

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1989

Αρ. Φύλλου 1299/1057

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1299/1057
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS, SEVEN SEAS,
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS,
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS AND A
MILLION JOYS OF LIFE;

EPIROTIKI CRUISES

Choice of 1, 3, 4, 7 and 14 days



EPIROTIKI 

A WORLD OF CRUISES • A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES, EPIROTIKI BUILDING 87, AKTI MIAOULI • PIRAEUS • GREECE
TEL. 4526641-9 • TELEX: 212302, 212741 EPIR GR • FAX: 4133814



Securing Ship Lines.

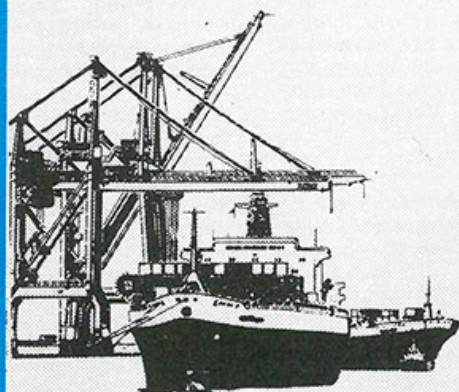
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1299/1057

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1299/1057, July 15th, 1989

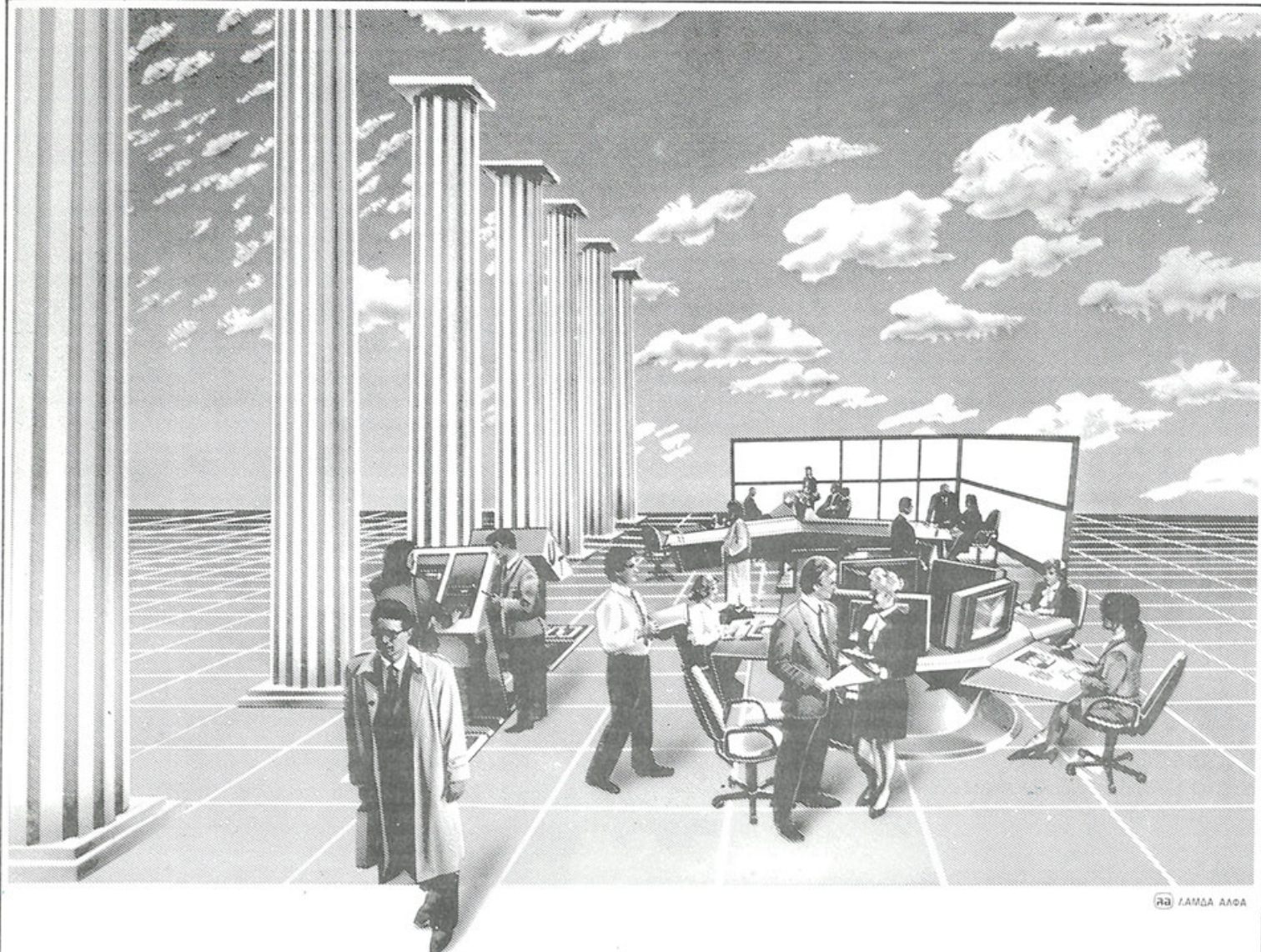
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13** Οί Συλλογικές Συμβάσεις τών Πλοιάρχων τών
ποντοπόρων πλοίων γιά τά έτη 1989-1990.
- 16** Ή Μεσογειακή Συνάντηση τής HELMEPA γιά
τήν εξαφάνιση τών απορριμμάτων από τή Μεσόγειο.
- 21** Οί νέοι Πετρελαιοαγωγοί καί ή αγορά τών
Δεξαμενοπλοίων.
- 23** Οί πηγές τοῦ Σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 27** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 35** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39** ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 40** ENGLISH SUPPLEMENT
- 43** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



RA LAMDA ALFA

Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

Ελάτε στον κόσμο της **μεγαλύτερης Ελληνικής Τράπεζας**. Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις **100 μεγαλύτερες τράπεζες** του κόσμου. Εδώ και 147 χρόνια, πρωτοπορεί σε κάθε μορφή τραπεζικής δραστηριότητας. Δημιουργεί τον κόσμο του αύριο.

Με την κοινωνική προσφορά της στο Έθνος, το κύρος της, το ανθρώπινο δυναμικό της, τη σιγουριά που προσφέρει, την προσπάθειά της να παραμείνει ανθρώπινη παρά το μέγεθός της, κέρδισε την εμπιστοσύνη **6.000.000 Ελλήνων** που συναλλάσσονται μαζί της.

Τα 500 καταστήματα στην Ελλάδα, τα 55 στο εξωτερικό και η συνεργασία με χιλιάδες ξένες τράπεζες στις 5 ηπείρους, της επιτρέπουν να καλύπτει δυναμικά τον εθνικό και διεθνή χώρο. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ**.

Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και να **στηρίξει, όπως πάντα, την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας**, η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός. Είναι η **ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ**.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου.

Νά μήν χαθεί ή μοναδική εύκαιρία

Δέν συμφωνούμε μέ τήν αντίληψη πού εξέφρασε ό νέος 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης στήν πρώτη συνάντησή του μέ τούς εκπροσώπους του τύπου, σύμφωνα μέ τήν όποία, στά πλαίσια του προγράμματος τής Κυβερνήσεως Τζαννετάκη, θά περιορισθεί στήν αντιμετώπιση των τρεχόντων ναυτιλιακών θεμάτων.

Καί δέν συμφωνούμε γιά δύο κυρίως λόγους:

Πρώτο, γιατί δέν μπορούμε, δέν επιτρέπεται νά χάσουμε καί άλλον πολύτιμο χρόνο. Καί,

Δεύτερο, γιατί ή πρωτόγνωρη στά χρονικά του τόπου συναινεση ή όποία υπήρξε μετά τίς πρόσφατες εκλογές καί όδήγησε στο σημερινό κυβερνητικό σχήμα δέν επιτρέπει μόνον, κατά τήν αντίληψή μας, τή χάραξη εθνικής πολιτικής σέ θέματα εθνικής σημασίας όπως είναι ή Ναυτιλία αλλά καί τή λήψη όλων των επιβαλλομένων μέτρων γιά τήν αντιστροφή του ρεύματος καί τήν προσέλκυση όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, ώστε από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων νά επωφελεΐται πρωτίστως ό τόπος πού έχει τόσες ανάγκες καί έπειτα όλοι οι άλλοι.

Δέν είμαστε από εκείνους πού πιστεύουν στά θαύματα καί ότι ό στόχος μπορεί νά επιτευχθεί από τή μιά μέρα στήν

άλλη. Χρόνια παλεύουν τά «Ναυτικά Χρονικά» — καί πολλές φορές κόντρα στο ρεύμα — προς τήν κατεύθυνση αυτή. Θεωρούμε όμως μοναδική τήν εύκαιρία πού παρέχεται μέ τή συναινετική κυβέρνηση τής Νέας Δημοκρατίας καί του Συνασπισμού τής 'Αριστεράς καί τής Προόδου γιά τήν προώθηση των γενικότερων συμφερόντων του τόπου πού θά επιτευχθεί μέ τόν επαναπατρισμό όλων των ελληνόκτητων πλοίων.

Οι σχετικοί χειρισμοί θεωρούμε ότι θά είναι εύκολότεροι δεδομένων καί των επιβεβαιωμένων μέ συγκεκριμένα μέτρα αντίληψεων του πρώην κυβερνητικού κόμματος καί σημερινής αξιωματικής αντιπολιτεύσεως γιά τά θέματα τής ναυτιλίας.

Αυτή τήν εύκαιρία δέν πρέπει νά τήν αφήσουμε νά φυλλορροήσει. 'Όσοι πονάμε τόν τόπο αυτόν καί τόν ελληνικό λαό όφείλομε νά τήν εκμεταλλευθούμε. Καί πρωτοπόρος — εκείνος πού θά τραβήξει μπροστά πριν από όλους πρέπει νά είναι ό νέος 'Υπουργός. 'Εμείς καί όλοι οι άνθρωποι τής Ναυτιλίας — αλλά καί ό ελληνικός λαός — θά είμαστε στο πλευρό του, γιά νά βοηθήσει ό καθένας όπωσ καί όπου μπορεί άν υπάρξει ανάγκη.

Ο ΝΕΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ



'Ιδιαίτερα επιτυχής χαρακτηρίζεται από όλους ή ανάθεση του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας στον γνωστό στο χώρο τής Ναυτιλίας αλλά καί γενικότερα βουλευτή Δωδεκανήσου τής Νέας Δημοκρατίας κ. 'Αριστ. Παυλίδη. Πρόκειται γιά έναν τεχνοκράτη (πτυχιούχος τής Φυσικομαθηματικής μέ σπουδές καί στά Οικονομικά καί στή διεύθυνση επιχειρήσεων στο εξωτερικό καί ανώτερο στέλεχος επιχειρήσεων πρό τής εκλογής του) πού μέ τή συνεχή παρουσία του στή Βουλή από τό 1977 καί έντεθεν καί τή συμμετοχή του στο νομοθετικό έργο καί στον κοινοβουλευτικό έλεγχο, καθώς καί σέ πλείστες όσες κοινοβουλευτικές επιτροπές, μεταξύ των όποιων καί τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας ως καί μέ πολυάριθμες αποστολές στο εξωτερικό, σέ 'Ανατολή καί δύση καί σέ Βορρά καί Νότο, έχει αποκτήσει μιά ιδιαίτερα αξιόλογη πολιτική εμπειρία ή όποία αναμένεται ότι θά αποδειχθεί πολύτιμη κατά τήν άσκηση των καθηκόντων του ως 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τό πόσο πολύτιμη είναι αυτή ή εμπειρία καταδεικνύεται καί από τήν εισήγησή του προς τήν Κυβέρνηση νά καλύπτεται ή χρηματοδότηση του ΝΑΤ — τό όποιο, όπως δήλωσε, περιλαμβάνεται, μαζί μέ τή Ναυτική 'Εκπαίδευση στις άμεσες προτεραιότητές του — τουλάχιστο γιά ένα τρίμηνο ώστε νά εξασφαλισθεί ή χωρίς προβλήματα καί καθυστερήσεις πληρωμή των συντάξεων καί εκπλήρωση των άλλων υποχρεώσεων του Ταμείου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια όπως είναι γνωστό σέ όλους δέν αναμινύεται στήν πολιτική, θά σταθούν στο πλάι του νέου 'Υπουργού καί θά επικροτήσουν κάθε θετική ενεργεία του υπέρ τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας καί των ανθρώπων της, δέν θά διστάσουν όμως παράλληλα, όπως έχουν πράξει πάντοτε στήν πολύχρονη πορεία τους, νά άσκήσουν τήν πλέον αυστηρή κριτική άν διαπιστώσουν ενέργειες ή παραλείψεις πού θά είναι δυνατόν νά παραβιάσουν τά συμφέροντά τους.

'Ο κ. 'Αριστ. Παυλίδης ήλικίας 46 ετών, έχει γεννηθεί στή Κω καί είναι ό δεύτερος ό δεύτερος Δωδεκανήσιος πολιτικός, μετά τόν άείμνηστο Στυλ. Κωτιάδη, πού καταλαμβάνει τό αξίωμα του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

• Τόν νέο 'Υπουργό επισκέφθηκαν τά προεδρεία τής 'Ενώσεως Πλοίων, 'Εφοπλιστών, τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων, τής 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων, τής 'Ενώσεως Πλοιάρχων κλπ. πού μαζί μέ τά συγχαρητήριά τους γιά τήν ανάληψη των καθηκόντων του τόν ενημέρωσαν γιά τά έκκρεμη προβλήματα πού υπάρχουν. 'Επίσης ό κ. Παυλίδης είχε ενημερωτικές συσκέψεις μέ τούς διευθυντές καί τούς προϊσταμένους όλων των υπηρεσιών του YEN πού τόν ενημέρωσαν γιά τά υπάρχοντα έκκρεμη θέματα τής Ναυτιλίας καί των ανθρώπων της.

ΚΑΙ Ο ΝΕΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

'Ιδιαίτερα όμως επιτυχής θεωρείται καί ή ανάληψη των καθηκόντων του Γενικού Γραμματέως του YEN από τόν κ. Φώτη Χρη-

ματόπουλο, ό όποιος είναι επίσης γνωστός στο χώρο τής Ναυτιλίας από τήν προηγούμενη θητεία του στήν ίδια θέση (1975-1977) καί από τίς άριστες έντυπώσεις πού είχε άφήσει τότε. 'Ο κ. Χρηματόπουλος είναι αυτοδημιούργητος: Γεννήθηκε στή Μόσχα από 'Ελληνες γονείς τούς όποιους όμως έχασε στα παιδικά του χρόνια καί τελείωσε τό Δημοτικό Σχολείο του 'Ορφανοτροφείου τής Φλώρινας, τό νυκτερινό Γυμνάσιο του Πειραικού Συνδέσμου καί τή Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου 'Αθηνών εργαζόμενος συνεχώς σέ διάφορα επαγγέλματα (άγροτικό εργάτη, οικοδόμο, σερβιτόρο κλπ.) από ετών δέ δικηγόρεϊ στήν 'Αθήνα καί τόν Πειραιά. 'Ο κ. Χρηματόπουλος πολιτεύθηκε γιά πρώτη φορά τό 1974 (ήταν ιδρυτικό στέλεχος τής Νέας Δημοκρατίας) καί διετέλεσε βουλευτής τήν τετραετία 1977-1981.

ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Τό ενδιαφέρον πού εξεδηλώθη μετά τά επανειλημμένα άρθρα καί σχόλια των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τό ανθρωπινό δυναμικό δείχνει τόν βαθύτατο προβληματισμό πού υπάρχει τόσο στον 'Ακτιό Μισούλη όσο καί στο Λονδίνο καί στή Νέα 'Υόρκη γι' αυτό τό καυτό, κυριολεκτικά, πρόβλημα, από τήν αντιμετώπιση του όποιου θά εξαρτηθεί έν πολλοίς καί ή ύπαρξη αυτής τής ίδιας τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας στα άμέσως επόμενα χρόνια.

Πολλές οι προτάσεις καί οι επισημάνσεις, ή κυριότερη όμως άφορά τό πρόβλημα τής εξελίξεως καί των υπάρχοντων αλλά καί των νενάξιωματικών οι όποιοι άποφοιτούν από τίς σχολές: 'Επισημαίνεται συγκεκριμένα, ότι ή δυνατότητα εξελίξεως μπορεί νά εξασφαλισθεί μόνον άν καθιερωθεί ή ναυτολόγηση τουλάχιστον έξι 'Ελλήνων σέ κάθε πλοίο μέ ξένη σημαία — τριών στή γέφυρα (πλοιάρχου, ύποπλοιάρχου καί άνθυποπλοιάρχου ή δοκίμου) καί τριών στή μηχανή (πρώτου, δεύτερου καί τρίτου ή δοκίμου μηχανικού). Διότι όπως ύποστηρίζεται από τούς περισσότερους, τά 700 περίπου ποντοπόρα πλοία μέ 'Ελληνική σημαία καί ό μικρός αριθμός πλοίων μέ ξένες σημαίες πού

χρησιμοποιούν γύρω τους δέκα "Ελληνες ναυτικούς και κυρίως αξιωματικούς δεν μπορούν να εξασφαλίσουν την εξέλιξη των αξιωματικών που χρειάζεται σήμερα και θα χρειάζεται αύριο και μεθαύριο η "Ελληνική Ναυτιλία — πολλοί μάλιστα και ιδίως οι διατηρούντες την "Ελληνική και οι έχοντες συμβάσεις με το ΝΑΤ, που εν πάσει περιπτώσει είναι εκείνοι που καταβάλλουν και τις εισφορές υπέρ του ΚΝΕ, υποστηρίζουν (και έχουν δίκαιο) ότι δεν είναι νοητό να επιβαρύνονται αυτοί για τη δημιουργία στελεχών τα όποια σε πολλές περιπτώσεις χρησιμοποιούν άλλοι που είτε δεν έχουν συνεισφέρει ποτέ υπέρ της Ναυτικής "Εκπαιδεύσεως, είτε δεν συνεισφέρουν πλέον λόγω αλλαγής σημαίας. Ταυτόχρονα, επισημαίνεται, επιβάλλεται να υπάρξει η ρύθμιση που έχουν προτείνει τα "Ναυτικά Χρονικά", δηλαδή να λαμβάνεται υπ' όψη και για προαγωγικά διπλώματα ή ύπηρεσία επί ξένων πλοίων ή όποια πρέπει να εξαγοράζεται με τις ίδιες εισφορές που καταβάλλονται από τους ναυτικούς μας οι οποίοι υπηρετούν σε πλοία με "Ελληνική σημαία. "Επ' αυτού επαναλαμβάνουμε ότι η Πολιτεία πρέπει να αντίληφθεί ότι δεν μπορεί να τιμωρεί τους ναυτικούς μας οι οποίοι αναγκάζονται να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες, ελλείψει πλοίων με "Ελληνική σημαία και θεωρούμε ότι αποτελεί χρέος του νέου "Υπουργού κ. "Αριστ. Παυλίδη να προχωρήσει χωρίς την παραμικρή χρονοτριβή στην επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων ρύθμιση.

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ

Είναι, κατά την αντίληψή μας, ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός ότι παράλληλα με την πρό ήμερων επιτευχθείσα συμφωνία για τη συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων για το τρέχον έτος άρχισαν και οι διαβουλεύσεις επί της προτάσεως της "Ενώσεως "Ελλήνων "Εφοπλιστών για την υπογραφή συλλογικής συμβάσεως και για το 1990 — τό ένθαρρυντικό έν προκειμέ-

νω είναι ότι γίνεται αντίληψη και από τη ναυτεργατική πλευρά η ανάγκη να παρασχεθεί στον έφοπλισμό η δυνατότητα για μεγαλύτερο, χρονικά, προγραμματισμό.

"Εν πάσει περιπτώσει: Η συμφωνία που έπληθε για τη σύμβαση του τρέχοντος έτους προβλέπει:

Πρώτο: Αύξηση των αποδοχών κατά 13% για το πρώτο εξάμηνο και κατά 15% για το δεύτερο εξάμηνο του 1989. Μετά ίδια ποσοστά αύξάνονται και τα πάσης φύσεως επιδόματα, έξτρα εργασίες, αντίτιμο τροφής, υπερωρίες κλπ.

Δεύτερο: χορήγηση σε όλα τα πληρώματα μηνιαίου επιδόματος δρασμών χιλίων.

Τρίτο: "Αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως ιδιόμορφου, βαρέως και ανθυγιεινού και από κοινού προσπάθεια προς την Πολιτεία για το νομοθετικό χαρακτηρισμό μέσα από τη νομοθεσία του Ν.Α.Τ. για την προστασία των ύφισταμένων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων. Διευκρινίζεται ότι η συναίνεση της Ε.Ε.Ε. δίδεται, αποκλειστικώς και μόνον προς τόν ανωτέρω σκοπό.

Πρέπει να επισημανθεί ότι προηγουμένως είχε επιτευχθεί η συμφωνία και η υπογραφή της συλλογικής συμβάσεως των πλοιάρχων των ποντοπόρων πλοίων η οποία δημοσιεύεται στις σελίδες 13-15.

"Εξ άλλου η πρόταση της Ε.Ε.Ε. για την υπογραφή συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων για το 1990 με αύξηση 15% συζητήθηκε την περασμένη Τετάρτη στην "Εκτελεστική "Επιτροπή της ΠΝΟ από την οποία διατυπώθηκε η άποψη ότι για την κατάρτιση νέας συμβάσεως χρειάζεται να ακολουθηθούν οι νόμιμες και βάσει του καταστατικού διαδικασίες, που προβλέπουν διατύπωση αιτημάτων από τα πρωτοβάθμια σωματεία προς την εκτελεστική επιτροπή της ΠΝΟ, η οποία και θα διατυπώσει τελικά τα γενικά αίτηματα προς την Ε.Ε. "Η διαδικασία αυτή θα επισπευσθεί ώστε έγκαιρα να διατυπωθούν τα αίτηματα της Ναυτικής "Ομοσπονδίας με στόχο να επιτευχθεί η σύναψη συμβάσεως για το 1990 πριν από τη λήξη της συμβάσεως του 1989.

ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ ΤΟ ΤΡΟΠΑΡΙΟ

Οι διοικήσεις των "Ενώσεων Μηχανικών (ΠΕΜΕΝ), Ναυτών και Θερμαστών (Στέφανων) εξέφρασαν για μία ακόμη φορά την αντίθεσή τους για τη συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ της ΠΝΟ και της "Ενώσεως "Ελλήνων "Εφοπλιστών για τη συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων γιατί, όπως υποστηρίζουν σε σχετική κοινη ανακοίνωσή τους, η εν λόγω συμφωνία δεν δικαιώνει τις διεκδικήσεις των ναυτικών!

Φυσικά, η ενέργεια αυτή των διοικήσεων των εν λόγω "Ενώσεων δεν εξέπληξε κανέναν στην "Ακτή Μιαούλη αλλά ούτε και προσέλυσε το ενδιαφέρον των ναυτικών μας προς τους όποιους κυρίως στρεφόταν και απέβλεπε ή εκ του ασφαλούς επέδειξε παλικάριās και αγωνιστικότητας, δεδομένου ότι είναι πλέον γνωστή σε όλους γενικά ή μόνιμη τακτική της άρνήσεως και της διαφωνίας που εφαρμόζουν χωρίς παρέκκλιση. "Υπενθυμίζουμε ότι οι μόνιμες διαφωνούσες διοικήσεις των εν λόγω "Ενώσεων ποτέ μέχρι σήμερα δεν συνέστησαν στα μέλη των "Ενώσεων να άρνηθούν την είσπραξη των αυξήσεων που πρόβλεπαν συμφωνίες και συλλογικές συμβάσεις που συνήψε η ΠΝΟ και εκείνες κατηγορείαν ότι δεν εξυπηρετούσαν τα συμφέροντα των ναυτικών, γι' αυτό είναι καιρός να σταματήσει το τροπάριο — δεν συγκινεί πλέον κανέναν.

ΟΙ ΑΘΛΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Συνεχίζονται οι καταγγελίες προς τα "Ναυτικά Χρονικά για τις αθλιότητες του ΝΑΤ σε βάρος όχι μόνον των χρωών των πλοιαρχών και των Α' μηχανικών αλλά και προς τους ίδιους τους πλοιάρχους και τους Α' μηχανικούς, σε πολλούς από τους οποίους δεν εστάλη ακόμη η αύξηση του 5% και έτσι οι άνθρωποι αυτοί, όπως και οι χήρες, έχουν τεθεί σε δεύτερη μοίρα εάν να είναι πολίτες δεύτερης κατηγορίας.

Στό μεταξύ από το ΝΑΤ ούτε φωνή, ούτε άκρόαση: Κανένας εκεί μέσα — συμπεριλαμβανόμε και τους υπαλλήλους — δεν αισθάνθηκε την ανάγκη όχι για μία άπάντηση σε όσα σημείωναν τα "Ναυτικά Χρονικά" στο προηγούμενο τεύχος, αλλά για μία ενημερωτική ανακοίνωση προς τους ασφαλισμένους οι οποίοι, κατά την αντίληψη όλων στο ΝΑΤ, πρέπει να μωρίσουν τα χέρια τους για να αντίληφθούν τα κελεύσματά τους. Φυσικά αυτό δεν αίρει την αξίωση της ναυτικής οικογένειας να έντοπισθεί και να απομακρυνθεί χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση ό νοσηρός και δισοτραμμένος έγκέφαλος που έννόησε την αθλιότητα σε βάρος των άτυχων ασφαλισμένων.

ΕΥΤΥΧΩΣ

Μας προβληματίσε η απόλυτη σιωπή που ακολούθησε τό θόρυβο για τό δήθεν "έγκλημα" σε βάρος των "Ελλήνων αξιωματικών Ε.Ν. και για τους δήθεν σοβαρούς "κινδύνους" που άπειλούσαν τό επαγγελματικό τους μέλλον λόγω της έγκρίσεως του "Υπουργείου για την επάνδρωση έξι έξειδικευμένων και συγκεκριμένων πλοίων με ξένους αξιωματικούς επί ένα έτος με την προϋπόθεση προσλήψεως και "Ελλήνων για να αποκτήσουν την απαιτούμενη έμπειρία κοντά στους ξένους συναδέλφους τους. Και μάς κάνει να πιστεύουμε ότι έπρόκειτο περισσό-

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

τερο για μία προσπάθεια να πιεσθεί και να εγκαταλείψει γρηγορότερα την εξουσία ή κυβέρνηση που είχε αποτύχει στις πρόσφατες εκλογές, παρά για ουσιαστική άρνηση της ρυθμίσεως που είχε γίνει και η οποία θα αποβεί τελικά υπέρ των δικών μας ναυτικών και όχι των ξένων. Εύτυχως.

ΤΟ ΛΑΘΟΣ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ

Τό φαινόμενο — διότι περί φαινομένου πρόκειται — προκαλεί έντυπωση: Καθ'ήν στιγμὴν διαπιστώνεται καθημερινά και η έλλειψη των ναυτικών που χρειάζονται για την επάνδρωση των Έλληνόκτητων πλοίων και η απροθυμία των νέων να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα ναυτιλιακοί οργανισμοί επιβραβεύουν τη φυγή των τέκνων των ναυτικών μας από το ναυτικό επάγγελμα. "Όπως καλή ώρα — μέχρι τη στιγμή τουλάχιστον — η Έστία Ναυτικών, η οποία ανακοίνωσε ότι θα χορηγήσει και έφετος χρηματικά βραβεία στα παιδιά ναυτικών εν ένεργεία και συνταξιούχων — τα οποία διακρίθηκαν στις σπουδές τους στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα κατά το ακαδημαϊκό έτος 1988 - 89 και πέτυχαν βαθμολογία άνω των οκτώ.

Δέν έχομε αντίρρηση να βραβευθούν και αυτά τα παιδιά των ναυτικών μας: Προηγούμενως όμως πρέπει να επιβραβεύσουμε τα παιδιά των ναυτικών μας που ακολουθούν το πατρικό επάγγελμα αλλά και τους ίδιους τους ναυτικούς μας που διακρίνονται με αξιόλογες επιδόσεις σε διάφορους τομείς, να επιβραβεύσουμε δηλαδή την παραμονή και τη διάκριση στο ναυτικό επάγγελμα και όχι τη φυγή, όπως κάνει η Έταιρία Ναυτικών, δυστυχώς, επαναλαμβάνοντας μία απολύτως λανθασμένη τακτική.

ΝΕΟ ΑΛΜΑ ΤΗΣ ANANGEL AMERICAN

Νέο επιτυχημένο άλμα πραγματοποιεί η έταιρία Anangel American Shipholdings με την αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 93 εκατ. δολάρια, τό οποίο κατά 50% καλύφθηκε από διεθνείς επενδυτές που προέρχονται κυρίως από τις "Ηνωμένες Πολιτείες και τό υπόλοιπο από τό Συγκρότημα Άγγελικούση.

Κατέχοντας σήμερα χωρητικότητα 460.000 τόν. d.w., η Anangel American προτίθεται να χρησιμοποιήσει τα νέα κεφάλαια για τη πρόσκτηση τριών μοντέρνων handy size μπάλκ κάρριερς, ενώ υπάρχει έκδηλο ενδιαφέρον για επενδύσεις σε φορτηγά πλοία πολλαπλής χρήσεως και ένδεχομένως σε μπάλκερς μεγέθους cape size, με στόχο τη κάλυψη ποικιλίας φορτίων από έναν εύελοτο στόλο.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Η Έλληνική έταιρία Lavinia Corporation, η οποία έλέγχεται από τόν Όμιλο Λασκαρίδη, συνήψε σημαντική συμφωνία με τό Σοβιετικό συγκρότημα Zaryba, τό οποίο έλεγ-

χει τό ένα τρίτο της Σοβιετικής άλιείας άνοικτης θαλάσσης, βάση της οποίας δημιουργείται μία κοινή επιχείρηση διαχειρίσεως πλοίων - ψυγείων με ίδια κεφάλαια και τραπεζικές πιστώσεις που θα φθάσουν τά 100 εκατ. δολάρια.

Η νέα έταιρία που έλαβε την έπωνυμία Sovmed Reefer Services, θα έχει την έδρα της στόν Πειραιά και έχει στόχο την άγορά ή ναύλωση περί των δέκα πλοίων - ψυγείων της τάξεως των 300.000 κυβ. ποδών.

Σημειώνεται ότι κατά τη τελευταία διετία ή Lavinia Corporation έξετέλεσε με επιτυχία ένα σημαντικό συμβόλαιο μεταφοράς άλιευμάτων για τόν Σοβιετικό οργανισμό Sovrybflot, γεγονός που όδήγησε στην επίτευξη της νέας συμφωνίας για τη δημιουργία κοινής ναυτιλιακής επιχείρησης.

Άκόμη θα μνημονεύσουμε ότι ό Όμιλος Λασκαρίδη άγόρασε τούς πρώτους μήνες του 1989 τό ναυπηγοεπισκευαστικό συγκρότημα Astican (Astilleros Canarios), στό Λάς Πάλμας των Καναρίων Νήσων, τό οποίο είναι τό μεγαλύτερο έπισκευαστικό κέντρο στην άκτή της Δυτ. Άφρικής και έφοδιασμένο με σύστημα Syncro Lift μπορεί να δεξαμενίσει ταυτόχρονα 12 πλοία, χωρητικότητας έως 35.000 τόν. d.w.

Τέλος, στά πλαίσια της άλματώδους ανάπτυξης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του Όμιλου Λασκαρίδη έντάσσεται και ή πρό μηνών παραλαβή από ιαπωνικά ναυπηγεία του πρώτου από τά τρία νεότευκτα πλοία - ψυγεία, μεγέθους 270.000 κυβ. ποδών, με τά οποία ό στόλος της Lavinia θα ξεπεράσει τά 30 πλοία.

ΔΕΚΑΕΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η Έλληνική έταιρία Adriatic Tankers, από τις μεγαλύτερες διεθνώς στόν τομέα διαχειρίσεως δεξαμενοπλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων, συνήψε πρόσφατα μία πολύ ένδιαφέρουσα συμφωνία χρονοναύλωσης επί 10 έτη, 12 σκαφών που άνήκαν μέχρι πρότινος στην ιαπωνική έταιρία Vemura Kaiun του Τόκιο, ή οποία αντιμετώπισε προβλήματα ρευστότητας.

Πρόκειται για έξι σκάφη stainless steel και έξι coated, όλα μεγέθους μεταξύ 6.700 — 12.500 τόν. d.w., τά οποία πωλήθησαν από την Vemura στόν ιαπωνικό έμπορικό όικο Itoman για συνολικό ποσό 150 εκατ. δολαρίων, και από αυτόν πλέον ναυλώθηκαν στην Adriatic Tankers.

Άξίζει να σημειώσουμε άκόμη, ότι τό τελευταίο δωδεκάμηνο ή Adriatic Tankers έκανε μία έντονη παρουσία στην άγορά των άγοραπωλησιών χημικών δεξαμενοπλοίων και σήμερα έλέγχει στόλο 45 σκαφών που ποικίλουν σε μέγεθος μέχρι τούς 20.000 τόν. d.w.

ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ SHL

Η Deutsche Bank, ή μεγαλύτερη Τράπεζα της Δυτ. Γερμανίας, ανακοίνωσε την εξαγο-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Την 9ην νυκτερινήν της 1ης 'Ιουλίου απέπλευσεν εκ Πειραιώς διά Νέαν 'Υόρκην, εκτελούν τό δεύτερον αυτού ταξίδιον, τό υπερωκεάνιον «Νέα Έλλάς». Τό σκάφος παρέλαβαν εξ Αιγύπτου, Παλαιστίνης και Πειραιώς 490 επιβάτας και 180 τόννους έμπορευμάτων.

— Τό α/π ΔΙΡΦΥΣ, κενόν εκ Γένοβας διά Μπουένος Άϊρες προσηράξεν εις English Bank, του ποταμού Πλέϊτ, κατά την διάρκειαν πυκνής όμίχλης. Τό σκάφος άνεγκύσθη χωρίς να ύποστη ζημίας.

— Διά Β.Δ. προήχθησαν εις τόν βαθμόν του Πλοιάρχου οί αντιπλοίαρχοι λιμενικοί κ.κ. Παν. Δουργούτης, Άθ. Τσεμπερόπουλος και Εύάγ. Μαγκόπουλος και εις τόν βαθμόν του Πλωτάρχου ό υποπλοίαρχος λιμενικός κ. Μιχ. Σακάρης.

— Τό φορτηγόν «Τρίτων», 4.211 τόννων γκρός και ναυπηγήσεως 1914 έπωλήθη παρά των κ. Γράτσων προς 'Ιταλούς έφοπιστάς αντί τιμής 20.750 λιρών.

— Τό φορτηγόν «Άλεξάνδρα» έναυλώθη εκ Χουέλβας 6.500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 7/3, καντσέλο 17 'Ιουλίου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 206/15.7.1939)

ρά στις 1 'Ιουλίου του συνόλου των μετοχών της Schiffshypothekenbank, ή οποία με βάση τό Κίελο είχε χρηματοδοτήσει κατά καιρούς την Έλληνική ναυτιλία.

ΤΙ ΔΟΥΛΕΙΑ ΕΧΟΥΝ;

Διαβάζοντας τά όνόματα των μελών των διοικητικών συμβουλίων των Ταμείων Προνοίας Άξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Έμπορικού Ναυτικού που έσπευσε κακώς να διορίσει λίγες ήμέρες πριν τις εκλογές ό 'Υπουργός κ. Άντ. Ντεντιδάκης διερωτηθήκαμε:

Πρώτο, ποιά δουλειά έχουν οί εκπρόσωποι του 'Υπουργείου Οικονομικών και οί πολιτικοί μηχανικοί στή σύνθεση των διοικήσεων των Ταμείων αυτών που είναι έπικουρικά Ταμεία που λειτουργούντα άποκλειστικά με τις εισφορές των ναυτικών, και,

Δεύτερο, πώς άνέχονται οί εκπρόσωποι των ναυτικών στά έν λόγω συμβούλια την παρουσία των εκπροσώπων του 'Υπουργείου Οικονομικών και των πολιτικών μηχανικών;

Είναι μεγάλη ή άξίωση να ύπάρξει κάποια έξήγηση από την πλευρά της Ναυτικής Όμοσπονδίας;

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307581

πλάσια κεφάλαια για τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών εργασιών και θα συνδυάσει τις χρηματοδοτήσεις πλοίων με άλλες διεθνείς χρηματοδοτικές εργασίες.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΗΣ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ

Τις ημέρες αυτές βρίσκεται στην ιδιαίτερη πατρίδα του, τα Καρδάμυλα, για διακοπές ένας νέος συμπατριώτης μας ο οποίος τιμά το ελληνικό όνομα στην ξένη. Πρόκειται για τον κ. Εύαγ. Τσεβδό ο οποίος σε ηλικία 29 ετών είναι ο νεώτερος Principal Engineer Machinery and Engineering Systems του American Bureau of Shipping σε όλον τον κόσμο και εργάζεται στα κεντρικά γραφεία του ABS στη Νέα Υόρκη.

Είδεικευμένος στις ναυπηγήσεις κρουαζιεροπλοίων ο κ. Εύαγ. Τσεβδό θεωρείται σήμερα ένας από τους ελάχιστους ειδικούς σε όλον τον κόσμο στην κατασκευή υποβρυχίων άναψυχής, τα οποία, όπως δείχνουν τα πράγματα, θα αποτελέσουν πολύ σύντομα έναν νέο σημαντικό και δυναμικό τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Από στοιχεία που έχουν δημοσιευθεί στην αμερικανική επιθεώρηση «Maritime Reporter/ Engineering News» προκύπτει ότι τα υπάρχοντα «τουριστικά υποβρύχια» μεταφέρουν από δύο μέχρι 52 επιβάτες και κατέρχονται σε βάθος 150 μέχρι 2.580 ποδών με συννηθέστερο βάθος τα 150, 250, 328 και 656 πόδια.

Ασφαλώς δεν είναι ο κ. Εύαγ. Τσεβδό ο μοναδικός «Έλληνας που διαπρέπει στο εξωτερικό». Η περίπτωση του όμως, μία παλαιότερη σχετική συζήτηση με τον ιδρυτή της εταιρίας «Πανδώρα Μαρτινάιμ Έιτζενς» του Ντάρμπαν παλαιό φίλο Δημήτρη Σύρρη καθώς και μία ανάλογη επισήμανση που μας έκανε προχθές ο κ. Νίκος Θεολογίτης οδηγώντας τα «Ναυτικά Χρονικά» στην απόφαση να καταγράψουν τους Έλληνες της διασποράς που ασχολούνται με όποιονδήποτε τρόπο, ακόμη και έμμεσα, με τη Ναυτιλία.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού δεν αποκλείεται να υπάρξουν και ταξίδια εκπροσώπων των «Ναυτικών Χρονικών» στις περιοχές της ύψιλης όπου υπάρχει συγκέντρωση τέτοιων Ελλήνων. Προς το παρόν, όμως, παρακαλούνται όλοι οι ναυτιλιακοί Έλληνες της διασποράς, σε Ανατολή και Δύση και σε Βορρά και Νότο, καθώς και όσοι έχουν στη διάθεσή τους σχετικά στοιχεία να επικοινωνήσουν με τον Διευθυντή Συντάξεως κ. Δημήτρη Τσαπράλη ο οποίος έχει αναλάβει τη σχετική έρευνα, ώστε μετά τη συγκέντρωση των πληροφοριών που χρειάζονται να υπάρξει μία λεπτομερής και εύρεία

παρουσίασή τους από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών», παρουσίαση ή οποία θεωρούμε ότι θα είναι ιδιαίτερα και πολλαπλώς χρήσιμη τόσο για τους ίδιους όσο και για τον τόπο.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Η Επιτροπή της ΕΟΚ πρόκειται να προτείνει στους αρμόδιους Υπουργούς των 12 χωρών της Κοινότητας, ένα κοινό πρόγραμμα για την ανάπτυξη του Κοινοτικού εμπορίου στόλου. Το πρόγραμμα αυτό θα περιλαμβάνει πολλά επίμαχα ζητήματα, μεταξύ των οποίων η δημιουργία του ευρωπαϊκού νηολογίου, η πλαίσωση των κρατικών επιχορηγήσεων, η προώθηση της βοήθειας χωρών του τρίτου κόσμου υπό κοινοτική σημαία και κυρίως η προοδευτική εξάλειψη των περιορισμών που αναφέρονται στην άκτοπλοία.

