

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1302/1060

NAYTIKA XRONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1302/1060
1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 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



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
SUFLÉNORSA SA
C/Arenal 104-8D
VIGO-1/SPAIN
PHONES: (88) - 224658/7
TELEX: 83874 SFNSE
FAX: (88) 430001



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



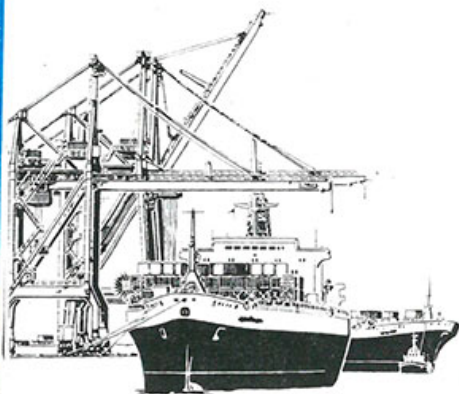
PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"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 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1302/1060

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρίγας-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

57th Year
Issue No. 1302/1060 September 1st, 1989

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 Προς Έφαρμογή του Συστήματος των Sandwich Courses στην Ναυτική Έκπαίδευση.
- 15 Η νέα Συλλογική Σύμβαση των Ποντοπόρων πλοίων (Μέρος Α).
- 25 Σύγχρονες εξελίξεις στη Ναυτιλία. Τά Ψυκτικά Έμποροκιβώτια.
- 27 Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου γιόρτασε τα πέντε χρόνια λειτουργίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 11 ΧΡΗΜΑΤΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 17 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 40 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 41 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

Διευθυνταί: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΛΛΑΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

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

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

"Οχι άλλες παρεμβάσεις στην 'Ακτοπλοία

Τό έχουμε πει επανειλημμένα αλλά θά τό επαναλάβουμε γιά μία ακόμη φορά γιάτί όρισμενοι — καί στόν ιδιωτικό αλλά καί στόν δημόσιο τομέα — φαίνεται ότι δέν μπορούν (ή, ακόμη, καί δέν θέλουν) νά αντίληφθούν ότι γιά νά παραμείνει ή 'Ακτοπλοία σέ ελληνικά χέρια καί μετά τήν ευρωπαϊκή ολοκλήρωση ένας μόνον τρόπος ύπάρχει: Νά καταστεί ήκονή νά αποθαρρύνει τούς ξένους πού θέλουν νά εισβάλουν στό χώρο άμέσως μετά τήν 1 'Ιανουαρίου 1993, όποτε είτε όχι, θά χάσουμε τήν προστασία πού μās παρέχει μās παρέχει ακόμη τό καμποτάζ. Καί θά καταστεί ήκονή νά αποθαρρύνει τούς ξένους όταν αποκτήσει τίς μονάδες πού απαιτούν οί καιροί, άφού τό μοναδικό άβαντάζ τών ξένων γιά νά επιχειρήσουν τήν «είσβολή» θά είναι οί ύψηλές κλάσεις μονάδες πού προσφέρουν ταχύ καί άνετο ταξίδι στόν σύγχρονο επιβάτη ό όποιος δέν έννοει πλέον νά ταξιδεύει όπως ταξίδευε παλαιότερα αλλά καί μέ τίς συνθήκες πού επικρατούν ακόμη καί αύτή τή στιγμή σέ άρκετά άκτοπλοϊκα επιβατηγά, συνθήκες τίς όποιες δέν χαρακτηρίζουμε γιάτί θά έπρεπε νά χρησιμοποιήσουμε ιδιαίτερα σκληρές εκφράσεις καί πού τίς ξέρουν καλύτερα από κάθε άλλον εκείνοι πού αναγκάζονται νά ταξιδέψουν μ' αύτά καί κυρίως οί κάτοικοι τών νησιών μας.

Εύτυχώς γιά τόν τόπο τήν ανάγκη αύτή, τήν ανάγκη δηλαδή τής αποκήρυξης σύγχρονων μονάδων τήν αντίληφθηκαν άρκετά έγκαιρα οί κρητικές εταιρίες οί όποιες είναι πλέον σέ θέση νά αντιμετωπίσουν όποιονδήποτε θεμιτό άνταγωνισμό. Στήν ίδια κατεύθυνση όμως κινήθηκαν καί ή ΔΑΝΕ καί οί άλλοι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, προϋπάρχοντες στό χώρο αλλά καί εκείνοι, οί όποιοι έστρεψαν τελευταία τό ενδιαφέρον τους καί πρός τήν 'Ακτοπλοία: Οί καινούργιες μονάδες πού έκαναν τήν εμφάνισή τους στήν 'Ακτοπλοία τό έφετεινό καλοκαίρι («Ποσειδών», «Μιλένα», «Νταλιάν», «Ρόδος» καί «Απόλλων 'Εξπρές») αλλά καί τά άλλα νέα πλοία πού προσκτήθηκαν στό μεταξύ καί πρόκειται νά προστεθούν στόν σύγχρονο άκτοπλοϊκό στόλο εξασφαλίζουν αύτό πού επιθυμεί (καί διεκδικεί) ό σύγχρονος επιβάτης, 'Ελληνας καί ξένος: Ταχύ καί άνετο ταξίδι. Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ότι τό φετεινό καλοκαίρι εξαφανίστηκε τό φαινόμενο τών υπεράριθμων επιβατών καί ταυτόχρονα δέν υπήρξε κανένα πρόβλημα ούτε στή διακίνηση επιβατών, αλλά ούτε καί στόν έφοδιασμό τών νησιών, πού ήταν συνήθη καί ιδιαίτερα έντονα τά προηγούμενα χρόνια.

Γι' αύτό εξέניσαν οί δηλώσεις τού Προέδρου τής 'Ενώσε-

ως 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων κ. Μηνά Σιγάλα σέ άθηναική εφημερίδα, από τίς όποιες προκύπτει είτε ότι βρίσκεται εκτός τόπου καί χρόνου, νομίζοντας ότι ή προστατευτική όμπρέλα τού καμποτάζ θά μās καλύπτει έσας, είτε ότι επιδιώκει νά προστατεύσει άπλώς μέχρι καί τό 1992 κατεστημένα συμφέροντα, Σύμφωνα μέ τίς δηλώσεις αυτές, τά νέα πλοία πού ήρθαν τό 1989 δέν ήταν απαραίτητα γιάτί τά υπάρχοντα είναι ύπεραρκετά καί καλύπτουν τίς ανάγκες γιά τή διακίνηση επιβατών καί έμπορευμάτων καί ότι τά νέα πλοία θά βλάψουν τήν 'Ακτοπλοία καί κατ' επέκταση τήν 'Ελλάδα καί τόν 'Ελληνα φορολογούμενο! Ταυτόσημες αντιλήψεις φαίνεται ότι επικρατούν καί σέ όρισμένους τού δημοσίου τομέως, οί όποιοι παραγνωρίζουν έσκεμμένα τή νέα εποχή πού έφεραν στήν 'Ακτοπλοία τά νέα πλοία χωρίς νά ύπάρχει συναλλαγματική έκροή από τά περιορισμένα διαθέσιμα τής χώρας άφού οί περισσότερες άγορές έγιναν έξ έ-δίων, χωρίς δηλαδή συναλλαγματική επιβάρυνση τού τόπου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» καί γιά τούς λόγους πού προαναφέρθηκαν, γιά νά καταστούμε δηλαδή ήκονοί νά αποθαρρύνουμε τήν είσβολή τών ξένων καί νά διατηρήσουμε τήν 'Ακτοπλοία σέ ελληνικά χέρια καί μετά τήν ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, αλλά καί γιά λόγους αρχής τάσσονται άναφανδόν υπέρ αύτής τής εξέλιξης. 'Αλλωστε, σέ μία χώρα μέ τή μεγαλύτερη Ναυτιλία στόν κόσμο πού παλεύει δεξιά καί άριστερά καί σέ βορρά καί σέ νότο γιά τήν εφαρμογή τού θεμιτού καί ύγιους άνταγωνισμού στό διεθνές θαλάσσιο έμπόριο δέν μπορεί νά ύπάρχει ούτε σκέψη γιά προστατευτισμό.

Είναι συνεπώς αυτονόητο (καί αύτό συμφέρεει πρωτίτως στό Κράτος αλλά καί στόν ελληνικό λαό πού συνήθως πληρώνει τά σπασμένα τών διαφόρων κρατικών παρεμβάσεων, όπως λόγου χάρι στόν συγκεκριμένο χώρο έγινε μέ τήν ύπόθεση τής εταιρίας «'Ελληνική 'Ακτοπλοία») νά άφεθεί ή 'Ακτοπλοία άπολύτως ελεύθερη καί νά ακολουθήσει τόν δρόμο τής στά πλαίσια τού ύγιους καί θεμιτού άνταγωνισμού. Καί τό Κράτος — τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας έν προκειμένω — νά κοιτάξει εκεί πού πονάμε καί νά στρέψει τήν προσοχή καί όλο τό ενδιαφέρον του στήν προσπάθεια γιά τήν προσέλκυση στό έθνικό νηολόγιο όλων τών ελληνόκτητων πλοίων — ή 'Ακτοπλοία έχει βρει πλέον τόν δρόμο τής καί οί παρεμβάσεις, όποιες κι άν είναι, μόνο ζημιά μπορούν νά προκαλέσουν.

ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Είχε άπόλυτο δικαιο ό βουλευτής καί πρώην 'Υπουργός κ. 'Ιωάν. Παλαιοκρασάς όταν ύπογράμμιζε στήν Κοινοβουλευτική 'Επιτροπή Ναυτιλίας, κατά τή συζήτηση τής προτάσεως νόμου τού ΥΕΝ γιά τήν επιδότηση καί τήν ασφάλεια τών άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ότι ή προστατευτική όμπρέλα τού καμποτάζ δέν πρόκειται νά μās καλύπτει έσας. 'Ήδη ή 'Επιτροπή τής ΕΟΚ, παράλληλα μέ τήν πρότασή της γιά τή δημιουργία ευρωπαϊκού νηολογίου τών δώδεκα χωρών - μελών, προτείνει ούσιαστικά καί τήν κατάργηση τού καμποτάζ καί μάλιστα από τήν 1 'Ιανουαρίου 1991, δηλαδή πρίν ακόμη καί από τήν ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, αλλά γιά πλοία άνω τών 6.000 τόννων γκρός τά όποια, σύμφωνα μέ τήν πρόταση, θά μπορούν νά ένεργούν μεταφορές επιβατών καί έμπορευμάτων καί μεταξύ τών λιμένων τών άλλων χωρών τής ΕΟΚ. Βεβαίως πρόκειται γιά πρόταση μόνον, πρόταση όμως πού δείχνει τίς μεθοδεύσεις εκείνων πού επιδιώκουν νά

εισβάλουν στή χώρα μας αλλά καί τόν μοναδικό τρόπο πού έχουμε έμεις στή διάθεσή μας γιά νά τούς αποθαρρύνουμε.

'Ο επαναπατρισμός

Οί στήλες αυτές πού άγωνίζονται όλα αύτά τά χρόνια γιά νά σταματήσει ή φυγή τών πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο καί νά αρχίσει ό επαναπατρισμός συμφωνούν άπόλυτα μέ τόν 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη ό όποιος είπε μόλις προχθές ότι δέν πρόκειται γιά εύκολη ύπόθεση. Διαφωνούν όμως ριζικά μέ τήν αντίληψη πού διατύπωσε γιά τό ρόλο τού διοικητικού φορέως.

«Τό θέμα τού επαναπατρισμού, είπε προχθές ό 'Υπουργός, θά αντιμετωπισθεί μέ σοβαρότητα καί μέ προοπτικές γιά τό μέλλον, προκειμένου νά πεισθούν καί οί άμεσα ένδιαφερόμενοι ότι σέ ένα σαφές νομοθετικό πλαίσιο χωρίς διακυμάνσεις μπορούν νά στηρίζονται ώστε άνάλογα νά πάρουν τίς αποφάσεις τους καί παράλληλα νά άποκατασταθεί ή έμπιστοσύνη καί στενή συνεργασία

μεταξύ τών δύο μεγάλων παραγόντων τής ναυτιλίας, τών ναυτεργατών καί τής ναυτεργοδοσίας. 'Ακολουθεί, βεβαίως καί ό διοικητικός τομέας τής ναυτιλίας πού χαράσει γραμμές πού καθορίζονται από τή συνεργασία τών δύο φορέων».

'Ασφαλώς χρειάζεται ένα σαφές νομοθετικό πλαίσιο χωρίς διακυμάνσεις στό όποιο νά μπορεί νά στηρίζεται ό ναυτιλιακός επιχειρηματίας.

'Ασφαλώς χρειάζεται νά άποκατασταθεί ή έμπιστοσύνη καί ή στενή συνεργασία τών δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας.

'Ασφαλώς χρειάζεται καί ή συναίνεσή τους αλλά όταν δέν ύπάρχει — καί τά τελευταία χρόνια αύτό είναι σύνθετος — χρειάζεται, κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, ή ούσιαστική παρέμβαση τής Πολιτείας, ή όποία εξακαθαρίζοντας εκείνο πού θέλει ή ίδια καί όχι εκείνα πού προτείνουν οί έφοπιστές ή ζητούν οί ναυτικοί, προχωρεί στή λήψη τών ένδεικνυμένων αποφάσεων καί μέτρων πού άποβλέπουν στήν επίτευξη τού επιδιωκόμενου σκοπού.

Θά υπενθυμίσουμε δύο μόνον περιπτώσεις που αποδεικνύουν του λόγου τό ασφαλές:

Η πρώτη αφορά την πρόταση του εφοπλισμού (του 1978, αν ενθυμούμεθα καλώς) για τη χρησιμοποίηση άλλοδαπων ναυτικών στα ελληνικά πλοία με την υποχρέωση καταβολής στο NAT 30 δολαρίων μηνιαίως για κάθε χρησιμοποίησή τους άλλοδαπό. Η άλλη πλευρά, η ναυτεργασία, απέρριψε την πρόταση και η Πολιτεία (έν προκειμένω το ΥΕΝ) σιώπησε χωρίς βεβαίως ούτε ή άρνηση, ούτε ή σιωπή να αποτρέψουν τη χρησιμοποίηση των άλλοδαπων που αργότερα προσέλαβε έκρηκτικές διαστάσεις και τη στιγμή που οι ξένοι δούλευαν στα ελληνικά πλοία, οι δικοί μας υπέφεραν τά πάνδεινα από την άνεργια.

Η δεύτερη αφορά την εξομίσωση των αποδοχών των ξένων ναυτικών με τις αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών που είχε προτείνει ή τότε διοίκηση της ΠΝΟ και αποδέχθηκε άσμένως τό ΥΕΝ ελπίζοντας ότι έτσι θά εξαγιναν από τά ελληνικά πλοία οι ξένοι άφοϋ ή απόδοσή τους, σέ σύγκριση με τούς Έλληνες, ήταν αίσθητά περιορισμένη.

Από τά άνωτέρω και μόνον αποδεικνύεται ότι είναι απολύτως έσφαλμένη ή αντίληψη που διατύπωσε ό Υπουργός για τό ρόλο του διοικητικού φορέως. Έμεις επαναλαμβάνουμε για μία άκόμη φορά: Έάν ή Έλληνική Πολιτεία ενδιαφέρεται πραγματικά για τόν επαναπατρισμό του έλληνόκτητου στόλου ώστε νά έπωφελοϋνται πρωτίστως ό τόπος και ό έλληνικός λαός από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων, έάν πραγματικά ενδιαφέρεται για τά γενικότερα συμφέροντα τής χώρας και όχι διαφόρων ομάδων και τάξεων θά βρεί εκείνα που χρειάζονται για νά προσελκυσθούν πάλι στο έθνικό νηολόγιο ΟΛΑ τά Έλληνικά πλοία. Σ' αυτό θά βοηθηθεί άν ρίξει και μία άπλή ματιά γύρω της, θά δει χωρίς δυσκολία τί έκαναν όλοι οι άλλοι για νά διατηρήσουν τούς εθνικούς τους στόλους και για νά έπωφελοϋνται οι ίδιοι και όχι άλλοι από τή ναυτιλιακή τους δραστηριότητα. Όλα τά άλλα είναι άπλως λόγια που βέβαια δέν στοιχίζουν τίποτε άλλα και δέν άποφέρουν τό παραμικρό.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑ

Παρά τό γεγονός ότι ή χώρα μας υπήρξε πρωτοπόρος στη λήψη και τήν έφαρμογή μέτρων άσφαλείας στα ελληνικά πλοία, όρθότατα ό Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης υπογράμμισε ότι τό ΥΕΝ άναμένει μέ ιδιαίτερο ενδιαφέρον τά πορίσματα του Διεθνούς Συνεδρίου για τήν καλύτερη άσφάλεια και τήν πρόληψη παρανόμων ένεργειών στη θάλασ-

σα. οι έργασίες του όριου άρχισαν τήν περασμένη Δευτέρα και τερματίζονται σήμερα. Γιατί και τό ενδιαφέρον μας, τό ενδιαφέρον μιας κατ' έξοχήν χώρας, όπως είναι ή δική μας, μέ τήν μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο που περιλαμβάνει και σημαντικότερο έπιβατηγό στόλο για τό θέμα τής πρόληψης πρωτίστως αλλά και τής άποτελεσματικής αντιμετώπισης των παράνομων ένεργειών στη θάλασσα είναι ιδιαίτερο.

Τήν πρωτοπορία τής χώρας μας στον τομέα, αυτόν υπογράμμισε κατά τήν έναρξη του Συνεδρίου, που διοργάνωσε ό ΙΜΟ σέ συνεργασία μέ τό Υπουργείο Ναυτιλίας και τήν Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, και ό Πρόεδρος τής Ένώσεως κ. Άνδρέας Ποταμιάνος, ό όποιος τόνισε ότι τό ΥΕΝ και ή Ε.Ε.Ε.Π. σέ άπόλυτη σύμνοια και συνεργασία υπήρξαν πρωτοπόροι έφαρμόζοντας συγκεκριμένα μέτρα άσφαλείας όταν οι σχετικές προτάσεις του ΙΜΟ βρίσκονταν άκόμη στο στάδιο του σχεδιασμού.

«Όχι μόνο προ.γ.γ.θ.β.καμε, τόνισε ό κ. Ποταμιάνος, αλλά τά μέτρα που π.ήραμε ήταν τόσο ίκανοποιητικά και τέτοιας έκτασης, ώστε προκάλεσαν ευμένη σχόλια κυβερνητικών αντιπροσώπων ξένων χωρών όταν τόν Ιούλιο του 1986 έπισκέφθηκαν τά κρουαζιερόπλοία μας στον Πειραιά. Η ευμένη, μάλιστα, εικόνα για τή χώρα μας, διατυπώθηκε στα κύρια συμπεράσματα σχετικών εκθέσεων που υποβλήθηκαν στ.γν ΙΑΤΑ, στ.γν Έπιτροπή Έξωτερικών Υποθέσεων τής Βουλής των Άντιπροσώπων των ΗΠΑ, τόν Αύγουστο του 1986. Σταθερή δέ άπόφασή μας είναι ή άπόλυτη εξασφάλιση των έπιβατών και των πληρωμάτων, από τόν κίνδυνο των τρομοκρατικών ένεργειών».

ΤΙ ΑΚΡΙΒΩΣ ΘΕΛΟΥΝ;

Όλοι αυτοί που έχουν ταχθεί εναντίον του συστήματος των Sandwich Courses — ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ (δέν μιλάμε για τίς διοικήσεις των Ένώσεων Ναυτών και Θερμαστών που πρωτοστατούν και αυτές στον σχετικό «άγωνα» γιατί δέν τούς πέφτει λόγος), και τής Πανελληνίας Ένώσης Έκπαιδευτικών Δημοσίας Ναυτικής Έκπαιδεύσεως (δέν μιλάμε επίσης και για τή διοίκηση τής Πανελληνίας Όμοσπονδίας Συλλόγων Υπαλλήλων Έμπορικού Ναυτικού που συμμετέχει στον «άγωνα» γιατί και αυτής δέν τής πέφτει λόγος) πρέπει νά εξακαθάρσουν κάτι πολύ άπλό: Θεωρούν ότι πρέπει νά συνεχισθεί στις ναυτικές σχολές τό καθεστώς και ή κατάσταση που άποκάλυψαν τά «Ναυτικά Χρονικά» μέ τήν άναφορά στοιχείων που άφορούσαν τήν πορεία των σπουδαστών τής Σχολής Νέας Μηχανιώνας και ή όποία είναι

ή ίδια και άκόμη χειρότερη, σύμφωνα μέ άνάλογες πληροφορίες, στις Σχολές του Άσπρονόργου και άλλου; Και ταυτόχρονα νά απαντήσουν στα αυτόνομα έρωτήματα άν αυτά τά παιδιά σπουδάζουν και για τό ποιοι φαίει για τήν τραγική εικόνα που έδωσαν τς στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών».

Και κάτι άκόμη για νά εξακαθάρσουν τς πράγματα: Για τήν ποιότητα των ναυτικών που χρειάζεται ή Ναυτιλία μας, περισσότερα από κάθε άλλον ενδιαφέρονται οι ίδιοι οι έφοπλιστές που τούς έμπιστεύονται τίς πειραιάσεις του και όχι βεβαίως οι διοικήσεις τής ΠΕΜΕΝ και τής Ένώσης Έκπαιδευτικών Ναυτικής Έκπαιδεύσεως. Γι' αυτό όφείλουν όλοι νά άκούν τόν λόγο και τίς υποδείξεις τους άναφορικά μέ τή δημιουργία των στελεχών που χρειάζεται ή Ναυτιλία μας ώστε νά μπορέσει νά διατηρηθεί σέ ελληνική χέρια.

ΕΚΤΟΣ ΤΟΠΟΥ

Τό έχομε πεί επανειλημμένα αλλά τό έπα ναλαμβάνομε: Οι συνδικαλιστάδες του ναυτεργατικού χώρου βρίσκονται εκτός τόποι και χρόνου ή έχουν πολύ μεγάλη μυωπία καώς εκ τούτου δέν μπορούν νά αντίληφθούν τί γίνεται γύρω τους. Άλλιώς δέν έξηγείται — τουλάχιστον έμεις δέν μπορούμε νά τή έξηγήσουμε — ή άξίωση τους νά άνακληθούν ύπουργικές άποφάσεις που καθορίζουν τά έλάχιστα όρια τής όργανικής συνθέσεως των αυτοματοποιημένων πλοίων.

Οι καρεκλοκένταυροι, λοιπόν, άγνοώντας πραγματικά τή πραγματικότητα και τίς πολλαπλές δυνατότητες που προσφέρονται για τή διαχείριση πλοίων εκτός του έθνικού νηολογίου αλλά και τήν πρακτική που ακολουθούν οι ευρωπαϊκές ναυτεργατικές οργανώσεις για νά διατηρήσουν τούς εθνικούς τους στόλους υπό έθνικό έλεγχο, απέστειλαν στον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη τό κατωτέρω τηλεγράφημα, από τήν προσεκτική άνάγνωση του όποιο προκύπτει ότι έπιχειρείται, έσκεμμένα κατά τήν αντίληψή μας νά δημιουργηθεί σύγχυση γύρω από τίς έννοιες «σύνθεση άσφαλείας» και «όργανική σύνθεση». Γράφουν συγκεκριμένα οι καρεκλοκένταυροι:

«Μέ τήν 719/29115/18α89 άπόφαση καθορίσθηκε όργανική σύνθεση πληρώματος πλοίου εκ 16 άνδρων έναντι 18 που προβλέπονται από τίς ισχύουσες διατάξεις προκειμένου περί αυτοματοποιημένων πλοίων. Μέ τήν άπόφαση αυτή άφαιρείται ένας ναύτης Γίνεται διαζευκτική ή έπιλογή ήλεκτρολόγοι ή μηχανικού και περαιτέρω μείωση του προσωπικού γενικών ύπηρεσιών.

Άνεξάρτητα από τή νομιμότητα τής ως άνω άποφάσεώς σας ή όποια χωρίς αίτιολογία προχωρεί και πέραν των έλαχίστων όρίων άσφαλείας που καθορίζουν οι γενικότερες περί συνθέσεως πληρώματος των αυτοματοποιημένων πλοίων ισχύουσες διατάξεις παρατηρούμε και έπισημαίνουμε ότι στην προσπάθειά σας νά δικαιολογήσετε μέ κάθε τρόπο τή μείωση των συνθέσεων έπικαλείσθε πρωτόγνωρους και καινοφανείς όρους ως προς τή σύνθεση όπως: πειραματική όργανική σύνθεση — μαγειροθαλαμηπόλοι κλπ. μη προβλεπόμενους από όποιαδήποτε διάταξη ούσιαστικού δικαίου. Έπειδή ή κοθίρωση τέτοιων ρυθμίσεων κατά τήν άποψη μας στοχεύουν στην περαιτέρω συρρίκνωση των έλαχίστων όρίων όργανικής σύνθεσης των πλοίων σας δηλώνουμε ότι είμεθα άπτελύτως αντίθετοι μέ τίς ρυθμίσεις αυτές κα

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

ζητούμε την ανάκλησή τους γιατί επιτείνουν και επιδεινώνουν το ήδη ύφιστάμενο πρόβλημα ανασφάλειας των πλοίων και απασχόλησης των Έλλήνων ναυτεργατών».

ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΒΟΥΛΗ

Η Όλομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μετά από πρόταση του Λαϊκού Ευρωπαϊκού Κόμματος εξέλεξε πρόσφατα τον ευρωβουλευτή κ. Παύλο Σαρλή ως τακτικό μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού της Κοινότητας.

Ευθύς μετά την εκλογή του, ο κ. Σαρλής προέβει σε μία ευστοχή ενέργεια, ζητώντας με επιστολές που απηύθυνε στον Υπουργό Μεταφορών κ. Γκελεσταθ και στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Παυλίδη να τον ενημερώσουν, εφόσον τό κρίνουν σκόπιμο, για τα θέματα που απασχολούν τα ύπουργεία τους και τα οποία έχουν σχέση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ώστε να επωφεληθεί για την επίλυσή τους.

Δεν χωρεί αμφιβολία, ότι ο έμπειρος περί τα ναυτιλιακά μας πράγματα κ. Σαρλής θα υπερασπίσει σθεναρά στην Ευρωβουλή τα ουσιαστικά θέματα της ποντοπόρου ναυτιλίας και θα προασπίσει τα συμφέροντα της άκτοπλοίας και των ελληνικών κρουαζιερόπλοίων.

Η ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ

Την προσεχή Τετάρτη 6 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά η δεύτερη προγραμματισμένη για το 1989 κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Αναμένεται ότι και αυτή η κοινή συνεδρίαση των δύο οργάνων θα αποδειχθεί εξίσου επωφέλης όπως και όλες οι προηγούμενες.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Σε άλλες σελίδες του σημερινού τεύχους δημοσιεύεται έκτενές ρεπορτάζ για την εκδήλωση που έγινε στις 24 Αυγούστου στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος με την ευκαιρία της συμπληρώσεως πέντε ετών λειτουργίας του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου. Έδώ θα υπογραμμίσουμε για μία ακόμη φορά την ανυπόκριτη προσφορά που έκανε προς τον τόπο με τη δημιουργία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου ο Ιδρυτής του και παλαιός και εκλεκτός φίλος και συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος.

Για τη σημασία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου θα παραθέσουμε ένα μικρό απόσπασμα από τον πρόλογο του κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου στο πρώτο τεύχος του ενημερωτικού δελτίου του Μουσείου που κυκλοφόρησε τον περασμένο Ιούλιο και είναι αφιερωμένο στην πρώτη πενταετία.

«Τό Έμπορικό Πλοίο, υπογραμμίζει ο κ. Δρακόπουλος, είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τη μοίρα της Ελληνικής Φυλής.

Αιγαίο, Έλληνικός Πολιτισμός και Έμπορικό Πλοίο είναι έννοιες αλληλένδετες, κρίκοι της ίδιας αλυσίδας.

Ο Έλληνας γαλουχήθηκε στο Αιγαίο με θάλασσα και μέσα σ' αυτό τό γεωγραφικό ο άνεπτυξε τό ναυτικό και έμπορικό του όνιο αλλά και τον ύψηλό πολιτισμό του.

Κατασκεύασε περίτεχνα και αξιόπλοα πλοία που κυβερνούσε με θαυμαστή δεξιότητα. Έγινε άσυναγώνιστος θαλασσοπόρος και κυριάρχησε στις θάλασσες του τότε γνωστού κόσμου «μεταφέροντας» γνώσεις και πλούτο. Σέ όλόκληρη τή Μεσόγειο ίδρυσε έμποροναυτικά κέντρα διαδίδοντας συγχρόνως τό Έλληνικό πνεύμα και τον πολιτισμό του.

Από τότε και σέ όλη τήν Ιστορική διαδρομή μέχρι και σήμερα, ή θάλασσα και τό έμπορικό πλοίο παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην έπιβίωση και πρόοδο των Έλλήνων.

Η σχέση του Έλληνα ιδιαίτερα με τό έμπορικό πλοίο δέν έχει μελετηθεί και αξιολογηθεί όπως θά έπρεπε. Τό κενό αυτό επιχειρεί νά συμπληρώσει τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και προς αυτήν τήν κατεύθυνση άνεπτυξε τίς δραστηριότητές του, έχοντας σάν στόχο τή δημιουργία ενός πρωτοποριακού, για τον τόπο μας, Ναυτικού Μουσείου».

Πρέπει νά προσθέσουμε ότι στα πέντε χρόνια λειτουργίας του Μουσείου τό έπισκεφθηκαν 50.000 Έλληνες και ξένοι, πιστεύεται όμως ότι μετά τήν εύρεία δημοσιότητα που έχει υπάρξει για τό Μουσείο και τή σημασία του ο αριθμός των έπισκεπτών κατά τά άμέσως προσεχόν χρόνια θά αύξηθεί με γεωμετρική πρόοδο.

ΤΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Κάθε τόσο αναπηδούν εδώ και εκεί καινούργια όνόματα χωρών που προσφέρουν τίς καλές τους υπηρεσίες για τή νηολόγηση πλοίων, με αποτέλεσμα νά υπάρχουν πάντα νεήλυδες που έρχονται νά ενισχύσουν τήν παλιά φρουρά της Λιберίας και του Παναμά. Έφόσον κατά βάση αποδεχθεί κανείς ως άνεκτή τήν πρωτοβουλία τους, υπάρχει πάντα καιρός νά εξετάσει προσεκτικότερα τίς παρεχόμενες εύκολίες και έγυυσεις.

Τό πρώτο και κύριο είναι νά έρευνηθεί αν εμφανίζονται για νά προσφέρουν μία αξιόπιστη εναλλακτική λύση στα υπάρχοντα νηολόγια, και ύστερα αν είναι βέβαιο ότι αναδέχονται τά δικαιώματα και τίς υποχρεώσεις τους ως «κράτος σημαίας» και αν είναι κατάλληλα και ίκανά νά ασκήσουν σέ παραδεκτό βαθμό ουσιαστικό έλεγχο επί των πλοίων που προσελκύουν. Αν ή απάντηση είναι καταφατική, κανείς δέν μπορεί νά τούς άπαρνηθεί νά καταλάβουν τήν άρμόζουσα θέση τους στη ναυτιλιακή κοινωνία. Αν δ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η αγορά του πρώτου πλοίου γραμμής παρά του κ. Ε. Ευγενίδη, γνωστού για τήν εύρεία επιχειρηματικότητά του και τήν εξειδικευμένη γνώση της «Αλίνερ» οργάνωσης, μάς ένθαρρύνει νά έλπίζωμεν ότι μετ' όλίγων θά ίδωμεν αίσως συνιστωμένην μίαν νέα Έλληνικήν εταιρίαν τακτικών φορτηγών γραμμών.

— Είς τήν έφημερίδα της Κυβερνήσεως έδημοσιεύθη τό καταστατικό της Ιδρυθείσης νέας άνωμένου ναυτικής εταιρίας «Ιωσηφόγλου», με έδραν τάς Αθήνας. Τό εταιρικό κεφάλαιο ώρίσθη είς 500.000 δραχμάς και διηρέθη είς πεντακοσίας χιλιοδράχμους μετοχάς. Τό πρώτον διοικητικό συμβούλιον άπηρτίσθη εκ των κ.κ. Όμήρου Χ. Ιωσηφόγλου, Χαρ. Σ. Ιωσηφόγλου, Βασ. Α. Αλάνη, Ιω. Σάλη και Γ. Μιχαλοπούλου.

— Τό υπό Παναμαϊκήν σημαίαν άτμόπλοιο «Πάρτα» φέρον 900 Ισραηλίτας στερουμένους άδειών άποβίβσεως είς Παλαιστίνη, μετά περιπλάνησιν άρκετών έβδομάδων κατέπλεσεν είς τον λιμένα της Σμύρνης. Αί Τουρκικαί άρχαί άπήγορευσαν τήν άποβίβσιν και έθεσαν τό πλοίο υπό κάθαρσιν. Ημέρας τινάς βραδύτερον εγκατέλειψε τά Σμυρναϊκά ύδατα και τήν 23 Αυγούστου έγνώσθη ότι προσήραξεν είς τά άβαθη του Τέλ Αβίβ.

— Η έντασις της πολιτικής καταστάσεως έν Ευρώπη και οι φόβοι ένδεχομένης ρήξεως έπηρέασαν, ως ήτο έπόμενον, τήν αγοράν μεταχειρισμένων πλοίων. Έλάχιστα πράξεις εκλείσθησαν και δη είς σκάφη μικρού ή μετρίου μεγέθους.

Η όξύτης της πολιτικής καταστάσεως ήτο φυσικό νά καταστήση έπιφυλακτικό και τό έμπόριον είς τήν άνάληψιν εύρυτέρων μεταφορικών υποχρεώσεων. Η ναυλαγορά έκινήθη και κατά τό διαρρευσαν 15θήμερον υπό τήν έπίδρασιν των έξελισσομένων γεγονότων.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 209/1.9.1939)

THE TROODOS GROUP INVITES APPLICATIONS for the position of SHIPYARD REPAIR MANAGER PIRAEUS BASED

This newly created post would be reporting directly to the principals and the technical director. The successful applicant will create and lead the Shipyard Repair Department. This department will be responsible for programming and organising dry dockings and major repairs in various yards around the world for the Troodos tankers in line with the company's policy of life extension and upgrading the fleet.

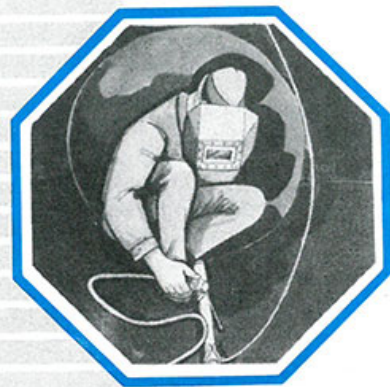
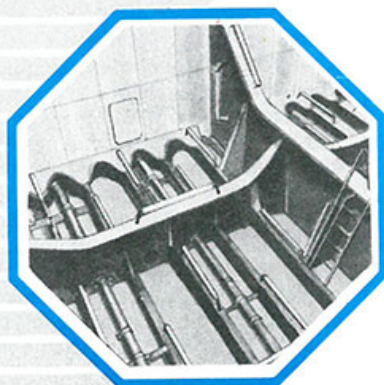
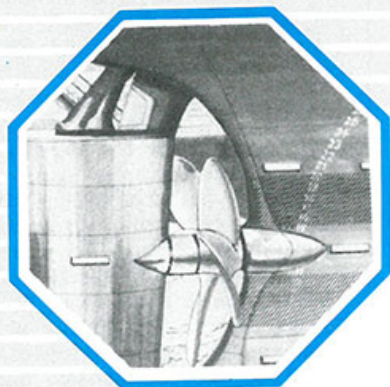
Aged between 40 and 60 the ideal candidate must have considerable experience in equivalent positions in shipyards and/or major tanker operators.

Reply in confidence with full cv and photograph quoting reference TRP/ PER/ TEC/ DATE/ NEWSPAPER.

All applications to: Troodos Shipping Co. Ltd.
Deferas Merarchias Str. No. 12 185 35 Piraeus Greece

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

Cetema B.V. A company of Metallgesellschaft AG - Frankfurt am Main.

μως είναι άρνητική θα πρέπει να απορριφθούν και να αγνοηθούν. Γιατί, όπως ξέρουν καλά οι προσεκτικοί έφοπλιστές, τα υποβαθμισμένα νηολόγια δεν προσφέρουν σε τελική ανάλυση τίποτε περισσότερο στη φήμη και την προκοπή από ότι προσφέρουν τα υποβαθμισμένα πλοία.

Καί έφόσον ο λόγος περί νηολογίων και σημειώνουμε ότι στις αρχές 'Απριλίου του τρέχοντος έτους, ή μέν Λιβερία έκάλυπε 1.365 πλοία 47,1 έκατ. τον. γκρός, ό δέ Παναμάς 3.906 πλοία 45,8 έκατ. 'Από τά πρόσφατα bis νηολόγια, τό μέν Νορβηγικό NIS περιελάμβανε 427 πλοία 11,8 έκατ. τον. γκρός, τό Δανικό DIS 199 πλοία 3,8 έκατ. και τό Βρετανικό Isle of Man 104 πλοία 2,1 έκατ. Τέλος έντυπωσιακή είναι ή άνοδος του Κυπριακού νηολογίου μέ 1.264 πλοία 18,2 έκατ. τον. γκρός και άκολουθως των Μπαχάμας μέ 541 πλοία 10,2 έκατ., της Βερμούδας μέ 85 πλοία, 4,1 έκατ. άλλα και του Βανουάτου μέ τά 68 πλοία του που πλησιάζουν τό 1 έκατ. τον. γκρός.

ΑΡΝΕΙΤΑΙ ΝΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ

Η μεγάλη εταιρία της Ν. Κορέας Χιουντάι Κορπορέϊτιον, άρνείται να πληρώσει τά συμψηφιστικά δικαιώματα που της επέβαλε ή Εύρωπαική 'Επιτροπή (Κομισιόν) λόγω του γνωστού ντάμπινγκ που άσκούσε ή έν λόγω εταιρία.

Κατά την άποψη της Χιουντάι τό Συμβούλιο της Εύρώπης παραβίασε τίς διαδικαστικές έγγραφικές, δεδομένου ότι έλαβε την άπόφασή του στις 4 'Ιανουαρίου 1989, ένώ κατά τούς ισχύοντες οικονομικούς κανόνες ή προθεσμία λήψεως άποφάσεως έληγε τά μεσάνυχτα της 3 'Ιανουαρίου. 'Εξάλλου ή 'Επιτροπή ένήργησε την έρευνά της κατά τρόπο μεροληπτικό, χωρίς να σεβασθεί τά δικαιώματα υπερασπίσεως και κατέληξε στην έπιβολή του υπερβολικού ποσού προστίμου των 450 Ecus κατά κοντέινερ των 20 ποδών και 900 Ecus κατά κοντέινερ των 40 ποδών, άσχετως περιεχομένου έμπορεύματος.

'Εξάλλου ή Χιουντάι άποδίδει στά Εύρωπαικά όργανα πλείστα σφάλματα έκτιμήσεως, όπως είναι τό ότι δεν άσκει τίς δραστηριότητες της στην ίδια γραμμή μέ τίς εύρωπαικές εταιρίες, τό ότι ή διάρκεια των ταξιδιών των πλοίων της είναι πολύ μεγαλύτερη των Εύρωπαϊων άνταγωνιστών της και τό ότι ή ποιότητα των υπηρεσιών της είναι έντελώς διαφορετική. Κατηγορεί έπίσης την Κομισιόν ότι κατά τόν ύπολογισμό του ναύλου βάσει του όποιου προσδιορίσθηκε τό πρόστιμο έλαβε υπόψη μία εταιρία ή όποία δεν μπορεί να συγκριθεί μέ την Χιουντάι, ένώ τέλος ισχυρίζεται ότι δεν άπεδείχθη πως τά μη έμπορικής φύσεως πλεονεκτήματα που παρέσχε ή Νοτιοκορεατική κυβέρνηση, κατέστησαν δυνατός τίς τιμές ναύλων που έφαρμόσθηκαν στη γραμμή Εύρώπης - Αύστραλίας.

ΕΠΙ ΑΝΘΡΩΠΟΚΤΟΝΙΑ

Η νέα πολύνεκρη τραγωδία στον Τάμεση, ξαναφέρνει στην επικαιρότητα τό πολύνεκρο και κυριολεκτικά άδικο ναυάγιο του φέρρου «Herald of Free Enterprise» που ως γνωστόν άνετράπη άκριβώς έξω από τό λιμάνι του Ζημπράγκε, τόν Μάρτιο του 1987. Στην επικαιρότητα μάλιστα αυτή συνέβαλε και ή άπαγγελία των κατηγοριών κατά των ύπευθύνων του ναυαγίου εκείνου που στοίχισε τη ζωή 193 ανθρώπων.

Στή συνέχεια της άποφάσεως του άνακριτικού όρκωτου δικαστηρίου και των άνακρίσεων της άστυνομίας του Κέντ, ή Εισαγγελική 'Αρχή προχώρησε στην άπαγγελία των κατηγοριών. Σύμφωνα μέ τίς κατηγορίες αυτές ή εύθύνη του ναυαγίου και των συνεπειών του άποδίδεται στον πλοίαρχο και σε τρείς αξιωματικούς του πλοίου. Τό άξιωμαμείωτο είναι ότι παραλλήλως άποδίδεται εύθύνη και σε 3 χειρσάιους ύπαλλήλους που κατά την έποχή εκείνη ήταν διευθυντά της εταιρίας Ρ & Ο European Ferries, ή όποία μόλις δύο μήνες πρό του άτυχήματος είχε πάρει τόν έλεγχο της εταιρίας Townsend Car Ferries, πλοιοκτήτηρας του άπωλεσθέντος πλοίου.

Η επί άνθρωποκτονία κατηγορία σε βάρος ναυτιλιακής έπιχειρήσεως είναι σπάνια και ούδέποτε ως τώρα είχε περαιτέρω συνέπειες. Σε περίπτωση καταδίκης ή μέν 'Εταιρία θα ύποχρεωθεί σε καταβολή χρηματικής ποινής της όποιας τό ύψος δεν καθορίζεται, ένώ τά ένεχόμενα πρόσωπα, έφόσον κριθούν ύπεύθυνα, άντιμετωπίζουν ποινές ισόβιας κάθειρξης. Πάντως ή περάτωση της σχετικής δίκης δεν προβλέπεται πριν τό προσεχές έτος.

