

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1303/1061

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1303/1061
ΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1969
ΔΡΧ. 300

189



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES



Securing Ship Lines.

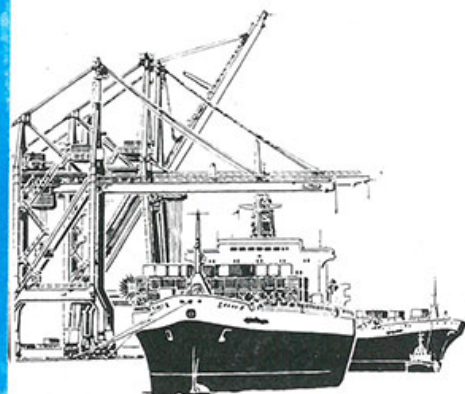
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 58ο

15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1989
ΝΟ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1303/1061

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1303/1061 September 15th, 1989

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

12 Τό Νηολόγιο της Isle of Man.

13 'Η νέα Συλλογική Σύμβαση των Ποντοπόρων πλοίων (Μέρος Β').

24 Η κατάρτιση των Έλλήνων Ναυτικών στον τομέα της άλιείας. Έπισημάνσεις του κ. Γ. Μαργκογιάννη.

25 'Απόφαση του 'Αρείου Πάγου για τό εφαρμοστέο δίκαιο σχετικά μέ αναγκαστικό πλειστηριασμό κυπριακού πλοίου στην 'Ελλάδα.

40 Shipping Policy for Greece in the 1990's
By Mr. S. G. Sturmey, Maritime Economist.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
23 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
26 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
38 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
39 ENGLISH SUPPLEMENT
43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



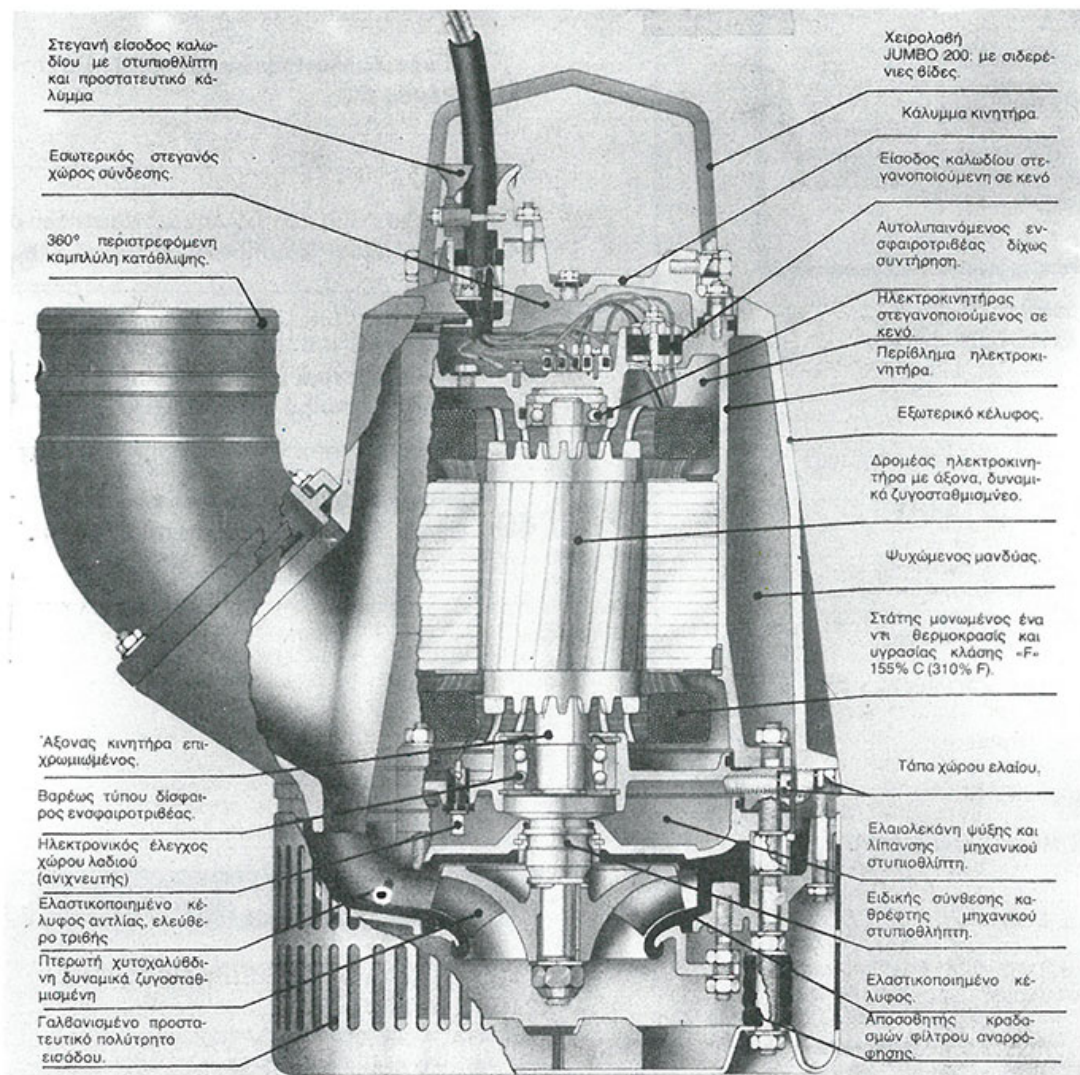
Αντλήτικη Ελλάδα
Antlitiki Hellas



- Φορτώνετε χύδην φορτία και θέλετε καθαρές σωληνώσεις μηχανοστασίου;
- Έχετε άμεση ανάγκη εξάντλησης κοιτών;

- Are you loading grain loads and wish the tubes of your engine room to be clean?
- Do you need urgent stripping?

ΥΠΟΒΡΥΧΙΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ*
SUMBERSIBLE PUMPS*



JUMBO: 10 - 600/ από 1 - 65 KW
Αποδόσεις: Q=26 - 1150 M³ /H
H= 16 - 65 M

- *— Για οποιαδήποτε βολτάζ
- Ήλεκτροκινητήρες και αντι-εκκρηκτικού τύπου.
- Παραδίδονται σ' όλο τον κόσμο
- Πιστοποιητικά όλων των νηογνώμόνων.

- For all voltages
- Motor ex-proof (if requested)
- We deliver all over the World.
- Certificates of all Classifications.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΜΕΝΕΛΑΟΥ 5-7
& ΔΟΪΡΑΝΗΣ
ΚΑΛΛΙΘΕΑ ΑΘΗΝΑ
T.K. 17672

ADDRESS
5-7 MENELAOU AND
DOIRANIS STR.
KALLITHEA-ATHENS
P. CODE 17672

ΤΗΛ.- TEL.
9569.822
9568.156
9587.430

TELEX
22.2772 ABSH GR.

BANKERS
ERGOBANK - PIRAEUS BRANCH

Χωρίς ψευδαισθήσεις

Σημαντική, όπως κάθε φορά, και η νέα κοινή σύνοδος των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου που πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά στις 6 Σεπτεμβρίου. Και όχι μόνον γιατί έδωσε την ευκαιρία να συζητηθούν όλα τα θέματα και προβλήματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία και τον ελληνικό εφοπλισμό αλλά και για τη διαμόρφωση της αντίληψης ότι η Ελληνική Πολιτεία θα βρει τις σωστές λύσεις για όλα τα έκκρεμα προβλήματα και θα προχωρήσει στις ρυθμίσεις που χρειάζονται για να υποβοηθηθεί ή επάνοδος των πλοίων στην Ελληνική σημαία.

Έτσι ακριβώς έχουν τα πράγματα: Εάν πραγματικά η Ελληνική Πολιτεία ενδιαφέρεται για την Ελληνική Ναυτιλία, εάν θέλει να επωφελείται πρωτίστως ο τόπος από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων, εάν θέλει να δουλεύουν πρώτα πρώτα οι δικόι μας ναυτικοί στα ελληνικά πλοία, εάν θέλει να κερδίζει η εθνική μας οικονομία όλα αυτά που μας άρπάζουν σήμερα όλοι οι άλλοι, θα βρει, θα εντοπίσει τα προβλήματα και θα προχωρήσει στις επιβαλλόμενες λύσεις χωρίς να λογαριάζει τί θέλουν οι εφοπλιστές και τί λένε οι εκπρόσωποι των ναυτικών.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» χρόνια τώρα επαναλαμβάνουν με επιμονή και υπομονή ότι για να ξαναγυρίσουν τα πλοία

χρειάζεται να εξασφαλισθούν όλα εκείνα που έχουν επιτύχει τα ελληνόκτητα πλοία στις λύσεις στις οποίες έχουν καταφύγει, με δυο λόγια χρειάζεται να εξασφαλισθεί:

Πρώτα ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο για να μην τρομάζει κάθε πρωί ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας από τις «έξυπνες» των μανδρινών του Υπουργείου Οικονομικών ή και του Υπουργείου Ναυτιλίας ακόμη. Και δεύτερο να εξασφαλισθεί στο υπό Ελληνική σημαία πλοίο η δυνατότητα να κινείται και να επιζεί και στις όριακές ακόμη συνθήκες της ναυλαγοράς.

Βεβαίως αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί:

— Ούτε με την «κοινωνική» σύνθεση των πλοίων.

— Ούτε με τη διατήρηση «κεκτημένων» που δεν έχουν πλέον λόγο υπάρξεως.

— Ούτε όταν εξακολουθούμε να κοιτάμε συνέχεια πίσω.

Οι καιροί άλλαξαν, στο χώρο της Ναυτιλίας, πέρα από τις τεχνολογικές εξελίξεις, υπεισέλθαν νέοι παράγοντες που κανένας δεν μπορεί πλέον να αγνοεί ατιμωρητί.

Γι' αυτό πρέπει να κοιτάξουμε θαρραλέα μπροστά. Να δούμε τι έχουν κάνει οι ανταγωνιστές μας οι οποίοι μέχρι πρότινος μας αντέγραφαν. Και να τους αντιγράψουμε και εμείς ή ακόμη να προχωρήσουμε και πιο πέρα από αυτούς για να είμαστε μονίμως ανταγωνιστικοί. Μόνον τότε θα γυρίσουν τα πλοία, ως μην έχουμε ψευδαισθήσεις.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΖΟΥΝ ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ

Όλα δείχνουν ότι η «νίκη» που πέτυχαν μέσω της ITF οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί του κινεζικών συμφερόντων παναμαϊκού μπάλκερ «Fareast Trader» θα αποδειχθεί τελικά πύρρειος για το σύνολο των Φιλιππινέζων ναυτικών που εργάζονται σε ξένα πλοία. Κι' αυτό γιατί η προσφυγή στην ITF και η ιδιαίτερα υψηλή τους αξίωση που αποδέχθηκε αμερικανικό δικαστήριο έχει προβληματίσει τον εφοπλισμό.

Τό πλοίο είχε συλληφθεί στο Γκάλβεστον μετά από καταγγελία του Φιλιππινέζικου πληρώματός του για τη καταβολή μισθού, δικαστήριο δε του Τέξας αποδέχτηκε τις απαιτήσεις του πληρώματος για όφειλές 292.689 δολ. για μισθούς υπό την κλίμακα της ITF, αλλά ταυτόχρονα επέδωσε και ποσό 1.997.167 δολ. σαν ποινή βάσει των διατάξεων του Ναυτιλιακού Κώδικα των ΗΠΑ, ο οποίος ορίζει πληρωμή μισθού δύο ημερών για κάθε ημέρα που παρακρατούνται οι μισθοί παράνομα. Με την απόφαση του δικαστηρίου επίσης απαγορεύεται στον πλοιοκτήτη να απολύσει ή να προξενήσει βλάβη στο πλήρωμα επειδή έφερε την υπόθεση ενώπιον των αμερικανικών αρχών.

Φυσικά δεν είναι μόνον η υπόθεση του «Fareast Trader» που προβληματίζει τον εφοπλισμό. Υπάρχουν και ένα σωρό άλλες αιτίες που έχουν προκαλέσει από καιρό έντονο προβληματισμό, όπως είναι η τάση για συνεχείς αυξήσεις και επιβαρύνσεις που εκδηλώνεται με πρωτοβουλία της αρμόδιας αρχής των Φιλιππινών, η πτώση του επιπέδου των Φιλιππινέζων ναυτικών που παρέχουν όρισμένα γραφεία από αυτά που προμηθεύουν Φιλιππινέζικα πληρώματα, τα κρούσματα ανυπακοής και άκαιρης εγκαταλείψεως του πλοίου ή και λιποταξίας από τους επιθυμούν να μεταναστεύσουν.

Ο προβληματισμός αυτός έχει οδηγήσει από καιρό στην αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων στο θέμα της επανδρώσεως των

πλοίων και ήδη είναι γνωστό ότι έχουν γίνει συστηματικές προσπάθειες για την άντληση πληρωμάτων και από άλλες — εκτός των γνωστών — περιοχές που σύμφωνα με πληροφορίες θα αρχίσουν να αποδίδουν πολύ σύντομα, όποτε θα επιβεβαιωθεί η αρχική πρόβλεψη ότι η μέσω της ITF «νίκη» του πληρώματος του «Fareast Trader» θα αποδειχθεί τελικά πύρρειος για το σύνολο των Φιλιππινέζων ναυτικών.

ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ ΕΣΑΕΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΕΡΙΑ

Τό άρθρο του προηγούμενου τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών» για την Ακτοπλοία προκάλεσε, όπως είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, τό ενδιαφέρον και πολύ υψηλά ιστάμενων οι οποίοι προβληματίζονται έξ ίσου έντονα για τό ενδεχόμενο άρσεως του καμποτάζ σε κάποια όχι μακρινή χρονική στιγμή και των συνεπειών που μπορούν να υπάρξουν εάν εμείς δεν είμαστε έτοιμοι. Τό πλέον ενδιαφέρον όμως είναι ότι έχουν την ίδια αντίληψη με αυτήν που διατύπωσαν τά «Ναυτικά Χρονικά», ότι η αντιμετώπιση των «είσβολών» μπορεί να γίνει μόνον όταν εμείς θά έχουμε αποκτήσει τά ίδια «όπλα» με τά όποια θά επιχειρηθεί ή «είσβολή», δηλαδή ισάξια πλοία.

Αυτά από τη μία πλευρά, διότι υπήρξε και άλλη την όποια σπεύδομε επίσης να αποκαλύψουμε: Όρισμένοι — προφανώς εκείνοι που ενδιαφέρονται να διατηρηθεί και τά δύο — τρία επόμενα χρόνια τό μέχρι πρότινος ύφιστάμενο στάτους κβό στην Ακτοπλοία και από εκεί και πέρα γαία πυρί μιχθήτω — προσπάθησαν — με ψιθυρίες και πάντοτε στο σκοτάδι, γιατί δεν τολμούν να εμφανισθούν στο φώς της ημέρας — να περιορίσουν τη σημασία των αντίληψεων των «Ναυτικών Χρονικών» λέγοντας ότι ο στόχος μας δεν ήταν ή διατήρηση της Ακτοπλοίας σε ελληνικά χέρια αλλά ή υποστήριξη των συμφερόντων του Συγκροτήματος Αγούδημου, τό όποιο, όπως είναι γνωστό, επέκτεινε τά έν-

διαφέροντά του και στην Ακτοπλοία με μία δυναμική παρουσία.

Τό «κόλπο» φυσικά δεν έπιασε. Γιατί όλοι γνωρίζουν ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν υποστηρίζουν επιχειρηματικά συμφέροντα. Υποστηρίζουν, και πάντοτε μαχητικά την υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας, στην προκειμένη δε περίπτωση εκείνο που μάς ενδιαφέρει είναι να παραμείνει ή Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια. Και εύτυχώς για τό τόπο που υπάρχουν οι Αγούδημοι αλλά και όλοι οι άλλοι — οι Κρητικές εταιρίες, ή Δωδεκανησιακή, ό πρωτοεμφανισθείς στην Ακτοπλοία με τό θαυμάσιο πλοίο «Ποσειδών Έξπρες» κ. Μουλόπουλος για τό όποιο έγγραφη ότι προσπάθησε να αγοράσει και έτερο πλοίο αξίας 20 εκατ. δολαρίων — οι όποιοι έσπευσαν να προχωρήσουν στην πρόσκτηση των πλοίων που χρειαζόμαστε για να αποκρούσουμε επιτυχώς μία ενδεχόμενη «είσβολή» και επιπλέον για να είμαστε σε θέση να ανταποδώσουμε τά ίδια στις χώρες των «είσβολών».

Βεβαίως οι επιβάτες προτίμησαν και θά προτιμούν και στό μέλλον τις καινούργιες μονάδες και για τη συντόμευση του ταξιδιού αλλά κυρίως για την άνεση που προσφέρουν και κάνουν τό ταξίδι στις ελληνικές θάλασσες και στά νησιά μας απόλαυση και όχι ταλαιπωρία — οι επιβάτες πληρώνουν και είναι απόλυτα δικαιολογημένη ή αξίωσή τους να τούς παρέχονται ανάλογες υπηρεσίες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δεν υποστηρίζουν τά συμφέροντα οίουδήποτε. Υποστηρίζουν μόνον τά συμφέροντα του τόπου και εκείνο που θέλουν και επιδιώκουν είναι να παραμείνει ή Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια — τίποτε άλλο.

Η ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ

Στό διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο ή Κύπρος τίς τελευταίες ημέρες με τη διήμερη σύνοδο «Ναυτιλιακή Κύπρος 1989» που άρχισε χθές Πέμπτη στη Λευκωσία και λήγει σήμερα με την παρουσία ναυτιλιακών παρα-

γόντων από όλο τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένου και του γενικού γραμματέα του IMO κ. Σριβάσταβα, καθώς και έφοπλιστών από όλα τα μέρη της γης και φυσικά και από τον Πειραιά.

Για μία ακόμη φορά οι Κύπριοι που ασχολούνται με τη Ναυτιλία μας έβαλαν τα γυαλιά — βλέπετε οι άνθρωποι έχουν καταπιεστεί σοβαρότατα με το αντίκειμενο που τους έχει εμπιστευθεί η Κυπριακή Δημοκρατία και δεν ασχολούνται με μικροπολιτική. Έπιστράτευσαν τα πάντα και τους πάντες, ακόμη και τον Πρόεδρο Γ. Βασιλείου ο οποίος κήρυξε την έναρξη της συνόδου και δεξιώθηκε στο προεδρικό μέγαρο όλους τους επισκέπτες: Έτσι πέρασαν εύκολοτα στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα το μήνυμα για τα πλεονεκτήματα που παρέχει η Κύπρος ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και τα όποια συνόψισαν ως εξής:

— Στρατηγική τοποθεσία με μακριά παράδοση στην ναυτιλία και το εμπόριο.

— Υπέροχες τηλεπικοινωνίες και εύκολη πρόσβαση από αέρα και θάλασσα.

— Σύγχρονες και αποτελεσματικές νομικές, λογιστικές και τραπεζικές υπηρεσίες βασισμένες σε αγγλικές πρακτικές.

— Συμφωνίες αποφυγής διπλής φορολογίας με 19 χώρες μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ, η Αγγλία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Νορβηγία, η Σουηδία και η Ελλάδα.

— Έλλειψη εμποδίων στον συναλλαγματικό έλεγχο σε όλες τις εργασίες σχετικά με την ναυτιλία.

— Πολυάριθμες διεθνείς ναυτιλιακές συνθήκες.

— Έταίρος σε ένα εκτεταμένο δίκτυο διμερών συμφωνιών μέσω των οποίων τα Κυπριακά πλοία απολαμβάνουν προνόμια εθνικά ή του ευνοούμενου κράτους στα λιμάνια άλλων χωρών.

— Άνταγωνιστικά τέλη νηολόγησης πλοίων και ετήσια φορολογία βασισμένη στο τοννάρι καθώς και άλλα φορολογικά πλεονεκτήματα.

— Πλήρης προστασία για τους χρηματοδότες και για τους υποθηκευτές.

— Πλήρης φορολογική απαλλαγή για έσοδα και κέρδη κεφαλαίου για τους πλοιοκτήτες και ναυτικούς και σημαντικές φορολογικές εκπτώσεις σε επιχειρήσεις ανοικτής θαλάσσης και στους υπαλλήλους τους που είναι ξένης εθνικότητας.

— Χαμηλό κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας για ναυτιλιακές και επιχειρήσεις ανοικτής θαλάσσης.

— Διαθεσιμότητα εμπειρου προσωπικού

σε ανταγωνιστικές τιμές.

— Άωνυμια πλοιοκτητών μέσω μετόχων.

Έμεις, τα «Ναυτικά Χρονικά», δηλαδή, το μόνο που έχουμε να πούμε είναι τα ειλικρινή μας συγχαρητήρια σε όλους εκείνους που σχεδίασαν τη σύνοδο και μόχθησαν για την επιτυχία της.

ΝΑ ΔΙΑΛΥΘΕΙ

Το νέο συμβούλιο που διορίστηκε από την ΕΤΒΑ στην κρατική επιχείρηση «Ελληνική Ακτοπλοία» το μόνο που μπορεί και όφειλε να κάνει είναι να προχωρήσει στη διάλυση της εν λόγω εταιρείας ή όποια έχει στοιχίσει πολλά στον βαρύτατα φορολογούμενο Έλληνα πολίτη.

Πρόεδρος της «Ελληνικής Ακτοπλοίας» διορίστηκε ο δικηγόρος κ. Α. Γαλανός και διευθύνων σύμβουλος ο πλοίαρχος Ε.Ν. κ. Δ. Δεσφινός, στο Δ.Σ. δέ μετέχει εκτός των άλλων και ο πλοίαρχος κ. Π. Δρακουλάκος.

Η ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ VHF

Επί τέλους, δίδεται η λύση που χρόνια υποδείκνυαν οι στήλες αυτές για τη χρήση των VHF από τις ναυτιλιακές εταιρείες για την χωρίς καθυστερήσεις επικοινωνία τους με τα πλοία που βρίσκονται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή του Πειραιώς αλλά και των άλλων λιμανιών της χώρας: Όπως ανακοίνωσε χθες στην τακτική συνάντησή του με τους δημοσιογράφους ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, μετά από συνεργασία του με τον Υπουργό Μεταφορών κ. Γκελεστάθη και τον Γενικό Διευθυντή του ΟΤΕ καθηγητή κ. Κυρ. Κιουλάφα καταρτίστηκε σχέδιο Π.Δ. το οποίο προβλέπει την καταβολή παγίου τέλους στον ΟΤΕ για τη χρήση των VHF από τις ναυτιλιακές εταιρείες, ναυτικούς πράκτορες και όσους σχετίζονται με οποιονδήποτε τρόπο με την εξυπηρέτηση του πλοίου.

Η λύση αυτή είχε υποδειχθεί από έτών — από το 1983 εάν δεν μάς άπατά η μνήμη μας — από το ΥΕΝ αλλά οι μανδάρinhoι της αρμόδιας διευθύνσεως του υπουργείου Μεταφορών και του ΟΤΕ δεν την είχαν αποδεχθεί ως τώρα παρά τις επανειλημμένες επισημάνσεις των στηλών αυτών, με αποτέλεσμα ο Όργανισμός Τηλεπικοινωνιών να έχει χάσει αρκετά εκατ. δολάρια μέχρι τοῦδε και επί πλέον να υποβληθεί και σε άσκοπες, κατά την αντίληψή μας, δαπάνες για τη δημιουργία στο όρος Αιγάλεω κάποιου σταθμού του ΟΤΕ που θα εξυπηρετούσε τα πλοία που κινούνται στον Σαρωνικό — φυσικά για την ε-

ξυπηρέτηση των πλοίων στα άλλα λιμάνια δεν είχε αναφερθεί ούτε λέξη.

Πάντως η ρύθμιση του προβλήματος, που αποδεικνύει ότι όταν υπάρχει ή επιβαλλομένη πολιτική βούληση όλα μπορούν να γίνουν, δεν απαλλάσσει τους μανδάρinhoις του Υπουργείου Μεταφορών και του ΟΤΕ από τις ευθύνες τους για τη ζημιά που προκάλεσαν με την ολιγωρία τους σε βάρος του Όργανισμου Τηλεπικοινωνιών και οι ευθύνες αυτές πρέπει να καταλογισθούν για να σταματήσουν οι μανδάρinhoι να παραβλάπτουν με την άβελτηρία τους τα συμφέροντα της χώρας.

Η ΠΡΟΣΔΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Όρθοτατη ή επισημάνση από τη Διεθνή Ναυτική Ένωση του προβλήματος προσδέσεως των πλοίων στο πειραϊκό λιμάνι. Όχι μόνον γιατί η Πλοηγική Υπηρεσία, παρά το γεγονός ότι εισπράττει ανάλογα δικαιώματα, δεν διαθέτει λεμβούχους γι' αυτή τη δουλειά. Ούτε ακόμη και γιατί οι ιδιώτες που ασχολούνται με το λύσιμο και δέσιμο κάβων εισπράττουν εκβιαστικά όσα θέλουν. Άλλά για τους κινδύνους που δημιουργούνται για πλοία.

Το πρόβλημα το έχουν επισημάνει επανειλημμένως τα «Ναυτικά Χρονικά» αλλά όλοι οι αρμόδιοι ετήρησαν μέχρι τώρα σιγή ιχθύος. Το ίδιο επισημαίνουν και σε επιστολή τους προς τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη ο πρόεδρος και ο γεν. γραμματέας της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως κ.κ. Σπ. Μαρινάκης και Άν. Δικαίος — το κακό αυτό επισημαίναμε στο Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας από τριετίας και πλέον χωρίς κανένα αποτέλεσμα, υπογραμμίζουν. Τώρα ο κ. Παυλίδης, ο οποίος έδωσε λύση και στο πρόβλημα της χρησιμοποίησης των VHF, όπως γράφουμε αλλού, ελπίζουμε ότι θα βρει μία ικανοποιητική λύση ώστε ούτε να καταβάλλονται διπλά τέλη αλλά ούτε και να μπορούν να εκβιάζουν αυτοί που ασχολούνται σήμερα με το λύσιμο και το δέσιμο των κάβων.

Η «ΚΑΤΑΒΟΘΡΑ» ΤΟΥ ΝΙΕΝ

Νά τό δούμε και νά μήν τό πιστέψουμε, δηλαδή νά δούμε νά λειτουργεί τό Νοσηλευτικό Ίδρυμα Έμπορικού Ναυτικού στό Μελίσσια.

Η λειτουργία του ΝΙΕΝ αποφασίσθηκε από τους Υπουργούς Ναυτιλίας και Υγείας — Πρόνοιας κ.κ. Άριστ. Παυλίδη και Μιλτ. Έβερτ για νά αντιμετωπισθεί τό πρόβλημα της έλλειψης νοσοκομειακών κλινών στην Άττική — στό ΝΙΕΝ θά νοσηλεύονται άσφαλισμένοι του Οίκου Ναύτου και έτσι θά αποδεσμευθούν αντίστοιχες κλίνες από άλλα νοσοκομεία.

Σύμφωνά με τις σχετικές ανακοινώσεις, τό νοσοκομείο θά είναι έτοιμο νά λειτουργήσει έντός επτά μηνών — ελπίζουμε πάντως όσοι γνωρίζουν την πρόσφατη ιστορία του ιδρύματος αυτού ότι αυτή τη φορά τό νοσοκομείο θά τελειώσει και δέν θά γίνει πάλι «καταβόθρα» έστω κι αν τά χρήματα που θά δαπανηθούν πλέον δέν είναι του ΝΑΤ αλλά του Δημοσίου.

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ

Η HELMEPA, έν όψει της έναρξης της τελευταίας θερινής περιόδου, είχε αναλάβει έκστρατεία για τόν καθαρισμό των άκτών σε

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ

ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ

ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ

STOURAITIS TAX FREE CARS

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

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

συνεργασία με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και με διάφορες οργανώσεις (πρόσκοποι κλπ.), που είχε αποδώσει θαυμάσια αποτελέσματα. Νομίζουμε όμως ότι για να ολοκληρωθεί η προσπάθεια, αφού άλλωστε ο βασικός στόχος της είναι η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, χρειάζεται να γίνει και τώρα μία νέα εκστρατεία για τον καθαρισμό των ακτών πριν οι χειμωνιάτικες φορτύνες μεταφέρουν στη θάλασσα όλα εκείνα που οι "Έλληνες εγκαταλείπομε στις ακτές μετά το μπάνιό μας.

ΚΑΙ ΣΤΟ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Ίδιαίτερα επιτυχής θεωρείται η συμφωνία της εταιρίας Τσαβλέρη με τη κυβέρνηση του Γιβραλτάρ για τη δημιουργία μιας νέας επιχειρήσεως ναυαγιαρεισιών και ρυμουλκήσεων ή οποια δραστηριοποιείται σ' αυτή τη στρατηγική κυριολεκτικά περιοχή. Η νέα εταιρία, η οποία ονομάστηκε Tsavleris Salvage & Towage (Gibraltar) Ltd., θα διαχειρίζεται τα ρυμουλκά «Ατλας» και «Ερμής» τα οποία ναυλώθηκαν bareboat. Στο νηολόγιο του Γιβραλτάρ πρόκειται να μετανηολογηθούν προκειμένου να γίνεται εκεί και η επάνδρωσή τους.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το Συγκρότημα Τσαβλέρη θα διατηρήσει την αποκλειστική χρήση των ρυμουλκών για συμβόλαια ρυμουλκήσεως ανοικτής θαλάσσης σε άκτινα 1.000 - 1.500 μιλίων από το Γιβραλτάρ.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η συμφωνία του Συγκροτήματος Τσαβλέρη αποτελεί πλήγμα για την βρετανική εταιρία «Alexandra Towing Co.» που παρείχε έκτεταμένες εργασίες ρυμουλκήσεως στο Γιβραλτάρ για άνω των 16 ετών. Η εταιρία αυτή προτίθεται να παραμείνει στο Γιβραλτάρ με δύο ρυμουλκά όμως πολύ μικρότερης δυναμικότητας από τα ρυμουλκά του Οίκου Τσαβλέρη.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί, διότι έχει και αυτό ιδιαίτερη σημασία, ότι το συγκρότημα Τσαβλέρη επιδεικνύει μεγάλο ενδιαφέρον για την επίτευξη και άλλων παρομοίων συμφωνιών και όπως διευκρινίσθηκε, έχουν γίνει ήδη επαφές με πολύ καλές προοπτικές, μεταξύ του συγκροτήματος και της κυβερνήσεως της Υεμένης.

ΣΩΤΗΡΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΔΟΥΡΟΦΟΡΙΚΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Την σωτήρια χρήση των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών στα πλοία ανέπτυξε κατά τη πρόσφατη 10η ετήσια σύνοδο του INMARSAT στο Λονδίνο ο πλοίαρχος κ. Γεώργιος Παπαδάκης, διευθυντής της γνωστής εταιρίας Antares Shipping.

Μιλώντας σε ένα ακροατήριο 800 μελών της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας ο κ. Παπαδάκης υπογράμμισε ότι τη/τελευταία διετία τα πλοία της εταιρίας του διέσωσαν 18 ναυτικούς από κινδυνεύοντα πλοία, οι 16 από τους οποίους οφείλουν τη ζωή τους στην έγκαιρη ειδοποίηση των πλοίων της Antares από την Αμερικανική Ακτοφυλακή μέσω του INMARSAT.

Ο κ. Παπαδάκης επισήμανε ακόμη τη θετική προσφορά των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών στην εξουδετέρωση πυρκαγιάς στο μηχανοστάσιο σε ένα πλοίο της εταιρίας του, το οποίο ήταν έμπορτο βωξίτου.

Με την έγκαιρη προειδοποίηση των γραφείων της εταιρίας στο Λονδίνο, το σκάφος διατάχθηκε να κατευθυνθεί στο πλησιέστε-

ρο λιμάνι της Τζέντα, στο οποίο μετά από σχετική ενημέρωση των αρχών κατασβέστηκε η πυρκαγιά αποφεύγοντας έτσι τις συνέπειες μιάς τραγικής έκρηξης.

ΑΜΕΣΕΣ ΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

Ο Πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ κ. Άθαν. Σταματοπούλος δήλωσε ότι «οι όφειλές 120 έφοπλιστών προς το NAT παραγράφον γιατί η υπηρεσία δεν κίνησε τη διαδικασία έναντιόν τους».

Η δήλωση του κ. Σταματοπούλου προκαλεί απορίες για τις οποίες χρειάζονται εξηγήσεις. Πρώτα πρώτα πότε έγινε η διαπίστωση για την καταγγελλόμενη παραγραφή όφειλών, πώς έγινε και ποιούς συγκεκριμένα άφορουσε. Και τέλος ποιά μέτρα ελήφθησαν έναντιόν των υπηρεσιακών παραγόντων για την άβελτηρία τους και ποιά υπήρξε η στάση του Δ.Σ. στο όλο ζήτημα — υπενθυμίζουμε ότι ο κ. Σταματοπούλος είναι μέλος του Δ.Σ. του Ταμείου και θέλομε να πιστεύουμε ότι θα υπάρξουν τεκμηριωμένες απαντήσεις τις οποίες η ναυτιλιακή οικογένεια περιμένει άσμενως.

ΓΙΑΤΙ ΑΔΡΑΝΟΥΝ;

Στα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν περιέλθει από καιρό και από πολλές πλευρές πληροφορίες για τα προβλήματα που δημιουργούν σε βάρος των τουριστών που διακινούνται με κρουαζιερόπλοια αλλά και με άλλα επιβατηγά όρισημένοι ταξιτζήδες. Σύμφωνα με τις εν λόγω πληροφορίες οι ταξιτζήδες αυτοί με τη στάση τους και την εν γένει συμπεριφορά τους καταστρέφουν την όμορφη εικόνα για τη χώρα μας και τον ελληνικό λαό που φροντίζουν να δημιουργούν και με σημαντικές δαπάνες οι πλοιοκτήτριες εταιρίες και οι ναυτικοί μας και εν τέλει δυσφημούν τον ελληνικό τουρισμό.

Ήδη υπήρξε σε αθηναϊκή εφημερίδα και επώνυμη καταγγελία που επιβεβαιώνει την απaráδεκτη κατάσταση αλλά και για τα προβλήματα που δημιουργούν σε βάρος των τουριστών οι ταξιτζήδες στη λιμενική περιοχή και είναι αυτόνοτο ότι πρέπει να υπάρξει αυστηρότατος έλεγχος — το τροπάριο περί «της συμπαθούς τάξεως των ταξιτζήδων» πρέπει να σταματήσει.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Έπειδή το Υπουργείο δεν απάντησε ακόμη, επαναλαμβάνομε τα ερωτήματα σχετικά με τις πληροφορίες ότι ανώτατος λιμενικός αξιωματικός κτίζει σπίτι στην Πολιτεία: Πρώτα πρώτα χρειάζεται να γνωστοποιηθεί εάν οι σχετικές πληροφορίες είναι ακριβείς, σε καταφατική δέ περίπτωση να διευκρινισθεί πού (και πώς) βρήκε αυτός ένας μισθωτός τα χρήματα που χρειάζονται και για την οικοδομή αλλά και για το οικόπεδο στην πανάκριβη αυτή περιοχή.

Περιμένομε.

Έκδήλωση Ένδιαφέροντος

Τό Ζάννειον Όρφανοτροφείον Πειραιώς Έκάλης (όδός Ευαγγελιστρίας αριθ. 11, Πειραιάς, τηλ.: 41.79.114) προσφέρει επί αντιπαροχή ακινήτων του επί της οδού Άκτης Μισούλης αριθ. 21, στον Πειραιά, μεταξύ των οδών ΙΙ Μεραρχίας και Μπουμπουλίνας, διαμπερές μέχρι της οδού Άγ. Σπυρίδωνος, έκτασως 500 μ² περίπου.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να άπευθύνονται στην ανωτέρω διεύθυνση (κ. Παπαγεωργίου) για πληροφορίες. Από Δευτέρα έως Παρασκευή, ώρες 8.00 π.μ. - 14.00 μ.μ.

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η συμφορά του πολέμου εξαπελύθη. Σκληράς και πάλιν ήμέρας διέρχεται ή ανθρωπότης. Είς τας μεγάλας άρτηρίας του ύπερθαλασσίου έμπορίου, είς τόν Άτλαντικόν, τήν Βόρειον και τήν Βαλτικήν Θάλασσαν, προς τό παρόν έσως, ό εірηνικός πλοΰς τών έμπορικών σκαφών άμεσον ύφίσταται τήν άπειλήν.

— Τήν στιγμήν αΰτήν, μέσα είς τήν δίνην τής πολεμικής θυέλλης πού εξαπελύθη και πάλιν είς τας θαλάσσας, ή σκέψις μας στρέφεται προς τόν Έλληνα ναΰτη. Έπί τών επάλλεων του καθήκοντος πρόκειται διά πολλοστήν φοράν νά είσφέρη τόν άγωνιώδη μόχθον του διά νά κρατήσῃ ή ναυτιλία μας τήν έπίζηλον θέσιν της.

— Κατ' έπίσημον βρετανικήν άνακοίνωσιν, δημοσιευθεϊσαν τήν 8ην Σεπτεμβρίου, από τής έναρξεως του ύποβρυχιακού πολέμου μέχρι του άπογεύματος τής έν λόγω ήμερομηνίας αϊ άπώλειαι τών έμπολέμων άμφοτέρων τών παρατάξεων περιέλαβον 14 σκάφη, χωρητικότητος 51.875 τόννων γκρός, εκ τών οποίων βυθισθέντα πλοία 14.764 τόννων άνήκον είς τήν Γερμανικήν ναυτιλίαν.

— Προερχόμενον εκ Νέας Υόρκης κατέπλευσεν είς τόν Πειραιϊκόν λιμένα τήν πρωϊαν τής 7 Σεπτεμβρίου τό ύπερωκέανιον «Νέα Έλλάς» μέ 186 μετανάστας και άρκετά έμπορεύματα. Του σκάφους επέβαινον και οι μαθηταί τής «Σχολής Έμπορικής Ναυτιλίας» τής Υδρας, οίτινες εξέτελέσαν, ως γνωστόν, εκπαιδευτικόν πλόνν μέχρι Νέας Υόρκης.

— Τό φορτηγόν «Κωστής» 3.933 τον. γκρός (του 1905) του κ. Ίω. Χανδρή κατευθυνόμενον εκ Λένινγκράδ μέ φορτίον Ρωσικής Ξυλείας είς Άμβέρσαν προσέκρουσεν επί νάρκης είς τήν Βαλτικήν και έβυθίσθη.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 210/15.9.1939)

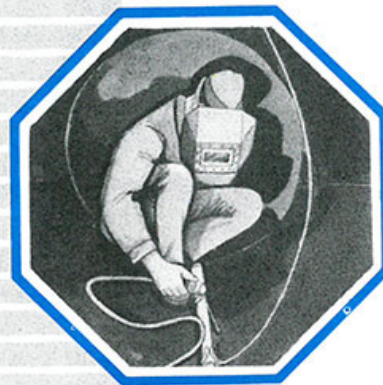
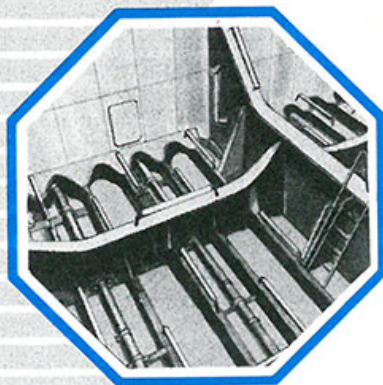
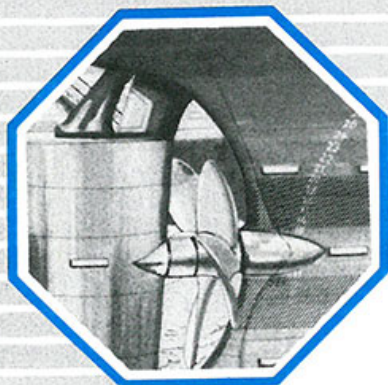
ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΝ ΟΙ ΚΡΑΥΓΕΣ

«Χουντική κυριαρχία στο ΥΕΝ», «Μπαμπούλας στον Οίκο Ναύτου», «Στρατόπεδο το ΥΕΝ», «Λιμεναρχείο έκαναν το Υπουργείο», «Φυγή πλοίων από την Έλληνική σημαία», «Διαλύουν την Έλληνική Άκτοπλοία» είναι μερικοί από τούς πρόσφατους τίτλους — κραυγές με τούς οποίους υποτίθεται ότι άσκειται κριτική και έλεγχος.

Τό έχομε πεί και άλλοτε αλλά τό επαναλαμβάνομε; Η κραυγή και τό σύνθημα δέν

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.

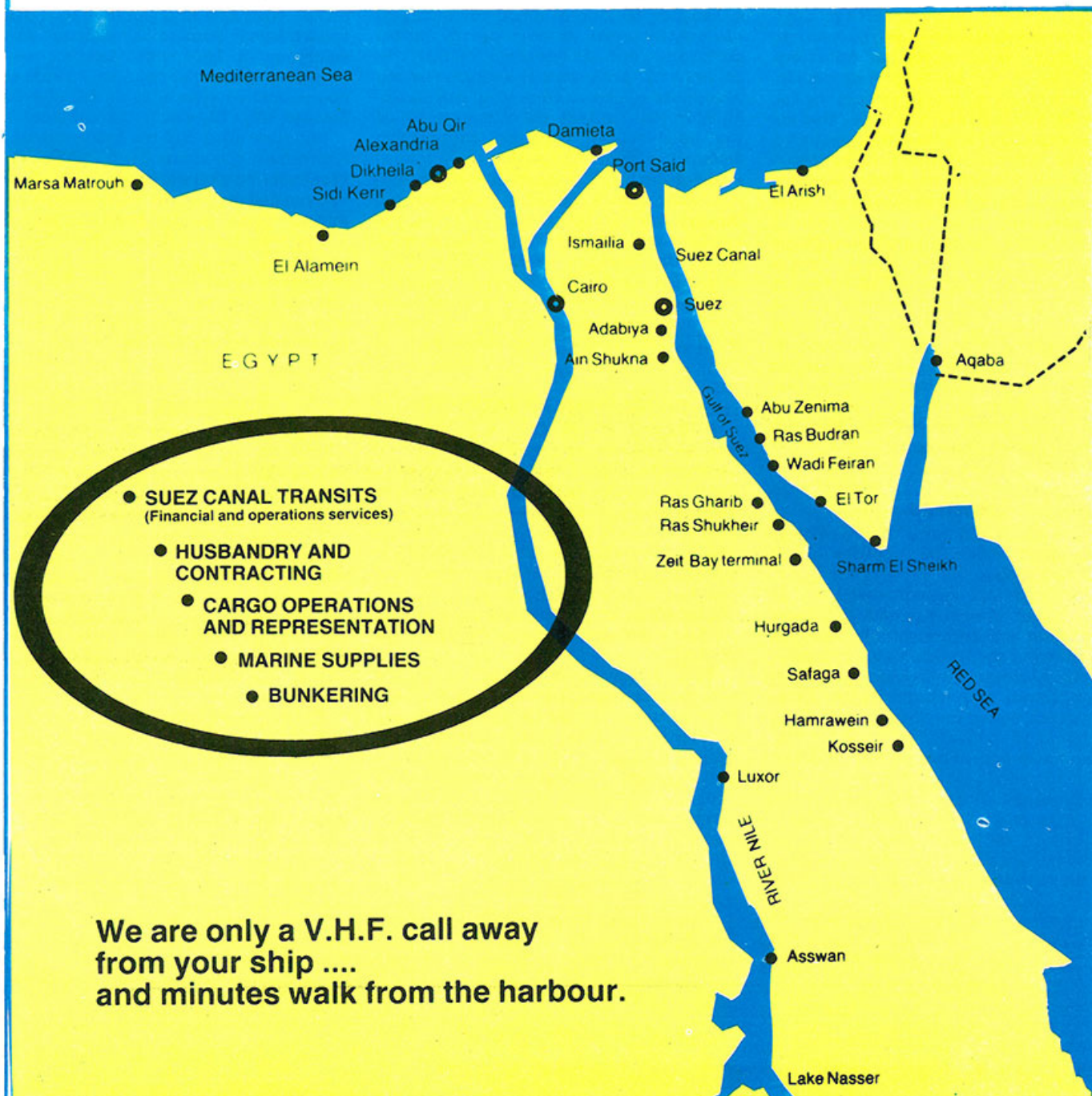
When you want complete answers to your corrosion problems, you call your local agent:



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

World Marine

Services in Egypt



Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
 Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
 Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
 Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
 Fax Nos : Piraeus - (1) 4111,118

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

προσφέρουν τό παραμικρό, γι' αυτό είναι προτιμότερο νά υπάρχει διάλογος, έλεγχος καί κριτική μόνον μέ έπιχειρήματα γιατί μόνον έτσι προάγονται τά ζητήματα, ένώ ή κραυγή καί τό σύνθημα έξασφαλίζουν τίτλο αλλά τίποτε άλλο.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ

«Ομολογούμε ότι μάς κατέπληξε ή πληροφορία της «Καθημερινής» σύμφωνα μέ την όποια «ή σημερινή ήγεσία του YEN έχει αρχίσει» «νά δυσκολεύει» δυό - τρεις έφοπιστές έπειδή είχαν δείξει «ιδιαιτέρη φροντίδα» πρós τό ΠΑΣΟΚ. Σχολιάζοντας ή έφημερίδα (ύπογράφει ό Δημήτρης Καπράνος) τονίζει: «Δέν θέλουμε νά τό πιστέψουμε. Όσο καί αν ή συνεργασία μέ την 'Αριστερά μπορεί νά έπηρεάσει, μάς είναι δύσκολο νά πιστέψουμε ότι ή φιλελεύθερη παράταξη ανακαλύπτει ξαφνικά ότι καί τό κεφάλαιο «έχει χρώμα καί κόμμα»!