Είναι φανερό ότι τα θέματα αυτά παρουσιάζουν μεγάλες δυσχέρειες και η αντιμετώπιση σοβαρών αντιθέσεων θεωρείται βεβαία, ιδίως όσον αφορά το πρόβλημα της λεγόμενης «ευρωπαϊκής σημαίας». Για όρισμένα μέλη της Επιτροπής η δημιουργία του ευρωπαϊκού νηολογίου δεν αποτελεί την πιο πρόσφορη απάντηση του προβλήματος της κοινοτικής ναυτιλίας. Ενώ αντιθέτως όρισμένοι άλλοι πιστεύουν ότι θα διευκολύνει την έναρμόνιση των μέτρων οικονομικής ενισχύσεως της ναυτιλίας στις διάφορες χώρες, ενώ παράλληλα θα μπορέσει να προβλεφθεί ένα είδος ενισχύσεως για να συμψηφισθεί το επί πλέον κόστος του ευρωπαϊκού νηολογίου έναντι των σημαίων ευκαιρίας.

Άλλες επιφυλάξεις αναφέρονται στον συνδυασμό των προτεινόμενων μέτρων με τους διεθνείς κανόνες, στην υποχρέωση των εφοπλιστών για τη διατήρηση όρισμένου ποσοστού ευρωπαϊκών ναυτικών επί των πλοίων τους και ακόμα στην υποχρέωση που θα έχουν τα ξένα πλοία να συμμορφωθούν προς όρισμένους κανόνες κοινωνικής πρόνοιας, ασφαλείας των πλοίων και προστασίας του περιβάλλοντος, πριν προσεγγίσουν σε λιμένες της Κοινότητας.

ΑΝΕΥ ΛΟΓΟΥ

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη δεν προσφέρει το παραμικρό στην γενικότερη υποθήκη της Έλληνικής Ναυτιλίας ή χρησιμοποίηση από εφημερίδα ή οποία ελέγχεται από γνωστό εφοπλιστή ναυτιλιακού θέματος για αντιπολιτευση σε μία κυβέρνηση που με-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Αφού στο προηγούμενο σημείωμα είδαμε τα του απεθάνοντος Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ως δούμε σήμερα τα του νέου, που προέκυψε από τις εύρωσκελογές της 18 Ιουνίου.

Τό εκλογικό σώμα αποτέλεσαν 142.214.166 ψηφοφόροι από τις 12 χώρες της ΕΟΚ. Πρώτη η Ιταλία με 38 εκατ. ψηφοφόρων, ακολουθούμενη από τη Δυτ. Γερμανία με 28,5 εκατ., τη Γαλλία με 18,6, και την Ισπανία και Μ. Βρετανία με 16 περίπου εκατ. Στο Βέλγιο, την Ελλάδα και την Ολλανδία οι ψηφοφόροι κυμάνθηκαν γύρω στα 5-6 εκατ. Στην Πορτογαλία γύρω στα 4 εκατ., στην Δανία και την Ιρλανδία γύρω στα 1,7 εκατ. και στο Λουξεμβούργο στις 200 περίπου χιλιάδες.

Αλλά ενώ οι προσελθόντες στις κάλπες έφθασαν τα 142 εκατ., οι έγγεγραμμένοι ήταν σχεδόν διπλάσιοι ανερχόμενοι σε 243.527.840. Πράγμα που σημαίνει ότι η αποχή ήταν τεράστια και έφθασε στο τρομερό ποσοστό του 42%. Η μεγαλύτερη αποχή σημειώθηκε στη Μεγ. Βρετανία όπου οι απασχόντες υπερέβησαν το 63%. Μεγάλη επίσης απροθυμία εκδηλώθηκε στη Γαλλία και στην Ολλανδία όπου το ποσοστό αποχής κυμάνθηκε γύρω στα 52-55%. Στην Ελλάδα η αποχή ήταν μόνο 20%, ενώ μικρότερη σημειώθηκε στο Βέλγιο με ποσοστό της τάξεως του 9%.

Ως προς την κομματική σύνθεση του νέου Ευρωκοινοβουλίου, το ενημερωτικό δελτίο της ΕΟΚ μας πληροφορεί ότι από το σύνολο των 518 εδρών, οι Σοσιαλιστές καταλαμβάνουν 180 έδρες (έναντι 166 στο προηγούμενο), το Λαϊκό κόμμα 122 (έναντι 112), οι Συντηρητικοί 34 (έναντι 66), οι Κομμουνιστές 41 (έναντι 48), οι Φιλελεύθεροι 44, οι Δεξιοί 15, οι Πράσινοι 8, το γκρούπ RDE 20, το γκρούπ ARC 25 και οι διάφοροι άνενταχτοι 29 έδρες.

τά την αποτυχία της στις εκλογές της 18ης Ιουνίου αναμενόταν να παραδώσει την εξουσία από στιγμή σε στιγμή.

Επρόκειτο για ουσιαστικό λάθος και το επισημαίνομε για να μην υπάρξει επανάληψη — πρέπει να καταλάβουμε όλοι ότι δεν πα-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Doña Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

ζομε με τα θέματα της Ναυτιλίας.

ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ

Απασχολεί τρομερά τους Βέλγους έφοπλιστάς το θέμα του Λουξεμβουργιανού νηολογίου. Όχι ως Ευρωπαϊκό νηολόγιο αλλά ως ενός δεύτερου δικού τους νηολογίου. Γιατί, αφού δεν δημιούργησαν δεύτερο νηολόγιο στον τόπο τους, έχουν στηρίξει τις ελπίδες τους στο νηολόγιο του Λουξεμβούργου, όπου θα μπορούν να μεταφέρουν τα πλοία τους, επωφελοόμενοι των προνομίων που παρέχει.

Αλλά η σχετική διαδικασία της συστάσεως του έχει καθυστερήσει σε σημείο ανησυχητικό. Το νομοσχέδιο έχει από καιρό εγκλωβισθεί στο Υπουργικό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου ύστερα από τις αντίρρησης όρισμένων κοινοβουλευτικών κύκλων που ανησυχούν για τις ενδεχόμενες επιπτώσεις επί του συστήματος των κοινωνικών ασφαλίσεων της χώρας. Αλλά και μετά το Υπουργικό Συμβούλιο η ακόλουθοια διαδικασία στο Κοινοβούλιο δεν φαίνεται ότι θα προχωρήσει ταχύτερα, εν όψει των εκεί εθνικών εκλογών και των αναμενόμενων πολιτικών εξελίξεων. Πρόγμα που σημαίνει ότι με τους καλύτερους οίονους το Λουξεμβουργιανό νηολόγιο δεν πρόκειται να ανοίξει πρό του

τέλους του έτους ή των άρχων του έπομένου, ενώ ακόμα δεν είναι βέβαιο αν δεν θα υποστεί τροποποιήσεις των διατάξεων που το καθιστούν έλκυστικό.

Σημειωτέον ότι στο τέλος του Ιουνίου λήγει η προσωρινή οικονομική ένιςχυση της Βελγικής κυβερνήσεως προς τη ναυτιλία και αν η κεντρική Κυβέρνηση του Βελγίου και η Φλαμανδική περιφερειακή Διοίκηση δεν βρουν τον τρόπο και τα χρήματα να παρατείνουν τη βοήθεια, οι Βέλγοι έφοπλιστάς θα χάσουν ασφαλώς την ύπομνή τους. Πράγμα που θα φανεί με την άθροια μεταφορά των πλοίων τους υπό διάφορες ξένες σημαίες εύκολας, εις βάρος φυσικά των Βέλγων ναυτικών.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΦΟΡΟΣ

Όπως καταγγέλει η UNICE ("Ένωση Βιομηχανικών και Έργοδοτικών Όμοσπονδιών Ευρώπης) η Γερμανική κυβέρνηση προτίθεται να εισαγάγει από τον Ιανουάριο του 1990 ένα νέο φόρο επί των φορτηγών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στους γερμανικούς δρόμους. Ο φόρος θα ισχύει τόσο για τα γερμανικά όχημα όσο και για τα ξένα. Αλλά για τα γερμανικά θα εξουδετερωθεί σχεδόν με αντίστοιχη μείωση των κανονικών τελών κυκλοφορίας.

Η έπιβολή του φόρου αυτού συνιστά άπρόκαλυπτη διάκριση σε βάρος των μη γερμανικών αυτοκινήτων, έμμέσως δέ εις βάρος των γερμανικών εισαγωγών και παραβιάζει τα όικεία άρθρα της Συνθήκης της ΕΟΚ.

Η έφαρμογή του, θεωρείται βέβαιο ότι θα έπιφέρει σημαντική αύξηση των έξόδων στις μεταφορικές και έμπορικές σχέσεις με τη Γερμανία και δημιουργεί άμεσο κίνδυνο προκλήσεως αντιποίνων εκ μέρους των άλλων κρατών, τόσο μέσα στην Κοινότητα όσο και εκτός αυτής, με τελικό αποτέλεσμα την υπέρυψωση του κόστους των όδικών έμπορευματικών μεταφορών.

Μέ αναφορά της προς τό Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ, η UNICE ζήτησε να γίνουν παραστάσεις προς τη Γερμανική κυβέρνηση σε μία προσπάθεια να πεισθεί ότι ένα τέτοιο μέτρο θα είναι αντίθετο προς τους σκοπούς της κοινής ευρωπαϊκής αγοράς και θα παρεμποδίσει την πρόοδο της δημιουργίας ενιαίας αγοράς μεταφορών και έλεύθερης κυκλοφορίας εντός της Κοινότητας.

Η ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Ένα νέο πρακτικό μέσο στο σύστημα της μεταφοράς των έμποροκιβωτίων έμφανίσθηκε στην αγορά, με σκοπό να αντιμετώπισει τό πρόβλημα της μεταφοράς των κενών κι-

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

βωτίων. Τό μέσο αυτό συνίσταται στην έφαρ-
μογή ενός τρόπου συσκευασίας πού θα έπι-
τρέψει τή συγκέντρωση σέ μία θήκη έξι κε-
νών κιβωτίων, τόσο γιά τήν έναποθήκευσή
τους όσο καί γιά τή μεταφορά τους σέ πλοία.

Έχει παρατηρηθεί ότι ή άνισορροπία στή
ροή τών κιβωτίων όφείλεται άφενός μέν
στούς διαφορετικούς τύπους τών έμπορευ-
μάτων πού μεταφέρονται κατά τή μετάβαση
καί τήν έπιστροφή καί άφετέρου στή χρησι-
μοποίηση ειδικών κιβωτίων γιά τή μία μόνο
διεύθυνση (ψυγεία, χύμα κ.λ.π.). Τό άποτέλε-
σμα είναι ότι τά κενά κιβώτια άποτελούν μό-
νιμο πονοκέφαλο τού μεταφορέα. Έπολογί-
ζεται ότι σέ κάθε πλοίο έπί έξι έμποροκιβω-
τίων τό ένα είναι κενό. Έ μεταφορά τους εί-

ναι βέβαια άναγκαία αλλά στοιχίζει πολύ. Τό
νέο λοιπόν σύστημα συμβάλει άκριβώς στή
μείωση τής δαπάνης χειρισμού καί άποθή-
κευσης, γιατί έπιτρέπει μέ ένα έξοδο νά με-
ταφερθούν έξι κιβώτια μέ τήν ίδια εύκολία
πού μεταφέρεται ένα.

Έ ένθήκευση τών κιβωτίων πραγματο-
ποιείται μέ ειδική συσκευασία πού προσαρ-
μόζεται στίς γωνίες τών κιβωτίων καί δέν ά-
παιτεί έπί πλέον εργασία πέραν τής άπαιτού-
μενης γιά τήν έναπόθεση στό κατάστρωμα.
Έξάλλου είναι γνωστό ότι ή στοιβασία τής
δεύτερης καί τρίτης σειράς τών κιβωτίων
μπορεί νά καταστεί έπικίνδυνη. Τόν κίνδυνο
αυτόν, καθώς καί τήν άνάλογη εργασία,
μειώνει σημαντικά τό σύστημα πού όνομά-

σθηκε «Inter Condui». Όλος ό έξαρτισμός
πού χρειάζεται γιά τή συσκευασία τών έξι κι-
βωτίων δέν ζυγίζει περισσότερο άπό 200 κι-
λά, ενώ έξάλλου σέ ένα έμποροκιβώτιο μπο-
ρούν νά χωρέσουν άνετα 60 τέτοιες σύ-
σκευασίες μέ τίς όποιες θά συσκευασθούν
360 έμποροκιβώτια.

ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΓΚΝΤΑΝΣΚ

Έ άπόφαση γιά τό κλείσιμο τών ναυπη-
γείων Λένιν τού Γκντάνσκ έχει δημιουργή-
σει μία ιδιαίτερα περίπλοκη κατάσταση. Έ-
στερα άπό τίς διαμάχες τού περασμένου έ-
τους μεταξύ τής διοικήσεως τών ναυπη-
γείων καί τού σωματείου τών εργαζομένων
άφενός καί τού συνδικάτου τής Έλληλεγγύ-
ης άφετέρου, έχει επικρατήσει κλίμα έλλεί-
ψεως άμοιβαίας έμπιστοσύνης πού δέν εύ-
νοεί τήν άναζήτηση τής καλύτερης δυνατής
λύσεως.

Τέσσερις μήνες μετά τήν άρχική δήλωση
τού Νοεμβρίου, τό Έπουργείο Βιομηχανίας
έπικύρωσε τόν Φεβρουάριο τό πρόγραμμα
κλεισίματος τών ναυπηγείων. Έκκολούθησαν
διαπραγματεύσεις μέ τήν Τράπεζα τού
Γκντάνσκ, κατόπιν τών όποίων τό ναυπηγείο
θά μπορέσει νά χρησιμοποιήσει τίς ως τώρα
παγωμένες πιστώσεις. Τό πρόγραμμα προ-
βλέπει τή ναυπήγηση 18 πλοίων, μετά τό πέ-
ρας τών όποίων τό ναυπηγείο θά κλείσει όρι-
στικά τίς θύρες του. Είκοσι έξι συμβόλαια, ύ-
πογεγραμμένα ήδη, άκυρώθηκαν. Προβλέ-
πεται έπίσης ή δημιουργία 18 άνεξαρτήτων
έπιχειρήσεων, δημόσιων ή μετοχικών, οι ό-
ποιες θά άπορροφήσουν τό 80% τών 10.000
μισθωτών τού ναυπηγείου. Τό άσθενές ση-
μείο τού προγράμματος βρίσκεται στήν έξό-
φληση τών χρεών του, δεδομένου ότι οι έπι-
χειρήσεις πού θά αναλάβουν τό ένεργητικό
του δέν προτίθενται νά συνεισφέρουν. Έ
προσφυγή έπομένως στό ξένο κεφάλαιο
προβάλλει πρός τό παρόν ως ή έλκυστική τε-
ρη λύση.

Έδω ένα συμβόλαιο πενταετούς μισθώσε-
ως τού εργαστηρίου συναρμολογήσεως K-2,
τό όποιο άντιπροσωπεύει τό 10% τής δυ-
ναμικότητας τού ναυπηγείου, ύπεγράφη μέ τήν
έταιρία Durainsul τού Λονδίνου μέ πρόβλε-
ψη ένάρξεως τήν 1 Ιουλίου. Στόχος της εί-
ναι ή κατασκευή πλοίων σέ συνεργασία μέ
τό ναυπηγείο καί τίς έταιρίες πού θά ίδρυ-
θούν στή θέση του, μέ άπασχόληση 1.200 ά-
τόμων εκ τού ύπάρχοντος προσωπικού. Πα-
ρόμοιες σχετικές διαπραγματεύσεις διεξά-
γονται μέ άντιπροσώπους καί άλλων ξένων
οίκων πού ενδιαφέρονται γιά τήν επένδυση
κεφαλαίων ιδιαίτερα ύψηλών, γιά τά πολωνι-
κά μέτρα

ΜΝΗΜΗ ΑΝΤΩΝΗ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Τόν γνώρισα κάποιο βράδυ, σέ μία δεξιω-
ση πού είχε δώσει μία Έγγλική Έσφαλιστι-
κή Έταιρία στό Ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρε-
τάνια». Μās σύστησε ό καλός καί παλιός συ-
νεργάτης του στόν έφοπλισμό, ό Μιχάλης
Περατικός. Έταν Ιούνιος, ή άρχή τού καλο-
καιριού.



Πέρασαν 15 χρόνια άπό τότε καί είχα τό
προνόμιο καί τήν τύχη νά γνωρίσω άπό κον-
τά τήν ποιότητα καί τό βάθος τής προσωπι-
κότητάς τού Άντώνη Έγγελικούση. Μαζί
περπατήσαμε τούς δρόμους τής Νέας Έόρ-
κης, δουλέψαμε γιά χίλια - δυό πράγματα μέ
δρεξη καί ένθουσιασμό, φάγαμε καί χαρήκα-
με στά σπίτια μας μέ μυαλό καθάριο, ήρε-
μο, άκούραστο καί δημιουργικό. Έ περιήφα-
νη Χιώτικη καρδιά του ήταν γεμάτη καλοσύ-
νη καί αγάπη γιά τούς γύρω του. Είχε τή
σπάνια ικανότητα νά διατηρεί τήν άντικειμε-
νικότητά του χωρίς νά επηρεάζουν τήν κρί-
ση του έφήμερες προκαταλήψεις.

Συνετός, μέ διορατικότητα καταπληκτική,
σεμνός καί άνοιχτόκαρδος, τόν χαρακτήριζε
πάντοτε διάθεση αίσιοδοξίας. Έξέρε φαίνε-
ται ότι ή ύγεια του ήταν εύθραυστη καί άθε-

λά του έδινε σ' όλους μας μαθήματα έγκρά-
τειας, πειθαρχίας καί μετρημένης ζωής. Πο-
τέ δέν τόν άκουσα νά μιλήσει άσχημα καί ό
ψυχικός του πλοϋτος μέ έκανε νά τόν εκτι-
μήσω καί νά τόν αγαπήσω, σάν νά ήταν δικός
μου άνθρωπος.

Πολέμησε σκληρά γιά τήν κατάκτηση τής
ζωής καί κέρδισε τό δύσκολο άγώνα τής έπι-
τυχίας. Τόν κέρδισε μέ τό μυαλό του καί τήν
άξία του χωρίς νά πατήσει σέ πτώματα, έντι-
μα, σωστά καί μέ άτέλειωτες ώρες σκληρής
δουλειάς. Δέν στάθηκε όμως στίς προσωπι-
κές του έπιτυχίες. Έδωσε άπό τόν έαυτό
του γιά τούς συμπατριώτες του, γιά τόν τό-
πο πού τόν γέννησε καί γιά τίς άξίες πού πί-
στευε. Ποτέ δέν είπε όχι στήν κλήση τής πα-
τρίδας καί τών συνανθρώπων του πού άγ-
νιζόντουσαν γιά ένα καλύτερο αύριο.

Έτσι τόν είδα τόν Άντώνη Έγγελικούση
καί πάνω σέ τέτοια θεμέλια στέριωσε ή φιλία
μας. Τήν σταμάτησε πρόωρα ένα χαρόσταλο
μήνυμα, καθώς ήρθε σάν λαίλαπα άδυσώ-
πητη νά κόψει τό νήμα τής ζωής του. Καιρό
τώρα περπατούσε κοντά στή σκιά τού θανά-
του. Άντιμετώπιζε τό θάνατο καρτερικά, χω-
ρίς παράπονο ή πικρία, παρόλο πού αγαπού-
σε τή ζωή καί είχε δρεξη γιά καινούργιους ά-
γώνες καί καινούργιες κατακτήσεις. Ό Θεός
όμως δέν τό ήθελε. Ό Άντώνης είχε πιά δώ-
σει τίς εξετάσεις του, είχε πετύχει όσο κανέ-
νας άλλος, καί ό σοφός Δημιουργός τόν φώ-
ναξε κοντά Του. Θά τόν θυμόμαστε νοσταλ-
γικά γιά τήν όμορφιά τής μεγάλης του καρ-
διάς καί θά χτίσουμε μέσα μας οικόδομημα
μεγαλόπρεπο γιά νά φωλιάσει εκεί, παντοτι-
νά, ή άληστη μνήμη του...

Νέα Έόρκη, 23 Ιουνίου 1989
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ

John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minorities,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.O.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Άξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Με άφορμή την συνέντευξη που έδωσε στον κ. Γιεμενάκη του BBC ό για πέμπτη φορά έκλεγής Πρόεδρος του Κομμίτη κ. Χατζηπατέρας και που μεταδόθηκε στις 3/6/89 και στην οποία είπε μεταξύ των άλλων ότι «ό Έλληνας ναυτικός είναι από τους πλούσιους Έλληνες», θά ήθελα να απασχολήσω τη στήλη του Εγκρίτου Περιοδικού σας.

Βεβαίως ξέρω ότι τα λόγια των συνεντευξέων λέγονται τις περισσότερες φορές για έντυπωσιασμό. Μπορούν όμως και να προκαλέσουν τό κοινό αίσθημα — όπως στην προκειμένη περίπτωση — ή να υποτιμήσουν την νοημοσύνη μας.

Φοβάμαι ότι οι άριθμοί και όχι τα λόγια, θά διαψεύσουν τον κ. Χατζηπατέρα. Παίρνω ένδεικτικά 4 διαφορετικών κλάδων αποδοχές και όχι βασικούς μισθούς.

1. Πλοίαρχου φορτηγού (μέ την ισχύουσα ΣΣΕ του 1988). Μισθός 350.000 Χ10 (μήνες εργασία) = 3.500.000 δρχ.

Έθελουσία ή αναγκαστική άνάπαυση, 6 μήνες (10 + 6 = 16).

$3.500.000 : 16 = 218.000 \text{ δρχ.}$

2. Άστυματιστού, 235.000 Χ 10 = 2.350.000 : 16 = 146.000 δρχ.

3. Γ. Άξιωματικού 180.000 Χ10 = 1.800.000 : 16 = 112.000 δρχ.

4. Ναύτου 150.000 Χ10 = 1.500.000 : 16 = 93.000 δρχ.

Τά υπογραμμισμένα ποσά είναι πραγματικά μηνιαία εισοδήματα γιατί δέν γίνεται νά ταξιδεύει συνεχώς και άρα νά μισθοδοτείται συνεχώς.

Άς σημειωθεί ότι ή διάρκεια ναυτολόγη-

σης και ή διάρκεια παραμονής του ναυτικού στην στεριά, μπορεί νά είναι διάφορη των 10 και 6 μηνών που άναφέρω, μέ όλα τά υπέρ ή κατά άποτελέσματα.

Άν σκεφθούμε τώρα ότι τόν Ιούνιο του 1988 τό δολλάριο Άμερικής είχε 132 δρχ. και τόν Ιούνιο του 1989 έχει 165 δρχ., άρα έχουμε μιά υποτίμηση της δραχμής της τάξεως του 25% έναντι του δολλαρίου, και ότι ό πληθωρισμός στην Ελλάδα — ό επίσημος — ήταν 14% και ό άνεπίσημος της νοικοκυράς πολύ μεγαλύτερος, άν υπολογίσουμε ότι μιά μέση οικόγένεια στην Ελλάδα μέ δικό της σπίτι για τά τρέχοντα έξοδα σπουδών του ή των δύο παιδιών, τούς λογαριασμούς των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας, του φαγητού και ένδυσης — υπόδησης ξοδεύει ένα ποσό που πλησιάζει τις μηνιαίες άποδοχές του και άν σκεφθούμε ότι θά πρέπει νά έχει και κάποιο ποσό που θά βοηθά τόν συνταξιοδοτικό μισθό, νά μήν βγει στίς Έκκλησίες και έπαιτεί για νά ζήσει, μιά και ή μέση σύνταξη είναι της τάξεως των 65.000 δρχ. περίπου, τότε πώς μπορούμε νά μιλάμε για πλούσιους.

Νά μιλήσουμε για τό κοινωνικό θέμα; Τό μεγαλύτερο μέρος της ζωής μας χάνεται, ζώντας χωρίς οικόγένεια και της οικόγένειας χωρίς τόν πατέρα ή σύζυγο. Δέν ξέρω μέ τί μπορεί νά άναπληρωθεί αυτό. Άσφαλώς μέ τίποτα, γιατί ή ζωή είναι σάν ποτάμι, κυλά πρόσ μιά και μόνη κατεύθυνση.

Δέν νομίζω ότι ό κ. Χατζηπατέρας τά άγνοεί αυτά, όπότε μάλλον τά λόγια του ήταν για έντυπωσιασμό. Άλλά πάλι πώς μπορεί νά ειπώθηκαν για έντυπωσιασμό άν βρισκόμαστε στον Ιούνιο και δέν έχουν υπογραφεί ΣΣΕ;

Άν πράγματι πιστευουν ότι οι ναυτικοί είναι ή άνήκουν στους πλούσιους, τότε δέν είναι καθόλου δύσκολο νά τό διαπιστώσουν.

Οί πλούσιοι, κάνουν και ζωή πλούσια. Ξοδεύουν άγόνγγυστα και χωρίς άγχος. Φαίνονται και δέν μπορούν νά κρυφθούν όπως και ό βήχας που λέει ό λαός μας. Νομίζετε λοιπόν πράγματι ότι άνήκομε σ' αυτή την κατηγορία των πλουσίων;

Αυτά τά λίγα μόνο για νά μήν κάνω κατάχρηση της φιλοξενίας σας, αλλά και γιατί δέν νομίζω ότι τά περισσότερα «λόγια» θά ωφελοΰσαν ή θά άλλαζαν τό πιστεύω του κ. Χατζηπατέρα.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪ΄ΙΜΑΚΗΣ
Μ/Τ Monemvasia

Μάλαγγα, 11/7/89

ΤΟ ΓΚΡΟΥΠ ΜΑΝΛΕΥ ΧΟΠΚΙΝΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στήν Lloyd's List της 1ης Ιουνίου, όπου περιέχεται και έκτενές ρεπορτάζ για την Έλληνική ναυτιλία και τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες στη χώρα μας, είδα στη σελίδα 6 διαφήμιση του άνωτέρω συγκροτήματος στην οποία έν τέλει γράφεται «Serving the Greek Shipping Industry for over 270 years».

Γιά λόγους ιστορικούς θά ήταν ενδιαφέρον νά μάς έλεγαν οι κ.κ. Manley Hopkins μερικές από τις εργασίες που έκαναν μέ ελληνικά πλοία και πλοιοκτήτες κατά τό πρώτο διάστημα της περιόδου που άναφέρουν, δηλαδή στίς άρχές περίπου του 18ου αιώ-νος. Σχετικώς τά όνόματα Έλληνικών πλοίων (ιστιοφόρων βέβαια) και πλοιοκτητών τούς όποιους έξυπηρέτησαν κατά την μακρινή εκείνη περίοδο θά ήταν πολύ χρήσιμα για την ιστορία της ναυτιλίας μας.

Μετά τιμής,
Π. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πειραιάς, 20/6/89

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ



(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 3704333 (24 HOURS SERVICE)

ΟΙ Συλλογικές Συμβάσεις τών Πλοιάρχων τών ποντοπόρων πλοίων γιά τά έτη 1989-1990

Στίς 28 'Ιουνίου 1989, ύπογράφησαν στόν Πειραιά μεταξύ του Προέδρου τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλη καί του Προέδρου τής Ένώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννη Χαλά, οί Συλλογικές Συμβάσεις άμοιβών καί όρων έργασίας τών Πλοιάρχων Α. Τάξεως, στά έμπορικά πλοία χωρητικότητας άνω τών 4.500 τόν. d.w.

Άκολουθεί τό άκριβές κείμενο τής Σύμβασης γιά τό έτος 1989 καί έν συνεχεία οί διαφορές πού ύπάρχουν μέ έκείνη γιά τό έτος 1990.

Οί ύπογεγραμμένοι άφ' ενός Στάθης Γουρδομιχάλης Πρόεδρος τής Έπαγγελματικής Όργάνωσης μέ τήν έπωνυμία «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» νόμιμα άναγνωρισμένης πού έδρεύει στόν Πειραιά, έχοντας ειδικά, έξουσιοδοτηθεί πρός τούτο καί άφ' έτέρου ό Γιάννης Χαλάς, Πρόεδρος τής Έπαγγελματικής Όργάνωσης μέ τήν έπωνυμία «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ», πού έδρεύει στόν Πειραιά, έχοντας ειδικά έξουσιοδοτηθεί πρός τούτο άποφασίσαμε τήν ύπογραφή τής παρούσας Συλλογικής Σύμβασης μέ τήν όποία όρίζονται ό μισθός, οί ειδικές άμοιβές καί οί ύπόλοιποι όροι έργασίας τών πλοιάρχων τών φορητών πλοίων πάνω άπό 4.500 τόννους d.w. καί ύπογράφουμε κοινή συμφωνία τά έπόμενα:

ΑΡΘΡΟ 1 ΜΙΣΘΟΣ

Ό μηνιαίος μισθός του Πλοιάρχου όρίζεται άπό 1.1.1989 — 30.6.1989 σέ δρχ. (199.405) έκατόν ένεννήντα έννέα χιλιάδες τετρακόσιες πέντε καί άπό 1.7.1989 — 31.12.1989 σέ δραχμές (202.935) διακόσιες δύο χιλιάδες έννιά κοσιες τριάντα πέντε.

ΑΡΘΡΟ 2 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η διάρκεια ναυτολογήσεως καθορίζεται σέ έξι (6) μήνες γι' αυτούς πού ύπηρετούν σέ δεξαμενόπλοια καί σέ έ-

πτά (7) μήνες γι' αυτούς πού ύπηρετούν σέ πλοία ξηρού φορτίου, άνεξάρτητα άπό τήν περιοχή.

ΑΡΘΡΟ 3 ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΣ

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλονται άπό 1.1.1989 δραχμές (11.600) ένδεκα χιλιάδες έξακόσιες καί άπό 1.7.1989 δραχμές (11.800) ένδεκα χιλιάδες όκτακόσιες τόν μήνα γιά έξοδα παραστάσεως. Επίσης καταβάλλεται πρόσθετο επίδομα γιά τόν ίδιο σκοπό τό ποσό τών δραχμών (1.000) χίλιων τόν μήνα δηλαδή άπό 1.1.1989 θά καταβάλλονται δραχμές (12.600) δώδεκα χιλιάδες έξακόσιες καί άπό 1.7.1989 δραχμές (12.800) δώδεκα χιλιάδες όκτακόσιες.

ΑΡΘΡΟ 4 ΕΞΟΔΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλονται άπό 1.1.89 δραχμές (1.560) χίλιες πεντακόσιες έξήντα καί άπό 1.7.89 δραχμές (1.590) χίλιες πεντακόσιες έννενήντα τήν ήμέρα, γιά όλη τή διάρκεια παραμονής του πλοίου στό λιμάνι, γιά τήν κάλυψη λόγω του αξιωματός του άτομικών δαπανών έκτός άπό άλλα τυχόν έξοδα πού προκύπτουν γιά τήν έξυπηρέτηση του πλοίου.

ΑΡΘΡΟ 5 ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΩΝ

Ειδικά προκειμένου γιά Πλοίαρχο, ό όποιος διοικεί πετρελαιοφόρο πλοίο πού μεταφέρει εύφλεκτες ύγρές ή έκρηκτικές ύλες, άνεξάρτητα άπό τήν ποσότητα του φορτίου, καταβάλλεται επίδομα ίσο μέ τά δέκα πέντε τοίς έκατό του μισθού του (15%).

Αυτό τό επίδομα καταβάλλεται καί στους Πλοιάρχους πού ύπηρετούν σέ φορητά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) έφ' όσον αυτά έκτός άπό άλλα φορτία, μεταφέρουν καί εύφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία σέ ποσότητα άνωτερη άπό ποσοστό 5% (πέντε τοίς έκατό) τής χωρητικότητας του πλοίου (d.w.).

Σ' όσους Πλοιάρχους ύπηρετούν σέ

πλοία πού μεταφέρουν ύγραέρια καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο μέ τό είκοσι τοίς έκατό (20%) του μισθού του άρθρου 1.

ΑΡΘΡΟ 6 ΕΠΙΔΟΜΑ ΚΥΡΙΑΚΩΝ

Γιά όλες τίσ Κυριακές πού τό πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σέ λιμάνι καταβάλλεται στόν Πλοίαρχο επίδομα πού φθάνει σέ ποσοστό είκοσι δύο τοίς έκατό (22%) του μισθού πού καθορίζεται στό άρθρο 1 αυτής τής σύμβασης.

Έάν ή σύμβαση ναυτολογήσεως του Πλοιάρχου λυθεί γιά όποιονδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οί Κυριακές πού αναλογούν στόν Μήνα τής άπολύσεως, τότε τό επίδομα τών είκοσι δύο τοίς έκατό (22%) διαιρείται μέ τόν αριθμό όλων τών Κυριακών του μηνός καί καταβάλλεται στόν πλοίαρχο τό πηλίκο πού προκύπτει άπό τήν διáιρεση, πολλαπλασιασμένο μέ τόν αριθμό τών Κυριακών (σέ λιμάνι καί σέ ταξίδι) κατά τίσ όποιες ό Πλοίαρχος πού άπολύεται προσέφερε τίσ ύπηρεσίες του.

ΑΡΘΡΟ 7 ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΙΑΠΛΟΥ

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλεται ειδικό επίδομα άπό δραχμές (12.015) δώδεκα χιλιάδες έννιάκόσιες δέκα πέντε άπό 1.1.1989 καί άπό δρχ. (13.145) δέκα τρεις χιλιάδες έκατό σαράντα πέντε άπό 1.1.1989 κατά τή διέλευση τών Μεγάλων Λιμνών (Great Lakes) τής Διώρυγας του Παναμά, τής Διώρυγας του Σουέζ καί του Όρινόκου άνάλογα μέ τήν περίπτωση.

ΑΡΘΡΟ 8 ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη άμοιβή άπό 4,33 ήμέρες του μήνα γιά τήν πρόσθετη έργασία του τά Σάββατα, ή όποία ύπολογίζεται πάνω στό βασικό μισθό.

ΑΡΘΡΟ 9 ΑΜΟΙΒΗ ΑΡΓΙΩΝ

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλεται τό μή-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

να άμοιβή που ύπολογίζεται στο 1/3 του βασικού μισθού για τίς άργίες τόσο κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής του στο λιμάνι.

ΑΡΘΡΟ 10 ΜΙΣΘΟΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Γιά τον πλοίαρχο που άσθενεί καθορίζεται ειδικός μισθός στον όποιο περιλαμβάνεται και τό αντίτιμο της τροφής ως έξης: "Αν νοσηλεύεται σε νοσοκομείο από 1.1.89 δρχ. (169.500) έκατόν έξήντα έννέα χιλιάδες πεντακόσιες και από 1.7.1989 δρχ. (172.500) έκατόν έβδομήντα δύο χιλιάδες πεντακόσιες.

"Αν νοσηλεύεται έκτός νοσοκομείου από 1.1.1989 δραχμές (189.435) έκατόν όγδόντα έννέα χιλιάδες τετρακόσιες τριάντα πέντε και από 1.7.1989 δραχμές (192.800) έκατόν ένεννήντα δύο χιλιάδες όκτακόσιες.

Σέ περίπτωση άτυχήματος, ό μισθός άσθένειας καθορίζεται στο 100% του μισθού του άρθρου 1.

ΑΡΘΡΟ 11 ΘΕΣΗ ΣΕ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ

Ό Πλοίαρχος έχει δικαίωμα νοσήλειων Α' θέσεως σε κλινική ή σε νοσοκομείο.

ΑΡΘΡΟ 12 ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

1. Σέ κάθε περίπτωση που ό ναυτικός δικαιούται αποζημίωση θά δίδεται τέτοια και στον Πλοίαρχο. Σέ περίπτωση άπολύσεως του Πλοίαρχου μέ αίτηση του Πλοιοκτήτη αυτός δικαιούται αποζημίωση ίση μέ 22.5 ήμερομίσθια ένώ τό ήμερομίσθιο ύπολογίζεται στο 1/30 του συνόλου των μηνιαίων άποδοχών του, άνεξάρτητα από τό λιμάνι άπολύσεώς του στο έξωτερικό.

2. "Αν ή σύμβαση του Πλοίαρχου λυθεί μέ βάση τη διάταξη της περιπτώσεως Α' του άρθρου 68 του ΚΙΝΔ αυτός άσχετα από άλλους άποζημιώσεως πού δικαιούται σύμφωνα μέ τη νομοθεσία που ισχύει παίρνει και πρόσθετη άποζημίωση από 1.1.89 δρχ. (61.055) έξήντα μία χιλιάδες πενήντα πέντε και από

1.7.1989 δρχ. (62.135) έξήντα δύο χιλιάδες έκατόν τριάντα πέντε.

ΑΡΘΡΟ 13 ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΙΣΘΟΥ

Σέ περίπτωση που ό Πλοίαρχος είναι ύποχρεωμένος να ταξιδεύσει για να συναντήσει τό πλοίο για τό όποιο προσελήφθηκε να διοικήσει, δικαιούται τό μισθό του άρθρου 1 αυτής της συμβάσεως από την ήμέρα της ύπογραφής της συμφωνίας της προσλήψεώς του. Τά έπιδόματα όμως που άναφέρονται στα άρθρα αυτής της συμβάσεως, αρχίζουν να καταβάλλονται από την ήμέρα της ναυτολογησεώς του.

ΑΡΘΡΟ 14 ΘΕΣΗ ΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ

Κατά την άναχώρηση, όπως και κατά την έπιστροφή του στην πατρίδα, ό Πλοίαρχος δικαιούται είσιτήριο Α' θέσεως πλοίου και σιδηροδρόμου και τουριστικής θέσεως στο άεροπλάνο, καθώς επίσης και έξοδα μεταφοράς και άσφαλίσεως των άποσκευών του, έξοδα τροφής και ύπνου σε ξενοδοχείο. Επίσης δικαιούται μισθό μέχρι την ήμερομηνία έπιστροφής του στον Πειραιά. Κατά τη μετάβαση και έπιστροφή του ό Πλοίαρχος δικαιούται έκτός από τά 40 κιλά άποσκευών και άλλα 20 κιλά, λόγω της μεταφοράς από αυτόν έγγραφων φακέλλων, ναυτικών όργάνων κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 15 ΦΥΛΑΚΗ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

α) Ό Πλοίαρχος έφ' όσον έκτελεί καθήκοντα βάρδιας αξιωματικού γεφύρας που δέν υπάρχει στο πλοίο, δικαιούται τον μισθό του για όσο χρόνο έκτελεί τά καθήκοντά του μέχρι να ναυτολογηθεί ό 'Αξιωματικός που λείπει.

β) στον Πλοίαρχο καταβάλλεται άποζημίωση σύμφωνα μέ τίς σχετικές διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. όπως και στους ύπόλοιπους ναυτικούς σε περίπτωση πωλήσεως του πλοίου, άλλαγής σημαίας, παροπλισμού του πλοίου, κατασχέσεως του πλοίου και πωλήσεως του πλοίου για διάλυση.

ΑΡΘΡΟ 16 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Έάν ό Πλοίαρχος, πηγαίνοντας να συναντήσει τό πλοίο για να άναλάβει τη διοίκησή του, ύποστεί άτύχημα έχει την ίδια προστασία όπως και κατά την ύπηρεσία του στο πλοίο.

ΑΡΘΡΟ 17 ΑΔΕΙΑ

1. Ό Πλοίαρχος δικαιούται άδεια που ύπολογίζεται σε 8 ήμέρες για κάθε μήνα ύπηρεσίας του, για δε τίς επιπλέον ήμέρες μέ αντίστοιχο κλάσμα του μήνα. Στόν ύπολογισμό της άδειας περιλαμβάνεται και τό έπίδομα 22% των Κυριακών καθώς και τό δέκα πέντε τοίς έκατό 15% έπίδομα δεξαμενοπλοίου για τούς Πλοίαρχους που ύπηρετούν σ' αυτά. Τό ήμερομίσθιο καθορίζεται ίσο μέ τό 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου μέ τά παραπάνω έπιδόματα.

2. Κατά τίς ήμέρες της άδειάς του ό Πλοίαρχος δικαιούται τον μισθό που άναλογεί σ' αυτές, όπως αυτός όρίζεται στο άρθρο 1 αυτής της συμβάσεως προσαυξημένο μέ τά έπιδόματα που άναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου και μέ αντίτιμο τροφής από 1.1.1989 δραχμές (765) έπτακόσιες έξήντα πέντε και από 1.7.89 δρχ. (775) έπτακόσιες έβδομήντα πέντε.

