

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1990

Αρ. Φύλλου 1322/1080

NAYTIKA XPONIKA

With
English
plement

OY 1322/1080
OYΛIOY 1990
ΔPX. 300



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

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSE 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

NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX · United Kingdom
Tel: 01 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G
Telefax: 01 · 828 9179



I G S

INTER—GULF SERVICES LTD.

Servicing the Shipping Industry since 1976 at All Gulf ports

NEW ORLEANS

HOUSTON

- * Grain Inspection Assistance**
- * Hold & Tank Cleaning**
- * Steel Works**
- * Engine and Electrical Repairs**
- * Motor Rewinding**
- * Refrigeration, A/C Repairs**
- * Safety Equipment**
- * Special Surveys**
- * Cargo Gear Testing**
- * Spare Parts**

PLEASE CONTACT MR. GEORGE VLACHAKIS

Head Office:

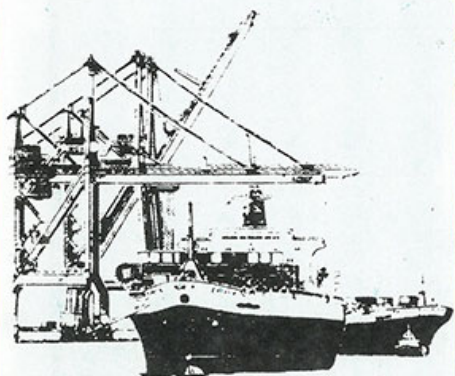
Tel: (504) 888-2357

Fax: (504) 889-2739

PO Box 73074

Metairie La., 70033 - 3074

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1322/1080

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 και 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. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

59th Year
Issue No. 1322/1080 July 1st, 1990

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 Οι ρυθμίσεις του αναπτυξιακού νομοσχεδίου για τή Ναυτιλία.
- 13 Απογοήτευση από τό Αναπτυξιακό Νομοσχέδιο. Άρθρο του κ. Θανάση Βαρίνου.
- 14 Οι επιπτώσεις από τόν θόρυβο από τά πρόσφατα περιστατικά ρύπανσης τών ελληνικών θαλασσών.
- 18 Η Έλληνική Έπιβατηγός Ναυτιλία και τό Καμποτάζ. Έπισημάνσεις από τήν ήμερίδα πού όργάνωσε ό Κοινωφελής Όργανισμός Κυκλάδων Νήσων.
- 23 BIMCOM: Τό νέο Ναυτιλιακό Έλεκτρονικό Δίκτυο.
- 25 NAT. Οι προϋποθέσεις για τήν έξυγίανση του Ταμείου. Τό τρίτο και τελευταίο μέρος τής μελέτης του Προέδρου του NAT κ. Γρ. Τιμαγένη.
- 33 Αγοραπωλησίες Πλοίων. Μηνιαία άνασκόπηση τής άγοράς από τήν Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 35 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 36 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 44 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 45 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 47 ENGLISH SUPPLEMENT
- 50 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
- 52 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIER
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068



APRIL 1990

Επιστροφή μέσω του ΝΑΤ

Η καθημερινή πραγματικότητα ενισχύει την αντίληψη διατυπώθηκε από τις στήλες αυτές ότι ο επαναπατριζόμενος των ελληνόκτητων πλοίων μπορεί να ξεκινήσει με την βάλισσα στο ΝΑΤ των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν ιτά.

Αλλά, όπως έχουμε υπογραμμίσει σε δύο προηγούμενα τεύχη, η ασφάλιση των ναυτικών μας αυτών στο ΝΑΤ μπορεί επιτευχθεί εάν εξασφαλισθούν δύο προϋποθέσεις που αι: Πρώτον, η κατάργηση της φορολογίας που έχει επιβληθεί με τον Νόμο 29/1975 στα πλοία με ξένες σημαίες που βαλίζουν τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ. Καί, δεύτερον, η μοίωση εισφορών πλοιοκτητών και ναυτικών των πλοίων των προς το ΝΑΤ και τα λοιπά Ταμεία και Λογαριασμούς τις αντίστοιχες εισφορές που καταβάλλονται για τα ίδια με Ελληνική σημαία.

Από το πρώτο, την κατάργηση δηλαδή της φορολογίας και μάλιστα της «εισφοράς», όπως έχει αποκληθεί, του Ν. 15, έχουμε την πληροφορία ότι ήδη έχει υπάρξει εισήγηση Προέδρου του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένη, η οποία όμως φαίνεται ότι έχει προκαλέσει έναν αρνητικό προβληματισμό στον ουργό Έθνικης Οικονομίας κ. Γεώργιο Σουφλιά, που ίφωνα με εκτιμήσεις φοβάται μήπως το μέτρο, η κατάργηση δηλαδή της «εισφοράς», λειτουργήσει σε βάρος της ισταθείας για την προσέλκυση των πλοίων στο έθνικό λόγο.

(Ποθέτομε ότι οι φόβοι του Υπουργού Έθνικης Οικονομίας προκύπτουν από την εσφαλμένη εκτίμηση ότι ο επαναρισμός θα αρχίσει με τα μέτρα που περιέχονται στο αναξιακό νομοσχέδιο και από τη φημολογούμενη πρόθεση ύσεως της φορολογίας.

Η προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων είναι και δικός μας μόνιμος στόχος. Αλλά δεν πει να βαυκαλιζόμαστε με εύσεβεις πόθους. Για να επιχθεί ο επαναπατρισμός χρειάζεται να εξασφαλίσουμε υπό Ελληνική σημαία πλοία όλα εκείνα που έχουν πετύ-

χει τα ελληνόκτητα στις διάφορες λύσεις στις οποίες έχουν καταφύγει.

Αυτό όμως δεν το βλέπομε. Καί δεν κρύβουμε ότι οι ρυθμίσεις του αναπτυξιακού νομοσχεδίου που αναφέρονται στη Ναυτιλία δεν μας ικανοποιούν, γιατί απλούστατα δεν μπορούν να οδηγήσουν στην υλοποίηση του στόχου της προσελκύσεως όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

Καί γι' αυτό εμμένουμε στην αντίληψη ότι πρέπει να επιδιώξουμε την λύση της επιστροφής μέσω της ασφαλίσεως στο ΝΑΤ. Από την οποία εμείς προσδοκούμε πολλά.

Εν αρχή προσδοκούμε μία εισροή πόρων και μάλιστα σε συνάλλαγμα προς το ΝΑΤ, τα λοιπά Ταμεία και Λογαριασμούς (στούς οποίους υπενθυμίζουμε ότι περιλαμβάνεται και το Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως με τους οποίους θα εξασφαλισθούν — με την ανάλογη βοήθεια της Πολιτείας μέχρις ότου υπάρξει η εξυγίανση ή άλλη ουσιαστική ρύθμιση — οι συντάξεις και οι άλλες παροχές που δικαιούνται οι ναυτικοί μας.

Κατά δεύτερο, αλλά εξ ίσου σημαντικό λόγο, στοχεύουμε στη διατήρηση του έμψυχου υλικού και με την ευκαιρία αναφέρουμε ότι οι περισσότεροι έφοπλιστές — για να μην πούμε όλοι — που διαχειρίζονται πλοία με ξένες σημαίες θέλουν να εισφέρουν στο Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδεύσεως για να εξασφαλισθεί άκριβώς η διατήρηση του έμψυχου υλικού, χωρίς το οποίο δεν θα μπορεί, όπως πιστεύουμε πλέον όλοι, να υπάρχει Ελληνική Ναυτιλία — υπενθυμίζουμε ότι οι πλοιοκτήτες αυτοί, παρά το γεγονός ότι χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς, δεν καταβάλλουν, όπως έχουν σήμερα τα πράγματα, εισφορές υπέρ του ΚΝΕ, ενώ με την προτεινόμενη ρύθμιση της ασφαλίσεως στο ΝΑΤ θα καταβάλλουν και εισφορές υπέρ του ΚΝΕ πράγμα που σημαίνει ότι θα πολλαπλασιασθούν οι πόροι που θα μπορούν να διατεθούν για την προετοιμασία των στελεχών που μας χρειάζονται.

ρεί να παραλαμβάνει επιβάτες και από τα ελληνικά λιμάνια.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» κατέχουν συγκεκριμένα στοιχεία για την υπόθεση αυτή, στοιχεία τα οποία είναι σε κάθε στιγμή στη διάθεση του Υπουργείου το οποίο δεν μπορεί παρά να άρει άμέσως την Ελληνική σημαία από το συγκεκριμένο πλοίο και να παραπέμψει τους υπευθύνους στον αρμόδιο εισαγγελέα.

Πέραν των ανωτέρω, στην Ακτή Μιαούλη κυκλοφορούν πληροφορίες και για μία επίσημη καραμπινάτη υπόθεση συναλλαγματικών παραβάσεων από άτομα που φέρονται αναμειγμένα στην υπόθεση της οικονομικής πωλήσεως του προαναφερθέντος πλοίου για την οποία λέγεται ότι έχει υπάρξει ήδη παρέμβαση της Τράπεζας της Ελλάδος, είναι δε αυτονόητο ότι εάν έχουν έτσι τα πράγματα πρέπει να υπάρξουν υπεύθυνες ανακοινώσεις για να μη διασύρεται το σύνολο του έφοπλισμού.

ΖΗΜΙΩΝΕΙ Η ΔΙΑΣΠΑΣΗ

Μία σύσταση από τις στήλες αυτές προς κάθε κατεύθυνση: Είναι επιτακτική ανάγκη να σταματήσουν τα κονταροκτυπήματα και τα κτυπήματα κάτω από την κοιλιά γύρω από το θέμα του καμποτάζ.

Η διάσπαση του εθνικού μετώπου θα δώσει τη δυνατότητα στους ξένους, που δεν

συγχωρούν σε καμμία περίπτωση την επιτυχία μας στα θαλάσσια έργα, να κτυπούν πότε εδώ και πότε εκεί, ανάλογα με τους στόχους που επιδιώκουν εκάστοτε, και οι ζημιές που θα υποστούμε θα είναι πολύ μεγαλύτερες από εκείνες που θέλουμε να αποφύγουμε.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Τό σημειώνουμε γιατί μας έκανε εντύπωση: Ο πλοίαρχος του νορβηγικού δεξαμενοπλοίου «Χάππυ Λήντερ» ο οποίος θεωρείται — κατά την κατηγορία — υπεύθυνος για τη ρύπανση που είχε προκληθεί στις αρχές Ιουνίου στον Κάβο Μαλιά προσήλθε στον άνακριτή για να απολογηθεί για την κατηγορία η οποία είχε διατυπωθεί έναντι του συνοδευόμενος από τον εν Αθήναις πρεσβευτή της Νορβηγίας.

Καί ρωτάμε: Πόσοι Έλληνες πλοίαρχοι είχαν κοντά τους σε ανάλογες περιπτώσεις, όταν δηλαδή αντιμετώπιζαν διάφορα παρόμοια προβλήματα σε ξένα λιμάνια, τον διαπιστευμένο εκπρόσωπο της Ελληνικής Πολιτείας;

ΜΟΝΟΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Σε ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου του Υπουργείου με ημερομηνία 19 Ιουνίου διαβάσαμε ότι έπεβλήθη πρόστιμο 250.000 δραχμών στον πλοίαρχο του Ισραηλινού

ΝΑ ΑΦΑΙΡΕΘΕΙ Η ΣΗΜΑΙΑ

Ιρδ μηνός ακριβώς είχαμε υπογραμμίσει εκείνοι που εξαπάτησαν το Κράτος ανακικά με την περίπτωση του πλοίου «Αρ-1» έπρεπε να λογοδοτήσουν, γιατί αλ-θά υπάρξει είτε ύποτροπή, είτε μίμηση. λπό οσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, Υπουργείο δεν έχει κάνει τίποτε εν προ-ιένω. Καί βεβαίως εμείς δεν θα έκπλα-με εάν υπάρξει επανάληψη αλλά θα πρέ-νά γνωρίζουν οι Ιθύνοντες ότι οι πολίτες ν ταλαίπωρη αυτή χώρα άρχισαν να κα-ογίζουν ευθύνες και να αξιώνουν την τι-ία των υπευθύνων και αυτό είναι, κατά αντίληψή μας, ένα πολύ καλό σημάδι για πορεία του τόπου.

ά «Ναυτικά Χρονικά» φέρουν σήμερα δημοσιότητα μία άλλη καραμπινάτη υπό-η εξαπατήσεως της Ελληνικής Πολι-ς και θεωρούν αυτονόητο ότι τό Υπουρ-θά κάνει άμέσως, χωρίς δηλαδή την πα-ικρή καθυστέρηση, εκείνα που πρέπει να μάθουν επιτέλους όρισμένοι τυχαί-ιτοι ότι δεν μπορούν να εκθέτουν με τις άνομες ενέργειές τους τον ελληνικό έ-τλισμό.

Η υπόθεση άφορά και πάλι επιβατηγό ιο για τό όποιο υπήρξε μία εικονική πρ-πωλήσεως σε ελληνική ναυτική εταιρία ικειμένου να επιτευχθεί η ύψωση της ληνικής στο έν λόγω πλοίο ώστε να μπο-

φορτηγού με λιβεριανή σημαία «Besor» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής της ράδας του λιμένος Πειραιώς με υπολείμματα αμμοβολής.

Και αυτό από τη στιγμή που κάθε μέρα τὰ λύματα του λεκανοπεδίου που εκχύνονται στον Άκροκέραμο φθάνουν ως την μπούκα του λιμανιού και κανένας, ούτε και οι πιλότοι

των αεροσκαφών του Λιμενικού που βλέπουν τὰ πάντα ἀφ' ὕψηλου, ἀντιλαμβάνεται τό παραμικρό ἢ ἐνοχλεῖται — ἐκεῖνα που ἐνοχλοῦν εἶναι μόνο τὰ πλοῖα καὶ τίποτε ἄλλο, παρὰ τό γεγονός ὅτι ἡ ἀρμόδια Διεύθυνση τοῦ Ὑπουργείου λέγει ὅτι ἡ συμμετοχή των χερσαίων πηγών στή ρύπανση τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀνέρχεται σὸ 75%.

“Ελληνας πλοίαρχος τό αἰώνιο θῦμα

Τό τί ἔχουν ἀκούσει τόν τελευταῖο καιρό οἱ ναυτικοί μας καί εἰδικότερα οἱ πλοίαρχοι δέν περιγράφεται:

«Κι ἄλλος καπετάν βρωμιάρης» σημειώνει μία ἡμέρα ἡ «Ἐλευθεροτυπία».

«Ἄλλοι τέσσερις «ἀμετανόητοι» πλοίαρχοι — κηλίδες» ἔγραφαν ἄλλη μέρα τὰ «Νέα».

Ἐνῶ τό «Ποντίκι», μισοσαστεία - μισοσοβάρ, πρότεινε:

«Πέρα ἀπό τήν ἀλλαγὴ πού ἀπαιτεῖται στή σχετική νομοθεσία (χωρίς ἐξαγορά οἱ πονές, πῶς αὐστηρή τιμωρία καί μεγάλα πρόστιμα), μήπως θά εἶχε καλύτερο ἀποτέλεσμα κι ἓνα ... μπανάκι τοῦ ὑπεύθυνου σὸ χῶρο τῆς πετρελαιοκηλίδας, μέ μουσική ὑπόκρουση τό γνωστό ἄσμα» μπανάκι μανάκι; Μιά ἰδέα ρίχνουμε».

Θά προτεῖναμε καί ἐμεῖς κάτι στοὺς πλοίαρχους μας (καί στοὺς ἐφοπλιστές μας) ἀν ἡ ἐθνικὴ οἰκονομία δέν βρισκόταν σέ τέτοιο χάλι ὅπως τό σημερινό.

Φυσικά δέν θά προτεῖναμε κάποιο μπανάκι, ἐμεῖς θά τοὺς προτεῖναμε νά ἀφήσουν τοὺς Ἑλληνας νά σιγοψήνουν σὸ καμίνι πού ἔχουν δημιουργήσει. Θά τοὺς λέγαμε,

συγκεκριμένα, νά σταματήσουν νά φέρνουν τό συνάλλαγμα (πού μέ τόσο κόπο, μέ τόσο μόχθο καί μέ τόσες θυσιές ἀποκοτῶν στίς θάλασσες τοῦ κόσμου) σὸν τόπο αὐτόν ὅπου ὅλοι τοὺς βρίζουν ἀνεξάρτητα ἀν φταῖνε ἢ ὄχι. Ἀλλά δέν τοὺς τό λέμε, γιατί ἀπλούστατα ἡ χώρα χρειάζεται αὐτές τίς ὥρες κάθε ἐλληνικὸ πόρο, ἰδιαίτερα μάλιστα ὅταν πρόκειται γιὰ συνάλλαγμα.

• Ὁ Πλοίαρχος καί ὁ ὑποπλοίαρχος τοῦ δεξαμενοπλοίου «Αἶντα» κ.κ. Παν. Στρούμπας καί Ἰωάν. Κοτσάκος οἱ ὁποῖοι εἶχαν προφυλακισθεῖ μέ τήν κατηγορία τῆς προκλήσεως ρυπάνσεως ἀφέθηκαν ἐλεύθεροι μέ ἐγγύηση πέντε καί δύο ἑκατομ. δραχμῶν ἀντιστοίχως — ὁ ἀρμόδιος ἀνακριτὴς ἀπεφάνθη ὅτι «ἡ ἐξακολούθηση τῆς κρατήσεώς τους δέν κρίνεται ἀπολύτως ἀναγκαῖα γιὰ τήν πρόληψη τῆς τελέσεως νέων πλημμελημάτων σὸ μέλλον».

Ἀθηναϊκὴ ἐφημερίδα ἡ ὁποία ἀνέγραψε τήν εἰδηση μέ τὸν πηχαιο τίτλο «Ἐλεύθεροι μέ 7 ἑκατ.» σέ δύο ἀράδες, σημείωνε ὅτι ἡ προφυλάκισή τους «κράτησε μόνο 13 μέρες» — μάλιστα, ἔτσι ἀκριβῶς, ἐνῶ σὸ σχετικὸ ρεπορτάζ ἀναφέρονταν καί τὰ ἐξῆς:

«Ἡ μεγάλη ρύπανση ἀπὸ πετρελαιοε πού εἶχε προκαλέσει πρὶν δύο ἐβδομάδες δεξαμενόπλοιο «Αἶντα», ἀνοικτὰ τοῦ κἄ Μαλέα στίς λακωνικὲς ἀκτές, ἦταν ἡ δεῖρη κατὰ σειρά μέσα σέ λίγες μέρες μετὰ μεγάλη ρύπανση ἀπὸ μαζούτ πού εἶχε πκαλέσει τό νορβηγικὸ δεξαμενόπλοιο «Χλυ Λήντερ».