Καί έμείς δέν θέλουμε νά τό πιστέψουμε γιατί τέτοιες πρακτικές δέν έχουν ύπάρξει στό YEN καί δέν θά έπιτραπεί νά ύπάρξουν ούτε καί τώρα αλλά ούτε καί στό μέλλον, πρέπει δέ νά άντιληφθούν όλοι ότι ό «Έλληνας έφοπιστής, όλόκληρος ό έλληνικός έφοπισμός, προσφέρει πολλά καί συνεχώς στόν τόπο καί σέ καμμία περίπτωση δέν μπορεί νά είναι νοητή καί νά γίνει άνεκτική ή έχθρική αντιμετώπισή του από την 'Ελληνική Πολιτεία — τελεία καί παύλα.

ΑΠΟΥΣΙΑ

Μέ τόν τίτλον «Τά πανιά της έλευθερίας» χαιρέτισαν οι Γάλλοι την παρέλαση των μεγάλων ιστιοφόρων του κόσμου πού ξεκίνησαν από τή Ρουέν καί κατέβηκαν τόν Σηκουάνα μέχρι τή θάλασσα πλάι στή Χάβρη στά πλαίσια του έορτασμού της διακοσιοστής έπετείου της Γαλλικής έπαναστάσεως. Δεκάδες χιλιάδων θεατών είχαν κατακλύσει τά χιλιόμετρα της παραποτάμιας προκυμιάς καί τίς όχθες του ποταμού γιά νά αποθαυμάσουν τά τριύστια μέ τά σταυρωτά ή τριγωνικά πανιά πού τό ένα μετά τό άλλο περνούσαν περήφανα μπροστά τους.

Τό Πολωνικό «Ντάρ» (109 μ.), τό Σοβιετικό «Τρούτζμα» (109 μ.) τό 'Αργεντινικό «Λιμπερτάτ» (104 μ.), τό 'Ιταλικό «'Αμέρικο Βεσπούτσι» (101 μ.) καί τό Γαλλικό «Μπέλεμ» (51 μ.). 'Ακολουθούσαν έξίσου έπιβλητικά τά ιστιοφόρα του Μεξικού, του Σουλτανάτου του 'Ομάν, της Νορβηγίας, της Μ. Βρεταννίας, της Ούρουγουάης, της Κολομβίας, των Η.Π.Α., της Πορτογαλίας κλπ., όλα σκάφη μήκους

50-100 μέτρων μέ παρατεταγμένα τά πληρώματα τους σέ σχηματισμούς έπιθεωρήσεως.

Καί μόνο τά 'Ελληνικά Ιστιά δέν έδωσαν τό παρόν σ' αυτή τή μεγαλειώδη παρέλαση. Τά Ιστιά της χώρας μέ την τρισχιλιετή θαλασσινή παράδοση καί τή μεγαλύτερη σήμερα ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου. Τί φαίει;

Η ΠΟΡΕΙΑ ΘΑ ΔΕΙΞΕΙ

Λυπούμεθα ειλικρινά πού ό παλαιός φίλος κ. Σταύρος Μπίρης αγνόησε την ύπόδειξη των στηλών αυτών νά αποσύρει την ύποψηφιότητά του από την προεδρία του ΟΛΠ. 'Ηδη, μετά την άνάληψη των καθηκόντων του εύχόμαστε εύλικρινά νά πετύχει στή δύσκολη θέση πού επέλεξε καί οι συγκρίσεις μέ την προηγούμενη ιδιαίτερα έπιτυχημένη διοίκηση νά είναι υπέρ αυτού.

• Πρόεδρος του 'Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης τοποθετήθηκε ό Πρόεδρος του Βιοτεχνικού 'Επιμελητηρίου ό Πρόεδρος του Βιοτεχνικού 'Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης κ. Δημ. Πανέρας καί προϊστάμενος των ύπηρεσιών του ό κ. Σωτ. Κιόσης, οι όποιοι άνέλαβαν τά καθήκοντά τους σέ ειδική έκδήλωση πού έγινε στίς 8 Σεπτεμβρίου παρουσία του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη.

ΝΑ ΔΙΑΛΥΘΕΙ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟ

Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, ό κ. Ν. Λεβογιάννης, μέ έρώτηση πού κατέθεσε στή Βουλή «καταγγέλλει» ότι ή κρατική «'Ελληνική 'Ακτοπλοία» βρίσκεται υπό διάλυση «έξ αίτίας της κυβερνητικής απουσίας», από όσα όμως άναφέρει ό ίδιος έν συνέχεια στήν έρώτησή του προκύπτει ότι ή έν λόγω κρατική εταιρία βρίσκεται υπό διάλυση λόγω των προβλημάτων πού αντιμετώπιζει καί τά όποια, κατά την άντίληψή μας, ύπήρχαν έκ γενετής καί ήδη έχουν πολλαπλασιασθεί καί έγιναν σωρευτικά.

Λέγει λοιπόν έν συνέχεια ό βουλευτής: «Οι χιλιάδες εργαζόμενοι (Σημ. Συν.: 'Αλήθεια, πολύ τους βρήκε τόσους πολλούς;) καί οι δεκάδες χιλιάδες μικρομέτοχοι άνησυχούν γιά τό μέλλον της εταιρίας πού διαχειρίζεται πλοία των εταιριών λαϊκής βάσης της Χίου, της Νάξου καί της Σάμου, καθώς δέν καταβάλλονται εγκαίρως οι μισθοί των πληρωμάτων, ύπάρχει κακή λειτουργία των πλοίων καί κίνδυνος νά άρθεί ή έλευθεροπλοία τους έξαιτίας χρεών πρós τό NAT, εταιρία πετρελαίου κ.ά.».

Συνεπώς κανένας δέν μεθοδεύει τή διάλυση της «'Ελληνικής 'Ακτοπλοίας», ή όποια αυτοδιαλύεται έπειδή δέν μπορεί νά επιλύ-

σει τά προβλήματα πού αντιμετώπιζει καί δέν νομίζουμε ότι δικαιούται ό οίσοδήποτε νά φορτώνει στίς πλάτες του έλληνικού λαού τίς άρμαρτίες άλλων — οι «χιλιάδες μικρομέτοχοι» όταν έγιναν μέτοχοι των προαναφερομένων εταιριών λαϊκής βάσεως είχαν άνναλάβει καί τους κινδύνους πού έπισύρει ή συμμετοχή σέ έπιχειρήσεις, άλλωστε κανένας δέν είναι σίγουρος ότι θά κερδίσει όταν επενδύει σέ κάποια έπιχείρηση γιατί ύπάρχει καί τό ένδεχόμενο νά χάσει καί τή χασούρα πού είχαν από τή συμμετοχή τους στίς εταιρίες λαϊκής βάσεως δέν μπορούν νά την καλύψουν οι υπόλοιποι «Έλληνες — τά πράγματα είναι πολύ απλά καί τό καλύτερο πού μπορεί νά γίνει είναι νά έπιταχυνθεί ή διάλυση της «'Ελληνικής 'Ακτοπλοίας».

Πέρα από αυτά, από την έπερώτηση του κ. Λεβογιάννη προκύπτει ότι ή «'Ελληνική 'Ακτοπλοία» όφείλει εισφορές πρós τό NAT, πράγμα πού σημαίνει ότι έκτός από τίς εργοδοτικές έχουν κατακρατηθεί καί εισφορές των εργαζομένων στά πλοία πού διαχειρίζεται. Καί τό έρώτημα πού άνακύπτει είναι αν μηνύθηκαν οι υπεύθυνοι όπως γίνεται μέ όποιονδήποτε άλλον πού καθυστερεί την έξόφληση όφειλών έκ ναυτολογίων. Τί λέγει επ' αυτού ό Πρόεδρος του NAT;

ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Μετά τά πληρώματα των υπό άνάπτυξη χωρών πού έχουν κατακλύσει τίς παραδοσιακές ναυτιλίες του κόσμου, πού καινούργια άπειλή έμφανίζεται στόν όρίζοντα, αυτή τή φορά από όρισμένες εύρωπαϊκές χώρες.

Τίς σχετικές άνησυχίες του εξέφρασε πρόσφατα ό Πρόεδρος του γνωστού Βρεταννικού ναυτεργατικού συνδικάτου National Union of Seamen (NUS) λέγοντας ότι μετά τους Πολωνούς πού κάνουν εξαγωγή ναυτικών γιά συναλλαγματικούς λόγους, ένας σοβαρός κίνδυνος ένδέχεται νά προέλθει γιά παρόμοιους λόγους από τά Σοβιετικά πληρώματα.

Τίς δηλώσεις αυτές έκαμε κατά την τελευταία έπίσκεψη στό Λονδίνο της σοβιετικής αντιπροσωπείας του συνδικάτου εργατών θαλάσσης καί ποταμών. Οι συζητήσεις διεξήχθησαν μέ άμοιβαία, όπως φαίνεται, ειλικρινή διάθεση. Καί τό συμπέρασμα ήταν ότι οι σοβιετικές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις στην προσοχή της Ισοσκελίσεως των προπολογισμών τους οδηγούνται πρós μείωση της συνθέσεως των πλοίων τους. Τό γεγονός αυτό, σέ συνδυασμό μέ την έφαρμογή της «περυστροφικής» στή σοβιετική ναυτιλία μπορεί νά οδηγήσει στή δημιουργία ενός μεγάλου

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MMLTIADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

πούλ ναυτικών, έμπερων, ειδικευμένων και φθηνών. Έξάλλου αποτέλεσμα της σοβιετικής «διαφάνειας» ήταν να διαπιστωθεί ότι ενώ μέχρι τώρα δινόταν η εντύπωση ότι δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα ναυτικών στη σοβιετική ναυτιλία και ότι όλα πήγαιναν καλά, τώρα να διαρρεύσουν μερικές αλήθειες, όπως είναι η μεγάλη ηλικία του σοβιετικού στόλου, η ανεπαρκής ασφάλεια, η έλλειψη ένδιασμάτων, η κακή ποιότητα των στολών κ.λ.π. κ.λ.π.

ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Στά πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Γαλλία και κυρίως η Μ. Βρετανία είναι οι δύο χώρες που ασκούν με ιδιαίτερη επιτυχία την επιχείρηση της μισθώσεως εμπορικών οχημάτων. Δεδομένου ότι η αύξουσα κρατική παρέμβαση σε ότι αφορά την ασφάλεια της μεταφοράς και την προστασία του περιβάλλοντος καθιστά ιδιαίτερα πολυσύνθετη τη διαδικασία της εκμεταλλεύσεως οχημάτων, η στροφή των φορτωτών προς τους ειδικούς του επαγγελματία καθίσταται συνεχώς αναγκαϊότερη.

Στη Μεγ. Βρετανία η Ένωση Έκμισθώσεως και Ένοικιάσεως οχημάτων (BVRLA) αριθμεί σήμερα 1800 μέλη που κατέχουν ένα σύνολο 650.000 οχημάτων, απασχολούν 34.000 άτομα και διαθέτουν 40 δισεκ. φράγκων σε ετήσιες επενδύσεις. Στην χώρα αυτή η BVRLA αντιπροσωπεύει το 70% των επιχειρήσεων εκμισθώσεως και καλύπτει τους τομείς τόσο των συνήθων αυτοκινήτων όσο και των μεγάλων φορτηγών (καμιόνια). Σε σύνολο πάρκο 1,2 εκατ. οχημάτων, ο αριθμός των μεγάλων φορτηγών υπολογίζεται σε 180.000. Μεταξύ των επιχειρήσεων που ανήκουν στην BVRLA, η μεγαλύτερη είναι η BRS που διαθέτει 11.522 καμιόνια με αύξηση της δυνάμεως της κατά 77% εντός διετίας. Δεύτερη έρχεται η Ryder με πάρκο 6.000 οχημάτων και τρίτη η TIP με 5.000 οχήματα.

Κατά κανόνα η εκμίσθωση ακολουθεί δύο βασικές μορφές, την απλή μίσθωση και τη χρονοαύλωση. Η χρονομίσθωση γίνεται συνήθως για περίοδο 3-5 ετών και καλύπτει το 68% του συνόλου των ένοικιάσεων. Η απλή μίσθωση είναι κατά κανόνα μικρής διάρκειας, αλλά με τη μέθοδο των συνεχών αναθεώσεων μπορεί να φθάσει από έξι εβδομάδες μέχρι τρία χρόνια.

ΖΩΗ ΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Ακολουθώντας τα χαρακτηριστικά της εξέλιξης της ζωής, τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία, αναγκάζονται να προσαρμόζονται ανάλογα και τα δικά τους χαρακτηριστικά, τόσο σε διαθέσιμους χώρους όσο και σε παροχή υπηρεσιών.

Ευθύς μετά τον πόλεμο κυριάρχησε ο τύπος του «σοβαρού» πλοίου. Οι επιβάτες ταξίδευαν στο κατάστρωμα ή σε σειρές καθισμάτων του τύπου των αεροπλάνων. Τα εστιατόρια βασιζόνταν στην αρχή του σελφ-σέρβις και από τότε το μόνο διαθέσιμο ήταν η μπύρα. Η μόνη ψυχαγωγία στο πλοίο ήταν ο χορός, ενώ για τα παιδιά δεν υπήρχε καμιά πρόβλεψη. Τέλος στα αφορολόγητα καταστήματα δεν εύρισκες παρά μόνο τσιγάρα και ποτά.

Από τη δεκαετία του 1970, κάνει πολύ αισθητή την παρουσία της η άνεση και η πολυτέλεια στο πλοίο. Οι επιβάτες διαθέτουν καμπίνες με τουαλέτα. Το εστιατόριο διαθέτει σερβίρισμα à la carte με κρασιά και κοκτέιλς. Σιγά-σιγά εμφανίζονται οι μουσικοί και οι αίθουσες μουσικής, ενώ παράλληλα οργανώνονται στην ξηρά για τους επιβάτες θεατρικές παραστάσεις και εκθέσεις διάφορες. Τα παιδιά συγκεντρώνονται σε ειδικές αίθουσες παιχνιδιών. Τα μαγαζιά «Duty free» πλουτίζουν το εμπόρευσό τους και οι μπουτίκ των πλοίων εξελίσσονται σε υπεραγορές. Οι πισίνες και οι σάουνες γίνονται απαραίτητες, ενώ οι διάφορες ανακοινώσεις μεταδίδονται στους επιβάτες από τηλεοράσεις εγκατεστημένες σε κοινόχρηστους χώρους.

Ως το τέλος της έρχομενης δεκαετίας, οι προβλέψεις είναι ότι τα πλοία της κατηγορίας αυτής θα βασισθούν μάλλον στην πολυτελή κρουαζιέρα παρά στη μεταφορά συνοδευόμενων αυτοκινήτων. Οι καμπίνες θα γίνουν πολυτελέστερες με διπλά κρεβάτια, πρόχειρο μπάρ και σύστημα πληροφόρησης με βίντεο. Το πρόγευμα θα σερβίρεται στην καμπίνα. Τα εστιατόρια θα είναι πολλά με ιδιαίτερη το καθένα κουζίνα και άφθονα ποτών. Θεάματα, μουσική, θέατρο, εκθέσεις και διεθνή συνέδρια, θα αποβούν καθημερινή υπόθεση στα κρουαζιερόπλοια, ενώ η ποικιλία των ψυχαγωγικών κέντρων, των καζίνων και των εμπορικών καταστημάτων θα επεκταθεί όσο γίνεται περισσότερο.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Πριν 50 ακριβώς χρόνια άρχισε ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος. Η απήχηση του στις σελίδες ενός μεγάλου ναυτικού περιοδικού, όπως τα «Ναυτικά Χρονικά», παρουσιάζει πράγματι ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Στο τεύχος της 1 Σεπτεμβρίου 1939 — μία μόλις μέρα πριν απ' την έναρξη των εχθροπραξιών — τίποτα ακόμα δεν δείχνει το φοβερό δράμα που θα ξεσπάσει την επομένη. Συνήθης η ναυτιλιακή ενημέρωση, τα ζέοντα πάντοτε προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας, ένα μάλλον αδιάφορο παγκόσμιο ρεπορτάζ και οι σύνομες ναυτιλιακές ειδήσεις με τα νομοσχέδια και τις καθελκύσεις. Παρ' όλα αυτά η ένταση των ημερών προδίδεται από διάφορες αιχμές. Στις «Αγοραπωλησίες πλοίων» και στη «Ναυλαγορά» διαπιστώνονται οι επιπτώσεις της διεθνούς οξύτητας τόσο στο αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων όσο και στην ανάληψη εύρύτερων μεθοδικών υποχρεώσεων. Στην «Αμερική οι εξαγωγές παλαιοσιδήρου για τους πολεμικούς εξοπλισμούς γνωρίζουν μεγάλη άνθηση και στην Αγγλία τα ασφαλιστρα των πολεμικών κινδύνων αυξάνουν αλματωδώς. Κατά τα άλλα πάντως η γενική ήρεμία δεν φαίνεται να έχει διαταραχθεί. Η Γαλλία σχεδιάζει το αδελφό υπερωκεάνιο του «Νορμανδία», στη Δανία καθιερώνεται ο θεσμός της βιβλιοθήκης των πλοίων και στη δύστυχη Πολωνία, ο αρμόδιος Υπουργός εξαγγέλει το τετραετές πρόγραμμα ανάπτυξης της εθνικής ναυτιλίας.

Στο άμεσως επόμενο τεύχος, της 15 Σεπτεμβρίου, η ατμόσφαιρα έχει αλλάξει εντελώς. «Αν οι σελίδες των «Χρονικών» ήταν εγχρωμες, εκείνη την ημέρα θα ήταν κατακόκκινες απ' τις φωτιές του πολέμου. Η συμφορά του πολέμου εξαπελύθη» βροντοφωνεί το πρωτοσέλιδο σχόλιο. Και όλα τα σχόλια και τα άρθρα που ακολουθούν δεν μιλούν παρά για τον πόλεμο. «Οι συνέπειες της συρράξεως». «Πρός τους θαλασσινούς μας». «Τα πολεμικά ασφαλιστρα». «Πρός νέα δοκιμασία». «Η τύχη των προπολεμικών ναυλώσεων» κ.λ.π. κ.λ.π. Δημοσιεύονται οι πρώτοι πίνακες των τορπιλλισθέντων πλοίων και στα Ναυτικά ατυχήματα περιγράφονται οι προσκρούσεις σε νάρκες των ελληνικών φορτηγών «Κωστής» και «Κατίγκω Χατζηπατέρα». Τα «Ναυτικά Χρονικά» εξαγγέλλουν ότι του λοιπού οι πίνακες κινήσεως των πλοίων δεν θα δίνουν πια την ακριβή θέση τους. Και ο άειμνος Δημήτριος Κωττάκης, γράφοντας για τα πολεμικά κέρδη και τα διδάγματα του παρελθόντος καταλήγει επιγραμματικά: «Η σκληρά δοκιμασία που διέρχεται η ανθρωπότητα σήμερα, τίποτε τό αγαθόν δεν μπορεί και εις την Ναυτιλίαν να προσπορίση».

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

ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ISLE OF MAN

‘Η σημερινή δύναμή του. ‘Από φορτηγίδες μέχρι VLCC. Τά κύρια πλεονεκτήματά του. ‘Η απαλλαγή από τη φορολογία και η απασχόληση ξένων πληρωμάτων. Τό νομικό καθεστώς των πλοίων του.

Πολιτεία αυτοδιοίκητη που δεν ανήκει στην ΕΟΚ.

Τό νηολόγιο της Isle of Man έδρασε σάν τονωτικό γιά τή ναυτιλιακή ανάπτυξη τής νήσου από τόν Ιούλιο του 1988 όποτε τέθηκε σέ πλήρη λειτουργία, κάτω από τίς βασικές συμβάσεις του IMO και του ΔΟΕ. Τό νηολόγιο τελεί υπό τήν έποπτεία τής Κυβερνητικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως τής νήσου, ή όποια και είναι υπεύθυνη γιά τήν έφαρμογή τής ναυτιλιακής πολιτικής.

‘Η εξέλιξη του υπήρξε ταχύτερη από ότι αρχικά άναμενόταν, άφου σήμερα ό στόλος που έχει νηολογηθεί εκεί αριθμεί 137 πλοία συνολικού τοννάζ 2,2 έκατ. τον. γκρός ή περίπου 4 έκατ. τον. d.w. ‘Ας σημειωθεί ότι ή πρόσφατη πώληση ενός μεγάλου τάνκερ τής Σέλλ έρριξε τό νηολόγιο κάτω από τήν κορυφή των 4,2 έκατ. τον. d.w. που είχε επιτύχει. ‘Ο στόλος αυτός περιλαμβάνει κάθε είδους πλοία από τά μικρά βοηθητικά του λιμένος μέχρι τά μεγάλα ποντοπόρα σκάφη, από τή φορτηγίδα «Lady Kysland» μέχρι τήν τετράδα των VLCC τής Σέλλ «Lampas», «Leonía», «Lepeta», «Lima».

‘Αλλες μεγάλες μονάδες του νηολογίου είναι δύο OBO των 227.000 τον. d.w. ενώ ή Βρετανική Σέλλ Τάνκερς διαχειρίζεται 10 άκόμη τάνκερς των 30-35.000 τον. d.w. υπό τή σημαία τής νήσου. ‘Ενας άλλος μεγάλος πελάτης τής ΙΟΜ είναι ή Maersk Company London τής όποιας ή έδρεύουσα στήν νήσο εταιρία Britship έκμεταλλεύεται ένα μικτό στόλο 17 πλοίων μεταξύ των όποιων τάνκερς των 69.000 τόννων, φορτηγά και άνεφοδιαστικά πλωτών έξεδρών πετρελαίου. ‘Επίσης οι εταιρίες Rowbotham Tankships και Stephenson Clarke νηολόγησαν εκεί πολλές μονάδες των στόλων τους.

Τά πλεονεκτήματα του νηολογίου τής ΙΟΜ είναι ότι μετά τήν αρχική επιθεώρηση και άποδοχή του πλοίου, ή μόνη επιβάρυνσή τους συνίσταται σέ ένα μέτριο τέλος έγγραφής που δέν ξεπερνά τίς 170 λίρες γιά πλοία μέχρι 1.500 τον. γκρός και τίς 245 λίρες γιά τά μεγαλύτερα πλοία. Μετά τή νηολόγησή του δέν υπόκειται σέ καμιά περαιτέρω επιβάρυνση μέ φόρους ή μέ δικαιώματα έτήσια ή ανάλογα τής χωρητικότητός του. ‘Ενας επιθεωρητής τής ΙΟΜ επισκέπτεται τό πλοίο κάθε πέντε χρόνια ή γιά όρισμένα έξειδικευμένα πλοία κάθε 2,5 χρόνια. Οι επιθεωρήσεις αυτές χρεώνονται ανάλογα μέ τό χρόνο. ‘Υποχρέω-

ση του πλοίου νά έλθει στήν ΙΟΜ γιά επιθεώρηση δέν ύφίσταται. ‘Αλλωστε όλες οι έν τώ μεταξύ άναγκαίες επιθεωρήσεις μπορεί νά διεξαχθούν από τούς επιθεωρητές των διεθνώς άνεγνωρισμένων μεγάλων νηογυμνών οι όποιοι είναι έξουσιοδοτημένοι πρός τουτό από τήν ΙΟΜ.

‘Ο πλοίαρχος και οι άξιωματικοί των πλοίων τής ΙΟΜ πρέπει νά είναι κάτοχοι Βρετανικού άποδεικτικού ναυτικής Ικανότητας ή άλλου ισοτίμου. ‘Ο αριθμός του πληρώματος και ή διαβάθμισή του ακολουθούν τά ισχύοντα στή Μ. Βρετανία, χωρίς όμως νά ύπάρχουν περιορισμοί έθνικότητας, άν και ή απασχόληση Βρετανών ναυτικών ύποβάλλεται κατά τό δυνατόν. Μέ τροποποίηση τής σχετικής νομοθεσίας άναμένεται νά άναγνωρισθούν ως ισότιμα τά άποδεικτικά ναυτικής Ικανότητας των χωρών - μελών τής ΕΟΚ και ίσως και των Σκανδιναβικών χωρών. ‘Από τώρα άλλωστε ή Ναυτική Διοίκηση τής ΙΟΜ έχει νομιμοποιηθεί γιά τή χορήγηση άδειών ναυτολογήσεως επί προσωπικής βάσεως ίδιως στίς περιπτώσεις μή προσφερομένων νέων άξιωματικών.

Τά πληρώματα των πλοίων που είναι νηολογημένα στήν ΙΟΜ δέν ύπάγονται σέ περιορισμούς έθνικότητας. Πρέπει όμως νά πληρούν τίς προϋποθέσεις και απαιτήσεις τής συμβάσεως του IMO περί άποδεικτικών ναυτικής Ικανότητας και άνδρών φυλακής. ‘Η δυνατότητα άποκομίσεως κερδών γιά τόν πλοιοκτήτη πηγάζει από τό γεγονός ότι ή βρετανική νομοθεσία περί μισθοδοσίας και κοινωνικών εισφορών δέν έφαρμόζεται στα περισσότερα πλοία τής ΙΟΜ, υπό τόν όρο ότι τά πληρώματά τους δέν είναι μόνιμοι κάτοικοι τής Isle of Man ή του ‘Ην. Βασιλείου. Γιά αυτούς τούς μόνιμους κατοίκους ναυτικούς και έφόσον ή πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου που ύπηρετούν δέν είναι μόνιμος κάτοικος, ύπάρχει προσωπική ύποχρέωση κοινωνικής εισφοράς, ή όποια όμως δέν επεκτείνεται στόν πλοιοκτήτη.

‘Η νηολόγηση σέ ένα από τά λιμάνια τής Isle of Man (Castletown, Peel, Douglas, Ramsey) είναι άνοικτή γιά τά πλοία που πληρούν τίς προϋποθέσεις γιά τήν άναγνώρισή τους ως βρετανικών πλοίων, υπό τόν όρο ότι ανήκουν ή διαχειρίζονται από πρόσωπο ή οργανισμό που έγκαθιστά στή νήσο νόμιμη εταιρία διατηρούσα εκεί τήν κύρια έδρα

των έργασιών τής. ‘Ο ύποψήφιος όφείλει νά άποδείξει ότι ή εταιρία στή νήσο έχει τήν πλήρη εύθύνη τής έκμεταλλεύσεως του πλοίου.

‘Η καλή φήμη του νηολογίου σέ συνδυασμό μέ τή δυνατότητα επιτεύξεως χαμηλότερου κόστους έκμεταλλεύσεως συνέβαλε ούσιωδώς ώστε νά άναπτυχθεί τάχιστα και νά πλουτισθεί μέ σεβαστό αριθμό πλοίων. Σήμερα ή ύπηρεσία του διαθέτει όκτώ επιθεωρητές, από τούς όποιους οι δύο ναυτοί, οι τρεις ναυτομηχανικοί και οι τρεις ναυπηγοί, ενώ έχει προβλεφθεί ή πρόσληψη ενός άκόμη. ‘Η προώθηση τής δημιουργίας χωριστού εύρωπαϊκού νηολογίου και κοινής εύρωπαϊκής ναυτικής σημαίας, ή όποια επιχειρείται στούς κόλπους τής ΕΟΚ, θεωρείται βέβαιο ότι θά έχει σοβαρές επιπτώσεις επί του μέλλοντος του νηολογίου ΙΟΜ, αλλά σέ άγνωστο άκόμα βαθμό. ‘Ανω του 70% των πλοίων τής ΙΟΜ ανήκουν σέ Βρετανούς έφοπιστάς οι όποιοι δέν είναι γνωστό τί θά πράξουν όταν θά γίνει πραγματικότητα τό εύρωπαϊκό νηολόγιο.

Σημειωτέον ότι οι κανόνες τής Εύρωπαϊκής Κοινότητας δέν εφαρμόζονται στήν ΙΟΜ, ή όποια δέν άποτελεί μέλος τής ΕΟΚ, αλλά ή κοινή εύρωπαϊκή άγορά του 1992 δέν είναι δυνατό παρά νά έπηρεάσει σημαντικά τή γενική ναυτιλιακή στρατηγική τής νήσου. ‘Από μία άλλη όμως πλευρά, όρισμένες έξελίξεις, όπως επί παραδείγματι, του καθεστώτος του Χόγκ Κόγκ, δικαιολογούν αισιόδοξες σκέψεις γιά τό μέλλον του νηολογίου τής ΙΟΜ.

Γιά τήν ολοκλήρωση του θέματος σκόπιμο είναι νά προστεθεί ότι ή Isle of Man κείται στό βόρειο τμήμα τής ‘Ιρλανδικής θάλασσας. ‘Εχει μήκος 32 μίλια και πλάτος 13 μίλια, ό δέ πληθυσμός τής φθάνει τά 65.000 άτομα. Είναι μία άυτόκυβερνητη νήσος άνάμεσα στα μεγάλα βρετανικά νησιά τής ‘Αγγλίας και τής ‘Ιρλανδίας πρός δυσμάς και τής κομητείας του Κούμπερλαντ πρός ανατολάς. Κυβερνάται από δικό της Κοινοβούλιο, τό Tynwald, έδώ και 1.000 περίπου χρόνια. ‘Η κυβέρνησή της έχει τό δικαίωμα νά νομοθετεί γιά κάθε θέμα που άφορά τή νήσο, αλλά εκ παραδόσεως γιά τά ζητήματα που σχετίζονται μέ τά σύνορά της έπαφίεται στήν κυβέρνηση τής Μ. Βρετανίας.

Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τό δεύτερο μέρος της Νέας Συλλογικής Σύμβασης Έργασίας των αξιωματικών και πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων άνω των 4.500 τόν. d.w. πού κυρώθηκε από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη στις 10 Αυγούστου. (Τό πρώτο μέρος δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 1ης Σεπτεμβρίου).

ΜΕΡΟΣ Β

ΑΡΘΡΟ 7

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

1. α. Για την παραλαβή των τροφίμων, έφ' όσον αυτά δέν παραδίδονται από τον προμηθευτή και δέν τοποθετούνται από αυτόν στις αποθήκες του πλοίου υποχρεώνεται τό πλήρωμα πού κάθε φορά όρίζεται από τον Πλοίαρχο νά τά παραλάβει μέ βαρούλκο από την πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο) νά τά μεταφέρει και νά τά τοποθετήσει στις αποθήκες του πλοίου.

Γιά την έργασία αυτή καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (1.955) χιλίων έννιακοσίων πενήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (1.990) χιλίων έννιακοσίων ένενήντα κατά τόννο. Έάν ή έργασία αυτή δέν έκτελεσθεί μέσα στις κανονικές ώρες έργασίας, καταβάλλεται έκτός από την παραπάνω άμοιβή και υπερωριακή άμοιβή.

Έάν ή παραλαβή των τροφίμων δέν πραγματοποιείται από την πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο) ή άμοιβή διπλασιάζεται.

β. Για τον καθαρισμό των κυτών (άμπαιρών) και των deep tanks καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (8.675) όκτώ χιλιάδων έξακοσίων έβδομήντα πέντε μέχρι δραχμών (10.630) δέκα χιλιάδων έξακοσίων τριάντα και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (8.825) όκτώ χιλιάδων όκτακοσίων είκοσι πέντε μέχρι δραχμών (10.815) δέκα χιλιάδων όκτακοσίων δέκα πέντε κατά κύτος για τά πλοία χωρητικότητας μέχρι 13.000 τόννων d.w. και από 1.1. - 30.6.89 δραχμών (11.180) έντεκα χιλιά-

δων έκατόν όγδόντα μέχρι δραχμών (13.990) δέκα τριών χιλιάδων έννιακοσίων ένενήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (11.380) έντεκα χιλιάδων τριακοσίων όγδόντα περί δραχμών (14.235) δέκα τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων τριάντα πέντε για πλοία χωρητικότητας άνωτερης των 13.000 τόννων d.w.

Γιά τά πλοία των άναγνωρισμένων τακτικών γραμμών όταν πρόκειται για γενικά φορτία, ή άμοιβή αυτή όρίζεται από 1.1.89 - 30.6.89 σε δραχμές (11.735) έντεκα χιλιάδες έπτακόσιες τριάντα πέντε δρχ. και από 1.7.89 - 31.12.89 σε δραχμές (11.945) έντεκα χιλιάδες έννιακόσιες σαράντα πέντε κατά κύτος και κατά κυκλικό ταξίδι δρομολογίων.

Γιά τις κατηγορίες φορτίων έκτός από εκείνα πού συνήθως μεταφέρονται από αυτά τά πλοία, ή άμοιβή όρίζεται ι-δια όπως παραπάνω για τά άλλα φορτηγά πλοία.

Έφ' όσον άκολουθήσει πλύσιμο των κυτών έκτός από την παραπάνω άμοιβή καταβάλλεται και πρόσθετη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δρχ. (2.795) δύο χιλιάδων έπτακοσίων ένενήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (2.845) δύο χιλιάδων όκτακοσίων σαράντα πέντε κατά κύτος.

Η άρίθμηση των κυτών γίνεται μέ βάση τά στόμιά τους.

γ. Για την τοποθέτηση όλων γενικά των παραφραγμάτων (shifting boards) καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (22.355) είκοσι δύο χιλιάδων τριακοσίων πενήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (22.755) είκοσι δύο χιλιάδων έπτακοσίων πενήντα πέντε κατά κύτος, για δέ τη διάλυσή τους άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (10.630) δέκα χιλιάδων έξακοσίων τριάντα και από 1.7.89 - 31.12.89 άμοιβή (10.815) δέκα χιλιάδων όκτακοσίων δέκα πέντε δρχ. κατά κύτος. Η έργασία τοποθέτησης, άφαίρεσης και έπανατοποθέτησης όλων των λούρων γίνεται από τό πλήρωμα και άμείβεται από 1.1.89 - 30.6.89 μέ τό ποσό των δραχμών (3.075) τριών χιλιάδων έβδομήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89

μέ τό ποσό των δραχμών (3.130) τριών χιλιάδων έκατόν τριάντα κατά κύτος.

δ. Για τό στρώσιμο των κυτών μέ ξυλεία, χαρτία, ψάθες καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 άμοιβή δραχμών (2.795) δύο χιλιάδων έπτακοσίων ένενήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 άμοιβή δραχμών (2.845) δύο χιλιάδων όκτακοσίων σαράντα πέντε κατά κύτος.

ε. Για τον καθαρισμό των deep tanks από καύσιμο πετρέλαιο (Fuel Oil) και για την προετοιμασία τους για φόρτωση ξερού φορτίου ή ιδιαίτερη άμοιβή όρίζεται α) από 1.1.-30.6.89 σε δραχμές (28.970) είκοσι έπτά χιλιάδες έννιακόσιες έβδομήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 σε δραχμές (28.465) είκοσι όκτώ χιλιάδες τετρακόσιες έξήντα πέντε κατά διαμέρισμα μέχρι 1.000 τόννους και β) από 1.1.89 - 30.6.89 σε δραχμές (34.960) τριάντα τέσσερες χιλιάδες έννιακόσιες έξήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 σε δραχμές (35.580) τριάντα πέντε χιλιάδες πεντακόσιες όγδόντα κατά διαμέρισμα πάνω από 1.000 τόννους.

Όταν πρόκειται για καθαρισμό των deep tanks από άλλα φορτία και όχι από fuel oil καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 άμοιβή (5.445) πέντε χιλιάδων τετρακοσίων σαράντα πέντε δραχμών και από 1.7.89 - 31.12.89 άμοιβή (5.545) πέντε χιλιάδων πεντακοσίων σαράντα πέντε δραχμών κατά διαμέρισμα.

στ. Για τον καθαρισμό των πλευρικών δεξαμενών (wing tanks) από υγρό φορτίο (έρμα) των πλοίων Bulk Carriers καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 άμοιβή δραχμών (3.075) τριών χιλιάδων έβδομήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 άμοιβή δραχμών (3.130) τριών χιλιάδων έκατόν τριάντα κατά δεξαμενή.

ζ. Για τον καθαρισμό από fuel oil των πλευρικών δεξαμενών wing tanks των πλοίων bulk carriers, καταβάλλεται άμοιβή όμοια μέ την άμοιβή πού καταβάλλεται για τον καθαρισμό των δεξαμενοπλοίων.

η. Για τον καθαρισμό, ξύσιμο και επάλειψη δύο φορές μέ τσιμέντο των κυτών καταβάλλεται ή άμοιβή πού προβλέπεται για τις ίδιες έργασίες στο fore peak

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

καί after peak.

θ. Για τό πέταγμα από τό κατάστρωμα των υπολειμμάτων από επίσκευές του πλοίου καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1.30.6.89 δραχμών (965) έννιακοσίων εξήντα πέντε καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (895) έννιακοσίων όγδόντα πέντε κατά τόννον.

ι. Για την μεταφορά φορτίου πού φορτώθηκε στό κατάστρωμα εάν ή εργασία αυτή γίνει πριν από την άναχώρηση του πλοίου καθώς καί στό ταξίδι έπειτα από διαταγή του Πλοιάρχου, σάν προληπτικό μέτρο έξασφάλισης του φορτίου λόγω κακής στοιβασίας του καί πάντως, πριν από τή μεσολάβηση γεγονότος άνώτερης βίας, καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή, πού όρίζεται μέ συμφωνία, μεταξύ του Πλοιάρχου καί των μελών του πληρώματος, στά όποια άναθέτεται αυτή ή εργασία μέ όρους δίκαιους καί λογικούς για τό πλοίο καί για τούς ναυτικούς.

ια. Για τόν χρωματισμό μέ ψεκαστικό μηχανήμα (spray) καί τόν καθαρισμό από τή σκουριά μέ άμμο (άμμοβολή) αλλά όχι μέ ήλεκτρικό ή μέ άέρα σφυροκοπανιστή (ματσакόνι) καταβάλλεται άπλή ύπερρωρία έφ' όσον οι εργασίες γίνονται μέσα στις εργάσιμες ώρες, ενώ οι άνδρες πού τίς έκτελούν έναλλάσσονται κάθε δίωρο. Σ' αυτούς πού έκτελούν αυτές τίς εργασίες δίνεται φόρμα εργασίας, γάντια καί προστατευτικά γυαλιά.

ιβ. Σέ περίπτωση δεξαμενισμού του πλοίου καί έφ' όσον ή τοποθέτηση στηριγμάτων (πουντελιών) γίνεται από τό πλήρωμα, καταβάλλεται σάν άμοιβή άπλή ύπερρωρία.

ιγ. Για τόν καθαρισμό των σεντινών από ύπολείματα φορτίου καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (1955) χιλίων έννιακοσίων πενήντα πέντε καί από 1.7.89 - 31.12.1989 δραχμών (1.990) χιλίων έννιακοσίων ένενήντα κατά τόννον.

ιδ. Για τόν καθαρισμό, ξύσιμο καί έπάλειψη δύο φορές μέ τσιμεντα του fore peak καί του after peak καταβάλλεται άμοιβή ιδιαίτερη κατά tank.

α. 'Από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (22.355) είκοσι δύο χιλιάδων τριακοσίων πενήντα πέντε καί από 1.7.89 - 31.12.1989 δραχμών (22.755) είκοσι δύο χιλιάδων έπτακοσίων πενήντα πέντε για πλοία μέχρι 13.000 τόννους d.w.

β. 'Από 1.1.89 - 30.12.89 δραχμών (26.750) είκοσι έξι χιλιάδων πεντακοσίων έβδομήντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (27.040) είκοσι έπτά χιλιάδων σαράντα για πλοία από 13.000 τόννους d.w. μέχρι 20.000 τόννους d.w.

γ. 'Από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (33.560) τριάντα τριών χιλιάδων πεντακοσίων εξήντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (34.155) τριάντα τεσσάρων χιλιάδων έκατόν πενήντα πέντε για πλοία από 20.000 τόννων μέχρι 35.000 τόννους d.w..

δ. 'Από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (41.945) σαράντα μίας χιλιάδων έννιακοσίων σαράντα πέντε καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (42.690) σαράντα δύο χιλιάδων έξακοσίων ένενήντα για πλοία πάνω από 35.000 τόννους d.w.

ιε. Για τόν καθαρισμό των δεξαμενών του πόσιμου νερού καταβάλλεται άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (137) έ-

κατό τριάντα έπτά καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (139) έκατόν τριάντα έννιά κατά τόννον χωρητικότητάς τους.

2α. Για τόν γενικό καθαρισμό των κύριων λεβήτων για έτήσια έπιθεώρηση (survey) καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (17.040) δέκα έπτά χιλιάδων σαράντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (17.340) δέκα έπτά χιλιάδων τριακοσίων σαράντα κατά λέβητα. Για τόν μερικό καθαρισμό τους καταβάλλεται άνάλογη άμοιβή. Για τόν καθαρισμό των βοηθητικών λεβήτων (donkey boilers auxiliary boilers) καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (5.850) πέντε χιλιάδων όκτακοσίων πενήντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (5.950) πέντε χιλιάδων έννιακοσίων πενήντα κατά λέβητα.

β. Για την άντικατάσταση αλμών πλοίου τύπου Liberty καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 άμοιβή δραχμών (1.540) χιλίων πεντακοσίων σαράντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (1.570) χιλίων πεντακοσίων έβδομήντα.

Για την έκτόνωση αλμών πλοίων τύπου Liberty καταβάλλεται άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (490) τετρακοσίων ένενήντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (500) πεντακοσίων.

Για την πωμάτωση αλμών κυλινδρικών λεβήτων καταβάλλεται άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (1.540) χιλίων πεντακοσίων σαράντα καί από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (1.570) χιλίων πεντακοσίων έβδομήντα για κάθε αλμό.