3. Σέ περίπτωση που οι άνάγκες του πλοίου δέν έπιτρέπουν τη χορήγηση αυτής της άδειας μέ την έκλογή του Πλοίαρχου, είτε άναβάλλεται ή χορήγησή της για τον κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε ένώ σ' αυτή τη περίπτωση, καταβάλλεται ό μισθός που άναλογεί χωρίς τό αντίτιμο της τροφής άπό ό πλοίαρχος παραμένει και διατρέφεται στο πλοίο.

4. Ό χρόνος ύπηρεσίας που πέρασε από τη ναυτολόγηση μέχρι την έναρξη της ισχύος αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως ύπολογίζεται για την έφαρμογή της.

ΑΡΘΡΟ 18 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟ ΕΠΙΔΟΜΑ

Οί πλοιοκτήτες τούς όποιους άφορά αυτή ή Συλλογική Σύμβαση καταβάλλουν ποσοστό δύο τοίς έκατό (2%) τό όποιο δέν μπορεί ν' αύξηθεί περισσότερο σύμφωνα μέ τό άρθρο 25 του Ν. 1085/80 και είσπράττεται από τό ΝΑΤ μέ σκοπό τη χορήγηση οίκογενειακού έπιδόματος στους Πλοίαρχους.

ΑΡΘΡΟ 19 ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Οί πλοιοκτήτες τούς όποιους άφορά αυτή ή Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό 2% τό όποιο δέν μπορεί να αύξηθεί περισσότερο, σύμφωνα μέ τό άρθρο 28 του Ν. 1220/81 και είσπράτ-



WORLD SEAS SHIPS AGENCIES

P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.
Tel: 370433 Tlx: 47454 Fax: 377582
377215 47456 375397

**Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service**

τεται από τό ΝΑΤ μέ σκοπό τή χορήγηση στους "Ελληνες Πλοιάρχους επικουρικής ασφάλισης. Αυτό τό ποσοστό μαζί μέ τό ποσοστό δύο τοίς εκατό (2%) συμμετοχής του Πλοιάρχου υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του ΝΑΤ.

ΑΡΘΡΟ 20
ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τό ποσό εισφοράς του Πλοιάρχου γιά τήν ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ όρίζεται από 1.1.89 σε δρχ. (360) τριακόσιες εξήντα καί από 1.7.89 σε δρχ. (365) τριακόσιες εξήντα πέντε κατά μήνα.

ΑΡΘΡΟ 21
ΠΡΟΣΛΗΨΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Οί Πλοίαρχοι των πλοίων, τούς όποιους άφορά ή Συλλογική Σύμβαση αυτή, προσλαμβάνονται από τά τακτικά μέλη της Πανελληνίας Ένώσεως Πλοιάρχων πάσης τάξεως Έμπορικού Ναυτικού κατ' απόλυτη έκλογή του Πλοιοκτήτη.

ΑΡΘΡΟ 22
ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ — ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Κάθε διαφορά που προκύπτει σχετικά μέ τήν εφαρμογή καί έρμηνεία των όρων αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως λύνεται μέ διαιτησία σύμφωνα μέ όσα καθορίζονται στο 12' Κεφάλαιο της Συλ-

λογικής Συμβάσεως της 7ης Δεκεμβρίου 1956 που συμφωνήθηκε ανάμεσα στην ΕΝΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ καί τήν ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ.

ΑΡΘΡΟ 23
ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ

Διευκρινίζεται ότι τό ναυτικό έπάγγελμα αναγνωρίζεται από τά συμβαλλόμενα μέρη ως ιδιόμορφο, βαρύ καί άνθυγιεινό καί συμφωνείται ότι θά καταβληθεί κοινή προσπάθεια προς τήν Πολιτεία, μέσα από τή νομοθεσία του ΝΑΤ, γιά τήν προστασία των ύφιστάμενων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων.

Ό χαρακτηρισμός του ναυτικού έπαγγέλματος ως βαρέος καί άνθυγιεινού δέν μπορεί νά δημιουργήσει όποιαδήποτε οικονομική απαίτηση εκ μέρους των ναυτικών, γιατί, μέ τίς μέχρι σήμερα συλλογικές συμβάσεις, έχουν ικανοποιηθεί όλες οι οικονομικές απαιτήσεις τους γιά τήν αιτία αυτή.

ΑΡΘΡΟ 24
ΙΣΧΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

α) Ό ισχύς αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως αρχίζει από 1.1.89 καί λήγει τήν 31.12.1989.

β) Κατά τό διάστημα που ισχύει αυτή ή Συλλογική Σύμβαση μπορεί νά τροποποιηθεί μόνο έπειτα από Κοινή έγγραφη συμφωνία των μερών που τήν υπέγραψαν.

γ) Ός προς τά υπόλοιπα ισχύουν ό-

λες οι διατάξεις της Γενικής Συλλογικής Συμβάσεως των ναυτικών των πομπούρων φορτηγών πλοίων πάνω από 4.500 τόννους d.w., που ισχύει κάθε φορά.

Αυτή ή Συλλογική Σύμβαση υπογράφηκε τήν 28η Ιουνίου 1989 σε τρία αντίτυπα από τά όποια κάθε μέρος από αυτά που συμφώνησαν πήρε από ένα, ενώ τό τρίο θά κατατείστην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, καί υπογράφεται όπως ακολουθεί.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Ό Πρόεδρος
Στάθης Γουρδομιχάλης
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ Ε.Ν.
Ό Πρόεδρος
Ιωάννης Χαλός

Τί προβλέπει ή Σύμβαση
των Πλοιάρχων γιά τό έτος 1990

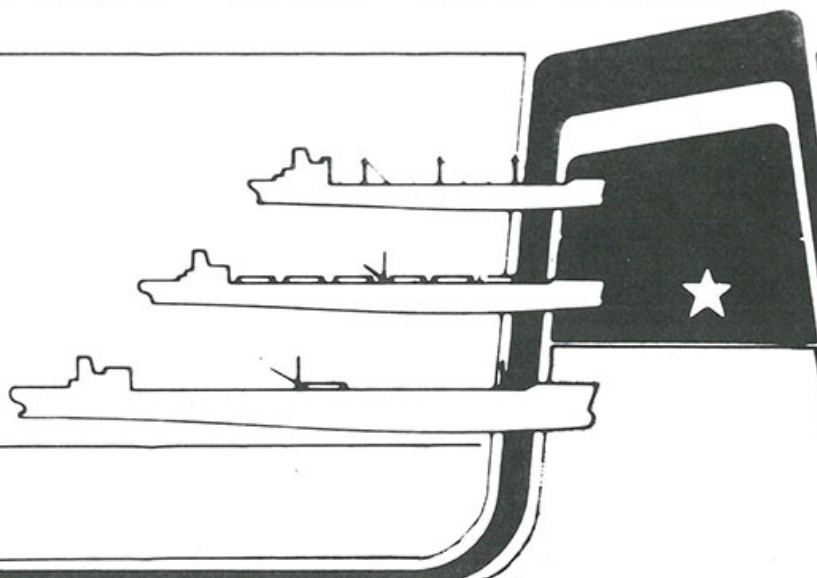
— Ό μηνιαίος μισθός αυξάνεται σε δρχ. 233.375.

— Τά έξοδα παραστάσεως φθάνουν τίς δρχ. 14.720 τό μήνα.

Τά έξοδα λιμένος αυξάνονται σε δρχ. 1.830.

— Τό ειδικό επίδομα διαύλου φθάνει τίς δρχ. 15.115 καί τέλος ή πρόθεστη άποζημίωση σε περίπτωση που ή Σύμβαση λυθεί μέ βάση τή διάταξη της περιπτώσεως Α του άρθρου 68 του Κ.Ι.Ν.Δ., ανέρχεται σε δρχ. 71.455.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

‘Η Μεσογειακή Συνάντηση της HELMEPA για την εξαφάνιση τών απορριμμάτων από τή.Μεσόγειο

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα η Συνάντηση (Workshop) για την προστασία της Μεσογείου από τὰ απορρίμματα και την υιοθέτηση της σαν Έδικη Περιοχή όπου θά έχουν εφαρμογή οι Κανονισμοί του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78, που οργάνωσε η Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMEPA) υπό την αιγίδα της Έπιτροπής τών Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων, στο ξενοδοχείο Athenaeum Intercontinental μεταξύ 29 και 30 Ιουνίου 1989.

της ρύπανσης της Μεσογείου με απορρίμματα, καθώς και τή συμμετοχή σ' αυτήν τή ρύπανση τών πλοίων, τών πόλεων και τών χρηστών της άκτής, τών σκαφών αναψυχής και τών αλιευτικών.

Η Συνάντηση εξέτασε τὰ αποτελέσματα έρευνών που έχουν αξιολογήσει ποσοτικά τήν έκταση του προβλήματος της ρύπανσης με απορρίμματα στη Μεσόγειο καθώς και μέτρα που θά πρέπει νά ληφθούν για τήν μείωση του προβλήματος.

Αναγνωρίστηκε σχετικά ότι ένα σο-

Μεσόγειο, εξαιρουμένων τών υπολειμμάτων τροφών. Η Συνάντηση αναγνώρισε επίσης τή σημασία τών καλών πρακτικών διαχείρισης απορριμμάτων κατά τήν απόθεσή τους, και τόνισε τή σημασία τών μέτρων για τή μείωση της ποσότητας και της επικινδυνότητας αυτών τών απορριψέων, π.χ. με τή χρήση βιοδιασπώμενων υλικών, τής ανακύκλωσης και τεχνικών ανάκτησης ενέργειας.

Η Συνάντηση υιοθέτησε τό ακόλουθο Ψήφισμα που περιλαμβάνει μία σειρά σημαντικών πεδίων δράσης από μέρους τών Μεσογειακών παράκτιων χωρών, όπως έκστρατείες εκπαίδευσης και ενημέρωσης του κοινού, έναρξη επιστημονικών έρευνών, τήν ενίσχυση τών δραστηριοτήτων του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης της UNEP και τήν προώθηση ενός ομόσπονδου δικτύου Μεσογειακών Ένώσεων Περιβαλλοντικής Προστασίας.

Τό ψήφισμα:

«Έκφράζοντας τήν εκτίμησή της προς τήν HELMEPA για τήν εξαιρετική οργάνωση της Συνάντησης και για τήν φιλοξενία της προς τούς συμμετέχοντες,

— ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η Μεσόγειος Θάλασσα είναι η κοινή κληρονομιά όλων τών λαών που βρέχονται απ' αυτήν, ότι η προστασία της είναι κοινή ευθύνη, και η επιδίωξη τών περιβαλλοντικών στόχων είναι κοινή ανάγκη,

— Έχοντας υπόψη ότι η σημαντική βελτίωση του Θαλασσινού και παράκτιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Μεσογείου θά μπορούσε νά είναι τό αποτέλεσμα της εύρειας εφαρμογής του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78, της εγκατάστασης επαρκών εύκολων στά λιμάνια για τήν υποδοχή απορριμμάτων από πλοία, και τόν καθορισμό μιας ήμερομηνίας από τήν όποία θά τεθούν σε εφαρμογή οι απαιτήσεις τών



Τήν Συνάντηση παρακολούθησαν εκπρόσωποι τών αρμόδιων Υπουργείων της Έλληνικής Κυβέρνησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης και ναυτιλιακών εταιριών, καθώς και προσκεκλημένοι σύεδροι από άλλες Μεσογειακές παράκτιες χώρες, τήν Έπιτροπή τών Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων, τό Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα τών Ηνωμένων Έθνών, τόν Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό και τό Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο.

Οι περίπου 16 παρουσιάσεις άφορούσαν όλες τς πλευρές του προβλήματος

βαρό βήμα προς τήν ουσιαστική βελτίωση της κατάστασης, θά είναι η επικύρωση και εφαρμογή από τς παράκτιες χώρες του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78, περιλαμβανόμενης της εγκατάστασης επαρκών εύκολων υποδοχής απορριμμάτων τών πλοίων. Τούτο θά οδηγήσει στόν σύντομο καθορισμό από τόν IMO μιας ήμερομηνίας έναρξης εφαρμογής τών απαιτήσεων «Ειδικής Περιοχής» του Παραρτήματος V, που νά απαγορεύει τήν απόρριψη κάθε είδους απορριμμάτων από πλοία στην



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 · Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

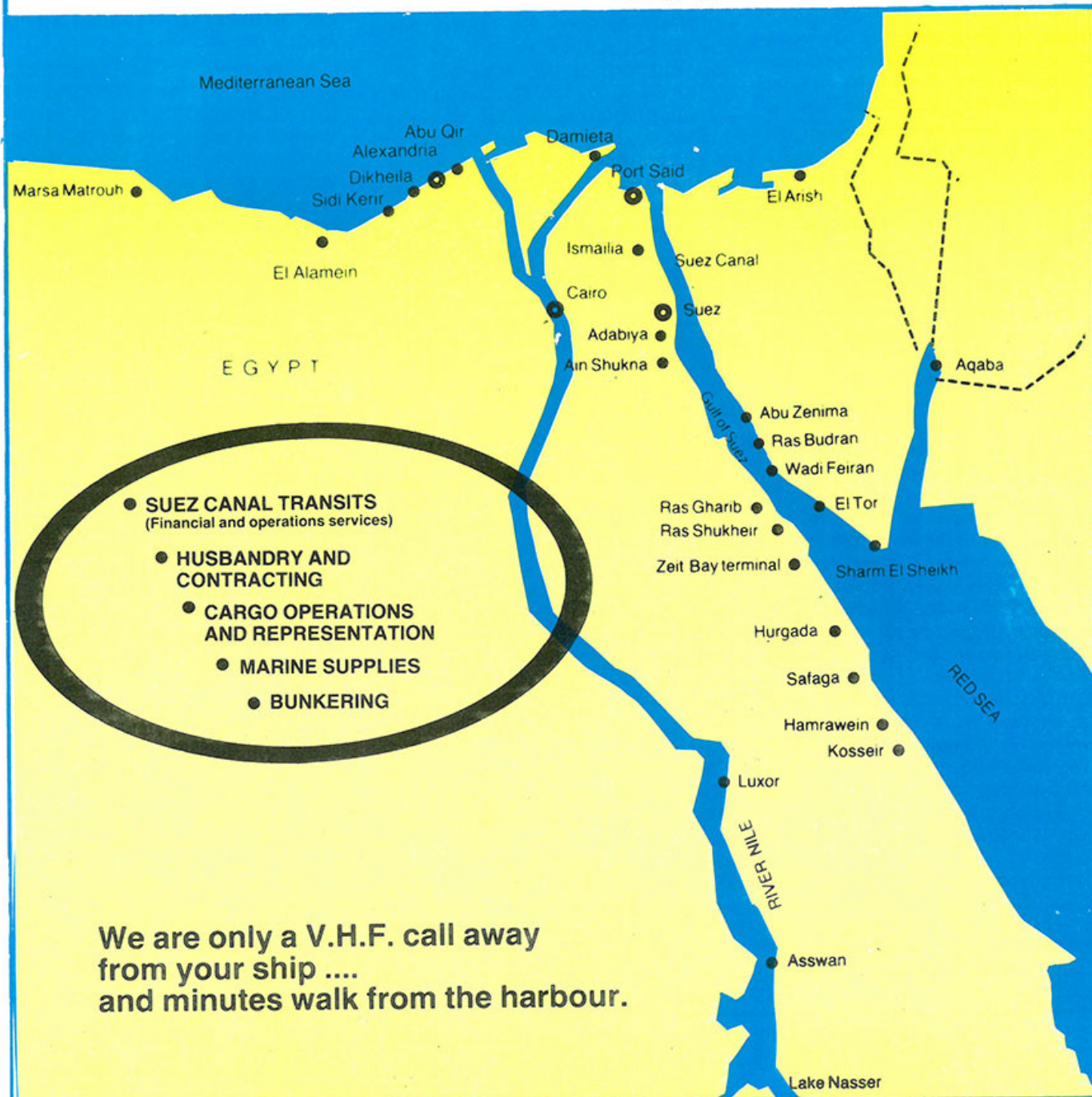
Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

World Marine

Services in Egypt



We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111.118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

Κανονισμών του Παρτήματος V σε σχέση με τη Μεσόγειο Θάλασσα.

— Έχοντας επίσης υπόψη ότι διακυβερνητικές συναντήσεις υπό την αιγίδα του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ήνωμένων Έθνων θα μπορούσαν να παίξουν ένα σημαντικό μεσολαβητικό ρόλο στον εντοπισμό του βαθμού στον οποίο οι Μεσογειακές παράκτιες χώρες έχουν θέσει σε εφαρμογή τέτοιες απαιτήσεις και θα μπορούσαν να είναι αποτελεσματικές στη μετάδοση τέτοιων πληροφοριών στον Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό εξ ονόματος αυτών των χωρών, με την παράκληση όπως ο IMO καθορίσει την ημερομηνία.

— Έχοντας επίγνωση ότι μία τέτοια επίτευξη απαιτεί την ολόψυχη συνεργασία πλοιοκτητών και ναυτιλλομένων, των Διοικήσεων, των Λιμενικών Αρχών και των δημοτικών και κοινοτικών αρχών, τόσο για την εξασφάλιση των απαραίτητων εγκαταστάσεων υποδοχής απορριμμάτων από τα πλοία και για την προαγωγή αποδοτικών και ασφαλών πρακτικών τελικής απόθεσής τους,

— Έχοντας επίσης επίγνωση ότι η απόθεση των απορριμμάτων των πλοίων είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την απόθεση απορριμμάτων από πηγές ρύπανσης της ξηράς, και ότι η λύση του προβλήματος δεν μπορεί να εξεταστεί ανεξάρτητα από το συνολικό πρόβλημα της απόθεσης των απορριμμάτων στους παράκτιους Δήμους και Κοινότητες,

— Έχοντας επίσης επίγνωση ότι η λύση του προβλήματος των απορριμμάτων είναι συνυφασμένη με την εφαρμογή καλών πρακτικών διαχείρισης απορριμμάτων και ότι απαιτεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την πρόληψη της παραγωγής απορριμμάτων και για τη μείωση των ποσοτήτων και της επικινδυνότητάς τους, π.χ. με τη χρήση βιοδιασπώμενων υλικών και τη χρήση τεχνικών ανακύκλωσης και ανάκτησης ενέργειας,

— Έχοντας επίσης επίγνωση ότι η παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και η προώθηση της ανάπτυξης τεχνικών ανακύκλωσης και καθαρής απόθεσης θα απαιτούνται συνεχώς.

ΣΥΝΙΣΤΑ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

1. Όλες οι παράκτιες χώρες θα επικυρώσουν και εφαρμόσουν τη MARPOL 73/78, περιλαμβανομένου του Παρτήματος V, και τη Συνθήκη της Βαρκελώνης για την Προστασία της Μεσογείου από την Ρύπανση του 1976, οφείλουν να περιμνήσουν για την εγκατάσταση επαρκών εύκολων υποδοχής απορριμμάτων σε όλα τους τα λιμάνια καθώς και τελική διάθεση των συγκεντρωμένων απορριμμάτων και να ενημερώσουν άμεσα τον IMO σύμφωνα με τη διάταξη 5 (4) (β) του Παρτήματος V και να ζητήσουν, μέσα από το σχετικό όργανο του IMO, να τεθούν σε εφαρμογή οι απαιτήσεις ειδικής περιοχής στη Μεσόγειο Θάλασσα το δυνατόν νωρίτερα.

2. Οι κυβερνήσεις των παράκτιων χωρών να ενισχύσουν περαιτέρω τις δραστηριότητες και τα προγράμματα τα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από απορρίμματα, που αποτελούν μέρος του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης, και να προωθήσουν την τεχνική συνεργασία για αυτό το σκοπό ανάμεσα σε όλες τις Μεσογειακές χώρες.

3. Οι τοπικές διοικήσεις να πάρουν τα κατάλληλα μέτρα, περιλαμβανομένης ειδικότερα της αποτελεσματικής εφαρμογής της νομοθεσίας για την απόθεση των απορριμμάτων και τη ρύπανση των νερών, ώστε να διαφυλαχθεί το θαλασσινό περιβάλλον στη Μεσόγειο.

4. Εκπαιδευτικές και ενημερωτικές εκστρατείες να αναπτυχθούν με κάθε σχετικό μέσο. Η δέσμευση και η αποτελεσματικότητα των μη κυβερνητικών οργανισμών σε αυτόν το τομέα, σύμφωνα με το παράδειγμα της HELMEPA, να αναγνωριστεί και να ενθαρρυνθεί περαιτέρω.

5. Η προώθηση ενός δικτύου Όμοσπονδιών Μεσογειακών Ένώσεων περιβαλλοντικής προστασίας, με την ενεργό υποστήριξη διακρατικών οργανισμών και προγραμμάτων περιφερειακών οικονομικών μονάδων, κυβερνήσεων, της Βιομηχανίας και της τοπικής αυτοδιοίκησης θα εμπλουτίζε εξαιρετικά τους στόχους για τη βελτίωση της ατομικής και ομαδικής συμπεριφοράς σε σχέση με την πρόληψη της ρύπανσης

της θάλασσας με απορρίμματα.

6. Να αναληφθούν μελέτες εκτίμησης στοιχείων που παρέχουν πληροφορίες με τους τύπους, τις ποσότητες, τη διανομή και την προέλευση των απορριμμάτων στη Μεσόγειο Θάλασσα, που θα αποτελούν τη βάση για την αποτίμηση της αποτελεσματικότητας των Κανονισμών του Παρτήματος V της MARPOL 73/78.

ΚΑΙ ΥΙΟΘΕΤΕΙ ΤΙΣ ΠΑΡΑΚΑΤΩ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ:

1. Την αρχή της ίδρυσης μίας περιφερειακής μη κυβερνητικής ομοσπονδίας που θα αποτελείται από εθνικές Μεσογειακές μη κυβερνητικές Ένώσεις, δεσμευμένες να τηρούν τις αρχές που αναλύθηκαν πιο πάνω, να προωθούν την ιδέα ενός Μεσογειακού Θαλασσίου περιβάλλοντος απηλλαγμένου από όλες τις μορφές ρύπανσης, καθώς και να κινητοποιούν το ανθρώπινο δυναμικό αυτής της Λεκάνης.

2. Τη δημιουργία μίας ομάδας - συνδέσμου αποτελούμενης από τους κ. Μ. Elmandjra, Γ. Π. Λιβανό, Κ. Τσούρη, Μ. Fawzi, οι οποίοι θα αναλάβουν την εκπόνηση προκαταρκτικής οικονομοτεχνικής μελέτης για την ίδρυση αυτής της ομοσπονδίας ή όποια θα είναι γνωστή σαν MEDMEPA (Μεσογειακής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος), καθώς και για την εκπόνησή του σχεδίου καταστατικού της.

3. Έν αναμονή της ίδρυσης της MEDMEPA ή Συνάντηση αποδέχεται την ευγενική προσφορά της HELMEPA να ενεργήσει σά σημείο συντονισμού και σαν προσωρινή Γραμματεία της MEDMEPA.

4. Να πραγματοποιήσει νέα Συνάντηση τους επόμενους έξι μήνες στη Νότια ακτή της Μεσογείου για την εξέταση των προτάσεων της παραπάνω Ομάδας - Συνδέσμου.

Τέλος, πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι Σύμβοροι ομόφωνα εξέφρασαν την εκτίμησή τους προς την HELMEPA για την πρωτοβουλία της να οργανώσει τη Συνάντηση, πιστεύοντας ότι ήταν μία σημαντική συμβολή στην κατανόηση του προβλήματος της ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίμματα, και στην εξάλειψή του.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

**CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS**

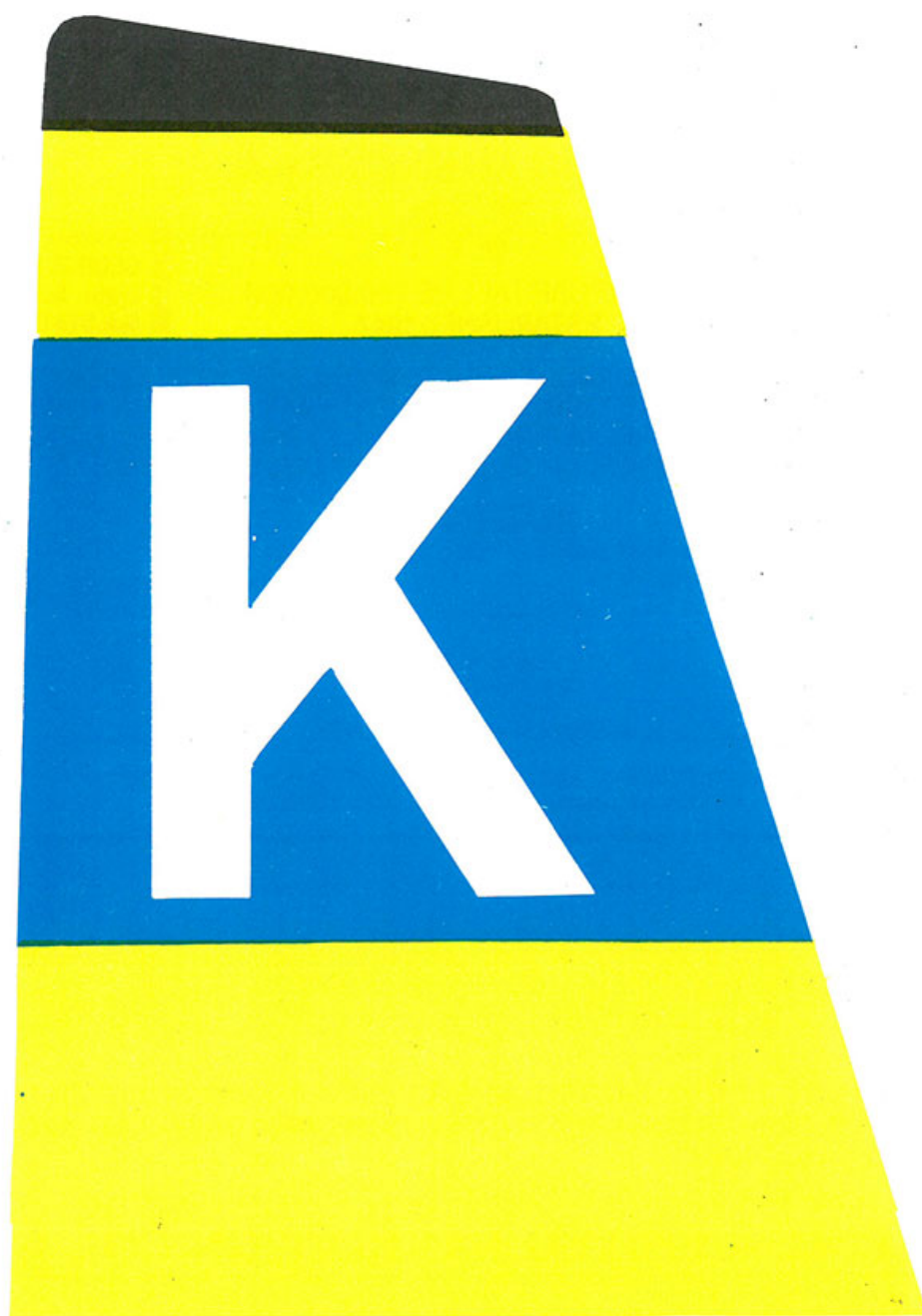
OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.**

FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

IN THAILAND

**WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE
TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL
SERVICE ROUND THE CLOCK.**

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

18TH FLOOR, CHOCKCHAI BLG
690 SUKHUMVIT, PRAKANONG
BANGKOK 10110 - THAILAND

TELEX : 84602 (NAVICO TH)
PHONES : 2590222-4
CABLES : NAVICO/BANGKOK
FAX : 2601691

DIRECTORS & AOH TEL:
3932178 - CAPT. ELIAS GLYPTIS
3931639 - MR. SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

Οί νέοι Πετρελαιογωγοί καί ή άγορά των Δεξαμενοπλοίων

Οί άνεξάρτητοι έφοπλισταί δεξαμενοπλοίων κατέχουν τό 60% του στόλου. Τό μέλλον της βιομηχανίας των τάνκερς έξαρτάται από τήν πολιτική. Καί ή πολιτική έξαρτάται από τό πετρέλαιο. Κρατικές εταιρίες, εταιρίες πετρελαίου καί άνεξάρτητοι. Οί πετρελαιογωγοί καί οί έπιπτώσεις τους.

Η βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων μοιάζει μέ μία μεγάλη αίθουσα μέ δυό πόρτες. Από τή μία πόρτα έρχονται καί μπαίνουν οί πλοιοκτήτες των τάνκερς καί από τήν άλλη μερικοί από αυτούς φεύγουν άθωρύβως. "Όσοι μπαίνουν στήν αίθουσα θά μάθουν ότι ή βιομηχανία αυτή συγκροτείται από εταιρίες πετρελαίου, από κρατικές πετρελαϊκές εταιρίες καί από ιδιώτες επιχειρηματίες, οί όποιοι συνήθως όνομάζονται άνεξάρτητοι έφοπλισταί τάνκερς. Φρουροί δέν υπάρχουν στήν είσοδο της αίθουσας καί ή άγορά των τάνκερς είναι μία από τίς πιό συναγωνιστικές του κόσμου. Δέν κυριαρχείται από μονοπώλια καί καρτέλ κι ό καθένας πού καταφέρει νά εξασφαλίσει μία καλή χρηματοδότηση ή γερές τραπεζιτικές επαφές, μπορεί νά άγοράσει ένα τάνκερ καί νά άρχισι τίς διαπραγματεύσεις γιά τή ναύλωσή του.

Ο τυπικός άνεξάρτητος έφοπλιστής τάνκερ είναι ασφαλώς ένας έπίμονος καί σκληρός επιχειρηματίας. Παρά τίς μεγάλες δυσκολίες πού γνώρισε ή άγορά κατάφερε νά έπιβιώσει διατηρώντας πάνω από τό 60% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων υπό τόν έλεγχό του. Τό ποσοστό αυτό δέν είναι πολύ κατώτερο από εκείνο που είχε πρίν από τήν πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973 καί συγκρινόμενο μέ τό 1963 είναι άρκετά μεγαλύτερο.

"Ενα πράγμα είναι βέβαιο γιά τό μέλλον της βιομηχανίας των θαλασσίων πετρελαϊκών μεταφορών: ότι τό μέλλον αυτό έξαρτάται από πολιτικά γεγονότα πού συνδέονται άμεσα μέ τή Μέση Άνατολή καί τά αποθέματά της σέ πετρέλαιο. Καί μέ τή σειρά της ή πολιτική αυτή — στήν ούσία τό μέλλον των έθνών — έξαρτάται από τό πετρέλαιο. Γι' αυτό καί ή πετρελαϊκή βιομηχανία καί κατ' έ-

πέκταση ή βιομηχανία της θαλάσσιας μεταφοράς του, έξαρτώνται από τή πολιτική κατάσταση των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών καί των σπουδαιότερων πετρελαιοεισαγωγικών χωρών, όπως οί ΗΠΑ καί ή Άαπωνία.

Η στρατιωτική καί πολεμική σημασία του στόλου των δεξαμενοπλοίων του έλευθέρου κόσμου δέν φαίνεται νά έκτιμάται πάντα όσο πρέπει. "Όστόσο μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ό πρόεδρος Ρουζβελτ είχε συγχαρεί τόν Νορβηγικό πετρελαιοφόρο στόλο γιά τόν καίριο ρόλο πού έπαιξε γιά τήν τελική νίκη των συμμάχων. Σέ περιόδους πολέμου, συγκρούσεων ή πολιτικών κρίσεων, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στις τιμές των ναύλων του πετρελαίου, οί όποιες πράγματι άνεβαίνουν σημαντικά. Οί αίχμες όμως αυτές δέν διαρκούν πολύ. "Όστόσο οί δημοσιογράφοι καί οί σχολιαστές βιάζονται νά βγάλουν τό συμπέρασμα ότι τά έκτακτα αυτά γεγονότα όφελουν τούς έφοπλιστάς των τάνκερς, οί όποιοι καί τά όνειρεύονται. Τίποτα δέν είναι πιό λαθεμένο από ένα τέτοιο συμπέρασμα.

Στό παρελθόν είδαμε κατά καιρούς ότι ή αύξημένη παραγωγή της Μέσης Άνατολής είχε πολλαπλάσιο αποτέλεσμα στή ζήτηση δεξαμενοπλοίων, λόγω των μεγάλων αποστάσεων από τόν Κόλπο μέχρι τίς καταναλώτριες χώρες. Οί ευρηνικές σταθερές πολιτικές συνθήκες στή Μέση Άνατολή αποτελούν μέγα πλεονέκτημα γιά τά τάνκερς, γιατί επιτρέπουν στόν κόσμο νά έπωφεληθεί όσο γίνεται περισσότερο από τά τεράστια καί συναγωνιστικά αποθέματα της περιοχής εκείνης. Καί ό ΟΠΕΚ πρέπει νά καταλάβει ότι παίζοντας μέ τίς τιμές του πετρελαίου δέν εξυπηρετεί παρά μόνο τά συμφέροντα μερικών χωρών

πού έχουν περιορισμένα αποθέματα πετρελαίου. Έπομένως τό φυσικότερο θά ήταν νά αφήσουμε τήν τιμή του πετρελαίου στά χέρια της προσφοράς καί της ζήτησης.

Οί δυό πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 καί του 1978-79 προήλθαν από τήν άνάπτυξη πετρελαϊκών πεδίων κοντά στά κέντρα καταναλώσεως, πράγμα πού ήταν δυσμενές γιά τόν ΟΠΕΚ καί δυσμενές γιά τά δεξαμενόπλοια. Σήμερα ή έπίμονη πολιτικών των άναταραχών στή Μέση Άνατολή είναι χειρότερη από ποτέ. Η στρατιωτική σύρραξη στόν Κόλπο, ή όποία χαρακτηρίστηκε από τίς έκκατοντάδες των επιθέσεων εναντίον δεξαμενοπλοίων σέ διεθνή ύδατα, τοποθετείται μέσα στά πλαίσια του κλονισμού της έμπιστοσύνης καί της άποδοτικότητας της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου από τήν περιοχή εκείνη. Τό έρώτημα που προβάλλει σήμερα είναι άν οί συνέπειες του «πολέμου των τάνκερς» θά προωθήσουν τήν άνάπτυξη μιάς άλλης όδου μεταφοράς από τό Μεσανατολικό Κόλπο καί συγκεκριμένα του συστήματος των πετρελαιογαών. Στό έρώτημα αυτό ή άπάντηση πρός τό παρόν είναι μάλλον αισιόδοξη υπέρ των θαλασσίων μεταφορών. "Όστόσο άν κατασκευασθούν καί οί μισοί μόνο από τούς προγραμματισμένους πετρελαιογωγούς, οί έπιπτώσεις στή ζήτηση πετρελαιοφόρου τοννάζ θά είναι βαρύτατες.

"Ενα άλλο έρώτημα αναφέρεται στό ποιοί θά είναι οί πρωταγωνισταί στή μελλοντική άγορά των τάνκερς. Είδαμε ότι οί κρατικές πετρελαϊκές εταιρίες αντικατέστησαν σέ μεγάλο βαθμό τίς κυριότερες ιδιωτικές επιχειρήσεις πετρελαίου σέ πολλές χώρες. "Αν ή άγορά βελτιωθεί άκόμα περισσότερο διερωτά-

I n J a p a n

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 775-0011 A.O.H.: (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIYAKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

ται κανείς τί ρόλο θα διαδραματίσουν οι κρατικές εφοπλιστικές εταιρίες δεξαμενοπλοίων. Θα αντικαταστήσουν κι αυτές τους ανεξάρτητους εφοπλιστές των τάνκερς; Τά ερωτήματα αυτά δεν είναι δυστυχώς εύκολο να απαντηθούν.

Ός προς τους πετρελαιοαγωγούς όμως και τις συνέπειές τους μπορούν να λεχθούν τά ακόλουθα. Όταν στο παρελθόν η παραγωγή της Μέσης Ανατολής αυξανόταν, ως πούμε κατά 1%, η ζήτηση πετρελαιοφόρου τοννάζ αυξανόταν περίπου κατά 6%. Θα διατηρηθεί ή αναλογία αυτή και στο μέλλον; Η έχουν δημιουργηθεί στο μεταξύ άλλοι τρόποι μεταφοράς; Ας εξετάσουμε λεπτομερέστερα τό εναλλακτικό ένδεχομένο των άγωγών πετρελαίου.

Οι πετρελαιοαγωγοί αναπτύχθηκαν άργά αλλά σταθερά μέσα στά τελευταία χρόνια. Ο πρώτος Ιρακινός πετρελαιοαγωγός είχε ήδη κατασκευασθεί πριν από τόν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Σήμερα τό Ιράκ μεταφέρει μέ πετρελαιοαγωγούς τό πετρέλαιο από τόν Κόλπο. Αν επί παραδείγματι η ζήτηση γιά άκάθαρτο πετρέλαιο της Μέσης Ανατολής αυξηθεί και τό Ιράκ φθάσει μέχρι τό σημερινό όριο παραγωγής των 3 έκ. βαρελίων ήμερησίως, τό πετρέλαιο αυτό είναι πιθανό ότι θα μεταφερθεί μέ άγωγούς. Η μεταφορά έπομένως ενός επί πλέον έκ. βαρελίων ήμερησίως προς τή Δύση από λιμάνια της Μεσογείου αντί από λιμάνια του Ιράκ θα σημαίνει ότι μία ένδεχόμενη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς της τάξεως των 160 δισεκατ. τονομιλίων δεν θα πραγματοποιηθεί.

Έκτός από τό Ιράκ, ένα μεγάλο μέρος των έξαγωγών της Σαουδικής Αραβίας, περίπου 2 έκ. βαρελίων ήμερησίως, μεταφέρεται διά ξηράς μέσω του άγωγού Petrolina προς τό Yanbu της Ερυθράς Θάλασσας. Προς τό παρόν πάντως ο άγωγός αυτός δεν χρησιμοποιείται σ' όλη του τήν απόδοση. Έξάλλου οι υπό κατασκευή πετρελαιοαγωγοί περιλαμβάνουν έναν άγωγό προς τό Yanbu και ένα Περσικό άγωγό προς Taheri, ο όποιος πρόκειται νά έπιμκυνθεί μέχρι του Jask έξω από τά στενά του Όρμουζ. Όταν οι άγωγοί αυτοί όριστικοποιηθούν θα περιορίσουν τή ζήτηση πε-

τρελαιοφόρου τοννάζ κατά 136 δισεκατ. τονομιλίων, πού αντιστοιχούν σέ 46 VLCC μέ πλήρες φορτίο από τή Ράς Τανούρα γιά τό Ρόττερνταμ ή σέ 11 VLCC μέ συνεχή άπασχόληση. Πέραν από αυτά είναι γνωστό ότι υπάρχουν και άλλοι έπτά πετρελαιοαγωγοί σέ διάφορα στάδια μελέτης και προγραμματισμού.

Πρέπει νά λεχθεί ότι πολύ συχνά η κατασκευή πετρελαιοαγωγού ύπαγορεύεται από πολιτικούς μάλλον παρά από έμπορικούς λόγους. Και μπορεί κανείς νά σκεφθεί ότι πολλά από τά προγράμματα αυτά θα μπουν τελικά στο άρχείο. Προς τό παρόν δεν είναι δύσκολο νά αποδειχθεί ότι η μεταφορά πετρελαίου διά θαλάσσης σέ μεγάλες άποστάσεις είναι ή συμφερότερη. Όστόσο δεν θα ήταν σκόπιμο νά παραβλέψει κανείς τό γεγονός ότι οι πετρελαιοαγωγοί αποτελούν μία πραγματικότητα ή όποια παρουσιάζει τό ένδεχόμενο δημιουργίας μιας σοβαρής άπειλής κατά της άγοράς των δεξαμενοπλοίων.