Τό δεξαμενόπλοιο «Αἶντα» εἶχε ἐντοπισ ἀπὸ αεροσκάφος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος στιγμή πού ρύπαινε τὴ θαλάσσια περικτῆς Λακωνίας καί ὅταν ἔφτασε ἔξω ἀπὸ τὸ μάνι τοῦ Πειραιᾶ συνελήφθη ὁ πλοίαρχος καί ὁ ὑποπλοίαρχος. Τό σκάφος δέν παλειψε νά προκαλέσει καί νέα μικρὴ ρύπαν μέ πετρελαιοειδῆ ἔξω ἀπὸ τὸ λιμάνι τοῦ Γραῖα ἀμέσως μετὰ τὴν ἀφίξή του.

Παρ' ὅλα αὐτὰ ὁ πλοίαρχος ἀρνεῖτο καγορηματικά ὅτι ἔχει προκαλέσει τὴ ρύπαν σὸ Κάβο Μαλέα.

Ὅμως ἡ δραστηριότητα τοῦ σκάφους ἰ ἀποκαλύφθηκε ἀπὸ τίς φωτογραφίες, νκουμέντα πού εἶχαν τραβήξει δύο ναῦτες λη τοῦ πληρώματος καί μέλη τῆς οἰκοκῆς ὀργάνωσης «HELMERA» τίς ὥρες πού δεξαμενόπλοιο ρύπαινε μέ ἐντολὴ ἰ πλοίαρχου διάφορα σημεῖα τοῦ Ἀτλαντικ καί τῆς Μεσογείου.

Οἱ φωτογραφίες πού εἶχαν τό φῶς τῆς ἰμοσιότητας προκάλεσαν σοβαρὲς ἀντιδῖσεις τῆς κοινῆς γνώμης σέ βάρος ἰ πλοίαρχου, ἐνῶ οἱ ναῦτες πού ἀνακάλυψ μέ τίς φωτογραφίες τὴ δραστηριότητα ἰ δεξαμενοπλοίου ἀρνήθηκαν νά μιλήσ στούς δημοσιογράφους ἀπὸ τό φόβο μήπ δέν βροῦν δουλειὰ σὸ μέλλον».

Γιὰ τό θέμα τοῦ δεξαμενοπλοίου «Αἶνι θά προσθέσουμε καί κάτι ἀκόμη πού κτὴν ἀντίληψή μας λέγεται γιὰ νά δικαιολοθοῦν τὰ ἀδικαιολόγητα ἀλλὰ καί γιὰ νά



ιολογηθεί ή γκάφα που έχει διαπραχθεί
έ βάρος του πλοίου αυτού επειδή δεν είχε
τοποθετηθεί το πλοίο το οποίο προκάλεσε τη
ύπανση στον Κάβο Μαλιά και χρειάζονταν
ίποιος αποδιοπομπαίος τράγος. Λέγεται,
ιπόν, ότι το «Αϊντα» υποχρεώθηκε (!) να
απαδώσει στα slops και τα 73 βαρέλια με
idiments που είχαν προκύψει από τον κα-
ριισμό των δεξαμενών στον Ατλαντικό έ-
υ πρόθεση (;) των υπευθύνων ήταν να τα
ξουν και αυτά στη θάλασσα...
Μάλιστα, αυτά στη ναυτιλιακή Έλλάδα
υ σωτηρίου έτους 1990.

Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Ίδιαίτερη χρήσιμη είναι η ύπ' άριθ.
23/5/90 εγκύκλιος της BIMCO για τον U.S.
ax Reform Act 1986 που κοινοποίησε στα
έλη της η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών.
Με την εγκύκλιο αυτή διευκρινίζεται ότι
έ περίπτωση που εταιρία αίτεται την απαλ-
αγή από την αμερικανική φορολογία βάσει
ιμερούς συμβάσεως περί απαλλαγής δι-
λξης φορολογίας μεταξύ των ΗΠΑ και συγ-
εκριμένης χώρας, υπόκειται στις απαιτή-
εις του Section 6114. Δηλαδή, πρέπει να υ-
οβάλλει συμπληρωματικά στοιχεία προς το
RS, ήτοι το ποσό των άκαθαρίστων ναύλων
ιά το οποίο ζητείται η απαλλαγή, σύντομη
ερίληψη των περιστατικών επί των οποίων
ασίζεται η έπαλλαγή και το άρθρο της διμε-
ούς συνθήκης επί της οποίας βασίζεται η ά-
αλλαγή. Σε περίπτωση μη συμμορφώσεως
ρός τις άνωτέρω απαιτήσεις προβλέπεται
ρόστιμο άνερχόμενο σε 1.000 δολάρια για
άθε φορολογούμενο και σε 10.000 δολλά-
ια για κάθε εταιρία. Έπιπλέον, αναφέρεται
τι για τις εταιρίες οι οποίες έχουν υποβάλει
ορολογικές δηλώσεις προς το IRS μετά την
1.12.88 επιβάλλεται η άποστολή στο IRS
P.O.Box. 21086, Philadelphia PA 19114, USA)

συμπληρωματικών δηλώσεων σύμφωνα με
τις απαιτήσεις του Section 6114. Άλλά τα ά-
νωτέρω δεν ισχύουν σε περίπτωση που η ά-
παλλαγή έκ της φορολογίας είναι άποτέλε-
σμα άνταλλαγής διπλωματικών διακοινώσε-
ων (diplomatic notes) μεταξύ των Ένωμέ-
ων Πολιτειών και της συγκεκριμένης χώ-
ρας.

Η ΕΒΔΟΜΗ ΟΔΗΓΙΑ

Η Κομισιόν της ΕΟΚ έξέδωσε την 7η
«Οδηγία» επί του θέματος των έπιχορηγή-
σεων της ναυπηγοβιομηχανίας, με την ό-
ποία, έκτός των άλλων, παρατείνει επί διετία
την ισχύουσα σήμερα 6η οδηγία. Μολονότι η
έκτη αυτή Όδηγία λήγει στις 31 Δεκεμβρίου
1990 κρίθηκε σκόπιμο να άναγγελθεί από
ώρα η νέα οδηγία για να γνωσθούν έγκαι-
ως οι σημαντικές γενικές κατευθύνσεις τις
οποίες θέτει. Με τον τρόπο αυτό άφενός μέν
θά ένημερωθούν έγκαιρως οι έφοπλιστές ώ-
στε να προετοιμασθούν κατάλληλα και άφε-
τέρου θά καθυστερήσουν οι συνεταιριίοι στον
ΟΟΣΑ (ΗΠΑ Καί Έαπωνία) με τους οποίους
πρετίθεται να διαπραγματευθεί τη κατάργη-
ση των ναυπηγικών έπιχορηγήσεων.

Η νέα Όδηγία προβλέπει άυστηρότερους
δρους στη χορήγηση οικονομικής βοήθειας
για ναυτικές κατασκευές. Το μέτρο αυτό ά-
φορά κυρίως την Έσπανία και την Πορτογα-
λία στις οποίες έχει χορηγηθεί μεταβατική έ-
ξαιρηση λήγουσα στο τέλος του 1990. Καθο-
ρίζεται έξάλλου η έννοια του μικρού πλοίου
για το οποίο έπιτρέπεται η παροχή περιορι-
σμένης βοήθειας. Άκόμη γίνονται άυστηρό-
τερες οι προϋποθέσεις χορηγήσεως ναυπη-
γικής βοήθειας σε χώρες υπό άνάπτυξη οι ό-
ποιες για την άποτροπή του κλεισίματος των
ναυπηγείων είχαν ευεργετηθεί με οικονομι-
κές ένισχύσεις, ενώ παράλληλα άυστηρο-
ποιούνται και οι σχετικές διατάξεις έλέγχου.

Όπως είναι γνωστό, το άνώτερο όριο των
έπιτρεπομένων έπιχορηγήσεων, το καθόρι-
ζε άποκλειστικά η Κομισιόν, η οποία για το
1989 το είχε προσδιορίσει στο 20%, έναντι
26% το 1988. Το δικαίωμα αυτό διατηρεί η
Κομισιόν και με τη νέα Όδηγία, αφήνοντας
μάλιστα να νοηθεί ότι η μειωτική τάση θά συ-
νεχισθεί.

ΑΥΞΑΝΕΙ ΤΙΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Τό συμπέρασμα της διπλωματικής διασκε-
ψεως του IMO υπήρξε η σοβαρή άύξηση της
άποζημιώσεως που θά καταβάλλεται στους
έπιβάτες — θύματα ναυτικών άτυχημάτων.
Η διάσκεψη αυτή που κράτησε μιά βδομάδα
και στην οποία πήραν μέρος άντιπροσω-
πείες 50 κρατών υιοθέτησε ένα πρόσθετο
πρωτόκολλο στη διεθνή σύμβαση των Έθνη-
νων «περί μεταφοράς έπιβατών και των άπο-
σκευών τους», η οποία είχε έγκριθεί το 1974
άλλά τέθηκε σε ισχύ μόλις το 1987. Ένας ά-
πό τους λόγους της καθυστέρήσεως ήταν το
γεγονός ότι πολλές χώρες που συμφωνού-
σαν με τις άρχές της συμβάσεως θεωρούσαν
τά έπίπεδα των άποζημιώσεων άπαραδέ-
κτως χαμηλά, όπως π.χ. της άποζημιώσεως
για θάνατο ή τραυματισμό η οποία δεν ξε-
περνούσε τις 50.000 δολάρια.

Η άύξηση των άνωτάτων ορίων είχε προ-
ταθεί από τη Μ. Βρετανία μετά την κατα-
στροφή του «Herald of Free Enterprise». Τώ-
ρα με το νέο πρωτόκολλο όρίζεται ως άνώ-
τατο όριο σε περίπτωση θανάτου ή σοβαρού
τραυματισμού το ποσό των 225.000 δολλα-
ρίων, σε περίπτωση άπωλείας ή ζημίας των
άποσκευών το ποσό των 2.323 δολλαρίων.

ΑΠΡΕΠΕΙΕΣ

Κάτι δεν πάει καλά στον τόπο αυτόν. Τά
πάντα, άκόμη και οι πράξεις φιλαλληλείας,

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 071-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 071-621 9755.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Αί απρόοπτοι εξελίξεις του πολεμικού δράματος της Εύρωπης, αιτίες έφερον την Γαλλίαν εις την σύναψιν ανακωχής μετά της Γερμανίας και της Ιταλίας έσχον άμεσον και σοβαρώτατον αντίκτυπον εις τον άγωνα κατά θάλασσαν, ενώ συγχρόνως έπεδείνωσαν τας συνθήκας της ναυτιλιακής εργασίας και κατατέστησαν αυτόχρημα προβληματικήν την ναυσιπλοΐαν εις τά Ευρωπαϊκά ύδατα, ίδια δε εις την Μεσόγειον.

— Αί άπώλειαι της έμπολέμου και της ουδέτερης ναυτιλίας υπήρξαν άρκετά σοβαρά κατά τό β' 150ήμερον του Ιουνίου, όχι μόνον λόγω της ζωηροτέρας γερμανικής δράσεως εις την Μάγχην και τά Άγγλικά παράλια αλλά και συνεπεία των από ξηράς και άέρος βομβαρδισμών των γαλλικών λιμένων του Άτλαντικού.

— Δι' αποφάσεως του Υφυπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας ενεκρίθη έτερα τοιαυτή του Δ.Σ. του Άσφαλιστικού Όργανισμού Κινδύνων Πολέμου, δι' ης έτροποποιήθη ό ισχύων κανονισμός άσφαλίσεως των πληρωμάτων των ελληνικών έμπορικών πλοίων.

— Δέν δύναται νά γίνεται πλέον λόγος περί περαιτέρω έπιδεινώσεως της παγκοσμίου ναυλαγοράς κατά τό β' 150ήμερον του Ιουνίου, αλλά μάλλον περί πλήρους έκπτώσεώς της.

— Η δύναμις της ναυτιλίας μας κατά την 1 Ιουνίου έχει ως ακολούθως: Υπό ελληνικήν σημαίαν 494 πλοία 1.540.570 τον. γκρός. Υπό παραλαβήν 8 πλοία 32.853 τον. γκρός. Συμμετοχή εις ξένα 122 πλοία 444.768 τον. γκρός. Εις κινεζικά ύδατα 16 πλοία 33.992 τον. γκρός. Σύνολον 640 πλοία 2.052.183 τον. γκρός.

(«Ναυτικά Χρονικά», τον. 229/1.7.1940)

άμφισβητούνται. Καί αυτό οδηγεί συνήθως στην άπρεια.

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη άπρεπής υπήρξε ή άμφισβήτηση της προθέσεως εκείνων που προσέφεραν πρό ήμερών ένα ποσόν στη σύζυγο του Πρωθυπουργού κ. Μαρί-

κα Μητσοτάκη γιά την έκστρατεία που έχει αναλάβει ύπέρ των άτόμων με ειδικές ανάγκες.

Η άμφισβήτηση διατυπώθηκε σε σχόλιο της έφημερίδας «τά Νέα» που δημοσιεύθηκε στις 16 Ιουνίου υπό τον τίτλο «Ο σκοπός (δέν αγιάζει τά μέσα...» και ανέφερε συγκεκριμένα τά έξής:

«Έξήντα χιλιάδες δολάρια, προσέρεαν, χθές, σε ειδική έκδήλωση στον Πειραιά, έφοπιστές, στη σύζυγο του Πρωθυπουργού, προκειμένου νά χρησιμοποιηθούν γιά τά άτομα με ειδικές ανάγκες.

Θεάρετος πράξη, άν και από κάποια χείλη ψιθυρίζεται:

— Άς όσεται τό επί πτερύγων άνέμων ναυλοχούν στη μαρίνα του «Φλοίσβου»!

Ο κ. Παυλίδης όγκώδη φάκελο ύπομνημάτων διαθέτει στο γραφείο του...».

H COMMERCIAL BANK OF LONDON

Οί άδελφοί Γιώργος, Άλέξανδρος και Πέτρος Άνδρεάδης έπεκτείνουν τίς τραπεζικές τους δραστηριότητες μετονομάζοντας τη Τράπεζα «Near East of London» σε «Commercial Bank of London» με άμεσο στόχο τη δημιουργία δικτύου καταστημάτων της Τράπεζας αυτής στην Έλλάδα.

Κύκλοι της Έλληνικής Τραπεζικής άγοράς άνέφεραν ότι οι άδελφοί Άνδρεάδης έρευστοποίησαν ένα μέρος των μετοχών της Έμπορικής Τράπεζας άποκομίζοντας περί τά 40 δισεκ. δραχμών, ποσό τό όποίο τούς παρέχει άνετη δυνατότητα χρηματοδοτήσεως των νέων καταστημάτων της Commercial Bank of London στην Έλλάδα.

Με την ευκαιρία σημειώνομε ότι οι υιοί του άείμνηστου καθηγητή Στρατή Άνδρεάδη κατέχουν άκόμη σήμερα τό 8% των μετοχών της Έμπορικής Τράπεζας και θά παίξουν καθοριστικό ρόλο στη προσπάθεια έξυγίανσης της δεύτερης σε μέγεθος Έλληνικής Τράπεζας.

ΑΜΕΣΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Δέν είμαστε από εκείνους που άναπαράγουν έρπουσες πληροφορίες, θεωρούμε δε ότι σε άνάλογες περιπτώσεις πρέπει νά υπάρχουν άμεσες και σαφείς άπαντήσεις και γιά νά άποφεύγεται ή δημιουργία πεπλανημένων έντυπώσεων, αλλά και γιά νά άποκρούονται ύποκρυπτόμενες προθέσεις.

Μιά τέτοια άπάντηση νομίζομε ότι έπρεπε νά έχει ύπάρξει στο κατωτέρω έρώτημα που διατυπώθηκε από την έβδομαδιαία πολιτικο-

σατρική έφημερίδα «τό Ποντίκι» στις Ιουνίου:

«Γιά ποιόν, έγραφε τό «Ποντίκι» προζονταν οι μεγάλης άξίας τηλεοράσεις βίντεο που στις 20 Μαΐου ξεφόρτωσε (θραΐα); σε περιοχή της Κρήτης τό προεργμενο από την Ιαπωνία πλοίο «Ναυσικά», μήπως έχει καμιά σχέση ότι τό καράβι άγοράστηκε πρόσφατα από την ΑΓ Ήρακλής;».

ΦΘΗΝΟΤΕΡΟΣ Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ο Πειραιάς άποδεικνύεται ότι είναι φνότερος από όλα τά άλλα λιμάνια στον μέα των σχοινιών και των συρματόσχοι-

«Όπως μάς είπε ό δημιουργός του όμου Οίκου κ. Νίκος Κατράδης, ελληνική ντιλιακή εταιρία βρήκε οικονομικότερη τηνγορά ενός συρματόσχοινο τό όποίο έστέδροπορικώς από τον Πειραιά στην Αυστλία μέ ναύλο 500.000 δραχμών, ενώ παμοιες μεταφορές αλλά μέ αυτοκίνητα, γίνται και πρόσ τό Ρότερνταμ.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι ό Οίκος Κατράδης διαθέτει στις εγκαταστάσεις του στον Γραιά ειδικό μηχανήμα γιά τη μέτρηση τηςτοχής των σχοινιών και των συρματόσων γιά τά όποια χορηγούνται και τά άνάνα πιστοποιητικά.

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τόν Οκτώβριο του χρόνου που μάς πέσε, εγκαινιάσθηκε στη Μάλτα τό ίδρυθένό τον ΙΜΟ Διεθνές Ινστιτούτο Ναυτικού καίου.