ΔΗΛΗΤΗΡΙΩΔΕΣ ΦΟΡΤΙΟ

Ένδεκα φορτοεκφορτωτά λιμενεργάτες του Σάντος της Βραζιλίας, την ώρα που ξεφόρτωναν ένα πλοίο προερχόμενο από τό Ρόττερταμ μέ φορτίο τοξικών καταλοίπων μεταλλεύματος, κατελήφθησαν από ναυτία και στη συνέχεια ύπέστησαν σοβαρό έρεθισμό των άναπνευστικών οδών και του δέρματος. Μερικοί από αυτούς άισθάνθηκαν βαρύτερα τά συμπτώματα και μεταφέρθηκαν στο νοσοκομείο.

Τό φορτίο συγκείμενο από 980 τόννους προοριζόταν γιά έργοστάσιο της Produquímica όπου θα ύφίστατο άνακύκλωση γιά να μεταποιηθεί σε λίπασμα (!). Μετά την έκδήλωση των άνωτέρω συμπτωμάτων δηλητηριάσεως, ή έκφόρτωση διεκόπη και δείγμα του φορτίου στάλθηκε γιά ανάλυση. Κατά τίς άρμόδιες Βραζιλιανές 'Αρχές τό προϊόν αυτό άποτελεί ύψηλης τοξικότητας μίγμα όξειδίου του ψευδαργύρου και βαρέων μετάλλων, καδμίου και μόλυβδου.

Ο παραλήπτης δεν θέλησε να έκκαλέσει την άπόφαση του τοπικού δικαστηρίου που άπαγόρευσε τη συνέχιση της έκφορτώσεως. Τό πλοίο έπομένως θα ύποχρεωθεί να έγκαταλείψει τόν λιμένα, χωρίς πρόσ τό παρόν να γνωρίζει που θα κατευθυνθεί και τί θα κάνει μέ τό ένοχλητικό του φορτίο. 'Εκτός βέβαια άν κάποιο... άτύχημα δώσει την όριστική λύση στην άνοικτή θάλασσα.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μετά την πρόσκρουση σε παγόβουνο του Σοβιετικού υπερωκεανίου «Μαξίμ Γκόρκι», ό διεθνής ναυτιλιακός τύπος έχει σχολιάσει εύρύτατα τά επανειλημμένα άτυχήματα των Σοβιετικών κρουαζιεροπλοίων, γνωστού όντος ότι τά άτυχήματα σ' αυτήν την κατηγορία των πλοίων θεωρούνται γενικώς ως σπάνια. Πρώτον μέν γιατί ταξιδεύουν σε γνωστά ύδατα και ήπια κλίματα και δεύτερον γιατί φροντίζουν όσο είναι δυνατόν να άποφεύγουν τίς κακοκαιρίες. Γι' αυτό και διερωτώνται οι ένδιαφερόμενοι κύκλοι άν σ' όλες αυτές τίς περιπτώσεις ό κοινός παρνομαστής είναι ή κακοτυχία ή ή κακή ναυτοσύνη.

Υπενθυμίζεται ότι μέσα στα τελευταία χρόνια ή Σοβιετική υπερωκεάνια ναυτιλία γνώρισε την άπώλεια του «Μιχαήλ Λερμόντωφ», την πυρκαγιά του «Τουρ-κμένιγια», την πολύνεκρη σύγκρουση του «Ναύαρχος Μαξίμωφ» στη Μαύρη Θάλασσα και τώρα τελευταία την πρόσκρουση του «Μαξίμ Γκόρκι».

Η τελευταία αυτή περίπτωση άφησε, ένα μεγάλο και κενό στην έξυπηρέτηση της Δυτικογερμανικής πελατείας και γενικώτερα στην Δυτική τουριστική αγορά της Ρωσίας, ή όποία και της απέφερε τό τόσο πολύτιμο συνάλλαγμα. Τό κατά πόσο τό άτύχημα του «Μαξίμ Γκόρκι» θα έπηρεάσει τη ζήτηση των Γερμανών γιά σοβιετικές κρουαζιέρες μόνον ό χρόνος θα τό δείξει, άν και ήδη ή Δυτικογερμανική εταιρία Phoenix Travel, έλλείψει άλλου άνάλογου πλοίου πρόκειται να άνανεώσει τό συμβόλαιο ναυλώσεως γιά περίοδο τριών έτών.

Ως προς τη ναυτική πλευρά, τό άτύχημα άποδίδεται προς τό παρόν στην άπαγορευτική ταχύτητα του πλοίου καθώς ό καιρός ήταν σχετικά καλός, τό πλήρωμα ήταν έξοικειωμένο υπό τό σχεδόν διαρκές ήμερινό φώς και πρό του άπόπλου ήταν φυσικό να είχαν ληφθεί όλες οι άγγελίες παγοβούων, ένώ τέλος ή πιθανοφάνης έξήγηση ότι ό θερμός καιρός της Εύρώπης προκάλεσε την άπόσπαση και την πρόσ τά νότια πορεία του πάγου, άπορρίπτεται από τούς είδικούς.

Τό πρόσφατα έκδοθέν βιβλίο μέ θέμα και τίτλο:

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ν. 89/67

στό οποίο περιέχεται και ΠΡΟΣΘΗΚΗ γιά τη ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Ν. 959/79 και την ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53, άποτελεί χρήσιμο, πρακτικό και άπαραίτητο βοήθημα γιά κάθε Δικηγόρο, κάθε ναυτιλιακή 'Επιχείρηση, κάθε στέλεχος της Ναυτιλίας.

Κεντρική διάθεση: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», Νοταρά 77, Πειραιάς, και σε έπιλεγμένα βιβλιοπωλεία.



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

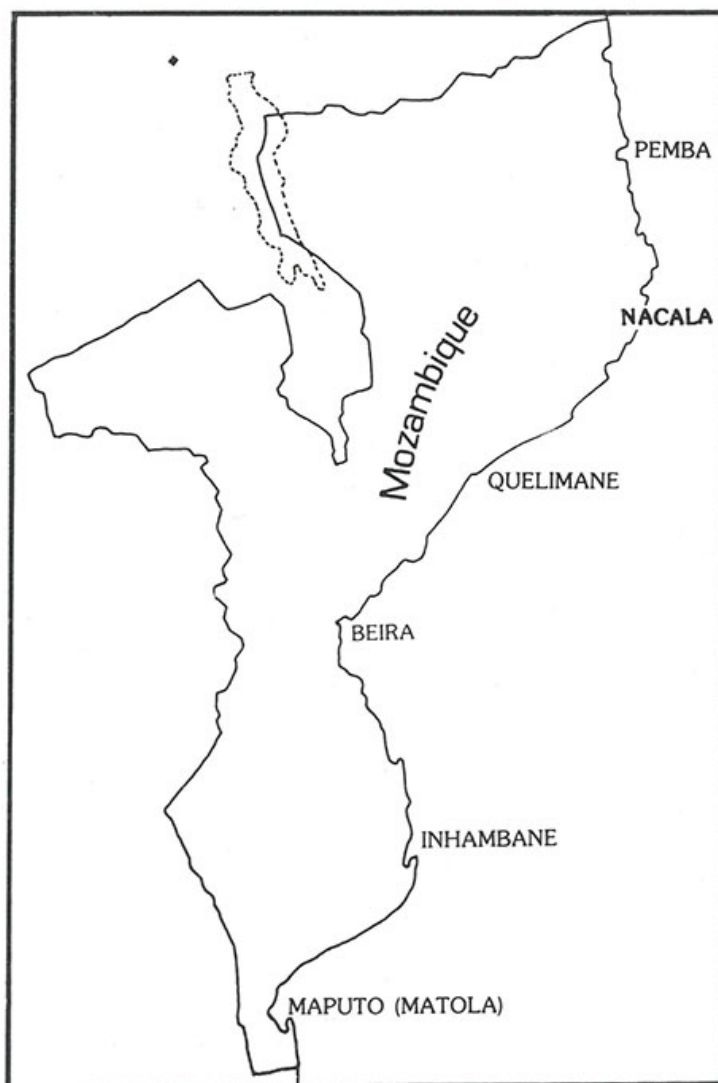
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η άνοδος των τιμών στα κυριώτερα διεθνή χρηματιστήρια που επισημάνθηκε στο προηγούμενο δελτίο, συνεχίστηκε όλο τον Αύγουστο και στις 10 Αυγούστου στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, ο δείκτης Dow Jones ξεπέρασε για λίγο το ρεκόρ των 2722 μονάδων.

Οι αιτίες της γενικής αυτής εὐμάρειας δεν είναι καθόλου καταφανείς εκτός από τη μείωση των επιτοκίων στις ΗΠΑ.

Δολλάριο ΗΠΑ

Τόν Αύγουστο το δολλάριο παρουσίασε σκαμπανεβάσματα που ανάγκασαν την παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών των 7 Μεγάλων και Ιδιαίτερα της Ιαπωνίας.

Από 1.8587 μάρκα στην αρχή του μηνός, το δολλάριο ξεπέρασε τα 1.9160 μιά εβδομάδα μετά, για να ξεπεράσει για λίγο τα 1.8920 και να φθάσει στις 17 Αυγούστου δια 1.9610 παρά τις μαζικές πωλήσεις των Κεντρικών Τραπεζών της Ιαπωνίας και της Δυτ. Γερμανίας. Αυτές οι διαφορές τιμών, οφείλονται άλλοτε, σε σοβαρά γεγονότα και άλλοτε σε ψυχολογικά φαινόμενα.

Τό ελλειμμα του εμπορικού Ίσοζυγίου τον Ιούνιο (ανακοινώθηκε στις 18 Αυγούστου) 7 περιορίστηκε στα 8.17 δισεκ. δολλ. (έναντι 9.2 ισεκ. που αναμενόταν) και είναι το χαμηλότερο των τελευταίων 5 ετών, γεγονός που προκάλεσε ένα άλμα του δολλαρίου στα 1.9680 μάρκα και 144 γιέν. (Οι εξαγωγές παρουσιάζουν αύξηση 300 εκατ. δολλ. και οι εισαγωγές 400 εκατ. δολλ. μ' ένα ετήσιο ρυθμό άνοδου 2.1% και 11% αντίστοιχως). Από τις εξαγωγές ποσοστό 19% καλύπτει καταναλωτικά αγαθά και 13% κεφαλαιουχικά.

Μάρκο Γερμανίας

Παρ' όλα τα θετικά δεδομένα της Γερμανικής οικονομίας, το μάρκο, συνεχίζει να βρίσκεται στα κατώτερα επίπεδα των τελευταίων δύο ετών. Αυτό είναι περίεργο φαινόμενο, καθώς το Α.Ε.Π. κινείται άνοδικά, μ' ένα ρυθμό 3 1/4% έναντι 3.4% το 1988 και προβλέψεις για 2.3/4 το 1990. Η άνεργια συ-

νεχώς μειώνεται, Ιούλιος 1988 2.20 εκατομ. άτομα, Ιούλιος 1989 1.97 εκατ. (βελτίωση 10%). Η παραγωγική της παραμένει υψηλή και το κόστος εργασίας σε χαμηλότερα επίπεδα από τον ρυθμό άνοδου της παραγωγής.

Ο δείκτης DAX του χρηματιστηρίου αξιών της Φραγκφούρτης, αφού επανειλημμένα έσπαζε τον Ιούλιο, τα προηγούμενα ρεκόρ, τον Αύγουστο, συνέχισε την άνοδική του πορεία, φθάνοντας στις 10 Αυγούστου τις 1609.9 μονάδες, ρεκόρ όλων των εποχών. Έκτοτε παρουσίασε μία σχετική κάμψη που το έφερε στις 24 Αυγούστου στις 1.586 μονάδες, για να παρουσιάσει μία μικρή ανάκαμψη περί το τέλος του υπό ανασκόπηση μήνα.

Η άνοδος των τιμών στα κυριώτερα διεθνή χρηματιστήρια που επισημάνθηκε στο προηγούμενο δελτίο, συνεχίστηκε όλο τον Αύγουστο και στις 10 Αυγούστου στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, ο δείκτης Dow Jones ξεπέρασε για λίγο το ρεκόρ των 2722 μονάδων.

Οι αιτίες της γενικής αυτής εὐμάρειας δεν είναι καθόλου καταφανείς εκτός από τη μείωση των επιτοκίων στις ΗΠΑ.

Δολλάριο ΗΠΑ

Τόν Αύγουστο το δολλάριο παρουσίασε σκαμπανεβάσματα που ανάγκασαν την παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών των 7 Μεγάλων και Ιδιαίτερα της Ιαπωνίας.

Από 1.8587 μάρκα στην αρχή του μηνός, το δολλάριο ξεπέρασε τα 1.9160 μιά εβδομάδα μετά, για να ξεπεράσει για λίγο τα 1.8920 και να φθάσει στις 17 Αυγούστου δια 1.9610 παρά τις μαζικές πωλήσεις των Κεντρικών Τραπεζών της Ιαπωνίας και της Δυτ. Γερμανίας. Αυτές οι διαφορές τιμών, οφείλονται άλλοτε, σε σοβαρά γεγονότα και άλλοτε σε ψυχολογικά φαινόμενα.

Τό ελλειμμα του εμπορικού Ίσοζυγίου τον Ιούνιο (ανακοινώθηκε στις 18 Αυγούστου) 7 περιορίστηκε στα 8.17 δισεκ. δολλ. (έναντι 9.2 ισεκ. που αναμενόταν) και είναι το χαμηλότερο των τελευταίων 5 ετών, γεγονός που προκάλεσε ένα άλμα του δολλαρίου στα

1.9680 μάρκα και 144 γιέν. (Οι εξαγωγές παρουσιάζουν αύξηση 300 εκατ. δολλ. και οι εισαγωγές 400 εκατ. δολλ. μ' ένα ετήσιο ρυθμό άνοδου 2.1% και 11% αντίστοιχως). Από τις εξαγωγές ποσοστό 19% καλύπτει καταναλωτικά αγαθά και 13% κεφαλαιουχικά.

Μάρκο Γερμανίας

Παρ' όλα τα θετικά δεδομένα της Γερμανικής οικονομίας, το μάρκο, συνεχίζει να βρίσκεται στα κατώτερα επίπεδα των τελευταίων δύο ετών. Αυτό είναι περίεργο φαινόμενο, καθώς το Α.Ε.Π. κινείται άνοδικά, μ' ένα ρυθμό 3 1/4% έναντι 3.4% το 1988 και προβλέψεις για 2.3/4 το 1990. Η άνεργια συνεχώς μειώνεται, Ιούλιος 1988 2.20 εκατομ. άτομα, Ιούλιος 1989 1.97 εκατ. (βελτίωση 10%). Η παραγωγική της παραμένει υψηλή και το κόστος εργασίας σε χαμηλότερα επίπεδα από τον ρυθμό άνοδου της παραγωγής.

Ο δείκτης DAX του χρηματιστηρίου αξιών της Φραγκφούρτης, αφού επανειλημμένα έσπαζε τον Ιούλιο, τα προηγούμενα ρεκόρ, τον Αύγουστο, συνέχισε την άνοδική του πορεία, φθάνοντας στις 10 Αυγούστου τις 1609.9 μονάδες, ρεκόρ όλων των εποχών. Έκτοτε παρουσίασε μία σχετική κάμψη που το έφερε στις 24 Αυγούστου στις 1.586 μονάδες, για να παρουσιάσει μία μικρή ανάκαμψη περί το τέλος του υπό ανασκόπηση μήνα.

Βρετανική Λίρα

Παρά την γενική εὐμάρεια στην Βρετανία (που επιτρέπει στην κυβέρνηση Θάτσερ, να παραμένει, στην αρχή) η Βρετανική οικονομία παρουσιάζει πολλά αντίεξα φαινόμενα.

Τό ελλειμμα Ίσοζυγίου Τρεχ. Συναλλαγών τον Ιούλιο έφθασε τα 2.06 δισεκ. το ύψηλότερο στην Ιστορία και ο πληθωρισμός στο τέλος Ιουνίου ποσοστό 4.6% με πρόβλεψη να ξεπεράσει στο τέλος του έτους το 7%.

Η λίρα συγκρατείται σε σχετικά ύψηλά επίπεδα λόγω των υψηλών επιτοκίων στη Βρετανία και ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών Financial Times ακολούθησε άνοδική πορεία, ξεπερνώντας στις 24 Αυγούστου τις 2400 μονάδες.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

351-6480
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31906

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Γιέν 'Ιαπωνίας

Τό γιέν κυμάνθηκε μεταξύ 136/137 στην άρχή του μήνα καί 143/144 μετά τις 17 Αύγουστου παρακολουθώντας τις σπασμωδικές κινήσεις του δολλαρίου.

Τό έμπορικό, ισοζύγιο παρουσιάζει τόν 'Ιούλιο μειωμένο πλεόνασμα, 5.84 δισεκ. δολάρια έναντι 7.18 δισεκ. τόν 'Ιούλιο του 1988. Αυτό όφειλεται άφ' ενός στο ότι τό ισοζύγιο υπολογίζεται σε δολάρια, καί άφ' έτερου στην επιβράδυνση της οικονομίας των ΗΠΑ.

Τό χρηματιστήριο του Τόκιο άπό 33.190 μονάδες (δείκτης Nikkei) στις άρχές 'Ιουλίου, ξεπέρασε επανειλημμένα τις 35.000 μονάδες καί έφθασε τις 35.140 μονάδες στις 21 Αύγουστου.

'Η βελτίωση αυτή είναι φυσιολογική άφου τά αποτελέσματα των 'Ιαπωνικών επιχειρήσεων είναι θετικά καί τά έπιτόκια χαμηλά.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό 'Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Γαλλίας κινείται έποχιακά καί τό πρώτο τρίμηνο του 1989, παρουσίασε πλεόνασμα 6.5 δισεκ. φρ. (1 δισεκ. δολλ. περίπου) έναντι 7.9 δισεκ. φρ. τό αντίστοιχο τρίμηνο του 1988.

Γιά τό πρώτο εξάμηνο, ή Γαλλία παρουσιάζει τόν τρίτο χαμηλότερο ρυθμό πληθωρισμού στις χώρες της ΕΟΚ, μ' ένα δείκτη άνόδου 2.1% (έναντι 2% του Βελγίου 0.2% της 'Ολλανδίας καί 5,6% της 'Ελλάδος) καί μέσο όρο των χωρών της ΕΟΚ 3%, ενώ ή άνεργία, παρ' όλες τις προσπάθειες της κυβερνήσεως παραμένει ύψηλή καί άποτελεί τό σοβαρότερο πρόβλημα της Γαλλίας.

Στά πλαίσια αυτά τό φράγκο παρέμεινε σταθερό έναντι του ECU, άλλ' όχι βέβαια έναντι του δολλαρίου πού μέ τά σκαμπανεβάσματα του, τό έφερε άπό 6.29 φρ. τό δολλ. στην άρχή του μήνα στα 6.62 στις 17 Αύγουστου.

Τουναντίον ό δείκτης CAG των χρηματιστηριακών άξιών των Παρισίων, όπως καί τά άλλα διεθνή χρηματιστήρια, παρουσιάζει καθημερινά νέα ρεκόρ. ('Από 502.6 μονάδες τήν άρχή του μηνός στις 516.5 μονάδες στις 24 Αύγουστου).

'Η Δραχμή

'Η ιστορία επαναλαμβάνεται. Γιά μία άκόμη φορά, ή δραχμή παρακολουθώντας τό δολλάριο κυμάνθηκε μεταξύ 160.415 δρχ. τό δολλάριο στις άρχές Αύγουστου καί 168.875 δρχ. τό δολλάριο στις 23 Αύγουστου. 'Ετσι ή δραχμή παρουσίασε τό φαινόμενο άνόδου έναντι όλων των νομισμάτων, 1.4% έναντι της Βρεταννικής Λίρας, 0.7 του 'Ελβετικού φρ., 0.5 του Γερμ. μαρ. καί 0.3% του ECU, έ-

νώ έναντι του δολλαρίου παρουσίασε πτώση κατά 4.2%.

Οί παραπάνω διακυμάνσεις είναι μάλλον άκατανόητες λαμβάνοντας ύπόψη τή σημερινή κατάσταση της 'Ελληνικής οικονομίας καί είναι άποτέλεσμα των παρεμβάσεων στα Fixing της Τράπεζας 'Ελλάδος.

Τιμές Δολλαρίου Ν. 'Υόρκης

	28.7.89	25.8.89	Διαφ. %
Λίρα 'Αγγλ.	1.6525	1.5660	+ 5.5
Μαρ. Γερμ.	1.8801	1.9630	+ 4.4
Φρ. 'Ελβετ.	1.6175	1.6930	+ 4.7
Φρ. Γαλλ.	6.3635	6.6100	+ 3.9
Λίρ. 'Ιταλ.	1351.0	1409.0	+ 4.3
Γιέν 'Ιαπ.	139.20	143.70	+ 3.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 2**'Επιτόκια Εύρωνομισμάτων (Λονδίνο)**

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	9	8 15/16	8 15/16
Λίρ. 'Αγγλ.	13 15/16	13 15/16	13 7/8
Μαρ. Γερμ.	7	7 1/16	7 1/8
Φρ. 'Ελβετ.	7 5/16	7 3/8	7 5/16
Φρ. Γαλλ.	9 1/16	9 1/6	9 3/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3**'Ισοτιμίες Δραχμής. Τράπεζα 'Ελλάδος.****Τιμές Fixing**

	31.7.89	25.8.89	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	161.630	168.695	- 4.2
Λίρ. 'Αγγλ.	268.610	264.900	+ 1,4
Μαρ. Γερμ.	86.526	86.072	+ 0.5
Φρ. Γαλλ.	25.555	25.537	+ 0.1
Φρ. 'Ελβετ.	100.500	99.784	+ 0.7
Λίρ. 'Ιταλ.			
(100)	12.0270	11.9885	+ 0.3
Γιέν 'Ιαπ.			
(100)	117.600	117.580	+ 0.0
ECU	179.310	178.800	+ 0.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 4**Δείκτες τιμών κυριωτέρων χρηματιστηρίων**

	31.7.89	25.8.89
Dow Jones	2583.1	2743.7
Fin Times	2269.4	2397.4
DAX	1554.2	1592.0
CAG	505.7	516.5
Nikkei	34953	34740
Ζυρίχης	669.7	711.4
'Αθηνών	330.50	366.02

Σ.Σ. 'Η παρούσα στήλη των Χρηματοοικονομικών Εξελίξεων συντάσσεται μέ τή συμβολή του κ. 'Αγαμέμωνα Μάντικα, οικονομολόγου μέ πολυετή θητεία στο διεθνή τραπεζικό χώρο.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΓΚΡΟΥΠ MANLEY HOPKINS

'Αγαπητοί Κύριοι,

'Αναφερόμαστε στο ύπό ήμερομηνία 20 'Ιουνίου 1988 γράμμα του κ. Π. Μαυρογιάννης πού δημοσιεύθηκε στο διακεκριμένο περιοδικό σας.

'Η εταιρία Manley Hopkins ξεκίνησε τις εργασίες της ως Διακανονιστές 'Αβεριών καί Διαιτητές στο City του Λονδίνου τήν 1η 'Ιουλίου 1844, περίπου πρίν 145 χρόνια.

'Η εταιρία P. Wigham Richardson & Co. Ltd. άρχισε τις εργασίες της τό έτος 1865, περίπου πρίν 134 χρόνια.

Καί οι δύο πίο πάνω αναφερόμενες εταιρίες πάντοτε είχαν συναλλαγές μέ "Ελληνες πελάτες καί κατά τήν περίοδο πού ή εταιρία P. Wigham Richardson Ltd. άσχολήθηκε μέ μεσιτείες άσφαλειών καί πρίν τό 1987 πού ή εταιρία συγχωνεύθηκε μέ τήν Manley Hopkins ή P. Wigham Richardson συ-

νεργαζόταν στενά μέ τήν Manley Hopkins σχετικά μέ άσφαλιστικές άπαιτήσεις πολλών άμοιβαίων πελατών.

Τό 1928 στην εταιρία P. Wigham Richardson άπονεμήθηκε τό άργυρό μετάλλιο γιά ύπηρεσίες στην 'Ελληνική Ναυτιλία άπό τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας τό δε 1966 άπονεμήθηκε στην εταιρία τό χρυσό μετάλλιο.

Καί οι δύο εταιρίες είναι τώρα θυγατρικές της Manley Hopkins Group Holdings Ltd. καί είμαστε υπέρηφανοι πού συνεχίζουμε νά ύπηρετούμε τήν 'Ελληνική Ναυτική κοινωνία ή όποία άποτελεί τήν σπονδυλική στήλη του Παγκόσμιου 'Ελεύθερου Ναυτιλιακού 'Εμπορίου.

Μεθ' ύπολήψεως
Manley Hopkins Group Holdings Ltd.
M.G. JOLLIFFE
Chairman & Chief Executive

Πειραιάς, 3 Αύγουστου 1989

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)

Πρός εφαρμογή του συστήματος των Sandwich Courses

Τό Υπουργείο προχωρεί — όρθότατα άλλωστε, αφού αυτό αποτελεί άξίωση του έφοπλισμού για να υπάρξει επιτέλους ή επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων προσαρμογή της Ναυτικής Έκπαίδευσως στις σημερινές συνθήκες — στην ύλοποίηση του θεσμού των Sandwich Courses που προβλέπεται ότι θα εφαρμοσθεί από τό νέο άκαδημαϊκό έτος (1989 - 1990) για τούς πλοιάρχους και τούς μηχανικούς που θα είσασθούν έφέτος στις άνώτερες δημόσιες σχολές έμπορικου ναυτικού — για τούς άσυρματιστές δέν υπάρχει πρόβλεψη δεδομένου ότι έχει αποφασισθεί να μήν γίνει είσαγωγή σπουδαστών στις σχολές άσυρματιστών κατά τό νέο άκαδημαϊκό έτος και κατά τά φαινόμενα και για τά έπόμενα χρόνια.

Ήδη τό Συμβούλιο Έμπορικου Ναυτικού ένέκρινε τήν περασμένη Δευτέρα 26 Αυγούστου τά σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων «περί της διάρκειας φοίτησης και διάρθρωσης σπουδών στις άνώτερες δημόσιες σχολές έμπορικου ναυτικού πλοιάρχων και μηχανικών» και «για τήν επί πλοίων έκπαίδευση των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ».

Τό πρώτο έξ αυτών προβλέπει ότι ή διάρκεια φοίτησης στις σχολές είναι έξι έξάμηνα ένώ προβλέπεται και κατευθυνόμενη πρακτική έκπαίδευση επί πλοίων άνω των 1.000 τον. γκρός για δύο άκόμη έξάμηνα και τό δεύτερο καθορίζει τά της ναυτολογήσεως και των καθηκόντων των σπουδαστών και τά των υποχρεώσεων των έργοδοτών.

Ή διάρκεια φοίτησης

Στήν είσηγητική έκθεση του Π.Δ. για τή διάρκεια φοίτησης και τή διάρθρωση των σπουδών στις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών υπογραμμίζονται τά έξης:

1. Στήν Τεχνική και Έπαγγελματική Έκπαίδευση κρίνεται άπαραίτητο όπως ή θεωρητική έκπαίδευση συμπληρώνε-

ται μέ τήν έκπαίδευση στό χώρο έργασίας. Όταν ή συμπληρωματική αυτή έκπαίδευση ένσωματώνεται στό έκπαιδευτικό ήμερολόγιο, έχομε τήν έναλλασσόμενη έκπαίδευση μεταξύ έκπαιδευτικού ιδρύματος και χώρου έργασίας.

2. Για τό ναυτικό έπάγγελμα, λόγω της ιδιομορφίας του, τό έκπαιδευτικό αυτό σύστημα παρουσιάζει τά παρακάτω άναμφισβήτητα πλεονεκτήματα.

α) Ό σπουδαστής έθίζεται κατά τήν διάρκεια των σπουδών στό έπαγγελματικό χώρο και ξεπερνά τις άναστολές για άσκηση του ναυτικού έπαγγέλματος.

β) Μέ τήν κατάλληλη διάρθρωση των περιόδων στη Σχολή και στό πλοίο, ό σπουδαστής συγκεκριμενοποιεί τήν θεωρητική διδασκαλία και άποκτά προσλαμβάνουσες παραστάσεις για θέματα που θα άναπτυχθούν στην συνέχεια της διδασκαλίας.

γ) Διαπιστώνεται έγκαιρα από τον σπουδαστή ή δυνατότητα προσαρμογής του ή όχι στό ναυτικό έπάγγελμα και σέ περίπτωση άδυναμίας προσανατολίζεται χωρίς άπώλεια χρόνου σέ νέο χώρο για έπαγγελματική άποκατάσταση.

δ) Μέ τήν έγκαιρη άποχώρηση των μη προοριζομένων για τό ναυτικό έπάγγελμα άξιοποιούνται καλύτερα οι δαπάνες για τήν ναυτική έκπαίδευση και επιτυγχάνεται όρθότερος προγραμματισμός των άναγκών της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας σέ ανθρώπινο δυναμικό.

3. Τήν έπίτευξη των παραπάνω πλεονεκτημάτων επιδιώκει τό παρόν Διάταγμα μέ τό όποιο καθορίζεται ή διάρκεια σπουδών στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού, Πλοιάρχων και Μηχανικών στά πλαίσια συστήματος Έναλλασσόμενης Διαδοχικής Έκπαίδευσης πλοίου - ξηράς.

Τό Διάταγμα τό όποιο άποτελείται από ένα μόνο άρθρο όρίζει τά έξης:

Άρθρο μόνο

1. Ή διάρκεια φοίτησης στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού Πλοιάρχων και Μηχανικών, όρίζεται σέ έξι (6) έξάμηνα διανυόμενα στην ξηρά (Σχολές). Για τήν έγγραφή στό Β' έξάμηνο άπαιτείται προηγούμενη κατευθυνόμενη πρακτική έκπαίδευση σέ έμπορικά πλοία επί 5 έως 6 μήνες και για τήν έγγραφή στό Δ' έξάμηνο προηγούμενη κατευθυνόμενη πρακτική έκπαίδευση σέ έμπορικά πλοία επί 6 έως 7 μήνες.

2. Στους άποφοιτούντες χορηγείται τό δίπλωμα της Σχολής και τό Δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. αντίστοιχα, μετά τήν κατά τήν προηγούμενη παράγραφο, συμπλήρωση 12μηνης κατευθυνόμενης πρακτικής έκπαίδευσης, τηρουμένων και των λοιπών νομίμων προϋποθέσεων.

3. Οι διατάξεις του άρθρου 3 παρ. 1 του Π.Δ. 9/79 (ΦΕΚ 3Α 10-1-79) όπως τροποποιήθηκαν μέ τό άρθρο μόνο του Π.Δ. 538/84 (ΦΕΚ 187Α/27.11.84) έξακολουθούν να ισχύουν για τις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού Ραδιοτηλεγραφητών, καθώς και για τούς ήδη φοιτούντες σπουδαστές των Άνώτερων Δημόσιων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού Πλοιάρχων και Μηχανικών.

Ή έκπαίδευση επί πλοίων

Στήν είσηγητική έκθεση του Π.Δ. για τήν επί πλοίων έκπαίδευση των σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ αναφέρονται τά έξης:

1. Στις Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικου Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ), καθιερώθηκε πρόσφατα τό σύστημα της έναλλασσόμενης διαδοχικής έκπαίδευσης των σπουδαστών (Πλοιάρχων και Μηχανικών). Οι σπουδαστές των Σχολών αυτών προβλέπεται να συμπληρώσουν τή θεωρητική έκπαίδευση που τούς παρέχεται στην ξηρά, μέ ένδιάμεση πρακτική έκπαίδευση, σέ έμπορικά

**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

πλοία.

2. Για την πραγματοποίηση της πρακτικής εκπαίδευσης οι σπουδαστές θα ναυτολογούνται σε εμπορικά πλοία άνω των 1.000 κοχ. με την ειδικότητα του «εκπαιδευμένου σπουδαστή». Για το σκοπό αυτό δημιουργείται στα πλοία αυτά μία (1) θέση επί πλέον της οργανικής τους σύνθεσης.

3. Επίσης καθορίζονται τα σχετικά με την εκπαίδευση των σπουδαστών θέματα, οι άμοιβές τους, η ασφαλιστική και υγειονομική τους κάλυψη, καθώς και οι Κανονισμοί στους οποίους υπόκεινται οι σπουδαστές κατά τη διάρκεια της πρακτικής τους εκπαίδευσης πάνω στο πλοίο.

Με το παρόν δηλαδή Προεδρικό Διάταγμα επιδιώκεται η θέσπιση των αναγκαίων διατάξεων για την υλοποίηση της πρακτικής εκπαίδευσης των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ.

Τό Διάταγμα όρίζει συγκεκριμένα τα εξής:

Άρθρο 1

Θαλάσσια εκπαίδευση σπουδαστών ΑΔΣΕΝ

1. Για την πραγματοποίηση της εκπαίδευσης επί πλοίου, ή όποια προβλέπεται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, οι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ (Πλοιάρχων και Μηχανικών) ναυτολογούνται σε όλα τα πλοία άνω των 1.000 κοχ. (Ε/Γ, Ο/Γ Ποντοπόρα, Μεσογειακά, Άκτοπλοϊκά) εκτός των πλοίων «τοπικών Πλόων», με την ειδικότητα του «εκπαιδευμένου σπουδαστή». Για το σκοπό αυτό σε κάθε πλοίο των παραπάνω κατηγοριών συνίσταται μία (1) θέση ειδικότητας «εκπαιδευμένου σπουδαστή» επί πλέον της οργανικής συνθέσεως.

2. Η ευθύνη εξασφάλισης πλοίων για τη ναυτολόγηση των σπουδαστών ανήκει στις εργοδοτικές εφοπλιστικές ενώσεις και υλοποιείται με τη συνεργασία της Διευθύνσεως Εκπαιδεύσεως Ναυτικών, του ΥΕΝ και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος.

Οι σχετικές δαπάνες αποστολής και

παλινόστησης των σπουδαστών βαρύνουν τους πλοιοκτήτες.

3. Η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετική με τη ναυτολόγηση των σπουδαστών καθορίζεται με απόφαση του ΥΕΝ.

Άρθρο 2 Καθήκοντα

1. Κατά το διάστημα της ναυτολογίας τους, οι σπουδαστές εκπαιδεύονται με βάση το πρόγραμμα εκπαίδευσης που εκπονείται από το ΥΕΝ, με ευθύνη του Πλοιάρχου ή Α' Μηχανικού (ανάλογα με την ειδικότητα του σπουδαστή) ή άλλου κατάλληλου προσοντούχου Αξιωματικού που θα οριστεί από τον Πλοίαρχο ή Α' Μηχανικό και που τα όνόματά τους έγκαιρα θα γνωστοποιούνται στο Υπουργείο.

2. Για την συμπλήρωση των απαιτούμενων πρακτικών γνώσεων, οι σπουδαστές θα απασχολούνται ανάλογα με τον βαθμό εμπειρίας και προσαρμογής τους, στο ναυτικό επάγγελμα μόνο σε εργασίες που από τους αντίστοιχους κανονισμούς εργασίας προβλέπονται για τους δόκιμους Πλοιάρχους και Μηχανικούς.

Η απασχόλησή τους αυτή δεν δύναται να υπερβαίνει το ήμισυ της συνολικής ημερήσιας απασχόλησής τους και γίνεται με βάση πρόγραμμα που καταρτίζεται από το ΥΕΝ. Η υπερωριακή απασχόληση των εκπαιδευόμενων σπουδαστών καθώς και εργασίες που παρέχουν το δικαίωμα ιδιαίτερης άμοιβής δεν επιτρέπεται.

3. Οι εκπαιδευόμενοι σπουδαστές για την επίλυση οποιασδήποτε τεχνικής φύσεως άπορίας τους, απευθύνονται προς τους αξιωματικούς καταστρώματα, ή μηχανής οι όποιοι υποχρεούνται να αξιοποιούν οποιαδήποτε παρουσιαζόμενη κατάλληλη ευκαιρία για να παρέχουν στους σπουδαστές κάθε χρησιμη διευκρίνιση ή επεξήγηση για την όσο το δυνατόν πληρέστερη επαγγελματική τους κατάρτιση, επιδιώκοντας την ομαλή και σταδιακή προσαρμογή των σπουδαστών στο ναυτικό επάγγελμα.

Άρθρο 3 Υποχρεώσεις Έργοδότη

1. Από πλευράς ασφαλιστικής και υγειονομικής καλύψεως οι εκπαιδευόμενοι σπουδαστές κατά τη διάρκεια της ναυτολογίας εξομοιώνονται πλήρως προς το υπόλοιπο πλήρωμα ως προς τις υποχρεώσεις του εργοδότη.

2. Οι αποδοχές των εκπαιδευόμενων σπουδαστών της Α' περιόδου είναι ίδιες με αυτές του Δοκίμου Πλοιάρχου ή Μηχανικού μη αποφοίτου ΑΔΣΕΝ και της Β' περιόδου με αυτές του αποφοίτου ΑΔΣΕΝ όπως αυτές καθορίζονται κάθε φορά από τις αντίστοιχες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

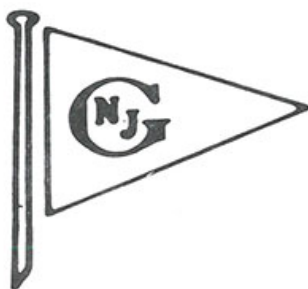
3. Στόν Αξιωματικό που θα οριστεί υπεύθυνος εκπαίδευσης των σπουδαστών θα καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση σε βάρος του ΚΝΕ για τις πρόσθετες πέραν των κυρίων καθηκόντων του υπηρεσίες που αφορούν την εκπαίδευση σπουδαστών στο πλοίο. Το ύψος της πιά πάνω αποζημιώσεως καθώς και οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγείται, καθορίζονται με απόφαση του ΥΕΝ ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Δημοσίων Σχολών Ε.Ν.

4. Οι σπουδαστές κατά τη διάρκεια της ναυτολογίας τους ενδιαίτουνται στους χώρους ενδιαίτησεως των Δοκίμων Αξιωματικών της ειδικότητάς τους.

Άρθρο 4 Εφαρμοζόμενοι Κανονισμοί κατά την διάρκεια της επί του πλοίου εκπαίδευσεως

Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής τους στο πλοίο οι σπουδαστές υπόκεινται στις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού Έσωτερικής Υπηρεσίας της Σχολής. Οι σχετικοί κανονισμοί εργασίας και οι λοιπές περί πληρώματος διατάξεις εφαρμόζονται συμπληρωματικά μόνον όταν ή συγκεκριμένη περίπτωση δεν καλύπτεται από τον ανωτέρω κανονισμό έσωτερικής υπηρεσίας.

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

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σε ειδική τελετή που έγινε στις 10 Αυγούστου στο ΥΕΝ, κυρώθηκε από τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη η Συλλογική Σύμβαση Έργασίας 1989 των αξιωματικών και πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων άνω των 4.500 τόν. d.w. ή όποια υπεγράφη μεταξύ της ΠΝΟ και της Ε.Ε.Ε. Στην τελετή της επικυρώσεως της νέας συμβάσεως, ή οποία εστάλη για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, παρέστησαν εκπρόσωποι της Ναυτικής Όμοσπονδίας και της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καθώς και ή ηγεσία του Λιμενικού Σώματος.

Σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση, οι βασικοί μισθοί ένεργείας αυξάνονται κατά 13% κατά τό χρονικό διάστημα 1/1/89 - 30/6/89 και κατά 15% από 1/7/89 έως 31/12/89.

Ειδικότερα, οι όροι της νέας Σύμβασης έχουν ως εξής:

ΜΕΡΟΣ Α' ΑΡΘΡΟ 1

1. Μισθολόγιο

α. Τό μισθολόγιο των Έλληνικών Φορτηγών Πλοίων πάνω από 4.500 τόνους d.w. και οι αποδοχές κάθε είδους καθορίζονται από την 1η Ιανουαρίου 1989 και ισχύουν μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 1989 σε δραχμές όπως αναφέρεται παρακάτω.

β. Ό ναυτικός έχει τό δικαίωμα, άν θέλει νά πάρει στην Έλλάδα τίς αποδοχές του κάθε είδους από την έφοπλιστική επιχείρηση σε δραχμές με έκχώρηση συναλλάγματος ή σε έλεύθερο συνάλλαγμα. Παράλληλα διατηρούνται όλες οι συναλλαγματικές διευκολύνσεις που ισχύουν μέχρι σήμερα για τόν ναυτικό εκ μέρους του κράτους.

γ. Οι εισφορές στο NAT υπολογίζονται σε δραχμές και καταβάλλονται σε έλεύθερο συνάλλαγμα επί Λονδίνου ή Νέας Υόρκης με την επίσημη τιμή αγοράς από την Τράπεζα της Έλλάδος κατά την ημέρα της καταβολής.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Έφ' όσον ή ειδικότητα του ήλεκτρολόγου προβλέπεται από τίς Έργατικές Πράξεις νηολόγησης των πλοίων και με την προϋπόθεση ότι ό ήλεκτρολόγος έχει άδεια ειδικότητας συντηρητή ή άνωτερη από αυτή και, άκόμα, τρία χρόνια ύπηρεσία στην θάλασσα σάν βοηθός ήλεκτρολόγου ή ήλεκτρολόγος.

2. Οι μισθοί που σημειώνονται με άστερίσκο καταβάλλονται στους κατόχους πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανό-

Πίνακας μισθολογίου

ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ/ΔΡΑΧΜΕΣ

ΒΑΘΜΟΣ

1.1.-30.6.89 1.7-31.12.89

Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Υποπλοίαρχος.....	104.205	106.045
β. Άνθυποπλοίαρχος.....	90.630	92.235

Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Α'.....	196.855	200.340
β. Μηχανικός Β'.....	104.205	106.045
γ. Μηχανικός Γ'.....	90.630	92.235

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Άξιωματικός Α/Τ (Α').....	104.205	106.045
β. Άξιωματικός Α/Τ (Β').....	90.630	92.235

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ (1).....

96.945 98.660

Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για έκτέλεση βάρδιας στην γέφυρα.....

