

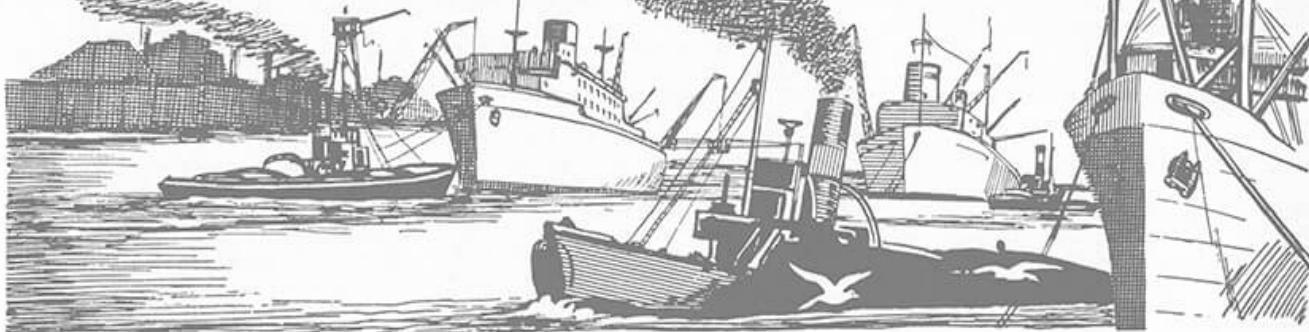
NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1980

Αρ. Φύλλου 1084/843

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ν' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1084/843

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1980

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΞΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Τό δεκαπενθήμερον

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΝΕ

Εις πεντακοσίας χιλιάδας λιρών είχομεν προχείρως ύπολογίσει τήν μηνιαίαν εισφοράν τού έλληνικού στόλου ύπερ τού ΚΝΕ, και έπομένως έξι περίπου έκατομμύρια λιρών τήν έτησιαν εισφοράν του ύπερ τής ναυτικής έκπαιδεύσεως.

Καί πράγματι έλαχιστα άφιστάμεθα τών έπι τού θέματος προϋπολογισμών τής άρμοδιας ύπερθερος τού YEN. Μέ σύνολον 3.954 εισφερόντων πλοίων ύπο έλληνικήν σημαίαν (ποσοστόν άργιας 5.5% έπι συνόλου πλοίων 4.186) ή έτησια εισφορά ύπερ τού ΚΝΕ, κυμανομένη κατά πλοίον από 240 μέχρι 4.728 λίρας, προϋπολογίζεται είς 5.866.896 λιρών 'Αγγλίας. 'Εξ δλου με σύνολον 626 εισφερόντων πλοίων ύπο ξένην σημαίαν συμβεβλημένων μετά τού NAT (ποσοστόν άργιας 8% έπι συνόλου πλοίων 681) ή έτησια εισφορά τών ύπερ τού ΚΝΕ προϋπολογίζεται είς 1.160.408 λιρών. Γενικόν σύνολον δηλαδή κατά τι ύπολοπόμενον τών 7 έκατομμυρίων λιρών 'Αγγλίας ή έπτακοσίων έκατομμυρίων δραχμών (700.000.000).

'Επειδή τά έκατομμύρια αύτά έφοπλισμός άγνοει πού και πώς άκριβώς διατίθενται, θά προσπαθήσαμεν νά τού δώσωμεν μιαν άμυδράν σχετικήν είκόνα, βασιζομένην φυσικά είς στοιχεία τού YEN.

'Από τού 1975 μέχρι τού 1979, έδαπανήθησαν είς βάρος τού ΚΝΕ 606 έκατομ. δραχμαί (προϋπολογισθέντα 900 έκατομ.) ένω διά το τρέχον έτος προϋπολογίζεται διτί αι δαπάναι θά φθάσουν τά 300 έκατομ. δραχ. 'Εντός μάτι δηλαδή πενταετίας τού ΚΝΕ εισέφερε είς τήν ναυτικήν έκπαιδευσιν 1 περίπου δισκατομμυρίων δραχμών.

'Εναντί αύτών τό Δημόσιον προσέφερε έκ τού δημοσίου προϋπολογισμού 230 περίπου έκατομ. δραχ, με προϋπολογιζόμενην συμμετοχήν διά το 1980 δρχ. 104 έκατομ. Εις τά ποσά αύτά δέν συμπεριλαμβάνονται 200 έκατομ. δραχ. διατεθέντα κυρίως δι' άναγκας κτιριακάς και έξοπλισμού έκ τών Προγραμμάτων Δημοσίων 'Επενδύσεων τής ώς δάνω πενταετίας.

'Ασχέτως λεπτομερεστέρας έξετάσεως τών δαπανών αύτών γίνεται άμεσως έμφανώς άντιληπτόν διτί τόν κύριον λόγον τών ύπερ τής ναυτικής έκπαιδεύσεως δαπανών δέν βαστάζει τό Δημόσιον, άλλα έ έφοπλισμός. Ούτω έπι μέν τών προϋπολογιζόμενων δαπανών, τό ποσοστόν συμμετοχής τού Δημοσίου είς τά δαπάνας τής ναυτικής παιδίας κυμαίνεται περίπου είς τό 25%, έπι δέ τών πραγματοποιηθεισών δαπανών είς τό

30%. 'Ως έάν ή ναυτική έκπαιδευσις νά μήν άποτελεί τμῆμα τής έκπαιδεύσεως τής χώρας άλλ' ύποθεσιν ξένη, ήτις δίλγον ένδαφέρει τό Κράτος και τά οικονομικά του. 'Ας μή μάς είπουν δέ διτί αι ναυτικά σχολά έργαζονται διά τόν έφοπλισμόν. Διότι κατά τόν ίδιον λόγον έργαζονται διά τήν βιομηχανίαν αι τεχνικά σχολάι, διά τό έμποριον αι έμπορικά, διά τήν γεωργίαν αι γεωργικά και ουτώ καθ' έξης.

ΑΔΙΚΟΣ Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ

'Εν δάλο χαρακτηριστικόν τού προϋπολογισμού ΚΝΕ τού έτους 1980 είναι ή κατανομή τών δαπανών του. 'Επι συνόλου 510 έκατομ. δραχμών 200 περίπου έκατομ. διατίθενται δι' άμοιβάς προσωπικού, 120 έκατομ. δρχ. δι' έξοδα λειτουργίας τών σχολών και 110 έκατομ. δρχ. διά δαπάνας διατροφής και ιματισμού τών σπουδαστών. 'Όλα, δηλαδή, γίνονται είς βάρος τού ΚΝΕ. Σχολαί, καθηγηταί και υπάλληλοι, δωρεάν παιδεία, δωρεάν ένδαινταις. 'Επιβάλλονται ύπο τού Κράτους και πληρώνονται από τό ΚΝΕ.

'Εις έκατον τριάκοντα (άριθ. 130) καθηγητάς και διδασκάλους άνερχεται τό έκπαιδευτικόν προσωπικόν τών Σχολών, τό όποιον μισθοδοτείται έκ τού ΚΝΕ. 'Ενώ έλαχιστος είναι έ άριθμός τών μονίμων καθηγητών τούς όποιους μισθοδοτεί τό δημόσιον. Ούδεις βεβαίως άμφισθητεί τήν άναγκην τού έπαρκους — ποσοτικώς και ποιοτικώς — διδακτικού προσωπικού, δην όυδεις άμφισθητεί τήν άναγκην τής δελεαστικής άντιμοσθίας διά τήν προσλεκτικήν του. 'Άλλα διτί δι' δλα αύτά πρέπει νά βαρύνεται άποκλειστικώς τό ΚΝΕ; 'Δέν συντηρεῖ τό Δημόσιον τούς καθηγητάς και διδασκάλους τών λοιπών σχολών του;

'Άλλα και διά τά έξοδα λειτουργίας τών ναυτικών σχολών, αι όποιαί είναι κρατικά, διατί νά διαθέτει τό ΚΝΕ ποσόν κατά πολύ άνωτερον τών δοσών διά τό συνόλον τής ναυτικής παιδίας δαπανά τό Δημόσιον;

ΕΤΕΡΜΑΤΙΣΘΗ Η ΑΠΕΙΡΓΙΑ

'Η κηρυχθείσα τήν 1ην Ιουλίου 48ωρος άπεργία είς τά μεσογειακά φορτηγά και τά ποντοπόρα πλοία διεκόπη τήν 15ην Ιουλίου, μετά τήν ύπ' άριθ. 1654/80 άπόφασιν τού Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, δι' ής έχαρκτηρίσθη καταχρηστική.

'Η άποφασις τού Δικαστηρίου έξεδόθη κατά τήν διαδικασίαν τών άσφαλιστικών μέ-

τρων κατόπιν σχετικών αίτησεων τάς όποιας είχον ύποβάλει ή 'Ενωσις Έλληνων Εφοπλιστών και ή 'Ενωσις Εφοπλιστικών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και δι' αυτής άπαγορεύεται εις τό μέλλον ή πραγματοποίησις άπεργιακών έκδηλωσεων διά τήν ικανοποίησην τών αίτημάτων τάς όποια είχε προβλέψει η διοίκησις τής ΠΕΜΕΝ. Συμφώνως πρός τό σκεπτικόν τής άποφάσεως, ή άπεργία τών μηχανικών ήσκήθη κατά τόπον πού άποτελεί κατάχρησην δικαιώματος, διότι τά αίτημάτα πού προεβλήθησαν από τήν ΠΕΜΕΝ δέν δύνανται νά έπιλυθούν ή νά ίκανοποιηθούν από τήν έργοδοσίαν, άλλα μόνον από τήν νομοθετικήν έξουσίαν και τήν διοικητικήν άρχην.

'Εξ δλου τό διατακτικόν τής άποφάσεως έχει ως έξης:

"Υποχρεοί τό καθ' ού (ΠΕΜΕΝ) δην άπο τής δημοσιεύσεως τής παρούσης διακόψη τήν άπο τού διοικητικού συμβουλίου αύτού έξαγγελθείσαν κατά τήν 29.5.80 και συνεχίζονται ήδη άπεργίαν τών μελών τού πρός ικανοποίησην τών έν τή άπο 13.5.80 έξαδικου δηλώσεως διαλαμβανομένων αίτημάτων και παύση έν τώ μέλλοντι τήν κήρυξιν και πραγματοποίησην πάσης άπεργιακής έκδηλωσεως πρός ικανοποίησην τών αύτών αίτημάτων. 'Απειλεί κατά τού καθ' ού χρηματικήν ποινήν έκ δραχμών πεντήκοντα χιλιάδων (50.000) ύπερ τού έκ τών αίτουντων σωματίων "Ενωσις Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων" διά πάσαν έν τώ μέλλοντι παραβίασαν τής δάνω διατάξεως τής παρούσης. Καί καταδικάσει τό καθ' ού είς τήν έκ δρχ. 4.000 δικαστικήν δαπάνην τών αίτουντων.

'Κατά τής άποφάσεως δέν έχωρει ένδικον μέσον και κατόπιν τούτου ή διοίκησις τής ΠΕΜΕΝ ύπερχερώθη νά διακόψη τήν άπεργίαν. 'Επίσης άμεσως μετά τήν έκδοσην τής άποφάσεως τό Υπουργείον Ναυτιλίας τήν έγγνωστοποίηση είς τά πλοία με τήν προσθήκην διτί κάθε άπεργιακή έκδηλωσης έκ μέρους τών μηχανικών ήτο πλέον παράνομος και διτί έκτος τών ποινικών κυρώσεων θά κατηγγέλλετο και ή σύμβασις ύπαιτιότητη έκεινων τών μηχανικών οι όποιοι δέν θά συνεμφούντο πρός τήν άποφασιν τού δικαστηρίου.

'Καθ' ήμαδις διά νά άποφευχθή παρόμοιος σάλος είς τό μέλλον, οφείλει τό 'Υπουργείον νά προχωρήση είς τήν λήψιν νομοθετικού μέτρου διά τού όποιου νά άπαγορεύεται ή άπεργία τών έλληνων ναυτικών έκτος τών έλληνικών έδατών, δην ουμβαίνει είς δλας καταχρησιακάς χώρας.

• Τάς τελευταίας ήμερας, και μετά τήν διακοπήν τής άπεργίας τών μηχανικών, διεπιστώθη από άρκετάς ναυτιλιακάς έταιριας μία τάσις άκυρώσεων συμφωνιών διά τήν

ναυτολόγησιν μηχανικών. Δέν κατέστη δυνατόν νά διευκρινισθούν τά αίτια τού φαινομένου, χαρακτηριστικόν δημως είναι ότι οι πρός νηολόγησιν μηχανικοί άξιωνούν δπως αι αύξησεις αίτινες θά χορηγηθούν διά τών νέων συλλογικών συμβάσεων μή συμψιφίζωνται εις τό «πιπόνους» πράγμα πού δεν δέχωνται αι περισσότεραι ναυτιλιακά έταιρια.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΗΤΡΩΩΝ

Μία άπό τάς πλέον νευραλγικάς 'Υπηρεσίας τού 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ή 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, πού όποσκοπει βασικώς εις τήν άτομικήν έξυπηρέτησιν τών ναυτιλομένων μας, εις ένα πλήθος προσωπικών των περιπτώσεων, προερχομένων άπό τήν θαλασσίαν έπαγγελμάτηκήν τών ένασχόλησιν.

'Υπερβαίνουν τούς 9.000, κατά μήνα, οι αύτοπροσώπως προσερχόμενοι εις τά Μητρώα ναυτικοί, χωρίς νά υπολογίζωνται οι έξυπηρέτησιν μέσω τρίτων προσώπων, λόγω προσωπικού των κωλύματος (ναυτολόγημενοι κλπ).

Άμετρτρες είναι οι φορές πού θα ναυτικός είναι ύποχρεωμένος νά προσφύγη εις τήν Υ.Ν.Μ. Διά τό ναυτικόν φυλλάδιον, τό διπλωμα, τήν περίθαλψιν τού Οίκου Ναύτου, τήν στρατολογικήν τακτοποίησιν, τήν φορολογήτην ένημέρωσιν, τήν συνταξιοδότησιν, τών έλεγχων τής θαλασσίας υπηρεσίας και ένα δλλο πλήθος περιπτώσεων θα ναυτικός πάντοτε θά καταφύγη εις τό κτίριον τής δόδου II Μεραρχίας με εύλογον τήν άπαίτησιν νά συναντήση τήν κατανόησιν πού δικαιούται νά άναμένη.

Η ταχεία έξυπηρέτησις τού ναυτικού μας και πρό παντός ή καλή έναντι αύτού διάθεσις άποτελούν ένα άπό τά χαρακτηριστικά τής σημερινής λειτουργίας τών Ναυτικών Μητρώων, δημας μέ εύχαριστησιν άκουμενον. Και τούτο έχει ίδιατέραν σημασίαν, διότι ή καλή ή κακή έξυπηρέτησις είναι έκεινη πού δημιουργεί τήν άνάλογον έντύπωσιν εις τόν κάθε ναυτικόν μας διά τό ένδιαφέρον και τήν μέριμναν τού 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας πρός τούς άγνωντας τού κύματος.

Η έμπρεπουσα δημας έξυπηρέτησις τών ναυτικών μας δέν θά ήτο δυνατή, δηση καλή διάθεσις και έναν πού προηγουμένων δέν έξασφαλίζετο ή πλήρης ένημέρωσις τών άρχειων τής Υ.Ν.Μ., πού διά νά έπιτευχθή, λόγω τού δύκον τών συναφών έργασιών, προϋποθέτει ύπερβάλλονταν υπηρεσιακόν ζήλον. Και εις τό σημείον αύτό δέξιεπαινος καταβάλλεται προσπάθεια, χάρις εις τήν δραστηριότητα τού Διευθυντού τής 'Υπηρεσίας Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Δημν. Καζατζή, ή ποίος παρά τό μικρόν, σχετικώς, διάστημα τής έκει θητείας του, έδωσεν έπαρκη δείγματα τών ίκανοτήτων του. Βεβαίως χρειάζε-

ται άδιάκοπος προσπάθεια, ώστε νά έξασφαλίζεται ή καλυτέρα έξυπηρέτησις τών ναυτικών, παραλλήλως πρός τήν μόνιμον έπιδιωξιν τής πλέον έκσυγχρονισμένης λειτουργίας τού Ναυτικών Μητρώων.

'Επ' εύκαιρια έπιθυμούμεν νά τονισώμεν διτι ή πρόσφορος και έπαρκης έπανδρωσις και ή εις μέσα ένισχυσις τών βασικών 'Υπηρεσιών τού ΥΕΝ, πού έρχονται καθημερινώς εις έπαφην μέ τάς χιλιάδας τών ναυτικών και τών οικογενειών τών, πρέπει νά τυγχάνουν τού μονίμου ένδιαφέροντος τού 'Υπουργείου. Θά είναι και αύτό ένα δείγμα στοργής, μία πράξις άναγνωρίσεως τής μεγάλης προσφοράς τών ναυτιλούμενων συμπολιτών μας πρός τήν Πατρίδα. Ας μή λησμονούμεν διτι ένδαρκωτής τών χιλιάδων πλοίων μας είναι ή 'Ελλην ναυτικός, πρός τόν όποιον όφειλεται κάθε τιμή και σεβασμός.

ΕΙΣ ΩΤΑ ΜΗ ΑΚΟΥΟΝΤΩΝ;

'Από τριετίας και πλέον αι στήλαι τών 'Ναυτικών Χρονικών' προειδοποίουν τήν ήγεισίαν τού τόπου διτι τό συναλλαγματικόν άδιέξοδον, πού άπό τότε έναργως διεγράφετο εις τόν δρίζοντα. Θά τούς άθωύσες θάττον ή βράδιον πρός τήν Ναυτιλίαν, εις άναζητησιν συναλλαγματικού σωσισμού. Έπι τού θέματος αύτού κατά τρόπον σχεδόν μονότονον, συνεχώς έπανερχόμεθα, μέ τήν έλπιδα διτι οι έχοντες τήν εύθυνην έγκαιρως θά προποιημάζον τό έδαφος, ώστε ή Ναυτιλία νά έβρήθει άποτελεσματικώτερον τήν οικονομίαν τής χώρας. Αι άνησυχιαί μας έπεβαινησαν άπό τά γεγονότα.

Πράγματι εις τό τέλος τού 1979 ή Κυβερνητικού διά τού τότε Προέδρου της, πιεζομένη από τήν έπιδεινωσιν τού ισοζυγίου πληρωμών, έζήτησεν τήν πρόσθετον συναλλαγματικήν συνδρομήν τής Ναυτιλίας. Εισήλθομεν δήη εις τό δεύτερον έξαμηνον τού 1980, πολλή θάμως ή θεβείς στόχους διά τό πρόσθετον δισεκατομμύριον δολλαρίων τού τρέχοντος έτους δέν φαίνεται νά έπιτυχάνεται, δημας γράφομεν αναλυτικώτερον, εις έτέραν στήλην. Καί δέν φθάνει αύτό. Μόλις πρό όλιγων ήμερών έδημοισιεύθησαν εις τόν ένεον τύπον αι έμπιστευτικά έκθεσησιν τού ΟΟΣΑ και τού Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου περι τής 'Ελληνηκής οικονομίας μέ ζοφεράς τά προσποτικάς.

Τό δλλειπμα τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, άποτελεί ένα άπό τά βασικώτερα προβλήματα τής οικονομίας τής χώρας.

Παραθέτομεν μερικά συναφή άποσπάσματα από τήν έκθεσιν τού ΟΟΣΑ:

—Τό δλλειπμα τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών έχει καταστή παράγων άνασχεσιών τής οικονομίκης δραστηριότητος εις τήν 'Ελλάδα και άπειλει νά δράση άναστατικά, μεσοπρόθεσμως και μακροπρόθεσμως,

εις τήν περαιτέρω οικονομικήν άναπτυξιν τής χώρας, έκτός έάν πραγματοποιηθούν ωριμέναι άπαραίτητοι διαρθρωτικοί άλλαγαί εις τήν οικονομίαν.

—Λόγω αύξησεως τών τιμών τού πετρελαίου, σύναλλαγμά τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ένδεχεται νά φθάση τά 2.5 δισεκατομμύρια δολλαρίων. (Τό πρώτον 5μηνον τού 1980 άνηλθεν είς 1.373 έκατομ. δολ.).

—Αι έφετειναι έξελιξεις άφήνουν νά καταφανή ή έπικινδυνος κατάστασις πού έχει δημιουργηθή εις τό ισοζυγίον πληρωμών. Συγκεκριμένως τό πλεόνασμα πού παρατηρείται πάντοτε εις τούς άδηλους πόρους άπό τόν τουρισμόν, τήν ναυτιλίαν και τά έμβασματα τών μεταναστών, καλύπτει τώρα τά 2/3 τού έμπορικού δλλειπματος εν συγκρίσει με τά 4/5 τού 1978.

Αύτή είναι ή είκων πού δίδουν οι έγκυροι Διεθνείς αύτοι 'Οργανισμοί διά την οικονομίαν μας με μελάνας τάς προβλέψεις διά τό μελλον. Καί δημας τήν 1ην 'Ιουλίου 1980 ή δύναμις τού 'Ελληνοκτήτου έμπορικου στόλου άνηρχετο είς 4.785 πλοία, άντιπροσωπεύοντα 53.235.000 κοχ., μία πρωτοφανής πλουτοδόρος δύναμις, πού εις σημαντικόν βαθμόν θά άνακούφιζεν τήν Πατρίδα μας, έάν βεβαιώς είχε μεθδευθή ή προσπάθεια έκμεταλλευσεως τών δυνατοτήτων της.

Καί πρώτη άπ' δλας είναι ή προώθησις τών 'Ελλήνων εις τά πλοία, ένεργεια πού θά άπεφερν πολλάς έκατοντάδας έκατομμύριων δολλαρίων, πού τώρα κατευθύνονται άλλαχού, ένων ή «αύλη μας διψάει». Πράγματα χιλιοειπωμένα, έξηγηλημένα, πού άτυχώς παρέμειναν εις τό στάδιον τών προθέσεων. Ας έλπισωμεν διτι έστω και τήν υστάτην στιγμήν, ύπό τήν άσφυκτικήν συναλλαγματικήν πίεσιν, θά έπιχειρηθή μία συντονισμένη πανεθνική προσπάθεια διά νά άντληθη άπό τήν Ναυτιλίαν, έκεινο πού αύτή προθύμως προσφέρει πρός έκμεταλλευσιν εις τήν χώραν και τόν Λαόν της.

Η ΠΡΟΣΔΟΚΩΜΕΝΗ ΑΥΞΗΣΙΣ

Βάσει τών στοιχείων τής Τραπέζης τής 'Ελλαδος τό ναυτιλιακόν συναλλαγματικόν στό 5μηνον 'Ιανουαρίου - Μαΐου 1980 ηγέηθη κατά 75 έκατομ. δολ., έναντι τής άντιστοιχου περιόδου τού 1979. 'Η μέση, δηλαδή, μηνιαία αύξησις τού ναυτιλιακού μας συναλλαγματος άνερχεται είς 15 έκατομ. δολ., έάν δέ άναχθη έπι έτησιας βάσεως, τότε ή άναμενομένη διά τό 1980 αύξησις τών τρεχουσών είσιορων τής ναυτιλίας θά άνελθη είς 180 έκατομ. δολ. Μέ άλλους λόγους, έάν συνεχισθή μέχρι τέλους τού τρέχοντος έτους ή άγαπητος ουδέποτε πρόσθιτη προσπάθεια, τότε ή άναμενομένη διά τό 1980 αύξησις τών τρεχουσών είσιορων τής ναυτιλίας θά άνελθη είς 180 έκατομ. δολ. Μέ άλλους λόγους, έάν συνεχισθή μέχρι τέλους τού τρέχοντος έτους ή άγαπητος ουδέποτε πρόσθιτη προσπάθεια, τότε ή άναμενομένη διά τό 1980 αύξησις τής οικονομίας της Ναυτιλίας τού Χίλιτον κατά τό παρελθόν έτος, δηση κατά τό 1980 αύξηθη τό ναυτιλιακόν συναλλαγματικόν στό 5μηνον 'Ιανουαρίου - Μαΐου 1980 ηγέηθη τότε ή άγαπητος ουδέποτε πρόσθιτη προσπάθεια, τότε ή άναμενομένη διά τό 1980 αύξησις τής οικονομίας της Ναυτιλίας πρός τήν έθνικήν οικονομίαν. Ούδενός άμφισθιτούμεν τάς καλάς έν προκειμένω προθέσεις, αι ίποια, δημως, διά νά ύλοποιηθούν και νά λάβουν σάρκα και όστα, προύποθετουν μίαν έργωδη προσπάθειαν, τότον έπι Κυβερνητικού δσον και έπι Υπηρεσιακού έπιπέδου. Μόνον έτσι ένεργούντες είναι δυνατόν νά διευρύνωμεν, δσον ταχύτερον γίνεται, τήν έθνικήν ναυτιλιακήν ύποδομήν, πού θά έπιτρέψη εις τήν ναυτιλίαν

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

Είσαγωγαί — Έξαγωγαί

ΕΜΠΟΡΙΑ ΣΕ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΤΣΙΓΑΡΑ — ΠΟΤΑ — ΜΠΥΡΕΣ Κ.Λ.

Ναυτιλιακά Έργασία — Πρακτορεύσεις

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 97, ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφωνα: 4518.564, 4512.147 — Τέλεξ: 21 1679

Ταχ. Διεύθυνσις: Τ.Θ. 382 Πειραιά, Τηλεγραφήματα: «ΜΑΚΖΕΡΒΟΣ»

μας νά εισκομίση τά περισσότερα. Και ώς πρώτος στόχος είναι ή 'Ελληνική έπανδρωσις τών πλοίων μας, πού διά νά πραγματοποιηθή, θέλει έκπαιδευμένα πληρώματα, ώστε νά καλύψη τά μεγάλα κενά της πού υπάρχουν άκομή και είς τάς συγκριτικώς ύψηλοισθούς θέσεις τών άξιωματικών Ε.Ν.

Τί πράττει άμως το κράτος έν προκειμένων; Τί δαπανά τούτο διά τήν Ναυτικήν 'Έκπαιδευσιν'; Τί διά τήν προσέλκυσιν τών έπισκεπτών; Τί μέριμνα λαμβάνει ώστε το μέν νά έπιδιή την διεύρυνσιν τής παραγωγικότητος τών Ναυτικών μας Σχολών, διέ τούπαρχοντα κενά αντί τής συνεχούς διευρύνσεως των, νά άρχισουν νά σμικρίσουν; Τό δέ διά τάς έπισκευάς τών πλοίων; "Ας έρωτηθούν οι ύπευθυνοι επί τών διατυπωμένων έρωτημάτων διά νά δώσουν άφ' έαυτών τής άπαντησιν. Τόν προσεχή 'Οκτώβριον θά λειτουργήσουν τά πρώτα Δημόσια Ναυτικά Λύκεια. 'Εφιστώμεν τήν προσοχήν τού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας διά τήν έγκαιρον προεργασίων, ώστε νά έξασφαλισθή η έπιτυχής λειτουργία αύτών. Διότι και τό έργον αύτό έντασσεται είς τά μέτρα πού τελικάς άποσκοπούν νά έξιπρετήσουν δχι μόνον τήν ναυτιλίαν, άλλα πρωτίστως τήν έχουσαν άπολυτον άναγκην συναλλάγματος, 'Ελληνικήν οικονομίαν. Αι έπισκευαί τών πλοίων μας προβάλλουν επίσης ώς άναγκη.

'Απλή άναγνωσις τών πρό διάλιγων ήμερων δημοσιευθεισών είς τόν διεισθή τύπον έμπιστευτικών έκθεσεων τού ΟΟΣΑ και τού Διεθνούς Νομιματικού Ταμείου περί τής 'Ελληνικής οικονομίας, πείθει και τόν πλέον δάση, διτέ δέν υπάρχουν έτεροι άδιοι συναλλαγματικής μας σωτηρίας, άπο τήν ναυτιλίαν. Άλλα τότε τί περιμένομεν;

ΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑΙ ΜΑΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΑΙ

'Επιδείνωσιν έμφανίζουν αι έξωτερικαί συναλλαγάι τής χώρας, άπεικονιζομένην άπο τήν διεύρυνσιν τού έλλειμματος τού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών κατά τό πεντάμηνον 'Ιανουαρίου-Μαΐου 1980, τό ποιον άνηλθεν είς 1.373 έκατομ. δολαρίων, έναντι 1.027 έκατομ. δολ. κατά τό άντιστοιχον πεντάμηνον τού 1979.

Τό έμπορικόν έλλειμμα κατά τό πεντάμηνον 'Ιανουαρίου-Μαΐου 1980 άνηλθεν είς 2.789 έκατομ. δολ., μέ κύριον χαρακτηριστικόν τήν ταχυτέραν αύξησιν τών είσαγωγών άπο τάς έξαγωγάς. Ειδικώτερον αι μέν είσαγωγαί ηγήθησαν κατά 12,4% άνελθουσαν είς 4.442 έκατομ. δολ., αι δέ έξαγωγαί κατά 5,1%, άνελθουσαν είς 1.653 έκατομ. δολ.

"Οσον άφορά είς τούς άδηλους πόρους ούτοι κατά τήν περίοδον 'Ιανουαρίου-Μαΐου 1980 ηγήθησαν κατά 7,1% άνελθόντες είς 1.977 έκατομ. δολ., ένω αι δηλοι πληρωματικής ηγήθησαν μέ ταχυτέρον ρυθμόν (13,1%), άνελθουσαν είς 561 έκατομ. δολ.

Αι κυριώτεραι πηγαι τών άδηλων πόρων κατά τό δημητον 'Ιανουαρίου-Μαΐου 1980 έκινηθησαν ώς άκολούθως, έναντι τού άντιστοιχου δημητον τού 1979.

—Ναυτιλιακόν συνάλλαγμα:

Ηγήθη κατά 12,5%, άνελθον είς 671 έκατομ. δολ. έναντι 596 έκατομ. δολ. τής ίδιας περίοδου τού 1979.

—Τουριστικόν συνάλλαγμα:

Ηγήθη κατά 12,6%, άνελθον είς 438 έκατομ. δολ. έναντι 389 τού άντιστοιχου δημητον τού 1979.

—Μεταναστευτικόν συνάλλαγμα

Έμειώθη κατά 5,4% άνελθον είς τό υψος τών 389 έκατομ. δολ., έναντι τών 411 έκατομ. δολ. πού είχεν άνελθει κατά τό δημητον τού 1979.



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Κατά τάς τελευταίας προβλέψεις τού Ο.Ο.Σ.Α., ο ρυθμός αύξησεως τού άκαθαρίστου έθνικού προϊόντος τών βιομηχανικών

χωρών θά πέση είς τό 1% και τής βιομηχανικής παραγωγής είς τό 5%, τό δεύτερον έξαμηνον τού 1980. Κατόπιν προβλέπεται έλαφρά άνακαμψις ή όποια θά άρχιση νά γίνεται αισθητή μετά τό πρώτον έξαμηνον τού 1981. 'Εν τώ μεταξύ, ο πληθωρισμός θά μειωθή βαθμηδόν, άπο 12% τό πρώτον έξαμηνον τού τρέχοντος έπονος είς 9,5% ίσως μετά έν έτος. Και τό έξ 114 δισεκ. δολαρίων πλέοντα στον χώρων τού Ο.Π.Ε.Κ. κατά τό τρέχον έπονος θά σημαίνει διά τάς χώρας τού Ο.Ο.Σ.Α. έλλειμμα τής τάξεως τών 81 δισεκ. και διά τάς πτωχάς μή πετρελαιοπαραγωγής χώρας έβδομον έν σειρά έπονος έπωδύνου δανεισμού διά τήν έκπλήρωσιν τών ύποχρεώσεων τών.

Πάντως, έν συγκρίσει με τό 1973-74, η παρούσα υφεσία διαγράφεται μικροτέρας έκτασεως και διαρκείας, λέγουν οι έμπειρογνώμονες τού 'Οργανισμού τών Παρισιών. Τότε η βιομηχανική παραγωγή ένεφαντες κάμψιν έπι 18μηνον' τώρα δέν προβλέπεται νά υπερβει τό έξαμηνον. Τότε έσημειώθη κατόρφυσος αύξησης τής άνεργας τώρα αι έπιχειρήσεις έχουν προσαρμοσθή και αι άπολύτεις θά είναι έλαχιστοι, ένω από τού προσεχούν έπονος άναμενεται βελτίωσις τής καταστάσεως. Τήν περίοδον 1974-75, αι ίδιωται έπενδυσιες έμειλθησαν κατά 13%, ένω κατά τό προσεχες έπονος έπονος έλαφρα μόνον μειώσις ένδεχεται νά σημειωθή. Τέλος, ο ρυθμός τών έξαγωγών άπο τάς χώρας τού Ο.Ο.Σ.Α. έμφανται άνοδικά τάσεις και πιστεύεται έπι έφθασε τό 6% (έπι έπονος έβασες) τό πρώτον έξαμηνον τού 1980, ένω αι πετρελαιοπαραγωγής χώρας προβλέπεται νά αύξησουν τάς είσαγωγάς τών κατά 20% τό προσεχες 12μηνον.

Μικρότερά υφεσία, περισσότεραι έπενδυσιες, χαμηλότερος πληθωρισμός — τά στοιχεία αύτά καθιστούν τήν περίοδον τού 1980 — 81 πλέον ένθαρρυντικήν έκείνης τού 1974 — 75. 'Αλλ' έπονος περιπτώσει, λέγουν οι είδικοι τού Ο.Ο.Σ.Α., πολλά θά έξαρτηθούν άπο τούς χειρισμούς τών διαφόρων κυβερνήσεων. Τά περιθώρια διά σφαλμάτα είναι έλαχιστα, ένω αι εύκαιρια νά τά διαπράξουν είναι πολλάι.

Η ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ ΚΙ ΕΜΕΙΣ

Τά άναπτυξιακά προγράμματα τών πετρελαιοεξαγωγικών χωρών τής Μέσης 'Ανατολής παρουσιάζουν πάντοτε γενικώτερον διεθνές ένδιαφέρον. 'Οσον μεγαλύτερα είναι αύτά, τόσον εύεργετικώτεραι είναι αι έπιδράσεις των επί τής δεινοπαθούσης σήμερον Δυτικής οικονομίας, μαστιζομένης άπο τόν πληθωρισμόν και τήν άνεργιαν, διά τούς κάτωθι λόγους:

'Έν πρώτοις τά προγράμματα άναπτυξεως άπαιτούν μεγάλας είσαγωγάς μηχανολογικού και λοιπού κεφαλαιουχικού έξοπλισμού, πού όπωσδήποτε άνακουφίζουν τάς Δυτικάς Χώρας είς τήν δύσκολον άκολούθως, ένω τούς διέρχονται. 'Αφ' έτέρου αι έκτεταμέναι είσα-

γωγαί τών πετρελαιοεξαγωγικών αύτών χωρών συμβάλλουν είς τήν άνακυκλησιν τών πετροδολλαρίων έπι' ωφελεια τής παγκοσμίου νομιματικής ίσορροπίας.

Τά τελευταία εύχαριστα νέα ήλθον άπο τήν Σαουδικήν 'Αραβίαν. 'Οπως άνεκοινώθη, τό υψος τού νέου πενταετού προγράμματος οικονομικής της άναπτυξεως πού άρχιζει τώρα, καθωρίσθη είς τό ποσόν τών 230 δισεκατομ. δολαρίων, έναντι 200 δισεκατομ. δολαρίων πού τελικώς άνηλθον τό δετές πρόγραμμα πού έληξεν κατ' αύτάς.

'Έξ αλλού τό πλεόνασμα τής Σαουδικής 'Αραβίας διά τό 1980, κατά νεωτέρας έκτιμης σεις άναμενεται τάν άνελθη είς τό ποσόν τών 100 δισεκατομ. δολαρίων και διχι τών 115, διπας είχεν προβλέψει τό Διεθνές Νομιματικόν Ταμείον. Και πάντα ταύτα έφ' δσον ή τιμή τού πετρελαίου τής παραμείνει είς τά 28 δολάριον, πράγμα λιαν άμφισθολον μετά τήν πρόσφατον συνάντησιν τών χωρών τού ΟΠΕΚ είς 'Αλγέριον. Αι έξελιξεις αύταί έχουν ίδιαιτέρα σημασίαν διά τήν χώραν μας δχι μόνον δσον άφορά είς τήν διεύρυνσιν τής έξαγωγών της πρός τήν Σαουδικήν 'Αραβίαν, άλλα και διά τό διμόθυμον αίτημα πού άποτελει και έθνική μας έπιδιωξιν, διπας ή 'Ελλάς καταστή ένα σημαντικόν διαμετακομιστικόν κέντρον τού διεθνούς έμπορίου πρός τήν Μέσην 'Ανατολήν.

Εις τή σημείον αύτό ή κούσθη με ίδιαιτέρα παρουσιών ή άποφασις τού Διοικητικού Συμβουλίου τού 'Οργανισμού Σιδηροδρόμων 'Ελλάδος διά τήν λιαν συντόμως προσωρινή λειτουργίαν τού σιδηροδρομοκού πορθμείου τής γραμμής Βόλου - Λαττακείας (Συρίας), έπιλεγέντος έν τώ μεταξύ και τού άναδοχου έκμεταλλεύσεως ταύτης. Προστίθεται σχετικώς έπι ή δριστική λειτουργία τής γραμμής διά τήν μέσω πορθμείου σιδηροδρομικήν σύνδεσιν τών δύο αύτών λιμένων προβλέπεται νά άρχιση έντος μιάς διετίας.

Τέλος, άπο τάς μεγαλυτέρας 'Ελληνικάς και Εύρωπαικάς έξαγωγάς πρός τήν Σαουδικήν 'Αραβίαν έξεπακούεται έντονωτέρα άπασχολησης τής στενότατα συνδεομένης με τήν έθνική οικονομίαν μικρομεσαίας 'Ελληνικής χωρητικότητος, ένδος κλάδου, δστις διά πλείστους δσους λόγους άντιμετωπίζει μεγάλας δυσχερείας είς τήν προσπάθειαν έπιβιώσεως του.

Αύτοί είναι τά πλαίσιον τού ένδιαφέροντος πού διανοίγεται διά τό 'Υπουργείον Ε.Ν. ώστε νά παρακολουθή πλέον έπισταμένως τάς γενικώτεράς οικονομικάς έξελιξεις είς τόν εύερτερον χώρων τής Μέσης 'Ανατολής, άπο τάς όποιας πλείστα δσα σημαντικά ναυτιλιακά, παραναυτιλιακά και λιμενικά συμφέροντα τής Χώρας έπιπρεάζονται.

NAYTILIAKON KENTRON TΗΣ EOK

'Επικροτούμε τήν πρότασιν τού 'Υπουργού Ναυτιλίας κ. Ιωάν. Φικιώρη, γενομένην

For your Agency in BRAZIL
(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660
Telephone: (027) 227.5499 (4 lines) - A.O.H. 227.4596
Telex: (0272) 313 — Telegrams POSEIDON — VITORIA-ES

τήν 16ην 'Ιουλίου εις τό Έμπορικόν και Βιο-
μηχανικόν 'Επιμελητήριον Πειραιώς εις τά
πλαίσια σημίλιας του διά την άναπτυξιν του
λιμένος Πειραιώς, νά χρησιμοποιηθή ή 'Ελ-
λάς ώς ναυτιλιακό κέντρον τής ΕΟΚ.

Έπειράμμισε σχετικώς ο κ. Φικιώρης: «Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ είναι ύπό διαμόρφωση, άλλα έπλιζομε νά λάβη θσο τό δυνατόν πιο φιλελεύθερη κατεύθυνση προσηλωμένη στήν άρχη του έλευθερου ανταγωνισμού. Μέ την έπικειμενη ένταξη της Ι-σπανιας και της Πορτογαλίας στήν Κοινότητα, ο μεσογειακός Νότος άποκτη ίδιατερη σημασία έναντι τού Βορρά που κατείχε ώς τώρα τά σκήπτρα. Παράλληλα, χάρη στη σταθερή τάση έπαναπατρισμού τού έλληνικού έφοπλισμού και έπιστροφής στο έλληνικο νηολόγιο, ο Πειραιός έξελίσσεται σε διεθνή έμπορικο κόμβο με τήν άναλογη υπόδομή. Γιά δόλους τους άνωτέρω λόγους η Έλλαδα προσφέρεται περισσότερο άπο οιαδήποτε Δλλή χώρα γιά την δημιουργία κοινοτικού ναυτιλιακού κέντρου, έμπορικου και διοικητικού. Μπορεί έπιστρεψ νά χρησημοποιηθή ώς έδρα Κοινοτικού Ναυτιλιακού Ινστιτούτου η Κοινοτικού Κέντρου Ναυτικής 'Εκπαίδευσεως. Παρ' όλο δτι ίσως είναι πρόωρο γιά τετοίες σκέψεις, δεδομένου δτι ή κοινή ναυτιλιακή πολιτική είναι ύπό διαμόρφωση, ή ίδεα αύτη θά μπορούσε νά άποβη χρήσημα και γιά την 'Έλλαδα άλλα και γιά την Κοινότητα, άν ληφθή μάλιστα ύπ'. όψει και ή τάση άποκεντρώσεως τών διαφόρων κοινοτικών ίνστιτούών μακριά άπό την γραφειοκρατία τών Βρυξελλών. Ή ύλοποίηση τών προτάσεων αύτών θά συντελέση άναποφέυκτα στήν άναληψη μιάς σειράς προσπαθειών και πρωτοβουλιών πού θά δηγήσουν στή δημιουργία ένδος ναυτιλιακού κέντρου με παγκόσμια άκτινοβολία και άναγνώριση».

Έπαναλαμβάνομε, έπικρυπτούμε τήν πρότασιν τού κ. Φικιώρη, άλλα φρονούμε διά νά ύλοποιηθή χρειάζεται νά ύπαρξη άπο τούδε ή άναλογος προετοιμασία. Γνωρίζομεν, βεβαίως, διτί η άρμοδια διεύθυνσις τού ΥΕΝ είναι πλήρως ένημερωμένη είς τα θέματα τής ΕΟΚ, τά σχειτάρισματα Φυσικά μέ τήν Ναυτιλίαν, ίσως είναι ή μόνη Ελληνική ύπηρεσία που είναι τόσον ένημερωμένη. Νομίζομεν, δημαρχός, διτί αύτό δέν άρκει διά τήν ύλοποιήσαν μιᾶς προπάσσων ώς τού κ. Υπουργού και συνεπώς χρειαζόμεθα γενικωτέραν προετοιμασίαν. Από τώρα.

Ο ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΣ

Συμφώνως πρός τα έπίσημα στοιχεία ή δύναμις τής έπιβατηγού ναυτιλίας μας είς σκάφη δύνω τών 100 κοχ. άνπροχετο τήν 31ν

Μαΐου 1980 εις 352 πλοία, δηλικής χωρητικότητος 754.864 κόρων, καλύπτουσα τό 1,9% τού συνόλου του Ελληνικού τοννά. Έξ αλλού συμφώνως πρός τά αποτέλεσματα της άπογραφής της 30ης Νοεμβρίου 1978, ύπαρχουν έπι τών έλληνοκτήτων έπιβατηγών 7.329 ναυτικοί, καλύπτοντες τό 8,5% τού συνόλου τών υπηρετούντων έπι της έλληνοκτήτου ναυτιλίας.

'Εξ αύτών 6.414 (ποσοστόν 87,52%) ήσαν "Ελληνες, οι δέ υπόλοιποι 915 (ποσοστόν 12,48%) αλλοδαποί. Πρόκειται, δηλαδή, περί ένος σημαντικού τυμάτου της ναυτιλιακής μας δραστηριότητος, συνδεομένου απολύτως με τήν έθνικήν μας οίκονομίαν, πού διά τὸν λόγον αὐτὸν δεον νά τύχη ηγεμόνης προσοχῆς διά τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν πολλαπλών προβλημάτων πού απασχολούν τὸν κλαδὸν. Τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου είναι ἡ ἐποικιότης τῆς ἀπασχολήσεως του, μὲ μεγίστην ἔξαρσιν τὴν θερινὴν περίοδον, λόγῳ τῆς τουριστικῆς κινήσεως, ἐστωπικῆς καὶ ἐξωτερικῆς. Ἐτερον βασικὸν του χαρακτηριστικὸν είναι ὅτι τὰ πλείστα τῶν ἐπιβατηγῶν μας είναι ὄχηματαγωγά, διαδραματίζοντα τὸν ρόλον τῶν ἐθνικῶν θαλασσίων δικῶν ἀρτηριῶν, διά τῶν ὧδιον ἐξυπηρετοῦται ἡ ἐμπορευματική, ἐπιβατηγούς καὶ τουριστική κίνησις τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἐλλάδος μετά τοῦ ἑκτεταμένου νησιωτικοῦ της συμπλέγματος. Ὁ ρόλος αὐτός είναι λίαν σημαντικός διά τὴν οίκονομικήν πρόδοσον καὶ τὴν περιφερειακήν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐλλάδος, ὃ διπούσις ἐπρεπε νά ἀποτελεῖ καθοριστικὸν παράγοντα τῆς λιμενικῆς πολιτικῆς, διά τὴν ὧδιον τόσα πολλὰ κατά καιρούς ἔξαγγελλονται, ἀλλ' οὐδέν τὸ συγκεκριμένον πραγματοποιεῖται. Ἐπειδὴ τὸ ἀκριβῶν πετρέλαιον πλήττει ιδιαιτέρως τὰς θαλασσίας μεταφοράς, πού διά τὴν χώρων μας δέν είναι παρωνυχίς, ἐπιβεβλημένον είναι δηποτας τὸ κράτος διά τοῦ Ὑπουργείου Ε.Ν. ἀσχοληθῆ ἐγκαίρως καὶ διεξδικώς με τὰ προβλήματα τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου, ὡς διά τῶν περιωρισμένων οίκονομικῶν πόλεων πού διατίθενται, νά ἐπιτευχθῇ τὸ μεγίστον δυνατόν ἀποτέλεσμα. Ας ἐνεργοποιηθῶμεν ἐγκαίρως πρός ἀντιμετώπισιν τῶν δυσκολιών καιρῶν, πού είναι ἀκόμη εἰς τὴν φύσην των

Τά περιστασιακά μέτρα, συνήθως σπασμαδικά, δέν άποτελούν τήν καταλληλοτέραν μέθοδον, ούτε έκεινην που έχει άναγκην στήμερον ή οικονομία καί ή ναυτιλία τῆς χώρας. Χρειάζεται συνεχής συνεργασία Κράτους καί τῶν ἐπιχειρηματικῶν φόρέων ὅλων τῶν κλάδων τῆς ἐπιβατηγοῦ δραστηριότητος (ἀκτοπλοία - πορθμειακοί διασυνδέσεις - τουριστικά), διά νά ύπαρχη μία κοινή κατεύ-
τηρική πολιτική.

Θυνσις και ένας άποτελεσματικός διοικητικός μηχανισμός διά νά την έφαρμόζη. "Άς επλίζωνται διτί λίαν συντόμως θά εύρεθώμεν εἰς την εύχαριστον θέσιν νά έπικροτήσωμεν άξιολόγους πρωτοβουλίας διά την άντιμετώπισιν τών προβλημάτων τού έπιβατηγού μας στόλου, πού δέν είναι ούτε άλιγα ούτε έπουσιώδη.

ΤΑ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ «TPANZIT»

Πολλά προβλήματα είχε δημιουργήσει είς τάς διαχειριστρίας έταιριάς πλοίων ή υπό αριθ. 400/18.1.80 έγκυλιος τού Υπουργείου σχετικώς μέ την έλευθεροκοινώνιαν πλοίων διερχομένων «τράνζιτ». Κυρίως διά τα πλοία της κατηγορίας αύτής έδημιουργούντο προβλήματα εν σχέσει μέ την έξοφλησιν οφειλών έκ ναυτολογίων, έζητείτο δηλαδή ή έξοφλησις του ναυτολογίου έάν ήτο διαρκείας πέραν τών ६५ μηνών, ένω διά τα πλοία έξωτερικού ισχύει ή διάταξις τών 12 μηνών. «Ηδη, ώς έγγνωσθη, άπεφασίσθη νά μά άξιούται ή έξοφλησις ναυτολογίων πέραν τών ६५ μηνών τών διερχομένων τράνζιτ πλοίων, ένω μέτρα θά λαμβάνωντα μόνον διά τα πλοια έκεινα τών οποίων τά ναυτολόγια είναι άνω τών δώδεκα μηνών, ώς συμβαίνει και ζταν κινούνται είς τήν Εένην».

Η ρύθμισις αυτή επεβαλλέται, διότι και δυσαρέσκεια είχον δημιουργηθή, κυρίως δημος διότι είχε αρχίσει νά έπικρατη μια τάσις νά μή προσεγγίζουν εις Ελληνικούς λιμένας πλοία διερχόμενα εις τών έλληνικών υδάτων ακριβώς διά νά άποφεύγουν προβλήματα ώς αυτά πού προκαλούσες ή άξιωσις διά την έφοδον ναυτολογίων άνω των 85 μηνών κλπ. Βεβαίως, διά νά έπιτευχθή στούχος νά διέρχωνται τράνζιτ πρισσότερα έλληνικά πλοία ώστε νά ωφελείται ο τόπος όποι τάς προμηθείας τροφοεφοδίων πρέπει νά γίνουν άκομη πολλά, κυρίως άμως πρέπει νά υπάρξει ριζική άλλαγή νοοτροπίας και τό πλοϊον νά αντιμετωπίζεται με φροντίδα και όχι με καταδιωκτικού μένος ή παραλόγους άξιώσεις.

Η Δ.Ο.Μ. ΚΑΙ ΤΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ

Υπό κρίσιν έτέθησαν τά έσοδα τής Δ.Ο.Μ. κατά τή διεξαχθείσαν εις Μαιάμι πρόσφατον διάσκεψιν της Διεθνούς τών Μεταφορών. Ούχι άδικαιολογήτως έδημουργήθη ή απορία πού και πώς διατίθενται τά κεφάλαια τού περιοφή ταμείου ἀρωγῆς τής Δ.Ο.Μ., τό όπιον λήγησαν τού 1979 διέθετε απόθεματικόν μέωρες 10,6 ἔκαπον, λιόνων Ἀγγλίας.

Τό πόθεν συγκεντρώνονται τά χρήματα αύτά είναι γνωστόν: 'Αποτελούν προϊόν τών έκβιαστικών ένεργειών της Δ.Ο.Μ. κατά τών πλοίων υπό σημαίας Ευκολίας, άσχετως του έδιναν έχοντας ύπουργάφει σύμβασιν με τήν Δ.Ο.Μ. διά τήν άποκτησιν τής "μπλέ κάρτας" ή δχι. Τά μέν πρέπει νά πληρώνουν 82 δολ. έτησίων δι' έκαστον μέλος του πληρώματός των ώς εισφοράν εις τό ταμείον όρωγης, ένων τα δέ γίνονταν στόχος μπούκοτάς και άναγκαζονταν νά πληρώσουν διάφορα σοδί' άναδρομικούς μισθώσις τών πληρωμάτων και ώς συνεισφοράν εις τό ταμείον όρωγης διά νά διακοπή τό μπούκοτάς. Διά τών άνωτέρω μεθόδων, έντος τού 1979 άπεστασεν ή Δ.Ο.Μ. άπό τους πλοιοκτήτας το συνολικόν ποσόν τών 3,7 έκασταν λιούν 'Ανωρίς

ποδον τῶν 5,7 ἐκατομ. λιρών Αγγλιας.
Εἰς σχετικήν ἔρωτησιν, ὁ Γενικός Γραμματεύς τῆς Δ.Ο.Μ., κ. Χάρολντ Λιούις, παρεδέχθη διτά κεφάλαια τοῦ ταμείου είναι υπερβολικά, ἀλλά παρετήρησεν διτά «ἡ ἐκστρατεία κατό τῶν σημαντικῶν εὐκολίας ἀπειδείχθη πλέον ἐπιτυχής (εμεῖς θά ἐλέγαμεν ἀπόδοτική), παρ' ὅσον ἀνεμείνετο».

Μολονότι χαρακτηρίζεται ως ταμείον άρωγής, το μεγαλύτερον μέρος των δαπανών του προορίζεται διά την έκστρατείαν κατά τών σημαών εύκολιας. Έπι συνόλου δαπανών 1,4 έκατομ. λιρών τό 1979, μόνον αι 457.000 λιρών προωρίζοντο διά τους πραγματικούς σκοπούς του ταμείου. Σημαντικά ποσά διατίθενται, έπισης, εις νομικούς αι-

For your Agency in Northern Germany

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Head Office: 2000 Hamburg 1, Steinemann 97, Teleph. 24 28 75/76,
Telex: "SIPC" No. 02 162345 — Cables to all offices: "KYKLADES"

Branch Offices at:

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	Teleph: 4 54 13/4	
2880 Brake,	Am Pier,	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,

2300 Kiel and 2212 Brunsbuttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

βούλους διά την άντιμετώπισην είς τα δικαστήρια τών έφοπλιστών πού έγειρουν άγωγάς κατά της Δ.Ο.Μ. διά το διενεργούμενον παρ' αυτής μπούκοτάζ.

'Ως συνεζητήθη είς την διάσκεψην του Μαιάμι, στόχος της Δ.Ο.Μ. είναι τώρα νά προσδώσῃ είς τό ταμείον άρωγής την μορφήν φιλανθρωπικού ιδρύματος διά νά τύχη μεγαλυτέρας προστασίας ύπό τού νόμου. 'Εάν τούτο θύλασση θή, θά είναι δύσκολον διά τούς πλοιοκτήτας νά προσαγάγουν είς τά δικαστήρια ένα φιλανθρωπικόν όργανισμόν.

I.T.F. KAI ASIATAI NAYTIKOI

Είς την διάσκεψην του Μαιάμι, σχετικώς μέτο θέμα της I.T.F., διά Γενικός Γραμματεύς τών 'Ινδιών ναυτικών έζητησε την εύρυτεραν συμμετοχήν τών 'Ασιατών ναυτικών είς τό συμβούλιον της I.T.F. 'Ως έχουν τά πράγματα της Διοικήσεως της έν λόγω όργανωσεως, 27θέσεων κατέχουν οι έξι Εύρωπης έκπρόσωποι και 17 της Βορ.'Αμερικής. Οι 'Ασιάται έπειμεναν είς την αύξησην τών μελών της Διοικήσεως, έκ προερχομένων άπό την 'Ασιαν όργανώσεων. Τελικώς τά έξι μέλη ηγέθησαν είς δικτύο.

'Έχει ιδιαίτεραν σημασίαν ή εύρυτερα συμμετοχή είς την Διοίκησην της I.T.F. τών 'Ασιατών ναυτικών, κατά τών όποιων κυρίως βάλλει ή I.T.F.

ΑΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΑ

'Ετέθησαν ύπ' όψιν μας δύο περιπτώσεις, που κατά τήν ταπείνην μας γνώμην άποδεικνύουν μόνον άχαρακτήριστον συμπεριφοράν.

'Η πρώτη περίπτωσις άφορά είς άκυρωσιν ύπηρεσίας τού κ. Ραύμ. Τουμαζότου διανυθείσης επί συμβεβλημένων μετό τού NAT πλοίων με τά άπό άπόφασιν της ANYE διά τής όποιας έκριθη άκαταλληλος διά την περαιτέρω δικησην τού ναυτικού έπαγγέλματος. Τό θέμα ήγερθη ύπό της 'Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων τόν παρελθόντα 'Ιούνιον και ή άπόφασις άκυρωσεως τής ούτω κτηθείσης ύπηρεσίας του, δηλαδή μετά τήν διαπιστωθείσαν άκαταλληλότητά του διά τήν δικησην τού ναυτικού έπαγγέλματος, έλληφθη ύπό τού Δ.Σ. τού NAT. Ούδεις άμφισσητεί διτεί είναι σύννομος, άλλα νομίζουμεν ότι είς τήν προκειμένην περίπτωσιν έκεινον τό όποιον θά έπρεπε, καθ' ήμάς, νά έχετασθη ήτο έαν δυτος ή έν λόγω ύπηρεσία είναι πραγματική, δηλαδή έν έχη πράγματι διανυθή έπι πλοίων. 'Εάν ούτω έχουν τά πράγματα, ή έν λόγω ύπηρεσία δέν πρέπει νά άκυρωθεί έπι ούδενι λόγω και έπι' αύτού έπικαλούμεθα τήν προσωπικήν παρέμβασιν τού κ. 'Υπουργού.

'Η δευτέρα περίπτωσις άφορά ένα έπιστολογράφο τών «Ναυτικών Χρονικών», διό ποιος φάίνεται διτεί ήνωχλησε τάς ύπηρεσίας τού NAT, αίτινες άποδεικνύεται διτεί δέν δέχονται τόν έλεγχον και κατά κάποιον τρόπον γράφουν είς τά «μαύρα κατάσταχα» αύτούς πού έπιστολογράφουν έπι ζητημάτων άναφερομένων είς τόν Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον. Τούτο συνιστά, έκτος τών άλλων, και μίαν ούσιαστην θολήν κατά τής έλευθεροποίησας και κατά τής συνταγματικών κατοχυρωμένης έλευθερίας έκφρασεως τής γνώμης τών πολίτων και, έαν δέν καταπολεμήθη είς τήν ρίζαν της, φοβούμεθα διτεί θά δημιουργήση γενικώτερα ζητήματα είς τό NAT. 'Ως μάς κατηγγέλλει, διά τόν έν λόγω έπιστολογράφο τών «Ναυτικών Χρονικών», έλληφθη άπόφασις νά άνασταλή ή χορήγησης τής συντάξεως του — παρά τήν ρητήν διάταξιν τού Ν.Δ. 91/1969 — έαν δέν έδοφλήση θέλεις πρός τό ίδρυμα πλοίων έκπροσωπουμένων παρ' αύτού. Και έπι τού ζητήματος αύτού και κυρίως διά τήν τακτικήν τών ύπηρεσιών τού NAT νά «έκδικούνται» τούς πολίτας οίτινες έκφραζουν τήν γνώμην τών έλευθερων, έπικαλούμεθα τήν παρέμβασιν τού κ. 'Υ. πουργού.

ΩΡΑΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΆΛΛΑ ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ

'Ομολογούμε διτεί μάς αιφνιδίασε τό 'Υ. πουργείον Ναυτιλίας με μίαν καλαίσθητον σειράν φυλλαδών, τά όποια άναφέρονται είς τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν, είς τάς 'Ανωτέρας Δημοσίας Σχολάς 'Εμπορικού Ναυτικού και είς τά συσταθέντα Λύκεια Δοκίμων 'Αξιωματικών Ε.Ν., διά τών όποιων παρέχονται χρήσιμα, δηντας, στοιχεία και πληροφορίαν τόσον διά τήν Ναυτιλίαν μας δσον και διά τήν σταδιοδρομίαν τών νέων είς αύτήν τήν μεγάλην έθνικήν μας βιομηχανίαν. Φρονούμεν, θμως, διτεί έαν διά την συνδευθούν και μέ συγκεκριμένα μέτρα διά την έξασφαλίσιν έργασίας είς τούς άποφοίτους τών σχολών μας, άλλως άκυρωσεως, διά την όποιαν έπισημαίνεται διτεί ούδεις έξι αύτών ναυτολογείται ως δόκιμος, άλλα ως ναυτόπαις, καμαροτάκι κλπ. και διά νά δυνηθη νά πραγματοποίηση τήν άπαιτουμένην πρακτικήν έξασκησιν πρέπει νά υποβληθη είς μηρίας ταλαιπωρίας. Είς τήν ίδιαν διαμαρτυρίαν έπισημαίνεται έπισης διτεί αί γυναίκες άσυρματιστριαί άγνοούνται συστηματικώς άπό τάς πλοιοκτητρίας έταιρίας και τονίζεται διτεί ή άκολουμενήν τακτική άπογευτεύει αύτά τά νέα παιδιά πού ήθελησαν νά άκολουθησουν τό ναυτικόν έπαγγελμα.

'Επαναλαμβάνομεν διτεί πρέπει νά ληφθούν πρακτικά μέτρα διά τήν έξασφαλίσιν έργασίας άλλογόνο πρός τά προσόντα τών είς τούς άποφοίτους τών σχολών μας, άλλως κτίζομεν είς τήν δμων και έκεινοι πού μέ τόσους κόπους και δαπάνας προετοιμάζομεν διά τό ναυτικόν έπαγγελμα τρέπονται πρός άλλας κατευθύνσεις.

ΑΓΝΩΜΟΣΥΝΗ

'Η άπεργία τήν όποιαν έκήρυξεν ή ΠΕΜΕΝ είς τά μεσογειακά φορτηγά και τά ποντόπορα πλοία, έκτος άπό τάς έπιπτωσεις είς τά πλοία είς τά όποια ήκατη ή μέχρι τής άναστολής της τήν 15ην 'Ιουλίου, προεκάλεσε και μίαν κρίσιν άνθρωπινων σχέσεων, τήν όποιαν ούδολος έλαβον ύπ' όψιν τών είναι πού άπεφάσισαν τήν έν λόγω άπεργιακήν έκδήλωσιν. Μάς άνεφέρθη, συγκεκριμένων διτεί είς τήν άπεργίαν μετέσχον είς μερικάς περιπτώσεις και μηχανοί οί όποιοι είχαν ευεργετήθη ίδιαιτέρως — μέ ειδικάς άμοβάς, δάνεια διά τήν άνεγερσιν κατοικών κλπ. — άπό τάς πλοιοκτητρίας έταιρίας είς τάς όποιας είργαζοντο. 'Η συμπεριφορά τών

αύτή και κυρίως ή άγνωμοσύνη τών ήτο έκεινο πού ήνωχλησε περισσότερον άκρη και άπο τάς άνωμαλίας αίτινες προεκλήθησαν είς τά πλοία.

ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.

'Ενδιαφέροντα στοιχεία περιλαμβάνει ή άπαντησις της 'Επιτροπής Εύρωπαικών Κοινοτήτων επί έγγραφου έρωτηματος τού Γάλλου Εύροβουλευτού κ. Σάρ, δι όποιος έζητησεν άκριβεις πληροφορίας περί τού δγκου τών θαλασσών μεταφορών έκστησης χώρας μέλους, πού έπραγματοποιήθη άπο πλοία με σημαίαν εύκαιριας.

'Η 'Επιτροπή είς τήν άπαντησιν της έγγρωσιν διτεί διαθέσιται πληροφορίας διά τάς διεθνείς θαλασσίας μεταφοράς τών χωρών τής Ε.Ο.Κ (πλήν τής Δανίας και τής Ιρλανδίας), τάς γενομένας μόνον ύπό πλοίων ύπό σημαίας Παναμά και Λιβερίας, αι όποιαι καλύπτουν τό 90% τής άλικης χωρητικότητος τού παγκοσμίου στόλου, πού έχει νηολογηθή είς σημαίας εύκαιριας. Αι δύο αύταί σημαίαι άντιπροσωπεύουν όμοιον τό 26,3% τού παγκοσμίου τοννά, άποτελούμενον κυρίως άπο δεξαμενόπλοια (κατέχουν τό 32,9% τού παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων) και μπάλκ-καρριέρες (κατέχουν τό 26,1% τού παγκοσμίου στόλου μπάλκ - καρριέρες).

Παρατίθενται τά διαθέσιμα στοιχεία τής Ε.Ο.Κ επί τού έρωτηματος τού Γάλλου βουλευτού διά τό 1977, τελευταίον έτος διά τό δροπίον αι χώραι-μέλη παρέσχον πληροφορίας είς τήν 'Επιτροπήν.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ (1977)

Χώρα τής Ε.Ο.Κ.	Έκφορτωθέντα μετρεύματα		Φορτωθέντα μετρεύματα	
	σύνολο μεταφερθέντων είς έκ. ποσ.τοις % τόννων	διά πλοίων τόννων	σύνολο μεταφερθέντων είς έκ. ποσ.τοις % τόννων	διά πλοίων τόννων
Βέλγιον	57,7	15,9	38,7	7,1
Δανία	33,7	Μή διαθέσι.	6,8	Μή διαθέσι.
Δ. Γερμανία	104,5	20,7	35	8,1
Γαλλία	183,9	18,2	34,8	9,5
Ιρλανδία	17	Μή διαθέσι.	8,7	Μή διαθέσι.
Ιταλία	217,6	26,5	36,4	12,8
Όλλανδία	248,1	27,2	77	9,3
Ην. Βασίλ.	158,6	17	70,5	7,3
ΣΥΝΟΛΟΝ	1.021,2	Μή διαθέσι.	307,9	Μή διαθέσι.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΑ ΚΑΙ ΟΜΩΣ...

Προλογίζων τήν άναγκην τών ειδικών «κούρων» και σεμιναρίων διά τήν διδασκαλίαν



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

τής καλής έκτελέσεως μιᾶς συγχρόνου φυλακής γεφύρας, ό αρθρογράφος τού «Φαιρπλαίου», περιγράφει ώς άκολουθως τήν έπι τής γεφύρας μή κατονομαζομένου πλοίου, έπικρατούσαν κατάστασιν: «'Εφανταζόμην πάντοτε τήν γέφυραν τών πλοίων ώς ένα σωπηλόν καὶ γαλήνιον χώρον, διπού έπικρατούν τό μήφας καὶ οἱ ἀπάλοι θύρωσι. 'Αλλ' εἰς αὐτήν τήν γέφυραν τήν όποιαν είχον μηδέποδ μου ἡτο πραγματικά κόλασις. 'Η ἀτμόσφαιρα ἡτο ἀπονικτική, δλα τά φώτα ἀναμένα καὶ ἄπ' ἀκρου εἰς ἀκρου ἐβασίλευεν πανδαιμόνιον. Τέσσαρες ἡμιαλόφρονες ἀνθρώποι συνωστίζοντο πέρι τού ραντάρ, χειρονομούντες καὶ κραυγάζοντες, ἐνώ πρό ἐκάστου παραθύρου τής γεφύρας συνωθούντο δύο τουλάχιστον ἀνθρώποι. Εἰς τό πηδάλιον δύο ἑπίσης πηδάλιούχοι διεβάνουν ζωῆρας ἐν τή προσπαθεία των νά τηρήσουν τό σκάφος εἰς τήν πορείαν του. 'Ἐνας ἀριθμός ἀεικινήτων δοκίμων ἐφαίνετο νά μή ἔχουν ἀλλην ἀπασχόλησιν, ἀλλά περιεφέροντο ἀπό τής μιᾶς ἀκρας εἰς τήν ἀλλην, προσκρούοντες ἀνάλογως τού κλυδωνισμού, ἐπί τῶν διαφόρων ὅργανων τής γεφύρας καθώς οι μπάλες τού σφαιριστηρίου. Εἰς τό δάπεδον κενά κύπελλα καὶ ἐσπασμέναι φιάλαι ἐκύλιοντο ἀπό πλευράς εἰς πλευράν, ἐνώ εἰς βραστήριο ζέοντος ὑδατος, βράζων ώς ἀπομηχανή ἐγέμιζε τόν χώρον με πυκνά σύννεφα ἀτμού. 'Ο πλοίαρχος, θλιβερός καὶ ἀπομνωμένος τής δωδεκάδος τών ἐπί τής γεφύρας προσώπων, ιστατο εἰς μίαν γωνίαν ἐν πλήρῃ ἀπελπισίᾳ. 'Εστρεψε ίκετευτικώς τούς ὄφθαλμούς καὶ ἐψιθύρισε εἰς σπασμένα ἀγγεια «δέν ξεύρω πού είμαστε».

Ο ἀρθρογράφος ισχυρίζεται δτι ἡ σκηνή είναι ἐντελώς ἀληθινή ώς ἀκριβώς τού τήν διηγήθη ὁ ιατρός τού πλοίου του, δστις κληθεὶς δι' ιατρικούς λόγους εύρεθη εἰς τήν γέφυραν τού ἐν λόγω μεγάλου δεξαμενοπλοίου, τού όποιου δμως ούτε τό δνομα, ούτε τήν σημαίαν κατονομάζει.

ΤΙ ΛΕΓΕΙ Ο Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ;

Εἰς πρόσφατον συνέντευξιν τύπου ό Υπουργός κ. Φικιώρης είχε δηλώσει δτι θά είναι ἀτεγκτος εἰς τό θέμα τής δημιουργίας τής ἀπαραίτητου ύποδομῆς διά τήν γέφυραν τού δεξαμενοπλοίου, τού όποιου δμως ούτε τό δνομα, ούτε τήν σημαίαν κατονομάζει.

τήν διευκόλυνσιν τών ἐπισκευών πλοίων και, ἔαν χρειασθῇ, θά ἐπικαλεσθῇ ἐπ' αὐτοῦ γενικώτεραν κυβερνητικήν συνδρομήν. 'Υπό τό πνεύμα τής δεσμευτικής αὐτῆς δηλώσεως ἐρωτώμεν τόν κ. 'Υπουργόν: Τί έγινε με τήν αἴτησιν τού κ. Κώστα Λεμού διά τήν παραχώρησιν τού ἀπαιτουμένου χώρου εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν δπου προτίθεται νά διενεργήση μετατροπάς εἰς τά δεξαμενόπλοια τού στόλου του; Διετέθη διχι αὐτός ὁ χώρος; 'Ἐπ' εύκαιρια θεωρούμεν ύποχρέωσιν νά θέσωμεν ύπ' δψιν τού κ. Φικιώρης δτι ἡ ἀλλοπρόσαλλος πολιτική ἡ όποια ηκολουθήθη εἰς τό θέμα τής δημιουργίας τής ἀπαραίτητου ύποδομῆς, ἀλλά καὶ εἰς τήν περίπτωσιν τῶν μικρομεσαίων ναυπηγικών μονάδων ὀδήγησεν εἰς τόν μαρασμόν τού Περάματος, σχετικήν δέ εύθυνην ἐπ' αὐτοῦ φέρει καὶ τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας. Διότι λόγω τής ἀκολουθήθεισης ύπ' αὐτοῦ πολιτικῆς ἀπωλεσθήσαν ἁργασίαι πού ἔαν είχαν ἀναληφθῇ ἀπό τήν μικρομεσαίων ναυπηγικήν βιομηχανίαν θά είχε ίσως ἀποφευχθῇ ἡ ὀλοσχερής καταστροφή της. 'Ἐπίσης ἀνασχετικός παράγων εἰς τήν δημιουργίαν τής ἀπαραίτητου ύποδομῆς διά τήν ἀνάπτυξιν τού τομέως τών ἐπισκευών πλοίων εἰς τήν λιμενικήν περιοχήν ύπηρεν καὶ ἡ κρατήσασα ἀντίληψις μεταξύ τών παραγόντων τού Ο.Λ.Π., δτι ὁ 'Οργανισμός Λιμένος ἡτο ἀρμόδιος μόνον διά τόν χειρισμόν φορτίων καὶ διά τίποτε ἀλλο...

θόντος. 'Εάν δέν ύπηρχον αύτά τά τραγικά λάθη, ό Πειραιεύς θά ἡτο σήμερον ένα μεγάλο ἐπισκευαστικόν κέντρον με ἀντίστοιχον ὀφέλειαν τής έθνικής οικονομίας.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

'Απότο ού 1975 ή παγκόσμιος ναυπηγική παραγωγή παρουσίασε συνεχή μείωσιν, φάσασα από τά περίπου 34 έκατομ. τον. d.w. τών ἑτών 1974, 1975 καὶ 1976 εἰς τά 14 έκατομ. τον. d.w. τού 1979, τά δποια ἀντίστοιχον περίπου εἰς τήν παραγωγήν τού 1967. 'Εάν ἐπομένων ληφθῇ ύπ' δψιν δτι ἡτο διά τού 1968 αι παγκόσμια θαλάσσαι μεταφοράί έχουν διπλασιασθή, πρέπει νά ύπολογίσωμεν τήν ἀναγκαίαν ἐλαχίστην ναυπηγική ἀπόδοσιν εἰς τά 25 περίπου έκατομ. τον. d.w.

Παραπρείται ἔξ ἀλλού δτι αι παραγγελίαι τού 1979 ἔχουν σχεδόν ἀπορροφήσει το σύνολον τών μέσων τής ναυπηγικής παραγωγῆς, τής προσφερούσης τιμάς συμβιβαζομένας με τά ἐπίπεδα τής ναυλαγοράς. Είναι βέβαιον δέ δτι αι παραγγελίαι αύτα δέν ἀνταποκρίνονται ωτε εἰς τάς ἀνάγκας ἀνανεώσεως τού παγκοσμίου στόλου. 'Ἐπομένως ἡ πίεσις πρός ναυπηγησιν νέων σκαφών θά προκαλέση σημαντικήν αὔξησιν τών τιμών κατασκευής, δεδομένου δτι τά μόνα διαθέσιμα σήμερον ναυπηγεία εύρισκονται εἰς τάς χώρας ἔκεινα, αι ὅποιαι ὑπέφερον κυρίως ἀπό τήν ναυπηγικήν κρίσιν καὶ ἰδιαίτερως εἰς τήν Εύρωπην. Θεωρεῖται ἔξ ἀλλού ἀπίθανον νά διαπράξῃ ή 'Ιαπωνία διά δευτέραν φοράν τό αύτό λάθος αι ἀνέχεως τής ναυπηγικής της παραγωγῆς, δτερ διέπραξε εἰς τάς ἀρχάς τού 1970.

Εἰς τάς ἀρχάς τού τρέχοντος έτους τό παγκόσμιον καρνέ παραγγελίων είχε φθάσει τά 28,3 έκατομ. τον. d.w. Τούτο σημαίνει δτι είς τά συναγωνιστικά ναυπηγεία ελάχιστα δυνατότητες ἀπόμενου διά παραδόσεις ἐντός τών δύο προσεχών ἑτών. 'Ἐπομένως τά Εύρωπαϊκά ναυπηγεία, παρά τάς υψηλάς των τιμών, θεωρούνται ως ἡ μόνη ἀναλακτική λύσις, ήτις θά τούς ἐπιτρέψῃ ἐνδεχομένων νά ἐπεράσουν τήν κρίσιν ἀπασχολήσεως, τήν δποιάν κατά τό πλείστον ἐξεπέρασαν ήδη τά ναυπηγεία τής 'Ιαπωνίας, τής Κορέας, τής Φορμόζης, τής Πολωνίας καὶ τής Γιουγκοσλαβίας.

Παρουσίασουν ίδιαίτερον ἐνδιαφέρον αι ἀνωτέρω διαπιστώσεις τού ναυτιλιακού τύπου διά τάς ναυπηγικάς ἀνάγκας τής σήμερον. Διότι ἐνώ πρό δλίουν ἀκόμη ήξιον οι πάντες τόν περιορισμόν τής ναυπηγικής παραγωγῆς, ήδη, παρελθούσης τής κρίσεως, ἡ ἀνάγκη ἀνανεώσεως τού παγκοσμίου στόλου ήρχισε καὶ πάλιν νά ἐντείνει ἐπιτακτικώς τήν παγκόσμιον ναυπηγικήν ζήτησιν.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Κατόπιν εύμενούς είσηγήσεως τών μελών-χωρών τής ΕΟΚ τού ειδικού τμήματος Μεσογείου, ή 'Επιτροπή τής ΕΟΚ θά λάβη δύο οικονομικάς ἀποφάσεις ἀφορώσας τήν 'Ελλάδα. 'Η μία ἀναφέρεται εἰς τήν χρηματόδοτησιν μελέτης περί τών ἐλληνικών λιμένων καὶ ἡ δλλ εἰς τήν χρηματοδότησιν προγράμματος μεταλλευτικής ἐκμεταλλεύσεως είς Θάσον.

Διά τήν μελέτην περί τών λιμένων θά διατεθῇ ποσόν 300.000 ECU. Διά τής μελέτης θά προσδιορισθῇ ό ρόλος ἐκάστου ἐλληνικού λιμένος εἰς τό δλον σύστημα τών θαλασσών μεταφορών ἐν δψει τών τεχνικών ἔξειδεων εἰς τήν μεταφοράν καὶ τόν χειρισμόν τών φορτίων καὶ πρός τόν σκοπόν ἐνός λεογραμμένου προγραμματισμού τόσον τών ἐπενδύσεων δσον καὶ τής διοικητικής ὄργανωσεώς των. 'Έπιβάλλεται ἐπομένως δπω μελετηθή λεπτομερώς η σημερινή κατάστασις ἐκάστου λιμένος καθώς καὶ ἡ προβλεπομένη κίνησης αύτού, κατ' είδος καὶ δγκον, ἐντός τής προσεχούς είκοσιπεντάετίας.

Τό πρόγραμμα μεταλλευτικής ἐκμετα-

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

λεύσεως εις Θάσον θ' ἀπορροφήστη ἐπιχορήγησην 1.860.000 ECU καὶ θά καταρτισθή ὑπό τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἰνοτιούτου Γεωλογικῶν καὶ μεταλλευτικῶν ἔρευνῶν, τὸ ὅποιον θά μετάσχῃ καὶ εἰς τὴν χρηματοδότησιν.

ΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Θά πρέπει νά ἔγγραφη εἰς τό ἐνεργητικόν τοῦ κ. Φικιώρη ή ἔνταξις τῆς δημιουργίας τοῦ Κέντρου Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Βόλου ὡς νέου ἔργου εἰς τὸ πρόγραμμα δημοσίων ἐπενδύσεων τοῦ τρέχοντος ἔτους, διότι ἡ σχετική κυβερνητική ἀπόφασις ἐλήφθη ἐπειτα ἀπό ιδικήν του εἰσήγησιν καὶ εἰς τὰ πλαίσια τοῦ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος διά την ναυτικήν ἐκπαίδευσιν. "Ηδη ἡρχισε, ὡς ἀνεκοινώθη, ἡ διαδικασία διά την δημοπράτησιν τῶν ἔργων ὑποδομῆς συνολικῆς δαπάνης 60.000.000 δραχμῶν καὶ διηγκρινίσθη διτὶ εἰς τὸ Κέντρον τοῦ Βόλου θά λειτουργήσουν σχολαῖ πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ πραδιοτηλεγραφῶν, εἰς τὰς ὄποιας θά δύνανται νά φοιτούν 650 δόκιμοι.

• Ἀνεκοινώθη ἀπό τό Ὑπουργείον Ναυτιλίας διτὶ κατά τὸ νέον σχολικὸν ἔτος θά λειτουργήσουν δύο ἀκόμη λύκεια δοκίμων ἀξιωματικῶν Ε.Ν., τὸ πρώτον, μηχανικῶν, εἰς τὴν Χίον, καὶ τὸ δεύτερον, πλοιάρχων, εἰς τὰ Χανιά.

ΑΝΑΠΑΝΤΗΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Ἀναπάντητα παρέμειναν μέχρι σήμερα ἐρωτήματα τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ πρός τό Ὑπουργείον καὶ πρός τὸν Ἀρχηγόν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἐν σχέσει πρός τὸν τρόπον κρίσεων τῶν ἀνώτερων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν. Συγκεκριμένως, εἶχομεν ἐρωτήσει, εὖν αἱ τελευταῖαι κρίσεις ἐγένοντο μετά ἔξουνχιστικήν μελέτην τῶν φακέλλων τῶν κρινομένων ἡ δῆκαι ἐν πάσῃ περιπτώσει νά γνωστοποιηθῇ βάσει ποιῶν κριτηρίων ἐγένοντο αἱ κρίσεις. Ἐπίσης οὔτε τό Ὑπουργείον, οὔτε τό ΝΑΤ ἀπήντησαν μέχρι τούδε, εὖν αἱ κρίσεις τῶν ὑπαλλήλων τοῦ ἰδρύματος εἶναι ἀξιοκρατικαὶ. Σήμερον σημειούμεν διτὶ ἡ σιωπή δέν εἶναι λύσις, ἀλλὰ ἀντιθέτως δημιουργεῖ περισσότερα ἐρωτηματικά.

KINEZIKΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Κινεζική ναυτιλιακή ἀντιπροσωπεία, ἀφιχθεῖσα εἰς τὴν Ἑλλάδα τό δεύτερον δεκαήμερον τοῦ Ἰουλίου, ἐπαναβεβαίωσε τὴν πρόθεσιν διά την παροχὴν κινεζικῶν πληρωμάτων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Κινεζικά πληρώματα ὑπηρετοῦν ἡδη εἰς 21 ἔνα πλοία (Δυτικογερμανικά, Χόγκ Κόγκ, Ὁλλανδικά καὶ Βρετανικά) καὶ διεξάγονται διαπραγματεύσεις με τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διά τὴν παροχὴν πληρωμάτων.

Ἡ κινεζική ναυτιλιακή ἀντιπροσωπεία, κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἐν Ἑλλάδι παραμονῆς της εἰχε ἐπαφάς με τόν Πρόεδρον τῆς Ἔνσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀντ. Χανδρῆν καὶ ἀλλούς παράγοντας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, κατά τὴν διάρκειαν τῶν ὄποιων ἐπανεβεβαίωθη ἡ πρόθεσις διά τὴν παροχὴν κινεζικῶν πληρωμάτων. Ὁ ἀρχηγός τῆς ἀντιπροσωπείας τῆς κινεζικῆς ἑταίριας China Ocean Shipping Agency, κ. Zhang Chuan Mao, εἰς ἀποκλειστικήν συνέντευξιν τοῦ πρός τά «Ναυτικά Χρονικά», ἐδήλωσεν διτὶ ἡ κυριωτέρα διαπίστωσί των ἀπό τὰς Ἑλλάδι ἐπαφάς τῶν εἶναι διτὶ καὶ οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἐπιθυμοῦν νά ἀπασχολήσουν Κινέζους ναυτικούς εἰς τὰ Ἑλληνικά πλοία. Καὶ ἔξεφρασε τὴν ἀποψίν διτὶ ὑπάρχουν μεγάλαι προσποτικά ἀπασχολήσεως Κινέζων ναυτικῶν εἰς τὴν Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν, διότι, ὅπως εἴπε, ἐτέθησαν αἱ βάσεις διά μίαν καλήν μελλοντικήν συνεργασίαν εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα.

Ο κ. Zhang Chuan Mao ἐδήλωσεν διτὶ ἡ ἑταίρια «China Ocean Shipping Agency», ἡ «Peanavico» ὅπως εἶναι περισσότερον γνωστή, ἡ ὁποία ἐδρεύει εἰς τὸ Πεκίνον καὶ ὑπά-

γεται εἰς τὸ ὑπουργείον Συγκοινωνιῶν τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας, ἔχει πρακτορεία εἰς διλούς τούς Κινεζικούς λιμένας καὶ συνεργασίαν τριάκοντα ἔτῶν με τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς.

"Ἐξήγησε διτὶ ὁ σχεδιασμός διτὶ τὴν διάθεσιν κινεζικῶν πληρωμάτων εἰς ἔνα πλοία ἐτέθη τό 1968 ἀλλά μόδις τό 1979 ἥρχισε ἡ ἀποστολή πληρωμάτων εἰς τὰ ἐν λόγῳ πλοία, διότι προηγουμένως ἡ προετοιμασία ναυτικῶν ἐγένετο διά τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν κινεζικῶν πλοίων. Ἡ ἐφαρμογή τοῦ μέτρου ἥρχισε δοκιμαστικῶς καὶ αὐτήν τὴν στιγμήν 400 Κινέζους ναυτικοί ὑπηρετοῦν εἰς 21 ἔνα πλοία. "Ηδη ἀπέφασίσθη ἡ ἀποστολή ναυτικῶν διά τὴν ἐπάνδρωσιν 3–5 πλοίων καὶ ἀλλῶν ναυτιλιῶν διά νά συνηθίσουν τὰ κινεζικά πληρώματα εἰς τὴν συνεργασίαν καὶ νά ἀποκτήσουν ἀνάλογον πείραν. Αὐτήν τὴν στιγμήν διαθέτουν, εἰς περιωρισμένον πάντοτε ἀριθμόν:

Πρώτων, πλήρες πλήρωμα.

Δεύτερον, πλήρωμα ἑκτός τοῦ Α' πλοιάρχου, τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ τοῦ ὑποπλοιάρχου.

Τρίτον, ὄλοκληρον τὸ κατώτερον πλήρωμα, ἑκτός ἀπό τὸ στιούαρτ.

Ἄπο τὸν μέχρι τούδε χρησιμοποιήσιν Κινεζικῶν πληρωμάτων διεπιστώθη ἡ πλήρης ικανοποίησις τῶν πλοιοκτητῶν εἰς πλοία τῶν ὄποιων ὑπηρετοῦν, ἀπό τὴν ἐν γένει συμπεριφόραν, τὴν ἐργασίαν, τὴν πειθαρχίαν καὶ τὸ ἥθος τῶν Κινέζων ναυτικῶν. Μόνον εἰς μίαν περίπτωσιν ἐνός Δυτικογερμανοῦ πλοίου ὑπό Παναμαϊκήν σημαίαν ἐδημογράφηθησαν πρός τὴν στιγμήν προβλήματα ἐπειδή οι Κινέζοι ναυτικοί δέν ὥμιλουν καλῶς τὴν Ἀγγλικήν. "Ηδη ἐδημογράφηθη ἐιδικὴ σχολή διά τὴν ἐκμάθησιν τῆς Ἀγγλικῆς καὶ κυρίως τῆς ναυτιλιακῆς ὄρολογίας ἀπό τοὺς Κινέζους ναυτικούς οἱ ὄποιοι θά χρησιμοποιηθοῦν διά τὴν ἐπάνδρωσιν ἐνόντων πλοίων.