Τό έν λόγω Ινστιτούτο σχεδιάστηκε ώνα διεθνές κέντρο έκπαιδεύσεως ειδυστό ναυτικό δίκαιο και στην άνάπτυξη διάδοση των γνώσεων και της πείρας ποφορούν τό παγκόσμιο νομικό καθεστώς έμπορικής ναυτιλίας και των σχετικών κδων του ναυτικού δικαίου και γενικότετου δικαίου της θαλάσσης. Σκοπός του είναι νά προσφέρει κατάλληλα εκπαιδευμένα κλέχη, ιδιαίτερα από τίς υπό άνάπτυξηρες, μέ ύψηλό επίπεδο σπουδών και έρευστόν τομέα του ναυτικού δικαίου. Πρός το θά ένθαρρύνει την έρευνα και τά πγράμματα άναπτύξεως της ναυτιλιακήςμοθεσίας και παγκόσμιας έφαρμογήςδιεθνών συμβάσεων.

Τό Ινστιτούτο, διοικούμενο από Διοικκό Συμβούλιο και διευθυνόμενο από τη βαννή δόκτωρα Patricia Birnie, θά λειτουργήσει κατά τό πρότυπο του Διεθνούς Να

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.
MILTADIS 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
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Ήδη από τον Μάρτιο του 1987, το οποίο συνετάραξε τη κοινή γνώμη και προκάλεσε τη προσοχή και το ενδιαφέρον όλων των αρμοδίων. Πάρα πολλές από τις τροποποιήσεις που επέρχονται στους ισχύοντες κανονισμούς οφείλονται σε βρετανικές προτάσεις.

Με τα νέα μέτρα οι πλοίαρχοι των επιβατηγών πλοίων θα έχουν όλα τα μέσα που θα επιτρέπουν τη διατήρηση ικανοποιητικής ευσταθείας κάτω από όλες τις υπηρεσιακές συνθήκες. Η κλίμακα των βυθισμάτων θα εμφανίζεται καθαρά επί του σκάφους, στην πρόρα και την πρύμνη, εκτός αν το πλοίο διαθέτει κατάλληλα όργανα για τις ένδειξεις του βυθίσματος. Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τους υπολογισμούς ευσταθείας και για την ανταπόκριση του πλοίου προς τους σχετικούς κανόνες. Οι θύρες φορτώσεως θα κλείνουν πρό της αναχωρήσεως και θα παραμένουν κλειστές μέχρι την επόμενη προσέγγιση και μόνο σε περίπτωση πραγματικής αδυναμίας προβλέπεται κατ' εξαίρεση το άνοιγμα και κλείσιμό τους κατά τη διάρκεια των χειρισμών πλευρίσεως ή απόπλου. Κατά διαστήματα μικρότερα των πέντε ετών θα ενεργείται επιθεώρηση προς διαπίστωση τυχόν μεταβολών του εκτοπίσματος την ευστάθεια ή μεταθέσει το κέντρο βάρους.

Οι διατάξεις αυτές αφορούν τα νεοαναπληρούμενα πλοία. Τα υπάρχοντα πλοία, δηλαδή τα ναυπηγημένα μέχρι τις 29 'Απριλίου 1990, υπάγονται σε ειδική διάταξη κατά την οποία οι νέοι κανόνες για τη βελτίωση της ευσταθείας τους μπορούν να πραγματοποιούνται σε περίπτωση άβαρίας.

ΕΠΙΤΙΜΟΣ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ

Επίτιμος Γεν. Γραμματέας του IMO ανακηρύχθηκε επίσημα ο πρώην τακτικός Γεν. Γραμματέας αυτού C.P. Srivastava, ο οποίος ως γνωστόν παρέδωσε τη γραμματεία του 'Οργανισμού στις 31 Δεκεμβρίου 1989 προς τον Καναδό διάδοχο του W.A. O' Neill.

Κατά το αitiολογικό της σχετικής απόφασης, η Γενική συνέλευση του IMO εξέφρασε τη λύπη της για την αποχώρησή του κ. Srivastava από την υπηρεσία του 'Οργανισμού στη λήξη της τέταρτης τετραετούς θητείας του στη θέση αυτή. Σε όλο αυτό το διάστημα των 16 ετών προσέφερε αξιόπαινες υπηρεσίες χάρη στην ολοκληρωτική αφοσίωσή του στα ιδανικά και τους σκοπούς του 'Οργανισμού. Στη διάρκεια της μακράς θητείας του, χάρη στην ήγηση του προσωπικού, την ακεραιότητα, την αφοσίωση και την πρωτοβουλία του, ο IMO αναβαθμίστηκε και καθιερώθηκε παγκόσμια. Πλήθος διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων έγιναν εύρυστα αποδεκτά και τελούν σήμερα σε ισχύ, προάγοντας τους στόχους του 'Οργανισμού για ασφαλέστερη ναυτική και καθαρότερους ωκεανούς. Ένα περιεκτικό, πρακτικό και συντονισμένο πρόγραμμα τεχνικής συνεργασίας καταρτίσθηκε, αναπτύχθηκε

και εφαρμόστηκε για να βοηθήσει τις υπό ανάπτυξη χώρες να καταστούν αυτόνομες στο ναυτιλιακό τομέα. Τέλος, γεμάτος φαντασία και πρωτοπορεία υπήρξε ο ρόλος του και άοκνες οι προσπάθειές του για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο και των παρατηρημάτων του σε 12 χώρες του κόσμου, της Διεθνούς Ναυτιλιακής 'Ακαδημίας στην Τεργέστη της 'Ιταλίας και του Διεθνούς 'Ινστιτούτου Ναυτικού Δικαίου στη Μάλτα.

Για τους λόγους αυτούς η Γεν. Συνέλευση εκφράζει προς τον κ. Srivastava τη βαθιά της εκτίμηση και την απεριόριστη ευγνωμοσύνη για την ευφυΐα, σφύρα και αποτελεσματική διεύθυνση του 'Οργανισμού, για την ανεκτίμητη συμβολή του στην ανάπτυξη του, για τις εξαιρετικές του υπηρεσίες προς όλα τα κράτη-μέλη και την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και για τη χαρισματική του προσωπικότητα και τον ανακηρύσσει επίτιμο Γεν. Γραμματέα του IMO από τις 1 'Ιανουαρίου 1990.

γιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο. Οι σπουδές θα διαρκούν τουλάχιστον ένα χρόνο και ο αριθμός των σπουδαστών δεν θα υπερβαίνει τους 20 ετησίως. Οι υποψήφιοι θα επιλέγονται από την Κυβέρνηση της χώρας τους με πρόβλεψη ώστε οι μισοί να είναι γυναίκες. 'Ως προς το διδακτικό προσωπικό προσελήφθησαν ήδη να διδάξουν 25 κορυφαίοι ειδικοί του ναυτικού δικαίου, συμπληρούμενοι από επισκέπτες καθηγητές.

Η χρηματοδότηση του 'Ιδρύματος ανέλαβαν διάφορα κράτη, οργανισμοί και άτομα, η δε μεγαλύτερη προσφορά προέρχεται προς το παρόν από την 'Ελβετία η οποία ανέλαβε να καταβάλει 40.000 δολάρια ετησίως επί μία τριετία, επιπλέον της εφάπαξ προσφοράς 25.000 δολαρίων για την εγκατάσταση βιβλιοθήκης.

ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Μετά τις επίμονες προτάσεις που η 'Ισπανία κατέθεσε στην 'Ιρλανδική προεδρία της ΕΟΚ για την καθιέρωση μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στα θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, για την οποία γράψαμε στο προηγούμενο φύλλο μας, ήρθε τώρα η σειρά του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να προσθέσει το βάρος του στο ίδιο θέμα.

Πράγματι στα πλαίσια των συζητήσεων επιγούσης φύσεως που διεξήχθησαν στο Κοινοβούλιο, τα μεγαλύτερα πολιτικά συγκροτήματα που εκπροσωπούνται σ' αυτό, πέρασαν μια απόφαση για την ανάγκη ενός νόμου πλαισίου που θα επιτρέπει την εφαρμογή ενιαίας Κοινοτικής πολιτικής για την προαγωγή της ναυτικής ασφαλείας. 'Εκτιμώντας εξάλλου ότι οι σχετικοί έλεγχοι εκ μέρους των εθνικών 'Αρχών δεν εφαρμόζονται όπως πρέπει, το Κοινοβούλιο ζήτησε από την Ευρωπαϊκή 'Επιτροπή (Κομισιόν) να δημιουργήσει ένα νέο σύστημα συμπληρωματικών επιθεωρήσεων.

Παράλληλα η Κομισιόν καλείται να επεξεργασθεί τις νομοθετικές προϋποθέσεις που θα αφορούν έναν ευρωπαϊκό μηχανισμό ελέγχου των πλοίων εκ μέρους των κρατών του λιμένας προεγγίσεως. Οι συμπληρωματικές αυτές διατάξεις θα πρέπει να αναφέρονται στην έναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας και των διατάξεων εκπαιδεύσεως των πληρωμάτων. Στη λήψη των αποφάσεων αυτών συμφώνησαν τα κόμματα των Σοσιαλιστών, Χριστιανοδημοκρατών, Φιλελευθέρων, Πρασίνων και Κομμουνιστών.

ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ

Από το τέλος του περασμένου 'Απριλίου έχουν εφαρμογή τα νέα μέτρα που εξήγγειλε ο IMO για την ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες.

Το μεγαλύτερο μέρος των νέων αυτών μέτρων είναι συνέπεια του θρυλικού πιά ναυαγίου του «Herald of Free Enterprise» τόν Μάρ-



carriers S.A.

CHARTERING - SALE AND PURCHASE - CONTRACTING



Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τά βασικά γεγονότα που επηρέασαν τις διεθνείς χρηματαγορές τον Ιούνιο ήταν ή α-

Τά βασικά γεγονότα που επηρέασαν τις διεθνείς χρηματαγορές τον Ιούνιο ήταν ή αν-
νάκαμψη της Βρετανικής λίρας, ή αντιμετώπι-
ση του γιέν και ή σχετική αδυναμία του
Γερμ. Μάρκου.

Ακόμη την αγορά επηρέασαν οι πτωτικές
τιμές του χρυσού και του πετρελαίου. Η τι-
μή του χρυσού έπεσε κάτω από τα 350 δολλ.
ανά ούγγια φθάνοντας στο χαμηλότερο επί-
πεδο της τελευταίας τετραετίας.

Στο πετρέλαιο ή πτώση της τιμής συνεχί-
ζεται, φθάνοντας στο χαμηλότερο επίπεδο
των τελευταίων 18 μηνών, με βασική αιτία
την υπερπαραγωγή του ΟΠΕΚ που υπολογί-
ζεται ότι κυμαίνεται περί τα 23,2 - 23,6 έ-
κατ. βαρέλια την ημέρα.

Δολλάριο ΗΠΑ

Σταθερό παρουσιάστηκε το δολλάριο τον
Ιούνιο με ελαφρά πτωτική τάση που τό έφε-
ρε από 1.6955 μάρκα στην αρχή του μήνα
στά 1.6790 μάρκα στις 22 Ιουνίου και από
1.680 δολλ. την Βρετ. λίρα στα 1.7295 δολλάρ-
ια (πτώση 5,0% και 2,9% αντίστοιχα).

Σκαμπανεβάσματα πιά βίαια παρουσίασε
ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών της Ν. Ύ-
όρκης Dow Jones που από 2935.2 μονάδες
(ρεκόρ όλων των εποχών) στην αρχή του μή-
να διαμορφώθηκε στις 2862.3 μονάδες στις 8
Ιουνίου για να φθάσει το νέο ρεκόρ 2935.8
μονάδες στις 15 Ιουνίου.

Η βιομηχανική παραγωγή των ΗΠΑ πα-
ρουσίασε άνοδο κατά 0,6% των Μάιο και το
ΑΕΠ για το πρώτο τρίμηνο του 1990 έφθασε
τό 1,9%, έναντι προβλέψεων 1,3%.

Λίρα Άγγλιας

Όπως προαναφέραμε ή λίρα υπήρξε τό
νόμισμα με τα περισσότερα κέρδη τον Ιού-
νιο καθώς από 1.6800 δολλάρια και 2.8425
μάρκα στις αρχές του μήνα, στις 22 Ιουνίου
έφθανε τα 1.73000 δολλάρια και 2.9380 μάρ-
κα, σημειώνοντας αντίστοιχες αύξησης της
τάξεως του 3% και 3,4%.

Η άνοδος αυτή οφείλεται κατά μέγα μέ-
ρος στις αναφορές ανωτέρων στελεχών, της
κυβερνήσεως θάσσερ για επικείμενη ένταξη
της λίρας στο Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύ-

στημα (ΕΝΣ) που προβλέπεται για τό προσε-
χές φθινόπωρο.

Στά πλαίσια αυτά ο δείκτης του χρηματι-
στηρίου αξιών του Λονδίνου από 2345 μονά-
δες στις αρχές Ιουνίου έφθασε τις 2430.5
στά μέσα του μήνα, για να καμφεί έκ νέου
στις 2378,5 περί τα τέλη του μήνα.

Τό Μάρκο Γερμανίας

Οι ανησυχίες για τις επιπτώσεις από την
Ένωση των δύο Γερμανιών (2.7.90) πίεσε τις
τιμές του μάρκου όσο και τις τιμές του χρη-
ματιστηρίου.

Παρ' όλα αυτά τό μάρκο διατήρησε την ύ-
περοχή του έναντι του δολλαρίου, κι αφού έ-
πεσε στα 1.7005 μάρκα στο δολλάριο στις 14
Ιουνίου, επανέκαμψε κι ανέβηκε στα 1.6790
στο δολλάρια στις 22 του μήνα.

Όσον αφορά τις τιμές στο χρηματιστήριο
της Φρανκφούρτης αφού άνοιξαν τον μήνα,
στις 1857 μονάδες, εν συνεχεία με αλλεπάλ-
ληλες αύξομειώσεις ξεπέρασαν στις 22 Ιου-
νίου τό επίπεδο των 1873 μονάδων.

Τό μέλον της Γερμανικής οικονομίας πα-
ρουσιάζεται ευνόϊκό καθώς τό έλλειμμα του
Κρατικού Προϋπολογισμού παρά την Ένω-
ση δεν προβέπεται να ξεπεράσει τό 1,9%
του ΑΕΠ και τό πλεόνασμα του ισοζυγίου
πληρωμών κατά τό πρώτο τρίμηνο έφθασε
τά 35 δισεκ. μάρκα.

Γιέν Ιαπωνίας

Παρά τά εξαιρετικά επιτεύγματα της Ια-
πωνικής οικονομίας τό γιέν ύστερα από μιά
σχετική ανάκαμψη συνέχισε πτωτική πορεία
και στις 22 Ιουνίου, διαμορφώθηκε στα
154.85 γιέν στο δολλάριο και 91.90 γιέν στο
Γερμ. μάρκο.

Τό ίδιο συνέβη και με τις τιμές στο χρημα-
τιστήριο του Τόκιο, όπου ο δείκτης Νικκεί ά-
φου άρχισε τον μήνα στις 32891 και έφθασε
τις 32993 μονάδες στις 8 Ιουνίου, εν συνε-
χεία με συνεχείς καθημερινές μικρές πτώ-
σεις έφθασε τις 31694 μονάδες στις 22 του
μήνα χάνοντας 1300 μονάδες σε 10 συνε-
δριάσεις.

Τίποτε δεν δικαιολογεί την αδυναμία του
νομίσματος και τη πτώση των τιμών του χρη-
ματιστηρίου καθ' όσον τά δεδομένα για την
οικονομία και οι προβλέψεις είναι θετικές.

Ιταλική Λιρέττα

Στην Ιταλία ή άνοδος της λιρέττας συ-
χίζεται. Στις 1225 τό δολλάριο ή λιρέττα τ
ρουσιάζει άνοδο 3,5% από την αρχή τ
χρόνου (1267).

Ηδη στις 14 Μαΐου ή Ιταλία κατήργησε
λους τούς συναλλαγματικούς ελέγχους
στις 26 Μαΐου μείωσε το προεξοφλητικό έ-
τόκιο από 13,5% στο 12,5%. Η Τράπεζα τ
Ιταλίας παρεμβαίνει συχνά πουλώντας
ρέττες για να παρεμποδίσει την άνοδο τ
λιρέττας που προκαλεί προβλήματα στις
εξαγωγές και τον τουρισμό.

Η Δραχμή

Όπως φαίνεται στον πίνακα 3 ή δραχ-
παρουσιάζεται εξαιρετικά ίσχυρή, με άνο-
κατά 0,2% έναντι του ΕCU, 0,4% έναντι τ
Ιταλικής λιρέττας, 0,1% έναντι του Γαλ-
κού φράγκου και μικρή διολίσθηση ένα-
του Γερμανικού Μάρκου και του δολλαρί-
Η πτώση 2% έναντι του Βρετανικού νο-
σματος είναι συνέπεια της άνοδου του ι
λευταίου κατά 2,2% έναντι του δολλαρί-
και κατά 3,4% έναντι του Γερμανικού μέ-
κου.

Η άνοδος έναντι του ΕCU οφείλεται κ
ρίως στην άνοδο έναντι του Γαλλικού φρέ-
κου και της Ιταλικής λιρέττας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλαρίου Ν. Ύόρκης

	22.5.90	25.6.90	Διαφ.
Μάρκ. Γερμ.	1.6720	1.6740	+ 0,12%
Φρ. Έλβ.	1.4162	1.4112	- 0,35%
Λίρ. Άγγλ.	1.6925	1.7310	+ 2,28%
Φρ. Γαλλ.	5.6275	5.6265	- 0,02%
Λίρ. Ιταλ.	1226,0	1227,0	+ 0,08%
Γιέν Ιαπ.	151,15	154,85	+ 2,45%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων 25.6.90

Μήνες	1	3
Δολλ. ΗΠΑ	8 5/16	8 3/8
Λίρ. Άγγλ.	14 15/16	14 11/32
Μαρ. Γερμ.	8	8 1/4
Φρ. Έλβ.	8	9
Φρ. Γαλλ.	9 3/4	10

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής Fixing. Τραπεζ. Έλλάδος

	23.5.90	25.6.90	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	163.510	164.120	- 0.4
Μάρκ. Γερμ.	98.520	97.792	- 0.7
Φρ. Έλβετ.	116.262	116.362	- 0.0
Λίρ. Άγγλ.	278.410	284.070	- 2.0
Φρ. Γαλλ.	29.286	29.131	+ 0.1
Λίρ. Ιταλ.			
(100)	13.411	13.355	+ 0.4
Γιέν Ιαπ.			
(100)	108.315	105.465	+ 2.7
ECU	202.370	201.940	+ 0.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Διακυμάνσεις Τιμών
Χρηματιστηρίων

	23.5.90	25.6.90	Διαφ %
Dow Jones			
(N.Y.)	2852.2	2853.0	+ 0.0
Fin. Times			
(Λονδ.)	2287.4	2398.5	+ 4.9
DAX			
(Φραγκφ.)	1831.8	1896.2	+ 3.5
CAC (Παρίσι)	563.0	542.99	- 3.6
Αθηνών	1119.0	1491.8	+ 33.3
Τόκιο	32177	31124	- 3.3

νεύτηκε τρόπους και βρήκε διέξοδο στα διεξόδα προκειμένου να μην υποστεί οικονομικές κυρώσεις το πλοίο και κατ' επέκταση ο πλοιοκτήτης.

Ελπίζω πως κάποτε και με τη συμπαράσταση των «Ναυτικών Χρονικών», που πάντα διαβάζω και συγχαίρω για την ύλη και τις θέσεις των, να βρεί και ο ναυτικός κόσμος την δικαίωση και κατανόηση από όλους τους ευθύνονται για τον υποβιβασμό του και να έχει μία περισσότερο ανθρώπινη αντιμετώπιση από την Ελληνική Πολιτεία.

Εύχαριστώ για τη φιλοξενία
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΕΔΕΜΠΙΛΗΣ
Πλοίαρχος Δ/Ε ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ

Έν πλώ, 10.6.1990

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΘΥΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Χαίρομαι ιδιαίτερα που τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν πάρει τελευταία σαφή θέση υπέρ της επάνδρωσης των Ελληνικών πλοίων με Έλληνες ναυτικούς.

Ο αλληλένδετος κρίκος μεταξύ Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας και Έλλήνων ναυτικών δεν είναι μύθος, αλλά μία πραγματικότητα αναμφισβήτητη και ο κυριότερος μοχλός που συνέβαλε στο θαύμα της Έμπορικης μας ναυτιλίας.

Αυτή η ναυτιλία που μεγαλούργησε και μεσουράνησε, στους καλούς καιρούς και στάθηκε όρθια στην κρίση των τελευταίων χρόνων δεν οφείλει την ύπαρξη της μόνο στο δαιμόνιο των Έλλήνων Έφοπλιστών, αλλά και στην εξίσου προσφορά του Έλληνα ναυτικού.

Στίς δύσκολες στιγμές σήκωσε και αυτός το βάρος με την ευσυνειδησία, την εργατικότητα και την αγάπη για το πλοίο. Στίς δύσκολες στιγμές φάνηκε η επαγγελματική

του έξαρση. Στην ανάγκη φάνηκε το φιλότιμο, ο πατριωτισμός και η εργατικότητα του.

Υπάρχουν βέβαια και εξαιρέσεις όπως και σε κάθε επάγγελμα. Αλλά η πλειοψηφία πρέπει να αισθάνεται περήφανη γιατί έκανε και εξακολουθεί να κάνει το καθήκον της με συναίσθηση ευθύνης, χωρίς να περιμένει εύσημα.

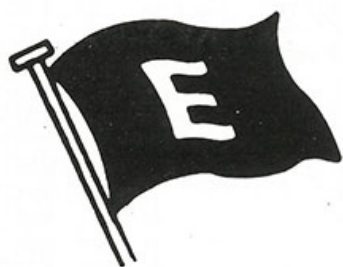
Μένει όμως με το παράπονο γιατί από το μερίδιο του θαύματος τίποτα δεν καρπώθηκε και στη δύση της καριέρας του καταντάει επαίτης μιάς πενιχρής σύνταξης που και για αυτήν αγωνιά αν θα την πάρει.

Απειρα παραδείγματα αυτοθυσίας και εργατικότητας θα μπορούσα να εκθέσω και από προσωπική πείρα. Τα συγχαρητήρια ανήκουν σε όλους, αλλά θα ξεχωρίσω τους πρωταγωνιστές για λίγο. Πώς να αντιπαρέλθω την εργατικότητα των Α' μηχανικών, που πολλές φορές υπερέβαλαν τους εαυτούς των προκειμένου να κάνουν την προπέλλα να γυρίζει. Και πόσες μαγικές ικανότητες δεν απόκτησε η κορδέλλα στα χέρια τους στίς χαλεπές ημέρες. Πόσα βραβεία ή υποτροφίες θα πρέπει να απονεμηθούν στον κάθε πλοίαρχο που άμετρητες φορές μηχανο-

Σημ. Συντ. Κανένας δεν μπορεί να διαφωνήσει με όσα επισημαίνει ο επιστολογράφος. Μία παρατήρηση μόνον σε όσα αναφέρει εν όρχη για το ενδιαφέρον των «Ναυτικών Χρονικών» υπέρ των Έλλήνων ναυτικών: Αυτό το ενδιαφέρον δεν είναι της τελευταίας στιγμής. Υπενθυμίζω ότι μόνον τα «Ναυτικά Χρονικά» αγωνίσθηκαν όλα αυτά τα δύστυχα χρόνια της δεκαετίας του '80 για να σταματήσει η συρρίκνωση που με την αλλαγή της σημαίας και τη χρησιμοποίηση των ξένων πληρωμάτων οδηγούσε στην εξουθένωση των Έλλήνων ναυτικών. Υπενθυμίζω ακόμη ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν περιορίστηκαν μόνον σε επισημάνσεις για τις τραγικές στιγμές που πέρασαν από την αϊτία αυτή οι ναυτικοί μας αλλά έκαναν συγκεκριμένες προτάσεις που θα εξομάλυναν το κόστος του υπό Έλληνική σημαία πλοίου με τα ελληνόκτητα ώστε να εξαλειφθεί η ύφισταμένη διαφορά στο κόστος εκμεταλλεύσεως και να μην υπάρχει ανάγκη καταφυγής στις διάφορες ξένες σημαίες. Αυτυχώς, οι διοικούντες φοβήθηκαν να υιοθετήσουν τότε τις προτάσεις των «Ναυτικών Χρονικών» με αποτέλεσμα η συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου να συνεχίζεται ακόμη και σήμερα. Ήδη, τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν προτείνει έναν έμμεσο επαναπατρισμό με το καθεστώς της ασφάλισης στο NAT των ναυτικών μας που υπηρετούν σε πλοία με ξένες σημαίες, υπενθυμίζω δε ότι κάτι ανάλογο είχε γίνει τη δεκαετία του '50 και σταδιακά οδήγησε στη γιγάντωση του εθνικού νηολογίου.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Εναν Δόκιμο ΑΔΣΕΝ: Δεν έχω καμία αντίρρηση να δημοσιεύσουμε την επιστολή σου, πρέπει όμως να μάς γνωστοποιήσεις το όνομά σου — ανυπόγραφες επιστολές δεν λαμβάνονται υπ' όψει.



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 73 28

Οι ρυθμίσεις του αναπτυξιακού νομοσχεδίου για τή Ναυτιλία

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΜΕΤΟΧΩΝ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Τό αναπτυξιακό νομοσχέδιο, του οποίου η συζήτηση στη Βουλή άρχισε από τό απόγευμα της Πέμπτης 28 'Ιουνίου, περιλαμβάνει επτά-όκτώ ρυθμίσεις που αναφέρονται στη Ναυτιλία και είναι οι εξής:

Διευρύνεται ή έννοια της ναυτικής εταιρίας. Έτσι, τό πρώτο εδάφιο της παραγράφου Ι του άρθρου Ι του Ν. 959/1979 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ναυτική εταιρεία είναι ή εταιρία που συνιστάται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του νόμου αυτού και έχει ως αποκλειστικό σκοπό τήν κυριότητα ελληνικών έμπορικων πλοίων, τήν εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών και ξένης σημαίας έμπορικων πλοίων καθώς και τήν απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιριών».

ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ή εισαγωγή ναυτικών εταιριών στό Χρηματιστήριο 'Αξιών 'Αθηνών. Έτσι ή παράγραφος 4 του άρθρου 7 του Ν. 959/1979 αντικαθίσταται ως εξής και προστίθεται παράγραφος 5 ή οποία ακολουθεί:

4. Οί μετοχές ναυτικών εταιριών μπορούν νά εισαχθούν στό Χρηματιστήριο μόνο μετά από έγκριση της έπιτροπής κεφαλαιαγοράς και έφόσον συντρέχουν οί υπόλοιποι όροι και προϋποθέσεις γιά τήν εισαγωγή μετοχών άνωμένων εταιριών στό Χρηματιστήριο. Ειδικότεροι όροι γιά τήν εισαγωγή και διαπραγμάτευση των μετοχών αυτών στό Χρηματιστήριο θά καθορισθούν μέ ΠΔ ύστερα από πρόταση του ύπουργού Έθνικής Οικονομίας και Έμπορικής Ναυτιλίας. Στη περίπτωση αυτή ή ναυτική εταιρία υπέχει όλες τίς υποχρεώσεις γιά έλεγχο από όρκωτούς λογιστές και δημοσιότητα οικονομικών καταστάσεων και άλλων στοιχείων τίς όποιες υπέ-

χουν οί άνώνυμες εταιρίες μέ μετοχές εισηγμένες στό Χρηματιστήριο.

5. Μέ τήν ίδια απόφαση της Έπιτροπής Κεφαλαιαγοράς που αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί νά όρισθεί ότι ή διαπραγμάτευση των μετοχών ναυτικής εταιρίας στό Χρηματιστήριο γίνεται αποκλειστικά και μόνο σέ ξένο νόμισμα.

Στήν περίπτωση αυτή:

- Στό κείμενο των μετοχών της ναυτικής εταιρίας αναγράφεται ότι ή διαπραγμάτευσή τους στό Χρηματιστήριο γίνεται αποκλειστικά και μόνο σέ ξένο νόμισμα.

- 'Η δημόσια έγγραφη στίς αύξήσεις κεφαλαίου της ναυτικής εταιρίας, τόσο κατά τήν άρχική εισαγωγή των μετοχών της στό Χρηματιστήριο, όσο και κατά μεταγενέστερη της εισαγωγής στό Χρηματιστήριο νέων μετοχών της ίδιας κατηγορίας, γίνεται άπευθείας σέ έλεύθερο συνάλλαγμα μή υποχρεωτικά έκχωρητό στην Τράπεζα της Ελλάδος, τό όποιο και αναλαμβάνεται αυτούσιο από τήν εταιρία.

'Η διαπραγμάτευση και άγοραπωλησία των μετοχών στό Χρηματιστήριο γίνεται σέ έλεύθερο συνάλλαγμα μή υποχρεωτικά έκχωρητό στην Τράπεζα της Ελλάδος, τό όποιο θά καταβάλλεται άπευθείας από τόν άγοραστή στόν πωλητή.

Όλα τά έξοδα και προμήθεια τόσο γιά τήν εισαγωγή όσο και τή διαπραγμάτευση των μετοχών ναυτικής εταιρίας στό Χρηματιστήριο έξοφλούνται μέ τήν εισαγωγή έλεύθερου συναλλάγματος μή υποχρεωτικά έκχωρητέου στην Τράπεζα της Ελλάδος.

ΕΠΑΝΑΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ στό Έπουργείο

Οικονομικών ή Γνωμοδοτική Έπιτροπή των Νόμων 27 και 29/1975 και στό ΥΕΝ ή Γνωμοδοτική Έπιτροπή φορολογικών πλοίων.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΖΕΤΑΙ ότι οί δραστηριότητες γραφείων ή υποκαταστημάτων άλλοδαπων έπιχειρήσεων, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 28 του Ν. 814/1978 (ΦΕΚ Α' 144) άφορούν πλοία άνω των 500 κόρων όλικής χωρητικότητας. Κατά τά λοιπά ισχύουν οί διατάξεις του προαναφερθέντος άρθρου.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΖΕΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ότι αποφάσεις άλλοδαπων δικαστηρίων που επιδικάζουν άποζημιώσεις γιά άπαιτήσεις που άπορρέουν από περιστατικά θαλασσίας ρυπάνσεως, δέν κηρύσσονται έκτελεστές στην Ελλάδα εάν τό ποσό άποζημίωσης που επιδικάζεται από τίς αποφάσεις αυτές, υπερβαίνει τό όριο περιορισμού της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτου, όπως αυτό καθορίζεται από τήν ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και τίς έν ισχύει διεθνείς συμβάσεις που έχει κυρώσει ή Ελλάδα.

ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ οί έπιδοτήσεις του Ν. 1262 γιά τήν κατασκευή ή μετασκευή άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων και τουριστικών έπαγγελματικών πλοίων. Επίσης καταργούνται και οί έπιδοτήσεις που προβλέπονταν γιά τίς συναφείς έπιχειρηματικές δραστηριότητες των ναυτικών.

ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ή χρήση CB από ναυτικές έπιχειρήσεις μέ τήν καταβολή είδικού τέλους.

Αυτά μόνο κατορθώσαμε νά έπισημάσουμε έμεις από τό αναπτυξιακό πολυνομοσχέδιο ή «νομοσχέδιο — σκούπα», όπως έχει άποκληθεί από όρισμένους.

John Samonas

+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
167/169 LONDON ROAD
Kingston · Upon · Thames,
Surrey KT2 6PT — England
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
FAX: 081-547 1949
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

'Απογοήτευση από τό 'Αναπτυξιακό Νομοσχέδιο

Του κ. ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ

Ενώ συνεχίζεται αδικαιολόγητα ή καθυστέρηση λήψης μέτρων για την προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ή έλλειψη αξιωματικών καταστώματος και μηχανής δημιουργεί ουσιαστικά προβλήματα για την επάνδρωση των υπό 'Ελληνική σημαία πλοίων.

Αυτή την στιγμή δέν προσφέρονται 'Ανθυποπλοίαρχοι και 'Υποπλοίαρχοι για δεξαμενόπλοια ενώ ελάχιστοι είναι οι Πλοίαρχοι πού προσφέρονται για ναυτολόγηση. Είναι αυτονόητο ότι εάν έπιστρέψουν στην 'Ελληνική σημαία π.χ. 100 πλοία δέν θά έχουμε "Ελληνες αξιωματικούς για να τά επανδρώσουμε.

Εν τώ μεταξύ ή κατάσταση χειροτερεύει καθημερινά. Συγκεκριμένα από τό 1984 έως τό 1989 έλαβαν δίπλωμα 'Ανθυποπλοίαρχου 2.842, ενώ την ίδια περίοδο συνταξιοδοτήθηκαν 4.102 Πλοίαρχοι πάσης τάξεως. Μ' άλλα λόγια μειώθηκαν οι 'Αξιωματικοί καταστώματος σε μία μόνο δετία κατά 1.260.

Διάβασα μέ προσοχή τό 'Αναπτυξιακό Νομοσχέδιο πού κατατέθηκε στην Βουλή την περασμένη Δευτέρα και απογοητεύτηκα. Λίγα, πολύ λίγα περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο για την Ναυτιλία. Όμως και αυτά τά λίγα ένισχύουν άπαράδεκτα τό υπό ξένη σημαία πλοίο.

Ουσιαστικά δέν προβλέπεται κανένα κίνητρο για τόν επαναπατρισμό των 'Ελληνικών πλοίων και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. 'Απεναντίας, καταργούνται ευεργετικές διατάξεις πού είχαν θεσπισθεί για τούς "Ελληνες ναυτικούς όσον αφορά την επιδότησή τους. Σίγουρα έτσι δέν έπιστρέφουν τά πλοία στο 'Ελληνικό νηολόγιο και τό σημαντικότερο δέν θά υπάρξουν στο μέλλον "Ελληνες ναυτεργάτες.



Ο κ. Θανάσης Βαρίνος, είναι Γεν. Γραμματέας της Ένώσεως Πλοιαρχών, μέλος του Γενικού Συμβουλίου της Γ.Σ.Ε.Ε. και αναπληρωματικός Βουλευτής Χίου της Νέας Δημοκρατίας.

Πρίν από ένα χρόνο μέ πρωτοβουλία του Υ.Ε.Ν. συστάθηκε μία άτυπη 'Επιτροπή, προκειμένου να επεξεργασθεί και να προτείνει κίνητρα, για την προσέλκυση των νέων. Η επιτροπή, στην οποία μετείχαν όλοι οι φορείς της ναυτιλίας, κατέληξε σε σημαντικές προτάσεις, προκειμένου να δοθούν κίνητρα.

Δυστυχώς, οι προτάσεις αυτές έμειναν στο συρτάρι, αφού στο αναπτυξια-

κό νομοσχέδιο δέν περιλαμβάνεται κανένα μέτρο, αλλά ούτε και ή λέξη «ναυτικός». Είναι πρωτόκουστο να μην υπάρχει ή λέξη «ναυτικός» σε αναπτυξιακό νομοσχέδιο, όταν όλοι προσδοκούν αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ποιός τέλος πάντων θά εξηγήσει στον ναυτιλιακό και ναυτεργατικό κόσμο, γιατί δέν περιλήφθηκαν κίνητρα στο αναπτυξιακό νομοσχέδιο προς όφελος της 'Ελληνικής Οικονομίας, πού έχει ανάγκη όσο ποτέ άλλοτε από τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα;

Πιστεύω ότι υπάρχει χρόνος, έστω και καθυστερημένα να περιληφθούν στο νομοσχέδιο μέτρα ναυτιλιακής ανάπτυξης και στήριξης του υπό 'Ελληνικής σημαίας πλοίου, τά όποια για να αποτελέσουν ισχυρά κίνητρα για την επιστροφή των πλοίων, θά πρέπει παράλληλα να περιλαμβάνουν σημαντικά μέτρα για την προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αφού ό "Ελληνας ναυτεργάτης είναι ή ψυχή του 'Ελληνικού πλοίου.

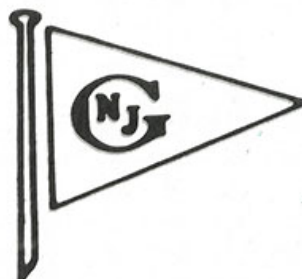
Έκδοθέντα διπλώματα Πλοιαρχών Ε.Ν. και Συνταξιοδοτήσεις κατά τη τελευταία δετία:

ΕΤΟΣ	Α' Τάξεως	Β' Τάξεως	Γ' Τάξεως	Συνταξιοδοτήσεις
1984	183	359	683	816
1985	106	344	817	767
1986	162	262	588	786
1987	97	246	333	460
1988	89	259	221	721
1989	162	274	200	552
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ	799	1.744	2.842	4.102

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

Οί έπιπτώσεις από τόν θόρυβο

Όμολογούμε ότι δεν περιμέναμε μία τόσο άμεση επιβεβαίωση των φόβων μας για τις επιπτώσεις που μπορεί να υπάρξουν σε βάρος του έφοπλισμού και των ναυτικών μας αλλά και των ελληνικών πλοίων καθώς και της εθνικής οικονομίας από τόν θόρυβο που έχει δημιουργηθεί τελευταία με τό θέμα των ρυπάνσεων — ύπαρκτων, ύποτιθέμενων και, τολμούμε να πούμε, ένδεχομένων φτιαχτών.

Η επιβεβαίωση για τις επιπτώσεις του θορύβου σε βάρος της Ναυτιλίας και του έφοπλισμού ήρθε με ένα ύβριστικό και συκοφαντικό για τή Ναυτιλία και τούς ανθρώπους της άρθρο που δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» στις 19 Ιουνίου με τόν τίτλο «Η σκοτεινή πλευρά της ναυτιλίας» — άρθρογράφος ό κ. Δημ. Παπαϊωάννου, δρ. χημικός - μηχανικός και εκδότης του έντύπου «Νέα Οικολογία», όπως ύποσημειώνει ή ίδια ή έφημερίδα.

Αυτή είναι ή μία πλευρά των επιπτώσεων, πολλοί όμως στην 'Ακτή Μιαούλη και στό λιμάνι μιλούν και για μία άλλη πλευρά, ιδιαίτερα σημαντική: τήν οικονομική.

Φοβούνται, δηλαδή, κατ' αρχήν ότι ό Πειραιάς δεν θά βλέςπει πλέον καράβι

για άνεφοδιασμό και για έπισκευές.

Φοβούνται ακόμη ότι μπορεί να υπάρξουν άκυρώσεις άφίξεων ξένων τουριστών στην 'Ελλάδα τήν όποία έμεις οι ίδιοι τήν εμφάνισαμε να είναι κατακλυσμένη από άκρου σε άκρο από τό πετρέλαιο που άδειάζουν άσύστολα στή θάλασσα τά ελληνικά (πρωτίστως) και τά ξένα πλοία.

Φοβούνται, τέλος, ότι μπορεί να υπάρξουν όδυνήρες συνέπειες σε βάρος ελληνικών πλοίων και 'Ελλήνων ναυτικών ανά τόν κόσμο.

Πρέπει να πούμε ακόμη ότι πολλοί στην 'Ακτή Μιαούλη και στό λιμάνι διερωτώνται για τόν θόρυβο — έμεις πάντως δεν τολμούμε να πιστέψουμε τήν είκασία που διατυπώθηκε ότι «όλο αυτό τό νταβαντούρι», στό όποιο, όπως έλέχθη προσφύως, «έπαιξε» ως συνήθως και ό ελληνικός τύπος, έγινε για να άποκτηθούν και άλλα άεροσκάφη!

Πρέπει, τέλος, να προσθέσουμε ότι για τό θέμα που έχει δημιουργηθεί, έλάβαμε μία έπιστολή από άξιόλογο μέλος τής ευρύτερης ναυτιλιακής μας οικογένειας που δεν έπιθυμεί να δημοσιευθεί ένυπογράφως: «Επαναλαμβάνοντας, αναφέρει, τήν ρήσιν έπιστολογράφου σας, ύπογραμμίζω και έγώ ότι

εύτυχώς που υπάρχουν «Τά Ναυτικά Χρονικά» και άντιστέκονται. Άλλιώς θά είχαμε φορτωθεί ένα ακόμη πιστοποιητικό».

Τό άρθρο

Κατωτέρω παρατίθεται — για του λόγου τό ασφαλές — τό άρθρο του κ. Παπαϊωάννου, όπως άκριβώς δημοσιεύθηκε στα «ΝΕΑ»:

Τίς τελευταίες ήμέρες ζούμε όλοι μία έξαρση των πετρελαιοκηλίδων στό Αιγαίο. Τά άκραία φαινόμενα έχουν και τά καλά τους. Εύαισθητοποιούν τήν κοινή γνώμη και αναγκάζουν τούς ιθύνοντες να άσχοληθούν σοβαρότερα με τό θέμα. Πόσο σοβαρά όμως μπορεί να άσχοληθεί κανείς μ' ένα θέμα του όποιου τή βαθύτερη φύση και τά αίτια άγνοεί ή έπιμένει να μήν κατανοεί;

Οί πετρελαιοκηλίδες προέρχονται από τούς παρακάτω τύπους διεργασιών κατά συνέπεια και κατηγορίες άφορμών. Η πρώτη και πιό συνηθισμένη είναι οι συνήθειες έκπλύσεις των χώρων των πλοίων στους όποιους δημιουργούνται κατάλοιπα από πετρελαιοειδή. Τά μηχανοστάσια, οι άποθήκες καυσί-



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.

CONTACT:

IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- ★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
- ★ STEVEDORES - FACILITIES FOR S.T.S. TRANSHIPMENT & SUPPLIES AT O.P.L.
- ★ APPOINTED SURVEYORS FOR:

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 Lines)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEA/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL.
4675772 - Capt JOHN GOROS (HELLENE)
4590194 - ANTHONY FONG
4661925 - ANNA YEO.

★ IN THAILAND

★ HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD
61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 3142690 (Ext. 4D-Capt E. GLYPTIS)

★ IN MALAYSIA

★ HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES
Holiday Plaza Office Tower
Century Garden - JOHORE BAHRU 80250
TEL: (07)-513231 / 312099 AOH: 329998/229964
TLX: 60770 / 60217 - FAX: 511175 / 312096
CABLES: HELLENICO / JOHOREBAHRU

★ IN GREECE (LIAISON OFFICE)

★ HELLENIC OVERSEAS SERVICES
5, Bouboulinas - 185 35 PIRAEUS
TEL: 4110594 / 4130488
AOH: 4511705 Capt JOHN PSARRAS
FAX: 4126061

μων αλλά και δεξαμενές των δεξαμενοπλοίων είναι τυπικά παραδείγματα τέτοιων χώρων. Από τις εκπλύσεις αυτές «διαφεύγουν» στο θαλάσσιο περιβάλλον μερικές δεκάδες ή και εκατοντάδες λίτρα σε κάθε ταξίδι ενός πλοίου.

ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Παρ' όλα αυτά, αν λάβει κανείς υπόψη το συνολικό αριθμό διελεύσεων πλοίων, τότε μόνο για την περιοχή του Αιγαίου θα πρέπει να θεωρήσει ότι απορρίπτονται έτσι **άνω των 10.000 τόνων πετρελαιοειδών** κάθε χρόνο. Αίτια αυτού του τύπου των απορρίψεων είναι η εξοικονόμηση του κόστους καθαρισμού των νερών αυτών από τις εύκολες που υπάρχουν στα λιμάνια, καθώς και η τάση για συντόμευση του χρόνου του ταξιδιού (μέγιστος βαθμός αξιοποίησης του πλοίου).

Η δεύτερη και επίσης συνήθης αιτία απόρριψης πετρελαιοειδών από τα πλοία είναι η (παράνομη) **απόρριψη του νερού έρματος** από τα πετρελαιοφόρα στο πέλαγος και όχι στις ειδικές εύκολες παραλαβής του έρματος που υπάρχουν στα λιμάνια. Τα άδεια δεξαμενόπλοια, προκειμένου να πλέουν καλύτερα, γεμίζουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό νερό, το οποίο απορρίπτουν στη θάλασσα λίγο πριν φορτώσουν πετρέλαιο.

Δυστυχώς το νερό αυτό είναι κατάφορτο με πετρελαιοειδή: Υπολογίζεται ότι το 1:1000 περίπου του συνολικά μεταφερόμενου πετρελαίου διαφεύγει έτσι στη θάλασσα. Αυτό για τις ελληνικές θάλασσες σημαίνει μία απορριπτόμενη ποσότητα γύρω στους **10.000 τόνους ετησίως**. Αιτία και αυτού του τύπου των απορρίψεων είναι επίσης η συντόμευση του χρόνου του ταξιδιού καθώς και η εξοικονόμηση χρημάτων από το κόστος παράδοσης του έρματος στις «εύκολες των λιμανιών».

ΣΟΒΑΡΗ ΑΙΤΙΑ

Η τρίτη και πιο σοβαρή αιτία είναι τα

λεγόμενα **άτυχηματα**. Κακή στεγανοποίηση στο σώμα του πλοίου ή ελαττωματικές συνθήκες μεταφόρτωσης γίνονται αιτία διαρροών στη θάλασσα μιας ποσότητας που μπορεί να κυμανθεί από **λίγες χιλιάδες μέχρι και εκατοντάδες χιλιάδες τόνους πετρελαιοειδών** το χρόνο.

Πέραν όμως αυτού, ο **έφοπλιστής μας κόσμος**, που είναι ο κατ' εξοχήν υπεύθυνος για το κακό καιρός εις να σταματήσει τα θέατρα, τις εικονικές δωρεές και τις οργανώσεις - σφραγίδες προστάς του περιβάλλοντος μετά Ιλουστρασιόν φυλλάδι και άφισεως που στηρίζει και **νά βάλει το χέρι στην τσέπη**. Ένας «άξιοπρεπής» έρματος, που θα απέδιδε τώρα 50 εκατ. δολάρια, θα μπορούσε να εξοπλίσει άμεσα το ελληνικό Δημόσιο με αρκετά ταχύπλοα σκάφη άστυνόμευσης και συστήματες αποτροπής των συνπειδών των άτυχημάτων (πλωτά φράγματα, κ.ά).

Και αυτό ως ελάχιστος «φόρος» ανταπόδοσης των τεράστιων κερδών του και των φόρων που δεν έχει ποτέ του πληρώσει από υπάρξεως ελληνικού κράτους.

Η διαφορά των δύο πρώτων κατηγοριών (των εκπλύσεων χώρων και απορρίψεων έρματος) από την τρίτη είναι ότι οι δύο πρώτες αποτελούν έσκεμμένες και επιθυμητές ενέργειες, ενώ η τρίτη είναι συνήθως ανεπιθύμητη και αντιοικονομική. Βεβαίως δεν αποκλείονται έντελως άσυνειδητες ενέργειες όπως π.χ. η περίπτωση πετρελαιοφόρου που άδειασε το φορτίο του στη θάλασσα προκειμένου να το γεμίσει εν πλώ με άλλο υγρό κατά πολύ ακριβότερο του πετρελαίου (π.χ. οργανικούς διαλύτες, φαιαινόλαδο) που βρήκε σε τιμή εύκαιρίας. Αυτά όμως αποτελούν σπάνια περιστατικά.

ΣΚΟΠΙΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Παρ' όλα αυτά, τα λεγόμενα **άτυχηματα** μπορούν να ένταχθούν και αυτά στις **σκοπίμες ενέργειες** αν λάβει κανείς υπόψη ότι προέρχονται από **βιαστικές**

κές ενέργειες οι οποίες έχουν στόχο το κέρδος. Τέτοιες ενέργειες είναι η κακή συντήρηση (ρήγματα, κ.α.), οι βιαστικές φορτοεκφορτώσεις, ή εν πλώ μεταφόρτωση, που σημειωτέον είναι και κατά 99% παράνομη (λαθρεμπόριο).

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί ότι η **επιδίωξη του άνομου κέρδους** είναι η κύρια αιτία της απόρριψης στη θάλασσα πολλών χιλιάδων τόνων πετρελαιοειδών το χρόνο από τα πλοία, οι οποίες έχουν γεμίσει πετρελαιοκηλίδες το σύνολο των παραλιών της χώρας μας κι έχουν προξενήσει άνεπανόρθωτες καταστροφές στο βυθό των θαλασσών μας και στην ιχθυοπαραγωγή τους.

Βεβαίως σπασμωδικές ενέργειες, όπως αύξηση προστίμων, μόνο εικονικό χαρακτήρα μπορούν να έχουν και δεν θα σταματήσουν το κακό, διότι η αρχή «**ο ρυπαίνων πληρώνει**» τείνει να αλλοιωθεί στο «**ο πληρώνων ρυπαίνει**» εφόσον το πρόστιμο παραμένει ασύγκριτα χαμηλότερο από το προκύπτον εκ της άσυνδοσίας ιδιωτικό κέρδος. Μία λύση προς την κατεύθυνση αυτή θα αποτελούσε ένα πακέτο μέτρων βασισμένο στη λογική ότι **η διαρροή πετρελαιοειδών πρέπει να θεωρηθεί έσκεμμένη ενέργεια και κακούργημα**, όπως ακριβώς και ο έμπρησμός.

Έτσι, πέραν του καπετάνιου, θα πρέπει και το πλοίο να ύφίσταται συνέπειες, δηλαδή να **κατάσχετα** ή να **κατακρατείται** προσωρινά.

Νά μπαίνει δηλαδή και το πλοίο φυλακή. Το τελευταίο μάλιστα είναι ακριβώς εκείνο που «καίει» τόν πλοιοκτήτη, δεδομένου ότι βασικό κίνητρο για τις απορρίψεις πετρελαιοειδών είναι η συντόμευση του χρόνου.

ΤΟ ΧΕΡΙ ΣΤΗΝ ΤΣΕΠΗ

Για την αύξηση της άστυνόμευσης «περασμάτων» του Αιγαίου δεν χρειάζεται να πει κανείς τίποτε. Άπλά το κράτος να αγοράσει ΤΩΡΑ 10 ταχύπλοα και να τα λειτουργούν επί 24ώρου βάσεως και ιδιαίτερα τη νύχτα. Και βεβαίως να εγκρίνονται και οι υπερωρίες του προσωπικού.



吉林貿易(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 GAYLINTRAD

**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

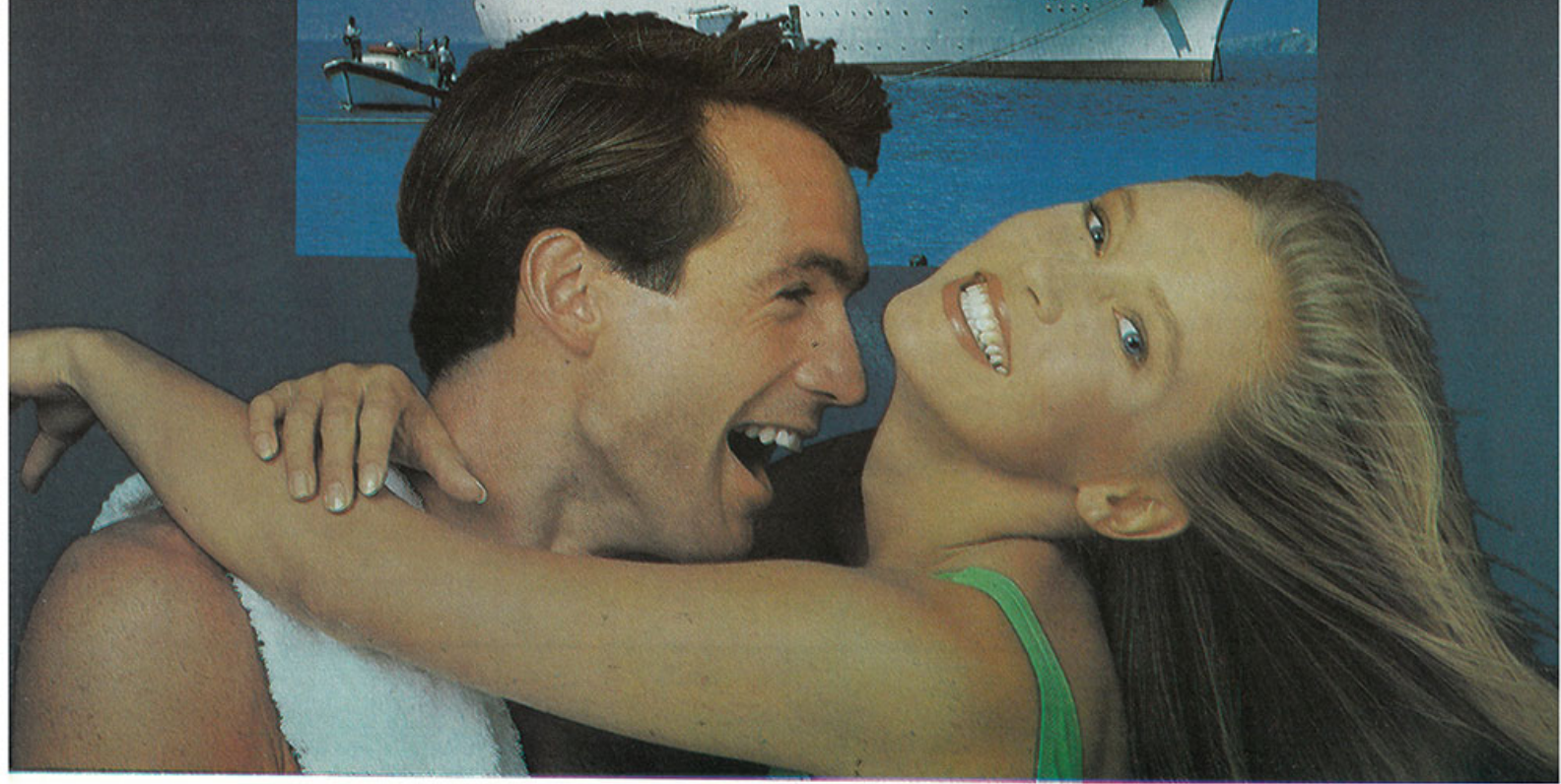
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

EPIROTIKI LINES

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302 212741 212575





ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

A.N. CA
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

Ακτή Κονδύνη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

‘Η ‘Ελληνική ‘Επιβατηγός Ναυτιλία καί τό Καμποτάζ

‘Η πορεία τής ελληνικής άκτοπλοΐας, ή θέση τής άκτοπλοϊκής επιχειρήσεως καί τών κρουαζιεροπλοίων, υπό τό φώς τών διαγραφόμενων εξελίξεων στον ευρωπαϊκό κυρίως χώρο, ήταν θέματα πού εξετέθησαν κατά τή δεύτερη ‘Ημερίδα του Κοινοφελούς ‘Οργανισμού Κυκλάδων Νήσων, πού πραγματοποιήθηκε στο Εγγενίδειο ‘Ιδρυμα τή Δευτέρα 25 ‘Ιουνίου καί τής οποίας τό γενικό θέμα ήταν: «Οί Κυκλάδες μπροστά στην πρόκληση του 1992». Στόχος τής ημερίδας ήταν νά φωτισθούν όλες οι πλευρές του πολυδιάστατου θέματος τής ευρωπαϊκής ένοποιήσεως του 1992. Εισηγήσεις στά επί μέρους θέματα έκαναν στην ημερίδα οι κ.κ. Μηνάς Σιγάλας, πρόεδρος τής ‘Ενώσεως Πλοιοκτητών ‘Ακτοπλοϊκών ‘Επιβατηγών πλοίων, ‘Ανδρέας Ποταμιάνος, πρόεδρος τής ‘Ενώσεως ‘Εφοπιστών ‘Επιβατηγών Κρουαζιεροπλοίων καί ‘Αντώνης Κυρτάτας, πρόεδρος του Κοινοφελούς ‘Οργανισμού Κυκλάδων Νήσων.

Στήν εισήγησή του ο κ. Μηνάς Σιγάλας αναφέρθηκε στην ραγδαία ανάπτυξη του ελληνικού επιβατηγού στόλου, τονίζοντας ότι οι άκτοπλοϊκές γραμμές άποτελούν πραγματικές άρτηρίες, διά μέσου τών όποιων διακινούνται άνθρωποι καί αγαθά, πού όπως τό αίμα, δίδουν κυριολεκτικά ζωή στους νησιωτικούς χώρους τής πατρίδας μας, όπως είναι ο Κυκλαδικός χώρος.

Σέ μία άνασκόπηση τής τελευταίας 25ετίας, ανέφερε ο κ. Σιγάλας, θά διαπιστώσουμε ριζικές μεταβολές στο μέγεθος καί στην σύνθεση του άκτοπλοϊκού στόλου, καθώς καί στην μορφή τής άκτοπλοϊκής επιχειρήσεως.

‘Η μεταφορική ικανότητα του άκτοπλοϊκού πλοίου αύξήθηκε έντυπωσιακά. ‘Ενώ τό 1964 ήταν 18.500 επιβάτες (τό θέρος), σήμερα έφτασε στους 110.000 επιβάτες.

‘Η μέση μεταφορική ικανότητα σέ επιβάτες από 385 τό χειμώνα καί 600 τό

θέρος αύξήθηκε αντίστοιχα σέ 610 τό χειμώνα καί άνω τών 1.000 τό θέρος.

‘Η μέση ηλικία πού τό 1964 ήταν 29 χρόνια, κατέβηκε σήμερα στά 16 χρόνια περίπου.

‘Ο κ. Σιγάλας διευκρίνισε ότι οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες διενεργούνται σήμερα από τά 100 πλοία (76 Ε/Γ - Ο/Γ καί 24 ύδροπτερυγα) πού είναι μέλη τής ‘Ενώσεως καί 150 περίπου πορθμεΐα άνοικτού τύπου καί τά πλοία τοπικών συγκοινωνιών.

Σημαντική μεταβολή πραγματοποιήθηκε επίσης στην μορφή του άκτοπλοϊκού πλοίου. Μέ πρωτοβουλία ιδιωτών αντικαταστάθηκαν τά επιβατηγά κλασσικού τύπου μέ τά επιβατηγά - όχηματα-γωγά πού μεταφέρουν επιβάτες καί όχήματα. ‘Ο νέος αυτός τύπος πλοίου πού επεκράτησε, είχε θετικά αποτελέσματα στην άγροτική οικονομία καί στην γενικότερη ανάπτυξη τών νησιών μας, γιατί διευκολύνθηκε ή μεταφορά τών γεωργικών προϊόντων καί λοιπών αγαθών. ‘Η εξέλιξη του Ι.Χ. αυτοκινήτου συνέβαλε σημαντικά καί στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος.

‘Ο κ. Σιγάλας έπέσημανε άκόμη ότι ή σημαντική αύξηση τής χωρητικότητας τών άκτοπλοϊκών πλοίων καί τών μεταφορών έν γενεί, δέν παρακολουθείται από την άναγκαία ανάπτυξη τών λιμένων τής χώρας. Οί περισσότεροι λιμένες πού χρησιμοποιούνται σάν άφετηρία, προσέγγιση καί προορισμός τών άκτοπλοϊκών πλοίων κατά την έκτέλεση τών δρομολογίων τους, δέν διευκολύνουν τίς συγκοινωνίες καί δέν συμβάλλουν στην βελτίωση του τρόπου μεταφοράς τών έμπορευμάτων καί επιβατών.

Σέ όλα τά λιμάνια τής χώρας πρέπει νά κατασκευαστούν σταθμοί πρόσ έξυπηρέτηση τών επιβατών καί νά διευθετηθούν οι χώροι όχημάτων, μέ κατάλληλη σήμανση για την σωστή ροή τών όχημάτων.

‘Εντυπωσιακές είναι έν προκειμένω οι δηλώσεις του άναπλ. ύπουργού ‘Εμπορικής Ναυτιλίας κ. ‘Αρ. Παυλίδη, ότι στο ΥΕΝ υπάρχουν αξιόλογες μελέτες για τό θέμα τών ελληνικών λιμανιών - ένώ έμειναν άνεκμετάλλευτες καί οι δυνατότητες πού μας προσφέρει ή ΕΟΚ για την αξιοποίηση τών λιμανιών μας.

Γιά τό θέμα τών άδειών σκοπιμότητας καί τών δρομολογίων ο κ. Σιγάλας δήλωσε ότι δέν επιζητείται ή «μονοπωλιακή» έκμετάλλευση τών έσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, αλλά απλά ή έφαρμογή του Π.Δ. 684/76 ώστε νά διατηρείται ίσοζύγιο προσφοράς καί ζήτησης στην έξυπνέρευση τών δρομολογιακών γραμμών.

‘Ο κ. ‘Ανδρ. Ποταμιάνος:

Μέ τή πολύτιμη συνεργασία του ανθρώπινου δυναμικού καί την ύποστήριξη του κράτους ο επιβατηγός τουριστικός στόλος αναπτύχθηκε μέ γρήγορους ρυθμούς καί σήμερα κατέχει τή πρώτη θέση στην Κοινότητα, τόνισε στην εισήγησή του ο κ. ‘Ανδρέας Ποταμιάνος.

‘Η κοινωνική καί οικονομική προσφορά του κλάδου στην έθνική οικονομία είναι πολλαπλή καί σημαντική διότι συνδέεται έντονα, άμεσα καί έμμεσα, κάθετα καί όριζόντια μέ πολλούς παραγωγικούς κλάδους τής οικονομίας μας. ‘Ο κλάδος προσφέρει εργασία σέ χιλιάδες ‘Ελληνες ναυτικούς καί δημιουργεί άπασχόληση σέ σημαντικό αριθμό υπαλλήλων τών ναυτιλιακών εταιριών, τών ταξιδιωτικών γραφείων, ναυτικών πρακτορείων καί άλλων επιχειρήσεων.

‘Ο κ. Ποταμιάνος ύπογράμμισε τή σημαντική συναλλαγματική προφορά τών κρουαζιεροπλοίων στην ελληνική οικονομία καί την έκτίμησή του ότι ο κλάδος τών κρουαζιεροπλοίων άπασχολεί συνολικά περισσότερο από 80.000 άτομα.

‘Αναφερόμενος στα διάσπαρτα Αιγαίοπελαγίτικα νησιά μας ο κ. Ποταμιάνος

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

νος πολύ όρθά έπεσήμανε ότι τά έπόμενα χρόνια αυτά τά νησιά θά είναι τμήμα των φυσικών συνόρων μιάς ενιαίας Εύρωπαϊκής 'Αγοράς 330 έκατομ. ατόμων, πού θά χαρακτηρίζεται από έντονη κινητικότητα, διαφοροποίηση και δυναμισμό.

«Έχουμε ήθική και έθνική ύποχρέωση νά προστατεύσουμε τά νησιά μας από όλες τίς μορφές της σύγχρονης βίας — Καταστροφή Περιβάλλοντος — Τρομοκρατία — Ναρκωτικά. Σέ άμεση συνεργασία μέ τήν Τοπική Αυτόδιοίκηση και μέ τήν ένεργό συμπαράσταση των τοπικών πολιτιστικών και έξωραϊστικών συλλόγων πρέπει να ήγηθούμε μιάς έθνικής πρωτοβουλίας ώστε νά ανακηρυχθεί από τήν συνειδητοποιημένη περιβαλλοντολογικά Εύρώπη τό Αίγαίο και τά νησιά του ως «Πολιτιστικός βióτοπος».

Οί τουριστικές αναπτυξιακές δραστηριότητες των μοναδικών κυκλαδίκων νησιών μας είναι τεράστιες άρκει νά προβάλλουμε σωστά, στίς διεθνείς τουριστικές αγορές τή φύση, τή τέχνη, τήν ιστορία, τήν αρχιτεκτονική και τήν ποιότητα της ανθρώπινης επικοινωνίας των κυκλαδικών περιοχών.

Πρέπει όλοι μας νά καταλάβουμε ότι αυτό άποτελεί τό ισχυρότερο συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας».

Καί ό κ. Ποταμιάνος κατέληξε λέγοντας «Έχουμε μιά ιστορία 3.000 έτών πού αναπτύχθηκε κατά μεγάλο μέρος στά νησιά των Κυκλάδων, δίνοντας τό φώς του Πολιτισμού στην ανθρωπότη-

τα. Έχουμε ύποχρέωση στην ιστορία μας αλλά και προς τά παιδιά μας νά κρατήσουμε τήν έλληνικότητα των νησιών αυτών όπως μάς τήν παρέδωσαν οί πρόγονοί μας για τό συμφέρον όλων μας.

Αυτό όμως μπορούμε νά τό πετύχουμε μόνον άν συνειδητοποιήσουν όλοι οί παράγοντες του τόπου μας, κράτος, πολιτικοί και πολίτες ότι στά χέρια μας κρατάμε έναν ανεκτίμητο πλούτο. Από μάς τούς Έλληνες έξαρτάται νά τόν κρατήσουμε άφθαρτο αξιοποιώντας τον διά τό καλό της πατρίδος μας και του λαού μας».

‘Ο κ. ‘Αντώνης Κυρτάτας

‘Ιδιαίτερα κατατοπιστική ύπήρξε ή είσήγηση του κ. ‘Αντώνη Κυρτάτα για τό θέμα του Καμποτάζ, για τό όποιο τόνισε ότι στά πλαίσια της ΕΟΚ, οί Έλληνες δέν είναι ύποχρεωμένοι νά καταργήσουν τό προνόμιο της ‘Ακτοπλοΐας και ή όποια εξέλιξη στο θέμα αυτό είναι καθαρά θέμα πολιτικής άπόφασης.

‘Ο κ. Κυρτάτας ύπογράμμισε τή σθεναρή μέχρι σήμερα θέση των έλληνικών κυβερνήσεων για τή διατήρηση του προνομίου και τόνισε:

Σύμφωνα λοιπόν μέ τήν έλληνική νομοθεσία ή μεταφορά επιβατών και έμπορευμάτων επιτρέπεται νά γίνεται μόνον από πλοία πού φέρουν τήν ελληνική σημαία στίς εξής περιπτώσεις:

α) όταν μεταφέρουν επιβάτες μεταξύ έλληνικών λιμένων, β) όταν μεταφέ-

ρουν έμπορεύματα μεταξύ έλληνικών λιμένων και είναι κάτω από 1.000 κο.χ. και γ) όταν εκτελούν κρουαζιέρες μεταξύ έλληνικών λιμένων ή άν ή κρουαζιέρα περιλαμβάνει και άλλοδαπα λιμάνια, ή επιβίβαση και άποβίβαση των επιβατών γίνεται σέ έλληνικό λιμάνι.

Τέτοιου είδους προνόμια ή περιοριστικές διατάξεις δέν έχει μόνον ή ‘Ελλάδα. Στην ΕΟΚ π.χ. από 11 χώρες (έξαιρείται τό Λουξεμβούργο) μόνο οί τέσσερις, δηλαδή ή Μεγάλη Βρετανία, ή ‘Ιρλανία, τό Βέλγιο και ή ‘Ολλανδία, δέν διατηρούν κάποιας μορφής περιοριστικά μέτρα. Οί ύπόλοιπες 7 χώρες διατηρούν κάποιους περιορισμούς για τήν εξασφάλιση των έθνικών τους συμφερόντων. Μή νομίζετε όμως ότι στίς άλλες τέσσερις χώρες πού δέν έχουν προνόμια είναι πάντα δυνατή ή έκμετάλλευση από τρίτους.

Γιά παράδειγμα στή γραμμή της Μάγχης δέν είναι δυνατό σέ κάποιο τρίτο νά εκτελέσει δρομολόγια, γιατί τά λιμάνια είναι ιδιωτικά και οί ντόπιες εταιρίες έχουν πιάσει όλους τούς μώλους.

Τά τελευταία χρόνια ύπάρχει μιά σθεναρή προσπάθεια από μέρους της Μεγάλης Βρετανίας νά καταργηθεί αυτό τό προνόμιο, θεωρώντας ότι είναι αντίθετο στίς αρχές της ΕΟΚ, έχοντας ύπ’ όψη της βέβαια ότι σέ λίγα χρόνια ό στόλος πού έξυπηρετεί τή γραμμή της Μάγχης θά ύποστεί σοβαρό πλήγμα λόγω της κατασκευής του τούνελ.

Μέχρι τήν 1η ‘Ιουλίου 1987, όποτε άρχισε νά ισχύει ή περίφημη ‘Ενιαία Εύρω-

Seatrade Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou

παϊκή Πράξη, για την άρση των περιορισμών του χερσαίου και θαλάσσιου Cabotage είχαν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 84 της συνθήκης, σύμφωνα με τις οποίες έχρημαζετο όμοφωνη απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών.

Με την Ε.Ε.Π. άλλαξε ο τρόπος με τον οποίο επιδιώκεται η ολοκλήρωση της κοινής αγοράς. Για τη λήψη των αποφάσεων συνήθως τώρα απαιτείται ειδική πλειοψηφία, με όρισμένες εξαιρέσεις όπως για τη φορολογία, την προστασία των προσώπων, τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των μισθωτών. Για τη ναυτιλία η Ε.Ε.Π. μετέβαλλε μόνον την όμοφωνία σε ειδική πλειοψηφία, προσέθεσε όμως μία καινούργια διάταξη που προβλέπει την εφαρμογή διαδικαστικών διατάξεων οι οποίες απαιτούν εν μέρει όμοφωνία.

Ειδικότερα λοιπόν το άρθρο 84β της συνθήκης της ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την Ε.Ε.Π. έχει ως εξής:

«Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, εάν κατά ποιο μέτρο και κατά ποία διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Είναι εφαρμοστέες οι διαδικαστικές διατάξεις του άρθρου 75, παράγραφοι 1 και 3».

Το άρθρο 75 παρ. 3 έχει ως εξής:

«Κατά παρέκκλιση από τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 1, το Συμβούλιο θεσπίζει όμοφώνως διατάξεις που αφορούν τις αρχές του καθεστώτος των μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατό να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε όρισμένες περιοχές, όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, λαμβάνοντας υπ' όψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη, που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς».

• Το περίφημο 1992 δεν σημαίνει τίποτε για τη ναυτιλία. Δηλαδή αυτό σημαίνει ότι τα κράτη-μέλη θα μπορούσαν αν ήθελαν να καταργήσουν το Καμποτάζ αύριο ή μετά από δέκα χρόνια ή ποτέ. Η ουσία λοιπόν είναι ότι για να καταργηθεί το Καμποτάζ, απαιτείται να βγει ένας κανονισμός, όποιοσδήποτε κανονισμός, και αυτό είναι ο μεγαλύτερος κίνδυνος, όπως θα εξηγήσω παρακάτω.

• Η Ελλάδα έχει πράγματι πολλά έρρισμα ώστε να ζητήσει την εφαρμογή του άρθρου 75 παρ. 3, που θεσπίζει την όμοφωνία διότι πέραν των λόγων αμύνης, η κατάργηση του Καμποτάζ θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στο βιοτικό επίπεδο και στην απασχόληση, αλλά και στην εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, δηλαδή στα πλοία και στα λιμάνια.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να επισημάνω και τα εξής: Πράγματι η τότε κυβέρνηση κατά την υπογραφή της Ε.Ε.Π., έκανε μία δήλωση που λέει ότι: «Η Ελλάδα θεωρεί ότι η ανάπτυξη κοινοτικών, πολιτικών και δράσεων και η υιοθέτηση μέτρων βάσει του άρθρου 70 παρ. 1, και του άρθρου 84, θα πρέπει να γίνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη θίγονται ευαίσθητοι κλάδοι των οικονομικών των κρατών-μελών».

Δυστυχώς οι μονομερείς αυτές δηλώσεις, όπως άλλες κρατών μελών δεν έχουν καμία νομική σημασία. Ούτε ως ερμηνευτικά μέσα μπορούν να ληφθούν υπ' όψη, αφού ένας από τους συμβαλλόμενους δεν μπορεί μονομερώς να ορίζει το νόημα μιας συμβατικής διατάξεως. Τα κράτη-μέλη απέφυγαν να τις υιοθετήσουν και φυσικά δεν δεσμεύονται από την ύπαρξή τους.

• Και κάτι για την ειδική πλειοψηφία. Σύμφωνα με το άρθρο 148, όταν το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία οι ψήφοι των μελών είναι οι εξής:

• Από δέκα ψήφους η Γερμανία, η Γαλ-

λία, η Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο, οκτώ ψήφους η Ισπανία από πέντε ψήφους το Βέλγιο, η Ελλάδα, οι Κάτω Χώρες και η Πορτογαλία, από τρεις ψήφους η Δανία και η Ιρλανδία και δύο ψήφους το Λουξεμβούργο. Σύνολο ψήφων 76. Για τη λήψη αποφάσεως απαιτούνται 54. Για να πετύχουμε λοιπόν να μπλοκαριστεί μία απόφαση θα πρέπει από τις χώρες Ισπανία, Γαλλία και Ιταλία να έχουμε τουλάχιστον την υποστήριξη των δύο. Αναφέρομαι σ' αυτές τις τρεις χώρες, διότι εκτός της Πορτογαλίας, η οποία αν και συμβαδίζει με την Ισπανία, Γαλλία και Ιταλία, εν τούτοις δεν αρκεί η υποστήριξή της, αν δυο από αυτές τις χώρες δεν μας υποστηρίξουν, εφ' όσον όλες οι άλλες είναι υπέρ της κατάργησης του Καμποτάζ.

Κάτω λοιπόν από αυτό το νομικό καθεστώς έρχεται η Έπιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το καλοκαίρι του 1989 και κάνει όρισμένες προτάσεις προς το Συμβούλιο των Υπουργών με γενικό τίτλο «Τό μέλλον της Κοινοτικής ναυτιλίας — μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της Κοινοτικής Ναυτιλίας», γνωστά και σαν θετικά μέτρα για τη ναυτιλία.

Τα μέτρα αυτά προτείνουν τρεις κανονισμούς και μία Σύσταση. Το παράρτημα 1 των προτάσεων αφορά τον Κανονισμό του Συμβουλίου για την καθιέρωση κοινοτικού νηολογίου και την ύψωση της κοινοτικής σημασίας σε ποντοπόρα πλοία.

Το παράρτημα 2 αφορά σύσταση της Έπιτροπής για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας του ελέγχου των πλοίων στο κράτος έλλιμενισμού στην Κοινότητα.

Το παράρτημα 3 αφορά τον κανονισμό του Συμβουλίου για έναιο όρισμό του κοινοτικού έφοπλιστή και

Το παράρτημα 4 αφορά τον κανονισμό του Συμβουλίου για την εφαρμογή



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) · 4524467

(Switch Board): 4524245 · 4523691/2 · 4523444

Telexes: (S + P. Department) 211582 · LME GR

(Chart. Dept.) 211186 · LME GR · 211260-1-2-3 LME GR



CYCLADIC CRUISES

Get to know the «Cities World»

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



CYCLADIC CRUISES S.A.
PO BOX 1111 STR. ATHENS-GREECE
TEL: 210 229.468-8832.112,3 TELEX: 210366 CYCL GR

της άρχης της ελεύθερης παροχής ύπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών - μελών, δηλαδή την άπελευθέρωση του Καμποτάζ. Κατά την Έπιτροπή τά μέτρα αυτά έχουν άφετηρία τη διαπίστωση ότι άν δέν ληφθούν τό ταχύτερο δυνατό τά κατάλληλα μέτρα, τά κράτη-μέλη της Κοινότητας δέν θά διαθέτουν πιά ώκεανοπόρο ναυτιλία και ότι επομένως, τό θαλάσσιο εμπόριο μέ τίς τρίτες χώρες θά έξυπηρετείται σχεδόν κατ' άποκλειστικότητα από τίς ναυτιλίες άλλων χωρών.

Δηλώνει μάλιστα ή Έπιτροπή ότι στόχος των μέτρων είναι ή παλιννόστηση των πλοίων στην Κοινότητα και έκτιμά ότι ή αύξηση της κοινοτικής χωρητικότητας μπορεί νά έπιτευχθεί μονον εάν, μέσω των συνθηκών λειτουργίας του Κοινοτικού στόλου, βελτιωθεί ή ανταγωνιστική του θέση στην παγκόσμια αγορά και ότι μόνο μέ μία τέτοια αύξηση εξασφαλίζεται ή άπασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας.

Σίγουρα οί διαπιστώσεις της Έπιτροπής είναι βάσιμες. Άδυνατώ όμως νά κατανοήσω πώς ή άπελευθέρωση του Καμποτάζ θά αύξήσει την ανταγωνιστικότητα του Εύρωπαϊκού στόλου ως προς τίς τρίτες χώρες.

Έξετάζοντας τό σχέδιο κανονισμού πού προτείνει ή Έπιτροπή θά μπορούσε κανείς νά παρατηρήσει τά εξής:

α) ή άπελευθέρωση του Καμποτάζ

δέν έχει καμμία σχέση μέ την ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων. Μάλιστα όλη ή προσπάθεια για τα θετικά μέτρα για τη ναυτιλία άποβλέπει στην κατάργηση του Καμποτάζ.

β) Ό κανονισμός αυτός σέ συνδυασμό μέ τον κανονισμό του Εύρωπαϊκού νηολογίου EUROS δίνει τό δικαίωμα σέ υπηκόους τρίτων χωρών νά εισέλθουν στό Καμποτάζ μιάς χώρας, πράγμα άπαράδεκτο, είτε μέσω της έγκαταστάσεώς τους σέ χώρα της ΕΟΚ, είτε μέ την ύψωση της Εύρωπαϊκής σημαίας.

γ) Τό Εύρωπαϊκό νηολόγιο, προϋπόθεση για την είσοδο στό Καμποτάζ θέτει σάν προϋπόθεση στην είκοσαετία. Αυτό σημαίνει ότι ό μεγαλύτερος αριθμός Έλληνικών έπιβατηγών πλοίων, καιτοι καθ' όλα αξιόπλοος και κεκτημένος των πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας δέν θά μπορεί νά έγγραφεί στό EUROS άρα και νά μετάσχει στό Καμποτάζ άλλων χωρών.

δ) Τά πλοία πού θά είναι έγγεγραμμένα στό EUROS, θά έχουν τη δυνατότητα νά είναι επανδρωμένα κατά 50% μέ χαμηλόμισθους άλλοδαπούς, πράγμα πού σημαίνει ότι τά Έλληνικά πλοία δέν θά μπορούν νά τά ανταγωνισθούν, μιά και είναι ύποχρεωμένα νά έχουν 100% Έλληνικά πληρώματα, είτε λόγω πιέσεων των ναυτεργατικών σωματείων είτε λόγω μη δυνατότητας έγγραφής στό EUROS.

Πάνω σ' αυτό τό σχέδιο κανονισμού πού όπως ανέφερα βρίσκεται στό τρέξι των διαπραγματεύσεων από τό τρασμένο καλοκαίρι έχουν γίνει πολλές συζητήσεις και έχουν επίσης διαμορφωθεί και όρισμένες τάσεις.

Έγώ θά ήθελα νά τονίσω ότι τό Καμποτάζ είναι ή προϋπόθεση για τη διατήρηση της Έλληνικότητας του Αϊγαίου.

Έκείνοι πού ενδιαφέρονται για τη κατάργησή του δέν ενδιαφέρονται για τά κρουαζιερόπλοια τά όποια άπελεθερώνει ό κανονισμός για τό Καμποτάζ αλλά για την άκτοπλοΐα. Άλλωστε ήμπορούσαν, άν ήθελαν, νά κάνουν την δια ακριβώς κρουαζιέρα μέ τά Έλληνικά κρουαζιερόπλοια ξεκινώντας όχι από τον Πειραιά, αλλά από κάποιο Τουρκικό λιμάνι. Φανταστείτε λοιπόν τά λιάδες νησιά μας στό Αϊγαίο, αλλά και οι κάτοικοί τους νά έξαρτώνται από Έλληνικά πλοία και πληρώματα, στιγμή μάλιστα πού ό έξ Ανατολών κίνδυνος είναι ύπαρκτος.

Πρέπει νά καταλάβουν οί έταίροι μας και εδώ θά συμφωνήσω μέ τίς δηλώσεις του αναπληρωτή ύπουργού μας κ. Παλίδη προς τό Συμβούλιο, ότι για τη χιρά μας ή άκτοπλοΐα (έπιβατηγά, όχηματαγωγά, κρουαζιερόπλοια και μικροφορτηγά), δέν είναι άπλώς «μπίζνες» αλλά ζήτημα μέ μεγάλες παραμέτρους κοινωνικές και έθνικές.

Πύλος και Καλαμάτα

I. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & I. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

BIMCOM: Τό νέο Ναυτιλιακό Ήλεκτρονικό Δίκτυο

Σε ειδική εκδήλωση που όργάνωσε η BIMCO στον Πειραιά, τό μεσημέρι της Παρασκευής 15 'Ιουνίου, ό πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συμβουλίου κ. Γιώργος Π. Λιβανός ανακοίνωσε τήν ίδρυση της BIMCOM, ενός νέου ηλεκτρονικού δικτύου, τό όποιο μπορεί νά εξασφαλίσει εύκολία ανταλλαγής στοιχείων μεταξύ όλων των μελών της ναυτιλιακής βιομηχανίας σέ παγκόσμια κλίμακα.



Όπως χαρακτηριστικά τόνισε ό κ. Λιβανός, τό μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας στηρίζεται στά δίκτυα της έμπορικης τηλεπικοινωνίας καί γιά τόν λόγο αυτόν ένα σύστημα ηλεκτρονικής ανταλλαγής στοιχείων που νά ανήκει αποκλειστικά στήν βιομηχανία, αποτελούσε ένα τόλμημα που έπρεπε νά μελετήσει ή BIMCO. "Επειτα από μία σειρά προσεκτικών μελετών, κατά τή διάρκεια των δύο τελευταίων χρόνων, ή BIMCO έφτασε στό συμπέρασμα ότι ένα ναυτιλιακό ηλεκτρονικό δίκτυο ύψηλου επιπέδου, δέν ήταν μονάχα έμπορικά βιώσιμο σάν επιχείρηση «ιδίω δικαιώματι», αλλά ήταν τό εμφανές μέσο που θά επέτρεπε στά μέλη της βιομηχανίας νά ελέγχουν τήν ανάπτυξη των δαπανών καί της παραγωγής. Είναί εμφανές ότι γιά νά προφυλαχτούν έ-καυοποιητικά οί χρήστες από παράλογες καί άνυπολόγιστες αύξήσεις των δαπανών, τό σύστημα αυτό θά πρέπει νά:

- είναι ιδιόκτητο από τή ναυτιλιακή βιομηχανία (π.χ. από τους χρήστες της)
- προσφέρει εύκολη πρόσβαση καί μία πλατιά κλίμακα συνδετικών επιλογών (π.χ. σύνδεση χωρίς νά επιβάλλεται καινούργιος έξοπλισμός hardware στά γραφεία του χρήστη) καί
- εξασφαλίζει έξ ολοκλήρου, έμπιστοσύνη καί άμεροληψία των υπηρεσιών, γιά νά έγγυηθεί ότι οί χρήστες θά μπορούν νά χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες του δικτύου, μέ τήν ίδια άνεση που χρησιμοποιούν τρίτα προϊόντα.

Ό κ. Λιβανός επισήμανε ακόμη ότι μέ βάση τήν αίγλη, τήν άκεραιότητα καί τήν εύρεία αντιπροσώπευση που διαθέτει ή BIMCO, ή BIMCOM έχει τις σωστές βάσεις όργάνωσης καί προσφέροντας ηλεκτρονική πρόσβαση στά αρχεία πληροφοριών (data basis) τά όποια προσφέρει ή BIMCO στά μέλη της, ή BIMCOM μπορεί νά προσφέρει άμεσα υπηρεσίες προστιθέμενης άξίας (value added services) στους ναυτιλιακούς της συνδρομητές.

Γιά νά καταφέρει νά διατηρήσει τήν άπαραίτητη ούδετερότητα στήν έφαρμογή του δικτύου καί γιά νά αποφύγει καθάρά κερδοσκοπικές επενδύσεις στήν επιχείρηση, οί όποιες από τή φύση τους είναι συνήθως περιορισμένου χρόνου, θεωρήσε άπαραίτητο νά περιορίσει τις εύκαιριές επενδύσεως στους χρήστες αυτού του συστήματος. Έπιπλέον, γιά νά εξασφαλίσουν ότι οί υπηρεσίες προστιθέμενης άξίας είναι καί συνεχίζουν νά είναι, συγκεντρωμένες στίς ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας, καί γιά νά έγγυηθεί ότι οί υπηρεσίες προστιθέμενης άξίας που παρουσιάζουν μοναδικές πληροφορίες, θά τοποθετούνται μέ ασφάλεια στό δίκτυο, είναι εμφανές ότι οί συνδρομητές θά θέλουν νά είναι οί ιδιοκτήτες. Έπομένως γιά νά εξασφαλίσει ότι αυτές οί απαιτήσεις παρακολουθούνται — οί μετοχικές θέσεις καί οί συνεισφορές στό δίκτυο έχουν περιοριστεί στά μέλη της BIMCO. Η BIMCO κατέχει μία «Χρυσή Μετοχή» εξασφαλίζοντας συνεχή άμεροληψία καί έμπιστοσύνη επιπέδου στό δίκτυο.

Μέ μία φάση προσαρμογής γιά μία περίοδο τριών χρόνων, ή BIMCOM θά αρχίσει τις λειτουργίες της μέ μία αρχική διαμόρφωση 8 κεντρικών σημείων (τοποθεσίες επικοινωνίας πελατών) καί θά αναπτύσσεται μέ αναλογία περίπου 3 ή 4 επιπρόσθετων κεντρικών σημείων κάθε έξι μήνες. Οί όκτώ αρχικές τοποθεσίες των κεντρικών σημείων, είναι έτσι επιλεγμένες ώστε νά εξασφαλίζουν, από τήν μία πλευρά άμεση παγκόσμια κάλυψη, καί από τήν άλλη, νά εξασφαλίζουν άμεσες υπηρεσίες στά μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Ένώ τά όκτώ αρχικά σημεία έχουν ήδη διαλεχτεί πολύ προσεκτικά, τά επόμενα θά τοποθετηθούν ανάλογα μέ τις άλλες ανάγκες καί σέ σχέση μέ τις ανάγκες των συνδρομητών. Πάντως ή άνάλυση απομόνωσε 26 κεντρικά σημεία γιά νά εισαχθούν στό δίκτυο, καί μοίρασε τό μέγεθος του δικτύου ως έξης:

ΦΑΣΗ I

Λονδίνο
Κοπενχάγη
Άμβούργο
Πειραιάς
Όσλο
Παρίσι
Χόγκ Κόγκ
Νέα Υόρκη

ΦΑΣΗ II

Μαδρίτη
Ρότερνταμ
Άμβέρσα
Τόκιο
Ίνσταμπούλ
Βιέννη
Γενεύη
Σιγκαπούρη

ΦΑΣΗ III

Στοκχόλμη
Όδησσός
Έλσίνκι
Λισσαβώνα
Μόντρεαλ
Βανκούβερ
Ρίο ντέ Τζανέιρο
Κουβέιτ
Σεούλ
Βομβάη

Σύμφωνα μέ τό πρόγραμμα, ή BIMCOM προσδοκεί νά έχουν ένσωματωθεί 23 κεντρικά σημεία μέχρι τό τέλος του τρίτου έτους της επιχείρησης. Όμως, τά πραγματικά κεντρικά σημεία που θά ένσωματωθούν έπειτα από τήν πρώτη φάση είναι πολύ πιθανόν νά αλλάξουν έπειδή εξαρτώνται από τις απαιτήσεις των χρηστών καί τό πρότυπα κυκλοφορίας του δικτύου.

Η δομή συνεργασίας ιδιοκτήτη-συνδρομητή της BIMCOM

εξασφαλίζει εξοικονόμηση του κόστους άμεσης επικοινωνίας.

Αντί να χρησιμοποιήσουν ένα μηχανισμό εκτίμησης σε σχέση με την απόσταση, η BIMCOM προτιμά να χρεώνει ένα αντίτιμο για τη μεταφορά ενός μηνύματος σε σχέση με το μέγεθός του, ανεξάρτητα από την απόσταση την οποία πρέπει να διασχίσει το μήνυμα μέσα στο δίκτυο. Αυτή η ιδέα αναγνωρίζει ότι η επένδυση σ' αυτό το δίκτυο χρησιμοποιήθηκε για να δημιουργήσει ένα άτομο, το οποίο εκ φύσεως είναι πραγματικά παγκόσμιο. Ένα μήνυμα, όταν βρεθεί στο δίκτυο, μπορεί να ταξιδέψει σε οποιαδήποτε απόσταση χωρίς να προκαλέσει προσαυξημένη χρέωση. Τα κέρδη αυτής της ιδέας μεταφέρονται άμεσα στον ιδιοκτήτη-συνδρομητή σαν ένα είδος ταρίφας σε σχέση με το μέγεθος αντί για μία ταρίφα σε συνδυασμό μεγέθους και απόστασης.

Αυτή η αποταμίευση φαίνεται καλύτερα σε σύγκριση με το κόστος των παραδοσιακών τέλεξ και το κόστος του τέλεξ χρησιμοποιώντας το δίκτυο της BIMCOM.

π.χ. "Ένα μήνυμα με περίπου 1,000 χαρακτήρες για να πάει από την Δανία στο Χόγκ Κόγκ στοιχίζει δολ. 8.81.

Τό ίδιο μήνυμα (και έως 2,560 χαρακτήρες) για να κάνει την ίδια απόσταση, στοιχίζει δολ. 0.60.

Φυσικά όταν το μήνυμα θα πρέπει να ταξιδέψει έξω από τα κεντρικά σημεία του δικτύου, θα επιβάλλεται επιπλέον μία επιβάρυνση. Όμως, ακόμα και σ' αυτή την περίπτωση η επιβάρυνση θα φτάνει την τιμή του κόστους, γιατί η BIMCOM έχοντας ιδιοκτήτες τους συνδρομητές, δεν έχει κανένα κίνητρο να βγάλει κέρδη εις βάρος τους.

Όμως, όχι μόνον οι συνδρομητές θα επωφελούνται από τα κέρδη των οικονομικών ευκολιών, ανταλλάσσοντας στοιχεία, αλλά την ίδια στιγμή, θα έχουν πρόσβαση σε μία μεγάλη κλίμακα υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και τελικά ως ιδιοκτήτες-μέτοχοι, θα επωφελούνται από τα κέρδη.