90.630 92.235

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος.....	77.370	78.740
β. Ξυλουργός.....	77.370	78.740
γ. Ναύτης*.....	72.460	73.745
δ. Ναύτης.....	52.840	53.775
ε. Δόκιμος πλοίαρχος (άπόφ. ΑΔΣΕΝ).....	62.270	63.370
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	52.840	53.775
ζ. Ναυτόπαις.....	52.840	53.775
η. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για έκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο.....	90.630	92.235

Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'.....	89.240	90.820
β. Μηχανοδηγός Β'.....	79.150	80.550
γ. Άρχιθερμαστής.....	78.110	79.495
δ. Άντλιορός.....	78.110	79.495
ε. Λιπαντής*.....	77.370	78.740
στ. Λιπαντής.....	62.595	63.705
ζ. Δόκιμος Μηχανικός (άποφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	62.270	63.370
η. Δόκιμος Μηχανικός.....	52.840	53.775
θ. Άνθρακεύς.....	52.840	53.775
ι. Θερμαστής*.....	74.660	75.980
ια. Θερμαστής.....	52.840	53.775
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή).....	74.660	75.980
ιγ. Καθαριστής*.....	52.840	53.775
ιδ. Καθαριστής.....	52.840	53.775

Η. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος Άσυρμαστής (άπόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	62.270	63.370
β. Δόκιμος Άσυρματιστής.....	52.840	53.775

Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος.....	80.740	82.170
β. Θαλαμηπόλος.....	77.370	78.740
γ. Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας).....	65.435	66.590
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας).....	65.435	66.59
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	52.840	53.775

τητος ή σε όσους έχουν ύπηρεσία στη θάλασσα που τούς δίνει τό δικαίωμα για νά τά άποκτήσουν.

3. Στά Μέλη του πληρώματος που οι

όροι άμοιβής τους ρυθμίζονται από την σύμβαση αυτή δίνονται από 1/1/89 έως 31/12/89 μηνιαίως επιπλέον (1.000) χιλίες δραχμές ως διορθωτικό επίδομα.

3. ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ**α. Έπιδωμα κατώτερου πληρώματος**

Στά μέλη του κατώτερου πληρώματος καταβάλλεται επιπλέον του βασικού μισθού που αναφέρεται στην παράγραφο 1, για το χρονικό διάστημα από 1.1.89 - 30.6.89 μηνιαίο επίδομα (6.285) έξι χιλιάδων διακοσίων ογδόντα πέντε δραχμών και για το χρονικό διάστημα από 1.7.89 - 31.12.89 μηνιαίο επίδομα (6.400) έξι χιλιάδων τετρακοσίων δραχμών.

Τό επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται στους μή προσοντούχους ναυτικούς.

β. Έπιδωμα Κυριακών

αα. Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό που φθάνει το είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των μισθών που καθορίζονται πιο πάνω σ' αυτό το κεφάλαιο.

ββ. Τό επίδομα τούτο χορηγείται σε όλα ανεξαιρέτως τα μέλη του πληρώματος ανεξάρτητα από τό αν προσφέρεται ή όχι εκ μέρους τους κάποια υπηρεσία. Όπωςδήποτε όμως κάθε μέλος του πληρώματος, που καλείται γι' αυτό τον σκοπό από τον Πλοίαρχο, έχει υποχρέωση κατά τις Κυριακές που το πλοίο παραμένει σε λιμάνι ή ταξιδεύει, να προσφέρει κάθε είδους υπηρεσία μέχρι οκτώ ώρες, που αναφέρεται στα καθήκοντα της ειδικότητάς του, που όρίζονται από τον Κανονισμό Έργασίας Φορητών Πλοίων πάνω από 800 κοχ.

γγ. Εάν ή σύμβαση ναυτολόγησης κάποιου μέλους του πληρώματος λυθεί για οποιονδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που πέφτουν στο μήνα της απόλυσης, τότε αυτό τό επίδομα των είκοσι δύο τοις εκατό (22%) διαιρείται με τον αριθμό όλων των Κυριακών του μηνός κ' σ' αυτό το μέρος του πληρώματος καταβάλλεται τό ηλίκο που προκύπτει από την διαιρέση, πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των Κυριακών του μηνός (σε λιμάνι και σε ταξίδι) κατά τις οποίες ο ναυτικός που απολύεται προσέφερε τις υπηρεσίες του που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο.

γ. Έπιδόματα Άξιωματικών Άσυστάτων

αα. Για την συντήρηση των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών οργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα από

1.1.89-30.6.89 δραχμών (13.295) δέκα τριών χιλιάδων διακοσίων ενενήντα πέντε και από 1.7.1989 - 31.12.1989 μηνιαίο επίδομα δραχμών (13.530) δέκα τριών χιλιάδων πεντακοσίων τριάντα στους αξιωματικούς άσυστάτου, που έχουν σχετικό πτυχίο.

ββ. Για την ιδιωτική ανταπόκριση των τηλεφωνημάτων του πληρώματος καταβάλλεται στον άσυστατιστή από 1.1.89 - 30.6.89 τό ποσό των (10.560) δέκα χιλιάδων πεντακοσίων εξήντα δραχμών τό μήνα και από 1.7.89 - 31.12.1989 τό ποσό των δραχμών (10.750) δέκα χιλιάδων έπτακοσίων πενήντα τό μήνα ανεξάρτητα από τον πραγματικό αριθμό των τηλεφωνημάτων που γίνονται.

5. ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ

Συμφωνείται ή από κοινού αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως ιδιόμορφου βαρέος και ανθυγιεινού και ή κοινή προσπάθεια προς την Πολιτεία για τό νομοθετικό χαρακτηρισμό μέσα από τή νομοθεσία του Ν.Α.Τ. για την προστασία των ύφιστάμενων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων.

Διευκρινίζεται ότι ή συναίνεση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών δίνεται, αποκλειστικά και μόνο, για τον παραπάνω σκοπό.

**ΑΡΘΡΟ 2
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ****1. Έπιδωμα Δεξαμενοπλοίων**

α. Ειδικά για τούς ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και πλοία τύπου ORE - BULK - OIL (O.B.O), καταβάλλεται επίδομα ίσο με τό δέκα τοις εκατό (10%) του μισθού του προηγούμενου άρθρου, εφόσον τά πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τήν μεταφορά υγρών φορτίων.

β. Τό επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται εφ' όσον τό δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται για τήν μεταφορά υγρών, ξερών φορτίων που δεν είναι εύφλεκτα. Στην περίπτωση αυτή ή διακοπή της καταβολής του επιδόματος αρχίζει μόλις εκδοθεί από τον επιθεωρητή του νηο-

γνώμονα (SURVEYOR) πιστοποιητικό για τήν καταλληλότητα του πλοίου για τόν φόρτωση ξερού ή άλλου φορτίου (όχι εύφλεκτου) και διαρκεί μέχρι τήν έναρξη φόρτωσης εύφλεκτου φορτίου.

γ. Τό επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν και σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) εφ' όσον αυτά, εκτός από τά άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία σε ποσότητα άνωτερη από ποσοστό 5% (πέντε τοις εκατό) της χωρητικότητας του πλοίου (D.W.)

δ. Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν ύγραρία καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με τό είκοσι τοις εκατό (20%) του μισθού του προηγούμενου άρθρου.

2. Καθορισμός δεξαμενών δεξαμενοπλοίων

α. Για τόν καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων καταβάλλονται κατά περίπτωση οι έξεις άμοιβές:

αα. Για τό πλύσιμο των δεξαμενών με μηχανήμα Butterworth και άν ακόμη αντί για νερό χρησιμοποιηθεί κάποια καυστική ουσία (π.χ. καυστική σόδα) εάν τά μέλη του πληρώματος δεν μπουν μέσα στις δεξαμενές και αυτή ή εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας, δεν καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή. Εάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, καταβάλλεται ή συνηθισμένη άμοιβή.

ββ. Εάν τά μέλη του πληρώματος μπουν μέσα στις δεξαμενές για νά βγάλουν τά ίζήματα (κατακάθια) και αυτή ή εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας καταβάλλεται άπλή υπερωρία, εάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, διπλή υπερωρία.

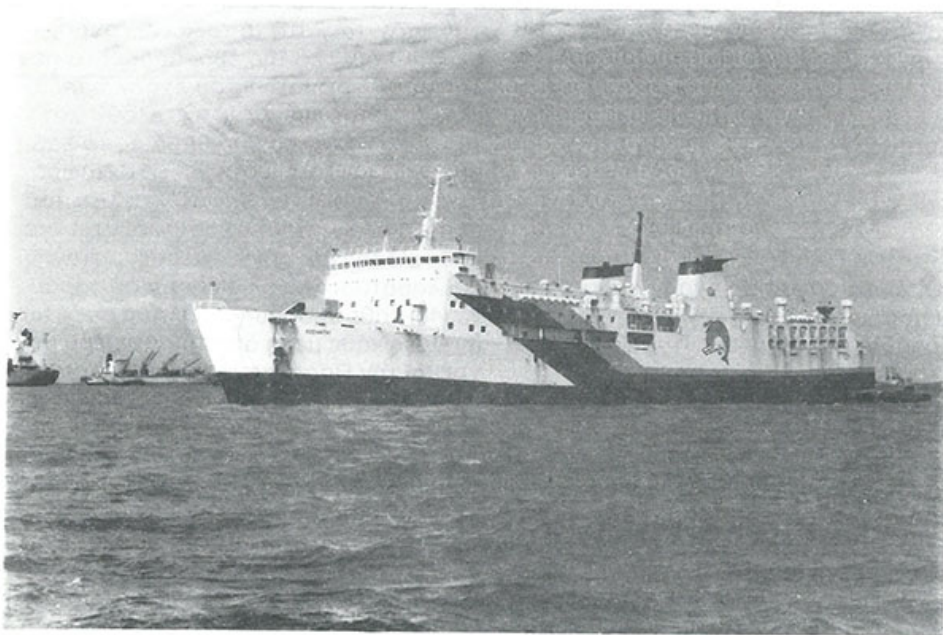
γγ. Για πλήρη καθαρισμό (Gas Freeing) των δεξαμενών των άντλιοστασίων, των σωληνώσεων φορτίου και της σήραγγας άντλησης φορτίου ή καθαρισμού από ύπολείματα ακάθαρτου πετρελαίου (Dirty) για τήν μεταφορά καθαρού (Clean) καταβάλλεται ή έξεις άμοιβή:

ΔΡΑΧΜΕΣ	ΔΡΑΧΜΕΣ
1.1.-30.6.89	1.7.-31.12.89
167.790	170.760
223.720	227.679
271.258	276.059
321.597	327.289
391.511	398.441
419.476	426.901
461.423	469.590

Για πλοία μέχρι 22.000 τόννους
Για πλοία από 22.001 - 40.000 τόννους
Για πλοία από 40.001 - 60.000 τόννους
Για πλοία από 60.001 - 80.000 τόννους
Για πλοία από 80.001 - 110.000 τόννους
Για πλοία από 110.001 - 200.000 τόννους
Για πλοία από 200.001 τόννους και πάνω

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**

Μέ πέντε άκτοπλοϊκά τό Συγκρότημα 'Αγούδημου



Τό Συγκρότημα 'Αγούδημου παρέλαβε ήδη καί τό τρίτο έπιβατηγό - όχηματαγωγό, ένώ έχει προχωρήσει στήν πρόσκτηση άλλων δύο άκομη τά όποια μετά τήν παραλαβή τους θά ύποστούν στόν Πειραιά απαραίτητες μετασκευές γιά τήν άπόβαση τών βαρδών, όπως καί τήν άδρομολογημένα ήδη «Μιλένα» καί «Νταλιάννα», ιδιαίτερα άνετο ταξίδι στούς έπιβάτες τους.

Τό τρίτο έπιβατηγό - όχηματαγωγό του Συγκροτήματος 'Αγούδημου πού παραλήφθηκε στήν 'Ιαπωνία καί κατευθύνεται ήδη πρός τόν Πειραιά είναι τό «Ροδάνθη», μήκους 136 μέτρων καί πλάτους 22 μέτρων τό

όποιο άναπτύσσει ταχύτητα 22 μιλίων. 'Η μεταφορική ικανότητα του «Ροδάνθη» είναι 2.000 έπιβάτες καί 550 ΙΧ αυτοκίνητα ή 80 φορτηγά καί 300 ΙΧ. Τό Συγκρότημα 'Αγούδημου προέβη στήν πρόσκτηση καί άδελφού σκάφους του «Ροδάνθη» τό όποιο θά παραληφθεί σύντομα καί θά καταπλεύσει έπίσης στόν Πειραιά γιά τίς άπαραίτητες μετασκευές. Τό πέμπτο σκάφος πού αγόρασε τό Συγκρότημα 'Αγούδημου είναι τό βρετανικό «Earl Harold», 3.715 τόν. γκρός μεταφορικής ικανότητας 1.200 έπιβατών καί 220 ΙΧ καί 69 φορτηγών. Τό νέο σκάφος τό όποιο άναπτύσσει ύπηρεσιακή ταχύτητα 19,85 μιλίων

θά μετονομασθεί σέ «Δήμητρα».

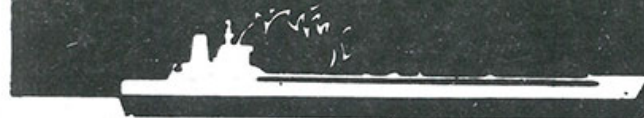
Μιλώντας γιά τίς εξέλιξεις στήν 'Ακτοπλοία ό κ. Γερ. 'Αγούδημος δήλωσε:

«Μέ τά καινούργια πλοία πού φέραμε («Μιλένα» καί «Νταλιάννα») καί θά φέρομε κι άλλα, («Ροδάνθη, τό άδελφό του καί τό «Δήμητρα») ό άκτοπλοϊκός μας στόλος μεγάλωσε, μέ άποτέλεσμα νά γίνονται περισσότερα δρομολόγια γιά τά νησιά μας καί οί έπιβάτες 'Ελληνες καί ξένοι, νά μήν ταλαιπωρούνται προκειμένου νά βρούν μιά θέση. Τά πολλά νέα σύγχρονα πλοία είναι τό άμυντικό μας όπλο γιά τό 1992, πού κάποιοι μάς τό έχουν παρουσιάσει γιά τό μεγάλο μπαμπούλα. 'Αν μάλιστα κάποια από αυτά περισσεύουν έδώ γιά τήν 'Ελλάδα, θά τά πάμε στίς ξένες θάλασσες μέ έλληνικά πληρώματα καί θ' αντιμετωπίσουμε τούς άνταγωνιστές μέσα στό ίδιο τους τό «σπίτι».

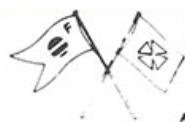
Προτούν γίνουν όμως όλα αυτά πρέπει νά προσέξουμε τή ναυτική εκπαίδευση, γιατί μέ τό σημερινό καθεστώς οί νέοι δέν ακολουθούν τή θαλασσινή καριέρα. Ξέρω ότι πολλοί είναι αυτοί πού βλέπουν τά νέα πλοία μέ μισό μάτι. 'Εγώ λέω ότι κάθε σοβαρός 'Ελληνας πολίτης μπορεί ν' αγοράζει καράβι καί νά τό δρομολογή, δηλ. ν' άπελευθερωθεί ή άκτοπλοία, γιατί άν περιμένουμε από τά παλιά πλοία χρειάζονται μέχρι τήν Πάρο 6 1/2 ώρες καί τά νέα 4 1/2 καί 5 1/2 ώρες. 'Ακόμη, τό νέο πλοίο προσφέρει άνετο ταξίδι καί άσφάλεια καί σέ γενικές γραμμές «τραβάει» τόν τουρισμό, αντί νά τόν στέλνει στίς άκτές τής Τουρκίας. Κάτι πού πρέπει πλέον νά σταματήσει είναι ή έπιδότηση των άγονων γραμμών».

Πρέπει νά σημειωθεί ότι ή πρόσκτηση καί των πέντε πλοίων του Συγκροτήματος 'Αγούδημου έγινε μέσω του Οίκου Overseas Agency πού διευθύνει ό κ. Τάκης Μακρής.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες 'Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΜΑ	Μάλτας	9.387	1981	'Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στήν 'Αμβέρσα στίς 15/8.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Λιβάνου	9.844	1974	Συγκρούστηκε σέ θέση 40.17.08 Β, 26.34.03 Α, στίς 11/8 μέ τό άλιευτικό «Dajti».
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	'Ελληνική	1.598	1967	'Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση στή Μάλτα στίς 8/8 καί κατέπλευσε στόν Πειραιά γιά ύδροδεξαμενισμό καί έπισκευές.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	'Ελληνική	9.709	1971	'Ανέφερε βλάβη στό σύστημα ψύξης του φορτίου, στό Μπαντάρ Χομεϊνί στίς 16/8.
ΠΑΣΚΑΛ	Μάλτας	1.598	1965	Προσάραξε στήν Κενίτρα καί κατέπλευσε στόν Πειραιά γιά έπισκευές καί ύδροδεξαμενισμό στίς 31/7.



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

δδ. Τά παραπάνω ποσά αυξάνονται επί πλέον σέ ποσοστό 15% όταν πρόκειται για ειδικό καθαρισμό πετρελαίου (Dirty), για φόρτωση σιτηρών.

εε. Για τόν καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων από ξερό φορτίο για φόρτωση υγρού φορτίου, τά ποσά που αναφέρονται στην περίπτωση (γγ) καταβάλλονται μειωμένα κατά ποσοστό 55%.

στ. Διευκρινίζεται ότι στά ποσά που καταβάλλονται στις προηγούμενες περιπτώσεις γγ) δδ) εε) συμπεριλαμβάνεται και η αμοιβή για τό πλύσιμο των δεξαμενών μέ μηχανήμα Butterworth και τά μέλη του πληρώματος αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καθαρίζουν αυτούς τους χώρους έντελώς ώστε να είναι δυνατή η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού από τους αρμόδιους επιθεωρητές.

ζζ. Για τόν καθαρισμό των δεξαμενών από υπολείμματα ξερών φορτίων για την μεταφορά επίσης παρόμοιων ξερών (σιτηρά), καταβάλλεται η αμοιβή που όρίζεται στο άρθρο 7 παρ. 1 (β) για τόν καθαρισμό των κυτών των συνηθισμένων φορτηγών πλοίων. (Οι τρεις δεξαμενές μία κεντρική και δύο πλευρικές, θεωρούνται σαν ένα κύτος).

3. Σ' αυτούς που εργάζονται για τόν καθαρισμό των δεξαμενών και μπαίνουν μέσα σ' αυτές προσφέρονται φόρμα και παπούτσια που χρησιμοποιούνται κατά την εκτέλεση αυτής της εργασίας και που ανήκουν στο πλοίο.

4. Για την σύνδεση και αποσύνδεση των σωλήνων παροχής φορτίου καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 αμοιβή δραχμών (965) έννιοκοσίων εξήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 αμοιβή δραχμών (985) έννιοκοσίων ογδόντα πέντε για σωλήνες διαμέτρου 8 ίντσών και από 1.1.89 - 30.6.89 αμοιβή δραχμών (1.955) χιλίων έννιοκοσίων πενήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 αμοιβή δραχμών (1.990) χιλίων έννιοκοσίων ενενήντα για σωλήνες μεγαλύτερης διαμέτρου από 8 ίντσες.

5. Άντλιωρός

Κατά την διάρκεια των φορτοεκφο-

τώσεων ο άντλιωρός βρίσκεται κάτω από τις άμεσες διαταγές του αξιωματικού βάρδιας. Κατά την διάρκεια του ταξιδίου, ο άντλιωρός θά βρίσκεται κάτω από τις διαταγές του Α' Μηχανικού και θά φροντίζει ανάμεσα στα άλλα καθήκοντά του, και για την συντήρηση των μηχανών και των μηχανημάτων του άντλιοστασίου.

ΑΡΘΡΟ 3 ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι ώρες εργασίας έχουν καθορισθεί και παραμένουν στις σαράντα (40) την εβδομάδα, και κατανέμονται ως εξής:

1. Προσωπικό καταστρώματος κατά τό ταξίδι

α. Οι ώρες εργασίας των ανδρών της βάρδιας κατά τό ταξίδι όρίζονται σέ σαράντα την εβδομάδα, δηλαδή όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα από την Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργίας.

β. Έχοντας ύπ' όψη την ανάγκη να συνεχίζονται κατά τό ταξίδι οι εργασίες όλες τις ημέρες της εβδομάδας, τά μέλη του πληρώματος που έχουν βάρδια είναι υποχρεωμένα να έκτελούν κατά τό ταξίδι την ύπηρεσία βάρδιας τό Σάββατο και Κυριακή για ένα όκτάωρο.

γ. Οι ώρες εργασίας αυτών που άσχολούνται σέ κάθε είδους εργασίες ημέρας, όρίζονται σέ σαράντα κάθε εβδομάδα, δηλαδή σέ όκτώ (8) κάθε μέρα από την Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργίας.

δ. Ό προσδιορισμός των μελών του πληρώματος που άποτελούν τις βάρδιες, καθώς και εκείνων που όρίζονται για τις εργασίες της ημέρας, είναι απόλυτο δικαίωμα του Πλοίαρχου.

2. Προσωπικό μηχανοστασίου και λεβητοστασίου κατά τό ταξίδι

α. Οι ώρες εργασίας των ανδρών βάρδιας όρίζονται σέ σαράντα (40) την εβδομάδα δηλαδή σέ όκτώ (8) ώρες κά-

θε μέρα από την Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργίας.

β. Έχοντας ύπ' όψη την ανάγκη να συνεχίζονται κατά τό ταξίδι οι εργασίες όλες τις ημέρες της εβδομάδας, τά μέλη του πληρώματος που έχουν βάρδια είναι υποχρεωμένα να έκτελούν κατά τό ταξίδι την ύπηρεσία βάρδιας τό Σάββατο και την Κυριακή για ένα όκτάωρο.

γ. Οι ώρες εργασίας των μελών του πληρώματος, που άπασχολούνται σέ κάθε είδους εργασίες ημέρας, μηχανής και λαβητοστασίου όρίζονται σέ σαράντα (40) κάθε εβδομάδα, δηλαδή σέ όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα από την Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργίας.

δ. Ό προσδιορισμός των μελών του πληρώματος του μηχανοστασίου που άποτελούν τις βάρδιες, καθώς και εκείνων που όρίζονται για τις εργασίες ημέρας, ανήκει στον Α' Μηχανικό, ενώ ο Πλοίαρχος έχει τό δικαίωμα τελικής έγκρισης.

3. Προσωπικό καταστρώματος, μηχανοστασίου και λεβητοστασίου στο λιμάνι

α. Στο λιμάνι οι βάρδιες μπορεί να διατηρηθούν έφ' όσον ο Πλοίαρχος κρίνει αυτό άναγκαίο για λόγους ασφάλειας του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή η εργασία του πληρώματος καθορίζεται από τις διατάξεις περί εργασίας κατά τό ταξίδι.

β. Όταν οι βάρδιες διαλυθούν οι ώρες εργασίας όρίζονται σέ σαράντα (40) την εβδομάδα, δηλαδή σέ όκτώ (8) ώρες κάθε μέρα από την Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ τό Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργίας.

γ. Οι ώρες που καθορίζονται σύμφωνα μέ την προηγούμενη παράγραφο κατανέμονται από τόν Πλοίαρχο συνήθως ανάμεσα στις 8 τό πρωί και στις 5 τό άπόγευμα, ενώ δίνεται ένα λογικό όριο για φαγητό. Έφ' όσον όμως συντρέχουν ειδικοί λόγοι, που όφείλονται σέ κλιματολογικές συνθήκες, μπορεί οι ώρες να κατανέμονται από τόν Πλοίαρχο.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

χοι ανάμεσα στις 6 το πρωί και τις 7 το απόγευμα.

δ. Στις περιπτώσεις που μετά την διάλυση τους οι βάρδιες διατηρούνται, ειδικά για το προσωπικό του λεβητοστασίου ή και μηχανοστασίου καταβάλλονται σ' αυτούς που υπηρετούν στις βάρδιες υπερωρίες για δύο (2) ώρες κατά τις ημέρες από Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, για τρεις (3) ώρες το Σάββατο και για τρεις (3) ώρες την Κυριακή.

ε. Σ' αυτούς που, εκτός από τους άνδρες της βάρδιας του μηχανολεβητοστασίου, παραμένουν μέσα στο πλοίο με έντολη του Πλοίαρχου, καταβάλλεται ή ίδια υπερωριακή αμοιβή, που καταβάλλεται για την ίδια αιτία και στο προσωπικό καταστρώματος.

Εννοείται ότι οι άνδρες της βάρδιας θα εκτελούν και τις εργασίες του νυκτοφύλακα και θα διατηρούν τις φωτιές των λεβήτων για την λειτουργία των μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης του πλοίου, χωρίς άλλη αμοιβή και στην περίπτωση που το πλοίο παραμένει πλαγιοδετημένο στο λιμάνι, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωσή του.

στ. Εάν το πλοίο βρίσκεται «έπ' αγκύρα» και δεν εκτελεί φορτοεκφόρτωση, καταβάλλεται υπερωρία (2) ωρών κατά τις ημέρες από την Δευτέρα μέχρι και την Κυριακή.

ζ. Τα πιά πάνω ισχύουν και για το προσωπικό μηχανοστασίου σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης.

4. Προσωπικό ασφαλείας

α. Στο λιμάνι κατά το τέλος της εργασίας της ημέρας το 1/3 των αξιωματικών και το 1/4 του κατώτερου προσωπικού παραμένει εκ περιτροπής στο πλοίο για την ασφάλειά του, με βάση πίνακα που καταρτίζεται από τον Πλοίαρχο και γνωστοποιείται κατάλληλα στο πλήρωμα. Από αυτή την υποχρέωση δεν εξαιρείται κανένας εκτός από τον Α' Μηχανικό.

β. Στις περιπτώσεις που μετά την διά-

λυση τους οι βάρδιες διατηρούνται, ειδικά για το προσωπικό καταστρώματος καταβάλλεται σ' αυτούς που υπηρετούν στην βάρδια υπερωρία για δύο (2) ώρες κατά τις ημέρες από Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή και για τρεις (3) ώρες το Σάββατο και τρεις (3) ώρες την Κυριακή.

γ. Προκειμένου για το προσωπικό του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου ο πίνakas που αναφέρεται στο έδαφιο (α) καταρτίζεται από τον Α' Μηχανικό και εγκρίνεται από τον Πλοίαρχο.

δ. Στην περίπτωση που ανατεθεί στον Αξιωματικό καταστρώματος που παραμένει στο πλοίο για την ασφάλειά του, υπηρεσία πέραν από τη συνηθισμένη επίβλεψη για την ασφάλεια του πλοίου, στον δε Αξιωματικό μηχανής πέραν από τη συνηθισμένη επίβλεψη της ομαλής λειτουργίας του μηχανοστασίου, καταβάλλεται υπερωρία κατά την διάρκεια της υπηρεσίας.

ε. Σαν συνηθισμένη επίβλεψη θεωρείται εκείνη που προβλέπεται για τους Αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής αντίστοιχα, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 127 και σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 129 του Κανονισμού Έργων σε φορτηγά πλοία, πάνω από 800 κ.ο.χ. που εγκρίθηκε με το Β.Δ. αριθ. 806/70.

5. Ξυλουργός

Οι ώρες εργασίας του Ξυλουργού είναι ίδιες με τις ώρες των υπόλοιπων ανδρών καθημερινής εργασίας. Ο Ξυλουργός οφείλει να εκτελεί κάθε Ξυλουργική εργασία που διατάσσεται από τον Πλοίαρχο, σε οποιοδήποτε διαμέρισμα και χώρο του πλοίου καθώς και κάθε εργασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό Έσωτερικής Υπηρεσίας έ-

αα. Στο μάγειρα κάθε μήνα και για 167 ώρες
ββ. Στο βοηθό μάγειρα κάθε μήνα και για 137 ώρες
γγ. Στο θαλαμηπόλο κάθε μήνα και για 167 ώρες
δδ. Στους βοηθούς θαλαμηπόλους κάθε μήνα και για 137 ώρες

κτός από την αρχική τοποθέτηση των παραφραγμάτων.

6. Προσωπικό γενικών υπηρεσιών κατά το ταξίδι και στο λιμάνι

α. Οι ώρες εργασίας του προσωπικού γενικών υπηρεσιών κατά το ταξίδι και στο λιμάνι ορίζονται σε σαράντα (40) την εβδομάδα, δηλαδή σε οκτώ (8) ώρες κάθε μέρα από Δευτέρα μέχρι και Παρασκευή ενώ το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες άργιας.

β. Έχοντας υπ' όψη την ανάγκη να συνεχίζονται κατά το ταξίδι και στο λιμάνι οι εργασίες όλες τις ημέρες της εβδομάδας, τα μέλη του πληρώματος των Γενικών Υπηρεσιών έχουν υποχρέωση να εκτελούν στο ταξίδι και στο λιμάνι την υπηρεσία τους και Σάββατο και Κυριακή για ένα οκτάωρο.

γ. Για όλες τις Κυριακές, άργιες κάθε μήνα που περνά σε ταξίδι ή στο λιμάνι στο Προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών, καταβάλλεται ή πρόσθετη αμοιβή που προβλέπεται από το άρθρο 3 αυτής της σύμβασης, υπό τύπο επιδόματος, που ορίζεται σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) πάνω στο μισθό ενέρ-γειας που ορίζεται στο άρθρο 1 αυτής έ-δω της Συλλογικής Σύμβασης.

δ. Έχοντας υπ' όψη ότι, λόγω της φύσης της εργασίας που προσφέρει στο πλοίο το προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών, δεν είναι δυνατή ή εκτέλεση των καθηκόντων του μέσα στις ώρες εργασίας που ορίζονται πιά πάνω, χορηγείται ανεξάρτητα από το επίδομα 22%, κατά το ταξίδι και στο λιμάνι, που καταβάλλεται σ' αυτό το προσωπικό και ή έ-ξής υπερωριακή αμοιβή:

ΔΡΑΧΜΕΣ		
1.1.-30.6.89	1.7-31.12.89	
97.361	99.198	
64.801	65.897	
93.353	95.023	
64.801	65.897	

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

Η εργασία κατανέμεται από τον Πλοίαρχο κατά την κρίση του ως εξής:
α.α. Κατά το ταξίδι και στο λιμάνι - άγκυροβόλιο, εφ' όσον δεν διαλύονται οι βάρδιες ολόκληρου του πληρώματος, ανάμεσα στις 6 το πρωί και στις 8 το βράδυ.

β.β. Στο λιμάνι - άγκυροβόλιο, εφ' όσον διαλύονται οι βάρδιες ολόκληρου του πληρώματος έστω κι αν παραμένουν ειδικά οι βάρδιες μηχανολεβητοστασίου, από τις 6 το πρωί μέχρι και τις 6 το βράδυ.

γ.γ. Στο λιμάνι - άγκυροβόλιο, εφ' όσον οι ώρες εργασίας του πληρώματος παρατείνονται πέραν από τις 5 το απόγευμα, λόγω κλιματολογικών συνθηκών, ανάμεσα στις 6 το πρωί και στις 8 το βράδυ.

στ. Για τον μάγειρα λόγω της εργασίας του, για την παρασκευή ψωμιού, οι ώρες εργασίας ορίζονται σ' όλες τις περιπτώσεις από τις 6 το πρωί μέχρι τις 6 το βράδυ με μία ώρα διακοπή το μεσημέρι.

ζ. Στόν θαλαμηπόλο, βοηθούς θαλαμηπόλου και βοηθούς μαγείρου δίνεται κατά την κρίση του Πλοιάρχου μία ώρα διακοπή το μεσημέρι.

η. Έννοείται ότι, μέσα στις ώρες που καθορίζονται μ' αυτό τον τρόπο, το προσωπικό των Γενικών υπηρεσιών είναι υποχρεωμένο να εκπληρώνει τα καθήκοντά του με την επιμέλεια που πρέπει, ενώ αποκλείεται η παροχή επί πλέον υπερωριών.

θ. Στο μάγειρο καταβάλλεται συνεχώς χωρίς διακοπή εκτός από το μισθό του και ειδικό επίδομα άρτοποιήσης δραχμών (8.855) όκτώ χιλιάδων όκτακόσιων πενήντα πέντε το μήνα από 1.1.89 - 30.6.89 και δραχμών (9.010) έννιά χιλιάδων δέκα από 1.7.89 - 31.12.89 το μήνα εφόσον υπάρχει στο πλοίο μηχανικό ζυμωτήριο, σέ αντίθετη περίπτωση τό επίδομα αυτό είναι από 1.1. - 30.6.89 δραχμές (10.335) δέκα χιλιάδες τριακόσιες τριάντα πέντε τό μήνα και από 1.7. - 31.12.89 (10.515) δέκα χιλιάδες πεντακόσιες δέκα πέντε τό μήνα.

Παρασκευή ψωμιού γίνεται μόνο στο ταξίδι. Σέ περίπτωση που δεν υπάρχει

κατάλληλο ψωμί στο λιμάνι, ο μάγειρος έχει υποχρέωση νά παρασκευάζει ψωμί χωρίς άλλη άμοιβή. Έπίσης είναι υποχρεωτική, χωρίς άλλη άμοιβή, ή παρασκευή ψωμιού σέ περίπτωση που τό πλοίο βρίσκεται «έπ' άγκύρα» (στή ράδα) και δεν επικοινωνεί με την ξηρά για την προμήθεια άλλων εφοδίων και υλικών. Τό επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται αν τό πλοίο παραμένει στο λιμάνι, εκτός γιά λόγους φορτοεκφόρτωσης και δεν παρασκευάζεται ψωμί σ' αυτό.

ι. Δεν καταβάλλεται πρόσθετη άμοιβή γιά την παρασκευή ψωμιού και παρασκευή φαγητού γιά πρόσωπα που βρίσκονται στο πλοίο πέρα από τή σύνθεση του πληρώματος, εάν αυτά τά πρόσωπα είναι ναυτικοί και δεν καταβάλλεται ναύλος γιά τήν μεταφορά τους.

ια. Έάν τό πλοίο μεταφέρει επιβάτες που πλήρωσαν ναύλο ή επισκευαστικά συνεργεία ή παραπάνω από τρία (3) συνολικά ένήλικα μέλη των οικογενειών των ναυτολογημένων ναυτικών, καταβάλλεται έκτακτη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (635) έξακοσίων τριάντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.1989 άμοιβή δραχμών (645) έξακοσίων σαράντα πέντε τήν ημέρα γιά κάθε επιβάτη.

Τό ποσό αυτό μοιράζεται ίσα στους δύο κλάδους των μαγείρων και των θαλαμηπόλων.

ιβ. Συμφωνείται ο βοηθός μαγείρου και ο ένας βοηθός θαλαμηπόλου νά έχουν τή σχετική άδεια, ο μέν πρώτος Γ' τάξης, ο δε δεύτερος άδεια θαλαμηπόλου.

ιγ. Ο καθαρισμός, ή συντήρηση και ή απόψυξη των ηλεκτρικών ψυγείων τροφίμων γίνεται από τον θαλαμηπόλο και καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1. - 30.6.1980 έκ δραχμών (9.970) έννιά χιλιάδων έννιακοσίων έβδομήντα και από 1.7. - 31.12.1989 άμοιβή δραχμών (10.150) δέκα χιλιάδων έκατό πενήντα τό μήνα εφόσον έγινε αυτή ή εργασία. Η ιδιαίτερη αυτή άμοιβή δεν αποτελεί τακτικό μηνιαίο επίδομα του θαλαμηπόλου, αλλά καταβάλλεται κάθε φορά που αυτός, εκτός από τή συνηθισμένη εργασία καθαρισμού και συντήρησης των ψυγείων τροφίμων, εκτελέσει μέ έγκριση του

Πλοιάρχου και τήν εργασία απόψυξης τους.

7. Νυκτοφύλακες

α. Οι ώρες εργασίας των νυκτοφυλάκων είναι 12 συνεχείς, από τις 6 μ.μ. μέχρι τις 6 π.μ. τής επόμενης ημέρας. Οι τέσσερις (4) ώρες εργασίας των νυκτοφυλάκων, επί πλέον των όκτώ, κατά τις καθημερινές, οι όκτώ ώρες (8) τό Σάββατο και οι τέσσερις (4) τήν Κυριακή υπολογίζονται σάν υπερωρίες. Έπίσης κάθε εργασία τους που εκτελέστηκε μέσα στις όκτώ (8) προηγούμενες ή όκτώ (8) επόμενες ώρες από τή βάρδια τους θεωρείται υπερωρία.

β. Έάν στόν νυκτοφύλακα καταστρώματος άνατεθεί εργασία που δεν περιλαμβάνεται στα καθήκοντα νυκτοφύλακα, καταβάλλεται, εκτός των πιό πάνω άμοιβών, υπερωρία γιά τις ώρες κατά τις όποιες εκτέλεσε αυτή τήν εργασία.

γ. Στους θερμαστές νυκτοφύλακες σέ πλοία που χρησιμοποιούν γιά καύσιμη ύλη γαιάνθρακες, εκτός από τις υπερωρίες γιά τις εργασίες τους πέραν από τό όκτάωρο, καταβάλλεται και άμοιβή γιά τή διατήρηση τής φωτιάς των καζανιών γιά τήν παραγωγή τής αναγκαίας πίεσης του άτμου γιά τήν εκτέλεση τής φορτοεκφόρτωσης μέ τά μηχανήματα του πλοίου.

Η άμοιβή αυτή υπολογίζεται σάν υπερωρία αλλά μόνο γιά τις μισές ώρες που εργάστηκαν τά μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης.

Έτσι, εάν τά μηχανήματα εργάστηκαν σ' όλο τό διάστημα του δωδεκάωρου τής βάρδιας του θερμαστή νυκτοφύλακα, αυτός θά πάρει τήν τετράωρη υπερωρία (διαφορά μεταξύ όκτώ (8) και δώδεκα (12) ώρων) και επί πλέον υπερωρία γιά έξι (6) ώρες, δηλαδή σύνολο δέκα ώρες υπερωρία. Έάν τά μηχανήματα εργάστηκαν δέκα (10) μόνο ώρες, θά πάρει τήν τετράωρη υπερωρία και επί πλέον πεντάωρη, δηλαδή σύνολο έννέα (9) ώρων υπερωρία και ούτω καθ' εξής.

8. Ημέρες άφίξης και άναχώρησης

α. Οι βάρδιες κατά τό ταξίδι μπορεί



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

κατά την κρίση του Πλοίαρχου νά αρχίσουν 12 ώρες πριν από την αναχώρηση του πλοίου και νά τελειώσουν 12 ώρες μετά την άφιξη.

β. Κατά τις ημέρες Σάββατο και Κυριακή, όταν πλησιάζει ή άφιξη ή ή αναχώρηση του πλοίου, εάν κατά την κρίση του Πλοίαρχου οι βάρδιες καθορίζονται μέσα σε δώδεκα (12) ώρες πριν από την αναχώρηση ή συνεχίζονται για δώδεκα (12) ώρες μετά την άφιξη, οι εργασίες που εκτελούνται από τό πλήρωμα ρυθμίζονται από τις διατάξεις που ισχύουν για εργασία κατά τό ταξίδι.

γ. Οι διατάξεις που άφορούν τις πιά πάνω ήμέρες άφιξης και αναχώρησης εφαρμόζονται τόσο για τά τελικά όσο και για τά ενδιάμεσα λιμάνια.

δ. Για την εφαρμογή των πιά πάνω διατάξεων, ή άφιξη θεωρείται ότι έγινε από τη στιγμή που τό πλοίο άγκυροβόλησε στη θέση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, ή δέ αναχώρηση θεωρείται ότι άρχισε από τη στιγμή που τό πλοίο, που πρόκειται νά αναχωρήσει, άποσπάστηκε από τό άγκυροβόλιο της φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

9. Έναρξη και λήξη ήμέρας.

Κάθε ήμέρα, συμπεριλαμβανομένων και των Κυριακών και των έορτών σε λιμάνι, θεωρείται ότι άρχίζει από την 00.01 ώρα και τελειώνει την 24.00 ώρα.

ΑΡΘΡΟ 4 ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΜΟΙΒΗ (ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ)

1. Έάν ό ναυτικός διαταχθεί νά εκτελέσει πρόσθετη εργασία, δηλαδή πέραν από τις κανονισμένες ώρες, είναι ύποχρεωμένος νά την εκτελέσει, δέν μπορεί όμως ή πρόσθετη αυτή εργασία νά ξεπερνά τις τέσσερις (4) ώρες μέσα στό 24ωρο.

2. Για την πρόσθεση αυτή εργασία καταβάλλεται στό ναυτικό που την εκτέλεσε πρόσθετη άμοιβή (ύπερωρία) ή όποία ύπολογίζεται ως έξης: Τό ποσό του μηνιαίου βασικού μισθοϋ διαιρείται με τις ώρες της μηνιαίας ύποχρεωτικής άπασχόλησης, οι όποιες βρίσκονται με την διαίρεση των έβδομάδων του χρόνου διά δώδεκα μηνών και με τόν πολλαπλασιασμό του πηλίκου 4,33 που προκύ-

πτει άπ' αυτή την διαίρεση επί τις ώρες της έβδομαδιαίας ύποχρεωτικής άπασχόλησης που ισχύει κάθε φορά. Με βάση αυτόν τόν ύπολογισμό οι ώρες της μηνιαίας ύποχρεωτικής άπασχόλησης φθάνουν στις 173 (έκατόν έβδομήκοντα τρεις).

3. Μετά τό τέλος αυτής της πρόσθετης τετράωρης εργασίας άπαγορεύεται άλλη πρόσθετη εργασία, έκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης που άφορά την ασφάλεια του πλοίου του φορτίου και των επιβαινόντων όποτε για

την έκτακτη αυτή ύπερωριακή εργασία καταβάλλεται ή άμοιβή που ύπάρχει στόν παρακάτω πίνακα ύπερωριών αύξημένη στό διπλάσιο.