Αναφορικά μέ τις σχέσεις μεταξύ των ανεξαρτήτων εφοπλιστών και των εταιριών πετρελαίου, είναι βέβαιο ότι κατά καιρούς τά συμφέροντά τους έμφανίζουν διαφορές σέ αρκετά θέματα. Ένα τέτοιο σοβαρό θέμα αποτελούν οι λύσεις του προβλήματος της ίκανοποιητικής άποζημιώσεως των θυμάτων της ρυπάνσεως της θαλάσσης διά πετρελαιοειδών. Πάντως είναι σπάνιες οι περιπτώσεις πού τά θέματα αυτά φθάνουν σέ όξεία αντιπαράθεση. Δεν πρέπει νά ξεχνούμε ότι τόσο οι ανεξάρτητοι εφοπλιστάι όσο και οι εταιρίες πετρελαίου αντιπροσωπεύουν τόν ιδιωτικό επιχειρηματικό τομέα. Οι εταιρίες είναι συγχρόνως πλοιοκτήται και ναυλωτάι, οι δέ ανεξάρτητοι πλοιοκτήται είναι έπίσης και ναυλωτάι. Επί πλέον υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στον όρίζοντα τά όποια επιβάλλουν τήν άμεση συνεργασία. Ένα παράδειγμα περιέχεται στο γεγονός ότι υπάρχουν συμφέροντα πού επιδιώκουν τήν επέκταση της έφαρμογής του συστήματος κατανομής φορτίων 40-40-20 και στον τομέα των χύδην φορτίων. Στο σημείο αυτό, ανεξάρτητοι και εταιρίες, έχουν κοινό συμφέρον νά προστατεύσουν τήν έλευθερία του ανταγωνισμού. Κοινή άλλωστε είναι και ή φιλο-

σοφία τους στο θέμα του περιορισμού της κρατικής παρεμβάσεως στον ναυτιλιακό τομέα.

Τό γεγονός των κοινών αυτών συμφερόντων ίσως νά είναι ο λόγος γιά τόν όποιο στο Καταστατικό της Ίντερτάνκο δεν υπάρχει διάταξη άπαγορεύουσα τήν ιδιότητα του μέλους στο τοννάζ των εταιριών πετρελαίου, ενώ τέτοια άπαγόρευση υπάρχει γιά τό κρατικό τοννάζ. Τό συμπέρασμα είναι ότι τόσο ή Ίντερτάνκο όσο και τό Διεθνές Φόρουμ των Έταιριών πετρελαίου, ή γνωστή OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) πού ιδρύθηκαν και οι δύο γύρω στά 1970, έχουν τήν ίδια οργανωτική δομή, μέ μέλη ιδιωτικές εταιρίες. Είναι εύκταίο έπομένως όπως ή άρξάμενη ήδη συνεργασία σέ τεχνικά θέματα έπεκταθεί ακόμα περισσότερο στο άμεσο μέλλον.

Αναφερόμενοι τέλος στις προοπτικές πού διανοίγονται γιά τήν άγορά των δεξαμενοπλοίων στο άμεσο μέλλον, άξιζει νά αναφέρουμε τά πορίσματα της μελέτης του Βρεταννικού οίκου Maritime Economics Ltd. (MEL), μέ θέμα τήν άγορά των τάνκερς μέχρι τό 2000.

Κατά τους Βρεταννούς μελετητές, ή άνοδος της ζήτησεως δεξαμενοπλοίων κατά τήν έπόμενη 11ετία, μέχρι τό έτος 2000, θα φθάσει τό 30%, μέ τήν έπίτευξη των ύψηλοτέρων ναύλων κατά τό 1991, έτος κατά τό όποιο τά πολύ μεγάλα πλοία θα έπιτυχάνουν κατά μέσο όρο ναύλους περί τά WS 58, ενώ οι ναυλοι γιά τά μικρότερα σκάφη μεγέθους 90-100.000 τον. d.w. θα κυμαίνονται περί τά WS 90.

Η μελέτη του Βρεταννικού οίκου στηρίζεται σέ μία ήμερήσια παραγωγή των χωρών του ΟΠΕΚ της τάξεως των 20 έκ. βαρελίων και λαμβάνει δύο ένδεχόμενα τιμής του μαύρου χρυσού. Στο μέν ένα ή τιμή του βαρελίου θα μείνει γύρω στα έπίπεδα των 18 δολλαρίων, ενώ στο άλλο θα αύξηθεί σταδιακά, φθάνοντας τό έπίπεδο τό 30 δολλαρίων τό βαρέλι μέχρι τό 2000.

Στόν πίνακα της MEL που ακολουθεί έμφανίζεται ή έτήσια αύξηση της ζήτησεως δεξαμενοπλοίων, κατά κατηγορία μεγέθους, έκπεφρασμένη σέ δισεκατομμύρια τοννο-μίλια.

Κατηγορία Μεγέθους:	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
10 - 40.000 τον. d.w.	1,095	1,129	1,163	1,182	1,173	1,179	1,181	1,160	1,144	1,131	1,119
40 - 80.000 τον. d.w.	1,474	1,499	1,525	1,520	1,506	1,512	1,520	1,520	1,520	1,520	1,530
80 - 160.000 τον. d.w.	1,432	1,501	1,534	1,568	1,596	1,629	1,163	1,698	1,731	1,764	1,799
160.000 τον. d.w. και άνω	3,425	3,684	3,742	3,879	3,985	4,103	4,246	4,408	4,562	4,719	4,865

ΣΥΝΟΛΟ

7,426 7,813 7,964 8,148 8,261 8,422 8,610 8,785 8,957 9,134 9,312

«Οί πηγές του σύγχρονου

Ναυτικού Δικαίου»

Του κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΡ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ, δικηγόρου του 'Αρείου Πάγου

(συνέχεια από τό προηγούμενο)

Ο κώδιξ της Βαρκελώνης, γνωστός ως Consulado del Mar, ή βιβλίο νομολογίας της θαλάσσης κατά την επικρατέστερα άποψη πρήλθε εκ της νομολογίας του ναυτιλιακού (Προξενικού) δικαστηρίου της Βαρκελώνης, τό όποιο όπως και τά περισσότερα παρόμοια ναυτοδικεία της εποχής του ονομάζετο Consolatus maris. Πράγματι ό Βασιλεύς της 'Αραγόν και Κόμης της Βαρκελώνης 'Ιάκωβος Α' άπένειμε κατά τό έτος 1258 μ.χ. στην ως άνω πόλη τό πρόνομιο νά διακανονίζη την ναυσιπλοία των καταλωνικών πλοίων. Μέ τό αυτό διάταγμα, ιδρύθησαν και οι «σύμβουλοι (πρόξενοι) της θάλασσας» που είχαν την αρμοδιότητα νά επιλύουν τις αναφυόμενες ναυτικές διαφορές βάσει των ναυτικών έθίμων και συνθηκών.

Τό Consulado del Mar, έλαβε την πρώτη του μορφή περί τό 1200 μ.χ., έγγραφη τό πρώτο στην Καταλανική γλώσσα που είναι αυτή της Βαρκελώνης, και ή πρώτη του έκδοση έγινε τό 1494 μ.χ.

Ο Crotius πιστεύει ότι τό Consulado συνετέθη εκ διαφόρου προελεύσεως νομοθετημάτων, 'Ελληνικών ή Γερμανών αυτοκρατόρων, εκ νομοθετημάτων των Βασιλείων της Γαλλίας, 'Ισπανίας, Συρίας, Κύπρου, και των κρατιδίων της Μαγιόρκας, Βενετίας και Γένοβας. Αυτό εξηγεί και τις διαφορές και έν πολλοίς συγκρουόμενες αλληλάς διατάξεις του Consulado³⁰.

Οί διατάξεις του Consulado del Mar που περιέχει 334 κεφάλαια και υποδιαιρείται σε 3 μέρη ήσαν πίο αναλυτικές και άνεπτυγμένες από οίονδήποτε άλλον κώδικα του δικαίου της θαλάσσης. Τό Consulado σε τρία κεφάλαια αναφερόμενα στην σύγκρουση σε λιμάνι, άναγνωρίζει την έννοια του πταισματος και νομοθετεί άλτρουϊστικές άρχές για τον έπιμερισμό των ζημιών.

Έτσι τό Consulado προβλέπει την μοναδική άρχή ότι σε περίπτωση άναπόφευκτου άτυχήματος, ή ζημία προδιορίζεται και έπιμερίζεται από πτωματογνώμονες. 'Επίσης, προβλέ

σε περίπτωση άμοιβαίου πταισματος, άκόμα και όταν κινούμενο πλοίο κτύπησε άλλο άγκυροβολημένο, τό κινούμενο ύποχρεούται νά καταβάλη άποζημίωση που θά καθορίζεται από «πειραμένους και ίκανούς άνδρες που γνωρίζουν άκριβώς την ναυτική τέχνη και οι όποιοι δεσμεύονται νά έπιμερήσουν την ζημία καλώς και έπιμελώς ώστε νά μήν ύπάρξουν παράπονα ή έριδες μεταξύ των πλοιοκτητών³¹».

Τό Consulado άναγνωρίζει πέντε τύπους ναυτικών άνάλογα μέ τον τρόπο πληρωμής τους, ή δε ρύθμιση του μοιάζει μέ αυτήν του Νόμου των Ροδίων Ναυτικού, ήτοι τους επί συμμετοχή στά κέρδη της ναυτικής έπιχειρήσεως, μέ μηνιαίο μισθό, μέ μισθό κατά μίλι, κατά ταξίδι και κατά τη διακριτική έξουσία του πλοιάρχου νά καθορίζει τον μισθό στο τέλος του ταξιδίου. (άρθρα 202, 203, 84, 116, 85, 115 και 181). Άκρως ενδιαφέρον είναι στο σημείο αυτό και τό άρθρο 80 του Consulado, που αναφέρεται στα επί του μισθοϋ δικαιώματα των ναυτικών και τό όποιο λόγω του μεγάλου ενδιαφέροντος του και των άκρως άνθρωπιστικών και ευνοϊκών για τον εργαζόμενο ρυθμίσεών του και για την σημερινή άκόμα εποχή, αξίζει νά τό παραθέσουμε:

Consulado del Mar, "Άρθρο 80

«Περαιτέρω όφείλετε νά γνωρίζετε, ότι ό έφοπλιστής του πλοίου δέν μπορεί νά άπολύση ναυτικό από τό πλοίο, εκτός την συμπλήρωση του ταξιδίου, ή ληστεία, για τρεις λόγους, πρώτον, τους και τρίτον, για διαπληκτικές διαταγές άξιωματικού. Ο άξιωματής νά κάμνη ότιδήλει νά μήν τόν έν είναι έντός των έξουσιών τό όπ'ό ναυτικός δέν μπορεί νά σιών τ'όστην πρώτη περίπτωση άπει-άπολλά στην πέμπτη...

Περαιτέρω ό έφοπλιστής του πλοίου δεσμεύεται έναντι του ναυτικού ότι άν ό ναυτικός συνεφώνησε μέ τον έφοπλιστή του πλοίου νά παίρνει ύψηλό μισθό

και ό έφοπλιστής του πλοίου βρή στο μεταξύ άλλον ναυτικό μέ χαμηλότερο μισθό, δέν μπορεί νά τον άπολύση από τό πλοίο... 'Εφ' όσον συνεφωνήσαν και έσφίξαν τά χέρια επ' αυτού ούτος ύποχρεούται νά σεβασθ'ή τέτοια συμφωνία, ως εάν είχε έγγραφη στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Περαιτέρω, ό έφοπλιστής του πλοίου δεσμεύεται έναντι του ναυτικού εάν ό ναυτικός συνεφώνησε μέ τον έφοπλιστή του πλοίου, και ό τελευταίος δέν μπορεί νά άπολύση τον ναυτικό για νά δώση θέση σε συγγενή του ή άλλον άνδρα από τότε που τό όνομα (του ναυτικού) ένεγράφη στο ναυτολόγιο ή άφ' ότου αυτοί έσφίξαν χέρια... 'Εάν έπιθυμεί νά τον άπολύση όφείλει νά του πληρώση όλους άκριβώς τους μισθούς ως εάν ούτος είχε συμπληρώσει όλες τις ύπηρεσίες του κατά την διάρκεια του ταξιδίου.

Περαιτέρω, ό έφοπλιστής δεσμεύεται εάν ό ναυτικός ήργάσθη για τρεις ήμέρες και ήσθένησε νά του πληρώση τό ήμισυ των μισθών του και άν ούτος δέν μπορεί νά μαρκάρη στο πλοίο, όφείλει νά τον άπολύση, εάν ό ναυτικός κρίνη ότι δέν μπορεί νά ταξιδεύση και εάν ούτος βρίσκεται σε ξένο τόπο, ό έφοπλιστής του πλοίου, όφείλει νά του δώση τό ήμισυ των μισθών του είτε έχει άρκετά χρήματα νά του καταβάλη, είτε όχι και άν δέν έχει άρκετά χρήματα ούτος όφείλει νά τά δανεισθ'ή, γιατί είναι ύποχρέωση όπως ό ναυτικός πληρωθ'ή του μισθούς του' και άν ό έφοπλιστής πεθάνη, οι εκτελεστές της κληρονομιάς του όφείλουν νά έξοφλήσουν την ύποχρέωση αυτή.

Περαιτέρω, ό έφοπλιστής δεσμεύεται έναντι του ναυτικού, ότι εάν ό ναυτικός άσθενήση και πεθάνη στο πλοίο, του όφείλονται όλοι οι μισθοί του και άν έχει στο πλοίο κάποιο συγγενή, τά άντικείμενα του θανόντος δέον νά δοθούν σ' αυτόν και είτε ό θανών είπε έτσι ή όχι θά έχχειρισθ'όυν στο παιδί του ή στην γυναίκα του εάν αυτοί ζούσαν όταν αυτός ήταν ζωντανός. Καί άν ή γυναίκα δέν ήτο πιστή σ' αυτόν ή δέν ζούσε μαζί του, όταν αυτός βρισκόταν στην στεριά για τελευταία φορά ή τό σκασε μετά την άναχώρησή του, ό έφοπλιστής του πλοίου, μέ τον γραμματικό του πλοίου και την συγκατάθεση του δικαστηρίου θά τά δώση στον πλησιέστερο του συγγενή.

Στόν ναυτικό ό όποιος προσελήφθη για τό ταξίδι και πεθάνη μέ την θέληση του Θεού προτού τό πλοίο άποπλεύση, του όφείλονται τό τέταρτο των μισθών του, που έχχωρούνται και δίδονται στους κληρονόμους του.

Περαιτέρω, άν αυτός πεθάνη μετά τον άπόπλου του πλοίου και προτού τό πλοίο φθάση στο λιμάνι προορισμού του τό ήμισυ των μισθών θά όφείλεται στον θανόντα και θά δοθούν στους κληρονόμους του' και εάν έλαβε όλους

τούς μισθούς του πρό του θανάτου του όλοι του όφειλονται καί άνήκουν σ' αυτόν καί δίδονται στους κληρονόμους τους καί ό έφοπλιστής του πλοίου δέν μπορεί νά άμφισβητήσει ότιδήποτε ή νά ζητήσει νά του έπιστραφή ότιδήποτε πίσω.

Έάν ό ναυτικός προσελήφθη μέ τόν μήνα καί πεθάνη, οί κληρονόμοι του θά πληρωθούν γιά όλον τόν χρόνο πού αυτός ήργάσθη.

Περαιτέρω, ό έφοπλιστής ύποχρεούται νά πληρώσει στό ναυτικό τούς μισθούς του σέ τόπο όπου τό έμπόρευμα άποφέρει ναύλον»³².

Σέ περίπτωση κινδύνου του πλοίου ό πλοίαρχος έξηγοΰσε στους έμπόρους τήν άνάγκη νά ρίψουν μέρος των έμπορευμάτων στην θάλασσα γιά νά ελαφρύνουν τό πλοίο. "Αν οί έμποροι ή ή πλειοψηφία αυτόν συμφωνούσε ελάμβανε χώραν ή έκβολή φορτίου. Σέ περίπτωση αϊφνιδίου κινδύνου ό πλοίαρχος μπορούσε νά ένεργήση ρίψη χωρίς τήν συναίνεση των έμπόρων (άρθρ. 239).

Η άξία των θυσιασθέντων αλλά καί των διασωθέντων έμπορευμάτων ύπελογίζετο στην τιμή του κόστους, εάν ή άβαρία ελάμβανε χώραν κατά τό πρώτο ήμισυ του ταξιδίου, διαφορετικά στην τιμή πωλήσεως στον τόπο του προορισμού. Τό πλοίο σέ περίπτωση κοινής άβαρίας έξετιμάτο στό ήμισυ της άξίας του, άν όμως ή ρίψη των έμπορευμάτων έγένετο λόγω αϊφνιδίου κινδύνου, χωρίς συμφωνία των έμπόρων τό πλοίο ύπελογίζετο στά 2/3 της άξίας του (άρθρ 51 καί 239).

Η καλή φήμη του Consulado προκάλεσε τήν μετάφραση του σέ διάφορες γλώσσες, καί τήν έκτεταμένη διάδοση καί χρήση του. Τό 1566 μ.χ. τυπώθηκε στη Βενετία μεταφρασμένο στην Ιταλική (Consolato) γεγονός πού έκαμε πολλούς Ιταλούς νά ισχυρίζονται ότι ή Ιταλία ήταν ό τόπος της προελεύσεώς του. Ηκολούθησαν στό Άμστερνταμ έκδόσεις στην Όλλανδική καί Ιταλική τό 1704 καί 1723 μ.χ. καί στην συνέχεια σέ άλλες διαδεδομένες γλώσσες της έπο-

χής. Η έπιρροή του διήρκησε γιά πέντε σχεδόν αιώνες.

IV. Οι Roles ή Jugements d' Oleron

Στό μεταξύ, νέα έμπορικά κέντρα, άναπτύσσονται στό βορρά. Γύρω στό 1200 καί 1300 μ.χ. νέα κωδικοποίηση λαμβάνει χώρα καλούμενη Roles ή Jugements d' Oleron (καλούμενη καί La Ley Olyroum) της όποιας ό συντάκτης είναι άγνωστος, πιθανώς του ναυτοδικείου της νήσου Oleron επί του Άτλαντικού έξω από τις Γαλλικές άκτές στό Γασκωνικό Κόλπο πού ήταν άξιόλογο έμπορικό κέντρο κατά τόν Μεσαίωνα (κατ' άλλους είναι νομολογία του ναυτοδικείου της πόλεως Μπορντώ)³³.

Οί κανόνες της Όλερόν άπετέλεσαν τήν σημαντικότερη ίσως ιδιωτική κωδικοποίηση των Μεσαιωνικών χρόνων. Έχουν έπηρεασθή άμέσως από τόν Νόμο Ροδίων Ναυτικών καί τούς λοιπούς ναυτιλιακούς κώδικες καί συλλογές καί κατέστησαν τό κοινό δίκαιο της θάλασσας γιά τις χώρες της Δυτικής Εύρώπης, ιδιαίτερα αυτές πού βρίσκονται στις άκτές του Άτλαντικού Όκεανού καί της Βαλτικής Θαλάσσης.

Οί Role d' Oleron έπηρεασαν επίσης έκτός της Άγγλιας καί Γαλλίας, καί τά ναυτικά δίκαια της Σκωτίας, Φλαμανδίας, Πρωσίας, Καταλωνίας, Καστίλης, Γένουας καί Όλλανδίας. Αξίζει νά σημειωθή ότι άκόμα καί τώρα Άμερικανικά δικαστήρια, παραπέμπουν σποράδικά στους Roles d' Oleron.

Γιά τήν προέλευση των Roles d' Oleron ύπάρχουν οί έξής θεωρίες:

Η Γαλλική, κατά τήν όποία αυτοί συνετάγησαν τό 1160 μ.χ. διά διατάγματος της Δουκίας Eleanor μετά τήν έπιστροφή της από τούς Άγίους Τόπους, καί ή Άγγλική πού δέχεται ότι αυτοί συνετάγησαν κατόπιν διαταγής του Βασιλέως της Άγγλιας Ριχάρδου του Α' του Λεοντόκαρδου όταν ούτος σταμάτησε στη νήσο Oleron κατά τήν έπιστροφή του από τούς Άγίους Τόπους καί του όποιου ή μητέρα βασίλευε στην Δυτική

Γαλλία, περιλαμβανομένης της νήσου Oleron. Πράγματι ή Άγγλία άπεδέχθη τούς Roles d' Oleron κατά τήν διάρκεια της βασιλείας του Έδουάρδου II καί τούς ένωμάτωσε εις τήν νομοθεσίαν περί Admiralty μέ τήν έπικεφαλίδα «Laws of Oleron»³⁴.

Περί της συγκρούσεως σέ λιμάνι ύπάρχει στους Roles d' Oleron ή έξής ρύθμιση:

«Άρθρο 14. Έάν πλοίο άγκυροβολημένο έκτυπήθη ή μπερδεύτηκε μέ κινούμενο πλοίο πού δέν οδηγείται καλά έπειδή τό άγκυροβολημένο πλοίο τό παραβλάπτει, τά κρασιά ή άλλα έμπορεύματα πού είναι πάνω σέ κάθε πλοίο θά άποζημιωθούν. Στην περίπτωση αυτή όλη ή ζημία θά είναι κοινή καί θά έκτιμηθή καί θά έπιμερισθή έξ' ίσου μισή καί μισή. Ο πλοίαρχος καί οί ναύτες θά συνεισφέρουν στην ζημία καί έπιπλέον, τό πλοίο πού έκτύπησε θά πληρώσει μόνο του τήν ζημία άν μπορούσε νά άποφύγη τήν ζημία ή έδειξε άμέλεια»³⁵.

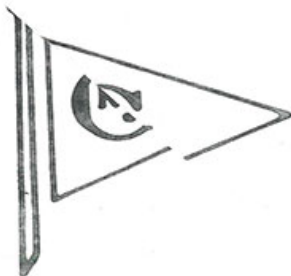
Επίσης στό θέμα της συνεισφοράς οί Roles d' Oleron έπαναλαμβάνουν ούσιαστικά τό άρχαιο δίκαιο των Ροδίων στό άρθρο 8, πού έχει ως άκολουθως:

«Άρθρο 8. Ένα πλοίο άναχωρεί από τό Bordeaux ή άλλου καί συμβαίνει νά μήν μπορέση τό πλοίο νά γλυτώσει χωρίς νά ρίψη πράγματα στην θάλασσα. Ο πλοίαρχος ύποχρεούται νά πη στους έμπόρους:

«Κύριοι, δέν μπορούμε νά σωθούμε χωρίς νά ρίψουμε κρασιά καί άγαθά στη θάλασσα». Οί έμποροι εάν ύπάρχουν, θά άνακοινώσουν τή καλή θέλησή τους ότι συμφωνούν, γιά τήν ρίψη καί ότι οί λόγοι του πλοίαρχου ήσαν σαφείς. Καί άν δέν συμφωνούν ό πλοίαρχος, όφείλει έν τούτοις νά μή φοβηθή νά ρίψη στην θάλασσα όσο του φαίνονται άρκεία ορκιζόμενος αυτός καί ό τρίτος του πληρώματος στό Έερό Εύαγγέλιο όταν φθάσουν στην ξηρά ότι δέν τό έκαμε μέ κακό σκοπό αλλά γιά νά σώσει ζωές, τό πλοίο, τά άγαθά καί τά κρασιά. Αύτά πού έρρίφθησαν στη θάλασσα

N. J. GOUΛANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOUΛANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2



CYCLADIC CRUISES

Get to know the «Cities World»

MTS «CITY OF RHODOS»
MTS «CITY OF MYCONOS»
TMV «CITY OF HYDRA»
TMV «CITY OF POROS»
TMV «CITY OF ANDROS»
TMV «CITY OF PIRAEUS»



CYCLADIC CRUISES S.A.

81, PATISSION STR. ATHENS-GREECE TEL: 8229.468-8832.112,3 TELEX: 210366 CYCL GR

πρέπει να εκτιμηθούν στην τιμή αυτών που διεσώθησαν και θα διαιρεθούν λίρα προς λίρα μεταξύ των εμπόρων. Καί ο πλοίαρχος πρέπει να επιμερισθή την ζημιά για λογαριασμό του πλοίου ή του ναύλου, κατ' επιλογήν του, προς αποκατάσταση της ζημίας. Οί ναύτες πρέπει να απαλλαγούν για ένα τόννο εκαστος και για το υπόλοιπο θα συνεισφέρουν στην ρίψη (άβαρία) σύμφωνα με το τί έχει εκαστος, αν αυτοί αγωνίσθηκαν στην θάλασσα σαν άνδρες. Καί αν δεν ήγωνίσθησαν σαν άνδρες δεν θα απαλλαγούν από τίποτα. Κι ο πλοίαρχος θα γίνεται πιστευτός για τόν όρκον που έδωσε...»³⁶

Άλλη αξιοσημείωτη διάταξη (άρθρ. 3) των κανόνων της Όλερόν είναι ότι ο πλοίαρχος μπορούσε να ενεχυριάσει μέρος των διασωθέντων, εκ γενομένου ναυαγίου, εμπορευμάτων προκειμένου να παράσχη στο πλήρωμα τά έξοδα παλιννοστήσεως. Ο πλοίαρχος ηδύνατο επίσης να ενεχυριάσει τά εφόδια του πλοίου για να αγοράσει είδη απαραίτητα για τό ταξίδι, αλλά δεν ηδύνατο να προβή στην πώληση του πλοίου χωρίς έντολή των πλοιοκτητών (άρθρ. 1).

V. Ο Guidon de la Mer και η συλλογή του Cleirac

Οί νόμοι της Oleron έχρησιμοποιήθησαν σαν ναυτικός Κώδικας για την βορειοδυτική Ευρώπη επί αρκετούς αιώνες. Στο μεταξύ κυκλοφόρησε με περιορισμένη, όμως ακτινοβολία, ο Guidon de la Mer (Όδηγός Θαλάσσης), συνταχθείς στη Ρουέν, Γαλλίας, τόν 16ον μ.χ. αιώνα, του οποίου η κυρία συμβολή ήταν ότι έθεσε για πρώτη φορά κανόνες αρκετά λεπτομερείς σχετικούς με την ναυτική ασφάλιση.

Τόν 17ο αιώνα εμφανίσθηκε επίσης στη Γαλλία η συλλογή του Cleirac «Lus et coutumes de la mer» ("Εθιμα και συνήθειες της θάλασσας), με περιορισμένη όμως επιρροή και χρήση³⁷.

VI. Οί ναυτικοί νόμοι της Wisby και ο Ναυτικός Νόμος των Χανσεατικών Πόλεων.

Α) Επί της νήσου Gotland στά Βόρεια της Βαλτικής βρίσκεται η πόλη Wisby που ήταν τόν 13ον αιώνα ο πιό γνωστός λιμένας της περιοχής. Κατοικήθη αρχί-

κά από Γότθους και Γερμανούς και σ' αυτήν κατέφυγαν ναυτικοί διαφόρων εθνικότητων για την επίλυση των μεταξύ των αναφευμένων διαφορών. Έκεϊ συντάχθησαν οί ναυτικοί νόμοι της Wisby κατ' αρχήν στην Σαξωνική διάλεκτο της Γερμανικής γλώσσας, και των οποίων η πρώτη έκδοση έδημοσιεύθηκε στην Κοπενγάγη τό 1505 μ.χ. περιέχουσα 66 άρθρα. Οί ναυτικοί νόμοι της Wisby αποτελούν συλλογή ναυτικών εθίμων και συνθηκών και περιέχουν, έστω και άμυδρά, διατάξεις ναυτικής ασφάλισης, έγιναν δέ αποδεκτοί από τούς εμπόρους και τούς πλοιοκτήτες. Πράγματι τό τρίτο μέρος των αρχίζει με τή φράση «Αυτός είναι ο νόμος τόν όποιο η κοινωνία των πλοιαρχών και εμπόρων απέδεχθησαν μεταξύ των επί του ναυτικού δικαίου».

Μετά δέ τό 66ο και τελευταίο άρθρο ακολουθεί ο έξης επίλογος «Έδω τελειούνται οί ναυτικοί νόμοι της Gotland, τούς όποιους η κοινωνία των εμπόρων και πλοιαρχών συνέλεξε στην Wisby ίνα όλοι δικάζονται δι' αυτών»³⁸.

Β) Στο μεταξύ την ίδια εποχή η Χανσεατική Κοινωνία ή Ένωση, συμμαχική ένωση πλειόνων λιμένων της Βαλτικής και της Βορείου Θάλασσας που είχαν έξειλιχθή σε μεγάλα κέντρα ασχολούμενες επιτυχώς με τό διά θαλάσσης έμποριο κυριάρχησε στο έμπόριο των βορείων χωρών από τό Άμβούργο, τή Βρέμη μέχρι και τό Novgorod της Ρωσίας. Η έδρα της Ένώσεως ήταν τό πρώτο στη Wisby. Στη συνέχεια τό 1367 μ.χ. οί αντιπρόσωποι 67 πόλεων συνήτηθησαν στο Δημαρχείο της Κολωνίας. Άογνώσαν επίσημα την ένωση.

Η ένωση κατέστη μιά από τίς μεγάλες δυνάμεις της Ευρώπης. Μπορούσε με την ισχύ της ή με τό έμπορικό μπούκοτάζ της να καταστρέψει μιά πόλη. Η Hansa είχε αποικίες παντού στην Ευρώπη που άρχιζαν από την Βενετία, τό νοτιώτερο άκρο της, μέχρι τίς άκτές της Νορβηγίας στον Βορρά. Η Χανσεατική ένωση είχε έγκαταστάσεις άκόμα και στο Λονδίνο αλλά οί πιό συχνές συναντήσεις του συμβουλίου της ένώσεως γίνονταν στο Lubeck της Γερμανίας.

Η Χανσεατική ένωση, υιοθέτησε αρχικά τούς ναυτικούς νόμους της Wisby, που ήσαν μιά προσαρμογή των προγενεστέρων κανόνων της Όλερόν, αλλά άργότερα προέβη στην σύνταξη του δι-

κού της κώδικα στον όποιον συμπεριελήφθησαν κατά τό πλείστον τά είς τούς ναυτικούς νόμους της Wisby άναγραφόμενα και ο όποιος απέκλήθη Χανσεατικός Κώδιξ και έδημοσιεύθη τό 1470 μ.χ. Όστόσο τό 1482 μ.χ. κατόπιν σοβάρων παραπόνων των πλοιοκτητών για τίς προστριβές που δημιουργούσαν οί ναυτικοί³⁹, ο Χανσεατικός Κώδιξ τροποποιήθηκε και περιέλαβε διατάξεις που είχαν έγκριση από την συνέλευση των Χανσεατικών πόλεων της 16 Σεπτεμβρίου 1481.

Βρισκόμαστε έτσι μπροστά σε ένα κείμενο που δεν είχε μόνο πλέον έθιμικούς κανόνες. Ο άναθεωρημένος Κώδιξ της Χανσεατικής ένώσεως περιείχε διατάξεις που προέρχονταν από τά νομολογιακά προηγούμενα, από συλλογές άνωνύμων συντακτών και από νομοθετικά κείμενα της ναυτεμπορικής αυτής ένώσεως.

Η έκδοση του Χανσεατικού Κώδικος που έτυπώθηκε στην Lubeck τό 1657 τιτλοφορείται «Ο ναυτικός νόμος των Χανσεατικών Πόλεων». Όστόσο με την πάροδο των έτών και την οργάνωση των μεγάλων έθνικών κρατών έξασθενεί ή ισχύς της Χανσεατικής ένώσεως, και μειώνεται ή άκτινοβολία της ναυτικής νομοθεσίας της.

30. Βλ. Ν. Πλειώνη, ως άνω, Δελτίον Ν.Ε.Ε., άριθμ. φύλ 40 σελ. 15.

31. Βλ. David R. Owen, οπ. αν. σελ. 762, ύποσημείωση 17.

32. Βλ. Maritime Legal System, supra, σελ. 889-890.

33. Κατά τόν R. Rodiere, οπ. αν. σελ. 9, η κωδικοποίηση αυτή των αποφάσεων πρέπει να έχει γίνη από συμβολαιογράφο ή δικαστικό γραμματέα της νήσου Oleron. Κατά τούς Lowndes and Rodolf, οπ. αν. σελ. 6 οί Roies d' Oleron είναι συλλογή αποφάσεων δικαστηρίου του Bordeaux και έχουν σχέση κυρίως με τό έμπόριο του κρασιού.

34. Βλ. Ν. Πλειώνη, ως άνω, Δελτίον Ν.Ε.Ε., τεύχος 40, σελ. 18. Βλ. και Sir Travers Twiss, Black Book of the Admiralty, Vols. 1-4, London 1871-4.

35. Βλ. David E. Owne, supra, σελ. 762.

36. Βλ. Gilmore and Blac, σθηπρα, σελ. 220.

37. Βλ. R. Rodiere, οπ. αν., σελ. 10.

38. Βλ. Ν. Πλειώνη, supra, Δελτίον Ν.Ε.Ε., άριθμ. φυλ. 40 σελ. 19.

(συνέχεια στο έπόμενο)

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Μέ αποταμιεύσεις

Η γαλλική εταιρία Compagnie des Iles du Ponant (CIP) απέφασε να χρηματοδοτήσει τη ναυπήγηση ενός ιστιοφόρου κρουαζιεροπλοίου με δημόσια έγγραφη απευθυνόμενη στη λαϊκή αποταμίευση. Τη σχετική καμπάνια ανέθεσε σε εταιρία ειδικών οικονομολόγων ονόματι Euxefi. Τα αποτελέσματα ξεπέρασαν όλες τις ελπίδες.

Η λήξη της έγγραφης ολοκληρώθηκε στις 10 Ιουνίου. Στο διάστημα αυτό εγγράφηκαν περί τους 220 συνδρομητές — μέτοχοι που κάλυψαν τα 1.150 μέρη του κεφαλαίου των εκατό χιλιάδων FU (περίπου 527.000) φράγκα. Οι επενδυτές αυτοί προήλθαν κατά το ένα τρίτο από επιχειρηματίες, κατά 37% από τα ελεύθερα επαγγέλματα, κατά 21% από προσωπικό επιχειρήσεων και κατά 10% από συνταξιούχους και απόστράτους.

Εντύπωση προέκλεσε το γεγονός ότι στους ελεύθερους επαγγελματίες τό 70% προήρχετο από τον ιατρικό κόσμο. Η συμμετοχή του ναυτικού κόσμου ήταν ελάχιστη, πράγμα που αποδίδεται είτε στην έλλειψη οικονομικών μέσων είτε στην έλλειψη εμπιστοσύνης.

Η υπογραφή του συμβολαίου για τη ναυπήγηση του ιστιοφόρου κρουαζιεροπλοίου προβλέπεται να γίνει εντός του Ιουλίου. Η επιτυχία αυτή της Euxefi της έδωσε το δι-

κάωμα να σκέπτεται μία ευρύτερη χρηματοδότηση της ναυτιλίας από τις αποταμιεύσεις του επιχειρηματικού και του ιατρικού κόσμου της χώρας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η δύναμη του στόλου

Την 1 Ιανουαρίου 1989 ο ποντοπόρος Αμερικανικός στόλος περιελάμβανε 675 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 25.576.000 τόν. d.w. Από το σύνολο αυτό 434 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 21.601.000 τόν. d.w. ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα.

Σύμφωνα με στοιχεία του αρμοδίου Υπουργείου Μεταφορών, η δύναμη του κρατικού εμπορικού στόλου περιλαμβάνει 251 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.166.000 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 3.975.000 τόν. d.w., ενώ ο ιδιωτικός στόλος των Μεγάλων Λιμένων διαθέτει 78 πλοία.

Σε σύγκριση με την 1 Ιανουαρίου του 1988 ο εμπορικός στόλος ιδιωτικών συμφερόντων μειώθηκε μόνον κατά 32 μονάδες, αλλά η μεταφορική ικανότητά του αυξήθηκε κατά 261.450 τόν. d.w.

Τέλος την 1 Ιανουαρίου 1989 δεν υπήρχε κανένα εμπορικό σκάφος μεγάλου μεγέθους υπό ναυπήγηση ή παραγγελία σε αμερικανικά ναυπηγεία.

Βρεταννικές στολές διάσωσης

Μετά από 18 μήνες δοκιμών, οι οποίες πε-

ριλάμβαναν τη δοκιμασία σχεδόν όλων των γνωστών τύπων στολών διάσωσης που δεν διαπερνώνται από το νερό, η Αμερικανική Ακτοφυλακή επέλεξε τη Βρεταννική στολή διάσωσης Typhoon, για το μικρό βάρος της στολής σε συνδυασμό με το εξαιρετικής αντοχής υλικό ναύλον — βουτύλιο — που χρησιμοποιείται στην κατασκευή της.

Μία παρόμοια στολή που επίσης διαθέτει μπροστινό φερμουάρ ταχείας ασφάλισης και απασφάλισης, χρησιμοποιείται από το Βρεταννικό Βασιλικό Έθνικό Ινστιτούτο Ναυαγισσών και ήδη έχει δοκιμαστεί στην πράξη περισσότερο από 10 χρόνια.

ΙΤΑΛΙΑ

Η δράση των Φινκαντιέρι

Σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία, μεγάλη ναυπηγική δραστηριότητα παρουσίασαν το πρώτο εξάμηνο του έτους τα ναυπηγεία Fincaieri στις διάφορες εγκαταστάσεις τους.

Ειδικότερα το ναυπηγείο Margera στη Βενετία παρέδωσε στο τέλος Απριλίου το μπάλ κάρριερ «Amelia», 73.000 τόν. d.w. ενώ ένα δίδυμό του θα είναι έτοιμο τόν προσεχή Απρίλιο. Δύο πλοία ψυγεία ναυπήγησε για την Tropical Shipping και δύο πλοία κοντέινερς των 2.200 EVP για την Italia Societa Di Navigazione.

Στο Λιβόρνο παραδόθηκε ένα επιβατικό 1.480 τόνων στην εταιρία Toremar, ενώ τελούν υπό κατασκευή δύο υγραεριοφόρα των 3.800 τόν. d.w. για Ιταλούς πλοιοκτήτες.

Στο ναυπηγείο Sestri Ponente βρίσκεται στην πορεία της πραγματοποίησής το πρόγραμμα ναυπηγήσεως του ημιβύθιστου πλοίου του συγκροτήματος ENI, το οποίο προβλέπεται να παραδοθεί στα τέλη Σεπτεμβρίου.

Στο Μονφαλκόνε, παραδόθηκε τόν Μάρτιο το κοντεϊνερόπλοιο Nuova Lloydiana 3500 EVP και τόν Μάιο κατελκύσθηκε το Crown Princess.

Στο ναυπηγείο Castellamare κατελκύσθηκε το πλοίο Republica Amallia και τόν Μάιο κατελκύσθηκε το κοντεϊνερόπλοιο Nuova Africa.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS:

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. • P.O. BOX 80240 • 185 10 PIRAEUS • GREECE

PHONES: 4520.129 • 4520.175 • 4520.325 • 4523.446 • 4510.318 • 4528.715 • 4112.400 • 4138.213

TELEX: 21 2989 • 21 2571 • 21 3805 • 21 2265 • 21 3825 • 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

Τέλος στην 'Αγκώνα παραδόθηκε το πλοίο *Palladio*, ενώ ένα διδύμο του το *San Savino* παραδίδεται στα μέσα 'Ιουλίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Συγχώνευση συνδικάτων

"Υστερα από δημοψήφισμα που οργάνωσε μεταξύ των μελών του το γνωστό ναυτεργατικό συνδικάτο της Μ. Βρεταννίας, *National Union of Seamen (NUS)* αποφάσισε να συγχωνευθεί με το συνδικάτο των σιδηροδρομικών *National Union of Railwaymen (NUR)*.

Οι ναυτεργάτες τάχθηκαν παμψηφεί υπέρ της συγχώνευσης, δεδομένου ότι ο αριθμός τους μειώνεται κάθε χρόνο και το σωματείο τους εξήλθε ασθενέστερο από την τελευταία διαμάχη με την εταιρία *P & O Ferries*, η οποία του κόστισε περί τα 2 εκατ. λιρών για να ανταπεξέλθει στις απεργίες. 'Η συγχώνευση λοιπόν αυτή τους φάνηκε προτιμότερη από τη συγχώνευση με το μεγάλο συνδικάτο των εργατών μεταφοράς *TGWU*. 'Η προτίμηση αυτή κρίνεται θετική γιατί έτσι το *NUS* θα συνυπάρξει με ένα συνδικάτο καθορισμένης ταυτότητας, όπως είναι το *NUR*, αντί να αποτελέσει ένα μικρό τμήμα του μεγάλου συγκροτήματος *TGWU*, το οποίο αριθμεί περισσότερους του ενός εκατομμυρίου μελών, ενώ το *NUR* αριθμεί 118.000 μέλη, στα οποία θα προστεθούν και τα 21.000 μέλη του *NUS*.