Ο κ. Zhang Chuan Mao ἐξήγησε διτὶ οἱ Κινέζοι ἀξιωματικοί τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

προέρχονται ἐκ πανεπιστημιακῶν σχολῶν τετραετοῦς φοιτήσεως (παλαιότερον ἡ φοιτησία ἡτο πενταετής) καὶ ἀπό ναυτικά Σχολάς πού διατηροῦν ἡ ναυτιλία καὶ ἑταῖραι (φοιτήσεως δύο καὶ ἡμίσεος ἔτῶν). Οι τῆς πρώτης κατηγορίας μετά τὴν ἀποφοίτησιν τῶν ναυτολογοῦντας ὡς ναύται ἡ λαδάδες. Καὶ οἱ τῆς δευτέρας κατηγορίας ἡμποροῦν νά ἔξελιχθουν εἰς τοὺς βαθμούς τοῦ Α' πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ ἀλλά εἰς μακροτέραν διάρκειαν, δηλαδή ἀπαίτεται μεγαλύτερος χρόνος θαλασσίας ὑπηρεσίας διά τὴν ἀπότισην τῶν οἰκείων διπλωμάτων.

Τά κατώτερα πληρώματα προέρχονται ἐξ ἀποφοίτων Γυμνασίου ἡ Λυκείου οἱ ὄποιοι προηγουμένως φοιτοῦν ἐπί ἔνα ἔτος εἰς σχολάς κατωτέρων πληρωμάτων. "Επίσης ναυτολογοῦνται κατ' εύθειαν ἀπόφοιτοι Γυμνασίου ἡ Λυκείου, ἀλλά ὡς δόκιμοι ναυτικοί.

Ο κ. Zhang Chuan Mao ἐξήγησε διτὶ οἱ Κινέζοι ναυτικοί δέν ἔχουν πείραν ἐπί αὐτοματοποιημένων πλοίων, διότι ἡ κινεζική χωρικότης συγκροτεῖται ἀπό πλοία μεγάλης ἡλικίας, ἀλλά ἡ ἐκπαίδευσί των καὶ ἡ ναυτικότης των ἔχει σχεδόν μηδενίσει τὰ ἀτυχήματα, καὶ διτὶ ὅμως ὑπάρχουν ἀτυχήματα συνήθως δέν ὑπάρχουν ἀνθρώπινα ἀπώλεια. Τό κινεζικόν ναυτεργατικόν δυναμικόν υπερβαίνει τάς 100.000 ἀνδρῶν.

Εἰς ἔρωτησιν συνεργάτου τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν πρός τὸν ὄποιον παρεχωρήθη ἡ συνέντευξις ἀναφορικῶς με τὸν ἀριθμὸν τῶν Κινέζων ναυτικῶν πού μποροῦν νά διατεθοῦν εἰς τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν, ὁ κ. Zhang Chuan Mao ἀπήντησε διτὶ αὐτήν τὴν στιγμήν είναι περιωρισμένος, κατά τὰ ἀμέσως ὅμως τρία δέν πέντε ἔτη θά ὑπάρχουν μεγάλαι δυνατότητες. Διά τὸ ύψος τῶν ἀποδοχῶν πού θά ἀξιωθῇ δέν ἐδόθη ἀπάντησις, διηγκρινίσθη μόνον διτὶ θά γίνεται ἰδιαίτερα συμφωνία με ἐκάστην ναυτιλιακήν ἑταίριαν ἐπί τη βάσει ὥρισμένων στάνταρντες.

Please give us your problems at

KARACHI

We look after them

"NOVELTY SHIPPING & TRADING CO. LTD."

**shipping agents • shipbrokers
general contractors • shipchandlers**

6/5-8 AL YOUSUF CHAMBERS, P.O.BOX 978

KARACHI — PAKISTAN

TEL.: 219.219, TLX: 25566 NOVEL PK, CABLES: ALBHADUR

CHAIRMAN: BAHADUR KHAN

DIRECTOR: SYED SAMI AHMAD

Exclusive Representatives for all Europe
our Associates:

NEARCHOS SHIPPING AND COMMERCIAL CO. LTD.

1, Skouze Str., PIRAEUS — GREECE

TEL.: 4510583 - 4518832 - 4531661 - 4527685

TLX: 21 1416 - 21 3837 NEAR GR — CABLES: SEAPATH

Τέλος είπε ότι μελετάται ή ίδρυσις γραφείου εις τόν Πειραιά διά τάς ναυλώσεις έλληνικών πλοίων, όν και διά τόν ακοπόν αύτόν προτιμάται τό Λονδίνον, τό όποιον είναι διεθνές ναυτιλιακόν κέντρον, καί έτοντος ότι ή 'Ελλάς είναι άνεπτυγμένη ναυτιλιακώς χώρα καί ή Ναυτιλία της θά άναπτυχθή ακόμη περισσότερον.

ΥΠΟΘΕΣΙΣ «ΣΑΛΕΜ»

Μέ πρωτοβουλίαν τού νέου άρχηγου τού κράτους τής Λιβερίας ήλευθερώθησαν οι Δ. Γεωργούλης καί Α. Καλομοιρόπουλος, πλοιάρχος καί Α' μηχανικός άντιστοίχως τού δεξαμενοπλοίου «Σάλεμ». Ή άπολυτος έγνετο άλλειψεις άποδειξένων πρός ποικιλήν παραπομπήν των εις Λιβερίαν. Υπάρχουν βεβαίως ύπόνοιαι ότι τό πλοϊον έβυθισθη άνοικτά τού Ντακάρ, αφού τό φορτίον του είχεν έκφρωθει κάπου εις τήν Νότιον Αφρικήν, οι δέ ώς άνω άξιωματικοί είναι υπόποιη πλαστογραφίας έγγραφων, πωλήσεως τού φορτίου καί βιθίσεως τού σκάφους. Μέ τάς ύπονοιάς αύτάς τό 'Εφετείον τού Ντακάρ έξεδωκεν τούς έν λόγω άξιωματικούς εις τήν Λιβερίαν. Πάντως οι άσφαλτοιαν τού Λαδό ήρνθησαν ν' άποζημιώσουν τήν Σέλλ διά τήν άπωλειαν τού φορτίου καί σχετική δίκη θά άρχιση εις τό Λονδίνον τόν Φεβρουάριον τού 1981. Τέλος ο πλοιάρχος Γεωργούλης καταζητείται ύπο τής έλληνικής δικαιοδούνης διά άλλην ύπόθεσιν. Υπό τάς συνθήκας αύτάς ή παγκόσμιος ναυτική γνώμη δικαιούται ν' άναμένη ότι θά χυθή πλήρες φώς εις τήν έν λόγω ύπόθεσιν καί ότι ο φάκελλος δέν θά κλείση χώρις παραπομή εις δίκινην.

Έκφράζονται πάντως έπιφυλαξίες διά τήν καλήν θελησην τής Λιβερίας, δημοσίες αύτάς ή παγκόσμιος ναυτική γνώμη δικαιούται ν' άναμένη ότι θά χυθή πλήρες φώς εις τήν έν λόγω ύπόθεσιν καί ότι ο φάκελλος δέν θά κλείση χώρις παραπομή εις δίκινην.

ΜΙΑ ΧΕΙΡΟΝΟΜΙΑ

Έξ γνωστοι έφοπλισταί έθεσαν εις τήν διάθεσιν τού κ. Πρωθυπουργού ποσόν 3.000.000 δραχμών (έκ 500.000 δραχμών δικαιοστού) διά νά διατεθή διά κοινωνικούς καί φιλανθρωπικούς σκοπούς, κατά τήν άπολυτον καί άνεξέλεγκτον κρίσιον τού Προέδρου τής Κυβερνήσεως. Ή δωρεά, γενομένη ύπο τών κ.κ. Βασ. Γουλανδρή, Εύστ. Γουρδομιχάλη, Αριστ. Καραγεώργη, Νίκ. Νομικού, Στ. Νταϊφά καί Αντ. Χανδρή, έγνετο άποδεκτή διά άποφάσεως τού Υφυπουργού Οικονομικών κ.

Παν. Μποκοβού, δημοσιευθείσης εις τήν 'Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

Ο IMKO

Μέ τήν προσχώρησιν τού νεοπαγούς κράτους τής 'Αγίας Λουκίας (Saint Lucia) εις τόν IMKO, αι χώραι· μέλη του άνηλθον εις 116, πράγμα πού ύπογραμίζει πλέον τήν μεγάλην άντιπροσωπευτικότητά του, ή όποια όχει καταστήσει τόν IMKO, έναν άληθινον Παγκόσμιον Ναυτιλιακόν Οργανισμόν. Ή έξελιξις αύτή είναι χαρακτηριστική τής έντονου ροπής τών άναπτυσσόμενών χωρών πρός τήν Ντακάρ, τήν όποιαν βλέπουν ούτοι ώς ένα άπο τά μέσα πρωθήσεως τής οικονομικής των άναπτυξέως. Άπο πλευράς IMKO ή άθροα δινταξιδίος τόν ένδυναμώνει εις τήν πραγμάτων τών στόχων του, πού συνίστανται εις τήν προαγωγήν τής ναυτικής ασφαλείας καί τήν πρόληψιν τής ρυπάνσεως τών θαλασσών άπο τό πλοία. Ή έλλου η διευρυνομένη προσχώρησις τών άναπτυσσόμενών χωρών εις τάς τάξεις τού IMKO, τού δημιουργεί τήν ύποχρέωσιν συμπαραστάσεως των εις τήν προσπάθειαν ναυτιλιακής των άναπτυξέως, πού πρός τό παρόν έκδηλώνεται μέ τήν παροχήν τεχνικής βοηθείας εις τόν τομέα τής ναυτικής έκπαιδεύσεως.

Η διεύρυνσις τού IMKO, ή όποιος άποτελει τό έξειδικευμένον ναυτιλιακόν δργανον τών 'Ηνωμένων Έθνων, έπιβάλλει έντονωτέραν τήν 'Ελληνικήν παρουσίαν καί πλέον ένεργόν τής συμμετοχήν μας εις τάς έργασίας του, διότι πολλά είναι τά ναυτιλιακά συμφέροντα τής χώρας μας πού έξαρτωνται άπο τάς άποφάσεις καί τάς κατευθύνσεις τού 'Οργανισμού τούτου. Ή μεγάλη 'Ελληνική ναυτιλία μέ τήν συνήθως σκιώδη παρουσίαν της εις τόν Παγκόσμιον Ναυτιλιακόν 'Οργανισμόν, άποτελει μίαν άνεξήγητον άντιθεσιν πού όπωσδηποτε μάς μειώνει διεθνώς. Περι αύτού κατ' έπαντληψιν έχομεν γράψει καί δημοσίευσην τά πράγματα έπι μακρόν άκομη θά γράφωμεν, διότι ούδεν τό θετικόν πρός τήν κατευθύνσιν αύτην έγνετο.

ΜΙΑ ΩΡΑΙΑ ΕΟΡΤΗ

'Επραγματοποιήθη τήν Κυριακήν 6 'Ιουλίου ή προγραμματισθείσα έκδρομη εις τήν "Υδραν τών μελών τής Λέσχης 'Αποφοίτων Σχολής 'Υδρας, διά τόν έορτασμόν τής 50ετηρίδος άπο τής ιδρύσεως τής Σχολής. Ή έορτή συνέπεσε μετά τής άπονομής τών διπλωμάτων εις τούς έφετεινούς άποφοίτους τής ΑΔΣΕΝ 'Υδρας.

Η έκδρομη έγνετο διά τού εύγενώς πα-

Τό Σχόλιον τού 15θημέρου

'Ανεγνώσαμεν εις έφημερίδα τής Σύρου, ότι έ έκ τής νήσου ταύτης πλοιαρχούς 'Ηλίας 'Αρκουλῆς, έν τή προσπαθεία του νά διάσωση έκ τού πνιγμού κινδυνεύοντα άλλοδαπόν ναυτικόν τού πληρώματός του, εύρεν ό ίδιος τραγικόν θάνατον.

Δέν είναι βέβαια ή πρώτη φορά καθ' ήν παρόμοια ήρωικαι πράξεις κοσμούν ένδεξαν τά σελίδας τής έμποροναυτικής βίβλου μας. Πράξεις αύτοθυοίς καί γενναιότητος, τελουμένας συνήθως ύπο περιστάσεις τραγικάς εις τούς μαινομένους ώκεανούς ή τά φλεγόμενα πλοια, έχει πολλά ή έπιδειξή ή παλαιά καί νεωτέρα ναυτική ιστορία μας. Διά νά διατρανώση τάς άρετάς καί τήν προσήλωσιν πρός τό ναυτικόν καθήκον τού «πρώτου μετά τόν Θεόν» έπι τού πλοίου.

Αυτή αύτη ή ύπο τού νόμου έπιβαλλομένη ύποχρέωσις τού πλοιάρχου, δημοσίες επί τή γέγκαταλείψει, τού κινδυνεύοντος σκάφους, παραμείνη έπ' αύτού τελευταίος, άπετελει παράδοσιν άλτρουσμού έφαρμοζόμενην εις τή θάλασσαν πολύ πρίν οι νομικοί τήν καταγράψουν ώς διάταξιν εις τούς ναυτικούς κώδικας. 'Αλλ' αι τοιαύται διατάξεις, δημοσίες παρατηρεῖ ξένος νομοδιδάσκαλος, γράφονται τόσον εύχερως δσον δύσκολος είναι ή έφαρμογή των. Καί έχων ίσως ό ίδιος πείραν τινά τών θαλασσών κινδύνων, δέν διστάζει νά συστήση δημοσίες οι νομικοί καί οι δικασταί, οι συνήθως ούδεποτε έχοντες άντικρουσει τήν άβυσσον τρικυμίδους θαλάσσης, θέαμα τού όποιου ούδεν ύπάρχει τρομακτικώτερον, δέν πρέπει μέσα εις τήν γαλήνην τού σπουδαστηρίου των, νά χάσουν τήν συναίσθησιν τής πραγματικότητος».

Ζοφοί λόγοι, οι όποιοι ύπογραμμίζουν έμμεσως τό μέγεθος καί τήν άξιαν τής πλοιαρχικής εύψυχιας, τής όποιας έν πρόσφατον δείγμα μάς έδωσεν ή έθελοθυσία τού 'Ελληνος πλοιάρχου 'Αρκουλῆ.

ραχωρηθέντος ύπο τού πλοιοκτήτου κ. Κυράτα, κρουαζιέροπλοίου «Πόλις τού Πειραιών», άμα τών κατάπλω τού όποιου έρριφθη χαιρετιστήριος κανονιοβολισμός άπο τό κανόνι τού Κάβου. 'Εν συνεχεία οι έπισημοι μετά τών έκδρομέων κατημθύνθησαν εις τό πρό τής Σχολής 'Ηρώων, δημοσίες αύτοις της πλαιάων άποφοίτων τής Σχολής 'Υδρας. Ή έορτή συνέπεσε μετά τής άπονομής τών διπλωμάτων. Μετά τήν ήμερησίαν διαταγήν τού Διοικητού τής Σχολής Πλωτάρχου Λ.Σ. κ. Λ. Λαζαρίδη, δη Πρόεδρος τής Λέσχης τών άποφοίτων, έφοπλιστής κ. Σπ. Ράνης έχαιρετησε τούς νέους δοκίμους, επιών μεταξύ τών διλλών: «Δέν έχω φωνή όσο πρέπει δυνατή για ν' άκουστη στό πέλαγος, στά πρέπει τής γης, έκει δημοσίευση τής σκληρής καθημερινής μάχης τους οι άποφοίτοι τής Σχολής αύτης, άκριτες τής μεγάλης μας ναυτιλίας. Δέν έχω φωνή όσο πρέπει δυνατή για ν' έπειρεται τό ναυτικό έπος τού ήρωικού αύτου τόπου. Τό σύγχρονο έπος ειρήνης, προόδου καί εύημερίας τής ναυτιλίας μας, στέκεται δέκα δίπλα στούς ναυτικούς άθλους τής ιστορίας...». Μετά τό τέλος τής προσφαντήσεως έπειδώκει πρός τόν άρχηγόν τών τελειοφοίτων άναμνηστικήν πλακέταν διά τά 50 χρόνια λειτουργίας τής Σχολής.

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

Έν συνεχεία ώμιλησεν δι' άλιγον ό καθηγήτης τού Πανεπιστημίου κ. Καραπιέρρης και τέλος ό επιστήμως έκπροσωπών τό "Υπουργείον" Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενικός Γραμματεύς αύτού του. Παύλος Σαρλής δι' έμπνευσμένης δημόσιας έχαιρετησε τούς νέους άξιωματικούς τού Ε.Ν. καταλήξας ώς άκολούθως: «"Εχει ζωήν αιώνων ή ναυτική τής "Υδρας Σχολής... σείς είχατε τήν τύχη νά παραμείνετε όλο αύτό το διάστημα τής φοιτησίας σας μέσα είς ένα ναυτικό περιβάλλον. Αι παραδόσεις είναι κάτι πολύ σημαντικόν πού θά σάς συνοδεύουν είς δλην σας τήν ζωήν. Αύτές τις έλληνικές ναυτικές παραδόσεις πρέπει νά διατηρήσετε, γιατί είναι αύ-

τές πού δημιουργούν τά μεγάλα θυνη και τίς μεγάλες ναυτιλίες... Οι σκιές τών ήρωων πού σάς παρακολουθούν από τά ψηλά "Υδρείκα σπίτια τών Μιαούληδων, τών Τομπάζηδων και τών Κουντουριώτων είμαι βέβαιος πώς σάς άτενίζουν έλπιζοντας σέ διαξίους συνεχιστάς τής ναυτικής παραδόσεως τής "Υδρας".

Έν συνεχεία ήκολούθησεν ή απονομή τών διπλωμάτων, δεξιώσις είς τήν Σχολήν και έπιστημον γεύμα είς τό δόπιον παρεκάθησαν έκπροσωποι τού YEN, τής Λέσχης και στελέχη τής ναυτικής έκπαιδεύσεως. Οι έκδρομεις άνεχώρησαν διά τού ίδιου πλοίου τήν δην μ.μ.

νων έβδομάδων παρόμοιον σκάφος έπωλήθη άντι 21,75 έκατομ. δολ.

Τήν 17ην Ιουλίου τά άργοντα δεξαμενόπλοια άντροχοντο είς 56 σκάφη, 9.748.00 τον. d.w. Αύξησις έντος μηνός κατά έν περίπου έκατομ. τον. d.w. Ή μεγαλυτέρα άναλογία άναφέρεται είς πλοία άνω τών 200 χιλ. τον. Τριάκοντα δύο οιαύτα σκάφη 7,6 έκατομ. τον. d.w. έτελουν έν άργια. Δέν ύπολογίζονται τά χρησιμοποιούμενα ώς άποθηκαι. "Αν και ταύτα ληφθούν υπ' δψιν τό φαινόμενον τής άπραξίας θεωρείται πρωτοφανές.

Τό ιράν έσταμάτησε τάς έξαγωγάς πετρελαίου πρός τήν Ιαπωνίαν. Λόγοι τής άποφάσεως αύτης δέν έγγνωσθησαν. Αποδίδεται είς πτώσιν τής παραγωγής πετρελαίων.

Τό Αύστραλια έπωλησεν είς τήν Ρωσίαν δύο έκατομ. τον. σιτηρών, μέ παράδοσιν άπό Αύγουστον 1980 μέχρι Μαΐου 1981.

Τά μπάλκ κάρριερς άναμένεται νά έπωφεληθούν άπό τήν άπόφασιν τών Δυτικών χωρών κατά τήν τελευταίαν διάσκεψιν των, δύπως διπλασιάσουν τήν κατανάλωσιν τού γαιάνθρακος. Τό μέλλον τών τάκερς τίθεται έν άμφιβόλω, άν πράγματι ή κατανάλωσις τών γαιανθράκων αύξηθη.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

Καθ' άλην τήν διάρκειαν τού πρώτου έξαμήνου τού τρέχοντος έτους, αι τιμαί τών μεταχειρισμένων σκαφών ξηρού φορτίου ήκολουθησαν άνοδικήν πορείαν. Οι σοβιετικοί, πρό τής άναγκης νά καλύψουν τάς άναγκας των είς δημητριακά μετά τό άμερικανό "έμπαργκο", έναύλων σκάφη διά μακροτέ-

νονται. Ή διάσκεψις τής Βενετίας τών Βιομηχανιών χωρών έδωσε τό σύνθημα. Ή παραγωγή τού 1979 έφθασε τά 100 έκατομ. τον. διά πρώτην φοράν. Άξια 1,2 δισεκ. δολ. Αι έξαγωγαί έφθασαν τάς 630 έκατομ. δολ. άπό 25 έκατομ. δολ. πρό πενταετίας. Νέα άρχεια ήνοιξαν κατά τό τελευταίον 12μηνον. "Η 80 άρχεια τελούν έν ένεργεια. "Άλλα πέντε θά άνοιξουν άκομη.

Η ζήτησις είναι μεγάλη. "Άγοραί άπό τήν Ιαπωνίαν, Άμερικην (Φλώριδα), Γαλλίαν, Δανίαν και άκομή Δυτ. Γερμανίαν. Καί υπόλογίζεται τό έσοδον είς συνάλλαγμα περί τό 2,5 δισεκ. δολ. κατά τό 1985, τετραπλάσιον τού 1979.

Η πτώσις τών ναύλων είχεν άμεσον άντικτυπον και είς τάς τιμάς τών πλοίων. Άναφέρεται σχετικώς δητι τό "Θαλασσινή Αύρα" τού 1973, τον. d.w. 79.759 έπωληθη πρό τίνος δέν γύρω τών 19,5 έκατομ. δολ., ένω πρό τί-



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON	BALBOA / PANAMA CITY
CABLE:	CABLE:
TONIO COLON	TONIO PANAMA
TELEX:	TELEX:
3485072	3480042 - 3282068
TELEPHONE:	368633
Colon 45-0127	TELEPHONE:
45-0137, 45-0128	Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:	MAILING ADDRESS:
P.O.Box 443	P.O.Box 6-4000
Colon, R. Panama	El Dorado
PROVISIONS	Panama, R. Panama
DECK SUPPLIES	CHARTS & NAUTICAL AIDS
DUTY - FREE LIQUORS	ELECTRIC APPLIANCES
	DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Ο Καναδάς θά συνεχίση τήν τακτικήν τών περιωρισμένων πωλήσεων δημητριακών πρός τήν Ρωσίαν και κατά τό άρχομενον 12μηνον Αύγουστον 1980 - Ιουλίου 1981. Αι φορτώσεις πρός τήν Σοβιετικήν "Ενωσιν δέν θά ύπερβούν τά συνήθη έπιπεδα τών 5 έκατομ. τον. έτησια. Οιάδηποτε άνησις πέραν τού σημείου αύτου θά έχαρηθη άπό τόν δύκον τής έφετεινής έσοδειας, ή όποια δέν ήτο και τόσον καλή έξ αίτιας τής έρησιας.

Έν τώ μεταξύ, είς τάς "Ηνωμένας Πολιτείας οι άγροται ζητούν νά έξαρεθη ή σόγια και τά ύποπροιόντα αύτης τού έμπαργκο, ένω ή έθνική ένωσις σιτοκαλλιεργητών ζητά τήν όλοσχερή άρσιν τής άπαγορεύσεως.

Ο γαιάνθραξ είς τήν Νοτ. Αφρικήζει νά προσλαμβάνη τό πολύτιμον τού χρυσού και τών άδαμαντων. Αι έξαγωγαί πληθύ-

ρας ἀποστάσεις, μέ τόποτέλεσμα τήν αὐξησίν τῶν ναύλων καὶ, κατ' ἐπέκτασιν, τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων μπάλκ κάρριερς.

Μία άλλη κομμουνιστική χώρα, ή όποια συνέβαλεν εις την άνοδον τών τιμών ήτο η Κίνα, η οποία έπαινε μεγάλης οικονομικής αύξησης την περίοδο της Τετραθλήσης. Το αύτό ισχύει διά τα Φιλιππίνας και το Ταϊβάν. Παραλλήλως, έντονος ύπηρεν ή άγοραστική δραστηριότης τών θυμιλών Πάο και Τάνγκ, τού Χόγκ Κόγκ, έκ τών όποιων ο δεύτερος προέβη εις την άγοραν όλοκλήρου τού Βρεταννικού συγκρήτιμασ Φέρνες Γουΐδη και μέρους της Μάντσεστερ Λάινς.

"Αλλ' ένωνή "Απο Ανατολή έπειδεις ζωηράν την τάσιν διευρύνσεως τών ναυτιλιακών της συμφερόντων πρός διαφόρους κατευθύνσεις, δέν δύναται να λεχθῇ το αύτό καί διά τας Εύρωπαϊκάς χώρας, τών δύοις οι οποίοι συνέχισαν συρρικνούμενοι. Μέ ξαιρεσιν τούς "Ελληνας έφοπλιστας, οι οποίοι υπερκέρασαν εις άγοράς και αύτούς τού Χόγκ Κόγκ, οι Εύρωπαιοί έξεποιουν μαζικών τά πλοία των, χωρίς νά τά αντικαθιστούν διά νεοτεύκτων. Όπα ποτέλεσμα, ό Σουηδικός στόλος έμειώθη κατά δύντριτον εντός 12μήνου και ό Νορβηγικός κατά 20% εντός διετίας. 'Επίσης, τό 1979 ο Βρετανικός στόλος έμειώθη κατά 2.9 έκατ. τον. γκρός, ό Γερμανικός κατά 1.75 έκατομ. τον. γκρός και ο Γαλλικός κατά 250.000 τον. γκρός. "Αντιθέτως, οι άμερικανοί ηγεσαν τόν στόλον των κατά 1.35 έκατομ. τον. γκρός διά της προσθήκης νεοτεύκτων.

Έν τώ μεταξύ, έξι αιτίας τού πλήθωρισμού και τής μειώσεως πρός δάλαυσιν διαθεσίμου τοννά, αι τιμιά τών διαλύσεων, άφοι ἐπέρασαν το φράγμα τών 200 δολλαρίων τόν παρελθόντα. Δεκέμβριον, ἐφθασαν και ἐπέρασαν τά 250 δολλαρίων τούς ἐπομένους μῆνας. Τινές δέ ἐκφράζουν τήν ἀποψίν ὅτι δέν ἀποκλείεται νά ύπερβουν τά 300 δολλάρια μέχρι το τέλος τού 1980.

*ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ
ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ*

'Η παγκόσμιος προσφορά πετρελαιοφόρων σκαφῶν ἐνδέχεται νά μειωθῇ κατά 44 έκατον τον. d.w. ἐντός τῆς προσεχούς Σετίας, ἀλλά δέν προβλέπεται οὐσιαστική βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς εἰμὶ μόνον διά τά μικρότερα σκάφη, ἀναφέρει ναυλομεσιτικόν γραφεῖον τοῦ Λονδίνου.

Κατά την περίοδον 1979-85, περίπου 77 έκατομ. τον. δεξαμενοπλοίων θά διαλυθοῦν ή θά είναι παρωπλισμένα, λέγει σχετική έκθεσις. Σήμερον, τό πλεονάζου τοννάς τάνκερς υπόλογίζεται είς 122,6 έκατομ. τον., έναντι 101,6 έκατομ. τον. του παρελθόντος έτους. Άλλα τό πλεόνασμα θά μειωθῇ είς 112,4 έκατομ. τον. τό 1982 και 62,1 έκατομ. τον. τό 1985.

"Η έκθεσις προβλέπει δι τη ή κάμψιες πού έσημειώθη κατά τό τρέχον έτος εις τά μικρά τάνκερς (10-45.000 τον.) μεταφορᾶς άργου πετρελαίου και καθαρών παραγώγων θά ελ-
ει να βραχυπρόθεσμος. Μή ύψιστα μένης ση-
μαντικῆς διαφορᾶς μεταξύ προσφορᾶς και
ζητήσεως εις τά πλοϊα αυτά, οι πλοιοκτήται
των θά έξακολούθησουν νά άποκομίζουν ύ-
ψηλά συγκριτικῶς, κέρδη και ή οιαδήποτε
αύξησις τῆς ζητήσεως τόν προσεχή χειμώ-
να θά προκαλέσῃ σοβαράν αύξησην τῶν
ναύλων. Η τάσις δέ αυτή προφανώς θά συ-
νεχισθῇ ἐπὶ ἔτη.

"Η προοπτική δέν είναι τόσον ένθαρρυντική διά τα σκάφη των 45-80.000 τόνων. Η πλεονάζουσα χωρητικότης άναμενεται να διατηρηθή και να αύξηθη το προσεχές έτος έξι αιτιας των ύψιστα μένων παραγγελιών

διά τάνκερς της χωρητικότητος αυτής. Ούτω, το 1983 προβλέπεται νά υπάρχη ένα πλεόνασμα της τάξεως των 4,8 έκατομ. τον., τό όποιον θά μειωθή σταδιακώς. Συνεπώς, καί έάν άκομη σημειωθή μία βελτίωσης των ναύλων, αυτή θά είναι κατωτέρα του δευτέρου έξαμηνου του 1979. Προστίθεται δέ ότι, αι πρόσφατοι παραγγελίαι διά σκάφη του μεγέθους των 45-80.000 τον. έπαρκουν διά νά καλύψουν τάς άναγκας μέχρι τό 1984. Έν πάση περιπτώσει, ότι έκθετισι άναμένεται μιλάν έπιταχυνομένην βελτίωσην των ναύλων μετά τό 1983, έφ' δοσον δέν τεθούν σοβαράι παραγγελίαι εις τό μεταξύ διάστημα.

Η έκβαθυνσις του Σουνές θά δώση μίαν ψυχολογικήν ώθησιν εις τά τάνκερς μέχρις 160.000 τον., άλλά ή σμικρυνσις του έμφροτου σκέλους ταξιδίου θά αύξηση περαιτέρω τό πλεόνασμα διά τά πλοια αύτά. Οι ναῦλοι δέν προβλέπεται νά βελτιωθούν αισθητώς πρό του 1983, άλλ' ἐν συνεχείᾳ ή ἀνάκαμψις ή άπιταχνθή μέ προβλεπομένην ισορροπίαν προσφοράς καί ζητήσεως περί τό 1984-85.

Διά τά μεγαλύτερα άκομη σκάφη — τά VLCC και ULCC — ή έκθεσις προβλέπει σημαντικόν πλεόνασμα πέραν του 1982 και χαμηλούς ναύλους, συνήθως μη καλύπτοντας τάς διαχειριστικάς δαπάνας, είμη μόνον εἰς τινάς βραχυπροθέσμους περιόδους. Ή πλεονάζουσα χωρητικότης διά τά σκάφη αυτά τοποθετεῖται εἰς τα 78 έκατομ. τον. τό 1983, με 22 έκατομ. τον. ἐν ἀργίᾳ. Μία κάπια βελτίωσις προβλέπεται κατά τό 1984 δτε, συμφώνως πρός τήν έκθεσιν, τό ἀργοῦν τονάς θά έχει μειωθῆ εἰς τά 10 περίπου έκατομ. τόνων.

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

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

‘Η άλληλογραφία μας

ΜΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ

Εις τό προηγούμενον τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» εδημοσιεύθη ἐπιστολή τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Ιωάν. Φικώρη υπό τὸν τίτλον «Η 'Αποστασία ἀπό τὸ Συνέδριον». Ζητούμεν συγνώμην. 'Εκ παραδρομῆς, παρελήφθη τό δόνομα τοῦ κ. Υπουργοῦ εἰς τό τέλος τῆς ἐπιστολῆς.

ΑΙ ΠΙΚΡΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑΙ

Κύριες Διευθυντά,

Μέ iδιαίτερη προσοχή διάβασα στό τελευταίο φύλλο τοῦ περιοδικοῦ σας (1.7.80) τό σχόλιο τῆς 1ης σελίδας με τίτλο «Πικραὶ άληθειαῖ». Σχετικά μέ τό περιεχόμενό του ξεχω νά παρατηρήσω ὅτι:

Είναι γεγονός ἀναμφισβήτητο, διτή ναυτικῆς ἐκπαίδευση περνά μιᾶς κρίσιμης φάση καὶ ἀπαιτούνται σύντονες προσπάθειες τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας γιά τήν οωστή ἀντιμετώπιση τῆς.

'Από τίς πρόσφατες θεσμικές μεταρρυθμίσεις τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας στά γενικώτερα θέματα τῆς ἐκπαίδευσεως σέ συνδυασμό μέ τίς ραγδαίες ἔξελιξεις στόν διεθνή χώρῳ ἀναφορικά μέ τήν ναυτικής ἐκπαίδευση διέκυψε μεστη ἐπιτακτική ἀνάγκη μιᾶς ριζικῆς ἀναδιοργανώσεως τῶν συστημάτων πού ισχυαν μέχρι τώρα στή χώρα μας.

Πιστεύω μέ θετικότητα διτή τό θέμα ἀντιμετωπίστηκε ώς τώρα μέ προσοχή καὶ ρεαλισμό μέ τό περιεργείς τοῦ YΕΝ σε συνεργασία μέ ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων, ἡ δέ ἐπιτελική σχεδίαση ἔγινε μέ συγκεκριμένους στόχους, τήν αὔξηση παραγωγῆς νέων στελεχών, πού τόσο ἔχει ἀνάγκη ἡ ναυτιλία μας, τήν ποιοτική διανοδο τῆς στάθμης τῆς ναυτιλιακῆς ἐκπαίδευσεως καὶ τήν προσαρμογή του στά νέα συστήματα πού ἔχουν καθιερωθεῖ ἡ προγραμματίζονται διεθνῶς.

Στό σημείο αὐτό πρέπει νά τονιστεῖ διτή εἶναι ἀξιόλογη ἡ πρόσφατη δραστηριότητα τοῦ Y.E.N. σε βασικά θέματα δύοως:

'Η ἀναμόρφωση καὶ ὁ ἔκσυγχρονισμός τοῦ Κανονισμοῦ ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

'Η σύνταξη καὶ ἔφαρμογή νέων βελτιωμένων προγραμμάτων ἀναλυτικῆς ὕλης πού ἀνταποκρίνονται σέ σύγχρονες ἀνάγκες.

'Η ἰδρυση-όργανωση καὶ προετοιμασία λειτουργίας Δημοσίων Λυκείων Δοκίμων 'ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ E.N.

'Η ἰδρυση καὶ λειτουργία Δημοσίων Σχολῶν γυναικῶν (πλοιάρχων - Ραδιοτ/ών).

'Η ὄργανωση συστήματος πρόσθετης διαδοχικῆς ἐκπαίδευσεως (SUNDWICH COURSES) μέ βάση τῆς ἀγγλικά πρότυπα.

'Η μεθόδευση ἐκδόσεως ἐκπαίδευτικῶν κειμένων σέ συνεργασία μέ τό Εύγενιδειο 'Ιδρυμα γιά τίς ΑΔΣΕΝ καὶ τά Λύκεια βάσει τῆς νέας ὕλης.

'Η ὄργανωση συστήματος ἐκμαθήσεως τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης σέ συνεργασία μέ τό BRITISH COUNCIL.

'Η ὄργανωση καὶ λειτουργία κύκλου ἐκπαίδευσεως στά συστήματα CRUDE OIL WASHING καὶ INERT GUS SYSTEM (Πρόσφατα στάλθησαν καὶ ἐκπαίδευτησαν στό Λονδίνο 4 καθηγητές ΚΕΣΕΝ-ΑΔΣΕΝ).

'Η βελτίωση τῶν ἀποδοχῶν τῶν καθηγητῶν τῶν Σχολῶν.

'Ο προγραμματισμός καὶ ἡ ὑλοποίηση τῶν παραπάνω θά προσέκρουε διολογούμενως σέ ἀνυπέρβλητες οἰκονομικές δυσχέρειες ἀν δέν ύπηρχε ἡ ἐνεργός συμπαράσταση τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, πού προσφέρθηκε νά ἐνισχύσει τό ΚΝΕ, τετραπλασιάζοντας τίς εισφορές τῶν πλοίων.

"Οσον ἀφορά τέλος τήν σύμπραξη τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας στά θέματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως θά πρέπει νά γίνει κατανοητό διτή πλήρης ἀποδέσμευση ἀπό τά πλαισία τῆς γενικῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως θά δόδγούσεως σέ ἐκπαίδευτική ἀπομόνωση τῶν ἀποφοίτων τῶν Σχολῶν καὶ σέ ἀποκλεισμό τους, ἀπό κάθε δλλη ἐπαγγελματική ἀπασχόληση ἡ ἔξελιξη.

Οι γενικές αὐτές παρατηρήσεις σέ ἀπάντηση τῶν σχολίων σας, δέν γίνονται βέβαια γιά νά ἀποδείξουν διτή τό μέγα θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως βρήκε τίς λύσεις του. "Έχουν δημάρκεις τῆς χρησιμότητας τους κυρίως ἀπό τήν διαποψη τῆς έννυμερώσεως στίς προσπάθειες πού καταβάλλονται καὶ ἀκόμα τῆς ἀνάγκης νά ἐπισημανθεῖ διτή οι προσπάθειες αὐτές ἀναπτύσσονται σέ μιά προγραμματισμένη ἀντίληψη ἀλλαγῆς μεθόδων.

Μέ τιμή
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Πειραιεύς, 14 Ιουλίου 1980.

ΤΟ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ

Κύριες Διευθυντά,

Μέ iδιαίτερη προσοχή ἀνέγνωσα σχόλιο τοῦ φύλλου σας τῆς 1.7.80 μέ τίτλο «'Ο παροπλισμός τοῦ ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ».

Πρέπει πρώτα νά σᾶς εύχαριστήσω γιά τήν διανοσή πού μοῦ δώσατε νά ἐρευνήσω τό θέμα, δην δημάρκεις βλέπεται δέν κάνω χρήση τῆς ἀνέσεως αὐτής καὶ ἐπιθυμώ νά σᾶς ἀπαντήσω ἀμέσως διά τόν ἀπλό λόγο διτή τήν δρευνα πού ζητάτε τήν είχα ηδη ἐνεργήσει, πρό τις καταλήξω σέ συμπεράσματα γύρω ἀπό τό θέμα αὐτό.

Θά πρέπει, κατ' ἀρχήν, νά γίνει γνωστόν, διτή ή ἀδυναμία τοῦ ήλικιας 32 ἑτών Ε/Γ «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ» νά συνεχίσει τούς πλόες του σφείλεται στό διτή πλοίο τούτο δέν μπορεῖ σύμερα νά λάβει πιστοποιητικής ἀσφαλείας, βάσει τής ισχυούσης καὶ στή χώρα μας ἀπό τής 25.5.1980 Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1974 «Περὶ ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ», διότι δέν πλοροί τίς περί προστασίας κατά τής πυρκαϊάς ἀπαιτήσεις τής Συμβάσεως αὐτής.

Οι πλοιοκτήτες του — σοβαρή καὶ ἀξιόπιστη καθ' δλα, συμφωνώ, ἔταιρία — ζήτησαν νά τούς δοθεῖ τετράμηνη παράταση, ώστε νά ἐργασθεῖ τό πλοίο τή θερινή περίοδο, μετά τήν όποια καὶ θά ἐξετέλουν δην τουλάχιστον δήλωσαν, τίς ἀναγκαίες μετασκευές.

Καλῶς ή κακῶς δημάρκεις ούτε ή Σύμβαση ούτε ή 'Εθνική νομοθεσία ἐπιτρέπουν τέτοιες παρατάσεις, ή δέ τυχόν χορήγησή τους καὶ παράνομη θά ήταν ἀλλά καὶ ἀνευ ἀξίας γιά τούς λιμένες δλλων χωρών, δην οἱ διελεγχοί θά μπορούσε νά δηγηγήσει εἰς τήν ἀπαγόρευση τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου καὶ ὅπωσδήποτε θά μάς ἔξετε ως ὁδηγήσεις εἰς τήν ἀνωτέρω Σύμβαση ὑπόχρεωσέων μας.

Τό Y.E.N. στήν επιθυμία του νά ἐρευνήσει τό θέμα σέ μεγαλύτερο βάθος ἐρώτησε τίς ἀρμάδιες 'Αρχές δλλων ναυτιλιακῶν χωρών πῶς προτίθενται νά ἀντιμετωπίσουν ἀνάλογες περιπτώσεις. Οι ἀπαντήσεις δημάρκεις πού λάβαμε συνοψίζονται στό διτή, είτε τά πλοία τῶν χωρών αὐτῶν δημάρκεις σύμμορφωσεῖ πρός τίς νέες ἀπαιτήσεις, είτε διτή δέν ἀντιμετωπίζουν τίς περιπτώσεις αὐτές διότι ἀπλούστατα δέν διαθέτουν τόσο πλαιά πλοία.

Ἐπιχειρήματά τῶν πλοιοκτήτων διά τήν στήριξη τοῦ περί παρατάσεως αἴτηματός τους ἡταν διτή δέν ειδοποιηθηκαν ἐγκαιρά γιά τήν ἐφαρμογή τής νέας Συμβάσεως, οι διατάξεις δημάρκεις τῆς ηδης ποίας είχαν τεθεῖ ὑπόψη τοῦ N.E.E. καὶ τής E.E.E. ἀπό τοῦ 1978. Παράλληλα ήταν γνωστό στούς πλοιοκτήτες — ἐκπρόσωποι τῶν δημάρκων μετέχουν ἀνελλιπῶς τῶν συνδρόμων τοῦ IMCO — ἀπό τοῦ Μαΐου τοῦ 1979 διτή ή Σύμβαση θά ἐτίθετο διεθνῶς σέ ισχύ τής 25.5.80. 'Ο κυρωτικός τέλος νόμος τῆς συμβάσεως είχε κατατεθεῖ στή Βουλῇ ἀπό τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1979.

Τό επιχειρήματά τῶν πλοιοκτήτων διά τήν στήριξη τοῦ περί παρατάσεως αἴτηματός τους ἡταν διτή δέν ειδοποιηθηκαν ἐγκαιρά γιά τήν ἐφαρμογή τής νέας Συμβάσεως, οι διατάξεις δημάρκεις τῆς ηδης ποίας είχαν τεθεῖ ὑπόψη τοῦ N.E.E. καὶ τής E.E.E. ἀπό τοῦ 1978. Παράλληλα ήταν γνωστό στούς πλοιοκτήτες — ἐκπρόσωποι τῶν δημάρκων μετέχουν ἀνελλιπῶς τῶν συνδρόμων τοῦ IMCO — ἀπό τοῦ Μαΐου τοῦ 1979 διτή ή Σύμβαση θά ἐτίθετο διεθνῶς σέ ισχύ τής 25.5.80. 'Ο κυρωτικός τέλος νόμος τῆς συμβάσεως είχε κατατεθεῖ στή Βουλῇ ἀπό τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1979.

Τό επιχειρήματά τῶν πλοιοκτήτων διά τήν στήριξη τοῦ περί παρατάσεως αἴτηματός τους ἡταν διτή δέν ειδοποιηθηκαν ἐγκαιρά γιά τήν συμερότητας τῆς πλοιοκτήτηριας ἑταίριας περί τήν ισχύ τῆς συμβάσεως δέν φαίνεται ἐκ τῶν πραγμάτων διτή είναι βάσιμον.

Άλλα διτή δέν θέτονται δημάρκεις πρός στήγην διτή ήτο. 'Οτι δηλαδή οι ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες ἐπρεπε, ώς ἐκ περισσοῦ, καὶ είχαν λάβει πρό τινων μηνῶν μία ἐπί πλέον ειδοποίηση γιά τής διεθνεῖς ὑπόχρεωσεις τῶν, πρό τις δημάρκων ήταν γνωστό τοῖς πάσι διτή θά ἐπρεπε νά συμμορφωθοῦν ἀπό τίς 25.5.1980.

Ἐρώτω λοιπόν γιά τήν ύποθετική αὐτή περίπτωση τή θά ἐπρεπε, σημερα ἐγώ νά πράξω. Θά ἐπρεπε μήπως ἐλλείψει τής ειδοποιηθεσαν νά ἐπιτρέψω στό πλοίο νά συνεχίσει τό καλοκαίρι τά ταξείδια του κατά παράσταση τῶν ισχυόντων διεθνῶν κανονισμῶν πρασφαλείας;

Ἐρώτω ἐπί πλέον γιά τήν ύποθετική αὐτή περίπτωση τή θά ἐπρεπε, σημερα ἐγώ νά πράξω δεδομένα σημερινή ἀπόφασή μου δικαιολογεῖται νά χαρακτηρισθεῖ ώς «Φιάσκο» καὶ «Κάζο» πώς θά ἀποκαλούσατε τυχόν ἀντίθετης ἀπόφασή μου σέ περίπτωση πού σύνεβαινε στό πλοίο, κατά τή διάρκεια τῶν θερινῶν πλόων του, πυρκαϊά μέ θύματα τούς τόσους εργασθεῖ τό πλοίο τή θερινή περίοδο, μετά τήν όποια καὶ θά ἐξετέλουν δην τουλάχιστον δήλωσαν, τίς ἀναγκαίες μετασκευές.

Είδα τέλος, διτή ἐπισημαίνεται ἀπό τόν

For spare parts and services of M.A.N. Diesel Engines

In Singapore

Please contact M.A.N.'s representatives in Greece:

TANTEX S.A. Athens Office: 61 Iera Odos str.,

phone: 34.56.782, Tlx: 21 4837

Piraeus Office: 126, Kolokotroni str.,

phone: 41.36.849

σχολιαστήν ή άγνοια πολλών άκομη άπό τα θέματα της Ναυτιλίας και τά πράγματα του Υπουργείου, τού όποιου τή Διεύθυνση έχω αναλάβει.

Ούτε δημοσία είς τήν ιδιωτική ούτε και είς τήν δημοσία δραστηριότητά μου, πιστεύω δι-της έδωσα τήν έντυπωση άνθρωπου πού θεωρεί τόν έαυτό του παντογνώστη. Τό άντιθετο, μέχρις ύπερβολης ίσως, με χαρακτηρίζει. Γ' αύτό και ή κρίση του σχολιαστή δέν αισθημόναι δι μέ δάκιει. Είμαι πάντα πρόθυμος και νά διδαχθώ και νά υιοθετήσω ύποδειξεις. Άρκει οι τελευταίες νά μήν έρχονται σε άντιθεση πρός τήν ύποχρέωση μου νά έπιβάλω τήν τήρηση τών κανόνων πού άφορούν τήν άσφαλτη τού πλοίου και τή ζωή τών έπιβατών.

Μέ τιμή και εύχαριστες
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Η Δ.Ο.Μ. ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Καὶ τά δύο σχόλιά σας, στό τεύχος τής 1.7.80 τό πρώτο μέ τόν τίτλο «Άσχετη ή ΔΟΜ μέ τα καθ' ήμάς» καὶ τό δεύτερο μέ τόν τίτλο «Δέν ειμεθα καλά» μέ δηγούν στήν άναγκη νά σχολιάσω και έγω μέ τήν σειρά μου ώρισμένες παρατηρήσεις σας και θέσεις, πιστεύοντας δι μέ άντιπαράθεση αύτών πρός τά κατωτέρω σημειούμενα θά παράσχει είς τήν άναγνώστη τήν δυνατότητα μάς περισσότερο άντικειμενικής κρίσεως, ώς πρός τό άρθρο τών άποψεων πού ο σχολιαστής σας διετύπωσε.

1. «Άν χαρακτηρίζεται ώς άνάμειξη τής Διεθνούς τών Μεταφορών (I.T.F.) είς τά πρόγραμμα της Έλληνικής Ναυτιλίας και ώς κακό προηγούμενο τό δι μετόπιστη σχετικής αίτησεώς του έδεχθην είς τό YEN τόν άναπληρωτήν Γενικόν Γραμματέα της κ. Σελάντερ, νόμιζω δι μέ δημόψη αύτή δέν έχει έρεισμα, διά τούς έξης λόγους:

Ούδεις άντιλέγει είς τό δι μέ ΔΟΜ είναι έξηνη πρός τήν Ναυτιλία μας. Δέν παύει, δημος νά είναι μιά Διεθνής Συνδικαλιστική Όργανωση, τής όποιας μάλιστα μέλος είναι και ή δική μας Π.Ν.Ο., πού μετέχει ένεργα στής Διεθνείς Διασκέψεις Έργασίας και έχει διασυνδέσεις μέ πολλούς Διεθνείς Όργανομούς, τελευταία, δέ, μέσω τής TUAG (TRADE UNIONS ADVISORY COMMITTEE) και έπισημες έπαφές μέ τόν ΟΟΣΑ, προβάλλουσα σ' αύτούς τίς θέσεις της σε διεθνή ναυτεργατικά θέματα και θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, διά τά όποια συμπίπτει νά έχει ζωηρό ένδιαφέρον και ή Έλλας.

Μέ αύτά τά άναμφιστητά τό ζήτημα δέν είναι πλέον κατά πόσο η ΔΟΜ είναι «ένηνη πρός τήν Ναυτιλία μας», άλλα κατά πόσο, έκ τών πραγμάτων είναι σχετική «πρός τά καθ' ήμάς». Τό δι μέ ΔΟΜ λοιπόν έχει άποψεις έπι θεμάτων και προβλημάτων πού ένδιαφέρουν τήν Έλληνική ναυτιλία και μπορεί νά άσκει μιά έπιρροή στήν διαμόρφωση γενικωτέρων λύσεων, δχι μόνο δικαιολογεί τόν διάλογο μέ αύτήν πολύ περισσότερο, δέ, δημος στήν προκειμένη περίπτωση, δταν αύτή τόν έπιζητηση, άλλα και τόν έπιβάλλει. Τό άντιθετο, ή

δρνηση δηλαδή τού διαλόγου, πού άφηνε νά έννοηθη ο σχολιαστής σας ώς προτιμότερο, δέν νομίζω δι μέ έξυπηρετει περισσότερο τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας μας και πιστεύω δι μέ είς αύτό τό συμπέρασμα θά καταλήξει ο ψύχραιμος άναγνώστης.

Κατ' ούδεμια περίπτωση μπορεί νά χαρακτηρισθεί ο διάλογος μέ τήν ΔΟΜ ώς «πατρονάρισμα» άπό αύτήν οισουδήποτε σήμερα έχει μιά εύθυνη είς τά θέματα τής Έλληνικής Ναυτιλίας. Άρκει αύτοι, πού έχουν τήν εύθυνη νά γνωρίζουν ποιά θέματα είναι έπιτρεπτό νά συζητήσουν, κρατώντας φυσικά τίς δικές τους άποψεις και ποιά δχι, δι μέ ένδεχομένως θά ήταν άνεπιτρέπτο. Καὶ τήν δυνατότητα γι' αύτή τήν διάκριση άπό τούς ύπευθυνούς γιά τά πράγματα τής Έλληνικής ναυτιλίας δέν πιστεύω δι μέ θά ήθελε νά άφισητηση ο σχολιαστής σας.

2. «Άπορε ο σχολιαστής σας ποιοι είναι οι κοινοί στόχοι πού μπορεί νά έχει ή Έλληνική Πολιτεία μέ τήν ΔΟΜ, «όμοιογουμένως έχθρά» τής Έλληνικής Ναυτιλίας, ώστε περι αύτών νά θιλεί στήν σχετική του άνακοίνωση ό YEN. Ή άπαντηση νομίζω δι μέ δίνεται στήν προηγουμένη παράγραφο και στό περιεχόμενο τής άνακοίνωσεως. Καὶ τό δι μέ έντοπιζεται τελικά, είς τό δι μέ διάλογος και ή άνακοίνωση έκαναν τήν «έχθρα τής Έλληνικής Ναυτιλίας» Διεθνή τών Μεταφορών, περισσότερον έχθρα, ή περισσότερον ούδετέρα, δι μέ φίλη. (Περι τό ποιοι άπό τό δύο συνέβη ίσως άποτελει ένδειξη και ή δρνηση τής ΔΟΜ νά άναμιχθη είς τήν άπεργιαν τών Μηχανικών τής ΠΕΜΕΝ και νά τήν «πατρονάρισμα»).

Υπό τό δεδομένα αύτά διερωτώμεθα τέλος μήπως άντι «όλισθηματος» τού YEN. διεπράχθη «όλισθημα» βεβιασμένης κρίσεως τού άξιοτίμου σχολιαστή σας.

Μέ τιμή κι εύχαριστες
ΙΩΑΝΝΗΣ Φ. ΦΙΚΙΩΡΗΣ
Πειραιεύς, 16 Ιουλίου 1980.

ΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέ τό σχόλιο πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος τής 1.6.1980 τού περιοδικού σας μέ τίτλο: «Ο Κανονισμός Τηλεπικοινωνιών» σάς γνωρίζω δι μέ:

— Τό δι μέ έχει άκομα κυρωθεί νέος Κανονισμός «περι τήλεπικοινωνιών τών Έλληνικών έμπορικών πλοίων» όφειλεται στήν άναγκη έπανεξετάσεως τών διατάξεων τού Σχεδίου αύτού άπό τήν Όμάδα Έργασίας πού έχει συσταθει ειδικά γι' αύτό μέ ακούτην έναρμόνιση τού με τίς άναθεωρησίες πρόσφατα διατάξεις τού Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοτηλεπικοινωνιών (WAPC 79) και τίς διατάξεις τής Διεθνούς Συμβάσεως «περι άσφαλειας τής άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση» (Δ.Σ.-ΠΑΖΕΘ 74) πού ισχύει άπό 25.5.1980.

— Η Ύπηρεσία μας, μέσα στά πλαισία τών προσπαθειών της γιά τόν πληρέστερο δυνατό έκσυγχρονισμό τής έωστερικής μας νομοθεσίας στόν τομέα τής άσφαλειας τών πλοίων, έκρινε σκόπιμη τήν μικρή αύτή πρό-

σθετη καθυστέρηση κυρώσεως τού Κανονισμού αύτού δεδομένου δι μέ έσπευσμένη έφαρμογή του θά είχε σάν βέβαιη συνέπεια νά παρουσιασθούν άπό τήν άρχη σημαντικές έλλειψεις και νά δημιουργηθει άναπόφευκτα ή άναγκη άναθεωρήσεως του.

— Σχετικά μέ τά άναθεωρόμενα στήν κατάργηση τής διπλής πλευρικής ζώνης στήν ραδιοτηλεφωνία βραχέων άπό 1.1.1978, ασφαλώς θά γνωρίζεται δι μέ Χώρα μας δέν έχει έπιτρεψει τήν χρήση σταθμών διπλής πλευρικής ζώνης στήν ραδιοτηλεφωνία βραχέων. Σχετικές διατάξεις έχουν περιληφθει και στό Π.Δ. 116/77. «Άλλωστε ποτέ δέν άναπέρθηση τήν πόση σημαντικά γιά τήν μή συμμόρφωση τών έλληνικών πλοίων μέ τήν Διεθνή αύτή η πόση έπιχρέωση και τόν συσχετισμό της μέ τό θέμα τών ναυτικών άτυχημάτων.

Μετά τά παραπάνω γίνεται νομίζω φανερό δι μέ προσπάθεια γιά τήν πλήρη προσαρμογή τής έσωτερικής μας νομοθεσίας πρός τό γράμμα και πινέμα τού Διεθνούς Κανονισμού Τηλεπικοινωνιών και τής Διεθνούς Συμβάσεως ΠΑΖΕΘ/74 — δημος και έσεις έπισημαίνεται σάν άπολύτως άναγκαια — άποτελει τόν μόνο λόγο γιά τήν καθυστέρηση πού σημειώθηκε.

Μέ τιμή
ΙΩΑΝΝΗΣ Β. ΦΙΚΙΩΡΗΣ

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος τής 1.7.80 τών «Ναυτικών Χρονικών» δημοσιεύτηκε έπιστολή τού συντάξιούχου πλοίαρχου Ε.Ν. κ. Κ. Γ. Περιβολάρη άναθεωρόμενη στόν έπανυπολογισμό τής συντάξεως του και στής φορολογικές κρατήσεις. Γιά τό θέμα αύτό, νομίζω χρήσιμες τίς άκολουθες διευκρινήσεις:

1. Στήν σημειρινή σύνταξη τού ένδιαφερομένου, πού είναι 34.029 δρχ. γίνεται ή νόμιμη κράτηση 2% ύπερ τού Κεφαλαίου 'Ανεργίας - Ασθενείας Ναυτικών, δηλ. δρχ. 681.

2. Μετά τήν άφαρεση τής παραπάνω κρατήσεως καθώς και τών μειώσεων και έκπτωσεων άναλογα μέ τά προστατεύμενα μέλη τής οικογενείας του, πού προκύπτουν άπό τό πιστοποιητικό οικογενειακής καταστάσεως (οτήν προκειμένη περίπτωση τή σύζυγος), τού άναλογει φόρος εισοδήματος (μέ βάση τήν κλίμακα έξευρεσεως φόρου εισοδήματος τής Γενικής Δ/νσεως Φορολογίας τού Ύπ. Οικονομικών), δρχ. 4.205 και 10% έπι τού ποσού αύτού, πού άναλογει εισφορά ύπερ ΟΓΑ, δρχ. 421. Δηλ. συνολικά 5.307 δρχ.

3. Η διαφορά στόν ύπολογισμό τού φόρου εισοδήματος, πού παρουσιάζεται άναμεσα στόν έργαζόμενο ναυτικό και τό συντάξιούχο, οφειλεται στό δι μέ έργαζόμενος φορολογείται μέ βάση σταθερό συντελεστή (σύμφωνα μέ τό Νόμο 284/70 και 72/1973), ένων δημοτειούχος μέ κλίμακα και άναλογα μέ τά προστατεύμενα μέλη τής οικογενείας του. Γιά αύτές τίς φορολογικές ρυθμίσεις δέν είναι άρμοδιο τό Υπουργείο Έμπ. Ναυτιλίας άλλα τό Υπουργείο Οικονομικών.

Μέ τιμή
ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ
Πειραιεύς, 15 Ιουλίου 1980

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΠΙ ΣΧΟΛΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Σέ άπαντηση σχολίου συνεργάτου σας μέ τόν τίτλο «ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ» πού δημοσιεύθηκε στό 1082/841/1-7-80 τού περιοδικού σας, σάς πληροφορούμε τά έξης:

1. Μέχρι σήμερα δέν έχει ύποβληθει αίτηση γιά παραχώρηση χώρου τού Ο.Α.Π. πρός έπισκευήν πλοίων ούτε άπό τόν κ. Λεμό, ούτε άπό δλλον έφοπλιστικό Οίκο.

«Υπεβλήθη αίτηση γιά παραχώρηση θέσεως πλευρισμένων πρός έπισκευήν τού πλοίου ΙΟΝΙΚ τού κ. Λεμού, ή όποια έχοργηθη άμεσως είς τήν έπισκευαστικήν βάσιν Περάμα-



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

τος.

2. Από πληροφορίες γνωρίζουμε διτιές έπιθυμια τού Οίκου λειμού είναι νά τού παραχωρήθη τό έμπορικό κρηπίδωμα Δραπετσώνος γιά νά το χρηματοποιησει γιά έπισκευαστική βάση τών πλοίων του.

3. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε σήμερα ό Ο.Λ.Π. δέν καλύπτει τίς άναγκες του σέ χερσαίους χώρους και έμπορικά κρηπίδωματα, γιά αύτό και σέ περιόδους αιχμής έπιβαλλεται υπό τών CONTAINERS έπιναυλος με δλες τίς δυσμενείς οικονομικές έπιπτωσεις εις βάρος τής Χώρας.

4. Σέ περίπτωση πάντως πού θά ύποβληθή τέτοια αίτηση δέν πρέπει νά ύπαρχει καμιά άμφιβολία διτιές τό ΔΣ/ΟΛΠ θά τήν έξετάση με τή δέουσα σοβαρότητα και προσοχή. Δύναται δημάς νά λεχθεί από τώρα διτιές σταθμίζοντας τίς γενικώτερες άναγκες τού λιμένους και τής χώρας, τό ΔΣ/ΟΛΠ καταλήξη στήν άποφαση νά μετατρέψει τό χώρο τής Δραπετσώνας σέ έπισκευαστική βάση, τότε γιά νά μη δημιουργηθούν συνθήκες προνομικής μεταχειρίσεως ύπέρ ενός και μόνο έφοπλιστικού Οίκου θά ζητηθεί ή έκδηλωση ένδιαφέροντος από δλους τούς Έφοπλιστας.

5. Εσφαλμένως, φρονούμε, ύποστριζεται δή άποψη διτιές ο Λ.Π. θεωρεί διτιές είναι αρμόδιος μόνο γιά τούς χειρισμούς τών φορτίων, δοθέντος διτιές τούτο βρίσκεται σέ άντιθεση με τά πραγματικά γεγονότα. Και τά γεγονότα απόδεικνύουν διτιές ο Λ.Π. επί μακράν σειρά έτων δαπανά τεράστια κεφάλαια:

α) γιά τήν έγκατάσταση και λειτουργία 2 μονίμων και 2 πλωτών Δεξαμενών, με πρόγραμμα σταδιακής αύξησεως των.

β) γιά τήν κατασκευή και λειτουργία τής Έπισκευαστικής βάσεως Περάματος, ή όποια απέτελεσε και τήν ύποδομή γιά τή δημιουργία τής άνθουσης στήν περιοχή μας ιδιωτικής ναυπηγεπισκευαστικής Βιομηχανίας

γ) γιά τήν έγκατάσταση και λειτουργία τής Έπισκευαστικής βάσεως Περάματος, ή όποια απέτελεσε και τήν ύποδομή γιά τή δημιουργία τής άνθουσης στήν περιοχή μας ιδιωτικής ναυπηγεπισκευαστικής Βιομηχανίας

δ) γιά τήν παροχή παντός είδους έξυπηρετήσεως πρός τά προσεγγίζοντα τό λιμένα μας πλοία, τά κομιζόμενα άγαθα και τούς έπιβάτας (κρηπιδώματα ύποδοχης έπιβατας πλοίων και κρουαζιεροπλοίων, υδροδότηση κλπ.).

6. Τέλος θά έπιθυμούσαμε νά ύπενθυμίσουμε διτιές ο κατασκευαστικός και έπισκευαστικός τομέας τών πλοίων έχει αφέθει ύπό τής πολιτείας στόν ιδιωτικό τομέα. "Ετοι στήν περιοχή Πειραιώς - Σαλαμίνος, Χαλκίδος - Σύρου έχει από έτων άναπτυχθεί σοβαρώτη βιομηχανία, ήδη δέ λειτουργούν σ' αύτές ώς περιοχές μεγάλες μονάδες δημόσιας τά «Ελληνικά Ναυπηγεία», τά «Ναυπηγεία Ελευσίνος», τά «Ναυπηγεία Χαλκίδος», τά «Ναυπηγεία Σύρου», τά «Ναυπηγεία Χανδρή», τά «Ναυπηγεία Διαμαντή» και πολλές άλλες μικρότερης δυναμικότητος.

Οι πληροφορίες μας δέ είναι διτιές αύτές οι μονάδες ύποσπασχολούνται έλλειψει έργασίας και κατά συνέπειαν ύπάρχουν άρκετα περιθώρια γιά τήν έπισκευή τών πλοίων στήν περιοχή μας.

7. Γιά τήν άντικειμενική συνεπώς ένημέρωση τών άναγνωστών σας, σάς παρακαλούμεν νά δημοσιεύσετε τήν παρούσα μας.

Μετά τιμῆς
Ο Γενικός Διευθυντής ά.α.
Γ. ΒΑΓΙΩΝΙΤΗΣ

ΤΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ ΤΟΥ ΚΟΜΠΕ

Αξιότιμες κ. Διευθυντά,

Η άποφαση τού Υπουργείου Εξωτερικών νά κλείστη τήν Προξενική Άρχη τού Κόμπε με δημεση συνέπεια τό κλείσιμο τού Προξενικού Λιμεναρχείου είναι άνεξήγητη, ακατανόητη και έξωφρενη. Ποιοι λόγοι συνετέλεσαν στήν άποφαση αύτή μόνο οι άρμόδιοι τού Υπουργείου Εξωτερικών και οι εισηγητές τής προτάσεως μπορούν νά μάς ε-

ξηγήσουν. Αλλά γιά νά είμαστε δίκαιοι πρέπει νά διευκρινήσουμε διτιές τό Υπουργείο Εξωτερικών άνεξάρτητη ή άποφασέως του έχει σάν έλαφρυντικό διτιές δριτικοποίησης αύτήν μετά τήν έκφρασθείσαν διδόφωνη γνώμη τού Υπουργείου Ναυτιλίας, τό όποιο είχε έρωτηθη επί τού προκειμένου σάν περισσότερο άρμόδιο και τό όποιο σάν μοναδικό δρο γιά τήν συγκατάθεσή του στό κλείσιμο τού Λιμεναρχείου Κόμπε έθεσε, τήν συστέγαση του με τήν προεσβεία τού Τόκου, λές και δέν ύπηρχε δλλος λόγος.

Θά θέλαμε νά ξέραμε, διν πρίν παρθή ή άποφαση αύτή, ρωτήθηκαν οι ναυτιλιακοί παράγοντες, Ναυτεργατικές οργανώσεις και Ένωση Εφοπλιστών και ποιες ήταν επί τού προκειμένου οι άποφεις τους γιατί άποτι ξέρουμε τό Υπουργείο Εξωτερικών ζήτησε ή άποφαση τού Υπουργείο Ναυτιλίας νά διερευνήση τής άντιδράσεις τών ναυτιλιακών παραγόντων.

Θά ρωτήσωμε έπισης τό Υπουργείο ποιά ήταν τά δεδομένα βάσει τών όπωιν πάρθηκε ή άποφαση ήτι είναι περιττή ή ύπαρχη Λιμεναρχείου στό Κόμπε. Η ίδρυση του πρίν από 12 περίου χρόνια κρίθηκε άναγκη και έπιτακτική γιά τίς άναγκες τής Ναυτιλίας. Τί μεσολάβησε στό μεταξύ διάστημα γιά νά άνατραπούν οι λόγοι που έπεβαλαν τήν ίδρυση του; Μήπως τό γεγονός τού διπλασιασμού τών πλοίων που καταπλέουν στό λιμάνι τού Κόμπε; Γνωρίζει τό Υπουργείο Ναυτιλίας διτιές ό αριθμός τών πλοίων που καταπλέουν μόνον στό λιμάνι τού Κόμπε ύπερβαίνει τά 150 και διν ναί γιατί άγγόσης τό δεδομένα αύτό; Πέραν αύτών τών συντριπτικών στοιχείων που έπεβαλαν δχι απλώς τήν διατήρηση τού Λιμεναρχείου στό Κόμπε, άλλα τήν διευρυνσή του με τήν τοποθέτηση Υπολιμενάρχου γιά τήν καλλίτερη έκπτηρηση τών άναγκων τής Ναυτιλίας είμαστε περίεργοι νά μάθωμε αν ρωτήθηκε, έστω και τυπικά, δέδω Λιμενάρχης και ποιό ήταν τό περιεχόμενο τής εισηγητικής του έκθεσης.

Πώς σκέπτονται οι τού Υπουργείου νά έξυπηρετήσουν τίς άναγκες τής Ναυτιλίας στήν Ιαπωνία με ένα μόνο Λιμενάρχη στό Τόκου δταν τώρα με τήν Προξενική Υπηρεσία τού Τόκου και τήν Λιμενάρχη τού Κόμπε είναι προβληματική ή έξυπηρετήση τών ναυτιλιακών και τών πλοίων; Σκέπτονται άραγε νά μεταβάλουν τόν Λιμενάρχη τού Τόκου σέ ιππάμενο Όλλανδο που θά τρέχη με μιά τόσαντα στό χέρι και μιά σφραγίδα από τή μιά δάκρη τής Ιαπωνίας στήν δλλη; Δέν ύποδαλλονται στό κόπο νά ρίξουν μιά ματιά στόν χάρτη τής Ιαπωνίας νά δούν διτιές τό Κόμπε βρίσκεται στό κέντρο τής, στήν πιό βιομηχανική περιοχή της και διτιές από έκει έξυπηρετούνται τά πλοία μέχρι και τό Ναγκασάκι;

Οι Ιαπωνες έδαγωγεις ρωτήθηκαν, βολιδοσκοπίσθηκαν οι άντιδράσεις τους γιά τήν πλεισμό τού Προξενείου τού Κόμπε; άλλα τί ζητάμε.

Η έλλειψη κάθε άντιδρασης ή άποφασης τά Ναυτεργατικά Σωματεία και τήν Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών πιστεύουμε πώς άφείται σε δγνοια τών δσων συμβαίνουν σιωπηλά και άδρυμα. Τό ίδιο συμβαίνει και με τόν Ιαπωνικό παράγοντα.

Εύχομαι τό γράμμα μου αύτό νά άφηπνηση δλους έκείνους που άγαπαν και ένδιαφέρονται γιά τά συμφέροντα τών Ναυτιλίων, τής Ναυτιλίας μας και τού Έλληνισμού γενικώτερα και με τής Ναυτιλίας μας και τού Έλληνισμού γενικώτερα και με τής Ναυτιλίας μας.

Εύχαριστω γιά τήν φιλοξενία

Δ. ΣΤΑΜΟΣ

Πλοιαρχος Ε.Ν.

Κόμπε, 10 Ιουλίου 1980.

Υ.Γ. Αύτό τό γράμμα είναι ένα από τά πολλά πού έλάβαμε γιά τό άντιδραση. Παρακαλείται ο κ. Φικιώρης νά έξετάση αύτός τήν ύπόθεσιν. Αι διαμαρτυρία, κυρίως, προέρχονται δχι μόνον ήποτε τούς έφοπλιστάς και τούς πλοιάρχους.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΜΙΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ Γ.Γ. ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Ε.Ν.

Αξιότιμες κ. Διευθυντά,

Οι χιλιάδες άποδακοι τού κύματος με βδελυμία διάβασαν τή δημοσιευθείσα σέ περιοδικό, συνέντευξη, πού έδωσε δ. κ. Βασιλείος Γουλανδρής, Γ.Γ. τής Όμοσπονδίας Συνταξιούχων Ε.Ν.

Όμολογείται γενικά από τούς συνταξιούχους τού Ν.Α.Τ., πώς και οι τελευταίες κατάπτυστες δηλώσεις τού κ. Γ. Γουλανδρή δέν άποτελούν έκπληξη, γιατί διάναρριχθείσες έπι χούντας στήν ήγεισία τής Όμοσπονδίας κ. Γ. Γουλανδρής και με γνωστούς τρόπους διατηρώντας τό πόστο μέχρι σήμερα, μάς έχει συνηθίσει σέ παρόμοιες δηλώσεις και ένέργειες.

Πάντως τή φορά αύτή είναι οι δηλώσεις τού πόστο απέχεις, διαπνέονται με τέτοιο μένος τόσον κατά τών ένεργεια ναυτικών, δσον και κατά τών συνταξιούχων τού Ν.Α.Τ., ώστε νά μάς προκαλούν τή γενική όργη και άγανάκτηση.

Άποτελνόμαστε στό έγκριτο περιοδικό σας, με τήν παράκληση, δπως εύαρεστηθείτε και καταχωρήσετε μερικάς άποφεις μας πρός άποκατάσταση τής άλληθειας, τής ζωτανής πραγματικότητας, γεγονός, πού θά μάς προσφέρει μιά σχετική άνακούφηση στόν πόστο μας και στήν πικρία, πού αισθανόμαστε από τά φαρμακερά του λόγια.

— Σε στιγμή σήμερα, πού υστερά από τήν 12μηνη, 9μηνη ναυτολόγηση έπιζητείται ή δημητηρία ναυτολόγηση, λόγω τών σκληρών, έπι πονών και έπικινδυνών ταξιδίων, δ. κ. Γουλανδρής διερωτάται, πώς ζητούν οι ναυτικοί μας, νά έγκαταλείπουν τά πλοία, δταν αύτός παρέμεινε ναυτολογημένος έπι έξη άλσκληρα συνεχή έτη έπι τού αύτού πλοίου. Χαρα-

When you reach Thessaloniki remember Alexander



ALEXANDER

SHIPPING & TRADING CO. LTD.

Director: N. M. SAMARAS

19, Kountouriotou Str.

Thessaloniki

Telex: 41 2611 AST

Tel: 525850 536577

Cables: ALEXSHIP

- brokerage
- shipping &
- forwarding agents

κτηρίζει τους σημερινούς ναυτικούς σάν άνικανοποίητους "Ετσι άκόμα χαρακτηρίζει και τους συνταξιούχους N.A.T., προσθέτοντας: «Άυτοί μπορούν, νά πάρουν αύτόν τον μήνα μιά άναπροσαρμογή στη σύνταξη και τόν άλλο μήνα νά τους δείξει, νά τηλεφωνούν και νά θέλουν νέα οικονομική ένισχυση. Μά δέν είναι μπακάλικο τό Ταμείο, γιά νά άνοιγει τό μπεζαχτά κάθε μήνα και νά δίνει λεφτά...» Τί νά πούμε; Στό καθ' δλα άβασιμο έπιχειρημά του δέν χρειάζεται άπαντηση. Είναι γνωστό στους πάντας, δτι γιά νά πάρουν οι συνταξιούχοι τή σχετική αύξηση συντάξεων, πού συνεπάγεται ή αύξηση τών μισθών τών έν ένεργεια ναυτικών, πρέπει νά περάσει πάντα δόλκηρο 8ηνο...»

— Ο κ. Γουλανδρής δέν δυσκολεύεται καθόλου ν' άνεβάσει τόν άριθμό τών μελών τής 'Ομοσπονδίας του σέ 11.000 μέλη!!!! "Ολοι δημως έρουμε δτι κατά τίς τελευταίες άρχαιρεσίες τού λεκανοπεδίου 'Αττικής πήραν μέρος μόλις 185 μέλη, τρανή άποδειξη τής γύμνιας τής καλουμένης 'Ομοσπονδίας του.

'Επίσης μιλεί γιά ένα μικρό Σωματείο Συνταξιούχων, πού δημως ν ο μίζει, άριθμει 60 — 80 μέλη. "Άς μάθει λοιπόν, και δς μή νομίζει ο κ. Γουλανδρής, δτι τό Σωματείο αύτό ή "ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ NAT" Κολοκοτρώνη 91 Πειραιά, νεοϊδρυθείσα όργανωση είχε στήν δύναμή της και 21, και 30 και 60-80, δημως νομίζει ο κ. Γουλανδρής, γιά νά φθάσει γρήγορα στά 100, 200, 300 μέλη, με Παραρτήματα σε μά σειρά λιμάνια, γιά νά πλατύνει άγκαλιάζοντας διαρκώς τους άπομαχους τού κύματος πού σάς έγκαταλείπουν, γιατί χάσανε κάθε άμπιστονύ μόσας και σάς έγκαταλείπουν, γιά νά μείνετε μόνο με τή σφραγίδα στό χέρι.

— Θέλοντας νά σπειρει τήν άπαισιοδοξία στους κόλπους τών ναυτικών και συνταξιούχων ο κ. Γουλανδρής κρούει τόν κώδωνα τού κινδύνου "Μέ το τί θα γίνουμε, δν δέσουν τά καράβια, ή δν έλαττωθεί ή σύνθεση τών πληρωμάτων...." Οι ναυτικοί είναι σέ θέση, νά έρουν, πώς πάρα τή διασπάθιση τών άποθεμάτων τού Ταμείου μας, δημως δλλωστε άποκαλύψει και τό έγκριτο περιόδικό σας (15.2.62) «Είς τούς πανγυρισμούς τής έκαποντας τηρίδας τού NAT ούδεν άνεφέρθη διά τήν δίς ύπο τού Κράτους φαλκίδεσσιν τών άποθεματικών κεφαλαίων τού ίδρυματος και τών τρίτων έπι κατοχής, ήτις και έφερε τό NAT είς τά πρόθυρα τής πτωχεύσεως. "Οτι άποταμεύθη άπό τό ύστερημα τών

ναυτικών, έξανεμίσθη άπό τήν καταστροφή κήν τού Κράτους έπέμβασιν είς τά οίκονομικά πράγματα τού Ταμείου, παρά τού δτι στερούμεθα στοιχείων, είμαστε σέ θέση, νά ξέρουμε, δτι ύπάρχουν άρκετά άποθεμάτα, ν' άποκρουσσουν μιά τυχόν κρίση. 'Άκομα τόν πολύ κ. Γουλανδρή καθόλου δέν τόν άπασχολεί ή καθυστέρηση άπό 125 έφοπλιστές 700 έκατομ. δραχμών άφειλές πρός τό ΝΑΤ.

Προχωρώντας στήν περισπούδαστη συνέντευξή του ο κ. Γουλανδρής δηλώνει στό δημοσιογράφο, δτι είναι ύπερευχαριστημένος άπό τή σύνταξη, πού πάρινε... Δικαίωμά του!!! 'Ερωτώντας δημως έπιμονα ά δημοσιογράφος μαθαίνει, δτι ύπάρχουν 10.000 συνταξιούχοι (δηλαδή τά 40% τού συνόλου), πού πάρινουν μόλις 7.850 δρχ. σύνταξη.

Και δταν ο τόσο λογικά σκεφτόμενος δημοσιογράφος παραπηρει, πώς αύτό δέν μπορει, νά λογιστει σύνταξη, παρά κάποιο έπιδομα, δηλαδή στόν πολύ κ. Γουλανδρής με πλήρη κυνισμό άπαντα:

— "Ισως. "Άν δημως σκεφθείς, πώς μέ τίς μικρές καταβολές, πού έχουν αύτοί οι άνθρωποι στό Ταμείο «δέν πρέπει νά παίρνειν περισσότερο στό τε ρά πού ά πό 3000 δραχμές με ές, νομίζω συμπληρώνει, πώς τά παίρνουν χαριστικώς, άνθρωποιστικώς, τρώγοντας άπό μάς τους μεγάλους!!!!."

Είναι και έδω έξωφθαλμος ή διασπασική τακτική τού κ. Γουλανδρής, νά διαχωρίσει τούς άπομαχους τού κύματος, νά στρέψει τούς μέν κατά τών δε....

— Τέλος μιλεί γιά γενναιόδωρες — πλουσιοπάροχες αύξησεις τόσον έπι χούντας, δσο και μετά. Και έπειδή στερούμαστε στοιχείων έπι χούντας περιοριζόμαστε στήν περιόδο τής μεταπολίτευσης.

Συμφωνούμε μέ τόν κ. Γουλανδρής, δτι στό διάστημα τής μεταπολεμικής περιόδου δθηκαν τόσο τούς έν ένεργεια ναυτικών, δσο και στούς συνταξιούχους: τό 1975 12%, τό 1976 26%, τό 1977 7%, τό 1979 25% και 23% τό 1980 σύνολο 93%. Προσπαθει νά άγνοησει δημως ο κ. Γουλανδρής, δτι κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα και σύμφωνα μέ τά έπιστημα στοιχεία τού Κράτους δημάριθμος αύξηθηκε κατά 157%. "Άρα οι τόσον διατυμπανίζομενες αύξησεις καλύπτουν μόλις ένα ποσοστό τής άνδον τού τιμαρίθμου, πόρρω άπέχουν, τό νά λογισθούν σάν «αύξησεις», στήν ούσια οι άπομαχοι τού κύματος άντιμετωπίζουν δυσχερέστερες οικονομικές συν-

θήκες, ή ζωή τους έχει καταστεί κατά πολύ πιό δύσκολη. Αύτη είναι ή άληθεια, ή ζωντανή πραγματικότητα, πού καταρρίπτει δρδην τά άνυπόστατα έπιχειρήματα τού κ. Γουλανδρής.

Άποτεινόμεθα και πρός τό Δ.Σ. τής 'Ομοσπονδίας μέ τήν παράληση, δημως μάς έκφρασει τίς άποψεις της μέ τίς έν λόγω δηλώσεις στή συνέντευξη τού Γ.Γ., δημως έχουμε τή γνώμη συγκεκριμένα πρέπει νά άπαντησει είτε έγκριντας τες, είτε διαχωρίζοντας τίς εύθυνες της.

Εύχαριστο γιά τή φιλοξενία

Κώστας Στεφανάτος
(Συνταξιούχος N.A.T.)

Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Κύριε διευθυντά,

Διαβάζω τό περιοδικό σας άπό τό 1961, άφ' άτου έε άνάγκης και μόνον, άκολούθησα τό Ναυτικό έπαγγελμα.

"Όλα τά δράθρα σας είναι άκρως άντικειμενικά, ίδιαίτερα δέ τόν τελευταίο καιρό παρατηρώ δτι οι κρίσεις σας είναι πάντα υπέρ τού δικαίου και μόνον, άνεξάρτητα άν αύτό δυσαρεστεί δλλού έφοπλιστές και δλλού έπειτε ναυτικούς, πράγμα που ένισχυει τήν καθολική παραδοχή τών άναγνωστών σας δτι τά «NAYTIKA XRONIKA» διακρίνει τέτοια διορατική παρούση που σπάνια «πέφτουν έξω» στίς προβλέψεις τους.

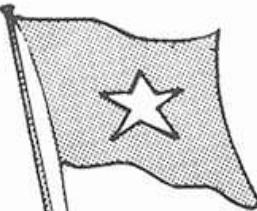
Μέ τίς πεποιθήσεις αύτές, κ. Διευθυντά, σας παρακαλώ διαβάστε τά πιό κάτω: 1) Γιατί ένω σέ δλα τά πλοια δλες οι έταιρες έπιτρέπουν στούς περισσότεροις νά συνταξιούχους συνεχώς μέ τίς γυναίκες τους, άρονυνται τό δικαίωμα αύτό σχεδόν σέ δλους τόν άξιωματικούς έκτός τού Α' Μηχανικού; 2) Άπο δέ τίς δλίγες έταιρες πού έπιτρέπουν τήν έπιβιβαση στό πλοιο συζύγων και δλλων άξιωματικών γιατί άπό τίς έταιρες αύτές έρισμενες έξαιρούν τού δικαιώματος αύτού τόν άσυρματιστή;

Μήπως στήν πρώτη περίπτωση προβάλλονται λόγοι άσφαλειας μέσα στό πλοιο; Τότε άν είναι έτσι, σε στιγμές πού ά πλοιαρχος θά χρειασθή νά άποδοθη άπερισπαστος σε κάποιο δύσκολο έργο του, πώς ά πλοιαρχος αύτός θά δυνηθή νά άνταπεξέλθη πλήρως στό έργο του, στό καθήκον του, δημως λόγω χάριν σ' ένα ναυάγιο, δταν πίσω του κραυγάζουν ή γυναίκα και τό ένα ή και τά δύο του

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

παιδιά; "Ας άφησουμε δύμα την περίπτωση τού πλοιάρχου δεδομένου ότι έξαιρεται δύλων στό πλοϊο. "Ομως γιά τόν πρώτο Μηχανικό; γιατί αύτή ή έξαιρεση; "Επειδή ύποστηριζεται ύπό τού πλοιάρχου, ή τής έταιρίας του, σάν «δύ μόνος συνεργαζόμενος» μετά τού πλοιάρχου, σάν ό «μόνος έχων συναίσθηση τής εύθυνης του στό πλοϊο»; Και διερωτάται κανείς έναν προκειμένων καί οι άλλοι άξιωματικοί τί κάνουν; Δέν είναι συνεργάτες τού πλοιάρχου; Δέν έχουν συναίσθηση τού τί κάνουν στήν βάρδια; Για τόν ύποπλοιάρχο; Γιατί έξαιρεση; Βεβαίως διότι ύποστηριζεται ύπό τού πλοιάρχου πού τόν θεωρει τόν μόνον άγωνιζόμενον στό πλοϊο καί τούτο διότι μόνον τής δουλειάς πού προσφέρει ό ύποπλοιάρχος τυγχάνει ό πλοιάρχος τέλειος γνώστης, δσο δέ για τόν Β' Μηχανικό κι' αύτός, έναντι τής έταιρίας, έχει τήν ύποστηριξη τού Α' Μηχανικού, διά τόν ίδιο λόγο ώς ό ύποπλοιάρχος ύπό τού πλοιάρχου, στά πλαίσια δύμα τού Μηχανοστασίου έδω.

Και ως πρός τόν 'Ασυρματιστή; Ποιός θά βρεθή στό πλοϊο πού νά καταλάβη έστως και λίγα πράγματα τής δουλειάς πού προσφέρει; Και δέν χρειάζεται, κ. Διευθυντά, νά γνωρίζη κανείς τό Μοροκό άλφαθη πού νά μπορέστη ν' άντιληφθῇ δτι:

α) Ο 'Ασυρματιστής όπό τήν 08.00, τοπική ώρα, έως τά μεσάνυχτα βρίσκεται κλεισμένος στόν άσύρματο μέ ένδιμεσες διακοπές τό πολύ-πολύ δύο ώρών.