γ. Για τόν καθορισμό των διπύθμενων του μηχανοστασίου (TANK) δηλαδή πλύ-

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

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

DIRECTORS & AOH TEL:

3932178 - CAPT. ELIAS GLYPTIS
3931639 - MR. SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

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



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

σιμο, σκούπισμα και επάλειψη δύο φορές με τσιμέντο καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (18.185) δέκα όκτώ χιλιάδων εκατόν όγδόοντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (18.510) δέκα όκτώ χιλιάδων πεντακοσίων δέκα για κάθε TANK.

Τό ίδιο ισχύει για τά διπύθμενα (dry tank) κάτω από τούς λέβητες.

δ. Για τόν καθαρισμό και χρωματισμό τών σεντινών του μηχανολεβητοστασίου σήραγγας και λάκκου καταβάλλεται αμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (25.450) είκοσι πέντε χιλιάδων τετρακοσίων πενήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (25.900) είκοσι πέντε χιλιάδων έννιακοσίων.

ε. Για τό χτίσιμο τών τούβλων τών έστιών και φλογοθάλαμων καταβάλλεται διπλή ύπερωρία.

ζ. Για τήν απόρριψη τής στάχτης και τών σκουπιδιών του μηχανολεβητοστασίου, πού συγκεντρώνονται κατά τήν παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (1.685) χιλίων έξακοσίων όγδόοντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (1.715) χιλίων έπτακοσίων δέκα πέντε κατά τόννον.

η. Για τόν γενικό καθαρισμό του θερμοδοχείου (Hot Well) καταβάλλεται αμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (560) πεντακοσίων έξήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (570) πεντακοσίων έβδομήντα κατά τόννο χωρητικότητας του hot well και επί πλέον διπλή ύπερωρία.

θ. Για τόν καθαρισμό τών διαχωριστήρων delaval καταβάλλεται άπλή ύπερωρία στά μέλη του κατωτέρου πληρώματος μηχανολεβητοστασίου εάν ή έργασία αυτή έκτελεσθεί μέσα στις ώρες βάρδιας.

ι. Στα μέλη του προσωπικού του μηχανοστασίου μηχανών έσωτερικής καύσης πού ασχολούνται μέ τίς παρακάτω

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ

	1.1.-30.6.89	1.7.-31.12.1989
Μέχρι 0,40 μ.....	4.995	5.085
Από 0,41 μ - 0,50 μ.....	6.230	6.340
Από 0,51 μ - 0,65 μ.....	7.515	7.650
Από 0,66 μ - 0,80 μ.....	9.160	9.320
Από 0,81 μ - 0,90 μ.....	11.665	11.875
Από 0,9 μ. και πάνω.....	15.000	15.265

Όταν πρόκειται για μηχανές έσωτερικής καύσης μέ διπλά έμβολα άνεξάρτητα από τόν τύπο, τά παραπάνω ποσά αυξάνονται κατά 10% για κάθε κύλινδρο.

ββ. Για τήν έξαγωγή και επιθεώρηση χιτώνων του κυλίνδρου.

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ

	1.1.-30.6.89	1.7.-31.12.89
Μέχρι 0,40 μ.....	8.340	8.485
Από 0,41 - 0,50 μ.....	11.665	11.875
Από 0,51 μ. - 0,65 μ.....	14.165	14.415
Από 0,66 μ. - 0,80 μ.....	17.470	17.780
Από 0,81 - 0,90 μ.....	21.675	22.055
Από 0,91 μ. και πάνω.....	24.975	25.415

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

έργασίες καταβάλλονται οι αντίστοιχες ειδικές αμοιβές, οι όποιες κατανέμονται από τόν Α' μηχανικό σ' αυτούς πού έκτελούν τίς έργασίες αυτές ανάλογα μέ τόν βαθμό και τήν έργασία πού προσφέρεται από τόν καθένα.

αα. Για τήν έξαγωγή τών έμβόλων, τών κυλίνδρων τών μηχανών, τών καθαρισμό και τήν τεχνική έργασία σ' αυτά:

ΔΡΑΧΜΕΣ/ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΤΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟ

MEDOV

FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING

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

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

PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES

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

γγ. Για την αντικατάσταση των χιτώνων κυλίνδρου: (όπως παραπάνω στο έδαφιο ββ)

δδ. Για την εξάρμωση των ἐδράνων βάσεων των κύριων μηχανών επιθεώρηση και ρύθμισή τους από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμές (2.905) δύο χιλιάδες ἑννιακόσιες πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμές (2.955) δύο χιλιάδες ἑννιακόσιες πενήντα πέντε κατά ἔδρανο (ὑποστήριγμα).

ια. "Όταν ὁ μηχανικός πού εἶναι ἐπιφορτισμένος μέ τήν παρακολούθηση τῆς λειτουργίας τοῦ βραστήρα, ὅταν αὐτός δέν εἶναι αὐτόματος, ἐμποδίζεται νά ἐκτελέσει αὐτή τήν ἐργασία, ἀντί γι' αὐτόν ἔχει δικαίωμα ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς ἐκεῖνος ὁ ναυτικός ἀπό τό κατώτερο προσωπικό τῆς μηχανῆς, στόν ὁποῖο ἀνατίθεται ἡ ἐργασία τῆς παρακολούθησης γιά τήν λειτουργία τοῦ βραστήρα καί γιά ὅσο χρόνο χρησιμοποιήθηκε στήν ἐργασία αὐτή.

ιβ. Για τήν παρακολούθηση τοῦ βοηθητικοῦ ἀτμολέβητα σέ πλοῖα πού κινούνται μέ μηχανές ἐσωτερικῆς καύσης, ὅσο χρόνο ὁ λέβητας αὐτός λειτουργεῖ αὐτοτελῶς καί ὄχι μέ τά καυσαέρια τῶν κύριων μηχανῶν καταβάλλεται στούς ἀντρες τοῦ μηχανοστάσιου πού κάνουν τήν ἐργασία αὐτή, ἀντί γιά τόν μισθό τοῦ θερμαστή πού λείπει, ὑπερωρία γιά ὅσο χρόνο χρησιμοποιήθηκαν αὐτοί στήν ἐργασία αὐτή.

ιγ. Για τό δέσιμο τῶν πλοίων πού περνοῦν ἀπό τόν "Άγιο Λαυρέντιο" τοῦ Καναδά καταβάλλεται στό κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος ἰδιαίτερη ἀμοιβή ἀπό 1.1.89-30.6.89 δραχμῶν (1.540) χιλίων πεντακοσίων σαράντα καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (1.570) χιλίων πεντακοσίων ἑβδομήντα κατά «λόκ» καί ὑπερωριακή ἀμοιβή.

3. 'Ο Πλοίαρχος, ἔπειτα ἀπό κοινή συμφωνία μέ μέλος ἡ μέλη τοῦ κατώτερου πληρώματος, μπορεῖ νά ἀναθέτει σ' αὐτά ἐπικουρικά μὴ ὑπεύθυνα καθήκοντα ἄλλης εἰδικότητας, διαφορετικῆς ἀπό ἐκεῖνη μέ τήν ὁποία ναυτολογήθηκαν. Στήν περίπτωση αὐτή ὁ ναυτικός δικαιούται ἰδιαίτερης μηνιαίας ἀμοιβῆς τό ὕψος τῆς ὁποίας ὀρίζεται μέ κοινή συμφωνία αὐτοῦ καί τοῦ Πλοιάρχου.

4. Πέρα ἀπό ὅσες ἐργασίες περιορι-

στικά ἀναγράφονται σ' αὐτό τό ἄρθρο καθώς καί στά ἄρθρα 2 καί 3 αὐτῆς τῆς Σύμβαςης, οἱ ὁποῖες θά συνεχίσουν νά ἀμείβονται μέ ἰδιαίτερη ὑπερωριακή πἀγια ἀμοιβή, καμμία ἄλλη ἐργασία καί ἀπό ὁποιοδήποτε μέλος τοῦ πληρώματος ἀν ἐκτελεῖται, δέν μπορεῖ νά ἀναγνωρισθεῖ ἡ καί νά συμφωνηθεῖ, ὅτι θά δίνει δικαίωμα καταβολῆς ἰδιαίτερης, πάγιας ἡ ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς.

Ὅπως δὲ ὅποτε ὁμως, ἐργασία κατά τῆς Κυριακῆς ὅταν τό πλοῖο ταξιδεύει ἡ ὅταν βρίσκεται στό λιμάνι πού γίνεται μέσα στό ὀκτώωρο ἀμείβεται μόνο μέ τό ἐπίδομα 22%.

5. 'Εργασίες ἡλεκτρολόγων πού ἀμείβονται μέ ἰδιαίτερη ἀμοιβή:

α. Για ἀποσύνδεση κινητήρα, ἀντικατάσταση μέ ἀνταλλακτικό ἡ μέ τόν ἴδιο, ἐπανατοποθέτηση μετά τήν ἐπισκευή, εὐθυγράμμιση καί παρακολούθηση τῆς λειτουργίας του, καταβάλλεται ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 ἀμοιβή δραχμῶν (4.205) τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (4.280) τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων ὀγδόντα γιά κινητήρες συνεχοῦς ρεύματος ἀπό 7-20 ἵππους καί ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (6.155) ἑξὶ χιλιάδων ἑκατὸν πενήντα πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 (6.260) ἑξὶ χιλιάδων διακοσίων ἑξήντα δραχμῶν γιά κινητήρες ἀπό 20 ἵππους καί πάνω. Για κινητήρες ἐναλλασσόμενου ρεύματος καταβάλλεται ἀμοιβή ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (4.205) τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (4.280) τεσσάρων χιλιάδων διακοσίων ὀγδόντα γιά κινητήρες ἀπό 10-25 ἵππους καί ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (6.155) ἑξὶ χιλιάδων ἑκατὸν πενήντα πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (6.260) ἑξὶ χιλιάδων διακοσίων ἑξήντα γιά κινητήρες πάνω ἀπό 25 ἵππους.

β. Για γενική ἡ μερικὴ ἀποσύνδεση τοῦ κιβώτιου ἀντιστάσεων τοῦ βαρούλκου συνεχοῦς καί ἐναλλασσόμενου ρεύματος, ἐξαγωγή καί ἀποσύνδεση τῶν σκεπασμάτων καί τῆς ψηκτρογέφυρας του, λείανση μέρους ἡ ὅλων τῶν ἀντιστάσεων του, ἀντικατάσταση ὅσων ἔχουν ἀνάγκη, ἐλεγχὸ μωνώσεων, καθαρισμὸ καί γενικά γιά ἐκτέλεση κάθε ἐπισκευῆς, καταβάλλεται ἀμοιβή ἀπό

1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (5.035) πέντε χιλιάδων τριάντα πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (5.125) πέντε χιλιάδων ἑκατὸν εἰκοσι πέντε.

γ. Για γενική ἐπιθεώρηση φρένου βαρούλκου συνεχοῦς καί ἐναλλασσόμενου ρεύματος, ἐφ' ὅσον γίνεται ἀπό τὸν ἡλεκτρολόγο, γιά ὀλική ἀποσύνδεσή του, ἀντικατάσταση πηνίου ἡ φερμουῖτ, καθαρισμὸ, ρύθμιση καί ἐκτέλεση κάθε ἐπισκευῆς πού θά ἀπαιτηθεῖ καταβάλλεται ἀμοιβή ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (2.100) δύο χιλιάδων ἑκατὸ καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (2.140) χιλιάδων ἑκατὸν σαράντα.

δ. Για γενική ἐπιθεώρηση χειριστήριου βαρούλκου συνεχοῦς καί ἐναλλασσόμενου ρεύματος μέ ὀλική ἀποσύνδεσή του, καθαρισμὸ, ἐλεγχὸ, λείανση ἐπαφῶν καί συλλέκτη καί καθαρισμὸ κινητήρα, καταβάλλεται ἀμοιβή ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (1.840) χιλίων ὀκτακοσίων σαράντα καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (1.875) χιλίων ὀκτακοσίων ἑβδομήντα πέντε.

ε. Για γενική ἐπιθεώρηση καί πλήρη καθαρισμὸ, πλύσιμο καί βερνίκωμα ἐφ' ὅσον χρειάζεται, κύριας ἡλεκτρογενήτριας συνεχοῦς καί ἐναλλασσόμενου ρεύματος, γιά ἀποσύνδεση τῶν σκεπασμάτων καί τῆς ψηκτρογέφυρας τῆς, λείανση καί ξεμικάρισμα συλλέκτη, ἀντικατάσταση βουρτσῶν καί γενικά ἐκτέλεση κάθε ἐπισκευῆς, καταβάλλεται ἀμοιβή ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (6.725) ἑξὶ χιλιάδων ἑπτακοσίων εἰκοσι πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (6.845) ἑξὶ χιλιάδων ὀκτακοσίων σαράντα πέντε.

στ. Για ἀντικατάσταση περιτύλιξης ἐνὸς πηνίου κινητήρα, βερνίκωμα αὐτοῦ ἡ ἀντίστοιχου σέ μέγεθος πηνίου μίζας, καταβάλλεται ἀμοιβή ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (2.100) δύο χιλιάδων ἑκατὸ καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (2.140) δύο χιλιάδων ἑκατὸν σαράντα γιά κινητήρες δύναμης μέχρι δύο (2) ἵππους καί ἀμοιβή ἀπό 1.1.89 - 30.6.89 δραχμῶν (3.075) τριῶν χιλιάδων ἑβδομήντα πέντε καί ἀπό 1.7.89 - 31.12.89 δραχμῶν (3.130) τριῶν χιλιάδων ἑκατὸν τριάντα γιά κινητήρες πάνω ἀπό δύο (2) ἵππους.

ζ. Για ἀντικατάσταση ἡ νέα τοποθέτη-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ση ένισχυμένου καλωδίου με τά στήριγμα και τις συνδέσεις του καταβάλλεται άμοιβή από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (270) διακοσίων έβδομήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (275) διακοσίων έβδομήντα πέντε τό τρέχον μέτρο.

η. Για την συντήρηση του άνελκυστήρα και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (10.185) δέκα χιλιάδων έκαστον όγδόντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (10.365) δέκα χιλιάδων τριακοσίων εξήντα πέντε εφόσον στό πλοίο υπάρχουν και τά δύο.

Έάν υπάρχει μόνο άνελκυστήρας καταβάλλεται επίδομα από 1.1.89 - 30.6.89 δραχμών (3.390) τριών χιλιάδων τριακοσίων ενενήντα και από 1.7.89 - 31.12.89 δραχμών (3.450) τριών χιλιάδων τετρακοσίων πενήντα τό μήνα και εάν υπάρχει μόνο σύστημα κλιματισμού καταβάλλεται από 1.1.89 - 30.6.89 μηνιαίο επίδομα δρχ. (6.795) έξι χιλιάδων έπτακοσίων ενενήντα πέντε και από 1.7.89 - 31.12.89 μηνιαίο επίδομα δραχμών (6.915) έξι χιλιάδων ένιακοσίων δέκα πέντε.

θ. Πέρα από τις εργασίες πού σαφώς αναφέρονται πιό πάνω οι όποιες άμείβονται ύπερωριακά ή με τις άμοιβές πού καθορίζονται επί πλέον (έξτρα) οι ύπόλοιπες ηλεκτρολογικές εργασίες περιλαμβάνονται στά κύρια καθήκοντα του ηλεκτρολόγου, με εξαίρεση την εργασία περιέλιξης των κινητήρων, για την όποία έφ' όσον εκτελεσθεί από αυτόν, θά άμείβεται με ιδιαίτερη συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 8

ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Έκτός από περίπτωση έκτακτης ανάγκης πού αναφέρεται στό ήμερολόγιο του πλοίου, απαγορεύεται:

α. 'Η χρησιμοποίηση των 'Αξιωματικών καταστρώματος για την εκτέλεση χειρωνακτικών εργασιών.

β. 'Η χρησιμοποίηση των 'Αξιωματικών Α/Τ σε εργασίες πού δέν ανήκουν στην ειδικότητά τους.

2. 'Απαγορεύεται κατά τό ταξίδι ό χρωματισμός και ό καθαρισμός της σκουριάς του πλοίου με χρησιμοποίηση σκαλωσιών (ικριωμάτων) καθώς και ό χρωματισμός των καταρτιών και της καπνοδόχου.

3. 'Απαγορεύεται κάθε εργασία πάνω

στά κατάρτια έφ' όσον βρίσκεται σε λειτουργία τό αντίστοιχο βαρούλκο.

4. 'Απαγορεύεται ό έξωτερικός χρωματισμός και ό καθαρισμός της σκουριάς έφ' όσον τό πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή ή μέσα σε ποτάμια ή μέσα σε δαυλους με όρμητικά (χειμαρρώδη) ρεύματα.

5. 'Απαγορεύεται τό πλύσιμο και ό χρωματισμός του χώρου πάνω από τόν λέβητα έφ' όσον αυτός βρίσκεται σε λειτουργία.

ΑΡΘΡΟ 9

ΗΜΕΡΕΣ ΑΡΓΙΑΣ

1. Οι δέκα έξι (16) θρησκευτικές έορτές πού αναφέρονται παρακάτω, θεωρούνται ήμέρες άργίας. 'Εργασίες, πού εκτελούνται κατά τις άργίες αυτές άμείβονται ύπερωριακά.

2. Οι άργίες είναι: α. ή Πρωτοχρονιά. β. τά Θεοφάνεια. γ. ή Καθαρή Δευτέρα. δ. ή 25η Μαρτίου. ε. ή Μεγάλη Παρασκευή. στ. ή Δευτέρα του Πάσχα. ζ. του 'Αγίου Γεωργίου, η. ή 1η Μαΐου. θ. της 'Ανάληψης. ι. ή 15η Αύγουστου, ια. ή 14η Σεπτεμβρίου ιβ. ή 28η 'Οκτωβρίου, ιγ. του 'Αγίου Νικολάου. ιδ. των Χριστουγέννων ιε. ή δεύτερη μέρα των Χριστουγέννων ιστ. οι άναγνωρισμένες σάν ήμέρες άργίας τοπικές έορτές στά έλληνικά λιμάνια, έφ' όσον τό πλοίο βρίσκεται σε κάποιο απ' αυτά.

ΑΡΘΡΟ 10

ΒΙΒΛΙΟ ΥΠΕΡΩΡΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ

1. 'Υπεύθυνοι πρός τόν Πλοίαρχο 'Αξιωματικοί για την τήρηση του βιβλίου 'Υπερωριών και Ιδιαίτερων 'Αμοιβών είναι ό 'Υποπλοίαρχος για τό προσωπικό καταστρώματος και Γενικών 'Υπηρεσιών, ό Α' Μηχανικός για τό προσωπικό μηχανοστασίου και λεβητοστασίου και ό 'Αξιωματικός 'Ασυρμάτου για κάθε εργασία σχετική με την ειδικότητά του. 2. Πρίν από κάθε εκτέλεση έκτακτης εργασίας, πού παρέχει τό δικαίωμα πληρωμής ύπερωρίας ή ιδιαίτερης άμοιβής, οι ύπεύθυνοι άξιωματικοί πού αναφέρονται πιό πάνω όφείλουν νά αναφέρουν αυτό στόν Πλοίαρχο και νά πάρουν την έγκρισή του. 'Εάν όμως άπουσιάζει ό Πλοίαρχος, μπορούν αυτοί, όταν υπάρχει επείγουσα ανάγκη, νά διατάξουν την εκτέλεση τέτοιας εργασίας, με την ύποχρέωση νά αναφέρουν έπει-

τα γι' αυτό στόν Πλοίαρχο.

3. Οι ύπεύθυνοι άξιωματικοί έχουν ύποχρέωση νά καταγράφουν κάθε μέρα στό βιβλίο ύπερωριών και Ιδιαίτερων άμοιβών αυτές πού όφείλονται στά μέλη του πληρώματος, καλώντας τους δικαιούχους νά δηλώσουν με την ύπογραφή τους την συμφωνία τους με τις σχετικές έγγραφές. Κατ' εξαίρεση όταν πρόκειται για τόν 'Υποπλοίαρχο και τόν Β' μηχανικό, ή άπασχόλησή τους πέραν από τις κανονικές ώρες εργασίας και σε εργασίες πού άμείβονται με Ιδιαίτερη (κατ' άποκοπή ή ύπερωριακή άμοιβή) καθορίζεται για τόν καθένα και άνάλογα με την περίπτωση προσωπικά από τόν Πλοίαρχο, ό όποιος την ίδια μέρα, κάνει με τό ίδιο του τό χέρι έγγραφή στό βιβλίο ύπερωριών και έκτάκτων άμοιβών γι' αυτή την άπασχόληση και ή σχετική έγγραφή ύπογράφεται και από τόν 'Υποπλοίαρχο και τόν Β' Μηχανικό.

ΑΡΘΡΟ 11

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ - ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΙΣΘΟΥ - ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

1. Μόλις ναυτολογηθούν οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα προκαταβολής μέχρι ένα μισθό έκτός άν τό πλοίο βρίσκεται σε χώρα πού άπαγορεύονται οι προκαταβολές από την νομοθεσία της.

2. Κατά την διάρκεια της ύπηρεσίας τους στό πλοίο οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα προκαταβολών μέχρι 90% των άποδοχών πού δικαιούνται νά λάβουν, άφού άφαιρεθούν οι προκαταβολές πού τους δόθηκαν προηγουμένως. 'Η έκκαθάριση και έξόφληση του μισθού καθώς και των πρόσθετων Ιδιαίτερων άμοιβών γίνεται κάθε δίμηνο.

3. Οι προκαταβολές και ή έξόφληση των μισθών γίνονται στό νόμισμα του τόπου όπου διενεργούνται, με την επίσημη τιμή του συναλλάγματος.

4. Κάθε φορά πού ό ναυτικός επιθυμεί νά πάρει προκαταβολή σε ξένο λιμάνι, νά αναλάβει ή νά καταθέσει χρήματα στό έξωτερικό, τά ποσά πού θά ζητεί σε ξένο συναλλάγμα θά εκφράζονται σε δραχμές, ενώ τό ξένο συναλλάγμα πού πρέπει νά του καταβληθεί μετατρέπεται σε σχέση με την δραχμή με βάση την επίσημη μικρότερη τιμή με την όποία αγοράζει ή τράπεζα 'Ελλάδος. 'Επειδή δέν υπάρχει επίσημη τιμή αγοράς για όλα τά νομίσματα ό πλοίαρχος θά ύπολογίζει την ίσοτιμία των ξένων νομισμάτων με βάση την ίσοτιμία τους πρός τό



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

δολλάριο σ' αυτό τόν τόπο. Οι προκαταβολές στην Ελλάδα γίνονται σέ δραχμές.

5. Εάν ο ναυτικός δέν επιθυμεί την πληρωμή στο εξωτερικό στο νόμισμα της ξένης χώρας στην οποία βρίσκεται το πλοίο, έχει δικαίωμα να ζητήσει από τον Πλοίαρχο, εφ' όσον αυτό είναι δυνατόν, να πληρωθεί με επιταγή σέ διαταγή του ναυτικού ή όποιουδήποτε άλλου προσώπου — με την ύποδειξη του — είτε στην Ελλάδα, είτε στο Εξωτερικό, τηρουμένων ως προς την πληρωμή στην Ελλάδα των νόμων «Περί προστασίας του Εθνικού Νομίσματος».

Η μετατροπή θα γίνεται πάντοτε με βάση την επίσημη τιμή αγοράς της δραχμής σέ σχέση με τα ξένα νομίσματα από την Τράπεζα της Ελλάδος, όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο 4 αυτού του άρθρου.

6. Ο Πλοίαρχος μπορεί να παραδώσει στον ναυτικό, αντί για μετρητά, αντίστοιχη επιταγή, εάν βεβαιώνεται από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή ότι, εξ αιτίας συναλλαγματικών δυσκολιών, είναι αδύνατο να έχει στην διάθεσή του μετρητά.

7. Δέν αποκλείεται η καταβολή των αποδοχών του ναυτικού στο εξωτερικό με οποιοδήποτε άλλο τρόπο για τόν όποιο θα συμφωνούσαν οι ενδιαφερόμενοι.

8. Σέ περίπτωση που ο ναυτικός, που προσλήφθηκε, είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει για να συναντήσει το πλοίο, στο όποιο πρόκειται να ναυτολογηθεί ο μισθός του συμπεριλαμβανομένης και της τροφοδοσίας, αρχίζει από την ημέρα της αναχώρησής του για ναυτολόγησή. Στόν ναυτικό που αναχωρεί για ναυτολόγησή ή για επιστροφή στην πατρίδα δίνονται από τόν Πλοίαρχο ή τό Γραφείο όλα γενικά τά έκτακτα έξοδά του με τόν όρο να προσκομίσει τίς σχετικές αποδείξεις.

9. οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα εισιτηρίων μεταφοράς ως εξής:

Σιδηροδρομικώς: Οι Αξιωματικοί Ε.Ν. στην Α' θέση και οι υπόλοιποι ναυτικοί στην Β' θέση.

Αεροπορικώς: Όλοι γενικά οι ναυτικοί, ανεξάρτητα από βαθμό και ειδικότητα, στην τουριστική θέση.

Ατμοπλοϊκώς: Α' Αν πρόκειται για υπερωκεάνια πλοία ή άλλα επιβατηγά που διαθέτουν δύο θέσεις Α' και τουριστική, οι μέν αξιωματικοί ανεξάρτητα από βαθμό και ειδικότητα θα ταξιδεύουν στην Α' Οικονομική θέση, οι δέ υπόλοιποι ναυτικοί στην τουριστική θέση.

Β' Αν πρόκειται για πλοία που διαθέτουν καμπίνες Β' θέσης, οι Α' Πλοίαρχοι και οι Α' Μηχανικοί θα ταξιδεύουν στην Α' θέση οι υπόλοιποι Αξιωματικοί στην Β' θέση και οι υπόλοιποι ναυτικοί στην τουριστική θέση.

10. Ο ναυτικός που πηγαίνει να συναντήσει το πλοίο για να αναλάβει εργασία, εάν πάθει ατύχημα, έχει την ίδια προστασία που έχει και αυτός που βρίσκεται στην υπηρεσία του πλοίου.

11. Οι ναυτικοί που απολύονται από το πλοίο και έχουν δικαίωμα επιστροφής στην πατρίδα δικαιούνται τόν μισθό και τό αντίτιμο τροφής μέχρι την ημέρα της αναχώρησής τους από τό λιμάνι όπου απολύθηκαν.

12. Εφ' όσον τό πλοίο παραμένει στην ράδα πάνω από τέσσερις (4) συνεχείς μήνες, ο ναυτικός έχει δικαίωμα να ζητήσει την παλιννόστησή του με έξοδα του πλοίου. Διευκρινίζεται ότι «ΡΑΔΑ» σημαίνει αγκυροβόλιο έξω από την περιοχή λιμανιού.

ΑΡΘΡΟ 12 ΚΛΙΝΟΣΚΕΥΗ, ΕΠΙΤΡΑΠΕΖΙΑ ΣΚΕΥΗ ΚΛΠ.

1. Στούς αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα δίνονται τά απαραίτητα είδη κλινοσκευής επιτραπέζια σκευή κλπ.

Τά σεντόνια και τά καλύμματα τών μαξιλαριών θα αλλάζονται μία φορά την βδομάδα με αντίστοιχα καθαρά.

2. Σέ κάθε μέλος του κατώτερου προσωπικού καταστρώματος δίνεται ένας αδιάβροχος επενδύτης (νιτσεράδα) και ένα ζευγάρι αδιάβροχα παπούτσια.

3. Τά πλοία πρέπει να είναι πάντοτε εφοδιασμένα με τά απαραίτητα είδη σέ αριθμό ανώτερο από τόν αναγκαίο, για να αποφεύγονται περιπτώσεις αδυναμίας προμήθειάς τους σέ διάφορα λιμάνια.

Τήν περίπτωση αδυναμίας εξεύρεσης τών ειδών της παραγρ. 1 διαπιστώνει σύμφωνα με τόν τρόπο που πρέπει ή Λιμενική Αρχή στην χώρα μας, ενώ στο εξωτερικό ή Προξενικός Λιμενάρχης, και αν δέν υπάρχει, ή Προξενική Αρχή.

4. Όλα γενικά τά παραπάνω είδη παραδίδονται στο πλήρωμα καθαρά και σέ κατάσταση που επιτρέπει την χρήση τους. Όσοι φεύγουν από τό πλοίο έχουν υποχρέωση να επιστρέφουν όλα ανεξαιρέτως τά είδη σέ καλή κατάσταση, θεωρείται δέ δικαιολογημένη ή λογική φθορά τους λόγω χρήσης. Σέ περίπτωση απώλειας ή καταστροφής αυτών τών ειδών από αμέλεια ή ευθύνη του κάτοχου, αυτός έχει υποχρέωση να καταβάλει τό αντίτιμο για την αντικατάσταση του είδους που χάθηκε ή καταστράφηκε.

5. Κατ' εξαίρεση στον ναύκληρο, δίνεται για τό χρονικό διάστημα από 1.1.89 έως 30.6.89 μηνιαίο επίδομα δραχμών (5.265) πέντε χιλιάδων διακοσίων εξήντα πέντε και από 1.7.89 έως 31.12.89 μηνιαίο επίδομα δραχμών (5.360) πέντε χιλιάδων τριακοσίων εξήντα λόγω της ιδιαίτερης φθοράς του λιματισμού του.

ΑΡΘΡΟ 13 ΑΣΘΕΝΕΙΣ ΠΟΥ ΝΟΣΗΛΕΥΟΝΤΑΙ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

1. Καθορίζεται ειδικός μισθός σέ δραχμές τών ναυτικών που ασθενούν και νοσηλεύονται έξω από τό πλοίο ως εξής:



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



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

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

Κατά τη διάρκεια της νοσηλείας
του σέ νοσοκομείο (85%)

Κατά τη διάρκεια της νοσηλείας του
έξω από το νοσοκομείο
(συμπεριλαμβανομένου και του
αντιτίμου τροφής (95%))

ΒΑΘΜΟΣ-ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	1.1.-30.6.89	1.7- 31.12.89	1.1.30.6.89	1.7- 31.12.89
A. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ				
α. Ύποπλοίαρχος.....	88.574	90.138	98.9953	100.743
β. Άνθυποπλοίαρχος.....	77.036	78.400	86.099	87.623
B. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ				
α. Μηχανικός Α'.....	167.327	170.289	187.012	190.323
β. Μηχανικός Β'.....	88.574	90.138	98.995	100.743
γ. Μηχανικός Γ'.....	77.036	78.400	86.099	87.623
Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ				
α. Άξιωματικός Α/Τ Α'.....	88.574	90.138	98.995	100.743
β. Άξιωματικός Α/Τ Β'.....	77.036	78.400	86.099	87.623
Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ	82.403	83.861	92.098	93.727
Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρ- διας στην γέφυρα.....	77.036	78.400	86.099	87.623
ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ				
α. Ναύκληρος.....	65.765	66.929	73.502	74.803
β. Ξυλουργός.....	65.765	66.929	73.502	74.803
γ. Ναύτης*.....	61.591	62.683	68.837	70.058
δ. Ναύτης.....	44.914	45.709	50.198	51.086
ε. Δόκιμος πλοίαρχος (άπόφ. ΑΔΣΕΝ).....	52.930	53.865	59.157	60.202
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	44.914	45.709	50.198	51.086
ζ. Ναυτόπαις.....	44.914	45.709	50.198	51.086
η. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρ- διας στο μηχανοστάσιο.....	77.036	78.400	86.099	87.623
Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ				
α. Μηχανοδηγός Α'.....	75.854	77.197	84.778	86.279
β. Μηχανοδηγός Β'.....	67.278	68.468	75.193	76.523
γ. Άρχιθερμαστής.....	66.394	67.571	74.205	75.520
δ. Άντλιωτής.....	66.394	67.571	74.205	75.520
ε. Λιπαντής*.....	65.765	66.929	73.502	74.803
στ. Λιπαντής.....	53.206	54.149	59.465	60.520
ζ. Δόκιμος Μηχανικός (άπόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	52.930	53.865	59.157	60.202
η. Δόκιμος Μηχανικός.....	44.914	45.709	50.198	51.086
θ. Άνθρακεύς.....	44.914	45.709	50.198	51.086
ι. Θερμαστής*.....	63.461	64.583	70.927	72.181
ια. Θερμαστής.....	44.914	45.709	50.198	51.086
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή).....	63.461	64.583	70.927	72.181
ιγ. Καθαριστής*.....	44.914	45.709	50.198	51.086
ιδ. Καθαριστής.....	44.914	45.709	50.198	51.086
Η. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ				
α. Δόκιμος Άσυρμαστής (άπόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	52.930	53.865	59.157	60.202
β. Δόκιμος Άσυρματιστής.....	44.914	45.709	50.198	51.086
Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ				
α. Μάγειρος.....	68.629	69.845	76.703	78.062
β. Θαλαμηπόλος.....	65.765	66.929	73.502	74.803
γ. Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας).....	55.620	56.602	62.163	63.261
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας).....	55.620	56.602	62.163	63.261
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	44.914	45.709	50.198	51.086

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

2. Σέ περίπτωση ατυχήματος ό μισθός άσθενείας καθορίζεται στό 100% του μισθού τής Συλλογικής Σύμβασης.

3. Στούς άσθενείς από άφροδίσα νοσήματα δέν καταβάλλεται μισθός, αλλά μόνο τό αντίτιμο τροφής.

4. Τό αντίτιμο τροφής έξω από τό πλοίο καθορίζεται γιά τούς άξιωματικούς καί τό κατώτερο προσωπικό από 1.1.89 - 30.6.89 σέ δρχ. (765) έπτακόσιες έξήντα πέντε καί από 1.7.89 - 31.12.89 σέ δραχμές (775) έπτακόσιες έβδομήντα πέντε τήν ήμέρα, στίς περιπτώσεις πού τό δικαιούνται.

5. Οί 'Αξιωματικοί έχουν δικαίωμα νοσηλείων Α' θέσης σέ νοσοκομείο ή κλινική καί τά κατώτερα πληρώματα Βα' θέσης.

6. Στά μέλη του πληρώματος πλοίου πού παραμένουν έξω από αυτό σέ λιμάνια τών 'Ηνωμένων Πολιτειών τής 'Αμερικής καί του Καναδά, τό επίδομα τροφής όρίζεται από 1.1.89 - 30.6.89 σέ δολάρια (21) είκοσι ένα τήν ήμέρα καί από 1.7.89 - 31.12.89 σέ δολάρια (22) τήν ήμέρα.

7. "Όταν πρόκειται γιά άσθενείς πού νοσηλεύονται έξω από νοσοκομείο σέ λιμάνια τών 'Ηνωμένων Πολιτειών τής 'Αμερικής καί του Καναδά, τό επίδομα τροφής πού προβλέπεται από τήν προηγούμενη παράγραφο προσθέτεται στόν είδικό μισθό τής πρώτης στήλης τής παραγρ. 1 αυτού του άρθρου κάτω από τήν έπικεφαλίδα «κατά τήν διάρκεια τής νοσηλείας του σέ νοσοκομείο».

ΑΡΘΡΟ 14 ΑΔΕΙΕΣ

1. 'Ο ναυτικός δικαιούται άδεια πού ύπολογίζεται σέ (8) ήμέρες γιά κάθε μήνα ύπηρεσίας του, γιά δέ τίς επί πλέον μέρες, μέ αντίστοιχο κλάσμα του μήνα. Στόν ύπολογισμό τής άδειας περιλαμβάνεται καί τό επίδομα 22% τών Κυριακών καθώς καί τό δέκα τοίς έκατό (10%) επίδομα δεξαμενοπλοίων γιά τούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σ' αυτά. Τό ήμερομίσθο καθορίζεται από 1.1.1989 ίσο μέ τό 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου μέ τά παραπάνω επιδόματα καί ίσχύει αντίστοιχα από 1.1.1989.

2. Κατά τίς ήμέρες τής άδειας του ό ναυτικός δικαιούται τό μισθό πού αναλογεί σ' αυτές, όπως αυτός όρίζεται στό άρθρο 1 τής Συλλογικής Σύμβασης, προσαυξημένο μέ τά επιδόματα πού ά-

ναφέρονται στήν παράγρ. 1 αυτού του άρθρου, καθώς έπίσης καί τό αντίτιμο τροφής, όπως αυτό όρίζεται στήν παράγρ. 4 του προηγούμενου άρθρου.

3. 'Η άδεια παρέχεται από τόν Πλοίαρχο, έφ' όσον κατά τήν κρίση του οί άνάγκες του πλοίου επιτρέπουν τήν χορήγησή της. Σέ αντίθετη περίπτωση, μέ έκλογή του ναυτικού, είτε αναβάλλεται ή χορήγησή της γιά τόν κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε, αφού σ' αυτή τήν περίπτωση καταβάλλεται στόν ναυτικό ό μισθός πού του αναλογεί χωρίς τό αντίτιμο τροφής, γιati αυτός παραμένει καί διατρέφεται στό πλοίο. Πάντως πρέπει νά καταβάλλεται κάθε προσπάθεια νά αποφεύγεται ή μη χορήγηση άδειας μέ άντάλλαγμα χρηματική πληρωμή.

4. Σέ περίπτωση παραμονής του ναυτικού στό πλοίο καί μη χορήγησης τής άδειας ή μη καταβολής σ' αυτόν του μισθού πού του αναλογεί (καί άνεξάρτητα από τόν λόγο γιά τόν όποιο δέν δόθηκε στόν ναυτικό ή άδεια ή δέν καταβλήθηκε σ' αυτόν ό μισθός πού τής αναλογεί) κατά τήν παροχή τής άδειας, όταν αυτός απολύεται, του καταβάλλεται καί τό αντίτιμο τροφής τής παραγράφου 4 του προηγούμενου άρθρου πού αναλογεί στίς μέρες τής άδειάς του.

ΑΡΘΡΟ 15 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Οί πλοιοκτήτες, τούς όποίους άφορά αυτή ή Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό 2%, πού δέν μπορεί νά αύξηθεί περισσότερο, σύμφωνα μέ τό άρθρο 25 του νόμου 1085/1980, τό όποιο εισπράττεται από τό ΝΑΤ μέ σκοπό τήν χορήγηση οίκογενειακών επιδομάτων στους "Έλληνες ναυτικούς.

Αυτό τό ποσοστό μαζί μέ τό ποσοστό ένα τοίς έκατό (1%) συμμετοχής του ναυτικού ύπολογίζεται πάνω στίς άποδοχές τών ναυτικών, πού ύπόκεινται σέ εισφορά ύπέρ του ΝΑΤ.

ΑΡΘΡΟ 16 ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Οί πλοιοκτήτες, τούς όποίους άφορά αυτή ή Συλλογική σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό δύο τοίς έκατό (2%), πού δέν μπορεί νά αύξηθεί περισσότερο, σύμφωνα μέ τό άρθρο 28 του νόμου 1220/ 1981, τό όποιο εισπράττεται από

τό ΝΑΤ μέ σκοπό τήν χορήγηση στους "Έλληνες ναυτικούς έπικουρικής ασφάλισης.

Αυτό τό ποσοστό μαζί μέ τό ποσοστό δύο τοίς έκατό (2%) συμμετοχής του ναυτικού ύπολογίζεται πάνω στίς άποδοχές τών ναυτικών, πού ύπόκεινται σέ εισφορά ύπέρ του ΝΑΤ.

ΑΡΘΡΟ 17 ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΜΕΝΟΥ

Τά έξοδα ύγειονομικής εξέτασης τών ναυτικών γιά τήν άπόκτηση του πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται από τό Σύμφωνο τών 8 χωρών τής Βόρειας Θάλασσας, συμφωνείται νά καταβάλλονται από τόν πλοιοκτήτη στόν ναυτικό, έφ' όσον πραγματοποιείται ή ναυτολόγηση στό πλοίο του πλοιοκτήτη από τόν όποιο ζητείται ή σχετική δαπάνη. 'Εάν δέν πραγματοποιηθεί ή σχετική ναυτολόγηση, τά παραπάνω έξοδα θά βαρύνουν τόν ναυτικό.

ΑΡΘΡΟ 18 ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ

Τά πληρώματα τών πλοίων, τά όποια άφορά αυτή ή Συλλογική Σύμβαση, καταρτίζονται από τά τακτικά μέλη τών Ναυτικών 'Οργανώσεων πού συνάπτουν αυτή τήν συμφωνία καί πού άνήκουν στήν δύναμη τής Πανελληνίας Ναυτικής 'Ομοσπονδίας κατά άπόλυτη επιλογή από τόν πλοιοκτήτη, έφ' όσον προσφέρονται μέ τούς όρους αυτής τής Συλλογικής Σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ 19 ΕΠΙΛΥΣΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Κάθε συλλογική διαφορά πού προκύπτει άνάμεσα στίς 'Οργανώσεις πού συνάπτουν αυτή τήν συμφωνία, σχετικά μέ τήν εφαρμογή καί έρμηνεία τών όρων αυτής έδώ τής Συλλογικής Σύμβασης επιλύεται μέ διαιτησία, όπως όρίζεται στό Συμφωνητικό τής 7ης Δεκεμβρίου 1956 γιά τήν σύνθεση καί λειτουργία τών Διαιτητικών 'Επιτροπών.

2. Δίκες πού εισάγονται στά πολιτικά δικαστήρια από μέλη τών συμβαλλομένων όργανώσεων, γιά κρίση σέ ζητήματα γιά τά όποια εκκρεμεί διαιτησία σύμ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

φωνα με την παρ. 1 αυτού του άρθρου, αναβάλλονται μέχρι την έκδοση της απόφασης διαιτησίας.

ΑΡΘΡΟ 20 ΕΠΙΛΥΣΗ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Ατομικές συμβάσεις ναυτολόγησης, στις οποίες εφαρμόζεται αυτή έδω ή συλλογική σύμβαση, θα ρυθμίζονται αποκλειστικά, σχετικά με κάθε απαίτηση από την εργασία ή δικαίωμα του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων λόγω ασθένειας ή ατυχήματος από αυτή την Συλλογική Σύμβαση και τους Έλληνικούς νόμους, με εφαρμογή σ' αυτή την περίπτωση, τόσο του άρθρου 238 του Κ.Δ.Ν.Δ., όσο και του άρθρου 83 του ΚΙΝΔ, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του ν. 451/76, και θα κρίνονται από τις αρμόδιες Έλληνικές Αρχές και τα Έλληνικά Δικαστήρια.

2. Κάθε μέλος που ανήκει στις συμβαλλόμενες ναυτεργατικές οργανώσεις έχει υποχρέωση όπως για κάθε ζήτημα που θα προέκυπτε κατά την εφαρμογή αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως σχετικά με τους όρους εργασίας που προβλέπονται σ' αυτή και στον νόμο, να προσφεύγει στην επαγγελματική του Οργάνωση ή στους τοπικούς αντιπροσώπους της Π.Ν.Ο. και να επιδιώκει με την βοήθειά τους την επίλυση του ζητήματος από τις Έλληνικές Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές.

3. Συμφωνείται από τα δύο μέρη, ότι η παράβαση των διατάξεων αυτού του άρθρου από τον ναυτικό αποτελεί παράβαση καθήκοντος.

ΑΡΘΡΟ 21 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΥΠΕΡ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι εισφορές του πλοιοκτήτη που προβλέπονται από το Ν.Δ. 92/73 «περί ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ» όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 22 του νόμου 1085/80 «περί ελαχίστης εισ. τό NAT προστασίας κλπ», είναι οι εξής :

ΑΡΘΡΟ 22 ΙΣΧΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

1. Η ισχύς αυτής της Συλλογικής Σύμβασης αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 1989 και λήγει την 31 Δεκεμβρίου 1989.

2. Για συμβάσεις ναυτικής εργασίας οι οποίες έχουν συμφωνηθεί πριν από την έναρξη της ισχύος αυτής της Σύμβασης και θα λυθούν μετά την υπογραφή της, ο χρόνος υπηρεσίας του ναυτικού, που πέρασε από την ναυτολόγηση

ΒΑΘΜΟΣ

1.1.-30.6.89

1.7-31.12.89

ΔΡΑΧΜΕΣ

Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Υποπλοίαρχος.....	188	191
β. Ανθυποπλοίαρχος.....	163	166

Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Α'.....	354	361
β. Μηχανικός Β'.....	188	191
γ. Μηχανικός Γ'.....	163	166

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Αξιωματικός Α/Τ Α'.....	188	191
β. Αξιωματικός Α/Τ Β'.....	163	166

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ (1).

Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στην γέφυρα.....	175	178
	163	166

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος.....	139	142
β. Ξυλουργός.....	139	142
γ. Ναύτης*.....	130	133
δ. Ναύτης.....	95	97
ε. Δόκιμος πλοίαρχος (απόφ. ΑΔΣΕΝ).....	112	114
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	95	97
ζ. Ναυτόπαις.....	95	97
η. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο.....	163	166

Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'.....	161	163
β. Μηχανοδηγός Β'.....	142	145
γ. Αρχιθερμαστής.....	141	143
δ. Αντλιορός.....	141	143
ε. Λιπαντής*.....	139	142
στ. Λιπαντής.....	113	115
ζ. Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	112	114
η. Δόκιμος Μηχανικός.....	95	97
θ. Ανθρακεύς.....	95	97
ι. Θερμαστής*.....	134	137
ια. Θερμαστής.....	95	97
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή).....	134	137
ιγ. Καθαριστής*.....	95	97
ιδ. Καθαριστής.....	95	114

Η. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος Ασυρμαστής (απόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	112	114
Δόκιμος Ασυρματιστής.....	95	97

Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος.....	145	148
β. Θαλαμηπόλος.....	139	142
γ. Βοηθός Μαγείρου.....	118	120
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας).....	118	120
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	95	97

μέχρι την απόλυσή του, θα υπολογίζεται για την παροχή της άδειας, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 αυτής της Συμβάσεως.

3. Συμφωνείται να συσταθεί Έπιτροπή για την μελέτη, αποσαφήνιση και κατάρτιση νέου σχεδίου συλλογικής σύμβασης.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

Commencing
operations
JULY 1989

Metalock[®]

INTERNATIONAL

Based in Lisbon, Metalock International offer a comprehensive range of ship repairs and industrial services. On site or at our workshop our facilities include machining, welding, boilermaking, platework, electrical and electronic services, and repairs to castings by the Metalock process.

**General ship repairs
and industrial
services in
Portugal.**



- **SHIP REPAIRS**
(Exclusive repair berth 210 metres long, 8 metres draught)
- **DIESEL ENGINE SERVICING**
- **ON-SITE MACHINING**
(including crankshaft rectification)

Metalock International Lda
Armazem B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Η μεταφορά σιδηροδρόμων μέ πλοία

‘Η επέκταση των μεταφορών διά του σιδηροδρόμου μεταξύ της Δυτικής Γερμανίας και της Φινλανδίας οδήγησε τό συγκρότημα «Railship» στην επένδυση νέων κεφαλαίων για τή ναυπήγηση ενός τρίτου εξειδικευμένου όχημαγωγού για τή γραμμή αυτή. Με τήν δρομολόγηση του όχημαγωγού «Railship III» στις αρχές του 1990, τό ναυτιλιακό συγκρότημα θά μπορεί νά προσφέρει στή γραμμή αυτή συνολική μεταφορική ικανότητα 5.600 μέτρων σιδηροτροχιών και έξι άναχωρήσεις έβδομαδιαίως από τό Τραβενμούντε, τής Δυτικής Γερμανίας και τό Χάνκο τής Φινλανδίας.

‘Ο διάπλους αυτός τής Βαλτικής, μήκους 870 χλμ., είναι από τίς μεγαλύτερες διαδρομές μεταφοράς σιδηροδρομικών όχημάτων μέ πλοία σέ παγκόσμια κλίμακα. ‘Όπως τά άδελφά σκάφη, «Railship I», ναυπηγήσεως 1975 και «Railship II», ναυπηγήσεως 1984, τό νέο σκάφος θά έχει τοννάζ 10.000 d.w. και θά εξοπλισθεί μέ τό σύστημα φορτοεκφόρτωσης σιδηροδρομικών όχημάτων τής MacGregor - Navire, άρκετά εξελιγμένο ώστε νά βελτιώνει τήν αποτελεσματικότητα και τήν ασφάλεια.

‘Υψηλή μεταφορική ικανότητα θά επιτευχθεί μέ τή διαμόρφωση συνολικών σιδηροτροχιών μήκους 2.000 μέτρων κατανεμημένων σέ τρία καταστρώματα. ‘Η πρόσ τά άνω άνασυρόμενη πόρτα τής MacGregor - Navire χρησιμοποιεί ύδραυλικό σύστημα για νά επιτρέψει στά σιδηροδρομικά όχήματα τήν προσέλαση στό κύριο κατάστρωμα μέσω εισόδου διαστάσεων 12,6 X 5,12 μέτρων. Τά όχήματα μπορούν έπειτα νά οδηγηθούν σέ μία από τίς πέντε τροχιές άποθήκευσης πού υπάρχουν σέ αυτό τό κατάστρωμα. Για τήν άποθήκευσή τους στό άνω ή στό κάτω κατάστρωμα τά βαγόνια οδηγούνται μέσω τής κεντρικής τροχιάς στό κύριο στοιχείο έσωτερικής μεταφοράς και διανομής των όχημάτων

πού είναι ό ειδικός άναβατήρας δύο επιπέδων.

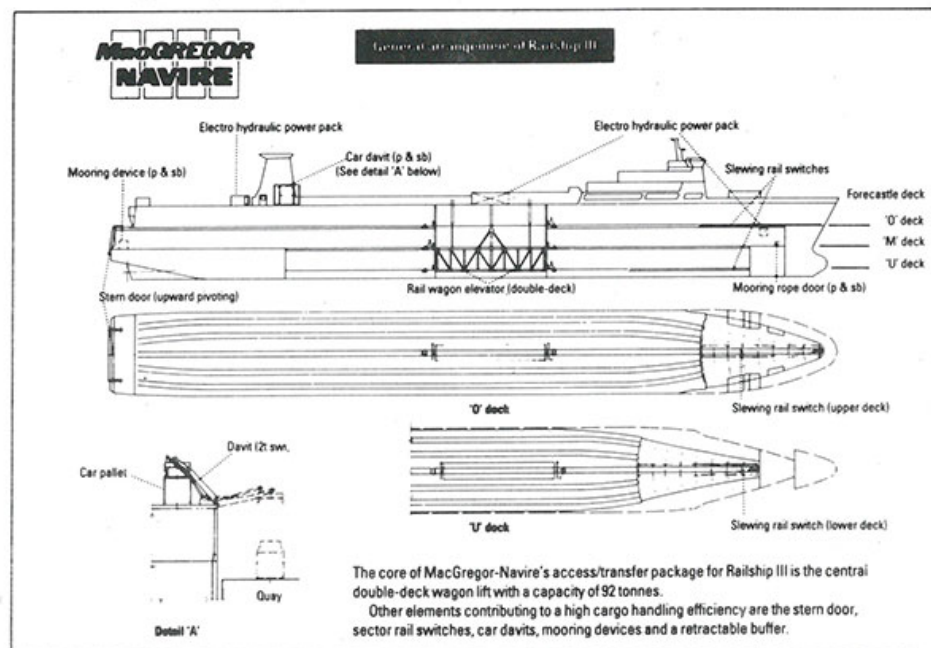
‘Ο άναβατήρας αυτός αποτελείται άπό δύο πλατφόρμες διαστάσεων 28,2 X 3,35 μέτρων, ένωμένες μέ ένα σύστημα κιγκλιδωμάτων, κινείται δέ μέ τήν βοήθεια τεσσάρων ύδραυλικών κυλίνδρων και έχει περιθώριο ασφαλείας για βάρος 92 τόννων.

Δύο άλλες βασικές συσκευές είναι οι διακόπτες άλλαγής τροχιάς του κάθε τομέα πού είναι τοποθετημένοι στό έμπρόσθιο μέρος των δύο καταστρωμάτων. Οι διακόπτες αυτοί αποτελούνται άπό μετακινούμενα σέ κάθετο άξονα μήκη σιδηροτροχιών μήκους 31 μέτρων και μπορούν νά μετακινηθούν μέ ύδραυλικό σύστημα, σέ τοξωτή διάταξη, ώστε νά διανέμουν τά όχήματα άπό τήν κεντρική τροχιά κάθε καταστρώματος στις παράπλευρες τροχιές.

Οι διακόπτες άλλαγής τροχιάς έχουν περιθώριο χειρισμού φορτίων βάρους

μέχρι 90 τόννων.

‘Όπως άπεικονίζεται στό παρακάτω σχεδιάγραμμα γενικής διατάξεως του νέου πλοίου, τό σύστημα αυτό τής MacGregor - Navire περιλαμβάνει επίσης μία συσκευή πρόσδεσης για τήν άκριβή τοποθέτηση του πλοίου σέ σχέση μέ τό έπίγειο σιδηροδρομικό σύστημα. ‘Όλες οι μονάδες παραγωγής ύδραυλικής και ηλεκτρικής ενέργειας πού θά χρησιμοποιούνται στον έξοπλισμό μεταφοράς και χειρισμού των σιδηροδρομικών όχημάτων θά κατασκευασθούν επίσης άπό τήν MacGregor - Navire. ‘Η καθιέρωση του κάτω καταστρώματος για τήν μεταφορά επικινδύνων φορτίων προϋποθέτει ότι τά ηλεκτρικά συστήματα, περιλαμβανομένων εκείνων του άναβατήρα, και των διακοπών άλλαγής τροχιάς, πρόκειται νά καλύπτουν τά ύψηλότερα πρότυπα ασφαλείας για τήν περίπτωση έκρήξεως ή πυρκαϊδας.



ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

‘Η κατάρτιση ‘Ελλήνων Ναυτικών στόν τομέα της άλιείας

Του κ. Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, γενικού διευθυντού INMEP

‘Υπό την επίβλεψη της Γενικής Διεύθυνσης ‘Απασχόλησης Κοινωνικών ‘Υποθέσεων και ‘Εκπαίδευσης της ΕΟΚ, πραγματοποιήθηκε πρόσφατα Μελέτη από τα Κοινοτικά ‘Ερευνητικά ‘Ινστιτούτα Ναυτιλιακών Μελετών και ‘Ερευνας, με θέμα: «Τό γενικό πλαίσιο της κατάρτισης στον τομέα της άλιείας των ναυτικών επαγγελματιών».

Στά πορίσματα της μελέτης αυτής αναφέρονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα κάθε χώρας — μέλους. Για τον ‘Ελλαδικό χώρο έχουμε να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα:

Γενικό πλαίσιο του τομέα της άλιείας

‘Ο αριθμός των απασχολούμενων στον τομέα της άλιείας στην ‘Ελλάδα παρουσιάζει αύξηση τα τελευταία χρόνια: 8.720 άλιεις τό 1971, 11.761 τό 1983 (πηγή: ‘Εθνική Στατιστική ‘Υπηρεσία της ‘Ελλάδας). ‘Η παράκτια άλιεία αντιπροσωπεύει 85% των θέσεων εργασίας του τομέα έναντι 31% για την άλιεία άνοικτης θάλασσας και 4% για τη μεγάλη άλιεία (υπερπόντια άλιεία).

Τά τελευταία δέκα χρόνια, ό ελληνικός στόλος υπερπόντιας άλιείας μειώνεται συνεχώς. Τό 1984, μόνο 7% των άλιευτικών προϊόντων προέρχονταν από τό στολίσκο αυτό. ‘Η τάση αυτή δέν πρόκειται νά ανατραπεί έφόσον τό Πολυετές Πρόγραμμα Προσανατολισμού (ΠΠ) της ΕΟΚ προβλέπει «μείωση του ύπερπόντιου στόλου ένθαρρύνοντας την όριστική άπόσυρση και τή ναυπήγηση μικρότερων σκαφών». ‘Εάν έπιμένουμε σ’ αυτό τόν τύπο στολίσκου είναι γιατί ή κατάρτιση πού παρέχεται στην ‘Ελλάδα στον τομέα της άλιείας άφορā μόνο τούς άλιεις υπερπόντιας άλιείας.

‘Αντίθετα, ό στόλος μεσογειακής άλιείας θίγεται έλάχιστα από τίς προβλέψεις του Πολυετούς Προγράμματος Προσανατολισμού. Μέχρι τίς 31/12/1992 τό άργότερο, ή ‘Ελλάδα όφείλει νά μειώσει τή συνολική χωρητικότητα του στόλου της κατά 5,2% και τήν κινητήριό ισχύ του κατά 13,4%. Προβλέπεται έπίσης μείωση της δύναμης του «τοπικού στόλου» (σκάφη μικρότερα των 9 μέτρων) μέ τήν άπόσυρση των άκατάλληλων πλοίων και τήν ένθάρρυνση της χρησιμοποίησης περισσότερο έπιλεκτικών μεθόδων άλιείας.

Γενικό πλαίσιο της επαγγελματικής κατάρτισης

Οί νέοι πού άποφοιτούν από τό γυμνάσιο, άν δέν ένταχθούν στό επαγγελματικό χώρο, μπορούν νά έγγραφούν είτε σέ λύκειο γενικής έκπαίδευσης (3 χρόνια) είτε σέ κάποια τεχνική και επαγγελματική σχολή της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

‘Η εκπαίδευση αυτή περιλαμβάνει δύο τύπους σχολών:

— Τίς τεχνικές και επαγγελματικές Σχολές (ΤΕΣ): 2 χρόνια σπουδών.

— Τά τεχνικά και επαγγελματικά λύκεια (ΤΕΛ) στά όποια συμπεριλαμβάνονται και τά Ναυτικά Λύκεια: 3 χρόνια σπουδών.

‘Όσο γίτα τή συνεχή κατάρτιση, καταβάλλονται προσπάθειες νά ανταποκρίνονται στίς έκάστοτε ανάγκες της αγοράς εργασίας. Τά προγράμματα συνεχούς κατάρτισης όργανώνονται από τόν ‘Όργανισμό ‘Απασχόλησης ‘Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ): έντατική κατάρτιση γίτα τούς άνεργους 18 έως 46 έτών, σχολές στά πλαίσια των έπιχειρήσεων, κινητές μονάδες παροχής κατάρτισης (3 σέ όλόκληρη τή χώρα), γενική κατάρτιση γίτα τεχνικούς - γεωργούς.

‘Η κατάρτιση στον τομέα των ναυτικών επαγγελματιών

Οί ‘Ελληνες άλιεις άποκτούν τήν επαγγελματική πείρα τους κυρίως στή θάλασσα. ‘Η ναυτική νομοθεσία επιβάλλει όρισμένους περιορισμούς όσον άφορā τήν επαγγελματική πείρα του κυβερνήτη ή του μηχανικού, άφορā όμως σχεδόν άποκλειστικά τά πλοία υπερπόντιας άλιείας.

‘Εξάλλου, τά απαιτούμενα διπλώματα άφορούν τή ναυσιπλοία και όχι τήν άλιεία. ‘Επομένως, όί περισσότεροι ‘Ελληνες κυβερνήτες άλιευτικών σκαφών είναι αυτοδίδακτοι.

Τό κυριότερο πρόβλημα όσον άφορā τήν κατάρτιση στον τομέα της άλιείας στην Ελλάδα είναι άκριβώς αυτή ή έλλειψη θεωρητικής κατάρτισης των άλιείων.

Τό 1983, ή μελέτη της ΕΟΚ γίτα τήν «οικονομική και κοινωνική κατάσταση καθώς και τίς προοπτικές στον τομέα της άλιείας στην ‘Ελλάδα» κατέληγε στά έξης συμπεράσματα:

1ο) Οί ‘Ελληνες άλιεις βασίζονται άποκλειστικά στίς προσωπικές τους έμ-

πειρίες και μάλλον άποφεύγουν τήν καινοτομία.

2ο) Οί ναυτικοί, παρά τήν κρίση πού διέρχεται σέ διεθνές επίπεδο τό έμπορικό ναυτικό, δέν έκδηλώνουν κανένα ένδιαφέρον γίτα τήν άλιεία διότι όί συνθήκες ζωής και εργασίας των άλιείων δέν μπορούν νά συγκριθούν μέ τίς δικές τους συνθήκες.

Τό κυριότερο όμως πρόβλημα παραμένει ή έλλειψη ειδικής κατάρτισης γίτα τούς άλιεις, ένώ ή μόνη κατάρτιση πού παρέχεται είναι γίτα τούς ναυτικούς του έμπορικού ναυτικού, ή όποία, σέ όρισμένες περιπτώσεις, εφαρμόζεται στον τομέα της άλιείας.

ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Δέν παρέχεται ειδική κατάρτιση γίτα άλιεις. Η κατάρτιση «Κατάστρωμα» και «Μηχανοστάσιο» πού απαιτείται γίτα την ύπερπόντια άλιεία, παρέχεται από τίς ‘Ανώτερες Σχολές έμπορικού ναυτικού, δηλαδή:

— Τήν ‘Ανώτερη Σχολή ‘Εμπορικού Ναυτικού ‘Ασπροπύργου και τίς άλλες περιφερειακές Σχολές, πού παρέχουν κατάρτιση Πλοιάρχου — Μηχανικού — ‘Ασυρματιστού μεμονωμένες ή συγκροτήματα Σχολών μέ διάρκεια φοίτησης τρία χρόνια.

— Τά επαγγελματικά λύκεια πού παρέχουν έπίσης κατάρτιση τριών έτών γίτα πλοιάρχους και μηχανικούς, αλλά γίτα πλοία δύναμης μικρότερης ή ίσης μέ 500 CV.

ΔΙΑΡΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Πρόσφατα, ό ‘Όργανισμός ‘Απασχόλησης ‘Εργατικού Δυναμικού όργάνωσε ειδικά προγράμματα κατάρτισης (4/9 μηνών) σέ διάφορες παραθαλάσσιες περιοχές της ‘Ελλάδας (Αίτωλικό, Βόλο, Καβάλα, Μηχανιώνα).

Συμπέρασμα

‘Η ‘Ελλάδα είναι μία από τίς χώρες της Κοινότητας, στίς όποιες πρέπει νά καταβληθούν τεράστιες προσπάθειες όσον άφορā τήν επαγγελματική κατάρτιση στον τομέα της άλιείας, δεδομένου ότι ή μόνη κατάρτιση πού παρέχεται είναι στον τομέα της υπερπόντιας άλιείας, ή όποία αντιπροσωπεύει ποσοστό μόνο 4% της ελληνικής άλιείας.

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Άρ. 284/1989

Πρόεδρος: Ν. Σακελλαρόπουλος

Εισηγητής: Γ. Κασίμης

Δικηγόροι: Γρ. Τιμαγένης, Γ. Νικολόπουλος, Ά. Αντάπας, Ι. Βρέλλος

Άναγκαστικός πλειστηριασμός κυπριακού πλοίου στην Ελλάδα — Διαπάνες επίσκευων του πλοίου σε λιμάνι άλλο από εκείνο της κατάσχεσης — Ναυτικά προνόμια — Έφαρμοστέο δίκαιο.

Τό δίκαιο της σημαίας ρυθμίζει τη γένεση των ναυτικών προνομίων, ή *lex fori* όμως κανονίζει τη σειρά της κατάταξής τους.

Δέν κατατάσσονται πρίν από τη ναυτική υποθήκη ναυτικά προνόμια πού υπάρχουν μέ βάση τό νόμο της σημαίας αλλά δέν προβλέπονται από τό άρθρο 205 παρ. 1 ΚΙΝΔ.

Έπειδή κατά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 4 του άρθρου 1012 του Κ.Πολ.Δ «1. ό πλειστηριασμός του κατασχεμένου πλοίου γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφου της περιφέρειας του λιμένος, όπου βρίσκεται τό πλοίο κατά την κατάσχεση... 4. ή κατάταξη των δανειστών στον πίνακα της κατάταξης γίνεται κατά πρώτο λόγο σύμφωνα μέ τις διατάξεις του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου». Από τις διατάξεις αυτές, πού ως δίκαιο της πολιτείας στά ύδατα της όποιας βρίσκεται τό πλοίο κατά την κατάσχεση, δίδουν και τον πλειστηριασμό άλλοδαπου πλοίου πού γίνεται σε Έλληνικό λιμένα και την στο επιτυγχανόμενο κατ' αυτόν εκπλειστηρίασμα, κατάταξη των δανειστών συνάγεται ότι για την κατάταξη απαιτήσεων δανειστών σε εκπλειστηρίασμα πλοίου άλλοδαπου, πού έχει εκπλειστηριασθεί σε Έλληνικό λιμένα και ειδικότερα των προνομιούχων απαιτήσεων αυτών θά εφαρμοστούν οι διατάξεις του άρθρου 205 του Κ.Ι.Ν.Δ. Κατά τό άρθρο όμως αυτό πού μέ την πρώτη παράγραφο του όρίζει ότι «είναι προνομιούχοι επί του πλοίου και του ναύλου κατά την κατωτέρω τάξιν μόνον οι ακόλουθοι απαιτήσεις...

α)... ως και τά από του κατάπλου του πλοίου εις τον τελευταίον λιμένα έξοδα φυλάξεων και συντηρήσεων», μέ την τε-

λευταία δέ ότι «τά προνόμια προηγούνται της υποθήκης», ως προνόμια δέ προηγούμενα της υποθήκης νοούνται προδήλως τά από τις προηγούμενες της παραγράφου αυτής διατάξεις του άρθρου 205 αναγνωριζόμενα, στις όποιες, κατά λογική εκ θέσεως του ακολουθία και μόνο αναφέρεται. Άπό τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι δέν προηγείται της ναυτικής υποθήκης όποιοδήποτε προνόμιο επί του πλοίου και του ναύλου, αναγνωριζόμενο από τό ήμεδαπό ή άλλοδαπό ουσιαστικό δίκαιο, ως έξοπλίζον - απαίτηση για δαπάνες κτλ. όποιωνδήποτε εργασιών πού εκτελέσθηκαν στο πλοίο, αλλά μόνο εκείνων πού έγιναν για τη συντήρηση του πλοίου, στην έννοια των όποιων περιλαμβάνονται και οι δαπάνες για επισκευές του πλοίου, πού είναι αναγκαίες για τη διατήρησή του κατάλληλου για την εκπλήρωση του προορισμού του, ως οικονομικής μονάδας άπλως για τη διατήρησή του σε κατάσταση επιπλεύσεως μέχρι του πλειστηριασμού του και έφόσον έγιναν μετά τον κατάπλου του πλοίου στον τελευταίο λιμένα, πού είναι ό λιμένας κατασχέσεως του πλοίου.

Συνεπώς τό κατά τό Κυπριακό δίκαιο προνόμιο, εκ του νόμου, των απαιτήσεων από επισκευή του πλοίου ή πορισμό πραγμάτων ή υλικών στο πλοίο, πού έγιναν από τό φορτωτή, ναυλωτή ή πράκτορα για λογαριασμό του πλοίου (βλ. νομική πληροφορία του Έλληνικού Ίνστιτούτου Διεθνούς και Άλλοδαπου δικαίου), όπως ή επίδικη απαίτηση της αναιρεσεύουσας, έφόσον δέν προέρχεται από έπισκευαστικές εργασίες πού έγιναν στο πλοίο Atlas III από του κατάπλου αυτού στο λιμένα της Ήγουμενίτσας, στον όποιο κατασχέθηκε και εκπλειστηριάσθηκε, και μέχρι του πλειστηριασμού του, για τη διατήρησή του κατάλληλου για την εκπλήρωση του προορισμού του ως οικονομικής μονάδας ή άπλως για τη διατήρησή του σε κατάσταση επιπλεύσεως (προϋπόθεση πού δέν ίσχυρίζεται ότι συντρέχει εν προκειμένω ούτε ή αναιρεσεύουσα στους λόγους αναιρέσεως της), εφαρμοζόμενου ως δικαίου του τόπου της εκτελέσεως *Lex fori* του άρθρου 205 ΚΙΝΔ, δέν προτιμάται στην κατάταξη επί του εκπλειστηριάσματος του άνω

πλοίου, των ένυπόθηκων απαιτήσεων της αναιρεσιβλητης. Κατ' ακολουθίαν ή προσβαλλόμενη απόφαση άν και έσφαλμένα εκρίνε ότι τό άνω προνόμιο της ένδικης απαιτήσεως της αναιρεσεύουσας δέν ήταν έμπραγμάτου φύσεως, ώστε νά κριθεί ή ύπαρξή του κατά τον χρόνο της εκτελέσεως, κατά τις διατάξεις του Κυπριακού δικαίου και, επάλληλα, ότι και άν ήθελε γίνει δεκτό ότι είναι έμπραγμάτου φύσεως δικαίωμα τότε, ως προς την κατάταξη της δι' αυτού έξοπλισμένης επίδικης απαιτήσεως της αναιρεσεύουσας, θά εφαρμοσθεί τό Κυπριακό δίκαιο, κατά τό όποιο, αυτό (προνόμιο) έπεται, στην ίκανοποίηση εκ του εκπλειστηριάσματος, της ναυτικής υποθήκης, όρθά, κατ' αποτέλεσμα εκρίνε ότι ή ένδικη απαίτηση της αναιρεσεύουσας, άν και έξοπλισμένη μέ τό άνω προνόμιο, δέν έπρεπε νά καταταγεί πρίν από την ένυπόθηκη απαίτηση της αναιρεσιβλητης στον από τη συμβολαιογράφο Ήγουμενίτσας, ως επί του πλειστηριασμού του άνω πλοίου ύπάλληλο, Άθηνά — Ζύγου — Τσιάτση, συνταγέντα πίνακα κατάταξεως των δανειστών επί του εκπλειστηριάσματος πού επιτεύχθηκε από τον κατά την 10.8.1986 διενεργηθέντα, ενώπιόν της, στην Ήγουμενίτσα, πλειστηριασμό του πλοίου αυτού. Για τό λόγο αυτό τόσο οι λόγοι αναιρέσεως πού προαναφέρθηκαν, όσο και ό τέταρτος πού αποδίδει στην προσβαλλόμενη απόφαση την πλημμέλεια της παραμόρφωσης των 22/527. 4.82 και 265/528.5.85 νομικών πληροφοριών του Έλληνικού Ίνστιτούτου Διεθνούς και Άλλοδαπου δικαίου μέ τό να δεχθεί ότι τό προνόμιο απαιτήσεως εξ έπισκευών πλοίου δέν είναι έμπραγματο δικαίωμα κατά τό Κυπριακό δίκαιο και ό πέμπτος λόγος αναιρέσεως πού αποδίδει στην αυτή απόφαση τις πλημμέλειες της λήψεως ύπόψη πραγμάτων μή προταθέντων, δηλαδή τό ότι τό επίδικο προνόμιο δέν είναι έμπραγματο δικαίωμα της έλλειψως νόμιμης βάσεως για έλλειψη ή άνεπάρκεια των αίτιολογιών της, εν σχέσει μέ την παραδοχή της αυτή και της λήψεως ύπόψει της άνυπαρξίας έμπραγμάτου χαρακτήρος του, από τό προνόμιο αυτό, δικαιώματος χωρίς νά διατάξει, κατά τό μέρος τουλάχιστον πού άγνοούσε τό άλλοδαπό δίκαιο, άποδείξεις, είναι άλυσιτελείς και πρέπει νά άπορριφθούν, άφου κατά τη διάταξη του άρθρου 573 του Κ.Πολ.Δ. «άν τό αίτιολογικό της προσβαλλόμενης αποφάσεως κρίνεται έσφαλμένο, αλλά τό διατακτικό της όρθό, ό Άρειος Πάγος άπορρίπτει την άναίρεση, εκτός άν ύπάρχει έννομο συμφέρον ν' άποτραπεί δεδικασμένο, όποτε άναιρείται ή απόφαση μόνο ως προς την έσφαλμένη αίτιολογία της».

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Επικίνδυνη κάμψη

Παρά τη μικρή συμμετοχή του βελγικού στόλου στην ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, οι ναυτιλιακοί κύκλοι είχαν εκτιμήσει ιδιαίτερως την αντίστασή του στη φθορά που χαρακτηρίζει τους περισσότερους από τους άλλους ευρωπαϊκούς στόλους που ήταν θύματα μιάς δεκαετούς σχεδόν κρίσεως. Ο βελγικός στόλος εξακολουθούσε την άνοδική του πορεία μέχρι την 1 Ιανουαρίου του 1967 όποτε έφθασε το ρεκόρ των 2.256.676 τόν. γκρός ή 3.801.339 τόν. d.w. Έκτοτε όμως ενέπεσε και αυτός στον ίδιο μαρσάμο και μέσα στα τελευταία δύο χρόνια ύφισταται συνεχή μείωση ή όποια σήμερα συμποσούνται σε απώλεια της τάξεως του 10-11%.

Σήμερα ο βελγικός στόλος περιλαμβάνει 75 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.014.873 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 3.375.372 τόν. d.w.

Βαρυνόμενοι με υπερβολικά έξοδα εκμεταλλεύσεως οι Βέλγοι έφοπλιστάι δέν βλέπουν άλλη λύση από την αλλαγή σημαίας. Ός καλύτερα επιλογή θεωρείται η υπό σύσταση μεταφορά στο υπό σύσταση νηολόγιο του Λουξεμβούργου του οποίου όμως η πραγματοποίηση καθυστέρησε άσυμφόρως λόγω των εκλογών του Ιουνίου. Πρό της άπειλης μαζικής μεταφοράς στη σημαία της Κύπρου, έλαβαν διαβεβαιώσεις τακτοποιήσεως τό πολύ μέχρι τέλους του έτους, ενώ στο μεταξύ ένα κυβερνητικό πρόγραμμα μικρής έμβέλειας έλπιζεται ότι θά γίνει προσωρινά άνεκτό.

ΓΑΛΛΙΑ

Ναυτιλιακές έπιχορηγήσεις

Η Γαλλική κυβέρνηση άνακοίνωσε ένα φιλόδοξο σχέδιο έπιχορηγήσεων προς την ναυτιλία της χώρας, συνολικού ύψους δύο δισεκ. Γαλλικών φράγκων που θά άποδίδει κατ' έτος βοήθεια ύψους 400 έκατ. φράγκων στις ναυτιλιακές έταιρίες. Άκόμα η κυβέρνηση άνακοίνωσε ότι τά ποσά αυτά είναι πιθανό νά αύξάνονται σύμφωνα με τίς έτήσιες άνάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Καί οι έπιχορηγήσεις θά δίδονται κυρίως σε έργασίες έκσυγχρονισμού τών πλοίων τών τακτικών γραμμών.

Άποφασίσθηκε έπίσης η διατήρηση του θυγατρικού νηολογίου τών νήσων Κερκελέν, αλλά τό άναγκαίο ποσοστό επάνδρωσης από Γάλλους ναυτικούς αύξάνεται σε 35% από 25% καί τό κόστος της αύξημένης αυτής επάνδρωσης θά βαρύνει τό ταμείο κοινωνικής πρόνοιας τών Γάλλων ναυτικών. Συγχρόνως η κυβέρνηση προτείνει τη μείωση της φορολογίας τών ναυτιλιακών έταιριών ώστε νά δημιουργηθούν κίνητρα για τη προσέλκυση νέων επενδυτών στη ναυτιλία.

ΚΟΥΒΑ

Τό 57ο μέλος του INMARSTAT

Με συμφωνία που υπέγραψε στο Λονδίνο τόν Αύγουστο, η Κούβα έγινε η πρώτη χώρα της Καραϊβικής που είναι μέλος του INMARSTAT. Με την έγγραφη της Κούβας, τά μέλη του διεθνούς οργανισμού δορυφορικών τη-

λεπικοινωνιών έφτασαν τά 57. Τά μέλη του οργανισμού μπορούν νά χρησιμοποιούν τό εύρύ φάσμα τών υπηρεσιών του INMARSTAT που προσφέρει μεταξύ άλλων κινητές επικοινωνίες για πλοία, άεροσκάφη καί όχηματα ξηράς. Η Κούβα ενδιαφέρεται ειδικά για τόν έξοπλισμό με δορυφορικά τερματικά του άλιευτικού στόλου της που έχει δύναμη 260 άλιευτικών καί έμπορικών σκαφών καί άναμένεται ότι πολλά από τά σκάφη αυτά θά έξοπλισθούν με μικροτερματικά του τύπου INMARSAT STANDARD C. Έπίσης η άεροπορική έταιρία της Κούβας ενδιαφέρεται για τη τοποθέτηση τερματικών στα άεροσκάφη που έκτελούν μεγάλες διαδρομές.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Άφρώδες πολυαιθυλένιο για άσφάλεια στη θάλασσα

Βρεταννική έταιρία προσφέρει μία σειρά έξοπλισμού άσφαλείας θαλάσσης όπως σωσίβια, βοηθητικά έξαρτήματα άντωσης, παραπελάματα σκαφών κλπ., που είναι κατασκευασμένα από άφρώδες πολυαιθυλένιο κλειστού τύπου. Η άπόδοση καί η έμφάνιση βελτιώνονται σημαντικά από τό γεγονός ότι τά προϊόντα δέν χρειάζεται νά περιβάλλονται από ύφασμα.

Η σειρά προϊόντων Marine Safety Range από την έταιρία Polyformes Ltd είναι ειδικά σχεδιασμένα καί κατασκευασμένα από πολυαιθυλένιο χαμηλής καί ύψηλης πυκνότητας καί από προϊόν συμπολυμερισμού EVA ύψηλης πυκνότητας. Τό υλικό διαθέτει θαυμάσια χημική αντίσταση, άπορροφά την ένέργεια στην περίπτωση πρόσκρουσης καί χαμηλή άπορροφητικότητα ως προς τό νερό καί μεταφορά ύδρατμών. Είναι άσομο καί προσφέρει ίκανοποιητική ήχομόνωση καί θερμονόμωση.

Αντίθετα με άλλα άνταγωνιστικά προϊόντα, η σειρά δέν χρειάζεται καλύμματα: τό άφρώδες υλικό κατασκευάζεται με την άφαίρεση του έξωτερικού φλοιού τών σανίδων του υλικού κατ' άρχην καί στη συνέχεια αυτά τά κομμάτια συγκολλούνται με θερμότητα, συμπιέζονται καί παίρνουν τό άνάλογο σχήμα βάσει του σχεδίου. Υπάρχει μεγάλη ποικιλία χρωμάτων συμπεριλαμβανομένων καί χρωμάτων φθορισμού.

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΠΥΛΟ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΝΕΡΟΥ

1. ΔΕΛΤΙΟ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΝΕΡΟΥ Νο. 24/89 ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΗΜΕΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
2. ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ - ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ Νο. 1349 και 1350/89

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

ΤΕΛΕΞ: (0252) 203 ΖΕΡΥ ΓΡ

FAX: (0723) 22896

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αεροπορική τραγωδία

Σχεδόν τό μισό διοικητικό προσωπικό της εταιρείας τακτικών γραμμών Wilhelmsen Lines χάθηκε σέ πολύνεκρο αεροπορικό δυστύχημα πού συνέβη άνοιχτά της Δανίας. Τό ναυλωμένο αεροσκάφος, ηλικίας 35 έτών, είχε άπογειωθεί από τό Όσλο γιά τό Άμβούργο, μεταφέροντας τό διοικητικό προσωπικό της εταιρείας πού θά συμμετείχε στην τελετή βάπτισης νεοαγορασθέντος πλοίου. Στο σημείο της πτώσης στη θάλασσα, 16 ναυτικά μίλια βόρεια της Γιουτλάνδης, οι σωστικές άρχές άνέσυσαν 31 πτώματα καί πολλά συντρίμια, αλλά θεωρείται πιθανό ότι τό μεγαλύτερο μέρος του αεροσκάφους βρίσκεται βυθισμένο σέ βάθος 90 μέτρων. "Ήδη ναυλώθηκε ειδικευμένο πλοίο έρευνών γιά νά διενεργήσει σάρωση του βυθού μέ σκοπό την ανάκαλυψη του «μαύρου κουτιού» του αεροπλάνου. "Υπολογίζεται ότι στό δυστύχημα χάθηκαν τά πέντε μέλη του πληρώματος του αεροπλάνου καί οι 50 επιβάτες. "Ο Πρόεδρος της εταιρείας, καί οι δημοσιογράφοι πού τους συνόδευσαν στην τελετή βάπτισης του πλοίου, άλλαξαν αεροπλάνο την τελευταία στιγμή καί επιβιβάστηκαν σέ επόμενη πτήση, άποφεύγοντας έτσι τό μοιραίο.

Μεταξύ των θυμάτων συγκαταλέγονται ό διευθυντής της εταιρείας Μπιγνόν Ρόμπερτσεν, ό άναπληρωτής διευθυντής Έρικ Βάαγκε Νίλσεν καί ό διευθυντής οικονομικών Κάρλ Γιόχαν Μίσελετ.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Διασώζονται τά ναυπηγεία

Τελικά διασώζονται τά μεγάλα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, μετά την πρόθεση της κυβέρνησης της χώρας νά έμποδίσει την οικονομική κατάρρευση της ναυπηγικής βιομηχανίας μέ ένα πρόγραμμα δανείων καί φορολογικών άπαλλαγών.

Ή Ήπιτροπή Βιομηχανικής Πολιτικής της

Ν. Κορέας, στην όποία προεδρεύει ό άναπληρωτής πρωθυπουργός Τσό Σούν, ένέκρινε τό σχέδιο έκτακτης βοήθειας προς την Daewoo, την Korea Shipbuilding & Engineering καί την Incheon Shipbuilding Company.

Ειδικά γιά τή διάσωση της Daewoo τό κυβερνητικό πρόγραμμα άναφέρει μία έπταετή περίοδο χάριτος γιά δάνεια ύψους 373 έκατ. δολλαρίων της εταιρείας καθώς καί έξαίρεση από την πληρωμή των τόκων γιά την ίδια περίοδο. Επίσης θά χορηγηθεί στην εταιρεία δάνειο ύψους 150 δισεκ. γουόν καί θά πωληθούν περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας πού θά άποφέρουν άλλα 400 δισεκ. γουόν. Τό νέο δάνειο θά πληρωθεί σέ μία δεκαετή περίοδο μετά από την έπταετή περίοδο χάριτος.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Αναβάλλονται τά αντίποινα

Μικρές είναι πλέον οι πιθανότητες νά άποφασίσουν οι ΗΠΑ την έφαρμογή μέτρων άποκλεισμού από τά άμερικανικά λιμάνια των πλοίων πού είναι νηολογημένα στον Παναμά. Μία παρόμοια κίνηση έξεταζόταν από τό Ύπουργείο Έξωτερικών σάν μέσο πίεσης γιά την έκδοση στις ΗΠΑ του στρατηγού Νοριέγκα, άρχηγού των Ένόπλων Δυνάμεων του Παναμά καί πραγματικού κυβερνήτη της χώρας, ό όποιος κατηγορείται γιά έμπόριο ναρκωτικών. Ή σοβαρότητα του αντίκτυπου πού θά είχε μία τέτοια κίνηση στό παγκόσμιο έμπόριο άποδεικνύεται από την δύναμη των έγγεγραμμένων πλοίων στό Παναμαϊκό νηολόγιο, πού έφθαναν στό τέλος του Αύγουςτου τις 12.149 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας περί των 63 έκατ. τόννων.

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Επέκταση του Maritex

Τό σύστημα ναυτιλιακών έμπομπών Maritex πρόκειται σύντομα νά επεκτείνει την κά-

λυση του καί στην περιοχή της Άπω Άνατολής, Αυστραλίας καί Νέας Ζηλανδίας καί στον Δυτικό Ειρηνικό Όκεανό. Μέχρι τώρα προβλήματα διάδοσης των ραδιοκυμάτων έμπόδιζαν την πλήρη παροχή 24ωρης εξυπηρέτησης αλλά μετά από συμφωνία μέ τον ραδιοσταθμό της Μανίλας (Radio Marine Philippines), θά εγκατασταθεί ύποσταθμός άποκλειστικά συνδεδεμένος μέ δορυφορικούς διαύλους μέ τό κεντρικό σύστημα του Maritex στη Σουηδία. Συγχρόνως επεκτείνονται οι τηλεπικοινωνιακές δυνατότητες του δυτικού ύποσταθμού του MARITEX στον Παναμά, μέ την προσθήκη δύο ακόμα ραδιοφωνικών διαύλων έτσι ώστε οι συνδρομητές του συστήματος νά έχουν πλήρη 24ωρη κάλυψη σέ όλες τις περιοχές.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Τουριστικά ύποβρύχια

Ή τελευταία ειδικότης των Φινλανδικών ναυπηγείων είναι τά ύποβρύχια πού προορίζονται γιά ύποθαλάσσιες έκδρομές οι όποιες καί κατακτούν συνεχώς περισσότερο τους τουρίστες. Έκτεταλλευσμένη την τάση αυτή ή νεοδημιουργηθείσα στη Φινλανδία εταιρεία W-Sub, σημειώνει ήδη άρκετή έπιτυχία. Κατά τις δηλώσεις των άρμοδίων, παντού στον κόσμο τά διάφορα τουριστικά κέντρα δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον γιά τον νεωτερισμό αυτό, καί ιδιαίτερως στην ήπειρωτική Εύρώπη. Παρακολουθώντας τή ζήτηση αυτή ή εταιρεία W-Sub έχει πρόγραμμα ναυπηγήσεως τεσσάρων, προς τό παρόν, τουριστικών ύποβρυχίων έτησίως.

Ή εταιρεία W-Sub άρχισε τις δραστηριότητες της στό Turku από τις άρχές του χρόνου. Ίδρυτές της είναι όρισμένα παλαιά στελέχη άλλων ναυπηγείων, οι όποιοι καί άγόρασαν τις άναγκαίες έγκαταστάσεις.