Κατά τις δηλώσεις του Γ. Γραμματέως του *NUS* το νέο ενοποιημένο συνδικάτο θα είναι ικανό να προσφέρει περισσότερες και καλυ-

τερες υπηρεσίες στα μέλη του χάρη στα κεφάλαια και τις άλλες δυνατότητες που διαθέτει. Σημειωτέον ότι τα συνδικάτα *NUR* και *NUS* είναι γνωστά για τις κεντρο-αριστερές θέσεις τους. Το *NUS*, το οποίο συμπλήρωσε ζωή 102 ετών, θα ήταν πολύ δύσκολο να επιζήσει ως ανεξάρτητη συνδικαλιστική οντότητα.

'Η σύνδεση Λονδίνου — Παρισιών

Μέσα στον κύκλο των εργασιών που πλαισιώνουν την υποθαλάσσια σύνδεση της Μάγχης, περιλαμβάνεται και η σύνδεση του Λονδίνου. "Ηδη μία νέα σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Λονδίνου και Σήραγγος έχει αποφασισθεί από την εταιρία βρετανικών σιδηροδρόμων, ύστερα από πολλά και διάφορα σχέδια και από πλήθος εντόνων αντιδράσεων των κατοίκων που διαμαρτύρονται για την καταστροφή του περιβάλλοντος σε μία απ' τις πιο έλκυστικές περιοχές της Βρεταννίας. Τελικά το έγκριθέν σχέδιο αυξάνει μόνον το αρχικό κόστος των 500 εκατ. λιρών σε 1,7 δισεκ. λιρών, αλλά τουλάχιστον αίρει μεγάλο αριθμό των περιβαλλοντολογικών αντιρρήσεων.

'Η νέα γραμμή, ξεκινώντας από τους Λονδρέζικους σταθμούς του *Kings Cross* και του *Waterloo* θα καλύπτει συνολικά 108 χμ. εκ των οποίων 38 σε τούνελ, 25 κατά μήκος υπάρχουσών γραμμών, 24 σε καινούργια χάραξη και 22 κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου. Με μέγιστη ταχύτητα 225 χμ. την ώρα η διαδρομή Λονδίνου — Σήραγγος Μάγχης θα περιορισθεί σε 40 λεπτά. "Ετσι, όταν η Σήραγγα τεθεί σε κυκλοφορία στα τέλη του 1990, η διαδρομή Λονδίνου — Παρισιών

θα μειωθεί σε 2.30 ώρες και Λονδίνο — Βρυξελλών σε 2.15 ώρες. 'Ο σταθμός του *Waterloo* θα εξυπηρετεί κυρίως την πρωτεύουσα ενώ το *Kings Cross* θα εξυπηρετεί την ανταπόκριση προς όλες τις άλλες κατευθύνσεις στη Μ. Βρεταννία και κυρίως προς τον Βορρά.

Μολονότι η Κυβέρνηση υπογραμμίζει ότι το κόστος της νέας σιδηροδρομικής γραμμής θα χρηματοδοτηθεί από ιδιωτικά κεφάλαια, οι πολιτικοί κύκλοι διατηρούν επιφυλάξεις, πιστεύοντας ότι το επιπλέον ποσό των αρχικώς προϋπολογισθέντων 500 εκατομ. λιρών, θα βαρύνει τελικά το Δημόσιο.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Καλωδιακό πλοίο

'Η 'Αμερικανική εταιρία Τηλεφώνων και Τηλεγράφου, υπέγραψε συμβόλαιο με τα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης *Far East Levinston* για τη σχεδίαση και ναυπήγηση ενός νέου καλωδιακού πλοίου ύψους 100 εκατομμυρίων δολαρίων (Σιγκ.).

Τό παραγγελθέν πλοίο, ειδικό για την πόνηση και συντήρηση υποβρυχίων τηλεπικοινωνιακών καλωδίων, προβλέπεται να είναι έτοιμο στα τέλη του 1990. Θά αποτελέσει υπόδειγμα ναυπηγικής τεχνολογίας, γεγονός που σημαίνει ότι θά διαθέτει το πλέον σύγχρονο και εξειδικευμένο εξοπλισμό για τον προορισμό του. Θά εφοδιασθεί με όργανα προσδιορισμού θέσεως δια δορυφόρων και σταθμών ξηράς και θά έχει άκτινα ενεργείας 10.000 μιλίων. Θά είναι ικανό να εργάζεται επί 60 ημέρες χωρίς ανεφοδιασμό και ανανέωση καυσίμων, ενώ ο έλεγχος γεφύρας και μηχανοστασίου θά είναι πλήρως αυτοματοποιημένος.

Τό σκάφος θά έχει χωρητικότητα 8.000 τόννων, μήκος 475 ποδών και πλάτος 70 ποδών. Θά τεθεί σε ενεργεία από την *Transoceanic Cable Ship Company*, η οποία είναι θυγατρική της 'Εταιρίας Τηλεφώνων και Τηλεγράφου.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Πωλήσεις γερανών καταστρώματος

'Η Σουηδική εταιρία *Haagglunds* που ειδικεύεται στην κατασκευή γερανών καταστρώματος άνακοίνωσε ότι ανέλαβε την κατασκευή νέων παρομοίων συστημάτων για λογαριασμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας της 'Ανατολικής Γερμανίας. Πρόκειται για την κατασκευή έξι γερανών ανυψωτικής ικανότητας 40 τόννων που θά τοποθετηθούν σε τρία κοντεϊνερπλοία που ναυπηγούνται στα ναυπηγεία *Warnow* για λογαριασμό του Δυτικογερμανού πλοιοκτήτη *P. Dohle*.

Συγχρόνως η θυγατρική της *Haagglunds* στη Σιγκαπούρη ανέλαβε πρόσφατα δύο παραγγελίες αξίας περί των 2,8 εκατ. δολλ. 'Η πρώτη παραγγελία αφορά την κατασκευή γερανών ανυψωτικής ικανότητας 35 τόννων και μήκους βραχίονος 20 μέτρων για να τοποθετηθούν σε τρία πλοία που ναυπηγούνται στην Αυστραλία. 'Η δεύτερη παραγγελία αφορά την επισκευή δύο γερανών των 10 τόννων με μήκος βραχίονος 18 μέτρων επί ενός πλοίου που μετασκευάζεται για λογαριασμό της 'Εθνικής 'Εταιρίας Πετρελαίου των Φιλιππίνων.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

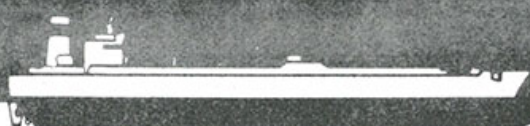
TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο Υπουργός θα δέχεται κάθε Τετάρτη

Ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ ότι ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης θα δέχεται το κοινό κάθε Τετάρτη από 12.30 — 15.000.

Η απελευθέρωση υπηρεσιών στο χώρο της ναυτιλίας.

Συνέρχεται στη Γενεύη από 17-21 Ιουλίου ειδική διαπραγματευτική ομάδα, η οποία ασχολείται, στα πλαίσια της Διεθνούς Συμφωνίας Έμπορίου (GATT) με την απελευθέρωση των υπηρεσιών.

Η ομάδα κατά τη σύννοδο της αυτή θα ασχοληθεί με την απελευθέρωση υπηρεσιών και διαδικασιών Ταμείων, συμπεριλαμβανομένου και εκείνου της ναυτιλίας, κάνοντας, κατ' αρχήν, μία γενική εκτίμηση του κατά πόσον ανταποκρίνονται οι υπό διαμόρφωση γενικές αρχές της διεθνούς συμφωνίας στους συγκεκριμένους τομείς υπηρεσιών.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Kaveri» 29.816 τόν. d.w., 17.304 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατ. δολλαρίων. Το πλοίο υπόκειται σε γενική επιθεώρηση.

— Σε άλλοδοπούς επωλήθησαν τὰ έννέα φορτηγά πλοία «Κρήτη Άμεθυς», «Κρήτη Γκάρντ», «Κρήτη Τζέιντ» και «Κρήτη Κόραλ» 11.849 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1982, «Κρήτη Ντάϊαμοντ», «Κρήτη Έμεραλντ», «Κρήτη Πέρλ» και «Κρήτη Ρούμπι» 10.832 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977 - 78 - 79, και «Κρήτη Πέρνιτοτ» 12.952 τόν. γκρός του 1984, καθώς και τὰ τέσσερα πολλαπλής χρήσεως φορτηγά «Κρήτη Σίλβερ» «Άλς Στρένγθ», «Κρήτη Γκόλντ» και «Κρήτη Πλάτινουμ» 12.963 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1986-87. Συνολική τιμή πώλησεως περί τὰ 135 εκατ. δολάρια. Όλα τὰ παραπάνω πλοία έφεραν Έλληνική σημαία.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Taiyang» 16.617 τόν. d.w., 9.130 τόν γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν τὸ υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Bahamastars» 27.600 τόν. d.w., 14.856 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τὸ υπό Έλληνική σημαία δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Θαρραλέος» 96.989 τόν. d.w., 51.372 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 6,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε Αίγυπτος επωλήθη τὸ υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Ατλάντικ Κουήν»

15.807 τόν. d.w., 9.359 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί των 6,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τὰ τέσσερα φορτηγά πλοία «Dobra» 9.411 τόν. γκρός, «Korana» 9.372 τόν. γκρός, «Mreznina», 9.412 τόν. γκρός και «Rjecina» 9.372 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στη Ριγιέκα τὸ 1969, έναντι συνολικής τιμής 8,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τὸ υπό σημαίας Ινδίας φορτηγό πλοίο «Ratna Shobhana» 20.876 τόν. d.w. 12.734 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος σέ Ξένα συμφέροντα επωλήθη τὸ υπό σημαία Όνδούρας φορτηγό πλοίο «Βερρόνικα» 8.130 τόν. d.w., 6.255 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 2,4 εκατ. δολλαρίων.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα προάγονται στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ο πλωτάρχης Νικ. Κυπριαδάκης, στο βαθμό του πλωτάρχη ο υποπλοίαρχος Εύαγγ. Μαζαράκης και στο βαθμό του υποπλοίαρχου ο ανθυποπλοίαρχος Κων. Δανδουλάκης.

• Με διαταγή του Άρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου κ. Χρ. Ντούνη τοποθετείται στη Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος ο αρχιπλοίαρχος Χρήστος Πασσιόπουλος.

Νέα φυλλάδια

Άπό τις αρμόδιες λιμενικές αρχές εκδόθηκαν τόν παρασμένο Ιούνιο 423 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Μαροκινοί Ναυτιλιακοί Άξιωμα- τούχοι στην Ε.Ε.Ε.

Στις 30 Ιουνίου επισκέφθηκαν τὰ γραφεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και συναντήθηκαν με τόν πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου ναυτιλίας και Άλιείας του Μαρόκου κ. Α. Λαμλούτ συνοδευόμενος από τόν Πρόσβυ του Μαρόκου στην Άθήνα κ. Λαάμπι.

Κατά τήν διάρκεια της συναντήσεως άντη-

λάγησαν απόψεις επί θεμάτων άμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος και ναυτικής εκπαίδευσως ειδικώτερα.

Παραιτήθηκε ο διευθυντής του ΟΛΘ

Ό προϊστάμενος των υπηρεσιών του Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης κ. Παν. Μάμαλης υπέβαλε στις 4 Ιουλίου τήν παραίτησή του και χρέη προϊσταμένου άσκει ο διευθυντής των τεχνικών υπηρεσιών του ΟΛΘ κ. Δημ. Παπαδόπουλος.

Ό κ. Μάμαλης διηύθυνε τόν Όργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης από τὸ 1982.

Παραδόθηκε στους Σοβιετικούς τὸ δεύτερο πλοίο - ψυγείο

Στις 29 Ιουνίου 1989 έγινε η παράδοση από τις εγκαταστάσεις των Έλληνικών Ναυπηγείων στο Σκαραμαγκά του Μ/Υ «Slavyanka», του δεύτερου από τή σειρά των τεσσάρων πλοίων - ψυγείων, που έχουν παραγγελθεί από τὸ Σοβιετικό Όργανισμό V/O Sudoisimport. Τὸ πλοίο άναχώρησε τήν επομένη.

Στη τελετή παραλαβής παραβρέθηκαν εκπρόσωποι της πλοιοκτητρίας εταιρίας, η επιτροπή παραλαβής του πλοίου, εκπρόσωποι της Σοβιετικής Άντιπροσωπείας στην Ελλάδα, της εταιρίας Transmed και η διεύθυνση και στελέχη των Έλληνικών ναυπηγείων.

Τὸ παραδοθέν πλοίο - ψυγείο έχει όλικό μήκος 103μ., μήκος μεταξύ καθέτων 93,4 μ., πλάτος 17 μ., βύθισμα σχεδίασης (BANANA) 6,5 μ., μέγιστο βύθισμα 7,2 μ. και αντίστοιχη μεταφορική ικανότητα (dwt) 3.650 τόννους.

Τὸ σκάφος διαθέτει πέντε καταστρώματα ένδιαίτησης και κοινοχρήστων χώρων, επιμηκυμένο πρόστεγο, υπερκατασκευή στο μέσον του και έχει επίσης τή δυνατότητα μεταφοράς 62 έμπορευματοκιβωτίων (έκ των οποίων τὰ 20 επί του καταστρώματος, που μπορεί να είναι και ψυχομένου τύπου).

Η ταχύτητα του σκάφους στο βύθισμα σχεδίασης για τή μεταφορά μπανάνας είναι 18 κόμβοι (στο βύθισμα έρματος 18,5 κόμβοι) και η άυτόνομία του πάνω από 12.000 ναυτικά μίλια.

Ό καθαρός όγκος των ψυχομένων χώρων είναι 4880 Μ3 και τὸ καθαρό ύψος μέσα σ' όλους τούς χώρους φορτίου είναι 2.20 μ., (που δίνει τήν δυνατότητα άνετης κίνησης των fork lifts για γρήγορη φόρτοεκφόρτωση).

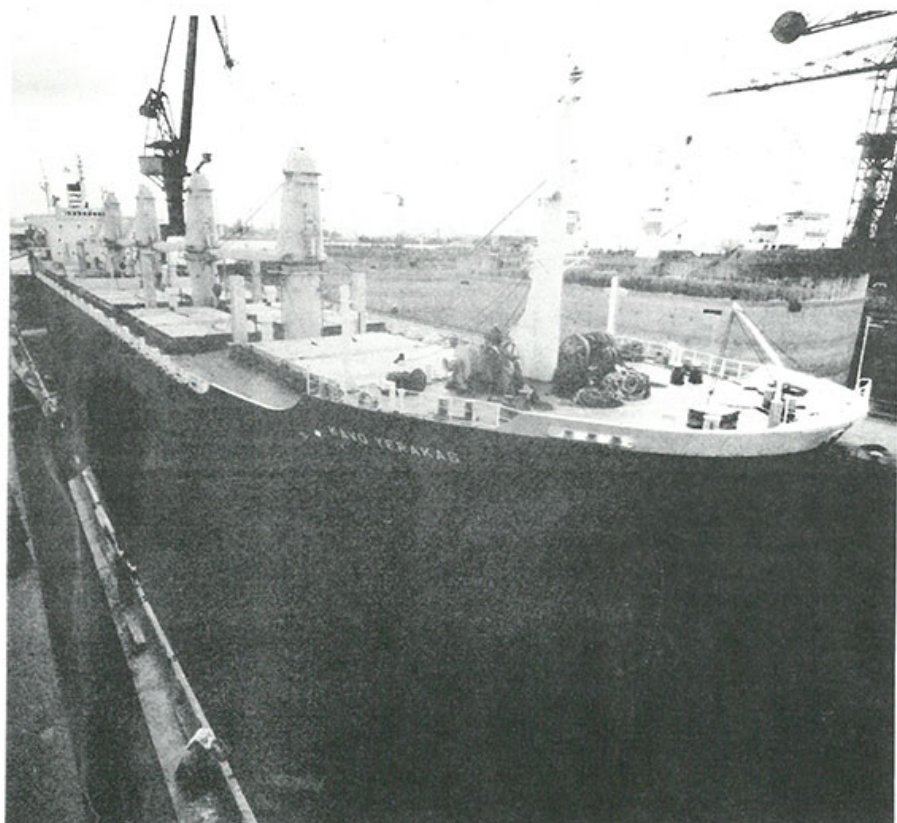
Χώροι ένδιαίτησης προβλέπονται για 43 άτομα.

Η σχεδίαση και η κατασκευή του σκάφους έγινε με τήν έγκριση και τήν παρακολούθηση του Σοβιετικού Νηογνώμονα. Τὸ μηχανολογικό μέρος έγινε και με τήν επίβλεψη του Έλληνικού Νηογνώμονα. Η μελέτη/σχεδίαση του σκάφους καλύπτει απαιτήσεις 26 διεθνών τεχνικών συμβάσεων, κανόνων και εθνικών κανονισμών της Σοβιετικής Ένωσης. Μεταξύ των παραπάνω διεθνών κανονισμών, περιλαμβάνονται οι: So-

ΔΥΟ (2) Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Ε.Ν.

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Άπό Μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία για εκπαίδευση και άπασχόληση σε εργασία Γραφείου Άπαραίτητη πολύ καλή γνώση Άγγλικής. Γράφατε: Τ.Θ. 80 127 Πειραιά



Τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Κάβο Γέρακας» 26.000 τόν. d.w., κατά τόν πρόσφατο δεξαμενισμό του στά ναυπηγεία της Βερόλμπε του Ρόττερταμ.

las 74/78/81/83, Marpol 73/78, Helsinki Convention, Panama, Suez, Kiel and St. Laurence, Canals, Colreg 1972. U.S.D.A., ICTM 1969, ICLL 1966, I.T.R.R., U.S.C.G.

Τέλος, σημειώνεται ότι οι μέχρι στιγμής κρίσεις των πλοιοκτητών (Sudoimport) για τό πρώτο σκάφος (MV Posyet) που έκτελει ταξίδια στον Ειρηνικό Ωκεανό (Ν. Ζηλανδία — Αυστραλία — Ιαπωνία), τό τελευταίο ό κτάμηνο ύπληξαν πολύ εύνοϊκές.

Δρομολογήθηκε τό «Λισσός»

Στίς 30 'Ιουνίου άρχισε τό δρομολόγιά του στή γραμμή Πάτρα — 'Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα — 'Αγκόνα τό επιβατηγό - όχηματαγωγό «Λισσός» τής ANEK, τό όποιο μπορεί νά μεταφέρει 600 αυτοκίνητα καί 1.600 επιβάτες.

'Υπενθυμίζεται ότι τόν περασμένο Μάιο έ-να άλλο Ε/Γ - Ο/Γ τής ANEK, τό «Λατώ» μετα-λύτερο του προηγούμενου, συνέδεσε επί-σης τήν Πάτρα μέ τήν 'Ιταλία.

Λαθρεπιβάτες

Έπτά 'Αφρικανοί λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στό ελληνικό φορτηγό «Πάλ Φάλκον» ενώ τουτο έπλεε από τήν Μομπάσα πρός Ντάρ-μπαν τής Νοτίου 'Αφρικής.

'Ηδη τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από τό ύπουργείο 'Εξωτερικών νά γίνουν ένεργειες μέσω τής διπλωματικής όδοϋ για νά έ-πιτευχθεί ή αποβίβαση των λαθρεπιβατών.

Τό έπόμενο λιμάνι προσεγγίσεως του «Πάλ Φάλκον» είναι τό Σάντος τής Βραζιλίας όπου άναμένεται νά φθάσει στίς 13-14 'Ιου-λίου.

Καθέλκυση άλιευτικού

Στίς 2 'Ιουλίου καθελκύσθηκε στά ναυπη-γεία Κούταλη — Κωστήρια στό Πέραμα, τό άλιευτικό σκάφος άνοικτής θαλάσσης «Κα-τερίνα — Κωνσταντίνος IV» ιδιοκτησίας 'Α-φών Κουκουράκη.

Τό σκάφος έχει όλικό μήκος 25,60 μέτρα, πλάτος 7,000 μέτρα, ύψος 3,25 μέτρα καί χω-

ρητικότητα ψυγείου 60 κυβικών μέτρων.

Τό «Κατερίνα — Κωνσταντίνος IV» φέρει τρεις κύριες μηχανές προώσεως συνολικής ισχύος 500 ίππων καί προορίζεται για άλιεία νωπού άλιεύματος, είναι δέ έξοπλισμένο μέ όργανα άλιείας καί ναυσιπλοϊας ύψηλης τε-χνολογίας.

'Η μελέτη, ή έπίβλεψη καί ό προγραμματι-σμός έγιναν από τό Τεχνικό Ναυπηγικό Γρα-φείο 'Αναστάσιος Δ. Κηπουρόπουλος.

'Εγκαίνια τής Pysros Managing Co.

Τό μεσημέρι τής 6ης 'Ιουλίου, πραγματο-ποιήθηκαν τά εγκαίνια των νέων γραφείων τής εταιρίας Pysros Managing Co., που έγ-καταστάθηκαν στό μέγαρο τής 'Ακτής Μια-ούλη 57.

Τούς πολυπληθείς συνεργάτες καί φίλους τής εταιρίας ύποδέχθηκε ό διευθυντής τής κ. 'Ιωάννης Α. Ξυλάς.

Πειρατική επίθεση

Τό βράδυ τής Περρασμένης Παρασκευής 7 'Ιουλίου έκδηλώθηκε πειρατική επίθεση έ-ναντίον του ελληνικού κοντεινερπλοίου «Ζίμ Γιόκοχάμα» ενώ έπλεε 35 μίλια βορειο-δυτικά του λιμανιού Μπράνκ - Λανκάνκ τής 'Ινδονησίας.

Τό πλοίο μέ έλιγμούς κατάφερε νά ξεφύ-γει από τούς πειρατές καί συνέχισε κανονι-κά τό ταξίδι του.

Τούς έρριξαν στή θάλασσα;

Τό ελληνικό άλιευτικό «Ειρήνη» περισυνέ-λεξε κοντά στίς άκτές τής Λιβερίας ζωντανό ναυαγό από τή Γκάνα, ό όποιος, όπως δήλω-σε στόν κυβερνήτη του άλιευτικού, έπέβαινε λαθραία μέ άλλο συμπατριώτη του, στό κυ-πριακό φορτηγό «Ziratar», που είχε πλήρω-μα Φιλιππινέζους.

'Ο περισυλλεγείς λαθρεπιβάτης ισχυρί-στηκε ότι ό συμπατριώτης του πρέπει νά έ-χει πνιγεί, γιατί δέν γνώριζε κολύμπι καί στήν περιοχή έπνεαν άνεμοι 6-8 μωφός καί ως τή στιγμή δέν είχε διευκρινισθεί πώς βρέ-θηκαν οι λαθρεπιβάτες στή θάλασσα.

Θάνατοι ναυτικών

Στό δεξαμενόπλοιο «Pasadena» πέθανε ά-πό έγκεφαλικό έπεισόδιο ενώ τό πλοίο έ-πλεε κοντά στίς άκτές του Ντουμπάϊ ό λιπαν-τής Γεώργ. Γιαμπουδάκης, 30 έτών.

• Κατά τό ταξίδι του φορτηγού «Βασίλης VII» από τή Μεροίνα πρός τή Θεσσαλονίκη πέθα-νε μάλλον από συγκοπή καρδιάς ό μάγειρος Νικ. Ψαρράς, 64 έτών.

• Στό επιβατηγό - όχηματαγωγό «Queen M.»



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262

TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN

FAX: 8615433 CABLE GAYLINNTRAD

LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

ένω τό πλοίο έπλεε βόρεια τής νήσου 'Ανάφης, έκτελώντας τό δρομολόγιό του από Κουσαντάσι γιά 'Ηράκλειο, πέθανε από καρδιακή προσβολή ό θαλαμηπόλος Μιχ. Βουτσινάς, 55 ετών.

Πυροβόλησαν έφοπλιστή

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τής έφημερίδας «Φωνή του Πειραιώς» τή νύκτα τής 5ης 'Ιουνίου άγνωστος πυροβόλησε άνεπιτυχώς έναντιόν του έφοπλιστού κ. Γεώργ. Βεντούρη, τή στιγμή πού έβγαине από τά γραφεία τής εταιρίας «Φέρρις Βεντούρης» στην γωνία των όδων Πειραιώς 91 καί Κυθήρων στά Καμίνια.

Σύμφωνα μέ τό δημοσίευμα, «ό κ. Βεντούρης κατευθύνθηκε, άναστατωμένος, στό Η' Τμήμα 'Ασφαλείας, όπου κατήγγειλε τήν άπόπειρα αλλά στή συνέχεια δέν φάνηκε διατεθειμένος νά μιλήσει στους άστυνομικούς.

Κατά τήν έπιτόπια εξέταση πού έπακολούθησε βρέθηκε τό βλήμα τής σφαίρας, πού άνήκει σέ μικρό πιστόλι. 'Από τόν πυροβολισμό διατρήθηκε ένα τζάμι τής εισόδου των γραφείων. 'Η σφαίρα έρρίφθη χαμηλά, 50 έκατοστά επάνω από τό έδαφος, δίνοντας τήν εντύπωση ότι ό σκοπευτής είχε στόχο τά πόδια του έφοπλιστή καί όχι άλλο σημείο του σώματός του. 'Ισως ό πυροβολισμός έρρίφθη γιά έκφοβισμό, γιά μία δίκη πού επρόκειτο νά διεξαχθεί σήμερα σέ δικαστήριο του Πειραιά γιά οικονομικής φύσεως διαμάχες. 'Επεί νά σημειωθεί ότι ένα από τά μεγάλα έπιβατηγά του κ. Γ. Βεντούρη είναι κατασχέμένο στό λιμάνι του Πειραιά.

Οί άδελφοί Βεντούρη είναι τέσσερις. 'Ο πατέρας τους Κωνσταντίνος τους παραχώρησε περίπου 10 πλοία, από τά όποία τό ένα, τό «'Ιτάλιαν 'Εξπρές» βυθίστηκε στό Πέραμα, από έκρηξη έκρηκτικών μηχανισμών στό κύτη του. 'Η υπόθεση άκόμη έρευνάται», κατέληγε ή έφημερίδα.

Δικηγορικό γραφείο Vgenopoulos & Partners καί στό Λονδίνο

'Από τόν Μάρτιο λειτουργεί στό Λονδίνο τό δικηγορικό γραφείο μέ τήν έπωνυμία «Vgenopoulos & Partners» πού άν καί είναι partnership συνεστημένο κατά τά 'Αγγλικά πρότυπα, είναι στενά συνδεδεμένο καί μέ μεγάλη ταυτότητα συμφερόντων μέ τό δικηγορικό γραφείο «ΒΓΕΝΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ» πού λειτουργεί στόν Πειραιά από τό 1983 καί του όποιου προϊστάται ό κ. 'Ανδρέας Βγενόπουλος.

Πρόκειται γιά τή δεύτερη προσπάθεια «διεθνοποιήσεως» των υπηρεσιών πού προσφέρουν τά δικηγορικά γραφεία Βγενόπουλου, άφού ήδη από τό 1986 λειτουργεί στηνΚύπρο τό δικηγορικό γραφείο «Law Office Alexandria Pelagias», τό όποιο κατά βάση εξυπηρετεί τήν πελατεία τους σε όποιαδήποτε θέματα έχουν σχέση μέ τό Κυπριακό δίκαιο καί τήν Κυπριακή δικαιοδοσία.

Κατά τά τρία τελευταία χρόνια ή ανάπτυξη του γραφείου Βγενόπουλου συνεχίστηκε μέ άξονες τήν αύξηση του αριθμού των δικηγόρων πού συνεργάζονται κάτω από τήν ίδια έπωνυμία, τήν εξειδίκευση καί όργάνωσή τους σε διάφορα τμήματα ειδικεύσεως καί τήν «διεθνοποίηση» των νομικών υπηρεσιών πού παρέχουν. Στά παραπάνω πλαίσια τά άποτελέσματα μέχρι στιγμής είναι άρκετά ικανοποιητικά, άφού σήμερα στό γραφείο συνεργάζονται 21 δικηγόροι, οι όποιοι μπο-

'Ομάδα 'Εργασίας του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου γιά τίς υπηρεσίες των 'Ελληνικών λιμένων



Τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο τής Ελλάδος συγκρότησε 'Ομάδα 'Εργασίας πού θά άσχοληθεί μέ τίς δυνατότητες ιδιωτικοποίησης όρισμένων υπηρεσιών των 'Ελληνικών λιμένων, ιδιαίτερα μέ τίς διαφοροποιήσεις πού θά επέλθουν στό χώρο τής παροχής υπηρεσιών μετά τό 1992, όπου μέ τήν 'Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη θά καταργηθούν όλοι οι περιορισμοί.

Τήν ομάδα 'Εργασίας αποτελούν οι κ.κ. Βασ. Κούτσης, αντιπρόεδρος ΝΕΕ, συντονιστής 'Ομάδας 'Εργασίας, καθ. 'Αδέλκης Ρογκάν, αναπληρωτής συντονιστής Ο.Ε., Βασ. Παπαδόπουλος, Κρ. 'Ιωαννίδης, Γ. Κασιμάτης πρόεδρος ΕΒΕΠ, Δ. Βλάχος αντιπρόεδρος ΕΒΕΠ, Γ. Λοντόρφος πρόεδρος 'Επαγγελματικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς, Γ. Συμιακός εκπρόσωπος Επ. Επ. Π., 'Α. 'Αλεξιάδης πρόεδρος ΣΕΠΑ, Γ. Κουτσουβέλης αντιπρόεδρος ΣΕΠΑ, Γ. Πανουργιάς γεν. γραμματέας ΣΕΠΑ, κ. Βαφέας σύμβουλος ΣΕΠΑ, Γ. Μερκούρης εκπρόσωπος Συνδέ-

σμου Διεθνών Διαμεταφορέων 'Ελλάδος, Γεώργιος Σοφιανός εκπρόσωπος Συνδέσμου Διεθνών Διαμεταφορέων 'Ελλάδος, Δημ. Μπερτζελέτος εκπρόσωπος Πανελληνίου Συνδέσμου 'Εξαγωγέων, Ν. Τραυλός καί Ν. Τελειώνης, εκπρόσωποι Δ.Ν.Ε. Κ. Κομνηνός καί Μ. Λώς εκπρόσωποι Ε.Ε.Ε., Δ. 'Ηλιάδης, Μ. Πίσκοπος καί Π. Παγουλάτος εκπρόσωποι Ε.Ε.Ε.Π., Α. Κορρές, 'Ερ. Μ. Μαρκαντωνάκη, Μ. Σαρλής εκπρόσωποι Ε.Ε.ΜΦ.Π., Ν. Ξανθάκης, Μ. Σακέλλης εκπρόσωποι Ε.Ε.Π.Α.Ε.Π., Κ. Λαδογιάννης εκπρόσωπος Ε.Π.Α.Φ.Π., Λ. Μάτας, Σπ. Πλυτζανόπουλος εκπρόσωποι Ε.Π.Ρ.Ν.Π. καί Κ. Σαπουνάκης, νομικός σύμβουλος ΝΕΕ.

Στιγμιότυπο από τήν πρώτη συνάντηση τής 'Ομάδας στις 15 'Ιουνίου, όπου ό Πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γ. Λαναράς μεταξύ των κ. Β. Κούτση (άριστερά) καί Κ. Σαπουνάκη (δεξιά) εξέθεσε τίς άπόψεις του 'Επιμελητηρίου καί κήρυξε τήν έναρξη των εργασιών τής ad hoc 'Ομάδας 'Εργασίας.

ρουν νά παρέχουν τίς υπηρεσίες τους σε μία μεγάλη σειρά από εξειδικευμένους τομείς δικαίου καί είναι κατά βάση οργανωμένοι γιά λόγους έσωτερικής διαρθρώσεως καί λειτουργίας σε έξι μεγάλα τμήματα, όπως Τμήμα Ναυτικού Δικαίου, Τμήμα Δικαστηρίων, Τμήμα Τραπεζικού Δικαίου καί 'Επενδύσεων, Τμήμα 'Εμπορικού Δικαίου, Τμήμα Δικαίου 'Εταιρειών καί Τμήμα 'Ερευνών.

'Αξίζει νά τονισθεί ότι ένω στό ξεκίνημα καί τά πρώτα χρόνια τά δικηγορικά γραφεία Βγενόπουλου λειτουργήσαν σχεδόν αποκλειστικά σάν ναυτιλιακό νομικό γραφείο,

σήμερα, παρ' όλο πού ή δραστηριότητά τους στόν τομέα συνεχίζει νά αναπτύσσεται καί στό αντίστοιχο τμήμα προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους έξι εξειδικευμένοι δικηγόροι, οι υποθέσεις άρμοδιότητας του τμήματος αυτού δέν ξεπερνούν τό 30% του συνόλου των υποθέσεων πού χειρίζεται τό γραφείο

Ειδικότερα τά τελευταία δύο χρόνια αναπτύχθηκαν ραγδαία καί μέ σημαντικές έπιτυχίες τά υπόλοιπα τμήματα του γραφείου όπως τό τμήμα Τραπεζικού Δικαίου καί 'Επενδύσεων, στά πλαίσια του όποιου παρέχονται εξειδικευμένες υπηρεσίες σε τομείς σχετικά

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
2000 Antwerpen
Teleph: 00323 - 2317168
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος όροφος - Γραφ. 36
Τηλ. 4132158

καινούργιους για την Ελλάδα, όπως δομή και χρηματοδότηση επενδυτικών δραστηριοτήτων, εξαγορές και συγχωνεύσεις επιχειρήσεων κλπ.

Πρόσφατα το γραφείο εκπροσωπώντας τους αγοραστές, ασχολήθηκε επιτυχώς με τη μεγαλύτερη υπόθεση εξαγοράς επιχειρήσεως στην Ελλάδα, την εξαγορά της εταιρείας S. & H. A. METAΞΑ ABE από την Selvac Nederland BC, που ανήκει στον όμιλο εταιρειών Grand Metropolitan, εξαγορά η οποία προκάλεσε θετικά σχόλια τόσο από τον Έλληνικό αλλά και, κυρίως από τον διεθνή τύπο.

Η HELMEPA βραβεύει περιβαλλοντική άφισα μαθητών

Στις 5 Ιουνίου 1989, τιμώντας την Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος, και με την ευκαιρία της εβδομής επέτειου από την ίδρυση της το 1982, η HELMEPA οργάνωσε μικρή τελετή για να βραβεύσει την ΣΤ' Τάξη, Τμήμα 2ο, του Δ'. Τσιτσίου Δημοτικού Σχολείου Έκκλης. Οι μαθήτριες ανταποκρίθηκαν με ενθουσιασμό στο διαγωνισμό άφισας που προκήρυξε η HELMEPA ανάμεσα στους μαθητές που πραγματοποίησαν οργανωμένες επισκέψεις στη Μόνιμη Έκθεση της Ένωσης «ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ» στην Άκτι Μιαούλη 69, στον Πειραιά, κατά το

σχολικό έτος 1988-89. Το έργο τους μαρτυρεί προβληματισμό και περνάει με δραματικό τρόπο το μήνυμα για την προστασία της θάλασσας:

Φορώντας μάσκες όξυγόνου έτοιμάζονται τα ψάρια να εγκαταλείψουν το άφορητο ρυπασμένο φυσικό τους περιβάλλον και λείει να ψάρι στο παιδί του «Παιδί μου, στη στεριά δέζει το ψάρι, αλλά εμείς θα το διακινδυνεύουμε».

Την Κριτική Επιτροπή αποτέλεσαν, σύμφωνα με την προκήρυξη του διαγωνισμού, οι κ. Μιχάλης Ζενζεφύλλης, Γεν. Γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, Σταύρος Γεωργιάδης, ειδικός καλλιτέχνης, διαφημιστής, Ρενάτα Μπεκάκη, εκπρόσωπος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, από μέρους της Νομαρχίας Πειραιά, και Δημήτρης Μητσάτσος, εκπρόσωπος του Διοικ. Συμβουλίου και γεν. Διευθυντής της HELMEPA.

Μέσα στο σχολικό έτος 1988-89 η HELMEPA ξενάγησε στη Μόνιμη Έκθεσή της στον Πειραιά συνολικά περίπου 8.000 μαθητές της περιφέρειας Αττικής, ενώ η μεταφορά 4.500 από αυτούς καλύφθηκε από κονδύλι 1 εκατ. δρ. που το Δ.Σ. της Ένωσης με το Ψήφισμά του της 21.11.1988 διέθεσε για το σκοπό αυτό, στη μνήμη της Χριστίνας Α. Ωνάση, ιδρυτικού μέλους της HELMEPA.

ΙΑΤΡΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κυκλοφόρησε «Ο νέος Ιατρικός Οδηγός των Πλοίων» από τον Έλληνικό Έρυθρό Σταυρό και το Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας. Ο οδηγός αυτός είναι απαραίτητο έργο για κάθε ναυτιλλόμενο, γραμμένος σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις Έργασίας του ILO — IMO και την Ελληνική Νομοθεσία.

Η έκδοση αυτή έγινε από την Επιστημονική Ομάδα του ΕΕΣ και ΙΝΜΕΡ και περιέχει τις πιο σύγχρονες επιστημονικές οδηγίες και τεχνικές, διατυπωμένες με απλό τρόπο ώστε να καθιστά ικανά τα πρόσωπα που δεν είναι γιατροί να περιποιούνται τους ασθενείς ή τραυματίες πάνω στο πλοίο.

Τα βασικά μέρη του Ιατρικού Οδηγού είναι επίσης απαραίτητα για άτομα της ξηράς, λόγω της απλής διατύπωσης και εικονογράφησης, για να αντιμετωπίζουν μόνοι τους τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Κεντρική διάθεση: ΙΝΜΕΡ, Άκτι Τζελέπη 4, 2ος όροφος Πειραιά — Τηλ.: 4114096.

Η σχολή σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ασπροπύργου αποφοίτησαν τον περασμένο Ιούνιο 615 ναυτικοί.

Τόν ίδιο μήνα υποβλήθηκαν 118 αιτήσεις υποψηφίων για φοίτηση στη Σχολή.

Έκπαιδευτικό ταξίδι

Την Τετάρτη 12 ανεχώρησαν για το εκπαιδευτικό τους ταξίδι με το φορτηγό «Κάρπαθος» 24 δόκιμοι σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος.

**ΑΓΓΛΙΚΑ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΟ VIDEO
ΕΥΚΟΛΗ ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΧΩΡΙΣ
ΔΑΣΚΑΛΟ**

ΤΗΛΕΦ: 4623896 ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70097
16 610 GLYFADA
GREECE



ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«ΚΡΗΤΗ 1941»

ΑΥΤΟΠΤΕΣ ΜΑΡΤΥΡΕΣ

Πρόκειται για το νέο έκδοτικό επίτευγμα των φίλων κ.κ. Μαρίας Φαφαλιού και Κώστα Χατζηπατέρα επάνω στη Μάχη της Κρήτης, τον Μάιο του 1941, και έχει υπότιτλο «Αυτόπτες Μάρτυρες».

Με συγκλονιστικές αποκαλύψεις από τα κωδικοποιημένα αρχεία των μυστικών υπηρεσιών του υπουργείου Άμυνας της Μεγάλης Βρεταννίας, με το σύνολο των απορρήτων διαταγών από το Στρατηγείο του Καΐρου προς τον στρατηγόν Φράϊμπεργκ, Διοικητή των στρατευμάτων στην Κρήτη, και με προσωπικές μαρτυρίες Άγγλων και Ελλήνων, που έζησαν τα γεγονότα από κοντά και έλαβαν μέρος στη Μάχη της Κρήτης, το βιβλίο αυτό αποτελεί ένα μοναδικό ντοκουμέντο της θρυλικής αυτής μάχης στην ιστορία του ελληνικού έθνους.

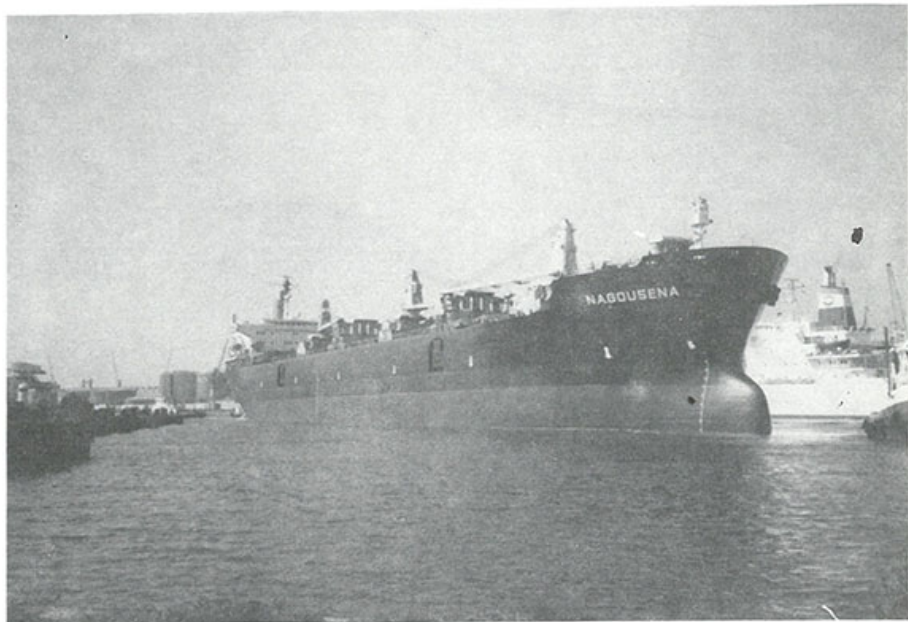
Με πρόλογο του Κρίς Γουντχάουζ, με βιβλιογραφία από πληθώρα βιβλιοθηκών του Λονδίνου και της Αυστραλίας και, βασικά, με προσωπικές μαρτυρίες, ο έκδοτικός οίκος «Όμιλος Εύσταθιάδη» κυκλοφόρησε το βιβλίο αυτό των κ.κ. Χατζηπατέρα και Φαφαλιού, για τους οποίους αξίζει κάθε έπαινος.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Το βιβλίο βασικά καλύπτει τις Ναυτιλιακές Εταιρίες του ΑΝ 89/67 και Ν. 814/78, περιλαμβάνει όμως σε ΠΡΟΣΘΗΚΗ και τις Ειδικές Άνώνυμες Εταιρίες του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53, όπως επίσης και τις Ναυτικές Εταιρίες του Ν. 959/79, ήτοι περιλαμβάνει όλες τις εταιρίες για τις οποίες η Έλληνική Νομοθεσία, σ' όλο της το φάσμα, χρησιμοποιεί ειδικά τους όρους Ναυτιλιακή ή Ναυτική Εταιρία.

Διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ.

Παραλήφθηκαν τα πάναμαξ μπάλκ κάρριερς «Ναγούσαινα» και «Μάνα»



Η εταιρία «Ζέφυρος» παρέλαβε στις 26 και 29 Ιουνίου αντίστοιχα τα νεοαγορασθέντα μπάλκερς «Ναγούσαινα» (πρώην «Dara») 68.000 τόννων d.w., ναυπηγήσεως του 1977 και «Μάνα» (πρώην «Unicorn») 55.000 τόννων d.w., ναυπηγήσεως 1978, τα οποία ύψωσαν άμέσως την Έλληνική σημαία.

Η εταιρία «Ζέφυρος» πρόκειται εξ άλλου να παραλάβει τον Σεπτέμβριο άλλα δύο μπάλκερς 62.000 τόννων d.w. Τά εν λόγω σκάφη τα οποία είναι άδελφά θα ονομαστούν «Πατέρας» και «Κοίμησις» και θα ύψωσουν επίσης την Έλληνική.

Η εταιρία «Ζέφυρος» διαχειρίζεται επίσης τα κατωτέρω πλοία με Έλληνική σημαία: «Γκόλντεν Ήγκλ», «Γκόλντεν Κοίμη-

σις», «Γκόλντεν Λάκ», «Γκόλντεν Ναγός», «Γκόλντεν Ντόλφιν», «Γκόλντεν Πολυδύναμος» και «Γκόλντεν Τρέιντερ» σε κάθε ένα από τα οποία υπηρετούν τουλάχιστον 15 Έλληνες ναυτικοί, ενώ σε κάθε ένα από τα νεοπαραληφθέντα οι Έλληνες ανέρχονται σε 16.

Με την ευκαιρία της νηολογήσεως των μπάλκερς «Ναγούσαινα» και «Μάνα» εκπρόσωπος της εταιρίας «Ζέφυρος» έξηρε την κατανόηση που επιδείχθηκε από το Υπουργείο και ιδίως από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο κ. Χρήστο Ντούνη.

Στή φωτογραφία το «Ναγούσαινα» κατά την παραλαβή του.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία

σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

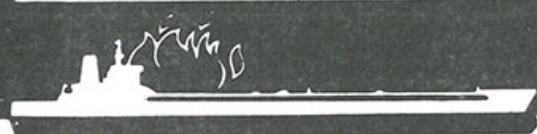
ΝΑΥΤΙΛΩΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286

ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΡ.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΘΑΡΡΟΣ	Κύπρου	897	1977	Στή Λισσαβώνα στις 4 'Ιουλίου ανέφερε ζημιές από κακοκαιρία.
ΠΗΓΑΣΟΣ	Έλληνική	9.749	1973	Έπιθεωρήθηκε στη δεξαμενή του Σιένταμ λόγω παλαιότερης ζημίας στη προπέλλα και αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΕΪ'ΛΟΡ	Κύπρου	9.951	1970	Δεξαμενίσθηκε στο Μπουένος Άϊρες με ζημιές στα διπύθμενα στα όποια παρουσιάσθηκε εισροή ύδατων.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΙΩΝ	Έλληνική	13.633	1973	Έπιθεωρήθηκε εν πλώ στο Μπαγκόγκ στις 7 'Ιουλίου με ζημία από πρόσκρουση. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές χωρίς να απαιτείται δεξαμενισμός.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	Έλληνική	14.592	1976	Έπιθεωρήθηκε εν πλώ στην Άμβερσα στις άρχες 'Ιουλίου λόγω ζημιές στην βοηθητική ηλεκτρομηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	Κύπρου	16.037	1976	Ζητήθηκε επιθεώρηση στη Γένοβα στη 1 'Ιουλίου για την αποκατάσταση ζημιών στις υπερκατασκευές από πυρκαγιά. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	Έλληνική	999	1968	Μετά από αλληπάλληλες έκρηξεις βυθίσθηκε στην Έλευσίνα στις 9 'Ιουλίου. Από τις έκρηξεις τραυματίσθηκαν τέσσερα μέλη του πληρώματος.
ΚΥΘΝΟΣ	Έλληνική	17.355	1971	Έπιθεωρήθηκε εντός δεξαμενής στον Πειραιά στις 10 'Ιουλίου με ζημία από προσάραξη και αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΜΙΚΤΑ:				
ΠΕΝΤΕΛΗ	Έλληνική	57.802	1972	Έπιθεωρήθηκε εν πλώ στη Δουνκέρκη συνεπεία ζημίας στην Νο. 2 ηλεκτρομηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	Κύπρου	42.867	1974	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη λόγω ζημίας στην άγκυρα. Τοποθετήθηκε άμοιβή.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΑΛΚΑΙΟΣ	Έλληνική			Υπέστη ζημιές στη Σάμο στη 6 'Ιουλίου από πρόσκρουση στη προκυμαία. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	Έλληνική			Παρασύρθηκε από ισχυρό άνεμο και προσάραξε στα άβαθι του λιμανιού της Μυκόνου στις 6 'Ιουλίου. Αποκολλήθηκε με βοήθεια ρυμουλκού. Η επιθεώρηση από δύτες αποκάλυψε μικρές μόνο ζημιές στο πηδάλιο.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

International
TAGAROPULOS, S.A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service · Radio: VHF channel 16

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183
ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

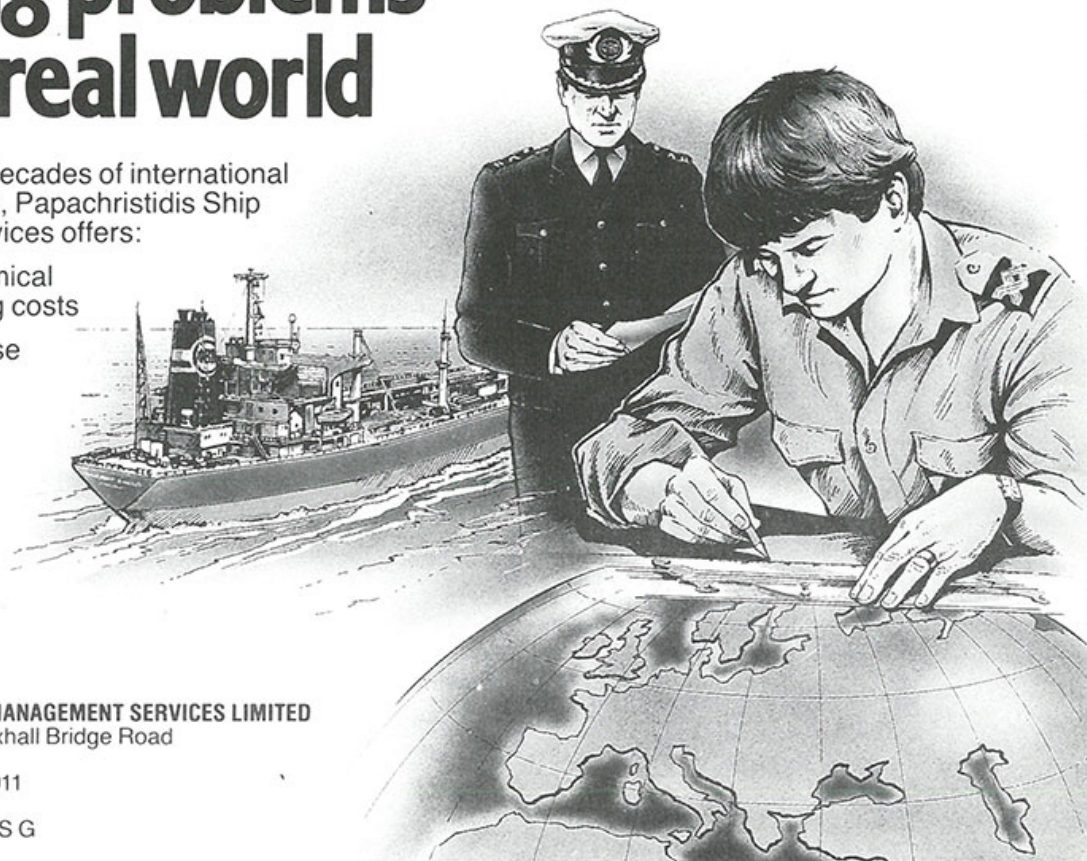
Solving problems in the real world

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRIXOS G



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τό γεγονός ότι διανύουμε τό μέσον τής θερινής περιόδου, ή αγορά τών φορτηγών πλοίων επιδεικνύει σταθερότητα μέ ναύλους πού είναι σαφώς ανώτεροι εκείνων τής αντίστοιχης περιόδου του 1988 καί κατά τί βελτιωμένοι τών επιπέδων του προηγούμενου δεκαετημέριου.

Χαρακτηριστικά, στό σύνθηδες μέγεθος τών 50.000 τόννων σιτηρών οι ναύλοι κυμαίνονται γιά μέν από 'Αμερ. Κόλπο γιά 'Ιαπωνία στά δολ. 22,50, από Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία στά δολ. 14,20 καί από τόν 'Αμερ. Κόλπο γιά Αίγυπτο στά δολ. 15,50, ενώ φορτίο 65.000 τόν. από τόν ίδιο τόπο φορτώσεως γιά 'Ολλανδία πλήρωνε δολ. 11,75.

Στή Μεσόγειο ή αγορά τών χύδην φορτίων παρουσίασε τή συνήθη εποχιακή κάμψη μέ περιορισμένη ζήτηση τοννάζ, ενώ υπάρχουν φορτία λιπασμάτων πρὸς διάφορες κατευθύνσεις δέν μπόρεσαν νά βελτιώσουν τά επίπεδα τών ναύλων.

'Ομαλά διεξάγονται οι φόρτωσεις κάρβου από τήν 'Ανατολ. ακτή ΗΠΑ παρά τά φημολογούμενα προβλήματα από τίς απεργίες τών ανθρακωρύχων στήν περιοχή καί φορτίο 60.000 τόν. από Χάμπτον Ρόντς γιά 'Ιταλία πλήρωνε ναύλο δολ. 7,60.

Γενικώς θά αναφέρουμε τήν γνώμη παρατηρητῶν τής αγοράς ότι μία μικρή ένδειξη άρκει γιά νά πάρει ή αγορά καί πάλι άνοδική πορεία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στά ίδια περίπου χαμηλότερα επίπεδα πού διαμορφώθηκαν από τά μέσα του περασμένου 'Ιουνίου, κινήθηκε ή αγορά τών χρονοναυλώσεων μέ περισσότερο αισθητή κάμψη στά handy size μπάλκερς, ιδιαίτερα σέ όρισμένες περιοχές.

Χαρακτηριστικές πιστεύουμε ότι είναι οι ακόλουθες συμφωνίες πού συνήφθησαν:

— 65.770 τόν. d.w. από 'Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.750 τήν ήμέρα.

— 65.879 τόν. d.w. από 'Αντεν μέσω 'Ινδίας γιά 'Ιαπωνία, δολ. 13.000 τήν ήμέρα.

— 61.129 τόν. d.w. από Γιβραλτάρ μέσω 'Αμερ. Κόλπου καί Αίγυπτου μέ επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 9.000 τήν ήμέρα.

— 52.200 τόν. d.w. από Δυτ. Μεσόγειο κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. ακτής ΗΠΑ, δολ. 8.500 τήν ήμέρα.

— 41.000 τόν. d.w. από Μουσκάτ μέσω Νοτ. 'Αφρικής μέ επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 10.000 τήν ήμέρα.

— 30.900 τόν. d.w. από 'Ιταλία μέσω Βραζιλίας μέ επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.000 τήν ήμέρα.

— 28.900 τόν. d.w. από Νοτ. 'Αφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 8.500 τήν ήμέρα.

— 16.480 τόν. d.w. από Βραζιλία μέσω 'Αμερ. Κόλπου γιά 'Απω 'Ανατολή, δολ. 7.200 τήν ήμέρα.

— 13.100 τόν. d.w. από Βορ. Εύρωπη γιά 'Ερυθρά θάλασσα, δολ. 6.050 τήν ήμέρα.

Τέλος, πιστεύουμε χαρακτηριστική γιά τήν εξέλιξη τής αγοράς τών χρονοναυλώσεων τούς προσεχείς μήνες είναι ή συμφωνία περιόδου 3-5 μηνών γιά πάναμαξ μπάλκερ 68.158 τόν. d.w., μέ παράδοση 'Ιαπωνία καί επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, τό όποιο κλείστηκε στά δολ. 11.250 γιά τίς πρώτες 70 ήμέ-

ρες, δολ. 13.500 γιά τίς επόμενες 71-100 ήμέρες, καί δολ. 14.500 γιά τίς υπόλοιπες τής χρονικής περιόδου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Αρκετά δραστήριος ό 'Αραβικός Κόλπος μέ αριθμό ναυλώσεων VLCC μέ ποικιλία προορισμών, κυρίως λόγω τής ναυλωτικής δραστηριότητας τής Σαουδαραβικής Νελα, ή όποία διατηρεί μεγάλο στόκ άργού πετρελαίου σέ αποθήκευση έν πλώ.

'Ο μεγάλος αριθμός όμως τών άνοικτῶν πλοίων στήν περιοχή διατήρησε τά επίπεδα τών συνήθων φορτίων 230-270.000 τόννων στά επίπεδα τών WS 47,5 - 50.

Στή Μεσόγειο τά συνήθη φορτία τών 80.000 τόννων εξακολούθησαν νά κυμαίνονται περί τό WS 100, ενώ ύπήρξαν σαφείς τάσεις τής πλοιοκτησίας γιά διαπραγμάτευση τών ναύλων πρὸς τά WS 110-120, καθώς ακούστηκε μία συμφωνία γιά μεταφορά 78.000 τόννων πετρελαίου από Βορ. 'Αφρική γιά 'Ιταλία (Νάπολι) στά WS 127,5.

Στή Καραϊβική ή αγορά δέν επέδειξε ιδιαίτερη ζωηρότητα μέ τούς 60-70.000 τόννους στά επίπεδα τών WS 125-135.

Τέλος, στά καθαρά φορτία, τό σύνθηδες μέγεθος τών 30.000 τόννων πλήρωνε περί τά WS 160.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΑΝΘΗΡ: Τέξας Σίτυ 55.000 τόν. κώκ πετρελαίου Γκέντ, δολ. 9,60 φίο, 20.000/15.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΡΙΑΝΑ: Κολούμπια ρίβερ 29.657 τόν. σιτηρά Τσιταγκόγκ ή καί Κάλνα, δολ. 35,65 πλέον δολ. 0,74 γιά δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 5.000/200 τόν. ανά κύτος τό ελάχιστο, 'Ιουλίου 12-24.

ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 13.500 τόν. γεννήματα 'Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 14,50 φίο, 3 ήμέρες

/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 19-25.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Ποταμό Μισισσιππί 50.000 τόν. περίπου σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 550.000 κατ' άποκοπή φίο, 8 ήμέρες, 'Ιουλίου 10-15.

ΛΥΔΙ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τόν. φωσφάτα Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 42 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 21-31.

ΜΥΡΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 22,50 φίο, ένα ένδιάμεσο λιμάνι, 11 ήμέρες, 'Ιουλίου 21-28.

ΠΡΩΤΑΓΚΩΝΙΣΤ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τόν. φωσφάτα Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000



* ADDRESS:
* 153 - 157 GALE STREET
* OR P.O. BOX 475
* DURMAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs. Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address Ionias 211/213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 14-24.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Άμερ. Κόλπο και Ρίτσαρντ Μπαίη 100.000 τον. γαιάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 17,60 φίο, 8 ημέρες /15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιούλιο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ: Πόρτ Κανάβεραλ 32.000 τον. σκρόπ Νέμρουτ Μπαίη, δολ. 21,50, 10.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-30.

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13,50 φίο, ένα ένδιά-μεσο λιμάνι, 11 ημέρες, Αύγουστου 1-10.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ: Άμερ. Κόλπο 17.500 τον. φωσφά-τα Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 44 φίο, 8.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 24-31.

ΑΡΚΑΣ: Άμερ. Κόλπο 55.000 τον. γεννήματα Αι-γύπτο, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκ-φόρτωση, τέλη 'Ιουλίου.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: Ταραγκόνα 48.000 τον. κριθής Σα-ουδική Άραβία, δολ. 17,50 φίο, 6.000/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 10-15.

ΑΣΣΗΜΙΝΑ: Πόντα ντό Ούμπου 65.000 τον. σιδη-ρομετάλλευμα Βέσερπορτ, δολ. 9,50 φίο, 4 ημέρες, 'Ιουλίου 20 — Αύγουστου 10.

ΓΟΥΕΝΒ ΚΡΕΣΤ: Τζουμπαίλ 14.000 τον. λιπάσμα-τα Δυτ. άκτι 'Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμα-κας /1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 17-25.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Τζουμπαίλ 9.000 τον. λιπάσματα Δυτ. άκτι 'Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-15.

ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ: Άκαμπα 25.000 τον. φωσφάτα Δυτ. άκτι 'Ινδίας δολ. 24 φίο, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 24-31.

ΚΩΤΑΣ Η.: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα Δυτ. ά-κτι 'Ινδίας, δολ. 24 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-7.

ΡΕΝΕΣΙ: Ναανταλί 14.000 τον. σιτηρά χύδην Τυ-νησία δολ. 20, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 6-14.

ΝΤΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ: Ρίτσαρντ Μπαίη 30.000 τον. γαιάνθρακες Βαλέττα, δολ. 14,50 φίο, φόρτω-ση κλίμακας /5.000 τον. εκφόρτωση, άρχές Αύγού-στου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΙΓΡΗΣ: 122.548 τον. d.w. του 1973, παράδοση Άμβούργο άμεση, ταξίδι μέσω Τουμπαράο και Κα-οσιούγκ με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 16,500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ: 15.762 τον. d.w. του 1978, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο άμεση, επαναπα-ράδοση Δυτ. Άφρική, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II 17.500 τον. d.w. του 1978, παρά-δοση Άμβούργο 'Ιουλίου 1-16, επαναπαράδοση Μομπάσα/ Μπέιρα, δολ. 6.600 την ημέρα.

ΜΟΝΤΡΑΙ: 15.174 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρεσίφε 'Ιουλίου 5-11, επαναπαράδοση Ντακάρ /Ντουάλα, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΚΟΡΑΛ: 24.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρουέν/ Μπορντώ 'Ιουλίου 12-13, επαναπαράδοση Μοζαμβίκη, δολ. 6.600 την ημέρα.

ΤΖΩΝ Λ.: 26.674 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ 'Ιούλιο, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. Άφρι-κής, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 72.746 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιντσόν 'Ιουλίου 12, ταξίδι μέσω Νταλ-ρίμπλε Μπαίη με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 10.800 την ημέρα.

ΜΕΛΕΤΗ: 72.063 τον. d.w. του 1975, παράδοση Άμερ. Κόλπο 'Ιουλίου 20-30, επαναπαράδοση Ταϊ-βάν, 12.800 την ημέρα, πλέον δολ. 270.000 για πλού-υπό έρμα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, Άντεν άμε-ση, ταξίδι μέσω 'Ινδίας με επαναπαράδοση 'Ιαπω-νία, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 61.129 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου και Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.668 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. Άφρική Αύγουστο, επαναπαράδοση Άμβέρ-σα / Άμβούργο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.290 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ρότερ-νταμ άρχές 'Ιουλίου, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w. του 1980,

παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 5-15, ταξίδι μέσω Αύ-στραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον. d.w. του 1984, πα-ράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 12, συνέχεια προηγούμε-νης ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: 41.049 τον. d.w. του 1975, παρά-δοση διερχόμενο Μουσκάτ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.582 τον. d.w. του 1972, παράδο-ση Έσκουμινς 'Ιουνίου 28 — 'Ιουλίου 3, επαναπα-ράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 7.250 την ημέρα πλέ-ον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 15.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρίο 'Ιανέιρο 'Ιουλίου 13-18, επαναπαράδοση Δυτ. ά-κτι Νότιας Άμερικής, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 17-22, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.550 την ημέρα.

ΕΥΤΥΧΙΑ: 30.728 τον. d.w. του 1970, παράδοση Παράναγκουα 'Ιουνίου 27 - 'Ιουλίου 5, επαναπαρά-δοση Λισσαβώνα / Άμβούργο, δολ. 8.350 την ημέ-ρα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 20.737 τον. d.w. του 1976, πα-ράδοση Ρίο 'Ιανέιρο 'Ιουνίου 20-22, επαναπαράδο-ση Καναδά, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: 64.500 τον. d.w. του 1974, παράδο-ση Νοτ. Βραζιλία 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 11.750 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ: 72.371 τον. d.w. του 1977, παράδο-ση στον πιλότο Ταϊβάν 'Ιουνίου 29 — 'Ιουλίου 5, τα-ξίδι μέσω Κό Σιγάρκ με επαναπαράδοση Κόντι-νεντ, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.600 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ντάλιαν 'Ιουνίου 17-19, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ: 16.073 τον. d.w. του 1979, παρά-δοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 17-22, επαναπαράδοση Δυτ. Άφρική, δολ. 5.550 την ημέρα.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

BALTIMORE, MD. 21231

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

Οι αγοραπωλησίες

Στό προσκήνιο των σχετικά λίγων πράξεων οι Νορβηγοί, με έκδηλο ενδιαφέρον για την αγορά μοντέρνων μπάλκ κάρριερς και δεξαμενοπλοίων. 'Αξίζει να σημειώσουμε την αγορά των δύο δεξαμενοπλοίων Viking Merlin 81.282 τόν. d.w. και Viking Osprey 87.325 τόν. d.w., σουηδικής ναυπηγήσεως 1981 τα οποία περιήλθαν σε Νορβηγούς αντί 27,2 εκατ. δολларίων έκαστο, τιμή που αποτελεί ρεκόρ των τελευταίων μηνών.

Ο Δανός έφοπλιστής J. Lauritzen πλήρωσε δολ. 33.000.000 για τρία άδελά handy size μπάλκ κάρριερς, τα Nosira Lin - Sharon και Marleine 30.000 τόν. d.w.

Από πλευράς 'Ελλήνων αξίζει να μνημονεύσουμε την ολοκλήρωση της συμφωνίας μεταξύ του 'Ομίλου Βαρδινογιάννη και του 'Ολλανδικού Οίκου Vroon BV για τη πώληση των 13 φορτηγών του ομίλου αντί συνολικής τιμής 135 εκατ. δολларίων, την οποία είχαμε

σχολιάσει στο τεύχος της 1ης 'Ιουνίου.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών αξίζει να αναφέρουμε την επίκευμένη συμφωνία για τη πώληση έξι Bulk/Oil carriers, μεγέθους πάναμαξ, ναυπηγήσεως 1985, από την Ultamar σε Νορβηγούς αντί δολ. 37.000.000 ανά πλοίο.

Στά μπάλκ κάρριερς θα σημειώσουμε τις ακόλουθες πράξεις:

— M/V Seven Arrows (36.200/83) δολ. 14.800.000 σε Νορβηγούς.

— M/V GEORGIA RAINBOW (25.317/77) δολ. 8.000.000 σε Νορβηγούς συμπεριλαμβανομένης χρονοαύλωσης 18 μηνών με ήμερησιο μίσθωμα μεταξύ 8-8.500 δολларίων.

Τέλος στά πλοία γενικού φορτίου αξία μνείας είναι η πώληση του πολλαπλής χρήσεως M/V Var (20.760/77), με δυνατότητα μεταφοράς 676 TEU σε 'Αμερικανούς, αντί δολ. 10.300.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Από τις λίγες πράξεις που ακούσθηκαν είχαν προορισμό τό Μπαγκλαντές όπου τά μέν μεγάλα δεξαμενόπλοια πληρώθηκαν περρί τά δολ. 275 ανά τόννο, ενώ στά μικρά οί τιμές δέν ξεπερνούσαν τά δολ. 260.

Μερικές χαρακτηριστικές πράξεις:

— STT NATALIE 1 (18.658 LDT) αντί δολ. 275.

— STT ESSO HIOUSTON (13.900 LDT) μέ παράδοση ως έχει στό Χιούστον αντί δολ. 210.

— OBO SHIGEO NAGANO (16.514 LDT) αντί δολ. 264.

— Στροβιλοκίνητο κοντεϊνερόπλοιο SEALAND VENTURE (12.626 LDT) αντί δολ. 265.

— M/V INCO 115 (3.542 LDT) αντί δολ. 260.

ΣΗΜΠΟΝΙ: 52.225 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Δυτ. Μεσόγειο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτής Νότιας 'Αμερικής μέ επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 8.500 τήν ήμέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: 68.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 10.000 τήν ήμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 80.000 τόν. μέρος φορτίου Γουίλχελμσάβεν, 'Ιουλίου 5.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Ντουμπάι καί Μπλάγκ Λαγκκάγκ 80.000 τόν. Αυστραλία καί Νέα Ζηλανδία, δολ. 1.225.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλίου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Σάινες 80.000 τόν. δύο ταξίδι πρόσ Λειξόες, ναύλος έμπιστευτικός, 'Ιουλίου 7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τόν. Κβινάνα, WS 130, 'Ιουλίου 13.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 73.750 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS115, 'Ιουλίου 14.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Μπαχρέιν 80.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 132,5, 'Ιουλίου 10.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σιντί Κερρί 130.000 τόν. Χάβρη, WS 90, 'Ιουλίου 15.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Κέυχαν 270.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 60, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, 'Ιουλίου 13.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Σιγκαπούρη 30.000 τόν. μέρος φορτίου Σριράχα, δολ. 190.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλίου 11.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 67.600 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 137,5, 'Ιουλίου 8.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περισκό Κόλπο 240.000 τόν. Ταϊβάν WS 58, 'Ιουλίου 9.

ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ: Κάργκ 'Αϊλαντ 88.000 τόν. Σριράχα, WS 113, 'Ιουλίου 8.

ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Δυτ. 'Αφρική 115.000 τόν. Δύση, WS 90, 'Ιουλίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Καραϊβική 67.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 125, 'Ιουλίου 20.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Μαύρη Θάλασσα 80.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 102,5, 'Ιουλίου 16.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, 'Ιουλίου.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 56.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 145, 'Ιουλίου 13.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Βραζιλία 29.000 τόν. καθαρά περιοχή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 176, όψιόν 'Απώ 'Ανατολή WS 193, 'Ιουλίου 22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ: 90.000 τόν. d.w. για άποθήκευση 10 ήμερών στόν 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 18.500 τήν ήμέρα.



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

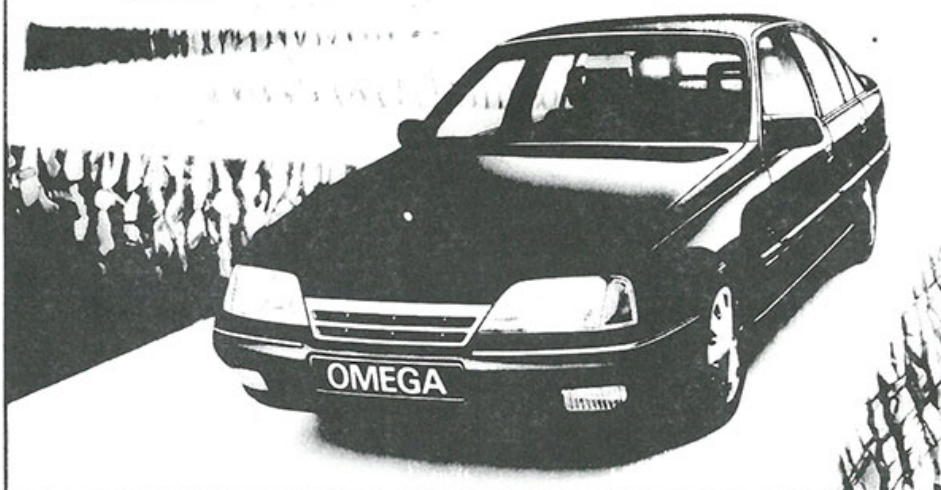
Τώρα, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία για τα αυτοκίνητα 1800 κυβικών, χωρίς δασμούς, μπορείτε να φτάσετε μέχρι το... OMEGA. Μ' άλλα λόγια, να διαλέξετε το δικό σας OPEL OMEGA στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και να το παραλάβετε στο... σπίτι σας. Κι ακόμα, να διαλέξετε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού:

Κινητήρας: 1.8s (90 PS/DIN) ή 1.8i (115 PS/DIN)

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμάξωμα: 4θυρο SEDAN ή 5θυρο CARAVAN

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας για να συζητήσουμε τη λύση που σας συμφέρει, απ' το Α μέχρι το... OMEGA.



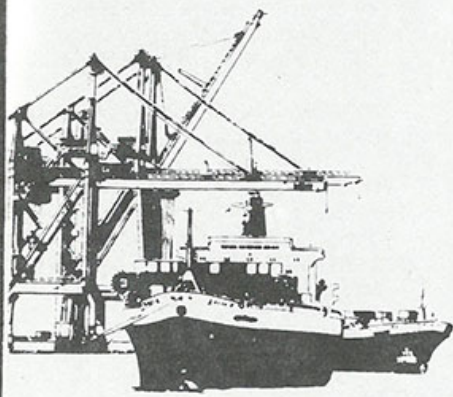
OPEL

Με την έγκριση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E. ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΣΤΟΜΟΥ 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ ΤΗΛ. 684 6512-3 ΤΕΛΕΞ. 22 3180 DYNA GR

NAFTIKA CHRONIKA



225TH REGISTER OF SHIPS

The Register of Ships 1989/90, the unique publication compiled and produced by Lloyd's Register, the world's leading ship classification society, will be published within July.

For the first time, in this 225th edition of the Register Book, the machinery details include the engine model number so that subscribers will know the design of the main engine(s) in addition to the number and type of engines, bore and stroke, power, the engine builder and where manufactured.

Also for the first time it includes a notation for vessels in the US Coastguard's AMVER scheme (Automated Mutual — Assistance Vessel Rescue System). The scheme, already involving 6,250 ships, is an international rescue network in which participating vessels report their position regularly to the AMVER organisation, enabling it to direct the nearest ship to assist one in difficulties, or recommend which vessels in the vicinity have the facilities to help.

The Register of Ships covers all known seagoing, self-propelled merchant ships of 100 gross tonnage and above in the world, irrespective of classification — a total of around 76,000 ships.

First published in 1764, is one of the world's oldest reference books in continuous annual production. The sole surviving copy of the first Register Book, which contains details of about 4,300 vessels, is now held in the British Museum.

GREEK SEAMEN RECEIVE PAY INCREASE

Greek ocean-going seafarers have won increases of up to 15 percent on basic wages and all allowances in the new wages deal agreed a few days ago, after long negotiations which lasted for almost seven months.

The Panhellenic Seamen's Federation and the Union of Greek Shipowners have finally agreed on an increase in ba-

sic wages of 13% for the first six months of 1989 and 15% for the second half of the year. In addition an allowance of Drachma 1,000 will be paid monthly to all crew members to compensate the profession and it was also agreed that common efforts will be made so that the seagoing profession is legislatively characterised as specially heavy and unhealthy.

MAJOR GREEK — SOVIET REEFER VENTURE

Greek reefer operator Lavinia Corporation which controls a fleet of 28 reefers and Riga-based Zapryba which controls about 35 percent of the Soviet fishing catch, have agreed to form a joint venture with own capital and credit lines amounting to 100 million dollars.

The new offshore company will be based in Piraeus with plans to purchase or charter a fleet of about ten reefers of up to 300,000 cu. feet to serve the needs of Zapryba and also operate in the open market.

The joint venture will be looking at second hand tonnage since the transportation of fish does not require sophisticated reefer vessels.

NEW CHAIRMAN OF JAPANESE SHIP- BUILDERS

Mr Kosaku Inaba, president of Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., was appointed as the new chairman of the Shipbuilders' Association of Japan (SAJ) at its annual General Meeting in Tokyo on June 21st. He will hold the office for the usual period of two years.

Mr. Inaba who is 65 years old, succeeds Mr. Kenko Hasegawa, chairman of the board of directors of Kawasaki Heavy Industries, Ltd., who was appointed president of the Japan Ship Exporters' Association on May 26.

At the same meeting, Mr Yotaro Iida (president, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.) and Mr. Shigeru Gouda (president, Sumitomo Heavy Industries, Ltd.) were re-appointed as vice-chairman of SAJ.

CALL FOR IMO POWERS TO RATIONALISE SHIP INSPECTION

Excessive paperwork dealing with rules and requirements has smothered the shipping industry, yet has failed to prevent major maritime disasters. The growing volume of documentation, in itself, now represents a real threat to safety, shipowners and operators.

Addressing a Papachristidis Ship Ma-

agement Services (PSMS) seminar at a London Expoship, PSMS Director and Marine Superintendent Captain C. Graham Powell called for new International Maritime Organization (IMO) initiatives to tackle the problem. He urged the IMO to mount a huge programme to simplify vessel documentation. Captain Powell also backed the introduction of an IMO-controlled global ship inspection service.



Captain Powell said that if the industry campaigned hard enough for change, the 130 plus IMO member governments would eventually concede that the present system — based on needlessly renewed certificates, conflicting local requirements and duplicated inspections — warrants rationalisation.

BIMCO PROTESTS SUDAN PRICE HILL

The Baltic and International Maritime Council has strongly protested to Sudanese authorities about port expense increases of 240-300 per cent., which were introduced in Port Sudan on 1 July — but only announced on 3 July.

The BIMCO protest states: «We are astonished that you have arbitrarily decided this dramatic increase of port charges without having given proper warning to the international shipping community — an action which has left the

ASRY ATTRACTS LARGE TANKERS

community without any possibility of including the increased expenses in their contract negotiations»

Members of BIMCO have already reported that instead of paying about USD 16,000 for an approximately 17,000 DWT vessel calling at Port Sudan, they will now have to pay about USD 120,000, i.e. an increase of over USD 100,000.

GERMANISCHER LLOYD TO BECOME SHAREHOLDER IN 'FIDENAVIS'

The Hamburg based international classification society Germanischer Lloyd is to acquire a major stake in the Spanish classification society Fidenavis SA, (Sociedad Espanola de Clasificación y Registro de Buques) in Madrid. Both societies are at present preparing for extensive cooperation.

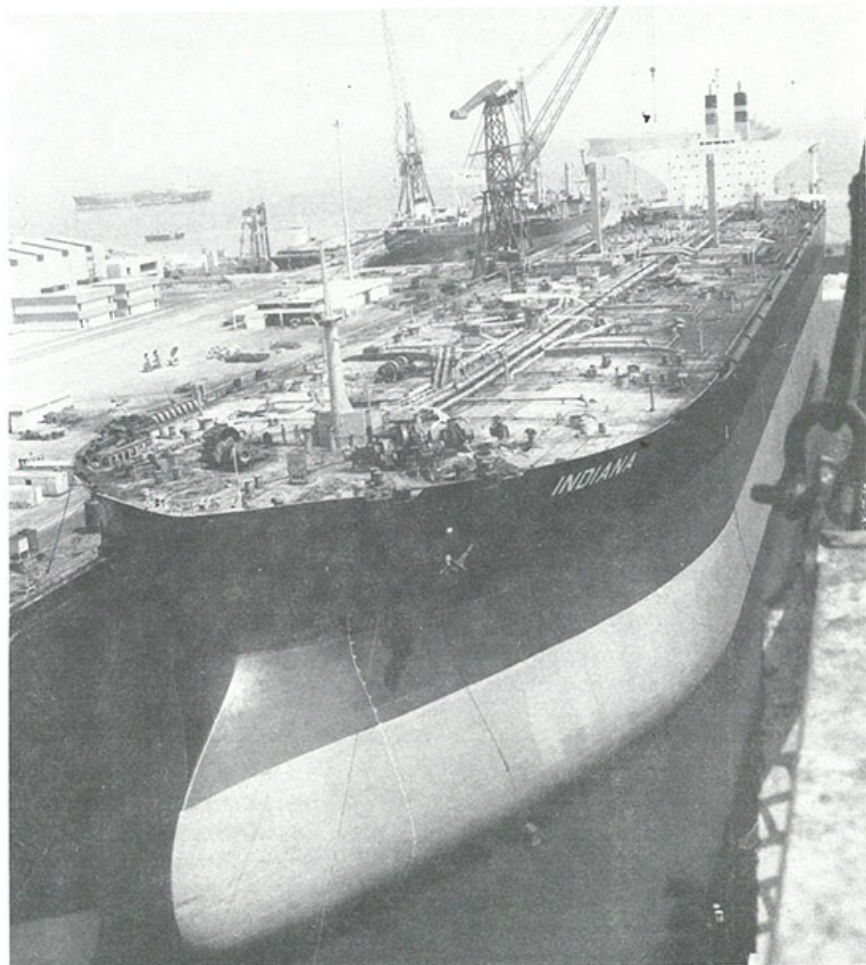
Fidenavis will retain its identity as national classification society and aim to strengthen its position in the marketplace. This will help prepare both societies for the growth in business expected within the European Community after 1992.

The classification related activities of Fidenavis are wide-ranging, and include technical and safety appraisals of ships, hydraulic engineering, offshore and container projects, statutory services and other industrial projects. All of Fidenavis activities will be carried out according to Germanischer Lloyd's regulations, guidelines, rules and technical research. Both societies' surveyors will cooperate in Spain and worldwide.

Germanischer Lloyd's stake in Fidenavis SA, Madrid will be 49%. Other shareholders in the society, which was founded in 1977, are a large number of Spanish companies from various business sectors.

SULZER CHANGE TO MBS DIESEL ENGINES

Sulzer Brothers Ltd., has formed the Diesel Engine and Diesel Power Plant Division as a separate subsidiary company, entitled MBS Diesel Engines Ltd. The new company incorporates all the existing diesel engine activities of Sulzer Brothers. The chief executive of MBS Diesel Engines Ltd is Mr. Gerard Bally, formerly director of the Sulzer Diesel Division and the new company is effective from July 1st, 1989.