β) Ο 'Ασυρματιστής έκτος ύπό τήν έκτελεση τής δουλειάς του, άπεναντι στήν έταιρία του, έκτος ύπό τήν βάρδια του, ώς και δύλων συναφών άσχολιών του, άφιερώνει ώρες δλόκληρες στήν έξυπρετήση καί άρκετών δλλων πλοίων τής έταιρίας του.

γ) Ο 'Ασυρματιστής πού γιά δύα δσα άνεφερα λαμβάνει ήμερησίων 4 ώρες ύπερωρία μόνον πού ή ύπερωρία αύτή ύποτίθεται δτι λαμβάνεται διότι στήν ούσια οι μισές ύπό τίς ώς δνω ώρες συμψηφίζονται στό επιμισθίο του (BONUS) άσχετως δν αύτό έρχεται σε

άντιθεση μέ τά δσο τό ΥΕΝ μας έχει ένημερώσεις κατά καιρούς στά δελτία ένημερώσεως Ναυτιλομένων (PRESS), στίς ήμερομηνίες 15.11.1977 ώς και 26.3.1979, καθώς και σε άπαντήσεις του εις έπιστολές 'Ασυρματιστών.

Πρόκειται κ. Διευθυντά γιά συμψηφισμό ύπερωριών, πού λαμβάνει χώρα μετά άπο κάθε ύπογραφή Νέας Σ.Σ.Ν.Ε., στό επιμισθίο μόνον τών 'Ασυρματιστών.

δ) "Αν και ή ζωή δλων μέσα στό πλοϊο κρέμεται στόν 'Ασυρματιστή, σε δύσκολες ώρες, πού άκομη και δταν ό πλοιάρχος σηκώστη τά χέρια έπικαλούμενος πλέον τήν βοήθεια τού Θεού, έν τούτοις ό 'Ασυρματιστής έχει άποτελέσει έξαιρεση, τόν τελευταίο καιρό, μεταξύ τών όμοιοβάθμων του στό πλοϊο.

Και λαμβάνω τό θάρρος, κ. Διευθυντά, νά σάς άναφέρω τήν αίτια του κακού πού δέν είναι ούτε διότι δύναται οισοδήποτε νά ίσχυρισθῇ δτι ό 'Ασυρματιστής ύστερει άπο πλευράς μορφώσεως οισοδήποτε στό πλοϊο ή άπο πλευράς άριθμού διπλωμάτων, σάν άσυρματιστής Α', τών ύποπλοιάρχου και Β' μηχανικού.

Η αίτια τού κακού είναι ή σπάθη πού άπο χρόνια τρυπάει τό σώμα τού Ραδιοτηλεγραφητού και πού ή σπάθη αύτή λέγεται: ΑΝΕΥΘΥΝΟΣ ΆΛΛΑ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΜΙΣΘΟΣ ΆΛΛΑΔΑΠΟΣ «ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ», είναι ή σπάθη πού έφθασε πλέον στό κόκκαλο.

'Εδω θά ήθελα νά παρακαλέσω τούς άναγνωστες σας νά άνατρέξουν στό έγκριτο Περιοδικό σας τού Μαρτίου 1980 καί είς τό δρόμον: ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΜΑΡΤΟΥ Σχετικῶς μέ τό νόμο πού σιωπηλώς κατηργήθη και πού δριζε δτι σε 'Ελληνικής σημαίας πλοϊο δ Πλοιάρχος και ό 'Ασυρματιστής πρέπει νά είναι 'Έλληνες υπήκοοι.

Και ή άπαντηση τών άρμοδιων στό γιατί διεξάγουν τόν τελευταίο καιρό τήν έπιχείρηση πού λέγεται: ΑΦΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ είναι διττή: διότι,

λένε,

1) Οι άσυρματιστές έχουν παράλογες οικονομικές άπαιτήσεις.

2) Οι άσυρματιστές σήμερα δέν έπαρκούν νά έπανδρώσουν τά 'Ελληνικά πλοϊα.

Και ως πρός τό πρώτο σκέλος τής άπαντήσεως των έχω νά πώ τά έξης:

"Οχι, Κύριοι, δέν έχουμε παράλογες άπαιτήσεις οικονομικές, έκτος ότι μάς συγκρίνεται μέ τούς Ναύτες και δή έκ Φιλιππίνων διότι, δυστυχών, οι 'Έλληνες δέν ύπάρχουν πλέον, δπως βλέπετε μισθολογικώς έξισθηκαμε μέ τούς 'Ανθρώπους ώς έπίσης και μέ τούς Μαγείρους - Καμαρότους και Ναυκλήρους λαμβανομένων ύπ' δψιν τών χαμηλών κρατήσεων αύτών. Και γιά νά γίνουν τά δσα γράφω πιό κατανοητά τά προσθέτω:

'Από τίς 68.000 δρχ. περίπου πού λαμβάνει σήμερα δ 'Ασυρματιστής, δταν άφαιρεθούν οι ύπερωρίες του (21.937 δρχ.) τού άπομένει μισθός 46.000 δρχ. περίπου, έντο τούς δμοισθήθμούς του (ύποπλοιάρχο και Β' Μηχανικό) δταν τούς άφαιρεθούν οι σταθερές τους ύπερωρίες, τών 4 περίπου ώρων ήμερησίων (ώρες έπιστασιας), τούς άπομένει μισθός 59.000 δρχ. δηλαδή ποσόν πού ύπερβαίνει κατά 13.000 δρχ. περίπου τόν μισθό τού παράλογου 'Ασυρματιστού κάθε μῆνα.

Πού λοιπόν, κ. Διευθυντά, οι άρμοδιες 'Αρχές βλέπουν τούς ύψηλούς και παράλογους μισθούς τών 'Ασυρματιστών;

'Επιτρέψτε μου τώρα νά άπαντήσω στό δεύτερο σκέλος τού ίσχυρισμού τών έφοπλιστών (δτι δηλαδή ύπάρχει έλλειψης 'Ασυρματιστών) λέγοντας δτι οι 'Ασυρματιστές τής σήμερον είναι άρκετοί γιά τήν έπανδρωση τών 'Ελληνικών πλοϊαν μέ μία ίων έξαιρεση 45 ήμερών καλοκαιριού πράγμα πού συμβαίνει σε δλους τούς Κλάδους.

Μόνον από τίς Δημόσιες Σχολές E.N. μέσα σε 9 χρόνια (1970 - 1978) άπεφοίτησαν 3.729 άσυρματιστές μή ύπολιγισμένων τών δσων έτελείωσαν κατά τό ώς δν ιδιάστημα τίς 'I.

UNIVERSE SEA MARINE INC.

BUNKERS BROKERS - CONSULTANTS WORLDWIDE SERVICE

ALSO

AGENTS IN GREECE FOR ORIENTAL COMMERCIAL
ESTABLISHMENT OF JEDDAH (O.C.E)
BUNKERS SUPPLIERS AT ALL MAIN
SAUDI - ARABIAN PORTS

Piraeus Office: Filonos 107 - 109
Phones: 4531.583, 4531.478, 4531.479
Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE

διωτικές Σχολές 'Ασυρματιστών καθώς και έκεινων πουύ άπεφοίτησαν και παλαιότερον τού 1970 ώς και μετά τό έτος 1978.

Μετά από δσα άνέφερα πιο πάνω και τό δεύτερο σκέλος της αίτιολογίας διά τόν καταλυσμό τών πλοίων μας από δλες τίς φυλές, μέ άσυρματιστές, καταρρέει ώς και τό πρώτο σκέλος, δεδομένου έπιπροσθέτως διτι πολλά έκ τών 5.000 περίπου Έλληνικών πλοίων σήμερα δέν πασχολούν 'Ασυρματιστή ένεκα μικρής χωρητικότητος κλπ. "Έτσι δέν μένει πλέον παρά νά πληροφορηθούμε, έμεις τά θύματα τού άφελληνισμού, γιατί μᾶς κυνηγούν τόσο; Μήπως πρόκειται ν' άκολουθησαι τή τύχη τών Nautōn;

Μήπως ύπάρχει ή άπατησης νά δουλεύωμε και στό κατάστρωμα ή μηχανοστάσιο;

Μήπως έπειδη δουλεύοντας διατηρούνται τά χέρια μας χωρίς λάδια ή μουτζούρες; ή μήπως έπειδη τά ρούχα μας δέν γεμίζουν μπογιές;

Θά τό προτιμούσαμε κ. Διευθυντά, νά λαδώναμε τά χέρια και τά ρούχα μας άλλα νά διατηρούσαμε καθαρό τό μυαλό μας από τά σήματα Μόρς έπι 10-12 ώρες καθημερινώς.

Μήπως ο κατατρεγμός έναντιον μας γίνεται έξ αιτίας τυχόν είσπραττομένης μεσητείας πρός ναυτολόγηση τών άλλοδαπών; "Η μήπως έπειδη περισσεύει στό κράτος μας συνάλλαγμα και τό παρέχει στίς Ίνδιες, Φιλιππίνες ή Πακιστάν;

Καθημερινώς τρίζουν τά κόκκαλα τών μή ζώντων πλέον παλαιών συναδέλφων μας διότι τήν καρέκλα πού αύτοί πότισαν μέ τόσο ίδρωτα έπι χρόνια μοχθούντες νύχταμέρα γιά μά επαφή με τίς τότε παλαιές συσκευές, τήν καρέκλα αυτή σήμερα τήν άπλαμβάνουν οι χαμηλόδιμοισθοί άλλοδαποί εύρισκομένοι έμπρός σέ τέλειες συσκευές.

"Οδύρονται οι μάνες πού τό κύμα τούς πήρε τούς άντρες τους και πού σήμερα βλέπουν τά παιδιά τους νά τά έξωστρακίζουν οι άλλοδαποί στήν 'Άκτη Μιαούλη και στίς παρόδους της.

"Οταν δημως η Nautīlia μας περνούσε τίς δυσκολίες της, πρίν δύο και πλέον δεκαετίες, οι "Έλληνες ναυτικοί τής συμπαραστήθηκαν και νίκησε, οι "Έλληνες ναυτικοί τότε άνεχθηκαν χαμηλούς μιαθούς και τροφοδοσίες γιά ένα καλύτερο μέλλον, κι έτσι θέριεψε ή 'Έλληνική άρμαδα και πάλι σήμερα, και φέρει τήν Γαλανόλευκη Σημαία μας άνα τόν κόσμο άλλα δυστυχώς στά σκελετωμένα χέρια Nautīkōn άλλοδαπών.

Τό εύτυχημα είναι, κ. Διευθυντά, διτι δυστρεῖς φορές τόν χρόνο, σέ 'Εθνικές μας

γιορτές, διαβάζουμε και άκοῦμε τά γνωστά ώραια λόγια: "... έσεις οι άνα τόν κόσμο πρεσβευτές μας... πού χάριν σέ σάς, Nautīkoi μας, ή πατρίδα μας έγινε γνωστή σ' δλο τόν κόσμο" κλπ. κλπ. παρόμοια, δταν δημως σβήσουν τά μεγάλα φώτα τής έροτης και ξημερώσεις ή έπομένη άρχιζει και πάλι θάγωνας γιά δουλειά τών... πρεσβευτών τής χθές και θά παραμερισμός τους από τούς έγχρωμους πειρατές τής δουλειάς μας.

Κάτω από αύτές τίς συνθήκες, κ. Διευθυντά, δση και προπαγάνδα νά γίνεται, από τούς "έξω τού χορού" εύρισκομένους, γιά προσέκυση τών νέων στό Nautīkō έπαγγελμά δέν είναι δυνατόν νά άποδώση καρπούς, άφου οι νέοι αύτοί από μάς τούς έργαζουμενούς σήμερα ρωτούν νά μάθουν τήν πραγματικότητα τόσο στά προβλήματα πού άνέφερα πιο πάνω δσο και γιά πολλά άλλα πού άπασχολούν γενικά τούς "Έλληνες Nautīkouς σήμερα, δπως π.χ. πού γιά νά χαρής τό σπίτι σου δέν τό δικαιούσαι παρά, μετά 11 μήνες οκληρής δουλειάς και μάλιστα, χωρίς νά σου έπιτρέπεται νά συνταξιδέψης μέ τήν γυναίκα σου έστω γιά ένα τετράμηνο πληρώνοντας άκομη και τήν στό πλοϊο διατροφή της, ή πού δέν σου παρέχεται τό δικαιώμα, έστο έφ' άπαξ τής Nautīkēs καριέρας σου, μέ τό συνδλαλημά σου νά έξοπλίσης τό σπίτι σου μέ τά άπαραίτητα τής συμερινής έποχης πού ζούμε, ή πού σέ υποτιμούν οι τελωνειακές "Άρχες φθάνοντας στήν πατρίδα σάν ναυτικός κάνοντας μόνον σέ μάς τόν πλέον σχολαστικό δλεγχο και χαμογελώντας πλατειά σέ οιονδήποτε δείξη ένο θάματηριο μή υπολογίζοντας τά χιλιάδες δολλάρια πού έφθασαν στήν πατρίδα μας στήν διάρκεια τής ναυτολογήσεως μας. Τί νά σάς πρωτοαναφέρω, κ. Διευθυντά, δεκάδες τά προβλήματα μας πού μάς άναστατώνουν τώρα ίδως μέ τήν είσοδον μας στήν EOK συγκρίνοντας δδείξεις, άποδοχές και περιθαλψή δική μας μέ τούς δένους συναδέλφους μας, χωρίς άναγνώριση σέ μάς τού έπαγγέλματός μας ως άνθυγιενού ώστε νά τύχωμε μάς συνταξιδοτήσεως σέ μικρότερο διάστημα, χωρίς δώρα Χριστουγέννων, Πάσχα, χωρίς έπιδομα πολυετίας, χωρίς ήμέρες άδειας άναλογως μέ τίς στερήσεις και κινδύνους στήν διάρκεια τής ναυτολογήσεως μας και τό χειρότερο δέξαναγκασμός μας από τούς έφοπλιστικούς δργανισμούς, γιά νά μάς δώσουν δουλειά, νά ζητούν νά ύπογράφωμε μάζι μέ τούς νομίμους δρους, σέ κάθε άτομική μας Σύμβαση, και νόμους δικούς τους άντιθετους μέ σσα τό Y.E.N. έγκρινει και γραμμένους μέ ψι-

λά γράμματα πού νά χρειάζεται μεγεθυντικούς φακούς γιά νά διαβαστούν και γνώση Συντακτικού 'Αρχαίας 'Ελληνικής γλώσσης γιά νά κατανοθούν. 'Αναφέροντες τά πιο πάνω προβλήματα μας πρό ήμερών σέ 'Ολλανδό B' Μηχανικό μού άπήντησε:

Μή στενοχωρήσθε, φίλε μου, κι έμεις τά ίδια άντιμετωπίζαμε πρίν... 20 χρόνια!!

Τόν «έύχαριστησα» γιά τήν είρωνεία του και... χαίρομαι διότι μετά δύο δεκαετίες θά μπορέσουν οι συναδέλφοι μου νά δώξουν τήν άγανάκτηση τους γιά τό έπαγγελμά πού κατέχουν σήμερα, δν φυσικά μετά 20ετία θά άκουγεται άκομη ή 'Ελληνική γλώσσα στά 'Ελληνικά πλοία δεδομένου δτι ήδη σήμερα τό 'Ελληνικό άλφαρητο δχει σβήσει κατά 45-50%, ούσιαστικά, μέσα στά 'Ελληνικά πλοία.

Κύριε Διευθυντά, σάς είμαι εύγνώμων δν βρήκατε τόν χρόνο και διαβάσατε τό γράμμα μου, είναι πολύ μεγάλο γιά δημοσίευση άσφαλως, δημως θά ήθελα νά σάς παρακαλέσω νά συντελέσουν τά δρμα σας στήν έπιτευξη τών κάτωθι, στόχων χιλιάδων συναδέλφων μου δπως:

α) Νά έπιτρέπεται στίς γυναίκες μας νά παραμένουν στό πλοϊο μαζί μας, δίδοντας έστο τήν δυνατότητα σε πολλά άντριδρυμα σήμερα νά δημιουργήσουν πλήρη οικογένεια άντιμετωπίζοντας προβλήματα στό θέμα αύτο.

β) Τήν έπισημοποίηση τού σημειώματος τών Σωματίων μας διά διατυπώσεις ναυτολογήσεως και δχι σάν σήμερα πού μόνον σάν φείγ - βολάν τό κρατούν στό χέρι οι συναδέλφοι μου, ώς και τήν άπαγδρευση ναυτολογήσεως άλλοδαπών άσυρματος μέχρις δτου τουλάχιστον οι άποδοχές τού 'Ασυρματος 'Ελληνα φθάσουν τίς άποδοχές τών όμοιοβάθμων του 'Υποπλοιάρχου και B' Μηχανικού.

γ) Νά άπαγορευετή άπο τούς έφοπλιστικούς δργανισμούς ή άναγραφη παρονόμων δρων στήν άτομική μας σύμβαση ναυτολογήσεως και δέξαναγκασμός μας νά τούς ύπογράφωμε έκμεταλλευόμενοι τήν άνάγκη μας γιά δουλειά και τήν υπαρξη άφθονου έγχρωμους δμψυχου ύλικου.

Σάς εύχαριστώ, μέ πολύ έκτιμηση

'Ο τακτικός άναγνώστης σας

Α.Σ.
Πλοίαρχος

Τρινιντάτ, 11 Ιουλίου 1980.

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

ΑΠΟ ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Tá ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητος καί αἱ διαμορφούμεναι διεθνεῖς ἔξελιξεις

ΜΕΙΩΣΙΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ Η ΑΠΟΧΗ ΤΩΝ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Τοῦ κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ

Εἰς τά δύο προηγούμενα σημειώματα ἡ σοχλήθημεν μέ τό ἐμψυχον ὄλικὸν τῆς ναυτιλίας μας, τό καὶ ἀλλως καλούμενον ναυτεργατικὸν δυναμικόν. Ή σημειούμενη ἀριθμητικὴ του κάμψις κατά τὴν τελευταῖαν Σετίαν ἥτο τό ἐνο θέμα μας καὶ ἡ ἀνάγκη ἀναπτύξεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ μας συστήματος, εἰς τά πλαίσια τῶν διεθνῶν ἔξελιξεων, ἥτο τό ἔτερον. Ή ναυτιλία μας ἀνέλθοῦσα εἰς πανύψηλα ἐπίπεδα ἀντιμετωπίζει ὁδύτατον πρόβλημα ἐπανδρώσεως, ὑπό τὴν διπλήν του μορφήν: Τὴν ἀνησυχητικὴν ἔλλειψιν ἡμεδαπῶν ναυτικῶν καὶ τά μεγάλα κενά εἰς προσοντούχους ναυτικούς, αὐτούς ποὺ μόνον μία ἐπαρκῆς καὶ ἐκσυγχρονισμένη ναυτικὴ ἐκπαίδευσις δύναται νά τους ἔξασφαλίσῃ.

Τά κριτήρια διά τὴν ναυτιλίαν

Ἄτυχῶς ἡ διόγκωσις τῆς Ἑλληνοκτήτου χωρητικότητος δέν συναδεύθη ἀπό τὴν ἀνάλογον αὔξησιν τόσον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν, δσον καὶ τῆς παραγωγικότητος τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ μας συστήματος, παρ' ὅλας τάς φιλοτίμους προσπάθειας ποὺ κατά καριούς κατεβλήθησαν ἐν προκειμένῳ. Πολλάκις, μάλιστα, αἱ προσπάθειαι αὐταὶ ὠδήγησαν τὸν διοικητικὸν φορέα τῆς ναυτιλίας μας εἰς μίαν αὐτοκανοποίησιν, δχι δύος πάντοτε δικαιολογημένην καὶ τοῦτο διότι διά τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ισχύον διαφορετικά, πολὺ δυσκολώτερα κριτήρια ἐπιμετρήσεως τοῦ ἔργου του. Καὶ ἔξηγούμεθα: Τό YEN εἶναι ἐπιφορτισμένον μέ ἐνα ὑπερμεγέθες διά τά Ἑλληνικά μέτρα καθηκον, τό νά φροντίζῃ καὶ νά συμπαρίσταται τὴν πρώτην εἰς δύκον ναυτιλίαν τοῦ κόσμου, κατά κυριολεξίαν πρωταγωνίστριαν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, πρᾶγμα πού δέν συμβαίνει, ἀναλογικῶς, μέ τό ἀντικείμενον οὐδενός ἔτερον Ἑλληνικοῦ Ὑπουργείου.

Ἡ διοικητικὴ ὑπερέντασις ἀποτελεῖ σταθεράν προϋπόθεσιν ἀντιμετωπίσεως τῶν ναυτιλιάκων μας προβλημάτων, πού σχεδόν καθ' ὅλοκληράν συναρτῶνται μέ ἔξω-ελληνικάς ἔξελιξεις καὶ ἀπόφασεις.

Ἐπομένως ἡ προσπάθεια καὶ ἡ ἐπιτυχία τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν δέν πρέπει νά κρίνεται μέ τό τί πράττει ἐκάστοτε τοῦτο, ἐν συγκρίσει μέ τό παρελθόν, ἀλλά μέ τό τί ἐπιτελεῖ ἐν σχέσει μέ τάς μεγάλας ἀνάγκας τῆς ὑπέραναπτυγμένης ναυτιλίας μας. Αὐτό εἶναι τό ἐνδεδειγμένον διά τὴν περίπτωσιν μέτρον συγκρίσεως, τό μόνον πού δύναται νά ἐμφανίζῃ τὴν πραγματικότητα καὶ νά μᾶς ὑποδεικνύῃ τόν δρόμον πού ἔχομεν ἀκόμη νά διανύσσωμεν διά νά ἐδραΐσσωμεν τὴν διεθνή ναυτιλιακή μας θέσιν. Καὶ διά νά γινώμεθα σαφέστεροι, δταν, λόγου χάριν, ἐγκανιάζεται μία νέα Δημοσία Ναυτική Σχολή, δμοῦ μέ τούς πανηγυρισμούς καὶ τάς λοιπάς ικανοποίησεις, ἀνθρωπίνους, βεβαίως, καὶ ἐν πολλοῖς δικαιολογημένας, πρέπει ταυτο-

χρόνως νά ὑπενθυμίζεται καὶ τό τεράστιον κενόν πού ἀπομένει διά γά καλυφθοῦν αἱ εἰς Ἀξιωματικούς καὶ λοιπούς ἀνδρας ἀνάγκαι τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Διότι αὐτός εἶναι ὁ στόχος μας, πού ἔχει ἀνάγκην συνεχοῦς ὑπομνήσεως, ὡστε νά μήν ἀπαλύνωνται αἱ προσπάθειαι καὶ ἀποπροσανατολίζεται ἡ ναυτιλιακή μας πορεία.

Αἱ διεθνεῖς κατευθύνσεις

Μέ τάς σκέψεις αὐτάς θά διερευνηθῇ ἀκολούθως μία ἀλλη πτυχὴ τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, λίαν σημαντική διά τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων. Πρόκειται διά τὴν ναυτικήν ίκανότητα τῶν ναυτίλλομένων μας, δχι μόνον τὴν οὐσιαστικήν, ἀλλά καὶ τὴν τυπικήν τοιαύτην, τὴν βεβαιουμένην δι-ἐπισήμων πιστοποιητικῶν, ἐκείνην πού ἡ διεθνής ναυτιλιακή συνεργασία, ὑπό τὴν αιγίδα τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἀπεφάσισεν νά ἐπιβάλῃ, μέ τὴν πεποίθησιν δτούσην ἐνεργοῦσα, πρόσγει τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλοΐας καὶ προστατεύει ἀποτελεσματικώτερον τὴν θάλασσαν ἀπό τὴν ρύπανσιν τὴν προερχομένην ἐτῶν πλοίων.

Καὶ ἀλλοτε ἀνεφέρθημεν εἰς τὴν ταχέως βαίνουσαν πρός ἐφαρμογὴν Διεθνῆ Σύμβασιν τοῦ IMKO «περὶ προτύπων ἐκπαίδευσεως, πιστοποιητικῶν ίκανότητος τῶν ναυτίλλομένων καὶ τηρίσεως φυλακῶν», τὴν γνωστήν ὡς STCW, διά τὴν ὅποιαν ὑπάρχει σύστασις τοῦ ὑπὲρ τὸν Ὑπουργόν Συμβουλίου τῆς EOK πρός τάς Χώρας — μέλη, δπως τὴν ἐπικύρωσιν μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου τρέχοντος ἔτους. Πέραν αὐτῆς καὶ ἡ κατά τό παρελθόν ἔτος κυρωθεῖσα παρά τῆς Ἑλλάδος διά τοῦ Νόμου 948, ὑπ' ἀριθ. 147 Διεθνῆς Σύμβασις Ἐργασίας «περὶ ἐλαχίστων ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» κατ' ἐπανάληψιν ἀναφέρεται εἰς τὴν ναυτικήν ίκανότητα τῶν ναυτολογουμένων, ἐπιβάλλοντα διά τοῦ ἀρθροῦ τῆς 2 πολλαπλάς ὑποχρεώσεις εἰς τά ἐπικυροῦντα τὴν Σύμβασιν Κράτη. Εἰδικώτερον αἱ προσχωροῦσαν εἰς τὴν Σύμβασιν Χώραι ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν διά τά ὑπό τὴν σημαίαν τῶν πλοίων δπως:

— Θεσπίσουν Νόμους ἡ Κανονισμούς διά τῶν ὅποιων νά ἐπιβάλλωνται τά ἐπίπεδα ἀσφαλείας, εἰς τά ὅποια θά περιλαμβάνωνται καὶ τά ἐπίπεδα ναυτικῆς ίκανότητος τῶν πληρωμάτων.

— Ἀσκοῦν ἐλεγχον ὡς πρός τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω Εθνικῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν.

— Ἐξασφαλίζουν δτοι οἱ ναυτολογούμενοι ναυτικοί διαθέτουν τά κατάλληλα προσόντα δηναι εἶναι ἐκπαίδευμενοι διά τά ἀνατιθέμενα εἰς αὐτούς καθήκοντα, συμφώνως πρός τὴν Σύστασιν περὶ Ἐπαγγελματικῆς Ἐκπαίδευσεως (Ναυτικῶν) τοῦ 1970.

Ἡ Συμφωνία τῶν 'Οκτώ

Σκόπιμον εἶναι νά ὑπομνησθῇ δτοι ἡ Διεθνῆς αὐτή Σύμβασις Ἐργασίας, ἀποτελεῖ καίριον σημεῖον τῆς Συμφωνίας τῶν 'Οκτώ χωρῶν τῆς Βορείου Θαλάσσης (ai 6 ἀνήκουν εἰς τὴν EOK) διά τὸν ἐλεγχον τῶν εἰς τοὺς λιμένας τῶν καταπλεόντων πλοίων. Ός γνωστόν, εἰς τὴν ἐν λόγω Συμφωνίαν ἐπιδίωκει νά συμμετάσχῃ καὶ ἡ χώρα μας, ὑποβαλλούσα σχετικήν αἴτησιν ἀπό τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἡτοις ἔξ δσων ἐγνώσθησαν τελευταίως, δδεύει πρός τὴν τελικήν της ἀποδοχήν.

Ἡ Ἑλλάς ἐπιδείξασι διαιτέραν εὐαισθησίαν διά τὴν Συμφωνίαν τῶν 'Οκτώ τῆς Βορ. Θαλάσσης ἐν τῇ ἐπιδιώξει της νά καταστήσῃ ἐντονον τὴν ἐπιθυμίαν της, δπως συμβάλλει εἰς τὴν διεθνή προσπάθειαν πραγματήσεως τοῦ ἀλλασσού περιβάλλοντος, αὐτόματως ἀπεδέχθη καὶ δλας ἐκείνας τάς διατάξεις τῆς ὑπ' ἀριθ. 147 Διεθνούς Συμβάσεως Ἐργασίας πού ἀναφέρονται εἰς τὴν ναυτικήν ίκανότητα τῶν ναυτολογουμένων εἰς θέσεις Ἀξιωματικῶν καὶ Κατωτέρου Πληρώματος, πού ἐπανδρώνουν τά πλοῖα της. Καὶ δσον μέν ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμόν τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ μας συστήματος, ἐξυπηρετούντος θασικῶς τούς Δοκίμους Ἀξιωματικούς, ἀνεφέρθημεν διά μακρῶν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος.

Ἐπ' εὐκαρία, μάλιστα, προστίθεται δτοι λίαν σημαντική θά ἀποδειχθῇ εἰς τό προσεχές μέλλον ἡ ἐκπαίδευτική μέρμα διά τά Κατωτέρα Πληρώματα, ἐπιχειρηθεῖσα εἰς τὴν Χώραν μας ὑπό τὴν μορφήν τῆς ἀπαρδέκτως χωλαινούσης Ναυτικῆς Προπαιδεύσεως, ἡ ὅποια κινδυνεύει νά ναναγήσῃ δριστικῶς.

Ολιγώτερα διπλώματα

Ὦς πρός τὴν τυπικήν, τὴν βάσει ἐπισή-

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ, ΑΡΙΣΤΟΥΧΟΣ,
ΗΛΙΚΙΑΣ 29 - 35 ΕΤΩΝ ΔΙΑ ΘΕΣΙΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ.
ΑΠΟΤΑΘΕΙΤΕ: Kov X. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ
ΤΗΛΕΦ.: 4112.611 Έσωτ. 220

μων πιστοποιήσεων άποδειξιν της ναυτικής ικανότητος των πληρωμάτων, περί την όποιαν έντονον ένδιαφέρον έκδηλούται διεθνώς, διότι φαίνεται από τα στατιστικά δεδομένα, τα πράγματα δέν πηγαίνουν δύναμη, πρέπει διά της ναυτιλίας μας. Μία ματιά είς τούς άριθμους των άπονεμήθεντων άπό τας Υπηρεσίας τοῦ Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν εἰς Ἑλληνας ναυτικούς κατά τὴν τελευταίαν *Σετίαν*, μᾶς ἀποκαλύπτει τὴν σοβαρότητα ἐνός ἄλλου προβλήματος, *Ιδιαίτερα* διά τὰ Κατώτερα Πληρώματα, πού ἔαν συνεχισθῇ ὀπωσδήποτε θά συμβάλῃ εἰς τὴν ὑποβάθμισην τῆς ναυτιλίας μας, μὲν ἀναπόδραστον καὶ ἔτερας δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, λόγῳ τῶν διεθνῶν ἐν προκειμένω κατεύθυνσεων.

Παραθέτομεν κατωτέρω τὸν σχετικὸν Πίνακα.

Άπονεμήθεντα ἀποδεικτικά ναυτικῆς ικανότητος

Έτος	Διπλόματα (Άπονεμόνται εἰς Ἀξιωματι- κούς)	Πτυχία καὶ καὶ ἀδειαὶ ἀ- πονέμονται εἰς τὸ Κατώτερον Πληρώμα	Σύνολον
1975	5.295	727	6.022
1976	5.042	910	5.952
1977	4.373	831	5.204
1978	4.480	776	5.256
1979	4.230	615	4.845

Μεγάλη ἡ ἀπογοήτευσις ἀπό τὸν Πίνακα αὐτὸν καὶ μάλιστα διά πολλοὺς λόγους. Ἐν πρώτοις ἀνατρέπονται καὶ δσα ἀπό γενδιάσθησιν ἐπιστεύοντο μετά τὴν πραγματικήν εἰσβολὴν τῶν ζένων εἰς τὰ πλοῖα μας, διότι ναὶ μὲν χάνομεν ἁδαφος εἰς τὰς θέσεις Κατώτερων Πληρωμάτων, ἀλλὰ πάντως κρατοῦμε σταθερῶς τὰς θέσεις τῶν Ἀξιωματικῶν.

Καὶ δῆμος οἱ ἀριθμοὶ ἀποθαρρύνουν καὶ αὐτὰς ἀκόμη τὰς μετριοπαθεῖς φιλοδοξίας. Ἰδού τι μᾶς ἀποκαλύπτουν. Κατά τὸ 1979 ἀπονεμήθησαν 1.065 διλιγόντερα διπλώματα (ῆ ποσοστὸν 20,11%) ἀπό δσα κατά τὸ 1975, ἐνῶ κατά τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα 1975 — 1979 ηγέθη ὁ Ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος εἰς μὲν πλοῖα κατά 11,13% (482 σκάφη), εἰς δὲ χωρητικότητα κατά 9,63%. Τὸ ἀποτέλεσμα μᾶς τὸ ἔδωσεν ἡ ἀπογραφή. Εἰς 37,8% ἀνέρχονται οἱ ἀλλοδαποί Ραδιοτῆλεγραφηταί, οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπί Ἑλληνοκτήτων πλοίων.

Ἡ παρωχημένη «καραμέλλα»

Καὶ ἐπειδὴ ἔχει γίνει «καραμέλλα» τῶν τελευταίων ἐτῶν νά ἐπαναλαμβάνεται ἀπό ὑπευθύνους τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, διό ἀνάλογος παρουσία ζένων ναυτικῶν παρατηρεῖται καὶ εἰς ἔτερας ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακάς χώρας, καλῶν εἶναι νά λεχθῇ διτὶ τοῦτο δέν εἶναι σωστόν. Ἡ Γαλλία ἥρετο τὴν ναυτολόγησιν ἐπί τῶν πλοίων τῆς ἀκόμη καὶ ὑπηκόων τῶν λοιπῶν χωρῶν—μελῶν τῆς ΕΟΚ, πρᾶγμα πού ὠδήγησεν εἰς τὴν ἐκδοσιν τῆς γνωστῆς, εἰς βάρος τῆς ἀποφάσεως τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου. Ἡ Νορβηγία ἀπό τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔχει λάβει περιοριστικά μέτρα καὶ ἔχει θέσει αὐστηράς προϋποθέσεις διά τὴν ναυτολόγησιν ζένων εἰς τὰ πλοῖα τῆς. Ἀκόμη σοβαρά προσπάθεια γίνεται εἰς ἀλλας χώρας διά τὴν ναυτολόγησιν τῶν ναυτικῶν των, δχι μόνον εἰς τὰ ἔθνικά των

πλοῖα, ἀλλά καὶ εἰς τοιαύτα ὑπό ξένας σημαίας πού ἐλέγχονται ἀπό ὑπηκόους τους. Τοῦτο ἔχει ἀρχίσει μεθοδικά εἰς τὴν Ιαπωνίαν, εἰς δὲ τὴν Σουηδίαν τὸν παρελθόντα Μάιον ἡ ἔκει Ἐνεσις Ναυτικῶν ἡ πείλησην γενικήν ἀπεργίαν μέτημα τὴν ἐπάνδρωσιν μὲ Σονδηόν 14 πλοίων ὑπό ξένας σημαίας, Σονδηόκων συμφερόντων.

Τὰ Κατώτερα Πληρώματα

Περισσότερον, ἐξ' ἄλλου, ἀπογοητευτικὴ είναι ἡ εἰκὼν τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος τῶν Κατώτερων Πληρωμάτων, δον εἰς μίαν *Σετίαν* ἀπενεμήθησαν μόνον 3.859 πτυχία καὶ ἀδειαί. Ἀκόμη κατά τὸ 1979 ἀπενεμήθησαν 615 πτυχία καὶ ἀδειαί, πού εἶναι κατά 112 (ῆ ποσοστὸν 19,55%) διλιγόντερα τῶν δσων ἀπενεμήθησαν κατά τὸ 1975. Εἰς συνολικούς ἀριθμούς ἐντός τῆς *Σετίας* 1975—1979 ἀπενεμήθησαν 23.420 διπλώματα εἰς Ἀξιωματικούς, ἐνῶ διά τὰ Κατώτερα Πληρώματα ἐδόθησαν μόνον 3.859 πτυχία καὶ ἀδειαί, φαινόμενον ισοδυναμοῦν μέτημα τὴν κατάργησιν, σχεδόν, τοῦ θεσμοῦ, πού ὄπωσδήποτε δέν συμβάλλει εἰς τὴν καλήν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας, οὐτε ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ πνεῦμα καὶ τὸ γράμμα τοῦ ἀριθ. 147 Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἐργασίας, τὴν ὅποιαν ἡδη ἐκυρώσαμεν νομοθετικῶς. Πρός σαφεστέραν ἀντίληψιν τοῦ πράγματος ὑπενθυμίζεται διτὸ Κατώτερον ἡμεδαπόν προσωπικόν τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων εἶναι πολυαριθμότερον, καλύπτον τὸ 514% τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ (29.832 ναυτικοῖ), πρᾶγμα πού ἐπέβαλεν ἀλλην ἔξελιξιν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατ' ἔτος ἀπονεμούμενων εἰς αὐτὸν ἀποδεικτικῶν ἐπαγγελματικῆς ικανότητος.

Εἰς μίαν, λοιπόν, ἐποχὴν καθ' ἦν διεθνῆς τάσις κατευθύνεται πρός τὸν οὐσιαστικὸν καὶ τυπικὸν ἐλεγχον τῆς ναυτικῆς ικανότητος τῶν πληρωμάτων διά τῆς ἐνοποίησεως τῶν σχετικῶν διαδικασιῶν, εἰς τὴν ναυτιλίαν μας παρουσιάζεται τὸ ἀντίθετον φαινόμενον μία ἐπικίνδυνος ἀπομάκρυνσις ἀπό τὰ ἀποδεικτικά ναυτικῆς ικανότητος, πού διά τὰ Κατώτερα Πληρώματα προσωπικόν τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων εἶναι πολυαριθμότερον, καλύπτον τὸ 514% τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, πρᾶγμα πού ἐπέβαλεν ἀλλην ἔξελιξιν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατ' ἔτος ἀπονεμούμενων εἰς αὐτὸν ἀποδεικτικῶν ἐπαγγελματικῆς ικανότητος.

Εἰς μίαν, λοιπόν, ἐποχὴν καθ' ἦν διεθνῆς τάσις κατευθύνεται πρός τὸν οὐσιαστικὸν καὶ τυπικὸν ἐλεγχον τῆς ναυτικῆς ικανότητος τῶν πληρωμάτων διά τῆς ἐνοποίησεως τῶν σχετικῶν διαδικασιῶν, εἰς τὴν ναυτιλίαν μας παρουσιάζεται τὸ ἀντίθετον φαινόμενον μία ἐπικίνδυνος ἀπομάκρυνσις ἀπό τὰ ἀποδεικτικά ναυτικῆς ικανότητος, πού διά τὰ Κατώτερα Πληρώματα προσωπικόν τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων εἶναι πολυαριθμότερον, καλύπτον τὸ 514% τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, πρᾶγμα πού ἐπέβαλεν ἀλλην ἔξελιξιν εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατ' ἔτος ἀπονεμούμενων εἰς αὐτὸν ἀποδεικτικῶν ἐπαγγελματικῆς ικανότητος.

Τὸ *Υπουργεῖον Έμπορικής Ναυτιλίας* θά γνωρίζῃ ἀσφαλῶς τὴν κρατοῦμαν κατάστασιν εἰς τὰ πλοῖα μας ἀπό πλευρᾶς ἐπανδρώσεως τῶν μέτημαν οὐσιαστικοῦ μας παρουσία ζένων ναυτικῶν παρατηρεῖται καὶ εἰς ἔτερας ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακάς χώρας, καλῶν εἶναι νά λεχθῇ διτὶ τοῦτο δέν εἶναι σωστόν. Ἡ Γαλλία ἥρετο τὴν ναυτολόγησιν ἐπί τῶν πλοίων τῆς ἀκόμη καὶ ὑπηκόων τῶν λοιπῶν χωρῶν—μελῶν τῆς ΕΟΚ, πρᾶγμα πού ὠδήγησεν εἰς τὴν ἐκδοσιν τῆς γνωστῆς, εἰς βάρος τῆς ἀποφάσεως τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Δικαστηρίου.

Ἐπειδὴ τοῦτο δέν εἶναι σωστόν, δύναται τὸ πρότρηπτον προστηροποίησις. Ἐπιπροσθέτως, ἐν δψει τῶν διεθνῶν ἐπί τοῦ θέματος ἔξελιξεν, ἡ ναυτιλία μας πρέπει νά πρετομάζεται διά τὴν ἀντιμετώπισην τῆς ἀναμενόμενης βεβαίας καταστάσεως, ἡ ὁποία θά ἀπαιτή τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μέτημαν οὐσιαστικοῦ μας παρουσίαν εἰς τὴν ναυτικής ικανότητος.

Εἰσῆλθομεν, δηδ, εἰς τὴν φάσιν τῶν μεμονωμένων ἐλέγχων τῆς ναυτικῆς ικανότητος τῶν πληρωμάτων τῶν δεξαμενοπλοίων, μέταπραγμήτην τὰς *H.P.A.* καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀσφαλιστάς, πού ζητοῦν πιστο-

ποίησιν διτὸ τὰ πληρώματα γνωρίζουν τὴν χρήσιν τοῦ συστήματος δάρανος ἀερίου—πλύσεως τῶν δεξαμενῶν φορτίου δι' ἄργον πετρελαίου (*Crude Oil Washing — Inert Gas system*). Τὸ ἐπόμενον βῆμα εἶναι ἡ αὐστηρά ἐφαρμογὴ τῆς Συμφωνίας τῶν Οκτώ τῆς *Bor*. Θαλάσσης, Κοινοτικῆς ἐπινεύσεως, Σονδηόκων συμφερόντων.

Νά ἀναληφθῆ προσπάθεια

Κατ' εὐτυχῆ συγκυρίαν οἱ Ἑλληνες ναυτικοί εἰς τὴν μεγάλην πλειονότητά των εἶναι ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί, ναυτολογούμενοι κανονικῶς διά ναυτικοῦ φυλλαδίου, ἀντί διαβατηρίου. Οὕτω ἐπί 58.033 Ἑλλήνων ναυτικῶν ὑπηρετούντων τὴν 30ην Νοεμβρίου 1978 ἐπί Ἑλληνοκτήτων πλοίων, μόνον οι 974 ήσαν διαβατηριοῦσι.

Ἡ διαπίστωσις αὐτῆς εὐνοεῖ τὴν ἀνάληψιν μᾶς εύρυτέρας προσπαθείας, ώστε οἱ ἔχοντες τὰς νομίμους προϋποθέσεις ναυτικοί μας, πού εἶναι πάρα — πολλοὶ μεταξὺ τοῦ Κατώτερου Πληρώματος, νά ἐφοδιασθοῦν μέτα ἀνάλογα ἀποδεικτικά ναυτικῆς ικανότητος. Ἡ ἀπλούστευσις καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν διαδικασιῶν διά τὴν πτυχίου ἡ ἀδειαί διευκολυνομένη ἀπό τὰς *Υπηρεσίας* τοῦ *YEN* καὶ ὑποδανιζομένη ἀπό ωρισμένα κίνητρα, θά ἐπιφέρῃ ἔνα νοικοκέρευμα εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας, ἐνῶ ἐκ παραλλήλου θά συνδέσῃ περισσότερον τούς ναυτικούς μέτη τὴν θάλασσαν. Πρόκειται περὶ τῆς ψυχολογικῆς ἐπιδράσεως τῆς κάθε ἐπαγγελματικῆς ἀδειαίς ἐπί τοῦ κατόχου της, δοσὶς αἰσθάνεται πλησιέστερον πρός τὸ ἐπάγγελμα, ἐστω καὶ ἐάν προσκαρπήσῃ ἡ ἐπί μακρύτερον διάστημα, ἀπέδει τούτου.

“Οσον γρηγορώτερον γίνεται τὸ νοικοκέρευμα αὐτό, τόσον τὸ καλύτερον διά τὴν ναυτιλίαν καὶ τούς ἀνθρώπους της, καθ' δοσὶν οἱ διεθνεῖς ἐλεγχοί καὶ αἱ ξέναι μεμονωμέναι ἀπαιτήσεις γύρω ἀπό τὸ πρόβλημα τῆς ἀποδειγμένης ἐπαγγελματικῆς ικανότητος τῶν ναυτικῶν μας, θά μᾶς εύρουν εἰς καλήν, σχετικῶς, θέσιν.

Εὐχερές τὸ ἐγχείρημα

Πέραν, λοιπόν, τῆς χαινούσης πληγῆς ἀπό τὴν δραματικήν ἐλλειψιν πληρωμάτων, ώς καὶ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγικότητος καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμόν τοῦ ναυτεργατικοῦ μας συστήματος, προβάλλει ἡ ἀναγκαιότης ἐφοδιασμοῦ τῶν ναυτικῶν μας καὶ πρό παντός τῶν ἀπροθύμων κατωτέρων, διά τοῦ ἀναλόγου πρός τὰ προσόντα τῶν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος. Τό τελευταῖον τούτο ἐγχειρίσμα εἶναι εὐχερέστερον, κυρίως διαδικαστικόν, πού ἔαν ἀποβληθῇ ἡ ἀνεξήγητος Κρατική ἀδιαφορία πού ἐπιδεικνύεται ἐν προκειμένω, δύναται νά τεθῇ εἰς καλόν δρόμον, ἐπ' ὀφελεία πάντων. Διότι θά ἐκλείψουν οἱ κίνδυνοι προσθέτων αἰτίασεων κατά τῆς ναυτικῆς ικανότητος τῶν πληρωμάτων μας, πού δυνατόν νά ὀδηγήσουν ἀργότερον καὶ εἰς κυρώσεις εἰς βάρος τῶν πλοίων μας, λαμβανομένου ὑπὸ διών καὶ τοῦ λίαν υψηλοῦ Ἑλληνικοῦ δείκτου ναυτικῶν ἀτυχημάτων, κατά τὴν τελευταῖαν τριετίαν.



Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Νέοι κανονισμοί θά iσχύσουν από την Ιη Όκτωβρίου

Στό τεῦχος μας της Ιης Ιουνίου γράφαμε διά της έπραγματοποιήθη στήν Αίγυπτο, 19-21 Μαΐου, ή προγραμματισμένη συνάντησις έκπροσώπων του Διευθούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου με έκπροσώπους των άρχων της Διώρυγος του Σουέζ. Κατά τάς άνωτέρω συνομιλίας εξητάσθησαν άπό κοινού νέοι κανονισμοί ναυπλοίας εις τήν περιοχήν της Διώρυγος, οι οποίοι έπιβάλλονται μετά τήν έκβαθυνσιν και διαπλάτυνσιν της, ή όποια θά περατωθή τόν Όκτωβριο όπότε και ή Διώρυξ θά είναι έτοιμη νά δεχθῇ μεγαλύτερα πλοϊα.

Εἰς τήν συνάντησιν αύτήν ή Ένωσις Έλλήνων Εφοπλιστών άντιπροσωπεύθη άπό τόν κ. Παν. Τσάκον, παρέστη δέ και ο Διευθυντής Μάρκετινγκ τής CANDIA Co. S.A., κ. G. WHITFIELD.

Η CANDIA είναι διεθνώς γνωστός δραγανισμός παροχής ύπηρεσιών στήν Ναυτιλία, περισσότερον γνωστός άπό τήν ύπηρεσία έξυπηρετήσεως πλοίων στήν Διώρυγα, «SUEZ CANAL TRANSITING SERVICE».

Η CANDIA έκδιδει τακτικά ένα πληροφοριακό δελτίο σχετικά με τήν Διώρυγα, τό οποίον άποστέλλεται σε ναυτιλιακά γραφεία 32 χωρών. Τό δελτίο τής No 65 τής

22ας Ιουλίου πραγματεύεται τά κυριώτερα θέματα πού συζητήθηκαν κατά τήν άνωτέρω συνάντησιν. Λόγω τής σπουδαιότητος τού περιεχομένου τής έγκυκλιον αύτῆς και τού έκδηλωθέντος ένδιαφέροντος πολλών Πλοιοκτητῶν δι' ένημερωσίν των στίς τελευταῖς έξελίξεις, δημοσιεύομεν αύτούσιο τό κείμενο εις τάς σελίδας τού Αγγλικού κειμένου μας. Κατωτέρω άναφέρωμεν τά θέματα τά όποια συζητήθησαν κατά τήν άνωτέρω συνάντησιν, διά δέ τήν πλήρη άναπτυξιν αύτῶν παραπέμπομεν εις τάς σελίδας τού Αγγλικού κειμένου.

Μέρος Iον

1. Η αύξησις τού βυθίσματος.
2. Χερσαῖα ραντάρ διά τήν διευκόλυνσιν τής άγκυροβολίας.
3. Πρόσδεσις πλοίων εις τά συνοδά ρυμουλκά.
4. Ύπερχρεώσεις διοδίων.
5. Αύξησις διοδίων.
6. Η χρέωσις τῶν διοδίων στά PARCEL TANKERS.
7. Σημεῖα έπιβιβάσεως πλοηγῶν.
8. Σύστημα ρυθμίσεως τής κυκλοφορίας στήν διώρυγα.
9. Σχοινία προσδέσεως εις τούς σημαν-

τήρας.

10. Λέμβοι προσδέσεως.
11. Ή έκφρωσις τῶν CONTAINERS εις περιπτώσιν κινδύνου.
12. Κλίμακες πλοίου και πιλότων.
13. Προβολεῖς.
14. Πλοία τῶν οποίων θά άπαγορεύεται η διέλευσις.
15. Διόδια και τιμολόγια ειδικῶν περιπτώσεων.
16. Κατάθεσις έγγυητικῶν άπό τά CLUBS.
17. Βελτίωσις βοηθημάτων ναυσιπλοίας.
18. Περιορισμοί έκφρωσεως έπικινδύνων φορτών εις PORT SAID.
19. Ή ο κανονισμός τῶν τριῶν ποδῶν γιά τά υγραιριοφόρα.

Μέρος 2ον

1. Σχέδιον έξελίξεως τής διώρυγος.
2. Πρόσδος κατασκευών και έξοπλισμών.
3. Τά κρατικά ναυτιλιακά πρακτορεῖα.
- 3a. Πιατοποιητικά/Δηλωτικά κατά τόν κατάπλον.
- 3β. Έντυπα πρός συμπλήρωσιν διά τήν έπομενη διέλευσιν.
- 3γ. Ύπογραφή παραστατικῶν διά λογαριασμόν Πλοιάρχων σχετικῶν με παρεχόμενες ύπηρεσίες.
- 3δ. V.H.F. SERVICE.
- 3ε. Άνεπαρκή έμβασμα διά πρακτορειακά έξοδα.
- 3ζ. Άναφορά εις 10 περιπτώσεις παραβάσεως τῶν κανονισμῶν τής διώρυγος.

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

MTS ΙΑΣΩΝ

MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ

TSS ΑΤΛΑΣ

MV ΕΡΜΗΣ

MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ

MTS ΟΡΦΕΥΣ

MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ

MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11

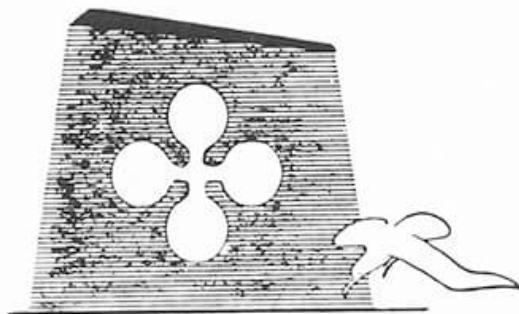
MV ΖΕΥΣ

MV ΠΟΣΕΙΔΩΝ

MV ΑΧΙΛΛΕΥΣ

MV ΩΚΕΑΝΟΣ

MV ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ



Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική,
Μεξικόν, Κεντρική Αμερική και 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

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

Κατά την πρό μηνών τριήμερον διάσκεψιν εις την Μασσαλίαν, επί της Ναυτιλίας και τῶν Κοιν. Μεταφορῶν αἱ συζητήσεις ἐπεξετάθησαν εἰς κάθε σχετικόν θέμα. Τώρα ἐξεδόθησαν εἰς πολυσύλιδον τεῦχος.

Τὴν Ἑλλάδα ἐξεπροσώπησαν ὁ Καθηγητής κ. I. Τζοάννος, ἀπό μέρους τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ ἡ Δρ. Ἀννα Ε. Μπρεδήμα.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. TZOANNOY

Ἐκ μέρους τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐπιθυμῶ νά εὐχαριστήσω τὸ Ἰνστιτούτον ποὺ μᾶς προσεκάλεσεν εἰς τὴν διάσκεψιν αὐτὴν καὶ μᾶς ἔδωσε τὴν εὐκαιρίαν νά διμιήσωμεν.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καθίσταται δισημέρα δυσχερεστέρα ἡ ἑξεύρεσις ἐπαρκούς ἀριθμοῦ Ἑλλήνων ναυτικῶν διά νά ἐπανδρώσουν τὰ πλοῖα της. Τὸ φαινόμενον αὐτό, καθώς καὶ ἐσεῖς καλῶς γνωρίζετε, παρατηρεῖται ἐπίσης καὶ εἰς τὰς ἀλλας χώρας τῆς Ε.Ο.Κ. Ὡς γεγονός, τὸ χαμηλὸν ποσοστὸν ἀνεργίας, εἰς τὸ ὅποιον ἀνεφέρθη προηγουμένως ὁ κ. Van Hilstandael, μεταξύ τῶν ναυτικῶν ἀντιπροσωπεύει μᾶλλον αὐτὸ πού οἱ οἰκονομολόγοι ἀποκαλοῦν «friction» ἀνεργίαν παρά πραγματικὴν ἀνεργίαν.

Ἡ δυσχέρεια ἐπανδρώσεως δι' Ἑλλήνων ἀποδίδεται εἰς τὴν ταχείαν ἀνάπτυξιν τῶν ἀλλων κλάδων τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατά τὰ τελευταῖα 20 ἔτη, πού ὠδήγησε ἔνα μεγάλον ἀριθμόν ἀτόμων εἰς ἀλλους τομεῖς ἀπασχολήσεως (π.χ. τὸν τουρισμόν). Οἱ ἀνθρώποι αὐτοὶ θά είχον ἀλλως στραφεῖ πρός τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα.

Δοθεῖσης τῆς ἀνελαστικῆς προσφορᾶς Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἡ ζήτησις διά τὴν ἐπανδρωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου είχεν ως ἀποτέλεσμα ὥστε οἱ πραγματικοὶ μισθοὶ πού πληρώνονται εἰς τοὺς ναυτικούς νά καθορίζωνται εἰς ἐπίπεδο τὰ ὅποια είναι τριπλάσια τῶν ἐπισήμων μισθῶν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ἐνώσεων.

Παρά τοὺς ὑψηλοὺς μισθούς, ἡ προσφορά Ἑλλήνων ναυτικῶν δέν είναι ἐπαρκής διά νά καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου. Τὸ Ἰνστιτούτον Οἰκο-

λογίου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν είναι τόσον ὑψηλὸς ὥστε, διαφορούσθη ἡ ἀρχή τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως (τό 1988) διά τὴν Ἑλλάδα, οἱ μισθοὶ εἰς τὰ Ἑλληνικά πλοῖα ἀναμένεται νά είναι τουλάχιστον τόσον ὑψηλοί δοσον καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῆς Ε.Ο.Κ.

Ἐπί πλέον, αἱ διαφοραὶ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου πιστεύεται διτὶ συνιστοῦν σοβαρὸν ἀνασταλτικόν παράγοντα εἰς τὴν διακίνησιν ναυτικῶν πρός πλοῖα διαφόρου ἔθνικότητος. Αὐτὸ ἐπιβεβαιύται ἀπό τὸ γεγονός διτὶ ὑπάρχει ἐλαχίστη διακίνησις ναυτικῶν μεταξύ τῶν στόλων τῶν σημερινῶν χωρῶν — μελών τῆς Ε.Ο.Κ., παρά τὴν σημαντικὴν διαφοράν μισθολογίου.

Οσον ἀφορά εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις, τὸ μόνον πράγμα πού ἐπιθυμῶ νά ἀναφέρω είναι διτὶ, ἐν ἀντιθέσει πρός τοὺς Εὐρωπαίους συναδέλφους των, οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται δέν λαμβάνουν κανενός εἰδους κρατικὴν ἐπιχορηγήσιν.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΗΣ Δρ. ΜΠΡΕΔΗΜΑ

Ἄπο μακροῦ, οἱ στόλοι τῶν ἐλευθέρων νηολογίων — ἡ των «σημαίων εὐκολίας», ώς πλέον εὐστόχως τοὺς ἐχαρακτήρισεν δι. Rathjen — καὶ τὰ ὑποσυντηρούμενα πλοῖα ἀντιμετωπίζονται ως ἔνα καὶ τὸ ἀντό, ώς ἡ ἀλλή πλευρά τοῦ νομίσματος. Ἡ Ἐνώσεις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συμπερίζεται τὴν ἀποψιν διτὶ μεταξύ αὐτῶν πρέπει νά ὑπάρξῃ μία σαφῆς διάκρισις. Είναι λάθος νά πιστεύεται διτὶ αἱ σημαῖαι εὐκολίας καὶ τὰ ἀνεπαρκοῦς συντηρήσεως καὶ ἐπανδρώσεως πλοῖα συνδέονται ἀρρήκτως.

Ἐνῶ ὑποσυντηρούμενα πλοῖα δυνατόν νά ὑπάρχουν ὑπό οἰανδήποτε σημαίαν καθώς καὶ ὑπό τὰς σημαῖας τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν, οἱ στόλοι τῶν ἐλευθέρων νηολογίων συγκροτοῦνται, κατά σημαντικὸν ποσοστόν, ἀπό σύγχρονα καὶ ἀποδοτικά σκάφη. Ἡ Ε.Ε.Ε. ἔχει κατ' ἐπανάληψιν ταχῇ ἐναντίον τῶν ὑποσυντηρούμενων πλοίων καὶ είναι πρόθυμος νά υιοθετήσῃ οἰαδήποτε μέτρα — ἐντός ἔθνικῶν, διεθνῶν, ἡ Κοινοτικῶν πλαισίων — πού θά συμβάλλουν εἰς τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν πλοίων αὐτῶν ἀπό τοὺς ὡκεανούς.

For your Agency in IRAN SEAVENTURE SHIPPING AGENCY CO. LTD.

**Shipping Agents • Forwarders • Import/Export
Traders • General Contractors • Shipchandlers**

Head Office:

SEAVVENTURE SHIPPING AGENCY CO. LTD.

P. O. Box 203, Khorramshahr, IRAN

Phones: 2890, 4134, 5992, A.O.H.: 3675, 2245

Telex: 654094 AMBC IR, Cables: VENTURE - KHORRAMSHAH

TEHERAN:

Phones: 966862, 966870

A.O.H. 649393

Telex: 215474

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

Representatives for all Europe: VANIA COMPAÑIA NAVIERA S.A.

Akti Miaouli 81, 6th Floor (Offices 1 - 2), PIRAEUS,

Phones: 4514991, 4521340, A.O.H. 9010941, Telex: 21 2508 VANI GR

Τά υποσυντηρούμενα πλοία εύθυνονται διά σοβαράς ρυπάνσεις τού θαλασσίου περιβάλλοντος και δέν θέλομεν τό Έλληνικόν θαλάσσιον περιβάλλον νά καταστραφή ούτε τό θαλάσσιον περιβάλλον οιασδήποτε άλλης χώρας.

Αφ' ένός, έντος τών πλαισίων τών άρμοδιοτήτων τού IMKO, ή E.E.E. έτάχθη ύπέρ τών δεξαμενών χωριστού έρματος διά τά τάνκερς, έν αντιθέσει πρός τό κρατούν σύστημα μικτών δεξαμενών, τό όποιον δύναται νά προκαλέσῃ έκτεταμένην θαλασσίαν ρύπανσιν και έκρηξις, καθώς δ καθαρισμός πραγματοποιεῖται έν λιμένι.

Αφ' έτερου, ή Έλληνική Κυβέρνησης έλαβε τελευτώς μέτρα διά τήν έξαλεψιν τών παρηλίκων σκαφών άπό τά Έλληνικά νηολόγια. Ούτω, καθώρισεν άπό τού 1979 τό δριον ήλικιας 17 έτών διά τήν έγγραφην πλοίων εις τά Έλληνικά νηολόγια. Έπεκτυρωσεν έπισης τήν Σύμβασιν No 147 τής Διεθνούς Οργανώσεως Έργασίας, ένων έπικειται και ή έπικυρωσις τών Συμβάσεων MARPOL 1973 και SOLAS 1974. Τόν Μάιον τού 1978, αι Έλληνικαί Ναυτιλιακαί Αρχαι ίπεβαλον αίτησην διά τήν εισδοχήν εις τήν συμφωνίαν πού ύπεγράφη μεταξύ 8 χωρών τής Βορείου Θαλασσής σχετικώς μέ τά κατώτατα «στάνταρντς» τών πλοίων πού προσεγγίζουν εις τούς λιμένας των. Η αίτησης έγένετο άποδεκτή τόν Ιανουάριον τού 1979 και ή έφαρμογή της συντόμως. Πέραν αύτού, λόγω τού δύκου τού Έλληνικού στόλου και τού γεγονότος διτο πολλά Έλληνικά πλοία ούδεποτε προσεγγίζουν εις Έλληνικούς λιμένας, αι Έλληνικαί άρχαι συνέστησαν ένα δίκτυον προξενικών λιμεναρχείων εις 16 έτη τών κυριωτέρων λιμένων τής ύδρογειου, τά όποια προβάίνουν εις έπιθεωρήσεις τών Έλληνικών πλοίων πού προσεγγίζουν έκει.

Όσον άφορά εις τούς στόλους τών σημαίων εύκολιάς, πιστεύομεν διτο σήμερον αύτοί συγκροτούνται κατά μέρα μέρος άπό σύγχρονον και άποδοτικά πλοία. Όπως άναφέρει ή έκθεσης Ροσντέιλ: οι μισθοί, αι συνθήκα διαβιώσεως και άπασχολήσεως εις αύτά τά συγχροντα σκάφη ίσοδυναμούν μέ τά Εύρωπαικά δεδομένα. Ως γεγονός, οι μισθοί ένδεχται νά είναι κάπως υψηλότεροι διά νά προσελκύσουν διότι εις μίαν έργασιαν, ή όποια παρέχει έλλαχιστα συμπληρωματικά άφελη και δέν έξασφαλίζει τήν μόνιμον άπασχόλησην. Υπάρχουν, πάντως, μερικά πλοία εις αύτά τά νηολόγια τά όποια είναι ύποσυντηρούμενα και έπικινδυνα». Εις μίαν προσπάθειαν νά έχαλειφθούν τά πλοία αύτά, ωρισμένα χώραι έλευθέρουν νηολογίων εισήγαγον τελευτών σειράν μέτρων εις τά όποια περιλαμβάνεται ή μείωσις τού όριον ήλικιας και αι συχνάι έπιθεωρήσεις. Σημειωτέρον διτο, σημαντικόν ποσοστόν τής χωρητικότητος ύπό τάς σημαίας εύκολιάς άνηκε ούσιαστικώς εις πλοιοκτήτας παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, διως αι Ήνωμένα Πολιτείαι, ή Μεγάλη Βρεταννία, ή Γερμανία, ή Δανία. Έπι πραδείματι, εις πρόσφατον δήλωσιν τής Ενώσεως Γερμανών Έφοπλιστών ύποστηρίζεται διτο περίποιον τό 31% τού ύπό Γερμανών έλεγχομένου τοννάς καλύπτεται ύπό ξένας σημαίας. Άξιζει νά σημειωθή διτο, κατά τήν έκθεσην Ροσντέιλ, τό 8% τού Βρεταννικού στόλου άνηκε εις ξένα συμφέροντα. Έπι πλέον, διω τών 600 Όλλανδικών πλοίων είναι νηολογημένα εις τήν άλλοδαπην, ίδιαιτέρως τάς Όλλανδικάς Αντίλλας, διων οί πλοιοκτήται έχουν νά πληρώσουν χαμηλόν φόρον τής τάξεως τού 10% άντι 48% εις τήν Όλλανδιαν.

Τά προαναφερθέντα πλοία συνδυάζουν τήν παραδοσιακήν άποδοτικήν διαχείριστην

μέ τήν εύθηνοτέραν διαχείρισιν πρός διφερός τού κατανάλωτού. Η Ένωσις Έλληνων Έφοπλιστών συμφωνει διτο τού σημείουν αύτού μέ τάς δηλώσεις τής Όμάδος Β' εις τήν διάσκεψιν τής «Ούνκταντ» εις Μανήλιαν. Ταυτοχρόνως είναι χαρακτηριστική ή μείωσις τής Έλληνικής ίδιοκτησίας χωρητικότητος ύπό τάς σημαίας εύκολιάς κατά τήν τελευταίαν 10ετίαν. Τώρα άντιπροσωπεύει διλιγότερον τού 1/3 τού Έλληνοκτήτου στόλου. Η Ένωσις πιστεύει διτο ή δρθή έπιβολη τών «στάνταρντς» πού καθιερούται άπό τάς διεθνείς συμβάσεις μάλλον, παρά ή έξαλεψις τών έλευθέρων νηολογίων, θά έπιτυχη περισσότερα διά τήν άσφαλειαν τής ζωῆς έν θαλάσση και τήν πρόληψιν τής θαλασσίας ρυπάνσεως.

ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Σχετικώς μέ τούς κρατικής διαχείρισεως στόλους, η Ένωσις Έλληνων Έφοπλιστών είναι πρόθυμος νά ύποστηριξη οίαδηποτε μέτρα ληφθούν επί Κοινοτικού έπιπέδου διά περιορίση τόν άθεμτον άνταγωνισμόν τών στόλων αύτων. Μολονότι ή προσφορά χαμηλόν, μή συναγωνιστικών ναιών ύπό τών πλοίων αύτων πραγματοποιεῖται έκτος τών «κόνφερανς» και τό ποσοστόν τού Έλληνικού στόλου πού άσχολείται εις τακτικά μεταφοράς είναι έλλαχιστον, άντιλαμβανόμεθα διτο οί κρατικής διαχείρισεως στόλοι στρέφονται τελευτών σειράν εις μαζικάς παραγγελίας σκαφών μεταφοράς χύδην φορτίων. Πρός τό παρόν, πάντως, μόνον τά Έλληνικά κρουαζιερόπλοια έχουν αισθανθεί τόν άντιεμπορικόν άνταγωνισμόν τών κρατικών στόλων. Τούτο συμβαίνει ίδιαιτέρως εις τήν Μεσόγειον.



HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων Έλληνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου έπι κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τού Έλληνικού έμπορικού στόλου.
Συνολική άξια άσφαλισμένων πλοίων άνω τών 11.500.000.000 δολλαρίων.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω άντιπροσώπους των:
Thos.R.Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A8DA. Telephone: 01-283 4646.
Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

‘Ο Λιμήν τοῦ Πειραιῶς

‘Η ἀνάπτυξις τοῦ λιμένος

Ούπουργός Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης εἰς διμιλίαν του, πού ἔδωσε εἰς τὸ Εμπορικόν καὶ Βιομηχανικόν Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς πρός τὸν ἐπιχειρηματικὸν κόσμον, δόποιος συναλλάσσεται μὲ τὸν λιμένα ἥ ἀναπτύσσει δραστηριότητα ἐντὸς αὐτοῦ ἐπεχειρησεις μίαν σκιαγράφησιν τῆς πολιτικῆς, πού ἀκολουθεῖται ἡ θά ἀκολουθηθεῖ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Πειραιῶν λιμένος, εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἑθνικῆς λιμενικῆς πολιτικῆς καὶ ἐκαμε μίαν πρώτην τοποθέτησιν τοῦ θέματος τὸ δόποιον εἶναι ζωτικῆς σημασίας διὰ τὸν τόπον μας.

Χαρακτηρικῶς δ. κ. υπουργός ἀνέφερε, μεταξύ ἄλλων, διτι:

‘Η δόλονέν ἐπεκτεινομένη χρησιμοποίησις εἰς τοὺς μεγάλους λιμένες τῆς μοναδοποιημένης μορφῆς φορτίων θά πρέπει νά συγκεντρώσῃ ἐν σημαντικόν μέρος τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν καλυτέραν ὀργάνωσιν καὶ λειτουργίαν τοῦ λιμένος.

Πέραν δόμως τούτου θά πρέπει νά ἴδη κανεῖς ως μίαν ἐνδιαφέρουσαν, οἰκονομικῶς, πρόκλησιν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν μεταφορῶν πρός καὶ ἀπό τὰς ἀραβικάς χώρας καθὼς καὶ τοὺς γενικώτερους σχεδιασμούς, πού πραγματοποιοῦνται διὰ μίαν ριζικήν ἀναδιοργάνωσιν τῶν μεταφορῶν εἰς τὸν εὐρωπαϊκὸν χώρον. Εἰς τοὺς σχεδιασμούς αὐτοὺς δ. Πειραιεὺς κατέχει μίαν πρώτην θέσιν. Καὶ τοῦτο διὰ τὸν ἀπλούν λόγον διτι εὑρίσκεται 390 μιλία ἀπό τὸ Πόρτ Σάιντ, 1570 μιλία ἀπό τὸ Γιβραλτάρ καὶ εἰς τὴν κατάληξην τῶν μεγάλων δικῶν ἀρτηριῶν τοῦ Βορρᾶ.

Αὐτήν τὴν μοναδικήν εὐκαιρίαν πού μᾶς δίδεται τώρα πρέπει νά τὴν ἀξιοποιήσωμεν δοσον γίνεται καλύτερον καὶ ταχύτερον ἔχοντας δμως ὑπόψει μερικούς βασικούς παράγοντας διαμορφώσεως τῆς ἑθνικῆς



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΜΠΟΥΡΜΑΙΣΤΕΡ & ΓΟΥΕΤ ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

μας λιμενικῆς πολιτικῆς, δπως:

— ‘Η ισόρροπος ἀνάπτυξις τῆς χώρας εἰς τὰ πλαίσια τῆς γενικότερης πολιτικῆς ἀποκεντρώσεως.

— ‘Η ἀποφορή ύπαρξεως σημαντικοῦ κοινωνικοῦ κόστους.

— ‘Η ἀποτελεσματική προστασία τοῦ περιβάλλοντος. Παράγοντες πού θά ληφθοῦν ύπόψη εἰς τὰ πλαίσια τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν μεγαλυτέραν δυνατήν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος καὶ τὴν περισσοτέραν ὀρθολογικήν ὀργάνωσιν του εἶναι:

— Αἱ δυνατότητες πού διαγράφονται νά γίνη ἡ Ἑλλάς διεθνές διαμετακομιστικὸν κέντρον εἰς τὸν ἀξόνα Εύρωπης — Μέσης Ἀνατολῆς — Ἀραβικῶν χωρῶν — Χωρῶν Β. Ἀφρικῆς.

— ‘Η ἀναπόφευκτη αὔξησις τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

— Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν μεγαλυτέραν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ μας ἐμπορίου.

— ‘Η καλυτέρα ἑξηπρέτησις τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸν λιμένα ἔτοι δπως τὸ ἀπατεῖ ἡ σύγχρονη καθημερινή πρακτική καὶ μὲ τρόπον πού νά αὔξηθῇ ἡ παραγωγικότης της.

Εἰς τὰ πλαίσια μιᾶς τέτοιας λιμενικῆς πολιτικῆς οἱ στόχοι, ἀναφορικῶς μὲ τὸν λιμένα Πειραιῶς, διὰ τοὺς δόποις ἔργάζονται οἱ ἀρμόδιοι φορεῖς εἶναι:

1. Ἐνθάρρυνσις τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως καὶ τῆς κινήσεως πλοίων διὰ ἐπισκευάς.

‘Αποτελεῖ κοινήν διαπίστωσιν διτι ἡ μορφολογία τοῦ θαλασσίου καὶ τοῦ χερσαίου χώρου τοῦ λιμένος ἑξυπηρετοῦν θαυμάσια τόσον τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, δοσον καὶ τὰς ἐπισκευάς. Δέν εἶναι τυχαίον διτι: εἰς πολλά διεθνή συνέδρια δ. Πειραιεύς ἔχαρακτηρίσθη «ιδανικό λιμάνι» διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ εἰς μεγάλον διαμετακομιστικὸν κέντρον.

Τόσον διὰ τὸ ἔνα, δοσον καὶ διὰ τὸ ἄλλο χρειάζονται συνεχεῖς προστάσθειαι, ληγίς συγκεκριμένων μέτρων καὶ υἱοθέτησις περαιτερων λύσεων ἀμέσου ἐφαρμογῆς. Εἰς τὰ πλαίσια τῆς δημιουργίας κινήτρων θά ἡδύνατο νά ἔξετασθῇ πάλιν ἡ τιμολογιακὴ πολιτική πού ἐφαρμόζεται. Παραλλήλως θά πρέπει διποσδήποτε νά αὔξηθον καὶ νά βελτιωθοῦν οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι καὶ νά δημιουργηθοῦν νέαι ἐπισκευαστικαὶ θέσεις. Μέ τα προβλήματα αὐτά, εἴπεν δ. κ. Φικιώρης ἔχω ἡδη ἀσχοληθεῖ καὶ πιστεύεω πώς σύντομα θά ἔχω τὴν εὐκαιρία νά ἀνακοινώσω τὰ ἀποτελέσματα αὐτῶν τῶν πρώτων προσπαθειῶν.

2. Βελτίωσις τῆς ὄργανωσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος.

Πιστεύω — εἴπεν δ. κ. Φικιώρης, διτι ὁ ΟΛΠ θά δυνηθῇ συντόμως νά ξεπεράσῃ τὰς ἀντικειμενικάς ἔκεινας δυσκολίας καὶ τὰ λειτουργικά προβλήματα, πού ύπάρχουν, ώστε νά διαδραματίσῃ ἐνα καθοριστικόν ρόλον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πρώτου λιμένος.

Προσπάθειαι καταβάλλονται διὰ τὴν συγκέντρωσιν δλων τῶν ναυπηγεοπισκευαστικῶν μονάδων τοῦ Πειράματος εἰς τὰ Σελήνια Σαλαμίνος. Τοῦτο θά βοηθήσῃ τόσον εἰς τὴν καλυτέραν ὀργάνωσιν τῶν μονάδων αὐτῶν ἔκει, δοσον καὶ εἰς τὴν δυνατότητα ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος, τὸ δ-

ποίον σήμερον χρειάζεται ἐπέκτασιν. Αὐτό δέν ἀποτελεῖ μίαν πρόχειρον λύσιν ἀλλά είναι καρπός διεξοδικῶν μελετῶν καὶ ἐντάσσεται εἰς τὰ πλαίσια τῆς λιμενικῆς μας πολιτικῆς καὶ τοῦ γενικοῦ χωροταξικοῦ προγράμματος τῆς χώρας.

‘Αναφερόμενος εἰς τὴν σημασίαν, διά τὴν ναυτιλίαν μας, τοῦ γεγονότος τῆς δριστικῆς ἐντάξεως μας εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότηταν εἴπεν διτι δεν είναι ἀπλῶς σημαντικὸν διτι προσφέρομεν εἰς τὴν ΕΟΚ τὴν δυνατότητα νά ἐλέγχῃ τὸ δια τρίτον, σχεδόν, τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, χάρις εἰς τὰ 40 έκατομ. κ.ο.χ. τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ ἔξασφαλίζομεν, διεθνῶς, τὰς μεταφοράς τῆς Κοινότητος.

Είναι επίσης σημαντικὸν διτι παραδοσιακοὶ ναυτιλιακοὶ χώραι τῆς ΕΟΚ βλέπουν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἔνα δυναμικόν σύμμαχον διά τὴν υποστήριξιν κοινῶν συμφερόντων, δπως π.χ. ἡ ζωτικῆς σημασίας διατήρησις τοῦ καθεστώτος ἐλευθερίας εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς. Οἱ ἔταιροι μας τῆς ΕΟΚ ἐκτιμοῦν ιδιαιτέρως τὴν γεωγραφικήν θέσην τῆς χώρας μας, ἡ δπωια χρησιμεύει ως συνδετικός κρίκος χωρῶν τῆς Κοινότητος καὶ Μέσης Ἀνατολῆς.

Τὸ γεγονός έχει ιδιαιτέρων σημασίαν εἰς μίαν ἐποχήν, ἡ δπωια χαρακτηρίζεται ἀπό τὴν κρίσιν τοῦ πετρελαίου, ἀν ληφθοῦν ύπόψει καὶ οἱ παραδοσικοὶ καλαί σχέσεις με τοὺς ‘Αραβας. Τὰ πλεονεκτήματα αὐτά ἡμποροῦν νά ἀξιοποιηθῇ ἡ Ἑλλάς ως ναυτιλιακόν κέντρον τῆς Κοινότητος.

‘Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική τῆς ΕΟΚ είναι ύπό διαμόρφωσιν ἀλλά ἐλπίζομε νά λάβῃ δοσον τὸ δυνατόν πιό φιλελευθέρων κατεύθυνσιν, προσηλωμένην εἰς τὴν ἀρχήν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Μέ την ἐπικευμένην ἐνταξιν τῆς Ισπανίας καὶ Πορτογαλίας εἰς τὴν Κοινότητα, ὁ μεσογειακός νότος ἀποκτά ιδιαιτέρων σημασίαν ἐναντι τοῦ Βορρᾶ, πού κατείχε ως τώρα τὰ σκηπτρα. Παραλλήλως, χάρις εἰς τὴν σταθεράν τάσιν ἐπαναπατρισμοῦ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ ἐπιστροφῆς εἰς τὸ ἐλληνικόν νηολόγιον, δ. Πειραιεὺς ἔξελίσσεται εἰς διεθνή ἐμπορικόν κόμβον με τὴν ἀνάλογον ύποδομήν. Δι’ δοσον τοὺς ἀνώτερω λόγους

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 BAIRNS

PHONES: 310483, 311384, 321616

313397, 329735

AOH 474660

(Ship Supplies Dept)

IMPORT — EXPORT

SAN MARTIN 1119

BUENOS AIRES — ARGENTINA

ή Έλλαδα προσφέρεται περισσότερον από οιανδήποτε άλλην χώραν διά τήν δημιουργίαν κοινοτικού ναυτιλιακού κέντρου, έμπορικού και διοικητικού. Δύναται έπισης νά χρησιμεύση ώς έδρα Κοινοτικού Ναυτιλιακού Ινστιτούτου ή Κοινοτικού Κέντρου Ναυτιλιακής Έκπαιδεύσεως. Παρ' δόλον διτίσως είναι πρόωρον διά τοιαύτας σκέψεις, δεδομένου διτί η κοινή ναυτιλιακή πολιτική είναι ύπο διαμόρφωσιν, η ίδεα αυτή θά ήμπορύσεν νά άποβη χρήσιμος και διά τήν Έλλαδα άλλα και διά τήν Κοινότητα, αν ληφθή μάλιστα υπόψιν η τάσις άποκεντρώσεως τών διαφόρων κοινοτικών οργάνων και ίνστιτούτων μακρύ από τήν γραφειοκρατίαν τών Βρυξελλών.

'Η υλοποίησις τών προτάσεων αυτών θα συντελέσθη άναποφεύκτως εις τήν άναληψιν μιᾶς σειρᾶς προσπαθειῶν και πρωτοβουλιών, πού θά δηγήσουν εις τήν δημιουργίαν ένος ναυτιλιακού κέντρου μέ παγκόσμιον άκτινοβολίαν και άναγνώρισιν. Και φυσικά είς μίαν νέαν άνθισιν τοῦ λιμένος πού τήν άξιοποίησίν του όφειλε πρωτίστως εις τόν Θεμιστοκλήν και εις έκείνην τήν έπιλογήν τών Αθηναίων τοῦ 5ου π.Χ. αιώνος.

'Ο κ. Μαν. Νειάδας

'Εξ άλλου ό πρόεδρος τοῦ Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς κ. Μαν. Νειάδας έτονισεν διτί η σημασία τοῦ Πειραιώς έμεγάλωσεν σήμερον, καθώς έδημοιουργήθη εις τήν εύρυτέραν περιοχήν του μία ναυπηγεσικευαστική βάσις από τάς σημαντικώτερας τής Μεσογείου.

Μέ βάσιν τόν νόμον 378 πού παρέχει ειδικάς διευκολύνσεις έχουν ήδη έγκατασταθή εις τόν Πειραιά περισσότεραι από 800 ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις, εις τήν συντριπτικήν τών πλειοψηφίαν έλληνικαί. 'Η

χωρητικότης, τήν διοίαν έλεγχουν ύπερβαίνει τά 50 έκατομ. τόννους.

Εις τήν ιστορίαν τοῦ διεθνούς έμποριον ποτέ είς τό παρελθόν δέν υπήρξε μία τόσον ξαφνική και τεραστία οίκονομική άνοδος, δοσον ή άνοδος πού παρετηρήθη εις τήν Μέσην Άνατολήν κατά τά τελευταία εξ έτη. Αί είσαγωγαι τών περισσοτέρων χωρών τής περιοχής έπενταπλασίσθησαν τήν περίοδον αυτήν, τής Σαουδικής Αραβίας έδεκαπλασίσθησαν. Αί έλληνικαι έξαγωγαι πρός δλας τάς άραβικάς χώρας πλησιάζουν τό 1/4 τοῦ συνόλου τών έξαγωγών μας και έγγιζουν τά 800 έκατομ. δολλάρια έτησίως.

'Η θρησκογική και άποτελεσματική άναπτυξίς τοῦ διά τής Έλλαδος διαμετακομιστικού έμποριον, έπιβάλλει τήν κατάστρωσιν μιᾶς έθνικής λιμενικής πολιτικής και τήν δημιουργίαν εύρυτέρου δικτύου γραμμών πορθμείων πρός περισσοτέρας κατευθύνσεις. Τό διαμετακομιστικόν έμπόριον πρέπει νά δραγανοθεί έτοις ώστε νά παραμένη εις τήν Έλλαδα μεγαλυτέρα προστιθέμενη άξια, μέ μεταφορώσεις, άνασυσκευασίας, διανομής φορτίων πρός περισσοτέρας χώρας και άλλας έπεξεργασίας και νά μήν περιορισθή εις ένα άπλούν πέρασμα νεκρών φορτίων.

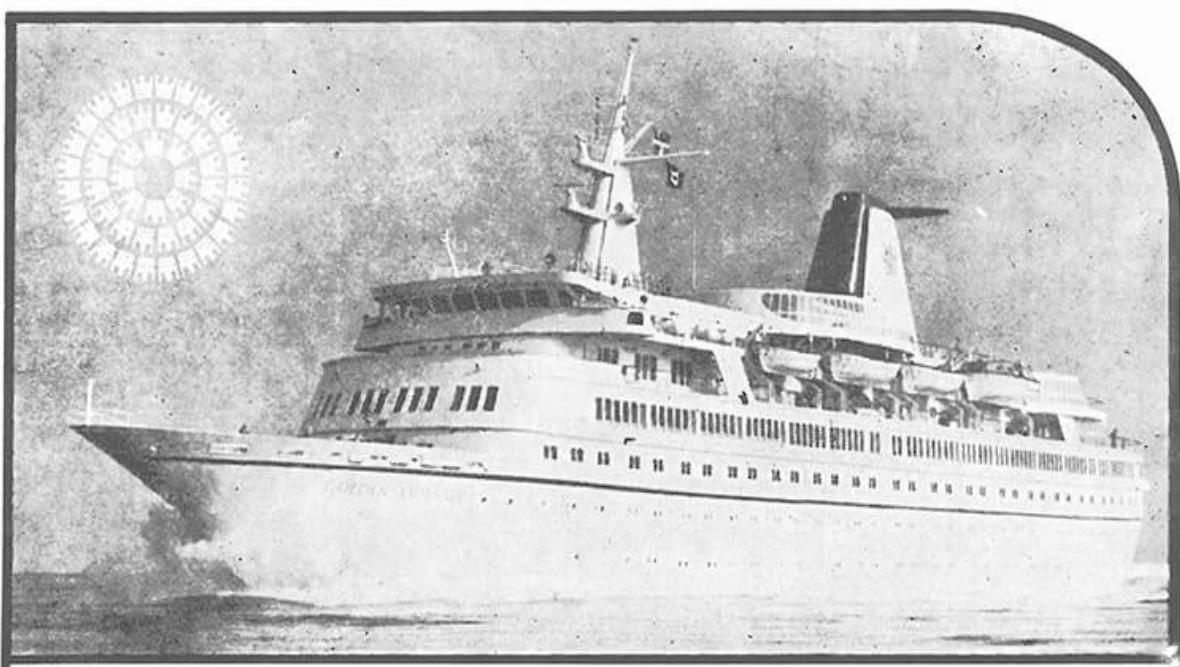
'Η βιομηχανική μας άναπτυξίς και ή αυξησίς τών έξαγωγών μας έχουν ώς προϋπόθεσιν τήν άπρόσκοπτον και μέ συναγωνιστικόν κόστος λειτουργίαν τών λιμένων μας. Κατά τήν έπομένην δεκαετίαν δ Πειραιεύς άναμένεται νά άντιμετωπίση διπλασισμόν περίπου τών μεταφορών έμπορευμάτων έηρού φορτίου. Διαπιστώνεται σημαντική άνεπάρκεια δυναμικού τών 200 λιμένων μας διά τήν άντιμετώπισην τών μελλοντικών άναγκών τοῦ έμποριον. "Έτοις άναμένεται διτί η έλλειψις αυτής τής βασικής ύποδομής, ειδικότερον εις τόν Πει-

ραιά, θά άποτελέση άνασταλτικόν παράγοντα εις τήν βιομηχανικήν μας άναπτυξίν. Οι ρυθμοί άναπτυξεως τοῦ λιμένος παραμένουν βραδύτεροι τών ρυθμών άναπτυξεως τής βιομηχανίας και τού δημορίου. Τό ρυθμιστικόν πρόγραμμα τής περιοχής τής πρωτευούσης διά τό 2.000 προβλέπει διτί διά λιμήν τοῦ Πειραιά θά άναπτυχθή εις τήν περιοχήν δουν εύρισκεται. "Ομως ή ύποδομή του θά πρέπει άσφαλως νά βελτιωθή ούσιαστικά.

