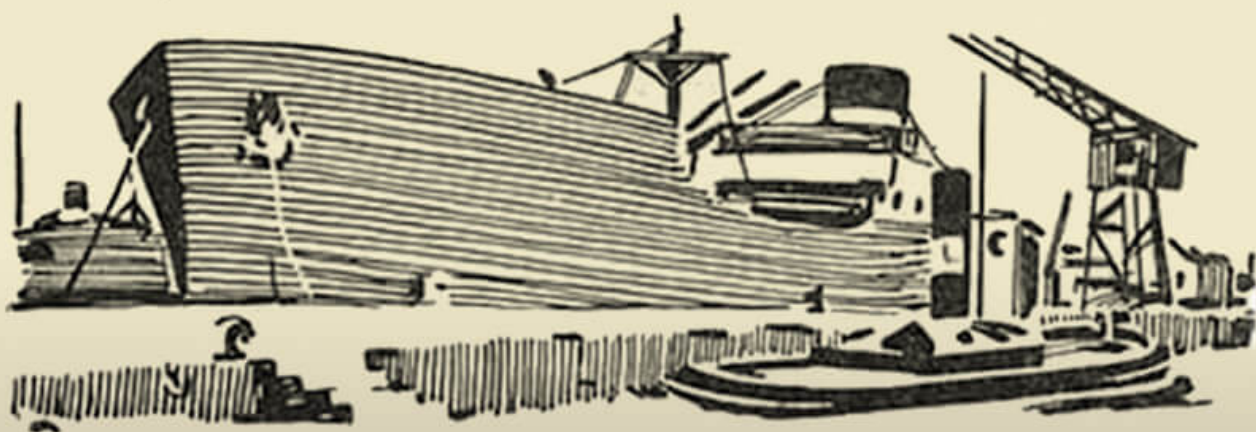


# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1978  
Αρ. Φύλλου 1042/801

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΗ' (Περίοδος Β') — ΑΡΙΘ. 1042)801

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1978

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

### Τι προετίμετο και δὲν ἔτυχε προσοχῆς

Πρὸ πενταετίας ἀκριβῶς εἰς τὰς στήλας αὐτὰς ἐδημοσιεύθη συνέντευξις σημαίνουσα ἐκτελεστικῶν παράγοντος τῆς Ναυτιλίας μας, διευθυντοῦ μεγάλου — ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα — ἐφοπλιστικῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς, ἐπὶ τοῦ ὅλου θέματος τοῦ ἐμφύου αὐτῆς ὕλικου. Ὑπεδείκνυεν ὁ συνομιλητῆς μας τὴν λήψιν ὀρισμένων — ἀποφασιστικῶν τῶ ὄντι — μέτρων διὰ τὴν ἀνάλογον πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ραγδαίως ἀναπτυσσομένης Ναυτιλίας μας καθόσον πρὸς τὴν θάλασσαν τῶν νέων καὶ τὴν πύκνωσιν τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων, αἵτινες ἔκτοτε ἤρχισαν νὰ ἀραιωθῶνται.

Οὐδὲν ὅμως ἐκ τῶν ὑποδειχθέντων ἔτυχε τῆς προσηκούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, οὐδὲ τοῦ Κράτους δευαίως — τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Τὰ πράγματα ἀφῆθησαν εἰς τὸν κατῆφορον, διὰ νὰ φθάσουν πλεόν εἰς τὸ ἀδιέξοδον, εἰς τὸν προῖοντα ἀ φ ε λ λ η ν ι σ μ ὸ ν τῆς Ναυτιλίας μας.

Διὰ τὴν ἱστορίαν καὶ μόνον ἀναδημοσιεύομεν κατωτέρω τὴν περιλήψιν τῆς τότε συνομιλίας μας μετ' ὅν ἐν λόγῳ ναυτιλιακῶν παράγοντα. Ἰσως, ἔστω καὶ ἀργὰ καθ' ἡμᾶς, καὶ τώρα ἀκόμη μερικὰ ἐκ τῶν τότε ὑποδειχθέντων νὰ ἔχουν δυνατὴν τὴν υἰοθέτησιν τῶν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς.

Ἔλεγε, λοιπὸν, ὁ συνομιλητῆς μας :

« Ἀπὸ ἐτῶν ἤρχισαν διαγραφόμεναι αἱ σημεριναὶ δυσχερεῖαι. Ἐγκαίρως τὰς διεπίστωσα καὶ ἔκτοτε χρονολογούνται αἱ ὑποδείξεις μου διὰ τὴν πρόληψιν τῶν ἐπερχομένων δυσκολῶν καταστάσεων. Δὲν συνήτησα, ἀτυχῶς, τὴν κατανόησιν. Ἦσαν, πράγματι, τὰ ὑποδεικνυόμενα ὀλίγον τι ριζοσπαστικὰ διὰ τὸν συντηρητικὸν ἐκ μακρᾶς παραδόσεως Ἕλληνα ἐφοπλιστὴν. Ἐλησημονήθησαν. Ἡ σχετικὴ ἐργασία, ἡ πλήρης ἀνάληψις τοῦ ναυτεργατικῶν μας προβλήματος, ἐτέθη εἰς τὸ ἀρχεῖον. Τώρα ἡ ὀξύτης τοῦ προβλήματος ἐπαναφέρει εἰς τὴν ἐπικαιρότητα τὰ ὅσα ἀπὸ ἐτῶν ὑπεδείχθησαν. Ἀρξίζει, νομιζόμεν, εὐρύτερον νὰ γνωσθῶν, ἂν καὶ εἶναι ἀργὰ. Τὸ ζήτημα τῆς πλήρους ἐπανδρώσεως δι' Ἕλληνας ναυτικῶν τοῦ μεγάλου μας στόλου ἐκάθη. Οἱ νέοι ἔπαυσαν πλεόν ἀθροῖοι νὰ κατέρχονται εἰς τὴν θάλασσαν. Περισσότερα τὰ πλοῖα, ὀλιγότεροι οἱ ναυτικοί. Αἱ τάξεις τῶν ἐν ἐνεργείᾳ, ἐπικινδύνως πλεόν ἀραιωθῶνται. Δὲν κατωρθώσαμεν νὰ ἐνιαχθῶμεν τοὺς δεσμοὺς συνεργασίας μεταξὺ ναυτεργατοῦ καὶ πλοιοκτῆτου. »

Ἰδοὺ καὶ τὰ ὅσα μέτρα τότε συνειστήθησαν. Ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς τοὺς ἐπιτελεῖς τῶν πλοίων, τοὺς ἀξιωματικούς, χω-

ρὶς νὰ ἀποκλείωνται αὐτῶν οἱ ὑπαξιωματικοί καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα. Ἔτεινον, ἀκριβῶς, τὰ μέτρα, εἰς τὸ νὰ καταστήσωμεν ἔλκυστικώτερον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ συγκρατήσωμεν τὴν διαρροήν.

Καὶ πρῶτον ὑπεδείχθη νὰ θεωρηθῆται ὁ ναυτολογούμενος ὑπάλληλος τῆς ἐπιχειρήσεως, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν, δηλαδὴ, ὅτι δὲν θὰ παύσῃ οὗτος μισθοδοτούμενος καὶ ὅταν ἀκόμη ἐξέρχεται τοῦ πλοίου μετὰ ἐνιαυσίον ἢ διετὴ ὑπηρεσίαν πρὸς ἀνάπαυσιν. Ἡ ἄδεια μετ' ἀποδοχῶν, ἐν πλήρει ἐφαρμογῇ, ἦτις, ὅμως, ὑπὸ ὀρισμένων προϋποθέσεων, δὲν θὰ διέκοπτε τὴν ἐργασιακὴν σχέσιν τοῦ ναυτιλλομένου μετ' ὅν ἐργοδοτῆν του.

Δευτέρα ὑπόδειξις : Ἡ σύστασις ἐπικουρικῶν Ταμείων, ἀπὸ τοῦ ὁποῖον, ὁ ἀποχωρῶν τοῦ ἐπαγγέλματος μετὰ ὀρισμένα ἔτη, ἀναλόγως βαθμοῦ, θὰ ἐλάμβανε στραγγυλὸν τι ποσόν, ἐνισχυτικὸν τῆς συνταξιοδοτήσεώς του ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ.

Τρίτη ὑπόδειξις : Τὴν σύστασιν κινήτρων ἄτινα τὸ μὲν θὰ ἔφερον πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τοὺς νέους, τὸ δὲ θὰ παρημποδίζον, οὕτως εἰπεῖν, τοὺς ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικούς ἀπὸ τὴν πρόωρον τοῦ ἐπαγγέλματος ἐγκατάλειψιν.

Κίνητρα πολλὰ καὶ διάφορα ὑπεδεικνύοντο. Ἡ δωρεὰν παιδεία. Ἡ δανειοδότησις διὰ τὴν στέγην τῆς οἰκογενείας τοῦ ναυτικοῦ. Ἡ πληρεστέρα ἰατροφαρμακευτικὴ περίθαλψις. Ἡ ὀργάνωσις γραφείου πάσης ἐξυπηρετήσεως τῆς οἰκογενείας τοῦ ἀπουσιάζοντος ναυτικοῦ, ἀκόμη καὶ ἡ προσπάσις τῶν συμφερόντων τῆς. Ἐν ἐνὶ λόγῳ, καθιερούτο ἡ ἀμειωτέρα ἐπαφὴ ἐργαζομένου καὶ ἐργοδοσίας, ἡ κατανοήσις τῶν ἀναγκῶν τοῦ στενωτέρου τοῦ πλοιοκτῆτου συνεργατοῦ, τοῦ ναυτικοῦ.

Καὶ ὁ συνομιλητῆς μας κατέληγεν :

« Αὐτὰ τὰ ἐν συντομίᾳ, τώρα ἀναφερόμενα, ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον μακρᾶς μελέτης. Ὑπεβλήθη αὐτῆ ὅπου ἔδει. Δὲν ἔτυχε τῆς δεούσης προσοχῆς. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀπρονοησίας, ἡ φυγὴ ἀπὸ τοῦ ἐπαγγέλματος. Τώρα πολλοὶ προώρως τὸ ἐγκαταλείπουν καὶ οἱ ἀντικαταστάται ἀραιοὶ προσέρχονται. Τῆς Ναυτιλίας τῆς μεγάλης καὶ τρανῆς τῶν Ἑλλήνων ἡ ἐπιβίωσις, ἀποβαίνει προβληματικὴ ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῆς τοῦλάχιστον ὑπεργοκῆς δύναμιν. Εὐχομαι νὰ διαφευσθῶ. »

Καὶ τώρα, ὁμολογούντες ὅτι ἐφθάσαμεν εἰς τὸ ἀδιέξοδον, προσφεύγομεν εἰς τοὺς ἐγχρώμους. Φθάνομεν, ἀνομιολογούντες τὰς ἀνυπερβλήτους δυσχερεῖας εἰς τὴν ἐπὶ ἀνδρῶν τῶν πολλῶν πλοίων μας, εἰς τὴν διὰ συμβάσεων πλεόν μετὰς Κυβερνήσεως τῶν πρόσληψιν τῶν Ἀσιατῶν.

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### ΜΙΚΡΟΝ «ΜΠΟΥΜ»

Τὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τοὺς ἀμέσως ἐπομένους χειμερινούς μῆνας, προβλέπουν οἱ παρατηρητὰ τῶν ἐξειδίξεων τῆς. Τόσον διὰ τὰ τάνκερς ὅσον καὶ διὰ τὰ μπάκ κάρριερς, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὴν μεταφορὰν δημητριακῶν, οἱ ναῦλοι αἰσθητῶς ἐβελτιώθησαν. Ὁμιλοῦν καὶ πάλιν διὰ μικρὸν «μπούμ».

Χαρακτηριστικὴ ἡ ναύλωσις διὰ συνεχῆ ταξίδια διὰ σιτηρὰ. Σκάφος 71.000 τόνων ἐπληρώθη δι' ἔξυνη ταξίδια πρὸς δολ. 6.75 φίο ἀπὸ Κόλπον διὰ Γιουροπόστ.

Σκάφος ἐπίσης UICC (Νοέμβριος) διὰ τὴν Καραϊβικὴν ἀπὸ τὸν Περσικὸν ἐκλείσθη εἰς τὰ W40 (κόστος ταξιδίου W18.5).

Ὁ ναυλῆριθμος τῶν Χάρλεϋ Μούλιον διὰ τὴν ἐβδομάδα Ὀκτωβρίου 20, ὑπελογίζετο εἰς 103, ἐναντι 95 τῆς προηγουμένης ἐβδομάδος.

Διερχόμεθα, λοιπὸν, τὰς ἡμέρας ἐνὸς μικροῦ «μπούμ». Ἀλληλένδεται οἱ ναῦλοι τῶν

πετρελαίων μετὰ τὰ ξηρὰ φορτία. Ἐφῶσον τὰ μικτὰ σκάφη εὐρίσκουν συμφέρουσαν τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τὰ πετρελαία ἀποσύρονται ἀπὸ τὰ σιτηρὰ καὶ προκαλεῖται οὕτω στενότης προσφορᾶς διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ εἰς τὰς δημητριακὰ.

Καὶ τὸ ἐρώτημα : Πόσον θὰ κρατήσουν αἱ καλαὶ αὐτὰ ἡμέραι ; Ἀπάντησις τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην : Οὐχὶ ἐπὶ μακρὸν.

### Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΟΥΝΓΚ ΑΓΟΡΑΖΕΙ

Ἐν ὄψει τῆς προσδοκωμένης μεγαλύτερης ζητήσεως τοννᾶς δεξαμενοπλοίων, ὁ Ὁμιλος Τούνγκ, τὸ δεύτερον εἰς μέγεθος ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τοῦ Χόγκ Κόγκ, διηύρυσεν τὸν στόλον του, μετὰ προσθήκην 20 μεταχειρισμένων σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος δύο ἑκατομ. τόν. d.v.

Τὰ πλοῖα αὐτὰ — τάνκερς μετρίου μεγέθους καὶ O.B.O., ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον — ἠγοράσθησαν, κυρίως, ἀπὸ Σκανδιναvoὺς ἐφο-

πλιστάς. Άπαντα ηλικίας 2-3 ετών έναυλώθησαν εις γνωστάς διεθνείς εταιρίας, ως η «Γιουνάιτεντ Στέιτς Στρήλ» και η «Περταμίν».

Είς τὸ ἀγοραστικὸν πρόγραμμα δὲν περιλαμβάνονται τὰ νεότευκτα —κυρίως πλοία-κοντέινερς— τὰ ὁποῖα θὰ παραδοθῶν ἐν τὸς τοῦ ἔτους εἰς τὴν θυγατρικὴν ἐταιρίαν τοῦ Ὀμίλου Τούνγκ, «Ὀριεντ Ὁβεραϊνζ Κοντέινερ Λάιν».

Σήμερα ὁ Ὀμιλος Τούνγκ διαθέτει 118 πλοία καὶ κατατάσσεται δεύτερος, μετὰ τὴν ἐταιρίαν «Γουόρλντ Γουάιντ» τοῦ κ. Υ. Κ. Πάο, ἣτις ἀποτελεῖται ἐξ 180 πλοίων, 18 ἑκατομ. τόν. d.w.

Υπάρχουν ἐνδείξεις, ὅτι ἡ ἀγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ βελτιωθῆ, ἐδήλωσεν ὁ κ. Τούνγκ. Πάντως, ἡ βελτίωσις θὰ ἔλθῃ συντομότερον διὰ τὰ μικρότερα τάνκερς, τῶν ὁποίων ὁ ἀριθμὸς μειοῦται συνεχῶς, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ ρυθμοῦ διαλύσεώς των.

## Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ

Ἡ Ἐπιτροπὴ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς προτείνει τὸν ἔλεγχον τῆς διακινήσεως φορτίων μεταξὺ τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Κοινότητος καὶ τῆς Ἀνατολ. Ἀκτῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, τῆς Κεντρικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς.

Τὸ σχέδιον τῆς Ἐπιτροπῆς, τὸ ὁποῖον θὰ ὑποβληθῆ εἰς τὸ Συμβούλιον τῶν Ὑπουργῶν τῆς Κοινότητος πρὸς ἔγκρισιν, ἀποβλέπει εἰς τὸ νὰ καταδείξῃ τὸν ἀσκούμενον ἀθέμιτον ἀνταγωνισμόν ἐκ μέρους τῶν σοβιετικῶν πλοίων γραμμῆς. Ἐφόσον ἐγκριθῆ τὸ σχέδιον, ὁ ἔλεγχος θὰ ἀσκήται ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1979 καὶ ἐπὶ μίαν διετίαν.

Ἐκπρόσωπος τῆς Ἐπιτροπῆς ἐδήλωσεν ὅτι αἱ ἀνωτέρω τέσσαρες περιοχαὶ ἐπελέγη-

σαν διότι ἐκεῖ ἐμφανίζεται μεγαλύτερα δραστηριότης σοβιετικῶν πλοίων.

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου Ὑπουργῶν ἀναμένεται περὶ τὰ τέλη Νοεμβρίου.

Κατὰ τῆς σοβιετικῆς εἰσβολῆς δὲν ἐπιτίθενται μόνον οἱ Εὐρωπαῖοι. Τελευταίως, τὸ Κογκρέσσον ἐνέκρινε νομοσχέδιον τὸ ὁποῖον οἱ Ρῶσοι θεωροῦν ὅτι ἔχει ὡς στόχον τὴν περιστολὴν τῆς δραστηριότητος τοῦ σοβιετικοῦ πλοίου εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας. «Ἡ ἐφαρμογὴ του θὰ ἐνισχύσῃ τὸ δῶγμα τῆς διακρίσεως σημαίας», ἀναφέρει ἡ «Πράβδα».

Οἱ Σοβιετικοὶ τονίζουν ὅτι, οἰαδήποτε ἐνέργεια μεταβάλλουσα τὰς κρατούσας σχέσεις, εἰς τὸν χῶρον τῆς Διεθνούς Ναυτιλίας, θὰ ἐπισύρῃ σοβαρὰς ἀντιδράσεις.

«Οἱ Σοβιετικοὶ ἐλπίζουν ὅτι αἱ ἀμερικανικαὶ Ἀρχαὶ θὰ σταθμίσουν, μετὰ τὴν δέουσαν προσοχὴν καὶ σοβαρότητα, τὴν κατάστασιν καὶ θὰ λάβουν μέτρα, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ ἔχουν ἐπίδρασιν εἰς τὰς οἰκονομικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν», προσθέτει ἡ ἀνωτέρω σοβιετικὴ ἐφημερίδα.

## ΑΙ ΚΛΟΠΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

Προκαλεῖ κατάπληξιν ἡ παθητικότης μετὰ τὴν ὁποῖαν ἀντιμετωπίζονται τὰ πολλαπλασιαζόμενα κρούσματα κλοπῆς φορτίων, μεταφερομένων δι' ἑλληνικῶν καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων. Ἡδη ἡ πᾶνῶλης αὐτῆ ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὸν ἑθνικὸν ἀκόμη χῶρον, μετὰ τὴν περίπτωσιν ἑλληνικοῦ φορτίου, φορτωθέντος ἐν Ἑλλάδι ἐπὶ ἑλληνικοῦ πλοίου. Πρέπει κανεῖς νὰ εἶναι μύσφ διὰ νὰ μὴν βλεπῆ τὴν θύελλαν ποῦ ἔρχεται ἐξ αἰτίας αὐτῶν τῶν ληστρικῶν πράξεων, ποῦ χωρὶς ὑπερβολὴν ἀποτελοῦν θρυσάλιδα εἰς τὰ θεμέλια τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐν μέσῳ μίας πρωτοφανοῦς εἰς διάρκειαν

καὶ βάθος ναυτιλικῆς κρίσεως, μετὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀντιπαλαίουσαν πρὸς τοὺς νεοτεκτοῦς εὐρωπαϊκοὺς στόλους, τοὺς χαμηλότερους ναύλους τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν καὶ τὸ κατὰ πολὺ εὐθιγότερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀναπτυσσομένων, βολλομένη πανταχόθεν, πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιζήσῃ, ὅταν χάσῃ πλέον τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν φορτωτῶν; Δὲν εἶναι ὁμως καιρὸς διὰ μοιρολατρείαν. Πρέπει νὰ ἀντιδράσουν καὶ μάλιστα ταχέως καὶ ἀποφασιστικῶς καὶ οἱ τρεῖς ἀπειλοῦμενοι παράγοντες, ποῦ εἶναι :

—Τὸ Κράτος, μετὰ τὸ δξύτατον συναλλαγματικὸν του πρόβλημα.

—Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, εἰς τὴν ὁποῖαν ἤρχισαν ἤδη νὰ γίνωνται αἰσθηταὶ αἱ συνέπειαι τῆς διεθνούς δυσπιστίας.

—Οἱ ναυτικοὶ μας —οἱ ἀξιοματικοὶ— μετὰ τὴν ἀναπόφευκτον ἀνεργίαν.

Σήμερα, πρέπει νὰ τὸ ἀντιληφθῶμεν καλῶς, ὑπάρχει ὑπερπροσφορὰ πλοίων πρὸς ναύλουςιν καὶ διὰ νὰ τυγχάνωμεν τῆς προτιμήσεως τῆς διεθνούς πελατείας, πρέπει νὰ τῆς παρέχωμεν ἀφογον, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, μεταφορικῶν ἔργων.

Μεγάλῃ εἶναι ἡ εὐθύνη καὶ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, οὕσης ὑποχρεωμένης νὰ προστατεύσῃ τὸ γόητρον καὶ τὰ συμφέροντά της, τὰ ὁποῖα αὐτὴν τὴν φορὰν ἀπειλοῦνται θανασίμως ἀπὸ ἐνίους ἐπιλήσμονας τῶν ὑποχρεωσέντων, παρεισάκτους τοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

Αἱ ἐγκληματικὰ αὐτὰ πράξεις μοιραίως ἔχουν μειωτικὰ ἀντανακλάσεις καὶ ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὁποῖος ἐπιφέρει, πρῶτος, νὰ δώσῃ τὴν μάχην διὰ τὴν προστασίαν τῆς ἐπαγγελματικῆς του τιμῆς. Κάτι τέτοια περιμένουν τὰς δυσκόλους αὐτὰς ἡμέρας οἱ ἀνταγωνισταὶ μας διὰ νὰ βυσοδομήσουν εἰς βάρος μας. Καὶ ἀτυχῶς, αὐτὴν τὴν φορὰν ἑλληνικαὶ εἶναι αἱ χεῖρες ποῦ δίδουν τὰ ὄπλα εἰς τοὺς ἀντιπάλους μας.

## ΤΟ ΓΙΕΝ

Ἡ συναλλαγματικὴ ἰσοτιμία γιέν - δολλαρίου πάντοτε ἐπισύρει τὸ ἰδιαίτερον ἑλληνικὸν ἐνδιαφέρον, διὰ τοὺς γνωστὸς λόγους τῶν ναυπηγικῶν μας ὀφειλῶν εἰς ἰαπωνικὸν νόμισμα. Ἐνας ἀπὸ τοὺς παραδεδεγμένους λόγους τῆς ἀναταραχῆς εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν δύο νομισμάτων εἶναι καὶ τὸ εἰς βάρος τῶν ΗΠΑ μεγάλο ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ ἀμερικανο-ιαπωνικοῦ ἰσοζυγίου, ἀνεληθόντος κατὰ τὸ 1977 εἰς 8.2 δισ. δολλαρίων. Συμφῶνως πρὸς τελευταίας ἐκτιμήσεις τῆς Ὑπουργοῦ Ἐμπορίου τῶν ΗΠΑ, τὸ ἔλλειμμα αὐτὸ ἀναμένεται νὰ ἀνέλθῃ ἐφέτος εἰς 13 δισ. δολλαρίων, ἐξέλιξις ποῦ δὲν προσιονίζει βραχυπροθέσμως ὀμαλοποίησιν τῆς διαταραχῆς μεταξὺ γιέν - δολλαρίου. Ἀπὸ πλευρᾶς ΗΠΑ ἔχει ταχθῆ διὰ τὸ 1978 ὁ μετριοπαθὴς στόχος αὐξήσεως τῶν ἀμερικανικῶν ἐξαγωγῶν, γενικῶς, ἀπὸ 6% εἰς 7% ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ἑθνικοῦ εἰσοδήματος. Εἰς τὰ πλαίσια αὐτῆς τῆς προσπάθειας ἡ Ἀμερικανὶς Ὑπουργὸς Ἐμπορίου Κυρία Ζουανίτα Κρέπς, ἐπικεφαλῆς 150 περίπου Ἀμερικανῶν ἐξαγωγῶν, μετέβη εἰς Τόκιον μετὰ τὴν ἀπόφασιν νὰ κάμψῃ τὸ ἀμερικανικὸν ἐμπορικὸν ἔλλειμμα μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, ἐπιδιώκουσα τὴν ὑπογραφήν συμφωνιῶν δι' ἀγορὰν ἀμερικανικῶν προϊόντων, ὕψους δύο δισ. δολλαρίων. Αἱ δυσκολαὶ ἀπὸ ἰαπωνικῆς πλευρᾶς εἶναι οἱ διακριτικοὶ, μὴ δασμολογικοὶ φραγμοὶ τῶν Ἰαπῶνων, οἱ παρακλύοντες τὰς εἰσαγωγὰς, ὡς καὶ τὰ προσκόμματα τὰ ὁποῖα παρεμβάλλουν οὐτοὶ διὰ τὴν μὴ ἐγκατάστασιν ἀμερικανικῶν ἐμπορικῶν ὑποκαταστημάτων εἰς Ἰαπωνίαν.

Ὁ μόνος ἰαπωνικὸς φόβος ἐκπηγάξει ἀπὸ τὴν ἀπειλὴν λήψεως προστατευτικῶν μέτρων κατὰ τῆς εἰσαγωγῆς ἰαπωνικῶν προϊόντων εἰς ΗΠΑ. Καὶ οἱ Ἰάπωνες γνωρίζουν καλῶς τὴν ἐν προκειμένῳ ἰσχυροτάτην προστατευτικὴν τάσιν εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Κογκρέσσον.

Βεβαίως, τὸ παρελθὸν ἐπισκιάζει τὸ πα-



## INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

## PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE :  
TONIO COLON

TELEX :  
3485072

TELEPHONE :  
Colon 45-0127  
45-0137, 45-0128

MAILING ADDRESS :  
P.O.Box 443  
Colon, R. Panama

PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY-FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE :  
TONIO PANAMA

TELEX :  
3480042  
3282068  
368633

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

CHARTS & NAUTICAL AIDS  
ELECTRIC APPLIANCES  
DUTY-FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL — 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ρόν και περιορίζει κατά πολύ την αίσιοδοξίαν. Διότι πρό ενός έτους περίπου ο ειδικός συνεργάτης του Προέδρου Κάρτερ διά θέματα εξωτερικού εμπορίου Ρόμπερτ Στράους, παρ' όλα τα μέτρα τα οποία έχρησιμποίησεν, μετά δυσκολίας επέτυχε μίαν εμπορικήν συμφωνίαν, διά της οποίας ηλιθίζετο ο περιορισμός του πλεονάσματος του Ιαπωνικού ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών διά το 1978, εις 6.5 δισ. δολλαρίων. Και όμως, οι μὲν Ἰάπωνες αναγνωρίζουν ὅτι τοῦτο θὰ διπλοσασθῆ ἐφέτος, ἡ δὲ Ἀμερικανὶς Ὑπουργὸς Ἐμπορίου τὸ προεκτιμᾷ εἰς 20 δισ. δολλαρίων. Ὑπάρχει ὅμως καὶ ἡ αἰσιόδοξος πλευρὰ. Τώρα τὰ ἀμερικανικὰ προϋόντα, ἀποτιμώμενα εἰς γιέν, εἶναι κατὰ 50% εὐθητότερα, ἀπ' ὅτι ἦσαν πρὸ 18 μηνῶν. Ἐάν, λοιπόν, ὑπάρχῃ μία περίπτωσις κάποιας ἐξισοροπήσεως τῶν ἀμερικανο-ιαπωνικῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν, αὐτὴ εἶναι ἡ παρούσα. Ἰδωμεν.

**ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΓΙΕΝ**

Ἡ Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀπήλυθε πρὸς τὰ μέλη της τὸ κάτωθι ἔγγραφο, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ζήτημα τῆς ἀνатиμήσεως τοῦ γιέν. Τὸ δημοσιεύομεν ἵνα ἐνημερωθῶσι οἱ ἔχοντες δασοληψία μὲ τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεία ἐκ τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς γιέν καὶ δολλαρίου. Φαίνεται, πάντως, ὅτι τὸ ζήτημα ἀπασχολεῖ τοὺς Ἰάπωνας καὶ διὸ ἤδη ὠρισμένως διευκολύνεται παρέχον εἰς τοὺς ἀπὸ μακροῦ πελάτας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Κατωτέρω τὸ ἔγγραφο τῆς Ἐνώσεως :

«Ἀναφερόμενοι εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 542)31. 7.1978 ἡμέτερον τέλος, διά τοῦ ὁποίου ἐζητήθησαν στοιχεῖα σχετικῶς μὲ δάνεια εἰς γιέν, πρὸς τὸν σκοπὸν ὡς ἐπιδιωχθῆ διάλογος μετὰ τὴν Japanese Shipbuilders Association, the Japanese Exporters Association καὶ Import/Export Bank, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἐν περιλήψει θέμα, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν, ὅτι αἱ ληφθεῖσαι ἀπαντήσεις ἀφοροῦν μόνον 58 πλοῖα, ἐνῶ ὑπολογίζομεν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐλληνοκτιθῶν πλοίων, ὑπὸ διαφόρους σημαίας, τὰ ὁποῖα ἔχουν συμβόλαια εἰς γιέν, ἀνέρχεται περίπου εἰς 200. Θεωροῦμεν, συνεπῶς, ὅτι αἱ ἀπαντήσεις τὰς ὁποίας ἐλάβομεν μέχρι τοῦδε δὲν εἶναι ἐπαρκεῖς, οὕτως ὥστε ἡ Ἐνωσις νὰ προβῆ εἰς σχετικὰς ἐνεργεῖας ἐπὶ τοῦ θέματος.

Κατὰ τὸν Ἰούλιον 1977, ὅτε ἡ Ἐνωσις προέβη εἰς ἐπιτυχεῖς ἐνεργεῖας ἐν σχέσει πρὸς 169 πλοῖα τὰ ὁποῖα ἐπρόκειτο νὰ παραδεθῶν ὑπὸ τῶν ἰαπωνικῶν ναυπηγείων πρὸς Ἑλλήνας πλοιοκτῆτας, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐφοπλιστῶν ὁ ὁποῖος ἐζήτησε νὰ προβῶμεν εἰς ἐνεργεῖας ἀνῆλθετο εἰς 130. Πιθανῶς διά τοῦ ἀπὸ 31.7.78 ἡμέτερου τέλες ἐζητήθησαν λεπτομερῆ στοιχεῖα, πράγμα τὸ ὁποῖον κατέστησεν ὠρισμένως ἐφοπλιστὰς ἐπιφυλακτικῶς νὰ ἀπαντήσωμεν.

Διὰ τὰς βεβαιωθῶμεν ἐάν πραγματικῶς οἱ πλοιοκτῆται ἐπιθυμοῦν ὅπως ἡ Ἐνωσις προβῆ εἰς σχετικὰς ἐνεργεῖας, διὰ τὰ ἀρχισθῆ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν ναυπηγῶν, τῆς Import/Export Bank καὶ τῶν ἐξαγωγέων, μὲ ἐπιδίωξιν moratorium δύο ἐτῶν ἐπὶ ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν δανείων εἰς γιέν, παρακαλοῦμεν ὡς πρὸς συμπληρώσθη καὶ ἀποστείλῃτε τὸ κάτωθι ἐρωτηματολόγιον :

1. Ἐχετε δάνειον εἰς γιέν ; ναί - ὄχι.
2. Ἀριθμὸς πλοίων, τὰ ὁποῖα ὀφείλου ἀκόμη γιέν εἰς τοὺς κατασκευαστὰς τους.
3. Ἐπιθυμεῖτε ὅπως ἡ Ε.Ε.Ε. ἀπὸ κοινῶ μετὰ τοῦ Ν.Ε.Ε. προσπαθῆσθῃ νὰ ἐπιτύχῃ moratorium διὰ δύο ἔτη ἐπὶ ὅλων τῶν δανείων εἰς γιέν καὶ νὰ ἀνοίξῃ ἀπ' εὐθείας διάλογον μεταξὺ τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτιτῶν, χωρὶς ἡ Ε.Ε.Ε. καὶ τὸ Ν.Ε.Ε. νὰ προβοῦν εἰς διαπραγματεύσεις δι' ἕνα ἕκαστον ἐξ ὑμῶν ;

Ἐπληροφωρήθημεν τελευταίως, ὅτι εἰς Ἑλλην πλοιοκτῆτης ἐπέτυχε διετὲς moratorium τοῦ εἰς γιέν δανείου του, ἕτερος δὲ ἐπέτυχε

νὰ καταβάλῃ εἰς δολλάρια τὸ ἰσόποσον τῆς εἰς γιέν ὀφειλῆς του μειωμένης κατὰ 27% ἐναντι τῆς τρεχούσης ἰσοτιμίας τοῦ γιέν πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν δολλᾶριον.

Ἐκ τῆς ταχεῖς ἀπαντήσεώς σας ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω θὰ καθορισθῇ ἐάν ἡ Ε.Ε.Ε. θὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς σχετικὰς προσπάθειάς ἢ θ' ἀποστείλῃ ἀντιπροσωπείαν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν εἰς Ἰαπωνίαν διὰ νὰ διαπραγματευθῇ τὸ θέμα ὡς ἀνωτέρω ἐξετέθη.»

Ὁ Πρόεδρος

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ**

**ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ**

Ἡ εἰς τὰς Ἀθήνας ἀφίξις τοῦ Κινεζοῦ Ὑπουργοῦ Ἐξωτερικῶν καὶ ἡ ἐν τῷ κύκλῳ τῶν ἐνδιαφερόντων του ἐπίσκεψις τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων», ἀπέτελεσεν ἀντικείμενον εὐρύτερου σχολιασμοῦ τῆς κινεζικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ὡς σκοπὸς τῆς ἐπισκέψεως θεωρεῖται ἡ ἀγορὰ μπάλκ κάρριερς τῶν 60.000 τόν. d.w., ἐφ' ἧς λέγεται ὅτι ὁ κ. Νιάρχος ἔκαμε διαφόρους προτάσεις μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τὴν ὑπογραφὴν συμβολαίου ἐπισκευῆς κινεζικῶν πλοίων. Ἐσημειώθη ἐξ ἄλλου τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Κινεζοῦ Ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν πυραυλακᾶτων τῶν 400 τόνων, αἱ ὁποῖαι ναυπηγοῦνται διὰ τὸ ἑλληνικὸν ναυτικόν.

Ὅλα αὐτὰ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν πρόσφατον ἐμπορικὴν συμφωνίαν Κίνας - Ἰαπωνίας καὶ τὰς τεχνικὰς κινεζικὰς ἀποστολάς εἰς τὰ γαλλικὰ, ἄλλανδοῖκα καὶ σκανδιναυικὰ ναυπηγεία, ἐξηγοῦνται ὡς ἀνοίγμα τῆς Κίνας πρὸς τὴν διομηχανίαν τῆς Ἰαπωνίας καὶ τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου. Ὅπισθεν δὲ τοῦ ἀνοίγματος αὐτοῦ διαφαίνεται μία διπλῆ προσπάθεια : ἤτοι ἀπ' ἑνὸς μὲν ἡ ἀντικατάστασις τοῦ παλαιοῦ τονιάς, τὸ ὁποῖον ἠγόρασε μέχρι σήμερον ἡ Κίνα, διὰ τῆς ναυπηγήσεως μεγάλου ἀριθμοῦ νέων σκαφῶν καὶ ἀπ' ἑτέρου ἡ ἔρευνα τῶν δυνατοτήτων ἐξαγωγῆς εἰς τὴν χώραν τῆς συγχρόνου εὐρωπαϊκῆς τεχνολογίας.

**ΛΑΘΑΣΜΕΝΗ ΕΙΚΩΝ**

Εἰς τὴν περιπετειώδη εἰδησιογραφίαν τῆς γαλλικῆς καταδικωτικῆς δραστηριότητος τῶν παραβατῶν τῆς Μάγχης, περιλαμβάνεται, αὐτὴν τὴν φορὰν, τὸ ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Χρυσάνθης», τὸ ὁποῖον ἠγγύασε τὸσον τὰς κλήσεις τοῦ κρατικοῦ ρυμουλκοῦ ὅσον καὶ τὰς ἐπαναληφθείσας τοῦ ἐλικοπτέρου. Κατόπιν τούτου ἡ μόνη ἀπομένουσα ὁδὸς ἦτο ἡ διπλωματικὴ, πρὸς ἣν καὶ κατέφυγον αἱ γαλλικαὶ Ἀρχαί, φοβούμεναι ὅμως, ὅτι τὸ ἀποτέλεσμα θὰ χαθῆ εἰς τὰς συνήθεις παρελκυστικὰς μεθόδους.

Παρ' ὅλα αὐτὰ μὲ ἐκπληξιν, ἀλλὰ καὶ ἰκανοποίησιν, ὁ γαλλικὸς ναυτιλιακὸς Τύπος ἀναφέρει ὅτι εἰς μίαν ἄλλην περίπτωσιν, ἑλληνικὸν δικαστήριον, εἰς τὸ ὁποῖον κατέληξε παρομοία ὑπόθεσις, ἐπέβαλεν εἰς τὸν ἀπειθὴ πλοίαρχον πρόστιμον 2.000 δολ. καὶ στέρησιν τοῦ διπλώματός του. Ἐάν σκεφθῶμεν ὅτι αἱ ποιναὶ αὗται εἶναι πολὺ βαρύτεραι τῶν ὑπὸ τοῦ διώκοντος κράτους συνήθως ἐπιβαλλομένων, πρέπει νὰ πιστεῦσωμεν —καταλήγει ὁ Γάλλος σχολιαστῆς—

ὅτι ἡ εἰκὼν τὴν ὁποίαν μᾶς ἐμφανίζουν μέχρι τώρα εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι σοβαρῶς λανθασμένη. Πάλιν καλὰ.

**ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.**

Τὸ μέγα πρόβλημα διὰ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, τοῦ ὁποῖου ἡ ἐπίλυσις θὰ καταστήσῃ ἀπρόσβλητον τὸ Ταμεῖον τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν κατὰ πάσης ἀντιξοότητος, ἔγκειται εἰς τὴν καλὴν, τὴν ἀποδοτικὴν, ὅσον καὶ ἰσχυρὰν τοποθέτησιν τῶν κεφαλαίων του. Αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ πρόβλημα ἀπασχολεῖ καὶ τὴν σκέψιν τῶν ὀλίγων, ἀτυχῶς, οἵτινες ἀνησυχοῦν διὰ τὴν καλὴν αὐρίον τοῦ Ταμεῖου.

Ἡ διοικήσις τοῦ Ἰδρύματος, ἀναλίσκουσα τὰς ἡμέρας της μὲ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν γραφειοκρατικῶν ὑποθέσεων τοῦ Ταμεῖου, δὲν ἔχει τὸν διαθέσιμον χρόνον οὐδὲ τὴν ἐξουσιοδότησιν — διατι νὰ τὸ ἀποκρῦψωμεν; — νὰ ἀσχοληθῇ καὶ μὲ τὸ πρόβλημα τῆς καλῆς τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων του. Ἡ ἄμεσος ἐξάρτησις τῆς σοβαρωτάτης αὐτῆς ὑποθέσεως ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος δὲν παρέχει πάντοτε τὴν δυνατότητα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν καλῶν εὐκαιριῶν ἐπιφελούς τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμεῖου καὶ ἀμέσου παρακολουθήσεως τῶν σημειουμένων παγκοσμίως νομισματικῶν ἀνταραχῶν.

Ἄμεσος προϊστάμενος τοῦ Ταμεῖου εἶναι ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. Πρὸς αὐτὸν καὶ ἀπευθύνονται αἱ γραμμαὶ αὐταί, ἵνα ἐν μέσῳ τῶν πολλῶν του ἀσχολιῶν, ἀφιερώσῃ τὴν σκέψιν του καὶ πρὸς τὸ πρόβλημα αὐτὸ τοῦ ΝΑΤ, τῆς ἀσφαλοῦς, ὅσον καὶ ἀποδοτικῆς τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων του.

Μία συνεδρίασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ταμεῖου ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Κεφαλογιάννη, εἴμεθα βέβαιοι ὅτι θὰ προωθῆσθῃ πρὸς τὴν ἐπίλυσιν του τὸ μέγα αὐτὸ πρόβλημα τῆς ἐπιφελέστερας τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων τῶν ἀπομάχων μας.

**ΤΙ ΜΕΤΡΑ ΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ;**

Τὸ ἔχομεν σημειώσει ἐπανειλημμένως : Ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ πρέπει νὰ δίδομεν ἀφορμὰς εἰς τοὺς κάθε λογῆς ἐχθροὺς τῆς χώρας καὶ τῆς Ναυτιλίας διὰ νὰ μᾶς δυσφημοῦν καὶ ὅτι, ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ ὑπεύθυνοι πορομοῖων περιστατικῶν δέον νὰ τιμωροῦνται παραδειγματικῶς, πράγμα ποῦ δυστυχῶς δὲν κατωρθώθη εἰσέτι. Ἰδοὺ τὸ ἀποτέλεσμα :

Ὁ Τούρκος πρᾶκτωρ ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ ὁποῖον εὕρισκετο εἰς Σμύρνην ἀνέφερον εἰς τὸ ἐκεῖ ἑλληνικὸν Προξενεῖον, ὅτι λόγω μὴ ἐξοφλήσεως τῶν νοσηλίων τοῦ πλοίαρχου τοῦ ἐν λόγω πλοίου, νοσηλευσόμενον εἰς τουρκικὴν κλινικὴν ἐπὶ τρίμηνον, οἱ ὑπεύθυνοι ταύτης ἐπρόκειτο νὰ μεταφέρουν τοῦτον εἰς τὸ Προξενεῖον μας μὲ τοὺς ἐπιδέσμους του, παρῶσις δημοσιογράφων καὶ φωτορεπόρτερ, ὥστε νὰ προκληθῇ σκάνδαλον καὶ νὰ ὑποχρεωθῇ τὸ Προξενεῖον νὰ καταβάλῃ τὰ καθυστερούμενα ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας νοσήλια. Τελικῶς, βεβαίως, καὶ κατόπιν μίας ἀστραπιαίας ἐνεργείας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας τὰ νοσήλια, ἀνερχόμενα εἰς 300.000

**HOMERIC SHIPPING & TRADING ENTERPRISES LTD**

(Managing Director: Ant. Sorotos)

**CHARTERING, SALE & PURCHASE BROKERS**

**KOLOKOTRONI 92 - 94, 6TH FLOOR  
PIRAEUS - GREECE**

**TEL.: 4133303, 4133325  
TXL.: 21 1303 (HOMR GR)**

τουρκικές λίρας ή 1.188 δολάρια, κατεβλήθησαν υπό του Οίκου Ναύτου και ούτω απέφυχθη ή δυσφήμησις μας υπό των Τούρκων.

Πέραν αυτών φαίνεται ότι οι εκπρόσωποι του εν λόγω πλοίου είχαν εξαπατήσει και το ΝΑΤ, διότι με την καταβολή ενός ποσού είχαν εξασφαλίσει ελευθεροπλοΐαν, αλλά δεν εξώφλησαν το υπόλοιπον της οφειλής των εντός της καθορισθείσης ημερομηνίας δια την τακτοποίησιν των υποχρεώσεων των, πράγμα που είχε τεθή ως όρος δια την παροχήν της ελευθεροπλοΐας.

Κατόπιν αυτών αναμένομεν από το 'Υπουργείον να ανακοινώση τα συγκεκριμένα μέτρα τα οποία ελήφθησαν έναντι των ανωτέρω υπευθύνων, οι οποίοι εκ της συμπεριφοράς των αποδεικνύουν ότι ούδέν σέβονται.

### ΤΟ «ΠΡΟΒΛΗΜΑ»

Το 'Ακτοπλοϊκόν άπασχολεί και πάλιν, ως φαίνεται, την αρμοδιαν υπηρεσίαν του 'Υπουργείου. 'Ομιλούν περί κοινοπραξίας κατά γραμμάς και συζητούν το «πρόβλημα», όπερ καθ' ήμάς δεν ύφίσταται.

'Αφ' ής στιγμής το 'Υπουργείον δεν θελήση και πάλιν να δημιουργήση τόν πληθωρισμόν εις τας γνωστας άκτοπλοϊκάς γραμμάς, ή άκτοπλοϊκή επιχείρησις με το ύφιστάμενον τοννάς παύει να αντιμετώπιση «πρόβλημα» ύπερκορεσμού των γραμμών, το πρόβλημα του συναγωνισμού, της έκπτώσεως των ναύλων και της εξαθλιώσεως των επιχειρήσεων.

'Η άδεια σκοπιμότητος, ή παρεχομένη από το 'Υπουργείον, είναι ή ασφαλιστική δικλείς της καλής οργανώσεως και αποδόσεως των άκτοπλοϊκών γραμμών, αίτινες, σημειωτέον, άριστα με τα ύπάρχοντα σκάφη εξυπηρετούνται. Ποτέ άλλοτε ήτο καλύτερον οργανωμένη ή επικοινωνία του Κέντρου με το νησιωτικόν μας σύμπλεγμα. 'Από το 'Υπουργείον εξαρτάται ή διατήρησις αυτής της ισορροπημένης εξυπηρετήσεως των άκτοπλοϊκών γραμμών. Προσθήκαι νέων πλοίων δεν μάς χρειάζονται.

'Ας αφήσωμεν, λοιπόν, την περί 'Ακτοπλοϊκας πολυπραγμοσύνης και άς φροντήση το 'Υπουργείον, εγκαταλείπον τα περί «πρόβληματος» λεγόμενα, άρτίως τα ύπάρχοντα

σκάφη να αποδώσουν το έργον δια το όποιον και προορίζονται.

### ΠΕΡΙ ΤΙΝΟΣ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ;

'Ανεγράφη εις τα σημειώματα άπογευματινής εφημερίδος :

«Διαβάζω στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως κοινή άπόφαση των 'Υπουργών 'Εργασίας κ. Λάσκαρη και 'Εμπ. Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη, με την όποία όρίζεται ότι θεσμοθετείται θέση «ειδικού συμβούλου» του Ν.Α.Τ., στον όποιο «δύναται να παρέχεται άμοιβή άνωτέρα της Ισχυούσης τοιαύτης». Τα προσόντα που άπαιτούνται είναι πτυχίο της 'Αν. 'Εμπορικής (κι όχι άλλης Ισοδύμου Σχολής), ξένη γλώσσα και μετεκπαίδευση στο Πανεπιστήμιο της Κολωνίας (μόνο αυτό —όχι άλλο) επί ασφαλιστικών μαθημάτων ! Τη φωτογραφία ; 'Οχι... δεν την ξέχασα. 'Αλλά χρειάζεται ;»

Και έρωτώμεν με την σειράν μας : «Ποίος είναι αυτός ο «ειδικός σύμβουλος» που διορίζεται εις το Ν.Α.Τ. και ποια αι πρόβλεπόμενα άσχολία του. 'Αμοιβή άνωτέρα της Ισχυούσης τοιαύτης.

