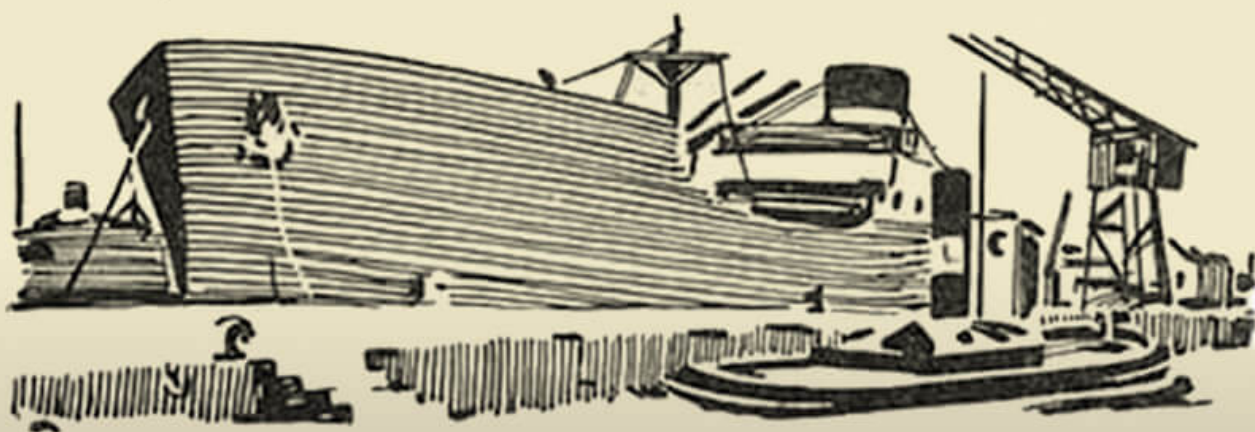


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1989
Αρ. Φύλλου 1300/1058

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1300/1058
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



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



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



el greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



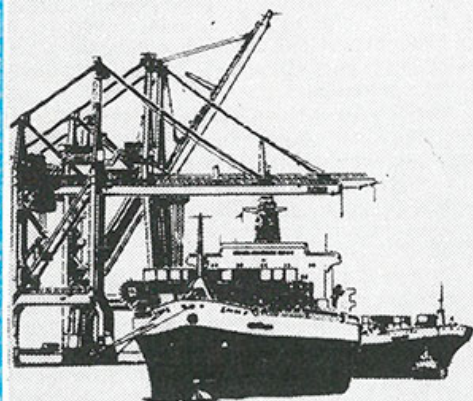
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1300/1058

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. 1300/1058, August 1st, 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

- 17 'Η Διεθνής Σύμβαση S.T.C.W.
'Εκτιμήσεις μετά από πενταετή εφαρμογή.
'Ενδιαφέρουσα μελέτη του Πλοιάρχου Λ.Σ.
κ. 'Αδ. Χαρτοφύλη.
- 21 'Εγκύκλιος του ΥΕΝ για την ύλοποίηση.
του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78.
- 23 Οί ζημίες φορτίου καί ή ασφαλιστική
κάλυψή τους
- 25 Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου.
Τό τελευταίο μέρος της μελέτης του δικηγόρου
κ. Κωνσταντίνου Ματθαίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 ΜΝΗΜΗ ΙΩΑΝΝΗ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
12 ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
13 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
36 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
36 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
37 ENGLISH SUPPLEMENT
39 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία και 'Εμπιστοσύνη

Διευθυνταί: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΛΛΑΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΟΛΛΑΡΟΣ

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

”Αμεση παρέμβαση της ΕΟΚ

Η περίπτωση των επτά αλιευτικών του Όμιλου των Αδελφών Ρουβέλα που κατακρατούνται στην Ίσημερινή Γουινέα και τό Καμερούν επαναφέρει επί τάπητος τό πρόβλημα της προστασίας των ελληνικών πλοίων από την Έλληνική Πολιτεία, ή οποία, όπως έχουν τά πράγματα, είναι άνυπαρκτή μέ αποτέλεσμα νά «άλωνίζου» κυριολεκτικά διάφορες άφρικανικές κυρίως χώρες αλλά και άλλες και νά δημιουργούν καταστάσεις πού οδηγούν στην καταστροφή των οικείων επιχειρήσεων αλλά και στην τάλαιπωρία των ναυτικών μας.

Γιά την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αλλά και γιά νά υπάρχει συνεχής και συγκεκριμένη ελληνική παρουσία σέ διεθνή όργανα και συνόδους όπου συζητούνται συνήθως σοβαρότατα θέματα της ναυτιλίας τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν προτείνει τή δημιουργία θέσεως μονίμου ύφυπουργού στο ύπουργείο Ναυτιλίας. Από τά πράγματα αλλά και από την πρακτική άλλων χωρών προκύπτει ότι δέν μπορούμε πλέον νά άγνοούμε την ανάγκη θεσπίσεως θέσεως μονίμου ύφυπουργού Ναυτιλίας.

Γιά τή συγκεκριμένη περίπτωση πάντως των αλιευτικών του Όμιλου των Αδελφών Ρουβέλα καθώς και ενός άκόμη ελληνικού αλιευτικού πού κρατείται επίσης στο Καμερούν επιβάλλεται νά υπάρξει άμεση αντίδραση από την πλευρά της ΕΟΚ, την οποία όφείλει νά αξιώσει ή Έλληνική Πολιτεία.

Τό θέμα είναι γνωστό ήδη στά Ύπουργεία Ναυτιλίας και Έξωτερικών. Παρ’ όλα αυτά νομίζουμε ότι χρειάζονται μερικές έπισημάνσεις:

Έπισημάνση, λοιπόν, πρώτη: Τά αλιευτικά του Όμιλου Ρουβέλα καθώς και ένα άκόμη ελληνικό αλιευτικό ψάρευαν στις θαλάσσιες περιοχές της Ίσημερινής Γουινέας και του Καμερούν βάσει άδειών άλιείας πού είχε χορηγήσει ή Ίσημερινή Γουινέα και βάσει διμερούς συμφωνίας μεταξύ Ίσημερινής Γουινέας και Καμερούν πού προβλέπει ότι αλιευτικά έφοδιασμένα μέ άδεια άλιείας μιάς των έν λόγω χωρών μπορούν νά άλιεύουν και στά χωρικά ύδατα της άλλης.

Έπισημάνση δεύτερη: Βάσει των προαναφερθεισών άδειών άλιείας τά αλιευτικά του Όμιλου Ρουβέλα καθώς και τό έτερο ελληνικό αλιευτικό ψάρευαν επί πολλούς μήνες στά χωρικά ύδατα των δύο χωρών χωρίς κανένα πρόβλημα, μάλιστα τά περιπολικά του Καμερούν, τά όποια κυβερνούν έλληνομαθείς πλοίαρχοι πού σπούδασαν στή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων του Πολεμικού μας Ναυτικού ή στις Δημόσιες Ναυτικές Σχολές της Ελλάδος, συναντούσαν καθημερινά σχεδόν τά ελληνικά αλιευτικά στις περιοχές άλιείας.

Έπισημάνση τρίτη: Τό πρόβλημα άνέκυψε όταν ο Όμιλος Ρουβέλα άρνήθηκε νά συνεισφέρει υπέρ του προεκλογικού άγώνος πού θα έκανε έν όψη έκλογών ο Πρόεδρος της Ίσημερινής Γουινέας. Μετά την άρνηση αυτή «έφευρέθηκε» ή δήθεν δωροδοκία του Ύπουργού Άλιείας της Ίσημερινής Γουινέας γιά τή χορήγηση των άδειών στά αλιευτικά του Όμιλου Ρουβέλα, αλλά ο φερόμενος σάν δωροδοκηθείς Ύπουργός εξακολουθεί νά παραμένει στή θέση του, ένώ τις

άδειες άλιείας έχουν ύπογράψει και δύο άκόμη Ύπουργοί, ό επί της Έθνικής Άμύνης και ό επί των Οικονομικών. Και αυτοί δωροδοκήθηκαν; Και γιατί θά έπρεπε νά δωροδοκήσουν οι Άδελφοί Ρουβέλα όταν γιά τις άδειες πού τους χορήγησε ή Ίσημερινή Γουινέα, παρακαλώντας τους μάλιστα, κατέβαλαν ποσά μεγαλύτερα από εκείνα πού προβλέπει ή συμφωνία γιά τή χορήγηση άδειών στά πλαίσια της ΕΟΚ;

Έπισημάνση τέταρτη: Η κράτηση των τριών αλιευτικών του Όμιλου Ρουβέλα από τό Καμερούν έγινε μία ή δύο ήμερες μετά την κράτηση των άλλων τεσσάρων αλιευτικών του Όμιλου από την Ίσημερινή Γουινέα, γεγονός πού οδηγεί στο άσφαλές συμπέρασμα ότι έπρόκειτο γιά συμπαγνία των κυβερνήσεων των δύο χωρών μέ στόχο σέ πρώτο πλάνο νά λεηλατηθεί — όπως και έγινε — τό άλίευμα των επτά αλιευτικών συνολικής άξίας άνω του ενός έκατομμυρίου δολαρίων και σέ δεύτερο νά έξοντωθεί ή πλοιοκτήτρια εταιρία και νά κατασχεθούν τελικά τά σκάφη.

Έπισημάνση πέμπτη: Όλα αυτά είναι γνωστά τόσο στον έπιτετραμένο της Ελλάδος στο Καμερούν όσο και στους πρεσβευτές της Βρεταννίας, της Γαλλίας και της Ίσπανίας καθώς και στον εκπρόσωπο της ΕΟΚ στην Ίσημερινή Γουινέα, ό όποιος όμως παρά την ύποστήριξη πού παρέχει στον εκπρόσωπο του Όμιλου στην Ίσημερινή Γουινέα και στά πληρώματα των αλιευτικών, ισχυρίζεται ότι δέν μπορεί νά παρέμβει γιατί οι τοπικές άρχές έπικαλούνται σάν επιχείρημα την δήθεν δωροδοκία Ύπουργού ο όποιος όμως, έπαναλαμβάνομε, παρά τό γεγονός ότι φέρεται ότι δωροδοκήθηκε, εξακολουθεί νά παραμένει στή θέση του.

Έπισημάνση έκτη και τελευταία: Η Ίσημερινή Γουινέα λαμβάνει ειδική βοήθεια από την ΕΟΚ στην οποία φυσικά συμμετέχει και ή Ελλάδα μέ τή συνεισφορά της προς την Εύρωπαϊκή Κοινότητα.

Από τά προεκτεθέντα αλλά και από συγκλίνουσες άπ πολλές πλευρές σχετικές πληροφορίες προκύπτει ότι οι δύο χώρες — Ίσημερινή Γουινέα και Καμερούν — έχουν ενεργήσει στή συγκεκριμένη περίπτωση πειρατικά. Και έπειδή τό θέμα είναι κατά την αντίληψή μας καθαρά ναυτιλιακό και γι’ αυτό άλλωστε άπασχολεί τά «Ναυτικά Χρονικά», θεωρούμε ότι ο Ύπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, έφοδιασμένος μέ όλον τον σχετικό φάκελλο και τά ντουκουμένα πύ ύπάρχουν όφείλει νά φύγει αύριο γιά τις Βρυξέλλες και νά αξιώσει έκ μέρους της Έλληνικής Πολιτείας άπό τους έταίρους μας στην ΕΟΚ νά σταματήσουν την χορήγηση όποιασδήποτε βοήθειας προς την Ίσημερινή Γουινέα αλλά και τή συνεργασία μέ τό Καμερούν εάν δέν άφεθούν άμέσως έλεύθερα και χωρίς καμμία περαιτέρω συνένδυση όλα τά ελληνικά αλιευτικά πού κρατούνται μέ έωλα προσχήματα στις δύο χώρες — δέν ύποστηρίζομε ότι έπρεπε νά στείλουμε κανονιοφόρους, όπως έχουν κάνει άλλες χώρες της ΕΟΚ και «έλυσαν» έτσι τά προβλήματα πού είχαν δημιουργηθεί σέ βάρος έθνικών τους πλοίων στην ίδια περιοχή, τό διάβημα όμως αυτό προς την ΕΟΚ πρέπει νά γίνει χωρίς καμμία καθυστέρηση.

ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Μιά εύχάριστη διαπίστωση: Άρχίζει νά αντιμετώπιζεται μέ θετικό τρόπο ή γενομένη διά των σηλών των «Ναυτικών Χρονικών» έπισημάνση γιά τή ναυτολόγηση τουλάχιστον έξι Έλλήνων σέ κάθε πλοίο μέ ξένη σημαία ώστε νά παρασχεθεί ή δυνατότητα έξελίξεως των νέων άξιωματικών μας και νά έξασφαλισθεί ή επάρκεια του στελεχιακού δυναμικού πού χρειάζεται ή Ναυτιλία μας. Ηδη, από άρκετές επιχειρήσεις πού

χρησιμοποιούν μέχρι τώρα μόνον Έλληνα πλοίαρχο και Α’ μηχανικό μάς διεμνήθη ότι αντιμετώπιζουν θετικά την πρόταση γιά τή ναυτολόγηση και άλλων Έλλήνων, αλλά παρετήρηθη, πρώτο, ότι ύπάρχουν έλλείψεις — δέν ύπάρχει ή απαιτούμενη προσφορά τόσο στην γέφυρα, όσο και στή μηχανή — και, δεύτερο, ότι πρέπει προηγουμένως νά έπιλυθεί, σύμφωνα μέ την πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών», τό πρόβλημα των καταβαλλομένων εισφορών γιά την άναγνώριση του χρόνου ύπηρεσίας σέ μή συμβεβλημένα πλοία μέ ξένες σημαίες και ταυτόχρο-

να νά καθορισθεί ότι ή ούτως εξαγοραζόμενη ύπηρεσία θά λαμβάνεται ύπ’ όψει και γιά την άπόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων.

Ύπενθυμίζομε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά», θεωρώντας ότι ή Πολιτεία δέν μπορεί νά τιμωρεί τους ναυτικούς μας πού έλλείψει έπαρκών πλοίων μέ Έλληνική σημαία ή συμβεβλημένων μέ τό ΝΑΤ άναγκάζονται νά εργάζονται σέ πλοία μέ ξένες σημαίες — και τους τιμωρεί έξαναγκάζοντάς τους νά καταβάλουν υπέρογκες εισφορές γιά την άναγνώριση της ύπηρεσίας τους αυτής και περιορίζοντας τά άποκτώμενα δι-

καιώματα μόνον στον συνυπολογισμό του συγκεκριμένου χρόνου για τη συνταξιοδότηση και στην παροχή υγειονομικής περιθάλψεως από τον Οίκο Ναύτου — οφείλει να εξομοιωσει τις εισφορές των ναυτικών μας αυτών με τις εισφορές των ναυτικών που έχουν την τύχη να υπηρετούν σε πλοία με Έλληνική σημαία και να επιτρέψει τον συνυπολογισμό του χρόνου αυτού και για τη λήψη προαγωγικών διπλωμάτων.

Κατά την έρευνα του συγκεκριμένου θέματος διαπιστώσαμε ότι η έμμονή της Πολιτείας στη διάκριση των ναυτικών μας ανάλογα με τη σημαία των πλοίων στα όποια υπηρετούν εξανάγκασε αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες να καταφεύγουν σε «κομπίνα», την όποια δεν αποκαλύπτουμε, για να μπορούν να κάνουν τη δουλειά τους και να εξασφαλίσουν τους αξιωματικούς που χρειάζονται για τα πλοία τους, «κομπίνα», ή όποια θα εξαλειφθεί αυτόματως μόλις γίνει αποδεκτή η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών», και την όποια θέλουμε να πιστεύουμε ότι θα υιοθετήσει χωρίς άλλη καθυστέρηση ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης και για να σταματήσει η άδικη τιμωρία των ναυτικών μας αλλά και για να καταστεί δυνατή η εξασφάλιση των στελεχών που μας χρειάζονται και χωρίς τα όποια δεν μπορεί να υπάρξει Έλληνική Ναυτιλία.

ΤΟ ΓΟΡΓΟΝ

Η εταιρία «Ζέφυρος» για την όποια, με άφορμή την παραλαβή των πάναμαξ μπάλκ κάρριερς «Ναγούσσινα» και «Μάνα», είχαμε σημειώσει στο προηγούμενο μόλις τεύχος ότι επρόκειτο να νηολογήσει τον Σεπτέμβριο και τα υπό παραλαβή πάναμαξ «Πατέρας» και «Κοίμησις», υπέβαλε ήδη στο Υπουργείο τις αιτήσεις για την ύψωση της Έλληνικής και στα πλοία αυτά.

Οι στήλες αυτές που αγωνίζονται σθεναρώς για το έθνικό νηολόγιο εκφράζουν βαθύτατη ικανοποίηση για τη νέα πρωτοβουλία της εταιρίας «Ζέφυρος» και πιστεύουν ότι θα επακολουθήσουν και άλλες παρόμοιες πρωτοβουλίες από την ίδια αλλά και από άλλες ναυτιλιακές εταιρίες ώστε το έθνικό μας νηολόγιο να ξαναβρεί σιγά - σιγά την ισχύ που είχε προ της τελευταίας μακρόχρονης ναυτιλιακής κρίσεως.

ΑΤΥΧΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

Θά τό πούμε εξ αρχής και χωρίς περιστροφές: Δεν μας βρίσκει σύμφωνους η τοποθέτηση του παλαιού φίλου και πολιτικού κ. Σταύρου Μπίρη ως Προέδρου του ΟΛΠ. Όχι μόνον γιατί αντιτιθέμεθα στην πρακτική των κομμάτων — όλων των κομμάτων — να τοποθετούν σε καίριες θέσεις του δημοσίου

τομέως υποψηφίους βουλευτές τους που άποτυγχάνουν στις εκλογές ανεξάρτητα εάν διαθέτουν ή όχι τα ανάλογα προσόντα. Άλλά και γιατί πιστεύουμε ακράδαντα ότι για την ανάπτυξη των λιμανιών της χώρας και πρωτίστως του πρώτου λιμανιού της, του Πειραιώς, χρειάζονται νέοι άνθρωποι με πείρα και με ειδικές γνώσεις. Γι' αυτό χαρακτηρίζουμε άτυχη την τοποθέτηση του κ. Μπίρη — τόν ύποναύαρχο ε.α. κ. Νικ. Παπαδόγγονα που τοποθετήθηκε γενικός διευθυντής του ΟΛΠ δεν τόν γνωρίζουμε — τόν όποιο καλούμε να άποσυρθεί πριν υπάρξουν οι συγκρίσεις με την πραγματικά επιτυχημένη θητεία των κ.κ. Γεώργ. Πρασιανάνκη και Γεώργ. Κλαυδιανού.

Μιά και άναφερόμεθα στα του ΟΛΠ δεν μπορούμε να μίν επισημάνουμε και τό κενό που δημιουργεί η άποχώρηση από τό Δ.Σ. του Όργανισμου του Α' Αντιπροέδρου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος κ. Βασιλείου Κούση, ό όποιος κατά τη διάρκεια της έπταετούς θητείας του πρόσφερε σημαντικότερες υπηρεσίες στο πρώτο λιμάνι της χώρας.

Στη σχετική έπιστολή του προς τόν Πρόεδρο του ΝΕΕ κ. Γεώργιο Λαναρά ό κ. Κούσης ύπογραμμίζει τά έξής:

Άγαπητέ κ. Πρόεδρε,
Μετά από 8 χρόνια γόνιμης και σκληρής δουλειάς στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ, ως έκροσώπου του ΝΕΕ, σάς παρακαλώ να ένεργήσετε δια τήν άμεσο άντικατάστασή μου, από άλλο συνάδελφο.

Κατά την περίοδο 1983-1989 δώσαμε πολλές μάχες και προσφέραμε στο πρώτο λιμάνι της Έλλάδας πολύτιμες υπηρεσίες. Καταστήσαμε τήν Λιμενική Πολιτική και τίς αποφάσεις του ΟΛΠ συντελεστές στήριξης των ναυτιλιακών και έμπορικων προσπάθειών αλλά και έλπίδα των εργαζομένων και του επιχειρηματικού κόσμου της χώρας για μία καλύτερη πορεία στο μέλλον.

Τό μέλλον όμως είναι δύσκολο να άπαιτεί ένταγική προσπάθεια από ανθρώπους νέους με πείρα, γνώσεις και πολλές δυνάμεις, διότι τό λιμάνι της χώρας πρέπει να αναπτυχθούν γρήγορα και να έκσυγχρονισθούν άμέσως, άν θέλουμε να συμβάλουμε ούσιαστικά στην προετοιμασία της χώρας μας για τήν συμμετοχή μας στην ένιαία Εύρωπαϊκή άγορά.

Με φιλικούς χαιρετισμούς,
Β. ΚΟΥΤΣΗΣ
Α' Αντιπρόεδρος Ν.Ε.Ε.

• Πρόεδρος στο ΝΑΤ τοποθετήθηκε ό δικηγόρος κ. Γρηγ. Τιμαγένης και άναπληρωτής πρόεδρος έ.α. ύποναύαρχος του Λιμενικού Σώματος κ. Τριαντ. Παπαγεωργίου, ενώ Πρόεδρος στον Οίκο Ναύτου τοποθετήθηκε ό καθηγητής Πανεπιστημίου κ. Δημ. Κατσιμαντής, τούς όποιους θά κρίνουμε από τήν πολιτεία τους στους εύαίσθητους τομείς που τοποθετήθηκαν — ό Πρόεδρος του ΝΑΤ

κ. Τιμαγένης με μία έπιστολή του άναφορικά με τίς άθλιότητες του ΝΑΤ σε βάρος των χηρών κυρίως των πλοιάρχων και Α' μηχανικών αλλά και σε βάρος πλοιάρχων και Α' μηχανικών που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη έδωσε ένα πολύ καλό «δείγμα γραφής» τό όποιο περιμένουμε να συνεχισθεί.

ΠΡΟΣ ΤΙ Ο ΘΟΡΥΒΟΣ;

Όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να άντιληφθούμε τόν θόρυβο των τελευταίων ήμερών με άφορμή τίς μεταθέσεις και τοποθετήσεις άνωτάτων λιμενικών αξιωματικών: Έγινε έκείνο που γίνεται δυστυχώς πάντοτε στον τόπο αυτόν. Έφυγαν από τίς καίριες θέσεις οι άρεστοί στην προηγούμενη κυβέρνηση και τοποθετήθηκαν οι άρεστοί στη σημερινή — χωρίς να θέλουμε να θίξουμε οίονδηποτε, παρατηρούμε ότι κανένας δεν μίλησε για προσόντα και ικανότητες με άποτέλεσμα ικανότατοι άνθρωποι και προικισμένοι με πολλαπλά προσόντα να τοποθετούνται σε νεκρές θέσεις, στο «ψυγείο» όπως λέγεται.

Νά έλπίσουμε ότι κάποτε στον τόπο αυτόν θά ισχύσει η άξιοκρατία; Και ότι οι ικανοί θά προωθούνται και θά τοποθετούνται στις καίριες θέσεις ανεξάρτητα από τίς πολιτικές πεποιθήσεις τους που δεν έχουν άλλωστε καμιά σχέση με τά υπηρεσιακά τους καθήκοντα;

• Οι μεταθέσεις και τοποθετήσεις που προκάλεσαν τόν τελευταίο θόρυβο είναι οι έξής:

Άρχιπλοίαρχοι: Βασ. Σταυρόπουλος από τή Διεύθυνση Άσφαλείας στη Διεύθυνση Έπιθεώρησης Έμπορικων Πλοίων ως διευθυντής, Γεώργιος Θανάπουλος από τή Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας στη Γενική Έπιθεώρηση Λ.Σ., Νικόλαος Τζελέπης, από τή Διεύθυνση Έπιθεώρησης Έμπορικων Πλοίων στο Κ.Λ. Πειραιά ως κεντρικός λιμενάρχης και Μάρκος Πλακιώτης από τήν Γενική Έπιθεώρηση Λ.Σ. στη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος ως διευθυντής.

• Πλοίαρχοι: Μέρκ. Φουρτούνας από τό ΚΕΣΕΝ /Μηχανικών στη Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών ως διευθυντής, Βασ. Παπαγιάννης από τή Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος στο ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών ως διοικητής, Βασ. Χατζηνικολής από τή Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών στη Διεύθυνση Άσφαλείας ως διευθυντής, Έμμ. Πελοποννήσιος από τό Κ.Λ. Πειραιώς στην ΑΔΣΕΝ Σκαρμαγκά ως διοικητής, Κων. Χατοφύλης στη Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας ως διευθυντής και Βασ. Τζανάκης στο ΥΕΝ.

ΑΝΤΙΤΙΘΕΤΑΙ Ο «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»!

Έπειδή ένδεχομένως δεν έπεσε στην άντληψη της εύρύτερης ναυτιλιακής κοινότη-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

TELEX: 21 1802 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

τας ή πληροφορία, σπεύδουμε γιά τήν απαραίτητη ενημέρωση ώστε νά μήν υπάρξει ουτε τό παραμικρό κενό στήν πληροφόρηση:

Λοιπόν, ή Πανελλήνια "Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Ε.Ν. «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», όπως έχει μετονομασθεί τό Σωματείο των Θερμαστών πού είχε διασωθεί από τόν αέμνηστο Γεώργιο Κουκλάδα μετά τήν επικράτηση τής μηχανής έσωτερικής καύσεως, μέ τηλεγράφημά της πρὸς τόν 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη εκφράζει «τήν αντίθεσή της σέ οποιαδήποτε μονομερή μεταβολή του συστήματος τής ναυτικής εκπαίδευσως» καί τονίζει ότι «είναι κατηγορηματικά αντίθετη στήν προώθηση του συστήματος τής έναλ-λασσύμενης εκπαίδευσως (σάντουιτς κόρ-σες) γιατί τοῦτο πλήττει άμεσα καί κυρίως τόν κλάδο της»! (τό θαυμαστικό δικό μας).

ΜΕ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΟΤΗΤΑ

Ο 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε ότι τό έφ' άπαξ του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων αυξάνεται μέ άπό-φαση του κατά 12%, ή αύξηση όμως αυτή, όπως διευκρίνισε θά ισχύσει από τήν ήμερομηνία υπογραφής τής σχετικής απόφασως.

Κατά τήν αντίληψή μας, ή αύξηση πρέπει νά ισχύσει από τήν ήμερομηνία πού έγινε ή τελευταία αύξηση των εισφορών πρὸς τό ΤΠΚΠΕΝ καί θέλομε νά ελπίζουμε ότι ο 'Υ-πουργός, παρά τίς όποιεσδήποτε αντιθέσεις μανδρινών καί εισηγητών πού πολλές φορές είναι βασιλικότεροι του βασιλέως, θά συμφωνήσει μαζί μας γιά νά μήν υπάρξουν ναυτικοί μας πού θά έχουν τήν αίσθηση ότι άδικήθηκαν καί ότι θά προβεί στήν άπαιτου-μένη διόρθωση.

ΠΟΙΟΙ ΕΞΟΜΟΙΟΥΝΤΑΙ;

'Από τήν έπιστολή του νέου Προέδρου του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένη αναφορικά μέ τήν παράληψη του ΝΑΤ νά χορηγήσει τήν αύξη-ση του 5% σέ όλους τούς δικαιούχους πλοίαρχους καί Α' μηχανικούς πού δημο-σιεύεται στήν οικεία στήλη, προκύπτει ότι ύ-πάρχουν όρισμένοι συνταξιούχοι πού έξο-μοιούνται συνταξιοδοτικά μέ τούς πλοίαρ-χους καί τούς Α' μηχανικούς.

Ποιοί είναι αυτοί; Καί πώς εξομοιούνται μέ τούς πλοίαρχους καί τούς Α' μηχανικούς που πληρώνουν τά μαλλιά τής κεφαλής τους στό ΝΑΤ γιά νά εισπράξουν τελικά (σήμερα καί μέ τήν προσθήκη του 5%) τή μηνιαία σύν-ταξη των 100.000 δραχμών;

Είναι αυτόνοτο ότι από τόν νέο Πρόεδρο του ΝΑΤ, ό όποιος μέ τήν έπιστολή του έδει-ξε τήν ευαισθησία του, περιμένομε μία συγ-κεκριμένη άπάντηση.

ΗΤΑΝ ΤΟΣΟ ΔΥΣΚΟΛΟ;

Ο 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης ανακοί-νωσε τήν περασμένη Πέμπτη ότι μετά τήν έγκαιρη καταβολή των συντάξεων του Αύ-γούστου, θά καταβληθούν κανονικά καί χω-ρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση καί οι συν-τάξεις του Σεπτεμβρίου.

Σημειώνουμε ότι ή έγκαιρη καταβολή των συντάξεων επιτεύχθηκε στό πλαίσιο τής ει-σηγήσεως του πρὸς τήν Κυβέρνηση νά κα-λύπτεται ή χρηματοδότηση του ΝΑΤ επί ένα τρίμηνο ώστε νά εξασφαλίζεται ή χωρίς προ-βλήματα καταβολή των συντάξεων καί ή εκ-πλήρωση των υπόλοιπων υποχρεώσεων του Ταμείου.

'Από τά άνωτέρω ανακύπτει αὐτομάτως τό ερώτημα: 'Ηταν τόσο δύσκολο νά γίνει καί προηγουμένως αυτός ό προγραμματισμός; Κάθε άπάντηση δεκτή.

Η ΚΕΝΥΑ ΥΙΟΘΕΤΕΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σύμφωνα μέ έπιστολή τής CENSA (Co-unsil of European and Japanese National Shipowners Associations), ή όποία έστάλη στήν "Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ή Κέ-νυα υιοθέτησε νέα νομοθεσία μέ τίτλο «The Merchant Shipping Act» ή όποία έχει ως σκο-πό τήν υιοθέτηση του Κώδικος Τακτικών Γραμμών των 'Ηνωμένων 'Εθνών. Σύμφωνα μέ τό σχετικό έγγραφο τής CENSA (ύπ' αριθ. 89/125 τής 7/7/89) τό όποιο περιλαμβάνει άν-τίγραφο τής άνωτέρω νομοθεσίας καί σχετι-κό άρθρο τής έφημερίδος Kenya Gazette τής 19/5/89, διαφαίνεται ότι ή νέα νομοθεσία πε-ριέχει διατάξεις προστατευτισμού.

Οι έλληνικές διαχειρίστριες εταιρίες κα-λούνται νά αναφέρουν προβλήματα πού τυ-χόν αντιμετώπισουν στή καθημερινή πρακτι-κή στήν "Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ώ-στε νά ενημερωθεί άνάλογα ή CENSA καί τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 814/78

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία τής άρμόδιας ύ-πηρεσίας του 'Υπουργείου Ναυτιλίας οι 644 ξένες ναυτιλιακές εταιρίες του Νόμου 814/78, πού έχουν έγκαιροσχημένα στή χώρα μας γραφεία, κατά τό 1988 εισήγαγαν καί δραχμοποίησαν συνάλλαγμα 828.787.982 δολλαρίων έναντι 759.497.568 δολλαρίων του 1987, πού εισήγαγαν στή χώρα μας 598 ναυτιλιακές εταιρίες, ήτοι σημειώθηκε αύξη-ση 9% στό εισαχθέν συνάλλαγμα.

Οι ίδιες εταιρίες διαπάνησαν τό 1988 γιά έ-ξοδα λειτουργίας των γραφείων τους

124.644.905 δολάρια, έναντι 104.082.327 δολλαρίων πού διαπάνησαν τό 1987, ήτοι δια-πάνηθηκε περισσότερο συνάλλαγμα κατά 19%.

Γιά τήν κάλυψη άλλων υποχρεώσεων (φό-ροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων κλπ.) διαπάνηθηκαν τό 1988 (639.840.244 δολ-λάρια έναντι 593.204.667 δολλαρίων του 1987, ήτοι διαπάνηθηκε συνάλλαγμα περισ-σότερο κατά 7,8%.

Τό προσωπικό πού άπασχολήθηκε τό 1988 στίς παραπάνω εταιρίες άνέρχονταν στους 6.629 υπαλλήλους, από τούς όποιους 6.047 ήταν "Έλληνες καί 582 ξένοι, έναντι 6.627 ύ-παλλήλων του 1987.

Τέλος, 504 εταιρίες διαχειρίστηκαν 2.595 πλοία πάνω από 1.000 κοχ. μέ έλληνική ή ξέ-νη σημαία, ενώ 140 εταιρίες άσχολήθηκαν μέ άλλες ναυτιλιακές έργασίες, εκτός από τή διαχείριση πλοίων.

ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

Μέ πολλή προσοχή εξετάζουν οι "Έλλη-νες έφοπλισται τήν κατάσταση πού δημιουρ-γήθηκε μετά τίς προτάσεις του 'Επιτρόπου τής ΕΟΚ κ. Van Miert ως πρὸς τήν άνάπτυξη του Κοινοτικού στόλου καί τή βελτίωση τής συναγωνιστικότητός του, πού συζητήθηκαν στή συγκέντρωση των 'Υπουργών Μεταφο-ρών στίς άρχές 'Ιουνίου.

Οι "Έλληνες έφοπλισται πιστεύουν ότι τά μέτρα αυτά είναι αντίθετα πρὸς τά αίτήματα του έφοπλισμού καί τελικώς δέν πρόκειται νά υιοθετηθούν. Ειδικώτερα ή πρόταση περί τής δυνατότητας παροχής κρατικής οικονο-μικής ενισχύσεως στόν έφοπλισμό ή τής ά-ποδεσμεύσεως του από τήν υποχρέωση ά-σφαλίσεως των ναυτικών, είναι απαράδεκτη, δεδομένου ότι στήν 'Ελλάδα (καί στήν Πορ-τογαλία) ή ευθύνη κοινωνικής ασφάλισεως βαρύνει τόν έφοπλιστή, γεγονός πού θίγει τή συναγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. 'Εξάλλου τόσο ή ελληνική κυβέρνη-ση όσο καί οι έφοπλισται έπιμένουν όπως ά-ναβληθεί γιά άργότερα ή περιστολή του ά-κτοπλοϊκού προνομίου μέ τήν όποία θά έπι-τραπεί σέ όλες τίς χώρες - μέλη νά εκμεταλ-λεύονται έπιβατηγά πλοία εντός των λοιπών χωρών τής Κοινότητας.

Κατά τίς δηλώσεις του προέδρου τής 'Επι-τροπής Μεταφορών κ. Γ. 'Αναστασοπούλου, οι άνωτέρω προτάσεις, όπως καί οι άφορώ-σες τή σύσταση ευρωπαϊκού κοινοτικού νηο-λογίου, τή δίκαιη κατανομή των μεταφορών βοήθειās πρὸς χώρες του τρίτου κόσμου καί τής χρησιμοποίησεως ξένων ναυτικών μέχρι ποσοστού 50%, έχουν άνάγκη έκτεταμένης μελέτης, διότι περιέχουν μέν πολλά θετικά στοιχεία, αλλά περιέχουν καί θέσεις αντιφα-σκουσες μέ όσα ή Κοινότητα έχει άποφασίσει

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

στο πλαίσιο του αγώνος κατά του προστατευτισμού. Γι' αυτό και η περαιτέρω επεξεργασία των προτάσεων θα αποβεί μία πολύ δύσκολη υπόθεση.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΒΕΛΓΙΟ

Όπως γράψαμε ήδη, τους Βέλγους εφοπλιστές απασχολεί σοβαρά το θέμα της εγκαίρης συστάσεως του Λουξεμβουργιανού νηολογίου, προς το οποίο προτίθενται να καταφύγουν. Την άδημονία όμως διεδέχθη τώρα η άπαγορευση, μετά την άναγγελλία ότι η υπόθεση του νηολογίου έχει μπλοκαρισθεί στο Υπουργικό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου.

Κατόπιν αυτού οι Βέλγοι προσέφυγαν στον δικό τους αρμόδιο Υπουργό, ο οποίος τους υπέσχεθη ότι το πρόγραμμα βοήθειας της ναυτιλίας — το οποίο έληγε στο τέλος Ιουνίου — θα παραταθεί μέχρι τον Σεπτέμβριο, όποτε και θα ξανασυζητηθεί το όλο πρόβλημα.

Θεωρητικά η νέα Κυβέρνηση του Λουξεμβούργου που προήλθε από τις εκλογές της 18 Ιουνίου, αφού περάσουν οι θερινές διακοπές, θα επαναλάβει την εξέταση του φακέλλου του νηολογίου, ο οποίος υπήρξε θέμα της προεκλογικής εκστρατείας. Στο μεταξύ θα έχουν συγκεντρωθεί και όλες οι αναγκαίες πληροφορίες, που ζήτησαν οι αντιτιθέμενες οργανώσεις. Έξ αυτών η μέν "Ένωση των υπαλλήλων έχει αποφανθεί αρνητικά, ενώ η "Ένωση των εργατών ήταν ηπιώτερη στην απάντησή της.

Παρατηρείται τέλος ότι αν οι Βέλγοι εφοπλιστές καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι η υπόθεση του Λουξεμβουργιανού νηολογίου οδηγείται προς ναυάγιο, είναι αποφασισμένοι να στραφούν προς ξένες σημαίες και ιδιαιτέρως προς τη σημαία της Κύπρου, με εφάρμογή του συστήματος της διπλής νηολογίσεως.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ

Πρίν χρόνια, ακριβώς το πρώτο πλοίο - κοντέινερ της Ιαπωνίας, το Hakone Maru, εισερχόταν στην υπηρεσία των μεταφορών του Ειρηνικού. Ήταν μόλις δύο χρόνια από της έναρξεως εφαρμογής του συστήματος των κοντέινερς στο κόσμο της ναυτιλίας. Στο τέλος του 1987, τα πλοία - κοντέινερ άνω των 3.000 τόν. γκρός έφθασαν τα 840 αντιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 20 σχεδόν εκατομ. τόν. γκρός και μεταφορική ικανότητα

1,22 εκατ. έμποροκιβωτίων EVP.

Σήμερα η Ιαπωνία βρίσκεται επικεφαλής των χωρών που εκμεταλλεύονται πλοία - κοντέινερ. Πρώτη σε αριθμό πλοίων και δεύτερη σε μεταφορική ικανότητα. Διαθέτει 74 πλοία συνολικού τοννάζ 2,5 εκατ. τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 138.000 EVP (έναντι 156.000 τόν. της Φορμόζας).

Δώδεκα χρόνια μετά τη συστηματική μεταφορά κοντέινερ του 1975, η υπερπροσφορά του τοννάζ έχει αρχίσει να εκδηλώνεται απειλητική, με συμβολική απόδειξη την καταστροφή μιάς μεγάλης εταιρίας του Ειρηνικού. Έκτοτε η μαζική εμφάνιση της Evergreen και της Far East Shipping, εξωράισαν ίσως αλλά και επέτειναν την υπερπροσφορά με τον πόλεμο των ναύλων που εξαπέλυσαν οι διάφορες εταιρίες σε όλες τις κατευθύνσεις από τον Ειρηνικό και την Άπω Ανατολή μέχρι την Καραϊβική και την Αυστραλία.

Τό 1988 η γραμμή των κοντέινερ που υπέφερε περισσότερο ήταν αναμφισβήτητη η γραμμή του Ειρηνικού, η οποία δέν απέφερε κέρδη. Και είναι βέβαιο ότι όλες οι εταιρίες που εργάσθηκαν έκει υπέστησαν διάφορες περιπέτειες που εκδηλώθηκαν με ζημίες, πτωχεύσεις και συγχωνεύσεις.

ΣΥΜΠΟΣΙΟ

Στό τρίτημερο από 15 ως 17 Νοεμβρίου του 1989, τό Ίνστιτούτο του Διεθνούς Δικαίου Μεταφορών (IDIT) με σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Μεταφορών της ΕΟΚ, οργανώνει στη Ρουέν της Γαλλίας εύρωπαϊκό συμπόσιο με βασικό θέμα τήν άκτοπλοία.

Στό διάστημα τού τριημέρου, τά μέλη τού συνεδρίου θά απασχοληθούν ειδικώτερα με τά ακόλουθα ζητήματα:

α) με τήν ανάλυση τής ύφιστάμενης νομοθεσίας ή όποια ρυθμίζει τς όδικές και θαλάσσιες μεταφορές, υπό τήν αιγίδα ενός προεδρείου από ειδικούς επιστήμονες.