'Η τωρινή διεθνής συγκυρία άποτελεί μιαν πραγματικήν πρόκλησιν διά τήν Έλλαδα. 'Η Έλλας έχει δλας τάς δυνατότητας και τάς προϋποθέσεις διά νά άναδειχθή εις περιφερειακόν έπίκεντρον, δχι μόνον οίκονομικής, άλλα και πολιτιστικής και πολιτικής δυνάμεως και άκτινοβολίας, εις τήν εύρυτέραν περιοχήν μας. 'Ο ρόλος αυτός είναι γνώριμος εις έμπας τούς Ελλήνας. Πρέπει νά περιορισθούν δλοι οι άργανωτικοί παράγοντες, πού μπορούν νά έπηρεάζουν άνασταλτικώς τήν έπιτευξιν τοῦ τριπλού αυτού έθνικού στόχου τών καιρών μας; "Ενταξίς μας εις τάς Εύρωπαικάς Κοινότητας, μεγαλύτερά άναπτυξίς τών σχέσεών μας μέ τούς Βορείους γείτονας μας και τά 'Ανατολικά Σοσιαλιστικά κράτη μέ τά δόπια μας συνδέουν σημαντικά παραδοσιακαί έμποροι και άνταλλαγαί και τέλος συνεχώς περισσότερον ένεργος παρουσία και συμμετοχή μας εις τήν ίλιγγωδη άναπτυξίν τών φιλών Αραβικών Χωρών.

'Η σύγχρονος έπιδιωξις τοῦ τριπλού αυτού στόχου δέν παρουσιάζει καμμιάν άντιφασιν. 'Αντιθέτως μάλιστα, οι τρεῖς αυτοί στόχοι έχουν συμπληρωματικόν χαρακτήρα.

Και διά λιμήν και ή εύρυτέρα περιοχή τοῦ Πειραιώς παρουσιάζουν βασικά πλεονεκτήματα και παρέχουν δυνατότητας διά



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
m/s GOLDEN ODYSSEY
year round luxury cruises

νά συμβάλλουν ούσιαστικώς εις τήν έπι-
τευξίν του έθνικον στόχου.

Ως έκπροσωποι τῶν παραγωγικῶν τά-
ξεων τῆς εὐρυτέρας περιοχῆς τοῦ Πειραιῶς
θεωροῦμεν βασικήν ύποχρέωσίν μας νά
συμβάλλωμεν ούσιαστικώς εις τήν άντικει-
μενικήν μελέτην τῶν προβλημάτων τοῦ λι-
μένος καὶ τήν χάραξιν τῆς έθνικής λιμενι-
κής πολιτικής τῆς Έλλαδος.

Είναι γεγονός άξιοσημείωτον διτοι οι τρεις
δριζόντιοι καὶ οι τρεις κάθετοι λιμενικοί ά-
ξονες πού καθορίζουν τό πλαισιον τῆς Ε-
θνικής λιμενικής πολιτικής έχουν ώς κεν-
τρικόν σημείον τομῆς τους τήν περιοχήν
τοῦ Πειραιῶς.

Οι τρεις κάθετοι άξονες είναι:

— Ο δυτικός πού περιλαμβάνει τούς λι-
μένας: Κερκύρας, Ήγουμενίτσας, Πρεβέ-
ζης, Πατρών, Καλαμάτας.

Ο κεντρικός μέ τούς λιμένας Θεσσαλο-
νίκης, Βόλου, Πειραιῶς, Χανίων, Ήρα-
κλείου. Καὶ ὁ

— Ανατολικός μέ τούς λιμένας Καβά-
λας, Άλεξανδρουπόλεως, Μυτιλήνης,
Χίου, Σάμου, Ρόδου.

Οι δριζόντιοι άξονες είναι:

— Ο βόρειος μέ τούς λιμένας Κερκύ-
ρας, Ήγουμενίτσας, Καβάλας, Άλεξαν-
δρουπόλεως.

Ο κεντρικός μέ τούς λιμένας Πατρών,
Πειραιῶς, Χίου, Σάμου, Μυτιλήνης

— Ο νότιος μέ τούς λιμένας Καλαμάτας
Χανίων, Ήρακλείου, Ρόδου.

Κέντρον αὐτοῦ τοῦ πλαισιον είναι ο Πει-
ραιεύς.

Η σύμμετρος άναπτυξίς τῶν λιμένων
αὐτῶν καὶ ή διασύνδεσις τῶν μέ θαλασ-
σιάς διδικάς καὶ σιδηροδρομικάς μεταφο-
ράς ἀποτελοῦν τά κυριώτερα θέματα τῆς
Έθνικής λιμενικής πολιτικής ἐν συνδυα-
σμῷ μέ τά προγράμματα τῆς μελλοντικής

οίκιστικής χωροταξικής ἀναπτύξεως τῆς
χώρας.

Καὶ οἱ κ. Νειάδας καταλήγει:

Η μετεγκατάστασις τῶν ναυπηγεοπι-
σκευαστικῶν βάσεων τοῦ Πειραιῶς εἰς τήν
Κυνοσούρα ἀποτελεῖ βασικήν ινάγκην διά-
την περιοχήν καὶ τὸν λιμένα καὶ δέν θά
πρέπει νά καθυστερήσῃ περαιτέρω.

Ἐπίσης είπεν διτοι μέ πρώτην εὐκαιρίαν
ἀναθεωρήσεως τοῦ νομικού καθεστώτος
καὶ τῶν κανονισμῶν τοῦ Ο.Α.Π. θά πρέπει
νά κληθοῦν νά συμμετάσχουν εἰς τήν διά-
δικασίαν τῆς λήψεως τῶν σχετικῶν ἀπο-
φάσεων καὶ ἔκπροσωποι τῶν συναλλασσο-
μένων τάξεων οὕτως ώστε νά ἐπικρατή-
σουν εἰς τήν ἐν γένει ἐκμετάλλευσιν τοῦ
Ο.Α.Π. περισσότερον ιδιοτικοοικονομικά
κριτήρια καὶ νά ἀποκτήσουν τουλάχιστον
μίαν μόνιμον ἔδραν εἰς τό Συμβούλιον εἰδι-
κοῦ ἔκπροσώπου τοῦ Ε.Β.Ε. Πειραιῶς.

Διαπιστώσεις ἀδυνα- μῶν τοῦ λιμένος

Συγκεκριμένας προτάσεις διά τήν βε-
τίωσιν τῆς λειτουργικότητος καὶ ἀνταγωνι-
στικότητος τοῦ λιμένος Πειραιῶς, καθὼς
καὶ διά τόν ἐκσυγχρονισμόν τῆς δομῆς τοῦ
διοικητικοῦ μηχανισμοῦ καὶ τῶν διαδικα-
σιῶν, πού ύπεισέρχονται εἰς τό δόλον κύ-
κλωμα τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ φορτίου,
καὶ τοῦ πλοίου ὑπέβαλε τό Ἐμπορικόν καὶ
Βιομηχανικόν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς
εἰς τόν πρόεδρον τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος
Πειραιῶς κ. Παντ. Καλογιάννην.

“Οπως ἀναφέρει τό Ἐπιμελητήριον εἰς
τήν ἐρευνάν του διά τήν ἐπισήμανσιν τῶν
ἀδυναμῶν τοῦ λιμένος ἐπεδίωξε νά ἰδη τόν
λιμένα καὶ τήν μελλοντικήν του πορείαν,

δχι μέσα εἰς τά στενά πλαίσια τῆς πειραι-
κῆς ή καὶ τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας, ἀλλά
ώς ζωντανόν δργανισμόν, δρποίος ἔχει ἀ-
νάγκην μεταβολῶν εἰς τάς δομάς του καὶ
εἰς τάς ἀντιλήψεις, μέ τάς δρποίας πραγμα-
τοποιεῖ σήμερον τό ἐργον του, προκειμέ-
νου νά ἀναδειχθῇ εἰς τόν μεσογειακόν καὶ
μεσανατολικόν χώρον, πόλος ἐλέξεως
πλοίων καὶ φορτίων καὶ ώς ούσιαστικός
κρίκος εἰς τό πλέγμα τῶν μεγάλων λιμέ-
νων τῶν χωρῶν τῆς Ε.Ο.Κ., στηριζόμενος εἰς
τόν ἐκσυγχρονισμένον τρόπον χειρισμού
τῶν φορτίων καὶ εἰς τήν ἀνταγωνιστικότη-
τά του.

Διαπιστώσεις

1. Περιορισμένη δυνατότητης τοῦ Ο.Α.Π.
δρφειλομένη στίς νομικές διατάξεις, πού
τόν διέπουν, νά ύλοποιεῖ μέσα σέ εὔλογο
χρονικό διάστημα τίς λαμβανόμενες ἀπό
τό Δ.Σ. ἀποφάσεις.

2. Ανεπαρκής μηχανολογικός ἔξοπλι-
σμός τοῦ Λιμένος γιά τήν φορτοεκφόρτω-
ση, προώθηση, ἀπόθεση καὶ παράδοση
τῶν ἐμπορευμάτων.

3. Ἐλλειψη χειριστῶν όχημάτων καὶ μη-
χανημάτων, κυρίως τίς νυκτερινές ώρες.

4. Συχνές βλάβες τῶν μηχανημάτων, μέ
ἀπότελεσμα διακοπές τῶν ἐργασιῶν καὶ
κατά συνέπεια ἐπιμήκυνση χρόνου παρα-
μοῆς τῶν πλοίων στόν λιμένα (ίδιαίτερα
στόν τομέα τῶν Ο.Σ.Μ.Ε.) καὶ ἐξυπηρετή-
σεως τοῦ φορτίου.

5. Ἐλλειψη ἐλέγχου τῆς ἀποδόσεως τῶν
ἐργατικῶν όμοχειριῶν.

6. Μή δρφολογική διάρρωση τῆς συνθέ-
σεως τῶν ἐργατικῶν όμοχειριῶν ἀγνοούμε-
νης τῆς ὑπάρξεως τῶν μηχανικῶν μέσων
τά δρποία ἐξυπηρετοῦν τήν φορτοεκφόρτω-
ση.

YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ATASA SJ

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 25216 - 22518 - 44039

A.O.H.: 53531 - 20215 - 28100

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Stevedores, Bunker Supplies,
Salvage and Towing Operations

HEAD OFFICE: JEDDAH
P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS AND
STEVEDORES FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS.

ATHENS: ATASA LIMITED

P.O. BOX 65,
PALEO PSICHICO,
ATHENS.
TEL: 6726077/8
6723959
A.O.H. 6825881 - 6812357
CABLES: "ATASASHIP"
TELEX: 21 4623 ALFA GR

LONDON: BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE,
CAMOMILE STREET,
LONDON EC3A 7BJ
TEL.: 01-6234024/7
01-2836726
01-2832293
A.O.H.: 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3"
TELEX: 8812043 RIBBON G

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSIOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

ASS. MANAGERS

MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
NICOLAOS PAPADOPOULOS
IOANNIS IOANNOU

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

7. Στενότης έστεγασμένων και ύπαιθριών άποθηκευτικών χώρων.

8. Στενότης διαθέσεως κατά δμοχειρία του άπαιτουμένου άριθμου μεταφορικών και μηχανικών μέσων (νταλίκες και Ο.Σ.Μ.Ε. έπι CONTAINERS).

9. 'Αδικαιολόγητος μακρά παραμονή έντος της λιμενικής περιοχής αύτοκινήτων και νταλίκων παραλαβής φορτίων λόγω μη χορηγήσεως τῶν άπαιτουμένων μέσων και μή ύπάρξεως συντονισμού μεταξύ και αύτῶν τῶν Υπηρεσιῶν του Ο.Α.Π. (κατά τίς πληροφορίες μας, στούς ξένους λιμένας 1/4 τῆς ώρας γιά τίς νταλίκες και CONTAINERS, έδω πλέον τοῦ διώρου).

10. Μή συστέγαση δρισμένων φορέων τῆς Διοικήσεως οἱ δοτοὶ συμπράττουν σέ δεδομένη λειτουργία (π.χ. κτηνίατροι, φυτούγειονόμοι, τελωνειακοί, Ο.Α.Π.).

11. "Έλλειψη MANAGEMENT τῶν CONTAINERS TERMINALS.

12. Μή έγκαιρος προσαρμογή τοῦ έργατος τεχνικοῦ δυναμικοῦ εἰς τοὺς συγχρόνους τρόπους χειρισμοῦ φορτίων και μηχανημάτων (άγνοεῖται τό τι θά γίνει με τίς 3 γερανογέφυρες και 16-18 Ο.Σ.Μ.Ε. πού θά έχει δ Ο.Α.Π. στή διάθεσή του άπο τίς άρχες τοῦ 1981 άπο άποψεως έκπαιδεύσεως χειριστῶν).

13. "Έλλειψη έπαρκος έποπτείας κατά τὴν φορτοεκφόρτωση πρός πρόληψη φθορῶν και ἀνεπαρκής φύλαξη.

14. Νά ληφθοῦν τά προστικόντα μέτρα, ώστε τά κόλα πού κατά τὴν παραλαβή άπο τῶν άποθηκάριο του Ο.Α.Π. παρουσιάζουν άβαρια νά έπαληθεύονται και νά καταγράφονται έντος τῶν νομίμων χρονικῶν δριών και άπο τά δργανα πού προβλέπονται άπο τῶν κανονισμού του Ο.Α.Π. και πρό τῆς άποπερατώσεως έκφορτώσεως τοῦ πλοίου.

15. Μή δρθολογική ρύθμιση τῶν άδειῶν τοῦ προσωπικοῦ κατά τὴν διάρκεια τοῦ καλοκαιριοῦ.

Προτάσεις

1. Ο Ο.Α.Π. νά άποκτήσει, με τίς άναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις, ούσιαστική αύτονομία γιά νά μπορέσει με ταχύτητα και εὐελιξία νά άνταποκριθεῖ στίς μεταβαλλόμενες συνθήκες ένδος μεγάλου λιμένος, συγχρονισμένου και άνταγονιστικού.

2. Ο Πρόεδρος κρίνεται σκόπιμο νά προέρχεται άπο τίς παραγωνικές τάξεις μέ δρισμένη θητεία, δέ γενικός διευθυντής άπαραιτήτως άπο τὴν Υπηρεσία, δεδομένης τῆς έξειδικεύσεως πού άπαιτεῖται και τοῦ πολυπλόκου τῶν θεμάτων πού άντιμετωπίζει.

3. Η φορτοεκφόρτωση και κάθε άλλη έργασία έντος τοῦ λιμένος νά έλεγχεται συνεχῶς ως πρός τίς άποδόσεις, πρός ανίχνευσιν τῶν αιτίων άπασχολήσεως έργατων και μηχανημάτων και λήψη τῶν άναγκαίων μέτρων οίκονομικής άποδόσεως τῶν άπασχολουμένων στίς διάφορες έργασίες. Τό προτεινόμενα θά πρέπει νά γίνονται μέ συνεχή καλόπιστο διάλογο με τίς Ένωσεις τῶν έργαζομένων στὸ λιμάνι.

4. Νά ληφθοῦν μέτρα γιά τὸν περιορισμό τῆς φθορᾶς τῶν έμπορευμάτων κατά τὴν φορτοεκφόρτωση και άποθηκευση.

5. Η φόρτωση τῶν πρός έξαγωγή έμπορευμάτων νά είναι συνεχής, χωρίς μεσημβρινή διακοπή.

6. Νά πρωθηθεῖ σταδιακά η μεταβολὴ άπασχολήσεως άριθμοῦ έργατων και ή ένταξη τοὺς, στοὺς χειριστές και άδηγούς τῶν μηχανικῶν μέσων τοῦ λιμένος, δεδομένης τῆς σημασίας τῶν μέσων αὐτῶν γιά τὴν λειτουργία τοῦ λιμένος και τοῦ μεγάλου άριθμοῦ τῶν άποασχολουμένων έργατῶν.

7. Νά δοθεῖ ίδιαιτερὴ προσοχὴ στὴ συντήρηση τῶν μηχανικῶν μέσων τοῦ λιμένος, δεπιδή η μέχρι σήμερα κατάσταση δέν είναι νοητό διτί μπορεῖ νά συνεχιστεῖ.

8. Στά μεγάλα έργα έποδομῆς πού άπαιτούνται, νά μετέχει στίς δαπάνες και τὸ Κράτος.

9. Νά περιορισθοῦν οἱ κατηγορίες τῶν τιμολογίων (άπλοῦ, τριπλοῦ, πενταπλοῦ), νά μειωθοῦν τά τιμολόγια έξαγωγῆς μέ σκοπό τὴν διευκόλυνση τῶν έξαγωγῶν.

10. Τά έμπορευμάτων πού συμπληρώνουν τό νόμιμο χρόνο παραμονῆς σέ προσωρινές άποθηκες νά μεταφέρονται μέ εύθυντοῦ ΟΑΠ και μέ έπιβάρυνση τοῦ έμπορευμάτος σέ άποθηκευτικούς χώρους, έκτος λιμένος και άρμοδιότητος τοῦ ΟΑΠ, δην θά παραμένουν έπι ένα έξαμηνον τό πολύ.

11. Νά δημιουργηθοῦν άπο τὸν ΟΑΠ άποθηκες άποταμεύσεως έκτος τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένος.

12. Νά αὐξηθοῦν τό δυνατό συντομώτερο οἱ έντεταγμένοι άποθηκευτικοί χώροι.

13. Νά λειτουργήσει πραγματικά έλευθερα ζώνη.

14. Νά καταρτισθοῦν νέοι κανονισμοί τοῦ ΟΑΠ σέ συνεργασία μέ τίς ένδιαφερόμενες παραγωγικές τάξεις.

15. Νά έγκατασταθοῦν σύγχρονα συστήματα πυρανιχεύσεως και πυρασφαλείας.

Έκθετοντας τά άνωτέρω, παρακαλοῦμε γιά μιά άπο κοινοῦ σύσκεψη τῶν διοικήσεων τοῦ ΟΑΠ και Ε.Β.Ε. Πειραιώς μετά τῶν έπηρεσιών τους γιά τὴν άνταλλαγή άποψεων έπι τῶν έκτιθεμένων στό έγγραφο αὐτό.



Μειωμένη κίνησις

Μειωμένη ήτο ή κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατά τὸν παρελθόντα 'Απριλίον, έν συγκρίσει πρός τὸν άντιστοιχον μήνα τοῦ 1979.

Ειδικότερον οἱ κατάλοιποι ήσαν διλιγώτεροι κατά 6,07%, τά φορτοεκφορτωθέντα έμπορευμάτων κατά 7,06% και οι διακινθέντες έπιβάται διλιγώτεροι κατά 10%.

Άναλυτικότερον ή κίνησις τοῦ λιμένος τὸν παρελθόντα 'Απριλίον, έναντι τοῦ 'Απριλίου 1979 έμφανιζεται ως έξης:

a. Ναυτιλιακή:

— Κατέπλευσαν 2.197 πλοῖα, καθαρὰς χωρητικότητος 3.226.098 κόρων, έναντι 2.339 πλοίων μέ χωρητικότητα 3.195.583 κόρων.

— Έδεξαμενίσθησαν εἰς τάς τέσσαρας δεξαμενάς τοῦ Ο.Α.Π. 67 πλοῖα, έναντι 63.

— Επεσκευάσθησαν εἰς τὴν λιμενικήν περιοχήν 68 πλοῖα, έναντι 85.

— Ύδροδοτήθησαν πλοῖα και άλλα πλωτά μέσα μέ 90.796 κυβ. μέτρ. έναντι 101.276 κυβ. μέτρ.

b. Εμπορευματική:

Φορτοεξεφορτώθησαν 833.771 τόννοι έμπορευμάτων έναντι 897.199 τόννων. Έκ τῶν έμπορευμάτων αὐτῶν 107.953 τόννοι διεκινήθησαν μέ κοντέΐνερς, έναντι 110.370 τόννων τοῦ 'Απριλίου 1979.

c. Έπιβατική:

Διεκινήθησαν έκ τοῦ λιμένος 429.421 έπιβάται (έξωτερικοῦ 35.245 και έσωτερικοῦ 394.176) έναντι 477.315 έπιβατῶν (έξωτερικοῦ 50.433 και έσωτερικοῦ 426.882).

E.Z. Πειραιῶς

'Απεφασίσθη ύπό τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Α.Π. ή θέσπισις ειδικῆς διατάξεως εἰς τό προσωρινόν πρός ψήφισιν νομοσχέδιον περί 'Οργανισμοῦ διά τῆς δημοσίας θά διασφαλίζεται άπολύτως η οφισταμένη σήμερον αύτοτελεια τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης Πειραιῶς έκ τῆς τελωνειακῆς άρχης.

Ζητεῖται ή μεσολάβησις τοῦ κ. Ίπουργού Ναυτιλίας πρός τό 'Υπουργείον Οίκονομικῶν, ώστε νά προληφθῇ ή έπιχειρουμένη δημοσίας τῆς άρχης αύτοτελεια τῆς Ζώνης.



TELEGRAPHIC ADDRESS: STAMATIOU
TELEX: 18080 AR

PHONE: 33-0867, 33-3836
NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

VENEZUELA 691 (BUENOS AIRES)
ARGENTINA

PICCARD

HELLAS

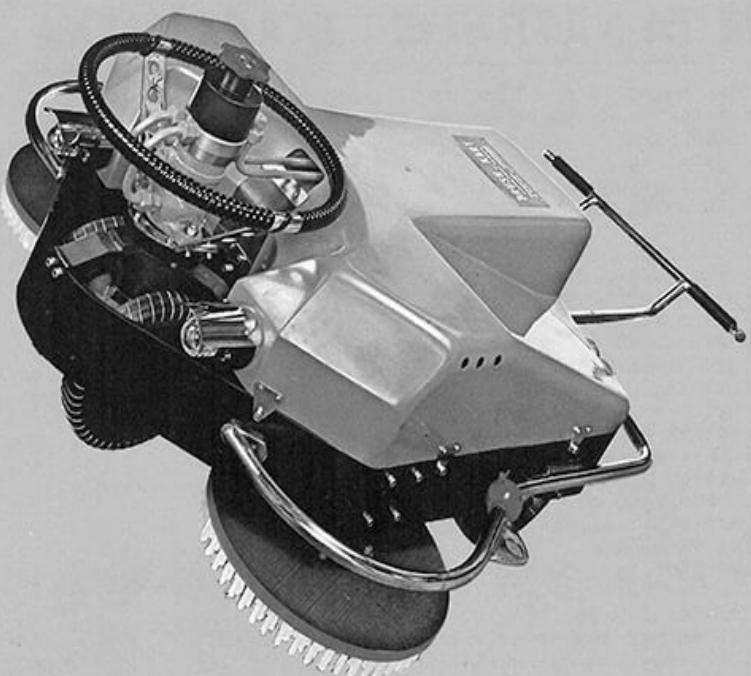
DIVERS

HIOTIS BROS & Co.

Akti Posidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS — Tel: 4173938 - 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

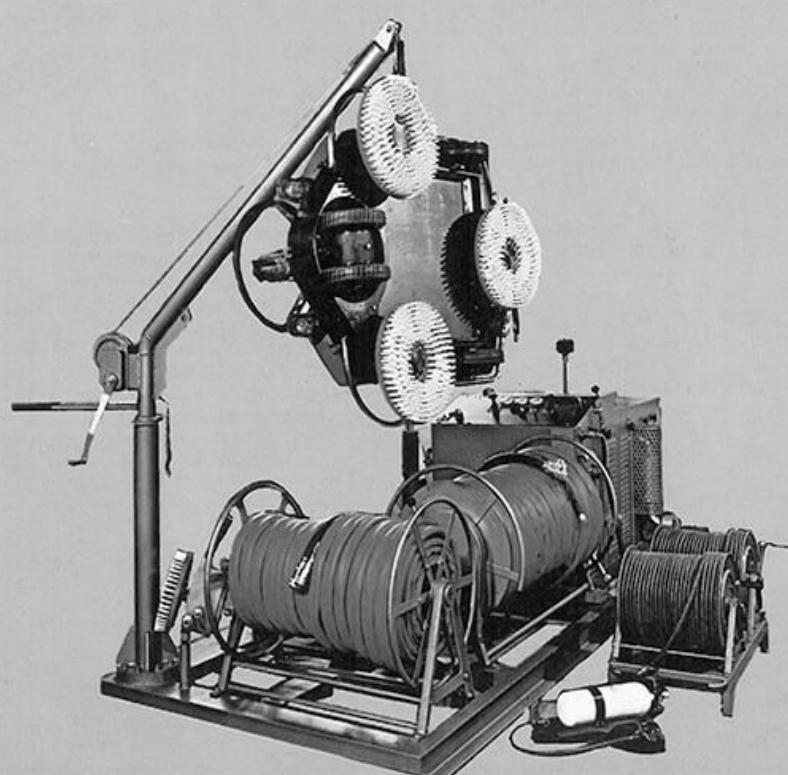


BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr.

**DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST**

PERMANENT SERVICE
STATIONS

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



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΕΡΙΑ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Σημαντικόν γεγονός διά τό Πολεμικόν μας Ναυτικόν καί τήν Έθνικήν "Αμυναν τής χώρας η τελετή ή όποια ἐπραγματοποιήθη είς τα «'Ελληνικά Ναυπηγεῖα» τού Σκαραμαγκά, το ἀπόγευμα τής 14ης Ιουλίου, μέ την ταυτόχρονον ὄνομασίαν τῆς τρίτης πυραυλακάτου καί ἐνός περιπολικού καταδιωκτικού σκάφους καί τήν παράδοσιν τῆς τρίτης πυραυλακάτου ἀπό τάς ἐξ πού ἔχει παραγείται ή κυβερνητος είς τά ναυπηγεῖα τού Σκαραμαγκά.

Την τελετήν ἐτίμησαν διά τής παρουσίας των, μέλη τής Κυβερνήσεως, οι Ἀρχηγοί καί Ἀνώτατοι Ἀξιωματικοί τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τῶν Σωμάτων Ἀσφαλείας, Κρατικοί λειτουργοί, ἐκπρόσωποι τῶν Οἰκονομικῶν Ὀργανισμῶν, μέλη τοῦ Διπλωματικοῦ Σώματος, ἐκπρόσωποι τοῦ Ἐλληνικοῦ καί ξενού Τύπου, καθώς καί μέλη τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καί ἐπιχειρηματικοῦ κόσμου τῆς χώρας.

Τούς παραστάντας προσεφώνησεν ὁ Πρόεδρος τοῦ Δ. Συμβουλίου τῶν ναυπηγείων, κ. Κ. Δρακόπουλος, ὁ όποιος, εἰς σύντομον ἀνασκόπηση τῆς δραστηριότητός των, ἐτίμησεν διτὶ ἐναὶ ἐκ τῶν προσφάτων ἐπιτευγμάτων τῆς μεταπολεμικῆς αὐτῆς ναυπηγικῆς μονάδος είναι καί ἡ κατασκευὴ τῶν β πυραυλακάτων, αἱ όποιαι ἀπασχολοῦν εἰδικῶς ἐκπαιδευμένους ἐλλήνας τεχνικούς εἰς τὸν Σκαραμαγκά καί μὲ τὴν συμπάρασταν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, φέρουν εἰς πέρας τὸ ἔργον αὐτό πού κατέληξεν ἀκόμη καί ἀλλοδαπούς ἐμπείρους τεχνικούς εἰδικούς εἰς τὴν κατασκευὴν πολεμικῶν σκαφῶν.

Ο κ. Δρακόπουλος, δέν παρέλειψε νά ἔξαρη τὴν πατριωτικὴν χειρονομίαν τοῦ γνωστοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Εὐγενίου Παναγοπούλου, τῆς δωρεᾶς εἰς τὸ Π.Ν. τριῶν περιπολικῶν-καταδιωκτικῶν σκαφῶν, ἡ όποια είναι παράδειγμα πρός μίμησιν. Ἡ ναυπηγησις τῶν δύο ἐξ αὐτῶν ἀνετέθη εἰς τὰ «'Ελληνικά Ναυπηγεῖα». Τὸ ἐν ἐκ τῶν δύο, τοῦ όποιου ή κατασκευὴ συνεπληρώθη, καθειλκύσθη καί ἀνωμάσθη ἀπό τὴν σύζυγον τοῦ κ. Παναγοπούλου, «Ε. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ II», Ἀκολούθως, ὁ κ. Δρακόπουλος ηύχαριστης τὸν Ὑπουργόν Έθνικῆς Αμύνης, τὴν ἡγεσίαν τοῦ Π. Ναυτικοῦ καί δοὺς δοῖσι συνέβαλον εἰς τὸ ἔργον τοῦ ναυπηγείου, διά τοῦ όποιου ἐνισχύεται η Ἐθνική μας "Αμυνα, ώστε νά είναι εἰς θέαν ν' ἀντιμετωπίσῃ κάθε ἐπιβούλην. Μετά τὸν κ. Δρακόπουλον, ὁ δωρητής τοῦ περιπολικοῦ καταδιωκτικοῦ, κ. Παναγόπουλος, εἶπε τά ἀκόλουθα:

Σεβασμιώτατε, Ἀξιότιμοι Κύριοι Ὑπουργοί, Ladies and Gentlemen of the Foreign Diplomatic Corps, Κυρίες καί Κύριοι,

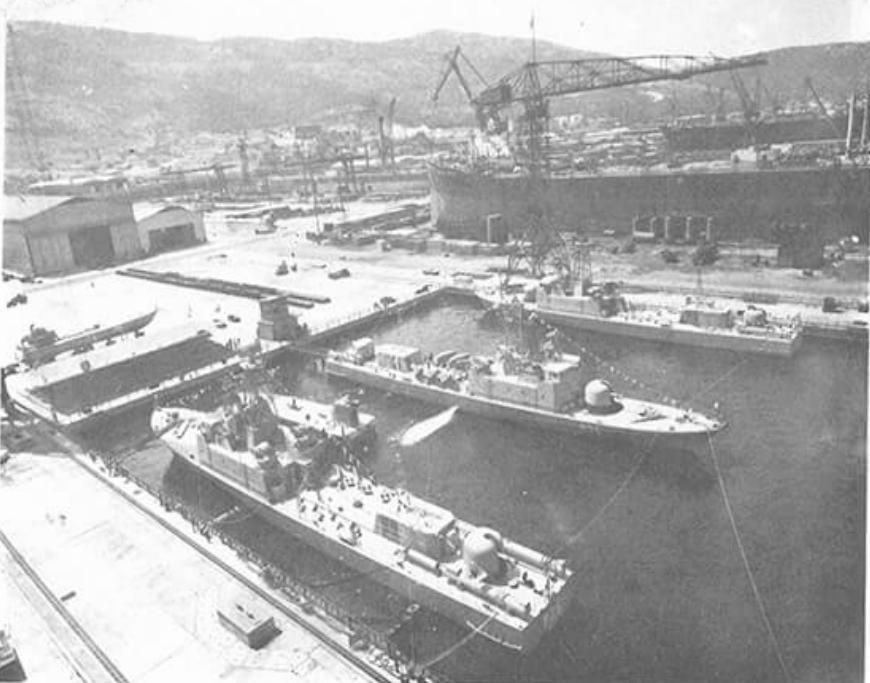
Σάς εὐχαριστῶ πού παρευρίσκεσθε στὴ βάπτιση τοῦ σκάφους τούτου, πού είναι τὸ δεύτερο ἀπό τα τρία πού ἔγω καί ἡ οικογένειά μου μέ μεγάλη εὐχαριστηση δωρίζουμε στὴν Πατρίδα. Σέ λίγο θά είναι ἔτοιμο καί

καλά δοκιμασμένο στά χέρια τῶν παληκαρίων τοῦ Ναυτικοῦ μας. Θά ἀποτελέσει ἀλλή μιά ἔγγυηση γιά τὴν ἀσφάλεια τῆς Ἐλλάδος καί γιά τὴ διατήρηση τῆς Ειρήνης στὶς θάλασσας τῆς. Σύντομα θά ἀκολουθήσει καί τὸ τρίτο.

Εύχαριστω καί συγχαίρω τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία γιά τὴν τόσο καλή καί τόσο ἐπιτυχῆ ἐργασία πού ἔκαναν γιά τὴ ναυπηγηση τοῦ πλοίου αὐτοῦ, τοῦ πρώτου πού ναυπηγήθηκε στὴν Ἐλλάδα, ὅσο ἀπό ὅλουμινο καὶ ἀπό "Ἐλληνες τεχνίτες. Εὔχομαι αὐτό νά είναι ή ἀπαρχή μιᾶς νέας ναυπηγικῆς δραστηριότητος μέ τὸ θαυμάσιο αὐτό ύλικό, τὸ ἀλουμίνιο, πού τόσο ὑπερέχει ἐν συγκρίσει μέ τὰ παραδοσιακά ύλικα, τὸ σίδερο, τὸ

κόδια τέτοια σκάφη. Πρό παντός είναι ἀπόλο στὴν κατασκευὴν καί στὴ χρήση. Ἐν ἀνάγκη ἔνας ἀνθρώπος μόνο μπορεῖ νά τό πάει στὴν ἐπίθεση. Καλά είναι βέβαια καί τὰ πλοῖα μέ τὰ πολύπλοκα ηλεκτρονικά μηχανήματα καί τὰ κομπιούτερς, ἀλλά πού θά βρεθοῦν οι τεχνικοί ἀνθρώποι νά τὰ δουλέψουν; Τό πρόβλημα αὐτό δέν τὸ ἔχουν σήμερα μόνο τὰ πτωχά καί μικρά κράτη, ἀλλά καί τὰ μεγάλα καί πλούσια. Γνωρίζετε τὰ παραδείγματα τελευταίων ἔνος μεγάλου καί πλουσίου στό πού οι ἐπιχειρήσεις του ἀπέτυχαν οικτρά μόνο καί μόνο γιατί τούς ἐλλειψε τὸ καλά ἔξασκημένο ἀνθρώπινο ύλικό.

Βέβαια ἔχουν γίνει καί κριτικές παρατηρήσεις γιά τὰ χαρακτηριστικά τῶν σκαφῶν τούτων. π.χ. ὅτι είναι ζεστά, διτὶ κάνουν θόρυβο καὶ διτὶ διν περάσουν μέσα στὶς γραμμές τοῦ ἔχθρου, μπορεῖ καὶ νά μήν γυρίσουν. Συμφωνῶ, ἀλλά καὶ ἔρωτῶ: "Ἀπό πότε οι "Ἐλληνες πολεμισταί, τίς κρίσμες ὥρες τοῦ "Ἐθνους, λογαριάσανε τὸ κρύο ή τῇ ζέ-



"Αποφίε τῆς ὄνομασθείας (τρίτης) πυραυλακάτου «ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Η. ΝΤΕΓΙΑΝΝΗΣ», τοῦ δωρηθέντος καταδιωκτικοῦ ὑπό τοῦ κ. Εύγ. Παναγοπούλου, καὶ τῆς παραδοθείσας πρώτης πυραυλακάτου.

Εύλο καὶ τὸ πλαστικό.

Ο τύπος τοῦ ταχυπλόου αὐτοῦ σκάφους είναι ἀπότελεσμα πολλῆς μελέτης καὶ πολλῆς δουλείας ἐκ μέρους μου καὶ ἐκ μέρους τῶν Ναυπηγείων. Τό σχεδίασσα νά είναι κατάλληλο γιά ἐπιχειρήσεις σέ στενές θάλασσες, ὅπως είναι οι θάλασσες τῆς Ἐλλάδας. Είναι κατάλληλο γιά διασπορά καὶ ἀπόκρυψη. Εχει μεγάλη δύναμη κρούσεως στὴν ἐπίθεση, μέ δύκο πυρός ίσον μέ ἐνός καταδρομικοῦ, παρ' δό πού είναι τόσο μικρό. Είναι φθηνό σέ κόστος. Μέ την τιμή ἐνός μοντέρνου ἀντιτορπιλλικοῦ ναυπηγούνται δια-

στη, τό θόρυβο ή τὴν ἀσφαλή ἐπιστροφή; Τά λογάρισσε ό Κανάρης διτὶ ἔκαψε τὴν Καπουδάνα; "Η οι φαντάροι μας διτὶ πέρασαν τά διάσελα τῆς Πίνδου γιά νά χτυπήσουν τὸν εισβολέα; "Η ο Τούμπας διτὶ μέ τὸν ΑΔΡΙΑ, ή μᾶλλον νά πώ τὸν μισὸν ΑΔΡΙΑ, μπῆκε στὰ ναρκοπέδια τῆς Ρόδου τό 43;

Μέ λίγα λόγια. Κυρίες καί Κύριοι, τά καραβάκια αὐτά είναι τά καινούργια πυρπολικά, τά θρυλικά μπουρλοτιέρικα τοῦ ἀγώνος τοῦ 21. Μᾶς χρειάζονται μόνον μπουρλοτιέριδες μέ καρδιά γιά νά τά πάνε.

Τά πλοῖα αὐτά είναι καθαρῶς ἀμυντικά δ-



**SOLEMARE
SHIPPING Co. SHIPBROKERS**

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- SHIPMANAGERS
- INSURANCE BROKERS
- CHARTERERS



Από τήν τελετήν όνομασίας της πυραυλακάτου «ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Η. ΝΤΕΓΙΑΝΝΗΣ» και τής τορπιλλακάτου «Ε. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ II». Έκ δεξιών ο Υπουργός Εθνικής Άμυνης κ. Ε. Αβέρωφ, ή και Παναγόπουλος και ο κ. Παναγόπουλος.

πλα, και σύμφωνα μέτρην ειρηνική πολιτική τής Ελληνικής Κυβερνήσεως, έχω τήν συνείδηση μου ήσυχη διότι ποτέ δέν θά γίνουν άφορμη άδικαιολόγητης προκλήσεως έναντίον κανενός από τούς γειτόνους τής πατρίδας μας.

Βέβαια, είναι κρίμα πού τόσα χρήματα και τόση προσπάθεια καταναλίσκονται για πολεμικά δύτα διατάξεις δλλες άναγκες υπάρχουν στήν πατρίδα μας για έργα φιλανθρωπικά και έπολιτικά, άλλα τί νά κάνουμε; Υποτασσόμεθα στήν άναγκη, γιατί φαίνεται, πώς δλλος ο κόσμος έχει παραφρίσει και κανείς δέν ξέρει τί μπορει νά συμβεί σε οιδηποτε μέρος τού κόσμου από τή μιά μέρα στήν άλλη. Γι' αύτο και πάλι προτρέπω τούς συναδέλφους έφοπλιστάς και δλλους τούς εύπορους «Ελλήνες νά βάλουν τό χέρι στήν ταξέπη γενναιόδωρα και νά βοηθήσουν τήν Πατρίδα. Πού θά ζητήσει βοήθεια ή Ελλάς άν βρεθεί ποτέ σε δύσκολες ώρες; Σέ ξένους φίλους δέν μπορούμε νά βασιστούμε άπολυτα, δπως ξέρετε από ωρισμένα γεγονότα τελευταίως. Ούτε μπρούμε νά ύποθηκεύουμε τά έθνικά μας συμφέροντα σε μιά στιγμή άναγκης. Στίς δικές μας δυνάμεις βασικά νά στηριχθούμε και νά μήν ξεχνάμε τούς στίχους τού Εθνικού μας «Υ. μνου:

Μοναχή τό δρόμο πήρες,
Έξανάλθες μοναχή,
Δέν είν' εύκολες οί θύρες
Σάν ή χρεία τές κουρταλεῖ,
Σύρε νά βρεις τά παιδιά σου,
Σύρε, λέγαν οί σκληροί.

Τά παιδιά άς παραστέκονται πάντα τής
μάννας!

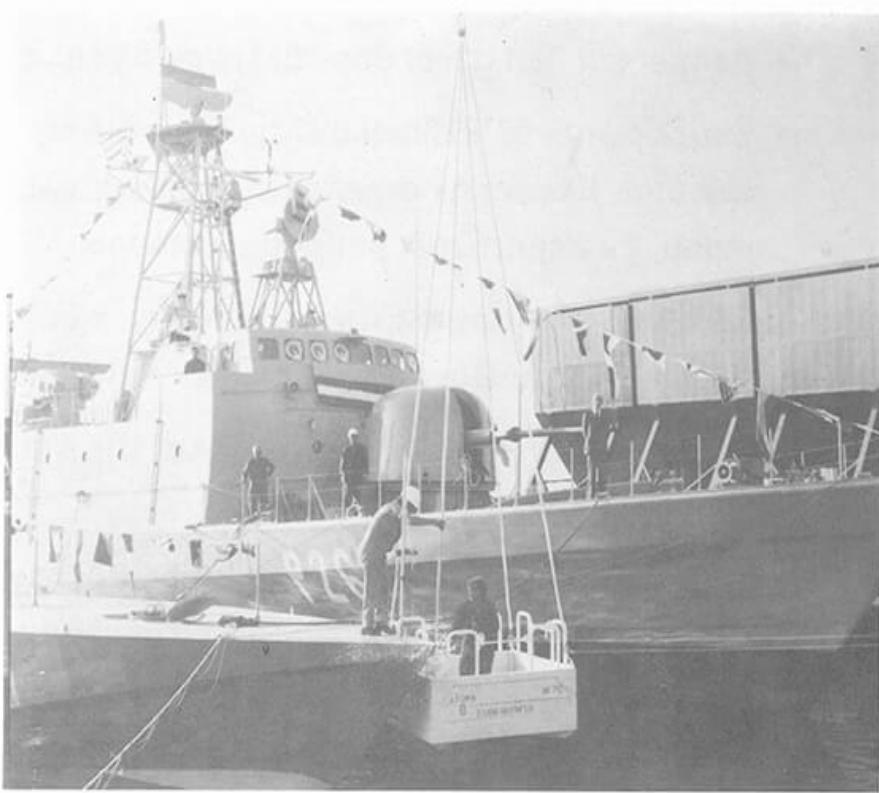
Θά παρακαλέσω τώρα τήν άγαπητή μου σύζυγον νά βαφτίσει τό σκάφος, και τής ζητώ συγγνώμην πού δέν είναι κανένα πολυτελές γιώτ ή κανένα έπικερδές έμπορικό πλοιο, άλλα είναι άπλο πολεμικό. Πόσο μάλλον πού άν και είναι καναδέζα, άρει τήν καταγωγήν της από τά τρία πού φιλειρηνικά μέρη τής Ελλάδας. Είναι Μανιάτισα, Κρητικά κιά Σαμιώτισα!

Τέλος ο Υπουργός Εθνικής Άμυνης κ. Ε. Αβέρωφ, άφού συνεχάρη δλλους τούς συντελέσαντας είς τήν ναυπήγησην τών πολεμικών αύτών σκαφών έτονισεν τήν σημασίαν τού έργου διά τήν άμυναν τής χώρας, τήν δποίαν ή Κυβέρνησις θωρακίζει μέτον πλέον σύγχρονον όπλισμόν.

Μετά τό πέρας τού άγιασμού ή Ανάδοχος τής τρίτης πυραυλακάτου έθελόντρια τού Π.Ν., Δίς Μαρία Σκοπελίτου, προσήγγισε τό σκάφος και μέτην φράσιν «Σέ όνομάζω «Υποπλοιάρχο Η. Ντεγιάννη» εύχομαι ό Θεός νά προστατεύη έσενα και τό πλήρωμά σου», τού έδωσε τήν όνομασίαν μέτην δποίαν έντάσσεται είς τήν δύναμιν τού στόλου μας.

Έν συνεχεία, ή άναδοχος τού περιπολικού - καταδιωκτικού σύζυγος τού δωρητού, κ. Εύγ. Παναγόπουλου, έθραυσε τήν πατροπαράδοτον φάλην σαμπάνιας και ώνμασε τό σκάφος «Εύγενιος Παναγόπουλος II».

Η τρίτη και τελευταία φάσις τής τελετής ήτο ή παράδοσις, μετά τάς τελευταίας έπιτυχείς δοκιμάς της, τής πρώτης πυραυλακάτου «ΣΗΜΑΙΟΦΟΡΟΣ ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ», ή δποία άμεσως άπειλευσε έκ τής γιγαντιαίας μονίμου δεξαμενής τών 500.000 τόννων δπού έγένετο ή δλλ η τελετή τής όνομασίας και παραδόσεως τών τριών άνωτέρω σκαφών.



Η και Παναγόπουλου βαπτίζει τήν τορπιλλάκατον «Ε. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ II» θραύσουσα τήν πατροπαράδοτον φάλην σαμπάνιας.



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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Αγγλική Νομολογία

• Πλοίον μέ φορτίον ξυλείας ἐπί τοῦ καστρώματος.— Κλίσις κατά τὸν διάπλουν τοῦ Βισκαϊκοῦ Κόλπου καὶ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου, διασωθέντος ὑπό ἄλλου πλοίου.— Ἀπρόσφορος πρόσδεσις τοῦ ἐπί τοῦ καταστρώματος φορτίου, καθιστᾶ τὸ πλοίον ἀναξιόπλουν κατά τὴν ξαρξίν τοῦ πλοίου.— Ἐπίσης θεωρεῖται ἀναξιόπλουν, ἔάν κατά τὴν ξαρξίν τοῦ πλού ἐστερείτο εὐσταθείας λόγῳ μή στεγανότητος τῶν διπυθμένων.

Εἰς τὴν παρούσαν δίκην, μερική ἀπόλεια τοῦ φορτίου ξυλείας τοῦ πλοίου ὡς καὶ βλάβῃ ἔτερου μέρους τοῦ φορτίου, ἀπετέλεσαν τὴν βάσιν τῆς διενέξεως. Σημασίαν είχεν τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοίον δὲν συνεμφούστο πρός τὰ κριτήρια εὐσταθείας τοῦ IMCO, διά τὴν εὐσταθείαν πλοίον μεταφερόντων ξυλείαν ἐπί τοῦ καταστρώματος. Αἱ ίδιαι μέρους τὰ πραγματικά περιστατικά.

Φορτίον 170 τόννων είχεν φορτωθῆ ἐπί τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου. Τοῦτο ἀπετελεῖτο ἀπό μαλακήν ξυλείαν σανίδων διαφόρων διαστάσεων, ἥσφαλτισμένον μὲ χαλυβδίνας ταινίας εἰς ὀρθογώνια «δέματα». Αἱ σανίδες τῶν δεμάτων ἦσαν συνήθως ἰσού μήκους, διγοκος διμούς τῶν δεμάτων διέφερεν ὥστε νά είναι ἀδύνατος ἡ στερεά στοιβασία. Τὸ φορτίον τοῦ καταστρώματος είχεν κατ' ἀρχὴν φορτωθῆ ἐπί τοῦ καταστρώματος μεταξὺ τῶν στομίων τῶν κυτῶν καὶ τῶν δρυφάκτων. Σωροί φορτίου ἐφορτώθησαν μεταξὺ ταῦτα ἐγκαρσίως τῶν στομίων τῶν κυτῶν. Μετά ταῦτα ἐφορτώθη ἄλλο φορτίον ἐπί τοῦ στομίου τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 2 κύτους. Οἱ πλοίαρχοι περιέγραψαν τὴν μορφὴν τῆς στοιβασίας ὡς πυραμιδειδή, ἄλλα τὸ Δικαστήριον ἐθεώρησεν ὀρθότερον νά δεχθῇ ὅτι είχεν μορφὴν πρίσματος. Η τοιούτου εἶδους στοιβασία ἦτο ἀντίθετος πρός τὰς παραδεδεγμένας μεθόδους στοιβασίας τοῦ φορτίου καταστρώματος καὶ δι' αὐτὸν τὸν λόγον ἐθεώρησεν ὅτι τὸ πλοίον δὲν είχεν μεμορφωθῆ πρός τὰ κριτήρια τῆς συστάσεως τοῦ IMCO.

Τὸ πλοίον ἀπέπλευσεν ἐκ Λειζές τῆς Πορτογαλίας μέ προορισμόν τοῦ Γουότσετ τοῦ Ήνωμένου Βασιλείου. Τὸ φορτίον είχεν φορτωθῆ μέ φορτωτικάς ἐνσωματού-

σας τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης. Δύο ἡμέρας μετά τὸν ἀπόλοιν τὸ πλοίον συνήντησεν ἵσχυράν τρικυμίαν μὲ ἀνεμον καταγίζοντα καὶ τὸ πλοίον διετοιχίζετο καὶ προνευστάζεν ἵσχυρώς. Ἐμεώθη ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου καὶ ἀπεφασίσθη νά ὀρθοπλωρίσῃ, ἄλλα κατά τὴν διάρκειαν τοῦ χειρισμοῦ τούτου, τὸ πλοίον ἐλαβεν κλίσιν πρός τὰ ἀριστερά, ἐνώ κύματα ἐξέσπων μετά σφοδρότητος εἰς τὴν ἀριστερά πλευράν. Μετά ταῦτα ἐπηκούλουθησεν ἀπότομος κλίσις πρός τὰ ἀριστερά καὶ ὁ πλοίαρχος φοβούμενος διά τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρώματος, διέταξεν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου.

Τὴν ἐπομένην τὸ πλοίον ὠφθη ὑπὸ ἑτέρου πλοίου τὸ δόποιν ἀπέστειλεν ἐπ' αὐτοῦ 3 ἄνδρας διά νά προσδέσουν ρυμούλκιον. Ἐκόπησαν αἱ προσδέσεις τοῦ φορτίου διπερ κατά μέρος ἔξεβληθη εἰς τὴν θάλασσαν, διπερ διόρθωσεν κατά πολὺ τὴν κλίσιν τοῦ πλοίου, ιδίως ἀφ' ἡς καὶ ἄλλο φορτίον ἔξεβληθη εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ πλοίον ἐρρυμούλκηθη εἰς Βρέστην, διπερ ὁ πλοίαρχος αὐτοῦ ἐπέβη ἐκ νέου τοῦ πλοίου.

Δέν ἀμφισβητεῖται ἡ κακοκαιρία διταν τὸ πλοίον ἐκλινεν πρός τὰ ἀριστερά, ἡ διμούς ἀναμενομένη κατά μήνα Νοέμβριον εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον. Κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ἡ ζημία τῶν ἐπὶ τοῦ φορτίου δικαιουμένων δέν ὠφειλετο εἰς τὴν κατάστασιν καιροῦ καὶ θαλάσσης, ἄλλο εἰς τὴν ἀσυνήθη κλίσιν τοῦ πλοίου πρός τὰ ἀριστερά. Τὸ Δικαστήριον προσέθεσεν ὅτι ἔάν τὸ πλοίον ἦτο ἀξιόπλουν διταν ἀπέπλευεν ἐκ Λειζές, θά ἤδυνατο νά διαπλεύσῃ τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον μέ τὴν ἐπικρατοῦσαν ἐκεὶ καιρικήν κατάστασιν χωρίς νά ὑποστῆ κλίσιν.

Ἀποκρούοντες τὴν ἀξιώσιν τῶν κυρίων τοῦ φορτίου, οἱ πλοιοκτῆται προέβαλον τὴν λόγω θαλασσίων κινδύνων ἀπαλλαγὴν ἢν προβλέπουν οἱ Κανόνες τῆς Χάγης εἰς οὓς ὑπήγοντο αἱ φορτωτικαί. Ειδικότερον ἵσχυρίσθησαν ὅτι ἡ ἀδύναμις τοῦ ἀνέμου καὶ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκσπῶντα κύματα ἦσαν τοιαῦτα ὥστε ἡτο ἀδύνατον νά πλησιάσῃ τις πρός τὸ φορτίον τοῦ καταστρώματος καὶ ὅτι ἡ ἀπόφασις πρός ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου ἐλήφθη προβλεπομένης μείζονος κλίσεως.

Ἐάν τὸ πρᾶγμα είχεν σταθῆ ἐκεῖ, τὸ Δι-

καστήριον θά ἔκρινεν ὅτι τὰ ὑπὸ ὅψιν γεγονότα δέν συνίστων «θαλασσίους κινδύνους», ἀποδειχθέντος ὅτι τὸ πλοίον δέν ἦτο κατάλληλον νά διαπλεύσῃ τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον ὑπὸ καιρικάς συνθήκας μή ἀσυνήθεις διά τὸν μήνα Νοέμβριον.

Οἱ πλοιοκτῆται διμούς ἐπροχώρησαν περαιτέρω εἰπόντες ὅτι ἡ κλίσις προηλθεν ἀπό αὐξησιν τοῦ βάρους τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου διαβραχέντος ἐν συνδυασμῷ πρός ἐλαφράν μετακίνησιν πρός τὰ ἀριστερά τοῦ καταστρώματος φορτίου. Οἱ ἵσχυρισμός οὗτος ἀπερρίφθη ὑπὸ τὸν Δικαστηρίου κρίναντος ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δέν ἀπέδειξαν τί μεῖζον τοῦ διταν ἡ ἀπορρόφησις ὑδατος ὑπὸ τοῦ φορτίου κατενέμετο ἀσυμμέτρως εἰς βαθμόν μή ἐπηρεάζοντα σημαντικῶς.

Ἐπομένως οὐδεμίας ἄλλης ἐνστάσεως προβληθείσης καὶ ἀποδειχθείσης, τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἀναγκαίως συνάγεται ὅτι κατά τὴν ξαρξίν τοῦ πλοίου (εἶναι ἡ ἐκφρασίς τῶν Κανόνων τῆς Χάγης) τὸ πλοίον δέν ἦτο κατάλληλον νά ἀντιμετωπίσῃ συνήθεις θαλασσίους κινδύνους. Κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου ἡ μόνη ἐξήγησις τῆς κλίσεως ἦτο ὅτι τὰ διπύθμενα τοῦ πλοίου δέν ἦσαν στεγανά διπερ κατέκτημασιν τῶν πιθανοτήτων, ἦτο ἡ πιθανή ἐξήγησις τῆς ἀνεπαρκούς εὐσταθείας τοῦ πλοίου.

Ἐκριθή ὅτι τὸ πλοίον δέν ἦτο ἀξιόπλουν κατά τὴν ξαρξίν τοῦ πλοίου καὶ ὅτι ἔάν ἡ ἀναξιοπλοία αὐτοῦ ἀποκλειστικῶς ὠφειλετο εἰς τὸν τρόπον τῆς στερεώσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίου, διτις ἐπέτρεψε τὴν σημαντικήν μετακίνησιν αὐτοῦ, παρείπετο ὅτι ἡ παράλειψις τῆς προσκούσης προσδέσεως τοῦ φορτίου ἦτο παράλειψις καταβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ὥστε τὸ πλοίον νά καταστῇ ἀπό πάσης ἀπόψεως ἀξιόπλουν.

Ἡ αὐτή παράλειψις καταβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας συνέτρεχεν ἔάν ὡς τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν πιθανότερον, τὸ πλοίον ἦτο ἀναξιόπλουν διότι δέν είχεν τὴν προσήκουσαν εὐστάθειαν.

Ἐπομένως ἡ ἀξιώσις τῶν κυρίων τοῦ φορτίου ἔγινεν δεκτή.

- Διαιτησία.— Κοινοποίησις τῶν ἐν διφωνίᾳ σημειών μετά 8ετίαν ἀπό τῆς δημιουργίας τῆς ἀξιώσεως.— Χρόνος ὑπερβολικός συνεπαγόμενος διά τῆς παρόδου αὐτοῦ ἐγκατάλειψιν τοῦ περι διαιτησίας δρου.— "Εκδοτική διαιταγής παρα-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

141, FILONOS STREET, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: LAURELSHIP PIRAEUS

TEL.: 4531.586 - 4516.945 TELEX: (21) 3070

καλυπούσης τών διάδικον άπό της συνεχίσεως της διαιτησίας.

Η παρούσα ύπόθεσις άναγεται εις διαιτησίαν άρξαμενήν έντει 1969 μεταξύ τῶν ναυλωτῶν καὶ τῶν πλοιοκτητῶν. Τό πλοϊον είχεν ναυλωθῆ δι' ἐν ταξίδιον ἀπό Μεξικοῦ εἰς Βενεζουέλαν. Τό ναυλοσύμφωνον περιεῖχεν τόν γνωστόν διαιτητικόν δρον τοῦ Σεντροκόν. Τό πλοϊον ἐφόρτωσεν 10.400 μετρικούς τόνους ἀραβοσίτου τῶν ναυλωτῶν μέ παραλήπτην Τράπεζαν τῆς Βενεζουέλας ἐμφανούμενην εἰς τήν φορτωτικήν.

Κατά τούς χειρισμούς τοῦ πλοϊον εἰς τήν προβλήτα τόν Μάιον τοῦ 1969, τό πλοϊον προσήραξεν καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τό πηδάλιον αἱ ὅποιαι ἀπήτησαν ἐπισκευάς ἀξίας 221.733 δολλαρίων.

Οι πλοιοκτήται δι' ἐπιστολῆς ἀπό 9/6/1969 ἐδήλωσαν διτο προέβαλον ἀξιώσιν κατά τῶν ναυλωτῶν καὶ δι' ἔτερας ἐπιστολῆς ἀπό 18/9/1969 ἀνεκοίνωσεν τό διορισμόν καὶ τό δόνομα τοῦ διαιτητοῦ των. Οι ναυλωται δι' ἐπιστολῆς των ἀπό 1/10/1969 διώρισαν καὶ αὐτοὶ τόν διαιτητήν των.

Μετά ταῦτα οὐδέν ἐπηκολούθησεν ἐπί 8 ἡτη μέχρι τῆς 3 Ιανουαρίου 1978 δει οι ναυλωται ἐλαβον ἐπιστολήν τῶν πλοιοκτητῶν ἐσωκλείουσαν τά ἐν διαφωνία σημεῖα τῆς διαιτησίας.

Τήν 1 Φεβρουαρίου 1978 οι ναυλωται ἀπήτησαν ἐκφράζοντες τήν ἐκπληξίν των διότι τό ζήτημα ἀνεκνήθη μετά τόσον χρόνων, τήν δέ 16 Ιουνίου 1978 οι πλοιοκτήται ἀνεκοίνωσαν διτο προσφεύγουν εἰς τό Δικαστήριον.

Οὐδέν δμως ἐπηκολούθησεν μέχρι τοῦ 1979, ὅπότε οι ναυλωται προσέφυγον εἰς τό Δικαστήριον ζητούντες προσωρινήν διάταξιν εἰργουσαν τούς πλοιοκτήτας νά ἐπιδιώξουν τήν ἀπαίτησίν των. Οι ναυλωται προέβαλον τόν ισχυρισμόν διτο δέν ἐπρόκειτο περί διαιτησίας ἀλλά περί ἀγωγῆς, τό Δικαστήριον θ' ἀπέρριπτεν ταύτην ἀνακινουμένην μετά τόσον χρόνον λόγω ἀποδυναμώσεως. Οι ναυλωται ισχυρίσθησαν διτο τό Δικαστήριον ἐδικαιούσθη τό ἀσκήση τό δικαίωμα ἐπί διαιτησίας εἰργον τήν πρόδον τής διαιτησίας.

Τό Δικαστήριον θεώρησεν διτο δόκτατές χρονικόν διάστημα τό πλοϊον ἐμεσολάβησεν μεταξύ τῶν διορισμοῦ τοῦ διαιτητοῦ καὶ τής κοινοποίησεως τῶν ἐριστῶν σημεῖον ἥτο μακρόν, ἀσύνηθες καὶ ἀνιάτον.

Τήν μόνη ἓκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν προβληθεῖσα δικαιολογία διτο δικηγόρος διχειρίζεται τήν ύπόθεσιν, ἔχων τό γραφεῖον του εἰς Σπέτσαι τῆς Ἰταλίας, ὑπέστη καρδιακήν προσβολήν περί τά τέλη τοῦ 1973 καὶ διετέλεσεν κατά διαστήματα ἀσθενής διαρκούντος τοῦ 1974. Κατά Φεβρουαρίου 1975 είχεν νέαν προσβολήν καὶ εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον. Δευτέρα καρδιακήν προσβολήν ἐλαβεν χώραν τόν Μάρτιον καὶ δέν τοῦ ἐπετράπη νά ταξιδεύσῃ εἰς Λωζάννην (ή ναυλώτρια ήτο Ἐλβετική ἑταιρία ἐδρεύουσα ἐν Λωζάννη) παρά μόνον τόν Σεπτέμβριον 1975. Εἰσήχθη ἓκ νέου εἰς νοσοκομεῖον τόν Δεκέμβριον 1975 καὶ παρέμεινε ἑκτός ἐργασίας μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1977. Πάλιν δμως εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον τόν Ιούλιον 1977 καὶ παρέμεινεν ἑκτός ἐργασίας διά πολλούς μῆνας μέχρι τοῦ Δεκέμβριον 1977, διτο ηδονήθη νά δώσῃ ἐντολήν νά κοινοποιηθοῦν τά ἐν διενέξει σημεῖα.

Τό Δικαστήριον ἐκρινεν διτο δέν ήτο δυνατόν νά θεωρήσῃ τήν ἀσθένειαν τοῦ δικηγόρου ώς δικαιολογίαν τής καθυστερήσεως τής προκειμένης ύποθέσεως καὶ προσέθεσεν διτο δικηγόρος ή οι πλοιοκτήται ἀδύναντο νά προευθυνθοῦν εἰς ἄλλον νομικόν παραστάτην, δεδομένης μάλιστα τής ἀπλουστάτης φύσεως τῶν διατυπωθέντων σημείων.

Αναγκαίως δθεν ἥχθη εἰς τήν κρίσιν διτο καθυστέρησης ήτο ἀδικαιολόγητος.

Υπῆρχεν δικαστικόν προγόγυμενον διατάξεως παριμποδιζόυσης τήν πρόδον τής διαιτησίας. Εἰς τήν ύπόθεσιν ἐκείνην δικαστής Ντόναλτσον ἐκρινεν διτο είχεν δικαιοδοσίαν νά ἐκδώσῃ τοιαύτην διάταξιν.

Ἐπειδή ή ἀπόφασις τοῦ δικαστοῦ Ντόναλτσον δέν είχεν ἀκόμη κριθῆ ὑπό τοῦ Ἐφετείου, ή ἀπόφασις του ἀπετέλει δεσμευτικόν προγόγυμενον εἰς τήν παρούσαν ύπόθεσιν ἐδικαίομένην ὑπό τοῦ δικαστοῦ Λόϋντ.

Ο δικαστής Λόϋντ ἐκρινεν διτο διαιτητικός δρος ἐν τίνι συμβάσει είναι ειδικός δρος καὶ δυνατόν νά ἐπιζήσῃ καὶ διτο διαθέσις εἰς διηνέχεται ἐτερματίσθη ἐν τῷ συνδλῳ τής παρ' ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων. Άλλα καὶ αὐτός οὐτος διαιτητικός δρος δύναται νά ἐκλείψῃ διά συμφωνίας τῶν μερῶν ἀλλά καὶ διά καθυστερήσεως συμμορφώσεως πρός αὐτόν.

Ἐκριθη διτο τό Δικαστήριον είχεν δικαιοδοσίαν νά παρεμποδίσῃ διάδικον ἀπό τοῦ νά προχωρήσῃ εἰς διαιτησίαν, ή δι-

ρος ἑξέλιπεν κοινή συμπεριφορά τῶν συμβαλλομένων, ἔξ όν οι πλοιοκτήται καθυστέρησαντες ἑπτά τόσον χρόνον νά προχωρήσουν τήν διαιτησίαν ἀπέδειξαν διτο ἐγκατελειψαν τόν σχετικόν, δρον τής συμβάσεως. Έάν ἐκαλείτο τό Δικαστήριον νά κρίνη κατά πόσον ἐμπατιώθη διτο διαιτησίας δρος τής συμβάσεως, θ' ἀπήντα διτο διαιτησία.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ «ΜΙΧΑΗΛ»

Ως ἀναφέρει τό Λόϋδ' Λίστ τής 25ης Ιουλίου, Πειραιώκόν δικαστήριον ήσκησεν ἀγωγήν κατά τοῦ τέως πλοιοκτήτου καὶ τοῦ δευτέρου μηχανικοῦ τοῦ φορτηγοῦ πλοϊού «Μιχαήλ», μέ τήν κατηγορίαν διτο ύπεκίνησαν καὶ ἑξετέλεσαν τήν σκόπιμον βύθισιν τοῦ σκάφους, τόν Ιανουάριον τοῦ 1973. Οι κατηγορούμενοι ἐκρίθησαν προφλακιστέοι, μέ δικαιώμα ἐφέσεως.

Τό ύπόθεσις τοῦ «Μιχαήλ» ἔξεδικάσθη πρό τετρατίας εἰς Βρεταννικά δικαστήρια καὶ δικαστής Κέρρη ἀπεφάνθη διτο τό πλοϊον πράγματι ἐβυθίσθη σκοπίμως ύπό τοῦ δευτέρου μηχανικοῦ ἔξ ίδιας πρωτοβουλίων, χωρίς νά ύποκινηθῇ ύπό τοῦ πλοιοκτήτου, συνεπός οι ἀσφαλισται φειλον νά πληρώσουν. Σημειωτέον διτο δ' μηχανικός, ήτο ἀναμεμεγμένος καὶ εἰς ἑτέραν περίπτωσιν σκοπίμου βύθισεως — τοῦ φορτηγοῦ «Γκόλν Σκάου».

Εἰς τήν ἀπόφασιν του, δικαστής Κέρρη καταλήγει εἰς τό συμπέρασμα διτο ύπηρχον ἀρκετά στοιχεῖα τά διποιαν ἀπεδείκνυν διτο ή ίδια βύθισεως τοῦ πλοϊον οὐδέποτε ἐπέρασεν ἀπό την σκέψιν τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τό γεγονός διτο δεύτερος μηχανικός είχε διαπράξει σκοπίμον βύθισιν καὶ προγονύμενως καθιστᾶ πιθανοτέραν τήν περίπτωσιν νά ἐνήργησε ἀφ' ἑαυτοῦ.

Οι ἀσφαλισται ὑπέβαλον τότε ἐφεσιν κατά τής ἀποφάσεως τοῦ δικαστοῦ Κέρρη, ἀλλ' ή ἐφεσις ἀπερρίφθη.

Πιστεύεται διτο ή ἐπαναφορά τής ύποθέσεως τοῦ «Μιχαήλ» εἰς τά Ἐλληνικά δικαστήρια ἀποτελεῖ ἐνδειξιν τής ἀποφάσεως τῶν Ἐλληνικῶν ἀρχῶν νά σκληρύνουν τήν στάσιν των ἐναντίον ἐκείνων πού διαπράτουν ναυταπάτας.

RIGOS CHARTERING INC.

SHIPBROKERS

Tanker Chartering • Dry Cargo Chartering
Bunkering Agents

CAPT. E. N. RIGOS
GEORGE N. RIGOS
TRINE S. STIANSEN
CATHERINE PIEROT CHEN

211 EAST 43RD STREET, SUITE 1001
NEW YORK, N.Y. 10017
PHONES: (212) 599-2510
TLX: RCA 220479, ITT 429457
CABLES: RIGOSTANK NEW YORK

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΜΙΚΡΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• Το μεγαλύτερον δηζελοκίνητον τάνκερ, που κατεσκευάσθη ποτέ, παρεδόθη τελευταίως άπό τα ναυπηγεία Μιτσούσι είς τόν Νορβηγικόν έφοπλιστικόν οίκον Μπέργκεσεν. Όνομάζεται «Μπέργκε Πάνονη» και είναι 330.000 τον. d.w. Άλλα δέν είναι μόνο τό μεγαλύτερον δηζελοκίνητον, είναι καί τό σφαλέστερον τάνκερ είς τόν κόσμον. Έναυπηγήθη συμφώνως πρός τάς τελευταίας ἀπαίτησες τού IMKO, τής Αμερικανικής Ακτοφυλακής και τού Νορβηγικού Ναυτιλιακού Ντιρεκτοράτου, ύπό τήν ἐπίβλεψιν τού Νορβηγικού Νηογνώμονος. Είναι τό πρώτον σούπερ-τάνκερ που κατεσκευάσθη μέχρι στάσης δεξαμενάς έρματος, σύστημα ἐλέγχου φορτοεκφορτώσεως και αὐτομάτους συσκευάς προλήψεως τών ρυπάνσεων.

Ένα πρόσθετον χαρακτηριστικόν του είναι διά δύναται νά κινήται και διά άκρην ή μηχανή του δέν ἐργάζεται. Μέ ειδικόν σύστημα τό θύρω τών δεξαμενών έρματος ἐκτοξεύεται άπό τήν πρύμνη και τό σκάφος προχωρεῖ μέ τοχύτητα τριών κόμβων ωριαίων. Διαθέτει κλειστάς σωσιβίους σχέδιας, συστήματα προλήψεως και ἐλέγχου πυρκαϊάς και ειδικήν συσκευήν ή όποια έν συνδυασμῷ μέ τάς ἐνδείξεις τού ραντάρ ύποδεικνύεται τήν ἀσφαλέστεραν πορείαν του.

Είναι χρονοναυλωμένον είς τήν Τεχάκο διά 5 έτη. Υπάρχει όφιον και διά δεύτερον σκάφος.

• Μέ ήμερησίαν παραγωγήν 2,28 έκατον βαρελίων, τόν Ιούλιον, τό Μεξικόν κατέστη πρώτη πετρελαιοπαραγωγός χώρα τής Λατινικής Αμερικής, μέ δευτέραν τήν Βενεζουέλαν.

• Τέσσαρας νέας τακτικάς γραμμάς ἐξυπηρετουμένας διά πλοίων-κοντέινερος συνέστησαν οι Κινέζοι, μέ ἀφετηρίαν τό Χόγκ

Κόκκ. Θά συνδέσουν τήν Κίναν μέ τήν Εύρωπην, τάς Φιλιππίνας, τό Πακιστάν και τόν Αραβικόν Κόλπον. Προηγουμένως είχον συσταθεί ἔτεραι δύο γραμμαί — πρός τήν Αύστραλιαν και τάς Ήνωμένας Πολιτείας.

• Ενώ ἐξεφόρτωνε είς τόν λιμένα τού Γιουροπόρτ, τήν 22αν Ίουλίου, τό 215.675 τον. δεξαμενόπλοιον «Ενεργέζου Κονσεντρέσον» (τού Όμιλου Τάνγκ), ἀπέκόπη είς δύο ἀπό σφάλμα τών υπευθύνων τής ἐκφορτώσεως. Δέν ἐσημειώθηκεν έκρηξις και τό πλήρωμα κατώρθωσαν νά ἐγκαταλείψῃ τό σκάφος σών. Τό σκάφος μόλις είχεν ἀφίχθη ἐκ Περσικού Κόλπου μέ 146.000 τον. ἀργού πετρελαίου, ἐκ τών όποιων είχον ἐκφορτωθῆ 35.000 τον. δέν συνέβη τό ἀτύχημα. Η σημειωθείσα διαρροή είς τήν περιοχήν ήτο ἐλαχίστη. Έσυνεχίσθη ἡ ἐκφόρτωσις τού ἡμιβιτισμένου σκάφους, διά νά καταστή δυνατή η ἀνέλκυσί του.

• Η Δανική κυβέρνησης παρέσχεν ἐγγυήσεις ύψους 225 έκατον. κορωνών είς τό ναυπηγικόν συγκρότημα B & W, διά νά δυνηθή νά συνεχίσῃ τήν ναυπηγήσιν 5 μπάλκ κάρριερς τών 60.000 τον. πού ἔχουν παραγγελθῆ ἀπό ἀλλοδαπούς.

• Η πυρκαϊά ή όποια ἐξερράγη πρό 20ημέρου είς τό υπερωκεάνειον «Λεονάρδο ντά Βίνται», προεκάλεσεν ἀνεπανορθώσους ζημιάς. Τό δάλοτε καύχημα τού Ιταλικού ἐπιβατηγού στόλου θά πωληθῇ πρός διάλυσιν.

• Αύστραλιανή ἔταιρία ἐπέδωσεν είς Ιταλικά ναυπηγεία ἐπιστολήν ἀκοινωνίης διά τήν ναυπηγήσιν δύο μπάλκ κάρριερς τών 75.000 τον. κινουμένων μέ γαιάνθρακα. Η τιμή τών 46 έκατον. δολαρίων δι' ἀκαστον σκάφος που συνεφωνήθη είναι κατωτέρα ἐκείνης που προσέφερον οι Ιάπωνες είς

τούς Αύστραλούς.

• Η ἔταιρία πετρελαίων «Σεβρόν» ἀνέθεσεν είς τά Ιαπωνικά ναυπηγεία Μιτσούμπισι τήν σμίκρυνσιν τεσσάρων σούπερτάνκερς, ἀπό τήν ἀρχικήν των χωρητικότητα τών 212.000 τον. είς 150.000 τον. «Ηδή τό πρώτον σκάφος παρεδόθη. Η σμίκρυνσιν ἐπετεύχθη δι' ἀφαιρέσεως τού μεσαίου τμήματος.

• Κατ' ἀντίθεσιν, τό Νορβηγικόν κρουαζιέροπλοιον «Νόρντικ Πρίνς» ἐπιμηκύνθη προσφάτως είς τά ναυπηγεία Βαρταύλα τής Φινλανδίας, δησπου ἐναυπηγήθη τό 1971. Μέ τήν προσθήκην ἐνός μεσαίου τμήματος μήκους 25.35 μ., η χωρητικότητας του ημήνηθη ἀπό 18.436 είς 23.200 τον. γκρός καί η μεταφορική του ίκανότητας ἀπό 868 είς 1.168 ἐπιβάτας. Η μετασκευή συνεπήγετο ἐλαφράν μείωσιν τής ταχύτητος, κατά ήμισυ κόμβων ὥριαίως.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η Ναυτική Τράπεζα τής Λυβέκης

Κατά τήν ἐτήσιαν συνέλευσιν τών μετόχων τής ή Τράπεζα Ναυτικών 'Υποθηκών τής Λυβέκης είχε προσακαλέσει καί 260 ἀντιπροσώπους τού ἐφοπλισμού καί τής ναυπηγοβιομηχανίας, μεταξύ τών όποιων 40% Νορβηγοί, πράγμα διπερ ἀποδεικνύει τόν ρόλον τόν όποιον παίζει είς τήν ἐν λόγω Τράπεζαν τό Νορβηγικόν στοιχείον.

Εἰς τήν ἐκθεσίν του ό Πρόεδρος τής Τράπεζης είπεν διά δέν είναι κατ' ἀρχήν φίλος τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀλλ' διτι μερικά βραχυπρόθεσμα προγράμματα βοηθείας δύνανται νά ἀποδείχθουν λιαν χρήσιμα τόσον είς τήν Ναυτιλίαν δοσον καί είς τήν ναυπηγοβιομηχανίαν. Βεβεβαιώσεν ἐξ ὅλου διά δύναται τις νά είναι λελογισμένως αἰσιόδοξος διά τό τρέχον έτος, δεδομένου διτι μετά τάς σοβαράς δυσχερείας τού 1978, η χρήσις τού έτους 1979 ἐπέτρεψεν μίαν ἀνόρθωσιν ἀντανακλώσαν είς τό γεγονός διτι η Τράπεζα ήδυνηθη νά διανείμη μέρισμα 5% καί νά ἐνισχύσηται ἡ ἀποθεματική τής.

Η Τράπεζα αύτη ἐχρηματοδότησε μέ 4,5 δισεκ. κορωνών τόν νορβηγικόν ἐφοπλισμούν ἐκ τού διπού, παρά τά δύσκολα προβλήματά του, δέν είχεν ούδεμίαν ἀπώλειαν. Σήμερον αί σχέσεις τής Τράπεζης μέ τόν ἐν λόγω ἐφοπλισμούν είναι ἀρισται καί δι' αύτό προτίθεται νά μετάσχῃ είς τήν χρηματοδότησίν του είς τόν τομέα τών πλωτών γεωτρυπάνων, διτις δύμας ώς νέος τομεύς ἀπαιτεῖ ἰδιαίτεραν προσάρχον μέχρις ἀποκτήσεως τής ἀναγκαίας πείρας.

«ΙΝΔΙΑ»

Εἰς τό MADRAS καί ὅλους τούς ἄλλους λιμένας τής ΙΝΔΙΑΣ

DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS — 600001

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

Τιμαί λογικαί — 'Εξυπηρέτησις καθ' ὅλον τό 24ωρον

Telephone: 39252 WITH EXTNS, After Office Hours: 446873

Cable Address: "SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOI ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

IAPONIA

Aisioiodesia

'Απαισιοδόξους μᾶλλον σκέψεις έξεφρασεν ό Προδεδρος της 'Ενώσεως 'Ιαπωνών Έφοπλιστών κατά την γενική συνέλευσιν της 'Ενώσεως. Μικρα, είπεν, είναι αι έλπιδες διατηρησεως της βελτιώσεως εις την ναυλαγοράν και θά διέλθουν πολλοί άκμη μήνες πρίν φθάσωμεν εις την έξιορρόπτων τόσον εις την άγοράν δεξαμενοπλοίων δασον και τών πλοίων έρηση φορτίου. 'Η άπαισιοδόξη αύτη προέρχεται από την έξελιξην της παγκοσμίου οίκονομης καταστάσεως, ήτις βαίνει συνεχώς υποχωρούσα, δεδομένου ότι ή αμερικανική οίκονομία έχει εισέλθει εις φάσιν ύφεσεως και η δραστηριότης της Δυτικής Εύρωπης θά έπιβραδυνθή κατά το δεύτερον έξαμηνον τού έτους.

Οι 'Ιαπωνες έφοπλισταί ήδυνηθησαν έντινη μέτρων νά έπωφεληθούν έκ της τιμής του γιέν έφ' δασον οι εισπραττόμενοι ναύλοι ήσαν εις συνάλλαγμα, μία δύμα σοβαρά ύποτιμησις του έθνικου νομίσματος άποτελεί παράγοντα πληθωρισμού, δασις θά έπεδρα αισθητώς έπι της Ναυτιλίας συνεπεία αύξησεως του κόστους έκμεταλλεύσεως. Χρειάζεται, λοιπόν, δασις το έθνικόν νόμισμα έπανεύρη ποιάν τινά σταθερότητά του εις ικανοποιητικόν έπιπεδον.

Ός πρός την άρχηνων του έμπορικού στόλου της χώρας, έξεφρασε την διαφούν διτι είναι άναγκαια ή διατήρησις υπό την έθνικήν σημαίαν ένδος ίκανου στόλου, προκισμένου με πλοϊα ύψηλης αύτοματοποιήσεως. Ήγήθη δε διως ή νέα ναυτιλιακή πολιτική έπιτρέψη άφ' ένος μέν εις τους 'Ιαπωνας έφοπλιστας νά άποφύγουν την εις ύπερβολικόν βαθμόν προσφυγήν εις τάς οίκονομικάς σημαίας και άφ' έπερου προστατεύση την έθνικήν σημαίαν άπό τόν συναγωνισμόν τών στόλων της 'Ανατολής.

Η συναγωνιστικότης τών ναυπηγείων της

'Υπάρχουν ένδειξεις διτι κλονίζεται ή συναγωνιστική θέσις τών 'Ιαπωνικών ναυπηγείων. Αι τεθείσαι κατά τόν 'Ιουνίουν παραγγελίαι έκ μέρους άλλοδαπών έφοπλιστών ήσαν αι χαμηλότεραι τού έτους. Παρηγγέλθησαν 21 ακάφη συνολικής χωρητικότητος 37.000 τον. γκρός, έναντι 23 ακαφών 465.000 τον. γκρός τού Μαΐου και περίπου 1 έκατον. τον. γκρός καθ' έκαστον τών μηνών Μαρτίου και Απριλίου. 'Η κάμψη αύτή άφείλεται μερικώς εις την άσθενεστέραν

ναυλαγοράν, άλλα κυρίως εις τάς άνατιμητικάς τάσεις τού γιέν.

Αι προαναφερθείσαι παραγγελίαι τού 'Ιουνίου άναφέροντο εις έπτα σκάφη γενικού φορτίου (86.000 τον. γκρός), 12 μπάλκ κάρριερ (254.000 τον. γκρός) και δύο τάνκερς (37.000 τον. γκρός), συνολικής άξιας 83 δισεκ. γιέν. Λήγοντος τού έξαμήνου, τό σύνολον τών παραγγελίων έκ μέρους άλλοδαπών εις την 'Ιαπωνίαν συνίστατο εις 344 πλοία, 9.060.000 τον. γκρός και άξιας 1.55 τρισεκατομμυρίων γιέν.

NORVIGIA

Xilmar Rēkstevē: Mīa Thruulikή σταδιοδρομία

'Απεβίωσεν την 1ην 'Ιουλίου ή δετερος τών κορυφαίων Νορβηγών έφοπλιστών, δι μέγας Χιλμαρ Ρέκστεν.

Ο πατέρ του ήτο άρχιμηχανικός, έχασε δέ την μητέρα του εις ήλικιαν τριών μόλις έτων. 'Ηδυνηθη νά σπουδάση χάρις εις την συνδρομήν τών οικείων του και χάρις εις μερικά δάνεια. Τό 1917 άπεφοίτησε της 'Εμπορικής Σχολής τού Μπέργκεν και τό 1924 έλαβε τό δίπλωμα της 'Ανωτάτης 'Εμπορικής Σχολής της Κολωνίας. Εισήλθεν τό πρώτον ώς γραμματεύς εις την έπιχειρον τού έφοπλιστου Χόλτα. Τό 1929 ίδρυσε την πρώτην του έταιραν μέ δι πλοίον 2.050 τον. d.w., ήλικιας 14 έτών. Συνέχιζε νά άγοράζη μεταχειρισμένα πλοία μέχρι τού 1930, όποτε ήρχισε την ναυπηγησην νέου τοννά. Κατά την διάρκειαν τού πολέμου ειρήγασθη εις τόν άργανιαμόν διτις διεχειρίζετο διά λογαριασμόν τών συμμάχων τόν νορβηγικόν στόλου, άλλ' έχασε δλα του τά πλοία. Από τού 1955 ήρχισε ένδιαφέρομενος διά τάς μεταφοράς πετρελαίου και έδειξε προτίμησιν τόσον εις τάς μηχανάς άτμοστροβίλων δασον και εις τόν γιγαντιαμόν τών πλοίων. Τό 1970 μέ στόλον 18 πλοίων συνολικού τοννάς 2.500.000 τον. d.w., ήτο εις τών μεγάλων έφοπλιστών δεξαμενοπλοίων τού κόσμου. Κατέστη διάσημος διά την πολιτική τών βραχυχρονίων ναυλώσεων ώς και διά την πολεμικήν του κατά τών έταιρών πετρελαίου, έναντι τών όποιων ώνειρεύετο νά συνεννύση δλους τούς ανεξαρτήτους έφοπλιστάς δεξαμενοπλοίων. Εις διάστημα μικρότερον τών τριών έτών παρήγγειλε 5 πετρελαιοφόρα 220.000 τον. d.w., 7 τών 283.000 και έν μεθανιοφόρον. 'Άλλ' έκείνο δπερέ έσταθη ή άρχη της πτώσεως του ήτο ή παραγγελία κατά τό έτος 1973 τών 4 δεξαμενο-

πλοίων τών 492.000 τον. d.w. και τών 2 δεξαμενοπλοίων μέ μηχανάς έσωτερικής καύσεως τών 117.000 τον. d.w. Τά τέσσαρα ταύτα γιγαντιαία σκάφη ούδεποτε έναυπηγηθήσαν, ύπερχεώθη δέ νά πληρώση άποζημιώσι 243 έκατομ. κορωνών διά νά άκυρώση τήν παραγγελίαν αύτην εις τήν περίοδον καθ' ήν ή ναυλαγορά είχε βυθισθή και τά πλοία του παρωπλίζοντο.

Κατά τά τελευταία έτη πασίγνωστος κατέστη ή διένεξης του μετά τού Νορβηγικού Δημοσίου, ήτις κατέληξεν εις δικαστικήν άποφασιν ή όποια εις τήν ούσιαν τόν έδικαιωσεν. Κατά τής καταδίκης του δι' έν έντελως δευτερεύον θέμα δέν ήθελησε νά κάμη έφεσην, ίσως διότι συνηθάνετο διτι τό τέλος έπλησσαζεν.