### Ο Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΡΟΧΩΡΕΙ

'Ο κ. Κεφαλογιάννης, ως είναι γνωστόν, διέταξε το ΝΑΤ όπως προχωρήση με ταχύν ρυθμόν εις την άνέγερσιν του κτιρίου του Οίκου Ναύτου εις την Τερψιθέαν επί τη βάσει των έγκεκριμένων σχεδίων δια την άξιοποίησιν του ακινήτου αυτού του 'Ιδρύματος. Τα εν λόγω σχέδια προβλέπουν την δημιουργίαν των άπαραιτήτων χώρων δια την στέγασιν όλων των υπηρεσιών και των κεντρικών Ιατρείων του Οίκου Ναύτου και επί πλέον την δημιουργίαν εις το δώμα ενός παιδικού σταθμού, εις το όποιον αι σύζυγοι των ναυτικών μας θα παραδίδουν τα τέκνα των και άπερίσπαστοι θα ύπόκεινται εις τας ενδεικνυόμενας δι' έκάστην περίπτωσιν έξετάσεις.

Δέον να σημειωθή, ότι ή ισχύς της σχετικής άδείας άνοικοδομήσεως του εν λόγω οικοπέδου του ΝΑΤ εις την Τερψιθέαν λήγει εις το τέλος του προσεχούς Μαΐου και εάν δεν έλαμβάνετο ή άπόφασις υπό του κ. Κεφαλογιάννη δια την άνοικοδομήσιν του κτι-

ρίου του Οίκου Ναύτου θα έδει να έκδοθή νέα άδεια, όψέποτε θα άπεφασίζετο ή άξιοποίησις του ακινήτου. Ούτω ο κ. Κεφαλογιάννης άπέδειξε δια μίαν εισέτι φοράν το μέγα ενδιαφέρον του ύπέρ των ναυτικών μας και τας οικογενείας των, αλλά και τη ταχύτητα με την όποιαν ύλοποιεί τας λογικάς και όρθάς ύποδείξεις. Και υπό την έννοιαν αυτήν τα «Ναυτικά Χρονικά», τα όποια ύπέδειξαν πρό μηνός την άμεσον άνέγερσιν του κτιρίου του Οίκου του Ναύτου, αισθάνονται ιδιαίτεραν ικανοποίησιν δια την ύπουργικήν άπόφασιν.

'Επ' εύκαιρία δέον να αναφερθή, ότι άρμόδιοι εκπρόσωποι του ΙΚΑ, οίτινες έλήθησαν εις σύσκεψιν εις το 'Υπουργείον Ναυτιλίας δια να έκφέρουν τας γνώμας των επί των σχεδιαζομένων μέτρων δια την δελτιώσιν της Ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περιβάλλουσας των ναυτικών μας και των οικογενειών των, έδήλωσαν ότι ή αρμοδία υπηρεσία του ΥΕΝ αντιμετώπιζει το όλον πρόβλημα με νοοτροπίαν του έτους 2000.

'Επίσης, επί τη εύκαιρία, επαναλαμβάνομεν την σύστασιν μας προς τον κ. Κεφαλογιάννη να διατάξη και την άξιοποίησιν του έτέρου οικοπέδου του ΝΑΤ εις την πλατείαν Τερψιθέας, του γνωστού ως «Μάνδρας Σκυλίτση», δια την δημιουργίαν του διοικητικού μεγάρου της Ναυτιλίας, εις το όποιον να στεγασθούν όλα αι 'Υπηρεσίαί του 'Υπουργείου, που είναι σήμερα διασκορπισμέναι εις τας τέσσαρα σημεία του Πειραιώς, ως και το ΝΑΤ. Το κέρδος θα είναι πολλαπλούν, διότι και οικονομία θα προκύψη, αλλά και το έργον της διοικήσεως θα καταστή άποδοτικώτερον εκ της συγκεντρώσεως όλων των υπηρεσιών εις το αυτό κτίριον. 'Επι πλέον, ή πόλις και ο λιμήν του Πειραιώς θα στολισθούν δι' ενός κτιρίου του όποιου ή έλλιψις είναι σήμεραν αισθητή.

### ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΙΣ

'Επαναλαμβάνομεν δια μίαν εισέτι φοράν, ότι έχει άπόλυτον δικαίον ο σύμβουλος του ΝΑΤ, ο όποιος ύποστηρίζει ότι το 'Ιδρυμα δέον να άπαλλαγη από τον «θανάσιμον έναγκαλισμόν» του 'Υπουργείου Οικονομικών δια να δυνηθή να έκπληρώση τόν προορισμόν του άπροσκόπτως. Θα αναφέρωμεν μίαν ακόμη περίπτωσιν που αποδεικνύει του λόγου το άσφαλές :

Τόν παρελθόντα 'Απρίλιον, κατόπιν επιμόνων διαδημάτων του άειμνήστου συνεργάτου των «Ναυτικών Χρονικών» και μέλους του Δ.Σ. του ΝΑΤ 'Αθανασίου Παπαναστασοπούλου, άπεφασίσθη ή καταβολή οικονομικής ενίσχυσεως εις τούς συνταξιούχους του ΝΑΤ εκ 3.000 δρχ. δι' όσους λαμβάνουν σύνταξιν μέχρι 10.000 δρχ. και 2.000 δρχ. δι' όσους λαμβάνουν σύνταξιν άνω των 10.000 δρχ. 'Η άπαιτούμενη συμπληρωματική πίστωση δια την καταβολήν της άνωτέρω οικονομικής ενίσχυσεως εις τούς συνταξιούχους μας, έξ 63.000.000 δρχ., ένεκρίθη από το 'Υπουργείον Οικονομικών περι το τέλος Αύγουστου και ενώ μετά ταύτα είχαν ύπολογισθή ότι θα ήτο δυνατόν να χορηγηθή εις τούς δικαιούχους ήσφαλισμένους του ΝΑΤ με την σύνταξιν του μηνός 'Οκτωβρίου, παρεβλήθη ένα νέον έμπόδιον : 'Όταν το σχετικόν χρηματικόν ένταλμα έστάλη εις τόν Πάρεδρον του 'Ελεγκτικού Συμβουλίου, τόν άσκούοντα τόν προληπτικόν έλεγchon των δαπανών του ΝΑΤ, ούτος ήρνήθη να το θεωρήση και το επέστρεψεν εις το ΝΑΤ ύποστηρίζων ότι ή δαπάνη δια την καταβολήν της οικονομικής ενίσχυσεως εις τούς συνταξιούχους δεν ήτο έκτακτος, αλλά άπετέλει αύξησιν των χορηγούμενων συντάξεων υπό του ΝΑΤ και συνεπώς δεν ύπόκειται εις τόν προληπτικόν έλεγchon του 'Ελεγκτικού Συμβουλίου. Κατόπιν αυτού έλήθη νέα άπόφασις του Δ.Σ. του ΝΑΤ, δια της όποιας ή δαπάνη έχαρακτηρίζετο έκτακτος και άπεστάλη εκ νέου προς θεώρησιν εις τόν κ. Πάρεδρον, ούτω δέ ή καταβολή της έκτάκτου οικονομικής ενίσχυσεως κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθή δια της

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

συντάξεως του μηνός Νοεμβρίου, τούτέστιν την 25ην Οκτωβρίου!

Η βραδυτής της υλοποιήσεως της σχετικής αποφάσεως του Δ.Σ. του ΝΑΤ έπεση μάνθη υπό συμβούλων του Ίδρυματος εκ της ναυτεργατικής και της έφοπλιστικής πλευράς, οι οποίοι υπεγράμμισαν ότι η σημειωμένη καθυστέρησης εις την ολοκλήρωσιν των λαμβανομένων υπό του Δ.Σ. αποφάσεων προκαλεί εν τέλει, κακόν εις τούς Ταμείον, αντί των άναμενομένων ευεργετικών αποτελεσμάτων. Τελικώς, κατά της διεξαχθείσας σχετικής συζήτησιν, άπεκαλύφθη ότι το όλον θέμα έχει τεθή ήδη εις τόν Ύπουργείον Ναυτιλίας με πρότασιν τροποποιήσεως του Νόμου, αλλά ουδέν έγένετο μέχρι τούδε.

Επιβάλλεται, συνεπώς, τόν θέμα να τεθή εκ νέου εις τόν Ύπουργείον, τόνσον εκ της ναυτεργατικής όσον και εκ της έφοπλιστικής πλευράς, ώστε τόν ΝΑΤ να άπαλλαγή όριστικής από τούς διαφόρους γραφειοκρατικούς φραγμούς και να άποκτήση την ευελιξίαν που άπαιτεί η άσμεος σύνδεσις του με την Ναυτιλίαν.

**ΝΑ ΕΠΕΜΒΗ Ο κ. ΣΑΡΛΗΣ**

Η διαπίστωσης περί έλλειψεως άκριθείας τών στοιχείων, που περιέχονται εις τόν μηχανογραφικόν άρχείον της Ύπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων, έχει έπισημανθή και εις τόν παρελθόν από τά «Ναυτικά Χρονικά». Μάλιστα είχομεν ζητήσει παλαιότερον, όπως τόν μηχανογραφικόν άρχείον τών συνταξιούχων καταρτισθή επί τή βάσει τών πρωτογενών παραστατικών στοιχείων, δηλονότι τών ναυτικών φυλλαδίων, τών ναυτολογίων και τών καταστάσεων συμβεβλημένων πλοίων και όχι επί τή βάσει τών περιεχομένων εις τούς συνταξιοδοτικούς φακέλλους στοιχεία, διά να άποφευχθή η διαιώνισις τυχόν λαθών και συνεπώς και άδικιών εις βάρος τών συνταξιούχων μας και ίδίως εις βάρος τών χηρών και τών όρφανών.

Καλούμεν τόν Γενικόν Γραμματέα του Ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Π. Σαρλήν να επέμβη και εις την ύπόθεσιν αυτήν, όπως και εις την περίπτωσιν της Άναθεωρητικής Έπιτροπής Συντάξεων, όπου η δραστηρία παρεμβάσις του ύπήρξε τόνσον άποτελεσματική, ώστε εντός όλίγου να προωθηθούν όλαι αι έκκρεμοίσι από μακρού ύποθέσεις. Και να διερευνηθή :

Πρώτον, εάν έγένετο διόρθωσις τών σφαλμάτων τών περιεχομένων εις τόν μηχανογραφικόν άρχείον της Ύπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων και

Δεύτερον, εάν ύπάρχουν και εάν ήλέγχθησαν οι ύπεύθυνοι της τιαούτης καταστάσεως.

Άς είναι βέβαιος ό κ. Σαρλής, ότι με την παρεμβασίν του εις την ύπόθεσιν αυτήν θα προσφέρη μίαν άκόμη σημαντικήν ύπηρεσίαν εις την ευρύτεραν ναυτικήν μας οικογένειαν, η όποία και δέν θα λησμονήση την προσφοράν ταύτην.

**ΑΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΑΙ**

Η όργανωμένη άπάτη άπομυζά εκατομμύρια δολλαρίων από τούς ναυασφαλιστάς, μέσω δολίων άπαιτήσεων φορτίου, προειδοποιούν οι ναυασφαλισταί τού Λονδίνου. Η διεθνής Ναυτιλία πλήσσειται από ένα νέον κύμα άπάτης και οι ναυασφαλισταί πιέζουν τούς Τραπεζάς να άποφύγουν την χρηματοδότησιν πιθανών έπισφαλών συμφωνιών.

Η σοβαρότης του προβλήματος έτονίσθη κατά την διάσκεψιν της Διεθνούς Ένώσεως Ναυασφαλιστών εις την Βιέννην. Οι άσφαλισταί τού Λονδίνου έζήτησαν άστυρότερον Έλεγχον τών ναυτιλιακών συμφωνιών και στενωτέρα έπαφήν μεταξύ τών διαφόρων έθνικών άσφαλιστικών άγορών, εις μίαν προσπάθειαν καταπολεμήσεως τών κιβδηλών άπαιτήσεων.

Μεταξύ του Άπριλίου 1976 και του Αυγούστου 1978, η ναυασφαλιστική άγορά τού Λονδίνου ήσυχόθη με 52 περιπτώσεις μη παραδόσεως φορτίου διά λόγους άσχε-

τους προς οίονδήποτε άτύχημα εν θαλάσση.

Εις πλείστας περιπτώσεις, πλοίων και φορτίον έξηφανίσθησαν εν μιά νυκτί, διά της μεθόδου της μετονομασίας. Επίσης, άναφέρονται περιπτώσεις προσεγγίσεως σκαφών εις λιμένας άλλους από τούς λιμένας προορισμού των και έκποιήσεως του φορτίου των, ή μεταφορτώσεως εις έτερον πλοίον προτού τόν σκάφος εις τόν όποιον άνετέθη ή μεταφορά βυθισθή σκοπίμως. Συχνά οι πλοιοκτήται, οι πλοίαρχοι και οι πράκτορες είναι συνεργοί εις την άπάτην, εις βάρος τών παραληπτών και τών άσφαλιστών.

Τά κυριότερα κέντρα άπάτης του είδους αυτού φαίνεται ότι είναι η Βηρυτός, η Σιγκαπούρη και η Μανίλα. Προτιμούνται τά φορτία έλαστικού, ζαχαρώσεως, κακάου, καφέ και τσιμέντου, συνήθως προοριζόμενα διά χώρας τού Τρίτου Κόσμου.

Οι άσφαλισταί τού Λονδίνου ζητούν από τόν «Σάλβατζ Άσσοσιέισον» να έρευνήση τόν πρόβλημα. Τόν «Μπάλτικ», έπίσης, και τόν Διεθνές Έμπορικόν Έπιμελητήριον συνεργάζονται, εις μίαν κοινήν προσπάθειαν άποτροπής παρομοίων περιστατικών.

Ός αναφέρουν οι άσφαλισταί, αι άπάται έπληθύνθησαν, διότι πολλοί συμφωνία παρακάμπτουν τά παραδοσιακά κέντρα ναυλώσεως, ώς τόν «Μπάλτικ», ή ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων της Νέας Υόρκης και διενεργούνται μέσω έταιριών ύπαρκτών μόνον κατ' όνομα.

**ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ**

Τόν συνεχές άνοιγμα της Κίνας προς την Δύσιν συνιστά, άσφαλώς, την σημαντικότεραν εξέλιξιν τών τελευταίων ετών και διά την Ναυτιλίαν, μετά τόν μεταφορικόν 'μπούμ' της Μίσης Άνατολής. Η κίνησις κατά περιοχάς έρχεται και παρέρχεται, ώς συνέβη με τόν τεράστιον εισαγωγικόν πρόγραμμα της Νιγηρίας και τών αραβικών χωρών. Η Νότιος Άμερική διεδραμάτιζεν άνέκαθεν σοβαρόν ρόλον, άλλ' ύστερεί εις την όργάνωσιν. Τόν πλεονέκτημα της Κίνας και, ώς γεγονός, ώρισμένων άλλων περιοχών της Άνω Άνατολής, είναι ότι διαθέτουν καλήν όργάνωσιν και άπόλυτον έλεγχον του έργατικού των δυναμικού, κάτω από ισχυράν ήγεσίαν. Και, ώς γεγονός, η διεύρυνσις του διαμετακομιστικού έμπορίου τών χωρών αυτών είναι τεραστία.

Άσφαλώς, η Διεθνής Ναυτιλία άντιμεταπίζει σήμερα σωρείαν προβλημάτων —τό σοβαρότερον είναι ό πληθωρισμός τωναζ— άλλά φαίνεται ότι διανύομεν μίαν μεταβατικήν περίοδον προς τά βελτίω με ταχύτερον ρυθμόν παρ' όσον τινές πιστεύουν. Τά θετικά στοιχεία είναι έμφανή.

Έπιτροπή Άγγλων ναυπηγών έπεσκέφθη την Κίναν και συζητήση την συνεργασίαν διά τόν έκσυγχρονισμό τών κινεζικών ναυπηγείων και την παραγωγήν έμπορικόν σκαφών εις τά άγγλικά ναυπηγεία.

**Η 17ΕΤΙΑ**

Γράφει τόν Δελτίον τών Κέλλοκ :  
«Η άπαγόρευσις έγγραφής πλοίων ήλι-

κίας άνω τών 17 ετών εις τά ελληνικά νηολόγια ήτο άπόλυτως ένδεδειγμένη. Είναι ένα μέτρον τόν όποιον θα συμβάλλη εις την άνανέωσιν της Έλλην. Ναυτιλίας και εις την μείωσιν του πλεονάζοντος τωναζ. Άλλωστε, τά περισσότερα πλοία άνω της ήλικίας αυτής δέν κρίνονται πλέον καταλληλά διά τας σημερινάς και τας μελλοντικές άπαιτήσεις της άγοράς.

»Εκείνο τόν όποιον επιβάλλεται τώρα είναι η περαιτέρω βελτίωσις τών συνθηκών άσφαλείας επί τών ελληνικών πλοίων και τού επίπεδου εκπαιδεύσεως τών ναυτικών μας.»

**ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ**

Ο εξέχων έφοπλιστής τού Χόγκ Κόγκ κ. Φράνκ Τσάο υπεραμύνεται τών σημαίων εύκολίας, ισχυριζόμενος ότι η Λιβερία, επί παραδείγματι, έχει λάθει περισσότερα μέτρα διά την άσφάλειαν και την ναυτικήν έπιμόρφωσιν, κατά τά τελευταία 10 έτη, από οίανδήποτε άλλην χώραν.

Διατηρεί τά περισσότερα εκ τών 57 πλοίων του υπό την λιβεριανήν σημαίαν. Ός παρατηρεί δέ, η μέση ήλικία του λιβεριανού στόλου είναι μικρότερα τών στόλων πολλών ναυτιλιακών χωρών, ώς της Όλλανδίας, της Ιταλίας, της Ελλάδος, της Ινδίας και της Ρωσίας.

Η Λιβερία, συνεχίζει ό κ. Τσάο, είναι μία πολιτικός σταθερά χώρα και τόν ύψηλόν επίπεδον μορφώσεως τών διαχειριζόμενων τας ναυτικές ύποθέσεις τού Κράτους άγνωρίζεται υπό τών διεθνών Τραπεζών. Όσον άφορά εις τόν μισθολόγιον, η χαμηλή φορολογία έπιτρέπει εις τούς άξιωματικούς και τά κατώτερα πληρώματα λιβεριανών πλοίων καλύτερας άμοιβάς από τούς Βρετανούς συναδέλφους των.

**ΝΑ ΕΠΕΜΒΗ Ο κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ**

Έντελώς συμπτωματικός ήκούσαμεν μίαν ραδιοφωνικήν έκπομπήν υπό τόν τίτλον «Μέ τούς ναυτιλλομένους μας» την όποίαν έπιμελείται, όπως άνεφέρθη, τόν Γραφείον Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων τού Ύπουργείου Ναυτιλίας, με στόχον, ύποτίθεται, την ενημέρωσιν τών ναυτικών μας, οι όποιοι κυριολεκτικώς διψούν διά νέα από την Έλλάδα και διά ειδήσεις που τούς ενδιαφέρουν επαγγελματικώς. Η εν λόγω έκπομπή, όμως, αντί να περιέχη ειδήσεις που να ενδιαφέρουν πράγματι τούς ναυτικούς μας, αναλίσκεται κυρίως εις την μετάδοσιν μουσικής και αυτής άμφιβόλου ποιότητας (τό πρώτον άσμα άνεφέρετο εις κάποιο πλοίον, τού όποίου μόνον ό πλοίαρχος ήτο Έλλην και τόν ύπόλοιπον πληρώμα άποτελείτο από όλας τας φυλάς τού Ισραήλ).

Τόν πληροφοριακόν μέρος της έκπομπής άνεφέρετο εις την έναρξιν τών εξετάσεων τών Δημοσίων Σχολών Ε.Ν., την άπογραφήν τών ναυτικών, τόν έμβολισμόν υπό ενός ξιφίου μίας Ιαπωνικής άλιευτικής λέμβου και την έμφάνισιν ενός παγόβουνου, τόν όποιον ένδεχομένως θα άποτελέση κίνδυνον διά την ναυσιπλοίαν. Σημειούται ότι, την προτεραίαν άκριδώς της έκπομπής, ό κ. Κεφαλογιάννης



**c.riganatos (shipbrokers)**

24, AKTI POSSIDONOS  
P. O. BOX 523 E.H.S.  
TELEX: 21-2605 RIGA  
TEL: 4121289, 4127.328  
CABLES: «RIGACHART»  
P I R A E U S

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

είχε ανακοινώσει τον περιορισμό της ηλικίας των πλοίων, τα οποία θα εγγράφονταν έφεξης εις τα ελληνικά ημερολόγια δια τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής χωρητικότητας, αλλά φαίνεται ότι η έφδης αυτή εκρίθη από εκείνους που έπιμελούνται την εκπομπή η-σόνος σημασίας δια τους ναυτικούς μας και φυσικά ούδ'όπως μετεδόθη.

Συνιστώμεν εις τον κ. Κεφαλογιάννη να ακούση την έν λόγω εκπομπή. Είμεθα βέβαιοι, ότι θα καταληφθή υπό θλίψεως, όπως και ήμεις και θα δώση τας δεούσας διαταγάς, ώστε εις τους ναυτικούς μας να μη προσφέρωνται σκύβαλα, αλλά ούσιαστικά πληροφορία, δια τας οποίας, επαναλαμβανόμεν, κυριολεκτικώς διψούν.

### ΕΙΝΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑ :

Ο θάνατος ή ο τραυματισμός ναυτικού έπισυμβαίνουν κατά την μετάβασίν του ή έπιστροφήν εις Σχολήν υποχρεωτικήν δια την άσκησιν του επαγγέλματός του δέν θεωρείται ναυτεργατικόν άτύχημα και δέν χορηγείται σύνταξις υπό του NAT. Διότι, δια να χαρακτηρισθή ως ναυτεργατικόν άτύχημα ο θάνατος ή ο τραυματισμός ναυτικού δέν να συντρέχουν αί περιπτώσεις που προβλέπονται υπό της παραγράφου 3Α του άρθρου 12 του Νόμου 4502/1966 έν συνδυασμώ προς του άρθρου 1 του Ν. 3170 ως έτροποποιήθη, δηλονότι να είναι ούτος μέλος συγκεκριμένου πληρώματος πλοίου.

Τό θέμα ανέκυψεν έκ της αίτησεως οικογενείας ναυτικού περί συνταξιοδοτήσεως της δια τον θάνατον του προστάτου της έξ αυτοκινητικού δυστυχήματος κατά την μετάβασίν του εις τό Σχολείον Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων του Αοτροπύργου. Έπειδή ή άρμοδία Έγηρεσία του NAT έπρότεινε την άπόρριψιν της έν λόγω αίτησεως, κατά την σχετικήν συζήτησιν εις τό Δ.Σ., ή ναυτεργατική πλευρά παρετήρησεν ότι πρόκειται περί άδικίας, δεδομένου ότι ο έν λόγω ναυτικός έπεσε θύμα δυστυχήματος μεταβαίνων εις Σχολήν υποχρεωτικήν δια την άσκησιν του επαγγέλματός του και ως έκ τούτου τό άτύχημα θα έδει να χαρακτηρισθή ως ναυτεργατικόν άτύχημα. Κατόπιν των έν λόγω παρατηρήσεων της ναυτεργατικής πλευράς έτνίσθη ότι δέν να εξετασθή υπό των υπηρεσιών του NAT, εάν μελλοντικώς θα πρέπει να καλυφθούν και αί τυχαία έν λόγω περιπτώσεις ή θα υπάγονται εις τας θεσμοδοτούμενας διατάξεις περί έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας.

### ΤΟ ΜΗΗΜΕΙΟΝ

Αξίζουν θερμότατα συγχαρητήρια εις τον Γενικόν Γραμματέα του Έπουργείου Ναυτιλίας κ. Παύλον Σαρλήν, δια την διόρθωσιν της άπαράδεκτου καταστάσεως που επικράτουσε από καιρού εις τον χώρο του Μηημείου του Αφανούς Ναύτου του Πειραιώς. Ούτω, κατόπιν έντολης του κ. Σαρλή, ο άξιωματικός φυλακής του Κεντρικού Λιμεναρ-

χείου Πειραιώς διενεργεί καθημερινόν έλεγχον του χώρου του Μηημείου, ή φύλαξις του οποίου γίνεται έν συνεργασία μετά του άστυνομικού τμήματος της περιοχής, ώστε να μη παρουσιασθή εις τό μέλλον ή άπαράδεκτος κατάσταση που επικρατούσε μέχρι πρό τινος.

Διερωτώμεθα, όμως, ή άπλή αυτή ένέργεια του κ. Σαρλή δέν ήτο δυνατόν να γίνη τόσον καιρόν από τά άρμόδια ύπηρεσιακά κλιμάκια, χωρίς να χρειασθή ή παρέμβασις του Γενικού Γραμματέως του Έπουργείου ;

### Η ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Έγνώσθη ότι τό νομοσχέδιον περί έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας και διαδοχικής άσφαλίσεως έχωρίσθη εις δύο νομοσχέδια και τό πρώτον έξ αυτών, υπό τον τίτλον «περί έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας και άλλων τινών διατάξεων», εύρίσκειται ήδη εις τό Έπουργείον Οικονομικών και την Κυβερνητικήν Έπιτροπήν προς έγκρισιν, προκειμένου έν συνεχεία να προωθηθή εις την Βουλήν προς ψήφισιν. Τό δεύτερον νομοσχέδιον, περί διαδοχικής άσφαλίσεως, πρόκειται να άναμορφωθή και έν συνεχεία να προωθηθή προς έγκρισιν και ψήφισιν.

Η έπερχόμενη δια του νομοσχεδίου περί «έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας και άλλων τινών διατάξεων» οικονομική επίβάρυνσις του NAT υπολογίζεται εις 110-120 εκ. δρχ. έτησίως, αλλά δι' αυτού παρέχεται συνταξιοδοτική προστασία εις σημαντικόν αριθμόν ναυτικών μας και οικογενειών ναυτικών που μέχρι τούδε, βάσει της ύφισταμένης νομοθεσίας, δέν έδικαιούτο προστασίας. Ούτω αντιμετωπίζεται ένα ευρύτερον κοινωνικόν πρόβλημα και δέν θα πετώνται πλέον εις τον δρόμον άτυχησαντες έκ διαφόρων περιστατικών ναυτικοί. Σημειούται ότι, ειδική διάταξις προβλέπει άνοδρομικήν ισχύν του νομοσχεδίου και ούτω δι' αυτού θα καλυφθούν και αί περιπτώσεις, αίτινες άνέκυψαν εις τό παρελθόν και είχαν προκαλέσει εύλογα παράπονα της ναυτεργατικής πλευράς.

Τό θέμα της προωθήσεως του έν λόγω νομοσχεδίου είχε συζητηθή προσφάτως εις τό Δ.Σ. του NAT, ότε ή ναυτεργατική πλευρά είχαν άπειλήσει ότι δέν θα έπέκυρνε τά πρακτικά του Δ.Σ. λόγω της καθυστέρησεως εις την προώθησιν του νομοσχεδίου. Η σχετική συζήτησις είχε προκληθή λόγω των είσηγήσεων των άρμόδιων Έγηρεσιών του Ν. Α.Τ. δια την άπόρριψιν ως μη συννόμων αίτήσεων συνταξιοδοτήσεως ναυτικών ή των οικογενειών των, αίτινες όμως θα ίκανοποιηθούν τελικώς μετά την ψήφισιν του άνωτέρω νομοσχεδίου.

### ΤΟ ΑΡΧΕΙΟΝ

Δέν επιχαίρομεν δια την πλήρη δικαιοσίην μας εις τό ζήτημα της καταρτίσεως του μηχανογραφικού αρχείου των συνταξιούχων του NAT, άπλώς έκφράζομεν και πάλιν την λύπην μας, διότι δέν είσηκούσθημεν έξ αρχής

και ήδη άπωλέσθη πολύτιμος χρόνος εις βάρος μάλιστα των συνταξιούχων μας, αί συντάξεις των οποίων δέν θα άναθεωρηθούν έγκαιρώς. Έάν είχαν αρχικώς εισακουσθή ή άποψις των «Ναυτικών Χρονικών» να άνατεθή —όπως τελικώς έγένετο— εις τους ύπαλλήλους του NAT ή κατάρτισις του έν λόγω αρχείου, την στιγμήν ταύτην τό έργο θα είχε προωθηθή άρκετά και έντός συντόμου χρονικού διαστήματος θα ήτο έτοιμον, προκειμένου να γίνη και ή προβλεπομένη υπό του Ν. 792/78 άναθεώρησις των συντάξεων.

Έπί τη εύκαιρία, δια την όλην ύπόθεσιν δέν να άναφερθούν τά έξής :

Πρώτον, αί τιμαί που έδόθησαν τελικώς με τας προσφοράς δύο ειδικών εταιρειών ήσαν πάρα πολύ ύψηλαί, άφού από 6.000.000 δρχ. αρχικώς έφθασαν τελικώς εις 9.000.000 δρχ. και άνω και ύπήρχε κίνδυνος να θεωρηθή σκάνδαλον ή άνάθεσις του έργου εις τους έν λόγω οίκους.

Δεύτερον, οι έν λόγω οίκοι με τας προσφοράς τας οποίας έκαμαν εις δύο μειοδοτικούς διαγωνισμούς δέν εξηφόλιζον ότι τό έργο θα εξετελείτο εις συγκεκριμένον χρόνον και με την άπαιτουμένην ακρίβειαν. Σχετικώς με τό τελευταίον, δηλαδή την άπαιτουμένην ακρίβειαν, ύφίσταται ή προηγουμένη έμπειρία από την μηχανογράφισιν του αρχείου της Έγηρεσίας Ναυτικών Μητρώων. Η εταιρία δέν είχε κάνει καλήν έργασίαν και τά στοιχεία που έδόθησαν τελικώς προς χρήσιν άπέειχον πολλάκις της πραγματικότητος εις τοιούτων σημείων, ώστε παλαιότερον ή άρμοδία Διεύθυνσις του Έπουργείου Ναυτιλίας είχαν έκδώσει διαταγήν να μη λαμβάνονται τά έν λόγω στοιχεία ύπ' όψην προκειμένου περί έκδόσεως πιστοποιητικού προσόντων των ναυτικών μας.

Αυτομάτως ούτω άνακύπτει τό έρώτημα : Αφού ύπήρξεν ή προηγουμένη έμπειρία πώς έγένετο ή σκέψις να άνατεθή έκ νέου παρόμοιον έργο έν οίκους, οι οποίοι είχαν άπαιτούχι τόσοσιν παταγωγδώς εις τό παρελθόν ;

Έν πάση περιπτώσει, την στιγμήν ταύτην άπευθυνόμεθα εις τους ύπαλλήλους του Ν. Α.Τ., εις τους οποίους και άνετέθη τελικώς, χάρις εις παρεμβασιν του κ. Π. Σαρλή, ή κατάρτισις του αρχείου, να έργασθούν με ζήλον, με άυταπαρήσιν θα έλέγομεν, ώστε ή όλη έργασία να περατωθή εις τό πλέον σύντομον χρονικόν διάστημα και να είναι άριστης ποιότητος. Όχι δια να δικαιωθούν τά «Ναυτικά Χρονικά» που έξ αρχής υπεστήριξαν ότι την έργασίαν ταύτην μόνον τό προσωπικόν του NAT δύναται να την φέρη εις πέρας έπιτυχώς, αλλά δια να άποδειχθή προς κάθε κατεύθυνσιν ότι τό προσωπικόν του Ίδρύματος, μετά την πείραν την οποίαν απέκτησεν έν τώ μεταξύ, είναι εις θέσιν να φέρη εις πέρας οιαδήποτε παρομοίας φύσεως έργασίαν.

● Έγνώσθη ότι εις σύσκεψιν ή όποια έπραγματοποιήθη εις τό NAT υπό την προεδρίαν του, ο Γενικός Γραμματέας του YEN κ. Π. Σαρλής, έδωσεν έντολην όπως ή έργασία δια την κατάρτισιν του μηχανογραφικού αρχείου των συνταξιούχων, ή όποια ήρχισε την 23ην Όκτωβρίου, περατωθή έντός τριμήνου, ώστε εϋθής άμέσως να γίνη ο έπανυπολογισμός των συντάξεων. Έπίσης έγνώσθη ότι ο κ. Σαρλής έδωσεν έντολην όπως τό μηχανογραφικόν αρχείον καταρτισθή επί τη βάσει των πρωτογενών παραστατικών στοιχείων δια να άποφευχθή ή επανάληψις τυχόν λαθών και ή διαιωνισις άδικιών εις βάρος συνταξιούχων.

### ΕΝΑΣ ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ

Ο πρό ήμερών διεθνής εορτασμός της «Ημέρας της Παγκοσμίου Ταχυδρομικής Ένώσεως» άποτελεί μίαν εκδήλωσιν, ιδιαίτέρως συγκινησιακήν τους ναυτικούς μας. Αυτοί περισσότερο από πάντα άλλον γνωρίζουν τί σημαίνει ή μαγική λέξις «γράμμα» σε κάθε προσέγγισιν του πλοίου.

ΓΙΑΤΙ... Δέν δημιουργείται καθυστέρησις στο λιμάνι :

ΔΙΟΤΙ... Μεσολαβούμε άποτελεσματικά στην εξεύρεσιν προβλήτος φορτοεκφορτώσεως.



**PARALIA CORPORATION**  
Steamship Agencies

Phone: (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656 141 Milk Street, Boston, Mass. 02109  
Representing: OWNERS-CHARTERS-OPERATORS// Serving: TANKERS-FREIGHTERS-CRUISE SHIPS

"Υστερα από ένα κοπιώδες, αν όχι και περιπετειώδες ταξίδι, το πρώτον πράγμα που αναζητεί να εύρη ο ναυτικός μας, είναι ένα γράμμα από κάποιο προσφιλή του πρόσωπον. Αυτό το γράμμα είναι εκείνο που θα τον κάνει να ζηση νοερά, έστω και δι' όλιγον, πλησίον της οικογενείας του και θα του δώση δυνάμεις δια το νέον του ταξίδι.

Η αποστολή της αλληλογραφίας προς τους ναυτικούς είναι μία παλαιά ιστορία, με πολλά παράπονα, ακόμη και πικρίας.

Δεν υπήρξαν όλγια αι περιπτώσεις κατά τας οποίας η αδιαφορία των έντεταμένων ενίων ναυτιλιακών γραφείων δια την προώθησιν της προσωπικής αλληλογραφίας εις τὰ πλοία, συνετέλεσεν ώστε γράμματα προς τους ναυτικούς μας να φθάνουν με ανεπίτρεπτον καθυστέρησιν η ακόμη και ποτέ.

Θέλουμε να ελπίζωμεν ότι τα φαινόμενα αυτά έχουν εξαφανισθή ώς απαργαζόμενα τας καλὰς σχέσεις μεταξύ πλοίων και γραφείων.

Θά απέτελει, τέλος, παράλειψιν, το να μην εξαρθούν αι φροντίδες και η άρτία οργανώσις πολλών γραφείων, τὰ οποία όντα αντίληπτορες της σημασίας της αλληλογραφίας των ναυτικών μας, ως μιας πρώτης ανάγκης, διεκπεραιώνουν κατά τρόπον υποδειγματικόν την ιερὰν αυτήν υποχρέωσιν έναντι των ναυτιλιών - συνεργατών των.

**ΤΑ ΛΥΜΑΤΑ ΚΑΙ Ο ΛΙΜΗΝ**

Δια να εϊμεθα ειλικρινείς με κάποιον ανησυχιαν ανεγνώσαμεν την εϊδησιν, κατά την οποίαν εις εύρειαν σύσκεψιν, λαβούσαν χώραν εις το 'Υπουργείον Συντονισμού, με συμμετοχήν των κ.κ. 'Υπουργού Βιομηχανίας, 'Υφυπουργών Συντονισμού και Δημοσίων 'Εργων, Προέδρου του ΟΛΠ, ως και των άρμοδίων υπηρεσιακών παραγόντων, άπεφασίσθη όπως αι δεξαμεναι καθιζήσεως, και αι λοιπαι εγκαταστάσεις καθαρισμού και επεξεργασίας των λυμάτων της περιοχής πρωτευούσης, εγκατασταθούν εις την περιοχην Κερατσινίου, έξωθι του μώλου Δραπετσώνας.

Εις την αυτήν εϊδησιν αναγράφεται ότι οι προς τούτο αναγκαιούντες χώροι θα δημιουργηθούν δι' επιχωματώσεως τμήματος της θαλασσίας περιοχής, ο δε άγωγός των καθαριζόμενων λυμάτων θα εκβάλλη δια σήραγγας, υπό τον διάυλον Δραπετσώνας - Ψυτταλείας.

Δεν παραγνωρίζομεν την αναγκαιότητα του έργου. Θέλουμε όμως να επισύρωμεν την προσοχήν του κ. 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως διευρηνήσῃ εξονυχιστικώς το όλον θέμα, ώστε να άποτραπή η δημιουργία όδυνηροτέρου κακού εξ αιτίας της ληθείσης αποφάσεως, η οποία ενδέχεται να άποβῃ εις βάρος της χερσαίας και θαλασσίας λειτουργικότητας και του μέλλοντος του λιμένος Πειραιώς. Διότι, εάν δεν κάνωμεν λάθος, η κρίσιμος περιοχή γειτνιάζει, εάν δεν εύρίσκεται εις το επίκεντρον του έκτετεινομένου μείζονος λιμένος.

Τέλος, ως μη παραβλέπεται και το γεγονός ότι τὰ μηχανήματα και αι λοιπαι εγκαταστάσεις καθαρισμού των λυμάτων ενδέχεται να ύποστούν και βλάβας, όπότε τί θα γίνῃ; Θά έχωμεν περιπτώσιν νέας Ζέας, την οποίαν ζούν οι παρικούντες την περιοχήν;

Η εύρύτερα θαλασσία περιοχή Πειραιώς - Περάματος, όλονεν και λιμενοποιούμενη, άποτελει τον σημαντικώτερον άγωγόν της εθνικής μας οικονομίας. Είναι μείζον άγαθόν και πρέπει να την διαφυλάξωμεν από κάθε κίνδυνον.

**Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ**

Εις το Νόρντβικ της 'Ολλανδίας συνήλθε πρό τινος η έτησια σύνοδος των ευρωπαϊκών μελών της 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής της Διεθνούς 'Οργανώσεως 'Εργοδοσίας (Organisation Internationale des Employeurs - OIE), ητις έδρεύει εις Γενεύην και εις την

οποίαν μετέχουν αι εργοδοτικαι οργανώσεις του Δυτικού Κόσμου.

Η άνεργία των νέων και αι προοπτικαι δημιουργίας εύκαιριών άπασχολήσεως εις τας άνεπτυγμένας δυτικές χώρας υπήρξε το κεντρικόν θέμα της εφετεινής διασκέψεως.

Εις την διεθνή αυτήν συνάντησιν μετέσχε και ο Σύндεσμος 'Ελλήνων Βιομηχανών, όστις μάλιστα άπεδέχθη πρότασιν όπως οργανώση την έτησιαν σύνοδον, κατά το προσεχές έτος, εις 'Αθήνας. Η Ναυτιλία μας έχει, ως γνωστόν, αντίθετον πρόβλημα, προσφέρει άπασχόλησιν, αλλά συναντά την άπροθυμίαν της νεότητος, καιτοι αυτή μαστιζεται από έντονον άνεργίαν. 'Ασφαλώς σημαντικά αίτια όφείλονται εις τας συνθηκάς και την ιδιομορφίαν του ναυτικού επαγγέλματος. 'Εκείνο όμως που νομιζόμεν ότι ενδιαφέρει την πλοιοκτησίαν, είναι η ενημερωθή επί των γενομένων συζητήσεων εις την διάσκεψιν, ως και επί των συμπερασμάτων, εις τὰ οποία κατέληξεν αυτή, καθόσον το όλον αντίκειμενον της συνόδου εγγίζει το πλέον κρίσιμον σημειον της Ναυτιλίας μας, την επάνδρωσιν. Και κάτι άλλο. Ο κύριος λόγος του όρισμού της άπασχολήσεως των νέων ως κυρίου θέματος κατά την εφετεινήν διάσκεψιν της ΟΙΕ, υπήρξεν η ανάγκη όπως ενημερωθούν πληρέστερον τὰ ευρωπαϊκά μέλη της, ώστε να διευκολυνθή η επεξεργασία «εργοδοτικών θέσεων» δι' αυτό το πρόβλημα, το οποίον ειδικώς δια την ΕΟΚ προσλαμβάνει ιδιαίζουσαν σημασίαν. Πρέπει, λοιπόν, η Ναυτιλία μας από τούδε να προειδεάζεται επί των συναφών ευρωπαϊκών κατευθύνσεων, αι οποια μοιραίως θα έχουσι προέκτασιν και επί της ναυτικής εργασίας, που ενδιαφέρει τον εφοπλισμόν.

**ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ**

'Εκ του συνόλου των ιαπωνικής πλοιοκτησίας η μάλλον των υπό ιαπωνικόν έλεγχο σκαφών, μονον το 47.2% φέρει την ιαπωνικήν σημαίαν, ενώ το υπόλοιπον 52.8% τελει υπό ξένας σημαίας και δη τας σημαίας της Λιβερίας και του Παναμά.

Ειδικώτερον επί 2.071 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 91.194.303 τόν. d.w., τὰ οποία περιελάμβανε ο ιαπωνικής πλοιοκτησίας στόλος την 1 'Απριλίου 1978, τὰ 1.151 (47.477.000 τόν. d.w.) δεν καλύπτονται υπό της εθνικής σημαίας. Τὰ σκάφη αυτά ελέγχονται υπό ιαπωνικών συμφερόντων κατά δύο κυρίως τρόπους: Πρώτον είναι τὰ ναυπηγηθέντα εις ιαπωνικά ναπηγεία δια λογαριασμόν ξένης εταιρίας — συνήθως θυγατρικής εταιρίας ιαπωνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως— τὰ οποία άπολαύουν ήγγυημένης μακροχρονίου ναυλώσεως

υπό ιαπωνικής εταιρίας. Και δεύτερον είναι τὰ ναυπηγηθέντα εις 'Ιαπωνίαν και πωληθέντα εις ξένας, αλλά επαναναυλωθέντα υπό ιαπωνικής εταιρίας και επηδρωμένα με οικονομικά πληρώματα.

Το φαινόμενον τούτο, υπερδιπλασιασθέν από του 1972, όφείλεται εις την άλλαγην της ναυτιλιακής πολιτικής, ητις άντι να προσπαθει να κρατήση όσον το δυνατόν περισσότερα πλοία υπό την εθνικήν σημαίαν, τὰ οποία ήσαν όλιγώτερον συναγωνιστικά λόγω του ύψηλου κόστους εκμεταλλεύσεως, έδωσε βαρύτητα εις την διατήρησιν της ιαπωνικής παρουσίας εις όλας τας παραδοσιακάς αυτής αγοράς, με πλοία, υπό ξένην έστω σημαίαν, αλλά ευθυνότερα και συναγωνιστικώτερα.

**ΑΣ ΕΤΟΙΜΑΖΟΜΕΘΑ**

Συμφώνως προς επίσημον ανακοίνωσιν του ΙΜΚΟ, 15 χώραι αντιπροσωπεύουσαι το 50.18% της παγκοσμίου χωρητικότητος, έχουν κυρώσει μέχρι στιγμής την Διεθνή Σύμβασιν του 1974, περί προστασίας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση (Σόλας 1974). Ούτω από πλευράς χωρητικότητος έχει καλυφθῆ το άπαιτούμενον ποσοστόν δια να τεθῆ εις ισχύη η Σύμβασις. Χρειάζεται όμως να κυρωθῆ αυτή, ακόμη, από 10 τούλάχιστον κράτη.

Ο Γενικός Γραμματεύς του ΙΜΚΟ κ. Σαντρίκα Σριδάσταβα έξῆρε την κύρωσιν της Συμβάσεως υπό της 'Ολλανδίας, ως ένα άποφασιστικόν βήμα και προσέθεσεν ότι κατά το τρέχον έτος ο ΙΜΚΟ κατέβαλε μεγάλας προσπάθειας δια να επιταχύνῃ την ταχείαν επικύρωσιν της Συμβάσεως, με άποτελέσματα μέχρι τούδε, πέντε κράτη να σπεύσουν να την κυρώσουν.

'Εν τῷ μεταξύ το Πρωτόκολλον, το προσηρτημένον εις την Σόλας 1974, το οποίον υιοθετήθη κατά την Διπλωματικήν Διάσκεψιν του ΙΜΚΟ, τον Φεβρουάριον ε.ε. και προβλέπει εξοπλισμόν των δεξαμενοπλοίων με συστήματα άδρανούς αερίου, με ραντάρ και με συστήματα και βοηθήματα διακυβερνήσεως του σκάφους σκοπόν έχοντα την άποφυγήν των προσaráξεων, θα τεθῆ εν ισχύῃ εϋθὺς ως ισχύση η Διεθνής Σύμβασις του 1974.

Μέχρι στιγμής έχουν κυρώσει την Σόλας 1974 ο Καναδάς, αι Νήσοι του Πρασίνου 'Ακρωτηρίου, η Δανία, η Γαλλία, αι 'Ινδία, η Λιβερία, το Μεξικόν, το Μονακό, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η 'Ολλανδία, το Ηνωμένον Βασίλειον, η Σουηδία, η Τόγκα και η Ούκρανία.

'Εν τῷ μεταξύ με το θέμα αυτό ήσυχολήθη και η ΕΟΚ, η οποία δια του έξ 'Υπουργών



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**

Kerkstraat 4 - 2000 Antwerp - Belgium

Tel: 35.31.44 or 35.31.59

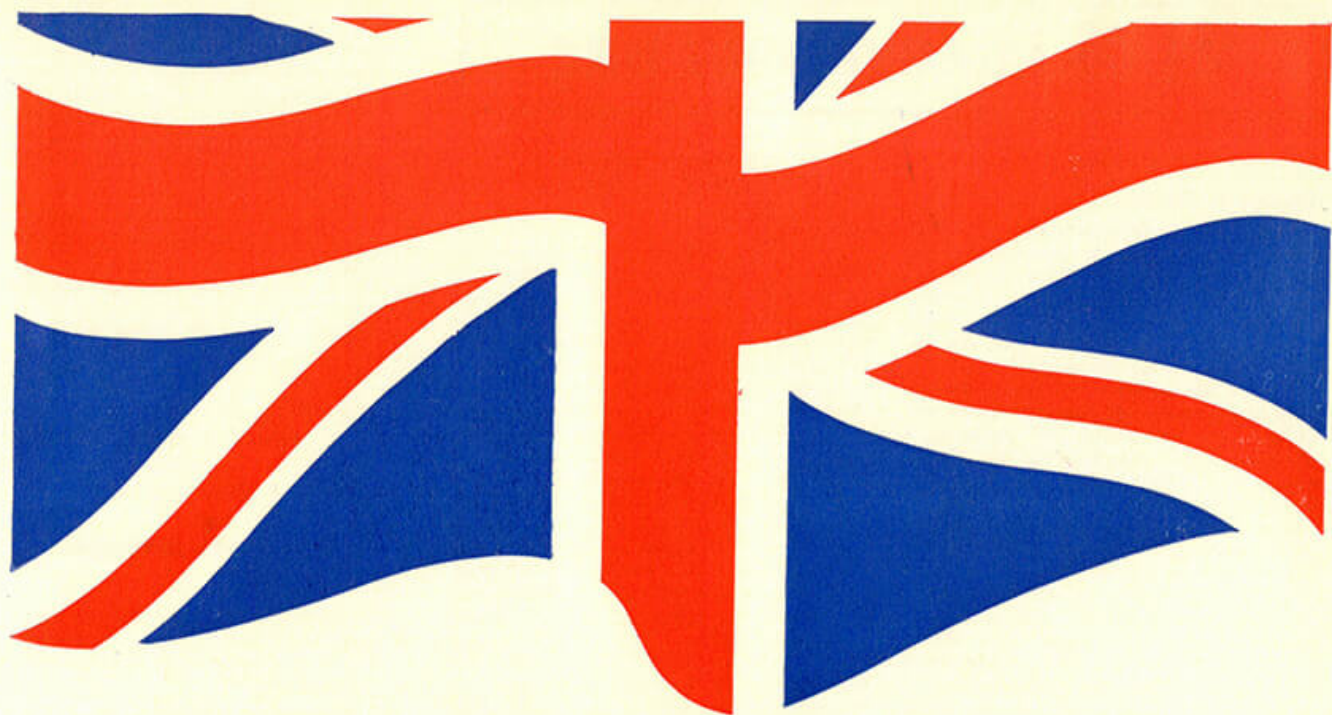
Telex : 35207 Trans b - Cable : Transit Cars Antwerp

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









## 18 British drydocks united in a new strike free deal!

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

<b>1</b>	<b>No Strikes.</b> No strikes or interruptions of normal working, which means completion of the work on time. Your ship is out of drydock and back to sea without a day wasted.	<b>4</b>	<b>Mobile Workforce.</b> Quick communications and mobility of the 3,500 employees between all six Tyne yards cut labour shortages – save time.
<b>2</b>	<b>Ship's Crew Working.</b> Ship's crew can carry out their normal maintenance tasks while the vessel is under repair.	<b>5</b>	<b>No Job Too Big – Or Too Small.</b> The Group's drydocks can handle any vessel up to 50,000 tonnes dwt. Small voyage repairs, jumboising, major conversions, offshore oil work . . . are all within their capabilities.
<b>3</b>	<b>Full Utilisation of Skills.</b> Full utilisation of skills and more effective deployment of the workforce ensures maximum efficiency.	<b>6</b>	<b>Experience and Quality.</b> You benefit from the traditions of skilled craftsmanship and ship-repair know-how for which Britain's North East is justly renowned – closely supported by a complete range of marine industries.

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

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

Agents for Greece: Shipping Spares, Repairs & Supplies Ltd., Piraeus.  
Telephone 4123034 Telex 212282 SSRS

# TYNE SHIPREPAIR GROUP

A Member of British Shipbuilders



The biggest in Britain

## Ἡ ἀλληλογραφία μας

### ΤΑ ΓΙΕΝΣ

Ἀγαπητέ κ. Κωττάκης,

Εἰς τὸ ἄρθρον μου «Πρωτεριάτητες», ποὺ εἶχατε τὴν καλωσύνην νὰ δημοσιεύσητε εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε., κ. Α. Χανδρῆς, ἀπάντησε μὲ τὴν ἐπιστολήν, τῆς ὁποίας φωτοαντίγραφον σὰς ἐσωκλείω, καθὼς καὶ τῆς ἀπαντήσεώς μου εἰς τὸ γράμμα του.

Ἀπὸ τὸ περιεχόμενον τῶν δύο ἐπιστολῶν ἔχετε πλήρη εἰκόνα τῆς θέσεως ἐκείνων ποὺ νομίζουν ὅτι ἦτο σωστὴ καὶ ὠφέλιμος ἡ ἐπέμβασις τοῦ κ. προέδρου καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑλλάδος μὲσω τῶν Ὑπουργῶν Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας καὶ ἡμῶν, ποὺ νομίζομεν ὅτι εἶναι δικαίωμα κάθε ἐπιχειρηματίου νὰ παραγγέλλῃ «ἄσες ντουζίνες» ἢ «ξευγάρια» θέλει εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἢ ὅπουδήποτε νομίζει ὀρθὸν καὶ ὠφέλιμον, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ ὑποχρεώσις του νὰ ἀνταπεξέρχεται εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του, τὰς ὁποίας μονάχος, χωρὶς κανενὸς προτροπῆν ἢ παράκλησιν ἀνέλαβε, μὲ μόνον σκοπὸν τὸ κέρδος, ἰδιωτικὸν καὶ προσωπικόν, τὸ ὁποῖον κέρδος ἢ τὴν φήμην καὶ δόξαν οὐδέποτε κανένας ἀπὸ τοὺς κυρίους αὐτοὺς εἶχε σκοπὸν νὰ μοιρασθῇ μὲ κανένα ἄλλον.

Κάλλιστα μπορούσαν ὅλοι ἢ ὅσοι ἤθελαν ἀπὸ τοὺς, ἀπὸ τὸ γιέν, πληγέντας συναδέλφους μας, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ ὁ ὑπογράφων, νὰ ἐνωθῶν, νὰ σχηματίσουν ἐπιτροπὰς κλπ., διὰ νὰ συνταυτίσουν τὰς ἐνεργείας των, χωρὶς νὰ παρασύρουν τὸν πρόεδρον τῆς Ε.Ε.Ε. καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος εἰς τὰς περιπετείας των.

Μὲ φιλίαν καὶ ἐκτίμησιν

Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Μπουένος Ἀῦρες, 17 Ὀκτωβρίου 1978

### ΤΟ ΠΑΡΑΠΕΜΠΤΙΚΟ «ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ»

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ τὴν θερμὴν παράκλησίν μου ὅπως δημοσιεῖθῃ ἡ ἐπιστολή μου ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, ἐπιθυμῶ νὰ δοθῇ μία διευκρίνησις εἰς τὸ ἐξῆς ζωτικὸν θέμα: Πρὸ διμήνου περίπου ἐδημοσιεύθη ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἐπισήμου δημοσιογραφικοῦ ὄργανου τῆς Π.Ν.Ο. «Ναυτεργατικὸς Ἀγών», ὡς καὶ εἰς τὸ ἐγκρίτον περιοδικὸν τοῦ Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ε. «Ἡχώ τῶν Θαλασσῶν», μὲ πηχυσίους τίτλους ἢ κατάργησις τοῦ παραπεμπτικοῦ σημειώματος τοῦ «Οἴκου Ναυτοῦ». Τὸ αὐτὸ θέμα ἀνεκοινώθη καὶ διὰ τῆς Τηλεοράσεως. Σύσσωμος ὁ ναυτικὸς κόσμος μὲ ἀπερίγραπτον χαρὰν ἐδέχθη τὴν δημοσιευθεῖσαν εἰδησιν καὶ ἐπίστευεν ὅτι ἐτερματίσθη ὀριστικῶς ἡ ἀπὸ μακροῦ δυσάρεστος ταλαιπωρία τῶν ἠσφαλισμένων τοῦ προαναφερθέντος Ταμείου.

Εἰλικρινῶς λυπούμαι, διότι ἡ παρούσα μου θὰ διαψεύσῃ τὰ ἀναγραφέντα εἰς τοιοῦτου κύρους ἡμερηΐδα καὶ περιοδικὸν («Ναυτεργατικὸν Ἀγῶνα» καὶ «Ἡχώ τῶν Θαλασσῶν») διότι:

- Τὴν 18.9.78 ἐζήτησα καὶ ἔλαβον ὑπὸ τοῦ Ο.Ν. παραπεμπτικὰ σημειώματα δι' ἐμὲ καὶ τὴν θυγατέρα μου δι' ὀφθαλμολογικὴν ἐξέτασιν παρὰ τοῦ ὀφθαλμιατρικοῦ Ἀθηνῶν, καὶ
- Τὴν 25.9.78 ἐπεσκέφθη ἰατρὸν παθολόγον, συμβεβλημένον μὲ τὸν Ο.Ν., νὰ ἐξετάσῃ τὴν σύζυγόν μου, ὅστις μὰς ὑπέδειξε νὰ γίνῃ ἠλεκτροκαρδιογράφημα καὶ ἀκτινογράφησις στομάχου. Ἐπρεπεν ὅμως νὰ προσέλθω εἰς τὰ γραφεῖα Ο.Ν. Ἀθηνῶν, ὅπου ὑπάγομαι, διὰ νὰ ἐγκρίνη ὁ ἀρχίατρος τὰς ὑποδεί-

ξεις τοῦ παθολόγου καὶ νὰ μοῦ χορηγηθῇ παραπεμπτικὸν σημείωμα διὰ τὴν ἀκτινογραφικὴν ἐξέτασιν, ὅπερ καὶ ἐγένετο. (Σημ. παθολόγοι - καρδιολόγοι δὲν χρειάζονται παραπεμπτικά). Διὰ τὴν (α) περίπτωσιν ἔχω εἰς τὴν κατοχὴν μου τὴν ἱατρικὴν γνωμάτευσιν τοῦ Ο.Ν. μὲ ἡμερομηνίαν 19.9.78.

Τ' ἀνωτέρω συμβάντα, ὡς καὶ τὴν μὴ εἰσέτι ἐφαρμογὴν τῶν ἀποφάσεων περὶ καταργήσεως τοῦ παραπεμπτικοῦ σημειώματος τοῦ Ο.Ν. ἀφήνω εἰς τὴν κρίσιν καὶ τὰ σχόλια τῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Κόσμου.

Μ' αὐτὴν τὴν τακτικὴν ἐρωτῶ τοὺς ἀρμοδίους τί κάνουν; Προσελκύουν ἢ ἀποτρέπουν τοὺς νέους ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα;

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

ΓΕΩΡΓ. Ι. ΦΙΛΑΚΟΥΡΙΔΗΣ

Ἀστυματιστῆς

Κεῖπ Τάουν, 16 Ὀκτωβρίου 1978

### ΤΑ ΟΝΟΜΑΤΑ ΞΕΝΙΖΟΥΝ

Κύριε Διευθυντά,

Πληροφορούμεθα καὶ διαβάζομε πὼς ὑπάρχουν μερικὰ πλοία μὲ σ η μ α ί α ἑ λ λ η ν ι κ ῆ, τὰ ὁποῖα ἔχουν τὰ πλέον ἀπίθανα καὶ θάρβαρα ὀνόματα.

Ἡ κατάσταση αὐτὴ δημιουργεῖ πολλὰ ἐρωτηματικά τὰ ὁποῖα θὰ μπορούσαν νὰ ἀπασχολήσουν πολλοὺς ἐρευνητάς. Γεννάται ὁμως ἓνα δικαιολογημένον ἐρώτημα: Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πῶς ἐπιτρέπει πλοῖον ποῦ θὰ φέρῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν νὰ ἔχῃ ξενικὸν δυσκολοπρόφερτον ὄνομα; Διότι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν δὲν πρόκειται περὶ ἀμελείας ἐλέγχου, ἀλλὰ περὶ ἀδείας τοῦ Ὑπουργεῖου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ὕψωσιν τῆς κυανολέου με ἐλληνικὸν ὄνομα.

Μὲ πατριωτικὸς χαιρετισμοὺς

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΓΟΥΛΙΔΗΣ

Νέα Ὑόρκη, 13 Ὀκτωβρίου 1978

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 452111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

# ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α. Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



- ◆ 'Ιδρύθη υπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν :  
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καὶ  
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD»  
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν  
καιρῷ εἰρήνης, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ  
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 11.500.000.000.- Δολλαρίων  
(ἕνδεκα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).-
- ◆ 'Ανήκει καὶ διοικεῖται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς.
- ◆ 'Εκπροσωπεῖ τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν  
τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-  
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- ◆ Προωθεί τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων  
κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- ◆ Θὰ διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καὶ τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει  
μείζονος πολέμου.
  - ◆ Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Εφο-  
πλιστῶν μὲ τὸν ἀνωτέρω 'Οργανισμὸν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς  
ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος  
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

ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΟΝ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΔΙΑ ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ. - Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΗΣ****ΚΑΙ ΑΙ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΜΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

ΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

**Του κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΜΑΖΑΡΑΚΗ, Υποναυάρχου Λ.Σ. (Ε.Α.)**

Ένα βασικόν θέμα διά τήν Ναυτιλίαν μας καί τούς παράγοντάς της είναι ή άποκρυστάλλωσις γνώμης περί του έάν εύρισκόμεθα ένώπιον μιάς έν εξέλιξει κοινής ναυτιλιακής πολιτικής τών χωρών τής ΕΟΚ ή όχι.

Τό έρώτημα είναι κρίσιμον, διότι αναλόγως τής διδομένης άπαντήσεως, υπεισέρχονται διαφορετικοί παράγοντες διά τόν καθορισμόν τής ακολουθητέας όδου πρós ύποστήριξιν τών έθνικών μας ναυτιλιακών συμφερόντων.

Έάν κανείς, πρós μόρφωσιν γνώμης, άναζητήση πανηγυρικήν διακήρυξιν, στηριζομένην εις τό άρθρον 84 τής Συνθήκης τής Ρώμης περί κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, θά ματαιοπονήση. Έάν όμως, πέραν του τύπου, διερευνήση τά γεγονότα ώς έκτυλίσσονται γύρω μας, θά πρέπει νά άρχισή, ώς ήμείς, νά πείθεται ότι έντως εύρισκόμεθα πρós μιάς όμορρόπου ναυτιλιακής πολιτικής, όχι τόσον επίσημου, όσον μεθοδευμένης καί ρεαλιστικής, συγκλινούσης πρós κοινάς ναυτιλιακάς επιδιώξεις τών χωρών τής ΕΟΚ.

**ΤΟ ΑΡΘΡΟΝ 84 ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ**

Είς τό σημείον αυτό θά πρέπει νά έκκαθαρισθή ή προσδιομένη έννοια εις τόν πολυσυζητημένον όρον κοινήν ναυτιλιακήν πολιτικήν του άρθρου 84». Τούτου, φρονούμεν, είναι προεξαρχόντως ένδοστρεφές, αναφέρεται κατά πρώτον λόγον εις τήν ρύθμισιν τών ένδοκοινοτικών ναυτιλιακών πραγμάτων, όπου φυσικόν είναι νά υπάρχουν αντίτιθέμενα συμφέροντα, όρατά από τόν χρόνον τής καταρτίσεως τής Συνθήκης τής Ρώμης. Πρós μείζονα μάλιστα διαφύλαξιν τών καθ' έκαστον ναυτιλιακών συμφερόντων, περι-

λήφθη εις τό άρθρον 84 καί ή διάταξις περι άπαιτούμένης όμοφωνίας τών χωρών - μελών τής ΕΟΚ επί τής κοινής ναυτιλιακής τής πολιτικής.

Σήμερον όμως αι ένδοκοινοτικοί διαφοραί εις τήν σφαίρα τής Ναυτιλίας έρχονται εις δευτέραν μοίραν, υπερακοντιζόμεναι από τά δεδομένα τής διεθνούς ναυτιλιακής συγκυρίας, ιδιαίτερα τά συνδεόμενα με τās τρίτας χώρας (τάς έκτός ΕΟΚ), υπό τās άκολουθούσους τρεις πλέον χαρακτηριστικάς μορφάς, ήτοι: α) Τήν υπερπροσφοράν χωρητικότητας β) Τό χαμηλότερον κόστος έκμεταλλεύσεως τών λεγομένων «οικονομικών σημαίων» καί γ) Τόν άνταγωνισμόν εις τās τακτικάς γραμμάς από τά λάινερς τών κομμουνιστικών χωρών.

Διά τούς λόγους αυτούς τό άρθρον 84 τής Συνθήκης τής Ρώμης παρεχώρησεν τήν προτεραιότητά του εις τά διεθνή έξωκοινοτικά ναυτιλιακά προβλήματα, πού όλόνεν καί περισσότερον περισιφίγγουν τήν Ναυτιλίαν καί τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν τών χωρών τής ΕΟΚ.

Κάπως διαφορετική είναι ή στάσις τής ΕΟΚ έναντι τής κρίσεως πού μαστίζει τά ναυπηγεία της. Έδώ σημαντικόν ρόλον έχει διαδραματίσει, παραλλήλως πρós τόν έξουθενωτικόν Ιαπωνικόν άνταγωνισμόν καί ό ένδοκοινοτικός τοιοϋτος, όστις επέβαλε τήν άμεισον χάραξιν κοινής πολιτικής διά τήν άντιμετώπισιν τών όξυτάτων έσωτερικών ναυπηγικών προβλημάτων τής Κοινότητας. Τά άλληλοσυγκρουόμενα όμως ναυπηγικά συμφέροντα τών χωρών τής ΕΟΚ δέν επιτρέπουν ώστε ή πολιτική αυτή νά καταστή τόσον άποτελεσματική, όσον αι περιστάσεις επιβάλλουν.

Άντιθέτως όμως άτεγκτον στάσιν έτήρησεν ή ΕΟΚ μόνον πρós τό έξωτερικόν, κυρίως έναντι τής Ιαπωνίας καί όπως διαφαίνεται —έξ όσων αναγράφονται καί δέν διαφεύδονται— καί κατά τών τριών ύποψηφίων χωρών, όπως ή Έλλάς.

Όμιλούντες, όθεν, περαιτέρω εις τήν συνείδησιν του παρόντος περί κοινής ναυτιλιακής πολιτικής τών χωρών τής ΕΟΚ, έννοούμεν τήν έξωστρεφή τοιαύτην, τήν επιδρῶσαν επί τών τρίτων χωρών, αυτήν πού κυρίως ένδιαφέρει σήμερον τήν Έλλάδα, διότι επηρεάζει ζωτικότητας συμφέροντα τής χώρας μας.

Ίσως διερωτηθούν πολλοί πώς άγόμεθα εις τοιαύτας σκέψεις καί συμπεράσματα. Έκκινούμεν όχι μόνον από πλειάδα άυθεντικών κειμένων τής ΕΟΚ, αλλά καί από διαφόρους ενεργείας καί πρωτοβουλίας είτε αυτής τής ίδιας, είτε άκόμη καί μεμονωμένων χωρών - μελών της, αι όποιαί όμως... κατά συμπτώσιν εύρίσκουν συμφώνους καί τās λοιπάς.

Όλα αυτά, ήμεραν με τήν ήμέραν, στοιχειοθετούν τήν άποψιν ότι σήμερον περιστάμεθα μάρτυρες έφαρμογής μιάς χαραχθείσης έξωτερικής ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ, ή όποια έάν εξέλιχθη, ώς οι οίωνοι προλέγουν, ασφαλώς θά άποδειχθη επιζημία διά τήν Ναυτιλίαν καί τούς ναυτικούς μας.

Άλλ' άς ιδώμεν τά πράγματα αναλυτικότερον.

**Η ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.**

Η φιλοσοφία τής όσημέραι έντονότερον προβαλλομένης έξωτερικής ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ τοποθετείται εις άπαράβατους καταστατικούς άρχάς της, ή τυχόν άρνήσις τών όποιών θά έσήμαιεν φυγοκεντρικήν άπόκλισιν καί άποδυναμώσιν της. Καί είναι ή πολιτική αυτή πολυμερής, επί άνταγωνιστικής βάσεως, άντιμετώπισις τών μεγάλων ναυπηγο-ναυτιλιακών δυσκολιών της.

Όέλουν νά άποφύγουν τās διμερείς ρυθμίσεις καί τήν προσφυγήν των εις τόν άπροκόλυπτον προστατευτισμόν, διότι πιστεύουν ότι μακροπροθέσμως ή τακτική αυτή θά άποβή εις βάρος των.

Επί τών άρχών αυτών, λοιπόν, έδράζεται τό πλέγμα τής έκδηλουμένης πολιτικής, τό όποιον συνενώνει, έκφράζει καί επιδιώκει νά έξυπηρέτηση βασικά κοινά ναυτιλιακά συμφέροντα όλων τών χωρών τής ΕΟΚ, με πιθανήν εξαίρεσιν τήν Ιταλίαν.

Η πολιτική αυτή τής ΕΟΚ (με τήν συμμοτοχήν Σουηδίας καί Νορβηγίας), χωρίς νά θίγη ένδοκοινοτικάς ναυτιλιακάς καταστάσεις, επιδιώκει νά άξιοποιήση ένα συλλογικόν πλεονέκτημα —τούς νεοτεύκτους στόλους των— καί νά έξουδετερώση ένα μειονέκτημα, επίσης συλλογικόν, τήν έλλειψιν άνταγωνιστικότητας λόγω χαμηλότερου κόστους έκμεταλλεύσεως από τά πλοία τών τρίτων χωρών. Άπό τήν κίνησιν αυτήν ή Κοινότης θεωρεί θεβαίαν καί τήν άναζωογόνισιν τής ναυπηγικής της βιομηχανίας

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

**Argonaut Suppliers (pty) L<sup>td</sup>**

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

**D U R B A N**ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ  
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ &amp; ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

καθ' όσον, ως βασίμως ελπίζει, θα τονωθεί ή ώθησις δια νέας παραγγελίας.

Χαρακτηριστική έκφραση τής φιλοσοφίας αυτής αποτελεί και ή τελευταία απόφασις (résolution) του έξ ύπουργών Συμβουλίου τής ΕΟΚ περί ναυπηγικής πολιτικής τής Κοινότητας, ή ληφθείσα κατά τήν 53ην/26.7.1978 σύνοδόν του εις Βρυξέλλας.

Ευθές, λοιπόν, ή απόφασις αυτή άφ' ου ύπογραμμίζει ότι ώρισμένα μέτρα ναυτιλιακής πολιτικής θα ήδύναντο να καταστούν σημαντικά δια τήν ναυπηγικήν διομηχανίαν, καλεϊ ακολουθώσας τήν 'Επιτροπήν Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων όπως ύποβάλη εις τό Συμβούλιον τās άπόψεις τής περι του έάν και εις ποίαν έκτασιν ώρισμένα μέτρα, κατά τήν επεξεργασίαν τής ναυτιλιακής πολιτικής τόσον τής ΕΟΚ, όσον και τών χωρών - μελών, θα ήτο δυνατόν να ενισχύσουν τα ναυπηγεία με νέας παραγγελίας.

Έξ όλων τών άνωτέρω, ως και όσον θα ακολουθήσουν ευθύς άμέσως, τεκμαίρεται ου μόνον ή Κοινοτική ναυτιλιακή φιλοσοφία, αλλά και ή κατεύθυνσις δια τήν λήψιν μέτρων προς εξυπηρέτησιν τής, συλλογικώς παρά τής ΕΟΚ, ως και μεμονωμένως ύφ' έκάστης χώρας.

**ΑΙ ΕΠΙΔΩΣΕΙΣ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.**

Κατ' έφαρμογήν τής έκθεσίσης φιλοσοφίας αι χώραι τής ΕΟΚ, δια σειράς συγκεκαλυμμένων μέτρων, επιδιώκουν σήμερα τον έξοβελισμόν από τās διεθνείς θαλασσίας μεταφοράς άπάντων τών πλοίων ήλικίας άνω τών 15 έτών, ως και τήν άνοδον του κόστους έκμεταλλεύσεως τών άνευ έθνικών μεταφορών έμπορικών στόλων τών τρίτων χωρών —όπως και ή 'Ελλάς— εις τό ύψηλόν ιδιόν των επίπεδον.

Αι επιδιώξεις τής έν εξέλιξει ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ δύνανται να συνοψισθούν ως άποσκοπούσαι:

—Εις τήν έξισορρόπησιν τής προσφοράς και ζητήσεως χωρητικότητας, επ' ώφελεία τών νεοτεύκτων, εκ τών όποιων και μόνον συγχροτούνται αι Ναυτιλίας τών.

—Εις τήν εκ του λόγου τούτου ένθάρρυνσιν δια νέας παραγγελίας προς άναζωογόνησιν τής ναυπηγικής των διομηχανίας, ή όποία έχει περιέλθει εις τραγικόν άδιέξοδον.

—'Αναγκαστική έκτροπή τής άναγωνιστικής επίσημιας φοράς τών άναπτυσσο-

μένων χωρών από τα εύθηνα second hand πλοία, που προσφέρονται σήμερα, εις τιμάς εύκαιρίας, προς τās νέας κατασκευάς, επ' ώφελεία και τών ναυπηγείων των.

—Εις τήν έξισορρόπησιν προς τα Κοινοτικά στάνταρτς του κόστους έκμεταλλεύσεως τών πλοίων των λεγομένων «οικονομικών σημαίων» —όρος νεοεισαχθείς εις τό διεθνές ναυτιλιακόν λεξιλόγιον, εύρύτερος τών «σημαίων εύκαιρίας» ώστε να περιλαμβάνη και τήν έλληνικήν— κυρίως λόγω χαμηλοτέρου μισθολογίου και λοιπών παροχών τών χρησιμοποιούμενων επ' αυτών πληρωμάτων εκ χωρών του Τρίτου Κόσμου.

**ΑΙ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΜΑΣ ΣΥΝΕΠΕΙΛΑΙ**

'Η πραγμάτωσις των σκοπών τής ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών τής ΕΟΚ σημαίνει δια τήν 'Ελλάδα άναγκαστικήν άργίαν μεγίστου μέρους τής χωρητικότητός τής, τό όποιον μοιραίως θα οδηγηθή προς διάλυσιν. Και τούτο διότι ή έλληνόκτητος χωρητικότητα κατά ποσοστόν 40,39% έχει ήλικίαν άνω τών 12 έτών (ίδε Ν.Χ. τής 1.7.78), προσέτι δε χρησιμοποιεί εις μεγάλην κλίμακα ξένα πληρώματα.

Αι συνέπειαι εκ μιάς τοιαύτης εξέλιξεως θα είναι λίαν επώδυναι δι' άπαντας τους παράγοντας τής θαλασσίας έλληνικής δραστηριότητας. "Ητοι:

—Δια τό Κράτος, τό όποιον θα άπολέση ναυτιλιακήν ισχύν, ως και σημαντικόν συναλλαγματικόν έσοδον, άνεκτίμητα σήμερα λόγω τής επιδεινώσεως του ίσοζυγίου έξωτερικών πληρωμών τής χώρας (ίδε και τελευταίαν έκθεσιν του ΟΟΣΑ).

—Δια τήν πλοιοκτησίαν, λόγω άναποφεύκτου συρρικνώσεως τής επιχειρηματικής τής δραστηριότητας, συνεπαγομένη άποδυναμώσιν τής δια νέα άλματα όταν κάποτε έλθουν αι καλαι ήμέραι.

—Δια τούς ναυτικούς και ιδιαιτέρως τους άξιωματικούς Ε.Ν., διότι ή σημερινή συγκρότησις του έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού εις τήν φορηγόν Ναυτιλίαν, σύγκειται κυρίως από άξιωματικούς, ενώ αι θέσεις κατωτέρων πληρωμάτων κατά μεγάλο ποσοστόν —άληθώς πόσον άναγκαία είναι ή έλλείπουσα στατιστική— καταλαμβάνεται από άλλοδαπούς και εκ περιστάσεως ήμεδαπούς ναυτικούς. 'Ασφαλή ένδειξιν περι τούτου άποτελούν τα χορηγούμενα από τό 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυ-

τιλίας άποδεικτικά ναυτικής ίκανότητας. Ούτω κατά τό Α' έξάμηνον 1978 έναντι 2.250 άπονεμηθέντων διπλωμάτων εις άξιωματικούς, χορηγήθησαν μόνον 439 άδειαι και πτυχία δια κατώτερα πληρώματα.

**ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ Ν.Α.Τ.**

Τα πολλά πλοία που διαθέτει σήμερα ή 'Ελλάς έξασφαλίζουν εις τους ναυτικούς (όμιλούμεν κυρίως δια τους έναπομένοντας άξιωματικούς):

—Περισσότερας θέσεις ναυτολογήσεως, όπωσδήποτε ύψηλομισθους συγκριτικώς με τα έλληνικά μισθολογικά δεδομένα. Αυτό σημαίνει εύχερέστερα έξεύρεσις εργασίας υπό ίκανοποιητικούς όρους, ήτοι ό νόμος τής προσφοράς και τής ζητήσεως ναυτικής εργασίας, εις τās περισσότερας των περιπτώσεων, λειτουργεί υπέρ του ναυτικού.

—Αι πολλάι ναυτολογήσεις συνεπάγονται μεγαλύτεραν ροήν εισφορών εις τό ΝΑΤ, άπαραίτητος προϋπόθεσις δια να άνταποκριθή τούτο εις τās έπαιτηθείσας ύποχρεώσεις του τόσον από τον θεσπισθέντα συνταξιοδοτικόν μισθόν, όσον και από τήν ταχυτέραν έξοδον των ναυτικών από τό έπάγγελμα, λόγω τής τελευταίας βελτιώσεως των όριών συνταξιοδοτήσεως.

—'Η μείωσις του αριθμού των πλοίων μας, συνεπαγομένη τήν άπώλειαν σημαντικού αριθμού θέσεων ναυτολογήσεως, δεν θα άντισταθμισθή από τήν άντικατάστασιν των άλλοδαπών ναυτικών υπό 'Ελλήνων. Τούτο δύνανται να συμβή μόνον δια τα κατώτερα πληρώματα και όχι δια τους άξιωματικούς, όπου δια πλείστας ειδικότητας, όπως οι πλοίαρχοι, ή ενεστώσα αριθμητική των δύναμεις είναι προσηρμοσμένη με τον σημερινόν μεγάλον αριθμόν έλληνοκτητών πλοίων.

Και τό συμπέρασμα άδιάστως έρχεται μόνον του. 'Ο αριθμός των πλοίων μας άναδεικνύεται κρίσιμος όχι μόνον δια τό έπαγγελματικόν μέλλον των έν ενεργεία ναυτικών, αλλά και δι' αυτό έτι τό ύψος των συντάξεων των άπομάχων.

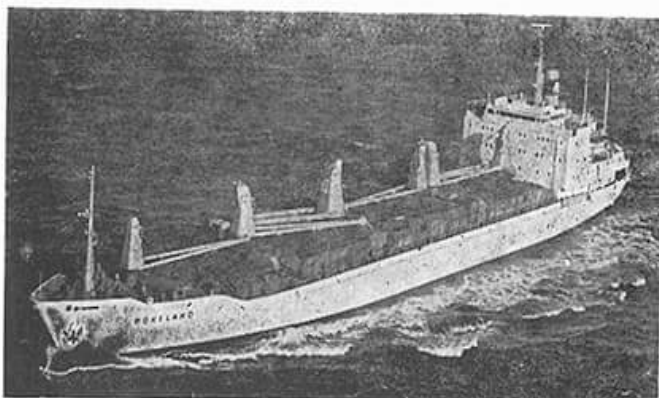
**ΤΑ ΜΕΣΑ ΑΣΚΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Δύο βασικά λαβίδες τής ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών τής ΕΟΚ, εκείναι τουλάχιστον που άπειλούν άμεσώτερον τα έλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα είναι:

α) Τα επιβληθέντα έφέτος έπασφάλιστρα

SOI

Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA  
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC  
and vice versa



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

ἐπὶ τῶν φορτίων, τῶν μεταφερομένων δι' ἑλληνικῶν, ὡς καὶ τῶν πλοίων τῶν σημαίων εὐκαιρίας, τῶν ἀγόντων ἡλικίαν ἄνω τῶν 15 ἐτῶν(1).

6) Ἡ συμφωνία τῶν ὀκτῶ Κρατῶν τῆς Βορ. Θαλάσσης(2), εἰς ἣν ἐπίκειται ἡ προσχώρησις τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Ἰσλανδίας, δηλ. ὅλων τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ (πλὴν τοῦ μεσογειακοῦ Λουξεμβούργου), ἥτις προβλέπει κοινήν δρᾶσιν κατὰ τῶν ὑποσυντηρητῶν (sub-standards) πλοίων.

Δὲν εἶναι ὑπερβολὴ νὰ λεχθῆ ὅτι καὶ τὰ δύο αὐτὰ μέτρα, δυνάμενα νὰ ἐξελιχθοῦν εἰς βροχῶν διὰ τὴν ἑλληνοκίτητον Ναυτιλίαν, ἀποτελοῦν τὰς δύο ὄψεις ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ Εὐρωπαϊκοῦ νομίσματος, τῆς χαραχθείσης δηλονότι κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν Δυτικο-Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

Ἐφ' ὅλων τῶν ἀνωτέρω ὑπάρχουν ἐπίσημα κείμενα τῆς ΕΟΚ, ἀρκεῖ κανεὶς νὰ τὰ ἀναλύσῃ καὶ νὰ τὰ συνδυάσῃ.

#### ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΩΝ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

Καὶ πρῶτον-πρῶτον διὰ τὰ ἐπασφαλίστρα, τὸ βάρος τῶν ὁποίων ἤρχισεν νὰ γίνεταί αἰσθητὸν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, παραπέμπωμεν εἰς τὴν περιώνυμον ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν προβλημάτων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ (γνωστὴν ὡς ἔκθεσις seefeld), τὴν ὑποβληθεῖσαν τὴν 23ην Μαρτίου 1977 (τὶ σύμπτωσις!!!, ἕνα περίπου ἔτος, δηλαδή, πρὸ τῆς ἀποφασισθείσης ἐπιβολῆς τῶν ἐπασφαλίστρων) εἰς τὸ Εὐρωπαϊκὸν Κοινοβούλιον ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Περιφερειακῆς Πολιτικῆς, Περιφερειακοῦ Προγραμματισμοῦ καὶ Μεταφορῶν, ἡ ὁποία εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, μεταξύ ἄλλων, ἀναγράφει: «... Ἡ Κοινοτικὴ δραστηριότης εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως, πρέπει νὰ λάβῃ ὑπ'

ὄψιν τῆς τὰ συμφέροντα τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν τῆς Ε.Ο.Κ., ὡς καὶ μιᾶς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς».

Καὶ ἀκολούθως ἡ ἔκθεσις τοῦ ἐπισημοτάτου τούτου ὄργανου τῆς ΕΟΚ, περιλαμβάνει τὸ ἀκόλουθον προμῆνυμα, τὸ ὁποῖον δὲν ἤρρηξεν νὰ ὑλοποιηθῆ εἰς στραγγαλιστικὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας μέτρον, τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἐπασφαλίστρων.

Ἴδου λοιπὸν ἡ σημαντικωτάτη περικοπὴ:

«Τὸ ἐρώτημα εἶναι κατὰ πόσον τὸ πρόβλημα τῶν σημαίων εὐκαιρίας δὲν θὰ ἠδύνατο νὰ λυθῆ ἐν μέρει ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἐταιρίας».

Τὴν ἐξέλιξιν τῆς προτάσεως αὐτῆς τὴν ζῶμεν σήμερον εἰς τὴν ναυτσοφασιστικὴν ἀγορᾶν τοῦ Λονδίνου, ὅπου καὶ μόνον ἦτο δυνατόν νὰ λάβῃ σάρκα καὶ ὄστα. Μὲ τὴν ἐξῆς ὅμως διαφορᾶν: Τὸ διακριτικὸν μέτρον τῶν ἐπασφαλίστρων δὲν περιωρίσθη μόνον ἐπὶ τῶν σημαίων εὐκαιρίας, ἀλλὰ κατ' αὐθαίρετον ἐξαίρεσιν ἐπεξετάθη καὶ ἐπὶ τῆς ἑλληνικῆς.

Θὰ ἦτο πολὺ ἐνδιαφέρον νὰ ἠκούοντο καὶ ἀντίθετοι ἀπόψεις, ὅτι δὲν πρόκειται δηλ. περὶ κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ, διότι αὐτὸ θὰ διηκόλυεν τὸν διάλογον καὶ θὰ διεφώτιζεν τὸ πρόβλημα.

Λόγω τῆς σοβαρότητος τοῦ θέματος, παραδέτομεν τὸ αὐθεντικὸν κείμενον τῆς ΕΟΚ.

#### INSURANCE REGULATIONS

Community action in the insurance sector must take account of the interests of the Community's shipping companies and of a common sea transport policy.

The question is whether the problem of

'flags of convenience' could not be partially solved by the insurance companies.

#### Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΣ

Πέραν τῶν ὅσων ἀνεπτύχθησαν ἀνωτέρω διὰ τὰ ἐπιβληθέντα ἐπασφαλίστρα, ὑπάρχουν ἐξ ἴσου αὐθεντικὰ κείμενα τῆς ΕΟΚ, κλίνοντα πρὸς τὴν ἀποψιν ὅτι καὶ ἡ συμφωνία τῶν ὀκτῶ χωρῶν τῆς Βορ. Θαλάσσης ἀπέρρευσε ἐκ τῆς ἀτύπως ἴσως, ἀλλ' ὅπωςδὴποτε ἐξυφαινομένης κοινῆς ἐξωτερικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ, μὲ πιθανότητα προοδευτικῆς ἐξελίξεώς της εἰς ἀποτελεσματικώτατον μέσον πραγματώσεως τῶν τεθέντων ναυτιλιακῶν καὶ ναυπηγικῶν σκοπῶν τῆς Κοινότητος. Ἄλλ' ἔαν ἐπεκταθῶμεν καὶ πρὸς τὰ ἐκεῖ, ἀσφαλῶς θὰ μακρυγορήσωμεν, πράγμα πού δὲν ἐπιθυμοῦμεν.

Πάντως δὲν εἶναι αὐθαίρετος ἡ σκέψις ὅτι αἱ χώραι τῆς ΕΟΚ, ὁμοῦ μετὰ τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Σουηδίαν, συγκεκαλυμμένως ὑπὸ διάφορα προσχήματα ἐπιχειροῦν νὰ θεμελιώσουν τὴν πολυμερῆ προστατευτικὴν ὁμπρέλλαν τῶν ναυπηγοναυτιλιακῶν τῶν συμφερόντων, ἡ ὁποία διὰ τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς σχέσεις τῆς Ἑλλάδος προδιαγράφει:

α) Τὴν ἀποκοπὴν τῆς ἀπὸ τὴν Νορβηγίαν, μετὰ τὴν ὁποίαν εἶχεν πολλὰ κοινὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα.

β) Τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς παρὰ τῆς ΕΟΚ ὡς τρίτης χώρας καὶ μάλιστα ὡς ἀνταγωνιστικοῦ στόχου προτεραιότητος, δι' ὅσον χρόνον ἡ Ἑλλάς παραμένει ἐκτὸς ΕΟΚ.

γ) Τὴν δημιουργίαν ἐντὸς τῆς ΕΟΚ τετελεσμένης ναυπηγο-ναυτιλιακῆς καταστάσεως, ὑποχρεωτικῶς ἀποδεκτῆς παρὰ τῆς

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμὸς ἰδρυθεὶς ὑπὸ σημαινόντων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν Π.500.000.000 δολλαρίων.**

Διὰ πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίῳ ἀντιπροσώπους τῶν:

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

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

Ελλάδος, όταν αυτή όριστικώς ένταχθή εις την Κοινότητα.

8) Το άτυπον τής εφαρμοζομένης κοινής ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ, άπομειώνει την διαπραγματευτικήν θέσιν τής χώρας κατά την ένεστώσαν φάσιν των κρίσιμων συνεννοήσεων με την ΕΟΚ. Ίδού ένα παράδειγμα: Ο άποφασισθείς έλεγχος των έμπορικων πλοίων —ούσιαστικώς έτεροβαρής, διότι ή Ελλάδα διαθέτει πλοία μέσης και άνω ήλικίας σκάφη και πάμπολλα έπηνδρωμένα με ξένα πληρώματα— ένεφανίσθη ως συμφωνία των όκτώ χωρών τής Βορ. Θαλάσσης, ενώ έξεπήγασεν και κατευθύνεται από τον γεωγραφικόν χώνον τής ΕΟΚ. Με την συμφωνίαν αυτήν άλλως τε, ήτις επεκτείνεται ήδη και εις τας 8 παραθαλασσίους χώρας τής ΕΟΚ, ήσυχολήθη και έμμέσως και εύθέως, τό έξ Υπουργών Συμβούλιον τής ΕΟΚ, κατά πρόσφατον σύνοδόν του εις Λουξεμβούργον (12.6.1978).

**ΤΙ ΝΑ ΠΡΑΞΩΜΕΝ**

Η έλληνόκτητος Ναυτιλία, ήτοι Κράτος, πλοιοκτησία, ναυτικοί, πιθανολογούμεν ότι θα εύρεθι εις δυσχερή θέσιν εκ τής έν εξέλιξει ναυτιλιακής πολιτικής τής ΕΟΚ. Περι αυτού έγράψαμεν εις προηγούμενα άρθρα (1, 2).

Διά τά έπασφάλιστρα κρίσιμον σημείον είναι ή ήλικία των 15 έτών των πλοίων. Η παλαιότης τής Ναυτιλίας μας, παρά τας σημειωθείσας βελτιώσεις, έξακολουθεί παραμένουσα ύψηλή, επιβάλλουσα ως όρθην κατεύθυνσιν, την προσπάθειαν ανανεώσεως και εκσυγχρονισμού τής. Έρωτάται όμως εάν είναι δυνατόν να γίνι τοúτο υπό τας σημερινάς συνθήκας τής ναυλαγοράς. Ασφαλώς ούδέ σκέψις. Πρέπει να αναμένωμεν τας καλύτερας ήμέρας, αι όποιαί και θα επιτρέψουν την ποιοτικήν βελτίωσιν του έμπορικου μας στόλου, δυνατής μόνον έφ' όσον επιδιώσωμεν τής κρίσεως. Μέχρι τότε τί πρέπει να γίνι; Πρωτίστως να άποφύγωμεν, κατά τό δυνατόν, τά συγκεκαλυμμένα προστατευτικά κτυπήματα κατά του ύφισταμένου ναυτιλιακού μας δυναμικού, τά όποια προπαρασκευαζόμενα εις τό διεθνές

προσκήνιον, θα επιδιώξουν να εύρουν έξερεσμα επί των άκολουθών Διεθνών Συμβάσεων, των άποτελουσών τό επίκεντρον τής συμφωνίας των όκτώ χωρών τής Βορείου Θαλάσσης.

—Άπόφασις (resolution) άναφερομένη εις τά επίπεδα (standards) των έμπορικων πλοίων, υιοθετηθείσα από την Γενικήν Διάσκεψιν του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας κατά την 62αν ναυτιλιακήν σύνοδόν της, την 29ην Οκτωβρίου 1976. (Σύμβασις 147, 1976).

—Η σύμβασις δια τά ελάχιστα επίπεδα (standards) εις τά έμπορικά πλοία, 1976.

—Τό Κεφάλαιον Ι, του Κανονισμού 19 τής Διεθνούς Συμβάσεως περι Άσφαλείας τής Άνθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, 1960.

—Την SOLAS, 1974.

—Τό άρθρον 21 τής Διεθνούς Συμβάσεως περι Γραμμών Φορτώσεως, 1966.

—Την ύπ' αριθμ. 219 από 20 Δεκεμβρίου 1976 εγκύκλιον του ΙΜΚΟ περι «διαδικασιών και όδηγιών δια τον έλεγχον των πλοίων».

Κρίνεται σκόπιμον να τονισθι ότι έδώ ύπάρχει μερίδιον κάποιας εύθύνης και δια τούς Έλληνας ναυτικούς, οι όποιοι πρέπει να έπαγρυπνούν, ώστε όσαι από τας άνωτέρω διατάξεις άναφέρονται ως θεσπισθείσαι ύπερ αυτών, να μην άποδειχθού έν τη πράξει ως ύποσκάπτουσαι την επαγγελματικήν των ύπόστασιν.

**ΠΡΟΣ ΜΙΑΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΝ**

Πρόδηλος είναι ή ανάγκη δια την ταχείαν χάραξιν ενιαίας, ως είπωμεν εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής προς καθορισμόν ενός χρυσού δείκτου άποσκοπούντος:

—Εις την μη ποιοτικήν χειροτέρευσιν του νηολογίου από την ανεξέλεγκτον έγγραφην παρηλικων πλοίων.

—Εις την θέσπισιν και εξασφάλισιν τής καλής εφαρμογής των επιβαλλομένων μέτρων έλέγχου τής καταστάσεως των πλοίων μας από άπόψεως ασφαλείας ναυσιπλοίας, ως και όρων και συνθηκών έργασίας,

διαβιώσεως και κοινωνικής προστασίας των ναυτικών μας.

Πρέπει να όμολογηθι ότι και αύται αι άνευ εθνικών πληρωμάτων κλασσικαί σημαίαι εύκαιρίας τής Λιβερίας και του Παναμά, καταβάλλουν από ικανού χρόνου έντόνους προσπάθειάς και προς την κατεύθυνσιν αυτήν.

Άπό έλληνικής πλευράς εις τον τομέα αυτόν πολλά των ήδη εξαγγελθέντων επιβάλλεται να υλοποιηθού τό ταχύτερον δυνατόν. Ίσως να μην άνελύθη εις την προσήκουσαν έκτασιν ή δια πρώτην φοράν μη έκλογή τής Ελλάδος, έφέτος, εις τό Συμβούλιον του ΙΜΚΟ, εις τό όποιον όμως ή έκλογή γίνεται «μεταξύ των Μελών - Κυβερνήσεων, έχουσών μέγιστον συμφέρον εις ζητήματα ναυτικής ασφαλείας».

Άς συναγάγη έκαστος έξ ήμών τό έξ αντιδιαστολήν συμπεράσματά του, λαμβανομένου ύπ' όψιν ότι την θέσιν τής εκ παραδόσεως ναυτικής Ελλάδος, κατέλαβεν ή πρωταγωνίστρια των σημαίων εύκαιρίας Λιβερία, ή όποια, όπως και ο Παναμάς, δεν παρέλειψαν να είναι εκ των πρώτων χωρών, που εκύρυσαν την μη τεθείσαν εισέτι εις ισχύν SOLAS 1974.

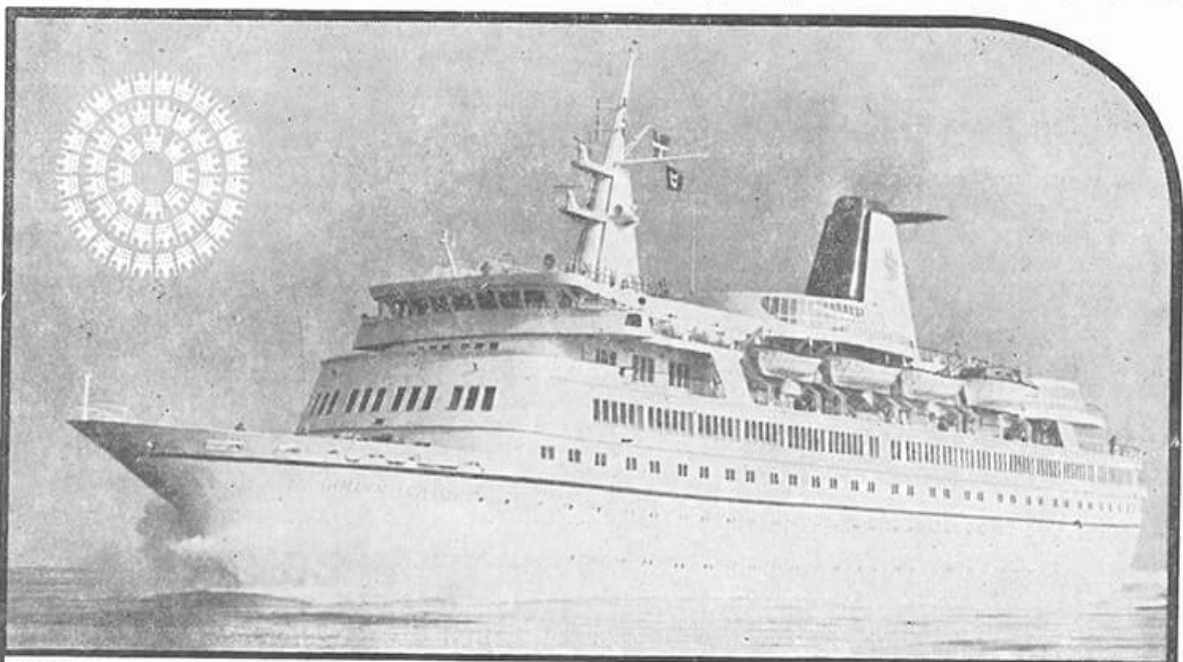
Τό γεγονός τής εις βάρος μας έκλογής τής Λιβερίας εις τον ΙΜΚΟ, συνδυαζόμενον με τό έπασφάλιστρα και ό,τι άλλο άρκούντως ήδη όρατόν μας επιφυλάσσει τό μέλλον, ως όδηγήσουν τούς ύπευθύνους και τούς ένδιαφερομένους εις τας ένδειξιμένας σκέψεις και ένεργείας.

Άντι άποβαρύνσεως άπαιτείται μεθόδευσις και άγωνιστικότητα, διότι ή χώρα μας έχει περιθώρια και μάλιστα έπαρκή δια μίαν ύγιή αντίδρασιν. Άρκεί να έντοπισθού και αξιοποιηθού ένγκαίρως.

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ**

**ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ :**

- (1) Πρός μίαν εθνικήν ναυτασφαλιστικήν πολιτικήν.  
«Ναυτικά Χρονικά» τής 1ης Μαΐου 1978.
- (2) Άργανωμένη επίθεσις κατά των μέσης και μεγάλης ήλικίας πλοίων.  
«Ναυτικά Χρονικά» τής 15ης Μαΐου 1978.



ROYAL CRUISE LINE

ROYAL CRUISE LINE  
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

m/s GOLDEN ODYSSEY

year round luxury cruises





σαν όρια τινά εις τας ανωτέρω λέξεις και εδέχθησαν ότι το δικαστήριον δύναται να διερευνήση τα αίτια, άτινα προεκάλεσαν την ενεργειαν.

Το παρόν δικαστήριον είχε να άσοληθή με καινοφανή περίπτωσιν. Το ίδιον και το ελληνικόν πλήρωμα ήσαν άμφοτερα ίκανοποιημένα με τους μισθούς και τας συνθήκας εργασίας. Το αυτό δε ισχύει και δια τας επαγγελματικές των ένώσεις. Το γεγονός ότι ή ΔΟΜ ήξίωσε να καταβληθή εις τα πληρώματα το ίδιον της μισθολόγιον δυνατών να ήτο νόμιμος άπαιτήσις δια την καλύτερευσιν των συνθηκών εργασίας του πληρώματος και ίσως ήτο εργατική διαφορά. Άλλ' ή ΔΟΜ προέβη εις περαιτέρω ενεργείας. Προέβαλεν άπαιτήσεις άτινες ήσαν ουσιαστικώς άδύνατον να εκπληρωθούν παρά των πλοιοκτητών —να ύπογράψη το πλήρωμα την σύμβασιν της ΔΟΜ.

Ο πρωτοδικης, εξετάζων το άνα χείρας του άποδεικτικόν ύλικόν, έπίστευσεν ότι το άρθρον 13 παρείχε πιθανόν εις τους καθ' ών άμυντικήν προστασίαν. Τουτό προϋποθέτει αξιολόγησιν του άρθρου 17(2), όπερ ισχύει εις την παρούσαν διαδικασίαν. Το άρθρον 17(2) προβλέπει, μεταξύ άλλων, «ότι όσάκις αίτησις υποβάλλεται εις το δικαστήριον... δια προδικαστικήν λήψιν προσωρινών μέτρων και ό διάδικος καθ' ου αίτείται ή λήψιν των προσωρινών μέτρων ισχυρίζεται ότι ενήργησεν επί τη βάσει εργατικής διαφοράς, το δικαστήριον, εν τη άσκήσει της διακριτικής του ευχερείας περι άποδοχής ή μη της αίτησεως, λαμβάνει υπ' όψιν του την πιθανήν έκβασιν της κυρίας δίκης... δύναμι των όρων του άρθρου 13...».

Εις την παρούσαν ύπόθεσιν, ό Λόρδος

δικαστής πιστεύει ότι ύπάρχει λίαν ύποστηρίξιμον νομικόν θέμα, άναμειγμένον με γεγονότα άτινα χρήζουν πολύ μεγαλυτέρας εκτιμήσεως. Υπό τας συνθήκας αυτές, το δικαστήριον ώφειλε να εκτιμήση κατά πόσον έξυμνηρούντο οι διάδικοι από την άποδοχήν ή μη της αίτησεως λήψεως προσωρινών μέτρων.

Ο Λόρδος δικαστής πιστεύει ότι ή στάθμισις όλων των παραγόντων συνέκλινεν υπέρ της έγκρίσεως της λήψεως προσωρινών μέτρων. Το πλοίον είχε παρεμποδισθή από του να άποπλεύση δια τας νομίμους άσχολίας του —την μεταφοράν σιτηρών άνα την ύδρόγειον— οι δε πλοιοκτήται και ό κόσμος έξημίουν από τα γεγονότα αυτά.

Από την άλλην πλευράν, έδει να εξετασθή εάν ή ΔΟΜ έξημιούτο. Το μόνον το όποιον ήδύνατο να άπολέση ήτο μία διαπραγματεύσις από θέσεως ισχύος. Είχεν άνακοινωθή, προηγουμένως εις το δικαστήριον, ότι ή ΔΟΜ ανέλαμβανε να άποζημιώση οίανδήποτε ζημίαν δια λογαριασμόν των έναγομένων, άλλ' αυτό δεν έδάρυσε κατά πολύ, διότι ή στάθμισις της καταστάσεως κατεδείκνυεν ότι το πλοίον έδει να άποπλεύση και να άρθή το «μυπούκοτάς».

Η αίτησις περι προσωρινών μέτρων έδει να τύχη της έγκρίσεως του δικαστηρίου και ή έφεσις να γίνη άποδεκτή.

Ο Λόρδος δικαστής Στέφενσον, συμφωνών, έδήλωσεν ότι, πρωτοδικως, ό δικαστής διέπραξε το σφάλμα να θεωρήση ότι κατά το άρθρον 17(2) ή πιθανότης έπιτυχίας εκ της εφαρμογής του άρθρου 13 ήτο άρκετή δια να τον άποτρέψη του να άποδεχθή την αίτησιν λήψεως συντηρητικών μέτρων. Ητο, πράγματι, σοδαρός παράγων, άλλ' ουχι ά-

ποφασιστικός.

Ο Λόρδος δικαστής Μπράντον έδήλωσεν ότι παραμένει άνοικτόν το έρώτημα κατά πόσον οι καθ' ών θα έπιτύχουν εύνοικήν άπόφασιν κατά την τακτικήν δίκην. Εάν ό πρωτόδικος δικαστής έσφαλε πιστεύων ότι θα ήτο εύνοική, ό κύριος λόγος δια την άσκησιν της διακριτικής του ευχερείας έπαυε να ύφίσταται και, εν ύψει των διαφορετικών άπόψεων του Έφετείου, το δικαστήριον έδει να άσκήσιν εκ νέου την διακριτικήν του ευχερείαν και να εκτιμήση ποία άπόφασις διευκολύνει περισσότερο τους διαδίκους.

Ο Λόρδος δικαστής δεν παρέβλεψε την ύποχρέωσιν την όποιαν ή Βουλή είχεν έπιβάλλει εις τα δικαστήρια δια του άρθρου 17(2), ούδέ παρεγνώρισε το γεγονός ότι οι νόμοι δέον να εφαρμόζονται. Άλλ' εάν εις μίαν συγκεκριμένην ύπόθεσιν, το θέμα περι της άποτελεσματικότητος των έπιχειρημάτων των καθ' ών παρέμενεν άνοικτόν, έστω και εάν το γράμμα του νόμου είχαν εφαρμοσθή, δεν θα προέκυπτε ούδεμία ουσιώδης διαφορά. Συνεφώνησε, συνεπώς, εις την άποδοχήν της αίτησεως περι λήψεως προσωρινών μέτρων.

Η έφεσις έγινετο άποδεκτή.

Ός άνεκοινώθη βραδύτερον, το έκπροσωπούν την ΔΟΜ δικηγορικόν γραφείον προκείται να καταθέση άντεφεσις εις την Έπιτροπήν Έφετών της Βουλής των Λόρδων, κατά της ανωτέρω άποφάσεως. Η κατάθεσις άντεφέσεως δεν έγινετο άποδεκτή από το Έφετεϊον, άλλ' ή Δ.Ο.Μ. έλπίζει ότι ή Έπιτροπή Έφετών θα την άποδεχθή. Η ύπόθεσις άναμένεται να συζητηθή εντός του άρχομένου μηνός.

# Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

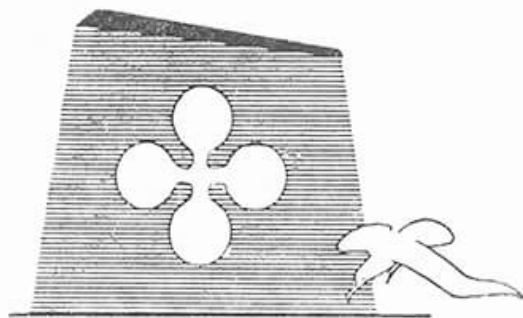
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ ΑΝΔΡΕΑ 87 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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**



Κρουαζιέρα: Αιγαϊον, Μεσόγειος, Καραϊβική,  
Μεξικόν, Κεντρική 'Αμερική και 'Αφρική

# ΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΤΟΥ κ. ΖΗΝΩΝΟΣ ΣΔΟΥΓΚΟΥ  
Τ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ IMCO

Ο Inter Governmental Maritime Consultative Organisation, καλύτερα γνωστός ως IMCO, είναι ένας από τους Ειδικούς Οργανισμούς (Specialised Agencies) της οικογενείας των Ηνωμένων Εθνών και ο χαρακτήρ του όπως και των άλλων ειδικών Οργανισμών είναι κυβερνητικός. Τα μέλη του είναι Κράτη εκπροσωπούμενα από την Εκάστοτε Κυβέρνηση και τις αρμόδιες Κρατικές Υπηρεσίες, οι οποίες είναι οι μόνοι φορείς των εθνικών απόψεων και της εθνικής ψήφου στις εργασίες του Οργανισμού. Όλα τα Κράτη - μέλη του ΟΗΕ, των άλλων ειδικών Οργανισμών, του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης και του International Atomic Energy Agency δικαιούνται, αν τό επιθυμούν, να γίνουν μέλη του IMCO.

Ο αριθμός των μελών του Οργανισμού ανέρχεται σήμερα σε 107 και περιλαμβάνει φυσικά όχι μόνο τις εκ παραδόσεως ναυτικές χώρες, αλλά και τις υπό ανάπτυξη ή ακόμη και χώρες χωρίς παράλια — τις γνωστές ως land - locked countries.

Αυτό δεν είναι καθόλου παράδοξο. Η εργασία και οι αρμοδιότητες του IMCO αναφέρονται όχι μόνο στο πλοίο ως μεταφορέα, αλλά και σε φορτίο — αναφέρονται στην θαλάσσια μεταφορά ολόκληρο. Επομένως ενδιαφέρουν όχι μόνον τις χώρες οι οποίες είναι πρωτίστως οι θαλάσσιοι μεταφορείς, αλλά και εκείνες οι οποίες είναι φορτωτές ή παραλήπτες των φορτίων, είτε απ' εθείας, είτε ακόμη και εκ μεταφορώσεως. Ο Οργανισμός ασχολείται πρωτίστως με την ασφάλεια του πλοίου και της θαλάσσιας μεταφοράς και δεν αναλαμβάνει πρωτοβουλίες σε θέματα που αφορούν την εμπορική ή οικονομική πλευρά της ναυτι-

λιακής επιχειρήσεως. Είναι βέβαια δεκτόν, ότι τα όρια μεταξύ τεχνικού και οικονομικού τομέα δεν είναι πάντοτε σαφή και ότι υπάρχει αμοιβαία εξάρτηση και επικάλυψη.

Δεν θα πρέπει να νομισθεί ότι τα Κράτη - μέλη συνέρχονται και παίρνουν τις αποφάσεις των εν απομονώσει. Υπάρχει ένα εύρύ και πολύπλοκο δίκτυο σχέσεων με άλλους Οργανισμούς, κρατικούς, ημικρατικούς ή ιδιωτικούς, οι οποίοι εκπροσωπούν επαγγελματικές τάξεις, εμπορικές ομάδες, ενώσεις με ειδική εμπειρία σε ειδικά θέματα, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν μεταξύ άλλων τον μεταφορέα, τον φορτωτή, τον ναυτικό, τον ασφαλιστή. Το σύνολο αυτό και ο τρόπος της επεξεργασίας των αποφάσεων αποτελούν ένα μάλλον δυσκίνητο και βραδυ μηχανισμό — κοινό χαρακτηριστικό όλων των διεθνών οργανισμών. Αλλά τό σύστημα εξασφαλίζει ότι ακούσται οι γνώμες όλων των ενδιαφερομένων πριν ληφθούν αποφάσεις.

Η κυριώτερη εκ των λειτουργιών του Οργανισμού είναι αναμφιβόλως η επεξεργασία και υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων επί των θεμάτων, τα οποία έμπίπτουν στην αρμοδιότητα του IMCO. Οι διεθνείς Συμβάσεις ενσωματώνται στην εθνική νομοθεσία για όσα Κράτη τις αποδέχονται και στο σύνολο των αποτελούν ένα σημαντικό μέρος του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου. Η σημασία των επομένων είναι προφανής.

Η Σύμβαση περί Ασφαλείας Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση, ή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, ή Σύμβαση περί Καταμετρήσεως των πλοίων, οι Κανονισμοί περί προλήψεως Συγκρούσεων εν Θαλάσση, είναι μεταξύ των παλαιότερων εκ των διε-

θών Συμβάσεων στο τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Άλλες πλέον πρόσφατοι, είναι: Η Σύμβαση περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης, ή Σύμβαση περί ασφαλών εμπορευματοκιβωτίων (safe containers), ή Σύμβαση περί άστικής ευθύνης διά ζημίας εκ ρυπάνσεως, ή Σύμβαση περί συστάσεως διεθνούς Ταμείου Άποζημιώσεως διά ζημίας εκ ρυπάνσεως, ή Σύμβαση περί δορυφόρων ναυτικών τηλεπικοινωνιών, ή Σύμβαση περί άλιευτικών πλοίων, ή Σύμβαση περί έκπαιδεύσεως διπλωμάτων και τηρήσεως φυλακής για τους ναυτικούς (training, certification, watchkeeping).

Η άνωτέρω άπαρίθμηση δεικνύει την εύρύτητα των θεμάτων, τα όποια ή διεθνής Κοινότητα έβελωσε άναγκαίο να ρυθμίσει με διεθνή νόμο και την ποικιλία των τομέων στους όποιους τα Κράτη άναγκάσθηκαν ή έβελώρσαν σκόπιμο να παρέμβουν και να επιβάλλουν ένα διεθνές νομικό καθεστώς.

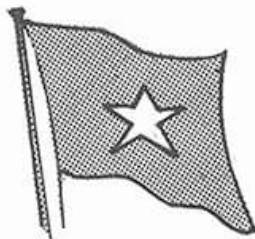
Η παρέμβαση του Κράτους δεν εκτείνεται μόνο κατ' επιφάνεια, αλλά προχωρεί και σε βάθος και χαρακτηρίζεται από την αποφασιστικότητα για τον έλεγχο της τηρήσεως των συμβατικών ύποχρεώσεων (ο όρος «παρέμβαση» χρησιμοποιείται εδώ από τέλεια ούδέτερη έννοια).

Παλιότερα, τα μέρη τα όποια μετείχαν στην επιχείρηση της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν δύο: ο μεταφορέας (πλοιοκτήτης, πλοίο, πλήρωμα) και ο φορτωτής - παραλήπτης Ένα νομικό καθεστώς έδημιουργήθη βασιμεία για την ρύθμιση των διαφορών των δύο μερών και την εξασφάλιση των συμφερότων των. Και τα δύο μέρη κατέφευγαν στην ναυτική ασφάλιση για να προστατευθούν από τους κινδύνους της ναυτι-

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

κής περιπέτειας.

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Σήμερα έχει προστεθεί και τρίτο ένδιαφερόμενο μέρος τελείως άμετοχο στην επιχείρηση μεταφοράς, αυτή καθ' εαυτή, αλλά υποκειμένο σε ζημιές σε περίπτωση άτυχηματος και ακόμη έκτεθειμένο σε φυσικούς κινδύνους, όσες φορές τα μεταφερόμενα φορτία είναι πετρελαιοειδή, χημικά ή άλλα επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία. Στην ομάδα αυτή του «τρίτου μέρους» θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η μακρά πνοή, εξαιρετικής σοβαρότητας, ανάγκη της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και του οικολογικού συστήματος της θάλασσας.

Το ναυάγιο του «Τόρρεν Κάνουν» πρό ένδεκαετίας απέτρεψε την ζωηρότερη υπόμνηση αυτής της νέας καταστάσεως. Καίτοι δεν ήταν το πρώτον αυτής της μορφής, ίσως ήταν το πλέον έντυπωσιακό μέχρι τότε και είχε εύρεϊας έκτασεως συνέπειες. Το πλέον πρόσφατο στην σειρά αυτή των έντυπωσιακών άτυχημάτων είναι το ναυάγιο του «Αμόκο Καντίζ», το όποιο, κατά τη δήλωση της Γαλλικής Κυβερνήσεως έστοίχισε £ 43 εκατομ., χωρίς να υπολογισθούν τα διαφυγόντα έσοδα από τον τουρισμό της περιοχής της Βρετάνης.

Αυτά και ώρισμένα άλλα ναυτικά άτυχηματα της αυτής μορφής κατέδειξαν ότι τα συμφέροντα οιοδήποτε Κράτους ήταν έκτεθειμένα, σε παρόμοιους κινδύνους, όσες φορές τα φορτία ήταν πετρελαιοειδή, χημικά ουσίες ή άλλα επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία, χύμα ή συσκευασμένα. Μια σειρά προληπτικών μέτρων έτεθη σε έφαρμογή, τα όποια μέτρα γίνονται αυστηρότερα με κάθε νέο άτυχημα. Νέοι Κανονισμοί ένεκρίθησαν διεθνώς και οι ισχύουσες συμβάσεις αναθεωρήθησαν έσπευσμένα. Μερικές από αυτές αναθεωρήθησαν πριν ακόμη προφθάσουν να τεθούν σε έφαρμογή διεθνώς. Ένας νέος τύπος πλοίου έδημιουργήθη ή μάλλον ανέκαλύφθη, γιατί υπήρχε ανέκαθεν, το λεγόμενο σάμπ-σάντανρντ πλοίο.

Οι τελευταίες από τις διεθνείς συμβάσεις δείχνουν το επίμονο αίτημα πολλών Κρατών για την υιοθέτηση διατάξεων επί θεμάτων πρακτικής μορφής ή άλλων τα όποια έθεωρούντο ότι άνήκαν κατά παράδοση στην δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας. Το λεγόμενο «port state», δηλαδή το Κράτος του όποιου τα χωρικά ύδατα και τους λιμένες χρησιμοποιεί το ξένο πλοίο, είναι άποφασισμένο να έλέγχει ουσιαδώς την κατάσταση του πλοίου και των έφοδίων του, την επαγγελματική στάθμη του πληρώματος, την τήρηση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας και να επιβάλει περιορισμούς, οι όποιοι αποβλέπουν ή φαίνεται να αποβλέπουν στην προστασία του «port state». Στις συζητήσεις της Διασκεψεως για το Δίκαιο της Θαλάσσης στα Ένωμένα Έθνη οι όπαδοί των άπόψεων του «port state» ύποστήριξαν με συνέπεια και έπιμονή τη διεύρυνση των δικαιωμάτων των για τον έλεγχο των ξένων πλοίων.

Μια νεώτερη εκδήλωση, άλλης μορφής αυτή, για την όποια ίσως θα άκούσαμεν περισσότερα στο μέλλον, είναι ή πρόθεση μερικών Κρατών να άποκλείσουν από τους λιμένες των πλοία πέραν ώρισμένου όριου ήλικίας.

**Η ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

Η πλέον πρόσφατος, στα πλαίσια του ΙΜΚΟ Διεθνής Σύμβαση προΐον διασκεψεως συνελθούσης των παρελθόντα Ιούνιο, άπαιτείται να καθορίσει σε διεθνή πλαίσια το επίπεδο της επαγγελματικής κατάρτισης πλοϊάρχων, αξιωματικών και πληρωμάτων, τα προσόντα για την παροχή διπλωμάτων και πτυχίων ναυτικής ικανότητας και τα καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γεφύρας και μηχανοστασίου. Η ρύθμιση των θεμάτων αυτών είχε άφεβεί ανέκαθεν στην πρωτοβουλία του Κράτους της σημαίας και για

πρώτη φορά τώρα δοκιμάζεται ο καθορισμός διεθνών σάντανρντς γιατί, όπως είναι γνωστό, ένα σημαντικό ποσοστό των ναυτικών άτυχημάτων όφειλεται στον άνθρώπινο παράγοντα.

Οι διατάξεις της Συμβάσεως περι τήρσεως φυλακής όρίζουν λεπτομερώς το τι θα πρέπει να κάνει ή να μην κάνει ο αξιωματικός φυλακής και είναι φυσικό ύποχρεωτικές. Πλημμελή τήρηση των διατάξεων αυτών είναι δυνατό να σημαίνει ότι το πλοίο δεν είναι ασφαλές ή ότι δεν είναι έπινηρωμένο με πλήρωμα έπαρκές ή ικανό για την τήρηση ασφαλούς φυλακής. Συζητήσεις πρόκειται: να άκολουθήσουν σύντομα για τον καθορισμό οργανικής συνθέσεως πληρώματος πλοίων διαφόρων τύπων και κατηγοριών με βασικό κριτήριο τον παράγοντα της άσφάλειας.

Άνεφέρθη προηγουμένως το καλούμενο σάμπ-σάντανρντ πλοίο. Άξίζει να προστεθούν μερικές περισσότερες πληροφορίες σχετικές με την περίπτωση του. Η Σύμβαση περι Άσφαλείας Άνθρωπίνης Ζωής έν Θαλάσση, όπως και ή Σύμβαση περι Γρωμών Φορτώσεως, περιείχε πάντοτε διάταξη βάσει της όποίας κάθε συμβαλλόμενο Κράτος είχε το δικαίωμα της έπιθεωρήσεως πλοίου ύπό σημαία άλλου συμβαλλομένου Κράτους. Η διάταξη έν τούτοις δεν έφαρμόζετο στο παρελθόν με πολύ ζήλο ή ή έπιθεώρηση ήτο τυπική περιοριζόμενη στον έλεγχο των πιστοποιητικών του πλοίου.

Σήμερα ή κατάσταση είναι διαφορετική. Οι διατάξεις περι έλέγχου και έπιθεωρήσεως έτροποποιήθησαν και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων Κρατών διηρμήθησαν και έγιναν περισσότερο ουσιαστικά. Περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων, την κράτηση του πλοίου, το όποιο δεν πληροί τους όρους

των Συμβάσεων.

Σύμφωνα προς τη Σύμβαση Άσφαλείας του 1974 το πλοίο έπιθεωρείτο ανά ώρισμένα χρονικά διαστήματα για την έκδοση των πιστοποιητικών που είχε καθορίσει ή σύμβαση. Η ένδιάμεση έπιθεώρηση δεν ήταν ύποχρεωτική. Κατά κοινή πρακτική οι Νηογνώμονες έξουσιοδοτούντο να έκτελούν τις έπιθεωρήσεις και να έκδιδουν τα πιστοποιητικά, αλλά χωρίς το δικαίωμα της ένδιαμέσου έπιθεωρήσεως.

Οι τροποποιήσεις οι όποιες υιοθετήθησαν τον Φεβρουάριο 1978 καθορίζουν ως ύποχρεωτικές τις ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις. Το Κράτος της σημαίας ύποχρεούται είτε να έκτελει δια των ίδιων μέσων έτήσιες έπιθεωρήσεις, είτε να έξουσιοδοτεί τους Νηογνώμονες να έκτελούν άπραιοδοποίητες ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις κατά την διάρκεια της περιόδου ισχύος εκάστου πιστοποιητικού. Ο σκοπός είναι να έξακριβούται ότι το πλοίο και ο έξαρτισμός του διατηρούνται σε κατάσταση στην όποία ήταν κατά την τελευταία τακτή έπιθεώρηση. Η διαπίστωση ουσιαδών παραλείψεων έχει ως συνέπεια τη κράτηση του πλοίου.

**Ο ΕΛΕΓΧΟΣ**

Οι διατάξεις περι έλέγχου, έπιθεωρήσεως και πιστοποιητικών δεν έφηρμόζοντο, κατά γενική άρχή, επί πλοίων ύπό σημαίας μη συμβαλλομένων Κρατών. Οι συμπληρωματικές όδηγίες, οι όποιες προσφάτως υιοθετήθηκαν για τις έπιθεωρήσεις των πλοίων όρίζουν συγκεκριμένα, ότι ή ασφάλεια των πλοίων των μη συμβαλλομένων Κρατών έα πρέπει να κρίνεται με βάση τις διατάξεις των Συμβάσεων Άσφαλείας και Γρωμών Φορτώσεως και με γνώμονα το άν το πλοίο δύνανται να ταξιδεύσει χωρίς κίνδυνο

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

We will care for your . . .

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

**CANDIA COMPANY S.A.**  
7 Platónos Street, Piraeus 37 — Greece  
Telex: 212125—213521—213522 Phone: 411.0011 (6 lines)

Bankers: CITIBANK, Piraeus, London and Paris Branches



**REPRESENTATIVES IN THE U.K.**  
**MITCHELL COTTS & CO. LTD**  
Shipping Agencies Division  
Cotts House, Camomile Street, London EC3A 7BJ  
Telex: 8814641 Phone: 01-283) 1234

**REPRESENTATIVES IN FRANCE**  
**CIE. CHARLES LE BORGNE**  
97, Avenue Des Champs Elysées, 75008 Paris  
Telex: 280886 Phone: 723 5512

για τους επιβαίνοντες. Οι προτάσεις, οι οποίες υπεβλήθησαν κατά την πρόσφατη Διάσκεψη περί Έκπαιδύσεως, Διπλωμάτων και Τηρήσεως Φυλακής και οι συζητήσεις, οι οποίες ακολούθησαν δεν αφήνουν καμιά αμφιβολία ότι οι διατάξεις της αντίστοιχου Συμβάσεως θα ερμηνευθούν κατά τον ευρύτερο δυνατό τρόπο και θα καλύψουν πλοία συμβαλλόμενων και μη συμβαλλόμενων Κρατών. Η μη αποδοχή των Συμβάσεων των σχετιζομένων με την ασφάλεια δεν παρέχει πλέον το προνόμιο της ασυδοσίας.

Πρέπει να προστεθεί ότι οι αιφνιδιαστικές επιθεωρήσεις πλοίων από τις αρχές των «port states» έχουν ενταθεί και πυκνωθεί. Όσάκις διαπιστώνται βλάβες ή ελλείψεις το πλοίο κρατείται μέχρις αποκαταστάσεώς των. Το σύμπτανταρντ-σίπς είναι υπό γενικό διωγμό.

Επειδή υπάρχει πάντοτε η πιθανότητα της αδόσμης κρατήσεως ή καθυστέρησεως ενός πλοίου υπεστηρίχθη ότι η ρήτρα της κρατήσεως θα πρέπει να ακολουθείται από μια ρήτρα αποζημιώσεως του πλοίου (compensation clause) για άδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση. Η ρήτρα αποζημιώσεως προσετέθη για πρώτη φορά στην Σύμβαση περί Προλήψεως Ρυπάνσεως υπό Πλοίων (prevention of pollution from ships convention 1973) και επανελήθη όχι χωρίς αντίδραση, στο πρωτόκολλο της Συμβάσεως Ασφαλείας (Φεβρουάριος 1978) και στην Σύμβαση περί Έκπαιδύσεως, Διπλωμάτων και Τηρήσεως Φυλακής (Ιούνιος 1978).

Εν τούτοις, ως έχουν τα πράγματα σήμερα, μία προσφυγή για αποζημίωση θα πρέπει να κριθεί από τα δικαστήρια της χώρας, στην οποία έκρατήθη το πλοίο. Είναι δύσκολο να φαντασθεί κανείς ότι τα τοπικά δικαστήρια θα κρίνουν τη κράτηση ως άδικαιολόγητη, θα αποφασίσουν σε βάρος των τοπικών αρχών και θα επιδικάσουν αποζημίωση στο ξένο πλοίο.

Η Σύμβαση του 1973 περί Προλήψεως της Ρυπάνσεως περιέλαβε μία διαδικασία διαιτησίας για την επίλυση των διαφορών ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή της Συμβάσεως. Άλλα η Σύμβαση του 1973 δεν έτεθη ακόμη σε εφαρμογή και δεν υπάρχει προηγούμενο για την λειτουργία του μηχανισμού διαιτησίας.

Το θέμα της διαιτησίας έχει επί πλέον εμπλακεί στις μακρές διαπραγματεύσεις για το Δίκαιο της Θαλάσσης στον ΟΗΕ, όπου και αποτελεί ένα από τα πλέον επίμαχα θέματα. Θα είναι μάλλον δύσκολο να προστεθεί ένας μηχανισμός διαιτησίας στις ναυτιλιακές Συμβάσεις, παλαιάς και νέας, αν δεν συμφωνηθεί το θέμα κατά πρώτον στην Διάσκεψη για το Δίκαιο της Θαλάσσης.

Κατά την τελευταία Διάσκεψη του ΙΜΚΟ για την εκπαίδευση των ναυτικών ή ελληνική αντιπροσωπεία επρότεινε —και η πρόταση έγινε δεκτή— να μελετήσει ο ΙΜΚΟ και να υιοθετήσει οδηγίες —guidelines, όπως ονομάστηκαν— αίτινες θα είναι δυνατό να μετατραπούν σε ένα μηχανισμό διαιτησίας και να εισαχθούν σε άλλες ναυτιλιακές Συμβάσεις, για κατάλληλες τροπολογίες των τελευταίων.

#### ΑΛΛΑΓΗ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ

Τα ανωτέρω είναι ίσως αρκετά για να επιβεβαιώσουν τη διαπίστωση ότι το κατά παράδοση καθεστώς, υπό του οποίου εκινείτο και έλειτούργει το πλοίο έχει αλλάξει σημαντικά. Η αρχή ότι το έσωτερικό καθεστώς του πλοίου ήταν αποκλειστικό αντικείμενο των νόμων της σημαίας, δεν είναι πλέον άπαραβίαστος. Υπάρχουν ακόμη και άλλες ιδέες, προς το παρόν στο στάδιο των προτάσεων, οι οποίες, αν εφαρμοσθούν, θα αλλάξουν ακόμη περισσότερο το καθεστώς αυτό.

Η Γαλλία, μετά το ναυάγιο του «Αμό-

κο Καντίς», θεωρεί ότι το παράκτιο κράτος θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να επιβάλει υποχρεωτικά μέτρα βοηθείας και επιβαλλασίου άρωγής σε πλοία, τα οποία κινδυνεύουν, εάν ο κίνδυνος είναι πιθανό να καταλήξει σε άτύχημα και ρύπανση της θαλάσσης.

Είναι άρκετοι οι υποστηρικτές της ιδέας ότι η ναυσιπλοία, τουλάχιστο σε ώριμες περιοχές πυκνής κινήσεως ή ιδιαίτερα εύπαθεις, θα πρέπει να υπαχθεί σε ένα οργανωμένο σύστημα έλεγχου ανάλογο προς το σύστημα έλεγχου των αεροσκαφών στους εναέριους διαδρόμους πτήσεως (air traffic control). Τελευταία έπαρουσιάσθη μία μελέτη για ένα παρόμοιο σύστημα ναυσιπλοίας στην Μάγχη, από τις δυτικές προσβάσεις του English Channel μέχρι και πέρα του Dover Strait.

Ιδέες σαν αυτές είναι ακόμη στο στάδιο των ακαδημαϊκών συζητήσεων ή των ανεπισημών προτάσεων. Έν τούτοις δείχνουν την κατεύθυνση, προς την οποία πηγαίνουμε.

Είναι πολλά τα έρωτήματα, που πρέπει να βρουν απάντηση πριν τέτοιες προτάσεις πάρουν ποιά συγκεκριμένη μορφή. Το έρωτημα της ευθύνης σε περίπτωση άτυχηματος είναι ένα από αυτά, ίσως ένα από τα δυσκολότερα γιατί συνδέεται και με την ναυτική ασφάλιση και με την έννοια της άμελειας. Το πλοίο, το οποίο δεν συνεμορφώθη με υποχρεωτικές οδηγίες πλεύσεως και υπέστη ένα άτύχημα ίσως είναι κατά τεκμήριο υπεύθυνο. Έν τούτοις το αντίστροφο δεν ισχύει. Ποίος θα έχει την άστική ευθύνη για το άτύχημα, το οποίο συνέβη μολονότι η ίσως έπειδη, το πλοίο ήκολούθησε τις οδηγίες πλεύσεως; Ο νόμος θεσπίζεται πάντοτε με καλή προαίρεση και καλή πίστη και είναι συζητήσιμο αν η ευθύνη μιάς άτυχης συνέπειας είναι δυνατό να μετατοπισθεί στον νομοθέτη - Κράτος.

#### ΖΗΝΩΝ ΖΔΟΥΓΚΟΣ

Πλοίαρχος Α.Σ. έ.ά.  
Διευθυντής ΙΜΚΟ



TAKTIKAI GRAMMAI  
ANAT. MESSOΓEIOY - KONTINENT

# EMPROS LINES

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΔΙΑ ΝΑ ΑΝΤΙΠΑΡΕΛΘΟΥΝ ΤΑΣ ΔΥΣΧΕΡΕΙΣ ΗΜΕΡΑΣ

# ΖΗΤΕΙΤΑΙ Η ΕΠΙΛΥΣΙΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΠΕΡΙ ΤΑ ΔΕΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΘΗΣΑΝ ΕΙΣ ΕΝ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

Τò μεσογειακόν φορτηγόν πλοίον διέρχεται δυσχερείς ήμέρας. "Ήδη, κατά τας ύπάρχουσας πληροφορίας, τò τελευταίον 15ήμερον περί τὰ δέκα σκάφη τής κατηγορίας αúτης παρωπίσθησαν. "Επιβάλλεται συνεπώς ή άμεσος λήψις διαφόρων μέτρων, επί τή βάσει τών πρός τò "Υπουργείον σχετικών εισηγήσεων τής "Ενώσεως "Εφοπιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Γνωρίζομεν ότι υπό τών υπηρεσιακών παραγόντων τού "Υπουργείου επιδεικνύεται κατανόησις, ή όποία όμως δέν άρκει. "Απαιτείται ή άμεσος ύλοποίησις τών ύποδεικνυομένων, τὰ όποία άνάγονται εις την άρμοδιότητα τού ύπουργείου Ναυτιλίας, ενώ διά τὰ γενικωτέρου ενδιαφέροντος θέματα, τὰ όποία έχουν τεθή δι' έπανελημμένων ύπομνημάτων και διά τήν επίλυσιν τών όποιών άπαιτείται ή σύμπραξις και άλλων "Υπουργείων, προτείνεται ή σύγκλησις ειδικής συσκέψεως υπό τήν προεδρίαν τού κ. Κεφαλογιάννη με τήν συμμετοχήν τών άρμοδίων υπηρεσιακών παραγόντων και εκπροσώπων τής "Ενώσεως "Εφοπιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, τήν όποιαν ό κ. "Υπουργός έλπίζομεν ότι θα συγκαλέσει συντόμως.

## ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Τὰ ύποβληθέντα διά προσφάτου ύπομνηματος τής "Ενώσεως "Εφοπιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (6 "Οκτωβρίου '78) αίτήματα, τὰ όποία ως προαναφέρθη, ύπάγονται εις την άρμοδιότητα τού ύπουργείου Ναυτιλίας, είναι τὰ εξής:

1. Τροποποίησις ώρισμένων ρυθμίσεων αίτινες διέπουν τò ύφιστάμενον καθεστώς πλοηγικών δικαιωμάτων.

Διά τού ύπ' άριθ. 832)5.11.1976 ΠΔ (ΦΕΚ 300 Α/11.11.1976) έγινετο ύπερμετρος αύξησις τών καταβαλλομένων υπό τών καταπλεόντων εις έλληνικούς λιμένας πλοίων πλοηγικών δικαιωμάτων και τελών προσδέσεως και προσορμίσεως, ύπερβαινόντων εις πολλὰς περιπτώσεις και τò τριπλάσιον τών μέχρι τότε καταβαλλομένων.

Πέραν τούτου αι σχετικά περί τών ως άνω τελών διατάξεις περιέχουν πλείστας ρυθμίσεις αίτινες θεωρούνται άδικοι και παράλογοι και ών επιβάλλεται ή άναμόρφωσις.

Ούτω ένδεικνύται:

α) "Ο περιορισμός τής προβλεπομένης υπό τού άρθρου 10 παραγρ. 1α τού ως άνω Π.Δ. προσαυξήσεως τών ως άνω τελών και δικαιωμάτων από 50% εις 10% προκειμένου περί πλοίων φερόντων εύφλεκτα και έπικίνδυνα φορτία.

Είναι άδιανόητον και έκτός πραγματικότητος νά επιβάλλεται προσαυξήσις τών πλοηγικών δικαιωμάτων εις την περίπτωσιν ταύτην κατά 50% όταν υπό τών οικείων συλλογικών συμβάσεων έργασίας παρέχεται προσαυξήσις κατά 10% επί τών μισθών τών μονίμων και διαρκώς εργαζομένων επί τών ως άνω πλοίων ναυτικών.

β) "Ο ύπολογισμός τών ως άνω δικαιωμάτων και τελών νά λαμβάνη χώραν ούχι

βάσει τής ώρας κατάπλου τού πλοίου έκτός λιμένος αλλά βάσει τής ώρας επιβιβάσεως επ' αυτού τού πλοηγού.

γ) "Ο χρόνος έναρξεως τών ύπερωριών τού πλοηγού θα πρέπει νά άρχεται μετά πάροδον μιάς ώρας από τής άνόδου τού πλοηγού επί τού πλοίου και ούχι από τής άναχωρήσεώς του έκ τού λιμενικού καταστήματος και ό χρόνος λήξεως νά ύπολογίζεται ειθύς άμα τή άποβιβάσει τού πλοηγού έκ τού πλοίου.

δ) "Η κατάργησις τής επιβαλλομένης εις τούς δευτερεύοντας λιμένας προσαυξήσεως κατά 50% τών ως άνω τελών και δικαιωμάτων.

ε) "Ο περιορισμός τής ύπερωριακής άποζημιώσεως τού πλοηγού εις δρχ. 750 ώριαίως (άντι 1.500).

στ) "Ο μή ύπολογισμός διαφόρων προσαυξήσεων επί τών πλοηγικών δικαιωμάτων εις άς περιπτώσεις δέν έγινετο χρήσις πλοηγού υπό τού πλοίου, και

ζ) Μή ύπολογισμός προσθέτων προσαυξήσεων επί τής ύπερωριακής άμοιβής τού πλοηγού, καθ' όσον εάν ύποτεθή ότι έν πλοίον καταπλέει εις δευτερεύοντα λιμένα κατά Κυριακήν και ώραν 06.00 και φέρει εύφλεκτον φορτίον, ή ύπερωριακή άμοιβή τού πλοηγού θα άνέλθη εις ποσοστόν 175% επί τής ώριαίας άμοιβής ήτοι δρχ. 3.375 δι' έκάστην ώραν πράγμα άδιανόητον 1.500 σύν 750 σύν 750 σύν 375.

2. Καθορισμός ειδικής συνθέσεως αυτοματοποιημένων και ήμιαυτοματοποιημένων μεσογειακών φορτηγών πλοίων.

"Ως γνωστόν, δυνάμει σχετικών ύμετέρων αποφάσεων καθωρίσθη ειδική σύνθεσις πληρώματος διά τὰ αυτοματοποιημένα και ήμιαυτοματοποιημένα φορτηγά πλοία τὰ έχοντα όλικήν χωρητικότητα άνω τών 3.000 κοχ.

Κατόπιν τούτου ένδεικνύται όπως και διά τὰ αυτοματοποιημένα και ήμιαυτοματοποι-

ημένα μεσογειακά φορτηγά πλοία, χωρητικότητος όλικής 501 - 3.000 κόρων θεσπισθή ειδική σύνθεσις τών πληρωμάτων των.

3. Καθορισμός συνθέσεως πληρώματος μεσογειακών φορτηγών πλοίων όλικής χωρητ. 501 - 3.000 κόρων.

"Ως γνωστόν διά προσφάτων Π.Δ. άναμορφώθη ή οργανική σύνθεσις τών πληρωμάτων τών άνω τών 3.000 κοχ. πλοίων, ως και τών μέχρι 500 κοχ. πλοίων.

Κατόπιν τούτου ένδεικνύται και ή άναμόρφωσις τής οργανικής συνθέσεως τού πληρώματος τών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων 501 - 1.000 κοχ., 1.001 - 2.000 κοχ. και 2.001 - 3.000 κοχ.

Καθ' ήμās θα ήτο δυνατός ό περιορισμός τής συνθέσεως τών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κατά 1 ναύτην ή ναύκληρον ή ναυτόπαιδα εις τò κατάρωμα, ως και κατά 1 καθαριστήν ή μαθητ. μηχανής εις τήν Μηχανήν.

Σημειούμεν ότι εις τήν σύνθεσιν τών φ) γ πλοίων 401 - 500 κοχ., ως και τών πλοίων τύπου MINI (άνω τών 1.500 κοχ.), δέν τυγχάνει ύποχρεωτική ή ύπαρξις ναυκλήρου. "Επίσης εις τήν σύνθεσιν τών μέχρι 500 κοχ. φορτηγών πλοίων άτινα έχουν ισχύν μηχανής μέχρι 1.000 ίππους δέν περιλαμβάνεται καθαριστής ή μαθητ. Μηχανής, έν αντίθεσει πρός τὰ έχοντα τήν αúτην ισχύν δύναμιν μηχανής Μεσογειακά. "Επίσης ενώ εις τὰ έχοντα μηχανήν άνω τών 1.000 ίππων φορτηγά μέχρι 500 κοχ. δέν περιλαμβάνεται καθαρ. ή μαθητ. Μηχανής, εις τήν σύνθεσιν των έχόντων μηχανή άνω τών 1.000 ίππων Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων περιλαμβάνονται δύο καθαρισταί ή μαθητ. Μηχανής.

"Ο κατά τὰ άνωτέρω αίτούμενος, συνεπεία τής δυσχερούς θέσεως τής Μεσογειακής Ναυτιλίας, περιορισμός τής συνθέσεως τού πληρώματος τών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, ούδόλως έπηρεάζει τήν ασφά-

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 02 44171

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 34 41

GROPELINGER HEERSTR. 254

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266



ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ

**ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ  
ΕΞ ΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ**

**ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑ ΔΟΣΕΩΝ**

Διά θεσπιζομένων νέων διατάξεων, αιτίες ενεκρίθησαν ήδη υπό του Δ.Σ. του ΝΑΤ, ικανοποιούνται δύο ουσιαστικά αιτήματα της ναυτεργατικής πλευράς, τα όποια είχαν υποβληθή από μακρόν. Συγκεκριμένως, διά των θεσπιζομένων διατάξεων:

Πρώτον, έφεξης ή ασφαλιστική προστασία του ΝΑΤ θα καλύπτει και τους κινδύνους ανικανότητας ή θανάτου εξ ατυχημάτων έπισυμβαινόντων κατά την μετάβασιν των ναυτικών πρὸς συνάντησιν του πλοίου ή μέχρι της άφίξεώς των εις τὸν τόπον της μονίμου κατοικίας των ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου (μέχρι τουδε εκάλυπτετο ὁ κίνδυνος ἐξ αεροπορικού μόνον μέσου).

Δεύτερον, ή εξαγορά υπηρεσιών θα επιτρέπεται έφεξης και διά δόσεων, εξαίρουμένης μόνον της περιπτώσεως εξαγοράς υπηρεσίας επί ξένου πλοίου μη συμβεβλημένου μετά του ΝΑΤ, ὅτε δὲν θα παρέχεται ή εύκολία των δόσεων.

Αί σχετικαί διατάξεις έχουν ὡς έξης:

**Η ΚΑΛΥΨΙΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ**

"Άρθρον 1

Η υπό του ΝΑΤ παρεχομένη ασφαλιστική προστασία των κατά τὰς εκάστοτε διατάξεις υπαγομένων εις την ασφάλισιν αυτού ναυτικών καλύπτει ἐφ' έξης και τους κινδύνους ανικανότητας και θανάτου αυτών ἐξ ατυχημάτων έπισυμβάντων κατά την μετάβασιν των από της υπό του άρμοδίου Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας εκδόσεως του δελτίου ναυτολογησεώς των μέχρι της ανα-

λήψεως ἐν τῷ πλοίῳ υπηρεσίας και κατά την έπιστροφὴν των, από της άπολύσεως των μέχρι της άφίξεως εις τὸν τόπον της μονίμου κατοικίας των.

"Άρθρον 2

1. Κατά τὸ χρονικὸν διάστημα τὸ ὀριζόμενον ὑπὸ του προηγούμενου άρθρου, ὁ ναυτικὸς θεωρεῖται μόνον διά την εφαρμογὴν του παρόντος μέλος συγκεκριμένου πληρώματος, ανεξαρτήτως καταβολῆς διά τὸν χρόνον τούτον ασφαλιστικῶν εισφορῶν.

2. Ἐὰν κατά τὰ διαστήματα ταῦτα ὁ ναυτικὸς απέδισε, ἀπώλεσθη ή κατέστη ὀριστικῶς ανίκανος, ὀλικῶς ή μερικῶς, είτε προσωρινῶς ανίκανος, ὀλικῶς ή μερικῶς, συνεπεία ατυχήματος ἐξ οιασδήποτε αιτίας έπισυμβάντος αὐτῷ, καλύπτεται ασφαλιστικῶς ὑπὸ του ΝΑΤ μόνον ὑπὸ τὰς ἀκολουθούσας προϋποθέσεις.

α) Ἐὰν ήρχισε τὸ ταξίδιον μεταβάσεως πρὸς συνάντησιν του πλοίου διά κυρίου ή βοηθητικού μέσου μετά την ὑπογραφήν της συμβάσεως ναυτικῆς έργασίας και την παραλαβὴν ὑπὸ του ΓΕΝΕ του δελτίου ναυτολογησεως, είτε εἰς τὸ ταξίδιον της έπιστροφῆς άμέσως μετά την απόλυσιν και διά του μέσου έπιστροφῆς εις τὸν τόπον της μονίμου κατοικίας του, επιλεγέντος ὑπὸ του έχοντος τὸ δικαίωμα τούτο και

β) Ἐφ' ὅσον δὲν έλαβε χώραν ἀδικαιολόγητος ἐκτροπή ἐκ του ἀπαιτουμένου και συνθηζομένου δρομολογίου μεταβάσεως και έπιστροφῆς.

"Άρθρον 3

1. Δὲν καλύπτεται ὑπὸ της ασφάλισως του παρόντος ὁ ναυτικὸς ὅστις ἐξ ιδίας πρωτοβουλίας ἀθετῶν την ἐκ της συμβάσεως ναυτικῆς έργασίας ὑποχρέωσιν του, μεταβαίνει εις ἕτερον λιμένα πρὸς ναυτολόγησιν ή μη ἐπὶ ἑτέρου πλοίου, είτε άφίχθεις εις τὸν λιμένα κανονικῶς προορισμού του, άνευ νομίμου αιτίας δὲν μεταβαίνει πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ του μεθ' οὗ συνεβλήθη πλοίου.

2. Δὲν θεωρεῖται ἐπίσης ήσφαλισμένος κατά την εις την πατρίδα του έπιστροφὴν ὁ ναυτικὸς, ὅστις ἀποχωρεῖ του πλοίου άνευ νομίμου αιτίας.

"Άρθρον 4

1. Κατά τὰ λοιπά, ὡς πρὸς την ἀναγνώρισιν του διά του παρόντος θεσπιζομένου δικαιώματος άπονομῆς συντάξεως, τὸν ὑπολογισμὸν αὐτῆς κλπ. ίσχύουν αὶ οικεῖαι περὶ συνταξιοδοτήσεως των ναυτικῶν λόγω ατυχήματος γενικαί διατάξεις.

2. Η εφαρμογὴ του παρόντος άρθρου άρχεται ἀπὸ της πρώτης του μεθεπομένου της δημοσιεύσεως του παρόντος μηνός.

**Η ΕΞΑΓΟΡΑ**

1. Αἱ βάσει της κειμένης νομοθεσίας περὶ Ναυτικῶν Ἀπομαχικῶν Ταμείων (ΝΑΤ) εξαγοραζόμενα ὑπὸ των ναυτικῶν υπηρεσιῶν διαφόρων κατηγοριῶν, καταχωροῦνται εις τὰς παρὰ τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων μερίδας τούτων, μόνον ἐφ' ὅσον έχουν καταβληθῆ τὰ ὀφειλόμενα ὑπὸ εκάστου ναυτικοῦ διά την εξαγορὰν των ποσά.

2. Δύναται δι' ἀποφάσεων του Διοικητικοῦ Συμβουλίου του ΝΑΤ, ἐγκρινομένων ὑπὸ του ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ καθορίζεται διά μηνιαίων ἀτόκων ή ἐντόκων δόσεων, μη ὑπερβαινουσῶν τὰς εἴκοσι τέσσαρας (24) ή εξαγορὰ εκάστης κατηγορίας ὑπηρεσιῶν. Εἰς τὰς αὐτὰς ἀποφάσεις καθορίζεται και πάσα ἀναγκαία λεπτομέρεια διά την εφαρμογὴν του παρόντος.

3. Τῆς διά δόσεων εξαγορᾶς εξαίρεται ή ὑπηρεσία ή κτηθείσα ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένων σημαίας μη συμβεβλημένων μετά του Ν.Α.Τ.

**"SINGAPORE"**

**Ὁ κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ὑλικῶν και τροφίμων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων**

**DAWOOD & Co. (PTE) LTD.**

(INCORPORATED IN SINGAPORE IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ PETROCON MARINE CHEMICAL CORP.

ΚΑΙ ΤΗΣ PETROCON INTERNATIONAL (HELLAS) LTD

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΗΜΙΚΑ

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΚΑΙ

P. O. BOX 1293

CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»

SINGAPORE

TELEPHONES: 2215631, 2215632, 2215633, 2215634

AFTER OFFICE HOUR: 2215631, 2203537

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE



# ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ ΝΕΟΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

### ΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Οι σκοποί και οι στόχοι της νεοιδρυθείσας Διεθνούς Ένωσης Ίδιοκτητών Πλοίων Ξηρού φορτίου διαγράφονται σε σχέδιο καταστατικού που συνετάγη και που θα έλθει προς έγκρισιν εις την πρώτην συνέλευσιν των μελών της Ένωσης που σύντομα πιστεύεται ότι θα συγκληθή.

Το καταστατικόν της Ένωσης που σκοπεί εις την επί διεθνούς επιπέδου προστασίαν των θεμάτων που αφορούν το φορτηγόν πλοίο ανω των 3.000 κοχ. έχει ως εξής :

#### ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

##### Άρθρο 1

##### Η Ένωση

Η Διεθνής Ένωση Ίδιοκτητών πλοίων Ξηρού φορτίου (που θα αναφέρεται στο εξής ως Ένωση), είναι μία έθελοντική μη κερδοσκοπική ένωση αντιπροσωπεύουσα ιδιοκτήτες πλοίων Ξηρού φορτίου από διάφορες χώρες.

##### Άρθρο 2

##### Όρισμοί

Στα δημοσιευόμενα άρθρα του καταστατικού οι κάτωθι λέξεις και εκφράσεις θα πρέπει να νοούνται με τον τρόπο που εξηγούνται κατωτέρω :

«Πλοίο Ξηρού φορτίου» είναι ένα αυτοπρόσωπο πλοίο δηλωμένου ακαθαρίστου τονάζ όχι λιγώτερο από 3.000 τόνους ικανό να χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά Ξηρών φορτίων περιλαμβανομένων των πλοίων που δύνανται να μεταφέρουν μέταλλευμα / χύμα φορτίον / πετρέλαιον (O.B.O.), ή μέταλλευμα / πετρέλαιον (ore/oil), εξαιρουμένου κάθε πλοίου που χρησιμοποιείται σε εμπορικές γραμμές (ήτοι, πλοίων που χρησιμοποιείται κανονικά ή συνήθως σε τακτικές ανακοινωμένες ημερομηνίες προς φόρτωση ή εκφόρτωση σε συγκεκριμένα λιμάνια).

«Ίδιοκτήτης» είναι κάθε πρόσωπο που έχει εγγραφεί ως ιδιοκτήτης ενός φορτηγού

πλοίου ή σε περίπτωση απουσίας έγγραφης κάθε πρόσωπο που έχει γίνει δεκτό από την Εκτελεστική Έπιτροπή ως ιδιοκτήτης.

«Πρόσωπο» είναι κάθε άτομο ή εταιρία ή ανώνυμος εταιρία ή άλλη κυβερνητική ή μη κυβερνητική εταιρία νομίμου ύποστάσεως.

##### Άρθρο 3

Ο σκοπός και οι στόχοι της Ένωσης είναι οι κάτωθι :

- Η προώθηση διεθνώς των ενδιαφερόντων των μελών της σε θέματα γενικής πολιτικής.
- Με αυτό τον σκοπό, η ανταλλαγή απόψεων και πλαισίων πολιτικής σε θέματα που ενδιαφέρουν τα μέλη της.
- Η συνεργασία με άλλα τεχνικά, διοικητικά ή εμπορικά συμφέροντα ή σώματα σε θέματα που ενδιαφέρουν τα μέλη της.
- Η συνεργασία με άλλα Διεθνή Σώματα μέχρι του επιθυμητού σημείου για την επίτευξη των στόχων και
- Οι ενέργειες για την επίτευξη όλων των στόχων ή κάποιων από αυτούς.

Ός εκ τούτου, δεν πρόκειται να συμμερντα της Ένωσης να παραχαράξουν εκείνα κάποιου άλλου διεθνούς ναυτιλιακού σώματος.

##### Άρθρο 4

##### Μέλη

- Μέλη της Ένωσης μπορούν να γίνουν:
  - ιδιοκτήτες πλοίων Ξηρού φορτίου (υπό κατασκευή ή εν λειτουργία).
  - πρόσωπο υπεύθυνο για την διαχείριση ή την λειτουργία πλοίων Ξηρού φορτίου (υπό κατασκευή ή εν λειτουργία).
- Αιτήσεις για την απόκτηση της ιδιότητας του μέλους θα υποβάλλονται στην Εκτελεστική Έπιτροπή στα γραφεία της Ένωσης και θα πρέπει να υποβάλλονται για το σύνολο των πλοίων Ξηρού φορτίου, των οποίων ο αίτών είναι ιδιοκτήτης ή/και διαχειριστής ή/και λειτουργός.
- Η Εκτελεστική Έπιτροπή μπορεί να αποδεχτεί ή να απορρίψει μία αίτηση για απόκτηση της ιδιότητας του μέλους με διακριτική ευχέρεια και χωρίς να γνωρίσει τους λόγους της απόφασής της.
- Της αιτήσεως γενομένης αποδεκτής ο αίτών γίνεται μέλος από της παραλαβής της ανακοινώσεως ανακηρύξεως από την Εκτελεστική Έπιτροπή.
- Ένα μέλος παύει να είναι μέλος :
  - Στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους, υπό την προϋπόθεση να έχει υποβάλει γραπτώς την επιθυμίαν του τουλάχιστον έξη μήνες πριν.
  - Αν δεν πληρώνει την ετήσια συνδρομή για κάθε ένα από τα πλοία των οποίων είναι ο ιδιοκτήτης και/ή ο διαχειριστής και/ή ο λειτουργός.
  - Εάν ζητηθεί η αφαίρεση της ιδιότητας του μέλους από την Γενική Συνέλευση.
- Οι υποχρεώσεις εκάστου μέλους περιορίζονται στην ετήσια συνδρομή του καθώς και στην καταβολή έκτακτων ποσών σύμφωνα με το άρθρο 10 για την διάρκεια ενός έτους κατά το οποίο μέλος απολαμβάνει την ιδιότητα του μέλους.

##### Άρθρο 5

##### Έδρα

Η Ένωση έδρευε στο Λονδίνο εκτός αν αποφασισθεί διαφορετικά. Συνελεύσεις ώσπου των μελών μπορούν να πραγματοποιηθούν και αλλού.

##### Άρθρο 6

##### Συνελεύσεις

- Η τακτική Γενική Συνέλευση θα πραγματοποιείται μία φορά κάθε χρόνο σε ημερομηνία προσεγγίζουσα την παρέλευση 12 μηνών από την προηγούμενη Συνέλευση. Η Εκτελεστική Έπιτροπή θα πρέπει με ανακοίνωσή της κοινοποιημένη σε όλα τα μέλη να όριζει 30 ημέρες το ελάχιστο πριν την συνέλευση τον τόπο και χρόνο, καθώς και τα θέματα που θα συζητηθούν κατά την Γενική Συνέλευση.
- Ο πρόεδρος της Εκτελεστικής Έπιτροπής ή κατά την απουσία του, ο αντιπρόεδρος προεδρεύει της Γενικής Συνελεύσεως.
- Ημέρα παρόντα αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου αποτελούν άπαρτία.
- Κάθε μέλος μπορεί να αντιπροσωπευθεί στην Γενική Συνέλευση, αλλά όχι από περισσότερους από δύο αντιπροσώπους. Σημείωση με τα ονόματα των αντιπροσώπων πρέπει να κοινοποιηθεί στην Εκτελεστική Έπιτροπή πριν από την Συνέλευση.
- Ένα μέλος μπορεί να ψηφίζει σε μία Γενική Συνέλευση αυτοπροσώπως με κατονομαζόμενο αντιπρόσωπο ή διά πληρεξουσίου. Ο διορισμός πληρεξουσίου πρέπει να είναι δεόντως υπογεγραμμένος από το μέλος και να έχει κατατεθεί στα γραφεία της Εκτελεστικής Έπιτροπής σε διάστημα όχι μικρότερο από 48 ώρες πριν την έναρξη των εργασιών της Συνελεύσεως. Κατά την λήψη αποφάσεων συνελεύσεως θα πρέπει να ακολουθηθούν τα εξής :
  - Στην δια ανάτασεως των χειρών, κάθε μέλος εκπροσωπεί μία ψήφο.
  - Εάν τρία τουλάχιστο μέλη ζητήσουν μία ψηφοφορία ή καταμέτρηση των ψήφων πρέπει να γίνει εντός μηνός και η καταμέτρηση των ψήφων αποτελεί και την απόφαση της Συνελεύσεως.
  - Κατά την ψηφοφορία κάθε μέλος, παρών ή όχι στην Συνέλευση, έχει δικαίωμα ψήφου και διαθέτει μία ψήφο για κάθε πλοίο Ξηρού φορτίου για το οποίο έχει καταβληθεί ή ετήσια συνδρομή.
  - Ένα πιστοποιητικό του προέδρου για τον αριθμό των πλοίων Ξηρού φορτίου των οποίων κάθε μέλος είναι ιδιοκτήτης διαχειριστής ή λειτουργός είναι στοιχείο αποδεικτικό.
  - Η δήλωση του προέδρου ότι μία απόφαση ελήφθη ή ότι δεν έγινε δεκτή αποτελεί ικανοποιητική απόδειξη για το γεγονός.
  - Ο πρόεδρος έχει την διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει τότε ένα θέμα που δεν έμπιπτε στη φύση της Ένωσης ή κάποια επιχείρηση που πρόκειται να πραγματοποιηθεί στην διάρκεια μιας συνελεύσεως θα συζητείται κατά την διάρκειά της.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ :  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

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

- vii) Οι ελεγκτές της Ένώσεως ορίζονται σε μία τακτική Γενική Συνέλευση.  
 viii) Έκτακτη Γενική Συνέλευση συγκαλείται είτε με απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής είτε έφ'όσον ζητηθεί από 10 τουλάχιστον μέλη. Η Έκτελεστική Επιτροπή υποχρεούται να όρισει τον τόπο και τον χρόνο και να ειδοποιήσει 30 ημέρες πριν τα μέλη πληροφορώντας τα ταυτόχρονα για το θέμα των συζητήσεων. Τα ανωτέρω υπό σημείωση (α) και (ε) του άρθρου εφαρμόζονται και κατά την Έκτακτη Γενική Συνέλευση.

**Άρθρο 7**

**Πρόεδρος και Αντιπρόεδρος**

Ο Πρόεδρος της Ένώσεως εκλέγεται κατά την διάρκεια Τακτικής Γενικής Συνελεύσεως και διατηρεί τη θέση του έως την Γενική Συνέλευση που ακολουθεί την επομένη Συνέλευση από της εκλογής τους.

Ούδεις πρόεδρος μπορεί να κρατήσει τη θέση αυτή για περισσότερα από τέσσερα χρόνια, συνολικά. Δύο αντιπρόεδροι εκλέγονται κατά την τακτική Γενική Συνέλευση ή έως την Γενική Συνέλευση που ακολουθεί την επομένη Συνέλευση από της εκλογής τους, ανάλογα με απόφαση της Συνελεύσεως.

Οι αντιπρόεδροι είναι επανεκλέξιμοι σε κανονικές Γενικές Συνελεύσεις.

**Άρθρο 8**

**Εκτελεστική Επιτροπή**

α) Η Εκτελεστική Επιτροπή βοηθά τον πρόεδρο στην εκτέλεση του έργου του για την Έκωση μεταξύ δύο συνελεύσεων. Ο πρόεδρος και ο αντιπρόεδρος κατ' αυτό το διάστημα οφείλουν να υπηρετούν ex officio στην Εκτελεστική Επιτροπή.

β) Δεν μπορούν να εκλεγούν στην εκτελεστική επιτροπή περισσότεροι από δύο αντιπρόσωποι ενός ιδιοκτήτου διαχειριστού ή λειτουργού όπερέιτορ για το αυτό διάστημα.

γ) Κάθε χώρα που έχει ένα μέλος στην Έκωση κατά τον χρόνο αυτό, έχει την δυνατότητα εκλογής ενός τουλάχιστον μέλους της Ένώσεως. Η Εκτελεστική Επιτροπή ή η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για τη χώρα που κάθε μέλος θα απογραφεί χωρίς ωστόσο αυτό να σημαίνει ότι δεν θα λαμβάνονται υπ' όψιν οι αναφερόμενες στην αίτηση για έγγραφη μέλους λεπτομέρειες.

Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για τον αριθμό των μελών της Εκτελεστικής Επιτροπής που ορίζονται από κάθε χώρα για

ένα χρόνο, αλλά η γενική συνέλευση θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν το τονάζ του μέλους κάθε χώρας. Ως εκ τούτου τα μέλη κάθε χώρας θα είναι υπεύθυνα για την εκλογή του αρμόζοντος αριθμού μελών της Εκτελεστικής Επιτροπής που θα εκλεγούνται κατά την διάρκεια της Τακτικής Γενικής Συνελεύσεως και θα υπηρετούν μέχρι την επομένη Γενική Συνέλευση.

δ) Η Εκτελεστική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να διορίζει 5, κατά μέγιστον, πρόσθετα μέλη για κάθε περίοδο κατά την κρίση της και μπορεί να επιτρέψει τον διορισμό συμβούλων της Ένώσεως.

ε) Η Εκτελεστική Επιτροπή:

- 1) Έχει την δικαιοδοσία μεταξύ τακτικών Γενικών Συνελεύσεων να λαμβάνει αποφάσεις που αφορούν την γενική πολιτική και τη διοίκηση της Ένώσεως.
- 2) Έξασφαλίζει την ενημέρωση των μελών επί των υποθέσεων της Ένώσεως και ελέγχει την διαχείριση των γραφείων της Ένώσεως.
- 3) Αποφασίζει για τις διαμάχες ή τις αμφιβολίες που μπορεί να δημιουργήσει ή ερμηνεία του παρόντος καταστατικού.
- 4) Διασφαλίζει την εύρυθμη κράτηση λογιστικών βιβλίων, προετοιμάζει και υποβάλλει σε κάθε τακτική Γενική Συνέλευση Λογαριασμό Εισπράξεων και πληρωμών και Ίσολογισμό ελεγμένο από τους Έλεγκτές.
- 5) Διατηρεί πρακτικά με όλες τις αποφάσεις και τις δικαστικές αποφάσεις όλων των Γενικών Συνελεύσεων καθώς και των συναντήσεων της Εκτελεστικής Επιτροπής.
- 6) Έγκραστα ομάδες εργασίας, υποεπιτροπές, τοπικά συμβούλια και διορίζει άτομα ως μέλη της.
- 7) Διορίζει άτομα για να αντιπροσωπεύουν την Έκωση προς άλλες ενώσεις και οργανισμούς οποιουδήποτε είδους.

στ) Απαρτία της Εκτελεστικής Επιτροπής υπάρχει με την παρουσία του ενός τρίτου των μελών της, συμπεριλαμβανομένων και των αναπληρωματικών.

ζ) Οποιοδήποτε μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής ή ο διορισμένος αναπληρωματικός του μπορεί να διορίσει ένα οποιοδήποτε άλλο μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής να ενεργήσει εξ ονόματός του.

η) Ο πρόεδρος μπορεί (και στην περίπτωση που ζητηθεί από 5 μέλη της Εκτελεστικής Επιτροπής υποχρεούται) να καλέ-

σει συνάντηση της Ε.Ε. οποιαδήποτε στιγμή. Ωστόσο, λογική δικαιολογία πρέπει να δοθεί για την ανάγκη συναντήσεως της Επιτροπής και αν είναι δυνατό η ειδοποίηση να δοθεί με περιθώριο όχι μικρότερο των δύο εβδομάδων από της συναντήσεως.

θ) Η Εκτελεστική Επιτροπή πρέπει να επικουρείται από ένα ικανοποιητικό επίτελετο των γραφείων και για τον σκοπό αυτό μπορεί να προβαίνει σε παρόμοιους διορισμούς.

**Άρθρο 9**

**Συνδρομές**

Μέχρι διαφορετικής αποφάσεως των μελών της Γενικής Συνελεύσεως, κάθε μέλος υποχρεούται στην καταβολή ετήσιας συνδρομής εκατό δολλαρίων ΗΠΑ για κάθε πλοίο ξηρού φορτίου του οποίου είναι ιδιοκτήτης, διαχειριστής ή λειτουργός, έως, κατά μέγιστον, πέντε χιλιάδων δολλαρίων ΗΠΑ.

**Άρθρο 10**

**Οικονομικά**

Όλα τα έξοδα που πραγματοποιούνται σε σχέση με το έργο της Ένώσεως καλύπτονται από την Έκωση.

Εάν τα ετήσια έξοδα, κάποιοι έτους, υπερβάλλουν το ποσό του εισοδήματος της Ένώσεως από συνδρομές των μελών και δεν υφίστανται ικανοποιητικά χρηματικά αποθέματα για να καλύψουν το έλλειμμα, η Εκτελεστική Επιτροπή μπορεί να καλέσει κάθε μέλος να καλύψει αναλογικά το έλλειμμα.

**Άρθρο 11**

**Διάλυση**

Απόφαση διαλύσεως της Ένώσεως δεν μπορεί να ληφθεί παρά σε Γενική Συνέλευση και σύμφωνα με το Άρθρο 6.

**Άρθρο 12**

Οποιαδήποτε ειδοποίηση της Εκτελεστικής Επιτροπής ή της Ένώσεως προς ένα μέλος, πρέπει να γίνεται προσωπικά ή ταχυδρομικά ή με άλλο τρόπο, στην διεύθυνση όπως αυτή εμφανίζεται στον κατάλογο έγγραφης μελών.

**Άρθρο 13**

**Τροποποίηση Καταστατικού**

Το Καταστατικό αυτό, ή μέρη του, μπορεί να τροποποιηθεί ή να διορθωθεί σε Γενική Συνέλευση με το άρθρο 6 του Καταστατικού.

**ΑEGEAN 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**

## ΚΩΣΤΑΣ ΔΙΑΜ. ΣΚΗΝΙΤΗΣ

### "Έτος από το θανάτου του

Υπάρχουν μήμες που τιμούν όσους αίσθανονται το χρέος να σταθούν με προσοχή και ευλάβεια εμπρός εις ένα ιστορικόν πρόσωπον η ιστορικόν γεγονός.

Υπάρχουν μορφαι ανθρώπιναι, αι οποίαι διατηρούν την ακτινοβολίαν τους πέρα από τον τάφον και φωτίζουν όσους τους ένθυμούνται, όσους δέν αφήνουν τον χρόνον να σκιάση την λαμπρότητα και την άρετήν τους.

Αυτής της μορφής ητο ο Κώστας Διαμ. Σκηνίτης. Η παρουσία και η προσευχή μας εις το προχθεσινόν του Μνημόσυνο τιμά πρώτα έμάς και μάς συνδέει και μετά τον θάνατον του με τον θησαυρόν της καρδιάς του και το φώς της ζωής του. Ο Κώστας Σκηνίτης, ητο ένα φωτεινόν μετέωρον, γεμάτος πνεύμα και αγάπη, έφυγε δια να μείνη πέρα από το πικρό όρόσημο του θανάτου του, ένα ώραίο πρότυπον καλωσύνης, ηθους και προσφοράς, που θα μάς δινή εμπνευση, οδηγίας και μέτρα δια τα δικά μας αγωνίσματα και δια την δικήν μας πορεία.

Εις το έγκόσμιον δίωμα του στάθηκε από τους λαμπρούς πνευματικούς οδηγούς των καιρών μας, αθλητής και συνεχιστής της πλουσίας πνευματικής παραδόσεως της μρωμένης πατρίδος του, που είναι πρώτη εις τα άρμενα, όδοιπόρησε και έγέμισε την τελείαν ζωήν του σύμφωνα με το Αίγνουσιώτικο ναούρισμα. Γέννημα και θρέμα των Οίνουσσών. Μετά το Δημοτικόν Σχολείον έσυνέχισε τας σπουδάς του εις τας Αθήνας άλλ

λά δέν είναι αι σπουδαι του που συνδέουν την προσωπικότητα του Κώστα Σκηνίτη. Έμπνεόμενος από το ύψιστον των ιδανικών «αιέν άριστεύειν» και το ύπεροχον «έμμεναι άλλων» επέτυχε να προαγάγη το άτομόν του εις πρόσωπον και το πρόσωπόν του εις διακρινομένην προσωπικότητα, επέτυχε απολύτως να καταστή άνθρωπος, το σπάνιον τουτο ειδος εις μίαν εποχήν, που τα πάντα φθείρονται, πλην της φθοράς, ο σπάνιος αληθώς εκείνος άνθρωπος αξιοποίησε και έδωσεν έκφρασιν εις την ρήσιν του Μενάνδρου «ώς χαριεν άνθρωπος, όταν ο άνθρωπος η».

Ο Κώστας Σκηνίτης έγνώριζε πολλά αλλά έλεγεν όλίγα, ητο άθόρυθος και σεμνός, αδιάφευστα κριτήρια και γνωρίσματα μεγαλωσύνης. Ητο εξαίρετος άνθρωπος και Έλλην και ως ύπεροχος και ύποδειγματικός οικογενειάρχης.

Γαλουχημένος από την ναυτιλιακήν παράδοσιν προσανατολίθη με τας ναυτιλιακάς επιχειρήσεις. Έπί 52 συναπτά έτη και μέχρι του θανάτου του υπηρέτησεν εις την ναυτιλιακήν ιστορίαν του Κων/νου Χατζηπατέρα και υιών, όχι μόνον υπηρέτησεν, αλλά και έξύψωσεν την επιχειρήσιν ταύτην.

Ιδιαίτερος ο Κώστας Σκηνίτης επί σειράν έτών είργασθη εις τον εκπαιδευτικόν τομέα. Υπήρξε Διοικητικόν μέλος της Ναυτικής Έκπαιδεύσεως εις το ύπουργείον Έμπορικής Ναυτιλίας, Σύμβουλος της Διοικητικής Έπιτροπής των Ναυτικών Γυμνασίων

της Ελλάδος εις το ύπουργείον Έθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, μέλος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών, Πρόεδρος του Συνδέσμου Ναυτιλίας και Παιδείας Οίνουσσών, Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίνουσιακού Ιδρύματος «Ιωάννην Διαμαντή Πατέρα» και μέλος της «Έταιρείας των Φίλων του Λαού», όπου το Διοικητικόν Συμβούλιον της εταιρείας του απένειμε τιμητικόν δίπλωμα.

Εις τα Συμβούλια τα όποια συμμετείχε απολάμβανε μεγάλης εκτίμησεως από όλους, ητο γνώστης όλων των ναυτιλιακών θεμάτων και κατά καιρούς ειχε δημοσιεύσει σειράν άρθρων επάνω εις τα ναυτιλιακά θέματα, που συνεχώς τον άπασχολούσαν και ειχε μεγάλην εκτίμησιν από τους ναυτιλιακούς παράγοντας. Ο έλληνικός έφοπισμός και η Έλληνική Ναυτιλία γενικώτερα άπάλευσαν έν εκλεκτόν στέλεχος του όποιου η δράσις εκάλυψε περίοδον μακράν και δημιουργικήν εις την Έλληνικήν Ναυτιλίαν δια την ανάπτυξιν του όποιου ιδιαίτερος έμόχθησεν και ο όποιος του όφειλει πάρα πολλά.

Αυτός ητο ο άείμηστος Κώστας Σκηνίτης. Όσοι συνεργάσθησαν μαζί του εις οίονδήποτε τομέα, θα διατηρήσουν ζωηράν την ανάμνησιν της ηπιότητας, της ευθυκρίας και της έντιμότητας, αι όποια τον εκόσμουν και θα ένθυμούνται πάντοτε, ότι ειχε το εύτύχημα να είναι εκ των όλγων εκείνων ανθρώπων οι όποιοι ούδένα ειχον έχθρόν αλλά μόνον φίλους εις όλόκληρον τον ναυτιλιακόν κόσμον.

Άς είναι η μνήμη του αιωνία.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΡΕΑΤΣΑΣ

Έπίτιμος Έκπ/τικός Σύμβουλος

Άθηναι 10 Οκτωβρίου 1978

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



CABLES:

"FAROSCO"

CAPE TOWN **FAROS & Co.** PTY. LTD.

Phones: 518183 - 518184 - 518185

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

59 CARLISLE STREET PAARDEN EILAND CAPE TOWN - 7405 SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

**I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ :

**Δ. ΔΙΒΑΡΗΣ**

**- M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ**

ΠΡΟΫΣΤΑΜΕΝΟΙ

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

**Δ. ΣΑΡΙΑΔΑΚΗΣ**

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

**J. CRAWFORD**

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΫΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Έμβλημά μας: **ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ** ♦ **ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ** ♦ **ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ**

# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει ο κ. Ε. 'Αθηναίος

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ των Πορτογάλων στην ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και της ναυτικής Γεωγραφίας υπήρξε μεγάλη στα χρόνια του Μεσαίωνα.

Οι Πορτογάλοι θαλασσοπόροι πριν κινήσουν για οποιοδήποτε μεγάλο ταξίδι είχαν μία ένημέρωση από το 'Οκεανογραφικό 'Ινστιτούτο που λειτουργούσε υπό την αιγίδα του Πορτογάλου Βασιλέως με τρόπον ώστε να τους δίνεται κάθε δυνατή πληροφορία που θα ήταν χρήσιμη για το ταξίδι.

Στην Λισαβόνα την ίδια εποχή είχε ιδρυθεί και λειτουργούσε η Πορτογαλική 'Ενώση 'Επιστημόνων, ή περίφημη «Γιοίντα Ντς Ματεμάτικος» ή οποία είχε σαν αντικείμενο την έρευνα για την εξεύρεση των στοιχείων εκείνων με τα οποία θα ήταν δυνατή ή σύνθεση μαθηματικών μεθόδων για τον προσανατολισμό των πλοίων στην άνοικτη θάλασσα και την ναυσιπλοΐα γενικότερα.

Το περίεργο είναι ότι τα επιφανέστερα μέλη της επιστημονικής αυτής 'Ενώσεως με την μεγαλύτερη προσφορά δεν ήταν Πορτογάλοι αλλά δύο Γερμανοί. 'Απ' αυτούς ο Ραγκιουοντάβους ήταν ο εφευρέτης του προδρόμου του έξυπνου ενός οργάνου που ήταν γνωστό με το όνομα «ραβδί του Γιάκομπ». 'Επίσης ο ίδιος είχε επινοήσει και εκπρόσωπος αστρονομικούς πίνακες οι οποίοι διευκόλυναν τους υπολογισμούς του άνωτέρω οργάνου για την εθρεση του στίγματος του πλοίου στην άνοικτη θάλασσα.

Ο άλλος Γερμανός ήταν ο Μπεχάιμ, ο οποίος επινόησε την κατασκευή του πρώτου δμοιώματος της γήινης σφαίρας και συνέδραμε αποφασιστικά στην ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και της χρονογραφίας.

Ειδικά ο Μπεχάιμ λάτρης της περιπέτειας είχε λάβει μέρος στο ταξίδι του ναύαρχου Ντιέγκο. Και κατά την διάρκεια του οποίου ανακαλύφθηκαν οι έκβολές του ποταμού Κογκό. Και οι δύο αυτοί Γερμανοί ήταν παιδιά της πόλεως Νυρεμβέργης ή οποία υπήρξε γνωστή για τους εφευρέτες και τους καλλιτέχνες της. 'Ιδιαιτέρως του Μπεχάιμ δλόκληρος ο δισος και τα έργα ήταν στενά δεμένα με την θάλασσα και ή συμβολή τους υπήρξε σημαντική για την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας.

ΤΟ ΟΜΟΙΩΜΑ της γήινης σφαίρας ή γνωστό ή δρόγγιος σφαίρα που επινόησε ο Μπεχάιμ

δεν ήταν απλώς ένα διακοσμητικό σκεύος, αλλά από τον 16ο αιώνα μέχρι και τον παρασμένο χρησιμοποιήθηκε ως ναυτιλιακό όργανο. 'Ιδιαιτέρως φάνηκε πολύ χρήσιμο όργανο σε ταξίδια στην άνοικτη θάλασσα, όπου το γρήγορο πάραυτα από μεσημέρινο σε μεσημέρινο έκχιε άχρηστος της επίπεδους χάρτες. 'Η σφαίρα αυτή μπορούσε να επιλύσει εμπειρικά πολλά προβλήματα του σφαιρικού τριγώνου, προβλήματα τα οποία τότε ήταν αδύνατο να επιλυθούν από τους πολλούς παρά μόνο από αστρονόμους.

Βέβαια μετά την χρησιμοποίηση των λογαριθμικών πινάκων επήλθε μία επανάστατική αλλαγή και διευκόλυνε την ναυσιπλοΐα και το όμοιομα της γήινης σφαίρας έπαψε να χρησιμοποιείται στην ναυσιπλοΐα.

**ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ** "Ελληνες ο κεραυνός ήταν κάτι άγνωστο. Δέν γνώριζαν την προέλευσή του, δέν γνώριζαν καν ότι αποτελούσε φυσικό φαινόμενο όφειλόμενο σε ένα έντονο ιονισμό του αέρος που προκαλείτο από ένα ηλεκτρικό φορτίο.

Αυτό το άγνωστο φαινόμενο ήταν συγχρόνως και θαυμαστό. Τού άπείδωκαν συνεπώς ύψιστη σημασία, τό φαντάστηκαν όπλο του Δία του μεγαλύτερου θεού.

Ο κεραυνός όμως είχε ιδιαίτερη σημασία για την Ναυτιλία και τον κόσμο της. 'Η ιστορία Ναυτιλία κυρίως δοκιμάστηκε στο τίποτα άλλο μέσα στην δημιουργία από τους κεραυνούς. Τα κατάρτια των Ιστοφόρων όταν άκόμα δέν είχαν ανακλυφθεί τή σημερινά άλεξικέρανα αποτελούσαν τις αίχμες που έβλυαν τό άστροπαλέικια.

Πράγματι στην ιστορία της ανθρώπινης τή αστροπαλέικια έπληξαν άνοπολόγηστο αριθμό πλοίων.

Οι άρχαιοι "Ελληνες, για ότι δέν μπορούσαν να εξηγήσουν τό κάλυπταν με κάποιο μύθο. 'Έτσι τους κεραυνούς έπίστευαν ότι τους έριχνε ο Δίας και ότι πολλές φορές αποτελούσαν την προσωποποίηση των διδύμων του Κάστορα και του Πολυδεύκη.

'Ακόμη, ο "Όμηρος άναφέρει ότι ο "Όδυσσέας όταν απέπλευσε από την νήσο του 'Ηλιου ένας κεραυνός συνέτριψε τον ιστό του σκάφους και έσκότωσε όλους τους έπιβάλλοντες. 'Από εκείνη τή στιγμή τό σκάφος άκυβέρνητο και περιδινόμενα καταβυθίστηκε και επέζησε μόνον ο "Όδυσσέας ο όποιος με μία σανίδα έφθασε

μόνος στο νησί της Καλυψούς.

**ΒΕΒΑΙΑ ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ** σε θέση να παραθέσουμε στοιχεία για τή βύλινα ή σιδερένια πλοία, δηλαδή πόσα άπ' αυτά χαθήκανε από κεραυνούς. Είναι μία στατιστική για την οποία θά έπρεπε να είχε γίνει άνάλογη άπογραφή στο παρελθόν, πράγμα που δέν έγινε. Φαίνεται όμως, ότι τό βρετανικό ναυτικό είναι αυτό που έπλήγη περισσότερο και έχει χάσει τό περισσότερο πλοία άπ' αυτή την αίτια. Συνήθως οι κεραυνοί, έπεφταν στους ιστούς και κατέληγαν στο πέτομα του πλοίου όπου άνοιγαν τρύπες με αποτέλεσμα να δυβίζονται τό σκάφη. "Όταν ο Φραγκλίνος άποκάλυψε τό μυστικό της δημιουργίας και της δράσεως του κεραυνού, οι ναυτικοί της εποχής εκείνης έπέδειξαν ζωηρό ενδιαφέρον και ζήτησαν να εφαρμόσουν τις άρχές του για να προστατεύσουν τό σκάφη τους.

Ο κεραυνός μέχρι τότε, ήταν ο μεγάλος έχθρός του Ιστοφόρου πλοίου. Οι άπώλειες σε πλοία ήταν μεγάλες. Τό Ιστοφόρο δέν διασφαλιζόταν ούτε μέσα στο λιμάνι. Ο κεραυνός με την τρομακτική θερμότητα που άνάπτουσε σε άντικείμενα ύψηλης ηλεκτρικής άντιστάσεως όπως είναι τό ξύλο προκαλούσε άναφλεξη ή έκρηξη στο βύλινο σκάφος. Κατά συνέπεια έπρεπε να άναζητηθεί τό άντικείμενο εκείνο που θά ήταν καλός άγωγός και θά απέτρεπε τό κεραυνό από τό να πλύνει την βύλινη δομή του σκάφους, αλλά θά τον οδηγούσε άσφαλώς από την στιγμή που θά έφθανε στο ύψιλλότερο σημείο του πλοίου και' εθεΐαν στο νερό της θάλασσας.

Πολλές θεωρίες άνευτήθησαν ύστερα από τις άρχές του Φραγκλίνου και κατά τον 17ο αιώνα έγιναν οι πρώτες προσπάθειες για την εξουδετέρωση του κεραυνού κατά την πλώση του στα πλοία. Ο Βρετανός Γουότσον, έπίνόησε μία ηλεκτρική άλυσίδα από χάλκινοους κρίκους που συνέδεε την κορυφή του καπαριού με τό νερό άπ' εθείας. 'Η ιδέα εφαρμόστηκε με έπιτυχία και απέτέλεσε την άρχή του τελειοποιημένου άργότερα άλεξικέρανου. Στο πρώτο πλοίο που έγινε έγκατάσταση χάλκινης άλυσίδας ήταν τό βρετανικό Ιστοφόρο "Ιντεσερ" 370 τόνων. Ο κυβερνήτης του πλοίου πλοίαρχος Κόκ άνέγραψε στο ήμερολόγιό του τή εξής ύστερα από την πρώτη εφαρμογή. «Οι χάλκινοι κρίκοι απέμάκρυναν τον κεραυνό από τό σκάφος, αλλά παρ' όλο που άποφύγαμε την κεραυνοπληξία, ή έκρηξη που μας συνεκλόνησε ήταν μία ισχυρή σεισμική δόνηση».

"Υστερα από την έπιτυχία αυτή, τό πρώτο άλεξικέρανο όνομάστηκε «άλυσίδα σπητήρας».

Τό πρώτο αυτό σύστημα είχε δέβαια πολλά μειονεκτήματα και κυρίως μεταξύ των κρίκων, υπήρχαν κενά, που δέν επέτρεπαν την συνεχή ροή του κεραυνού στη θάλασσα. Αυτό όμως άποφεύχθηκε με την βελτίωση του συστήματος και την τοποθέτηση χάλκινου συνεχούς σύρματος τό όποιον εξουδετέρωσε τή παρουσιαζόμενα μειονεκτήματα.

**E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ**

**Rafferty Ship Agency (Phila.) Inc**  
 P. O. BOX 22  
 SOMERDALE, N. J. 08083

"ROUND THE CLOCK COVERAGE BY EXPERIENCED PERSONNEL"  
**PRESIDENT JOSEPH RAFFERTY (ex-TIT SHIP AGENCY)**

Phone — (609) 627-9771 — (215) 925-7070 Cable — Rafferty, Philadelphia, Pa. Twx — 710-945-0647



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ  
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.**



**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ \$ 4.217.520**

**‘Η μεγαλύτερα ‘Ελληνική ‘Ασφαλιστική ‘Εταιρεία  
ἀποκλειστικῶς ἀσχολουμένη με ἀσφαλείας πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν**



**Ε Δ Ρ Α Ε Ν Α Θ Η Ν Α Ι Σ**

**‘Οδὸς Σταδίου ἀριθ. 24 (132)**

**ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 3226.957 - 3236.404 - 3233.284 - 3233.376**

**TELEX: ΑΘΗΝΑΙ 216175 - 214128 - 214157**

**ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “HELSHIPAIR”**

# Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

## ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΟΝ Ο.Λ.Π.

Επί τέλους, ήκούσθη ή φωνή τής αλήθειας, άνευ περιστροφών, άλχημιστικών συλλογισμών και έξυπηρετήσεως εύκαιριακών σκοπιμοτήτων διά τήν κρατούσαν εις τόν πρώτον λιμένα τής χώρας κατάστασιν.

Και ή φωνή αυτή προέρχεται από τήν νέαν ήγεσίαν του ΟΛΠ, ή οποία, όπως κατ' έπανάληψιν έχει τονίσει ή στήλη μας, με άσυνήθιστον ζήλον και άνευ χρονοτριβής έπεδόθη εις τήν ενημέρωσιν και μελέτην τών προβλημάτων, τά οποία αντιμετώπιζει ό Όργανισμός και ό λιμην.

Παρά τό γεγονός ότι δέν παρήλθον περισσότεροι από 55 ήμέραι από τής ανάληψως τών καθηκόντων τής, έν τούτοις ή Διοίκησης του ΟΛΠ έδειξεν ότι συνέλαβε τήν έκτασιν τών προβλημάτων και ενημέρωθη άρκούντως έπ' αυτών. Εις τούτο συνέβαλε, θεοβαιώς, ή βαθεία γνώσις τήν όποιαν διαθέτουν οι έπικεφαλής επί τών άντικειμένων με τά οποία έπεφορτίσθησαν.

Χαρακτηριστική είναι ή δήλωσις τών κ.κ. Στρατήγη και Καραλή, ότι διεπίστωσαν ότι τά άποθήκευτρα αύξάνονται με ταχύτερους ρυθμούς από όσον τά έσοδα έκ φορτοεκφορτώσεων. Τά πρώτα αύξάνουν κατά 31% περίπου και τά δεύτερα κατά 20%, με αποτέλεσμα τά άποθήκευτρα να καλύπτουν εις τόν προϋπολογισμόν του 1979 τά δύο τρίτα τών έσόδων από φορτοεκφορτώσεις. Η διαπίστωσις αυτή, έδήλωσαν, τους ήνάγκασε να επανεξετάσουν και να αναθεωρήσουν, ίσως, τήν πολιτικήν εις ό,τι άφορά τήν μελλοντικήν πορείαν του λιμένος. Τούτο σημαίνει ότι άλλα κριτήρια θα άποτελούν τους προσδιοριστικούς παράγοντας εις τήν νέαν πολιτικήν, ή οποία επιδιώκεται να είναι περισσότερο ρεαλιστική.

Ένα άλλο χαρακτηριστικόν σημείον, τό όποιον θα πρέπει να έξαρθη ιδιαίτερώς είναι ότι ή σημερινή ήγεσία του ΟΛΠ άποδίδει πολύ μεγάλην σημασίαν εις τας άνθρωπίνους σχέσεις, τήν καλλιέργειαν τών όποιων επιδιώκει εις βάθος. Διότι πιστεύει ότι ή όποιαδήποτε πολιτική διά να αποδώσει καλύτερα αποτελέσματα θα πρέπει να στηρίζεται εις τήν βούλησιν εκείνων, οι όποιοι θα κληθούν να τήν εφαρμόσουν. Και διά τόν λόγον αυτόν εύρίσκειται εις συνεχή και έποικοδομητικόν διάλογον τόσο με τούς εργαζομένους εις τόν ΟΛΠ, όσον και με εκπροσώπους τών συναλλασσομένων τάξεων.

Επειδή αι πρώται διαπιστώσεις και τά πρώτα βραχυπρόθεσμα μέτρα, τά οποία έξήγγειλαν οι κ.κ. Στρ. Στρατήγη και 'Αβ. Καραλής διά τήν εξυγίανσιν τής οικονομικής καταστάσεως του ΟΛΠ και διά τήν βελτίωσιν τών συνθηκών λειτουργίας του λιμένος παρουσιάζουν έξαιρετικόν ενδιαφέρον, δι' ό και λαμβάνομεν τά βασικώτερα σημεία, προς ενημέρωσιν τών άναγνωστών μας, τά όποια είναι :

● Τό έλλειμμα τής οικονομικής διαχειρίσεως τρέχοντος έτους ύπολογίζεται ότι θα άνέλθη εις 350 έκ.ατ. δραχμών, ένω διά τό 1979 προϋπολογίσθη εις 625 έκ.ατ. δρχ.

● Έμφασις πρέπει να δοθη εις τας φορτοεκφορτώσεις, να γίνη δηλαδή ό Πειραιεύς διαμετακομιστικόν κυρίως κέντρον και ούχι έπιχειρήσις άποθηκών, οι όποιαι πρέπει να παραμείνουν εις τόν ΟΛΠ ως έπιδοθητικόν μέσον τής κυρίας άποστολής του.

● Δέν ύπάρχει αυτήν τήν στιγμήν πλήρης και συστηματική έκμετάλλευσις τών άποθηκευτικών χώρων, τών χώρων πλευρίσεως τών πλοίων και του μηχανικού έξοπλισμού. Τούτο όφείλεται βασικώς εις τας ίσχυούσας

πολυπλόκους και χρονοβόρους σχετικές διαδικασίας, τήν έλλειψιν χρησίμων στατιστικών στοιχείων, τας έλλιπείς μηχανογραφικές εφαρμογάς και εις τήν άπουσίαν συντονισμού κατά τήν διεξαγωγήν τών εργασιών μεταξύ μηχανημάτων και άνθρωπίνου δυναμικού, με συνέπειαν χαμηλήν παραγωγικότητα, τόσο του προσωπικού, όσον και τών μηχανημάτων.

● Ός πρόχειρος θεραπεία διά τήν κάλυψιν τών έλλειμμάτων προτείνεται αύξησις τών τιμολογίων και λοιπών δικαιωμάτων του Όργανισμού, χωρίς τούτο να άποτελή πανάκεια.

● Διά τήν οικονομικήν εξυγίανσιν του ΟΛΠ θα επιδιωχθούν :

— Η άποπεράτωσις τών έκτελουμένων έργων με γοργότερους ρυθμούς και ή κατάστρωσις προγραμμάτων κατασκευής νέων εύκολίων (εις αποβάθρας, ύπόστεγα και μηχανικόν έξοπλισμόν).

— Η εφαρμογή εύρέων προγραμμάτων εκπαίδευσως και έπιμορφώσεως του προσωπικού, ίδια τών χειριστών του τεχνικού προσωπικού, τών λιμενεργατών, τών άρχιεργατών, τών έποπών, τών διαχειριστών και τών άποθηκαρίων.

— Η άναδιοργάνωσις τών τεχνικών συνεργειών κατά τρόπον ώστε αι έπισκευαι εις κτήρια και έγκαταστάσεις, καθώς και αι γενικαι έπισκευαι τών μεγάλων μηχανημάτων να γίνωνται επί τή βάσει έτησιου προγράμματος, προς εξοικονόμησιν χρόνου, ύλικού και προσωπικού. Η γενική συντήρησις τών μηχανημάτων, συν τή προόδω τής έπιμορφώσεως, θα άνατεθι εις τούς χειριστάς των.

— Η όρθολογικώτερα άνακατανομή του προσωπικού μεταξύ τών διαφόρων ύπηρεσιών και ή προσδευτική και κατά συχνά διαστήματα μετακίνησις τούτου εις όλας τας ύπηρεσίας. Έάν διαπιστωθούν ύπερριθμιαί ίσως εφαρμοσθη πρόγραμμα έθελουσίας έξόδου, με όλας τας έγγυήσεις διά τούς έξερχομένους.

— Η άναδιοργάνωσις τής Στατιστικής Ύπηρεσίας, ή μηχανογράφησις περισσότερων εργασιών και ή άπλούστευσις τών διαδικασιών.

— Η αναθεώρησις του κανονισμού οικονομικής διαχειρίσεως προς τόν σκοπόν όπως άποκλεισθη πάσα περίπτωσις διαρροής έσόδων του ΟΛΠ.

— Η άμεσος εφαρμογή τών διατάξεων τής εργατικής νομοθεσίας επί του εις αυτήν ύπαγομένου προσωπικού του ΟΛΠ, διότι διεπιστώθη ότι εις περιπτώσεις τινάς δέν εφαρμόζεται ή διεθνής σύμβασις εργασίας περι έβδομαδιαίας άναπαύσεως, ούτε αι πε-

ρι έναλλαγής διατάξεις εις τό προσωπικόν τό όποιον εργάζεται εις τρεις βάρδιες.

— Η ανάπτυξις σχέσεων συνεργασίας και έποικοδομητικού διαλόγου τόσο με τούς εκπροσώπους τών μετὰ του ΟΛΠ συναλλασσομένων, όσον και με τούς εκπροσώπους τών εργαζομένων εις τόν Όργανισμόν.

## ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Επί νέας βάσεως θα τεθη από πλευράς ΟΛΠ τό πρόβλημα τών ναυπηγείων Περάματος. Ός έγνωσθη, ή αντιμετώπισις του θα στηρίζεται εις ένα μακρόπνοον πρόγραμμα άναγκών και σχεδίων του ΟΛΠ, τό όποιον θα κλιμακώται χρονικώς, εις τρόπον ώστε αι ναυπηγεσισκευαστικαι έπιχειρήσεις να γνωρίζουν έκ τών προτέρων πώς θα είναι ή διάρκεια λειτουργίας των εις τό Πέραμα και να μη ζούν υπό τό άγχος τής άβεβαιότητος, παράγων όστις έπιδρά άνασταλτικώς προς οιονδήποτε μελλοντικόν προγραμματισμόν και οδηγεί εις μαρasmus τόν δυναμικόν αυτόν κλάδον τής Οικονομίας μας.

## Η ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΙΣ

Ετροποποιήθη υπό του ΟΛΠ ό κανονισμός ύδροδοτήσεως τών πλοίων και έγκαταστάσεων ξηράς εις ό,τι άφορά τήν διαδικασίαν εισπράξεως τών δικαιωμάτων του.

Ειδικώτερον με τήν νέαν διάταξιν του κανονισμού όρίζονται τά έξής :

— Βάσει τής άναγγελίας, ήτις δέον να διενεργηται έγκαιρώς, ή Ύπηρεσία προετοιμάζει τά τής άποστολής του συνεργείου ύδροδοτήσεως προς πραγματοποιήσιν ταύτης κατά τήν καθορισθείσαν ήμέραν και ώραν.

— Ούδεμία ύδροδοτήσις ενεργείται άνευ προηγουμένης καταβολής υπό του ενδιαφερομένου τών άντιστοιχόν δικαιωμάτων παροχής ύδατος μετὰ τών τυχόν προσαιξήσεων.

— Τής άμέσου προπληρωμής έξαιρουονται ύδροδοτήσεις :

α) Εις πολεμικά πλοία πάσης έθνικότητος και τά βοηθητικά αυτών σκάφη, ως και εις δημοσίας ύπηρεσίας του λιμένος.

β) Εις κυλικεία, άναψυκτήρια, έστιατόρια, καφενεία κλπ., έγκατεστημένα εις τήν κατά νόμον έδαφικήν περιοχήν του λιμένος.

— Αντί τής εις μετρητά προπληρωμής οι ένδιαφερόμενοι δύνανται, έναντι προσεχών ύποχρεώσεων των έξ ύδροδοτήσεων, να καταθέτουν έγγυητικήν έπιστολήν Τραπεζής.

## ΣΥΝΤΟΜΑ

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς θα προμηθευθη 8.000 τετρ. μέτρα βαμβακερής, άδιαβρόχου και άσπυτου όθνης, διά τήν κατασκευήν άδιαβρόχων καλυμμάτων, προς κάλυψιν άναγκών τής έκμεταλλείσεως.

● Είκοσι ύδραυλικώς άνυψούμενα χειραμάξια θα προμηθευθη ό ΟΛΠ προς κάλυψιν άναγκών τής φορτοεκφορτώσεως.



**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ  
TRANZITO ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ**

Διατίθενται όλαί αι μάρκες αυτοκινήτων εις τιμάς εργοστασίου και άνευ δασμού (transit).

Γράψατε διά να σάς σταλούν κατάλογος και τιμαί έντελώς δωρεάν.

**PHEDIAS D. NICOLAOU**  
49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670  
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Άγγλική Νομολογία

- Χρονοναύλωσις.— Καταγγελία της συμβάσεως εκ μέρους των ναυλωτών.— Διαιτητική ρήτρα.— Προσφυγή πλοιοκτητών εις τὰ τακτικά δικαστήρια.— Άναστολή της προόδου της δίκης λόγω της συμπεφωνημένης διαιτησίας.— Έρμηνεία του περι διαιτησίας νόμου του 1975.

Καί πάλιν ήρξατο ο δικαστικός αγών συνεπεία ναυλοσυμφώνου, όπερ ή ναυτιλιακή κρίσις και ή πτώσις τών ναύλων, κατέστησαν ασύμφορον διά τούς ναυλωτάς επίζητήσαντας ν' άπαλλαγούν τούτου. Τό πλοίον ήτο Ιαπωνικόν ναυλωθέν διά περίοδον 5 έτών (εις μήν πλέον ή έλαττον) άρχομένην από της παραδόσεως (29.8.1974) και συνεπώς ή λήξις και επαναπαράδοσις τού πλοίου συνετίπε τήν 29ην Ιουλίου 1979.

Οί ναυλωταί κατέβαλον τόν χρονοναύλον κανονικός καθ' έκαστον μήνα επί δύο και ήμισυ έτη, όποτε έπεσαν ή ναυλαγορά τών δεξαμενοπλοίων και τόν Δεκέμβριον 1976 ή τρέχουσα τιμή ναύλου είχε πέσει από τά έν τώ ναυλοσυμφώνω συμφωνηθέντα δολάρια 2.59 κατά τόννον νεκρού βάρους κατά μήνα εις κατά τι περισσότερον του 1 δολαρίου. Τό πλοίον ήτο μέγα μπάλκ κάρριερ με ίκανότητα 105.000 άγγλικών τόννων μεταλλεύματος ή πετρελαίου. Οί ναυλωταί επέζητησαν νά άπαλλαγούν του ναυλοσυμφώνου προβάλλοντες διαφόρους αξιώσεις, τās όποιās ο δικαστής έχαρακτήρισεν ως «έπινοηθείσας επί σκοπώ άποφυγής καταβολής τού ναύλου». Ούτω, προέβησαν εις προσαιρέσεις εκ του μηνιαίου ναύλου, ισχυριζόμενοι ότι ο πλοίαρχος ήμέλησε νά καθαρίση τά κύτη. Βραδύτερον, όταν τό πλοίον εύρίσκετο εις τόν Κόλπον (Η.Π.Α.) ισχυρίθησαν ότι είχαν τήν πρόθεσιν νά άποστείλουν τό πλοίον κενόν διά τής Διώρυγος του Σουέζ εις τόν Περσικόν Κόλπον και νά φορτώσουν εκεί πληρες φορτίον 105.000 τόν. άργου πετρελαίου και νά τό μεταφέρουν πάλιν διά τής Διώρυγος και νά τό παραδώσουν εις τήν Μεσόγειον. Τό δικαστήριον έθώρησε τήν πρόθεσιν ταύτην επίπραστον, διότι τό πλοίον δέν ήδύνατο νά μεταφέρει τό φορτίον τούτο διά τής Διώρυγος του Σουέζ λόγω του βυθίσματος. Οί πλοιοκτήται υπέδειξαν τούτο εις τούς ναυλωτάς, όί όποιοί έτροποποίησαν τās προς τό πλοίον διαταγās των, θεωρηθείσας όμως και ταύτας υπόπτους. Πάντα ταύτα ήσαν προσχήματα διά νά μη καταβληθ ή χρονοναύλος.

Παρά ταύτα, οι ναυλωταί προέβαλον τόν ισχυρισμόν ότι οι πλοιοκτήται παρηγόμισαν

τήν υπό τών ναυλωτών σκοπούμενην χρήσιν του πλοίου και διότι δέν υπήρχεν άλλη δυνατότης οικονομικής εκμεταλλεύσεως του πλοίου, έθώρησαν ότι έληξεν ή σύμβασις υπαιτιότητα των πλοιοκτητών και ήρηθησαν νά πληρώσουν τόν ναύλον.

Οί πλοιοκτήται εκάλεσαν τούς ναυλωτάς ν' άναθεωρήσουν τήν στάσιν των και νά τιμήσουν τās υποχρεώσεις των εκ του ναυλοσυμφωνητικού, κατόπιν όμως έπιμονής των ναυλωτών, οι πλοιοκτήται έδήλωσαν τήν 25.4.1977 ότι θεωρούν ότι οι ναυλωταί ουχί συννόμως υπανεχώρησαν εκ της συμβάσεως και ότι οι ναυλωταί τυγχάνουν υπόχρεοι εις άποζημιώσιν των. Οί πλοιοκτήται ήγειραν άγωγήν ζητούντες δολάρια 290.182, όσος ο όφειλόμενος χρονοναύλος, τήν 28.2.1977. Έπέτυχον τήν εκδοσιν προσωρινής διαταγής και έζήτησαν καταδίκην διά συνοπτικής διαδικασίας. Οί ναυλωταί ήγειραν άνταπαίτησιν διά μη νόμιμον υπαναχώρησιν εκ της συμβάσεως και έζήτησαν ν' άνασταλή ή διαδικασία, άπαίτησις δέ και άνταπαίτησις νά παραπεμφθούν εις διαιτησίαν.

Κατά τήν πρωτόδικον δίκην, ο δικαστής Κέρρ άπέρριψε τό αίτημα τών ναυλωτών θεωρήσας ότι ή άνταπαίτησις δέν προσβλήθη έν καλή πίστει, αλλά προσβλήθη προσχηματικώς διά τήν υπεκφυγήν από τήν σύμβασιν ναυλώσεως. Τό δικαστήριον άπέρριψε τό αίτημα άναστολής της διαδικασίας και κατέδικασε τούς ναυλωτάς εις καταβολήν του χρονοναύλου του Φεβρουαρίου 1977. Έν τώ μεταξύ, οι πλοιοκτήται ήγειρον άγωγήν άποζημιώσεως διά μη νόμιμον υπαναχώρησιν κατά τών ναυλωτών, έζήτησαν προσωρινήν διαταγήν και συνοπτικήν καταδίκην.

Οί ναυλωταί έζήτησαν άναστολήν της διαδικασίας δυνάμει του νόμου Περι Διαιτησίας του 1975.

Ο νόμος Περι Διαιτησίας προβλέπει μεταξύ άλλων ότι εάν συμβαλλόμενος εις διαιτητικήν συμφωνίαν ή έτερος εκ ταύτης άρμόμενος τό δικαίωμά του, αρχίζει δικαστικόν άγώνα εις οιοδήποτε δικαστήριον έναντίον του άντισυμβαλλόμενου του ή εκ τούτου άρρομένου τά δικαιώματά του έν σχέση προς

άντικείμενον συμφωνηθέν νά παραπεμφθ εις διαιτησίαν, πās διάδικος δύναται πρό της έναρξεως της διαδικασίας ν' άπευθυνθ εις τό δικαστήριον και νά ζητήση άναστολήν της προόδου της δίκης. Τό δικαστήριον, εκτός εάν πεισθ ή ότι ή διαιτητική συμφωνία είναι άκυρος ή δι' οιοδήποτε λόγον άνεργός, ή άνευ άντικειμένου, εκδίδει άπόφασιν και άναστέλλει τήν προόδον της δίκης.

Έδει ν' άναφερθ ή, ότι τό ναυλοσύμφωνον περιείχε διαιτητικήν ρήτραν, ήτις προέβλεπεν ότι «άπασαι αι διενεχθείς πάσης έν γενεί φύσεως προερχόμεναι εκ της συμβάσεως, θα παραπέμπωνται εις διαιτησίαν έν Λονδίνω, συμφώνως προς τόν έν ισχύι νόμον περι διαιτησίας».

Είς τήν παρούσαν ύπόθεσιν βαρύτητα ειχεν ή έν τώ νόμω περι διαιτησίας έκφρασις «... άντικείμενον συμφωνηθέν νά παραπεμφθ εις διαιτησίαν» και εκτός εάν τό δικαστήριον πεισθ ή ότι ή διαιτητική συμφωνία είναι άνευ άντικειμένου.

Πρωτοδικώς ειχε κριθ ή ύπρχε διαφορά παραπεμπτέα εις διαιτησίαν και ότι οι ναυλωταί έδικαιοούντο νά ζητήσουν άναστολήν της προόδου της δίκης.

Η ύπόθεσις μετά ταύτα ήχη ένώπιον του Έφετείου, ενα κατά πλειοψηφίαν εκρήθη ότι οι πλοιοκτήται έδικαιοούντο εις μεγάλας άποζημιώσεις διά τήν παράβασιν της συμβάσεως μη καθορισθέντος όμως εισέτι ποσού και μολότι οι ναυλωταί άνεγνώρισαν τήν ευθύνην των, ολόκληρος ή περι άποζημιώσεως αξίωσις ήτο έν άμφισβητήσει και βάσει τών ένώπιον του δικαστηρίου πραγματικών περιστατικών δέν ήτο δυνατόν νά κριθ ήτις τμήμα τι της άπαιτήσεως ήτο άναμφισβήτητον, διότι δέν υπήρχεν ένστασις ή άμφισβήτησις ως προς τό τμήμα τούτο.

Έν συμφωνία προς τήν πρωτόδικον άπόφασιν τό Έφετεϊον εκρινεν ότι ύπεχρεούτο νά διατάξ η άναστολήν της προόδου της διαδικασίας και ν' άπορρίψη τήν εφεσιν.

Η τελευταία κρίσις του Έφετείου ήτο ότι οι εκκαλούμενος πλοιοκτήται πράγματι έζήτησαν από τό Έφετεϊον νά επιδικάση προσωρινώς μέρος της άπαιτήσεως άποζημιώσεως, τήν όποιαν διεξεδίκουν, αλλά τιαύτην έξουσίαν δέν ειχε τό Έφετεϊον εκ του νόμου, κατά τήν παρούσαν διαδικασίαν.

## ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

- Τό εφαρμοστέον δικαίον επί άγωγής καταβολής ύπολοίπου άσφαλιστικής άποζημιώσεως υπό μεσιτών τών Λούιδ' εις τόν έν Έλλάδι άντιπρόσωπόν των περαιτέρω καταβολήν εις τούς έν Έλλάδι δικαιούχους πλοιοκτητάς άπολεσθέντος πλοίου.

Έκ τών συνδεδασμένων διατάξεων τών άρθρων 361, 410, 411 και 412 Α.Κ. σαφώς συνάγεται, ότι ναι μόν εκ της συμβάσεως δημιουργείται ένοχικός δεσμός μόνον μεταξύ τών συμβαλλομένων, πλην όμως ουτοι δύνανται έν τή παντοδυναμία των νά συνάψουν σύμβασιν ύπερ τρίτου, όποτε, εάν προκύπη τούτο εκ της ρητής ή σιωπηράς βουλήσεως τών συμβληθέντων ή εκ της φύσεως και του σκοπού της συμβάσεως, αυτή είναι γνησία ύπερ τρίτου και γεννά ύπερ αυτού άμεσον και άυτοτελές δικαίωμα ν' άπαίτηση από τόν ύποσχεθέντα τήν εκτέλεσιν της συμβάσεως (Λιτζερόπουλος έν Έρμ. ΑΚ 411 άριθ. 1, Μπαλής Ένοχ. Δίκ. παρ. 108, Α.Π. 846) 1974, 168) 1975 ΝοΒ 23 σελ. 28, 918).

Έπομένως, ο έπικαλούμενος ύπαρξιν τοιαύτης συμβάσεως δέν έν τώ δικογράφω της άγωγής νά εκθέτη και έν άμφισβητήσει ν' άποδεικνύη τά στοιχεία ταύτης.

Έν περιπτώσει έγέρσεως άγωγής διά τήν καταβολήν του ύπολοίπου της άσφαλιστικής άποζημιώσεως ύπό τών μεσιτών τών Λούιδ' εις τόν έν Έλλάδι άντιπρόσωπόν των προς περαιτέρω καταβολήν εις τούς ένταύθα δικαιούχους ήσφαλισμένους πλοιοκτητάς του άπολεσθέντος πλοίου, προκειμένης γνησίας συμβάσεως ύπερ τών τελευταίων, τρίτων, άποκτώντων άμεσον και άυτοτελές δικαίωμα νά άπαίτησουν άπ' ευθείας παρά τό άντιπρόσωπου τήν άποζημιώσιν, εφαρμοστέον δικαίον είναι τό ελληνικόν, έν όψει της έν Έλλάδι έδρας της άντιπρόσωπου εταιρίας.

Τά άνωτέρω εκρινε τό Έφετεϊον Άθηνών, διά της ύπ' άριθ. 6427) 1977 άποφάσεώς του.

- Ο νομικός χαρακτηρισμός του θεσμού της ναυτικής πρακτορεύσεως και αι μορφαί ταύτης ως και ή διάκρισις της από της παραγγελίας.

### ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μισαούλη - Πειραιεύς

Τηλ. 4516-439

Ένοικιάζονται με πλήρη κλιματισμόν:

Τό Ίσόγειον Μ2 300 και ο ήμιόροφος Μ2 300.

Ο θεσμός της πρακτορεύσεως (και το προβλέπεται εις τινες περιπτώσεις υπό του ήμεδαπού δικαίου) δεν ρυθμίζεται υπό του, άλλ' αναπτύσσεται υπό των κρατούντων εις διεθνή κλίμακα συναλλακτικών εθίμων, ήθων και συνθηκών, υπηρετών κυρίως τους διαφόρους κλάδους της εμπορικής δραστηριότητας και ως εκ τούτου έντασσόμενος εις τὸ πλέγμα τῶν ρυθμίσεων τοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου. Κατ' ἀρχὴν ὁ χαρακτήρ τῆς πρακτορεύσεως συνίσταται εἰς τὴν κατόπιν συμφωνίας (περιεχομένης τὰ στοιχεῖα τῆς ἐντολῆς καὶ μισθώσεως ἔργου) ἀνάθεσις ὑπὸ τινος εἰς τὸν ἕτερον τῆς διενεργείας ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς δραστηριότητος τοῦ ἐντολέως, διαφόρων διαμεσολαβητικῶν πράξεων μετὰ τρίτων καὶ δι' εἴτε ὑλικῶν ἐνεργειῶν μόνον εἴτε καὶ δικαιοπρασιῶν καὶ ἢ ἐν γένει ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἐντολῆς διαχειρίσεως τῶν ὑποθέσεων τοῦ ἐντολέως, τὸν ὅποιον ὁ πράκτωρ ἐντὸς πάλιν τῶν ὁρίων τῆς ἐντολῆς ἀντιπροσωπεύει. Δηλαδή ὁ πράκτωρ ἐνεργῶν τὰς πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς ἐντολῆς ἀναγκαίας διαμεσολαβητικὰς ἢ διαχειριστικὰς πράξεις ἐπ' ὀνόματι καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐντολέως του, δεσμεύει ἀπ' εὐθείας τούτον (κατὰ τὰς περὶ ἀντιπροσωπεύσεως διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 211 ἐπ. Α.Κ.), κατὰ τοῦτο δὲ διαφέρει τοῦ ἀπλού παραγγελιοδόχου (κατὰ τὸ ἀρθρὸ 90 τοῦ Ἐμπ. Ν.), ὅστις ἐνεργεῖ μὲν διὰ λογαριασμὸν τοῦ παραγγελέως του, ἰδίως ὅμως αὐτοῦ ὀνόματι, χωρὶς νὰ δεσμεύῃ καὶ τούτον εὐθέως. Ὁ πράκτωρ ὡσαύτως (ὡς ἐντολοδόχος, κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 713 ἐπ. Α.Κ.) συνάγεται ὅτι (ἐφ' ὅσον δὲν ὑφίσταται ἐν τῇ ἐντολῇ (συμφωνία) εἰδικὸς περιορισμὸς) δύναται νὰ ἐνεργῇ ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀνατεθειμένης διαχειρίσεως καὶ διαδικαστικὰς ἐπ' ὀνόματι τοῦ ἐντολέως του πράξεις ἀκόμη δὲ καὶ νὰ ἐνάγῃ καὶ ἐνάγεται ἐπ' ὀνόματι τούτου (ὄρα Α.Π. 612/1974).

Ἡ παράστασις ὅμως αὐτὴ ὡς ἐνάγοντος ἢ ἐναγομένου τοῦ ἐντολοδόχου πράκτορος δὲν σχετίζεται πρὸς τὴν δικονομικὴν νομιμοποίησιν τούτου, ἀλλὰ ἀφορᾷ τὴν κατὰ τὸ οὐσιαστικὸν δίκαιον ἱκανότητα καὶ ἐξουσίαν πρὸς ἀντιπροσώπευσιν. Οὕτω ἐνάγων μὲν αὐτὸς πρέπει νὰ ἀποδεικνύῃ τὴν ὑπαρξίν τοιαύτης ἀντιπροσωπευτικῆς ἐξουσίας (κατ' ἀρθρ. 212 καὶ 231 Α.Κ.), ὁ ἐγείρων δὲ κατ' αὐτοῦ ἀγωγὴν πρέπει νὰ ἀποδεικνύῃ ἀντιστοίχως τοιαύτην ἀντιπροσωπευτικὴν ἐξουσίαν. Δηλαδή κρίσιμον τυγχάνει τὸ περιεχόμενον τῆς ἐντολῆς καὶ ἢ δι' αὐτῆς ἐπιδικωμένη νὰ προσδοθῇ εἰς τούτον ἐξουσία. Ἡ περὶ παροχῆς τοιαύτης ἐξουσίας δήλωσις τοῦ ἐντολέως πρέπει νὰ εἶναι ἐμφανῆς, διότι ἄλλως ἐπέρχονται αἱ συνέπειαι τῆς ἑλλείψεως ταύτης (ἀντιπροσωπευτικῆς ἐξουσίας), θεωρούμενος ὅτι ἀναλαμβάνει ἐγγυητικὴν τινὰ εὐ-

θύνην περὶ τῆς ὑπάρξεως τῆς ἐξουσίας ταύτης. (Ὁρα «bill of lading» σελ. 30 ἐπ.). Ὑφισταμένης τοιαύτης ἀντιπροσωπευτικῆς ἐξουσίας τοῦ πράκτορος ἢ πρὸς τούτον ἐπίδοσις ἀγωγῆς γίνεται κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 126 Κ.Πολ.Δ. καὶ ἐάν ἐτι ὁ ἐκπροσωπούμενος ὑπ' αὐτοῦ διαμένῃ ἢ ἐχη ἔδραν (ἐπὶ ἐταιρίας) εἰς τὸ ἐξωτερικόν, μὴ ἐχοῦσης ἐν προκειμένῳ ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 134 τοῦ Κ.Πολ.Δ.

Περαιτέρω εἶναι διάφορος ἡ λειτουργία τοῦ δικονομικοῦ θεσμοῦ τοῦ ἀντικλήτου διοριζομένου κατ' ἀρθρὸν 142 (παρ. 1, 3) Κ.Πολ.Δ. ὡς καὶ ὁ διὰ συμβάσεως περιεχόμενος διορισμὸς τοιοῦτου καθ' ὅσον εἰς τὴν περιπτῶσιν ταύτην ἡ ἐξουσία τοῦ ἀντικλήτου λειτουργεῖ κατὰ προηγούμενον προσδιορισμὸν περιοριστικῶς μόνον μετὰ τῶν συμβαλλομένων. Εἰς τὰς τελευταίας δὲ περιπτώσεις (τῶν ἀντικλήτων) αἱ δικονομικαὶ προθεσμιαί, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν περιγραφείσαν περίπτωσιν τοῦ ἐντολοδόχου πράκτορος, ὁροῦν τὸ πρόσωπον τοῦ ἐντολέως τοῦ ἀντικλήτου. Ἐντεῦθεν (ὡς προκύπτει ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθρ. 146 τοῦ ΚΙΝΔ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς ρηθείσας ἀνωτέρω διατάξεις) εἰδικὴν ἐξουσίαν πρὸς ἀντιπροσώπευσιν καὶ τοιαύτην νὰ ἐνάγῃ καὶ ἐνάγεται ἔχει ὁ ναυτικὸς πράκτωρ, ἀπορρέουσαν οὐχὶ ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς ἐντολῆς μετὰ τοῦ πλοιοκτῆτου καὶ οὐχὶ προσδιοριζομένην κατ' ἔκτασιν ὑπὸ τοῦ περιεχομένου αὐτῆς, ἀλλὰ κυρίως συναγομένην ἐκ τῆς ὡς ἄνω ἐρμηνευτικῆς διατάξεως τοῦ Νόμου, ὑφισταμένην ὅμως περιοριστικῶς ἐπὶ τῶν περιπτώσεων τῆς παραλαβῆς τοῦ φορτίου κατόπιν ἐπιφυλάξεως ὑπὸ τοῦ πράκτορος τοῦ ἐκναυλωτοῦ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως. Ὡς ἐκ τούτου ἀγωγὴ τοῦ φορτίου διὰ ζημίαν ἢ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου δύναται νὰ ἀσκηθῇ καὶ κοινοποιηθῇ εἰς τὸν πράκτορα τοῦ ἐκναυλωτοῦ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως, εἰς ὃν ἔχει ἀνατεθῆ ἢ ἐκφορτωσις (ὄρα Α.Π. 167/1967 ΝοΒ 15)833, ΕΑ 2832/74 ΝοΒ 25)1192). Δὲν νομιμοποιεῖται, συνεπῶς, παθητικῶς ὁ πράκτωρ τοῦ πλοιοκτῆτου διὰ τὰς ἀγωγὰς ἐκ τῶν προερχομένων ἐκ τῆς ὑπ' αὐτοῦ συνάψεως συμβάσεως ναυτολογήσεως διαφορῶν ἢ συμβάσεων μεταφορᾶς, ὡσαύτως δὲ τῶν ἀγωγῶν πρὸς καταβολὴν τοῦ ἀσφαλιστροῦ κ.ά., ἐφ' ὅσον ἡ τοιαύτη ἐκπροσώπησις, κειμένη πέραν τῆς ἐξουσίας δεσμεύσεως τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἢ πλοιοκτῆτου διὰ τῶν συναφθεισῶν συμβάσεων, δὲν περιλαμβάνεται εἰς τὸν κύκλον τῆς παρασχεθείσης ὑπὸ τοῦ ἐντολέως ἐντολῆς. Τούτο δὲ καταβλητοῦται καὶ ἐκ τῆς νεωτέρας διατάξεως τοῦ Ν. 762/78 (ἀρθρ. 1), δι' ἣς πρὸς θεραπείαν τῶν προκυπτουσῶν ἀναγκῶν προβλέπεται κατ' ἐξαιρέσιν ἤδη ἢ ἀσκησις ἀγωγῶν κατὰ τοῦ τοιοῦτου πράκτορος ἐκ ναυτολογήσεως προε-

χομένων.

Ἡ λειτουργία τῆς ἐκπροσωπευτικῆς ἐξουσίας τοῦ πράκτορος διαφαίνεται καλύτερα εἰς τὰς καθιερωθείσας ὑπὸ τῶν διεθνῶν κρατούντων καὶ διαμορφωθέντων ἐμπορικῶν θεσμῶν καὶ εθίμων, ἰδίως δὲ τῶν ἀγγλογαλλοφῶνων λαῶν καὶ τῆς νομολογίας αὐτῶν. Δι' αὐτῶν καθιερῶνται αὐστηρὰ καὶ σαφῆς διάκρισις τῶν διαφόρων μορφῶν πρακτορεύσεως, ἔχουσα καθωρισμένην ἐκάστη τούτων λειτουργία, συναγομένην διάφορον ἐκπροσωπευτικὸν καὶ δεσμευτικὸν τοῦ κυρίου τῶν ὑποθέσεων (ἐντολέως) ἀποτέλεσμα καὶ προσπορίζουσα διάφορον εἰς τὸν πράκτορα ἐξουσίαν καὶ δικαιώματα. Οὕτω, ὑφίσταται ὁ πράκτωρ (ἀντιπρόσωπος) ἀναλαμβάνων τὴν εὐθύνην νὰ ἀποζημιῶσιν τὸν ἐντολέα διὰ πᾶσαν προκληθείσαν ὑπὸ τοῦ τρίτου εἰς τὰς σχέσεις τοῦ ὁποῦ μετὰ τοῦ ἐντολέως διεμεσολάβησε οὗτος ζημίαν. Ἡ πρακτορείασις αὕτη (διαμεσολάβησις), ἣτις δὲν προβλέπεται εἰς τὸν Ἐμπ.Ν., πλὴν ὅμως ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τῶν συναλλαγῶν, λαμβάνει συνήθως τὴν μορφήν τῆς ἀσφαλιστηρίου ρήτρας «del credere» δι' ἣς (χωρούσης καὶ σιωπηρῶς ἐάν ὑφίσταται ἐμπορικὴ συνθήκη) ὁ πράκτωρ (παραγγελιοδόχος εἰς τὸ ἡμέτερον δίκαιον) ἀναλαμβάνει τὴν εὐθύνην τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἐντολέως (παραγγελέως), ἐν περιπτώσει μὴ προσκοῦσης ὑπὸ τρίτου ἐκτελέσεως τῆς ὑποχρέσεως αὐτοῦ ἀνεξαρτήτως δὲ τῆς ἀφεργυγότητος αὐτοῦ, διότι ἡ ἐν λόγω ρήτρα δὲν ἔχει τὸν χαρακτήρα τῆς ἀσφαλίσεως τῆς ἀφεργυγότητος τούτου. Κατὰ τινὰ ἀποψιν ὅμως ὁ νομικὸς χαρακτήρ τῆς ρήτρας ταύτης συνίσταται εἰς τὴν δημιουργίαν ἐγγυητικῆς εὐθύνης τοῦ πράκτορος τούτου (ὄρα Ἀναστασιάδη παρ. 167 σμ. 6, Α. Λουκοπούλου «Ἡ παραγγελία» σελ. 230 ἐπ. ὁμοίως schmitoff, export, trade, ἐκδ. 1975 σελ. 140, Ε.Θ. 41)1953 Θ.Σ.Δ 746). Ἡ συναψις τῆς ἐν λόγω συμβάσεως, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχει τὸν χαρακτήρα ἐγγυήσεως ἢ ἀναδοχῆς χρέους, ἀλλὰ ἀποτελεῖ ἴδιαν ἐγγυητικὴν σύμβασιν (ὡς κατὰ τὰ ἀρθρα 350 καὶ 394 τοῦ Γερμανικοῦ Ἐμπ. Κωδ. «garantieverlag») δύναται νὰ γίνῃ ἀτύπως, μὴ ἀπαιτουμένη τοῦ κατ' ἀρθρ. 849 Α.Κ. ἐγγράφου. Ὁ πράκτωρ «παραγγελιοδόχος» ὅστις ἔχει τὴν περιορισμένην ἐξουσίαν ὅπως ἀπλῶς διαβιβάσῃ παραγγελίας τρίτων διὰ τὴν σύναψιν διὰ λογαριασμὸν τούτων ἐμπορικῶν συμβάσεων (κυρίως πωλήσεων) καὶ παράδοσιν ἅμα εἰς τρίτους τῶν ἐμπορευμάτων (carrying stock agent).

Ὁ χαρακτήρ τῆς σχετικῆς συμβάσεως προσμοιάζει πρὸς τὴν σύμβασιν ἐργασίας ἢ (κατ' ἄλλους) σύμβασιν ἔργου. (Ὁρα ὅμως Ε.Α. 3070)1969 ΝοΒ 18)1102). Ἀποτελεῖ δὲ ἡ παραγγελία θεσμὸν διαμορφωθέντα ἀπὸ μακροῦ (16ος αἰὼν) ὑπὸ τῆς ἐμ-

# ΠΑΤΡΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΑΓΚΩΝΑ

ΜΕ ΤΟ FIB

## IONIAN STAR

20 μίλλια

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ**

Ἀπὸ Πάτρα: Κάθε Δευτέρα καὶ Πέμπτη  
στὶς 11.30 π.μ.

Ἀπὸ Ἡγουμενίτσα: Κάθε Τρίτη  
καὶ Παρασκευή στὶς 7.30 π.μ.

Γιὰ πληροφορίες στὸν ταξιδιωτικὸ σας πράκτορα ἢ



**Σ** **STRAINTZIS LINES**

Ἀκτὴ Πασιδῶνος 38  
Πειραιεύς  
τηλ. 4113638-426598

ΕΙΔΙΚΕΣ ΦΟΙΤΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΠΟ 1.130δρχ.

FULL AIR CONDITIONED. ΠΙΣΙΝΑ, DISCO THEQUE, DUTY FREE SHOP.



πορικής συνθηκίας προερχόμενον εκ της έντολης, ης αποτελεί μορφήν (δρα πλείονα άνωτ. Λουκοπούλου, σελ. 20 έπομ. Π. Ζέτου, Ένοχ. Ειδ. σελ. 559 Σχόλια ΝοΒ 18) 228). Η μορφή της πρακτορεύσεως ταύτης περιλαμβάνεται εις την ρύθμισιν των άρθρων 90 και 91 Έμπ.Ν. «περί παραγγελιοδόχου» αποδίδοντα κατά γράμμα το περί τούτου δίκαιον του Γαλλικού code de commerce. Το ζήτημα της εκπροσωπευτικής λειτουργίας της διαμεσολαθήσεως του παραγγελιοδόχου, τούτέστιν εάν ούτος ενεργή διά λογαριασμόν μόν του τρίτου, αλλά ιδίω αυτού όνόματι, είναι άμφιλεγόμενον. Κατά τας άνωτέρω διατάξεις προκύπτει μάλλον ότι ο παραγγελιοδόχος κυρίως (έν έμφιβολία) ενεργεί ιδίω όνόματι, κατ' εξαίρεσιν δέ επ' όνόματι του τρίτου (δρα άν. Αναστασιάδην, παρ. 167 σ. 360). Λόγω τής εφαρμογής εις το ήμεδαπόν δίκαιον των περί έντολης διατάξεων του Α.Κ. και προσθέτως των περί αντιπροσωπείας τοιούτων, κατά τινά άποψιν ύφισταμένην όμως τής κρατούσης εις τας συναλλαγάς σαφούς διακρίσεως και του προσδοθέντος εις έκαστον θεσμόν ιδίου χαρακτήρος, ο παραγγελιοδόχος ταυτίζεται προς τον έμπορικόν αντιπρόσωπον (Α.Π. 1072)1972 ΝοΒ 21, 639). Άλλος τύπος περαιτέρω, είναι του «έμπορικου αντιπροσώπου» (exclusiv agent) οστις προβαίνει εις την διενέργειαν αποκλειστικώς ιδίως εις ώρισμένην περιφέρειαν, πωλήσεων των προϊόντων του έντολέως του ή διαχειρίσιν των ύποθέσεων αυτού. Κυρίως δέ ούτος ενεργεί επ' όνόματι του έντολέως του (κυρίου των ύποθέσεων). Η διαφορά μετά του προηγούμενου συνίσταται εις το στοιχείον τής τοπιτικής περιφέρειας όπερ χαρακτηρίζει τον τελευταίον και τής γενικής έντολης, ήν ούτος έχει προς διαχειρίσιν γενικώς των ύποθέσεων του έντολέως του (δρα schmitoff ένθ' άνωτ. και ιδίου «agency international law» σελ. 107, 165). Περαιτέρω υπάρχει ο τύπος του

«πράκτορος μεταφορών». Ούτος ένιστε άναλαμβάνει και την συσκευασίαν, παρακολουθσιν και επίθεώρησιν του προς μεταφοράν φορτίου, κυρίως όμως την διά τινος μεταφορικού μέσου υπό την ευθύνην τής εκλογής του μεταφοράν τούτου διά συνάψεως επ' όνόματι του έντολέως του τής συμβάσεως.

Τά άνωτέρω έκρινε το Πρωτοδικεϊον Πειραιώς (Μονομ.) διά τής υπ' αριθ. 1511) 1978 άποφάσεώς του.

● **Άποφάσις γεν. συνελεύσεως έπικυρούσα προγενεστέρας άκυρον ή άκυρώσιμον τοιαύτην ισχύει διά τον έφεξης χρόνον.**

Κατά τας άρθρα 22 και 23 του διά του υπ' αριθ. 174)63 Β.Δ. κωδικοποιηθέντος ν. 2190)1920 «περί Άνωνύμων Έταιριών», το Διοικητικόν Συμβούλιον είναι άρμόδιον να άποφασίξη πάσαν πράξιν άφορώσαν εις την διοίκησιν τής έταιρίας ή την διαχειρίσιν τής περιουσίας αυτής, εξαίρουμένων μόν των περιπτώσεων εκείνων, αίτινες κατά διάταξιν νόμου ή του καταστατικού ύπάγονται εις την άρμοδιότητα τής Γενικής Συνελεύσεως. Εις την διαχειρίσιν τής εταιρικής περιουσίας, περιλαμβάνεται και ή έξουσία προς πώλησιν ή ύποθήκυσιν ακινήτων (Α.Π. 369)1962, ΝοΒ 10.1175, Α.Π. 260)50 ΕΕΝ 12' 501, Έφ. Αθ. 1487)1949 ΕΕΝ 1ΣΤ' 682, Αναστασιάδην, Έμπ. Δικ. παράγρ. 121 σημ. 17α, Καραβά, Περί Α.Ε. αριθ. 533, Πασσιά, το Δίκαιον τής Α.Ε. παράγρ. 518). Έξ άλλου κατά το άρθρον 22 και 34 του αυτού ως άνω Β.Δ. 174)1963 ή γενική συνέλευσις των μετόχων είναι το άνώτατον όργανον τής Α.Ε. και δικαιούται να άποφασίξη περί πάσης εταιρικής ύποθέσεως, εξαίρεσει μόνον εκείνων, αίτινες διά διατάξεως νόμου ή καταστατικού ύπήχησαν εις την άρμοδιότητα άλλου όργάνου, ως του διοικητικού συμβουλίου (Καραβά, ένθ' άνωτ. αρ. 1162, 1163).

Αι άποφάσεις τής Γενικής Συνελεύσεως (σχηματιζόμεναι εκ των παραλλήλων βαινουσών βουλήσεων τής πλειοψηφίας των μετόχων) αποτελούν έκφρασιν τής βουλήσεως του νομικού προσώπου τής έταιρίας, σκοπούσαν την παραγωγήν έννόμων άποτελεσμάτων, επ' όσον άφορώσιν εις θέματα τής άρμοδιότητος αυτής. Άπόφασις τής Γενικής Συνελεύσεως επί θέματος άναγομένου (συμφώνως τώ νόμω ή τώ καταστατικώ) εις την αποκλειστικήν άρμοδιότητα του Διοικητικού Συμβουλίου, είναι κατά νόμον άκυρος και ουδεμίαν παράγει έννομον συνέπειαν (Καραβά, ένθ' άνωτ. 1162, 1163, Πασσιά, ένθ' άνωτ. παράγρ. 477). Άλλως, λόγω τής φύσεως τής άποφάσεως τής Γενικής Συνελεύσεως ως δικαιοπραξίας, αύτη δύναται να είναι άκυρος ή άκυρώσιμος, είτε ένεκα των έν άρθρω 35 του Β.Δ. 174)1963 λόγων, είτε κατά τας γενικώς περί άκυρών και άκυρώσιμων δικαιοπραξιών διατάξεις του δικαίου (Πασσιά, ένθ' άνωτ. παράγρ. 455, 457, Ν. Ρόκα. Τά όρια τής έξουσίας τής πλειοψηφίας εις το δίκαιον των Α.Ε. παράγρ. 3). Η συνεπεία έλαττωμάτων τής βουλήσεως τής πλειοψηφίας των μετόχων άκυρος ή άκυρώσιμος άπόφασις τής Γενικής Συνελεύσεως δέν δύναται να έπικυρωθή διά νέας άποφάσεως αυτής (Α.Κ. 183). Πλήν όμως ή νέα άπόφασις επί του αυτού αντικειμένου νομίμως ληφθεΐσα, δύναται να αίρη (ρητώς ή σιωπηρώς) διά τον από τής εκδόσεως αυτής και έφεξης χρόνον τας συνεπείας τής παλαιάς, ήτις αποβάλλει ούτω την ισχύν της, εις τρόπον ώστε πάσα δίκη περί άναγνωρίσεως τής άκυρότητος ή περί άκυρώσεως αυτής να καθίσταται άνευ αντικειμένου (Πασσιά, ένθ' άνωτ. παράγρ. 469).

Τά άνωτέρω έκρινε το Έρετεϊόν Άθηνών διά τής υπ' αριθ. 798)1977 άποφάσεώς του, τής όποίας αντίγραφον οι ένδιαφερόμενοι δύνανται να λάβουν εκ των γραφείων του «ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ».

## Take advantage of MEDOV's experience in ITALY



### "MEDOV"



#### THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.P.A.

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER  
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE, F/B AND RO/RO VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

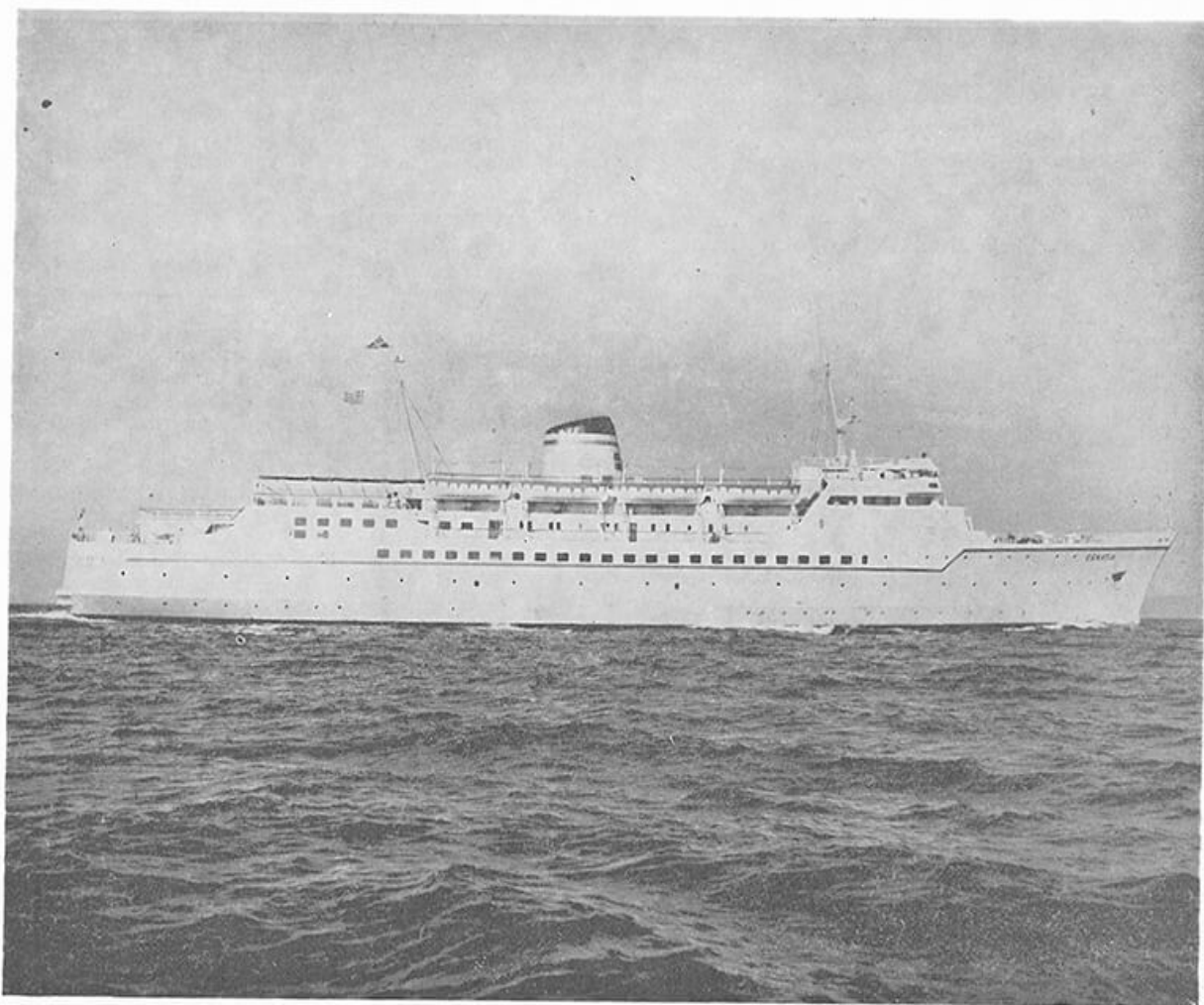
Phone: 541361 (5 L.)/268532 (3 L.) — Telex: 27046/28460 — Cables: Medov

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION  
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

# ΦΕΡΡΥΜΠΩΤ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ



Δ/Π ΕΓΝΑΤΙΑ - Δ/Π ΑΠΠΙΑ - Δ/Π ΚΑΣΤΑΛΙΑ  
Δ/Π ESPRESSO OLBIA

ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ  
ΜΕΣΩ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΗΣ - ΚΕΡΚΥΡΑΣ  
ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ & ADRIATICA

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ

**ΕΛΜΕΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ - ΤΗΛ: 417.4341  
ΑΘΗΝΑΙ: ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΤΗΛ: 323.6333

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΣΟΒΙΕΤ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΩΝΑΣΗ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Το σοβιετικόν όχημαγωγών «Ακαντέμικ Στετσκίν» κατέπλευσε προσφάτως και άνειλικύθη επί της πλωτής δεξαμενής Νο. 1 τών Ναυπηγείων Έλευσίνας.

Το πλοίο αυτό είναι το πρώτον σοβιετικόν εις ιδιοκτησία, πού επισκευάζεται εις τήν

ξαμενίσθησαν εις Μοντεβίδεο 10 ελληνικά πλοία, άτινα, έκτός τών εργασιών έπισκευής και συντηρήσεως, αντικατέστησαν έφθαρμένα έλάσματα, τελικούς άξονας, έπραγματοποίησαν αναγώμασιν περυγίων έλικών και αντικατέστησαν πιστοποιητικά γραμμής φορτώσεως και μέσων φορτοεκφορτώσεως.

Παράλληλα, έγένοντο σοβαρά έπισκευά εις προσωποειδούς μηχανάς, ηλεκτρομηχανάς, βοηθητικά μηχανήματα, ηλεκτρικά έγκατα-

εγγίσεων ελληνικών πλοίων εις τας έπισκευαστικάς μονάδας του Τσακού, άπεφασίσθη ή έγκατάστασις Έλληνος άρχιπλοίαρχου ώς Γενικού Διευθυντού τών ναυπηγείων. Διά τήν θέσιν αυτήν έπελέγη ο άρχιπλοίαρχος τής ναυτιλιακής εταιρίας Τσακού, όστις ανεχώρησεν εις τας άρχάς του λήξαντος μηνός διά Μοντεβίδεο, πρós ανάλησιν τών νέων του καθκόντων.

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - ΥΔΑΤΟΣ

1. Συνέχεια τών άνωτέρω σχετικών έγκυκλίων μας, πού αναφέρονται στην έναρξη ισχύος διεθνώς τής τροποποίησης του έτους 1969 τής Δ.Σ. 1954/62 «περί άποφυγής ρυπάνσεως τής θαλάσσης διά πετρελαίου υπό πλοίων» και στις σχετικές ύποχρεώσεις πού συνεπάγεται ή έφαρμογή τής, μεταξύ τών όποιών περιλαμβάνεται και ή έγκατάστασις επί τών πλοίων (επί τών όποιών εφαρμόζεται ή Σύμβασις) διαχωριστήρων πετρελαίου/ ύδατος, σας πληροφορούμε τά έξής :

α. Κατά τήν 8η Σύνοδό τής ή Έπιτροπή Πρωτασίας Θαλασσίας Περιβάλλοντος (MEPC) του IMCO υιοθέτησε Σύστασι (Recommendation), με τήν όποία δίδεται έτησία παράτασις αναφορικά με τήν ύποχρέωσις έγκαταστάσεως από τά πλοία διαχωριστήρων πετρελαίου / ύδατος. Συγκεκριμένα ενώ ή άνωτέρω ύποχρέωσις άρχισε από τήν έναρξη ισχύος τής τροποποίησης του 1969 δηλ. από 20.1.78 με τήν Σύστασι πού υιοθετήθηκε τά πλοία είναι ύποχρεωμένα να συμμορφωθούν από 20.1.79.

β. Μετά τήν έκποή τής άνωτέρω ήμερομηνίας, οι άρμόδιες Άρχές τών Κρατών θα έλέγχουν τήν συμμόρφωσι τών πλοίων, πρós τήν άνωτέρω ύποχρέωσι και είναι δέβαιοι ότι θα άνακύψουν προβλήματα και δυσκολίες σε περίπτωση μη συμμορφώσεως.

γ. Από τίς μέχρι σήμερα πληροφορίες τής Έπιτροπείας μας προκύπτει ότι, δυστυχώς στο χρονικό διάστημα πού διέρρευσε πολύ μικρός αριθμός πλοίων έγκατέστησε διαχωριστήρες. Κατά συνέπεια στο διάστημα πού άπομένει μέχρι 20.1.79 θα πρέπει όλα τά ύπόχρεα πλοία να συμμορφωθούν πρós τήν άνωτέρω ύποχρέωσι.

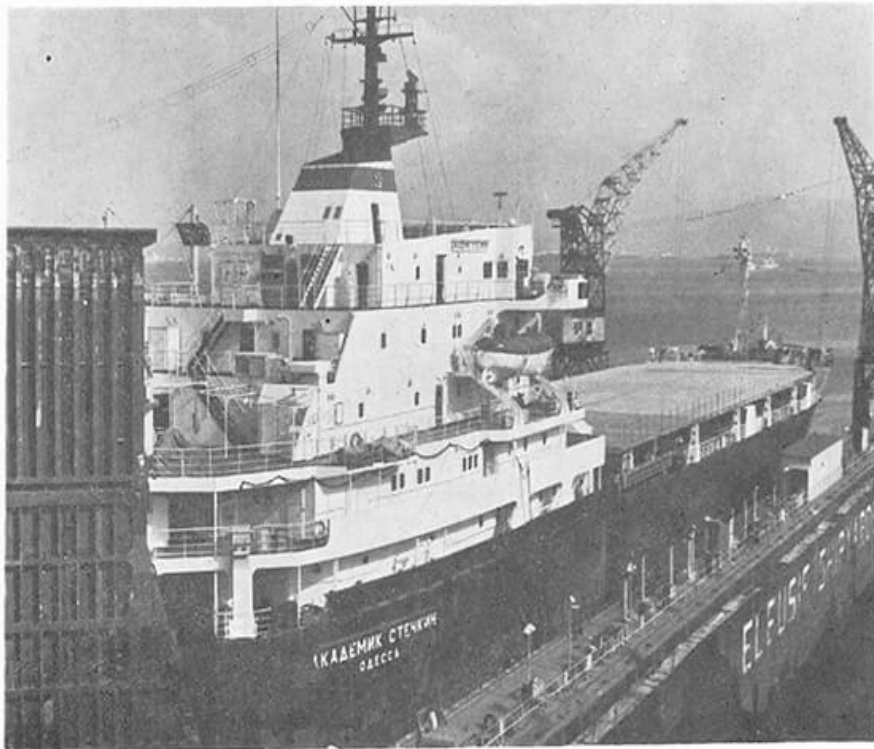
2. Συμπληρωματικά σας γνωρίζουμε, ότι πλοία πού δέν έχουν ήδη έγκαταστήσει διαχωριστήρα, θα πρέπει να έγκαταστήσουν τέτοιο πού να είναι σύμφωνο με τίς προδιαγραφές πού περιέχονται στην Άπόφασι (Resolution) A.393 (X) του IMCO και τουότου γιατί οι διαχωριστήρες αυτοί ίκανοποιούν και τίς απαιτήσεις τής νέας Δ.Σ. 1973 (MARPOL 1973) πού προβλέπεται να ισχύει σύντομα.

3. Οι Ένώσεις στις όποιες κοινοποιείται το παρόν παρακαλούνται γιά τήν σύνταξι και εύρεία ενημέρωσι τών μελών γιά τήν άνωτέρω ύποχρέωσι τους.

4. Τέλος ή Ε.Ε.Π. κατά τίς έπιθεωρήσεις τών πλοίων πρέπει να διαπιστώνει τήν ύπαρξι διαχωριστήρος πετρελαίου έγκεκριμένου τύπου με τόν όποιο τά ύπόχρεα πλοία (Δ/Ε άνω τών 150 κοχ. και μη Δ/Ε άνω τών 500 κοχ.) πρέπει να έφοδιασθούν μέχρι 20.1.79.

Ό Έπιτροπός

EMMAN. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ



χώραν μας, μετά τήν συμφωνίαν ήτις υπεγράφη εις τήν Μόσχαν κατά τήν έπίσημον έπίσκεψιν του Έπιτροπός Έξωτερικών κ. Γ. Ράλλη. Έν συνεχεία αναμένονται να καταπλεύσουν και πολεμικά σοβιετικά πλοία, πού θα συμμετάσχουν εις τόν έορτασμόν τής Ναυμαχίας του Ναυαρίνου.

Εις έτέραν δεξαμενή τών Ναυπηγείων πραγματοποιεί έκτεταμένως έπίσκευά το δ/π «Όλύμπικ Γκάρλαντ», το έκτον πλοίον ιδιοκτησίας Ωνάση το όποιον κατεκυρώθη έφέτος εις τήν Έλευσίνα, κατόπιν σκληρού συναγωνισμού με τά άλλα ναυπηγεία τής περιοχής.

Τά Ναυπηγεία Έλευσίνας άναπτύσσουν προσφάτως τήν πλέον έντονον δραστηριότητα τής Ιστορίας των, με έπίσκευά πλοίων ελληνικών, ξένων ιδιωτικών συμφερόντων και ανατολικών κρατικών εταιριών. Αυτό είναι άποτέλεσμα τών καλών σχέσεων Διοικήσεως και εργαζομένων και τής προσπάθειας διά τήν έπίτευξιν συντόμου χρόνου έπισκευών, καλής ποιότητος και συναγωνιστικών τιμών.

Εις τήν φωτογραφίαν το σοβιετικόν πλοίο «Ακαντέμικ Στετσκίν» επί τής πλωτής δεξαμενής τών Ναυπηγείων Έλευσίνας.

## ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΣΑΚΟΥ

Κατά το παρελθόν δίμηνον, εις τας ναυπηγοεπισκευαστικάς μονάδας του έφοπλιστου κ. Π. Τσακού εις Μοντεβίδεο και Μπουένος Άϊρες έσημειώθη σημαντική κίνησις πλοίων και ιδιαίτερος υπό ελληνικήν σημαίαν.

Κατά τήν άνωτέρω χρονικήν περιόδον έδε-

στάσεις, δίκτυα άποχετεύσεως και ψυκτικάς έγκαταστάσεις. Έπεσκευάσθησαν, ώσαύτως, διαρροαί εις διπύθμενα και άλλα σημεία και έγένετο άμβρολόη κυτών, κλπ.

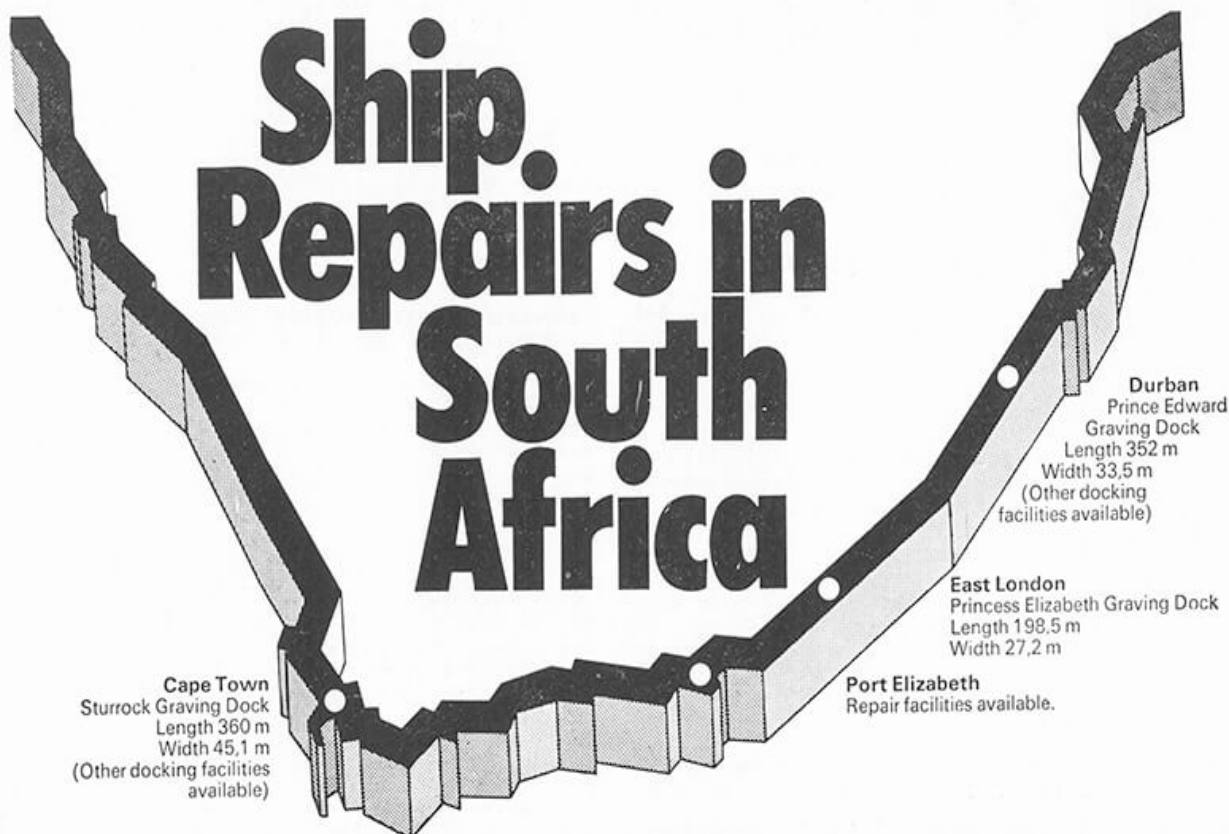
Εις τήν μονάδα του Μπουένος Άϊρες, έτέλεσαν έπίσκευά 27 ελληνικά σκάφη, κατά τήν έν λόγω περίοδον. Αί εργασίαι συνίσταντο, κυρίως, εις περιελίξεις μοτέρ, έπίσκευά ηλεκτρομηχανών, φορτωτήρων και βαρούλκων άγκυρας, ηλεκτρονικών όργάνων και ψυκτικών έγκαταστάσεων, αντικαταστάσεις αυλών λεβήτων και ψυγείων προσωποειδούς μηχανής κλπ.

Σημειώτεον ότι άπαντα αι άνωτέρω εργασίαι έτελέσθησαν άνευ τής ελαχίστης καθυστερήσεως, πέραν του συμφωνηθέντος χρόνου. Χαρακτηριστική τής τεχνικής κατάρτισεως τών στελεχών του ναυπηγείου είναι ή περίπτωση τής έπίσκευής του 47.400 τόνων d.w. δηζελοκινητού μπάλκ κάρριερ «Έμμα-νουήλ Κομνηνός», του όποιου ο άξων τής έλικας υπεστή στρέβλωσιν 20 μοιρών και έπεσκευάσθη εις χρόνον ρεκόρ ενώ το πλοίον εύρίσκετο εις τήν ράβαν του Ροζάριο.

Κατά τας δοκιμάς διεπιστώθη ή τελειότης τής εργασίας και έδόθησαν συγχαρητήρια υπό του έν Μπ. Άϊρες έπιθεωρητού τών Λούδ'ς, ως και από τους πλοιοκτήτας.

Παρόμοια έπιτεύγματα αναδιβάξουν διεθνώς τήν φήμην τών ναυπηγείων Τσακού, με άποτέλεσμα να αυξάνη σταθερώς ή κίνησις. Πρós άντιμετώπισιν δε τών ηύξημένων εργασιών και πρós άρτιωτέραν εξυπηρέτησιν τής πελατείας των, ήγοράσθη δευτέρα πλωτή δεξαμενή ήτις συντόμως θα τεθή έν λειτουργία. Λόγω δε τής συνεχούς αύξήσεως τών προ-

# Ship. Repairs in South Africa



**Cape Town**  
Sturrock Graving Dock  
Length 360 m  
Width 45,1 m  
(Other docking facilities available)

**Durban**  
Prince Edward  
Graving Dock  
Length 352 m  
Width 33,5 m  
(Other docking facilities available)

**East London**  
Princess Elizabeth Graving Dock  
Length 198,5 m  
Width 27,2 m

**Port Elizabeth**  
Repair facilities available.

## Representation for Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd and Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

### U.S.A.

J. A. McQuilling, Midland Marine Brokerage Inc., One Penn Plaza, New York, N.Y. 10001. Telex: 232081. Cables: Midmarbrok New York. Tel: 212-736-2666.

### GREECE

Veritas Marine (Hellas) Ltd. 2, D. Gounari Str. Piroeus - Greece  
Tel: 4179933  
Telex: 212328 KRITI

### FRANCE

Asmarine, 40 Avenue Hoche, 75 Paris (8). Telex: 29542. Cables: Asmarineco - Paris. Tel: 622.27-27, 267-07-61.

### GERMANY

Dietrich D. Zoepffel, Neuer Wall 46, 2 Hamburg 36. Telex: 02 15005. Cables: Shipcontract. Tel: 330436/37.

### SWEDEN & FINLAND

Aktiebolaget August Leffler & Son, P.O. Box 2556, (Packhusplatsen 6), S-403 17 Gothenburg. Telex: 21100 Leffler S. Cables: Leffler Gothenburg. Tel: 031-175100, 031-172020.

### HOLLAND

B. V. Bureau Inspector, P.O. Box 228, (Coornhertstraat 75), Vlaardingen. Telex: 22502. Cables: Inspector. Tel: 010-348188.

### DENMARK

J. H. Olsen, Sct. Anne Plads 10, DK-1250 Copenhagen. Telex: 16862 OLE DK. Cables: Anchorole. Tel: Office (01) 13 12 62. Private Gentofte 763.

### ITALY

International Marine Service Via B. Blumestihl 71, 00135 Rome. Cables: Marineservice Rome. Tel: 3497895. After hours 344544.

### SCOTLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., 93 Hope Street, Glasgow. Telex: 778249. Cables: Tweendeck, Stock Glasgow. Tel: 041-221-1250. After hours 041-639-3538.

## Representation for Dorman Long Swan Hunter (Pty) Ltd.

### ENGLAND

Swan Hunter Limited, Armadores House, Bury Street London EC3. Telex: 887543. Cables: Swan Hunter London. Tel: 01-283-3811.

### NORWAY (except West Norway)

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.

### WEST NORWAY

Birger Gjestland A/S, P.O. Box 219, Bergen. Telex: Bergen 2041. Cables: Scandreprs. Tel: 14048. After hours Bergen 71637.

### BRAZIL

Howard Smee Consultores Maritimos Ltda., Av. Erasmo Braga 299-8, P.O. Box 1279, Rio de Janeiro. Telex: Rio 031635. Cables: Hasmee Rio Tel: 41.6222, 42.2310.

### JAPAN

Aall & Co. Ltd., Port P.O. Box 900 Kobe 651-01. Cables: Aalltek Kobe. Telex: J78822. Tel: 562-2349.

## Representation for Dorman Long Vanderbijl Corporation Ltd.

### ENGLAND

Walter C. Jones & Co. Ltd., H. O. S. Wellington, Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R2PN. Telex: 264863. Cables: Tweendeck. Tel: 01-836 5338 & 5339. After hours 01-590 6393 (Mr. Martin) 95 51514 (Mr. Wilson).

### NORWAY

Halfdan Tangen A/S, P.O. Box 213, 4601 Kristiansand S, Norway. Telex: 16311. Cables: Halfdan. Tel: 22929, 29604. After hours 17100.

## DORMAN LONG SWAN HUNTER (PTY) LTD.

Telex: 57-7981 SA. Tel: 55-4129. Cables: 'Dorlonsa', Cape Town.

## DORMAN LONG VANDERBIJL CORPORATION LTD.

Telex: 6-7328 SA. Tel: 35-0313. Cables: 'Dorlonsa' Durban.

(Also at East London and Port Elizabeth.)



DORBYL







δους. Με την αύξηση αυτήν ο ετήσιος μισθός των αξιωματικών φθάνει τας Λ.Α. 4.520 και του πλοίαρχου τας Λ.Α. 10.490. Η έπιτευχθείσα ως άνω συμφωνία υπόκειται εις έγγραφον του ύπουργείου Άπασχολήσεως.

**ΑΙ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΚΡΟΥΠ «ΟΣΕΑΝ»**

Τò βρετανικόν ναυτιλιακόν συγκρότημα «Όσεαν» άνεκοίνωσε την πώλησιν 7 φορτηγών πλοίων του, ήτοι του Egori (8.331 κοχ. ναυπηγήσεως 1957) και των 6 τύπου «Ρ» (Περσεύς, Φήμιος, Πείσανδρος, Πρωτεσίλαος, Πρίαμος, Προμηθεύς), τὰ όποία ήσαν ναυπηγήσεως 1966-67 και χωρητικότητας 12.100 κοχ. Έκ τούτων τò «Egori» έπωλήθη εις Κουβέιτ, τὰ «Περσεύς» και «Φήμιος» εις Κίνα και τὰ υπόλοιπα εις τόν κ. Γιούνγκ του Χόγκ Κόγκ.

Κατά τας δηλώσεις των άρμοδίων ή πώλησις έγινετο διότι εκ των γραμμών τής Άπω Άνατολής εις τας όποιás άπασχολούντο τὰ πλοία αυτά, ή εταιρία διετήρησε μόνον τας δύο τής Ίνδονησίας, δεδομένου ότι εις τας γραμμάς τής Δυτικής Άφρικής ή εκμετάλλευσιν των ως άνω πλοίων ήτο άσύμφορος τόσοσιν λόγω τεχνικών αιτίων (μήκος, βύθισμα κλπ.) όσον και λόγω ύψηλου κόστους εκμεταλλεύσεως.

Σημειούται ότι τò συγκρότημα «Όσεαν» εντός του έτους έχει πωλήσει άλλα 19 πλοία γραμμής και έδωσε προς διάλυσιν 3 μπάλκ κάρριερς και 1 πλοϊον μεταφοράς αυτοκινήτων.

**ΝΟΡΒΗΓΙΑ**

**ΤΑ ΔΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ**

Άριθμητικήν μείωσιν των πληρωμάτων και άδειαν να τοποθετήσουν τὰ πλοία των υπό ξένας σημαίας δια περιωρισμένον διάστημα, ζητούν οι Νορβηγοί έφοπλιστάι.

Τὰ άνωτέρω περιλαμβάνονται εις τας προτάσεις του προέδρου τής Ένώσεως Νορβηγών Έφοπλιστών, κ. Νιλς Βέρριγκ, κατά την έτησίαν Γενικήν Συνέλευσίν των, δια να καταστή ή Νορβηγική Ναυτιλία πλέον άποδοτική και συναγωνιστική. Έζητήθη, έπι-

σης, άλλαγή του φορολογικου συστήματος δια να προσελκυσθούν ιδιωτικά κεφάλαια εις την Ναυτιλίαν και να παύσουν αι άθρόαι πωλήσεις σκαφών εις την άλλοδαπήν.

Ό κ. Βέρριγκ έτόνισεν ότι ή έκποίησης νορβηγικών πλοίων σημαίνει άνεργίαν δια τούς ναυτικούς και άπώλειαν ξένου συναλλάγματος, εις μίαν περίοδον κατά την όποιαν ή Νορβηγία έμφανίζει ύψηλόν έλλειμμα του ισοζυγίου της πληρωμών.

Τò ύψηλόν κόστος επανδρώσεως του νορβηγικου πλοίου, έν συγκρίσει με τούς περισσότερους άνταγωνιστάς του, δημιουργεί σημαντικά προβλήματα τὰ όποία έλπίζεται να έπιλυθούν με την μείωσιν των πληρωμάτων.

Εις περιπτώσεις όπου ή μείωσις δεν είναι δυνατή, οι έφοπλιστάι ζητούν την άδειαν να χρησιμοποιήσουν ξένας σημαίας, έως ότου ή αγορά δελτιωθή. Τὰ πλοία θά παραμείνουν υπό νορβηγικήν πλοιοκτησίαν, αλλά θά δύνανται να προσλαμβάνουν εύθηνότερα πληρώματα. Υπό τò παρόν καθεστώς ή έγγραφη νορβηγικου πλοίου εις ξένα νηολόγια είναι ούσιαστικώς άδύνατος.

Έν τώ μεταξύ, ή Νορβηγική Κυβέρνησις προωθεί τò ίδικόν της πρόγραμμα προς διατήρησιν του όγκου τής εθνικής Ναυτιλίας. Τὰ σχετικά μέτρα πρόκειται να άναγγελούν συντόμως.

Έκπρόσωπος του ύπουργείου Έμπορίου και Ναυτιλίας έπενε ότι πραγματοποιούνται συσκέψεις με τούς πλοιοκτήτας και τας ναυτεργατικάς ένώσεις και συντόμως θά ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα υπό τής Κυβερνήσεως.

Πιστεύεται ότι ή Κυβέρνησις θά αγοράζη τὰ πλοία εκείνα τὰ όποία άλλως θά έπωλούντο εις τò έξωτερικόν και έν συνεχεία θά τὰ ναυλώνει εις γνωστούς Νορβηγούς έφοπλιστάς.

Συμφώνως προς τò Ύπουργείον, ή Κυβέρνησις δεν προτίθεται να συστήση κρατικήν ναυτιλιακήν εταιρίαν.

**ΚΑΤΑ ΤΟΥ Κ. ΡΕΚΣΤΕΝ**

Ό Γενικός Εισαγγελεύς τής Νορβηγίας άπεφάσισε την δίωξιν του 81 έτών άποσυρ-

θέντος του επαγγέλματος έφοπλιστου κ. Ρέκστεν, με την κατηγορίαν τής φοροδιαφυγής και τής παραβάσεως των νόμων περι συναλλάγματος.

Η άστυνομία του Μπέργκεν κατέσχευε ένα όρμαθόν έγγραφών των Ιούλιον 1976 και έπεραίωσε, έν μέσφ προβληθεισών νομικών δυσχερειών, τò άνακριτικόν της έργου.

Η φοροδιαφυγή του κ. Ρέκστεν υπολογίζεται εις 500 εκατομ. κορώνας (£ 50 εκατ.). Ό κ. Ρέκστεν ήρνήθη να προσαγάγη τὰ όσα σχετικά έγγραφα έζητήσεν ο Έφορος.

Η Τράπεζα τής Νορβηγίας κατηγορεί τόν κ. Ρέκστεν ότι μετεβίβασεν εις ξένους τὰ συμφέροντα μιás εταιρίας με στόλον τριών εκατομ. τόνων, χωρίς την έγκρισιν τής Τραπεζής και του Ύπουργου του Έμπορίου και Ναυτιλίας.

Η Τράπεζα κατηγορεί τόν κ. Ρέκστεν, ότι δεν επέτρεψεν εις τούς έπιθεωρητάς τής την έρευναν των σχετικών έγγραφών εις τὰ γραφεία του.

Η σχετική με τὰ όρια τής έπιθεωρήσεως νομοθεσία θά αλλάξη, λόγω άκριβώς τής υποθέσεως Ρέκστεν.

**ΣΟΥΗΔΙΑ**

**Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΣ**

Ό Πρόεδρος τής Έπιτροπής ήτις κατήρτισε την μετά των συγκροτημάτων Σαλέν - Μπρόστρομ κρατικήν συμφωνίαν, διηκρινίσει ότι ο διορισμός του ειδικου κρατικού έμπειρογνώμονος δεν πρέπει να έρμηνεύεται ως τάσις γενικώτερας κρατικής έποπτείας των συγκροτημάτων. Αι Διευθύνσεις αυτών είναι αι μόναι άρμόδιαι δια την λήσιν των άναγκαίων έμπορικων και τρεχόντων μέτρων και έπομένως είναι λάθος να συμπεραίνωμεν ότι αι έν λόγω εταιρίαί έτέθησαν υπό κρατικήν κηδεμονίαν. Έξ άλλου ή φράσις ότι άνευ τής κρατικής παρεμβάσεως αι ως άνω εταιρίαί δεν θά διετηρούντο πλέον των 6 μηνών, σημαίνει απλώς ότι άνευ τής παρεμβάσεως αυτής θά ήναγκάζοντο έντός του προσηχούς εξαμήνου να λάβουν μέτρα τὰ όποια θά έξησθένιζον σοβαρώς την θέσιν των.

COMPLETE SHIPPING SERVICES BY:

**Your Man in MANILA (Philippines)**

**PETER N. TOUNDJIS**

70 BOHOL AVENUE, QUEZON CITY,  
METRO MANILA, PHILIPPINES,  
TELEPHONES: 977051/4 (24 HOURS) 990991  
AOH: 990564, 593121

TELEXES: ITT 7422018, RCA 7227321 EGE PH,  
EASTERN (WUI) 3229 GRECO PN  
CABLES: ELGRECO, MANILA

**el Greco**  
SHIPPING ENTERPRISES

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

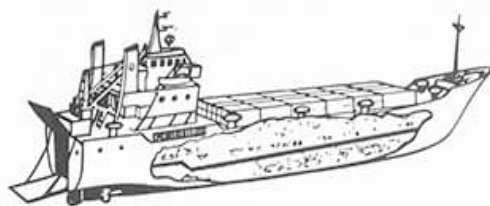
**BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS**

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

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS



# SPECIALISTS IN A SPECIALIST AREA RO/RO-LO/LO-CONTAINERS



## AQABA-JEDDAH-HODEIDAH-DUBAI-DAMMAM BEIRUT-LATTAKIA

Every 10 days from England by Ro/Ro vessels - Port Sudan by inducement. Through bills of lading to all hinterland destinations.

Every 15 days from England. Tartous by inducement. Through bills of lading to all hinterland destinations.

## PIRAEUS-LIMASSOL

Every 15 days from England. Salonika by inducement.

## TRIPOLI-BENGHAZI

Every 15 days from England. Tobruk and Marsal-brega by inducement:

## FROM KING'S LYNN/FELIXSTOWE

### EXPERIENCE

Arghiris, involved in trade and shipping in the Middle East since 1900, has the contacts, knows the countries, the ports, the hinterland.

### FLEXIBILITY

Roll-on roll-off vessels, including two designed in the dual role of conventional or multi-purpose roll-on roll-off ship, which can achieve fast turn-round even in congested ports, are supplemented by well equipped cargo liners.

### SERVICE

A premium service offering through bills of lading to points throughout the Middle East with on-carriage arranged at Arghiris own offices-but at competitive rates.

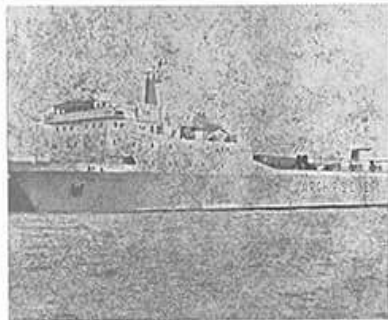
Return service from the eastern Mediterranean and Middle East for fruit and general cargo.

### RELIABILITY

With companies in the Lebanon, Greece, Jordan and Cyprus, as well as Britain, Arghiris has the personnel, the know-how, the resources to serve this immense market.

### SAFETY

Availability of slave trailers and Tugmasters ashore minimises handling and ensures the safety of cargo.



### ARGHIRIS MARITIME (LEBANON) S.A.L.

Rue du Port, Imm. de la Sté Ginancière et Immobilière du Port de Beyrouth.

Telephones: 221960/1/2/3/4/5 - Telexes: 20615. Cables: ARGHIRIS - P.O.Box 11-2398, Beirut, Lebanon.

### ARGHIRIS HELLAS LTD.

87, Akti Miaouli, Piraeus, Greece.

Telephone: 451.11.56. 451.11.34, Telex: 21.2800

### ARGHIRIS SHIPPING LTD.

21-24 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Telephone: 01-628 2827 Telex: 886682

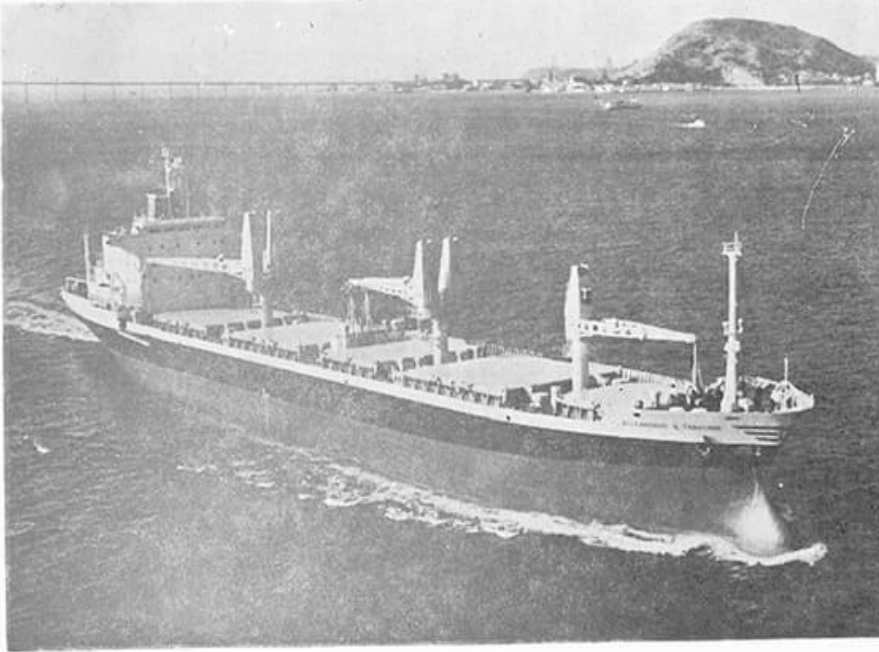


# Arghiris Lines

87 AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 45 27 384/8 Telex: 3580 AREL. GR



## ΠΑΡΕΔΟΘΗ ΤΟ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ»



Το πρώτον σκάφος παραγγελέν εις τήν Βραζιλίαν παρ' Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν παρεδόθη, τήν 12ην Ὀκτωβρίου, ἀπό τῆς ναυπηγείας «Κομπάνια Κομέρσιό Ἐ Ναβεγκασά» τῆς Μάουσα, εἰς τόν Ὀμίλον Τσαβλίρη. Εἶναι τῶ 26.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἀλέξανδρος Γ. Τσαβλίρης», τύπου «επιβάσια 26/15», τὸ ὅποιον ἀμέσως μετὰ τὴν παραλαβὴν του παρεδόθη εἰς τοὺς ναυλωτὰς του διὰ νὰ μεταφέρῃ φορτίον ζαχαρώσεως ἀπὸ τὸ Ρεσίφε εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὅπου, ἐν συνεχείᾳ, θὰ φορτώσῃ κοντέινερς. Ἀδελφὸν σκάφος, τὸ «Κλαίρη Α. Τσαβλίρη», θὰ παραδοθῆ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

Τὰ πλοία αὐτὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν περίπου 600 κοντέινερς τῶν 20 ποδῶν, καθὼς καὶ ξυλῆων ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Ἐφοδιασμένα μὲ γερανοὺς, διαθέτουν ἀνυψωτικὴν ἰκονότητα μέχρι 32 τόνων καὶ εἶναι

εἰς θέσιν νὰ μεταφέρουν γενικὸν φορτίον, ἐμπροσθεματοκιβώτια, σιδηρομετάλλευμα καὶ μίαν τεραστίαν ποικιλίαν ἄλλων ἀγαθῶν. Μηχανὴ 13.300 ἵππων, προσδίδουσιν ὑπερσυστατικὴν ταχύτητα 16 κόμβων. Μήκος ὀλικὸν 173, 16 μ., μήκος μεταξύ καθέτων 162 μ., πλάτος 16 μ., ὕψος 13.50 μ. καὶ θερινὸν δύθισμα 9.72 μέτρων. Διαθέτουν μονὰς καμπίννας δι' ἅπαντα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, κλιματισμὸν, κολυμβητικὴν δεξαμενὴν, βίντεο, μέχρι τηλεφῶνα εἰς τὰ δωμάτια τῶν ἀξιωματικῶν.

Ἀξιοσημείωτος εἶναι, ἐπίσης, ἡ ἐγκατάστασις ἐντοπισμοῦ πυρκαϊῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ κύθη. Ἐξ ἄλλου, διατίθεται ἠλεκτρονικὸς ὑπολογιστὴς ναυσιπλοῦτας (δορυφορικὸν σύστημα) καὶ ἠλεκτρονικὸς ὑπολογιστὴς φορτώσεως.

2.2 ἑκατ. δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν δεξαμενόπλοιο «Aldebaran» 56.604 τόν. γκρὸς, 103.237 τόν. d.w. τοῦ 1965 μὲ μηχανὰς B & W 23.100 ἵππων, ταχύτητος 16,5 μίλ.

—Τὸ αὐτοκίνητοφόρον μπάλκ κάρριερ «Πτολεμαίς» 8.967 τόν. γκρὸς, 15.469 τόν. d.w. τοῦ 1962 ἐπωλήθη μεταξύ Ἑλλήνων εἰς τὰ δολ. 1.116.600.

—Ἀντὶ δολ. 7.100.000 ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ναυπηγοῦμενον μπάλκ κάρριερ μὲ παράδοσιν 1979, 24.130 τόν. d.w., μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 9.900 ἵππων.

—Συμφέροντα Ἄνω Ἀνατολῆς διαπραγματεύονται τὴν ἀγορὰν κατόπιν ἐπιθεωρήσεως τοῦ μπάλκ κάρριερ «Αἰγίς Ντέστιν» 15.387 τόν. γκρὸς, 27.417 τόν. d.w. τοῦ 1970 μὲ μηχανὰς MAN 9.800 ἵππων, γύρω τῶν 4 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Silverforth» 12.404 τόν. γκρὸς, 20.026 τόν. d.w. τοῦ 1969 μὲ μηχανὰς B & W 6.500 ἵππων ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων γύρω τῶν 3.1 ἑκατ. δολλαρίων.

—Γύρω τῶν 1.2 ἑκατ. δολλαρίων ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἰαπωνικὸν φορτηγὸν «Ibaraki Maru» 9.497 τόν. γκρὸς 12.606 τόν. d.w. τοῦ 1965.

—Ἀντὶ δολ. 675.000 ἠγόρασαν Ἑλλήνες τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Norval Vega» 9.828 τόν. γκρὸς 13.330 τόν. d.w. τοῦ 1958.

—Τὸ δηζελοκίνητον δανικὸν μπάλκ κάρριερ «Torm Aslaug» 16.017 τόν. γκρὸς 25.635 τόν. d.w. τοῦ 1972 ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων γύρω τῶν 4.9 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Ἐπωλήθη εἰς λιβερικὰ συμφέροντα τὸ δεξαμενόπλοιο «Πασιφικ Κολοκοτρώνης» 40.

964. τόν. γκρὸς 82.604 τόν. d.w. τοῦ 1966.

—Ἀγοραστὰι Ἄνω Ἀνατολῆς ἠγόρασαν τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἀἴρης Ἀμπισιον» 7.712 τόν. γκρὸς, 11.933 τόν. d.w. τοῦ 1956 εἰς τὰ δολ. 620.000.

—Τὸ φορτηγὸν «Ὀθων» 9.448 τ. γκρὸς, 13.988 τόν. d.w. τοῦ 1957 ἐπωλήθη, ὡς ἐστὶ, εἰς τὰ δολ. 500.000.

—Τὰ δηζελοκίνητα γερμανικὰ δεξαμενόπλοια «St. Jacobi» καὶ «St. Katharinen» 17.782 τόν. γκρὸς, 29.643 τόν. d.w. ἕκαστον, τοῦ 1971 καὶ 1970 μὲ μηχανὰς MAN 12.000 ἵππων ἠγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων μὲ τάιμ τσάρτερ εἰς τοὺς πωλητὰς εἰς συνθήεις ὄρους.

—Ἐπωλήθη εἰς νιγηρικὰ συμφέροντα καὶ παρεδόθη τὸ φορτηγὸν «Γιουδέντους» 8.927 τ. γκρὸς τοῦ 1972. Μετωνομάσθη «Niger Basin».

—Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν μπ. κάρριερ «Maritime Leader» 9.547 τόν. γκρὸς, 16.789 τ. d.w. τοῦ 1967 μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 7.200 ἵππων ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων εἰς τὰ δολ. 2.100.000.

—ἠγοράσθη καὶ παρελήθη τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιο «Shell Dispenser» 239 τόν. γκρὸς, 266 τόν. d.w. τοῦ 1963. Μετωνομάσθη «Byron». Σημαία ἑλληνική.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήθη τὸ ἀγοραστὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Targos» 4.240 τόν. γκρὸς τοῦ 1960 καὶ μετωνομάσθη «Καλιζ Σκάυ». Ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Ἀλέξανδρος Α.» καὶ ὕψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν τὸ παραληθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Unstcut» 3.834 τόν. γκρὸς τοῦ 1958.

—Παρελήθη, μετωνομάσθη «Πηλεὺς» καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγοραστὲν ἰνδικὸν μπάλκ κάρριερ «Jag Kisan» 23.706 τόν. γκρὸς, τοῦ 1966.

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ πωληθὲν λιβερικὸν μπάλκ κάρριερ «Ρέα» 10.726 τόν. γκρὸς, τοῦ 1966. Μετωνομάσθη «Sunward». Σημαία ἀγγλική.

—Ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγοραστὲν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Skaufast» 57.204 τόν. γκρὸς, τοῦ 1968, καὶ μετωνομάσθη «Μάουτ Πήλιον».

—Εἰς «Τατιάνα» μετωνομάσθη καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον, τὸ ἀγοραστὲν μικτὸν νορβηγικὸν σκάφος «Polarbeis» 73.526 τ. γκρὸς τοῦ 1970.

—Τὸ ἀγοραστὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Tiranna» 12.142 τόν. γκρὸς, τοῦ 1967 παρελήθη. Μετωνομάσθη «Τήλος». Σημαία ἑλληνική.

—Παρελήθη, τὸ ἀγοραστὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Testbank» 8.426 τόν. γκρὸς τοῦ 1961 καὶ ὕψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Μπέσσου».

—Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸ πωληθὲν μεταξύ Ἑλλήνων κυπριακὸν φορτηγὸν «Μαριάννα Ι». 10.442 τόν. γκρὸς, τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Ἄλφα Σήμαν».

## ΜΕΤΩΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Ἄνεμος», 2116 τόν. γκρὸς,

PHONES: 675-4321, 323-0064  
TELEX: 87517

**JAMES SMYRNILOUDIS**

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY Co.

PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

του 1950, μετωνομάσθη «'Ανθούλα».

—Το κυπριακόν φορτηγόν «'Ησπερν Σκάϊ» 4.983 τόν. γκρός, του 1957, μετωνομάσθη «Γιουρόπιαν Λίμπερτυ».

—Μετωνομάσθη «'Ιος» τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Μοσχάνθη» 3.386 τόν. γκρός, του 1951.

—Εἰς «Μίς Νανά» μετωνομάσθη τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Σηλάφ» 1.952 τόνων γκρός, του 1961.

—Τὸ φορτηγόν «Ντένις Β.» 3.952 τόνων γκρός, του 1951, μετωνομάσθη «'Οσεαν Γκλόρυ». Σημαία κυπριακή.

—Τὸ φορτηγόν «Γκόλντεν Στάρ» 4.240 τόν. γκρός, του 1960, μετωνομάσθη «Καλιζ Στάρ».

—Τὸ λιβεριανόν φορτηγόν «Μαριδάνα Μαρία» 9.852 τόν. γκρός, του 1957, μετωνομάσθη «'Αραχθας Γκλόρυ».

**ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ**

Τὸ λιβεριανόν δεξαμενόπλοιο «'Ολύμπικ 'Ηγκλ» 27.602 τόν. γκρός, του 1958, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς του Ταϊβάν.

—Τὸ δεξαμενόπλοιο «Θεόπαις» 20.621 τόν. γκρός, του 1960, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν εἰς τὰ δολ. 70 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, μὲ παράδοσιν εἰς Σκωτίαν.

—Εἰς διαλυτάς του Πακιστάν ἐπωλήθη τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Χρῦς» 3.717 τόνων γκρός, του 1957.

—Κινέζοι διαλυταὶ ἠγόρασαν τὸ φορτηγόν «Μαρβέλλα» 10.173 τόν. γκρός, του 1957. Τιμὴ γύρω τῶν δολ. 75 κατὰ τόνων ἐλ. ἐκτοπίσματος.

—Τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Λουγκάνο» 5.406 τόν. γκρός, του 1950, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη, ἐπίσης, τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Μπάλτικα» 1.253 τόνων γκρός, του 1950.

—Τὸ κυπριακόν φορτηγόν «Γενεύη», 6.504 τόν. γκρός, του 1955, μετωνομάσθη «Μπράϊτ Τάιντ» καὶ ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—'Επωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ δεξαμενόπλοιο «Πέτρολα 25», 25.578 τόν. γκρός, του 1958.

—Τὸ λιβεριανόν δεξαμενόπλοιο «Θεογενήτωρ» 20.414 τόν. γκρός, του 1957, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν εἰς τὰ δολ. 64 κατὰ τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος, ὡς ἐστὶ εἰς Πειραιά.

**ΔΙΑ ΤΟΝ κ. Θ. ΣΑΡΑΗΝ**

'Η παραίτησή σας ἀπὸ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς μᾶς ἀποστήρησε ἀπὸ τῆς πολυτιμῆς ὑπηρεσίας ἐνὸς ἐξοχίου συνεργάτου.

Δύσκολη, σήμερα, ἡ ἀναπλήρωσις ἐνὸς προσώπου τῆς ἰδικῆς σας ἰκανότητος καὶ ἐμπειρίας ἐπὶ τῶν πολυπλευρῶν προβλημάτων τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

Παρακαλῶ δεχθεῖτε τῆς θερμῆς εὐχαριστίας διὰ τὸ ἔργον ποῦ ἐπὶ μακρὸν προσφέρατε καὶ τὸ ὅποιον ἀποφασιστικῶς συνέβαλεν εἰς τὴν πρόοδον καὶ τὴν ὁμαλὴν λειτουργίαν τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ τῆς Ναυτιλίας γενικώτερα.

'Ο Ὑπουργός

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ**

**ΠΑΡΑΒΙΑΣΙΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ**

1. 'Αφορμὴν λαμβάνοντες ἀπὸ τὰ τελευταίως παρουσιασθέντα περιστατικὰ παραβίασεως τῶν κανόνων διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας στὴν περιοχὴ τῆς νήσου Οὐσάν ὑπὸ πλοίαρχων ἑλληνικῶν πλοίων, παρακαλοῦμε νὰ ζητήσετε ἀπὸ τὰ μέλη τῶν

'Ενώσεών σας νὰ συστήσουν εἰς τοὺς πλοίαρχους τῶν πλοίων των νὰ εἶναι ἰδιαίτερα προσεκτικοὶ στὸ θέμα αὐτὸ καὶ νὰ ἀποφεύγουν ἔστω καὶ τὴν παραμικρὴν παράβαση, γιὰ τὴν ὁποία κινδυνεύει νὰ ὑποστῇ τὸ πλοῖο σοβαρῆς κυρώσεως καὶ καθυστερήσεις ἀπὸ πλοῦ.

2. Οἱ Γάλλοι ὕστερα ἀπὸ τὸ ἀτύχημα τοῦ «'Αμόκο Καντίζ» εἶναι ἰδιαίτερος εὐαίσθητοι στὴν τήρησιν τῶν κανόνων θαλασσίας κυκλοφορίας ὑπὸ τῶν ἀλλοδαπῶν πλοίων, τῶν διερχομένων διὰ τῶν χωρικῶν τῶν ὑδάτων, καὶ ἔχουν λάβει ἑκτακτὰ μέτρα ἐλέγχου τῶν παραβάσεων αὐτῶν.

3. 'Ας σημειωθῇ, ὅτι πέραν τῶν συνεπειῶν τῆς ὁποίας ἐπιβάλλουν οἱ Γάλλοι σὲ ἑλληνικὰ πλοία παραβιάζοντα τοὺς κανόνες θαλασσίας κυκλοφορίας, δίδεται συγχρόνως στίς παραβάσεις αὐτῆς δημοσίου ἐκθέτουσα τὸ ἑλληνικὸ ὄνομα καὶ τὴν ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Τὸ YEN ὡς ἐκ τούτου ἔχοντας ὑποχρέωσιν νὰ προστατεύῃ τὸ κύρος καὶ τὴν ὑπευθυνότητα τοῦ συνόλου τῶν ἑλλήνων πλοίαρχων καὶ τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας εἶναι ἀποφασισμένον νὰ ἐπιβάλλει αὐστηρότατες χρηματικῆς καὶ πειθαρχικῆς κυρώσεις κατὰ τῶν ὑπαίτιων πλοίαρχων ἢ ὑπευθύνων ἀξίωματικῶν γεφύρας τῶν πλοίων ποῦ παρεβίασαν διόδους τῆς ζώνης θαλασσίας κυκλοφορίας.

'Ο Ἀρχηγός Λ.Σ.

**ΣΚΙΑΔΑΣ Α.**

'Αντιναύαρχος Λ.Σ.

**ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΟΥΣΗΣ**

'Ο κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, Πρόεδρος τῆς Σέρες Σίπιγκ 'Ινκ. τῆς Νέας Ὑόρκης, ἐξελέγη μέλος τῆς Διοικούσης Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. 'Ο κ.

**ΑΓΟΡΑ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ**



Τὸ Νορβηγικόν ρυμουλκὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης (ΑΙΟΛΟΣ) 7.400 I.H.P. ἑλκτικῆς ἰκανότητος 63 τόνων ἠγοράσθη ὑπὸ τῆς ἐταιρείας «TINOS TOWING CORPORATION» ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐκπροσωπούμενης ἐν Ἑλλάδι ὑπὸ τῆς «ARCHITUG SHIPPING COMPANY LTD.» TLX. 219762 GR. TEL.: 9238637 - 9235937.

Τὸ ρυμουλκὸν παρελήφθη εἰς Πειραιά καὶ μετενομάσθη «TINOS».



# SEAGROUP, INC.

BROKERS AND AGENTS

505 PARK AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10022

TELEPHONE: 212-980-0500 - CABLE: SEAGROUPINC

TELEX: RCA 234926 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: CERESAT TOKYO - TELEX: 0222-4067



**ΠΟΛΑ :** 'Ως ανέκοιμήθη εις Κόμπε την 16ην 'Οκτωβρίου, τὸ σκάφος παρεξέκλινε τῆς πορείας του καὶ κατηβύνητο εἰς 'Οκινάουα με ἀνωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν.

**ΣΑΜΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ :** Εἰς Μάλταν τὴν 16ην 'Οκτωβρίου, ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν προσωστῆριον μηχανήν.

**ΣΗΦΑΡΕΡ (κ.) :** 'Υπέστη πυρκαϊάν εἰς τὴν πρύμνην τὴν 12ην 'Οκτωβρίου, εἰς Ταματάδε. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος. Τὸ πῦρ καταστάλη ὑπὸ τῶν τοπικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν.

**ΣΠΥΡΟΣ :** 'Ως ανέκοιμήθη τὴν 19ην 'Οκτωβρίου εἰς Σιγκαπούρη, οἱ νεκροὶ ἐξ αἰτίας τῆς ἐκρήξεως ἐπὶ τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λιβερτιανῶν δεξαμενοπλοίου «Σπύρος» ἀνήλθον εἰς 73, ἐνῶ ἡ κατάσταση εἰς ἐτέρω 8 ἦτο κρίσιμος. (18ε τεύχος 15.10.78).

**ΣΤΟΛΤ ΧΙΠΠΟ :** Εἰς Βαλένθια τὴν 10ην 'Οκτωβρίου πρὸς φόρτωσιν, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα καὶ τὸ πηδάλιον. 'Επιθεώρησις θὰ λάβῃ χώραν εἰς Καραῖσι μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του.

**ΣΤΡΥΜΩΝ :** 'Απὸ Τολέδο διὰ Πόρτ Καρτιέ, με φορτίον γεννημάτων, συνεκρούσθη μετὰ τοῦ παγοθραυστικοῦ «Βανιέρ» τὴν 11ην 'Οκτωβρίου καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ κύτος. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Μόντρεαλ αὐθημερόν πρὸς τέλος ἐπισκευῶν ἐπ' ἀγκύρα. Τὴν 12ην 'Οκτωβρίου ἀπέπλευσε διὰ Πόρτ Καρτιέ.

**ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ :** Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Τσιναγκατῶ, τὴν 3ην 'Οκτωβρίου, ὑποστάν ζημίας εἰς τὰ δεξιὰ πλευρικά ἐλάσματα, τὸ πηδάλιον καὶ τὴν ἕλικα. Τὴν 15ην 'Οκτωβρίου ἀφίχθη εἰς Γιοκοχάμα πρὸς ἐπιθεώρησιν.

μπούμ, χωρὶς δεδαίως νὰ προβλέψῃ τις τὴν διάρκειαν.