β) θά συγκεντρώσει τς απόψεις και τά σχόλια τών ειδικών τού επαγγέλματος όπως είναι οι μεταφορείς, οι νομικοί, οι διοικητικοί κλπ.

γ) θά συναγάγει πρακτικά και νομικά συμπεράσματα από όλο τό πληροφοριακό ύλικό πού θά προσκομισθεί στό συμπόσιο.

Στό συμπόσιο αυτό καλούνται να μετάσχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι πού θέλουν, σε ένα στάδιο προτομασίας γιά τό μέλλον, να έχουν πληρέστερη ενημέρωση επί τού προβλήματος τής άκτοπλοίας στις διεθνείς μεταφορές εντός τών χωρών - μελών τής Εύ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Μετά συμπαθείας παρακολουθούμεν τό αναδημιουργικών έργον τού άρτι έπιστρέψαντος έκ Λονδίνου Υφυπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Τζήφου και τήν άπόλυτον ικανοποίησιν μας έκφράζομεν, διότι βήματι στερρώ χωρεί προς τήν παγίαν τών έμποροναυτικών προβλημάτων ρύθμισιν.

— Έπιβλητική εγένετο ή κηδεία τού άποβιώσαντος έκ συγκοπής τήν 14 Ιουνίου εις τό Ροζάριο πλοιάρχου τού φορτηγού «Δάφνη» Ιωάννου Κουντούρη. Τήν κηδείαν παρηκολούθησαν οι άξιωματικοί και τά πληρώματα τών εύρεθέντων εις Ροζάριο έλληνικών φορτηγών, τών όποιων αι σημαίαι εκυμάτισαν μεσίσσιοι επί τριήμερον.

— Μέ τό υπερωκεάνιον «Νέα Έλλάδα» αναχωρούν τήν 5ην τρ. μηνός δι' εκπαιδευτικών πλοών μέχρι Νέας Υόρκης οι μαθηταί τής «Σχολής Έμπορικής Ναυτιλίας» τής Υδρας. Τούς μαθητάς θά συνοδεύση ό ύποπλοίαρχος λιμενικός κ. Παπανικολάου ως έπόπτης τών σπουδών.

— Δι' έγκυκλίου τού Υπουργείου Ναυτιλίας καθίσταται γνωστόν εις τούς ενδιαφερομένους ότι ώρισθη κύμα άκρόσεως τού σταθμού άσυρμάτου Κερκύρας προς διεξαγωγήν άνταποκρίσεων μετά τών έμπορικών πλοίων εις τά βραχεία κύματα, τό τών 36 μέτρων.

— Τό Νορβηγικόν φορτηγόν λάϊνερ «San Jose», ήγοράσθη παρά τού κ. Εύγ. Εύγενίδου άντι 26.000 λιρών μέ άμεσον παραλαβήν εις Όσλο. Είναι σκάφος 1.995 τόν. γκρός, 1.006 τόν. νέτ και 3.100 τόν. φορτίου, έναυπηγήθη δέ τό 1920 εις Νιούκαστλ.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 207/1.8.1939)

ρωπαϊκής Κοινότητας, ως και εκείνοι πού θέλουν να έκφράσουν τς απόψεις και γνώμες τους επί τού προβλήματος.

Τό Ίνστιτούτο Διεθνούς Δικαίου Μεταφορών έδρεύει στό Palais de Consuls τής Ρουέν.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490

PHONE: 362-0044

362-0086

NIGHT: 802-1483

BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

The first in a series of six new Reefers that will join the Lavinia Fleet shortly

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488 2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE

SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 418-2551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR SL
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39 14 33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

SUFLENORSA SA
CIARENAL 104-8D
VIGO-1/SPAIN
PHONES: (88) - 224856/7
TELEX: 83874 SFNSE
FAX: (88) 430001

‘Ημερίδα Ναυτιλίας για τους φοιτητές της ΑΣΟΕΕ

Ο καθηγητής της ΑΣΟΕΕ κ. Ι. Λαδόπουλος σε συνεργασία με το Ναυτικό Έπιμελητήριο ‘Ελλάδος οργάνωσαν την Τρίτη 11 ‘Ιουλίου στο ‘Ιδρυμα Εύγενιδου «‘Ημερίδα Ναυτιλίας» για τους σπουδαστές της ‘Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και ‘Εμπορικών ‘Επιστημών (ΑΣΟΕΕ). Η ‘Ημερίδα είχε σκοπό να φέρει τους φοιτητές αυτής της Οικονομικής Σχολής σε άμεσότητα με έναν από τους σημαντικούς κλάδους της ‘Εθνικής Οικονομίας — την Ναυτιλία. Στην ‘Ημερίδα τα θέματα της ναυτιλίας παρουσίασαν τα μέλη της Διοικούσας ‘Επιτροπής του Ν.Ε.Ε. κ.κ.: Β. Κούτσας, Α. Κυρτάτας, Σ. ‘Αλεξανδράτος και Ν.Α. Βερνίκος καθώς και ο νομικός σύμβουλος του Ν.Ε.Ε. κ. Κ. Σαπουνάκης.

Συγκεκριμένα οι παραπάνω ομιλητές αναφέρθηκαν στα εξής:

Ο κ. Β. Κούτσας μίλησε με θέμα: «‘Ελληνική Ναυτιλία — ανάγκη για μία ξεκάθαρη πολιτική» και παρατήρησε ότι κάθε ναυτιλιακή πολιτική δεν μπορεί να είναι σχεδιασμένη σε αυστηρά ‘Εθνικά πλαίσια, μία και η ναυτιλιακή δραστηριότητα εντάσσεται μέσα στη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου. Η συμμετοχή της ‘Ελλάδος στην ΕΟΚ σε σχέση με την μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν έχει αξιοποιηθεί ακόμη επαρκώς.

Τα θέματα που πρέπει να αντιμετωπισθούν άμεσα, από πλευράς Ναυτιλιακής Πολιτικής, είναι:

- Θεσμικό πλαίσιο νηολογήσεως πλοίων και λειτουργίας της Ναυτιλιακής ‘Επιχειρήσεως στην ‘Ελλάδα.

- Διοικητική ‘Οργάνωση.

- Ναυτική ‘Εκπαίδευση.

- Κοινωνική Πρόνοια και ‘Ασφαλιστική Πολιτική.

- Συνδικαλισμός.

- Ειδικές κατηγορίες πλοίων και ναυτιλιακών ‘Επαγγελμάτων.

Ο κ. Α. Κυρτάτας αναφέρθηκε στο παρόν και το μέλλον των κρουαζιεροπλοίων στην ‘Ελλάδα και έπεσήμανε ότι για την ανάπτυξη του κλάδου απαιτείται στην περιοχή ήρεμα

και ασφάλεια ακόμη δε αναφέρθηκε στην πτωτική τάση του 10% περίπου της κρουαζιέρας που κατ’ έτος παρατηρείται στο ‘Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο και η όποια οφείλεται σε ποικίλους εξωγενείς παράγοντες που δύσκολα ελέγχονται.

Ο κ. Σ. ‘Αλεξανδράτος με θέμα την ‘Ναυτική ‘Εκπαίδευση και το ναυτεργατικό δυναμικό έπεσήμανε ότι η ναυτική ‘Εκπαίδευση είναι ένας αυτόνομος κλάδος στην ‘Ελληνική ‘Εκπαίδευση που εποπτεύεται από το ΥΕΝ και ότι η προηγμένη τεχνολογία έχει μπει στα πλοία και έχει δημιουργήσει νέο πνεύμα και απαιτήσεις για την στελέχωσή τους και επιβάλλει επαναπροσανατολισμό στο χαρακτήρα της ναυτικής ‘Εκπαίδευσης. Κατέληξε δε με την πιστοποίηση ότι ο ‘Ελληνας πλοιοκτήτης επενδύει και θα συνεχίσει να επενδύει στο ‘Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

Ο κ. Ν.Α. Βερνίκος μιλώντας για τους LLOYD’S έδωσε μία ανάγλυφη εικόνα της συστάσεως, λειτουργίας, και έργου που οι LLOYD’S επιτελούν. Κατατοπιστική ήταν η αναφορά του σε ασφάλιση πλοίου όπου μεταξύ άλλων ανέφερε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό που αναλαμβάνει κάθε εταιρία ασφαλιστών είναι το 5% και πολλές τέτοιες πράξεις φθάνουν το τελικό 100%.

Ο κ. Κ. Σαπουνάκης μίλησε για την Λιμενική Πολιτική και σημείωσε ότι σήμερα δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη λιμενική πολιτική ούτε σε ‘Εθνικό επίπεδο ούτε σε κοινό Εύρωπαϊκό, και αναφέρθηκε ‘Εμπεριστατωμένα στην πολυεξάρτηση των οργανισμών διοίκησης των λιμανιών της χώρας και στην ανάγκη δημιουργίας ενός ενιαίου φορέα για την ανάπτυξη των λιμανιών.

Μετά το τέλος της ‘Ημερίδας, πραγματοποιήθηκε το βράδυ κρουαζιέρα στον Σαρωνικό, εύγενική προσφορά της εταιρίας «Κυκλαδικές Κρουαζιέρες» με το πλοίο «Σίτυ όφ ‘Υδρα», για να ‘έλθουν οι φοιτητές σε άμεση σχέση με το πλοίο και να δοθεί έτσι χρόνος να γίνουν επί μέρους συζητήσεις και αναλύσεις όλων όσων αναπτύχθηκαν και τη διάρκεια της ενδιαφέρουσας ‘Ημερίδας.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Σε προηγούμενες εκδόσεις μας αναφερόμαστε στην BIMCO και την προεδρεία της. Σχολιάζοντας τη σύνοδο του ‘Αμβούργου ή συνάδελφος Λούδης Λίστ αναφέρεται αρχικά στον απελθόντα Σουηδό πρόεδρο Dr. Helmut Sohlen, ο οποίος πρέπει να έχει ανάμικτες εντυπώσεις από το έργο της διετούς θητείας του. Στο διάστημα αυτό η ναυτιλία μπήκε στο δρόμο της ανάκαμψης και ο πόλεμος του Κόλπου τελείωσε με τη θυσία αρκετών ναυτικών. Η BIMCO έκανε σταθερά βήματα προς την τεχνολογία της πληροφόρησης, προς την ‘Εκπαίδευση στελεχών ‘Επιχειρήσεων και προς την προσφορά νέων υπηρεσιών στα μέλη της. Λιγότερο όμως αποδοτική ήταν η προσπάθεια ‘Ορθολογικού περιορισμού του αριθμού των χωριστών ναυτιλιακών οργανισμών καθώς και η προσπάθεια μεταφοράς της έδρας της BIMCO στο Λονδίνο, λόγω των υψηλών εξόδων.

Για τον κ. Γεώργιο Π. Λιβανό, τον νέο πρόεδρο της BIMCO, γράφει πώς έχει τό ένα του πόδι στην ‘Αμερική, όπου γεννήθηκε και το άλλο στην ‘Ελλάδα, από όπου κατάγεται. Και προσθέτει ότι ‘Υστερα από το ατύχημα του «Εκχορ Valdez», η ‘Εκλογή του ως προέδρου πρέπει να θεωρηθεί απολύτως επιτυχής. ‘Αν λάβουμε υπόψη το στενό προσωπικό του ενδιαφέρον στην υπόθεση της περιβαλλοντολογικής προστασίας: Πρώτον μόνον γιατί είναι πρόεδρος της ‘Ελληνικής ‘Ενώσεως Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, της πασίγνωστης Helmera. Και δεύτερον γιατί ‘Υπήρξε πάντοτε τόσο προσγειωμένος, ώστε να ασχολείται ακόμη και τα ‘Απόβλητα των άλλων.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNILOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Με τον ξαφνικό θάνατο του Ιωάννη Θεοδωρακόπουλου, ή Έλληνικής Ναυτιλίας έχασε έναν ακόμη από τους πρωτεργάτες του σύγχρονου ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος και ή Έλληνική Οικονομία έναν χαρακτηριστικό εκπρόσωπό της με πολυσχιδή επιχειρηματική δραστηριότητα.

Γεννημένος στη Ζάκυνθο τό 1908, ο άειμνηστος Γιάννης Θεοδωρακόπουλος στράφηκε σε νεαρή ηλικία στη βιομηχανία, ιδρύοντας τό 1935 την πρώτη ελληνική βιομηχανία κλωστών ραφής.

Κατά τη διάρκεια της κατοχής ανέπτυξε έντονη έθνικη δράση και πρωτοστάτησε στην έκδοση της εφημερίδας «Έλληνικόν Αίμα». Για τη δραστηριότητά του κατά των δυνάμεων κατοχής τιμήθηκε με τον Ταξιάρχη του Φοίνικα και τον Χρυσό Σταυρό Άντιστάσεως.

Τό 1946, με έδρα πλέον τη Νέα Υόρκη, απέκτησε τό πρώτο του λίμπερτυ, δημιουργώντας μέσα σε λίγα χρόνια έναν σεβαστό στόλο φορτηγών και πλοίων μεταφοράς πετρελαίου.

Μερικά χρόνια αργότερα ιδρύει στο Χάρτουμ μία πρότυπη και μεγάλη κλωστοϋφαντουργία, ενώ τό 1968 στρέφεται δυναμικά στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, μία από τις όποιες είναι τό ξενοδοχείο Κάραβελ, της Άθήνας.

Πέρα όμως από τις πολυσχιδείς επιχειρηματικές του δραστηριότητες ο Γιάννης Θεοδωρακόπουλος αναδείχθηκε άρωγός πολλών προσπαθειών στους τομείς των γραμμάτων, της τέχνης και του άθλητισμού.

Διετέλεσε πρόεδρος της ΑΕΚ και του Έθνικού Γυμναστικού Συλλόγου Άθηνών, ενώ άξιζει νά μνημονευθεί ή ικανότης του στους δρόμους ήμιαντοχής, όπου προπολεμικά είχε αναδειχθεί πρωταθλητής της χώρας μας και Βαλκανιονίκης.

Ο Γιάννης Θεοδωρακόπουλος ύπηρεσε τέλος φλογερός πατριώτης και όραματιστής μιås καλύτερης Έλλάδος και προσπάθησε σε όλη του τη μακρόχρονη παρουσία στις επάλξεις της ζωής για την πρόοδο και την προκοπή της πατρίδας του.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άποτείνουν φόρο τιμής στον εκλεκτό φίλο και μακρόχρονο συνεργάτη και άπευθύνουν θερμά συλλυπητήρια στην κυρία Μαντώ Θεοδωρακοπούλου και στους γιούς του Χάρη και Τάκη Θεοδωρακόπουλο.

Ο επικήδειος πού έκφωνήθηκε, κατά τη κηδεία του Ιωάννη Θεοδωρακόπουλου στις 17 Ιουλίου, από τον κ. Χρήστο Στρατάκη.

Άσχημος ό χρόνος αυτός για την Έλληνική Ναυτιλία, καθώς χάσαμε άπανωτά τον τρίτο αρχιτέκτονα του λαμπρού έφοπλιστικού οικοδομήματος πού έχτισαν οι σύγχρονοι άπόγονοι του Ποσειδώνα.

Δέν είναι εύκολο νά μιλήσει ό άποδέκτης μιås άπλόχερης εύεργασίας για τον εύεργέτη του, πού τόσα και τόσα πού πρόσφερε στο διάβα της ζωής του. Όμως, σε κάτι τέτοιες στιγμές, καλά είναι ν' άφήνουμε την καρδιά νά μιλήσει.

Τριάντα πέντε όλόκληρα χρόνια πέρασαν από τότε πού γνώρισα για πρώτη φορά τον Γιάννη Θεοδωρακόπουλο στο γραφείο του, στη Νέα Υόρκη. Άπό τότε στάθηκε ό μεγάλος δάσκαλος πού με τον δικό του τρόπο, με τό παράδειγμά του, μου άνοιξε τον δρόμο για μία καριέρα άφοσιωμένη στη ναυτιλία και τούς ανθρώπους της.

Όρμητικός, με μυαλό άνήσυχο και δημιουργικό, από μικρός πήρε τον άνηφορικό δρόμο της ζωής κι άρχισε νά χτίζει άπ' τό τίποτα, για νά φτάσει τά πιό ψηλά άετώματα της επαγγελματικής επιτυχίας.

Πολύπλευρη και συναρπαστική ήταν ή προσωπικότητα του Γιάννη Θεοδωρακόπουλου. Προικισμένος με σπάνιες ικανότητες διορατικότητας και εύθυκρισίας, σε δραστηριοποιούσε μόνο με την παρουσία του και σε ώθούσε σε ψηλότερα έπίπεδα άποδόσεως και δημιουργίας.

Βιομήχανος, έφοπλιστής, ξενοδοχειακός επιχειρηματίας, πέτυχε σε κάθε του προσπάθεια. Τίποτα δέν ήταν άδύνατο για κείνον. Δέν περιορίστηκε όμως στον επαγγελματικό στίβο. Η άνεξάντλητη δυναμικότητά του βρήκε έκφραση και στα γράμματα, τη δημοσιογραφία, ακόμα και στον άθλητισμό και την πολιτική. Πατριώτης φλογερός, όραματιστής πάλεψε για την πρόοδο και προκοπή του τόπου πού τον γέννησε.

Δούλεψε με όρεξη και κουράγιο, κράτησε στιβαρά τό τιμόνι στην πορεία της ζωής και τέλειωσε τη βάρδια του περήφανα και τιμημένα.



Παίρνοντας τώρα τό δρόμο για την αωνιότητα, καθώς άπαντά στο τελεσίδικό κάλεσμα του θανάτου, παίρνει μαζί του και μιá έποχή γεμάτη δράση, έργα και άναμνήσεις. Ο Γιάννης Θεοδωρακόπουλος κέρδισε πανάξια μιá θέση στο Πάνθεο των μεγάλων Έλλήνων της έποχής. Έμείς όμως θά στερηθούμε για πάντα τη δυναμική του παρουσία και τη γεμάτη ζωντάνια προσωπικότητά του.

METROPOLITAN SHIPPING LTD. ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Metropolitan Shipping Ltd. συνελθόν εις Έκτακτον Συνεδρίασιν επί τω θλιβερώ άγγέλματι του άδοκτού θανάτου του Προέδρου της Έταιρίας

ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

εξέδωσεν τό ακόλουθον ψήφισμα:

1. Σύσσωμον τό Διοικητικό Συμβούλιο νά παρευρεθί εις την κηδείαν του εκλιπόντος και καταθέσι στέφανον.
2. Νά άναρτηθί μεσίστιος ή σημαία της Έταιρίας εις τά γραφεία.
3. Νά άργήσουν τά γραφεία κατά την ήμέραν της κηδείας.
4. Νά διατεθί τό ποσόν των 100.000 δραχμών ύπέρ του Άντικαρκινικού Ίνστιτούτου Άγιος Σάββας.
5. Νά δημοσιευθί τό παρόν ψήφισμα εις τον ήμερήσιον τύπον.

Έν Πειραιεί τη 15η Ιουλίου 1989
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Στό τέλος 'Ιουνίου είχαμε την αλλαγή σκυτάλης από την 'Ισπανία στην Γαλλία, στά καθήκοντα προεδρίας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. 'Η τελευταία σύνοδος κορυφής των 12 στην Μαδρίτη, επισκιάστηκε από την έμμενη της κ. Θάτσερ, να μη ληφθεί τελεσίδικη απόφαση πάνω στο σχέδιο Delors, η οποία οδήγησε σε μία συμβιβαστική πρόταση που προβλέπει ειδική προπαρασκευαστική εργασία που θα οδηγήσει στην Νομισματική Ένωση της Ευρώπης.

Στην 15η συνάντηση των 7 Μεγάλων (εκ των οποίων 4 της ΕΟΚ σύν ΗΠΑ, 'Ιαπωνία και Καναδά) στις 14 'Ιουλίου στο Παρίσι, συζητήθηκε το σχέδιο Μπρέντνι ('Υπ. Οίκ. ΗΠΑ) για μία μείωση των χρεών του Τρίτου Κόσμου στα 1,3 τρισεκ. δολάρια. 'Ηδη είχε προηγηθεί χάρισμα χρέους 1 δισεκ. δολλ. στις φτωχές χώρες της 'Αφρικής, όπως α- νήγγειλε ο Πρόεδρος Μπούρς στις 6 'Ιουλίου.

Στό ανακοινωθέν της 16 'Ιουλίου δεν έγινε καμία αναφορά σχετική με την διατήρηση της σταθερότητας των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Τουναντίον συζητήθηκαν οι σχέσεις με την 'Ανατολική Ευρώπη (Ούγγαρία, Πολωνία), την Καμπότζη, η προστασία του περιβάλλοντος και τέλος κατάδικάσθηκε η Κυβέρνηση του Πεκίνου για τὰ αιματηρά γεγονότα του Μαΐου 'Ιουνίου.

'Όσον αφορά την Κοινή αγορά, αξία προσοχής είναι η αίτησης της Αυστρίας (ήδη μέλος των Ε.Φ.Τ.Α.) να γίνει μέλος της ΕΟΚ. Σύνομα θα κινηθεί η διαδικασία του άρθρου 227 της Συνθήκης για την εκπόνηση έκθεσης προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο 'Υπουργών. 'Η έγκριση θεωρείται βεβαία αφού η οικονομία της παρουσιάζει αξιο- ζήλευτη εύρωστία.

Τέλος, σε όλα τα χρηματιστήρια, παρά τον καλοκαιρινό λήθαργο, παρουσιάζονται ανα-

τιμήσεις και καινούργια επίπεδα ρεκόρ που σε όρισμένες περιπτώσεις ξεπερνούν κι αυ- τὰ του 'Οκτωβρίου 1987.

'Εξαιρέση αποτελεί η 'Ιαπωνία, όπου τὰ σκάνδαλα έχουν επιδράσει τόσο στην τιμή του νομίσματος, όσο και στις χρηματιστηρια- κές τιμές.

Τό Δολλάριο ΗΠΑ

'Η αύξηση των Γερμανικών επιτοκίων από την Bundesbank στις 29 'Ιουνίου, προκάλεσε μία πρώτη μείωση της τιμής του δολλαρίου που στις 14 'Ιουνίου είχε ξεπεράσει τὰ 2.03 μάρκα, για να πέσει τέλος του μηνός στα 1.9520 μάρκα και να συνεχίζει την πτώση του μέχρι τις 10 'Ιουλίου, όταν έφθασε στο κατώ- τατο επίπεδο του μηνός με 1.8645 μάρκα. 'Ε- κτοτε παρουσίασε μία αστάθεια που προκλή- θηκε από στοιχεία που έδειχναν μία επιβρά- δυνση της 'Αμερικανικής οικονομίας (- 1.2% τόν Μάιο) ύστερα από 7 χρόνια συνεχούς ά- νόδου. Σ' αυτό συνέτεινε και τὸ έλλειμμα του 'Εμπορικού 'Ισοζυγίου τόν Μάιο, που έ- φθασε τὰ 10.24 δισεκ. δολλ. (επίπεδο ρεκόρ για τὸ 1989) έναντι 8.29 δισεκ. δολλ. τόν 'Α- πρίλιο.

'Η δήλωση του κ. Γκρήνσπαν στο Κογκρέ- σο στις 20 'Ιουλίου, ότι επαγρυπνεί για ένδε- χόμενη ύφεση, έρμηνεύθηκε ότι τὰ άμερικα- νικά επιτόκια θὰ μειωθούν και προκάλεσε την άνοδο των χρηματιστηριακών αξιών (ὁ δείκτης Dow Jones ξεπέρασε για λίγο τις 2607 μονάδες, ύψηλότερο επίπεδο από τόν 'Οκτώβριο του 1987).

Στις 10 'Ιουλίου η Chase Manhattan Bank μείωσε τὸ βασικό δανειοδοτικό επιτόκιο (pri- me rate) από 11% σε 10.5% και άκολουθή- σαι και οι άλλες μεγάλες Τράπεζες.

'Η πτώση των επιτοκίων συνήθως άκολου-

θείτε από άνοδο των χρηματιστηριακών τι- μών και μείωση των τιμών του δολλαρίου. Αυτό όμως δεν συνέβη και τὸ μὲν δολλάριο από 1.9290 μάρκα άρχές του μηνός διαμορ- φώθηκε στα 1.8965 μάρκα στις 24 'Ιουλίου, έ- νω ὁ δείκτης Dow Jones άρχισε τόν μήνα στις 2440 μονάδες και με συνεχή άνοδο έ- φθασε τις 2592 μονάδες στις 25 'Ιουλίου.

Τό Γερμανικό Μάρκο

'Όπως προαναφέρθηκε, η Bundesbank αύξησε στις 29 'Ιουνίου τὰ βασικά επιτόκια κατά 1/2 μονάδα, και τὸ μάρκο μετά τις 10 'Ιουλίου έδειξε κάποια τάση άνόδου, φθά- νοντας τὰ 1.8645 μάρκα τὸ δολλάριο και 3.0430 στην λίρα (11.7.89). 'Εκτοτε και έως τις 25 'Ιουλίου έπαιξε μεταξύ 1.91 μάρκα τὸ δολλάριο και 1.8940.

Τουναντίον ὁ δείκτης χρηματιστηριακών αξιών της Φραγκφούρτης DAX με άλλεπάλ- ληλα, άλματα παρουσιάζε καθημερινά νέα ρεκόρ, φθάνοντας τις 1556 μονάδες στις 25 'Ιουλίου.

'Η Λίρα 'Αγγλίας

Τό Χρηματιστήριο του Λονδίνου παρο- σίασε ισχυρά βελτίωση με άλλεπάλληλα κα- θημερινά ρεκόρ και έφθασε τις 2292,5 μονά- δες στις 19 'Ιουλίου (ύψηλότερο επίπεδο ά- πό τὸ Κράχ του 'Οκτωβρίου 1987).

Οι άπεργίες στα μεταφορικά μέσα προκά- λεσαν άλυσσίδωτες άρνητικές επιπτώσεις στην Βρετανική οικονομία των οποίων τὰ ά- ποτελέσματα θὰ φανούν στους διάφορους δείκτες που θὰ δημοσιευθούν τόν Σεπτέμ- βριο.

'Ο άνασχηματισμός της κυβερνήσεως Θά- τσερ στις 25 'Ιουλίου δεν φαίνεται να επηρε-

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)



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

ασε την τιμή της λίρας, η οποία σημείωσε άνοδο έναντι του μάρκου κατά 3 φένιγκ και έναντι του δολλαρίου κατά 2 σέντς.

Φρ. Έλβετ.	7 3/8	7 1/4	6 15/16
Φρ. Γαλλ.	9 1/8	9 1/8	9 1/8

ECU	178.144	179.300	- 0.6
-----	---------	---------	-------

Τό Γιέν 'Ιαπωνίας

Τά οικονομικά σκάνδαλα σε κυβερνητικό επίπεδο, επέδρασαν δυσμενώς στην τιμή του γιέν, και στίς τιμές του χρηματιστηρίου του Τόκιο.

Έτσι παρά την πτώση του δολλαρίου έναντι των άλλων νομισμάτων, τό γιέν παρέμεινε σχεδόν καθ' όλο τόν μήνα πάνω από τό 140 γιέν τό δολλάριο.

Τά δυσμενή αποτελέσματα των εκλογών στίς 22/23 'Ιουλίου, προκάλεσαν την παραίτηση του πρωθυπουργού Σουζούκι Ούνο.

Ή Δραχμή

Ή δραχμή διατηρήθηκε σε ύψηλά επίπεδα (μέ τη καθημερινή παρέμβαση στά Fixing της Τράπεζας της Ελλάδος) σημειώνοντας διολίσθηση έναντι του ECU πού περιορίστηκε στο 0.6%.

Ή άνοδος της δραχμής έναντι του δολλαρίου κατά 2.8% και έναντι του γιέν κατά 1.7%, όφειλεται στή πτώση άμφοτέρων στά τέλη 'Ιουλίου.

Στούς πίνακες πού ακολουθούν οί άναγνώστες των «Ν.Χ.» θά διαπιστώσουν μία καινοτομία, καθώς παρουσιάζεται πλέον νέος Πίνακας μέ τούς δείκτες των κυριωτέρων χρηματιστηρίων, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν τό τελευταίο δίμηνο.

Ή παρούσα στήλη των Χρηματοοικονομικών εξελίξεων συντάσσεται μέ τη συμβολή του κ. Άγαμέμωνα Μάντικα, οικονομολόγου μέ πολυετή θητεία στο διεθνή τραπεζικό χώρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμή δολλαρίου Ν. Ύόρκης

	30/6/89	24.7.89	Διαφ. %
Μαρ. Γερμ.	1.9640	1.8965	- 3.4
Λίρ. Άγγλ.	1.5430	1.6250	+ 5.0
Φρ. Έλβ.	1.6870	1.6350	- 3.1
Φ. Γαλλ.	6.6655	6.4265	- 3.6
Λίρ. 'Ιταλ.	1420.0	1366.0	- 3.8
Γιέν 'Ιαπ.	143.75	142.53	- 0.9

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια καταθέσεων (Λονδίνο) 25.7.89

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	9 1/8	9	8 13/16
Μαρ. Γερμ.	6 15/16	6 15/16	6 15/16
Λίρ. Άγγλ.	9	8 7/8	8 3/4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές Fixing - Τράπεζα Ελλάδος

	30.6.89	25.7.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	168.300	163.780	+ 2.8
Μαρ. Γερμ.	86.164	86.538	- 0.4
Φρ. Έλβετ.	100.700	100.522	+ 0.2
Λίρ. Άγγλ.	260.670	266.450	- 2.2
Φρ. Γαλλ.	25.387	25.523	- 0.5
Λίρ. 'Ιταλ.	11.905	11.995	- 0.8
Γιέν 'Ιαπ.	116.990	115.090	+ 1.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Δείκτες Χρηματιστηρίων

	30.89	25.7.89
Dow Jones (N.Y.)	2437.0	2583.1
Fin Times (Λονδ.)	2151.0	2269.4
DAX (Fragk.)	1473.7	1578.5
CAG (Παρίσ.)	476.1	496.7
Nikkei (Τόκιο)	3295.6	3453.8
Zurich	638.1	669.7
Αθηνών	300.1	324.7

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ 5% ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέ δημοσίευμα πού περιέχεται στο φύλλο 1299/1057/15.7.1989 (σελ. 6) του έγκριτου περιοδικού σας άναφορικά μέ την καθυστέρηση καταβολής του 5% έπιτρέψτε μου νά σας γνωρίσω τά εξής:

1. Μέ άπόφαση του πρώην Ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας πού εκδόθηκε λίγο πριν από τίς εκλογές, άποφασίσθηκε αύξηση του ποσού των συντάξεων των Πλοίαρχων και Μηχανικών Α' τάξεως κατά 5%. Ή άπόφαση αύτή στή συνέχεια κυρώθηκε μέ τό νόμο 1844/1989.

2. Ή άπόφαση αύτή, άνταποκρίθηκε σε αίτημα ναυτεργατικών συνδικαλιστικών όργανώσεων, δημιούργησε όμως μία σειρά από προβλήματα γιά τό ΝΑΤ. Τό πρώτο ήταν ότι ό προσδιορισμός της κατηγορίας των δικαιούχων δέν μπορούσε νά έντοπισθεί μηχανογραφικά διότι τά χρησιμοποιούμενα προγράμματα από την μηχανογραφική ύπηρεσία του ΝΑΤ δέν περιέχουν τά κατάλληλα στοιχεία άφού τά προγράμματα καταρτίσθηκαν γιά άλλες χρήσεις και μέ βάση ένα συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο πού στή συνέχεια μεταβλήθηκε. Τό αποτέλεσμα ήταν ότι οί δικαιούχοι έπρεπε νά έντοπισθούν ουσιαστικά μετά από έλεγχο των μερίδων και φακέλων των 47.000 συνταξιούχων του ΝΑΤ.

Ό έλεγχος αυτός μέσα στα στενά χρονικά όρια πού ύπήρχαν έπέτυχε τόν έντοπι-

σμό 7.500 δικαιούχων περίπου στους όποιους έστάλη ή αύξηση. Ήδη έχουν έντοπισθεί περίπου άλλοι 1.000 δικαιούχοι πού σύντομα θά λάβουν τίς αύξήσεις τους και τά άναδρομικά. Ό έλεγχος συνεχίζεται και πιστεύεται ότι οι παραλείψεις θά μειωθούν στο έλάχιστο αλλά μέ τό ύπάρχον σύστημα λειτουργίας δέν μπορούν νά άποκλεισθούν τελείως.

3. Παράλληλα ή άπόφαση δημιούργησε δύο έρμηνευτικά προβλήματα πού προκάλεσαν μία άκόμη καθυστέρηση. Τό πρώτο ήταν επί ποίας συντάξεως ύπολογίζεται τό 5% (συνταξιοδοτικός μισθός ή καταβαλλόμενη σύνταξη — μέ έπιδόματα ή όχι) και τό δεύτερο ήταν άν στήν αύξηση περιλαμβάνονται όχι μόνον οί Α' Πλοίαρχοι και Μηχανικοί αλλά και αυτοί πού έξομιούνται προς αυτούς συνταξιοδοτικά. Ήδη και τά δύο θέματα διευκρινίζονται εύνοικά γιά τούς συνταξιούχους μέ έρμηνευτική ύπουργική άπόφαση πού ύπέγραψε ό Ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδης.

4. Τό συμπέρασμα είναι ότι πράγματι ύπήρξαν περιπτώσεις δικαιούχων πού καθυστέρησαν (και καθυστερούν) νά πάρουν την αύξηση και γιά άλλους συνταξιούχους ή διαδικασία δέν ξεκίνησε. Αυτό όμως όφειλεται σε άδυναμίες της ίδιαις της άποφάσεως και της όργανώσεως πού ύπάρχει. Και κάτω από αυτό τό πρίσμα θά μπορούσε κανείς νά πεί ότι χρειάζονται άναδιαρθρώσεις τά μηχανογραφικά προγράμματα του ΝΑΤ, χρειάζονται ίσως άναδιοργάνωση πολλά πράγματα — πού σίγουρα δέν μπορούν νά

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

**OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS**

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 · 4515386 · 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

γίνουν άμέσως — ένα όμως πράγμα είναι δύσκολο να κάνει κανείς: Να κατηγορήσει τους υπαλλήλους του ΝΑΤ. Στο πολύ μικρό χρονικό διάστημα (από 13.7.89) της θητείας μου ως Προέδρου, έχω σχηματίσει την εντύπωση ότι οι Υπάλληλοι του ΝΑΤ στο σύνολό τους εργάζονται και εύσυνειστα και σκληρά. Άρκετές φορές όμως τα αποτελέσματα των προπαθειών τους έχουν ελλείψεις που προκαλούνται από οργανωτικές δομές και προβλήματα που γεννήθηκαν και αναπτύχθηκαν κατά την σταδιακή εξέλιξη του ΝΑΤ σε ένα εξογκωμένο, προβληματικό και υπερχρεωμένο οργανισμό. Υπηρεσίες που ήταν φτιαγμένες για να παρακολουθούν πολλά πλοία, σήμερα πρέπει να παρακολουθούν πολλά δάνεια. Και μπροστά στα σημαντικά οικονομικά προβλήματα του ΝΑΤ, πρέπει να εξαρτηθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι οι συντάξεις του μηνός Αυγούστου εστάλησαν στους συνταξιούχους από τις 24/7/89 (πριν και από τον κανονικό προγραμματισμό της προηγούμενης διοικήσεως που ως γνωστόν κατά κανόνα καθυστερούσε στην εφαρμογή του). Και ακόμη πρέπει να τονισθεί ότι αυτό όφειλεται κατά πρώτον και κύριο λόγο στον Υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδη, που με αληθινό πάθος έχει θέσει και έχει εξαγγείλει σαν πρώτο στόχο της θητείας του στο Υπουργείο το ΝΑΤ, την εξασφάλιση της συντάξεως των συνταξιούχων και την έγκαιρη καταβολή της και κατά δεύτερο λόγο στις υπηρεσίες του ΝΑΤ που λειτούργησαν αποτελεσματικά και έγκαιρα για την ολοκλήρωση μιας αρκετά πολύπλοκης διαδικασίας.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες δεν είναι βέβαιος κανείς αν πρέπει να ψέξει τους υπαλλήλους του ΝΑΤ για τους 1.000 περίπου δικαιούχους του 5% που δεν πρόλαβαν να εντοπίσουν έγκαιρα ή να τους επαινέσει για τους 7.500 που πρόλαβαν.

Όπως και να έχει το πράγμα και ό,τι και αν φταίει νομίζω ότι το ΝΑΤ, δι' έμού, πρέπει να ζητήσει συγγνώμη από τους δικαιούχους που καθυστέρησαν και καθυστερούν να πάρουν την αύξησή τους αλλά και να ζητήσει την κατανόησή τους για προβλήματα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή.

Άκόμη πρέπει εγώ να ζητήσω συγγνώμη για αυτή την μακροκελή απάντηση αλλά, όταν τό έγκριτο Περιοδικό σας δημοσιεύει αυστηρά σχόλια, φοβούμαι ότι μερικές φορές είναι αναπόφευκτη μία πιο αναλυτική απάντηση.

Τέλος θα ήθελα να σας παρακαλέσω, ό-

ταν προτίθεσθε να δημοσιεύσετε στο μέλλον κάποιο σχόλιο σχετικά με παράπονα κατά του ΝΑΤ να επικοινωνείτε μαζί μου εκ των προτέρων ώστε το δημοσίευσμά σας να λαμβάνει υπόψη και την θέση του ΝΑΤ για την καλύτερη και πιο αντικειμενική ενημέρωση των αναγνωστών σας. Εγώ προσωπικά θα είμαι πάντοτε στη διάθεσή σας και ενας από τους κύριους στόχους που έχω θέσει για την θητεία μου ως Προέδρου είναι να δώσω στο ΝΑΤ μία φυσιογνωμία που θα εμπνέει εμπιστοσύνη για το ότι αντιμετωπίζει με κατανόηση όλα τα προβλήματα που εμφανίζονται και τα ικανοποιεί όσο πιο καλά μπορεί μέσα στα πλαίσια των νόμων.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

ΓΡ. Ι. ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ
Πρόεδρος του ΝΑΤ

Πειραιάς, 27/7/89

Σημ. Συντ.: Είναι περίεργο: Τό θέμα στο οποίο αναφέρεται ο Πρόεδρος του ΝΑΤ έτέθη την 1 'Ιουλίου και επανελήφθη στις 15 'Ιουλίου γιατί είχαν συνεχισθεί οι καταγγελίες ενδιάμεσων προς τα «Ναυτικά Χρονικά». Και από τό γεγονός ότι ο κ. Τιμαγένης απαντά στο δεύτερο δημοσίευμα, τεκμαίρεται ότι δεν είχε τεθεί υπόψη του τό πρώτο. Για ποιούς λόγους δεν είμαστε φυσικά σε θέση να τό γνωρίζουμε, ούτε άλλωστε μάς ενδιαφέρει, αφορά τον ίδιο και τη θητεία του στο ΝΑΤ και αν θέλει άς τό ψάξει — όπωςδήποτε όμως να είναι βέβαιος ότι δεν θα χάσει.