Tó πολυτελέστερον κρουαζιερόπλοιον

'Υπεγράφει εις τό "Οσλο ή συμφωνία μετά τών ναυπηγείων Μπλόμ-Φόςς, διά τήν μετασκευήν τού ύπερωκεανείου «Σάγκαφιορντ», τό όποιον θά καταστή τό «πολυτελέστερον κρουαζιερόπλοιον τού κόσμου». Κατά τάς άποφασεις τής πλοιοκτητηρίας έταιρίας το ακάφος δέν άναλβάνει ειμήν έδόχους κρουαζιέρας προοριζόμενας διά πελατείαν ίκανήν νά πληρώση τήν έξαιρετικήν ποιότητα τών παρεχομένων ύπηρεσιών. Τό ακάφος θά εισέλθη εις τήν δεξαμενήν εις 'Αμβούργον τόν Οκτώβριον και θά παραδοθή τόν Δεκέμβριον. Θά άρχιση τήν πρώτην του κρουαζιέραν τά Χριστούγεννα.

Μεταξύ τών μετασκευών, τάς όποιας θά ύποστη τό πλοίον, περιλαμβάνεται ή πλήρης άνανεώσις τών καμπινών, ή άντικατάστασης τών λουτρών και έπιπλων, ή άνανεώσις τών κοινοχρήστων χώρων και αίθουσών, ή άντικατάστασης τών βοηθητικών μηχανών και ή προσθήκη νέου ανώτατου καταστρώματος μέ καμπίνας «σούπερ-λούξ», ή τιμή τών όποιων θά είναι κατά 87% άνωτέρα τής τών λοιπών καμπινών.

Σημειούται τέλος διτι τό έν λόγω ύπερωκεανείον θά προσφέρη τήν μεγαλυτέραν δυνατήν δένεισιν, δεδομένου διτι ένω είναι 24.000 τον. γκρός θά παραλαμβάνη μόνον 500 έπιβάτας.

Kai άλλη μετασκευή

Δέν είναι τό «Σάγκαφιορντ» τό μόνον μετασκευαζόμενον Νορβηγικόν κρουαζιερόπλοιον. Τό «Νόρντικ Πρένς» πραγματοποιεί έπισης τήν μετασκευήν εις τά Φινλανδικά ναυπηγεία. Αύξανει τήν δυναμικότητα εις έπιβάτας κατά 44%. Τό ακάφος έπιμηκύνθη και μετεσκευάσθη έντός 14 έβδομάδων. Κό-

"SINGAPORE"

'Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων και τροφίμων τών έλληνικών πλοίων.

DAWOOD & Co. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE - 4

ANTIPROSOPOI TΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

KAI TΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD.

NAUTIΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: "LATHIPHIA" OR "DAWOODCO"
SINGAPORE

στος μετασκευής 16 έκατομ. δολ. Ή πλοιοκτήτρια έταιρία άντιμετωπίζει έπενδύσεις 140 έκατομ. δολ. διά την ναυπήγηση μιᾶς νέας μονάδος διά 1.400 έπιβάτας. Παράδοσης της τό 1982. Μέ την προσθήκην τού νέου σκάφους ή μεταφορική ίκανότης τῆς πλοιοκτήτριας Νορβηγικής έταιρίας θά φθάση τούς 4.200 έπιβάτας. Ας σημειωθῇ διτι κατά τά τελευταία εννέα έτη τό «Νόρντικ Πρένς» μετέφερεν 150 χιλ. έπιβάτας εις 219 κρουαζίερας, μέ πλορότητα 96,1%. Ή «Ρουαγιάλ Καρίμπιαν Κρουίζ Λάΐνς» άνηκει εις δύο Νορβηγικάς έταιρίας.

Τό μετασκευαζόμενον «Νόρντικ Πρένς» θά αύξηση τό τονάρι του από 18.500 τον. γκρός εις 23.000 τον. γκρός. Μήκος από 550 πόδας εις 635. Μεταφορική ίκανότης 1.040 έπιβατών άντι τών 714. Πλήρωμα 400 πρόσωπα άντι τών 320.

Παραγγελία 44 πλοίων

Κατά τό διάστημα τών 6 πρώτων μηνών τού έτους, ό Νορβηγικός έφοπλισμός παρήγγειλε 44 πλοία συνολικής άξιας 4,75 δισεκ. κορωνών. Εξά δάλου 19 πλοία άξιας 2 δισεκ. κορωνών παρηγγέλθησαν εις Νορβηγικά ναυπηγεία. Ολαί αι παραγγελίαι άναφέρονται εις έξειδικευμένα σκάφη, ώς υγραιριοφόρα, χημικά κλπ. έκτος 7 μπάλκ κάρριερ, 2 πετρελαιοφόρων και 1 όχηματαγούρου.

Αι τιμαί τών ναυπηγήσεων κατά τό λόγον έξαμηνον, έσημειώσαν σημαντικήν αύξησιν, ύπολογιζομένην έτην ιαπωνία εις 25%.

Έπι διεθνούς κλίμακος αι παραγγελίαι τού πρώτου έξαμηνου τού 1980 έφθασαν τά 18 έκατομ. τον. d.w. και τό παγκόσμιον καρνέ από τά 34 έκατομ. τον. d.w. Έφθασε εις διάστημα ένδος έτους τά 51 έκατομ. τον. d.w.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Αύξανεται ο στόλος του

Ο Παναμάς έμφανίζεται κατά τούς τελευταίους μήνας μέ αύξησιν τού ύπο τήν σημαίαν του έμπορικού στόλου. Κατά τάς τελευταίας στατιστικάς έμφανίζει κατά 60% αύξησιν έναντι τής άντιστούχου περιστινής περιόδου. Τώρα ό Παναμάς έμφανίζεται έβδομος εις τήν σειράν τών ναυτικών χωρών. Τό παρελθόν έτος ο Παναμάς είσεπραξεν τετρακοσία έκατομμύρια δολ. από τήν ύπο τήν σημαίαν του ναυτιλίαν, τά 30% τού συνόλου τών έξαγωγών του και τών σχετικών ύπηρεσιών. Τό κίνημα τής Λιβερίας έχει τόν άντικτυπον.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Ναυπηγική βοήθεια

Έψηφισθη δινευ τροπολογιών ύπο τής



Στιγμιότυπα από τό Σεμινάριο για Inert Gas και Crude Oil Washing πού ωργάνωσε ή Έταιρια «Διενθείς Ναυτιλιακά Επιχειρήσεις» τού όμιλου Νιάρχου γιά τήν έκπαίδευση στελεχών τού Στόλου πού διαχειρίζεται. Στό Σεμινάριο όμιλητές ήταν ο Major D.J. Browne, Training Consultant, Wilson Walton Int. Ltd. και ο κ. P. Ward, Principal Lecturer, Petro-Chemical Courses, College of Nautical Studies, Southampton, και τό παρακολούθησαν 30 στελέχη τού Στόλου (Πλοιάρχοι, Α' Μηχανικοί, Υποπλοιάρχοι και Β' Μηχανικοί). Ή διάρκεια τού Σεμιναρίου ήταν μιᾶς έβδομάδας και δύνεις στήν αίθουσα διαλέξεων τών Έλληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, από τής 26 - 31 Μαΐου, 1980. Παρόμοια Σεμινάρια πρόκειται νά έπαναληφθούν στό μέλλον στήν προσπάθεια συνεχούς ένημερώσεως και έκπαιδεύσεως τών άξιωματικών τού στόλου.

σουηδικής Βουλής δό νέος νόμος περί ναυπηγικής βοήθειας. Ή βοήθεια αὐτή είναι προσωρινού χαρακτήρος και άναφέρεται εις πλοία παραγγελθέντα μέχρι τού Μαρτίου τού 1980 και παραδοτέα μέχρι Απριλίου 1981. Τού λοιπού δέν θά πρόκειται περί άμεσου βοήθειας άλλα περί έγγυησης παραχορένης ύπο τού Κράτους. Η έγγυησης δέν δύναται νά υπερβή τό 90% τής συμβατικής τιμής διά τό 1981, τό 10% τό 1982 και τό 5% τό 1983. Από τού 1984 ούδεμία βοήθεια θά δοθή πρός τήν βιομηχανίαν ναυτικών κατασκευών.

γενικών έγγυησησων τής ναυπηγικής βιομηχανίας, αίτινες φθάνουν έν συνόλω τά 17 δισεκ. κορωνών.

Έξ δάλου από τού 1981 θά τεθή έν ίσχυΐ σύστημα άποσβέσεως πρός διφελος τής ναυπηγοβιομηχανίας, ήτις δέν θά δύναται νά υπερβή τό 15% τής συμβατικής τιμής διά τό 1981, τό 10% τό 1982 και τό 5% τό 1983. Από τού 1984 ούδεμία βοήθεια θά δοθή πρός τήν βιομηχανίαν ναυτικών κατασκευών.

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

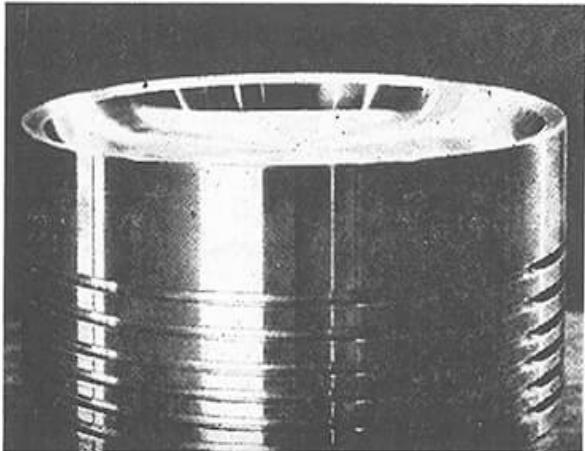
ST. CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES
LONDON EC3N 1DT

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

NAUTIKAI



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

'Υπό τήν κυανόλευκον'

Εις τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις διά τήν έγγραφήν εἰς τό 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τού ἀρθρου 13, τῶν κάθωτι σκάφων:

1. «Σ ἀ ν μ π ε ρ ν τ φορτηγόν (πρώην κυπριακὸν ὑπό τό αὐτό δνομα) 2.653 τον. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Τέμπλη» (κ. Ἀπόστολος Φουρνατζόπουλος).

2. «Μ α iρ η Σ.» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν ὑπό τό αὐτό δνομα) νεοαγορασθέν, 16.149 τον. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Οδύσσευς» (κ. Γεώργ. Φραγκίστας).

3. «Π ἀ τ ζ ε τ μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγικόν ὑπό τό αὐτό δνομα) νεοαγορασθέν, 16.269 τον. γκρός τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Διάκος» (κ. Γεώργ. Φραγκίστας).

4. «Π α λ μ υ ρ α» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανὸν ὑπό τό αὐτό δνομα) 47.081 τον. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Τάνκερ Βεντασιούρης» (Ἀνδριακὴ ΝΕΠΕ).

5. «Π α π α φ ω τ η c» μπάλκ κάρριερ (πρώην δανικὸν «Casuarina») νεοαγορασθέν, 16.640 τον. γκρός τοῦ 1973, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Λίφγκαλ» (κ. Κων. Παπαναστασίου).

6. «Θ α λ α σ σ i n h E υ x h» μπάλκ κάρριερ (πρώην «Ikan Bawal» σημαία Σιγκαπούρης) νεοαγορασθέν, 42.275 τον. γκρός τοῦ 1976, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Πασίφικα Φινανσιέρα» (Μάνλεμος).

7. «Σ ἀ μ μ ε ρ Σ Η» φορτηγόν (πρώην ιαπωνικόν «Harima Maru») νεοαγορασθέν, 5.963 τον. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Πολιτάνο» (κ. Δημ. Μηνάς).

8. «Ε δ μ μ X δ o u p» φορτηγόν ναυπογύμενον 10.000 τον. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Έφονεστον» (κ. Δημ. Εύθυμιος).

9. «Κ α σ σ ἀ ν δ ρ α» μπάλκ κάρριερ (πρώην φινλανδικόν «Tellus») νεοαγορασθέν, 14.318 τον. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Κασσάνδρα Πριμέρα» (κ. Στέφ. Στραβελάκης).

10. «Γ κούντ Μ α δ ε ρ» μπάλκ κάρριερ (πρώην παναμαϊκόν «Αναστασία Σούπερι» 36.362 τον. γκρός τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Γκούντ Χρούπ» (κ. Νικ. Μουνδρέας).

11. «Κ ε i p Κ ον σ t e l e s i s o n» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιβεριανὸν «Constellation») νεοαγορασθέν, 11.556 τον. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Θάλεια» (κ. Ιωάν. Στεφάνου).

12. «Κ ον κ a r P o s e i d ω n» φορτηγόν ναυπογύμενον, 16.400 τον. γκρός, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Κόνκαρ Ποσειδών» (Κόνκαρ Σίππικ Είτζενου).

13. «Π a n a g i a M u r t i d i w t i s s a» φορτηγόν (πρώην ἀγγικόν «Jocelyne») νεοαγορασθέν, 11.525 τον. γκρός τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Τατουάνι» (κ. Μιχ. Μιχαήλ).

14. «Π α ρ y a S t a r» φορτηγόν (πρώην μεξικανικόν «Chihushua») νεοαγορασθέν, 1.982 τον. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τήν ἑταιρίαν «Κάργκο» (κ. Αναστ. Καβαδίας).

1.751.585 τόννων.

Νέα ἀγορά τοῦ Οίκου 'Α. Ἀγγελικούση

Ο Οίκος 'Αντ. Ἀγγελικούση, ἐπεκτείνων τὸν στόλον του καὶ εἰς τὰ πετρελαιοφόρα (διαθέτει ἡδη δύο Μ/Τ τῶν 66.000 τον. d.w.) ἤγόρασε τό 'Ιταλικόν T.T. «Santa Rosalia», 225.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1971 ἀπό τά Ναυπηγεία 'Ιταλικατιέρι.

Τό πλοιον παρελθόφθι κατ' αὐτάς καὶ ἔτεθη ὑπό τήν 'Ελληνικήν σημαίαν, μετωνομασθέν εἰς «'Αννα Ἀγγελικούση».

Ἀγοραπωλησίαι

Ηγοράσθη γύρω τῶν 28 ἑκατομ. δολλαρίων συμπεριλαμβανομένης ναυλώσεως μπέαρμπουσ οτε τούς πωλητάς διά 12 ἡτη τό ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Nasau» 103.961 τον. γκρός, 224.336 τον. d.w. τοῦ 1973.

— 'Αντί ποσοῦ γύρω τῶν 11.9 ἑκατομ. δολλαρίων ἡγοράσθη τό δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν μπάλκ κάρριερ «Edelweiss» 15.375 τον. γκρός, 27.307 τον. d.w. τοῦ 1977.

— Τό μπάλκ κάρριερ «Θαλασσινή Αύρα» 38.941 τον. γκρός, 79.759 τον. d.w. τοῦ 1973 ἐπωλήθη εἰς κινεζικά συμφέροντα γύρω τῶν 19.5 ἑκατομ. δολλαρίων.

— Γύρω τῶν δολ. 4.600.000 βάσις ὡς ἐστί με ζημιὰς ἐκ πυρκαϊᾶς ἐπωλήθη μεταξύ 'Ελληνῶν τό παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Αναστασία Σούπερ» 36.362 τον. γκρός, 71.580 τον. d.w. τοῦ 1966.

— Τό τύπου «Σάντα Φέ» δηζελοκίνητον ἀγγιλικόν φορτηγόν «Jocelyne» 11.525 τον. γκρός, 18.994 τον. d.w. τοῦ 1970, ἡγοράσθη σε δημοπρασία γύρω τῶν δολ. 4.150.000 ὡς ἐστί.

— 'Επωλήθη τό δηζελοκίνητον φορτηγόν «Γκούντ Λέγντη» 8.628 τον. γκρός, 12.840 τον. d.w. τοῦ 1963 γύρω τῶν 2.400.000 δολλαρίων.

— Τό χιλιανόν φορτηγόν «Condor» 6.447 τον. γκρός, 9.828 τον. d.w. τοῦ 1961 ἐπιμκύνθεν τό 1971 ἡγοράσθη ἀντί ποσοῦ δολ. 1.700.000.

— Τό ύπο σημαίαν Σιγκαπούρης μεταλλοφόρον «Lovinda» 11.204 τον. γκρός, 16.134 τον. d.w. τοῦ 1960 ἡγοράσθη γύρω τῶν 2. ἑκατομ. δολλαρίων.

— 'Αντί ποσοῦ γύρω τῶν 5.700.000 δολλαρίων ἡγοράσθη τό δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Mariner» 11.430 τον. γκρός, 19.418 τον. d.w. τοῦ 1969.

— 'Ηγοράσθη ἐπίσης γύρω τῶν δολ. 7.800.000 τό δηζελοκίνητον λιβεριανόν

Αἱ παραγγελίαι

Δύο μπάλκ κάρριερ τύπου «πάναμα», τῶν 62.000 τον. d.w., παρηγγέλθησαν ὑπό τοῦ ὄμιλου 'Αλαφούζου (τό δὲ διά λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Κοντέλη-Παντελείμωνίτη) εἰς τά ναυπηγεία Νίππονον Κόκαν. Λεπτομέρειαι κόστους καὶ ἡμερομηνίων παραδόσεως δέν ἐγνώσθησαν. Εἰς τό τέλος τοῦ 1979, δὲ ὄμιλος 'Αλαφούζου είχε παραγγείλει δύο ἀκόμη δημοια σκάφη, μεταξύ τῶν διά την ἑταιρίαν Ιούνιον καὶ Οκτώβριον 1981.

Αἱ καθελκύσεις

Από τά ναυπηγεία τῆς 'Οζάκας, καθειλκύσθη τήν 10ην Μαΐου τό 26.850 τον. d.w. μπάλκ κάρριερ «Mia», ιδιοκτησίας τοῦ Οίκου Καρέλα. Είναι ἐφωδιαμένον με μηχανήν ντζελ 11.550 πτπων δι' ὑπηρεσιακῆν ταχύτητα 15.5 μιλίων. Παράδοσις τέλος Αὔγουστου.

Ο στόλος Παπαχρηστίδη

Παρά τοῦ Οίκου Παπαχρηστίδη ἡγοράσθησαν τελευταίως τό τάνκερ «Νασίσιον» 224.336 τον. d.w., τοῦ 1973, κατασκευασθέν εἰς τά 'Ιαπωνικά ναυπηγεία Σασέμπο. Είναι προναυλωμένον δι' ἐνδεκα ετη.

Ηγοράσθη ἐπίσης τό πετρελαιοφόρον «Νόγκα» 96.550 τον. d.w., τοῦ 1976, κατασκευασθέν εἰς τά ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα-Χαρίμα. Σημαία με τήν παραλαβήν του 'Ελληνικής.

Καὶ ὁ στόλος Παπαχρηστίδη με τήν προσθήκην τῶν δικαίων πετρελαιοφόρων ἀνέρχεται εἰς 23 σκάφη, χωρητικότητος d.w.

Cables: "NAFTIKA"

Telex: 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

Διευθυντής: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

for all ship requirements

TROPHODOSIAI

YLIKA KATASTRWOMATOS & MHXANHS

ARTIA EΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

μπάλκ κάρριερ «Union Progress» 13.867 τον. γκρός, 24.591 τον. d.w. τού 1970.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωληθη τό λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Ιόνιαν Λήντερ» 20.959 τον. γκρός, 34.542 τον. d.w. τού 1966 γύρω τών 7,4 έκατομ. δολαρίων.

— Ήγοράσθη καὶ παρελήφθη τό λιβεριανόν μότοριστ «Antoinette Castro» 825 τον. γκρός, 863 τον. d.w. τού 1959 καὶ μετωνομάσθη «Αφρικαν Βάιολετ». Παναμαϊκή σημαία.

— Έπωληθη μεταξύ Έλλήνων καὶ παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιον «Αίγαιον» 12.868 τον. γκρός τού 1959. Μετωνομάσθη «Ορυξ».

— Τό φορτηγόν «Καπετάν Ξελάχη» 9.724 τον. γκρός 13.513 τον. d.w. τού 1958 έπωληθη εἰς ονδουριανά συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Mojali 5».

— Έπωληθη εἰς συμφέροντα Σιγκαπούρη καὶ παρεδόθη τό κυπριακόν φορτηγόν «Δέσποινα» 8.190 τον. γκρός τού 1953. Μετωνομάσθη «Pearl Rainbow».

Παραλαβαί καὶ παραδόσεις

Παρεδόθη εἰς τούς άγοραστάς του τό πωληθέν εἰς αύστραλιανά συμφέροντα δεξαμενόπλοιον «Ιωλκός» 44.646 τον. γκρός, τού 1968. Μετωνομάσθη «William Dampier».

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Κριτείας» καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον, τό άγορασθέν ιαπωνικόν μπάλκ κάρριερ «Minetama Maru», 9.549 τον. γκρός, τού 1967.

— Παρελήφθη καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν άγγλικόν μπάλκ κάρριερ «Cast Beaver», 30.294 τον. γκρός, τού 1968. Παρέμεινεν ύπό τό αύτό δνομα.

— Υψωσε τήν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Σεμίρα» τό άγορασθέν παναμαϊκόν μπάλκ κάρριερ «Cesira», 11.928 τον. γκρός, τού 1965.

— Τό άγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Merlin» 11.432 τον. γκρός, τού 1969, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Στέφανος». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Παρελήφθη καὶ υψωσε τήν κυανόλευκον τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Cape Mustang», 9.884 τον. γκρός, τού 1969. Παρέμεινεν ύπό τό αύτό δνομα.

— Μετωνομάσθη «Γκούντ Αιλάντερ» καὶ υψωσε τήν Έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Selena», 1.804 τον. γκρός, τού 1968.

— Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Βάντα» καὶ υψωσε τήν Έλληνικήν σημαίαν τό άγορασθέν λιβεριανόν μπάλκ κάρριερ «Weser», 13.762 τον. γκρός, τού 1966.

— Εἰς «Διαμαντένια» μετωνομάσθη τό παραληφθέν λιβεριανόν φορτηγόν «Newport», 8.750 τον. γκρός, τού 1960. Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Τό άγορασθέν άγγλικόν φορτηγόν «City of Hull» 9.767 τον. γκρός, τού 1971, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Σαίντ Τζάν». Υψωσε τήν κυανόλευκον.

— Υψωσε τήν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Ντέζανμαρ», τό άγορασθέν παναμαϊκόν φορτηγόν «Ebel», 7.178 τον. γκρός, τού 1960.

— Παρεδόθησαν εἰς τούς άγοραστάς των τά πωληθέντα μεταξύ Έλλήνων φορτηγά «Αίρην Τράστ» 6.054 τον. γκρός, τού 1969 καὶ «Αίρην Χάρμονυ» 4.995 τον. γκρός, τού 1971. Μετωνομάσθησαν «Σάμμερ Νταίη» καὶ «Σάμμερ Λάιτ» άντιστοίχως.

Μετονομασία

Τό κυπριακόν δεξαμενόπλοιον «Τοξότης» 12.944 τον. γκρός τού 1960 μετωνομάσθη «Τζάγκουαρ».

— Εἰς «Αης Γιώργης» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Άγιος Νεκτάριος» 5.886 τον. γκρός τού 1955.

— Μετωνομάσθη «Ροντόσι» τό φορτηγόν «Γκόλιν Κόραλ» 9.443 τον. γκρός τού 1962.

— Εἰς «Ετερναλ» μετωνομάσθη τό φορτηγόν «Έλσα Σ.Κ.» 5.087 τον. γκρός τού 1956.

— Τό φορτηγόν «Ζέα Σίλβερ» 4.998 τον. γκρός τού 1953 μετωνομάσθη «Πάνος».

ΑΙ ΔΙΑΛΟΥΣΕΙΣ

Έπωληθη εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν γύρω τών δολ. 210-210,50 κατά τον. έλ. έκτοπισμάτος τό δεξαμενόπλοιον «Μεσσηνιακή Τόλμη» 51.412 τον. γκρός τού 1965.

— Εἰς διαλυτάς τού Ταιβάν έπωληθη έπισησης τό φορτηγόν «Βούλα» 8.301 τον. γκρός τού 1958.

— Έπωληθη πρός διάλυσιν τό φορτηγόν «Καλλή» 8.778 τον. γκρός τού 1957.

— Τό κυπριακόν φορτηγόν «Ανέμη» 5.660 τον. γκρός τού 1956 έπωληθη διαλυτάς «Κασσιούνγκ».

— Έπωληθη πρός διάλυσιν τό παναμαϊκόν φορτηγόν «Βροντάδος» 8.615 τον. γκρός τού 1956.

Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα

“Οπως μᾶς πληροφόρησε τό άμεριδο Τμῆμα τής Τραπέζης Έλλάδος κατά τό 4μηνο Ιανουαρίου — Απριλίου 1980 τό εισαχθέν στήν Χώρα μας ναυτιλιακό συνάλλαγμα άνηλθε σε 515.000.000 δολ. έναντι 467.000.000 δολ. τής άντιστοίχου περιόδου τού 1979. Δηλαδή σημειώθηκε αύξηση 10.3%.

Η φορολογία τῶν πλοίων

Τό ποσόν τῶν 6,5 περίπου δισεκατομ. δραχμῶν άπειδασεν ή φορολογία τοῦ έφοπλισμού εἰς τήν τετραετίαν 1976-79.

Σύμφωνα μέστοιχεία τοῦ Υ.Ε.Ν. οι φόροι πού είσεπραξε τό Δημόσιον άναλυτικώς κατ' έτος έχουν ώς άκολούθως: 1976 δρχ. 1.215.058.000, 1977 δρχ. 1.396.000.000, 1978 δρχ. 1.587.549.470 καὶ 1979 δρχ. 2.153.763.000.

Σύμφωνα μέστοιχεία τής ίδιας πηγής αἱ ναυτιλιακαὶ έπιχειρήσεις πού είχον έγκαταστήσει γραφεία τους εἰς τήν Έλλαδα, μέστοιχοι τούς νόμους 89/67, 378/68, 27/75 καὶ 814/78, ήταν 765 τό 1976, 802 τό 1977 καὶ 728 τό 1978. Οι έπιχειρήσεις αύτές, πού τό 1978 άπασχολούσαν 7.031 διτομα ώς προσωπικόν γραφείου, έφερον εἰς τήν χώραν κατά τήν τριετίαν 1976-78 τό ποσόν τῶν 1.750.000.000 δολαρίων. Έξαλλου, κατά τήν ίδιαν περίοδον, διά τήν λειτουργίαν τῶν έδω γραφείων τους, διπάνησαν συνολικώς τό ποσόν τῶν 197 έκατομ. δολαρίων.

Διά τάς έδω έπισκευάς

“Τελευταία απόφασις τής Νομισματικής Επιτροπής διά τήν χρηματοδότησιν έπισκευών πλοίων έχει ώς κάτωθι:

‘Αριθ. 1618 τής 5ης Ιουνίου 1980.

1. Έγκρίνεται ή ύπο τῶν ένν Έλλαδί λειτουργουσών Τραπεζών χορήγησις δανείων εἰς:

α) ήμεδαπά ή άλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα διά τήν πληρωμήν εἰς έλληνικάς ναυπηγεσπικευστικάς βιομηχανίας τής άξιας έπισκευαστικών έργασιών εἰς παντός είδους πλωτά μέσα έκτελούντα πλόας έξωτερικού καὶ

BROSTRÖMS

*Always at
your service*

B R O S T R Ö M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

GOTHENBURG

B R O S T R Ö M S

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559



τερη άπόφαση τού ύπουργού Οικονομικών πού δημοσιεύθηκε στήν έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 701 Β/25.7.80) και άναφέρει ότι ή έγγυηση τού Δημοσίου ή ποία έχει δοθεί με τήν παραπάνω άπόφαση γιά τήν κάλυψη τού δικτύου τῆς ETBA πρός τά έν λόγω ναυπηγεία μεχρι ποσού 250 έκαπτο μ. δρχ. σύμφωνα με τήν άπόφαση τῆς Νομοσατικής 'Επιτροπής άριθμ. 222/1/8.12.78, νά ισχύει και καλύψει και τίς υποχρεώσεις τῶν ναυπηγείων πού άπόρρεαν ἀπό τίς διατάξεις τῆς άποφάσεως τῆς Ν.Ε. άριθμ. 271/4/14.5.80. Κατά τά λοιπά ισχύει η άπόφαση άρ. 4401/64/22.1.79.

Τό ναυτιλιακόν συνάλλαγμα

Η "Ενωσις τῶν Εφοπλιστῶν άνακοινοῖ:

1. "Έχει περιέλθη εἰς γνώσιν μας διτί πέραν τῶν συνήθων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν σας διά τῶν οποίων εἰσάγετε ξένο συνάλλαγμα εἰς τήν χώρων μας διπάς π.χ. διά πληρωμήν μισθών ναυτικών, δι' έξοδά λειτουργίας τῶν γραφείων, δι' έπισκευας πλοίων κλπ., καί τό δόποιον αὐτομάτως καταχωρεῖται καί πιστώνεται εἰς τόν λογαριασμόν ναυτιλιακού συναλλάγματος, ύπάρχει καί ένας μεγάλος ἀριθμός πληρωμῶν ἐκ μέρους τῶν έφοπλιστῶν εἰς ξένον έπισης νόμιμα αι οποία διμάς δέν πιστώνονται εἰς τόν λογαριασμόν ναυτιλιακού συναλλάγματος τῆς Τραπέζης τῆς Έλλαδος ἑκτός έάν ύπάρχη εἰδική δῆλωσις πρός τούτο. Τοιαύται πληρωμαί είναι π.χ. δταν ένας έφοπλιστής ἀγοράζει μίαν οίκιαν ή χρηματοδοτεῖ ένν έργοστάσιον ή ένα ξενοδοχεῖον ή εισάγει εἰς τήν Έλλαδα συνάλλαγμα διά τάς καθημερινάς του δαπάνας. Διά τάς πληρωμάς αύτάς (πού δέν δηλώνονται δηλ. αὐτομάτως) είναι άναγκη νά γνωρίζετε καί νά δηλώνετε εἰς τήν Τράπεζαν διτί η πηγή τού εισαχθέντος συναλλάγματος είναι ή «ναυτιλία» καί διτί ο σκοπός τῆς τοιαύτης εισαγωγῆς είναι π.χ. ή έπενδυσις (διά τήν περίπτωσιν ἀγορᾶς κατοικίας) ή δλλος τις.

2. "Έκεινο πού έπιβάλλεται είναι κάθε δραχμή πού εισάγεται εἰς τήν Έλλαδα καί προέρχεται ἀπό ξένο συνάλλαγμα νά διευκρινίζεται καί νά δηλώνεται διτί προέρχεται ἀπό τήν ναυτιλίαν καί είναι καθαρώς ναυτι-

λιακόν συνάλλαγμα. "Οσον συχνότερα γίνεται τούτο τόσον θλιγωτέρα σύγχυσις (δισον άφορά τήν προέλευσιν) θά έπικρατεί καί θά έχη ως ἀποτέλεσμα τήν μεγαλυτέραν δυνατήν πιστωσιν τῆς πηγής «ΝΑΥΤΙΛΙΑ» εἰς τόν λογαριασμόν συναλλάγματος τῆς Τραπέζης τῆς Έλλαδος. Διά τής μεθόδου ταύτης θά ύποβοηθηθή τά μέγιστα η πραγματοποίησις τῆς ύποσχέσεως μας διά τήν αὔξησιν εισοροής ναυτιλιακού συναλλάγματος ἀπό 1,5 δισεκ. δολλάρια διά το 1979 εἰς 2,5 δισεκ. δολλάρια διά το 1980.

"Ἐφέραμεν τ' ἀνωτέρω ύπ' δψιν σας καί παρακαλούμεν καί πάλιν δψως καταβάλλητε κάθε δυνατήν προσπάθειαν διά τήν εισαγωγήν δσον τό δυνατόν περισσότερου συναλλάγματος εἰς τήν χώρων μας, διότι τούτο ἀποτελεῖ μεγίστην ἀνάγκην διά τήν έθνικήν οίκονομίαν μας καί διότι πρέπει οι "Ελληνες Εφοπλισταί νά τηρήσουν όπωσδήποτε τήν ύποσχεσιν πού έδωσαν εἰς τήν Κυβερνήσην.

Υ.Γ. Πολλαὶ δλλαι περιπτώσεις εισαγωγῆς συναλλάγματος, καθαρώς ναυτιλιακού δέν χαρακτηρίζεται ως τοιούτον. Μία τοιαύτη είναι καί αι διάφοροι άμοιβαί, αι καταβαλλόμεναι διά τήν έξυπρέτησιν ναυτιλιακών ύποθέσεων νομικής μορφής.

Εἰς τήν Ε.Ο.Κ.

Τήν 13.6.80 πραγματοποιήθηκε στήν Βρετανία συνάντηση μεταξύ ἀντιπροσωπείας τού YEN καί τῆς Δ/νεσιών Ναυτιλιακών Μεταφορών τῆς COMMISSION μέ σκοπό τήν έξταση τῶν ειδικωτέρων ναυτιλιακών θέματων, μέ τά δψοια σήμερα δπασχολεῖται ή Κοινότητα.

"Η συνάντηση αύτή έγινε στά πλαίσια τῶν άνεπισήμων έπαφών, πού τό YEN έχει ἀποκαταστήσει ἀπό τριετίας μέ τήν COMMISSION γιά τήν ένημέρωση καί τή διατύπωση παρατηρήσεων στά παραπάνω θέματα.

Στήν συνάντηση παραβρέθηκαν έκπρόσωποι τού "Υπουργείου Συντονισμού τῆς Μονίμου Αντιπροσωπείας Βρετανίας καί τής Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών.

Τίς συζητήσεις διέκρινε πνεύμα συνεργασίας καί κατανοήσεως τῶν άμοιβαίων θέσεων. Συζητήθηκαν κυρίως οι ύπο κατάρτιο

Κανονισμοί έπιθεωρήσεως τῶν πλοίων στούς κοινοτικούς λιμένες μέ σκοπό τήν έξαλεψη τῶν πλοίων SUB STANDARDS. Η COMMISSION δλαβεύ ύπόψη της τίς Έλληνικές παρατηρήσεις ἐπί τῶν Κανονισμῶν καί συμφώνησε μέ τίς περισσότερες. "Άλλο θέμα τῶν συζητήσεων ήταν οι κανόνες ἀνταγωνισμού στήν ναυτιλιακές μεταφορές, πού σήμερα προπαρασκευάζονται ἀπό τήν COMMISSION. Η COMMISSION δκουσε μέ ένδιαφέρον τήν Έλληνική άποψη γιά τήν έξαρεση ἀπό τούς κανονισμούς, τῶν μεταφορών BULKS, στής δψοιες, δψως είναι γνωστό, δραστηροποιεῖται ή Έλληνη ναυτιλία. Συμφώνησε νά παραστεί καί "Ελληνας έκπρόσωπος στής συζητήσεις, πού θά έχει τήν έπόμενο μήνα γιά τήν παραπάνω Κανονισμό μαζί με κυβερνητικούς έκπροσώπους τῶν λοιπών χωρών—μελῶν.

"Η κύρωση τού Κώδικος τῆς UNCTAD, οι δμερείς ναυτιλιακές σχέσεις τῆς EOK μέ τρίτες χωρες καί δάφορα δλλα ειδικώτερα θέματα ἀπετέλεσαν έπίσης ἀντικείμενο συζητήσεων. Η Έλληνική πλευρά δκουσε μέ ένδιαφέρον τής Κοινοτικές άποψεις καί έξηγησε τής θέσεις τής. Κατά τήν συζητήση διαπιστώθηκε γιά μάς άκυπη φορά ή σταθερή άντιθεση τής COMMISSION στής προτάσεις καταμερισμού τῶν φορτίων BULKS, πού προτείνει ή Γραμματεία τῆς UNCTAD καί ή προσήλωσή τής στής όρχες τού έλευθερου άνταγωνισμού.

O.O.S.A. 'Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών

"Ο χρόνος διασκέψεως τῆς παραπάνω Επιτροπής άναλθηκε στήν χάραξη τῶν γενικών γραμμῶν, πού πρέπει νά δέπουν τήν ναυτιλιακή πολιτική τού Όργανομού. Υπήρξαν θετικές καί έποικοδομητικές έξελιξεις, πού θά διευκολύνουν τήν συνεργασία τῶν χωρών — μελῶν στήν διαμόρφωση τής πολιτικής τους έναντι τῶν τρίτων χωρών.

"Η Έπιτροπή έπισης (καί ειδικώτερα ή Ομάδα Έργασίας τής) άσχοληθηκε μέ τήν διαμόρφωση τής θέσεως τῶν άνεπιτυγμένων χωρών κατά τήν έπικειμένη σύνοδο τῆς Επιτροπής Ναυτιλίας τῆς UNCTAD στήν Γενεύη ἀπό 1—2 Σεπτεμβρίου.

**TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. MESOGEIYO - KONTINENT**

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

'Από τις συζητήσεις φάνηκε ότι οι ανεπιγρέμενες χώρες έχουν πρόθεση νά διατηρήσουν την ένοτητά της στην άντιμετώπιση των προτάσεων της Γραμματείας της UNCTAD και ιδιαίτερα μέ εκείνες, πού αποβλέπουν στην έπιβολή διεθνούς καθεστώτος διανομής των φορτίων BULKS.

Εἰς τάς σχολάς τοῦ Λονδίνου

Σε ειδική Σχολή τοῦ Λονδίνου έχουν σταλεῖ τέσσερις καθηγητές τοῦ ΚΕΣΕΝ — ΑΔΣΕΝ για μετεκπαίδευση στο νέο σύστημα, πού έπιβάλλει ό IMCO για τό πλύσιμο δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων μέ άργο πετρέλαιο (CRUDE OIL — WASHING — INERT GAS SYSTEM).

'Επίσης ύπεγράφη άπόφαση λειτουργίας στό Κέντρο 'Επιμορφώσεως Στελεχών 'Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) ειδικού τμήματος τού πατειδεύσεων στό νέο αύτο σύστημα.

Τέλος, συντάσσεται σχετική έγκυλιος, πού άπευθυνεται στά Λιμεναρχεία, τίς 'Εφοπλιστικές Ένωσεις και άλλους ένδιαφερομένους για τήν παροχή δόηγών συμμορφώσεως στό νέο σύστημα.

Δωρεά τοῦ κ. Κώστα Λεμοῦ

Έγιναν οι άπαραίτητες ένέργειες για τήν άξιοποίηση τού άκινήτου, πού δώρησε στόν Οίκο Ναύτου ό έφοπλιστής κ. Κ. Λεμός στήν Χίο.

Η Δ/νση Προνοίας Ναυτικών μελετά τήν έπεκτασή του, προκειμένου νά στεγάσει τίς 'Υπηρεσίες τού Παραρτήματος Χίου καθώς και Πολιούατρεία, στά όποια θά έξετάζονται οι άσθενεις ναυτικοί τής Χίου.

Άναμόρφωσις τοῦ συστήματος ύπολογισμού είσφορών πλοιοκτητών και ναυτικών

Τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον προτείνει ριζικήν άναμόρφωσιν τού διου κυκλώματος τού ύπολογισμού και τής εισπράξεως τών είσφορών πλοιοκτητών και ναυτικών μέ κύριον στόχον τόν διαχωρισμόν τής βεβαιώσεως τής ύπηρεσίας τών ναυτικών, τού ύπολογισμού και τής καταβολής τών είσφορών.

'Επισημαίνεται ύπο τού ΝΑΤ, διτό ό τρόπος ύπολογισμού τών είσφορών είναι σήμερον σχεδόν δ άυτός από τής συστάσεως τού 'Ιδρυματος και διτό αι σημειούμεναι καθυστερήσεις εις τήν έκκαθάρισην τών ναυτολογιών οφείλονται εις τάς πολλάς γραφειοκρατικάς διατυπώσεις.

Διά τήν διόρθωσιν τής ύφισταμένης κατάστασεως προτείνεται άπό τό ΝΑΤ ή λήψις μέτρου τό όποιον προβλέπει, μεταξύ άλλων, τήν καθιέρωσιν τού ναυτολογίου ως διοικητικού έγγραφου και τήν άντικατάστασίν του άνα έξαμπον. 'Επίσης τόν καθορισμόν τών είσφορών κατ' άποκοπήν κατά μήνα λαμβανομένων ύπ' δψιν τών στοιχείων τής συνθέσεως πληρώματος, τής χωρητικότητος κλπ.

Εἰς τήν Βορ. Θάλασσαν

Σέ όμοφωνη εύνοικη εισήγηση προέβη ή Όμαδα 'Έμπειρογνωμόνων τής Συμφωνίας τών χωρών τής Βορείου Θαλάσσης έν σχέσει πρός τήν είσοδο τής 'Ελλάδος στήν συμφωνία αύτή.

— 'Η Ελληνική αίτηση γιά τήν είσοδο τήν άνωτέρω συμφωνία είχε ύποβληθεί κατά τό παρελθόν έτος, μέ σκοπό άφ' ένδος μέν νά διαδηλωθεί ή πεποιθηση στήν άσφαλεια τών 'Ελληνικών πλοιών και άφ' έτέρου νά καταστεί γνωστή ή έντονη έπιθυμη, μέ τής χώρας μας νά συμβάλει στήν διεθνή προσπάθεια προαγωγής τού έλεγχου δλων τών πλοιών άπο πλευράς άσφαλειας και προστασίας τού θαλασσίου περιβάλλοντος.

"Ήδη μετά τήν ίμφωνη άπόφαση τής θης Μαΐου πρός τήν άλομελεια, άπομένει, ή τυπική πλέον διαδικασία γιά τήν προσχώρηση τής 'Ελλάδος, πού θά άλοκληρωθεί πιθανόν μέχρι τόν Σεπτέμβριο.

Οι Κανόνες Ναυσιπλοίσας

1. "Όπως προκύπτει άπό καταγγελίες άλλοδαπών 'Αρχών, ωρισμένοι Πλοιάρχοι 'Ελληνικών πλοιών δέν συμμορφούται μέ τίς γενικές άρχες πού διέπουν τήν ναυσιπλοία μέσα στά Συστήματα Διαχωρισμού τής Θαλασσίας τού Κυκλοφορίας (Κανόνας 10 τών Δ.Κ.Α.Σ. 1972).

2. 'Αποτέλεσμα τού άνωτέρω είναι νά περιέρχονται στήν 'Υπηρεσία μας άρκετές καταγγελίες παραβάσεων, άπό τής Ελληνικά πλοιά τών Συστημάτων Κυκλοφορίας ιδιαίτερα τού DOVER-USHANT-CASQUETS και τελευταίως τού HORMUZ.

3. Είναι εύνόητο διτό οι άνωτέρω συχνές παραβάσεις, πέραν τών κινδύνων πού έγκυμονον δημιουργούν δυσμενές κλίμα γιά τό έλληνικο πλοίο. Σέ ωρισμένες δέ περιπτώσεις άλλοδαπή 'Αρχή έπενεβη και έτιμωρης ομέσως τό ύπαιτο πλοίο.

4. Προϋπόθεση συμμορφώσεως πρός τής ύποχρεώσεις πλεύσεως έντος τών Συστημάτων αύτών είναι ή ύπαρξη έπι τών πλοιών έντημερωμένων ναυτιλιακών χαρτών στούς άποιους άπεικονίζονται τά διάφορα Συστήματα Διαχωρισμού τής Κυκλοφορίας.

5. 'Από τίς ληφθείσες μέχρι σήμερα άπολγες τών άπαιτών Πλοιάρχων διεπιστώσαμε διτό πολλές παραβάσεις διεπράχθησαν λόγω τής μή ύπαρξεως έπι τών πλοιών έντημερωμένων ναυτιλιακών χαρτών.

6. Κατόπιν τών άνωτέρω παραγγέλλουμε δπωπά:

α. 'Ενημερώνετε τούς Πλοιάρχους τών προσεγγίζοντων στό λιμάνι σας πλοιών έπι τής άναγκης έφοδιασμού των μέ έντημερωμένους χαρτες, και προβαίνετε, κατά τίς έπισκεψίες σας στά πλοία, σέ σχετικό έλεγχο τών ναυτιλιακών χαρτών.

β. 'Επιστήσετε τήν προσοχή τών έν λόγω Πλοιάρχων γιά τήν πιστή έφαρμογή τών Συστημάτων Διαχωρισμού τής Θαλασσίας Κυκλοφορίας.

γ) 'Ενημερώνετε αύτούς, έφ' δσον προκειται νά διέλθουν τή Μάγχη, έπι τού καθιερώθεντος 'Συστήματος 'Αναφοράς Κινήσεως Πλοίων', λεπτομέρειες τού όποιου σάς άπειστησαν μέ τό ύπ' άριθ. 18 «Έγχειριδίο 'Ασφαλείας Ναυσιπλοίσας».

7. 'Η Ε.Ε.Ε., Π.Ν.Ο. και ΡΕΜΕΝ, πρός τούς άποιους κοινοποιείται τό παρόν παρακαλούνται νά προβούν σέ κατάλληλες ένέργειες γιά νά έντημερωθούν οι Πλοιάρχοι, τόσο γιά τόν έφοδιασμό τών πλοιών μέ τούς οίκειους

έντημερωμένους ναυτιλιακούς χάρτες, δσο και γιά τήν μετ' άκριβείας τήρηση τών Συστημάτων Διαχωρισμού τής Θαλασσίας Κυκλοφορίας.

'Ο Γενικός Διευθυντής Πλοίων ΠΛΥΤΖΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Σ. 'Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ.

Η έξαγορά πειθαρχικών ποινών ναυτικών

'Η έξαγορά τών πειθαρχικών ποινών τών ναυτικών θά γίνεται μέ γνωμάτευση τού Νομικού Συμβούλου πού άποδέχθηκε τό διοικητικό συμβούλιο τού ΝΑΤ, ή όποια νομιμοποιεί τήν πρακτική διτό ο σχετικός ύπολογισμός γίνεται έπι τού μισθού τής συλλογικής συμβάσεως και δλων τών έντημερωμένων προσαυξήσεων.

'Η σχετική γνωμάτευση τού Ν.Σ. μέ άναφορά στό σχετικό άρθρο τού Κ.Δ.Ν.Δ. έχει ως έξης:

— 'Η πειθαρχική ποινή προσωρινής άσκησεως τού ναυτικού έπαγγέλματος μέχρι δύο έτών, μετατρέπεται ύποχρεωτικώς είς χρηματικήν τοιαύτην, άνερχομένου είς τό έν δύοσον τού έν τή συλλογική συμβάσει προβλεπομένου μισθού τού ναυτικού δι' έκαστον μήνα στερήσεως τού τιμωρηθεντος έχοντος δικαίωμα έπιλογής έπι τού τρόπου έκτελεσεως τού συνόλου ή τμήματος τής ποινής αύτού.

Διά τάς έξετάσεις

Κατά τήν έξεταστική περίοδο Νοεμβρίου 1980 ύποψηφίων Πλοιάρχων Γ' Τάξεως, δύνανται νά λάβουν μέρος κάποιοι άπολυτηρίου Ναυτικού Γυμνασίου ή Γυμνασίου ή ισοτίμου Σχολής οι όποιοι άπεκτησαν μέρος ή άλοκληρη τήν άπαιτουμένη θαλασσία ύπηρεσία πρό τής άποκτησεως τού άπολυτηρίου άλλα όπωσδηποτε μετά τήν παρακολούθηση τών μαθημάτων τής Ε' τάξεως έξαταξίου Γυμνασίου ή ισοστίμου Σχολής.

Κατηγγέλθη ή σύμβασις

'Υπό τής ΠΝΟ κατηγγέλθη ή Συλλογική συμβασίς τών ποντοπόρων πλοιών, ή ισχύς τής όποιας λήγει τήν 30η Σεπτεμβρίου, συμφώνως δέ πρός τήν σχετικήν άπόφασιν πρόκειται νά καταγγελθή και ή Σύμβασις τών μεσογειακών φορτηγών πλοιών.

Προαγωγαί λιμενικών

Διά τήν κάλυψιν τών κενών πού προεκληθησαν άπό τήν προαγωγήν είς άρχιπλοιάρχους τών πλοιάρχων κ.κ. 'Αρ. Βλάχου και Π. Μαστροπέτρου, οϊτινες και άποστρεύονται, διά Π.Δ. προήχθησαν είς τόν βαθμόν τού πλοιάρχου οι μέχρι τούδε άντιπλοιάρχοι κ.κ. Γ. Μαραγκός και Π. Πρωτονοτάριος, είς άντιπλοιάρχους οι πλωτάρχαι κ.κ. I. Σιατερλής κα. Κ. Σταμάτης και είς πλωτάρχας οι ύπολοιάρχοι κ.κ. N. Μαντουρέας, A. Χριστόπουλος, X. Ανατολίτης, Π. Τούντας, S. Μωραΐτης, I. Περλής, E. Κορμπίλας, I. Ζουλάκης, Π. Παναγής, S. Καραβίτης, E. Φωστιέρης, Π. Μακρής, S. Γεννάρης, D. Φραγκούλης και Δ. Κασφίκης.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

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

TEL: 394-5612
394-3992
394-3891
394-3548
394-2129

PRIV.: T. Contogeorgis 44-3059
E. Andresen 86-7115

Κατεσχέθη παρ' Έλλήνων

Τό ύπό σημαίαν Λιβύης φορτηγόν «Ιμπν-Μπατούτα», 7.818 τον. γκρός, άνήκον εις τήν Γενικήν έταιρίαν θαλασσίων μεταφορών τής Λιβύης, κατεσχέθη εις τόν λιμένα τού Φέλιξ-τού έπισπευσεις της έλληνικής έταιρίας «Αστρο Βαλερόζο» τού Πειραιώς δι' άπαιτησιν 642.700 λιρών, λόγω καταγγελίας πλήθους ναυλοσυμφωνητικών. Τό πλοίον είχε ναυλωθεί εις τό τέλος τού 1977 ύπό τής άσφαλιστικής έταιρίας «Αλ-Μουχτάρη της Τριπόλεως διά τήν διάσωσιν τού φορτίου τού έλληνικού πλοίου «Μαριάν». 2.877 τον. γκρός άνήκοντος εις τήν ώς δινώ έλληνικής έταιρίαν. Τό «Μαριάν», ναυπηγήσεως τού 1964, ναυλώθεν τόν Ιούλιον τού 1977 διά τήν μεταφοράν εις Λιβύην φορτίου κτηνοτροφών, χάλυβων και γενικών έμπορευμάτων, είχεν ύποστει διαφόρους περιπτείας (άσθενεια πλοιάρχου, ζημίαι εκ θυέλης, έκρηξης λέβητος, θραύσις αλύσεως άγκυρας) προσαράξαν τελικώς εις τούς Όθωνούς. Τήν παραμονήν τών Χριστουγέννων κατέφθασε έκει πρός διάσωσιν τού φορτίου του, τό «Ιμπν-Μπατούτα», δημεράσαντος τού φορτίου τού «Μαριάν», μέτα δημως συνεπεία τών καιρικών συνθηκών, τής καταστάσεως τού φορτίου και διαφόρων άλλων προβλημάτων, δέν ήδυνηθεί νά παραλάβῃ είμη τά δύο τρίτα τού φορτίου τού «Μαριάν», μέτα δημως και έφθασε τελικώς εις τήν Τρίπολιν τόν Ιανουάριον τού 1978.

Άπονομή διπλωμάτων

Τήν πρωίαν τής Πέμπτης 10 Ιουλίου έγενετο εις τάς Σχολάς Ασπροπύργου ή άπονομή τών διπλωμάτων εις τούς άποφοιτήσαντας δοκιμούς άξιωματικούς τού E.N.

Μετά τήν έμπνευσμένην ήμερησαν διαταγήν τού Διοικητού τών Σχολών «Αντιπλοιάρχου Λ.Σ. Γ. Σπαρτιώτη», προσεφώνησε τούς νέους άξιωματικούς δι' Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ι. Φικιώρης. Ήκολούθησε ή έπισοις τών διπλωμάτων ώς και τών βραβείων εις τούς άριστευσαντας έξ έκαστης σχολής. Οι άποφοιτούντες προήρχοντο έκ τής Σχολής Πλοιάρχων Ασπροπύργου, έκ τών Σχολών Μηχανικών Ασπροπύργου, Σκαραμαγκά και Έλευσίνος και έκ τής Σχολής Ασυρματιστών Ασπροπύργου. «Ελα-βον έπισης τά διπλώματά των αι πρώται άποφοιτοι τών ΑΔΣΕΝ γυναικών, πλοιάρχων και άσυρματιστών.

Τήν τελετήν παρηκολούθησαν έκτος τών συγγενών τών άποφοιτούντων και πολλοί έκπροσωποι τού ναυτιλιακού κόσμου.

Δεξίωσις

Τό έσπερας τής Παρασκευής 11 Ιουλίου, έγενετο εις τάς «Αστέρια» τής Γλυφάδας, ή έπι τή εύκαιρια τής Ναυτικής Έβδομάδος, δεξίωσις τού Αρχηγού τού Λ.Σ. Υποναύαρχου κ. Ιωάν. Χρυσανθακοπούλου. Εις τήν δεξίωσην παρέστη πλήθος κεκλημένων έκ τού πολιτικού και τού ναυτιλιακού έν γένει κόσμου.

Εις ένσχυσιν

Τό Συμβούλιον τής εις τό Ρόττερνταμ δροδόξου έκκλησίας τού Αγίου Νικολάου ά-

πευθύνει έκκλησιν πρός τούς «Έλληνας έφοπλιστάς, δημαρχός Λ.Σ. άντιναύαρχος κ. ΣΚΙΑΔΑΣ Α., οι διαμερισματάρχες Νομαρχίας Αττικής ΑΔΣΕΝ άντιστράτηγος κ. ΚΑΤΣΑΔΗΜΑΣ Ι., ο Διοικητής ΣΔΑ άντιστράτηγος κ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Γ., οι Υπαρχηγοί τών Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας, οι πρεσβείες στήν Αθήνα Ν. Αφρικής, Ιταλίας, Σοβ. Ενώσεως, Ολλανδίας, Ν. Κορέας και Κουβέιτ, καθώς και οι ναυτικοί άκολουθοι τών πρεσβειών στήν Αθήνα Δ. Γερμανίας, Γαλλίας, Σοβ. Ενώσεως, Μ. Βρετανίας, Βουλγαρίας, Ιταλίας και Κίνας.

Από τάς «Ναυτικά Χρονικά» έπικαλεῖται τό Συμβούλιον τής έπιβεβλημένην πράγματι συνδρομήν τών κ.κ. έφοπλιστών και τών ναυτιλούμενών.

Δρ. Ματθαίος Δημ. Λώς



Κατόπιν έπιτυχούς δοκιμασίας, ή έξεταστηκή έπιτροπή τής Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών έπιστημών τού Πανεπιστημίου τής Λωζάνης άνεκτηρεξ τόν κ. Ματθαίον Δημ. Λώ δόκτωρα εις τάς Οικονομικάς Έπιστημας μετ' έπαινων. Θέμα τής διδακτορικής του διατρίψης: «Οι Έλληνες πλοιοκτήται και αι διευθείες θαλάσσαια μεταφορά χύδην φορτών».

Τάς «Ναυτικά Χρονικά», από μακρού συνδέμενα μετά τής οίκογενειάς Λώ, συγχαίρουν τόν νέον έπιστημόνα και τού εύχονται έπιτυχη σταδιοδρομίαν.

Η Ναυτική Έβδομάς

Στά πλαίσια τών έστραστικών έκδηλώσεων τής έφετεινής «ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΟΣ» δι' Αρχηγός τού Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος κ. Χρυσανθακόπουλος Ιωάννης τήν Παρασκευή 11 Ιουλίου 1980 έδωσε δεξίωση στάς «ΑΣΤΕΡΙΑ» Γλυφάδας.

Στήν έκδηλωση αύτή παρέστησαν δι Μητροπολίτης Πειραιώς κ. Καλλίνικος, δι' Υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας κ. Ιωάννης Φικιώρης, οι Υφυπουργοί Οικονομικών κ. Π. ΜΠΟΚΟΒΟΣ, Βιομηχανίας κ. Λ. ΜΙΧΑΗΛ, Εμπορίου κ. Σ. ΤΑΤΑΡΙΔΗΣ, οι βουλευτές κ. Σ. ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ, κ. Γ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ και ή κ. ΙΟΥΛ. ΠΙΜΠΛΗ-ΤΣΙΡΙΜΩΚΟΥ, δι πρώην Πρόεδρος τής Δημοκρατίας κ. Μ. ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, οι πρώην Υπουργοί κ. Ε. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ, Σ. ΜΠΙΡΗΣ, Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, Ι. ΜΑΥΡΙΔΟΓΛΟΥ, δι πρώην Υφυπουργός κ. Α. ΖΑΪΜΗΣ, οι Γενικοί Γραμματείς τών Υπουργείων Οικονομικών κ. Α. ΚΑΛΚΑΝΗΣ, Συντονισμού κ. Σ. ΣΤΡΑΤΗΓΗΣ και έμπ. Ναυτιλίας κ. Π. ΣΑΡΛΗΣ, οι Αρχηγοί τού ΓΕΣ άντιστράτηγος κ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Ε.,

τού ΓΕΝ άντιναύαρχος κ. ΚΟΝΟΦΑΟΣ Σ., τής Αστυνομίας κ. ΛΕΜΟΝΗΣ Κ., ο έπιτιμος Αρχηγός Λ.Σ. άντιναύαρχος κ. ΣΚΙΑΔΑΣ Α., οι διαμερισματάρχες Νομαρχίας Αττικής ΑΔΣΕΝ άντιστράτηγος κ. ΚΑΤΣΑΔΗΜΑΣ Ι., ο Διοικητής ΣΔΑ άντιστράτηγος κ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Γ., οι Υπαρχηγοί τών Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας, οι πρεσβείες στήν Αθήνα Ν. Αφρικής, Ιταλίας, Σοβ. Ενώσεως, Ολλανδίας, Ν. Κορέας και Κουβέιτ, καθώς και οι ναυτικοί άκολουθοι τών πρεσβειών στήν Αθήνα Δ. Γερμανίας, Γαλλίας, Σοβ. Ενώσεως, Μ. Βρετανίας, Βουλγαρίας, Ιταλίας και Κίνας.

Έπισης παρέστησαν δι Αδημαρχος Πειραιώς κ. Γ. ΚΥΡΙΑΚΑΚΟΣ, δι πρόεδρος Εφετών Πειραιώς κ. Κ. ΓΙΑΝΝΙΚΟΣ, δι Εισαγγελέας Εφετών Πειραιώς κ. Σ. ΚΑΝΙΝΙΑΣ, δι πρόεδρος Νομικού Συμβουλίου τού Κράτους κ. Κ. ΤΣΑΓΚΑΡΑΚΗΣ, δι άντιπροεδρος τού Νομικού Συμβουλίου τού Κράτους κ. Σ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ, δι πρόεδρος τής Ενώσεως Έλληνων έφοπλιστών κ. Α. ΧΑΝΔΡΗΣ, δι Γενικός Γραμματεύς τής ΠΝΟ κ. Ε. ΣΑΪΤΗΣ, πολλοί δημοσιογράφοι τού Ημερησίου και Ναυτιλιακού τύπου, έφοπλιστές και άλλοι προσκεκλημένοι.

Άλλαγή διευθύνσεως

Τό δικηγορικόν γραφείον τού κ. Θεοδ. Σιούφα μετεφέρθη άπο τής άδων Μακράς Στοάς 1 εις νέαν διεύθυνσιν έπι τών άδων Ζωσιμάδων 18 και έλευθ. Βενιζέλου (4ος δροφος). Τηλέφωνα: 417.2581, 411.1203, 412.4912 και 411.1092. Τέλεξ: 21 3951.

Έτιμη θήσαν Βρεταννοί διά τήν διάσωσιν Έλληνων ναυαγών

Εις τήν Βρετανίαν, οι έπι κεφαλής δύο ναυαγοσωτικών λέμβων, Κέν Βόις και Τρέβορ «Ηγκλαντ, έτιμη θήσαν μετά τό άργυρον μετάλλιον άνδρειας τού Βασιλικού ίδρυματος Ναυαγοσωτικών διά τήν διάσωσιν ναυαγών άπο τά Έλληνικά πλοία «Αθηνά Β.» και «Σκόπελος Σκάδω», κατά τήν διάρκειαν καταγίδων τόν παρελθόντα χειμώνα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η «Πλοιαρχική Ήχω

Μέ τό τεύχος 145 τού Ιουλίου η «Πλοιαρχική Ήχω» εισήλθεν στό 140 έτος άπο τής έκδοσεώς τής, μέ πάντοτε πλουσίαν και ποικίλη τήν ίδην και έπιτυχη τήν έκπλήρωσιν τών σκοπών και τών στόχων της. Αρτία ή έπιμελεία ίδης και μοφής, έκλεκτες συνεργασίες, πλήρη πληροφόρηση και έντονη άρθρογραφία, καθιστούν τό περιοδικόν τής Π.Ε.Π.Ε.Ν. Πάσης Τάξεως κορυφαίον ύποδειγμα τού είδους. Καί, πρέπει νά όμοιογηθή, διτι είναι πραγματικόν κατόρθωμα, τό διτό περιοδικόν τούτο κρατά έπι 13 χρόνια άμειτη τήν ποιότητά του και συνεχώς άνανεύμενον τό ένδιαφέρον τών χιλιάδων άναγνωστών του.

PHONES: 675-4321, 323-0064

TELEX: 87517

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODIS" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

ΕΚΕΙΝΟΙ ΠΟΥ ΦΕΥΓΟΥΝ**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΙΚ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ, 'Εφοπλιστής**

Πρίν από λίγες ήμέρες, έφυγε διά την αίωνιστη παράδοση, σε ηλικία 72 έτών, ένας διακεριμένος παράγων της Εμπορικής Ναυτιλίας μας, ο ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΕΥΘΥΜΙΟΥ, ο θάνατος του ύποπτου προκάλεσε βαθυτάτη και ειλικρινή θλίψη εις τούς ναυτιλιακούς κύκλους καί είς την Αθηναϊκή καί Πειραιϊκή κοινωνία, μεταξύ των όποιων ο εκλιπών απελάμβανε μεγάλης έκτιμησεως, βαθυτάτου σεβασμού καί ειλικρινούς αγάπης, διά τό ακέραιον τού χαρακτήρος του, τήν πρότητη καί εύγενη την έντιμότητα καί ευθύτητά του εις τάς συναλλαγάς του καί την έν γένει χρηστή καί δψογη διαβίωσί του ως πολίτου, ώς έπιχειρηματίου καί ως οικογενειάρχου.

Είχα τήν τύχη νά συνδεθώ μέτον Δημητρίου Εύθυμιου από τά πρώτα βήματα τής έπιχειρηματικής μου δραστηριότητος, πρίν από 32 χρόνια, δταν ξεκινήσαμε μαζύ για μιά κοινή προσπάθεια στόν στίβο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Μαζύ άνεβηκαμε, ένα πρός ένα, τά σκαλοπάτια τού σκληρού άγωνα μέτον όποιον έπιτυγχάνεται ή κατάκτησις τής προόδου γενικά, άλλα ειδικώτερα δταν ό γάνωνα διεέγεται εις τά θαλάσσια δργα. Καθ' δλη τή διάρκεια τής πολυετούς αύτής συνεργασίας καί τών κοινών προσπαθειών, οι όποιες, μέτην δύναμιν τού Θεού, καταξιώθηκαν μέτον ικανοποιητικές έπιχειρηματικές κατακτήσεις, συνήντησα εις τό πρόσωπον τού Δημητρίου Εύθυμιου, τόν ειλικρινή, έντιμον καί άκαταπόνητον συνεργάτην, άλλα καί τόν δδολον φίλον, στοιχεῖα τά όποια έθεμελίωσαν καί έδραίωσαν τήν μακρά καί δμαλή συνεργασία μας καί έφεραν τά καρποφόρα άποτελέσματά της, τά όποια, έκτος τής προσωπικής μας καταξιώσεως καί

τών έπιχειρηματικών μας κατακτήσεων, άπετέλεσαν, πιστεύω, καί ένα λιθάρι στή δημιουργία τής συγχρόνου προόδου τής 'Ελ-



'Ο άσιμηνητος Δημ. Εύθυμιου μετά τού κ. 'Αντ. Αγγελικούση, σέ μια πρόσφατη δεξίωση.

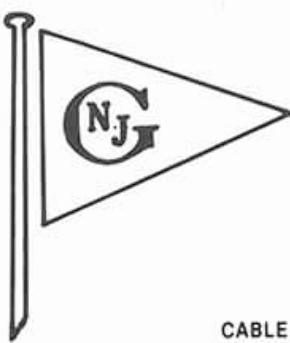
ληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Καί δταν ή δκτασις τήν όποιαν έλαβε ή κοινή έπιχειρηματική δραστηριότητης άπέληξε, πρό δλγών έτών, εις τόν διαχωρισμό τής συνεργασίας μας, ο όποιος έπήλθε μέτον κοινή συναίνεσι καί κάτω άπό δμαλές συνθήκες, άπεμειναν, σάν έπιστέγασμα τής μακράς, υποδειγματικής, συνεργασίας μας, άναλλοιωτα καί άκαταλυτα τά αισθήματα τής ειλικρινούς φιλίας καί τής δμοιβαίας έκτιμησεως καί άγαπης, μέτον όποια είχε συνυφανθεί ή συνεργασία μας.

'Ο Δημητρίος Εύθυμιου, δέ υπήρξε μόνον έντιμος καί έπιτυχημένος έπιχειρηματίας μέτον διεθνή άπηχησης καί μέτον 'καλό δνομα' εις τούς ναυτιλιακούς, παραναυτιλιακούς καί τραπεζικούς κύκλους, εις τήν 'Ελλάδα καί τό έξωτερικόν. 'Υπήρξε καί ένας υποδειγματικός οίκογενειάρχης. 'Αφοσιωμένος ούζυγος καί φιλόστοργος πατέρας, έπειτα μέτον δημιουργήση καί νά άναπτυξή μιά θαυμασία, εύτυχη, οίκογενεια καί νά άφηση καλώς άποκατεστημένα παιδιά καί έπαξίους συνεχιστάς τού έργου του. Δυστυχώς, άπό δλγών έτών, ή ύγεια του έτρώθη καί άδηγηθηκε πρόσωρα εις τό μοιραίον τέλος, χωρίς δμως νά χάση, μέχρι τήν τελευταία στιγμή, τήν πνευματική του διαύγεια καί χωρίς νά παύση νά παρακολουθή καί νά κατευθύνη, μαζί μέτο παιδιά του, τήν έργασία του.

Ειλικρινά συντετριμμένος άπό τήν άπωλεια τού πολυτίμου παλαιού συνεργάτου μου καί παντοτινού φίλου, έθεώρησα χρέος μου νά γράψω τίς δλγίες αύτές γραμμές σάν άπότοις ύστάτου φόρου τιμῆς πρός τη μνήμη του καί σάν έκδηλωση τής συμμετοχής μου εις τό βαρύ πένθος τής οίκογενειάς του, πρός τήν όποιαν έκφράζω τά πλεον θερμά καί ειλικρινή συλλυπητήριά μου, καθώς καί τής οίκογενειάς μου, εύχόμενος νά είναι αιώνια καί άγηρω η μνήμη τού προσφιλούς μου φίλου Δημητρίου Εύθυμιου.

A. I. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236



Θαλάσσια άτυχήματα

Η ΒΥΘΙΣΙΣ ΤΟΥ «ZHOUBIA»

Οι Σουηδοί προσπαθούν νά έντοπίσουν τά αίτια που προκάλεσαν την βύθισιν του όχηματαγωγού «Ζηνοβία» έξωθι της Κύπρου, την 7ην Ιουνίου, πραγματοποιούντες δοκιμάς με τά δύο άδελφα του σκάφη «Άριάδνη» και «Σκανδιναύα», τά όποια μαζί με τό βυθισθέν άποσχολούντο εις την γραμμήν Βόλου — Συρίας.

«Απαντά άνηκουν εις την έταιριαν Νόρντο, τού Μάλμο και κατεσκευάσθησαν εις τά Σουηδικά ναυπηγεία Κόκουμς τό παρελθόν έτος. Ήδη εις τά δύλα σκάφη έπειβλήθησαν περιορισμοί φορτώσεων διά νά βελτιώθη τό κέντρον βάρους των έν πλώ.

Παραδοθέν τόν παρελθόντα Νοέμβριον τού «Ζηνοβία», δέν είχε παρά άλιγους μήνας εις την γραμμήν Βόλου — Συρίας, δταν άφιχθη εις τόν Βόλον μέ κλίσιν 45° πού ύπεστη έξωθι τών νοτίων άκτων τής Πελοποννήσου. Τούτο συνέβη τόν Φεβρουαρίου.

Τέσσαρας μήνας άργητερον, εις τάς άρχας Ιουνίου, ύπεστη και πάλιν έπικινδυνον κλίσιν έν πλώ άπό τόν Γιουγκοσλαυκόν λιμένα Κόπερ διά Λαπτακίαν. Ρυμουλήθεν εις άγκυροβδίλιον έξωθι τής Λάρνακας, έπιστευθή δτι εύρισκετο έκτος κινδύνου έφ' δον άποκατεστάθη ή ισορροπία του, άλλ' έν

συνεχεία έσημειώθη νέα κλίσις και έβυθισθη την 7ην Ιουνίου. Τό πλήρωμα και οι έπιβάται διεσώθησαν.

Τό σκάφος ήτο η σαφαλισμένον άντι 100 έκατον κορωνών (10,2 έκατομ. λιρών Αγγίας), άλλα μαζί με τό φορτίον (104 φορτηγά, 17 τρέιλερς και έναν άριθμόν έπιβατηγών αυτοκινήτων) ύπολογίζεται δτι ή σαφαλιστική του άξια φθάνει τά 220 έκατομ. κορωνών.

Εις τάς έρευνας διά τά αίτια τής βυθίσεως τού «Ζηνοβία» μετέχουν οι πλοιοκτήται, τά ναυπηγεία πού τό κατεσκεύασαν, ο Νορβηγικός Νηογνώμων και ή Σχολή Τεχνολογίας τού Πανεπιστημίου τής Στοκχόλμης.

ΕΚΟΠΗ ΕΙΣ ΔΥΟ

Τήν νύκτα τής 22ης Ιουλίου τό ύπο Λιβεριανήν σημαίαν τάνκερ, πλοιοκτησίας τού Χόγκ Κόγκ, «έναρχις Κονσερέσιον» 210 χιλ. τον. d.w. έκόπη εις δύο, ένα έξεφόρτωνεν εις τόν λιμένα τού Ρότερνταμ. Εις τήν ποικιλίαν τών φορτίων του άποδιδεται τό άτυχημα. Μέρος αύτού έξεφόρτωθη ταχύτερον, μέ άποτέλεσμα τήν άνισορροπίαν τού σκάφους. Ατύχημα τι εις τό έκ 43 προσώπων πλήρωμα δέν έσημειώθη. Τό σκάφος άκόμη μετά τήν έκρηξην περιείχεν 110 χιλ. τού φορτίου.

Τό δεκαπενθήμερον

ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.): Προσκρύσαν έπι άγνωστου άντικειμένου ύπεστη ζημίας εις τήν έλικα και έπλευσεν εις Μομπάσα τήν 10ην Ιουλίου. Τήν 16ην άπειπλευσε διά Περισκόν Κόλπον.

ΑΘΗΝΑ Ρ. (497 τον. γκρός, εκ «Galholm»): Έπεισθεώρηθη τήν 8ην Ιουλίου εις Πέραμα, πρός διακρίβωσιν ζημιών έκ προσαράξεως, έπισυμβάσης έξωθι τού άκρωτηρίου Γκρέκο, τής Κύπρου, τήν 8ην Ιουλίου. Ζημιά εις τά έλλασματα και τούς νομείς. Ανελήφθησαν μόνιμοι έπισκευα. Απητείτο δεξαιωνισμός.

AITZIANI ΠΟΛΥΒΟΣ (ρό-ρό): Άπο Τρίπολιν (Λιβύης) διά Ραβέναν, προσέκρουσαν έπι άγνωστου άντικειμένου ύποστάν ζημίας εις τήν έλικα μεταβλητού βήματος. Έδεξαμενίσθη εις Ραβέναν τήν 11ην Ιουλίου και άνελθησαν έπισκευαί.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (κρουαζιερόπλοιον): Άπο πλέον έκ Λά Παλίς τήν 27ην Ιουλίου, ύπεστη θραύσιν τού βάρούλκου άγκυρας, μέ άποτέλεσμα νά τραυματισθούν δύο μέλη τού πληρώματος. Υπέστη έπισης, ζημίας εις τά έλλασματα λόγω προσκρύσεως εις προβλήτα.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ Ρ.: Προσήραξεν εις τήν θαλασσίαν περιοχήν τού Παραμαρίμπο, έμφορτον, τήν 8ην Ιουλίου, άνελκυσθή δέ τήν με-

θεπομένην άνευ βοηθείας.

ΕΛΚΑΝΤΙΑ: Άπο Αύγουστα, άφιχθη εις Κορούνα τήν 12ην Ιουλίου μέ άνωμαλίας εις τήν μηχανήν. Τήν έπομένην άπειπλευσε.

ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.: Συνεκρύσθη μετά τού βρετανικού δηγελοπλοίου «Μπαμέντα Πάλμ», εις Κοτονού τήν 15ην Μαΐου, ύποστάν ζημίας εις τά έλλασματα τής άριστεράς πλευράς. Τό σκάφος άφιχθη εις Τάραντα τήν 15ην Ιουλίου διά έπιθεώρησην και έπισκευαί.

ΙΩΝΙΟΝ (464 τον. γκρός): Μέ βλάβην εις τήν μηχανήν παρεσύρετο άκυβέρνητον έξωθι τής Λευκάδος τήν 24ην Ιουλίου. Εκείθεν έρρυμουλκήθη εις Ντακάρ τήν μεθεπομένην. Επιθώρησης άπεκάλυψεν ζημίας εις τόν κύλινδρον No. 4. Ανελήφθησαν έπισκευαί.

ΙΡΕΝΕΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: Υπέστη βλάβην εις τήν πρωαστήριον μηχανήν, τήν 22αν Ιουνίου, έν πλώ άπό Χαλκίδα διά Γιβραλτάρ. Τήν 25ην Ιουνίου άφιχθη εις Μάλταν και άκολούθως άπειπλευσε διά Παλέρμο διό πάνελήφθησαν έπισκευαί. Τήν 19ην Ιουλίου έπραγματοποιήσες δοκιμάς, άλλ' έπειστρεψε τήν 22αν διά περαιτέρω έπισκευάς αι ίσοιαν άνεμεντο νά περατωθούν εις τό τέλος τού μηνός.

ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ: Άνεμεντο εις τήν Κόμπη τήν 31ην Ιουλίου διά έπιθεώρησην έπι ζημιών εις τά έλλασματα.

ΚΡΟΙΣΟΣ: Εις Ντώρμπαν, άνεφερεν δτι ίπεστη ζημίας έκ κακοκαιρίας μεταξύ 7ης και 15ης Ιουνίου, έν πλώ άπό Περισκόν Κόλπον διά Ντώρμπαν. Ανελήφθησαν μόνιμοι έπισκευαί αι ίσοιαν έπειρατώθησαν καί τήν 9ην Ιουλίου άπειπλευσε.

ΜΠΑΛΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (κ.): Άπειπλευσεν έκ Δάντοις τήν 14ην Ιουλίου διά Σαίν Ναζαίρ. Τήν 20ην Ιουλίου έξεπεμψε σήμα έπειγούσης φύσεως, άπό θέσιν 46° 26' βόρειον πλάτος και 02° 03' μήκος δυτικόν, ζητώντας τήν βοηθείαν ρυμουλκού λόγω άνωμαλιών εις τήν μηχανήν. Εκείθεν έρρυμουλκήθη εις Λά Παλίς, δπου κατά τήν άφιξην του προσέκρουσεν έπι ισοβλήτος, ύποστάν ζημίας εις τήν πρώραν.

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ: Άπο Αδελαΐδα διά Καμπουκέα, προσήραξεν εις Όλμπαν (Δ.Α.) τήν 14ην Ιουλίου και άνελκυσθη τήν έπομένη τή βοηθείαν ρυμουλκών. Δέν άνεφερθησαν ζημίαι.

ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Προσήραξεν εις Παραμαρίμπο τήν 14ην Ιουλίου, άνελκυσθεν αύθημερόν άνευ βοηθείας. Τήν έπομένη άπειπλευσε διά Τζάκοσονβιλ.

ΝΤΕΡΜΠΥ: Υπέστη βλάβην εις τήν μηχανήν τήν 26ην Ιουλίου, εις πλάτος 41° 31' βόρειον και μήκος 18° 55' δυτικόν. Εζήτησε τήν βοηθείαν ρυμουλκού.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ: Προσήραξεν έμφορτον έξωθι τού Γκιζάν, τήν 8ην Ιουλίου, εις πλάτος 17° 01' βόρειον και μήκος 41° 22' άνατολικόν. Ανελκυσθεν αύθημερόν διά ίσιων του μέσων κατέπλευσεν εις τόν άνωτέρω λιμένα. Δέν άπητοντο έπισκευαί.

ΠΑΡΑΛΟΣ: Ζημιά εις τήν πρωαστήριον μηχανήν άποκατεστάθη εις Βενετίαν ύπο άμδος τεχνήν άποσταλλέντων έξ Έλλαδος.

ΣΤΑΡ ΒΕΝΟΥΣ: Μέ μέρος φορτίου άπειπλευσε τήν 10ην Ιουλίου άπό Τείνμουθ διά Τόρκι πρός έκτελεσιν έπισκευών εις τόν τελικόν δέοντα.

ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ: Άποπλευσαν έκ Σαβάννας τήν 18ην Ιουλίου διά Λά Παλίς, προσέκρουσεν έπι άγνωστου άντικειμένου και κατέφυγε εις Τσάρλεστον τήν έπομένην. Ζημιάι εις τήν ζλίκα μεταβλητού βήματος. Τήν 22αν Ιουλίου άπειπλευσε διά Νέαν Υόρκην δπου θά έδεξαμενίζετο.

ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ: Πυρκαϊα εις τό μηχανοστάσιον τήν 27ην Ιουνίου. Ανελήφθησαν μόνιμοι έπισκευαί εις Γενόβαν.

ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (άλιευτικόν): Υποστάν έβληθην εις τήν μηχανήν, τήν 7ην Ιουλίου, έρρυμουλκήθη εις Ντακάρ τήν μεθεπομένην. Επιθώρησης άπεκάλυψεν ζημίας εις τόν κύλινδρον No. 4. Ανελήφθησαν έπισκευαί.

ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ: Προερχόμενον έκ Πόρτ Σουδάν, έμφορτον, ήκιντοποιήθη πλησιόν τής νήσου Κάσου τήν 16ην Ιουλίου, λόγω βλάβης τής μηχανής. Εκείθεν έρρυμουλκήθη εις Πειραιά τήν μεθεπομένην βάσει συμφωνητικού Λόδδυς.

ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ: Άπο Ακαμπα διά Σιγκαπούρην μέ φορτίον φωσφάτων, άφιχθη εις Βομβάην τήν 9ην Ιουλίου και άνεφερε διαρροήν άπό τινων ήμερων, πρός άποφυγήν βύθισεώς τού προσηράχη σκοπίμως. Τό μηχανοστάσιον κατεκλύσθη διά ίδιαν δάσαν. Τό πλήρωμα, έξαρσεσε τού πλοιάρχου και τού α' μηχανικού, έγκατελειψε τό σκάφος. Προσάθεισε διασώσεως τού πλοίου πήρχισαν τήν 19ην Ιουλίου.

GEORGE NICOLAOU LTD.

Shipbrokers

UNITED STANDARD HOUSE, 5th Floor
6 MIDDLESEX STREET, LONDON E1 7EP, ENGLAND

ANTIPROSOUPOI EN ELLADEI

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Ε.Π.Ε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ. 4179.091 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΓΕΝΙΚΟΛΑΟΥ»

TELEPHONE

01 - 377 0288

TELEGRAMS GENICOLAOU

London

TELEX No. LONDON 888378

GENICO G

AΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Η ναυλαγορά

Μετά την πτώσιν πού έσημείωσαν πρό μηνός, οι ναυλαγοράς των ξηρών φορτίων ήρχισαν σταθεροποιούμενο τό τελευταίον 10ήμερον του Ιουλίου. Είς τὸν νευραλγικὸν τομέα τοῦ ὀμερικανικοῦ κόλπου, ἡ βελτίωσις ἦτο αἰσθητή. Φορτίον σιτηρών τῶν 51.000 τον. ἐπληρώθη δολ. 16.50 φίο, ἔναντι τῶν 15 δολ. πού ἐπληρώνοντα μέχρι τὰ μέσα τοῦ μηνὸς καὶ ἔτερον τῶν 70.000 τον. διά Γόνδην ἐκείσθη εἰς τὰ 17 δολ. φίο, μέ φόρτωσιν ὄρχος Αύγουστου.

Καλύτεροι ναυλαγοράς πληρώνονται καὶ διά τὸ φορτίο γαιονθράκων. Ἀπό Χάμπτον Ρόδες δι' Ἰαπωνίαν δολ. 21.50 διά φορτώσεις Αύγουστου ἔναντι 20.25 δολ. πού ἐπληρώθησαν διά φορτώσεις Ιουλίου. Διά τὸν Σεπτέμβριον ζητούνται ναυλαγοράς περὶ τὰ 22.50 δολ.

Ἡ πρώιμος αὐτὴ βελτίωσις τῆς ἀγορᾶς ἀποτελεῖ διὸ πολλούς, ἔνεξεν δὲτὴ κάρμψης ἡ καθαρός ἐποχικῆς καὶ δεύονταν πρὸς καλυτέρας ἡμέρας ἐντὸς τοῦ φθινοπώρου. Πάντως, είναι πολὺ ἔνωρις νά προβλέψῃ τὶς μετά βεβιότητος τὰς ἔξελιξεis τῆς ἀγορᾶς κατό τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

Εἰς τὸν τομέα τῶν χρονοαυλώσεων ἡ κίνησις περιωρισμένη πως, μέ πισθώματα σταθερά, ὡς διεμφωθησαν οὐτά ὅπε τὰ μέσα Ιουνίου καὶ ἔτευθεν. Ἡ ὀπουσία τῶν σοβιετικῶν αἰσθητῆ. Οἱ Κινέζοι, διώσας, διετήρησαν τὴν παρουσίαν τῶν νουλώνοντες μικρὰ μπάλα κάρρερις καὶ τουμπτέκερες.

Κατὰ τομεῖς, ἡ κίνησις τοῦ 158ημέρου εἶχεν ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Γεννινή ματα, ἀπό Μεγ. Λίμνας μέ συμπλήρωσιν Ἀγ. Λαυρέντιον δι' Ἀμβέρσαν-Αμβούργον ρεῖντζ, τρία φορτία τῶν 17.000/25.000 τον., δολ. 30.50/23.50 φίο, Ὁκτώβριον/Νοέμβριον. Ἀπό Ἀγ. Λαυρέντιον δι' Ἀμβέρσαν-Αμβούργον ρεῖντζ, 47.000 τον., δολ. 14. οὐδίων Τίλμπουρο, δολ. 14.50 φίο, Αύγουστον/Σεπτέμβριον. Διά Χάρβρην, μιν./μαξ. 19.965/20.253 τον., δολ. 21.85 φίο, Αύγουστον. Ἀπό Νόρδερν ρεῖντζ διά Κωνσταντζία, μιν./μαξ. 32.250/32.750 τον., δολ. 25.50 φίο, Αύγουστον. Διά Ιαπωνίαν, 23.500 τον., δολ. 28.50 φίο, Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Αίγυπτον, 17.000 τον., δολ. 35 φίο, Αύγουστον. Ἀπό Κόλπον διά Γόνδην, 53.000 τον., δολ. 17 φίο, Αύγουστον. Διά Ἀμβούργον, 65.000 τον., δολ. 15.60, Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Όλλανδίαν, 65.000 τον., δολ. 15.60, φίο, Αύγουστον. Διά Βενεζουέλαν, 20.000 τον., δολ. 27 φίο, Αύγουστον. Διά ἀνατολ. ἀκτῶν Μεξικοῦ, πέντε φορτία τῶν 20.000 τον., δολ. 22 φίο, Ὁκτώβριον / Νοέμβριον / Δεκέμβριον. Διά Ἀλγερίαν, 13.500/15.000 τον., δολ. 45 φίο, Αύ-

γουστον. Διά Ταιβάν, 30.000 τον., δολ. 39 φίο, Αύγουστον.

Χον ον θράσεις ειρηνή, ἀπό Νέαν Ὀρλεάνην διά Πόρτ Λίμον, 5.200 τον. σογιάλευρα, δολ. 26.50 φίο, Αύγουστον.

Φων ο φάτα, ἀπό ὀμερικ. Κόλπον, διά δυτ. ἀκτῆν Ἰνδίας, 28.000 τον., δολ. 60, ὀψιῶν ἀνατολ. ἀκτῆν δολ. 60.35 φίο, Αύγουστον/Σεπτέμβριον.