Υπολογίζεται ότι σ' όλο τον κόσμο υπάρχουν σήμερα περί τά 12 τουριστικά ύποβρύχια. Ό τύπος αυτός του τουριστικού ύποβρυχίου είναι σκάφος δυναμικότητας 45 έπιβατών καί στοιχίζει περί τά 3 έκατ. δολάρια.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 · 4520.175 · 4520.325 · 4523.446 · 4510.316 · 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

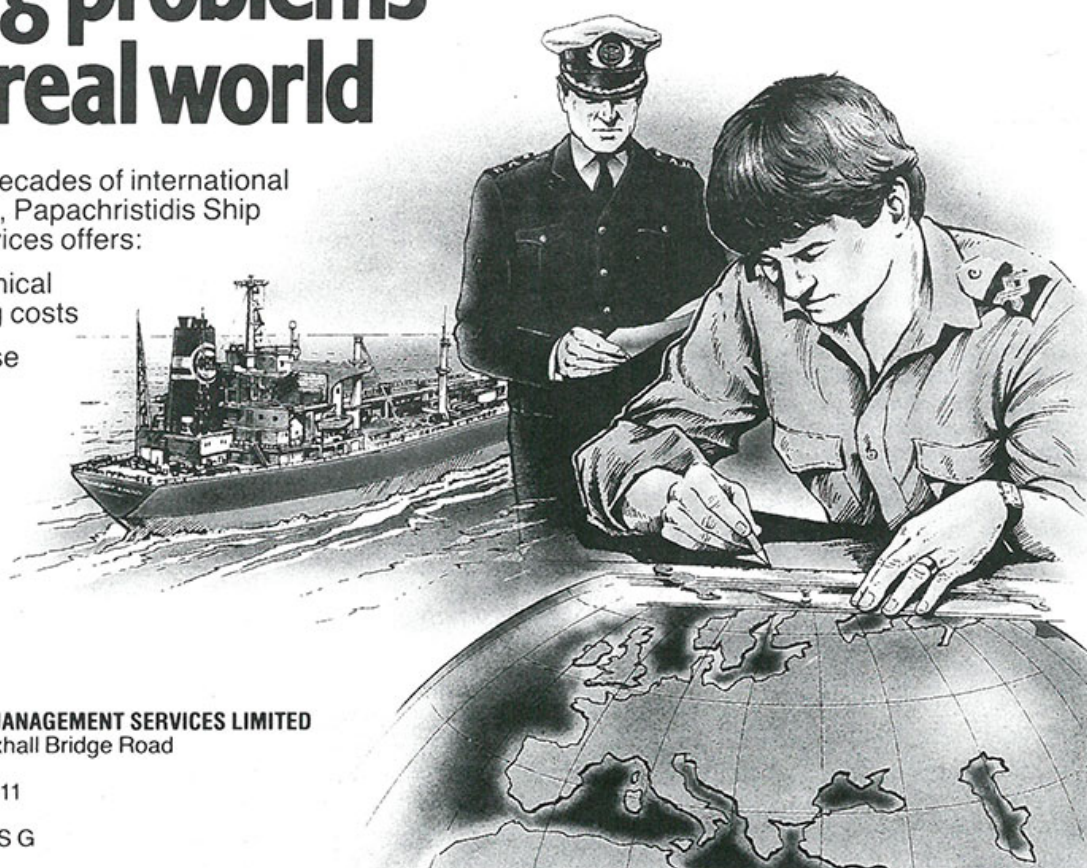
Solving problems in the real world

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

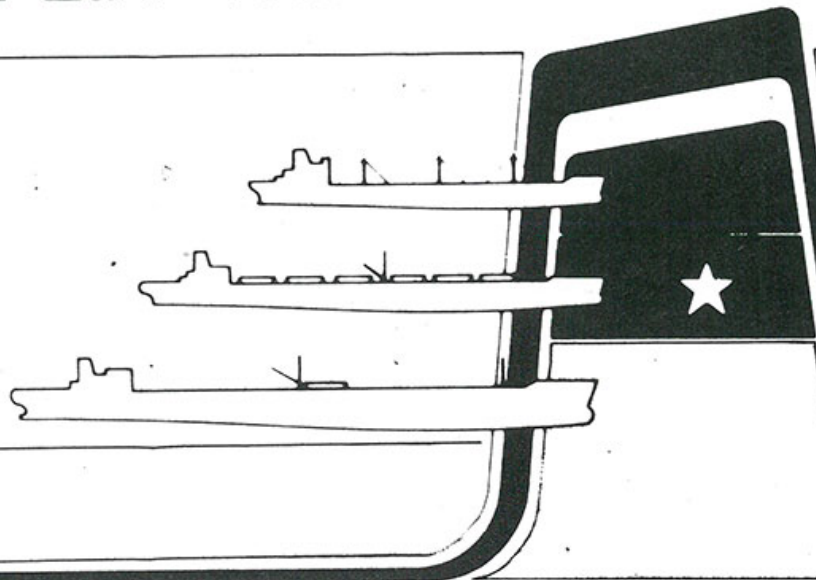
- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



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



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Μεταβολές στο Π.Δ. γιά τά Sandwich Courses

Τό κείμενο του σχεδίου Π.Δ. γιά τήν επί των πλοίων εκπαίδευση των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ βάσει του συστήματος των Sandwich Courses τό οποίο έδωσε στή δημοσιότητα τό Υπουργείο παρουσιάζει όρισμένες διαφορές από τό σχετικό κείμενο πού δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών».

Συγκεκριμένα:

• Στό άρθρο 1 ή τελική διατύπωση των παραγράφων 2 καί 3 έχει ως έξης:

2. Οι Έφοπλιστικές Ένώσεις υποχρεούνται νά εξασφαλίσουν τόν απαιτούμενο αριθμό πλοίων καί νά δέχονται τούς αποσπελλομένους από τίς ΑΔΣΕΝ γιά ναυτολόγηση σπουδαστές. Η ναυτολόγηση των εκπαιδευομένων σπουδαστών γίνεται μέ έποπτεία του ΥΕΝ. Οι σχετικές δαπάνες αποστολής καί παλιννόστησης των σπουδαστών βαρύνουν τούς πλοιοκτήτες.

3. Η διαδικασία καί κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετική μέ τή ναυτολόγηση των σπουδαστών καθορίζεται μέ έγκυκλίους του ΥΕΝ κοινοποιούμενες πρós άπαντα τά ενδιαφερόμενα μέρη καί τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος.

• Στό άρθρο 2 υπήρξαν οι έξης μεταβολές:
— Στήν Ι παράγραφο προσετέθη ή υποπαράγραφος:

Τήν έφαρμογή του κατά τά άνωτέρω εκπαιδευτικού προγράμματος παρακολουθούν καί επιβλέπουν τό Συμβούλιο Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού καί τά κατά Σχολή λειτουργούντα Έκπαιδευτικά Συμβούλια.

— Η τελική διατύπωση της παραγράφου 3 έχει ως έξης:

3. Οι εκπαιδευόμενοι σπουδαστές, άνεξάρτητα από τό πρόγραμμα εκπαίδευσως στό πλοίο, γιά τήν επίλυση οποιασδήποτε φύσεως άπορίας τους πού άναφέρεται στό έπαγγελματικό καί γνωστικό πεδίο της ειδικότητάς τους, μπορούν νά άπευθύνονται πρός τούς Άξιωματικούς καταστρώματος ή μηχανής, οι όποιοι όφείλουν νά παρέχουν τήν σχετική συνδρομή τους.

Τέλος, τό άρθρο 4 διατυπώθηκε τελικά ως έξης:

Οι σχετικοί Κανονισμοί Έργασίας καί οι λοιπές περί πληρώματος διατάξεις εφαρμόζονται αναλόγως καί γιά τούς εκπαιδευόμενους σπουδαστές. Σέ ότι άφορά τό πρόγραμμα εκπαίδευσως επί του πλοίου καί τίς από αυτό άπορρέουσες υποχρεώσεις των σπουδαστών, εφαρμόζονται αναλόγως οι Κανονισμοί της Σχολής.

Σημειώνεται ότι τό σχέδιο Π.Δ. γιά τή διάρκεια φοίτησης καί τή διάρθρωση σπου-

δών στις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων καί Μηχανικών δέν παρουσιάζει καμία μεταβολή καί έχει όπως δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών».

Η εισαγωγή σπουδαστών στις δημόσιες σχολές

Στις δημόσιες σχολές πλοιάρχων καί μηχανικών έμπορικού ναυτικού θά εισαχθούν κατά τή νέα εκπαιδευτική περίοδο 280 καί 290 σπουδαστές αντίστοιχα καί οι ένδιαφερόμενοι πρέπει νά υποβάλλουν τά άπαραίτητα δικαιολογητικά μέχρι τίς 22 Σεπτεμβρίου (ή προθεσμία πάντως αυτή ένδέχεται νά παταθεί).

Οι ύποψήφιοι πρέπει νά είναι άπόφοιτοι γενικού ή τεχνικού ή επαγγελματικού Λυκείου ή άλλου Ισότιμου Σχολείου καί νά έχουν τήν Έλληνική Ίθαγένεια. Επίσης νά μην έχουν συμπληρώσει τό 24ο έτος της ηλικίας τους, ένώ οι επιλεγόμενοι κατά προτεραιότητα, λόγω συμπλήρωσης εξάμηνης θα-

λάσσιας προϋπηρεσίας, νά μην έχουν συμπληρώσει τό 30ό έτος της ηλικίας τους.

Έξάλλου οι ύποψήφιοι, άπόφοιτοι των κλάδων πληροφορικής, οικονομίας, μηχανολογίας, ηλεκτρολογίας καί ηλεκτρονικής των ένιαίων πολυκλαδικών Λυκείων εισάγονται, μετά τήν έκδοση των άποτελεσμάτων, έφόσον υπάρχουν κενές θέσεις στις ΑΔΣΕΝ καί κατατάσσονται βαθμολογικά, λαμβανομένης ύπόψη αντίστοιχα της τελικής βαθμολογίας στό μάθημα μαθηματικών γιά τήν πληροφορική, οικονομικών μαθηματικών γιά τήν οικονομία, θερμοδυναμικής γιά τή μηχανολογία, ηλεκτρικών μηχανών γιά τήν ηλεκτρολογία καί γενικών ηλεκτρονικών γιά τήν ηλεκτρονική.

Υπενθυμίζεται ότι ή φοίτηση στις άνωτέρω δημόσιες σχολές έμπορικού ναυτικού είναι τελείως δωρεάν, πάντως οι ένδιαφερόμενοι γιά περισσότερες πληροφορίες μπορούν νά άπευθύνονται στις ΑΔΣΕΝ καί στή Διεύθυνση Έκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου (Νοταρά 92, τηλέφ. 4128060 ή 4121.211).

Η άνέγερση σχολείου στήν Καλαμάτα από τήν Ε.Ε.Ε.

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών προκειμένου νά υλοποιήσει τήν άπόφασή της γιά τήν άνέγερση έξαταξίου δημοτικού σχολείου στήν Καλαμάτα μέ ανακοίνωσή της καλεί τούς ένδιαφερομένους νά υποβάλουν προσχέδια ιδεών τά όποια θά πρέπει νά είναι σύμφωνα πρός τυχόν ισχύουσες διατάξεις περί άνεγέρσεως σχολικών κτιρίων.

Στήν ανακοίνωση διευκρινίζεται ότι ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ούδεμία άπολύτως δέσμευση θά έχει από τήν ύποβολή των προσχεδίων σχετικά μέ τήν επιλογή καί



ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προκειμένου νά υλοποιήσει τήν αναληφθείσα υποχρέωση άνεγέρσεως έξαταξίου δημοτικού σχολείου εις τήν πόλιν της Καλαμάτας, καλεί τούς ενδιαφερομένους νά υποβάλουν προσχέδια ιδεών (1:200) τα όποια θά πρέπει νά είναι σύμφωνα πρός τυχόν ισχύουσες διατάξεις περί άνεγέρσεως σχολικών κτιρίων.

Διευκρινίζεται ότι ή Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ούδεμία απολύτως δέσμευση θά έχει από τήν ύποβολή των προσχεδίων σχετικά μέ τήν επιλογή καί άνάθεση της οριστικής μελέτης καί ότι εις το στάδιο αυτό ούδεμία αμοιβή θά καταβληθεί εις όσους συμμετάσχουν.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε νά απευθύνεσθε εις τα γραφεία της Ένώσεως (Ακτή Μιαούλη 85 - Πειραιάς) ή στα τηλέφωνα 4118011-17 καί στις ώρες 8-3.³⁰ μ.μ.

ανάθεση της όριστικής μελέτης και ότι στο στάδιο αυτό ουδεμία άμοιβή θα καταβληθεί σε όσους συμμετάσχουν.

Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, έζητήθη ή έγγραφή στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Ευροτζού», μπάλκερ, πρώην «Sturia» υπό σημαία Μάλτας, 16.374 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, πού ανήκει στην εταιρία «Carson International Maritime S.A.» (κ. Προκόπης Βιλιώτης).

— «Αντώνης Ι. Αγγελικούσης» μπάλκερ, ναυπηγούμενο, 70.000 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Alpha Loyalty Compania Naviera» (Όμιλος Αγγελικούση).

Αγοραπωλησίες

— Στους Σοβιετικούς έπωλήθησαν τά υπό έλληνική σημαία πρόντακτ κάρριερς «Αλκυονίς» 17.612 τόν. γκρός του 1987, «Αντίπαρος» 18.000 τόν. γκρός του 1986, «Βελοπούλα» 18.000 τόν. γκρός του 1986, «Παραπόλα» 17.800 τόν. γκρός του 1986 καί «Σποράδες» 18.000 τόν. γκρός του 1985, έναντι τιμής εν bloc πού πλησιάζει τά 130 εκατ. δολάρια.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Ocean maid» 97.176 τόν. d.w., ισπανικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 12,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Θηρασία» 48.250 τόν. d.w., 28.100 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής περί τών 21 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν νεότευκτο πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ χωρητικότητας 68.600 τόν. d.w. από τά ιαπωνικά ναυπηγεία Tsunishi Shipbuilding, έναντι τιμής 26,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης έπωλήθη τό μικρό φορτηγό «Ston» 3.510 τόν. d.w., 1.482 τόν. γκρός, μέ δυνατότητα μεταφοράς βαρέων φορτίων, ναυπηγήσεως 1972.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Ερατώ», 87.439 τόν. d.w., 44.396 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί τών 15,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς πλοιοκτήτες έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μικτό πλοίο «Θαλασσινή Νίκη» 102.100 τόν. d.w., 55.425 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής 18,6 εκατ. δολλαρίων.

— Τουρκικοί αγόρασαν τό υπό έλληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Φωτεινή Α.» 64.958 τόν. d.w., 33.107 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής 13,6 εκατ. δολλαρίων.

— Πλοιοκτήτες της Απω Ανατολής αγόρασαν τό υπό έλληνική σημαία μπάλκερ κάρριερ «Πολυχρόνης» 26.359 τόν. d.w., 6.014 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Macbulk» 19.024 τόν. d.w. ισπανικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί τών 3 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, άξια ιδιαίτερης μνείας είναι ή αγορά από τόν Όμιλο Παπαχρηστίδη του 51% τών μετοχών τών έξι υπερδεξαμενοπλοίων της Αμερικανικής Loews Corpora-

tion, έναντι συνολικού τιμήματος πού πλησιάζει τά 140 εκατ. δολάρια.

Πρόκειται γιά τά ULCC «Grant» 421.681 τόν. d.w., «Embassy» 413.012 τόν. d.w., «Paradise» 388.042 τόν. d.w., «Capitol» 388.042 τόν. d.w., «Orpheum» 315.700 τόν. d.w. καί «Paradise» 315.697 τόν. d.w. τά όποια έχουν ναυπηγηθεί τή περίοδο 1975-76.

Παραγγελίες

Στά ναυπηγεία της Χιτάτσι Σιμπλιντιγκ παραγγέλθηκαν από την εταιρία Eletson Corporation δύο πρόντακτ κάρριερς τών 45.000 τόν. d.w., 27.800 τόν. γκρός, μέ παράδοση στις άρχές του 1991.

Σεμινάριο γιά τή ρύπανση

Έκπαιδευτικό σεμινάριο μέ άντικείμενο τήν αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή συνεπεία άτυχημάτων πραγματοποιείται στο Ουρμπινο της Ιταλίας από 18-29 Σεπτεμβρίου. Τό σεμινάριο, στο όποιο θά συμμετάσχουν δύο εκπρόσωποι από κάθε χώρα της ΕΟΚ, χρηματοδοτείται από τήν Κοινότητα. Από έλληνικής πλευράς θά συμμετάσχουν οι άξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος Στυλιανή Παπαδάκη της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος καί Ηλίας Σαμπατάκης του λιμεναρχείου Πειραιώς.

Η σύμβαση τών μεσογειακών φορτηγών

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη κυρώθηκε ή συλλογική σύμβαση πλοίαρχων μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 τόν. γκρός ή από 801 έως 4.500 τόν. d.w.

Στό μεταξύ υποβλήθηκε στην Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ γιά κύρωση καλή συλλογική σύμβαση πληρωμάτων τών μεσογειακών φορτηγών.

Έφαρμογή του κωδικού άριθμού φορτίου στις ΗΠΑ

Από τόν Άπρίλιο 1989 κάθε φορτωτική πού συνοδεύει φορτίο εισαγόμενο στις ΗΠΑ πρέπει νά φέρει «Μοναδικό Κωδικό Φορτίου», η ευθύνη γιά τή λήψη του όποίου βαρύνει σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό της Αμερικανικής Άκτοφυλακής τόν πλοιοκτήτη του πλοίου. Η BIMCO στην προσπάθειά της νά βοηθήσει τά μέλη της, προτείνει σχέδιον όρου (Clause) μέ τόν όποιο σε περίπτωση χρονοναυλώσεως, ό χρονοναυλωτής αναλαμβάνει τήν υποχρέωση νά καταβάλλει στον πλοιοκτήτη όποιαδήποτε ζημία πού θά επέλθει από τή παράλειψη άποκτήσεως του κωδικού αυτού άριθμού.

Η ναυσιπλοία στην Έρυθρά

Από τίς ναυτιλιακές άρχές της Άραβικής Δημοκρατίας της Ύεμένης ανακοινώθηκε ή έπαναλειτούργια του φάρου του Άμπου Αλι από τίς 17 Αυγούστου μέ τά ίδια χαρακτηριστικά πού είναι σημειωμένα στους διεθνείς ναυτικούς χάρτες.

Η Ναυσιπλοία στο Σουέζ

Λόγω πολλών πρόσφατων άτυχημάτων πού έχουν συμβεί στο προσωπικό πού συμμετέχει στην άνέλκυση καί καθέλκυση τών πλοιαρίων πρόσδεσης (Mooring Boats) κατά τήν διέλευση τών πλοίων από τήν διώρυγα, οι ναυτιλιακές άρχές της Διώρυγας έφιστούν τήν προσοχή τών ναυτιλιακών εται-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

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

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS A.O.H. 7467762

ριών όπως όλα τα μηχανικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την ανέλκυση και καθέλκυση των πλοιαρίων είναι κατάλληλα για άσφαλη χρήση και προτείνουν την επίβλεψη της διαδικασίας χειρισμού του μηχανικού εξοπλισμού από υπεύθυνο αξιωματικό του πλοίου.

Η επιστροφή φόρου για καύσιμα στις ΗΠΑ

Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε στα μέλη της ότι το U.S. Office of Hearings and Appeals του Υπουργείου Ενεργειάς απεδέχθη προσφάτως το αίτημα των εκπροσώπων 33 εταιριών πλοίων που δεν φέρουν την σημαία των ΗΠΑ για επιστροφή μέρους της ειδικής εισφοράς που είχε ενσωματωθεί στην τιμή των καυσίμων κατά την περίοδο 19/8/73 μέχρι 27/1/81. Το επιστρεφόμενο ποσό ανέρχεται σε 0,0008 δολάρια για κάθε γαλλόνι καυσίμου που αγοράστηκε σε λιμάνια των ΗΠΑ κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο για να χρησιμοποιηθεί στην προωστήρια εγκατάσταση του πλοίου.

Η Ε.Ε.Ε. διευκρινίζει ότι τα σχετικά έγγραφα βρίσκονται στην διάθεση των ενδιαφερομένων στα γραφεία της.

Η Κορέα δεν δέχεται Βιετναμέζους πρόσφυγες

Τό Υπουργείο γνωστοποίησε στις έφοπλιστικές ενώσεις, προκειμένου να υπάρξει ή ένδεσμένη ενημέρωση των πλοιαρίων των ελληνικών πλοίων, ότι η κυβέρνηση της Νότιας Κορέας δεν θα αποδέχεται πλέον Βιετναμέζους πρόσφυγες στο έδαφός της και κατόπιν τούτου απαγόρευσε την αποβίβαση Βιετναμέζων προσφύγων που επιβαίνουν σε πλοία υπό ξένη σημαία και καταπλέουν σε λιμάνια της Ν. Κορέας.

Μεταπτυχιακές σπουδές λιμενικών αξιωματικών

Ο υποπλοίαρχος Δ. Σκάλλκος και οι ανθυποπλοίαρχοι Δ. Καλαποθάκος, Π. Πετρόπουλος και Α. Δελγιάννης επελέγησαν από το ΥΕΝ για να φοιτήσουν ανά δύο στο Πανεπιστήμιο Βρυξελλών και στο City University Business School του Λονδίνου με τις υποτροφίες που χορήγησε το Ίδρυμα Εγγενή και το Κληροδότημα της Μαρίας Σίμου σε αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος για την απόκτηση μεταπτυχιακού πανεπιστημιακού διπλώματος, εις μνήμη του τέως Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας Κων/νου Τσάτσου.

Τό ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι οι επιλεγέντες (μετά την υποβολή σχετικών αιτήσεων) έχουν

άριστα πανεπιστημιακά πτυχία και κατέχουν σε άριστο βαθμό την ξένη γλώσσα στην οποία θα παρακολουθήσουν τις σπουδές τους.

Η απόκτηση διπλώματος πλοίαρχου Γ' τάξεως

Τό Υπουργείο κοινοποίησε στις λιμενικές αρχές τό Π.Δ. 435/89 για τα «Ειδικά προσόντα υποψηφίων για απόκτηση διπλωμάτων Πρακτικού Πλοίαρχου, πρακτικού Μηχανικού και Πλοίαρχου Γ' τάξεως Ε.Ν.» που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 188/Α/21.8.89).

Πέρα από τις μεταβολές που επέρχονται με τό Π.Δ. στο σύστημα που ίσχυε μέχρι τώρα αναφορικά με τα διπλώματα των πρακτικών πλοιαρίων και των πρακτικών μηχανικών, ορίζονται τα εξής για την απόκτηση διπλώματος πλοίαρχου Γ' :

Για την απόκτηση διπλώματος πλοίαρχου Γ' τάξης απαιτείται, εκτός των άλλων προσόντων και πτυχίο μετεκπαίδευσης σε Δημόσια Σχολή, Ε.Ν. στις Γυροπυξίδες - Αυτόματα Πηδάλια - Βυθόμετρα - Δρομόμετρα - Ραδιοηλεκτρονικά - Radar - Loran - Decca - Omega - Ραδιογωνιόμετρο - Δορυφορική Ναυτιλία και Γενικού Χειριστή του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (Go - GMDSS) και Ασφαλείας (Go - GMDSS).

Οι απόφοιτοι ΑΔΣΕΝ /Πλοίαρχων τριτοφύλακα, αποκτούν αυτόδικα με την επίδειξη του διπλώματος της Σχολής τα παραπάνω πτυχία του πτυχίου του Γενικού χειριστή του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (Go-GMDSS).

Οι υποψήφιοι Πλοίαρχοι Β' τάξης Ε.Ν. που είναι κάτοχοι διπλώματος Πλοίαρχου Γ' τάξης Ε.Ν. με τη δημοσίευση του παρόντος υποχρεούνται εκτός των άλλων προσόντων να αποκτήσουν και πτυχία μετεκπαίδευσης Δημοσίας Σχολής Ε.Ν. στα Radar - Loran - Decca - Omega - Ραδιογωνιόμετρο και Δορυφορική Ναυτιλία.

Εξ άλλου με τό υπ' αριθ. 442 Π. Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ. 192Α/29.8.89) καθορίζονται οι προϋποθέσεις αποκτήσεως αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας Έμπορικού Ναυτικού υποψηφίων μη προερχομένων από Ανώτερες Δημοσίες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού.

Τά δημόσια λύκεια

Τό ΥΕΝ διευκρίνισε ότι τα δημόσια λύκεια Πλοιαρίων και Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού Πειραιώς, θα λειτουργούν κατά τη νέα εκπαιδευτική περίοδο τις απογευματινές ώρες στις εγκαταστάσεις του ΚΕΣΕΝ Πλοιά-

ρων (Δελφινώρη 10 και Όμηριδου Σκυλίτση, κοντά στην Έστία Ναυτικών). Υπενθυμίζεται ότι η φοίτηση στα λύκεια είναι τριετής.

Εξετάσεις Γ' Πλοιαρίων

Τη Δευτέρα (18 Σεπτεμβρίου) θα αρχίσουν στην αίθουσα εξετάσεων του ΥΕΝ οι εξετάσεις υποψηφίων Γ' Πλοιαρίων της περιόδου Σεπτεμβρίου.

Σχολή Σωστικών στη Νέα Μηχανιώνα

Με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη αρχίζει από τό τρέχον εκπαιδευτικό έτος η λειτουργία της Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, που έδρευε στην Ανώτερη Δημόσια Σχολή Ε.Ν. Νέας Μηχανιώνας.

Εξ άλλου με Π.Δ. που υπέγραψε ο Υπουργός Ιδρύεται Λιμενικό Τμήμα με έδρα την περιοχή Νέου Μαρμαρά Θεσσαλονίκης, που θα έχει τη διοικητική, οργανωτική και λειτουργική κάλυψη του λιμεναρχείου. Θεσσαλονίκης και θα διοικείται από λιμενικό αξιωματικό.

Καταργήθηκε η διάκριση Α' και Β' Αρχιθαλαμηπόλων

Με τό Προεδρικό Διάταγμα 434/89 που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταργείται η διάκριση σε Α' και Β' τάξη του πτυχίου Αρχιθαλαμηπόλου και ορίζεται ότι για την απόκτησή του, ως προς την εξεταστέα ύλη, τις εξεταστικές περιόδους, τη συγκρότηση των επιτροπών, τα καταβαλλόμενα εξέταστρα, τα έξοδα εξετάσεων και εργαστηριακού - υγειονομικού ελέγχου, ισχύουν τα προβλεπόμενα κάθε φορά για τους Αρχιθαλαμηπόλους Α' τάξης.

Επίσης ορίζεται ότι κάτοχοι πτυχίου Αρχιθαλαμηπόλου Α' και Β' τάξης μπορούν να το αντικαθιστούν με πτυχίο Αρχιθαλαμηπόλου και έχουν τό ίδιο δικαίωμα υπηρεσίας στα έμπορικά πλοία με τον Αρχιθαλαμηπόλο, δηλαδή δικαίωμα ναυτολόγησης ως προϊστάμενου Αρχιθαλαμηπόλου στα επιβατηγά πλοία.

Κατ' εξαίρεση οι υποψήφιοι που έχουν αποφοιτήσει από τό Δημοτικό Σχολείο μέχρι και τό τέλος του έτους 1980 μπορούν να συμμετέχουν στις εξετάσεις για απόκτηση πτυχίου Αρχιθαλαμηπόλου εφόσον διαθέτουν και τα άλλα προβλεπόμενα προσόντα.

Η απογραφή προσφύγων

Μέχρι τις 8 Φεβρουαρίου του 1990 θα μπορούν να απογραφούν ως ναυτικοί οι πολιτι-

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, MORIYASAKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

κοί πρόσφυγες που επαναπατρίστηκαν ή θα επαναπατρισθούν μετά την απόκτηση της ελληνικής ιθαγένειας και εφόσον άσκησαν το ναυτικό επάγγελμα και έχουν θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον έξι ετών σε Έλληνικά ή ξένα πλοία που αποδεικνύεται από επίσημα έγγραφα και δεν υπερβαίνουν το έξοχο δευτερο έτος της ηλικίας τους.

Τά παραπάνω προβλέπει σχετικό Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 186Α/9.8.89).

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Αύγουστο 277 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η Σχολή Δυτών Καλύμνου

Σύμφωνα με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη τά μαθήματα της Σχολής Δυτών Καλύμνου θα άρχίσουν την 1 Φεβρουαρίου 1990 και θα διαρκέσουν 40 τουλάχιστον εργάσιμες ήμέρες. Στή νέα περίοδο θα γίνουν δεκτοί για φοίτηση 20 δύτες, δύο επιτηρητές και τρεις κυβερνήτες σπογγαλιευτικών.

Οι αιτήσεις των ενδιαφερομένων πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 19 Ιανουαρίου 1990, ενώ οι υποψήφιοι οφείλουν να παρουσιασθούν στο λιμεναρχείο Καλύμνου στις 29 Ιανουαρίου για να υποβληθούν σε ύγειονομική εξέταση.

Συνάντηση του προεδρείου της ΕΕΕ με τόν Διοικητή της Έθνικής Τράπεζας

Τήν Παρασκευή 1 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε στά γραφεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνάντηση του Προέδρου κ. Στάθη Γουρδομυχήλη και μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου με τόν Διοικητή της Έθνικής Τράπεζας της Ελλάδος κ. Δημ. Γερμίδη και συνεργατών του.

Κατά τήν διάρκεια της συναντήσεως συζητήθηκαν θέματα οικονομικού και ναυτιλιακού περιεχομένου κοινού ενδιαφέροντος και οι δυνατότητες που υπάρχουν για επενδύσεις Έλλήνων έφοπλιστών σε χερσαίες επιχειρήσεις στην Ελλάδα.

Όρθο μέτρο

Τά έρασιτεχνικά σκάφη από τήν έπομένη θερινή περίοδο (1990) θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα άνοξιζωτο μαχαίρι και προαιρετικά με ένα μικρό πανί με ιστίο, τό όποιο θα χρησιμοποιείται σε περίπτωση που για όποιοδήποτε λόγο (άδυναμία κωπηλα-

σίας, ζημιά στή μηχανή κλπ.) δεν καθίσταται δυνατή ή χρησιμοποίηση των κυρίων μέσων πρόωσης, προκειμένου να επιτυγχάνεται ή ασφαλής προσέγγιση του σκάφους στην άκτῃ.

Οικολογικός έλεγχος στόν Καναδά

Η Καναδική κυβέρνηση άνακοίνωσε τή λήψη μέτρων έλέγχου του θαλασσιού έρματος των πλοίων που προσεγγίζουν στις περιοχές του διαύλου του Αγίου Λαυρεντίου και των Μεγάλων Λιμνών με σκοπό τήν προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από άνεπιθύμητους μη έγχωριους θαλάσσιους μικροοργανισμούς.

Πρός τόν σκοπό αυτό ή Καναδική Άκτοφυλακή εξέδωσε οδηγίες με τίς όποιες συνιστά στά πλοία που έχουν προορισμό τίς άνωτέρω περιοχές, να έναλλάσσουν τό έρμα στην άνοικτή θάλασσα όπου οι συνθήκες είναι τέτοιες που δεν επιτρέπουν τήν επιβίωση πολλών μικροοργανισμών.

Διάσκεψη γιά τό Έμπόριο

Από 17 έως 19 Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στό Σικάγο διεθνής διάσκεψη με τίτλο: «International Conference on Freight, Transportation, Trade and Distribution» όπου θα παρουσιαστούν θέματα σχετικά με τήν ανάπτυξη του άμερικανικού έμπορίου στή διεθνή αγορά, τήν Κοινή Εύρωπαϊκή Αγορά, τήν έναρμόνιση του διεθνούς έμπορίου και τήν πολυτροπική μεταφορά έμπορευμάτων.

Πρόστιμα

Πρόστιμα, συνολικού ύψους 24.530.740 δρχ. επέβαλαν τόν περασμένο Ιούλιο οι λιμενικές αρχές της χώρας γιά διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τά πρόστιμα αυτά 15.923.040 δρχ. επιβλήθηκαν γιά παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 3.920.000 δρχ. γιά ρύπανση της θάλασσας, 3.341.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 1.180.700 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και 166.000 δρχ. γιά παράνομη όδήγηση ταχύπλων σκαφών.

Νέες εκπροσωπήσεις

Τό Ναυτικό Πρακτορείο Άδάμης ΕΠΕ άνακοίνωσε ότι από τήν 1η Σεπτεμβρίου 1989 εκπροσωπεί στην Ελλάδα τήν εταιρία «Gracechurch Container Line Liverpool — England», τά κοντεϊνερπλοία της όποιας προσεγγίζουν στά λιμάνια της Ιρλανδίας, Πορτογαλίας, Μάλτας, Ιταλίας, Κύπρου, Άγγλίας, Τουρκίας και Αιγύπτου.

Επίσης ή ναυτιλιακή εταιρία «Ocean Star Container Line» με δρομολόγια από Πειραιά

γιά ΗΠΚαί Καναδά, άνακοίνωσε ότι από τήν 1η Σεπτεμβρίου 1989, εκπροσωπείται στην Ελλάδα από τό πρακτορείο: Contship Greece S.A., Άκτή Μιαούλη 85, τηλ. 4181122/123/952.

Ο Κάπταιν Γιάννης Ψαρράς ίδρυσε νέα εταιρία

Ο πρώην πρόεδρος της Ένώσεως Πλοίαρχων Καπτάν Γιάννης Ψαρράς σε συνεργασία με τόν κ. Δήμο Κεκέ, έξειδικευμένο στή διακίνηση ναυτικών σε όλο τόν κόσμο και στην έκδοση άεροπορικών εισιτηρίων, ίδρυσε τήν εταιρία «ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΙΑ» ή όποια άσχολείται με ναυτιλιακές και τουριστικές επιχειρήσεις που με τό τμήμα Posidonia Travel καλύπτει και τόν τομέα των ταξιδιωτικών έξυπηρετήσεων στό χώρο της Ναυτιλίας αλλά και γενικότερα. Τά γραφεία της νέας εταιρίας του Καπτάν Γιάννη Ψαρρά έγκαταστάθηκαν στόν όδό Μπουμπουλίνας 5, 5ος όροφος, τηλ. 4110.594.

Τά νέα τηλέφωνα της Atlas Maritime

Από τήν εταιρία Atlas Maritime άνακοινώθηκε ότι στά νέα της γραφεία στή Γλυφάδα (Βουλιαγμένης 2) έκτός από τό τηλεφωνικό κέντρο (963.0771-3) λειτουργεί και τό τηλέφωνο 963.0113 ενώτά νέα τηλεφώνια είναι 215312 και 214850.

Περισυλλογή ναυαγών

Δύο ναυαγούς Βραζιλιάνους ψαράδες περισυνέλεξε από τή θάλασσα βορειοανατολικά από τό Ρίο Ιανέιρο, τό ελληνικό φορτηγό «Θεομάννα» και τούς αποβίβασε ασφαλείς, σε βραζιλιάνικη πλατφόρμα.

Στό μεταξύ ό Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης με τηλεγράφημά του προς τόν πλοίαρχο και τό πλήρωμα του Έλληνικού φορτηγού πλοίου «Άναγγελ Πάουερ» εκφράζει τίς ευχαριστίες του γιά τήν άποτελεσματική τους συμβολή στην διάσωση τεσσάρων Φιλιππινέζων ναυαγών στις 17 Αύγουςτου στην Νότια Θάλασσα της Κίνας.

Κατάταξη δοκίμων σηματοφόρων Α.Σ.

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας προκήρυξε διαγωνισμό γιά τήν κατάταξη στό Λιμενικό Σώμα 14 δοκίμων σηματοφόρων.

Στό διαγωνισμό μπορούν να λάβουν μέρος πτυχιούχοι Άνωτάτων Σχολών (Νομικής Παντείου — ΑΒΣΠ — ΑΣΟΕΕ) και διπλωματούχοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί Έμπορικού Ναυτικού προέλευσης ΑΔΣΕΝ.

Τά δικαιολογητικά των υποψηφίων θα γίνονται δεκτά μέχρι 29.9.89.

NIPPON YUSEN KAISHA (N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ Έαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
με προσεγγίσεις και είς έτέρους λιμένες Άπω Άνατολής.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

Πραγματοποιήθηκε η σύνοδος «Ναυτιλιακή Κύπρος 1989»

Με τη συμμετοχή γνωστών ναυτιλιακών προσωπικοτήτων από όλον τον κόσμο αλλά και πολλών Έλλήνων Έφοπλιστών από τον Πειραιά και το Λονδίνο άρχισε χθές και τερματίζεται σήμερα η διεθνής ναυτιλιακή σύνοδος «Ναυτιλιακή Κύπρος 1989» που οργάνωσε η Κυπριακή Δημοκρατία με κύριο στόχο να προβληθούν διεθνώς τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η μεγάλωνος ως ναυτιλιακό κέντρο.

Μιλώντας στην έναρξη της συνόδου ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Γ. Βασιλείου, ο οποίος τό βράδυ της Τετάρτης είχε δώσει δεξίωση στο προεδρικό μέγαρο προς τιμήν των συμμετεχόντων, είπε ότι η Κύπρος κατέχει σήμερα την έβδομη θέση παγκόσμια από πλευράς έγγραφωμένης χωρητικότητας λωίων και την τρίτη θέση από πλευράς διεθνούς νηολογίου.

Ο Πρόεδρος Βασιλείου υπογράμμισε ότι ένδεικτικό της ραγδαίας ανάπτυξης της Κύπρου στη ναυτιλία είναι το γεγονός ότι τό 1972 η Κύπρος κατείχε την 22η θέση παγκόσμια από πλευράς έγγραφωμένης χωρητικότητας.

Ο Κύπριος πρόεδρος πρόσθεσε ότι τά πλεονεκτήματα που προσφέρει η Κύπρος ως ναυτιλιακό κέντρο είναι, μεταξύ άλλων, η γεωγραφική της θέση, τό σύγχρονο τραπεζικό και νομικό της σύστημα, τό χαμηλό κόστος έγγραφης και λειτουργίας, η ύπαρξη εκπαιδευμένου δυναμικού και οι πολυάριθμες διμερείς συμφωνίες που συνήψε η Κύπρος με πολλές χώρες γιά τήν άποφυγή διπλής φορολογίας και τήν προνομιακή μεταχείριση κυπριακών σκαφών σε ξένα λιμάνια.

Ο κ. Κατσουρίδης

Στήν όμιλία του ο σύμβουλος του Προέδρου γιά ναυτιλιακά θέματα κ. Ζήνων Κατσουρίδης ανέφερε ότι η Κύπρος διαθέτει

τώρα τήν ύποδομή γιά νά έλκύσει διεθνείς εταιρίες πλοιοκτητών και πρόσθεσε ότι δύο από τίς μεγαλύτερες βρίσκονται ήδη εδώ και μία τρίτη πρόκειται νά έλθει σύντομα. Πρόθεση αυτής της κυβέρνησης είναι νά βελτιώνει συνεχώς τήν ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Ο κ. Κατσουρίδης ανέφερε ότι νέοι νόμοι συνεχώς θεσπίζονται γιά βελτίωση της διοίκησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας του νησιού, μέ σκοπό νά διευκολυνθούν οι πολλοί ντόπιοι και ξένοι πλοιοκτήτες που διεξάγουν τίς εργασίες τους από εδώ. Ακόμη και τώρα έτοιμάζονται νέες προτάσεις γιά αναθεώρηση και άπλοποίηση των έτησιών τελών και του φόρου χωρητικότητας. Η νομοθεσία έπιπρόσθετα περιλαμβάνει κίνητρα υπό μορφή μειώσεων όταν η διαχείριση του πλοίου γίνεται από τήν Κύπρο. Επίσης, τον περασμένο χρόνο πετύχαμε νά εξαιρεθεί η Κύπρος από τον φόρο των Ένωμένων Πολιτειών.

Ο κ. Σριβάσταβα

Έν συνέχεια, ο γενικός γραμματέας του IMO κ. Σριβάσταβα ανέπτυξε τό θέμα «διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις και η Κύπρος». Ο όμιλητής, αφού αναφέρθηκε στα προβλήματα που αντιμετώπιζει η διεθνή ναυτιλία, ανέλυσε τό ρόλο του IMO στην επίλυση των προβλημάτων αυτών και έξηρε τήν προσπάθεια της Κύπρου νά καθιερώσει επίπεδα ανάπτυξης της ναυτιλίας της, στα πλαίσια της πολιτικής του IMO.

Χθές επίσης μίλησαν:

— Ο Διευθυντής του Τμήματος Έμπορικης Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Σ. Στεργίου με θέμα «Ναυτιλιακή πολιτική — σχέδια και προοπτικές».

— Ο Πρόεδρος του Άνωτάτου Δικαστηρίου της Κύπρου κ. Α. Λοΐζος με θέμα «Ναυτιλιακό νόμος και διαδικασίες».

— Ο Διοικητής της Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου κ. Α. Αύξεντίου με θέμα: «Η Κύπρος ως κέντρο διεθνών επιχειρήσεων και Ναυτιλίας».

— Ο Πρόεδρος του Συγκροτήματος «Τρόδος» κ. Λουκάς Χατζηγιάννου με θέμα: «Η συνεισφορά των Κυπρίων έφοπλιστών στον έθνικό έμπορικό στόλο της Κύπρου».

— Ο κ. Κ. Ε. Oldendorff Πρόεδρος της Reederei Norf με θέμα: «Η Κύπρος ως βάση ναυτιλιακών επιχειρήσεων — προσωπική έμπειρία».

— Ο Πρόεδρος της Ένώσεως Έμπορικών Τραπεζών της Κύπρου κ. Κ. Λαζαρίδης με θέμα: «Τό κυπριακό τραπεζικό σύστημα και υπηρεσίες».

— Ο Διευθυντής της Wadley Cyprus κ. R. Shipley με θέμα «Τράπεζες άνοικτης θαλάσσης και η συνεισφορά τους στη Ναυτιλία».

Σήμερα έξ άλλου έπρόκειτο νά γίνουν οι κατωτέρω όμιλίες:

— «Η Χρηματοδότηση της Κυπριακής Ναυτιλίας — η άποψη ενός Διεθνούς Τραπεζικού Έδρύματος» από τον κ. H.M.J. Peeren, Διευθυντή του Τμήματος Νομικών Υποθέσεων της Netherlands Shipmortgage Bank.

— «Οι τεχνικές υπηρεσίες ως τμήμα της ναυτιλιακής ύποδομής της Κύπρου» από τον κ. Α. Πρωτονοτάριο, Διευθυντή επιχειρήσεων του Κυπριακού Νηογνώμονα.

— «Η Ναυτιλιακή Έκπαίδευση στην Κύπρο», από τον πλοίαρχο U. Zellmer, Διευθυντή της Χανσεατικής Σχολής Ναυτικής Έκπαίδευσης.

— «Ο ρόλος του μεσίτη στην ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού κέντρου» από τον κ. Τ. Χρηστοφίδη, Διευθυντή της Carriers Chartering Corporation SA.

Έπρόκειτο νά ακολουθήσει συζήτηση με τό Προεδρείο και άνακεφαλαίωση από τον κ. Ζ. Ν. Κατσουρίδη.

Δεξίωση του Σάντερλαντ Κλάμπ

Τό βράδυ της Πέμπτης 14 Σεπτεμβρίου, ο πρόεδρος και τά μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Sunderland Steamship P & I Club παρέθεσαν δεξίωση στο Γκόλεφ της Γλυφάδας, στην οποία παραβρέθηκαν αρκετοί πλοιοκτήτες και πολλά στελέχη ναυτιλιακών και τεχνικών επιχειρήσεων.

Τραυματισμός ναυτικού

Ο Έπαμεινώνδας Μαστροδήμας, 49 χρόνων, ναύκληρος του υπό λιβεριανή σημαία φορτηγού «Levantes» τραυματίστηκε σοβαρά στα πόδια και τήν κοιλιακή χώρα σε άτύχημα που έγινε στο λιμάνι Χουάσκο της Χιλής.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΟΔΗΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΤΗΣ INTERTANKO

Κυκλοφόρησε από τήν INTERTANKO, ο νέος έπιτυχημένος οδηγός «Disbursements Accounts for Tankers» που περιέχει τίς άναγκαίες πληροφορίες γιά τήν εξακρίβωση του κόστους ενός ταξιδιού πριν τήν ναύλωση του πλοίου. Στόν οδηγό περιέχονται στοιχεία γιά 2.000 ύπολογισμούς έξόφλησης και έκτιμήσεις κόστους ταξιδιού από 260 πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων που είναι μέλη της INTERTANKO καθώς και έκατοντάδων λιμενικών πρακτόρων. Ο οδηγός αναφέρεται σε μεγάλα και μικρά δεξαμενόπλοια που προ-

σεγγίζουν σε 500 λιμάνια και τέρμιναλς σε όλη τήν ύδρόγειο και η τιμή του άνέρχεται σε 120 δολάρια.

ΑΝΤΩΝΗ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗ ΤΟ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Πρόκειται γιά μία έκδοση 87 σελίδων του 1988, του έκδοτικού οίκου Άντ. Ν. Σάκκουλα, στην οποία τίγεται τό άμφισβητούμενο θέμα του έφαρμοστέου Δικαίου στις περιπτώσεις ναυτεργατικών άτυχημάτων και στην οποία εκφράζονται άπόψεις με τίς οποίες συμφωνούν αρκετές πρόσφατες άποφάσεις του Έφετείου Πειραιώς.