Επί της ουσίας τώρα της πραγματικά μακροσκελούς απάντησής του:

Κατ' αρχήν δεν έχει ο ίδιος καμμία ευθύνη για την αλυσίδα του ΝΑΤ έναντι των συνταξιούχων πλοίαρχων και των Α' μηχανικών που είχαν παραλειφθεί από τό σχετικό σχόλιο της 1ης 'Ιουλίου, τό οποίο συνιστούμε να διαβάσει, τίς χήρες των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών που είχαν παραλειφθεί από την καταβολή της αύξησής τους 5% και για τό θέμα αυτό οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΝΑΤ πρόβαλαν στους ενδιαφερόμενους που τηλεφωνούσαν διάφορες δικαιολογίες που ή μία άντ' κρουε την άλλη. Έν πάση περιπτώσει, τό θέμα δεν γεννήθηκε από τη στιγμή που ή σχετική απόφαση του προηγούμενου Υπουργού, του κ. Ντεντιδάκη, κυρώθηκε με νόμο. Έχει μεγάλη προϊστορία και έν πάση περιπτώσει από τη στιγμή που ή προηγούμενος Υπουργός είχε δηλώσει ότι τό αίτημα για τό 5% πρόκειται να ικανοποιηθεί με απόφασή του όφειλαν, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, οι αρμόδιες υπηρεσίες και οι αρμόδιοι υπάλληλοι του ΝΑΤ να έχουν ξεκαθαρίσει όλα τα σχετικά ζητήματα και να είναι πανέτοιμοι και πανέτοιμοι να ύλοποιήσουν χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση την απόφαση, με την οποία πραγματικά ικανο-

ποιήθηκε έν μέρος τό δικαίωτο αίτημα των πλοίαρχων και των Α' μηχανικών να λαμβάνουν και αυτοί τό 80% του μισθού ένεργείας όπως λαμβάνουν οι άλλοι κλάδοι, όρισμένοι από τους όποιους μάλιστα λαμβάνουν σύνταξη μεγαλύτερη του 80%. Και πρós αυτήν την κατεύθυνση δεν έγινε τό παραμικρό. Και επί πλέον δεν έγινε και κάτι απλούστατο για τό όποιο χρειαζόταν μία στάλα μυαλό: Άντί να ψάχνουν τίς μερίδες και τους φακέλους των 47.000 συνταξιούχων του ΝΑΤ — σε δουλειά να βρισκόμαστε δηλαδή και να έχουμε και δικαιολογίες — για να εντοπίσουν τους δικαιούχους μπορούσαν να κάνουν μία ανακρίβωση μέσω των έφημερίδων και των ηλεκτρονικών μέσων έννημέρωσής με την όποία να καλούσαν όσους λαμβάνουν σύνταξη πλοίαρχου και Α' μηχανικού να γνωστοποιήσουν στο ΝΑΤ την ιδιότητά τους αυτή ώστε ή σχετικός έλεγχος να περιοριζόταν σε 8.500 — 9.000 φακέλους και μερίδες — για τους ύπόλοιπους, αυτούς δηλαδή που έφομιώνονται συνταξιοδοτικά με τους πλοίαρχους και τους Α' μηχανικούς (άλλήθως, πότε τους «ανακάλυψαν» οι μανδρινίνοι του ΝΑΤ;) δεν γίνεται φυσικά λόγος, τό αίτημα (και ή απόφαση) άφορούσε αποκλειστικά τους πλοίαρχους και τους Α' μηχανικούς και με αυτούς όφειλε να ασχοληθεί πρωτίστως τό ΝΑΤ και μετά με τους ύπόλοιπους.

Πληροφορούμε τον νέο Πρόεδρο του ΝΑΤ ότι οι υπάλληλοι συνιστούσαν σε όσους δεν είχαν πάρει την αύξηση και τηλεφωνούσαν στο Ταμείο να γνωστοποιήσουν τό στοιχείο τους για να τους δοθεί ή αύξηση — έπρεπε δηλαδή να τηλεφωνήσουν οι ενδιαφερόμενοι να τό πουν αυτοί που μπορούσαν να γνωστοποιηθεί με την ανακοίνωση που αναφέραμε και που όχι μόνον θα άπλοποιούσε τό πράγμα αλλά και θα έπιτάχυνε τίς σχετικές διαδικασίες ώστε να μην υπάρξει καν θέμα. Δεν αναφερόμαστε και στη συμπεριφορά που έπιδείχθηκε από όρισμένους υπαλλήλους σε όρισμένους ένδιαφερόμενους — αυτό τό άφήνουμε να τό πάρει τό ποτάμι.

Χαιρόμαστε ιδιαίτερως που ο κ. Τιμαγένης ζητάει συγγνώμη από τους δικαιούχους. Χαιρόμαστε άκόμη για τη διαβεβαίωσή του ότι σύντομα θα πάρουν και οι ύπόλοιποι την αύξηση του 5% άναδρομικά. Δεν συμφωνούμε όμως με την αντίληψή του ότι πρέπει να επικοινωνούμε μαζί του για τό σχόλιό μας που σχετίζονται με παράπονα κατά του ΝΑΤ, για να ύπάρχει και ή θέση του ΝΑΤ:

Τά σχόλιά μας έδράζονται πάντοτε στην πραγματικότητα και εκείνο που χρειάζεται είναι να μην παρέχεται ή ευχέρεια για τη δημιουργία παραπόων. Και πρós αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να κινηθεί ο νέος Πρόεδρος του ΝΑΤ, τό προσωπικό του όποιου άλλωστε με τό έλάχιστο πλοίο με Έλληνική σημαία πλέον δεν έχει και πάρα πολύ δουλειά και μπορεί να μεριμνήσει ώστε να μην υπάρχουν παράπονα από τους άσφαλισμένους.

Μακροσκελής και ή απάντησή μας, αλλά χρειαζόταν κυρίως για την έννημέρωση του νέου Προέδρου.

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΠΥΛΟ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

Υ/Φ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 150 ΤΟΝΝΩΝ
ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΝΕΡΟΥ

1. ΔΕΛΤΙΟ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΝΕΡΟΥ Νο. 24/89 ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΗΜΕΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

2. ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ - ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ Νο. 1349
και 1350/89

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22244 - 22189 Α.Ο.Η. 22838

ΤΕΛΕΞ: (0252) 203 ΖΕΡΥ ΓΡ

FAX: (0723) 22896

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

QUALITY WORK UNDERWATER

NOTE **NEW** PHONE NRS: 4514208

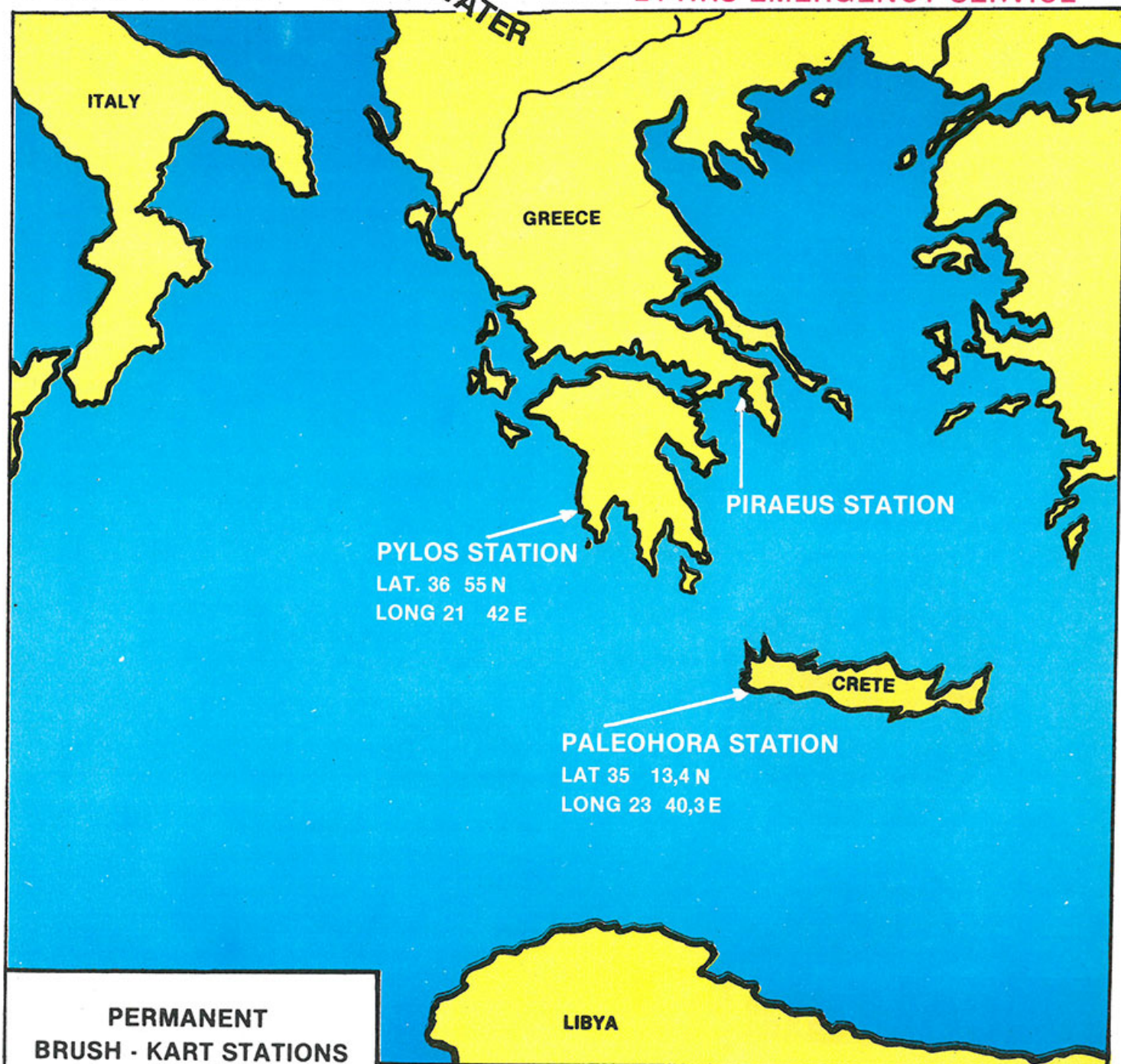
4180343 - 4518528

A.O.H.: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA GR - 241005 COBA GR

AKTI MIAOULI 81 - PIRAEUS 18538

24 HRS EMERGENCY SERVICE



PERMANENT
BRUSH - KART STATIONS

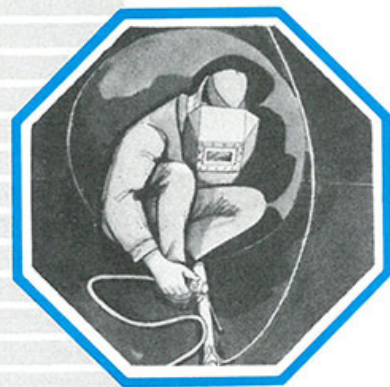
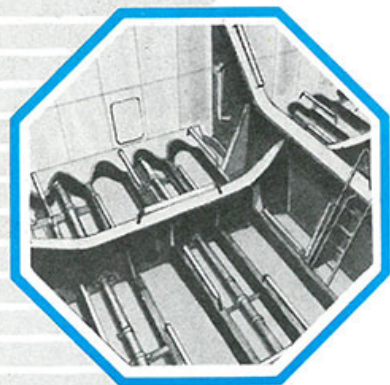
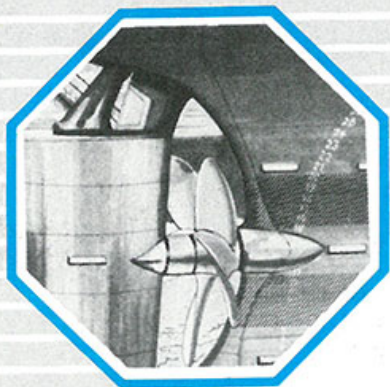
CRETE - (PALEOHORA)
PYLOS
PIRAEUS

SERVICES:

- Hull cleaning - Propeller polishing
- Repairs of Cracks-Ruptures-Rudder-Propeller-Holes-Dents
- Replacement of wasted anodes - cutting - welding
- Blank off and Sealing of seawater inlets/discharge and/or scoop inlets
- TV and VIDEO surveys - Photography
- Visual inspections - Damage surveys
- Inwater Surveys in lieu of dry docking for the Ship Registers

AMPAK

Cathodic Corrosion Protection



CETEMA B.V., a 100% subsidiary of the industrial group Metallgesellschaft AG in Frankfurt am Main, one of the largest producers of special high grade zinc in Western Europe, operates on a worldwide basis and is one of the largest manufacturers in Europe of sacrificial anodes.

Through their representative 'Nikolaos K. Katradis' in Piraeus they offer Greek owners and shipyards the widest selection of high quality sacrificial anodes in zinc- and aluminium alloy for the cathodic protection of every type of vessel.

When you want complete answers to your corrosion problems, you call your local agent:



NIKOLAOS K. KATRADIS S.A.

Head Office: Psarron & Anapafseos

Piraeus - Greece

Tel. 4627.800 - 4626.269

Telex: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR

Fax: 00311-4626.268

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ S.T.C.W

(Έκτιμήσεις μετά από πενταετή εφαρμογή)

Του Πλοιάρχου Λ.Σ. Κων. 'Αδ. Χαρτοφύλη

Από τα τέλη του περασμένου αιώνα, άρχισε νά απασχολεί τή διεθνή κοινότητα τό θέμα τής λήψεως αποτελεσματικών μέτρων γιά τή βελτίωση των όρων ασφαλείας των πλοίων.

Αυτή ή ίδια ή φύση τής ναυτιλίας όδήγησε στό συμπέρασμα ότι δέν άρκει ή βούληση μεμονωμένων κρατών ούτε ή ύπαρξη πλήρους καί αύστηρού έσωτερικού νομικού πλαισίου των ενδιαφερομένων γιά τήν επίτευξη του σκοπού αυτού, αλλά απαιτείται ή διεθνής συνεργασία όλων, ή έν πάση περιπτώσει όσο τό δυνατόν περισσοτέρων κρατών.

Η διαπίστωση αυτή όδήγησε στη δημιουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού (ΙΜΟ), πού μέ πρωτοβουλία του όποίου καταρτίστηκαν καί τέθηκαν σέ εφαρμογή πλέγμα όλόκληρο από Διεθνείς Συμβάσεις.

Από τό 1734 πού ό θρυλικός πιά καφετζής του Λονδίνου Edward Lloyd έξέδωσε γιά πρώτη φορά τήν έφημερίδα Lloyd's List καί από τό 1889 πού συνήλθε στην Ούάσιγκτον ή πρώτη διεθνής ναυτιλιακή διάσκεψη καί συζήτησε θέματα σχετικά μέ τήν ασφάλεια των πλοίων, έχουν συντελεσθεϊ μεγάλα άλματα, όσον άφορά σέ θέματα Κανονισμών, κατασκευής, έξοπλισμού καί συντηρήσεως πλοίων, Κανονισμών Φορτοεκφορτώσεως κοινών καί όχληρών φορτίων, Κανονισμών πλεύσεως καί γενικά ασφαλοϋς ναυσιπλοΐας.

Η ευαισθησία τής διεθνούς κοινότητας εξακολουθεϊ νά είναι μεγάλη καί ό τομέας αυτός τής ανθρώπινης οικονομικής δραστηριότητας λόγω τής φύσεώς του παρουσιάζει πολλά περιθώρια βελτιώσεως.

Όλες οι προσπάθειες του ΙΜΟ άφορούσαν στη λήψη μέτρων κυρίως γιά θέματα ασφαλοϋς κατασκευής καί συντηρήσεως των πλοίων καί του έξαρτισμού τους.

Στη δεκαετία όμως του 1970, είχαν πιά όριμάσει οι συνθήκες γιά λήψη μέ-

τρων πού θά άφορούσαν σέ θέματα συνθέσεως πληρώματος των πλοίων, γιατί είχε γίνει πιά συνείδηση όλων, ότι ό **άνθρώπινος παράγων διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στην πρόκληση ατυχημάτων.**

Έτσι, μετά από μακροχρόνιες διαβουλεύσεις σχετικά μέ τήν κατάρτιση καί έπεξεργασία του σχετικού κειμένου, τό 1978 ψηφίστηκε ή Διεθνής Σύμβαση «**γιά τά πρότυπα εκπαιδεύσεως εκδόσεως πιστοποιητικών καί τηρήσεως φυλακών των ναυτικών**», πιά γνωστή ως S.T.C.W. από τά αρχικά των λέξεων Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, πού κυρώθηκε από τήν Έλλάδα μέ τό Νόμο (ΦΕΚ 2Α/11.1.83) καί ισχύει διεθνώς από 25.4.84.

Πρίν λίγες μέρες δηλαδή συμπληρώθηκαν πέντε χρόνια εφαρμογής της.

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ Δ.Σ.

Όπως θά δοϋμε πιά κάτω, χαρακτηριστικό τής Συμβάσεως αυτής είναι τό ότι **παρέχει τό δικαίωμα στις άρμόδιες Αρχές κάθε κράτους πού τήν έχει κυρώσει (κράτος - μέλος), νά προβαίνουν σέ κάποιο είδος έλέγχου τής συνθέσεως κάθε πλοίου πού βρίσκεται στό λιμάνι τους,** γεγονός πού άποτελεϊ καινοτομία στό καθεστώς των Δ.Σ. πού ρυθμίζουν θέματα ασφαλείας των πλοίων.

Τά κύρια σημεία της συνοψίζονται στα έξης:

α. Καθορισμός βασικών αρχών οι όποιες πρέπει νά τηρούνται κατά τήν έκτέλεση φυλακών γεφύρας, μηχανής καί άσυρμάτου.

β. Καθορισμός ειδικών απαιτήσεων γιά πλοιάρχους, Άξιωματικούς καί κατώτερου ναυτικού δεξαμενοπλοίων μεταφοράς πετρελαίου, χημικών ουσιών καί ύγραερίου.

γ. Έφοδιασμός μέ πιστοποιητικό ή άδεια, των ναυτικών πού κατέχουν θέ-

σεις γιά τίς όποιες ή Σύμβαση προβλέπει τέτοια ύποχρέωση.

δ. Δικαίωμα έλέγχου των πλοίων από τίς άρμόδιες Αρχές του κράτους - μέλους σέ λιμάνι του όποίου βρίσκεται τό πλοίο.

Πιά συγκεκριμένα, γιά τό καθένα από τά παραπάνω προβλέπονται:

α. Βασικές αρχές κατά τήν έκτέλεση φυλακών

Άναφέρονται ένδεικτικά οδηγίες γιά τήν εξασφάλιση ασφαλών φυλακών όσον άφορά τή σύνθεση των φυλακών, στην ικανότητα των προσώπων πού συμμετέχουν σ' αυτές, στη γνώση κανόνων ναυσιπλοΐας καί λειτουργίας μηχανών, στον έξοπλισμό ναυσιπλοΐας, μηχανοστασίου καί άσυρμάτου, στα καθήκοντά του επί κεφαλής Άξιωματικού γεφύρας ή μηχανής καί του λοιπού προσωπικού φυλακής, στην προστασία του περιβάλλοντος, στις ύποχρεωτικές έλάχιστες απαιτήσεις γιά τά πιστοποιητικά πλοιάρχων, ύποπλοιάρχων, άξιωματικών γεφύρας, Α' καί Β' Μηχανικών, Άξιωματικών φυλακής μηχανοστασίου, κατώτερου προσωπικού φυλακής γεφύρας, μηχανοστασίου καί Άξιωματικών Άσυρμάτου.

Εϊδική πρόβλεψη ύπάρχει γιά τήν εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας καί έκσυγχρονισμού των γνώσεων των Πλοιάρχων, Α' Μηχανικών καί Άξιωματικών φυλακής γεφύρας, μηχανής καί Άσυρμάτου.

Σύμφωνα μέ τή ρύθμιση αυτή, καθένas από τους πιά πάνω, κάτοχος πιστοποιητικού, πού εργάζεται ή προτίθεται νά επιστρέψει στη θάλασσα, μετά από κάποια περίοδο στην Ξηρά, προκειμένου νά διατηρήσει τά απαιτούμενα προσόντα γιά ύπηρεσία σέ θαλασσοπλοούντα πλοία, απαιτείται όπως σέ τακτά διαστήματα πού δέν ύπερβαίνουν τά πέντε έτη, ίκανοποιεί τή διοίκηση

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

για την ύγειονομική καταλληλότητά του, (ιδιαίτερα όσον αφορά στην όραση και στην ακοή), και την επαγγελματική του ικανότητα.

Συμμορφούμενη προς την υποχρέωση αυτή, η Έλλάδα, με το ΠΔ 65/84 καθόρισε ότι ως προς την επαγγελματική ικανότητα, οι Πλοίαρχοι και οι Άξιωματικοί καταστρώματος και Μηχανής, θα πρέπει να έχουν δωδεκάμηνη τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία στην τελευταία 5ετία με την ειδικότητα του πιστοποιητικού που έχουν, ή υπηρεσία δύο χρόνων με πλήρη απασχόληση ως καθηγητές ΑΔΣΕΝ ή αρχιπλοίαρχοι ή αρχιμηχανικοί Ε.Ν.

Αν οι ενδιαφερόμενοι δεν συμπληρώνουν τις προϋποθέσεις αυτές, τότε πρέπει, ή να παρακολουθήσουν με επιτυχία το ειδικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα στο ΚΕΣΕΝ, ή να συμπληρώσουν τριμήνη τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία σε θαλασσοπλοούμενα πλοία ως υπεράριθμοι άξιωματικοί στη θέση που δικαιούνται σύμφωνα με το κατεχόμενο πιστοποιητικό.

Οι Άξιωματικοί Άσυσματου, πρέπει να έχουν τη 12μηνη υπηρεσία ως ανωτέρω κι αν δεν την έχουν, πρέπει να παρακολουθήσουν το σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα στο ΚΕΣΕΝ.

β. Ειδικές απαιτήσεις για πλοίαρχους, αξιωματικούς και κατώτερους ναυτικούς δεξαμενοπλοίων κλπ.

Για τους Άξιωματικούς και κατώτερους ναυτικούς που πρόκειται να αναλάβουν ειδικά καθήκοντα και ευνύμνες σχετικά με το φορτίο και τον εξαρτισμό φορτίου σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, χημικών και υγραερίου, αν δεν έχουν προϋπηρεσία σε τέτοια πλοία, ή Δ.Σ. προβλέπει ότι πρέπει να παρακολουθήσουν στην ξηρά κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αντιμετώπισης πυρκαϊάς και επί πλέον να έχουν κατάλληλη υπηρεσία υπό επίβλεψη σε πλοίο ώστε να αποκτήσουν έπαρκεις γνώσεις, ή να παρακολουθήσουν ειδικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

Για τους Πλοίαρχους, Α' Μηχανικούς, Υποπλοίαρχους και Β' Μηχανικούς και για όσους άλλους έχουν άμεση ευθύνη για την φόρτωση, εκφόρτωση κλπ. του φορτίου εκτός από τις πάνω προϋποθέσεις, προβλέπεται ακόμη ή να έχουν σχετική πείρα ή να παρακολουθήσουν πρόγραμμα ειδικής εκπαίδευσης.

Με το Π.Δ. 27/84 ιδρύθηκαν στο ΚΕΣΕΝ τμήματα ταχυρρυθμού εκπαιδευσεως στα όποια παρέχεται ή προβλεπόμενη πιό πάνω ειδική εκπαίδευση

γ. Έφοδιασμός ναυτικών με πιστοποιητικό ή άδεια.

Από τις διατάξεις της Συμβάσεως προβλέπεται ότι οι Πλοίαρχοι, Α' Μηχανικοί, Άξιωματικοί φυλακής γεφύρας ή μηχανής ή Άσυσματου, κατώτεροι ναυτικοί που μετέχουν σε φυλακές γεφύρας ή μηχανής και Πλοίαρχοι, Άξιωματικοί και κατώτερο πλήρωμα δεξαμενοπλοίων, μεταφοράς πετρελαίου, υγραερίου και χημικών ουσιών και τέλος οι ναυτικοί που είναι χρήστες των σωστικών μέσων των πλοίων, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι από την αρμόδια Αρχή του κράτους τους με το κατάλληλο πιστοποιητικό, έφ' όσον κατά την κρίση της Διοίκησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις όσον αφορά στην υπηρεσία, ηλικία, ύγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προσόντα και εξετάσεις, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις της Συμβάσεως.

Τα πιστοποιητικά θα έχουν και μετάφραση στην αγγλική γλώσσα και όσα άφορούν σε Πλοίαρχους και Άξιωματικούς, θα πρέπει να έχουν **ειδική θεώρηση από την Αρχή που τά εκδίδει στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.**

Σε περιπτώσεις εξαιρετικής ανάγκης, οι Διοικήσεις των κρατών - μελών μπορούν να χορηγούν **κατ' εξαίρεση άδεια ναυτολόγησης** σε συγκεκριμένο ναυτικό για συγκεκριμένο πλοίο, που φέρει τη σημαία τους, για χρονικό διάστημα μέχρι έξι (6) μηνών, έφ' όσον κατά την κρίση τους, ο ναυτικός αυτός θα έχει

άρκετά προσόντα για να εκτελέσει κατά τρόπο ασφαλή τα καθήκοντα που θα του ανατεθούν.

Οι άδειες αυτές δέ μπορούν να χορηγούνται για ναυτολόγηση σε θέση Πλοίαρχου, Α' Μηχανικού και Άσυσματισμού.

Με το Π.Δ. 455/83 καθορίστηκαν ο τύπος της άδειας κατ' εξαίρεση ναυτολόγησης, οι προϋποθέσεις για τη χορήγησή τους, οι αρμόδιες για την έκδοσή τους Αρχές κλπ.

δ. Έλεγχος από αρμόδιες Αρχές.

Έξουσιοδοτημένοι Άξιωματικοί κάθε κράτους που έχει κυρώσει τη Σύμβαση αυτή, μπορούν να ελέγχουν **κάθε πλοίο που βρίσκεται σε λιμάνι της χώρας τους, για να διαπιστώσουν:**

— αν όλοι οι υπηρετούντες στο πλοίο ναυτικοί, που όφείλουν κατά τις διατάξεις της Συμβάσεως να είναι εφοδιασμένοι με πιστοποιητικό, έχουν πράγματι τέτοιο πιστοποιητικό ή κατ' εξαίρεση άδεια ναυτολόγησης και

— αν κατά την έναρξη του πλοῦ, υπάρχουν αναπαυμένοι κατάλληλοι ναυτικοί για να αναλάβουν φυλακή και αν ο αριθμός των υπηρετούντων ναυτικών εξασφαλίζει έπαρκή ανάπαυση σ' αυτούς που θα αναλάβουν υπηρεσία στις επόμενες φυλακές.

Ο Άξιωματικός έλεγχου, αν διαπιστώσει κάποιες ελλείψεις μέσα στα πλαίσια της εξουσιοδότησεως που του παρέχει ή Σύμβαση, θα πρέπει να δώσει στον πλοίαρχο του πλοίου και στον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, σημείωμα στο όποιο θα αναφέρονται οι διαπιστωθείσες ελλείψεις.

Αν οι ελλείψεις δέν αποκατασταθούν και κριθεί ότι αυτό έγκυμονεί κίνδυνο για πρόσωπα, περιουσία, ή τό περιβάλλον, ή επιβιωρούσα Αρχή μπορεί να απαγορεύσει τόν απόπλου του πλοίου μέχρις ότι αποκατασταθούν οι ελλείψεις.

Για τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν,



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

καί τά μέτρα πού ἐλήφθησαν, ἐνημερώνεται ὁ Γενικός Γραμματέας τοῦ IMO.

Θά πρέπει νά τονισθεῖ στό σημεῖο αὐτό, ὅτι τό ἄρθρο Χ τῆς Συμβάσεως προβλέπει ὅτι καί τά πλοῖα μέ σημαία κράτους πού δέν ἔχει κυρώσει τή Σύμβαση, ἐφ' ὅσον βρίσκονται σέ λιμάνι κράτους - μέλους, ὑπόκεινται στόν ἐλεγχό ἀπό τήν ἀρμόδια Ἀρχή τοῦ κράτους μέλους. Ἡ ρύθμιση αὐτή στηρίζεται στήν ἀρχή πού εἶναι γνωστή ὡς «no more favourable treatment», σύμφωνα μέ τήν ὁποία, τά πλοῖα κράτους μή μέλους δέν θά ἔχουν εὐνοϊκώτερη μεταχείριση ἀπό τά πλοῖα τῶν κρατῶν - μελῶν, ὅταν βρίσκονται σέ λιμάνια κράτους - μέλους.

Δηλαδή, ὁ ἀρμόδιος Ἀξιωματικός Λ.Σ. νομιμοποιεῖται νά ἐπιθεωρήσει ἕνα πλοῖο μέ σημαία κράτους μή μέλους πού βρίσκεται σέ ἐλληνικό λιμάνι καί νά ζητήσῃ ἐφαρμογή τῆς Συμβάσεως αὐτῆς, παρ' ὅτι τό κράτος ἐκεῖνο δέν τήν ἔχει κυρώσει. Ἀντιθέτως, ὁ ἀρμόδιος Ἀξιωματικός τοῦ κράτους μή μέλους δέν νομιμοποιεῖται νά ἐλέγξει ἐλληνικό πλοῖο πού βρίσκεται σέ λιμάνι τοῦ κράτους ἐκεῖνου.

ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΟΗΣΕΩΣ — MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (MOU).

Ἀπό τόν Ἰούλιο τοῦ 1982 τέθηκε σέ ἐφαρμογή τό Μνημόνιο Συνεννοήσεως μεταξύ 14 εὐρωπαϊκῶν κρατῶν (Βέλγιο, Γαλλία, Δ. Γερμανία, Δανία, Ἀγγλία, Νορβηγία, Ἑλλάδα, Ἰρλανδία, Ἰσπανία, Ἰταλία, Φινλανδία, Πορτογαλία, Ὁλλανδία, Σουηδία), πού καθιερώνει σύστημα ἐπιθεωρήσεως τῶν ξένων πλοίων πού καταπλέουν στά λιμάνια τῶν πιό πάνω κρατῶν, γιά νά διαπιστω-

θεῖ ἂν συμμορφώνονται πρός τίς ἀπαιτήσεις Διεθνῶν Συμβάσεων, Ἀποφάσεων καί Συστάσεων πού ἔχουν ἐγκριθεῖ στά πλαίσια τοῦ IMO καί ILO (Διεθνῆς Ὁργάνωση Ἑργασίας).

Μιά ἀπό τίς Δ.Σ. τήν ἐφαρμογή τῆς ὁποίας ἐλέγχουν οἱ ἐπιθεωρητές στά πλαίσια τοῦ MOU, εἶναι καί Δ.Σ./STCW.

ΠΡΩΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Ἐξετάζοντας τά ἀποτελέσματα τῶν ἐλέγχων στά πέντε χρόνια ἐφαρμογῆς τῆς Δ.Σ./S.T.C.W. καταλήγουμε στίς ἑξῆς διαπιστώσεις:

— Μέχρι πρίν ἕνα περίπου χρόνο, δέν μπορούσαμε νά πούμε ὅτι πραγματοποιεῖτο αὐστηρὸς ἐλεγχος ἀπό τίς ἀρμόδιες Ἀρχές τῶν κρατῶν - μελῶν καί ἐπομένως δέν μπορούμε νά ξέρουμε κατὰ πόσον ἔχουν συμμορφωθεῖ τά κράτη - μέλη πρός τίς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβάσεως.

Ἰσως αὐτό νά ὀφείλεται στό γεγονός ὅτι ὅπως προαναφέραμε, ἡ Σύμβαση αὐτῇ καλύπτει ἕνα νέο τομέα τῆς ναυτιλίας καί τό διάστημα πού πέρασε ἦταν ἀπαραίτητο γιά τήν ἐξοικίωση τῶν ἐπιθεωρητῶν καί τήν προσαρμογή τῶν πλοίων.

Ἀκόμη καί οἱ ἐπιθεωρήσεις ἀπό ἐπιθεωρητές κρατῶν πού συμμετέχουν στό MOU δέν κάλυπταν θέματα τῆς STCW τουλάχιστον στό βαθμό πού κάλυπταν θέματα τῶν ἄλλων Δ.Σ.

— Τούς τελευταίους μήνες, παρουσιάστηκε μιά αὐξηση τῶν ἐπιθεωρήσεων γιά θέματα τῆς Δ.Σ./S.T.C.W. Ἡ δραστηριότητα αὐτή τῶν τελευταίων μηνῶν, ἀναμένεται νά ἐνταθεῖ μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου.

— Πρίν λίγους μήνες, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη τῶν ἀρμοδίων ὁργάνων τῶν χωρῶν τῆς Ἀσίας καί τοῦ Εἰρηνικοῦ, μέ ἀντικείμενο τό συντονισμό τῶν ἐνεργειῶν καί τή δραστηριοποίησή τους στό θέμα τῶν ἐπιθεωρήσεων στά πλαίσια τῆς STCW.

— Ἡ Γραμματεία τοῦ MOU συνέστησε στούς ἐπιθεωρητές τῶν κρατῶν - μελῶν νά καταβάλουν προσπάθεια ὥστε νά αὐξηθεῖ ὁ ἀριθμός τῶν ἐπιθεωρουμένων πλοίων.

— Οἱ ἐπιθεωρητές μικροῦ ἀσιατικοῦ κράτους χωρίς ναυτιλιακή παράδοση ἐπιδεικνύουν μεγάλη δραστηριότητα στόν τομέα αὐτό, μέ ἀποτέλεσμα νά ἔχουν ἐντοπίσει διάφορες ἐλλείψεις οὐσιαστικές ἢ τυπικές σέ ἑξι ἐλληνικά πλοῖα.

— Οἱ διαπιστωθεῖσες ἐλλείψεις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἀφοροῦσαν σέ ἔλλειψη: τῶν πρωτοτύπων πιστοποιητικῶν, τοῦ πιστοποιητικοῦ ἀσφαλοῦς συνθέσεως (safety manning document), τῆς ἀδειας κατ' ἐξαίρεση ναυτολογήσεως ὀρισμένων ἀξιωματικῶν καί τῆς εἰδικῆς θεωρήσεως τῶν πιστοποιητικῶν.

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ — ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Οἱ ἐλεγκοὶ τῶν πλοίων στά πλαίσια τῆς Συμβάσεως πρέπει νά ἀναμένεται ὅτι θά ἐντατικοποιηθοῦν σέ ὅλα σχεδόν τά λιμάνια τοῦ κόσμου.

Γιά νά ἀποφευχθοῦν λοιπόν καθυστερήσεις καί ἐπιβαρύνσεις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, πρόωρες ἀπολύσεις Ἑλλήνων ναυτικῶν καί κυρίως δυσφήμιση τῆς χώρας μας στόν IMO (οἱ διαπιστούμενες ἐλλείψεις ἀναφέρονται στό Γ.Γ. τοῦ IMO), θά πρέπει:

— οἱ ναυτεργατικές ἐνώσεις καί κυ-

Πύλος καί 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

ρίως αυτές των 'Αξιωματικών Ε.Ν. να ενημερώσουν τα μέλη τους για τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τις διατάξεις της Συμβάσεως.

— οι αρμόδιοι των πληρωμάτων στα ναυτιλιακά γραφεία, να ελέγχουν αν οι ναυτικοί που αποστέλλονται για ναυτολόγηση έχουν μαζί τους τα πρωτότυπα των πιστοποιητικών που απαιτούνται, και αν υπάρχει σ' αυτά η προβλεπόμενη από τη Σύμβαση ειδική θεώρηση ή ό-ποια τίθεται από την 'Υπηρεσία Ναυτι-κών Μητρώων.

— για κάθε αντικανονική ναυτολόγη-ση, π.χ. Μηχανικός Γ' σέ θέση Β' Μηχα-νικού, ή πρὸς ναυτολόγηση, να ἐφοδια-σθεῖ ἀπὸ κάποιον Λιμεναρχεῖο μὲ τὴν προβλεπόμενη ἄδεια κατ' ἐξαίρεση ναυτολογήσεως, γιατί ἡ τυχόν χορη-γούμενη ἐγκρίση τοῦ Λιμεναρχείου ἢ τοῦ ΥΕΝ γιὰ τὴν ναυτολόγηση, χορηγεί-ται στὰ πλαίσια τῆς ἐλληνικῆς νομοθε-σίας καὶ ὄχι τῆς Συμβάσεως καὶ ἐπομέ-νως κατοχυρώνει τὸ ναυτολογούμενο μόνο ἐναντὶ τῶν ἐλληνικῶν 'Αρχῶν, καὶ ὄχι ἐναντὶ τῶν 'Αρχῶν τῶν ἄλλων κρα-τῶν -μελῶν, οἱ ὁποῖες ἀναγνωρίζουν μό-νο τὴν ἐιδικὴ ἄδεια κατ' ἐξαίρεση ναυ-τολογήσεως, ὅπως ἐξ ἄλλου ἀναφέρε-ται στὴ σχετικὴ ἐγκύκλιο τοῦ ΥΕΝ μὲ τὴν ὁποία ἐγκαίρως ἐνημερώθηκαν ὅ-λοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

Τὸ πιστοποιητικὸ ἀσφαλοῦς συνθέσε-ως, δὲν προβλέπεται ἀπὸ τὴ Δ.Σ. ἀλλὰ ἀπὸ τὴν 'Απόφαση (Resolution) 481/81 τοῦ ΙΜΟ γιὰ τὶς ἀρχές ἀσφαλοῦς ἐπαν-δρώσεως καὶ ἐπομένως δὲν ὑποχρεώ-

νει τὰ πλοῖα νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μ' αὐ-τό, ἀφοῦ ὅπως εἶναι γνωστὸ, οἱ Resol-utions δὲν κυρώνονται μὲ νόμο καὶ δὲν ἀποτελοῦν ἐσωτερικὴ νομοθεσία τοῦ κράτους - μέλους, ἀλλ' ἀπλῶς ἐκφρά-ζουν ἐπιθυμία τῆς διεθνούς κοινότητος, χωρὶς δεσμευτικὸ χαρακτήρα.

Τελευταῖα, πάντως μελετᾶται ἡ σκο-πιμότητα νὰ καθιερωθεῖ ὡς ὑποχρεω-τικὴ ἡ ὑπαρξὴ τοῦ πιστοποιητικοῦ αὐτοῦ, μὲ ἀνάλογη ἀναθεώρηση τῆς Δ.Σ.

Δὲν νομιμοποιεῖται λοιπὸν ὁ ἐπιθεω-ρητὴς νὰ ἀπαιτήσει τὴν ὑπαρξὴ τοῦ πι-στοποιητικοῦ αὐτοῦ στὸ πλοῖο.

'Επειδὴ ὅμως κατὰ τοὺς ἐλέγχους ποὺ γίνονται στὰ πλαίσια τοῦ ΜΟΥ, ὁ ἐ-πιθεωρητὴς προκειμένου νὰ προσδιορί-σει τὴν ἐλαχίστη ἀσφαλὴ σύνθεση τοῦ ἐπιθεωρουμένου πλοίου ἂν αὐτὸ δὲν ἔ-χει τέτοιο πιστοποιητικὸ, μπορεῖ νὰ λά-βει ὑπόψη του τὴν ἀσφαλὴ σύνθεση ποὺ ἰσχύει γιὰ ὁμοίων χαρακτηριστικῶν πλοῖο τῆς πατρίδας του, καλὸν εἶναι νὰ εἶναι ἐφοδιασμένα ὅλα τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα μὲ τὸ πιστοποιητικὸ αὐτὸ γιὰ τὴν ἀποφυγὴ δημιουργίας προβλημάτων.

Τὰ πιστοποιητικὰ αὐτὰ ἐκδίδονται ἀ-πὸ ὅλες τὶς Λιμενικὲς 'Αρχές ἐσωτερι-κοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ.

Καλὸ θὰ εἶναι ἐπίσης νὰ ἔχουν ὑπόψη τους οἱ ἀρμόδιοι τῶν ναυτιλιακῶν ἐται-ριῶν ὅτι τὸ ἄρθρο Χ τῆς Συμβάσεως πα-ρέχει στὸν ἐπιθεωρητὴ τὸ δικαίωμα ἀ-παγορεύσεως τοῦ ἀπόπλου πλοίου εὐ-ρισκομένου σὲ λιμάνι κράτους - μέλους, μόνο ὅταν ἡ διαπιστωθεῖσα ἔλλειψη ἐγ-κυμονεῖ κίνδυνο γιὰ πρόσωπα, περιου-

σία ἢ τὸ περιβάλλον καὶ ἀκόμη ὅτι στὴν παρ. 4 τοῦ ἁρθροῦ αὐτοῦ προβλέπεται ὅτι ὅταν ἐνεργεῖται ἐλεγχος, πρέπει νὰ καταβάλλεται κάθε δυνατὴ προσπάθεια πρὸς ἀποφυγὴ ἀδικαιολόγητης κρατή-σεως ἢ καθυστέρησεως τοῦ πλοίου καὶ ἂν κρατηθεῖ ἡ καθυστέρησις ἀδικαιολό-γητα δικαιούται ἀποζημίωση γιὰ κάθε προκαλούμενη ἀπώλεια ἢ ζημιὰ ἀπὸ αὐ-τὴ τὴν αἰτία.