4. Για την πρόσθετη εργασία στην όποία αναφέρονται οι προηγούμενες παρ. 1 και 2 ή ύπερωριακή άμοιβή του ναυτικού που προκύπτει από την εφαρμογή της παρ. 2 αύξάνεται επί πλέον κατά 25%, ενώ στις περιπτώσεις της παρ. 3 αύξάνεται στό διπλάσιο και διαμορφώνεται σύμφωνα με τόν πίνακα που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

ΔΡΑΧΜΕΣ
ΑΠΛΗ ΥΠΕΡΩΡΙΑ ΠΡΟΣΑΥΞΗΜΕΝΗ ΜΕ 25% ΔΙΠΛΗ ΥΠΕΡΩΡΙΑ

ΒΑΘΜΟΣ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	1.1.89- 30.6.89	1.7.89- 31.12.89	1.1.89- 30.6.89	1.7.89- 31.12.89	1.1.89- 30.6.89	1.7.89- 31.12.89
---------------------	--------------------	---------------------	--------------------	---------------------	--------------------	---------------------

Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ύποπλοίαρχος.....	602	613	753	766	1.205	1.226
β. Άνθυποπλοίαρχος.....	524	533	655	666	1.048	1.066

Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Β'.....	602	613	753	766	1.205	1.226
β. Μηχανικός Γ'.....	524	533	655	666	1.048	1.066

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Άξιωματικός Α/Τ Α'.....	602	613	753	766	1.205	1.226
β. Άξιωματικός Α/Τ Β'.....	524	533	655	666	1.048	1.066

Δ. Ήλεκτρολόγος.....	560	570	700	713	1.121	1.141
----------------------	-----	-----	-----	-----	-------	-------

Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γεφύρας.....	524	533	655	666	1.048	1.066
--	-----	-----	-----	-----	-------	-------

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος.....	447	455	559	569	894	910
β. Ξυλουργός.....	447	455	559	569	894	910
γ. Ναύτης*.....	419	426	524	533	838	853
δ. Ναύτης.....	305	311	382	389	611	622
ε. Δόκ. Πλοίαρχος (άπόφ. ΑΔ-ΣΕΝ).....	360	366	450	458	720	733
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	305	311	382	389	611	622
ζ. Ναυόπαις.....	305	311	282	389	611	622
Ζ. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας Μηχανοστάσιου.....	524	533	655	666	1.048	1.066



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

Η. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'.....	516	525	645	656	1.032	1.050
β. Μηχανοδηγός Β'.....	458	466	572	582	915	931
γ. 'Αρχιθερμαστής.....	452	460	564	574	903	919
δ. 'Αντλιοφόρος.....	452	460	564	574	903	919
δ. Λιπαντής*.....	447	455	559	569	894	910
στ. Λιπαντής.....	362	368	452	460	724	736
ζ. Δόκιμος Μηχανικός (άπόφ. ΑΔΣΕΝ).....	360	366	450	458	720	733
η. Δόκιμος Μηχανικός.....	305	311	382	389	611	622
θ. 'Ανθρακείς.....	305	311	382	389	611	622
ι. Θερμαστής*.....	432	439	539	549	863	878
ια. Θερμαστής.....	305	311	382	389	611	622
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή).....	432	439	539	549	863	878
ιγ. Καθαριστής*.....	305	311	382	389	611	622
ιδ. Καθαριστής.....	305	311	382	389	611	622

Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος Α/Τ (άπόφ. ΑΔΣΕΝ)	360	366	450	458	720	733
β. Δόκιμος Α/Τ.....	305	311	382	389	611	622

Ι. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος.....	467	475	583	594	933	950
β. Θαλαμηπόλος.....	447	455	559	569	894	910
γ. Βοηθός Μαγείρου (Κάτοχος άδειας).....	378	385	473	481	756	770
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας).....	378	385	473	481	756	770
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	305	311	382	389	611	622

5. Χρόνος περισσότερος από μισή ώρα υπολογίζεται σαν μία ολόκληρη ώρα, χρόνος λιγότερος από μισή ώρα δεν λαμβάνεται υπόψη.

6. Στόν Α' Μηχανικό καταβάλλεται α) πρόσθετη άμοιβή 4.33 ήμερομισθίων τόν μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τὰ Σάββατα, πού υπολογίζεται πάνω στο βασικό μισθό, καί β) άμοιβή για κάθε μήνα ίση με 1/30 του βασικού μισθοῦ για τις άργίες, τόσο κατά τη διάρκεια πού τό πλοίο ταξιδεύει, όσο καί κατά τη διάρκεια παραμονής του στο λιμάνι.

7. Για τούς 'Αξιωματικούς 'Ασυσματου, τό ποσό των υπερωριών κατά μήνα

τόσο για τὰ πλοία γραμμών όσο καί για τὰ άλλα φορτηγά πλοία όρίζεται πάγια σέ (150) εκατόν πενήντα ώρες τό μήνα δηλ. από 1.1.89-30.6.89 σέ δραχμές (112.950) εκατό δώδεκα χιλιάδες έννιакόσιες πενήντα καί από 1.7.89-31.12.1989 σέ δραχμές (114.900) εκατό δέκα τέσσερες χιλιάδες έννιакόσιες. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται καί οι υπερωρίες των άργιών πού αναγράφονται στο άρθρο 9' αυτής της Σύμβασης.

Στά πιά πάνω κατ' άποκοπή αναφερόμενα ποσά δεν περιλαμβάνονται οι υπερωρίες πού αντιστοιχούν στο από 22% επίδομα Κυριακών, καλύπτουν όμως κάθε υπερωριακή εργασία των 'Αξιωματι-

κών 'Ασυσματου της ειδικότητάς τους.

ΑΡΘΡΟ 5

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΓΙΑ ΥΠΕΡΩΡΙΑ ΟΠΟΤΕΔΗΠΟΤΕ ΚΙ ΑΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ

Δέν καταβάλλεται υπερωρία καί στούς 'Αξιωματικούς καί στο κατώτερο προσωπικό για τις επόμενες εργασίες, τις όποιες υποχρεώνονται νά εκτελούν καί πέραν από τις κανονισμένες ώρες εργασίας σέ οποιαδήποτε ώρα καί μέρα της εβδομάδας, δηλαδή:

1. Στις περιπτώσεις άνωτερης βίας, πού άφορά την ασφάλεια του πλοίου, των ανθρώπων πάνω σ' αυτό ή τό φορτίο ή την ασφάλεια του πλοίου από πολεμικούς κινδύνους, καθώς επίσης καί στις περιπτώσεις γυμνασίου βαρκών ή πυρκαϊάς ή εγκατάλειψης, όπως καί στις περιπτώσεις παροχής βοήθειας σέ άλλα πλοία ή πρόσωπα σέ κίνδυνο, όλα δέ αυτά σύμφωνα με την απόλυτη κρίση του Πλοιάρχου.

2. Για εργασία λόγω ανάγκης πού άφορά χειρισμούς αναχώρησης, άγκυροβολίας, όρμίσσεως καί ασφάλειας του πλοίου, των επιβαινόντων καί του φορτίου.

ΑΡΘΡΟ 6

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΓΙΑ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΜΟΙΒΗ ΕΦ' ΟΣΟΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΕΝΕΣ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Δέν καταβάλλεται πρόσθετη άμοιβή (υπερωρία) για τις παρακάτω εργασίες εφ' όσον γίνονται κατά τις ώρες βάρεας ή κατά τις κανονισμένες ώρες εργασίας.

2. 'Αξιωματικοί Μηχανοστασίου

α. Για τη μετάγχιση πετρελαίου από δεξαμενή σέ δεξαμενή καί για τό γέμισμα καί άδειασμα του θαλάσσιου έρματος (σαβούρας).

β. Για τις συνηθισμένες εργασίες συντήρησης μηχανής καί βοηθητικών

In Japan

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

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

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

μηχανημάτων.

2. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Για τό άνοιγμα καί τό κλείσιμο τών κυτών.

β. Για τόν καθαρισμό από τή σκουριά τών έλασμάτων. Έφ' όσον αυτός γίνεται μέ ηλεκτρικό σφυρί ή αερόσφυρο, ή εργασία αυτή θά άναθέτεται σέ προσωπικό πού θά αλλάζει έτσι ώστε τό άνωτατο χρονικό όριο γιά τήν ειδική αυτή εργασία νά μήν ξεπερνά τό δίωρο τήν ήμέρα γιά κάθε μέλος του πληρώματος.

γ. Για τήν άπόρριψη σκουπιδιών καταστρώματος.

δ. Για τήν λίπανση τών βαρούλκων.

ε. Για τήν εξασφάλιση άντικείμενων καταστρώματος όταν έρχεται θαλασσοταραχή.

στ. Για τήν εργασία όπτηρος.

ζ. Για τόν καθαρισμό ύδροσυλλεκτών άμπαριού (κουτί σεντινών).

η. Για τόν χρωματισμό διαμερισμάτων καί κλειστών χώρων, γενικά, δηλαδή κυτών άποθηκών διαμερίσματος τιμονιού, διαδρόμων κλπ. σ' όλο τό ύψος τους σέ λιμάνι καί σέ ταξίδι έφ' όσον τό πλοίο δέν κλυδωνίζεται καί έφ' όσον δέν πρόκειται γιά έκτέλεση εργασιών πού άπαγορεύονται από τήν παρ. 2 του άρθρου 8 αυτής τής Σύμβασης.

θ. Για τόν έξωτερικό χρωματισμό του πλοίου σέ λιμάνι.

3. Έργασίες μηχανολεβητοστασίου

α. Για τόν καθαρισμό τών φίλτρων καί

του θερμοδοχείου.

β. Για τό πέταγμα τών σταχτών κάθε βάρδιας μέσα στο χρόνο αυτής τής βάρδιας.

γ. Για τόν καθαρισμό του δάπεδου του μηχανολεβητοστασίου.

δ. Για τό πλύσιμο καί τόν χρωματισμό του μηχανολεβητοστασίου κατά τήν παραμονή σέ λιμάνι άφού ή εργασία δέν μπορεί νά άνατεθεί στον θερμοαστή βάρδιας ή μηχανοδηγό βάρδιας.

ε. Για τή διατήρηση τής φωτιάς τών καζανιών.

στ. Για τό άδειασμα τών βαρελιών μηχανόλαδου στίς δεξαμενές του πλοίου πού γίνεται σέ λιμάνι μέν, έφ' όσον δέν διατηρούνται οι βάρδιες από όλόκληρο τό κατώτερο προσωπικό του μηχανολεβητοστασίου, κατά τό ταξίδι δέ μόνον από τούς λιπαντές καί καθαριστές.

ζ. Για τήν παραλαβή καυσίμων.

η. Για εργασίες ηλεκτρολογικές, υδραυλικές, μηχανών βαρκών καί χειροκίνητων άντλιών, έφ' όσον δέν έκτελούνται κάτω από τό δάπεδο (πανιόλο) του μηχανολεβητοστασίου καί κάτω από τόν έσχαροειδή προφυλακτήρα (γραδελάδα) του άντλιοστάσιου.

θ. Για τή διατήρηση από τόν νυκτοφύλακα τής φωτιάς τών καζανιών γιά τή λειτουργία τών μηχανημάτων φωτισμού, θέρμανσης καί ψυγείου του πλοίου.

4. Γενικές εργασίες

α. Για τήν παραλαβή τών ύλικών μέ

βαρούλκο από τήν πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο) τήν τοποθέτηση τους στο κατάστρωμα καί στή συνέχεια, τό μοίρασμα, τή μεταφορά καί τήν τοποθέτηση τους στίς άποθήκες του πλοίου κατά κλάδους.

β. Για τήν παράδοση μέ τόν ίδιο παραπάνω τρόπο τών άκάθαρτων ειδών ρουχισμού γιά πλύσιμο καί παραλαβή τους.

γ. Για τό πλύσιμο καί καθαρισμό τών διαμερισμάτων του πληρώματος, καθώς καί γιά τό χρόνο πού άπαιτείται γιά τήν αλλαγή τής βάρδιας.

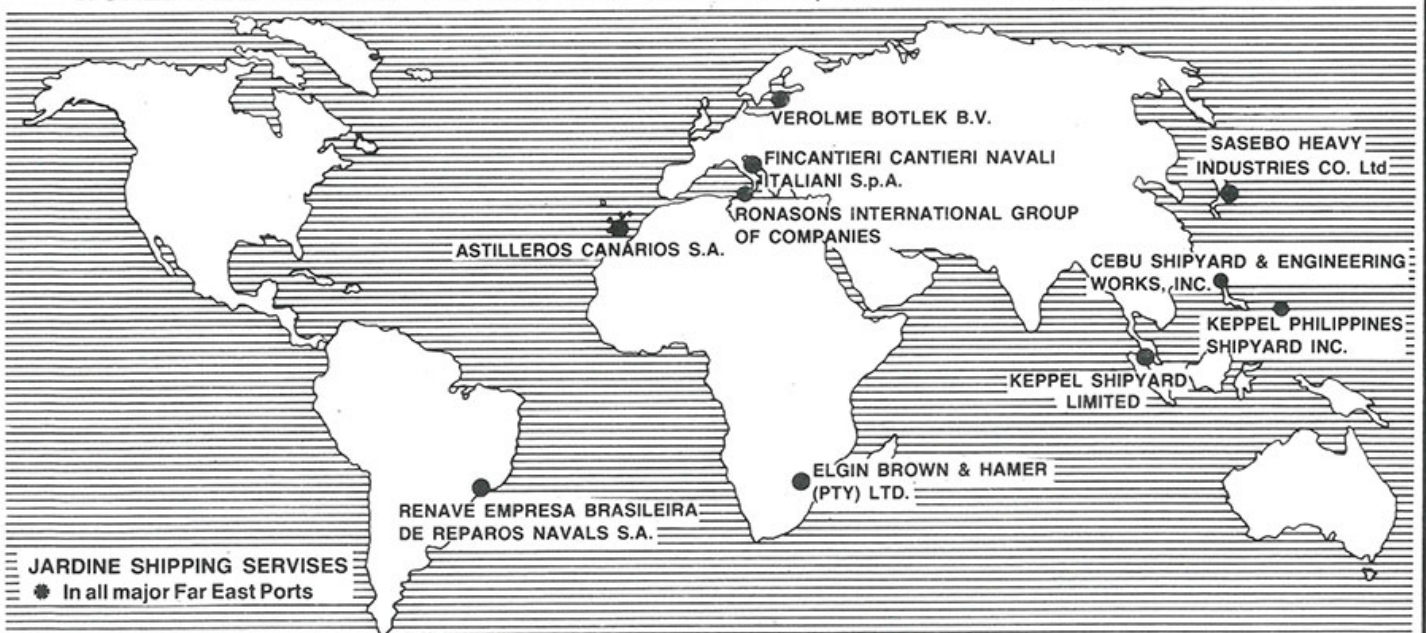
5. Γενικές παρατηρήσεις

Ασχετα από τίς παραπάνω εργασίες πού άναφέρονται ένδεικτικά, όλο τό προσωπικό, όποιασδήποτε κατηγορίας, έχει ύποχρέωση μέσα στίς κανονισμένες ώρες εργασίας, χωρίς ιδιαίτερη άμοιβή, νά έκτελεί όλες τίς εργασίες πού καθορίζονται από τόν Έσωτερικό Κανονισμό Έγηρεσίας στα Έμπορικά Πλοία καί γενικότερα, τών εργασιών πού άνήκουν στήν ειδικότητα του ναυτικού.

Σ.Σ. Τό δεύτερο μέρος τής νέας Συλλογικής Σύμβασης τών ποντοπόρων πλοίων θά δημοσιευθεί στο έπόμενο τεύχος τής 15ης Σεπτεμβρίου.

T. J. GIANFRIDIS MARINE SERVICES Co. Ltd.

WORLDWIDE REPRESENTATIVES FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS AND SHIPAGENTS



14, SKOUZE STR., 185 36 PIRAEUS, TEL.: 4516195 - 4180953 - 4519266 - 4527360, TLX. 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR, TELEFAX: 4182432



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΩΜΑΤΙΚΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELREGSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΑ ΨΥΚΤΙΚΑ ΕΜΠΟΡΟΚΙΒΩΤΙΑ

Η ανάπτυξη των μεταφορών με ψυγεία-κοντέινερ. Η παραγωγή και οι επενδύσεις. Μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες εκτιμήσεις για το μέλλον της αγοράς.

Ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας στη Βιομηχανία των συσκευασμένων μεταφορών είναι ασφαλώς τα ψυγεία-κοντέινερ. Οι βιομήχανοι τόσο των μονωτικών εμποροκιβωτίων όσο και των σχετικών μηχανισμών τους, βεβαιώνουν ότι τα βιβλία των παραγγελιών τους είναι γεμάτα, οι εταιρίες εκμισθώσεως βρίσκονται σε πλήρη απασχόληση και οι πιο πολλές ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών, καθώς και οι φορτωτές, αποδέχονται συνεχώς περισσότερο την ιδέα των ψυκτικών κιβωτίων για όλα τα εύπαθα φορτία.

Η ανάπτυξη αυτή έχει εκδηλωθεί εντονότερα τα τρία τελευταία χρόνια. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1988 οι κατασκευαστές κοντέινερ, παρήγαγαν περίπου 40.000 TEU έναντι των 25.000 του 1987, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 25%. Με τη βάση αυτή η παγκόσμια παραγωγή ψυκτικών κιβωτίων αυξήθηκε στα τελευταία τέσσερα χρόνια κατά 150%.

Ακόμα πιο εντυπωσιακή θεωρείται η αύξηση των σχετικών επενδύσεων, δεδομένου ότι το κόστος ενός ψυκτικού κιβωτίου, πλήρους με τον μηχανισμό του, αυξήθηκε άνω του 50% από το 1986. Υπολογίζεται ότι με τιμές του 1988 οι επενδύσεις σε ψυγεία ήταν της τάξεως των 500 εκατ. δολλ. και αναμένεται να φθάσουν εφέτος τα 800 εκατ. δολάρια.

Στις αρχές του έτους υπήρχαν περί τις 250.000 TEU εν ενεργεία και περί το τέλος του έτους υπολογίζεται ότι θα

φθάσουν τις 300.000. Τουλάχιστον τα μισά από αυτά είναι κατασκευής μεταγενέστερης του 1985.

Η σημερινή άκμή των ψυκτικών κοντέινερ οφείλεται εν μέρει στη σταθερή αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου των εύπαθων προϊόντων. Οφείλεται επίσης στην αύξουσα εκτίμηση που δείχνουν οι φορτωτές στα πλεονεκτήματα των ψυγείων σε σύγκριση με τις μεθόδους της χύμα και της διά παλλετών μεταφοράς, ιδίως ως προς την ποιότητα της μεταφοράς, τον καλύτερο χειρισμό και το πραγματικό κόστος. Εξάλλου η μεγάλη ηλικία των συμβατικών πλοίων-ψυγείων και ο παροπλισμός πολλών εξ αυτών βοήθησε στο να δημιουργηθούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα υπέρ των πλοίων μεταφοράς ψυκτικών κοντέινερ. Αυτό φάνηκε καθαρά στην περιοχή της Κεντρικής Αμερικής, όπου η μεταφορά της μπανάνας με κοντέινερ υιοθετήθηκε προοδευτικά από τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες, όπως είναι η United Brands και η Dole Fresh Fruit. Τέλος η αγορά των ψυκτικών κιβωτίων επωφελήθηκε πολύ από το γεγονός ότι η χρησιμοποίησή τους αυξήθηκε ταχύτητα στις υπό ανάπτυξη χώρες. Πράγμα που σημαίνει ότι οι ενδιαφερόμενες εταιρίες μπόρεσαν να χρησιμοποιήσουν τα σύγχρονα ψυκτικά εμποροκιβώτια σε περιοχές του κόσμου στις οποίες δεν διατίθενται πάντα τα αναγκαία συστήματα τεχνικής υποδομής. Επί πλέον, οι διάφορες τεχνικές τελειοποιήσεις στα ίδια τα ψυκτικά κοντέινερ επέτρεψαν να

διευρυνθεί σημαντικά ο αριθμός των έγκλιωτων προϊόντων. Έτσι στην Αφρική και τη Νότια Αμερική μπορούν τώρα να μεταχειρίζονται εμποροκιβώτια για τη μεταφορά τροπικών φρούτων όπως τα μάγκος και τα παπάγιας.

Η κατασκευή των ψυκτικών κοντέινερ επικεντρώνεται σε μεγάλο βαθμό στην Απω Ανατολή και κυρίως στην Ιαπωνία, όπου η ανάπτυξη των ψυκτικών μονάδων βοήθησε ώστε να κρατηθούν σε λειτουργία οι γενικότερες επιχειρήσεις κατασκευής κοντέινερ. Στην ουσία δηλαδή ολοκλήρη σχεδόν η Ιαπωνική παραγωγή κοντέινερ ασχολείται σήμερα με τα ψυκτικά. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Ιαπωνικής Ένώσεως Κοντέινερς (JCA) η Ιαπωνική βιομηχανία κατασκεύασε 21.000 TEU το 1988, με αύξηση κατά 20% σε σχέση με το 1987. Τα περισσότερα εξ αυτών ήταν με επένδυση αλουμινίου και πολύ λίγα χαλύβδινα. Στην υπόλοιπη Ασία, η Ν. Κορέα παρά τις ναυπηγικές παραγγελίες της δεν παρέλειψε να ασχοληθεί και με την παραγωγή ψυκτικών κοντέινερ. Η Hyundai και η Jinbo κατασκευάζουν ήδη μεγάλο αριθμό τέτοιων κιβωτίων και υπολογίζεται ότι το 1988 παρήχθησαν άνω των 7.500 TEU έναντι των 3.000 του 1987. Επίσης στη Σιγκαπούρη μία θυγατρική εταιρία της Sea Container Group ανήγγειλε ότι άρχισε ήδη την παραγωγή ψυκτικών κιβωτίων σε ειδικά εργοστάσια με πρόγραμμα να φθάσουν εφέτος τα 1.500 τεμάχια των 20 ποδών

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

καί προοπτική νά σταθεροποιήσουν τήν παραγωγή από τό 1990 σέ 3.000 τεμάχια έτησίως. Τέλος καί ή Κίνα προβλέπει τήν είσοδό της στήν καινούργια αγορά. "Ένας Σουηδός βιομήχανος φημολογείται ότι βοηθά στή δημιουργία έργου στού στή Zheijiang γιά τήν κατασκευή ψυκτικών κιβωτίων βάσει τοῦ σουηδικοῦ προτύπου. Πρός τό παρόν, ή Φορμόζα δέν έλαβε ακόμα μέρος στήν κινητοποίηση αὐτή αλλά ψιθυρίζεται ότι τουλάχιστον ένας ντόπιος βιομήχανος σκέπτεται νά μεταπηδήσει σύντομα σ' αὐτόν τόν κλάδο.

Στήν Εὐρώπη οί παραγωγοί ψυκτικών κιβωτίων κατέχουν ίκανοποιητικό ποσοστό συμμετοχῆς στήν έν λόγω βιομηχανία, λόγω τῶν πλεονεκτημάτων τῆς τεχνικῆς καί έμπορικῆς πρωτοπορίας τους. Κατά σειρά προηγούνται οί Δυτικο-Γερμανοί μέ τήν εταιρία Graaff KG ή οποία δέχεται παραγγελίες τόσο από εταιρίες εκμισθώσεως όσο καί από μεγάλους μεταφορεῖς. Γιά νά ανταποκριθεῖ στίς απαιτήσεις τῆς πελατείας τῆς ίδρυσε ήδη καί τρίτο εργοστάσιο, προσθέτοντας άλλα 1.500 TEU στήν ἐτήσια παραγωγή της. Τά βιβλία παραγγελιών της εἶναι γεμάτα γιά τό 1989 καί φθάνουν μέχρι τό 1990, τό δέ εργοστάσιό της στό 'Ανόβερο θά φθάσει ἐφέτος τά 9.000 TEU μέ αύξηση 20% έναντι τοῦ προηγούμενου έτους. Μολονότι καινούργιος στήν αγορά ή 'Ιταλός βιομήχανος Morteo διευθύνει μιά άνθούσα ἐπιχείρηση ή οποία τό 1988 παρήγαγε 6.000 TEU, μεταξύ τῶν οποίων πολλά 40 ποδών γιά τήν 'Αμερικανική Dole Fresh Fruit. 'Αλλά καί πολλοί άλλοι

μικρότεροι Εὐρωπαῖοι παραγωγοί έχουν πλήρη βιβλία παραγγελιών προερχομένων τόσο από εταιρίες εκμισθώσεως όσο καί άπευθείας από ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Μεταξύ τῶν εὐρωπαϊκῶν αὐτῶν βιομηχανιών εἶναι ή Σουηδική Swecom, ή Νορβηγική Finsam, ή Βρετανική Davis καί ή 'Ισπανική Elmer.

'Η μέχρι πρό έτών έλλειψη έπαρκούς προσφοράς ψυκτικῶν κιβωτίων, ὁδήγησε, ὅπως ήταν φυσικό, σέ σημαντική ὑψωση τῆς τιμῆς τους, ή οποία μέ τή σειρά της προκάλεσε τήν προσέλκυση πολλῶν βιομηχανιῶν στόν τομέα αὐτόν. 'Ηδη υπάρχουν ένδείξεις ότι ή προσφορά τείνει νά εξισορροπήσει τή ζήτηση.

Οί κυριώτεροι αγοραστές ψυκτικῶν κοντέινερ γιά τό 1989 θά εἶναι οί ναυτιλιακές εταιρίες τακτικῶν γραμμῶν οί ὁποῖες καί θά άπορροφήσουν τό 80% τῆς παγκόσμιας παραγωγῆς. Μεταξύ αὐτῶν αναφέρονται ή Maersk πού έχει παραγγείλει 1.700 κιβώτια τῶν 40 ποδῶν καί 1.800 κιβώτια τῶν 20 ποδῶν από τήν 'Ισπανική Elmer, καί πολλές άλλες γνωστές έφοπλιστικές εταιρίες, ὅπως εἶναι ή Sea Land, ή CGM, ή Cosco, ή Harpag Loyd, ή Loyd Triestino, ή Yang Ming. 'Αναφέρεται επίσης ότι ή Evergreen θά άρχίσει νά προσφέρει ψυκτικά κιβώτια στίς υπηρεσίες της τῶν γραμμῶν Ειρηνικοῦ.

'Αρκετοί ἐξάλλου φορτωταί έχουν πρόθεση νά κάνουν επενδύσεις σέ ψυκτικά κιβώτια, καθώς μεταστρέφονται συνεχῶς περισσότερο από τίς παλιέρες πρός τά κοντέινερς. Μεταξύ αὐτῶν καταλέγεται ή 'Αμερικανική Dole Fresh Fruit ή οποία παρήγγειλε στήν 'Ιταλία

2.200 τεμάχια τῶν 40 ποδῶν κυρίως γιά τήν εξυπηρέτηση τῶν μεταφορῶν της από τήν Κεντρ. 'Αμερική πρὸς τίς ΗΠΑ. 'Επίσης ή United Brands (Τσικ(τα) καί ή Tropicala, οί ὁποῖοι μεταχειρίζονται ψυκτικά κιβώτια γιά τή μεταφορά φρούτων από τήν Νότια καί Κεντρική 'Αμερική πρὸς τίς ΗΠΑ πιστεύεται ότι θά εἶναι από τούς κύριους αγοραστές τέτοιων κιβωτίων.

'Αλλά καί οί ἐξειδικευμένες εταιρίες εκμισθώσεως ψυκτικῶν, επενδύουν ήδη μεγάλη ποσά σέ αγορές ψυκτικῶν κιβωτίων γιά νά ίκανοποιήσουν τή μεγάλη ζήτηση εκ μέρους τῶν ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων. Τέτοιες μεγάλες εταιρίες εἶναι ή Sea Containers, ή Triton, ή Transamerica, ή IteI καί ή Leasing - Partners International. 'Η Sea Containers πού διαθέτει ήδη 18.000 TEU παρέλαβε άλλα 1.500 τό πρώτο τρίμηνο τοῦ έτους. 'Η 'Αμερικανική IteI ὑπολογίζεται στό τέλος τοῦ έτους νά διαθέτει 17.000 TEU, ή Transamerica 10.000 TEU καί ή Βρετανική Leasing 5.000 TEU.

Οί μακροπρόθεσμες προοπτικές γιά τήν αγορά τῶν ψυκτικῶν κιβωτίων εἶναι ιδιαίτερα εὐνοϊκές, δεδομένου ότι ή μεταστροφή από τίς χύδην καί τίς άεροπορικές μεταφορές συνεχίζεται καί δεδομένου ότι ή αύξηση τοῦ παγκοσμίου εμπορίου εὐπαθῶν φορτίων θεωρεῖται βέβαιη. Βραχυπρόθεσμα ὅμως ἴσως υπάρξει κάποια ἐπιβράδυνση τοῦ ρυθμοῦ άναπτύξεως μέχρις ὅτου τό εμπόριο άπορροφήσει τίς μεγάλες ποσότητες ψυκτικῶν κιβωτίων πού κατασκευάζονται. Γι' αὐτό καί εἶναι δύσκολο νά προβλεφθεῖ άν ή ανάπτυξη τῶν τριῶν τελευταίων έτών θά συνεχισθεῖ, εκτός βεβαίως άν τά παλιά ψυγεῖα αντικατασταθοῦν από καινούργιες μονάδες. "Αν αὐτό δέν συμβεῖ υπάρχει κίνδυνος υπερπροσφοράς. Σήμερα ένα στάνταρ κιβώτιο 20 ποδῶν κοστίζει 20.000 δολλ. καί 40 ποδῶν 26.000 δολλ., δηλαδή 15% περισσότερο τῆς τιμῆς τοῦ προηγούμενου έτους. "Αν οί τιμές αὐτές δέν τεθοῦν ὑπό έλεγχου, ή ζήτηση θά άνακοπεῖ. Αὐτή ή αύξηση τῆς τιμῆς ὀφείλεται στήν άνάπτυξη τῶν πρώτων ὑλῶν καί κυρίως τοῦ αλουμινίου καί τοῦ άνοξειδωτοῦ χάλυβα. Τήν ἐπιτείνει ὅμως καί ή ὑποτίμηση τοῦ δολλαρίου έναντι τῶν νομισμάτων τῆς 'Ιαπωνίας, Κορέας καί Δ. Γερμανίας, οί ὁποῖες εἶναι οί κυριώτεροι παραγωγοί ψυκτικῶν κιβωτίων.

Τό συμπέρασμα εἶναι ότι λόγω τῆς καλῆς γενικῆς εἰκόνας πού παρουσιάζει ή αγορά τῶν ψυκτικῶν κοντέινερ καί λόγω τῆς προόδου πού σημειώνει ὁ έγκιβωτισμός σέ ὅλες τίς μορφές τῶν μεταφορῶν, κάθε ὑφεση στήν αγορά αὐτή πρέπει νά εἶναι παροδική.

Ε.Σ.

Metalock[®] do Brasil LTDA

Marine Services in Brasil

All voyage repairs - mechanical - crankshaft honing
- electrical (ISES Members) - radar - radio etc.

Authorised service facilities for:

Anschütz · Comsat · Fuji Electric · Grandi Motori/Fincantieri
Graviner Smoke Mist Detectors · Mackay Marine · Mak
Marconi Marine · Pielstick · Racal Decca Service
Raytheon · Reintjes Reduction Gears
Stork-Werkspoor Diesel · Sulzer · VAF Viscotherm

Agents for Marine Services

Cyprus: John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013
Fax: (51) 20760
England: A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 263884
Fax: 01-930 7807
Germany: C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466
Greece: S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133 902 Tlx: 212282
India: Interlinks Marine Pvt Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 0116428
Hong Kong: Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 71658
USA: Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263-2360



Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου γιόρτασε τά πέντε χρόνια λειτουργίας

Με μία ώρα έκδηλωση πού έγινε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος την Πέμπτη 24 Αυγούστου 1989, στις 9 το βράδυ, τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου γιόρτασε τά πέντε χρόνια λειτουργίας του.

Τήν έκδηλωση τίμησαν μέ τήν παρουσία τους ό Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άρ. Παυλίδης, ό Υπουργός Αιγαίου κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης, ό Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Έσωτερικών κ. Σπ. Καβουνίδης, ό Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Αιγαίου κ. Στρ. Παπαευστρατίου, ό Αρχηγός του Γενικού Έπιτελείου Ναυτικού Άντιναύαρχος Εύαγγ. Λαγάρας καί ό Υπαρχηγός Υποναύαρχος Ιωάννης Παλούμπης, ό Αρχηγός Στόλου Άντιναύαρχος Τιμόθεος Μασούρας, ό Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Άντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης καί ό Υπαρχηγός Υποναύαρχος Γιώργος Βασόπουλος, ό Ναύαρχος ε.α. Λεων. Βασιλικόπουλος κ.ά.

Παρευρέθησαν επίσης πολλοί Έλληνες καί ξένοι διακεκριμένοι επιστήμονες από τό χώρο τής ναυτικής αρχαιολογίας, καθώς καί άλλοι εκπρόσωποι από τόν πολιτικό καί έφοπλιστικό χώρο όπως ό κ. Γ. - Α. Μαγκάκης, ό εύρωβουλεύτης κ. Παύλος Σαρλής, ό αντιπρόεδρος του Εύρωκοινοβουλίου κ. Γ. Άναστασόπουλος, ό πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γ. Λαυράς, οι κ.κ. Άριστείδης καί Γιάννης Άλαφούζος, ό κ. Λ. Παναγόπουλος, ό κ. Ν. Τσαβλίρης, ό κ. Π. Κοντέλλης, ό αντιπρόεδρος του Ίδρύματος Ώνάση κ. Στ. Παπαδημητρίου, ό κ. Λ. Μάτσας, ο κ. Άθ. Μαρτίνας, ό κ. Μ. Χαριτάτος, ή κ. Άννα Δρακοπούλου, ό κ. Παν. Κοτζιάς, ό κ. Βασ. Λογοθέτης, ό ακαδημαϊκός Περ. Θεοχάρης καί πολλοί άλλοι.



Ό ιδρυτής καί Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γεώργιος Δρακόπουλος φωτογραφούμενος μέ τούς τιμηθέντες από τό Μουσείο κατά τήν έκδηλωση στο Ναυτικό Όμιλο καί τούς Υπουργούς Ναυτιλίας κ. Άρ. Παυλίδη καί Αιγαίου κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη.

Ή όμιλία του κ. Δρακοπούλου

Θέλω νά άπευθύνω θερμό χαιρετισμό καί νά σάς εύχαριστήω από τήν καρδιά μου όλους έσάς τούς έκλεκτούς φίλους πού ανταποκριθήκατε στήν πρόσκληση καί μου κάνατε τήν τιμή νά βρίσκεστε άπόψε κοντά μας.

Άπόψε έχουμε καί τή χαρά νά βρίσκονται ανάμεσά μας πολλοί διακεκριμένοι επιστήμονες από τό χώρο τής ναυτικής μας Ιστορίας καί αρχαιολογίας. Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου έχει σκοπό τή μελέτη καί προβολή τής δράσεως του Έμπορικού Πλοίου στο Αιγαίο από τά πανάρχαια χρόνια μέχρι

σήμερα. Τό Έμπορικό Πλοίο, όπως είναι γνωστό, έπαιξε καί παίζει κυρίαρχο ρόλο στήν επιβίωση τής Έλληνικής Φυλής καί στή διάδοση του Έλληνικού Πολιτισμού.

Συγκεντρωθήκαμε άπόψε μέ τήν εύκαιρία συμπληρώσεως πέντε έτών λειτουργίας του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Στό διάστημα αυτό, δοκιμάστηκε τό Μουσείο σάν ζωντανός όργανισμός πού κατόρθωσε νά προσελκύσει τό ενδιαφέρον του κοινού. Είναι ένθαρρυντικό ότι μέχρι σήμερα έχουν επισκεφθεί τό Μουσείο πάνω άπό 50.000 Έλληνες καί ξένοι καί έχουν έκφραστεί μέ ένθου-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

σιασμό και αγάπη για το έργο μας. Χαρακτηριστικά σας αναφέρω, αυτά που έγραψε μία μικρή Έλληνοπούλα, όκτώ ετών, στο βιβλίο των επισκεπτών:

«Αφού και εγώ, που τα Μουσεία τα βαριέμαι, ένθουσιάζστηκα...».

Τό Μουσείο μίλησε στη ψυχή του μικρού παιδιού.

Φιλοδοξία μας είναι τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου νά παραμείνει ένας ζωντανός οργανισμός που θά εξακολουθήσει νά προσελκύει γύρω του τούς νέους σπουδαστές, τούς επιστήμονες, τούς μελετητές και τούς έρευνητές της ναυτικής μας Ιστορίας και παράδοσης.

Δέν είναι ή στιγμή κατάλληλη νά κάνουμε απολογισμό των δραστηριοτήτων μας κατά την πενταετία. Περίληψη όμως δίδεται στό ανά χείρας σας Ένημερωτικό Δελτίο. Θά αναφερθώ όμως σέ δύο ζωντανά εκθέματα που θεωρούμε ιδιαίτερα σημαντικά: Στόν κήπο του Μουσείου λειτουργεί σήμερα ό παλιός Φάρος του Άρμενιστή που δέσποζε στό Αιγαίο γιά έναν ολόκληρο αιώνα. Στό λιμάνι της Μυκόνου είναι άγκυροβολημένο τό αλγαιοπελαγίτικο δικάταρτο Ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια», τύπου «πέραμα» που έχει παράδοση 3.000 ετών. Γιά τήν κατασκευή και άποκατάσταση τόσο του Φάρου όσο και της «Ευαγγελίστριας», τό Μουσείο έπωμίσθηκε τό μεγαλύτερο μέρος της δαπάνης. Έπιθυμούμε όμως νά τονίσουμε ότι στην άποκατάσταση του «Ευαγγελίστρια» συνεισέφεραν γενναιόδωρα και τό Έμπορικό Αιγαίο, ή Έθνική Τράπεζα της Ελλάδος, τό Ίδρυμα Ι.Φ. Κωστοπούλου και ή Ένωση Μυκονιατών Πλοιαρχών.

Στό σημείο αυτό πρέπει νά μνημονεύσουμε τή συμβολή Έλλήνων και ξένων έρευνητών πάνω στη ναυτική παράδοση και τήν Ιστορία του Έμπορικού Πλοίου στό Αιγαίο. Οι έρευνητές αυτοί μας ένέπνευσαν και μας καθοδήγησαν. Θέλουμε τέλος νά ευχαριστήσουμε από τήν καρδιά μας και όλους εκείνους που μας συμπαραστάθηκαν και μας ένεθάρρυναν στό έργο μας.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Μουσείου μας, μέ τή συμπλήρωση της πενταετίας, άποφάσισε στη σύσκεψη της

25ης Μαΐου 1989, νά καθιερώσει τό θεσμό τιμητικής διακρίσεως σέ πρόσωπα και Ίδρύματα. Η διάκριση αυτή συνίσταται στην άπονομή μεταλλίου και διπλώματος του Μουσείου.

Έφέτος τιμήθηκαν οι:

• Lionel Casson, κλασσικός έρευνητής της ναυτικής ζωής των αρχαίων Έλλήνων, γιά τό βιβλίο του «Ships and Seamen Ships in the Ancient World» τό όποιο είναι μοναδικό και βασικό γιά κάθε έρευνητή που άσχολείται μέ τόν αρχαίο ναυτικό κόσμο.

• Καθηγητής John Morrison, κλασσικός μελετητής του όποιου οι έρευνες όδήγησαν στη βαθύτερη γνώση και κατανόηση του πλοίου στην αρχαιότητα. Συνέγραψε τό βιβλίο «Greek Oared Ships» που άποτελεί πηγή γνώσεων και είναι άπαραίτητο σέ κάθε μελετητή των αρχαίων έλληνικών κωπηλάτων πλοίων. Ο καθηγητής Morrison είχε τήν έμπνευση νά άρχίσει και νά πραγματοποιήσει τό πρόγραμμα ανακατασκευής της Άθηναϊκής Τριήρους. Σέ συνεργασία και μέ έξοδα του Έλληνικού Πολεμικού Ναυτικού ή Άθηναϊκή Τριήρης κατασκευάσθηκε στην Ελλάδα.

• Lucien Basch γιά τίς πολυπληθείς δημοσιεύσεις του γιά τήν αρχαία ναυτική και ναυπηγική, καθώς και γιά τήν έκτενή του έρευνα και άνάλυση επί των αρχαίων και μεσαιωνικών εικονογραφιών των πλοίων. Τό άνεκτίμητο βιβλίο του Lucien Basch «LE MUSEE IMAGINAIRE DE LA MARINE ANTIQUE» περιλαμβάνει όλους σχεδόν τούς γνωστούς τύπους των αρχαίων πλοίων.

• John Coates, αρχιναυπηγός, γιά τίς έρευνες, τό σχεδιασμό και τήν επίβλεψη της ανακατασκευής της Άθηναϊκής Τριήρους «ΟΛΥΜΠΙΑΣ». Ο κ. Coates όργάνωσε και επέβλεψε μέ τή συνεργασία του Έλληνικού Πολεμικού Ναυτικού όλες τίς δοκιμές μετά τήν καθέλκυσή της. Δημοσίευσε μελέτες γιά τήν Άθηναϊκή Τριήρη και σέ συνεργασία μέ τόν Καθηγητή John Morrison συνέγραψε τό βιβλίο «The Athenian Trireme».

• Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος γιά τίς συνεχείς του προσπάθειες επί 40 ολόκληρα χρόνια γιά τή διάσωση, διατήρηση και προβολή κάθε πλευράς σχετικής μέ τήν ναυτική ζωή των Έλλήνων σέ και-

ρούς πολέμου και ειρήνης.

• Έλληνικό Ίνστιτούτο Προστασίας Ναυτικής Παραδόσεως γιά τή συμβολή του στη διατήρηση της ναυτικής μας κληρονομίας. Γιά τή ναυπήγηση αντιγράφου έμπορικού πλοίου του 3ου αϊ. π.Χ. μέ βάση τό ναυάγιο που εύρέθη στά παράλια της Κυρήνειας Κύπρου. Τό έργο αυτό βοήθησε στη μελέτη κατασκευής και λειτουργίας του αρχαίου Έμπορικού Πλοίου.

• Έθνική Τράπεζα της Ελλάδος που άπό τό έτος ίδρύσεώς της, τό 1848, ύπήρξε ένας άπό τούς μεγαλύτερους ύποστηρικτές της Έλληνικής Ναυτικής. Η ύποστήριξη της δέν είναι μόνο οικονομική αλλά έπεκτείνεται και στην έλληνική ναυτική Ιστορία και παράδοση. Η Έθνική Τράπεζα της Ελλάδος άναγνωρίζοντας τό έργο του ναυτικού Μουσείου Αιγαίου συνεισέφερε γενναιόδωρα στην άποκατάσταση του παραδοσιακού αλγαιοπελαγίτικου Ιστιοφόρου «Ευαγγελίστρια».

• Ίδρυμα Ι. Φ. Κωστοπούλου που ύποστηρίζει τήν Τέχνη και τήν Πολιτιστική Παράδοση της Ελλάδος και δείχνει μεγάλη εύαισθησία γιά τήν έλληνική ναυτική Ιστορία και παράδοση. Τό Ίδρυμα Ι.Φ. Κωστοπούλου άναγνωρίζοντας τό έργο του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου συνεισέφερε γενναιόδωρα στην άποκατάσταση του παραδοσιακού αλγαιοπελαγίτικου Ιστιοφόρου «Ευαγγελίστρια».

• Ναύαρχο Ίωάννη Τούμπα, που έχει τό σπάνιο προνόμιο νά είναι τό σύμβολο μιάς μεγάλης γενιάς ήρώων μαχητών του Αιγαίου και ό βαθύς μελετητής της Ναυτικής Παράδοσης του τόπου μας.