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



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6480
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31986

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

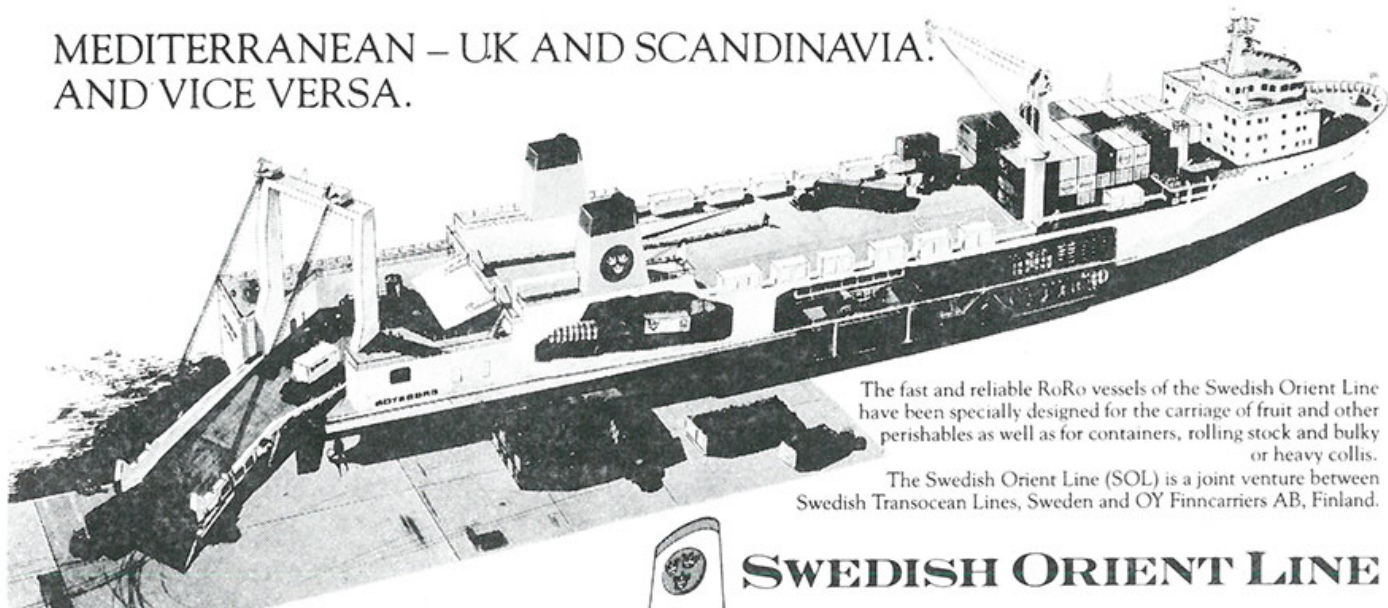
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

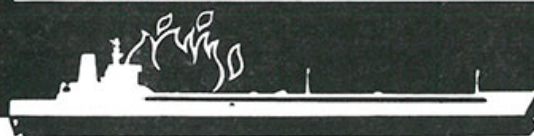
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παναμαϊκή	1.985	1975	Κατά τό ταξίδι Γιογκοσλαβία για Λιβύη τόν Αυγούστο, υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στον Πειραιά.
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	Έλληνική	11.500	1982	Επιθεωρήθηκε στη Γιοκοχάμα, στις 31/8, συνεπεία βλάβης που υπέστη στην κυρία μηχανή.
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	9.418	1979	Επιθεωρήθηκε στο Άμβουργο συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή, στις 26/8.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ	Μπαχάμας	15.491	1975	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 12/9. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές στον Πειραιά.
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	Έλληνική	13.800	1982	Κατά τό ταξίδι Κιτιμάτ για Κρόφτον υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 15/8. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Βανκούβερ.
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Έλληνική	20.328	1978	Κατά τό ταξίδι Πουλμοντάι για Σ. Μάικλ υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στις 10/8. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Ν. Όρλεάνη.
ΑΡΤΕΜΙΣ	Μπαχάμας	9.466	1971	Υπέστη πυρκαϊά στην Προβιντένς, στις 25/8.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΐΛΟΡ	Έλληνική	37.456	1977	Προσάραξε στο Μισισισιππί στις 25/8.
ΒΕΡΜΑ	Κυπριακή	9.632	1975	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Outokumpu» στο δίαυλο του Κιέλου, στις 5/8. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στον Πειραιά.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.	Κυπριακή	18.170	1971	Κατά τό ταξίδι Τάμπα για Μπαγκλαντές υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή και κατέπλευσε στο Σαλβαντόρ, στις 4/9 για επισκευές.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	Έλληνική	13.005	1978	Συγκρούστηκε στο Κριστομπάλ, στις 7/9 με τό μπάλκερ «Devotion» και υπέστη ζημίες.
ΜΙΧΑΛΗΣ Β. ΣΠΗΛΙΑΔΑ	Έλληνική	20.715	1972	Υπέστη ζημίες σέ γερανό στο Ρίο Ιανέιρο, στις 4/9.
	Λιβεριανή	12.518	1978	Ανέφερε ζημίες από πρόσκρουση, στη Νέα Όρλεάνη στις 12/8.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	Παναμαϊκή	53.321	1973	Κατά τό ταξίδι Μόγκοτάνι για Χάλιφαξ υπέστη ζημίες συνεπεία κακοκαιρίας, στις 8-10/8.
ΜΙΚΤΑ:				
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	Λιβεριανή	39.814	1978	Κατά τό ταξίδι Κουβέιτ για Λαβέρα, υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο στις 25/8. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ:	Κυπριακή	83.714	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 24/8 και επιθεωρήθηκε στο Γιούροπορτ.

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 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οι σοβαρές αυξομειώσεις των ναύλων ανάλογα με τη περιοχή ναυλώσεως και επαναπαράδοσης του πλοίου υπήρξαν τό βασικό γνώρισμα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου.

Από τη μία πλευρά, η ουσιαστικά σταθερή αγορά του Αμερικανικού Κόλπου, με ναύλους στά έπιπεδα των δολ. 24,50 - 25,50 για τα συνήθη φορτία των 50.000 τόννων για την Απω Ανατολή, ενώ αντίθετα ο περιορισμένος αριθμός εντολών και η έντονη προσφορά πλοίων στην Ανατολή επέτρεψε στους ναυλωτές να επιτύχουν χαμηλότερους ναύλους.

Σάν γενική παρατήρηση θά σημειώσουμε ότι η ναυλαγορά παρουσιάζει μία εικόνα ακινησίας, ενώ παράλληλα οι ενδείξεις ότι οι Σοβιετικοί πρόκειται να περιορίσουν δραστηριότητες εισαγωγές τους κατά το τελευταίο τρίμηνο του 1989 έχουν δημιουργήσει αρνητικές τάσεις στα πλοία τύπου πάναμαξ και στον χώρο του Ατλαντικού.

Οι παρακάτω πράξεις είναι κατά τη γνώμη μας χαρακτηριστικές των επιπέδων των ναύλων στις βασικές περιοχές:

- 52.000 τον. σιτηρά από Αμερ. Κόλπο για Ταϊβάν, δολ. 25,50 φίο.
- 50.000 τον. σιτηρά από Βορ. Ειρηνικό για Νοτ. Κορέα, δολ. 13 φίο.
- 68.000 τον. γαιάνθρακες από Μισισσιππί για Βορ. Εύρωπη δολ. 9,80.
- 60.000 τον. γαιάνθρακες από Βαλτιμόρη για Σουηδία, δολ. 7,50.
- 50.000 τον. λιπάσματα από δύο λιμάνια Αμερ. Κόλπου για Κίνα, δολ. 27,50 φίο.

Η Ινδική κυβέρνηση εξακολουθεί να είναι αρκετά δραστήρια στην εισαγωγή φωσφάτων και λιπασμάτων, πληρώνοντας τις τελευταίες ημέρες δολ. 45 για φορτίο 33.000 τόννων από τον Κόλπο ΗΠΑ για τη Δυτική της ακτή.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγαλύτερη δραστηριότητα από τις ναυλώσεις ταξιδίου παρουσίασε ο τομέας των χρονοναυλώσεων, με μισθώματα που υποδηλούν τις διαφορετικές τάσεις που υπάρχουν στη διαμόρφωση των μισθωμάτων κατά περιοχή.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

- 123.000 τον. d.w. από Κόντινεντ για Ιαπωνία μέσω Χάμπτον Ρόντς, δολ. 21.500 την ημέρα.
- 65.000 τον.d.w. από Λόγκ Μπής για Βορ. Εύρωπη, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον bonus δολ. 160.000.
- 64.000 τον. d.w. από Αμερ. Κόλπο για Ακαμπα, δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον bonus δολ. 245.000.
- 58.700 τον. d.w. από Λισαβώνα, ταξίδι Ανατολ. ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 9.750 την ημέρα.
- 37.600 τον. d.w. από Βραζιλία για Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον bonus δολ. 165.000.
- 34.000 τον. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.750 την ημέρα.
- 23.600 τον.d.w. από Ταϊβάν για Αμερ. Κόλπο, δολ. 6.000 την ημέρα.
- 22.300 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση ΗΒ, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η εμφάνιση ενός σεβαστού αριθμού φορτίων πετρελαίου τις τελευταίες ημέρες του δεκαπενθήμερου, τόνωσε την αγορά των τάνκερς και οδήγησε σε μία σταδιακή άνοδο των ναύλων ιδιαίτερα στις περιοχές της Μεσογείου και της Βορ. Θάλασσας.

Στόν Αραβικό Κόλπο παρά την αύξηση του αριθμού των εντολών οι ναύλοι παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα, όπως χαρακτηριστι-

κά εμφανίζουν οι παρακάτω ναυλώσεις:

- 400.000 τον. από Περσικό για Έρυθρά WS 44.
- 248.000 τον. από Περσικό για Ταϊβάν WS 49.
- 230.000 τον. από Περσικό για Ν. Κορέα WS 52.
- 118.000 τον. από Ράς Ισα για Ιταλία WS 80.
- 80.000 τον. από Κουβέιτ για Σιγκαπούρη WS 110.
- Σταθεροποίηση εμφάνισε και η αγορά της Δυτ. Αφρικής με αρκετές ναυλώσεις για τα συνήθη φορτία των 1 εκατ. βαρελιών στα έπιπεδα των WS 75/77.
- Όπως προκύπτει από τις ακόλουθες ναυλώσεις η κινητικότητα στις περιοχές της Μεσογείου και της Βορ. Θάλασσας οδήγησε σε αύξηση των ναύλων:
- 110.000 τον. από Αλγερία για Βορ. Εύρωπη, WS 95.
- 77.000 τον. από Αίγυπτο για Τερνέστη, WS 117,5.
- 70.000 τον. από Ιταλία για ΗΠΑ, WS 120.
- 67.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για Μεσόγειο WS 147,5.

Τέλος, σε ικανοποιητικά επίπεδα διατηρήθηκε και η αγορά της Καραϊβικής, με τα συνήθη φορτία των 70-75.000 τόννων στα έπιπεδα των WS 115.

Αξία μνείας είναι και η άνοδος της ζητήσεως για καθαρά φορτία στη περιοχή της Καραϊβικής με ναύλους της τάξεως των WS 195-200 για τους 30.000 τον. φορτίου.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΥΡΥΑΛΟΣ: Ποταμό Μισισσιππί 50.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 18 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-9.

ΔΑΜΩΝ: Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. περίπου φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 43 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 8-15.

ΚΑΝΤΙΑ: Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Αλγερία, δολ. 23 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-4.

ΣΑΝ ΤΖΩΝ 1: Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. γεννήματα Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 14,25 φίο, 4 ημέρες/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 2-11.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ 23.332 τον. σιτηρά Αλεξάνδρεια, δολ. 25, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ: Αμερ. Κόλπο 19.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 45 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 12-19.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Αμερ. Κόλπο 54.000 τον. γεννήματα



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

Ταϊβάν, δολ. 25.50, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25- 'Οκτωβρίου 2.

ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Βανκούβερ 25.000 τον. λιπάσματα 'Ανατολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 36 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 7-17.

ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ: Βανκούβερ 24.000 τον. λιπάσματα 'Ανατολ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 36 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 20-30.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 24,25, 11 ημέρες Σεπτέμβριο.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 44,75 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Σεπτεμβρίου 14.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόντς 65.000 τον. γαϊάνθρακες Πιομπίν, δολ. 8,30, 5 ημέρες αντίστοιχα, Σεπτεμβρίου 18-25.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 24,40 φίο με ένα ένδιάμεσο λιμάνι, 11 ημέρες, Σεπτέμβριο.

Α'Ι'ΛΣΑ: Σαϊντ Λόρενς 25.000 τον. σιτηρά Τουρκία, δολ. 21,50 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 4-11.

ΑΛΛΕΓΚΡΕ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 24,50 φίο με ένδιάμεσο λιμάνι, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: Δύο λιμάνια 'Αμερ. Κόλπου 50.000 τον. λιπάσματα Κίνα, δολ. 27,50 φίο, 32 ημέρες, Σεπτεμβρίου 20-30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Τουμπαράο 220.000 τον. 'Ιαπωνία, δολ. 11,30 φίο, φόρτωση κλίμακας/35.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 5-20.

ΙΟΝΙΑΝΣ ΧΟΟΥΠ: 'Ακαμπα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική 'Ακτή 'Ινδίας, δολ. 24 φίο, 6.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 23-30.

ΠΑΝΑΓ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΩΤΗΣ: Νάρβικ 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 3,40 φίο, 4 ημέρες, Σεπτεμβρίου 3-10.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ: Βιετνάμ 14.000 τον. ρύζι 'Ινδία, δολ. 36,50 φίο, 600/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: 14.938 τον. d.w. του 1973, παράδοση σε Γαλλικό λιμάνι Μεσογείου Σεπτεμβρίου 1-3, ταξίδι 25 ημερών με επαναπαράδοση 'Ανατολ. Μεσόγειο, δολ. 5.550 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.283 τον. d.w. του 1987, παράδοση Τίλμπουρι Σεπτεμβρίου 14-20, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Αμβούργο δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.244 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία άρχες Σεπτεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Νότιας 'Αφρικής, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: 58.370 τον. d.w. του 1981, παράδοση Λισσαβώνα άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού μέσω Χάμπτον Ρόντς, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ: 39.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Βαλτιμόρη άμεση, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.750 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Σεπτέμβριο, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 9.3000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 22.312 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 15-19, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση 'Ιμμινχαμ, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Σεπτεμβρίου 18-20, επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον δολ. 245.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.167 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σκώ μέσα Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ: 33.683 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Χαττέας ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 15-22, ταξίδι

μέσω 'Αμερ. Κόλπου καί Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 13.900 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 64.368 τον. d.w. του 1987, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο Σεπτέμβριο, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΝΑΝΙ: 27.358 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 61.129 τον. d.w. του 1974, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. ακτής Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΑΜΙΛΛΑ: 22.232 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σιγκαπούρη Σεπτεμβρίου 12-18, ταξίδι Ντάμπιερ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 6.300 την ημέρα, πλέον δολ. 19.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΜΠΕΛΑ: 41.049 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κέιπ Τάουν άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα.

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ: 24.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ανατολ. ακτή ΗΠΑ άμεση, κυκλικό ταξίδι Μεσογείου, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.214 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νέα Ζηλανδία, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. ακτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 37.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σάντος Σεπτεμβρίου 14-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον δολ. 165.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 65.051 τον. d.w. του 1985, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ μέσα Σεπτεμβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

ΦΛΩΡΑ Κ.: 27.385 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Σκώ τέλη Αυγούστου, ταξίδι μέσω Σουηδίας με επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 8.750 την ημέρα.

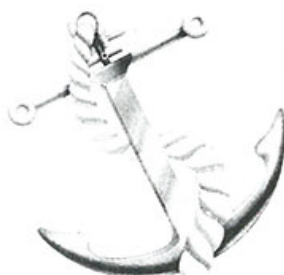
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τίλμπουρι Σεπτεμβρίου 5-7, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Χάβρη/Αμβούργο, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.292 τον. d.w. του 1985, παράδοση Πάσσερο τέλη Αυγούστου, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.584 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Απω 'Ανατολή τέλη Σεπτεμβρίου, ταξίδι 11-13 μηνών, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.117 τον. d.w. του 1986, παρά-



ΝΑΥΤΙΚΟΙ, ΤΩΡΑ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΕΦΤΑΣΕ ΣΤΟ... OMEGA

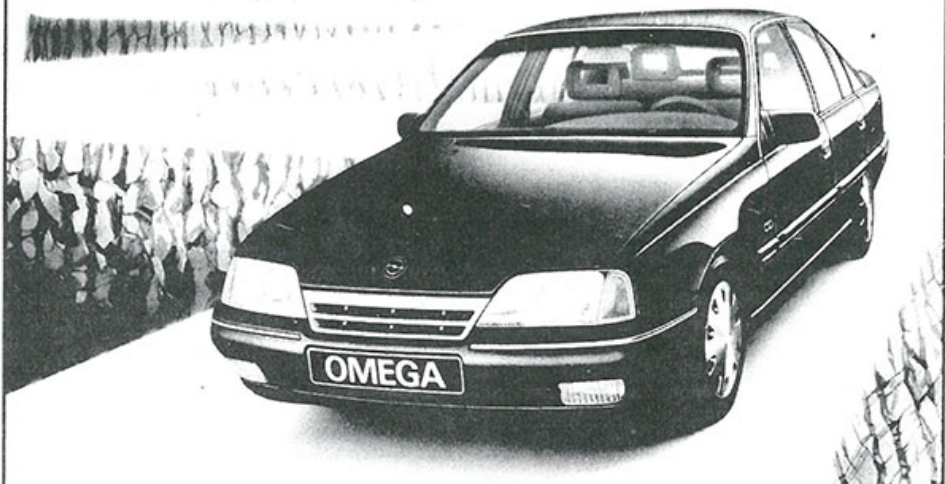
Τώρα, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία για τα αυτοκίνητα 1800 κυβικών, χωρίς δασμούς, μπορείτε να φτάσετε μέχρι το... OMEGA. Μ' άλλα λόγια, να διαλέξετε το δικό σας OPEL OMEGA στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και να το παραλάβετε στο... σπίτι σας. Κι ακόμα, να διαλέξετε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα,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

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

Εξοπλισμός: LS, GL ή GLS

Αμάξωμα: 400-ρο SEDAN ή 500-ρο CARAVAN

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



OPEL

Με την εγγύηση της παγκόσμιας δύναμης της General Motors

DYNAMOTORS

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

δοση Περισκόπιο Κόλπο 'Οκτώβριο, ταξίδια 2 ετών, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΕΥΡΩ ΑΓΚΙΣΜΟΝΗ: 15.230 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Αλγερία άμεση, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 5.650 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 200, όψιόν 'Απω 'Ανατολή WS 210, Σεπτέμβριου 12.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 29.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 155, Σεπτέμβριου 13. ΦΙΝΕΣΣ Λ.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 30.000 τον. μέρος φορτίου 'Ανατολ. άκτή Κεντρικής 'Αμερικής, WS 225, Σεπτέμβριου 9.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περισκόπιο Κόλπο 235.000 τον. μέρος φορτίου Νότιο Κορέα, WS 55,5, Σεπτέμβριου 20.

ΑΛΦΑ ΣΗ: Ράς Λανούφ 45.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιμινγκχαμ, WS 175, Σεπτέμβριου 12.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Στούρε Τέρμιναλ 72.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 92,5, Σεπτέμβριου 13.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Μπιλμπάο 49.000 τον. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 136,75, Σεπτέμβριου 13.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Περισκόπιο Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 47,5 Σεπτέμβριου.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Βενεζουέλα 58.000 τον. Πουέρτο Ρίκο WS 125, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 120, Σεπτέμβριου 7.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 81,25, Σεπτέμβριου 14.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Φατέχ 90.000 τον. περίπου Σιράχα, WS 77, Σεπτέμβριου 16.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: 'Εκουαντόρ 42.000 τον. Δυτική άκτή ΗΠΑ WS 200, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 170, τέλη Αυγούστου.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Πατζαρίτος 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 142,5, Σεπτέμβριου 2.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Κερτέκ 65.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 120.000 κατ' άποκοπή, Σεπτέμβριου 7.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Πατζαρίτος 73.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 110, Σεπτέμβριου 1.

ΔΑΦΝΗ: Δύο λιμάνια Περισκόπιο 80.000 τον. μέρος φορτίου Κβινάνα, WS 85, Σεπτέμβριου.

ΜΠΟΝΙΤΟ: 'Αρζού 75.000 τον. μέρος φορτίου Χάβρη, WS 100, Σεπτέμβριου 10.

ΚΛΕΙΟ: Λιβύη 80.000 τον. περίπου Μπούργκας, ναύλος έμπιστευτικούς, Σεπτέμβριου 11.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Κερτέκ 93.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 1.100.000 κατ' άποκοπή, Σεπτέμβριου 14.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περισκόπιο Κόλπο 235.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 53, Σεπτέμβριου 22.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 75, Σεπτέμβριου 26.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Περισκόπιο Κόλπο 95.000 τον. Νότιο Κορέα, δολ. 880.000 κατ' άποκοπή, Σεπτέμβριου.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Περισκόπιο Κόλπο 100.000 τον. Ταϊταγκόκ WS 117,5 άρχες Σεπτέμβριου.

ΣΗ ΕΜΠΡΕΣΣ: Περισκόπιο Κόλπο 410.000 τον. 'Ερυθρά, WS 42,5, Αυγούστου.

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

Οι αγοραπωλησίες

Με τό έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον πού επέδειξαν τίς τελευταίες εβδομάδες Κινέζοι, Τούρκοι καί 'Ιταλοί πλοιοκτήτες σέ συνδυασμό πάντοτε μέ τήν έκδηλη παρουσία στήν αγορά τών αγοραπωλησιών τών Νορβηγών, τών 'Ελλήνων καί τών πλοιοκτητών του Χόγκ Κόγκ, ή αγορά διατήρησε τό σφρίγος της καί σέ άρκετές περιπτώσεις οί συμφωνηθείσες τιμές φανερώουν αύξηση τών αξιών.

'Αναμφίβολα, τό γεγονός του δεκαπενθήμερου υπήρξε ή αγορά από τόν "Ομίλο Παπαρησιτίδη του 51% τών μετοχών του στόλου τών ΞΕΙ ULCC της Loews Corporation έναντι τιμής περί τών 140 εκατ. δολларίων, ενώ παράλληλα αίσθηση προκάλεσε καί ή πώληση στους Σοβιετικούς πέντε μοντέρνων πρόντακ κάρριερς, ναυπηγημένων τή περίοδο 1985-88, από τήν Eletson Corporation έναντι συνολικής τιμής περί τών 130 εκατ. δολларίων.

Στά δεξαμενόπλοια ένδεικτική τών ύψηλων αξιών πού επικρατούν στήν αγορά είναι καί ή πώληση μετοχών στό υπερδεξαμενόπλοιο T/T HAPPY SAILOR (424.000/1976) βάσει ύπολογισμού της αξίας του στά δολ. 43.000.000.

Στά μικρότερα μεγέθη ένδεικτικά αναφέρουμε:

— OBO THALASSINI NIKI (103.738/1974) δολ. 18.600.000 Νορβηγοί.

— M/T OCEAN MAID (97.176/1972) δολ. 12.250.000 'Ελληνες.

— M/T CARIBBEAN STAR (80.000/1981) δολ. 18.700.000 Νορβηγοί.

— M/T LEVANT (40.738/1985) δολ. 25.000.000 Νορβηγοί.

— M/T OSCO CHIEF (39.857/1976) δολ. 12.600.000 ΗΠΑ.

Στή κατηγορία τών μπάλκ κάρριερς άρκετές οί πραγματοποιηθείσες πράξεις σέ τιμές πού ύποδηλώνουν σταθερότητα άν όχι καί κάποια άνοδο στίς περιπτώσεις τών πλοίων ύψηλων προδιαγραφών. Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— M/V ATARA (166.013/1984) δολ. 31.000.000 Χόγκ Κόγκ.

— M/V HORYU MARU (132.597/1980) δολ. 29.600.000 Νορβηγοί.

— M/V ANTONIOS ANGELICOUSSIS (68.000/1989) δολ. 26.250.000 'Ελληνες.

— M/V FOTINI L. (64.958/1976) δολ. 13.650.000 Τούρκοι.

— M/V BULK EXPLORER (64.649/1978) δολ. 14.500.000 Νορβηγοί.

— M/V PACIFIC DAWN/OCEAN EMERALD (30.868/1980) δολ. 21.000.000 en bloc.

— M/V FAIRWAY (23.778/1977) δολ. 7.400.000 Χόγκ Κόγκ.

Περιορισμένη ή δραστηριότητα στίς αγοραπωλησίες πλοίων γενικού φορτίου, μεταξύ τών όποιων συμπεριλαμβάνονται καί δύο φορτηγά πολλαπλής χρήσεως τών 10.600 τον. d.w., της Ceylon Shipping Corp. τά όποία έπωλήθησαν σέ πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ οί όποιοι δέχθηκαν νά τά χρονοναυλώσουν στήν κρατική έταιρία της Σρί Λάνκα μέ εύνοϊκούς όρους.

'Από τά λοιπά πωληθέντα πλοία αναφέρουμε χαρακτηριστικά.

— M/V KAZUEI MARU (16.437/1977) δολ. 5.500.000 Χόγκ Κόγκ.

— M/V HELIX (13.208/1977) μέ δυνατότητα 442 TEU, δολ. 6.300.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κάποια μικρή δραστηριότητα διαφαίνεται τίς τελευταίες εβδομάδες στήν αγορά τών διαλύσεων, μέ τό Πακιστάν νά διατηρεί τά πρωτεία στά μικρού καί μεσαίου μεγέθους πλοία.

Σάν χαρακτηριστική πράξη τών επιπέδων της αγοράς, αναφέρεται ή πώληση δεξαμενοπλοίου 4.367 τόννων βάρους αντί δολ. 215 άνά τόννο.

'Ακόμη, έπιβατηγό πλοίο 3.352 τον. βάρους έπωλήθη μέ παράδοση Πειραιά γιά πιθανή διάλυση πρός δολ. 240 άνά τόννο.

Γενικώς οί τιμές της αγοράς τών διαλύσεων κυμαίνονται στά άκόλουθα κατά περιοχή έπίπεδα:

— Πακιστάν δολ. 175-225

— Μπαγκλαντές δολ. 225-265

— Ταϊλάνδη δολ. 190 - 230

— Νοτ. Κορέα δολ. 100 - 130.

— Γιουγκοσλαβία δολ. 85-95.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Στόν τομέα τών νεοτεύκτων σημειώνουμε τή παραγγελία στά Ιαπωνικά ναυπηγεία της 'Οσίμα ενός μπάλκ κάρριερ τών 39.000 τον. d.w. γιά λογαριασμό πλοιοκτητών του Χόγκ Κόγκ, έναντι τιμής περί τών 21 εκατ. δολларίων μέ παράδοση έντός του 1990.

'Επίσης μνημονεύουμε τή παραγγελία δύο δεξαμενοπλοίων Suezmax τών 140.000 τον. d.w. στά Ισπανικά ναυπηγεία της Astillero Espanoles από τήν έπίσης Ισπανική κρατική έταιρία Elcano. Τά πλοία θά παραδοθούν τό 1992 καί 1993 αντίστοιχα έναντι συνολικής αξίας περί τών 120 εκατ. δολларίων.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

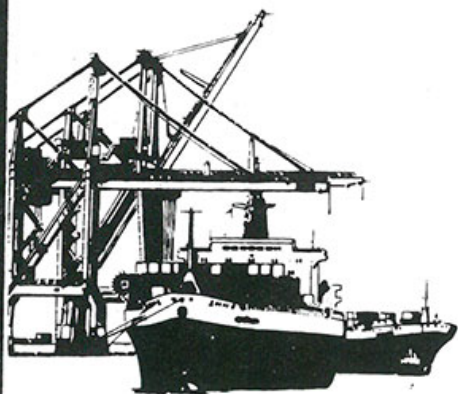
Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG

P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

NAFTIKA CHRONIKA



THE SECOND WORLD WAR

The Second World War began exactly fifty years ago. In its issue of September 1, 1939, «Naftika Chronika» there was no sign of the drama that was about to occur, a day later. The content of the journal was the usual mixture of shipping news and comment.

Nevertheless, there were signs in the «Ship Sales» section and in the «Freight market» section that the impending crisis was affecting purchases of second-hand ships. In America, exports of scrap iron were flourishing and in the U.K. war risks insurance premiums rose to dizzy heights. Otherwise, the situation appeared calm, with France getting ready to build a sister-ship to the «Normandie» the Danes setting up libraries in their merchant ships, while in Poland, the appropriate minister announced the 4-year shipping development programme.

In the following issue of September 15, the atmosphere has changed completely. «The catastrophe of war has been launched» is the title of the leading article on the first page and all the articles and comments that follow deal with nothing else but the war. The first table of torpedoed ships appears and the «Marine Accidents» column reports that the Greek ships «Costis» and «Katingo Hadjipateras» have struck mines. An announcement appears to the effect that henceforth ship positions will no longer be listed. Our founder the late Dimitris Cottakis, writing about war profits and the lessons of the past, said: «The hard trials mankind is undergoing today can do no good to shipping either».

JOINT MEETING OF THE SHIPOWNERS UNION AND THE LONDON COMMITTEE

The executive boards of the Greek Shipowners' Association and the London-based Greek Shipping Cooperation Committee had their second meeting of the year in Piraeus at the GSA's offices.

Views were exchanged and lengthy discussions were held on matters of common interest.

The boards noted with satisfaction the developments that have occurred in the field of training and expressed the hope that the radical transformation of the whole system would not take long to achieve.

They agreed that cooperation should be maintained between both bodies and the Greek state and expressed the hope that the state would deal with Greek shipping and its problems in a spirit of understanding and would take those measures needed for the repatriation of Greek-owned ships to the Greek flag.

The boards also dealt with internal matters such as dealings with the European Community and international organizations, technical matters and insurance problems.

BIMCO PROTESTS NEW IVORY COAST CARGO CHARGE

BIMCO has sent a strong protest to the Ivory Coast Authorities concerning a new charge on cargoes loaded or discharged in ports there. The charge is also applied to tramp vessels.

BIMCO comments in its protest that at a time when the shipping community is striving to recover from the longest recession in its history, the decision only adds to prolonging this process of recovery.

BIMCO has consistently opposed the implementation of charges which seek to finance the running of national bodies established as a consequence of the Liner Code of Conduct in an endeavour to implement the Convention and monitor cargo flow and has requested the Ivory Coast authorities to reconsider their decision.

TSAVLIRIS AND GIBRALTAR

The Tsavlis Salvage and Towage company has joined forces with the Gibraltar Government to form a new company entitled Tsavlis Salvage and Towage (Gibraltar) Ltd. It will manage the tugs «Atlas» and «Hermes» which were bareboat chartered and will be registered in Gibraltar where they will also take on crews.

It should be noted that the Tsavlis group will maintain exclusive towage and salvage rights in the open sea for a radius of 1.000 - 1.500 miles from Gibraltar.

It should also be noted that the agreement with Tsavlis deals a hard blow to the British Alexandria Towing Co. which has served Gibraltar for the past 16 years. The company will remain in Gibraltar with two tugs that are smaller than the Tsavlis tugs.

The Tsavlis group intends to expand its operations to other areas as well and has already made contacts with the Yemeni government in this respect.

MARITEX EXPANSION

Swedish Telecom Radio and Radio Marine Philippines, Manila, have signed an agreement by which Radio resources at Manila Radio/DZO will be linked up with the MARITEX Central System in Sweden to form a 4 channel fully remote controlled «MARITEX sub station East» Its main service areas will be the Far East, Australia/New Zealand and the Western Pacific Basin, where up till now propagational problems have hampered a full 24-hour MARITEX service. The new MARITEX sub-station is expected to be operational by early 1990.

«MARITEX sub station West» in Panama, which has been operating since 1986, will this autumn be expanded by 2 additional radio channels to meet increasing capacity demands.

With these improvements in place, MARITEX customers will gain the full advantage of services and round the clock access in all ocean regions.

MARITIME COURTS

The German courts are celebrating their 110th anniversary. They were set up in 1878 by imperial decree when the Germans discovered they were lacking the means for conducting a judicial investigation of marine accidents. The discovery was made when the German sailing vessel «Germania» ran aground in the Thames in December 1875. The investigation was carried out by the British authorities and German public opinion was upset at the thought that a German sea captain would be judged by foreign judges. Of the 12 courts set up in Germany at the time only four survive in Bremerhaven, Hamburg, Kiel and Emden.

Today, they try an average of 20 cases a year. Up to 1988, their jurisdiction was only over masters, ships' officers and pilots. In 1988 it was extended to shipowners, shipbuilders and others connected with shipping.

Shipping policy for Greece in the 1990's

By Mr. S.G. STURMEY, Maritime Economist and Consultant

A statement may deal with facts, in which case it is described as a positive statement and its accuracy or veracity may be checked against those facts. A statement which refers to the future, if it extrapolates from known facts to show what is expected, may also be positive, although it cannot objectively be falsified; in this case, however, it must be free of all ideas of what ought to be. The later mention of the Exxon Valdez accident in this article falls into the positive category, both as to verifiable facts and predictions based on those facts. The majority of the statements in this article, however, are normative, that is, they refer to what ought to be. They are value judgements and, as such, can be neither verified nor falsified. The statements related to the 1990's are, thus, not predictions. The author has no interest in describing what he believes is likely to happen. His interest lies in trying to persuade those responsible for shipping in Greece that they ought to act in certain ways in order to assist the industry to better meet its fundamental objectives.

The applicable policy for any industry can be looked at under two heads, namely, the fundamental and the political. Note that an industry itself does not normally have a policy unless it is a monopoly or a tightly organized cartel. Each enterprise within the industry may have, indeed must have, its own policy, even if it is implicit, to be perceived from its actions, rather than explicit and serving as a set of guidelines for future actions. When we talk of policy here, we are talking of an overall policy, laid down by the government or, better, worked out by the government and the industry leaders, who should not be simply the owners of the largest enterprises.

Fundamental policy, both in principle and in practice, should be unaffected by the political complexion of the government at the time, at least so long as we are discussing an OECD country which has not recently undergone a political

revolution which has wrenched it from observance of those economic, political and social principles which underlie OECD membership. Fundamental policy concerns basic ends or objectives. Political policy may concern ends, but rarely basic ends, at least within our context of continued OECD membership; in essence it related to means, to the way in which the ends are to be achieved. There is often a confusion between ends and means. A government may elevate a means - for example, deregulation as a means to ensuring greater competitiveness which was part of Reaganism - into an end and pursue it with the single-mindedness which the pursuit of a basic goal merits, and thus create more problems than it solves; the contrary result to that desired, as seems to have been the case with American airlines under deregulation, may even occur.

The basic ends of any industry, shipping included, must be in harmony with the basic objectives of the society in which the industry is operating. As stated above, we assume here a free democratic society in which free enterprise is practised, but in which *laissez faire* is subject to certain constraints in the interests of social justice and responsibility. This is not the place to go deeply into what this involves, beyond saying that we are thinking of an economic society which can fit readily into the OECD framework, although clearly we recognize the enormous differences which exist within that framework. In specific Greek terms, all governments since the restoration of democracy in 1974 fall within the formula.

The fundamental ends of policy for any industry must relate to income and employment generation. These two elements may not always be in harmony. An example of a lack of concord, which applies currently to shipping, arises when, in the interests of remaining competitive, capital intensive, high technology, means of production are introduced. The level of income generated is

thus maintained, or even increased, but the level of employment offered will fall. This conflict, however, is more apparent than real, since if the industry had become uncompetitive the level of both income and employment generated would have fallen to zero. Further, the capital intensive industry may offer higher average wage rates than before. Neither of these points will console those who find themselves unemployed as a result of the change, underlining the need within the society of a sense of social responsibility.

No one can say what is the correct size for any industry unless there exists a complete and up-to date input/output matrix. On the basis of such a matrix it would be possible to know to which industry an additional input should be applied in order to maximize income and/or employment generation; the indicated industry is clearly below its optimum size. It would also be possible to identify those industries which are too large. That a country does not possess such a matrix does not mean that decisions cannot be taken. If decisions are avoided because the full information needed to enable them to be made in the optimum fashion is not available, then the result would be unplanned drift. If, without the needed information, decisions are taken by bureaucrats, the results will be uninspiringly safe, but real safety is dynamic, not static. Only if the decisions are taken on the basis of a consensus between people of common sense, sound knowledge of the overall economic picture and of the specific industry situation are they likely to be soundly based.

In countries with highly developed capital markets, the type of adjustments which a matrix might indicate occur through the operation of market forces.

Even in such countries, market forces are not very efficient in doing this, while they will, normally, ignore important questions related to social justice and responsibility. However, for all their li-

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)

mitations, the results obtained are generally superior to those which arise from bureaucratic procedures. In no OECD country is the government so unconcerned with social questions that it leaves the market completely free. The nature and the extent of the constraints applied are political decisions, based on economy-wide ends. In most of the OECD countries, the constraints are sufficiently clearly defined and the market structures sufficiently sophisticated that, to a large extent, government can stand aside and let industries get on with their job of producing income and employment, with no more than occasional nudges to keep them on course. This one aspect of a form of competition which we have called pragmatic competition. (See *Pragmatic competition in liner shipping*, to be published in *Marine Policy*, January, 1990).

Despite all the fine language in OECD policy pronouncements — see, for example, the excellent *Common Principles of Shipping Policy for Member countries*, Maritime Transport 1986. OECD, Paris, 1987 — governments, while not necessarily intervening in the day to day affairs of industries, possess a policy with regard to each industry, even if only implicitly. Implicit policies are normally ill-defined and, very often, in direct conflict at limit points with the implicit policies for other industries. Where such a conflict assumes importance in these countries, it is resolved either by market forces or through one or other of the various committees in which representatives of government and industry regularly meet.

Turning now to Greek shipping, no matter what the political complexion of future governments may be, a policy with regard to shipping is unavoidable. Because of certain particular circumstances, this policy needs to be explicit and agreed with the industry, not vaguely implicit. There are two reasons which lie outside the industry itself for preferring the explicit to the implicit in Greece.

The first is that the social constraints referred to above are not sufficiently clearly defined that industry leaders can know the limits within which they must operate. The other is that capital markets are not sufficiently developed to be able to take into account the constraints, even if they were to be clearly defined.

Shipping in Greece is a special case, for a variety of reasons. At the risk of being accused of trying to teach my grandmother to suck eggs, although, like most people of my age, I no longer have a grandmother to teach anything to, I would like to look briefly at these special features. In doing so, some observations as to policy options will be made.

The industry's involvement in the domestic market is limited. It occurs mainly in the shipping services essential to link all parts of a nation which includes, according to my map, something over 80 inhabited islands. These ferry services are the equivalent of internal bus or rail services in other EEC countries. It is our view, therefore, that there can be no justification for the EEC to force Greece to open these services to competition from other EEC operators unless, for example, the railway service between Paris and Lyon, or the bus service between London and Birmingham are also open to foreign operators. What must be intolerable is that foreign companies should be able to enter to skim off the tourist traffic during three months, leaving the indigenous operators to cover their year round costs from purely national traffic during the remaining nine months. It is not the profitability of the enterprises which is of concern, but the very social and political integrity of the nation.

While saying the above, the high level of dissatisfaction among the regular users of the ferry services should be noted. Many ships are old and unable to maintain their attributed speeds and so do not keep to schedule, while breakdowns are frequent. Catering varies

from the poor to the awful, even in the first class dining rooms, where they exist: who among Greeks wants to eat lunch at noon and dinner at 6 p.m.? Who, travelling first class is happy to have his choice of wine restricted to one brand, and that no generally well regarded? Toilet facilities are usually inadequate and dirty. Then people wonder why it is so much easier to get an aeroplane ticket to go to the other side of the world and back again, whereas getting a ferry ticket is frustrating and time consuming, while a return can never be booked. It might well be, therefore, that the users of domestic services will pressure the government to agree to, even insist upon, the entry of foreign operators. An overall, unbiased study of the structure, operating performance, quality of ships and general organization of all aspects of the services is needed to enable government and industry to put into effect improvements necessary to win and keep the loyalty of regular Greek travellers.

The other way in which the industry caters for the domestic market arises from the carriage of a part of the nation's exports and imports in national flag ships. This is not particularly important as a source of income and employment. But has anyone really calculated what would happen if, under Regulation 4055/86, non-Greek enterprises were able to force their way into these trades and whether the industry is equipped to take advantage of its rights to enter the trades of other member states of the EEC?

Outside the group of open registry (flag of convenience) fleets, of which Greek shipowners own up to 15 per cent, the Greek merchant marine is the world's leading cross trader, competing in the international market. There, its ability to compete, and to earn essential foreign exchange to help cover the excess of commodity imports over commodity exports of the nation, depends on its physical efficiency and its cost effectiveness. Under both EEC and OECD rules, the government cannot assist sh-



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 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

ipping by means of subsidies or preferences, and there is no reason at all why it should. Further, there is no evidence that the industry seeks, or would like to seek, such assistance. But there is nothing in the rules which prevents the government from ensuring that the infrastructure facilities available to the industry are such as to facilitate its operations, rather than the reverse. One area of particular concern are the banking and financial services available to the industry which, to an outsider at least, seem designed to impede rather than assist or facilitate operations. If there is a maritime research institute covering technical and economic factors affecting shipping, whether in the shipowners' associations, a university, or independently financed, it is very well hidden. The debates between Akti Miaouli and the Ministry certainly suggest that real dependable information is in short supply in Piraeus. Has a proper survey ever been made of training facilities for officers and seamen, particularly in the light of the need for modern ships, equipped with a lot of automotive equipment and complex electronic operational procedures, to be manned by men properly trained in the use of such equipment? The nightmare of high technology ships manned by low technology crews seems to have become a reality with the Exxon Valdez disaster. The formal inquiry into the accident is likely to focus on the lack of training and experience of the helmsman, who one year earlier had been a steward. On all three points, plus others not mentioned, the first step is the identification of real needs.

This should be done by an independent study, the impartiality of which all parties concerned are likely to respect. No one can set about to improve training facilities, for example, unless all parties - government, owners and unions - have access to information from a neutral source which shows the need for improvement.

The second reason why shipping has to be regarded as a special case is linked to the first; it has already been mentioned above. The point is the contribution which the industry makes to the foreign exchange earnings of Greece. Greece is a country which lives by exporting services (notably shipping

and tourism) and importing the bulk of the essential (fuel and food, for example) needed to keep industry running and the people alive, and of the luxuries (cars and videos, for example) which enable the people to enjoy a life style on par with that enjoyed in other twentieth century democracies. In thinking of foreign exchange, attention must be given not only to the earnings of cross traders, but also to those of the ferries, with their huge loads of summer tourists, the cruise ships, both those setting off from Piraeus or Falliron and those which operate outside of Greek waters entirely and the ships engaged on international routes, for example, between Italy and Greece and Cyprus and Greece. The various different categories of shipping produce needed foreign exchange, although the percentage of the gross earnings which constitute net earnings of foreign exchanges will vary between the groups, while the part which is actually repatriated and enters into the Greek balance of payments may vary even more.

A third special factor is that shipping is one of the industries in which a country, short of natural resources other than scenic beauty and an agreeable climate, can still excel. In the past, the national input to the industry was produced as a result of exertions in the marriage beds of the nation. There seems to be a tendency to think that this remains all that is needed. However, a regular supply of healthy young men who can learn on the job is no longer enough to ensure the future survival and prosperity of the industry. The manpower must be trained, and trained to standards far above the minimum demanded by international conventions, in particular the 1978 STCW Convention of IMO. If the industry cannot find enough properly trained Greeks to man the ships of the future, owners will either put pressure on the government to permit further reductions in the proportion of Greek crew members to be carried, or will "flag out" in increasing numbers. It needs always to be borne in mind that, to be successful, service industries need to be able to provide the services needed, at the quality demanded and at a competitive price and that service, ultimately, depends on the skills and assiduity of the people providing the services.

The captain, the deck and engineering officers, the seamen and the cooks and stewards, are all providing services.

This is not changed if the ship is an oil tanker or a bulk carrier rather than a passenger ferry or a cruise ship.