Τέλος γιὰ τὴν ἐξάλειψη κάποιας πιθα-νῆς παρανοήσεως, θὰ πρέπει νὰ διευ-κρινισθεῖ ὅτι, οἱ 'Αρχές τῶν Κρατῶν - Μελῶν τῆς Συμβάσεως ἔχουν δικαίωμα νὰ ἐπιθεωροῦν ὄχι μόνο τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ποὺ βρίσκονται στὰ λιμάνια τους, ἀλλὰ ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ πλοῖα, ἀνε-ξάρτητα ἀπὸ τὸ ἂν τὰ κράτη τῶν ὁποίων τὴ σημαία φέρουν ἔχουν κυρώσει ἢ ὄχι τὴ Σύμβαση αὐτή, μὲ βάση τὴν ἀρχὴ τῆς «ὄχι εὐνοϊκώτερης μεταχειρίσεως», γιὰ τὴν ὁποία ἀναφέραμε σὲ προηγούμενη παράγραφο. Θὰ πρέπει μάλιστα νὰ ἀνα-μένεται αὐστηρότερος καὶ συχνότερος ἐλεγχος στὰ πλοῖα μὲ σημαίες κρατῶν ποὺ δὲν τὴν ἔχουν κυρώσει.

'Επομένως ἡ προσφυγὴ στὶς σημαίες εὐκολίας δὲν ἀποτελεῖ τρόπο ἀπαλλα-γῆς ἀπὸ τὴν ὑποχρέωση συμμορφώσε-ως πρὸς τὶς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβάσεως.

ΑΔ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗΣ

Γνώμες διατυπούμενες στὸ ἄρθρο αὐτὸ ἀ-ποτελοῦν προσωπικὲς ἀπόψεις τοῦ συντάκτη τοῦ καὶ εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ μὴν συμφωνοῦνε μὲ τὶς ἀπόψεις τοῦ ΥΕΝ γιὰ τὸ θέμα αὐτό.

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: 01-9307561



* 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

TASIA STRINTZIS



**IONIAN GALAXY • IONIAN SUN • IONIAN HARMONY • IONIAN STAR
EPTANISOS • DELOS • KEFALLINIA**

Πάτρα • Ηγουμενίτσα • Κέρκυρα • Αγκώνα
Πάτρα • Κέρκυρα • Ντουμπρόβνικ • Αγκώνα
Αγκώνα • Σπλιτ
STOP OVER: Κέρκυρα - Ντουμπρόβνικ
Πάτρα • Σάμη • Ιθάκη
Κυλλήνη • Πόρος (Κεφαλονιά)
Ραφήνα • Κυκλάδες

STRINTZIS LINES 

'Εγκύκλιος του ΥΕΝ για την ύλοποίηση του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78

Σχετικά με την ύλοποίηση του Παραρτήματος V της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78 για τη πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα απορρίμματα, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας απέστειλε τη παρακάτω εγκύκλιο.

Όπως είναι γνωστό από 31/12/1988 έχει τεθεί σε ισχύ το Παράρτημα V της Δ.Σ. MARPOL 73/78 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα απορρίμματα. Οι διατάξεις του εν λόγω Παραρτήματος έχουν εφαρμογή σε όλα τα πλοία, Έλληνικά και ξένα, ανεξαρτήτως πλώων, κατηγορίας και χωρητικότητας τούτων.

Η έγκαιρη και καθολική συμμόρφωση των υπόχρεων πλοίων που κινούνται στον Έλληνικό θαλάσσιο χώρο καθίσταται επιτακτική λόγω της μεγάλης σπουδαιότητας και σημασίας που έχει, ιδιαίτερα για τη χώρα μας, το θαλάσσιο περιβάλλον, γιατί από την έπαρκη προστασία του επηρεάζεται ευνοϊκά η ανάπτυξη πολλών δραστηριοτήτων (επιχειρηματικών κλπ.).

Εκτός των ανωτέρω δεν πρέπει να παραγνωρίζεται και η αναγκαιότητα προστασίας της υγείας των κατοίκων των παραθαλασσίων περιοχών από τα πάσης φύσεως απορρίμματα που εκβάλλονται στις πρό κατοικημένων περιοχών παραλίες και ακτές γεγονός που προσδίδει μεγαλύτερη ακόμη σημασία στην αναγκαιότητα άμεσης εφαρμογής του Παραρτήματος V.

Εκτιμάται ότι η αποδοχή των μέτρων θα τύχει της ευνοϊκής αντιμετώπισης από τις έφοπλιστικές ενώσεις και τις ενώσεις των πλοιοκτητών, οι οποίες παρακαλούνται να επιδείξουν την απαιτούμενη για την περίπτωση ευαισθησία και να μεριμνήσουν για τη συμμόρφωση κάθε πλοίου τους, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, κατηγορίας και πλώων, τουλάχιστον με τα ακόλουθα:

α. ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ. Σε κάθε πλοίο πρέπει να υπάρχει ειδικός χώρος, που θα υποδεικνύεται από τους υπευθύνους του, στον οποίο θα τοποθετείται κατάλληλο κιβώτιο έπαρκους χωρητικότητας για την αποθήκευση των απορριμμάτων που συλλέγονται από διάφορους χώρους του

του. Προσεγγιστικά ο όγκος του κιβωτίου θα υπολογίζεται από τη σχέση.

$$V = A \times 0,004 M^3 \text{ ήμερα.}$$

Όπου:

V = ό όγκος του κιβωτίου σε M^3 για διάρκεια ταξιδιού μιας ημέρας

A = ό αριθμός των επιβαινόντων

Τό κιβώτιο αυτό πρέπει να είναι μεταλλικής κατασκευής ή από ειδικό ενισχυμένο πλαστικό ή ξύλινο με ειδική μεταλλική επένδυση.

Δέν θα πρέπει για τό σκοπό αυτό να χρησιμοποιούνται ξύλινα κιβώτια γιατί υπάρχει άμεσος κίνδυνος σήψης τους και παραγωγής δυσάρεστων όσμών. Τά πιό πάνω κιβώτια θα πρέπει να φέρουν κάλυμμα και να κλείνεται κατά τό δυνατόν στεγανά, να χωρίζεται σε δύο μέρη μέ έσωτερικό έγκάρσιο διάφραγμα, ώστε στον ένα χώρο να τοποθετούνται μόνο τά υπολείμματα τροφίμων και στον άλλο τά υπόλοιπα απορρίμματα. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ή χωρητικότητα του κιβωτίου θα είναι τέτοια ώστε να παραλαμβάνει τό σύνολο των παραγόμενων έπάνω στο πλοίο απορριμμάτων γιά τό χρονικό διάστημα πού τούτο θα ταξιδεύει σε περιοχή πού απαγορεύεται ή απόρριψη των απορριμμάτων στή θάλασσα. Σε περίπτωση πού ό χώρος του πλοίου δέν έπαρκει θα πρέπει να υποδεικνύεται στους ενδιαφερόμενους ή εγκατάσταση συμπιεστών (Compactors) γιά τή μείωση του όγκου των απορριμμάτων πού επιτρέπεται να αποθηκεύεται σε κάθε ένα από τούς δύο χώρους.

β. ΔΟΧΕΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ. Σε όλους τούς χώρους του πλοίου πού ζούν ή εργάζονται άνθρωποι (καταστρώματα, μαγειρεία, χώροι παραμονής, έπιβατων (σαλόνια) γέφυρα, μηχανοστάσιο κ.λ.π.) θά τοποθετούνται εύχρηστα δοχεία συλλογής απορριμμάτων μέ κάλυμμα. Ειδικά στό μαγειρείο θα τοποθετούνται δύο δοχεία διαφορετικού χρώματος γιά τήν συλλογή των υπολειμμάτων τροφίμων στό ένα και όλων των άλλων απορριμμάτων στό άλλο.

γ. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ.

Σέ έμφανή σημεία σ' όλους τούς κοινόχρηστους χώρους (κύριο κατάστρω-

μα, μαγειρεία, χώροι παραμονής έπιβατών κ.λ.π.) να τοποθετούνται πινακίδες διαστάσεων 12,5 ΜΧ20 Μ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Δ.Σ. MARPOL 73/78.

δ. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ. Προκειμένου να εξασφαλισθεί ό πιό άποτελεσματικός τρόπος διαχείρισης των απορριμμάτων έπάνω στό πλοίο πρέπει να συντάσσεται από τούς υπευθύνους του έγχειρίδιο διαχείρισης απορριμμάτων (υπόδειγμα του οποίου φαίνεται στό συνημμένο παράρτημα) στό όποιο θα καθορίζονται οι άρμοδιότητες κάθε μέλους του πληρώματος καθώς επίσης και οι διαδικασίες πού ακολουθούνται γιά τήν όρθή διαχείριση και διαλογή των απορριμμάτων. Στό έγχειρίδιο αυτό θα όρίζεται άρμόδιος αξιωματικός «περιβαλλοντολογικού έλέγχου». Γιά λόγους όμοιομορφίας τό έγχειρίδιο κάθε πλοίου θα υποβάλλεται στό ΥΕΝ/ΔΕΕΠ γιά έγκριση και θεώρησή.

Ό έξοπλισμός πού αναφέρεται στίς παραπάνω παράγραφους είναι ό έλάχιστος πού μπορεί να διαθέτει ένα πλοίο και έννοείται ότι σε περίπτωση πού τούτο έγκαταστήσει τά συνιστώμενα από τόν ΙΜΟ μηχανήματα έπεξεργασίας (άποτεφρωτήρες, πολτοποιητές τροφίμων, τεμαχιστές, συμπιεστές) μπορεί να ύποκαταστήσει, ή να περιορίσει τόν όγκο του ύπάρχοντος έξοπλισμού πού αναφέρεται στήν πιό πάνω παράγραφο 4α, ανάλογα μέ τό είδος του νέου έξοπλισμού πού θα εγκατασταθεί.

Γιά τόν έλεγχο τήρησης των ανωτέρω άρμόδιες σύμφωνα μέ τήν ισχύουσα νομοθεσία (Ν. 1269/82 ΦΕΚ 89Α/7/82 είναι ή ΔΕΕΠ και οι Λιμενικές Αρχές στήν περιοχή δικαιοδοσίας των οποίων καταπλέουν τά πλοία μέ Έλληνική ή ξένες σημαίες. Άν από τίς έπιθεωρήσεις διαπιστώνεται ότι δέν τηρούνται τά προαναφερόμενα τότε θα επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις (άρθρο 9 του Ν. 1269/82 ΦΕΚ 89Α/21.7.82).

Γιά όποιαδήποτε διευκρίνιση πού έχει σχέση μέ εγκατάσταση του απαιτούμενου έξοπλισμού σε πλοία παρακαλούμε να άπευθύνεσθε στήν Υπηρεσία ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, τμήμα Β Υ/Κ — MARPOL.

Ρ Ε Θ Υ Μ Ν Η Σ & Κ Ο Υ Λ Ο Υ Κ Ο Υ Ν Τ Η Σ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Οι ζημιές φορτίου και η ασφαλιστική κάλυψή τους

Οι ζημιές φορτίου και οι επιπτώσεις τους. Η εκφόρτωση του βλαβέντος φορτίου. Τεχνικές δυσκολίες και ύψηλα έξοδα. Τά έκτακτα έξοδα εκφορτώσεως. Η κάλυψη των P and I Clubs. Εκφόρτωση και καθαρισμός κυτών Οι βασικοί κανόνες που διέπουν την αποζημίωση. Μερικά χρήσιμα συμπεράσματα.

Άρθρο ειδικού του Σουηδικού κλάμπ στο Λούδς - Λίστ.

Οι ζημιές του φορτίου είναι λίγο ή πολύ συνδεδεμένες με κάποιου είδους ανεπιθύμητες συνέπειες. Σ' αυτόν τον κύκλο εμπίπτουν οι δυσχερησθέντες φορτωτές και παραλήπτες καθώς και οι ασφαλιστές του φορτίου, οι οποίοι ενδέχεται να χτυπήσουν την πόρτα του πλοιοκτήτη ζητώντας αποζημίωση, καθώς το πλοίο να δεχτεί την επίσκεψη κάποιου εκπροσώπου του τοπικού δικαστηρίου με μία διαταγή κατασχέσεως στα χέρια του.

Υπάρχουν όμως και άλλα σοβαρά προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίσει ο πλοιοκτήτης σε μερικές περιπτώσεις ζημίας φορτίου. Αν η ζημία είναι τόσο σοβαρή ώστε να καθίσταται αδύνατη η εκφόρτωση του φορτίου με τα συνήθη μέσα και τις συνήθεις μεθόδους, τότε συνεπάγεται όχι μόνο ένα σωρό δύσκολα τεχνικά προβλήματα αλλά και αναπάντεχα έξοδα, τα οποία κατά κανόνα είναι ύψηλα και σε μερικές περιπτώσεις πανύψηλα, εμπίπτοντα στην κατηγορία των λεγομένων «έκτακτων εξόδων εκφορτώσεως».

Ως παράδειγμα αναφέρεται η περίπτωση του χρόνου και της δαπάνης που χρειάζεται για να απαλλαγεί το πλοίο από φορτίο τσιμέντου που ψήθηκε στο κύτος λόγω επαφής του με νερό διαρ-

κούντος του ταξιδιού. Το στερεοποιημένο φορτίο θα πρέπει να το σπασουν με τη χρήση μηχανοτρυπάνου ή τσιμεντόσφυρας και στη συνέχεια να το πάρουν μακριά από το ντόκο και να το αποθέσουν κάπου. Παρόμοια προβλήματα ενδέχεται να παρουσιάσουν και τα προϊόντα του πετρελαίου. Η άσφαλτος μπορεί να στερεοποιηθεί λόγω άνεπαρκούς θερμοκρασίας όπως επίσης και η σκληρή παραφίνη. Μιά τέτοια εμπειρία είναι όπωσδήποτε και δυσάρεστη και δαπανηρή.

Τά έκτακτα έξοδα εκφορτώσεως παρουσιάζονται σε πάρα πολλές περιπτώσεις, ο δε κατάλογος των διαφόρων κατηγοριών φορτίων και των διαφόρων ζημιών φορτίου είναι ιδιαίτερα μακροσκελής. Όρισμένα παραδείγματα από την καθημερινή πράξη είναι πολύ ενδιαφέροντα γιατί δείχνουν τις πρακτικές δυσκολίες που παρουσιάζει το θέμα μας.

Οι ισχυρές θύελλες στη Βόρεια Θάλασσα προκαλούν συχνά βαρείες ζημιές στα φορτία, ιδίως στα πλοία ρό-ρό που μεταφέρουν ρυμουλκούμενα τρέιλερς.

Είναι γνωστό ότι τα οχήματα αυτά δεν κατασκευάστηκαν βασικά για θαλασσινές διαδρομές. Υπάρχουν πολλά

παραδείγματα άνεπαρκους πρόσδεσης και ασφάλισης του φορτίου μέσα στο τρέιλερ, όπως υπάρχουν και παραδείγματα τέτοιων οχημάτων που δεν είναι εφοδιασμένα με αρκετά ή κατάλληλα σημεία πρόσδεσης. Έτσι δεν είναι άπιθανο να αντικρίσεις μία ποικιλία εμπορευμάτων, που χύθηκαν από μπαταρισμένα οχήματα, να κυλιούνται ανάκατα στο κατάστρωμα: ανταλλακτικά αυτοκινήτων, σπασμένα βάζα, τοματοχυμοί και πλαστικές μπάλες. Καμιά φορά όμως το ανάκατεμα αυτό μπορεί να αποβεί θανάσιμο αν π.χ. αν προστεθούν μερικές χημικές ουσίες ή κάποιο άλλο επικίνδυνο είδος.

Η είσοδή του νερού στα κύτη συμβαίνει δυστυχώς συχνά. Ο λόγος μπορεί να είναι κάποια διαρροή στα καλύμματα κυτών ή κάποιο λάθος στη λειτουργία του συστήματος ερματισμού. Σε μία περίπτωση τα κύτη πλημμύρισαν γιατί είχε σπάσει μία γραμμή ψύξεως στο ψυκτικό σύστημα του πλοίου. Η πυροσβεστική υπηρεσία που εκλήθη χρειάστηκε να αντλήσει περί τις 2.000 τόννους νερού. Το φορτίο που άπετελείτο από καφέ σε σάκκους και ραμμένα δέματα ήταν φυσικά αδύνατο να διασωθεί.

Τά έκτακτα έξοδα εκφορτώσεως μπορούμε να πούμε ότι υπό όρισμένες

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 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

προϋποθέσεις καλύπτονται από την ασφάλιση του Club και επομένως είναι καταβλητέα στον πλοιοκτήτη. Μολονότι οι σχετικοί κανόνες των διαφόρων clubs δεν είναι ακριβώς ταυτόσημοι, είναι σχεδόν βέβαιο ότι η έρμηνεία και η πρακτική εφαρμογή τους είναι γενικά η ίδια.

Κατά γενικό κανόνα η ασφάλιση του P and I καλύπτει έξοδα και δαπάνες για τη εκφόρτωση και απομάκρυνση κατεστραμένων ή άχρηστων φορτίων. Για να έρμηνεύσουμε όμως την κάλυψη αυτή σκόπιμο είναι να ξέρουμε την ιστορική της προέλευση, μολονότι πρόκειται για διάταξη πολύ νεώτερη από τους περισσότερους άλλους κανόνες της P & I ασφάλισης. Βασική αρχή της ασφάλισης P & I είναι ότι τα έξοδα χειρισμού του φορτίου δεν καλύπτονται, ή δε διάταξη της καλύψεως των εκτάκτων εξόδων εκφορτώσεως εισήχθη στα μέσα του 1960 σαν επέκταση της παραδοσιακής καλύψεως. Σαν εξαίρεση επομένως πρέπει να εφαρμόζεται και να ερμηνεύεται αυστηρά. Τα ακόλουθα σημεία βοηθούν να εκτιμήσουμε αν και ποιά έξοδα εκφορτώσεως είναι καταβλητέα ή όχι στον πλοιοκτήτη:

α) Τα καλυπτόμενα έξοδα πρέπει να είναι εξαιρετικής φύσεως. Η έννοια του «εξαιρετικού» είναι δύσκολο να οριστεί σαφώς. Έμπειρικά μπορούμε να πούμε ότι μόνον έξοδα που υπερβαίνουν τα συνήθη έξοδα μιάς κανονικής εκφορτώσεως εμπίπτουν στην έννοια του «εξαιρετικού» και επομένως είναι καταβλητέα. Με άλλους λόγους μπορούμε να πούμε ότι η κάλυψη περιορίζεται σε έ-

ξοδα που απαιτούν έκτακτη προσφορά εργασίας και υλικών.

β) Η κάλυψη υπάρχει για να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για άπροσδόκητα έξοδα στα οποία υπεβλήθη με το σκοπό να εκφορτώσει ή να μετακινήσει το κατεστραμμένο ή άχρηστο φορτίο και όχι να καθαρίσει τα κύπη. Οι εργασίες καθαρισμού κυτών αποτελούν μέρος της υποχρέωσης του πλοιοκτήτη όπως παράσχει ένα αξιόπλοο και κατάλληλο πλοίο για να δεχθεί το υπό φόρτωση φορτίο. Είναι δύσκολο βέβαια να χαράξουμε πάντοτε με ακρίβεια τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ εκφορτώσεως και καθαρισμού. Το θέμα υπήρξε πολλές φορές αντικείμενο αμφισβήτησεων. Είναι π.χ. δύσκολο να πει κανείς από ποιο σημείο της μετακινήσεως ενός διαρρέοντος φορτίου, όπως είναι οι σπασμένες πλαστικές φιάλες του φυτικού λαδιού, αρχίζει να γίνεται μάλλον «καθαρισμός» παρά «εκφόρτωση». Στην πράξη η διαχωριστική γραμμή μόνο κατά περίπτωση μπορεί να αναζητηθεί και να βρεθεί.

γ) Αντίξοες περιστάσεις ενδέχεται να καταστήσουν αδύνατη την απαλλαγή του πλοίου από το βλαμένο φορτίο στον κανονικό λιμένα εκφορτώσεως. Στην περίπτωση αυτή το πλοίο θα αναγκασθεί να παρεκκλίνει προς κάποιον άλλο λιμένα. Τα έξοδα που προκύπτουν από τη διακοπή των εργασιών κ.λ.π. δεν καλύπτονται από το P & I και δεν καταβάλλονται.

δ) Δεν προβλέπονται ειδικοί όροι ως προς την αίτια που προκάλεσε τη ζημία. Άρα ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεω-

μένος να αποδείξει ότι η ζημία του φορτίου είναι αποτέλεσμα οποιουδήποτε μεγαλύτερου ατυχήματος. Το γεγονός και μόνο ότι το φορτίο έβλαβη είναι αρκετό.

Τά ανωτέρω σημεία αναφέρονται κυρίως στις εργασίες εκφορτώσεως. Άλλά και τα έξοδα χειρισμού, στοιβασίας και αναφορτώσεως καλύπτονται επίσης όταν αυτό του το πλοίο υπέστη ζημιές. Τυπικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του πλοίου που εισάγεται σε δεξαμενή για έπισκευές ζημιών που υπέστη στη διάρκεια του ταξιδιού και αναγκάζεται να εκφορτώσει προσωρινά το φορτίο του για να καταστούν δυνατές οι έπισκευές. Γενικά όμως τα έξοδα πρόσκαιρης εκφορτώσεως, αποθηκεύσεως και επαναφορτώσεως δεν καλύπτονται σε κάθε άλλη περίπτωση. Ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να υπολογίζει σε αποζημίωση για έξοδα προερχόμενα από επαναστοιβάση βλαβέντος φορτίου σε ενδιάμεσο λιμένα, εκτός αν η περίπτωση μπορεί να υπαχθεί στον κανόνα των Clubs Omnibus. Πάντως τα έκτακτα έξοδα για εκφόρτωση στον λιμένα προορισμού θα καλυφθούν.

Γενικά τα έξοδα που αποζημιώνονται στη γενική άβαρία ή από άλλο ενεχόμενο μέρος, δεν καλύπτονται από τα P & I. Αυτό είναι λογικό αν ληφθεί υπόψη η φύση της καλύψεως και της αυστηρής εφαρμογής της.

Τό συμπέρασμα είναι ότι ο πλοιοκτήτης όφειλε να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια και φροντίδα ως προς τη στοιβάση, την ασφάλεια κλπ. Γιατί υπάρχει μόνον ασφαλιστική κάλυψη, αλλά μόνο για εξαιρετικές περιστάσεις.

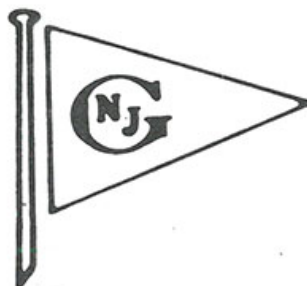
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

«Οί πηγές του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου»

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

(συνέχεια από τό προηγούμενο)

VII. Αί 'Ασσίζαι της 'Ιερουσαλήμ και της Κύπρου

Θά ήταν παράλειψη μας αν δεν αναφερόμεθα εδώ και στις 'Ασσίζες της 'Ιερουσαλήμ (Assises de Jeroysalem), και της Κύπρου. Όταν απελευθερώθηκε η 'Ιερουσαλήμ από τους Σταυροφόρους ιδρύθηκε εκεί βασίλειο υπό Βασιλέα τόν Γοδεφρείδον Βουϊλών (Godfrey de Bouillon) που συνέστησε επιτροπή από μορφωμένους σταυροφόρους και κληρικούς για την σύνταξη ήθων και εθίμων που ίσχυαν στη χώρα του. 'Η συγκεντρωθείσα νομοθεσία κατανεμήθη σε δύο κώδικες γνωστούς ως «'Ασσίζαι της 'Ιερουσαλήμ» εκ των οποίων ο πρώτος εκλήθη «'Ασσίζαι της 'Υψηλής Αύλης» και έρρυθμιζε τας μεταξύ ήγεμόνων και τιμαριούχων σχέσεις ενώ ο δεύτερος ονομαζόμενος «'Ασσίζαι της αύλης Βουργισίας ή 'Ασσίζαι της κάτω αύλης» έρρυθμιζε τας μεταξύ πολιτών ιδιωτικές σχέσεις και περιείχε και ποινικές τινές διατάξεις. Αί 'Ασσίζαι έφυλλάσσοντο στον Πανάγιο Τάφο και διά τόν λόγο αυτό απέκλήθησαν και «'Αγιοταφίτικα Γράμματα», άπωλέσθησαν δέ μετά την κατάληψη της 'Ιερουσαλήμ από τόν Σαλαδίν τό 1187 μ.χ.

Αί 'Ασσίζαι έφηρμόσθησαν και στην Κύπρο όπου έτυχαν περαιτέρω επεξεργασίας και απέτέλεσαν και νομοθεσία της φραγκοκρατούμενης νήσου μέχρι της καταλήψεως της από τόν 'Ενετόν τό 1489 μ.χ.

Αί 'Ασσίζαι της Βουργισίας προβλέπουν και περί ναυτοδικείου και ακόμη περιέχουν σημαντικές διατάξεις περί ναυτικού δικαίου. 'Η Αύλη της 'Αλύσου (la Cour de la chaine), που έλαβε την όνομασία της από την άλυσσο που έφραττε τότε τούς λιμένες, απέτελει τό ναυτοδικείο και έξεδίκαζε τας ναυτικές διαφορές.

'Από τας διατάξεις ναυτικού δικαίου αναφέρουμε τό άρθρο μγ' που αναφέ-

ρεται στην άβαρία και αποτελεί αντίγραφή των διατάξεων των Βασιλικών. Μόνον ότι ρίπτεται στην θάλασσα εν καιρώ κινδύνου του πλοίου προς διάσωση τούτου, των επ' αυτού επιβαινόντων και του φορτίου, αποτελεί άβαρία, συνεισφέρουν δέ τό πλοίο, τά διασωθέντα έμπορεύματα στην τική κόστους πλέον έξόδων και τά επί του πλοίου πολύτιμα μέταλλα (άρθρ. μγ').

Προβλέπεται ή σύσταση έμπορικής κοινωνίας μεταξύ δύο ατόμων, εκ των οποίων τό ένα αναλαμβάνει νά μεταφέρει διά πλοίου έμπόρευμα του άλλου σε όρισμένο τόπο. 'Οποιαδήποτε ζημία προερχόμενη απο ναυτικό άτύχημα ή από πειρατεία επιβαρύνει την κοινωνία και έπομένως ο άπολέσας τίποτε δέν υποχρεούται νά αποδώσει (άρθρο μς').

'Αντίθετα αν αυτός μεταβάλει τόν προορισμό του πλοίου αυτογνώμως και έπισυμβεί ναυτικό άτύχημα ή συλληφθή σε ξένο και κατασχθή τό έμπόρευμα, αυτός τυγχάνει ύπαίτιος και υποχρεούται σε άπόδοση του ληφθέντος κεφαλαίου παρά του έτέρου των κοινωνών. 'Η πρόσληψη των ναυτών έγένητο για όρισμένο ταξίδι δι' ο και προκατεβάλλετο μέρος του μισθού των υπό τύπον άρβαρώνος (άρθρ. μδ')⁴⁰.

VII. Τά ναυτοδικεία κατά τόν Μεσαίωνα ή Consulatatus Maris

'Ολα τά μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα όπως ή Πίζα, ή Γένουα και ή Βαρκελώνη είχαν δικά τους ναυτοδικεία των οποίων οι δικαστές έξελέγοντο από τας συντεχνίες των ναυτεμπόρων και έφήρμοζαν τό κοινό έθιμικό δίκαιο της θάλασσας. Τό ναυτοδικείο της Βαρκελώνης έκαλείτο Consulatatus Maris, διά διάταγματος δέ του Βασιλέως της 'Αραγωνίας και Κόμητος της Βαρκελώνης 'Ιακώβου Α' του έτους 1258 μ.χ. ιδρύθησαν δέ οι «πρόξενοι (σύμβουλοι) της θάλασσας» που είχαν άρμοδιότητα νά επιλύουν τας ναυτικές διαφορές βάσει ύπαρ-

χόντων ναυτικών εθίμων και συνηθών.

Αυτή ή αυτοδιοίκηση των ανθρώπων που είχαν σχέση με την θάλασσα απεικονίζεται στην άρχική παράγραφο του άνωτέρω διατάγματος που περιγράφει την έκλογή και τας άρμοδιότητες του Δικαστηρίου και των Πρόξενων (Συμβούλων) της θάλασσας της Valencia, και τό όποιο προσαρτάται σε πολλές εκδόσεις του Consulado del Mar:

«Κάθε χρόνο τό άπόγευμα της ήμέρας των Χριστουγέννων ή της γεννήσεως του Κυρίου μας, οι γέροντες των ναυτικών συντεχνιών, οι πλοίαρχοι και οι ναυτικοί, ή όποιοσδήποτε απ' αυτούς, συναντώνται σε συμβούλιο στην έκκλησία St. Pecla της πόλεως Valencia, και με ψηφοφορία (και όχι κλήρο) είτε όμόφωνη, είτε με πλειοψηφία, εκλέγουν δύο άγαθούς άνδρες του ναυτικού έμπορίου για νά χρησιμεύσουν σαν πρόξενοι (σύμβουλοι) και ένα άλλο άνδρα (του αυτού έμπορίου, όχι από άλλο έμπόριο ή μόρφωση ή θέση) για νά διατελέσει δικαστής επί των έφέσεων στις άποφάσεις των προηγούμενων».

Τό διάταγμα αυτό αναφέρει περαιτέρω ότι οι γέροντες της συντεχνίας, οι εκλεγέντες σύμβουλοι και ο εκλεγείς δικαστής - έφέτης εμφανίζονται προ του γενικού είσαγγελέως της Valencia όπου ο δικαστής - έφέτης δίδει τόν νενομισμένο όρκο.

'Αναφέρει ακόμη τό 'Ισπανικό αυτό διάταγμα ότι:

«Οί σύμβουλοι θά εκδικάζουν όλες τας ύποθέσεις ναυλώσεως κτλ... και γενικά όλα τά συμφωνητικά που αναγράφονται στα έθιμα της θάλασσας. Οί άποφάσεις των συμβούλων και του δικαστή θά αναφέρουν: «Σύμφωνα με τά έθιμα της θάλασσας...»⁴¹.

IX. Οί πρώτες έθνικές κωδικοποιήσεις.

'Η δημιουργία κατά τούς νεώτερους χρόνους έθνικών κρατών οδηγεί μοιραίως στην είσαγωγή νέων κρατικών νομοθεσιών, που έκτοπίζουν τας ιδιωτικές συλλογές και έθιμικές κωδικοποιήσεις του ναυτικού δικαίου.

'Η πρώτη κωδικοποίηση έγινε επί Λουδοβίκου 14ου και έπεκλήθη Ordonnance sur la Marine d' Aout 1681. 'Υπήρξε έργο του περίφημου ύπουργού των Οικονομικών Colbert, ήταν αρκετά εκτενής και περιείχε διατάξεις τόσο του Δημοσίου όσο και του 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. 'Ηκολούθησαν ο Δανικός Νόμος Danske Lov του 1683 του Βασιλέως Χριστιανού του 5ου, ο Σουηδικός Νόμος του 1667 του Βασιλέως Καρόλου του 11ου, ή Ordonanza de Bilbao του 1737 κτλ., και τελικά φθάνομε στο Ναπολεόντειο 'Εμπορικό Κώδικα (Code de Commerce) της Γαλλίας του 1807, τό II βιβλίό του όποίου είναι αφιερωμένο απ' όλους τούς λαούς της Μεσογείου, επηρέασε δέ άποφασιστικά τούς έμπορικούς και ναυτικούς κώδικες της εποχής του

συμπεριλαμβανομένου του 'Ελληνικού 'Εμπορικού Κώδικος.

Έτσι τό κοινό έθιμικό ναυτικό δίκαιο μέ τίς άλλεπάλληλες έθνικές κωδικοποιήσεις, πού ώστόσο περιέλαβαν πολλές διατάξεις του άρχαιου δικαίου, έξηφανίσθη τουλάχιστον τυπικά γιά πάντα. 'Αλλά τούς τελευταίους ίσως αιώνες ή ναυτιλία καί ή διακίνηση διά θαλάσσης βρίσκονται σέ νέο έπαναστατικό στάδιο. 'Ο άτμός, ή πετρελαιοκίνηση, ή ηλεκτρισμός, τά νέα μέσα ραδιοηλεκτρονικής, ή χρήση του χάλυβος στην ναυπηγική, έπηρέασαν όλα τά στάδια της ναυτιλίας, κινήσεως, φορτώσεως, έκφορτώσεως, τούς ναυτικούς κανόνες, όρους πλοηγήσεως, ασφαλίσσεως κατά ναυτικό κινδύνων, την σύνθεση πληρωμάτων, φορτωτικές, ναυλομεσιτικά κτλ. Καί όλα τά άνωτέρω συσχετιζόμενα μεταξύ τους συμφέροντα έχουν παγιωθεί από πανίσχυρες ένώσεις ή εταιρίες (Lloyds, κτλ.) μέ περισσότερο διεθνή παρά έθνικό χαρακτήρα. 'Αλλά καί οι οικονομικές συνθήκες του ναυτικού έμπορίου άλλαξαν από τά μέσα του 19ου αιώνα μέχρι σήμερα περισσότερο από ότι τά προηγούμενα 5.000 χρόνια.

Έτσι καί πάλι οι ασχολούμενοι μέ την ναυτιλία — πλοιοκτήτες, έφοπλιστές, έμποροι καί ασφαλιστές — ήνώθησαν γιά τά κοινά τους συμφέροντα γιά νά ξεπεράσουν τά φράγματα των έθνικών νομοθεσιών, καί την έπελθούσα διάσπαση έξ αυτού του λόγου του ναυτικού δικαίου. Κατ' άρχήν στό θέμα των ασφαλειών υπήρξαν σειρές διασκέψεων πού κατέληξαν στους κανόνες της 'Υόρκης — 'Αμβέρσης του 1890 σχετικούς μέ την θαλάσσια άπώλεια καί την κοινή άβάρια πού άναθεωρήθηκαν τό 1950. 'Ηκολούθησε ή Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 «περί ένοποίησης κανόνων τινών επί συγκρούσεων πλοίων» καί «περί ένοποίησης κανόνων τινών περί θαλασσίας άρωγής καί ναυαγιαίρεσεως» του 1910⁴³, ή Διεθνής

Σύμβαση των Βρυξελλών του 1926 «Διά την ένοποίηση κανόνων τινών σχετικών μέ τά ναυτικά προνόμια καί τάς 'Υποθήκας»⁴⁴.

Τό 1987 ιδρύθηκε τό άνεπίσημο International Maritime Committee (Διεθνής Ναυτική 'Επιτροπή) ενώ διασκέψεις γίνονται συχνότατα γιά τά θέματα της ναυτιλίας.⁴⁵

Θά ήταν παράλειψη άν δέν σημειώναμε έδώ την διεθνή σύμβαση την σχετική μέ τό δίκαιο της θάλασσας πού έψηφίσθη από τά 'Ηνωμένα Έθνη την 10.12.1982 καί έκυρώθη από πολλές χώρες μέλη (The United Nations Convention of th law of the sea).

Έτσι τό κοινοδίκαιο της θάλασσας βασισμένο στό έθιμα του έμπορίου, έπανεμφανίζεται στην σύγχρονη έποχή υπό άλλες μορφές.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Χωρίς νά θέλουμε νά παραβλέψουμε την τεράστια συμβολή του άρχαιου 'Ελληνικού καί ιδιαίτερα του Ροδιακού δικαίου στην διάπλαση, διάδοση καί εξέλιξη του ναυτικού δικαίου, παρατηρούμε ότι τό αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό των διαφόρων διαδοχικών Κωδίκων είναι ή ένότης της εξέλιξεως τους σάν μοναδικού, ευδιάκριτου καί συνεχούς συστήματος ναυτικών έθίμων.

Γιά νά τό εξηγήσουμε, άς πάρουμε, ένα από τά πιό χαρακτηριστικά θέματα του ναυτικού δικαίου πού δέν ύπάρχει στό χερσαίο δίκαιο — έκβολή φορτίου — καί άς παρακολουθήσουμε την ρύθμισή του μέσω όλων των κωδίκων καθώς καί την διευθέτηση της συνεισφοράς στις περιπτώσεις άβαρίας.

Στό Ροδιακό Δίκαιο, τό άρθρο 9 της Lex Rhodia de Jactu στό σημείο αυτό άναφέρεται:

«Έάν ό πλοίαρχος έκτιμά ότι επιβάλλεται έκβολή (ρίψη) φορτίου, άς ρωτήση τούς επιβάτες ποίοι έχουν άγαθά στό

πλοίο, καί άς τούς ζητήσει νά ψηφίσουν περί του πρακτέου».

'Αξίζει νά τονισθί ή δημοκρατική ιδέα της κοινής έπιχειρήσεως. Οι έμποροι πρέπει νά έρωτηθούν καί νά ψηφίσουν προτού ό πλοίαρχος προβή νομίμως στην ρίψη.

'Η χαρακτηριστική αυτή άρχή έχει τελείως έξαφανισθί στά σύγχρονα δίκαια⁴⁶. 'Αλλά μπορούμε νά διαπιστώσουμε την έπιβίωση της στις επακολουθήσασες κωδικοποιήσεις. Πηγαίνοντας πρós τά δυτικά, την έντοπίζουμε στό άρθρο 48 του Κώδικος του Amalfi, τό όποιο καί άναφέρει:

«Έάν οι έμποροι είναι άπληστοι, όπως μερικοί άνθρωποι πάντα είναι καί προτιμούν μάλλον νά πεθάνουν επί τόπου παρά νά θυσιάσουν ότιδήποτε, ώστε μέ την ύπερβολική τους τσιγκουνιά νά άρνούνται την έκβολή φορτίου τότε ό πλοίαρχος μετά από διαμαρτυρία μπορεί νά προχωρήσει στην έκβολή φορτίου».

Δύο αιώνες άργότερα, στό Condado de Mar της Βαρκελώνης, ό αυτός κανόνας έπανεμφανίζεται μέ πλέον ιδιαίτερη τυπικότητα. 'Εδώ προβλέπεται τό εξής πανηγυρικό λογίδριο πού ό πλοίαρχος έπρεπε νά έκφωνήση επί παρουσία του πληρώματος καί όλων των επί του πλοίου επιβαινόντων.

«Κύριοι, εάν δέν έλαφρύνουμε τό πλοίο διατρέχουμε μεγάλο κίνδυνο νά χάσουμε τίς ζωές μας καί τά πάντα' αλλά εάν σεις, κύριοι, συγκατατεθείτε νά έλαφρύνουμε τό πλοίο, τότε μέ την θέληση του Θεού νά σώσουμε τούς έαυτούς μας καί μεγάλο μέρος των άγαθών μας' αλλά άν δέν προβούμε στην ρίψη φορτίου στην θάλασσα, θά άπωλέσουμε τούς έαυτούς μας καθώς καί όλα όσα έχουμε».

Τότε εάν όλοι ή ή πλειοψηφία των έμπόρων συγκατατεθείτο, ή έκβολή έγένετο αλλά ένας από τούς έμπόρους όφειε νά ρίψη πρώτος καί στην συνέχεια ό πλοίαρχος ή οι κατ' έντολήν του, προέ-



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

βαιναν στην ρίψη των υπολοίπων.

Στήν συνέχεια στους Roles d' Oleron ο αυτός κανόνας βρίσκεται για άλλη μία φορά και εκεί υπάρχει επίσης ένα λογίδριο που εκφωνήτο από τον πλοίαρχο αλλά είναι πιό σύντομο απ' αυτό του Consulado.

Επίσης, στον Κώδικα Wisby και στον Χανσεατικό Κώδικα (τίτλος VII, άρθρο II) ο ίδιος εξακολουθή να ισχύει με μία μικρή αλλαγή αλλά χωρίς το λογίδριο του πλοίαρχου. Καί τό αξιοσημείωτο γεγονός που δίνει την ανά τον κόσμο παγκοσμιότητα του ναυτικού αυτού κανόνα, είναι ότι σε ένα ναυτικό κώδικα των νησιών Malay, των ανατολικών Ινδιών, που χρονολογείται γύρω στα 1200 μ.χ. επί του πρώτου Μωαμεθανού Σουλτάνου, βρίσκεται ρητή διάταξη με τό αυτό περίπου περιεχόμενο, ή οποία καλεί σε συμβουλευτική συνάθροιση τους εμπόρους και προβλέπει τον κανόνα της μετρήσεως των ψήφου των παρευρισκόμενων.