• Πλοίαρχος Άναστάσιος Τζαμτζής που συνδυάζει τή μακρόχρονη πείρα του στα καράβια μέ τή βαθειά έρευνα και γνώση της ναυτικής από τούς μεσαιωνικούς και Βυζαντινούς χρόνους μέχρι σήμερα. Η συμβολή του Άναστάσιου Τζαμτζή καλύπτει ένα εύρύ φάσμα της Ιστορίας του Πλοίου και του Έλληνα ναυτικού. Τό βιβλίο του «Τά Λίμπερτυ» καλύπτει μιά σημαδιακή περίοδο της άναβίωσης της μεταπολεμικής έμπορικής ναυτικής του τόπου μας.

Τά μετάλλια και τά διπλώματα έπέδωσαν στους τιμωμένους οι Έπουργοί Ναυτικής και Αιγαίου.

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.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Παραγγελία κολοσσιαίων κρουαζιεροπλοίων

Μέ την επιτυχία που σημειώνει στην τουριστική ναυτιλία τό πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Κυρίαρχος των Θαλασσών», ή πλοιοκτήτρια εταιρία αποφάσισε την ναυπήγηση άλλων δύο αδελφών σκαφών του ίδιου τύπου με στόχο την μεγαλύτερη συμμετοχή της στην κερδοφόρα τουριστική αγορά της Καραϊβικής. Ήδη τό συμβόλαιο έχει υπογραφεί μεταξύ της Royal Caribbean Cruise Line καί των ναυπηγείων του 'Ατλαντικού με συνολικό κόστος 570 εκατ. δολλαρίων γιά τή ναυπήγηση δύο πλοίων ελαφρώς μεγαλύτερων του «Κυρίαρχου των Θαλασσών» με χωρητικότητα περί των 73.000 τον. γκρός καί θά διαθέτουν 1.177 καμπίνες γιά 2.354 επιβάτες, ενώ άλλες 350 καμπίνες μέ τρία ή τέσσερα κρεβάτια θά αύξάνουν την συνολική μεταφορική ικανότητα στους 3.004 επιβάτες. Ήδη τά ναυπηγεία του Σαιν Ναζαίρ τοποθέτησαν την τρύπιδα του πρώτου σκάφους που πρόκειται νά παραδοθεί τόν Μάρτιο του 1991, μέ τό δεύτερο σκάφος προγραμματισμένο νά παραδοθεί ένα χρόνο αργότερα. Τά δύο σκάφη είναι σχεδιασμένα στις γραμμές της διαρρύθμισης του «Κυρίαρχου των θαλασσών» μέ τις καμπίνες των επιβατηγών πρὸς την πλώρη καί τους χώρους άναψυχής νά περιβάλλουν ένα κεντρικό άτριο.

Σημειώνεται ότι ή ίδια εταιρία έχει παραγγείλει επίσης ένα τρίτο κρουαζιερόπλοιο δυναμικότητας 1.610 επιβατών που ναυπηγείται ήδη στά ναυπηγεία του Σαιντ Ναζαίρ.

ΔΑΝΙΑ

Ό έμπορικὸς στόλος

Τό κύριο χαρακτηριστικό της Δανικής ναυτιλίας είναι ότι διαδραματίζει ρόλο διενούς μεταφορέως, άφου τό 95% του στό-

λου της άπασχολείται σέ μεταφορές μεταξύ τριτων χωρών.

Τό υπό έθνική σημαία τοννάξ αύξήθηκε σημαντικά άπό του Αύγούστου του 1988 όποτε δημιουργήθηκε τό δεύτερο νηολόγιο τό γνωστό μέ τό δνομα DIS. Την 1 'Απριλίου του 1989 ό Δανικός έμπορικὸς στόλος περιλάμβανε 514 πλοία συνολικού τοννάξ 4,5 εκατ. τον. γκρός. Έκ τούτων 345 πλοία 4,3 εκατ. τον. γκρός είναι έγγεγραμμένα στό DIS καί μόνον 169 μικρά σκάφη συνολικού τοννάξ 200 χιλιάδων τόννων στό κανονικό νηολόγιο της χώρας.

Στόν άνωτέρω στόλο πρέπει νά προστεθούν καί τά πλοία που άνήκουν μέν σέ Δανούς ή έλέγχονται άπό Δανικά οικονομικά συμφέροντα, αλλά τελούν υπό διάφορες ξένες σημαίες. Τό τοννάξ αυτό ύπολογίζεται σέ 12 περίπου εκατ. τον. γκρός.

Ή σύνθεση των τεσσάρων κυρίων κατηγοριών της Δανικής ναυτιλίας έχει ως ακολούθως: Τομέας τακτικών γραμμών (κοντέινερς, ρό-ρό, συμβατικά πλοία τακτικών γραμμών, επιβατηγά) πλοία 120 χωρητικότητας 1.583.000. Τομέας πλοίων τράμπς (μπάλκερς, ψυγεία, άκτοπλοϊκά) πλοία 268 χωρητικότητας 842.000 τον. γκρός. Τομέας ύγρων φορτίων (πετρελαιοφόρα, ύγραεριοφόρα, χημικά) πλοία 73 χωρητικότητας 4.181.000 τον. γκρός. Τομέας διαφόρων πλοίων (πλωτές εξέδρες, ρυμουλκά) πλοία 45 χωρητικότητας 32.000 τον. γκρός.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Ξένες εταιρίες

Ή κυβέρνηση της χώρας άπεφάσισε νά αύξήσει τά πλεονεκτήματα προσελκύσεως ξένων πετρελαϊκών εταιριών γιά τή σύναψη συμφωνιών κοινής παραγωγής μέ την έθνική εταιρία Pertamina.

Κατά τόν πρόεδρο της Pertamina, οι νέες συμφωνίες καταρτίσθηκαν σύμφωνα μέ τις ύποδείξεις των ξένων πετρελαϊκών εταιριών. Προβλέπουν την κατά 5% αύξηση του μεριδίου των ξένων εταιριών στό πετρέλαιο που εξάγεται άπό περιοχές άπομεμακρυ-

σμένες του κέντρου, άπό την άνοικτή θάλασσα ή άπό πηγάδια μικρής σημασίας. Προβλέπεται επίσης αύξηση της τιμής του πετρελαίου που οι εταιρίες θά διαθέτουν στην έσωτερική ινδονησιακή αγορά.

Άπό της άναγγελίας των νέων μέτρων ή Pertamina έχει ήδη ύπογράψει τρεις νέες συμβάσεις, μία μέ τις βρεταννικές εταιρίες Enterprise Oil καί Gas Council Exportation, μία μέ την 'Ιαπωνική Indonesia - Petroleum (Inprex) καί μία μέ τη Γαλλική Elf-Aquitaine. Οι δύο βρεταννικές εταιρίες ανέλαβαν την ύποχρέωση διαθέσεως 87 εκατ. δολλ. γιά εξόρυξη στην περιοχή Panai, στη Βόρ. Σουμάτρα. Ή 'Ιαπωνική εταιρία ανέλαβε την ύποχρέωση διαθέσεως 62,5 εκατ. δολλ. γιά ύποθαλάσσιες έρευνες άνατολικά της Γιάβας καί ή Γαλλική 26 εκατ. δολλ. στη νήσο Μεράνγκ.

Τό 1988 ή 'Ινδονησία παρήγαγε 431 εκατ. βαρελιών πετρελαίου, άπό τά όποία τά 235 εκατ. προορίζονταν γιά εξαγωγή.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τραγωδία στόν Τάμεση

Σοβαρό πλήγμα δέχτηκε ή ποτάμια τουριστική ναυτιλία του Λονδίνου όταν σκάφος άναψυχής μέ 150 επιβάτες βυθίστηκε έπειτα άπό σύγκρουση μέ φορτηγίδα τή νύκτα της Κυριακής 20 Αύγούστου. Στολίσκος σωστικών σκαφών καί ελικόπτερα της Μητροπολιτικής 'Αστυνομίας του Λονδίνου κατέφθασαν άμέσως στόν τόπο του ναυαγίου καί κάταφεραν νά διασώσουν 89 άπό τους επιβάτες του μικρού πλοίου άναψυχής «Marchioness». Ήδη τά πληρώματα των δύο πλοίων άνακρίνονται άπό τις άρχές γιά τά αίτια του δυστυχήματος. Τό «Marchioness» είχε ναυπηγηθεί τό 1943 καί άνήκε σέ οικογενειακή επιχείρηση που διαθέτει στόλο πέντε παρομίων σκαφών δρομολογημένων στόν ποταμό Τάμεση. Ή τουριστική ναυτιλία του Τάμεση έχει παρουσιάσει πρόσφατα μεγάλη αύξηση μέ άποτέλεσμα νά υπάρχουν διπλάσιες ναυτιλιακές εταιρίες τά τελευταία δέκα χρόνια. Όμως ή βύθιση του «Marchioness» έχει ταράξει την ναυτιλιακή κοινότητα καθώς άναμένεται ή άρνητική αντίδραση του επιβατηγού κοινού.

Τό νηολόγιο της Isle of Man

Μολοντί επί δύο σχεδόν αιώνες ή νηολόγηση στην Isle of Man ήταν δυνατή, έν τούτοις ή έπιλογή της ως έδρας πολλών ναυτικών εταιριών, είναι πολύ πρόσφατη ύπόθεση.

Γιά νά έγγραφεί ένα πλοίο στό βρεταννικό νηολόγιο της Isle of Man πρέπει νά άνήκει σέ φυσικό ή νομικό πρόσωπο τό όποιο έχει εγκαταστήσει στη νήσο την έδρα της δραστηριότητός του, της πλοιοκτησίας καί



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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



Η γνωστή κοινοπραξία διαχειρίσεως πετρελαιοφόρων Seatramp Tankers εξασφάλισε πρόσφατα συμβόλαιο της Έθνικης Έταιρίας Πετρελαίου του Πακιστάν για τη μεταφορά συνολικής ποσότητας 1,5 εκατ. τόννων άργου από λιμάνια της Μέσης Ανατολής στο Πακιστάν. Το εικονιζόμενο ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Ένερτζι», 96.493 τόν. d.w., δρομολογήθηκε για το πρώτο ταξίδι, ενώ για την εξυπηρέτηση του συμβολαίου χρονοναυλώθηκε και το κινεζικής πλοιοκτησίας τάνκερ «Jiu He», 65.000 τόν. d.w., ένα από τα ελάχιστα κινεζικά πλοία που έχουν ναυλωθεί σε ξένους έφοπλιστές.

Ο στόλος της «Seatramp» περιλαμβάνει 18 δεξαμενόπλοια μέσου μεγέθους και υψηλής ποιότητας μεταξύ των οποίων και τέσσερα σκαφη της Europan, στην οποία συμμετέχουν η Γαλλική εταιρία «Compagnie Nationale de Navigation» (CNN) και το συγκρότημα «Mercurius» της Σουηδίας.

της διαχειρίσεως. Ο αϊτών πρέπει να αποδείξει ότι η εκεί εταιρία του έχει την ουσιαστική ευθύνη της έγκυρας λειτουργίας του πλοίου. Εάν το πλοίο είναι νεοαναπληρωτό απαιτείται να υποβάλει πρό της κατασκευής του ναυπηγικά σχέδια στο συνεργείο των ειδικών επιθεωρητών που διαθέτει το νηολόγιο. Εάν το πλοίο τελεί ήδη υπό τη βρετανική σημαία, επιτρέπεται να διατηρήσει τα εν ισχύει πιστοποιητικά του που αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή του με τους κανονισμούς του Ήνωμ. Βασιλείου. Εάν όμως το υπό νηολόγηση πλοίο τελεί υπό άλλη, μη βρετανική σημαία, πρέπει να επιθεωρηθεί προς εξακρίβωση ότι συμμορφούται προς τους ισχύοντες κανονισμούς. Εκτός των κυρίων διεθνών συμβάσεων του IMO οφείλει να εφαρμόζει και τις διεθνείς συμβάσεις ναυτικής εργασίας του Δ.Ο.Ε. Οι διεθνώς αναγνωρισμένοι Νηογνώμονες γίνονται δεκτοί.

Τα τέλη έγγραφης, εκτός των δικαιωμάτων επιθεωρήσεως, ορίζονται για μέρη των 1500 τόν. γκρός σε Λίρες 158 και για

τά άνω των 1.500 τόν. γκρός σε Λίρες 227, ενώ δεν προβλέπονται ετήσια δικαιώματα επί τη βάσει του τοννάζ ή άλλου υπολογισμού.

Την 1 Μαρτίου 1989 ήταν νηολογημένα στην Isle of Man 140 πλοία συνολικού τοννάζ 3,9 εκατ. τόν. γκρός. Μεταξύ αυτών υπάρχουν πετρελαιοφόρα, πλοία γραμμής, μπάλκερς, χημικά, ύγραεριοφόρα κ.λ.π.

ΣΟΥΔΑΝ

Άκυρώνονται οι αυξήσεις

Μετά τις διαμαρτυρίες από την BIMCO και άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς, οι ναυτιλιακές αρχές του Σουδάν άκυρωσαν τις προγραμματισμένες αυξήσεις στα λιμενικά τέλη κατά 240-300%. Η επαναφορά στα παλαιά τέλη ισχύει από τις 10 Αυγούστου.

Ο BIMCO στην διαμαρτυρία του προς τις αρχές του Σουδάν υποστήριξε ότι η ναυτιλιακή κοινότητα δεν είχε προειδοποιηθεί

για να εκφράσει την γνώμη της για τις ύπερρογκες αυτές αυξήσεις. Μετά αυξημένα τέλη ένα κλασσικό φορτηγό των 17.000 τόν. d.w. που θα προσέγγιζε στο Πόρτ Σουδάν θα έπρεπε να πληρώσει 120.000 δολάρια ΗΠΑ έναντι των 16.000 δολ. ΗΠΑ των παλαιών τελών.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Αύξηση στη δύναμη του εθνικού νηολογίου

Παρά την γενική τάση στα νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών εθνών να δημιουργούν θυγατρικά νηολόγια ή να βλέπουν τα πλοία τους να μετανηολογούνται σε νηολόγια σημαίων ευκαιρίας, ο εθνικός έμπορικός στόλος της Σουηδίας αυξάνει την δύναμή του. Χωρίς να υποκύψει στις πιέσεις της αγοράς για δημιουργία θυγατρικού νηολογίου, η Σουηδική κυβέρνηση έθεσε σε εφαρμογή ένα σύνολο οικονομικών μέτρων για την πρόωθηση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού εμπορικού στόλου. Μεταξύ 15 Δεκεμβρίου 1988 και 30 Απριλίου 1989, οι έγγραφες στο Σουηδικό νηολόγιο ανήλθαν σε 24 συνολικής χωρητικότητας 218.448 τόν. γκρός. Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν 12 πλοία με αποτέλεσμα η δύναμη του στόλου να παρουσιάζει αύξηση κατά 12 πλοία και 76.941 τόν. γκρός. Από τα 12 πλοία που διαγράφηκαν ένα πλοίο μετανηολογήθηκε στο Αμερικανικό νηολόγιο λόγω δρομολόγησής του σε γραμμές μεταξύ λιμένων των ΗΠΑ, δύο πλοία πουλήθηκαν για διάλυση και δύο πλοία διαγράφηκαν από το Σουηδικό νηολόγιο λόγω των αναγκών έκτακτων επισκευαστικών εργασιών που είχαν απαιτήσει οι Σουηδικές αρχές για την παραμονή τους στο νηολόγιο.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Μέτρα για τη διάσωση των ναυπηγείων της Wartsila

Την αποδέσμευση των θυγατρικών ναυπηγείων του «Wartsila Shipbuilding» αποφάσισε πρόσφατα το μεγάλο Φινλανδικό βιομηχανικό συγκρότημα Wartsila στην προσπάθειά του να περισώσει την υπό χρεωκοπία ναυπηγική εταιρία, μετά από συμφωνία με την φινλανδική κυβέρνηση.

Μετά διαπραγματεύσεις δύο εβδομάδων επήλθε τελικά συμφωνία μεταξύ της φινλανδικής κυβερνήσεως και της Wartsila βάσει της οποίας εξασφαλίζεται επαρκής χρηματοδότηση για τη ναυπήγηση 60 παραγγελιών εντός οκτώ μηνών μέχρι το 1991 και η διάσωση 6.500 θέσεων εργασίας.

Βάσει της συμφωνίας το Γκρούπ της Wartsila υποχρεούται να μειώσει από 70% — που διατηρούσε μέχρι τώρα — στο 19% παραδίδοντας τις μετοχές της σε Φινλανδούς επενδυτές. Μετά το τέλος της όλης διαδικασίας, η Wartsila θα έχει ουσιαστικά «χάσει» 234 εκατομμύρια δολάρια από το αρχικό της επενδυτικό κεφάλαιο στα ναυπηγεία τα οποία σημειωτέον άρχισαν να λειτουργούν το 1987.

Μεταξύ των νέων επενδυτών στο ναυπηγικό συγκρότημα περιλαμβάνεται η Φινλανδική Τράπεζα UBF, η οποία θα απορροφήσει ποσοστό της τάξεως του 25%.

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

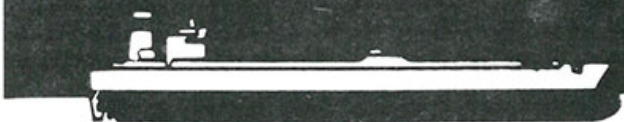
SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η νέα σύμβαση των μεσογειακών φορτηγών

Μετά την υπογραφή της συλλογικής συμβάσεως για τα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων επιτεύχθηκε συμφωνία και υπογράφηκαν οι ανάλογες συλλογικές συμβάσεις των πλοιάρχων και των αξιωματικών και πληρωμάτων των μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 — 3.000 τον. γκρός ή 801 - 4.500 τον. d.w.

Βάσει της νέας συμβάσεως ο μηνιαίος μισθός των πλοιάρχων ορίζεται για το πρώτο εξάμηνο του 1989 σε 126.870 δρχ. για πλοία από 801 μέχρι 1.500 τόννους d.w., σε 139.680 δρχ. για πλοία από 1.502 μέχρι 2.500 τόννους d.w. και σε 165.670 δρχ. για πλοία από 2.501 μέχρι 4.500 τόννους d.w.

Για το δεύτερο εξάμηνο 1989 ο μισθός ορίζεται σε 129.115 δρχ. για πλοία από 801 μέχρι 1.500 τόννους d.w., σε 142.150 δρχ. για πλοία από 1.501 μέχρι 2.500 τόννους d.w. και 168.800 δρχ. για πλοία από 2.501 μέχρι 4.500 τόννους d.w.

Επίσης στον πλοίαρχο καταβάλλονται από 1.1.89 12.600 δραχμές το μήνα για έξοδα παραστάσεως και επίδομα, και από 1.7.89 12.800 δρχ. Ακόμη στον πλοίαρχο καταβάλλεται επίδομα Κυριακών, έξοδα λιμανιού, επίδομα δεξαμενοπλοίου, επίδομα για πλόες εκτός Μεσογείου, επίδομα διάπλου, άμοιβη εργασίας Σαββάτου κ.ά.

Εξ άλλου βάσει της νέας συμβάσεως οι βασικοί μισθοί των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων των μεσογειακών φορτηγών πλοίων αυξάνονται κατά 13% για το πρώτο εξάμηνο του 1989 και κατά 15% για το δεύτερο. Επίσης προβλέπεται η χορήγηση μηνιαίου επιδόματος από 1.000 δρχ.

Αποδοχή τροποποιήσεων της SOLAS

Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στάλθηκε για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το Προεδρικό Διάταγμα «Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974», που άφορούν τα επιβατηγά όχηματαγωγά πλοία», το οποίο θα τεθεί σε ισχύ στις 22 Οκτωβρίου.

Συστήματα Διαχωρισμού θαλάσσιας Κυκλοφορίας

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι εύρισκονται εις τα γραφεία της και διατίθενται αντίτυπα της έγκυλου του I.M.O. Colreg. 2/Circ. 35/14.4.89 σχετικής προς το νέο σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας «Off Finlisterre» το οποίο τροποποιεί το σύστημα «In the Gulf of Suez».

Μειωμένο τό συνάλλαγμα

Μειωμένο κατά 3,1% ήταν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα το εξάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 1989 σε σύγκριση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 1988.

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, το εξάμηνο Ιανουαρίου — Ιουνίου 1989 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασε τα 600 εκατ. δολάρια έναντι 680,8 εκατ. δολαρίων του αντίστοιχου χρονικού διαστήματος του προηγούμενου έτους.

Τόν Ιούνιο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 107 εκατ. δολάρια έναντι 144,4 εκατ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1988 παρουσιάζοντας μείωση 25,9%.

Η μείωση της θητείας των ναυτικών

Η προσωρινή απόλυση από τις τάξεις των ενόπλων δυνάμεων των κατ' επάγγελμα

ναυτικών καθίσταται οριστική μόνο αν αυτοί συμπληρώσουν εντός πενταετίας, από την προσωρινή απόλυσή τους, τριετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά πλοία άνω των 1.000 κο.χ.

Αυτό επισημαίνει το Γενικό Έπιτελείο Εθνικής Αμύνης προς το ΥΕΝ σε έγγραφο απάντησης, η οποία έχει ως εξής:

«Σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 της Β. 192/7.2.80 Απόφασης ΥΕΘΑ, η οποία κυρώθηκε νομοθετικά με το άρθρο 31 του ν. 1763/88 «Στρατολογία των Ελλήνων» και έπαυσε να ισχύει από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του νόμου αυτού (25.9.88), η προσωρινή απόλυση από τις τάξεις των Ένόπλων Δυνάμεων, των κατ' επάγγελμα ναυτικών που είχαν υπαχθεί στις διατάξεις αυτές, καθίσταται οριστική μόνο αν αυτοί συμπληρώσουν εντός πενταετίας από την προσωρινή απόλυσή τους, τριετή θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας άνω των 1.000 κοχ.

Οι εύκοιλιες υποδοχής καταλοίπων

Δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 573B/3.8.89), η απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας με την οποία καθορίζονται «οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας σε πλοία και ναυπηγήματα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές εύκοιλιες υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων».

Νέος προξενικός λιμενάρχης Ν. Υόρκης

Με Διαταγή του Υπουργού κ. Αρ. Παυλίδη τοποθετείται προξενικός λιμενάρχης Νέας Υόρκης ο πλοίαρχος Βασ. Τσανάκης. Με την ίδια διαταγή ανατίθενται καθήκοντα τε-

ΑΔΑΜΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΠΕ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 5-7 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τ.Τ. 185 36

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Το Πρακτορείο μας πληροφορεί την αξιότιμη πελατεία του ότι από 1η Σεπτεμβρίου 1989, θα εκπροσωπεί την

GRACECHURCH CONTAINER LINE LIVERPOOL - ENGLAND

στην Ελλάδα

Τα πλοία CONTAINERS προσεγγίζουν με τακτικές αφίξεις / αναχωρήσεις τα λιμάνια:

WARREN POINT	- ΙΡΑΝΔΙΑΣ	GARSTON	- ΑΓΓΛΙΑΣ
LISBON	- ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	GIBRALTAR	
VALLETA	- ΜΑΛΤΑ	LA SPEZIA	- ΙΤΑΛΙΑ
SALERNO	- ΙΤΑΛΙΑ	ISKENDERUN	- ΤΟΥΡΚΙΑ
LIMASSOL	- ΚΥΠΡΟΣ	ALEXANDRIA	- ΑΙΓΥΠΤΟ

ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Διαθέτουμε CONTAINERS 20' & 40' και παρέχουμε πλήρες DOOR/ DOOR SERVICE

ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ:

GRACECHURCH CROWN VOY. 4.....	6.9.89
GRACECHURCH HARP VOY. 43.....	22.9.89

Στη διάθεσή σας για κάθε άλλη πληροφορία
ΤΗΛ.: 4525016 - 4523407 - 4534142 ΤΛΧ: 211988 - 241960
FAX: 4520363

χρικού συμβούλου του προξενικού λιμενάρχου στον πλοίαρχο (τεχνικό) Σεραφείμ Μπουρλιάσκο.

Νέο ύποκατάστημα ξένης τράπεζας

Με απόφαση της Έπιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων εγκρίθηκε η ίδρυση και λειτουργία υποκαταστήματος στον Πειραιά της Α.Ε. «Ελληνογαλλική Τράπεζα Διεθνούς Έμπορου και Ναυτιλίας».

Η ίδρυση και έναρξη λειτουργίας του υποκαταστήματος πρέπει να πραγματοποιηθεί μέχρι τις 31 Μαρτίου 1990. Στην περίπτωση που η ίδρυση και έναρξη λειτουργίας του υποκαταστήματος δεν πραγματοποιηθεί μέχρι τις 31.3.90, παύει να ισχύει η έγκριση.

Νέα δωρεά στο YEN των Αδελφών Παπαδάκη

Οι αδελφοί Γεώργιος και Νικόλαος Παπαδάκης επισκέφθηκαν τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη και του ανακοίνωσαν ότι δωρίζουν έναν ηλεκτρονικό Υπολογιστή, τύπου APPLE με όλα τα συστήματά του, για τις ανάγκες του YEN και του Λιμενικού Σώματος.

Τά δημόσια ναυτικά λύκεια Πειραιώς

Ανακοινώθηκε από το YEN ότι τα δημόσια Λύκεια Πλοίαρχων και Μηχανικών Έμπορου Ναυτικού Πειραιώς θα λειτουργούν, κατά τη νέα εκπαιδευτική περίοδο τις απογευματινές ώρες στις εγκαταστάσεις του ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων (Δεληγιώργη 10 και Όμηριδου Σκυλίτση, κοντά στην Έστια Ναυτικών).

Η φοίτηση στα Λύκεια είναι τριετής και οι υποψήφιοι για τα Τμήματα Πλοίαρχων και Μηχανικών πρέπει να υποβάλουν τα δικαιολογητικά τους μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου, ενώ η υγειονομική τους εξέταση θα πραγματοποιείται μέχρι τις 12 Σεπτεμβρίου.

Οι ενδιαφερόμενοι για περισσότερες πληροφορίες μπορούν να απευθύνονται στα τηλέφωνα 41.28.673, 41.28.674 και 41.24.973.

Η παραγραφή προστίμων των λιμενικών αρχών

Με την υπ. αρ. 2050015/5500/8.89 εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών διευκρινίζεται ότι τα πρόστιμα που επιβάλλουν οι λιμενικές αρχές και εν συνεχεία βεβαιώνονται στις δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες, παραγράφονται μετά την πάροδο πενταετίας από τη λήξη του οικονομικού έτους εντός του οποίου βεβαιώθηκαν.

φονται μετά την πάροδο πενταετίας από τη λήξη του οικονομικού έτους εντός του οποίου βεβαιώθηκαν.

Η ναυσιπλοία στον Περσικό

Οι ναυτιλιακές αρχές του Ίραν ανακοίνωσαν ότι φωτεινή σηματοδότηση στη Θάλασσα του Όμάν έχει απολεσθεί από τη θέση: 25.20 Β., 59.00 Α.

Πειρατικές επιθέσεις σε Έλληνικά πλοία

Επίθεση από τέσσερις Ινδονησιανούς οπλοφόρους δέχθηκε στις 8 Αυγούστου στην καμπίνα του οπλοάρχου του Έλληνικού φορτηγού «Ανδρος» ενώ αυτό έπλεε σε απόσταση 10 μιλίων από το νησί Mangai του συμπλέγματος των νησιών Kerulavan A-nambas στη θαλάσσια περιοχή της νότιας Κίνας.

Όπως ανέφερε ο πλοίαρχος Ήρακλής Γληνός σε τηλεγράφημά του προς το YEN οι εισβολείς, με την άπειλη μαχαίριων έδεσαν τον ίδιο, την σύζυγό του Βέρα, τον επτάχρονο γιό του Δημήτρη και τον παρευρισκόμενο στην καμπίνα του την ώρα εκείνη άσυρματιστή του πλοίου Χρήστο Λιανό και αφού αφαίρεσαν χρήματα και τιμαλφή άεζας περίπου 400.000 δρχ. έφυγαν χωρίς να τους να προξενήσουν σωματικές βλάβες. Το πλοίο είχε φύγει από Σιγκαπούρη και κατευθυνόταν στην Ιαπωνία με φορτίο σιδηρομεταλλεύματος.

Έξ άλλου στις 7 Αυγούστου το Έλληνικό φορτηγό «Ντίγκνιτ» δέχθηκε επίθεση από ομάδα 15 πειρατών ενώ βρισκόταν άγκυροβολημένο στο λιμάνι του Άμπιτζάν της Ακτής του Έλεφαντοστούν.

Όπως ανέφερε στο YEN ο πλοίαρχος του σκάφους Σπύρος Τσαντήρας, κατά την επίθεση κανένα από τα 22 μέλη του πληρώματος δεν έπαθε τίποτα, ενώ οι απώλειες περιορίζονται μόνο σε υλικά του καταστρώματος.

Βελτιώνεται η προστασία του Οίκου Ναύτου

Ιδιαίτερα ευεργετικές αποφάσεις για τους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου ανακοίνωσε ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης. Συγκεκριμένα, με αποφάσεις του Υπουργού:

- Καταργείται η συμμετοχή στη δαπάνη φαρμακευτικής περιθάλψεως για τους συνταξιούχους που παίρνουν σύνταξη μέχρι 40.000 δρχ. Πρόκειται για 11.000 ασφαλισμένους που μέχρι τώρα πλήρωναν συμμετοχή 20%.

• Μειώνεται από 20 σε 10% η συμμετοχή στην ανώτερη δαπάνη για τους συνταξιούχους που παίρνουν μέχρι 70.000 δρχ. (περ. που 18.000 ασφαλισμένοι).

• Αύξάνεται το όριο ιατρικής δαπάνης, που δεν χρειάζεται θεώρηση έλεγκτου από 2.000 σε 3.000 δρχ.

• Σε περιοχές που δεν υπάρχει έλεγκτης το Ο.Ν. συνταγές που χρειάζονται έγκριση θα υπογράφονται από την αρμόδια λιμενική ή νομαρχιακή αρχή.

• Καταργούνται οι επιτροπές έγκρισης λουτροθεραπειών. Πλέον θα απαιτείται μόνο η προσκόμιση των απαραίτητων δικαιολογητικών για να καλύπτονται όλα τα έξοδα που προβλέπονται.

• Αρχίζει σύντομα η διαδικασία για την μηχανογράφηση των υπηρεσιών του Ο.Ν.

Τό Simulator στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών

Ανακοινώθηκε από το YEN ότι στο πρώτο 10ήμερο του Σεπτεμβρίου αναμένεται να λειτουργήσει στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών το τμήμα ειδικής εκπαίδευσης στο προσομοιωτή μηχανοστασίου (Simulator).

Η διάρκεια της εκπαίδευσης κάθε ομάδα σπουδαστών είναι 12 εργάσιμες ημέρες και μπορούν να εγγραφούν σ' αυτό όσοι έχουν δίπλωμα Α' και Β' μηχανικού.

Στό Ναυτιλιακό Κατάστημα της Έθνικής Τράπεζας

Με πρόσφατη διαταγή του Διοικητή της Έθνικής Τράπεζας κ. Δημήτρη Γερμίδα, τέ καθήκοντα διευθυντού του Ναυτιλιακού καταστήματος της Τράπεζας ανατέθηκαν στον κ. Κώστα Πιτσάκη.

Ο κ. Πιτσάκης είναι ανώτερο στέλεχος της Έθνικής Τράπεζας και η αξιοκρατική επιλογή του στηρίχθηκε στην εμπειρία του στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, στην ξεχωριστή του μόρφωση (Διδάκτωρ Νομικής) και στο εξαιρετικό ήθος του.

Τό άλιευτικό συνάλλαγμα

Με την υπ' αριθ. 427/26/31.7.89 απόφαση της Έπιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων προβλέπεται ότι οι εμπορικές τράπεζες, θα μπορούν να δέχονται καταθέ-

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 ZERV GR

FAX: (0723) 22896

σεις σε συνάλλαγμα και εκ μέρους των αλιευτικών επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται πλοία που αλιεύουν σε διεθνή ύδατα και πραγματοποιούν έσοδα σε έλευθερο συνάλλαγμα μη υποχρεωτικά εκχωρητέο.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Ιούλιο 392 ναυτικά φυλλάδια.

Υπό την κυανόλευκο

Τόν Αύγουστο έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

— «Ελλην», μπάλκερ, πρώην «Kin Ip» υπό λιβεριανή σημαία, 19.370 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία «Wide World Holding S.A.» (Σ.Γ. Έμπειρικός Α.Ν.Ε.).

— «Μαριέττα Χ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «St. Petri» υπό σημαία Δ. Γερμανίας, 26.938 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Kacios Shipping Inc.» (ΧΑΝΔΡΗΣ (ΕΛΛΑΣ) ΕΠΕ).

— «Μαντελέν», φορτηγό, πρώην «Amethyst» υπό λιβεριανή σημαία, 9.169 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Madeleine Shipping Company S.A.» (Κ. Σπυρ. Μαρινάκης).

Αγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «South Angela» 116.783 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στη Βραζιλία το 1978, εξοπλισμένο με συστήματα IGS/COW/Coils, έναντι τιμής περί των 20 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Έλλησποντ Μέρτσαντ» 64.657 τόν. d.w. 36.223 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής 14,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Σουηδικά συμφέροντα έπωλήθη το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Θεόδωμος» 98.150 τόν. d.w. 44.863 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής 6,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Αμερικανούς έπωλήθη το υπό ελληνική σημαία πρόντακτ κάρριερ «Μαντινεία» 62.900 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983, έναντι τιμής 26,2 εκατ. δολλαρίων.

— Νοτιο-Αμερικανοί είναι οι αγοραστές του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου πολλαπλής χρήσεως «Καματερή» 22.356 τόν. d.w. 14.568 τόν. γκρό, 378 TEU και μήγα 12Γ τόνων, έναντι τιμής 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένους πλοιοκτήτες περιήλθε το ελληνικό μπάλ κάρριερ «Γκούντ Στάρ» 34.890 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1971, σε άγνωστη τιμή.

— Επίσης σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το υπό σημαία Κεϋλάνης φορτηγού πλοίο «Τοξότης» 9.627 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968, σε άγνωστη τιμή.

Πουλήθηκε το «Ναΐας II»

Το έπιβατηγό «Ναΐας II» περιήλθε στην κυριότητα των Αδελφών Άγαπητού και ήδη εκτελεί τα δρομολόγια του προς Σύρο, Τήνο και Μύκονο με το σήμα της εταιρίας τους. Η τιμή με την οποία έγινε η μεταβίβαση του σκάφους δεν ανακοινώθηκε, σύμφωνα όμως με δημοσιογραφικές πληροφορίες υπερβαίνει τα πέντε εκατ. δολάρια. Κατά τις ίδιες πληροφορίες η αγορά του σκάφους έγινε με δάνειο 100% από την Έθνική Τράπεζα και μάλιστα σε συνάλλαγμα.

Αναγκαία επανόρθωση

Λόγω έσφαλμένης πληροφορίας που δημοσιεύθηκε σε ξένο ναυτιλιακό έντυπο, συμπεριλάβαμε στις διαλύσεις του προηγούμενου τεύχους μας της 15ης Αύγουστου, ότι τα πλοία «Γκάζ Άτλάντικ» 2.986 τόν. γκρό του 1965 και «Γκάζ Μέντ» 4.890 τόν. γκρό του 1965 έπωλήθησαν για διάλυση.

Σύμφωνα με νεώτερες εξακριβωμένες πληροφορίες τα παραπάνω δύο πλοία παραμένουν σε λειτουργία και σε αξιοπλοο κατάσταση και εκτελούν ταξίδια μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων με τις γνωστές ύψηλές απαιτήσεις ασφαλείας φορτίου και πληρώματος.

Ζητούμε συγγνώμη για την έσφαλμένη δημοσίευση από την διαχειρίστρια εταιρία «Nafthomar Shipping & Trading Co. Ltd.»

Νέος διευθύνων Σύμβουλος στον Σκαρμαγκά

Διευθύνων σύμβουλος στα Έλληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά ανέλαβε, από την 1η Αύγουστου, ο ναύαρχος έ.α. κ. Πιέρος Παναγιωταράς.

Ο κ. Παναγιωταράς ήταν μέχρι πρότινος και για μία οκταετία τεχνικός διευθυντής των εταιριών της Ήπειρωτικής Ατμοπλοίας.

Καθέλκυση έπιβατηγού

Στις 6 Αύγουστου κατέλκυστηκε από τα ναυπηγεία «Ποσειδών» (Έλευθ. Χαριτάκης & ΣΙΑ) στο Πέραμα το έπιβατηγό «Νικόλαος Χ.» που θα δρομολογηθεί στην τοπική γραμμή Ρόδου — Σύμης. Το σκάφος ανήκει στον κ. Νικ. Χατζηχριστοδούλου.

Καταβάλλεται το οικογενειακό επίδομα

Αρχίζει από σήμερα η καταβολή του οικογενειακού επιδόματος από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικού (ΕΛΟΕΝ).

Η καταβολή του επιδόματος προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε δύο μήνες (Σεπτέμβριο — Οκτώβριο) και θα γίνει με ταχυδρομικές έπιταγές. Το ποσό που θα καταβληθεί φέτος ανέρχεται σε 1,3 δισ. δρχ. και το σύνολο των δικαιούχων αναμένεται να φθάσει τις 25.000. Δικαιούχοι είναι όσοι ήταν ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ το 1988 περισσότερο από δύο μήνες. Μετά την αύξηση που δόθηκε φέτος στα

οικογενειακά επιδόματα αυτά διαμορφώθηκαν ως εξής:

Για ένα παιδί από 90 σε 110 δρχ. ανά ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας.

Για δύο παιδιά από 190 σε 230 δρχ. ανά ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας.

Για τρία παιδιά από 300 σε 360 δρχ. ανά ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας.

Για τέσσερα παιδιά από 410 σε 500 δρχ. ανά ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας.

Για πέντε παιδιά από 520 σε 650 δρχ. ανά ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας.

Περισυλλογή ναυαγών από ελληνικά πλοία

Τέσσερις Φιλιππινέζους ναυαγούς που συνέλεξε το πλήρωμα του Έλληνικού φηγοού «Αναγγελ Πάουερ» το οποίο έπλη στη Νότια Θάλασσα της Κίνας.

Αρχικά όπως ανέφερε ο πλοίαρχος 1 ού σκάφους Στυλιανός Κούβαρης στο YEN 1, τοπίσθηκε μία βάρκα κυρισμένη ανάπο α και δύο άτομα να έπιπλουν κοντά της. Με την περισυλλογή τους οι δύο ναυαγοί είπν στο πλήρωμα ότι μαζί τους ήταν και άλλ τρία άτομα, όποτε συνεχίσθηκαν οι έρευνε και μετά από πέντε περίπου ώρες έντοπίσθηκαν και περισυνελλέγησαν δύο μόνο από τους ναυαγούς χωρίς να βρεθεί ο πέμπος. Όπως είπαν οι ναυαγοί ο πέμπος θά πρέπει να πνίγηκε γιατί δεν γνώριζε κολύμπι.

Οκτώ ναυτικούς περισυνέλεξε από σωσίβια λέμβο στην θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σαρδηνίας το πλήρωμα του Έλληνικού δεξαμενόπλοιου «Λόιντα».

Οι όκτώ ναυαγοί, που ήταν καλά στην υγεία τους, αποτελούσαν το πλήρωμα ιταλικού αλιευτικού που είχε πάρει φωτιά.

Τα έπτα μέλη του πληρώματος του με σημαία Μάλτας φορτηγού πλοίου ANNI, 495 τόνων γκρό που βυθίσθηκε, περισυνέλεξε το λιβεριανό φορτηγό «Άτλάντικ Πράιντ» στη θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Άγκώνας. Το πλήρωμα, που το αποτελούσαν δύο Έλληνες, οι κ. Παλαιολόγος μηχανικός και Ι. Τακτικός ύποπλοίαρχος, δύο Σύριοι και τρεις Πακιστανοί, ανέφερε ότι το σκάφος είχε αποπλεύσει από την Τουρκία για τη Ραβέννα με φορτίο χαρυπιών.

Το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Θεός Βίκτωρ» περισυνέλεξε τέσσερις Τυνήσιους ψαράδες, οι οποίοι επέβαιναν σε αλιευτική

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Με πείρα δεξαμενοπλοίων και καλή γνώση Αγγλικής. Ζητούνται από μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία. Γράψατε Τ.Θ. 80 127 Πειραιά

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

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

From the year 1935 to the supplying of ships

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

Cabin - stores, laundry - within one day

λέμβο, που έμεινε ακυβέρνητη νοτιοδυτικά της Μπιζέρτα επί δύο ημέρες. Οι ψαράδες και η λέμβος παραδόθηκαν σε πολεμικό σκάφος της Τυνησίας.

Δάνειο της CITICORP στην Μότορ "Οϊλ"

Δάνειο ύψους 30,6 δισεκ. δραχμών θα χορηγηθεί στην «Μότορ "Οϊλ "Ελλάς» από την Citicorp Investment Bank Ltd. (CIBL).

Τά δανειακά κεφάλαια θα χορηγηθούν στην CIBL από όμιλο 13 δανειστών τραπεζών μεταξύ των οποίων και οι τράπεζες: "Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Banque Nationale de Paris, Barclays Bank, Credit Lyonnais, Citibank.

Η πρωτοβουλία, η έπεξεργασία και η ύλοποίηση του εν λόγω χρηματοδοτικού σχήματος έγινε υπό την επίβλεψη και με την ευθύνη της CITIBANK SHIPPING BANK S.A. που έδρευε στον Πειραιά και είναι θυγατρική Τράπεζα της CITICORP.

Σημειώνεται ότι το δάνειο που είναι θετούς διαρκείας είναι το πρώτο μακροπρόθεσμο δάνειο τέτοιου ύψους που χορηγείται από την Ευρωπαϊκή Κεφαλαιαγορά σε "Ελληνικά δανειολήπτη του ιδιωτικού τομέα.

Στή Γλυφάδα ή Atlas Maritime

Ή ακόμη μία ναυτιλιακή εταιρία εγκατέλειψε τον Πειραιά. Πρόκειται για την εταιρία Atlas Maritime Company S.A. η οποία εγκαταστάθηκε στο «Atlas Tower» του City Plaza της Γλυφάδας επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης 2.

Η ταχυδρομική διεύθυνση της εταιρίας είναι: Atlas Maritime Company S.A., Τ.Θ. 70205, 166 10 Γλυφάδα, τ.α. τηλέφωνα 963.0771-3, τ.α. telex 211689 και 213437 (προσωρινά), Fax 9630774 και τηλεγραφική διεύθυνση: Atlasmarine Γλυφάδα.

Πρόστιμα για υπερφόρτωση

Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στον πλοίαρχο του Έλληνικού φορτηγού «ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.» γιατί ήταν υπερφορτωμένο κατά 5,85 ίντσες.

• Το λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε στον πλοίαρχο του φορτηγού «ΤΑΚΗΣ Α.» πρόστιμο 35.000 δρχ. γιατί το πλοίο βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά τρεις ίντσες και 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του με σημαία Τουρκίας

πλοίου «Engur» γιατί το σκάφος ήταν υπερφορτωμένο.

• Το λιμεναρχείο Μυτιλήνης επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του ελληνικού πλοίου «Μυρσίνη» γιατί το σκάφος ήταν υπερφορτωμένο κατά 5 ίντσες.

Τά επιδόματα των φυματικών

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας, τό ύψος των επιδομάτων και των λοιπών παροχών προς τους φυματικούς ναυτικούς σανατορικής και αεροθεραπευτικής νοσηλείας καθορίστηκε για τό έτος 1989 ως εξής:

Γιά τούς έγγαμους και άγαμους άξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα που είναι προστάτες οικογενειών στό 50% του μηνιαίου βασικού μισθού των έν ενεργεία ναυτικών που υπηρετούν σε άκτοπλοϊκά έπιβατηγά πλοία με αντίστοιχες ειδικότητες.

Γιά τούς άξιωματικούς και τά κατώτερα πληρώματα που δέν είναι προστάτες στό 20% και 25% αντίστοιχα.

Θάνατοι ναυτικών

Σε νοσοκομείο του Λάς Πάλμας πέθανε στις 14 Αυγούστου 1989 ο Γεώργιος Τρίτος, 51 χρόνων, υποπλοίαρχος του Κυπριακού, μη συμβεβλημένου μετά NAT, φορτηγού πλοίου ψυγείου «Αλφίνο».

Στό Νοσοκομείο μεταφέρθηκε με έλικόπτερο μετά την παρουσίαση στομαχικών διαταραχών, στις 12 Αυγούστου, και την έν συνεχεία επιδείνωση της κατάστασής του.

Στό Έλληνικό φορτηγό «Κρήτη Άκτή» πέθανε ο ηλεκτρολόγος Άθανάσιος Πιστόλης, 42 χρόνων, ένώ τό σκάφος έπλεε στον Βισκαϊκό κόλπο.

Όπως ανέφερε ο πλοίαρχος του «Κρήτη Άκτή» στό YEN, ο Πιστόλης παρουσίασε συμπτώματα καρδιακής προσβολής και του προσφέρθηκαν άμέσως οι πρώτες βοήθειες, τεχνητή αναπνοή και του έγινε καρδιοτονωτική ένεση χωρίς όμως αποτέλεσμα. Πρέπει νά σημειωθεί στό σκάφος, επέβαινε και η σύζυγος του άτυχου ναυτικού Ειρήνη Πιστόλη.

• Νεκρός στην καμπίνα του βρέθηκε ο πρώτος μηχανικός του φορτηγού «Μαίρη Γοργίας» Άριστείδης Κόβερης, από τό Χαϊδάρι, ένώ τό πλοίο έπλεε ανοικτά των Βερμούδων προς Άβάνα. Ο θάνατος όφείλεται μάλλον

σε άνακοπή της καρδιάς.

• Πέθανε την ώρα που συνομιλούσε με συναδέλφους του επί του πλοίου, ο β' μηχανικός του φορτηγού «Ντόνα Σοφία» Βασίλειος Καψής, ένώ τό πλοίο έπλεε νότια από τό Όμάν.

ΠΕΝΘΗ

ΦΑΙΔΩΝ ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ

Πέθανε και κηδεύθηκε στις 12 Αυγούστου στο Α' Νεκροταφείο Άθηνών, ο αντιπρόεδρος του Μητροπολιτικού συμβουλίου της Ν. Υόρκης, Μέγας Άρχων του Οίκουμενικού Πατριαρχείου και ιδρυτής τριών ναυτιλιακών εταιριών Φαίδων Τζών Άλεξάκης.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

TO OIL

Κυκλοφόρησε τό τελευταίο τεύχος της τριμηνιαίας έκδοσης Oil της Μότορ "Οϊλ (Έλλάς) Α.Ε.

Στό τεύχος Άπριλίου — Μαΐου — Ιουνίου 1989 περιλαμβάνονται άρθρα για την έρευνα για ταχύτερους κινητήρες άεριοθωμένων και για καλύτερα έλικόπτερα, για τό άγγλογαλλικό έπιβατηγό υπερηχητικό άεριοθωμένο Concorde και για την ιστορία της Ταϊβάν καθώς και τό τακτικό περισκόπιο της οικονομικής και ναυτιλιακής διεθνούς κοινότητας.

«CUNARD»

150 GLORIOUS YEARS

Κυκλοφόρησε πρόσφατα στή Βρετανία τό Βιβλίο του John Graham που παρουσιάζει την ιστορική εταιρία τακτικών γραμμών Cunard που τό προσεχές έτος συμπληρώνει 150 χρόνια λειτουργίας.

Η ιστορία αρχίζει με τον Abraam Cunard και τον γιό του Samuel, που έθεσαν τις βάσεις για τη λειτουργία μιας άκτοπλοϊκής γραμμής που μετέφερε έμπορεύματα από τό Σαίντ Λόρενς στό Κεμπέκ.

Η έπιτυχία αυτού του έγχειρήματος έδωσε φτερά στην επιχείρηση και έκανε δυνατή στις 4 Ιουλίου 1840 — για πρώτη φορά στην ιστορία — τη μεταφορά διά θαλάσσης του ταχυδρομείου. Τό πλοίο ήταν τό ιστορικό «Britannia». Η άσφαλής και άποτελεσματική μεταφορά του ταχυδρομείου υπήρξε η βάση πάνω στην οποία χτίσθηκε η αυτοκρατορία της Cunard. Μεταξύ του 1840 και του 1884 η Cunard μετέφερε 17 έκατομ. γράμματα χωρίς νά χαθεί ούτε ένας σάκος!

Η μαγεία των πολυτελών έπιβατικών γραμμών ήρθε κάπως άργότερα και έφτασε στό ζενίθ με τά μεγάλα πλοία τακτικών γραμμών της έποχής του 1930 και 1960.

«Λούφτχανσα»: Προετοιμασία για την δεκαετία 1990

Με άπόλυτα σύγχρονο στόλο, φιλικό προς τό περιβάλλον, με άνανεωμένη προσφορά και σταθερή οικονομική βάση, θά αντιμετώπισει η δυτικογερμανική «Λούφτχανσα» τον όξύ ανταγωνισμό της έπομένης δεκαετίας. Στην 36η Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της Έταιρίας, που έγινε τον περασμένο μήνα στο Δυτικό Βερολίνο, ο Πρόεδρος του Έκτελεστικού Συμβουλίου Χάιντς Ρούναου πρότεινε αύξηση του μερίσματος από έπτά σε όκτώ τοίς έκατό, χάρις στά θετικά άποτελέσματα του 1988.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ!!

**ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΟΥ ΘΕΛΕΤΕ
ΣΑΣ ΤΟ ΕΧΕΙ ΕΤΟΙΜΟ!! ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ**

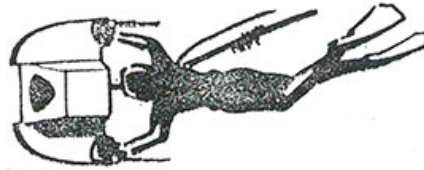
Ο «ΜΙΧΑΛΗΣ»

**Γράψτε μας
PAZAITIS MICHAEL
58 ST JOBSESTENW
2130 BRASSCHAAT
BELGIE**

**Τηλεφωνήστε μας
0032-3
663.11.82
και 2197396**

**Σας περιμένουμε στο Αεροδρόμιο
ΒΡΥΞΕΛΩΝ**

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	Έλληνική	13.633	1974	Προσέκρουσε σέ πλωτό γερανό στη Σιγκαπούρη, στίς 15-16/7.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	Έλληνική	13.889	1978	Ύπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στη Μαλμπόα, στίς 22/7.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Έλληνική	15.688	1980	Έπιθεωρήθηκε στο Χόγκ Κόγκ συνεπεία βλάβης στη μηχανή, στίς 16/8.
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	Έλληνική	35.716	1975	Ύπέστη βλάβη στην κύρια μηχανή στίς 7/8, στην Έλευσίνα.
ΑΡΙΩΝ	Έλληνική	13.633	1973	Ύπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στη Σιγκαπούρη, στίς 4/8. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	Κυπριακή	11.989	1977	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Al Reza» στη Τσιτακόγκ, στίς 5/8.
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ	Κυπριακή	16.623	1985	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Kenko Maru No.2» στην Όναχάμα στίς 6/8.
ΕΛΠΙΔΑ	Παναμαϊκή	15.723	1971	Ανέφερε πυρκαϊά στο φορτίο κατά την εκφόρτωση στη Βενεζουέλα και έπιθεωρήθηκε στη Ν. Όρλεάνη στίς 20/8.
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ	Παναμαϊκή	15.355	1977	Κατά τόν άνεφοδιασμό στη ράδα του Πειραιά στίς 27/7, συγκρούστηκε με τό τάνκερ «Τζέτ Ι.».
ΚΕΝ ΣΚΑΪ	Παναμαϊκή	22.126	1973	Ύπέστη βλάβη στη μηχανή στίς 3/8 και έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Έλληνική	15.222	1971	Κατά τόν άνεφοδιασμό στη Τσιτακόγκ στίς 5/8, συγκρούστηκε με τό σκάφος «Banglar Kallol».
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	Κυπριακή	16.815	1971	Γιούροπορτ για Σαγκάη, ύπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στο Σουέζ, στίς 6/8.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ	Κυπριακή	21.666	1977	Κατά τόν άνεφοδιασμό στη Τσιτακόγκ ύπέστη ζημιές από τό σκάφος «Banglar Baani», στίς 28/7.
ΠΡΙΑΜΟΣ	Κυπριακή	30.890	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Γιούροπορτ, στίς 25/8.
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ	Κυπριακή	19.199	1977	Ύπέστη ζημιές στο μηχανισμό της άγκυρας, στη διώρυγα του Σουέζ, στίς 2/8.
ΣΜΥΡΝΑ	Κυπριακή	20.712	1974	Κατά τόν άνεφοδιασμό στο Τσιτακόγκ συγκρούστηκε με τό πλοίο «Banglar Urohar» στίς 23/7.
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	Λιβεριανή	35.762	1983	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Παρμενίων» στον Πειραιά, στίς 17/8.
ΦΡΗΠΟΡΤ	Κυπριακή	29.709	1973	Κατά τό ταξίδι Βραζιλία για Ταϊβάν ύπέστη πυρκαϊά στη μηχανή τόν Ιούνιο και κατά τό ταξίδι Ιαπωνία για Βανκούβερ τόν Ιούλιο. Αναλήφθηκαν επισκευές στη Γιοκοχάμα.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.	Κυπριακή	15.498	1972	Κατά τό ταξίδι Άντεν για Πειραιά ύπέστη βλάβη στη μηχανή, στίς 11-21/7. Ύπέστη ζημιές σέ σύγκρουση με τό πλοίο «Cindya» στον Πειραιά στίς 22-23/7.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.	Έλληνική	163.810	1976	Ύπέστη έλασματοургικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στίς 28-30/7 και κατέπλευσε στο Φώλς Μπαϊν για έπισκευές.
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ	Λιβεριανή	48.928	1974	Κατά τό ταξίδι Σιγκαπούρη για Μίνα Σαούντ ύπέστη ζημιές, στίς 29/7 και κατέπλευσε στο Χώρ Φακάν για έπιθεώρηση.

ΜΙΚΤΑ:

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	Έλληνική	53.964	1973	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη κυρία μηχανή που ύπέστη στίς 4/8.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	45.752	1970	Προσάραξε έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος, στον π. Όρινόκο, στίς 25/7 χωρίς νά ύποστη σοβαρές ζημιές, άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων αϋθιμερόν και συνέχισε τό ταξίδι του.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατ' ανάγκη εκτενέστερο τό σημερινό δελτίο της ναυλαγοράς, τό οποίο έρχεται νά καλύψει τήν άπουσία ειδικής άναφοράς στό τεύχος της 15 Αύγούστου, λόγω των καθιερωμένων πλέον έτήσιων διακοπών προσωπικού, συνεργατών και τεχνικών.

Αναμφίβολα, ό μήνας πού πέρασε, παρότι παραδοσιακά δέν φημίζεται γιά τή δραστηριότητά του στίς διεθνείς αγορές, έντούτοις παρουσίασε μία σαφή σταθερότητα πού λίγο έπηρεάσθη από τήν έλλειψη άρκετών έντολών, ιδιαίτερα τίς πρώτες εβδομάδες του Αύγούστου.

Αξιολογώντας τίς πραγματοποιηθείσες ή υπό διαπραγμάτευση συμφωνίες της τελευταίας εβδομάδας του Αύγούστου, πιστεύουμε ότι είναι άσφαλής ή πρόβλεψη ότι τό φθινόπωρο θά δούμε άρκετά ύψηλότερους, ναύλους τόσο στή Δύση όσο και στήν Ανατολή.

Ηδη, στήν αγορά σιτηρών Ατλαντικού τά φορτία των 50.000 τόννων γιά τήν Ιαπωνία μέ φόρτωση Σεπτέμβριο κλείνονταν στά επίπεδα των δολ. 23,75 - 24,50, ένώ έμπειροι παρατηρητές διατείνονται ότι πιθανότατα σύντομα ή ζήτηση στήν αγορά του Ατλαντικού θά προκαλέσει περαιτέρω άνοδο των ναύλων.

Τά παρακάτω χαρακτηριστικά κλεισίματα δίνουν μία έναργή εικόνα της ναυλαγοράς σιτηρών της υπό άνασκόπηση περιόδου:

- 50.000 τον. από Αμερ. Κόλπο γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 23,70 φίο.
- 33.000 τον. από Βραζιλία γιά Ισπανία, δολ. 16.
- 27.000 τον. από Αμερ. Κόλπο γιά Νορβηγία, δολ. 17,60.
- 25.000 τον. από Αμερ. Κόλπο γιά Αλγερία, δολ. 22,50 φίο.
- 25.000 τον. από Βραζιλία γιά Περσία, δολ. 31,50.
- 25.000 τον. από Σαϊντ Λόρενς γιά Αλγερία, δολ. 20,50.

Ίκανοποιητική ή ναυλωτική δραστηριότητα κατά τόν μήνα πού πέρασε στους τομείς του γαιάνθρακα και των μεταλλευμάτων μέ ναύλους πού φανερώνουν βελτίωση. Από τίς γνωσθείσες πράξεις μνημονεύουμε χαρακτηριστικά:

- 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Βραζιλία γιά Ιαπωνία, δολ. 13,30.
- 130.000 τον. γαιάνθρακες από Ρίτσαρντς Μπαϊν γιά Ρόττερταμ, δολ. 9 φίο.
- 125.000 τον. γαιάνθρακες από Ρόμπερτς Μπάνκ γιά Νότιο Κορέα, δολ. 8,85 φίο.
- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Νάρβικ γιά Ρόττερταμ, δολ. 3 φίο.
- 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπαράο γιά Καοσιούγκ, δολ. 14,15.

Μέ προεξάρχουσα ή δραστηριότητα της Ίνδικης Κυβέρνησης, ό τομέας των λιπασμάτων κάλυψε ένα μεγάλο αριθμό handysize μπάλκ κάρριερς σέ Ίκανοποιητικά γιά τήν έποχή επίπεδα.

- Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:
- 40.000 τον. από Κπέμε γιά Ρίτσαρντς Μπαϊν, δολ. 7,75 φίο.
- 25.000 τον. από Αμερ. Κόλπο γιά Ίνδία (δυτ. άκτή), δολ. 43 φίο.

- 24.000 τον. από Βανκούβερ γιά Ίνδία (δυτ. άκτή), δολ. 35 φίο.
- 15.000 τον. από Ντακάρ γιά Ίνδία (δυτ. άκτή), δολ. 35,50.
- 15.000 τον. από Ακαμπα γιά Ίνδία (δυτ. άκτή), δολ. 24 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Έντονο ένδιαφέρον ύπήρξε εκ μέρους των ναυλωτών γιά τήν εξασφάλιση μπάλκερς μεγέθους capsize και πάναμαξ, των οποίων τό άμεσο μέλλον διανοίγεται άρκετό κερδοφόρο.

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις ή αγορά των χρονοναυλώσεων του Αύγούστου κρίνεται ως Ίκανοποιητική, καίτοι στό χώρο της Απω Ανατολής τά μισθώματα ύστεροϋσαν εκείνων πού έπιτυγχάνονταν στήν περιοχή του Ατλαντικού. Ηδη από τήν τελευταία εβδομάδα του μήνα έχει διαφανεί άνοδος των μισθωμάτων των μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ στό χώρο του Ατλαντικού από τά δολ. 12.500 στά δολ. 14.000 - 15.000 τήν ήμέρα και άρκετοί πλοιοκτήτες ζητούν ύψηλό πρίμ γιά έπαναπαράδοση στήν Απω Ανατολή.

Περισσότερο στατική εμφανίζεται ή αγορά γιά τά μικρότερου μεγέθους πλοά, άν και ή προσπάθεια των ναυλωτών νά άποκρύψουν έναν ύπάρχοντα αριθμό έντολών γιά νά συγκρατήσουν τούς ναύλους είναι άρκετά έμφανής.

- Μερικά χαρακτηριστικά μισθώματα:
- 64.900 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι μέσω Λόγκ Μπήτς, δολ. 12.150 τήν ήμέρα.
- 60.000 τον. d.w. από Χάβρη μέσω Αμερ. Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 12.800 τήν ήμέρα.
- 54.300 τον. d.w. από Αμερ. Κόλπο γιά Τρινκομάλι, δολ. 13.000 τήν ήμέρα.
- 40.350 τον. d.w. από Πάσερο γιά Βραζιλία γιά Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 11.750 τήν ήμέρα.

- 33.825 τον. d.w. από Αμβέρσα γιά Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 9.000 τήν ήμέρα.
- 29.460 τον. d.w. από Γιβραλτάρ, άν έπαναπαράδοση Εύρώπη/ Μεσόγειο δολ. 8.950, άν έπαναπαράδοση Απω Ανατολή έπιπλέον άμοιβή δολ. 210.000 κατ' άποκοπή.
- 18.530 τον. d.w. από Εύρώπη γιά Μπαγκλαντές, δολ. 6.900 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σάν βασική παρατήρηση της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων θά προτάξουμε ότι οι ναυλωτές διατήρησαν τόν πρώτο λόγο καθόλη τήν υπό εξέταση περίοδο, διαμορφώνοντας τούς ναύλους σέ χαμηλά επίπεδα.

Κάποια δραστηριότητα εκ μέρους των Σαουδαράβων τίς τελευταίες ήμέρες του μήνα τόνωσε κατά τι τήν αγορά του Περσικού Κόλπου, ένώ στή Μεσόγειο μετά βίας έπιτυγχάνονταν συμφωνίες στά WS 90-95 γιά τίς συνήθεις σύντομες διαδρομές.

Περισσότερο άποδοτική ύπήρξε ή άπασχόληση πλοίων στή Βορ. Θάλασσα, ένώ αντίθετα τίποτε τό Ίδιαίτερο δέν εμφάνισε ή αγορά της Καραϊβικής.

Χωρίς σφρίγος επίσης και ή αγορά των καθαρών φορτίων μέ περιορισμένο αριθμό έντολών σέ χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

- Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:
- 410.000 τον. από Περσικό Κόλπο γιά Έρυθρά, WS 42,5.
- 260.000 τον. από Περσικό γιά Δυτικές όσιόν, WS 46.
- 260.000 τον. από Μεσόγειο γιά Βραζιλία, WS 49,5.
- 220.000 τον. από Περσικό γιά Ιαπωνία, WS 44.
- 120.000 τον. από Νιγηρία γιά Αμερ. Κόλπο, WS 87,5.
- 100.000 τον. από Σιντί Κερύ γιά Ιταλία, WS 92,5.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 886 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J. N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

— 78.000 τον. από Σαιντ Κρουά για 'Ακτή
'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120.
— 70.000 τον. από Σαλλόμ Βόε για Μιλ-
φορντχέβεν, WS 130.
— 65.000 τον. από Γκότενμπουργκ για
Ρόττερταμ, WS 105.
Στά καθαρά φορτία μνημονεύουμε χαρα-

κτηριστικά:

— 50.000 τον. από Περσικό για 'Ιαπωνία,
WS 157,5.
— 29.000 τον. από Καραϊβική για τόν 'Α-
μερ. Κόλπο, WS 152.
— 22.000 τον. από Δυτ. ακτή ΗΒ για Κόντι-
νεντ, WS 180.

χα, Αύγουστου 20-25.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Πόντα ντέ Μαντέιρα 100.000 τον.
σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 7,10, 7 ημέρες, Αύ-
γούστου 15-25.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: 'Ακαμπα 15.000 τον. Δυτική
ακτή 'Ινδίας, δολ. 24 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000
τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-15.

ΦΑΝΗΣ: Βανκούβερ 22.000 τον. λιπάσματα 'Ανα-
τολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 37 φίο, 6.000/1.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Αύγουστου 25-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Τουμπαράο 220.000 τον. σιδη-
ρομετάλλευμα Μιντανάο, δολ. 50, φόρτωση
κλίμακας/40.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-
20.

ΡΟΔΑΝΘΗ: Τζουμπαϊλ 28.000 τον. λιπάσματα Δυ-
τική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21,50 φίο, φόρτωση
κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 15-25.

ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ': Ρουέν και Λά Παλις 37.000 τον. σι-
τηρά Μπαγκλαντές, δολ. 28,75 φίο, 7.000/2.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-19.

ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ: 'Ακαμπα 13.000 τον. λιπά-
σματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 24 φίο, 6.000/1.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 28-31.

ΠΟΥΜΑ: Δουκέρκη 24.200 τον. σιτηρά χύδην Κα-
ράτσι ή Μπίν Κουασίμ, δολ. 24,85, 7.000/3.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 25-31.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ: Βιετνάμ 13.500 τον. ρύζι σέ σάκ-
κους Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 36,50, 600/800 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 22-27.

ΤΖΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΙΗ: Κπέμε 14.000 τον. φωσφάτα
Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35 φίο, φόρτωση
κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου
20-25.

ΜΑΡΙΝΑ: Ταυλάνδη 26.000 τον. ρύζι σέ σάκκους
'Ινδία, εκτός Καλκούτας, δολ. 31,50, 1.000/800 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 18-25.

ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ: Κπέμε 16.000 τον. φωσφά-
τα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 35, φόρτωση κλίμακας
/1.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 15-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΒΡΑΧΟΣ: 15.550 τον. d.w. του 1972, παράδοση 'Α-
μερ. Κόλπο άμεση, επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ.
6.000 την ημέρα.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΥΤΥΧΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τον. φωσφάτα Δυ-
τική ακτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Αύγουστου 16-17.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον. σιτηρά
'Ακαμπα, δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, Αύγουστου 28 — Σεπτεμβρίου 5.

ΑΛΙΝΤΑ: 'Αμερ. Κόλπο 27.500 τον. λιπάσματα
Δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 42 φίο, 8.000/1.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Αύγουστου 25 — Σεπτεμβρίου 5.

ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα
'Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 12,70 φίο, 4
ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστο.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Λέηκ Τσάρλς 53.000 τον. κόκ πε-
τρελαίου 'Ιταλία, δολ. 12,90 φίο, 15.000/6.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-26.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεν-
νήματα 'Ιαπωνία, δολ. 22,25 χωρίς combination
port, 4/7 ημέρες φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 8-
15.

ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 26.000 τον. φωσφάτα
Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 25 — Σεπτεμβρίου 8.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ: Βορ. Χαττέας 35.000 τον. Τουρ-
κία, δολ. 15,50 φίο, 15 ημέρες, Αύγουστου 15-20.

ΕΥΝΙΚΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα
'Ιαπωνία, δολ. 23,75 φίο με ένα combination port,
11 ημέρες, Αύγουστου 23-26.

ΝΤΙΜΑΝ: Μόντρεαλ και Πόρτ 'Εβεργκλεϊτς
31.500 τον. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 1.280.000 κατ'
άποκοπή με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 26 ημέρες,

Αύγουστου 5-15.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Βορ. Χαττέας 40.000
τον. σκράπ και μέταλλα Νέμροντ Μπαίη, δολ. 19
φίο, 5.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου
10-20.

ΜΑΙΡΗ Λ.: Βορ. Χαττέας 31.700 τον. σκράπ Νό-
τιο Κορέα, δολ. 36 φίο, 3.500/2.250 τον. εκφόρτωση,
Αύγουστου 20 — Σεπτεμβρίου 5.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 63.000 τον. γαιάν-
θρακε Μπακνόλι, δολ. 7,25, 2,5 ημέρες αντίστοιχα,
Σεπτεμβρίου 1-15.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Μισσιισσιππί 74.000 τον. σιτη-
ρά 'Ολλανδία, δολ. 11,50 φίο, 11 ημέρες, Αύγού-
στου 22-27.

ΛΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 58.000 τον. γαιάνθρακες Ταϊ-
βάν, δολ. 18,25, 5 ημέρες, μέσα Αύγουστου.

ΣΑΝ ΙΙ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. φωσφάτα Δυτι-
κή ακτή 'Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτο-
εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-12.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Ρόμπερτς Μπάνκ 125.000 τον.
γαιανθράκων Νότιο Κορέα, δολ. 8,85 φίο, 12 ημέ-
ρες, Αύγουστου 20-31.

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ: Πόρτ Κέμπλα 70.000 τον. γαιανθράκες
Καοσιούνγκ, δολ. 8 φίο, 25.000/28.000 τον. φορτο-
εκφόρτωση, Αύγουστου 20-30.

ΝΑΓΙΑ: Ντακάρ 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική α-
κτή 'Ινδίας, δολ. 35,50, φόρτωση κλίμακας/1.000
τον. έλευθ. εκφόρτωση, Αύγουστου 15-25.

ΠΑΝΘΗΡ: Νουαντχιμπού 80.000 τον. σιδηρομε-
τάλλευμα Τάραντο, δολ. 4,25, 2,5 ημέρες αντίστοι-



MEDOV
FOR
OVER 40 YEARS
IN THE
SERVICE OF
INTERNATIONAL
SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES - L. SCAFFARDI - G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

CENTRO CROCIERE S.r.l. - Cruise Operators. Telex: 271460 •

ΑΛΦΑ ΦΑΙΘΗ: 37.611 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Ιταλία άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία ή Κίνα, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 53.489 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ Αύγουστου 11, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ 'Αμβούργο, δολ. 8.000 τήν ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.135 τόν. d.w. του 1985 παράδοση Ντουμπάι Αύγουστου 14-18, ταξίδι μέσω Κουβέιτ με επαναπαράδοση Μόντρεαλ/ Γκάλβεστον, δολ. 9.000 τήν ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.730 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Νότιο 'Αφρική Αύγουστου 15-30, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ, δολ. 10.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 100.000.

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: 54.300 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άρχες Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Τρινκομάλι, δολ. 13.000 τήν ημέρα.

ΠΙΤΖΟΝ: 15.281 τόν. d.w. του 1969, παράδοση 'Αργεντινή άμεση, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 6.000 τήν ημέρα.

ΑΣΠΙΣ: 26.500 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 6.250 τήν ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.290 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Αύγουστου 9-14, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 9.150 τήν ημέρα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 33.825 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμβέρσα μέσω Αύγουστου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9.000 τήν ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 7.610 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Σκώ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Απω 'Ανατολής με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 11.750 τήν ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: 61.214 τόν. d.w. του 1971, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο Σεπτεμβρίου 25-28, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.584 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κουήνσλαντ Σεπτεμβρίου 1-10, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 202.750 για πλοή υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ': 64.377 τόν. d.w. του 1987, παράδοση 'Ακαμπα Σεπτεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΕΥΛΙΜΕΝΙ: 64.794 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Ιαπωνία Αύγουστου 21-25, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτης ΗΠΑ με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 9.950 τήν ημέρα.

ΚΟΜΕΤ: 23.648 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα/Σκώ Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 5, ταξίδι μέσω Φινλανδίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία δολ. 8.100 τήν ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.363 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Χάβρη τέλη Αύγουστου, επαναπαράδοση 'Αμπιτζάν, δολ. 6.700 τήν ημέρα.

ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ: 60.100 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Χάβρη άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.800 τήν ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία τέλη Αύγουστου, ταξίδι μέσω Λόγκ Μπίτς με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.150 τήν ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν.: 40.350 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Πάσσερο Αύγουστο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 11.750 τήν ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο Αύγουστου 8-15, κυκλικό ταξίδι Δυτ. 'Αφρικής, δολ. 9.400 τήν ημέρα.

ΣΤΟΡΚ: 27.200 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Κό Σιχάνγκ Αύγουστο, επαναπαράδοση 'Ερυθρά,

δολ. 7.300 τήν ημέρα.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 16.875 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ντάρμπαν Αύγουστου 20-25, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Δυτική 'Ακτή ΗΠΑ, δολ. 6.250 τήν ημέρα.

ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ: 28.000 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Αύγουστου 12, επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 5.800 τήν ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία μέσω Αύγουστου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.: 63.866 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία άρχες Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 11.650 τήν ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία μέσω Σεπτεμβρίου, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Βοστόν, δολ. 12.900 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.668 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Μπιλμπάο Αύγουστου 21, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 23.440 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο Αύγουστου 25-31, ταξίδι 4-6 μηνών, δολ. 8.600 τήν ημέρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Σανταντέρ Αύγουστου 18, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΣΙΛΙΜΝΑ: 69.165 τόν. d.w. του 1978, παράδοση 'Ελλάδα Αύγουστου 4-6, ταξίδι 4-7 μηνών, δολ. 11.750 τήν ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ: 72.000 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Απω 'Ανατολή Αύγουστο, ταξίδι 4-6 μηνών, δολ. 11.000 τήν ημέρα.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: 118.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Σεπτέμβριο, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 15.500 τήν ημέρα.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: 101.529 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Αύγουστου 1-10, ταξίδι 2-4 μηνών, δολ. 14.000 τήν ημέρα τό πρώτο δίμηνο καί δολ. 17.000 τήν ημέρα τό υπόλοιπο διάστημα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 64.584 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία Αύγουστο, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Απω 'Ανατολή 'Οκτώβριο, ταξίδι 24-26 μηνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 17.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 4.000 για ύπερωρίες.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Πούντα Καρντόν 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, WS 155, Αύγουστου 23.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Λουϊσιάνα 38.000 τόν. Καραϊβική WS 160, όψιόν 'Ανατολ. άκτή.

ΓΡΗΚ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ: Νιγηρία 120.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 87,5, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 90, Αύγουστου 25.

ΠΑΛΚΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 65.000 τόν. Μομπάσα WS 115, Αύγουστο.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙ: Κοβένας 63.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Κόλπο / Καραϊβική WS 120, άμεση.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Πούντα ντέ Πάλμας 67.000 τόν. Σαίντ Τζέιμς, WS 115, Αύγουστου 26.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο WS 85, όψιόν παράδοση 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 87,5, Αύγουστου 24.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Τής 67.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 109, Αύγουστου 25.

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Γιαμπού 30.000 τόν. καθαρά, WS 180, Αύγουστου 10.

ΡΑΜΠΙΣ ΜΠΑΙΗ ΙΙΙ: 'Ερυθρά Θάλασα 130.000 τόν. Μεσόγειο, WS 77,5, Αύγουστου 13.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 42, Αύγουστου 26.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Σιντί Κερύ 100.000 τόν. 'Ιταλία, WS 92,5, Αύγουστου 13.

ΚΛΕΙΩ: Λά Σχρίρα 80.000 τόν. Γαλλία, WS 105, Αύγουστου 16.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ: Ρότερνταμ 30.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 155, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 195, Αύγουστου 17.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Κέυχαν 265.000 τόν. Βραζιλία, WS 49,5, Αύγουστου 17.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Ρότερνταμ 30.000 τόν. καθαρά Βραζιλία, WS 130, Αύγουστου 13.

ΣΑΕΤΤΑ: 'Οδησό 20.000 τόν. περίπου καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 195, Αύγουστο.

ΑΣΠΙΛΟΣ: 'Αστάρτ 62.000 τόν. μέρος φορτίου Φός, WS 127,5, Αύγουστου 25.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τόν. μέρος φορτίου Μίλφορντ Χέβεν, WS 107, Αύγουστου 26.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Λιβύη 80.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 80, Αύγουστου 21.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Γιαμπού 80.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 85, Σεπτεμβρίου 5.

ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ: Περσικό Κόλπο 210.000 τόν. μέρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 41, Αύγουστο.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Βενεζουέλα 100.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 77,5, Αύγουστου 27.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ: Περσικό Κόλπο 100.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, Αύγουστου 25.

ΣΕ'Ι'ΑΟΡ: Περσικό Κόλπο 220.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 44, Αύγουστου 23.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΙ: Γιαμπού 30.000 τόν. καθαρά 'Ανατολ. 'Αφρική, WS 210, Αύγουστου 16.

ΝΟΤΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 82,5, Αύγουστου 20.

ΟΛΥΜΠΙΑΝΤ: Δυτ. 'Αφρική 126.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 85, Αύγουστου 23.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 40, Αύγουστου 22.

ΙΝΔΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 270.000 τόν. 'Ερυθρά Θάλασα, WS 38, Αύγουστου 17.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 80.000 τόν. Φός, WS 97,5, Αύγουστου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡΟ Κ?ε + γχαν 260.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 52,5, Αύγουστου 29.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Σιντί Κερύ 125.000 τόν. Φιουμπαίνιο, WS 82,5, Αύγουστου 20.

ΑΝΝΑ: Γουαντί Φευράν 80.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 102,5, Αύγουστου 25.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Ράς 'Ισα 130.000 τόν. Τριέστη, WS 75, Σεπτεμβρίου 7.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: 'Αρζού 80.000 τόν. Αύγουστα, WS 100, Αύγουστου 29.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Περσικό Κόλπο 100.000 τόν. Τσιταγκόκ WS 117,5 άρχες Σεπτεμβρίου.

ΣΗ ΕΜΠΡΕΣΣ: Περσικό Κόλπο 410.000 τόν. 'Ερυθρά, WS 42,5, Αύγουστος.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Βενεζουέλα 30.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 215 Αύγουστου 28.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: 123.500 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ελλάδα Αύγουστο για περίοδο 2 ετών, δολ. 15.500 τήν ημέρα.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τό ότι ο Αύγουστος δεν είναι ένας δραστήριος μήνας στην παγκόσμια αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων, εντούτοις οι πραγματοποιηθείσες πράξεις μαρτυρούν έντονο ενδιαφέρον για την απόκτηση μπάλκ κάρριερς ικανοποιητικών προδιαγραφών, πλοίων μεγέθους *capex size*, καθώς και μικρότερων δεξαμενοπλοίων μεταφοράς κα-
θαρών προϊόντων.

Πρέπει να σημειωθεί ακόμη ο μεγάλος αριθμός των πλοίων που ήταν υπό διαπραγμάτευση τις τελευταίες εβδομάδες του μήνα, γεγονός που προοιωνίζει ότι τον Σεπτέμβριο θα σημειωθεί μεγάλη δραστηριότητα σε τιμές που βαίνουν σταθερά την ανιούσα.

Στά δεξαμενόπλοια, δεν σημειώσαμε πράξη σε πλοία VLCC/ULCC, ενώ κάποιες φήμες ανέφεραν ότι πλοίο μεγέθους 260.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975 βρισκόταν υπό διαπραγμάτευση στα επίπεδα των δολ. 30.000.000.

Στά μικρότερα μεγέθη ή έντονη αγοραστική δραστηριότητα των Νορβηγικών οδήγησε στην άνοδο των τιμών των λίγων προσφερομένων μονάδων.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

— M/T HANSA VISBY (139.209/1976) δολ. 21.000.000 Νορβηγία.

— M/T JAHRE SPIRIT (124.059/1975) δολ. 19.000.000 Νορβηγία.

— M/T SOUTH ANGELA (116.783/1978) δολ. 20.000.000 Έλληνες.

— M/T NEPTUNE PEGASUS (86.408/1981) δολ. 24.000.000 Σουηδοί.

— M/T MANTINIA (62.900/1984) πρόντακ κάρριερ, δολ. 26.250.000 Αμερικανοί.

— M/T ANIARA (29.997/1984) πρόντακ κάρριερ, δολ. 19.000.000.

Έντονο το ενδιαφέρον για τη πρόσκτηση μπάλκερς ικανοποιητικών προδιαγραφών, με χαρακτηριστική τη πώληση άναμαξ του 1978 σε επίπεδα άνω των δολ. 14.000.000, ενώ ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες μιλούν για την αγορά έτοιμοπαράδοτου άναμαξ από την Ιαπωνία σε τιμή άνω των δολ. 26.000.000.

Οι παρακάτω πράξεις μαρτυρούν άσφαλώς άνοδο των τιμών:

— M/V HELLESPONT MERCHANT (64.657/1978) δολ. 14.500.000 Γιουγκοσλαυοί.

— M/V MARITIME DIGNITY 64.400/1983) δολ. 20.800.000.

— M/V MUSICA (40.970/1984) δολ. 18.000.000.

— M/V NOVA EAGLE (36.022/1985) δολ. 18.000.000 στο Μόντε Κάρλο.

— M/V SUN LIGHT (26.863/1986) με δυνατότητα 548 TEU, δολ. 10.500.000 εντός της Ιαπωνίας.

Περιορισμένες οι πράξεις στα φορτηγά πλοία, όπου άξίζει να σημειωθεί ή άλλαγή πλοιοκτησίας σε πλοία του ηντέκερς κάποιας ήλικίας, σε τιμές διπλάσιες των προσφερομένων πρό τριετίας.

Άξίζει να σημειώσουμε τις ακόλουθες πράξεις:

— M/V KAMATERI (22.356/1978) με δυνατότητα 378 TEU και μπίγα 120 τόννων, δολ. 8.500.000 Νοτιο-Αμερικανοί.

— M/V SUN RAY (15.177/1969) τύπου φρήντομ, δολ. 2.000.000 στην Άπω Άνατολη.

— M/V SEA PEARL (12.665/1979) m?e dy-nat?othta 436 TEU, δολ. 6.500.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Γενικώς ύποτονική ή παγκόσμια αγορά διαλύσεων πλοίων τόν μήνα που πέρασε, με τους διαλυτές του Μπαγκλαντές να προσφέρουν τις πλέον ανταγωνιστικές τιμές.

Κάποια έντονότερη παρουσία τις τελευταίες εβδομάδες έκαναν οι διαλυτές του Πακιστάν, αγοράζοντας τρία πλοία σε τιμές με ταξύ δολ. 175-225 ανά τόννο έκτοπίσματος.

Η αγορά της Κίνας δεν παρουσίασε κάποια άξιόλογη δραστηριότητα, ενώ αντίθετα οι Τουρκοί διαλυτές προχώρησαν στην αγορά δύο παλαιών στροβιλοκίνητων Άμερικανών μπάλκ κάρριερς.

Οι παρακάτω τιμές πιστεύουμε ότι δίνουν μία πλήρη εικόνα της αγοράς και άναφέρεται σε πλοία μικρής χωρητικότητας:

— Μπαγκλαντές δολ. 230 - 275.

— Πακιστάν δολ. 175 - 225

— Ταϊλάνδη δολ. 190 - 230.

— Νοτ. Κορέα δολ. 100 - 130.

— Ισπανία δολ. 100-150.

— Τουρκία δολ. 110 - 170

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μία σύντομη μνεία σε δύο νέα συμβόλαια που έξασφάλισαν Ιαπωνικά ναυπηγεία για τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων σε τιμές ύψηλότερες από τις άναμενόμενες.

Η πρώτη, άφορά δύο δεξαμενόπλοια των 150.000 τόν. d.w. που θα κατασκευασθούν από την Μιτσούι για λογαριασμό της εταιρίας Rasmussen, με παράδοση τό 1992, έναντι τιμής 8 δισεκατομ. γιέν ανά πλοίο και ή δεύτερη ένα δεξαμενόπλοιο 95.000 τόν. της εταιρίας Jahre, που θα ναυπηγηθεί από την Σουμιτόμο έναντι τιμής 5.3 δισεκατομ. γιέν και θα παραδοθεί την άνοιξη του 1991.

BC MARINE TAPE A strong tape for steel Hatch Cover watertight sealing.



BC Marine Tape (BCM TAPE) is composed of heavy polyethylene backing and a rubberized mastic reinforced by woven polyester.

These combine to produce a tape capable

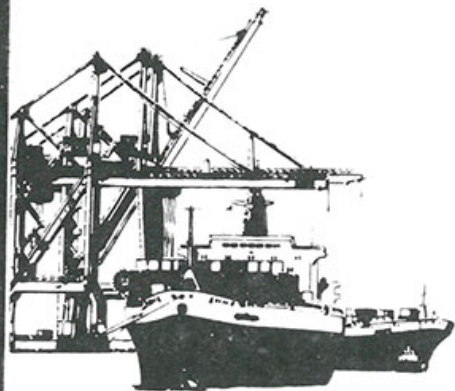
of withstanding the harshest of conditions while providing a watertight seal. It's adhesive properties allow for application to metal or concrete. A perfect choice for your sealing requirement!

ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Γιά περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε επικοινωνήσατε με:

DORIAN LTD. — ΤΗΛ. 4525061 - 4180378 — TLX: 21-1944 CHRI GR

NAFTIKA CHRONIKA



THE SWEDISH REGISTER — A SUCCESS STORY

While other traditional maritime registers either lose their ships to the open registries or adopt similar conditions on their second registers, Sweden's national flag fleet is increasing and the refused to set up a second register.

Between December 15, 1988 and April 30, 1989, 24 new ships have entered the Swedish register with a total gross tonnage of 218,448 tonnes. During the same time 12 ships were sold to other countries or changed register.

In total, that means that the Swedish fleet has risen by 12 ships and 76,941 gross tons. This upturn directly corresponds to the adoption of the positive aid for shipping measures by the Swedish government.

One of the 12 ships that left the register reflagged to the US register (with a more expensive US crew) because it was planning to trade between US ports and was required by the Jones Act to be US flag.

One ship was a mobile offshore platform which has never employed a Swedish crew. Two of the ships were old ferries that have been scrapped and replaced by more modern ships.

Two of the ships that left the Swedish register — the «Saxen» and the «Diani» — were mismanaged rust buckets that the Swedish authorities had ordered extensive repairs on — the kind of ships, according to the SSU, that shouldn't be on the register anyway.

Sweden's example should serve as a reminder to maritime administrations that the second registers and reduced standards are not the only way to safeguard a national flag fleet.

GREECE SAYS «NO» TO EUROS

Greece's steadfast opposition to the creation of a European Registry for ships has been commented on by the foreign shipping press. During the last meeting of EC transport ministers in Luxembourg, the Greek delegation expressed serious reservations on the subject of Mr. Van Miert's proposal for a European registry to be named «Euros».

The proposal is obviously aimed at creating a flag of convenience in spite of the Community's opposition on principle to such flags. Euros will not only fail to resolve the EC's shipping problems but will probably compound

them. Moreover, its creation will bring the EC into conflict with the principles of the Treaty of Rome, particularly those relating to healthy and free competition. The Greek delegation has also discussed the problems of cabotage with regard to 6,000-ton vessels and below, which would be registered with Euros.

Mr. Van Miert assured the Greek delegation that the Commission is taking into account seriously the special problems which would be created with regard to the Aegean islands.

REPATRIATION

We are particularly pleased to hear from the Minister of Mercantile Marine, Mr. Arist. Pavlides, that the present government, in spite of its temporary character, will be taking measures to assist in the «repatriation» of ships to the Greek flag and to mitigate the tension that has heretofore existed between the state and shipping circles. We are not pleased just because the government is acting on our frequent recommendations but because no valuable time is being lost.

Is it a sign of the times that the Seamen's Union executive body has admitted indirectly, but very clearly, that only

Greek flag ships can assure jobs for our seamen? In an announcement on the results of last year's census, the executive states that the «flight» from the Greek flag is a contributory factor to the dearth of jobs.

This is a great step forward and confirms what we have been saying for a long time. We would be even more happy to see the union itself proposing specific measures to stop the «flight» and bring about the «repatriation» of Greek owned ships to the Greek flag.

SUDAN CANCELS INCREASED PORT TARIFFS

Following protests by BIMCO and other shipping entities, Sudanese authorities have cancelled port expense increases of 240-300 per cent which were introduced in Port Sudan on 1 July this year. The cancellation came into effect on 10 August.

In its protest, BIMCO had complained that carriers had not been given proper advance notice of the very high increases. Following introduction of the new tariffs, BIMCO members had reported that instead of paying about USD 16,000 for an approximately 17,000 DWT vessel calling at Port Sudan, they would had to pay about USD 120,000.

MANSLAUGHTER

The recent tragedy on the Thames brings to mind the case of the «Herald of Free Enterprise» which capsized outside the port of Zeebrugge in March 1989 and cost the lives of 193 persons. By coincidence, charges of manslaughter were brought against those responsible for the accident at about the same time as the Thames tragedy occurred.

Those charged were the master and three of the ship's officers. Also found responsible were three directors of P & O European Ferries which, two months

before the accident, had bought control of Townsend Card Ferries which owned the ship.

It is rare to bring charges of manslaughter against a shipping company and so far, this has never had further consequences. If found guilty, the company will have to pay a fine, the amount of which is unspecified, while the persons found responsible for the accident face sentences of life imprisonment. The case is not expected to end before next year.

SEATRAMP WINS CONTRACT TO CARRY OIL FOR PAKISTAN

Seatramp Tankers has secured a contract for carriage of oil to Pakistan. The award, from Pakistan's National Tanker Company, calls for the carriage of 1.5 million tonnes of crude from loading ports in the Middle East Gulf.

The contract commencing this month, with the 96,493 dwt «Hellas» earmarked for the first lifting. The 92,145 dwt «Touraine» has been allocated for the subsequent lifting.

In addition, a vessel has been chartered in to facilitate the servicing of the Pakistan contract. The vessel is the Chinese-owned «Jin He», 65,000 dwt. This 1988 built SBT tanker is believed to be one of the few Chinese vessels chartered to a Western operating company, and enhances the growing links Sea-

tramp has with the Peoples' Republic of China based on spot and period charters.

Seatrap is a leading operator of high quality tanker tonnage in the medium size classes. The fleet now consists of 18 vessels. They include four tankers in the newly established Euro-nav venture, involving Compagnie Nationale de Navigation (CNN) of France and Mecurius Group of Sweden. CNN is a partner in the Seatrap pool.

SATCOMS SAVE LIVES AND MONEY

A commercial shipping operator told Inmarsats' 10th Anniversary Conference on Mobile Satellite Communications that satellite communications had been instrumental in helping his company's ships save the lives of 16 seafarers.

Captain George A. Pappadakis, director of the Antares Shipping Company, was speaking on a panel at the conference entitled «New terminal technology: Giving the users what they want».

More than 800 people from around the world attended the three-day conference and exhibition, held at London's Queen Elizabeth II Conference Centre.

Mr. Pappadakis said that within the last 24 months, his company's vessels had participated in life saving rescues of 18 seafarers.

At least 16 of these are most definitely due to satcom calls being placed by the U.S. Coastguard to Antares ships, resulting in them effecting rescue at sea.

Mr Pappadakis also described how the cargo vessel, MV North Emperor, has an engine fire on Thursday July 13 this year while fully laden with a cargo of cauxite en route from Australia to Sardinia. A satellite call was made immediately to Antares Shipping Company's offices in the U.K. alerting them that there was a fire in the engine room.

The ship was instructed to head for Jeddah, and the company notified Jeddah port authorities of the situation, thus averting any casualty and saving money.

BIMCO PROTESTS SIERRA LEONE FREIGHT LEVY

BIMCO has recently protested strongly to the Sierra Leone Ministry for State Enterprises and Industry over the re-introduction on 1 August of a freight levy, and has appealed to the ministry to withdraw the charge.

The levy will cost shipowners USD 1.00 per freight ton for import cargo, USD 0.67 per F/T for export cargo, and USD 0.50 per F/T for transshipment cargo.

BIMCO has pointed out to the ministry that introducing such a levy without proper notice, means that shipping companies serving Sierra Leone cannot take these additional costs into existing contracts.

The Sierra Leone authorities first introduced the levy in March this year, but subsequently withdrew it and promised to review the matter.

HYUNDAI REFUSES TO PAY

South Korea's Hyundai Corporation refuses to pay the countervailing fees imposed by the EC Commission for its dumping practices.

According to Hyundai, the Commission has violated its procedural guarantees since it took its decision on January 4, 1989. According to the rules of procedure, the time limit for such a decision expired at midnight on January 3. Moreover, the Commission conducted its investigation in a one sided manner without thought respecting the right to defence, imposing an exorbitant fine of 450 ECUs per 20ft. container and 900 ECUs per 40 ft. container, regardless of content.

Moreover, Hyundai charges the European organs with a multitude of faulty assessments. For instance, Hyundai does not operate on the same line as European shipping companies and its voyages are much longer than those of its European counterparts. Also, the quality of its services is entirely different. It also accuses the Commission of settling the fine on the basis of the freight charged by a company which cannot be compared to Hyundai.

50 YEARS AGO

— The purchase of the first liner by Mr. E. Eugenides encourages us to hope that we shall soon see a Greek regular cargo line taking shape and form.

— The Government Gazette has published the charter of the new Iosifoglou shipping company based in Athens. The share capital has been set at 500,000 drachmas divided into 500 shares of Drs. 1000 each. The first Board of Directors was composed of Messrs. Homer Iosifoglou, Char. Iosifoglou, B. Aslanis, J. Saltis and G. Mihalopoulos.

— The Panamanian steamship «Pari-ta», carrying 900 Jews without permits to land in Palestine, after sailing around aimlessly for several weeks, put in at Smyrna. The Turkish authorities forbade the passengers to land and placed the ship under quarantine. A few days later the ship sailed from Smyrna and on August 23 ran aground off Tel Aviv.

— The tension in Europe and fears of war have affected the second-hand ship market. Few transactions were made and only for small or medium-sized vessels.

— The acuteness of the political situation has also affected trade and the freight market operated during the past fortnight with extreme caution.

Finally, it claims that it has not been proved that the non-commercial advantages provided by the South Korean government made possible the freights applied on the Europe-Australia line.

GERMANY'S SECOND REGISTRY

In a recent announcement, the Association of German Shipowners has lauded its country's second registry which has breathed new life into German shipping, reduced substantially the number of German owned ships transferring to foreign flags, helped in the «repatriation» of several ships and, finally, assured jobs for German seamen since the second registry allows the enlistment of foreign crews only in lower deck capacities.

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = άνευ αγκυρώσεως - β = διηλθε - γ = έφθασε)

(δ) = δεξαμενοπλοίο - (μ) = μωκτόν)

ABIN Ο'Λ ΤΡΕΠΤΕΡ (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	3085
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'Ι ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ι ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083
Α'Ι ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
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 ΣΤΡΕΝΓΚΩ	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
ΑΜΟΡΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΩΝΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883

α. Φουτζέιρα 31/5
α. Σιμονόσκι 3/6
α. Λας Πάλμας 5/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κάντλα 27/5
α. Τόκιο 27/5
α. Μπαγκνόλι 21/5
ε. Βίλα Κονστιτιούσαν 25/5
α. Νικόσσια 17/5
α. Λέγκχορν 5/6
α. Σάντος 23/5
πρός Σκίλντα 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 Μπαλμπόα 27/4
πρός Σαγκάη 11/5
πρός Σ. Άραβία 25/5
α. Πόρτ Γουάσκοτ 4/6
α. Βενετία 3/6
πρός Κόμπε 11/5
πρός Τουμπάρδο 28/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σαγκάη 17/5
ε. Κολούμπια ρίβερ 31/5
πρός Ιράν 13/2
α. Ντάρμπαν 10/5
πρός Τσίμπα 23/5
άργυι Πειραιά
πρός Ντουόρρε 22/5
έπισκευές Σιγκαπούρη 1954
α. Ν. Όρλεάνη 23/5
ε. Πειραιά 26/3
ε. Πειραιά 4/5
άργυι Χαλκίδα
στό Μπαντάρ Άμπας
α. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 24/5
πρός Μιζουράτα 18/5
ε. Δακάρ 19/5
πρός Άβαντα 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 Στρίτ 5/6
ε. Σουάνση 9/6
α. Σιγκαπούρη 3/6
α. Φόρ 6/6
δ. Πόρτ Σαϊδ 27/5
ε. Λισαβόνα 7/5
πρός Εύρωπη 3/5
α. Άκαμα 27/4

ε. Ρεσίφε 27/5
πρός Σιγκάμα 30/5
έπισκευές Πειραιά 20/5
δ. Γιβραλτάρ 1/6
α. Σάντο Ντομίνγκο 1/6
ε. Κοκόλα 30/5
α. Μπωμόντ 25/5
α. Μπρισμαίην 3/6
πρός Σαλβαντόρ 27/5
ε. Άμβούργο 5/6
πρός Άκίτα 2/6
ε. Χοντίντα 24/5
πρός Άβονμούθ 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. Σαϊδ 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 Μπαϊε 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
ΑΝΑΦΗ	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
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΣ	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
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΥΔΟΦΟΡΟΣ	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

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

στό Λονδίνο 12/6
στη Βομβάη 1/5
πρός Γένοβα 23/5
πρός Ιαπωνία 23/6
πρός Ταρραγκόνα 30/5
πρός Σιγκαπούρη 18/5
πρός Όδησσό 30/5
ε. Φόρ 1/6
πρός Περσικό 29/4
πρός Ιταλία 17/5
πρός Βαλτιμόρη 29/5
πρός Ίνδονησία 30/5
πρός Ρόμπερτ Μπράνκ 28/5
μετ. «Clipper Magic» (κ.)
α. Γιούροπορτ 1/6
πρός Περσικό 8/5
άργυι Τάραντα
πρός Κορέα 31/5
ε. Μπουσάν 15/5

έπωληθη "Ελληνες"
πρός Β. Κορέα 2/5
α. Νταμμάμ 31/5
ε. Λάγος 17/5
ε. Κόμπε 7/6
δ. Κων/πολη 19/5
πρός Πόρτ Σουδάν 31/5
ε. Κομώ Μπαϊ 29/5
ε. Ν. Όρλεάνη 23/5
πρός Γιοκοχάμα 26/5
α. Σίδνεϊ 1/6
ε. Χακάτα 30/5
ε. Μπόταν Μπαϊ 5/6
πρός Μπάνμπουρι 31/5
ε. Ίμμιγκχαμ 7/6
ε. Βρέστη 5/6
α. Λά Γκουέιτ 2/6
πρός Βομβάη 29/4
πρός Λένινγκραντ 27/5
ε. Ν. Όρλεάνη 5/6
α. Σ. Άννα Μπαϊ 27/5
πρός Άπω Ανατολή 21/5
πρός Μπαγκκόγκ 19/5
πρός Ν. Άμερική 13/5

α. Μπάνμπουρι 26/5
α. Νουέβα Παλμύρα 1/6
α. Όλμπανυ 27/2
α. Άσντον 28/5
πρός Παραμαρίμπο 7/6
πρός Χερσάνα 24/5
πρός Χάμιλτον 19/5
άργυι Πειραιά
πρός Μπ. Άϊρες 22/5
α. Σιγκαπούρη 5/6
πρός Σαντάν 29/5
πρός Σάν Νικόλας 7/5
α. Βανκούβερ 13/5
πρός Ταυλάνδη 7/5
α. Βίλλα Κονστιτιούσαν 30/5

ε. Φόρ 5/6
πρός Σιμίζου 1/6
πρός Ίνδονησία 25/5
ε. Ν. Όρλεάνη 29/5
ε. Λονδίνο 10/6
ναυπηγ. Αϊόι
πρός Μπουσάν 17/5
πρός Κουβέιτ 10/5
πρός Ρότερνταμ 13/5
ε. Βανκούβερ 1/6
α. Καζαμπλάνκα 1/6
πρός Σουάο 19/5
α. Ρότερνταμ 7/6
α. Λέ Χάβρη 4/6
πρός Μόρεχεντ Σίτυ 31/5
στη Ν. Υόρκη 26/6
πρός Άλγέρι 10/5

πρός Φουτζέιρα 29/5
α. Ματάντι 29/4
α. Πόρτ Άρθουρ 27/5
πρ. «Silver Victory»
ε. Ταϊτσούγκ 12/5
α. Σάντος 4/6
ε. Φόρ 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	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	ε. Κασσιούγκ 1/6
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Πειραιά 2/6	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Σουέζ 16/5
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Μπαντάρ Άμπας 14/5	ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 22/5	ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Χόγκ Κονγκ 27/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Ρότερνταμ 6/6	ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	πρός Χαλκίδα 25/1
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	πρός Πασιό Γκουντάγκ 19/5	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Πειραιά 2/6
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Χάιφα 3/6	ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 23/5
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Κότκα 3/6	ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 25/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μπιλμπάο 31/5	ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	α. Πειραιά 23/5
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Ν. Όρλεάνη 26/5	ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Άλεξάνδρεια 13/5
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Νάπολη 6/6	ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ	85	22208	πρός Σουάο 14/5
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Γκουγιακούιλ 1/6	ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Βραζιλία 24/5
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	επισκευές Πειραιά 13/5	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Λονδίνο 22/5
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Κόμπε 3/6	ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Ν. Όρλεάνη 23/5	ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρός Λιβύη 23/5
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Χαλδία 4/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Άμβέρσα 4/6
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντίνα 15/5	ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρός Αίγυπτο 26/5
				ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρός Βόλο 9/5
				ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Καζαμπλάνκα 27/5
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Τερνότσι 30/5
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Κων/πολη 18/5	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	στο Σιμίζου 2/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας	ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Λός Άντζελες 29/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Ν. Όρλεάνη 23/4	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Μπορντό 30/5
ΓΙΑΤΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	πρός Σιβαταβέσια 30/5	ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Κεμπέκ 5/6
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Μόντρεαλ 1/6	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Πειραιά 4/6
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Άκαγιούιλα 29/4				
ΓΙΟΥΡΟΗ	77	14274	πρός Ροστόκ 10/5	ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Άσντον 7/6
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΎ	74	19702	α. Ν. Όρλεάνη 5/6	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Κίνα 8/6
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	πρός Λουάντα 16/3	ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	στο Γκουγιακούιλ 3/6
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	πρός Συρία 28/5	ΖΕΥΣ	71	87667	δ. Ντόβερ 28/5
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πειραιά 29/5	ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάνη 20/5
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	πρός Ρός Σουκχέιρ 30/5	ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ντάρμπαν 28/4
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Πειραιά 25/4	ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 5/6
				ΖΙΜ ΓΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρός Σιγκαπούρη 26/5
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΊΝΤ	83	21200	α. Βανκούβερ 4/6 *	ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Μελβούρνη 5/6
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	πρός Ωκλαντ 8/5	ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Εϊλάτ 7/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Τής 10/6	ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρός Σιγκαπούρη 28/5
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση	ΖΙΜ ΜΕΛΑΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Σιγκαπούρη 4/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΊΡ	76	16014	ε. Ν. Όρλεάνη 31/5	ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρός Ιαπωνία 30/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ				ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Ντουάλα 29/5
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Βανκούβερ 24/5	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ν. Όρλεάνη 24/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Γκάλβεστον 28/5	ΗΣΤΓΟΥΊΝΤ	81	16700	α. Άγαδέρ 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Μανζανίλο 15/5	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Δουνκέρκη 6/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	α. Γκάλβεστον 25/5	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Ποχάγκ 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	πρός Όναχάμα 31/5	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	86	12660	ε. Βασαλικά 4/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Μπαβενγκάρ 1/5	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ				ΘΑΡΡΑΕΛΟΣ (δ.)	69	51732	μετ. «Αννα» (ε.)
ΜΟΣ	78	13005	πρός Κουβέιτ 17/5	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Σάν Πέντρο 19/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Καστράκοαλκας 14/4	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Πειραιά 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμά 30/5	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Μπρισμπαίν 4/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΊΝΤΕΡ	79	14530	ε. Κανιάδα 21/5	ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Κό Σισάγκ 25/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΊΣ	74	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 31/5	ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	επώληθη Έλληνες
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Π. Καμπέλλο 5/5	ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	α. Σιγκαπούρη 4/6
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	πρός Τζεμπέλ Ντάνα 26/5	ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. Γκουαγιακούιλ 16/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Κάδιξ 1/6	ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρός Όδησσό 29/5
ΓΚΡΕΊΣ Λ	71	16306	πρός Ντάρμπαν 25/5	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	α. Άμβέρσα 8/6
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Ν. Μαγκάλντ 21/5
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ε. Μίνα Σάκρ 2/6	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. Άνκονα 3/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Μολαίσια 18/4	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ	83	20960	α. Σουέζ 1/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Μπουένος Αίρες 4/6	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	δ. Σουέζ 3/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	α. Τσιμπα 6/6	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Βραζιλία 18/5	ΙΟΣ	85	34400	α. Λός Άντζελες 3/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Βανκούβερ 23/5	ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Πειραιά 4/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρίο Τανέιρο 2/6	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Μπιλμπάο 2/6	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Ν. Όρλεάνη 31/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Ντόβερ 10/5				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Φιλίππινες 20/5	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Χόγκ Κονγκ 6/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρός Ουλσάν 7/6	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Ρουέν 8/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Σουραμπάγια 30/5	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Λάγος 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	α. Αύγουστο 3/6	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Βενεζουέλα 19/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Π. Σαϊδ 5/6	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	πρός Κίνα 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	πρός Γιβραλτάρ 30/5	ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Ρίο Τανέιρο 4/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Τζέντα 15/5	ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	επισκευές Πειραιά 7/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ				ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Χιούστον 5/6
(δ.)	74	18204	πρός Γιβραλτάρ 23/5	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Ν. Καλιδονία 19/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Τουάπες 25/5	ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Πόρτ όφ Σπαϊν 1/6
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ν. Όρλεάνη 30/5
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Μελίλη 2/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	πρός Βραζιλία 26/5
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Θεραντέυ Αϊλαντ 5/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Βερακρούζ 22/5
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	πρός Ζήμπραγκε 26/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Ντόβερ 2/6
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ν. Υόρκη 3/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Λισσαβώνα 1/6	ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	στο Χώρ Φακάν 30/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Ν. Όρλεάνη 3/6	ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	μετ. «Jag Ratha» (Ινδ.)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Δουνκέρκη 1/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	δ. Γιβραλτάρ 4/6
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ε. Μπαβενγκάρ 27/4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	πρός Κίνα 12/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στη Φουτζέιρα 3/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Σανγκάη 31/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 28/5	ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Ν. Όρλεάνη 22/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΊΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Βιζακαπατάν 6/6	ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Λέγκχορν 6/6
				ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μάλαγκα 2/6
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Μοντεβιδέο 2/6
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Άμβέρσα 9/6	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Κομσάρ 27/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Γιβραλτάρ 31/5	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Κάδι 29/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Όζακα 6/6	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Capo Ovest»
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Κόμπε 6/6	ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Λυττελτον 1/6
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Φουκουγιόμα 28/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	ε. Γκρόβ Γουόρφ 9/6
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Ουμπέ 5/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Βρέμη 5/6
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Τερνούζεν 8/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Μοτρίλ 30/5
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Άλεξάνδρεια 16/5	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρός Ιταλία 22/5
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	ε. Ραβέννα 5/6				
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	α. Πειραιά 1/6	ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Χέυσομ 8/6
ΕΛΛΗ	76	11282	πρός Ιαπωνία 16/5	ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	α. Βουβή 28/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Ν. Όρλεάνη 29/5	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στη Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ				ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/6
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρός Μπαγκόνκ 13/5	ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Χόγκ Κόνγκ 5/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Γένοβα 2/6	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Άμβέρσα 6/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	δ. Κων/πολη 22/5	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Χάουμπτον 19/5

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 Μποσάν 31/5
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Φουτζέιρα 5/6
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	πρός Παναμά 11/5
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Τής 6/6
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Έκουαντόρ 30/5
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547	πρός Καβάλλα 31/5
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 31/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Σακάντε 13/5
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 24/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	πρός Πόρτ ντέ Μπούμ 12/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Γιοκοχάμα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Σ. Άραβία 24/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	πρός Άλγέρι 14/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Αιγούστα 4/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Άμβέρσα 5/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρός Μαράκκιμ 20/5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Έλλαδα 31/5
ΚΡΗΤΗ ΝΑΤ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Ντάρμπαν 1/6
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Μελβούρνη 5/6
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Άντοφαγκάστα 29/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	πρός Απώ Άνατολή 29/4
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Θεσσαλονίκη 28/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Χονολουλού 3/6
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Φιλαδέλφεια 30/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Ντόντζες 3/6
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Όδησσό 31/5
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Μοντεβιδέο 4/6
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Μπατάγκας 17/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Τζέντα 23/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	ε. Ν. Υόρκη 3/6
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Γκιζών 21/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στό Σιγκάγκ 30/5
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	ε. Πειραιά 10/5
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Τής 5/6
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Ν. Άφρική 24/5

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Πειραιά 2/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Γιούροπορτ 10/6
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	μετ. «Άνεμος» (Μπχ.)
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 Ντούρες 18/4
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	επωλήθη Έλληνες
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Άγκόλα 6/2
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Γένοβα 4/6
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Φάμουθ Μπαϊ 3/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Πειραιά 4/6
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Κάρντιφ 25/5
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Ιράκ 18/5
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Πότι 16/5
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Πρίνς Ρούπερτ 29/5
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	επωλήθη Μπαγκόγκ
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Αιγούστα 28/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Σιγκαπούρη 2/6
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	πρός ΗΠΑ 30/5
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ρουέν 3/6
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	πρός Μπαγκόγκ 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 Λ.	74	22246	α. Σιγκαπούρη 6/6
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Μόγκλα 21/5
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	δ. Π. Σαΐδ 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	επωλήθη
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. Όρλεάν 4/6
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	μετ. «Ουάιτ Στόουν» (ε.)
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Αιγούστα 23/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Λός Άντζελες 3/6
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Ιταλία 14/5
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Όδησσό 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 Σαΐδ 5/6
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	ε. Πειραιά 2/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Κύπρο 20/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙ (δ.)	81	41390	στό Ουλσάν 29/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	πρός Γιβραλτάρ 7/5
ΜΑΡΙΩ Γ.	72	9824	πρός Ντάρ ές Σαλαμ 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 Έλζαμπεθ 14/5
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	πρός Άσπρα Σπίτια 30/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	πρός Πουέρτο Καρτέλο 18/5
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	δ. Ντόβερ 31/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Νεμρούτ Μπαϊ 28/5
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Βιτόρια 19/5
ΜΑΡΩ Δ.	85	25000	πρός Πουέρτο Μαντριν 15/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Γδύνια 16/5

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Μπαγκόγκ 9/4 *
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Βαλέντσια 30/5
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρός Λάζαρο Καρντένας 18/5
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Καρμπονέρας 7/6
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρός Μεξικό 30/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Νοβοροσίσκ 30/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	δ. Ντόβερ 30/5
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Μπάγια Μπλάνκα 3/6

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Ίκόνιο 3/6
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Ν. Όρλεάνη 30/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Γκάλβεστον 18/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Πόρτ Άρθουρ 23/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρός Κίγκστον 23/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαϊν 24/5
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρός ΗΠΑ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	δ. Παναμά 27/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 3/6
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Χιούστον 4/6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Μασσαλία 31/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Τάμπα 24/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Όράγγι 21/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584	πρός Μεξικό 15/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 5/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Όρλεάνη 3/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Μομπά 2/6
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Πόρτ Έβεργκλιέτς 24/5
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 30/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Πόρτ Άρθουρ 31/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρός Νοβοροσίσκ 30/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Πόρτ Κανάβεραλ 19/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Δ. Άφρική 12/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Ροζάριο 23/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Κορέα 23/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Σιγκαπούρη 24/5
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Λισσαβώνα 3/6
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	δ. Ντόβερ 4/6
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Ν. Υόρκη 1/6
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Άμβούργο 7/6
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	α. Σάντοβλ 1/6
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ναγκόγια 2/6
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	επωλήθη Κινέζους
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	πρ. «Αζονστ»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 31/5
ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Ιταλία 24/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Λίβερπουλ 9/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρός Πόρτ Κέλαγκ 25/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	πρός Ιαπωνία 22/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χιούστον 30/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	πρός Όζακα 15/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Βραζιλία 16/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Φρημαντλ 6/6 *

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	πρ. «Dara»
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	δ. Παναμά 31/5
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Μακείο 21/3
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Έκουαντόρ 9/5
ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Βερακρούζ 25/5
ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ.	78	9862	α. Χιούστον 5/6
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρός Γιβραλτάρ 22/5
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	πρός Ρόδο 19/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρότερνταμ 9/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Κάντλα 18/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. Όρλεάνη 4/6
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρός Βενεζουέλα 16/5
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Παρανάγιο 14/5
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Ίντσόν 19/5
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός ΗΠΑ 12/6
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δαμιέττα (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρός Ζουετίνα 29/5
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	ε. Ραβέννα 2/6
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός Όδησσό 30/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Κόρπους Κρίστι 26/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	δ. Σουέζ 7/6
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Ιταλία 31/5
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Πόρτ Άρθουρ 26/5
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Κουίνγκντό 21/5
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	ε. Χόγκ Κόγκ 1/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	πρός Τρίπολη 24/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	μετ. «Νίκος Καβαδίας» (ε.)
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. Άφρική 20/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	διαγράφεται
ΝΙΚΥ	73	14667	μετ. «Shimone» (λ.)
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004	ε. Κασσιούγκ 30/5
ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Ιαπωνία 30/5
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	πρ. «Vaigrach»
ΝΟΡ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Μομπά 1/6
ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρ. «Interbulk Vallant»
ΝΟΡ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Όγκινς 8/6
ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Καμσάρ 24/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ντάρμπαν 19/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Χουσσούμ 21/5
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Σουέζ 30/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Μανζανίλο 21/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Λάρνακα 30/5
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Χόγκ Κόγκ 4/6
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Μπαγκόγκ 5/5
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ. Σουέζ 3/6
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Κόρκ 6/6
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	δ. Έσλινόρη 3/6
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	ε. Βενετία 1/6
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.)	68	999	ε. Πειραιά 26/5

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	πρός Κονακρύ 9/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	88	35800	πρός Άκαμπα 23/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	88	35800	α. Πόρτ Σάϊδ 2/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	88	35800	ε. Τακόμα 1/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	88	35800	ε. Ίνσταον 25/5
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	88	35800	α. Κούρε 1/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	68	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 Κόλλο ΗΠΑ 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	α. Ν. Όρλεάντ 25/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	ε. Γκάλβεστον 22/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μπιλμπό 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Παναμά 2/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Σάν Φραντσκο 3/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	πρός Όδησά 30/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	ε. Λισσαβώνα 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Ν. Όρλεάντ 8/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	α. Πόρτ Κέλαγκ 31/5
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Akira»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859	α. Άαρχους 8/6
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός Γιβραλτάρ 5/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20689	έπισκευές 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
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Ν. Όρλεάντ 9/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λισσαβώνα 25/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	82	35127	ε. Τζουμπάιλ 28/5
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Ν. Όρλεάντ 2/6
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23893	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. Γκίλογκ 8/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127	δ. Έλαινόρη 31/5
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Πόρτ Χέντλαντ 19/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Τζουμπάιλ 30/5
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ε. Χάιφα 6/6
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Πειραιά 9/5
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Πόρτ ντε Μπούκ 5/6
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	στην Πάχη (άποθήκη)
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Ναμίμπε 12/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Ίμμιγκχαμ 3/6
ΠΑΣΔΑΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Θέραντεϊ Άιλαντ 4/6
ΠΑΤΙΘΕΑ	71	80225	πρός Σάν Νικόλας 5/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 2/6
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Μπιλμπό 6/6
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	α. Ρότερνταμ 9/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρός Κασσιούγκ 28/5
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ	71	16306	α. Βομβάη
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 31/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	έπωληθη Έλληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Χιούστον 4/6
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Κων/πολη 28/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 3/6
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. «Lady Linke»
ΠΕΛΦΑΛΪΕΡ	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	έπωληθη Κινέζους
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Βενετία 18/5
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Γουακαμάτσου 4/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 3/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 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 Λ	84	35808	α. Ν. Όρλεάντ 28/5
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Τάμπα 29/5
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Ταργκόνα 17/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπιό
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	15978	α. Μόντρεαλ 4/6
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Σάντος 2/6
ΠΟΠΗ	73	19564	στον Πειραιά 9/6
ΠΟΠΗ Π	77	10558	α. Γιοκοχάμα 2/6
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	έπισκευές Πειραιά 10/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10891	πρός Έλλάδα 15/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Σιβαταβέσια 1/6
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 26/5
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρός Βαλτιμόρη 6/6
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρός Χιούστον 31/5
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Ουλάν 9/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Ράκ Τανούρα 14/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μανφρεντόνα 27/5
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Χιούστον 4/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	έπισκευές Ντουμπάϊ 10/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Βόλο 30/5
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Λαττάκια 30/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Ίκονιο 3/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΨ (δ.)	77	18325	πρός Μέγαρα 23/5

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΨ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 2/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΨ 3 (δ.)	78	69016	δ. Πόρτ Σάϊδ 2/6
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. Νουακτούτ 20/5
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Πειραιά 25/5
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	πρός κρήτη 31/5
ΡΕΝΕΤΣΙ	70	11716	πρός Πολωνία 27/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Ίνκω 1/6
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	πρός Σάντος 11/5
ΡΗΛΕ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Χεύσάμ 2/6
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Όζάκα 31/5
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	ε. Σαγκάη 16/5
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	δ. Σουέζ 5/6
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	πρός Άλεξάνδρεια 1/6
ΡΟΛΛΟΝ	73	38811	πρός ΗΠΑ 12/5
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Κούβα 26/4
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πός 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. Όρλεάντ 18/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Γκίλογκ 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
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	α. Ρίο Ίανέιρο 2/6
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Νιγηρία 28/5
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρός Βομβάη 19/5
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Βρέμη 2/6
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Λειξόες 2/6
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Σάλλου 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 ΚΕΝ	75	15223	πρός Ρότερνταμ 27/5
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Άμβέρσα 1/6
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13630	υπέστειλε κυπριακή
ΣΗ ΤΡΙΜΠΟΥΤ	72	3018	πρός Βενγάζη 29/5
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724	δ. Κων/πολη 16/5
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	ε. Πειραιά 28/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Νοβοροσίσκ 31/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	76	11866	πρός Ούμπε 25/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Ροστόκ 26/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Κόμπε 7/6
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Έσκουμίν 1/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός Σινγκάπο 12/5
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Γένοβα 3/6
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Σμύρνη 31/5
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	85	10511	α. Ν. Όρλεάντ 3/6
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	α. Κότκα 6/6
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	α. Σάν Λορέντζο 5/6
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Ζήμπραγγε 21/5
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	α. Κοτονού 13/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Λά Παλις 1/6
ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Άρούμα 15/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεβύλ 12/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Άμβέρσα 3/6
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός Βομβάη 2/6
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Κέφ 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	32260	τή Λά Λιμπερντάντ (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ	75	14785	α. Τάμπα 28/4
ΤΑΪΓΤΕΤΟΣ	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
ΤΖΟΥΨ	76	10801	α. Δουνκέρκη 8/6
ΤΖΟΥΞΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Γκάλβεστον 28/5
ΤΖΩΡΤΣ Λ	75	14786	α. Μόρεχεντ Σίτυ 1/6
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	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 Πράϊφ Μόλε 24/5
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Μπάγια Μπλάνκα 31/5
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	ε. Κομά Μπαί 17/5
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥΪ	88	9100	πρός Άλγέρι 27/5
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Ντάρμπαν 20/5
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σαγκάη 1/6
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ I	68	2760	α. Πειραιά 4/6
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	α. Πόρτλαντ 29/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	ε. Μαρίνα ντ' Καράρα 5/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Θέραντεϊ 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 Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. Ύόρκη 3/6
ΦΑΡΟΣΠ Α. (δ.)	75	138255	ανάμενει Χώρ Φακάν
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Λός Άντζελες 31/5
ΦΕΛΙΣΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	δ. Σουέζ 8/6
ΦΕΛΛΟΖΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Περισκό 20/5
ΦΕΝΙΖΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Χιούστον 4/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	πρός Λονδίνο 31/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	ε. "Ήστ Λόντον 2/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	ε. Παλέρνο 29/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	ε. "Ακίτα 27/5
ΦΙΛΙΑ	71	7201	ε. "Ασντον 7/6
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Κεμπέκ 28/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Σιγκαπούρη 1/6
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	στον Πειραιά 31/5
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Ν. "Υόρκη 2/6
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Βοστώνη 6/6
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ.	62	19974	πρός Πάλυ Μπής 17/5
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Πειραιά 1/6
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Τσιταγκόγκ 6/6
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	α. Ταγγέρη 3/6
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Θεσσαλονίκη 25/5
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15384	α. Καζαμπλάνκα 5/6
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρός Φουτζέιρα 15/5
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	ε. "Οσκαρσάμν 3/6
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Βοστόκνυ 23/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	πρός Βραζιλία 31/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	αναμένει Χώρ Φακάν
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Πράια Μόλε 25/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός "Ιαπωνία 18/5

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	ε. Χώρ Φακάν 15/4
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	πρός Βαλπαράϊζο 26/5
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	επωλήθη Κινέζους
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	δ. Μπρίχχαμ 2/6
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	δ. Θέροντε "Αϊλαντ 4/6
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Σιγκαπούρη 7/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	πρός "Οδησσό 29/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Πειραιά 1/6
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Ροζαρίτο Τέρμ. 31/5
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	α. Δακάρ 25/5
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	πρός Γκάνδη 28/5
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	ε. "Αμβέρσα 20/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	πρός Π. Λιμάν 18/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Βαλπαράϊζο 3/6
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Κόρπους Κρίστι 20/5
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	πρός Μπελαγούαν 31/5
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Βομβάη 2/6
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΧΟΛΑΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	ε. Λέ Χάβρη 3/6
ΧΟΛΑΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ	69	12840	α. Λέ Χάβρη 5/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Τάμπα 21/5
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκοῦ
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Τζουμπάι 17/5
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρός ΗΠΑ 9/5



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = "Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σε ...
* = άνεοφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Λομπίτο 22/4
ΑΓΑΜΕΜΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11089	δ. Π. Σαΐδ 15/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Φάλμουθ Μπ. 9/7
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031	ε. Σαλβαντόρ 7/7
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Ματάνζας 11/6
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Μπουεναβεντούρα 28/6
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	α. Λεμεσό 18/6
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	μετ. «Βητατζού» (κ.7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Σάντος 14/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	76	11281	ε. Ντάρμπαν 20/7
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Φλάσσιγκ 10/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. "Ήστ Λόντον 24/6
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	α. Γιούροπορτ 7/7
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	δ. Ντόβερ 14/7
ΑΕΛΛΩ	78	36548	δ. Ζουέζ 11/7
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11821	α. Σιγκαπούρη 30/6
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	πρός Ματάνζας 2/6
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Βικτώρια 4/7
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	πρός Σουλίνα 28/6
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	πρός Πάτρα 18/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Πόρτ Κέλαγκ 18/6
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	ε. Λάγος 25/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Ζουέζ 4/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	πρός Πόρτ Χάρκουρτ 19/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Γκουαϊάμα 13/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Κολόμπο 11/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Ζουέζ 15/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Λάρνακα 8/7
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716	ε. Πειραιά 23/4
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. "Αβέρτο 11/7
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	ε. Λά Γκουλέτ 10/7
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περισκοῦ
Α'Ι'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Μακείο 5/7
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	ε. Φλάσσιγκ 8/7
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235	α. Ν. "Ορλεάνη 17/7
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	ε. Τσιταγκόγκ 17/7
Α'Ι'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	πρός Γκάντακ 2/7
Α'Ι'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	α. "Αμβέρσα 15/7
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	δ. Ζουέζ 2/7
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930	α. Ν. "Ορλεάνη 20/6
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	πρός Ούλεσάν 2/6
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	α. Νταμάμ 25/6
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Κόρπους Κρίστι 8/7
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	δ. Δαρδανέλια 3/7
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός "Ακαμπα 29/6
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Πιομπίνιο 15/7
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765	α. Ν. "Ορλεάνη 9/7
ΑΚΤΗ	77	14998	α. "Αμβέρσα 23/6
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	πρός Βομβάη 22/6
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	ε. Σάν Φραντζίσκο 12/7
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Κουνταλόρε 13/6
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Ντουμπάι 26/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 18/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	δ. Παναμά 8/7

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633	πρός Χάλιφαξ 21/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	128621	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	α. Τόκιο 17/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	α. Μπωμόντ 13/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961	επωλήθη
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Ρεσίε 24/6
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Ν. "Ορλεάνη 2/7
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Ρίο "Ιανέιρο 4/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Τραμαντάι 14/7
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Ν. "Ορλεάνη 2/7
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Λά Παλλίς 20/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Μπάρι 15/7
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	δ. Μπρουκσπούτελ 14/7
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Κισαράζου 5/7
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	ε. Μπαγιερμσίν 22/6
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	δ. Σκό 12/7
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	α. Φιλαδέλφεια 7/7
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	α. Ν. "Ορλεάνη 14/7
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.Ονδ.)	69	2521	πρός "Ιταλία 18/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	δ. Πόρτ Σαΐδ 20/7
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649	πρός Χώρ Φακάν 15/5
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20679	α. Σιγκαπούρη 20/7
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Παλάου Μπακόμ 17/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Ν. "Υόρκη 30/6
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I. (κ.)	69	14446	δ. Κωνσπολή 15/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	πρός Φίτζι 23/6
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Μουαλαβ 25/6
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Ούλεσάν 17/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Κέυχαμ 16/7
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Μονρόβια 4/7
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	μετ. «"Ανθένορ» (μ.)
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	ε. Βομβάη 28/6
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	μετ. «Φιντέλιτυ» (κ.7
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός "Αβόνα 31/5
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	α. Ρότερνταμ 22/7
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κωνσπολή 6/7
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Ρουέν 6/7
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	μετ. «"Ρενοί» (κ.)
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	ε. Καλλάο 11/6
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	α. "Αλγκερίας 4/7
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	μετ. «"Μαγύ» (κ.)
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Γένοβα 12/7
ΑΝΤΕΛΑΙΚΑ	75	10036	α. Σιγκαπούρη 10
ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	α. Ν. "Ορλεάνη 11/7
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	δ. Παναμά 29/6
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	ε. Πόρτλαντ 2/6
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	ε. Νιτηρόι 7/7
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Τσουρούγκη 12/7
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	επωλήθη "Ελληνες
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Πόρτ Σαΐδ 10/7
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905	πρός Σιγκαπούρη 6/6

ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	δ. Σουέζ 16/7
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Κίγκτον 9/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Φόρ 19/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	μετ. «Μόρκ Τσάλεντζερ» (κ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Τόραντα 7/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός 'Αλγέρι 1/7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Βανκούβερ 7/7
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός Σάντος 30/6
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Ν. 'Ορλεάνη 11/4
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός Κούβα 15/6
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	δ. Κων/πολη 19/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Σάν Λορέντζο 17/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	α. 'Αμμούργκο 20/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Παλάου Μπακόμ 20/7
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Κόμπε 7/7
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	α. Σαντάντερ 6/7
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Μίνα δλ Φαχάλ 15/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Ρέντισμπουργκ 4/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Νιγηρία 20/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	ε. Λούπ Τέρμιναλ 11/6
ΑΡΙΩΝ I (π.)	64	1221	υψώσε σημαία μάλλας
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Λόγος 24/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	μετ. «MC Ruby» (Μπχ.)
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223	πρ. «Αμμαν 1»
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	α. Πειραιά 15/7
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Σάο Σερμπεστιάο 10/7
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Βενετία 1/7
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	ε. 'Ιντσόν 1/7
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Πειραιά 15/7
ΑΡΤΕΜΙΣ (Μπχ.)	71	9466	α. Μπιζέρια 15/7
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	α. 'Ιψουίτε 16/7
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ασπινχάι 14/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρός 'Ιαπωνία 26/6
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Σέμπο 1/7
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	ε. Νταμπα 1/7
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Κομω Ν'ιη 9/7
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	μεταφορ. 'Γερσικού
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	ε. Χάμπτο 23/6
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Τεκριντάρ 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Συρία 24/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786	δ. Σουέζ 14/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	ε. Λορέντ 13/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	μετ. «Af Saiaam» (π.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437	α. Ρίο 'Ιλ-έιρο 4/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159	μετ. «Αφρικαν Γουαίβ» (μ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Βενετία 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	78	38467	πρός Καναδά 28/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	δ. Γιβραλτάρ 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	πρός Καναδά 25/6
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρός Χιούστον 30/6
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Τάμπα 6/7
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρός Μελέα 23/6
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	α. Βικτώρια 8/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Μπαχράιν 8/7
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	68	2335	ε. Παλέρι 4/7
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	68	38522	πρός Μπουσάν 30/6
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 12/7
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορ. Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	δ. Πανομά 11/7
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Γ'δύνα 19/7
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Σάουθγουοκ Πάς 22/5
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	ε. Τζέντα 2/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρός 'Οκρίκα
ΒΕΡΟΝΙΚΑ ('Ον.)	73	6254	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	έπισκευές Πειραιά 19/7
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	πρός Τάμπα 29/6
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	στο Σάντος 21/7
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάι 12/6
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Πόβιντ Λίσαα 27/5
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρός 'Ινδία 26/6
ΒΙΤΑΛ II (κ.)	77	9787	ε. Παραντίλ 14/7
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Μανφρεντόνια 15/7
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Τζωρτζταουν 15/6
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Βαλέντσια 30/6
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. Λό Παλός 18/7
ΒΡΑΧΟΣ ('Ον.)	72	9284	πρός 'Αβάνα 21/6
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	δ. Σουέζ 6/7
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Νόρντενχαμ 20/7
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	ε. Μιλφροντ Χάβεν 8/7
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 14/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	πρός Μόντρεαλ 22/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Ντουμπάι 16/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Γένοβα 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	78	11049	ε. Πειραιά 18/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	α. Λειζόες 12/7
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	δ. Ντόβερ 14/7
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρός 'Αργουόλι 9/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Μουντουάρ 17/5
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Φουτζέιρα 9/7
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	δ. Σουέζ 18/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Σαντάντερ 3/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Γιβραλτάρ 4/7
ΓΙΩΡΓΟΣ ('Ον.)	62	3251	διαγράφεται
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Τρίπολη 16/7
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρός Χιούστον 1/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ρας Σουχέιρ 30/6
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 11/7
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Ρας Τανούρα 17/7
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπατνάμ 17/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.835	ε. Πειραιά 8/7
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16618	ε. Ποντισαρά 13/6
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	α. Γιβραλτάρ 17/7
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές

ΓΚΛΑ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Νιού Χάβεν 15/7
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Ζίρκου Αϊλαντ 3/7
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	δ. Σουέζ 17/7
ΓΚΟΛΑΤ (Βρ.)	85	4482	ε. Πειραιά 11/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	α. Νιγκάτα 4/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Πειραιά 24/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρός 'Ιαπωνία 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	μετ. «Σαίντ Τζών» 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	πρός Κίνα 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Μπάγια Μπλάνκα 2/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Γκόμελ 24/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Τολέδο 7/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Άντεν 30/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Ρότερνταμ 1/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρός Νιάρμπαν 18/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	πρός Χιλή 22/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	έπισκευές Σιγκαπούρη 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Σιγκάνακ 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	δ. Πανομά 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	πρ. «Taiyang»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	ε. Βαλτιμόρη 9/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. 'Αλγκεθίρας 29/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036	πρός Λάζαρο Γκαρντένας 28/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρός Κόμπε 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρός Νιγηρία 11/6
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Πόρτο Κορτές 5/7
ΓΟΥΔΑΕΛΟΟΥΠ I. (π.)	81	11503	πρός Κουανγκκούγκ 30/6
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253	α. Μορμουγκάρο 20/7
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Μανίλα 22/6
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Σιγκαπούρη 21/6
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Σαλάμπα 4/7
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρός Νουαντίμπου 13/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	πρός 'Αλεξάνδρεια 29/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971	πρ. «Nichlo»
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	στη Μονρόβια 3/7
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ' ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	α. Ναγκόγια 12/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	πρός Σιγκαπούρη 29/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Περσικό 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Τζέμπελ Νάνα 15/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Άνκονα 13/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Κεμπέκ 9/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			α. Σιγκαπούρη 12/7
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	δ. Ντόβερ 3/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	128261	α. Πειραιά 15/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 24/6
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	πρός Γιβραλτάρ 5/6
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Κακινόδα 24/6
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Κολούμπια Ρίβερ 5/7
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 8/7
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρ. «Ντάρτ»
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	α. Κόρπους Κρίστι 3/7
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	ε. Πόρτ 'Αλφρεντ 19/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	πρ. «Δημήτριος»
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	ε. Μπέντι 17/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Ρ. (μ.)	68	19644	ε. Σάντος 15/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	α. Σουαίμπα 14/7
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 14/7
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993	μετ. «Bos Catalyst» (Μπχ.)
ΕΙΡΩΠ (κ.)	74	19186	ε. Σαγκάι 14/7
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	δ. Πανομά 4/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Σουέζ 6/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Βομβάη 14/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989	βυθίσθηκε 12/6
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	α. Σεβίλλη 25/6
ΕΛΙΖΑ ΔΥΟ (κ.)	76	15356	ε. Μανίλα 10/6
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Κουβέιτ 16/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	πρ. «Ellen»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	δ. Σουέζ 16/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Τσίμπα 11/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρός Σουαίμπα 29/6
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Τερνέστη 15/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Κόρπους Κρίστι 25/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	δ. Σουέζ 2/7
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρός Μπουσάν 31/5
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Μ. Μανγκάνου 12/7
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119	ε. Σάν Νικόλας 16/7
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	α. Μακάο 14/7
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	75	104150	δ. Σουέζ 4/7
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Λουάντα 29/6
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	α. Σάν Φραντσκο 7/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687	δ. Μπουρναμπουέτ 12/7
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10280	πρός Ουόσαν 8/6
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Τσιταγκόνκ 1/7
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Πειραιά 15/7
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Κάρατι 15/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952	α. 'Αλγκεθίρας 5/7
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	δ. Πόρτ Σάιτ 12/7
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Χιούστον 10/7
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434	πρός Κούβα 27/5
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22829	ε. Ουόσαν 28/6
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός 'Αλγερία 15/6
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Κουεϊμάνε 28/6
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	δ. Σουέζ 13/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	ε. Μπάρι 19/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	ε. Μανφρεντόνια 12/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α.

ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Ν. Κορέα 16/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Ντάρμπαν 7/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9851	ε. Βαλλέτα 14/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15358	δ. Παναμά 6/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Πειραιά 18/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9018	πρός Κανάριες Νήσους 24/6
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	78	20546	πρός Γένοβα 14/6
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	78	21380	ε. Μομπά 17/7
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Παρανάγουα 3/7
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14688	επωλήθη Νορβηγούς
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Μπάνμπουρι 12/7
ΖΑΡΝΑΤΑ *	77	69338	ε. Ζήμπρουγκε 19/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	στον Πειραιά 29/6
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	δ. Κων/πολη 16/7
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Γιοκοχάμα 8/7
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Χάλιφα 16/7
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	δ. Κων/πολη 19/7
ΗΒΑ *	79	16379	ε. Ν. Μαγκαλόρ 15/7
ΗΒΑ *	79	16390	α. Χιούστον 3/7
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Πειραιά 29/6
ΗΡΩ	76	17129	πρός Αλγέρι 30/5
ΗΣΤ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	72	6721	πρός Φιλιππίνες 25/4
ΗΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Ταϊτσούγκ 19/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	πρός ΗΠΑ 29/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Γιοκοχάμα 15/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασίλα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 23/6
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Λάς Πάλμας 19/7
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	μετ. «Tharlas» (π.)
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	πρ. «Μπάλλι Σκάου»
ΘΕΛΑΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Τάραντα 14/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρός Ρίο Γκράντε 11/7
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Νάρβικ 7/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Τρίπολη 15/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Μπέλφαστ 11/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Τάραντα 26/6
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	α. Αυγούστα 12/7
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	υπέστειλε σημ. Κεϋλάνης
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	υπέστειλε σημ. Κεϋλάνης
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	ε. Πειραιά 12/6
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	μετ. «Bos Alchemist»
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Αρατού 8/7
ΙΛΙΝΙΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Μπαχαράν 19/4
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ντάρμπαν 11/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	ε. Φουτζέιρα 19/7
ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρός Ναμίμπε 2/6
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Παναμά 3/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	δ. Παναμά 4/7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.π.)	72	16861	α. Σάλε Έντ 20/7
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Βομβά 28/6
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Βασιλικό Μπαίτ 21/5
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Μπορντώ 13/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Μπουκάναν 16/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Φιλαδέλφεια 11/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15808	πρός Βηρυτό 22/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	α. Λάς Πάλμας 10/7 *

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Σιγκαπούρη 12/7 *
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Λειζόες 16/7
ΚΑΛΙΩ (κ.)	69	9079	πρ. «Μαρεσά»
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Φιλιππίνες 5/4
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	ε. Ήγουμέντσα 22/6
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Κορέα 18/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ντάρμπαν 9/7
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Ν. Όρλεάνη 10/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)	77	10688	ε. Άμστερνταμ 19/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Ραβέννα 13/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Λάς Πάλμας 18/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Γκντόνκ 7/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Βενετία 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	α. Τουμαράο 5/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	πρός Ούλαν 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	δ. Ντόβερ 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	μετ. «Valencia» (Όνδ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Κουίντερο 1/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Μπανγκόλ 29/6
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βομβά 13/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Άμμουρ 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	α. Πειραιά 4/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Άσντοντ 19/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρ. «Πέργαμος»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	πρός Άνναμπα 23/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Δεμεράρα 2/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	α. Λομέ 7/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Ρότερνταμ 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Άβονμαουθ 3/7 *

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. Βενετία 15/7 *
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Άμμουρ 10/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	μετ. «Varasco» (κ.)
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	α. Βόλο 27/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Σάο Φραντίσκο 9/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	δ. Σουέζ 11/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Σεβίλλη 14/7
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Κων/πολη 1/7
ΚΕΪ Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/7
ΚΕΪ Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Μαπούτο 23/6
ΚΕΪ Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	ε. Ρεσίφ 14/7
ΚΕΪ Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Ρεσίφ 11/7
ΚΕΪ Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	στο Μανζανίλο 3/7
ΚΕΪ Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	δ. Σουέζ 16/7
ΚΕΪ Τ (μ.)	64	999	ε. Πειραιά 7/7
ΚΕΛΛΑ	69	16229	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/7

ΚΕΝ ΑΊΛΑΝΤ	81	9909	πρός Όρν 22/6
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. Πασαγιές 11/7
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	α. Σιγκαπούρη 7/7
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	διάλυση Μπαγκλαντές
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	α. Σιγκαπούρη 4/7
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Πειραιά 2/6
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	δ. Ντόβερ 21/7
ΚΙΝΓΚΣΜΠΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	πρ. «Shoun Kingsbird»
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Σάντος 13/7
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	έπισκευές Πειραιά 7/7
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Γιούροπορτ 15/7
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	πρός Ίνδια 24/56
ΚΟΜΠΕ 2. (δ.π.)	84	3793	πρ. «Sunny Alk»
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	77	993	μετ. «Bos Coral» (Μπχ.)

ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	α. Σαγκάη 13/7
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	ε. Κουβέιτ 12/7
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Μπαχαράν 14/7
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	ε. Νάντη 17/7
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ Π (δ.κ.)	74	112825	στο Τζέμπελ Άλι 21/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ρίο Γκράντε 857
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Κάδιξ 15/6
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	στο Καράτσι 17/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Λούτελτον 16/7
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλύμουθ 18/7
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Πόρτ Σάιθ 13/7
ΚΟΥΝΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Σουέζ 19/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Καλλό 6/7
ΚΡΙΣΤΙΝ Τ. (κ.)	81	12876	μετ. «Lancelot Sea» (κ.)
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	πρός Ίνδονησία 27/6
ΚΡΟΝΟΣ (Μπχ.)	73	11145	αγνοείται 11/5
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Βάντα 1357
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Μπαγιόν 10/7
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	στο Γκάλβεστον 19/7
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Μπαλκισπανά 28/5
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Ούλαν 28/6
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	μετ. «Sea King» (κ.7)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 14/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Άκαμπα 30/6
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	επωλήθη ΗΠΑ
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρός Μπέιρα 14/6
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	πρός Σ. Νικόλας 28/5
ΛΑΙΔΑΨ (κ.)	76	12166	πρός Σαγκάη 18/6
ΛΑΙΔΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρός Κόλπο ΗΠΑ 24/6
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	πρός Κριστομπίλ 28/6
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	α. Άμβέρσα 1/7
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	μετ. «Ocean Queen» (π.)
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Τσίμπα 4/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Λάς Πάλμας 9/7
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρός Περισκό 16/5
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	δ. Ντόβερ 21/7
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Μπέιρα 1/7
ΛΑΟΥΡΑ Π. (π.)	75	12416	μετ. «South Island» (π.7)
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	9880	α. Άμμου Ντάμπι 17/7
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Μπορντώ 6/7
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 27/5
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Λάγος 30/5
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Λάς Άντζελες 12/7
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Τενερίφη 12/7
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κάργκ (άποθήκη)
ΛΕΪΚ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Σιγκαπούρη 6/7
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Σουέζ 7/7

ΛΕΥΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	ε. Μόγκλα 16/7
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρός Σαγκάη 1/6
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪ ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Τζάκσονσβιλ 1/6
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	μετ. «Hargenvon» (Μα)
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Μπανγκόλ 9/7
ΛΕΥΚΑΣ ΑΊΛΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	ε. Κων/πολη 17/7
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Παντζύκ 1/7
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	ε. Μπλάφ 16/7
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρός Άμμουρ 18/6
ΛΗΝΤΕΡΣΠΙ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντα 8/7
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Θέουτα 17/7
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7)	54	1991	α. Μπέιρα 24/6
ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	ε. Γέλα 7/7
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	ε. Λέγκχορν 14/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Κούβα 22/4
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Γκουγιακούβ 3/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Νόρμπορτ 9/7
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Γκουγιακούβ 11/7
ΛΟΡΑ (π.)	75	6617	στη Σιγκαπούρη 26/1
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ.	75	34745	δ. Κων/πολη 17/7
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	δ. Ντόβερ 21/7
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ε. Ν. Όρλεάνη 15/7
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Πειραιά 26/5
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	ε. Ριγέκα 16/7
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	μετ. «Attilim 2» Τουρκ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	α. Μπαχαράν 19/7
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	α. Πόρτ Κέλαγκ 19/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	α. Πόρτ Γουάλλκοτ 12/7
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Μόντρεαλ 11/7
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός Άγκόλα 13/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάτο Σεμπασιτίο 6/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρός Ποχάγκ 20/6
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Ταϊγκόνγκ 17/7
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρός Σαλβαντόρ 10/6
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕΪ Σ II (μ.)	64	3447	α. Βαλέντσια 14/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 28/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	77	18604	ε. Παρανάγουα 1/7
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	μεταφορές Περισκό
ΜΑΡΙΒΙΚΟΝΤ (δ.π.)	70	17487	στο Ρίο Ίανέιρο 21/7
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Μπαλκισπανά 21/6
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Βαρκελώνη 8/7
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	πρός Ίνδια 23/6
ΜΑΡΚ ΑΊΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ε. Τενερίφη 19/7
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Πειραιά 18/7
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρ. «Arrow Prong»
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Σιγκαπούρη 15/7

πρός Κούβα 18/6

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)...	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)...	73	15498
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)...	79	10991
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)...	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)...	71	18623
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)...	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)...	76	9872
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)...	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)...	69	35284
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)...	70	10490
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)...	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)...	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)...	79	43857
ΜΗΛΟΣ (π.)...	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)...	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)...	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)...	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)...	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)...	71	1557
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)...	71	10095

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)...	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)...	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)...	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)...	74	39050
ΜΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)...	68	31507
ΜΟΝΕΒΑΣΙΑ (δ.)...	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)...	70	8870
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)...	72	9924
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)...	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)...	72	35508
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)...	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)...	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)...	73	9859
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)...	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)...	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	66	37625
ΜΠΙΓΚ ΜΠΕΝ (Βρ.)...	62	6246
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)...	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)...	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)...	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)...	81	10199
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.)...	74	126413
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)...	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)...	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)...	73	31861
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)...	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)...	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)...	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)...	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

ΝΑΪΤΑ (κ.)...	70	9069
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)...	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)...	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ	72	18723
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)...	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)...	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)...	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)...	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)...	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)...	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)...	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)...	70	9247
ΝΙΚΑΣ (κ.)...	73	20328
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)...	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)...	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)...	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)...	69	5997
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)...	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...	69	10363
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)...	81	9206
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)...	74	10089
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Ον.)...	66	1597
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)...	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)...	73	117178

ΝΟΒΕΡΝ	77	1973
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)...	70	82357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)...	70	45752
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)...	77	1747
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)...	88	1905
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)...	72	7266
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)...	69	11148
ΝΟΡΘΝΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)...	73	75049
ΝΟΤΟΣ (δ.)...	79	16432
ΝΤΑΪ ΝΑΜΙΚ (π.)...	75	35764
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)...	76	22297
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...	73	113778
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)...	83	10617
ΝΤΟΝ (Ον.)...	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)...	68	9003
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)...	67	1599
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)...	78	16893
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)...	72	17399
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)...	89	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)...	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)...	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)...	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)...	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)...	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)...	73	128561

α. Σιγκαπούρη 13/7	79	59882
προς Βομβάη 14/7	61	1098
α. Σιγκαπούρη 18/7	62	2606
προς Μπαντάρ Άμπας 21/6	70	22912
προς Πογκάν 25/6	71	16815
δ. Πόρτ Σαϊδ 13/7	71	13858
ε. Σαλάβερο 19/6	71	9888
α. Τουμπάρδο 29/6	73	18958
ε. Γιούροπορτ 24/6	75	39856
α. Χιούστον 11/7	72	4503
προς Σιγκαπούρη 24/5	76	37784
α. Ν. Όρλεάν 14/7	60	11434
ε. Ν. Όρλεάν 11/7	76	12443
ε. Πειραιά 7/7	72	51227
προς Α. Τσάρλς 28/6	75	176009
ε. Γένοβα 15/7	84	13852
ε. Νταμμάι 10/7	69	1582
α. Τενερίφη 13/7	73	16317
αργεί Ν. Όρλεάν	77	5215
αργεί Ν. Όρλεάν		
προς Σαγκάη 12/4		

α. Σάντος 1/7	71	41961
α. Βαλλέττα 7/7	75	8826
ε. Παράναγους 8/7	82	35380
α. Χάμπτον 10/7	72	44140
προς Σαγκάη 7/6	69	9982
α. Κορούνα 15/6	72	11185
ε. Μπαντάρ Άμπας 17/10	70	16128
α. Μπανόλι 21/6	84	21426
δ. Ντόβερ 24/6	80	30639
α. Πόρτ Σαϊδ 4/7	78	7623
ε. Μπότγουιν 2/7	72	18829
ε. Πειραιά 25/6	70	11489
α. Γιβραλτάρ 5/7	69	1971
στη Σιγκαπούρη 22/2	84	22511
στη Σεμάγκα (άποθήκη)	77	20822
πρ. «Μπελίτα»	84	22100
ε. Σουέζ 2/7	78	6298
πρ. «Τόνυ»	74	124871
ε. Μπαχραϊν 16/6	65	1598
προς Άβνα 24/5	74	16388
ε. Πειραιά 15/6	69	9907
δ. Ντόβερ 21/7	77	36411
διάλυση Σιγκαπούρη	76	19166
α. Ντάρμπαν 5/7	71	21666
ε. Βρέστη 21/7	77	104253
α. Καγκοσίμα 7/7	66	41521
α. Λός Αντίλες 9/7		
προς Όκρικα 21/4		
δ. Κωνίπολη 16/7		
α. Μεσίλη 20/7		
α. Άμβέρσα 14/7		
ε. Τσιβιταβέκια 17/7		

ε. Σιγκαπούρη 20/6	77	9783
α. Σιγκαπούρη 19/7	74	36914
α. Ν. Μαγκαλόρ 5/7	68	44842
ε. Τάμπα 5/7	72	16205
α. Σιγκαπούρη 8/7	69	10839
ε. Ν. Υόρκη 7/7	65	25503
α. Φλάσσικ 12/7	75	109979
προς Άγκόλα 23/5	69	6162
α. Σάν Φρανσίσκο 15/7	69	9072
α. Τουμπάρδο 5/7	76	44489
προς ΗΠΑ 22/5	78	9864
α. Γιβραλτάρ 5/7	75	35827
δ. Σουέζ 3/7	75	105553
ε. Λορέντι 10/7	77	9674
α. Γκάνδη 5/7	63	2603
προς Όδησσό 25/6	74	8825
α. Ν. Όρλεάν 11/6	72	57102
α. Πειραιά 2/7	70	1437
α. Ντάρμπαν 20/7	69	56893
προς Σάντο Ντομίγκο 29/6	72	122812
ε. Ν. Υόρκη 23/6	70	11870
δ. Κωνίπολη 16/7	72	9481
ε. Πειραιά 6/5	76	60937
ε. Κάνιλα 8/7	81	16288
προς Βαρκελώνη 22/7	72	15881
στο Άσσόμπ 15/7	84	16912
ε. Τρίπολη 14/7	77	35840
προς Νταλιέν 22/7	87	22354
ε. Φός 20/7	77	8767

επωλήθη Νιγηρία	77	10442
δ. Πόρτ Σαϊδ 19/7	70	18146
προς Άλεξάνδρεια 21/6	73	11383
α. Μαϊάμι 3/7	68	18525
προς Κόστα Ρίκα 30/6	74	17722
α. Μπαντάρ 11/7	79	11243
προς Ντακάρ 27/5	74	5071
α. Ν. Όρλεάν 12/7	82	12982
ε. Μορμουγκάο 31/5	84	26959
ε. Ν. Όρλεάν 7/7	82	20253
α. Ν. Όρλεάν 14/6	69	9677
στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	77	164062
δ. Σουέζ 12/7	78	11875
α. Σάντος 15/7	60	4820
ε. Ρίο Ιανέιρο 12/7	75	8016
α. Μόγκλα 20/7	69	1573
μεταφορές Περισκοίου	64	7995
προς Κεηπάδουν 22/6	73	8405
δ. Σουέζ 18/7	71	9848
α. Όριστάνο 20/6	77	39562
α. Ρός Τανούρα 17/7	77	10409
προς Μπαβανγκάρ 21/6	71	17805
α. Σιγκαπούρη 10/6	68	24893
α. Λούπ Τέρμινταλ 8/7	70	1598
α. Τζουέμα Τέρμινταλ 22/5	67	37625
προς Σ. Λουίτα 23/6	84	4824

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)...	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)...	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)...	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)...	70	22912
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)...	71	16815
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)...	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)...	71	9888
ΟΡΑΪΟΝ	73	18958
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)...	75	39856
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)...	72	4503
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)...	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)...	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)...	72	51227
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)...	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)...	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)...	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)...	77	5215
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ		
ΤΗΣ (κ.)...	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)...	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)...	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)...	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)...	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)...	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)...	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)...	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)...	78	7623
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)...	72	18829
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)...	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)...	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)...	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)...	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)...	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)...	74	16388
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)...	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)...	77	36411
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)...	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)...	71	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)...	77	104253
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)...	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)...	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)...	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)...	68	44842
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)...	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)...	69	10839
ΠΗΓΕΛΟΠΗ (δ.)...	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)...	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)...	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)...	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)...	76	44489
ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)...	78	9864
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)...	75	35827
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)...	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)...	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)...	74	8825
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)...	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)...	70	1437
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)...	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)...	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)...	70	11870
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)...	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)...	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)...	72	16288
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)...	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)...	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)...	87	22354
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)...	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)...	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.)...	70	10469
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)...	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)...	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)...	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)...	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΒΙΒ (π.)...	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)...	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)...	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)...	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)...	70	18146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)...	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)...	68	18525
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)...	74	17722
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)...	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)...	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)...	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)...	84	26959
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)...	82	20253
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)...	69	9677
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)...	77	164062
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)...	78	11875
ΡΕΪΝΦΟΡΣΤ (π.)...	60	4820

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.).	68	13546	α. Τάμπα 1/7	ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	75049	α. Τέξας Σίτυ 12/6
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).	65	20002	α. Κπέμε 7/7	ΣΜΥΡΝΑ (κ.).	74	20712	ε. Τσιταγκόγκ 20/7
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)	ΣΜΥΡΝΗ (κ.).	77	8989	δ. Ντόβερ 18/7
ΣΑΓΚΑ (κ.).	73	15498	μετ. «Villar» (κ.)	ΣΟΥΑΝ (κ.).	77	19284	ε. Φιλαδέλφεια 15/7
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.).	71	14925	α. Γένοβα 7/7	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Ν. «Αμερική» 29/6
ΣΑΐΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).	71	128929	στό Σίρρι (άποθήκη)	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).	67	13540	προς Μαρίνα ντί Καράρα 30/6
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.).	72	8987	ε. Ντόρ 8/7	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).	70	103508	α. Τζέμπελ «Αλι» 14/3
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.).	77	16736	δ. Σουέζ 18/7	ΣΠΑΡΤΑ (π.).	69	1595	προς Ντακόρ 29/6
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Ντάρμπαν 1/7	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.).	69	34054	ε. Πόρτ Σάιτ 2/7
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25785	δ. Κων/πολη 8/7	ΣΠΗΛΙΔΑ	78	12518	α. Ν. «Ορλεάνη» 8/7
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	18576	ε. Κων/πολη 8/7	ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ ΦΟΙΝΙΞ (κ.).	75	65459	πρ. «Βάκης Τσακίρογλου»
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).	74	25785	α. Τμμγκχαμ 15/7	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).	63	31290	α. «Αντεν 3/5
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).	73	8734	προς Λαττάκια 17/6	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).	71	17878	ε. Χάμπτον 7/7
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.).	76	21819	α. Μελλίλη 16/7	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	70	11870	α. Τζέντα 28/6
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).	77	19199	α. Πόρτ Κέλαγκ 12/7	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.).	72	19276	α. Κουβέιτ 8/7
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).	76	2144	α. Σαβόνα 17/7	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.).	69	13942	προς Ντακόρ 18/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).	75	29088	α. Μανίλα 12/7	ΣΤΑΡ (κ.).	61	1586	α. Πειραιά 11/7
ΣΑΝ II (π.).	75	14523	ε. Μπορντώ 18/7	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.).	74	24573	α. Ν. «Ορλεάνη» 11/6
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.).	84	20494	α. Κήλαγκ 10/7
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.).	70	11122	δ. Κων/πολη 14/7	ΣΤΑΡΛΑΐΤ (κ.).	77	22893	προς Βικτωρία 17/6
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.).	71	9084	δ. Σουέζ 19/7	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).	78	18321	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΣΑΝΡΑΐΖ (κ.).	71	13575	ε. Κασσιούγκ 6/7	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.).	74	6925	δ. Πόρτ Σάιτ 18/7
ΣΑΝΣΕΤ (κ.).	70	13907	ε. Σάρζα 12/7	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.).	62	1133	προς «Αλεξάνδρεια» 5/7
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600	α. Ραβέννα 15/6	ΣΤΕΐΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.).	78	3405	α. Ν. «Ορλεάνη» 9/7
ΣΑΝΤΕΐΚΑΙΗΠ (Μπχ.).	69	8084	ε. Πειραιά 7/7	ΣΤΕΐΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.).	70	1586	α. Αμβούργο 21/7
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.).	78	8053	μετ. «Sprante Diamond» (κ.)	ΣΤΕΐΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.).	71	2940	α. Χόγκ Κόγκ 11/7
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.).	76	10221	προς «Ανκόνα» 12/7	ΣΤΕΐΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.).	69	6183	ε. Πειραιά 29/6
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137	ε. Λέγκχορν 17/7	ΣΤΕΐΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.).	72	4835	μετ. «Bos Jaws» (Μπχ.)
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.).	85	28959	δ. Σουέζ 6/7	ΣΤΕΐΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	69	1453	στό Καράτι 20/7
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΐΝΤ (κ.).	74	12498	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	71	43867	α. Γκιζών 11/7	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.).	75	17894	προς Νιγηρία 7/7
ΣΑΡΛΑ (κ.).	77	17772	προς Σαγκάη 26/6	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.).	83	35208	μετ. «Fortuna» (Μπχ.)
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10301	ε. Λύμε Μπαίη 20/7	ΣΤΟΡΚ (κ.).	70	15285	δ. Σουέζ 21/7
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758	στό Ντουμπάι 2/5	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Λέ Χάβερ 18/7
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.).	86	15933	ε. Χάμπτον 25/6	ΣΤΡΕΣΑ (δ.).	75	11171	α. Μίνα δλ Φαχάλ 19/7
ΣΕΐΛΑΜΑΝ (κ.).	80	17798	ε. Ν. «Ορλεάνη» 18/7	ΣΤΡΙΝΕΣ (κ.).	69	9822	ε. Κάντλα 20/6
ΣΕΐΛΑΟΡ (κ.).	70	9951	α. Μπ. «Άιρες» 14/7	ΣΤΡΟΚΑΤΗΣ (κ.).	72	9076	ε. Καλαί 20/7
ΣΕΐΛΑΟΡ I. (κ.).	70	12578	α. Ντάρμπαν 21/6	ΣΤΩΤΡΑΣ (π.).	73	16317	προς Γιοκοχάμα 20/6
ΣΕΐΛΑΟΡ II (κ.).	70	12578	α. Μανφρεντόνια 13/7	ΤΑΞΧΟΡΝ	70	18736	α. Λός «Αντζελες» 12/7
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77	16267	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.).	68	10964	α. Ρίο «Ιανέιρο» 23/6
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.).	75	7033	στή Χαλκίδα 20/7	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.).	78	11562	α. Χιούστον 14/7
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917	προς Μαλαισία 15/6	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐΝ (κ.).	73	19420	προς Μπουσόν 24/6
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).	75	51898	προς Μπόννυ 10/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.).	78	10372	δ. Ντόβερ 3/7
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889	δ. Σουέζ 19/7	ΤΕΡΝ (κ.).	73	19735	προς Μανίλα 28/6
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.	69	43456	α. Γένοβα 13/7	ΤΕΤΙ (κ.).	70	10328	στή Σαγκάη 10/5
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).	82	19494	ε. Ροζάριο 14/7	ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.).	72	24615	προς Κίνα 14/6
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ.κ.).	68	66113	ὕψωση σημ. Μπαχάμας	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.).	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).	76	18174	ε. Γένοβα 12/7	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.).	78	16329	ε. «Αρατού» 7/7
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.).	71	4713	ε. Ραβέννα 10/7	ΤΖΙΜΙΛΙΑ (κ.).	71	16275	δ. Σουέζ 2/7
ΣΗ ΟΑΘ (κ.).	74	3764	πρ. «Sun Runner»	ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).	74	22294	α. Φελίξτου 17/7
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).	76	16277	α. Ντόντζες 11/7	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.).	74	18204	α. Νικόσια 3/7
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.).	84	4073	πρ. «Sarah Kathryn»	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).	66	18781	δ. Π. Σάιτ 15/7
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142	δ. Ντόβερ 18/7	ΤΖΙΟΒΙ (π.).	75	3531	ε. «Αντεν» 22/6
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).	79	15688	δ. Ντόβερ 15/6	ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	δ. Κων/πολη 4/7
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	71	48685	α. Γιβραλτάρ 11/7	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.).	81	3375	δ. Δαρδανέλλια 5/7
ΣΗ ΤΑΐΓΚΕΡ (κ.).	73	13631	ὕψωση ελληνική	ΤΖΟΫΐ (Ονδ.).	78	5868	α. Φός 10/7
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.).	71	14130	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 11/7	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).	70	9954	προς «Ορν» 8/6
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).	76	30343	α. Ν. «Υόρκη» 12/7	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.).	73	9044	ε. Ντάρμπαν 18/7
ΣΗΓΚΡΕΐΣ (δ.μ.).	77	40553	α. Χιούστον 12/7	ΤΖΩΝ Α. (κ.).	76	16023	α. Τερνούζεν 15/7
ΣΗΓΟΥΐΝΤ 2 (δ.μ.).	78	28025	δ. Κων/πολη 19/7	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.).	78	15680	δ. Σουέζ 18/7
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.Μ.).	77	40558	α. Γουίλεμσχαρντ 13/7	ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.).	70	10197	ε. Λειξόδες 17/7
ΣΗΕΕΠΛΟΡΕΡ (μ.).	76	30373	μετ. «Johann M.» (Μπχ.)	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.).	75	12376	ε. Βομβάη 27/6
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).	74	20704	α. Τμμγκχαμ 14/7	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σούβα 18/7
ΣΗΛΑΚ III (κ.).	77	15264	δ. «Ελσινόρη» 7/7	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.).	69	5406	ε. Πόρτ Κορτές 3/7
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.).	74	18963	ε. Σάντος 16/7	ΤΗΝΟΣ ΑΐΛΑΝΤ (κ.).	73	12376	προς Ρίο Γκρόντε 17/6
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).	70	11188	α. Ρίο «Ιανέιρο» 10/7	ΤΙΤΑΝ (κ.).	76	15356	προς «Αμβούργο» 3/6
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.).	78	19211	προς Μπαντάρ «Αμπάς» 18/5	ΤΟΞΑ (κ.).	71	9082	προς «Αβόνα» 2/6
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).	84	18173	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 15/6	ΤΟΞΟΝ II (κ.).	75	16822	ε. Βομβάη 11/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073	δ. Σκώ 7/7	ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.).	68	9627	μετ. «Ronjay» (π.)
ΣΗΜΠΗ (κ.).	74	29827	ε. Γιούροπορτ 22/7	ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.).	69	9777	α. Λός Πάλμας 18/7
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).	76	32971	δ. Κων/πολη 1/7	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Βενετία 13/7
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328	α. Λίβερπουλ 7/7	ΤΡΑΣΤ (κ.).	76	13550	δ. Παναμά 8/7
ΣΗΜΠΡΕΐΒΡΥ (δ.μ.).	73	17795	α. Νάπολη 19/7	ΤΡΕΑΝΑ (κ.).	77	17339	δ. Ντόβερ 19/7
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005	α. Νιουχάβερ 8/7	ΤΡΕΐΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	78	18953	προς Μπαγκλαντές 17/7
ΣΗΝΤΡΑΐΒ (κ.).	82	18709	ε. Καρταγένα 14/7	ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΝΤΣ (π.).	74	8915	α. Ν. «Ορλεάνη» 18/6
ΣΗΠΕΐΣ (μ.).	77	15225	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/7	ΤΡΕΐΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	προς Παλούα 31/5
ΣΗΠΡΑΐΝΤ II (δ.μ.).	74	18631	α. Αμβούργο 14/7	ΤΡΕΐΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	ο. Σουέζ 18/7
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.).	76	16432	α. Καέν 17/7	(δ.κ.).	71	109197	α. Πράγια Μόλε 8/7
ΣΗΡΑΐΝΤΕΡ (μ.).	77	30370	α. Τακόμα 11/7	ΤΡΕΐΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	76	30746	α. Ρότερνταμ 5/7
ΣΗΡΑΜΠΕΡ (δ.μ.).	73	17310	α. «Αίλ» δφ Γκραίν 5/7	ΤΡΕΐΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.).	73	43867	δ. Σουέζ 14/7
ΣΗΡΕΐΝΤΣΕΡ (κ.).	79	19061	προς Μπ. «Αμπάς» 26/6	ΤΡΕΐΝΤ ΛΑΐΤ (κ.).	75	13567	δ. Σουέζ 20/7
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.).	75	42619	δ. Κων/πολη 19/7	ΤΡΕΐΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.).	76	13547	ε. Ντάρμπαν 11/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).	70	17571	α. Αμβέρσα 12/7	ΤΡΕΐΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΣΗΤΣΑΡ II.	83	18173	στό Μπαντάρ «Αμπάς» 2/7	ΤΡΕΐΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.).	74	43867	προς Ποχάγκ 12/6
ΣΗΤΡΕΐΝΤΕΡ II (δ.Μα.).	72	15285	δ. Κων/πολη 13/7	ΤΡΕΐΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).	72	79317	α. Ακαγιούτλα 2/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	73	16095	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 2/7	ΤΡΕΐΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.).	74	25394	προς «Οζάκα» 28/6
ΣΗΦΑΐΤΕΡ (Μ.).	75	18794	δ. Κων/πολη 5/7	ΤΡΕΐΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Γιούροπορτ 8/7
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.).	74	31228	ε. «Ελσινόρη» 29/6	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	προς «Αμπιτζάν» 30/6
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Χάμπτον 17/7	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.).	72	12463	α. Χιούστον 3/7
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353	α. Νικόσια 8/7	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11844	προς «Ακαμα» 27/6
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	75	17129	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 26/6	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.).	74	8826	δ. Σουέζ 19/7
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18406	ε. Κασσιούγκ 13/7	ΤΡΟΫ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11844	ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΣΙΕΝΝΑ (δ.).	86	41766	ε. Κασσιούγκ 13/7	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Τζέντα 22/6
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡ (κ.).	76	12440	ε. «αμβέρσα» 22/7	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133	α. Τόκιο 14/7
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΐΤΟΡ (κ.).	76	20854	α. Ντάρμπαν 20/7	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	10059	ε. Κασσιούγκ 13/7
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).	85	13911	α. Φελίξτου 17/7	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	82	15953	στό Ταμπίκο 17/7
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.).	75	20797	α. Κολούμπια 14/7	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.).	72	15948	
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).	76	12440	α. Ν. «Υόρκη» 8/7	ΦΑΝΕΛΙ (κ.).	75	5595	α. Λός Πάλμας 18/7
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.).	75	13835	προς Καβάλλα 29/6	ΦΑΝΗΣ (π.).	77	15901	α. Σάν Φραντσίσκο 8/7
ΣΙΛΙΜΝΑ*	78	32508	ε. Ματόνζας 7/6	ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20608	προς Λένινγκραντ 26/6
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.).	72	55878	προς «Αγκόλα» 29/6	ΦΑΞΑ (δ.).	74	67.202	α. Τενερίφ 16/7
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.).	75	16849	ε. Βομβάη 13/7	ΦΕΐΘ	70	15216	ε. «Αντεν» 1/6
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).	80	14825	ε. Λιανουουγκάγκ 12/7	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.).	68	4080	ε. Κάντλα 3/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Αιβ.).	69	15688	ε. Τζέντα 3/7	ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.).	69	8767	προς ΗΠΑ 1/6
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΐΡΟΥΤ (Αιβ.).	69	15688	ε. Κασσιούγκ 5/7	ΦΙΛΙΑ (κ.).	72	13690	α. Βανκούβερ 1/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.).	70	24102	ε. Κάντλα 28/6	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.	73	18583	α. Γιβραλτάρ 11/7
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).	73	9845	ε. Κασσιούγκ 5/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).	63	10617	ε. Κάντλα 28/6	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.).	67	54322	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΣΚΑΫΛΑΐΝ (δ.Μ.).	73	17466	ε. Κασσιούγκ 5/7	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.).	70	83168	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΣΚΑΫΛΑΐΝ (δ.Μ.).	77	11679	ε. Ρουαί 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.).	72	10194	α. Τζέμπελ Ντάνα 3/7
ΣΚΑΫΛΑΐΝ (δ.Μ.).	77	11679	προς Σιγκαπούρη 17/6	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.).	70	1519	στό Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/6
ΣΚΑΫΛΑΐΝ (δ.Μ.).	76	10804	ε. Σαγκάη 4/7	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).	67	15821	μετ. «Calandria» (Βρ.)
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).	77	19993	α. Πειραιά 27/6				α. Βαλτιμόρη 4/7

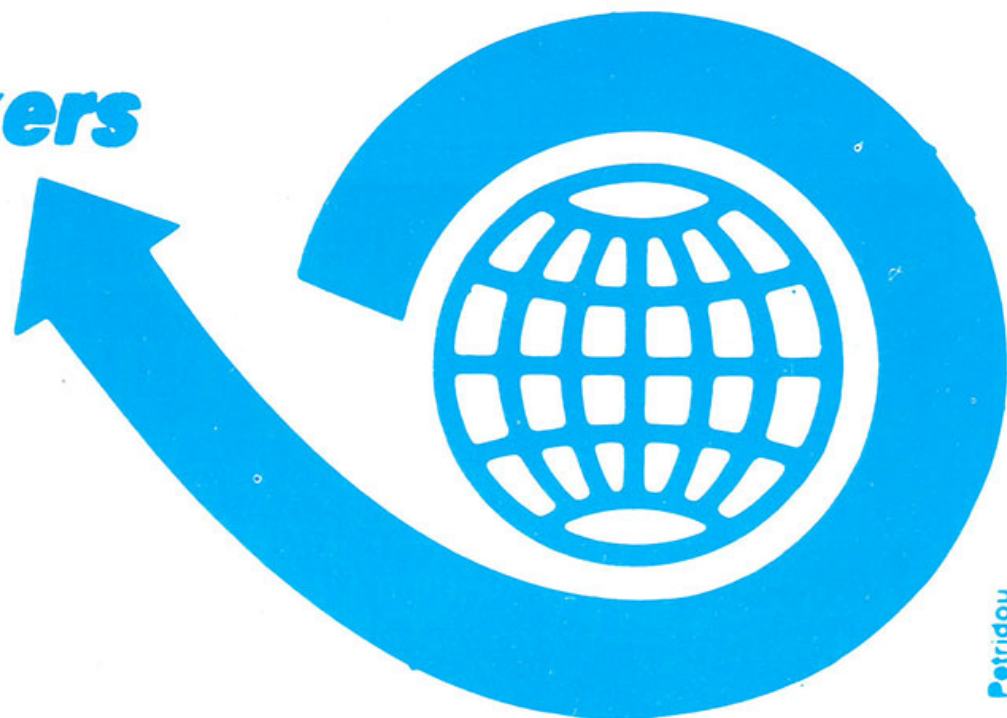
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

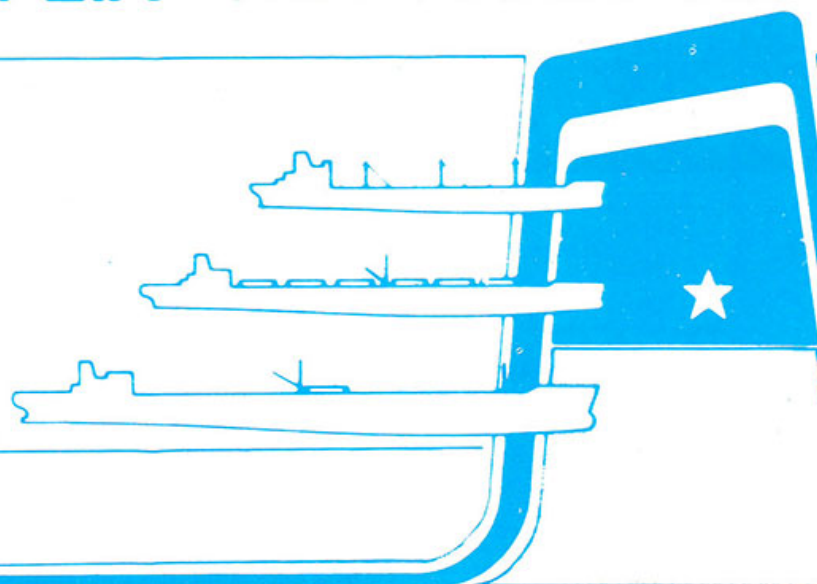
Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIA
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