Γαιανθράσκεις, ἀπό Χάμπτον Ρόδες δι' Ιαπωνίαν, 55.000 τον., δολ. 20.10, Αύγουστον. Ἐτερον, 55.000 τον., δολ. 23.05, Αύγουστον/Σεπτέμβριον.

Παλαιοσιδηρά, ἀπό Νόρδερν ρεῖντζ δι' Ιαπωνίαν, 23.000 τον. 10%, δολ. 37.50 φίο, Αύγουστον.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ

Σάκχαρις, ἀπό ἀνατολ. ἀκτῆν Γουατεμάλας δι' ὀμερικ. Κόλπον, 4.500 τον., δολ. 17 φίο, Ιουλίου. Ἀπό Ἀγ. Δομίνικον δι' ὀμερικ. Κόλπον, 5.100 τον., δολ. 14 φίο, Αύγουστον.

Σιδηρομεταλλεύματα, ἀπό Τουμπαράδο διά Δυτ. Ἰταλίαν, 55.000 τον., δολ. 730.000 φίο, Αύγουστον.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Γεννινή ματα, ἀπό ὀμερικ. λιμένας Βορ. Ειρηνικοῦ διά Ταιβάν, 30.000 τον., δολ. 27.75 φίο, Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Ἰνδονησίαν, 25.000 τον. (σίτος), δολ. 32.50 φίο, Ιουλίου/Αύγουστον. Διά Λαζάρο Καρντενας, 28.000 τον., δολ. 20 φίο, Ιουλίου. Διά Ιαπωνίαν, 51.000 τον., δολ. 16.15 φίο, Αύγουστον. Ἀπό Καλιφόρνια διά Μπουεναβέντουρα, 22.000 τον., δολ. 29 φίο, Ιουλίου/Αύγουστον.

ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σάκχαρις, ἀπό Φίζι διά Κίναν, 15.000 τον. (χύμα) δολ. 37.50 φίο, Αύγουστον/Σεπτέμβριον.

ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ - ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

Ορυζα, ἀπό Καράτο διά ἀνατολ. ἀκτῆν Μεξικοῦ, 12.000 τον. 10% (εἰς σάκκους) δολ. 36 φίο, Αύγουστον.

Σάκχαρις, ἀπό Μαυρίκιον διά Αγγλίαν, 13.900 τον., 5% (χύμα), Λ.Α. 16.60 φίο, Αύγουστον.

KONTINENT

Κριθή, ἀπό Λά Παλίς διά Νταμμάρ, 9/10.000 τον., δολ. 60 φίο, ἀμερικ. φόρτωσις.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παράδοσις Ιαπωνίαν, ἀμερικ. ταξίδιον Μπαγκλα-

τές μέσω Αύστραλίας, δολ. 13.000 ἡμερησίως (63.418 τον., τού 1973).

Παράδοσις Σιγκαπούρην, ἀμερικ. ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς μέσω Ιαπωνίας, δολ. 6.700 ἡμερησίως (16.182 τον., τού 1973).

Παράδοσις Μαπούτο, Αύγουστον, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Νοτιού Αφρικῆς, δολ. 11.000 ἡμερησίως (33.640 τον., τού 1973).

Παράδοσις Αντεν, Αύγουστον, ταξίδιον Κόντινεντ μέσω Νοτιού Αφρικῆς, δολ. 11.500 ἡμερησίως (41.620 τον., τού 1973).

Παράδοσις Κόντινεντ, ἀμερικ. ταξίδιον "Απω Ανατολής, δολ. 11.000 ἡμερησίως (36.537 τον., τού 1978).

Παράδοσις Φλώιηκ, Ιουλίου, ταξίδιον Καράτο / Τοιταγκόγκ ρεῖντζ, δολ. 6.900 ἡμερησίως (12.657 τον., τού 1958).

Παράδοσις Κόντινεντ, Ιουλίου, κυκλικόν ταξίδιον Μεγ. Λιμνῶν δολ. 8.575 τον. (24.385 τον.)

Παράδοσις Κόντινεντ, ἀμερικ. κυκλικόν ταξίδιον Νοτ. Αφρικῆς, δολ. 3 κατά τον. d.w. μηνιαίως (112.257 τον., τού 1971).

Παράδοσις Πολωνίαν, Ιουλίου, ταξίδιον Νιγηρίας, δολ. 7.600 ἡμερησίως (15.139 τον., τού 1972).

Παράδοσις Νέα Υόρκη - Τσάρλεστον ρεῖντζ, Αύγουστον, ταξίδιον Κίνας, δολ. 8.300 ἡμερησίως (14.907 τον., τού 1977).

Παράδοσις ὀμερικ. Κόλπον, Αύγουστον, ταξίδιον Κέιπ Τάουν - Μπείρα ρεῖντζ, δολ. 10.750 ἡμερησίως (17.057 τον., τού 1977).

Παράδοσις ὀμερικ. Κόλπον, Αύγουστον, ταξίδιον Περού, δολ. 10.300 ἡμερησίως, πλέον δώρον δολ. 92.000 (35.274 τον., τού 1978).

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Ταξίδιο 4-7 μηνών, παράδοσις "Απω Ανατολήν, Αύγουστον, δολ. 9.350 ἡμερησίως (27.305 τον., τού 1977).

Ταξίδιο 4-7 μηνών, παράδοσις Πασέρο, Ιουλίου, δολ. 9.450 ἡμερησίως (27.081 τον., τού 1970).

Ταξίδιο 12-15 μηνών, δολ. 6.000 ἡμερησίως (14.700 τον.).

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

Τὴν χαλαρόν ζήτησιν δεξαμενοπολίων ἀντικοπτρίζουν οι ναυλαγοράς τῶν τελευταίων ἡμερῶν. Πτώσις εἰς δλούς σχεδόν τούς τομεῖς, μέ ίδιαιτέρως ἀνησυχητικούς ναυλών εἰς τὰ U/VLC. Μόνη διεξόδος ἀπομένει πλέον ὁ παροπλισμός καθὼς τὰ πλοῖα αὐτὰ κινούνται μέ σημαντική ζημιάν. Αἱ προοπτικαὶ διά τὸ δμεσον μέλλον διάλογον ένθερρυντικαὶ, καθὼς ἐπισημαίνονται υψηλά ἀποθέματα εἰς τὰς καταναλωτρίας χώρας.

Χαρακτηριστικαὶ τινὲς ναυλώσεις:

"Από Περσικόν Κόλπον δι' Αγγλίαν/Κόντινεντ, 315.000 τον., W 24, Ιουλίου. Διά Μεσόγειον,

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)


el Greco
 SHIPPING ENTERPRISES

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

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
 METRO MANILA, PHILIPPINES
 Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
 Telexes: ITT 74220 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
 EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
 Cables: ELGRECO, MANILA

μέρος φορτίου 65.000 τον., W 105, Ιούλιον. Διά Ούλασάν, μέρος φορτίου 213.000 τον., W 35/33 (κανονική/βραδεία πλεύσις), Ιούλιον. Διά Ιαπωνίαν, 227.000 τον., W 30,5, Ιούλιον. Διά Ανατολήν, μέρος φορτίου 255.000 τον., W 27, Αύγουστον. Διά Ταιβάν, μέρος φορτίου 173.000 τον., W 33, Αύγουστον. Διά Καράτσι, μέρος φορτίου 45.000 τον., W 130, Αύγουστον.

Άπο Ερυθράν θάλασσαν διά Μεσόγειον, μέρος φορτίου 50.000 τον., W 110, Αύγουστον.

Άπο Λιβύην διά Ιαπωνίαν, μέρος φορτίου 90.000 τον., δολ. 1.26 εκατόμ., κατ' αποκοπήν, Αύγουστον.

Άπο Δυτ. Αφρική διά δψιον, μέρος φορτίου 120.000 τον., W 42,25, Ιούλιον. Έτερον, μέρος φορτίου 126.000 τον., W 38,5, Αύγουστον.

Άπο Μεσαστον διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 60, Αύγουστον. Διά άμερικ. λιμένας Κόλπου/Ατλαντικού/Καραϊβικής, μέρος φορτίου 80.000 τον., W 47, Αύγουστον.

Άπο Καραϊβικήν διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 53.000 τον., W 89, Ιούλιον. Διά Πορτογαλίαν,

μέρος φορτίου 52.000 τον., W 90, Ιούλιον. Διά Μεσόγειον, 126.000 τον., W 38, Ιούλιον.

Άπο άνατ. άκτήν Mεσαστον διά άμερικ. Κόλπον, μέρος φορτίου 40.000 τον., W 112, Ιούλιον. Διά Πουέρτο Ρίκο, 52.000 τον., W 142,5, Ιούλιον.

Άπο Εκουαδόρ διά Κιουρασάο, 54.000 τον., W 97,5, Αύγουστον.

Άπο Φρήμπορτ διά άμερικ. Κόλπον, 32.000 τον., W 132,5, Ιούλιον.

Άπο Ινδονησίαν διά Ιαπωνίαν, 80.000 τον., W 79,5, Ιούλιον.

Άπο Σιγκαπούρην διά Ινδίαν, μέρος φορτίου 21.000 τον., W 225, Ιούλιον. Διά Ταιβάν, μέρος φορτίου 35.000 τον., W 170, άμερος φόρτωσις.

Και αρά: Άπο Μεσόγειον διά Αγγλίαν/Κόντινεντ, 30.000 τον., W μέμερος φόρτωσις. Άπο Τουρκίαν διά Λίβανον, 18.000 τον., W 280, μέμερος φόρτωσις. Άπο Αγγλίαν/Κόντινεντ διά Μεσόγειον, 20.000 τον., W 150, μέμερος φόρτωσις. Άπο Καραϊβικήν διά Αγγλίαν/Κόντινεντ/Μεσόγειον, μέρος φορτίου 60.000 τον., W 80, Αύγουστον.

ΗΛΙΑΣ ΑΓΓΕΛΑΚΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 17.062 τον. οιτού χώμα Πόρτ Σουδάν δολ. 58,95, μέ 4.000 τον. φόρτωσιν, 800 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιον 10-31.

ΑΓΚΩΝ (Λιβ.): Χαρτόν Ρόδης και Μομπία 55.000 τον. γαλανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 20,50, έλ. έκφρτωτικών, Ιούλιον 20-Αύγουστου 5.

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 12.000 τον. φωσφάτων χώμα, δοτ. άκτην Ινδίας, δολ. 62, υψηλόν άνατολ. άκτην δολ. 62,35, φλοτ, μέ 8.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιούλιον 10-18.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Μισιοσιππήν 12.000 τον. χονδράκεύρων Βενεζουέλαν, δολ. 33 φλοτ, μέ 4.000/600 τον. φορτοεκφρτωσιν Ιούλιον 25-Αύγουστου 8.

ΓΚΟΥΛΙΑΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 25,50 φλοτ, Αύγουστον 1-15.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 22.500 τον. γεννημάτων Αιγαίουπον, δολ. 35,75 φλοτ, Ιούλιον.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 32.000 τον. γεννημάτων Βρέστην και Σάντι Ναζάρι, δολ. 24 βάσις 1-2, φλοτ, μέ 4.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 24-30.

ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (Βερείως Χάππερος) 25.000 τον. γεννημάτων Βόλον, δολ. 30,50 φλοτ, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον-Αύγουστον.

ΑΚΡΩΝ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 17.725 - 21.650 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 27 φλοτ, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 17-24.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 5.000 τον. λιπασμάτων Δομινικανήν Δημοκρατίαν, δολ. 22, φλοτ, Ιούλιον 23-28.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΣ: Άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού 24.000 - 25.000 τον. πλασισιδήρων νότιου Κορέαν, δολ. 45, φλοτ, μέ 3.000/500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστον 1-15.

ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βερείως Χάππερος) 32.000 τον. γεννημάτων Πειραιά, δολ. 25 φλοτ, μέ 2.500 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 6-16.

ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Σαλίνα Κρουζ δολ. 34 φλοτ, μέ 1.000 τον. έκφρτωσιν, δεκτικός.

τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ: Άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (βερείως Χάππερος) 32.000 τον. γεννημάτων Ελλάδα, δολ. 26,25, μέ 2.500 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 17-24.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 22.000 τον. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 31, μέ 1.000 τον. έκφρ-

των, Ιούλιον 7-10.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 27.500 τον. γεννημάτων Αιγαίουπον, δολ. 36, μέ 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιούλιον 9-11.

ΠΙΟΥΡΤΣΑΜΠΙΟΝ: Άμερικ. λιμένας Κόλπου 15.000 τον. φωσφάτων χώμα, Ινδίαν δολ. 62,50, μέ 8.000 τον. φόρτωσιν, 1.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιον 21-31.

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.: 453470 — 643959 — 447718

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 —

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

J. CRAWFORD

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

Εμβλημα μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ • ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ • ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

τοιμος φόρτωσις.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΥΟΥΡΠΝΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 27 φίλ, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου - Αύγουστον.

ΣΚΑΠΤΜΠΙΖ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 10.500 τον. χονδράλευρων Ταιβάν, δολ. 62,50 φίλ, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, άμεσος φόρτωσις.

ΗΡΩ: Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας) 32.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντίζαν δολ. 25,50 φίλ, με 4.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστος 4-9.

ΚΕΧΡΕΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 25.000 τον. γεννημάτων Ταρτούς, δολ. 43,85, φίλ, με 750 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου - Αύγουστον.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: Μεγ. Λίμνας και άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας) 21.000 τον. d.w. παλαιοστήρων Κασιούνγκ, δολ. 18,428.00, φίλ, Αύγουστος 5-20.

ΑΥΔΙΣ: Μακάπα 15.000 τον. μαγγανέζας Μπουλόνη δολ. 18,50 φίλ, με 10.000/7.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 30 - Αύγουστος 15.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας) 24.200 - 24.600 τον. γεννημάτων Αϊγύπτου, δολ. 35, 32 π. βύθισμα, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 25-31.

ΜΕΛΙΤΗ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 53.000 τον. γεννημάτων Ιαπωνίαν, δολ. 25,25 φίλ, Αύγουστος 1-8.

ΡΙΟ ΣΑΝ (μικτόν): Νόρφολ 55.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 10,50, έλ. έκφρτωτικών, με 13.000/15.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου.

ΣΥΡΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 19.548 τον. άραβοσίτου Δάρες-Σαλάμ, δολ. 54, με 3.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 200 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστος 15-25.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΝΙ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 13.600 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 27 φίλ, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 18-24.

ΤΡΕΤΙΝΤ ΛΑΪΤ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 35.000 τον. γεννημάτων Κίναν δολ. 42,50, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστος 15-30.

ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ: 'Αγ. Λαυρέντιον 33.000 - 34.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντίζαν δολ. 25, δύον άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας) δολ. 56,50 ώφιν άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 28,50, φίλ, με 4.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστος 4-11 (Αύγουστος 7-15 έων Κόλπου).

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Βραζιλίαν 22.000 τον. γεννημάτων Κορούναν - Μπιλόρδα πεντζ, δολ. 26 φίλ, με 5.000/4.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 21-31.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: Ρίζερ Πλέιτ 13.000 - 14.300 τον. γεννημάτων Μαλαισίων, δολ. 53,80, φίλ, με 2.000/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 24-31.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μικτόν): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 58.500 τον. d.w. φορτίον γεννημάτων Γιουροπόρτ, δολ. 15 φίλ, Ιουλίου 17-21.

ΜΕΘΟΔΙΚ (μικτόν): Χάμπτον Ρόδης 65.000 τον. γαιανθράκων δυτ. Ιταλίαν, δολ. 700.000, έλ. έκφρτωτικών, Ιουλίου - Αύγουστον.

ΛΑΚΩΝ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 8.850 τον. χονδραλεύρων 'Ακαγιούτλων, δολ. 35,50 φίλ, με 750 τον. έκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις, και άμερικ. λιμένας Κόλπου διά Μπαλμπάρια 4.000 τον. σίτου δολ. 38,50, δύον 1-2, φίλ, έτοιμος φόρτωσις.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ' Ζ (αιρ.): Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων άνατολ. ήπιαν Μεξικού, δολ. 19,50 φίλ, με 1.500 τον. έκφρτωσιν, δύο συνεχή ταξίδια, Ιουλίου 25 - Αύγουστον 8.

ΚΥΩΝΟΣ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 20.000 τον. γεννημάτων Βενεζουέλαν, δολ. 27 φίλ, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστον 1-15.

ΑΓΓΡΗΣ ΣΑΞΕΣ: Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας) συμπεριλαμβανόμενον 'Άλμπαν 16.750 τον. σίτου Μαρπούτο, Μπέρια, Νακάλα, δολ. 47, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 1.200 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστος 1-10.

ΜΟΜΠΛΑΖ (μικτόν): Χίλιαν 90.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Ιαπωνίων, δολ. 14.30 φίλ, με 30.000/30.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου - Αύγουστον.

ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 18.500 τον. λιπαρώτων δυτ. άκτην Ινδίας, δολ. 59,50, ώφιν άνατολ. ήπιαν Ακτήν, δολ. 60,85 φοντ, με 5.000 τον. φόρτωσιν, 1.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστος 22 - Σεπτεμβρίου 10.

ΚΕΙΠ ΚΑΜΑΡ: Ριο Γκράντε 10.200 τον. γεννημάτων Μανίλαν δολ. 48 φίλ, με 2.500/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστος 11-20.

ΣΙΟΩΝΙΑ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 11.000 τον. γεννημάτων Πουντρένας, δολ. 32, ώφιν ναυλών συμπλήρωσις μέχρι 13.000 τον. δολ. 29,50 φίλ, με 1.000 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 28 - Αύγουστος 8.

ΣΚΥΡΩΝ: Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων Χάρτερας) 25.000 τον. γεννημάτων Κωνσταντίζαν δολ. 25,75, φίλ, με 4.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστος 15-30.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: Αγ. Λαυρέντιον 19.965 - 20.523 τον. γεννημάτων Χάρβρην δολ. 21,85, φίλ, με 5.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστος 4-15.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (μικτόν): Χάμπτον Ρόδης 53.000 τον. γαιανθράκων Ιαπωνίαν, δολ. 23,05, έλ. έκφρτωτικών Αύγουστος 1-14.

ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν): Σέβεν 'Αιλαντ 75.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος Βέζερ δολ. 7,35, φίλ, Αύγουστος 8-25.

ΛΕΩΝ: Μόρεχτεν Σίτι 25.000 τον. λιπαρώτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρειντζ, δολ. 21 φίλ, με 4.000/4.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστος 2-12.

ΜΠΡΑΒΟΤΡΕΓΙΝΤΕΡ: Αμερικ. λιμένας Κόλπου 4.700 τον. λιπαρώτων είς σάκκους 'Ακαγιούτλων δολ. 35 φίλ, Ιουλίου 28 - Αύγουστος 8.

AITZIAN ΛΑΪΓΟΝ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 55.000 τον. γεννημάτων Γάνδην δολ. 15 φίλ, Αύγουστος 15-25.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 30.000 τον. γεννημάτων Κίναν δολ. 40, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστον.

ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μικτόν): Χάμπτον Ρόδης 75.000 τον. γαιανθράκων Γκιζέν δολ. 9, έλ. έκφρτωτικών Ιουλίου 27 - Αύγουστος 10, ώφιν πλεον 75.000 τον. δολ. 7.

ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Σάντος 10.500 τον. ζαχαρώ-εις σάκκους Μαρόκων δολ. 53, ώφιν Τυνησίαν δολ. 56, ώφιν Αιγαίντον δολ. 61, ώφιν Συρίαν δολ. 65, ώφιν Άλγεριον δολ. 56, 50, ώφιν 'Ελλαδας δολ. 58, ώφιν Τουρκίας (ουχι ανατολικ. Κωνσταντινούπολης) δολ. 64, ώφιν 'Ερυθρών θάλασσαν δολ. 72 φίλ, με 750/750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου.

ΗΒΗ: Τολέδο με συμπλήρωσην 'Αγ. Λαυρέντιον 17.500 τον. γεννημάτων νότιον Νορβηγίαν από Τολέδο δολ. 29,50 ομηρήρωσις είς 'Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τον. δολ. 22,50 φίλ, με 4.000 τον. έκφρτωσιν Αύγουστος 10-20.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΛΟΥΚΑΣ Ν.: Καλιφόρνια 22.000 τον. γεννημάτων Κίναν δολ. 35, με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Καλιφόρνιαν 21.500 τον. γεννημάτων Μπουενεβέντούρα, δολ. 29, φίλ, με 1.500 τον. έκφρτωσιν, Ιουλίου 26 - Αύγουστος 2.

ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ: Αμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού 26.500 - 27.000 τον. έκφρτωσιν, έτοιμος φόρτωσις.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΚΑΡΕΤΤΖ: Αμερικ. λιμένας βορ. Ειρηνικού, Καλιφόρνια 33.000 τον. σίτου Κίναν, δολ. 33,50 με 4.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τον. έκφρτωσιν, Αύγουστος 10-25.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ, ΚΟΝΤΙΝΕΤ

ΕΥΓΕΝΙΑ: Κόντινεντ 12.100 τον. ζαχαρώεις είς σάκκους Πόρτ Σουδάν, δολ. 57,50, ώφιν Συρίαν δολ. 52, ώφιν Τυνησίαν δολ. 50, φίλος, με 750/750 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 16-20.

ΜΥΘΙΚ (μικτόν): Ρότερνταμ 70.000 τον. γαιανθράκων δυτ. Ιταλίαν, δολ. 5,50, Ιουλίου.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΑΡΥΑΤΙΣ: Πόρτ Περί 10.000 τον. καταλοίπων φευδαργύρου Κέμπλα δολ. 53,50, με 5.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν.

ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (αιρ.): Βόρ. Καρέπαν 11.500 τον. τομέντοις είς σάκκους άνατολ. ήπιαν Ινδίας, δολ. 37,25, ώφιν 18-25.

ΕΚΑΙΑΡΙ: Χερόγια 18.500 τον. λιπαρώτων χόμα, δυτ. ήπιαν Ινδίας, δολ. 51, ώφιν άνατολ. ήπιαν δολ. 51,35, φίλ, με 3.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 28 - Αύγουστος 15.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΤΙΝΕΡ: 'Ανατολ. ήπιαν Γουατεμάλας 6.500 τον. ζαχαρώεις άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 17,50 με 5.000/1.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 15-25.

ΚΙΚΑ: Μπαλκεντόνιαν 25.000 τον. λιπαρώτων 'Αμβέρσαν, δολ. 19, με 6.500/5.000 τον. φορτοεκφρτωσιν, δυτ. Ιταλίαν, Ιουλίου 18-25.

ΝΙΝΙ: 'Ανατολ. ήπιαν Γουατεμάλας 4.500 τον. γκρός άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 17, φίλ, με 750/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου 23-30.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ: Δομινικανή Δημοκρατίαν 6.100 τον. ζαχαρώεις άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 14,50 φίλ, με 700 τον. φόρτωσιν με μηχανικά μέσα, 1.500 τον. έκφρτωσιν, δυτ. φόρτωσις.

ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ: Βόρ. Γαλλίαν 5.000 τον. γεννημάτων 'Αλγερίων, δολ. 35,75, φίλ, με 3.500/500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Ιουλίου - άρχας Αύγουστου.

ΓΑΡΟΦΑΛΙΑ: Νότιον Αφρικήν 16.000 τον. άραβοσίτου τρεις λιμένας Ιαπωνίας, δολ. 30, με 2.000 τον. γκρός φόρτωσιν, 2.500 έλ. έκφρτωσιν, Ιουλίου 25 - Αύγουστος 7.

ΘΑΡΡΟΣ (π.): Δομινικανή Δημοκρατίαν 5.100 τον. ζαχαρώεις άμερικ. λιμένας Κόλπου δολ. 14 βάθον φόρτωσις δινέν μηχανικών μέσων, δολ. 13 μετά φίλ, με 700/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστος 4-15.

ΠΑΡΓΑ: Μπέρια 12.000 τον. ζαχαρώεις άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού - Κόλπου δολ. 39,25, με 750/1.500 τον. φορτοεκφρτωσιν, τέλος Αύγουστου.

ΤΖΕΩΝΙΔΑΚΑ: Ιουλίου 18.000 τον. d.w. (795.000 κ.π. 15 μήν. 29 τον. φοινέλ διλ και 2 τον. ντηζέλ διλ τού 1979) δολ. 8.250 ήμερηρίων, παρδόσιες διάτονος διάτονος, διάτονος ηπιανών Μανίλας 15-20, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν, άμερικ. λιμένας Κόλπου, άκτης 'Ατλαντικού.

ΤΖΕΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ: 26.293 τον. d.w. (15 μήν. 35 τον. φοινέλ διλ τού 1977) δολ. 9.500 ήμερηρίων, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου Ατλαντικού μέσω Τζεωνίας, παρδόσιες μετά την άναχωρησην του πιλότου είς 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ, Ιουλίου 21-29, έπαναπαράδοσις Σκώ - Κίελον ρέιντζ.

ΠΑΝΑΙΤΙΩΝΙΚΟΝ: 11.783 τον. d.w. (542.800 κ.π. 12 - 12/2 μήν. 16 τον. φοινέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1960) δολ. 5.500 ήμερηρίων, παρδόσιες κατά την άφιξην είς πλοηγικών σταθμών Λιβερτάριον μέσως, έπαναπαράδοσις 'Αγγλιαν. Κόντινεντ, έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ερυθράς θάλασσης.

ΕΛΙΚΩΝ: 12.657 τον. d.w. (617.800 κ.π. 12 - 12 1/2 μήν. 15 - 16 τον. φοινέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1958) δολ. 6.900 ήμερηρίων, παρδόσιες κατά την άφιξην είς πλοηγικών (δικούμα χώμα).

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ: 32.700 τον. d.w. (1.405.100 κ.π. 14 μήν. 40 τον. φοινέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1966) δολ. 12.300 ήμερηρίων πλέον διλ. 135.000 δώρων, παρδόσιες μετά την άναχωρησην του πιλότου είς Γκηλόνγκ Ιουλίου 19-29, έπαναπαράδοσις.

ΤΖΑΝΙΣ Λ.: 26.950 τον. d.w. (1.142.000 κ.π. 14 μήν. 43 τον. φοινέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968) δολ. 11.175 ήμερηρίων, παρδόσιες διαπλέοντας Κείπ Πάσσερο.

ΤΖΑΝΙΣ Σ.Α.: 26.950 τον. d.w. (1.142.000 κ.π. 14 μήν. 43 τον. φοινέλ διλ και 1 1/2 τον. ντηζέλ διλ τού 1968) δολ. 12.100 ήμερηρίων, παρδόσιες Μουσάκι Ιουλίου 20 - Αύγουστου 8, έπαναπαράδοσις Κείπ Πάσσερο.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.112 τον. d.w. (14 μήν. 37 τον. φοινέλ διλ τού 1978) δολ. 12.100 ήμερηρίων, παρδόσιες Μουσάκι Ιουλίου 20 - 20. Έπαναπαράδοσις Κόντινεντ.

σταθμόν Φλώσινγκ Ίουλίου 22-25, έπαναπαράδοσις μετά την άναχωρήσης του πιλότου εις Καράτοι - Τσιτταγκόγκ.

ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ: 26.565 τον. d.w. (34 π. ο 1/2 ίντο. 1.200.000 κ.π. 15 μίλ. 38 τον. φιουέλ διλ και 2 τον. ντήζελ διλ τού 1978) δολ. 9.700 ήμερησιας, παράδοσις μετά την άναχωρήσης του πιλότου εις Άμβοργκον Αύγουστου 10-20, έπαναπαράδοσης Κίναν.

ΝΕΜΕΑ (μικτόν): 112.257 τον. d.w. (13 μίλ. 50 τον. φιουέλ διλ τού 1974) δολ. 3 κατά τον. d.w. έν κυκλικά ταξίδιον νότιος Αμερικής, διμερούς παράδοσης Κόντινεντ, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν.

ΤΟΥΑΡΕΓΚ: 22.289 τον. d.w. (15 μίλ. 29 τον. φιουέλ διλ τού 1974) δολ. 11.000 ήμερησιας παράδοσης Μαντζίνιλο διμερούς, έπαναπαράδοσης διαπλεόντας Γιβραλτάρ μέων Σάν Νιέγκο, Ιταλίας.

ΑΚΤΑΙΑ: 43.833 τον. d.w. (1.931.000 κ.π. 15 1/2 μίλ. 45 τον. φιουέλ διλ τού 1975) δολ. 12.450 ήμερησιας, πλέον δολ. 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Μουσάκη Ίουλίου 20 - Αύγουστου 8, μέων νοτίου Αφρικής έπαναπαράδοσης Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΛΙΜΝΕΣ III: 18.910 τον. d.w. (τού 1969) δολ. 10.750 ήμερησιας, παράδοσης Βαγκούβερ Αύγουστου 10-25, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν, νότιον Κορέαν ρείντ, ταξίδια δύο-τριάν μηνών.

ΟΙΝΟΥΣ, ΜΑΔΕΡ: 37.136 τον. d.w. (14 μίλ. 32 τον. φιουέλ διλ τού 1966) δολ. 11.000 ήμερησιας, παράδοσης Σκώ Αύγουστου 8-20, έπαναπαράδοσης Αγγλίαν, Αντιβέρσον-Σκώ ρείντ, δύο κυκλικά ταξίδια βορ. Ατλαντικού.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΙΡΙΣ: Έλλάδα 18.000 τον. καθαρά Λιβύην, W 220, Ίουλίου 9. ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΠ: Ερυθρά Θάλασσαν 55.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, W 125, Ίουλίου 12.

ΑΛΦΕΥΣ: Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ W 67,5, Ίουλίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΟΡ: Λιβύην 80.000 τον. μέρος φορτίου, Ιταλίαν, W 70, Ίουλίου 11, δύψιν ύπόλοιπον πλήρες φορτίου 110.000 τον. W 35.

ΕΥΔΟΡΗ (λιβ.): Καραϊβικήν 65.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 54,25, Ίουλίου 20.

ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ.: Βραζιλίαν 50.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού - Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 96, Ίουλίου 20.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤΗ: Ταρτούς 80.000 τον. μέρος φορτίου, Λαζαρέ, W 80, δύψιν Αγγλίαν, Κόντινεντ - Σκανδινανίαν, Ίουλίου 11.

ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ: Φλοτό, 65.000 τον. μέρος φορτίου Κόρυτον, W 97,5, Ίουλίου 15.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Περισκόν Κόλπον 87.000 τον. Πόρτ Νίκον, W 59,6, Ίουλίου 23.

ΜΑΡΙΑ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου, 60.000 τον. μέρος φορτίου, W 87, Ίουλίου 20.

ΑΣΤΟΡΙΑ: Αγγλίαν 50.000 τον. μέρος φορτίου άμερικ. λιμένας Κόλπου, Καραϊβικήν, W 70, δύψιν άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 75, δύψιν Αγγλίαν, Κόντινεντ W 132,5, Ίουλίου 16.

ΑΛΦΕΥΣ: Καραϊβικήν 52.000 τον. μέρος φορτίου, άμερικ. λιμένας Κόλπου W 80, Ίουλίου 16.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Ινδονησίαν 80.000 τον. Ιαπωνίαν, W 79,5, Ίουλίου 28.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΙΧΑΛΙΝΟΥ: Σιγκαπούρη 35.000 τον. μέρος φορτίου Ταιβάν, W 70, δύψιν φορτωσίς.

ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 38.000 τον. μέρος φορτίου καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, W 120, Αύγουστου 1.

ΡΑΤΝΟ: Έλλάδα, 18.000 τον. μέρος φορτίου, Λαζαρέ, W 220, μέρος δρός W 105, Ίουλίου 28.

ΜΕΣ ΑΙΓΑΛΗ: Μεσογείουν 18.000 τον. άνατολ., Αφρικήν W 190, Ίουλίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (λιβ.): Καραϊβικήν 59.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσογείουν, W 72,5, μέρος δρός W 40, Ίουλίου 27.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Άνατολ., άκτην Μεξικού 57.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 102, Ίουλίου 27.

ΛΑΚΩΝΙΚ: Ράς Λανούφ 60.000 τον. Νεάπολιν W 82,5, Ίουλίου 28.

ΛΙΛΥ Χ.: Μεσογείουν 80.000 τον. μέρος φορτίου δύψιν W 60, Ίουλίου 25.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤΗ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείουν 75.000 τον. μέρος φορτίου, W 70, δύψιν φορτωσίς.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Βενεζουέλαν 27.000 τον. Βραζιλίαν, W 225, Ίουλίου 14.

ΓΕΡΑΝΕΙΑ: Άνατολ., άκτην Μεξικού 52.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 102,5, Ίουλίου 18.

ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.): Άνατολ., άκτην Μεξικού 376.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 132,5 Ίουλίου 15.

ΛΑΜΥΡΑ (λιβ.): Άμερικ. λιμένας Κόλπου (άποθηκη) 70.000 τον. δύο συνεχέα ταξίδια, δολ. 19.000 ήμερησιας, Ίουλίου 13.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Λιβύην 75.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν κατ' άποκοπήν δολ. 1.400.000, Ίουλίου 22.

ΜΑΡΙΑ Κ. (λιβ.): Αρβού 90.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν, δολ. 1.340.000, Ίουλίου 27.

ΛΙΛΥ Χ.: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείουν 83.000 τον. μέρος φορτίου W 69,5, δύψιν φορτωσίς.

ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Καραϊβικήν 70.000 τον. μέρος φορτίου Σουηδίαν, W 105, Ίουλίου 15.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ II: Μπαχάμας 61.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας Κόλπου W 70, δύψιν Άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 77,5, Ίουλίου 17.

ΙΖΑΜΠΕΛ (μικτόν): Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας-Κόντινεντ 73.000 τον. μέρος φορτίου, W 95, Ίουλίου 22.

ΣΤΑΚΑΡΑ: Άνατολ. άκτην Καναδά, 28.000 τον. καθαρό Νέαν

Τόρκην, W 200, δύψιν Μπόποτον W 220, Ίουλίου 22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτόν λιβ.): Μεσόγειον 70.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας Κόλπου W 57,5, Ίουλίου 26.

ΝΙΡΗΤΟΣ: Χαρόρην 50.000 τον. μέρος φορτίου Ντανγκές W 155, Ίουλίου 17.

ΚΑΒΟ ΣΠΑΘΗ: Καραϊβικήν 82.000 τον. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον w 58, Άμερις φορτωσίς

ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ (λιβ.): Κάμπαν 70.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας Κόλπου, W 70, Ίουλίου 21.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Κέυχαν 220.000 τον. μέρος φορτίου Φάς, W 44, Ίουλίου 28.

ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ: Σιγκαπούρην 28.000 τον. καθαρό Περισκόν Κόλπον, W 105, Ίουλίου 25.

ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 62.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας Κόλπου W 93,75, Ίουλίου 23.

ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού, W 145, Ίουλίου 26.

ΝΤΟΡΙΚ: Άλγεριαν 63.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας Κόλπου W 55, δύψιν άκτην Καναδά, W 60, Αύγουστου 2.

ΕΒΜΙΤΣ: Τενερέφην 40.000 τον. δύψιν, W 100, Αύγουστου 5.

ΜΕΣ. ΓΗ: Περισκόν Κόλπον 25.000 τον. μέρος φορτίου καθαρό Αγγλίαν, Κόντινεντ, διμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Καραϊβικήν W 137,5, δύψιν Μεσόγειον, W 145, Ίουλίου 25.

ΚΥΜΩ (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού W 117,5, Ίουλίου 25.

ΕΛΕΚΤΡΑ (λιβ.): Άνατολ. άκτην Μεξικού, W 120, Ίουλίου 28.

ΓΑΙΡΕΣΤΩΣ: Άνατολ. άκτην Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 149, διμερις φορτωσίς.

ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν): Τίτις 60.000 τον. μέρος φορτίου Άμερικ. λιμένας άκτης Ατλαντικού, W 58, Ίουλίου 26.

ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 85.000 τον. μέρος φορτίου Στρικάδα W 65, Αύγουστου 2.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Λιβύην 90.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνίαν, δολ. 1.260.000, Αύγουστου 11.

ΝΕΦΕΛΗ (λιβ.): Ταρτούς 25.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλίαν, W 140, Ίουλίου 26.

ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΜ: Βόρ. Αφρικήν 55.000 τον. Ριγιέκαν, W 90, Ίουλίου 27.

ΟΚΛΑΧΟΜΑ (λιβ.): Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 87.000 τον. W 65, Ίουλίου 27.

ΜΠΡΗΣ (μικτόν): Λά Σκιρρά 52.500 τον. Ιταλίαν, W 92,5, άρχας Αύγουστου.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙΤΗ: Ακτοπλοϊκόν Μεσογείου 75.000 τον. μέρος φορτίου W 70, διμερις φορτωσίς.

ΘΙΣΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Ακτοπλοϊκόν Αγγλίας, Κόντινεντ, 70.000 τον. μέρος φορτίου, W 90, Ίουλίου 25.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΩ:

Έκδοτης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Σεμέλης 3, Έκαλη

Επί της ολης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγάλεω 47, Κορυδαλλός

Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΔΑΜΑΚΗΣ

Κύπρου 99, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 - Πειραιές

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΡΧ. 1.500



Η κίνησις των Ελληνικών Πλοίων

(α. = άνευχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε — δ. = δεξαμενόπλοιον — μ. = μικτόν)

ΑΒΑΝΣ	60	6640	α. Αμέρεραν 4/6 δι' Όραν	AΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 15/7 δι' Ιαπωνίαν
ΑΒΑΞ	62	10405	ε. Κακινάντα 22/6	AΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	α. Σουδάμπα 10/7 διά Μ. Καμπούς
ΑΒΕΝΙΡ (δ.)	62	10753	ε. Ν. Όρλεάνην 16/7	AΙΓΑΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Σπέτζια 17/7
ΑΒΙΝ ΟΙΤΑ ΔΗΜΗΤΕΡ Δ.	69	104616	δ. Ντουμπάδι 15/7 δι' Ινδίαν	AΙΓΑΙΣ ΓΟΥΓΙ'ΣΝΤΟΜ	72	11184	δ. Παναμά 13/7
ΑΒΙΝ ΟΙΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ Δ.	68	51073	δ. Κωντούλιν 13/7	AΙΓΑΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Π. Κελάκι 15/7 διά Ρεύνιον
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΕΡΟΤΙΚ	74	12498	α. Τζένταν 4/7 διά Χοντζίντα
ΑΓΑΘΩΝ	70	10008	α. Π. "Αλφερντ 15/5 δι' Αθάνα	AΙΓΑΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Ναγκόρια 28/6 διά Μορπάσια
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Κίγκοτον 8/7 δι' Αγ. Δομίνικο	AΙΓΑΙΣ ΙΣΤΑΝΙΚ	76	12498	ε. Κόριτς 25/6
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Νορθηγίαν	AΙΓΑΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Δ. "Αντζελές 8/7 διά Γιοκοχάμα
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	ε. Μομπάδα 23/7	AΙΓΑΙΣ ΛΙΝΚ	74	18963	ε. Ν. Όρλεάνην 17/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ε. Κακινάντα 6/7	AΙΓΑΙΣ ΛΟΤΣΙΚ	75	12498	ε. Βίλλα Κονστιτούον 11/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιά 30/6	AΙΓΑΙΣ ΛΥΡΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 12/7 διά Ιανομάκι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	50	3499	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	74	12498	δ. Π. Σάδι 18/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Γ.(δ.)	69	90890	ξεωθι Ράδ. Κάιμαχ 11/7	AΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ	74	12498	ε. Τιμαρού 7/7
ΑΓΓΕΛΙΝΑ	63	10200	ε. Καράτοι 14/7	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ	77	12498	ε. Λιβόρνο 8/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	9812	ε. Κεμπτέρ 12/7	AΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Λούπιτο 26/6
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	68	9435	ε. Σ. Λουΐς ντη Ρόν 5/7 δι' Αλεξανδρείαν	AΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΕ'Ζ	72	11185	ε. Τουπάτα 8/7
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	ε. Αργρισόδαν (Αύστρ.) 26/6 διά Ταϊβάν	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	71	15205	ε. Ντώρμπαν 24/4 διά Μορπάσια
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875	ε. Βούβάνη 13/7	AΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 15/6
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	ε. Θέουτα 4/7 διά Τάμπα	AΙΓΑΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Ντουμπάδι 3/7 διά Μ. Καμπούς
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Πειραιά 29/6 διά Περσικόν	AΙΓΑΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 15/7
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Θέουτα 7/7 δι' ΗΠΑ	AΙΓΑΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Δ. "Αντζελές 17/7
ΑΓΙΑ ΕΥΘΗΜΙΑ	52	3840	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	69	9199	α. Λαστόκο 16/6
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	54	8120	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ	70	9178	α. "Ηση Λόντον 3/7 δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10617	α. Π. Ελίζαντερ 6/7 διά Κ. Τάουν	AΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. "Ηση Λόντον 15/7 διά Μαπούτο
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	63	10246	ξεωθι Καράτοι 15/7	AΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ε. Δουνκέρκην 27/6
ΑΓΙΑ ΜΑΤΡΩΝΑ	66	2023	α. Π. Πάλμας 23/7 διά Νουακότ	AΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	71	11185	α. Χιούστον 12/6
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	57	10323	ε. Χάντιν 29/6	AΙΓΑΙΣ ΣΩΝΙΚ	73	12498	ε. Αντεν 24/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Παναμά 21/6 διά Νορθωρωαίσκην	AΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	70	9078	ε. Ντώρμπαν 11/7 διά Βραζιλίαν
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	58	3690	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΣ ΣΤΟΪΚ	71	11208	ε. Πειραιά 6/7
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	67	11610	ε. Λασούτοκα 29/6	AΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ	74	12498	ε. Τζακάρτα 24/6
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	α. Μπλαζίπα 6/7 διά Κίνα	AΙΓΑΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	α. Κολόμπο 22/6 διά Ν. Κορέα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	53	8213	είς μεσογειακάς μεταφοράς	AΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΘ	69	9199	α. Σιγκαπούρην 9/7 δι' Ιράν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	56	6156	είς Πύλον 27/6	AΙΓΑΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	δ. Σουέζ 26/6 δι' Ιράν
ΑΓΙΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	67	7560	δ. Γιβραλτάρ 29/5 διά Νορθωρωαίσκην	AΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	69	8927	α. Σημάτι 12/7 διά Κίνα
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ε. Καράτοι 16/7	AΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Σουέζ 2/6 διά Μη. Χομεΐν
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (μ.)	71	72326	ε. Γιουροπόρτ 9/7 διά Π. Καρτέ	AΙΓΑΙΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	66	20095	ξεωθι Κωνσταντίνας 8/7
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	58	7560	ύπό παραλαβήν	AΙΓΑΙΝΤΟΣ	45	3805	ε. Ξεωθι Λ. Πάλμας 17/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Ν. Όρλεαντ 12/7	ΑΙΒΟΝ	66	14359	α. Σμίζος 24/6 διά Ταναγκονούρα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ε. Αυτερντίνη 14/7	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	65	40043	α. Σ. Νίκος 20/6
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	δργεί εἰς Ήράκλειον	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ	67	3017	α. Λατάκια 31/7 διά Τουρκία
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Αλεξανδρείαν 12/7	ΑΙΓΑΙΝΤ ΑΡΧΩΝ	71	15665	ε. Μπάραν 19/6
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4529	α. Καλομάτα 17/4 δι' "Αντεν	ΑΙΓΑΙΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Ντουλώθ 1/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	4033	ε. Θέουτα 7/7 διά Π. Χάρκουρτ	ΑΙΓΑΙΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6980	α. Πειραιά 5/7 διά Μεράνια
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΑΙΓΑΙΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	δ. Παναμά 8/7 δι' Άλγεριαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	ξεωθι Κουβέτι 20/7/78	ΑΙΓΑΙΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	δ. Π. Σάδι 12/7 διά Ρωάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Ν. Όρλεαντ 13/7	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	60	8368	α. Βούβάνη 13/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	ξεωθι Κοτούν 6/7	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18470	ε. Πειραιά 8/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Γιοκοχάμα 8/7	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	α. Γένοβα 9/7 δι' ΗΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	62	9229	ε. Κουβέτι 26/5 (έπισκεψια)	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΗ	58	9292	ε. Μπάραν 20/6
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	77	1573	α. Π. όφ Σπαίην 5/5 διά Κούβα	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	9627	ε. Μπιλμπάν 28/6 διά Μαρακάιμπο
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ VI	47	2775	δ. Ράδ. άλ Καθημ 3/5	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Ν. Όρλεαντη 7/7
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	α. Μόντρεαλ 9/7 διά Π. Σάδι	ΑΙΟΛΟΣ	71	10006	δ. Παναμά 9/7
ΑΓΛΑΟΣ	63	9153	δ. Γιβραλτάρ 14/5 δι' Αλγερίαν	ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Ν. Όρλεαντη 13/7
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Αμέρεραν 17/7 διά Πειραιά				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. "Υόρκην 5/7 διά Αρούμπα				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ	58	5037	α. Πειραιά 17/7 δι' ΗΠΑ				
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	δ. Σουέζ 3/7				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	63	1582	α. Ρουέν 13/6 διά Μπετζίδια				
ΑΔΕΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	ε. Σιγκαπούρην 22/6 διά Λάγος				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	68	14342	ε. Ν. Γουεστμπάτερ 1/7				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	δ. Παναμά 3/5 διά Σαγκάνη				
ΑΔΡΙΑΝΟΣ	61	6950	ε. Πειραιά 14/7 δι' Αμβούργον				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Μορμπάδα 10/7				
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Βενετίαν 11/7 δι' Ανκόνα				
ΑΕΤΟΣ	57	1674	δργεί εἰς Πύλον ώπο 17/7/79				
ΑΖΑΛΕΑ	64	5931	α. Ρουέν 19/6 διά Ντακάρ				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	δ. Σουέζ 24/6 διά Τζακάρτα				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ύπό παραλαβήν				
ΑΗ ΦΑΝΟΥΡΗΣ	56	4884	δ. Π. Σάδι 14/7				
ΑΗΣ ΠΩΓΗΣ	55	5886	δργεί εἰς Χαλκίδα ώπο 11/1				
ΑΗΣ ΝΤΑΙΗ	54	5148	ε. Τζένταν 8/7				
ΑΗΣ ΣΗ	61	4903	ε. Λ. Πάλμας 5/7 διά Κλαιπέντα				
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	δργεί εἰς Πειραιά ώπο 16/2				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	δργεί εἰς Πειραιά ώπο 16/2				
ΑΘΗΝΑ	63	15535	ε. Πειραιά 15/4 δι' Ακαμπά				
ΑΘΗΝΑ	58	5596	ε. Ράγκον 21/6 διά Σουέζ				
ΑΘΗΝΑ	54	5148	δργεί εἰς Καλαμάτα ώπο 10/10				
ΑΘΗΝΑ ΝΤΑΙΗ	61	4903	ε. Τζένταν 8/7				
ΑΘΕΡΑΣ	69	9268	δργεί εἰς Πειραιά ώπο 16/2				
ΑΘΗΝΑ (δ.)	72	106032	δργεί εἰς Πειραιά ώπο 16/2				
ΑΘΗΝΑ	63	15535	ε. Πειραιά 15/4 δι' Ακαμπά				
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ε. Κ. Τάουν 11/7				
ΑΘΗΝΑ	68	8905	ε. Κολόμπα 4/7 διά Ντώρμπαν				
ΑΘΗΝΑ	65	1657	είς Πειραιά ώπο 21/5				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Πάλμας 5/7 διά Κλαιπέντα				
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Χόμπιτον ρόδες 17/7 διά Σαβέννα				
ΑΘΗΝΑΙ II	57	5010	ε. Μπ. Αύρες 7/7				
ΑΘΗΝΑΙ Ι'	58	9279	ε. Π. Σάδι 18/5				
ΑΘΗΝΑ ΠΑΡΑΙΖΟΝ (δ.)	58	12943	ε. Ρίο Γκράντε 12/7				
ΑΘΗΝΗ ΠΑΡΑΙΖΟΝ (μ.)	67	48747	ε. Υανουίντ 13/7 διά Μονρόβια				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΘΛΟΝ	79	10120	ε. Χόγκ Κόγκ 13/7 διά Όκλαντ				
ΑΘΩΛΟΝ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Λ. "Αντζέλες 5/7 διά Κόρντιν				
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Ντάρ ές Σαλάδαν 18/6				
ΑΙΓΑΙΟΝ (δ.)	59	12176	ε. Σιγκαπούρην 29/6 διά Χό Ται Μίνχ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΙΓΑΝΤ	66	3516	ύπό παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΡΕΣ	57	3169	δργεί εἰς Χαλκίδα ώπο 5/7/78				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	ύπό παραλαβήν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	65	1708	ύπό παραλαβήν				

ΑΚΡΙΤΑΣ	70	16224	α. Ν. 'Ορλεάνην 20/6 δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά Κή Γουέστ
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9868	α. Σάν Ντισέκο 15/6 διά Μαλαισία
ΑΚΡΩΝ	59	14722	ε. Ν. 'Ορλεάνην 10/6
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Σιγκαπούρων 17/7
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Ιντσάν 11/6
ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	α. Αλεξ Ταράς 24/5
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Αμερίκαν 15/6 διά Μόντρεαλ
ΑΚΤΙΟΥΜ (δ.)	64	33316	δ. Σάδι 6/7
ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	ε. 'Αλεξανδρειαν 1/7
ΑΛΑΣΚΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	54	11631	ε. Γένοβα 16/7
ΑΛΒΙΩΝ	69	15808	α. Βίλλα Κοντιπιόουσον 4/7
ΑΛΒΙΩΝ	62	13122	α. Κουβέτι 6/7 διά 'Ακαμπα
ΑΛΓΚΕΝΙΜΠ	66	2777	α. 'Αμβέρσαν 12/7 διά Λεμεσόν
ΑΛΒΟΡΔΑ	77	5868	ε. Κεμπέκ 23/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	α. Λαττάκια 13/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	67	3861	α. Ν. 'Ορλεάνην 27/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Βόλον 3/6 διά 'Αλβανίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	1222	ε. Δουνέρχην 16/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13316	δ. Παναμά 7/7 διά Κούβα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	ε. Πασαγιές 12/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22560	ε. Τζένταν 12/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Κουβέτι 6/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	55	3986	όργει εἰς Πειραιά δόπο 20/4/78
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	56	3178	α. Ριγιέκα 17/7 διά Τρίπολιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	58	3834	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α. Μπ. 'Αυρες 2/7 διά Μοντεβίδεο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π	61	9211	α. Μπ. 'Αυρες 3/7
ΑΛΕΞΗΣ Γ	54	2488	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΛΗΘΕΙΑ	62	4991	δ. Σουέζ 14/7
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Λισσαβώνα 9/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ν. 'Ορλεάνην 15/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΑΙΤ	62	9055	α. Σαβάννα 16/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ	62	9055	ε. Ρότερντραν 18/7
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΖ	58	9878	ε. Σιγκαπούρην 30/6
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	60	8294	εδώθι Λάγος 18/4
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	α. Λ. Πόλμας 7/7 διά Τύνιδα
ΑΛΙΚΗ	59	12996	α. Κ. Τάουν 12/7 διά Μπ. 'Αυρες
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	α. Λάγος 5/7
ΑΛΙΟΥΣΑ	69	8909	ε. Γένοβα 10/7
ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9677	α. Σιγκαπούρην 14/7
ΑΛΑΚΙΟΣ Κ	67	28467	α. Μαντράς 7/7 διά Κωνστάντζαν
ΑΛΑΚΙΟΣ	75	11284	α. 'Αμβέρσαν 20/6
ΑΛΚΑΜΑΝ	77	14530	ε. Σαγκάνη 3/7
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Τόκιο 1/1 διά Κισσαράου
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	5476	ε. Λάγος 26/6
ΑΛΚΟΡ	62	11434	δ. Παναμά 23/6
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Μπριουμπάνι 2/7 διά Φιλιππίνες
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Φρηνάρτα 7/7 διά Ρίτσαρντς Μπαίν
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. 'Ακαμπα 4/7
ΑΛΚΥΩΝ	62	6155	α. Ντόρμαν 6/7 διά Ντακάρ
ΑΛΜΑ	79	10788	ε. Τζένταν 16/7
ΑΛΜΑΡ	69	10490	α. Καράται 15/7
ΑΛΜΕΑ	60	10778	α. Σιγκαπούρην 2/7 διά Φιλιππίνες
ΑΛΜΙΤΑΚΟΡΕ	62	1505	ε. Τέμε 1957
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	18000	α. Τενερίφην 14/6 διά Λενίνγκραντ
ΑΛΜΠΑΦΟΡΘ	69	12404	α. Ν. 'Ορλεάνην 16/4
ΑΛΜΠΑΦΡΙΓΚΟ	62	1507	ε. Μπαλμπά 14/3
ΑΛΜΠΙΣ	55	5564	ε. Κάλουντηρρογκ 13/7
ΑΑΝΤΕΑ	53	5497	α. Π. Πάλμας 15/6
ΑΑΤΑΙΡ	70	16973	ε. Χάμπτον ρόδος 10/7
ΑΑΤΕΡ	68	26644	ε. Μόντρεαλ 6/6
ΑΑΤΙΣ	79	11000	ε. Γιοκοχάμα 14/7
ΑΑΥΣΙΑ	64	10275	α. Τάμπα 3/7 διά Θρή πίβερ
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Γκουαγιάκι 3/3
ΑΛΦΑ	71	1599	α. Κ. Τάουν 16/7 διά Ντιώρμπαν
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Τής 23/6
ΑΛΦΑΡΝΤ	57	3826	ε. Μπιλαπάδο 11/7
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Π. Πίρι 4/7 διά Σρί — Λάνκα
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Σαβάννα 11/7
ΑΜΑΘΟΥΣ (δ.)	68	105095	εἰς Σιγκαπούρην 31/12
ΑΜΑΛΙΑ	78	10302	α. Κ. Τάουν 11/4 διά Μανίλα
ΑΜΑΛΙΑ	61	1765	δ. Σουέζ 21/6
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	ε. Χόμπτον ρόδος 16/6
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5214	δ. Κονιόροιλ 8/7 διά Μ. Θάλ.
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	79	11000	δ. Σουέζ 2/7 διά 'Ινδιαν
ΑΜΒΕΡΣΑ	58	4231	ε. Μάλτα 14/7
ΑΜΕΘΩΥΣ	78	13889	δ. Σουέζ 9/7
ΑΜΙΛΑ	72	13631	ε. Νιούστορτ 17/7
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	52	3853	ε. Πειραιά 11/7
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	10006	α. Ταμπικό 13/7 διά Βίλμιγκτον
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Λ. Πάλμας 9/7 διά 'Αργεντίνην
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Σιγκαπούρην 16/7 διά Κελάγκ
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	δ. Σουέζ 15/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	13889	α. Ρουέν 4/7 διά Αίγυπτον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΡΟΥ	74	13633	ε. Βανκούβερ 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ'ΣΝΤΟΜ	74	13348	α. 'Αγ. Βικέντιουν 5/7 διά Μπιλμπό
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λ. 'Αντεζές 10/6 διά Τάμπα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Πειραιά 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤY	76	13633	α. Λ. 'Αντεζές 14/7 διά Βίλμιγκτον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΤ'	78	13889	α. 'Αμβέρσαν 19/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	ε. Μονράβια 26/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ	74	13631	α. Η. 'Ελιζαμπε 14/7 διά 'Ελλάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY	76	13633	δ. Παναμά 22/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	38820	ε. Φόρποτ (Μπαχ.) 1/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΩΡΙ	78	13889	α. Τζένταν 24/4 διά 'Ιράν
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	ε. Βιλαντάνη 12/6 διά Σιγκαπούρην
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤY	78	13883	α. Μασαϊλάν 16/7 διά Λονδίνον
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥN	74	13633	δ. Π. Σάδι 15/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	ε. Γιοκοχάμα 14/7 διά Σακάντιε
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Τολέδο 14/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. 'Αδελαΐδα 2/7 διά Νέλσον (Ν.Ζ)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Σιγκαπούρην 13/7 διά Τζένταν
ΑΝΑΜΑΡΙΑ	58	8952	ε. Λάγος 2016
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Μπάραν 9/7
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Σιγκαπούρην 13/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	δ. Κωνιόροιλ 22/5 διά Μ. Θάλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	79	15688	εἰς Ρ. 'Ιανέριο υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	7965	ε. Λιβάνον 16/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	69	15869	ε. Πειραιά 13/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ	58	5402	δ. Σουέζ 10/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	α. 'Αμβέρσαν 17/7 διά Νόρβικ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II	77	4713	α. Ν. 'Ορλεάνην 31/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11435	α. Ν. 'Ορλεάνην 14/7
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	62	12392	δ. Παναμά 16/6
ΑΝΔΑΟΥΣΙΑ	68	2621	δ. Γάνδην 30/6 διά 'Αγγλίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	ε. Λ. Πόλμας 9/7
ΑΝΔΡΕΙΑ	66	2999	ε. Ταρπούν 13/6
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	70	11025	α. Βαλένθια 20/6
ΑΝΔΡΟΣ	65	15404	α. Σίνεν 29/4 διά 'Ιράκ
ΑΝΔΡΟΣ	58	5085	ε. Καλδό 24/6
ΑΝΔΡΟΣ	64	1657	α. 'Αμβέρσαν 16/7 διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	67	3831	α. Ρίο Χάινα 5/6 διά Βενεζουέλα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Ντάς διλ. 10/7 διά Κιουραράδο
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	δ. Νιουμπάδι 11/7 διά Ρότερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Ρότερνταμ 16/6 διά Περοκόν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	70	98983	α. Σούλος Βόλ 16/7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Γκιζόν 5/7 διά ΗΠΑ
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΙ'ΟΝ	70	105855	α. Τζουδίμαχ Τέρρ. 9/6 διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	69	99849	δ. Σιγκαπούρην 26/6
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	δ. Νιουμπάδι 15/7 διά Λισσαβώνα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	69	98983	α. Π. δ. Πιέρ 3/7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	107091	α. Γιουροπόρι 19/7 διά Χάβρην
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	δ. Παναμά 2/7
ΑΝΕΛ ΝΤ' ΑΖΟΥΡ	57	8093	α. Ρ. 'Ιανέριο 15/6 διά 'Αμπιτζάν
ΑΝΕΜΟΣ (μ.)	63	33060	α. Τάμπα 13/6 διά Φορταλέζα
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Νταμάδι 12/7 διά Κουβέτι
ΑΝΕΜΟΣ	60	3847	α. 'Αμβέργραν 8/6 διά Κλαπέντα
ΑΝΕΜΩ Κ	67	2560	ε. Λιπάρι (Ιταλίας) 26/7
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Σιμονοσέκι 29/6
ΑΝΖΙ (δ.)	61	22053	ε. Κορίν 16/7
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	10006	δ. Γιβραλτάρ 16/4 διά 'Αβάνα
ΑΝΘΟΥΛΑ	59	3354	α. Μπιλμπάδο 25/6 διά Ματάνζας
ΑΝΙΤΑ	76	4617	α. Παραμπρίμπο 3/2
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Αριάδνη 28/6 διά 'Ικικ
ΑΝΝΑ	60	14840	α. Ντόρμπατ 1/7 διά ΗΠΑ
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Χάρην 13/7
ΑΝΝΑ Κ (δ.)	60	12256	ε. Βούμπην 14/7
ΑΝΝΑ ΚΕΔΗ	62	11503	α. Τάουν 24/6 διά Κωνστάντζαν
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	57	9448	α. Ριγέκα 1/7 διά Λαττάκια
ΑΝΝΙΚΑ Ν	69	11726	ε. Ρίο Γκράντε 10/7
ΑΝΝΙΚΑ	64	11075	α. Ντόχο 6/7
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758	α. Κων/πολίν 23/6 διά Μ. Θάλ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Παναμάδη 27/6 διά Μπριουμπαΐν
ΑΝΝΟΥΛΑ διεύθυνση	60	6086	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	δ. Σουέζ 29/6
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Δουνέρχην 16/7
ΑΝΤΑΡΠ	69	11430	ε. Λ. 'Αντεζές 9/7
ΑΝΤΑΡΠΑΚΤΙΚ	70	11474	α. Τζένταν 29/4 διά 'Ιράκ
ΑΝΤΑΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	69	2985	α. Μασαλίαν 15/7
ΑΝΤΖΕΙΛ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δ. Γιβραλτάρ 13/6 διά Ρ.Σ. Λάρενς
ΑΝΤΖΕΙΛ ΓΚΡΕΗΣ	71	31019	ε. Βανκούβερ 12/7
ΑΝΤΖΕΙΛ ΓΟΥΙ'ΝΓΚΣ	58	9585	δ. Σουέζ 12/3 διά Μπάραν
ΑΝΤΖΕΙΛ ΓΑΟΥΕΡ	59	9584	δ. Σουέζ 17/7 διά Μπ. Χομείνι
ΑΝΤΖΕΙΛ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	δ. Κονίτολν 11/7 διά Γαλλίαν
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Κακογάδα 9/7
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Γιοκοχάμα 4/7 διά Αύγυπτον
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	63	13862	α. Μόμπιλ 3/7
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗ Η	74	5932	ε. Χαρίνα 10/7
ΑΝΤΩΝΙΑ	59	4532	α. Π. Λίνκολν 10/7 διά Αίγυπτον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	δ. Κονίτολν 8/7 διά Κελλούγκ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	59	10205	δ. Τέμα 5/7 διά Τακοράντι
ΑΝΤΩΝΥ	64	16323	ε. Τέμα 5/7 διά Τακοράντι
ΑΝΤΩΝΥ ΙII</td			

ΑΡΙΔΑΝΗ	79	16000	δ. Σκού 17/5	AΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ	58	8331	ε. Τρίπολ. (Λιβάνου) 9/7
ΑΡΙΔΑΝΗ	64	9962	ε. 'Αμβέρσαν 9/7	ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Κοραζακόλακος 16/6 διά Ν. 'Ορλέανην
ΑΡΙΔΑΝΗ	69	9038	α. Σιγκαπούρην 4/7 διά Ζένταν	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	α. Ρόττερνταμ 13/7
ΑΡΙΔΑΝΗ Ε. (δ.)	62	25672	α. Σιγκαπούρην 18/6 διά Π. Κελάγκ	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Π.	67	3619	α. 'Άγκεθρας 22/6
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Χιούστον 3/7	ΑΦΡΟΕΣΖΑ (δ.)	56	16944	α. Ρόττερνταμ 13/7
ΑΡΙΑΝΑ	57	5231	δργεί εις Χαλκίδα από 30/10/77	ΑΦΡΟΣ	68	3340	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΕΣ	62	12038	ε. Κοατάκολακος 7/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	61	13017	α. Μπ. 'Αύρες 2/7 διά Ρωσίαν
ΑΡΙΕΤΑ (δ.)	72	129260	ε. Σάτε 10/7	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	δ. Σκώ 28/6 διά Ροστόκ
ΑΡΙΕΤΑ	65	19750	α. Χιούστον 857	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σάδι 18/7
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	73	20685	δ. Γιβραλτάρ 18/7	ΒΑΛΕΝΤΙΝ	63	1184	δ. Κων/πολιν 12/6 διά Κωνστάντζαν
ΑΡΙΣΤΑΝΑ	80	9998	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ	66	4073	ε. Αντόντον 30/6
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	είς Μπρεμενχάρην υπό συμπλήρωσιν	ΒΑΛΗ ΠΕΡΩ	63	8432	α. Ταιμπότε 29/4 διά Παναμά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	11374	α. Ούνικασουπούκι 7/6 διά Βενεζουέλα	ΒΑΛΛΙΑΝΤ	60	9088	α. Μάλτα 3/6
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	9481	α. Πειραιά 16/7 διά 'Αγγλιαν	ΒΑΝΤΑ	66	13762	υπό παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	α. 'Αλεξάνδρειαν 3/6 διά ΗΠΑ	ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14845	α. Ντώρμπαταν 26/6 διά Π. 'Αλφρεντ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	71	3740	ε. Μαντράς 17/7	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	69	9286	ε. 'Ηστ Λόντον 14/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	60	13459	α. Σιγκαπούρην 6/7 διά 'Ινδονησίαν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	είς μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	58	7686	ε. Δουνκέρκην 17/7
ΑΡΙΩΝ	73	13623	α. Σιγκαπούρην 10/7 διά Ρόττερνταμ	ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6029	ε. Ν. 'Ορκην 10/7
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λάγος 1/7	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	α. Λ. 'Αντζελες 23/6 διά Γιοκοχάμα
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	είς Πειραιά διά 14/12/76	ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16400	ε. Παρανάγκα 9/7
ΑΡΚΑΔΙΑ	58	6357	ε. Ρουέν 16/7	ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.)	58	12389	είς Πειραιά διά 15/4 (έπισκεψια)
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'	64	12229	ε. Μπέρια 12/7	ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10198	ε. Π. Σουδάν 9/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	10173	ε. Λα Παλλίας 12/7	ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	12229	ε. Κολόμπο 6/7	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	α. Μπιζέρτα 14/7 διά Λά Σκίρα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8825	α. Μπόγιουντ 24/6 διά Θρή ρίθερς	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	α. Μπιζέρτα 1/7 διά 'Ασταρτ
ΑΡΚΤΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	62	4856	άργει εις Χαλκίδα από 18/8	ΒΑΣΙΛΩ	53	1365	ε. Τζιμπούτι 7/7
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Λ. Πάλμας 9/7	ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18708	α. Σαλίνα Κρούζ 4/7 διά Ροζαρίτα
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	α. Λισσαβώνα 14/7	ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ε. Πειραιά 2/6 (έπισκεψια)
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Ν. 'Ορλέανην 9/7	ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΕ	59	3139	ε. Τάμπα 27 διά Τούρμο
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Κοατάκολακος 14/6 διά Γκάλβεστον	ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Π. Σάδι 5/7
ΑΡΜΠΕΛΑ	75	22559	α. Τάραντα 2016 διά Βεγγάζην	ΒΕΝΗ	58	13871	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Νιουκούθ
ΑΡΤΕΜΙΔΙ ΙV	57	10376	α. Καλκούτα 18/7 διά Τοιταγκόκ	ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	69	104616	δ. Ντουμπάρι 30/6 διά Κοαίν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	44708	α. Ντάρ ές Σάλαμ 9/7 διά Περσικόν	ΒΕΡΓΙΝΑ	78	5084	α. Αμβούργον 28/6 διά Λιβύην
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	α. Λ. Πάλμας 28/4 διά 'Οδοσαόν	ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	α. Βρέμην 6/7 διά Ρόττερνταμ
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Νιούκαστλ 15/4 διά 'Ιράκ	ΒΕΡΝΑ	61	4364	ε. Πειραιά 4/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	72	3908	δ. Μπρούνουπορταν 15/7 διά Σάφι	ΒΕΤΑ	72	3246	α. Πειραιά 17/7 διά Βραζιλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)	67	66259	ε. 'Αμβέρσαν 19/7	ΒΗΤΑΚΑΛΛ	57	9722	είς Πειραιά διά 25/12/78
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ε. Πειραιά 5/	ΒΗΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	α. Φλαδέλφειαν 14/7 διά 'Αλγερίαν
ΑΡΤΖΥ(δ)	66	43433	α. Ν. 'Ορλέανην 28/6	ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Μπιζέρτα 1/7 διά Κοαίν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Κόρπη 14/7 διά Βανκούβερ	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ε. Τζιμπούτι 7/7
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ε. Γένοβα 14/6	ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Σαλίνα Κρούζ 4/7 διά Ροζαρίτα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ	63	22103	α. Βίλλα Κοντιτιούον 30/6 διά Μ. 'Αύρες	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	60	12487	α. Μπαλμπάδα 10/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	60	10142	α. Σιγκαπούρην 2/7	ΒΙΛΕΛΜΙΝΑ	59	3951	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	δ. Παναμά 2/3	ΒΙΛΝΙΚΑΡΕΝ	60	2503	α. Λιοσσάνων 13/7
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	65	27229	ε. Βαλτιμόρην 16/7	ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	60	6572	ε. Σάντα Μάρτα 6/7
ΑΡΧΟΝΤΑΣ (δ)	76	75134	α. Ντάρ ές Δάλ 2/6 διά Βραζιλίαν	ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	14568	α. Γκάντανι Μητής 30/4 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΑΡΧΟΝΤΙΣΑΣ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ)	72	42253	ε. Ξάρην 12/7	ΒΙΠΚΕ	71	6717	υπό παραλαβήν
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Παναμά 8/7	ΒΙΡΑ	56	7841	δ. Π. Σάδι 12/7
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ)	71	70481	ε. Ντουστάλ 7/7	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	δ. Κεμπάλ 1/7 διά 'Ισπανίαν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	δ. Γιβραλτάρ 15/7 διά Τενερίφην	ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ	58	7058	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Μεσόγειον
ΑΣΠΙΣ	58	9278	ε. Μπάραρον 24/6	ΒΙΖΑΡ	79	16000	είς Μόντρεαλ άπο 28/2
ΑΣΠΙΣ (δ)	56	18657	α. Μπέλει 26/6 διά 'Αρούμπαν	ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Βίλλα Κοντιτιούον 2/7 διά Ρωσίαν
ΑΣΠΥΡ	60	9580	ε. Ρεσφέ 30/6	ΒΟΡΡΑΣ (δ)	71	31464	υπό παραλαβήν
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	δ. Σκώ 28/6	ΒΟΡΡΑΣ	55	3376	ε. Τάραντα 10/7 διά Γιβραλτάρ
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16702	ε. Βαλτιμόρην 15/7 διά Αγιούπον	ΒΡΟΝΤΗ (μ)	64	33245	ε. Τάμπα 14/7
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13121	α. Ρ. Γκράντετ 27/6 διά Σιγκαπούρην	ΒΥΖΑΝΤΑΝ ΕΝΕΡΓΖΥ (δ)	68	2757	ε. Πειραιά 11/7
ΑΣΤΕΡΙΩΝΤ ΙΝΤ	60	6236	α. Ταρδέστον 14/7 διά Καμπούλαντα	ΒΥΖΑΝΤΑΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	1550	α. Αυβέρσαν 23/6 διά Λατιάκια
ΑΣΤΗΡ	74	13633	δ. Έλανόρες 4/6 διά Καναδά	ΒΥΖΑΝΤΑΝ ΕΝΤΗΒΩΡ (δ)	60	1405	α. Φόδ 9/7 διά Π. ντε Μπούκ
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Σάντα 15/7 διά Μη. 'Αύρες	ΒΥΖΑΝΤΑΝ ΗΓΚΑ	58	1882	ε. Πειραιά 30/6
ΑΣΤΡΑ	64	2304	ε. Άννα Μπαίη 11/7	ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει είς Πειραιά διά 5/2
ΑΣΤΡΑΠΗ (μ)	63	33375	δ. Ρόττερνταν 17/7	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ)	67	52095	ε. Γάνδην 4/7
ΑΣΤΡΕΑ (δ)	68	44646	ε. Ταΐμαρα 26/6 διά Σιγκαπούρην	ΒΥΤΙΝΑ	75	14983	α. Θάντερ Μπαίη 12/7
ΑΣΤΡΟ	52	1559	α. Όριστανο 4/6 διά Βεγγάζην				
ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Λεμεσόδα 16/7 διά Πειραιά				
ΑΣΤΥΠΛΑΙΑ	47	1115	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΣΦΑΛΗΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ(δ)	55	12345	α. Μόρεχταν Σίτι 9/7 διά Π. Κανάβεραλ				
ΑΣΦΑΛΗΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	62	18033	είς Πειραιά διά 29/2				
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	δ. Σουεζ 17/6 διά 'Ιράν				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Ντόρμπραν 29/6 διά 'Ισπανίαν				
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	δ. Έλανόρες 27/6 διά Βαλτικήν				
ΑΤΕΝΗ	60	5788	ε. Πειραιά 8/7				
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	59	10505	α. Ντάρμπραν 4/7 διά 'Ιράν				
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	6607	άργει είς Χαλκίδα από 6/3/78				
ΑΤΑΝΑΤΙΑΔΑ	60	8070	α. Μπ. 'Αύρες 15/7 διά Μοντεβίδεο				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΓΑ	71	1448	ε. Κ. Τάουν 15/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙ'ΝΤ	54	15987	α. Γιβραλτάρ 28/6 διά ΗΠΑ				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	δ. Παναμά 10/5				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ)	66	40455	α. Σαβόνα 14/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ)	68	87329	άργει είς Πειραιά διά 16/5/77				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'	77	5868	α. Π. Χόρκουτ 15/7 διά Ματάντι				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΗΡΖΕΡ	58	4717	δ. Σπάλιο 14/7 διά Κούεχαφεν				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	ε. Κλαινέντα 14/7 διά Κούεχαφεν				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Ν. 'Ορλέανην 13/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Είβοντανούσιον 18/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΟΚ	69	16229	ε. Κούβετ 8/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ	64	10280	ε. Ταϊταγκόκ 15/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	57	4486	ε. Ταϊταγκόκ 20/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Βανκούβερ 20/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	ε. Αστόντον 9/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	ε. Αλεξάνδρειαν 7/6				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ'	62	5430	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Κούβετ 8/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΦΑΙΘ	69	3784	ε. Τάμον 13/7				
ΑΤΑΣ ΡΙΒΕΡ	61	2998	ε. Βαρκελώνην 12/7 διά Αλεξάνδρειαν				
ΑΤΟΜΙΚ (δ)	68	45321	α. Μπούλεν Μπαίη 9/7 διά Μη. 'Ορλέανην				
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. 'Αμβέρσαν 19/7 διά Δαλ Καλκούταν				
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Τόκιο 12/7				
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	60	7221	δ. Σουεζ 27/6 διά 'Ερυθρό Θάλασσα				
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Ήστ Λόντον 26/6				
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	ε. Τζένενταν 13/7				

ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	65	21422	ε. Βοστώνη 11/7		19261	δ. Γιβραλτάρ 6/7 διά Κή Γουέστ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Σάντος 25/6 διά Καράτοι		19451	α. Ρίο Ιανέριο 1/7 διά Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4374	δ. Έκοινόρε 19/3		19451	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά Κωνστάντζαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 13/11/76		19265	δ. Γιβραλτάρ 8/7 διά Κάμσαρ
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	69	4025	α. Γένοβη 4/6 διά Καράρα		19426	ε. Νέαν Ύόρκην 5/7
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	δ. Παναμά 1/7		19264	δ. Π. Σαΐδ 3/7
ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΝΙΤΥ	77	14275	δ. Σουεζ 26/6 διά Μπαντάρ Χομεϊνί		19451	ε. Λιβερπούλ 3/7
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Τζάκασονβιλ 5/7		19264	ε. Χάμπτον Ρόδς 11/7
ΓΙΟΥΡΚΕΜΙ (δ.)	73	1969	εἰς μεταφοράς Έκουαντόρ		19264	δ. Παναμά 5/7
ΓΙΟΥΡΩΝΗΤΕΡ	72	17971	δ. Σουεζ 14/7 διά Ίράν		19393	α. Πειραιά 12/7 διά Γιβραλτάρ
ΓΙΟΥΡΟΑΓΚΕΡ	65	6547	α. Μόντρεαλ 26/6		19451	α. Λάς Πάλμας 19/4 διά Λενίνγκραντ
ΓΙΟΥΡΩΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	α. Τζένταν 12/3		23084	ε. Πειραιά 5/6 (ἐπισκευα)
ΓΙΟΥΡΩΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	δ. Μπρούνωμποւελ 26/6 διά Μη. "Άυρες		18305	α. Βατιμόρην 13/7 διά Σ. Κρουά
ΓΙΟΥΡΩΣΑΝ	65	9572	α. Βίλλα Κονστιτούούση 5/7		18204	α. Καράκας Μπαΐ 9/7 διά Π. Μιράντα
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274	ε. Βίλακαπτάνημ 30/6		ε. Κιουρασάδο 8/7	
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ'Υ'	74	19702	α. Φρημάντι 27/5 διά Ίράν		α. Μένα άλ. Άχαμαντι 4/7 διά Γκρίλογκ	
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	α. Κολούμπια ρίβερ 8/7 διά Ίαπωνίαν		ε. Νουακότ ἀπό 1/3	
ΓΙΟΥΡΤΣΑΜΠΙΟΝ	62	9516	α. Ρεσίφε 17/6		54	ε. Τακαράντι 27/6
ΓΙΟΥΡΧΑΝΤΕΡ	66	3821	α. Σπέτζεν 17/7 διά Λιβύρον		59	α. Νεκοτσέα 16/7 διά Μη. "Άυρες
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9289	ύπο παραλαβήν		57	δ. Γιβραλτάρ 1/5 διά Κούβα
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Ρουέν 26/7		9312	ε. Πειραιά 25/10
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34794	α. Π. ντε Μιτσού 9/7 διά Βαλένθια			
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Αύγουσταν 25/6			
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ.	65	3998	α. Λ. Πάλμας 15/7 διά Ντουάλα			
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8224				
ΓΚΑΛΦ ΣΤΑΡ (δ.)	52	10807	α. Ράς Τανούρα 3/7			
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	ύπο παραλαβήν			
ΓΚΙΚΑΣ	79	10000	α. Ν. "Άγρην 10/7 διά Κ. Τάουν			
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	63	30617	ε. "Άμβερσαν 18/7			
ΓΚΛΑΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	58	8058	εἰς Μαδάσσα ἀπό 10/2/79			
ΓΚΛΑΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤ	60	8058	ε. "Εαμπτζέροκ 30/5			
ΓΚΛΑΡΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Ν. "Ορλέανην 14/7			
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3181	ε. Λισσαβώνα 5/7			
ΓΚΟΑΝΤ ΚΡΑΝΑΟΣ	64	7735	α. Ντόρμπαταν 2/7 διά Λουάντα			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ						
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 20/6 διά Γένοβα			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ν. "Ορλέανην 18/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ν. Ορλέανην 12/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 21/6			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Ντόρμπαταν 15/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Βανκούμερ 6/7 διά Μεξικόν			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Λ. "Αντζέλες 7/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	11536	δ. Παναμά 13/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	δ. Παναμά 14/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. "Ορλέανην 12/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΔΑΥΓΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Βατιμόρην 13/7 διά ΉΠΑ			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Λ. "Αντζέλες 3/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	α. Ν. "Ορλέανην 28/6			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Τάραντα 3/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡΗ	72	12919	α. Χάρτιμπον 16/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Παναμά 30/6 διά Σαλίνα Κρούζ			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. "Ορλέανην 12/5 διά Μεξικόν			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Ταμπικό 14/7 διά Ν. "Ορλέανην			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. Παναμά 12/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	δ. Παναμά 12/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Βανκούμερ 16/7			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 26/4			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	69	11148	α. Λ. Ταράρια 20/6			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 30/6			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Ζυ. Φραγκίσκον 2/7 διά Κολομβίαν			
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036	ε. Ν. "Ορλέανην 16/7			
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20173	α. Γιοκοσούκα 4/7 διά Τζάκοσβιλ			
ΓΚΟΥΝΤ ΑΤΑΝΑΤΕΡ	68	1804	ύπο παραλαβήν			
ΓΚΟΥΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	62	2654	α. "Αμπιτζάν 28/6 διά Λάγος			
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	11527	α. Βεράκρος 28/5 διά "Άβανα			
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	δ. Ντόβερ 14/6 διά "Άβανα			
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙ'ΟΝ	64	10141	α. Ν. "Ορλέανην 16/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	65	20765	δ. Κωνιόλιν 8/7 διά Κωνστάντζαν			
ΓΚΟΥΝΤ ΛΕΗΝΤΥ	63	8628	α. Πειραιά 15/7 διά Ιταλίαν			
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59198	ε. "Αμβέρσαν 14/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΔΕΡ	66	36362	ύπο παραλαβήν			
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΙΝΕΡ	56	8750	δ. Γιβραλτάρ 7/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	62	8943	α. Σάντος 13/7 διά Μπουεναβεντούρα			
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ	63	10141	α. Χάλιφας 10/7 διά "Άβανα			
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	56	8805	α. Ροζάριο 29/5 διά Κούβα			
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	66	21388	δ. Σουεζ 4/5 διά "Ερυθρά Θάλασσαν			
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΑΛΟΤ	70	2605	δ. Κωνιόλιν 9/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	60	4470	δ. Μπρούνωμποւελ 30/6			
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ	75	3842	α. Ν. "Ορλέανην 18/6			
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	57	9079	δ. Κωνιόλιν 17/5			
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Ν. "Ορλέανην 4/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	58	8920	ε. Λάγος 26/6			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	62	8631	α. Μάικλι 23/6 διά "Άβανα			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	58	7054	ε. Σιγκαπούρων 22/6 διά Π. Κελάρκ			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	6415	α. Δουνκέρκην 17/6 διά Βεράκρουζ			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	ε. Βενετία 14/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΜΠΙΟΝ (μ.)	67	38513	δ. Ρότερνταν 1/7 διά ΉΠΑ			
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ	70	9954	α. Π. "Αλφρεντ 21/6 διά "Άβανα			
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ	75	3639	α. Ν. "Ορλέανην 11/7 διά Σαβάννα			
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΝΤ	60	7222	ε. Τρινκούαλ 14/7			
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ	69	2993	ε. Λάγος 22/3			
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'Σ	56	6778	ε. Ροζάριο 8/7			
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2870	α. Λιβύρον 3/7 διά "Άνναμπα			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙ'Τ	63	15373	δ. Σουεζ 16/7 διά Ινδίαν			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22998	δ. Παναμά 2/7 διά Ιαπωνίαν			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Σαφάρκα 5/7			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23570	δ. Σουεζ 16/7 διά Κίναν			
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15389	α. "Αμβούργον 5/7 διά Τάμπα			
ΓΚΡΕ'Ι Σ.Λ.	71	16306	ε. Ροζάριο 14/7			
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. Ν. "Ορλέανην 13/7			
ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	δργεί εἰς Πειραιά ἀπό 21/4/77			
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Λιβύρον 17/7			
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ύπο παραλαβήν			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΛΟΥ	62	12103	δ. Γιβραλτάρ 12/7 διά Τάμπα			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	12948	α. Σιγκαπούρην 8/7 διά Π. Κελάρκ			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	17159	ε. Γένοβη 4/7 διά Πειραιά			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	24654	α. Λιβύρον 17/7			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ	62	12040	δ. Κελάρκ 5/7 διά Τεργεστην			
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	22198	α. Νταμάδι 25/6 διά Ιαπωνίαν			
ΓΟΛΙΑΘ	62	7327	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά "Οράν			
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Λειζέρος 15/7			
ΓΟΡΓΟ	58	7061	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά "Οράν			
ΓΟΥΑΙΝΑ (δ.)	58	12732	α. Μη. "Άυρες 8/7 διά "Αμβούργον			
ΓΟΥΙ'ΝΕΑ ΓΚΑΛΦ	54	3985	ε. "Αμβούργον 17/7			
ΓΟΥΙ'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	δ. Παναμά 2/7 διά Ειρηνικόν			
ΕΛΑΦΙ	68			19495	α. Φρημάντλ 2/7 διά Ίράν	
ΕΛΑΦΙΝΑ	73			14353	α. Σιγκαπούρην 29/4 διά Ίράν	
ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	70			12791	α. Μόντρεαλ 10/6 διά "Άβανα	
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ	66			10659	ύπο παραλαβήν	
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	64			10652	α. Βίλακαπτάνημ 17/7 διά Κίναν	
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59			9237	δ. Σουεζ 4/7	
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57			1962	δ. Π. Σαΐδ 30/6 διά Βάρνα	

ΕΛΕΝΑ	66	18677	ύπό παραλοβήν
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	α. Π. όφ Σπαίνη 18/4 διά 'Αγκόλων
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	α. Πειραιά 12/7 διά Κωνσταντζαν
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. 'Αλεξανδρειαν 14/7
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4132	α. Καέν 28/6 διά 'Αλγερίου
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	είς Σκορπαγκά δάπ. 16/7 (έπισκευα)
ΕΛΕΝΙΑ	63	5206	δ. Παναμά 16/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	60	8401	ε. Λάδης Πάλμας 15/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	11454	ε. Σιγκαπούρην 29/6
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Τάμπα 2/7
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	9694	δ. Π. 'Αρενάς 20/6
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΛΙΖΑ	58	12025	δ. Παναμά 9/7
ΕΛΙΚΩΝ	58	8370	α. Λάγος 8/7
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΛΑΚΑΝΤΑ (δ.)	72	1947	α. Κορούνα 13/7
ΕΛΑΚΙΝΑ	57	6504	α. 'Αυβέρων 24/5 διά 'Αλγερίου
ΕΛΑΛΑΣ	77	5466	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΛΛΑΣ	56	4380	α. Πειραιά 11/7 διά Θεσσαλονίκη
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Μπουεναβέντούρα 21/6

ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/7
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Μπάραν 4/7
ΕΥΠΟΙΑ	68	16005	α. Φρημάντλ 16/7 διά 'Αντεν
ΕΥΠΟ ΓΟΥΑΙΒ	61	12351	ε. Τής 19/7
ΕΥΠΟ ΜΑΙΡΗ	57	10687	ε. Π. Χάρκουρτ 22/6
ΕΥΠΟ ΣΕΥ'ΑΟΡ	60	10611	α. Λάς Πλάμας 3/6
ΕΥΡΙΔΙΚΗ	57	4949	α. Χόγκ Κόγκ 11/4 διά Καρσιούνκ
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	ε. 'Αλεξανδρειαν 2/6 διά 'Ελλάδα
ΕΥΡΥΑΛΗ	71	5298	είς Βόσπορον ἀπό 29/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Π. Σαΐδ 10/7
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ε. Ρόττερνταμ 18/7
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ε. Λεϊζες 12/7
ΕΥΤΕΡΗΝ	55	7632	ε. Π. Σαΐδ 9/7
ΕΥΤΕΡΗΝ	56	1593	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δ. Παναμά 13/7 διά Ν. 'Υρκην
ΕΥΧΑΡΙΣ	58	9963	δ. Σουεζ 28/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10000	α. Τόκιο 2/7 διά 'Αβάνα
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57186	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Αύγουσταν
ΕΦΗ.	61	3840	α. Καράρα 15/7 διά Τραπάνι
ΕΦΗ	58	2556	είς Αύγουσταν ἀπό 1/12/77
ΕΦΜΑΡ	57	8677	α. Τενερίφην 5/7 διά Ρεάθε

ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΓΓΝΗΑ	72	8987	α. Ντώρμπαν 16/7 διά ΗΠΑ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	72	13098	α. Κουεζέτ 11/7 διά Τζένταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ.	78	17172	εξωθι Καράτο 15/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΑΡΟΥ	56	7510	ε. Ντώρμπαν 14/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙΣ	62	6846	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗ	71	10328	α.Σ. Τζάν 10/7 διά Π. Σαΐδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Πειραιά 16/7 διά Τζένταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΤ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Βατιμόρπη 15/7 διά Ν. 'Υρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	α. Χάρπιτον Ρόδες 10/7 διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	α. Κ. Τάουν 8/7 διά Ν. 'Υρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΩΡΕΛ	61	7293	α. Λισσαβώνα 8/7 διά Μομπάσα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ	72	8987	ε. Ν. 'Ορλεάνην 15/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	α.Π. 'Ελιςαπέτ 3/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ'ΙΟΝΗΡ	62	6659	ε. Ν. 'Υρκην 16/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	α. Μασσαλίαν 16/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	71	10327	α.Ντουρμπάτι 19/7 διά Μπαχρέν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Βατιμόρπη 3/7 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Καλκούτα 13/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Λεμεσόν 17/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	α. Μομπάσα 13/7 διά Μπούπούτο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	α. Ντώρμπαν 15/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΑΤΑΡ	59	9550	ε. Μαντράς 15/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	δ. Π.Σαΐδ 13/7 διά Μπρουνοβίλ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ε. Ντώρμπαν 14/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Πειραιά 16/7 διά 'Ακαμπα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	α. Τζένταν 14/7 διά Καλκούτα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΡΟ	72	10327	ε. Σαΐδαν 15/7
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	73	13098	ύπό παραλοβήν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε.Ντώρμπαν 12/7

ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9135	α. Μόντρεαλ 27/6 διά Τρίπολιν
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	9186	α. Μαδέρια 29/6
ΕΛΛΗΝΟΤΟΝΟΣ	72	16207	ε. Σικάρο 3/7
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Ρόττερνταμ 12/7
ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8953	ε. Γένοβα 11/7
ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Νταμπίρη 30/6
ΕΛΑΜΠΕΑ ΙΙΙ	69	12203	ε. Τζέντα 3/7
ΕΑΝΙΚΟ	54	2807	ε. Αλεξανδρειαν 14/7
ΕΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	α. Βανκούβερ 4/7 διά Ισπωνίαν
ΕΑΝΤΕ	58	5044	δ. Κωνίπολιν 26/5
ΕΛΩΝΑ	69	6162	α. Παράγες 9/7
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	18111	α. Σ. Τζάν 10/7 διά 'Ιράν
ΕΛΟΥΝΤΑ	63	3387	ε. Τζίμπουτ 7/12
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Π. Χάρκορτ 9/7
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	α. Πειραιά 16/7
ΕΛΠΙΔΑ	56	8377	α. Κ. Τάουν 29/4
ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12239	α. Μπελαβάν 30/6 διά Π. Κελάγκ
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Ρ. Χάινα 4/6
ΕΛΠΙΣ	56	3762	είς λουστάν ἀπό 1/11/77
ΕΛΣΦΕΘΟ	63	4555	δ. Π. Αρένας 6/7 διά Ντουμπάτι
ΕΜΒΙΤΣ (δ.)	60	23144	ύπό παραλοβήν
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Σαρζά 6/6 διά Μπάραν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	28007	α. Μη. "Αύρες 17/6 διά Ρωσίαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	60	8675	δ. Σουεζ 7/7
ΕΜΠΡΟΣ	78	9100	α. Π. Κελάρα 9/7
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δ. Μπρούνουποτελ 10/7 διά Λάγος
ΕΝΕΡΓΕΤΙΚ.	60	9964	α. Σιγκαπούρην 3/4 διά Μπαράν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ'	57	9132	δ. Π.Σαΐδ 5/7
ΕΝΤΗΒΟΡ	57	8764	α. Καράτοι 18/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Λ. "Αντζέλες 21/6 διά Μπαγκόκ
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	διωθι Καράτοι 10/7
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ρόττερνταμ 20/6 διά 'Αβάνα
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ	66	16301	α. Φιλαδέλφειαν 3/7
ΕΠΤΑΝΗΣΩΣ (δ.)	63	31051	α. Χάμπτον Ρόδες 26/6 διά 'Αρούμπα
ΕΡΕΧΘΕΙΟΝ	58	7447	ε. Δουκεύρην 10/7
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/7
ΕΡΜΗΣ	78	1250	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΡΜΙΟΝΗ	73	8957	α. Γκότενμπουρκ 8/7 διά Ρ. Ιανέριον
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Χάρπιτον Ρόδες 16/7
ΕΡΟΤ'Κ	64	29398	α. Μαδέρα 11/7 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΡΟΤ'Κ ΣΕΥ'ΑΟΡ	57	2074	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	63	12758	δ. Π. Σαΐδ 18/7
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	α. Ιμιγκάρη 4/7 διά 'Αλεξανδρειαν
ΕΤΕΡΝΑΛ	56	5087	δ. Κωνίπολιν 8/7 διά Κωνσταντζαν

ΕΥΑ	73	3700	α. Ντακάρ 27/6 διά Κόνακρι
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	α. 'Αμβέρσαν 10/6 διά 'Αλγέριον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουεζ 22/5 διά Μπάραν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δ. Γιβραλτάρ 21/6 διά 'Οράν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Λάς 'Αντζέλες 4/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.Ι.	55	8584	δ. Π.Σαΐδ 18/7 διά Μεσογείον
ΕΥΑΛΗ	59	7059	α. Πειραιά 16/7
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	66	38304	α. Αμβέρσαν 16/7 διά Γιβραλτάρ
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8519	α. Σιγκαπούρην 24/6 διά Μπελαβάν
ΕΥΓΕΝΙΑ	67	9854	δ. Ρόττερνταμ 19/7 διά 'Αμβούργον
ΕΥΓΕΝΙΑ Β.	52	3312	δ. Π. Σαΐδ 9/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16700	α. Χιούστον 5/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	59	1180	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	61	8999	ε. Βούβαν 8/7
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	δ. Γιβραλτάρ 30/6 διά 'Αλεξανδρειαν
ΕΥΔΟΚΙΑ	48	3198	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Θεσσαλία 29/6 διά Λενίνγκραντ
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Γένοβα 10/7

ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Σιγκαπούρην 8/7 διά Λάγος
ΙΑΖΜΠΕΛ	78	60653	ε. Μπρεμερχάρδεν 15/7
ΙΩΑΚΗ	57	9746	α. Κολόμπο 2/7 διά Μ. Θάλασσαν
ΙΩΑΚΗ ΣΕΥ'ΑΟΡ (δ.)	68	9066	α. Κοσιά 6/7
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4261	α. Σιγκαπούρην 5/7 διά Φιλιππίνες
ΙΚΑΡΟΣ	70	10886	δ. Π. Σαΐδ 16/7
ΙΚΤΙΝΟΣ	68	11670	α. Κοτονού 27/6
ΙΑΕΝΑ	69	11489	α. Ντωρμπάτι 3/7
ΙΑΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	16267	δ. Π. Σαΐδ 9/7 διά 'Οδησσόν
ΙΝΓΚΑ	58	8501	α. Ντόντις 1/7 διά Φλώσιγκ
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	3860	α. Γόρκοιτον 20/7 διά Φλώσιγκ
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	58	8931	δ. Κωνίπολιν 2/4
ΙΝΤΕΡΑΚΤΙΒΙΤΥ	77	10710	δ. Παναμή 8/7 διά Ειρηνικόν
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	δ. Γιβραλτάρ 18/7 διά Ν. 'Υρκην
ΙΝΤΕΡΦΕΙΣΙΤΥ	63	15985	ε. Θάντερ Μπαΐη 15/7
ΙΝΤΕΡΧΑΡΜΟΝΥ	53	3646	δ. Π. Σαΐδ 10/5
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	16320	α. Γιοκοχάμα 1/7 διά Κ. Τάουν
ΙΑΣΩΝ	70	11498	α. Σιγκαπούρην 8/7 διά Λάγος
ΙΑΖΜΠΕΛ	78	60653	ε. Μπρεμερχάρδεν 15/7
ΙΩΑΚΗ	57	9746	α. Κολόμπο 2/7 διά Μ. Θάλασσαν
ΙΩΑΚΗ ΣΕΥ'ΑΟΡ (δ.)	68	9066	α.

ΙΝΩ	54	6050	εἰς Κασσιούνκ όπό 28/3 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 13/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ε. Γιοκόχαμα 11/7
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	6482	α. Ρότερνταμ 4/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	58	4585	δ. Π. Σαΐδ 13/7
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45280	ε. Πειραιά 28/6
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	εἰς Πειραιά όπό 7/1/79
ΙΟΣ	57	1976	δ. Π. Σαΐδ 4/6 διά Κωνσταντίζων
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μοντεβίδεο 16/7
ΙΠΠΟΛΟΥΤΟΣ	72	7006	δ. Γιβραλτάρ 29/6 διά Μεξικόν
ΙΡΑΝΤΑ	57	4893	ε. Βαλένθια 8/7
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Πειραιά 8/7
ΙΡΙΣ	54	6042	ξένιθ. Π. Σαΐδ 23/6
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Σαν Πέντρο (Άκ. 'Ελ.) 28/6 διά Ροβέννα
ΙΣΜΗΝΗ	68	4204	εἰς μεσογειακός μεταφορός
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Αμέρερον 16/7
ΙΩ	58	7230	ε. Ζντάνοβ 17/6
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. Μπαχρέν 10/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Λισσαβών 15/7
ΙΩΑΝΝΑ Σ.	79	5800	μετωνομάσθη «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ»
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	δ. Σουέζ 16/5
ΙΩΑΝΝΗΣ	63	8380	δ. Παναμά 2/6
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3162	α. Κοπέρ 7/6 διά 'Αλγερίου
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	α. Σαβόνα 14/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Δ.	52	1454	εἰς μεσογειακός μεταφορός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ροζάριο 24/6 διά Μπ. "Αύρες
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ	77	14275	ε. Φόρ 13/7
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	55	8799	ε. Ελαΐνορά 13/7
ΙΩΝ	71	11506	α. Αμέρερον 20/7 διά Ρότερνταμ
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	38700	εἰς Χιτώνα υπό συμπλήρωσιν

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δ. Γιβραλτάρ 9/6 διά Κούβα
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	69	30301	ε. Σάρο 15/7
ΚΑΒΑΚΟ	53	5326	ἀργεὶ εἰς Χαλκίδα
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934	δ. Π. Σαΐδ 12/7 διά 'Ιταλίαν
ΚΑΒΟ ΑΡΤΕΜΙΔΑΙ	59	11540	α. Σπέτζα 3/7 διά 'Αννόμπα
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10365	ε. Λάγος 19/6
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10365	α. Σιγκαπούρην 11/7 διά 'Ινδονησίαν
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	60	10934	ε. Μουτάρα 17/7
ΚΑΒΟ ΚΑΜΠΑΝΟΣ (δ.)	56	12780	ε. Πειραιά 19/6
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	α.Ν. 'Ορλεάνην 5/6 διά 'Αρούμπα
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	66	53908	α. Γιβραλτάρ 20/6 διά 'Αρούμπα
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12653	ε. Γιοκόχαμα 10/7
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	ε. Παρανάκουο 14/7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12609	δ. Σουέζ 10/7 διά 'Ακαμπα
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	55	2730	α. Σαπέλε 9/4
ΚΑΒΡΙΝ (δ.)	60	13335	α. Παλέρμου 7/7 διά Γιβραλτάρ
ΚΑΒΡΙΝ	63	8895	α. Φός 11/6 διά Βενετίαν
ΚΑΒΡΙΝ Α.	70	16285	α. Μπ. "Αύρες 14/7 διά Ρωσίαν
ΚΑΒΥ	71	6118	ὑπό παραλαβήν
ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Ν. 'Ορλεάνην 8/7
ΚΑΑΑΜΟΣ	56	2299	α. Μπλύθ 16/7
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Χάμπον Ρόδες 13/7 διά Βραζίλιαν
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΪ'	60	4240	ε. Τζένταν 27/6
ΚΑΛΙΖ ΣΤΑΡ	60	4240	α. Σηπάτη 29/6
ΚΑΛΙΔΡΟΜΟΣ	71	4295	α. Λός "Αντζελες 11/7 διά Γκουαγιακίλ
ΚΑΛΙΕΝΟΣ	60	9959	α. Σιγκαπούρην 26/5
ΚΑΛΙΟΠΗ	68	4706	εἰς Ριο Χάνια ώπτο 1/9/79
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	ε. Σάντος 9/7
ΚΑΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΑΟΥ	71	9074	α. Πειραιά 9/7 διά ΗΠΑ
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 28/6
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	55	6216	εἰς Βαρκελώνην ώπτο 12/5 (ΔΙΑΛΥΣΙΣ)
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	12331	δ. Κωνιπούλιν 5/7
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ	69	4267	α. Π. 'Αρθορούρ 3/7
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. 'Οραντζσαντ 6/7 διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΚΑΛΑΜΑΡΑ	51	6199	εἰς Λουσιάν από 1/9/77
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (δ.)	59	13022	ε. Π. Κορτές 18/7
ΚΑΛΥΨΩ	69	5997	δ. Π. Σαΐδ 3/7

ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 8/7
ΚΑΜΕΙΑ Β. (δ.)	58	11926	α. Χάμπον Α' (Όντ.) 13/7
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Τζένταν
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	α. Χονολουλού 17/6 διά Σαγκάνη
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	α. Βέομες 16/7 διά 'Οδοσόν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. 'Αμβούργον 8/7 διά Κονιπούλιν
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Γιβραλτάρ 15/6 διά Τρίπολιν Λιβύης
ΚΑΠ ΜΠΟΝ	65	5263	ε. Λάγος 7/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΚΟΣ			
ΜΥΛΩΝΑΣ	57	2707	ε. Λάρνακα 10/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	62	4576	ε. Σ. Τάων 3/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Τέμα 31/7 διά Τακοράντι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ε. Ροζάριο 15/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	ε. 'Αβιλές 8/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	εἰς Τζένταν 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	α. Κ. Τάουν 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	59	11147	μετωνομάσθη «ΣΤΥΛΙΑΝΗ»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	α. Δουνκέρκην 30/6 διά 'Αλεξανδρείαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΑΥΚΗΣ	69	10839	α. Ναγκόγια 27/6 διά Κολούμπια Ρίβερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ	77	8746	α. Ρότερνταν 19/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	39169	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	α. Ρίο 'Ιανέριο 1/7 διά 'Ιταλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	εἴναι Σάντος 15/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Φιλαδέλφειαν 8/7 διά Θεσσαλονίκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Κόμπη 14/7

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. 'Αμβερσαν 14/7
ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	α. 'Αρχορος 30/4 διά Ροστόκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Βαλπαραίζο 24/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΑΥΠΤΗΣ	63	5296	α. Λός Πάλμας 27/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΦΟΣ (δ.)	54	10933	ε. Χόρβην 16/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	65	19019	α. Τόκιο 29/6 διά Κολούμπια Ρίβερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Νιούκαστορ 9/7 διά 'Αμερερνταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩ	69	9731	α. Βενετία 24/6 διά Μπαρανκίλα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ	66	3144	α. Πειραιά 4/7 διά Λατάκια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	α. Βούργαρην 9/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	13531	ε. Σάφι 3/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	δ. Παναμά 10/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ	60	9163	α. 'Αμβούργον 16/4 διά 'Αβάνα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Γ. Π.	76	123648	ε. Φόρ 10/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Γκήλογκ 12/7 διά Πόρτλαντ (Βικ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΝ Λ.	61	13338	δ. Σκώ 13/7 διά Κλαιπέντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΣΩΡΤΖΑ	66	19595	ε. Πειραιά 28/6

ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	ε. Βρέμπν 17/7
ΚΑΡΑΙ'ΣΚΑΚΗΣ	65	16903	δ. Παναμά 27/5 διά Ταιβάνη
ΚΑΡΑ	65	11940	δ. Π. Σαΐδ 14/7
ΚΑΡΕΝ	76	4617	α. 'Αγαδίρ 18/6
ΚΑΡΙΜΠΑΙΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. Πειραιά 11/7 διά Ισπανίαν
ΚΑΡΙΜΠΑΙΝ ΚΛΙΦ	64	3885	α. Ταιβάταξια 15/7 διά Ρεμπέρνα
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Σίδνευ 14/7 διά Σουηδίαν
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ε. Μόμπιλ 15/6
ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	α. Λάς Πάλμας 28/6 διά Σαπέλε
ΚΑΡΙΟΒΑ	75	29314	α. Πειραιά 10/6
ΚΑΡΟΙΝΑ	66	5681	α. Χώμιλτον 14/7
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	ε. Ρότερνταν 11/6 διά Ντουάλα
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	55	5879	α. Βαλένθια 4/7 διά Ντουάλα
ΚΑΡΡΑΣ	68	25084	ε. Λόριεντ 3/7
ΚΑΡΡΙ	66	2794	ε. Λονδίνου 17/7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Τζένταν 24/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Πόρτ Πιρί 14/7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	ε. 'Αμβούργον 18/7
ΚΑΡΥΣΤΟΣ	78	5080	α. Λάγος 13/7 διά Σαπέλε
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Λός 'Αντζελες 11/6 διά Σαγκάνη
ΚΑΣΟΣ	56	3105	ἀργεὶ εἰς Χαλκίδα
ΚΑΣΠΙΑΝΑ	59	15125	α. Τάμπα 25/6 διά Βομβάνη
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ύπο παραλαβήν
ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	α. Ρότερνταν 10/7
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	α. Θεσσαλονίκη 13/6
ΚΑΣΤΩΡ	50	7544	α. Λατάκια 18/6
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ.	49	3422	εἰς μεσογειακός μεταφορός
ΚΑΤΕ Α.	66	2953	α. Λαζαρίδης 18/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Αμέρερον 19/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	α. Καρπαχίλα 2/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	66	40852	α. Σπέτζα 16/7 διά Τζέντα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Πειραιά 8/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Κωνιμάρι 24/6 διά 'Οδοσόν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Ντάμπιαν 1/7 διά Π. Σουάδην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	ε. 'Ιμπινχάμ 17/7
ΚΑΤΙΑ	63	1594	α. Λάς Πάλμας 4/7 διά Κεντρία
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Ρότερνταν 20/3
ΚΑΤΙΖΑ (δ.)	68	13135	α. Ρουέν 14/6 διά Χάρβρην
ΚΑΤΥ	63	5417	ε. Τακοράντι 5/7
ΚΕΑ	58	13968	α. Λός 'Ορλεάνην 13/7
ΚΕΑ	55	2683	δρυγεὶ εἰς Χαλκίδα
ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894	α. Τέμα 8/7 διά Λάγος
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Κάρντιφ 13/7
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Νάντη 9/7 διά Σάφι
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Ν. 'Ορλεάνην 3/7
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕΙ'ΣΟΝ	70	11556	ύπο παραλαβήν
ΚΕΙ'Π ΜΑΝΔΑΡΙΝ	72	10990	δ. Σουέζ 14/7 διά Κουβέντια
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	α. Μπιλμπάδο 10/7 διά Κούβα
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	ε. Μπ. 'Αύρες 7/7
ΚΕΙ'Π ΠΡΑ'ΙΝΤ</td			

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Κερπέκ 6/7 διά Ρωσία	ΛΗΜΝΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝ	78	5722	εις Π. 'Αλέγκρες όπό 27/5/77
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	α. Σούλου Βόλ 17/6 διά Τέξας	ΛΗΤΩ	67	44646	α. Ν. Όρλεάνην 17/6 διά Ν. Αφρική
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	ε. Πειραιά 15/7	ΛΙΖΑ	51	4633	θρησκείας Πειραιά όπό 13/2/78
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΙΟΝ	63	7484	α. Μόρχεχεντ Σίτυ 17/7	ΛΙΔΗ Χ. (δ.)	67	3723	α. Πειραιά 26/6 διά Χαλκίδα
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΛΑΓΟ	61	5005	α. Νεάπολιν 17/7 διά Πειραιά	ΛΙΔΑΝ	67	48719	α. Τεργέστην 10/7
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΡΕΚ	58	6480	α. Χάμπτον Ρόδς 12/7 διά Περισκόν	ΛΙΜΑΣΟΛ (δ.)	55	8388	μετωνυμάσθη «ΡΟΥΜΠΙΝΙ Φ.»
ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΑΤΖ	58	6480	δ. Σαΐδ 4/7 διά Ν. Υόρκην	ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	69	104008	θρησκείας Χίνδες όπό 18/3 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	57	11912	δ. Σουέζ 13/7 διά Ίνδιαν	ΛΙΝΑ	76	18343	α. Ν. Υόρκην 12/7 διά Φρίπορτ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Αύγουσταν 2/6 διά Τάμπα	ΛΙΝΑΟΣ	66	2975	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	4211	α. Ναγκόγια 2/7 διά Βαλπαραΐζο	ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	11035	δ. Π. Σαΐδ 28/6
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	59	10914	ε. Μομπάνα 17/7	ΛΙΝΚ ΤΡΑΣΤ	61	8937	ε. Τόκιο 6/7
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	56	6370	α. Μπιλμπάνδ 8/7 διά Σάντος	ΛΙΝΚ ΦΑΙΘ	60	6950	ε. Αμβούργον 14/7
ΚΟΡΣΑΪΡ	62	15000	ε. Λονδίνον 6/7	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8420	ε. Άλγος 4/6
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Βοστώνην 14/7 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΛΙΣΣΑΒΩΝ	56	8951	ε. Καράται 11/7
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Σιγκαπούρην 8/7	ΛΙΤΟΧΩΡΟ	57	4770	α. Λά Παλίς 16/7 διά Άντεν
ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	α. Ταμπικο 9/7 διά Βεραρούς	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	57	3135	ε. Καλαμάτα 2/3/79
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΛΙΨ	61	21894	α. Αλεξανδρείαν 12/7 διά Ράς Σουκείρ
ΚΟΥΗΝ ΣΗ	55	4565	α. Πάτρα 22/6 διά Τριπολίν	ΛΟΓΙΑΛΤΥ	68	9650	α. Ν. Όρλεάνην 9/7
ΚΟΥΥΙΝΣ	60	9423	α. Π. δύ Σπαϊν 7/7 διά Αγκόλαν	ΛΟΚΡΙΣ	69	9045	α. Νιουάρου 20/6
ΚΟΥΜΟΥΔΟΥΣ	50	7392	δ. Σουέζ 14/6 διά Μπάραν	ΛΟΝΔΙΝΟΝ	72	16402	ε. Ίντσαν 28/6
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	άργει εις Πειραιά όπό 8/9/79	ΛΟΡΔΟΣ ΘΥΡΩΝ	50	2696	α. Καζαπιτάνκα 3/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6084	α. Μασσαλίαν 1/7	ΛΟΥΚΑΣ Ν.	64	6549	εις Πειραιά όπό 22/3
ΚΡΕ'ΙΖΥ ΧΑΡΡΥ	57	2013	ε. Γκάμπις 4/7	ΛΟΥΣΗ	72	13637	ε. Μπουανάν 18/6
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Γκέατα 13/7	ΛΟΥΣΙΣ	52	4755	ε. Σεύσα 7/7
ΚΡΗΤΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	61	3886	ε. "Ειβονμάρου 4/7 διά Άλγεριον	ΛΟΥΣΥ	73	63287	α. Γιουροπόρτ 4/7
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	δ. Π. Σαΐδ 1/7	ΛΥΔΙΑ	74	16006	α. Κολούμπια Ρίβερ 12/7 διά Μπαγκλαντές
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΝ (δ.)	74	42470	α. Ζ. "Αννα Μπαίη 12/7	ΛΥΔΙΑ	64	9712	ε. Ντακάρ 17 (επισκευαί)
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΑΝΤ	78	10832	ε. Κουβέτι 9/7	ΛΥΔΙΑ Δ.	58	6547	ε. Πειραιά 12/7
ΚΡΗΤΗ ΛΑΤ. (δ.)	73	42470	α. Ράς Σουκέρι 1/5 διά Σουέζ	ΛΥΔΙΑ Π.	67	12982	ε. Κωνίτολν 10/7
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κόμπη 5/7	ΛΥΡΑ	67	41914	α. Πόρτι Κέμπλα 24/6 διά Κ. Τάουν
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Κόμπη 12/7	ΛΥΡΙΚ	64	29375	ε. Παναμά 7/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Ντουμπάτι 10/7 διά Κόμπη	ΛΩΡΕΤΤΑ	68	4071	ε. Ντακάρ 9/7
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 17/7	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ρόττερνταμ 19/7 διά Χάμπτον Ρόδς
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ. (δ.)	73	61054	α. "Άγ. Φραγκίουν 28/6 διά Σιγκαπούρην	ΜΑΕΣΤΡΑΛΑΕ	57	9118	α. Αιμέρασαν 18/7 διά Άλγος
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Ν. Όρλεάνην 23/3	ΜΑΘΙΟΣ	62	8975	ε. Τέλενταν 17/3
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ε. Σάν Πέντρο (Άργ.) 11/6	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	53	2025	δ. Σουέζ 25/3
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Παναμά 7/7	ΜΑΙΑΝΔΡΟΝ	63	15929	α. ιοκόχαμα 4/7 διά Βανκούβερ (ΕΠΩΛ.)
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ε. Τέλενταν 22/3	ΜΑΙΡΗ	66	22391	ε. Αιμέρασαν 30/5
ΚΡΟΙΟΣ	59	5051	α. Ντουμπάτι 9/7	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Μπιλμπάνο 13/7
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Γκουαράν Μπαίη 12/7	ΜΑΙΡΗ Σ.	70	16149	δ. Λ. Πάλμας 28/7 διά Ρόττερνταμ
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ	58	1596	ε. Αιμέρασαν 9/7	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	δ. Παναμά 8/6
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Κισαράρου 1/6 διά Μη. Χομενίν	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (ΙΙ)	67	38286	α. Αιμέρασαν 2/7
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΚΗ Κ.	58	8388	ε. Χάμπτον Ρόδς 13/7
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ε. Βατόμη 12/7	ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Ισκεντερόν 7/6 διά Τριπολίν
ΚΥΘΗΝΟΣ	57	13867	α. Ν. Όρλεάνην 8/7	ΜΑΛΒΙΝΑ	58	2966	δ. Παναμά 5/7 διά Ειρηνικόν
ΚΥΚΑΛΔΕΣ	62	4784	α. Ριο Ιανέριο 17/7 διά Πειραιά	ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ	58	10586	α. Βενετίαν 24/6
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	57	5102	ε. Κοτονό 2/7	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ε. Καράται 15/7
ΚΥΜΑ	60	7758	α. Φιλοδέλφεια 13/7 διά Αρούμπα	ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	ε. Άλγος 7/7
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	69	11966	ε. Πατένη 12/7	ΜΑΝΙΑ	68	2918	α. Γιουροπόρτ 24/5
ΚΥΠΡΟΣ	45	3799	α. Ντουμπάτι 10/7 διά Πειραιάν	ΜΑΝΙΑ ΙΙΙ	61	6309	ε. Ρόττερνταμ 18/7
ΚΥΡΑ	63	10032	εργει έις Τρίκονταλ	ΜΑΝΟΣ Π.	69	2967	α. Αιεξανδρείαν 3/7 διά Ρουμανία
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	α. Πενσακόλα 16/6 διά Τζακάρτα	ΜΑΝΟΥΕΛΑ	53	5603	α. Τσουκούμη 9/6 διά Τογιάμα
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Τάμπα 11/7 διά Χάρβρην	ΜΑΝΟΥΑΛΑ	63	2589	ύπο παραλαβήν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ	63	13092	ε. Π. Νούρδ 3/7	ΜΑΝΤΟΔΙΝΑ	77	16267	α. Ρίταρτον Μπαίη 2/7
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Ν. Όρλεάνην 17/7 διά Πορτογαλίαν	ΜΑΝΤΩ Β (δ.)	72	17432	α. Ντιούνη 13/7 διά Π. Κουσίλλο
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	66	74433	ε. Σιγκαπούρην όπό 27/4	ΜΑΝΟΥΗ ΑΘΩΣ	80	5511	ύπο παραλαβήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ	55	4850	α. Τεργέστην 3/7 διά Τρίπολιν Λιβύης	ΜΑΝΟΥΗ ΔΙΡΦΥΣ	77	12526	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά ΗΠΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ	77	9879	α. Σάν Ντιέρκο 9/7 διά Μανανίλλο	ΜΑΝΟΥΗ ΔΡΥΣ	71	9372	ε. Σπαλάτον 18/6
ΚΩΣ	56	10327	α. Κουνιποκίν 17/6 διά Στάνον	ΜΑΝΟΥΗ ΟΥΡΨ	68	18525	α. Λάς Πάλμας 8/7 διά Ρίγα
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	68	3129	εις Λιβύρδον όπα 21/8/79	ΜΑΝΟΥΗ ΟΥΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Ρόττερνταμ 28/6
ΚΩΣΤΑΣ	60	9084	α. Κ. Τάουν 8/7 διά Ίνδιαν	ΜΑΝΟΥΗ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	δ. Κωνιπολίν 14/6 διά Κωνσταντζάν
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	60	6808	δ. Μπρούνιπουτελ 11/6	ΜΑΝΟΥΗ ΠΗΛΙΟΝ	68	36264	α. Αιμβούργον 26/6 διά Κάμσαρ
ΚΩΣΤΑΣ-Κ.	60	1995	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΝΟΥΗ ΠΙΝΔΟΣ	74	57204	ε. Ύμουντεν 6/7 διά Π. Τζεντίλ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΖ	62	3746	ε. Άλγος 3/7	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	33147	ε. Π. Αλφρεντ 13/7
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΖ	61	2935	α. "Αιμέρασαν 30/5 διά Λά Σουαίρα	ΜΑΡΗ ΧΑΝΤΣΜΑΝ	72	40626	δ. Σκώ 28/6 διά Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΖ	61	13271	α. Καντί 5/7 διά Ν. Υόρκην	ΜΑΡΙ	58	8925	δ. Παναμά 15/7 διά Βαλπαραΐζο
ΚΩΣΤΑΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Βαλτιμόρη 10/7 διά Ελλάδα	ΜΑΡΙ	58	4222	ε. Πειραιά 15/7
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	65	14088	δ. Π. Σαΐδ 21/6 διά Συρίαν	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ε. Νιούκαστλ 11/7
ΛΑΓΚΑΔΑ	76	5915	α. Ντώρμπαν 16/7 διά Άγγλιαν	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Λιδσαλίαν 10/7
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Αιμέρασαν 19/7	ΜΑΡΙΑ	65	15765	ε. Μασσαλίαν 10/7
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	α. Γκιζόν 21/7 διά ΗΠΑ	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Τάγκα 17/7 διά Ντάρ ές Σαλάμ
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Γόνδην 20/6 διά Άλγεριαν	ΜΑΡΙΑ	59	5379	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά Σαΐδ
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	ε. 'Αλεξανδρείαν 4/7	ΜΑΡΙΑ	57	3513	ε. Σεβίλην 3/7 διά Σφάξ
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Σουραμάνγι 5/6 διά Μπανγκόκ	ΜΑΡΙΑ	60	3458	ε. Αιμβούργον 11/7 διά Τζεντάν
ΛΑΙ'ΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ε. Λεμεσόσαν 3/7
ΛΑΚΚΟΣ	61	5643	α. 'Αλεξανδρείαν 8/7 διά Τουρκίαν	ΜΑΡΙΑ Γ.	74	15938	ε. Λός Αντέλεσ 1/7 διά Σιγκαπούρην
ΛΑΚΚΟΣ	56	8860	δ. Σουέζ 10/3 διά Μπαραν	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ	60	6978	ε. Ταράλεσταν 87 διά 'Αλεξανδρείαν
ΛΑΝΚΑΣΤΕΡ	58	11616	ε. Γκάντλα 10/7 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ.	68	1599	ε. Λόρνακα 17/7
ΛΑΝΟΔΙΚΗ	58	8819	ε. Κάντλα 5/7	ΜΑΡΙΑ ΣΑΒΕΛΛΑ Δ.	64	33058	ε. Τέλενταν 14/7 διά 'Αλβανίαν
ΛΑΟΥΡΑ	65	4494	ε. Γλασκώθην 16/3	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Π. Σαΐδ 17/7
ΛΑΟΥΡΑ Λ.	65	10305	α. Τζεντάν 17/4 διά Μπαραν	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Πειραιά 26/6 διά Ν. Όρλεάνην
ΛΑΕΒΑΝΤΕ Κ.	70	16306	ε. Λιβύρδην 11/7 διά Νοβρούσικην	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Σουέζ 16/7 διά 'Αμπου Ντάμπι
ΛΑΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Παρανάγκουα 4/7 διά Γούνια	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	ε. Λόγος 13/6 διά Σινός
ΛΑΕΒΑΝΤΗΣ	60	8816	ε. 'Αιμβούργον 18/7	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Σάντοβαλ 14/7 διά Κουβέτη
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Ροζέρου 30/6 διά Ρωσίαν	ΜΑΡΙΑ ΞΥΑ	68	11361	ε. Νδαμπορύκ 21/5 διά Λενινγκραντ
ΛΕΙΤ'ΙΚ ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Φώλευ 16/7 διά 'Αλεξανδρείαν	ΜΑΡΙΑ Π.	67	9365	δ. Σουέζ 3/5
ΛΕΛΑ	59	5379	θέραντα 1/7 διά Αιλ. 10/7	ΜΑΡΙΑ ΠΑΙΣΣΕ	65	1484	ε. Πειραιά 17/7 διά Πάτραν
ΛΕΝΑ	61	9191	α. Βουλώνη 28/6 διά Ντιπρότ	ΜΑΡΙΑ ΣΟΦΙΑ	61	9068	ε. Ριο Γκράντες 28/5 διά Μπαραν
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ	63	8427	α. 'Αιμέρασαν 6/6 διά Λουντάντα	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤΙΘ (δ.)	66	42799	ε. Νέαπολην 6/7
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	61	8627	ε. 'Εερμάχδεν 19/6	ΜΑΡΙΑΛΕΝΑ Τ.	58	9507	δ. Κωνιπολίν 27/6 διά Μ. Θάλασσα

ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Αύγουστον 3/7 διά Ζουετίνα	
ΜΑΡΙΚΑΤ	60	6235	ε. Π. Σαΐδ 9/7	
ΜΑΡΙΔΕΝΑ (μ.)	71	72335	ε. Ρίο Ιανέριο 5/7 (έπισκευαι)	
ΜΑΡΙΔΥΝ Λ.	68	14569	α. Ν. Ορλέανην 7/7	
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (δ.)	68	67558	ε. Σιγκαπούρην 17/7 (ΕΠΩΛΗΘΗ)	
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Δάς Πάλμας 17/5 διά Γεωύρι	
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	75	14523	α. Δάς "Αντζέλες 14/7	
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	α. Ροζάριο 4/7 διά Ρωσίαν	
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	α. Σπαλάτον 14/7 διά Δάγος	
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	65	36061	δ. Παναμά 5/7 διά Ειρηνικόν	
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	α. Ν. Ορλέανην 26/6	
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Χάρμπον Ρόδης 7/7 διά Ιταλίαν	
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Π. διά Σπαίν 4/7 διά Βραζιλίαν	
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Δάς Πάλμας 10/7	
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	ε. Μηνόχριν 10/7	
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Π. Σαΐδ 4/7 διά Κωνσταντζαν	
ΜΑΡΚΟΣ	69	2932	ε. Ν. Μαγκαλόρε 23/6	
ΜΑΡΚΕΝ	57	5087	α. Ρουέν 9/7 διά Μομπάδα	
ΜΑΡΚΟΣ Μ.Φ.	62	9979	ε. Τζένταν 7/7	
ΜΑΡΑΙ (δ.)	59	20827	α. "Αμβέρσαν 18/7 διά Αύγουστον	
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	61	8831	δ. Παναμά 14/7 διά Ειρηνικόν	
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Ν. Ορλέανην 16/7	
ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ε. Έσμπιτζεργκ 29/6 διά Χάλιφαξ	
ΜΑΡΣ	48	3368	δργει εις Χαλκίδα	
ΜΑΡΤΗΣ	61	11915	ε. Πειραιά 27/5	
ΜΑΡΤΙΝΑ	58	4414	α. Πειραιά 27/6 διά Ρουμανίαν	
ΜΑΡΥΛΙΔΑ	68	2983	ε. Χούλ 19/7	
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	α. Τοιβιταβέκιο 12/7 διά Πειραιά	
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Τούμπα 12/7 διά Κινουρά	
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	εις μεσονειακάς μεταφοράς	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	64	9390	α. Λάγος 9/7 διά Τακάρ	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Δάς Πάλμας 4/7 διά "Οδησσόν	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	71	18643	ε. Ν. Ορλέανην 2/7	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ε. Ν. "Υόρκην 12/7	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ II (μ.)	66	32645	α. Σακάντε 8/7	
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ	58	7894	ε. "Αλεξάνδρειαν 28/6	
ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ	58	5562	ε. Λάγος 3/6	
ΜΑΤΑ	53	4347	α. Νορεσόντημπο 8/7 διά Ντουάλα	
ΜΑΤΣΕΤΙΚ	65	10554	α. Φουκουάνιμα 1/6 διά Μη. Χοενίνι	
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (δ.)	65	34185	α. Ν. "Υόρκην 1/7 διά "Αρούμα	
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά "Αλεξάνδρειαν	
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	α. Καστέλον 27/6 διά "Αννάμα	
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	58	10462	δ. Κωνι/πολιν 27/6 διά Κωνσταντζαν	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	Ξεωθι Χό-Τοι-Μίνγ όπο 10/6	
ΜΕΓΑΣ (δ.)	67	43231	α. Αύγουστον 10/7 διά Πειραιά	
ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	α. Τάραντα 16/7 διά Χάρμπον Ρόδης	
ΜΕΪ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ρίο Ιανέριο 10/7 διά Σαντάνα	
ΜΕΑΝΑΩΘ Κ.	63	6460	α. "Αμβέρσαν 18/7 διά Κολόμπο	
ΜΕΙΑΝΑ	66	1599	ε. Λάγος 7/7	
ΜΕΙΘΗ	75	35489	δ. Σκά 7/7 διά Σέβεν "Αι.	
ΜΕΙΤΩΝ	68	10017	ε. Γιοκοχώρα 13/7	
ΜΕΙΩΠ	60	8497	εις Πειραιά όπο 30/11 (έπισκευαι)	
ΜΕΙΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δ. Ντουάμπι 4/7 διά Ρότερνταμ	
ΜΕΙΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ.Νικολας Μπαίη 12/7 διά "Αμουαιη Μπαι	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Ταμπικο 14/7	
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α.Λαττάκιο 25/5	
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Καρθαγένην 13/7 διά Καζαμπλάνκα	
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	63	12407	α.Τασγκουάρμαδας 15/7 διά Γουιάνα	
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	57	10389	ε.Γουίνταρ 25/6	
ΜΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	66	9826	α. Βερμούδας 6/7 διά "Αβάνα	
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	α. Δάς Πάλμας 29/6 διά Π. Χάρκουρτ	
ΜΕΝΤ ΦΙΖΕΡ	61	6124	ε. Χόρμην 7/7	
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε.Βαλένθια 18/7	
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ	62	9092	ε. Αμβέρσαν 9/7	
ΜΕΝΤΜΑΡΕ	55	3883	ε. Λάγος 12/7	
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	α. Σάντος 6/7 διά Σρί Λάνκα	
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Τζένταν 15/7	
ΜΕΝΤΣΤΑΡ	62	11082	ε. Ρουέν 12/7	
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	δ. Γιβραλτάρ 5/6 διά Βεγγάζην	
ΜΕΡΑΚΗΝ	75	28082	α. Ν. Ορλέανην 6/7	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ Α'ΙΣ	62	1524	α. Λάγος 14/7	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ	61	1399	δ. Κωνι/πολιν 30/6	
ΜΕΡΚΙΟΥΡ	62	9951	α. Τζακάρτα 27/6	
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε.Μπωμόντ 26/6	
ΜΕΣ. ΑΙΓΑΗ (δ.)	69	17485	α. Τζέντα 12/7 διά Π.Σουδάν	
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Θέρονταις "Αι. 12/7	
ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	α. Πούλι Μπούκομ 7/7 διά "Ομάν	
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	δ. Σουέζ 4/6	
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Λύττερον 17/7	
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Σιγκαπούρην 13/7 διά Γουινέα	
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	δ. Θέρονταις "Αι. 14/7	
ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17355	α. Ρεσίφε 14/6	
ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	70	17485	α. Αμβέρσαν 7/7 διά Γιβραλτάρ	
ΜΕΣ. ΟΡΗΜ (δ.)	72	17355	ε. Πούλι Μπούκομ 13/7	
ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	71	17355	ξεωθι Λάγος 13/7	
ΜΕΣ. ΠΙΝΟ (δ.)	72	17355	α. Μπέρα 2/7	
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	α. Πούλι Μπούκομ 16/7 διά Ινδονησίαν	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	7896	α.Καλκούτα 16/7	
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Τεργέστην 25/6	
ΜΕΤΕΩΡΑ	63	10242	ύπο παραλοβήν	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α.Γενόβα 22/6 διά "Αρζου	
ΜΗΑΟΣ IV	53	3429	δ. Σουέζ 26/6	
ΜΗΑΟΣ V	54	3724	δ. Κωνι/πολιν 3/7	
ΜΗΑΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	79	10991	ε. Σαρζε 14/7	
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δ.Γιβραλτάρ 18/7 διά Μπάρ	
ΜΙΛΕΝΑ Α.	45	3401	δ.Κωνι/πολιν 5/7	
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 14/7 διά "Εσμπιτζεργκ	
MIMI (δ.)	65	38294	α. Σούλιο Βός 16/6 διά ΗΠΑ	
MIMI M.	69	13525	ύπο παραλοβήν	
MIMOZA ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5288	α. Ντουάμπι 7/7 διά Χοντέντα	
MINA	67	12843	α. Κελάνδη 17/7 διά Λίβερπουλ	
MINERVA	57	4365	α. Π. Σαΐδ 7/7	
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δ. Παναμά 14/7	
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δργει εις Πειραιά	
MINI ΛΑΙ'ΤΟΝ	70	1582	α. Ν. Ορλέανην 12/7	
MINI ΛΑΙ'ΤΟΝΕΣ	72	1563	δ. Παναμά 16/7 διά Ειρηνικόν	
MINI ΛΑ'ΙΤ	70	1587	α. Ν. Ορλέανην 26/6	
MINI ΛΑΚ	69	1595	α. Σαρζενα 18/7 διά Πειραιά	
MINI ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. Ορλέανην 16/7	
MINI ΛΑΜΠ	70	1590	δ. Παναμά 9/7	
MINI ΛΑΝΣ			α. Αύγουστον 3/7 διά Ζουετίνα	
MINI ΛΑΝΤ			ε. Π. Σαΐδ 9/7	
MINI ΛΑΝΤΕΡΝ			δ. Αλεξάνδρειαν 14/7 διά Βαλένθια	
MINI ΛΑΠ			ε. Σάνι Λορέντζο 27/ διά Μπαλμπό	
MINI ΛΑΡΚ			δργει εις Πειραιά από 18/10/78	
MINI ΛΑΣ			α. Ν. Όρλεανην 13/7	
MINI ΛΑΤΡΙΑ			ε. Μαϊονάδα 30/6	
MINI ΛΕ'ΙΜΠΟΡ			α. Ν. Όρλεανην 17/7 διά Παναμά	
MINI ΛΕ'Ν			ε. Π. Σαΐδ 17/7	
MINI ΛΕ'ΙΣ			δ. Κίγκατον 26/6 διά Γκάλφορ	
MINI ΛΗΓΚ			ε. Ντεμέραρδα 14/7	
MINI ΛΗΝΤ			α. Σπέτζια 14/7 διά "Οράν	
MINI ΛΗΦ			ε. Προγκέρο 25/6	
MINI ΛΗΦ			α.Ν. Όρλεανην 9/7	
MINI ΛΙΑΖΡΝΤ			ε. Σπέτζια 24/6 διά "Οράν	
MINI ΛΙΑΦ			δ. Τζένταν 10/7	
MINI ΛΙΑΦΟΥ			ε. Μόμπιλ 30/6	
MINI ΛΙΑΦΡ			δ. Βίλιμπικτον 16/7	
MINI ΛΙΑΦΡ			ε. Σαβόννα 17/7	
MINI ΛΙΑΦΡ			α. Κιούτζια 16/6 διά Τρίπολιν	
MINI ΛΙΑΦΡ			δ. Παναμά 21/6 διά Ειρηνικόν	
MINI ΛΙΑΦΡ			ε. Χιούσταν 7/7	
MINI ΛΙΑΤΟΥΣ			α. Χιούσταν 10/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Χιούσταν 21/6	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Τάμπα 16/7 διά Μπαλμπό	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Τάραντα 8/7 διά Χιούστον	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Παραμάριμπο 7/7 διά Γουιάνα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Σαβόννα 9/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Τάραντα 16/7 διά Σαβόννα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Ρουέν 11/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Βαλένθια 17/7 διά Σαβόννα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Τζένταν 10/7 διά Ν. Ζηλανδίαν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Σαρζενα 10/7 διά Παρανάγκουα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Ντεμέρπιαν 9/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Τρινικούμπαλ 19/6	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Μάλαγκα 13/7 διά Χιούστον	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Μάλαγκα 13/7 διά Κινουάντζαν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Ρότερνταν 17/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Τερέποντας 13/7 διά Κόβιλαν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Φελιξόντας 13/7 διά Όρον	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Φρημάντα 3/7 διά Τρίπολιν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Ντόχα 11/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Ν. Όρλεανην 26/6	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Τζένταν 3/7 διά Κίναν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Τζένταν 3/7 διά Κίναν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Παραμάριμπο 10/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Χιούσταν 6/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Πορτμπάτρο 3/6 διά Μπαντάρ Α'μπρας	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Α'μπραύρον 17/7 διά Σπουδική	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Ρότερνταν 19/7 διά "Αλέγριον	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Φιλαδέλφειαν 14/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Τενερίφην 17/7 διά "Αλέξανδρειαν	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Τζένταν 7/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Ν. Όρλεανην 9/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Γουρούπορτ 18/7 διά Μ. Θάλασσα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Μπούσιον 18/7 διά Χαλκίδα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			α. Πειραιά 19/6 διά Χαλκίδα	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Π. όφ Σπαίν 13/7 διά ΗΠΑ	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			δ. Σεωθι Μπ. Α'μπρες 17/6	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Σεωθι Μπ. Α'μπρες 17/6	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Σεωθι Μπ. Α'μπρες 15/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Σεωθι Μπ. Α'μπρες 15/7	
MINI ΛΙΑΤΡΑ			ε. Σεωθι Μπ. Α'μπ	

ΝΕΔΙ (δ.)	65	35324	δ. Σουέζ 11/6	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	ε. Πειραιά 28/6 (έπισκευα)	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	α. Βακαγίδη 14/7 διά Περαιώκ
ΝΕΜΑ	58	7425	α. Καλαί 28/6 διά Σορέλ	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΒΙΡΤΣΟΥ	78	19384	ε. Βατούμ 1/7
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	δ. Χάμπτον ρόδς 8/7 δι' Αγγλίαν	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	10834	α. Καράτσι 7/7 δι' "Αντεν
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Κορασόρα 2/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΚΑΡΕΐΤΖ	72	20512	ε. "Ιντσόν 12/7
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Χιροχάτα 6/7 διά Βανκούβερ	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡΖΙΠ	78	19344	ε. Καροπάγη 11/6
ΝΕΝΑ	66	3762	ε. Ρουήν 16/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ	66	21883	α. Μόντρεαλ 12/7 διά Λένινγκραντ
ΝΕΝΗ	69	2988	α. Αμβέρσαν 19/6 διά Π. ώ πρίνς	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ Μ.Ξ'ΙΝΤΕΝ	72	20510	εθωθ Κωνσταντζάς
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 5/7	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝY	78	19346	ε. Μπουεναβεντούρα 3/7
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	δ. Χάδια 16/7 διά Πειραιά	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	78	19384	δ. Παναμά 28/6 διά Ταϊβάν
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	δ. Γιβραλτάρ 15/7 διά Γένοβα	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΟΥΠΕΡΙΟΡΙΤ	72	20510	α. Λισσαδών 15/7 διά Λειξέρες
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	ε. Δουσκέρκην 28/6	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΡΕΝΤΣΙΖ	79	19343	δ. Παναμά 9/6
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Βαλτιμόρην 14/1 διά Ρόττερνταμ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	α. Μπελίς 16/7 διά Σ. Τόμας
ΝΕΦΕΛΗ	69	5709	ε. Πειραιά 15/7	ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	εις Πειραιά ἀπό 19/1 (έπισκευα)
ΝΕΦΟΣ ΙΙ	71	9093	ε. Κάντλα 3/7	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	υπό παραλαβήν
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Κορίν 9/7 διά Σίκα	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Κάλιαρι 10/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Κουβέιτ 4/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	δ. Νιουμπάι 11/7 διά Κιουρασό
ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Σουέζ 14/7 διά Σ. Αραβίαν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	64	38598	ε. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΝΗΡΙΤΟΣ (δ.)	64	42126	εις Πειραιά (έπισκευα)	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	65	38607	α. Γενόβα 16/7 διά Ράς ες Σιδέρ
ΝΗΣΟΣ ΑΝΑΡΟΣ	61	3142	α. Αλεξάνδρειαν 9/7 διά Ρουμανίαν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Φιλαδέλφειαν 16/7
ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4969	α. Μόντρεαλ 10/6 δι' "Άδανα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ε. Πειραιά 7/7
ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	47	3247	εις "Ανδρίνην 17/11/77	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΊΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	δ. Νιουμπάι 4/7 διά Π. Ντίκον
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Γκουασαγιάκι 11/6 διά Μπουεναβεντούρα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Τεργεστην 5/7 διά Ράς ες Σιδέρ
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	α. Αμβωύρων 17/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Μόντρεαλ 5/7 διά Ιταλίαν
ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ	56	5137	ε. Παραμαρίπο 15/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Μπαντάρ Χομειν 28/6
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	61	6306	α. Ταμπικο 15/7 διά Ταραγκόνα	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ	62	2649	α. Κιότσια 31/5 διά Βενγγάζην
ΝΙΕΝΠΟΥΡΓΚ	64	4566	α. Αμβωύρων 15/7 διά Χόρην	ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Μπουνυπούρι 16/7 διά Τζένταν
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Καντάντζαν 1/7	ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	εις Πειραιά 6/3/78
ΝΙΚΗ	59	4071	α. Βενετία 2/7 διά Ραβέννα	ΟΜΕΡ	58	2556	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΗ Ρ.	71	9075	ε. Τέμα 26/6	ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	53	1879	εις Μασσαλίαν
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	62	6171	α. Π. Σάδι 6/7	ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	α. Αμβέρσαν 13/7 διά Π. Χάρκουρτ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	64	6163	ε. Βέρακρον 5/6	ΟΝΤΕΤΤΕ	60	4089	ε. Βερακρού 26/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	α. "Αμπου Ντάμπι 6/7 διά Π. Έλιζαμπεθ	ΟΡΑΓΙΟΝ	63	14595	α. Β. Κονστιτούσον 28/6 διά Μη. "Άρτε;
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ.	52	7304	α. Μεραίνα 11/7 διά Χάιφα	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Βούβλην 5/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	59	11687	δ. Σουέζ 4/7 διά Σιγκαπούρην	ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κωνίπολιν 27/6 διά Μπουργκάς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	79	5300	εις Π. Άλεγκρε	ΟΣΕΑΝ	62	10530	α. Τσάρλεστον 7/7 διά Λιβρόρο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	58	3566	ε. Θεσσαλονίκη 27/6	ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 3/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	72	19162	ε. "Αγ. Φραγκίσκον 10/7	ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	ε. Ντάρμπαν 16/7
ΝΙΚΟΣ	47	7654	α. Ν. Ορλέανην 7/7 διά Λίβερπουλ	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δ. Π. Σάδι 15/7 διά Ιταλίαν
ΝΙΚΟΣ	53	7283	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΟΣΕΑΝ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Πειραιά 13/6
ΝΙΚΟΣ	55	2303	υπό παραλαβήν	ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΑ	80	15359	ε. Μόντρεαλ 14/7
ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	ε. Κόρε 11/7	ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	66	11153	α. Βανκούβερ 12/7 διά Κίναν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Τέμα 10/7 διά Τακοράντι	ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	63	11893	ε. Δάντσι Μπεντί 26/6
Ν. Ι. ΒΑΡΔΟΝΙΓΑΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Λ. Πάλμας 11/7 διά Β. Εύρωπην	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	70	63425	δ. Σουέζ 11/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	α. Γένοβη 14/7 διά Π. Σάδι	ΟΣΕΑΝ ΦΡΗΖΕΡ	57	4712	δ. Σουέζ 12/7
ΝΙΚΟΣ Μ.	54	1931	δ. Νόποι 17/7	ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	66	3941	προσήρ. 28/10 Β — 15.25. Δ. 22/9/79
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	ε. Αμβέρσαν 16/7 διά Π. Σάδι	ΟΥΑΙΤ ΡΙΒΕΡ	64	10349	α. Κοπερ 22/6
ΝΙΚΟΣ Π.	58	3385	α. Νίκαια 12/6 διά Μπετζάνια	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΖ	58	10379	α. Δάντσι 1/7 διά Τζέλα
ΝΙΚΟΤ	67	3315	δ. Γιβραλτάρ 27/6 δι' Αλγερίαν	ΟΥΑΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	δ. Σκώ 1/6
ΝΙΚΥ	58	9087	ε. Π. Σάδι 2/7	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΖΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	εις Π. Σάδι ἀπό 10/12/79	ΟΥΙ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	ε. Ταρπούς ἀπό 21/2
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Αμβωύρων 27/6 διά Σ. Κρουά	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Βατιμόρην 13/7
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	54	11744	ε. Φλωσιγκ 'Ηστ 8/6 (έπισκευα)	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Αγ. Φραγκίσκον 13/7
ΝΟΝΙ	68	5430	α. Ντουάλα 27/6 δι' "Αμπιτζάν	ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	50	1796	ε. Κάρντιφ ἀπό 26/8/77
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	δργεί εις Αλεξάνδρειαν ἀπό 11/4/78	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ε. Π. Σάδι ἀπό 14/3/77
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Αγιούστον 29/6	ΟΥΧΕΝΦΕΛΑΣ	59	10363	α. "Ηστ Λόντον 10/7 διά Κόντενεντ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δ. Γιβραλτάρ 8/7 δι' ΗΠΑ				
ΝΟΡΘ ΧΑΐΝΕΣ	62	15110	δ. Παναδό 4/7				
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Ρεσίφε 4/7				
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	δ. Τζένταν 21/7 διά Σιγκαπούρην				
ΝΟΤΗΣ	55	5096	α. Τάγκα 12/6				
ΝΟΥΦΑΡΟ (δ.)	60	16491	ε. Νάντη 3/4				
ΝΤΑΛΙΑ Α.	45	3487	α. Ν. Υόρκην 28/6 δι' "Αρουμπά				
ΝΤΑΜΙΑΝ	64	6460	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΑΝΙΕΑ	67	3888	α. Αγιούστερ 22/6				
ΝΤΑΠΑΛ ΑΛΕΚΟΣ	58	9028	α. Νίτεμεραρ 16/7				
ΝΤΑΠΑΛ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	δ. Μπρουνιαπότελ 14/7 διά Π. Πάλμας				
ΝΤΑΠΑΛ ΣΤΑΡ	59	10609	α. Ντόρντρεκτ 24/6 δι' "Αμβέρσαν				
ΝΤΑΠΑΛ ΤΡΕΐΤΕΡ	61	13054	ε. Παραμάριπο 14/7				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ Ι.	47	2193	ε. Ραβέννα 29/4				
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΑΩΡ (δ.)	58	11486	ε. Σ. Αννα Μπαΐην 12/7				
ΝΤΑΦΟΝΤΙΚ Β. (δ.)	61	22256	ε. Πειραιά 6/7				
ΝΤΕΖΑΝΜΑΡ	60	7178	α. Μεραιά 29/6 διά Τριπόλιν				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΐ'ΝΤ	74	14523	α. Λ. Αντίζεες 20/6 διά Μανζανίλο				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Δάνοις 17/6 διά Χούστον				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Λάγος 13/7 διά Π. Νουάρ				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Δάνοις 9/7 διά Κλέμε				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λονδίνον 14/7 διά Λάγος				
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΡΟΤ	68	13553	α. Ούλαδ 17/6 δι' Ισπανίαν				
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ	63	7700	δ. Σουέζ 16/7 διά Χοινιάδη				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13092	α. Χιμέξ 17/6 διά Τσιβανγκάδο				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	υπό παραλαβήν				
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Μπιλμπάδο 14/7 διά Μπέλεμ				
ΝΤΕΝΝΙΣ Β.	51	3952	εις "Οχλάντ 6/12				
ΝΤΗΦΑΐΑΤΝΤ	60	19988	ε. Βαλένθια 15/7				
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δ. Σουέζ 13/7 δι' Υεμένην				
ΝΤΙΝΑ ΝΕΝΤ	54	5251	ε. Κάντλα 1/6				
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	66	37670	ε. Π. Ορντάς 6/7				
ΝΤΙΝΤΙΕΡ	62	6981	α. Βαλβίς Μπαΐας 9/7 διά Ματάντι				
ΝΤΟΛΛΥ	55	4887	α. Χιούστον 22/6				
ΝΤΟΛΙΝ	55	4887	δ. Π. Σάδι 12/7				
ΝΤΟΑΦΙΝ ΙΙ (δ.)	55	2472	δργεί εις Πειραιά				
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	59	12463	ε. Τερέ 15/6				
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ	62	6980	ε. Λορέ 4/7				
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	61	9922	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	δ. Γιβραλτάρ 16/7 διά Καζαμπλάνκα				
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	ε. Ρίο Κράντε 13/7				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17782	ε. Σ. Νικολάς Μπάνις 13/7 διά Παναμά				
ΝΤΟΝΑ ΣΩΦΙΑ	78	15229	α. Κοσιούδης 21/7 διά Νοβρωσίσκην				
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ε. Σιγκαπούρην 25/5				
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Γιβραλτάρ 18/7 διά Βενετίαν				
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	76	68567	δ. Γιβραλτάρ 9/7 διά Ν. Όρλεανην				
ΝΥΜΦΗ Κ.	66	22260	α. Μόντρεαλ 3/6				
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	ε. Βακαγιάδη 6/7				
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Τεμπλαντόρα 9/7 δι' ΗΠΑ				
ΟΔΥΣΣΕΙΣ	64	19140	ε. Πειραιά 6/7				

ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Π. ω Πρίνος 7/7
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	α. Ν. "Υόρκην 2/16 διά Γκουαγιάμ
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άργει εις Πειραιά από 6/7/8
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ	62	11756	α. Μη. "Άυρες 25/6 διά Ρότερνταμ
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	α. Νιούκστολ 17/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δ. Ντουμπάι 8/7
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	α. Ταμίκο 1/7 διά Πασακογούλα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Δάντοιχ 16/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Δ.	71	16306	α. Βίλα Κονστιτούσον 3/7 διά Ρωσίαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ι.	60	7707	α. Κενόνα 8/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18927	α. Πειραιά 27/6 διά Λαύριον
ΠΑΥΛΟΣ XII	69	1999	α. Σαλέρνο 24/6 διά Σκίκντα

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Σιδνέϋ 1/7 διά Μαύρην Θάλ.
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 15/7 διά Τζένταν
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. "Αμπιτάν 27/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.)	65	34446	α. Ρανούνα 13/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	67	22186	δ. Κωνιόπολιν 1/7 διά Κωνιστάντζαν
ΠΕΛΟΨ	55	7737	ε. Π. Σάδι 16/7
ΠΕΜΑ	60	4824	α. Πιουροπόρτ 27/6 διά Μ. Θάλ.
ΠΕΜΠΑΝΕ	70	9870	ύπο παραλαβήν
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	α. Ανακόπατα 21/5
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Δ. "Αντέλεσ 15/6 διά Σιγκαπούρην
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. "Αμβέρσαν 15/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Τάραντα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Χάρμπον ρόδος 4/7 διά Ιταλίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΑΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Τάραντα 16/7 διά Γιβραλτάρ
ΠΕΡΑ ΑΓΑΝΤ	64	10865	α. Σιδνέϋ 14/7
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	ύπο παραλαβήν
ΠΕΡΑΑ	53	5835	α. Λ. Πλάκας 14/6 διά Σ. Πέντρο (Άκ. Έλ)
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Καβάλας 9/5 διά Χαλκίδα
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	30511	α. Κουίντρο 10/7
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	εις Πειραιά 15/3 (έπισκευαι)
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Ρ. Γκράντες 13/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 3/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	α. Πειραιά 6/7 διά Αγυπτώνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	εις Τζένταν (όποιην)
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 16/7 διά Γαλλίαν
ΠΕΤΡΟΛΑ 19 (δ.)	58	20562	α. Πειραιά 1/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	α. Πειραιά 13/7 διά Αγυπτών
ΠΕΤΡΟΛΑ 26 (δ.)	63	53141	α. Πειραιά 15/7 διά Αγυπτών
ΠΕΤΡΟΛΑ 27 (δ.)	64	50885	ε. Τζένταν 19/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Σουέζ 18/7 διά Τζένταν
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 15/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 15/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	ε. Πειραιά 8/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	ε. Τζένταν 15/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	28467	α. Τζένταν 12/7 διά Ρ. Τανούρα
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζένταν 11/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 17/7 διά Ιταλίαν
ΠΕΤΡΟΜΑΡΑΙΑΤ	57	8776	ε. Γένοβα 7/7
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΣΤΑΡ	61	8220	α. Γένοβα 17/7 διά Χάιφα
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	α. Άστοντον 17/7 διά ΗΠΑ

ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	εις Σιγκαπούρην (έπισκευαι)
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Σουέζ 16/7 διά Νταρμό
ΠΗΛΕΑΣ	50	2282	α. Π. Σάδι 5/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	69	10016	α. Σιγκαπούρην 22/6 διά Ινδονησίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Ντουμπάι 16/7 διά Δυρράχιον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	52	2445	ε. Π. Σάδι 11/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	ε. Βαρκελώνης 14/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	ε. "Άλεξανδρειαν 26/6
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	ε. Πειραιά 6/7
ΠΙΝΔΑΡΑ	72	20045	α. Λισσαβώνα 11/7 διά Λεζίονες
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Λονδίνον 8/7 διά Βουδάνην
ΠΙΝΔΟΣ (μ.)	64	37792	ε. Πούλο Μπούκορ 27/6
ΠΙΣΤΙΣ (μ.)	73	13831	ε. Μονφαλκόν 3/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	13560	α. Ρεάθε 9/7
ΠΙΣΤΙΣ	66	8160	α. "Αμπιτάν 10/6
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	εις λουστόν ώπο 1/11/77
ΠΙΤΡΙΑ	72	9350	ε. Σαράζ 24/5
ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ.	70	3654	
ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. "Ιμινιχρο 2/7 διά Χαμιλτόν
ΠΛΕΙΑΣ	63	10736	δ. Π. Σάδι 14/6 διά Βόλον
ΠΛΕΙΑΣ	64	6341	α. Φιλαδέλφειαν 26/6 διά Ν. "Υόρκην
ΠΛΟΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Μούπαδα 16/7
ΠΟΕΤΙΚ (μ.)	66	33291	ε. Φιλαδέλφειαν 16/7
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	ε. Πασαγίες 13/7
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	55	10374	α. Παρανύκουαν 11/7
ΠΟΔΑΙΓΥΧΗΣ	70	17179	α. Σάροχι 26/6 διά Βενετίαν
ΠΟΔΑΥΔΩΡΑ	64	7832	δ. Σουέζ 10/5
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ	53	8499	α. Ρουέν 10/7 διά Αγυπτών
ΠΟΔΑΞΕΗΝΗ	62	17953	α. Πύλον 3/6
ΠΟΔΑΞΕΝΗ	58	8314	α. Τζένταν 29/7 διά Μπάρδαν
ΠΟΔΑΞΕΝΗ Γ.	57	8565	ε. Σεπτέντιον 12/7
ΠΟΔΑΣ (δ.)	65	40284	α. Πειραιά 12/7 διά Αλγέριον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει εις Πειραιά από 15/4/75
ΠΟΔΑΥΤΡΟΠΟΣ	75	13036	ε. Μαστάλιν 6/6
ΠΟΛΑΥΡΧΟΝΗΣ	77	16014	α. Λίβερπολ 11/7
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ύπο παραλαβήν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	α. Ν. "Ορλέανην 22/6
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Αβίλες 4/6
ΠΟΝΗ	62	11272	α. Χάιφα 15/7 διά Νεάπολιν
ΠΟΝΗ Π.	77	10556	ε. Γιοκούμαδα 12/7
ΠΟΡΟΣ ΑΙΑΝΤ	62	5220	α. Πειραιά 16/7 διά Ιταλίαν
ΠΟΡΤ ΑΙΓΑΙΑΝ.	65	7750	ε. Βρέστην 10/7
ΠΟΡΤ ΤΖΟΙΝΒΙΑ (δ.)	72	15285	α. Χάρβον 16/7
ΠΟΡΤΟ ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	67	24349	ε. Πειραιά 5/6
ΠΟΡΤΟ ΠΥΛΑΣ.	48	1271	α. Αύγουσταν 4/6 διά Τρίπολιν
ΠΟΧΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	δ. Παναμά 12/7
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Μη. "Άυρες 5/7 διά Ρότερνταμ
ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	64	34707	α. Π. "Αρθουρ 1/7
ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ	53	5690	άργει εις Πειραιά από 21/2/76
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Σάντος 14/7
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ε. Σιγκαπούρην 3/6 διά Ταϊνάμπο
ΠΡΟΟΔΟΣ	58	4225	ε. Τρινκούμδα 29/6
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ρότερνταμ 1/6
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Δ. "Αντέλεσ 28/6 διά Γιοκούμδα
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Χάρμπον ρόδος 16/7
ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	68	9858	ε. "Πο. 7/7
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Χάρην 8/7 διά Ν. "Ορλέανην

ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Σάντος 15/7
ΠΥΘΙΑ	72	10351	ε. Σιμονοσάκι 14/7
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Έλαινόντρες 17/6 διά Π. Χάρκουρτ
ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ	65	1559	ε. Γκράτσον 19/7
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 17/7
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Μόντρεαλ 9/7 διά Ρίγα
ΡΑΓΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Έμδεν 14/7
ΡΑΓΝΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	63	5249	ε. Καράτοι 9/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' Ι (δ.)	77	18325	ε. Ρ. Τανόύρα 15/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' - 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 5/7 διά Σίντι Κρέρ
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Θέουστα 10/7 διά Λαττάκια
ΡΑΦΑΗΛ Μ.	54	7336	α. Σουάδ 15/6 διά Κελλούγκ
ΡΕΑ	71	9025	α. Σιγκαπούρην 14/7
ΡΕΑ	56	4275	άργει εις Πειραιά από 18/3
ΡΕΑ	61	4152	α. Γκιζόν 25/6
ΡΕΝΤ ΖΗ.	69	2995	ε. Σειρμπρόγκε 3/7 διά Νορντιφόρντ
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Ν. "Ορλέανην 18/5
ΡΕΤΙΝΦΟΡΣΤ	60	4820	α. Κελλούγκ 29/5 διά Χιλήν
ΡΗΓΚΑΛ ΣΑΝ	56	12131	εις Γκάλφ φί Κάτις από 21/1
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	60	8109	ε. Πειραιά 15/7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Δ. "Αντέλεσ 1/7 διά Γιοκούχα
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ'	63	14961	ε. Λεμεσόν 18/7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	α. Πειραιά 7/7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	77	9774	α. Σ. Τζόν 5/7 διά Βενεζουέλα
ΡΗΜ Ι.	61	2981	α. Σαβόνα 14/7 διά Αλεξανδρείαν
ΡΗΝΗ	62	9771	α. Ρ. Γκράντες 12/6 διά Μπάραρ
ΡΗΝΟΥΛΑ	70	9069	α. Βενετία 17/7 διά Μπάραρ
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Ναγκόνια 11/7 διά Περσίκον
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ.	62	7596	α. Αννα Μπαΐ 6/7
ΡΗΦΕΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	67	8233	ε. Μίνα Κουμπούρη 14/7
ΡΙΒΑ	63	10299	ε. Χούλ 16/7
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	δ. Κουνίπολιν 11/7 διά Ιταλίαν
ΡΙΟ ΒΙΚΤΟΡΥ.	58	10885	ύπο παραλαβήν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	69	2998	α. Αμβέρσαν 29/6 διά "Αγ. Δομίνικο
ΡΙΟ ΔΙΝΤΟ	64	19985	α. Νάντη 18/6
ΡΙΟ ΜΠΡΑΒΟ	60	13471	α. Γιουροπόρτ 9/7 διά Μ. Θάλ.
ΡΙΟ ΜΠΡΑΚΟ	61	2746	ε. Ζρέχαν 17/7
ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΤΡΟ	57	4931	ε. Μπλέμεν 10/7
ΡΙΟ ΣΑΝ	63	37311	ε. Ρουήν 11/7 διά Χάρμπορά
ΡΙΟΝ	59	3413	α. Σουραμπάγια 30/6 διά Μπαγκόκ
ΡΟΑΟΣ	55	3370	ε. Τζιμπούτη 4/6 διά Κίναν
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ	58	8920	α. Ήστ Λόντον 17/7
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	ε. Μπαρακίλα 8/5
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Γιοκαίλα 5/7
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Τενερίφην 28/6 διά Τουμπάρο
ΡΟΝΤΟΣ	62	9443	α. Σουραμπάγια 30/6 διά Μπαγκόκ
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Τζιμπούτη 4/6 διά Κίναν
ΡΟΤΕΡΡΑΤΑΜ	45	3863	ε. Θεσσαλία 7/7 διά Γαλάτσι
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ε. Κουβέιτ 16/7
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΚΑ'Υ'	69	4121	δ. Μπρούναμπούτελ 15/7 διά Ροστόκ
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	ε. Π. Σάδι 18/7
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	54	3616	α. Αλεξανδρείαν 12/7
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	60	11632	δ. Μπρούναμπούτελ 15/7
ΡΟΥΜΠΙΝΙ	52	2606	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΒΒΑΣ (δ.)	59</td		

ΣΑΕΞΣΟΡ	58	11946	α. Αιθέρσαν 8/7 διά Σάντος	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δ. Γιβραλτάρ 10/7 διά 'Αμβέρσαν
ΣΑΟΥΘΓΟΥΐΝΤ	63	15981	α. Ρουέν 17/7 διά ΗΠΑ	ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17485	δ. Π. Σάιδ 9/7 διά Βενετίαν
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. Θέρανται διά. 13/7 διά Λονδίνον	ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17485	ε. Τέμα 15/7
ΣΑΠΦΟ	63	17876	δ. Κωνιτόπολιν 20/6 διά Κωνστάντζαν	ΣΤΑΜΥ	72	30315	δ. Παναμά 16/7
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ (δ.)	68	51382	ύπο παραλαβήν	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	όργει εἰς Πειραιά όπό 18/3/75
ΣΑΡΑΤΟΓΚΑ	58	1791	ε. Ρ. Χάνια 23/5	ΣΤΑΡ	64	1584	ε. Καστέλον 8/7
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	α. Μπορντώ 2/7 διά Λίμπερβιλ	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Ν. Όρλεάνην 16/7
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Τζένταν 14/7	ΣΤΑΡ ΓΚΕΤ'ΖΕΡ	68	16811	α. Ούντεβάλα 10/7 διά Σ. Τζών
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΗ	63	8999	δ. Σουέζ 16/6 διά Μπάραν	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	68	16812	ε. Σαβάννα 10/7
ΣΑΡΩΝΙΚ ΣΚΑ'Υ'	61	6334	ε. 'Αλεξάνδρειαν 7/7	ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ	70	19199	ε. Κόμπε 1/7
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Παναμά 4/7 διά Μανζανίλο	ΣΤΑΡ ΘΗΣΕΥΣ	68	18470	ε. Ρόττερνταμ 2/7
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	εἰς Λομπίτο όπό 20/9/77	ΣΤΑΡΙΟΝΙΑΝ	69	19165	ε. Ναγκόριο 10/7 διά 'Ιντσόν
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	δ. Γιβραλτάρ 25/6 διά Βεγγάζην	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Φραγκάτη 30/6
ΣΕΛΛΑΣ	63	10947	δ. Κωνιτόπολιν 14/7	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Γκλάντσταν 25/6
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ε. Πειραιά 10/7	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14667	α. Γκλάντσταν 9/7 διά Μπέλιγχαν
ΣΕΜΕΛΗ	63	10076	α. Σιγκαπούρην 10/7	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Νιούκαστλ 26/6 διά Χονολουλού
ΣΕΜΙ	66	11906	α. Κολόμπο 4/7	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ'	61	13184	ε. Ν. Όρλεάνην 17/7
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ε. Λάρος 13/7	ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ	71	19206	ε. Γιοκοχάμα 12/7
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Μαπούτο 295	ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΟΡ	74	14667	ε. Μπουντουόρη 10/7
ΣΕΟΥΤΑ	55	3526	ε. Τζένταν 8/6	ΣΤΑΡ ΝΤΟΡΙΑΝ	70	19171	ε. Σκουάμις 27/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Τενερίφην 7/7	ΣΤΑΡ ΟΡΦΕΥΣ	69	19024	α. Ντρόμπαν 30/6 διά 'Οιτα
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. Αίθερπολι 26/6	ΣΤΑΡ ΠΕΡΣΕΥΣ	68	18469	α. Ν. Γουεστμίνστερ 13/7 διά Βανκούβερ
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Ν. Όρλεάνην 12/7	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Γκλούκ 12/7
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	δ. Κωνιτόπολιν 8/5	ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΤ'	62	15649	α. Τάμπα 5/7
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	59	9165	α. Μαπούτο 17/7	ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ	70	19210	α. 'Αγ. Φραγκίσκον 13/7 διά Βανκούβερ
ΣΗ ΗΓΚΑ	77	9422	α. Μπλελαβήν 3/7 διά Πενάγκ	ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Κ. Τάσουν 14/7
ΣΗ ΛΑΤΟΝ	77	8746	δ. Γιβραλτάρ 11/7 διά Τέλεα	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	ε. Τζουδίμας Τέρμ. 9/7
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Κωνιτόπολιν 10/6 διά 'Οδησσαν	ΣΤΑΥΡΟΣ Κ.	59	1859	ε. Ρόττερνταμ 14/7
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ	59	7746	εξωθι Καράτοι 15/7	ΣΤΕΙΟΣ II (δ.)	65	37865	α. Ν. Όρλεάνην 23/6 διά Κιουρασόδο
ΣΗ ΡΕΤ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	α. Μπιλιμπόν 15/7 διά Πασάργιες	ΣΤΕΙΟΣ II	56	3369	ε. 'Οριστάνο 9/7
ΣΗ ΣΟΥΑΝ	77	9370	δ. Θέρανται διά. 13/7	ΣΤΕΛΛΑ	57	8898	ε. Σιγκαπούρην 13/7
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. Αυτιτζάν 28/6	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	π. Σ. Ιανέτ 11/7
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	α. Βαρκελόνην 15/7 διά Λάγος	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	α. Ριό Γκράντες 27/6
ΣΗ ΤΑΓ'ΙΝΤ	71	9810	α. Σάντος 8/7 διά Βομβάνη	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Π. Σάιδ 15/7
ΣΗ ΦΑΛΟΚΝ	77	9422	α. Σιγκαπούρην 8/6 διά Πενάγκ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. 'Αυθέρσαν 18/7
ΣΗΓΟΥΑΝΗ ΚΟΥΗΝ	64	2961	όργει εἰς Σιγκαπούρην	ΣΤΗΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	65	7606	δ. Γιβραλτάρ 18/7 διά Ρόττερνταμ
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ	57	2926	ε. Μπάρ 16/7	ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	α. Κίγκοτον 2/7 διά Π. Ρίκο
ΣΗΝΙΚ (ι.)	65	33287	ε. Βαλτιμόρην 15/7	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	9043	ε. Νεαπόλιον 11/7
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	δ. Π. Σάιδ 13/7	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ρόττερνταμ 2/7 διά ΗΠΑ
ΣΗΣΠΗΝΤ ΜΠΑΙΗ	57	9603	ύπο παραλαβήν	ΣΤΥΝΙΣ (δ.)	61	16417	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΗΧΟΡΣ	53	6518	α. Πρόβινεν 27/6 διά Καναδά	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	α. Ντακάρ 24/6 διά Ιαπωνίαν
ΣΙΓΑΝΤΟ Α. Σ.	69	12485	δ. Κωνιτόπολιν 16/7 διά Κούβα	ΣΥΜΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΓΚΡΙ	61	5239	δ. Γιβραλτάρ 9/7 διά 'Αλγερίου	ΣΥΝΑΗΘΕΙΑ	52	5610	α. Σαβάνα 17/7 διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΗΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Καλό 28/6	ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ	52	5709	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.	73	9948	ε. Λισσαβώνα 7/7	ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ	56	6617	α. Βόλον 24/6 διά 'Αλγερίαν
ΣΙΑΒΕΡ ΑΓ'ΙΑΝΤ	58	8574	ε. Δάντοιχ 16/7	ΣΥΝΕΤΟΣ	65	17792	δ. Κωνιτόπολιν 4/7 διά Κωνστάντζαν
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Ακαμπα 18/6	ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	α. Βαρκελόνην 12/7 διά 'Αβάνα	ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Σουέζ 9/6 διά Μπάραν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	α. Αντ'ελεάς 11/6	ΣΥΡΟΣ	64	5466	εἰς γραμμή Βόλον - Ταρτούς
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Σιγκαπούρην 15/7 διά Λάγος	ΣΥΡΟΣ	64	5237	α. Σαράζ 12/7 διά Τζένταν
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Γόνυν 15/7	ΣΧΙΝΙΣ	59	5202	ε. Ν. Υόρκην 15/7
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ	54	7311	ε. Χάρφα 7/7	ΣΧΙΝΟΥΣΑ	65	10115	δ. Σουέζ 2/7
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'	69	9305	δ. Γιβραλτάρ 28/6 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΣΩΤΗΡ	72	4467	α. Πάρερμο 9/7 διά Σ. Αντίσχο
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΕΡΝΤ	55	6663	α. Καντί 9/7 διά Σ. Τόμας		62	21099	α. Σάντος 11/7 διά Ριό Γκράντε
ΣΙΑΒΕΡ ΠΟΡΤ	56	6617	ε. Αιθέρσαν 17/7				
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΙΥ	60	10631	ε. Βομβάνη 13/7				
ΣΙΑΙΛΙΑ	68	3035	ε. Ακαμπα 4/7				
ΣΙΑΚΙΑ	56	5042	α. Αιθέρσαν 17/6				
ΣΙΝΤΥ	70	18287	α. 'Αλγερίας 4/7 διά Χάμπτον ρόδς				
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Πειραιά 16/7 διά Μάλτα				
ΣΙΦΝΟΣ	58	13878	α. Λισσαβώνα 11/7 διά Λειξίες				
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 13/7				
ΣΚΑΠΛΟΥΓ'ΙΝΤ	70	9077	ε. Π. όφ Σπάιν 13/6	ΤΦ ΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	α. Γιοκοχάμα 19/6 διά Ούμ Κάρρ
ΣΚΑΠΛΑΙ'Κ	53	3899	όργει εἰς Χαλκίδα όπό 26/5/79	ΤΦ ΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6500	ε. Τζένταν 6/7
ΣΚΑΠΛΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	α. Κοιδί 13/7 διά Σίκα	ΤΑΙ'ΓΚΕΡ ΜΠΑΙΗ	73	8843	α. Βατιμόρην 10/7 διά Περαικόν
ΣΚΑΠΛΜΗΡΖ	71	9085	ε. Μαρακάδιμο 10/7	ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ	57	9294	ε. Μπάραν 29/5
ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	ε. Χάμπτον ρόδς 16/7	ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	δ. Σουέζ 9/7
ΣΚΑΥ'ΦΡΟΖ	63	1280	α. Ήση Λόντον 4/7	ΤΑΚΙ	69	3995	δ. Γιβραλτάρ 18/7 διά Πειραιά
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Ήση Λόντον 4/7	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ε. Σ. Σεμπαστιάν 19/6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	ε. Βομβάνη 12/7	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	α. Σάντος 15/7 διά Μπ. 'Αύρες
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΩΗ	57	1368	α. Πειραιά 5/6 διά Ραβέννα	ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ε. 'Αμβέρσαν 19/7
ΣΚΟΠΗΝ	56	10043	δ. Σουέζ 2012	ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ	58	7131	α. Ταδλάνα 18/7 διά Σουέζ
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Κωνιτόπολιν 15/7	ΤΑΝΙΑ	57	3605	α. 'Ηράκλειον 19/3 διά Χαλκίδα
ΣΚΥΜΝΟΣ	62	9648	α. Βαλτιμόρην 1/7 διά 'Ιράκ	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Σαδόννα 27/6 διά Βενεζουέλα
ΣΚΥΡΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	53	6319	ε. Μπεντράν 7/6	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	α. Λάς Πάλμας 17/6 διά Λάγος
ΣΚΥΡΟΣ (ι.)	67	50606	α. Ν. Όρλεάνην 14/7	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	δ. Γιβραλτάρ 15/7
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	α. Ταρδελαστον 12/7 διά Μαλαγκά	ΤΑΡΑ	61	3943	α. Μάλτα 16/7 διά Πειραιά
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	α. 'Αμβέρσαν 26/6 διά 'Οδησσόν	ΤΑΡΕΚ ΤΑΝΙΑΓΚΑΡΚΟ	78	61562	ε. Πάλμας 5/7 διά Βατούμ
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Ιλιδίο 23/6	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Μάλτα 16/7 διά Ρίγα
ΣΝΟΕΡΕΙΝ ΡΟΥΜΠΥ	58	4253	δ. Π. Σάιδ 8/7 διά Βαρκελόνην	ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	α. Λάς Πάλμας 16/7 διά Βατούμ
ΣΝΟΕΡΕΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	α. Ρουέν 30/6 διά 'Αλεξάνδρειαν	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΓΝ	73	19420	δ. Σκώ 6/ διά Ρίγα
ΣΝΟΝΙΤ	68	11659	ε. Λιβρόν 13/7	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΑΒΕΡ	65	10979	ε. Βανκούβερ 5/7
ΣΟΥΑΝ	63	5404	διέθι Σάντος 16/7	ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Ντουμπάι 4/5 διά Έλ Σαγκούντο
ΣΟΥΑΝ ΔΕΤ'ΙΚ (δ.)	61	20433	α. Αιθέρσαν 18/7 διά Δουνκέρκην	ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Σιγκαπούρην 27/6 διά Μπούνεϋ
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Μπ. Αύρες 16/7	ΤΑΣΟΣ Κ.	60	3726	ε. Ρουέν 11/7
ΣΟΥΖΑΝ	65	21451	ε. Τενερίφην 14/7 διά Ρίγα	ΤΑΣΟΣ Ν.	67	4507	α. Πύλον 13/5 διά Συρίαν
ΣΟΥΖΑΝΑ	68	7701	α. Μόδι 12/6 διά Κολόμπο	ΤΑΤΑΙ'	65	1911	α. 'Αμβέργρου 4/6 διά Λιβύην
ΣΟΥΖΥ Ζ.	64	4464	α. Πειραιά 29/6 διά 'Ιταλίαν	ΤΑΤΑΙ' ΚΟΥΗΝ.	66	1677	α. Γκάντια 25/6
ΣΟΥΖΥ ΙΝΤ ΣΑΡΠΑΙΖ	56	10271	α. Ρ. Ιανέριο 29/6 διά Γαλλίαν	ΤΑΤΑΙ' ΣΗ	67	1926	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΣΟΥΖΥ ΙΝΤ ΤΟΝΙΑ	61	7585	α. Καράτοι 13/7	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Λός Αντίσχες 5/7
ΣΟΥΛΑ Κ. (δ.)	59	25136	ε. Σιγκαπούρην 8/7	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Κωνιτόλιν 9/6 διά 'Οδησσόν
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	δ. Σουέζ 25/6	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Κάντλα 4/7 διά Σιγκαπούρην
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Μόντρεαλ 16/7 διά Χάμιλτον	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11846	ε. Ντόρμπαν 13/7
ΣΟΦΙΑ	53	2605	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΤΕΛΑΜΩΝ	54</td		

ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	α. Λάρος 6/7 διά Π. Νουάρ	ΦΙΛΙΠ ΝΟΥΑΡ (δ.).....	67	54480	α. Έσκραβος Ρίβερ 22/5 διά Μπωμόντ
ΤΖΩΝ Κ.....	72	5303	α. Ν. Όρλεάνην 11/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	δ. Γιβραλτάρ 17/7 διά Καράτια
ΤΖΩΝ ΛΕΩ.....	56	8818	α. Σαρζά 15/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ.....	57	2484	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045	δ. Γιβραλτάρ 4/7 διά Ραβέννα	ΦΙΛΙΠΠΟΣ ο ΜΑΚΕΔΩΝ (δ.)	70	113081	ε. Πειραιά 8/5 (ἐπισκευαί)
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074	α. Τζένταν 16/7 διά Καράτια	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	ε. Τρινκομαλή 12/7
ΤΖΩΝ Π.....	68	4716	α. Σαντάνα 6/7 διά "Άλγεθρας	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.).....	67	46382	α. Έσκραβος Ρίβερ 30/6 διά Φιλαδέλφειαν
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731	εἰς Μανφρεντόνια ἀπό 21/9/79	ΦΙΣΚΑΡΝΤΟ.....	59	9830	α. Κόμπο 10/7 διά Τανάμπο
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750	δ. Έλαινόρε 11/7	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	α. Αύγουστα 1/7 διά Γιβραλτάρ
ΤΖΩΝΝΥ.....	76	9867	α. Έλ. Γκουαμίδς 30/6	ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΐ'ΕΡ.....	56	13408	α. Πειραιά 9/7 διά Βόλον
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100	α. Γιοκοχάμα 17/7 διά Λός "Αντζελες	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Δός "Αντζελες 12/7
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323	ε. Π.Τζεντίλ 23/6	ΦΛΟΡΥ.....	58	2874	εἰς Γκάντια ἀπό 9/8/79
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	α. Ροζάριο 10/7 διά Ρωσίαν	ΦΛΟΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Χάμπτον Ρόδς 16/7
ΤΖΩΡΤΖ Φ.....	58	3778	α. Βαρκελώνην 8/7 διά Τύνιδα	ΦΛΟΡΑ Κ.....	60	9685	δ. Μπρούνημποτελ 27/6 διά "Αβάνα
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	α. Θεσσαλονίκι 21/6	ΦΛΟΡΑ Ν.....	73	17519	δ. Σκά 9/7 διά Ρίγα
ΤΗΘΥΣ.....	53	5690	α. Αύγουσταν 1/7 διά Μασσαλίαν	ΦΛΟΡΑ ΙΙ.....	60	5044	ξεωθι Λάγος ἀπό 10/6
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717	α. Σαβόννα 10/7 διά "Οράν	ΦΟΙΒΟΣ	74	9014	ὑπό παραλαβήν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ.....	58	6492	α. Πειραιά 12/7 διά Γαλλίαν	ΦΟΙΒΟΣ	58	5065	α. Μανούτο 27/6 διά Τζέντα
ΤΗΛΟΣ.....	67	12142	α. Γιοκοχάμα 13/7 διά Μπουσάν	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.).....	71	103291	α. Τόιμπα 3/7 διά Περσικόν
ΤΗΝΟΣ.....	67	10849	α. Καζαμπλάνκα 15/7 διά Πειραιά	ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ε. Ντάρ-ές-Σαλάμι 29/6
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825	ε. Παρανάκουα 11/7	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	60	13763	α. Ν. Όρλεάνην 10/7 διά Βενεζουέλα
ΤΙΜΗ.....	71	5042	ε. Ψυχούντες 13/7	ΦΟΦ ΦΑΛΑΓΚΙ II.....	58	10340	ε. Πειραιά 27/6
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599	α. Θεσσαλονίκι 12/6	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ.....	63	16141	α. Ροζάριο 1/7 διά Ρωσίαν
TINA (δ.).....	76	163810	α. Πειραιών 5/4	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	60	6894	ε. Σάντος 25/6
TINA.....	73	3094	μετωνυμόσθη "RINALDO"	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	α. Θεούτα 26/6 διά Λαττάκια
TINI Π.....	70	3025	εις Ντακάρ 13/1	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΡΙΤ	57	10371	ε. Ντάρ-ές-Σαλάμι 5/7
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437	α. Λιβόρον 16/7	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.....	72	7006	α. Κομώ Μποϊ 16/7
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.).....	73	19922	ε. Μπάρον 23/6	ΦΟΥΡΚΕΡΟ	59	3775	δ. Σουεζ 4/7 διά Τζιμπούτι
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ.....	64	15404	δ. Μπλέρι 25/5	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	ε. Τζιμπούτι 7/4
ΤΟΛΑΜΗ.....	71	4979	α. Χάμπτον Ρόδς 15/7 διά Μπαγκλαντές	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	α. Κ. Τσουν 21/5 διά Βενεζουέλα
ΤΟΛΑΜΗΡΟΣ (δ.).....	63	31526	α. Αμέρεραν 18/7 διά "Άλγεριον	ΦΡΗΓΟΥΗΝ.....	79	9418	α. "Αμέρεραν 7/7 διά Ντώρμπον
ΤΟΜ.....	59	8766	ε. Ν. Όρλεάνην 15/7	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	α. Ρειφεν 10/5 διά Ν. "Υόρκην
ΤΟΝΥ.....	62	6246	εις Ντακάρ 13/1	ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΓΚ.....	61	1194	ε. Κουβέιτ 13/7
ΤΟΞΩΝ.....	77	15981	α. Πειραιά 8/7 διά "Άγιαν Μαρίνα	ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ.....	63	1097	ε. Ντουμπάι 16/7
ΤΟΞΩΤΗΣ.....	74	19166	δ. Π.Σαλίδ 12/7 διά Ρωσίαν	ΦΡΙΞΟΣ Δ.....	68	10544	ε. Γενοβέ 25/6
ΤΟΞΩΤΗΣ.....	71	9082	δ. Μπρούνημποτελ 2/6	ΦΡΙΟ ΑΙΤΣΙΑΝ.....	60	3594	δ. Σαλίδ 14/6 διά "Οδησσόν
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ.....	60	9838	ε. Ν. Όρλεάνην 8/7	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. "Άλεξανδρειαν 13/7
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.).....	69	41678	α. Κούρα 22/6 διά Νιγκάτα	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Ν. Όρλεάνην 16/7 διά Βρέστην
ΤΟΥΑΡΕΓΚ.....	74	13639	α. Ν. Όρλεάνην 25/6 διά Μεξικόν	ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	α. Κολόμπο 10/7 διά Χιλά
ΤΟΥΑΙΠ Β. (δ.).....	62	22272	α. Γιβραλτάρ 14/7	ΦΡΩΤΕΙΝΗ (δ.).....	65	40417	δ. Παναμά 10/7
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301	α. Υόρκην 10/7 διά Μεσόγειον	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. E.....	77	19253	δ. Σαλίδ 25/5
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ.....	57	9045	α. Δουνκέρκην 25/6	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. E.....	70	11169	δ. Σορέλ 2/5 διά Κούβα
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΥΓ'ΛΟΡ.....	59	3865	α. Μπαλμπάδα 3/7	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. E.....	76	33107	δ. Σκώ 2/7
ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ.....	66	11275	ε. Ν. Όρλεάνην 22/6	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Σαντάνα 6/7 διά Πόρογκρουν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ.....	59	16786	ε. Ν. Όρλεάνην 14/7	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	α. Βρέστην 9/7
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μ.).....	61	24457	α. Γένοβα 27/6 διά "Αρούμπα	ΧΑΛΚΗ (δ.).....	66	41108	α. Μπούλεν Μποϊ 3/7 διά "Αρούμπα
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (δ.).....	67	58527	α. Ν. Όρλεάνην 28/6	ΧΑΛΚΙΣ ΕΣΠΡΕΣ	63	19543	εἰς Πειραιά ἀπό 22/8
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑΐ'Τ.....	66	25237	δ. Γιβραλτάρ 2/6 διά Θεσσαλονίκη	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.).....	66	31149	ὑπό παραλαβήν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381	ε. Ν. Όρλεάνην 16/7	ΧΑΡΙΣ	65	5038	ε. Ρότερνταμ 18/7
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	68	39214	α. Αμέρεραν 18/7 διά Κόλπον ΗΠΑ	ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.).....	67	43330	ε. Γάνδην 11/7	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δ. Κωνιπολίν 21/7 διά Κωνσταντζαν
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.).....	67	64646	α. Γιβραλτάρ 9/7 διά Σ. Κρουά	ΧΙΑΝ Αΐ'ΛΑΝΤ	69	10018	ε. Κίγκοτον 15/7
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.).....	63	31178	ε. Ν. Όρλεάνην 13/7	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ	68	10016	α. Ν. Όρλεάνην 19/7 διά Περού
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	62	9901	α. Ταμπικό 20/5 διά "Άβανα	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ.....	68	10121	ε. Βούμπην 26/6
ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	65	3524	εις Πειραιά ἀπό 21/11	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	δ. Σουεζ 7/7
ΤΡΙΑ.....	57	8476	ε. "Αστόντ 17/7	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Βοστώνην 13/7 διά Ν. Όρλεάνην
ΤΡΙΑΣ III.....	67	3642	ε. Καλκούτα 2/7	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Βαλτιμόρην 22/6 διά Μαρόκο
ΤΡΙΝΤΕΝ (δ.).....	67	34501	α. Πασακούκιλα 30/6	ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	68	10121	α. Μαυρικίου 14/7 διά "Αγγλίαν
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056	α. Ντόχα 24/6	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Σαβάννα 11/7 διά Ν. Ύόρκην
ΤΡΙΤΩΝ Κ.....	65	18451	ε. Βούμπην 17/7	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Ντουμπάι 2/7
ΤΡΙΠΟΛΙ (δ.).....	64	23311	ε. Σύρου 21/6	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	α. Σάντος 15/5 διά Σαλβαντόρ
ΤΡΟΤΑΝ.....	53	4584	α. Ρουάν 24/6 διά "Άλγερια	ΧΙΟΣ	59	9483	ε. Κολόμπο 29/6
ΤΡΟΤ' ΕΝΦΕΔΑΣ.....	60	9255	ε. Ασσάνη 3/7	ΧΙΟΣ ΑΕΙΝΑΥΤΗΣ	62	2200	δ. Π.Σαλίδ 11/7
ΤΡΟΠΙΚ (δ.).....	66	45255	δ. Έλαινόρε 5/7	ΧΙΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ	70	13240	ε. Βούμπην 9/7
ΤΣΑΪ' ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	58	6867	ε. Ντόμραν 16/7	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	δ. Ντουμπάι 9/7
ΤΣΑΡΙΤΥ.....	57	8486	δ. Σουέζ 6/7 διά Τζένταν	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙΤΥ	57	8487	δ. Σουεζ 20/3
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	α. Μπουνγκούρι 11/7 διά Σουεζ	ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	δ. Παναμά 3/7 διά Εκουαντόρ
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	α. Μορμούνγκο 5/7 διά Κολόμπο	ΧΛΟΗ	75	16421	ε. Μπωμόντ 25/6
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713	δ. Παναμά 22/6 διά Ταιβάν (ΕΠΩΛΗΘ)	ΧΟΛΛΑΝΤ	61	4877	α. Ν. Όρλεάνην 17/7 διά Χιούστον
ΤΥΡ (δ.).....	62	7891	α. Μπιζέρα 16/7 διά Σάρδες	ΧΟΛΑΣΤΕΝΚΑΜΠ	59	3999	ε. Ν. Όρλεάνην 16/7
ΤΥΧΗ.....	59	4161	α. Νουάρτ 24/6	ΧΟΛΑΣΤΕΝΑΝΤ	59	3988	α. Ν. Όρλεάνην 15/7
ΤΥΧΗ.....	49	2979	α. Πειραιά 5/6 διά Π. Σαΐδ	ΧΟΡΙΖΟΝΑ	58	3821	ε. Πουέρτο Μπάριος
ΤΥΧΟΣ (δ.).....	56	20332	α. Σάν Νικολας 15/7	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	α. Σιγκαπούρην 10/7 διά Ιαπωνίαν
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ.....	57	10067	εις Σουέζ ἀπό 27/6/78	ΧΟΧΕΝΦΕΛΣ	67	9433	ε. "Αμπον Ντάμπι 18/7
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΥΡ.....	56	100589	εις Σουέζ 3/2/78	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.....	70	2997	εἰς Βούμπην ἀπό 29/2
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	α. Αμέρεραν 16/7 διά Ρίγα	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	70	4145	α. Βενετίαν 25/6 διά Μερόνινα
ΥΜΝΟΣ.....	78	6053	μετωνυμόσθη "ΕΠΩΣ+	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ε. Σιγκαπούρην 10/7
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.).....	78	45330	α. Αγ. Φραγκίσκον 4/7	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	δ. Γιβραλτάρ 14/7 διά Πάτραν
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.).....	67	52189	δ. Κολούμπια Ρίβερ ἀπό 25/3	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. (δ.).....	61	10434	α. Μάλτα 4/7 διά Ραβέννα
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266	ε. Κολούμπια Ρίβερ ἀπό 25/3	ΧΡΙΣΤΙΣΔΑ	66	41946	α. Φιλαδέλφειαν 13/7 διά "Αρούμπαν
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502	ε. Ντόμραν 10/7	ΧΡΙΣΤΙΣΔΑ	69	28203	α. Ρίο Ιανέρο 15/7 διά Τουμπαρό
ΦΑΙΑΣ.....	70	11489	α. Χόγκ Κόρκ 10/7	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ.....	58	10244	ε. Γένοβα 16/7
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	15565	α. Φρουμάντλ 14/6 διά Ίραν	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	64	2717	ε. Χαλκίδα 25/5
ΦΑΙΔΡΑ.....	72	3172	α. Μπέλευ 30/6 διά Σικάγο	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	57	1328	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	δ. Σουέζ 28/5	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Γ. Λ.....	71	16246	δ. Παναμά 8/5 διά Ταιβάν
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.).....	71	113780	ε. Τζεμπέλ Νιανά 15/6 διά Χόρβικ
ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ.....	58	4885	α. Λούμπιτε 22/5	ΧΡΥΣΗΝΗ Β. (δ.).....	61	13360	α. Αγούσταν 24/6 διά Τρίπολιν
ΦΑΙΗ Κ.....	60	10389	δ. Ντόβερ 12/7 διά "Άβανα	ΧΡΥΣΟΥΛΑ	57	2361	ἄργει εἰς Πειραιά
ΦΑΙΗ ΙΙΙ.....	57	6334	α. Πειραιά 16/7 διά Βάρνα	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙI	49	3422	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΙΡΟΥΓ' ΙΝΤ.....	64	16299	ε. Χόγκ Κόρκ 2/7	ΧΡΥΣΟΥΛΑ ΙI	54	3720	ε. "Αντεν 9/7
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	α.				

Τά ύπο ξένας σημαίας

(Πλοια σημειωμένα δι' αστερίσκου (*) δέν είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.)
 (κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά υπόλοιπα φέρουν την λιθερανήν)

ΑΓΑΠΗ	64	5916	ε. Λός Αντζελες 11/7
ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	53	1838	υπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	56	20140	α. Σιγκαπούρην 16/7 διά ινδονησίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	55	2056	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (κ.)	50	2167	α. Πειραιά 10/7 διά Χαλκίδα
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	67	1979	α. Κοστρις 22/6 διά Γρενάδα
ΑΕΛΛΟΣ (δ.)	73	18328	α. Χάρπατος Ρόδη 7/7 διά Ρουμανία
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	57	20745	όργει εἰς Πειραιάς από 14/6
ΑΖΕΛΙΑ (κ.)	51	2430	α. Τάμπα 25/6 διά Π. Λιμόν
ΑΘΗΝΑ (π.)	64	30682	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	61	26926	α. Πούντα Αρένας 30/6 διά "Αγ. Βικέντιος
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	ε. Σάλτοντ Τέρη 3/15
ΑΘΛΟΣ	60	10733	ξεωθι Σάντος 17/6
ΑΙΓΑΙΟΝ	67	28646	δ. Κωνιτόπολης 25/6
ΑΙΓΑΙΟΝ*	71	27958	ε. Σπέτζα 17/7
ΑΙΓΑΙΟΝΑ (κ.)	52	2517	όργει εἰς Πειραιάς από 6/2/74
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	δ. Κωνιτόπολης 3/6
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΟΣΤΑΛΤΙΑ (κ.)*	69	6038	ε. Γκουαγιακίλ 6/7
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. "Αγ. Φραγκίσκον 13/7 διά Σιγκαπούρην

ΑΙΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Ν. Όρλεανην 5/7
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.)*	37	5272	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΛΜΕΙ'Ν (π.)	62	10403	α. Λάς Πόλημας 14/7
ΑΙΔΕΑ	73	8824	ε. Γιοκοχάμη 8/7
ΑΙΔΕΚ (κ.)	53	4702	α. Πειραιάς 30/5 διά Κόρινθον
ΑΙΔΕΝΤΕΓ'Α (δ.)	70	51615	α. Σέρια 13/6 διά Ταμανκό
ΑΙΔΕΞΑΝΑΡΟΣ Α. (κ.)*	47	2097	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΔΕΞΑΝΑΡΟΣ Κ. (κ.)*	51	2593	είς Πειραιάς από 20/5/79
ΑΙΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Νιουμπάι 1/6
ΑΙΔΕΞΑΝΑΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	ξεωθι Νιώτημπαν 6/7
ΑΙΛΙΜΟΣ (π.)	44	2740	ε. Πειραιάς 4/7
ΑΙΛΙΝΤΑ (κ.)	57	2404	α. Βενετία 5/7 διά Βηρυττόν
ΑΙΛΚΑΜΑΝ*	66	27985	δ. Γιβραλτάρ 15/7 διά Ρούσιριο
ΑΙΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ε. Βενετία 25/6
ΑΙΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	67	46401	ε. Βαγγαρέι 15/7
ΑΙΑΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ (Α.β.)*	66	2309	όργει εἰς Πειραιάς από 11/9/79
ΑΙΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Κόπτης 10/7 διά Ράς Τανούρα
ΑΙΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Λούτερπορτ 18/7 διά Ναπιέρ
ΑΙΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	ε. Ρεάθες 5/7
ΑΙΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΑΝΣΑΣ (κ.)*	53	7570	α. Πειραιάς 14/7 διά Ρουμανία
ΑΙΑΝΣΑΣΗΣ (π.)	57	2148	είς Πειραιάς (έπισκεψια)
ΑΙΑΝΣΑΣΙΑ ΣΟΥΠΕΡ (π.)	66	36362	διέ. "ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ" σημ. "Ελληνική
ΑΙΔΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	67	21457	δ. Μπρούνουποιτε 7/7 διά ΗΠΑ
ΑΙΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Γιουρόπορτ 3/7 διά Σιγμετέπιμπα Τέρμη.
ΑΙΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	β. Παναμάς 8/7 διά Σάντος
ΑΙΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Γιβραλτάρ 22/6 διά ΗΠΑ
ΑΙΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Σιγκαπούρην 15/7
ΑΙΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Γδίνια 7/7
ΑΙΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Βανκούβερ 18/6
ΑΙΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ	68	21418	δ. Παναμάς 12/7 διά Πολωνία
ΑΙΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Βιλεμπάχαφεν 24/6
ΑΙΘΙΑ (κ.)	64	11034	α. Μπάραν 9/7
ΑΙΘΟΥΛΑΙΑ (κ.)	65	1204	α. Σελέρνο 21/6 διά Χαλκίδα
ΑΙΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Σ. Μάκιλ 15/7
ΑΙΝΝΑ (κ.)	47	2503	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	όργει εἰς Χαλκίδα από 11/7/79
ΑΙΝΤΙΓΟΝΗ ΤΣΙΡΗ	56	3990	α. Καρντέλγερο 8/7 διά Βηρυττόν
ΑΙΝΤΚΛΙΟΖ (δ.)*	59	16047	δ. Γιβραλτάρ 11/7
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Λάς Πόλημας 18/6 διά Περσικόν
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1501	είς "Αινέρεραν 21/12
ΑΙΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ε. Τραπόνι 3/5
ΑΙΟΥΡΟΔΑ (δ.κ.)*	56	12447	α. "Ειβούμασον 19/7
ΑΙΠΟΛΩΝ*	68	27989	α. Μπ. "Αιρες 11/7 διά Ρωσίαν
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	125465	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Β. (κ.)	47	3371	α. Πειραιάς 3/7
ΑΙΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΡΥ*	57	9852	α. Χόγκ Κόγκ 16/6 διά Τανιμόπο
ΑΙΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (π.)*	56	5230	β. Βρέμην 17/7 διά Τρίπολην Λιβύης
ΑΙΡΓΟΛΙΣ (δ.)	64	28313	α. Καζαμπλάνα 9/7 διά Σκίκντα
ΑΙΡΗΣ	61	7870	α. Μελάζ 12/6 διά Αλγερίαν
ΑΙΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ*	78	9998	α. Σ. Τζάν 7/7 διά Νιουκάουθ
ΑΙΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ*	80	10200	ε. Σιγκαπούρην 9/7 διά Ινδονησίαν
ΑΙΡΙΣΤΟΕΛΗΣ Σ.			
ΑΙΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Μίλφ. Χάρφεν 16/7 διά Ζεσμπρούγκε
ΑΙΡΟ (κ.)	66	1163	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΜΑΔΑ ΜΕΝΤΑΛΑΤ'ΝΕΡ(κ.)	66	1404	α. Πειραιάς 16/7
ΑΙΡΟ (κ.)*	68	2571	ε. Λονδίνου 18/7
ΑΙΡΙΑ ΣΑΝ (π.)*	57	5992	α. Ταϊταγκόν 8/7 διά Μπαγκόκ
ΑΙΡΤΕΜΙΣ (κ.)	62	1087	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Σακά 14/7
ΑΙΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Ράς Τανούρα 16/7
ΑΙΣΤΑΣΟΣ (μ.)*	68	48559	ε. Χάρπατος Ρόδη 15/7
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	δ. Νιουμπάι 5/7
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ε. Ν. Όρλεανην 6/7
ΑΙΤΑΝΤΙΚΟ	65	24314	είς Χάλιφας από 30/4 (έπισκεψια)
ΑΙΒΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Π. Έμπεδοκλε 14/7
ΑΙΒΑΣΙΟΥΣ (δ.)*	76	65917	α. Μένα Σαρών 26/6 διά Ισπανίαν
ΑΙΒΕΣΚΑ'Υ (κ.)*	62	8587	ε. Σιγκαπούρην 6/6
ΑΙΒΕΣΤΑΡ (κ.)*	60	8368	ε. Σιγκαπούρην 23/6
ΑΙΒΕΝΟΥ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΒΕΡΟΝΑ (κ.)	54	1991	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΙΒΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119795	α. Φός 12/7 διά Μ. ἀλ. Αχμαντί

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	ε. Φιλαδέλφειαν 16/7
ΓΑΛΗΝΗ	55	9418	ε. Άλεξανδρειαν 13/7
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	α. Χάρηρη 3/7 διά Τουμπαρδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.)	49	1475	α. Πειραιά 16/7 διά Χαλκίδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ε. Πούλο Μπούκομ 17/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (π.)	65	4636	α. Τάμπα 6/6 διά Ρ. Χαϊνά
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	α. Γιοκοχάμια 30/6 διά Ντουμπάι
ΓΙΟΥΡΟΠΑΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ κ.*	57	4983	α. Πειραιά 17/7 διά Γαλατσί
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Κίνκατον 26/6 διά Βενεζουέλα
ΓΚΑΖ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	ε. Σουέζ 17/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Άλεξανδρειαν 12/7
ΓΚΟΛΝΤΟΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Π. Χάρκουρτ 9/7
ΓΚΟΥΑΡΟΥΧΑ (κ.)	60	4068	δ. Π. Σάιδ 18/7
ΓΚΟΥΝΤ ΕΣΠΑΛΟΡΕΠ (κ.)	67	2997	α. Σάρι 3/7 διά Ντουμπάλα
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥ'ΛΟΡΕΠ (κ.)	74	3279	α. Ν. Όρλεανην 5/7
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΟΡ (κ.)	56	8783	α. Κουαντάν 14/7 διά Πασίρ Γκουντάγκ
ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	ε. Σφάγκα 5/7
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	α. Βανκούβερ 4/6
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	δ. Γιβραλτάρ 13/7 διά Βενετία
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	εξωθι Λάγος από 9/6
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Δάγκι 15/7 διά Αμπιτζάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΟΤΖΥ (δ.)	64	30330	α. Όραντζιστον 26/6 διά Π. Λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΙ'ΝΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	α. Μαρακάιμπο 4/6 διά Τάιμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΤΟΡ	67	28217	δ. Σκο 7/7 διά Λενινγκραντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΛΑΣ	67	23347	ξεωθι Μπ. "Άρες 26/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Σιδηνύ 17/7 διά Τάμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Γόνδην 28/6 διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	ε. Ίντσιν 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΥΕΛΤΖΥ (δ.)	69	41477	α. Τεργέστην 14/7 διά Μ. έλ. Μπρέγκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΤΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Φός 16/7 διά Αρζου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	δ. Γιβραλτάρ 12/7 διά Τάραντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΑ (δ.)	72	114710	όργει εἰς Πειραιά από 23/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΤ (μ.)	73	114933	ε. Σμετέλιμα 4/6 διά Κισαράζου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Ράς Τανούρα 23/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 23/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Κάρυν "Αιλ. δρ. Γκρέιβην 24/6 διά Ντουμπάλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	όργει εἰς Πειραιά από 12/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ (δ.)	72	102326	α. Πειραιάς 28/12 διά Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Πειραιάς 12/12 διά Χαλκίδα
ΔΑΝΙΗΛ (π.)	53	1552	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΑΝΙΑΛ	72	15871	α. Ν. Υόρκην 17/7 διά Τυνιδάν
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Ν. Υόρκην 16/7 διά Αμουσίδη Μπαΐν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	56	8789	ε. Καράτσι 8/7
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	α. Νάρβικ 14/7 διά Νόρτντενχαρ
ΔΩΤΩΡ	68	35191	α. Γάνδην 5/7 διά Σέβεν "Αιλ.
ΕΒΡΟΣ (π.)	57	3434	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΙΟ Π. (π.δ.)	65	42377	α. Π. Αρβουρ 12/6
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	ε. Ν. Όρλεανην 16/7
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	α. Πειραιάς 30/6 διά Αλγέριον
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	α. Πειραιάς 8/7 διά Ιταλίαν
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	64	31331	δ. Γιβραλτάρ 4/7 διά Ν. Όρλεανην
ΕΛΕΝ*	67	27989	ε. Ρότερντραμ 15/7
ΕΛΕΝΑ (κ.)	54	5383	δ. Π. Σάιδ 9/7
ΕΛΕΡΑΡΤΑ*	73	17042	α. Σιδηνύ 1/7 διά Ισπανίαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)*	74	132034	α. Τσουδιάρχη 12/7 διά Σελένταν
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘΙ Π. (π.δ.)	59	12662	α. Καζαμπλάνκα 12/7 διά Σ. Μαλό
ΕΛΛΑΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Σάντα Φε 15/7
ΕΛΛΕΣΠΟΥ ΣΙΓΚΡΥ (δ.)*	75	45001	α. Σάν Νικόλας 13/7 διά Χιούστον
ΕΛΛΕΣΠΟΥ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	ε. Σιγκαπούρην 16/7
ΕΛΛΕΣΠΟΥ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	ε. Λισσαβώνα 14/7

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Σιγκαπούρην 30/5 διά 'Αφρικήν
ΘΩΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Μάλαγκα 4/6 διά Τρίπολιν
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Γιοκοχάμα 6/6 διά Σιγκαπούρην
ΙΜΑ*	68	27989	ε. Χόμπιτον Ρόδς 25/6
ΙΝΤΕΡΑΣΙΑ (κ.)	47	2879	α. 'Αλεξανδρειαν 9/6 διά 'Ελλάδα
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΤ (κ.)	59	4688	δ. Σουέζ 9/7 διά 'Ακαπού
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	67	20959	μετωνυμοθετη «ΑΝΝΑΜΠΕΛΛΑ»
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	66	20959	δ. Γιβραλτάρ 17/7 διά Κωνσταντίναν
ΙΟΣ (πτ.)	49	3676	ε. Πειραιά 8/7
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	α. Μερσίν 2/6 διά Λιβύην

ΚΑΒΑΛΑ*	56	16015	α. Χιούστον 29/6
ΚΑΛΙΑ (κ.)	52	2775	δ. Σουέζ 26/6 διά Σουαλία
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	52	8252	δ. Σουέζ 8/7
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέλρο 29/6 διά Ντιώρμπαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ε. Φιλαδέλφεια 6/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905	δργεί είς Πειραιά όπω 23/10/77
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΜΕΜΟΡΙΖ (πτ.)	61	9516	ε. Μπάραρον 2/7
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ π.*	56	8203	α. Κριστούπαλ 15/7
ΚΑΣΚΙΩΤΟΣ (κ.)	54	1598	δργεί είς Πειραιά όπω 26/8/78
ΚΑΣΟΣ (κ.)	53	2806	α. Λός 'Αντζελες 1/6 διά Σακάνη
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	α. Λειόρες 27/6 διά Θεσσαλονίκη
ΚΑΣΤΟΡ (κ.)	63	8671	δ. Γιβραλτάρ 7/3 διά 'Αβδάνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κ.)	57	3457	δ. Κωνιτόπολιν 18/6 διά Μ. Θάλασσαν
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	59	4537	ε. Χάρδρην 10/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ 66)	69	51627	δ. Ντουμπάι 29/6
ΚΕΧΑΡΙΤΩΜΕΝΗ (κ.)*	58	11765	α. Μαυρίκιον 15/6 διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΚΟΡΑΦ (κ.)*	48	1562	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ (δ.)	67	43122	α. 'Αιμπούργον 10/7
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργεί είς Πειραιά όπω 8/2/79
ΚΟΣΜΙΚ (κ.)	53	1598	δργεί είς Πειραιά όπω 24/3/76
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπό παρακλήση
ΚΟΤΡΩΝΑΣ ΒΙΑΛΤΖ (κ.)	55	1863	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΥΑΖΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	υπό παρακλήση
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)	42	3129	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΗΡΑ	70	16043	α. Βανκούβερ 15/7 διά Πρίνς Ρούπερτ
ΚΥΜΩ	56	2424	ε. θεσσαλονίκην 17/7
ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	δ. Σουέζ 20/6 διά Μπάραρον
ΚΥΡΟΣ (κ.)	56	2784	είς Καράρα όπω 23/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	64	35676	δ. Σουέζ 14/7

ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	δργεί είς Πειραιά όπω 1/3/74
ΛΑΚΟΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. 'Εκροβρος Ρίβερ 28/6
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	64	37338	α. Φιλαδέλφειαν 6/7 διά Μπωμόντ
ΛΑΡΑ (κ.)*	56	6921	α. Μούμπα 27/6
ΛΑΡΑ (πτ.)	65	9091	α. Ν. 'Ορλεάνην 24/5
ΛΑΣ (κ.)	51	1544	είς Πειραιά όπω 20/10
ΛΕΜΠΛΩΝ (κ.)	60	4068	α. Σφάδ 18/6
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Πειραιά 17/7 διά Σύμηνην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Χάρτην 9/7
ΛΙΑΔΑ (πτ.)	50	2734	είς 'Αμπιτζάν όπω 24/4/78
ΛΙΝΑ (κ.)	60	3847	α. 'Αλεξανδρειαν 20/5
ΛΙΡΚΕΥ' (πτ.)	59	9879	ε. Λιβύρον 4/7
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	ε. Πειραιά 12/5
ΛΟΥΚΙΑ (κ.)*	59	6354	α. Ντακά 22/6
ΛΟΥΣΥ (πτ.)	54	2557	ε. Μαυρίκιον 1/7

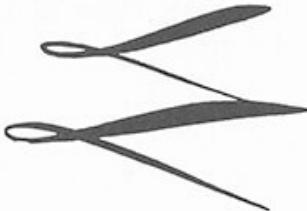
ΜΑΓΔΑ (κ.δ.)	59	16840	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΞ (κ.)	47	5010	α. Κιαραρού 26/6 διά Περσικόν
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)*	75	136991	ε. 'Ινταν 18/6
ΜΑΙΣ ΣΤΡΟΣ	69	16840	είς Βριτανίδην όπω 19/8/79
ΜΑΝΑΓΚΡΟ (κ.)*	43	1593	είς 'Αμπιτζάν όπω 13/4/78
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (π.)	52	2352	α. Μπέλιγκαχαν 12/5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μπάραρον 17/4 διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Π. (π.)*	55	3003	α. Καζάμπλανα 17/4 διά Πειραιά
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	α. Μπούλεν Μπαή 8/7
ΜΑΡΙΚΑ Ι. ΛΕΜΟΥ (κ.)	61	5376	δ. Σουέζ 4/3
ΜΑΡΙΛΑΚΙ (κ.)	53	5471	α. Τσάνα 3/7 διά Τοιταγκόκ
ΜΑΡΙΠΑ (δ.)	67	43649	α. Κάργι 8/7
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (δ.)	64	38568	εξεψή Ράς Σουκέρ όπω 1/7
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	ε. Σίντι Κρέρ 28/6
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 30/6
ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙ (πτ.)	65	10596	δ. Σουέζ 25/6
ΜΑΡΙΩ	65	17238	α. Πασαγκούλα 21/6

ΜΕΛΙΝΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	56	4639	ε. Σιγκαπούρην 17/7
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	57	11652	είς Κουβέτη όπω 24/6/78
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	είς Πειραιά 27/3
ΜΕΡΑΚ (κ.)	55	2549	δ. Κωνιτόπολιν 10/7 διά Κωνσταντίναν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	δ. Παναμά 21/4 διά Ειρηνικόν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	61	9194	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/5 διά 'Αλγέριον
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Ντουμπάι 20/6
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΙΜΗ (δ.)	73	17355	α. Ζ. Αντεν 16/6
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Φρόρποτ (Μπαχ) 15/1 διά Φορκάντος
ΜΕΣΣΗΝΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	75125	α. Ράς Τανούρα 4/7 διά Τεργέστην
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	α. Π. ο Πιέρ 4/6 διά Ντουμπάι
ΜΗΛΟΣ Η (κ.)	59	3809	δ. Σαΐδ 23/6
ΜΙΝΑ Φ.	58	8733	α. Πειραιά 3/7 διά Πολωνίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΕΡ (πτ.)	71	1590	δ. Παναμά 8/7
ΜΙΝΙ ΔΕΝΣ (πτ.)	71	1562	α. Βαλτιμόρου 1/7 διά Πενσακόλα
ΜΙΝΙ ΔΗ (π.)	71	1562	α. Μπαρανκίλα 27/6
ΜΙΝΙ ΔΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	είς Πόρτ 'Εβεργκλέινς όπω 5/2
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ (πτ.)	71	1562	ε. Χιούστον 30/6
ΜΙΝΙ ΔΟΡΥ (π.)	71	1584	α. 'Οραντζισταν 16/7 διά Μπαρανκίλα
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Ντεμεράρα 7/7 διά Τρίνινταν
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	α. Ν. 'Ορλεάνην 10/10
ΜΙΝΟΔΑΝ ΜΠΟΥΑ	58	13257	α. Κοστ 1/7 διά Σιγκαπούρην
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	α. Ράς Τανούρα 13/7
ΜΙΣ ΝΑΝΑ (κ.)	61	1952	α. Ν. 'Ορλεάνην 10/7
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	69030	ε. Π. 'Αντεν 14/7
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δ. Κωνιτόπολιν 2/6 διά 'Οδησσον
ΜΟΤΖΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Χάρτην 9/7 διά 'Οδησσον
ΜΠΑΡΙΜΑΡ (κ.)	55	4550	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΡΚΟΛΑ (δ.)	63	25340	α. Χάλτην 2/7 διά Σιγκαπούρην
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	ε. Τζένταν 15/7
ΜΠΑΧΑΖΑ (κ.)	73	3209	δ. Π. Σαΐδ 10/7
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*	47	1591	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΟΝΟΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (πτ.)	64	16073	είς Μπόνου όπω 10/10
ΜΠΡΑΒΟΑΛΤΟΝΑ (π.δ.)	55	5233	α. Χιούστον 21/6
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ρεσίφε 20/6
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Γιβραλτάρ 21/2

ΝΑΓΟΣ	61	9037	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/5 διά Π. Καμπέλο
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Κόρυτον 30/6 διά Νιγηρίαν
ΝΕΔΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Πειραιά 12/6
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	55	3709	ε. Καράτοι 23/6
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	δ. Βαλτιμόρου 14/7 διά Ρότερνταν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άργει είς Πειραιά όπω 23/12/73
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Σητάτη 15/7
ΝΙΚΟΛΑΙ (π.λ.)	59	10748	α. Δάντσι 14/7 διά Καναδά
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	α. Μάλαγκα 11/7 διά 'Αλγέριον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	68	86521	α. Μπράτον 9/7 διά Γιουροπόρτ
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (π.)	57	4981	α. Αύγουστον 21/6 διά Σουόρρη
ΝΙΚΟΛΑ ΑΛΦΑ (κ.)	56	2163	δ. Παναμά 13/7 διά Τανούραν
ΝΙΚΟΛΑ ΛΑΦΑ (π.π.)	65	4016	ε. Τάμπα 12/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΑΙ'Σ (κ.)	60	4100	α. Κοπέρ 25/6 διά Κούβα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'ΑΝΤ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ*	67	25837	ε. Σαρδίνιαν 16/7
ΝΟΡΘ ΘΡΟΥ'ΙΝΤ	57	3220	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΘΟΓΙ'ΙΝΤ	70	12063	α. Λονδίνον 16/7 διά 'Αμπιτζάν
ΝΟΡΝΤΧΑΦΕΝ (κ.)*	65	1236	α. Αύγουστον 1/7 διά Βιρτούτον
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2741	α. Τζένταν 13/7 διά Βιρτούτον
ΝΤΑΙΑ'ΜΑΝΤΟΥ (κ.)	57	9791	α. Σιγκαπούρην 29/5
ΝΤΑΙΝΟΥΜΠ (κ.)	60	12805	δ. Κωνιτόπολιν 28/6 διά Κωνσταντίναν
ΝΤΑΝΤΗ (κ.)	61	6977	είς Σουέζ όπω 14/3/79
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.τ.)	61	5816	α. Μασαλίαν 5/7
ΝΤΕΡΜΙΤΥ (κ.)	66	7264	δ. Γιβραλτάρ 8/6 διά Ρίγα
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Βανκούβερ 3/7 διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9692	α. Χόγκ Κόκ 16/6 διά Ν. Κορεάν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8558	α. Χόγκ Κόκ 4/7
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	α. Γένοβα 17/7
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	ε. Π. Σαΐδ όπω 4/8/75
ΝΟΔΗΓΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	α. Τζένταν 6/7 διά Χοντζίντα
ΝΙΟΥΣΑΙ ΛΑΦΑ (κ.)	70	14095	δ. Παναμά 7/7
ΟΙΚΛΑΧΟΜΑ (δ.)	63	51518	α. Φός 9/7
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δ. Σουέζ 9/7 διά Ράς Τανούρα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΘΕΙΤ (δ.)	69	97458	α. Κόρπους Κριστ 16/6 διά Τζεπέλη Ντανά
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΡΟΝ (δ.)	70	9726	α. Π. 'Αρβουρ 24/6 διά Φορκάντος
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΠ'ΙΑΝΣ (δ.)	72	106123	α. Ντάς 'Αλι. 13/6
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	α. Σάν Νικολάς 9/7 διά Γκουαγιανίλα
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	α. Φιλαδέλφειαν 1/7

ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)*	51	4788	εις Λάδη Πάλμας όπο 20/9/79
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	64	47493	α. Μάλτα 12/7
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)*	61	10444	α. Ταραγκόνα 23/6 διά Τέξας
ΣΑΝ ΡΑΤ'Ζ (κ.)	59	2948	α. Ντουμπάι 10/4
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙV (κ.)	53	2652	α. Λαττάκια 8/5
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α.Ν. Όρλεάνην 16/6 διά Ράς Τανούρα
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Ράς Τανούρα 12/6
ΣΑΝΝΑΚ (κ.)*	66	3314	ε. "Ανάδυτα 3/7
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε.Μπιζέρα 10/7
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Μπάρδαν 25/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	δ. Σουέζ 23/6 διά Περσικόν
ΣΑΟΥΘΓΟΥΙΝΤ	70	11329	α.Άδγος 3/7 διά 'Αμπιτζάν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	58	18183	α. Σιλικατ 24/6 διά Τελούκ Σεμάγκα
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	59	18183	ε. Σιγκαπούρην 10/7
ΣΗ ΛΑΚ (κ.)	61	8701	ε. Μπαλμπά 25/4 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΗ ΠΑΙΓΟΝΗΡ	71	11055	δ. Παναμά 30/6
ΣΗ ΠΕΡΑ (κ.)	61	8701	α. Μπιλμπά 21/6 διά 'Αβάνα
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ	69	12061	ε. Φιλαδέλφειον 11/7
ΣΗΤΡΕ'ΙΝ ΒΑΛΤΙΜΟΡ	73	18067	α. Τζένταν 14/7
ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.)*	56	8267	εις Ταματάβη όπο 13/5/80
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λάγος 10/7
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	δ. Παναμά 9/7
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Τοιβιταβέκια 12/7 διά Καράρα
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Άδγος 4/7 διά 'Αμπιτζάν
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	α. Τεργέστην 14/6 διά Βεγγάζην
ΣΚΑ'Υ (κ.)	57	6494	α. Μερόνια 19/5 διά Τρίπολιν
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	άργει εις 'Αμπιτζάν όπο 8/9/78
ΣΚΥΡΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	58	8640	α. 'Αμπιτζάραν 12/7 διά Π. Σουδάν
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	α. Σαγκούντο 13/7 διά 'Αλεξανδρειαν
ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	α.Κάρυα "Αιλ. 15/6 διά Γκότεμπουργκ
ΣΟΝΙΑ - ΣΦΟΦΙΑ Σ. (κ.)	66	1689	ε. Πειραιά 15/7
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Χιούστον 17/6
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Παναμά 23/6
ΣΠΥΡΟΣ V. (κ.)	48	2377	δ. Κωνιπόλιν 5/6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει εις Πειραιά όπο 25/2/77
ΣΤΕΡΝΑΙ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)*	58	8531	ε. Τοιταγκόχ 8/7
ΣΤΟΛΤ ΦΙΛΙΑ (δ.)	60	12191	ε. Λίβερπουλ 4/5
ΤΑΝΙΑ Π. (π.)	53	1886	δ. Π. Σαι 18/6
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Φατέχ Τέρμ. 5/6 διά Ρόττερνταμ
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Ντουμπάι 14/7 διά Μίνα Καμπούς
ΤΕΝΙΑ II (κ.)	53	1362	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΡΕΖΑ*	61	18484	α. Κολούμπια Ρίβερ 14/6 διά Ιαπωνίαν
ΤΖΑΓΚΟΥΑΡ (κ.δ.)	60	12944	α. Καλκούτα 23/5 διά Σιγκαπούρην
ΤΖΕΙΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Σιγκαπούρην 19/6

ΤΖΕΝΗ	59	9585	ε. Τζακάρτα 2/7
ΤΖΟΥΛΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)*	55	5425	εις ζαβόννα όπο 29/5/79
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.)	57	3178	δ. Ζαΐδ 29/6
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	άργει εις Πειραιά όπο 12/3/77
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	ε.Σαβάννα 7/7
ΤΙΦΟΣΟ (δ.)	74	68631	α. Γιβραλτάρ 12/6 διά Κόρπους Κριστί
ΤΟΣΟΤΗΣ (δ.κ.)	60	12944	ιδ. «ΤΖΑΓΚΟΥΑΡ»
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α.Σαντάντερ 27/6 διά Τουμπαράδο
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ κ.	66	2186	ε. Χαμίνα 10/7
ΤΡΕΨΑ (κ.)	47	5309	άργει εις Χαλκίδα όπο 18/9/77
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. 'Αμβέρσαν 24/6 διά Νουακότ
ΤΡΙΣΤΑΡ (κ.)	57	1999	α. Πειραιά 9/7 διά Ταρτούς
ΤΡΙΤΩΝ	77	15552	ε. Μπ. "Αύρες 15/7
ΥΒΩΝΗ II (π.)	64	10009	ε. Μπωμόντ 7/6
ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	105784	άργει εις Μπρουνευ Μπαιν
ΦΑΛΚΟΝ III (π.)*	36	1990	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	α.Μάλαγκα 10/7
ΦΑΝΗ (π.)	67	4307	α. Ν. Όρλεάνην 28/6
ΦΑΟΥΝΑ (κ.)	66	1443	α. 'Αμβέρσαν 18/6 διά Τομπρούκ
ΦΑΡΧΑ (κ.)	73	3870	α. Τζέντα 16/7 διά 'Ομαν
ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	60	9030	άργει εις Σιγκαπούρην όπο 13/9/76
ΦΕΛΙΣΙΑ B	78	15950	ε. Μπάραν 14/6
ΦΙΒΙ (κ.)	50	13074	α. Αύγουσταν 28/6 διά γιβραλτάρ
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Κόμπε 13/6 διά Λουσίντα
ΦΙΟΝΑ M. (δ.π.)	58	15940	α. Ράς Τανούρα 15/7
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕ'ΙΤ (π.)	43	6338	εις Ταμπικό όπο 12/7/79
ΦΟΙΝΙΞ ΣΤΑΡ (δ.)	57	15406	δ. Σουέζ 16/7
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I (κ.)	66	1444	α. Λόουστφτ 8/7 διά Μ. Θάλασσαν
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	α. Μπάραν 2/7
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Χονολουλού 8/4
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Χονολουλού 12/6
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δ. Παναμά 3/7 διά 'Εκουαντόρ
ΧΟΛΥ ΣΤΑΡ (κ.)*	57	9049	ε. Πειραιά 9/7
ΧΟΥΝΤΑ ΛΑΚ (κ.)*	66	2985	α.Ντώρμπαν 4/7 διά 'Ιράν
ΧΟΥΝΤΑ ΠΕΡΑ (κ.)*	67	3020	δ. Ζαΐδ 18/7
ΧΟΥΝΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)*	49	5209	ε. Λεμεσόδων 12/7
ΧΡ. ΣΤ. ΑΡΑΠΑΚΗΣ (κ.)	61	9346	α. Αύγουσταν 18/5 διά Περσικόν
ΧΡΥΣΗ (δ.)	66	41066	ε. Παλέρμο 23/6
ΧΡΥΣΗ'ΙΣ (π.)	59	4378	ε. Ραβέννα 26/5
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 (κ.)	59	8950	ε. Μομπάσαν 25/4
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 (κ.)	63	9850	ε. Σουδίμπα 12/7
ΦΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	εις Νταμάρ όπο 4/11/78



SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 — CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234928 SEAG UR, ITT 427147 SEAG,
WUI 66306 SEAGRP, WUD 640344 SEAGROUP
NYK, TWX 710-581-4257

~~~~~ ♦♦♦♦ ~~~~

**General Agents for:**

**CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.**  
CABLES: SHIPCERES PIRAEUS — TELEX: 21 2257

~~~~~ ♦♦♦♦ ~~~~

UNISEA, LTD.

CABLE: UNISEA LONDON — TELEX: 25624

~~~~~ ♦♦♦♦ ~~~~

**CERES JAPAN SHIPPING K. K.**

CABLE: CERESEAT TOKYO — TELEX: 0222-4067

# NAFTIKAKHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 484

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS - 77, Notara Street

1st August 1980

### EEC MARITIME CENTRE

We fully agree with the proposal made by Mr. J. Fikioris the Minister of Mercantile Marine, that Piraeus should become the EEC's centre of maritime operations. He made this proposal in the course of a speech on July 16th at the Piraeus Chamber of Commerce and Industry.

He pointed out that a common maritime policy for all the EEC countries was still being worked out. It was Greece's hope, he said, that this policy would as liberal as could be and would be based on the principle of free competition. He added that the impending enlargement of the Community with such countries as Spain and Portugal would shift the EEC's centre of gravity to the south. At the same time, the rapid growth of the Greek-flag merchant fleet, resulting from the increasing rate of "repatriation" of Greek-owned shipping to the home flag, was helping to make the port of Piraeus an important commercial centre. Greece, therefore, would be the best choice for the EEC's headquarters insofar as its maritime administration was concerned. It could also become the home of an EEC Maritime Institute and Training Centre, particularly in view of the trend towards decentralising EEC institutions and removing them from the vicinity of the top-heavy bureaucracy in Brussels.

We agree, as we said before, with this proposal but we feel much preparatory work needs to be done before it could be put into effect. We are aware of the fact that the Ministry of Mercantile Marine's Department of EEC Affairs is fully briefed on such matters, perhaps more so in its field than any other Government service, but this is not enough. And whatever preparations have to be made, they should be taken in hand without delay.

### THE MIDDLE EAST AND GREECE

The development programmes of the oil-producing countries in the Middle East are always a matter of keen interest to the industrialised countries of the West which are beset by recession, inflation and unemployment. These development programmes require large imports of mechanical equipment and other capital goods and help to recycle their accumulation of petrodollars.

The latest good news comes from Saudi Arabia whose new five-year development plan calls for a total expenditure of \$230 billion compared to \$200 billion for the previous five-year plan.

Moreover, Saudi Arabia's budget surplus for 1980 is expected to be as high as \$100 billion (not \$115 billion as foreseen by the IMF) provided the price of oil remains at \$28 per barrel which is highly unlikely after the recent OPEC meeting in Algiers.

All this is of particular importance for Greece not only with regard to our exports to Saudi Arabia but also with respect to our aspirations in becoming a transit point for goods to the Middle East.

It is encouraging to hear from the Greek Railways Organisation (OSE) that the rail terminal at Volos is almost ready to serve the Volos-Latakia rail ferry link.

As for our exports to the Middle East, many of them will be supplied by the country's small and medium-sized industries which,

for various reasons, are finding it hard to survive.

### TRAINING FUND CONTRIBUTIONS

According to a rough estimate, the compulsory contributions of Greek-flag ships to the Merchant Navy Training Fund add up to £500,000 per month or about £6 million per annum. Indeed, the Ministry of Mercantile Marine's Training Department works with an annual budget of £5,866,896 derived from contributions from 3,954 ships in commission. These contributions range from £240 to £4,728 per annum. Another £1,160,408 is contributed by 626 foreign-flag ships under contract with NAT.

As very few of the contributing owners know exactly what is done with this money we shall try to give them a vague idea, based always on data provided by the Ministry.

Out of 900 million drachmas budgeted for the Fund between 1975 and 1976, Drs. 606 million were spent. This year's expenses are expected to be in the region of Drs. 300 million. In other words, in five years, the Fund provided about one billion drachmas for training.

The State Budget contributed another Drs. 230 million and this year intends to supply Drs. 104 million. Not included are Drs. 200 million for buildings which were provided from the Public Investments Budget during the past five years.

It is therefore obvious that the main burden of merchant navy training is not borne by the State but by the shipowners. Indeed, the State contributes barely a quarter of budgeted expenditures and only 30% of actual expenditures — as if merchant navy training had nothing to do with the country's overall educational facilities but was something foreign to them. And the argument that these training schools serve the shipowner and nobody else is equivalent to saying that the technical and vocational training schools serve only the industrialists, that the agricultural schools are there to serve none but the farmers and the commercial colleges none but the traders.

Another aspect of this unfair distribution of expenditures is the breakdown of the Fund's budget for 1980 in which we see that Drs. 510 million are to be spent as follows: About Drs. 200 million for salaries and wages, Drs. 120 million for running expenses of the schools and Drs. 110 million for board and clothing of the cadets.

The schools are manned by 130 teachers and instructors who are all paid from the Fund with a very few teachers on the state payroll.

The conclusion is that our Public Merchant Navy Training Schools, which are state schools and which should be entirely supported by the state are, instead, almost entirely supported by the Training Fund to which our shipowners contribute every month.

### BILLION DOLLAR INCREASE NOWHERE IN SIGHT

According to the Bank of Greece, foreign exchange earnings from shipping during the January-May period in 1980 amounted to

\$671 million and represented an increase of \$75 million over the figure for the same period in 1979. If the increase remains on the same level for the rest of the year, the total increase for 1980 will be \$180 million which is a far cry (18%) from the one billion-dollar increase the government has appealed for and which our shipowners pledged themselves to achieve last year.

However, the shipowners did point out to the government that it would have to take certain measures in order to help them meet this goal. And the question is: What has the government done to attract more Greeks to sea careers? What has it done to improve our training schools and provide our merchant navy with the officer material it needs so badly? What has it done to improve our ship-preparing facilities and make it possible for a larger number of ships to call at Greek ports for repairs and servicing?

The recent reports on the Greek economy by the OECD and the IMF make it clear that the only source of more foreign exchange for Greece is shipping. So what are we waiting for?

### FALLING ON DEAF EARS

For years now we have been drumming away the fact that our foreign exchange earnings from shipping are only a fraction of what they could be if only the government woke up and realised the golden goose of shipping was at its doorstep, needing only a very little obstetric assistance to lay its golden eggs.

But our imprecations have always fallen on deaf ears. Now the OECD and the IMF have come along with their authoritative reports to paint a grim picture of our economic situation, supported by eloquent facts and figures.

And yet, on July 1, 1980 the Greek-owned merchant fleet stood at 4,785 ships totalling 53,235,030 gross tons — a golden goose of gigantic proportions that, properly exploited, could provide many extra millions for our economy — millions of dollars in wages that are paid to foreign crewmen who work on Greek ships and would have been channelled to this country if enough Greeks could be induced to replace them.

Perhaps even at this late date something will finally be done about it.

### FOREIGN TRANSACTIONS

Our foreign transactions balance sheet is in a sorry state. The current transactions deficit from January to May 1980 was \$ 1,373 million dollars compared to \$1,027 million during the same period last year.

The trade deficit from January to May 1980 was \$2,789 million and was marked by a higher rate of increase in imports than in exports. Imports increased by 12.4% amounting to \$4,442 million while exports by only 5.1%, amounting to \$1,653 million.

As for invisible earnings, these increased by 7.1% from January to May amounting to \$1,977 million while invisible payments increased by 13.1%, amounting to \$561 million.

The main sources of invisible earnings were as follows for January to May 1980 compared to the same period in 1979:

**—Foreign exchange from Shipping:**  
Increased by 12.5% amounting to \$671 million from \$596 million in 1979.

**—Foreign exchange from Tourism:**  
Increased by 12.6% amounting to \$438 million compared to \$389 million in 1979.

**—Remittances from emigrants:**  
Reduced by 5.4% amounting to \$389 million compared to \$411 million in 1979.

### THE ENGINEERS STRIKE

The 48-hour strike called by the Marine Engineers' Union was nipped in the bud by a court order with the argument that the nature of the union demands was such that they could not be met by the shipowners but only by the legislative and administrative powers that be.

With the threat of a 50,000-drachma fine hanging over it, the engineers' union had to back down and call off the strike.

We feel the Ministry of Mercantile Marine, if such manifestations are to be avoided in future, should introduce legislation by which Greek seamen are forbidden to strike outside Greek territorial waters as is the case in other maritime countries.

### THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted recently through Piraeus shipbroking offices:

#### SINGLE VOYAGE:

**TOXOTIS:** 32,250 metric tons heavy grain, Savanna to China, \$50 per metric ton, 4,000 tons gross load/3,000 tons free discharge, dem. \$ 8,000 per day (June 23-26). Acct: Chinese charterers.

**GIANNIS** (7,500 d.w.t.): Up to full and complete cargo woodpulp and timber, Portland and Saint John (N.B.) to St. Malo, \$ 305,000 lumpsum fios, L/D 9 total days, dem. \$ 4,500 per day (Aug. 5-15). Acct.: ECFL.

**AGAPI:** 7,000 metric tons min./max. bagged sugar, Antwerp to Westmed/Eastmed/Red Sea, \$ 53.50 per long ton fios if West Med, 57.50 if East Med, 67.50 if Red Sea, L/D 600/600 (July 7-10).

**AIKATERINI K.:** min./max. 4,500 metric tons tincal bulk, Bandirma to Leghorn, \$ 20.50 per metric ton fiot, L/D 800/1,000, dem. \$ 3,100 per day (July 24 - Aug. 5). Acct: Interox Chimica.

**GIORGOS K.:** 8,100 metric tons bagged flour, Rouen to Cabinda and Duala and Lobito, \$ 58.75 per metric ton fios, L/D 1,000/400, dem. \$ 4,750 per day (June 25-July 7). Acct: Impirade.

**DANIEL:** 5,000 metric tons 5% moloo bulk soda, Baton Rouge to Puerto Cabello, \$ 39.75 per metric ton fiot, L/D 2,800/500, dem. \$ 5,000 per day (June 12-22). Acct: CAVN.

**ARISTOFILOS:** 10,000 metric tons beans in bags, to Lobito and Praia (at Lobito to discharge 5,000 tons beans and load instead 5,000 tons bagged cement), \$ 735,000 lumpsum fios, L/D 700/700, dem. \$ 6,500 per day (June 15-20). Acct: Arca Verd. G.

**ELEUSIS:** 9,000 metric tons 10% moloo antioxidant fishmeal in bags, Iquique and Arica to Bandar Abbas, \$ 125 per metric ton fios, L/D 1,000/1,000, dem. \$ 9,500 per day (June 20 - July 5). Acct: Devonia Hellas.

**ELMINA (O.B.O.):** 100,000 long tons 10% moloo iron ore, N.W. Australia to South Korea, \$ 8.40 per long ton, L/D 70,000/22,000, dem. \$ 16,000 per day (June 26 - July 10). Acct: Korea Shipping Corp.

**CAP BON:** 7,700 metric tons 5% moloo chrome ore, Takoradi to Ghent, \$ 24 per metric ton fiot, L/D 1,500 tons/2.5 days, dem. \$ 4,000 per day (July 14-31). Acct: Mines Minerals.

**YANNIS M. (O.B.O.):** min. 70,000 metric tons crude oil, Gabon to Carib - West Indies

range, W 150 (June 28 - July 1). Acct: Ton Tradding.

**EUROHUNTER** (5,940 d.w.t.): Full cargo of packages sawn timber, Belem to Ancona, \$ 381,000 lumpsum fios, L/D 22 total days, dem. \$ 4,250 per day (Aug. 30 - Sept. 9). Acct: Fratelli Cingolani.

**EUROCHAMPION:** 15,000 metric tons bulk DAP, Tampa to East or West coast India, \$ 62.50 per long ton fio (West India), 62.85 (East India), L/D 8,000/1,000, dem. \$ 6,000 per day (July 21-31). Acct: Government of India.

#### TIME CHARTER:

**ELOCEAN** (33,817 d.w.t., built 1965, lumber/bulk, 1,400,547/1,378,105 cu. ft. G/B, 13 knots on 34 tons ifo 180 cts plus 2 tons diesel oil): \$ 15,000 per day, delivery passing Cape Passero (June 16-22), redelivery passing Muscat, trip (Oleagine).

**EUROTRANSPORT** (16,693 d.w.t., built 1966, ro-ro car carrier, 13.5 knots on 24 tons ifo 180 cst plus 1.7 tons diesel oil): \$ 9,550 per day, delivery Hakodate - Nagasaki range (July 15-31), redelivery Singapore - Japan range, trip (ELMA).

**EUROSUN** (14,582 d.w.t., built 1965, lo/lo car bulk, 630,677/608,766 cu. ft. G/B, 12.5 knots on 21 tons ifo 180 cst plus 1.5 tons d.o.): \$ 8,500 per day, delivery Buenos Aires

(July 1-15), redelivery China, trip (China National).

**EUROHUNTER** (6,000 d.w.t., built 1966, single heavy lifter, 298,469/280,952 cu. ft. G/B, 11.5 knots on 10 tons ifo 60 cst plus 1 ton d.o.): \$ 4,350 per day, delivery La Spera - Naples range (July 7 - 17), redelivery Dakar - Duala range, trip (NSP Medafricana).

**DONA JOSEFINA** (15,788 d.w.t., built 1965, ore bulker, 526,798 cu. ft. grain, 12 knots on 21 tons ifo 120 cst plus 1.5 tons d.o.): \$ 7,900 per day, delivery Rostock (July 14-21), redelivery West Africa, trip (C-Trade).

**ELJIANNI** (20,015 d.w.t., built 1970, logger/bulk, 994,180/906,270 cu. ft. G/B, 14 knots on 30 tons ifo 180 cst plus 2 tons d.o.): \$ 12,450 per day, delivery Cuba (July 5 - Aug. 5), redelivery China, trip (China National).

**MIMI M.** (23, 489 d.w.t., built 1973, lo/lo car/bulk, 905,310/893,475 cu. ft. G/B, 14 knots on 32 tons ifo 180 cst 2 tons d.o.): \$ 10,150 per day plus \$ 135,000 ballast bonus, delivery San Francisco (July 15 - 24), redelivery Muroran - Tobata range, trip (Showa Line).

**ALEXANDRA** (12616 d.w.t., built 1965, heavy lift/liner, 676,360/614,320 cu. ft. G/B, 14/17 knots on 24/34 tons ifo 180 cst plus 2.2 tons d.o.): \$ 5,400 per day, delivery passing Rhodes (July 17-25), redelivery Tunisia, trip (Cotunav).

## SUEZ CANAL

### New Regulations Effective as from October '80

In our issue of June 1st we mentioned the meeting held in Egypt from 19th to 21st May between the International Chamber of Shipping (ICS) and the Suez Canal Authority (SCA) concerning the widening and deepening of the Canal and the new regulations which will be implemented in October when the Canal will be ready to accept larger sized ships.

The Greek Shipowners' Union was represented at this meeting by Captain P. Tsakos and was also present Mr. G. Whitfield, Marketing Manager of Candia Co. S.A.

Candia is an internationally known organisation for services to the Shipping Industry and mostly known for their "Suez Canal Transiting Service". Candia regularly issues a Suez Canal Information Circular with a world-wide distribution. Their Circular No. 65 dated July 22nd, '80 refers to the matters discussed in the above mentioned meeting. Due to the importance of its contents and the interest expressed by many Canal users to be informed about the latest developments, we are publishing below its full contents.

#### 1. Increase in draught.

A review of the current situation was given by the SCA, including progress in the execution of the Development Project. They stated, that the increase in draught would be up to 53 ft. but would be introduced by stages, for instance, there might be a 3 ft draught increase every six weeks or so, with similar stepped increases for maximum beam limits. The purpose of this was to ensure that pilots and others involved in the operation of the Canal gained gradual experience of the larger vessels, which the new Canal dimensions would permit. It was expected that the new maximum draught and beam limitations would be permitted within six months of the completion of stage 1. A circular setting out the details would be issued within the next two

months or so.

#### 2. Shore Radar.

Certain technical developments associated with the new works were mentioned by the SCA. The main point of interest was: Shore radars in Port Said and Suez would assist in the anchoring in the approaches. This will help eliminate the worry by Masters of VLCCs over the confusion and congestion off Port Said, due to the number of vessels moving into the anchorage area simultaneously. Furthermore, each ship will be assigned its own individual anchorage, therefore eliminating this problem.

#### 3. Escorted ships.

The SCA requires that large vessels under escort are to be provided with two polypropylene ropes of 16 inch circumference to attach the stern of the vessel to the tug. A certain number of these ropes would be available for hire by transiting vessels.

#### 4. Overcharging of dues.

ICS raised a question, concerning the measurement of ships making their first transit. The usual practice was for vessels to be charged dues, based on their gross tonnage, plus a premium of about 30% during their first transit, but to be measured for Suez Canal purposes on their second transit. In practice, however, this did not always happen, and vessels were therefore being charged excessive dues for some time.

The SCA responded that it was sometimes not possible to conduct the measurement survey on the second transit if, for instance, there were adverse weather conditions. However, the SCA promised to look into any individual problems if owners send them full details.

N.B. CANDIA can assist any owner/operator with this problem, initiating any case on their behalf.

### 5. Increase in Tolls.

It was advised that the SCA was currently considering an increase in tolls, which would take effect from about January 1981. Although no figures had yet been agreed, owners must expect a substantial increase (although it was pointed out that the increase would not be unrealistically high). The SCA promised to give as much advance notice of the increase as possible.

### 6. Toll Charging System for Parcel Tankers.

It would appear that Parcel Tankers have had their classification changed from the "Tanker" rate to that of "Other Vessels" with a consequent substantial increase in dues. The SCA explained the standard rule: Vessels are charged according to their designation and the calculation does not take into account the cargo which the vessels are carrying. ICS suggested that if this was so, then these vessels should be treated as tankers. However, it was pointed out that it might be reasonable to argue that a transit would attract the higher rate when the vessel was carrying hazardous cargoes, but that the tanker rate should be charged in other cases. It was agreed that the ICS would follow up this problem in writing, and that the SCA would study it.

### 7. Pilotage Arrangements.

The SCA explained the new arrangements for taking on pilots at each end of the Canal. For vessels transiting northbound, VLCCs and large containerships would board the pilot in the VLCC anchorage area (which they would reach without a pilot on board). Other vessels i.e. vessels with a maximum draught of 38 ft — which might ultimately increase to 41 ft — would pick up the pilot at the waiting area and would then move on to the anchorage area for such vessels. Large ships would be told their position in the VLCC anchorage area by VHF. In bad weather, when it was impossible for the pilot to reach the VLCC anchorage area, such vessels would have the option to move up past the anchorage area for "other vessels" to pick up the pilot.

### 8. Suez Canal Vessel Traffic Management System.

The SCA outlined its plans for the vessel traffic management system in the Canal. The system had been developed specifically for the Canal and involved the use of carry-on receiver transmitter (CORT) on each vessel in transit. A technician would supply the CORT and an antenna at the Canal entrance, and another technician would remove the equipment on leaving the Canal.

There was no requirement for the ship to provide any equipment of its own. The system, which had been developed in conjunction with the LORAN-C network, enabled each CORT to receive pulses by which the position of the vessel in the Canal could be measured and transmitted to an operation centre in Ismailia. This information would be presented on T.V. monitors in the operation centre. The system would be introduced during the first quarter of 1981, and initially, would work in parallel with the existing arrangements until the SCA was confident that the new arrange-

ments were working properly.

### 9. Mooring Ropes.

The SCA confirmed that they had removed their prohibition on the use of synthetic mooring ropes following agreement at IMCO that such ropes did not pose an electrostatic hazard. There was discussion on the requirement in the new draft Rules for vessels to be provided with at least six flexible floating mooring ropes. ICS pointed out that the VLCCs were generally provided with specially designed mooring systems using wires rather than ropes. The SCA agreed that the text would be changed to require such ships to be provided with only four mooring ropes.

### 10. Mooring Boats.

Regarding the SCA circular that requires each vessel to have a 5-ton derrick for the handling of the new 3-ton mooring craft, this has been withdrawn. Only a 3-ton derrick capacity is now required.

### 11. Spreaders (Slings).

It was stated in the New Rules that container vessels should provide their own spreaders on the off-chance that they would need to unload or reload containers in the Canal. It was eventually agreed that this would not be necessary, and the SCA would provide shore-based spreaders as necessary to handle standard ISO 20 FT and 40 FT containers. Ships carrying non-standard containers would be expected to provide their own spreaders.

### 12. Accommodation and Pilot Ladders.

The SCA's draft Rules stated that vessels required an accommodation ladder whenever the distance from sea-level to the point of access of the vessel was more than 3 meters. The SOLAS requirement related to a distance of more than 9 meters. The SCA explained that it was concerned for the safety of its pilots, but agreed to study the possibility of bringing the Rules of Navigation into line with the SOLAS regulations.

### 13. Searchlights (Projectors).

Various matters were discussed on this subject; hereunder are the main points. In principle the SCA much preferred that vessels be provided with their own searchlights. The requirement for vessels with bulbous bows and for LPG and LNG carriers to have their own searchlights would be maintained, and due to the impracticability of supplying searchlights for transit, the new Rules would also require all vessels entering southbound via the new East Channel and anchoring south of Conry Rock before proceeding northbound, be equipped with their own searchlight.

The ICS queried the continuing need for projector electricians on ships carrying their own searchlights. However, the SCA felt that their electricians were an important aid to the pilot. The electricians were experienced and knew the requirements of the pilot, and that the reduced crewing levels of today meant that many vessels could not guarantee the availability of a crew member to operate the searchlight throughout the transit. On a question of bridge wing projectors, the SCA felt that they did provide an additional margin of safety over the existing deck lighting and should be maintained.

### 14. Vessels prohibited from transit.

The meeting discussed the list of conditions under which the SCA would prohibit a vessel from transit. The SCA explained that they were additionally concerned about certain vessels which have consistently proved unreliable in transit due to faulty equipment. ICS agreed that it was not in the interests of the great majority of canal-users to permit such vessels to transit and offered support to the SCA in prohibiting any vessel which had proven on more than one occasion to pose a potential hazard to the operation of the canal due to its unsafe handling, etc.

### 15. Dues and rates applied under various circumstances.

ICS raised a number of detailed points on the computation of dues: if a vessel in ballast had dunnage on board, was it regarded as a laden vessel or as a vessel in ballast? The SCA explained that dunnage was not regarded as cargo. On the vessel's first transit through the canal in ballast with dunnage on board, the vessel had to declare the amount of dunnage carried. Thereafter, there would be no alteration in dues computation as long as the same quantity of dunnage was carried. If the quantity changed, a new declaration had to be made to the SCA. However, if the dunnage was disposed of, the SCA would assume that it had been disposed of for profit and would regard the vessel as having carried cargo. ICS questioned this interpretation. The required quantity of dunnage varied according to the cargo carried and would not necessarily remain constant. It was agreed that ICS would follow up this point in writing as appropriate.

A question was raised about damaged cargo retained on board a vessel otherwise in ballast. The SCA confirmed that such a vessel would be regarded as a laden vessel. Similarly, a vessel in ballast with a crew member's car on board would be regarded as laden.

The ICS sought clarification on the meaning of "unfixed and unenclosed deck loads". The SCA explained that "unfixed loads" was intended to cover deck cargo which was not held by ship's permanent equipment, while "unenclosed deck loads" covered cargo which was not boxed. However, it was agreed to see whether clearer wording could be found.

ICS asked what rate applied to combination carriers transiting the canal. The SCA explained that a combination carrier would be charged as a bulk carrier on all occasions other than when it was carrying a cargo of oil, in which case it would be charged as a tanker.

The bulk carrier ballast rate would be charged for all combination carriers in ballast, even if their previous cargo had been an oil cargo. Tugs eligible for exemption from transit dues: It was explained by the SCA that the exemption applied to towing tugs certified as such by the classification societies. The exemption did not apply, for instance, to salvage tugs.

### 16. Guarantee Deposits.

ICS enquired whether a guarantee deposit, provided by the owner's P & I Club, would be regarded as satisfactory. The SCA answered that the guarantee must be provided by a bank. This was a simpler and more reliable method for both the SCA and for the shipowners.

### 17. Improvement for Navigation Aids.

ICS asked for an explanation of the new section imposing a charge on all transiting vessels for navigation aids. The SCA explained that this was to cover the continuing programme of improvement which they are undertaking in the canal.

N. B. The following is stated in the new Rules of Navigation:

"A charge of 200 L.E. (Two hundred Egyptian Pounds) is to be paid by transiting vessels for navigation aids. Non-transiting vessels are charged 50 L.E. (Fifty Egyptian Pounds)".

### 18. Restrictions on Discharge of Dangerous Cargo at Port Said.

ICS drew attention to a problem reported by one of its members which had been prohibited from discharging a parcel of chemical cargo at Port Said from a vessel destined for transit through the Canal with other cargoes, including low-flash cargoes on board. ICS had notified the SCA of its intention to raise this issue, and the SCA explained that the owners of this particular vessel in question, had also recently held their own discussions with the SCA. The SCA took the view that the discharge point in Port Said for the cargo in question was outside the common discharge area. The parcel in question was a small consignment destined for a tank with a low annual capacity and did not, therefore, represent a regular trade. Furthermore, there was a general rule prohibiting vessels with low-flash cargoes on board from mooring in Port Said harbour. The facilities in Port Said were not adequate to permit vessels with low-flash cargoes on board to discharge there. ICS noted the SCA's explanation of the decision.

### 19. The 3 Ft Lift Rule for Gas Ships.

ICS questioned whether the requirement for the 3 Ft Lift for Gas Ships would still be necessary after completion of STAGE 1, which would greatly increase the depth of the Canal. The SCA explained that the rule would have to be maintained since a vessel could still ground in the Bitter Lakes.

3 Ft was regarded as the normal extent of grounding, and in the absence of the capability to lift the ship there could be a major disruption of canal transits.

ICS explained that for some vessels it was not possible to provide the 3 Ft because of the problems of sloshing in tanks, however, there were alternative solutions. LNG vessels could use their boiler and condenser for venting cargo in the event of a grounding. LPG ships could re-liquify cargo and could lighten to another gas tanker. Such lightening operations were now regular commercial practice.

The SCA noted this information with inter-

rest and it was agreed that ICS would provide detailed information on those vessels which would be faced with a problem in providing a 3 Ft Lift and on the possible solutions in the event of the grounding of a gas tanker in the Canal.

The above points, raised and questioned by the ICS, resulted from their study of the SCA's proposed RULES OF NAVIGATION.

The following were in attendance:

#### Suez Canal Authority.

Eng. M.A. Mashhour, Chairman, SCA  
Eng. M. Ezzat Adel, Director Eng. Dept., SCA  
Eng. Kassem Sultan, Director Transit Dept., SCA  
Eng. Abdel Rahman Montasser, Director SCA Shipyards  
Dr. Eng. A. Ammar, Director of Research Dept., SCA  
Mr. Ghandi El-Hindy, Chairman Canal Shipping Agencies Co.  
Eng. Mohsen Edriss, Project Planning Manager, SCA  
Eng. Moh. Bahaa El Din, Technical Director of Chairman's office, SCA

with other officials of the SCA

#### International Chamber of Shipping.

Mr. H.T. Beazley, Chairman, ICS  
Dr. W.H. Brouwer, Netherlands (Vice-Chairman, ICS)  
Mr. R. Maybourn, United Kingdom  
Capt. B. Hansen, Denmark  
Capt. F. Busker, Netherlands  
Capt. G. Yoshinaga, Japan  
Mr. A.G. Thomas, United States  
Mr. L. Holtz, Federal Republic of Germany  
Capt. P. N. Tsakos, Greece  
Mr. George Whitfield, Greece (Candia representative)  
Mr. J.C.S. Horrocks, Secretary General, ICS

Our clients and friends will be interested in the following abstracts of a speech by Mr. Ghandi El-Hindy, that concentrated on the current situation at the Suez Canal, as noted by our representative.

#### I. Object of the S.C. Development Project.

The project, now under execution, is to increase the area of the Canal Wet Cross-Section from 1800 sq. m. to 3300/3700 sq. m. This will allow ships of 150,000 d.w.t. to transit fully loaded with a maximum draft of 53 ft., and up to 370,000 d.w.t. in ballast.

The project aims at:

- Constructing three new by-passes, to increase the canal transiting capacity.
- Smoothing all channel curves so that the

radius of any curve will not be less than 5,000 m.

—Enlarging and deepening of anchorage areas to accommodate more and larger ships.  
— and — other miscellaneous works, i.e. breakwaters, groynes, mooring facilities, etc.

Also: Procurement of all necessary equipment for the smooth and safe transit of large vessels, is one of the main concerns of the S.C.A., to be achieved during the period of execution.

#### 2. Progress of Procurement.

Other than the necessary items for the execution of the civil part of the project, the following items have also been contracted and will be delivered before August 1980:

—Navigational Aids  
—Radio and Radar Control Systems  
—Mooring buoys and launches  
—Service tugs and launches

Escort tugs: additional 4 tugs of 40-ton pull will be delivered by August 1980; 6 other tugs of 40-ton pull and 3 tugs of 60-ton pull will be built during the following months.

#### 3. Canal Shipping Agencies Company.

Various information was given, as well as statistics of traffic passing the canal, the volume of cargo handled in 1979, etc., etc. However, the following points may be of more interest:

##### 3.1. Documentation/Manifests.

a) The Customs Authority requires a full set of manifests covering cargo on board. If manifests are not available at the time of arrival an undertaking from the master is required, stating that such document will be sent to the agents for submission to the customs within 15 days. In this connection, we are pleased to inform owners/operators/charterers that our Customs Authority has agreed to our application to submit to them manifests on microfilms for vessels transiting the Canal without carrying out loading or discharging operations at Port Said or Suez.

b) For container vessels and Ro/Ro ships, it is acceptable for a general list giving the number of containers, sub-divided into general cargo, reefer and hazardous, with ports of loading and ports of discharging for each category, if manifests are not available on arrival for transit. Detailed manifests must, however, be submitted after transit as mentioned above in a).

c) If a vessel has bags of mail for discharging in port or in transit, a complete set of Way Bills is required.

##### 3.2. Blank Shipping Forms for Next Transit.

The following set of forms is usually handed to the master by agency boarding clerks

## 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

for completion before a vessel's arrival on next call to minimize the amount of clerical work which they face on arrival at Port Said or Suez:

1. Boarding Form in quadruplicate
2. Notice for Port Officer
3. Declaration relating to vessel in ballast
4. Statistical Declaration
5. Information, concerning a ship, extracted from its official documents
6. Declaration of state of navigability
7. Information concerning the vessel's type and her load of containers in triplicate
8. Declaration concerning the use of double-bottom tanks and the lower parts of high tanks

### 3.3. Signing of Documents on Behalf of Masters/Covering Services Rendered.

There is no objection for authorised officers to sign documents on behalf of masters on condition that such documents are stamped by ship's stamp. In this respect we would like to bring to your notice that bills and receipts covering services rendered to vessels are usually submitted to agents by contractors for settlement; but sometimes it happens that agents receive complaints from some owners opposing the settlement of certain bills although they were bearing signatures of master and ship's stamps. As such papers are considered legal documents, they have to be executed. In order to avoid this, masters and/or officers are kindly requested not to sign blank receipts and/or bills, and it is recommended that they keep one copy of such documents for their record for checking purposes in case of need. As long as masters' and/or officers' signatures on bills and receipts are correct and bear vessels' stamps, agents will settle same upon presentation for account of the respective vessels. Also, Canal Shipping Agencies Company requests masters to comply with the various notices and circulars issued, regarding the official RED IDENTIFICATION CARD issued by the Port's Security Administration, with a view to ascertaining that they deal with the authorized persons. Those who do not hold said card should not be allowed to board their vessels. Furthermore, Canal Shipping Agencies has arranged a distinguished uniform for

all boarding clerks, consisting of Blazer Jacket and Grey Trousers for winter time and Light Blue Shirt with Blue Trousers for summer time. In addition, a special badge, bearing the name of Canal Shipping Agencies, is attached to the Blazer Jacket and the Light Blue Shirt, which masters are kindly requested to observe.

### 3.4. VHF Service.

Two Complete sets of wireless-communication-service are installed to link all Canal Shipping Agencies' offices at Port Said, Suez, Ras Gharib and Safaga. The VHF frequencies are as follows:

- Working Channel 62 (160.725 MHZ)
- Calling Channel 16

### 3.5. Non-Sufficiency of funds.

It happens that some vessels arrive in port and order requirements such as provisions, water, bunkers, repairs and/or repatriation of crew, etc., the value of which is not counted and consequently not included in the ship's disbursements remitted, in which instance, agents will have no alternative but to communicate with Owners/Operators with a view to having the respective amount before complying with the vessels' requirements. In these cases we recommend that when masters have the intention to order any extra service or requirement, to communicate with the Owners/Operators/Charterers in order that they remit additional amount to cover such requirements and to ascertain that same will reach agent before vessels' arrival in the port, to avoid delay in sailing.

N.B. — When using Candia's services, this of course does not apply, as Candia is always holding sufficient funds with their agents to provide the vessel with any requirements and, therefore, avoids any such delay (which is likely when sending funds to the agents in Egypt at the last moment!).

### 3.6. Non-compliance with Suez Canal Regulations.

Owners/Operators and Charterers are requested to comply with the Rules of Navigation of Suez Canal Authority, regulating the transit through the Canal and to avoid the arrival of their vessels in a condition which may cause delay in transiting. We specify he-

reunder some instances:

1. Over draught.
2. Over load.
3. Listing.
4. Slow speed, less than 7 knots for North-bound transit.
5. Vessels with bad visibility as a result of accumulating cargoes on deck whether containers, cases or other cargoes in a way which prevents her steering from the wheel house or ship's sides.
6. Vessels with bad visibility as a result of having appliances or derricks preventing its steering from the wheel house or ship's sides.
7. Vessels not equipped with a Rudder Angle Indicator, in accordance with para 2A of the Suez Canal Rules of Navigation, or working inefficiently as discovered since the vessel's third transit.
8. Vessels steering poorly, or having repeated engine breakdown or indicators.
9. Contravening the regulations organizing the transit of vessels carrying Radio-Active Substance or Goods of Group (1) and (2) in respect of formalities to be carried out.
10. Arrival with expired certificates which necessitates renewal prior to transit.

Our representative, who attended the meeting with ICS and SCA, was able to obtain a copy of the proposed draft of the NEW Rules of Navigation, before the said meeting, and in fact, Candia contributed, via the Union of Greek Shipowners, many of the issues and questions raised by each spokesman of the ICS.

As the official opening of the wider and deeper Canal is scheduled in October sometime, our clients and all Owners and Charterers will be anxious to obtain a copy of the new Rules of Navigation. However, up until this moment an official publication has not been issued, but as soon as sufficient copies are printed we will try and arrange for copies to be distributed. In the event that sufficient copies are not immediately available, we will circulate as much relevant information as possible.

Anyone wishing to ask any specific questions regarding aspects of the proposed draft of the Rules of Navigation, are welcome to contact us.

It will be our pleasure to answer any queries.



# 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...

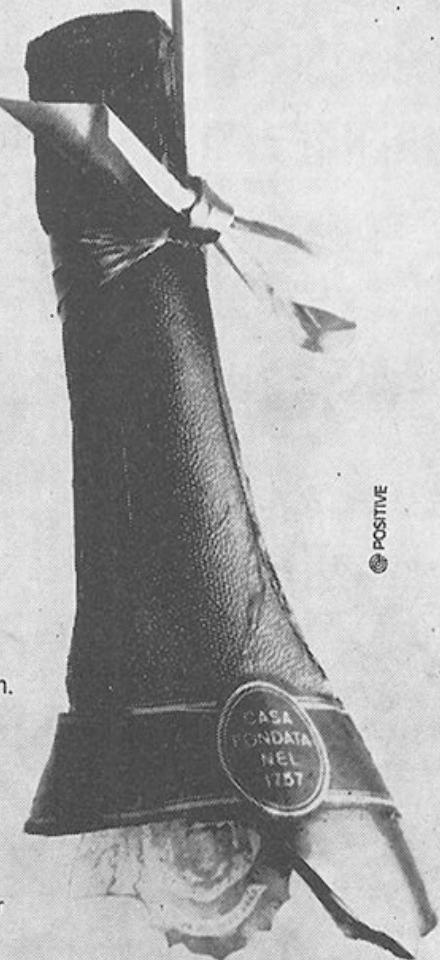
We built many ships ever since. We pride ourselves to have pioneered quite a few of them. We enjoyed and celebrated every one of our salt splashes. We had good years.

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

ADDRESS:  
153 - 157 GALE STREET  
OR P. O. BOX 475  
DURBAN - R.S.A.



TELEX No. 6 - 0129 SA  
CABLE ADDRESS: "HERMES" DURBAN

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS · C. TSELENTIS · G. PAPAS  
P. ROUSSOS · G. KATSAROS

## DURBAN & RICHARDS BAY

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO  
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS  
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS · CABIN · DECK · ENGINE



ATHENS OFFICE: TELEPHONE 4112252 TELEX 21 1136 KATS  
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920  
ADDRESS: IONIAS 211 / 213 AGIOS ELEFTHERIOS T.T. 917 ATHENS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL.

{ 67577 / 8 / 9  
6518

AFTER HRS TEL.

{ 523064 - 846474  
843647  
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS



## We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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