II. Όλοι αυτοί οι ναυτικοί Κώδικες ενσωμάτωσαν τό έθιμικό δίκαιο της θάλασσας και όχι τό δίκαιο κάποιου ήγεμόνα, με κοσμική εξουσία σε συγκεκριμένο χώρο και ανεπτύχθησαν σαν ανώνυμες κωδικοποιήσεις.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ο τίτλος και αρχική φράση του Consulado del Mar, όπως και άλλων κωδικών, αναγράφει «Aci comienzen les bones costumes de la mar». «Εδώ αρχίζουν τα καλά έθιμα της θάλασσας. Αυτά είναι τα καλά έθιμα τα σχετικά με την θάλασσα που σοφοί άνθρωποι που ταξίδευαν ανά τον κόσμο τά πρωτοπροσέφεραν στους προγόνους μας που τά συμπεριέλαβαν

σε βιβλία γεμάτα από σοφία και καλά έθιμα»

Είναι αξιοσημείωτο ότι σχεδόν κανένα όνομα νομικού δεν έχει συνδεθεί με κάποια από αυτές τις κωδικοποιήσεις ως αρχικού συγγραφέα ή συντάκτη τους... Άκόμα δεν είναι σίγουρες ακόμα και οι πόλεις στις οποίες πήραν την αρχική τους μορφή οι κώδικες αυτοί.

Καί αυτά τά έθιμα σαν κανόνες δικαίου, έφηρμόζοντο όχι από τά κοινά δικαστήρια αλλά από ειδικά ναυτοδικεία των οποίων οι δικαστές εξέλεγοντο από τις συντεχνίες των ναυτεμπόρων και ναυτικών.

Η ραγδαία αλλαγή στην ναυσιπλοία και την τεχνική της και στο ναυτικό έμπόριο τους τελευταίους δύο αιώνες προκάλεσε και πάλι την ανάγκη να θεσπισθούν κοινοί κανόνες μέσω διαδικασιών και διεθνών συμβάσεων για την διευθέτηση των προκύπτοντων ναυτικών θεμάτων που οι έθνικές νομοθεσίες ήταν ανήμπορες να αντιμετωπίσουν.

Η αναγέννηση αυτή του Ναυτικού δικαίου δείχνει την οικονομικότητά του, και μds θυμεί για μία ακόμα φορά την πάντα επίκαιρη και σοφή φράση του Αυτοκράτορα Άντωνίνου:

«Εγώ μέν του κόσμου κύριος, ο δέ νόμος της θαλάσσης τω νόμω των Ροδίων κρινέσθω τω ναυτικών».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΡ. ΜΑΘΑΙΟΣ

39. Διά την κακή συμπεριφορά των ναυτικών οι πλοιοκτήτες συναντηθέντες στο Bergen

της Όλλανδίας προέβησαν στην έξξξ κατ'αγγελία προς την Χανσεατική ένωση «έκατος απ' αυτούς τους άνυπότακτους συντρόφους κάμνει ότι του άρέσει και δημιουργεί τόσο κακό και σοβαρούς διαπληκτισμούς ώστε οι πλοιοκτήτες δεν έχουμε παρά να σταματήσουμε να ταξιδεύουμε εκτός αν σεις κύριοι πράξετε κάτι να αλλάξετε την κατάσταση αυτή». βλ. σχετικά Maritime Legal System, supra, sel. 907 914.

40. Βλ. Ν. Πλειώνη, supra, Δελτίον Ν.Ε.Ε., άριθ. φυλ. 38, σελ. 24-25.

41. Βλ. κείμενο του Ισπανικού αυτού διατάγματος εν Maritime Legal System, supra, σελ. 905-906. Για τά ναυτοδικεία και την ανάπτυξη του έμπορικού δικαίου (Lex Mercatoria) βλ. επίσης Gilmore and Black, οπ. αν. σελ. 4-5.

42. Βλ. Κ. Καραβά, οπ. αν σελ. 21, R. Rodiere, supra, σελ. 10-11.

43. Άμφότερες οι συμβάσεις έκυρώθησαν υπό της Έλλάδος διά του Νόμου ΓΩΠΣΤ/1911.

44. Στην Έλλάδα δεν έκυρώθη ή σύμβαση αυτή αλλά στις περιπτώσεις πλοίων που εισήχθησαν ως κεφάλαια εκ του έξωτερικού κατά την διάταξη του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 έχει περιωρισμένη εφαρμογή λόγω ρητής παραπομπής σ' αυτήν από τό άρθρο 19 των σχετικών κοινών ύπουργικών αποφάσεων.

45. Γενικά επί των διεθνών συμβάσεων του Ναυτικού δικαίου βλ. Ν. Singh International Maritime Law Conventions, British Shipping Laws, London 1983, Τόμοι 1-4.

46. Ούτω ο Έλληνικός Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου στο άρθρο του 224 προβλέπει ότι «Επί έκβολής, αυτή άποφασίζεται και ενεργείται κατά την κρίσιν άγαθού άνδρός ή διά δέ λαμβάνεται ύπ' όψιν τό βάρος, ή αξία, και ή επί του πλοίου θέσις των έκβλητέων».



OCEAN

THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS IN ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING

SPECIALISING,

Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering,
Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

LOYAL SHIPPING B.V., ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
BASALSTRAAT 41,3072 AA ROTTERDAM
P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.)
607, Lemos Maritime Bldg
35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Manager Cpt. M.P. VELONIAS
Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΛΓΕΡΙΑ

Δάνειο από τη Διεθνή Τράπεζα

Χρηματοδότηση ύψους 63 εκατ. δολλαρίων εγκρίθηκε από τη Διεθνή Τράπεζα που έδρευε στη Ουάσιγκτον, για τη βελτίωση λιμενικών εγκαταστάσεων στα λιμάνια της Αλγερίας.

Συγκεκριμένα η χρηματοδότηση καλύπτει το 50% του κόστους κατασκευής εγκαταστάσεων υποδοχής και διακίνησης εμπορευμάτων στο λιμάνι Algiers, τη βελτίωση των κρηπιδωμάτων στα λιμάνια Oran και Annaba, ώστε να είναι δυνατή η διακίνηση κοντέινερς, καθώς και τη κατασκευή αποθηκευτικών εγκαταστάσεων σιτηρών στο λιμάνι της Annaba.

ΓΑΛΛΙΑ

Επιτυχής πώληση μετοχών

Η «MC Shipping» που ιδρύθηκε τον Απρίλιο με την υποστήριξη του διαχειριστικού συγκροτήματος Vlasov του Μονακό, επέκτεινε ήδη τον στόλο της στα πέντε πλοία με την αγορά του κοντεϊνερόπλοιου πολλαπλής χρησιμότητας «Norai Elvina» 10.936 τον. γκρός. Η εταιρία πρόσφατα διέθεσε στην χρηματιστηριακή αγορά των ΗΠΑ τρία εκατομμύρια μετοχές σε τιμή 15 δολλαρίων εκάστη και κατόρθωσε να συγκεντρώσει 45 εκατ. δολάρια. Το ποσό αυτό διατέθηκε στην αγορά των πέντε κοντεϊνερόπλοιων από τα οποία δύο ήδη είναι χρονοναυλωμένα. Η εταιρία σχεδιάζει την αγορά τριών ακόμη μεταχειρισμένων πλοίων του ίδιου τύπου καθώς και δεξαμενοπλοίων, μεταφο-

ρās χημικών προϊόντων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Αίσιοδοξία

Ιδιαίτερα ένθαρρυντικός προς τους έφοπλιστές, υπήρξε ο Υπουργός Μεταφορών της Δυτικής Γερμανίας, ο οποίος τους υπέσχεθη απ' ευθείας ένδυσχη μετά την έκπνοή του τρέχοντος προγράμματος βοήθειας το οποίο λήγει στο τέλος του 1991. Είναι υπερέφανος, δήλωσε ο ανώτερος Υπουργός σε πρόσφατη συγκέντρωση των έφοπλιστών, γιατί έξεπλήρωσε την αποστολή που του ανέτελλε, δηλαδή το σταμάτημα της αλμορραγίας προς τις ξένες σημαίες. Ανάλογη διάθεση αίσιοδοξίας εμφανίσθηκε και από της έφοπλιστικής πλευράς.

Εντυπωσιακή θεωρείται πράγματι η ανακοπή της εξόδου των πλοίων από τη γερμανική σημαία, κατόπιν της ενάρξεως έφαρμογής του δεύτερου γερμανικού νηολογίου, προς το οποίο άρχισαν ήδη οι πρώτοι επαναπατρισμοί. Περί τις 15 αιτήσεις έκκρεμούν για έπιστροφή στο έθνικό νηολόγιο, πράγμα το οποίο κατά τις δηλώσεις του Προέδρου της Ένώσεως Γερμανών Έφοπλιστών, αποδεικνύει την όρθότητα της κινήσεως, την οποία υπεστήριξε ο έφοπλισμός και χάρη στην οποία θα έπιτραπεί η έξασφάλιση της άπασχολήσεως.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέος Κωδικός τηλεφώνων στο Λονδίνο από τον Μάιο του 1990

Ο κωδικός τηλεφώνων για το Λονδίνο θα

αλλάξει το 1990. Η Αρχή Τηλεπικοινωνιών British Telecom ανακοίνωσε ότι στις δώδεκα και ένα λεπτό μετά τα μεσάνυχτα της Κυριακής, 6ης Μαΐου 1990, ο κωδικός + 44 1 του Λονδίνου θα αντικατασταθεί με το κωδικό + 44 71 για τις περιοχές στο κεντρικό Λονδίνο και + 44 81 για τις περιοχές εκτός του κεντρικού Λονδίνου. Οι επιβαρύνσεις δεν θα επηρεαστούν από την αλλαγή στον κωδικό.

Οι περιοχές του κεντρικού Λονδίνου θα έχουν έκταση 20 χλμ. και θα καλύπτουν τις περιοχές από το West End στα δυτικά, μέσω των περιοχών γνωστών σαν Westminster και City έ ενω t?hn periox?h t;vn Docklands στα ανατολικά. Για παράδειγμα, ο νέος κωδικός για τις περιοχές του Knightbridge, Oxford Street και του City θα είναι + 44 71, ενώ για την περιοχή του Αεροδρομίου του Heathrow θα είναι + 44 81.

Από τις 6 Μαΐου 1990, θα πρέπει να γίνουν οι σχετικές αλλαγές σε όσους αριθμούς βρίσκονται στη μνήμη τηλεφώνων με δυνατότητα προγραμματισμού, σε κεντρικά τηλέφωνα, modem και τέλεφαξ.

Η αλλαγή στον κωδικό του Λονδίνου θα έπιτρέψει στον άριθμό τηλεφώνων στο Λονδίνο να διπλασιαστεί σε δέκα εκατομμύρια.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αγοράζει το Harland and Wolff

Ο γνωστός Νορβηγός μεγαλοέφοπλιστής Fred Olsen δεν φαίνεται να έχει ιδιαίτερη έπιτυχία στις έπαφές του με τα έργατικά συνδικάτα. Εκτός από τη διαμάχη του με το πλήρωμα του υπερωκεανίου «Black Prince», τώρα αντιμετώπιζει την αντίδραση των έργαζομένων στα Ιρλανδικά ναυπηγεία Harland and Wolff, οι οποίοι δεν τον θέλουν ως αγοραστή. Σημειωτέον ότι τα ναυπηγεία αυτά είναι τώρα έθνικοποιημένα και η Κυβέρνηση, στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησεως, διεξάγει διαπραγματεύσεις για την πώλησή τους στον Olsen.

Οι διαπραγματεύσεις αυτές είχαν αρχίσει πριν το Πάσχα αλλά δεν κατέληξαν σε θετικό αποτέλεσμα γιατί προσέκρουσαν στις απαιτήσεις των έργαζομένων οι οποίοι επιμένουν στα δύο βασικά αιτήματά τους που άφορούν την έξασφάλιση της άπασχολήσεώς τους και στο ώρARIO έργασίας.

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



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

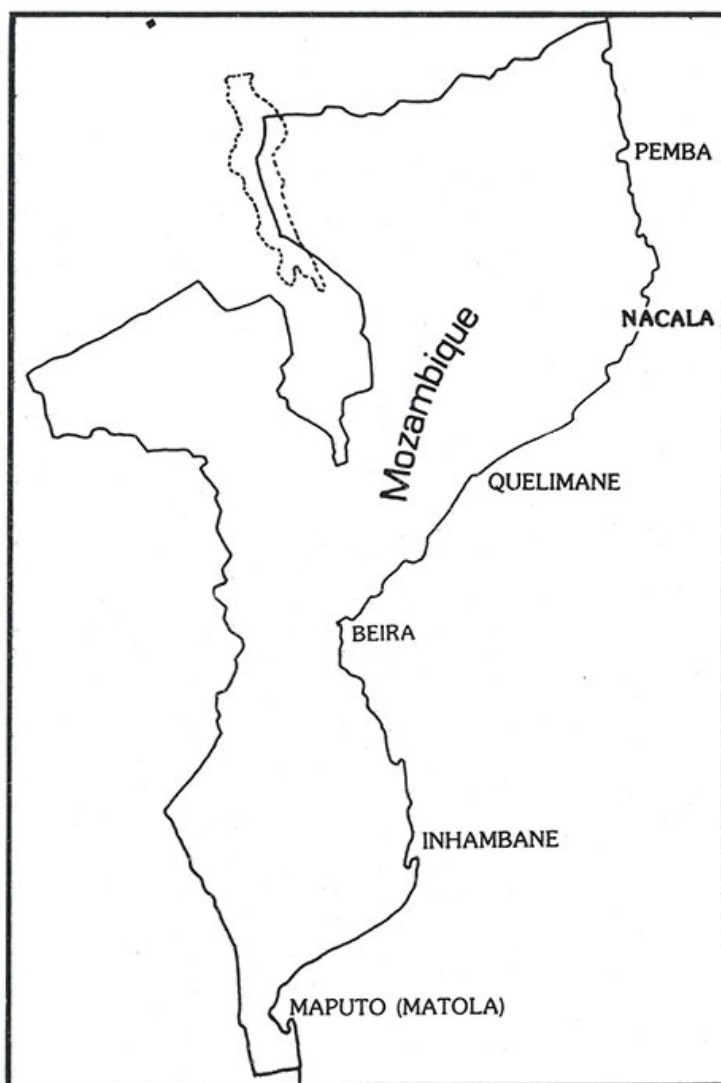
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.



INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Μειοδοτικός Διαγωνισμός του YEN

Για το πρωί της 11 Αυγούστου, αναβλήθηκε ο διαγωνισμός που θα διενεργήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας για την ανάδειξη μεταφορέα - εκναυλωτή για μεταφορές υλικών και εφοδίων των Ένόπλων Δυνάμεων από και προς τις Ήνωμένες Πολιτείες.

Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στο τηλέφωνο 4525049.

Υπό την κυανόλευκο

Τόν Ιούλιο εξητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των έξι πλοίων:

— «Κλίπερβεντσουρ Α.», δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων, πρώην «Fort Toronto» υπό αγγλική σημαία, 19.981 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Elcosmos Inc.», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Κλήαρβεντσουρ Α.», δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χημικών προϊόντων, πρώην «R.A. Emerson» υπό αγγλική σημαία, 18.744 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Elcoral Inc.», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Κάρετζβεντσουρ Α.», δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων, πρώην «Fort Rouge» υπό αγγλική σημαία, 19.982 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Elconcept Inc.», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Αργοναύτης», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Don Humberto» υπό λιβεριανή σημαία, 15.588 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Salonica Trust Corp.», (κ. Δημ. Διονυσίου).

— Κρέστβεντσουρ Α., δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χημικών προϊόντων, πρώην «Fort Steele» υπό αγγλική σημαία, 18.744 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Elcrown Inc.», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Κρύσταλβεντσουρ Α.», δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χημικών προϊόντων, πρώην «Fort Garry» υπό αγγλική σημαία, 19.981 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Elcrystal Inc.», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Κόνκεστβεντσουρ Α.», δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χημικών προϊόντων, «Fort Assiniboine» υπό αγγλική σημαία, 19.982 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία «Elcross Inc.», (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Πετρεϊντερ», φορτηγό, πρώην «Lady Aalke» υπό κυπριακή σημαία, 1.588 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «ΠΕΛΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Ίων Δημόπουλος).

— «Πέτρα», μπάλκερ, πρώην «Αντώνης Σ.

Λεμός» υπό κυπριακή σημαία, 30.749 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Angriah Enterprises Ltd.» (κ. Καρέλλα Μαρία — Χρυσούλα).

— «Κοπακαμπάνα Ρήφερ», πλοίο - ψυγείο, που υπέστειλε σημαία Μάλτας, 8.106 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Cimarron Shipping Corp.» (κ. Άλεξ. Ράπτης).

— «Όρφεύς», μικτό σκάφος, πρώην «Laurotank Friuli» υπό Ιταλική σημαία, 29.749 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «Laggon Maritime Inc.» (κ. Άλεξ. Μαριόλης).

— «Πλάτων», μπάλκερ, πρώην λιβεριανό υπό το αυτό όνομα, 9.674 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Bladon Shipping Inc.», (κ. Βασιλική Άσπιώτη).

Άγοραπωλησίες

— Σέ ξένους πλοιοκτήτες επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ «Ρίκι», 42.244 τον. d.w., 25.227 τον. γκρό, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1985 με δυνατότητα μεταφοράς 914 TEU, έναντι τιμής περί των 19 εκατ. δολларίων.

Σέ συμφέροντα που δραστηριοποιούνται υπό τη σημαία της Λιβερίας επωλήθη το υπό

σημαία Παναμά φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Άλεξάντερς Στρένγθ» 22.260 τον. d.w., 11.927 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1980, εξοπλισμένο με κρένια των 25 τόννων, χωρίς να γνωσθεί τιμή αγοράς.

— Σέ Νορβηγούς επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Ζέττα» 33.329 τον. d.w., 20.516 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1971, εξοπλισμένο με φορτωτήρες έναντι τιμής περί των 4,6 εκατ. δολларίων.

— Σέ συμφέροντα που δραστηριοποιούνται υπό τη παναμαϊκή σημαία επωλήθη το ελληνικό μπάλκερ «Γκόλντεν Κόιμης» 29.334 τον. d.w., 16.439 τον. γκρό, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 5,6 εκατ. δολларίων.

— Σέ άγνωστους αγοραστές τέλος, επωλήθη το υπό σημαία Μπαχάμας φορτηγό πλοίο «Πλάνετ» 15.767 τον. d.w., 9.864 τον. γκρό, ναυπηγηθέν στη Γερμανία το 1978, με δυνατότητα μεταφοράς 268 TEU, έναντι τιμής περί των 6,2 εκατ. δολларίων.

Ξένοι πρεσβευτές στον κ. Παυλίδη

Τόν Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη επισκέφθηκαν πρό ημερών οι πρέσβεις του Ιράκ, του Πακιστάν και του Ισραήλ κ.κ. Fatah Al Hazratzi, Malek Muzafar και Moshe Gilboa αντίστοιχα, και ανταλλάξαν απόψεις σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Όπως ανακοινώθηκε από το YEN, από την πλευρά του Ιρακινού πρέσβη εκφράστηκε η επιθυμία να επισκεφθεί τη χώρα μας επιτροπή Ιρακινών προκειμένου να συζητήσει τη δυνατότητα σύναψης ναυτιλιακής συμφωνίας μεταξύ των δύο χωρών.

Επίσης τον κ. Παυλίδη επισκέφθηκαν ο Α' Γραμματέας και ο οικονομικός σύμβουλος της πρεσβείας των ΗΠΑ κ.κ. William Crane

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

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ

Η τιμή πωλήσεως του ναυπηγείου είχε οριστεί σε 6 εκατομ. λιρών με πρόθεση του Olsen να αγοράσει το 80% του μετοχικού κεφαλαίου και παράλληλα να προσφέρει τα αναγκαία ποσά για την επαναλειτουργία της επιχείρησης. Έξάλλου το προσωπικό του ναυπηγείου θα μπορούσε να αποκτήσει το υπόλοιπο 20% με τη βοήθεια των αποζημιώσεων που θα τους παρείχε το Κράτος. Το σύνολο όμως του προσωπικού δεν έχει αποφασίσει οριστικά επί αυτού του σχεδίου.

Πάντως είναι βέβαιο ότι τα συνδικάτα έχουν ανοικτά κηρυχθεί εναντίον της ιδιωτικοποίησης των ναυπηγείων, αναγκάζονται όμως να συζητούν το σχέδιο πωλήσεως γιατί η Κυβέρνηση τους έθεσε πρό του διλήματος: η πώληση σε ιδιωτικά συμφέροντα ή οριστικό κλείσιμο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Οί έφοπλισταί παραπονούνται

Στις έτήσεις εκθέσεις των οργανώσεών τους, τόσο οι έφοπλισταί όσο και της άκτοπλοίας, παραπονούνται ότι η Κυβέρνηση τους έχει εγκαταλείψει. Ειδικότερα οι εκθέσεις αναφέρονται στις μεγάλες καθυστερήσεις των άρμοδίων αρχών για την έφαρμογή των μέτρων βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας του Όλλανδικού πλοίου. Ίσχυρίζονται έξάλλου ότι οι κανονισμοί χρησιμοποίησης ξένων ναυτικών έπρεπε να είναι έλευθεριώτεροι, οι ναυτικοί να πληρώνουν χαμηλότερο φόρο εισοδήματος και η σύνθεση του πληρώματος στα σύγχρονα πλοία να είναι περισσότε-

ρο μειωμένη.

Ένα άλλο θέμα αποτελεί η άβεβαιότητα που κρατεί ως προς την παράταση των οικονομικών μέτρων ενισχύσεως των επενδύσεων μετά την 1 Ιανουαρίου 1989. Κανείς δεν γνωρίζει εάν τα μέτρα θα συνεχισθούν και σε πιο επίπεδο. Έξάλλου από διετίας ήδη το Κοινοβούλιο είχε ζητήσει από την Κυβέρνηση να καταρτίσει ένα πρόγραμμα για τη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως των πλοίων, για το οποίο δεν έχει γίνει σχεδόν τίποτα.

Ένας βασικός λόγος για τις καθυστερήσεις που παρατηρούνται στη λήψη των αναγκαίων μέτρων είναι η σύμπραξη πολλών συναρμόδιων Υπουργείων, όπως π.χ. στην περίπτωση της μείωσης της φορολογίας των ναυτικών. Στις περισσότερες από τις άλλες περιπτώσεις (σύνθεση, ξένοι ναυτικοί κλπ.) η αντίδραση προέρχεται κυρίως από τα ναυτεργατικά συνδικάτα.

ΦΟΡΜΟΖΑ

Αναβάλλεται η ναυπήγηση

Στις αρχές του έτους η Evergreen είχε αναγγείλει επίσημως την παραγγελία 22 πλοίων κοντέϊνερς της τάξεως των 4000 EVP. Τα πλοία αυτά, εκ των οποίων το πρώτο είχε προγραμματισθεί να παραδοθεί τον Ιανουάριο του 1991, θα έναυπηγούντο στο Ιαπωνικό ναυπηγείο Onomichi dockyard.

Ήδη το έφοπλιστικό συγκρότημα της Φορμόζας, η Evergreen, ανέκοιωσε την απόφασή της να επιβραδύνει αυτό το πρό-

γραμμα αλλά όχι να τό εγκαταλείψει. Ός αίτία αναφέρεται τό γεγονός ότι τό άνωτέρω ναυπηγείο δέν διαθέτει έλεύθερο χώρο για ένα τόσο μεγάλο όγκο παραγγελιών. Η Evergreen προσθέτει στην ανακοίνωσή της ότι είναι έτοιμη να επαναλάβει τις συζητήσεις μόλις τό ναυπηγείο μπορέσει να αύξησει τις δυνατότητές του σε ναυπηγικές κλίμακες. Ό δέ πρόεδρος της Evergreen κ. Chang δήλωσε ότι πρόθεση και έπιθυμία της εταιρίας είναι η κατασκευή των πλοίων αυτών στο άνωτέρω ναυπηγείο και όχι σε άλλο.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Φεύγουν αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες

Και άλλη ναυτιλιακή εταιρία του Χόγκ Κόγκ πρόκειται σύντομα να μεταφέρει την έδρα της στην Βερμούδα καθώς όλο και περισσότερες εταιρίες του κρατιδίου έπηρεάζονται από τον ψυχολογικό αντίκτυπο των πρόσφατων γεγονότων της Κίνας. Η «International Maritime Carriers» (IMC) ανακοίνωσε ότι παρά την πολύ καλή χρονιά, που είδε τα κέρδη της να αύξάνονται κτά 280%, άναγκάζεται να μεταφέρει τα γραφεία της στη Βερμούδα για να προστατεύσει τό κύρος των μετοχών της. Πράγματι, όπως έγινε αισθητό και από άλλες εταιρίες του κρατιδίου, τό Χρηματιστήριο είναι πλέον πολύ εύαίσθητο στις επιδράσεις των γεγονότων της Κίνας και πολλές μετοχές σημείωσαν σημαντική πτώση κατά τη διάρκεια των πρόσφατων άναταραχών του Πεκίνου.



και Clay Black αντίστοιχα και εξέτασαν θέματα που αναφέρονται στις ναυτιλιακές σχέσεις των δύο χωρών.

Κύρωση συμβάσεων

Με απόφασεις του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη κυρώθηκαν:

• Η συλλογική σύμβαση εργασίας των πλοιάρχων φορτηγών πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω ισχύος από 1 Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1989.

• Η ειδική συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων ρυμουλκών και άκρων της Διωρυγας Κορίνθου ισχύος από 1η Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1989.

Οί συντάξεις του Αυγούστου

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε στις 21 Ιουλίου ότι ολοκληρώθηκαν όλες οι διαδικασίες για την εξασφάλιση 3,6 δις. δρχ. με το οποίο πρόκειται να καταβληθούν από τις 25 Ιουλίου οι συντάξεις του μηνός Αυγούστου των συνταξιούχων του Ν.Α.Τ.

Βελτίωση του επιπέδου των πρακτικών

Πρωτλήθηκε στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο επιδιώκεται η αναβάθμιση της εκπαίδευσης των υποψηφίων για απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοίαρχου, πρακτικού μηχανικού και πλοίαρχου Γ' τάξης Έμπορικου Ναυτικού.

Σύμφωνα με το Διάταγμα, οι πρακτικοί πλοίαρχοι και πλοίαρχοι Γ' τάξης θα λαμβάνουν αυξημένες γνώσεις στα ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα, όπως το απαιτεί η διεθνής σύμβαση S.T.C.W, ενώ παρέχεται η ευχέρεια απόκτησης διπλώματος πρακτικού πλοίαρχου ή πρακτικού μηχανικού σε όσους κατέχουν τουλάχιστον απολυτήριο Γυμνασίου ή ένδεικτικό Γ' τάξης Γυμνασίου παλαιού τύπου ή ισοτίμης Σχολής, αντί του απολυτηρίου Δημοτικού Σχολείου που ίσχυε μέχρι σήμερα.

Με το Π.Δ. καθιερώνεται επίσης η υποχρέωση των υποψηφίων για απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοίαρχου και πρακτικού μηχανικού να αποφοιτούν αντίστοιχα από τα ει-

δικά τμήματα πρακτικών πλοίαρχων και μηχανικών των Κέντρων Επιδόρφωσης Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού.

Η όπτική οξύτητα υποψηφίων ναυτικών

Πρωτλήθηκε για υπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο γίνονται ελαστικότερες οι διατάξεις για την απαιτούμενη όπτική οξύτητα προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και εισαγωγή στις Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού.

Οι μέχρι τώρα ισχύουσες διατάξεις που αφορούν όπτική οξύτητα των υποψηφίων πλοίαρχων, μηχανικών και του κλάδου καταστρώματος είναι σε γενικές γραμμές αυστηρότερες από εκείνες που ισχύουν σε άλλες ανεπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες.

Κατάργηση διακρίσεων στους αρχιθαλαμηπόλους

Με σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο πρωτλήθηκε στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας για υπογραφή, καταργείται η διάκριση σε Α' και Β' τάξη του πτυχίου αρχιθαλαμηπόλου, καθορίζονται οι προϋποθέσεις απόκτησής του και παρέχεται στους κατόχους του διπλώματος το δικαίωμα υπηρεσίας στα έμπορικά πλοία.

Με τη ρύθμιση αυτή ικανοποιείται σχετικό αίτημα της Πανελληνίας Ένωσης Θαλαμηπόλων Έμπορικου Ναυτικού.

Πρόστιμο σε τουρκικό πλοίο

Το λιμεναρχείο Βόλου επέβαλε πρόστιμο 40.00 δρχ. στον πλοίαρχο του υπό τουρκική σημαία φορτηγού «Sofuoclu» γιατί το πλοίο βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά 25 τόνους.

• Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον πλοίαρχο του φορτηγού πλοίου «Dsero» με σημαία Αγίου Βικεντίου γιατί το σκάφος βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά τρεις τόνους.

Ευαρέσκεις

Ο Υπουργός κ. Άρ. Παυλίδης με τηλεγράφημά του προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του ελληνικού αλιευτικού «Ειρήνη» εκ-

φράζει τις ευχαριστίες του για την αποτελεσματική τους συμβολή στη διάσωση ενός ναυαγού από την Γκάνα.

Ο ναυαγός περισηνελέγη στις 10 Ιουλίου κοντά στις ακτές της Λιβερίας.

Έξ άλλου ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύρχος Χρ. Ντούνης εξέφρασε την ευαρέσκειά του στον επικελευσθέν Γεώργιο Λίγγο γιατί βρήκε και παρέδωσε στην υπηρεσία του πορτοφόλι με χρήματα και προσωπικά έγγραφα.

Η επάνδρωση πλοίων μεταφοράς χημικών φορτίων

Το Υπουργείο ζήτησε από τις Ενώσεις Πλοίαρχων και Μηχανικών να συστήσουν στα μέλη τους να φοιτήσουν στα ειδικά τμήματα ταχύρρυθμης εκπαίδευσης, που λειτουργούν στο Κέντρο Εκπαίδευσης Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού Πλοίαρχων, ώστε να εφοδιασθούν με το προβλεπόμενο από διεθνή σύμβαση πιστοποιητικό και να μπορούν να επανδρώσουν τα ελληνικά πλοία μεταφοράς χημικών φορτίων που αντιμετωπίζουν πρόβλημα στελέχωσής τους.

Στο σχετικό έγγραφο του Υπουργείου αναφέρεται ότι τελευταία παρατηρείται αύξηση του αριθμού των υπό Έλληνική σημαία πλοίων μεταφοράς χημικών φορτίων, ενώ παράλληλα διαπιστώνεται αδυναμία επάνδρωσής τους με Έλληνες αξιωματικούς, οι οποίοι, εκτός των άλλων προσόντων, πρέπει να διαθέτουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση STCW 1978, η οποία κυρώθηκε και από τη χώρα μας το 1983.

Ο εφοδιασμός των Έλλήνων πλοίαρχων και μηχανικών με το προβλεπόμενο πιστοποιητικό θα καταστήσει ευκολότερη την εξεύρεση εργασίας και οι πλοιοκτήτες θα δύνανται να εξευρίσκουν Έλληνες αξιωματικούς για την επάνδρωση των πλοίων αυτών, καταλήγει η σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου.

Έθελοντική αιμοδοσία

Ο Υπουργός κ. Άρ. Παυλίδης και εξήντα λιμενικοί και πολιτικοί υπάλληλοι των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου πρόσφεραν στις 24 Ιουλίου αίμα για τις ανάγκες της Τράπεζας Αίματος του ΥΕΝ.

Οδηγίες διάπλου στη Κούβα

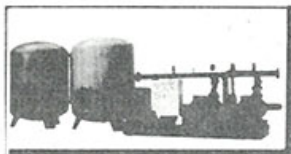
Σύμφωνα με ενημέρωση της Ένωσης Έλλήνων Εφοπλιστών, διατίθεται από τα γραφεία της αντίγραφο του υπ' αριθ. 1413/6.3.89 εγγράφου του ΥΕΝ, το οποίο περιέχει ρυθμίσεις των αρχών της Κούβας για τον διάπλου του διαύλου «Old Bahama».

Ραδιοδίκτυα VHF/FM μεγάλης εμβέλειας

Το Υπουργείο Ναυτιλίας με ανακοίνωσή του προς τους πλοίαρχους και ραδιοτηλεγραφητές των εμπορικών πλοίων γνωστοποιεί ότι στα πλαίσια της καλύτερης εξυπηρέτησης της ναυτιλίας, δημιουργήθηκαν πρόσφατα δύο ραδιοδίκτυα VHF/FM μεγάλης εμβέλειας στους διαύλους 18 και 21 για τις περιοχές Ιονίου Πελάγους και Κορινθιακού Κόλπου αντίστοιχα.

Τα δίκτυα αυτά καλύπτουν αρκετά μεγάλες περιοχές και για το λόγο αυτό τα εμπορικά πλοία μπορούν να επικοινωνούν με τις λιμενικές αρχές και πλοηγικούς σταθμούς των παραπάνω περιοχών από μεγάλες αποστά-

ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΙΕΣΤΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ*



Για Ξενοδοχεία, Γκαράζ, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας κ.λπ.

ΜΕΛΕΤΕΣ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Αντλητική Ελλάδα

ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7 και ΔΟΙΡΑΝΗΣ ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 95 69 822 - 95 68 156
TELEX 222772 ABSH GR

* Με τις προδιαγραφές πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

ΑΝΤΛΙΕΣ MONOBLOCK "NM"

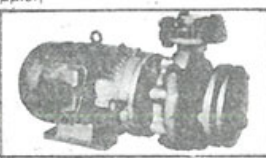
από 1 έως 10 PS, κατά DIN 24255

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Λίγα εξαρτήματα • Χαμηλό κόστος κατασκευής • Γρήγορη κατασκευή • Ευκόλη εγκατάσταση • Τελεία ευθυγράμμιση

ΧΡΗΣΗ

- Για την μεταφορά καθαρών ή ελαφρά ακαθάρτων και μη διαβρωτικών υγρών
- Αρδεύσεις, με κατάκλιση ή τεχνητή βροχή
- Κυκλοφορία θερμού και ψυχρού νερού
- Κλιματιστικές εγκαταστάσεις
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις και πολλές άλλες χρήσεις.



Αντλητική Ελλάδα

Μενελάου 5-7 & Δοιράνης, Καλλιθέα 176 72
☎ 9569822, 9568156 Τηλ.: 222772 ABSH GR

σεις αλλά και μεταξύ τους.

Πέρα από τούς παραπάνω διαύλους οι λιμενικές αρχές έχουν τη δυνατότητα της παράλληλης διπλής ταυτόχρονης ακρόασης και στο δίαυλο 12 τόν όπου μπορούν και επιβάλλεται να χρησιμοποιούν τα πλοία για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους όταν βρίσκονται σε μικρές αποστάσεις έως 20 μίλια από τη λιμενική αρχή με την οποία ενδιαφέρονται να επικοινωνήσουν.

Επισημαίνεται ιδιαίτερα ότι τα παραπάνω δίκτυα διατίθενται αποκλειστικά και μόνο για τη διεκπεραίωση υπηρεσιακών θεμάτων, όπως αντιμετώπιση έκτακτων κινδύνων, μεθόρμηση, αίτηση πλοηγού, καθορισμός θέσης αγκυροβολίας - πλεύρισης κ.λ.π. και όχι για θέματα ιδιωτικής φύσης.

Επίσης τα εν λόγω δίκτυα ειδικά για τις περιπτώσεις κινδύνου, σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υποκαθιστούν τα δίκτυα που έχουν αναπτυχθεί από τον ΟΤΕ στο διεθνή δίαυλο κλήσης και κινδύνου 16 VHF/FM, στον οποίο και διεξάγεται η ανταπόκριση κινδύνου, σύμφωνα με τα ισχύοντα.

ΠΕΝΘΗ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΙΑΜ. ΣΚΗΝΙΤΗΣ

Πλήρης ημέρων απέβισε στις 6 'Ιουλίου στο Λονδίνο ο Γεώργιος Διαμαντή Σκηνίτης, παλαιμάχος πλοίαρχος του 'Εμπορικού Ναυτικού.

Γεννήθηκε το 1897 στάς Οινόουσας και έτυχε καλής για την εποχή του μορφώσεως. 'Απέκτησε το δίπλωμα πλοιάρχου σε νεαρά ηλικία. 'Η θαλασσία σταδιοδρομία του ξεκίνησε και έμεινε άρρηκτα συνυφασμένη με τις οικογένειες Κωνσταντίνου Χατζηπατέρα, με τις οποίες τον συνέδεαν και συγγενικοί δεσμοί. Τορπιλλίστηκε και στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους, το 1916 επί πλοιαρχίας του στο «Σαπφώ» και το 1940 όταν έπλοιάρχευε το «'Αγιος Νικόλαος».

Ως άνθρωπος ο άειμνηστος καπετάν Γιώργης διακρινόταν για την εργατικότητα, τη σωφροσύνη και την προσήλωσή του στις παραδόσεις και στο καθήκον, χωρίς να φέδεται κόπων και θυσιών. 'Αμεμπτος στις συναλλαγές και υποχρεώσεις του είχε και το χάρισμα της εύπροσηγορίας, διανοημένος με λεπτό νησιώτικο χιούμορ. Οικογενειάρχης υποδειγματικός, κληροδότησε στους απογόνους του τα άφθαρτα αγαθά της άοκνης εργασίας και της έντιμης προόδου.

Συνήθιζε ο καπετάν Γιώργης να υπενθυμίζει στους δικούς του ότι τα «πάντα ρεϊ», ότι τίποτε δεν μένει σταθερό στη ζωή. «'Εκείνο που περισσεύει στον άνθρωπο, έλεγε, είναι το καλό όνομα». Και πράγματι αυτό επιβεβαίωσε ο μεταστάς με τον ίδιο τό βίο του, με το καλό όνομα που μεταλαμπάδεψε στον αξιο και φιλοπρόοδο γιό του Διαμαντή, στον οποίο εκφράζουμε, καθώς και στην οικογένειά του, τα πλέον εύλικρινη συλλυπητήριά μας.

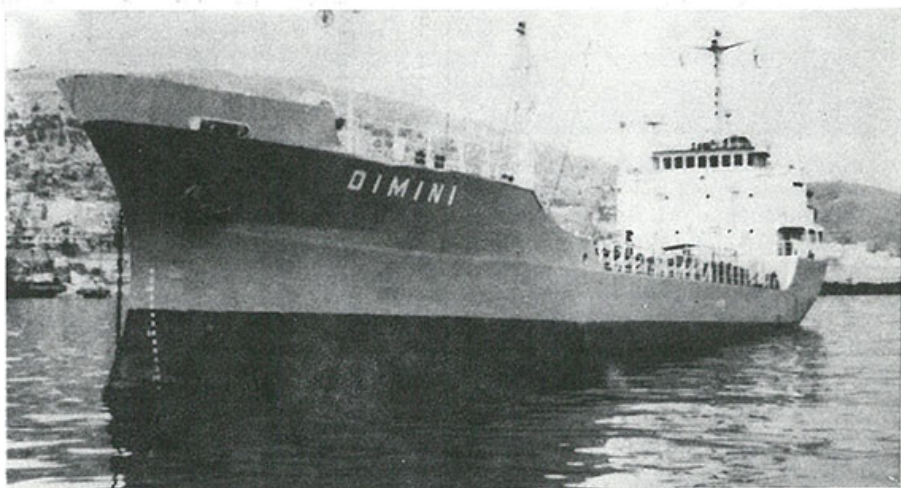
K.N.X.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε πρόσφατα το βιβλίο του 'Υ. ποναυάρχου ΛΣ (έ.α.) Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ με τίτλο «Ναυτιλιακές 'Εταιρίες του Α.Ν. 89/67». Με την έκδοση αυτή γίνεται μία συστηματική και ουσιαστική προσπάθεια για μία, όσο το δυνατό, καλύτερη παρουσίαση και κάλυψη

ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ



Τό πετρελαιοφόρο «Dimini» χωρητικότητας 1.800 τόν. d.w. της Intermarine Bunkering Services, τό οποίο χρησιμοποιείται στίς πετρελεύσεις πλοίων εν πλώ στίς ακτές της 'Ανατολικής 'Αφρικής.