A final point is that shipping as a productive economic activity creates few undesirable side effects. True, many of the ferries make more smoke than well tended engines should, and so contribute to the pollution of Piraeus; if that was eliminated but the belching lorries, buses and taxis remain grid locked in Akti Kallimasioti, would anyone be conscious of any improvement? The problems of pollution in Piraeus do not depend on the nationality of the ships using the port. Even the ugliest ship tends to look better than even the best factory; the laid up ships along the coast are not the eyesore that a cement factory at Delphi would have been. Seafaring is a generally healthy life, although some have recently condemned it as have and unhygienic; is it really worse for the mental and physical health of seaman at the end of his shift to have to remain on the same steel island as it is for his opposite number in Athens or Piraeus to have to cope with the traffic to get home and the continuing pollution? Shipping does not increase the pressures on scarce urban space, on limited agricultural land, or on tourist sites.

Less tangible, but not to be ignored, is the influence of shipping in opening a window on the world. Through the ages men have been drawn to the sea, drawn to the construction and operation of boats and ships, in a manner which defies economic explanation, but cannot, for the reason, be dismissed as irrational. Shipping can become an end itself, but an end based on the thought, the belief even, that those who go to the sea bring to their societies values and ideas which otherwise are missing. The internationalism of Greece is much less due to tourism than to shipping. This less tangible point is no reason for protecting an uneconomic and inefficient industry, but it is a reason for ensuring that shipping is not killed either by neglect or by over-officious attempts at its sustenance.

S.G. STURMEY

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μκατόν)

ABIN O'IA TPEINTEP (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMIΑ	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIAZOS	82	36000
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOS ΦANOPYIOΣ	69	14029
AETOS	72	3065
AΘHNAI	67	9443
AΘΛOΣ (δ.)	69	2671
A'IBAI	70	8898
AIGAION	77	14274
A'ILANT MAPINEP	74	16006
A'ILANT SKA'Y	76	11084
A'ILANT SKIPEP	84	16800
A'ILANT TSEM	85	16800

A'IPHNΣ EMEPAAHT	77	9083
A'IPHNΣ NTETINY	71	78021
A'IPHNΣ ΣAΦA'IP	77	10153
AITZIAN ΓOY'INT	83	20960
AITZIAN ΛA'ION	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN ΣH	73	53964
AITZIAN (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTAIA	75	23785
ALBOPADA	77	5888
ALEEANAPPA	74	10058
ALEEANAPPA	75	22575
ALEEANAPPA	81	14641
ALEEANAPPA II	77	1598
ALEEANAPPA III	77	1584
ALEEANTEP	57	4365
ALEEION XOOPY	68	9084
ALΘAIA	74	23757
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALKAIOS	77	11213
ALKIMOS	85	24700
ALKMHNH	79	10996
ALKYONIS	73	13631
ALKYONIS (δ.)	87	17612
ALMA	80	11584
ALMBA II	72	9709
ALMΠEPTA	84	17882
ALONHΣOΣ (δ.)	72	17355
ALΣ CTPEHΓKΘ	86	12963
ALΦA ΣH (δ.)	68	35450
ALΦA TZOYΠITEP	85	14400
ALΦA TΣAΛΛENTZ	85	10511
ALΦA ΦE'IO	84	22000
ALΦA ΦA'E'IM	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAPYALIS	83	13600
AMILLA	72	13631
AMOPPOΣ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓEΛA AΠOλλO	79	10996
ANAGΓEΛA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEΛA APHΣ	80	10996
ANAGΓEΛA ATAAΣ	84	10000
ANAGΓEΛA BENTZOYR	89	36781
ANAGΓEΛA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEΛA ΓKAOY	74	13633
ANAGΓEΛA ΓOY'INTOM	74	13348
ANAGΓEΛA ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEΛA EEPPEΣ	82	29487
ANAGΓEΛA HΓKΛ	83	20432
ANAGΓEΛA INTEΛΛITZENΣ (δ.)	82	24655
ANAGΓEΛA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEΛA AIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEΛA MA'IT	78	13889
ANAGΓEΛA NTIPKNIY	84	24643
ANAGΓEΛA ONETZY	83	18641
ANAGΓEΛA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEΛA ΠI'IS	74	13631
ANAGΓEΛA ΠPOΓKPEΣ	89	36781
ANAGΓEΛA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEΛA ΣAEEΣ	84	24643
ANAGΓEΛA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEΛA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEΛA TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓEΛA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEΛA ΦINTELITY	79	13883
ANAGΓEΛA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEΛA XAΠΠINEΣ	73	13631

ε. Φουτζέιρα 11/7	
α. Σάν Φραντσκο 12/7	
α. Κοπερ 9/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Κάντλα 9/6	
ε. Βίλα Κονστιτιούσον 12/7	
προς Ταιτσούγκ 30/6	
α. Σάντος 15/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 7/7	
α. Λέγκχορν 17/7	
ε. Σάντος 16/7	
δ. Ντόβερ 26/6	
ε. Άλγκεθίρας 23/6	
ε. Ρότερνταμ 17/7	
μετ. «Norman Sirina»	
προς Πόρτ Κέλαγκ 27/6	
α. Ρίο Ίανέιρο 23/6	
προς Σιγκαντίγκ 25/6	

δ. Σουέζ 21/7	
α. Μάλτα 12/7	
α. Σαγκάη 24/6	
α. Πειραιά 17/7	
προς Άμβουργο 3/7	
α. Πειραιά 17/7	
προς Κορέα 29/6	
προς Κασιούγκ 18/6	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Νιούπορτ 30/6	
α. Λός Άντζελες 8/7	
προς Ίράν 12/2	
ε. Νουακτοτ 4/6	
ε. Τσίμα 16/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 12/7	
ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάϊ 28/6	
α. Άμβέρσα 18/7	
δ. Σουέζ 21/7	
ε. Πειραιά 4/5	
αργεί Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ Άμπας	
ε. Πειραιά 13/7	
προς Κορίντο 28/6	
ε. Ντακάρ 23/6	
προς Άβάντα 20/3	
α. Βομβάη 16/7	
δ. Κων/πολη 5/7	
α. Πόρτ Άρθουρ 29/6	
προς Νιούκαστλ 25/6	
α. Ν. Όρλεάνη 17/7	
προς Μπαντάρ Άμπας 23/5	
ε. Τζέντα 7/7	
ε. Νητρώιτ 5/7	
ε. Ταργκόνια 15/7	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
δ. Γιβραλτάρ 15/7	
δ. Πόρτ Σαϊδ 12/7	
προς Γκίλογκ 22/6	
προς Εύρωπη 17/6	
προς Καμσάρ 15/6	

ε. Ρεσίφ 27/5	
ε. Πόρ Κέλαγκ 17/7	
προς Άμβουργο 22/6	
α. Ν. Όρλεάνη 8/7	
ε. Ρεσίφ 22/6	
προς Μπάρν 11/7	
α. Τζέντα 1/7	
α. Γκίλογκ 4/7	
α. Σιγκαπούρη 15/7	
α. Σιγκαπούρη 19/7	
α. Κασιούγκ 7/7	
α. Σιγκαπούρη 17/7	
επισκευές Ρότερνταμ 20/7	
α. Πασκάγκουλα 4/7	
προς Σάντος 25/7	
προς Τουρκία 31/5	
α. Ν. Ύορκη 15/7	
α. Χοντίντα 7/7	
δ. Σουέζ 10/7	
ε. Φόινες 13/6	
προς Τουρκία 7/6	
δ. Ντόβερ 16/6	
προς Φιλλιπίνες 26/6	
δ. Ντόβερ 12/7	
α. Πόρτ Κέμπα 9/7	
α. Ντάρμαν 16/7	
δ. Παναμά 14/7	
α. Μαντράς 4/7	
α. Ναγκόνια 26/6	
α. Πόρτ Σαϊδ 6/7	
προς Ρεσίφ 27/6	
προς Λός Άντζελες 28/6	
δ. Σουέζ 5/7	
ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 21/7	

ANAGΓEΛA XONOP	76	13633
ANAGΓEΛA XOOPY	74	13633
ANAGΓEΛA XOPAT'IZON	77	15378
ANAMEAI	77	14584
ANASTAZIA	80	15688
ANASTAZIS (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANDPEAS	77	15592
ANDPOTHS	71	18634
ANDROMAXH	69	40316
ANDROMEDA (δ.)	84	38500
ANDPOΣ	85	34500
ANDPOΣ APICΣ (μ.)	72	119505
ANDPOΣ ATAAΣ (μ.)	72	119505
ANDPOΣ ΓEOPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANDPOΣ MEATEMI	73	32781
ANDPOΣ OKEANIA	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOTPIH Λ	76	16646
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA Λ	79	12214
ANNITZA Λ	83	35808
ANNOYLA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOPY	85	25300
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIPAPOS (δ.)	86	18000
ANTIPAPOS (δ.)	81	30622
AOYOPPA ΠEPΛ	76	6051
APES	73	16397
APHAIOTHS	75	35716
APHOIA	75	34409
APAKON	73	10713
APAMΠEΛΛA	82	13800
APONATHTHΣ (δ.)	78	75588
APΩ EEPΛOPEP	78	20328
APΩ TPET'INTEP	78	20328

APETH	73	13631
APETHOZA II	72	20239
APIANA	73	23134
APIEL	70	7571
APICTOTEAHΣ	85	13800
APION	73	13633
APK MINOΣ	76	5999
APKADI	83	4097
APKADIA (δ.)	82	30042
APKADIA	84	20494
APKAS	88	36309
APMENICTHΣ	81	16300
APMONIA	73	23144
APMIEΛΛA	75	22575
APTEMIC	87	36648
APTEMIC		
ΓAPOYΦAΛΛIDH (δ.)	77	66259
APXAGΓEΛOΣ	84	22172
APXAGΓEΛOΣ	76	30149
APXHΓETEHΣ	76	19633
APXIMHAIHΣ	84	25063
APXIMHAIHΣ	85	13600
ASHMINA	66	35001
ASKONA	81	30500
ASAE'Y	70	13633
ASPIDOΦOPOΣ	82	20537
ASPIAOS (δ.)	85	45085
ASTEPIC	81	34447
ASTHP	74	13633
ASTYΠAΛAIA (δ.)	70	17485
ASΦAANT TPET'INTEP (δ.)	62	18033
ATENI (δ.)	76	28059
ATANTIKA (μ.)	81	14582

ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATANTIK KOYHN	78	10350
ATANTIK CAX (δ.)	78	35315
ATANTIK CENBIOP	83	37452
ATANTIK CE'IAOP	77	37456
ATANTIK CTENTCMAN	81	35840
ATANTIC (δ.)	75	44601
ATAAΣ	77	11804
AYAIΣ	72	16402
AYAIΣ	79	10993
APPIKAN ΓKAOY	77	6096
APPOΣ	70	18328
BAH ΠEPO	63	8406
BAIANT	72	11076
BAPEHBEAΣ	76	11802

δ. Σουέζ 19/7	
α. Ναγκόνια 1/7	
ε. Θέουτα 14/7	
ε. Βάστο 16/7	
προς Κίνα 1/7	
α. Μάλαγα 8/7	
προς Μίνα Καμπούς 21/6	
νέα έγγραφη	
α. Βενετία 24/6	
α. Τάραντα 16/7	
α. Ούμ Σαϊδ 9/7	
α. Σιγκαπούρη 6/7	
προς Γιοκοχάμα 17/6	
δ. Γιβραλτάρ 3/7	
αργεί Τάραντα	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 13/7	
α. Κασιούγκ 11/7	

επιπλήθη Έλληνες	
α. Ντουμπάϊ 12/7	
α. Άμβουργο 22/7	
ε. Βομβάη 14/7	
πρ. «Θαρραλός»	
α. Κίγκστον 10/7	
δ. Σουέζ 8/7	
προς Γαλλία 29/6	
ε. Τζέντα 22/6	
ε. Μπαχραϊν 15/7	
προς Αυστραλία 29/6	
α. Πόρτ Κέμπα 5/7	
α. Γουακαμάτσου 14/7	
α. Σιγκαπούρη 20/7	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/7	
α. Κόρτον 18/7	
δ. Παναμά 15/7	
προς Όδησσό 29/6	
μετ. «Ketu»	
δ. Κων/πολη 19/7	
δ. Κων/πολη 5/7	
α. Κοπερ 14/7	
α. Κολούμπια ρίβερ 13/7	
πρ. «Don Humberto»	
προς Μπαγκκόγκ 24/6	
ε. Μανίλα 8/7	

δ. Ντόβερ 21/7	
ε. Πειραιά 19/7	
α. Μουτσούρε 3/7	
ε. Άσντον 16/7	
δ. Σουέζ 15/7	
επισκευές Μπαγκκόγκ 12/7	
α. Καμπεντέλο 1/7	
αργεί Πειραιά	
προς Μπουένος Άϊρες 22/5	
ε. Λίβερπουλ 17/7	
ε. Ματάνζας 3/6	
α. Σάντσαβαλ 17/7	
προς Κουβάνγκ 20/6	
προς Κασιούγκ 21/6	
προς Νοβοροσίσκ 29/6	

προς Φορκάντος 10/6	
ε. Κόμπε 18/7	
α. Γκόβε 6/7	
ε. Κων/πολη 1/7	
α. Σιγκαπούρη 18/7	
ναυπηγ. Άιοι	
α. Δουνκέρκη 12/7	
α. Σουέμα 4/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 30/6	
ε. Ίντσον 2/7	
δ. Σουέζ 13/7	
επιπλήθη	
ε. Βομβάη 29/6	
ε. Σάνκ Άνκοράτζ 16/7	
α. Μόρεχεντ Σίτ 8/7	
α. Φρήπορτ 28/6	
ε. Παρανάγουα 9/7	

α. Ρας Τανούρα 11/6	
επιπλήθη Αίγυπτο	
α. Φιλαδέλφεια 12/7	
προς Κορέα 17/6	
δ. Πόρτ Σαϊδ 9/7	
ε. Έμδεν 5/7	
δ. Πόρτ Σαϊδ 7/7	
δ. Σουέζ 13/7	
ε. Μπουσάν 25/6	
α. Λέ Χάβρη 6/7	
α. Τακοράντι 2/7	
α. Τσαγκουαράμας 6/7	
στην Καλκούτα 16/8/1988	
ε. Γουίλμινγκτον 16/7	
ε. Βρέμη 19/7	

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 14/7
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Λίβερπουλ 18/7
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	δ. Σουέζ 14/7
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	ε. Λεμεσό 11/7
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Βομβάη 10/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρός Μεθών 25/7
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιούπορτ 14/7
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Ρότερνταμ 19/7
ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Πειραιά 13/7
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	μετ. «Φλάγκ Θεοφανών»
ΒΙΝΤΣΙΕΝΣΙΑ	78	14588	α. Βομβάη 18/7
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	επωλήθη ΗΠΑ
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Πειραιά 18/6

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Σάντος 4/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Ν. Όρλεάν 23/4
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Τενερίφη 1/7
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Λε Χάβρη 17/7
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Άμβερσα 17/7
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	επωλήθη
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	δ. Κων/πολη 14/7
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	πρός Λουάντα 16/3
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Βενετία 10/7
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 19/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 20/7
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 19/7

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	δ. Παναμά 3/7
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Μ. Μαγκάνουι 11/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Πόρτ Τάλμποτ 11/7
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014	πρός Ταϊτσούγκ 13/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	πρός Γκουάντα 6/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Ύορκ 14/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	επωλήθη Παναμά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Πειραιά 23/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	επωλήθη
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Ντόρμπαν 2/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ			
ΜΟΣ	78	13005	ε. Ντόρμπαν 20/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Χιούστον 24/6
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Χιούστον 14/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Ν. Όρλεάν 10/7
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	δ. Πόρτ Σάϊδ 14/7
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	δ. Σουέζ 18/7
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Μπρέικ 20/7
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	πρ. «Belstar»
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	δ. Πόρτ Σάϊδ 9/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Γιοκαίτοι 13/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ραβέννα 5/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Κολούμπια Ρίβερ 8/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Πράια Μόλε 3/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Ντόρμπαν 20/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	θέση 07.10 Β, 11.48 Α, 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Τζακάρα 29/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ρίο Ίανέιρο 7/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Σιγκαπούρη 20/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	ε. Ουλσάν 8/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός ΗΠΑ 29/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ν. Ύορκ 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Ντόβερ 21/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	επισκευές Ν. Ύορκ 20/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	α. Σφάξ 13/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Ρότερνταμ 15/7 *

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 11/7 *
ΔΕΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Πόρτ Ντίκσον 23/6
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	επωλήθη Νορβηγία
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πός Άσντον 14/6
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Τρίπολη 24/6
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Χιούστον 17/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Μπουσάν 16/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585	α. Άμβούργο 7/7
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ε. Βομβάη 8/7
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στή Φουτζέρα 21/6
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Νιούπορτ 17/7
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.	85	21300	πρός Ίραν 1/7

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Βομβάη 12/7
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Τζέντα 1/7
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μπάρνι 4/7
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Ντόρμπαν 13/7
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρός Κουανγκάι 24/6
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Πρίνς Ρούπερτ 11/6
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Άαρχους 8/7
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Βομβάη 13/7
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 18/7
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ε. Φουτζέρα 3/7
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Γιοκοχάμα 13/7
ΕΛΛΗΝ	82	19370	πρ. «Kin Ip»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Βρέμη 4/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρός Λάζαρο Γκαρντένας 23/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	επωλήθη αλλοδαπούς
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Μπάρμπερς Πόιντ 9/7

ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	επωλήθη Έλληνες
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ε. Κασιούγκ 9/7
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	πρός Χαλκίδα 25/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Γκνάνσκ 17/7
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 15/7
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	ε. Πειραιά 19/7
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	α. Κάδιξ 10/7
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Ρίο Ίανέιρο 2/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	πρός Φερντέιλ 23/6
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Μπαγκκόκ 27/6
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Ρουέν 11/7
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΕΡΜΗΣ	72	15951	επωλήθη αλλοδαπούς
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Χάιφα 7/7
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Τενερίφη 17/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρός Κασιούγκ 19/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάν 16/7
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Τερνέσι 11/7
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Κολόμπο 13/7
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Ροζάριτο Τέρμιναλ 24/6
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Σουέζ 19/7
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Παναμά 1/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Καρταγένα 18/7 *

ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Πειραιά 16/7 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Σαγκάι 8/7
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	ε. Πειραιά 10/7
ΖΕΥΣ	71	87667	α. Γιούροπορτ 11/7
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάν 24/6
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Κασιούγκ 4/7
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	δ. Σουέζ 18/7
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	α. Σιγκαπούρη 6/7
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	α. Χόγκ Κόγκ 10/7
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μπρισμαίν 16/7
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Μπρισμαίν 8/7
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Έλσιτ 14/7
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Ντουάλα 14/6
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ταργκόντα 18/7
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	πρός Ματάνζας 21/6
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Χάμπτον 10/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Σιγκαπούρη 7/7
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Πειραιά 20/6
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime Baron»
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Ντουάλα 29/6
ΘΕΟΦΑΝΩΣ (δ.)	68	44863	επωλήθη Σουηδούς
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Φρημάντλ 6/7
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Κό Σιαόγκ 8/6
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	επωλήθη Έλληνες
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963	μετ. «Waterdam» (π.)
ΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Γκουαγιακούιλ 11/7
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Μπλιμπό 12/7
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Μεθών 8/6
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Τζέντα 2/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΑΛΛΕΥ	72	9964	α. Άνκονα 15/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	πρός Γκλάντιστουν 27/6
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Βομβάη 14/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	α. Χιούστον 4/7
ΙΟΣ	85	34400	α. Ρότερνταμ 6/7
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Πειραιά 14/7
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 29/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	α. Γουακαμάτου 10/7 *

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Γκόβε 1/7 *
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Θέουτα 12/7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Χάμιλτον 28/6
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Βενεζουέλα 19/5
ΚΑΒΡΙΝ Λ.	70	16285	πρός Ταϊλάνδη 28/6
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	δ. Έλσινόρη 5/7
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	δ. Κων/πολη 19/7
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Βαλέντσια 18/7
ΚΑΛΙΠΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Γιαντάι 20/6
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	επωλήθη Νότιο Άμερική
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Λισαβόνα 19/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Πειραιά 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Γκάλβεστον 4/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Περσικό 21/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Βενετία 16/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 7/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	α. Αγγούστα 2/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	α. Κολούμπια Ρίβερ 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Ίαπωνία 28/6
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Rouge»
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Λούπ Τέρμιναλ 13/7
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	δ. Σουέζ 17/7
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Σάντος 13/7
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λάρνακα 18/7
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Καμσάρ 19/7
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Ν. Όρλεάν 12/7
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	πρ. «Caro Ovest»
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρός Μπαντάρ Αμπάς 1/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532	ε. Σεβίλλη 14/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβέρσα 21/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Ρουέν 17/7
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Γιβραλτάρ 5/7

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	δ. Κων/πολη 7/7
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	στο Λίβανο 21/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στή Πάχη (αποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Μπρισμαίν 28/6
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	πρ. «R.A. Emerson»
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	πρ. «Fort Toronto»
ΚΟΜΕΤ	78	14374	α. Γιοκοχάμα 12/7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	δ. Σουέζ 6/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Χάμπτον 15/7
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Ντόβερ 12/7

ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Πόρτ Χέντλιν 16/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Κόρπους Κρίστι 28/6
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Assiniboine»
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	υπεστείλε σημ. Μάλτας
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Άμβέρσα 8/7
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρ. Φουτζέιρα 5/6
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμβούργο 19/7
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Σεπετίμπα 13/7
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	α. Γκουαγιούβιλ 13/7
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	76	6547	ε. Πειραιά 14/6
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	πρ. «Fort Steele»
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 19/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Τζέντα 7/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Σπλίτ 28/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Τζέντα 6/7
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρ. Αύγουστα 18/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	δ. Κων/πολη 13/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Πειραιά 14/6
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Μ. Μαγκανούι 13/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρ. Έλλάδα 24/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φόξ 15/7
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Κων/πολη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων/πολη 16/7
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	μετ. «Ιντιαν Έσπρες» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	πρ. Μανίλα 28/6
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	δ. Πόρτ Σάϊδ 9/7
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ντιλίσκλεσι 6/7
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Σφάξ 3/7
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρ. «Fort Garry»
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρ. Μανγκλαντέξ 1/7
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	α. Πειραιά 12/6
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Πειραιά 17/7
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ταρραγκόνα 2/7
ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	ε. Πειραιά 2/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λά Γκουλέτ 8/7
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 14/7
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρ. Αίγυπτο 5/6
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/7
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Άμβούργο 20/7
ΛΑΤΩ	68	18737	πρ. Σαμάν 7/6
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	μετ. «Γκούιντ Λήντερ» (ε.)
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	α. Ρότερνταμ 22/7
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Πειραιά 27/6
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Κοτονού 25/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Πειραιά 19/7
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Νιούπορτ 19/7
ΛΗΤΩ	77	11264	δ. Παναμά 5/7
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρ. Γιβραλτάρ 26/6
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Γιοκοχάμα 10/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 13/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Κων/πολη 17/7
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Φρημάντλ 3/7
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρ. Ποχάγκ 12/6
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Ρότερνταμ 4/7
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	δ. Πόρτ Σάϊδ 8/7
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Πενάγκ 8/7
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Μπιλμπάο 12/7
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Σάνκ Άνκοράτζ 23/7
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	επισκευές Πειραιά 18/7
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Σετουμπάλ 12/7
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρ. ΗΠΑ 27/6
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Μόγκλα 13/7
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	δ. Ντόβερ 12/7
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σουίνουακ 17/7
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρ. Άλγερία
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρ. Γιβραλτάρ 28/6
ΜΑΚΕΠΗΝΤ	69	11700	επωλήθη
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	α. Γιβραλτάρ 1/7
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Βανκούβερ 15/7
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Σιγκαπούρη 3/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Βαρκελώνη 5/7
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	επωλήθη Άμερικανούς
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	πρ. «Amethyst»
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Φώλεϋ 20/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ναγκόγια 7/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Μασσαλία 16/6
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρ. Άργεντινή 24/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Σ. Τζών 8/7
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρ. ΗΠΑ 30/6
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρ. Λάγος 13/6
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Λεμεσό 11/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μοντεβιδέο 10/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ II (δ.)	81	41390	στο Ουλσάν 29/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Τενερίφη 17/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Λονδίνο 21/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μοντεβιδέο 14/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	πρ. «St. Petri»
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/7
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σ. Άννα Μπαϊν 12/7
ΜΑΡΙΝΟΣ II.	80	14398	δ. Σουέζ 7/7
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Φλάσσικ 4/7
ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Πειραιά 25/6
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 7/6
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Σκώ 8/7
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Πειραιά 3/7
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	επισκευές Χόγκ Κόγκ 20/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Βιτόρια 15/7
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρ. Παράνγους 30/6

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Λομέ 2/7
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Ν. Όρλεάν 18/7
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Σεπετίμπα 11/7
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ΕΤΑ Πειραιά 20/7
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Χάμπτον 13/7
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στο Σάντος 5/7
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Ταρραγκόνα 1157
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	δ. Ντόβερ 10/7
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	ε. Ν. Όρλεάν 16/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Όρλεάν 15/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Πόρτ όφ Σπαίρν 7/7
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Μπελίζ 7/7
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κίγκστον 4/7
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 8/7
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1583	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	επωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάν 11/7
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Όρλεάν 12/7
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 6/7
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Δεμεράρα 1/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Νουακτσότ 13/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583	α. Ν. Όρλεάν 15/7
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Κόρπους Κρίστι 3/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Βαλτιμόρη 14/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Χιούστον 12/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 18/7
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Κόρπους Κρίστι 9/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 8/7
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάν 17/7
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Μπάχια Μπλάνκα 14/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Σετουμπάλ 19/7
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρ. Νοβοροσίσκ 29/6
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Ν. Όρλεάν 23/6
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρ. Βραζιλία 24/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σιγκαπούρη 17/7
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Βανκούβερ 14/7
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	δ. Σουέζ 17/7
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Πειραιά 12/7
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 15/7
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Τζέντα 3/7
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	δ. Κων/πολη 14/7
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	επισκευές Φουτζέιρα 26/6
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	πρ. «Azonstall»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580	ε. Μαρίνα ντ' Καρράρα 15/7
ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρ. Θεσσαλονίκη 28/6
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Γένοβα 15/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ράτ Τανούρα 28/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζουμπάλ 11/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Πειραιά 3/7
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Τόκιο 5/7
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	δ. Σουέζ 18/7
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Ούμ Σάϊδ 18/7
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Μόρεχεντ Σίτυ 12/7
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Νταλιάν 28/6
ΝΑΞΟΣ	70	9865	δ. Πόρτ Σάϊδ 19/7
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	δ. Ντόβερ 19/7
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ν. Όρλεάν 14/7
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	πρ. Βασώρα 29/6
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρ. Γιάνμπου 30/6
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 19/7
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρ. Βομβάη 27/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ντάρμπαν 15/7
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 15/7
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρ. Βενεζουέλα 16/5
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 27/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	πρ. «Jolly Verde»
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Φουτζέιρα 10/7
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	δ. Παναμά 1/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Όμοσάλυ 19/7
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κων/πολη 13/7
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κων/πολη 16/7
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Χιούστον 14/7
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Ταρραγκόνα 8/7
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολη 18/7
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Πειραιά 9/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρ. Ίντσον 25/6
ΝΙΚΗ	75	65459	πρ. «Σπίρτι όφ Φοίνιξ»
ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	μετ. «Όρκα» (Α.Β.)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	πρ. Γιοκοχάμα 11/6
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρ. Δ. Άφρική 27/6
ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ	72	19162	πρ. «Νικόλαος Σ. Έμπειρικός»
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γιουρπορτ 22/7
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Κότκα 17/7
ΝΟΡ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Τσίμπα 12/7
ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	δ. Πόρτ Σάϊδ 18/7
ΝΟΡ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Σάν Κιρβάν 8/7
ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	δ. Κων/πολη 6/7
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	επωλήθη Κινέζους
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	επωλήθη Κινέζους
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Λισσαβόνα 13/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	δ. Παναμά 6/7
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Πειραιά 14/7
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρ. Χόγκ Κόγκ 30/6
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Κολμπο 11/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Ντότζες 20/7
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Φόλμουθ Μπαϊ 10/7
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ντουμπάι 18/7
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Παλέρμο 18/7
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.)	68	999	α. Σουέζ 19/7

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	πρόξ 'Αφρική 14/6 *
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΗΣΙ'ΤΟΡ	86	35600	α. Δουνκέρκη 15/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	α. Κινούρα 6/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	δ. Παναμά 7/7
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρόξ 'Ακαμπα 19/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρόξ Μπόνου 7/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	στό Μπαντάρ Χομενί 7/7
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Φουτζέιρα 10/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	δ. Σουέζ 18/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	α. Γιβραλτάρ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Αμβέρσα 15/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μπιλμπάο 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	ε. Ειγκάγκ 2/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Σάντο Ντομίγκο 17/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Λισσαβώνα 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Γιβραλτάρ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/7
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	πρ. «Ανίτρα»
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Φόρτ ντε Φράντς 8/7
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	δ. Κων/πολη 18/7
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρ. «Laurotank Friuli»
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Ν. 'Υόρκη 11/7
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438	πρ. «Μαντελέν»
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Χιούστον 15/7
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	ε. Σάντος 14/7
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Πειραιά 18/7
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Τερνέστη 20/7
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Παρανάγουα 7/7
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Γιουροπόρτ 19/7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρόξ 'Αγκόλα 10/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Τζουμάιλ 3/6
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Σέβεν 'Αϊλαντ 12/7
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Πόρτ Κορτιέρ 5/7
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Πόρτ Γουάσκοτ 14/7
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Μπούλεν Μπαϊν 26/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Τσιταγκόνγκ 9/7
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	πρόξ Πουέρτο Καμπέλλο 20/6
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρόξ 'Ιαπωνία 12/6
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Νταλιάν 6/7
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	δ. Κων/πολη 17/7
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	επωλήθη Νορβηγούς
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Τερνέστη 18/7
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 5/6
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μπιλμπάο 15/7
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρόξ Στουμπάλ 20/7
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Ντάς 'Αϊλαντ 8/7
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Σιγκαπούρη 14/7
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 6/7
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Φάλλμουθ Μπαϊν 10/7
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	ε. Βαλπαράϊζο 3/7
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Ρας Τανούρα 14/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	α. Ντάρμπαν 20/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	δ. Κων/πολη 14/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	επωλήθη 'Ελληνες
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. 'Αντοφάγκαστα 2/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ραβέννα 13/7
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	1270	α. Πειραιά 19/7
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρ. «Lady Lienke»
ΠΕΛΦΑ'Ι'ΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 13/7
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Νάρβικ 16/7
ΠΕΠΠΥ	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 1/7
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. 'Αμβούργο 22/7
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρ. «Αντώνης Σ. Λεμός»
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	δ. Κων/πολη 6/7
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 18/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	51	1599	ε. Πειραιά 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Πειραιά 3/7
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	76	31368	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. 'Εζμπεργκ 19/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πειραιά 10/7
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Κολόμπα ρίβερ 6/7
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Κολόμπο 16/7
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	υπέστειλε Λιβεριανή
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Βενετία 19/7
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 8/7
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Μπρισμπαϊν 15/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Φόξ 16/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρόξ 'Αλγερία 28/6
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Κων/πολη 19/7
ΠΟΠΗ	73	19564	πρόξ 'Ασντον 25/6
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Ντόβερ 18/7
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ	61	963	δ. Ντόβερ 20/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Λάς Πάλας 16/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τσιβιταβέκια 12/7
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 9/7
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	ε. Μόντρεαλ 17/7
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	υψώσε Λιβεριανή
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Τσίμπα 18/7
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρόξ Σιγκαπούρη 17/6
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρόξ 'Αλγερία 8/6
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρόξ Ν. 'Υόρκη 30/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέμπελ Ντάννα 6/7
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιβιταβέκια 17/7
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Βενετία 14/7

ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. 'Ικόνιο 7/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' (δ.)	77	18325	ε. Σύρο 20/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 19/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 19/7
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	ε. Σεβίλλη 14/7
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	πρόξ Νιγηρία 22/6
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 1/7
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	δ. Ντόβερ 18/7
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Πειραιά 11/7
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Μονρόβια 15/7
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Πειραιά 7/7
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	επωλήθη άλλοδοπαούς
ΡΙΚΜΕΡΣ ΤΙΑΝΖΙΝ	86	13100	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/7
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβάη 16/7
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Μπιζέρτα 7/7
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	επισκευές Γιβραλτάρ 17/7
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	πρόξ Μπείρα 20/6
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Καρντέγιεβο 15/7 *
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Κων/πολη 15/7 *
ΣΑΜΟΒΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Κρατζακόλκο 26/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	δ. Πόρτ Σαϊδ 14/7
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρόξ Κίνα 28/5
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Σαντοβαλ 4/7
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	ε. 'Ικόνιο 12/7
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	επωλήθη 'Ελληνες
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8915	υψώσε Παναμαϊκή
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 21/6
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Μαντράς 13/7
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	δ. Πόρτ Σαϊδ 12/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Παρανάγουα 3/7
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 17/7
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Κουβέιτ 4/7
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Πειραιά 18/7
ΣΗ ΚΑΣΤΛ	76	4839	πρ. «Hokkaido Maru»
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Ρόττερταμ 15/7
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Ροζάριο 5/7
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	73	13630	α. Πειραιά 11/7
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	ε. Πειραιά 10/6
ΣΗΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	17724	α. Γιουροπόρτ 18/7
ΣΗΓΟΥΕΡ	65	1503	α. Πειραιά 18/7
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Μπαρ 14/7 *
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Κακογκάβα 23/6 *
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρόξ Ροστόκ 25/6
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	επωλήθη Νορβηγούς
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Δουνκέρκη 7/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Κασσιούκι 11/7
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Γκρέιντζμουθ 19/7
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σάντος 14/7
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	ε. Τέμα 19/6
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	δ. Δαρδανέλλια 5/7
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Κόσυντμποργκ 18/7
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	ε. Φάλλμουθ Μπαϊν 18/6
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρόξ 'Αλγερία 22/6
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Φόξ 30/6
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Νασσάου 10/7
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιουροπόρτ 10/7
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Πόρτ Κέλαγκ 20/7
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Ντάρμπαν 13/7
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Βαρκελώνη 23/6
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Γάνδη 30/6
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Πόρτ Σαϊδ 19/7
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Βεβέρντ 15/7
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Βαλέντσια 18/7
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 14/7
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 11/7
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Φατέχ Τέρμιναλ 9/7
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερτάντ (αποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Λομέ 28/6
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μελβούρνη 15/7
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Κάλβαστον 7/7
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΛ II	69	16229	α. Χόγκ Κόγκ 23/6
ΤΖΟ'Υ	76	10801	πρόξ Ματάνζας 30/6
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/7
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Κεμπέκ 4/7
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Βαλλέτα 17/7
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	α. 'Αμβούργο 9/7
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	στον Πειραιά 30/5
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	πρόξ Σιράχα 10/6
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
ΤΟΠΑΣ	85	28000	πρόξ Μπαντάρ 'Αμπάς 6/6
ΤΟΧΚΑΝΑ	76	36204	δ. Σκώ 8/7
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	α. 'Αμβέρσα 10/7
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρόξ Ο'υλάν 29/6
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Σαγκάη 3/7
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ	68	2760	α. 'Ανκόνα 15/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Βαλτιμόρη 14/7
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	α. Σάν Νικόλας 8/7
ΤΡΕΡΡΥ	76	13663	ε. Γιοκοχάμα 12/7
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Κόμπε 5/7
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Μπαγκόνγκ 25/6
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 17/7
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Βαγκρέϊ 11/7
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	δ. Παναμά 14/7
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Πόρτ 'Εσκούβελ 6/7
ΦΑΡΟΣΠ Λ. (δ.)	75	138255	αναμένει Μίνα δα 'Αχμάντι 22/6
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Κάντλα 8/7
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	πρόξ 'Ιράν 8/6

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568

α. Ράς Τανούρα 3/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σιγκαπούρη 19/7	
α. Άμβέρσα 18/7	
α. Ήστ Λόντον 11/6	
α. Ν. Όρλεάνη 7/7	
πρός Κιτιμάτ 27/6	
ε. Χάιφα 20/7	
πρός Καναδά 18/6	
α. Τζουμπάιλ 3/7	
α. Ν. Όρλεάνη 17/7	
πρός Άρούμπα 30/6	
πρός Κολομβία 30/6	
πρός Τζάνκουνβιλ 25/6	
α. Μπορντώ 18/7	
α. Ίλνους 12/7	
α. Λονδίνο 19/7	
α. Λέγκχορν 8/7	
ε. Τάμπα 5/7	
πρός Γαλλία 13/6	
α. Γιβραλτάρ 19/7	
πρός Ίντσόν 13/6	
α. Χάμπτον 17/7	

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΟΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900
ΧΟΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Παλάου Μπακόμ 5/7	
πρός Μπαγκόκ 8/6	
ε. Μίπο 14/6	
στό Χώρ Φακάν 16/7	
ε. Μπουεναβεντούρα 24/6	
πρός Λούπ Τέρμιναλ 29/6	
α. Κασσιούγκ 12/7	
πρός Ναμίμπε 7/5	
α. Άμβέρσα 20/7	
ε. Πειραιά 19/7	
πρός Πούντ Καρντόν 15/6	
ε. Πειραιά 7/7	
ε. Άμβέρσα 19/6	
ε. Άμβέρσα 20/5	
α. Ζήμπραγκε 13/7	
ε. Άμβέρσα 20/7	
α. Ίνκου 10/7	
α. Βομβάη 12/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/7	
α. Ταμπόκο 3/7	
ε. Ρότερνταμ 22/7	
α. Μόντρεαλ 14/7	
α. Γέλα 14/7	
μεταφορές Περισκοῦ	
α. Τζουμπάιλ 17/5	
α. Άμβέρσα 19/7	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11089
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΛΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
Α'Ι'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
Α'Ι'ΛΑΣ	72	16235
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
Α'Ι'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
Α'Ι'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33081
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5894
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΛΙΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784

πρός Λομπίτο 22/4	
ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/7	
δ. Π. Σαΐδ 15/7	
α. Φάλμουθ Μπ. 9/7	
ε. Σαλβαντόρ 7/7	
ε. Ματάνζας 11/6	
πρός Μπουεναβεντούρα 28/6	
α. Λεμεσό 18/6	
μετ. «Βητατζόου» (κ.7)	
ε. Σάντος 14/7	
ε. Ντάρμπαν 20/7	
α. Σιγκαπούρη 13/7	
ε. Φλάσσινγκ 10/7	
α. Ήστ Λόντον 24/6	
α. Γιούροπορτ 7/7	
δ. Ντόβερ 14/7	
δ. Σουέζ 11/7	
α. Σιγκαπούρη 30/6	
πρός Ματάνζας 2/6	
α. Βικτώρια 4/7	
πρός Σουλίνα 26/6	
πρός Πάτρα 18/7	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 18/6	
ε. Λάγος 25/6	
δ. Σουέζ 4/7	
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 19/6	
ε. Γκουαγιάμα 13/6	
α. Κολόμπο 11/7	
α. Σουέζ 15/7	
α. Λάρνακα 8/7	
α. Πειραιά 23/4	
α. Άβείρο 11/7	
ε. Λά Γκουλέτ 10/7	
μεταφορές Περισκοῦ	
ε. Μακείο 5/7	
ε. Φλάσσινγκ 8/7	
α. Ν. Όρλεάνη 17/7	
ε. Τσιταγκόγκ 17/7	
πρός Γκάντσικ 2/7	
α. Άμβέρσα 15/7	
δ. Σουέζ 2/7	
α. Ν. Όρλεάνη 20/6	
πρός Ούλσάν 2/6	
α. Νταμάμ 25/6	
α. Κόρπουε Κρίστι 8/7	
δ. Δαρδανέλια 3/7	
πρός Άκαμπα 29/6	
α. Πιομπίνιο 15/7	
α. Ν. Όρλεάνη 9/7	
α. Άμβέρσα 23/6	
πρός Βομβάη 22/6	
στό Χορμούζ	
ε. Σάν Φραντζίσκο 12/7	
ε. Σιγκαπούρη 20/7	
ε. Κουνταλόρε 13/6	
πρός Ντουμπάι 26/6	
ε. Πειραιά 18/7	
δ. Παναμά 8/7	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΙΛΙΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΙΛΙΝΑ (Μ.)	71	19375
ΑΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΘΕΙΑ (δ.Όνδ.)	69	2521
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΙΑ I. (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826

πρός Χάλιφαξ 21/6	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 20/6	
α. Τόκιο 17/7	
α. Μπωμόντ 13/7	
επωλήθη	
ε. Ρεσίφ 24/6	
α. Ν. Όρλεάνη 2/7	
α. Ρίο Ίανέιρο 4/7	
ε. Τρανσντί 14/7	
α. Ν. Όρλεάνη 2/7	
ε. Λά Παλις 20/7	
α. Μπαρί 15/7	
δ. Μπουεναβεντούρα 14/7	
α. Κισαράζου 5/7	
ε. Μπαγιαρμασίν 22/6	
δ. Σκώ 12/7	
α. Φιλαδέλφεια 7/7	
α. Ν. Όρλεάνη 14/7	
πρός Ίταλία 18/4	
δ. Πόρτ Σαΐδ 20/7	
πρός Χώρ Φακάν 15/5	
α. Σιγκαπούρη 20/7	
ε. Παλάου Μπακόμ 17/7	
α. Ν. Υόρκη 30/6	
δ. Κωνσπολη 15/7	
πρός Φιτζ 23/6	
πρός Μουσαλαβ 25/6	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ούλσάν 17/6	
α. Κέυχαν 16/7	
ε. Μονρόβια 4/7	
μετ. «Ανθένω» (μ.)	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
ε. Βομβάη 28/6	
μετ. «Φιντέλιτυ» (κ.7)	
πρός Άβάνα 31/5	
α. Ρότερνταμ 22/7	
δ. Κωνσπολη 6/7	
α. Ρουέν 6/7	
μετ. «Ρεσίφ» (κ.)	
ε. Καλλάο 11/6	
α. Άλγκεθίνας 4/7	
μετ. «Mary» (κ.)	
ε. Γένοβα 12/7	
α. Σιγκαπούρη 10	
α. Ν. Όρλεάνη 1	
δ. Παναμά 29/6	
ε. Πόρτλαντ 2/6	
ε. Νιττρόι 7/7	
α. Τσουρογκο 12/7	
επωλήθη Έλληνας	
δ. Πόρτ Σαΐδ 10/7	
πρός Σιγκαπούρη 6/6	

ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	δ. Σουέζ 16/7
ΑΠΜΑ 2 (π.)	77	11559	α. Κίγκστον 9/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	ε. Φόρ 19/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	μετ. «Μάρκ Τσάλλεντζερ» (κ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Τάραντα 7/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (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 ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Σάν Λορέντζο 17/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. 'Αμβούργο 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 Φαγκάλ 15/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Ρένταμπουργκ 4/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρόσ Νιγηρία 20/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΙΩΝ (δ.)	76	125465	ε. Λούπη Τέρμιναλ 11/6
ΑΡΙΩΝ I (π.)	64	1221	ύψωσε σημαία μάχας
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Λάγος 24/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	μετ. «MC Ruby» (Μπχ.)
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρ. «Αμμαν 1»
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	α. Πειραιά 15/7
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Σάο Σερμπεσιάνο 10/7
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Βενετία 11/7
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. 'Ιφουίτς 16/7
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. Ααρτναλσίγκεν 14/7
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρόσ 'Ιαπωνία 28/6
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Σέμπο 1/7
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	ε. Νταμκ 11/7
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Κομω Μ' αλη 9/7
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	μεταφορ. 'Ιεραϊκού
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	ε. Χόμπτο 23/6
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Τεκριντγκ 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. Λοριέν 13/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282	μετ. «Αί Γαλαα» (π.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	α. Ρίο 'Ις Είρο 4/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	μετ. «Αφρικαν Γουαίβ» (μ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	α. Βενετία 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	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 Χιουσόν 30/6
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	ε. Τάμπα 6/7
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρόσ Μελέκα 23/6
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.)	61	1354	α. Βικτώρια 8/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Μπαχραϊν 8/7
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	ε. Παλέρι 4/7
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	πρόσ Μπουσάν 30/6
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λβ.)	74	9844	