Major owners have drydocked large tankers at ASRY yard in Bahrain, including Bergesen, one of the world's largest independent tanker owners, the London based Peninsular Maritime with two VLCCs the «Illinois» and «Indiana» and Turkey's largest owner D.B. Cargo with their 146,000 dwt OBO «Gazientep», the first of two stems so far. Another major Scandinavian tanker, owners to choose ASRY was the Argonaut operated ULCC «Kraka» 317,629 dwt.

ASRY sees a bright future for shiprepair

MBS Diesel Engines Ltd is based in Winterthur, Switzerland, and has annual net sales of around 252 million Swiss Francs. It employs some 850 people and also incorporates MBS Diesel Engines (UK) Ltd and MBS Diesel Engines France SA, the latter being the diesel sector's offices and production plant of the Sulzer subsidiary company Compagnie de Construction Mecanique (CCM) in

in the Arabian Gulf as more and more oil is sourced from oil producers in the area. Having taken a decision in principle to increase dock capacity, a feasibility study is now under way with a view to making a large investment in a graving dock which might be up to 150,000 dwt capacity and would greatly reduce the pressure on ASRY's existing dock facilities, large though it is.

Pictured above, one of many large tankers docked at ASRY in 1989, the greek-owned ULCC «Indiana» 300,029 dwt operated by Peninsular Maritime.

Mantes, France. The new company has taken over existing orders, together with all other rights, duties and obligations related to Sulzer's diesel activities. Together with 25 licenses in 18 countries around the world, MBS Diesel Engines Ltd. has an extensive worldwide network for after-sale service.

All engines marketed by MBS Diesel Engines will bear the Sulzer name.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΘΑΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «ΔΙΟΣΚΟΥΡΙ» | LONDON EC4A 1 JJ
ΘΑΛΕΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

UNITOR RECEIVES SEATRADE AWARD 1989



The picture shows Capt. Nigel Collingwood (on the right) receiving the Seatrade Award 1989 on behalf of UNITOR and Unitor Marine Chemicals. Secretary General of IMO, Mr. C.P. Srivastava, who was in charge of the award ceremony, congratulates the winner. The diploma will receive a prominent place in UNITOR's Board Room.

WILLIAM PACKARD'S «SHIPPING POOLS»

The BIMCO/Lloyd's List Maritime Book Prize 1989 has been awarded to William Packard for his book «Shipping Pools».

The Prize of Swiss Francs 15,000 — and publication — was presented to William Packard at the BIMCO General Meeting in Hamburg on 31 May by BIMCO Outgoing President Helmut Sohmen and the Publisher of Lloyd's List Iain Lindsay-Smith.

William Packard's prize-winning book «Shipping Pools» takes a realistic look at an old currently gaining favour with the new bloods of shipping. It describes methodically and without prejudice the workings and administration of a typical pool, how liabilities are shared, income equally weighted and distributed, and the group, or pool, promoted and marketed.

FRESH ORDERS FOR HAGGLUNDS

Further orders for deck cranes have been announced by Hagglunds Marine & Offshore. Those declared earlier this year indicate that this Swedish company is securing about fifty percent of the relevant free market.

Hagglunds are to supply Orskow Shipyard in Denmark with two 40t SWL cranes of L2 Type for each of three 850 TEU container feeder vessels on order for shipowners K.I. Larsen. The vessels will operate under long-term charter to A.P. Moller. A further order for four similar cranes, for another two vessels for the same owners and charterers, is subject to confirmation.

Six Hagglunds MTT Twin Crane sets have been ordered for yet another three reefer ships being built in Spain for Del Monte. Like the cranes already ordered for this owner's tonnage, they will be of the cylinder lifting type which is popular

today with many reefer operators. The cranes will be built by Hagglunds Spanish licencees using components from the Hagglunds works in Sweden and Norway.

BELGIAN ACCEPTANCE CLEARS WAY FOR INMARSAT AERONAUTICAL SERVICES

Belgium became recently the 30th country to accept amendments to the Inmarsat Convention and Operating Agreement, making it possible for Inmarsat to provide mobile satellite communications services, including direct dial passenger telephone services to aircraft worldwide.

Inmarsat, with investors from 56 countries, operates a system of satellites to provide a range of high quality mobile telecommunications services

50 YEARS AGO

— On the evening of July 1st, the liner «NEA HELLAS» sailed from Piraeus for New York in her second voyage to the Un. States, with 490 passengers from Egypt, Palestine and Piraeus and 180 tons of cargo.

— The steamship «Dirfys» sailing from Genova to Buenos Aires ran aground on the English Bank of the River Plate, due to heavy fog. The ship was refloated without damages.

By Royal decree Coastguard Commanders P. Dourgutis, Ath. Tsemperopoulos and Ev. Mangopoulos, were promoted to the rank of Captain, and Lieutenant M. Sakaris to the rank of Commander.

— Messrs Gratsos have sold to Italian shipowners the cargo ship «TRITON» 4.211 grt, build 1914, for 20.750 pounds.

— The steamship «ALEXANDRA» was fixed from Huelva 6.500 tons of ore for Rotterdam 7/3, cancel. 17 July.

(«Navtika Chronika», No. 206/15.7.1939)



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ χωρησις - δ. = δολάρια - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α' ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α' ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α' ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝ	71	78021
Α' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631

α. Τζουμπάιλ 10/4	
ε. Σιδνεύ 30/4	
α. Βαρκελώνη 17/4	
μεσογειοεικας μεταφορες	
δ. Σουέζ 16/4	
προς Κασσιούγκ 24/3	
ε. Φιλαδέλφεια 24/4	
α. Πενάγκ 20/4	
ε. Σαλβαντόρ 20/4	
α. Άμβουργο 27/4	
α. Ρίο Ιανέιρο 25/4	
προς Σκίγκτα 20/3	
α. Λέγκχορν 1/4	
προς Κούβα 23/3	
α. Ντάρμπαν 14/4	
α. Σιγκαπούρη 19/4	
προς Μπρισμαίην 27/3	
ε. Ουμ Σαϊδ 10/4	

δ. Γιβραλτορ 11/4	
α. Λός Αντζελες 27/4	
δ. Ντόβερ 8/4	
α. Ριγίεκα 22/4	
α. Τουμπάρσο 26/4	
ε. Ντουμπρόβνικ 28/4	
α. Ν. Όρλεάνη 26/4	
α. Νταμπιέρ 17/4	
μεσογειοεικας μεταφορες	
δ. Σουέζ 23/4	
α. Κολούμπια 9/4	
προς Ίβαν 13/2	
α. Γιοκοχάμα 17/3	
α. Ρεσίφ 4/4	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 21/4	
επισκευές Σιγκαπούρη 19/4	
δ. Σκώ 16/4	
ε. Πειραιά 26/3	
δ. Σουέζ 20/4	
αργεί Χαλκίδα	
στο Μπαντρά Άμπας	
α. Πόρτ Αντζελες 6/4	
α. Τενερίφ 12/4	
α. Ντακάρ 19/4	
προς Άβαν 20/3	
α. Καμπάνα 24/4	
ε. Σουέζ 25/4	
ε. Γκίλγκ 27/4	
α. Οχο Ρίο Μπαίη 17/4	
α. Λός Αντζελες 1954	
α. Σιγκαπούρη 10/4	
πρ. « Ορεαν Νάιτ »	
α. Ντουλούρ 26/4	
ε. Μαντιλουότο 28/4	
α. Σιγκαπούρη 24/4	
δ. Κων/πολη 21/4	
προς Χοντίντα 19/4	
δ. Παναμά 22/4	
α. Μπλουφ 27/4	
α. Φρημάντλ 2/4	
α. Ντάρμπαν 24/4	

α. Κήλαγκ 1/4	
προς Άλεξάνδρεια 22/4	
α. Χάου Πόιντ 17/4	
στο Σάντος 28/4	
α. Πόρτ Άρθουρ 4/4	
α. Λισαβόνα 6/4	
δ. Παναμά 23/4	
α. Λά Σπέζια 24/4	
προς Άμβουργο 13/4	
ε. Οκλαντ 21/4	
στη Λέ Χάβρη 29/4	
α. Σιγκαπούρη 24/4	
α. Μπάρμπουρ 16/4	
δ. Παναμά 2/4	
προς Χουέλα 6/4	
α. Φιλαδέλφεια 21/4	
ε. Λατόκα 24/4	
α. Τομακομά 7/4	
ε. Της Μπαϊ 29/4	
ε. Τάραντα 18/4	
α. Πόρτ Κέλαγκ 25/4	
α. Αραού 11/4	
α. Ρίο Γκράντε 22/4	
α. Ν. Όρλεάνη 26/4	
προς Ίντσον 29/3	
προς Κασσιούγκ 25/3	
α. Τενερίφ 25/4	
δ. Παναμά 3/4	
δ. Παναμά 15/4	
α. Καραίοι 1/4	
δ. Σουέζ 25/4	
α. Σαγκάη 8/4	
δ. Σουέζ 21/4	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ Α.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΔΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΗΜΙΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
-----------	----	------

α. Άμβουργο 22/4	
α. Νιούκασλ 5/4	
δ. Σουέζ 12/4	
δ. Σουέζ 15/4	
α. Μόνγκλα 25/4	
α. Σάλλομ Βόε 16/4	
ε. Μπρισμαίην 28/4	
α. Θέουτα 24/4	
δ. Γιβραλτορ 28/4	
α. Μπαχραϊν 7/4	
α. Σακάι 17/4	
μετ. «Clipper Magic» (κ.)	
α. Νταμπιέρ 20/4	
α. Ναγκόγια 23/4	
αργεί Τάραντα	
προς Γιοκοχάμα 29/3	
προς Σιγκαπούρη 9/2	

έπωληση Έλληνες	
δ. Σουέζ 14/4	
ε. Βομβόη 4/4	
ε. Ριγίεκα 13/4	
α. Κόμπε 15/4	
α. Σάν Λορέντζο 2/3	
ε. Πειραιά 24/4	
δ. Πόρτ Σαϊδ 6/4	
α. Μπρισμαίην 17/4	
α. Γρενάδα 11/4	
α. Ν. Μαγκαλόρ 14/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 20/4	
επισκευές Σασέμπο 19/4	
ε. Ούλσάν 1/4	
α. Μπιλμπάο 10/4	
α. Φιλαδέλφεια 13/4	
α. Άμβέρσα 4/4	
προς Κλαϊπέδα 13/3	
α. Ρότερνταμ 22/4	
α. Γκάλβεστον 6/4	
α. Άμβέρσα 29/4	
ε. Βανκούβερ 28/4	
α. Γιουροπόρτ 25/4	
ε. Πόρτ Μωχάμεντ Μπίν Κασίμ 11	

δ. Σουέζ 6/4	
α. Τσιταγκόνγκ 13/3	
α. Όλμπανυ 27/2	
α. Έλσινκι 26/4	
δ. Παναμά 24/4	
α. Ρουέν 7/4	
α. Ουλού 25/4	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Ιωάννης Κουλουθρός»	
προς Ταϊβάν 23/3	
α. Ρότερνταμ 27/4	
α. Ντάρμπαν 10/4	
ε. Λός Αντζελες 24/4	
προς Ίαπωνία 17/3	
α. Χάμπτον 24/4	

α. Φός 6/4	
α. Μορμονγκό 10/4	
ε. Πόρτ Λάτος 16/4	
προς Κούβα 21/3	
α. Πρίνς Ρούπερτ 2/4	
ναυπηγ. Αϊδί	
α. Φός 17/4	
α. Ταϊτσούγκ 19/4	
α. Άλουμάρ 17/4	
πρ. «Charity»	
πρ. Μπετζάγια 23/4	
α. Σιγκαπούρη 2/4	
α. Σαγκάη 13/4	
α. Σόροχ 6/4	
α. Φιλαδέλφεια 28/4	
στη Ν. Υόρκη 26/6	
ε. Ν. Υόρκη 26/4	

ε. Πειραιά 2/4	
α. Ντάρμπαν 13/4	
α. Φιλαδέλφεια 25/4	
πρ. «Silber Vicotry»	
δ. Παναμά 10/4	
στο Σάντος 13/4	
α. Φός 23/4	
α. Βενετία 13/4	
ε. Διλισκελσι 16/4	
α. Ντάρμπαν 17/4	
α. Πειραιά 8/4	
α. Σαντάν 17/4	

στην Καλκούτα

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΟΛΟΣ Ι	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΩΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΩΣΚΑ Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-		
ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	74	19264
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ		
(δ.)	74	18204
ΓΟΥΣΤΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135

δ. Γιβραλτάρ 25/4		
δ. Τραπεζούντα 21/4		
α. Πειραιά 19/4		
α. Καρταγόνα 25/4		
δ. Σουέζ 18/4		
α. Λειζόρε 23/4		
ε. Χέουσιν 27/4		
ε. Άμβέρσα 1/5		
ε. Ν. Όρλεάνη 27/4		
ε. Θεσσαλονίκη 10/4		
α. Φιλαδέλφεια 28/4		
ε. Πειραιά 19/2		
α. Νταλιάν 3/4		
προς Νιγηρία		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Πειραιά		
προς Ν. Όρλεάνη 30/3		

μεσογειακές μεταφορές		
προς Κωνσταντίνα 8/4		
μεταφορές Φουτζέιρας		
ε. Ν. Όρλεάνη 23/4		
α. Μπιλμπάο 28/4		
α. Φέλιξιστου 27/4		
δ. Παναμά 26/4		
δ. Πόρτ Σαϊδ 23/4		
προς Άβανα 6/3		
προς Λουάντα 16/3		
α. Πειραιά 26/4		
ε. Πειραιά 25/3		
ε. Σουέζ 24/4		
ε. Πειραιά 25/4		

προς Όγκουέντο 27/3		
ε. Σαβάννα 27/4		
α. Λισαβόνα 22/4		
υπό ναυπήγηση		
ε. Ν. Όρλεάνη 27/4		

δ. Παναμά 17/4		
α. Ν. Όρλεάνη 18/4		
ε. Βαλτιμόρη 22/4		
α. Κάδιξ 19/4		
ε. Χουάγκου 16/3		
δ. Σουέζ 21/4		

α. Ν. Όρλεάνη 26/4		
α. Ν. Όρλεάνη 11/4		
α. Ν. Όρλεάνη 23/4		
α. Τόμα 15/4		
ε. Γκουγιάνμα 11/4		
δ. Ντόβερ 18/4		
προς Φουτζέιρα 7/3		
ε. Σάν Νικόλας 26/4		
α. Γένοβα 24/4		
άρχει Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 12/4		
ε. Κουίνστανκντόν 11/4		
α. Άμβουργο 29/4		
ε. Ντάρμπαν 23/4		
ε. Σέτε 21/4		
προς Σέκου 23/3		
προς Άργεντινή 20/3		
α. Μπιλμπάο 15/4		
α. Λας Πάλμας 27/4		
α. Γιοκοχάμα 12/4		
προς Κήλογκ 15/2		
α. Βανκούβερ 20/4		
α. Τενερίφ 19/4		
δ. Κων/πολη 21/4		
α. Λορέ 18/4		
α. Μπαχραϊν 16/4		

α. Λέ Χάρρη 18/4		
α. Πειραιά 17/4		

α. Τοιβατβέστια 15/4		
δ. Θέραντεϊ Άιλαντ 22/4		
άρχει Άλντβίρι		
ε. Ρόττερταμ 29/4		
α. Άμβουργο 23/4		
ε. Ρουέν 19/4		
α. Βαλτιμόρη 23/4		
α. Σιγκαπούρη 7/4		
α. Γιούρπορτ 28/4		
α. Ντάρμπαν 12/4		
δ. Σουέζ 16/4		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 26/4		
ε. Ναπιέρ 25/4		

άρχει Βασόρα		
α. Ν. Όρλεάνη 8/4		
προς Σιγκαπούρη 10/3		
α. Ουμπέ 8/4		
α. Μπαγκόγκ 24/4		
α. Φουκουγιόμα 17/4		
ναυπηγ. Νουμακούμα		
ε. Λίβερπουλ 26/4		
προς Βομβάη 30/3		
ε. Πειραιά 22/4		
ε. Πειραιά 18/4		
α. Πόρτο Άλέγκρε 22/4		
α. Πόρτ Εβεργκλέιτς 26/4		
α. Ρίο Ταντίρ 8/4		

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΓΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET.	66	4503
ZANNHΣ.	81	22857
ZANTE ΡΗΦΕΡ	68	8035
ZEYΣ	71	87667
ZHNOBIA	68	15841
ZHHQ	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZINI	76	11348
HALIOPOLIS	77	34035
HETFOY'INT	81	16700
HFAISTOS	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΟΥΡΥΓΚΙΑ	87	12963
ΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ.	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΙΠΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820

δ. Γιβραλτάρ 30/4		
α. Χιούστον 19/4		
ε. Μόρτε Πόιντ 25/4		
προς ΗΠΑ 24/3		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ρεσίφ 18/4		
προς Χαλκίδα 25/1		
α. Άμβέρσα 29/4		
ε. Πειραιά 26/4		
ε. Πειραιά 25/4		
ε. Πειραιά 7/4		
α. Ν. Όρλεάνη 21/4		
α. Βανκούβερ 9/4		
δ. Παναμά 20/4		
α. Σιγκαπούρη 3/4		
άρχει Πειραιά		
πρ. «Βυσάνθη»		
προς Χαδία 30/3		
ε. Βαλλέττα 24/3		
α. Σαντάνα 16/4		
δ. Γιβραλτάρ 27/4		
ε. Ν. Όρλεάνη 25/4		
α. Μανίλα 23/4		
α. Ντάρμπαν 22/4		
προς Σιγκαπούρη 23/3		
α. Βαλτιμόρη 9/4		
δ. Π. Σαϊδ 11/4		
α. Ν. Όρλεάνη 10/3		

προς Θεσσαλονίκη 21/4
α. Άρατού 18/4
ε. Γκουαγιακούιλ 20/4
ε. Ρόττερταμ 2/4
α. Χιούστον 13/4
ε. Ντάρμπαν 17/4
ε. Μπριζμπαν 27/4
α. Όζκα 24/4
δ. Σουξ 25/4
α. Μπριζμπαν 23/4
α. Χόγκ Κόγκ 27/4
α. Εϊλάν 24/4
α. Χόγκ Κόγκ 26/4
ΕΤΑ Χαλδία 4/5
δ. Κωνίπολη 22/4
α. Φιλανδελφία 14/4
δ. Σουξ 21/4
α. Νιούκαστλ 21/4
α. Φιλανδελφία 6/4
πρ. «Maritime Baron»
ε. Πόρτ Σάϊ 22/4
ε. Δαρνέλβαν 12/4
ε. Φόξ 23/4
α. Τακόμα 19/4
α. Κουβέϊτ 13/4
έμπληξη Έλληνας
α. Άμμυρουν 17/4
δ. Παναμά 18/4
α. Πόρτ Κάϊερ 23/4
προς Μεθού 19/3
δ. Σουξ 26/4
α. Ανκόνα 25/4
α. Ν. Όρλεάν 14/4
δ. Μπουναμπουτέλ 13/4
δ. Κωνίπολη 10/4
προς Νταλίν 16/3
α. Πειραιά 22/4
α. Πειραιά 22/4
ε. Άλεξάνδρεια 3/4

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ	68	22836
KOREAN ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
KRANTOP	71	8630
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24000
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΝΑ Π	73	36330
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΣΜΠΡΑ	71	2557
ΛΟΓΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Λ	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ	88	30831
ΜΑΡΙΝΟΣ II	80	14398
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΩ ΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
------------------	----	-------

α. Γιουροπόρτ 12/4	
α. Μομπιλ 20/4	
α. Φιλαδέλφεια 28/4	
α. Φιλαδέλφεια 28/4	
α. Μπαχαϊν 9/4	
α. 'Αμδούργο 12/4	
ε. Βενετία 22/4	
πρ. Κρατίλος	
δ. Κων/πολη 23/4	
α. Μομπιλ 22/4	
ε. Τζέντα 8/4	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 2953	
ε. Γιοκοχάμα 26/4	
δ. Κων/πολη 24/4	
α. Μάλμα 14/4	
α. Σουάνση 29/4	
α. 'Αμδούργο 23/4	
α. Βενετία 15/4	
α. Τζέντα 8/4	
δ. Σουέζ 18/4	
α. Πειραιά 21/4	
α. Μπιμπόδο 2054	
α. Ντάρ ες Σαλάου 16/4	
πρ. Κωνσταντίνος 31/3	
ε. Λάε 21/4	
α. Τερνέστη 23/4	
α. Σάλλομ Βόε 29/4	
α. 'Αλγκεθίρας 7/4	
α. Σιγκαπούρη 15/4	
α. Κήλαγκ 9/4	
α. Γκιζαν 6/4	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Ασντον 21/4	
α. Σφάξ 14/4	
α. Χόγκ Κόγκ 22/4	
πρ. «Ρανανδο»	
ε. Χάιφα 27/4	
α. Κολούμπια 16/4	

ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/4	
α. Λό Γκουλέτ 23/4	
επωλήθη	
πρ. Μεξικό 17/3	
α. 'Ιντσον 20/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/4	
α. Μπρέικ 24/4	
α. Μομπιλ 18/4	
επωλήθη 'Ελληνες	
πρ. 'Ανγκόλα 6/2	
ε. Χιούστον 10/4	
δ. Ντόβερ 27/4	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
α. Ρόττερταμ 3054	
α. Μανίλα 18/4	
α. Χιούστον 24/4	
ε. Γκάλβεστον 12/4	
α. Φουκογιόμα 22/4	
ε. Χοσσόμα 27/2	
ε. Πειραιά 13/3	
στη Βασόρα	
δ. Κων/πολη 25/4	
α. Καράϊ 13/4	
πρ. Εύρωπη 3053	
ε. Ρουέν 21/4	
δ. Σουέζ 25/4	

πρ. Β. Κορέα 1753	
ε. Κορούνα 28/4	
α. Φόρ 19/4	
α. Πόιντ Τούλες 24/4	
δ. Ντόβερ 14/4	
πρ. Κίνα 13/3	
ε. Βανκούβερ 1/4	
ε. Πενόγκ 26/4	
α. Σιγκαπούρη 26/4	
α. Ριγέκα 22/4	
α. Ρόττερταμ 29/4	
επωλήθη	
ε. Κοπέρ 21/4	
πρ. «Γιούνικον»	
δ. Σουέζ 19/4	
ε. Λέγκχορν 26/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/4	
ε. 'Αμβέρσα 30/4	
α. Σάρροχ 14/4	
α. Πειραιά 5/4	
μετ. «Καίιο» κ.7	
ε. Μομπάσα 8/4	
δ. Κων/πολη 16/4	
ε. Μομπιλ 27/4	
ε. Λός 'Αντζελες 5/4	
επισκευές Πειραιά 15/3	
α. Τουλών 20/4	
α. Μίλφορντ Χάβεν 24/4	
στό Ουλσάν 29/4	
ε. Γιούροπορτ 30/4	
α. Μόντρεαλ 20/4	
α. Βαλέντια 25/4	
ε. Σάο Φρανσίσκο 22/4	
α. Σάο Σεμπαστιάν 10/4	
πρ. Τροπικάνα	
ε. Τρινκομάλη 12/4	
ε. Λά Νουβέλ 23/4	
δ. Σκώ 20/4	
α. Μπωμόν 20/4	
ε. Ν. Χάβεν 26/4	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 17/4	
α. Σιμονοσέκι 18/4	
α. Μπ. Αίρες 5/4	

πρ. Λαμπουάν 28/3	
-------------------	--

ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Τ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΣΣΑ II	78	9862
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ	77	11159
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΛΑΣ Α	68	16387
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΝ	87	36543
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΟΦ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝΣ Π	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
α. Παλέρμο 26/4
α. Λίβερπουλ 28/4
α. Βαλτιμόρη 19/4
δ. Κων/πολη 18/4
ε. Πειραιά 3/4
α. Τενερίφη 16/4

ε. Βομβάρη 15/3
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Βαλτιμόρη 16/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/4
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Βαλτιμόρη 17/4
ἀργεί Πειραιά
α. Πουέρτο Κορτέζ 13/4
α. Κίγκστον 24/4
• ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Χιούστον 17/4
α. Μομπιλ 18/4
α. Σαβόνα 12/4
ε. Μπελέμ 1954
ε. Σέτε 27/4
ἀργεί Πειραιά
α. Μπελίζ Σίτι 9/4
α. Χιούστον 20/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
α. Πόρτ φ Σπαϊν 21/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ε. Γκάλβεστον 13/4
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Πόρτ φ Σπαϊν 27/4
α. Κόρπους Κρίστι 8/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1953
α. Σάν Φρανσίσκο 16/4
δ. Κων/πολη 13/4
πρ. Δ. 'Αφρική 10/3
ε. Ταϊβανέκια 23/4
επισκευές Μουτσούρε 2654
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/4
ε. Νουέβα Παλμίρα 26/4
α. Πειραιά 20/4
δ. Πόρτ Σάιτ 1954
ε. Σάν 'Αντόνιο 24/4
πρ. Θεσσαλονίκη 31/3
α. Ρας Γκαρίμπ 31/3
ε. Πειραιά 9/3
πρ. «Αζονσταλ»
πρ. «Μορίκο»
δ. Δαρδανέλλια 19/4
α. Βερμούδα 18/4
α. Περούα Μπακόμ 25/4
α. 'Ιντσον 16/4
ε. Πόρτ Κανάβεραλ 21/4
ε. Σάν Νικόλας 17/4
πρ. Τζέντα 22/3
α. Φρημάντλ 27/4

ε. 'Ικόνιο 9/4
ε. Μακείο 21/3
δ. Παναμά 25/4
δ. Γιβραλτάρ 5/4
α. Γιβραλτάρ 8/4
α. Λούπ Τέρμιναλ 13/4
α. Πειραιά 14/4

δ. Σουέζ 13/4
α. Λός 'Αντζελες 13/4
α. Ρόκυ Πόιντ 19/4
ε. Γκιζόν 21/4
δ. Κων/πολη 9/4
α. Πόρτ Εβεργκλίετς 20/4
α. Χέυ Πόιντ 16/4
στη Δομείντα (ἀποθήκη)
α. Τερνέστη 23/4
ε. 'Αμυόργο 30/4
δ. Σουέζ 24/4
α. Λαιδός 18/4
α. Σόρροχ 8/4
α. Σαβόνα 27/4
δ. Σουέζ 26/4
δ. Γιβραλτάρ 7/4
α. Ταϊτσούγκ 23/4
επαλήθευτ' Ἐλληνες
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
ε. Λίβερπουκ 24/4
επαλήθευτ'
α. Γουαγκιάμο 13/4
α. Γιούαμπτον 27/3
πρ. «Vaigrach»
στὸ Τρουνεϊσί 14/4
πρ. «interbulk Caliant»
δ. Γιβραλτάρ 24/4
επισκευές Λε Χάβρη 2/5
ε. Π. Καμπέλι 22/3
α. Σάν 'Αντόνιο 7/4
δ. Σουέζ 9/4
α. Γιβραλτάρ 17/4
α. Φιλαδέλφεια 19/4
δ. Σουέζ 15/4
α. Πόργαγκρου 14/4
δ. Σουέζ 14/4
α. Χιούστον 8/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/4
α. Πειραιά 26/4
α. Της 30/4

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΦΛΑΪ'ΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΛΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙ'ΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑΪΤΣΣΑ	61	963
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166

α. Άμβουργο 30/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 28/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/4	
α. Κολούμπια Ρίβερ 24/4	
α. Γιοκοχάμα 20/4	
α. Κολούμπια Ρίβερ 23/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Άμβουρα 17/4	
α. Βαλπαράιζο 21/4	
ε. Πειραιά 27/1	
δ. Κων/πολη 10/4	
ε. Τρομπέτας 25/4	
πρός Κούβα 24/3	
α. Λειξόες 15/4	
δ. Σκώ 20/4	
ε. Ουλσάν 2/5	
α. Αβονμαουθ 10/4	
α. Άμβουρα 10/4	
α. Ζαντάρ 19/4	
α. Κολούμπια Ρίβερ 19/4	
πρ. «Anitra»	
δ. Κων/πολη 15/4	
α. Μπουένος Άιρες 11/4	
α. Ν. Όρλεάνη 24/4	
επωλήθη	
μεταφορές Βραζιλίας	
α. Λός Άντζελες 23/4	
α. Πόρτ Σάιτ 12/4	
ε. Πειραιά 26/4	
α. Πειραιά 19/4	
δ. Κων/πολη 15/4	
δ. Σκώ 18/4	
α. Ρεϊνιόν 11/4	
αργεί Πειραιά	
α. Κολούμπια ρίβερ 21/4	
ε. Σαουθάμπτον 20/4	
ε. Τζώρτζτσαουν 24/4	
ε. Χέυ Πόιντ 16/4	
α. Ν. Υόρκη 26/4	
δ. Παναμά 9/4	
α. Χιούστον 14/4	
α. Χέυ Πόιντ 11/4	
α. Ναγκόγια 6/4	
δ. Κων/πολη 18/4	
α. Νάπολη 27/4	
ε. Πειραιά 25/4	
α. Τζουέμα 29/3	
πρός Πειραιά 14/12	
πρός Ναμίμπι 12/1	
ε. Άλγκεθίρας 14/4	
α. Σιγκαπούρη 15/4	
πρός Κουινσλάνκ 26/3	
α. Θεσσαλονίκη 9/4	
α. Λέγκχορν 27/4	
δ. Παναμά 25/4	
α. Ρός Τανούρα 16/4	
ε. Βομβάη 24/4	
δ. Κων/πολη 22/4	
επωλήθη Έλληνες	
ε. Καλλάο 23/4	
α. Τερνέστη 19/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 16/4	
πρ. «Lady Lienke»	
ε. Σιμόν 20/4	
πρός Ν. Αφρική 25/3	
α. Αβονμαουθ 28/4	
α. Ρότερνταμ 20/4	
επωλήθη	
πρός Κασσιούγκ 21/3	
δ. Σουέζ 5/4	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 23/4	
ε. Πειραιά 27/2	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 21/4	
δ. Πόρτ Σάιτ 20/4	
α. Σάν Άντονιο Εστε 14/4	
α. Πήγασος 24/4	
ε. Παναμά 19/4	
ε. Σάν Φραντσκο 26/4	
α. Νικόσια 21/4	
στό Λομπίτο	
α. Βενετία 14/4	
α. Τέμα 26/4	
ε. Σάν Νικόλας 22/4	
δ. Γιβραλτάρ 20/4	
ε. Άλεξάνδρεια 25/3	
α. Βαλλέτια 19/4	
ε. Άροτσί 7/4	
ε. Γέρακτον 18/4	
ε. Φόουεϊ 27/4	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Σάν Λορέντζο 21/4	
α. Ταϊταβέτσια 26/4	
πρός Σουέζ (άποθήκη)	
πρός Χόγκ Κονγκ 5/3	
α. Πόρτ Χέντλαντ 14/4	
α. Νόρβηγ 11/4	
α. Ν. Πλύμουθ 19/4	
α. Φός 24/4	
ε. Γένοβα 20/4	
α. Μόντρεαλ 24/4	
πρός Σιγκαπούρη 27/3	
α. Ταϊταβέτσια 21/4	

ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ	72	3018
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΙΑΦΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΛΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΤΣ Λ.	75	14786
ΤΖΟΥΤΣΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ I	68	2760
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΑΝΤ	74	13639
ΤΡΕΡΡΥ	76	13663
ΤΡΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503

ε. Βενετία 26/4
 ε. Πειραιά 24/4
 α. Σίνες 29/3
 ε. Πειραιά 25/4
 α. Πειραιά 24/4
 α. Παλέριο 28/4
 α. Ντουδλά 10/4
 α. Πειραιά 26/4
 ε. Βομβάη 23/3
 α. Όσκαρσασμ 22/4
 ε. Ρίο Ίανέιρο 21/4
 α. Φόυνες 22/4
 πρ. Άκαμπα 30/3
 δ. Σουέζ 23/4
 πρ. Άλγερ 28/3
 πρ. Όλλανδία 31/3
 α. Παράναγους 12/4
 α. Άμβέρσα 26/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Σιγκαπούρη 4/4

στο Σάντος 25/4
 ε. Σάο Σεμπαστιάν 24/4
 δ. Κων/πολη 21/4
 α. Σιγκαπούρη 20/4
 ε. Νουέβα Παλμίρα 26/4
 ε. Ούμα 23/4
 πρ. «Raamgracht»
 α. Μόνκλα 22/4
 α. Φόλμουθ Μπαϊ 26/4
 ε. Πόρτ Χάρκουρι 22/4
 ε. Κορμ Μπαϊ 19/4
 δ. Γιβραλτάρ 26/4
 πρ. Άβαν 13/3
 πρ. Ίμεν 2/5
 πρ. Ν. Αμερική 30/3
 ε. Πειραιά 21/4
 πρ. «Hokkaido Maru»
 ε. Σιγκαπούρη 9/4
 δ. Παναμά 18/4
 πρ. Άλγερ 22/3
 α. Σιγκαπούρη 13/4
 α. Βενετία 23/4
 ε. Ν. Όρλεάνη 19/3

α. Κίγκτον 22/4
 πρ. Κόμπε 5/4
 ε. Καλλάο 21/4
 α. Ντουλού 18/4
 α. Τσάρλεστον 27/4
 α. Σεβίλλη 21/4
 ε. Σαλβατόρ 23/4
 ε. Τέμα 25/4
 α. Πειραιά 26/4
 πρ. Άμπιτζάν 10/12
 α. Λισαβόνα 26/4
 α. Ν. Όρλεάνη 11/4
 α. Λισαβόνα 26/4
 α. Σάντος 27/4
 πρ. Μεθύλ 19/3
 α. Άδελαιδα 20/4
 πρ. Βομβάη 2/5
 πρ. Νοβοροσίσκ 18/4
 ε. Σάντος 25/4
 πρ. ΗΠΑ 10/4
 ε. Άμβουργο 28/4
 πρ. Άγκόλα 26/4
 α. Ν. Τζουέμα 23/4
 α. Νικόσα 12/4
 α. Σιγκαπούρη 21/4
 α. Σιγκαπούρη 26/4
 στη Λά Λιμπερτάν (όποθήκη)
 α. Ν. Όρλεάνη 16/4
 πρ. «Nora»
 α. Μπαχία Μπλάνκα 22/4
 α. Χουέλα 11/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Πειραιά 21/4
 πρ. Βαλθαρζο 23/4
 α. Ν. Όρλεάνη 26/4
 α. Πειραιά 1/4
 α. Πειραιά 25/4
 α. Σέβεν Αϊλαντς 24/4
 α. Λούπ Τέρμιναλ 8/4
 στο Γκιζάν (όποθήκη)
 α. Φουτζέιρα 12/4
 πρ. Κων/πολη 13/3

α. Σαίντ Τζών 18/4
 α. Χόγκ Κόγκ 27/4
 δ. Κων/πολη 18/4
 ε. Πειραιά 26/4
 α. Βαλτιμόρη 20/4
 α. Γουέιπα 23/4
 ε. Σιγκαπούρη 23/4
 α. Γιοκοχάμα 17/4

πρ. Τζακάρτα 18/3
 ε. Πειραιά 26/4
 α. Τεργέστη 25/4

ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713

μεσογειακές μεταφορές
α. Χιούστον 4/4
α. Ν. 'Υόρκη 27/4
προς Σιγκαπούρη 11/1
προς Ν. Κορέα 18/3
δ. Π. Σάϊδ 23/4
πρό 'Ινδονησία 28/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μόντρεαλ 24/4
ε. Λύττελτον 25/4
α. Σιγκαπούρη 22/4
α. Γκλάντστον 1/4
α. Πρίνς Ρούπερτ 28/4
α. Βενετία 25/4
α. Φώλεϋ 3/4
α. Φρημάντλ 19/4
επισκευές Πειραιά 21/4
ε. Φόξ 2/4
α. Βοστώνη 24/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/4
α. Ρόττερνταμ 6/4
α. Δουνκέρκη 18/4
ε. Νάντη 29/4
α. Βικτόρια 24/4
προς ΗΠΑ 12/4
α. Σιγκαπούρη 23/4
δ. Πόρτ Σάϊδ 23/4
ε. Τομπάτα 27/4

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΥΖΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

προς π. Νουάρ 22/3
στον Περσικό
προς 'Ισπανία 26/3
ε. Ναγκόγια 18/4
προς Περσικό 24/3
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 12/4
επωλήθη
ε. Πειραιά 22/3
ε. Κισαράζου 14/4
α. Χόγκ Κόγκ 16/4
δ. Κων/πολη 15/4
δ. Κων/πολη 20/4
α. Τόμπο 13/4
προς Φάλλμουθ 30/3
δ. Μπρουκσπούτελ 16/4
α. Μπρουκσπούτελ 20/4
α. Ζήμπρουγκε 20/4
α. Π. Μόντ 4/4
δ. Γιβραλτάρ 24/4
α. Ν. 'Υόρκη 24/4
α. Σιγκαπούρη 24/4
α. Σιγκαπούρη 24/4
α. Λέ Χάβρη 22/4
πρ. «Εστορίλ»
ε. Ταμπίκο 16/4
μεταφορές Περσικού
υπό ναυπήγηση
ε. Πειραιά 9/4



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτες
Λαβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = Φιλιππίνες
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίες
δ = Εξαρτημένο όνομα
ε = ανεξάρτητες
ε = εφ'αφ'ε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετανομήθηκε σε ...
* = άνοσηφόλο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22885
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΞΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΙ'ΛΑΣ	72	16235
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΙΘΑΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΝΙΘΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5894
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15758
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784

α. Μπ. 'Αίρες 22/4
α. Σιγκαπούρη 23/4
α. Μαντράς 23/4
επισκ. Πειραιά 25/4
υπέστειλε ελληνική
προς Ματάνζας 14/3
δ. Παναμά 25/4
α. Σετομπάλ 2254
επωλήθη
α. Σάντος 11/4
πρ. Μαράκι
δ. Μπρουκσπούτελ 18/4
α. Χάμπτον 13/4
α. Χόγκ Κόγκ 26/4
α. Λισαβώνα 13/4
προς 'Ιράν 6/3
α. Πειραιά 26/4
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/3
α. Γκντάνσκ 24/4
α. Πειραιά 26/4
α. Πειραιά 26/4
υπέστειλε ελληνική
α. Σιγκαπούρη 15/4
α. Γιβραλτάρ 21/4
δ. Π. Σάϊδ 20/4
δ. Ντόβερ 18/4
α. 'Αμπου Ντάμπι 1054
δ. Σουέζ 12/4
ε. Ν. 'Υόρκη 26/4
ε. Ρουαί 23/4
ε. Πειραιά 23/4
α. Νάπολη 19/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4
μεταφορές Περσικού
ε. Σάντος 24/4
α. Φλόσσινγκ 11/4
α. Μόγκλα 21/4
ε. 'Αμπιτζάν 24/3
α. Κόρπους Κρίστι 13/4
α. Χάμπτον 18/4
α. Σαλβαντόρ 17/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/3
ε. Κούς Μπαίλ 8/3
προς Ντάρμπαν 11/4
α. Γιούροπορτ 21/4
α. Δουνκέρκη 22/4
δ. Γιβραλτάρ 29/4
ε. Γιούροπορτ 27/4
προς 'Αλγερία 3/3
προς Σαγκάη 15/4
α. Ντηνρόϊτ 21/4
στό Χορμούζ
προς Κίνα 19/4
προς Κούρε 30/3
δ. Γιβραλτάρ 13/4
δ. Κων/πολη 20/4
α. Μπάρ 25/4
ε. Φιλαδέλφεια 25/4

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9984
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ (π.)	77	16358
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ		
(π.)	80	11961
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29198
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΤΣΤΑΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ.Ονδ.)	69	2521
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ		
ΚΟΣ (π.)	69	3826

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΙΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4817
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820