'Η 'Ανατολική 'Ακτή της 'Αφρικής είναι από τις σπουδαιότερες περιοχές άνεφοδιασμού των πλοίων που ταξιδεύουν στο Νότιο 'Ημισφαίριο, καθώς οι τιμές των καυσίμων που προσφέρονται εκεί είναι ικανοποιητικές, αλλά τό πρόβλημα της περιοχής είναι ή περιοδική έλλειψη καυσίμων στην αγορά που όφείλεται σε διάφορους λόγους.

'Η εταιρία πετρελεύσεων «Intermarine Bunkering Services» (IBS) είναι ή μόνη έξουσιοδοτημένη από την PETROMOC Ε.Ε. να έφοδιάζει με καύσιμα όχι μόνο τά πλοία που προσεγγίζουν στά λιμάνια της Μοζαμβίκης (Μαπούτο, Ματόλα και Μπέιρα) καθώς επίσης και όσα διαπλεύουν τις ακτές της 'Ανατολικής 'Αφρικής.

Τά έπαρκη απόθεμα πετρελαίου που διαθέτει ή PETROMOC Ε.Ε. σε συνεργασία με την IBS, ή οποία διαθέτει ιδιότητα πε-

τρελαιοφόρα, εξασφαλίζουν τον γρήγορο άνεφοδιασμό των πλοίων χωρίς προβλήματα καθόλη τη διάρκεια του έτους, σε ικανοποιητικές τιμές.

Οι υπάρχουσες εναλλακτικές πηγές άνεφοδιασμού πλοίων στην περιοχή παρουσιάζουν προβλήματα καθυστερήσεων στά λιμάνια και άλλαγής πορείας του πλοίου, ενώ σε αντίθεση, ή συνδυασμένη επείχευση της Petromoc και της Intermarine Bunkering Services παρέχει τό πλεονέκτημα του άνεφοδιασμού των πλοίων χωρίς να αλλάξουν πορεία και να άπώλουν πολύτιμο χρόνο ταξιδιού. 'Ο άνεφοδιασμός γίνεται με δύο δεξαμενόπλοια των 10.000 και 1.800 τόν. d.w. αντίστοιχα, τά όποια είναι πλήρως έξοπλισμένα με δορυφορικές τηλεπικοινωνίες και έπανδρωμένα με έμπειρα πληρώματα.

των συναφών θεμάτων που — από την άποψη της σχετικής βιβλιογραφίας — δεν μπορεί μάλλον να υποστηριχθεί ότι καλύπτονται και αντιμετωπίζονται έπαρκώς και εν πάση περιπτώσει ανάλογα με την σπουδαιότητά

τους, τη σημασία τους, την συνθετική τους ύλη και την έκτασή τους.

Τό βιβλίο βασικά καλύπτει τις Ναυτιλιακές 'Εταιρίες του ΑΝ 89/67 και Ν. 814/78.

K. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ

(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ

TELEX: 252171 ILKP

FAX: 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέ κύριο μοχλό ανέλιξης τὰ μεταλλεύματα, ἡ ναυλαγορὰ ξηροῦ φορτίου τοῦ δευτέρου δεκαπενθημέρου τοῦ Ἰουλίου ἐπέδειξε μιά ἀσυνήθη γιὰ τὴν ἐποχὴ σταθερότητα, πού ἂν λάβει κανεὶς ὑπόψη ὅτι ἡ ὑπὸ θεώρησης περίοδος ἀφορᾷ τὸ μέσο τοῦ θέρους, δὲν εἶναι παρακινδυνευμένο νὰ προδικάσουμε μιά ἀνοδο τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων μετὰ τὸ δεύτερο δεκαήμερο τοῦ Αὐγούστου.

Στὰ σιτηρά, οἱ ναῦλοι τῶν πάναμαξ ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Ἰαπωνία διαμορφώθηκαν περὶ τὰ δολ. 21, παρουσιάζοντας σαφὴ ἀνοδο ἐναντὶ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Ἰουλίου, ἐνῶ στὰ μικρότερα μεγέθη οἱ ναῦλοι παρέμειναν στὰ προσφάτως διαμορφωμένα χαμηλότερα ἐπίπεδα.

Στὸν τομέα τῶν σιτηρῶν, ἡ τεράστια ποσότητα τῶν 5 ἑκατομ. τόννων πού ἀγόρασε πολὺ πρόσφατα ἡ Τουρκία θὰ ἐπηρεάσει ἀναμφισβήτητα θετικὰ τὴν ἀγορὰ τῆς Μεσογείου, ἰδιαίτερα στὴν κατηγορίαν τῶν handy-size μπάλκερς.

Ἐνα μεγάλο μέρος τῆς παραπάνω ποσότητας θὰ μεταφερθεῖ ἐντὸς τοῦ Αὐγούστου ἀπὸ ΗΠΑ καὶ Κόντινεντ, καὶ ἂν λάβουμε ὑπόψη καὶ κάποιο πιθανὸ congestion στὰ λιμάνια τῆς Τουρκίας, τότε βρισκόμαστε ἐνῶς θετικῶν ἐξελίξεων.

Σὰν γενικὴ παρατήρηση πρέπει νὰ ἀναφερθεῖ ὅτι ἕνας πολὺ μεγάλος ὄγκος τῆς ναυλωτικῆς δραστηριότητος καλύφθηκε μὲ χρονοναυλώσεις, γεγονὸς πού ὁδηγεῖ στὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ νέες ἐντολές τοῦ Αὐγούστου θὰ ἀπευθύνονται σὲ λιγότερα πλοῖα, πράγμα πού θὰ βοηθήσει τὴν πλοιοκτησίαν νὰ διαπραγματευθεῖ ὑψηλότερα ἐπίπεδα ναύλων σὲ ὅλους τοὺς τομείς τῆς ναυλαγορᾶς ταξιδίου.

Μερικὲς χαρακτηριστικὲς ναυλώσεις πού ἀφοροῦν συμφωνίες τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ Ἰουλίου:

- 140.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Τουμπάρσο γιὰ Ρόττερταμ, δολ. 6,10 φίο.
- 140.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Σαλντάνχα Μπαί γιὰ Φός, δολ. 8.
- 130.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Σέβεν Αἰλάντς γιὰ Ρόττερταμ, δολ. 4,60 φίο.
- 65.000 τόν. γαιάνθρακες ἀπὸ Αὐστράλια γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 13,90.
- 58.000 τόν. γαιάνθρακες ἀπὸ Βαλτιμό-

ρη γιὰ Καοσιούγκ, δολ. 17 φίο.

— 52.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 21.

Στὰ λιπάσματα ἀρκετὰ δραστήρια τίς τελευταῖες ἡμέρες ἡ Ἰνδικὴ κυβέρνησις, ναυλώνοντας ἕναν σεβαστὸ ἀριθμὸ πλοίων.

Χαρακτηριστικὰ, ἀπὸ Ἀκαμπα γιὰ Ἰνδία φορτία 14-16.000 τόννων πληρώθηκαν δολ. 24,25 ἀνὰ τόννο, ἐνῶ τρίατέσσαρα φορτία λιπασμάτων τῶν 25.000 τόννων ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ γιὰ τὸν ἴδιο προορισμὸ πλήρωσαν περὶ τὰ δολ. 43.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ὅπως προαναφέραμε, ὁ τομέας τῶν χρονοναυλώσεων κάλυψε τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς ναυλωτικῆς δραστηριότητος τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν περιόδου, μὲ μισθώματα πού παρουσίασαν μιά σαφὴ διαφορὰ ὑπὲρ τῶν μπάλκερς μεγέθους «πάναμαξ» ἐναντὶ τῶν μικρότερων μονάδων, καὶ ἀντίστοιχα σαφὴ σταθερότητα στὴν περιοχὴ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐναντὶ τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς καὶ ἐν μέρει καὶ τῆς Μεσογείου.

Τὶς τελευταῖες ἡμέρες τοῦ Ἰουλίου τὰ συμφωνηθέντα μισθώματα δεῖχνουν σαφὴ σημεῖα ἀνοδικῆς πορείας καὶ χαρακτηριστικὸ εἶναι τὸ ἐντονὸ ἐνδιαφέρον τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐξασφαλίσουν πλοῖα γιὰ περίοδο 6-12 μηνῶν στὰ σημερινὰ μισθώματα.

Ἀκολουθοῦν ὁρισμέναι συμφωνίες πού κατὰ τὴ γνώμη μας ἀντικατοπτρίζουν βελτίωση στὸ χῶρο τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόντινεντ γιὰ τὰ μεγάλα πλοῖα:

— 64.000 τόν. d.w. ἀπὸ Εὐρώπη, μέσω Ἀνατολ. ἀκτῆς ΗΠΑ γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 12.900 τὴν ἡμέρα.

— 52.000 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινεντ, μέσω Ἀμερ. Κόλπου γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 12.800 τὴν ἡμέρα.

— 38.000 τόν. d.w. παράδοση Νοτ. Ἀφρική, ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία, δολ. 11.000, πλέον ἀμοιβή δολ. 175.000 γιὰ πλοῖ ὑπὸ ἐρμα.

— 34.000 τόν. d.w. παράδοση ΗΒ, ταξιδι μέσω Κόντινεντ καὶ Ἰράκ μὲ ἐπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 11.000 τὴν ἡμέρα.

Σαφὺς χαμηλότερα τὰ μισθώματα στὴν ἀγορὰ τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς, ὅπου χαρακτηριστικὰ νεότευκτο «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ συμφωνήθηκε ἀπὸ Νοτ. Κο-

ρέα, μέσω Βορ. Εἰρηνικοῦ μὲ ἐπαναπαράδοση Περσικὸ Κόλπο στὰ δολ. 10.900 τὴν ἡμέρα.

Στὴν κατηγορίαν τῶν handy-size μπάλκερς καὶ τῶν μικρότερων τουήντεκερς ἡ ἀγορὰ μπορεῖ νὰ χαρακτηριστεῖ σταθερὴ, μὲ ναύλους στὶς περιοχές τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Δυτ. Ἀφρικής στὰ ἐπίπεδα τῶν δολ. 7.000 τὴν ἡμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἡ μικρὴ ὑποχώριση τῶν τιμῶν τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου εἶχε σὰν ἀντίκτυπο τὴ μείωση τῆς ἀγοραστικῆς δραστηριότητος τῶν τρέιντερς πού περιμένουν τὴ τελικὴ διαμόρφωσή τους γιὰ νὰ πάρουν ἀποφάσεις.

Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ ἡ πλοιοκτησία ἀρνεῖται νὰ ὑποκύψει σὲ χαμηλότερα ἐπίπεδα ναύλων ὑπολογίζοντας στὴν ἀναμενόμενη αὐξησὶς τῆς ζήτησεως ἐνῶς τοῦ φθινοπώρου.

Μέσα στὰ παραπάνω πλαίσια, ἡ ναυλαγορὰ τῶν πετρελαιοφόρων ἐδείξε σημεῖα ἐξασθένισης στὶς περιοχές τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Καραϊβικῆς, ἐνῶ ἀντίθετα στὶς περιοχές τῆς Μεσογείου, τῆς Βορ. Θάλασσας καὶ τῆς Δυτ. Ἀφρικής οἱ πληρωθέντες ναῦλοι θεωροῦνται ἱκανοποιητικοὶ καὶ στὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων Suezmax ἀρκετὰ κερδοφόροι.

Ἡ ζήτηση πλοίων τῶν 80-100.000 τόν. d.w. ἀπὸ ἐταιρίες πετρελαίου γιὰ πολυετὴ χρονοναύλωση ἐρμηνεύεται σὰν σαφὴ ἐνδειξη τοῦ καλοῦ μέλλοντος πού προοικονομεῖται γιὰ τὰ πλοῖα αὐτοῦ τοῦ μεγέθους.

Στὸν Περσικὸ, ἡ ὑπερπροσφορά χωρητικότητας ὥθησε τοὺς ναύλους πρὸς τὰ ἐπίπεδα τῶν WS 45 καὶ χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ ναύλωση ULCC μὲ φορτίο 350.000 τόνων ἀπὸ τὸν Κόλπο γιὰ Ἐρυθρὰ στὰ WS 37,5.

Ἡ ἀγορὰ τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς κυμάνθηκε στὰ ἐπίπεδα τῶν WS 85-90 γιὰ φορτία τῶν 120-130.000 τόνων, ἐνῶ κάποια μεγαλύτερη δραστηριότητα στὸ χῶρο τῆς Μεσογείου πληρώθηκε περὶ τὰ WS 85-90 γιὰ φορτία τῶν 120-140.000 τόνων.

Μικρὴ ἡ κινητικότητα στὴν ἀγορὰ τῆς Καραϊβικῆς, ἐδείξε κάποια στοιχεῖα βελτιώσεως τίς τελευταῖες ἡμέρες τοῦ Ἰουλίου, μὲ ναύλους περὶ τὰ WS 110-112 γιὰ φορτία τῶν 70.000 τόνων.

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 YOUR IN CYPRUS

Σύμφωνα με στοιχεία των Βρετανών ναυλομεσιτών E.A. Gibson η άνοιξη χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων στις αρχές Αυγούστου θα φθάσει τους 16 εκατ. τον. d.w. και

θα απαιτηθεί κάποια ουσιαστική άνοδος της παραγωγής και των πωλήσεων πετρελαίου, ώστε η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων να διατηρηθεί στα σημερινά επίπεδα.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Βαλτιμόρη 75.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 8,20, 2,5 ημέρες αντίστοιχα, 'Ιουλίου 25 — Αυγούστου 3.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: Καλοφόρνια 23.000 τον. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 26,25 φίο, 3.500/ 1.750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 20 φίο, χωρίς ενδιάμεσα λιμάνια, 11 ημέρες, άμεση.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: 'Αμερ. Κόπο 28.000 τον. φωσφάτα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 7-15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ: Παρανάγκουα 25.000 τον. περίπου γεννήματα Βαλένσια καί Σεβίλλη, δολ. 515.000 κατ' άποκοπή φίο, 4.000/2.750 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ: 'Αμερ. Κόλπο 45.000 τον. σιτηρά Λισσαβώνα, δολ. 12 φίο, 8 ημέρες, 'Ιουλίου 22-30.

ΑΙ'ΝΤΗΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ: 'Αμερ. Κόλπο 80.000 τον. σιτηρά 'Αμστερνταμ, δολ. 11,80, 11 ημέρες, Αυγούστου 3-8.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Βανκούβερ 52.000 τον. θειάφι Ρότερνταμ, δολ. 15 φίο, 9 ημέρες, Αυγούστου 10-20.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ.: 'Αμερ. Κόλπο 28.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 2-11.

ΕΣΠΕΡΟΣ: Βραζιλία 49.500 τον. σιτηρά Γκέντι/ 'Αμβούργο, δολ. 14,25 φίο, 14 ημέρες, 'Ιουλίου 31- Αυγούστου 5.

ΑΔΕΛΦΙ ΣΤΑΡ: Βραζιλία 49.500 τον. σιτηρά Γκέντι/ 'Αμβούργο, δολ. 14,25 φίο 15 ημέρες, 'Ιουλίου 24-31.

ΓΙΟΡΒΑΣ: Χάλιφαξ καί Μόντρεαλ 9.870 τον. άλευρα Καζαμπλάνκα καί Ταγγέρη, δολ. 37,50 φίο, 250/200 τον. άνα κύτος, 'Ιούλιο.

ΤΡΙΑΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 28.000 τον. φωσφάτα άκτή 'Ινδίας, δολ. 43, 8.000/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Αυγούστου 13-20.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ: Ρίβερ Πλέιτ καί Βραζιλία 37.000 τον. σιτηρά δύο λιμάνια 'Αδριατικής, δολ. 21,50 φίο, 16 ημέρες, Αυγούστου 7-10.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 20,50 no combination ports, 11 ημέρες, Αυγούστου 1-5.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙ'ΛΟΡ: Νιούπορτ Νιούς καί Νόρφολκ 55.000 τον. γαϊάνθρακες Καοσιούγκ, δολ. 17,40, 8,5 ημέρες, Αυγούστου 5-25.

ΑΔΑΜΑΣ: Βαλτιμόρη 60.000 τον. γαϊάνθρακες 'Αάρχους, δολ. 6,50 φίο, 20.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 7-15.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Ακαμπα 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 24,50 φίο, φόρτωση κλίμακας 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 17-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 100.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 9 φίο, φόρτωση κλίμακος/ 15.000 τον. εκφόρτωση, τέλη 'Ιουλίου.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 'Ανατολ. άκτή Αυστραλίας 55.000 τον. γεννήματα Κουβέιτ, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-20.

ΚΡΟΙΣΟΣ: Χό Τσι Μίν Σίτ 15.000 τον. ρύζι σέ σάκκους 'Ινδία, δολ. 28 φίο, 800/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-18.

ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ: Βιετνάμ 11.500 τον. ρύζι σέ σάκκους Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 38 φίο, 800/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 1-10.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.: 'Ακαμπα 27.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 23,50 φίο, φόρτωση κλίμακος/ 1.000 τον. εκφόρτωση, Αυγούστου 10-15.

ΑΙ' ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Χάβρη 15.500 τον. σιτηρά χύδην 'Ασάμπ καί Μασάου, δολ. 27,85, 5.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Αυγούστου.

ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ: Ντακάρ 22.000 τον. φωσφάτα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 37,25, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 28 — Αυγούστου 3.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σίμπα 'Ιουλίου 20-25, κυκλικό ταξίδι Νιού Σάουθ Γουέιλς, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΛΟΡ: 62.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιούλιο, έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.400 την ημέρα, πλέον δολ. 240.000 για πλοιά υπό έρμα.

ΣΤΑΡ ΚΙΝΓΚ: 24.750 τον. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Σαμπάχ τέλη 'Ιουλίου, ταξίδι μέσω Μαλαισίας με έπαναπαράδοση δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.669 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο 'Αφρική τέλη 'Ιουλίου, έπαναπαράδοση Δυτική Μεσόγειο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΥΛΙΣ: 29.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βενεζουέλα τέλη 'Ιουλίου, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΔΑΛΑΚΙ: 29.100 τον. d.w. του 1969, παράδοση Νότιο 'Αφρική, Αυγούστου 1-10, έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΜΟΥΣΑΚΙ: 62.649 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτή Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Σκώ/ Γιβραλτάρ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.472 τον. d.w. του 1977 παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Κορέας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τον. d.w. του 1979 παράδοση Βραζιλία 'Ιουλίου 21-22, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλοιά υπό έρμα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σάφαγκα άμεση, ταξίδι μέσω 'Ινδίας με έπαναπα-

ράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: 149.639 τον. d.w. του 1982, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Ιουλίου 12-18, ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ με έπαναπαράδοση Φός, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΛΗΤΩ: 34.822 τον. d.w. του 1976, παράδοση ΗΒ άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμβέρσας/ 'Αμβούργο καί 'Ιράκ, με έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ: 22.312 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο 'Ιουλίου 27-28, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη — 'Ιαπωνία, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΒΡΑΧΟΣ: 15.550 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιουλίου 28 - Αυγούστου 4, έπαναπαράδοση Μεσόγειο/ Λίβανο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 18.000 για πλοιά υπό έρμα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τον. d.w. του 1984, παράδοση στο λιμάνι Μπίν Κασίμ 'Ιουλίου 10-15, ταξίδι μέσω 'Ινδίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιούλιο, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοιά υπό έρμα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.085 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 9.800 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 26.815 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, έπαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: 39.443 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χόγκ Κόγκ 'Ιουλίου 25-28, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 9.550 την ημέρα.

ΛΑΚΥΜΑΝ: 27.476 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία, 'Ιουλίου 21-24, έπαναπαράδοση Μεγ. Αίγνες, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ: 14.841 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μανταντίν 'Ιουλίου 26-31, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΧΑΡΜΟΝΥ: 10.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ντάρμπαμ άμεση, έπαναπαράδοση Μπουεναβεντούρα, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ: 17.200 τον. d.w. του 1979, παράδοση Μπαγκκόκ άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα / 'Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα 'Ιουλίου 31 - Αυγούστου 4, έπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΟΥΡΟΡΑ: 36.360 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κό Σιχάντ άμεση, έπαναπαράδοση Ντουάλα / Ντακάρ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΙ'ΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βραζιλία Αυγούστου, έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.950 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλοιά υπό έρμα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Ιουλίου 31, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόντς με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: 149.460 τον. d.w. του 1982, παράδοση Φός 'Οκτώβριο, ταξίδι 8-10 μηνών, δολ. 21.000 την ημέρα.

at Argentina

HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3118163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

or 3121843, 3120735, 3121816 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 144.348 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ειρηνικό Σπετεμβρίου 14, ταξίδια 14-16 μηνών, δολ. 19.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: Μίνα Σαούντ 80.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 95, Αύγουστου 4.
ΣΗ ΟΟΥΘ: Μπανιάς 30.000 τόν. ΗΒ — Κόντινεντ, WS 125, Αύγουστου 2.
ΜΕΤΑΞΑΤΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τόν. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 145, Αύγουστου 8.
ΒΕΝΟΥΣ V.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 67.600 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 118, Αύγουστου 3.
ΕΦΕΣΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 80, όψιόν Λαβέρα WW 85, Αύγουστου 6.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Μεσόγειο 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 165, 'Ιούλιο.
ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Βορ. Θάλασσα 65.000 τόν. μέρος φορτίου Κεμπέκ, WS 110, 'Ιουλίου 18.
ΦΑΣΣΑ: Καλέ 107.000 τόν. Δυτικές όψιόν, WS 100, 'Ιουλίου 22.
ΡΟΥΖΜΠΑΙΗ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 53,5, 'Ιούλιο.
ΑΔΑΜΑΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 110, 'Ιουλίου 28.
ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Ράς Τανούρα 225.000 τόν. μέρος φορτίου Δυτικές όψιόν, WS 47,5, 'Ιουλίου 27.
ΣΗ ΡΑΜΠΛΕΡ: Πριόλο 24.500 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ, WS 159,24, άμεση.
ΑΡΑΜΙΣ: Κέυχαν 127.000 τόν. Γκντάνσκ, WS 91, 'Ιουλίου 29.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Κωνσταντίνα 28.000 τόν. καθαρά, μεταφορά 'Ατλαντικού, WS 160, 'Ιούλιο.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Κόντινεντ 25.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, WS 97,5, 'Ιούλιο.
ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τόν. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 125, Αύγουστ 1.
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Ράς 'Ισα 120.000 τόν. 'Ιταλία, WS 95, Αύγουστου 5.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ: Κέυχαν 220.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 48, Αύγουστου 14.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Μπετζάια 50.000 τόν. Βενετία, WS 162,5, 'Ιουλίου 30.
ΑΛΦΑ ΣΗ: Ράς Σουκχέιρ 72.000 τόν. Νάπολι, WS 120, 'Ιουλίου 29.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

ΑΞΙΟΣ: 38.549 τόν. d.w. του 1979, περίοδος 12 με όψιόν άλλους 12 μήνες, δολ. 11.000 την ημέρα.

Οι αγοραπωλησίες

Σε χαμηλά επίπεδα από πλευράς αριθμού πράξεων, αλλά σε επίπεδα αξιών που αποδεικνύουν σταθερότητα, κινήθηκε η διεθνής αγορά των αγοραπωλησιών κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Ιουλίου.

Στή κατηγορία των VLCC ακούσθηκε χωρίς να επιβεβαιωθεί, η πώληση δηζελοκινήτου σκάφους χωρητικότητας 260.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, στά επίπεδα των 31 εκατ. δολαρίων. Στή κατηγορία των Aframax μνημονεύουμε τη πώληση en bloc των δεξαμενοπλοίων VIKING MERLIN και VIKING OSPREY 87.000/81 έναντι τιμής κατά τι μεγαλύτερης των 27 εκατ. δολαρίων ανά πλοίο. Στήν ίδια κατηγορία, άλλαξε χέρια εντός της Νορβηγίας το δεξαμενόπλοιο VESTALEGIA 83.680/77 έναντι τιμής 17,7 εκατ. δολαρίων.

Περισσότερο δραστήρια υπήρξε η αγορά των πρόντακτ κάρριερς όπου οι πραγματοποιηθείσες πωλήσεις καλύπτουν κυρίως το Νορβηγικό ενδιαφέρον για τη πρόσκτηση μοντέρνων σκαφών μεταφοράς προϊόντων του πετρελαίου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται τα πλοία:

— EULIMA και EULOTA 29.951/83 δολ. 16.000.000 έκαστο.

— BLUE EXCELSIOR και WHITE EXCELSIOR 38.500/81, δολ. 20.000.00 περίπου έκαστο.

'Αξίζει ακόμη να μνημονευθεί η υπό διαπραγμάτευση αγορά από την Bulk Transport των έξι πρόντακτ κάρριερς των 68.800 τόν. d.w. της A.P. Moller (Coils/IGS/COW/SBT) ναυπηγήσεως μεταξύ 1977-79, έναντι συνολικής τιμής περί των 115 εκατ. δολαρίων.

Στή κατηγορία των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου οι σταθερές τιμές ανανεώνουν το ενδιαφέρον και ένας αριθμός πλοίων μεγέθους handymax βρίσκεται τις τελευταίες ημέρες υπό διαπραγμάτευση.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:
— RIKI 42.244/85 με 914 TEU δολ. 18.900.000 σε 'Ιταλούς.

— CEDRELA 40.891/84 δολ. 18.000.000 σε Φινλανδούς.

— ZETTA 33.329/71 δολ. 4.600.000 σε Νορβηγούς.

— NORTH SEA 28.347/76 δολ. 6.400.000.

— ESPERANZA V 26.931/76 δολ. 7.500.000 σε Νορβηγούς.

Στή κατηγορία των φορτηγών πλοίων, λίγες οι πραγματοποιηθείσες πράξεις με πιά χαρακτηριστικές:

— GEMMA 16.950/77 με 680 TEU, δολ. 8.800.000 'Αμερικανοί.

— PLANET 15.767/78 με 268 TEU, δολ. 6.200.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Περιορισμένη η δραστηριότητα στην αγορά των διαλύσεων, με τις χώρες του 'Ανατολικού μπλόκ να αποτελούν τους λίγους βασικούς πελάτες των διαλυτηρίων.

Κύκλοι της αγοράς σημείωσαν το διαφανόμενο ενδιαφέρον Κινέζων διαλυτών νι πληροφόρηθουν μεγέθη και τύπους προσφερόμενων προς αγορά πλοίων.

Τό προσφερόμενο τοννάζ άδυνατεί να κλύψει τη ζήτηση και οι τιμές παραμένουσά 'Ιδια ικανοποιητικά επίπεδα, με τό Μπαγκλαντές στην πλέον ανταγωνιστική θέση έπό πλευράς τιμών.

'Η πώληση μπάλκερ 5.014 LDT στην 'Ινδία με πληρωμή σε ρουπίες, που αντιστοιχούσε δολ. 300 ανά τόννο βάρους, ελάχιστα μπορεί να χαρακτηριστεί ως αντιπροσωπευτική της αγοράς του 'Ινδικού.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

— MV ROUER (5.429 LDT) δολ. 270 στί Μπαγκλαντές.

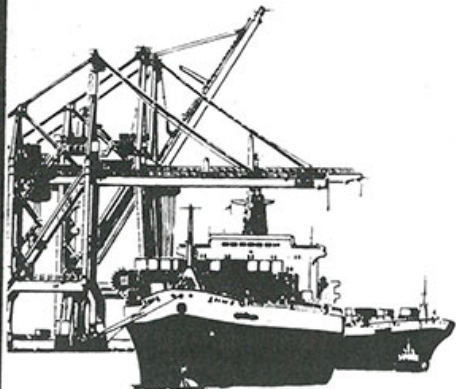
— M/V BEN MY CHREE (2.425 LDT) δολ. 200.000 στην 'Ισπανία.

Στήν 'Ισπανία επίσης φημολογείται η πώληση για διάλυση δύο μικρών Σοβιετικών δεξαμενοπλοίων αντί δολ. 95 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες 'Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	10.094	1973	Κατά τό ταξίδι Τσακαμπούκο γιά Πούντα 'Αρένας προσάραξε σε θέση 48.58 N, 74.25.38 Δ, στίς 19/7.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	Έλληνική	40.316	1969	Συγρούστηκε στό 'Αλγέρι με τό φορτηγό «'Ελένη Τ.» στίς 6/7 και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΙΝΑΧΟΣ	Λιβεριανή	25.025	1973	'Υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 13/7 και κατέπλευσε στό Ντάρμπαν γιά έπισκευές.
ΜΑΡΙΒΙΚ	Κυπριακή	17.324	1976	Κατά την άγκυροβόληση στό Ρίο 'Ιανείρο στίς 10/7, συγκρούστηκε με τό φορτηγό «'Βίγκορ».
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	Παναμαϊκή	13.920	1972	Κατά τό ταξίδι Περου γιά Κίνα έμφορτο ιχθυάλευρον, υπέστη πυρκαϊά στό φορτίο στίς 3/7.
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	9.645	1973	'Υπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο σε θέση 21.21.03 B, 61.28.10 A στίς 17/7. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό πλοίο σώο.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	Παναμαϊκή	15.948	1972	Κατά την άγκυροβόληση στό Ταμπίκο στίς 12/7, προσέκρουσε στην αποβάθρα.
ΚΥΜΩ	Παναμαϊκή	65.885	1974	Προσάραξε έμφορτο στό Γκάλβεστον, στίς 14/7 και άποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού χωρίς να ύποστη σοβαρές ζημιές.

NAFTIKA CHRONIKA



PROBLEM FREE BUNKERING AROUND THE EAST COAST OF AFRICA

The East coast of Africa is one of the most important bunkering areas in the southern hemisphere with prices of fuel oil usually attractive in both regional and global terms.

However says, Mr. O. Goumas, bunker sales manager of Intermarine bunkering services Inc. (IBS), product shortages have become a feature of this market and fuel oil virtually disappears from the market from time to time due to combination of reasons.

IBS is the only supplier which is licensed by PETROMOC E.E. To supply bunkers to ships calling not only in the Mozambican ports (Maputo / Matola and Beira) but also offshore.

PETROMOC'S E.E. replenishment schedule system and I.B.S. flexibility in delivering bunkers through own tonnage ensures to the shipping community a bunker problem free supply service with good availability during the whole year around at competitive prices.

Alternative bunkering facilities in the area require high calling costs and extended bunkering time but the new service offered by PETROMOC E.E. and I.B.S. has the advantage that the vessels without having to alter their course and with quick and efficient operation to take on bunkers, resulting in minimal time lost.

PETROMOC E.E. and I.B.S. supplies bunkers by own tonnage i.e. two tankers at the moment of 10,000 and 1,800 dwt, fully equipped (marisat telex, etc) and with trained and experienced crew.

Mr. Goumas outlined the quick and reliable service offered now in this part of the world and said that at today's high hire rates the time needed for bunkering purposes must be minimized.

ANANGEL - AMERICAN PUBLIC OFFERING OVER - SUBSCRIBED

Just two years after its first public offering, Anangel - American Shipholdings Limited (AASL) has launched a new issue of shares. The offering of three million shares in the form of ADSs, evidenced by American Depositary Receipts (ADRs), closed on 10th July, and due to over-subscription, the underwriters exercised over-allotment options of a further 450,000 shares.

"This is the first time that one of the recently established public shipping companies has elected to expand by returning to the equity market, rather than having its promoters launch a new investment vehicle", said Ian Davis, Vice President of the Piraeus based, Cayman Islands Incorporated company. "We are delighted by the confidence that the public has shown in our company, as demonstrated by the fact that this offering has been over-subscribed".

The offering price for the issue was 16.50 dollars per ADR, each of which represents one Class 'A' Ordinary Share of \$ 1 each. The shares are currently trading at a price of \$ 17.50. The Class 'A' shares are traded on the Luxembourg Stock Exchange and the ADRs on NASDAQ.

The offering was managed in the United States by Shearson Lehman Hutton

Inc., Furman Selz Mager Dietz & Birney Inc. and Mabon, Nugent & Co., and internationally by Shearson Lehman Hutton International Inc., Furman Selz Mager Dietz & Birney Incorporated and Mabon Nugent International. Payment for the initial three million shares took place on 10th July and for the additional 450,000 on Wednesday, 19th July.

By agreement with the underwriters, a subsidiary of Angelicoussis Shipholding Group Limited (ASGL), a major investor in Anangel - American, has subscribed for an equivalent 3,450,000 Class 'B' Ordinary Shares at the net price received by Anangel - American from the underwriters for the ADSs. Total net proceeds to Anangel - American from the public offering and the sale of the 'B' Shares will consequently total \$ 107.1 million.

A portion of these proceeds will be used to purchase three dry cargo vessels from ASGL at a cost of \$ 46.1 million. Two of these vessels have already been delivered and the third will be delivered shortly. Anangel American is actively investigating possibilities for utilisation of the remaining proceeds of \$ 61 million and expects to have completed investment of the funds by the end of the present year at the latest.

WORLD BANK LOAN FOR ALGERIAN PORTS

The Washington - based World Bank has agreed to provide a 63 million dollar loan to help Algeria modernise its port facilities.

Total cost of the scheme is \$ 127.8 and will include the construction of container berths, remodelling existing facilities and providing container - handling equipment in Algiers, the modernisation of existing berths in Oran and Annaba with the provision of equipment to handle container traffic and the provision of equipment and storage facilities for grain at Annaba.

TEXACO AWARDS FIVE VLCC'S TO ASRY

Texaco Marine Services Inc., one of the world's major owners and ship management companies, based at Port Arthur, U.S.A., has awarded the repair of five of their largest tankers to the Arab Shipbuilding and Repair Yard Co. (ASRY) in Bahrain.

ASRY won the order against world-wide competition, and this success is a welcome recognition of the Yard's progress in raising productivity and increasing investment in new equipment while holding price levels. This policy has e-

nabled ASRY to compete successfully with major shiprepair yards in the Far East as well as in Europe and the Mediterranean areas.

The first vessel in the five vessel programme — the S/T BISHAH 272,739 dwt — is stemmed to ASRY within August.

JARDINES APPOINT REPRESENTATIVE AGENT IN INDIA

As part of their expansion program, and in an effort to tap the immense potential of India, Jardine Shipping Services has appointed Eastern Steamship Private Ltd (ESPL) as their representative agent.

Eastern Steamship, in its role, will promote Jardines shipping agency, suretying and shipbroking businesses in India. Formed in 1951, by its present chairman Mr. T.S. Subramanian, ESPL is one of the oldest agency houses in the sub-continent. Today it has expanded its network of offices to all ports in India and major inland points for handling intermodal traffic. They are also involved in freight forwarding and trading activities through subsidiary companies, Beacon Carriers and Sarada Shipping and Trading.

With the increase in trading activity between India and South East Asia, this appointment will enable Jardines to de-

velop its presence in this market. Opportunities exist in transshipment of cargo between India and various destinations, including Vietnam, Burma, East Malaysia and the South Pacific, using Singapore as the hub.

NEW TELEPHONE DIALLING CODE FOR LONDON IN MAY 1990

The telephone dialling code for London will change in 1990. British Telecom has announced that at one minute past midnight on Sunday, 6 May, 1990, London's + 44 1 code will be replaced by + 44 71 for inner London and + 44 81 for outer London. Call charges will not be affected by the code change.

Inner London will cover a central area some 20 km wide stretching from the West End through Westminster and the City to Docklands in the east. For example, the new code for Knightsbridge, Oxford Street and the City will be + 44 71, whereas London's Heathrow Airport will be in the + 44 81 area.

From 6 May, 1990, stored London numbers in programmable telephones, switchboards, modems and telefaxes will need to be reprogrammed in accordance with the new code.

The change in London's dialling code will double the quantity of telephone numbers available to London customers to ten million.

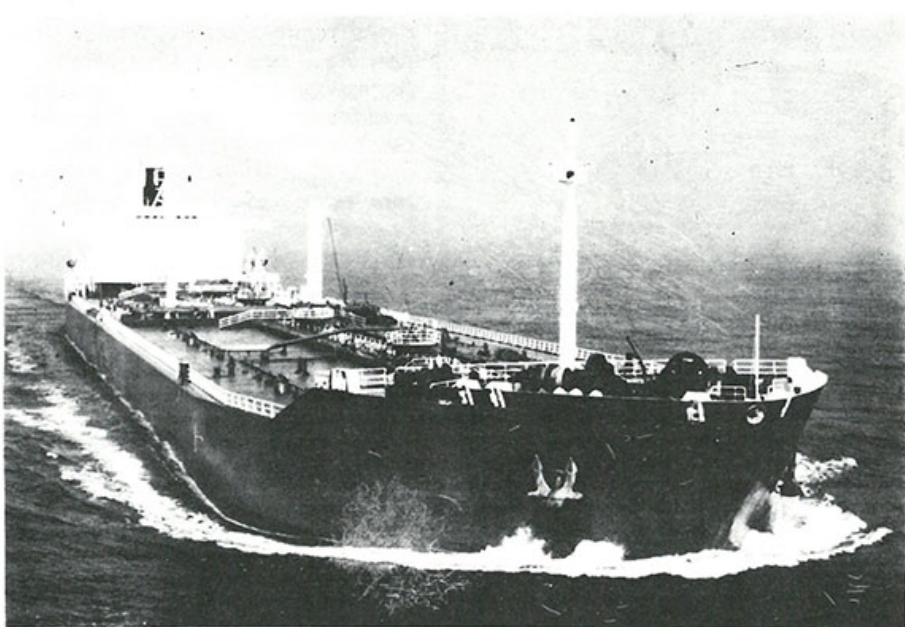
COURSE IN SHIPPING 1989

The annual Galbraith's Course in Shipping is held this year from 28th July to 12th August.

As in previous years, the Course is conducted on a fully residential basis at the leading management education centre, Ashridge Management College, Berkhamsted, Hertfordshire.

The Course is specifically designed to meet the needs of the executive involved in shipping who is seeking to gain from a wide range of subjects which

EURONAV VESSELS OPERATING UNDER SEATRAMP BANNER



Three vessels allocated to Euronav, a new shipping venture between French and Swedish groups, are trading in the expanding Seatramp tankers pool. Seatramp (UK) Managing Director Jonathan Priest says they will be joined shortly by two more Euronav ships.

Mr. Priest commented: «This means Seatramp can present a larger fleet of 18 vessels, which further enhances our flexibility in the marketplace and the ability to handle a growing volume of contract business».

Euronav was established by Compagnie Nationale de Navigation (CNN) of France and Mercurius Group of Sweden. CNN is a partner in the Seatramp pool,

which specialises in the deployment of high quality tanker tonnage.

The Euronav partners plan to transfer further vessels to the new venture over the next two years. Mr Priest adds: «We welcome the continued involvement of CNN in our operations and see the formation of Euronav as a firm statement of confidence. In many ways, it is a historical move — CNN is broadening its base in the spirit of 1992 and the liberalisation of European shipping».

Seatramp is now exploring additional contract opportunities, with the emphasis on business in the Atlantic Basin, North Sea export and West African sectors.

form the basis of the shipping industry. This is achieved by an intensive curriculum designed and run in conjunction with the Institute of Maritime Studies, Plymouth — Europe's largest Maritime Academy. A careful balance of lectures,

case studies and discussions, including presentations by guest lecturers, each specialists in their respective fields, ensures the optimum programme for participants.