ΒΑΪ'Ν (δ.π.)	65	13408	α. Λάρνακα 12/7
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορ. Πάτρας
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΒ (κ.)	85	16623	δ. Παναμά 11/7
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Γδύνια 19/7
ΒΑΣΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Σάουθγουεστ 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	επιβλήθη άλλοδοπος
ΒΕΡΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	έπισκευές Πειραιά 19/7
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	πρόσ Τάμπα 29/6
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	στο Σάντος 25/6
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάι 12/6
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Πόρτι Λίσαρ 27/5
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρόσ 'Ινδία 26/6
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	ε. Παρντίπ 14/7
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Μανφρεντόνια 15/7
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Τζωρτζιτσούν 15/6
ΒΟΞΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Βαλένταια 30/6
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. Λά Παλις 18/7
ΒΡΑΧΟΣ ('Ον.)	72	9284	πρόσ 'Αβάνα 21/6
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	δ. Σουέζ 5/7
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Νόρντενχαμ 20/7
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	ε. Μίλφροντ Χάβεν 8/7
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 14/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	πρόσ Μόντρεαλ 22/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8888	α. Ντουμπάι 16/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Γένοβα 12/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	δ. Γιβραλτάρ 4/7
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Πειραιά 18/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	α. Λειζόες 12/7
ΓΙΟΒΑΣ (κ.)	73	11541	δ. Ντόβερ 14/7
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρόσ 'Αργεντινά 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
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Σαντάντερ 3/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Γιβραλτάρ 4/7
ΓΙΩΡΓΟΣ ('Ον.)	82	3251	διαγράφεται
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Τρίπολη 16/7
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρόσ Χιουσόν 1/7
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ρός Σουχερί 30/6
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Πειραιά 11/7
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΑ (δ.π.)	68	7992	α. Ρός Τανούρα 17/7
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαποντίνι 17/7
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	ε. Πειραιά 8/7
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	18616	ε. Ποντισερά 13/6
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	α. Γιβραλτάρ 17/7
ΓΚΑΛΝΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές

ΓΚΑΛ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Νιού Χάβεν 15/7
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Ζίρκου Αϊλαντ 3/7
ΓΚΛΟΥΤ (Βρ.)	65	4482	δ. Σουέζ 17/7
ΓΚΛΟΥΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Πειραιά 11/6
ΓΚΛΟΥΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Νιγκάτα 4/7
ΓΚΛΟΥΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Πειραιά 24/6
ΓΚΛΟΥΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	77	2293	πρόσ 'Ιαπωνία 30/6
ΓΚΛΟΥΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	μετ. «Σαιντ Τζών» 11/7
ΓΚΛΟΥΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	πρόσ Κίνα 30/6
ΓΚΛΟΥΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Μπάγια Μπλάνκα 2/7
ΓΚΛΟΥΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Γκόλβεστον 24/6
ΓΚΛΟΥΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	α. Τολέδο 7/7
ΓΚΛΟΥΤ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	πρόσ Άντεν 30/6
ΓΚΛΟΥΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ρόττερταμ 1/7
ΓΚΛΟΥΤ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	πρόσ Νιούρμπαν 18/6
ΓΚΛΟΥΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	πρόσ Χιλή 22/6
ΓΚΛΟΥΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	έπισκευές Σιγκαπούρη 27/6
ΓΚΛΟΥΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	ε. Σιγκάγκ 11/7
ΓΚΛΟΥΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 11/7
ΓΚΛΟΥΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	πρ. «Taiyang»
ΓΚΛΟΥΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Βαλτιμόρη 9/7
ΓΚΛΟΥΤ ΧΟΡΑΪ'ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. 'Αλκεθίρας 29/6
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρόσ Λάζαρο Γκαρντένας 28/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (π.)	70	5470	πρόσ Νιγηρία 11/6
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Πόρτο Κορτές 5/7
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρόσ Κουανγκκούγκ 30/6
ΓΟΥΔΙΜΕΑ	84	34253	α. Μορμουγκόρο 20/7
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρόσ Μανίλα 22/6
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ Σιγκαπούρη 21/6
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Σαλάντερο 4/7
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρόσ Νουαντιμπου 13/6
ΓΟΥΪ'ΝΤΟΡΟΣΤ (μ.)	70	1582	πρόσ 'Αλεξάνδρεια 29/6
ΓΟΥΪ'ΝΤΟΡΑ (κ.)	70	3971	πρ. «Nichio»
ΓΟΥΪ'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	στή Μονρόβια 3/7
ΓΟΥΪ'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑΪ'Υ (κ.)	70	9907	α. Ναγκόγια 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	πρόσ Σιγκαπούρη 29/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρόσ Περσικό 28/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Τζέμπελ Νάνα 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Άνκονα 13/7
ΓΟΥΡΑΝΤ			
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Κεμπέκ 9/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δ. Ντόβερ 3/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Πειραιά 15/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 24/6
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρόσ Γιβραλτάρ 5/6
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Κακινάδα 24/6
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Κολούμπια Ρίβερ 5/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 8/7
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρ. «Ντόρτ»
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κόρπους Κρίστι 3/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Πόρτ 'Αλφρεντ 19/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρ. «Δημήτριος
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Μπέντι 17/6
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Σάντος 15/7
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	α. Σουαίμπα 14/7

ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	έγκαταλείφθηκε.
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.).	69	10625	δ. Κων/πολη 14/7
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.).	76	4993	μετ. «Bos Catalyst» (Μπχ.)
ΕΚΤΩΡ (κ.).	74	19186	ε. Σαγκάη 14/7
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	δ. Παναμά 4/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	δ. Σουέζ 8/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	α. Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	ε. Βομβάη 14/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.).	69	5989	βυθίσθηκε 12/6
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	α. Σεβίλη 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. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Τάιμπα 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 ΦΑΙΘ (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
ΕΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Μ. Μανγκανούι 12/7
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.).	71	15119	ε. Σάν Νικόλας 16/7
ΕΛΠΙΣ (κ.).	83	7383	α. Μακάο 14/7
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.).	73	104150	δ. Σουέζ 4/7
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	πρόσ Λουάντα 29/6
ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.).	68	15252	α. Σάν Φραντσκο 7/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ I (π.).	74	13687	δ. Μπρουκσπούτελ 12/7
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	πρόσ Ουόσαν 8/6
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	α. Τσιταγκόγκ 1/7
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Πειραιά 15/7
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.).	74	44608	α. Κάρταϊ 15/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪ'Β (π.)	86	19592	α. 'Αλκεθίρας 5/7
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.).	68	19044	δ. Πόρτ Σάϊτ 12/7
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042	α. Χιουσόν 10/7
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.).	68	11434	πρόσ Κούβα 27/5
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.).	84	22629	ε. Ουόσαν 28/6
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	πρόσ 'Αλγερία 15/6
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	11199	πρόσ Κουελεμάνε 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. Σιγκαπούρη 6/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	ε. Μπελέμ 3/7
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/6
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	πρόσ Ντάρυμπαν 24/6

ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Ν. Κορέα 16/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Ντάρμπαν 7/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Βαλλέτα 14/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Παναμά 6/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	ε. Πειραιά 18/7
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Κανάριες Νήσους 24/6
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρός Γένοβα 14/6
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Μομπίλ 17/7
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Παράναγους 3/7
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	επιβλήθη Νορβηγούς
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16368	ε. Μπάνιμπουρ 12/7
ΖΑΡΝΑΤΑ *	77	69338	ε. Ζήμπρουγκε 19/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	178008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΤΣΑ (κ.)	71	20516	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48056	στον Πειραιά 29/6
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. Κων/πολη 16/7
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	δ. Γιοκοχάμα 8/7
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	α. Χάλιφαξ 16/7
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	δ. Κων/πολη 19/7
ΗΒΗ	79	16379	ε. Ν. Μαγκαλόρ 15/7
ΗΡΑ *	79	16390	α. Χιούστον 3/7
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Πειραιά 29/6
ΗΡΩ	76	17129	πρός Άλγερς 30/5
ΗΣΤ ΠΡΑΐ'ΝΤ (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 Βασιλάρ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	ε. Ντάρ ες Σαλάμα 23/6
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Λας Πάλμας 19/7
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	μετ. «Tharfas» (π.)
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	πρ. «Μπάλι Σκάυ»
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Τάραντα 14/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρός Ρίο Γκράντε 11/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Νάρβικ 7/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Τρίπολη 15/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	α. Μπέλφαστ 11/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Τάραντα 26/6
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	α. Αύγουστα 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. Άρατού 8/7
ΙΛΛΙΝΟΙΣ (δ.)	75	137854	α. Μπαχράιν 19/4
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ντάρμπαν 11/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	ε. Φουτζέιρα 19/7
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	3192	πρός Ναμίμπιε 2/6
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Παναμά 4/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	δ. Παναμά 3/7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.π.)	72	16861	α. Σάλτ Έντ 20/7
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	ε. Βομβάη 28/6
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. Βασίλειο Μπαίλ 21/5
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Μπορντό 13/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Μπουκάναν 16/6
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Φιλαδέλφεια 11/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρός Βηρυτό 22/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	α. Λας Πάλμας 10/7 *

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Σιγκαπούρη 12/7 *
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. Λειψός 16/7
ΚΑΛΙΩ (κ.)	69	9079	πρ. «Μαρεσάλα»
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Φιλιππίνες 5/4
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	ε. Ήγουμενίτσα 22/6
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Κορέα 18/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ντάρμπαν 9/7
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	α. Ν. Όρλεάντ 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. Λας Πάλμας 18/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. Γκντάνσκ 7/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	68	15720	α. Βενετία 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	α. Τουμπάρσο 5/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	πρός Ουλσάν 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	δ. Ντόβερ 14/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	μετ. «Valencia» ('Ονδ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Κουίντερο 1/7
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Μπανγούλ 29/6
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (κ.)	71	16372	ε. Βομβάη 13/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Άμβουργο 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	α. Πειραιά 4/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Άσντον 19/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρ. «Πέρναμος»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρός Άνναμπα 23/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Δεμερδρά 2/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	α. Λορέ 7/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Ρότερνταμ 14/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	α. Άβονμαουθ 3/7 *

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. Βενετία 15/7 *
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Άμβουργο 10/7
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	μετ. «Varasco» (κ.)
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ ('Ονδ.)	65	1219	α. Βόλο 27/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Σάο Φραντίζκο 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	αργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Κων/πολη 1/7
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/7
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Μαπούτο 23/6
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	ε. Ρεσίφ 14/7
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Ρεσίφ 11/7
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	στό Μανζανίλο 3/7
ΚΕΐ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	δ. Σουέζ 16/7
ΚΕΐ'Τ (μ.)	64	999	ε. Πειραιά 7/7
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/7

ΚΕΝ Αΐ'ΛΑΝΤ	81	9909	πρός Όραν 22/6
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. Πασαγιές 11/7
ΚΕΝ ΣΚΑΪ'Υ (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 ΙΙΙ (π.)	66	6995	δ. Ντόβερ 21/7
ΚΙΝΓΚΣΜΠΙΡΝΤ ('Ονδ.)	84	4509	πρ. «Shoun Kingsbird»
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Σάντος 13/7
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	επισκευές Πειραιά 7/7
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Γιούροπορτ 15/7
ΚΟΜΠΕ 2. (δ.π.)	84	3793	πρός Ίνδια 2456
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	77	993	πρ. «Sunny Air»
			μετ. «Bos Coral» (Μπχ.)

ΚΟΝΜΑΝ Ι (κ.)	77	15446	α. Σαγκάη 13/7
ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Κουβέιτ 12/7
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Μπαχράιν 14/7
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	ε. Νάντν 17/7
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.κ.)	74	112825	στό Τζέιμπελ Άλι 21/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ρίο Γκράντε 85/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Κάδιξ 15/6
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	στό Καράτσι 17/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Λύττελτον 16/7
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλύμουθ 18/7
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Πόρτ Σάις 13/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Σουέζ 19/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Καλλάο 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. Όρλεάντ 13/7
ΚΥΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Βάντα 1357
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Μπαγινόν 10/7
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	στό Γκάλβεστον 19/7
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Μπαλκίπατάν 28/5
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	ε. Ουλσάν 28/6
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	72	16018	μετ. «Sea King» (κ.7)
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 14/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρός Άκαμπα 30/6
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	επιβλήθη ΗΠΑ
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρός Μπέιρα 14/6
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ'Υ (κ.)	72	83714	πρός Σ. Νικόλας 28/5
ΛΑΙΔΑΨ (κ.)	76	12186	πρός Σαγκάη 18/6
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρός Κόλπο ΗΠΑ 24/6
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	πρός Κριστομπαλ 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 ΙΙ (κ.)	78	10698	α. Λας 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 Ι. (π.)	75	12416	μετ. «South Island» (π.7)
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	α. Άμπου Ντάμι 17/7
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	α. Μπορντό 6/7
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 27/5
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Λάγος 30/5
ΛΑΧΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Λός Άντζελες 12/7
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Τενερίφη 12/7
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στό Κόργκ (αποθήκη)
ΛΕΐ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	ε. Σιγκαπούρη 6/7
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Σουέζ 7/7
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	ε. Μόγκλα 16/7
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρός Σαγκάη 1/6
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΐ'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Τζάκνσονβιλ 1/7
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Ν. Όρλεάντ 16/7
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	μετ. «Hargenvon» (Μα)
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Μπανγούλ 9/7
ΛΕΥΚΑΣ Αΐ'ΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	ε. Κων/πολη 17/7
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Παντζύκ 1/7
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	ε. Μπλάφ 16/7
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρός Άμβουργο 18/6
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντο 8/7
ΛΗΤΩ Τ. (π.)	72	6106	α. Θέουτα 17/7
ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991	α. Μπέιρα 21/7
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Γέλα 7/6
ΛΙΝΑ ('Ονδ.)	68	2953	ε. Λέγκχορν 14/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	πρός Κούβα 22/4
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Γκουινιακούβ 3/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885	α. Νόρβιτ 9/7
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885	ε. Γκουινιακούβ 11/7
ΛΟΡΑ (π.)	75	6817	στη Σιγκαπούρη 26/1
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΐ'Κ	75	34745	δ. Κων/πολη 17/7
ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)	76	15904	δ. Ντόβερ 21/7
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ε. Ν. Όρλεάντ 15/7
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Πειραιά 26/5
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	ε. Ριγέκα 16/7
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7)	68	35987	μετ. «Attilin 2» Τουρκ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	84	38259	α. Μπαχράιν 19/7
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Πόρτ Κέλαγκ 19/7
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	α. Πόρτ Γουάσκοτ 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 Σεμασιό 6/7
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρός Ποχάγκ 20/6
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Τσιταγκόνγκ 17/7
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρός Σαλβαντόρ 10/6
ΜΑΡΙΑ ΓΚΡΕΐ'Σ ΙΙ (μ.)	64	3447	α. Βαλέντσια 14/7
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 28/6
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18804	ε. Παράναγους 1/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκό
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	στό Ρίο Ίανέιρο 21/7
ΜΑΡΙΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	πρός Μπαλκίπατάν 21/6
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Βαρκελώνη 8/7
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18828	πρός Ίνδια 23/6
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Τενερίφη 19/7
ΜΑΡΚ Αΐ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ε. Πειραιά 18/7
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	πρ. «Arrow Prong»
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	πρός Κούβα 16/6

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)...	74	20715	α. Σιγκαπούρη 13/7
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)...	73	15498	προς Βομβήν 14/7
ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)...	79	10991	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)...	76	21372	προς Μπαντάρ Άμπας 21/6
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)...	71	16623	προς Πογγάν 25/6
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)...	67	21141	δ. Πόρτ Σαϊδ 13/7
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)...	76	9872	ε. Σαλάδερ 19/6
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)...	73	112306	α. Τουμπάρδο 29/6
ΜΕΡΙΤ (π.)...	69	35284	ε. Γιούροπορτ 24/6
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)...	70	10490	α. Χιούστον 11/7
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)...	80	30875	προς Σιγκαπούρη 24/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)...	79	43857	α. Ν. Όρλεάνη 14/7
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)...	79	43857	ε. Ν. Όρλεάνη 11/7
ΜΗΛΟΣ (π.)...	66	10715	προς Α. Τσάρλς 28/6
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)...	74	12376	ε. Γένοβα 15/7
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)...	75	12498	ε. Νταμμάμ 10/7
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Τενερίφ 13/7
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)...	73	36330	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)...	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)...	71	1557	προς Σαγκάη 12/4
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)...	71	10095	
ΜΙΣΣ ΑΔΙΚΗ (κ.)...	82	17184	α. Σάντος 1/7
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)...	71	19061	α. Βαλλέτια 7/7
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)...	73	30930	ε. Παρανάγουα 8/7
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)...	74	39050	α. Χάμπτον 10/7
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)...	68	31507	προς Σαγκάη 7/6
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)...	73	61183	α. Κορούνα 15/6
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)...	70	8870	ε. Μπαντάρ Άμπας 17/10
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)...	72	9924	α. Μπανόλι 21/6
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)...	87	30823	δ. Ντόμπερ 24/6
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)...	72	35506	δ. Πόρτ Σαϊδ 4/7
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μπότγουιν 2/7
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)...	87	3987	ε. Πειραιά 25/6
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)...	76	3741	α. Γιβραλτάρ 5/7
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)...	73	9859	στη Σιγκαπούρη 22/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)...	69	44880	στη Σαμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)...	68	8370	πρ. «Μπελίτα»
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	66	37625	ε. Σουέζ 2/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	62	6246	πρ. «Τόνου»
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	70	3956	ε. Μπαχραϊν 16/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	71	13887	προς Άβανα 24/5
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	68	9504	ε. Πειραιά 15/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	81	10199	δ. Ντόμπερ 21/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	74	128413	διάλυση Σιγκαπούρη
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	73	18106	α. Ντάρμπαν 5/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	73	56273	ε. Βρέστη 21/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	66	9085	α. Καγκοσίμα 7/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	73	31861	α. Λός Αντίλες 9/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	72	17980	προς Όκρικα 27/4
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	67	41524	δ. Κωνσταντή 16/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	71	18748	α. Μεχίλη 20/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	82	32506	α. Άμβέρσα 14/7
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)...	77	5511	ε. Τσιβιταβέκια 17/7
ΝΑΪΤΑ (κ.)...	70	9069	ε. Σιγκαπούρη 20/6
ΝΑΪΤΑ ΛΑΪΤ (Μηχ.)...	77	34841	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΝΑΝΗ (κ.)...	78	14651	α. Ν. Μαγκάλδ 5/7
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τόμπα 5/7
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)...	80	10982	α. Σιγκαπούρη 8/7
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)...	70	16224	ε. Ν. Υόρκη 7/7
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)...	74	30340	α. Φλάσσινγκ 12/7
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)...	74	39018	προς Άγκόλα 23/5
ΝΕΣΣ (κ.)...	71	9082	α. Σάν Φραντσκο 15/7
ΝΕΣΣ (κ.)...	72	60414	α. Τουμπάρδο 5/7
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)...	77	19166	προς ΗΠΑ 22/5
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...	71	12202	α. Γιβραλτάρ 5/7
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)...	70	9247	δ. Σουέζ 3/7
ΝΙΚΑΣ (κ.)...	73	20328	ε. Λοριέντ 10/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Γκάνδη 5/7
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)...	75	11462	προς Όδησσό 25/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)...	75	61000	α. Ν. Όρλεάνη 11/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)...	69	1473	α. Πειραιά 2/7
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...	86	24843	α. Ντάρμπαν 20/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)...	69	5997	προς Σάντο Ντομίγκο 29/6
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	82	29700	ε. Ν. Υόρκη 23/6
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)...	56	2163	δ. Κωνσταντή 16/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...	70	45752	ε. Πειραιά 6/5
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...	69	10363	ε. Κάντλα 8/7
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)...	81	9206	προς Βαρκελώνη 22/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)...	74	10089	στο Άσάμ 15/7
ΝΙΟΥ ΣΤΑΡ (Ον.)...	66	1597	ε. Τριπολή 14/7
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)...	72	13920	προς Νταλιέν 22/7
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)...	73	117178	ε. Φός 20/7
ΝΟΡΔΕΡΝ			επιβλήθη Νιγηρία
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)...	77	1973	δ. Πόρτ Σαϊδ 19/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)...	70	62357	προς Άλεξάνδρεια 21/6
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)...	70	45752	α. Μαϊάμι 3/7
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)...	77	1747	προς Κόστα Ρίκα 30/6
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)...	88	1905	α. Μπαντάρ 11/7
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)...	72	7286	προς Ντοκάρ 27/5
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)...	69	11148	α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΝΟΤΟΣ (δ.)...	73	75049	ε. Μορμουγκάο 31/5
ΝΤΑΪΪΝΑΜΙΚ (π.)...	79	16432	ε. Ν. Όρλεάνη 7/7
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)...	75	35764	α. Ν. Όρλεάνη 14/6
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...	76	22297	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)...	73	113778	δ. Σουέζ 12/7
ΝΤΟΝ (Ον.)...	63	10817	α. Σάντος 15/7
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 12/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)...	73	17355	α. Μόγκλα 20/7
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)...	68	9003	μεταφορές Περισκο
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)...	87	1599	προς Κεητάνον 22/6
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)...	78	16893	δ. Σουέζ 18/7
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)...	72	17399	α. Όριστάνο 20/6
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)...	69	4229	α. Ρός Τανούκα 17/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)...	75	138037	προς Μπαθναγκάρ 21/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)...	84	17879	α. Σιγκαπούρη 10/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)...	85	17879	α. Λούι Τέρμινάλ 8/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)...	72	128581	α. Τζουέμα Τέρμινάλ 22/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)...	76	128990	προς Σ. Λουτσία 23/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)...	73	128581	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Καρταγένα 16/7
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επιβλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	ε. Γιούροπορτ 19/7
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	α. Άρκα 4/7
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9888	ε. Ρίο Τανέιρο 1/7
ΟΡΑΪΟΝ	73	18958	α. Ρουέν 1/7
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Κορούνα 10/7
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Πειραιά 4/7
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Ν. Όρλεάνη 13/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	α. Χιούστον 29/6
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	δ. Μπρουνσμπουτελ 8/7
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	ε. Τσίμπα 18/7
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	α. Λά Παλις 12/7
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	νέα έγγραφη
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961	προς Σχέσιν 28/6
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Ντάρμπαν 18/7
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	προς Ματάνζας 21/6
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	προς Βαστώνη 29/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Άμβέρσα 6/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Λός Πάλμας 17/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Ίμινγκχαμ 14/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Όζκα 25/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	ε. Γιβραλτάρ 19/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	α. Τιμαρού 5/7
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	ε. Σαγκάη 5/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	προς Ντάρμπαν 24/6
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. Πειραιά 11/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	α. Ήστ Λόντον 16/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	προς Ίντσον 26/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Τσίμπα 18/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	78	6298	α. Π. Κορτές 12/7
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκο
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	α. Νάπολη 18/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	α. Ρουέν 24/6
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Βομβήν 18/6
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς ΕΣΣΔ 20/6
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Γκάνδη 12/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	ε. Πειραιά 14/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Κολόμπο 11/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Σητάι 11/7
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	επιβλήθη
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Σπετίμπα 10/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	προς Ντάρμπαν 9/6
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεπατιάνο 9/7
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμινάλ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	προς Μονρόβια 16/6
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	προς Λουάντα 6/4
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Μπαχραϊν 19/7
ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	επιβλήθη Έλληνες
ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	μετ. «Καλλιόπη Τ.» (κ.7)
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	δ. Σουέζ 4/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Δαρδανέλλια 8/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2803	α. Άμπιτζάν 10/5
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	ε. Ρεσίφ 21/6
ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Χάμπτον 16/7
ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	ε. Άμβέρσα 22/7
ΠΟΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	α. Παρανάγουα 8/7
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (π.)	70	11870	α. Άμβέρσα 5/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Λά Σπέζια 14/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Τερνέστη 14/7
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ρουέν 4/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	α. Τσάρλεστον 14/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	δ. Σουέζ 7/7
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Ρότερνταμ 11/7
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	επιβλήθη Ίνδους
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	ε. Μασσαλία 8/7
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 29/6
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	α. Κοζίν 10/7
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Σάντος 16/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	στο Σ. Άννα Μπαϊ 24/7
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	μετ. «Πριμαβέρα» (μ.)
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. Όρλεάνη 14/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Λισαβόνα 11/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Πόρτ Ντέ Μπουκ 2/7
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Ρεσίφ 11/7
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Ν. Όρλεάνη 14/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	μετ. «Global Sun» (κ.)
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Σιγκαπούρη 21/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Ρέντομποιονγκ 5/7
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	α. Άμβέρσα 1/7
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Χιούστον 17/7
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	δ. Σουέζ 6/7
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Ν. Υόρκη 26/6
ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	α. Σάρζα 8/7
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	επιβλήθη Έλληνες
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	α. Φουτζέιρα 14/2
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	ε. Λάγος 13/6
ΡΕΪΪΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820	ολική απώλεια
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	8016	α. Μπαντάρ 8/7
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Λός Πάλμας 18/7
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Σάντος 2/7
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	δ. Ντόμπερ 21/7
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪΝ (κ.)	71	9646	επιβλήθη Έλληνες
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	α. Ν. Όρλεάνη 10/7
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Μαντράς 12/7
ΡΟΔΟΣ (δ.π.)	71	17805	α. Γένοβα 10/7
ΡΟΖΑ (κ.)	88	24893	προς Μπαντάρ 30/6
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	80	1598	στο Γκιζάν
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	87	37625	ε. Σουέζ 19/7
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	84	4824	α. Άμβέρσα 12/7
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	δ. Ντόμπερ 13/7

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. Κλέμπε 7/7	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Τσιταγκόνγκ 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	ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	πρός Ν. Άμερική 29/6
ΣΑ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Σίρρι (άποθήκη)	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Μαρίνα ντί Καράρα 30/6
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	ε. Ντόρ ες Σαλάμα 28/6	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Τζέμπελ Άλι 14/3
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	δ. Σουέζ 18/7	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Ντακάρ 29/6
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	α. Ντάρμπαν 1/7	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Πόρτ Σάιτ 2/7
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κων/πολη 8/7	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ν. Όρλεάνη 8/7
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	ε. Παλιόληθη	ΣΠΙΡΙΤ ΟΦ ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	75	65459	πρ. «Βάκης Τσακίρογλου»
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Ίμινγκχαμ 15/7	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντεν 3/5
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	πρός Λαττάκια 17/6	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Χάμπτον 7/7
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21819	α. Μεσίλη 16/7	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Τζέντα 28/6
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Πόρτ Κέλαγκ 12/7	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19278	α. Κουβέιτ 6/7
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	α. Σαβόνα 17/7	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Ντακάρ 18/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29086	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. Όρλεάνη 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	ΣΤΑΡΛΑ I'T (κ.)	77	22893	πρός Βικτώρια 17/6
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	δ. Σουέζ 19/7	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΑΝΡΑ I'Z (κ.)	71	13575	ε. Καοσιούγκ 6/7	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	δ. Πόρτ Σάιτ 19/7
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	ε. Σάρζα 12/7	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	πρός Άλεξάνδρεια 5/7
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Ραβέννα 15/6	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Ν. Όρλεάνη 9/7
ΣΑΝΤΕ'Ι ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	ε. Πειραιά 7/7	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Άμβουργο 21/7
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7.)	78	6053	μετ. «Sprante Diamond» (κ.)	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. Χόγκ Κόγκ 11/7
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	πρός Άνκονα 12/7	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Πειραιά 29/6
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Λέγκχορν 17/7	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	μετ. «Bos Jaws» (Μπχ.)
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Σουέζ 8/7	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	στο Καράτι 20/7
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Γκιζών 11/7	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρός Νιγηρία 7/7
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	πρός Σαγκά 26/6	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	μετ. «Fortuna» (Μπχ.)
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301	ε. Λύμε Μπαίτ 20/7	ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	70	15265	δ. Σουέζ 21/7
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στο Ντουμπάι 2/5	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Λέ Χάβρη 18/7
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	88	15933	ε. Χάμπτον 25/6	ΣΤΡΕΞΑ (δ.)	75	111171	α. Μίνα αλ Φαχάλ 19/7
ΣΕΙ'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Ν. Όρλεάνη 16/7	ΣΤΡΙΝΣ (κ.)	69	9822	ε. Κάντλα 20/6
ΣΕΙ'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	α. Μπ. Άιρες 14/7	ΣΤΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Καλαί 20/7
ΣΕΙ'ΛΟΡ I. (κ.)	70	12578	α. Ντάρμπαν 21/6	ΣΤΕΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Γιοκοχάμα 20/6
ΣΕΙ'ΛΟΡ II (κ.)	70	12578	α. Μανφρεντόνια 13/7	ΣΤΕΡΑΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Λός Άντζελες 12/7
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο Άνιέρο 23/6
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	στη Χαλκίδα 20/7	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Χιούστον 14/7
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρός Μαλαϊσία 15/6	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ν (κ.)	73	19420	πρός Μπουσάν 24/6
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Μπόον 10/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	δ. Ντόβερ 3/7
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	δ. Σουέζ 18/7	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρός Μανίλα 28/6
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Γένοβα 13/7	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	στη Σαγκά 10/5
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	ε. Ροζάριο 14/7	ΤΕΤΑΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρός Κίνα 14/6
ΣΗ ΛΩΡΕΑ (δ.κ.)	66	66113	ύψωσε σημ. Μπαχάμας	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	ε. Γένοβα 12/7	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Άρατού 7/7
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Ραβέννα 10/7	ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ (κ.)	71	16275	δ. Σουέζ 2/7
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	πρ. «Sun Runner»	ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Φέλιξτοου 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. Άντεν 22/6
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	δ. Ντόβερ 15/6	ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	δ. Κων/πολη 4/7
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48865	α. Γιβραλτάρ 11/7	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	δ. Δαρδανέλλια 5/7
ΣΗ ΤΑ'Ι ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ύψωσε ελληνική	ΤΖΟ'Υ' (Ον.)	78	5888	α. Φός 10/7
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 11/7	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Όραν 8/6
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Ν. Ύορκ 12/7	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Ντάρμπαν 18/7
ΣΗΓΚΡΕ'Ι Σ (δ.μ.)	77	40553	α. Χιούστον 12/7	ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	ε. Τερνιούζεν 15/7
ΣΗΓΟΥ'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 19/7	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15680	δ. Σουέζ 18/7
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Γουίλεμσχαβέν 13/7	ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10187	ε. Λειζόες 17/7
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	μετ. «Johann M.» (Μπχ.)	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	ε. Βομβάη 27/6
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	α. Ίμινγκχαμ 14/7	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	α. Σούβα 18/7
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	δ. Έλσινόρη 7/7	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5408	ε. Πόρτ Κορτές 3/7
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Σάντος 18/7	ΤΗΝΟΣ Α' I'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρός Ρίο Γκράντε 17/6
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	α. Ρίο Άνιέρο 10/7	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15358	πρός Άμβουργο 3/6
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/5	ΤΟΕΛ (κ.)	71	9082	πρός Άβανά 2/6
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Μπαντάρ Χομείνι 15/6	ΤΟΕΟΝ II (κ.)	75	16822	ε. Βομβάη 11/7
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073	δ. Σκώ 7/7	ΤΟΕΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	μετ. «Ronjay» (π.)
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Γιούροπορτ 22/7	ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	α. Λός Πάλαμας 16/7
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	δ. Κων/πολη 1/7	ΤΟΥΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Βενετία 13/7
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Λίβερπουλ 7/7	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	δ. Παναμά 8/7
ΣΗΜΠΡΕ'Ι ΒΥ (δ.μ.7.)	73	17795	α. Νάπολη 19/7	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	δ. Ντόβερ 19/7
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Νιουχάβεν 8/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	πρός Μπαγκλαντές 17/7
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Καρταγένα 14/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Ν. Όρλεάνη 18/6
ΣΗΠΕ'Ι Σ (μ.)	77	15225	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Παλούα 31/5
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	16631	α. Άμβουργο 14/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	ο. Σουέζ 18/7
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Καέν 17/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30748	α. Πράγνα Μόλε 6/7
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Τακόμα 11/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Ρόττερνταμ 5/7
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Άιλ Όφ Γκραίν 5/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	δ. Σουέζ 14/7
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Μπ. Άμπας 26/6	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	δ. Σουέζ 20/7
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	δ. Κων/πολη 19/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ*	76	18953	ε. Ντάρμπαν 11/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Άμβέρσα 12/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΣΗΣΤΑΡ II. (δ.Μα.)	83	18173	στο Μπαντάρ Άμπας 2/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Ποχάγκ 12/6
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	δ. Κων/πολη 13/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Άκαγιούτλα 2/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 2/7	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρός Όζάκα 28/6
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	δ. Κων/πολη 5/7	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γιούροπορτ 8/7
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. Έλσινόρη 29/6	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Άμπιτζάν 30/6
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Χάμπτον 17/7	ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11844	α. Χιούστον 3/7
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Νικόσια 8/7	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Άκαμπα 27/6
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 26/6	ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11844	δ. Σουέζ 19/7
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Παλιόληθη άλλοδαπους	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52785	ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρ. «Dido»	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 22/6
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Άμβέρσα 22/7	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	ε. Τόκιο 14/7
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Ντάρμπαν 20/7	ΥΠΑΛΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Καοσιούγκ 13/7
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Φέλιξτοου 17/7	ΥΠΑΛΑΝΤΗ (π.)	72	15948	στο Ταμπίτ 17/7
ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣΣ (Μπχ.)	75	20797	α. Κολούμπια 14/7	ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	α. Λός Πάλαμας 18/7
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Ν. Ύορκ 8/7	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Σάν Φραντσκο 8/7
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	πρός Καβάλλα 29/6	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Λένινγκραντ 26/6
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	ε. Ματάνζας 7/6	ΦΑΞΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Τενερίφ 18/7
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Άγκόλα 29/6	ΦΕ'ΙΘ	70	15218	ε. Άντεν 1/6
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Βομβάη 13/7	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Νάβια 3/7
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Λιανουογκάγκ 12/7	ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8787	πρός ΗΠΑ 1/6
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Τζέντα 3/7	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13890	α. Βανκούβερ 1/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Κάντλα 28/6	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Γιβραλτάρ 11/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Καοσιούγκ 5/7	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Κάντλα 28/6	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.)	67	54322	α. Σιγκαπούρη 11/7
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10817	ε. Καοσιούγκ 5/7	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83188	α. Τζέμπελ Ντάν 3/7
ΣΚΑ'Υ ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	ε. Ρουαί 17/7	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	στο Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 28/6
ΣΚΑ'Υ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Σιγκαπούρη 17/6	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	70	1519	μετ. «Calandria» (Βρ.)
ΣΚΑ'Υ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Σαγκά 4/7	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Βαλτιμόρη 4/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Πειραιά 27/6				

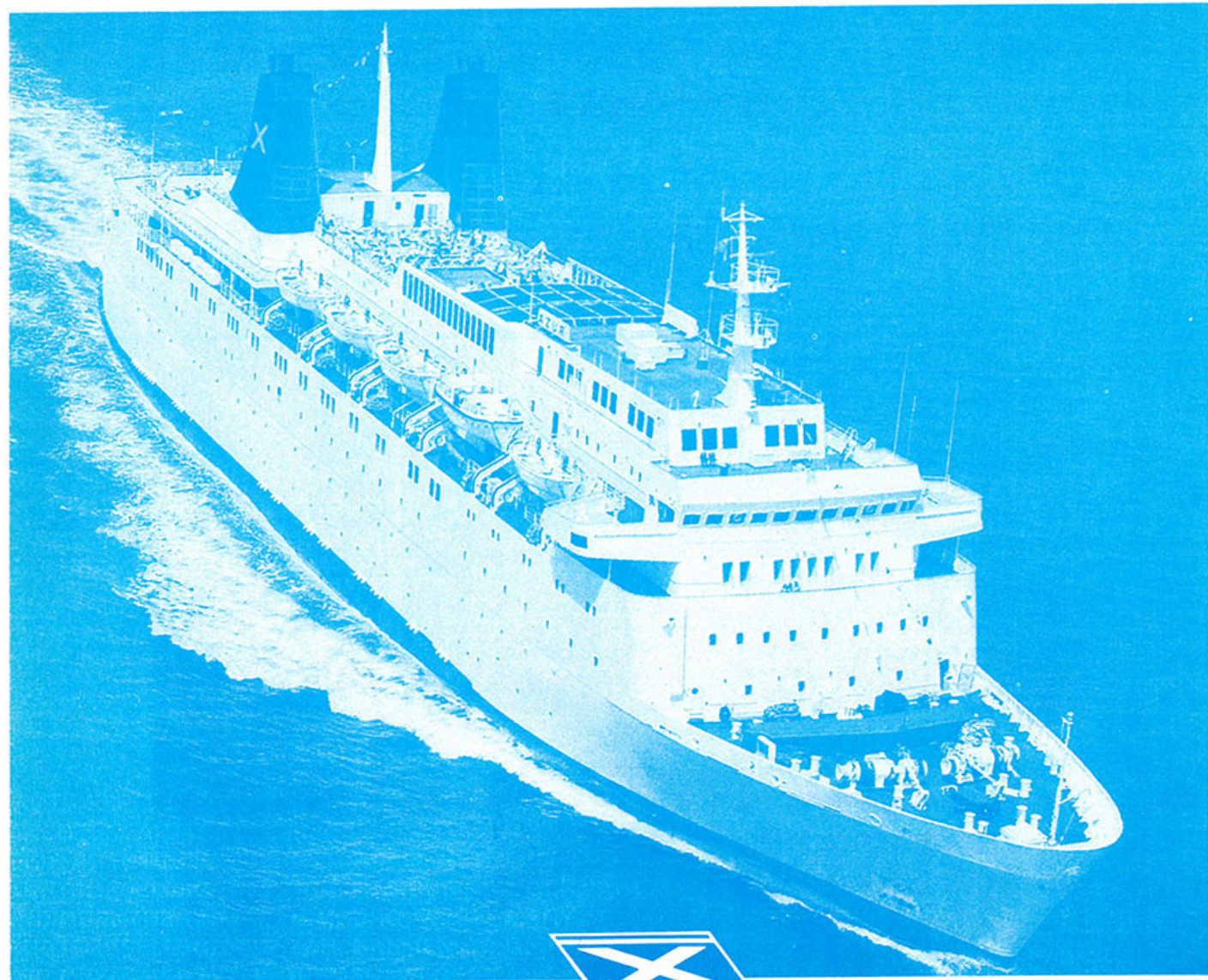
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (π.).	66	13870	α. Τάμπα 3/7	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.).	73	3563	πρός Νουαντίμπου 9/6
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).*	70	37310	πρός Γιοκοχάμα 22/6	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.).	68	1261	πρός Μπουσάν 16/6
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).	78	6585	α. Φερναντίνα 30/6	ΦΡΙΟ ΠΟΞΕΙΔΩΝ (π.).	68	2662	ε. Γένοβα 14/7
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).	68	13580	στή Βομβάη 15/6	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.).	74	8279	ε. Μπουσάν 30/6
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).	74	20513	πρός Σαγκάη 28/6	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.).	73	6863	ε. Γκάνσον 18/7
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).*	70	16973	α. Τενερίφη 16/7	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.).	75	44898	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).	85	38629	α. Ν. Υόρκη 16/7	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).	75	44899	α. Καοσιούγκ 11/7
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.).	72	16398	πρός Άβαντα 20/5	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).	74	48928	πρός Μπελαγούαν 15/6
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.).	75	20214	δ. Γιβραλτάρ 9/7	ΧΑΒΕΝ (δ.).	73	109700	στή Σιγκαπούρη 7/7
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.).	78	16885	α. Σιγκαπούρη 20/7	ΧΑΛΚΑΔΩΝ (κ.).*	72	9343	δ. Σουέζ 11/7
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.).	76	23104	δ. Σουέζ 19/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.).	74	18694	α. Μόγκλα 20/7
ΦΟΡΤΣΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).	63	10736	ε. Μοριμουγκάο 13/7	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.).	73	13687	α. Βαλπαραΐζο 14/7
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.).	73	17918	ε. Τάμπα 6/7	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.).	76	30000	α. Ντάρμπαν 24/6
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.).	75	8332	ε. Μπάρμπερς Πόιντ 1/7	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.).	72	15498	έπισκευές Πειραιά 22/7
ΦΡΑΤΖΕΚΑ (π.).*	71	10588	α. "Νοτ Λόντον 3/7	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.).	72	33267	α. Γιούροπορτ 6/7
ΦΡΗΜΑ (δ.Μ.).	63	26759	α. Ίτακούϊ 7/7	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.).	68	12348	α. Πειραιά 11/7
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.).	73	29709	ε. Οζάκα 13/7	ΧΑΦΝΙΑ (κ.).	78	9918	πρός Κάδις 16/6
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.).	68	8034	α. Λάς Πάλμας 10/7	ΧΕΓΚ (δ.π.).	79	5266	α. Ρόττερνταμ 18/7
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.).	68	9342	α. Σιγκαπούρη 3/7	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.).	71	4697	έπισκευές Πειραιά 18/7
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).	69	8065	α. Μπουσάν 30/5	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΥ (δ.π.).	79	6521	α. Όμισαλν 11/7
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.).	61	1652	α. Λάς Πάλμας 15/7	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.).	78	6521	α. Πόρτ Άλγκέρκε 12/7
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).	75	8413	στό Ρόττερνταμ 19/5	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.).	75	4563	δ. Σουέζ 18/7
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).	68	1568	α. Μανίλα 8/7	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.).	75	19116	ε. Προβιντένς 11/7
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.).	68	5631	α. Βαλπαραΐζο 25/6	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).	70	12363	δ. Κων/πολη 14/7
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).	77	6680	α. Φλάσσιγκ 8/7	ΧΕΡΟΝ (κ.).	72	19407	α. Ντάρμπαν 15/7
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.).	77	9264	στό Κέρητσαυν 12/7	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π).*	78	15981	δ. Κων/πολη 13/7
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.).	88	4999	δ. Παναμά 12/7	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.).	71	8166	δ. Ντόβερ 21/7
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.).	79	5045	πρός Τόκιο 12/6	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).	71	15922	α. Κουσίρο 1/7
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.).	89	4999	δ. Σουέζ 8/7	ΧΟΟΥΠ II (π.).	64	15404	α. Λά Παλις 7/7
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.).	75	3699	πρός Λάς Πάλμας 24/6	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.).	75	139421	ε. Τζέμπελ Άλι 12/4
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.).	68	2863	πρός Λάγος 23/6	ΧΟΥΡΟΝ (κ.).	72	9440	βυθίστηκε 4/5
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).	68	5537	ε. Μπρεμερχάβεν 19/7	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).	71	1532	προς Έλλάδα 21/6
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.).	68	5644	ε. Μοντεβιδέο 22/6	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.).	79	12598	δ. Παναμά 1/7
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.).	73	5871	α. Ντάρμπαν 13/7	ΧΩΚ (κ.).	74	19451	ε. Κάντλα 8/7
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.).	89	4999	πρός Κριστοπόλ 30/6	ΩΡΟΡΑ (Μ.).	72	17674	πρός Μαλαΐα 14/6
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.).	73	2987	πρός Χάτσινγκ 5/6				

Υπογραφή:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry