιαν άναγκαν είς πετρέλαιον και δλαδα πηγάς ένεργειάς. Η μελέτη άποτελεῖ σύνολον ύποθέσεων, βασιζομένων επί τών δεδομένων τής διεθνούς οίκονομίας, τής έξελίξεως τής τιμής τών ένεργειακών πόρων, τής προστασίας τού περιβάλλοντος, τών άντιδράσεων τών καταναλωτών και περιλαμβάνει μίαν γενικήν έκτιμησιν τών διαθεσιμών πηγών κατά γεωγραφικάς περιοχάς. Μολονότι προβλέπει περιόδους πολιτικής έντάσεως και οικονομικών κύκλων δέν λαμβάνει ύπ' ουτε δλας τάς συνεπείας ένδεχομένων μεγάλων γεγονότων πολιτικών, οικονομικών, κοινωνικών ή τεχνολογικών ουτε μεγάλας πολιτικάς ή οικονομικάς κρίσεις.

Κατά τούς ύπολογισμούς τής μελέτης ή τήμη τής ένεργειας θά συνεχισθή αύξουσα, ή δέ άνακαλύψις και έκμετάλλευσις νέων άποθεμάτων πετρέλαιου θά στοιχίζη άκριβότερον, έφ' ουν τά νέα αύτά κοιτάσματα θά είναι μικρότερα, βαθύτερα και πλέον άπομεμάρκυραμένα.

Η συμμετοχή έκστησης πηγής ένεργειας είς τήν κάλυψιν τών ένεργειακών άναγκών

τού κοσμου θά σημειώση άξιολόγους μεταβολάς. Ούτω τό πετρέλαιον άπό τά 54% θά πέση τό έτος 2000 είς τό 37%. Τά φυσικά άέρια άπό 18% είς 16%. Ο άνθραξ θά άνελθη άπό 18% είς 24%. Η πυρηνική ένεργεια άπό 3% είς 10%. Αι ύδροπλεκτρικά και λοιπά πηγάι άπό 7% είς 9%. Θά προστεθούν δέ και συνθετικά πηγάι αίτινες τό έτος 2000 θά καλύπτουν τό 4% τών άναγκών.

Ως πρός τήν παγκόσμιον παραγωγήν ύπολογίζεται ότι τό έτος 2000, η παραγωγή πετρέλαιου και άεριων έξ άνθρακος, δάφαλων και γεωργικών προϊόντων θά φθάση 370 έκατον, τόννων έξ ων 200—300 έκατον. είς τάς ΗΠΑ. Αι καθαραί είσαγωγαί πετρέλαιου τών ΗΠΑ διά τό έτος 2000 ύπολογίζονται είς 300 έκατον, τόννων. Η παραγωγή πετρέλαιου τών χωρών τής ΟΠΕΚ άπό τό 1,5 δισεκ. τόννων τού 1978 θά φθάση τό 1,7 δισεκ. τον. τό 2000, τών δέ έκτός ΟΠΕΚ χωρών άπό 1 δισεκ. τον. θά φθάση 1,6 δισεκ.

Η παγκόσμιος ένεργειακή κατανάλωσης, μή ύπολογιζομένης τής Κίνας και τών Άνα-

τολικών χωρών, προβλέπεται νά σημειώση κατά πηγή ένεργειας τήν άκολουθον έξελιξιν (ό πρώτος άριθμός άναφέρεται είς τό 1978, ό δεύτερος είς τό 1990 και ο τρίτος είς τό 2000. Ο ύπολογισμός είς έκατον τόννων): «Ανθραξ άπό 880 είς 1300 και 2030 (αύξησις 130%). Πυρηνική ένεργεια άπό 150 είς 450 και 820 (αύξησις 450%). Υδροπλεκτρική, γεωθερμική, ήλιακη άπό 340 είς 470 και 680 (αύξησις 100%). Φυσικά άέρια άπό 880 είς 1200 και 1310 (αύξησις 48%). Πετρέλαιον άπό 2650 είς 2900 και 2990 (αύξησις 13%).

Ειδικώς διά τήν Εύρωπην ή έπιβράδυνσις τού ρυθμού τών ένεργειακών άναγκών και ή άναπτυξις τοπικών παραγωγικών πηγών, κυρίως πυρηνικών και ύδρογοναθράκων, θά έπιφερουν μείωσην τού βαθμού τής έξαρτησεως, διότι ή είσαγωγένη ποσότης ένεργειας θά πέση άπό τό 53% τού 1978 είς τό 45% τό έτος 1990. Έξ δλαδου τό έτος 2000 οι ύδρογοναθράκες (πετρέλαιον και φυσικά άέρια) θά συμβάλουν πλέον τού ήμισεος είς τήν ίκανο-

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΥΠΕΡΠΟΛΥΤΕΛΕΣ ΚΛΙΜΑΤΙΖΟΜΕΝΟ ΚΤΙΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Παραλιακή Λεωφ. Ποσειδώνος 18 (πλησίον Ιπποδρόμου)

ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΟ ΚΥΡΙΩΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ



- 5 ΟΡΟΦΟΙ ΓΡΑΦΕΙΩΝ 300 τ.μ. ΕΚΑΣΤΟΣ
- 2 ΥΠΕΡΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΤΑΧΕΙΣ ΑΝΕΑΚΥΣΤΗΡΕΣ
- ΨΥΓΓΟΡΟΦΑΙ ΑΛΛΟΥΜΙΝΙΟΥ ΜΕΤΑ ΧΩΝΕΥΤΩΝ ΚΛΙΜΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΩΜΑΤΩΝ
- ΕΝΔΟΔΑΠΕΔΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
- ΠΡΟΣΩΠΙΣ ΑΠΟ ΑΛΑΟΥΜΙΝΙΟΝ ΚΑΙ ΦΥΜΕ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟ
- ΔΑΠΕΔΑ ΜΕ ΜΟΚΕΤΤΕΣ — ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΧΩΡΙΣΜΑΤΩΝ
- ΔΥΟ W.C. ΕΙΣ ΕΚΑΣΤΟΝ ΟΡΟΦΟΝ — ΚΥΑΙΚΕΙΟΝ — ROOF GARDEN
- ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΑΙΡΩΣ ΚΛΙΜΑΤΙΖΟΜΕΝΟΝ ΜΕ ΥΠΕΡΠΟΛΥΤΕΛΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΑ ΔΑΠΕΔΑ ΚΑΙ ΕΝΔΟΔΑΠΕΔΙΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ. (ΚΥΡΙΩΣ ΑΙΘΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ 250 τ.μ., ΠΑΤΑΡΙ 150 τ.μ., ΥΠΟΓΕΙΟ ΦΩΤΕΙΝΟ 250 τ.μ.)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Τηλέφωνα 9821347, 9818288 1 - 2 και 5 - 7

ποίησιν τών ένεργειακών άναγκών της Εύρωπης.

ΔΙΑΤΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΝ;

Εις τόν πλοίαρχον έλληνικού πλοίου, τό δποίον διήλθεν ἐκ Πύλου ἐπεβλήθη πρόστιμον διά διαφόρους ἀλλείψεις πού παρουσίαζε τό σκάφος. Ἀλλά, ὡς ἀνέφερε ὁ λιμενάρχης, δέν ἐσχηματίσθη δικογραφία ἐναντίον τού πλοιάρχου, διότι διεπιστώθη διά τάς ἀλλείψεις ευθύνετο ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια. Τότε διατί ἐπεβλήθη τό πρόστιμον εἰς τόν ἀναγκίον πλοίαρχον; "Εῶς πότε θά ἐφαρμόζωμεν τήν τακτικήν τής στρουθοκαμήλου.

ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Ὦς γνωστόν οι Ἀξιωματικοί τού Λιμενικού Σώματος ἔχουν ἐνιαίαν προέλευσιν, διά τῆς Σχολῆς Λιμενικών Δοκίμων, εἰς τήν δηούνται πινακιούχοι ἀνωτάτων σχολῶν ἡ διπλωματοῦχοι πλοιαρίοι Γ' τάξεως, προελεύσεως ΑΣΔΕΝ. Είναι γνωστόν ἐπίσης διτού οι ἀπόφοιτοι τῆς Σ.Λ.Δ. σταδιοδρομούν ἐνιαίως εἰς τό Σώμα, ἐντασσόμενοι εἰς κοινήν ἐπετηρίδα, δινευ διακρίσεων, καὶ ἔξεισσονται μέχρι τού ἀνωτάτου βαθμού ἐπί τή βάσει οὐσιαστικών καὶ μόνον κριτήριων.

Φαίνεται δημος διτού κατά καιρούς εἰτε δι' ἀπλῶν συζητήσεων εἰτε καὶ διά θετικωτέρων μέσων, ἐπιδιώκεται ἡ διατάραξις τῆς ἐνότητος αὐτῆς, διά τῆς εἰσαγωγῆς διακρίσεων, στηριζομένων εἰς τά πρός τῆς Σ.Λ.Δ. τυπικά προσόντα. "Υποστηρίζεται, δηλαδή, διτού οι Λιμενικοί ἀξιωματικοί οι προερχόμενοι ἐκ τού Ἐμπ. Ναυτικού, δέν πρέπει νά φθάνουν μέχρι τού ἀξιωματού τού "Υπαρχηγού ἡ τού "Αρχηγού Λ.Σ. μέ τό αιτιολογικόν διτού στερούνται πινακιού ἀνωτάτης σχολῆς.

Ἡ δημοψική αὐτή, ἡ ὁποία προφανῶς δέν στερεῖται ὑστεροβούλιας, φαίνεται λησμο-

νούσα διτού εἰς τήν ναυτικήν μας χώραν ἔχουν δικαίωμα — διν μή προβάδισμα — ν' ἀσχολούνται μέ τήν Ναυτιλίαν καὶ τήν διοίκησίν της οι κατέχοντες τήν ναυτικήν κατάρτισιν καὶ πείραν. Τό Λιμενικόν Σώμα, τό δηούνται ἐστερείτο τής προσφορᾶς των, ἀνεκάλυψε κάποτε διτού δέν ἡτο δυνατόν ν' ἀνταποκριθῆ πλέον εἰς τάς ὑποχρέωσεις καὶ τάς εύθυνας του, χωρὶς τήν ναυτικήν καὶ τεχνικήν ἔξειδικευσιν. Καὶ ἐπροχώρησε εἰς τήν κατάταξιν καὶ τήν δημιουργίαν τών τεχνικών στελεχών του. Τό νά ἔρχωνται λοιπούν τώρα οι ἀνεύθυνοι ἔπινονται, νά ἀναβιώνουν τάς διακρίσεις καὶ νά δημιουργούν πικρίαν καὶ ἀπογοήτευσιν εἰς μίαν μεγάλην μερίδα ἀξιωματικών, οι δηοί προσφέρουν καὶ ἐνισχύουν τήν "Υπηρεσίαν, ούδεν δέλλο ἐπιτυγχάνουν εἰμι νά διασπούν τήν συνοχήν καὶ δύνονται, τής ὁποίας τόσον ἀπόλυτον ἀνάγκην ἔχει τό Λιμενικόν Σώμα.

ΤΑ ΠΡΟΞΕΝΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

Ἄπο μακρού αι στήλαι μας είχον ἐπισημάνει τήν ἀνάγκην ἀναδιοργανώσεως καὶ ἐκσυγχρονισμού τών ἀνά τήν "Υδρόγειον Προξενικών Λιμεναρχείων, εἰς τρόπον ὥστε νά συμπαρίστανται καὶ βοηθούν περισσότερον τήν ποντούρον Ναυτιλίαν μας καὶ τούς ναυτικούς της.

Καὶ ἐν πρώτοις είχαμεν ὑποδείξει τήν ἀνάγκην τού ἔξοπλισμού τών διά τέλεξ, εἰς δησα τούτο δέν ἔχει ἀκόμη ἔγκατασταθῆ. Είναι ἀδιανόητος ἡ ὑπό τάς σημερινάς συνθήκας τής διακρίσεως καὶ ἀναπτύξεως τής πρώτης ἐν τή ούσια Ναυτιλίας τού κόσμου, τά ναυτιλιακά κλιμάκια τού ἐπισήμου Κράτους εἰς τό ἔξωτερικόν νά στερούνται τηλετυπικής συνδέσεως.

Ἐάν κανείς ἐκ τών ὑπευθύνων τού "Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας ἀναλογισθή τήν συνδρομήν τής τηλετυπικής ἐπικοι-

νωνίας μόνον εἰς τάς περιπτώσεις ναυτικών ἀτυχημάτων, πού ἀτυχώς κάθε δέλλο ἀπό ὅλης είναι, θά ἥρκει τούτο διά νά είχε κινηθῆ τό ἐνδιαφέρον του, ὥστε νά μήν ύπηρχε τοιούτον θέμα σήμερον. "Αφήνομεν τήν ταχυτέραν καὶ ἀσφαλετέραν ἔξυπηρέτησιν τού ΝΑΤ, διά τάς περιπτώσεις πού πρέπει νά ἐπικοινωνήσῃ μέ τά Προξενικά Λιμεναρχεία (ἀνανέωσις, ληξιπροθέσμων ναυτολογίων), δηως καὶ τών ναυτιλιακών γραφείων, ὀσάκις ἔχουν ἀνάγκην ταχείας ἐπικοινωνίας μέ τά κλιμάκιον τού YEN εἰς τό ἔξωτερικόν.

"Ενα δέλλο θέμα είναι ἡ ἐνημέρωσις τών πλοίων καὶ τών ναυτιλιακών ἐπιχειρήσεων περί τών λειτουργούντων Προξενικών Λιμεναρχείων μετά τής πλήρους διευθύνσεως αὐτών (ταχυδρομική, τηλεγραφική, τηλετυπική, τηλέφωνον). Είχομεν ὑποδείξει, τουλάχιστον πρός ἔξυπηρέτησιν τών πλοίων, τήν ἀναγραφήν δέλλων αὐτών τών στοιχείων, εἰς τό ναυτολόγιον. Πόθεν θά πληροφορηθῆ διχι μόνον τού Πλοιάρχος, ἀλλ' ἀκόμη καὶ δέλλος ναυτικός πού εύρισκεται τό Προξενικόν Λιμεναρχείον, ποίον τό τηλέφωνον του, διά χίλια-δισκό ζητήματα, πού τόν ἐνδιαφέρουν. Είναι, ἀσφαλώς, ἀπλά αὐτά τά πράγματα καὶ δύμα δέν παύουν νά ταλαιπωρούν τόν ναυτικόν μας εἰς τήν ἔνητειαν.

Βεβαίως μέ αὐτά τά δόλια πού θίγομεν δέν ἔχαντείται τό θέμα. "Υπάρχουν πολλά δέλλα, πού πρέπει νά γίνουν χάριν τής ἐξυπηρετήσεως τών πλοίων καὶ τών ἀνθρώπων Τεσεράκησις πού είσεσται τήν περίσσον τών διεθνών αὐτοτηρών ἐλέγχων τής ναυσιπλοΐας, κατά τήν ὁποίαν ὁ Πλοιάρχος καὶ τό πλοίον ἔχουν μεγαλυτέραν ἀνάγκην τής Κρατικής συμπαρατάσσων εἰς τό ἔξωτερικόν. "Ενα δέλλον παράδειγμα τά ἀνά τήν "Υδρόγειον θεσπιζόμενα ἀπό τά διάφορα κράτη συστήματα διαχωρισμού τής θαλασσίας κυκλοφορίας, αἱ παραβάσεις τών ὁποίων ἔπιστρουν ἔχοντα κατάκατας, ενίστε, ποινάς. Καὶ ἀλλοτε τό ἔγραψαμεν, νά μάς ὑποδείξει τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας πώς, ὡς Κράτος, ἔχασφαλίζει τήν ἐνημέρωσις τών χλιαρών ποντοπόρων πλοίων μας ἐφ' δέλλων αὐτών τών διεθνών Κανόνων Ασφαλείας τής Ναυτιλίας. "Εάν πιστεύη διτού μέ μίαν ἐγκύκλιον του πρός τάς Ἐφοπλιστικάς καὶ Ναυτικάς Οργανώσεως ἔχαντείται τήν ύποχρέωσιν του, τότε τό πράγμα χάνει τήν σοβαρότητά του. "Αναμφισβήτητας καὶ ἡ "Ενωσις τών Πλοιάρχων καὶ Η.Π.Ο. καὶ ἡ "Ενωσις Έφοπλιστών πρέπει νά ἐνδιαφερθούν σχετικώς, ὥστε νά ἔχασφαλισθῇ ἡ ἐνημέρωσις πού θά προστατεύῃ ἀποτελεσματικώτερον καὶ τό πλοίον καὶ τόν Πλοιάρχον καὶ κάθε δέλλον ἐμπλεκόμενον ἐκ τού πληρώματος. Τούτο είναι δυνατόν ὅταν μερίμνη καὶ πρωτοβουλία τού Κράτους μεθοδευθῇ καὶ ὄργανωθῇ ἡ ἐνημέρωσις αὐτή, τά δέ Προξενικά Λιμεναρχεία ἐφοδιασθούν μέ τό ἀνάλογον ἐνημερωτικόν υλικόν πρός διανομήν εἰς τά πλοία. Οι Πλοιάρχοι γογγίζουν ἀπό τό βάρος τών προστίμων, πού ἐπιβάλλονται αἱ ίδιαι μας Ἀρχαι, διά παραβάσεις π.χ. ξένων συστημάτων διαχωρισμού θαλασσίας κυκλοφορίας, βάσει ἐγγράφων τών ἀρμοδίων Ἀρχών τού Κράτους, εἰς τό ὅποιον ἐλαβον χώραν αὐτά. Καὶ δύμας οι Πλοιάρχοι μας ἀγνοούν, πολλάκις τάς ἀνά τήν "Υφήλιον θεσπιζόμενας ἀπαγορεύσεις, διότι ούδεις τούς ἐνήμερωνται σχετικώς. "Από τήν δημονιαν αὐτήν δέν προκύπτουν μόνον τά ἐπιβαλλόμενα πρόστιμα, ἀλλά δυνατόν νά προκληθούν καὶ ναυτικά ἀτυχήματα μέ τραγικές, πολλές φορές, συνέπειες. "Ἄς ἐλπίζουμε διτού τό Υπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας θά ἐπιληφθῇ ἐφ' δέλλων τών θίγομένων θεμάτων, ἐνημερώνων σχετικώς καὶ τόν ναυτιλιακόν κόσμον τής Χώρας.

**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

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

AΞΙΟΜΗΜΗΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Εἰς δημονιαν, ἐκτός τού στενού ναυτιλιακού κύκλου εύρισκομενον, ἐφοπλιστής ἐκ τών τά πρώτα φερόντων, παρεχώρησεν ἐνα ἐλάχιστον ποσοστόν, ἔνα τοις ἑκατόν, ἐπί δεξαμε-

νοπλοίου μικράς χωρητικότητος 20 χιλ. τόνων. Τό σκάφος προσαυλαμένον απέδωκε πολλά. Τελικώς έπωλήθη πρός διάλυσιν. Ο συμμετέχων με το 1% είς τήν πλοιοκτησίαν, ένοντας πρός τήν ναυτιλιακήν έπιχειρίσσιον, δέν ένόμισεν διτί έδικαιούτο κάν συμμετοχής είς τό προϊόν τής πλοιάσεως πρός διάλυσιν μετά τόν μακρόν χρόνον άπραξίας τού πλοίου. Δέν ένόμισε, βεβαίως, καί πρέπον νά ζητήσῃ λογαριασμόν τίνα. 'Οποία δύναμης ή έκπληξης. Πλήρης άπολογισμόν τής διαχειρίσεως έλαβε και συνημμένως μίαν έπιταγήν τού ένεργητικού υπόλοιπου τής διαχειρίσεως. 'Υποχρέωσις τού διαχειριστού σημαίνοντος έφοροπλιστού, δχ, συνήθης πρός χαριστικόν συμμετοχήν τού ένδος έκατοστου.

Τήν σχετικήν έπιστολήν μάς διεβίβασαν δό πρός διάτη άπτησθυντο και διμολογούμενον διτί κατεπλάγημεν από τήν συνέπειαν τού διαχειριστού τού σκάφους πρός τόν άπιθανόν αυτόν έν τη κυριολεξία μέτοχον.

Εύμενη τά σχόλια. 'Εθεωρήσαμεν ακόπιμον και έξυπηρετικόν τής συμμετοχής τών τρίτων είς τήν πλοιοκτησίαν, έντος τού ναυτιλιακού κύκλου κειμένων, τό άξιοσημειώνων αυτό παράδειγμα. 'Έξυπηρετικόν τής διευρύνσεως τού ένδιαφέροντος διά τήν Ναυτιλίαν μας και άπο πρόσωπον έκτος τού κύκλου αυτής κειμένων.

ΑΝΙΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ

Μοναδική έξαρτηση στήν έπιδότηση τής τιμής τών καυσίμων άποτελούν τά έλληνικά μεσογειακά έπιβατηγά σκάφη τής γραμμής 'Ελλάδος — Ιταλίας.

Τά πλοια αυτά δέν περιλαμβάνονται στήν σχετική άπόφαση στήν οποία περιλαμβάνονται τά άκτοπλοικά έπιβατηγά, τά τουριστικά μεσογειακά και τά έκτελούντα τήν γραμμή Βόλου — Ταρτούς Πορθμεία.

'Οπως τονίζεται από κύκλους τών πλοιοκτητών ή άνιση αυτή μεταχειριστή τούς δημιουργούς σισβάρα προβλήματα και ή θέση τους έξασθενίζει με διμεσού κίνδυνο νά έκποισθούν από τά άλλοδαπά πλοια από τά δημιουργούς σισβάρα προβλήματα.

Τά έλληνικά πλοια πού τήν στιγμή αυτή συνδέουν τήν χώρα μέσω Πατρών με τά λιμάνια 'Ανκόνα και Βρινδήσιο τής Ιταλίας διεκδικούν τό μεγαλύτερο ποσοστό μεταφοράς έπιβατων και άχημάτων πρός τήν Έλλάδα από τήν Ιταλία. Χαρακτηριστικά άναφερεται διτί τον περασμένο χρόνο μεταφέρθηκαν διτί τον περασμένο χρόνο μεταφέρθηκαν με τά πλοια τής γραμμής πάνω από 1.200.000 έπιβάτες.

'Από τά στοιχεία αυτά γίνεται φανερό διτί τά σκάφη πού έξυπηρετούν τήν γραμμή αυτή έχουν καταστεί πόλοι έλεων γιά τούς τουριστές πού φθάνουν στή χώρα μας από τήν Ιταλία, και κατά συνέπεια τυχόν άναγκαστική άπομάκρυνση τους από τήν γραμμή θά ζημώσει τήν χώρα μας.

Τήν διά έπικρατούσαν κατάσταση άλλα και τήν σισβάρητη τού θέματος έκθετει σέ ξγραφό της πρός τούς 'Υπουργούς Συντονισμού, Βιομηχανίας, Οίκονομικών και Ναυτιλίας ή 'Ενωσης, 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων και ζητεί τήν λήψη μέτρων γιά τήν προστασία τών παραπάνω πλοίων.

Συγκεκριμένα στό σχετικό τηλεγράφημα τής 'Ενωσεως ύποστηρίζονται μεταξύ άλλων τά έξης:

«Γνωρίζομε διτί με τά μέτρα τά πλοια άνακοινώθηκαν πρός ένίσχυση τής προσελεύσεως τουριστικού συναλλάγματος, περιλαμβάνεται και ή διάθεσης καυσίμων είς τιμήν κόστους είς πλοια διαφόρων κατηγοριών. 'Εκ παραδρομής παρεισίθησαν τά έλληνικά μεσογειακά έπιβατηγά άχηματα γιά τήν πλοια τά έκτελούντα τήν γραμμή Έλλάδος — Ιταλίας.

Τά πλοια αυτά άντιμετωπίζουν ισχυρόν άνταγνωσιμόν άλλοδαπάν πλοίων ένων προσφέρουν στήν χώρα μας πολλαπλάς έθνικάς ύπηρεσίας και άποτελούν σισβάρην πηγήν εισροής συναλλάγματος. 'Η τυχόν παράλειψή των και ή δυσμενής και άνισος μεταχειρί-

σίς των θά δημιουργήσει σισβάρα προβλήματα και θά έπιτρέψει στά άλλοδαπά πλοια νά κυριαρχήσουν στήν γραμμή αυτήν. Ζητούμε νά συμπεριληφθούν και τά πλοια τής κατηγορίας αυτής είς τήν σχετικήν άποφασιν».

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

'Από τριετίας περίπου, δι στόλος τών δεξαμενοπλοίων, διστις άντιπροσωπεύει τό 40% τού παγκοσμίου τοννά, φαίνεται σταθεροποιημένος, μολονότι έν πλεόνασμα ένδεχεται νά έκπροσωπούν τά παροπλισμένα σκάφη, τά μέι μειωμένην ταχύτητα έν ένεργεια σκάφη και τά σκάφη τά χρησιμοποιούμενα ως άποθηκαι. Κατά τό έπελθόν έτος είς τόν στόλον προσετέθησαν 3.979.000 τόνοι DW, ήτοι τοννάς κατά 5% κατώτερον τού προηγουμένου έτους. Είς τό τοννάς τού περιλαμβάνονται κυρίως VLCC, ήτοι τό είς τά Γαλλικά ναυπηγεία τού 'Ατλαντικού ναυπηγηθέν σκάφος τών 550.000 τον. D.W., τά δύο τών 397.000 τον. D.W. ναυπηγηθέντα είς 'Αμερικήν και τά τρία τών 323.000, 283.000 και 238.500 τον. D.W. ναυπηγηθέντα άντιστοιχώς είς Πορτογαλίαν, Βραζιλίαν και Ισπανίαν. Μετά τάς παραδόσεις αυτάς διατελούν ύπο ναυπηγείαν είς δόλον τόν κόσμου μόνον 10 τάνκερας άνω τών 200.000 τον. D.W.

Συνέχισε τήν έπεκτασίν τού δι στόλος τών σκαφών μεταφοράς ύγρωποιμένων άεριών. Μετά τήν ύπο τών 'Αμερικανικών ναυπηγείων παράδοσιν τών 5 μεθανιοφόρων τών 125.000 κ.π. και τήν ύπο τά Γαλλικού ναυπηγείου παράδοσιν ένός δύμοισ τών 129.000 κ.π. τό διαθέσιμον τοννάς έφθασε τά 5.000.000 κ.π. Τά έν ένεργεια σκάφη GPL φθάνουν τά 6 έκατομ. κ.π. και παρουσιάζουν εύνοικοτέρας προοπτικάς από τά GNL, έξ ών ούδεν παρηγγέλθη τό 1979. Αι παραγγελίαι ύγραεριοφόρων είς δόλον τόν κόσμου μόνον άνερχονται σήμερον είς 3.100.000 κ.π. έξ ών 1 έκατομ. ναυπηγείται είς Γαλλίαν, 800 χιλιάδες είς ΗΠΑ, 300 χιλιάδες είς Ισπανίαν και 200 χιλιάδες είς Σουηδίαν.

Μικρότεραν συγκριτικώς άναπτυξιν έσημείωσεν δι στόλος τών μπάλκ κάρριερς, τού οποίου ή αύξησης κατά τό 1979 ύπηρξε τής τάξης τού 4% έναντι τού 6% τού 1978. 'Ο έν λόγω στόλος άντιπροσωπεύει τό 26% τού παγκοσμίου τοννάς. Τά ύπο ναυπηγησιν μπάλκ κάρριερς, ύπερβαίνοντα κατά τί τά

δεξαμενόπλοια, άνέρχονται είς 8.793.000 τον. D.W. έξ ών 1.229.000 είναι μικτά μεταλλευματοφόρα.

'Αναφορικάς μέ τά λοιπά φορτηγά πλοια, ήτοι τά κλασικά φορτηγά, τά κοντέινερς, τά ρό-ρό και τά φορτηγιδοφόρα, τό συνολικόν των τοννάς άντιπροσωπεύει τό 23% τού παγκοσμίου στόλου. 'Η έξελιξις τών έν λόγω πλοίων, άκολουθούσα διαφόρους συνδυασμούς, άδηγει πρός τύπους πολυειδικοτήτων, ώ τά κοντέινερς με συνδυασμούς ψυγείων και πριμανίας θύρας δι' έκφρωσιν διά κυλίσεως. Διάφορα δάλλα σχέδια εύρισκονται ύπο μελέτην είς διαφόρους χώρας.

Τέλος ή άνάπτυξις τού έπιβατηγού στόλου διστις είς τό σύνολόν του σχεδόν άποτελείται από άχηματα γάγαγά, ήκολούθησε μειωμένων ρυθμόν. Αι παραδόσεις μόλις έφθασαν τούς 149.600 κ.ο.χ. άντι τών 213.000 τού παρελθόντος έτους. 'Αντιθέτως τό καρνέ τών παραγγελών περιλαμβάνει 641.000 κ.ο.χ. ήτοι σχεδόν διπλάσιον τών 338.000 κ.ο.χ. τού 1978.

ΑΥΞΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ ΤΗΣ

'Από τούς άμεσως ένδιαφερομένους κύκλους τών πετρελαιών παρέχεται ή πληροφορία διτί ή Σαουδική 'Αραβία πρόκειται κατά τό 1982 νά αύξηση τήν παραγωγήν της κατά 20 τοις έκατόν. Τούτο θά συνεπιφέρει σημαντικόν άντικτυπον είς τήν διεθνή άγοράν. 'Η Σαουδική 'Αραβία θά άντικαταστήση τήν χωλαίνουσαν ήδη παραγωγήν τού 'Ιράν, τήν μόλις ήδη φθάνουσαν τό 1,5 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως.

'Ηδη ή Σαουδική 'Αραβία φθάνει τήν παραγωγήν της είς τά 10 περίπου έκατομ. ήμερησίως — τό βαρέλιον ίσουται μέ 42 γαλόνια — και προβλέπεται νά ύπερβη τά 11 έκατομ. 'Επισπεύδεται ή έγκατάστασις νέου μηχανισμού είς τήν αύξησιν, ώστε η παραγωγή νά φθάνη τά 12 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως κατά τό τέλος τού έπομένου έτους.

'Η Σαουδική 'Αραβία άντιμετωπίζει τήν άναγκην τού έκμοντερισμού τής χώρας. 'Η περί αύξησεως τής παραγωγής της άποφασίς θά έχη τόν στρατηγικόν και ψυχολογικόν άντικτυπον είς τήν άγοράν τών πετρελαιών. Θά έπιδρασή και είς τάς άποφάσεις τής Ο.Π.Ε.Κ. 'Ηδη είς τούς Σαουδικούς όργανοις



TREMCO MARITIME AND TRADING CO. LTD.
 LARGEST SUPPLIERS OF
MISR PETROLEUM COMPANY BUNKERS
 TO GREEK VESSELS AT EGYPTIAN PORTS
 OFFER THEIR EFFICIENT SERVICES
 FOR SUEZ CANAL TRANZITTING
 OF VESSELS AND OTHER MARINE REQUIREMENTS

ATHENS OFFICE:

9. HADZIYANNI MEXI, ATHENS T.T. 612
 Tel.: 711480 — 739135 — 723772
 A.O.H.: 8814537 — 729462 — 6442898
 Telex: 21 4943 TMTG GR

CAIRO OFFICE:

64, AL MONTAZA STR.
 HELIOPOLIS, CAIRO
 Tel.: 861781 — 960622
 Telex: 92502 SALAH UN
 FOR MR. ELIAS GUINDI

σμούς του πετρελαίου έδόθησαν αι σχετικάι κατάλληλοι όδηγιαi περί αύξήσεως της παραγωγής.

ΑΦΕΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΙΣ

Μόνον ούτω θά ήδυνατο νά χαρακτηρισθεί η πρότασις βουλευτού διά το θέμα των συγκοινωνιών των Κυκλαδών. Συμφώνως πρός την έν λόγω πρότασιν, διά την όποιαν λέγεται διά έχει καταρτισθεί ύπο του προτειναντος και μελέτη (άλληθεια, επί τη βάσει ποιών στοιχείων;) η συγκοινωνία πρός τάς Κυκλαδάς θά πρέπει νά γίνεται ως έχεις: 'Ο δικώς έξ Αθηνών πρός Αγίαν Μαρίναν Μαραθώνος, έν συνεχεία διά χρήσεως φέρρου μπώτ μεταφορά είς Νέα Στείρα της Εύβοιας και έκειθεν πάλιν δικώς μέχρι του δρόμου Καστρί. Ή διαδρομή Εύβοιας — 'Ανδρου καλύπτεται πάλιν διά φέρρου μπώτ και κατόπιν διασχίζεται δικώς ή νήσος και με έτερον φέρρου μπώτ οι έπιβαται και τά όχημα θά καταλήγουν είς την Τήνον. Και υπόστηριζεται σοβαρώς διά διάδρομη θά καλύπτεται είς δύο ώρας έναντι τών έξη πού άπαιτούνται σήμερον άτμοπλοϊκώς... 'Αλλά έκ μιάς προχείρου άναλυσεως προκύπτει διά η πρότασις του κ. Βουλευτού περιλαμβάνει δική διαδρομήν 142 χλμ. και ναυτικήν 20 περίπου μιλών με την χρήσιν τριών φέρρου μπώτ, ή όποια με σημαντική φαντασία και διαθέτει κανείς δέν ήμπορει διά διανυθή είς δύο ώρας, ως καταλήγει η μελέτη, άλλα θά άπαιτη μία τουλάχιστον βασανιστική ήμέραν, έν ληφθή ύπ' ψυν και ή βατότης τών δρόμων άλλα και το γεγονός διά χρειάζεται μεταχειρίσις τριών πλοίων διά νά φθάση κανείς είς την Τήνον. Πολύ φθορώμεθα διά έν λόγω βουλευτής έχει πέσει θύμα τών άποψεων διαφόρων οικοπεδοφάγων οι όποιοι θέλουν νά «άξιοποιησουν» κάποιες έκτασεις καθ' δύον τό μήκος της προτεινούμενης διαδρομής και διχι φυσικά νά έξυπρετήσουν τους διακινουμένους πρός τάς Κυκλαδάς, άφού είναι δεδομένον διά και θά ταλαιπωρούνται και θά καταρρεύνονται και έπι πλέον θά πλήττεται και θά έθνικη οικονομία άφου άντι έλαττωσεως τών άπαιτουμένων καυσίμων θά έχωμεν πολύ μεγαλυτέραν κατανάλωσιν. 'Ας προσέξει τά άνωτέρω τό Υπουργείον, είς τό όποιον ένδεχεται νά φθάση τελικώς η πρότασις.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

'Από τήν έκθεσιν Πλατού τού 'Απριλίου παραλαμβάνομεν τά κάτωθι:

Η αύξησις τού παγκοσμίου έμπορου άπο τού 1978 και 1979, άπο άποψεως δύκου, έξηχη, κατά προχείρους έκτιμησεις, κατά 6-7%. Τό υπερθαλάσσιον έμποριον ημέρηθη πιθανώς κατά 5%. Τό γεγονός διά ο άριθμός αύτος ήτο κατώτερος τού προβλεφθέντος όφειλεται κατά πρώτον λόγον είς τόν δύκον τών μεταφορών πετρελαίου, αίτινες έκπρωσης περισσότερων βάρος είς τάς άκενίας μεταφοράς παρά τό σύνολον τού παγκοσμίου έμπορου, διά ποιον μόνον κατά 3%.

Κατά τό 1980 τό παγκόσμιον έμποριον δέν θά είναι ημέρην διά περισσότερον άπο όλιγα έκατοστά, ένω και τινες έμπειρογνώμονες άμφιβάλλουν διά θά σημειωθή αύξησις τις. Αι υπερωκεάνιοι μεταφοράι θά ύποστούν πιθανώς μίαν πτωχήν άναπτυξιν ως συνέπειαν της μειώσεως τών μεταφορών πετρελαίου κατά σημαντικό ποσοστό.

'Όπως είναι γνωστόν, ύπαρχει μία στενή συσχέτισις μεταξύ τής άναπτυξέως τού παγκοσμίου έμπορου και τής γενικής οικονομικής δραστηριότητος. Ούτω αι πτωχαί οικονομικαί προβλέψεις διά τό 1980 άπιμουργούν τόν πρόλογον διά τήν προβλεπομένην πτωχήν άναπτυξιν τού παγκοσμίου έμπορου. 'Ο ΟΟΣΑ τών Παρισίων προλέγει διά η οικονομική δραστηριότης είς ώρισμένας χώρας θά έμφανιση μείωσιν είς την πραγματικότητα.

'Η άπο μακρού άναμενομένη υφεσις είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας είναι πλέον γεγονός. 'Άν και συνεζητήθη τό πότε ή υφεσις θά έκπαση ή διά σημειωθή κάν, τώρα συζητείται πόσον θά διαρκέση.

'Ο Πρόεδρος Κάρτερ προέβλεψεν διά η υφεσις θά είναι «βραχείας διαρκείας και όμαλή πω». Πολλοί ίμως τήν βλέπουν ούχι μετρίαν, άλλα ούσιαστικήν είς έκπτωσιν.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ

Σημαντική αύξησιν τών άσφαλιστρων διά τά δεξαμενόπλοια και τά μικτά σκάφη συνιστούν οι ναυτασφαλιστάι τού Λονδίνου, μετά τάς άθροάς βυθίσεις σούπερ—τάνκερ

κατά τούς πρώτους τέσσαρας μήνας τού 1980.

'Η Κοινή 'Επιτροπή 'Ασφαλίσεως Σκαφών (Joint Hull Committee) έδήλωσεν διά είς τάς άνανεώσεις άσφαλιστικών συμβολαίων μετά τήν 23ην 'Απριλίου θά έπιβάλλεται αύξησις 0,1% είς τά τάνκερ και μικτά σκάφη διάνω τών 75.000 τον. d.w. πού είναι έφωδιασμένα με σύστημα άδρανούς άεριου. Είς τά άλλα τάνκερ οι πλοιοκτήται θά πληρώσουν έπασφαλιστρον 0,25%, τό όποιον σημαίνει 50.000 δολ. δι' έν σκάφος άξιας 20 έκατομ. δολαρίων. Διά πολλούς πλοιοκτήταις αι αύξησις αύταί άντιπροσωπεύουν αύξησιν μέχρι 20% τών έτησιν άσφαλιστρων.

Οι ναυτασφαλιστάι τού Λονδίνου προσπαθούν, έπισης, νά καθιερώσουν ένα είδος έγγυησεως διά τά συστήματα άδρανούς άεριου. Τούτο άπαιτει διπώς διά τά σημαντικά σκάφη διαβεβαιούν διά τό σύστημα άδρανούς άεριου πού διαθέτουν λειτουργεί πάντοτε συμφώνως πρός τάς άδηγιας τών κατασκευαστών και κάθε χρήσις νά καταχωρήται είς ειδικόν ήμερολόγιον.

Τό Διεθνές Ναυτικόν 'Επιμελητήριον άντιτιθεται έντονως είς τήν καθιέρωσιν τής άνωτέρω έγγυησεως. 'Ο πρόεδρος αύτου, κ. Χάρρυ Μπηζλου, έδήλωσε: «προσπαθούμεν νά πείσουμεν τούς άσφαλιστάς νά συζητούν με τούς πλοιοκτήτας πρό της λήψεως μιάς άποφάσεως και έκφραζομεν τήν λύπην μας διότι δέν έπραξαν αύτό προτού καθιερώσουν τήν έγγυησιν. 'Υποστηρίζομεν πλήρως τήν τοποθέτησην και τήν δρθήν χρήσιν τών συστημάτων άδρανούς άεριου, άλλα ο τρόπος διατυπώσεως τής έγγυησεως δεικνύει έλλιπη κατανόησιν τής πραγματικότητος».

Ο ΝΕΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

Σημαντική είναι ή έπιτευχθείσα κατά τό 1979 αύξησις τών διακινηθέντων έντονο κοντένερος έμπορευμάτων είς τόν λιμένα Πειραιώς, ή όποια έν συγκρίσει πρός τό 1978, άνηλθεν είς 28,1%, καλύψασα τό 11,5% τού συνόλου τών Φορτοεκφορτωθέντων έμπορευμάτων, έναντι 9,2% τού 1978.

Άναποδόραστος ή έξελιξις τού διεθνούς έμπορου, πού μοιραίως μεταφέρεται και είς τόν Πειραιά, ή όποιος τό ταχύτερον πρέπει νά άργανωθη διά τήν καλυτέραν έξυπηρέτησιν τών νέων μεθόδων μεταφοράς, όπως είναι τά κοντένερος. Καί πρώτον άπ' διά πρέπει νά δοθή είς τήν διάθεσιν τού έμπορου και τής Ναυτιλίας, δοσον γίνεται γρηγορώτερον, ή όποι περάτωσιν τερματικός σταθμός τού Ν. Ικονίου.

Τούτο άποτελει έπιτακτικήν άναγκην τής έθνικης μας οικονομίας, ή όποια μέγια μέρος τών έλπιδων της στηρίζει είς τόν έξαγωγικόν προσανατολισμόν. Σήμερον δταν άσηλουμεν περί έξαγωγών, αυτομάτως άναφερόμεθα είς τά μοναδοποιημένα φορτία, διά τών όποιων αύται πραγματοποιούνται.

'Ηδη αι διά τού λιμένος Πειραιώς λαμβάνουσαι χώρας έξαγωγαί άντιπροσωπεύουν τό 35% τής δλης δραστηριότητός του, ποσοστόν χαρακτηριστικόν τής φορτωτικής τάσεως τού Πειραιώς, πού πρέπει νά τύχη ιδιαιτέρας προσοχής και μελέτης.

Πέραν, δμως, τής έξυπηρετήσεως τού έξωτερικού έμπορου τής χώρας, ή ταχεία λειτουργία τού νέου τερματικού σταθμού θά άποτελεσθη σημαντικόν βήμα διά τήν προώθησιν τού Πειραιώς είς ένα διεθνές κέντρον διαμετακομιστικού έμπορου κοντένερος. Δέν ύπερβάλλουν δσοι διατείνονται διά η σημερινή λειτουργία τού έψισταμένου είς τόν προλιμένα τερματικού σταθμού έγγιζει τά δρια τού πρωτογνωμού, έν συγκρίσει με τό τό γίνεται άλλαχού. Καί δέν έννοούμεν μόνον τάς άνεπτυγμένας χώρας, άλλα και πολλάς τού Τρίτου Κόσμου, αι όποιαι έχουν άποδηθή είς μίαν έργωδη προσπάθειαν λιμενικού έκσυγχρονισμού τών.

Μεγάλη είναι ή έν προκειμένω εύθυνη τού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ως έπο-

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

πτεύοντος τόν ΟΛΠ, τό δόπιον πρέπει νά αύτοδεσμευθή διά της άναγγελίας τού πιθανού χρόνου ένάρξεως λειτουργίας τού νέου τερματικού σταθμού Ν. Ικονίου. Όφειλομεν νά κατανοήσωμεν διτ εἰς τόν έκσυγχρονισμόν τών λιμένων μας έχομεν καθυστερήσει έπικινδύνων, εἰς βάρος τών πλεονεκτήμάτων έκ της γεωγραφικής θέσεως της χώρας και έκ της οριστικής μας ένταξης εἰς την ΕΟΚ. Έπιβεβλημένη ή έπιτάχυνοις διά νά έπανακτηθή τό άπολεσθέν έδαφος.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

Πολλαί και διάφοροι προτείνονται κατά καιρούς λύσεις διά τήν προστασίαν τής Μάγχης άπό τά πλοιά εκείνα τά δόπια δέν συγκεντρώνουν τά κατώτερα δρια άσφαλειας. Μεταξύ αύτών μερικά είναι θμολογουμένως υπερβολικά, δημοσίης ή πλήρης άπαγρέωσης διελεύσεως τών πετρελαιοφόρων ή είναι δυσφάρμοστοι, δημοσίης ή άντικατάστασις τών πλοιάρχων διά πλοηγών καθ' δλον τόν διάπλουν της.

Σοβαρά πάντως και ένδιαφέρουσα είναι ή άπόφασις τής έπιτροπής τής ΕΟΚ, δημοσίης καθερώση δρους άσφαλειας τών πλοίων, τά δόπια προσεγγίζουν είς λιμένας τής Κοινότητος. Τό άρχικον σχέδιον δέν έθεωρθη ικανοποιητικόν και προχωρεί ήδη ή σύνταξης ένος νέου τό δόπιον έλπιζεται νά είναι συντόμως έτοιμον. Διά τού νέου αύτού σχεδίου δέν προβλέπεται μόνον ή καθιέρωσις κατωτάτων όριων άσφαλειας τών πλοίων και ίδιατέρως τών πετρελαιοφόρων ή μόνον ή ρύθμισης τού προβλήματος τής έπαρκους συνθέσεως, άλλα θά έπιδικται συγχρόνως ή σύντασης ένδος διεθνούς πληροφοριακού κέντρου, τό δόπιον μέ ηλεκτρονικούς υπολογιστάς θά καταρίθη «μαύρον πίνακα» πλοίων και έφοπλιστών.

Τό τελευταίον τούτο θέμα άντιμετωπίζει σοβαράν άντιφατικήν κριτικήν. Πράγματι ένων οι έταιροι πετρελαιού, αι διαθέτουσαι ίδιους στόλους, έχουν ταχηθή ύπέρ τής έγκαταστάσεως τού πληροφοριακού συστήματος, οι άνεξάρτητοι έφοπλισταί πετρελαιοφόρων, τούς δόπιους έκφράζει ή Ίντερτάνκο, είναι σχεδόν δλοι λίαν έπιφυλακτικοί, διότι πιστεύουν διτ αι διά τού συστήματος συγκεντρούμεναι πληροφορίαι ένδεχται νά χρησιμοποιηθούν έναντιον των. Πιστεύουν έξ δλλου, διτ δλλου πράγμα είναι νά γνωρίζουν οι ίδιοι ποιά έμποσούν άρμοδεις είς τό δλλα ή βήτη πλοίον είτε είς τόν δλλα ή βήτη έφοπλιστή και δλλον πράγμα νά έμπιστευθούν τάς πληροφορίας αύτάς είς ένα παγκόσμιον πληροφοριακόν σύστημα.

ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΑΝΟΔΟΣ

Ό ασφαλιστικός οίκος Φράνκ Β. Χώλλ τής Νέας Υόρκης, στενώτατα συνδεόμενος με τόν έλληνικόν έφοπλισμόν, ένεφάνισε κατά τό 1979, τών κάτωθι έν περιλήψει άνθηραν κατάστασιν:

Είς κύριος διεθνής ασφαλιστικών ύπηρεσιών Οίκος, ο Φράνκ Β. Χώλλ τής Ν. Υόρκης άνεκονωσε πρό ήμερων ρεκόρ άποτελεσμάτων διά τό 1979. Τά έσοδα ηγήθησαν κατά 31% είς 258.871.000 δολ., μέ καθαρόν δσόδον, ύψηλότερον κατά 21%, είς 27.543.000 δολ. Κέρδος κατά μετοχήν ηγήμενον κατά 20% είς 2.91 δολ.

Τά έσοδα και τά κέρδη κατά μετοχήν ύπερδιπλασιάσθησαν κατά τήν τελευταίαν δετίαν. Από τού 1974, τό έτησιον μέρισμα ηγήθη κατά 25%. Τώρα ή έταιρια καταβάλλει δολ. 1.34 έτησιον μέρισμα. Τό Συμβούλιον είναι F.B.H.

ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ



Τήν 26.4.1980 άπεβίωσεν είς Λαζάνην τής Ελβετίας, όπου είχε τήν κατοικίαν του, ο Γιάννης Α. Κούλουθρος.

Έγενην ήθη είς «Ανδρον τώ 1904, έσπουδασεν είς Άθηνας και Λαζάνην και άπό νέος, άκολουθών τήν παράδοσιν τής οικογενείας του, άνέπτυξεν άξιόλογον έ-

φοπλιστικήν δραστηριότητα. Τώ 1934 ένυμφεύθη τήν Ούρανίαν, τό γένος I. Διακάκη ή δόπια άπεβίωσεν τώ 1957.

Η έξελιξης του ως έφοπλιστού, άκομη και πρό τού πολέμου, ύπηρε ταχεία, άμεσως δέ μετά τόν πόλεμον άπεβι ραγδαία. Αι ύπ' αύτού ίδρυθείσαι και έλεγχομεναι Έταιρια πάρεκτησαν άξιολόγους νεοτεύκτους μονάδας, φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Από τού 1977 αι έν λόγω Έταιρια, μέ σκοπόν τήν πρακτόρευσιν και έξυπηρέτησαν τών πλοίων των είς Ελλάδα, έγκατέστησαν είς Πειραιά Ναυτιλιακήν Έταιρίαν ύπό τήν έπωνυμίαν LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

Ο μεταστάς, ως άνθρωπος, ύπηρε άκεραιον χαρακτήρος, άπλον είς τούς τρόπους, εύγενής και καταδεκτικός, μέ τήν έν γένει δέ συμπεριφοράν του άπεκτησεν τήν συμπάθειαν και τήν άγαπην δλων τών γνωστών και φίλων, τών ύπ' αύτού έργαζομένων ναυτικών και ύπαλληλών, καθώς και τής κοινωνίας τής «Ανδρου, ίδιαιτέρας πατρίδος του, τήν δόπιαν πάντοτε άγαπούσεν ως γνήσιον τέκνον της.

Οσοι τόν έγγωρισαν θά τόν θυμούνται πάντοτε ως έναν άνθρωπον άξιοθαύμαστον διά τάς ίκανότητάς του και άξιαγάπητον διά τήν έκ φύσεως καλωσύνην και εύγενειάν του.

Γιαίν έχοι έλαφράν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» από μακρού συνδέομενα μετά τού δειμνήστου νεκρού συλλυπούνται τούς οικείους του.

Η ναυλαγορά

Πρόσφατοι έκτιμήσεις τοποθετούν τήν καναδικήν συγκομιδήν σίτου είς τά 21 έκατομ. τον, διά τό 1980, ένων βάσει τών προηγουμένων έκτιμήσεων ύπελογιζετο είς 17,7 έκατομ. τον. Αι έξαγωγαί διά τήν περίοδον 1980/81 θά κυμανθούν μεταξύ 15 και 17 έκατομ. τόννων.

Τά μικτά σκάφη έξακολουθούν νά εύρισκουν έπικερδή άπασχόλησην είς τάς μεταφοράς γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος διά τήν Βόρειον και Νότιον Αμερικήν. Ζωηρά ή ζητησιας διά χρονοναυλώσεις, ίδιαιτέρως είς τήν Εύρωπην και τήν «Απω Ανατολήν».

Λόγω τής έπικρατούσης έντασεως είς τό Ίράν και τής έπιβολούς προσθέτων άσφαλτων κατά κινδύνων πολέμου, ή Β.Ρ. δσώσεν έντολήν είς τούς πλοιάρχους τής νά μή εισέρχονται είς τόν Περσικόν Κόλπον είμην μόνον θταν έχουν νά παραλάβουν φορτίον.

Κατά τάς τελευταίας έκτιμήσεις ή παραγή δημητριακών είς τήν Αργεντινήν διά τό 1979/80 θά φθάση τά 28—30 έκατομ. τον. Ρεκόρ πλησίον τού προηγουμένου έτους. Τού σίτου ή έσοδεσία έφθασε τά 7,8 έκατομ. τον. Εις τών θποίων τά 3,8 έκατομ. τον. έξηχθησαν ήδη. Τού άραβοσίτου ή έσοδεσία θά φθάση τά 7,5 έκατομ. τον. Τά 4,5 έκατομ. θά έχασθούν.

Ο καιρός είς τήν Ρωσίαν δημιουργεῖ προβλήματα διά τήν έσαρινή έσοδείαν, ήτις σημειώτερον είναι τά 60% τής δλης συγκομιδής. Πάντως ή χειμερινή έσοδεσία διαγράφεται καλή, κατά τό Αμερικανικόν «Υπουρ-

γείον Γεωργίας.

Η Μόσχα γνωρίζει διτ καλύπτονται πλήρως αι είς δημητριακά άνάγκαι τής.

Διεθνής κατάλογος τών πετρελαιοφόρων θά κυκλοφορήση περί τά μέσα τού έτους. Θά παρέχει πληθώραν πληροφοριών διά τούς παγκοσμίους έφοπλιστάς τών τάκερων. Πρόκειται περί πρωτοβουλίας ειδικής διά τά τάκερες όργανώσεως, ήτις άντιπροσωπεύει τάς άργαλτέρας έταιριας πετρελαίου, διαχειρίζομένα τά 80% τού μεταφερούμενου πετρελαίου.

Ξεναί έφοπλιστικά τίνες έταιριαί είμανται σημαντικά κέρδη κατά τό 1979. Ούτω ή Νεντάροντ ένεφάνισε τριπλά κέρδη 57 έκατομ. δολ., 7%. Ένω ή δανική Μόλλερ έφθασε τά 175 έκατομ. δολ. διά πρώτην φοράν.

Μικρά τά κέρδη τής Αγγλικής έταιριας κοντίνειρε. Από 1,9 έκατομ. λίρας τό 1978 είς λίρας 1,15, έπι συνόλου εισπράξεων 15 έκατομ. λίρων. Απεδόθη είς τά λιμενικά προβλήματα τής Αύστραλίας.

Ως άποθήκας πετρελαίου πρόκειται νά χρησιμοποιήση ή Ιαπωνία και άλλα σούπερ τάκερα. Έχει ήδη 20 τοιαύτα σκάφη χρησιμοποιήσει πλήρως φορτωμένα. Τά διϋλιοτήρια ύπεδειξαν τήν άνάγκην τών περισσοτέρων.

Γράφει τό «Νιούς Γουήκ»: «Είναι άμφιβολον άν ο Οίκος N.I. Γουλανδρή θεωρεί τά 15 έκατομ. δολ. τά θόπια εισέπραξεν άπο τούς διαλυτάς τής Φορμόζας διά τά σχετικών νεώτερων VLCC ως εύθηνα, όπωσδήποτε δύων



SIGMA-SYMBOL OF PROTECTION

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

57, Akti Miaouli, Piraeus. Telephone: 4525 631/2, 4531 143, 4531 145 - Telex: 21 2609 SIGM GR

αιρεί δύο ούσιαστικάς άνωμαλίας. Τό 214.000 τον. d.w. «Μαρακάντα» και τό 206.500 τον. d.w. «Σελεύκια» ένισχυσαν τάς πωλήσεις πρός διάλυσιν κατά τόν Μάρτιον εις τό δών του ένος έκατομ. τοννάδια πρώτην φοράν από έτους».

Τά Νορβηγικά Ναυτεργατικά συνδικάτα έζητησαν από τήν Κυβέρνησιν νά άπαγορεύση τόν είσπλουν Νορβηγικών σκαφών εις τούς Περσικούς λιμένας από τής 17ης Μαΐου, διε την προβλέπεται νά κηρυχθῇ τό μπούκοτάς κατά τού Ίραν.

Τά συνδικάτα φοβούνται τά πιθανά αντίποινα από μέρους τών Περσών.

Ό παγκόσμιος στόλος τών σκαφών ρό—ρό έφθασεν εις τό ρεκόρ τών 6—2 έκατομ. τον. d.w. Τού ύπο παραγγελίαν σκαφών ή χωρητικότης έμειώθη, ή κατωτέρα από τετραετίας.

Ό άριμός τών παραγγελθέντων εις τάς άρχας τού έτους άνήρχετο εις 119 σκάφη (1,2 έκατομ. τον.) έναντι 216 σκαφών (1,8 έκατομ. τόν.). Ρεκόρ παραγγελθέντων κατά τό 1978 (227 σκάφη, 2,1 έκατομ. τον.).

Τό 1976 παρηγγέλθησαν 130 σκάφη, (1,6 έκατομ. τον.).

Δεδομένου τού πληθωρισμού αι κρατούσαι τιμαί εις τά πλοία δέν θεωρούνται ύπερβολικά. Πρό δύο έβδομάδων σκάφος 52.000 τον. d.w. 13 έτών, έπωλήθη άντι 9,25 έκατομ. δολ. και έτερον 14 έτών 59.000 τον. άντι 5,9 έκατομ. δολ. Μπάλκ κάρριερ 11 έτών, 51.000 τον. ήγοράσθη από τήν Κίναν άντι 11,5 έκατομ. δολ. μέ τάιμ τσάρτερ έν συνεχεία.

Η Κίνα άς σημειωθή παρήγγειλε τρία μπάλκ κάρριερ τών 54.000 τον. εις τήν Ρουμανίαν.

Σκάφος 55.000 τον. διά παράγωγα πετρελαίου, χωρίς έσωτερικον χρωματισμόν, μέ παράδοσιν μέσα 1981, έπωλήθη εις "Ελλη-

νας τής Νέας Υόρκης άντι 5,75 δισ. γιένες (24 έκατομ. δολ.). Βάσις 240 γιένες τό δολλάριον.

Οι Ιάπωνες ναυπηγοί έπέτυχον τήν παραγγελίαν σκαφών 9 έκατομ. τον. γκρός κατά τό 1979. Αποδίδεται ή τοιαύτη βελτίωσις εις τήν άγοράν τών ναύλων, άλλα και τής έκπτωσεως τού γιένες.

Πετρελαιοφόρα μικτά, πλοϊα φορτηγά,

πλοϊα έν δλω διά χύμα φορτία δών τών 10 χιλ. τον. d.w. άνήρχοντο εις τάς άρχας τού 1980 εις 7.501 σκάφη, 512,7 έκατομ. τον. d.w. έναντι 512,2 έκατομ. τον. (7.507 πλοίων) τήν πρώτην Ιανουαρίου 1979.

Βάσει τών παραγγελιών τήν 1ην Ιανουαρίου 1982 ή χωρητικότης τού τύπου αύτού τών σκαφών θά φθάση 524,6 έκατ. τον. και τήν 1ην Ιανουαρίου 1983 εις 530,3 έκατομ. τον.

Η ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΑΠΟ 31/12/1978 ΜΕΧΡΙ 31/3/1980

ΤΑΝΚΕΡΣ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1978

| | 'Αριθμός πλοίων | | Τόννοι D.W. |
|-----------------------|-----------------------|-------|----------------------|
| Παγκοσμίως ('Ιαπωνία) | Παγκοσμίως ('Ιαπωνία) | | |
| 25 - 70.000 τον. d.w. | 50 | (19) | 2.211.250 (879.000) |
| 50 - 70.000 τον. d.w. | 23 | (13) | 1.293.300 (691.500) |

Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1979:

| | | | |
|-----------------------|-----|-------|-----------------------|
| 25 - 70.000 τον. d.w. | 146 | (71) | 6.167.000 (3.069.700) |
| 50 - 70.000 τον. d.w. | 46 | (38) | 2.640.800 (2.181.200) |

Τήν 31ην Μαρτίου 1980:

| | | | |
|-----------------------|-----|-------|-----------------------|
| 25 - 70.000 τον. d.w. | 197 | (100) | 8.235.100 (4.488.100) |
| 50 - 70.000 τον. d.w. | 55 | (46) | 3.228.300 (2.684.300) |

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1978:

| | | | |
|----------------------------|----|-------|----------------------|
| "Ανω τών 50.000 τον. d.w. | 32 | (12) | 2.343.780 (784.200) |
| "Ανω τών 100.000 τον. d.w. | 6 | (2) | 651.500 (216.000) |

Τήν 31ην Δεκεμβρίου 1979:

| | | | |
|----------------------------|-----|-------|-----------------------|
| "Ανω τών 50.000 τον. d.w. | 114 | (63) | 9.294.680 (5.666.600) |
| "Ανω τών 100.000 τον. d.w. | 30 | (23) | 4.082.000 (3.252.000) |

Τήν 31ην Μαρτίου 1980:

| | | | |
|----------------------------|-----|-------|------------------------|
| "Ανω τών 50.000 τον. d.w. | 145 | (84) | 12.451.800 (7.763.800) |
| "Ανω τών 100.000 τον. d.w. | 47 | (35) | 6.332.000 (4.817.400) |



PAPACHRISTIDIS MARITIME INC.

MONTREAL CANADA

Άντιπροσωπεύεται εις τήν Έλλαδα ύπό τής:

THALATTA STEAMSHIP CORPORATION

Οδός Κολοκοτρώνη 98

Πειραιεύς τ.τ. 8

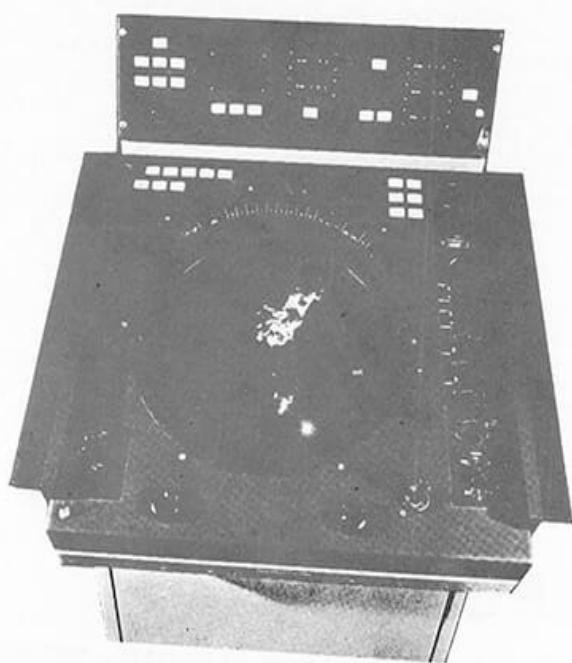
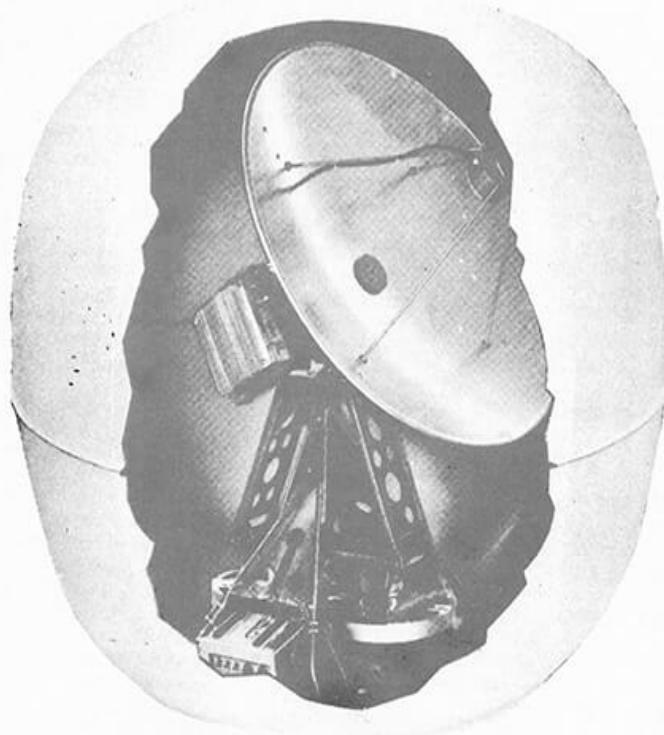
Τηλ.: (1) 417-2121

Τέλεξ: (601) 21 3110 THAL GR

Electronic equipment and services for safety at sea...

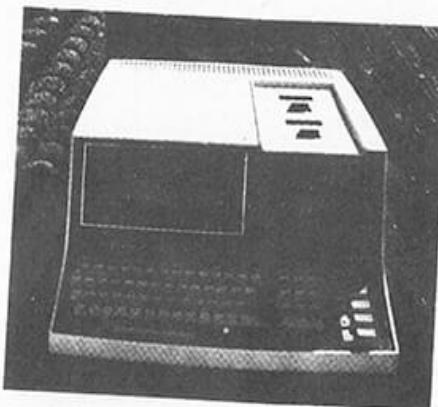


Σταθμοί Άσυρμάτου SSB.
Ραδιοτηλέφωνα SSB και VHF.
Άσυρματικά Συστήματα Telex.
Πομποί, Δέκτες.



Ραδιοναυτιλιακά Συστήματα έντοπισμού
στίγματος πλοίου. Radar, D/F,
LORAN, Omega, Decca Navigator,
Δορυφορικά Συστήματα.

Δορυφορικά Συστήματα Έπικοινωνιών.
Ραδιοτηλεφωνία και Telex. Έπικοινωνία
μέσω Δορυφόρων.



DATAPORT COMPUTERS
Μηχανογραφικά συστήματα και
μέθοδοι όργανώσεως των επιχειρήσεων.
Ειδικές έφαρμογές για την Ναυτιλία.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
CHERMA ELECTRONICS S.A.

Μπουμπουλίνας 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (37)
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41.23.471-5, 41.19.121-9 TELEX: 21.2309-21.2471



Η άλληλογραφία μας

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΣΤΙΑΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Σε άπαντηση δημοσιεύματος στό γεγρίτο περιοδικό σας γιά την Έστια Ναυτικών (τεύχος 1.4.80) ότι δέν καλύπτει τούς συνταξιούχους Ναυτικούς σάς πληροφορούμε ότι από τον ιδρυτικό Νόμο της Έστιας (ΝΔ 92/1973) δέν προβλέπεται άντιστοιχη κάλυψη των συνταξιούχων ναυτικών.

Μέ διάτηξη δύμως πού περιελήφθη στό νομοσχέδιο περί έλαχίστης άσφαλτικής προστασίας γίνεται τό πρώτο βήμα γιά την συμμετοχή των συνταξιούχων ναυτικών στην προστασία της Έστιας σέ ωρισμένα θέματα (δικαίωμα προμηθείας από πρατήριο, φυχαγωγία, χρηματική βραβεία στά παιδιά και γαμήλια βοηθήματα).

ΜΕ ΕΝΤΟΛΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
Ο Διευθυντής
Πλοίαρχος ΛΣ ΤΣΟΥΡΗΣ Γ.

ΟΡΘΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Άξιότιμες Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος της 1ης Μαΐου έ.δ. τού γεγρίτο περιοδικού σας, και στην σελίδα 39, γράφετε σχετικώς μέ την ύπόθεση του πλοίου «Λόρδος Βύρων». ΕΛΗΞΕ Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΟΥ «ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ».

Γιά πρώτη φορά έρχεται στήν δημοσιότητα έστω και έν περιλήψει σχετικώς μέ την ύπόθεση του άνωτέρω πλοίου τά αίτια της παρακρατήσεώς του.

Σκοπός δύμως της παρούσης μου είναι νά σάς έκφρασω ένα ΜΕΓΑΛΟ ΕΥΓΕ, διότι άναφέρετε σχετικώς έστω και μέ λίγες γραμμές ότι τό θύμα της δλητήσεως ήτο ο άξεχαστος φίλος και συνάδελφος άειμνηστος ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ. «Όπως πάντα τό θύμα ο Πλοίαρχος. Δέν γνωρίζω δέν έχετε άκουση καμιά έξιστρηση γιά τό τί τράβηξε ο άλησμόνητος Μιχαλόπουλος, και τό ποιό δείχιο λόγου ποίη συμπεριφορά της Πλοιοκτητρίας έταιριας, ήμα έπεστρεψε στήν Έλλαδα, διότι, ώς γνωστόν, στήν Σομαλίαν είχε έγκαταλειφθή έρμεος στήν τύχη του, και δημιώς είναι γνωστόν έν έζησε και μπόρεσε και ήλθε μέχρις έδω θέρειται κατά κύριον λόγον σέ κάποια Κυρίων, σύζυγο ένός Ελλήνα, πού ύποπτερούσε στό κλιμάκιο των ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ στήν Σομαλία, και ή όποια

Κυρία, μέ σχετική άδεια τών άρχων, και υπό αυτηράν συνοδεία τών έπεσκεπτο 2-3 φορές τήν έβδομάδα στή φυλακή πού ζούσε υπό συνθήκας φοβερού έγκληματου, και τού δεδιε λίγη τροφή άνθρωποι.

Πρίν δέ τόν κλείσουν φυλακήν ζούσε από τήν συμπαράστασή τών συναδέλφων τών δλλων πλοίων, πού πήγαιναν στήν BERBERA, διότι οι πλοιοκτήτες του, Έταιρια KONTAPA (δέν δέν κάνω λάδος διαθέτουν πολυτελή γραφεία στήν Λεωφ. Συγγρού) τόν είχαν έγκαταλείψει στό έλεος τού Θεού, μάλιστα ωρισμένοι συναδέλφοι έδειξαν ένδιαφέρον νά τόν πάρουν λαθραία άπο κεί.

Βέβαια πιθανόν γιά τήν πολλή κοινή γνώμη τά περισσότερα νάναι άγνωστα, ή και γνώστα, δηλού έκαναν τόν χαζό: σού λέει γιά τόν Πλοίαρχον θά άσχολούμεθα τώρα. Εύτυχως πού δέν είχαν τά άδελφια του, καθότι εύτυχως πού δέν είχαν τού Οικογένεια, διότι τότε θάταν διπλό τό δράμα, και μέχρι από τότε Άρχιεπίσκοπο Μακάριο έζήτησαν συμπαράστασή γιά τήν σωτηρία του, και δημιώς γνωρίζω τήν είχαν και μάλιστα σέ μεγάλο βαθμό, διότι συμπτωματικά ο άλησμόνητος Μιχαλόπουλος, δημιώς μού είχε πει κάποια κατήγετο από τήν Κύπρο.

Και τό ποιό δείχιο λόγου, υπέτερα από τά δσα τράβηξε ο πλοίαρχος έπι 3 περίπου χρόνια έκει κάτω στήν κόλαση, οι πλοιοκτήται τού ζήτησαν μέ τό ποσό τών 17.000 δραχμών ΔΕΚΑ ΕΠΤΑ ΧΙΛΙΑΔΩΝ ΔΡΑΧΜΩΝ, νά έκεκαθαρίσουν τούς λογαριασμούς των.

Βέβαια τώρα πιά τό θύμα δέν υπάρχει. «Άσ είναι έλαφρο τό χώμα πού τό σκεπάζει, και πάντα οι συναδέλφοι του θά τόν θυμούνται, διότι ήταν και αύτός ένα από τά μεγάλα θύματα, τών ύπαρχοντων νόμων, και διαφόρων σκοτεινών κινήσεων πού γίνονται είς βάρος τών πλοιάρχων. Υπέτερα από δλην αύτήν τήν τραγωδία τό πλοίο γύρισε σών και άβλαβές στήν Έλλαδα.

Και στό σημείο αύτό έπιτρέψατέ, κ. Διευθυντά, νά κάνω μά παρεμβολήν μέ τό άεροπορικόν δυστύχημα μέ τό άεροπλάνο τής SWISSAIR. Σκοτώθηκαν τόσοι άνθρωποι, χάθηκαν πράγματα μεγάλης άξιας, και παρόλα ταύτα ο Κυβερνήτης τού άεροπλάνου διέμενε στό ΧΙΛΤΟΝ ΑΘΗΝΩΝ, και σέ διάστημα άλιγων ήμερών εύρισκετο σών και άβλαβής με τήν Οικογένεια του. Γιατί δραγε τόση με-

γάλη διαφορά. Δέν γνωρίζω γιατί τόση μεγάλη διαφορά στήν μεταχείριση τού ένός Κυβερνήτου από τόν δλλον. Δέν έρω δέν υπάρχει κανείς άρμόδιος νά άπαντηση. Άλλα συνήθως οι άρμόδιοι σιωπούν σέ τέτοιες περιπτώσεις. Και τήν στιγμή αύτή η σκέψη δλων μας βρίσκεται κοντά στούς Συναδέλφους, πού σαπίζουν στή φυλακές τής Τουρκίας, υπέτερα από τά συμβάντα στό Βόσπορο. Κύριος είδε και αύτοί, τί θά έχουν νά μάς λένε δηλούτωσουν βέβαια, και τί έκπληξεις θάχουμε νά δούμε από τούς πλοιοκτήτας των.

Η ύπόθεσις MIXALOPOULOU θά μείνει βαθειά στή μνήμη μας και δηλού οι συναδέλφοι δης τήν έχουν γιά παράδειγμα, και οι νέοι τού έπαγγέλματος νά γνωρίζουν τί τούς περιμένει.

Και πρίν τελειώσω τήν παρούσα μου, θά ήθελα νά ρωτήσω έστω και άργα, δην οι άρμόδιοι, φρόντισαν τήν τόσο εύγενική Έλληνιδα, πού συμπαράστασή στό άξεχαστο Μιχαλόπουλον, τήν κάλεσαν νά τής πούν ένα ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ. Άμφιβάλω δέν έμαθαν και ποιά είναι. «Αν δχι τότε ή Κυρία, δποια και διν είναι, δης δεχθεί ένα μεγάλο έυχαριστώ από τούς συναδέλφους και φίλους τού άξεχαστο Νίκου.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενίαν

Διατελώ
Μετά τιμῆς
Γ. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Αθήναι 4 Μαΐου 1980.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

Έμεις, οι τελειόφοιτοι Δόκιμοι τής Δημοσίας Σχολής Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού, αισθανόμαστε ύποχρεωμένοι νά πούμε ένα μεγάλο έυχαριστώ σ' δσους μάς βοήθησαν νά πραγματοποίησουμε τό έκπαιδευτικό μας ταξίδι στά έργοστάσια τής έταιρίας κατασκευής ναυτικών μηχανών SULZER στή Ζυρίχη τής Έλβετίας.

Πιό συγκεκριμένα, εύχαριστούμε, τόν Άρχηγο Λιμενικού Σώματος και τήν άρμόδια Διεύθυνση τού YEN γιά τήν οικονομική ένίσχυση τής προσπάθειάς μας. Τήν έταιρια SULZER και τούς άντιπροσώπους της στήν Έλλαδα κ.κ. Χαλκίουπολο και Παπά, γιά τήν τόσο άφογη φιλοξενία και ένταξη μας στής έγκαταστάσιας τής έταιρίας στή Ζυρίχη.

Τούς άδελφους Βαρδινογιάννη πού γιά μά κάθημα φορά απόδειξαν τήν άγαπη και τό ένδιαφέρον τους γιά τή Σχολή μας, ένισχύοντες γενναία τήν προσπάθειά μας. Τήν ναυτιλιακή έταιρια ΕΛΜΕΣ πού μέ προθυμία δεχτήκε νά μάς μεταφέρει δωρεάν μέ τό πολυτελέστατο πλοίο της «ΕΓΝΑΤΙΑ» από τήν

"SINGAPORE"

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τών έλληνικων πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSPONOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.
KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.
NAYTILIAKA XMIIKA

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE
TIMAI LOGIKAI

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ «ΣΕΡΕΣ» ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Πάτρα στό Πρίντιδι μέ επιστροφή και τόν πλοίαρχο και τό πλήρωμα τού πλοίου αύτού πού μέ τόση προθυμία και συναδελφικότητα μάς δέχτηκαν.

Τή ναυτιλιακή έταιρια λαϊκής βάσεως «ΑΝΕΚ» ή όποια δώρας και στά δάλλα έκπαιδευτικά μας ταξίδια δέχθηκε νά μάς μεταφέρει δωρεάν από τά Χανιά στόν Πειραιά και άντιστρόφως.

Οι έμπειρες και οι αναμνήσεις αύτού τού ταξιδίου, θά μείνουν άξεχαστες στή μνήμη μας. Κυρίως όμως θά θυμόμαστε τήν πρόθυμη συμπαράσταση στήν προσπάθειά μας, τών αύριανών έργοδοτών μας. Τό γεγονός αύτό, μάς γεμίζει αισιοδοξία στήν άρχη τής σταδιοδρομίας μας, γιατί βλέπουμε έμπρακτα διτί οι σχέσεις μας μ' αύτούς στηρίζονται στήν άρχη τής καλής συνεργασίας.

Γιά τούς τελειοφόιτους Δοκίμους τής
ΑΔΣΕΝ/ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ/ΧΑΝΙΩΝ
Ο. Αρχηγός Σχολής
Γ. ΜΟΥΝΤΑΚΗΣ
Ο. Υπαρχηγός
Α. ΦΩΤΕΙΝΟΣ

Χανιά, 23 Απριλίου 1980

ΛΥΚΕΙΟΝ ΕΙΣ ΤΑ ΨΑΡΑ

Από μέρους τής Αδελφότητος τών Ψαριανών άπεστάλη πρός τόν κ. Κεφαλογιάννην ή κάτωθι έπιστολή:

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ,
ΘΕΜΑ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟΝ ΕΙΣ ΝΗΣΟΝ ΨΑΡΑ

Από τόν ναυτιλιακό τύπο έχουμε πληροφορηθή τήν πρότασή σας πρός τό Υπουργείον Παιδείας διά τήν ίδρυση ναυτικών Λυκείων στόν Πειραιά και σέ δάλλες περιοχές πού έχουν ναυτική παράδοση.

Δέν είναι τού παρόντος νά άναφερθούμε σέ λεπτομέρειες γιά τήν σωστή πρότασή σας και τά πλεονεκτήματα πού θά προκύψουν, ένισχυόντας έτοι τήν ναυτιλία μας πού τόσο δοκιμάζεται από έλλειψη άξιωματικών τά τελευταία χρόνια.

Σήμερα στά Ψαρά άντιμετωπίζομε ένα σοβαρώτατο έπισης πρόβλημα νά έγκαταλείπουν οι νέοι τό νησί των και νά άκολουθουν τήν πανεπιστημιακή έκπαιδευση, ή όποια λόγω ίδιομορφίας τούς έξαναγκάζει νά έγκαθίστανται πλέον μονίμως στήν Αθήνα ή Πειραιά.

Η πρότασί μας είναι νά μελετήσετε τίς δυνατότητες, και προτείνετε ένν συνεχεία τήν ίδρυση Ναυτικού Λυκείου και στά Ψαρά, διότι έτοι και τά νέα παιδιά θά άκολουθησουν τό πατροπαράδοτο ναυτικό έπαγγελμα πού ύπεραγαπούν, και ο πληθυσμός τού νησιού δέν θα μειωται, άλλα και ή ναυτιλία μας θά άποκτηση ικανότατα στελέχη προερχόμενα από τίς πλέον ναυτικές περιοχές τής Πατρίδος μας.

Μέ τήν έπιδεια διά τά μελετήσετε τήν πρότασή μας μέ ενδιαφέρον γιά τά άκριτικά Ψαρά, πού τόσα σκληρά δοκιμάζονται τήν τελευταία δεκαετία από τήν μαζική φυγή τών κατοίκων πρός τίς άστικές πόλεις, σάς εύχαριστούμε και άναμένομεν.

Μεθ' ύποληψεως διά τό Δ.Σ.
Ο. Πρόεδρος
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓ. ΑΝΔΡΙΑΝΑΣ

ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ

Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Έχω τήν έντύπωσιν διά τά πρέπει νά σάς είμαι γνώριμος, από παλαιότερα κατά καιρούς δημοσιεύματά μου, εις τό έγκριτον περιοδικόν σας.

Σκοπός τής παρούσης μου είναι νά σάς ένημερώσω αφ' ένός διά μίαν πρότασιν τού κ. Νομάρχου Χίου, περί άπονομής διασήμων μέ βάσει τάς διατάξεις τού νόμου 106/75 «περί ταγμάτων άριστείας», εις τόν κ. Παντελή Διαμαντή Πατέρα, Δήμαρχον Οίνουσῶν.



Ως άνεγράφη είς τό προηγούμενον τεῦχος μας, ή έταιρια «Σέρες Σίππιγκ» τού κ. Γ. Π. Λιβανού ήνοιεν λογαριασμούς είς συνάλλαγμα τών ναυτικών μας. Ο Γενικός Διευθυντής τής έταιριας, κ. Κ. Χατζηαντωνίου, έμοιρασεν είς τούς ναυτικούς τών πλοίων τής «Σέρες» τά πρώτα βιβλιάρια επί συνόλο 3.000 βιβλιαριών καταθέσεων πού ήνοιχθησαν.

Ο κ. Χατζηαντωνίου προσεφώνησεν τούς παρευρεθέντας ναυτικούς μέ τά έξης: «Αγαπητοί Συνεργάται,

Μέ μεγάλη χαρά σάς παραδίωσα σήμερα τά βιβλιάρια λογαριασμού ταμιευτηρίου σέ δολλάρια πού άνοιξε ή έταιρια ΣΕΡΕΣ στό δνομά σας κάνοντας συγχρόνως μία πρώτη συμβολική κατάθεση στήν ΣΙΤΥΜΠΑΝΚ

Τό νεοιδρυθέν τμήμα στό γραφείο Πειραιώς είναι σέ θέση νά παρέχη κάθε διευκόλυνση και πληροφορία, θά έννημερώνη δέ τούς ναυτικούς τής έταιριας γιά τήν καλύτερη τοποθέτηση τών οικονομικών τους (καταθέσεις έπι προθεσμία, στεγαστικά δάνεια, κλπ.). Μέσω τού ήλεκτρονικού υπολογιστού τής έταιριας, οιδιόποτε έντολή δίδεται από τόν ναυτικό — καταθέσεις, άναληψεις, πληρωμές, μεταφορές σέ άλλους λογαριασμούς κ.ο.κ. — μεταβιβάζεται αύτομάτως στήν Τράπεζα.

Στήν Ελλάδα αύτή τήν στιγμή τό έπιτόκιο καταθέσεων ταμιευτηρίου σέ συνάλλαγμα είναι 11%, ένώ στίς ΗΠΑ φερ' είπειν τό άντιστοχον έπιτόκιον δέν ύπερβαίνει τό 6—6 1/2% τόν χρόνο μάξιμου. Ή διαφορά βέβαια είναι προφανής, άλλα είναι και έθνική ύπόθεσις ή προσλκυσις συναλλάγματος στήν Ελλάδα. Μέ αύτό τό μάτι βλέπουμε τήν προσπάθεια αύτή όλοι μας και πιστεύω και σείς.

Καλορρίζικο, λοιπόν, και σέ καλή μεριά!

Ανατέρω, ο κ. Χατζηαντωνίου έν μέσω όμαδος ναυτικών πού έγένοντο κάτοχοι βιβλιαριών.

Συγκεκριμένα νομίζω διτί ή ώς άνω πρότασης τού κ. Νομάρχου Χίου θά ήτο ώφελιμον και σκόπιμον νά προβληθή από τών στηλών τού περιοδικού σας.

Πρός διευκόλυνσιν, λοιπόν, πιθανής δημοσιεύσεως έκ μέρους σας τής ειδήσεως θά ήθελα νά σάς πληροφορήσω διτί ή κ. Παντελής Διαμαντή Πατέρας είναι γόνος τής άρχοντικής οικογενείας τού άειμνήστου Διαμαντή Ιωάννου Πατέρα και ίδρυτης μετά

τών τέκνων του, Διαμαντή και Ιωάννου Πατέρα, τού έν λονδίνω γραφείου τους PATERAS SHIPPING ENTERPRISE LTD., ύπό τήν αιγίδα τού όποιου δροῦν εύδοκίμως έπαγγελματικά άπο κοινού.

Ταῦτα πρός ένημέρωσιν σας,
Διατελώ μεθ' ύποληψεως,
ΜΙΧΑΛΗΣ Γ. ΧΑΛΚΙΑΣ

7 Μαΐου 1980



c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

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

ΔΙΑΒΑΣΜΑΤΑ

Τό 'Αμπαντάν και ό Δαρείος

Η πετρελαιϊκή κρίση και ή έπιδεινωση τών άμερικανοίρανικών σχέσεων έξι αιτίας του ζητήματος των 'Αμερικανών διπλωμάτων, πού κρατούνται αυθαίρετα και παράνομα ώς δημπροι στην Τεχεράνη, άποσπουντε τη διεθνή προσοχή άπό δευτερότερα σύγχρονα προβλήματα και τη συγκεντρώσουν στον Περσικό Κόλπο και την Θάλασσα του Όμαν, δους ή παρουσία αεροπλανοφόρων και δλλων πολεμικών πλοίων τών δύο αντίζηλων υπερδυνάμεων πιθανολογεί τό ένδεχόμενον νά σημειωθεί πολεμική δράση, δην κάποια καλή Μοίρα δέν την άποσοβθεί.

Σέ τέτοιο κλίμα δάγχους έτυχε νά ξαναπάσσω στά χέρια μου τόν 'Ηρόδοτο. Ξαναδιάβασα την έπανάσταση των Ιώνων έναντιον του Πέρση δυνάστη (499 π.Χ.) και την τελική άποτυχία της. Αύτή ή άποτυχία είχε ώς αποτέλεσμα τόν άναγκαστικό έκπατρισμό τών νικημένων Μιλησίων, ύστερα άπό διαταγή τού Δαρείου, άπό τή Μίλητο στήν ΑΜΠΗ τού Περσικού Κόλπου.

'Αλλ' άδιστοις άπό πιο κοντά τό ιστορικό άυτο περιστατικό. 'Η Μίλητος, πού έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο στήν έξέγερση τών Ιώνων, καταστράφηκε άπό τούς νικητές Πέρσες και έπαλθευσε ό χρησμός τού Μαντείου τών Δελφών: «Και τότε λοιπόν, Μίλητε, πού μηχανεύεταις κακά έργα, θά γίνης δεῖπνο σε πολλούς και εύχαριστο δώρο. Αι γυναίκες σου θά νίψουν τά πόδια πολλών άνδρών μακρυμάλληδων και τό ναό μου στά Δίδυμα δάλλοι θά τόν φροντίσουν». 'Άλλ' άδιστει νά καταχωρίσω τό δημήγορο τού 'Ηροδότου: «Τότε λοιπόν (δηλ. τό φθινόπωρο τού 494 π.Χ.) αύτά τά κακά εύρον τούς Μιλησίους, δτε οι μέν περισσότεροι άνδρες έφονεύοντο ύπό τών Περσών, πού έτρεφον κόμην, αι γυναίκες και τά τέκνα των έγενοντο άνδραποδα, τό δέ iερόν είς τά Δίδυμα, τών νανού και τό Μαντείου έλεγχάτσαν οι Πέρσαι και τά έκαυσαν... Άπο έκει δσοι άπό τούς Μιλησίους έπιαστηκαν ζωντανοί, ωδηγήθηκαν είς τά Σούσα. 'Ο δέ βασιλεύς Δαρείος δέν έκαμε κανένα δλλο κακόν και τούς έβαλεν νά κατοικήσουν είς τά παράλια τής 'Ερυθράς Θαλάσσης, είς τήν πόλιν ΑΜΠΗΝ, πλησίον τής όποιας περνά ό Τίγρης ποταμός και χύνεται είς τήν Θάλασσαν. (Βασιλεύς δέ σφέας Δαρείος κακόν ούδεν δλλο ποιήσαν κατοίκισες έπι τή 'Ερυθρά καλεούμενη θαλάσση, έν 'Αμπη πόλι, παρ' ή Τίγρης ποταμός παραρρέων είς θάλασσαν έξει), Τής δέ χώρας τών Μιλησίων τήν μέν πολιν και τήν πεδιάδα έκρατήσαν διά τόν έαυτόν των οι Πέρσαι, τά δέ μέρη τά εύρισκομενα είς τά άκρα έδωσαν είς τούς Κάρας Πειδασείς διά νά τά

κατέχουν». (Η μετάφραση τού καθηγητή Κ.Θ.'Αραποπούλου στήν έκδοση τής έταιριας Πάπυρος. 'Ηρόδοτου ΣΤ' κεφ. 19 έν τέλει και 20).

'Από τή διήγηση αύτή δύο σημεία πρέπει νά άποσαφηνισθούν. Ως παράλια τής 'Ερυθράς Θαλάσσης έδω έννοούνται τά παράλια τού Περσικού Κόλπου. Δεύτερο σημείο είναι τό τοπωνύμιο τής πόλεως 'Αμπη πλησίον τής όποιας περνά ό Τίγρης ποταμός και χύνεται είς τήν Θάλασσαν». Πρόκειται για τό σημειρινό 'Αμπαντάν, τό τόσο γνωστό στούς έφοπλιστές και τά πληρώματα τών έλλεινών πετρελαιοφόρων. Δέν χωρεί άμφιβολία, πώς η 'Αμπη και τό 'Αμπαντάν είναι τοπωνυμία τής ίδιας πόλεως και δτι άποτελούσε οικισμό πρό τής έποχής τού 'Ηροδότου, κατάλληλο για τήν έξορια τών άτιθασων Μιλησίων. 'Η γεωγραφική θέση τής πόλεως, δ-

πως περιγράφεται άπό τόν 'Ηρόδοτο και δπως είναι σήμερα, είναι ή ίδια. 'Εζήτησα νά έπαλθεύσω αύτή τή γνώμη και ή φιλική βοήθεια τού συναδέλφου κ. Γερ. Καλάβρια μού ύπερδειξε τό λημμα 'Αμπαντάν άπό τό Συμπλήρωμα Α τής Μεγάλης έλληνικής έγκυκλοπαίδειας. 'Πόλις έπι νήσου 'Αμπαντάν τής Ν.Δ. Περσίας. Χάρις είς τά μεγάλα διύλιστηρια πετρελαίου, τά όποια έγκατέστησαν άπό το 1909—1910 ή άγγλοπερσική έταιρια πετρελαιών (μετονομασθείσα άπό το 1935 είς 'Αγγλοϊρανικήν) ή πρώην έρημος κατέστη κέντρον πολιτισμένης περιοχής. 'Η νήσος έχει μήκος 64 χιλιομέτρων και πλάτος 3,5 μέχρι 19 χιλ. Κατωκήθη πιθανώς πρό της έποχής τού 'Ηροδότου».

Δέν είναι άπλως πιθανό, άλλα βέβαιο, άφου κατά τήν διήγηση τού ίδιου 'Ηροδότου σ' αύτήν τήν πόλη έξοριστηκαν οι νικημένοι Μιλησίοι.

Διον. 'Η. Ποταμίανος
Σ. Δικηγόρος

'Αθήνα, Πρωτομαγιά 1980

‘Η έπιδιωχθείσα κατανομή τών χύδην φορτίων

Τώρα τελευταίως δ. κ. Στάνλεϋ Κλίντον Ντεΐβις, δλλοτε 'Υπουργός έπι τής Ναυτιλίας τής τελευταίας έργατικής Κυβερνήσεως τής 'Αγγλίας, κατά μίαν συζήτησην έπι τής ναυτιλιακής πολιτικής τής Βρετανίας και τού μέλλοντος αύτής κατά τό 1990 έδηλωσεν, δτι τά άνεπτυγμένα κράτη θά επιπτον είς τήν πολιτικήν παγίδα άρονύμενα κατηγορηματικώς τήν πρότασιν τής κατανομής τών χύδην φορτίων. Κατά τόν θμητήν ή Μεγ. Βρετανία και τά δλλα παραδοσιακά ναυτικά κράτη θά ήδυναντο νά σφάλλουν είς τήν πολιτικήν παγίδα άρονύμενα κατηγορηματικώς τήν πρότασιν τής κατανομής τών χύδην φορτίων. Κατά τόν θμητήν ή Μεγ. Βρετανία και τά δλλα παραδοσιακά ναυτικά κράτη θά ήδυναντο νά σφάλλουν είς τήν πολιτικήν παγίδα άρονύμενα κατηγορηματικώς τήν πρότασιν τής Ούνκαντ. Θά έπρεπε νά άπαντησουν μέ κάποιον τρόπον συζητήσεως τής προτάσεως 'Η πλήρης άρνησης δέν ήτο ή κατάλληλος άπαντησις.

'Η δποψη αύτή δέν ήτο σύμφωνος μέ τάς έπικρατούσας άντιλήψεις παρά τοίς έφοπλισταίς. 'Ο κ. Ρόμπιν Πέντερ, διευθυντής τού τμήματος διά τά χύμα φορτία τής Στάγκ Λάιν ύπενθυμίσεν δτι τό έμποριον τών χύδην φορτίων έλεγχεται άπολύτως άπό τόν νόμον τής προσφοράς και ζητήσεως. Είναι ίσως άληθες δτι ή Γραμματεία τής Ούνκανταν προέβαλε τήν κατανομήν τών φορτίων κατά 50 και 50 μεταξύ τών πολιών τών ένδιαφερομένων χωρών, άλλα, είπεν δ. κ. Πέντερ, ένν άναγνωρίσωμεν τό δικαιώμα τών ύπο άνάπτυξιν χωρών νά συμμετέχουν είς τήν διεθνή κίνησιν τών χύμα φορτίων, δέν έπειτα δτι θά είναι σκόπιμος δπως κάθε χώρα θά ήτο ύποχρεωμένη είς τήν κατονομήν τών χύδην φορτίων της. Η μεταφορά τών είς χύμα φορτίων είναι πλήρως διάφορος άπό έκεινήν τών γραμμών. Καμμία σύγκρισις. Είς τά φορτία γραμμής καλώς έπραξαν οι έφοπλισταί και άπεδέχθησαν τήν γνωστήν κατανομήν. 'Ηκολούθησαν τήν πολιτικήν σκοπιμότητα. Διά τά χύδην φορτία θά χρειασθή ή διεξαγωγή άγνωνος. Θά έγερθούν πολιτικά δυνάμεις. Σκόπιμον θά ήτο μήπως νά δημιουργθούν πολιεύσεις έφοπλιστικά έπιχερσίες με τήν συμμετοχή γενικών έφοπλιστών; Θά ήτο μία λογική λύσις τού προβλήματος. Δέν είναι βέβαιως εύκολον, διότι είς τίνας χώρας τελούσας είς τό στάδιον τής άναπτυξίεων, ή ίδεα τής πολιεύσεων έπιχειρήσας πιθανών νά προκαλέση άντιρράσεις, ή ίδεα τού έθνικισμού πιθανόν νά ύπεισέλθη.

Δυνατόν νά παρατηρηθή δτι είς τά χύμα φορτία — έξαιρουμένων τών πετρελαίων — πολλά άποτελούν άντικείμενον μακροχρονίων συμβολαίων και ύπόσκεινται είς τήν δυνατήν κατανομήν. 'Άλλ' άνακαύπτει τό πρόβλημα τού ναύλου έπιστροφής, κυρίως είς τά τριγωνικά ταξίδια, άκριβώς τά ταξίδια τών τράπου.

Τό καλύτερον θά είναι αι ύπανάπτυκτοι χώραι νά άρχισουν έκμεταλλευόμεναι τράμπης σκάφη έπι βάσεως καθαρώς οικονομικής. 'Η ίδεα τής κατανομής θά ήτόνει και θά καθίστατο δυνατή ώς σ υ μ ε τ ο χ ή είς τάς μεταφοράς...

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

Νέα Διεύθυνσις άπό 12.5.1980:

ΙΑΣΟΝΟΣ 6 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

‘Αριθμοί τηλεφώνου, τηλεγραφική διεύθυνσις και τέλεξ ώς πρότερον:

ΤΗΛΕΦ. ΚΕΝΤΡΟΝ: 452.2511 — ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΣΙΣ: UTRADE - PIRAEUS
ΤΕΛΕΞ: 21 3014 UTRD GR — 21 3015 UTRD GR

Έπιβεβλημένη ή άναπτυξίς της

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Oι Βρεταννοί και ήμεις

Τού κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, πρώην Υπαρχηγοῦ Λ.Σ.

Εἰς περιόδους ισχνών συναλλαγματικών άγελάδων, δύος αἱ σημεριναὶ, δοιαὶ άνεξαιρέτως αἱ Χώραι επιδιώκουν πλήρη ἀξιοποίησιν τῶν ψηφισταμένων πηγῶν πορισμοῦ συναλλαγματος, διὰ νά άνταπεξέλθουν εἰς τὴν οικονομικήν δυσπραγίαν ἀπό τὴν ὅποιαν μαστίζονται.

Τοῦ κανόνος τούτου δέν ήτο δυνατόν νά έξαιρεθῇ ἡ Ἑλλάς, ή όποια φυσικόν ήτο νά στραφῆ πρός τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν της, διόπου καθωρίσθησαν εἰδοκοὶ στόχοι καὶ λαμβάνονται μέτρα διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἐπιδιωκομένων. Μεταξύ, δημως τῶν μέτρων αὐτῶν, δέν ήκουσθη κάτι τὸ σχετικόν διά τὴν άναπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς καὶ τὴν ἀπόληψιν κάποιας προσθέτου συνεισφορᾶς της διά τὸ ἐπιδεινωθέν συναλλαγματικὸν ισοζύγιον τῆς Χώρας.

Δέν ἀγνοοῦμεν τάς συνθήκας ύψος ἀς τελεῖ διεθνῶς ή ναυτική ἀσφάλισις, πλὴν δως, παρ' ὅσα καὶ ἔαν λέγωνται, γενική εἶναι ἡ τάσις τῆς άναπτυξεως τῶν ἑθνικῶν ναυτασφαλιστικῶν ἀγορῶν, διόπου μάλιστα ἐκδηλώνεται καὶ ἀκρατος προστατευτισμός.

Εἰς 38 ἀναβιβάζονται αἱ χώραι, κυρίως τοῦ Τρίπον Κόσμου καὶ τοῦ Ἀνατολικοῦ Μπλόκου, ποὺ ἔχουν λάβει περιοριστικά μέτρα ώς πρός τὴν ἐλευθέραν ἐπιλογήν τοῦ ἀσφαλιστοῦ. Τά μέτρα αυτά ποικίλουν ἀπό ὑποχρεωτικήν κάλυψιν ὑπὸ τῶν ἑθνικῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων δλων τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν τῶν μέχρι τῆς παροχῆς οἰκονομικῶν κινήτρων εύνοούντων τὴν προτίμησιν τῆς ἐγχωρίου ναυτασφαλίσεως.

Εἶναι γεγονός δι τά μέτρα διακρίσεως τῶν διαφόρων χωρῶν ὑπὲρ τῶν ἑθνικῶν τῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων συνιστοῦν ἐναν μεγάλον κίνδυνον διά τάς διεθνεῖς μεταφορᾶς. Ιδιαιτέρως διὰ τὴν θαλασσασφάλισιν, ὁ ρόλος τῆς εἶναι νά διευκολύνῃ καὶ δχι νά παρακωλύῃ τό διεθνές ἐυπόριον.

Τά πρώτα δειλά βήματα τῆς ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, μόλις πρό δλιγῶν ἐτῶν πραγματοποιηθέντα, συνέπεσαν μέ τὴν ἀξιόλογον ἀνάπτυξιν καὶ ἐτέρων ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν δύως τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ Ἰαπωνικῆς, ἀλλά καὶ δλων Χωρῶν, ποὺ ἐπεζήτησαν μέ τὴν ναυτικήν ἀσφαλίσιν νά ἐπιτύχουν τὴν καλυτέραν προστασίαν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν συμφερόντων, τὴν ικανοποίησιν τοῦ ἑθνικοῦ τῶν γοήτρων καὶ ἀκόμη τὴν διαφύλαξιν τῶν συναλλαγματικῶν τῶν ἀποθεμάτων ἀπό τὴν δαπάνην, ποὺ συνεπάγεται ἡ ἀσφάλισις εἰς τό ἐξωτερικόν.

Ἄξιολογοῦντες τὴν σημειωθεῖσαν παγκοσμίως ἀνάπτυξιν τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, παρά τὴν ἀναμφισθήτον κυριαρχίαν τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, ποὺ ὠδήγησεν εἰς ἐναν ἀδυσώπητον διεθνῆ ἀσφαλιστικόν ἀνταγωνισμόν, βασίμως ἀγόμεθα εἰς τὴν σκέψιν, δι τα καὶ εἰς τὴν Χώραν μας πάντοτε ὑπάρχουν ικανά περιθώρια μιᾶς ναυτασφα-

λιστικῆς άναπτυξεως. Ἀρκεῖ νά προσδιορισθοῦν ταῦτα καὶ νά μεθοδευθῇ ἡ ἀξιοποίησις τῶν.

Θά ἡτο, τό δλιγώτερον, περίεργος ὁ ἰσχυρισμός δι τὴν Ἑλλάς, ὁ μέγας αὐτός ναυτιλιακός κολοσσός δέν δύναται νά καλύψῃ ἀσφαλιστικῶς ἑνα δξιον λόγου μέρος τῆς Ναυτιλίας της, κατ' ἀντίθεσιν μέ δ, τι συμβαίνει εἰς τάς λοιπάς ναυτιλιακάς χώρας.

Μία τυχόν τοιαύτη ἀποφις θά ἡρχετο εἰς ἀντίθεσιν μέ τὴν σημειουμένην ἐπιτυχίαν ἀπό τὸν ἀσφαλιστικόν ὄργανον «Ἐλληνικά Ναυτιλιακά Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου», ποὺ ἀνήκει εἰς τὸν ἐφοπλισμόν μας, διοικούμενος ἀπ' αὐτόν. Ο ὄργανος αὐτός, δύως καὶ αἱ κυριαρχοῦσαι ἀσφαλιστικαὶ ἀγοραὶ τοῦ Λονδίνου, τῆς N. Υόρκης καὶ τῶν λοιπῶν Δυτικῶν Χωρῶν, ἐδράζεται ἐπί τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθέρας ἴδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Αἱ αὐταὶ, βεβαίως, ἀρχαὶ διέπουν καὶ τὸν θεσπισθέντα ὑπὸ τοῦ Νόμου 551 θεσμὸν τῆς κοινοπράξιας τῶν ναυτασφαλιστικῶν μας ἑταῖρῶν καίτοι ἐδῶ ὑπάρχει τό φάσμα τῆς δημοσιοποίησεως, ἐκ τοῦ γεγονότος δι τὸ Κράτος ἐλέγχει, ἐν πολλοῖς τάς Τραπέζας, ποὺ ἀ-

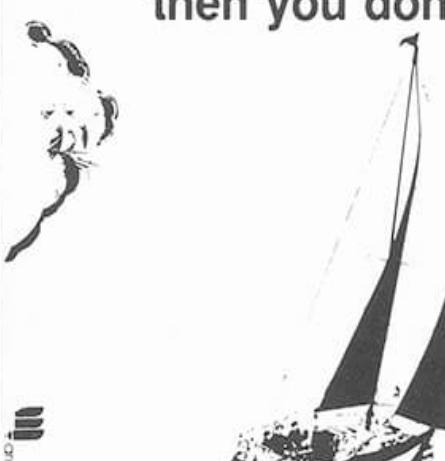
ποτελοῦν τούς κυρίους μετόχους τῶν ναυτασφαλιστικῶν ἑταῖρων τῆς Κοινοπράξιας.

Η Βρεταννική ἀγορά

Η Βρεταννία είναι τό ἀναντίρρητον κέντρον τῆς παγκοσμίου ναυτικῆς ἀσφαλίσεως. Συμφώνως πρός συντηρητικάς ἐκτιμήσεις, τό Λονδίνον παράγει τό 40% τῶν ἀμέσων ἀσφαλιστρων τῆς διεθνοῦς θαλασσασφαλίσεως, ἀπό δέ τα ἔμεσα μέσω τῶν συμφωνιῶν ἀντασφαλίσεων ἡ Βρεταννική μερίς, παρά τάς δυσχερείας ὑπολογισμοῦ της, ἐκτιμᾶται εἰς τό 80%. Η Βρεταννική ναυτασφαλιστική ἀγορά, παρ' δλον τὸν ἀναπτυχθέντα διεθνή ἀνταγωνισμόν καὶ τάς προσφάτους Ἀμερικανικάς ἐνέργειας διειδύσσεως καὶ ἐπιρροῆς εἰς αὐτήν, ἔξακολουθεῖ νά είναι πανίσχυρος, ἀριθμοῦσα βίον ἀνω τῶν 250 ἑτῶν καὶ μέ τεράστια ἀποθέματα ἐκατοντάδων ἐκατομμυρίων λιρών, ἐπηρεάζουσα ἀποφασιστικῶς τὴν διεθνή ἀγοράν ἀπό ἀπόψεως δρων καλύψεως.

Η Ἑλληνική ναυτασφαλιστική ἀγορά κυριαρχεῖται παραδοσιακῶς ἀπό τα Ἀγγλικά Λόιδης, πράγμα πού είχεν ὡς συνέπειαν νά σφυρηλατήθουν στενοί δεσμοί μεταξύ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λον-

If you use sails
then you don't need us.



Because we
can offer
you great economy
by transforming your
DIESEL OIL system to a FUEL OIL one.

To achieve this we have ELECTRICAL FUEL OIL
HEATERS and the whole operation will be done in
the shortest space of time.

Our expertise and many years of experience
guarantee for you one excellent service.

LACONIS
General Ship Repair
Technical Manager
D. Mantzoureas Tel. 41.27.157 & 95.83.394



δίνου. Το διαμορφωθέν αύτό φιλικόν κλῆμα, που συνεπικουρείτο όπό μίαν άμοιβαίαν έμπιστοσύνην, άπειλεται σήμερον σοβαρώς λόγω των εις βάρος μας γνωστών έπασφαλίστρων που έπειταν ή άγορά του Λονδίνου. Άναμφιβόλως ή έπιτιμητική αυτή διάκρισης έναντιον δλων άνεξαιρέτως των Έλληνικών πλοίων, των άγόντων ήλικιαν άνω των 15 έτών, άποτελεί ένα άπαραδέκτον διά την ναυτιλίαν μας στήγμα, άνεξαρτήτως των δικαιολογιών που δύναται τις νά άναζητήσῃ εἰς τὸν ὑψηλόν δείκτην τῶν ναυτικῶν μας ἀτυχημάτων. Εἶμεθα περιέργοι νά ίδομε ποιά θά είναι η τύχη τῆς «ψυλετικῆς» αὐτῆς διακρίσεως μετά τὴν Ιην Ιανουαρίου 1981, δταν θά εἶμεθα ισότιμα μελή τῆς EOK.

Ἐδράζονται, λοιπόν, ἐπὶ συγκεκριμένων γεγονότων αἱ Ἑλληνικαὶ αἰτίασι, κατά τὰς ὁποὶς ή Ἀγγλική ἀσφαλιστική ἄγορά ἔχει ἐπιβάλει δυσαναλόγους ἐπιμαρύσεις εἰς τὸ κόστος ἀσφαλίσεως τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Καὶ μάλιστα εἰς μίαν ἐποχὴν, καθ' ἥν τὸ Λονδίνον κατηγορεῖται διά τὴν συμβολὴν του εἰς τὰ διαμορφωθέντα χαμηλὰ διεθνῆ ἀσφαλίστρα, πού δέν καταλέποντα περιθώρια κερδῶν εἰς τὰς ἀσφαλιστικάς ἑταρίας.

Εὐνόητον είναι διτά τὰ ἐπασφάλιστρα, καὶ μόνον, ἀπέτελονταν ἔνα ισχυρότατον λόγον διά νά είχεν ήδη ἐρευνηθῆ η πορεία τῆς Ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἄγορᾶς. Καὶ ἀκόμη νά άνεζητούντο τρόποι πού θά ἐξησφάλιζον μελλοντικῶς τὴν NautiLia μας ἀπό τὰς εἰς βάρος τῆς ἀσφαλιστικάς διακρίσεις.

Tέ N.D. 571/70

Συμπληροῦται 10ετία ἀπό τῆς θεσπίσεως τοῦ N.D. 571/1970 «περὶ Ἰδιωτικῆς Ἐπιχειρήσεως Ἀσφαλίσεων Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν», πού πρέπει νά θεωρηται ως ἡ ἀπαρχὴ τῆς ἀσφαλιστικῆς μας ἀπελευθερώσεως, τὸ μελλοντικὸν ἀντίθαρον κατά τῶν ζένων ἀσφαλιστικῶν αὐθαιρεστῶν εἰς βάρος τῆς NautiLia μας πού τὴν μειώνουν ἡθικῶς καὶ τὴν ὑποβαθμίζουν ἀνταγωνιστικῶς. Κάποιος ἐκ τῶν ὑπενθύνων πρέπει νά προβῇ εἰς ἔνα ἀπολογισμὸν ἀπό τὴν δεκαετὴν ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου τούτου, ώστε ἐκάρως νά θεραπευθοῦν αἱ τυχόν διαπιστωθεῖσαι ἀδυναμίαι του, ἀκόμη δέ νά γίνουν καὶ αἱ δέουσαι προσαρμογαὶ του πρὸς τὴν σημερινὴν πραγματικότητα. Εἶναι ἀνάγκη νά ιχνηλατηθῇ η πορεία τῆς Ἑλληνικῆς

ναυτασφαλιστικῆς ἄγορᾶς, πού είναι ναυτιλιακῶς ἀσύμφορον καὶ ἔθνικῶς ἐπιζήμιον νά τὴν ἀφήσωμεν ἀσαί εἰς τὰ σπάργανα. Ἀλλως τε καὶ ἡ Κυβέρνησις κατά τὰς εὐρείας συσκέψεις, πού συνεκροτήθησαν πρό διετίας περίπου εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς NautiLia διά τὴν ἔξετασιν τῶν θεμάτων τῆς NautiLia, είχεν τονίσει διά τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς ἐπὶ τῆς NautiLia διτι η ναυτασφαλιστική ἄγορά πρέπει νά είναι διά τοῦ στόχους τῆς θεμικῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποδομῆς. Ἐκτοτε ἀγνοοῦμεν τὴν συνέχειαν τοῦ θέματος.

Δέν ἀναμένει κανεὶς θεαματικὰ ἀλματα ἀπό τὰ πρώτα βήματα μιᾶς συστηματικωτέρας προσπαθείας διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς θεμικῆς θαλασσοσαφαλίσεως. Ὁπωσδήποτε διμως δέν πρέπει νά θεωρηθῇ ως ἐκτός πραγματικότητος, ἐάν προσδοκᾷ βραδεῖαν μέν, ἀλλά σταθεράν τὴν ἔξελιξιν τῆς, πού θά ἐπανέργη τὸ κύρος καὶ τὴν συμμετοχὴν τῶν Ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν φορέων εἰς τὴν διεθνῆ ἄγοράν, ἀλλά καὶ θά συμβάλῃ εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ναυτιλίας μας ἀπό τὰς εἰς βάρος τῆς ἀσφαλιστικάς διακρίσεις.

Γνωστή είναι ἡ ιστορία τῶν ἐπιβληθέντων ἐπασφαλίστρων ἀπό τὴν Ιην Ιουλίου 1978 ὑπό τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἐφ' δλων τῶν φορτίων τῶν μεταφερομένων ὑπό πλοίων ήλικίας ἀνω τῶν 15 έτών, φερόντων Ἑλληνικὴν σημαίαν, τὰ ὅποια παρά τὴν ἀντίδρασιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, δέν ἥρθησαν εἰσέτι. Ἡ ἀπό τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1978 καὶ μετέπειτα σημειωθεῖσα ἔξαρις τῆς ναυλαγορᾶς ἀνεχαίτισεν, κατά κάποιον τρόπον, τὴν μετάπτωσιν τοῦ κόστους τῶν ἐπασφαλίστρων ἀπό τοὺς ἰδιοκτήτας τῶν φορτίων πρὸς τὴν πλοιοκτησίαν. Ἐν ὅψει διμως τοῦ ἀβεβαίου μέλλοντος ἀπό τὴν γενικωτέραν οἰκονομικὴν καὶ πολιτικὴν κατάστασιν, τὰ ἐπασφάλιστρα εἰς βάρος τῶν πλοίων μας δέν πανει νά ἀποτελοῦν μίαν ἀπειλὴν καὶ ένα κακόν προγούμενον διά τὴν NautiLia μας.

Ἄπο τοῦ 1970, δὲ θεσπίσθη τὸ N.D. 571 μέχρι σήμερον, ἐπῆλθον πολλαὶ μεταβολαὶ καὶ γεγονότα ἀπό τὴν σημειωθεῖσαν ἐν τῷ μεταξὺ ἔξελιξιν. Σημειώνομεν τὰ σημαντικῶτερα:

— Τεραστία αὐξησις τοῦ Ἑλληνοκτήτου ἐμπορικοῦ στόλου.

— Η ἐνσκήψασα μακρά ναυτιλιακή κρίσις.

— Ο ὑψηλός δείκτης τῶν ναυτικῶν μας ἀτυχημάτων.

— Η ἐπιβολή τῶν ἐπασφαλίστρων ἐπὶ τῶν φορτίων.

— Ο δεύτερος διεθνῆς ναυτασφαλιστικός ἀνταγωνισμός.

— Η ἀνοδος εἰς δι, ως ἀνεγνώσαμεν, τῶν Ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταριῶν πού ἀσχολούνται μέ τὴν ἀσφαλίσιν πλοίων.

— Η ὄριστη μας ἐνταξίς εἰς τὴν EOK καὶ τὰ ἐντεύθεν ἀνακύπτοντα προβλήματα διά τοὺς Ἑλληνικούς ναυτασφαλιστικούς φορεῖς.

— Η δεύτερη τοῦ συναλλαγματικοῦ μας προβλήματος.

— Ο ζόφος πού ἐπικρατεῖ εἰς τὸν διεθνῆ οἰκονομικόν καὶ πολιτικόν ὄριζοντα.

Κράτος καὶ NautiLia

Αἱ διαμορφωθεῖσαι ἔξελιξεις ὑπαγορεύουν δπως τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτασφαλιστικῆς ἄγορᾶς τὴν ἰδωμεν σήμερον ὑπό τὸ διπλὸν πρῆμα, λόγω ταυτότητος συμφερόντων, ἡτοι τόσον ἀπό τῆς σκοπιᾶς τοῦ καλῶς νοούμενου συμφέροντος τῆς NautiLia, δσον καὶ τῶν ἐπιτακτικῶν συναλλαγματικῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας. Κράτος καὶ NautiLia ἔχουν αὐτὴν τὴν στιγμὴν δμεσον κοινὸν συμφέρον, δπως ἐνδιατρίψουν ἐπὶ τοῦ θέματος διά νά εύρουν ἐπωφελεῖς δι' ἀμφοτέρας λύσεις. Τὸ πρᾶγμα, μάλιστα, ἐπείγει, διότι ὑπάρχει τὸ «κυνηγήτο» ἀπό τὴν ἐνταξίν μας εἰς τὴν EOK μέ τὰς ἀναποδράστους ἐπιπτώσεις τον εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα, δστις λαν συντόμως θά ἀντιμετωπίσῃ τὸ ὑπό διαμόρφωσιν Κοινοτικὸν ἀσφαλιστικόν καθεστώς. Ας ἐλπίζωμεν διτι η ἐνταξίς μας εἰς τὴν EOK, πού μᾶς εύρισκει ναυτασφαλιστικῶς εἰς νηπιακὴν ήλικίαν, δέν θά ἐπιφέρει τὸν ὄριστον ἐνταφασμόν τῶν περί ναυτικῆς ἀσφαλίσεως ὀνείρων μας.

Ἡ ναυτική ἀσφαλίστρις ἀποτελεῖ θεμελιώδη παράγοντα τῆς ἐπιδιωκομένης θεμικῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποδομῆς, ως καὶ διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως. Πρέπει, λοιπόν, νά ἀντιμετωπίσῃ τὸ ταχύτερον μέ τὴν ἐμπρέπουσαν σοβαρότητα καὶ συνέπειαν, δπως τὴν ὑπαγορεύουν τὰ ναυτιλιακά, τὰ συναλλαγματικά καὶ τὰ γενικώτερα ἔθνικά συμφέροντα τῆς Χώρας.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN - HEAD OFFICE

19th Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES "PANDORA"
Tel: 376545 Telex: 6-2550 SA

JOHANNESBURG - PANDORA CHARTERING

12th Floor, Total House,
209 Smit Street, Braamfontein
2001 JOHANNESBURG, SOUTH AFRICA
P.O. Box 32341, Braamfontein 2017
Tel: 392765 Telex: 4-24064 SA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B Filinos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR

Η ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Τοῦ κ. Ε. Κ. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ

Κάποια διεθνής άνησυχία έκ μέρους των άσφαλιστικών άγορών παρατηρεῖται τόν τελευταίο καιρό.

Κατά την τελευταίαν έπταστια, έξεδηλώθη ένδιαφέρον συμμετοχής είς ναυτικούς κινδύνους, μικρού και μεγάλου μεγέθους άπό άσφαλιστικάς έταιριας ποικίλης έθνικότητος.

Παρετηρήθη άτμοσφαιρα συναγωνισμού μεταξύ των άσφαλιστικών έταιριων μέ αποτέλεσμα νά ώφεληθούν οι πλοιοκτήται. Τό κλίμα τού συναγωνισμού μεταξύ των άσφαλιστικών άγορών είχε έξοχως εύνοικάς έπιπτωσεις είς την έλληνηκή ναυτιλίαν, ή όποια άπαρτίζεται κατά υπόλογισμό μέρος άπο πλοϊού κάπως ήλικιωμένα.

Τά άσφαλιστρα σωμάτων πλοίων παρουσίασαν κατακόρυφον πτώσιν. Παρακολουθήσαμε τό φαινόμενο τής πτώσεων των άσφαλιστρων καθ' όν χρόνον τά ύπολοιπα έξοδα διαχειρίσεως τού πλοίου σαφώς και σταθερώς ηύξανοντο. Άσφαλιστικα έταιρια, πού συμμετείχον είς ναυτικούς κινδύνους έπιεικώς έχειριζόντο πιθανάς καθυστερήσεις πληρωμής άσφαλιστρων και έφαντον ίδιαιτέρως καλοπραίρετοι, διαν τούς ύπεβάλλοντο λογαριασμοί έπισκευών έξι άτυχημάτων, πρός πληρωμήν.

Η συμμετοχή τής άμερικανικής άγοράς είς ναυτικούς κινδύνους έπηρέασε αισθητώς τού πρωτασφαλιστάς τού Λονδίνου είς τόν καθορισμόν τών άσφαλιστρων, έπαρληλου διευκόλυνε μέ την μεγάλη έπιφάνεια και χωρητικότητα πού διαθέτει τήν ποποθέτησιν σημαντικού μέρους τού κινδύνου, είς πολλάς περιπτώσεις μεγαλυτέραν

τού ήμισεος τής άξιας και πολλάκις έγένετο όληκη κάλυψις.

Οι περιορισμοί τών άσφαλιστικών έταιρων και ή προθυμία τών άγορών είς άνανέωσιν τής συμμετοχής των είς κινδύνους, πού συμμετείχον ή άκολουθουσαν έφανίζει άνησυχίας. Η Ιαπωνική άγορά, ή όποια κατά κανόνα ήκολούθει άμερικανόν πρωτασφαλιστή, άποσύρεται θυματικώς άπο κάθε κινδύνου πού συμμετείχε. Τά άμερικανικά άσφαλιστικά συγκροτήματα παρουσιάζονται έ κλειτικότερα ως πρός την ήλικια και τό είδος τού πλοίου. Περιορίζουν έπισης τό ποσό τής συμμετοχής των. Γενικώς έπικρατεί άτμοσφαιρα άπροθυμίας, προκειμένου γιά ναυτικούς κινδύνους.

Άπο πλευράς Λονδίνου έπανερχόμεθα είς την έποχην τής περιορισμένης έκλογης. 'Εφ' δον έξασθενεί ή συναγωνισμός αι άπαιτησεις των Αγγλων άσφαλιστών σκληράνουν.

Βεβαίως ύπάρχουν σοβαράί δικαιολογίαι διά τήν νέαν θέσιν τών άσφαλιστικών άγορών έν σχέσεις μέ ναυτικούς κινδύνους. Αι τρομακτικά ζημιά τών τελευταίων έτών, κυρίως είς πετρελαιοφόρα και ή άδυναμία προσαρμογής τών άσφαλιστρων πρός άντιμετώπισιν τού πληθωρισμού και τών ύψηλών έξδδων έπισκευών, μᾶς έφερε είς τό σημερινόν καθεστώς.

Ίδιαιτέρα προσοχή θό πρέπει νά καταβλητή άπό τούς πλοιοκτήτας είς τήν έξακριβωσιν τής έμπειρίας και τήν οικονομικήν έπιφανειαν άγορών, διατεθειμένων νά προσφέρουν συναγωνιστικό άσφαλιστρον. Ένδεικνυται έπιλογή τών άσφαλιστικών έται-

ριών πρός έγγυήσιν τής έκπληρωσεως τών ύποχρεώσεών των είς έπισκευάς κλπ. διαν παραστή άναγκη.

Παρ' δλην τήν σκλήρυνσιν τών άσφαλιστών ως πρός τήν άναμειν των είς τήν Ναυτιλίαν θά πρέπει νά χαιρετηθή με δόσιν αισιοδοξίας τό γεγονός τής ένάρξεως και λειτουργίας άπο 31 Μαρτίου τοῦ άμερικανικού άσφαλιστικού ίδρυματος τής Νέας Υόρκης. Ως γνωστό κατεβλήθησαν έντατικά προσπάθησαν πλέον τής διετίας διά τήν πράγματο ποτήσιαν ένος καθ' δλα όργανωμένου και ίσχυρού μελλοντικά άσφαλιστικού κέντρου. Έπι τού παρόντος τόσο τό άμερικανικό άσφαλιστικό ίδρυμα τής Νέας Υόρκης, δσον και τά δλλα άμερικανικά παρεμφερή άσφαλιστικά ίδρυματα τῆς Φλώριδος και τού 'Ιλινόι άπέσαχον άπό τού νά άναμιχθούν είς ναυτικούς κινδύνους. Υπάρχουν δμως σαφείς ένδειξεις δτι είς τό άπωτερον μέλλον θά έκδηλωθή ζωπρόν ένδιαφέρον έκ μέρους των και ή συμμετοχή των, είς καλύψεις ναυτικών κινδύνων θά γίνη αισθητή είς τούς διεθνείς, άσφαλιστικούς κύκλους.

Τά έγκαίνια τής έπιβλητικής αιθούσης τού άμερικανικού άσφαλιστικού ίδρυματος έγιναν τήν 31ν Μαρτίου τρέχοντος έτους. Τήν ίδιαν ήμέραν έξεδδηθή είδική πανηγυρική έκδοσις τής καθημερινής έμπορικής έφημερίδος τής Νέας Υόρκης μέ διαφημιστικές και χαιρετιστήριες καταχωρήσεις τών συμμετεχόντων είς τό ίδρυμα άσφαλιστικών έταιρων. Έπίσης τά διάφορα άσφαλιστικά συνδικάτα, πού άποτελούν τό ίδρυμα, κατέχωρησαν ένδιαφέροντα δρθρα άξιωματούχων μέ τό ιστορικόν τής ίδρυσεως τού νέου άσφαλιστικού οργανισμού και τήν προβλεπομένην άπήχησον είς τό μέλλον τής διεθνούς άσφαλιστικής βιομηχανίας.

Ε. Κ. ΣΠΕΡΑΝΤΖΑΣ

Νέα Υόρκη, Μάιος 1980.

MERCANTILE MARINE ENGINEERING & GRAVING DOCKS CO. N.V.

Antwerpen, Belgium

ΠΡΟΣΚΑΛΟΥΜΕΝΟΙ

ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ,

ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ,

ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΣ ΚΑΙ ΦΙΛΟΥΣ



Ποσειδώνια 80

2 - 7 ΙΟΥΝΙΟΥ

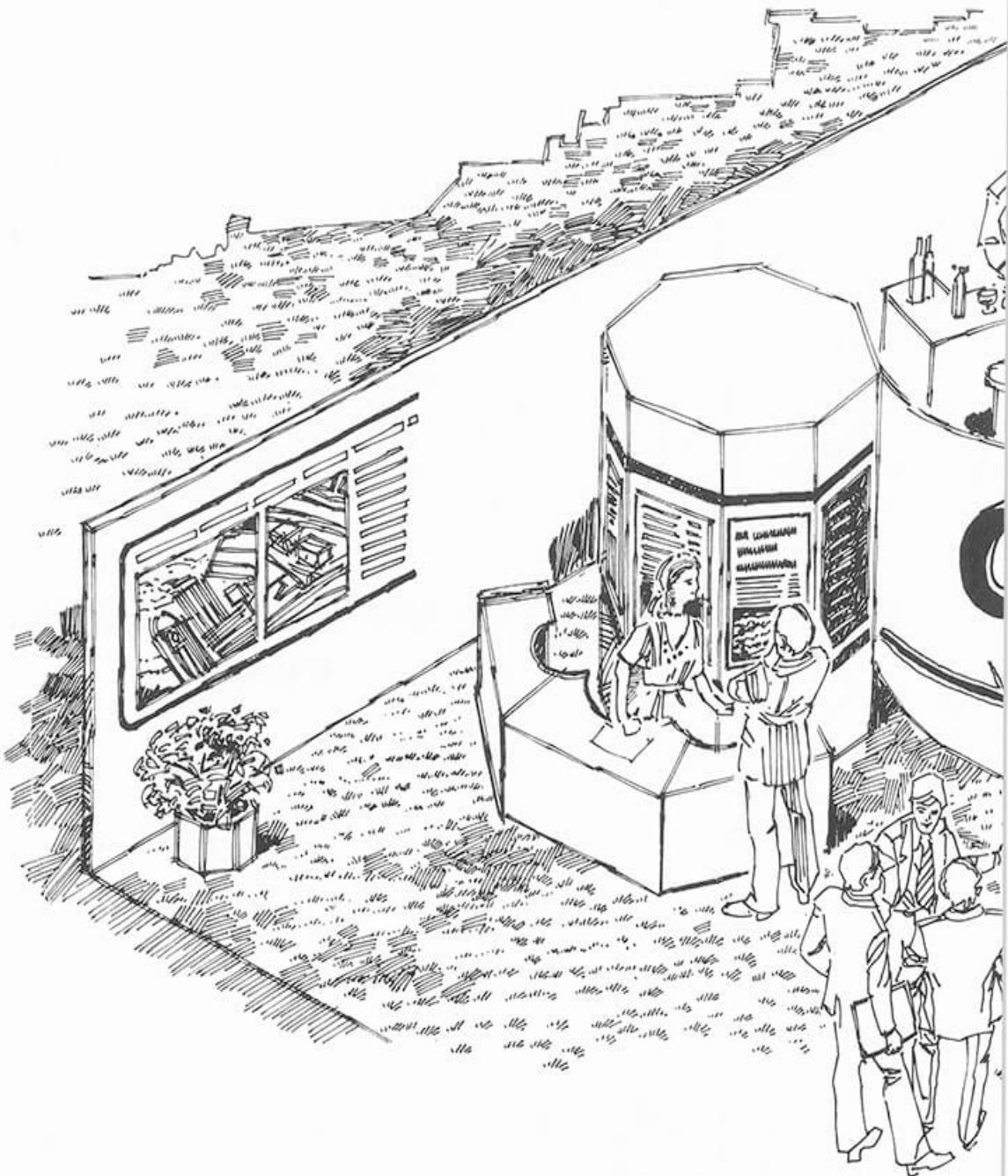
GENERAL GREEK REPRESENTATIVE
GREGORY M. DIKEOPoulos
AGIOU SPYRIDONOS 13, PIRAEUS
TEL.: 4177808 - 4178709 - A.O.H. 9832043
CABLES: GREGORY

Stand **C 4**

ADDRESS:
P.B. 269, ANTWERPEN 1
B - 2000 ANTWERPEN
TEL.: 031/41.04.20
TELEX: 31219 MERCAN-b

CANDIA CO

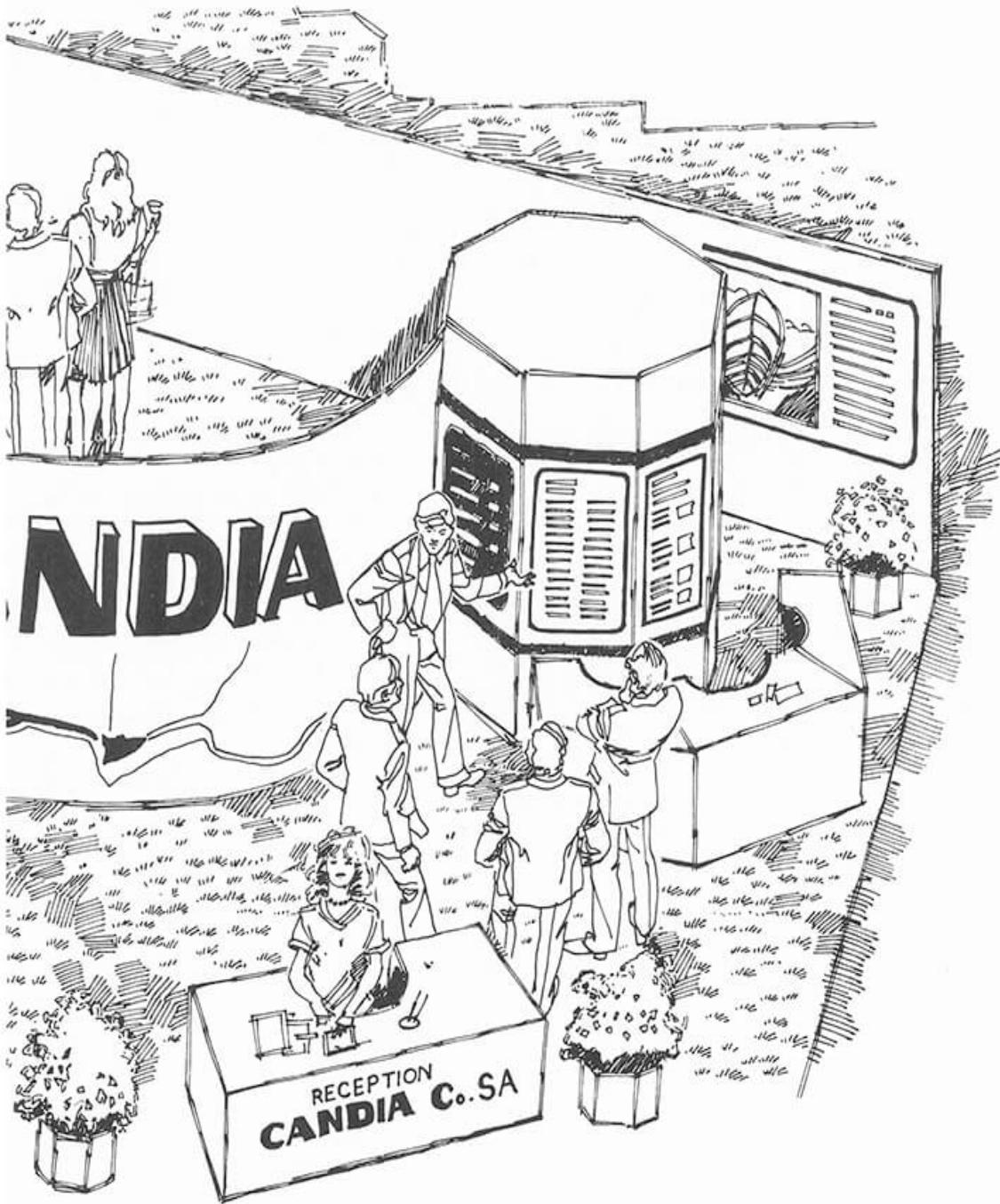
Services to the
★ Suez Canal



See us on Stand B13 at
Piraeus 2

CANDIA C. S.A.

Shipping industry.
Specialists.



Posidonia Exhibition
June 1980.

‘Η Ε.Ε.Ε. διά τήν αύξησιν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Συναλλάγματος

ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΩΣ ΩΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟ'ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

‘Η ‘Ενωση Έλλήνων Εφοπλιστών μέχρι της πρός τα μέλη αύτής καθιστά γνωστές τις μέχρι τώρα ένεργειες τής διοικησεως τά ληφθέντα από τό κράτος και τίς άλλες άρμοδιες ύπηρεσίες μέτρα και γενικά τήν φροντίδα και έπιμελεία τής ‘Ενώσεως γιά την άποδοση τής προσπάθειας πρός αύξηση τής εισροής στή χώρα μας ναυτιλιακού συναλλάγματος, δημοσιού σημείου, στόν προέδρο της Κυβερνήσεως κ. Κ. Καραμανλή.

‘Η ‘Ενωση βάσισε τήν όλη προσπάθεια γιά τήν αύξηση τού συναλλάγματος και προγραμμάτισε αύτήν στή κάτωθι γιά τά όποια πιστεύει διτι, διασφαλίζομένων τών άπαιτουμένων προϋποθέσεων και διευθετήσεων, θά συμβάλλουν ούσιαστικά στήν έκπλήρωση τών ύποχρεθέντων:

- α.— ‘Επισκευές πλοίων στήν Ελλάδα.
 - β.— Χρηματοδότηση τών έπισκευών αύτων.
 - γ.— Καταθέσεις σε συνάλλαγμα τών Έλλήνων ναυτικών.
 - δ.— Καταθέσεις σε συνάλλαγμα τού Έλληνικού έφοπλισμού.
 - ε.— ‘Επανάληψη τού ναυτικού έπαγγέλματος από συνταξιούχους ναυτικούς.
 - στ.— Καθιέρωση συστήματος «Σάντουιτς Κούρσες» στή ναυτική έκπαιδευση.
- Γιά τό κάθε ένα από τά παραπάνω οι θεσιες τής ένωσεως έχουν ως έξης:

1. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

‘Αποδίδομεν ιδιαίτεραν σημασίαν εις τήν αύξησην τού άριθμού τών έπισκευαζομένων έν ‘Ελλάδι πλοίων και κατόπιν έπανειλημένων συσκέψεων μέχρι μέρους παράγοντας τού ύπουργειού ‘Εμπορικής Ναυτιλίας και τού έποπτευομένου παρ’ αύτού ‘Οργανισμού Λιμένων Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) έπειταχμένεν:

α) τήν αύξησην τών θέσεων παραμονής (πρυμνοδεήσεως — πλαγιοδεήσεως) τών πρός έπισκευην προοριζομένων πλοίων εις τήν θαλασσίαν περιοχήν Πειραιώς — Κερατσίνιον — Περάματος και ήδη άπεμπρανθησάν έξι αύτής τά περισσότερα τών παρωπλισμένων ή κατεσχημένων πλοίων.

‘Έξακολουθούμε δύμας να καταβάλλωμεν προσπάθειας πρός τόν σκοπόν νά έξασφαλίσωμεν κατ’ άποκλειστικότητα τά άνωτέρω περιοχάς διά τά έπισκευάς τών πλοίων. Πλέον δύμας τούτου έχουμεν καταβάλλει και συνεχίζομεν τάς προσπάθειας μας διά τήν έξασφάλισην θέσεων και έκτός τού λιμένος Πειραιώς και εις τήν περιοχήν ‘Ελευσίνος διά τής διαθέσεως τών άπαιτουμένων κρηπιδώματων.

β) έντος τών ήμερων θά συσταθή μιά έπιτροπή άπό έκπροσώπους τής Ένωσεως Έλληνων Εφοπλιστών, Ναυτικού ‘Επιμελητηρίου τής ‘Ελλάδος και ναυπηγοεπισκευαστών ή όποια θά εισηγεῖται εις τόν Ο.Λ.Π. έπι τών αιτήσεων τών πρός έπισκευήν προοριζομένων πλοίων διά παροχήν θέσεως παραμονής.

γ) έξακολουθούμεν τάς προσπάθειας μας και είμεθα αισιόδοξοι διτι, θά έπιτυχωμεν νά ρυθμίσωμεν τάς σχετικάς διαδικασίας εις τρόπον ώστε έποιηση τής έπισκευής τού πλοίου του δύο — τρεις μήνας πρό τού κατάπλου τούτου εις τήν λιμενικήν περιοχήν Πειραιώς.

2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

‘Η ρύθμισις τού θέματος τούτου άποχρόλησης σοβαρώτατα τήν ‘Ενωσίν μας διότι είναι άποφασιστικός παράγων διά τήν έπιτυχιαν τού άνωτέρω ύπ’ άριθ. (1) θέματος. Πρός τούτο σάς πληροφορούμεν τά άκόλου-

θα:

α. ‘Έξακολουθούν νά ισχύουν οι κανόνες διά τών όποιων έπιτρέπεται ή χρηματοδότησης τών έπισκευαστικών έργασιών μέσω τών ναυπηγοεπισκευαστών.

β) Έπειτάχμας και έρρυθμισθή τό θέμα τής χρηματοδότησης τού έφοπλιστού άπ’ εύθειας άπό τήν Τράπεζαν μέτην όποιαν συναλλάσσεται εις τήν Ελλάδα. ‘Η ρύθμισις αυτή προβλέπει:

ι. Χρηματοδότησιν τού έφοπλιστού εις συνάλλαγμα.

Εις τήν περίπτωσιν ταύτην ή χρηματοδότησης δύναται νά καλύψη μέχρι και τό 80% τού κόστους τών έπισκευών και τό έπιτοκιον ταύτης είναι 8 1/2%. ‘Η οφειλή είναι έξοφλητέα εις συνάλλαγμα τό όποιον πρέπει ο έφοπλιστής νά εισαγάγη έν καιρώ εις τήν Ελλάδα.

ii. Χρηματοδότησιν τού έφοπλιστού εις δραχμάς

Εις τήν περίπτωσιν ταύτην τό ύψος τής χρηματοδότησης δύναται νά φάσει μέχρι ποσοστού 50% τής τιμολογουμένης δαπάνης έπισκευής έάν αυτή δέν υπερβαίνει τάς 300.000 δολλάρια ΗΠΑ και εις 70% διά τό πέραν τού ών δια ποσού τμῆμα τής δαπάνης έπισκευής.

Τό δάνειον είναι εις δρχ. και πληρωτέον έν καιρώ διά δραχμοποιήσεως εισαχθησομένου συναλλάγματος.

Τό έπιτοκιον διά τήν παρούσαν μορφήν χρηματοδότησης καθωρίσθη εις 10 1/2%. ‘Η οφειλή τού πλοιοκτήτου διασφαλίζεται διά προσωπικής έγγυής τούτου και διά συναλλαγματικών (PROMISORY NOTES) και είναι έξοφλητέα εις τρεις έξαμηνιας δόσεις έάν τό δάνειον υπερβαίνη τά 150.000 δολλάρια ΗΠΑ.

Τ’ άνωτέρω και ί παρά τάς γραφειοκρατικάς δυσκολίας και τού περιωρισμένου ένδιαφέροντος τών Έλληνικών και Ξένων Τραπέζων έχουν ήδη τεθή εις πρακτικήν έφαρμογήν έπιτυχώς άπό συναδέλφους μας με τάς έν λογω Τραπέζας εις τόν Πειραιά

3. ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ NAYTIKΩΝ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Δι’ άποφάσεως τής Νομιματικής Έπιτροπής έρρυθμισθή ώστε αι εις συνάλλαγμα καταθέσεις τών Έλληνων Ναυτικών εις τάς έν ‘Ελλάδι Τραπέζας (Έλληνικάς και Ξένας) νόμισμα και ποσού και ιδίων διάρκειαν καταθέσεως είς τά διεθνή κέντρα έύρωδολλαρίας.

Τότο σημαίνει διτι, θά καταβάλλεται τό ίδιον έπιτοκιον και τό όποιον ή ίδια Τράπεζα θά έδιδε εις τό ίδιον καταθέτην διά τό ίδιον νόμισμα και ποσού και ιδίων διάρκειαν καταθέσεως είς τά διεθνή κέντρα έύρωδολλαρίου. ‘Επι πλέον τών ήμερων έάν ο ναυτικός έξ ασφαλίσης έπισκευής τού πλοίου του δέχεται νά εισπράξει εις δραχμάς τόν τόκου τών εις συνάλλαγμα καταθέσεων του (τό κεφάλαιον παραμενεί πάντοτε εις συνάλλαγμα) τότε ή τράπεζα δίδει εις τόν δικαιούχον ναυτικόν πρόσθετον έπιτοκιον 1 1/2%.

Τήν ήμερων ρύθμισιν θεωρούμεν σκόπιμον δύως γνωρίσετε έπειγόντως στούς ‘Ελληνες ναυτικούς τούς έργαζουμένους έάν τών διαχειρίζομενών άπό σάς πλοίων. Δέν παραλείπομεν νά σάς πληροφορήσωμεν διτι βάσει τής ήμερων ρύθμισης εις συνάλλαγμα είς έπιτοκιον μετά τής Έθνικής Κτηματικής Τραπέζης διά νά βελτιώσωμεν τάς συνθήκας και δρους παροχής διευκολύνσεων διά τήν παροχήν στεγαστικών δανείων εις τόν ναυτι-

κούς μας.

4. ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

‘Η Νομιματική Έπιτροπή διά τής άπο 1ης Απριλίου 1980 άποφάσεως της έδωσε τό δικαιώμα δημιουργίας λογαριασμού εις συνάλλαγμα έπ’ άνόματι τών έφοπλιστών και τών μελών τών οικογενειών των, οι οποίοι είναι μόνιμοι κάτοικοι Έλλαδος υπό ωρισμένας προϋποθέσεις. Οι έφοπλισται και τά μέλη τών οικογενειών των, οι οποίοι είναι μόνιμοι κάτοικοι έξατερικού πάντοτε είχαν και έξακολουθούν νά έχουν τό δικαιαίωμα τούτο.

Δικαιώμα νά δημιουργούν και τηρούν λογαριασμούς εις συνάλλαγμα έχουν:

α. Αι πλοιοκτήται έταιρια.

β. Αι διαχειριστικά έταιρια.

γ. Αι έγκατεστημέναι εις τήν Ελλάδα συμφώνως πρός τόν νόμον 814/78 έταιρια ναυτιλιακών ύπηρεσιών (π.χ. μεσίται ναυτασφαλεών ναυλομεσίται CLUB κ.λ.π.) και

δ. Αι διαχειριστικά έταιριαί αι έγκατεστημέναι εις τήν Ελλάδα συμφώνως πρός τόν άνωτέρω νόμον 814.

‘Ολοι οι ώς άνω λογαριασμοί είναι τοκοφόροι έν ίσοτιμία με τά ισχύοντα εις τά διεθνή κέντρα έύρωδολλαρίων δηλαδή διά λογαριασμούς εις οίνοδήποτε νόμισμα (δολάρια, λίρας, μάρκα) και διά οίνοδήποτε χρονικήν διάρκειαν (CALL — 30 DAYS — 1 YEAR ETC.)

Αι καταθέσεις εις τούς ήμερως λογαριασμούς δέν δραχμοποιούνται και δέν έκχωρούνται (άποδιδονται εις τήν Τράπεζαν τής Ελλάδος).

‘Η Τράπεζα τής Ελλάδος άπλως παρακολουθεί τά συνολικά μεγέθη τών λογαριασμών αύτών τά όποια και θεωρεΐ ώς SECON-DARY PESERVES.

‘Όπωσδήποτε δημάς τήν αύξησην τών λογαριασμών τούτων τήν θεωρεΐ πολύ χρησιμόν δέν δραχμοποιούνται και δέν έκχωρούνται (άποδιδονται εις τήν Τράπεζαν τής Ελλάδος) και θεωρεΐ ώς ΚΙΝΗΣΕΩΣ και

β. Τά ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥ ήμερησαν καιρώ θά χρησιμοποιήση είτε διά τήν έξοφλησην τών ήμερημένων ήδη ύποχρεώσεών του είτε διά περαιτέρω έπεκτασιν τής δραστηριότητός του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΚΙΝΗΣΕΩΣ

‘Αν ύποθέσωμεν διτι τά κατά μέσον δρον ήμερησα διόδα κάθε ωκεανοπόρου πλοίου είναι 1.500 περίπου δολλάρια διά μισθώντος και 1.500 δολ. διά τά άλλα έξοδα, τούτο σημαίνει διτι κάποιον δλλον λογαριασμόν δι πλοιοκτήτης πληρώνει διά ήμερησησα διόδα τό έτος και διά τήν έύρογειον τό ποσόν τών 540.000 δολλαρίων.

Εις τό ήμερωρα ποσόν πρέπει νά προστεθούν και δλλες 100.000 δολλάρια έτησίως δι’ έξοδα λιμένων.

‘Επίσης καταβάλλει διά καύσιμα μέσον δρον ήμερησίας καταναλώσεως τούς 30 τόνους και πρός 170 δολλάρια τόνον ήμερησίως μέ ποσόν 5.100 δολ. και έτησίως μέ μέσον δρον 260 ήμερων πλού ποσόν 1.300.000 δολλαρίων. Τά ήμερωρα σημαίνουν διτι κάθε πλοίον καταβάλλει κατά μέσον δρον και κάθε έτος ποσόν 2.000.000 περίπου δολλαρίων δι’ άλος τάς ήδης τάς ήμερησίας πλοηρωμάς.

‘Εάν ληφθή ύπ’ άψιν διτι διά ήμερησίας πολόγιζεται εις 2.500 ωκεανοπόρα πλοία προκύπτει άνενδοιάστως τό συμπέρασμα διτι τό σύνολον τών ήμερησών πλοηρωμών αύτού άνερχεται εις 5.000.000.000 (πεντε δισεκατομμύρια) δολλάρια.

Η ἔκθεσις τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, κ. Ξεν. Ζολώτα

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Κατά τὴν συνελθοῦσαν τὴν 30ην Ἀπριλίου, ἐτησίαν τακτικὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ὁ Διοικητής τοῦ Ἰδρύματος, κ. Ξεν. Ζολώτας, ἀνέγνωσε τὴν ἔκθεσιν πεπραγμένων χρήσεως 1979. Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς ἔκθεσεως πεπραγμένων ἡ ὁποία ἀναφέρεται εἰς τὴν δραστηριότητα τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατά τὸ παρελθόν ἑτος, καθὼς καὶ εἰς τὰς διαγραφομένας προοπτικάς ἐξελίξεως αὐτῆς κατά τὸ τρέχον ἑτος, ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

Κύριοι Μέτοχοι,

Τὰ ἀκαθάριστα ἐσόδα τῆς Τραπέζης τῆς χρήσεως τοῦ 1979 ἐφτασαν σὲ 7.394.452.921 δρχ. καὶ οἱ συνολικὲς δαπάνες λειτουργίας τῆς, στὶς ὁποῖες περιλαμβάνονται οἱ ἀποδέσεις καὶ προβλέψεις, σὲ 3.813.910.858 δρχ. Πραγματοποιήθηκαν ἐπομένων καθαρὰ κέρδη 3.580.542.063 δρχ.

Ἄπο τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς χρήσεως διαθέτονται, σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 71 τοῦ Καταστατικοῦ, 128.357.712 δρχ. γιὰ τὴν καταβολὴ πρώτου μερίσματος ποὺ ἀντιστοιχοῦν στὸ 12% τοῦ καταβεβλημένου μετοχικοῦ κεφαλαίου. Ἐπειδὴ τὸ τακτικὸ ἀποθεματικὸ εἶναι ἵσο μὲ τὸ μετοχικὸ κεφάλαιο τῆς Τραπέζης, προτείνουμε στὴ Γενικὴ Συνέλευση, ἐκ μέρους τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου καὶ μετά ἀπὸ σχετικὴ ἀπόφαση του, νὰ διατεθοῦν, σύμφωνα μὲ τὸ ἴδιο ἄρθρο καὶ 126.320.288 δρχ. γιὰ τὴν καταβολὴ πρόσθετου μερίσματος. Ἐπομένως, προτείνουμε νὰ διανεμηθοῦν συνολικά ἀπὸ τὰ κέρδη 254.678.000 δρχ. Σύμφωνα μὲ τὴν πρόταση αὐτῆς τὸ μέρισμα κατά μετοχῇ θὰ εἶναι 500 δρχ., ἐναντὶ 440 δρχ. τῆς προηγούμενης χρήσεως.

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

I. Γενικές οἰκονομικές ἐξελίξεις καὶ προπτικές

Ἡ πορεία τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατά τὸ 1979 ἐπηρεάστηκε σὲ μεγάλο βαθμό ἀπὸ τὴν νέα ἐνέργειακή κρίση, τὴν ἐπιτάχυνη τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τὴν ἐπιβράδυνση τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τοῦ εἰσοδήματος στὶς χώρες τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., μὲ τὶς ὁποῖες ἡ Ἑλλὰς διατηρεῖ ισχυρούς οἰκονομικούς δεσμούς. Οἱ δυσμενεῖς αὐτές διεθνεῖς οἰκονομικές ἐξελίξεις συνέπεσαν μὲ μία δύσκολη φάση τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατὰ τὴν ὁποία ἡ ἐμφαση τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς εἶχε συγκεντρωθεῖ στὴν ἀποκλιμάκωση τοῦ πληθωρισμοῦ. Κάτω ἀπὸ τὶς δυσμενεῖς αὐτές ἔχωτερικές οἰκονομικές συνθῆκες, ποὺ ἦταν σὲ μεγάλο βαθμό ἀπρόβλεπτες, ἤταν ἀναπόφευκτη ἡ ἀποδυνάμωση τῆς ἀντιπληθωριστικῆς πολιτικῆς. Τὸ ἀποτέλεσμα ήταν νὰ μή καταστεῖ δυνατή ἡ πραγματοποίηση τῶν οἰκονομικῶν στόχων ποὺ εἶχε θέσει ἡ Κυβέρνηση γιὰ τὸ 1979. Ἀντίθετα, σημειώθηκε σοβαρὴ ἐπιτάχυνση τοῦ πληθωρισμοῦ, ἐπιδείνωση τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν καὶ ἐπιβράδυνση τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τοῦ

ἀκαθάριστου ἐγχώριου προϊόντος.

2. Νομισματικὴ καὶ πιστωτικὴ πολιτική

Οπως ἀναφέρθηκε, κεντρικοί στόχοι τῆς νομισματικῆς πολιτικῆς γιὰ τὸ 1980 εἶναι ἡ συγκράτηση τῶν ρυθμῶν αὐξήσεως τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν πιστώσεων σὲ ἐπίπεδα χαμηλότερα ἀπὸ τὴν προβλεπόμενη αὐξήση τοῦ χρηματικοῦ ἀκαθάριστου ἐθνικοῦ προϊόντος, μὲ ἀντικειμενικό σκοπὸν ἡ νομισματικὴ πολιτικὴ νά συμβάλει στὴν ἀποκλιμάκωση τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ στὴ συγκράτηση τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν σὲ ἐπίπεδα πού ἡ χρηματοδότηση του νά μήν προσκρούει σὲ δυσχέρειες.

3. Δημοσιονομικὴ πολιτική

Οἱ συνολικές δανειακές ἀνάγκες τοῦ δημόσιου τομέα (πού περιλαμβάνει τὸ γενικό κρατικό προϋπολογισμό, τοὺς ἑκτός τοῦ προϋπολογισμοῦ λογαριασμούς τοῦ Δημοσίου, τοὺς δημόσιους ὀργανισμούς καὶ τὶς δημόσιες ἐπιχειρήσεις) προβλέπεται νά αὔξηθον κατά τὸ τρέχον ἑτος σὲ ἀπόλυτο ποσό. Ἀντίθετα, ὡς ποσοστό τοῦ ἀκαθάριστου ἐθνικοῦ προϊόντος προβλέπεται νά μειωθοῦν. Σὲ ἀπόλυτο ποσό ἐκτιμᾶται διτά θάψασον τὰ 93 δισεκ. δρχ. (ἐναντὶ 89 δισεκ. δρχ. τὸ 1979) καὶ ὡς ποσοστό τοῦ ἀ-

καθάριστου ἐθνικοῦ προϊόντος τό 5,2% (ἐναντὶ 6,1% τὸ 1979). Σημαντικά ὑψηλότερες (27 δισεκ. δρχ. ἐναντὶ 15,8 δισεκ. δρχ. τὸ 1979) θὰ εἶναι οἱ δανειακές ἀνάγκες τῶν δημόσιων ἐπιχειρήσεων, κυρίως ἔχαστας τοῦ αὐξήμενον προγράμματος ἐπενδύσεων τῆς ΔΕΗ. Ἀντίθετα, τὸ συνολικό ταμειακό ἐλλείμμα τῆς Κεντρικῆς Διοικήσεως (περιλαμβανομένης καὶ τῆς αὐξήσεως τῶν χρεωστικῶν ὑπολοίπων τῶν λογαριασμῶν διαχειρίσεως ἀγροτικῶν προϊόντων καὶ λοιπῶν ἐφοδίων) ἐκτιμᾶται γιὰ τὸ 1980 σὲ 81 δισεκ. δρχ. (ἐναντὶ 91 δισεκ. δρχ. τὸ 1979) η σὲ 4,6% τοῦ ἀκαθάριστου ἐθνικοῦ προϊόντος (ἐναντὶ 6,2% τὸ 1979).

4. Προβλήματα ισοζυγίου πληρωμῶν

Τὸ ισοζυγίο πληρωμῶν σημείωσε σημαντική ἐπιδείνωση στὸ 1979 ἡ ὁποία ἐκδηλώθηκε στὴν αὐξήση τοῦ ἐλλείμματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν ἀπὸ 1.250 ἑκατομ. δολ. τὸ 1978 σὲ 2.277 ἑκατομ. δολ. τὸ 1979. Ἡ διεύρυνση αὐτῆς τοῦ ἐλλείμματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν ὑφείλεται κατά 813 ἑκατομ. δολ. η κατά τὰ 79% στὴν πρόσθετη ἐπιβάρυνση τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν γιὰ εισαγωγές καυσίμων μετά τίς ἀνατυήσεις τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου κατά τὴν διάρκεια τοῦ 1979. Μέ βάση τῆς μέχρι τέλους Μαρτίου

**NO MATTER
WHERE
YOU ARE**



You know that satellite communications makes instant ship/shore contact possible. And that it can save you a lot of money on quick diversions, lower message costs, and more.

SATURN CAN DO IT BETTER



- easiest, least expensive system to install.
- simple to operate, no radio officer required.
- 3rd generation microprocessor gives you outstanding audio fidelity.
- handles all modes, without preselection
- the only satcom terminal fully compatible with all present and future earth stations.
- fits right into your radioroom console. No clutter.
- real money-saving leasing arrangement available.
- one of the world's largest service networks, hundreds of convenient locations.



Start your saving program today. Call Electro-Nav



Electro-Nav

1201 Corbin St., Elizabeth Marine Terminal, ELIZABETH, N.J. 07201
Tel: (201) 527-0099; Telex 13-9381 NAVELECTR ELBT
750 Kennedy Street, OAKLAND, CA 94606
Tel: (415) 533-1840; Telex: 338509
Bowen Building, 815 - 15th Street NW, WASHINGTON, DC 20005
Tel: (202) 347-8231

τού 1980 έξελιξη των τιμών του άργου πετρελαίου, έκτιμαται ότι τό ισοζύγιο πληρωμών θά έπιβαρυνθεί κατά τό τρέχον έτος μέσα 700 περίπου έκατομ. δολ. γιά είσαγωγές καυσίμων. Οι είσαγωγές καυσίμων κάλυψαν ποσοστό 22,3% τής συνολικής δαπάνης γιά είσαγωγές άγαθων στό 1979 και προβλέπεται νά φτάσουν τά 25,7% στό 1980, έναντι 16,4% τό 1978 και 10,3% τό 1973. Σέ απόλυτα ποσά έκτιμαται ότι ή δαπάνη γιά είσαγωγές καυσίμων γιά τίς άναγκες τής έσωτερικής άγορας (2) αύξηθηκε άπό 974 έκατομ. δολ. τό 1978 σε 1.768 έκατομ. δολ. τό 1979, γιά τό 1980 δέ έκτιμαται ότι θά φτάσει τά 2.500 έκατομ. δολλάρια.

Η άνοδος έπομένως τών τιμών του άργου πετρελαίου είναι ή κύρια αίτια τής έπιδεινώσεως τού έλληνικού ισοζυγίου πληρωμών στό 1979 και θά έξακολονθήσει νά τό έπιβαρυνει σημαντικά στό τρέχον έτος και ίσως και κατά τά άμεσως έπομενα χρόνια. Παράλληλα δώμας μέ τήν αύξηση τών τιμών του άργου πετρελαίου, ή χειροτέρευση τού ισοζυγίου πληρωμών στό 1979 οφείλεται σημαντικό βαθμό στήν ένίσχυση τών πληθωριστικών πιέσεων και προσδοκιών στό έσωτερικό τής χώρας, ή όποια συνέβαλε στόν ύψηλο ρυθμό αύξησεως τής δαπάνης γιά είσαγωγές τών λοιπών, έκτος τών καυσίμων, άγαθών. Η αύξηση τής δαπάνης σε δολλάρια γιά είσαγωγές τών λοιπών άγαθών έφτασε τά 1.720 έκατομ. δολ. στό 1979 ή σε ποσοστό 28% σε σύγκριση μέ τό 1978. Πρόκειται γιά πολύ ύψηλο ρυθμό αύξησεως σε περίοδο κατά τήν όποια σημειώθηκε σημαντική έπιβράδυνση τού ρυθμού άνοδου τού άκαθάριστου έγχωριου προϊόντος σε σταθερές τιμές. Η μεγάλη άντη αύξηση τής δαπάνης γιά είσαγωγές τών λοιπών, πλήν τών καυσίμων, άγαθών έχηγεται έν μέρει άπό τήν αύξηση τών διεθνών τιμών (ίδιως πρώτων υλών και τροφίμων), οφείλεται δώμας σε σημαντικό βαθμό και σε είσαγωγές πού πραγματοποιήθηκαν κατά τή διάρκεια τού 1979 γιά άποθεματοποίηση ή και γιά τήν ίκανοποίηση τής αύξημένης ζητήσεως όρισμένων διαρκών κυρίως καταναλωτικών άγαθών, γιά λόγους πού θά πρέπει νά άναγητηθούν στής έντονες πληθωριστικές πιέσεις και προσδοκίες πού έπικράτησαν στή διάρκεια τού 1979.

Άπό τό άλλο μέρος, οι συναλλαγματικές εισπράξεις άπό έξαγωγές άγαθών και άδηλους πόρους σημείωσαν ύψηλους ρυθμούς αύξησεως κατά τό 1979 (31,1% και 27,6% άντιστοιχα), παρά τό γεγονός ότι χαλαρώ-

θηκε ο ρυθμός άνοδου τής οίκονομικής δραστηριότητας στό έξωτερικό. Οι έξελιξεις στής έξαγωγές και στούς άδηλους πόρους τής χώρας έπισημαίνουν τό δυναμισμό και τήν άνταγωνιστική ίκανότητα τής έλληνικής οίκονομιας.

Τέλος, ή καθαρή ίδιωτική είσροη κεφαλίων σημείωσε αύξηση στό 1979 (έφτασε τά 1.686 έκατομ. δολ. έναντι 1.412 έκατομ. δολ. τό 1978) και κάλυψε τό 74% τού έλλειμματος τρεχουσών συναλλαγών. Η κάλυψη τού έλλειμματος τρεχουσών συναλλαγών τό περασμένο έτος δέν άντιμετωπίσε δυσχέρειες. Αν δέ ληφθούν ύπόψη και οι πληρωμές γιά χρεολύσια, ή αύξηση τού έξωτερικού δημόσιου χρέους δέν ξεπέρασε κατά τό 1979 τά 200 έκατομ. δολλάρια.

Τονίζεται ότι τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών πού οφείλεται στήν άνατιμηση τού πετρελαίου έχει μοννυότερο χαρακτήρα. Τούτο έπιβάλλει νά ληφθούν μέτρα πού θά έξασφαλίσουν τή βαθμαία προσαρμογή τού ισοζυγίου πληρωμών τής χώρας στής νέες αύτές συνθήκες, ή όποια μπορεί νά πραγματοποιηθεί μέ αύξηση τών συναλλαγματικών εισπράξεων άπό έξαγωγές άγαθών, και ύπηρειν ή μέ ύποκατάσταση είσαγωγών μέ έγχωρια παραγωγή. Πρός τό σκοπό άυτό, ήδιαίτερη προσπάθεια χρειάζεται νά καταβληθεί γιά τή μείωση τής έξαρτησεως τής χώρας άπό είσαγωγές καυσίμων, ή όποια μπορεί νά έξασφαλιστεί τόσο μέ τήν άξιοποίηση έγχωριων ένεργειακών πόρων, δοσο και μέ τήν βαθμαία μείωση τής καταναλώσεως ένεργειας κατά μονάδα αύξησεως τής έγχωριας παραγωγής και τού άκαθάριστου έγχωριου προϊόντος. Στήν πραγματοποίηση και τών δύο άυτών έπιδιωξεων μπορεί νά ύποβοθηθεί ή πολιτική καθορισμού τιμών σέ δολ. τίς μορφές ένεργειας σέ έπιπεδα πού νά καλύπτουν τούλαχιστο τό κόστος τους. Παράλληλα δώμας, έπιβάλλεται νά ένταθούν οι προσπάθειες γιά τήν αύξηση τών έξαγωγών άγαθών και ύπηρεσιών. Ήδιαίτερα, ή γεωγραφική θέση τής χώρας τής παρέχει δυνατότητες νά έπωφεληθεί και άναμενεται νά συνεχιστεί μετά τή νέα μεγάλη αύξηση τών συναλλαγματικών διαθεσίμων και είσπράξεων τών χωρών άγαθών πού προκαλεί ή άνατιμηση τού άργου πετρελαίου.

Τέλος, έπισημαίνεται ότι δυσμενείς έπιδράσεις στό ισοζύγιο πληρωμών άσκει ή άνοδος τών έπιτοκίων στής ξένες χρηματογορές, σέ πολλές περιπτώσεις σέ έπιπεδα ύψηλότερα άπό τά άντιστοιχα έλληνικά έπι-

τόκια. Σχεδόν δολες οι χώρες, στήν προσπάθειά τους νά καταπολεμήσουν τόν πληθωρισμό έχουν προσφύγει σέ διαδοχικές αύξησης τών έπιτοκίων. Η αύξηση αύτή τών έπιτοκίων προκαλεί πρόσθετη άμεση έπιβάρυνση τού έλληνικού ισοζυγίου πληρωμών, σέ έπησα βάση, τής τάξεως τών 100 — 150 έκατομ. δολ. γιά τήν πληρωμή τών στό έξωτερικό. Έπιπλέον δώμας, τά χαμηλά έλληνικά έπιτοκία, σέ σύγκριση μέ τά άντιστοιχα έπιτοκία πού ίσχυουν στής ξένες χρηματογορές, σέ συνδυασμό μέ τόν ύψηλό πληθωρισμό και τής πληθωριστικές προσδοκίες πού έπικρατούν στό έσωτερικό, είναι φυσικό νά έχουν δυσμενείς έπιπτωσεις σέ δρισμένες βασικές κατηγορίες συναλλαγματικών εισροών.

Γιά τήν έξουστερωση τών έπιπτωσεων αύτών, είναι άναγκαια ή ύψωση τών έλληνικών έπιτοκίων, τόσο τών καταθέσεων σέ δραχμές και συνάλλαγμα δοσο και τών τραπεζικών χορηγήσεων. Πρός τό σκοπό άυτό, ή Νομισματική Έπιτροπή άποφάσισε αύξησης τών έπιτοκίων τών καταθέσεων σέ συνάλλαγμα 'Έλληνων τού έξωτερικού και έχουσιοδότησε τήν Υποεπιτροπή Πιστώσεων και παρακολουθεί τήν κίνηση τών έπιτοκίων στό έξωτερικό και νά προβαίνει, χωρίς νά καθυστερήση, σέ άναλογες προσαρμογές τών έπιτοκίων τών καταθέσεων σέ συνάλλαγμα. Ειδικότερα, στήν περίπτωση τών καταθέσεων σέ δολλάρια ΗΠΑ και Καναδά και σέ λίρες 'Αγγλίας, τά έπιτοκία έπαυσαν νά καθορίζονται άπό τής νομισματικές άρχες και άποτελούν άντικείμενο έλευθερης διαπραγματεύσεως τών τραπεζών μέ τούς πελάτες τους, ηδη δέ μελετάται ή άπελευθέρωση τών έπιτοκίων και τών λοιπών κατηγοριών καταθέσεων σέ δολλάρια ΗΠΑ και Καναδά και σέ λίρες 'Αγγλίας. Τό μέτρο τούτο έντασσεται στή γενικότερη έπιδιωξη τών νομισματικών άρχων νά προχωρήσουν σέ πλήρη άπελευθέρωση τών έπιτοκίων, άμεσως μετά τήν ύποχωρηση τών πληθωριστικών πιέσεων και τήν έξασθένηση τών πληθωριστικών προσδοκίων. Η άπελευθέρωση αύτή θά έξασφαλίσει τήν αύτόματη σύνδεση τών έλληνικών έπιτοκίων, πρός τά διεθνή έπιτοκία με βάση τής οίκονομικές νομισματικές και συναλλαγματικές συνθήκες πού θά έπικρατούν στό έσωτερικό και τέλικα θά άσκησει στήθεροποιητική έπιδραση στό ισοζύγιο πληρωμών, άλλα και στήν διαλή Λειτουργία τής άγορας συναλλαγμάτων.

«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

Τιμάι λογικαί - 'Εξυπηρέτησις καθ' όλον τό 24ωρον

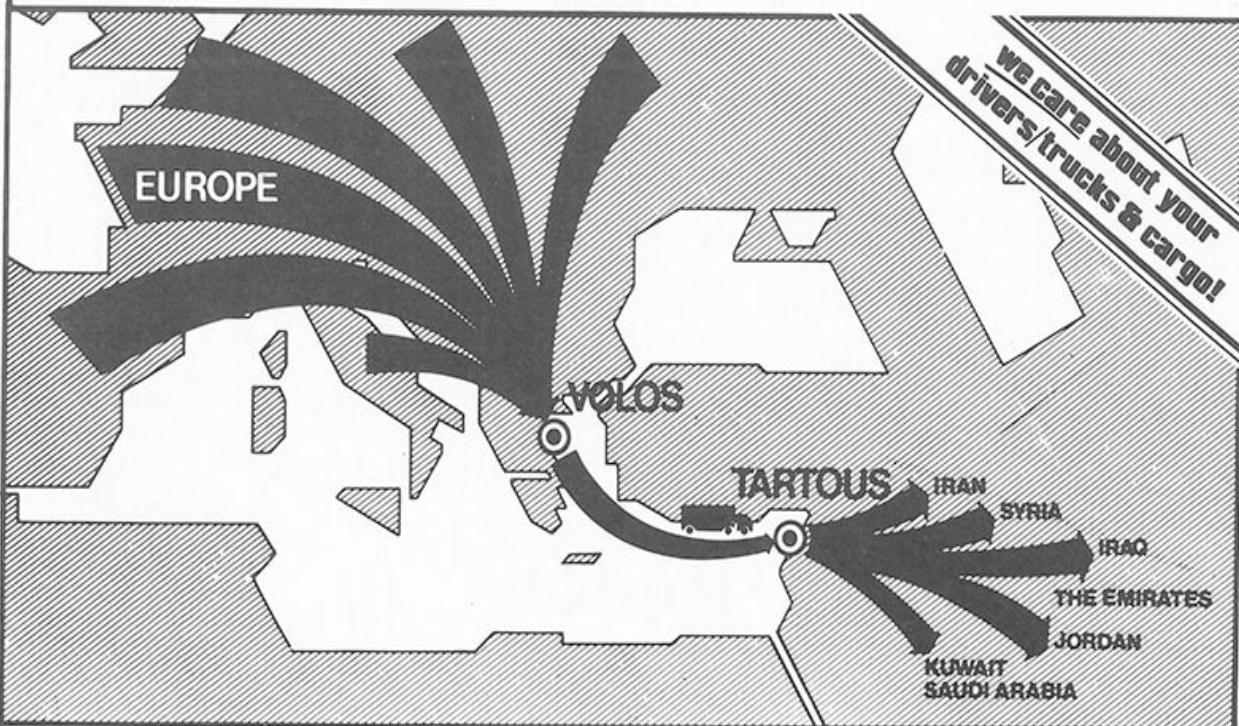
TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.
AFTER OFFICE HOURS: 446873

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS:
"SHIPDAWOOD" MADRAS

New ships for... a new kind of service! **VOLOS-TARTOUS**

**A NEW ROLL-ON/ROLL-OFF SERVICE
FOR YOUR TRUCKS & LORRIES**



As from November 2, 1978, a regular ferry service is operated from Volos to Tartous.

Four modern, luxurious, fast vessels give you a sailing every day, with a capacity of 3000 TIR trucks per month.



For information and bookings please apply to:

SOUTOS HELLAS FERRY SERVICES Co Ltd

Efplias & Agiou Nicolaou str. Piraeus, Greece
Telephones: 4531746, 4531703, 4531308, 4510410 Telex: 213166 SHMA, 213010 SOUT, 212467 SPSR

A member of the Soutos Group of Companies.

Κατηρτίσθη ύπό τοῦ Υ.Ε.Ν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΙΝ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τό ύπουργειον Έμπορικής Ναυτιλίας άπειστειλε εἰς τάς έφοπλιστικάς και ναυτεργατικάς Ένώσεις σχέδιον κανονισμού «περί προλήψεως άτυχημάτων εἰς τά πλοϊα», προκειμένου νά διατυπώσουν τάς παρατηρήσεις των.

Παράλληλα καταρτίσθηκε και σχέδιο προεδρικού διατάγματος μέ το όπιον θά έγκρινεται και θά τίθεται εἰς έφαρμογήν ό νέος κανονισμού.

Τό άποσταλέν σχέδιον τοῦ κανονισμοῦ έχει ώς άκολούθως:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Γενικαὶ Διατάξεις

"Αρ θ ρ ο ν 1

"Έφαρμογή Κανονισμοῦ

1. 'Ο παρών κανονισμός έφαρμόζεται εἰς ἀπαντά τά ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν πλοϊα ἀνω τῶν 200 κωνώς και εἰς ἀπαντά τά ἀποπλέοντα εξ 'Ελληνικῶν λιμένων τοιαύτα ύπό ξένας σημαίας.

2. 'Ο παρών κανονισμός δέν έφαρμόζεται ἐπί:

α) Πλοίων κινουμένων κυρίως δι' ιστίων ἀνεξαρτήτως έάν ταῦτα είναι έφοδιασμένα δι' βιοθητικῶν μηχανῶν.

β) Πλοίων προωρισμένων δι' ἀλιείαν ή φαλαινοθηρίαν ή παρομοίους σκοπούς.

γ) 'Εξεδρῶν ἔξορυξεως πετρελαίου ἐπί σταθεροῦ στίγματος.

3. 'Αρμόδιοι διά τήν έφαρμογήν τοῦ παρόντος κανονισμού είναι ἐν 'Ελλάδι, ή 'Επιθεώρησις Έμπορικῶν Πλοίων καιί αἱ Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ καιί ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ αἱ Λιμενικαὶ Προξενικαὶ καιί Παράλιοι Προξενικαὶ.

"Αρ θ ρ ο ν 2

"Έξαιρεσεις

'Εάν ή ΕΕΠ κρίνει διτί ή έφαρμογή διατάξεως τίνος τοῦ παρόντος κανονισμοῦ καθίσταται πρακτικῶς ἀδύνατος ή μή ἀναγκαία δύναται νά έξαιρῃ συγκεκριμένον πλοϊον ἐκ τῆς ύποχρεώσεως συμμορφώσεώς του πρός τήν διάταξιν ταύτην ἐφ' δόσον πειθή διτί ή έξαιρεσις αὐτή δέν πρόκειται νά ἐπηρεάσῃ τήν ίκανότητη τοῦ σκάφους πρός ἀσφαλῆ πλοϊον καιί τάς συνθήκας ἀσφαλούς ἐργασίας τοῦ πληρώματος ἐπί του πλοίοι.

"Αρ θ ρ ο ν 3

"Υποχρεώσεις πλοιοκτητῶν πλοιάρχου καιί πληρώματος

1. Οι πλοιοκτήται, οι πλοιάρχος καιί τό πλήρωμα ύποχρεούνται:

α) Νά συντηρούν τό σκάφος καιί τόν έξοπλισμόν αὐτοῦ ὡστε νά έξασφαλίζεται ή συνεχής, ὄμαλή καιί ἀσφαλής λειτουργία αὐτῶν.

β) Νά συμμορφούνται πρός τάς τυχόν ὅδηγίας τής ΕΕΠ καιί τῶν Λιμενικῶν 'Αρχών.

2. Οι πλοιοκτήται καιί οι πλοιάρχος καθί-

στανται ἀπό κοινοῦ ύπερθυνοι διά τήν ἀκριβή τήρησιν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

"Αρ θ ρ ο ν 4

Κυρώσεις

Οι παραβάται τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀνεξαρτήτως συντρεχουσῶν ποινῶν προβλεπομένων ύπό ἑτέρων Διατάξεων ύποβανται εἰς τάς κυρώσεις τοῦ ἀρθρου 45 τοῦ κυρωθέντος διά τοῦ Ν.Δ. 187/1973 Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Μέσα προλήψεως άτυχημάτων

"Αρ θ ρ ο ν 5

Πρόσβασις εἰς τό πλοϊον

Τήν πρόσβασις εἰς τό πλοϊον θά ἐπιτυγχάνεται διά μιάς κλίμακος ή καταλλήλου διαδρόμου προσπελάσεως φέροντος πλευρικά κιγκλιδώματα ἀτινα θά παρέχουν ἐπαρκή ἀσφάλειαν και θά φωτίζονται ίκανοποιητικῶς καθ' δόλον τό μῆκος των κατά τήν διάρκειαν τού σκότους.

"Αρ θ ρ ο ν 6

Καλύμματα ἀνοιγμάτων

1. Τά μόνιμα ἀνοιγμάτα ώς ἀνθρωποθυρίδες, φρεάτια ἀποστραγγίσεως, στόμια κυτῶν καιί λοιπά ἔτερα ἀνοιγμάτα θά καλύπτωνται διά μονίμων ἀσφαλῶν καλυμμάτων ἀπαγορευομένων τῶν προχείρων τοιούτων τῶν κατασκευαζομένων διά τεμαχίων έύλου καιί λοιπῶν ὅμοιων ύλικῶν.

2. Τά καλύμματα τῶν κυτῶν καιί τά ζυγά στηρίξεων αὐτῶν θά διατηρούνται εἰς καλήν κατάστασιν καιί θά διατίθενται μέσα διά τήν ἀποτελεσματικήν ἀσφάλισίν των.

"Αρ θ ρ ο ν 7

When performance counts,
you can count on MEDOV 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

Φωτισμός και άερισμός χώρων έργασίας

1. Τά καταστρώματα, κύτη, διάδρομοι και προσβάσεις εις τά κύτη, διόπου πρόκειται νά έργασθουν ή διέλθουν άνθρωποι θά φωτίζωνται έπαρκώς και θά διατηρούνται καθαροί και έλευθεροι άντικειμένων δυναμένων νά προκαλέσουν ολίσθησιν ή πτώσιν. Τά μόνιμα έμποδια θά χρωματίζωνται δι' εύδιακριτών χρωμάτων.

2. "Απαντες οι χώροι τού πλοίου εις τούς διόπους είναι δυνατόν νά έργασθουν ή διέλθουν άνθρωποι, θά άεριζωνται και φωτίζωνται άπαρκώς.

"Αρθρον 8**Πρόσβασις εις τά κύτη**

Διά τήν πρόσβασιν εις τά κύτη ή έτερους παρομίους χώρους τού πλοίου διόπου τό βάθος ύπερβαίνει τό έν και ήμισυ μέτρον θά διατίθεται μία τουλάχιστον μόνιμος κλίμαξ. "Η όδος προσπελάσεως πρός τάς κλίμακας θά είναι έπαρκος πλάτους και έλευθερά έμποδων. "Οπου έν κύτος χωρίζεται διά προσωρινών χωρισμάτων ή μονίμων διαφραγμάτων θά προβλέπεται μία μόνιμος τουλάχιστον κλίμαξ εις έκαστην πλευράν τών χωρισμάτων ή διαφραγμάτων.

"Αρθρον 9**Κιγκλιδώματα**

Τά κιγκλιδώματα ή τά προστατευτικά διαφράγματα εις τά στόμια κυτών ή εις έτερα άνοιγματα και τά κιγκλιδώματα τών καταστρωμάτων θά είναι άσφαλούς κατασκευής και άντοχής.

"Αρθρον 10**'Επικινδυνα μηχανήματα**

Πέριξ τών έπικινδυνών μερών τών διαφόρων μηχανήματων θά διατίθενται προστατευτικά μέσα ή διαφράγματα διά τήν πρόληψιν άτυχημάτων.

"Αρθρον 11**Προστασία σωληνώσεων**

Οι άταμαγοί σωλήνες έπιστροφής και έξαγωγής ώς και λοιποί σωλήνες οι οποίοι λόγω θέσεως και θερμοκρασίας παρουσιάζουν κινδύνους θά είναι έπαρκώς μονωμένοι ή κατ' άλλον τρόπον προστατευμένοι.

"Αρθρον 12**Δίκτυον 'Ηλεκτρικού ρεύματος**

1. Ο 'Ηλεκτρικός έξοπλισμός δέοντας νά προστατεύεται και συντηρήται κατά τρόπον άποτρέποντα κινδύνους άτυχημάτων εις τούς έργαζομένους έπι τού πλοίου.

2. Εις τήν περιοχήν τών πινάκων διαμονής ήλεκτρικού ρεύματος θά ύπάρχουν οδηγίαι παροχής πρώτων βοηθειών.

"Αρθρον 13**Φορητά φώτα**

1. Ή χρησιμοποίησις γυμνών φώτων εις τά κύτη άπαγορεύεται.

2. Τά φορητά φώτα θά φέρουν έπαρκη και κατάλληλον προστασίαν ήν αποφεύγηται ή θραύσης τών λαμπτήρων ή η έπαφή των μετ' ευφλέκτων ύλικών.

"Αρθρον 14**Σήματα άσφαλειας**

1. Εις άπόσας τάς έπικινδυνών περιοχάς θά ύπάρχουν μονίμως τοποθετημένα κατάλληλα σήματα άσφαλειας. Τά σήματα δέοντας νά είναι άπολύτως δρατά και εύδιάκριτα, νά φωτίζονται δέ έπαρκως χρησιμοποιουμένου και καταλλήλου φωτισμού δύνται και διόπου άπαιτεται τοιούτος. Όσαύτως διά καλλιτέρων δρατότητα κατά τάς νυκτερινάς ώρας δέοντας δρώς χρησιμοποιούνται εις τήν σύνθεσιν τών χωρισμάτων κατάλληλοι φθορίζουσαι ή φωτισφορίζουσαι ούσιαί.

2. Τά σήματα άσφαλειας δεδόντως χρωματισμένα και μετ' έπισημανσεως τής σημασίας έκαστου δέοντας νά καταχωρίζωνται έν μικρογραφία, εις συγκεντρωτικούς πίνακας.

Οι πίνακες ούτοι δέοντας νά εύρισκονται άνηρημένοι εις κατάλληλα και έμφανη σημεία ίνα λαμβάνουν γνώσιν τού περιεχομένου των οι έπιβαίνοντες τού πλοίου.

3. Τά κατωτέρω σήματα άσφαλειας άφορουν εις τήν έπισημανσιν έπικινδυνών καταστάσεων και άντικειμένων, συνδεομένων με τήν άσφαλειαν τής έργασίας:

(1) Σήματα άπαγορεύσεως...

Τά ώς δάνω σήματα άπαγορεύσεως έχουν βάθος λευκόν, σύμβολον μαύρον και έρυθρόν χρώμα εις τό περιγράμμα και τήν έγκαραίαν λωρίδα.

(1) Σήματα προειδοποίησεως...

Τά άνωτέρω σήματα προειδοποίησεως έχουν βάθος κίτρινον και σύμβολον και περιγράμμα μαύρον.

4. Διά τού συνδυασμού τών χωρισμάτων κιτρίνου - μαύρου πρέπει νά σηματοδοτώνται χώροι διόπου ούφισταται μόνιμος κίνδυνος.

Περιπτώσεις οιούτων χώρων είναι μεταξύ δλαλών, χώροι παρουσιάζοντες κίνδυνον πτώσεων ή ολίσθησεων προσώπων ή κίνδυνον έκ πτώσεως ύλικων, κλίμακες, όπαι εις τό δάπεδον κλπ.

"Αρθρον 15**'Επικινδυνοι ούσιαι**

Εις τά μέλη τού πληρώματος άτινα πρόκει-

ται νά χειρισθούν φορτίον έπικινδύνων ούσιων πρέπει νά έφισταται ή προσοχή των εις τήν φύσιν τών ούσιων και τάς ειδικάς προφύλαξεις τάς όποιας δέον νά λάβουν.

"Αρθρον 16**Μέσα προσωπικής προστασίας**

Εις τά πλοϊα τά ύπάρχουν εις έπαρκη άριθμόν μέσα διά τήν προσωπικήν προστασίαν τού πληρώματος, εις τά όποια θά περιλαμβάνονται άμματούσια ή προσωπίδες διά τήν προστασίαν τών όφθαλμών, κράνη, χειρόκτια, ύποδήματα έξι έλαστικού, ώτασης διά τήν προστασίαν έξι ύψηλών θορύβων, άναπνευστήρες διά τήν προστασίαν έκ κονιορτού και άναπνευστικά συσκευαί.

"Αρθρον 17**Προστατευτικός ίματισμός**

Εις περίπτωσιν μεταφοράς ειδικών φορτίων ή έπικινδύνων έμπορευμάτων θά διατίθενται εις τά μέλη τού πληρώματος τά άπασχολούμενα εις τήν διακίνησιν, στοιβασίαν και μεταφοράν τών έπιπρόσθετος προστατευτικός ίματισμός εις τόν θά περιλαμβάνεται έπαρκης άριθμός μαρκών περιζωμάτων (ποδίες), ειδικών μαρκών χειροκτίων, καταλλήλων ύποδημάτων και ένδυμασιών έξι ύλικών άνθεκτικών εις χημικάς άντριδράσεις.

"Αρθρον 18**Συντήρησις ίματισμού**

"Απαξ ο έξοπλισμός διά τήν προσωπικήν προστασίαν τού πληρώματος, πρέπει νά είναι και θαρός, νά συντηρήται καταλλήλως και νά φυλάσσεται εις ειδικήν ίματισθήκην τού πλοίου.

"Αρθρον 19**'Ανίχνευσις βλαβερών άσφεων**

Εις τό πλοίον δέον νά διατίθενται μέσα διά τήν άνιχνευσιν βλαβερών ή δηλητηριώδων άσφεων ή τήν έλλειψιν δένγονου εις τάς δεξαμενάς ή τά διαμερίσματα ένθα πρόκειται νά εισέλθη μέλος πληρώματος.

"Αρθρον 20**'Οδηγίες πρός τό πλήρωμα**

Εις τό πλοίον δέον νά ύπάρχουν σαφεῖς άσηγίαι διά τόν τρόπον χρήσεως τών μέσων άτομικής προστασίας.

Εις τόν 'Υπουργόν 'Εμπορικής Ναυτιλίας άνατιθεμεν τήν δημοσίευσιν και έκτελεσιν τού παρόντος.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

Μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς συμπληρώσεως 50 χρόνων ἀπὸ τὴν ἵδρυση τοῦ
'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς

'Ο Διεθνὴς 'Οργανισμὸς ICHCA



INTERNATIONAL CARGO HANDLING
CO-ORDINATION ASSOCIATION

σὲ συνεργασίᾳ μὲ τὸ Ε.Μ. Πολυτεχνεῖο ("Εδρα Σιδ/κῆς καὶ Μεταφορῶν)
'Οργανώνυν
ἕνα διεθνὲς τεχνικὸ Συνέδριο στὸ Εύγενίδειο "Ιδρυμα
29 καὶ 30 Μαΐου 1980
μὲ θέμα

**"Developing efficient
Cargo Handling Systems
for International and
Intra-Regional Trade"**

Conference Managers: Naftiliaki - Greek Shipping Business Magazine

'Ομιλητὲς

I. Παλαιοκρασσᾶς, 'Υψηπονυργὸς Συντονισμοῦ

Dr. J.-E. Jansson, Πρόεδρος ICHCA

Καθηγητὴς K. Αμπακούμκιν, Ε.Μ. Πολυτεχνείου

Livio Pesle, Messrs. D. Tripovich, Trieste/G.E. Brown, Placon Ltd

B. Couvert, Σύμβουλος Διεθνοῦς Τραπέζης/Αντ. Σταθόπουλος, Ε.Μ. Πολυτεχνείου

Στράτης Στατήγης, Πρόεδρος ΟΛΠ

M. Lockhart, Cunard Arabian Middle East Line/Bασ. Καραβίας,

'Υπουργεῖο Συντονισμοῦ

Γεωργ. Τακόπουλος, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων/H.C. Blanding, American Bureau of
Shipping

R.P. Holubowicz, τ. Πρόεδρος ICHCA

Πρόεδροι Συνεδρίου: Στράτης Στατήγης, Πρόεδρος ΟΛΠ καὶ Δημ. Αγγελόπουλος, Πρόεδρος
Διεθν. Ναυτικῆς Ένώσεως

Δικαιώματα συμμετοχῆς: 13.500 δρχ.

Γιὰ περισσότερες πληροφορίες καὶ αἰτήσεις συμμετοχῆς:

'Ελληνικὸ Συνέδριο ICHCA

Εύπλοιάς 4-6, Τ.Θ. 162

Πειραιεὺς

Τηλ. 4125005/6, 4510670, 4510805, Telex 212310

‘Ο Λιμήν τοῦ Πειραιῶς

‘Ικανοποιητικά τά ἀποτελέσματα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ο.Α.Π. τό α’ τρίμηνον

‘Ικανοποιητικά ἔξελιχθησαν τά μεγέθη ἐκμεταλλεύσεως τῶν λειτουργῶν τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατά τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1980, ἐν συγκρίσει πρός τὸ ἀντίστοιχον χρονικόν διάστημα τοῦ 1979.

Συμφώνως πρός τά ἀνακοινωθέντα ὑπό τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Α.Π. κ. Στράτη Στρατήγη καὶ τοῦ ἀνωτάτου συντονιστοῦ κ. Εὐάγγ. Φλώκου στοιχεῖα προκύπτει ὅτι, ἐσημειώθη αὐξῆσις εἰς δύος τούς τομεῖς δραστηριότητος τοῦ ‘Οργανισμοῦ μέ παράλληλον αὐξῆσιν καὶ τῶν ἐσόδων καὶ τῶν ἔξδων του.

‘Αναλυτικότερον τά διάφορα μεγέθη λειτουργίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος ἐμφανίζουν, τό τρίμηνον ‘Ιανουαρίου - Μαρτίου 1980, ἐναντί τοῦ ίδιου τριμήνου τοῦ 1979 τὴν ἔχης εἰκόνα:

a. Ἐμπορευματική κίνησις:

Τά φορτοεκφορτώθεντα ἐμπορεύματα ἔφθασαν τούς 1.446.000 τόννους, ἐναντί 1.398.084 τόννων, ἡτοι ἐσημειώθη αὐξῆσις κατά 3,5%. Ἡ χαμηλή αὐξῆσις τῆς κινήσεως ὀφείλεται εἰς τόν περιορισμόν τῶν εἰσαγωγῶν, πού ἐπεβλήθη ἀπό τόν παρελθόντα Νοέμβριον, εἰς τά πλαίσια τῶν μέτρων βελτιώσεως τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τό ίδιαίτερα ίκανοποιητικόν στοιχεῖον είναι ὅτι ἡ κίνησις ἐμπορευμάτων εἰς κοντέινερς συνεχῶς κερδίζει δύαφος, εἰς βάρος ἐκείνης τῆς διά συμβατικῶν μεθόδων. Ἡ αὐξῆσις τῶν διακινθέντων ἐμπορευματοκιβωτίων ἔφθασε τό 33%, ἐνῶ τῶν ἐντός αὐτῶν διακινθέντων ἐμπορευμάτων τό 21%.

Φορτοεξεφορτώθησαν, εἰδικότερον, 38.602 κοντέινερς ἐναντί 28.916 τοῦ α’ τριμήνου τοῦ 1979, ἐνῶ τά ἐντός αὐτῶν διακινθέντα ἐμπορεύματα ἀνήλθον εἰς 311.891 τον. ἐναντί 257.789 τόννων.

‘Η ἔξελιξις αὐτῆς, δύως ἐδήλωσαν οἱ ἐπικεφαλῆς τοῦ Ο.Α.Π., προδιαγράφει τήν περαιτέρω βελτίωσιν τῆς λειτουργικότητος καὶ παραγωγικότητος τοῦ βασικωτέρου τομέως ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος.

β. Ναυτιλιακή κίνησις:

—Κατάπλοι: ‘Ενω ὁ ἀριθμός τῶν καταπλευσάντων εἰς τόν Πειραιᾶ πλοίων ἐμφανίζεται μικρότερος κατά 3% (κατέπλευσαν 4.360 πλοῖα, ἐναντί 4.493), ἡ χωρτικότης τῶν πλοίων ἡτο μεγαλυτέρα κατά 20% (κ.κ.χ. 8.620.000 ἐναντί 7.195.200 κ.κ.χ.).

—Δεξαμενισμοί: ‘Η ἀπασχόλησις τῶν δεξαμενῶν ἡτο πλήρης, ἀφοῦ ἀπό τάς 91 ἡμέρας τοῦ τριμήνου αἱ τέσσαρες δεξαμεναὶ ἐλειτούργησαν 88,25 ἡμέρας. ‘Εξυπηρετήθησαν, εἰδικότερον, εἰς τάς δεξαμενάς 168 πλοῖα, ἐναντί 151. Αἱ ἡμέραι ἀπασχολήσεως καὶ τῶν τεσσάρων δεξαμενῶν ἔφτασαν τάς 353, ἐναντί 300 τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ 1979.

—Ἐπισκευαί: ‘Ικανοποιητική αὐξῆσις ἐσημειώθη, ἐπίσης, καὶ εἰς τάς ἐπισκευαστικάς ἐργασίας πλοίων. ‘Ο ἀριθμός τῶν ἐπι-

σκευασθέντων εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν πλοίων ἔφτασε τά 227, ἐναντί 205, ἡτοι ἐσημειώθη αὐξῆσις κατά 11%.

Μετά τά τελευταία μέτρα, πού ἐλήφθησαν ἀπό πλευρᾶς Ο.Α.Π. διά τήν αὐξῆσιν τῶν ἐπισκευαστικῶν θέσεων καὶ τήν ἐξυπηρέτησιν τῶν καὶ ἀπό πλευρᾶς Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διά τήν προσπόρισιν, περισσότερου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀναμένεται νά αὐξηθῇ περαιτέρω ὁ δύκος τῶν ναυπηγεσπικευαστικῶν ἐργασιῶν.

γ. Ἐπιβατική κίνησις:

‘Η κίνησις τῶν ἐπιβατῶν ἐμφανίζεται ἐλαφρῶς ηὔξημένη, ἀν ληφθῇ ὑπόψιν ὅτι οἱ διακινθέντες ἐπιβάται ἔφτασαν τά 458.778 ἄτομα, ἐναντί 452.709 τοῦ ἀντίστοιχου τριμήνου τοῦ 1979.

‘Ανοδική πορείαν ἔκολουθησαν καὶ τά τακτικά ἔσοδα, λόγω τῆς ηὔξημένης δραστηριότητος εἰς δύος τούς τομεῖς καὶ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν τιμολογίων, πού ἔγινε ἀπό τήν Ιην Μαρτίου 1980.

‘Αδησις ἐσημειώθη καὶ εἰς τά τακτικά ἔξοδα, λόγω τῆς ἀναπροσαρμογῆς, ἀπό τής Ιην Ιανουαρίου 1980, τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων καὶ αὐξῆσεως τῶν συντελεστῶν κόστους τῶν ἐργασιῶν ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεων τῶν ἐγκαταστάσεων.

‘Η ἔξελιξις αὐτῆς τῶν τακτικῶν ἐσόδων καὶ ἔξδων τοῦ Ο.Α.Π. προδιαγράφει εὐνοϊκότεραν πορείαν τῶν οἰκονομικῶν του διά τό τρέχον ἔτος.

‘Αναφορικῶς μέ τάς ἐπενδύσεις παρατηρεῖται ὅτι ἀπεροφόρθησαν πιστώσεις εἰς λιμενικά ἔργα 72 ἔκατομ. δραχμῶν, ἐναντί 50 ἔκατομ. δρχ. καὶ εἰς μηχανικὸν ἐξοπλισμόν 119 ἔκατομ. δρχ., ἐναντί 5 ἔκατομ. δρχ. τό τρίμηνον τοῦ 1979, δηλαδή ἐσημειώθησαν αὐξῆσις 45% καὶ 2.469% ἀντίστοιχως.

‘Η ἔκτελεσις τόσον ηὔξημένου προγράμματος ἐπενδύσεων καὶ μάλιστα εἰς ἀναγκαῖα νέα ἐκτεταμένα λιμενικά ἔργα (δύως δ νέος προβλήτας ὑποδοχῆς ἐμπορευματοκιβωτίων, τοῦ διοίκησης τῆς διακινθέντας) καὶ εἰς σύγχρονα — ὑψηλοῦ κό-

στους — μηχανήματα (δχήματα διακινήσεως καὶ στοιβασίας ἐμπορευματοκιβωτίων κλπ.) διά τόν χειρισμόν μοναδοποιημένων φορτίων ἐδραιώνει τήν πραγμάτωσιν τῶν στόχων τής διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. νά προσαρμόσῃ τόν λιμένα εἰς τάς σύγχρονας ἀπαιτήσεις, ὡς βασικῆς προϋποθέσεως προσελκύσεως νέας ἐμπορευματικῆς κινήσεως καὶ ἀναδειξεώς του εἰς διεθνές διαμετακομιστικόν κέντρον.

Θά πρέπει νά σημειωθῇ διά τήν παραλαβὴν καὶ ἐγκατάστασιν ἐντός τοῦ 1980 ἡ ἀρχή τοῦ 1981 τῶν δύο μεγάλων γερανογεφυρῶν φορτοεκφορτώσεως κοντέινερς καὶ τῶν 10 εἰδικῶν ὄχημάτων διακινήσεως κοντέινερς, ἐν συνδυασμῷ μέ τά προσφάτως παραληφθέντα μηχανήματα προωθήσεως καὶ στοιβασίας ἐμπορευμάτων, οἱ παράγοντες τοῦ Ο.Α.Π. ύποστηρίζουν διά ἀντιμετωπίζεται ἐπαρκῶς τό πρόβλημα χειρισμοῦ τῶν μοναδοποιημένων φορτίων. Παραλλήλως μέ τήν ἐπιτάχυνσιν τοῦ προγράμματος δημιουργίας νέων ἀποθηκευτικῶν χώρων, ὑπαθρίων καὶ ἐστεγασμένων, ἐλπίζουν διά δέν θά προκύψουν, εἰς τό μέλλον, προβλήματα συμφορήσεων, παρά τήν προβλεπομένην αὐξῆσιν τής κινήσεως.

‘Η μελέτη διά τόν Ο.Α.Π.

‘Εντός τοῦ μηνός ‘Ιουνίου προβλέπεται νά παραδοθῇ ἀπό τούς ‘Αγγλους ἐμπειρογνόμονας τής PLACON LTD. εἰς τόν Ο.Α.Π. ἡ μελέτη ἐπί θεμάτων των, πού ἀνήκουν εἰς τούς εὐπαθεῖς τομεῖς τής ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Παραχώρησις χώρου

Παρεχωρήθη εἰς τήν ἐταιρίαν «Ρωμύλος Ι. Δαβελόπουλος Ο.Ε.» ἡ χρῆσις χώρου, κειμένου εἰς τήν περιοχήν Ικονίου καὶ ἔχοντος ἐπιφάνειαν ἥως 20 τετρ. μέτρων πρός τοποθέτησιν κινητοῦ γραφείου διά τήν ἔξυπηρέτησιν τῶν ύπ’ αὐτῆς διακινουμένων κοντέινερς.

‘Η παραχώρησις γίνεται ὑπό τούς ἔχης δρους:

—Τό κινητόν γραφείον θά πρέπει νά είναι τροχοφόρον, ὧστε νά είναι δυνατή ἡ ἀμεσος μετακίνησίς του, δταν ύπηρεσιακά

For your Agency in Northern Germany GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

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

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

Branch Offices at:

| | | | |
|---------------------|---------------------|-------------------|------------------|
| 2800 Bremen, | Am Wall 128/134 | Teleph: 3 16 71, | Telex: 02 44375 |
| 2850 Bremerhaven, | Columbusbahnhof 11, | Teleph: 4 54 13/4 | |
| 2880 Brake, | Am Pier, | P.O.Box 66, | Teleph: 33 50, |
| 2970 Emden, | Neptunstrasse 15, | P.O.Box 23, | Teleph: 2 50 61, |
| 2940 Wilhelmshaven, | Rheinstrasse 37, | P.O.Box 2187, | Teleph: 2 64 04, |
| | | | Telex: 02 5327 |

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

άναγκαι ήθελον έπιβάλλει τούτο.

—Τό γραφείον θά πρέπει νά τοποθετηθή εις χώρον, ό όποιος θά υποδειχθῇ από τήν άρμονίαν ύπηρεσίαν.

—Τό μηνιαίον μίσθωμα καθορίζονται βάσει τού ισχύοντος έκαστοτε τιμολογίου παραχωρήσεως χώρων εις ναυτικά πρακτορεία.

—Ο Ο.Λ.Π. ούδεμίαν εύθυνην φέρει διά τυχόν ζημίας εις τό κινητόν γραφείον ή εις τά έντος αύτοῦ ύπαρχοντα άντικείμενα.

—Πρό τής τοποθετήσεως τού γραφείου ή έταιρια θά πρέπει νά υποβάλῃ ύπευθυνον δήλωσιν διά τής όποιας θά δηλουται ή αποδοχή τῶν δρων.

Σχέδιον συμβάσεως διά τά ναυπηγεῖα

Ένεκριθή ύπό τού Ο.Λ.Π. σχέδιον συμβάσεως παραχωρήσεως τῆς χρήσεως χώρων του εις ναυπηγοεπισκευαστικάς έπιχειρήσεις Περάματος και καθωρίσθη ή αποζημίωσις διά τήν ύπ' αύτήν χρήσιν χώρων κατά τό δεύτερον έξαμηνον τού 1979.

Τό σχέδιον τῆς συμβάσεως περιλαμβάνει:

—Διάρκειαν συμβάσεως παραχωρήσεως τῆς χρήσεως τού χώρου μέχρι 10 έτη.

—Τό έτησιον μίσθωμα θά καθορίζεται βάσει τῶν τιμῶν τού ισχύοντος έκαστοτε ένιαίου, κατά περιοχήν, τιμολογίου.

—Παροχή άδειας προσχώσεως μέχρις 20 μέτρα, κατόπιν χορηγήσεως άδειας ύπό τῶν συναρμοδίων όρχων.

—Δέν τίθεται δόρος καθ' δν παρέχεται ή εύχρεια εις τόν Ο.Λ.Π., δημοσίας έντος τριμήνου από τής σχετικής ειδοποίησεως διαλύη τήν σύμβασιν παραχωρήσεως τού χώρου.

Έπισης άπεφασίσθη δημοσίας έντος τῶν κατεχόντων χώρων δέν δεχθούν τήν σχετικήν σύμβασιν θεωρούνται ώς αύθαιρέτως κατέχοντες τούτους.

Έξαιρετικῶς διά τό έτος 1980 τό μίσθωμα, τό όποιον πρέπει νά καταβάλουν οι υπογράφοντες τάς νέας συμβάσεις θά καταβληθῇ εις δύο ίσοπόσους δόσεις.

Η άποζημίωσις εις βάρος τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν έπιχειρήσεων Περάματος-Σαλαμίνος διά τήν ύπό τούτων χρήσιν χώρων τού Ο.Λ.Π. καθωρίσθη διά τό δεύτερον έξαμηνον τού 1979 εις 156 δρχ. ἀνά τετραγωνικόν μέτρον και 1.300 δρχ. ἀνά τρέχον μέτρον μετώπου θαλάσσης.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SINCE 1935

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

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

ΕΝΑ ΑΠΟ ΤΑ ΔΥΟ ΚΟΝΤΕΊΝΕΡΟΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΓΟΡΑΣΕ ΠΡΟΣΦΑΤΑ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»



Στή συνεχή προσπάθεια έκαυγχρονισμοῦ τού στόλου της ή Α.Ε. Άτμοπλοϊκών Γραμμών «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ» άγόρασε από τήν COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS REUNIS, PARIS, FRANCE, δύο Κοντεΐνερόπλοια τά όποια όνόμασε HELLENIC ADVENTURE και HELLENIC FRIENDSHIP. Σημαία Έλληνική. Πρόκειται για Κοντεΐνερόπλοια 13.098 τον. γκρός, ύψηλής τεχνολογίας, αυτοματοποιημένα πού κατασκευάσθηκαν στήν Νάντη τής Γαλλίας, ύπορεσιακής ταχύτητος 19 μιλίων, μεταφορικής ικανότητος 780 έμπορευματοκιβώτιων τών 20 ποδών και μέ ηλεκτρικούς ρευματολήπτες για 50 ψυκτικά έμπορευματοκιβώτια. Τά Κοντεΐνερόπλοια αυτά θά χρησιμοποιηθούν από τήν «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» στής Τακτικές της Γραμμές. Στήν φωτογραφία τό HELLENIC ADVENTURE.

Ο κανονισμός δεξαμενῶν

Υπό τού Ο.Λ.Π. έτροποποιήθησαν και συνεπληρώθησαν διατάξεις τού άρθρου 5 τού κανονισμοῦ και τιμολογίων δεξαμενῶν ώς ακολούθως:

Παράγρ. 1, έδαφ. β. «Ἐφ' δοσον δμως κατά τήν ἐν τή δεξαμενή ἐπιθεώρησιν τού πλοίου ήθελεν ύποδειχθῇ ύπό τούτων ή ἐκτέλεσις νέων ἐργασιῶν μή δηλωθεισῶν ἐν τή αἰτήσει, οι πλοιαρχοι, πλοιοκτήται, ἐφοπλισται ή οι παρ' αύτῶν νομίμως ἔξουσιοδοτημένοι ύποχρεοῦνται ἐν περιπτώσει διαφαινομένης ύπερβάσεως τῶν ἐν τή αἰτήσει δηλωθεισῶν ήμερων νά ύποβάλουν τήν πρώτην ἐργάσιμον ήμεραν μετά τήν είσοδον τού πλοίου εις τήν δεξαμενήν και ἐντός τῶν ώρῶν λειτουργίας τῶν γραφείων τής Διευθύνσεως Λιμενικῶν Έξυπηρετή-

σεων αἰτησιν μετά σχετικῆς ἐγγράφου δηλώσεως των περί τού εις ήμερας ύπολογιζομένου χρόνου ἀποπερατώσεως των».

Παράγρ. 2, έδαφ. β. «Τά ώς ἀνω δικαιώματα, τακτικά και ἐκτακτα, προκαταβάλλονται πρό πάσης ἐνάρξεως τῶν ύποδειχθεισῶν νέων ἐργασιῶν δεξαμενισμοῦ».

Παράγρ. 2, έδαφ. γ. «Παράλειψις ύποβολῆς τής ώς ἀνω αἰτήσεως μετά τής δηλώσεως, ἐντός τῶν ύπο τού ἔδαφου β τής παραγρ. 1 τού παρόντος άρθρου δριζομένων προθεσμῶν συνεπάγεται τήν ύποχρέωσιν καταβολῆς ύπό τού ἐνδιαφερομένου τῶν οἰκείων τακτικῶν δικαιωμάτων, προσηγημένων κατά 200% διά τάς δύο πρώτας ἐπί πλέον ήμερας και 400% διά τάς λοιπάς ἐπί πλέον ήμερας».

Ο χαρακτηρισμός πλοίων πρός έπισκευήν

Ο χαρακτηρισμός τῶν πλοίων εις τά δόπια παρεχωρήθη θέσις επίσκευής εις Κυνοσούραν ή Άμπελάκια γίνεται απ' εύθειας ύπό τής ύπηρεσίας τού Ο.Λ.Π., ἐπί τή βάσει θεωρημένων ύπό τού Κεντρικού Λιμεναρχείου πειραιώς καταστάσεων προσωπικού τού ἐπισκευαστικοῦ συνεργείου. Αι καταστάσεις αύται θά προσκομίζονται ύπό τῶν ἐνδιαφερομένων ἀνά δεκαπενθήμερον και μέ τήν λῆξιν αύτοῦ ή ἐφ' δοσον ή διάρκεια τῶν ἐπισκευῶν ἀπήτησε μικρότερον χρόνον, ἀμα τώ πέρατι τῶν ἐργασιῶν ή καταστάσεων τού πληρώματος, τό δημοίον ἀπασχολεῖται εις τάς ἐπισκευαστικάς ἐργασίας τού πλοίου θεωρημένων ώσαύτως ύπό τού Κεντρικού Λιμεναρχείου.

Τούτο καθαρά καθορίζεται μέ τήν ύπ' αριθ. 241/26-3-1980 ἀπόφασιν τού διοικητικοῦ συμβούλιου τού Ο.Λ.Π.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Έπιστροφή εἰς τό παρελθόν

ΠΛΟΙΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΜΕ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑ

Αι συνεχείς άνατιμήσεις τού πετρελαίου και ή προσποτική έλλειμματικής προσφοράς τού προϊόντος μετα τινα έτη καθιστούν αναπόφευκτον τήν στροφήν πρός τόν γαιάνθρακα διά τήν πρώσων τών πλοίων. Εἰς σχετικόν συνέδριον πού έπραγματοποιήθη εἰς Λονδίνον, μέ συμμετοχήν 300 έφοπλιστών, υπεστριχθή διτι έντος τηρ προσεχούς δετίας θά παραγγελθούν τουλάχιστον 300 πλοία χρησιμοποιούντα ώς καύσιμον τόν γαιάνθρακα.

Ίδιαίτερον ένδιαφέρον έξειφράσθη έκ μέρους αυστραλιανής έταιριας, ή όποια και έζήτησεν άπό τό Βρετανικά ναυπηγεία προσφοράς διά τήν παραγγελίαν δύο μεγάλων μπάλκ κάρριερ τών 275.000 τον. d.w. κινούμενων μέ γαιάνθρακα άλλα δέν ζλαβε συγκεκριμένην άπαντησιν. Πάντως, ή έταιρια είναι άποφασισμένην νά παραγγείλη τό πλοία αύτά έντος τού προσεχούς διμήνου εις δλλα Εύρωπακά ναυπηγεία ή εἰς τήν Ιαπωνίαν. Έάν ή έκμετάλλευσίς των άποδειχθή έπιτυχής θά άκολουθησουν και δλλαι παραγγελίαι.

Έκπρόσωπος τής Σέλλ παρετήρησεν διτι οι πλοιοκτήται δέν πρέπει νά περιμένουν τήν δημιουργίαν σταθμών άνθρακεύσεως άνά τήν ύδρογειον διά νά παρεγγείλουν. Τά πρώτα σκάφη πού θά τεθούν έν ύπηρεσία θά έχουν σημαντικάς εύκαιριας άποδοτικής άπασχολήσεως. Διεκινδύνευσε δέ τήν πρόβλεψιν διτι τά περισσότερα μπάλκ κάρριερ, πού θά παραγγελθούν μεταξύ 1981 και 1985 θά κινούνται μέ γαιάνθρακα.

Διά νά έδρασθη τήν άποψιν του άνεφερεν διτι τά περισσότερα φορτία δημητριακών, σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων προέρχονται ή προορίζονται διά χώρας διου άφθονει ή γαιάνθρακα, ώς π.χ. εις τάς μεταφοράς άνατολικής άκτης Η.Π.Α. — Εύρωπης, Αύστραλιας — "Απω Άνατολης και Η.Π.Α. / Καναδά — "Απω Άνατολης.

Πρός τό παρόν, σοβαρά οίκονομια θά έπιτυγχανεται μόνον εις τά μεγάλα σκάφη (άπο «πάναμας» και δλω), άλλα μελλοντικών αι συνεχείς αύξησεις τού πετρελαίου ένδεχεται νά καταστήσουν συμφέρουσαν τήν χρησιμοποίησιν τού γαιάνθρακας και εἰς τά μικρότερα πλοία.

Ειδικώς διά τά πλοία μεταφοράς κοντέινρ, τά περισσότερα τών διοίων κινούνται σήμερον μέ άτμοστροβίλους ύψηλής ίπποδυνάμεως, πιστεύεται διτι ή μετασκευή τού συστήματος θερμάνσεως τών λεβήτων, ώστε νά καταναλίσουν γαιάνθρακας άντι φιούελ είναι πλέον συμφέρουσα μακροπρόθεσμως άπο τήν μετασκευήν διά τήν έγκατάστασιν δηζελομηχανής.

Ένα πρόθεστον πλεονέκτημα τών πλοίων, πού θά άναλισκουν γαιάνθρακα ώς καύσιμον, είναι ή μείωσις τού κινδύνου έκρηξεων και πυρκαϊας και ρυπάνσεως τού θαλασσίου περιβάλλοντος.

Φαίνεται, δημως, διτι εἰς τήν νέαν γενεάν τών άνθρακοκινήτων πλοίων δέν περιλαμβάνεται εις τό πλήρωμα ή ειδικότης τού άνθρακέως. Ειδικά συστήματα, λειτουργούντα διά πεπιεσμένου άέρος θά παραλαμβάνουν τήν έκστοτε άπαιτουμένην ποσότητα γαιάνθρακας και θά τροφοδοτούν άναλόγως τούς λεβήτων. Θά ύπαρχον, έπισης, συστήματα περισυλλογής τής τέφρας έν λιμένι.

Βρετανική έταιρια, ή όποια ήδη κατασκευάζει παρόμοια συστήματα δι' έγκαταστάσεις Εηράς, άνελαβε τήν μελέτην προσαρμογής των εις τά πλοία διά λογαριασμόν

διαφόρων ναυπηγείων τά διόποια προτίθενται νά κατασκευάσουν πλοία κινούμενα μέ γαιάνθρακα.

Ο Βρετανικός Νηογνώμων, έν δψει τής πραγματοποιουμένης στροφής πρός τόν γαιάνθρακα, έξεδωσεν ειδικόν φυλλάδιον μέ τίτλον "Οδηγίαι διά τά πλοία κινούμενα μέ γαιάνθρακα", εις τόν διόποιον περιλαμβάνονταί άι βασικαί προϋποθέσεις διά τήν ταξινόμησην τών πλοίων αύτών.

Τό Λλόδης Ρέτζιστερ δέν άποκλείει, έπισης, τήν χρησιμοποίησιν κονιορτοποιημένου άνθρακας ή ύδαρούς μίγματος άνθρακας/πετρελαίου/ύδατος διά τήν μελλοντικήν κίνησιν τών πλοίων.

ΕΠΕΡΑΤΩΘΗ Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ «ΦΡΑΝΣ»

Τό ύπερωκεάνιον «Φράνς», τό καύχημα τού Γαλλικού έπιβατηγού στόλου, «ή Φερράρι τών ώκεανών», άνκει πλέον εις τήν ιστορίαν. Μετεσκευασμένον εις κρουαζιερόπλοιον, άπελευσε τήν 24ην Απριλίου άπο τά ναυπηγεία Χάπαγκ Λόδηδ Βέρφη τής Βρεμης δι' "Οσλο, ύπο τήν νέον του δνομα «Νορβηγία». Έκειθεν θά πλεύση εις Καραϊβικήν και θά έκτελει έβδομαδιαίας κρουαζιέρας έ-

μα περιπάτου έπεμηκύνθη και προσετέθη μία άκομη δεξαμενή και ένα έστιατόριον.

Άμφοτέραι αι τραπεζαριαί άνακατασκευάσθησαν έξ δλοκλήρου. Προσετέθησαν 34 νέαι καμπίναι εις τό κατάστρωμα περιπάτου και ή αιθουσα μουσικής μετετράπη εις κοσμηματοπωλείον. Τό θέατρον άναδιεμφώθη και κατεσκευάσθη ένα καζίνον, μία αιθουσα μέ τυχερά μηχανήματα και μία ντισκοτέκ. Είς τό πλοίον ύπαρχουν 20 μπάρ.

Τό 1961, τό «Φράνς» έναυπηγήθη διά να μεταφέρη 2.000 έπιβάτες εις δύο θέσεις. Τώρα τό «Νορβηγία» θά μεταφέρη 2.400 άτομα μάς θέσεως. Τό πλήρωμα έμειώθη άπο 1.300 εις 785 άτομα. Οι άξιματικοί και οι υπάξιματικοί είναι Νορβηγοί και τό βοηθητικόν προσωπικόν άιταται.

Ριζικήν άναμόρφωσιν ύπεστη και τό μηχανοστάσιον. Άπο τάς 4 άτμοστροβίλους τού σκάφους, συνολικής ίπποδυνάμεως 160.000 ίππων, μόνον αι δύο χρησιμοποιούνται διά τήν πρώσων τού σκάφους, μέ άποτέλεσμα τήν σημαντικήν μείωσιν τής ταχύτητος άπο τά 36 μίλια πού άνεπτυσε. Κατά τάς προσφάτους δοκιμάς μετα τήν μετασκευήν άνεπτυξε ταχύτητα 24 κόμβων. Άφηρέθησαν, έπισης, αι δύο άπο τάς τέσσαρας έλικας.

Πέντε πλευρικά έλικες — τρεις εις τήν πρώραν και δύο εις τήν πρύμνην — έτοποθε-



Τό «Φράνς» κατά τήν ναυπηγήσην του τό 1961

πί 11 μήνας τό έτος, μέ άφετηρίαν τόν λιμένα τού Μαΐαμι.

Η άγορα και ή μετασκευή τού «Φράνς» έκστισεν εις τόν νέον ιδιοκτήτην του, τό Νορβηγόν έφοπλιστήν Κνούτ Κλόστερ, ύπερ τά 75 έκατομ. δολλάρια. Τό έσωτερικόν τού 70.000 τον, γκρός σκάφους άνακατεσκευάσθη πλήρως. Τά άνωτερα καταστρώματα έπεμηκύνθησαν πρός παροχήν μεγαλυτέρων άνοικτών χώρων. Είς τό κατάστρωμα ήλιου προσετέθησαν 24 πολυτελείας καμπίναι και 8 ύπερπολυτελή διαμερίσματα.

Οι κοινόχρηστοι χώροι τού καταστρώματος τής Βεράντας μετετράπησαν εις «λεωφόρον» μέ μπάρ, μποτίκ, έκκλησιαν, καφετερίας και νυκτερινά κέντρα διασκεδάσεως. Ή κολυμβητική δεξαμενή εις τό κατάστρω-

μα θήσησαν διά νά καταστή δυνατή ή πλεύρισις τού σκάφους δινευ βοηθίας ρυμουλκών. Ή λεκτρικός παρέχεται άπο 6 γεννητρίας τών 6.000 βόλτ, συνολικής παραγωγής 16.400 κιλοβατώρων.

Είς τό πρωράϊον τμῆμα άνηρτήθησαν δύο τεράστιαι μηχανοκίνηστοι λέμβοι, χωρητικότητος 400 άτομων έκαστη, διά τήν ταχείαν έπιβιβασιν και άποβιβασιν τών έπιβατών εις εκτάκτους περιστάσεις.

Ό Κλόστερ πιστεύει διτι μέ τό εύθηνόν κόστος κρουαζιέρων πού θά προσφέρη τό «Νορβηγία» — μία έβδομαδιαία κρουαζιέρα θά κοστίζη περί τά 1.000 δολλάρια, κατά μέσον δρον — θά προσελκύση σημαντικόν άριθμόν άμερικανών τουριστών μέσης οίκονομικής έπιφανείας και τό σκάφος θά ταξι-

δεύτη με πληρότητα 90 — 100% τών θέσεών του.

Τήν προηγουμένην τοῦ ἀπόπλου του ἐκ Σαουθάμπτον διά τὴν παρθενικήν του κρουαζιέραν, τήν δην Μαΐου, ἔνα σοβαρόν πρόβλημα παρ' ὅλιγον νά ματαιώσῃ τὸν ἀπόπλου τοῦ «Νορβηγία». Τό πρόβλημα αὐτό, ὑδραυλικῆς φύσεως εἰς τάς πλευρικά ἐλικας τῆς πρώρας, ἀποκατεστᾶθη ἐγκαίρως καὶ τήν τελευταῖαν στιγμήν κατώρθωσε νά ἀποπλεύσῃ ὡς εἶχε προγραμματισθῆ.

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΣΟΥΛΤΣΕΡ

Οἰκονομία δέν σημαίνει μόνο χαμηλή κατανάλωση καυσίμων καὶ λιπαντικών. Σημαίνει σφαιρική ἀντιμετώπιση δὲλων ἕκείνων τῶν παραγόντων πού ἐπιδροῦν στὴ διαμόρφωση τοῦ κόστους λειτουργίας τῆς μηχανῆς σ' ὅλα τὰ στάδια, ἀπό τὸν σχεδιασμό, τὴν κατασκευήν, τὴν ἐγκατάστασην, τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησην. Καὶ αὐτὸς εἶναι ἡ βασικὴ φιλοσοφία τῆς ἑταῖρας ΣΟΥΛΤΣΕΡ τόσο γιά τίς μηχανές θαλάσσης, σσο καὶ γιά δὴ τὰ προϊόντα τῆς.

Τά ἀνωτέρω ἀναφέρθησαν σέ εἰδικά συμπόσια πού ὄργανωσε στὸ Εὔγενίδειο Ἰδρυμα γιά τὸν τεχνικὸ κόδωμο τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὴν Δευτέρα, 28 Ἀπριλίου, ἡ ἑταῖρα ΣΟΥΛΤΣΕΡ καὶ οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς στὴν Ἐλλάδα ΝΑΥΤΕΚ Ο.Ε.

Ού ύψηλός βαθμός οἰκονομίας εἶναι ἀποτέ-

λεσμα τῆς πολὺ στενῆς συνεργασίας τοῦ σχεδιασμοῦ τῆς μηχανῆς, τοῦ κατασκευαστοῦ, τοῦ μηχανικοῦ πού θά τήν ἐγκαταστήσῃ καὶ αὐτοῦ πού θά τήν χρησιμοποιεῖ καὶ θά τήν λειτουργεῖ, καὶ αὐτὸς ἀκριβῶς κάνει καὶ ἡ ΣΟΥΛΤΣΕΡ.

Τά ἔσδοτα λειτουργίας βρίσκονται σέ ἀμεση συνάρτηση με τὴν «ἀξιοπιστία» τῆς μηχανῆς καὶ με τὴν ἀσφάλεια τῆς. Ἀπλότητα καὶ λειτουργικότητα στὸ σχεδιασμό, με στόχο τὸν ύψηλό βαθμό «ἀξιοπιστίας» καθὼς καὶ τὴν προσπεθεία νά ἀποφεύγεται ἡ ἐγκατάσταση στὴ μηχανή λεπτών ὀργάνων πού δέν ἔχουν ἀμεση σκοπιμότητα, είναι μερικά ἀπό τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῶν μηχανῶν ΣΟΥΛΤΣΕΡ, ὑπογράμμισαν οἱ διμιλητές.

Στὸ συμπόσιο, πού τὸ παρακολούθησαν πολλοὶ μηχανικοὶ καὶ τεχνικοὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔμπορικοῦ στόλου, ἀναφέρθηκε ἐπίσης δτὶ ἡ ἑταῖρα ΣΟΥΛΤΣΕΡ, παράλληλα ἀσχολεῖται με τὴ χρησιμοποίηση ἐναλλακτικῶν καυσίμων καὶ ἔχει δοκιμάσει με ἐπιτυχία σὲ μηχανές τῆς, σάν νέα καύσιμα «κολόδιλ», μείγμα ἀνθρακα καὶ μαζούτ, ἡ ὑγροποιημένο ἀνθρακο.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ

Τά ναυπηγεία ἀπό τὸ Ἀμβούργον μέχρι τὴν Χιροσίμα τελούν ἐν ἀναμονῆ νέων παραγγελών. Ἀπό τῶν μέσων τοῦ 1979 εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Δυτ. Γερμανίαν κάποια ζωρότης ἐσόμειώθη. Συναγωνισμός τιμῶν. Ἡ

Νότιος Κορέα θά διπλασιάσῃ τὴν ναυπηγίαν τῆς ἵκανότητα ἀπό τοῦ 1986. Προβλέψεις: Ἡ ναυπηγική δραστηριότητα θά ἀναλάβῃ ἀπό τῶν μέσων τῆς δεκαετηρίδος 1980.

Εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν περισσότεραι αἱ παραγγελίαι, κατώτεραι πάντως ἔναντι τῆς περιόδου 1975. Τό 51 Γερμανικά ναυπηγεία, ἐμφανίζονται με ἀπησχολημένον προσωπικόν 54.000 προσώπων ἔναντι 87.000 πρό 20ετίας. Ἐν τούτοις λείπουν οἱ εἰδίκευμένοι ἐργάται.

Οι Γερμανοί παραπονοῦνται διά τὸν Ἰαπωνικὸν συναγωνισμόν, διά τὰ κρατικής ἐπιχρηματοδοσίας ἔνα ναυπηγεία τόσον εἰς τὴν Δυτ. Εύρωπην, τὴν Ρωσίαν καὶ τὰς λοιπὰς τῆς Ἀνατ. Εύρωπης ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις.

Ἡ Γαλλία ἔχει ἔξι κύρια ναυπηγεία καὶ ἔξι μικρά. Τό ύπο παραγγελίαν τοννάζειν τό ἔκτον ἔναντι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1974. Οἱ Γάλλοι παραπονοῦνται διά τὸν συναγωνισμόν τῆς Βρετανίας, τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰαπωνίας. Ἐν τούτοις τὰ Γαλλικά ναυπηγεία ἐπιχρηματοδοσίας εἰς τὴν Βρέμην με κόστος 45% κατώτερον τῶν ναυπηγείων τῆς Χάβρης. Σκάφη Γαλλικά ἐπεσκευασθησαν εἰς Γιοκοχάμαν εὐθηνότερον καὶ εἰς ὅλιγωτερον χρόνον. Εἰς τὰ Βρεταννικά ναυπηγεία, κρατικοποιημένα, τὸ οἰκονομικὸν ἔτας μέχρι τέλους Μαρτίου ἡ ζημία ἀνήλθεν εἰς 220 ἑκατομ. δολ. Τό Κράτος ἐπιχρηματοδοσία τά 80% τῶν

P. O. BOX 4797

TELEX 570909

S. A.



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN

FAROS & C^o.

PTY. LTD.

Phones: 51 81 83 — 51 81 84 — 51 81 85

AFTER HRS TEL.: 441.232 — 457.228 — 668.009 — 444.994

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

D. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

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

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

έργατικών ήμερομισθίων, γύρω τών 9 χιλ. δολ. κατά έργατην.

Εις τήν Σουηδίαν προβλέπεται λόγω έλλειψεως έργασιών, τό κλείσιμον δύο ναυπηγείων.

Εις τήν Ιαπωνίαν βελτιώνεται ή κατάστασις. Πολλαί αἱ νέαι παραγγελίαι. Τό 1979 έκλεισε μέ 6,5 έκατον. τον. γκρός. Βεβαίως πολύ όλιγτερον τών 38 έκατον. τον. ρεκόρ τού 1973. "Ηδη κατά τό πρώτον τρίμηνον τού 1980 έφθασαν αἱ παραγγελίαι εἰς τά τρία έκατον. τον.

"Η Ιαπωνία κατασκευάζει ήδη τά μεσαίας χωρτικότητος τάνκερ. Ζήτησις διά μπάλκ κάρριερ πρός μεταφοράν γαιανθρακος. Ο πληθωρισμός καὶ αἱ διακυμάνσεις τού γιέν παρωθεῖ τούς έφοπλιστάς εἰς παραγγελίας. "Η Ιαπωνική ναυπηγική έπιχειρος κατά 40% έμεινσε τό έργατικόν προσωπικόν δεναντί τού 1974.

ΔΙΑΚΟΠΤΕΤΑΙ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΝΤΟΞΦΟΡΝΤ

Κλείουν τά έργοστάσια τής Ντόξφορντ εἰς τήν Βρεταννίαν. Από τούδε θά κατασκευάζουν μόνον άνταλλακτικά διά τάς ήδη έν υπηρεσίας μηχανάς. "Η άπόφασις έληφθη άπό τόν κρατικόν όργανισμόν «Βρεταννικά Ναυπηγεία» — μέρος τού όποιου άποτελεί ή Ντόξφορντ άπό τής έθνικοποιήσεώς της — λόγω τών συνεχών ζημιών πού παρουσιάζει ή διαχείρισις τών μηχανών Ντόξφορντ κατά τά τελευταία έτη, έλλειψει νέων παραγγελιών.

Προπολεμικώς καὶ έπι μίαν περίπου 10ετίαν μετά τόν Β' παγκόσμιον πόλεμον, αἱ μηχανάι Ντόξφορντ έδεσποζον εἰς τήν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Εις μίαν έποχήν, πρό τού 1940, τό 90% τών δηζελομηχανών προώσεως πλοίων είχον κατασκευασθή ή είχον σχεδιασθή άπό τήν Ντόξφορντ. Μεταπολεμικώς συνέχισαν τά έργοστάσια νά κατασκευάζουν 50 έως 60 μηχανάς έπησίων καὶ νά πραγματοποιούν τεράστια κέρδη. Τότε ήρχισεν δικληρός άνταγνωμάς διά τά πρωτεία άπό δύο δλλους κατασκευαστάς ναυτικών δηζελομηχανών — τήν Σουλτζερ τής Έλβετίας καὶ τήν Β' & W τής Δανίας.

Μετά τό 1960, αἱ έτησιαι πωλήσεις τής Ντόξφορντ περιωρίσθησαν μόλις εἰς τό 1,5% τής παγκοσμίου άγοράς βραδυστρό-

φων δηζελομηχανών καὶ έκτοτε διατηρούνται εἰς αύτά τά έπιπεδα.

Σήμερον κυριαρχούν αἱ μηχανάι Σουλτζερ (τό 48% τών πωλήσεων τού 1979), B & W (29%) καὶ M.A.N. (12%).

Τό 1979, έτοποθετήθησαν εἰς πλοία 175 μηχανάι Σουλτζερ, συνολικής ισχύος 7.726.000 πίπων. Έν άντιθέσει, ή Ντόξφορντ κατεσκεύασε μόνον 13 μηχανάς, ισχύος 122.000 πίπων, αἱ όποιαι άντεπροσώπευον καὶ τάς τελευταίας παραγγελίας. Σημειωτέον οτι, κατά τό παρελθόν έτος, οι πωληταί τής Ντόξφορντ έπεσκεφθησαν 24 χώρας εἰς μίαν προσπάθειαν νά προαγάγουν τάς πωλήσεις των. Παρ' δλα ταύτα, τά τελευταία 2,5 έτη κατώρθωσαν νά κερδίσουν μόνον μίαν παραγγελίαν.

Ός άποτέλεσμα, άπεφασίσθη ή διακοπή τής κατασκευής τών μηχανών Ντόξφορντ άπό τού προσεχούς Σεπτεμβρίου. Τό έργατικόν προσωπικόν, τό όποιον πρό έτους είχε περιορισθή εἰς τό ήμισυ, θά μειωθή περαιτέρα — άπό 750 εἰς 250.

Άπό τού 1970, η Ντόξφορντ είχε συνεχώς παθητικόν. Αἱ ζημιάι τού 1979/80 ύπολογίζονται εἰς 4,5 έκατομ. λιρών 'Αγγλιας.

Πολλοί δέ μηχανικοί ύποστριψίουν οτι οι μηχανικός έξοπλισμός τών έργοστασίων είναι τόσον άπτρχαιωμένος ώστε είναι άδύνατος ή έκει κατασκευή συγχρόνων δηζελομηχανών (π.χ. Σουλτζερ) κατόπιν άδειας.

OIKONOMIA KAYSIMON

Ο Διευθυντής τού Νορβηγικού νηογνώμονος παρουσίασε τά συμπεράσματα έκ τών μελετών τάς όποιας ή Νηογνώμων έκαμε κατά τά τελευταία έτη έπι τού θέματος τής οικονομίας τών καυσίμων.

Έκ τών μελετών αύτών διαπιστούται οτι είναι δυνατή οίκονομία τής τάξεων τών 5 εως 20%, δινευ μειώσεως τής ταχύτητος. Εις μίαν περίπτωσιν κατέστη δυνατή ή μείωσις τών καυσίμων κατά 20% μέ μείωσιν ταχύτητος μή ύπερβασαν τό έν δέκατον τού μιλίου, ήτοι άπό 15,5 κόμβους εἰς 15,4. "Η οικονομία δύναται νά είναι ίδιατέρως σημαντική, διαν ή πρός τόν οκοπόν τούτον έπέμβασις γίνεται εἰς τό στάδιον έγκαταστάσεως τών σχεδίων τού πλοίου.

Άνελύθησαν έξ δλλου τά προβλήματα έκ τής καύσεως γαιανθράκων καὶ διετυπώθη ή

διοψίς οτι δύναται νά έπελθη δι' αύτών σοβαρά οίκονομία, έφαρμοζομένων ωρισμένων τεχνικών λύσεων. Οι κίνδυνοι τούς δύοιους παρουσιάζει ή καύσις γαιανθράκων έξουδετερούται διά τής λήψεως ωρισμένων προφυλακτικών μέτρων, ένω ή αὐξησίς τού προσωπικού μηχανής άποφεύγεται χάρις εἰς μεθόδους ύψηλης αυτοματοποιήσεως. Διεπιστώθη τέλος ήδη θερμική άποδοσις τής νέας γεννεᾶς τών στροβίλων μέ καύσιν γαιανθράκων δέν διαφέρει ούσιαστικώς τής άποδοσεως τών στροβίλων πετρελαίου, δχι δμως καὶ τής άποδοσεως τών μηχανών έσωτερικής καυσίμων.

ΤΑ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΑ

Μία νέα άγορά έδημιουργήθη. Ή μετατροπή σκαφών άτμοκινήτων είς δηζελοκίνητα. Ή Σουλτζερ άπεκτησε τήν ειδικότητα. Εις τό τέλος Φεβρουαρίου είχεν ήδη ύπο παραγγελίων ή έτερμάτισε τήν μετατροπήν 24 κινητήρων 656.000 πίπων.

Μεταξύ τών μετατροπών: Ή «Σή Λάντ» έπραγματοποίησε τέσσαρας μετατροπάς. Ή Νίππον τρεις. Ή ΟCC τής Βρεταννίας πέντε καὶ δλλαι έθνικαί έταιραί μετατροπάς έπι έξ σκαφών.

Η κυριατέρα μετατροπή είναι τής Νορβηγικής μονάδος VLCC «Μόσκλιφ». Έναυπηγήθη άπό τής Σουμιτόμο είς Ιαπωνίαν. Ή μετατροπή τού πρωστηρίου συστήματος έλαβε χώραν είς τήν Νορβηγίαν. Δηζελομηχανή, κατασκευασθείσα άπό τήν Σουμιτόμο θά άντικαστησή τήν άτμοστρόβιλον. Ή Σουλτζερ ύπολογίζει τήν κατά 25% αὐξησιν τών μετατροπών έντός τού 1978.

Η ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΑ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η περίοδος τού 1970 ύπηρεν ή 10ετία τής καταβολής έπιχορηγήσεων είς τά Γερμανικά ναυπηγεία. Τώρα τό πλεονέκτημα αύτό τής Γερμανικής ναυπηγικής τερματίζεται. Σχετικόν άγγελμα άπό τήν Βόννην κατά τήν διάσκεψιν τού 'Αμβούργου. Ή Μπόν διακόπτει τά 27 έκατομ. δολ. πού παρείχεν ώς έπιχορηγησιν είς τούς ναυπηγούς. Παρά ταύτα διάσιδον περί έκσυγχρονισμού τής βοηθείας διά τό μέχρι τού 1988 διάστημα.



A. & C. ANASTASSIOU SHIPMANAGEMENT LIMITED

33, AKTI MIAOULI
PIRAEUS - GREECE

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Γνωστοποιούμεν οτι τά νέα μας τηλέφωνα είναι τά έξης:

4114117

4114118

4114119

lonely on top again

Reconditioning of Diesel Engine Parts is not a job you should entrust to beginners.

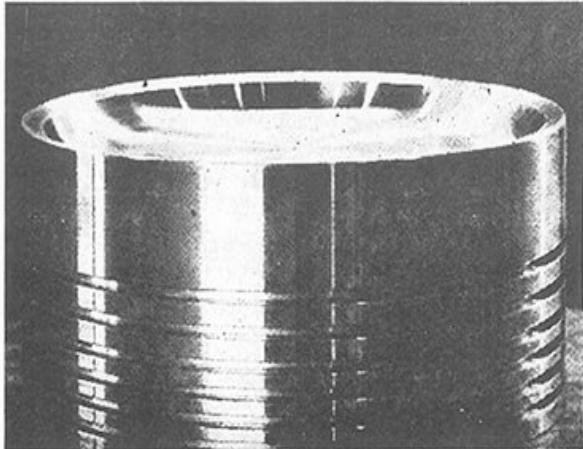
This kind of job needs more

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
325/1979, Δ' ΤΜΗΜΑ**

Περί ιψίς: Ρύθμισης των συλλογικών διαφορῶν έργασίας. Αἱ διατάξεις τοῦ ν. 3239/1955, δέν έχουν έφαρμογήν ἐπὶ τῆς ρυθμίσεως τῶν δρῶν συνθηκῶν καὶ ἀμοιβῆς ἔργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας.

Πρόδερος: Αγ. Ιατρίδης

Εισηγητής: Κ.Μ. Χαλαζωνίτης, Σύμβουλος

Δικηγόροι: Γρηγ. Λεοντής, Π. Βουδούρης Ν.Σ.Κ.

Ἐπειδή, κατά τὸ ἄρθρον 42 § 3 τοῦ ν. 3239/1955 «περὶ τρόπου ρυθμίσεως τῶν συλλογικῶν διαφορῶν ἔργασίας κλπ.» «αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου δέν έχουσιν έφαρμογήν ἐπὶ τῆς ρυθμίσεως τῶν δρῶν συνθηκῶν καὶ ἀμοιβῆς ἔργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας». Έξ ἄλλου, διά τοῦ ἄρθρου I § 1 τοῦ ἀν. ν. 3276/1944 «Περὶ Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐν τῇ Ναυτικῇ Ἔργασίᾳ» (Α 172) δρίζεται διτὶ «δύνανται νά συνάπτωνται Συλλογικαὶ Συμβάσεις μεταξὺ Ὀργανώσεων Ἐφοπλιστῶν καὶ Ἐργατῶν Θαλάσσης ἐκ τῶν κρινομένων ἐλευθέρων ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς περισσοτέρων ἀντιπροσωπευτικῶν καθορίζουσαι τὸν μισθόν, τὰ πολεμικά ἐπιδόματα, τὴν ἀποταμίευσιν, ὡς καὶ τὰς πάστις φύσεως προσθέτους ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογίας ἀμοιβᾶς, ὃν ὁ ἔργατης θαλάσσης θὰ δικαιούται ἀναλόγως πρός τὸν βαθμόν, τὴν εἰδικότητα καὶ τὴν κατηγορίαν εἰς τὴν δοπιάν τὸ πλοίον ἀνήκει». Τέλος, κατά τὸ ἄρθρον 1 τοῦ ν. 3816/1958 «Περὶ κυρώσεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου» (32), «πλοίον», κατά τὴν ἔννοιαν τοῦ νόμου τούτου, είναι «πᾶν σκάφος, χωρητικότητος καθαρᾶς τουλάχιστον δέκα κόρων προσωρισμένον δρῶς κινήται αὐτοδυνάμως ἐν θαλάσσῃ». Περαιτέρω δέ διά τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου διτὶ αἱ διατάξεις, μεταξὺ ἄλλων, τὸν τετάρτον τίτλο τοῦ αὐτοῦ νόμου, διά τῶν δοπιών ρυθμίζονται τὰ θέματα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν σύμβασιν ναυτολογίας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων «έφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ παντός ἄλλου πλωτοῦ ναυπηγῆματος».

Ἐπειδή ὡς προκύπτει ἐκ τῆς παρατεθεῖσης διατάξεως τοῦ ἄρθρου 42 § 3 τοῦ ν. 3239/1955, δέν ὑπάγονται εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ νόμου τούτου, συνεπῶς δέ καὶ τῶν τροποποιησάντων ἡ συμπληρωσάντων τούτον νομοθετημάτων, ὡς είναι τὸ ν.δ. 1.198/1972, οἱ ἀνήκοντες εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, δὲ τρόπος τοῦ καθορισμοῦ τῶν δρῶν ἔργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν δοπιών ρυθμίζεται κατὰ βάσιν ὑπὸ προαναφερθέντος ἀν. ν. 3276/1944, προβλέποντος τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἔργασίας κατά ἐν τὴν αὐτῷ διαδικασίαν καὶ ὑπὸ τούς ἐν αὐτῷ δρους καὶ προϋποθέσεις. Έξ ἄλλου, ὡς πλοίον διά τὴν έφαρμογήν τῶν διατάξεων τούτων πρέπει

νά νοηθῇ πᾶν σκάφος πληροῦν τὰς προϋποθέσεις αἱ δοπιάι καθορίζονται εἰς τὸ παρατεθέν ἄρθρον I τοῦ ν. 3816/1958, διά τῶν διατάξεων τοῦ δοπού (ἄρθρ. 53 ἐπ.) ρυθμίζεται τὸ θέμα ἐν γένει τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας (ναυτολογίας), ἡτοὶ πᾶν σκάφος χωρητικότητος τουλάχιστον 10 κόρων, αὐτοδυνάμως κινούμενον ἐν τῇ θαλάσσῃ, διαθέτον δηλονότι ίδιαν δύναμιν πλεύσεως. Τὴν αὐτὴν δέ ίκανότητα (αὐτοδυνάμου πλεύσεως) πρέπει νά διαθέτουν, κατά τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τοῦ ίδιου ἄρθρου, τὰ ἐν αὐτῷ μημονευόμενα περαιτέρω «πλωτά ναυπηγῆματα» (βλ. καὶ Α.Π. 633/1971) ἡτοὶ σκάφη χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 10 κόρων, διά τὰ δοπιά δρίζεται διτὶ έχουν ἀνάλογον έφαρμογήν, μεταξὺ ἄλλων, αἱ διατάξεις τοῦ αὐτοῦ νόμου περὶ ναυτολογίας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων καὶ διά τὰ δοπιά, κατά συνέπειαν, ὡς συνάγεται ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῆς διατάξεως ταύτης πρός τὰς παρατεθεῖσας διατάξεις τῶν νόμων 3239/1955 καὶ 3276/1944, ἔχουν ἀνάλογον έφαρμογήν καὶ αἱ διατάξεις τοῦ δευτέρου ἐκ τῶν νόμων τούτων περὶ τοῦ τρόπου καθορισμοῦ τῶν δρῶν ἀμοιβῆς καὶ ἔργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων.

Ἐπομένως οἱ παρέχοντες ἔργασίαν ἐπὶ πλωτῶν ἐν γένει μέσων μη προοριζομένων νά κινούνται αὐτοδυνάμως ὑπάγονται εἰς τὰς διατάξεις περὶ χερσαίας ἔργασίας, τοῦ τρόπου καθορισμοῦ τῆς ἀμοιβῆς καὶ τῶν δρῶν ἔργασίας αὐτῶν ρυθμίζομενον ὑπὸ τοῦ προδιαληφθέντος ν. 3239/1955 καὶ τῶν τροποποιησάντων ἡ συμπληρωσάντων τούτον νομοθετημάτων. Τὴν τοιαύτην δέ ρύθμισιν τοῦ θέματος, ἡ δοπιά προκύπτει ἐκ τῶν ὡς ἀνω διατάξεων, δέν μετέβαλε τὸ νεώτερον ν.δ. 187/1973 «Περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου» (261), εἰς τὰς διατάξεις τοῦ δοπού ἀπαντάται, μετα-

ξύ τῶν ἄλλων, δὲ δρος «βοηθητικόν ναυπηγῆμα» ὑπὸ ἔννοιαν διάφορον ἐνδεχομένων τῆς διδομένης ἀπό τὸν νόμον 3816/1958, κατὰ τ' ἀνωτέρω, εἰς τὸν ἐν αὐτῷ δρον «πλωτόν ναυπηγῆμα». Διδτὶ δὲ ὑπὸ τοῦ νεωτέρου νομοθετημάτος καθορισμός τῆς ἔννοιας τῶν ἐν αὐτῷ χρησιμοποιουμένων δρῶν ἀναφέρεται κατ' ἀρχήν εἰς τὰ ὑπὸ τούτου ρυθμίζομενα θέματα καὶ δχι εἰς θέματα ρυθμίζομενα θέματα καὶ δχι εἰς θέματα ρυθμίζομενα, ὑπὸ ἄλλων νόμων, ὡς είναι τὰ σχετικά πρός τὴν σύμβασιν ναυτικῆς ἔργασίας, τὰ δοποῖα διέπονται, ὡς ἔξετη, ὑπὸ τοῦ ν. 3816/1958.

Ἐπειδὴ ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν προσβαλλομένην διαιτητικὴν ἀπόφασιν καὶ προκύπτει ἐκ τοῦ δοπού περιεχομένου τῆς, δι' αὐτῆς καθωρίσθησαν οἱ δορι ἀμοιβῆς καὶ ἔργασίας τοῦ ἐπὶ σχέσει ίδιωτικοῦ δικαιού προσωπικοῦ τοῦ αἰτούντος Ταμεόν τοῦ ἀπασχολουμένου εἴτε εἰς τὸν Σαλαμίνιν νεωλειόν, ἡτοὶ εἰς τὴν ξηράν, εἴτε ἐπὶ πλωτῶν μηχανημάτων (γερανῶν, βυθοκόρων κλπ) μη διαθετόντων ίκανότητα αὐτοδυνάμου πλεύσεως. Ἐπομένως, συμφώνως πρός τὰ ἐκτεθέντα εἰς τὴν προηγουμένην σκέψην ἡ ἀπόφασις αὗτη ἀναφέρεται ἐν τῷ συνόλῳ τῆς εἰς προσωπικόν, οἱ δορι ἀμοιβῆς καὶ ἔργασίας τοῦ δοπού πρέπει νά καθορίζονται κατά τὸν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ν. 3239/59 ὡς καὶ τοῦ ν.δ. 1198/72 δρίζομενον τρόπον καὶ κατά τὴν εἰς αὐτὰς διαγραφομένην διαδικασίαν. Κατ' ἀκόλουθίαν ἀρμοδιώς ἐπελήφθησαν τῆς ἐπιλύσεως τῆς διενέξεως μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Προσωπικοῦ τοῦ αἰτούντος Ταμείου τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων τῶν εἰρημένων νομοθετημάτων δργανα διαιτησίας, ἡ δέ προσβαλλομένη ἀπόφασις νομίμως κατά τοῦτο καὶ ἐπαρκῶς αἰτιολογεῖται. Οἱ λόγοι διθεν ἀκυρώσεως διά τῶν δοπίων ὑπόστηριζονται τὰ ἀντίθετα είναι νόμων ἀβάσιμοι. Καθ' δέ μέρος δι' αὐτῶν προβάλλεται εἰδικότερον διτὶ διὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐρρυθμίσθησαν ἀναρμοδιῶς καὶ οἱ δορι ἔργασίας καὶ ἀμοιβῆς προσωπικοῦ ἀνήκοντος εἰς τὸν διενέ-



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



at the lowest transit prices in Europe.



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

TRANSCO TAX FREE CARS

Transco NV, Noorderlaan 95 — 2030 Antwerp — Belgium

Tel: 42.62.40

Telex: 35207 Trans b — Cables: Transit Cars Antwerp

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



ATHENS OFFICE: TRANSCO HELLAS LTD:
132, Syngrou Ave., Tel.: 9227459 — Telex: 21 5657

ξει σωματείον, τό δόποιον άπαχολεῖται έπι ρυμουλκών ήτοι σκαφῶν αύτοδυνάμως κινούμενων, οι λόγοι ούτοι ἐρείδονται έπι πεπλανημένης προϋποθέσεως, καθόσον καὶ ύπο τήν ἐκδοχήν δι εἰς τό ρηθέν σωματείον ἀνήκουν καὶ μέλη ἀπαχολούμενα εἰς ρυμουλκά, διά τῆς προσβαλλομένης πάντως ἀποφάσεως δέν ἐρρυθμισθησαν οἱ δροὶ ἀμοιβῆς καὶ ἔργασις τούτων. Πάντες συνεπῶς οἱ σχετικοὶ λόγοι πρέπει ν' ἀπορριφθοῦν.

Παρατρήσεις «Ν.Χ.»

Ἡ ἀπόφασις αὐτή τοῦ Δ' τμῆματος τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, ὑπ' ἀριθ. 325/1979, ἔξ ἐπόψεως δικανικοῦ συλλογισμοῦ παρουσιάζει τό ἐνδιαφέρον τῆς διαπιστώσεως δι τὸ δικαστής ἐν δψει τῆς δυσκολίας τῆς ἐπιλύσεως τῆς διαφορᾶς θέτει εἰς τὴν μείζονα πρότασιν ἵνα κανόνη δικαίου, ὁ δόποιος prima facie, δημιουργεῖ τὴν ἐντύπωσιν δι τὸ δέν λύει τὴν διαφοράν. Διά

τῆς συμπληρώσεως διως τῆς μείζονος προτάσεως μὲ τοὺς ἐννοιολογικοὺς προσδιορισμοὺς τοῦ «πλοίου» καὶ τοῦ «πλωτοῦ ναυπηγήματος» ἀποδεικνύει τήν λογικήν συνέπειαν τῆς ἀκολουθούσης ὑπαγωγῆς τῶν ύπο τήν κρίσιν του πραγματικῶν περιστατικῶν εἰς τό πραγματικόν τοῦ κανόνος δικαίου τοῦ τεθέντος εἰς τήν μείζοντα πρότασιν τοῦ συλλογισμοῦ του.

Τό συμπέρασμα είναι δι τὸ δόποιον τό πλωτὸν μηχάνημα δέν διαθέτει ίκανότητα αὐτοδυνάμων πλεύσεως, οι ἐπ' ἀριθ. παρέχοντες ἐργασίαν ὑπάγονται εἰς τάς διατάξεις περὶ χεροπάιας ἐργασίας, τοῦ τρόπου καθορισμοῦ τῆς ἀμοιβῆς καὶ τῶν δρων ἐργασίας ρυθμιζομένου ύπο τοῦ νομοθετικοῦ καθεστώτος τοῦ ν. 3239/1955 καὶ τοῦ Ν.Δ. 1198/1972.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Θ. ΒΡΥΩΝΗΣ
Δικηγόρος

Αγγλική Νομολογία

• **Ναύλωσις.** — Πρόσμιξις μὲ ξένας θλασ. — Πότε ἀποστερεῖ τοῦτο τόν πλοιοκτήτην τοῦ ναύλου, πληρωτέου ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ φορτίου. 'Απλῆ βλάβη τοῦ φορτίου δέν ἄρκει.

'Από καιροῦ εἰς καιρὸν ἀναφύονται διενέξεις πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν, τῶν μέν ναυλωτῶν ἀξιούντων μείωσιν η καὶ μή καταβολήν τοῦ ναύλου διά μή προσήκουσαν ἐκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς, τῶν δέ πλοιοκτητῶν ἀξιούντων καταβολήν τοῦ ναύλου εἰς τό ἀκέραιον. Εἰς τήν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην ἀπόφασιν, η διένεξις ἐστρέφετο περὶ τήν περιγραφήν τοῦ μεταφερομένου φορτίου καὶ τήν φύσιν τοῦ πράγματι παραδοθέντος φορτίου.

Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ πλοίου «Κασπία Θάλασσα» ναυλωθέντος ἵνα μεταφέρῃ φορτίον βαρέος καὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπό Πούντα Καρντόν εἰς Γένοβαν, μέ ναύλον πληρωτέον ἐπὶ τῇ παραδόσει τοῦ φορτίου.

Τό φορτίον ἡτο πετρέλαιον Βενεζουέλας

ώρισμένου τύπου οὐτίνος η ἀξία ἡτο τό γεγονός δι τὸ δέν περιέχει παραφίνην καὶ είναι κατάλληλον διά τήν παραγωγήν λιπαντικῶν ἀνωτέρας ποιότητος καὶ υψηλής τιμῆς.

"Οταν κατά τήν ἐκφόρτωσιν οἱ παραληπταὶ παρέλαβον τό φορτίον, ισχυρίσθησαν δι τοῦτο περιείχεν παραφίνην προερχομένην ἐκ τῶν μή καθαρισθεισῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ προηγουμένου φορτίου αὐτοῦ. Οἱ πλοιοκτήται ηξίωσαν καταβολήν τοῦ ναύλου καὶ οἱ ναυλωταὶ προέβαλον ἀνταξίωσιν ἀπόζημιώσεως διά μή προσήκουσαν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως.

Ο ισχυρισμός τῶν ναυλωτῶν ἡτο δι τὸ δέν δικαιούντο οἱ πλοιοκτήται εἰς τόν ναύλον ἐστηρίζετο εἰς τό δι τὸ δέν παρεδόθη τό φορτίον καὶ συνεπῶς δέν ύπηρχεν ἀξίωσις ἐπὶ τοῦ ναύλου. Βάσις ισχυρισμοῦ τούτου δι τό παραδοθέν πετρέλαιον δέν ἡτο ἐμπορεύσιμον.

Οἱ πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν δι τὸ δέν δικαιούντο εἰς πλήρη τόν ναύλον διότι ἀξίω-

σις ἀπόζημιώσεως δέν ἡτο δυνατόν νά συμψηφισθή πρός τόν ναύλον.

Ο δρος 18 τοῦ ναυλοσυμφώνου προέβλεπεν δι την πᾶσα διένεξις ἡτο ναυλοσυμφώνου θά ύπεβάλετο εἰς διαιτησίαν ἐν Λονδίνω, δι περ καὶ ἐγένετο. 'Ενώπιον τῶν διαιτητῶν ἐτέθη ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἐκ ναύλου διά λιρέττας Ἰταλίας 58.046.030 καὶ ἀνταξίωσις τῶν ναυλωτῶν διά λιρέττας Ἰταλίας 172.380.294 καὶ οἱ διαιτηταὶ παρέπεμψαν τό νομικόν ζήτημα εἰς τό Δικαστήριον. Τό νομικόν ζήτημα ἡτο κατά πόσον οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιούντο εἰς πλήρη ναύλον ἀνεύ έκπτώσεως τινός λόγω τοῦ δι τό φορτίον δέν ἡτο ἐμπορεύσιμον η ἀλλως φορτίον διάφορον τοῦ φορτωθέντος.

Ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Ντόναλτον προετάθη ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν δι τοῦ μεταφορεύ δικαιοῦται εἰς πλήρη ναύλον ἀν μή το φορτίον καταστή διλκή πραγματική η τεκμαρτή ἀπώλεια ἐν τήν ἐννοία τῶν δρων τούτων εἰς τό ἀσφαλιστικὸν δίκαιον. Δέν ἄρκει νά είναι τό φορτίον διάφορον, ἀλλά δέν νά είναι διλοσχερῶς ἀχρηστον διά τόν παραλήπτην. 'Επίσης προετάθη δι τοῦ παραλήπτης ὑποχρεοῦται νά καταβάλῃ τόν ναύλον, ἐάν παραλάβῃ τό φορτίον.

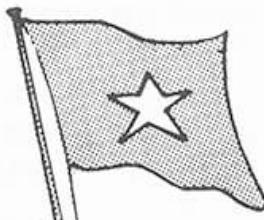
Ο περὶ ναύλου δρος τοῦ ναυλοσυμφώνου ώριζεν δι τοῦ ναύλος ἡτο πληρωτέος ἐπί τη παραδόσει τοῦ φορτίου. Τό Δικαστήριον ἐκρινεῖ δι τοῦ δέν ύπάρχει παράδοσις τοῦ φορτίου η δι τοῦ δέν ἐκεῖνο δι περ παρεδόθη δέν είναι τό «φορτίον» δέν όφειλεται ναύλος. 'Άλλα μόνον τό γεγονός δι τό φορτίον παρεδόθη μέ ζημίας δέν συνεπάγεται ἀναγκαίως η συνήθως, δέν στηρίζεται τόν ισχυρισμόν δι τοῦτο δέν είναι τό «φορτίον». Τό πραγματικόν πρόβλημα είναι νά καθαρισθῇ τό σημεῖον εἰς δή ζημία η μεταβολή τοῦ φορτίου δι περ ἐφορτώθη, είναι τοιάντη διστάνση νά μή ἀνταποκρίνεται τοῦτο εἰς τήν περιγραφήν αὐτοῦ κατά τήν φόρτωσιν.

Μεταξύ ἀλλων τό Δικαστήριον ἀνέφερθη εἰς προηγηθεῖσαν ἀπόφασιν (δικαστής λόρδος 'Εσερ) εἰς τήν δροίαν τό πλοίον μετέφερε φορτίον χουρμάδων. Τό πλοίον ἐβυθίσθη κατά τόν διάπλουν ἀλλ' ἀνειλκύ-

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

" RCA 222654 "

" WU 62-725 "

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N.Y. 10006

σθη. Μολονότι τό φορτίον δέν ήτο έμπορευσιμον και δέν έπετράπη νά έκφορτωθή εις Λονδίνον, μέγα μέρος του φορτίου διετήρει τήν έμφανσιν του και είχεν σημαντικήν άξιαν εις τό έξωτερικόν ώς πρώτη υλη πρός οινοπνευματοποίησιν και πράγματι μετεφορτώθη και έπωλήθη πρός οινοπνευματοποίησιν. Ή άξιωσις έν τή δίκη έκεινη έστηριζετο έπι άσφαλτηστήριον συμβολαίου άσφαλίσεως του ναύλου και έκριθη διτ είχεν έκλειψει ή άξιωσις έπι του ναύλου.

Η κρίσις του λόρδου «Εσερ έστηριχθη εις τήν σκέψιν κατά πόσον έμπορικώς μετεβλήθη ή φύσις του φορτίου. Ή φύσις του πράγματος μεταβάλλεται διότι τούτο υπέστη ζημιάν. Βλάβη σίτου ή δρύζης δέν παύει νά χαρακτηρίζη ταῦτα ώς σίτον ή δρύζαν ή πάρο έμπορικής πλευρών». Έάν δμως μετεβλήθη ή φύσις του πράγματος και καθίσταται τούτο έμπορικως διάφορον δύστε νά μή θεωρείται τούτο έν τώ έμποριο, έκεινο δπερ άρχικώς ήτο, τό πρόβλημα του καθορισμού είναι κατά πόσον τό άσφαλισθέν πράγμα, τό άρχικώς έμπορικόν είδος, κατέστη δλική άπωλεια. Έάν έκ θαλασσών κινδύνων μετεβλήθη ή φύσις αύτού ώστε νά καθίσταται μη έμπορεύσιμον, δπερ ούδεις άγοραστης θά γηράζειν και ούδεις έντιμος πωλητής θά έπωλει, τότε συντρέχει δλική άπωλεια.

Εις τήν παρούσαν δίκην τό Δικαστήριον έκρινεν διτ μόνον τό γεγονός διτ τό παραδοθέν πετρέλαιον δέν ήτο έμπορικώς δμοιον πρός τό φορτωθέν, δέν άποστερει τόν πλοιοκτήτην του ναύλου. Προσετέθη διτ σών και άκεραιον φορτίον σπανίως θεωρεῖται έν τώ έμποριον δμοιον πρός τό βλαβέν ή άναμιχθέν μέ δλιας ούσιας φορτίον. Είναι δμως γεγονός διτ βλάβη ή πρόσμιξις μέ δλιας ούσιας καθ' έστητην δέν άποτελει δλγον καταλύνοντα τήν άξιωσιν έκ ναύλου. Περαιτέρω, δ πλοιοκτήτης δικαιούται εις τόν ναύλον έάν έκεινο δπερ παρέδωσεν ήδύνατο έμπορικώς νά περιγραφή δρθώς και έπακριβώς ώς τό φορτωθέν και διτ ή διαφοροποίησις κατέστρεψεν τήν περιγραφήν αύτην, δέν υπάρχει άξιωσις του ναύλου, διότι δέν παρεδόθη τό φορτίον», έάν δμως ή διαφοροποίησις ά-

πλώς έτροποποίησεν τήν περιγραφήν του φορτίου, τότε παρεδόθη «τό φορτίον» και τοι μέ ζημιάν η πρόσμιξιν.

Τό Δικαστήριον άναπτέμπτον τήν υπόθεσιν εις τήν διαιτησίαν, κατέληξεν εις τήν κρίσιν διτ οι διαιτηται δφειλαν νά έξετάσουν τί έσκοπειτο μέ τήν περιγραφήν «βραζιλιανόν βαρύ και άκαθαρτον πετρέλαιον». Έάν έσκοπειτο, άπηλαγμένον άπο παραφίνης βαρύ και άκαθαρτον βραζιλιανόν πετρέλαιον, τότε η περιγραφή ήτο άντιφατική και οι πλοιοκτήται δέν έδικαιούντο εις τόν ναύλον. Έάν έσκοπειτο «βραζιλιανόν βαρύ και άκαθαρτον πετρέλαιον, δπερ έν τή φυσική αύτού καταστάσει δέν περιέχει παραφίνην» τότε δέν υφισταται κατ' άναγκην άντιφατις μέ τό βραζιλιανόν βαρύ και άκαθαρτον πετρέλαιον έχον πρόσμιξιν παραφίνης και ή πρόσμιξις καθ' έστητην δέν άποστερει τόν πλοιοκτήτας του ναύλου.

H Δ.Ο.Μ. ΕΙΣ ΤΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Η άπόφασις τής Βουλῆς των Λόρδων, έν σχέσει μέ τό έπιβληθέν υπό τής Δ.Ο.Μ. μπούκοτάς εις τό υπό Βρεταννικήν σημαίαν μπάλκ κάρριερ «Ναβάλα», άνατρεπει άρδην τήν ισορροπίαν δυνάμεων εις τόν πλοέμον τόν σημαίων εύκολιας υπέρ τής Διεθνούς τόν Μεταφορών.

Προτού τεθή έν ίσχυι δ νόμος του 1974 περί Συνδικαλιστικών Ένωσεων και Σχέσεων Έργασίας, μία έργατική διαφορά, διά νά είναι νόμιμος, έπρεπε νά είναι άπ' εύθειας μεταξύ τού έργοδότου και τών έργαζομένων. Ό νόμος του 1974 διηγύρων τόν άνωτέρω δρισμόν εις τρόπον ώστε τό έργατικόν σωματείον νά έμφανιζεται ώς «έργαζόμενοι».

Έπ' αύτής τής βάσεως, ή Βουλή των Λόρδων άπεφάνη εις τήν υπόθεσιν του «Ναβάλα» διτ τό διενεργηθέν υπό τής Δ.Ο.Μ. μπούκοτάς, ώς μέρος τής έκστρατείας της πρός βελτίωσιν τών δρων και συνθήκον άπασχολήσεως τών ναυτικών έπι τών πλοιών υπό σημαίας εύκολιας, άπετέλει συνέχισιν μιᾶς έργατικής διαφοράς και, ώς έκ τούτου, έκαλύπτετο άπο τήν νο-

μικήν άσυλίαν πού παρέχει ή νόμος.

Η άπόφασις άπετέλεσε πλήγμα διά τό ηθικόν — και τά βαλάντια — τῶν πλοιοκτητών πού διαχειρίζονται πλοϊα υπό τάς σημαίας εύκολιας. Ένομιμοποίησε τήν πολιτικήν τής Δ.Ο.Μ. εις τόν άγωνα της κατά τών σημαιών αύτών.

Άκολούθως, ένας δικαστής τού Έμπορικού Δικαστηρίου ένεθάρρυνε κάπως τούς πλοιοκτήτας, δταν άπεφάνη διτ ή Δ.Ο.Μ. δέν δύναται νομίμως νά άπαιτηση τήν συνεισφοράν τού πλοιοκτήτου εις τό Ταμείον Προνοίας της, διότι η άπαιτηση αυτή είναι άσχετος μέ τούς δρους και τάς συνθήκας άπασχολήσεως τών ένδιαφερομένων ναυτικών. Ή Δ.Ο.Μ. προτίθεται νά έφεσιβάλη τήν άπόφασιν αύτήν.

Η Δ.Ο.Μ., η όποια άντιπροσωπεύει τούς έργατας μεταφορών άπο 85 χώρας, είναι άποφασισμένη νά βελτιώση τούς μισθούς και τάς συνθήκας άπασχολήσεως δλων τών ναυτικών πού υπηρετούν εις πλοϊα καλυπτόμενα υπό σημαίας εύκολιας εις τά έπιπεδα τών μεγάλων ναυτιλιακών χωρών τής Δύσεως.

Μία άπο τάς βασικάς άντιρρησεις της είναι η χρησιμοποίησης εύθηνών πληρωμών, κυρίως άπο τήν Ασίαν, εις τά πλοϊα υπό σημαίας εύκολιας.

Πρός άντιμετώπισιν τής καταστάσεως αυτής η Δ.Ο.Μ. υιοθέτησε τήν πολιτικήν του μπούκοτάς, άπαιτούσα τήν υπό πλοιοκτητών άποδοχήν τής συλλογικής συμβάσεως τής Δ.Ο.Μ., άναδρομικώς άπο τής προσλήψεως έκάστου ναυτικού.

Εις τήν νομικήν διαμάχην πού έπληκολούθησε, ή πρώτη έπιτυχία τῶν πλοιοκτητών άφεώρα τήν υπόθεσιν τού «Καμίλλα Μ.», δταν τό Έφετείον άπεφάνη διτ τό μπούκοτάς τού πλοίου δέν άπετέλει συνέχισιν τής έργατικής διαφοράς.

Τό δικαστήριον έστηριξε τήν άπόφασιν του εις τό γεγονός διτ, ώς συχνά συμβαίνει εις τά περιπτώσεις αυτάς, τό πλήρωμα έτάχθη μέ τό μέρος τών πλοιοκτητών. Τούτο άδηγησε τόν Λόρδον Ντέννιγκ εις τό συμπέρασμα διτ ή Δ.Ο.Μ. ένήργει μέ κίνητρα άσχετα πρός τό συμφέρον τού πληρώματος. Και ώς έκ τούτου, έδωσεν έντολην

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

Your Man in MANILA (Philippines)



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)

PETER N. TOUNDJIS

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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

άποπλου του σκάφους.

Η ίκανοποίησης διμώς τῶν πλοιοκτητῶν διά τὴν ἀνωτέρω ἀπόφασιν ἡτο βραχυπρόθεσμος. Ἐντός μηνῶν, ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Ναβάλα» ἥχθη εἰς τὰ δικαστήρια καὶ οἱ Λόρδοι Δικασταὶ ἀπέρριψαν τὴν ἀπόφασιν τοῦ «Καμίλλα Μ.».

Τὸ βασικὸν λάθος τοῦ Ἐφετείου, εἶπεν δὲ Λόρδος Σκάρμαν ἀναφερόμενος εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Καμίλλα Μ.», ὅπερεν ἡ ἀποψίς διτὶ «κάθε διαφορὰ σχετιζομένη μὲ τοὺς δρους καὶ τάς συνθῆκας ἀπασχολήσεως δέν εἶναι κατ' ἀνάγκην ἐργατικὴ διαφορά» καὶ διτὶ καποίος περιορισμός δέον νά τεθῇ εἰς τὸν δρισμόν τῆς ἐργατικῆς διαφορᾶς πού ἀναφέρει δὲ νόμος τοῦ 1974.

Λάθος, λέγοντοι οἱ Λόρδοι Δικασταὶ. Δέν χρειάζονται περιορισμοί. Δέν ἡτο πρόθεσις τῆς Βουλῆς πού ἐψήφισε τὸν νόμον νά τεθοῦν περιορισμοί.

Καὶ συνέχισαν: Ἐάν ἡ ἀπαίτησις ἐνός σωματείου ἀπό δέν ἔναν ἐργοδότη συνεχίζεται μὲ τοὺς δρους καὶ τάς συνθῆκας ἀπασχολήσεως, τὸ γεγονός διτὶ εἶναι παράλογος ἡ ἐνδέχεται νά δόηγηση τὸν ἐργοδότην εἰς χρεωκοπίαν οὐδόλως ἐπηρεάζει τὴν ὑπόθεσιν.

Ἡ παρεχομένη βάσει τοῦ νόμου ἀσυλία εἰς τὰ σωματεῖα «δέν διακόπτεται δταν ἡ ἀπαίτησις εἶναι πείσμων ἡ ἀνότητος», εἶπεν δὲ Λόρδος Ντίπλοκ. Οὔτε ἐνδιαφέρει ἡ ἀπαίτησις δέν εἶναι οἱ κύριοι στόχοι τῆς ἀπαίτησεως δέν εἶναι οἱ δροὶ καὶ αἱ συνθῆκαι ἐργασίας τῶν ἀμέσων

ἐνδιαφερομένων ἐργατῶν.

«Ἐστω καὶ ἡ ἀναγνώση τοῦ οὐσιαστικού κίνητρον ἡτο ἡ κατάρρευσις τοῦ κρατοῦντος οἰκονομικοῦ συστήματος διά τῆς ἀπαίτησεως ἀσυμφόρως ὑψηλῶν μισθῶν, ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν ἀσιάτων ναυτικῶν ἀπό τὰ πλοῖα τὰ μη ἀνήκοντα εἰς ἀσιάτας πλοιοκτήτας, ἡ ὑπόθεσις δέν θά ἔπαιε νά είναι μία ἐργατικὴ διαφορὰ σχετιζόμενη μὲ τοὺς δρους καὶ τάς συνθῆκας ἐργασίας, ἡ ἀπαίτησης τοῦ δρού προστατεύεται δέν ἔργοδότης ἀναφέρεται εἰς τοὺς δρους καὶ τάς συνθῆκας ἐργασίας ὑπὸ τάς δροὶς ἀπασχολούνται οἱ ἐργαζόμενοι. Ἡ ἀπειλὴ τοῦ μπούκοτάζ, ως ἐκ τούτου, ἔαν ἡ ἀπαίτησις δέν τύχῃ τῆς ἀποδοχῆς τοῦ ἐργοδότου, ἀποτελεῖ συνέχισιν τῆς ἐργατικῆς διαφορᾶς», εἶπεν δὲ Λόρδος Ντίπλοκ.

Πλέον ἐπιτυχῆς ἡτο ἡ ἔκβασις τοῦ δικαστικοῦ ἀγώνος τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γιούνιβερς Σέντινελ», τὸ δόπιον ἐγένετο στόχος μπούκοτάζ εἰς Βρεταννικὸν λιμένα τὸν Ιούλιον τοῦ 1978. Οὕτω προέβαλον δύο ἀπαίτησεις: α) ἐπιστροφὴν ποσοῦ 6.840 δολαρίων τὸ δόπιον κατέβαλον εἰς τὸ ταμείον προνοίας τῆς Δ.Ο.Μ., ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ διτὶ εἰχε ζητηθῆ παρανόμως κατά τὸν νόμον τοῦ 1974 καὶ β) ἐπιστροφὴν μέρους τῶν ἀναδρομικῶν μισθῶν τοῦ πληρωματος, πού κατέβαλον οἱ πλοιοκτῆται εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Δ.Ο.Μ., δεδομένου διτὶ πολλοὶ ναυτικοὶ δέν ἐδέχθησαν τὴν διαφοράν μεταξύ συμ-

φωνηθέντος μισθολογίου καὶ ἐκείνου τῆς Δ.Ο.Μ. Συνεπῶς ἡ διαφορά ἐπρεπε νά ἐπιστραφῆ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν εἰς ἀμφοτέρας τάς ἀπαίτησεις.

Διά τοὺς πλοιοκτήτας, ἡ ἀνωτέρω ὑπόθεσις παρουσιάζει διτόν ἐνδιαφέρον. Πρῶτον, ἐδημιουργήθη τὸ δεδικασμένον διτὶ ἡ συνεισφορά εἰς τὸ ταμείον τῆς Δ.Ο.Μ. δέν περιλαμβάνεται εἰς τάς ἀπαίτησεις τοῦ εἰδους πού ἐνομιμοποιήθησαν μέ τὴν ὑπόθεσιν «Ναβάλα».

Δεύτερον, ἐρρίφθη ἡνα φῶς εἰς τὰ οἰκονομικά τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἀπεκαλύφθη διτὸ τὸ Ταμείον Προνοίας διεχειρίζετο ποσόν 7,65 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας εἰς τὸ τέλος τοῦ 1978, αὐξηθέν κατά 5,7 ἑκατομ. λιρῶν ἐντός διετίας. Καὶ ὡς παρετήρησεν δικαστής Πάρκερ, «είναι προφανές διτὶ τά ἔσοδά του είναι ὑπερόγκως μεγαλύτερα ἀπό ἐκείνα πού διτὶ Δ.Ο.Μ. θεωρεῖ ἀναγκαῖα διά τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν σκοπῶν του».

Βεβαίως, διτὶ Δ.Ο.Μ. διαφωνεῖ, ισχυριζόμενη διτὶ χρησιμοποιεῖ τὰ χρήματα τοῦ ταμείου ὑπευθύνως πρός διφελος τῶν ναυτικῶν καὶ μέ αὐστηρά τήρησιν τῶν σχετικῶν κανονισμῶν. Ὅποστηρίζει, ἐπίσης, διτὶ αἱ αἰτήσεις συνεισφορᾶς πρός τὸ ταμείον ἀποτελοῦν μέρος τῶν νομίμων ἀπαίτησεων πρός τοὺς πλοιοκτήτας. Ἐλπίζει διτὶ διτὶ ἡ ἀποψίς αὐτῆς θά γίνη ἀποδεκτή εἰς τὸ Ἐφετείον.

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 · ΠΕΙΡΑΕΥΣ ΤΗΛ. 4526.644, 4526.666

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

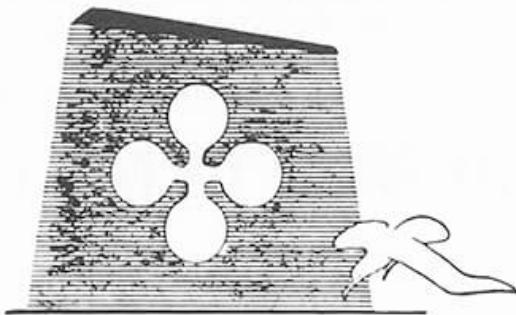
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



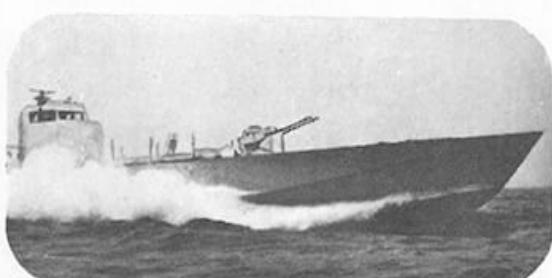
Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική καὶ Αφρική

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

1.3 million tons ago...

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

It was a very good year...

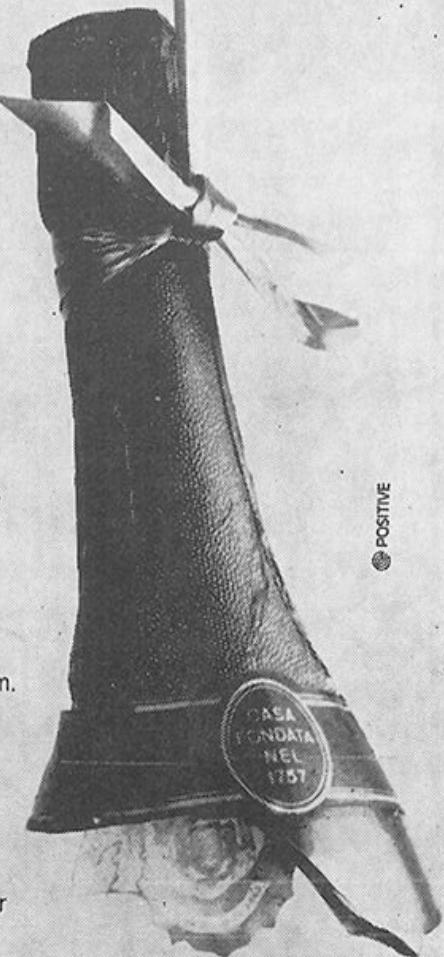
We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years.

And tough years.

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

Still a good year. Tough one too.

© POSITIVE



AEGIS SHIPPING COMPANY
established 1957

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• 'Η Γουόρλντ — Γουάιντ, ή μεγαλυτέρα ναυτιλιακή έταιρία τού κόσμου, έλεγχομένη ύπό τού γνωστού μεγαλεφοπλιστού τού Χόγκ Κόγκ και προέδρου της Ίντερτάνκο, Σέρ Y.K. Πάο, κατέχει σήμερον στόλον δύνα τών 200 πλοίων, συνολικού d.w. ύπερ τα 20 έκατον τον. 'Επι πλέον, έχει 26 πλοία ύπό παραγγελίαν — τέσσαρα είς Πολωνίαν και τά υπόλοιπα είς Ιαπωνίαν.

• Συμφώνως μέν ανεπιβεβαιώτους πληροφορίας, ή Κίνα γήρασε προσφάτως 4 σκάφη γενικού φορτίου μέ μέσην τιμήν 8 έκατομ. δολλαρίων έκαστον. Αἱ άγοραι αύται υπογραμμίζουν την άποφασιν της χώρας νά αντεύη τόν έμπορικόν της στόλον, μέ διαιτέραν έμφασιν είς τά πλοία — κοντέινερς.

• 'Η Γαλλική έταιρία πετρελαίων "Ελφ — 'Ακουίταν" διαπραγματεύεται μέ τήν Βραζιλίαν την είσαγωγήν 2 έκατομ τον. πετρελαίου τύπου «Μπόσκον» έπησίας. Ή έπειργασία θά γίνεται είς διύλιστηριον πού θά κατασκευασθεί είς την Γαλλίαν ειδικώς πρός τόν σκοπόν αύτόν.

• 'Ανω τών 94 έκατομ. δολλαρίων έχουν διαθέσει αἱ άμερικανικαί έταιρια πετρελαίων είς έρευνας διά τήν άξιοποίησιν τής ήλιακης ένεργειας.

• 'Η έφαρμογή τής νέας άμερικανικής νομοθεσίας κατά τής ρυπάνωσες θά μειώση τόν άμερικανικού στόλον δεξαμενοπλοίων είς τό ημισεούριο τό 1986, άναφέρει έκπροσωπος τής Ναυτικής Διοίσεσσ. Σχετική έρευνα καλύπτουσσ 240 τάνκερος δύνα τών 20.000 τον. d.w. άπεδειξεν διή είς 91 άπό αύτά οι πλοιοκτήται έχουν άποφασίσει νά ποποθήσουν συστήματα άδρανος άεριού και έκπλισεως δι' άργου πετρελαίου, δι' 77 δέν έχουν άκομη άποφασίσει καὶ δόλα 26 θά διαλυθούν. Τά υπόλοιπα ήδη άνταποκρίνονται είς τάς άπαιτησις τού νόμου.

• 'Η άμερικανική παραγωγή γαιανθράκων θά αύξηθει κατά 62% είς τά 1.25 δισεκ. τον. μέχρι τό 1990, προβλέπει ή Έθνική "Ενωσις 'Ανθρακωρυχείων.

• Κατά τό οίκονομικόν έτος τό λήξαν τήν 31ην Μαρτίου 1980, τά ίαπωνικά ναυπηγεία εδέχθησαν παραγγελίας κατά 2,8 φοράς υψηλοτέρας έναντι τού προηγουμένου 12μήνου. Σύνολον παραγγελίων τής περιόδου 8.939.000 τον. γκρός. Τό 70% έτεθεί έκ μερους άλλοδαν έφοπλιστών.

• 'Εξ πλοία, συνολικής άξιας 100 έκατομ. δολλαρίων, παρήγειλεν ό γνωστος μεγαλεφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ Y.K. Πάο είς ναυπηγεία τής Λαϊκής Κίνας. Πρόκειται περί δύο «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερς των 62.700 τον., δύο τών 36.200 τον. μέ ίδια μέσα φορτοεκφορτώσεως και δύο τών 27.000 τον. κατάλληλα διά τάς Μεγάλας Λιμνας. Θά παραδοθούν δύο έτη μετά τήν ύπογραφήν τού συμβολαιού.

• Η παραγγελία αύτή είναι έπακλουθον τής προσφάτου έπισκεψεως τού κ. Πάο είς τό Πεκίνον, διε συνεφωνήθη ή αύστασις κοινής ναυτιλιακής έταιρίας με κεφάλαιον ύψους 50 έκατομ. δολλαρίων. Πάντως, τά πα-

ραγγελθέντα ακάφη δέν θά ένταχθούν είς τόν στόλον τής νέας έταιρίας, άλλα θά άνηκουν είς τήν έταιρίαν "Γουόρλντ — Γουάιντ" πού έλεγχει ο κ. Πάο.

ΔΑΝΙΑ

Τά κέρδη τού Οίκου Μόλλερ

Κέρδη—ρεκόρ ένεφαντεν ό οίκος A.P. Μόλλερ — τού μαγαλυτέρου Δανοῦ έφοπλιστού και κυριωτέρου μετόχου τών ναυπηγείων Λίντο, τού 'Οντέσε — κατά τό έτος 1979, άνερχόμενα είς τό συνολικόν ποσόν τών 1.115 έκατομ. κορωνών (1 δολλάριον = 5,615 Δανικά κορώναι).

'Εξ αύτών, 550 έκατομ. κορωνών έκπιπτουν ώς άποβεσεις, ένων άφαιρουνται 50 έκατ. διά φόρους και 117 έκατομ. διά διοικητικά δαπάνας. Τέλος, 340 έκατομ. μεταφέρονται είς τό άποθεματικόν τού θύμιου και τό υπόλοιπον έκ 58 έκατομ. κορωνών διανέμεται είς τούς μετόχους.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Νά καταστή έλκυστική

'Ανησυχεί ή Γερμανική κυβέρνησις διά τό παραπρόμενον νέον κύμα μεταφοράς γερμανικών πλοίων ύπό σημαίας εύκολιάς. Μετά τό πρώτον κύμα τό όποιον έξεδηλώθη τό 1971-1972, ήδη είς τάς άρχας τού 1980 ύπελογιζεται διή 328 πλοία γερμανικά, συνολικού τοννά 4 περίποτο έκατομ. τοννών, έτελουν ύπό ένας σημαίας. Αἱ συγκεντρούσσαι τήν προτίμησιν τού γερμανικού έφοπλισμού σημαίαι είναι κυρίως ή Παναμαϊκή κατά ποσότον 25,5% τού τοννά, ή Σιγκαπούρης

κατά 9,3% και ή Λιβεριανή κατά 17,7%.

Αναγνωρίζεται, βεβαιώς, διή αἱ ξέναι σημαίαι προσφέρουν άρκετά πλεονεκτήματα είς τόν γερμανικόν έφοπλισμόν. Δέν έπιτρεπται δύως νά παραβλέπωνται καὶ τό μειονεκτήματα, μεταξύ τών όποιων τό σημαντικώτερον είναι διή ο άριθμός τών γερμανών ναυτικών, τών άπασχολουμένων είς τά έθνικά πλοία, έμειλήθη άπό 56.767 τό 1970 είς 32.480 είς τό τέλος τού 1978.

Δεδομένου διή η λύσις τού προβλήματος έπι διεθνούς έπιπεδου θεωρεῖται άνεφικτος, οι γερμανοί άρμόδιοι πιστεύουν διή δύναται νά άντιμετωπισθή θέμα διεθνούς έφαρμογής τής άπαγορεύσεως τών σημαίων εύκαιριας. 'Εφ' διον ή έκ μέρους τού έφοπλισμού χρησιμοποίησις τής έλευθερας κυκλοφορίας τών κεφαλαίων και τών άγαθών είναι καθ' δλα νόμιμος, δέν άπομενει παρά νά έπιδιαχθή δύως καταστή έλκυστική ή έθνική σημαία. Καὶ διά νά γίνη αύτό πρέπει νά προσφερθούν ίκανοποιητικά κίνητρα, μεταξύ τών όποιων τά ισχυρότερα θά είναι ή άναμδρωσίας τής κρατικής βοηθείας πρός τήν Ναυτιλίαν καὶ ή πρός τάς νέας συνθήκας προσαρμογή τών έθνικών κανονισμών περί συνθήσεως πληρωμάτων.

Η μεταφορά ύπό ένας σημαίας

Τή αίτησει τού 'Υπουργείου Μεταφορών, τό άρμόδιον Συμβούλιον 'Εμπορικής Ναυτιλίας, άνελαβε νά έξετάσῃ τά άναγκαια μέτρα διά τής διατήρησιν ένος ίκανοποιητικού έμπορικού στόλου ύπό γερμανικήν σημαίαν. Τά μέτρα αυτά θά ήδυναντο νά κυμανθούν άπο μίας ηύημένης βοηθείας πρός τήν Ναυτιλίαν, μέχρι πλήρους άπαγορεύσεως μεταφοράς ύπό ένηνη σημαίαν μετά παραλλήλου καλύψεως τού συνόλου τών ζημιών τού έθνικού έφοπλισμού.

Τό 'Υπουργείον άναγνωρίζει διή η ύπό ένας σημαίας μεταφορά γίνεται έπι σκοπώ βελτίωσεως τής συναγωνιστικής ίκανότητος τού πλοίου. 'Επειδή ή έκμετάλλευσις ωρισμένων τύπων σκαφών ύπό γερμανικήν σημαίαν είναι άσύμφορος, ο γερμανός έφοπλιστής ή θ' άναγκασθή νά πωλήση τό πλοίον τού ή θά καταφύγη είς τήν ένηνη σημαίαν, ήτις τού έπιτρεπει νά μειώνται τό κόστος έπανδρωσεως, ν' άποφύγη τάς συνεπειών τών νομιματικών διακυμάνσεων και νά πληρώση άλιγγοτερον φόρον. Κατά τούς γενομένους ύπολογισμούς έν πλοίον γραμμής τών 10.000 τον. d.w. χρειάζεται διά τήν έπανδρωσίν τού 2.227 έκατομ. μάρκων ύπό γερμανικήν σημαίαν καὶ 1.558 έκατομ. ύπό ένηνη σημαίαν, μάρκων. 'Εξ άλλου ή ύπό ένας σημαίας έκμετάλλευσις ένος τμήματος τού στόλου έπιτρεπει είς τόν γερμανικόν έφο-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

πλισμόν ν' ἀντιμετωπίση ἐπὶ ίσοις δροις τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν σημαίων εὐκαρίστας. 'Αντιθέτως ὡς μειονεκτήματα τῆς μεταφορᾶς ὑπὸ ξένην σημαίαν θεωροῦνται πρώτον ἡ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν γερμανῶν ναυτῶν, οἵτινες ἔργαζονται ἐπὶ ἑθνικῶν πλοίων (32.080 σήμερον ἔναντι 56.767 τοῦ 1970) καὶ δεύτερον ἡ διακινδύνευσις τοῦ κανονικοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς χώρας ἐν περιπτώσει στρατιωτικῆς ή οἰκονομικῆς κρίσεως.

Τὸ τελευταῖον κῦμα μεταφορῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐμείωσε τὴν δύναμιν τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, δοτὶς τὴν τὴν Ἱανουαρίου ἐφθασε τὰ 7.870.000 τον. γκρός. Συγχρόνως ὁ ὑπὸ ξένας σημαίας γερμανικῆς πλοιοκτησίας στόλος ἐφθασε τὰ 3.900.000 τον. γκρός ἦτοι τὸ 32% τοῦ συνόλου.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Ο ἀμερικανικός Νηογγώμων

'Οποι τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογγώμονος ἔταξινομήθησαν 789 νεότευκτα σκάφη, 4.695.000 τον. γκρός (7.705.000 τον. d.w.) κατά τὸ 1979, ἀνέφερεν ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἀμερικανοῦ Μπυρώ εἰς τὴν ἑτησίαν συνέλευσιν τῶν μελῶν του, ποὺ ἐπραγματοποιήθη εἰς Νέαν 'Υόρκην, τὴν 15ην Ἀπριλίου. Ἐταξινομήθησαν, ἐπίσης, 93 ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη, 1.499.000 τον. γκρός (2.746.000 τον. d.w.).

Μέ τὰς ἀνωτέρα προσθήκας, τὸ σύνολον τῶν πλοίων ποὺ ἐφέρον τὴν κλάσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογγώμονος τὴν Ἱανουαρίου 1980 ἐφθασε τὸ ρεκόρ τῶν 15.470, μὲ ὀλικήν χωρητικότητα 107.147.000 τον. γκρός, ἢ 191.041.000 τον. d.w. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐφέρον τὴν σημαίαν 89 διαφορετικῶν χωρῶν.

Τέλος, 1.778 σκάφη, 10.000.000 τον. γκρός ἢ 14.678.000 τον. d.w., τὰ ὄποια ἐτέλουν ὑπὸ ναυπηγησιν ἢ ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, ἐπρόκειτο νά κατασκευασθοῦν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ Ἀμερικανοῦ Μπυρώ.

Ο πακτωλός τῶν ἐπιχορηγήσεων

Εἰς τὰ νομοθετικά σώματα ὑπεβλήθησαν πρός ζηκρισιν τά ἔξης κονδύλια διά τὴν Ναυτιλίαν. Ἐκατόν τριάκοντα πέντε ἑκατομ· δολ. διά τὰς ναυπηγικάς ἐπιχορηγήσεις.

Τριακόσια τεσσαράκοντα ἑκατομ· εἰς ἐπιχορηγήσεις ταξιδίων καὶ δέκα ὅκτω ἑκατομ· δολ. δι' ἔρευναν καὶ ἀνάπτυξιν. Τά δύο τελευταῖα κονδύλια ἐτέλουν πρὸς περιορισμόν ἀπὸ τὸν κ. Κάρτερ, κατὰ τὴν τελευταῖαν ἀναθεώρησιν τοῦ ἑθνικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Κατὰ τὸν ἄρμόδιον ὑπουργὸν φαίνεται διτά τὰ ἀνωτέρω κονδύλια θά υποστοῦν μείωσιν μετὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ Προέδρου. Κατὰ τὸν ἄρμόδιον ὑπουργὸν ἡ μείωσις τῶν κονδύλων θεωρεῖται βεβαία. "Ηδη ἀναθεωρεῖται ὁ σχετικός προϋπολογισμός.

Σητήματα σιτοπαραγωγῆς

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἔπιδιώκουν μίαν συνάντησιν μὲ τὰς ἄλλας χώρας ποὺ ἔξαγουν δημητριακά διά νά συζητήσουν, μεταξύ ἀλλων, τὸ θέμα τῶν ἔξαγωγῶν πρὸς τὴν Σοβιετικήν "Ἐνωσιν".

"Ο συσκεψίς θά πραγματοποιηθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος μηνός, μὲ συμμετοχήν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Αὔστραλίας, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς ΕΟΚ, εἰς τὰ πλαίσια τοῦ προγράμματος περιοδικῶν διασκέψεων μεταξύ τῶν χωρῶν αὐτῶν, κατά τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων συζητᾶται ἡ γενική κατάστασις τῆς ἀγορᾶς. Ἐλέχθη διτά αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θά πιέσουν τὰς ἄλλας χώρας νά ἀπόφασουν κάθε ἐνέργειας ἀντιθέτου πρὸς τὸ πνεύμα τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπάργυρο πρὸς τὴν Ρωσίαν. Εἰς τὴν προγονούμενην σύσκεψιν, ποὺ ἔγένετο τὴν Ἱανουαρίου, ἡ Ἀργεντινή ἥρηνθη νά υποστηρεῖ ἡ ἐμπάργυρο.

Ἀναμένεται, ἐπίσης, διτά αἱ σιτοπαραγωγικαὶ χώραι θά ἐπιζητήσουν συντονισμὸν τῆς παραγωγῆς των καὶ τῶν προγραμμάτων πωλήσεως ὡστε νά ἀποφεύχθῃ ἐνας ἐνδεχόμενος πόλεμος τῶν τιμῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ, πληροφορίαι ἔσικάγου ἀναφέρουν διτά η ἀμερικανική χειμερινή συγκομιδὴ σίτου τοποθετεῖται εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 1.65 δισεκ. μπούσελς, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ρεκόρ ἐξ 1.64 δισεκ. μπούσελς τοῦ 1975.

Πρός τὸ παρόν, ἀναμένεται νά θερισθοῦν 48.237.000 ἑκτάρια ἐκ τῶν καλλιεργηθέντων 56.840.000. Τά παρελθόν ἔτος ἐθερίσθησαν 43.570.000 ἑκτάρια.

Ἡ μέση παραγωγὴ ἀναμένεται νά φθάση

τά 34,3 μπούσελς ἀνά ἑκτάριον, ἦτοι κατωτέρα τῆς περιουσινῆς ἐκ 36,9 μπούσελς, ἀλλὰ ἀνωτέρα τοῦ μέσου δροῦ τῶν τριών τελευτῶν ἔτων.

"Ασυνήθεις καιρικαὶ συνθῆκαι ἡμπορεῖν νά δημιουργήσουν δυσχερεῖας εἰς τὴν σποράν ἀράβοσίτου καὶ ἡαρίνού σίτου εἰς ὥρισμένας πολιτείας, λέγουν οἱ εἰδικοί. Αἱ θερμοκρασίαι κατά τὰς τελευταῖας ἡμέρας τοῦ Ἀπριλίου ἦσαν ύψηλότεραι τῶν τελευτῶν 100 ἔτῶν εἰς τίνας περιοχάς, ἐνῶ εἰς τὴν Ἱόβα μία ἐκ τῶν κυριωτέρων περιοχῶν καλλιεργείας ἀράβοσίτου καὶ σόγιας, ἡ υγρασία κατά Μάρτιον καὶ Ἀπρίλιον ἐφθασε μόλις τὸ 50% τῆς συνήθους υγρασίας τῶν μηνῶν αὐτῶν. Εἰς τὴν Βόρειον Ντακότα ἐσημειώθη ἡ σοβαράτερα ἡρασία ἀπό 30ετίας.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ἐκκαθάρισις τῆς Ἰταλία — Κροσίέρε

Εἰ τὴν ἑκτακτὸν γενικήν συνέλευσιν τῆς Ἐταιρίας «Ιταλία — Κροσίέρε» Ἰντερνασιόναλ, ἡτίς ἐκηρύχθη ὑπὸ ἐκκαθάρισιν ὑπὸ τοῦ Πρωτοδικείου τῆς Γένοβας, ὁ ἐκκαθαριστής παρουσίασε τὸν ισολογισμὸν τῆς ἑταῖρης, ἐν τοῦ ὅποιου προκύπτει παθητικόν δισεκ. λιρεττῶν.

Ο ἐφοπλιστής Κόστα διά ν' ἀναλάβῃ τὴν διαχείρισιν τῆς ἑταῖρης μὲ συμμετοχήν ἀπό 30—70% ἔθεσεν ὡς δρους: πρώτον τὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ ἐλλείμματος καὶ δεύτερον μίαν ὄψιν 8 ἔτῶν διά τὴν ἀγοράν τῶν σκαφῶν «Μαρκόνι», «Γαλιλαϊός» καὶ «Αουσόνια». Σήμερον ὁ ἐφοπλιστής Κόστα μετέχει κατά 11%, τὸ συγκρότημα τῆς Φινμάρε κατά 38%, ὁ ἐφοπλιστής Μαγκλιβέρα κατά 38% καὶ δύο ἀλλα ἑταῖραι μὲ 6,5% ἐκάστη.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐπίσης, διτά αἱ σιτοπαραγωγικαὶ χώραι θά ἐπιζητήσουν συντονισμὸν τῆς παραγωγῆς των καὶ τῶν προγραμμάτων πωλήσεως ὡστε νά ἀποφεύχθῃ ἐνδεχόμενος πόλεμος τῶν τιμῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐγγνώσθη διτά διεθνὲς γκρούπ, ἰταλικῶν, ἀμερικανικῶν καὶ Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐπρότεινε εἰς τὴν Φινμάρε νά μετάσχῃ εἰς τὴν ἑταῖραν, ἀναλαμβάνον τὸ ἡμισοῦ τοῦ ἐλλείμματος τῶν ὑπ' αὐτῆς διαχειριζομένων τριών πλοίων, ἐνῶ τὸ ἔτερον ἡμισοῦ (12.500 ἑκατ. λιρεττῶν) ὡς καὶ τὸ ἐλλείμμα τῆς χρήσεως τοῦ 1979 θὰ παραμείνει εἰς βάρος τῶν σημερινῶν μετόχων.

Τό γκρούπ ἀναλαμβάνει ἐπίσης τὸ ἡμισοῦ

BROSTRÖMS

*Always at
your service*



B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

τής δαπάνης μετασκευής των τριών πλοίων. Απόκειται ήδη εις την «Φινμάρε» νά έπιλεξη μεταξύ των προτάσεων τού γκρουπ και τού έφοπλιστού Κόστα.

Ξένα πληρώματα

Οι ιταλοί έφοπλισταί εξήτησαν, κατά παράβασιν τού Κωδίκος Ναυαπλίος, νά ναυτολογούν άξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα ξένους, λόγω της ισχυράς έλλειψης της ιταλών ναυτικών. Έκτος τών μαθητευόμενών άξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων, οίτινες είναι πολλοί, οι έφοπλισταί ύπολογιζουν την άνεπάρκευση των έπαγγελματικών ναυτικών κατά κατηγορίας διά φορτηγά και τά έπιβατηγά ώς κάτωθι:

Πλοιάρχος Α' και Μηχανικός Α' 5% Δεύτεροι 5%. Μηχανικοί Β' 16%. Υποπλοιάρχοι 18%. Μηχανικοί γ' 17%. Ανθυποπλοιάρχοι 19%. Μηχανικοί Δ' 32%. Ραδιοτηλεγραφίται 32%. Μέ τάς αύτάς άναλογιας έλλειψεων έμφανιζονται και τά κατώτερα πληρώματα.

Το «Υπουργείον δέν φαίνεται διατεθειμένον νά δεχθή τό έφοπλιστικόν αίτημα. Επιδιώκεται νά γίνουν δεκτοί μαθητευόμενοι άξιωματικοί, οίτινες προσφέρονται. Άς σημειωθή δι 20% μόνον τών διπλωματούχων πλοιάρχων έπιτυγχανουν τό δίπλωμα τού Α' Πλοιάρχου.

KINA

Συγχρονίζεται

Οι ειδικοί Γερμανοί έπισκεπται της Κίνας έτοινσαν διά τά Κινεζικά ναυπηγεία δύνανται πολλά έκ Γερμανίας τεχνικά προϊόντα νά χρηματοποιήσουν. Οι τεχνικοί έπισκεψαν 100 Κινεζικάς έγκαταστάσεις. Τονίζουν διά η Κινεζική ναυπηγική είναι ένδιαφέρουσα διά την Γερμανική βιομηχανίαν. Ή Κίνα θέλει νά καταστή άνεξάρτητος από την Ιαπωνίαν διά τάς προμηθείας της.

Ο Κινέζος πρεσβευτής είς την Γερμανίαν έδηλωσεν διά τό Κινεζικόν έμποριον μέ την Γερμανίαν κατά τό 1978 έφθασε τά 2.700 δισεκατομμύρια μάρκα (1.5 δια. δολ.) και η Γερμανία είναι ο σημαντικότερος πελάτης της Κίνας είς την Εύρωπην.

Υπάρχουν αί δυνατότητες περαιτέρω άναπτυξεως βιομηχανικής και ιδιαιτέρως της ναυπηγικής.

Έν τα μεταξύ 58 θέσεις διά σκάφη 10 χιλ. τον. και άνω κατασκευάζονται είς δώδεκα λιμένας της Κίνας. Τινές έξ αυτών θά δύνανται νά δέχωνται σκάφη μέχρις 100 χιλ. τον. Ή έπά τάς νέας θέσεις άναφέρονται είς Τιετσίν, δύο είς Καντόνα και μία είς Σαγκάην, αύται θά δέχωνται και κοντέινερς. Αι άλλαι 52 θά δέχωνται φορτία γανθράκων, χάλυβος, σιδηρομεταλλεύματος και άλλων είς χύμα φορτίων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τά κέρδη της Π. & O.

Η Π. & O. ή μεγαλυτέρα ναυτιλιακή έταιρη της Βρετανίας άναφέρει κατακόρυφον αύξησην τών έσσδων της τό 1979. Τά πρό της φορολογίας κέρδη της έκ 38,7 έκατομ. λιρών ήσαν υπερδιπλάσια τού 1978.

Η άλλαγή αύτή της καταστάσεως παρατηρείται μόλις 18 μήνας μετά τό άνασχηματισμόν τού Διοικητικού Συμβουλίου της έταιρης, την παραίτησην τού Γενικού της Διευθυντού και την απόφασην νά περιορίσουν τά φιλόδοξα σχέδια τού θμίου άναφορικώς μέ την άναζητησην πετρελαίων και την έκμετάλλευσην υγραεριοφόρων.

Έν πάση περιπτώσει τά κέρδη προέρχονται μάλλον από την βελτίωσην της ναυλαγοράς τών μπάλων κάρριερς, παρά από την απομάκρυνση της έταιρης από τάς έξερευνήσεις πετρελαίων και άερίων είς την Βρετανίαν

Θάλασσαν και τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Η έκμετάλλευσης τών σκαφών της μεταφοράς χύδην φορτίων άπεδωσε κέρδη 13 έκατομ. λιρών τό 1979, ήσαντι ζημίας 3,7 έκατομ. λιρών τού προηγουμένου έτους.

Άλι μπορική δραστηριότητες τού θμίου, ιδιαιτέρως της θυγατρικής έταιρης «Π. & O. Φάλκο Ινκ.», ένεφάνισαν σημαντικήν βελτίωσην, από μικρόν έλλειμμα τό 1978 είς κέρδη 8,5 έκατομ. λιρών τό 1979. Έν άντιθέσει, τά κέρδη τών τακτικών γραμμών τού θμίου έμειωθησαν από 15,8 είς 12,7 έκατομ. λιρών και τών έπιβατηγών σκαφών κατά 17% περίπου.

Κατά τό τελευταίον 18μηνον της Π. & O. έξεποήσεις τάς μετοχάς της είς τό πετρελαιοφόρον κοίτασμα «Βεατρίκη» της Βορείου Θαλάσσης και έπωλησε την «Π. & O. Όιλ Κορπ.». Διά τού τρόπου αύτού η ζημίας τό άποθεματικόν της κατά 51,9 έκατομ. λιρών και ένισχυθή θίσηλογισμός τού θμίου. Άι δανειακά έποχρεώσιες έμειωθησαν κατά 100 και πλέον έκατομ. είς τά 321 έκατομ. λιρών.

Ο λόρδος Ιντακεϊτ, πρόεδρος και γενικός διευθυντής τού θμίου, ήσημεντάται της πολιτικής της άπομακρύνσεως από τάς έπιχειρήσεις πετρελαίου και άερίων ύποστηζων διά «η άποφασις νά έκποιήσουν μερικά συμφέρονται από τάς έπιχειρήσεις αύτάς συνέβαλεν είς την βελτίωσην της οικονομικής θέσεως τού θμίου».

Τό παρελθόν έτος, οι τόκοι πού άπλήρωσεν διά τάς καλής ναυλαγοράς, ήσημεντάται της πολιτικής της άπομακρύνσεως από τάς έπιχειρήσεις πετρελαίου και άερίων ύποστηζων διά «η άποφασις νά έκποιήσουν μερικά συμφέρονται από τάς έπιχειρήσεις αύτάς συνέβαλεν είς την βελτίωσην της οικονομικής θέσεως τού θμίου».

Τό παρελθόν έτος, οι τόκοι πού άπλήρωσεν διά τάς καλής ναυλαγοράς, ήσημεντάται της πολιτικής της άπομακρύνσεως από τάς έπιχειρήσεις πετρελαίου και άερίων ύποστηζων διά «η άποφασις νά έκποιήσουν μερικά συμφέρονται από τάς έπιχειρήσεις αύτάς συνέβαλεν είς την βελτίωσην της οικονομικής θέσεως τού θμίου».

Τά πλοία θά δύνανται νά ύψωσουν τήν σημαίαν της Μάν, ήσιας άσφαλώς θά άπογη μίαν νέα σημαία εύκολιάς δσον άφορά τήν φορολογίαν. Κατά άντιθέσην θμώς πρός τάς άλλας σημαίας εύκολιάς δέν θά έχη προβλήματα μέ τά συνδικάτα και τούς άσφαλτας. Αριθμός Βρετανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων ένδιαφέρονται διά τό νέον αύτην ηνολόγιον.

MONTECARLO

Η λιμενική άνεπάρκεια

Κατά τήν σχετικήν διάσκεψην διά τάς ρό—ρό τού Μοντεκάρλο έτονίσθη ή άνεπάρκεια τών λιμένων νά δεχθούν τά πλοία αύτά. Τά σούπερ ρό—ρό ζητούν οι φορτωταί. Αλλά χρεάζονται και οι σούπερ ρό—ρό λιμένες. Οι έκπρόσωποι είς την διάσκεψην της Μετζάρο και τού P & O έτονίσαν τήν άνυπα-

μίαν ώρισμένων λιμένων νά διεκπεραιώσουν ταχέως τάς φορτοεκφορτώσεις.

Ο έκπρόσωπος τού λιμένος της Κένυας έτονίσει διά είναι άδικον τούτο νά ζητήσαι άπο τά πτωχά ταμεία τών ύπανταπότων χωρών. Έδηλωσε πάντως διά είς τόν λιμένα της Μομπάσας θά δαπανήθουν 100 έκατομ. δολ.

NORVIGIA

Μπέργκεσεν — Ρέκατεν

Κατά τήν περίοδον της τελευταίας ναυτιλιακής κρίσεως, ήσημεντή μία άντιστροφή τών θέσεων τών δύο μεγαλυτέρων έφοπλιστών της Νορβηγίας. Ο συντηρητικός Μπέργκεσεν άναφέρει ρεκόρ κερδών καθ' έκαστον έτος έπι έξη συνεχή έπη, ένω ή κάποτε εύημερούσα αύτοκρατορία τού Ρέκατεν άναφέρει τήν μίαν ζημίαν μετά τήν άλλην.

Αιτία είναι η διάφορος πολιτική που άκολουθον οι δύο πλοιοκτήται είς τήν διαχείρισην τών δεξαμενοπλοίων των. Ο Μπέργκεσεν προτιμά τάς χρονοναυλώσεις μακράς περιόδου, ένω ή Ρέκατεν άπασχολεί τά σκάφη του είς τήν «σπότ».

Ο Μπέργκεσεν κατώρθωσε νά διέλθη τά έπη της κρίσεως με ίκανοποιητικά κέρδη, χάρις είς τάς καλάς χρονοναυλώσεις τών πλοίων του, πού είχεν έξασφαλίσει τήν περίοδον της καλής ναυλαγοράς. Συχνά προετίμησε νά ύποστη μικράς θυσίας διά νά άποφύγη μεγαλυτέρας ζημίας. Χαρακτηριστικόν παράδειγμα άποτελει η άγορά δύο σούπερ—τάνκερς της Σέλλ πρό έτών, είς τήν πιμάς ύψηλοτέρας της άγοράς, μέ άνταλλαγμα τήν χρονοναυλώσιν ύπο τής Σέλλ δύο νεοτεκτώνταν τάνκερς τού Μπέργκεσεν. Τά δύο άγορασθένταν σκάφη έπωληθησαν, έν συνεχεία, με ζημίαν, άλλα τά κέρδη έκ τών χρονοναυλώσεων ύπερεκάλυψαν τήν ζημίαν.

Άπο τά 27 σκάφη, πού άποτελείται σημερον τό στόλος τού Μπέργκεσεν, τά 13 είναι σούπερ τάνκερς — τά 11 χρονοναυλώμενα διά περίοδον μέ ύψηλά μισθώματα και μόνον τά δύο, άμφοτέρα δηζελοκίνητα, άπασχολούνται είς τήν «σπότ» άγοράν.

Ο Μπέργκεσεν διαθέτει, έπισης, τέσσαρα σκάφη μεταφοράς ύγροποιημένου άερίου πετρελαίων, δπαντα χρονοναυλώμενα μέ καλά μισθώματα διά μακράν περίοδον. Σκέπτεται δέ νά στραφή και είς τά τάνκερς μεταφοράς ύγροποιημένου φυσικού άερίου, άλλα δέν σκοπεύει νά προβή είς παραγγελίας χωρίς έχη έξη έξησφαλισμένην τήν χρονοναυλώσιν.

Εις τήν άντιπεραν δχθην ο Ρέκατεν, με χρέη 180 έκατομ. λιρών Αγγλίας και έλλειμμα 30 έκατομ. λιρών τό 1979, δέν έχει λόγους νά είναι εύχαριστημένος. Απασχόλων τό σύνολον τών σκαφών του είς τήν «σπότ» άγοράν τό 1973, έδεχθη σοβαρόν πλήγμα από τήν άνατιμησιν τών πετρελαίων και τήν πτώσιν τήν ναυλαγοράς και ή πορεία πρός τήν διάσωσιν άπεδείχθη μακρά και κοπιώδης.

Σήμερον τά 10 από τά 13 σούπερ — τάνκερς της έταιρης Ρέκατεν κινούνται είς τήν έλευθεραν άγοράν και δέν μή τι άλλο, καλύ-

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ

C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

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

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

Telex 57-0131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

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

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

Telex 6-07185A, Cables: COMARSHIP

πτουν τά διαχειριστικά των έξοδα, ένω πρός δετίας δύλα σχεδόν ήσαν παρωπλισμένα. Έπι πλέον, κατά τό 1979 ή άξια των έδιπλασιάθη άπό 60 εις 120 έκατομ. λιρών 'Αγγλιας.

Μολονότι υπάρχουν έμφανή σημεία βελτιώσεως της ναυλαγοράς, ή βελτίωσις αύτή είναι πολύ μικρά διά νά συμβάλλει εἰς την άναρρωσιν τού δύμιλου Ρέκστεν. Άπασχολούμενα εἰς τάς 45,1 μονάδας της κλίμακος Γουορλντσκέιλ, τά τάνκερς τού Ρέκστεν καλύπτουν μόνον τά διαχειριστικά των έξοδα. Μέλ 58,6 μονάδας θά ήδύναντο νά πληρώνουν τους τόκους των όφειλών και μέ 74,6 νά έξοφλησουν τάς ύποχρεώσεις των εις 7,5 έτη. Έάν δέ, πράγμα πού θεωρείται έντελώς άπιθανον, οι ναύλοι των σούπερ - τάνκερς φθάσουν τά W 159, ήμπορεί νά έξοφληση έντος έτους.

Ο μεγαλύτερος πιστωτής τού Ρέκστεν είναι το κρατικόν Ίνστιτούον 'Εγγυήσεων, τό όποιον έχει έγγυηθη διά 75 έκατ. λιρών 'Αγγλίας πρός κάλυψιν των δαπανών παροπλισμού και πρός άποτηρωμήν των όφειλών διά την περίοδον 1976-79, μετά την όποιαν ήλπιζετο δή ή έταιρια θά ήτο εἰς θέσιν νά άνταπεξέλθη μόνη εἰς τάς ύποχρεώσεις της.

Η πρόβλεψις δύμως αύτή άπειδείχθη έσφαλμένη και τώρα συζητάται ή παράτασις της έγγυησεως διά δύο άκμην έτη. Τί έπιφλάσσει τό μέλλον μετά την λήξιν της περίοδου αύτής παραμένει άγνωστον, άλλ' έκφράζονται φόβοι δή έντος τού 1982/83 θά σημειωθή νέα κάμψις της ναυλαγοράς και τότε δέν θά ύπάρχει τό Ίνστιτούον 'Εγγυήσεων διά νά άποφύγη την χρεωκοπίαν ο Ρέκστεν.

• • •

Ένω έγραφοντο αι σήλαι αύται, έγγνωσθή ή θάνατος τού Μπέργκεσεν, τού μεγαλύτερου Νορβηγού έφοπλιστού, εἰς 'Οσλο. Ούτος ήτο ήλικιας 87 έτων.

'Εξεποιήθησαν παρακαίρως

Η άπο τού 1973 κρατήσασα κρίσις εἰς την Ναυτιλίαν προεκάλεσε την πώλησιν 337 Νορβηγικών πλοίων, την άνεργιαν 8.500 προσώπων και τήν ζημιάν διά τούς έφοπλιστάς 2,5-5 δισεκατομ. κορωνών. Τεσαράκοντα έταιριάν ναυτιλιακά ύπερχρεώθησαν νά πωλήσουν τά σκάφη των. Έπωληθη διά τό συνολικόν ποσόν των 5 δισεκατομ. κορωνών, ένω σήμερον θά άπεφερεν ή πώλησίς των ίκτω δισεκατομ. κορωνών.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Οικολογικά Τάνκερς

Οι σοβιετικοί άνηγγειλον δτι κατασκευάζουν ένα νέον τύπον πετρελαιοφόρων, «μέσης χωρητικότητος και ηγέμενης οικολογικής άσφαλειας». Τό πρώτον σκάφος τής σειράς αύτής προγραμματίζεται νά καθελκυθή προ τού τέλους τού έτους, άπο τά ναυπηγεία τού Κέρτης έπι της Μαύρης Θαλάσσης.

Ισχυρίζονται οι Ρώσοι δτι τά τάνκερς αύτά θά είναι τά πρώτα παγκοσμίως, πού θά άνταποκρίνωνται πλήρως εἰς τάς συγχρονούς διεθνείς άπαιτησεις διά τήν προστασίαν κατά τής ρυπάνσεως. Θά έχουν χωρητικότητα 65.000 περίπου τον. d.w. και θά είναι έφωδισμένα με αυστημάτα κατά τών έκρηξεων και προλήψεως τών συγκρούσεων με έπιπλεοντα άντικείμενα.

Έν άντιθέσει πρός τήν προηγουμένην σειράν τών τάνκερς πού κατεσκευάσθησαν εἰς τά ναυπηγεία τού Κέρτης, τά νέα δεξαμενόπλοια δέν θά έχουν μόνον διπύθμενα άλλα και διπλούν κέλυφος. Διά τού τρόπου αύτού θά περιορισθή είτε τό έλαχιστον ή πιθανότης ρυπάνσεως.

Τό έρμα θά παραλαμβάνεται εἰς τόν χώρον πού θά ύπαρχη μεταξύ τών δύο κελύφων και δχι είς τάς δεξαμενάς πετρελαίου. Ούτω θά άποφεύγεται ή καθαρισμός τών δεξαμενών μετά τήν έκφόρτωσιν. Συμφώνως πρός τούς σχεδιαστάς θά ύπαρχη άποστασία δύο μέτρων μεταξύ τού έσωτερικού και τού έξωτερικού κελύφους.

Ένα άλλο πλεονέκτημα τής κατασκευής αύτής θά είναι ή εύχερης καθαρισμός τών καταλοίπων άπο τά τοιχώματα τών δεξαμενών τά όποια θά είναι λει.

Η άνακοινωσίας καταλήγει με τήν διευκρίνισην δτι τά τάνκερς τής σειράς αύτής θά δύνανται νά μεταφέρουν τέσσαρα είδη παραγώγων πετρελαίου ταυτοχρόνως. Τό πρώτον σκάφος τής σειράς θά ονομασθή «Πομπέντα» (Nikη).

ΣΟΥΗΔΙΑ

Παραγγελίαι

Είτε έξηκοντα άνερχονται τά παραγγελέντα πλοία άπο Σουηδούς έφοπλιστάς, πλέον τού ένονέ έκατομ. τόν. d.w. Τό πλείστον παρηγγέλθη εἰς τά Σουηδικά Ναυπη-

γεία.

Τέσσαρα φέρρυ τζάμπο διά λογ/σμόν τής Στένα Λάιν παρηγγέλθησαν εἰς τήν Πολωνίαν και δύο εἰς τήν Γαλλίαν. Τέσσαρα φορτηγά παραγώγων πετρελαίου τών 38 χιλ. τον. Θά κατασκευασθούν εἰς τήν Πολωνίαν διά λογ/σμόν τής «Σκανδινάβιον Τρέπτιγκ Τάνκερ Κόμπαν».

Ο δημιος Γιόχανσον παρήγγειλεν δξ τάνκερ διά τήν μεταφοράν χημικών προϊόντων, τέσσαρα τών 29 χιλ. τον. και δύο τών 8.000 τον. Θά κατασκευασθούν εἰς τά ναυπηγεία τού Κέρτης έπι της Μαύρης Θαλάσσης.

Είτε τά ναυπηγεία τού Ούεντεβάλα, τά μόδα σημειωτέον άτινα παρουσιάζουν κέρδη, κατά τό 1979, συνεφώνησαν τήν κατασκευήν δύο τάνκερς τών 80.000 τον. διά λογ/σμόν τής Κίνας. Ή παραγγελία αύτή έξαρταται άπο τήν πιθανήν δανειοδότησιν διά τήν ναυπηγησαν πλοίων προοριζομένων διά χώρας ύπανταπτύκους.

Κρατική άρωγη

Κατά τόν Σουηδόν ύπουργόν έπι τών Μεταφορών ή Κυβέρνησης άντιμετωπίζει νά ένισχυσή τάς έπενδυσεις εἰς τήν Ναυτιλίαν και νά πρωθήση οικονομικά και τεχνικά σχέδια.

Τό Κυβερνητικόν σχέδιον προβλέπει τήν παροχήν έγγυησεων διά τά ναυπηγούμενα πλοία, βελτιωμένας προθεσμίας δανειοδότησεως διά τούς παραγγέλοντας πλοία εἰς τά έθνικά ναυπηγεία, μίαν οικονομικήν άρωγην και τεχνικήν τοιαύτην. Τό σχέδιον δέν προβλέπει τήν κρατικήν πλοιοκτησίαν ούτε και έπιχορηγήσεις.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Υπέρ τήν 'Ελλάδα

Κατά τόν κ. Πάο, Πρόεδρον τής Ιντερτάνκο είς τής σχετικήν θμιλίαν του είς τό 'Εμπορικόν 'Επιμελητήριον τού Χόγκ Κόγκ είπε δτι δέν υφίστανται έμποδια διά τήν άντιμετωπίσιαν τής άναπτυξεως τών έθνικών ναυτιλιών είς τάς ύπο άναπτυξιν χώρας.

Αι συνθήκαι τής έλευθέρας ναυλαγοράς δέν έδυσχέραν τήν άναπτυξιν τών στόλων τής Κορέας, τής Σιγκαπούρης, τών Φιλιππίνων και τής Κίνας.

Υπεγράμμισεν άκομη δτι άπο άπόψεως έφοπλισμού τό Χόγκ Κόγκ τείνει νά ύπερβη τήν 'Ελλάδα, διά νά φθάση νά καταλάβη τήν δευτέραν θέσιν είς τήν ναυτιλιακήν έπιδοσιν είς τόν Κόσμον.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

PICCARD HELLAS DIVERS HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS - Tel: 4173933 - 4174963
AOH: 4523958 - 4518855 - 4514066
Tlx: 3073 PICA GR, Cable: PICCAHIOBROS

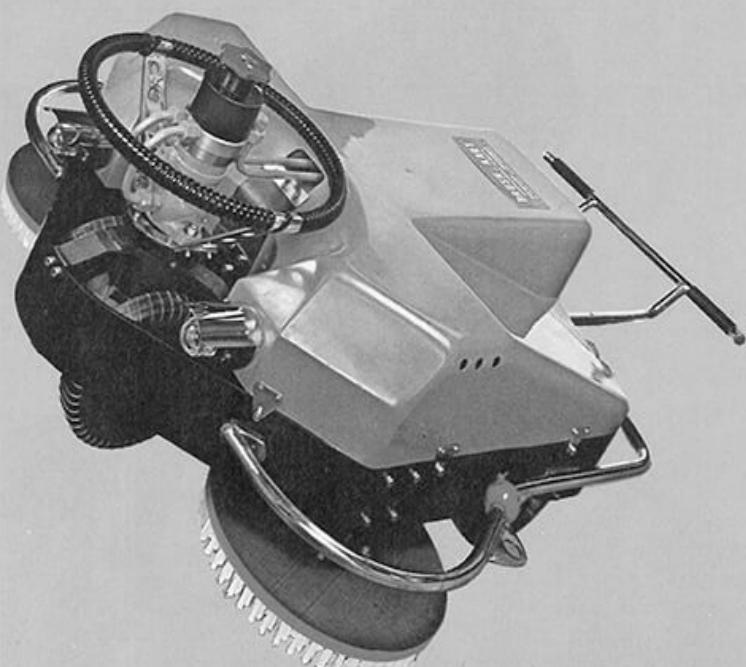
SERVICES:

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

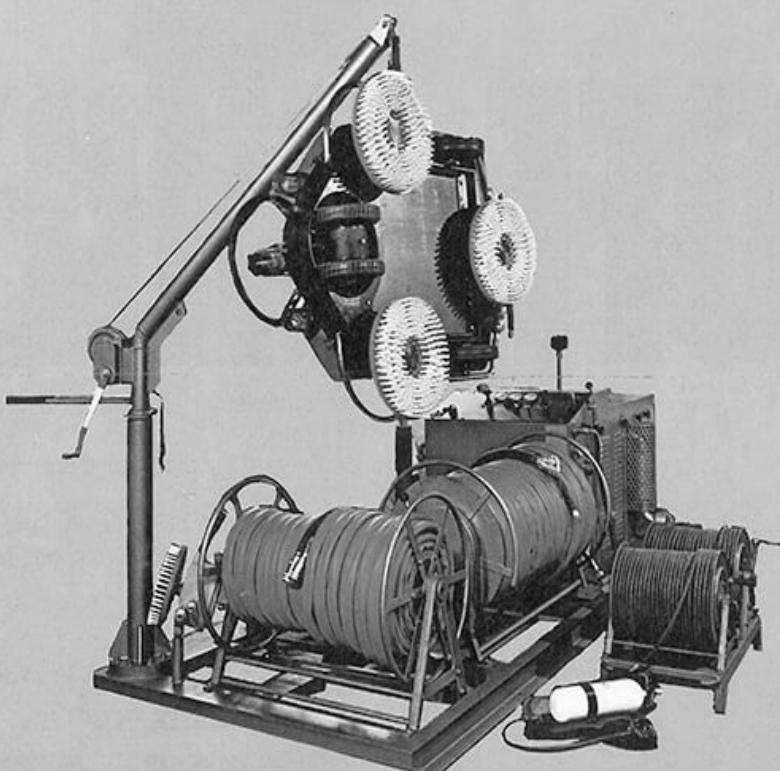
DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST

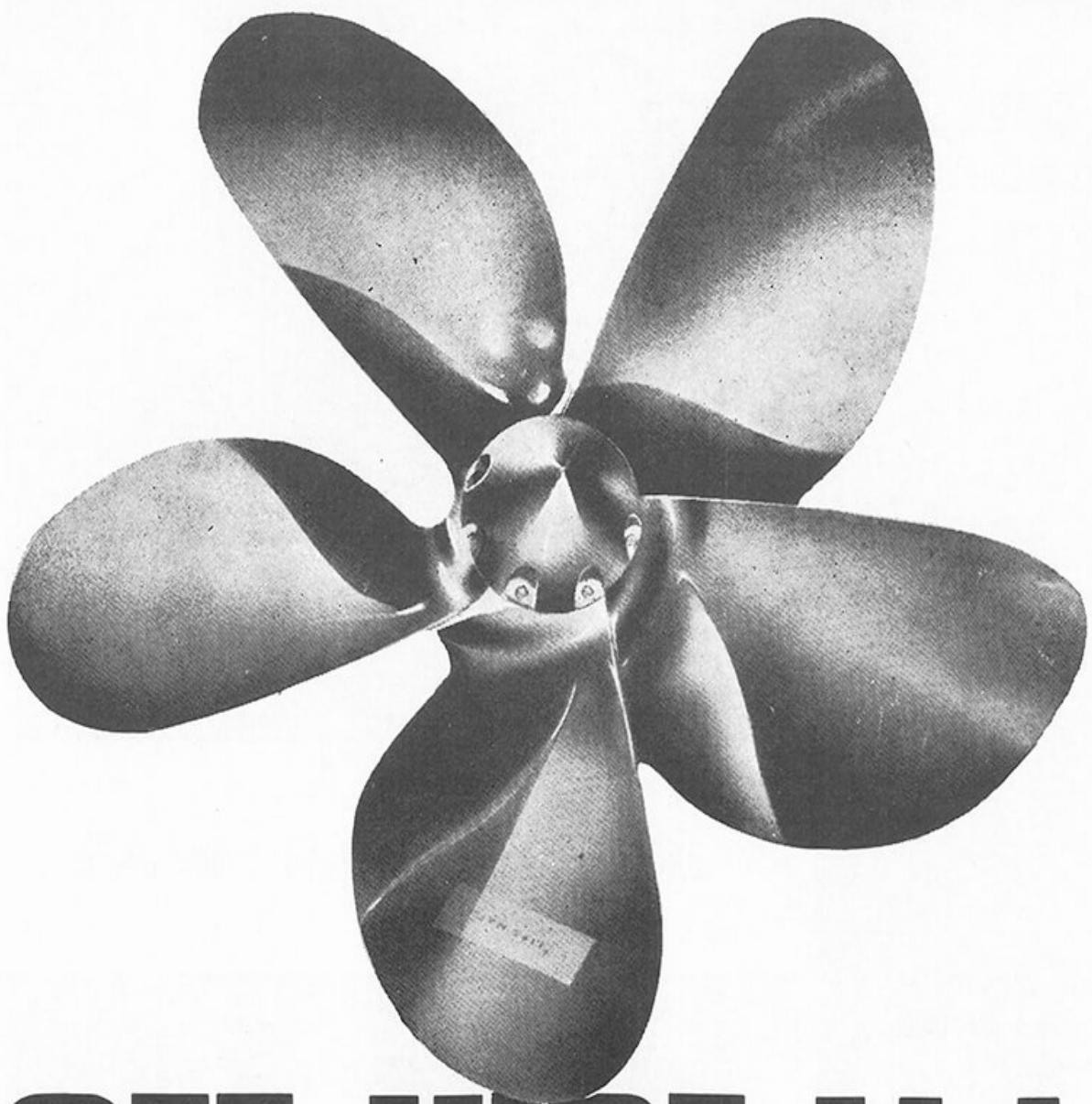
PERMANENT SERVICE
STATIONS

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



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





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 το 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον, βάσει τού δρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Πατριότικη» δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 125.947 τον. γκρός, τού 1977, άνήκον εις τήν παναμαϊκήν έταιριαν «Μούνσετ» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

2. «Ρητόρικη» μικτόν (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 77.049 τον. γκρός, τού 1971, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μουνφλάουερ» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

3. «Εθνική δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 125.947 τον. γκρός τού 1975, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μουνλάιτ» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

4. «Ρομάντικη» μικτόν (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 125.947 τον. γκρός τού 1971, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μουστόνε» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

5. «Αισιάτικη» μικτόν (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 70.481 τον. γκρός, τού 1971, άνήκον εις τήν έταιριαν «Ηστογουΐντη» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

6. «Χρυσό θη Μ. Λεμούν δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 113.780 τον. γκρός τού 1971, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σανμπήμη» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

7. «Μέλπω λεμούν δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 113.780 τον. γκρός τού 1971, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σάνφλειρ» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

8. «Ειρήνη λεμούν δεξαμενόπλιον (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 113.780 τον. γκρός τού 1972, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σανλάιτ» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

9. «Συμφνίκη» μικτόν (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 70.507 τον. γκρός, τού 1972, άνήκον εις τήν έταιριαν «Γουέστογουΐντη» (κ. Ιωάν. Συρίγος).

10. «Ακμή φορτηγόν (πρώην ισπανικόν «Sierra Jara») νεοαγορασθέν, 4.158 τον. γκρός, τού 1968, άνήκον εις τήν έταιριαν «Φέρελπις» (κ. Εμμ. Ανδριόπουλος).

11. «Αγιώρηγη» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Solomon Career») νεοαγορασθέν, 7.752 τον. γκρός τού 1964, άνήκον εις τήν έταιριαν «Μπράϊσον» (κ. Στέφ. Κολλάκης).

12. «Βικτώρια» φορτηγόν (πρώην «Ραβατ» ύπό σημαίαν Μάλτας) νεοαγορασθέν, 2.818 τον. γκρός τού 1970, άνήκον εις τήν έταιριαν «Σισίλια» (κ. Χάρης Κατῆς).

13. «Ιωνία» δεξαμενόπλιον ναυπηγούμενον 43.613 τον. γκρός, άνήκον εις τήν έταιριαν «Τάνκερ Σιτπινγκ Έντερπράζις» ('Ανδριακή ΝΕΠΕ).

14. «Κόρυτον» μπάλκ κάρριερ (πρώην ιαπωνικόν «Subaru Maru») νεοαγορασθέν, 19.134 τον. γκρός, τού 1975, άνήκον εις τήν έταιριαν «Ντέβονπορτ» (κ. Νικ. 'Αλβέρτης).

15. «Πτά Βέλη» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν «Corona») νεοαγορασθέν, 16.301 τον. γκρός, τού 1966, άνήκον εις τήν

— Γύρω τῶν 250.00 λιρῶν ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον άγγλικόν φορτηγόν «Arlington» 3.894 τον. γκρός, 5.720 τον. d.w. τοῦ 1957.

— Εις συμφέροντα "Απω 'Ανατολής" έπωλήθη ύπό τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως τό μπάλκ κάρριερ «Χίος Κάπταιν» 11.824 τον. γκρός, 21.546 τον. d.w. τοῦ 1970. Τιμή 5,5 έκατον. δολλαρίων.

— 'Αντι ποσού γύρω τῶν ΔΜ 9.500.000 ύπό τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Weser» 13.762 τον. γκρός, 23.680 τον. d.w. τοῦ 1966.

— 'Επωλήθη εἰς άγοραστάς "Απω 'Ανατολής" εἰς τά δολ. 7.800.000 τό μπάλκ κάρριερ «Μίνωρις Χουπι» 35.724 τον. γκρός, 70.536 τον. d.w. τοῦ 1966.

— 'Ηγοράσθη, ώς έγνωσθη παρ' 'Ελλήνων τό δηζελοκίνητον, λιβεριανόν δεξαμενόπλοιον «Oscor Sun» 16.745 τον. γκρός 29.144 τον. d.w. τοῦ 1974 γύρω τῶν 16.400.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη, ύπό τήν προϋπόθεσιν έπιθεωρήσεως, εἰς τά δολ. 2,7 έκατομμύρια τό αύτοκινητοφόρον μπάλκ κάρριερ «Náoussa» 11.033 τον. γκρός, 18.157 τον. d.w. τοῦ 1962.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μεταλλοφόρον «World Emblem» 16.677 τον. γκρός, 45.826 τον. d.w. τοῦ 1966 ήγοράσθη γύρω τῶν δολ. 4.500.000.

— 'Αντι 5,5 έκατον. δολλαρίων ήγοράσθη τό δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Star Taro» 16.694 τον. γκρός, 25.654 τον. d.w. τοῦ 1965 μέ μηχανάς Σουλτζερ 9.600 ίππων.

— Τά κυπριακά φορτηγά «Ντάντη» 6.977 τον. γκρός, 9.033 τον. d.w. καὶ «Λήντζ» 7.012 τον. γκρός, 8.994 τον. d.w. τοῦ 1961 έπωλήθησαν εἰς έτερα έλληνικά συμφέροντα ἀντί δολ. 2.350.000 συνολικώς.

— Μεταξύ έλληνών έπωλήθη έπίσης τό κυπριακόν μπάλκ κάρριερ «Χρυσαλίς» 12.074 τον. γκρός, 18.009 τον. d.w. τοῦ 1965. Τιμή 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Εἰς τά 4,5 έκατομ. δολλαρίων μέ τετραετές μπέρδηπούστοις τούτη την ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων τού Καναδά τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν δεξαμενόπλοιον «Fiona M.» 15.940 τον. γκρός, 26.468 τον. d.w. τοῦ 1958.

— 'Ηγοράσθη ἀντί δολ. 1.500.000 τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν φορτηγόν «Newport» 8.750 τον. γκρός, 13.310 τον. d.w. τοῦ 1960.

— Τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Grand Justice» 10.329 τον. γκρός, 17.238 τον. d.w. τοῦ 1967 ήγοράσθη γύρω τῶν 4.000.000 δολλαρίων.

— 'Επωλήθη εἰς Εύρωπαίους άγοραστάς καὶ παρεδόθη εἰς Πειραιά τό ύπερωκεάνιον «Ιταλίς» 26.485 τον. d.w., 12.886 τον. γκρός τοῦ 1940. Οι νέοι πλοιοκτήται θά χρησιμοποιήσουν τό σκάφος ώς πλωτὸν ξενοδοχεῖον εἰς ένα Αφρικανικόν λιμένα.

— 'Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τό δηζελοκίνητον ισπανικόν φορτηγόν «Sierra Jara» 4.259 τον. γκρός, 6.386 τον. d.w. τοῦ 1968. Μετωνυμάθη τό «Άκμη» καὶ υψώσε τήν κυανόλευκον.

έταιριαν «Ζηνοβία» (κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνης).

16. «Αιρηνά Ζεάλη» μπάλκ κάρριερ (πρώην νορβηγικόν «Leal») νεοαγορασθέν 15.542 τον. γκρός, τοῦ 1968, άνηκον εις τήν έταιριαν «Καμινάκι» (κ. Παντ. Εύθυμηδης).

17. «Γκραίτιαν Σπίριτ» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανόν ύπό τό αύτό δνομα) 22.992 τον. γκρός τοῦ 1970, άνηκον εις τήν έταιριαν «Σάπ Πέντρο» (κ. Θεόδ. Κολούρης).

18. «Τζέιν ΙΙ», SD14 ναυπηγούμενον, 9.100 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Κατερίνα Δέλτα» (κ. Θωμ. Δεμερής).

19. «Μέιτζορ Μπαλίζ» μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον εις Βραζιλίαν, 15.573 τον. γκρός, άνηκον εις τήν έταιριαν «Ιντερνασιοναλ Τράπτη» (κ. Σπυρ. Μηνάς).

Τοῖς μετρητοῖς

Τό παραγγελθέν εις τά ναυπηγεία Σανογιάσου μπάλκ κάρριερ τῶν 40.000 τον. διά λογαριασμόν τού κ. Ε. Π. Νομικοῦ θά στοιχίση 4.300 έκατομ. γιέν, τά όποια θά καταβληθούν τοῖς μετρητοῖς ἀμα τά παραδόσει τοῦ σκάφους τόν Ίουνιον τοῦ 1982.

Νέον κρουαζιερόπλοιον

Έγκριθηκαν οι δροι έγγραφής εις τά έλληνικά νηολόγια τού ναυπηγούμενον εις τά δάνικά ναυπηγεία HELSINGOR VAERFT A/S ύπ' αι 421 δηζελοκίνητον έπιβατηγού σκάφους, κ.ο.χ. 20.000, τής λιβεριανής έταιριας LIDO MARITIME INC., ή όποια έκπροσωπεῖται ἀπό τόν κ. Περικλή Παναγόπουλο.

Τό σκάφος κατά τήν νηολόγησήν του θά όνομασθε «ΡΟΓΙΑΛ ΟΝΤΥΖΥ».

Άγοραπλωτοίσι

Τό δηζελοκίνητον γαλλικόν δεξαμενόπλοιον «Ariegue» 10.933 τον. γκρός, 18.471 τον. d.w. τοῦ 1954 ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων γύρω τῶν δολ. 1.300.000.

— 'Επωλήθη εἰς τό δηζελοκίνητον φορτηγόν «Αρτεμίς» 15.781 τον. γκρός, 23.521 τον. d.w. τοῦ 1962.

When you reach Thessaloniki remember Alexander

ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N.M. SAMARAS

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

19. Kountouriotoy Str.,
Thessaloniki
Telex: 41 2611 AST
Tel.: 525850 — 536577
Cables: ALEXSHIP

19. Kountouriotoy Str.,
Thessaloniki
Telex: 41 2611 AST
Tel.: 525850 — 536577
Cables: ALEXSHIP

— Τό δηζελοκίνητον νοτιοαφρικανικόν φορτηγόν «Indiza» 1.226 τον. γκρός, 1.859 τον. d.w. τού 1959 ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Σταύρος Κ.».

— Έπωλήθη εἰς σαουδαραβικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη τό φορτηγόν «Nikolaos» 3.495 τον. γκρός τού 1954. Μετωνυμάσθη «Reefer Star».

— Έπωλήθη ἐπίσης τό φορτηγόν «Tatrina» 6.316 τον. γκρός, τού 1961 εἰς έλβετικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Schloss Tarasg».

— Ήγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Χρήστος Στ. Αραπάκης» τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Man Hing» 9.346 τον. γκρός τού 1961. Ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

— Ήγοράσθη ἐπίσης τό δηζελοκίνητον παναμαϊκόν φορτηγόν «Blue Marlin» 3.640 τον. γκρός, 7.184 τον. d.w. τού 1951. Μετωνυμάσθη «Ιντεραμίσιτο». Ύψωσε τήν κυανόλευκον.

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρελήφθη τό άγορασθέν, παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «George Runs» 13.858 τον. γκρός τού 1967 καὶ μετωνυμάσθη «Κάπταιν Βενιάμης». Σημαία Ελληνική.

— Παρελήφθη, μετωνυμάσθη «Καρολίνα» καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Holstenkoog» 5.681 τον. γκρός τού 1966.

— Εἰς «Ντέκα Κόνκορντ» μετωνυμάσθη τό παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Mipo» 13.553 τον. γκρός, τού 1968 καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό άγορασθέν παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Sun Plum» 6.235 τον. γκρός τού 1970 παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Νότα Κ.». Σημαία Ελληνική.

— Μετωνυμάσθη «Σπιλιός» καὶ ύψωσε τήν Ελληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν, ύπό σημαίαν Σιγκαπούρης μπάλκ κάρριερ «Konkordia» 15.841 τον. γκρός, τού 1967.

— Παρελήφθη, ύψωσε τήν κυανόλευκον καὶ παρέμεινεν ύπό τό αὐτό δόνομα τό άγορασθέν άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Mediterranean Carrier» 14.483 τον. γκρός, τού 1962.

— Τό άγορασθέν νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Lista» 16.973 τον. γκρός τού 1970, παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Άλταιρ». Σημαία Ελληνική.

— Εἰς «Αντώνιος» μετωνυμάσθη καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Brewester» 9.843 τον. γκρός τού 1967.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν iαπωνικόν φορτηγόν «Yushin Maru» 2.995 τον. γκρός τού 1969 καὶ μετωνυμάσθη «Ρέντ Σή». Σημαία Ελληνική.

— Παρελήφθη, μετωνυμάσθη «Γκούντ Ο-σεαν» καὶ ύψωσε τήν έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Sohlolt» 21.388 τον. γκρός, τού 1966.

— Μετωνυμάσθη «Τζών Κ.» καὶ ύψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν iαπωνικόν φορτηγόν «Chiqui» 5.303 τον. γκρός τού 1972.

— Παρεδόθη εἰς τούς άγοραστάς του τό πωληθέν φορτηγόν «Πίτρια Στάρ» 9.350 τον.

γκρός τού 1973. Μετωνυμάσθη «Rizcum Hong Kong». Σημαία Ελληνική.

— Παρελήφθη τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Bulwark» 2.911 τον. γκρός τού 1963 καὶ μετωνυμάσθη «Ματίνα». Σημαία Ελληνική.

Μετονομασία

Τό λιβεριανόν μικτόν σκάφος «Αίτζιαν Άιλαντ» 57.802 τον. γκρός τού 1972 μετωνυμάσθη «Πεντέλη».

— Εἰς «Γιουρόπιαν Μάστερ» μετωνυμάσθη τό μπάλκ κάρριερ «Σέστος Μπαΐη» 16.561 τον. γκρός τού 1961.

— Μετωνυμάσθη «Λεβάντε Κ.», τό φορτηγόν «Τίνα Λεντούδη» 11.621 τον. γκρός τού 1961.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Μελέτει ΙΙ» 9.269 τον. γκρός τού 1963 μετωνυμάσθη «Βίτα Μπάλκ».

Αι διαλύσεις

Έπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν τό φορτηγόν «Τόφαλος Γ.» 7.902 τον. γκρός τού 1951.

— Α' Ντί δολ. 210 κατά τον. έλ. έκτοπισματος έπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν τό φορτηγόν «Νέστωρ Γκλόρυ» 6.527 τον. γκρός τού 1957.

— Διαλυτάι τού Χόγκ Κόγκ ήγόρασαν γύρω τών δολ. 170 κατά τον. έλ. έκτοπισματος τό φορτηγόν «Κρόνος» 3.526 τον. γκρός τού 1947.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν παρελθόντα «Απρίλιον υπεγράφησαν εἰς τό ΝΑΤ συμβάσεις άσφαλίσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας ύπό ένας σημαίας:

— «Οσεαν Μπρήζ», λιβεριανόν, 53.460 τον. γκρός, άπο 1.280, έκπρόσωπος κ. Νικ. Πίττας.

— «Ολύμπικ Ραίνυμπου», λιβεριανόν, 47.344 τον. γκρός, άπο 8.1.80, έκπρόσωποι κ. κ. Κάρπου καὶ Αρτεμίου.

— «Μάδερ Φλόρα», κυπριακόν, 989 τον. γκρός, άπο 23.2.80, έκπρόσωπος κ. Μαρ. Δαρζέντας.

— «Ράμπη Μπαΐη 2», παναμαϊκόν, 32.023 τον. γκρός, άπο 8.1.80, έκπρόσωπος κ. Ιωάν. Λάτσης.

— «Φρατζέσκος Μ.», κυπριακόν, 9.909 τον. γκρός, άπο 21.12.79, έκπρόσωπος κ. Ραφ. Μελάχρονός.

Νέα όργανηκή σύνθεσις διά τά Ακτοπλοϊκά καὶ Μεσογειακά

Νέα όργανηκή σύνθεσις πληρώματος καθωρίσθηκε με Π.Δ. διά τά φορτηγά πλοία χωρητικότητος 500.01 - 3.000 κόρων. Συγκεκριμένων, τό ύπ' άριθ. 404 Π.Δ., τό όποιον έδημοσιεύθη εἰς τό ΦΕΚ 111Α/9.5.80, προβλέπει τήν κατωτέρω σύνθεσιν διά τά πλοία τής άνωτέρω κατηγορίας:

● Προσωπικόν καταστρώματος:

— Πλοία 500.01 - 1.000 κόρων Β' πλοιάρχος, Γ' πλοιάρχος, ναύκληρος καὶ τρεῖς ναύτες, σύνολον έξι.

— Πλοία 1.000.01 - 2.000 κόρων Α' πλοιάρχος, ένας άντλιωρός, άφαιρουμένου τού ναυτόπαιδος έφ' δύον προβλέπεται.

— Είναι δύκιμος πλοιάρχος, ναύκληρος καὶ τέσσερις ναύτες, σύνολον έκτω.

— Πλοία 2.000.01 - 3.000 κόρων Α' πλοιάρχος, Β' πλοιάρχος, Γ' πλοιάρχος, ναύκληρος, τέσσερις ναύτες καὶ ένας ναυτόπαιδος σύνολον έννεα.

— Πλοία έπεκτείνοντα τούς πλόας των έκτος τών περιοχών Μεσογείου, Εύξεινου, Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ λιμένων Πορτογαλίας καὶ Μαρόκου ύποχρεούνται εἰς τήν πρόσληψιν καὶ δευτέρου άξιωματικού καταστρώματος άντι δοκίμου.

● Προσωπικόν μηχανής:

Πλοία κινούμενα δι' άτμου ισχύος μέχρι 1.000 BHP Γ' μηχανικός, άρχιθερμαστής καὶ τρεῖς θερμαστές, σύνολον πέντε.

— Πλοία μέ διάμοιχανή ισχύος 1.001 - 2.000 BHP Β' μηχανικός, Γ' μηχανικός, άρχιθερμαστής καὶ τρεῖς θερμαστές, σύνολον έξι.

— Πλοία μέ διάμοιχανή ισχύος 2.0001 καὶ δάνω BHP Α' μηχανικός, Β' μηχανικός, Γ' μηχανικός, δύκιμος μηχανικός, άρχιθερμαστής καὶ τρεῖς θερμαστές, σύνολον έκτω.

— Πλοία μέ μηχανάς έσωτερικής καύσεως ισχύος μέχρι 750 BHP Α' μηχανοδηγός, Β' μηχανοδηγός καὶ καθαριστής ή μαθητευόμενος μηχανής, σύνολον τρείς.

— Πλοία μέ μηχανάς έσωτερικής καύσεως ισχύος άπο 751 - 1.000 BHP Γ' μηχανικός, Α' μηχανοδηγός, Β' μηχανοδηγός, σύνολον τρείς.

— Πλοία μέ μηχανάς έσωτερικής καύσεως ισχύος 2.001 - 2.000 BHP Β' μηχανικός, Γ' μηχανικός, δύκιμος μηχανικός, άρχιθερμαστής καὶ τρεῖς θερμαστές, σύνολον έκτω.

— Πλοία μέ μηχανάς έσωτερικής καύσεως ισχύος 2.001 - 3.000 BHP Α' μηχανικός, Β' μηχανικός, Γ' μηχανικός, δύκιμος μηχανικός, άρχιθερμαστής καὶ καθαριστής ή μαθητευόμενος μηχανής, σύνολον πέντε.

— Πλοία μέ μηχανάς έσωτερικής καύσεως ισχύος 3.000 BHP καὶ δάνω Α' μηχανικός, Β' μηχανικός, Γ' μηχανικός, δύκιμος μηχανής, άρχιθερμαστής καὶ τρεῖς θερμαστές, σύνολον έξι.

● Προσωπικόν γενικών ύπηρεσιών:

— Πλοία μέχρι 1.000 κόρων, ένα μάγειρος.

— Πλοία 1.001 - 3.000 κόρων μάγειρος καὶ θαλαμηπόλος, σύνολον δύο.

— Εἰς πλοία χωρητικότητος δάνω τών 1.600 κόρων ραδιοτηλεγραφήτης Β'.

— Εἰς δηζελοκίνητα πλοία δάνω τών 2.000 κόρων πού φέρουν βοηθητικόν άτμολεβήτη προστίθεται ένας θερμαστής έφ' δύον διαθέτουν άτμοκίνητα βαρούλκα.

— Εἰς δεξαμενόπλοια δάνω άντλιωρός, άφαιρουμένου τού ναυτόπαιδος έφ' δύον προβλέπεται.

— Εἰς πλοία κάτω τών 1.000 κόρων ένα άπο τού μέλη τού πληρώματος πρέπει νά έχει πτυχίον ραδιοτηλεφωνίας.

Άναμρόφωσις Ναυλολογίου

Συγκροτήθηκε στό ύπουργειο Ναυτιλίας έπιπροπή γιά τήν άναμρόφωση τού ισχύοντος ναυλολογίου έπιβατών καὶ όχημάτων, κυρίων — δευτερευόσυνων καὶ ένιώταπον δρομολογιακών γραμμών.

Η έπιπροπή μετά τήν μελέτη καὶ τήν άναμρόφωση τού ισχύοντος ναυλολογίου θά ύποβαλει στό ύπουργειο συγκεκριμένες καὶ αίτιολογημένες προτάσεις πρός έγκριση άπο τόν κ. Υπουργό Ναυτιλίας.

Η έπιπροπή πού συγκροτήθηκε μέ απόφαση τού ύπουργού Ναυτιλίας άποτελείται έκ τών:

— Διευθυντού 'Ακτοπλοίας πλωτάρχου Λ.Σ. κ. Γ. Γιαννόπουλον Υ.Ε.Ν.

— Μιχ. Προύκακη καὶ Γερ. Στρίντζη έκ προσώπων τής 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοίων Ε/Γ Πλοίων, γιά τίς κύριες καὶ δευτερεύουσες γραμμές άντιστοίχως, μέ άνταρητέως τούς κ.κ. Βασ. Αγαπητό καὶ Χαρ. Στελλάκη.

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO
Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

**CITY OF RHODOS TO NEO POLYTELES
KROYAZIEROPOLOIO TON KYKLADIKON KROYAZIERON**



'Η έπαναυτολόγηση των συνταξιούχων ναυτικών

Προωθεῖται πρός έκτελεση ή άποφαση τού 'Υπουργού Ναυτιλίας μέ την όποια παρέχεται τό δικαίωμα έπαναυτολογήσεως γιά μά τριετία των ναυτικών πού βγήκαν στήν σύνταξη μέχρι τίς 31.3.80.

Η σχετική άποφαση πού κοινοποιήθηκε στό NAT, τίς Λιμενικές Αρχές καί τίς 'Εφοπλιστικές καί Ναυτεργατικές 'Ενώσεις έχει ώς έξη:

1. Έπιτρέπουμε εἰς τούς λόγω γήρατος συνταξιοδοτηθέντας ύπό τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου ναυτικών μέχρι 31.3.80 όπως επί μίαν τριετίαν από τής δημοσιεύσεως τής παρούσης έπαναλάβουν τό ναυτικόν έπαγγελμα, έφ' δοσον ηθελον κριθή ικανοί πρός τούτο ύπό τής Πρωτοβαθμίου 'Υγειονομικής Επιτροπής τού NAT.

2. Τό δικαίωμα τούτο παρέχεται εἰς τούς κατόχους άποδεικτικού ναυτικής ικανότητος τών κάτωθι ειδικοτήτων:

Πλοιάρχων EN, Μηχανικών EN, Ραδιοτηλεγραφιτών EN, Κυβερνήτων, Φροντιστών, Μαγείρων, Ναυτών, Θαλαμηπόλων EN.

3. Οι ούτω κρινόμενοι ικανοί δύνανται νά ναυτολογούνται αποκλειστικώς εἰς θέσεις καί ειδικότητας, διά τάς όποιας κατέχουν τά άντιστοιχα άποδεικτικά ναυτικής ικανότητος έκτος:

α) Τών κατόχων διπλώματος Πλοιάρχου οι όποιοι δέν δύνανται νά πλοιαρχεύσουν οιουδήποτε πλοίου, άλλα νά ναυτολογούνται μέχρι καί τού βαθμού Μαγείρου Α' τάξεως.

β) Τών κατόχων πτυχίου 'Αρχιμαγείρου Ε/Γ πλοίων οι όποιοι δύνανται νά ναυτολογούνται μέχρι καί τού βαθμού Μαγείρου Α' τάξεως.

γ) Τών κατόχων πτυχίου Κυβερνήτου οι όποιοι δέν δύνανται νά ναυτολογούνται ώς Κυβερνήται έφ' δοσον προσφέρονται διά τήν θέσιν αύτήν προσοντούχοι Κυβερνήται ένν ένεργεια.

4. 'Η ύπό τάς άνωτέρω προϋποθέσεις έπαναψή τού ναυτικού έπαγγελματος ύπό τών συνταξιούχων δέν συνεπάγεται τήν διακοπήν τής εἰς αύτούς καταβαλλομένης ύπό τού NAT συντάξεως.

5. 'Η ύπό τών συνταξιούχων κτωμένη θαλασσία υπήρεσία διά τήν όποιαν καταβάλλονται δλαι αί βαρύνουσαι τής ιδίους καί τούς πλοιοκτήτας προβλεπόμεναι εισφοράι καί κρατήσεις προσμετράται εἰς τήν δλην θαλασσίαν υπήρεσίαν αύτών καί λαμβάνονται ύπ' δημει κατά τόν έπανυπολογισμόν διά τήν έπαξησην τής συντάξεως καί τής έφ' δημει παροχής έκ τών Ταμείων Προνοίας 'Εμπορικού Ναυτικού, αποκλειστικώς καί μόνον εἰς τήν περίπτωσιν κατά τήν όποιαν άθροιστικώς λαμβανομένη άνερχεται εἰς δέκα όκτω (18) τουλαχίστον μήνας, καί έχει άποκτηθεί έντος τριετίας κατ' άνωτάνων δριον άπό τής ύπ' αύτών έπαναλήψεως τού ναυτικού έπαγγελματος.

6. 'Εν περιπτώσει άτυχήματος κατά τήν διάρκειαν τής ναυτολογήσεως του ό ναυτολογηθείς κατά τά άνωτέρω συνταξιούχος λαμβάνει κατά τήν ιδίαν αύτού έπιλογήν σύνταξιν άτυχήματος.

7. Εἰς τόν προτιθέμενον δημοσιεύεται τό ναυτικόν έπαγγελμα συνταξιούχον άποδίζεται άπό τού NAT τό ναυτικόν φυλλάδιον. 'Επ' αύτού καί πρό τής έπιδοτησήσως του άναγράφεται διά κεφαλαίων γραμμάτων ή ένδειξη «ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ» μνημονεύεται δέ έν συνεχεία ή άποφασις τής 'Υγειονομικής Ε-

Τήν Τετάρτη 7 Μαΐου τό βράδυ, στήν προβλήτη Βασιλέως Κωνσταντίνου στό λιμάνι τού Πειραιά δόθηκε άπό της Κυκλαδικές κρουαζιέρες τών άδελφών Κυρτάτα δεξιώση πάνω στό νέο πολυτελές κρουαζιέροπλοιο τής έταιρίας «CITY OF RHODOS» στήν όποια παρέστησαν πάνω άπο 1.500 προσκεκλημένοι πού έθαμσαν τήν πολυτέλεια καί τίς συγχρονες άνεσεις τού σκάφους.

Τό «CITY OF RHODOS» πού δίκαια χαρακτηρίστηκε σάν τό πιό σύγχρονο πλωτό παλάτι, είναι έκτοπιάματος 8.000 τόννων καί ταχύτητος 18 μιλίων τήν ώρα, διαθέτει 2 σαλόνια - μία μεγάλη τραπεζαρία - 3 μεγάλες αίθουσες - 2 BAR - Βιβλιοθήκη - κομμωτήριο - φωτογραφείο - DUTY FREE SHOP - Ορχήστρα - DISCOTHEQUE - SWIMMING POOL - είναι FULLY AIR CONDITIONED - μεταφέρει 507 έπιβάτες σέ σουίτες - μονόκλινες καί δίκλινες έξωτερικές καμπίνες μέ δλες τίς σύγχρονες άνεσεις.

Κατά τήν δεξιώση, ιδιαίτερη έντυπωση δημιουργήσεις ή έμπνευσμένη όμιλια τού έκ τών πλοιοκτητών κ. 'Ανδρέα Κυρτάτα, πού μέ άπλοτη άλλα καί σαφήνεια περιέγραψε τά συγκριμένα στοιχεία τής μεγάλης προσφοράς τού «CITY OF RHODOS» στήν έθνική μας οικονομία.

Η άνακατασκευή τού πλοίου, έγινε στήν 'Ελλάδα, καί έμπασαν γι' αύτήν στή χώρα συνάλλαγμα 5.000.000 δολλάρια, δσο στοίχισε ή έργασία αύτη.

Τό «CITY OF RHODOS» άπό τίς 9 Μαΐου άρχισε νά πραγματοποιεῖ, μέ βάση τόν Πειραιά, τριήμερες καί τετραήμερες κρουαζιέρες. Κάθε Παρασκευή γιά Μύκονο - Ρόδο - Ήράκλειο - Σαντορίνη - Πειραιά καί κάθε Δευτέρα γιά Μύκονο - Κουσάντασι - Πάτμο - Ρόδο - Ήράκλειο - Σαντορίνη - Πειραιά.

πιτροπής δυνάμει τής όποιας έκριθη ούτος ίκανός, δημοσιεύεται τό ναυτικόν έπαγγελμα καθώς καί ή ειδικός περιορισμός τής παρ. 3 έφ' δοσον πρόκειται περι προσωπικού καταστρώματος ή άρχιμαγείρων.

8. 'Εφιστάται ή προσοχή τών Λιμενικών ή Προξενικών 'Αρχών καί τών Πλοιάρχων τών πλοίων έπι της πρήσεως τών έπιβαλλομένων διά τής παρούσης περιορισμών ώς καί τής άπαγορεύσεως ναυτολογήσεως εἰς ώρασμένας θέσεις. 'Η κατά παράβασιν τών έν τή παρούση άποφάσει τιθεμένων προϋποθέσεων συνεπάγεται τήν άπολυσιν έκ τού πλοίου τού ούτω ναυτολογηθέντος συνταξιούχου καί τήν μή άναγνώρισιν καί προσμέτρησιν τής ύπ' αύτού κτηθείσης ύπηρεσίας, έν τώ συνόλω της έστω καί άν πληρούνται αί πρός τούτο προϋποθέσεις τής παραγράφου 5 τής παρούσης.

9. 'Η παρούσα έχουσα προσωρινόν χαρακτήρα δύνανται νά άνακληθή όποτεδήποτε διά νεωτέρας άποφάσεως.

Tά συχνά άτυχήματα

Τό Διεθνές Ναυτικόν 'Επιμελητηρίου έξεφρασ τήν άνησκτήν του διά τήν αύξηθεισαν άπωλειαν δεξαμενοπλοίων καί άπεφάσισε τήν έπιεγουσαν μελέτην τών σχετικών άτυχήματων.

Τό 'Επιμελητηρίου άντιπροσωπεύει τά δύο τρίτα τού παγκοσμίου τοννάζ.

Τά έλευθεράς νηολογήσεως πλοία απέτε-

λεσαν άντικείμενον συζητήσεως καί κατά δήλωσιν τού Προέδρου τού 'Επιμελητηρίου «ή έλαστικότης είναι τό κύριον στοιχείον τής διαχειρίσεως τών πλοίων καί τά άνοικτά νηλόγια άντιμετώπιζαν άκριβώς αύτήν». Καί έτοιμοις:

Τά πλείστα τών μελών διακατέχονται άπό τήν άντιληψιν δτι «ή κατάργησις τών έλευθερων νηολογίων δέν θά συμβάλη εις τήν έξαλειψιν άπό τάς θαλάσσας τών ύποσυντηρουμένων πλοίων».

Πρός τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας

ΘΕΜΑ: «Καύσιμα έπαγγελματικών τουριστικών σκαφών άνεξαρτήτων κρουαζιέρων»

Διά τής άπό 25.4.80 άποφάσεως τής Κυκλαδικής Οίκονομικής 'Επιτροπής, καθώρισθησαν οι δροι χορηγήσεως καυσίμων καί ειδικώτερον διά τά κρουαζιέροπλοια όργανων πλούσιων κρουαζιέρων, εις τά όποια χορηγούνται καύσιμα άνεξαρτήτως χρονικής περιόδου εις τιμάς κόστους προσημένες κατά 10% καί πληρωτέας εις συνάλλαγμα.

Κατόπιν τής ώς δν άποφάσεως, έχομεν τήν τιμή θέτοντες ύπ' όψιν ύμων, δτι είς τόν θαλάσσιον τουρισμόν τής χώρας μας, ύπάρχουν δύο κατηγορίαι κρουαζιέροπλοιών τά πλοία τών όργανων πλούσιων, ώς προελέχθη κρουαζιέρων άφ' ένός καί τά τών άνεξαρτήτων τοιούτων άφ' έτέρου, φρονούμεν δτι δι. καιον είναι δημοσιεύεται τής έπιεγουσαν μελέτην τών σχετικών άτυχήματων.

φασιν περιληφθούν και τά έπαγγελματικά τουριστικά σκάφη τών άνεξαρτήτων κρουαζιέρων, τά όποια είναι κι αύτά σημαντικώς συναλλαγματούρα, δεδομένου όλωστε διτή συνολική ποσότης καυσίμων δι' όλοκληρον την τουριστική περίοδο είναι τής τάξεως τών 8.000 περίπου τόννων διά τό σύνολον τών σκαφών τής κατηγορίας ταύτης.

Συνηγορούμεν έκθυμως ύπερ τής ικανοποίησεως τού εύλογου και δικαίου τούτου αιτήματος τού Σωματείου 'Ιδιοκτήτων Έπαγγελματικών Θαλαμηγών διά τήν χορήγησιν καυσίμων και είς τά πλοιά τών άνεξαρτήτων κρουαζιέρων δι' όλοκληρον την τουριστική περίοδον είς τιμάς κόστους προσημένας κατά 10% και πληρωτέας είς συνάλλαγμα, τό όποιον θά εισάγουν τά πλοιά τάυτα έκ τής έκμεταλλεύσεως των, με τάς έντευθεν εύμενεις έπιπτωσεις διά τήν έθνικήν Οικονομίαν τής χώρας μας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ

Τό κόστος τοῦ πλοίου

Ο ήμετερος δόκτωρ Μεταξάς, καθηγητής εἰς τό 'Ηλιγκ Κόλλετζ τοῦ Λονδίνου θά είναι ό ύπευθυνος διά τήν διεύθυνσιν τοῦ σχεδίου, τού ἀναφερούμενου εἰς τά θέματα τῆς Ναυτιλίας. Τό κόστος διαχειρίσεως τοῦ πλοίου θά είναι τό πολύπλευρον, πράγματι, θέμα, όπερ έν πλάτει θέλει άναπτυχθή, κατά τάς σχετικάς συζητήσεις.

Εις τόν Νηογνώμονα «Βέριτας»

Η διάσκεψις τού Νηογνώμονος «Βέριτας» θά λάβῃ χώραν τήν 15ην Μαΐου εἰς τό Γιώτικ Κλάμπ τού Πειραιώς.

Μετά τήν άναπτυξιν και συζητήσιν ἐπί τεχνικών θεμάτων τῆς Ναυτιλίας θά ἐπακολουθήσῃ φωφοφορία διά τήν άνανέωσιν τοῦ ένος τρίτου τών μελών τοῦ τοπικού Συμβουλίου και ἐν συνεχείᾳ κοκτέιλ πάρτυ.

Mia περιπέτεια

'Από τό «Λλόϋδ 'Ανβερσού» τής 30ης Απρίλιου παραλαμβάνομεν τήν κάτωθι εἰδησίν:

«Πλέον τῶν 170 τουριστῶν — τό πλείστον 'Αμερικανῶν» είδον νά διαψεύδωνται αἱ ἔλπιδες τῶν διά μίαν κρουαζιέραν πρός τήν Κίναν. 'Επληροφορούντο διτή πολυτελές ύπερωκεάνιόν των ἀπεκλείσθη τελευταίως εἰς τό Χόγκ Κόγκ διά δικαστικής ἀποφάσεως ὡς ἀνεκόνιωθε εἰς τό Χόγκ Κόγκ.

Τό «'Ακουαμαρίν» διπερ ἐπρόκειτο νά ἀποπλεύσῃ τήν Τετάρτην ἀπό τό Χόγκ Κόγκ και νά φέρῃ τούς ἐπιβάτας του πρός τήν Κίναν — μέ τριμερον ταξίδιον εἰς τήν Σαγκάνη και τό Τιενετζίν — κατεσχέθη τήν τελευταίων στιγμήν διά δικαστικού κλητήρος, λόγω χρεών μή ἔξφληθέντων εἰς τά ελληνικά ναυηγεία τῆς Χαλκίδος.

Κατά τόν πλοιαρχον τοῦ «'Ακουαμαρίν» τά ναυηγεία Χαλκίδος παρεχώρησαν ὀκταήμερον εἰς τούς πλοιοκτήτας προθεσμίαν νά παρουσιασθούν εἰς τό 'Ανωτατον Δικαστήριον τού Χόγκ Κόγκ πρός διακανονισμόν. Τά χρέη, κατά τόν Πλοιαρχον, δέν είναι σημαντικά και ἀναφέρονται εἰς τήν μετασκευήν τόν σκάφους κατά τό 1978.

Ἐν ἀναμονή ἐνός ὄριστοκου διακανονισμού, διτίς θά ἔχρειάζετο ἀρκετάς ἐβδομά-

You get
what you
need not
what's available

Supply to all
continental ports



Agent for Greece: EV XENARIOS Ltd. 59, Panepistimiou Ave. - Athens, Box 1116. TELEX: 4225
Telegrams: ASEXSUPPLIES TEL: 3216260 - 6510620 - 6512973 - 4815206

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

Friedrich Sänger

General Shipstore Merchant
Import - Export

2 Hamburg Freeport
Magdeburger str. 5 - 7
Phone 33 75 51
Telex 2 161 675
23 Kiel 1 (Sheerhasen)
Mecklenbirger Str. 58
Phone (04 31) 35 033
Telex 29 27 87

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

AMIANTOΣ

Κατεργασία ΑΜΙΑΝΤΟΥ έτ. ΑΣΕΞ. Ε.Ε. (Εύαγ. Μ. ΞΕΝΑΡΙΟΣ Ltd.)
ΧΡΥΣΟΤΙΛΟΣ - ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΥ (οὐχί παλαιός ή ἐκ ναυαγίων)

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

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

Ποιότης C30 ίνώδ. σάκκος 30 κιλών πρός 9 δρχ. τό κιλό
(Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης BP τ Μαγν. iv. σάκκος 25 κιλών πρός 13,50 δρχ.
τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

I. Ποιότης ξέτρα «S» 513 (ίνώδης) σάκκος 23 κιλών πρός
24 δρχ. τό κιλό (Νέα σύγχρονος σύνθεσις)

Ποιότης FS33 Φίλτρων ίνώδ. σάκκος 25 κιλών πρός 36
δρχ. τό κιλό.

II. PANNEAUX D' AMIANTE ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ — ΕΦΟΠΛ. ΕΤΑΙΡΙΕΣ — ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ — ΤΕΧΝ. ΓΡΑΦ. — ΔΙΑΣΤ.: 50X15X2. 1/2 ΕΚ. ΔΡ. 38 Η ΠΛΑΚΑ — 50X15X5 ΕΚ. ΔΡΧ. 72 Η ΠΛΑΚΑ.

III. ΤΑΠΗΣ ΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΑΜΙΑΝΤΟΥ ΔΙΑ PETIRE. ΤΑΡΑΤΣΕΣ. ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ. ΠΟΙΟΤΗΣ: ΒΡC ΙΝΩΔ. ΣΑΚΚΟΙ 30 ΚΙΛΩΝ ΠΡΟΣ ΔΡΑΧΜΕΣ 12. — (ΠΩΛΗΣΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΗ).

δας, το «Ακουαμαρίν» θά άκινοτοποιηθή είς τό Χόγκ Κόγκ, με τάς «πισίνας» του, τό καζίνο του, τό νυκτερινόν «κλάμπ» και τάς δάλλας, τάς πολλάς πολυτελείς έγκαταστάσεις του, τάς προοριζομένας διά τους 340 έπιβάτας τας της πρώτης θέσεως».

Η διαδικασία βεβαιώσεως, είσπράξεως και άποδόσεως τέλους παροπλιζομένων σκαφών

Μέ απόφαση τών υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ή διαδικασία βεβαιώσεως, είσπράξεως και άποδόσεως τού τέλους παροπλιζομένων πλοίων, πού έπιβλήθηκε με τό νόμο 995 τού 1979.

Ειδιότερα με τήν άποφαση καθορίζεται ή διόφειλόμενο τέλος παροπλισμού πλοίων, τού Ν. 995/1979 καταβλέπεται στά Δημόσια Ταμεία γιά κάθε τρίμηνο, μέχρι και τής δεκάτης τών μηνών 'Ιανουαρίου, 'Απριλίου, 'Ιουλίου και 'Οκτωβρίου κάθε έτους έκτος έάν ο παροπλισμός διαρκεί γιά μικρότερο χρονικό διάστημα, όπότε τό τέλος παροπλισμού καταβλέπεται με τή λήξη τού παροπλισμού.

Σε περίπτωση πού ή άρμαδια Λιμενικής Αρχής υπέρ τέλος παροπλισμού, διαπιστώσεις διότι δέν έχει καταβληθεί τό άφειλόμενο τέλος έκδίδει πράξη «περι έπιβολης τού τέλους παροπλισμού», τήν οποία έπιδιδει στόν ύποχρεο. «Άν παρέλθει προθεσμία είκοσι ήμερών άπό τήν ήμερομηνία έπιδόσεως τής πράξεως, ή άφειλή γίνεται όριστική και συντάσσει χρηματικό κατάλογο, σύμφωνα με τίς διατάξεις τού δραμού 33 τού Β.Δ/τος 757/96, δίως ισχύει σήμερα, τόν οποίο στέλνει στό Δημόσιο Ταμείο στή χωρική άρμοδιότητα πού υπάγεται ή Λιμενική Αρχή.

Τά κατά τήν άνωτέρω παράγραφο βεβαιούμενα τέλη καταβάλλονται έφαπαξ και γιά τήν άναγκαστική είσπραξη αύτών, έφαρμόζονται ίδες οι διατάξεις τού Ν.Δ. 356/1974 «περι Κώδικος Είσπράξεως Δημοσίων Έσόδων».

Γιά τήν έμπροθεσμή καταβολή τού πιό πάνω τέλους ύποβάλλεται στήν άρμαδια Λιμενικής Αρχής άπό τόν πλοιοκτήτη ή τόν έκπρωσωπο αύτού δήλωση καταβολής τέλους παροπλισμού σε δύο άντιγραφα μέχρι και τής δεκάτης τών μηνών 'Ιανουαρίου, 'Απριλίου, 'Ιουλίου, έκτος ήν διό παροπλισμός διαρκεί μικρότερο τού τριμήνου χρονικό διάστημα όπότε ή δήλωση ύποβάλλεται με τή λήξη τού παροπλισμού.

«Η δήλωση περιέχει τά έξης στοιχεία:

α) Τόν τίτλο τής Λιμενικής Αρχής στήν οποία άπευθυνεται ή δήλωση.

β) Τό δόνομα, τόν τόπο, τόν λιμένα νηολογήσεως και τόν άριθμό τού ηηολογίου τού πλοίου, ώκαι τήν είς κόρους ήλικη χωρητικότητα τού πλοίου.

γ) Τό έπωνυμο και τό δόνομα τού πλοιοκτήτη, καθώς και τή διεύθυνση και τόν άριθμό τηλεφώνου αύτού.

δ) Τό έπωνυμο, τό δόνομα, τήν διεύθυνση και τόν άριθμό τηλεφώνου τού έκπρωσώπου τού πλοίου.

ε) Τήν ήμερομηνία συντάξεως και παραλαβῆς τής Δηλώσεως, τίς ύπογραφές τού Προϊσταμένου τής Λιμενικής Αρχής και τού δηλούντος (πλοιοκτήτου ή έκπρωσώπου

αύτού).

Στή δήλωση πού ύποβάλλεται στή Λιμενική Αρχή γίνεται ή ύπολογισμός τού άφειλόμενου τέλους από τά άρμόδια δργανα αύτης, και άφού θεωρηθεί τό πρώτο άντιγραφο δίδεται στόν ύποχρεο ή όποιος τό προσκομίζει ού όποιο δημόσιο Ταμείο γιά τήν καταβολή και στή συνέχεια ένημερώνει τήν άνωτέρω Αρχή.

Τό άνωτέρω τέλος βεβαιώνεται και είσπράττεται στόν Κ.Α.Ε. 2382 και άποδίδεται κατά τό κατά τό 1/2 στό Δημιουργούμενο Ει-

δικό Λογαριασμό στήν Τράπεζα τής Ελλάδος, με τόν τίτλο «έσοδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έκ τελών παροπλισμού», άνα τριμηνού από τή Δ.6 τού Γ.Λ. Κράτους.

Η άρμόδια Λιμενική Αρχή τηρει ειδικό βιβλίο, στό όποιο καταχωρει τίς άδειες παροπλισμού και τούς άριθμούς τών τριπλοτύπων τών τελών, καθώς και τούς άριθμούς τών χρηματικών καταλόγων, σε περίπτωση βεβαιώσεως τών τελών σε Δημόσιο Ταμείο, και ύποβάλλει άνα έξαμηνο στό ΥΕΝ ΓΔΑΠ/ΔΟΛ άντιγραφο τού άνωτέρω βιβλίου.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Η Νομισματική Επιτροπή τροποποιούσα τάς σχετικάς διατάξεις περί καταθέσεων είς δολλάρια ΗΠΑ, δολλάρια Καναδά και Λίρας Αγγλίας παρά ταίς έν Έλλαδι τραπέζαις και τό Ταχυδρομικό Ταμευτήριον, άπεφάσισε τά κάτωθι:

1. Τό έπιτοκίον ως και οι λοιποί δροι τών έν θέματα κατηγοριών καταθέσεων είς συνάλλαγμα (διάρκεια, δροι πρώσου άποδόσεως κλπ.) καθορίζονται έλευθέρως ύπο τών δεχομένων αύτάς τραπεζών. Η ρύθμισης αυτή ισχύει διά μέν τάς καταθέσεις επ' ένοματι ναυτικών άπο 1.3.1980 διά δέ τάς λοιπάς καταθέσεις άπο 1.5.80.

2. Εφ' δοσον κατά τόν χρόνον τής καταθέσεως συμφωνείται άνεκκλήτως ή ύπο τού καταθέτου άπόληψις είς δραχμάς τού συνόλου τών τόκων τής καταθέσεως, τό έπιτοκίον προσαύξενεται κατά 1.5 έκατοστιαίαν μονάδα έτησίως έναντι αύτού τό δροι τής τραπέζα κατά τήν αύτήν ήμέραν καταβάλλη είς καταθέσεις τής αυτής φύσεως άνευ τού δροι τής δραχμοποίησεως τών τόκων.

Η άνωτέρω κατά 1.5 έκατοστιαίαν μονάδα έπιστοίας προσαύξενης τού έπιτοκίου θά βαρύνη τήν Τράπεζαν τής Έλλαδος ή όποια ύποχρεούται νά καταβάλλη τά σχετικά ποσά είς τάς δεχομένας τάς καταθέσεις τραπέζας. Εις τάς αύτάς τραπέζας, ή Τράπεζα τής Έλλαδος ή πορχεύονται νά καταβάλλη πρόσθετον προμήθειαν ύφους ήμισείας (1/2) έκατοστιαίας μονάδος έτησίως. Η ύπο τής Τράπεζης τής Έλλαδος καταβολή τής προσαύξενης τού έπιτοκίου και τής προμηθείας τής Τραπέζης θά λαμβάνη χώραν κατά διαδικασίαν καθορισθησμένην ύπο τής Τραπέζης τής Έλλαδος.

Οι τόκοι θά μεταφέρωνται κατά τόν λογισμόν των είς πιστωσιν λογαριασμών καταθέσεων ταμευτήριου είς δραχμάς επ' ένοματι τών δικαιούχων καταθέτων, έκτος έάν ύπάρχει διάφορος έντολή τού καταθέτου. Ή κατά τόν λογισμόν τών τόκων έκδιομένην βεβαιώσις αγοράς συναλλάγματος δέν θά περιλαμβάνη τό τμήμα τών τόκων τό δροι είς τήν κατά 1.5 έκατομ. μονάδα προσαύξησιν τού έπιτοκίου.

3. Αι δεχόμεναι καταθέσεις είς τάς έν έπικεφαλίδι νομίσματα τράπεζαις ύποχρεούνται σπώς καταθέτουν είς τήν Τράπεζα τής Έλλαδος, αι Τράπεζαις δικαιούνται νά τόποθετούν ύλευθέρως, καλύπτουσαι έκ τών ύπ' αύτών είσπραττομένων τόκων τάς άντιστοίχους ύποχρεώσεις τών πρός τούς καταθέτας. Ή διάρκεια τών ύλευθέρων τόποθετήσεων τών Τραπεζών δέν έπιτρέπεται νά ύπερβαίνη τούς 12 μήνας πολλή ποσοστού 30% τού συνόλου αύτών τό δροι, έπιτρέπεται νά τόποθετείται με μεγαλυτέρας προθεσμίας, τηρουμένων πάντως τών άρχων τής τραπεζικής προνοίας. Αι Τράπεζαι δύνανται κατόπιν προηγουμένης συνεννοήσασιν μετά τής Τραπέζης τής Έλλαδος νά καταθέτουν παρ' αύτή τόμηα τών κατά τά άνωτέρω ύλευθέρων διαθεσίμων τών έκ τάς καταθέσεων είς συνάλλαγμα ύπο δροις ειδικών συμφωνουμένους μετά τής Τραπέζης τής Έλλαδος κατά περίπτωση.

4. Αι παρά τή Τραπέζη τής Έλλαδος κατά τά άνω καταθέσεις τών τραπεζών θά γίνονται είς λογαριασμούς δψεως ή προθεσμίας

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS
TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

κατ' έπιλογήν των τραπεζών. Η Τραπέζη της 'Ελλάδος δέουσιο δοτείται νά καθορίζη τάς προθεσμίας τών καταθέσεων τάς όποιας θά δέχεται εις τά πλαίσια της παρούσης.

5. Αι παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος εις συνάλλαγμα καταθέσεις τών Τραπεζών θά έκτοκις ζωντανται μέ επιτόκιον ίσον πρός τό έν Λονδίνω προσφερόμενον έπιτόκιον δά καταθέσεις μεταξύ Τραπεζών (LIBOR) διά τό άντιστοιχον νόμισμα και προθεσμίαν. Τά έκ τόκων έπι τών καταθέσεων τούτων έσοδα τών τραπεζών ύπολιγιζόμενα έπι τη βάσει τού άνωτέρω έπιτοκίου θά άποδιδωνται εις τάς τραπέζας ύπο της Τραπέζης της 'Ελλάδος καθαρά Φ.Κ.Ε.

'Έξουσιο δοτείται ή Τράπεζα της 'Ελλάδος δης ρυθμίση τάς λεπτομερείας της γνωστοποίησεως τών έφαρμοστέων έπιτοκίων έπι τών παρ' αύτη καταθέσεων ώς και τήν άκολουθηταν δί αύτάς διαδικασίαν.

6. Η ύπο τών τραπεζών πρώωρος άναληψις ποσών έπι τών έπι προθεσμία καταθέσεών τών εις τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος θά έπιβαρύνεται διά τήν ύπολοιπον χρονική διάρκειαν τής καταθέσεως μέ επιτόκιον ίσον μέ τήν διαφοράν μεταξύ τού κατά τήν ήμεραν τής άναληψεως ίσχυοντος LIBOR πλέον 1 έκατοστιαίας μονάδος και τού έπιτοκίου τής συγκεκριμένης καταθέσεως. Έάν ή διαφορά αύτη είναι μηδέν ή άρνητη δέν θά υφίσταται έπιβάρυνσις πρώωρου άναληψεως.

7. Τά πάσης φύσεως έσοδα τών τραπεζών έκ τής τοποθετησεως τού συνόλου τών παρ' αύτας καταθέσεων εις συνάλλαγμα ή λ α τ-ω μένα κατά τό ποσόν τών ύπ' αύτών καταβαλλομένων πρός τούς καταθέτας τόκων δραχμοποιούνται ύποχρεωτικώς.

8. Μέχρι τής ύπο της Τραπέζης της 'Ελλάδος οργανώσεως τού διου συστήματος τών παρ' αύτη εις συνάλλαγμα καταθέσεων τών τραπεζών, κατά τά άνωτέρω όριζόμενα, θά ίσχυτο μέχρι τούδε ύφισταμενον καθεστώς τής ύπο τών τραπεζών έκχωρήσεως τού συνολικού προϊόντος τών εις συνάλλαγμα καταθέσεων εις τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος έναντι δραχμών.

'Επι τών νέων και τών άνανεουμένων κα-

ταθέσεων, μετά την έναρξην έφαρμογής τών έλευθέρων έπιτοκίων (άπο 1.3.80 προκειμένου περί καταθέσεων τών λοιπών κατηγοριών), θά καταβάλλεται ύπο της Τραπέζης της 'Ελλάδος προμήθεια πρός 4 έκατοστιαίας μονάδας έτησιας άπο τού χρόνου τής πρώτης δημιουργίας ή άνανεωσής των καί μέχρι τής έναρξεως ίσχυος τού συστήματος τών καταθέσεων εις συνάλλαγμα παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος. Διά τάς λοιπάς καταθέσεις (παλαιά ύπολοιπα) θά έξακολουθήσουν έφαρμοζόμενα μέχρι της έναρξεως τού συστήματος τών ύποχρεωτικών καταθέσεων εις τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος τά ύπο τών ύπ' άριθ. 254/8/29.11.79 και 254/21/29.11.79 άποφάσεων δριζόμενα έπιπεδα προμηθεών, καταργουμένης πάσης έτέρας έπι τού θέματος τούτου διατάξεως. Μετά την έναρξην έφαρμογής τού νέου συστήματος τών καταθέσεων εις συνάλλαγμα παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος ή μόνη προμήθεια ή άποια θά καταβάλλεται ύπο της Τραπέζης της 'Ελλάδος θά είναι ή προβλεπομένη άνωτέρω διά καταθέσεις μέ άποληψιν τού τόκου εις δραχμάς.

9. Κατά τήν ήμεραν της έναρξεως έφαρμογής τού συστήματος τών εις συνάλλαγμα καταθέσεων παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος δλαι ή ίσχωρηθείσαι καταθέσεις εις συνάλλαγμα, θά μετατραπούν εις καταθέσεις παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος μέ προθεσμίας τής έπιλογής τών τραπεζών (έντος τών καθορισθησούμενων ύπο της Τραπέζης της 'Ελλάδος δριζών). Πρός τούτο αι τράπεζαι άποκτουν τό άναγκαιον διά τήν καταθέσειν συνάλλαγμα δι' άγοράς του άπο τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος εις τήν αύτήν τιμήν τής άρχικης έκχωρήσεως (σταθεραί ίσοτιμια).

10. Πρός κάλυψιν τής έκταμεύσεως τών τραπεζών διά τήν καταβολήν εις τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος τού εις δραχμάς άντιτίμου τής κατά τά άνωτέρω άγοράς τού έκχωρηθέντος κατά τό παρελθόν συναλλάγματος, αύται δικαιούνται νά ζητήσουν άπο την Τραπέζαν της 'Ελλάδος τήν κάλυψιν των, δι' ένεργειας άντικρυστικής καταθέσεως της δραχμών (άσριστου διαρκείας) παρά τη άντιστοιχω Τραπέζη πρός έπιτοκίον 13,5% έτησίως. Αι έν λόγω δραχμικά καταθέσεις της

Τραπέζης της 'Ελλάδος θά υπόκεινται εις δηλας τάς ύποχρεωτικάς τοποθετησίεις αι δηποιαί ίσχυον τήν 1.3.1980 διά τό εις δραχμάς άντιτίμου τών καταθέσεων εις συνάλλαγμα. Τό ύπολοιπον τών έν λόγω εις δραχμάς καταθέσεων τής Τραπέζης της 'Ελλάδος εις συγκεκριμένην Τράπεζαν θά μειούται καθ' δησόποσόν τό συνολικόν ύπολοιπον τών παρ' αύτη καταθέσεων εις συνάλλαγμα παρά τη Τραπέζη της 'Ελλάδος. Διά τάς λοιπάς καταθέσεις (παλαιά ύπολοιπα) θά έξακολουθήσουν έφαρμοζόμενα μέχρι της έναρξεως τού συστήματος τών ύποχρεωτικών καταθέσεων εις τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος λόγω αύξησεως έκ νέου τών καταθέσεων συναλλάγματος εις τήν συγκεκριμένην τράπεζαν δέν δημιουργεί άντιστοιχον ύποχρεωσιν τής Τραπέζης της 'Ελλάδος δι' έπαναφοράν τού ύπολοιπον τής δραχμικής καταθέσεως της εις τό άρχικόν ύψος. Διευκρινίζεται διτε εις συνάλλαγμα προιόν τής έκ νέου αύξησεως τών καταθέσεων κατατίθεται εις τήν Τράπεζαν της 'Ελλάδος κατά τήν άναλογιαν τήν προβλεπομένην εις τήν παράγραφον (3) τής παρούσης (70% τής αύξησεως) έστω και έάν τό συνολικόν ύπολοιπον εύρισκεται κάτω τού έπιπεδου τής 30.4.80.

11. Αι διατάξεις τής παρούσης έφαρμοζονται καί έπι καταθέσεων στεγαστικού Ταμιευτηρίου, δέν ίσχυον δημαρχίας προκειμένου περί διατραπεζικών καταθέσεων, τό προιόν τών δηποιαί τοποθετηται έλευθέρως ύπο τών δεσμονέων τάς καταθέσεις αύτάς Τραπεζών. ύποχρεωμένων πάντων νά τηρούν τούς βασικούς κανόνας τής τραπεζικής δεοντολογίας.

12. 'Έξουσιο δοτείται ή Τράπεζα της 'Ελλάδος δης ρυθμίζη πάν θέμα σχετικώς μέ τήν έφαρμογήν τής παρούσης (μετατροπαι νομιμάτων κλπ.).

13. Διά καταθέσεις ναυτικών και λοιπών 'Ελλήνων έργοισμένων έξωτερικού εις έτερα πλήγια τών έν θέματι άναφερομένων νομισμάτων θά έξακολουθούν νά έφαρμόζωνται τά ύπο τής έπιπτροπής Πιστώσεων έκάστοτε καθοριζόμενα έπιτοκία.

'Η παρούσα άπόφασις δέν δημοιευθή εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως (Τεύχος Α').

RIGOS CHARTERING INC. SHIPBROKERS

Tanker Chartering Bunkering Agents

CAPT. E. N. RIGOS
GEORGE N. RIGOS
TRINE S. STIANSEN
CATHERINE PIEROT CHEN
PETER SHAKALIS

211 EAST 43RD STREET
SUITE 1001
NEW YORK, N.Y. 100017
PHONES: (212) 599-2510
TLX: RCA 220479
ITT 429457
CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΔΟΣΙΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Έξαιρετική είς καλλιτεχνικήν έμφανισιν ή έτησια έκδοσις τού 'Αμερικανικού Νηογνώμονος. Πολύχρωμα εικόνες αναπαραστούμενικά έκαναν τανατομητέντων είς τόν έλογο Νηογνώμονα πλοίων παντός τύπου και πάσης έθνικότητος κατά τό 1979. Μεταξύ αυτών εικονίζονται και τρία έλληνικής ίδιοκτησίας. Τό έν είναι μικτό φορτηγόν σκάφος «Κονκάρ Θεόδωρος» 221.607 τον. d.w. ναυπηγηθέν είς Γιουγκοσλαβίαν, είς τά ναυπηγεία της Πόλας, και τό δετέρον είναι τό «Αναγκέλ Βίκτορος» γενικού φορτίου 16.917 τον. d.w. ναυπηγηθέν είς Ιαπωνίαν, είς τά ναυπηγεία Ισικαβατζίμα — Χαρίμα και τό τρίτον έλληνικής ναυπηγήσεως, τό «Γουόρλντ Αίγεων». Είναι μπάλι κάρριερ 36.680 τον. d.w. Ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Είς τόν 'Αμερικανικόν Νηογνώμονα είναι έγγεγραμμένα (1 Ιανουαρίου 1980) 15.470 σκάφη, 107.147.000 τον. γκρός. Έθνικότητος 89 χωρών.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Έκυκλοφόρησαν τά τεύχη 2 και 3 (Φεβρουάριος και Μάρτιος 1980) τής νομολογιακής έπιθεωρήσεως τού δικηγόρου κ. 'Ι. Σέργη.

Είς τό τεύχος τού Φεβρουαρίου περιέχονται 12 άποφάσεις τού Πρωτοδικείου και 'Εφετείου Πειραιώς επί θεμάτων ναυτικής έργασίας και ναυτικών πρακτόρων. Έκ δε τής άλλοδαπής νομολογίας άποφάσεις περί διορισμού διοικητών. Καταχωρούνται έξι άλλου 5 γνωμοδοτήσεις τού Ν.Σ.Κ. επί διαφόρων ναυτιλιακών θεμάτων και έκ τής προσφάτου ναυτιλιακής νομοθεσίας διάφοροι 'Υπουργοί και άποφάσεις.

Είς τό τεύχος τού Μαρτίου δημοσιεύονται 24 δικαστικά άποφάσεις επί θεμάτων θαλασσίας μεταφοράς, ναυτικής έργασίας, παραβάσεων πλοιάρχου και ναυτικών, ναυτικής πρακτορείας και ναυτικού άτυχματος. Δημοσιεύονται έπισης 2 άποφάσεις τού Διοικητικού 'Εφετείου Πειραιώς επί θεμάτων ναυτικής φορολογίας και 2 άποφάσεις τού Ειρηνοδικείου Πειραιώς επί θεμάτων ναυτεργατικών σωματείων. Καταχωρούνται έξι άλλου 8 γνωμοδοτήσεις τού Ν.Σ.Κ. επί διαφόρων ναυτιλιακών θεμάτων και έκ τής ναυτιλιακής νομοθεσίας των νέων Διάταγμα περί έφοδισμασιού τών πλοίων διά ναυτιλιακών οργάνων, βιβλίων και χαρτών.

PHILLIP CHENG

**«Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ»**

Έκυκλοφόρησεν έν 'Αμερική ύπο τού έκδοτικού οίκου CORNELL MARITIME PRESS INC. τό βιβλίον τού Δρος PHILLIP C. CHENG «Η Οικονομική Διαχείρισις είς τήν Ναυτιλιακήν Βιομηχανίαν» (FINANCIAL MANAGEMENT IN THE SHIPPING INDUSTRY). Είς τήν έν λόγο λίαν έπιμελημένην έκδοσιν ή συγγραφέως μετά μεγάλως λεπτομερείας άπαριθμετού τά είς τάς κυρίως ναυτιλιακάς χώρας κρατούντα άπο άποφεως νομοθετικών, ναυ-

πηγικών και χρηματοδοτικών δεδομένων. Ιδιαιτέρα μνεία ώρα είναι φυσικόν, γίνεται είς τά έν 'Ηνωμέναις Πολιτείαις ισχύοντα από μακροοικονομικής κυρίως άποφεως είς τό θέμα τών παρεχομένων ύπο τής Κυβερνήσεως διευκολύνσεων και κινήτρων άπο οικονομικής και κοινωνικής οικοπιάς διά τήν υπαρξίαν ένός συνεχούς προγράμματος βάσει τού όποιου οι ένδιαφερμενοί ναυτιλιακοί έπιχειρηματίαι — φορείς θά δύνανται νά αντλούνται τά άπαιτούμενα κονδύλια πρός ναυπήγησιν και διατήρησην ικανοποιητικού, άπο άποφεως μεγέθους και τοννά ύπο τήν 'Αμερικανικήν σημαίαν. Έν συνεχεία έχεταζονται οι τρόποι και αί μεθόδοι, βάσει τών όποιων οι χρηματοδοτικοί φορείς θά δύνανται νά έλεγχουν τάς δανειοληπτριας έταιριας μέχρις άποληρωμάς τών δανειών, τήν έκτασιν και άξιαν τών άναγκαιών προσθέτων

έγγυησεων ώρα έπισης και τήν τραπεζικήν τακτικήν, ήτις πρέπει νά άκολουθηται είς περιόδους υψηλών πληθωριστικών πιέσεων ώρα αι σημερινοί είς τρόπον ώστε τελικώς οι χρηματοδοτούντες νά μή ύφιστανται τάς ζημιογόνους έπιπτωσεις έκ τού πληθωρισμού.

Ο συγγραφέυς χρησιμοποιών πληθώρων στατιστικών πινάκων, άδιαβλτου κύρους ίνστιτούτων και κυβερνητικών οργανισμών, έρευνών τάς πτυχάς δλων τών συγχρόνων προβλημάτων πού άντιμετωπίζει ή παγκόμιος ναυτιλία έπιπτυχάνει νά συγκεντρώση είς τό βιβλίον τού ένα σύνολον θεωρητικής άλλα και πρακτικής χρησιμότητος τό όποιον άναμφισβήτητα άποτελεί πολύτιμον βοήθημα παντός υπευθύνως άσχολουμένου μέ τήν ναυτιλίαν και τά σφαιρικά διαχειριστικά προβλήματά της.



Θαλάσσια άτυχήματα

ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΓΜΑΤ: Ή άνεκοινώθη είς Κόμπε την 28ήν 'Απριλίου, οι πλοιοκτήται είζητησαν έπιθεώρησην λέβητος, ύποσταντος ζημίας έν θαλάσση την 8ήν 'Απριλίου.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Ή Σαββάναν δι' Ισινομάκι, άνεκοινώθη είς Χονολουλού τήν 29ην 'Απριλίου διτό τό σκάφος ήτο προσηργαμένον είς πλάτος 23° 38' βόρειον και μήκος 166° 08' δυτικόν. Τήν 4ην Μαΐου έγενετο προσπάθεια άνελκυσεώς του ύπο δύο ρυμουλκών άνεπιτυχώς. Τελικώς, άνειλκύσθη τήν 8ην Μαΐου άνευ ζημιών.

ΓΙΟΥΡΟΤΣΑΜΠΙΟΝ: Προσήραξεν είς άποστασιν 80 μιλών άνατολικών τού Κή Γουέστ τήν 1ην Μαΐου, άφου προηγουμένων άνεφερεν διτό έδεχθη έπιθεσιν Κουβανικού περιπολικού σκάφους. Άνελκυσθεν τήν μεθεοπέμπην τή βοήθεια ρυμουλκών έπιθεωρήθη. Έλαφραι ζημιά είσι την έλικα. Τό σκάφος συνέχισε τό ταξίδιόν του διά Μπατόν Ρούζ.

ΕΛΙΖΑ: Ή άγιον Φραγκίσκον τήν 25ην 'Απριλίου, άνεφρθησαν ζημιά είσι τήν No. 1 βοηθητικήν δηζελομηχανήν. Έπισκευαί άνεβληθασαν.

ΕΛΙΚΑ Ν.: Ή άπο Ριγιέκα διά Λατάκια έμφορτον, ύπεστη ζημιάς είσι τήν μηχανήν και έρρυμουλκήθη είσι Λεμησάσον τήν 1ην Μαΐου ύπο έλληνικού σκάφους.

ΘΕΟΔΩΡΑ (Λ.): Ή άπο Νταμπιέρ διά Ρόττερνταμ, έρύσκετο άκυβέρνητον τήν 25ην 'Απριλίου είσι άπόστασιν 18 μιλών έξωθι τού φανού τού Όυσάντ με βλάβην είσι τήν μηχανήν. Ο πλοιάρχος άπερριψε τήν προσφοράν βοηθείας ύπο ρυμουλκού άρχικως, άλλ' άγυρτερον τήν άπεδεχθη και έρρυμουλκήθη είσι Βρέστην διόπου ήγκυροβόλησε δι' έπισκευάς. Έτελέσθησαν προσωριναί έπισκευαί και τήν 2αν Μαΐου άπέπλευσε διά τήν προορισμόν του.

ΟΚΛΑΧΟΜΑ (Λ.): Προσήραξεν είσι Πουέρτο λά Κρούζ τήν 24ην 'Απριλίου, μέ 74.628 τον. πετρελαίου. Μετά έπανελημμένας άνεπιτυχείς προσπαθείας άνειλκύσθη τήν 28ην 'Απριλίου, άφου έξεφορτώθησαν 3.000 τον. φορτίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛ: Ή άπο Πουέρτο Μιράντα διά Ρουέν, ήγκυροβόλησεν είσι Τόρ Μπάιν τήν 27ην 'Απριλίου δι' έπισκευάς είσι τό ραντάρ.

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- SHIPMANAGERS
- INSURANCE BROKERS
- CHARTERERS



**SOLEMARE
SHIPPING Co. SHIPBROKERS**

ΠΑΝΟΠΑΡ (τέως «Σή Στάρ»): 'Από 'Αλεξανδρειαν διά Θεσσαλονίκην, μέ 1.650 δέματα βάμβακος, έζήτησεν άμεσον βοηθείαν την 19ην 'Απριλίου λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς. Τὴν πρωιάν τῆς ἐπομένης ἀφίχθη εἰς Πειραιά συρόμενον υπό τοῦ ρυμουλκοῦ «Αστέρι». Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διά Θεσσαλονίκην τὴν 22αν 'Απριλίου.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙ'Μ: 'Ἐν πλώ διά Στοκχόλμην, μέ 20.000 τον. «χέρι φιούελ», προσήραξεν τὴν 5ην Μαΐου εἰς τὸ ἀρχιπέλαγος τῆς Στοκχόλμης. 'Ανειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν μετὰ τριήμερον καὶ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του, ἀφιχθέν εἰς Στοκχόλμην τῇ ἐπομένην. Ἐπεθεωρήθη καὶ διεπιστώθησαν ἔλαφραί ζημίαι εἰς τὰ ἑλάσματα τοῦ πυθμένος. Ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν.

ΠΑΝΣΕΠΤΟΣ: 'Υπέστη πυρκαϊάν εἰς τὸ κύτος No. 3 εἰς Ταϊταγκόγκ τὴν 25ην 'Απριλίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη αὐθημερόν. Τὴν 30ην 'Απριλίου ἀπέπλευσε διά Σιγκαπούρην.

ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ: 'Από Κούβα διά Τσινάμπο μέ πλήρες φορτίον σακχάρεως εἰς σάκκους, ἡγκυροβόλησεν εἰς Χονολουλού τὴν 9ην 'Απριλίου δι' ἐπισκευαὶ εἰς τὴν πρωστήριον μηχανῆν αἱ ὄποιαὶ ἀνεμένετο νά διαρκέσουν πέντε ἡμέρας. Τὴν 15ην 'Απριλίου ἀνεκοινώθη διὶ η ζημία εἰς τὴν μηχανήν ἡτο σοβαρώτερα τοῦ δυον ἀνεμένετο, ἐνώ ἡ δεξιά δηζελογεννήτρια ἔχειαζετο ἀντικατάστασιν η ὄποια ἀνεβλήθη.

ΠΑΡΟΣ: 'Από Μόστυν διά Κορούννα μέ φορτίον ρινισμάτων παλαιοσιδήρου. Τὴν 21ην 'Απριλίου ὁ πλοιαρχὸς ἀνέφερε πυρκαϊάν εἰς τὸ φορτίον. Τὸ σκάφος ἐφθασε εἰς τὸν προορισμὸν του τὴν ἐπομένην, δην ἀνελφθῇ ἢ ἐκφόρτωσις τοῦ καιομένου φορτίου. Τὸ πῦρ ἐσυνεχίζετο μέχρι τὴν 24ην 'Απριλίου.

ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.): Προσαράξαν ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Κούβας ἀνειλκύσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 14ης 'Απριλίου καὶ ἀπέλευσεν εἰς 'Αβάναν ὅπου ἀφίχθη τὴν ἐπομένην.

ΠΕΛΛΕΑΣ: 'Επιθεωρήθη εἰς Δουνκέρκην τὴν 12ην 'Απριλίου μέ ζημίας εἰς τὸ βοηθητι-

κὸν λεβῆτα. 'Επραγματοποιήθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ.

ΠΕΡΑ Α'ΙΛΑΝΤ: 'Αφοῦ ἔξετέλεσε μερικάς ἐπισκευάς εἰς Στεττίνον, τὴν 19ην 'Απριλίου ἀπλευσεν εἰς Γύνυνα διά περαιτέρω ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.): Προσήραξεν εἰς Μαργκαρίτα 'Αīλαντ (Βενεζουέλα) τὴν 24ην 'Απριλίου. Διαρροή εἰς τὴν πρωραίαν δεξαμενὴν ζυγοσταθμίσεως. 'Ανειλκύσθη τὴν 5ην Μαΐου, ἀφοῦ προηγουμένων ἔξεφόρτωσε περίπου 23.000 τον. τοῦ ἐκ πετρελαίου φορτίου του. Δέν ἐσημειώθη διαρροή τοῦ φορτίου.

ΣΙΦΝΟΣ: 'Υπέστη μικρᾶς ἐκτάσεως πυρκαϊάν εἰς τὸ κύτος No. 1, τὴν 19ην 'Απριλίου, εἰς Σάντος. Τὸ πῦρ κατεστάλη αὐθημερόν ἀνεψευσε προκλήσεως σοβαρῶν ζημιῶν.

ΣΚΑ'ΥΦΑΙΘ: 'Από Σαγκούντο δι' 'Αμβέρσαν μέ φορτίον προιόντων χάλυβος, ἐγκατελείφθη εἰς Μπουρέλα τὴν 13ην 'Απριλίου λόγω κλίσεως καὶ προσαράξεως.

ΣΤΑΡ ΙΩΝΙΑΝ: Τὴν 16ην 'Απριλίου εύρισκετο εἰς Κόμπε δι' ἀντικατάστασιν τοῦ στροφαλοφόρου δέκονος τῆς πρωστηρίου μηχανῆς.

ΤΑΥΡΟΣ: 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Κιουρασάο τὴν 12ην 'Απριλίου τὸ σκάφος είχε ρῆγμα εἰς

τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου No. 5 τῆς πρωστηρίου μηχανῆς. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ ἀπέπλευσε τὴν 17ην 'Απριλίου.

ΤΙΦΟΣΟ (λ.): 'Επεθεωρήθη εἰς Λισαβώνα λόγω ζημιῶν εἰς τὴν βοηθητικὴν δηζελομηχανὴν No. 2 καὶ ἐγένοντο προσωριναὶ ἐπισκευαὶ.

ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ: Εἰς Πειραιᾶ τὴν 3ην Μαΐου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. 'Ετελούντο ἐπισκευαὶ, αἱ ὄποιαι ἀνεμένετο νά περατωθούν ἐντός τριημέρου.

ΤΣΙΜΕΝΤΙΑΣ: Προσήραξεν ἐπί βραχῶδους βυθοῦ, τὴν 27ην 'Απριλίου, ἐν πλώ ἀπό Βόλον διά Τάραντα. 'Ανειλκύσθεν ἀπλευσεν εἰς Τάραντα τὴν ἐπομένην καὶ ἐπεθεωρήθη. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὰς δεξαμενάς ἔρματος No. 1 καὶ 2, ἀλλ' ἀνεβλήθησαν αἱ ἐπισκευαὶ.

ΤΥΧΟΣ: Προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν 'Ορινόκο, τὴν 7ην Μαΐου, μέ φορτίον 29.733 τον. πετρελαίου.

ΧΡΥΖΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ: 'Από Ναγκόγια μέ 460 αὐτοκίνητα, προσήραξεν εἰς τὴν είσοδον τοῦ λιμένος Μομπάσα τὴν ἐσπέραν τῆς 24ης 'Απριλίου. 'Ανειλκύσθη τὴν ἐπομένην τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ ἀπλευσεν ἐντός τοῦ λιμένος. Παρετροήθησαν ὁδοντώσεις εἰς τὰ ἑλάσματα τοῦ πυθμένος.

ΣΙΦΝΟΣ: Προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν 'Ορινόκο, τὴν 7ην Μαΐου, μέ φορτίον 29.733 τον. πετρελαίου.

σιν Γιβραλτάρ.

Εἰς τὴν προσαδόφορον ἀπασχόλησαν τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερ καὶ μικτῶν σκαφῶν συμβάλει θετικῶς ἡ σταθερά ζήτησις τονάζ διά τὴν μεταφοράν γαιανθράκων καὶ σιδηρομεταλλεύματος. Ιάπωνες οἱ κύριοι ναυλατοί γαιανθράκων.

Οἱ σοβιετικοί, ἐπίσης, ἔξακολουθούν ναυλώνοντες μπάλκ κάρριερ διά τὴν μεταφοράν δημητριακῶν ἀπό τὴν Αύστραλίαν καὶ τὸν Βαρ. Ειρηνικόν. Σκάφος τῶν 22.500 τον. ἐκλεισθεὶς εἰς τὰ 10.200 δολ. ἡμερησίως μέ ἀμεσον παράδοσιν Βαρ. Κορέαν διά ταξίδιον Μεσογείου/Κόντινεντ μέσω Αύστραλίας.

Εἰς τὰς χρονοναυλώσεις περιόδου, ἡ προσπτικὴ διο-

‘Η ναυλαγορά

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

τηρήσεως τῆς "απότομής" αγοράς είς ύψηλά έπιπεδο ὄντα να κλέπται μὲν τὴν ναύλωσιν σκάφους 63.458 τον. πρὸς 6.45 δολ. τὸν τόννον μηνιαίως διὰ 18 μῆνας, μὲν παρόδοσιν τούνιον.

Ἡ μόνη περίπτωσις πληρωμῆς χαρηλοτέρου ναύλου ὀναφέρεται εἰς φόρτωσιν Ἰανουαρίου/Ιουλίου 30.000 τον. γεννημάτων ὅποι ἀμερικανικὸν Κόλπον διὰ Κίναν πρὸς δολ. 42 (μέρι 3.000 τον. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν). Ὁ ναύλος αὐτὸς ὀντί προσωπεύεται ἐκπτώσιν ἐνὸς δολαρίου ἔναντι τοῦ κατοβαλλομένου ναύλου ἀπὸ τοῖνος. Λόγω, δημοσ., τοῦ ἀπωτέρου χρόνου φορτώσεως δέν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὀντί προσωπευτικός τῆς κροτούσσης καταστάσεως. Ἀγνωστον ἀκόμη κατὰ πάσον θὰ σημειωθῇ ἡ συνήθησις ἐποχικῆς καθίζοσις τῆς ναύλωγρας κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας.

Κατὰ τομεῖς, ἡ σημειωθείσα κίνησις εἶχεν ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γενννήματα, 19.000 τον. (σίτος), δολ. 30.70 φίοι, Μάιον. Διά Νορβηγίαν, 52.000 τον., δολ. 18.25 φίοι, Μάιον. Ἀπό Μεγ. Λιμναῖς διὰ δύο λιμένας Περού, σκάφος 8.000 τον., δολ. 595.000 φίοι, Μάιον. Ἀπό Κόλπον δι' Ολλανδίαν, 35.000 τον., δολ. 21.50 φίοι, Μάιον. Διά Συρίαν, 18/19.000 τον. (σίτος), δολ. 46.50 φίοι, Μάιον. Διά Μανίκαν, 25.000 τον., δολ. 52 φίοι, Μάιον. Διά Ταϊβάν, 27.000 τον., δολ. 43 φίοι, Μάιον. Διά Κίναν, 30.000 τον., δολ. 42 μὲ 4.000 τον. γκράς φόρτωσιν καὶ 3.000 ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ἰανουαρίου/Ιουλίου. Ἀπό Νέρδερν ρέντζ διὰ Βρεττόν, 26/27.200 τον., δολ. 36 φίοι, Μάιον.

Γαϊάνθρακες, ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος δι' Ἰαπωνίαν, 50.000 τον., δολ. 27, Μάιον. Ἐτερον 60.000 τον., δολ. 26.90 Μάιον. Ἐτερον 85.000 τον. 10%, δολ. 21, Μάιον.

Ἄλευρα, ἀπὸ ἀμερικ. Κόλπον δι' Ἰνδονησίαν, 12.787 τον., δολ. 88.50 μὲ 1.000 τον. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ἰουνίουν.

Σάκχαρις, ἀπὸ Μπαρμπάντος δι' Ἀμερικαν. Κόλπον, 10.500/11.500 τον., δολ. 23 φίοι, ἀμεσος φόρτωσις.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Σιδηρομετάλλευμα, 100.000 τον., δολ. 10.75 φίοι, Μάιον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γενννήματα ἀπὸ ἀμερικ. λιμένας Βορ. Εἰρηνικού δι' Ἰαπωνίαν, 50.000 τον., δολ. 19.25 φίοι, Ἰανουαρίουν. Ἀπό Λόγκη Μπρήτης διὰ Ταϊβάν, 30.000 τον., δολ. 31 φίο μὲ 1.500 τον. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μάιον.

ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σιδηρομετάλλευμα, 100.000 τον., δολ. 7.50 φίοι, Μάιον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Φωσφάτα, ἀπὸ Ακαμπο διὰ δύτ. ἀκτὴν Ἰνδίας, 11.000 τον., δολ. 20.50. ὄψιν ἀνάτ. ἀκτὴν, δολ. 20.85 φίοι, Μάιον.

Σάκχαρις, ἀπὸ Ντώρμπαν δι' ἀμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, 24.000 τον. δολ. 31 φίοι, Μάιον.

KONTINENT

Ούρεα, ἀπὸ Αμβέρσα/Ρόττερνταμ/Αμστερνταμ δειντζ διὰ δύτ. ἀκτὴν Ἰνδίας, 14.000 τον. 10%. δολ.

49.25, ὄψιν ἀνάτ. ἀκτὴν, δολ. 49.60 φίοι, Μάιον.

Γενννήματα, ὅποι οικοδόμησις, 15.000 τον. δολ. 19.50 φίοι, Μάιον. Ἀπὸ Αμβέρσαν διὰ Νταμπάμ, 10.500 τον. 5% (κρήθη) δολ. 46.50 φίοι, Μάιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ἰαπωνίαν, Μάιον, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού μὲ ἐπαναπαράδοσιν Κίναν, δολ. 9.100 ἡμερησίων (21.018 τον., τοῦ 1977).

Παράδοσις Ἰαπωνίαν, Μάιον, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 13.500 ἡμερησίως (32.800 τον., τοῦ 1969).

Παράδοσις Ἰαπωνίαν, Μάιον, κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 10.200 ἡμερησίως (22.300 τον., τοῦ 1972).

Παράδοσις Βορ. Κορέαν, ἀμεσος, ἐπαναπαράδοσις Κέπι Πασέρο - Σχάρεντζ, ταξίδιον μέσω Αύστραλιας καὶ Μαύρης ἡ Βορείου Θαλάσσης, δολ. 10.200 ἡμερησίως (22.500 τον., τοῦ 1979).

Παράδοσις Μουσκάτ, ἀμεσος, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Νοτ. Αφρικῆς, δολ. 9.750 ἡμερησίως (26.551 τον., τοῦ 1973).

Παράδοσις Μουσκάτ, Μάιον, ταξίδιον Ρόττερνταμ, δολ. 7.250 ἡμερησίως (16.710 τον., τοῦ 1970).

Παράδοσις Μουσκάτ, ταξίδιον μέσω Ἰνδίας καὶ Μαύρης θαλάσσης μὲ ἐπαναπαράδοσις Κέπι Πασέρο, δολ. 10.600 ἡμερησίως (28.562 τον., τοῦ 1972).

Παράδοσις Ντώρμπαν, τέλος Ἰανουαρίου, ταξίδιον Κορέας, δολ. 10.250 ἡμερησίως πλέον δύρων δολ. 70.000 (28.000 τον., τοῦ 1978).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, ἀμεσος, κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών, δολ. 11.950 ἡμερησίως (30.345 τον., τοῦ 1973).

Παράδοσις Γιβραλτάρ, ἀμεσος, ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 11.500 ἡμερησίως (40.501 τον., τοῦ 1968).

Παράδοσις Γιβραλτάρ Μάιον, κυκλικόν ταξίδιον Βραζιλίας, δολ. 8.000 ἡμερησίως (15.141 τον., τοῦ 1971).

Παράδοσις Κόντινεντ, ταξίδιον Νοτ. Κορέας μέσω Χάμπτον Ρόδος, δολ. 18.000 ἡμερησίως (53.000 τον., τοῦ 1968).

Παράδοσις Κόντινεντ, Μάιον, ταξίδιον Ἰαπωνίας μέσω Χάμπτον Ρόδος, δολ. 20.000 ἡμερησίως (75.417 τον., τοῦ 1967).

Παράδοσις Γάνδην - Ἀμβούργον ρέιντζ, Μάιον, ταξίδιον Κωνσταντζάς - Σουλινά, δολ. 11.000 ἡμερησίως, πλέον δύρων δολ. 45.000 (26.833 τον., τοῦ 1968).

Παράδοσις Μπρούνσμπουτελ, ἀμεσος, ταξίδιον Νοτ. Κορέας μέσω ἀμερικ. Κόλπου, δολ. 9.000 ἡμερησίως (19.957 τον., τοῦ 1963).

Παράδοσις Κή Γουέστ, ἀμεσος, ταξίδιον Ἰταλίας μέσω ἀμερικ. Κόλπου μὲ ἐπαναπαράδοσιν Γιβραλτάρ, δολ. 15.600 ἡμερησίως (46.646 τον., τοῦ 1968).

Παράδοσις Αμερικ. Κόλπου, σπότ, ταξίδιον Αὔστραλιας, δολ. 11.000 ἡμερησίως (18.005 τον., τοῦ 1978).

Παράδοσις Μαρακάμπο, Μάιον, ταξίδιον Κόντινεντ, δολ. 11.000 ἡμερησίως πλέον δολ. 2.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας (14.955 τον., τοῦ 1971).

Παράδοσις Πουνταρένα, Μάιον, ταξίδιον Νοτ. Κορέας μέσω Καλιφαρίας, δολ. 12.500 ἡμερησίως (22.863 τον., τοῦ 1972).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδιο 4 μηνών, παράδοσις Κόντινεντ, σπότ, δολ. 18.250 ἡμερησίως (80.000 τον. d.w.)

Ταξίδιο 7-9 μηνών, δολ. 7.90 μηνιαίως κατὰ τον. d.w. (60.303 τον., τοῦ 1977).

Ταξίδιο 12 μηνών, δολ. 6.50 κατὰ τον. d.w. μη-

νιαίως (70.643 τον.).

Ταξίδιο 12 - 15 μηνών, δολ. 6.59 1/2 κατά τον. μηνιαίως (63.533 τον., τοῦ 1973).

Ταξίδιο 18 μηνών, δολ. 6.45 κατά τον. μηνιαίως (63.458 τον., τοῦ 1975).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἀπροσδόκητος βελτίωσις ἐσημειώθη εἰς τὴν ναυλαγόρων τῶν δεξαμενοπλοίων τὴν παρελθόνταν ἐβρασθεῖσα. Μαζική ζήτησις πολὺ μεγάλων σκαφῶν ἐπέφερε τὴν κάποιαν ὀντόμησιν τῶν ναύλων. Σκάφος τῶν 490.000 τον. ἐκκεισθῆ πρός δυτικάς κατευθύνσεις εἰς τὸ W 26 ἐνώ πρκετά ἐλαφρώς μικρότερα ULCC ἐκείσθησαν εἰς τὸ W 27.5. Διό τὰ πρός ὄντας ταξίδιον οι ναύλοι καλύτεροι. Τὰ VLCC ἐπετύχαντο W 35 - 37.5 καὶ τὸ W 38.

Διό τὰ μικρότερα σκάφη ἡ ζήτησις διατηρεῖται ζωηρά. Σκάφος τῶν 48.000 τον. ἐναυλώθη δι' ἐν ἔτος εἰς τὸ W 24.5 δολ. κατὰ τον. d.w. μηνιαίως (W195) καὶ διετον 32.800 τον. δι' ξε μηναίως εἰς τὸ W 248.

Εἰς τὴν Καραϊβικήν ἡ ἐντόνος ζήτησις διά φορτία ὀργοῦ πετρελαίου καὶ παραγάγων κρατά τοὺς ναύλους εἰς σχετικῶς σταθερό ἐπίπεδο. Τό αὐτό καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου.

Χαρακτηριστικά τίνες ναυλώσεις:

Ἀπό Περσικόν Κόλπον διά τὴν Καραϊβικήν, 315.000 τον., W 27, Μάιον. Δι' Ἀγγλίαν/Κόντινεντ/Σκανδιναύιαν, 220.000 τον., W 35, Μάιον. Διά Πόρτ Νιξον, 84.000 τον., W 77.5 Μάιον. Δι' Ἰαπωνίαν, 230.000 τον., W 32.25, Μάιον. Διά Ταϊβάν, μέρος φορτίου 188.000 τον., W 37.75 Μάιον. Διό ἀκτὴν ΗΠΑ, μέρος φορτίου 92.000 τον., W 80, Μάιον.

Ἀπό Ινδονησίαν, 57.000 τον., W 138, Μάιον. Ἐτερον, 58.000 τον., W 140, Μάιον. Διά δυτ. ἀκτὴν ΗΠΑ, 133.000 τον., W 60, Μάιον. Διά δυτ. ἀκτὴν ΗΠΑ, 133.000 τον., W 60, Μάιον.

Ἀπό Καραϊβικήν δι' Ἀγγλίαν/Κόντινεντ/Μεσογείου, μέρος φορτίου 53.000 τον., W 110, Μάιον. Δι' ἀμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, μέρος φορτίου 45.000 τον., W 175. Ἐτερον 63.000 τον., W 150, Μάιον.

Ἀπό ἀνατ. ἀκτὴν Μεξικού δι' ἀμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού, μέρος φορτίου 42.000 τον., W 174, Μάιον. Ἐτερον, μέρος φορτίου 54.000 τον., W 135, Μάιον.

Ἀπό Φρήν πορτ δι' ἀμερικ. λιμένας Ατλαντικού, μέρος φορτίου 64.000 τον., W 110, Μάιον.

Ἀπό Λιβύην διά Φός, μέρος φορτίου 79.000 τον., W 70, Μάιον. Διά Μπαχάμας, 81.000 τον., W 72, Μάιον.

Ἀπό Έσιδερ διά Τεργέστην, 136.000 τον., W 50, Μάιον.

Ἀπό Ρόττερντα μ δι' Ιμιμιγχαμ, 71.000 τον., W 100, Μάιον.

Καθαρά, ἀπὸ Σιγκαπούρην δι' Ἰαπωνίαν, 24.000 τον., W 225, Μάιον. Ἀπό Μεσογείου δι' Ἰνδίαν, 19.000 τον., W 275, Μάιον. Ἀπό Καραϊβικήν δι' Ἀγγλίαν/Κόντινεντ, 30.000 τον., W 245, Μάιον. Διά Μπουεναβεντούρα, 29.000 τον., W 270, Μάιον. Ἀπό Μεσογείου δι' Ἰνδίαν, 25.000 τον., W 280, Μάιον. Ἀπό Μπιλμπάρ δι' Ἀγγλίαν/Κόντινεντ/Σκανδιναύιαν, 20.000 τον., W 340, Μάιον. Ἀπό Βίλελμοχάφεν διά Κόριτον, 19.500 τον., W 317, Μάιον.

PHONE: 33-0867, 33-3836

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

(ex TAKIS CONTOGEORGIS)

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

BUENOS AIRES, VENEZUELA 691

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.): Τουμπαρά 100.000 τον. σιδηρομεταλλέυματος Ποσχάν δολ. 17,25 με 20.000 τόν. έκφρτωσιν. Μαιού 5—20.

ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙΓ'Υ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 12.600 τον. όλευρων εις σάκκους Άλεξανδρείαν δολ. 76,77, με 1.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.000 έλ. έκφρτωσιν. Μαιού 10—20.

ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ (λιβ.): Νέαν 'Ορκέανην 15.000 τον. d.w. φορτίου (911.000 κ.π.) σόγιας Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 525.000, ώψιν ναυλωτών έπερν λιμένας άμερικ. Κόλπου έξαιρουμενού Μπράουναβα δολ. 530.000 φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν Μαιού 4—20.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ: Χάρπτον πόδι 60.000 τον. γαλανόρχαν Ποιμηνό δολ. 17,33, ώψιν Μπανιόλι 66.000 τον. δολ. 15,75, ώψιν Τάραγα 72.600 τον. δολ. 14,45, ώψιν Νουαντίου ποδι 610.000 έλ. έκφρτωτικών, Μαιού 5—12.

ΔΗΛΟΣ: Τάρπαν 13.750 τον. φωφάτων δυτ. άκτην Νικαράγουα δολ. 36 βάσις 1—2, φίλ. με 4.000/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν. Απρίλιου 30.

ΜΠΡΑΒΟ ΕΞΠΟΡΤΕΡ: Σάντο Τόμας ντε Καστίλλα 6.000 τον. ζαχάρεων χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 24, ώψιν άμερικ. λιμένας Ατλαντικού δολ. 27, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτωσιν. Απρίλιου 25 — Μαιού 5.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 31.750 τον. γεννημάτων Σάντα Μάρτα, δολ. 26,50, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 5—15.

ΑΘΩΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 14.000 τον. d.w. (710.000 κ.π.) γεννημάτων Δάρ έξ Σαλάμη, δολ. 870.000, φίλ. με 750 τον. έκφρτωσιν, Απρίλιου 30 — Μαιού 10.

ΝΑΓΟΣ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. d.w. φορτίου σογιαλέρων Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 440.000 φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 1—10.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Κίναν, δολ. 43, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Μαιού 5—15.

ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Βόλων, δολ. 38, φίλ. με 2.500 τον. φόρτωσιν. Απρίλιου 28 — Μαιού 5—15.

ΕΥΓΕΝΙΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. γεννημάτων Ανγκόλα, δολ. 67,50, φίλ. με 500 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 5—15.

ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ: Σύούτ Στέ Μαρί και Σικάγον με συμπληρώνων άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορειώς Χάττερος) 20.500 τον. d.w. πολαιοσιδήρων (έξαιρουμενων μηχανημάτων και ρινιομάτων μετάλλου) δολ. 1.425.000 φίλ. Μαιού 7—25.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.: Πόρτ Κανάρεβαλ 17.000 τον. παλαιοσιδήρων Βούβαλην, δολ. 75 φίλ. με 5.000/550 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 5—15.

σιν. Μαιού 1—10.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 23.500 τον. όργζης εις σάκκους, ένα — τρεις λιμένας Ίνδονησίας, δολ. 88,50, με 700 τον. έλ. έκφρτωσιν. Μαιού 20—29.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Μεγ. Λίμνας με συμπληρώμαν "Άγ. Λαυρέντιος" 16.000 τον. γεννημάτων Όλλανδιαν δολ. 32 Μεγ. Λίμνας συμπληρώματος μέχρι 25.000 τον. δολ. 25, φίλ. Μαιού 5—15.

ΑΓΑΠΗΝ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τον. γεννημάτων Μπουεναβεντούρα, δολ. 39, φίλ. Μαιού 7—13.

ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν): Μόρμπιλ 60.000 τον. γαλανόρχαν "Άγ. γλιάν. δολ. 17,95 φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 5—20.

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.: Τουμπαρά 70.000 τον. σιδηρομεταλλέυματος Τάραντο, δολ. 15,35, φίλ. ώψιν Πιομπίνο με 61.000 τον. δολ. 17, φίλ. Μάιον.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ: Θάντερ Μπαι 16.500 τον. πέλλετς Λιβερπουά, δολ. 50, φίλ. με 3.000 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 6—10.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: Μισισιπήπη 15.000 τον. γεννημάτων Ακανούλη και Πούντα Άρενας δολ. 41, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν Μαιού 14—21.

ΝΟΡΒ ΧΑΤΙΝΕΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων δυτ. άκτην Μεξικού, δολ. 33,50, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 6—10.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μικτόν): "Άγ. Λαυρέντιον 52.000 τον. γεννημάτων Νορβρύλιαν, δολ. 26,50, φίλ. Μάιον.

ΠΑΤΡΙΤΣΑ (λιβ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Μανιλάν, δολ. 52, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 10—20.

ΤΖΟΑΝΝΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων, Κίναν δολ. 42, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, τέλος Ίουνιον — άρχας Ίουλιον.

ΒΑΣΙΑ: ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ: Χάρπτον Ροδής 50.000 τον. γαλανόρχαν Ίαπωνίας, δολ. 27, έλ. έκφρτωτικών. Μάιον.

ΜΙΧΑΛΗΣ (μικτόν): Μισισιπήπη 66.000 τον. γεννημάτων Όλλανδιν, δολ. 21,50, φίλ. Μαιού 5—16.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ: "Άγ. Λαυρέντιον 19.000 τον. αίτου Άλγεριαν, δολ. 30,70, φίλ. με 1.000 τον. έκφρτωσιν. Μάιον.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 18.918 τον. αίτου Λά Γκουλέτ και Λατάκια, δολ. 46,50 φίλ. με 4.000/200 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 18—23.

ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 27.000 τον. γεννημάτων Ταιβάνη, δολ. 43, φίλ. με 1.500 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 22—31.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΓΙΟΥΜΦ: Βαγκούμπερ 19.000 τον. θειου, άνατολ. άκτην Ίνδιας, δολ. 59, ώψιν δυτ. άκτην δολ. 39,35, φίλ. με 7.000/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 10—20.

ΑΙΟΛΟΣ: Λόγκ Μπήτς 23.500 τον. κώκ πετρελαίου Ζέλαν δολ. 43,75, φίλ. με 10.000/4.000 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 1—15.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑ ΔΗΝΤΕΡΣΙΠ: Λόγκ Μπήτς 30.000 τον. γεννημάτων Ταιβάν δολ. 35,50, με 6.000/1.500 τον. φορτεκφρτωσιν. δολ. 11.000 διά σταλίας. Μαιού 10—25.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, KONTINENT

ΚΙΜΩΛΟΣ: Χαύλ 14.000 τον. κριθής Άδριατικην δολ. 28, φίλ. με 3.500/2.000 τον. φορτεκφρτωσιν, μείον δολ. 1,25 έναν φόρτωσιν. Αμέρειαν. Μαιού 5—8.

ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.): Αμέρειαν 10.000 τον. κριθής εις σάκκους Τζέδαν/Έμπο. δολ. 42,50 ώψιν Γκιζάν δολ. 43,50, ώψιν Ντιάμι δολ. 52,50, φίλ. με 1.000/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 12—22.

ΕΞ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ: Κωνσταντζάν 15.000 τον. λιπαρομάτων χύμα, δυτ. άκτην Ίνδιας, δολ. 43,75, ώψιν άνατολικήν άκτην (έξαιρουμενης Καλκούτας) δολ. 44,10, φίλ. με 2.500/1.000 τον. φορτεκφρτωσιν. Απρίλιου 23—30.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Π.: Άλεξανδρειανή Πόρτ Σάδι 3.000 τον. δυτ. εις σάκκους Ριγέκεν δολ. 25,50 φίλ. με 750 τον. έκφρτωσιν. Απρίλιου 25—30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΣΚΥΜΝΟΣ: Ντιώρμπαν ή Ήση Λόντον 14.000 τον. άραβοσιτού θυτήν Ιταλίαν, δολ. 32, φίλ. με 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν. 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν. Απρίλιου 28 — Μαιού 10.

ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ: Μαυρίκιον 13.800 τον. ζαχάρεων Λανδίνων, Λιβερπουάλ (29 π. 3 ίντα) Λίρας 22, φίλ. με 900/750 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 2—10.

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Λά Παλλίς 12.500 τον. αίτου χύμα Αλεξανδρειαν., Πόρτ Σάδι, δολ. 24, φίλ. με 4.000/1.500 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 8—15.

ΑΜΑΛΙΑ ΙΙ: Νουαρτίπον 60.000 τον. σιδηρομεταλλέυματος Τάραντο, δολ. 650.000, φίλ. Μάιον.

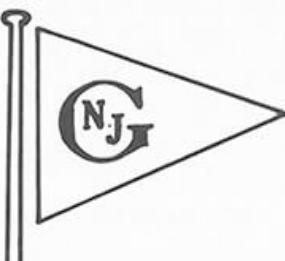
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: Λά Παλλίς 12.500 τον. αίτου Αίγυπτον, δολ. 23, φίλ. με 5.000/1.500 φορτεκφρτωσιν Μαιού 18—24.

ΜΥΚΑΛΗ ΙΙ: Ντιώρμπαν 24.000 τον. ζαχάρεων άμερικ. λιμένας Κόλπου, άκτης Ατλαντικού, δολ. 31, φίλ. με 2.000/1.500 τον. φορτεκφρτωσιν. Μαιού 10—20.

ΠΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ: Μπράμπιτοντς 10.500 — 11.500 τον. ζαχάρεων χύμα άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 23, φίλ. με 2.500 τον. φόρτωσιν με μηχανικό μέσα, 1.500 τον. έκφρτωσιν άμερις φόρτωσιν.

ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.): Γουατεμάλα 4.200 τον. ζαχάρεως άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 21, φίλ. με 750 τον. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τον. έκφρτωσιν. Μαιού 10—20.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

67, AKTI MIAOULI

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΤΕΛΛΑ: 14.000 τον. d.w. (719.000 κ.π. 14 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1957) δολ. 5.500 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Νικάρο Μαιού 1 — 10, έπαναπαράδοσης Συγκαπούρην — Τσάκαρτον πείντς, όψιμων ναυλών Κοντίνεντ δολ. 5.250 ήμερησίως, μέων άνατολ. άκτης νοτίου Αμερικής.

ZAK (π.): 14.463 τον. d.w. (643.000 κ.π. 13 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1962) δολ. 6.300 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Σιγκαπούρην — Απρίλιον 25—30, έπαναπαράδοσης Μαύρη Θάλασσαν μέσω Μπαγκόκ.

BINTZENΣΙΔΑ: 21.976 τον. d.w. (16 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ του 1978) δολ. 10.300 ήμερησίως, έτους παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Όρνικο, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΒΕΝΗ: 20.215 τον. d.w. (864.000 κ.π. πλέον 42.000 τών πλευρικών δέσμανων, 13% μιλ. 23 τον. φιούελ διλ του 1958) δολ. 8.500 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Γένοβαν Απρίλιον 25 — Μαιού 5, τελείων βορείου Ατλαντικού (συμπεριλαμβανομένων Μεγ. Λιμνών) 3—5 μηνών.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τον. d.w. (1.085.000 κ.π. 14 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1973) δολ. 11.550 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον βορ. Ειρηνικού, παράδοσης και έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν Μαιού 12.

ΓΚΟΥΝΤΟ ΟΣΕΑΝ: 35.900 τον. d.w. (1.544.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 40 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1965) δολ. 12.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ Μαιού 22—30, έπαναπαράδοσης Κοντίνεντ, μέων νοτίου Αφρικής.

ΜΑΣΤΡΟ ΠΙΩΡΗΣ: 11.015 τον. d.w. (τού 1958) δολ. 5.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ ήμερος, έπαναπαράδοσης Άλγεριας πέντε ημέρες Κοντίνεντ.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: 25.524 τον. d.w. (1.095.593 κ.π. 14 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1970) δολ. 11.750 ήμερησίως παράδοσης Κέι Ουέστ Απρίλιον 27 — Μαιού 3, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κύπρου, μέων δυτ. άκτης νοτίου Αμερικής.

ΟΙΟΥΣΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 16.588 τον. d.w. (798.320 κ.π. 13 2/2 μιλ. 19 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1962) δολ. 7.100 ήμερησίως, παράδοσης Λιαραδώνας Απρίλιον 25 — Μαιού 3, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ - Σκω ρείντς, όψιμων Μπαγκλαντές.

ΤΟΞΩΝ: 26.444 τον. d.w. (1.297.985 κ.π. 15 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1978) δολ. 11.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Έιδρηναδόνιο Απρίλιον 25-30, έπαναπαράδοσης Συγκαπούρην - Ιαπωνίαν δείντζ, μέων Κόντινεντ.

ΑΤΡΕΥΣ: 22.312 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ του 1974) δολ. 10.750 ήμερησίως, παράδοσης Άγγλιαν τέλος Απρίλιον, όρχας Μαιού, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ: 16.500 τον. d.w. (τού 1962) δολ. 6.900 ήμερησίως, έν κυκλικούν ταξίδιον μέων άμερικ. λιμένων Κόπου και δυνατολ. Μεσογείου, Ερυθρά θάλασσας, δημερος παράδοσης, Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ (ΑΙ.Β.): 42.431 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 37 1/2 φιούελ διλ του 1976) δολ. 17.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Μουσκάτ ήμερος, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέι Πάσσερο μέσω Αιστράτηλος και Αλεξανδρείας.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ: 37.600 τον. d.w. (14 μιλ. 44 τον. φιούελ διλ του 1971) δολ. 14.250 ήμερησίως, παράδοσης Ιαπωνίαν Απρίλιον - Μάιον, έπαναπαράδοσης Κέι Πάσσερο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ: 36.860 τον. d.w. (15 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ του 1976) δολ. 14.750 ήμερησίως, παράδοσης Ιαπωνίαν Μάιον, έπαναπαράδοσης άνατολ. Μεσογείου, μέων Αύ-

στρατίου.

ΣΙΓΑΝΤΟ Α.Σ.: 19.050 τον. d.w. (850.000 τον. γεννημάτων 14 1/2 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ του 1969) δολ. 7.200 ήμερησίως, παράδοσης Περσικόν Κόλπον, Μουσκάτ ήμερος, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέι Πάσσερο, μέων Φιλιππίνων και Μπαγκόκ.

ΙΛΕΝΑ: 25.919 τον. d.w. (1.317.000 κ.π. 15 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ του 1970) δολ. 7.900 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Σαγκάη Μαιού 1-15, έπαναπαράδοσης Κέι Πάσσερο, μέων Αύστραλιας και Μαύρης Θαλάσσης.

ΦΡΗΝΤΟΝ: 14.935 τον. d.w. (690.000 κ.π. 13 1/2 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 τον. ντηζελ διλ του 1970) δολ. 7.900 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις άνθριμην έποιος, έπαναπαράδοσης Κωνσταντίνας, μέων Αγβάνγου.

ΣΤΑΛΔΟ 2: 38.350 τον. d.w. (1.625.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ του 1968) δολ. 14.500 ήμερησίως, παράδοσης Πειραιών άνδροις όπως 29 Απριλίου, έπαναπαράδοσης διαπλέοντος Γιβραλτάρ - Σκω ρείντζ.

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ: 17.900 τον. d.w. (820.830 κ.π. 13 μιλ. 25 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1967) δολ. 7.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης 48 άρσες μετά την άποκλουν έκ Μουσκάτ ήμαδρομικών όπως 24 Απριλίου, έπαναπαράδοσης Μπαγκλαντές, μέων Ακαμπος.

ΚΑΙΔΙ Κ.: 8.750 τον. d.w. (371.620 κ.π. 14 μιλ. 22 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1962) δολ. 5.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης κατά την διάρκειαν εις πλοηγών σταθμών Αμέριστος, ήμαδρομικών όπως 21-23 Απριλίου, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Μπαγκλαντές.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ (ΑΙ.Β.): 43.793 τον. d.w. (1.795.000 κ.π. 14 μιλ. 37 τον. φιούελ διλ του 1967) δολ. 18.000 ήμερησίως, παράδοσης Ριον Ιανείρων τέλος Απρίλιου - όρχας Μαιού, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν.

ΑΛΜΑΤ: 18.707 τον. d.w. (14 μιλ. 30 τον. φιούελ διλ του 1969) δολ. 9.000 ήμερησίως, παράδοσης Βορ. Γαλλίων Μάιο 1-10, έπαναπαράδοσης Ίνδιαν.

ΠΡΙΑΜΟΣ (ΑΙ.Β.): 60.548 τον. d.w. (14 μιλ. 44 τον. φιούελ διλ του 1970) δολ. 19.750 ήμερησίως, παράδοσης Κέι Πάσσερο, Μαιού 7-20, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, μέων Χάρπτον Ρόουντς.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.170 τον. d.w. (15 μιλ. 53 τον. φιούελ διλ του 1975) δολ. 18.000 ήμερησίως, έτουμος παράδοσης Ιαπωνίαν, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Κέι Πάσσερο, μέων Χάι Πόντ και Μαύρης Θαλάσσης.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ: 40.160 τον. d.w. (14 1/2 μιλ. 43 τον. φιούελ διλ του 1966) δολ. 14.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μαιού 5-15, έπαναπαράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ, ταξίδιον 70-120 ήμερών.

ΕΛΛΙΝΑ: 43.294 τον. d.w. (1.845.000 κ.π. 14 μιλ. 38 τον. φιούελ διλ του 1967) δολ. 18.200 ήμερησίως, έτουμος παράδοσης Μπιλμπάρο, έπαναπαράδοσης Κοντίνεντ, μέων άμερικ. Ιαπωνίαν, Βραζιλίας, Ρίβερ Πλέι.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ.: 8.500 τον. d.w. (τουντέκερ του 1958) δολ. 4.500 ήμερησίως, έτουμος παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Εικαντάνζαν, έπαναπαράδοσης Δελέανδρειαν. Πόρτ Σαιδ.

ΝΤΟΜΙΝΙΚ: 10.147 τον. d.w. (τουντέκερ του 1962) δολ. 7.500 ήμερησίως, παράδοσης έτουμος Μαρακάιμπο, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν, μέων Μόντρεαλ.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΣ (ΑΙ.Β.): 39.183 τον. d.w. (1.670.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ του 1968) δολ. 14.200 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, Μαιού 17-27, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, μέων Βαγκούμπερ.

ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ: 37.207 τον. d.w. (1.620.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ του 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, Μαιού 2-12, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Πο-

λωνίαν, μέων δυτικής άκτης Καναδά.

ΠΟΥΡΟΓΙΟΥΝΤ: 26.310 τον. d.w. (1.160.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ του 1977) δολ. 12.500 ήμερησίως, παράδοσης Κέι Πάσσερο έποιος, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Χάρηρην, μέων Καζαζιτάνκας.

ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ: 23.780 τον. d.w. (1.017.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ του 1963) δολ. 11.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 57.000 δώρων, δημερος παράδοσης διαπλέοντας Σκώ, έπαναπαράδοσης Κωνσταντίναν, μέων Αγβάνγου.

ΣΤΑΛΔΟ 2: 38.350 τον. d.w. (1.625.000 κ.π. 15 μιλ. 39 τον. φιούελ διλ του 1968) δολ. 14.500 ήμερησίως, παράδοσης Πειραιών άνδροις όπως 29 Απριλίου, έπαναπαράδοσης διαπλέοντος Γιβραλτάρ, μέων άμερικ. λιμένων άντοκηκής Λευκίνης.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΟ: 46.646 τον. d.w. (τού 1968) δολ. 15.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ-Αμβώργον ρείντζ, μέων νοτίου Αμερικής.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 16.250 τον. d.w. (1.000.000 κ.π. 15 μιλ. 29 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1978) δολ. 7.300 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης Φλώνιγκ 15 Απριλίου, έπαναπαράδοσης Γιβραλτάρ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΩΚ: 28.710 τον. d.w. (1.307.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1969) δολ. 11.100 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κασσισόνην Μάιο 14-19, έπαναπαράδοσης Μπαράτιον.

ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ: 17.700 τον. d.w. (817.350 κ.π. 13 μιλ. 22-23 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1966) δολ. 8.250 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωριώς, παράδοσης Γουόρι Μάιο 2-8, έπαναπαράδοσης Κέι Πάσσερο, Κέπι Πάσσερο, Κέπι Πάσσερο και Γουόκαλαντιάνας.

ΔΙΑΣ: 28.855 τον. d.w. (35 π. 1.339.000 κ.π. 14 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ του 1971) δολ. 11.000 ήμερησίως, παράδοσης Κόπιντεν, έπαναπαράδοσης Βέρα Κρούζ ήμερος, μέων Χάρηρην ρείντζ.

ΝΟΡΟ ΧΑΤΙΝΕΣ: 23.044 τον. d.w. (1.076.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 28 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1962) δολ. 7.725 ήμερησίως, παράδοσης Βέρα Κρούζ ήμερος, ταξίδιο 11-13 μηνών.

ΜΑΡΘΩΝ: 19.500 τον. d.w. (911.000 κ.π. 13 μιλ. 24 τον. φιούελ διλ του 1961) δολ. 7.450 ήμερησίως, παράδοσης δημερος διαπλέοντας Μουσκάτ, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κωνσταντίναν, Σουλινά, μέων άμερικ. Κόπιντεν.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν): 58.902 τον. d.w. (2.821.700 κ.π. 14 μιλ. 51 τον. φιούελ διλ του 1967) δολ. 18.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Κέι Πάσσερο, Μαιού 2-8, έπαναπαράδοσης δυτ. Αφρικήν, μέων Μόντρεαλ.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΣ (ΑΙ.Β.): 39.183 τον. d.w. (1.670.000 κ.π. 14 1/2 μιλ. 33 τον. φιούελ διλ του 1968) δολ. 14.200 ήμερησίως, παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, Μαιού 17-27, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, μέων Βαγκούμπερ.

ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ: 37.207 τον. d.w. (1.620.000 κ.π. 15 μιλ. 34 τον. φιούελ διλ του 1977) δολ. 14.000 ήμερησίως παράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ιαπωνίαν, Μαιού 2-12, έπαναπαράδοσης μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Πο-

ΧΙΑΝ ΖΕΥΡΗ: 14.924 τον. d.w. (719.842 κ.π. 13 μιλ. 18 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1969) δολ. 8.500 ήμερησίως, παράδοσης Σάντα Ντομίγκο έποιος, έπαναπαράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας), άμερικ. λιμένας Κόλπου.

ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μικτόν): 58.902 τον. d.w. (2.821.700 κ.π. 14 μιλ. 51 τον. φιούελ διλ του 1967) δολ. 18.000 ήμερησίως, παράδοσης διαπλέοντας Κέι Πάσσερο, Μαιού 2-8, έπαναπαράδοσης δυτ. Ιταλίαν, μέων άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ: 19.021 τον. d.w. (14 μιλ. 32 τον. φιούελ διλ του 1965) λίρας 9.300 ήμερησίως, παράδοσης Μπιλμπάρο άμερικ. λιμένων Κόλπου.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 18.730 τον. d.w. (32 π. 2 ίντσ. 815.000 κ.π. 15 μιλ. 27 τον. φιούελ διλ κ

οι διαπλέοντας Γιβραλτάρ αναδρομικώς όπο της Μαιού, έπανωπαρόδοσις Μινόριτ - Αμβούργον ρείντζ. Έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών.

ΜΑΪΣΤΡΟΣ (λιβ.): 32.810 τον. d.w. (1.289.000 κ.π. 15 μίλ. 36 τον. φιούελ διλ του 1969) δολ. 13.500 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Ελευθρικού, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ε'όπαδαν αναδρομικώς όπό 2 Μαιού, έπανωπαρόδοσις Ισπανίαν, Νότιον Κορέαν.

ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.: 26.752 τον. d.w. (1.209.432 κ.π. 14 μίλ. 32 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1974) δολ. 12.000 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Εύρυθμον αναδρομικώς όπό 2 Μαιού, έπανωπαρόδοσις Ισπανίαν.

ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.): 30.345 τον. d.w. (15 μίλ. 40 τον. φιούελ διλ του 1973) δολ. 11.950 ήμερησίως, διεσος παράδοσις Γιβραλτάρ, έπανωπαρόδοσις Αγγλίαν. Κόντινεντ, έν κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών.

ΑΥΛΙΣ: 28.562 τον. d.w. (14 μίλ. 41 τον. φιούελ διλ του 1972) δολ. 10.600 ήμερησίως, παράδοσις Μουσκάτ Μαιού 10-20, έπανωπαρόδοσις διαπλέοντας Κέιν Πάσσερο, μέσω Ίνδιας και Μάυρης Θαλάσσαν.

ΜΑΙΡΗ: 40.501 τον. d.w. (14 μίλ. 42 τον. φιούελ διλ του 1968) δολ. 11.500 ήμερησίως, παράδοσις Γιβραλτάρ διεσος, έπανωπαρόδοσις Βραζιλίαν.

ΑΟΥΚΑΝ Ν.: 22.300 τον. d.w. (15 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ του 1972) δολ. 10.200 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Βρ. Ειρηνικού, παράδοσις Ισπανίαν μέσω Μαιού έπανωπαρόδοσις νότιον Κορέαν.

ΜΟΤΑΡΠΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ (λιβ.): 33.960 τον. d.w. (1.577.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ του 1976) δολ. 12.600 ήμερησίως, διεσος παράδοσις Κέιν Πάσσερο, έπανωπαρόδοσις Κόντινεντ, μέσω Βραζιλίας.

ΑΒΕΝΙΡ: 17.495 τον. d.w. (701.463 κ.π. 14 μίλ. 22 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1962) δολ. 6.200 ήμερησίως, παράδοσις ιαντολικήν Μεσόγειον Άπριλιον, ταξίδιο 12 μηνών.

ΚΛΑΙΡΗ Λ. ΤΣΑΒΑΛΗΡΗ: 26.272 τον. d.w. (15 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ του 1979) δολ. 12.000 ήμερησίως, πλέον δολ. 1.500 μηνιαία δι. υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Ρότερντραμ Άπριλιον 25, έπανωπαρόδοσις Κόντινεντ, μέσω Δημητρί, λιμένων δυτ. άκτης (ύψω 3-4 μηνών).

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: 64.750 τον. d.w. (13 1/2 μίλ. 45 τον. φιούελ διλ και 2 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1968) δολ. 19.950 ήμερησίως, παράδοσις Ρότερντραμ Άπριλιον 20-30, έπανωπαρόδοσις Ισπανίαν.

ΠΟΖΑΡΙΟ: 15.136 τον. d.w. (13 μίλ. 18 τον. φιούελ διλ του 1971) δολ. 8.750 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Κέιν Ούριστ έτοιμος έπανωπαρόδοσις Βρ. ή νοτ. άκτην νοτίου Αμερικής, ταξίδιον 5 μηνών, ώψιν ταξίδιον Μεγ. Λιμνών 8.900 ήμερησίως.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 22.863 τον. d.w. (983.930 κ.π. 14 1/2 μίλ. 28 τον. φιούελ διλ του 1972) δολ. 12.500 ήμερησίως, παράδοσις Πουνταρένας Μάιον, έπανωπαρόδοσις νότιον Κορέαν, μέσω Καλιφορνίας.

ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓΜ: 18.752 τον. d.w. (1.331.000 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1972) δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις Μουσκάτ Μάιον - Ιούνιον, έπανωπαρόδοσις Κόντινεντ, μέσω νοτίου Αφρικής.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.: 27.044 τον. d.w. (1.088.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 34 τον. φιούελ διλ, και 2 τον. ντηζελ διλ του 1969) δολ. 10.800 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κόντινεντ έτοιμος, έπανωπαρόδοσις Κέιν Πάσσερο, μέσω Δημητρί, λιμένων Κόλπου, ιαντολική Μεσόγειου.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ (λιβ.): 42.431 τον. d.w. (1.700.000 κ.π. 14 1/2 μίλ. 44 τον. φιούελ διλ του 1977) δολ. 17.000 ήμερησίως, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Κίναν Μάιον 1-10, έπανωπαρόδοσις ιαντολ. Μεσόγειον, μέσω Αύστραλιας.

ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 28.752 τον. d.w. (35 π. 1 1/2 ίντο. 15 μίλ. 39 τον. φιούελ διλ και 2 τον. ντηζελ διλ του 1978) δολ. 10.000 ήμερησίως, παράδοσις Μουσκάτ Μαιού 1-10, έπανωπαρόδοσις Κόντινεντ, μέσω νοτίου Αφρικής.

Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ: 18.005 τον. d.w. (15 μίλ. 30 τον. φιούελ διλ του 1978) δολ. 11.000 ήμερησίως, έτοιμος παράδοσις Δημητρί, λιμένων Κόλπου, έπανωπαρόδοσις Αύστραλιαν, μέσω Δημητρί, λιμένων Κόλπου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΔΤ: 36.860 τον. d.w. (1.645.000 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φιούελ διλ του 1976) δολ. 14.750 ήμερησίως,

παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις νότιον Ισπανίαν Μαιού 1-10, έπανωπαρόδοσις ιαντολική Μεσόγειον, μέσω Αύστραλιας.

ΣΟΥΛΑ Κ.: 16.000 τον. d.w. (τού 1958) δολ. 7.000 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ διεσος, έπανωπαρόδοσις Ερυθράν Θάλασσαν.

ΕΛΕΝΗ (λιβ.): 57.654 τον. d.w. (2.405.000 κ.π. 15 μίλ. 30 τον. φιούελ διλ του 1967), δολ. 16.000 ήμερησίως, παράδοσις Ισπανίαν Μάιον, έπανωπαρόδοσις διαπλέοντας Κέιν Πάσσερο, μέσω Δημητρί, λιμένων Βρ. Ειρηνικού, Μάυρης Θαλάσσας.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ: 41.576 τον. d.w. (1.685.000 κ.π. 13 1/2 μίλ. 32 τον. φιούελ διλ του 1963) δολ. 9.650 ήμερησίως, παράδοσις Αγγλίαν, Κόντινεντ Αύγουστον, ταξίδια 15 μηνών.

ΕΛΙΚΟΝ: 12.657 τον. d.w. (29 π. 6 1/4 ίντο. 617.800 κ.π. 12-12 1/2 μίλ. 15-16 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1958) δολ. 6.500 ήμερησίως, πλέον δολ. 2.000 μηνιαία δι. υπερωρίας, παράδοσις μετά την άναχώρησην του πιλότου εις Δυτ. Αφρικήν, ιαντολ. Μεσόγειον, ώψιν την άναχώρησην του πιλότου εις Ερυθράν Θάλασσαν. Περισκόπη Κόλπου, έπανωπαρόδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ με κατεύθυνσην πρός δυσμάς δολ. 6.000 ήμερησίως, πλέον 2.000 μηνιαία δι. υπερωρίας και δολ. 35.000 καθαρό δύρων έπανωπαρόδοσεως.

ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ: 11.785 τον. d.w. (28 π. 10 1/4 ίντο. 542.800 κ.π. 12-12 1/2 μίλ. 15-16 τον. φιούελ διλ και 1 1/2 τον. ντηζελ διλ του 1960) δολ. 5.500 ήμερησίως, ουμπεριλόγιαν θαλάσσων, παράδοσις κατά την διεύθινη εις Κων/πονί Άπριλιον 27- Μαιού 4, έπανωπαρόδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ με κατεύθυνσην πρός δυσμάς, μέσω Περιοκού Κόλπου και Κωνστάντζας.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΡΑΓΙΝΟ: Έλλειριον 17.000 τον. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 325, Άπριλιον 26.

ΚΑΛΙΠΤΟΠΟΙΟΣ: Ρότερντραμ 18.000 τον. καθαρά, Ισαλανδίων, W 330, Άπριλιον 22.

ΝΕΦΕΛΗ (λιβ.): Μπονάρι 38.000 τον. μέρος φορτίου Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 175, όψιν υπόκοπτον πλήρες φορτίον 41.000 τον. Νοεμβρίου 25.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΝ: Μπονάγιοβρ 54.000 τον. μέρος φορτίου Δημητρί, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, Καραϊβικήν W 122.5, Μαιού 2.

ΜΕΣ. ΦΥΣΙΣ (λιβ.): Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 68.000 τον. μέρος φορτίου, W 95, διεσος φορτώσι.

ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ: Καράτοι 20.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ώψιν 41.000 τον. W 205, Μαιού 1.

ΣΑΛΑΜΠΟ: Μεσογείου 18.000 τον. καθαρά, Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 315, Άπριλιον 22.

ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ: Δημητρί, λιμένας Κόλπου 30.000 τον. μέρος φορτίου Μαλαισίαν, W 180, Μαιού 1.

ΤΡΟΠΙΚΟΣ: Δυτ. Αφρική 65.000 τον. μέρος φορτίου Δημητρί, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου, W 110, Μαιού 2.

ΜΑΡΙΑ: Ράς Λανούρ 74.000 τον. μέρος φορτίου Λά Καρούνα, W 82.5, ώψιν 81.000 τον. W 75, Μαιού 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Τίτι 110.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, W 45, Άπριλιον 25.

ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β.: Αραβικών Κόλπου 55.000 τον. μέρος φορτίου, Κωνστάντζαν μέσω Σουέζ δολ. 15, διεσος φορτώσι.

ΠΟΛΥΣ: Καραϊβικήν 68.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 125, Άπριλιον 26.

ΘΑΝΑΣΗ Α.: Ακτοπλοϊκόν Καραϊβικής 32.000 τον. μέρος φορτίου, W 225, Άπριλιον 26.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Φρέηπορτ 41.000 τον. Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 200, Άπριλιον 26.

ΜΕΣ. ΤΙΜΗ: Σιγκαπούρη 28.500 τον. καθαρά Ταύλανδην, W 182.5, Μαιού 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ.): Ινδονησίαν 105.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας δυτ. άκτης W 74, Μαιού 5.

ΜΑΡΑΙ: Πειραιά και Λισσαβώνα 20.000 τον. μέρος φορτίου, Χάλκηταν, W 215, Μαιού 2.

ΕΦΕΣΩΤΣ: Καραϊβικήν 80.000 τον. μέρος φορτίου Ισπανίαν W 60, Μαιού 4.

ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ: Τίτι 60.000 τον. μέρος φορτίου Δημητρί, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Κόλπου W 93, Μαιού 14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 42.500 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας Κόλπου W 210, Μαιού 6.

ΜΑΡΙΟΤΚΑ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας Κόλπου W 140, Μαιού 9.

ΣΚΑΠΤΡΕΙΝΤ: Καραϊβικήν 32.000 τον. Δημητρί, λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 310, Μαιού 7.

ΣΤΑΘΕΡΟΣ: Καραϊβικήν 72.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, W 100, Μαιού 10.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 58.000 τον. Ισπανίαν, W 140, Μαιού 15.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιβ.): Ινδονησίαν 133.000 τον. Δημητρί, λιμένας δυτ. άκτης, W 60, Μαιού 11.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ: Πειραιώκ Κόλπου 92.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας δυτ. άκτης, W 80, Μαιού 13.

ΑΒΙΝ ΌΓΑ ΤΡΕΠΝΤΕΡ: Σιντι Κερί 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, W 61, διεσος φορτώσι.

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: Καραϊβικήν 63.000 τον. ύψηλής θερμότητος Δημητρί, λιμένας άκτης Ατλαντικού, Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 150, Μαιού 9.

νεντ, δοφιόν Μεσόγειον, W 73.25, Άπριλιον 29.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Ράς Σουέζ 75.000 τον. μέρος φορτίου Έιν Σουέζ, W 147.5, Μαιού 1.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ: Λιβύην 60.000 τον. Ιταλίαν, μέρος φορτίου, W 104.5, Απριλίου 29.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ' ΝΤΝΕΣ (λιβ.): Μεσόγειον 80.000 τον. μέρος φορτίου Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 145, Μαιού 4.

ΟΥΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 51.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 140, Μαιού 1.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου Χαλιφάκην, Ηλιούπολη, W 100, Μαιού 5.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Μπελάγια 60.000 τον. μέρος φορτίου Χουελά-βω, W 100, Μαιού 5.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ: Μαύρη Θάλασσαν 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 105, Μαιού 5.

ΑΧΙΛΛΕΙΤ: Μαύρη Θάλασσαν 19.000 τον. καθαρά άνατολ. Μεσόγειον, λιμένας Κόλπου, W 100, Μαιού 4.

ΕΥΔΩΡΑΝ (λιβ.): Λαζαρέντα 18.000 τον. μέρος φορτίου Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 97.5, Μαιού 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'ΓΣ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 51.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 145, Μαιού 3.

ΝΕΦΕΛΗΝ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 40.000 τον. Δημητρί, λιμένας Κόλπου, W 255, Μαιού 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού 60.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας Κόλπου W 140, Μαιού 1.

ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ: Καραϊβικήν 60.000 τον. μέρος φορτίου, Δημητρί, λιμένας Κόλπου W 125, Μαιού 4.

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ: Καραϊβικήν 44.000 τον. μέρος φορτίου άνατολ. Άγκυραδ, W 140-147.5, Μαιού 5.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΠΙ: Λιβύην 62.000 τον. Ιταλίαν, W 102.5, Μαιού 4.

'Η κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων'

| | | | |
|----------------------------|----|--------|---|
| ΑΒΑΝΣ | 60 | 6640 | α. Πειραιάδ 21/3 διά Θεσσαλονίκι, |
| ΑΒΕΝΙΡ (δ.) | 62 | 10405 | α. Λ. Πόλιμας 9/4 διά Τουψ |
| ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΛΗΝΤΕΡ δ | 62 | 10753 | δ. Σάδι 16/3 διά Πειραιάδ |
| ΑΒΙΝ Ο'ΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ δ | 69 | 104616 | δ. Ντουπιάδ 22/3 |
| ΑΓΑΘΩΝ | 68 | 51073 | α. Λισσαβώνα 4/4 διά Αύγουστα |
| ΑΓΑΘΩΝ | 74 | 6017 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΓΑΠΗ | 70 | 10008 | α. Ροζάριο 13/3 διά 'Αβάνα |
| ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ | 69 | 10006 | α. 'Αγ. Δομίνικο 12/2 διά Παραμαρίμπο |
| ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ | 64 | 12561 | δ. Γιβραλτάρ 12/3 διά 'Αμβούργον |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 62 | 9517 | α. Ντελφέζ 1/4 διά Βίλμιγκτον |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 61 | 10405 | α. Καλικάδη 2/3 διά Μαντράς |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 65 | 8374 | ε. Πειραιά 24/3 |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ | 50 | 3499 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.) | 69 | 90890 | ε. Ράς Τανόύρα 15/4 |
| ΑΓΓΕΛΙΝΑ | 63 | 10200 | ε. Μπαντάρ Χομείν 17/3 |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗ | 64 | 9812 | α. Σιγκαπούρη 12/4 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ | 68 | 9435 | α. Σιγκαπούρη 15/4 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ | 65 | 10625 | α. 'Ολάκα 3/3 διά Μπαντάρ Χομείνι |
| ΑΓΗΝΟΡ | 71 | 9875 | ε. Σιγκαπούρην 7/4 |
| ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ | 59 | 12255 | ε. Γένοβα 14/3 |
| ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ | 58 | 9364 | α. Σιγκαπούρη 2/1 διά Βιενένα |
| ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II | 70 | 18628 | δ. Σουέζ 10/4 |
| ΑΓΙΑ ΕΥΦΗΜΙΑ | 52 | 3840 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ | 54 | 8120 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | 63 | 10617 | α. Ν. Ορλεάνη 12/4 |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | 63 | 10246 | α. Μαρούτι 2/3 διά Φλώσιγκ |
| ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 57 | 10323 | α. Σιγκαπούρη 29/3 διά Β. Κορέα |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ | 68 | 9031 | α. Σάντος 10/4 Μπουεναβεντούρα |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ | 58 | 3690 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ | 67 | 11610 | α. Ντουμπάδ 13/4 διά Νταμάρι |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ | 66 | 8309 | α. Σιμόποι 10/4 διά Λ. 'Αντζελες |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΖΙΜΟΣ | 53 | 8213 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ | 56 | 6156 | εις Πύλων από 26/6 |
| ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 58 | 7560 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.) | 71 | 72326 | α. Πειραιάδ 28/12 διά Κούβα |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 58 | 9104 | α. Γαγ. Βικέντιον 4/1 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 55 | 5886 | α. Πειραιάδ 1/4 διά Βάρνα |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | 55 | 4962 | ε. Ταρτούς 10/1 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 47 | 2685 | όργει εἰς Ήράκλειον |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 59 | 8067 | ε. Αλεξανδρείας 13/4 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 58 | 4529 | α. Πειραιάδ 27/12 διά Σ. 'Αραβία |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 69 | 4033 | α. Λ. Πόλας 13/4 διά Σαντάντ |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 46 | 2414 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 51 | 1988 | εις Κουβέντια από 20/7/78 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III | 70 | 15345 | α. Ναυταλί 10/4 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV | 61 | 6038 | ε. Σιγκαπούρη 9/4 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 71 | 11857 | α. Ρεάφες 3/3 διά Μασέλι |
| ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ | 62 | 9229 | α. Κόρ. Αμπούνταδ 6/3 |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | 77 | 1573 | ε. Μπαράντος 9/4. |
| ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ III | 43 | 1845 | εις Πειραιάδ από 6/10/78 |
| ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI | 47 | 2775 | δ. Π. Σάδι 3/3 διά Χαλκίδα |
| ΑΓΚΝΙΚ II | 63 | 12273 | α. Αμπίτζαν 28/2 διά Βραζιλία |
| ΑΓΓΑΛΟΣ | 63 | 9153 | α. 'Αμβούργον 12/4 |
| ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ | 79 | 5178 | ε. Λαμπεσόν 12/4 |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.) | 66 | 32687 | α. Κοσταζακόλας 29/3 διά Χιούστον |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ | 58 | 5037 | α. Ν. Ορλεάνη 22/3 |
| ΑΔΑΜΑΣ | 69 | 10008 | α. Καντίζ 12/3 διά 'Αβαναν |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ | 63 | 1582 | α. 'Αλεξανδρείας 11/4 |
| ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ | 77 | 10459 | α. Τζένταν 11/4 διά Χοντέντα |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ | 68 | 14342 | δ. Κωνίπολιν 27/3 διά Πεσόρα |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ | 67 | 6842 | δ. Παναμά 4/3 διά 'Αβάνα |
| ΑΔΡΙΑΝΟΣ | 61 | 6950 | α. Γένοβα 3/4 διά Πειραιά |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.) | 63 | 30648 | α. Σιγκαπούρην 30/3 διά 'Ιντσάν |
| ΑΕΤΟΣ | 72 | 3065 | α. Βενετία 11/4 διά 'Ανκόνα |
| ΑΕΤΟΣ | 57 | 1674 | εις Πύλων από 17/7 |
| ΑΖΑΛΕΑ | 64 | 5931 | ε. Τζένταν 26/3 |
| ΑΖΟΥΜΑ | 66 | 11067 | α. Κούρτιον 9/4 |
| ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ | 56 | 4884 | α. Πειραιάδ 11/1 διά Χαλκίδα |
| ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ | 65 | 8576 | ε. Ταρτούς 2/1 |
| ΑΘΑΝΑΣΙΑ | 74 | 8915 | α. Ντώρμπατ 8/4 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΗΝΗΟΥ | 56 | 13555 | α. Κίελος 12/4 διά 'Αμβερσάν |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | 69 | 3039 | α. Λ. Πάλμας 27/3 |
| ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ' | 56 | 7369 | εις Πειραιάδ 3/5/79 |
| ΑΘΕΝΣ ΓΟΥΑΙΗ | 58 | 5596 | ε. Βομβάνη 8/4 |
| ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ | 54 | 5148 | όργει εἰς Καλούπατα από 10/10 |
| ΑΘΕΡΕΑΣ | 61 | 4903 | α. Λ. Γκουλέτ 12/4 διά Σύρα |
| ΑΘΗΝΑ (δ.) | 69 | 9268 | α. Μαρούτι 3/13 |
| ΑΘΗΝΑ | 72 | 106032 | όργει εἰς Πειραιάδ από 16/2 |
| ΑΘΗΝΑ | 68 | 8905 | α. Πειραιάδ 30/1 διά Γιβραλτάρ |
| ΑΘΗΝΑ | 65 | 1657 | α. Πειραιάδ 28/3 διά Θεσσαλονίκη |
| ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ | 68 | 16223 | δ. Κωνίπολιν 14/3 διά Νοβορωσιάσκην |
| ΑΘΗΝΑΙ | 56 | 4301 | α. Πειραιάδ 2/4 διά Βόλων |
| ΑΘΗΝΑΙ II | 57 | 5010 | α. Ρ. Ιανέριο 9/4 διά Πειραιάδ |
| ΑΘΗΝΑ'Ζ | 58 | 9279 | α. 'Ιντσάν 12/3 διά Κούβετί |
| ΑΘΗΝΗ ΟΡΑΐ'ΖΟΝ (δ.) | 58 | 12943 | ε. Βομβάνη 18/3 |
| ΑΘΗΝΗΚ (μ.) | 67 | 48747 | α. Τάραντα 29/3 διά Γιβραλτάρ |
| ΑΘΗΝΟΥΔΑ | 52 | 3361 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΘΛΟΝ | 79 | 10120 | α. Μόλις 9/4 |
| ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣ | 67 | 17418 | α. Λ. 'Αντζελες 9/4 διά Γιοκοχάμα |
| ΑΘΩΣ | 69 | 10008 | ε. Π. Καρμέλο 5/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.) | 59 | 12868 | ε. Τζένταν 3/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.) | 59 | 12176 | α. Σιγκαπούρην 1/3 διά Χο Τοί Μίν Σίτου |
| ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΛΑΝΤ | 66 | 3516 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ | 57 | 3169 | όργει εἰς Χαλκίδα από 5/7/78 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ | 64 | 1706 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ | 65 | 1708 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΘΗΝΙΚ | 76 | 12948 | α. Σιγκαπούρη 8/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΚ | 76 | 9079 | α. Μουσιόπορε 12/4 διά Ντίπερν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΤΟΜΙΚ | 74 | 12498 | α. Σπέτεια 4/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ | 68 | 9070 | α. Σιγκαπούρην 28/3 διά Λάγος |

| | | | |
|-------------------------------|----|-------|------------------------------------|
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΟΥΐ'ΣΝΤΟΜ | 72 | 11184 | ε. Σιγκαπούρην 9/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΑΝΤ | 60 | 11838 | α. Σάντοις 27/3 διά Τζέλα (ΕΠΩΛ) |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΛΛΕΝΙΚ | 76 | 12498 | α. Χόγκ Κόρχ 15/4 διά Σιγκαπούρην |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΕΡΟΐ'Κ | 74 | 12498 | δ. Σουέζ 13/3 διά Μέσον Ανατολή |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΩΝΙΚ | 76 | 12498 | α. Ν. Όρλεάνην 8/4 διά Ρόττερνταμ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ | 78 | 12498 | α. Ντώρμπατ 9/4 διά Περσικόν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ | 78 | 9463 | ε. Σιγκαπούρην 18/6 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΟΣΜΙΚ | 75 | 12498 | α. Κόπτε 7/4 διά Πειραιάδ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΙΝΚ | 74 | 18963 | α. Λονδίνον 11/4 διά ΗΠΑ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΟΤΖΙΚ | 75 | 12498 | α. 'Ηστ Λόντον 18/4 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΛΥΡΙΚ | 75 | 12498 | δ. Παναμά 27/3 διά Είρηνικον |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ | 74 | 12498 | ε. Γιοκούδα 8/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΖΙΚ | 74 | 12498 | α. Μπαχρέλι 18/3 διά Αύστραλια |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ | 77 | 12498 | α. Μπουλέποι 9/4 διά Τζένταν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΝΕΡ | 69 | 9054 | α. Ρουέν 11/4 διά Γκόττενμπουργκ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΛΕΐ'Ζ | 72 | 11185 | α. Κολόμπο 13/1 διά Νταμάδ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΐ'ΒΕΡΥ | 71 | 15205 | ε. Ντόρμπατ 29/3 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ | 76 | 12498 | α. Πόρτ οφ Σπάιη 3/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΥΣΤΙΚ | 75 | 12498 | α. Μοριουκόδο 25/3 διά 'Ιαπωνίαν |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΑΐ'ΝΑΙΚ | 75 | 12498 | ε. Χατσινόχε 6/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΤΟΡΙΚ | 74 | 12498 | ε. Ο'ζάκα 10/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΓΙΔΑΤ | 78 | 12498 | α. Σιγκαπούρην 26/3 διά Λάγος |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΓΙΔΑΝΗΡ | 69 | 9199 | α. Κόπτε 28/3 διά Βομβάνη |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ | 70 | 12498 | α. Κόπτε 28/3 διά Βομβάνη |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙ'ΠΑΝΗ | 70 | 9178 | α. Σιγκαπούρην 31/3 διά Μπανγκόκ |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙΚΟ | 71 | 12498 | ε. Γιοκοχάμα 3/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΑΙΚΟΝ | 45 | 3805 | α. Κολούμπα Ρίβερ 13/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΒΟΝ | 66 | 14359 | α. Φουσίδα 28/3 διά Μουροράν |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 65 | 40043 | ε. Πειραιάδ 26/2 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΕ'ΥΛΑΡ | 78 | 9567 | α. Μανούτιο 17/3 διά Γιοκοχάμα |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΟΟΨ | 71 | 11185 | α. Ρόττερνταμ 22/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΟΝΙΚ | 73 | 12498 | α. Κέλι Τάουν 18/3 διά 'Ιράν |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ | 70 | 9078 | ε. Αμέρεραν 17/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΟ'ΙΚ | 71 | 12498 | ε. Γιοκοχάμα 18/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΡΑΠ | 64 | 20095 | α. Νταμάρη Ρίβερ 13/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΡΑΣ | 76 | 10259 | δ. Γιβραλτάρ 12/3 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΡΑΣΖ | 65 | 13299 | δ. Σουέζ 31/3 διά Μπαγκλαντές |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΡΑΣΖ | 68 | 8718 | α. Χόρηρν 5/4 διά Μπαρανκίλα |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 60 | 10183 | α. 'Αμβερσάν 12/3 διά Ταρτούς |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΡΑΨΟΝΤY | 67 | 29256 | α. Παναμά 31/3 διά Σάντος |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΑΝ | 66 | 3034 | δ. Μπρούναμπούτελ 14/2 διά Ταρτούς |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΑΣΞ | 65 | 20119 | α. Λίβερπουλ 7/3 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΗ | 65 | 3034 | ε. Αλεξανδρεία 5/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΙΝΣΕΡΠΙΤY (δ.) | 59 | 17948 | ε. Τέμα 13/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΑ'Υ | 67 | 3046 | α. Τρίπολιν (Λιβύης) 30/3 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΑΡΓΚΕΤ | 63 | 10836 | ε. Ν. Όρλεάνην 6/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΡΑΣ | 69 | 6054 | α. Λ. Πάλμας 7/4 διά Λάγος |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΑΝΤΑΣ | 68 | 13388 | ε. Τζένταν 12/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΡΕΝΤΣΗΠ | 65 | 8914 | α. Θεύτα 17/3 διά Γκάλθεστον |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΜΟΝY | 71 | 4995 | α. Μάλαγκα 11/4 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ | 64 | 5310 | ε. Χόρηρν 10/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑΪ'ΛΑΤ | 64 | 5295 | α. Ρόττερνταμ 9/4 διά Κλαιπέντα |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΑΙΦ | 68 | 3960 | δ. Παναμά 1/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΑΐ'ΤΟΝ | 77 | 38484 | α. Χιούστον 9/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΟΝΑΡΚ | 67 | 32508 | ε. Λίβερπουλ 14/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | 66 | 4478 | ε. Ρόττερνταμ 6/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΡΗΦΕΡ | 64 | 7995 | ε. Κασιούπης 9/4 |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΑ'Υ | 66 | 22280 | δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά 'Ανκόνα |
| ΑΙ | | | |

| | | | | | | | |
|-----------------------|----|-------|---|-----------------------|----|-------|------------------------------------|
| ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ | 65 | 9572 | α. Γιοκοχάμα 8/4 διά Σητεία β. Ρίτσαρντς Μπαϊλ 27/3 διά Εύρωπη | Γ. ΠΡΟΥΒΑΓΝΤΕΡ (δ.) | 75 | 18265 | ε. 'Αυθέρσαν 18/4 |
| ΓΙΟΥΡΟΣΑΝ' | 77 | 14274 | α. Φρημόντλ 10/3 διά Μπαντάρ Χομείνι | ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΙΛΑΝΤ (δ.) | 65 | 35642 | ε. Φόξ 17/4 |
| ΓΙΟΥΡΟΣΑΝΑ' | 74 | 19702 | α. Σιγκαπούρην 11/3 διά Κορέα | ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ | 54 | 4389 | α. Θεούτα 25/2 διά Νουακότ |
| ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ | 59 | 5027 | α. Ο'Σόκα 12/4 | ΓΡΑΝΙΚΟΣ | 61 | 9350 | α. Χάιφα 28/3 διά Λάγος |
| ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ | 66 | 10073 | α. Χάλιφες 9/3 διά 'Αβάνα | ΓΡΕΓΟΣ | 59 | 9191 | α. 'Ηστ Λόντον 17/3 διά Βενεζουέλα |
| ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ | 62 | 9516 | εἰς Γουόρρι όποι 10/8 | ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. | 57 | 9312 | α. Κολόμπο 10/4 διά Σουέζ |
| ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.) | 67 | 2439 | α. Σάν Πέντρο ('Ακ. 'Ελεφ.) 11/3 διά 'Οράν ύπο παραλαβήν | ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV | 72 | 8987 | ε. Πειραιά 25/10 |
| ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ | 66 | 3821 | ε. Ανάπτια 21/4 | | | | |
| ΓΙΟΡΓΗΣ | 73 | 9289 | α. Σιγκαπούρην 7/4 διά Ιαπωνίαν | | | | |
| ΓΙΩΡΓΟΣ Κ. | 67 | 2920 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.) | 64 | 34794 | ε. Λάγος 12/4 διά Βραζιλίαν | | | | |
| ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.) | 65 | 2986 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΓΚΑΖΜΕΝΤ | 65 | 3998 | ε. Λάγος 12/4 διά Βραζιλίαν | | | | |
| ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ | 56 | 8224 | | | | | |
| ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.) | 52 | 10607 | | | | | |
| ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ | 69 | 1436 | | | | | |
| ΓΚΙΚΑΣ | 79 | 10000 | | | | | |
| ΓΚΙΩΝΑ (δ.) | 63 | 30617 | | | | | |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ | 58 | 8058 | | | | | |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΝΤ | 60 | 8058 | | | | | |
| ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.) | 67 | 48747 | | | | | |
| ΓΚΟΓΚΟΛΑ | 71 | 3181 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΡΑΛ | 62 | 9443 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ | 64 | 7735 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ | | | | | | | |
| ΣΤΡΙΑ | 73 | 16439 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΗΡΚΑ | 76 | 13036 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ | 73 | 16439 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ | 71 | 12959 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΚΡΟΣ | 68 | 11148 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΛΑΪΤ' | 59 | 2993 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΛΑΚ | 77 | 13027 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ | 74 | 16439 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΝΙΚΟΛΑΣ | 66 | 11536 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ | 77 | 16432 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ | 76 | 13027 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ | 78 | 14531 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΣΙΖΙΜΟΥ | 76 | 13027 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ | 69 | 11148 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΣΟΥΦΡΗΤ | 72 | 12919 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΣΗΗΡ | 72 | 12919 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΣΤΑΡ | 75 | 13036 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ | 77 | 14531 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΤΡΕΙΝΤ | 78 | 14531 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙ | 68 | 10397 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | 78 | 14800 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ | 72 | 12959 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΤΣΕΙ'Σ | 74 | 13036 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΦΩΣ | 69 | 11148 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ | 77 | 13027 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ | 77 | 14531 | | | | | |
| ΓΚΟΑΝΤΕ ΧΟΡΑΙΖΟΝ | 75 | 13036 | | | | | |
| ΓΚΟΥΛΙΑΣ | 67 | 20173 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΑΓΑΛΑΝΤΕΡ | 68 | 1804 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΝΤ | 70 | 11527 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ | 62 | 2654 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪΤΩΝ | 64 | 10141 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ | 65 | 20785 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ | 63 | 8828 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ | 73 | 59198 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ | 56 | 8750 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ | 62 | 8943 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ | 63 | 10141 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ | 56 | 8805 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ | 66 | 21388 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΐΑΤΟΤ | 70 | 2605 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΐΟΝΗΡ | 60 | 4470 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ | 75 | 3842 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΤΕΡ | 57 | 9079 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ | 63 | 8432 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ | 58 | 8920 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ | 62 | 8631 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ | 58 | 7054 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤ | 73 | 6415 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | 71 | 12202 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.) | 67 | 38513 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ | 70 | 9954 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ | 75 | 3639 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΑΝΤ | 60 | 7222 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ | 69 | 2993 | | | | | |
| ΓΚΟΥΝΤΤΟΥΓΙΣ | 56 | 6778 | | | | | |
| ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ | 57 | 2870 | | | | | |
| ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΑΪΤ' | 63 | 15373 | | | | | |
| ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ | 69 | 22998 | | | | | |
| ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΤΕΜΠΑ | 66 | 23570 | | | | | |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΐΤΜ | 62 | 15389 | | | | | |
| ΓΚΡΕΐΤΣ Α. Τ. | 71 | 16306 | | | | | |
| ΓΚΡΗΝ ΦΡΕΝΤΣΙΠ | 63 | 13516 | | | | | |
| ΓΛΑΡΟΣ (δ.) | 68 | 90905 | | | | | |
| ΓΛΑΥΚΟΣ | 68 | 16229 | | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΑΟΥ | 62 | 12103 | | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ | 65 | 12948 | | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ | 65 | 17159 | | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ | 62 | 12040 | | | | | |
| ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ | 66 | 22198 | | | | | |
| ΓΟΛΙΑΔ | 62 | 7327 | | | | | |
| ΓΟΜΑΣ | 71 | 4713 | | | | | |
| ΓΟΡΓΩ | 58 | 7061 | | | | | |
| ΓΟΥΑΙΗΣ (δ.) | 58 | 12732 | | | | | |
| ΓΟΥΐΝΕΑ ΓΚΑΛΦ | 54 | 3985 | | | | | |
| ΓΟΥΐΝΤΡΦΟΣ | 62 | 1427 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ | 76 | 19261 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ | 78 | 19451 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΑΛΣ | 75 | 19451 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΦΩΝ | 79 | 19265 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ | 72 | 19426 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ | 76 | 19264 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ | 73 | 19451 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ | 74 | 19264 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ | 77 | 19264 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II | 75 | 19393 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ | 73 | 19451 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ (δ.) | 74 | 18305 | | | | | |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ) | 74 | 18204 | | | | | |
| | | | α. Ν. Υόρκην 14/4 διά 'Αρούμπα β. Λιμόν 1/4 διά Κεατζακόδλεκ | ΕΛΙΣΑΒΕΤ | 48 | 1989 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| | | | | ΕΛΚΑΝΤΙΑ (δ.) | 72 | 1947 | α. Σουύσα 8/4 διά Βαρκελώνην |

| | | | | | | | |
|------------------------------|----|-------|---|-----------------------------|----|-------|--------------------------------------|
| ΕΛΑΚΙΝΑ | 57 | 6504 | α. 'Αμβούργον 9/4 | ΕΥΤΕΡΗΠΗ | 56 | 1593 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΕΛΛΑΣ | 77 | 5466 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΕΥΤΥΧΙΑ | 65 | 10344 | ε. Κόμπε 14/4 |
| ΕΛΛΑΣ | 56 | 4380 | α. Ν. 'Υόρκην 4/4 διά Πειραιά | ΕΥΧΑΡΙΣ | 58 | 9963 | α. Π. Χόρκουρτ 28/3 διά Μπόνυ |
| ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ | 70 | 18734 | α. Ντώρμπαν 26/3 | ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ | 79 | 10000 | δ. Παναμά 3/4 διά 'Αβάνα |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΓ' ΝΗΑ | 72 | 8987 | ε. Σ. Τζών 7/4 | ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.) | 75 | 57186 | δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά Φρήπορτ |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ | 78 | 17172 | ε. Καρδάσ 16/4 | ΕΦΗ | 61 | 3840 | α. Πειραιά 15/12 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ | 56 | 7510 | ε. Λονδίνον 16/4 | ΕΦΗ | 58 | 2556 | είς Αύγουσταν ἀπό 1/12/77 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ | 62 | 6846 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/4 | ΕΦΜΑΡ | 57 | 8677 | α. Δάντοις 2/4 διά Τέμα |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ | 71 | 10328 | α. Τζένταν 12/4 διά Τζιμπούτι | ΕΦΗ | 55 | 5008 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΟΡΕΡ | 78 | 17172 | α. Ν. 'Υόρκην 1/4 διά Βουβάνη | | | | |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ | 78 | 17172 | α. Φιλαδέλφεια 8/4 διά Χιούστον | ZANET | 66 | 4503 | α. Πειραιά 10/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ | 72 | 8987 | ε. Καρδάσ 11/4 | ZANNΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | 74 | 30168 | δ. Κωνίπολιν 3/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ | 62 | 8927 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 9/4 | ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ | 61 | 10965 | ε. 'Αντεν 12/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ | 61 | 7293 | α. Μομάδαν 13/4 | ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.(δ.) | 65 | 34501 | α. Π.όφ Σπαϊήν 22/3 διά Ν. 'Υόρκην |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ | 72 | 8987 | ε. Μομάδαν 16/4 | ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ Κ. | 48 | 2297 | δ. Π. Σαΐδ 11/4 διά 'Ελλαδα |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | 60 | 7297 | α. Μομάδαν 14/4 | ΖΕΑ | 60 | 3325 | είς Κέρκυραν (Τουρκία) ἀπό 29/1 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ | 62 | 6659 | α. Ντώρμπαν 29/3 διά ΗΠΑ | ΖΕΑ ΣΙΑΒΕΡ | 53 | 4998 | α. Λάνος 2/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΩΤ | 62 | 9667 | δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Ντώρμπαν | ΖΕΑ ΣΚΑ'Υ | 58 | 4169 | α. Σφαξ 19/3 διά 'Αλγέριον |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ | 71 | 10327 | α. Κ. Τάουν 3/4 διά Ν. 'Υόρκην | ΖΕΥΣ | 60 | 11687 | α. Πειραιά 29/3 διά Χαλκίδα |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ | 72 | 10327 | α. Ντάμι 8/4 διά Κουβεΐτ | ΖΕΦΥΡΟΣ | 77 | 16366 | ε. Αύγουστα 1/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ | 72 | 11201 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 12/4 | ΖΙΝΙ | 76 | 11348 | ε. Νιουάλα 30/3 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ | 66 | 10643 | ε. Λεμεσόν 14/4 | ΖΙΡΙΑ | 71 | 4635 | ε. Γιοκοχάμα 10/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ | 62 | 6846 | ε. Πειραιά 14/4 | ΖΥΓΟΣ | 76 | 19166 | α. 'Αντεν 2/4 διά Αυστραλίαν |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ | 57 | 7063 | ε. Πειραιά 11/4 | ΖΩΡΖ | 65 | 4323 | ε. Πειραιά 8/3 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ | 59 | 9550 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 3/4 | HΒΗ | 79 | 15200 | α. Γκήλονγκ 14/4 διά Ρωσίαν |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ | 71 | 10328 | δ. Σουέζ 13/4 | ΗΓΚΑ | 52 | 2674 | δ. Σουέζ 9/4 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ | 56 | 7510 | α. Κ. Τάουν 18/4 διά Λονδίνον | ΗΙΛΙΑΣ | 47 | 3575 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | 72 | 9897 | δ. Π. Σαΐδ 11/4 διά Μπράουνσβιλ | ΗΙΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ | 60 | 14591 | α. Μπαλιτόνια 30/3 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ | 71 | 8987 | δ. Κωνίπολιν 20/3 διά Μ. Θάλασσαν | ΗΙΛΙΑΣ Κ. | 64 | 18123 | ε. Λά Πλάτα 22/3 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΗ | 72 | 10327 | ε. Σ. Τάουν 13/4 | ΗΙΛΙΟΣ | 62 | 10750 | δ. Δάνταχ 29/3 (έπισκευαι) |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ | 57 | 7068 | ε. Μαπούτον 10/4 | ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ | 70 | 2708 | είς άκτοπλοικάς μεταφοράς |
| ΕΛΛΕΡΟΣ | 52 | 2778 | α. Ραβέννα 5/3 διά Τρίπολιν | ΗΝΙΟΧΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II | 67 | 2926 | είς άκτοπλοικάς μεταφοράς |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ | 78 | 9231 | α. Τερύδστην 18/4 διά Μονφαλκόνες | ΗΠΕΙΡΟΣ (δ.) | 60 | 15420 | δ. Γιβραλτάρ 7/4 |
| ΕΛΛΗΝΙΔΑ | 66 | 9135 | α. Π. 'Εθεργκλέιτην 22/2 διά Κόστα Ρίκα | ΗΡΑ | 79 | 15200 | ε. 'Ιμμινχον 16/4 |
| ΕΛΛΗΝΟΡΑ | 66 | 9186 | α. Βανκούβερ 12/4 διά Ιταλίαν | ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ | 54 | 4723 | δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά Π. Σαΐδ |
| ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ | 72 | 16207 | α. Κυνίπολιν 27/3 | ΗΡΑΚΛΗΣ | 53 | 5691 | ε. Ντώρμπαν 11/4 |
| ΕΛΛΟΡΑ (μ.) | 67 | 41660 | ε. Κοκόρα 4/4 | ΗΡΩ | 65 | 23390 | δ. Κωνίπολιν 13/4 διά Ρουμανίαν |
| ΕΛΑΜΑΝI | 66 | 8953 | α. Πόρτλαντ (Βίκ) 22/3 διά Ιταλίαν | ΗΣΤΡΟΥΓ'ΙΝΤ | 68 | 10625 | α. Βατιμόρην 11/4 διά Ν. 'Ορλεάνην |
| ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.) | 66 | 54857 | α. Μορμυάκον 29/3 διά Μ. Κορέα | ΗΣΤΠΟΡΤ | 67 | 27018 | α. Λός 'Αντζελες 21/3 διά Γιοκοχάμα |
| ΕΛΑΜΠΕΛΑ III | 69 | 12203 | α. Ντάμι 10/4 διά Γιοκοχάμα | ΗΦΑΙΣΤΟΣ | 66 | 21374 | δ. Κωνίπολιν 21/3 διά Κωνστάντζαν |
| ΕΛΑΝΙΚΟ | 54 | 2807 | ε. Ραβέννα 16/3 | ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΑΥΡΑ | 73 | 44746 | α. Χάβρην 14/4 διά Χάμπτον Ρόδις |
| ΕΛΑΝΤΑΙΑ | 65 | 8085 | ε. Ζώνα 8/4 διά Βαρκελώνην | ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΔΟΞΑ (δ.) | 77 | 76088 | ε. Ν. 'Ορλεάνην 30/3 διά Μπράσ Τέρμη |
| ΕΛΑΝΤΕ | 58 | 5044 | α. Ταιμπά 1/4 | ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΚΥΡΑ | 78 | 14545 | ε. 'Άλγεριον 11/4 |
| ΕΛΑΝΑ | 69 | 6162 | α. Κάνι 6/4 διά Δ. 'Αφρικήν | ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΜΑΝΑ | 77 | 14545 | α. Ντουμπάι 9/4 διά Κόντινεντ |
| ΕΛΟΣΕΑΝ | 65 | 18111 | α. Βανκούβερ 13/4 διά ΗΠΑ | ΘΑΛΑΣΣΗΝ ΤΥΧΗ (μ.) | 68 | 52400 | α. Υμουίντετ 15/4 διά Κίρκενες |
| ΕΛΟΥΝΤΑ | 63 | 3387 | ε. Τζημπούτη 7/12 | ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.) | 65 | 32060 | δ. Παναμά 11/4 διά Π. Μπολιβάρ |
| ΕΛΠΑΝ | 67 | 5487 | ε. Πειραιά 11/4 | ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ | 53 | 8484 | ε. Ρουέν 29/3 διά Λαττάκια |
| ΕΛΠΙΔΑ | 66 | 9918 | α. Καζαμπλάνκα 10/4 διά Ν. 'Ορλεάνην | ΘΑΣΟΣ (δ.) | 58 | 12532 | ε. Λίβερπουλ 18/4 |
| ΕΛΠΙΔΑ | 56 | 8377 | α. Ίταζάδι 8/4 διά Μπάραν | ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΙΑΝΔΑΝΤ | 76 | 9444 | ε. Γκρείντζαμπούθ 15/4 |
| ΕΛΠΙΣ (δ.) | 58 | 12239 | α. Ντώρμπαν 13/3 διά Ν. 'Ορλεάνην | ΘΑΝΑΤΟ Α.Σ | 58 | 9585 | α. Ντουλούθ 3/4 |
| ΕΛΠΙΣ | 71 | 9885 | α. Ν. 'Ορλεάνην 20/3 διά Π. Καμπέλο | ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.) | 57 | 12629 | α. Σίλικαν 22/2 διά Σουραμπάγια |
| ΕΛΑΣΑ ΣΚ. | 56 | 3762 | είς Λουάντα πότι 11/1/77 | ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ | 78 | 16354 | α. Μπρισπαίην 15/4 διά Ιαπωνίαν |
| ΕΛΣΦΛΕΩ | 63 | 5087 | ε. Αχιρκάπτη 3/4 (έπισκευαι) | ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ | 68 | 35477 | α. Γκόβε 11/3 διά Ρόττερνταμ |
| ΕΜΒΙΤΣ (δ.) | 60 | 4555 | α. Αντεν 15/3 διά Αγγύπιον | ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.) | 60 | 19674 | α. Βικαρετ 7/4 διά Πούντα Κάρπτον |
| ΕΜΙΑ | 58 | 3810 | επόπ παραλαβήν | ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.) | 65 | 33663 | α. Π. Αρθουρ 22/3 |
| ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ | 69 | 12216 | ε. θέσιν 19. 37 Β — 37. 17 Α. 10/12 | ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ | 68 | 10750 | δ. Γιβραλτάρ 12/4 |
| ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΜΝΗΣ | 65 | 28007 | α. 'Αμβούργον 11/4 διά Νορκόπικ | ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ | 73 | 10630 | δ. Σουέζ 14/4 διά Ντέρ-ές-Σαλάδαμ |
| ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΜΑΡΚΟΥ | 60 | 8675 | α. Μπουένος 'Αρδες 10/3 διά Ρωσίαν | ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ | 65 | 41872 | δ. Χάμπτον Ρόδης 21/3 |
| ΕΜΠΡΟΣ | 78 | 9100 | ε. Μ. Μαουκάνου 18/4 | ΘΕΟΜΑΝΑ | 65 | 40473 | α. Λός 'Αντζελες 23/3 διά Γιοκοχάμα |
| ΕΝΑΤΟΝ | 67 | 9548 | α. Μόδι 3/3 | ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.) | 68 | 50556 | δ. Σουέζ 12/4 |
| ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ | 60 | 9964 | α. Σιγκαπούρην 3/4 | ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΗΝ | 61 | 10591 | ε. Σιγκαπούρην 11/4 διά ΗΠΑ |
| ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ | 57 | 9132 | α. Μαπούτον 3/4 διά Μπαντάρ 'Αμπάς | ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.) | 62 | 24740 | ε. Χάμπτον Ρόδης 14/4 |
| ΕΝΤΗΒΟΡ | 57 | 8764 | α. Σάντος 28/3 διά Τζένταν | ΘΕΟΤΟΚΟΣ | 61 | 9378 | ε. Κολόμπο 20/3 |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ | 70 | 10006 | ε. 'Οχο Ρίο 5/4 | ΘΕΟΤΟΚΟΣ | 57 | 9153 | ε. Μπάραν 20/3 |
| ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ | 59 | 11761 | α. Π. ντε Μπούκ 10/4 διά Γιβραλτάρ | ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ | 63 | 15929 | α. Ροάριο 10/4 διά Μπ. 'Αρες |
| ΕΠΟΣ | 77 | 9786 | α. Γιοκοχάμα 2/4 διά Νιούπορτ | ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ | 77 | 16380 | ε. Γιοκοχάμα 11/4 |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.) | 63 | 31051 | α. Ρόκι Πόντι 7/4 διά Δ. Σαλίνα | ΘΕΟΦΟΡΟΣ | 62 | 22156 | α. Μόμπιλ 8/4 διά Ν. 'Ορλεάνην |
| ΕΡΕΧΘΙΟΝ | 58 | 7447 | ε. Ρότερνταμ 15/4 | ΘΕΟΧΑΡΗΣ | 71 | 9999 | α. Λονδίνον 3/4 διά Τζαμαϊκα |
| ΕΡΜΗΣ | 72 | 15951 | α. Ελίξιαρπε 2/4 διά ΗΠΑ | ΘΕΟΡΙΣ | 62 | 3244 | είς Σέτε πότι 9/2/79 |
| ΕΡΜΙΟΝΗ | 78 | 1250 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ | 58 | 9882 | ε. Μπ. 'Αρες 9/4 |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.) | 73 | 8957 | α. Ρεύνιον 3/4 | ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ | 77 | 10460 | α. Μπ. 'Αρες 3/4 διά 'Αβάνα |
| ΕΡΟΠΟΙΚ | 67 | 33980 | δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Αύγουστων | ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) | 55 | 8992 | α. Ήσιχαμ 8/4 διά Πειραιά |
| ΕΡΟΠΟΙΚ ΣΕΥΔΑΩΡ | 64 | 29398 | ε. Ενωθ. Φρήτορ (Μπαχ) 16/3 | ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ II (δ.) | 55 | 8998 | ε. Ρεάθιρ 2/4 |
| ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ | 57 | 2074 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΘΕΤΙΣ | 74 | 35513 | α. Ν. 'Ορλεάνην 9/4 |
| ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ | 63 | 12758 | ε. Καζαμπλάνκα 25/2 | ΘΗΡΑ | 55 | 2741 | Πειραιά 18/3 διά Κωνστάντζαν |
| ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ | 63 | 10194 | ε. Βακαγάλα 15/3 διά Παναμά | ΘΗΡΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | 79 | 14100 | δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά Βαλένθια |
| ΕΥΑ | 59 | 11894 | α. Ματάντας 28/3 διά Σαντάνα | ΘΗΣΕΥΣ | 74 | 3735 | είς Πειραιά πότι 5/6/79 |
| ΕΥΑ | 73 | 3700 | α. Ρουέν 10/4 διά Κόνακρου | ΘΙΑΚΙ (δ.) | 56 | 2651 | είς Πειραιά πότι 5/12 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ | 60 | 8717 | ε. Πειραιά 3/2 | ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΙΣΙΟΥΡ (δ.) | 62 | 22222 | είς Πειραιά πότι 10/11 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Κ | 64 | 2763 | α. Πειραιά 1/4 διά 'Αλγέριον | ΘΙΑΚΗ ΔΣΥ'ΑΥΛΟΡ (δ.) | 66 | 51417 | α. Τέτευ Τέρμ. 14/4 διά Μεβίλ |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΕΜΟΣ | 67 | 29424 | α. Ν. 'Ορλεάνην 28/3 | ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.) | 68 | 48935 | ε. Θιάλ. Τέρμ. 20/4 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΣ Δ | 67 | 12757 | δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Μεγ. Λίμνες | ΘΡΑΣΙΑΝ ΝΑΝΑ | 62 | 9455 | δ. Κωνίπολιν 2/4 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙ.. . | 74 | 6842 | α. Βόλον 30/3 διά Λαττάκια | ΘΡΑΣΙΑΝ ΣΙΡΛΕ'Υ' (δ.) | 63 | 33924 | ε. Φλαδέλφεια 11/4 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.. . | 55 | 18609 | ε. Α'Μπέρον 14/4 | ΘΩΜΑΣ Α | 58 | 11201 | α. Ντάκαρ 29/3 διά Θεσσαλονίκη |
| ΕΥΕΓΝΕΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ | 61 | 9061 | δ. Σαΐδ 10/4 διά Αγγύλων | ΘΩΜΑΣ Κ | 61 | 14032 | δ. Γιβραλτάρ 7/4 διά Τσαρλέστον |
| ΕΥΕΥΔΑΙΣ | 48 | 3198 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ | 63 | 15806 | δ. Κωνίπολιν 10/4 διά Όδσσον |
| ΕΥΕΥΔΑΙΣ | 51 | 3210 | α. Ράς άλ Καϊμήντ 1/2 διά Σουέζ | ΙΑΠΕΤΟΣ | 63 | 16320 | δ. Παναμά 8/3 |
| ΕΥΗ Λ | 67 | 14569 | δ. Κωνίπολιν 14/4 | ΙΑΣΩΝ | 70 | 11498 | δ. |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|----|--------|--|-------------------------------|----|-------|--|
| ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ | 72 | 7006 | ε. Λάγος 30/3 είς μεσογειακάς μεταφοράς | KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ | 64 | 3885 | α. Μπουεναβεντούρα 13/3 διά 'Ακαζούτλα |
| ΙΡΑΝΤΑ | 57 | 4893 | α. 'Εσμπιτέργκα 22/3 διά 'Αμβέρσαν | KΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ | 73 | 23688 | ε. Κασιούγκ 25/3 |
| ΙΡΙΣ (δ.) | 56 | 11556 | ε. Ντώρμπαν 15/4 | KΑΡΙΝΑ | 67 | 41914 | δ. Παναμά 5/4 διά 'Ελλάδα |
| ΙΡΙΣ | 54 | 6042 | ε. Ραβένα 2/4 | KΑΡΙΝΑ | 56 | 4870 | ε. Κορούνα 4/4 |
| ΙΡΙΣ | 72 | 4999 | ε. Βίγκο 8/4 διά Λισσαβώνα | KΑΡΙΟΒΑ | 75 | 29314 | α. Βαλτιμόρην 27/3 διά Ρουμανία |
| ΙΣΜΗΝΗ | 68 | 4204 | ε. Πειραιά 11/4 | KΑΡΟΛΙΝΑ | 66 | 5681 | ε. Κωνιπόλιν 7/4 |
| ΙΤΑΛΙΑ | 46 | 6727 | ε. 'Αντεν 12/4 διά Αυστραλίαν | KΑΡΟΛΙΝΑ Π. | 73 | 13324 | ε. 'Αμβούργον 13/4 |
| ΙΧΩΕΙΣ | 77 | 19166 | ε. Ρόττερνταμ 7/4 | KΑΡΟΣ | 47 | 8288 | άργει είς Πειραιά ἀπό 29/5/78 |
| ΙΩ | 58 | 7230 | δ. Γιβραλτάρ 8/1 διά Π. ή Πέρ | KΑΡΠΑΘΟΣ | 55 | 5879 | α. Ντακάρ 9/4 διά Ρίο 'Ιανέριο |
| ΙΩΑΝΝΑ ΣΙ | 79 | 5800 | δ. Σουέζ 10/4 διά Μπάραν | KΑΡΡΑΣ | 68 | 25084 | δ. Παναμά 11/4 διά Σάντος |
| ΙΩΑΝΝΑ | 65 | 10232 | ε. Λείσες 18/4 διά Μπιλμάρδο | KΑΡΥΑΝΤΑ | 73 | 34067 | ε. Ρόττερνταμ 16/4 |
| ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) | 61 | 22075 | ε. Μόντρεαλ 10/4 | KΑΡΥΑΤΙΣ | 70 | 10886 | ε. Ντάρες-Σαλάμ 14/4 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 68 | 9631 | ε. Παναμά 28/3 | KΑΡΥΑΤΟΣ | 57 | 2466 | ε. Μπιζέρτα 13/4 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 63 | 8380 | ε. Πειραιά 11/4 διά Κοπέρ | KΑΡΥΣΤΟΣ | 78 | 5080 | α. Κωνιπόλιν 17/4 διά Φελιξίδους |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 59 | 3162 | ύπο παραλαβήν | KΑΣΟΣ | 76 | 14983 | ε. Φάμουθ 18/4 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | 58 | 3090 | είς μεσογειακάς μεταφοράς | KΑΣΟΣ | 56 | 3105 | άργει είς Χακίδα ἀπό 31/7/79 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. | 52 | 1454 | ε. Ροζάριο 5/4 διά Μπ. 'Αύρες | KΑΣΠΙΑΝΑ | 59 | 15125 | ε. Τζένταν 15/4 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ | 68 | 16227 | ε. Ν. 'Υόρκην 2/4 διά Πειραιά | KΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ | 68 | 30294 | ε. 'Αμβερσάν 28/2 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ | 77 | 14275 | ε. Δάνταιχ 5/4 διά Λάγος | KΑΣΤΡΟ | 65 | 1225 | ε. Πειραιά 4/4 |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ | 55 | 8799 | ε. Σιγκαπούρην 20/3 | KΑΣΤΡΩΡ | 50 | 7544 | ε. Λαττάκιο 28/3 |
| ΙΩΑΚΟΣ (δ.) | 68 | 44646 | ε. Χάμπτον Ρόδς 6/4 | KΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ | 49 | 3422 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΙΩΝ | 71 | 11506 | | KΑΤΕ Α. | 66 | 2953 | ε. Σούσα 8/4 |
| K. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ | 76 | 16023 | | KΑΤΕΡΙΝΑ | 76 | 3824 | ε. Σ. Πέντρα ντέ Μακόρις 5/3 |
| K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | 69 | 30301 | | KΑΤΕΡΙΝΑ Α. | 61 | 2499 | α. Βρέηνυ 17/4 διά 'Αμβούργον |
| ΚΑΒΑΚΟ | 53 | 5326 | | KΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) | 66 | 40852 | α. Λάς Πάλμας 13/4 διά Μπόνυ |
| ΚΑΒΟ ΑΛΥΚΩΝ | 61 | 10934 | | KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) | 58 | 2580 | δ. Γιβραλτάρ 14/3 διά Πειραιά |
| ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΙ | 59 | 11540 | | KΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ | 77 | 8750 | ε. Μπαρμπάντος 26/3 |
| ΚΑΒΟ ΠΙΟΣΩΝΑΣ | 67 | 10365 | | KΑΤΕΡΙΝΑ Ε. | 70 | 14370 | ύπο παραλαβήν |
| ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ | 68 | 10365 | | KΑΤΙΑ | 63 | 1594 | α. Λάς Πάλμας 15/4 |
| ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ | 60 | 10934 | | KΑΤΙΕ | 60 | 10187 | ε. Ρόττερνταμ 20/3 διά 'Αβάνα |
| ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.) | 56 | 12780 | | KΑΤΙΖΑ (δ.) | 68 | 13135 | ε. Τής 19/4 |
| ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.) | 69 | 50998 | | KΑΤΥ | 63 | 5417 | α. Ντάρμπαν 10/4 |
| ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.) | 66 | 53908 | | | | | |
| ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ | 77 | 12653 | | | | | |
| ΚΑΒΟ ΕΙΦΙΑΣ | 61 | 21305 | | | | | |
| ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ | 76 | 12609 | | | | | |
| ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ | 55 | 2730 | | | | | |
| ΚΑΘΡΙΝ (δ.) | 60 | 13335 | | | | | |
| ΚΑΘΡΙΝ | 63 | 8895 | | | | | |
| ΚΑΘΡΙΝ Λ. | 70 | 16285 | | | | | |
| ΚΑΙΤΗ | 65 | 23391 | | | | | |
| ΚΑΛΑΜΟΣ | 56 | 2299 | | | | | |
| ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.) | 67 | 34498 | | | | | |
| ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ | 60 | 4240 | | | | | |
| ΚΑΛΙΖ ΣΤΑΡ | 60 | 4240 | | | | | |
| ΚΑΛΛΗ | 57 | 8778 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΔΡΟΜΟΣ | 71 | 4295 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΞΕΝΟΣ | 60 | 9959 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ | 76 | 16432 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ | 68 | 4706 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. | 69 | 11329 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ | 71 | 9074 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. | 74 | 15938 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. | 55 | 6216 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΟΠΙΣ (δ.) | 59 | 12331 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ | 69 | 4267 | | | | | |
| ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ | 69 | 4267 | | | | | |
| ΚΑΛΜΑΡ | 51 | 6199 | | | | | |
| ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.) | 59 | 13022 | | | | | |
| ΚΑΛΥΨΩ | 69 | 5997 | | | | | |
| ΚΑΛΥΨΩ Ν. | 54 | 5526 | | | | | |
| ΚΑΜΑΤΕΡΗ | 78 | 14568 | | | | | |
| ΚΑΜΕΛΙΑ Β. (δ.) | 58 | 11926 | | | | | |
| ΚΑΜΠΟΣ | 71 | 13116 | | | | | |
| ΚΑΜΠΟΣ (δ.) | 58 | 12633 | | | | | |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) | 53 | 15882 | | | | | |
| ΚΑΠ ΙΤΕΑ | 71 | 4960 | | | | | |
| ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ | 74 | 3600 | | | | | |
| ΚΑΠ ΜΠΟΝ | 65 | 5263 | | | | | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ | | | | | | | |
| ΜΥΛΩΝΑΣ | 57 | 2707 | ε. Πόρτ Βέμπε 14/4 | KΕΑ | 58 | 13968 | α. Τόκιο 2/4 διά Τσαμκόκ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ | 62 | 4576 | δ. Γιβραλτάρ 28/3 διά Μόντρεαλ | KΕΑ | 55 | 2683 | άργει είς Χακίδα ἀπό 12/10 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ | 77 | 10459 | ε. Καστέλλο 12/3 | KΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙΝΟΥ | 68 | 13894 | ε. Μπαρμπάντος 7/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ | 68 | 24801 | α. Κολόπου 2/4 διά Σουέζ | KΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ | 72 | 14651 | α. Λονδίνον 6/4 διά Σάν Νιτέγκο |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II | 73 | 9219 | δ. Κουνίπολιν 21/3 | KΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ | 62 | 11416 | α. Σαβένα 12/4 διά Πόρτ ντέ Μπούκ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ | 59 | 8313 | ε. Έρεισφ 16/3 | KΕΙ'Π ΚΕΝΕΤΥ | 71 | 9886 | ε. Κόμπη 13/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | 68 | 24668 | α. Σ. Τών 15/2 διά Κούβα | KΕΙ'Π ΜΑΝΑΡΙΝ | 72 | 10990 | α. Ραβέννα 28/3 διά Κεμπέκ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | 59 | 11147 | δ. Φιλαδέλφεια 1/4 διά Χιούστον | KΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ | 69 | 9853 | ε. Βενετίαν 13/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I | 68 | 15355 | ε. Στεττίνον 15/4 διά Τζένταν | KΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ' | 71 | 9964 | α. Χάρηρην 12/4 διά Μπορτνώ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ | 69 | 10839 | ε. Βίγκαποτάνη 10/4 διά Π. 'Εμπεδόκλε | KΕΙ'Π ΠΡΑΤΤΝ | 73 | 8927 | α. Μελβούρνην 4/3 διά Κίνα |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ | 77 | 8746 | α. Χόμπτον Ρόδς 15/4 διά Γουγκοσλαϊτία | KΕΙ'Π ΡΙΟΝ | 71 | 9229 | δ. Παναμά 5/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.) | 62 | 39169 | δ. Τζένταν 9/4 διά Λατάρα | KΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛI | 58 | 13700 | ε. Κείτ Τάουν 24/3 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ | 58 | 6359 | ε. Κελάνκ 14/4 | KΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ | 75 | 16307 | δ. Κωνιπόλιν 19/2 διά Μ. Θάλασσαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΥΛΑΣ | 58 | 9724 | ε. Κοραμπάρ 13/ | KΕΝΤΑΥΡΟΣ | 58 | 8656 | ε. Ντουμάτη 30/3 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ | 67 | 16098 | ε. Π. Σαΐτ 12/4 | KΕΝΤΜΑ | 78 | 9231 | α. Λάς Πάλμας 28/3 διά Ντουάλα |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΞΟΣ | 68 | 23372 | δ. Γιβραλτάρ 3/4 διά Βερμούδα | KΕΡΑΣΟΥΣ | 59 | 8780 | ε. Βουβάνη 9/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ | 66 | 16048 | ε. Πόρτλαντ (Ορεγκ) 8/4 διά Σιγκαπούρην | KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ | 52 | 2736 | α. Ρόττερνταμ 4/4 διά Μπορτνώ |
| ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ | 72 | 16366 | | KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ | 61 | 14982 | δ. Κωνιπόλιν 21/3 διά Κωντάντον |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ | 67 | 13858 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ | 63 | 5296 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | 65 | 19019 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ | 71 | 30193 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ | 76 | 37841 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ | 69 | 9731 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΕΩ | 62 | 3144 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ | 66 | 9806 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ | 58 | 1763 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | 68 | 13531 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ | 78 | 10372 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ | 60 | 9163 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. | 76 | 123648 | | | | | |
| ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) | | | | | | | |
| ΠΑΤΕΡΑΣ | 77 | 21194 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ. | 61 | 13338 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ. | 66 | 19595 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (δ.) | 70 | 15098 | | | | | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΧΙΑΛΗΣ | 69 | 9038 | | | | | |
| ΚΑΡΑ'ΙΣΣΚΑΚΗΣ | 65 | 16903 | | | | | |
| ΚΑΡΑ | 65 | 11940 | | | | | |
| ΚΑΡΕΝ | 76 | 4617 | | | | | |
| ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ | 62 | 15961 | | | | | |

| | | | | | | | |
|-----------------------|----|--------|--------------------------------------|---------------------|----|-------|--------------------------------------|
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ | 56 | 6370 | ε. Νεάπολιν 14/4 | AΙΝΚ ΛΟΒ. | 62 | 8937 | α. Χόγκ Κόγκ 17/4 διά Ταινάμπο |
| ΚΟΡΣΑΪΡ | 62 | 15000 | ε. Γένοβα 8/3 | AΙΝΚ ΤΡΑΣΤ. | 61 | 8950 | α. Ρότερνταν 11/4 διά Μασσαλίαν |
| ΚΟΡΩΝΙΑ | 70 | 11826 | α. Τζένταν 24/2 διά Μπάραν | AΙΝΚ ΦΑΙΗΘ. | 60 | 8420 | α. Καράτσι 23/3 |
| ΚΟΣΜΑΣ (δ.) | 64 | 34921 | δ. Παναμά 6/4 | AΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ. | 61 | 8951 | ε. Σιγκαπούρην 7/3 |
| ΚΟΣΜΙΚ | 48 | 1594 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΛΙΣΣΑΒΩΝ | 56 | 4770 | ε. Ρότερνταν 18/4 |
| ΚΟΥΗΝ ΣΗ. | 55 | 4565 | ε. Πειραιά 15/4 | ΛΙΤΟΧΟΡΟ | 57 | 3135 | εις Καλαμάτα ώπο 2/4/79 |
| ΚΟΥ'ΝΕΥ | 60 | 9423 | α. Καλκούτα 2/3 διά Σιγκαπούρην | ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.) | 61 | 21894 | α. Αλεξανδρείαν 12/4 διά Ράς Σουκείρ |
| ΚΟΥΜΟΥΛΟΥΣ | 50 | 7392 | α. Λούμπιτε 16/1 διά Λουάντα | ΛΙΨ. | 68 | 9650 | δ. Παναμά 12/2 διά Αλγερίαν |
| ΚΡΑΝΤΩΡ | 47 | 1534 | εις Πειραιάδ ώπο 8/3 | ΛΟΓΙΑΔΑΤΥ | 69 | 9045 | α. Ναγκόνια 8/4 διά Μιζουσίμα |
| ΚΡΑΤΙΝΟΣ | 69 | 6084 | α. Κόλαρουτ 26/3 διά Αμπιτζάν | ΛΟΚΡΙΣ. | 72 | 16402 | α. Ν. Υόρκη 12/4 διά Πειραιάδ |
| ΚΡΕΪΖΥ ΧΑΡΡΥ | 57 | 2013 | α. Κάλιαρι 1/4 | ΛΟΝΔΙΝΟΝ | 50 | 2896 | α. Καζαπλάνκα 3/2 |
| ΚΡΕΣΤΕΝΑ | 67 | 1788 | α. Βαρκελώνην 9/4 διά Σκίκντα | ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ | 64 | 6549 | εις Πειραιάδ ώπο 22/3 |
| ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΡΥ | 61 | 3886 | ε. Ροζόριο 31/3 | ΛΟΥΚΑΣ Ν. | 72 | 13637 | δ. Παναμά 27/3 διά Ιαπωνίαν |
| ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ | 58 | 3914 | δ. Σουέζ 16/2 διά Μπάραν | ΛΟΥΣΗΣ | 52 | 4755 | α. Π. Ελιζαμπεθ 24/3 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.) | 74 | 42470 | α. Σ. Άννα Μπαΐν 16/3 διά Π. Μιράντα | ΛΟΥΣΙΟΣ | 73 | 63287 | α. Ν. Όρλεάνην 9/4 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΕΜΕΡΑΑΝΤ | 78 | 10832 | ε. Κουβέιτ 9/4 | ΛΟΥΣΥ | 74 | 16006 | α. Μόνπιλ 8/4 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΛΑΝΤ (δ.) | 73 | 42470 | δ. Σουέζ 11/4 διά Ερυθρόν Θάλασσαν | ΛΥΔΙΑ | 74 | 9712 | α. Καζαπλάνκα 1/4 διά Σ. Ναζάρη |
| ΚΡΗΤΗΝ ΝΤΑΓΑΜΟΝΤ | 77 | 10832 | ε. Οζάκα 8/4 | ΛΥΔΙΑ | 64 | 6547 | ε. Αμβέρσαν 17/4 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΠΕΡΑ | 78 | 10832 | ε. Κόμπο 12/4 | ΛΥΡΑ | 58 | 12982 | εις Πειραιάδ ώπο 11/1 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΡΟΥΜΠΥ | 79 | 10832 | ε. Λουμούτ (Μαλαισία) 13/4 | ΛΥΡΙΚ | 67 | 41914 | δ. Παναμά 2/4 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΣΗ (δ.) | 74 | 61054 | ε. Φρηπόρτ 28/2 | ΛΩΡΕΤΤΑ | 64 | 29375 | α. Βανκούβερ 23/3 |
| ΚΡΗΤΗΝ ΣΚΑ'Υ (δ.) | 73 | 61054 | δ. Γιβραλτάρ 24/2 διά Ιαπωνίαν | ΛΩΡΕΤΤΑ | 68 | 4071 | α. Ντακάρ 28/3 |
| ΚΡΙΟΣ | 59 | 42470 | ε. Ν. Όρλεάνην 23/3 | | | | |
| ΚΡΙΤΙΑΣ | 67 | 18875 | δ. Κονίπολιν 3/4 | | | | |
| ΚΡΙΤΩΝ | 59 | 9549 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΚΡΙΟΣΟΣ | 59 | 7158 | α. Τζένταν 22/3 διά Μπάραν | M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ | 69 | 25168 | δ. Παναμά 7/3 |
| ΚΡΩΝΟΣ | 67 | 5051 | α. Π. Ελιζαμπεθ 10/4 διά Μαπούτο | ΜΑΓΙΑ | 66 | 2023 | ε. Μογκαντίσιο 12/3 |
| ΚΡΩΝΟΣ | 67 | 6911 | α. Μόντρεαλ 8/4 διά Θρή Ρίβερς | ΜΑΕΣΤΡΑΛΕ | 57 | 9118 | α. Καράτσι 11/3 |
| ΚΡΩΝΟΣ | 47 | 3526 | α. Τζέντα 3/4 | ΜΑΘΙΟΣ | 62 | 8975 | ε. Τζένταν 17/3 |
| ΚΡΩΣΕΙ'ΝΤΕΡ | 58 | 1596 | α. Βρέμην 17/4 διά Φρεντέρικοβερκ | ΜΑΘΙΟΣ | 53 | 2025 | ε. Πειραιάδ ώπο 1/4 |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ | 78 | 21194 | ε. Μοριουχάρια 12/4 | ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | 63 | 15929 | α. Γιβραλτάρ 7/4 διά ΗΠΑ |
| ΚΥΔΩΝΙΑ | 65 | 2025 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΜΑΙΑΝΔΡΟΝ | 72 | 2945 | α. Αμβέρσαν 1/4 διά Αλγερίου |
| ΚΥΘΗΡΑ | 66 | 13870 | ε. Πειραιά 22/3 | ΜΑΙΡΙP. | 65 | 17783 | α. Πιοκοχάρια 8/4 διά Βανκούβερ |
| ΚΥΘΩΝ | 57 | 13867 | ε. Ν. Όρλεάνην 10/4 | ΜΑΙΡΗ K. | 68 | 22391 | α. Ρίτσαρντς Μπαιν 30/3 διά Εύρωπη |
| ΚΥΘΩΝ | 62 | 4784 | ε. Κοτονό 28/3 | ΜΑΙΡΟΥΑΔΑ | 72 | 4990 | ε. Πρόβιντενς 25/4 |
| ΚΥΚΛΑΔΕΣ | 57 | 5102 | ε. Πειραιάδ 12/4 | ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.) | 63 | 14203 | δ. Παναμά 10/4 |
| ΚΥΚΝΟΣ (δ.) | 71 | 16400 | α. Ν. Ύόρκην 10/4 διά Σ. Κρουά | ΜΑΚΡΑ | 73 | 38286 | δ. Κωνίπολιν 4/4 διά Κωνσταντίζαν |
| ΚΥΜΑ | 60 | 7758 | δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Πειραιά | ΜΑΛΒΙΝΑ | 58 | 8957 | ε. Σιγκαπούρην 23/3 διά Κεελάρκ |
| ΚΥΝΙΑ | 71 | 11801 | α. Χιούστον 30/3 | ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ | 58 | 2966 | ε. Καστελόν 28/3 |
| ΚΥΠΡΟΣ (δ.) | 69 | 119666 | ε. Κολόμπο 20/3 | ΜΑΛΙΑΚΟΣ | 62 | 10586 | α. Όδελλοσούντ 3/4 |
| ΚΥΠΡΟΣ | 45 | 3799 | α. Καζαπλάνκα 2/4 διά Πειραιά | ΜΑΝΦΩΣ | 77 | 9721 | ε. Βουβάνην 2/4 |
| ΚΥΡΑ | 63 | 10032 | ε. Τρικούπολη 29/3 | ΜΑΝΙΑ | 68 | 5874 | α. Λάγος 1/4 |
| ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ | 67 | 26493 | α. Χάμπτον Ρόδης 11/4 διά Ρουμανία | ΜΑΝΙΑ III | 61 | 2918 | δ. Γιβραλτάρ 16/4 |
| ΚΥΡΙΑΚΗ | 66 | 8943 | α. Μονρόβια 22/2 διά Αμπιτζάν | ΜΑΝΟΣ Π. | 69 | 2967 | α. Δάς Πάλμας 17/4 διά Βαλένθια |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ | 63 | 13092 | ε. Ρεντί 27/3 | ΜΑΝΟΥΕΛΑ | 53 | 16256 | δ. Σουέζ 31/3 διά Ρεύνιόν |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ | 66 | 20516 | ε. Ροζάριο 28/3 | ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ | 59 | 2589 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. | 66 | 8943 | α. Τακοράντην 26/2 διά Αμπιτζάν | ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ | 77 | 16267 | α. Ντάρμπιταν 20/3 διά Ν. Όρλεάνην |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ | 55 | 4850 | ε. Τεργέστην 13/2 | ΜΑΝΤΩΝ Β. (δ.) | 72 | 17432 | ε. Ντουντήτ 22/3 διά Π. Όρντάζ |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ | 77 | 9879 | ε. Ντώρμπιταν 17/4 | ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ | 77 | 12526 | α. Ναγκόνια 12/4 διά Τζένταν |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | 67 | 10327 | α. Πόρτα Κελάγκ 11/4 διά Νιούπορτ | ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΥΖ. | 71 | 9372 | α. Μπουμπούρι 6/4 διά Τζένταν |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. | 60 | 6808 | α. Αμβέρσαν 13/2 διά Αλγερίου | ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΥΡΥΖ. | 68 | 18525 | α. Μπράκες 5/4 |
| ΚΩΣ | 56 | 3129 | α. Λιβόριο 21/8 διά Πειραιά | ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΥΜΠΟΣ | 78 | 17149 | ε. Σαρδά 6/4 διά Μπάραν |
| ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ | 68 | 9084 | α. Σιγκαπούρην 3/4 | ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ | 77 | 19678 | α. Βανκούβερ 18/3 |
| ΚΩΣΤΑΣ | 60 | 1995 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΑΙΟΝ | 68 | 36264 | α. Αμβέρσαν 17/4 διά Μπ. "Άρες |
| ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ | 69 | 3746 | ε. Δουνέρκον 8/4 διά Λιβύην | ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ | 74 | 57204 | ε. Ρότερνταν 17/4 |
| ΚΩΣΤΑΣ Κ. | 62 | 2935 | ε. Λέρνακα 11/4 | | | | |
| ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ | 61 | 13271 | ε. Θεόπουλα 31/3 διά Ν. Ύόρκην | | | | |
| ΚΩΣΤΗΣ | 77 | 20823 | δ. Γιβραλτάρ 22/3 διά Κωνσταντίζαν | | | | |
| ΚΩΣΤΗΣ | 54 | 4878 | ε. Πειραιά 28/3 διά Θεσσαλονίκη | | | | |
| ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ | 68 | 2296 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | | | | |
| ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ | 65 | 14088 | ε. Λόδς Αντζελες 8/4 | | | | |
| ΛΑΓΚΑΔΑ | 76 | 5915 | α. Ταρτούς 12/2 | MΑΡΑΘΩΝ | 61 | 12847 | δ. Σουέζ 9/12 |
| ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ' | 68 | 4350 | ε. Βίδωμαρ 17/4 | ΜΑΡΑΘΩΝ | 60 | 3838 | α. Καντί 16/4 διά Δάς Πάλμας |
| ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ | 68 | 4350 | α. Φόδνες 7/3 | ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ | 62 | 8967 | α. Πιοκοχάρια 11/4 |
| ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ | 54 | 2698 | α. Αμβέρσαν 19/3 διά Αλγερίου | ΜΑΡΑΜΠΟΥ | 78 | 8845 | ε. Μαντζύλο (Μεξ.) 5/3 |
| ΛΑΕΡΤΗΣ | 56 | 10542 | ε. Βαρκελώνην 17/2 | ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | 66 | 18155 | ε. Τάν 7/4 |
| ΛΑΙΤ'ΟΝ | 59 | 6140 | α. Παρανάγουα 21/3 διά Μπαγκόκ | ΜΑΡΕΣΟΔΑ | 69 | 15404 | ε. Ν. Όρλεάνην 8/4 |
| ΛΑΙΤ'ΟΝ ΟΦ ΣΑΙΡΙΩΝΙΑ | 54 | 3315 | α. Αμβέρσαν 17/4 διά Αλγερίου | ΜΑΡΗΣ ΧΑΝΤΣΜΑΝ | 72 | 40626 | α. Μουρορόπ 5/4 διά Κουβεΐτ |
| ΛΑΚΜΟΣ | 61 | 5643 | εις μεσογειακάς μεταφοράς | ΜΑΡΗI. | 74 | 8925 | ε. Χάμπτον Ρόδης 12/4 |
| ΛΑΚΥ | 56 | 8660 | ε. Πειραιά 15/4 | ΜΑΡΗΙ. | 58 | 4222 | δ. Μόντρεαλ 29/3 διά Αλγερίου |
| ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ | 78 | 9485 | δ. Παναμά 17/3 | ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ | 66 | 18569 | δ. Σουέζ 14/4 διά Κίναν |
| ΛΑΚΩΝ | 69 | 8825 | ε. Κορράδ 25/3 | ΜΑΡΙΑ (δ.) | 65 | 47544 | α. Πόρτο Τόρες 23/3 |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΙ (δ.) | 65 | 34185 | δ. Παναμά 24/3 διά Ειρηνικόν | ΜΑΡΙΑ | 65 | 15765 | α. Λιβερπούλιον 18/4 διά Πρόβιντενς |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ | 78 | 11162 | α. Α' Αλεξανδρείας 26/3 | ΜΑΡΙΑ | 70 | 9101 | α. Νταμάρ 26/3 |
| ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ | 62 | 8816 | δ. Κωνίαλιν 13/4 διά Μαύρην Θάλασσαν | ΜΑΡΙΑ | 59 | 5379 | ε. Καέν 5/4 |
| ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ | 58 | 4891 | α. Γδανσία 12/4 διά Γκάνα | ΜΑΡΙΑ | 57 | 3513 | α. Λισσαβώνα 12/4 διά Όραν |
| ΛΑΟΔΙΚΗ | 64 | 10305 | δ. Σουέζ 13/4 | ΜΑΡΙΑ | 60 | 3458 | ε. Πειραιά 14/3 |
| ΛΑΟΥΡΑ | 65 | 1599 | ε. Μπιζέρτα 11/4 | ΜΑΡΙΑ A. | 62 | 3199 | α. Κιότζια 29/2 διά Βεγγάζην |
| ΛΑΡΡΥ Λ. | 70 | 16306 | δ. Κωνίαλιν 22/3 διά Νοβρωσίσκην | ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. | 74 | 15938 | δ. Κωνίπολιν 4/12 |
| ΛΕΒΑΝΤΗΣ | 60 | 8816 | α. Μπ. Αύρες 13/4 διά Ρότερνταν | ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ | 60 | 6978 | α. Ν. Όρλεάνην 15/3 |
| ΛΕΔΕΑ | 63 | 17879 | δ. Κωνίαλιν 13/4 διά Μαύρην Θάλασσαν | ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ. | 68 | 1599 | α. Αντεν 6/4 |
| ΛΕΓ'ΙΚ ΚΑΤΙΑ (δ.) | 61 | 12959 | α. Ν. Μαγκαλόρες 16/4 διά Αντεν | ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.) | 64 | 33058 | α. Κόμπη 12/4 διά Ντουμάτη |
| ΛΕΑ | 59 | 5379 | δ. Γιβραλτάρ 9/4 | ΜΑΡΙΑ Κ. | 70 | 9069 | α. Τοιταγκόγια 11/4 διά Σιγκαπούρην |
| ΛΕΑΝΑ | 61 | 9191 | α. Τεγκνυών 21/3 διά Κορίνθουν | ΜΑΡΙΑ Λ. | 77 | 20822 | α. Πειραιά 10/3 διά ΗΠΑ |
| ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ | 63 | 8427 | α. Λούμπιτε 11/3 διά Λουάντα | ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ. | 67 | 11001 | α. Θέσσαλος 11/4 διά Μπάραν |
| ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΕΙΟΣ | 61 | 8627 | ε. Λεθί 2/2 | ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η. | 76 | 6034 | α. Ντουάλδε 23/3 |
| ΛΕΣΒΟΣ | 74 | 3259 | α. Τζένταν 12/4 διά Ακαμπα | ΜΑΡΙΑ Ν. | 73 | 13631 | ε. Πόρακρουν 14/4 |
| ΛΕΣΗΛΗ | 65 | 2411 | ε. Σιγκαπούρην 8/4 | ΜΑΡΙΑ Ε. | 68 | 11361 | δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά Ρεσίφε |
| ΛΕΥΘΕΡΩ | 62 | 14027 | α. Σάντος 27/3 | ΜΑΡΙΑ Π. | 65 | 9365 | α. Χιούστον 26/3 |
| ΛΕΥΚΑΣ (δ.) | 63 | 16407 | ε. Π. Σαΐδ 11/3 διά Κωνσταντίζαν | ΜΑΡΙΑ ΠΙΑΣΣΕ | 59 | 2722 | δ. Γιβραλτάρ 14/4 διά Ταγγέρων |
| ΛΕΥΤΕΡΗΣ II | 65 | 8079 | ε. Π. Σαΐδ 22/3 διά Λαγγίλιαν | ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ | 61 | 9068 | ε. Λονδίνον 16/4 |
| ΛΕΩΝ | 75 | 15684 | α. Νταβάδ 25/3 διά Αγγίλιαν | ΜΑΡΙΟΥΤΑ Γ. | 62 | 42799 | ε. Πειραιά 31/3 |
| ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΝ | 72 | 2311 | α. Αλεξανδρεία 22/3 διά Λαττάκια | ΜΑΡΙΟΥΤΩ Γ. | 52 | 1145 | α. Λαττάκιο 14/3 |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) | 66 | 9783 | α. Σιγκαπούρην 12/4 διά Αυστραλίαν | ΜΑΡΙΟΥΤΩ Ζ. | 72 | 9824 | α. Ειβονάριου 18/4 διά Κούβα |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ | 57 | 5318 | ε. Αμβούργον 17/4 | ΜΑΡΙΕΒΑ | 67 | | |

| | | | | | | | |
|-------------------------------|----|--------|---------------------------------------|---------------------|----|-------|-----------------------------------|
| ΠΕΛΑΓΟΣ | 67 | 16009 | δ. Κων/πολιν 8/3 διά Κωνσταντζαν | ΡΕΑ | 71 | 9025 | α. Λάγος 3/4 διά Βραζιλίαν |
| ΠΕΛΑΓΟΣ | 76 | 8376 | δ. Σουέζ 14/4 διά Τζένταν | ΡΕΑ | 56 | 4275 | ε. Πειραιά 18/3 |
| ΠΕΛΑΓΟΣ | 62 | 1012 | εἰς μεσογειακός μεταφοράς | ΡΕΑ | 61 | 4152 | α. Πειραιά 15/3 διά Νιγηρίαν |
| ΠΕΛΛΑ | 79 | 10993 | α. Μπ. "Άρες 27/3 διά Κόμπε | ΡΕΑ ΣΗ..... | 69 | 2995 | ύπο παραλαβήν |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.) | 65 | 34446 | ε. Τεργέστην 21/3 | ΡΕΓΓΙΝΑ Σ..... | 77 | 9417 | α. Μπλατάδο 25/3 διά Λά Γκουαδίρα |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ | 67 | 22186 | α. Μοριουγκόδο 9/4 διά Κωνσταντζαν | ΡΕΤ'ΝΦΡΟΣΤ | 60 | 4820 | α.Κ. Τάσου 7/4 διά Σιγκαπούρην |
| ΠΕΛΟΨ | 55 | 7737 | α. Λάγος 11/4 διά Αμπιτζάν | ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ | 56 | 12131 | εἰς Γκάλφ όφ Κάτς ώπο 21/1 |
| ΠΕΜΑ | 60 | 4824 | ε. Π. Χάρκουρτ 9/4 | ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ..... | 60 | 8109 | δ. Γιβραλτάρ 31/3 διά Ροστόκ |
| ΠΕΡΑ (δ.) | 67 | 57794 | δ. Γιβραλτάρ 29/3 διά Μοχαμεντία | ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ | 65 | 11841 | α. Κολόμπο 14/4 διά Π. Νουάρ |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ | 72 | 10410 | α. Αμβούργον 12/4 διά Βούβανην | ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ' | 63 | 14961 | α. Λαττάκια 29/1 |
| ΠΕΡΙΚΑΝΣ | 60 | 6134 | ε. Στεπτίνον 17/4 | ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ | 61 | 23548 | δ. Κων/πολίκην 10/4 διά Ρωσίαν |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.) | 67 | 38915 | α. Ίντσον 21/3 διά Σιγκαπούρην | ΡΗΛΑΙ'ΑΝΤ | 77 | 9774 | α.Σαντάντερ 25/3 διά Αρούμπα |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.) | 76 | 45330 | α. Σούλομ Βός 7/4 διά ΗΠΑ | ΡΗΜ Ι | 61 | 2981 | α. Μπάρ 11/4 διά Βηρυττόν |
| ΠΕΡΑ Α'ΙΛΑΝΤ | 64 | 10885 | ε. Στεπτίνον 8/4 | ΡΗΝΗ..... | 62 | 9771 | ε. Δάντοιχ 2/4 |
| ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ' | 71 | 9623 | ύπο παραλαβήν | ΡΗΝΟΥΑΔ | 70 | 9069 | ε. Σιγκαπούρην 11/4 |
| ΠΕΡΑ | 53 | 5835 | α.Λάς Πόλμας 15/4 διά Μπετζάια | ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ | 62 | 7596 | α. Κανόβεραλ 10/3 διά Καναδά |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.) | 75 | 76005 | α. Άλεξάνδρειαν 3/4 διά Τουρκίαν | ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ | 67 | 8233 | α. Ιταζάι 13/4 διά Παρανάγκουα |
| ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.) | 63 | 30511 | α. Ν. Υόρκην 14/4 διά Αρούμπα | | | | |
| ΠΕΡΤΗ (δ.) | 70 | 119730 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΠΕΤΡΑ | 76 | 23149 | α. Γιοκοχάμα 8/4 διά Μανζανίλο | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.) | 56 | 11973 | α. Τζένταν 19/3 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.) | 55 | 11859 | ε. Πειραιά 14/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.) | 57 | 12257 | εἰς Τζένταν (ποτθήκη) | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.) | 54 | 12107 | α. Πειραιά 12/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.) | 58 | 20582 | ε. Ράς Τανούση 15/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.) | 56 | 17212 | α. Πειραιά 15/4 διά Αλγυπτών | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.) | 63 | 53141 | ε. Πειραιά 11/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.) | 64 | 50885 | α. Ράς Τανούση 11/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30 | 56 | 2796 | α. Αμβέρσαν 17/4 διά Πειραιά | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.) | 66 | 43399 | α. Πειραιά 2/4 διά Αίγυπτουν | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.) | 57 | 21977 | ε. Πειραιά 16/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.) | 50 | 16485 | δ. Σουέζ 12/3 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.) | 51 | 16440 | δ. Πόρτ Σαΐδ 14/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.) | 60 | 26467 | ε. Τζένταν 28/3 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40 | 58 | 1781 | δ. Π. Σαΐδ 14/4 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80 | 71 | 1599 | ε. Πειραιά 29/3 | | | | |
| ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑϊΤ | 57 | 8776 | α. Αμβέρσαν 12/4 διά Ραβέννα | | | | |
| ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ | 61 | 8220 | α. Γενούβα 14/4 διά Μπ. "Άρες | | | | |
| ΠΕΤΡΟΣ Β..... | 63 | 15347 | δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά Κωνσταντζαν | | | | |
| ΠΗΓΑΣΟΣ | 66 | 12429 | εἰς Σιγκαπούρην (έπισκευα) | | | | |
| ΠΗΛΕΥΣ | 66 | 23706 | δ. Σουέζ 10/4 διά Νταρμά | | | | |
| ΠΗΛΕΑΣ | 50 | 2282 | α. Άλεξάνδρειαν 6/4 | | | | |
| ΠΗΛΙΟ | 69 | 10016 | δ. Δουνκέρκην 12/4 διά Πόρτ Σουδάν | | | | |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ | 67 | 29506 | α. Βίλλα Κοντούτισουόν 9/4 | | | | |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α | 62 | 6299 | δ. Σουέζ 29/2 διά Έιράκ | | | | |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β | 52 | 2445 | δ. Κων/πολιν 6/4 διά Κωνσταντζαν | | | | |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ | 56 | 6642 | α. Σιμονοσέκι 1/4 διά Μπαγκλαντές | | | | |
| ΠΗΤΕΡ Α | 61 | 13336 | α. Τενερίφην 1/4 | | | | |
| ΠΙΝΔΑΡ | 72 | 20045 | δ. Σουέζ 6/4 διά Αύστραλιαν | | | | |
| ΠΙΝΔΑΡΟΣ | 63 | 10617 | α. Ν. Ορλεάνην 7/4 διά Ιταλίαν | | | | |
| ΠΙΝΔΑΣ (μ.) | 64 | 37972 | ε. Μαρικίνον 1/4 | | | | |
| ΠΙΣΤΙΣ | 73 | 13631 | δ. Κων/πολιν 4/4 διά Μαύρην Θάλασσαν | | | | |
| ΠΙΣΤΙΣ(δ) | 55 | 13560 | ε. Γάνδην 12/4 | | | | |
| ΠΙΣΤΙΣ | 66 | 8160 | δ. Σιγκαπούρην 10/3 | | | | |
| ΠΙΣΤΙΣ | 55 | 3768 | εἰς λουστάν ώπο 1/11/77 | | | | |
| ΠΙΤΡΙΑ | 72 | 9350 | εἰς Σάντος ώπο 30/3 | | | | |
| ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΖ | 71 | 3551 | ε. Πειραιά 26/2 | | | | |
| ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ | 72 | 3551 | α. Αμπιτζάν 2/4 διά Κάρλοσαμν | | | | |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΑΝ | 72 | 3446 | ε. Ταρτούς 14/2 | | | | |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑΪ' | 72 | 3446 | α. Βαρκελώνην 26/3 διά Λαττάκια | | | | |
| ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ | 70 | 3654 | ε. Πειραιά 5/3 | | | | |
| ΠΙΑΤΩΝΙΚ (μ.) | 67 | 48747 | α. Ν. Ορλεάνην 2/4 διά Κόρπους Κριστί | | | | |
| ΠΙΑΣΙΑ | 63 | 10736 | ε. Μπρεμερχάρεν 17/4 | | | | |
| ΠΙΑΣΙΑΣ | 64 | 6341 | ε. Πειραιά 1/4 | | | | |
| ΠΙΑΤΩΝΙΟΣ | 65 | 10679 | α. Μ. Δ. Αχαντί 3/4 διά Μπάραν | | | | |
| ΠΟΕΤΙΚ (μ.) | 66 | 33291 | ε. Χάρηπον 12/4 | | | | |
| ΠΟΛΑ ΔΥΟ | 66 | 10233 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) | 55 | 10374 | α. Παρανύκουα 14/4 | | | | |
| ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ | 70 | 17179 | ε. Κόρντιφ 16/4 | | | | |
| ΠΟΛΥΔΩΡΑ | 64 | 7832 | α. Αγ. Δαρμίνιο 26/3 διά Πασακαγκούλα | | | | |
| ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ | 53 | 8499 | ε. Ρουέν 15/4 | | | | |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ | 62 | 17953 | α. Αύγυστον 27/3 διά Χιούστον | | | | |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ | 58 | 8314 | εἰς Τζένταν 29/2 διά Μπάραν | | | | |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ | 57 | 8565 | εἰς Σιγκαπούρην 26/11 | | | | |
| ΠΟΛΥΣ (δ.) | 65 | 40284 | ε. Π. Αρθουρ 26/3 | | | | |
| ΠΟΑΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | 43 | 14425 | όργει εἰς Πειραιά ώπο 15/4/75 | | | | |
| ΠΟΑΥΤΡΟΠΟΣ | 75 | 17036 | α. Σφέδες 3/4 διά Βαρκελώνην | | | | |
| ΠΟΑΥΧΡΟΝΗΣ | 77 | 16014 | ε. Τζέντα 9/4 | | | | |
| ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ | 64 | 2961 | ύπο παραλαβήν | | | | |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.) | 67 | 45229 | α. Χιούστον 1/4 | | | | |
| ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ | 61 | 12808 | ε. Φιλαδέλφεια 29/3 | | | | |
| ΠΟΝΗ | 62 | 11272 | ε. Μοντεβίδεο 13/4 | | | | |
| ΠΟΝΗ Π | 77 | 10558 | α. Σιγκαπούρην 27/3 διά Λάγος | | | | |
| ΠΟΡΟΣ ΑΙΛΑΝΤ | 62 | 5220 | α. Μπέλφαστ 3/4 διά Χάλιφε | | | | |
| ΠΟΡΤ ΤΖΟΪΝΒΙΑ (δ.) | 72 | 15285 | δ. Δουνκέρκην 13/4 | | | | |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ | 55 | 5033 | ε. Πειραιά 28/2 | | | | |
| ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ | 68 | 9650 | δ. Παναμά 12/3 | | | | |
| ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) | 64 | 34707 | ε. Αμβούργον 17/4 | | | | |
| ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ | 53 | 5690 | όργει εἰς Πειραιά ώπο 21/2/78 | | | | |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ | 66 | 22593 | ε. Πειραιά 2/2 | | | | |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ | 59 | 9633 | α. Σιγκαπούρην 25/6 διά Ινδίαν | | | | |
| ΠΡΟΟΔΟΣ | 58 | 4225 | ε. Τεργέστην 4/4 διά Τρίπολιν | | | | |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ | 70 | 9885 | α. Αμβούργον 18/4 διά Ούντεβαλά | | | | |
| ΠΡΟΣΩ | 68 | 34640 | α. Γιοκοχάμα 12/4 διά Μιζουσίμα | | | | |
| ΠΡΟΤΕΥΣ | 68 | 37419 | α. Ναγκόνια 12/4 διά Βανκούβερ | | | | |
| ΠΡΟΤΟΚΑΗΤΟΣ | 68 | 9858 | α. Τζένταν 5/4 διά Τσιταγκόκ | | | | |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ | 72 | 16402 | α. Βακαγιάμα 28/3 διά Μ. Δ. Φαχάλ | | | | |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ | 75 | 16163 | α. Αμβέρσαν 4/4 διά Χιούστον | | | | |
| ΠΥΟΙΑ | 72 | 10351 | α. Νομέαν 3/12 | | | | |
| ΠΥΘΕΥΣ | 63 | 22201 | δ. Π. Σαΐδ 28/3 | | | | |
| ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ | 65 | 1559 | ε. Γκρέστον 18/4 | | | | |
| ΠΥΡΓΟΣ Β. (δ.) | 57 | 12875 | α. Αύγυστον 22/3 διά Κόνακρου | | | | |
| ΠΥΡΩΝ Β. (δ.) | 70 | 14609 | α. Αμβούργον 13/3 διά Λεντινγκραντ | | | | |
| ΡΑΙ'ΝΟ (δ.) | 59 | 12413 | α. Ρόττερνταμ 7/4 διά Αύγουσταν | | | | |
| ΡΑΙ'ΤΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ | 63 | 5249 | ε. Μαρικίνον 28/3 | | | | |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.) | 77 | 18325 | α. Τζένταν 14/4 | | | | |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' II (μ.) | 79 | 32023 | α. Τζένταν 13/4 | | | | |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.) | 78 | 69018 | α. Πειραιά 27/3 διά Αλεξάνδρειαν | | | | |
| ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ | 70 | 2999 | α. Λάγος 17/3 | | | | |
| ΡΑΦΑΗΛ Μ. | 54 | 7336 | ε. Μπέρια 19/3 | | | | |

| | | | | |
|--------------------------------|----|--------|---------------------------------------|--|
| ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ | 69 | 12061 | α. Λισσαβώνα 15/3 | |
| ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ | 60 | 7746 | α. Πύλον 2/1 | |
| ΣΗ ΕΞΠΑΡΟΕΡ | 59 | 9165 | α. Κουβέτι 11/3 | |
| ΣΗ ΉΓΚΑ | 77 | 9422 | ε. Αμβέρσαν 10/4 | |
| ΣΗ ΛΑΐ'ΟΝ | 77 | 8746 | ε. Γένοβα 12/4 | |
| ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ | 72 | 9824 | α. Λόδς 'Αντζέλες 29/3 διά Μανίλα | |
| ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ | 59 | 7746 | α. Δάρες 17/2 | |
| ΣΗ ΡΕΐ'ΝΤΖΕΡ | 59 | 10075 | α. Μπωμόντ 26/3 | |
| ΣΗ ΣΟΥΑΝ | 77 | 9370 | δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Μπαντάρ 'Αμπάς | |
| ΣΗ ΣΤΑΡ | 76 | 9784 | α. Ντώρμπαν 9/4 διά Ταϊβάν | |
| ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ | 64 | 1906 | ε. Ταρτού 8/3 | |
| ΣΗ ΤΑΐ'ΝΤ | 71 | 9810 | α. Ναγκόνια 2/4 διά Ματαντί | |
| ΣΗ ΦΑΛΑΚΩΝ | 77 | 9422 | α. Φιλαδέλφεια 12/4 διά Χάρτηον Ρόδς | |
| ΣΗ ΣΤΟΥΑΙΝ ΚΟΥΗΝ | 64 | 2961 | δρεις εἰς Σιγκαπούρην | |
| ΣΗΝΙΚ (μ.) | 65 | 33287 | α. Ρότερνταν 15/4 διά 'Ιταλίαν | |
| ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ | 77 | 14484 | δ. Σουεζ 10/4 διά Κούβετη | |
| ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΗΙ | 57 | 9603 | ύπο παραλήνη | |
| ΣΗΧΩΡΣ | 53 | 6518 | δ. Κωνιπόλιν 2/3 | |
| ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ. | 69 | 12485 | α. Νταμάρ 6/4 | |
| ΣΙΓΚΡΙ | 61 | 5239 | εἰς Καζακόπλανα 18/4 | |
| ΣΙΩΘΝΙΑ | 68 | 10016 | α. Χιούστον 10/4 | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ | 73 | 9948 | α. Ζεσπρούγκε 25/3 διά Χιούστον | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΑΓΓΛΑΝΤ | 58 | 8574 | ε. Δάνταις 15/4 | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ | 78 | 11272 | α. Τέμα 5/4 διά Κ. Τάουν | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ | 56 | 6660 | α. 'Αμπέρσαν 26/3 διά Βερακρούς | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ | 77 | 11272 | ε. Μπουεναβεντούρα 14/3 | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΉΤΚΑ | 78 | 11272 | δ. Κωνιπόλιν 2/2 διά Κωνστάντζαν | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ | 75 | 8981 | α. Ρουέν 15/4 διά Δάρος | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ | 54 | 7311 | α. Κοτούν 4/4 | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ | 69 | 9305 | α. Τήτς 3/4 διά Ντουλούθ | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ | 55 | 6663 | ε. Σάν Λορέντζο ('Αργ'.) 12/4 | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΠΟΡΤ | 56 | 6617 | α. Μασαλία 2/4 | |
| ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ | 60 | 10631 | ε. Μπράκε 13/4 | |
| ΣΙΛΙΑ | 68 | 3035 | α. Λάγος 13/4 διά Π. Χάρκουρτ | |
| ΣΙΛΚ | 56 | 5042 | ε. Γάνδην 8/4 | |
| ΣΙΝΤΥ | 70 | 18287 | ε. Ντιπριταν 16/4 | |
| ΣΙΦΝΟΣ | 72 | 16018 | α. Ν. 'Ορλέανην 30/1 διά Τέμα | |
| ΣΙΦΝΟΣ | 58 | 13878 | α. Μαρακάιμπο 6/3 | |
| ΣΙΦΝΟΣ | 66 | 10663 | ε. Σάντος 14/4 | |
| ΣΙΚΑΠΟΥΓΙ'ΝΤ | 70 | 9077 | ε. Ντώρμπαν 16/2 | |
| ΣΙΚΑΛΕΙ'Κ | 53 | 3899 | δρεις εἰς Πειραιά ἀπό 26/6/79 | |
| ΣΙΚΑΛΜΑΟΥΝΤ (δ.) | 61 | 22018 | ε. Πειραιά 15/4 | |
| ΣΙΚΑΜΠΗΡΖ | 71 | 9085 | α. Γιοκοχάμα 4/4 | |
| ΣΙΚΑΠΤΡΕΐ'ΝΤ (δ.) | 60 | 21230 | δ. Παναμά 4/4 | |
| ΣΙΚΑΥ'ΦΡΟΤ | 63 | 1280 | α. Λάδς Πάλμας 10/4 διά Δάρος | |
| ΣΙΚΛΗΡΙΩΝ | 69 | 9057 | α. Σ. Μάικλ 15/4 διά Ν. 'Ορλέανην | |
| ΣΙΚΟΛΕΑΟΣ (δ.) | 58 | 12492 | ε. Πειραιά 252 | |
| ΣΙΚΟΛΕΑΟΣ ΣΗ | 57 | 1368 | α. Καζακόπλανα 11/4 διά 'Ορδν | |
| ΣΙΚΟΗΝ | 56 | 10043 | δ. Σουεζ 20/2 διά Μπάραν | |
| ΣΙΚΟΜΠΟΣ | 77 | 19166 | α. Φραγκάτη 12/2 διά Ναχόντα | |
| ΣΙΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ | 62 | 9648 | ε. Μπάραν 15/3 | |
| ΣΙΚΥΡΟΣ (μ.) | 53 | 6319 | α. 'Αμπέρσαν 5/4 διά Βούβαν | |
| ΣΙΚΥΡΟΝ | 67 | 50606 | α. Κόρπους Κρίστι 9/3 | |
| ΣΙΟΖΑΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ | 64 | 17487 | ε. Σαντάντερ 8/4 | |
| ΣΙΗΝΗΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ | 62 | 8771 | α. Λάγος 27/3 | |
| ΣΙΝΟΥ ΦΡΟΣΤ | 63 | 2211 | ε. Χάρκουρτ 6/4 | |
| ΣΙΟΒΕΡΕΐ'Ν ΡΟΥΜΠΥ | 58 | 4253 | ε. Τέλνταν 12/4 | |
| ΣΙΟΒΕΡΕΐ'Ν ΣΤΑΡ | 66 | 8534 | α. Γένοβα 2/3 διά Σαλέρνο | |
| ΣΙΝΙΝΤ | 68 | 11659 | ε. Τέλνταν 14/4 | |
| ΣΙΟΖΑΙ ΓΟΥΟΡΙΟΡ | 60 | 8940 | δ. Σαΐδ 11/4 | |
| ΣΙΟΥΕΡΤΕ | 61 | 20433 | δ. Γιβραλτάρ 7/4 | |
| ΣΙΟΥΖΑΝ | 63 | 4803 | α. Ήστ Λόντον 8/4 διά Λίβερπουλ | |
| ΣΙΟΥΖΑΝ | 65 | 21451 | α. Τενερίφην 8/4 | |
| ΣΙΟΥΖΑΝΑ | 68 | 7701 | ε. Κολόμπι 27/3 | |
| ΣΙΟΖΥ Υ | 64 | 4464 | ε. Ντώρμπαν 7/4 | |
| ΣΙΟΥΐ'ΝΤ ΣΑΡΠΑΖ | 56 | 10271 | α. Πειραιά 9/4 διά Μπ. 'Άρες | |
| ΣΙΟΥΛΑ Κ. (δ.) | 61 | 7585 | α. Πάτραν 1/4 διά Δάρος | |
| ΣΙΟΥΛΑ Κ. | 59 | 25136 | ε. Μπαρέχιν 27/3 | |
| ΣΙΟΥΝΙΟΝ | 58 | 10635 | δ. Σαΐδ 11/4 διά Ρόττερνταμ | |
| ΣΙΟΥΝΙΟΝ | 68 | 13894 | α. Μπουενπόρου 15/4 διά Μπρισπάτην | |
| ΣΙΦΑ | 60 | 4489 | α. Ταόρελεστον 5/3 διά Σ. Τζών | |
| ΣΙΦΙΑ | 53 | 2805 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΙΦΙΑ Κ | 71 | 15696 | α. Χάρον 12/4 διά Ρίγα | |
| ΣΙΦΙΑ Κ | 78 | 15364 | α. Χιούστον 25/3 | |
| ΣΙΦΙΑ Μ | 77 | 16432 | ε. Ρούμπιο 4/4 | |
| ΣΙΠΑΡΤΑΝ | 62 | 2980 | α. Βαρελάνων 8/3 διά Λαττάκιο | |
| ΣΙΠΑΡΤΟ | 67 | 11993 | α. Ναγκόνια 29/3 διά Κ. Τάουν | |
| ΣΙΠΕΤΣΑΙ (δ.) | 58 | 11492 | ε. Βερουΐδας 29/3 (ἐπισκευαί) | |
| ΣΙΠΕΤΣΕΣ ΑΓΓΛΑΝΤ | 70 | 8174 | ε. Πειραιά 14/4 | |
| ΣΙΠΙΛΙΟΣ | 67 | 15841 | ύπο παραλήνη | |
| ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.) | 65 | 31296 | α. Σέλλ Χάρφεν 11/4 διά Φλώσιγκ | |
| ΣΙΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ (δ.) | 72 | 103291 | α. Ράς Τανόύρα 10/4 διά Κιουρασό | |
| ΣΙΤΑΒΑΝΤΑ (δ.) | 70 | 17485 | α. Ν. 'Υρκιν 1/4 διά Αρούμπα | |
| ΣΙΤΑΔΙΟΝ | 75 | 18701 | δ. Σαΐδ 1/4 διά Κωνστάντζαν | |
| ΣΙΤΑΘΕΡΟΣ (δ.) | 64 | 41260 | α. Φιλαδέλφεια 2/4 διά Αρούμπα | |
| ΣΙΤΑΚΑΡΑ (δ.) | 70 | 17485 | α. Μπατάν Μασάρ 15/3 διά Ρόττερνταμ | |
| ΣΙΤΑΛ Ζ 2 | 68 | 22118 | δ. Σαΐδ 12/4 | |
| ΣΙΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | 56 | 8878 | δ. Σαΐδ 12/4 διά Ρόττερνταμ | |
| ΣΙΤΑΜΕΝΗΣ (δ.) | 70 | 17485 | ε. Π. Σουδάν 3/4 | |
| ΣΙΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.) | 70 | 17485 | α. Χάλντια 13/4 διά Σιγκαπούρην | |
| ΣΙΤΑΜΥ | 72 | 30315 | ε. Σίδεν 2/13 | |
| ΣΤΑΡ (δ.) | 56 | 10287 | όργεις εἰς Πειραιά | |
| ΣΤΑΡ | 64 | 1584 | α. Ταραγκόνα 26/2 διά 'Αννάμπα | |
| ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ | 72 | 18876 | ε. Λιοσσαΐνα 4/4 | |
| ΣΤΑΡ ΓΚΕΐ'ΖΕΡ | 68 | 16611 | δ. Παναμά 1/4 διά Λα Παλλίς | |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ | 68 | 16612 | δ. Γιβραλτάρ 15/4 διά Μόμπιλ | |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ | 70 | 19199 | α. Λονδίνου 17/4 διά Ολλανδίαν | |
| ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ | 68 | 18470 | ε. Ταχούς 3/3 | |
| ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ | 69 | 19185 | ε. Κόμπη 17/4 | |
| ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ | 77 | 19886 | ε. Βερακρούς 22/3 | |
| ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ | 73 | 14667 | α. Γκήλογκ 15/4 διά Βανκούμπερ | |
| ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ | 73 | 14667 | α. Μπρισμπέλιν 3/3 διά Ταϊβάν | |
| ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ | 77 | 19886 | α. Γκλάνταστον 3/4 διά Μπελιγκαχάμ | |
| ΣΤΑΡ ΛΑΐ'Τ | 61 | 13184 | ε. Σαβάνα 7/4 | |
| ΣΤΑΡ ΛΑΚΟΝΙΑΝ | 71 | 19206 | α. Λόδς 'Αντζέλες 11/4 διά Ισπανίαν | |
| ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ | 74 | 14667 | α. Γκλάνταστον 16/4 διά Κίνηματ | |
| ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ | 70 | 19171 | α. Κολούμπια Ρίβερ 12/4 | |
| ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ | 69 | 19024 | ε. Ντώρμπαν 13/3 διά Κορέαν | |
| ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ | 68 | 18469 | ε. Φορταλέξα 29/3 | |
| ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ | 73 | 18892 | α. Κολούμπια Ρίβερ 2/4 διά Αύστραλιαν | |
| ΣΤΑΡ ΠΡΑΐ'ΝΤ | 62 | 15849 | ε. Μπράκε 17/4 | |
| ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΕΥΣ | 68 | 18470 | α. 'Ανισα Μπαϊ 8/4 διά 'Αμβούργον | |
| ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ | 70 | 19210 | α. Πόρογκρουν 28/3 διά Δυτ. ακ. ΗΠΑ | |
| ΣΤΑΣΙΑ | 70 | 16644 | α. Χάλφαρξ 4/4 διά Π. Καναδεράλ | |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.) | 76 | 16830 | α. Μπιλιπάριο 28/2 | |
| ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ (δ.) | 65 | 37865 | α. Χιούστον 7/4 | |
| ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ | 56 | 3369 | δ. Σουέζ 19/3 διά Σ. 'Αραβίαν | |
| ΣΤΕΛΛΑ | 57 | 8898 | ε. Σιγκαπούρη 21/3 | |
| ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ | 55 | 8021 | α. Τζένταν 10/1 διά 'Ιράκ | |
| ΣΤΕΝΙΕΣ | 59 | 6678 | α. Καζακόπλανα 5/4 διά Γαλάται | |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΝΤΗΣ | 73 | 8953 | α. 'Αμπέρσαν 10/4 διά Λάγος | |
| ΣΤΗΝΑ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ | 65 | 7606 | α. Μπέρια 6/4 | |
| ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.) | 58 | 11849 | α. Ρεσίφε 7/4 | |
| ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ | 62 | 9043 | ε. Σετουμπάλ 31/3 | |
| ΣΤΡΥΜΩΝ | 69 | 16229 | δ. Παζλ 24/3 διά Μπαντάρ 'Αμπάς | |
| ΣΤΥΔΙΟΙ Σ (δ.) | 61 | 16417 | α. Νικάρ 31/3 διά Λουμέ | |
| ΣΥΜΜΑΧΙΑ | 57 | 2520 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ | 56 | 3274 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΥΝΑΗΘΕΙΑ | 52 | 5610 | δ. Κωνιπόλιν 6/4 | |
| ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ | 52 | 5709 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ | 56 | 6617 | ε. 'Αμβούργον 4/4 | |
| ΣΥΝΕΤΟΣ | 65 | 17792 | δ. Κωνιπόλιν 10/4 διά Κωνστάντζαν | |
| ΣΥΝΤΟΜΙΑ | 57 | 3241 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς | |
| ΣΥΡΑ | 77 | 16380 | α. Ντάρμπιαν 16/4 διά Δουνέκρην | |
| ΣΥΡΙΑ | 78 | 5466 | ε. Σιγκαπούρη Βόλου - Ταρτούς | |
| ΣΥΡΟΣ | 64 | 5237 | α. Μπάχα Μπλάνκα 13/4 διά 'Αμβούργον | |
| ΣΥΡΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ | 78 | 5202 | δ. Αμπέρσαν 17/4 | |
| ΣΧΙΝΙΑΣ | 65 | 10115 | δρεις εἰς Πειραιά ἀπό 28/12/79 | |
| ΣΧΙΝΟΥΣ | 72 | 4467 | ε. Μορφουγκάδα 22/3 | |
| ΣΩΤΗΡ | 62 | 21099 | α. Ροδάριο 29/1 διά Κούβα | |
| Τ Φ Α ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 78 | 5778 | α. Κουβέτι 15/4 διά 'Ισπανίαν | |
| Τ Φ Α ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | 78 | 6500 | α. Γιοκοχάμα 3/3 διά Μ. Αμπντουλά | |
| ΤΑΪΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ | 73 | 8843 | α. Κόμπε 4/4 | |
| ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ | 57 | 9294 | α. Πειραιά 8/2 διά Βραζιλίαν | |
| ΤΑΚΗΣ Η | 57 | 6508 | ε. Ντώρμπαν 8/4 | |
| ΤΑΚΙ | 69 | 3995 | ε. Καέν 6/4 | |
| ΤΑΚΤΙΚ (δ.) | 74 | 105422 | δ. Ντουμπάλ 21/3 διά Κόρ άλ. 'Αμαγία | |
| ΤΑΛΑΒΕΡΑ | 61 | 7399 | ε. Μπ. 'Αρες 2/4 | |
| ΤΑΜΑΡΑ | 60 | 4735 | ε. Πειραιά 10/4 | |
| ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ | 58 | 7131 | ε. Σουέζ 8/4 | |
| ΤΑΝΙΑ | 57 | 3605 | α. Ήράκλειον 19/3 διά Χαλκίδα | |
| ΤΑΝΙΤ (δ.) | 75 | 4525 | ε. Τζακουνβίλ 14/4 | |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ | 71 | 9078 | δ. Γιβραλτάρ 4/2 διά 'Αλγερίον | |
| ΤΑΡΑ | 61 | 3943 | α. Πειραιά 15/4 | |
| ΤΑΡΕΚ | 53 | 4097 | ε. 'Αλεξανδρείαν 3/4 | |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ | 78 | 11562 | ε. Ματάνδας (Βεν.) 24/3 | |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ | 68 | 21498 | δ. Κωνιπόλιν 23/3 διά 'Οδησσόν | |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ | 73 | 19420 | δ. Κωνιπόλιν 7/4 | |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΥΡΙΓΚΕ | 65 | 10979 | δ. Παναμά 1/4 | |
| ΤΑΖΙΑ (δ.) | 69 | 63989 | α. Κόμπε 14/4 | |
| ΤΑΖΙΑΣ | 62 | 14150 | α. Γιβραλτάρ 28/3 διά Κόλπον ΗΠΑ | |
| ΤΑΖΟΣ Κ | 60 | 3726 | δ. Κωνιπόλιν 13/4 διά 'Οδ | |

| | | | | | | | |
|--------------------------|----|--------|---|-----------------------|----|--------|--|
| ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ | 77 | 9437 | ε. Καράρα 28/3 | ΦΙΘΙΘ ΑΒΕΝΙΟΥ | 70 | 11041 | ε. Ούλαδην 13/4 |
| ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.) | 73 | 19922 | υπό παραλαβήν | ΦΛΟΙΣΒΟΣ | 71 | 19747 | δ. Παναμά 13/4 διά Σαγκάη |
| ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ | 64 | 15404 | α. Βοστώνην 6/4 διά Έλλαδα | ΦΛΟΥΡΥ | 58 | 2874 | ες Γκάντια όποι 20/2 |
| ΤΟΛΑΜΗ | 71 | 4979 | α. Κόπιγκ 28/3 διά Πειραιά | ΦΛΩΡΑ Κ | 78 | 15364 | ε. Λονδίνον 17/4 |
| ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.) | 63 | 31526 | ε. Χιούστον 8/4 | ΦΛΩΡΑ Κ. | 60 | 9685 | α. Μπ. Αύρες 24/1 διά Αθάνα |
| ΤΟΜ | 59 | 8766 | ε. Ντακάρ 13/1 | ΦΛΩΡΑ Ν. | 73 | 17519 | δ. Κωνιτόπολην 1/4 διά Οδησσόν |
| ΤΟΜΜΥ | 61 | 3142 | δ. Κωνιτόπολην 7/2 | ΦΛΩΡΑ ΙΙ | 60 | 5044 | α. Λάγος 3/6 διά Λιμπρεβίλ |
| ΤΟΝΙ | 62 | 6246 | δ. Μπρουναμπούτελ 4/4 | ΦΟΙΒΟΣ | 74 | 9014 | υπό παραλαβήν |
| ΤΟΞΟΝ | 77 | 15981 | δ. Π. Σαΐδ 5/4 | ΦΟΙΒΟΣ | 58 | 5065 | α. Μανούστο 16/3 |
| ΤΟΞΟΤΗΣ | 74 | 19166 | α. Αδελαΐδα 27/3 | ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.) | 71 | 103291 | α. Ράς Τανούρα 17/3 |
| ΤΟΞΟΤΗΣ | 71 | 9082 | α. Ήστ Λόντον 26/4 διά Σάντος | ΦΟΙΝΙΣ | 69 | 11489 | ε. Βρέμην 15/4 |
| ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ | 60 | 9838 | α.Ν. Ύφρκην 8/4 διά Λισσαβόνα | ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ | 60 | 13763 | α. Δός. Αντζέλες 27/3 διά Γκουαμίας |
| ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.) | 69 | 41678 | ε. Σιγκαπούρη 8/4 | ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ. | 58 | 10340 | α. Κωνιτόπολην 13/4 |
| ΤΟΡΟ | 69 | 8256 | α. Π. Σαΐδ 11/4 διά Βηρυττόν | ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΤΣ | 63 | 16141 | α. Μπάχ. Μπάνκα 9/4 διά Ρωσίαν |
| ΤΟΥΑΡΕΓΚ | 74 | 13639 | ε.Δα Παλίς 5/4 | ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | 60 | 6894 | α. Μαντράς 1/4 |
| ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.) | 62 | 22272 | α. Δές Πάλμας 14/4 | ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΥ' | 66 | 2999 | α. Άμβερσαν 9/4 διά Π. Χάρκουρτ |
| ΤΟΥΡΚΙΑ | 56 | 4301 | ε. Π. Σαΐδ 12/4 | ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ | 57 | 10371 | ε. Άκαμπτα 11/4 |
| ΤΡΑΝΣΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΦ | 57 | 9045 | ε. Μεράινα 28/3 | ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ. | 72 | 7006 | α. Κουν Μπαιν 10/4 διά Έλεσμερ Πόρτ |
| ΤΡΑΝΣΓ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ | 59 | 3865 | α. Αμβέρσαν 8/3 διά Έλγεριον | ΦΟΥΡΚΕΡΟ | 59 | 3775 | α. Κωνιτόπολην 21/3 διά Κωνιτόπολην |
| ΤΡΑΝΤΙΖΙΟΝ | 66 | 11275 | δ. Ντόβερ 23/3 διά Π. Χάρκουρτ | | | | |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΓΚΡΗΣ | 59 | 16786 | ε. Ν. Όρλεάνην 9/4 | ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ | 63 | 10382 | ε. Τζιμπουτί 7/4 |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.) | 61 | 24457 | α. Πορπίνο 1/4 διά Γιβραλτάρ | ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ | 65 | 9464 | α. Ντουμπάτη 13/4 διά Λονδίνον |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.) | 67 | 58527 | ε. Πειραιά 1/4 (έπισκευα) | ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ | 79 | 9418 | α. Αμβέρσαν 30/3 διά Ντώρμπον |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΛΑΤΤ' | 66 | 25327 | δ. Κουνιτόκην 17/3 διά Κωνιτότην | ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ | 69 | 13543 | α. Σάντα Φε 23/3 |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΜΑΣΤΕΡ | 65 | 21381 | δ. Ναναΐαν 8/3 διά Ισπανίαν | ΦΡΗΝΤΟΝ | 70 | 9865 | α. Τακρούτη 11/4 διά Άμπτζέν |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.) | 68 | 39214 | ε. Πειραιά 3/4 | ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ. | 61 | 1194 | α. Μπαχέριν 8/4 διά Μ. Καμπους |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΟΣΕΛΛ (μ.) | 67 | 43330 | α. Χάρμπον Ρόδης 10/4 διά Παναμά | ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ | 63 | 1097 | α. Κουβέτη 7/4 διά Βαρβάνη |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) | 67 | 64646 | α. Ν. Όρλεάνην 3/2 | ΦΡΙΞΟΣ Δ. | 68 | 10544 | α. Ρουέν 2/4 διά Μεξικόν |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.) | 63 | 31178 | α. Μπουμόντ 2/3 | ΦΡΟΝΗΣΙΣ | 71 | 9885 | α. Ντώρμπον 16/4 διά Ιαπωνίαν |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΝΤΕΡ | 62 | 9901 | δ. Μπρουναμπούτελ 16/2 διά Κούβα | ΦΡΟΣΩ | 70 | 18238 | δ. Παναμά 2/4 διά Μπελιγκόχου |
| ΤΡΕΙΓΝΤ ΝΤΕΡ | 65 | 3524 | εις Πειραιά όποι 21/11 | ΦΡΟΣΩ Κ. | 70 | 9069 | δ. Σουέζ 14/4 |
| ΤΡΙΑ | 57 | 8476 | α. Νέπολιν 11/3 διά Μπουργκάς | ΦΩΤΕΙΝ (δ.) | 65 | 40417 | α. Αύγούσταν 2/3 διά Ν. Όρλεάνην |
| ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ. | 67 | 3642 | ε. Θεσσαλίαν 3/4 διά Τρίπολην | ΦΩΤΕΙΝΗ | 77 | 19253 | α. Παναμά 9/3 διά Ταϊβάν |
| ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.) | 67 | 34501 | ε. Φρήροπτ (Μπρ.) 24/3 | ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε. | 70 | 11169 | α. Μπρουναμπούτελ 23/1 διά Κούβα |
| ΤΡΙΤΟΝ | 63 | 11056 | ε. Ρότερντον 16/4 | ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. | 76 | 33107 | δ. Κωνιτόπολην 19/3 διά Ρωσίαν |
| ΤΡΙΤΟΝ Κ. | 65 | 18451 | δ. Παναμά 3/3 διά Χαινάκην | | | | |
| ΤΡΙΠΟΛΗ | 48 | 4030 | εις μεσογειακές μεταφοράς | ΧΑΔΙΩΤΗΣ | 60 | 7925 | α. Αλγκεβίρας 27/3 διά Τάμπα |
| ΤΡΟΤΑΝ | 53 | 4584 | ε. Ρουέν 16/4 | ΧΑΛΑΡΕΝ | 60 | 6725 | α. Ουντεζάλα 3/4 διά Ασσόμπ |
| ΤΡΟΤΗΝΕΩΔΑΣ | 60 | 9255 | ε. Βαρβάνη 3/4 | ΧΑΛΚΗ (δ.) | 66 | 41108 | α. Ν. Ύφρκην 27/3 διά Κιουράσσο |
| ΤΡΟΠΙΚ (δ.) | 66 | 45255 | α. Ιλινίχιμ 17/4 | ΧΑΛΚΙΚΕΣ | 63 | 19543 | α. Πειραιά όποι 22/8 |
| ΤΣΑΙΙ' ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ | 58 | 6867 | ε. Καράτοι 11/4 | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ | 60 | 9319 | α. Λίβερπουλ 15/4 |
| ΤΣΑΡΙΤΥ | 57 | 8486 | ε. Κοριώ Μπαιν 14/4 | ΧΑΡΙΣ | 65 | 5038 | δ. Σουέζ 13/4 |
| ΤΣΕΡΡΥ | 76 | 13663 | α. Αμβέρσαν 29/3 διά Άκαρουτλα | ΧΑΤΑΝ (δ.) | 58 | 12377 | δ. Κωνιτόπολην 5/4 διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ | 77 | 13663 | α. Άμπου Ντάμπι 15/4 διά Ντουμάρι | ΧΑΤΖΑΝΑ | 65 | 17962 | δ. Παναμά 13/2 |
| ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ | 65 | 17713 | ε. Πειραιά 3/3 | ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ | 69 | 10016 | ε. Σιγκαπούρην 13/4 |
| ΤΥΡ | 68 | 8255 | ε. Αμβέρσαν 18/4 | ΧΙΑΝ ΚΟΥΑΙΗΒ | 68 | 10016 | α. Κόμπη 9/4 διά Χιροσίμα |
| ΤΥΡ (δ.) | 62 | 7891 | ε. Μπουλπότη 8/4 | ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ | 68 | 10121 | α. Λάγος 28/3 |
| ΤΥΧΗ | 59 | 4161 | α. Ακαπτού 18/3 διά Γιουγκοσλαβίαν | ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ | 69 | 10016 | α. Γιβραλτάρ 15/3 διά Όράν |
| ΤΥΧΗ | 49 | 2979 | δ. Σουέζ 14/4 | ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ | 67 | 10086 | α. Σιγκαπούρην 27/3 διά Κίναν |
| ΤΥΧΟΣ (δ.) | 56 | 20332 | α. Αρούπτα 23/3 | ΧΙΑΝ ΣΑΝ | 69 | 10016 | δ. Πάνομη 25/3 |
| ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ | 57 | 10067 | εις Σουέζ όποι 27/6/78 | ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΔΟΡ | 68 | 10121 | α. Σακέπη 19/3 διά Μιζουσίμα |
| ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ | 56 | 100589 | εις Σουέζ όποι 35/12/78 | ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ | 69 | 10016 | α. Βαλτιμόρην 29/3 διά Γερμανίαν |
| ΥΔΡΟΧΟΟΣ | 75 | 19166 | α. Άντεν 7/4 διά Αυστραλίαν | ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ | 69 | 10016 | ε. Καράτοι 12/4 |
| ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.) | 78 | 45330 | ε. Π. Άλμερην 14/4 | ΧΙΟΣ | 58 | 9483 | δ. Σουμπάτη 31/3 |
| ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.) | 67 | 52189 | α. Σιγκαπούρην 23/3 διά Ντουμάρι | ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ | 62 | 2200 | εις Πειραιά έπισκευαί |
| ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ | 68 | 9266 | ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/3 | ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ | 70 | 13240 | α. Τάμπα 7/4 διά Μιζουσίμα |
| ΦΑΕΩΘΩΝ | 71 | 11502 | ε. Σιγκαπούρην 5/4 | ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ | 61 | 11587 | α. Μόκτο 24/3 διά Ταϊνγκούανγκτό |
| ΦΑΙΑΞ | 70 | 11489 | α. Χιούστον 7/4 | ΧΙΟΣ ΠΑΓΓΑΤΩΝ | 70 | 13241 | α. Τζέντα 25/3 |
| ΦΑΙΔΡΑ | 66 | 15565 | α. Φρημάντη 17/4 διά Μπαντόνη Άμπας | ΧΙΟΥΜΑΝΤΙΤΥ | 57 | 8487 | δ. Σουέζ 20/3 διά Μπάραν |
| ΦΑΙΔΡΑ | 72 | 3172 | α. Ρουέν 15/4 διά Καζαπλάνκα | ΧΛΟΗ | 75 | 16421 | α. Φρημάντη 31/3 διά Ιράν |
| ΦΑΙΔΩΝ | 60 | 6723 | εξωθή Ασσόμπ όποι 29/3 | | | | |
| ΦΑΙΔΩΝ | 56 | 5382 | εις μεσογειακές μεταφοράς | | | | |
| ΦΑΙΔΩΝ II | 58 | 4885 | α. Λάς Πάλμας 4/4 διά Λουάντα | | | | |
| ΦΑΙΗ Κ. | 60 | 10389 | ε. Ντάβολη 14/3 | | | | |
| ΦΑΙΗ III | 57 | 6334 | ε. Ρότερντον 18/4 | | | | |
| ΦΑΙΡΓΟΥΤΝΓ | 64 | 16299 | υπό παραλαβήν | | | | |
| ΦΑΙΡΓΟΥΤΝΓ ΙΙΙ | 64 | 9631 | ε. Ν. Όρλεάνην 5/4 | | | | |
| ΦΑΙΡΓΟΥΤΝΓ ΖΕΝΤΣ | 69 | 9631 | ε. Ν. Όρλεάνην 5/4 | | | | |
| ΦΑΙΚΟΝ | 78 | 13889 | α. Ρότερντον 28/3 διά Σαβάνα | | | | |
| ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ | 60 | 13789 | α. Δός Αντζέλες 29/3 διά Μαντζανίδη (Με.) | | | | |
| ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΝΤΕΑ | 63 | 9854 | υπό παραλαβήν | | | | |
| ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΠΟΥΝΙΤΥ | 65 | 10116 | ε. Λιβερπούλ 3/4 | | | | |
| ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΔΕΛΤΑ | 62 | 9890 | δ. Σουέζ 16/2 διά Περσίκων | | | | |
| ΦΑΝΑΙΟΣ | 79 | 11730 | α. Κακογάδα 6/3 | | | | |
| ΦΑΝΗΣ | 55 | 3382 | εις Τζουνί όποι 30/5/77 | | | | |
| ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.) | 74 | 23123 | α. Μπουάρντ 1/4 | | | | |
| ΦΑΟΥΣΑΝΓΚ ΚΕΡ | 65 | 8999 | α. Δός Αντζέλες 26/3 διά Ακαπούλκο | | | | |
| ΦΕΙΔΙΑΣ | 73 | 19747 | ε. Βατιμόρην 13/4 | | | | |
| ΦΕΙΣΙΤΥ | 50 | 5317 | άργει εις Πειραιά | | | | |
| ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ | 62 | 10186 | α. Μπ. Αύρες 18/3 διά Κούβα | | | | |
| ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.) | 75 | 62498 | ε. Χάρμπον Ρόδης 11/4 | | | | |
| ΦΙΛΙΑ | 60 | 5523 | ε. Μπουάρντ 29/3 | | | | |
| ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.) | 76 | 41330 | ε. Ναγκόνια 5/4 διά Οκινάουνα | | | | |
| ΦΙΛΙΚΟΣ | 59 | 10180 | α. Ρουέν 3/4 διά Λαττάκια | | | | |
| ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.) | 67 | 54480 | α. Μπουάρντ 24/3 | | | | |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ | 64 | 13516 | δ. Σουέζ 8/4 διά Ντουμάρι | | | | |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ. | 57 | 2484 | εις μεσογειακές μεταφοράς | | | | |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ Ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.) | 70 | 113081 | ε. Πειραιά 16/4 | | | | |
| ΦΙΛΟΘΕΗ | 61 | 9789 | α. Σιγκαπούρην 3/4 διά Σουέζ | | | | |
| ΦΙΝΤΕΙΡΟ (δ.) | 67 | 46382 | α. Φιλαδέλφειαν 4/3 διά Έκραβος Ρίβερ | | | | |
| ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ | 59 | 9830 | α. Ναγκόνια 5/4 διά Κολομπο | | | | |

GEORGE NICOLAOU LTD.

Shipbrokers

UNITED STANDARD HOUSE, 5th Floor
6 MIDDLESEX STREET, LONDON E1 7EP, ENGLANDTELEPHONE: 01 - 377 0288
TELEGRAMS: GENICOLAOU

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

LONDON

TELEX No. LONDON 888378

GENICO G.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ»



Tá ύπο ξένας σημαίας

| | | | | | | |
|-----------------------------|----|--------|---|-----------------------------|----|---|
| ΑΓΑΠΗ..... | 64 | 5916 | α. Ν. Όρλεάνην 24/3 | ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. | | |
| ΑΓΑΠΗ II (κ.)..... | 53 | 1838 | ύπο παραλόγην | ΩΝΑΣΗΣ (δ.)..... | 76 | 125465 ε. Σετουμπάλ 28/3 |
| ΑΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.π.)..... | 56 | 20153 | α. Κολόμπο 6/3 διά Τουρκία | ΑΡΚΟ (κ.)..... | 66 | 1163 είς μεσογειακός μεταφοράς |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β (δ.)..... | 56 | 20140 | α. Σίκισαν 29/3 διά Ντουμπάι | ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙΤ'ΝΕΡ(κ.) | 66 | 1404 α. Ρόττερνταμ 15/4 διά Πειραιά |
| ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)..... | 55 | 2056 | είς μεσογειακός μεταφοράς | ΑΡΟ (κ.)..... | 68 | 2571 ε. Σπέτζια 1/4 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)..... | 50 | 2167 | δ. Σουέζ 14/4 | ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)..... | 57 | 5992 ε. Πειραιά 29/3 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)..... | 67 | 1979 | ε. Μπαρμπιάνος 13/2 | ΑΡΧΩΝ (δ.)..... | 62 | 1087 είς μεσογειακός μεταφοράς |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)..... | 73 | 18328 | δ. Γιβραλτάρ 16/4 | ΑΡΧΩΝ (δ.)..... | 74 | 56988 α. Τζεπέλ Ντανο 9/4 διά Τουρκία |
| ΑΕΛΛΩ (δ.)..... | 57 | 20745 | άργει είς Πειραιά όπω 14/6/77 | ΑΡΧΩΝ (δ.)..... | 66 | 35280 α. Μπουλέν Μπαι 5/3 διά ΗΠΑ |
| ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (ππ)..... | 51 | 2430 | ε. Σάν Λορέντζο 28/3 | ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)..... | 71 | 70482 ε. Χάριτον Ρόδης 11/4 |
| ΑΖΕΛΙΑ (κ.)..... | 54 | 1202 | α. Κριστοπόλι 30/3 | ΑΣΤΑΚΟΣ (μ.)..... | 68 | 48559 α. Σιγκαπούρην 8/4 διά Ίνδονησιαν |
| ΑΘΗΝΑ (μ.)..... | 64 | 30682 | α. Αντιφαύαρη 28/3 διά Τοκοπίλα | ΑΤΑΛΑΝΤΗ..... | 72 | 11000 α. Γιοκοχάμια 30/3 διά Ντόχα |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)..... | 61 | 26926 | ε. Κόρπος Κριστ 23/3 | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)..... | 74 | 128398 ε. Σάρωθ Ράιντικ Πόντι 26/2 |
| ΑΘΘΑΣ..... | 60 | 10733 | α. Τζένταν 3/3 διά Μπάραν | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)..... | 68 | 40962 α. Σ. "Αννα Μπαι 15/3 διά Κόμπε |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ..... | 67 | 28646 | α. Τόμπουτη 17/3 διά Μπάραν | ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ..... | 65 | 24314 είς θύελλαν 46 40 B — 41.18 Δ. 18/4 |
| ΑΙΤ'ΚΟΝ* | 71 | 27958 | α. Λός Αντζέλες 24/3 διά Σαγκάνη | ΑΤΡΥΤΟΝ..... | 57 | 10398 είς Μουριάνα όπω 25/9/78 |
| ΑΙΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑΙ'Υ..... | 76 | 11084 | α. Μπάχη Μπάνκα 8/4 διά Ρωσίαν | | | |
| ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.)..... | 52 | 2517 | δ. Σουέζ 23/1 | | | |
| ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΜΕΛΩΝΤΥ (κ.)..... | 69 | 6200 | άργει είς Πειραιά | | | |
| ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΟΣΤΑΛΤΙΖΑ (κ.)* | 69 | 6038 | α. Μάλαγκα 14/3 διά Π. Χάρκουρτ | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΤ'ΛΑΝΤ (μ.)..... | 72 | 57802 | ε. Κιουρασόδ 10/4 | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)..... | 74 | 60930 | α. Μοτσουρά 12/4 διά Ντάρεν | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (μ.)..... | 73 | 57802 | ε. Άγ. Φραγκίκον 4/4 | | | |
| ΑΙΚΡΟΝ * | 72 | 62701 | ε. Άμβωργον 17/4 | | | |
| ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)* | 37 | 5272 | είς μεσογειακός μεταφοράς | | | |
| ΑΙΛΑΜΕΤ'Ν (π.)..... | 62 | 10403 | α. Θέσσαλη 13/4 διά Γαλάται | | | |
| ΑΙΛΕΑ..... | 73 | 8824 | α. Νακόγια 11/4 διά Κόμπε | | | |
| ΑΙΛΕΚ (κ.)..... | 53 | 4702 | α. Λαγος 7/4 | | | |
| ΑΙΛΕΝΤΕΙ'ΛΑ (δ.)..... | 70 | 51615 | α. Σιγκαπούρη 19/3 διά Ταπις | | | |
| ΑΙΛΕΖΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.)..... | 47 | 2097 | είς μεσογειακός μεταφοράς | | | |
| ΑΙΛΕΖΑΝΔΡΟΣ Κ. (κ.)..... | 51 | 2593 | είς Πειραιά όπω 20/5/79 | | | |
| ΑΙΛΕΖΑΝΔΡΟΣ Σ..... | | | | | | |
| ΩΝΑΣΗΣ (δ.)..... | 77 | 126621 | α. Μπάρον 27/3 | | | |
| ΑΙΛΕΖΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ * | 58 | 4877 | ε. Μοντεβίδεο 15/4 | | | |
| ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)..... | 44 | 2740 | άργει είς Αντίκυρα | | | |
| ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.)..... | 57 | 2404 | α. Π. Σουδάν 10/4 διά Καράτοι | | | |
| ΑΙΛΚΑΜ* | 66 | 27985 | α. Άμβωργον 17/4 διά Αργεντινήν | | | |
| ΑΙΛΚΥΝΩ ΜΕΝΤ (δ.)..... | 65 | 37888 | δ. Γιβραλτάρ 4/4 διά Τουρκίαν | | | |
| ΑΙΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)..... | 67 | 46401 | α. Ράς Τανόύρα 9/4 | | | |
| ΑΙΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΥΡ (Λιβ.)..... | 66 | 2309 | είς Πειραιά όπω 11/9/79 | | | |
| ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)* | 74 | 36911 | α. Σακαίντε 1/4 διά Καρατσού | | | |
| ΑΙΜΠΕΡ (κ.)..... | 62 | 10344 | α. Κοπέρ 8/4 διά Θεσσαλία | | | |
| ΑΙΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)..... | 51 | 996 | είς μεσογειακός μεταφοράς | | | |
| ΑΙΝΑΣΣΑ (κ.)..... | 53 | 7570 | α. Πειραιά 1/4 | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΑΙΤ'ΛΑΝΤ..... | 67 | 21457 | α. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 9/4 | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)..... | 73 | 115193 | α. Πόρτ Σουάκοτ 10/4 διά Σολιντάνα Μποϊ | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ..... | 68 | 21420 | α. Μπάχη Μπάνκα 15/3 διά Κίναν | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ..... | 69 | 21420 | α. Σιγκαπούρην 8/3 διά Κίναν | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ..... | 73 | 13753 | α. Γιοκοχάμια 1/4 διά Σιγκαπούρην | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ..... | 68 | 21426 | α. Σιγκαπούρην 8/4 διά Κίναν | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ..... | 72 | 13732 | α. Παναμά 25/3 διά Ειρηνικόν | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΧΙΛΣ..... | 68 | 21418 | α. Κολόμπια Ρίβερ 9/4 | | | |
| ΑΙΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)..... | 74 | 129796 | α. Ρότσεργκτον 27/3 | | | |
| ΑΙΝΕΜΗ (κ.)..... | 56 | 5660 | α. Κολόμπι 21/3 | | | |
| ΑΙΝΟΙΑ (κ.)..... | 64 | 11034 | δ. Σουέζ 28/3 διά Ανζαλί | | | |
| ΑΙΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)..... | 65 | 1204 | α. Μάτκα 16/4 διά Πειραιά | | | |
| ΑΙΝΚΟ (κ.)..... | 64 | 1141 | ε. Λεισός 15/4 | | | |
| ΑΙΝΝΑ (κ.)..... | 47 | 2503 | είς μεσογειακός μεταφοράς | | | |
| ΑΙΝΝΟΥΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)..... | 58 | 2874 | άργει είς Χαλκίδα όπω 11/7/79 | | | |
| ΑΙΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ..... | 56 | 3990 | ε. Ντάρμπαν 8/4 | | | |
| ΑΙΝΤΚΑΙΖ (δ.)..... | 59 | 16047 | α. Σάλτερ Έντ 17/4 διά Λισσαβώνα | | | |
| ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ (π.)..... | 53 | 8202 | α. Πειραιά 14/3 διά Κωνσταντζαν | | | |
| ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)..... | 73 | 129665 | α. Μίνα Καπούς 29/3 διά Σουκνα | | | |
| ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)..... | 55 | 1501 | α. Άμβερσον 21/12 | | | |
| ΑΙΝΤΟΝΥ III..... | 77 | 38514 | ε. Βρεμπον 17/4 | | | |
| ΑΕΙΟΣ (π.)..... | 57 | 2299 | δ. Π. Σαΐδ 6/4 | | | |
| ΑΙΟΥΡΟΡΑ (δ.κ.)..... | 56 | 12447 | α. Λονδίνον 18/4 διά Λιβερπούλ | | | |
| ΑΠΟΛΛΩΝ* | 68 | 27989 | α. Άμβωργον 12/4 | | | |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)..... | 54 | 1220 | α. Γιοκοχάμια 1/4 διά Λός "Αντζέλες | | | |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.)..... | 47 | 3371 | δ. Σουέζ 3/3 διά Σ. Αράβιαν | | | |
| ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ* | 57 | 9852 | ε. Ταρτού 17/3 | | | |
| ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)..... | 56 | 5230 | δ. Σουέζ 11/4 | | | |
| ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)..... | 64 | 28313 | α. Μουμάρα 8/4 διά Σιγκαπούρη | | | |
| ΑΡΗΣ..... | 61 | 7870 | α. Πειραιά 13/3 διά Αλγερίου | | | |
| ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ* | 78 | 9998 | α. Τσάρκετον 15/4 | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ* | 80 | 10200 | α. Μπάρον 30/3 | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. | | | | | | |
| ΑΡΝΑΣΗΣ (δ.)..... | | | | ΔΑΝΙΗΛ (π.)..... | 53 | 1552 είς μεσογειακός μεταφοράς |
| ΑΡΚΟ (κ.)..... | | | | ΔΑΝΙΛΑ (π.)..... | 72 | 15871 δ. Κωνσταντίν 4/4 διά Ρωσίαν |
| ΑΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΛΑΙΤ'ΝΕΡ(κ.) | | | | ΔΑΦΝΗ (μ.)..... | 63 | 30886 α.Ν. "Υόρκην 30/3 διά 'Αρουμπαν |
| ΑΡΟΔΙΟ ΚΑΡΙ* | | | | ΔΕΣΦΩΝ (κ.)..... | 53 | 8190 δ. Σουέζ 5/4 |
| ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)..... | | | | ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)..... | 56 | 8789 δ. Σουέζ 6/4 διά Π. Σουδάν (ΕΠΩΛΗΘΗ) |

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

| | | | |
|-------------------------|----|--------|--------------------------------------|
| ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ(μ.)* | 68 | 50999 | α. Ιενεριφόν 30/3 διά Τουμπαράδο |
| ΔΩΤΩ | 68 | 35191 | ε. Βαλτιμόρην 10/4 διά Πάλουα |
| ΕΒΡΟΣ (π.) | 57 | 2282 | δργει εἰς Πειραιά ἀπό 4/9/77 |
| ΕΘΝΙΚ (δ.) | 75 | 125947 | α. Ράς Τανούρα 28/3 |
| ΕΙΡΗΝΗ ΔΕΜΟΥ (δ.) | 72 | 113780 | ε. Χάμπτον 7/4 |
| ΕΙΡΗΝΗ (π.δ.) | 65 | 42377 | δ. Γιβραλτάρ 30/3 διά ΗΠΑ |
| ΕΚΤΩΡ (κ.)* | 72 | 4922 | ε. Αμπιζάν 19/3 |
| ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.) | 52 | 2484 | ε. Πειραιά 12/4 |
| ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.) | 55 | 4037 | α. Λατάκια 12/4 διά Ρουμανία |
| ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.) | 64 | 31331 | ε. Πειραιά 11/3 |
| ΕΛΕΝ* | 67 | 27989 | α. Βερμούδας 21/3 διά Βιτόριο |
| ΕΛΕΝΑ (κ.)* | 54 | 5383 | δ. Γιβραλτάρ 5/4 |
| ΕΛΕΡΑΝΤΑ* | 73 | 17042 | α. Ίντσον 9/3 διά Κασσιούρη |
| ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)* | 74 | 132034 | α. Τζουδάμαχ Τέρμ. 18/3 |
| ΕΛΚΑ | 60 | 10519 | ε. Άλεξανδρειαν 29/3 |
| ΕΛΛΙΝΑ (κ.)* | 67 | 24766 | δ. Κωνίτολην 13/3 διά Κωνσταντζαν |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΓΖΥ (δ.)* | 67 | 47344 | ε. Φριπόρτ (Μπαχ) 31/3 |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙ'ΙΤΖ | 76 | 22893 | α. Μαπούτο 8/3 |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΕΣΤ | 77 | 22893 | ε. Τασμέρικο 10/3 |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)* | 75 | 60491 | α. Γιοκοχάμα 21/3 διά Σιγκαπούρην |
| ΕΛΛΗΝ 2 (κ.) | 52 | 8255 | ε. Αλεξανδρειαν 9/4 |
| ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)* | 65 | 1113 | ε. Σουεζ 1/3 |
| ΕΛΠΙΝΙΚΗ (κ.) | 55 | 2261 | δ. Σουεζ 28/3 διά "Αντεν |
| ΕΝΑΜΕΔ (κ.) | 60 | 5513 | α. Γένοβα 16/3 διά Πολωνία |
| ΕΝΑΡΞΙ (κ.)* | 56 | 9212 | δ. Σουεζ 23/2 διά Ίράκ |
| ΕΝΤΥ (κ.) | 52 | 9592 | α. Καλάδο 27/3 |
| ΕΡΤΙΝΑ I (π.) | 61 | 9335 | α. Τζένταν 21/1 διά Ίράκ |
| ΕΡΜΗΣ Κ. (κ.)* | 54 | 2360 | ε. Τρίπολη (Λιβύης) 9/2 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.) | 72 | 129260 | α. Φατέχ Τέρμ. 30/1 διά Γκάλβεστον |
| ΕΥΓΕΝΙΑ I (π.δ.) | 54 | 11208 | ε. Σιγκαπούρην 13/4 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ II (δ.) | 70 | 96775 | ε. Πειραιά 28/3 |
| ΕΥΔΟΚΙΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) | 56 | 5331 | α. Έλισματεθ 7/4 διά Μαπούτο |
| ΕΥΔΩΡΗ (δ.) | 64 | 35410 | α. Τζένταν 11/4 |
| ΕΥΔΑΛΙΑ (π.) | 59 | 8830 | ε. Κολόνια 23/3 |
| ΕΥΑΙΜΕΝΗ | 79 | 29875 | α. Γάνδην 13/4 διά Σιβέν "Αϊλ. |
| ΕΥΑΙΓΑ (κ.)* | 48 | 3675 | υπό παραλαβήν |
| ΕΥΝΙΚΗ | 77 | 29875 | δ. Γιβραλτάρ 11/4 διά Κωνσταντζαν |
| ΕΥΝΟ ΑΡΑΜΙΣ (κ.) | 57 | 10741 | ε. Αλεξανδρειαν 11/4 |
| ΕΦΗ (π.) | 59 | 4381 | δ. Κωνίτολην 17/11 |
| ΕΦΥΡΑ (δ.) | 65 | 35406 | ε. Ν. Όρλεάνην 11/4 |
| ZAK (π.) | 62 | 10028 | ε. Κανεσαντουρά 3/4 |
| ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ (κ.)* | 62 | 1841 | είς Λειβερίες ἀπό 15/7/78 (έπισκεψι) |
| ΖΕΑ ΜΠΗΤΣ (π.π.) | 59 | 8335 | δ. Σουεζ 16/2 διά Μπάραν |
| ΖΕΥΣ I (π.) | 60 | 17447 | υπό παραλαβήν |
| ΖΕΥΣΦΟΡΟΣ II | 77 | 18838 | δ. Παναμά 18/3 διά Ταιβάν |
| ΖΗΝΟΒΙΑ Δ. (π.) | 64 | 3947 | ε. Ν. Όρλεάνην 13/4 |
| ZΩΗ (δ.) | 67 | 43231 | ε. Ν. Όρλεάνην 10/4 |
| ΗΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.π.)* | 57 | 9433 | α. Σιγκαπούρην 17/12 διά Μπάραν |
| ΘΑΛΕΙΑ IV (π.π.)* | 57 | 2349 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |

| | | | |
|-------------------------|----|-------|---|
| ΘΑΡΡΟΣ (π.) | 63 | 3293 | α. Ν. Όρλεάνην 7/3 διά Π. Καμπέλο |
| ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΙΝΧ. | 74 | 51501 | ε. Ράς Τανούρα 6/4 |
| ΘΕΟΔΟΡΑ | 72 | 69874 | ε. Τέμπλ Μπαιη 9/3 |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.) | 61 | 8943 | ε. Στεττίνον 5/4 |
| ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ.) | 60 | 3847 | ε. Μερίνα 25/3 |
| ΘΥΕΛΛΑ (μ.) | 66 | 40933 | δ. Παναμά 14/4 διά Ν. Αμερικήν |
| ΙΜΑ* | 68 | 27989 | α. Δάντοιχ 29/3 διά Ριο Ιανέριο |
| ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.) | 47 | 2879 | ε. Βενετία 12/4 |
| ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΤ (κ.) | 59 | 4668 | δ. Σουεζ 17/3 διά Γκιζόν |
| ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΜΗΤΡ. | 67 | 20959 | ε. Ν. Όρλεάνην 10/4 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ. | 66 | 20959 | α. Ρότερνταμ 11/4 διά Τάμπα |
| ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)* | 52 | 1575 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.) | 60 | 4067 | ε. Ταρτούς 4/3 |
| ΚΑΒΑΛΑ* | 56 | 16015 | α. Ν. Όρλεάνην 11/4 |
| ΚΑΛΙΑ (κ.) | 52 | 2775 | ε. Τριπολην Αιθύνης 4/3 |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) | 52 | 8252 | δ. Κωνιτόλην 21/3 διά Κωνσταντζαν |
| ΚΑΠΑΛΑ (κ.) | 55 | 1599 | α. Μαπούτο 3/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ | 63 | 16984 | ε. Φιλαδέλφειον 9/4 |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)* | 54 | 10905 | δργει εἰς Πειραιά ἀπό 23/10/78 |
| ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΣ (π.) | 61 | 9516 | δ. Σουεζ 12/2 διά Μπάραν |
| ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.* | 56 | 8203 | δ. Παναμά 3/4 |
| ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.) | 54 | 1598 | δργει εἰς Πειραιά ἀπό 26/3/78 |
| ΚΑΣΟΣ (κ.) | 53 | 2806 | ε. Κιότζο 29/3 |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ | 59 | 9493 | α. Σάν Πεντρο (Ακ. Έλεφ.) 3/3 διά Θεσσαλίην |
| ΚΑΣΤΩΠ (κ.) | 63 | 8671 | δ. Γιβραλτάρ 17/3 διά Αθάνα |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.) | 57 | 3457 | α. Ραβέννα 28/3 διά Ταρτούς |
| ΚΑΤΙΝΑ (κ.) | 59 | 4537 | ε. Τύνιδα 9/4 |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ 6δ) | 69 | 51627 | ε. Κιρέ 22/3 |
| ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)* | 58 | 11765 | ε. Σιγκαπούρην 16/4 |
| ΚΛΕΙΩ (π.) | 56 | 1743 | μετωνυμάδθη «MANTH» |
| ΚΟΡΑΛ (κ.) | 48 | 1562 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΟΡΙΝΟΙΑΝ (δ.) | 67 | 43122 | α. Γιβραλτάρ 16/4 διά Ν. Όρλεάνην |
| ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.) | 51 | 7126 | δργει εἰς Πειραιά ἀπό 8/2/79 |
| ΚΟΣΜΙΚ (κ.) | 53 | 1598 | δργει εἰς Πειραιά ἀπό 24/3/76 |
| ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΤΖ (κ.)* | 55 | 1863 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)* | 42 | 3129 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΥΘΗΡΑ* | 70 | 16043 | α. Γιβραλτάρ 6/4 διά ΗΠΑ |
| ΚΥΜΩ (δ.) | 56 | 24234 | α. Ν. Ύρκην 4/4 διά Αρούμπα |
| ΚΥΝΘΙΑ* | 69 | 11315 | α. Κοκουρά 26/3 διά Αυβέρραον |
| ΚΥΡΟΣ (κ.) | 56 | 2784 | ε. Καράρα 23/3 |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.) | 64 | 35676 | ε. Χιούστον 9/4 |
| ΛΑΒΙΝΙΑ Β. | 77 | 15949 | α. Ν. Όρλεάνην 11/4 |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.) | 53 | 11230 | δργει εἰς Πειραιά ἀπό 1/3/74 |
| ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.) | 67 | 49339 | α. Ν. Όρλεάνην 4/4 |
| ΛΑΜΔΑ* | 59 | 7919 | ε. Αντιόντ 16/4 |
| ΛΑΜΥΡΑ (δ.) | 64 | 37338 | ε. Παλέρμο 3/4 |
| ΛΑΡΑ (κ.)* | 56 | 6921 | δ. Σουεζ 14/4 |
| ΛΑΡΑ (π.) | 65 | 9091 | α. Ν. Όρλεάνην 1/4 |
| ΛΑΣ (κ.) | 51 | 1544 | είς Πειραιά ἀπό 20/10 |
| ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.) | 60 | 4068 | ε. Πειραιά 6/4 |

σ' όλο τόν κόσμο...

The Thenamaris Group

στό Λονδίνο:

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

στή Νέα Υόρκη:

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

στό Τόκιο:

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

στή Σιγκαπούρη:

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



έταιρίες μας είναι:

- Thenamaris Maritime Inc.
Ship Management
 - Seatrader Maritime Inc.
Chartering - S & P Brokers
 - Eastern Mediterranean Maritime
(Liechtenstein) Ltd.
 - Eastern Mediterranean
(Containers) Co. Ltd.
 - Universe Sea Marine Inc.
Bunkers Brokers
 - Halcyon General Insurances s.a.
Insurance Brokers
 - Amphitron
 - Travel and Tourism Agencies Ltd.
Ships Agencies
- στόν Πειραιά:
Thenamaris Maritime Inc.
107 - 109 Filionos str.
P. O. Box 167
PIRAEUS - GREECE
Tel: 45.31.144 - 146 - 149 - 165
166 - 442 - 459 - 478 - 493
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16
Cables: THENAMARIS PIRAEUS

| | | | | | | | | |
|------------------------|----|--------|---|--|--------------------------|----|--------|---------------------------------------|
| ΛΕΤΑ (κ.) | 55 | 1000 | α. Τεργυστην 10/4 διά Βενγάζην | | ΠΟΡΤΧΑΦΕΝ (κ.)* | 65 | 1236 | α. Σόρεχαμ 16/4 διά Γάνδην |
| ΛΗΩΝΙΔΑΣ Δ. | 67 | 28648 | α. Χάμπτον Ρόδς 13/4 διά Γερμανίαν | | ΝΟΤΟΣ (κ.) | 50 | 2741 | α. Καρντέλγεβο 1/4 διά Βιρτζίν |
| ΛΗΝΤΣ (κ.) | 61 | 7012 | ε. Ταρτους 20/1 | | ΝΤΑΙΓΑΜΟΝΤ (κ.) | 57 | 9791 | ε. Σιγκαπούρη 30/3 |
| ΛΙΔΑ (π.)* | 50 | 2734 | εις Αμπτζάν ώπε 25/1/78 | | ΝΤΑΝΤΗ (κ.) | 60 | 12605 | ε. Σεις 3/4 διά Φός |
| ΛΙΝΑ (κ.) | 60 | 3847 | ε. Μάλακα 12/4 | | ΝΤΕΡΜΠΥ (κ.)* | 66 | 6977 | εις Σουέζ ώπε 14/3/79 |
| ΛΙΡΚΕΥ' (π.) | 59 | 9879 | α. Καντζ 11/4 διά Μεξικόν | | ΝΤΟΒΕΡ (κ.) | 66 | 7264 | ε. Ταταγκάνη 15/3 |
| ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.* | 68 | 39617 | δ. Κωνιπούλιν 12/4 διά Κωνσταντζάν | | ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ | 57 | 10129 | α. Γιοκοχώμα 4/3 διά Χιροσίμα |
| ΛΟΥΚΙΑ (κ.)* | 59 | 6354 | δ. Π. Σιδ 13/4 | | ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | 56 | 9692 | ε. Κοον 6/4 |
| ΛΟΥΣΥ (π.) | 54 | 2557 | α. Μαυρίκιον 2/4 διά Ντώρμπαν | | ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) | 60 | 28655 | ε. Πειραιά 31/3 |
| ΜΑΓΔΑ (κ.δ.) | 59 | 16840 | α. Σαντάνα 2/4 διά Αρούπτα | | ΝΤΩΝ (κ.)* | 46 | 3153 | εις Π. Σαλδ ώπε 4/8/75 |
| ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.) | 47 | 5010 | εις μεσογειακός μεταφοράς | | ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) | 49 | 2879 | α. Πειραιό 2/4 διά Χαλκίδα |
| ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)* | 75 | 136991 | δεύθιν Ντώρμπαν 27/2 | | ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΑΛΦΑ (κ.) | 70 | 14095 | α. Π. Έλιζαπεθ 26/3 διά Ιαπωνίαν |
| ΜΑΪΤΣΤΡΟΣ | 69 | 16840 | ε. Όζόκα 17/4 | | ΟΚΑΧΟΜΑ (δ.) | 63 | 51518 | α. Αμπτζάν 23/3 διά Μπόνι |
| ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)* | 43 | 1593 | εις Βρινθίσιον ώπε 19/3/79 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) | 72 | 106123 | δ. Ντουμπάι 30/3 διά Σουχνα |
| ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.) | 52 | 2352 | εις Αμπτζάν ώπε 13/4/78 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) | 69 | 97468 | α. Βερντόν 25/3 διά Φορκάντος |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) | 70 | 51602 | α. Σέρια 19/3 διά Μπελγκχου | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) | 70 | 98726 | α. Πένικτον 26/2 διά Π. Αρθουρ |
| ΜΑΡΙΑ Π. (π.)* | 55 | 3003 | δ. Γιβρατάρ 14/4 διά Ταγγέρην | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΤΑΝΣ (δ.) | 70 | 97206 | δ. Λάς Πάλμας 16/4 διά Μπαχρέν |
| ΜΑΡΙΕΛΕΝΑ Τ. (κ.)* | 58 | 9507 | δ. Σαΐδ 29/3 διά Βιρτζίν | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.) | 70 | 98726 | α. Βιλελούχφεν 13/3 διά Περαίκον |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) | 75 | 115207 | ε. Σιγκαπούρη 30/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.) | 70 | 98566 | α. Γιβρατάρ 14/4 διά Σίντι Κρέρ |
| ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)* | 61 | 5376 | δ. Σουέζ 4/3 | | ΟΑ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥ (δ.) | 70 | 97466 | ε. Ράς Τανούρα 16/4 |
| ΜΑΡΙΚΑΜ (κ.) | 57 | 5943 | εις Καστέλον ώπε 7/11 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.) | 70 | 98566 | δέωθι Ντώρμπαν 9/4 |
| ΜΑΡΙΑΚΙ (κ.) | 53 | 5471 | α. Κουβέτη 12/4 διά Σάττι όλ. Αράμη | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.) | 70 | 96627 | α. Ντάς "Αϊλ" 2/4 διά Ρόττερνταμ |
| ΜΑΡΙΑ (δ.) | 67 | 43649 | ε. Φόρ 15/4 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΣ ΣΟΝ (δ.) | 72 | 106123 | α. Χόβρην 3/4 διά Γιβρατάρ |
| ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (δ.) | 64 | 38568 | ε. Σουέζ 6/4 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝ (δ.) | 65 | 38607 | δ. Μπαμόντ 24/3 |
| ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.) | 66 | 57027 | α. Σίντι Κρέρ 9/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΣ (δ.) | 64 | 32380 | α. Ν. "Ορλέανην 7/4 διά Κιουρασσό |
| ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) | 61 | 30236 | ε. Σουέζ 22/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.) | 65 | 32478 | ε. Κοατζακόλκος 31/3 |
| ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) | 51 | 7797 | δργει εις Πειραιά ώπε 31/8/74 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (δ.) | 65 | 32407 | α. Ν. "Ορλέανην 28/3 |
| ΜΑΡΙΤΣΑ III (π.) | 65 | 10596 | α. Μπ. "Αυρές 24/1 διά Αβάνα | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΠΑΝΝΕΡ (δ.) | 72 | 128561 | α. Μίλφορν Χόφεν 17/4 διά Κουβέτη |
| ΜΑΡΙΩ | 65 | 17238 | α. Χιουάστον 17/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.) | 72 | 126027 | δ. Ντουμπάι 6/4 διά Γιουροπόρτ |
| ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) | 56 | 4639 | α. Μαπύτο 16/2 διά Μπάρον | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.) | 76 | 126990 | δ. Ντουμπάι 31/3 διά Σουχνα |
| ΜΕΛΙΤΗ (δ.) | 57 | 11652 | δ. Σουέζ 14/4 διά Σαγκόνη | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.) | 73 | 128561 | α. Τζουδιμάν Τέρμ. 15/3 |
| ΜΕΛΠΟ ΔΕΜΟΥ (δ.) | 71 | 113780 | Φάλου 8/4 διά Μπαχρέν | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.) | 64 | 32379 | ε. Ν. "Ορλέανην 11/4 |
| ΜΕΛΤΡ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.) | 56 | 3903 | εις Κουβέτη ώπε 24/6/78 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.) | 66 | 15668 | δ. Κωνιόπολην 13/4 |
| ΜΕΡΑΚ (κ.) | 55 | 2549 | ε. Πειραιά 27/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ (δ.) | 66 | 15625 | α. Λάς Πάλμας 30/3 διά Κλαιπέντα |
| ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.) | 66 | 71337 | δ. Ντουμπάι 7/4 διά Ιταλίαν | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙΔΑΜ (δ.) | 65 | 15577 | δ. Κωνιόπολιν 10/3 διά Νοβεροϊσκήν |
| ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (π.π.) | 61 | 9194 | δ. Παναζί 1/2 διά Κούβα | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ (δ.) | 68 | 15809 | δ. Κωνιόπολιν 5/4 διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΜΕΣΙΣ | 69 | 9650 | δ. Δάντια 2/2 διά Κιελόν | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (δ.) | 65 | 15577 | δ. Κωνιόπολιν 2/3 διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.) | 73 | 17355 | ε. Πούλου Μπούκου 16/4 διά Ινδονησίαν | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (δ.) | 65 | 15516 | δ. Πειραιά 11/4 |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.) | 77 | 75124 | α. Ν. "Ορλέανην 28/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ (δ.) | 69 | 15688 | α. Π. "Ελιζαπεθ 15/4 |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.) | 76 | 75125 | α. Φρήπορτ (Μπαχ) 15/1 διά Φορκάντος | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑΐΝΤ (δ.) | 67 | 15697 | α. Σιγκαπούρην 8/4 διά Ινδίαν |
| ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.) | 77 | 76149 | ε. Λιβράνη 13/4 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ (δ.) | 69 | 15808 | α. Βακαγύαδα 2/4 |
| ΜΗΛΟΣ ΙΙ (κ.) | 59 | 3809 | δ. Σουέζ 24/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.) | 75 | 40559 | ε. Ν. "Ορλέανην 9/4 |
| ΜΙΝΑ Φ. | 58 | 8733 | α. Αλεξανδρειαν 4/4 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) | 79 | 59882 | δ. Πειραιά 16/4 |
| ΜΙΝΙ ΛΑΐΝΕΡ (π.) | 71 | 1590 | α. Μπαλμό 4/4 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡΙΟΥ (δ.) | 63 | 30574 | α. Ν. "Υόρκην 4/4 διά Αρούμπα |
| ΜΙΝΙ ΛΕΝ (π.) | 71 | 1562 | ε. Ταργκούμαρας 19/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.) | 64 | 30581 | α. Ν. "Ορλέανην 8/4 |
| ΜΙΝΙ ΛΗ (π.) | 71 | 1562 | ε. Μόμπιλ 28/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ (δ.) | 65 | 15178 | α. Μήδη. Μπλάκα 10/4 διά Ρωσίαν |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.) | 70 | 1781 | ε. Ε' Βεργκλέντης 5/2 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΕΐΜ (δ.) | 65 | 47493 | α. Τεργέστην 1/4 |
| ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.) | 71 | 1562 | ε. Προγκρέσα 28/3 | | ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.) | 73 | 15498 | α. Άμερραν 17/4 διά Σικάνο |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.) | 70 | 1584 | α. Μόμπιλ 5/4 διά Βενεζουέλα | | ΟΑΥΜΠΙΟΣ ΣΕΥΣ (κ.) | 56 | 1581 | εις μεσογειακός μεταφοράς |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.) | 70 | 1592 | α. Βιλαγκόντ 12/3 διά Ε' Βεργκλέντης | | ΟΣΕΑΝ ΛΑΐΤΟΝ (δ.) | 70 | 79001 | ε. Λισσαβώνα 5/4 |
| ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ | 58 | 1584 | α. Λαρίδα 21/3 | | ΟΣΕΑΝΙΚΑ* | 65 | 28101 | δ. Παναμά 13/4 διά Ιαπωνίαν |
| ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.) | 55 | 13257 | ε. Νιαύμπα 13/4 | | ΟΣΤΡΙΑ II | 71 | 20571 | α. Τόμπα 8/4 διά Χιουάστον |
| ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.) | 75 | 68630 | α. Π. "Ελιζαπεθ 11/4 διά Μέσην Ανατολήν | | ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ II (κ.) | 38 | 2499 | δργει εις Πειραιά ώπε 12/4/76 |
| ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.) | 61 | 1952 | εις Γιαρικά ώπε 9/2/79 | | | | | |
| ΜΙΧΑΗΛ Σ | 75 | 60930 | ε. Σιγκαπούρην 9/3 | | | | | |
| ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ | 76 | 8825 | α. Καζαμπλάνκα 15/3 διά Βραζιλίαν | | | | | |
| ΜΠΑΡΙΜΑΡ (κ.) | 55 | 18953 | δ. Γιβρατάρ 15/4 διά Καζαμπλάνκα | | | | | |
| ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.) | 63 | 25340 | εις μεσογειακός μεταφοράς | | | | | |
| ΜΠΑΡΟΥ (κ.) | 60 | 3068 | ε. Γκότενταρούρκ 8/4 | | | | | |
| ΜΠΑΧΑ Κ. (κ.) | 73 | 3209 | α. Τζέντα 15/4 διά Ραβέννα | | | | | |
| ΜΠΟΝΑΤΑΣ (κ.) | 47 | 1591 | εις μεσογειακός μεταφοράς | | | | | |
| ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.) | 64 | 18073 | εις Μπόνι ώπε 10/10 | | | | | |
| ΜΠΡΑΒΟΛΑΤΟΝΑ (π.)* | 55 | 5233 | δ. Παναζί 13/4 | | | | | |
| ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.) | 64 | 8403 | ε. Λουπίτο 20/3 | | | | | |
| ΜΥΣΤΡΑΣ | 75 | 117340 | δ. Γιβρατάρ 21/2 διά Καζαμπλάνκα | | | | | |
| ΝΑΓΟΣ | 61 | 9037 | ε. Μαρακάμπο 24/3 | | | | | |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.) | 75 | 115207 | α. Ράς Τανούρα 14/4 | | | | | |
| ΝΕΔΑ (κ.) | 61 | 1458 | α. Λάς "Αντζέλες 14/4 διά Γιοκοχώμα | | | | | |
| ΝΕΔΩΝ (κ.)* | 55 | 3709 | α. Καρπάτοι 22/3 | | | | | |
| ΝΕΔΩΝ (κ.) | 58 | 10139 | δ. Κωνιπούλιν 16/12 | | | | | |
| ΝΕΠΤΟΥΝ Κ | 67 | 32644 | εις Ν. "Ορλέανην ώπε 28/2 | | | | | |
| ΝΕΦΕΛΗ (δ.) | 58 | 24152 | α. Ν. "Ορλέανην 9/4 διά Γιουατεμάλα | | | | | |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) | 52 | 11234 | δργει εις Πειραιά ώπε 23/12/73 | | | | | |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ | 76 | 35567 | δ. Παναζί 13/4 | | | | | |
| ΝΙΚΟΛΙ Κ (π.) | 59 | 10748 | α. Ζ. Τόνι 21/2 διά Αβάνα | | | | | |
| ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.) | 57 | 1535 | ε. Λευσσάδαν 31/3 | | | | | |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) | 68 | 86521 | α. Γιουροπόρτ 19/3 διά Φορκάντος | | | | | |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (κ.)* | 57 | 4981 | α. Λάς Πάλμα 3/13 διά Σαπέλες | | | | | |
| ΝΙΚΟΣ Α. (π.) | 56 | 2163 | δργει εις Χαλκίδη | | | | | |
| ΝΙΚΟΣ ΝΑΖΟΣ (κ.) | 59 | 9312 | α. Χόκ Κόκυ 24/3 διά Τοινάμπο | | | | | |
| ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (π.) | 67 | 4016 | ε. Λάρος 5/4 | | | | | |
| ΝΙΧΟΝ ΑΛΑδ (κ.) | 65 | 13458 | δ. Μάλτα 2/4 διά Τάμπα | | | | | |
| ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.) | 60 | 4100 | α. Αλεξανδρειαν 12/4 | | | | | |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΐΤΑΝΤ | 67 | 22817 | δ. Κωνιπούλιν 6/3 διά Οθροσόν | | | | | |
| ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ* | 67 | 25837 | α. Ραβέννα 30/3 διά Ν. "Ορλέανην | | | | | |
| ΝΟΡΟ ΣΗ (π.)* | 57 | 3220 | εις μεσογειακός μεταφοράς | | | | | |

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.
LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

| | | |
|------------------------|----|--------|
| ΡΙΜΑ ΤΣΙΡΗ (κ.) | 58 | 5058 |
| ΡΙΟ ΕΛΑ | 70 | 16147 |
| ΡΙΟ ΜΑΡ | 65 | 16334 |
| ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.) | 71 | 77049 |
| SAINT ANNA XII (κ.)* | 51 | 4788 |
| SAINT NIKOLAS (δ.) | 64 | 47493 |
| ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)* | 61 | 10444 |
| ΣΑΝ ΡΑΙΖ (κ.) | 59 | 2948 |
| ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.) | 53 | 2652 |
| ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΤΣ | 75 | 111171 |
| ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΞ (δ.) | 75 | 111171 |
| ΣΑΝΛΑΚ (κ.) | 66 | 3314 |
| ΣΑΝΜΠΕΡΝΤ (κ.) | 70 | 2653 |
| ΣΑΝΝΥ-ΜΕΝΤ | 62 | 5218 |
| ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)* | 65 | 12102 |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) | 65 | 31779 |
| ΣΑΟΥΦΟΓΥΙ'ΝΤ | 70 | 11329 |
| ΣΑΟΥΦΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.) | 58 | 18183 |
| ΣΑΟΥΦΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) | 59 | 18183 |
| ΣΗ ΛΑΚ (κ.) | 61 | 8701 |
| ΣΗ ΠΑΙΤΩΝΗΡ | 71 | 11055 |
| ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.) | 61 | 8701 |
| ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ | 69 | 12061 |
| ΣΗΤΡΕΙ'Ν ΒΑΛΤΙΜΟΡ | 73 | 18067 |
| ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)* | 56 | 8267 |
| ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.) | 60 | 1315 |
| ΣΙΔΕΡΗΣ | 72 | 16406 |
| ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ | 78 | 5500 |
| ΣΙΝΟΕ | 77 | 4719 |
| ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.) | 59 | 1593 |
| ΣΚΑ'Υ' (κ.) | 57 | 6494 |
| ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)* | 57 | 3070 |
| ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) | 58 | 8640 |
| ΣΚΥΡΟΣ (κ.)* | 54 | 1227 |
| ΣΟΝΙΑ - ΣΩΦΙΑ Σ. (κ.) | 66 | 1689 |
| ΣΟΡΟΚΟΣ | 69 | 9650 |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ | 78 | 12518 |
| ΣΠΥΡΟΣ V. (κ.) | 48 | 2377 |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.) | 50 | 1518 |
| ΣΤΕΡΝΑΙ ΤΡΕΙΤΝΕΡ (π.)* | 58 | 8531 |
| ΣΤΟΔ ΦΙΛΙΑ (δ.) | 60 | 12191 |
| ΣΥΜΦΩΝΙΚ (μ.) | 72 | 70508 |
| ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.) | 75 | 117342 |
| ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.) | 59 | 5510 |

| | | | |
|----------------------|----|--------|---------------------------------------|
| ΙΕΝΙΑ II (κ.) | 53 | 1362 | εις μεσογειακός μεταφοράς |
| ΤΕΡΕΖΑ* | 61 | 18484 | α. Γιοκοχάμα 7/4 διά δυτ. άκτη ΗΠΑ |
| ΤΖΕΤ'ΝΤ (κ.) | 56 | 8500 | ε. Κολούμπια Ρίβερ 24/3 |
| ΤΖΕΝΗ | 59 | 9585 | ε. Μομπάσα 2/4 |
| ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)* | 55 | 5425 | εις Σαβίννα όπω 29/5/79 |
| ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) | 57 | 3178 | α. Βενετία 10/4 |
| ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)* | 54 | 7930 | όργει εις Πειραιά όπω 12/3/77 |
| ΤΙΦΟΣΟ (δ.) | 74 | 68631 | α. Σάνις 10/4 διά Περισκόν |
| ΤΟΞΟΤΗΣ (δ.κ.) | 60 | 12944 | ε. Περισκόν 13/4 |
| ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ | 71 | 20670 | δ. Παναμά 4/3 διά Κίναν |
| ΤΡΕΨΑ (κ.) | 47 | 5309 | όργει εις Χακκίδα όπω 18/9/77 |
| ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.) | 56 | 3901 | ε. Βενετία 11/4 |
| ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) | 64 | 28311 | α. Μπονιάρ 3/3 διά Τέξας |
| ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.) | 57 | 1999 | α. Ίσκεντερουν 19/3 διά Ταρτους |
| ΤΡΙΤΩΝ | 77 | 15552 | α. Ντιώρην 2/4 διά Ρότερνταμ |
| ΥΒΩΝΗ II (π.) | 64 | 10009 | ε. Αγ. Δωματικό 22/3 |
| ΥΖΩΝΑ (κ.) | 52 | 3256 | εις μεσογειακός μεταφοράς |
| Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)* | 71 | 105784 | όργει εις Μπρουνεύ όπω 4/1/77 |
| ΦΑΛΚΟΝ III (π.) | 36 | 1990 | εις μεσογειακός μεταφοράς |
| ΦΑΝΑΡΙ (δ.)* | 67 | 44720 | α. Ντουμπάλ 12/4 |
| ΦΑΝΗ (π.) | 67 | 4307 | δ. Παναμά 14/3 διά Ακαζούτα |
| ΦΑΟΥΝΑ (κ.) | 66 | 1443 | ε. Ρότερνταρ 13/3 |
| ΦΑΡΧΑ (κ.) | 73 | 3870 | δ. Π. Σαΐδ 7/4 |
| ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.) | 60 | 9030 | όργει εις Σιγκαπούρην όπω 13/9/79 |
| ΦΕΛΙΣΙΑ Β. | 78 | 15950 | α. Κολούμπια Ρίβερ 12/2 διά 'Αντοκ |
| ΦΙΒΙ (κ.) | 50 | 13074 | α. Παναμάρελ 28/3 διά Ισπανίαν |
| ΦΙΛΙΠΠΟΙ | 65 | 12495 | α. Ντιώρην 8/4 διά Κορέαν |
| ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙ'Τ (π.) | 43 | 6338 | εις Ταμπικό όπω 12/7 |
| ΦΟΙΝΙΣ ΣΤΑΡ (δ.) | 57 | 15406 | ε. Πειραιά 22/3 |
| ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.) | 66 | 1444 | ε. Κωνιτσούν 5/4 |
| ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.) | 74 | 48928 | α. Σέρια 23/3 διά Χονολουλού |
| ΧΑΒΑΙ'ΑΝ ΣΗ (δ.) | 70 | 51620 | α. Ράς Τανούρα 22/3 |
| ΧΙΠΠΟ (δ.) | 60 | 12832 | α. Πόρτλαντ (ΜΕ) 14/3 διά 'Εσμεράλδας |
| ΧΟΥΑΙ ΣΤΑΡ (κ.)* | 57 | 9049 | α. Σιγκαπούρην 25/3 διά Ντάκα |
| ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)* | 66 | 2985 | α. Πόρτ Σαΐδ 7/4 |
| ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)* | 67 | 3020 | δ. Πόρτ Σαΐδ 8/4 |
| ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)* | 49 | 5209 | δ. Τζέντα 9/4 διά Σουέζ |
| ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.) | 65 | 12074 | α. Αμερεργετών 1/4 διά Β. 'Αμερικήν |
| ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) | 71 | 113780 | α. Ράς Τανούρα 26/3 |
| ΧΡΥΣΗ (δ.) | 66 | 41066 | ε. Ν. Ορλεάνην 5/4 |
| ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.) | 59 | 4378 | α. Ανκόνα 1/4 διά Τριπολίν |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.) | 59 | 8950 | α. Ναγκόνια 3/4 διά Μομπάσα |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.) | 63 | 9850 | α. Τσαταγκόκ 24/1 διά Σιγκαπούρην |
| ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)* | 44 | 14540 | εις Νταμάνι (ιπποθήκη) |



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering
• contracting
• sale & purchase

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

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

NAFTIKACHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 479

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS · 77. Notara Street

15th May 1980

IMMEDIATE TARGETS

The new minister of Mercantile Marine, Mr. J. Fikioris, will have a great deal of work on his hands in coping with the more pressing problems of his Ministry. First and foremost he must put an end to the troublesome situation created by the non-appointment of a deputy chief of the Coastguard Service. He must also appoint a director-general and directors of the various departments so the Ministry can function properly again.

In the legislative field the bill on minimum insurance protection must be passed without delay and the presidential decree on protection provided by the Seamen's Home must be promulgated forthwith.

At the same time he must grapple with the most pressing problem of Greek shipping, which is the crew problem, as well as the classification of the Ministry of Mercantile marine as a "productive" Ministry so that the Minister can sit on the Government Committee and resolve shipping problems with the dispatch afforded by this Committee's powers. Fortunately, Mr. Fikioris has served previously as undersecretary of Finance and will soon become aware of the junior status of the Ministry of Mercantile Marine with respect to other Ministries. Simple matters become complicated and remain in suspense for a long time because all business is handled by correspondence and with memoranda.

If Mr. Fikioris can handle all these problems and bring them to a successful conclusion he will be a most successful Minister of Mercantile Marine.

MR. KEFALOYANNIS

There is no doubt that the outgoing Minister of Mercantile Marine, Mr. E. Kefaloyannis, was a success in his post. However, he was unable to resolve two basic issues: the crew problem and the promotion in rank of the Ministry among those classed as "productive" ministries. As far as the first is concerned it would seem that a small but organised pressure group is opposing any attempt at a fair solution to the problem and is getting its way. As for the second, it would seem that a change is needed in the way of thinking of the Ministers of Coordination and Finance who want to have the first say in everything that concerns the country's affairs.

Among Mr. Kefaloyannis's successful achievements are the reduction in crew complement requirements, the increased safety levels on Greek ships and welfare measures for seamen. The bill concerning minimum insurance protection, which is up before parliament, will settle many outstan-

ding and longstanding demands by seamen.

Moreover, the presidential decree on protection provided by the Seamen's Home which was drawn up on his instructions and which is to be promulgated soon, settles many problems related to the welfare of seamen and their families. In this respect, also, Mr. Kefaloyannis is chiefly responsible for speeding up the construction of the Seamen's Home polyclinic building which will perform a very useful function when it is completed. It could be said that the shipping world has much to be grateful of during Mr. Kefaloyannis's tenure of office.

THE CONTRIBUTION OF SHIPPING

Speaking at the Annual General Meeting of Shareholders of the Bank of Greece, the Bank's governor, Prof. Xenophon Zolotas, made the following remarks with regard to shipping.

He said invisible earnings, which were close to 4 billion dollars in 1979, had marked considerable gains compared to the previous year. He referred particularly to foreign exchange earnings from shipping which had recovered considerably following the slow-down marked in 1978.

With regard to foreign exchange deposits in Greek banks he said they had increased by 29.9 billion drachmas in 1979, i.e. by 26.8% compared to 26.2 billion drachmas in 1978, an increase of 30.6% over 1977. In other words, there was a decline in these deposits from all sources except from deposits by perma-

nent residents abroad and by shipping enterprises which increased in comparison to 1978.

However, in describing the deficit in the current transactions balance and saying that three-quarters of it had been covered by the inflow of private capital such as capital imported for the purchase of real estate, deposits in convertible accounts and deposits in foreign exchange. No word about how high the contribution in this respect was from shipping people. If the breakdown could be made, it would be easier to plan the increase the government is so anxious to attain.

MR. CHANDRIS AT THE BANK

For the first time, a member of the shipping community has been elected to the Board of Directors of the Bank of Greece. That person is Mr. Anthony Chandris, President of the Greek Shipowners' Association. For the first time, also, shipping is being recognised as an important contributor to the country's treasury.

Such recognition has never been shown in the past, either by the state or by any of its institutions. Now that the country desperately needs the means to narrow the tremendous gap in its balance of payments and is looking to shipping to provide the extra foreign exchange revenues, it is placing Mr. Chandris among that august body which handles the nation's purse-strings.

Although it is late in coming, this recognition is a welcome one and it is to be hoped that it will lead to favourable developments for shipping as a whole.

HELLAS - MAR. S.R.L.

SHIPBROKERS — CHARTERERS

(P + I CLAIMS ALL MATTERS)

SHIPPING AGENTS

HEAD OFFICE BUENOS AIRES

ATTEND ALL ARGENTINIAN PORTS

GEN. DIR. CON. VALAOURIS

TELEX: 18724 ELLAS AR

TELEGR. HELLASMAR BAIRÉS

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

CRUISE SHIPS

All indications are that world travel will be on the decline this year and that many people will go on holiday in their home countries. The cause lies with the world recession and the more general political situation. The signs in Greece have become apparent with reduced bookings at resort hotels and on cruise ships.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη — Πειραιές

Τηλ.: 4516.439

Ένοικιάζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Το Ισόγειον M2 300 και ο ημιόροφος M2 300.

We have entered a period of high energy cost which affects tourism as the OECD had predicted.

High energy costs mean high transport costs as a result of which many people cannot afford to travel abroad.

The situation for our cruise ships is a serious one and some of them may have to be laid up in the near future. On the other hand, cruises are an important source of revenue for the state and the government should not allow this important aspect of our tourist set-up to decline. Indeed, the government should as from now be making long-term plans to provide whatever support it can for ailing cruise enterprises and delineate a policy that will help them to survive.

THE COLLECTIVE AGREEMENT

Many problems have arisen from the interpretation of the collective agreement for deepsea ships. There have been disputes between masters and lower deck crews which have disrupted normal conditions on board ship. We seem to remember that at one point the Ministry of Mercantile Marine had announced the setting up of a committee to resolve such problems. We do not know what has transpired since. In any case, it would be useful if the clauses of the agreement were worded in such way that the terms are explicit and can give no cause for dispute.

PNO WINS A ROUND

PNO has won a round in its fight a-

gainst the ITF in the case of the Pakistani crew of the Greek-owned cargo ship "Nanoula". The case came up before a French court at Dunkirk when the ITF insisted the Pakistani crew be paid in accordance with its own and not the Greek wage scale.

The court ruled that the crew should be paid Greek wages as ascertained by a PNO representative and the ship's master.

The ITF was obliged to lift the threat of a boycott and not impede the ship's sailing, while the ship's master and owners agreed not to bring suit against the ITF.

This case constitutes a recognition of PNO as the appropriate organ for protecting the rights of crews.

THE CENSUS

The preparatory work for the census of May 31, has been done. The Ministry of Mercantile Marine's Statistical Service has distributed the census form to port offices both at home and abroad, to consulates, to PNO and to the Masters' Union.

The Ministry has warned masters who have not yet received the forms to obtain them as soon as possible because the census is compulsory and masters who do not fill in the forms can be prosecuted. The May 31 census will include all persons employed on Greek-flag ships and on Greek-owned ships under contract with NAT of 100 tons gross and above. An effort will also be made to include seamen who are on shore for va-

rious reasons (leave, sickness, passing exams, etc.).

THE ASIATIC WAGE SCALE

The meeting at Hong Kong of the Asiatic maritime unions affiliated to the ITF examined the possibility of fixing a minimum wage scale for Asiatic seamen employed on convenience-flag ships. This wage scale would take into account the wage levels in the seamen's country of origin and would not, as it does today, coincide with European levels.

During the previous meeting at Sydney last October these unions had complained against ITF tactics by which the insistence that they be paid European wages had resulted in the loss of their jobs. They had also threatened to set up a new international federation. Finally, a committee had been appointed to study the matter.

Nevertheless, it is expected that this new plan will be opposed by the North European unions which maintain that the owners of convenience-flag ships are mostly Europeans and should be made to pay European wages. The Indians have proposed a compromise solution by which the difference between Asiatic and European wages would be paid into a special fund, as happens in the case of Asiatics employed on British ships.

Another difficulty is the fact that an Asiatic wage scale which includes Japan, Australia and New Zealand would differ very little from the European scale.

| «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» | | |
|---|--|--|
| ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ | | |
| ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76 | | |
| ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ | | |
| ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε. | | |
| ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΟ ΝΟΜΟΥ | | |
| Έκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Σεμελής 3, Έκαλη | Έπι τής υλης ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ Αιγάλεω 47, Κοριδάλλος | Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ Κύπρου 99, Νίκαια |
| Τυπογραφικαί ἐγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιεύς | | |

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1200



S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. REGINA PRIMA

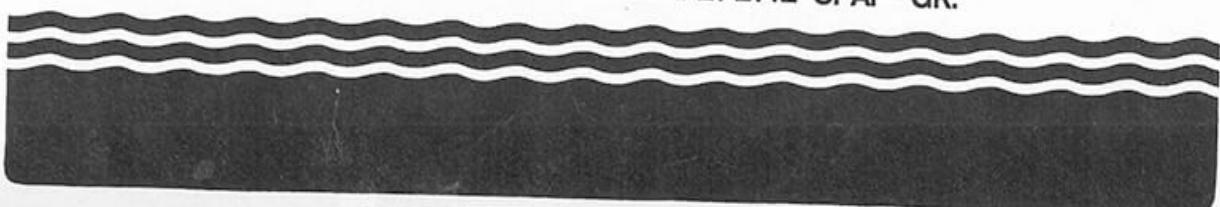
S.S. BRITANIS

S.S. ARIANE II

S.S. AMERIKANIS

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. · PIRAEUS (37) - TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS: « CHANDRIPAS » PIRAEUS - TELEX: 21-2142 CPAP - GR.





MAREL
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΕ

ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 6 & ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΛΛΑΣ
6, SOTIROS DIOS STREET, PIRAEUS - GREECE.

FOR SURE SAFETY
AT SEA CONTACT
US FOR YOUR

COMMUNICATION EQUIPMENT
AND NAVIGATIONAL AIDS

meet us at POSIDONIA 80 (stand B75)
and
Marconi Demonstration Van (ground floor)

AUTHORISED AGENTS FOR GREECE:

- THE MARCONI INTERNATIONAL MARINE Co. Ltd.
- RAYTHEON MARINE COPENHAGEN
- DANCOM A/S
- EXTEL CORP. USA
- SUNAIR CORP. USA
- S.P.T. LTD.