**FURNESS
HOULDER**
(INSURANCE) LTD.
AND AT LLOYD'S OF LONDON

Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filonou Str. 185 36 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 21-1934 FUHO GR

Member of the
CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP
London • Hong Kong
New York



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS IN:
SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA, BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρων - δ. = δολάρια - ε. = εφάπαξ)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μολύβι

ΑΒΙΝ Ο'Α 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'Ι ΒΑΛΙ...	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ...	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	16006
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΑ'Υ...	76	11084
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800
ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΖΕΜ...	85	16800

ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021
ΑΙΓΑΙΟΝ 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
ΑΚΤΑΙΑ...	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ...	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II...	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III...	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ...	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	83	15857
ΑΛΙΝΕ...	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ...	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ...	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ...	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ...	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ...	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)...	87	17612
ΑΛΜΑ...	80	11584
ΑΛΜΠΑ II...	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ...	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)...	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚ...	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
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000
ΑΜΦΙΟΝ...	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 ΓΚΛΟΥΡ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ...	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	73	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ...	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ...	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΕΝΣ...	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ...	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤ...	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'ΟΜΦ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883

α. Φουτζέρινα 31/5	
α. Σιμονοσέκι 3/6	
α. Λός Πάλλμας 5/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Κάντλα 27/5	
α. Τόκιο 27/5	
α. Μπαγκνόνι 21/5	
ε. Βίλα Κονσταντίνου 95/5	
α. Νικόσια 17/5	
α. Λέγκχορν 5/6	
α. Σάντος 23/5	
πρός Σκίοντα 29/4	
πρός Τύνιδα 26/5	
πρός Κούβα 23/5	
α. Κασσιούγκ 1/6	
α. Φρημάντλ 6/6	
α. Ποχάγκ 2/5	
ε. Μελβούρνη 6/6	

πρός Μοσταγκανέμ 11/4	
πρός Μπαλμπόνα 27/4	
πρός Σαγκάη 11/5	
πρός Σ. Άραβία 25/5	
α. Πόρτ Γουάλλκοτ 4/6	
α. Βενετία 3/6	
πρός Κόμπε 11/5	
πρός Τουμπαράο 28/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σαγκάη 17/5	
ε. Κολούμπια ρίβερ 31/5	
πρός Ίρνν 13/2	
α. Ντάρμπαν 10/5	
πρός Τσίμπα 23/5	
άρχει Πειραιά	
πρός Ντούρρες 22/5	
επισκευές Σιγκαπούρη 1954	
α. Ν. Όρλεάνη 23/5	
ε. Πειραιά 26/3	
ε. Πειραιά 4/5	
άρχει Χαλκίδα	
στό Μπαντάρ Άμπας	
α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 24/5	
πρός Μιζουράτα 18/5	
ε. Δακάρ 19/5	
πρός Άβάνα 20/3	
α. Σάντος 3/6	
α. Ήστ Λόντον 2/6	
α. Μ. Μαγκανούι 18/5	
πρός Καραϊβική 31/5	
δ. Παναμά 19/5	
πρός Μπαντάρ Άμπας 23/5	
δ. Σουέζ 7/6	
δ. Ντόβερ Στρέιτ 5/6	
ε. Σουάνση 9/6	
α. Σιγκαπούρη 3/6	
α. Φόξ 6/6	
δ. Πόρτ Σάιτ 27/5	
ε. Λισαβόνα 7/5	
πρός Εύρωπη 3/5	
α. Άκαμα 27/4	

ε. Ρεσίφε 27/5	
πρός Σιγκαπούρη 30/5	
επισκευές Πειραιά 20/5	
δ. Γιβραλτάρ 1/6	
α. Σάντο Ντομίνγκο 1/6	
ε. Κοκόλα 30/5	
α. Μπωμόντ 25/5	
α. Μπρισμπαίν 3/6	
πρός Σαλβαντόρ 27/5	
ε. Άμβούργο 5/6	
πρός Άκίτα 2/6	
ε. Χοντζίνα 24/5	
πρός Άβοννδουθ 21/5	
α. Τίς 7/6	
πρός Μπαγκκόγκ 31/5	
α. Ν. Όρλεάνη 31/5	
πρός Άρούμπα 30/5	
πρός Τζιμπουτί 24/5	
δ. Π. Σάιτ 3/6	
α. Ν. Όρλεάνη 29/5	
ε. Ν. Υόρκη 29/5	
ε. Γάνδη 5/6	
πρός Χόγκ Κόγκ 11/4	
α. Καέν 7/6	
ε. Κόμπε 1/6	
α. Φρημάντλ 7/6	
πρός Μπουσάν 21/5	
πρός Μπαίε Βέρτε 25/5	
α. Κακογκάβα 7/6	
πρός Μπαγκκόγκ 17/5	
πρός Φρεντερίσια 31/5	
πρός Τσιγούαν 30/5	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222
ΑΝΑΦ...	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ...	83	10520
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ...	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ...	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ...	76	16646
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ Λ...	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ...	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	6051
ΑΠΕΞ...	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 ΜΙΝΩΣ...	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...	77	66259
ΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)...	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	85	13600
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	86	35001
ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ...	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ...	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)...	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ...	81	34447
ΑΣΤΗΡ...	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ 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
ΑΥΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ...	77	6096
ΑΦΡΟΣ...	70	18328

στό Λονδίνο 12/6	
στη Βομβάη 1/5	
πρός Γένοβα 24/5	
πρός Ιαπωνία 23/6	
πρός Ταρραγκόνα 30/5	
πρός Σιγκαπούρη 18/5	
πρός Όδησσο 30/5	
ε. Φόξ 1/6	
πρός Περαικό 29/4	
πρός Ίταλια 17/5	
πρός Βαλτιμώρη 29/5	
πρός Ίνδονησία 30/5	
πρός Ρόμπερτς Μπάνκ 28/5	
μετ. «Clipper Magic» (κ.)	
α. Γιούροπορτ 1/6	
πρός Περαικό 8/5	
άρχει Τάραντα	
πρός Κορέα 31/5	
ε. Μπουσάν 15/5	

έπαλθη «Ελληνες»	
πρός Β. Κορέα 2/5	
α. Νταμμά 31/5	
ε. Λόγος 17/5	
ε. Κόμπε 7/6	
δ. Κωνσταντή 19/5	
πρός Πόρτ Σουδάν 31/5	
ε. Κομώ Μπαίη 29/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/5	
πρός Γιοκοχάμα 26/5	
α. Σίδνεϊ 1/6	
ε. Χακάτα 30/5	
ε. Μπόταν Μπαίη 5/6	
πρός Μπαντάρ 31/5	
ε. Ίμνιγκχαμ 7/6	
ε. Βρέστη 5/6	
α. Λά Γκούλεϊ 2/6	
πρός Βομβάη 29/4	
πρός Λένινγκραντ 27/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 5/6	
α. Σ. Άννα Μπαίη 27/5	
πρός Άνω Άνατολή 21/5	
πρός Μπανγκόγκ 19/5	
πρός Ν. Αμερική 13/5	

α. Μπαντάρ 26/5	
α. Νουέβα Παλμίρα 1/6	
α. Όλμπανυ 27/2	
α. Άσντοντ 28/5	
πρός Παραμαρίμπο 7/6	
πρός Χερσάνα 24/5	
πρός Χαμίλτον 19/5	
άρχει Πειραιά	
πρός Μπ. Άϊρες 22/5	
α. Σιγκαπούρη 5/6	
πρός Σαντάν 29/5	
πρός Σάν Νικόλας 7/5	
α. Βανκούβερ 13/5	
πρός Ταϊλάνδη 7/5	
α. Βίλλα Κονσταντίνου 30/5	
ε. Φόξ 5/6	
πρός Σιμίζου 1/6	
πρός Ίνδονησία 25/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 29/5	
ε. Λονδίνο 10/6	
ναυπηγ. Αϊδί	
πρός Μπουκάναν 17/5	
πρός Κουβέιτ 10/5	
πρός Ρόττερταμ 13/5	
ε. Βανκούβερ 1/6	
α. Καζαμπλάνκα 1/6	
πρός Σουδο 19/5	
α. Ρόττερταμ 7/6	
α. Λέ Χάβρη 4/6	
πρός Μόρεχεντ Σίτυ 31/5	
στη Ν. Υόρκη 26/6	
πρός Άλγερν 10/5	

πρός Φουτζέρινα 29/5	
α. Ματάντι 29/4	
α. Πόρτ Άρθουρ 27/5	
πρ. «Silver Victory»	
ε. Τσιτσούγκ 12/5	
α. Σάντος 4/6	
ε. Φόξ 4/6	
ε. Γιβραλτάρ 5/6	
πρός Ν. Κορέα 13/5	
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 22/5	
πρός Χαλκίδα 29/5	
ε. Νικόσια 18/5	

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στη Καλκούτα 16/8/88
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Πειραιά 2/6
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ Άμπας 14/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 22/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 6/6
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	πρός Πασίρ Γκουντάγκ 19/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Χάιφα 3/6
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Κότκα 3/6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μπιλμπάο 31/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Ν. Όρλεάνη 26/5
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Νάπολη 6/6
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Γκουγιακούιλ 1/6
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	επισκευές Πειραιά 13/5
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Κόμπε 3/6
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Ν. Όρλεάνη 23/5
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντίνα 15/5

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Κων/πολη 18/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΓΙΑΤΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Σιβιταβέτσια 30/5
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Μόντρεαλ 1/6
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Άκαγιούτλα 29/4
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	πρός Ροστόκ 10/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Ύ	74	19702	α. Ν. Όρλεάνη 5/6
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	πρός Λουάντα 16/3
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	πρός Σιρία 28/5
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 29/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	πρός Ρός Σουκχέρ 30/5
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	ε. Πειραιά 25/4

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	α. Βανκούβερ 4/6 *
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Όκλαντ 8/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Τής 10/6
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΤ'Ρ	76	16014	ε. Ν. Όρλεάνη 31/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βανκούβερ 24/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Γκάλβεστον 28/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Μανζανίλο 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Γκάλβεστον 25/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Όναχάμα 31/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Μπαβναγκάρ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	πρός Κουβέιτ 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Κοατζακόαλκος 14/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμά 30/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Κακινάδα 21/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 31/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Π. Καμπέλλο 5/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	πρός Τζεμπέλι Ντάνα 26/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Κάδιξ 1/6
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	πρός Ντάρμπαν 25/5
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ε. Μίνα Σάκρ 2/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Μαλαισία 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Μπουένος Άιρες 4/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Τσίμα 6/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Βραζιλία 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 23/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρίο Τανέιρο 2/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Μπιλμπάο 2/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Ντόβερ 10/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Φιλίππινες 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Ουλσάν 7/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Σουραμπάγια 30/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Αύγουστα 3/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Π. Σαΐδ 5/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	86	17199	πρός Γιβραλτάρ 30/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Τζέντα 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	πρός Γιβραλτάρ 23/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Τουάπσε 25/5

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Μελίλη 2/6
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Θερωντέυ Αϊλαντ 5/5
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ζήμπραγκε 26/5
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ν. Υόρκη 3/6
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Λισσαβώνα 1/6
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Ν. Όρλεάνη 3/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Δουνκέρκη 1/6
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ε. Μπαβναγκάρ 27/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στη Φουτζέιρα 3/6
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 28/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.	85	21300	ε. Βιζακαπατάνομ 6/6

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Άμβέρσα 9/6
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Γιβραλτάρ 31/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Όζακα 6/6
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Κόμπε 6/6
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Φουκουγιόμα 28/5
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Ουμπε 5/5
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Τερνούζεν 8/6
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Άλεξάνδρεια 16/5
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	ε. Ραβέννα 5/6
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	α. Πειραιά 1/6
ΕΛΛΗΝ	76	11282	πρός Ιαπωνία 16/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	α. Ν. Όρλεάνη 29/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Μπαγκκόκ 13/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	α. Γένοβα 2/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	78	36237	δ. Κων/πολη 22/5

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Κασσιούγκ 1/6
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Σουέζ 16/5
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Χόγκ Κ'ογκ 27/5
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	πρός Χαλκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Πειραιά 2/6
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 23/5
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 25/5
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985	α. Πειραιά 23/5
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Άλεξάνδρεια 13/5
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	πρός Σουάο 14/5
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Βραζιλία 24/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Λονδίνο 22/5
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρός Λιβύη 23/5
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Χαλδία 4/5
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Άμβέρσα 4/6
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Αίγυπτο 26/5
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρός Βόλο 9/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Καζαμπλάνκα 27/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Τερνέιτ 30/5
ΕΥΘΥΓΗΣ	73	10006	στο Σιμίζου 2/6
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Λός Άντζελες 29/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Μπορντό 30/5
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Κεμπέκ 5/6
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Πειραιά 4/6

ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Άσντον 7/6
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Κίνα 8/6
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	στο Γκουγιακούιλ 3/6
ΖΕΥΣ	71	87667	δ. Ντόβερ 28/5
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 20/5
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ντάρμπαν 28/4
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 5/6
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρός Σιγκαπούρη 26/5
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Μελβούρνη 5/6
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Εϊλάτ 7/6
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρός Σιγκαπούρη 28/5
ΖΙΜ ΜΕΛΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Σιγκαπούρη 4/6
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρός Ιαπωνία 30/5
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Ντουάλα 29/5
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ν. Όρλεάνη 24/5
ΖΙΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	α. Άγαδ'ρ 5/5
ΖΩΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Δουνκέρκη 6/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Ποχάγκ 9/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Βασαίλοκ 4/6
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	μετ. «Αννα» (ε.)
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Σάν Πέντρο 19/5
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Πειραιά 15/5
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Μπρισμαίν 4/6
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Κό Σιάγκ 25/5
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	15546	έλληνηθη Έλληνας
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	α. Σιγκαπούρη 4/6
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. Γκουγιακούιλ 16/5
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρός Όδησσό 29/5
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	α. Άμβέρσα 8/6
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14589	ε. Ν. Μαγκολόρ 21/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Ανκόνα 3/6
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20980	α. Σουέζ 3/6
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	α. Λός Άντζελες 3/6
ΙΟΣ	85	34400	ε. Πειραιά 4/6
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Άλεξάνδρεια 18/5
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Ν. Όρλεάνη 31/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Χόγκ Κονκ 6/6
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Ρουέν 8/6
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Λάγος 28/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Βενεζουέλα 19/5
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	πρός Κίνα 1/5
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	α. Ρίο Τανέιρο 4/6
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	επισκευές Πειραιά 7/6
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Χιούστον 5/6
ΚΑΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Ν. Καληδονία 19/5
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Πόρτ όφ Σπαίν 1/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ν. Όρλεάνη 30/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	πρός Βραζιλία 26/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Βερρακούζι 22/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Ντόβερ 2/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	στο Χώρ Φακάν 30/1

ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	μετ. «Jag Ratha» (Ινδ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	δ. Γιβραλτάρ 4/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	πρός Κίνα 12/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Σαγκάη 31/5
ΚΑΡΑΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. Όρλεάνη 22/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Λέγκκον 6/6
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μάλαγκα 2/6
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Μοντεβιδέο 2/6
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Καμσάρ 27/5
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Κάδι 29/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Caro Ovest»
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Λύττελτον 1/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	ε. Γκρόβ Γουόρφ 9/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Βρέμη 5/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Μοτρίλ 30/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρός Ιταλία 22/5

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Χέουσαμ 8/6
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	α. Βομβάη 28/5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στη Πάχη (άποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	δ. Πόρτ Σαΐδ 9/6
ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Χόγκ Κονκ 5/6
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Άμβέρσα 6/6
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Χ'ομπτον 19/5

ε. Άσντον 7/6
πρός Κίνα 8/6
στο Γκουγιακούιλ 3/6
δ. Ντόβερ 28/5
α. Ν. Όρλεάνη 20/5
α. Ντάρμπαν 28/4
α. Σιγκαπούρη 5/6
πρός Σιγκαπούρη 26/5
ε. Μελβούρνη 5/6
ε. Εϊλάτ 7/6
πρός Σιγκαπούρη 28/5
α. Σιγκαπούρη 4/6
πρός Ιαπωνία 30/5
πρός Ντουάλα 29/5
α. Ν. Όρλεάνη 24/5
α. Άγαδ'ρ 5/5
α. Δουνκέρκη 6/6
πρός Ποχάγκ 9/5
ε. Βασαίλοκ 4/6
πρ. «Maritime Baron»
μετ. «Αννα» (ε.)
πρός Σάν Πέντρο 19/5
ε. Πειραιά 15/5
α. Μπρισμαίν 4/6
πρός Κό Σιάγκ 25/5
έλληνηθη Έλληνας
α. Σιγκαπούρη 4/6
ε. Γκουγιακούιλ 16/5
πρός Όδησσό 29/5
α. Αμβέρσα 8/6
ε. Ν. Μαγκαλόρ 21/5
α. Ανκόνα 3/6
α. Σουέμα 1/6
δ. Σουέζ 3/6
δ. Γιβραλτάρ 19/5
α. Λός Άντζελες 3/6
ε. Πειραιά 4/6
ε. Άλεξάνδρεια 18/5
ε. Ν. Όρλεάνη 31/5

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Λισσαβώνα 30/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 6/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Κόρπους Κρίστι 26/5
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρός Φουτζέιρα 5/6
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Παναμά 11/5
ΚΟΥΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Τής 6/6
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Έκουαντόρ 30/5
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Καβάλλα 31/5
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547	πρός Γιβραλτάρ 31/5
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Σακάντε 13/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Τζέντα 24/5
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Πόρτ ντέ Μπούμ 12/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Γιοκοχάμα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Σ. Άραβία 24/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΛΙΗΒ (δ.)	74	42470	πρός Άλγέρι 14/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	πρός Αύγουστα 4/6
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Άμβέρσα 5/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός Μαρακάϊμπο 20/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρός Ελλάδα 31/5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Ντάρμπαν 1/6
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Μελβούρνη 5/6
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Άντοφαγκάστα 29/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Άνω Ανατολή 29/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	πρός Θεσσαλονίκη 28/5
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Χονολουλού 3/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Φιλαδέλφεια 30/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Ντόντρες 3/6
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	πρός Όθρησσό 31/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Μοντεβιδέο 4/6
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Μπατόγκας 17/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 23/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ε. Ν. Υόρκη 3/6
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Γκιζών 21/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	στο Σινγκάπορ 30/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Πειραιά 10/5
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	α. Τής 5/6
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	πρός Ν. Αφρική 24/5
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Πειραιά 2/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Γιούροπορτ 10/6
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΙΗΒ	78	9485	μετ. «Ανεμος» (Μηχ.)
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Ραβέννα 3/6
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Νιούκαστλ 5/6
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Τάμπα 20/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρός Άλγερία 1/5
ΛΑΤΩ	68	18737	πρός Ντουρές 18/4
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	επώληθη Έλληνες
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Ανκόλα 6/2
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Γένοβα 4/6
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Φάλμουθ Μπαί 3/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Πειραιά 4/6
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Κάρντιφ 25/5
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Ίρακ 18/5
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Πότι 16/5
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Πρίνς Ρούπερτ 29/5
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	επώληθη Μπαγκόκ
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Αύγουστα 28/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Σιγκαπούρη 2/6
ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ	73	63287	πρός ΗΠΑ 30/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ρουέν 3/6
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	πρός Μπαγκόκ 27/5 *

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Βανκούβερ 29/5 *
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	α. Σ. Λουί ντέ Ρόν 1/6
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Πειριά 30/5
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Άρατού 26/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Σάν Λορέντζο 12/5
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	α. Σιγκαπούρη 6/6
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Μόγκλα 21/5
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	δ. Π. Σαίτ 4/6
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 2/6
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Γδύνια 22/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Βραζιλία 27/5
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	επώληθη
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Τρίπολη 27/5
ΜΑΝΑ	77	30263	πρ. «Γιούνκορν»
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	επισκευές Σαγκάη 6/6
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Παναμά 3/6
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Ν. Όρλεάνη 4/6
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	μετ. «Ουάιτ Στόουν» (ε.)
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Αύγουστα 23/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Λός Άντζελες 3/6
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Ιταλία 14/5
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Όθρησσό 31/5
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Άμβέρσα 3/6
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Νιούκαστλ 7/6
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Πόρτ Σαίτ 5/6
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	ε. Πειραιά 2/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Κύπρο 20/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙ (δ.)	81	41390	στο Ουάσινγκτον 29/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	75	68411	πρός Γιβραλτάρ 7/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρός Ντάρ ες Σαλάμ 20/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Κόπερ 3/6
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Άρακάζου 24/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	πρός Σιγκαπούρη 10/4
ΜΑΡΙΝΟΣ ΙΙ.	80	14398	α. Μπανζούλ 4/6
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός Πόρτ Έλίζαμπεθ 14/5
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	πρός Άσπρα Σπίτια 30/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρός Πουέρτο Καμπελό 18/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Ντόβερ 31/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Νεμρούτ Μπαί 28/5
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Βιτόρια 19/5
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Πουέρτο Μαντρίν 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Γδύνια 16/5

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	
ΜΗΛΟΣ	84	28100	
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'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 ΛΟΟΥ	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 ΣΤΟΟΥΝ	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	

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	
ΝΑΕΟΣ	70	9865	
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	
ΝΑΤΑ	77	9359	
ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ.	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	
ΝΕΣΤΩΡ	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 Α.	77	11159	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	
ΝΙΚΥ	73	14667	
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	
ΝΙΝΗ	75	16829	
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	
ΝΟΡΕ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	
ΝΟΡΕ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	38543	
ΝΟΡΕ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	
ΝΟΡΕ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	

ε. Μπαγκόκ 9/4 *	
ε. Βαλέντια 30/5	
πρός Λάζαρο Καρντένας 18/5	
α. Καρμπονέρας 7/6	
πρός Μεξικό 30/5	
πρός Νοβοροσίσκ 30/5	
δ. Ντόβερ 30/5	
α. Μπαχία Μπλάνκα 3/6	

α. Ίκόνιο 3/6	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Ν. Όρλεάνη 30/5	
α. Γκάλβεστον 18/5	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
ε. Ν. Όρλεάνη 4/5	
αργεί Πειραιά	
α. Πόρτ Άρθουρ 23/5	
πρός Κίγκστον 23/5	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
ε. Πόρτ όφ Σπαίην 24/5	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
πρός ΗΠΑ 12/5	
δ. Παναμά 27/5	
ε. Σαβόνα 3/6	
ε. Χιούστον 4/6	
πρός Μασσαλία 31/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Τάμπα 24/5	
α. Όράγγκ 21/5	
πρός Μεξικό 15/5	
α. Ν. Όρλεάνη 5/6	
α. Ν. Όρλεάνη 3/6	
ε. Μομπίλ 2/6	
ε. Πόρτ Έβεργκλίτς 24/5	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
δ. Παναμά 30/5	
α. Πόρτ Άρθουρ 31/5	
πρός Νοβοροσίσκ 30/5	
α. Πόρτ Κανάβεραλ 19/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 2/6	
πρός Δ. Αφρική 12/5	
πρός Ροζάριο 23/5	
πρός Κορέα 23/5	
πρός Σιγκαπούρη 24/5	
ε. Λισσαβώνα 3/6	
δ. Ντόβερ 4/6	
α. Ν. Υόρκη 1/6	
ε. Άμβούργνη 7/6	
α. Σάνταβιλ 1/6	
α. Ναγκόγια 2/6	
επώληθη Κινέζους	
πρ. «Αζονσταί»	
ε. Μαρίνα ντέ Καράρα 31/5	
πρός Ιταλία 24/5	
α. Λίβεργουα 9/6	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 25/4	
πρός Ιαπωνία 22/5	
α. Χιούστον 30/5	
πρός Όζκα 15/5	
πρός Βραζιλία 16/5	
ε. Φρημαντλ 6/6 *	

πρ. «Dara»	
δ. Παναμά 31/5	
ε. Μακείο 21/3	
πρός Έκουαντόρ 9/5	
πρός Βερακρούζ 25/5	
α. Χιούστον 5/6	
πρός Γιβραλτάρ 22/5	
πρός Ρόδο 19/5	
ε. Ρότερνταμ 9/6	
ε. Κάντλα 18/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 4/6	
πρός Βενεζουέλα 16/5	

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	πρός Κονακρύ 9/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	88	35800	πρός Άκαμπα 23/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	88	35800	α. Πόρτ Σαίβ 2/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	88	35800	ε. Τακόμα 1/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΠΓΚΩ	88	35800	ε. Ίντσον 25/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	88	35800	α. Κούρε 1/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	88	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	δ. Γιβραλτάρ 4/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Μπλουφ 28/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρός Περισκό 31/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710	α. Ν. Όρλεάνη 25/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	ε. Γκάλβεστον 22/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	14779	α. Μπιλμπάο 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	14779	δ. Παναμά 2/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	14779	α. Σάν Φραντσίσκο 3/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Όδεσσά 30/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Λισαβόνα 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	α. Πόρτ Κέλαγκ 31/5
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Akira»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	α. Άαρχους 8/6
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός Γιβραλτάρ 5/6
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	επισκευές Πειραιά 5/6
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	μετ. «Purpy» (μ.)
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	πρός Βαλπαράϊζο 19/5
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	δ. Σουέζ 8/6
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Άσντον 31/5
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	δ. Κων/πολη 27/5
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρός Ίλιτσεβσκ 30/5
ΠΑΜΙΧΟΣ	77	16237	ε. Ν. Όρλεάνη 29/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λισαβόνα 5/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	ε. Τζουμπάι 28/5
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΠΑΜΠ	72	39219	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Φιλαδέλφεια 1/6
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Βανκούβερ 1/6
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Π. Μιράντα 27/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Γκίλφογκ 8/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Έλαινόρη 31/5
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Πόρτ Χέντλαντ 19/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Τζουμπάι 30/5
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ε. Χάιφα 6/6
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Πειραιά 9/5
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 5/6
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198183	α. Τζουμά Τέρμιναλ 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198183	στην Πάχη (άποθήκη)
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Ναμίμπ 12/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Ίμινγκχαμ 3/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Θέροντεϊ Άιλαντ 4/6
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Σάν Νικόλας 5/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 2/6
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Μπιλμπάο 6/6
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	α. Ρότερνταμ 9/6
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Κασσιούγκ 28/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Βομβάη
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 31/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	επωλήθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Χιούστον 4/6
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Κων/πολη 28/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 3/6
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. «Lady Link»
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 5/6
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	ε. Δουνκέρκη 6/6
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Ντούρες 25/5
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Ρότερνταμ 9/6
ΠΕΤΡΑ	76	23149	επωλήθη Κινέζους
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Βενετία 18/5
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Γουακαμάτσου 4/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 3/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 21/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Μεσόγειο 20/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Μπ. Άϊρες 1/6
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 2/6
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Ν. Όρλεάνη 28/5
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Τάμπα 29/5
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ταραγκόνα 17/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 6/6
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 4/6
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Ντάρμπαν 6/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Πόρτ Καρτιέρ 25/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Μόντρεαλ 4/6
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Σάντος 2/6
ΠΟΠΗ	73	19564	στόν Πειραιά 9/6
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Γιοκοχάμα 2/6
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ	61	963	επισκευές Πειραιά 10/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	πρός Ελλάδα 15/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Σιβιταβέτσια 1/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 26/5
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρός Βαλτιμόρη 6/6
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632	πρός Χιούστον 31/5
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Ούλσάν 9/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Ρας Τανούρα 14/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μανφρεντίνια 27/5
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Χιούστον 4/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	επισκευές Ντουμπάι 10/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Βόλο 30/5
ΠΥΡΡΟΣ	78	1592	πρός Λαττάκια 30/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκονιο 3/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ (δ.)	77	18325	πρός Μέγαρο 23/5

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 2/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Πόρτ Σαίβ 2/6
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. Νουακτότ 20/5
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 25/5
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός κρήτη 31/5
ΡΕΝΕΣΙ	70	11718	πρός Πολωνία 27/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Ίνκου 1/6
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	πρός Σάντος 11/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Χεϊσάμ 2/6
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Όζάκα 31/5
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	88	13100	ε. Σαγκάη 16/5
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	δ. Σουέζ 5/6
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Άλεξάνδρεια 1/6
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός ΗΠΑ 12/5
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	πρός Κούβα 26/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός Μαπούτο 24/4
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ρίο Γκράντε 23/5
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	πρός Χιούστον 29/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ν. Όρλεάνη 18/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Γκίλφογκ 6/6
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Κίνα 28/5
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Δουνκέρκη 8/6
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρ. «Raamgracht»
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Μόγκλα 22/4
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915	α. Ρίο Ίανέιρο 2/6
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Νιγηρία 28/5
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	πρός Βομβάη 19/5
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Βρέμη 2/6
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	α. Λειψεία 2/6
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	α. Σάλλομ Βόε 8/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Πειραιά 19/5
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 15/5
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρός Ρότερνταμ 27/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Αμβέρσα 1/6
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	73	13630	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Βενγάζη 29/5
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	δ. Κων/πολη 16/5
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Πειραιά 28/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Νοβοροσκ 31/5
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	πρός Ούμπε 25/5
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Ροστόκ 26/5
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Κόμπε 7/6
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Έσκουμίν 1/5
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Σιγκάκ 12/5
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Γένοβα 3/6
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Σμύρνη 31/5
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	α. Ν. Όρλεάνη 3/6
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	α. Κότκα 6/6
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	α. Σάν Λορέντζο 5/6
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Ζήμπραγγε 21/5
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Κοτονόυ 13/5
ΣΟΦΥΛΑ	76	3814	α. Λά Παλις 1/6
ΣΟΦΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Αρούμπα 15/5
ΣΠΟΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεθάλ 12/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Αμβέρσα 3/6
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός Βομβάη 2/6
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Κέυ Γουέστ 11/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Παρανάγουα 30/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ρότερνταμ 7/6
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Νιούκαστλ 24/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	πρός Άγκόλα 19/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρα 26/4
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Μαράκκιμο 12/5
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρός Καλκούτα 5/5
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Φός 6/6
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32280	τή Λά Λιμπερντάντ (άποθήκη)
ΤΑΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Τάμπα 28/4
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Γένοβα 4/6
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Ν. Ύόρκη 5/6
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός Κίνα 22/5
ΤΖΟ'Υ	76	10801	α. Δουνκέρκη 8/6
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Γκάλβεστον 28/5
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Μόρεχεντ Σίτυ 1/6
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Π. Νουάρ 26/5
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	δ. Ντόβερ 3/6
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	στό Πειραιά 30/6
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	πρός Περισκό 28/5
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός Πράιφ Μόλε 24/5
ΤΟΠΑΣ	85	28000	ε. Μπάχια Μπλάνκα 31/5
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Κομώ Μπαίη 17/5
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός Άλγέρι 27/5
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Ντάρμπαν 20/5
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σαγκάη 1/6
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760	α. Πειραιά 4/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Πόρτλαντ 29/4
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 5/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Θέροντεϊ Άιλαντ 8/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Γιοκοχάμα 27/5
ΤΥΧΗ	70	10886	δ. Σουέζ 2/6
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 3/6
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	α. Ντάς Άιλαντ 4/6
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Μαράκκιμο 6/5
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Ν. Ύόρκη 3/6
ΦΑΡΟΣΙΑ Α. (δ.)	75	138255	ανάμενι Χωρ Φακάν
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Λός Άντζελες 31/5
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	δ. Σουέζ 8/6
ΦΕΛΛΟΣΙΑ Α. (δ.)	74	118215	πρός Περισκό 20/5
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ 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'ΙΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ.	70	14786
ΦΛΩΡΑ.	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΙΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000

ε. Χιούστον 4/6	
πρός Λονδίνο 31/5	
ε. Ήστ Λόντον 2/6	
ε. Παλέρνο 29/5	
ε. Άκίτα 27/5	
ε. Άσντον 7/6	
ε. Κεμπέκ 28/5	
α. Σιγκαπούρη 1/6	
στον Πειραιά 31/5	
ε. Ν. Υόρκη 2/6	
ε. Βοστώνη 6/6	
πρός Πάλυ Μπίτης 17/5	
ε. Πειραιά 1/6	
α. Τσιταγκόγκ 6/6	
α. Ταγγέρη 3/6	
πρός Θεσσαλονίκη 25/5	
α. Καζαμπλάνκα 5/6	
πρός Φουτζέιρα 15/5	
ε. Όσκαρσταν 3/6	
πρός Βοστόν 23/5	
πρός Βραζιλία 31/5	
ανάμενι Χώρ Φακάν	
πρός Πράια Μόλε 25/5	
πρός Ίαπωνία 18/5	

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	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 ΚΛΙΠΠΕΡ.	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.	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
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

ε. Χώρ Φακάν 15/4	
πρός Βαλπαράϊσο 26/5	
επωλήθη Κινέζους	
δ. Μπρίεχαμ 2/6	
δ. Θέραντεν Άιλαντ 4/6	
α. Σιγκαπούρη 7/5	
πρός Όδησσό 29/5	
α. Πειραιά 1/6	
πρός Ροζάριτο Τέρμ. 31/5	
α. Δακάρ 25/5	
πρός Γκάνδη 28/5	
ε. Άμβέρσα 20/5	
πρός Π. Λιμόν 18/5	
α. Βαλπαράϊσο 3/6	
πρός Κόρπους Κρίστι 20/5	
προς Μπελαγουάν 31/5	
ε. Βομβάη 2/6	
δ. Γιβραλτάρ 5/6	
ε. Λέ Χάβρη 31/5	
α. Λέ Χάβρη 5/6	
α. Τάμπα 21/5	
μεταφορές Περαικού	
α. Τζουμπάιλ 17/5	
πρός ΗΠΑ 9/5	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
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	6526
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (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
Α'Ι'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
Α'Ι'ΛΣΑ.	72	16235
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛΑ (π.)	63	22181
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
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	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (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. Άϊρες 22/4	
α. Σιγκαπούρη 23/4	
α. Μαντράς 23/4	
επισκ. Πειραιά 25/4	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Ματάνζας 14/3	
δ. Παναμά 25/4	
α. Σετουμπάλ 2254	
επωλήθη	
α. Σάντος 11/4	
πρ. Μαράκι	
δ. Μπρουναμπουτέλ 18/4	
α. Χάμπτον 13/4	
α. Χόγκ Κόγκ 26/4	
α. Λισαβώνα 13/4	
πρός Ίβραν 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. Σαίδη 20/4	
δ. Ντόβερ 18/4	
α. Άμπου Ντάμπι 1054	
δ. Σουέζ 12/4	
ε. Ν. Υόρκη 26/4	
ε. Ρουαίξ 23/4	
ε. Πειραιά 23/4	
α. Νάπολη 19/4	
α. Ν. Όρλεάνη 19/4	
μεταφορές Περαικού	
ε. Σάντος 24/4	
α. Φλάσινγκ 11/4	
α. Μόγκλα 21/4	
ε. Άμπιτζάν 24/3	
α. Κόρπους Κρίστι 13/4	
α. Χάμπτον 18/4	
α. Σαλβαντόρ 17/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/3	
ε. Κούε Μπαίη 8/3	
πρός Ντάρμπαν 11/4	
α. Γιούροπορτ 21/4	
α. Δουινκέρκη 22/4	
δ. Γιβραλτάρ 29/4	
ε. Γιούροπορτ 27/4	
πρός Άλγερία 3/3	
πρός Σαγκάη 15/4	
α. Ντηνρόϊτ 21/4	
στο Χορμούζ	
πρός Κίνα 19/4	
πρός Κούρε 30/3	
δ. Γιβραλτάρ 13/4	
δ. Κωνίπολη 20/4	
α. Μπάρ 25/4	
ε. Φιλιάδελφεια 25/4	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ (π.)	80	11961
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΝΑΛΕΣ (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	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
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
ΑΝΤΕΛΑ (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
ΑΝΤΙΡΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820

α. Ρότερνταμ 26/4	
ε. Κούλ ντέ Σάκ 2054	
πρός Κίνα 22/3	
α. Ν. Όρλεάνη 9/4	
ε. Κασσιούγκ 22/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 25/4	
ε. Νικόσοα 2754	
α. Λάγος 25/4	
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 16/4	
πρός Τουρκία 13/4	
πρός Λένινγκραντ 22/4	
πρός Βεγγάζη 15/3	
α. Τζέντα 20/3	
πρός Όϊτα 10/4	
ε. Βομβάη 27/4	
ε. Ν. Όρλεάνη 28/4	
α. Βαλλέτα 10/4	
ε. Κασσιούγκ 23/4	
πρός Ίταλία 18/4	
α. Χιούστον 19/4	
προς Χώρ Φακάν 5/2	
ε. Σαλβαντόρ 14/4	
πρός Άιν Σούκνα 24/3	
δ. Παναμά 5/4	
πρός Άλγερία 24/3	
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/4	
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/4	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Όϊτα 21/3	
πρός Λέ Χάβρη 19/4	
α. Άμβέρσα 30/4	
μετ. «CollindaE (Βρ.)	
ε. Μασσαλία 21/4	
α. Γκντάνσκ 20/4	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Βαλλέττα 24/4	
α. Γκάλβεστον 7/4	
ε. Λόουεσσαφ 27/4	
πρός Άλεξάνδρεια 12/4	
α. Ναντόρ 17/4	
μετ. «Renoir» (κ.)	
πρός Άλγερία 10/3	
ε. Μοντούρ 25/4	
α. Σιμίζου 17/4	
ε. Βασσιλικό Μπ. 16/4	
ε. Άκαμπα 24/3	
α. Πειραιά 22/4	
α. Άμβούργου 1954	
α. Κασίμα 19/4	
α. Λά Παλις 14/4	
α. Πενάγκ 26/4	
επωλήθη Έθλητες	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Σουέζ 12/4	ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	πρ. «Θεονίκ»
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	α. Γιούροπορτ 23/4	ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	α. Τρίπολη 28/4
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	α. Πειραιά 19/4	ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	μετ. «Arklow» (κ.)	ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	α. Σιγκαπούρη 18/4
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Χόγκ Κόγκ 25/4	ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Σάροξ 20/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Φός 20/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480	α. Ταρραγκόνα 11/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	ε. Πειραιά 3/4	ΓΚΛΟΥΡΥ (Βρ.)	65	4482	ε. Αμβέρσα 29/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Φός 28/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Σαγκάη 14/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Αμβέρσα 28/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. Υόρκη 18/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	δ. Παναμά 18/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρ. Κήλαγκ 28/4
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Σάο Φραντίζκο 21/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	στο Κίγκστον 23/2
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρ. Ν. Όρλεάνη 11/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	78	13027	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Ν. Όρλεάνη 23/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	α. Βενετία 3/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Γκουαγιακούιλ 10/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	στο Σάντος 27/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΑΡΑΜΠΙΑΝ	81	21164	δ. Παναμά 23/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρ. ΕΣΣΔ 19/3
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	78	12774	ε. Καράτσι 24/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417	ε. Βενετία 23/4
ΑΡΑΖΤΟΥ (κ.)	70	71080	στο Χορμούζ	ΓΚΛΟΥΡΥ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρ. Μαπούτο 5/4
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	82	32224	α. Ρότερνταμ 27/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	πρ. «Γκόλντεν Πρίνσε»
ΑΡΓΟΛΙΣ	70	10899	α. Γδύνια 8/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	πρ. Όναχάμα 25/4
ΑΡΓΟΥΡΟΥΛΑ (κ.)	74	98905	πρ. Χάργκ Άιλαντ 14/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	πρ. Βομβάη 11/4
ΑΡΓΟΣ (δ.)	70	11041	πρ. Τζέντα 29/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	ε. Κασίμα 24/4
ΑΡΓΟ (κ.)	73	13265	πρ. Γκνάντακ 19/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Μπωμόν 14/4
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Λούπ Τέρμιναλ 22/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	πρ. Μαζατλάν 20/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	76	125465	ε. Πειραιά 22/4	ΓΚΛΟΥΡΥ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΑΡΙΩΝ I (π.)	64	1221	ε. Τερνέστη 25/4	ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρ. Σαγκάη 7/3
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	πρ. Χαλδία 23/3	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρ. Νταλίν 17/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	ε. Μελβούρνη 22/4	ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Γάνδη 25/4	ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I (π.)	81	11503	α. Πόρτ Κορτέζ 12/4
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Σάο Σεμπαστιάν 18/4	ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253	δ. Παναμά 18/4
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Ραβέννα 17/4	ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Μέρεντ Μπάρ 28/4
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	πρ. Σαίντ Τζών 27/4	ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρ. Καναδά 9/4
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	πρ. «Αρτεμς Κ.»	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Νταλίν 12/4
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μπχ.)	71	9466	α. Πειραιά 10/4	ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	α. Βικτόρια 26/4
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	α. Αμβούργο 28/4	ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	πρ. Αλεξάνδρεια 19/4
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	πρ. Κίνα 24/3	ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	ε. Τζέντα 9/4
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρ. Λάγος 30/3	ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	πρ. Ταρτούς 16/4
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρ. Ντόρμπαν 15/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Λός Άντζελες 27/4
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρ. Σιγκαπούρη 3/3	ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρ. Βραζιλία 5/4
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρ. «Βέλος I»	ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	μεταφορές Περισκοῦ	ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρ. Μουμπάσα 28/4
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	δ. Κων/πολη 9/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Πόρτ Έσκουβελ 14/4
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Γιβραλτάρ 25/4	ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	α. Σιγκαπούρη 14/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	77	9786	α. Αμβέρσα 28/4	ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	πρ. Τζουμπάιλ 25/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9783	μετ. «Carrega» (κ.)	ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933	πρ. Τουμπάρσο 14/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (π.)	82	9282	ε. Ν. Όρλεάνη 28/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	78	126261	α. Φουτζέιρα 11/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Μπαλμπόσα 20/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	πρ. Λούπ Τέρμιναλ 4/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	77	9437	ε. Γιβραλτάρ 28/4	ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	δ. Κων/πολη 24/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	77	11159	α. Ν. Όρλεάνη 8/3	ΓΟΥΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρ. Τζέντα 15/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	70	10618	α. Τενερίφη 25/4	ΓΟΥΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115	πρ. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	78	38467	δ. Κων/πολη 12/4	ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρ. Βομβάη 3/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	75	9195	α. Λονδίνο 22/4	ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρ. Χόγκ Κόγκ 14/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	81	14644	α. Σ. Μάικας 19/4	ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	82	14644	ε. Κρότωνα 18/4	ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρ. Σταυρούλα 2
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	22587	δ. Παναμά 23/4	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	69	16619	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρ. Κίνα 352	ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κ.)	59	1228	ε. Βομβάη 24/3
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	ε. Μέιλ Άιλαντ 11/4	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	77	12590	πρ. Παρανάγκουα 25/4
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	18366	α. Ν. Όρλεάνη 25/4	ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρ. Κίνα 28/3
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Λέικ Τσάρλς 14/4	ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	δ. Σουέζ 24/4				
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	δ. Κων/πολη 22/4				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844					
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 27/4 *	ΕΒΕΛΑΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε *
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459	μετ. «Spirit of Phoenix»	ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 24/4
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας	ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	α. Αμβούργο 28/4
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	85	16623	ε. Κάρντιφ 28/4	ΕΙΚΤΩΡ (κ.)	74	19168	πρ. Β. Κορέα 7/4
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ II (κ.)	70	14671	πρ. Τάμπα 16/3	ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρ. Σαγκάη 30/3
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρ. Νιγηρία 22/2	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Χοντζίντα 4/4
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	ε. Λέγκχορν	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρ. Ντουμπάι 19/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στο Χάργκ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρ. Μπουεναβεντούρα 12/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λόγος 16/1	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	στη Βομβάη 15/3
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Ον.)	73	6254	α. Ρότερνταμ 28/4	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	72	17510	α. Σαίντ Τζών 23/4
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Σαβόνα 23/4	ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	πρ. Ν. Υόρκη 13/4
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Τσιτακόγκ 21/4	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	67	47344	πρ. Σπρίνγκ 8/4
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321	πρ. Σάντα Μαρία 14/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Γδύνια 18/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	πρ. Κήλαγκ 10/4
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρ. Ρότερνταμ 27/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Μίνα δλ Άχμάντι 5/4
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρ. Βερακρούζ 31/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	πρ. Νιγηρία 15/3
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	α. Ντόρμπαν 11/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380	α. Αλμέρια 13/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	έπισκ. Φλάσιγκ 'Ηστ 21/4
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Λά Γκουλέτ 8/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Τερνόυζεν 28/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	πρ. Ταρτούς 7/4	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρ. Σιγκαπούρη 4/4
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρ. Αλεξάνδρεια 18/4	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	71	23980	πρ. Λύττεκτον 3054
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	στο Καλλά 28/4	ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	83	7363	πρ. Ταρτούς 26/4
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρ. Άκαμα 7/4	ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	ε. Χουάγκου 11/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρ. Μπέλφαστ 27/4	ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	πρ. Ντουμπάι 20/2
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρ. Αρούμπα 23/4	ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	πρ. Ροζάριτο Τέρμ. 19/4
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Μιλάτζο 19/3	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	πρ. Σάντος 19/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	α. Νόρντενχαμ 8/4	ΕΠΣΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	πρ. Κούβα 7/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Ρουαί 22/4	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρ. Κήλαγκ 28/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Γιβραλτάρ 13/4	ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	78	39814	ε. Σιγκαπούρη 24/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρ. Κωνσταντίνα 20/4	ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 9/4
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Σάουθεντ Άνκοραϊζ 20/4	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	α. Ν. Όρλεάνη 13/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	στο Σάντος 21/4	ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. Σουίνουσκια 24/4
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Ντόρμπαν 11/4	ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Χιούστον 17/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρ. Άγαδάρ 19/4	ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Γένοβα 23/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Χάμπτον 22/4	ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629	πρ. Κήλαγκ 4/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Χιούστον 25/4	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρ. Μπαγιόν 18/4
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρ. Νιγηρία 8/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Ντόρμπαν 21/3
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Κομά Μπαίλ 12/4	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129218	ε. Ίμνιγκχαμ 18/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρ. Νουονάντιμπος 18/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	76	1595	α. Λέγκχορν 1/4
ΓΙΩΡΓΟΣ (Ον.)	62	3251	ε. Άλάγκ 13/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	78	11850	πρ. Σκίνα 26/4
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Ρας Σουκχέρ 1054	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	73	10058	πρ. Βομβάη 16/4
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	ε. Τής 30/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	76	17308	πρ. Αβάνα 8/4
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Σουκχέρ 28/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	79	29875	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 21/4	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρ. Νιούκαστλ 23/4
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Τζέμπελ Άλι 21/4	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρ. Νταλίν 4/4
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Μπαχράιν 4/4	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρ. Σέβεν Άιλαντ 23/4
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Τζέντα 8/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Κολόμπο 5/4
				ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Μπαλμπόσα 28/4

ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός Γιβραλτάρ 17/4	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Νορκοβίγκ 18/4	ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	ολική άπώλεια
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Μπιζερτα 19/4	ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Ταϊτσούγκ 1854
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21380	πρός Παρανάγουα 24/4	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	στη Ν. 'Υόρκη 2/5
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	πρός Γκουαϊμάμας 9/4	ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	πρός Γιβραλτάρ 22/4
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14868	ε. Βομβάη 2754	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρός Χό Τσι Μίνχ Σίτν 14/4
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	πρός Βαλτιμόρη 1/4	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	77	993	πρ. «Fukuryu Maru»
ΖΑΡΝΑΤΑ *	77	69338	πρός Σεβεν 'Αϊλαντ 23/4	ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	πρός Καλλό 17/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Σαλβαντόρ 1754
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρός Ουλσάν 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	έγκαταλε(φθηκε Σκίνατα 17/4	ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	στό Τζέμπελ 'Αλι 21/4
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	πρός Βέντισπις 18/4	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Σ. 'Αραβία 2/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	πρός Μασσαλλία 20/4	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Ροστόκ 10/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	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. Βαγκρέϊ 23/4
ΗΒΗ	79	18379	α. Σεβίλλη 1854	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	υπέστειλε ελληνική
ΗΡΑ *	79	16390	πρός Καζαμπάνκα 954	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρός Χάργκ 'Αϊλαντ 13/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	πρός 'Ακαμπα 11/4	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Παναμά 17/4
ΗΡΩ	76	17129	α. Κινούρα 14/4	ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Τενερίφη 21/4
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥ	68	10397	μετ. «Eastern Trust» (Λ.7	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Σιγκαπούρη 21/4
ΗΣΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Ταϊτσούγκ 19/4	ΚΡΙΣΤΙΝ Τ. (κ.)	81	12876	πρός Σιγκαπούρη 7/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Καλδέρα 21/4	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	88	15809	υπέστειλε ελληνική
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	πρός 'Ιντσόν 25/4	ΚΡΟΝΟΣ (Μπχ.)	73	11145	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρός Μαυρίκιου 24/4	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	πρός 'Ακουλίας 10/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα	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 'Ακαμπα 18/4	ΚΥΜΟ (π.)	74	65685	πρός Σεμάγκα Μπαϊ 11/4
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	μετ. «Thamas» (π.)	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Σαγκάη 11/4
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4	ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρός Σαγκάη 25/4
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρός Βιτόρια 18/4	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	α. Ντάρμπαν 5/12
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Πειραιά 28/3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	επισκευές Τάραντα 29/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	πρός Τρίπολη 11/4	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. 'Ασσάμπ 20/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1487	πρός Νόρντενχαμ 26/4	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Δ. 'Αφρική 25/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Τάραντα 17/4	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρός Νακάλα 2853
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κε.)	72	2934	πρός Τομπρούκ 30/3	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Βανκούβερ 10/4
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.Κε.)	71	995	υψωσε παναμαϊκή	ΛΑΙΛΑΥ (κ.)	76	12166	πρός Μπαλμπόρα 23/4
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.Κε.)	77	997	υψωσε παναμαϊκή	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρός Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 23/3
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρός Κρήτη 24/4	ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	πρός 'Αρμουέλλες 20/4
ΘΑΡΑ (δ.π.)	76	4985	ε. Πενάγκ 27/4	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	ε. Βενετία 16/4
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. 'Αγ. Βικέντιο 31/3	ΛΑΚΥ ΣΚΟΥΠ (κ.)	73	8558	ε. Πειραιά 27/2
ΙΛΑΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Μπαχραϊν 19/4	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Μόντρεαλ 28/4
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	πρός Σάντος 18/4	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	πρός Βαλπαράϊσο 22/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	στό Μπαχραϊν 2/5	ΛΑΜΕΡ (κ.)	71	17175	μετ. «Alto» (κ.7
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Κάδιξ 14/4	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρός Ντουμπάι 1/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Ρουέν 22/4	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	πρός Ν. 'Ορλεάνη 27/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Μαπούτα 7/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Λειζόες 21/4	ΛΑΟΥΡΑ 1. (π.)	75	12416	πρός Λάγος 27/4
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΛΛΕΝΤΕΡ				ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρ. Λαμπούσα Λάπιθος
(δ.π.)	72	16861	πρ. «Sachem»	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	πρός 'Αβάντα 12/3
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Λέ Χάβρη 12/4	ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	α. Μοντεβιδέο 22/4
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρός Βεγγάζη 20/4	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Βενετία 26/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Λισσαβών 27/4	ΛΑΡΝΕΖΗΣ (κ.)	73	17648	πρός Σαγκάη 4/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Κούβα 30/3	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Σαγκάη 6/4
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στό Κάργκ (αποθήκη)
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Χιούστον 6/4	ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	πρός Φλόσσινγκ 19/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρός Βικτώρια 13/3 *	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	πρός Περσιόκ 13/4
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Ντουμπάι 24/4 *	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ			
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	ε. Ρουαί 21/4	(κ.)	74	18700	πρός Μανζανίλλο 16/3
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Κουβέιτ 10/1	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Χάλιφαξ 4/4
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	στόν Πειραιά 1/4	ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	ε. Παλιόηθ Νορβηγούς
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός 'Ιμνιγκχαμ 16/4	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	πρός 'Αβάντα 8/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21867	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/4	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Κουϊντόρα 15/4
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. 'Αμβέρσα 18/4	ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	πρός Αμβέρσα 29/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	πρός Ν. 'Υόρκη 10/1	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρός Τεκριντόρη 19/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΕΥΚΑΣ Α' 'ΑΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	α. Μονφαλκόνε 21/4
(Μ.)	67	16098	ε. Βιζακαπατνάμ 27/4	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Ρουέν 21/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρός Μάλμα 20/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	ε. Μανευόλιντ 25/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Λός 'Αντζέλες 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	πρός 'Αλγερία 21/4	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	α. Ρας Τανούρα 24/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	πρός Μπαχραϊν 13/4	ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	ε. Σέτε 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	28290	δ. Κινκασάν 2/5	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	πρός Πέμα 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	στό Σάντος 23/4	ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	πρός Φάλμουθ 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2986	ε. Λιβάνο 18/4	ΛΙΝΑ ('Ον.)	66	2953	πρός 'Ανναμά 5/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Τενερίφη 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	36865	ε. Χιούστον 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	ε. Βαλτιμόρη 25/4	ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σιγκαπούρη 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρ. «Πέργαμος»	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	α. Πειραιά 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. 'Ασντόντ 14/4	ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	πρός 'Αργεντινή 19/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρ. Πόρτ Κέλαγκ 1054	ΜΑΙΡΟΥΛΙ 2 (κ.)	74	30168	πρός Κούβα 22/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 8/4	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	70	11329	ε. Μπαρ 25/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπαγκόγκ 27/3	ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	πρός Βραζιλία 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ				ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	πρ. «Ουράνια Κουλουθρού»
(κ.δ.)	81	1800	α. Φιλαδέλφεια 15/4	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Γκουγιακούλι 13/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Νταβάο 7/4 *	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	υπέστειλε ελληνική
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	πρός Νοβοτάλι 10/4 *	ΜΑΟΥΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρός Λουάντα 26/1
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	α. 'Αμβούργο 27/4	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός Ρουέν 27/4
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	πρός Πειραιά 12/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 19/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ ('Ονδ.)	65	1219	πρός Βολο 17/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Τσιβιταβέτσια 21/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός 'Οναχάμα 20/4	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρός Ούντεβόλα 11/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Λάγος 20/4	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρός Πειραιά 18/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός 'Αλεξάνδρεια 18/4	ΜΑΡΙΑ 'ΚΡΕ'Ι'Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	ε. Πόρτ ντέ Μπουκ 28/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	α. 'Αλγκεθίρας 11/4	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. 'Αβίλες 27/4
ΚΕΑ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Σάν 'Αντόνιο 23/4	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Γκλόβερστον 15/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός 'Αλγκεθίρας 11/4	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περσιόκ 14/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός 'Ιράν 4/4	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	πρ. «Πιούριτυ»
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Κολόμπο 4/4	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	δ. Κων/πολη 15/4
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρός 'Αγ. Λαυρέντιο 15/4	ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός ΕΞΣΔ 24/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρός Πουέρτο Σαντίνο 28/3	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρός 'Αγ. Βικέντιο 28/3
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8896	ε. Καλλάο 1954	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Πειραιά 26/4
ΚΕ'Ι'Τ (μ.)	64	999	πρός Βόλο 23/4	ΜΑΡΚ Α' 'ΑΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	πρός Μαγκαλόρ 25/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. 'Ασντόντ 3/4	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρός Ταρραγόνα 15/4
ΚΕΝ Α' 'ΑΛΑΝΤ	81	9909	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	ΜΑΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρός Μπαγκλαντές 19/4
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρός Μπέντι 28/4	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρός Τής 5/4
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	πρός Κουβέιτ 21/4	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Ρεϊνίν 18/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	στη Φιλαδέλφεια 2754	ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10991	πρός Μπατομύ 1/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	πρός Ντάρμπαν 22/4	ΜΑΥΡΩΤΙΣΙΑ (κ.)	71	16623	πρός Κουάλα 'Ενός 17/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρός Σίντι Κερρί 2953	ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός 'Ινδονησία 15/4
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρός Κίνα 11/4	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρός Κωνσταντίνα 18/4
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Ρότερνταμ 28/4	ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	πρός Ρότερνταμ 14/4
				ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	πρός Γάνδη 10/4
				ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	δ. Παναμά 17/4

ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	ε. Ρός Τανούρα 28/4	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρός Μπουργκάς 22/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Νοβοτάλιν 31/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	πρός Γουλιμύκτον 28/4	ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	ε. 'Ικόνιο 27/4
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Πειραιά 19/4	ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	ε. Καλλό 1754
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Μόντρεαλ 25/4	ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην 'Ακαμπα (άποθήκη)
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12488	πρός Κουίγκντ 7/4	ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΜΙΑΗΤΟΣ	82	32506	πρός 'Ιαπωνία 2/4	ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	πρός Χιρόσιμα 2/4
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρός Νταμμάμ 19/4	ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκ
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	πρός 'Ακαμπα 17/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ			
ΜΙΝΤΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	πρός Σαγκάη 12/4	ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρός Σχσέζιν 25/4
				ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Τέλα 28/3
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	ε. Σ. Τζών 23/4	ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Παναμά 25/4
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Βενετία 23/4	ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	πρός 'Ελλάδα 22/4
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	ε. Παρανάγκουα 23/4	ΠΑΝΘΗΡ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	έπισκ. Λά Σπέζια 29/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	πρός 'Ιταλία 24/4	ΠΑΝΘΗΡΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Παρανάγκουα 19/4
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	πρός Κίνα 3/2	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Σιγκαπούρη 26/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Τέξας Σίτυ 9/3	ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Μπαγκόγκ 16/3
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπ. 'Αμπάς 17/10	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30839	δ. Κων/πολη 5/4
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρός Γένοβα 21/4	ΠΑΞΟΙ ΡΕΣ (Βα.)	78	7623	δ. Παναμά 23/4
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρός 'Αντεν 4/4	ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	πρός Ούγγαρια 24/4
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 16/4	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	πρός Σιγκαπούρη 20/4
ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	πρός 'Αλεξάνδρεια 22/4	ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	πρός 'Αλγέρι 14/4
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μετ. 'Θανάσης Α. (μ.7)	ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. 'Αντροσάν 24/4
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	πρός Τζουνέθρ 2454	ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Κολούμπια Ρήφερ 24/4
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	πρός 'Αλγερία 6/4	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός 'Αμβέρσα 22/4
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	στη Σιγκαπούρη 22/2	ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	78	8298	υπέστειλε ελληνική
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περαικού
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	μετ. 'Bellita Star' (κ.7)	ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	ε. Μπιλμπάο 25/4
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 14/4	ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός 'Αλγερία 16/2
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Κοζίν 19/4	ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	μετ. 'Anadolu' (π.7)
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Ροζάριο 24/4	ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρός 'Ινδία 18/4
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	πρός Φόυνες 29/4	ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρός 'Ιντσόν 11/4
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	αγορά από 'Ελβετούς	ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	76	19166	πρός Κήλαγκ 23/3
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	στη Σιγκαπούρη 19/4	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Παναμά 21/3
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	πρός 'Ινδία 21/4	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 852
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρός 'Αμβούργο 17/4	ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Ρός Γκαρίμπ 25/4
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085	ε. Κάντλα 22/3				
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861	ε. Χάτσινχοχ 2754	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	πρός 'Ινδία 20/4
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	δ. Κων/πολη 18/3	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός 'Ακαμπα 25/3
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Πειραιά 19/4	ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	έπληθη
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	πρός Κωνσταντία 20/4	ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρός Γκουαγιακουίλ 10/4
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	δ. Παναμά 20/4	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	πρός Πόρτ Κέλαγκ 12/3
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	πρός 'Ιταλία 20/4	ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπατιάο 24/4
				ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	πρός Φουτζέιρα 29/3 *	ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	πρός 'Αμπιτζάν 1/4
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μπχ.)	77	34841	πρ. 'Arrow Peak'	ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Λουάντα 6/4
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	πρός Βομβάη 1054	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρός Ταμπίκο 19/4	ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	α. Ραβέννα 18/4
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ(κ.)	80	10982	πρός Αυστραλία 18/4	ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	πρός Νικόσια 26/4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/3	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Χάργκ 'Αϊλαντ 15/4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	ε. 'Σόνια'	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. 'Ιντσόν 18/4
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρός Τομπρούκ 22/4	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λός Παλμας 20/4
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Φλάσσιγκ 'Μοτ 21/3	ΠΛΟΥΜΟΥ (κ.)	74	8825	πρός Βερακρούξ 26/4
ΝΕΞΣΗ (κ.)	72	60414	πρός Ζήμπουγκε 30/4	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	πρός Πουέρτο 'Ορντάς 23/4
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	πρός Κεμαμάι 19/2	ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	πρός Πειραιά 10/4
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/4	ΠΟΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893	πρός 'Αλγερία 25/3
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρός Ντούρεξ 17/4	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. 'Blue River' (κ.)	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	υπέστειλε ελληνική
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	πρός 'Απώ 'Ανατολή 2/4	ΠΟΛΥΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Ρόττερταμ 26/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Ν. 'Αμερική 12/4	ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Τέξας Σίτυ 16/4
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	ε. Κασσιούκ 25/4	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	πρός Βάρνα 24/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	πρός 'Αφρική 2/4	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	α. Μομπάσα 10/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	πρός Θεσσαλονίκη 15/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	18912	υπέστειλε ελληνική
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Λός 'Αντζέλες 6/4	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρός Ν. 'Αμερική 20/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	δ. Παναμά 18/4	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	πρός Βραζιλία 4/4
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4	ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	πρός Ντάρ ες Σαλάμ 8/4
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	πρός Κίνα 12/3	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	δ. Πόρτ Σαίξ 21/4
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	πρός Πειραιά 22/4	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	πρός Πολωνία 21/4
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Μανίλα 14/4	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στο Σουέζ 13/4	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	πρός ΗΠΑ 15/4
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	πρός Ροστόκ 17/4	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρός Ματάνζας 31/3
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Ον.)	66	1597	πρ. Σόμος Σπίριτ	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 5/4
ΝΙΟΥ ΧΟΥΟΥ (π.)	72	13920	υπέστειλε ελληνική	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Χιούστον 13/4
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Περαικό 7/3	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	πρός Κοτονού 6/3
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	διάλυση Μπαγκλαντές	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός 'Αρούμπα 25/4
ΝΟΡΔΕΡΝ				ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός 'Ιταλία 8/4
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	πρός Καλαμπάρ 16/2	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	πρός 'Αβάντα 18/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	έπισκευές Πειραιά 25/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	πρός Λόγος 31/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρός Μπουκάναν 14/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. 'Αμπιτζάν 11/3
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Δεμεράρα 1954	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	στον Πειραιά 25/4
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	πρός Δεμεράρα 25/4	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	πρός 'Αλεξάνδρεια 28/3
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/4	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	πρός 'Αλγερία 15/1
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	ε. Βιζακαπατάν 24/4	ΠΡΟΤΗΝΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	πρός Βενεζουέλα 27/4
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Νιγηρία 26/3	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Ντάρμπαν 19/4
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	μετ. 'Deiff' (π.7)	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρ. Μπαλμπάσα 25/4
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Τάμπα 23/4	ΠΡΩΤΟΚΑΠΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	2025	πρός Λάζαρο Καρντένας 17/4
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	πρός 'Οναχάμα 15/4	ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	967	ε. Νάπολη 28/4
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός 'Ιλιτσέβσκ 14/4	ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	α. Φουτζέιρα 14/2
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	77	11875	α. Θέουτα 16/3
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	πρός Πόρτ Σουδάν 14/4	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	στις Κανάριες 8/4
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Σάντος 27/4	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρός 'Οβέντο 4/4
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Σάο Σεμπατιάο 26/4	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	πρός Λόγος 26/4
ΝΤΟΥΡΙΝ (μ.)	68	9003	ε. Μόγκλα 1954	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρός Πότι 15/4
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περαικού	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Πόρτ Χάρκουρτ 8/4
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρός Κεητάνουν 6/4	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	ε. Μάλαγα 27/4
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	πρός Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ 30/3	ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/4
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Πειραιά 26/4	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Τόκιο 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	ε. Σιγκαπούρη 25/4	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	πρός Σιγκαπούρη 26/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρός ΕΣΣΔ 18/4	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Γάνδη 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	πρός Χόγκ Κόγκ 26/4	ΡΟΥΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Τζουάιμα Τέρμιναλ 6/4	ΡΟΥΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	μετ. 'Rosaleen Μ.' (Βορ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	α. Ρός Τανούρα 12/4	ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	πρός Βάντι Φείραν 19/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λούπ Τέρμιναλ 1054	ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	πρός Νάπολη 18/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	έπισκευές Σετσουμπάλ 10/4	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	πρός Βέντσιας 6/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	82	2606	έπληθη				
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρός Μομπίλ 14/4	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Λά Σπέζια 2/4
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Σαβόνα 22/4	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	πρός Βουλγαρία 17/4
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	πρός Περού 29/3	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΟΝΤΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 5/4	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	ε. Σαγκάη 23/3
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	πρός Τουρκία 11/4	ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925	πρ. 'Ατζεω'
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Γένοβα 20/4				

ΣΑ'ΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Σίρρι (άποθήκη)	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 26/4
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Καράτσι 21/4	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Μπιγέλα 8/4
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16738	πρόξ Μπουλόν 18/4	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρόξ Γαλλία 24/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16738	πρόξ Φλάσσινγκ 27/4	ΣΠΕΛΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Άντεν 13/4
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Βενετία 28/4	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρόξ Άλγερίδα 14/4
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Ν. Όρλεάνη 10/4	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Μπαρλέττα 22/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	πρόξ Βατούμ 22/4	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρόξ Σαγκάη 27/3
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	πρόξ Κούβα 2/3	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρόξ Μπουρνούβικ 26/4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	πρόξ Ράς Λανούφ 5/4	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρόξ Ρουμανία 25/4
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	πρόξ Χόγκ Κόγκ 1054	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Χιούστον 31/3
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	έπισκ. Πειραιά 28/4	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. Τής 27/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρόξ Βραζιλία 25/2	ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	πρόξ Βρέμη 28/4
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	πρόξ Όδησσό 7/4	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρόξ Τομακομάι 17/4
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	πρόξ Κούβα 8/3	(Βρ.)	66	22617	βυθίστηκε Άτλαντικό 17/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	πρόξ Πάλμα 19/4	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Μοντεβιδέο 22/4
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	πρόξ Γαλλία 17/4	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όνδ.)	62	1133	α. Πόρτ Σάϊδ 22/4
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	πρόξ Ινδία 23/4	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Χιούστον 25/4
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πρόξ Ιταλία 19/4	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρόξ Μπαγκόγκ 15/4
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Μπρέστ 25/4	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρόξ Μπαγκόγκ 18/4
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	δίκη απώλεια	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρόξ Φιλιππίνες 3053
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	8053	πρόξ Τέμα 19/4	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	πρόξ Κωσταντίνος 19/4
ΣΑΝ ΡΩΣ (κ.)	76	10221	έγκαταλείφθηκε 13/3	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Πειραιά 5/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Λατβία 27/2	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργει Πειραιά
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959	πρόξ Αίγυπτο 12/4	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	δ. Παναμά 13/4
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	πρόξ Σιγκαπούρη 26/4	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	μετ. «Fortuna» (BS)
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Ρότερνταμ 19/4	ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265	πρόξ Μπαγκόγκ 12/4
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	πρόξ Τάμπα 22/4	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρόξ Νταλίν 16/3
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Σετουπάλ 27/4	ΣΤΡΕΧΣ (δ.)	75	11171	ε. Σιγκαπούρη 19/4
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στό Ντουμπάι 2/5	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρόξ Πόρτ Σουδάν 15/3
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	βυθίστηκε Λούντερνιτς 2/5	ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρόξ Κρητίδου 4/4
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρόξ Βικτόρια 1/4	ΣΟΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρόξ Μπουεναβεντούρα 6/4
ΣΕ'Γ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/4	ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 10/4
ΣΕ'Γ'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	πρόξ Κούβα 6/4	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	ε. Πειραιά 13/4
ΣΕ'Γ'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	πρόξ Λάγος 24/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρόξ Μαντράς 25/4
ΣΕ'Γ'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	πρόξ Λάγος 22/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρόξ Λίβερπουλ 12/4
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Χάμιλτον 17/4	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρόξ Άκαμπα 20/4
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	στη Μπαγκόγκ 25/4	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Σαγκάη 11/4
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρόξ Κόστα Ρίκα 2/3	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	στη Σαγκάη 28/4
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρόξ Γιβραλτάρ 11/4	ΤΕΤΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	ε. Άμβέρσα 1/5
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρόξ Χιρόσμιμα 14/4	ΤΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρόξ Τάραντα 29/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	πρόξ Παρανάγουα 21/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	16275	πρόξ Ρότερνταμ 20/4
ΣΗ ΛΑΡΕΛ (δ.κ.)	68	68113	πρόξ Ινδονησία 11/1	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	22294	ε. Λέ Χάβρη 27/4
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	πρόξ Νταμμάμ 21/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	18204	πρόξ Γιβραλτάρ 23/4
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	πρόξ Ιταλία 23/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	18781	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 14/4
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	πρόξ Λορέ 28/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	3531	πρόξ Μουμπάσα 20/4
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Ν. Όρλεάνη 17/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	83	35762	ε. Άμβούργο 26/4
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	πρόξ ΕΣΣΔ 7/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	81	3375	πρόξ Άλγερν 19/3
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48885	α. Τεργέστη 27/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	5868	ε. Κόπερ 18/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13831	πρόξ Άμπιτζάν 17/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	9954	ε. Άμστερνταμ 1054
ΣΗΒΕΝΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	9044	πρόξ Λάγος 17/4
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Κουβέιτ 28/3	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	16023	πρόξ ΕΣΣΔ 30/3
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	πρόξ Άρζιου 27/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	15680	πρόξ Μουμπάσα 25/4
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	α. Φιουμιτσόνα 24/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	10197	ε. Μαντράς 9/4
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.Μ.)	77	40558	πρόξ Γιάνμπο 25/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	12376	α. Βαλτιμόρη 15/4
ΣΗΜΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	πρόξ Άργεντινή 16/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	83	21000	ε. Σάντος 26/4
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Λάγος 25/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	69	5406	ε. Μπουεναβεντούρα 29/3
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	πρόξ Μπρέϊκ 27/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	12376	πρόξ Ναυτόρ 26/4
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Γκάλβεστον 12/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	15356	πρόξ Τζιμινγκάμ 26/4
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρόξ Μόντρεαλ 854	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	9082	πρόξ Γκρήνορ 27/4
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	έπωλήθη	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	16822	ε. Βομβάη 11/3
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρόξ Άμβούργο 27/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	68	9627	ε. Βενετία 21/4
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Γδύνια 24/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	69	9777	α. Νόρντχαμ 23/3
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	πρόξ Νοβοταλίν 12/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	20670	ε. Ριγίκα 26/4
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρόξ Ρότερνταμ 2154	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	13550	ε. Παναμά 19/4
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρόξ Νοβοταλίν 12/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	77	17339	πρόξ Κούβα 15/4
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Πόρτ Καρτιέρ 7/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	18953	πρόξ Σιγκαπούρη 15/4
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.μ.7)	73	17795	ε. Φόξ 26/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	8915	δ. Θέρωντεϋ Άλχαντ 8/3
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Λός Άντζελες 25/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	50849	πρόξ Π. Όρντλ 19/4
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Γάνδη 26/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	71	109197	πρόξ Χάργκ 15/4
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. Φόξ 26/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	30746	ε. Γκάλβεστον 11/4
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	δ. Ντόβερ 21/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	43867	ε. Χάμπτον 23/4
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Γουίλμκτον 27/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	13567	πρόξ Βαλτιμόρη 2/5
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Λάγος 19/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	13547	πρόξ Άκίτα 19/4
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	ε. Ρότερνταμ 30/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	76	18953	α. Βανκούβερ 1/4
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19081	πρόξ Ιταλία 20/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	43867	πρόξ Τζέντα 9/4
ΣΗΡΕΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρόξ Ν. Αμερική 23/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	79317	πρόξ Ρότερνταμ 24/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρόξ Τζέντα 17/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	25394	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρόξ Ιταλία 27/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	113950	πρόξ Σαλντάντα 29/4
ΣΗΣΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Βαλέντσια 19/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	48501	πρόξ ΗΠΑ 21/4
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Ντάρμπαν 15/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	12483	ε. Σούσα 11/4
ΣΗΣΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Γκνάνσνκ 28/2	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	11644	πρόξ Μπαλμπόα 19/4
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Βαλέντσια 23/3	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	8826	ε. Σ. Τζών 23/4
ΣΗΣΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Καράτσι 12/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	11644	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 7/4
ΣΗΣΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Πειραιά 24/4	ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	52765	πρόξ Τουμπάρσ 24/4
ΣΗΣΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129		ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 10/4
				ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	74	10059	πρόξ Κόμπε 24/4
				ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	82	15953	πρόξ Ταιταγκόγκ 23/4
				ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	72	15948	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	στη Τσιταγκόγκ 14/4	ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Γάνδη 23/4
ΣΙΔΕΡ ΓΚΛΟΥ (κ.)	76	12440	ε. Άμβέρσα 29/4	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	πρόξ Σαγκάη 17/3
ΣΙΔΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρόξ Ταϊβάν 10/4	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	20608	πρόξ Κλαϊπέδα 17/4
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμβούργο 6/4	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΣΙΔΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	πρόξ ΗΠΑ 19/4	ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΣΙΔΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	έπισκευές Πειραιά 26/4	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Βομβάη 13/4
ΣΙΔΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Ν. Όρλεάνη 8/4	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρόξ Γρανάδα 17/4
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	78	32508	πρόξ Αυστραλία 17/4	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρ. «Τάσιμαν»
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρόξ Δ. Αφρική 28/3	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρόξ Αρούμα 24/4
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	στό Άμβούργο 2/5	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Ν. Όρλεάνη 28/4	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	ε. Πειραιά 23/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρόξ Άκαμπα 19/4	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	ε. Πειραιά 21/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Άμβούργο 26/4	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	πρόξ Βεγγάζη 22/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρόξ Άλγερίδα 18/3	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	67	15621	ε. Καρμπονέρας 5/4
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Άμβέρσα 25/4	ΦΙΣΚΕΛΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρόξ Ταγγέρη 1954
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι	ΦΙΣΚΕΛΑ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	πρόξ Κωνσταντίν 16/4
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Ρουαί 5/3	ΦΙΣΚΕΛΑ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	πρόξ Βενεζουέλα 28/4
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μόντρεαλ 2054	ΦΙΣΚΕΛΑ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Κακινάδα 26/4
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρόξ Άλγερν 25/3	ΦΙΣΚΕΛΑ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρόξ Κίνα 17/3
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρόξ Νάμπο 8/3	ΦΙΣΚΕΛΑ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ε. Τάμπα 11/4
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049	α. Τής 17/4	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρόξ Ρουαί 24/3
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Έμντεν 25/4				
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρόξ Σ. Τζών 25/4				
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	πρόξ Πό				

ΦΛΕΪΜ (κ.).....	72	16398
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.).....	71	9048
ΦΟΙΝΙΞ (Π.).....	78	45330
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪ'ΝΤ (κ.).....	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).....	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (Π.).....	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.).....	73	17918
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.).....	75	8332
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (Π.).....	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.).....	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).....	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (Π.).....	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (Π.).....	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (Π.).....	69	8085
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(Π.).....	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).....	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (Π.).....	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).....	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (Π.).....	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.).....	77	9264
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (Π.).....	88	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).....	79	5045
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (Π.).....	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (Π.).....	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (Π.).....	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (Π.).....	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).....	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.).....	73	5871
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (Π.).....	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (Π.).....	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (Π.).....	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (Π.).....	68	1261
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (Π.).....	68	2662

ε. Μπουέντος Ήϊρες 24/4	
έπωλήθη Κίνα	
μετ. «Ararat»	
πρός Ρίγα 14/4	
πρός Ταματάβε 22/3	
πρός Ρίγα 17/4	
πρός Μαγιακούεζ 21/3	
πρός Δουβλίνο 13/4	
α. Χονολουλού 30/3	
α. Ντάρμπαν 19/4	
πρός Σάο Σεμπατιάο 27/4	
πρός Βικτώρια 15/4	
α. Μοντεβιδέο 22/3	
α. Μοντεβιδέο 15/4	
πρός Μπουσάν 17/4	
α. Λας Πάλμας 22/4	
ε. Ρότερνταμ 28/2	
α. Λας Πάλμας 22/4	
α. Ρότερνταμ 28/2	
πρός Άμπιτζάν 18/3	
πρΣάρζα 31/3	
πρός Μερσίνη 12/4	
πρός Μπουσάν 7/3	
ε. Όζάκα 26/4	
ε. Μπουσάν 14/4	
ε. Ντουάλα 13/4	
πρός Φώκκλαντς 19/3	
ε. Λά Παλός 23/4	
πρός Τζέντα 18/4	
ε. Χάντσινχο 22/4	
πρός Τόκυο 19/3	
ε. Λάγος 15/3	
πρός Όγουέντο 24/3	
πρός Γκαέτα 22/4	

ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).....	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).....	73	6863
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (Π.).....	80	2484
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.Π.).....	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44699
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.).....	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (Π.).....	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).....	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).....	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).....	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).....	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.).....	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.Π.).....	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.Π.).....	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.Π.).....	79	6521
ΧΕΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.Π.).....	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.Π.).....	75	4563
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).....	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).....	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.).....	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (Π.).....	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (Π.).....	71	6166
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (Π.).....	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).....	75	139421
ΧΟΥΡΟΝ (κ.).....	72	9440
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).....	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (Π.).....	79	12598
ΧΩΚ (κ.).....	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.).....	72	17674

ε. Μοντεβιδέο 2753	
πρός Φώκκλαντς 4/3	
μετ. «Frost Pegasus» (κ.)	
πρός Ίαπωνία 24/4	
πρός Σαντάν Τέρμιναλ 17/4	
ε. Φατέχ Τέρμιναλ 31/3	
έπισκευές Σιγκαπούρη	
α. Νόρντενχαμ 21/3	
πρός Τσιτακόγκ 23/4	
δ. Παναμά 19/4	
πρός Τζέντα 26/4	
ε. Σαγκάη 15/4	
ε. Ρίο Γκράντε 21/4	
ε. Ρουέν 20/4	
πρός Κούβα 5/4	
πρός Ν. Άμερική 23/4	
α. Ταγγέρη 19/4	
πρός Λιβύη 25/4	
πρός Ρας Λανούφ 14/4	
α. Χιούστον 24/4	
ε. Μπουσάν 6/4	
στή Μανίλα 20/4	
πρός Ντάρμπαν 3/4	
α. Ν. Όρλεάνη 2/3	
πρός Γιβραλτάρ 27/4	
πρός Κίνα 14/3	
πρός Θεσσαλονίκη 26/4	
ε. Τζέμπελ Άλι 12/4	
α. Ντάρμπαν 20/4	
πρός Τομπρούκ 8/4	
α. Ντουμπάϊ 26/4	
α. Άλγκεθίρας 14/3	
στο Ουλσάν 11/4	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τους ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδικὴ προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες

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

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τῶν Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντὶ δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομείστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
ταρα 77, 185 35 Πειραιῶς.

Όνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

Υπογραφή:

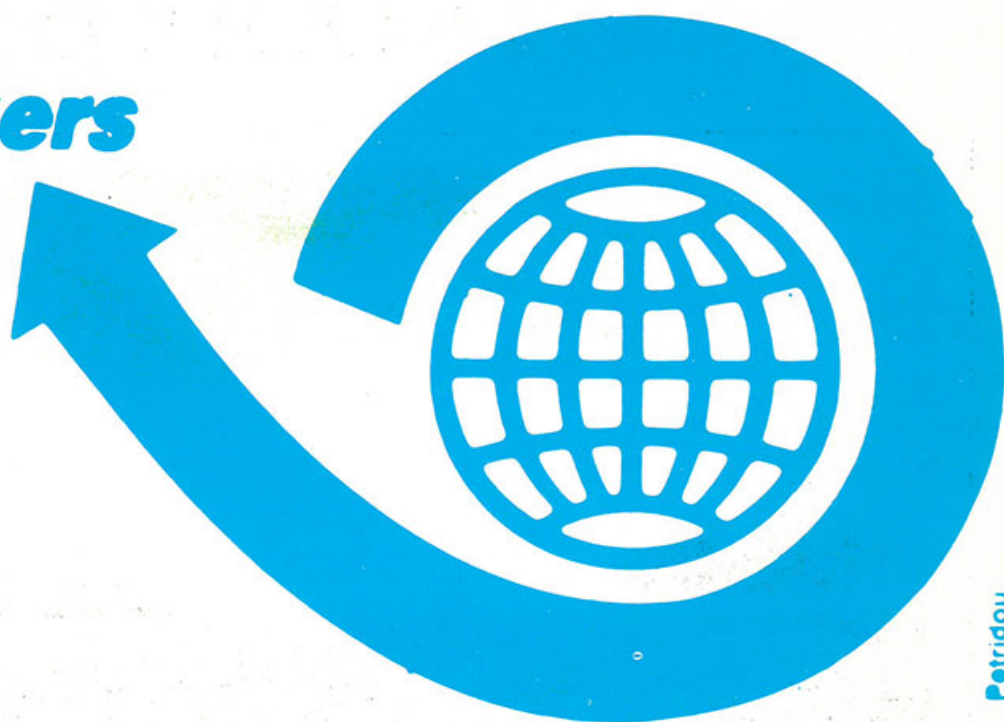
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIA
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70067
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 • UTRD • GR



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