Οἱ ναῦλοι, κατὰ τομεῖς, εἶχον ὡς κάτωθι :

**ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ**

'Αθρόαι ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον. Ναῦλοι καθυμερινῶς βελτιωμένοι. Διὰ Γάνδην 56 χιλ. τόν. βαρέα γεννήματα δολ. 9.25 φίο Νοέμβριον. 'Απὸ Μισσισιπή ποταμὸν δι' 'Ολλανδίαν δολ. 9, ὄφιόν Γερμανίαν δολ. 9.25 φίο Νοέμβριον. Βενεζουέλαν 7.000 τόν. βαρέα γεννήματα δολ. 13.50 φίο. Διὰ τὴν Φορμόζαν 35.000 τόν. δολ. 19 φίο Νοέμβριον. 'Απὸ Μισσισιπή διὰ Γιουρπόρτ δολ. 9.30 φίο Νοέμβριον. Δι' 'Ακαγιούτλα ἀπὸ Κόλπον 11.000 τόν. δολ. 15.50 φίο Νοέμβριον. 'Απὸ βορείως τοῦ Χάττερρας δι' 'Ολλανδίαν 30.000 τόν. βαρέα γεννήματα δολ. 9.50, ὄφιόν Γερμανίαν δολ. 9.75, Τίλμπουρου δολ. 10, ὄφιόν Ροστόκ δολ. 11.45, 'Οκτ. - Νοέμ. 'Απὸ Βολτιμόρην διὰ Ροστόκ 28.500 τόν. δολ. 12 φίο ἄ.φ. 'Απὸ 'Αλμπανι δι' 'Αλγέριον 16.000 τόν. σιτηρὰ δολ. 24.75 'Οκτ. - Νοέμ.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας, Τολέδο, διὰ Ροστόκ με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 15 χιλ. τόν. Τολέδον δολ. 19.75 με συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον μέχρι τοῦ συνόλου 23 χιλ. τόν. δολ. 12.75. Διὰ Κίναν 16.000 τόν. διὰ τὰς Λίμνας δολ. 35.25, τὸ λοιπὸν μέχρι τῶν 25.000 τόν. δολ. 28.25 (4.000 τόν. γκρ. καὶ 2.000 τόν. ἕλ. ἐκφόρτ.).

'Απὸ Λίμνας διὰ Δανίαν 14.000 τόν. σιτηρὰ δολ. 26 φίο Νοέμ.

**ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ**

'Απὸ Βραζιλίαν διὰ τὴν Λιθὴν 4.500 τόν. ζωοτροφαι εἰς σάκκουσ δολ. 41 φίο Νοέμ. 'Απὸ Τζορτζτάουν διὰ Λονδίον - Λίβερπουλ, Γκοήνοκ 4.500 τόν. ζάχαρις λίρ. 14 φίο. Καὶ διὰ Κόλπον 5.000 τόν. ζάχαρις εἰς χύμα δολ. 11.50 φίο 'Οκτώβριον.

**ΑΠΟ ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ**

'Απὸ Ντάρμπαν διὰ Φορμόζαν 35.000 τόν.

**Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**

Σταθερά ἡ ναυλαγορά εἰς τὰ βελτιωμένα ἐπίπεδά της. Αἱ μεταφοραὶ δημοπρατικῶν καὶ αἱ χρονοναυλώσεις ὑπῆρξαν ἡ κυρία ἀπασχόλησις. Μία αὔξησις κατὰ 20% περίπου ἐσημειώθη ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ολλανδίαν καὶ 'Ιαπωνίαν. Διὰ μεγάλη σκάφη τὰ 12.75 δολ. ἐπληρώθησαν ἀπὸ Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν, Νοέμβριον - Δεκέμβριον. Διὰ τὴν 'Ολλανδίαν, διὰ μεγάλη σκάφη, δολ. 9 φίο δι' ἑγγὺς ἡμερομηνίας καὶ 9.25 δολ. φίο διὰ Γάνδην.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σκάφος 30.000 τόν. δι' 'Ολλανδίαν δολ. 9.50 φίο. Γαϊάνθρακες ἀπὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ Βόρ. 'Ισπανίαν δολ. 5.80 ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, σκάφος 67.000 τόν., Νοέμβριον.

Αἱ κινεζικαὶ μεταφοραὶ, τὸσον ἀπὸ τὸν

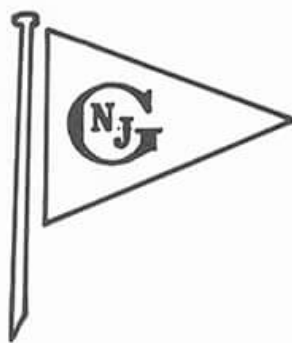
Κόλπον ὅσον καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας / 'Αγιον Λαυρέντιον.

'Ο χειμὼν εἰσήλθεν ὑπὸ τοὺς καλύτερους αἰώνους. Ρῶσοι καὶ Κινέζοι συνείταναν εἰς τὴν θεαματικὴν βελτίωσιν, ἣτις φαίνεται νὰ παραταθῇ, δεδομένου ὅτι τὰ μικτὰ σκάφη ἐπωφελοῦνται τῶν καλῶν ναύλων διὰ τὰ πετρέλαια καὶ ἀνακουφίζουν τὴν ναυλαγορὰν διὰ τὰ δημοπρατικά.

Μισθώματα ἱκανοποιητικὰ πληρώνονται καὶ διὰ τὰ τάμι σάρτερς. Σκάφος 22.289 τόν., τοῦ 1977, ἐπληρώθη δολ. 6.750 ἡμερησίως, ταξίδιον Νότ. Κορέαν μεσῶ Σάκσονβιλ, παράδοσις Χάλιφαξ.

Γενικῶς ἡ ναυλαγορά, ἐὰν τὰ φορτία γαιανθράκων καὶ σιδηρομεταλλεύματος προσεφέροντο, θὰ ἀντεμετώπιζεν ἕνα πραγματικόν

**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





# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ** (λιθ.): 'Αμερικ. λιμένας Κόλπου 74.000 τόν. χονδραλεύρων και γεωργικών προϊόντων Ρότερνταμ \$ 6.75, φίο, 'Οκτωβρίου 16—20.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.**: Μισοισοπιήν 72.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 6.75, φίο, 'Οκτωβρίου 23 — Νοεμβρίου 8.

**ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. γεννημάτων Μπάραμ \$ 31.60, με 1.250 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 16—23.

**ΟΙΝΟΥΣ ΜΑΔΕΡ**: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Θορείως Χάττερας) 32.800 τόν. γεννημάτων Μπιλιμπό \$ 9.50, φίο, με 5.000 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 23—31.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ**: Πρόδιντες 22.000 τόν. παλαισιδίων Σιγκαπούρη, \$ με 3.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτων, 'Οκτωβρίου 8—20.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ**: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Θορείως Χάττερας) 32.000 τόν. γεννημάτων Βρέστην και/ή Σαιντ Ναζαίρ, \$ 10.80, θάσις 1—1, \$ 11.30 θάσις 1—2, φίο, με 4.000 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 23—31.

**ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Δανίας \$ 13.75 φιο, με 3.000 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 10—25.

**ΑΝΤΑΙΟΣ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 22.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν \$ 22, φιο, με 1.000 τόν. εκφόρτων, 'Οκτώβριος.

**ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων Βόλον, \$ 16.50, φιο, με 1.500 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 15—27.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (έτ. Σταθάτου): Τολέδο 12.500 τόν. γεννημάτων Γλασκώδη, \$ 23, φίο, με 3.000 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου 10—25.

**ΝΕΝΑ**: Μισοισοπιήν 56.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 7.50, φίο, 'Οκτωβρίου 16—21.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΪΝΤ** (λιθ.): Τολέδο, 'Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. με συμπλήρωσις μέχρι 24.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, 'Αμβούργον ρένιτζ, \$ 16, συμπλήρωσις εις τά \$ 9, φίο, 'Οκτωβρίου 16—26.

**ΜΑΪΡ**: Μπόστον, Νόρφολκ ρένιτζ 33.000 τ. d.w. παλαισιδίων εκ μηχανημάτων και άπορ-

ριμμάτων μετάλλου νότιον Κορέαν η νότιον 'Ιαπωνίαν, \$ 660.000 κατ' άποκοπήν, φιο, 'Οκτωβρίου 23—31.

**ΕΤΕΡΝΙΤΥ**: Μπελλεντούν 11.000 τόν. φωσφάτων Καράτσι \$ 33, φίο, με 2.000/1.200 τόν. φορτοεκφόρτων, 'Οκτωβρίου 20—28.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 71.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 6.75, φιο, με 1.250 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 16—23.

**ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ**: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσις 'Αγ. Λαυρέντιον 17.500 τόν. γεννημάτων Γάνδη — 'Αμβούργον ρένιτζ \$ 18.25 Λίμνας, συμπλήρωσις μέχρι 27.000 τόν. \$ 11.25, φίο, 'Οκτωβρίου 25 — Νοεμβρίου 5.

**ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ**: Μισοισοπιήν 53.500 τ. γεννημάτων Γουαρπόρτ \$ 8.20, φίο, 'Οκτωβρίου 30 — Νοεμβρίου 7.

**ΦΑΙΗ Κ.**: 'Αμερ. λιμένας 'Ατλαντικού 14.000 τόν. γεννημάτων Δανίας \$ 13, φίο, με 3.000 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου 1—10.

**ΑΝΝΑ Κ.**: Τολέδο με συμπλήρωσις 'Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. ούσιαν 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρένιτζ \$ 16.50 Τολέδο, συμπλήρωσις μέχρι 25.000 τόν. \$ 9.50, φίο, 'Οκτωβρίου 21—28.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν \$ 22.65 φίο, 'Οκτωβρίου 18—24.

**ΕΥΝΙΚΗ** (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 50.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν \$ 12, φιο, Νοεμβρίου 5—25.

**ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ.**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Καλαμάκι \$ 17, φίο, με 2.500 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου 3—17.

**ΕΒΜΑΡ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων Βαλέντσιαν και Σεβίλην \$ 12.25, φίο, με 3.500 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου 1—13.

**ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ** (λιθ.): Βαλτιμόρην 50.000 τ. γαιανθράκων 'Ολλανδίας, Βέλιον \$ 5.85, έλ. εκφορτωτικών, 'Οκτωβρίου 25 — Νοεμβρίου 5.

**ΚΑΜΙΛΛΑ Μ.**: Τολέδο με συμπλήρωσις 'Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίας, \$ 17.50 από Τολέδο, συμπλήρωσις εις 'Αγ. Λαυρέντιον μέχρι 25.000 τόν. \$ 10.50, φιο, Νοεμβρίου 1—10.

**ΑΪΛΑΝΤ ΣΤΑΡ** (λιθ.): 'Αμερ. λιμένας 'Α-

τλαντικού (Θορείως Χάττερας) 20.000 τόν. γεννημάτων 'Ινδοησίαν, \$ 25.25, φίο, με 1.000 τ. εκφόρτων, Νοεμβρίου 6—17.

**ΝΑΪΑΝΤ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 52.000 τ. γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 8.50, φιο, Τίλιμπουρ \$ 9, φίο, Νοεμβρίου 3.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 20.500 τόν. ούσιαν Κίναν (31 π. θύθ.) \$ 707.000, φιο, καυλωτών έξτρα φορτίον εις τά \$ 22 δια κάθε πρόσθετον μετρ. τόν., φίο, Νοεμβρίου 5—18.

**ΜΕΘΟΔΙΚ** (μικτόν): Χάμπτον Ρόδς 67.000 τ. γαιανθράκων Μπιλιμπό, \$ 5.80, έλ. εκφορτωτικών, με 12.000 τ. εκφόρτων, Νοεμβρίου 5—15.

**ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΪ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 8.100 τόν. d.w. φορτίου χονδραλεύρων (434.000 κ.π.) 'Ακαγιούτλαν \$ 135.000, φιο, με 750 τ. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 26—30.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.**: 'Αλιμπαν 16.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίας \$ 24.75, φιο, με 2.500 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 26—30.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 7.000 τόν. γεννημάτων Βενεζουέλαν \$ 13.50, φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου 1—7.

**ΘΕΤΙΣ**: Μισοισοπιήν 57.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 9, φιο, με 1.500 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 1—7.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 35.000 τόν. γεννημάτων Ταϊβάν \$ 19, φίο, με 2.000 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου 1—15.

**ΠΡΟΣΩ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 55.000 τόν. d.w. θάσις 40 π. θύθ. εις γλυκέα ύδατα, η 52.600 τόν. θάσις 38 π. θύθισμα (2.676.000 κ.π.) γεννημάτων 'Ολλανδίας \$ 495.000, φιο, με 1.500 τόν. εκφόρτων, 'Οκτωβρίου 1—15.

**ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ**: 'Αμερ. λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. σίτου 'Ακαγιούτλα, \$ 15.50, φίο, με 1.000 τόν. εκφόρτων, Νοεμβρίου.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΜΥΣΤΡΑΣ**: Βραζιλίαν 30.000 τόν. χονδραλεύρων Κόντινεντ \$ 11.45, 'Οκτωβρίου 17—27.

**ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΪ**: Βραζιλίαν 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Θορείως Χάττερας) \$ 13.50.

**ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ** (λιθ.): Ρίον 'Ιανείρον 5.000

σ' όλο τον κόσμο...

# The Thenamaris Group

### στο Λονδίνο:

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

### στη Νέα Υόρκη:

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

### στο Τόκιο:

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

### στη Σιγκαπούρη:

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



## εταιρίες μας είναι:

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

### στον Πειραιά:

Thenamaris Maritime Inc.  
107-109 Filonos str.  
P.O. Box 167  
PIRAEUS - GREECE  
Tel: 4531144 - 146 - 149 - 165  
166 - 442 - 459 - 478 - 493  
Telex: 213112 - 13 - 14 - 15 - 16  
Cables: THENAMARIS PIRAEUS





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 211136 KATS  
RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KASTAROS - 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  
65181

AFTER HRS TEL. { 523064 - 846474  
843647  
370491 - 523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS















Table listing names and numbers in the left column, such as ΛΑΚΥ, ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ, ΛΑΚΥ ΤΡΕΪΝΤΕΡ, ΛΑΚΩΝ, ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ, ΛΑΜΠΡΟΣ Α., ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩ-ΤΗΣ, ΛΑΟΔΙΚΗ, ΛΑΡΡΥ Α., ΛΑΤΩ, ΛΕΒΑΝΤΗΣ, ΛΕΔΕΑ, ΛΕΪΚ ΚΑΤΙΑ (δ.), ΛΕΛΑ, ΛΕΝΑ, ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓ., ΛΕΟ ΠΡΑΪΝΤ, ΛΕΣΒΟΣ, ΛΕΣΛΗ, ΛΕΥΘΕΡΩ, ΛΕΥΚΑΣ (δ.), ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ, ΛΕΩΝ, ΛΕΩΝΗ, ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ, ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.), ΛΕΩΝΙΔΑΣ, ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜ-ΠΑΝΗΣ, ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ, ΛΗΓΚ, ΛΗΔΑ, ΛΗΜΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ, ΛΗΤΩ (δ.), ΛΗΤΩ, ΛΙΒΟΡΝΟ, ΛΙΖΑ, ΛΙΖΗΠΟΛ, ΛΙΑΙΑΝ, ΛΙΜΠΑΝΟΝ, ΛΙΜΠΕΝΦΕΛΣ, ΛΙΜΠΡΑ (δ.), ΛΙΜΠΡΑ (δ.), ΛΙΝΑ, ΛΙΝΔΟΣ, ΛΙΝΤΑ Η., ΛΙΣΣΑΒΩΝ, ΛΙΤΟΧΩΡΟ, ΛΙΤΣΑ Κ., ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.), ΛΙΒΑΤΣ, ΛΟΓΙΑΛΤΥ, ΛΟΚΡΙΣ, ΛΟΝΔΙΝΟΝ, ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ, ΛΟΡΔΟΣ ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ, ΛΟΥΚΑΣ Ν., ΛΟΥΣΥ, ΛΥΓΑΡΙΑ, ΛΥΔΙΑ, ΛΥΔΙΑ, ΛΥΔΙΑ, ΛΥΔΙΑ Π. (δ.), Λ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ, ΜΕΣΤΡΑΛΕ, ΜΑΘΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ, ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ, ΜΑΙΝΑΛΟΣ, ΜΑΙΡ, ΜΑΙΡΗ, ΜΑΙΡΗ, ΜΑΙΡΟΥΛΑ, ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μ.), ΜΑΚΡΑ, ΜΑΛΒΙΝΑ, ΜΑΛΕΣΣΙΝΑ, ΜΑΛΙΑΚΟΣ, ΜΑΛΤΕΖΑ Σ., ΜΑΝΘΟΣ, ΜΑΝΙΝΑ ΙΙΙ, ΜΑΝΝΑ, ΜΑΝΟΣ Π., ΜΑΝΟΣ ΣΕΪΒ, ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ, ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.), ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ, ΜΑΝΤΟΛΙΝΑ, ΜΑΝΤΩ V (δ.), ΜΑΟΥΤ ΑΘΩΣ, ΜΑΟΥΤ ΘΩΡΥΣ, ΜΑΟΥΤ ΟΛΥΜΠΟΣ, ΜΑΟΥΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ, ΜΑΟΥΤ ΠΗΛΙΟΝ, ΜΑΟΥΤ ΠΙΝΔΟΣ, ΜΑΡΑΘΩΝ, ΜΑΡΑΚΑΝΤΑ (δ.), ΜΑΡΑΜΠΟΥ, ΜΑΡΑΜΠΟΥ, ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ, ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ, ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ, ΜΑΡΓΚΡΙΤ Β., ΜΑΡΓΚΩ, ΜΑΡΕΒΑ Α. Σ., ΜΑΡΙ, ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΑΡΗ, ΜΑΡΙΑ (δ.), ΜΑΡΙΑ, ΜΑΡΙΑ, ΜΑΡΙΑ, ΜΑΡΙΑ ΙΙΙ

Table listing names and numbers in the right column, such as ΜΑΡΙΑ Α., ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ, ΜΑΡΙΑ Γ. Α., ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΛΙΝΑ Σ., ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ δ., ΜΑΡΙΑ Κ., ΜΑΡΙΑ Α., ΜΑΡΙΑ Λ., ΜΑΡΙΑ Ν., ΜΑΡΙΑ Π., ΜΑΡΙΑ Σ., ΜΑΡΙΑ Ξ., ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ, ΜΑΡΙΑ Φ., ΜΑΡΙΑ Φ., ΜΑΡΙΑ ΦΩΣΑΪΘ (δ.), ΜΑΡΙΑΝΝΑ, ΜΑΡΙΑΝΝΑ, ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ν. Α., ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ι., ΜΑΡΙΑΝΝΑ V (δ.), ΜΑΡΙΑΝΝΑ, ΜΑΡΙΒΑΝΑ ΡΕΝΑ, ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ, ΜΑΡΙΒΙΚ, ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ, ΜΑΡΙΓΩ, ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ, ΜΑΡΙΓΩ Μ. Φ., ΜΑΡΙΓΩ Ρ., ΜΑΡΙΕΙΤΑ, ΜΑΡΙΕΙΤΑ Ε., ΜΑΡΙΖΑ, ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.), ΜΑΡΙΚΑ Τ., ΜΑΡΙΑΛΥΝ Α., ΜΑΡΙΜΠΑΛΚΑ (δ.), ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ, ΜΑΡΙΝΑ Α., ΜΑΡΙΟΝ, ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΔΕΜΟΥ, ΜΑΡΚΑ Α., ΜΑΡΚΑΛΛΑΝ, ΜΑΡΚΙΖ, ΜΑΡΚΟΣ, ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ., ΜΑΡΑΙ (δ.), ΜΑΡΟΥΔΙΩ, ΜΑΡΟΥΚΩ, ΜΑΡΣ, ΜΑΡΤΥΡΙΑ, ΜΑΡΤΥΡΙΑ, ΜΑΡΥΛΙΖΑ, ΜΑΡΩ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ, ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ, ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ, ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ, ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝ (δ.), ΜΑΣΤΕΡ ΤΟΝΥ ΙΙ, ΜΑΣΤΡΟΜΑΝΩΛΗΣ, ΜΑΤΖΕΣΤΙΚΑ, ΜΑΤΡΟΥΜΠΑ, ΜΑΤΡΟΥΣΟΣ, ΜΑΧΗΤΗΣ, ΜΕΓΑΛΑΚ, ΜΕΓΑΛΟΚΑΡΗ ΙΙ, ΜΕΘΟΔΙ (μ.), ΜΕΪΤΩΡ ΜΠΑΖΙΑ, ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.), ΜΕΛΙΤΗ, ΜΕΛΙΤΩΝ, ΜΕΛΠΩ, ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙ, ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ., ΜΕΝΙΤΕΣ, ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ, ΜΕΝΤ ΕΝΤΙΒΟΡ, ΜΕΝΤ ΦΗΖΕΡ, ΜΕΝΤΚΕΪΠ, ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ, ΚΑΡΡΙΕΡ, ΜΕΝΤΤΖΟΥ, ΜΕΡΑΚ, ΜΕΡΑΚΑΝΗΣ, ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΑΪΣ, ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΚΑΨ, ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΦΡΙΟ, ΜΕΡΛΙΝ Ι, ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.), ΜΕΣΣΗΝΙΑ Ι, ΜΕΣ. ΑΙΓΛΗ (δ.), ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝ. (δ.), ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ.), ΜΕΣ. ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.), ΜΕΣ. ΓΗ (δ.), ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.), ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.), ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.), ΜΕΣ. ΜΙΝΤΕ (δ.), ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.), ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.), ΜΕΣ. ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.), ΜΕΣ. ΠΝΟΗ (δ.), ΜΕΣ. ΤΟΑΜΗ (δ.), ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.), ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ, ΜΗΛΟΣ ΙΙ, ΜΗΛΟΣ ΙΙΙ, ΜΗΛΟΣ ΙV, ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ, ΜΗΤΕΡΑ ΣΤΕΛΛΑ







Table with 2 columns: Name and Reference Number. Includes entries like ΣΠΥΡΟΣ (δ.), ΣΓΑΒΑΝΤΑ (δ.), ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.), ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.), ΣΓΛΑΩ 2, ΣΤΑΜΑΤΙΟΥΣ Γ., ΣΜΠΕΡΙΚΟΣ, ΣΙΑΜΕΝΗΣ (δ.), ΣΤΑΜΙΗΝΚΟ (δ.), ΣΤΑΜΥ, ΣΤΑΡ ΑΘΗΝΙΑΝ, ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ, ΣΤΑΡ ΔΕΛΦΙΑΝ, ΣΤΑΡ ΙΟΝΙΑΝ, ΣΤΑΡ Κ., ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ, ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ, ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ, ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ, ΣΤΑΡ ΛΑΪΤ, ΣΤΑΡ ΛΑΚΩΝΙΑΝ, ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ, ΣΤΑΡ ΝΟΥΡΙΑΝ, ΣΤΑΡ ΟΛΥΜΠΙΑΝ, ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ, ΣΤΑΡ ΠΡΑΪΝΤ, ΣΤΑΡ ΡΟΝΤΙΑΝ, ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.), ΣΤΕΛΙΟΣ Η (δ.), ΣΤΕΛΙΟΣ Η, ΣΤΕΛΛΑ, ΣΤΕΛΛΑ Κ., ΣΤΕΛΛΑ Κ., ΣΤΕΝΙΕΣ, ΣΤΕΡΝΑΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ, ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ, ΣΤΟΛ ΚΑΘΡΙΝ (δ.), ΣΤΟΛ ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ δ., ΣΤΟΛ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ δ., ΣΤΟΛ ΡΑΪΝΟ (δ.), ΣΤΟΛ ΧΙΠΠΟ (δ.), ΣΤΟΡΚ, ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ, ΣΤΡΥΜΩΝ, ΣΤΥΛΙΣ (δ.), ΣΥΜΜΑΧΙΑ, ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ, ΣΥΝΑΛΗΘΕΙΑ, ΣΥΝΑΡΙΣΤΙΑ, ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ, ΣΥΝΑΥΤΙΑΙΑ, ΣΥΝΕΜΠΟΡΙΑ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ, ΣΥΝΕΤΟΣ, ΣΥΝΤΟΜΙΑ, ΣΥΡΑ, ΣΥΡΟΣ, ΣΥΡΟΣ, ΣΥΡΟΣ ΑΪΓΙΑΝΤ, ΣΥΡΟΣ Δ., ΣΥΤΗΡ, Τ ΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ, ΤΑΚΗΣ ΑΔΕΣΑΚΟΣ, ΤΑΚΙΣ Η., ΤΑΚΙ, ΤΑΚΤΙΚ (δ.), ΤΑΛΑΒΕΡΑ, ΤΑΜΑΡΑ, ΤΑΜΠΟΥ, ΤΑΝΑΓΡΑΙΑ, ΤΑΝΙΑ, ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ, ΤΑΡΑ, ΤΑΡΟ, ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ, ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΛ, ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ, ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ, ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ, ΤΑΣΟΣ Κ., ΤΑΣΟΣ Ν., ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.), ΤΑΤΙΑΝΑ Α., ΤΑΤΡΙΝΑ, ΤΑΥΡΟΣ, ΤΕΛΑΜΩΝ, ΤΕΛΑΜΩΝ, ΤΕΛΑΝΚΑ, ΤΕΛΛΟΥΡΑ, ΤΕΝΕΡΙΦΗ, ΤΕΝΟΡΚΚΑ, ΤΕΡΠΑΝΑΡΟΣ, ΤΕΤΑ, ΤΕΤΑ Μ. (δ.), ΤΕΤΗ Ν., ΤΕΤΙΕΝ, ΤΖΑΝΙΣ Α., ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪΥ, ΤΖΕΩΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ, ΤΖΗΝ, ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.), ΤΖΙΝΙ, ΤΖΟΑΝΝΑ, ΤΖΟΑΝΝΑ, ΤΖΟΥΛΙΑ Α., ΤΖΟΥΝΙΟΡ, ΤΖΩΝ ΑΔΕΣΑΚΗΣ, ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ, ΤΖΩΝ Κ., ΤΖΩΝ ΛΕΟ, ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ, ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ, ΤΖΩΝ Π., ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝ, ΤΡΗΣ (δ.), ΤΖΩΝΗ

Table with 2 columns: Name and Reference Number. Includes entries like ΤΖΩΡΤΖ Α., ΤΖΩΡΤΖ Φ., ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ, ΤΗΘΥΣ, ΤΗΘΥΣ, ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ, ΤΗΛΟΣ, ΤΙΜΗ, ΤΙΝΑ (δ.), ΤΙΝΑ, ΤΙΝΑ ΛΕΝΤΟΥΔΗ, ΤΙΝΙ Π., ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ, ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ, ΤΟΛΜΗ, ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.), ΤΟΜΜΥ, ΤΟΝΥ, ΤΟΞΟΝ, ΤΟΞΟΤΗΣ, ΤΟΞΟΤΗΣ, ΤΟΠΛΟΥ ΜΠΑΙΗ (δ.), ΤΟΡΕΝΙΑ, ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.), ΤΟΡΟ, ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.), ΤΟΥΡΚΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΑΝΤ, ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΑΝΤ, ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΑΝΤ, ΝΑΒΙΓΚΕΪ-ΤΟΡ, ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕΪ-ΛΟΡ, ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ, ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ, ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΙΒΟΡ μ., ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΗ, ΠΕΝΤΕΝΣ (δ.), ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ, ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ, ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ μ., ΤΡΕΪΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.), ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙ, ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΥΝΤ, ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.), ΤΡΙΑΣ ΙΙΙ, ΤΡΙΝΙΤΥ, ΤΡΙΝΙΤΕΝΤ (δ.), ΤΡΙΠΟΛΗ, ΤΡΟΓΙΑΝ, ΤΡΟΙΑΝ, ΤΡΟ-Ι-ΕΝΦΕΑΣ, ΤΡΟΠΙΚ (δ.), ΤΣΑΪ-ΤΡΕΪΝΤΕΡ, ΤΣΑΡΙΤΥ, ΤΣΕΡΡΥ, ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ, ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ, ΤΥΡ, ΤΥΧΗ, ΤΥΧΟΣ (δ.), ΥΑΡΑ, ΥΑΡΑ ΓΚΕΝΑ, ΥΑΡΑ ΓΚΑΛΜΟΡ, ΥΑΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ, ΥΑΡΟΧΟΣ, ΥΜΝΟΣ, ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ μ., ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ, ΦΑΕΘΩΝ, ΦΑΙΛΑΣ, ΦΑΙΔΡΑ, ΦΑΙΔΩΝ ΙΙ, ΦΑΙΗ Κ., ΦΑΙΗ ΙΙΙ, ΦΑΛΚΟΝ, ΦΑΛΚΟΝ, ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ, ΦΑΛΜΟΥΦ, ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ, ΦΑΝΗΣ, ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.), ΦΑΟΥΣΚΑΝΓΚΕΡ, ΦΑΡΟΣ, ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ, ΦΕΙΔΙΑΣ, ΦΕΙΔΙΣΤΥ, ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΪΚΣ, ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ, ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ μ., ΦΙΛΙΑ, ΦΙΛΙΑ, ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.), ΦΙΛΙΚΟΝ Α., ΦΙΛΙΠΠΟΣ Δ., ΦΙΦΦ ΑΒΕΝΙΟΥ, ΦΛΑΜΠΚΟ, ΦΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.), ΦΛΟΙΣΒΟΣ, ΦΛΟΥΡΥ, ΦΛΩΡΑ Κ., ΦΛΩΡΑ Κ., ΦΛΩΡΑ Κ., ΦΛΩΡΑ ΙΙ, ΦΟΙΝΙΞ, ΦΟΙΝΙΞ, ΦΟΙΝΙΞ Ι., ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ, ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ, ΦΡΑΝΚ, ΦΡΑΝΚΙ, ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ, ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ, ΦΡΗΝΤΟΝ, ΦΡΙΓΚΟ ΚΙΚ



Table with columns for names, numbers, and descriptions. Includes entries like ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ, ΦΡΙΜΠΟΥΡΓΚ, ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ, ΦΡΙΟΣ Δ., ΦΡΟΝΗΣΙΣ, ΦΡΟΣΥΝΗ, ΦΡΟΣΩ, ΦΡΟΣΩ Κ., ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.), ΦΩΤΕΙΝΗ, ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε., ΦΩΤΕΙΝΗ Λ., ΧΑΔΙΩΤΗΣ, ΧΑΛΑΡΕΝ, ΧΑΛΚΗ (δ.), ΧΑΛΚΙΣ ΕΞΠΡΕΣ, ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΕΞΠΡΕΣ, ΧΑΡΑΛ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ, ΧΑΡΙΣ, ΧΑΤΙΑΝ (δ.), ΧΑΙΖΑΝΑ, ΧΙΑΝ Α' ΛΙΑΝΤ, ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΗΒ, ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ, ΧΙΑΝ ΖΕΟΥΡ, ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ, ΧΙΑΝ ΣΑΝ, ΧΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ, ΧΙΑΝ ΣΗ, ΧΙΑΝ ΣΙΑΡ, ΧΙΑΝ ΧΙΛ, ΧΙΟΣ.

Table with columns for names, numbers, and descriptions. Includes entries like ΧΙΟΣ, ΧΛΟΗ, ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ, ΧΩΛΛΑΝΙ, ΧΩΣΕΙΕΝΚΑΜΠ, ΧΩΣΕΙΕΝΛΑΝΤ, ΧΩΣΤΕΝΣΑΝΓ, ΧΟΥΡΙΖΟΝΑ, ΚΟΥΑΝΙΓΑ ΧΑΛΚΙΑ, ΚΥΡΗΣΙΟΣ ΜΠΙΤΑΣ (δ.), ΚΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ, ΚΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣΟ-ΣΕΑΝΙΚ (δ.), ΚΡΙΣΤΙΝΑ, ΚΡΙΣΤΙΝΑ Κ., ΚΡΙΣΤΙΝΑ Κ., ΚΡΙΣΤΙΝΑ Ι, ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (δ.), ΚΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙΙ, ΚΡΥΣΑΝΘΗ, ΚΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α., ΚΡΥΣΗ Β. (δ.), ΚΡΥΣΟΥΛΑ ΙΙ, ΚΩΚ, ΨΑΡΑ, ΨΗΛΗ, ΩΚΕΑΝΙΣ, ΩΚΕΑΝΙΣ, ΩΚΕΑΝΙΣ, ΩΤΙΟ ΓΚΑΛΦ.

# Τα υπό ξένας σημαίας

(Πλοία σημειούμενα δι' αστερίσκου (\*) δύν είναι συμβεβλημένα με τὸ Ν.Α.Τ.)

(κ.) = σπη. Κύπρου, (π.) = σπη. Παναμά — Τὰ ὑπόλοιπα φέρουν τὴν λιθεριανήν)

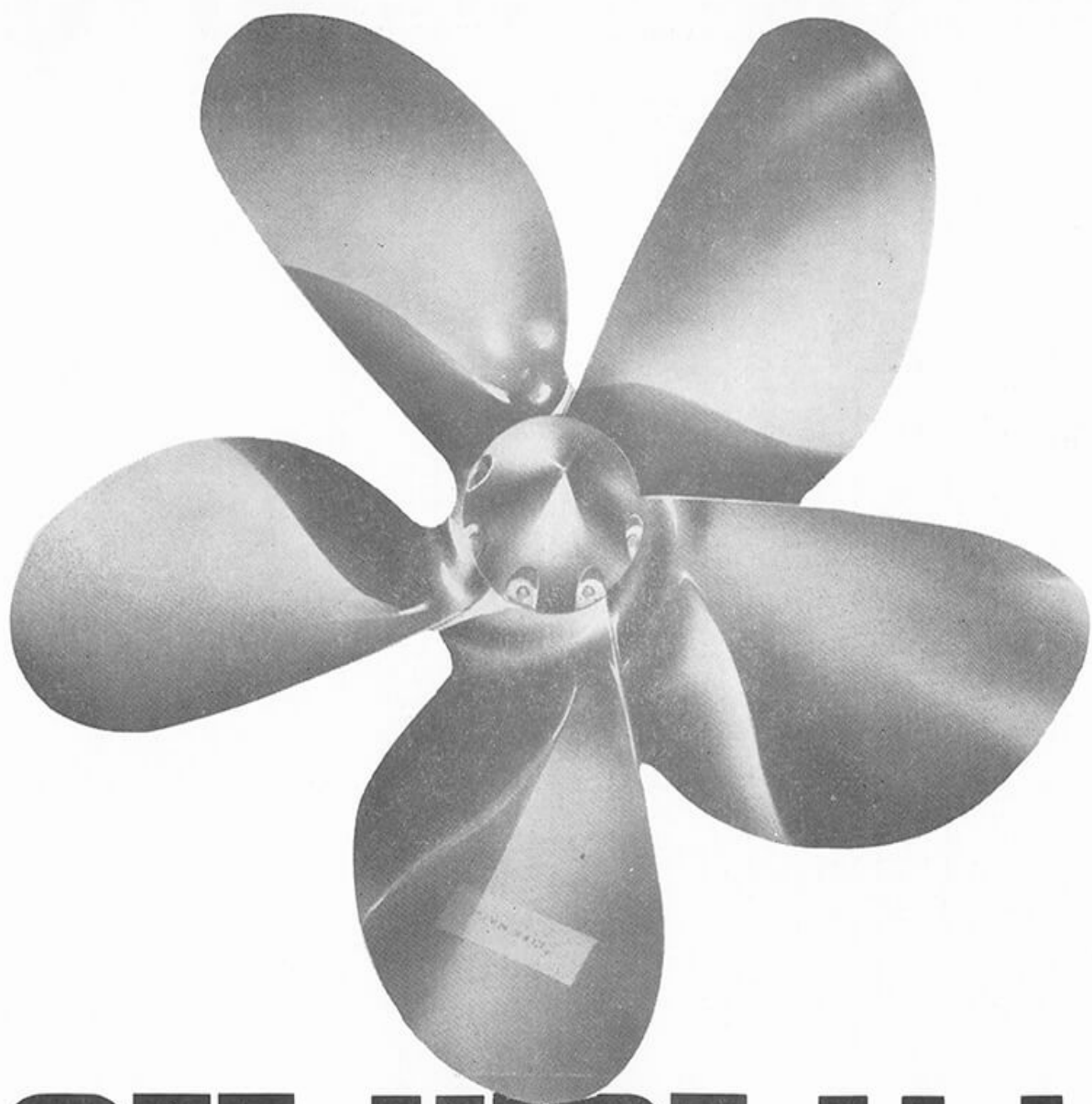
Table with columns for names, numbers, and descriptions. Includes entries like ΑΓΑΠΗ, ΑΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ, ΑΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟ-ΣΙΑΙΗΣ, ΑΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ, ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.), ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ π.α., ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.), ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.), ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V δ., ΑΓ. ΓΙΑΝΝΗΣ Α. κ.α., ΑΓ. ΔΕΥΤΕΡΗΣ (κ.), ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ κ., ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. κ., ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.), ΑΕΛΛΑ (δ.), ΑΕΛΙΑ (κ.), ΑΦΑΝΑΣΙΟΣ, ΑΡΣΗΝ (κ.), ΑΡΣΕΝ, ΑΡΝΑ (κ.), ΑΡΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.), ΑΡΝΑΝΙΑΝ (δ.), ΑΡΝΗΝ ΛΟΥΡΟΥΑ κ.δ., ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣΥ κ.δ., ΑΘΩΣ\*, ΑΓΛΑΙΕΡΙΝΗ Μ., ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ, ΑΤ'ΚΟΝ\*, ΑΤ'ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ, ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑΥ', ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ, ΑΙΜΙΛΙΑ (κ.), ΑΤ'ΡΗΝΣ ΜΕΛΟΝΤΥ κ\*, ΑΤ'ΡΗΝ ΣΥΜΦΩΝΥ κ\*, ΑΤ'Ρ ΧΟΟΥΠ (κ.), ΑΙΖΙΑΝ Α' ΛΙΑΝΤ (μ.), ΑΙΖ. ΓΟΥΛΙΗΒ (μ.), ΑΙΖΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ β, ΑΙΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ, ΑΙΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ, ΑΙΖ. ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.), ΑΙΖΙΑΝ ΠΡΟ-ΣΠΕΡΙΤΥ (π.), ΑΙΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.), ΑΙΖ. ΣΕΥ'ΛΟΡ (δ.), ΑΙΖ. ΣΗ (μ.), ΑΚΑΚΙΑ (κ.), ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ, ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ, ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ, ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ, ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ', ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ, ΑΚΟΥΑΘΑΙΘ, ΑΚΡΟΝ\*, ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (κ.), ΑΚΤΗ (δ.), ΑΛΑΜΑΡ (κ.), ΑΛΑΜΕ'Ι'Ν (π.), ΑΛΑΜΟΣ (Συγκ.), ΑΛΕΑ, ΑΛΕΚ (κ.), ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (κ.), ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ. κ., ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑ-ΣΗΣ (δ.), ΑΛΕΞ. ΣΚΟΥΡΑΡΗΣ κ., ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ\*, ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ, ΑΛΙΜΟΣ (π.), ΑΛΙΝΤΑ (κ.), ΑΛΚΜΑΝ\*.

Table with columns for names, numbers, and descriptions. Includes entries like ΑΛΚΥΟΝΗ (κ.), ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.), ΑΛΜΑ (κ.), ΑΛΦΑ ΚΑΡΡΙΕΡ (Αιβ.), ΑΛΦΑ ΚΟΝΒΕΥ'ΟΡ Α, ΑΛΦΑ ΤΡΑΝΣΠΟΡ-ΙΕΡ (Αιβ.), ΑΜΑΡΙ (κ.), ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.), ΑΜΠΙΕΡ (κ.), ΑΝΑΣΣΑ (κ.), ΑΝΔΡΕΑΣ (Συγκ.), ΑΝΔΡΟΣ Α' ΛΙΑΝΤ κ., ΑΝΔΡΟΣ Α' ΛΙΑΝΤ, ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ μ, ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΙΛ, ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ, ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΙΩΡ, ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ, ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ, ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΑΛΣ, ΑΝΔΡΟΣ ΚΡΥΣΗ (δ.), ΑΝΕΜΗ (κ.), ΑΡΝΑ (κ.), ΑΡΝΑ = (κ.), ΑΡΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ κ., ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.δ.), ΑΡΙΠΙΟΝΗ (κ.), ΑΡΙΠΙΟΝΗ ΤΣΙΡΗ κ., ΑΡΙΚΑΙΩ (δ.), ΑΡΙΩΝΗΣ (Αιβ.), ΑΡΙΩΝΙΟΣ (π.), ΑΡΙΩΝΙΟΣ Γ. (δ.), ΑΡΙΩΝΥ ΙΙΙ, ΑΣΙΟΣ (π.), ΑΙΘΙΟΠΙΑΝΗΣ, ΑΙΘΙΟΛΩΝ\*, ΑΙΘΙΟΤΑΟΣ Μ. (π.), ΑΡΑΚΙΩΝ (κ.), ΑΡΑΧΘΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ, ΑΡΑΧΘΟΣ ΜΠΡΙΤΖ π., ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.), ΑΡΗΣ (κ.), ΑΡΕΙΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ δ, ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.), ΑΡΙΣΤΟΔΙΚΟΣ, ΑΡΙΣΤΟΝΙΔΑΣ, ΑΡΙΣΤΟΞΕΝΟΣ, ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ., ΩΝΑΣΗΣ (δ.), ΑΡΙΩΝ (κ.), ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ, ΑΡΚΟ (κ.), ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.), ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Π., ΑΡΧΩΝ (δ.), ΑΡΧΩΝ (δ.), ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.), ΑΣΙΑΚΙ (κ.), ΑΣΠΑΣΙΑ (π.), ΑΣΠΥΡ (κ.), ΑΣΣΟΣ (κ.), ΑΣΙΑΚΟΣ (μ.), ΑΣΤΗΡ ΙΙ (π.), ΑΣΤΡΟΣ (δ.), ΑΣΤΡΟΣ, ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.), ΑΤΑΛΑΝΤΗ, ΑΤΑΝΤΙΚΗ ΕΜΠΕΡΟΡ δ, ΑΤΛ. ΜΑΡΚΕΣ, ΑΤΑΝΤΙΚΟ\*, ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ δ.









# OFF-HIRE Ltd.

The successful shipowners know to value the Limited Off-Hire.

That's why so many of them come to LIPS NAFSI for their propeller repairs.

They know the LIPS quality and they have never been disappointed, neither from our high reliability nor from our Off-Hire Limited.



**LIPS·NAFSI SA**  
THE PROPELLER PEOPLE

34, METHONIS STR. PIRAEUS TELEPHONES: 49.14 282 409.836 TELEX: 21.2708 NFI GR

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 443

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st NOVEMBER 1978

### Mini Boom

The stability of the freight market during the forthcoming winter months is being taken for a fact by observers. As much for tankers as for bulk carriers in the grain trade where freight rates have marked a substantial improvement. There is even talk of a mini boom.

One example is the chartering of a 71,000-ton vessel for six continuous voyages from the Gulf for Europort at \$6.75 per ton, FIO.

Another ULCC (November) was chartered from the Persian Gulf to the Caribbean was fixed at W40 (cost estimated at W18.5).

The Harley Mullion freight index for the week of October 20, was calculated at 103 compared with 95 for the previous week.

We are therefore indeed going through a mini boom. Tanker rates are linked with dry cargo rates. As long as combined carriers can be profitable employed in the oil trade, they are being withdrawn from the grain trade and there are greater employment opportunities for grain carriers.

The question is: how long will it last? The experts seem to think: not for very long.

### The Chinese Opening

The continuous opening towards the West by China is undoubtedly the most important development in recent years and it has affected shipping as well. Trade patterns are ever changing as evidenced by the spate of cargoes for the Middle East and the surge of imports by Nigeria. South America has always been an important factor but is not well organised. China, however, and certain other areas in the Far East, are well organised and exercise absolute control over their work forces. As a result, the development of the transport trade of these countries has been remarkable.

In spite of the oversupply of tonnage, it would seem we are now heading for better days faster than we had imagined. The positive factors are becoming more and more apparent.

### Chinese Activity

The arrival in Athens of the Chinese Foreign Minister and his visit to Hellenic Shipyards at Skaramanga has aroused a certain amount of speculation on Chinese shipping activity.

Apparently, the Chinese are interested in buying 60,000-ton bulk carriers and Mr. Stavros Niarchos, who owns Hellenic Shipyards, is said to have made certain proposals in this respect and an offer to repair Chinese ships at Skaramanga. The Chinese minister is also reported to have shown an interest in the 400-ton missile boats under construction at the yard for the Greek Navy.

All this, together with the recent trade agreement between China and Japan and the dispatch of Chinese technical missions to French, Dutch and Scandinavian yards, is

interpreted as a definite opening by the Chinese towards the Japanese and West's shipbuilding industry.

Behind this opening, moreover, observers can discern a double objective: the replacement of the obsolete tonnage China has been buying up to now by a large number of new ships on the one hand, and, on the other, an investigation of the prospects of entering the field of modern European technology.

### Fraud

Organised fraud at the expense of cargo underwriters is believed to be costing them millions of dollars. According to the London underwriters, international shipping is being plagued with a wave of fraudulent claims and they have warned banks to avoid the financing of deals that may look suspicious.

The seriousness of the problem was stressed at the recent conference of the International Association of Underwriters in Vienna. The London underwriters asked for a closer check on shipping contracts and closer contact between the various national insurance markets in an attempt to fight false claims.

Between April 1976 and August 1978 the London market had to deal with 52 cases of non-delivery of cargo for reasons other than marine accidents. In many cases, ship and cargo disappeared overnight through the simple process of changing the ship's name. There were also cases of a ship calling at another port and selling the cargo there, or transferring the cargo to another ship before being scuttled. Very often, the owners, masters and agents are all in collusion in defrauding the consignees and the underwriters.

The main centres for frauds of this type appear to be Beirut, Singapore and Manila.

The cargoes involved are generally rubber, sugar, cocoa, coffee and cement consigned to third world countries.

The underwriters have asked the Salvage Association to look into the problem. The Baltic Exchange and the International Chamber of Commerce are also acting in a common effort to stop these practices.

The underwriters say the frauds have multiplied because many contracts are made outside traditional centres such as the Baltic Exchange or the New York tanker market and are concluded by companies that exist in name only.

### Cargo Theft

We are indeed surprised at the passivity

the authorities are displaying towards the increasing number of cases of cargo theft on Greek-flag and Greek-owned vessels. This nefarious practice has even been observed in the case of a Greek cargo loaded in Greece on a Greek-flag ship.

One must be very short-sighted indeed in failing to observe the storm which is bound to break out as a result of these piratical practices which are nothing less than a powder-keg placed at the very foundations of our shipping.

In the midst of an unprecedented shipping crisis and with Greek shipping battling to hold its own against newly-built European fleets, against the cut-rate freights of communist bloc vessels and against the lower running costs of the ships operated by the developing countries, how can our shipping be expected to survive if it is to lose the confidence of cargo shippers? The three factors concerned should not stand by idly at this time. They should act quickly and decisively. They are the State with its acute foreign exchange problem, the shipping companies which are already beginning to feel the effects of mistrust and our seamen, the officers in particular, for whom the prospect of unemployment is rearing its ugly head.

We must get it into our heads that today there is an oversupply of tonnage and that if we are to be preferred by our international clientele we must provide perfect service.

The Greek Shipowners' Association is also responsible to a great extent for protecting the reputation of the great majority of its members who are now being threatened by the tactics of a few unscrupulous newcomers to the shipping scene.

### Convenience Flags

Hong Kong's prominent shipowner, Mr. Frank Tsao, has strongly defended convenience flags claiming that Liberia, for example, has taken more measures for safety and crew training during the past ten years than any other country.

Mr. Tsao operates most of his 57 ships under the Liberian flag. He also remarks that the average age of the Liberian fleet is lower than that of the fleets of many other countries such as the Netherlands, Italy, Greece, India and the Soviet Union.

Liberia, Mr. Tsao went on, is a politically stable country with a high level of education among those who handle the state's shipping affairs. As far as the wage scale is concerned, officers and crews on Liberian ships receive higher pay than their British counterparts and this is made possible by the low taxation on Liberian shipping.

### THE PIRAEUS MARKET

The following are a selection of fixtures transacted through Piraeus shipbroking offices during the past fortnight.

#### SINGLE VOYAGE:

AIKATERINI K.: 4800 metric tons 50% moloo bagged preslung cement, Nice to

Warri, \$28.95 per metric ton fios, L/D 1200/600, dem. \$2300 daily (Oct. 23 - 28). Acct: Unimarine.

ALITHIA: 8000 metric tons 50% moloo bulk phosphates, Casablanca to Thessaloniki, \$9.75 per metric ton fiot, L/D scale load at \$0.55 / 1500 free discharge, dem. \$0.16