α. Ρόττερνταμ 26/4
ε. Κούλ ντέ Σάκ 2054
προς Κίνα 22/3
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/4
ε. Κασσιούγκ 22/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ε. Νικόσσα 2754
α. Λάγος 25/4
ε. 'Αγκρα ντ'ος Ρέις 16/4
προς Τουρκία 13/4
προς Λένινγκραντ 22/4
προς Βεγγάζη 15/3
α. Τζέντα 20/3
προς 'Οίτα 10/4
ε. Βομβάη 27/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
α. Βαλέτα 10/4
ε. Κασσιούγκ 23/4
προς 'Ιταλία 18/4
α. Χιούστον 19/4
προς Χάρ Φακόν 5/2
ε. Σαλβαντόρ 14/4
προς 'Αϊν Σουάνα 24/3
δ. Παναμά 5/4
προς 'Αλγερία 24/3
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/4
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/4
μεσογειακές μεταφορές
προς 'Οίτα 21/3
προς Λέ Χάβρη 19/4
α. 'Αμβέρσα 30/4
μετ. «ColindaE (Βρ.)
ε. Μασσαλία 21/4
α. Γκντάνσκ 20/4
υπέστειλε ελληνική
ε. Βαλέτα 24/4
α. Γκαλβεστον 7/4
ε. Λόουεστοφ 27/4
προς 'Αλεξάνδρεια 12/4
α. Νατόρ 17/4
μετ. «Renoir» (κ.)
προς 'Αλγερία 10/3
ε. Μοντούρ 25/4
α. Σιμιζού 17/4
ε. Βασσιλικό Μπ. 16/4
ε. 'Ακαμπα 24/3
α. Πειραιά 22/4
α. 'Αμβούργο 1954
α. Κασίμα 19/4
α. Λά Παλις 14/4
α. Πενάγκ 26/4
επωλήθη 'Ελληνες

ΑΕΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Σουέζ 12/4
ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905	α. Γιούροπορτ 23/4
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	18008	α. Πειραιά 19/4
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	μετ. «Αρκτω» (κ.)
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Χόγκ Κόγκ 25/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 20/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	ε. Πειραιά 3/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΑΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Φός 26/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 26/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	δ. Παναμά 18/4
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Σάο Φραντίζσκο 21/4
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Ν. Όρλεάνη 11/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Βενετία 3/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	στό Σάντος 27/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			δ. Παναμά 23/4
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Κάρταϊ 24/4
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	στο Χορμούζ
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	α. Ρόττερνταμ 2754
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Γδύνια 8/4
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρός Χάργκ Άιλαντ 14/4
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	πρός Τζέντα 29/4
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Γκντάνσκ 19/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13285	ε. Λούπ Τέρμιναλ 22/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			ε. Πειραιά 22/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	ε. Τεργέστη 25/4
ΑΡΙΩΝ I (π.)	84	1221	πρός Χαλδία 23/3
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Μελβούρνη 22/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	α. Γάνδη 25/4
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Σάο Σεμπασιάνο 18/4
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Ραβέννα 17/4
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30847	πρός Σαίντ Τζών 27/4
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	πρ. «Αρτεμεις Κ.»
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Πειραιά 10/4
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μπχ.)	71	9468	α. Άμβούργο 28/4
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	πρός Κίνα 24/3
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ) *	72	3908	πρός Λάγος 30/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρός Ντάρμαν 15/4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Σιγκαπούρη 3/3
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρ. «Βέλος I»
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	18349	μεταφορές Περισκοῦ
ΑΞΠΙΣ (κ.)	75	18378	δ. Κων/πολη 9/4
ΑΞΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	ε. Γιβραλτάρ 25/4
ΑΖΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Άμβέρσα 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	μετ. «Carrera» (κ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783	ε. Μπαλμπά 20/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Γιβραλτάρ 26/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	9437	α. Τενερίφη 25/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	δ. Κων/πολη 12/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Λονδίνο 22/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	α. Σ. Μαίικα 19/4
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195	ε. Κρότωνα 18/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	δ. Παναμά 23/4
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρός Κίνα 352
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Μείλ Άιλαντ 11/4
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	18379	α. Ν. Όρλεάνη 25/4
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	α. Λέικ Τσάρλς 14/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	18386	δ. Σουέζ 24/4
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Κων/πολη 22/4 *
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	38522	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 27/4 *
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	μετ. «Spirit of Phoenix»
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ) *	85	16623	ε. Κάρντιφ 26/4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Τάμπα 16/3
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ) *	76	65917	πρός Νιγηρία 22/2
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	ε. Λέγκχορν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στό Χάργκ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 18/1
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Όν.)	73	6254	α. Ρόττερνταμ 28/4
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Σαβόνα 23/4
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Τσιτακόγκ 21/4
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Σάντα Μαρία 14/4
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Γδύνια 18/4
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Ρόττερνταμ 27/4
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρός Βερακρούζ 31/3
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	α. Ντάρμαν 20/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Άλμέρια 13/4
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Λά Γκουλές 8/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρός Ταρτούς 7/4
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Άλεξάνδρεια 18/4
ΒΡΑΧΟΣ (Όν.)	72	9284	στό Καλλό 28/4
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Άκαμπα 7/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Μπέλφαστ 27/4
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός Άρούμπα 23/4
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Μιλάζο 19/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Νόρντεμα 8/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Ρουαί 22/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Γιβραλτάρ 13/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρός Κωνσταντία 20/4
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Σάουθεντ Άνκοραϊζ 20/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	στό Σάντος 21/4
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Ντάρμαν 11/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρός Άγαδιρ 19/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Χάμπτον 22/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Χιούστον 25/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΝΓΑΣΟΣ	72	14315	πρός Νιγηρία 6/4
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Κομά Μπαίλ 12/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρός Νουαντζίμπου 18/4
ΓΙΩΡΓΟΣ (Όν.)	62	3251	ε. Άλγάς 13/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Ράς Σουκχέιρ 1054
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	ε. Τής 30/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Σουκχέιρ 28/4
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 21/4
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Τζέμπελ Άλνι 21/4
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Μπαχραϊν 4/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Τζέντα 8/4

ΓΚΑΙΗΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16618	πρ. «Θεονίκ»
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	α. Τρίπολη 26/4
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΛ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Σάρροχ 20/4
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480	α. Ταρραγκόνα 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)	65	4482	ε. Άμβέρσα 29/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Σαγκάη 14/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Υόρκη 19/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρ. Κίηλαγκ 26/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	στό Κίηγκστον 23/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	78	13027	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	78	13024	ε. Γκουαγιακούιλ 10/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρ. ΕΣΣΔ 19/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	ε. Βενετία 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρ. Μαπούτο 5/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	πρ. «Γκόλντεν Πρίνσε»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (π.)	79	13005	πρ. Όναχάμα 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ (π.)	72	12959	πρ. Βομβάη 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	ε. Κασίμα 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Μπωμόν 14/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	πρ. Μαζατάν 20/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρ. Σαγκάη 7/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρ. Νταλιν 17/4
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Πόρτ Κορτές 12/4
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Παναμά 16/4
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Μέρσεϋ Μπάρ 28/4
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρ. Καναδά 9/4
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Νταλιν 12/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	α. Βικτώρια 26/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	πρ. Άλεξάνδρεια 19/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	ε. Τζέντα 9/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	πρ. Ταρτούς 16/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	α. Λός Άντζελες 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρ. Βραζιλία 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρ. Μομπάσα 26/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Πόρτ Έσκουβελ 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.) *	70	58799	α. Σιγκαπούρη 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) *	71	58800	πρ. Τζουμπάι 25/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρ. Τουμπάρδο 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.) *	78	126261	α. Φουτζέιρα 11/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.) *	79	126260	πρ. Λούπ Τέρμιναλ 4/4
ΓΟΥΩΡΦΥ (δ.κ.)	66	39042	δ. Κων/πολη 24/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρ. Τζέντα 15/4
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρ. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρ. Βομβάη 3/4
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρ. Χόγκ Κόγκ 14/4
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Μπιζέρτα 15/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	18619	πρ. Σταυρούλα Ζ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Βομβάη 24/3
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρ. Παρανάγκουα 25/4
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	πρ. Κίνα 28/3 *
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 24/4
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	α. Άμβούργο 28/4
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	πρ. Β. Κορέα 7/4
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρ. Σαγκάη 30/3
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Χοντζέντα 4/4
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρ. Ντουμπάι 19/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρ. Μπουεναβεντούρα 12/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στή Βομβάη 15/3
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Σαίντ Τζών 23/4
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	πρ. Ν. Υόρκη 13/4
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8938	ε. Βομβάη 22/3
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.) *	67	47344	πρ. Σιρίντσα 8/4
ΕΛΙΞΕΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	πρ. Κίηλαγκ 10/4
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Μίνα αλ Άχμάντι 5/4
ΕΛΙΞΕΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρ. Νιγηρία 15/3
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	έπισκ. Φλάινγκ 'Ηστ 21/4
ΕΛΙΞΕΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Σιγκαπούρη 4/4
ΕΛΗΝ (μ.)	69	22915	ε. Τεννόνζεν 26/4
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρ. Λύττελτον 3054
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	πρ. Ταρτούς 26/4
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	ε. Χουάγκου 11/4
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	πρ. Ντουμπάι 20/2
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	δ. Ντόβερ 15/4
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	πρ. Ροζαρίτο Τέρμ. 19/4
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	πρ. Σάντος 19/4
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΖ (κ.)	74	10250	πρ. Κούβα 7/4
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρ. Κίηλαγκ 28/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 9/4
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.) *	86	15952	α. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. Σουίνουσκια 24/4
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Χιούστον 17/4
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Γένοβα 23/4
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	πρ. Κίηλαγκ 4/4
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρ. Μπαγιόν 18/4
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	ε. Ντάρμαν 21/3
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. 'Ιμνιγκχάι 18/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598	α. Λέγκχορν 1/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	πρ. Σκίλντα 26/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	πρ. Βομβάη 16/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρ. Άβνα 8/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΕΥΑΙΜΕΝΗ *	79	29875	πρ. Νιούκασλ 23/4
ΕΥΝΙΚΗ *	77	29875	πρ. Νταλιν 4/4
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρ. Σέβεν Άιλντ 23/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Κολόμπο 5/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚΗ (π.)	77	15356	ε. Μπιλμπα 26/4

ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Γιβραλτάρ 17/4	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουλνέας
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Νορκοπίνκ 18/4	ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79989	ολική απόλεια
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Μπιζέρτα 19/4	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Ταϊτσούγκ 1854
ΕΥΤΥΧΙΑ Μ. (κ.)	76	21380	πρός Παράναγους 24/4	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	στη Ν. Υόρκη 2/5
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Γκουαϊνάμας 9/4	ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	πρός Γιβραλτάρ 22/4
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14688	ε. Βομβάη 2754	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρός Χό Τσί Μίνχ Σίτς 14/4
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16386	πρός Βαλτιμώρη 1/4	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	77	993	πρ. «Fukuyū Maru»
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	πρός Σέβεν Άλιαντ 23/4	ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	πρός Καλλάο 17/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Σαλβαντόρ 1754
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρός Ουλάσν 8/4	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Βαρκελώνη 13/4
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	πρός Αυστραλία 18/4
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	έγκαταλείφθηκε Σκίντα 17/4	ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι Π (δ.κ.)	74	112825	στο Τζέμπελ Άλι 21/4
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	πρός Βέντσπιλς 18/4	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Σ. Άραβία 2/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32485	πρός Μασσαλία 20/4	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Ροστόκ 10/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32485	α. Λέγκχορν 25/4	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Φώκλαντς 10/2
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Πειραιά 13/4	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βαγκαρέϊ 23/4
ΗΒΗ	79	16379	α. Σεβίλλη 1854	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπέστειλε ελληνική
ΗΡΑ	79	16390	πρός Καζαμπλάνκα 954	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρός Χάργκ Άλιαντ 13/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρός Άκαμπα 11/4	ΚΡΑΥΟΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Παναμά 17/4
ΗΡΑΚΛΗΣ	76	17129	α. Κινούρα 14/4	ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Τενερίφ 21/4
ΗΣΤ ΓΚΑΟΥΡ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (Λ.7	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι ΝΤ (κ.)	72	8721	ε. Ταϊτσούγκ 19/4	ΚΡΙΣΤΙΝ Τ. (κ.)	81	12876	πρός Σιγκαπούρη 7/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Καλόδρα 21/4	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	υπέστειλε ελληνική
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25078	πρός Ίντσον 25/4	ΚΡΟΝΟΣ (Μπχ.)	73	11145	ε. Ν. Όρλεάν 27/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρός Μαυρίκιο 24/4	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9834	πρός Ακουλάς 10/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασάρα	ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	πρός Μπουκάναν 5/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρός Τζέντα 20/4	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	πρός Πράια Μόλε 1754
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρός Άκαμπα 16/4	ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	πρός Σεμάγκα Μπαϊ 11/4
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	μετ. «Thamas» (π.)	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	75	17875	πρός Σαγκάη 25/4
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ν. Όρλεάν 20/4	ΚΥΡΗΝΗ (κ.)	71	15951	α. Ντάρμπαϊ 5/12
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρός Βιτόρια 16/4	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	επισκευές Τάραντα 29/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Πειραιά 28/3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ασσάμ 20/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρός Τρίπολη 11/4	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Δ. Αφρική 25/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1487	πρός Νόρντενχαμ 26/4	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Νακάλα 2853
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Τάραντα 17/4	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	α. Βανκούβερ 10/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	πρός Τομπρούκ 30/3	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	πρός Μπαλμπόσα 23/4
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	71	995	υψώσε παναμαϊκή	ΛΑΙΛΑΩ (κ.)	76	12166	πρός Πόρτ Έλζαμπέτ 23/3
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ. Κεϋ.)	77	997	υψώσε παναμαϊκή	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	68	8135	ε. Βενετία 18/4
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Κρήτη 24/4	ΛΑΚΥ (Μπχ.)	73	8558	ε. Πειραιά 27/2
ΘΩΜΑΣ (δ.π.)	76	4985	ε. Πενάγκ 27/4	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρός Μόντρεαλ 28/4
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Αγ. Βικέντιο 31/3	ΛΑΚΥ ΣΚΟΥΠ (κ.)	73	8558	πρός Βαλπαράϊζο 22/4
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Μπαχραϊν 19/4	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	μετ. «Alto» (κ.7)
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός Σάντος 18/4	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10898	πρός Ντουμπάϊ 1/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	στο Μπαχραϊν 2/5	ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	πρός Ν. Όρλεάν 27/4
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Κάδιξ 14/4	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	ε. Μαπούτο 7/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Ρουέν 22/4	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρός Λάγος 27/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Ν. Όρλεάν 8/4	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1800	πρ. Λαμπούσα Λάπιθος
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Λειζόες 21/4	ΛΑΟΥΡΑ Ι. (π.)	75	12416	πρός Άβνα 12/3
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.π.)	72	16861	πρ. «Sachem»	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	α. Μοντεβιδέο 22/4
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Λέ Χάβρη 12/4	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Βενετία 26/4
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρός Βενγάζ 20/4	ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	πρός Σαγκάη 4/2
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Λισαβόνα 27/4	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Σιγκαπούρη 8/4
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Κούβα 30/3	ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ν. Όρλεάν 26/4	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Φλόσσινγκ 19/4
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Χιούστον 8/4	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	πρός Περισκό 13/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρός Βικτόρια 13/3	ΛΕΙ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	
				ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Ντουμπάϊ 24/4	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	πρός Μανζανίλλο 16/3
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	ε. Ρουαί 21/4	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Χάλιφα 4/4
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Κουβέϊτ 10/1	ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	επωλήθη Νορβηγούς
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	στον Πειραιά 1/4	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι ΤΖ (κ.)	72	17914	πρός Άβνα 8/4
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Ίμινγκχαμ 6/4	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Κουίντερο 15/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21687	α. Ν. Όρλεάν 18/4	ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	α. Άμβέρσα 29/4
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Άμβέρσα 18/4	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρός Τεκριντόν 19/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	πρός Ν. Υόρκη 10/1	ΛΕΥΚΑΣ Α' Τ'ΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	α. Μονφαλκόνε 21/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	18098	ε. Βιζακαπάνταμ 27/4	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Ρουέν 21/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	18037	α. Ν. Όρλεάν 26/4	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρός Μάλο 20/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. Μανεύοντιν 25/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Λός Άντζελες 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	πρός Άλγερία 21/4	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	α. Ρας Τανούρα 24/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	πρός Μπαχραϊν 13/4	ΛΗΤΩ Τ' (μ.)	72	6106	ε. Σέτε 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Κινκασάν 2/5	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρός Πέμα 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	στο Σάντος 23/4	ΛΙΜΠΕΣΛ * (π.)	69	17872	πρός Φάλμουθ 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2986	ε. Λίβανο 18/4	ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	πρός Άνναμπα 5/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Τενερίφ 13/4	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Κούβα 22/4
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Χόγκ Κόγκ 10/4	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρός Σεβίλλη 25/4
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βομβάη 25/4	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885	πρός Πούντα Καρντόν 17/4
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Γουίλμινγκτον 17/4	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885	ε. Χιούστον 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	ε. Βαλτιμώρη 25/4	ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σιγκαπούρη 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρ. «Πέργαμος»	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι Κ.	75	34745	α. Ν. Όρλεάν 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Άσντοντ 14/4	ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	α. Πειραιά 6/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1054	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Άργεντινή 19/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 8/4	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	πρός Κούβα 22/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπαγκόγκ 27/3	ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	ε. Μπαρ 25/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Φιλαδέλφεια 15/4	ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	πρός Βραζιλία 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Νταβάο 7/4	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	πρ. «Ουρανία Κουλουθρού»
				ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Γκουαντακούλ 13/4
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Νοβοταλίν 10/4	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	υπέστειλε ελληνική
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. Άμβούργο 27/4	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρός Λουάντα 26/1
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρός Πειραιά 12/4	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός Ρουέν 27/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	πρός Βολο 17/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Ρίο Τανέιρο 19/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Όναχάμα 20/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Τσιβιταβέτσια 21/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Λάγος 20/4	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρός Ούντεβάλα 11/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός Άλεξάνδρεια 18/4	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρός Πειραιά 18/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Άραβία	ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕ'Ι Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	ε. Πόρτ ντέ Μπουκ 28/4
ΚΕΑ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Σάν Άντόνιο 23/4	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Άβίλες 27/4
ΚΕ'Ι Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Άλγκεθόρας 11/4	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Γκόλβεστον 15/4
ΚΕ'Ι Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Ίρν 4/4	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκοί
ΚΕ'Ι Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Κολόμπο 4/4	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Φλόσσινγκ 14/4
ΚΕ'Ι Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός Άγ. Λαυρέντιο 15/4	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	πρ. «Πιούριτυ»
ΚΕ'Ι Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρός Πουέρτο Σαντίνο 28/3	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. Κων/πολη 15/4
ΚΕ'Ι Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Καλλάο 1954	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρός ΕΣΣΔ 24/4
ΚΕ'Ι Τ (μ.)	64	999	πρός Βόλο 23/4	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Πειραιά 26/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Άσντοντ 3/4	ΜΑΡΚ Α' Τ'ΑΝΤ (κ.)	71	1516	πρός Μαγκαλόρ 25/4
ΚΕΝ Α' Τ'ΑΝΤ	81	9909	α. Ν. Όρλεάν 1/3	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρός Ταρραγκόνα 15/4
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρός Μπέντι 28/4	ΜΑΞΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρός Μπαγκλαντές 19/4
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	πρός Κουβέϊτ 21/4	ΜΑΞΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρός Τίς 5/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	στη Φιλαδέλφεια 2754	ΜΑΞΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Ρελίνιο 18/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρός Ντάρμπαϊ 22/4	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	πρός Μπατομ 1/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46890	πρός Σίντι Κερπ 2953	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρός Κουάλα Ένόν 17/4
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρός Κίνα 11/4	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	πρός Ίνδονησία 15/4
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Ρότερνταμ 28/4	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρός Κωνσταντίνα 18/4
				ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	πρός Ρότερνταμ 14/4
				ΜΕΡΙΤ ΙΙ (π.)	69	35284	πρός Γάνδη 10/4
				ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	δ. Παναμά 17/4

ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΕΩΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12378
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32508
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	38330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30830
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35508
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44880
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13887
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ ('Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31881
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32508
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μπχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ'Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Ον.)	66	1597
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΡΔΕΡΝ	77	1973
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	45752
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	1747
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.)	72	7266
ΝΟΡΕ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	69	11148
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	75049
ΝΟΤΟΣ (δ.)	59	12222
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	79	16432
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	75	35764
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	63	10617
ΝΤΟΝ (Ον.)	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	68	9003
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	67	1599
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	78	16893
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	72	17399
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	70	22912
ΟΜΕΡ (κ.)	71	16815
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13858
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	9888
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	73	18958
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	75	39656
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656

ε. Ρας Τανούρα 28/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4		
προς Γουλιμγκτον 28/4		
α. Πειραιά 19/4		
α. Μόντρεαλ 25/4		
προς Κουίγκντάν 7/4		
προς 'Ιαπωνία 2/4		
προς Νταμμάμ 19/4		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
προς Σαγκάη 12/4		

ε. Σ. Τζών 23/4		
α. Βενετία 23/4		
ε. Παρανάγκουα 23/4		
προς 'Ιταλία 24/4		
προς Κίνα 3/2		
α. Τέξας Σίτυ 9/3		
ε. Μπ. 'Αμπάς 17/10		
προς Γένοβα 21/4		
προς 'Αντεν 4/4		
προς Ρίτοαρντς Μπαίη 16/4		
προς 'Αλεξάνδρεια 22/4		
μετ. «Θανάσης Α.» (μ.7)		
προς Τζουινέβρ 24/54		
προς 'Αλγερία 6/4		
στη Σιγκαπούρη 22/2		
στη Σεμάνγκα (άποθήκη)		
μετ. «Bellita Star» (κ.7)		
α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 14/4		
ε. Κοξίν 19/4		
ε. Ροζάριο 24/4		
προς Φόυνες 29/4		
άγορά από 'Ελβετούς		
στη Σιγκαπούρη 19/4		
προς 'Ινδία 21/4		
προς 'Αμμούργκο 17/4		
ε. Κάντλα 22/3		
ε. Χάτσινοχ 27/54		
δ. Κων/πολη 18/3		
ε. Πειραιά 19/4		
προς Κωνσταντίνα 20/4		
δ. Παναμά 20/4		
προς 'Ιταλία 20/4		

προς Φουτζέιρα 29/3 *		
πρ. «Arrow Peak»		
προς Βομβάη 10/54		
προς Ταμπόκο 19/4		
προς Αυστραλία 18/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/3		
ε. «Σόνια»		
προς Τομπρούκ 22/4		
α. Φλάσιγκ 'Ηστ 21/3		
προς Ζήμπρουγκε 30/4		
προς Κεμαμάμ 19/2		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/4		
προς Ντούρεζ 17/4		
μετ. «Blue River» (κ.)		
προς 'Απώ 'Ανατολή 2/4		
προς Ν. 'Αμερική 12/4		
ε. Κασιούγκ 25/4		
προς 'Αφρική 2/4		
προς Θεσσαλονίκη 15/4		
α. Λός 'Αντζελες 8/4		
δ. Παναμά 18/4		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4		
προς Κίνα 12/3		
προς Πειραιά 22/4		
ε. Μανίλα 14/4		
στο Σουέζ 13/4		
προς Ροστόκ 17/4		
πρ. Σάμος Σπίριτ		
υπέστειλε ελληνική		
προς Περσικό 7/3		
διάλυση Μπαγκλαντές		

προς Καλαμπάρι 16/2		
έπισκευές Πειραιά 25/4		
προς Μπουκάναν 14/4		
προς Δεμεράρα 19/54		
προς Δεμεράρα 25/4		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/4		
ε. Βιζακαπατνάμ 24/4		
προς Νιγηρία 28/3		
μετ. «Delfi» (π.7)		
ε. Τάμπα 23/4		
προς 'Οναχάμα 15/4		
προς 'Ιλιτσέβσκ 14/4		
στο Παλάου Σαμπον (άποθήκη)		
προς Πόρτ Σουδάν 14/4		
ε. Σάντος 27/4		
ε. Σάο Σεμπαστιάο 26/4		
ε. Μόγκλα 19/54		
μεταφορές Περσικού		
προς Κεππτάουν 6/4		
προς Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 30/3		
α. Πειραιά 26/4		
ε. Σιγκαπούρη 25/4		
προς ΕΣΣΔ 18/4		
προς Χόγκ Κόνγκ 26/4		
ε. Τζουαίμα Τέρμιναλ 6/4		
ε. Ρας Τανούρα 12/4		
α. Λούι Τέρμιναλ 10/54		
έπισκευές Σετούμπάλ 10/4		
μεσογειακές μεταφορές		
επωλήθη		
προς Μομπίλι 14/4		
ε. Σαβόνα 22/4		
προς Περού 29/3		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 5/4		
προς Τουρκία 11/4		
ε. Γένοβα 20/4		

ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	78	12443
ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21428
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΙΟ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΙΘΩΣ (κ.)	68	44842
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΑ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16288
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10489
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ-ΙΙ. (δ.π.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20257
ΠΡΩΤΟΣ ('Ονδ.)	69	967
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6018
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΖΑΛ (φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925

πρός Μπουργκάς 22/4
προς Νοβοταλίν 31/3
ε. 'Ικόνιο 27/4
ε. Καλλάο 17/54
στην 'Ακαμπα (άποθήκη)
στο Χάργκ (άποθήκη)
προς Χιρόσυμα 2/4
μεταφορές Κιούγκα
προς 'Ακαμπα 17/4

πρός Σχοζίν 25/4
προς Τέλα 28/3
δ. Παναμά 25/4
πρός 'Ελλάδα 22/4
έπισκ. Λά Σπέζια 29/4
ε. Παράνγους 19/4
ε. Σγκαπουλ 28/4
προς Μπαγκόγκ 18/3
δ. Κων/πολη 5/4
δ. Παναμά 23/4
προς Ουγγαρία 24/4
προς Σγκαπουλ 20/4
προς 'Αλγέρι 14/4
ε. 'Αντροσάν 24/4
ε. Κολομβία Ρηφερ 2/4
προς 'Αμβέρσα 22/4
υπόσπειλε ελληνική
μεταφορές Περαιότι
ε. Μπιμπάνο 25/4
προς 'Αλγερία 16/2
μετ. «Ανατόλι 3» (π.7
προς 'Ινδία 18/4
προς 'Ιντσόν 11/4
προς Κίλιαγκ 23/3
δ. Παναμά 21/3
α. Φουτζέιρα 8/52
προς Ρετ Γκαρλίν 25/4

ΣΑ'ΙΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Σίρρι (άποθήκη)	69	1595	α. Πειραιά 26/4
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Καράτσι 21/4	69	34054	ε. Μπιγέλα 8/4
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	προς Μπουλάιν 18/4	78	12518	προς Γαλλία 24/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	προς Φλάσιγκ 27/4	63	31290	ε. Άντεν 13/4
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785	α. Βενετία 26/4	71	17878	προς Άλγερία 14/4
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Ν. Όρλεάνη 10/4	70	11870	ε. Μπαρλέττα 22/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25785	προς Βατούμ 22/4	72	19276	προς Σαγκάι 27/3
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Κούβα 2/3	69	13942	προς Μπουσουβίκ 26/4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	προς Ράς Λανούφ 5/4	81	1586	προς Ρουμανία 25/4
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	προς Χόγκ Κόγκ 1054	74	24573	α. Χιούστον 31/3
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	έπισκ. Πειραιά 26/4	84	20494	ε. Τής 27/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Βραζιλία 25/2	77	22893	προς Βρέμη 28/4
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	προς Όδησσό 7/4	78	18321	προς Τομακομάι 17/4
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Κούβα 8/3			
ΣΑΝ ΤΖΩΝΤ (κ.)	71	9084	προς Πάλα 19/4			
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575	προς Γαλλία 17/4			
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	προς Ίνδία 23/4			
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1800	προς Ίταλία 19/4			
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8084	ε. Μπρέστ 25/4			
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8084	ολική άπώλεια			
ΣΑΝΤΕΡΑΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	προς Τέμα 19/4			
ΣΑΝ ΡΩΣ (κ.)	76	10221	εγκαταλείφθηκε 13/3			
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Λαττάκια 27/2			
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Αίγυπτο 12/4			
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Σιγκαπούρη 26/4			
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43887	α. Ρότερνταμ 19/4			
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	προς Τάμπα 22/4			
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Στουμπάλ 27/4			
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στό Ντουμπάι 2/5			
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	βυθίστηκε Λούντερνιτς 2/5			
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	προς Βικτόρια 1/4			
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/4			
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	προς Κούβα 6/4			
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I (κ.)	70	12578	προς Λάγος 24/4			
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	προς Λάγος 22/4			
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Χάμιλτον 17/4			
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	στη Μπαγκκόγκ 25/4			
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	προς Κόστα Ρίκα 2/3			
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	προς Γιβραλτάρ 1154			
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	προς Χιρόσιμα 14/4			
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	προς Τάραντα 29/4			
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Παρανόγιο 21/4			
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ.κ.)	68	68113	προς Ίνδονησία 11/1			
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	προς Νταμάμ 21/4			
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	προς Ίταλία 23/4			
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	18277	προς Λομέ 26/4			
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Ν. Όρλεάνη 17/4			
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς ΕΣΣΔ 7/4			
ΣΗ ΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48885	α. Τερνέστη 27/4			
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	προς Άμπιτζάν 17/4			
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Πόρτ ντε Μπούκ 21/4			
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Κουβέιτ 28/3			
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	προς Άρζιου 27/4			
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Φιουμτσίνιο 25/4			
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	προς Γιάνμπο 24/4			
ΣΗΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	προς Άργεντινή 16/4			
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Λάγος 25/4			
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Μπρέικ 27/4			
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Γκάλβεστον 12/4			
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Μόντρεάλ 854			
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	επώληση			
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	προς Άμσούργιο 27/4			
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Γδύνια 24/4			
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	προς Νοβοτάλιν 12/4			
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	προς Ρότερνταμ 2154			
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Νοβοτάλιν 12/4			
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Πόρτ Καρτιέρ 7/4			
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	ε. Φός 26/4			
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 21/4			
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709	ε. Λός Άντζελες 25/4			
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. Γάνδη 26/4			
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18831	ε. Φός 26/4			
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	δ. Ντόβερ 21/4			
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Γουίλμκτον 27/4			
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Λάγος 19/4			
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Ρότερνταμ 30/4			
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	προς Ίταλία 20/4			
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	προς Ν. Άμερική 23/4			
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Τζέντα 17/4			
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	προς Ίταλία 27/4			
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Βαλέντσια 19/4			
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ντάρμπαν 15/4			
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Γκνάνσας 28/2			
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Βαλέντσια 23/3			
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Καράτσι 12/4			
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Πειραιά 24/4			
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	στη Τσιταγκόγκ 14/4			
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Άμβέρσα 29/4			
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	προς Ταϊβάν 10/4			
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμσούργιο 6/4			
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	προς ΗΠΑ 19/4			
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	έπισκευές Πειραιά 26/4			
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Ν. Όρλεάνη 8/4			
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	προς Αυστραλία 17/4			
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	προς Δ. Άφρική 28/3			
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	στό Άμσούργιο 2/5			
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Ν. Όρλεάνη 28/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	προς Άκαμπα 19/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Άμσούργιο 26/4			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	προς Άλγερία 18/3			
ΣΙΦΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Άμβέρσα 25/4			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817	στό Μπαντάρ Χομεϊνί			
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Ρουαί 5/3			
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μόντρεάλ 2054			
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	προς Άλγέρι 25/3			
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Νάμπο 8/3			
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Τής 17/4			
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Έμντεν 25/4			
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Σ. Τζών 25/4			
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Πόρτ Κέλαγκ 21/4			
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	έπισκευές Ουλάσν 7/4			
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	προς Άλγέρι 20/4			
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Τζέμπελ Άλι 14/3			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595				
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054				
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518				
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290				
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878				
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870				
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276				
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942				
ΣΤΑΡ (κ.)	81	1586				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573				
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494				
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893				
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321				
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617				
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925				
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1588				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835				
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518				
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894				
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208				
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265				
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725				
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171				
ΣΦΙΝΣ (κ.)	69	9822				
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076				
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317				
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736				
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11582				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420				
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372				
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735				
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328				
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615				
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329				
ΤΖΙΜΙΛΤΑ (κ.)	71	16275				
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781				
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531				
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762				
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375				
ΤΖΟ'Υ' (Όν.)	78	5888				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954				
ΤΖΟΥΤ ΕΠΠΕΡΕΣΣ (κ.)	73	9044				
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023				
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660				
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197				
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376				
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000				
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406				
ΤΗΝΟΣ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	73	12376				
ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356				
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082				
ΤΟΕΟΝ II (κ.)	75	16822				
ΤΟΕΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627				
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670				
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550				
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547				
ΤΡΕ'Ι'Ν						

ΦΛΕ'ΙΜ (κ.).....	72	16396	ε. Μπουέντος "Αίρες 24/4	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)....	74	8279	ε. Μοντεβιδέο 2753
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.).....	71	9048	επωλήθη Κίνα	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	8863	προς Φώκλκλαντς 4/3
ΦΟΙΝΙΞ (π.).....	78	45330	μετ. «Aragat»	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)....	80	2484	μετ. «Frost Pegasus» (κ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)....	75	20214	προς Ρίγα 14/4	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).....	75	44698	προς Ιαπωνία 24/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)....	78	16885	προς Ταματάβε 22/3	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699	προς Σαντάν Τέρμιναλ 17/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).....	76	23104	προς Ρίγα 17/4	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928	ε. Φατέχ Τέρμιναλ 31/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736	προς Μαγιακούεζ 21/3	ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700	επισκευές Σίγκαπούρη
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.).....	73	17918	προς Δουβλίνο 13/4	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343	α. Νόρντενχαμ 21/3
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7).....	75	8332	α. Χονολουλού 30/3	ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694	προς Τσιτακόγκ 23/4
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.).....	71	10586	α. Ντάρμπαν 19/4	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).....	73	13687	δ. Παναμά 19/4
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759	προς Σάο Σεμπασιάνο 27/4	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000	προς Τζέντα 26/4
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709	προς Βικτώρια 15/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	15498	ε. Σαγκάη 15/4
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).....	68	8034	α. Μοντεβιδέο 22/3	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33267	ε. Ρίο Γκράντε 21/4
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).....	68	9342	α. Μοντεβιδέο 15/4	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348	ε. Ρουέν 20/4
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065	προς Μπουσάν 17/4	ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918	προς Κούβα 5/4
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)..	61	1652	α. Λάς Πάλμας 22/4	ΧΕΓΚ (δ.π.).....	79	5266	προς Ν. Αμερική 23/4
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413	ε. Ρότερνταμ 28/2	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).....	71	4697	α. Ταγγέρη 19/4
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).....	68	1568	α. Λάς Πάλμας 22/4	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.).....	79	6521	προς Λιβύη 25/4
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)....	68	5631	α. Ρότερνταμ 28/2	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.).....	78	6521	προς Ράς Λανούφ 14/4
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).....	77	6680	προς Αμπιτζάν 18/3	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)..	75	4563	α. Χιούστον 24/4
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.).....	77	9264	πρΣάρα 31/3	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).....	75	19116	ε. Μπουσάν 6/4
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).....	88	4999	προς Μερσίνη 12/4	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363	στη Μανίλα 20/4
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	79	5045	προς Μπουσάν 7/3	ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407	προς Ντάρμπαν 3/4
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).....	89	4999	ε. Όζάκα 26/4	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981	α. Ν. Όρλεάνη 2/3
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).....	75	3699	ε. Μπουσάν 14/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).....	71	6166	προς Γιβραλτάρ 27/4
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).....	68	2863	ε. Ντουάλα 13/4	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922	προς Κίνα 14/3
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).....	68	5537	προς Φώκλκλαντς 19/3	ΧΟΟΥΠ II (π.).....	64	15404	προς Θεσσαλονίκη 26/4
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644	ε. Λά Παλς 23/4	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421	ε. Τζέμπελ Άλι 12/4
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.).....	73	5871	προς Τζέντα 18/4	ΧΟΥΡΟΝ (κ.).....	72	9440	α. Ντάρμπαν 20/4
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).....	89	4999	ε. Χάντσιννοχ 22/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532	προς Τομπρούκ 8/4
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).....	73	2987	προς Τόκυο 19/3	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).....	73	3563	ε. Λάγος 15/3	(π.).....	79	12598	α. Ντουμπάι 26/4
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.).....	68	1261	προς Όγουέντο 24/3	ΧΩΚ (κ.).....	74	19451	α. Άλγκεθ(ρας 14/3
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.).....	68	2662	προς Γκαέτα 22/4	ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674	στό Ουλσάν 11/4

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς ῥῚΕλληνες Ναυτικούς

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἄλλα καί γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες

Ἡ εἰδική προσφορά, πού ἰσχύει ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντί 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ὁνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

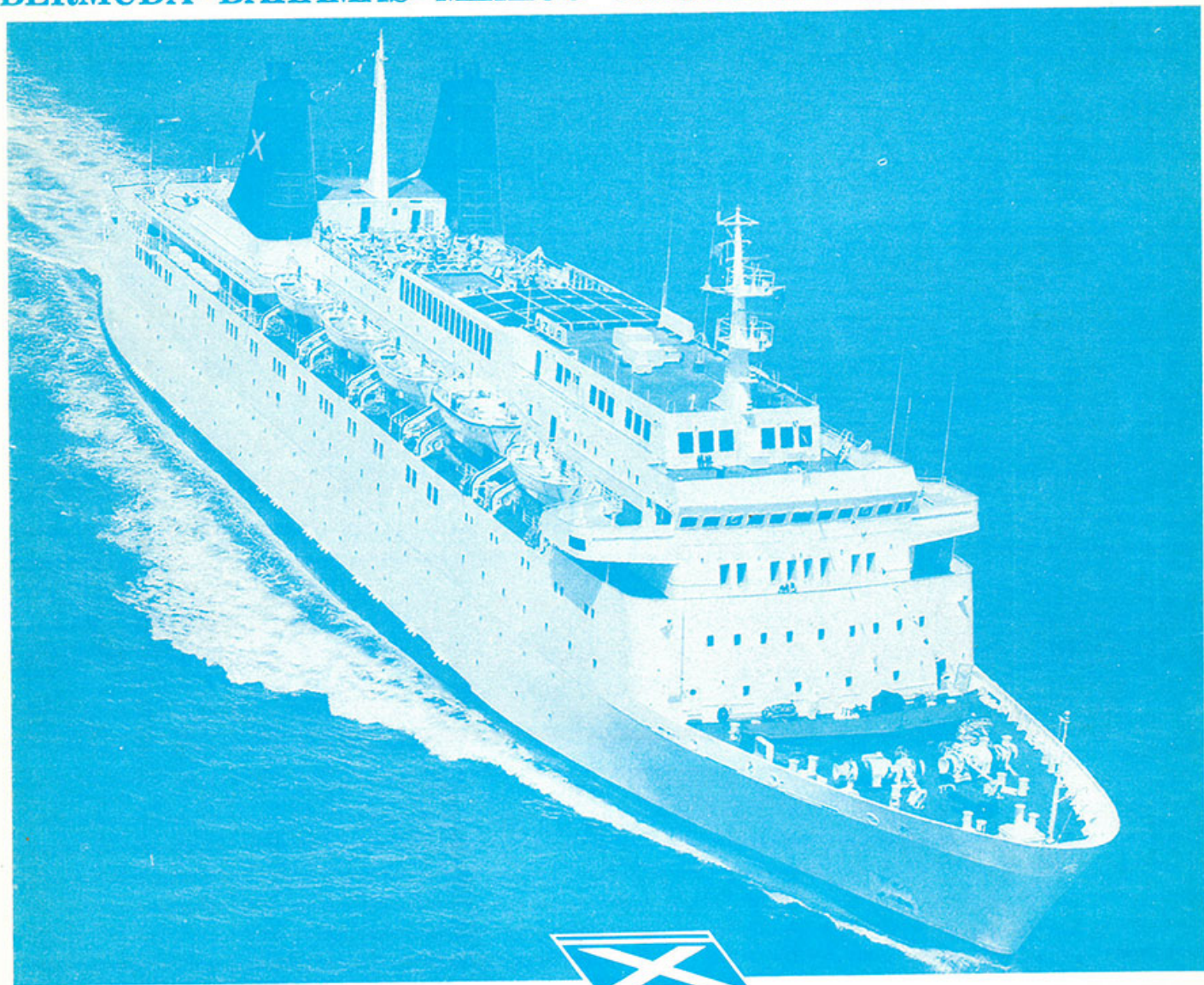
Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:.....

Ὑπογραφή:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