Η καρδιά του δικτύου υπηρεσιών για τα μηνύματα της BIMCOM, είναι ένα σύστημα Easy Mail, που βασίζεται στο CCITT X.400 STANDARD. Προσκολλώντας λοιπόν από την αρχή, σ' αυτά τα καινούργια διεθνή μέτρα για το E-Mail, η BIMCOM απολαμβάνει την ευκολία της εύκολης ανταλλαγής ταχυδρομίου με άλλα δίκτυα που μοιάζουν με το X.400 STANDARDS. Ένώ το παραδοσιακό E-Mail είναι ο πυρήνας των προϊόντων της BIMCOM, παράλληλα, άλλες υπηρεσίες βρίσκονται στη διάθεση των συνδρομητών. Κατά την αρχική εφαρμογή του δικτύου της BIMCOM, το προϊόν του E-Mail έχει επίσης την δυνατότητα να μεταφέρει δυαδικά αρχεία πληροφοριών (binary data files) «συνημμένα», στο κύριο μήνυμα. Γι' αυτό οι χρήτες είναι σε θέση να ανταλλάσσουν για παράδειγμα, ηλεκτρονικά «spreadsheets» (λογιστικά φύλλα) και αρχεία επεξεργασίας κειμένων (word processor files) στην αρχική τους μορφή, έτοιμα για χρήση από τον ανταποκριτή του χρήστη. Οι χρήστες της BIMCOM μπορούν να χρησιμοποιήσουν το δίκτυο της BIMCOM για να επικοινωνήσουν με μη-συνδρομητές που έχουν την δυνατότητα διεθνούς επικοινωνίας με τέλεξ. Όπως αναφέραμε, η πρόσβαση στα αρχεία πληροφοριών της BIMCO είναι επίσης δυνατή διά μέσου του δικτύου της BIMCOM. Επιπλέον αυτών των δυνατοτήτων, το δίκτυο της BIMCOM θα λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο, 365 μέρες το χρόνο και θα προσφέρει την δυνατότητα βοήθειας στις ερωτήσεις και τις απορίες του χρήστη.

Πέρα από αυτές τις άμεσες υπηρεσίες, η BIMCOM έχει σκοπό να εισάγει νέα προϊόντα και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, για τη συνεχή καλυτέρευση του συστήματός της.

Για παράδειγμα:

- Οι συνδρομητές της BIMCOM θα μπορούν να χρησιμοποιούν το δίκτυο για να στέλνουν και να λαμβάνουν μηνύματα με telefax από τις αρχές του 1991.
- Οι ενδιαφερόμενοι συνδρομητές της BIMCOM θα μπορούν να κάνουν χρήσιμους διαλόγους με σκοπό την διαπραγμάτευση συγκεκριμένων ναυλοσυμφώνων και να

χρησιμοποιούν τους αρχειοθετημένους διαλόγους για μελλοντική αναφορά.

- Θα παρουσιαστούν συμβουλευτικές υπηρεσίες που θα δίνουν την δυνατότητα σε ομάδες μέσα στη BIMCOM να ανταλλάσσουν επίσημες πληροφορίες μεταξύ τους σε σταθερή βάση.
- Υπηρεσίες Άνταλλαγής Ηλεκτρονικών Πληροφοριών ή και εφαρμογές θα συμπεριληφθούν πολύ σύντομα και
- Θα δημιουργηθούν δεσμοί με άλλα E-Mail δίκτυα όπου χρειαστεί και όταν παρουσιαστεί η ευκαιρία.

Ο σκοπός των μελλοντικών προϊόντων και υπηρεσιών της BIMCOM είναι να εκπληρώσει τις απαιτήσεις των συνδρομητών, να συνεχίσει να αναπτύσσεται με τη βιομηχανία και να παραμείνει στην έμπροσθοφυλακή της ανάπτυξης των διεθνών επικοινωνιών, ενώ θα παραμένει στα υψηλότερα επίπεδα των διεθνών STANDARDS. Μ' αυτό τον τρόπο θα εξασφαλίσει στον χρήστη ευκολότερη επικοινωνία μέσα στο δίκτυο έχοντας στη διάθεσή του μεγαλύτερο αριθμό επιλογών.

Για τη προμήθεια του hardware που χρειάζεται στα κεντρικά σημεία ανά τον κόσμο, η BIMCOM έχει υπογράψει συμβόλαιο με την Digital Equipment Corp. Η Digital επιλέχθηκε για τη διεθνή της κάλυψη τη αναγνωρισμένη ηγετική της θέση στην αγορά σαν παραγωγός υλικού για «EDP», την φήμη της για αξιόπιστα προϊόντα και για την φιλοσοφία της «Άνοχτης Αρχιτεκτονικής» της εταιρίας. Επιπλέον, η Digital θα καλύψει τον ρόλο του ολοκληρωτή του συστήματος για τη εφαρμογή του προγράμματος. Με βάση τη δυνατότητα αυτή έχει συμβληθεί να προμηθεύει δεσμούς διεθνούς επικοινωνίας, προγράμματα μηνυμάτων και διευθύνσεων για το δίκτυο, και το X400 mail που αποτελεί τον σκελετό του δικτύου.

Ένεργώντας σαν τεχνικός αντιπρόσωπος της BIMCOM, η Science Applications International Corp. (S.A.I.C.) του Σά Ντιέγκο αποτελεί έναν ακόμα διεθνή αναγνωρισμένο εκπρόσωπο στον τομέα των επικοινωνιών υψηλού επιπέδου. Η S.A.I.C. έχει συμβληθεί να προμηθεύει «User Interfaces» στο δίκτυο της BIMCOM και, με βάση τη δυνατότητα αυτή, έχει αναπτύξει το «Common Subscriber System» (Σύστημα Κοινού Συνδρομητή) (C.S.S.) της BIMCOM παρουσιάζοντας το «Common Subscriber Interface» (Interface Κοινού Συνδρομητή) (C.S.I.). Με την άποψη να εξασφαλίσει ότι όλοι οι συνδρομητές έχουν την δυνατότητα να συνδεθούν με το δίκτυο της BIMCOM, άμεσα με την αρχική εφαρμογή, η BIMCOM σκεπτεύει να διαθέσει, με την χαμηλότερη δυνατή επένδυση ένα PC Compatible, βασισμένο στον 80386-SX ολοκληρωμένο μικροελεγκτή με σύστημα λειτουργίας MS-DOS 3.3, σκληρό δίσκο 40 Mbytes και δισκέττα 31/2", VGA-compatible adapter και έγχρωμη οθόνη, σύστημα Hayes-compatible telephone facsimile adapter. Αυτό το μηχάνημα, το C.S.S., θα συμπεριλαμβάνει επίσης και το C.S.I. και το πρόγραμμα που χρειάζεται για να δημιουργήσει, να εκδώσει και να λάβει μηνύματα μέσω του δικτύου της BIMCOM.

Η έναρξη της λειτουργίας της BIMCOM έχει προγραμματιστεί για τις 1 Σεπτεμβρίου του 1990. Από εκείνη τη στιγμή οι χρήστες θα μπορούν να χρησιμοποιούν τις αρχικές κεντρικές υπηρεσίες πάνω στο αρχικό δίκτυο όπως επεξηγείται παραπάνω.

Περισσότερες πληροφορίες από το νέο κεντρικό γραφείο της BIMCOM:

BIMCO ITD,
The Baltic Exchange Chambers
28 St. Mary Axe - London EC3A 8DE - ENGLAND

Mr. Joe Bienert
Marketing Director
Telephone (071) 283-9080 — Facsimile (071) 621-1428

ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Οί προϋποθέσεις για την εξυγίανση του Ταμείου

ΜΕΡΟΣ Γ' ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ

Του κ. Γ.Ρ. ΤΙΜΑΓΕΝΗ, Προέδρου NAT

(iii) 'Ελάχιστη ασφαλιστική προστασία

Σύμφωνα με τις διατάξεις περί ελαχίστης ασφαλιστικής προστασίας ένας ναυτικός ο οποίος έχει πέντε χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία και είναι άνω των 65 ετών και δεν ασφαλιζεται σε άλλο ασφαλιστικό φορέα ή έχει αναπηρία πάνω από 67% δικαιούται σύνταξη της ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας που είναι η κατώτατη σύνταξη του NAT περίπου 45.000 δραχμές. Ο θεσμός καθιερώθηκε στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής το 1980 και δύσκολα θα μπορούσε να πει κανείς ότι είναι ένας θεσμός ο οποίος δεν είναι κοινωνικά αποδεκτός, σε μία εποχή μάλιστα που η ασφάλιση γήρατος ή η παροχή κάποιας συντάξεως σε άτομα ηλικιωμένα, αποτελεί γενικό κοινωνικό αγαθό. Από την άλλη όμως πλευρά, είναι εξίσου γεγονός ότι οι εισφορές του ναυτικού αυτού είναι παντελώς ανεπαρκείς για να καλύπτουν τις συντάξεις τις οποίες εισπράττει. Αυτό σημαίνει ότι αφού γίνει μία σωστή αναλογιστική μελέτη, οι συνταξιούχοι που εισπράττουν περισσότερο από ότι αντιστοιχεί στις εισφορές τους πρέπει να καλύπτονται από την Πολιτεία αφού είναι παροχή γενικότερης κοινωνικής προνοίας στα πλαίσια κοινωνικής πολιτικής. Ένα σημείο μόνο το οποίο χρειάζεται διερεύνηση ακόμη και ήδη το διερευνούμε είναι το εξής: Σύμφωνα με τον νόμο για να δικαιωθεί ο άνω των 65 ετών στην ελάχιστη ασφαλιστική προστασία, πρέπει να μην είναι ασφαλισμένος σε άλλο ασφαλιστικό φορέα. Έχει ερμηνευθεί μέχρι στιγμής ότι ως άλλος ασφαλιστικός φορέας νοείται άλλος ασφαλιστικός φορέας της ημεδαπής. Αυτό σημαίνει ότι ναυτικοί οι οποίοι είναι άνω των 65 ετών και είχαν πέντε χρόνια θαλάσσιας ύπηρεσίας, παίρνουν την ελάχιστη ασφαλιστική προστασία εστω και αν κατοικούν στο εξωτερικό και παίρνουν σύνταξη από ασφαλιστικό φορέα του εξωτερικού. Αυτό είναι αναμφίβολα ένα θέμα το οποίο χρειάζεται διερεύνηση και αποκατάσταση εάν τυχόν γίνει δεκτή διαφορετική ερμηνεία από αυτήν που ισχύει σήμερα και βεβαίως αυτό θα φέρει και κάποια εξοικονόμηση στις δαπάνες του NAT.

(iv) Συντάξεις αναπηρίας

Σάν ένας χώρος στον οποίο θεωρεί-

ται ότι έχουν γίνει καταχρήσεις, αναφέρονται συχνά οι συντάξεις αναπηρίας. Ειδικότερα θεωρείται ότι οι υγειονομικές επιτροπές με μεγάλη ελαστικότητα κρίνουν το ότι οι ναυτικοί έχουν αναπηρία σε βαθμό που τους δίνει το δικαίωμα να γίνουν συνταξιούχοι του NAT. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ΠΡΩΤΟΝ ότι παλαιότερα υπήρχαν επιτροπές του Οίκου του Ναύτου οι οποίες εκρίναν την ικανότητα των ναυτικών, σήμερα όμως η κρίση αυτή γίνεται από τις 'Υγειονομικές' Επιτροπές του ΙΚΑ. ΔΕΥΤΕΡΟ που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι από πλευράς NAT αυτού καθ' έαυτού, δεν υπάρχουν περιθώρια να μη χορηγηθούν συντάξεις αναπηρίας σε περίπτωση που οι υγειονομικές επιτροπές έχουν κρίνει τον ναυτικό άνικανο. ΤΡΙΤΟ που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι ένας λόγος που οι υγειονομικές επιτροπές δείχνουν μία σχετική ελαστικότητα στην αναγνώριση σχετικά υψηλής αναπηρίας είναι ότι ο ναυτικός και με 20 ή με 30% αναπηρία ή άνικανότητα δεν μπορεί να ασκήσει το ναυτικό επάγγελμα ενώ παράλληλα δεν μπορεί να πάρει και σύνταξη. Για τον λόγο αυτό εάν έχει αναπηρία 30 ή 40% πολύ εύκολα οι υγειονομικές επιτροπές το κάνουν αυτό 67% ώστε να μπορέσει να πάρει π.χ. την σύνταξη της ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας.

Έξ άλλου πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει σήμερα νομοθετική δυνατότητα (Ν. 1711/87) μετά από την έκδοση 'Υπουργικής' αποφάσεως να γίνει επανεξέταση των συνταξιούχων πρό του 1987 οι οποίοι έχουν πάρει σύνταξη αναπηρίας και σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι δεν έχουν άνικανότητα να σταματήσει η σύνταξη. Η νομοθετική αυτή διάταξη υπάρχει από το 1967 αλλά η σχετική 'Υπουργική' απόφαση δεν έχει εκδοθεί ακόμη. Αντίθετα για τους μετά το 1967 συνταξιούχους, υπάρχει υποχρέωση εκ του νόμου (1711/87) για την επανεξέτασή τους ανά τριετία. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι το θέμα είναι ιδιαίτερα λεπτό για πολλούς λόγους. ΠΡΩΤΟΝ διότι ο αριθμός των συνταξιούχων λόγω ατυχημάτων ή άνικανότητας δεν είναι υψηλός στο NAT (είναι 10%) ιδίως αν ληφθεί υπόψη ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι επικίνδυνο. ΔΕΥΤΕΡΟΝ διότι ο μέγιστος αριθμός των συντάξεων αυτών δικαιολογείται από α-

πόλυτα έπαρκή στοιχεία και συνεπώς ο τυχόν έντοπισμός αυτών που άδικα λόγω πηραν τέτοια σύνταξη θα είχε άμελητα οικονομικά αποτελέσματα, ΤΡΙΤΟΝ διότι και αναστάτωση μεταξύ των συνταξιούχων θα δημιουργήσει και ενδεχομένως και αδικίες και ΤΕΤΑΡΤΟ έχει εμφανισθεί το φαινόμενο (ιδίως στις προσωρινές συντάξεις που έχουν ανανεωθεί για αρκετές διετίες) να έχει δημιουργηθεί μία πάγια κατάσταση για τον συνταξιούχο από την προηγούμενη ενέργεια της διοικήσεως που η ανατροπή της να είναι ιδιαίτερα δυσχερής. Ειδικότερα, όταν έχει κριθεί άνικανος και επί πολλά έτη δεν έχει εργασθεί, ή διακοπή της αναπηρικής συντάξεως του δημιουργεί τεράστιες δυσκολίες γιατί δεν είναι δυνατόν πλέον να αρχίσει να εργάζεται και βεβαίως πολύ συχνά και η ηλικία του δεν του επιτρέπει να εργαστεί τόσα χρόνια ώστε να αποκτήσει σύνταξη γήρατος. Γι' αυτό το θέμα αυτό θέλει χειρισμό με ιδιαίτερη προσοχή.

(v) 'Ασφαλιστική απάτη

Συχνά υπάρχουν κατηγορίες ότι έχουν δοθεί συντάξεις σε ανθρώπους που δεν έχουν ταξιδέψει ποτέ αλλά απλώς ταξίδευσαν τα φυλλάδιά τους ή αναγραφόταν στον κατάλογο των ναυτικών του πλοίου. Βέβαια δεν μπορεί να αποκλείσει κανείς τέτοιες περιπτώσεις και η αλήθεια είναι ότι υπάρχουν κατά καιρούς τέτοιες πληροφορίες αλλά με γενικότητα για την ύπαρξη τέτοιων περιπτώσεων. Από πλευράς NAT αυτές οι περιπτώσεις δεν είναι εύκολο να διαπιστωθούν ούτε εξ άλλου είναι ευθύνη του NAT το ότι έχουν δοθεί τέτοιες συντάξεις και αυτό διότι το NAT δίνει τις συντάξεις με βάση κάποια επίσημα έγγραφα. Το ναυτικό φυλλάδιο, το ναυτολόγιο, βεβαιώσεις λιμενικών αρχών κλπ. τα οποία είναι και δημόσια έγγραφα και αν κάποιος φέρει και υποβάλλει αυτά με μία αίτηση, το NAT δεν είναι δυνατόν να απορρίψει την αίτησή του για την χορήγηση συντάξεως. Υπάρχει βεβαίως νομοθεσία για την απάτη περί τις ασφάλειες και εφόσον διαπιστωθεί ότι αυτά απεκτήθησαν με απάτη επιβάλλονται σοβαρές κυρώσεις. Αυτό όμως προϋποθέτει ότι κάποιος θα κάνει την καταγγελία, ότι θα γίνει δικαστική ανάκριση και θα επιβληθεί ή ποινή από το δικαστήριο. Δηλαδή δεν υπάρχει τρό-

πος αυτή την στιγμή ή υπηρεσία αύτε-
πάγγελτα να ελέγξει ποιές από τις
48.000 περιπτώσεις συνταξιούχων εμπί-
πτουν στην κατηγορία της ασφαλιστι-
κής άπατης. Αυτό το οποίο μπορεί να έ-
ξετασθεί και να γίνει είναι να ληφθούν
μέτρα και κυρίως μέτρα εκτός NAT, δη-
λαδή στον έλεγχο των λιμενικών αρ-
χών, στον έλεγχο των ναυτολογίων κα-
τά την διάρκεια που βρίσκονται στο
πλοίο κλπ., ώστε να αποφευχθεί όσο το
δυνατόν αυτού του είδους ή εξαπάτη-
σης του NAT. Βεβαίως υπάρχει σέ ορι-
σμένους ή αντίληψη ότι η ασφαλιστική
απάτη δεν βλάπτει το NAT αφού ούτως
ή άλλως οι εισφορές πληρώνονται ανε-
ξάρτητα από το εάν ο ναυτικός ήταν μέ-
σα στο πλοίο ή όχι. Αυτό όμως δεν είναι
όρθο, διότι με την ασφαλιστική νομοθε-
σία που υπάρχει σήμερα, οι χορηγούμε-
νες συντάξεις κατά κανόνα δεν ανταπο-
κρίνονται στις εισφορές που καταβάλ-
λονται και συνεπώς πράγματι το Ταμείο
ζημιώνεται.

(δ) Τό θέμα του όριου ηλικίας συντα- ξιοδότησεως

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι το
NAT θα ανακουφίζονταν σημαντικά και
μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα έ-
άν αυξανόταν το όριο ηλικίας της συν-
ταξιοδότησεως. Συστάσεις προς αυτή
την κατεύθυνση γίνονται και από διε-
θνείς οργανισμούς. Παρά ταύτα είναι έ-
να μέτρο το οποίο επηρεάζει δυσμενώς
τους εν ενεργεία ναυτικούς και γι' αυτό
αυτή την στιγμή χρειάζεται να αντιμε-
τωπισθεί με πάρα πολύ μεγάλη προσο-
χή και περίσκεψη. Και αυτό διότι πολύ
εύλογα οι εν ενεργεία ναυτικοί λένε ότι
όταν επέλεξαν το ναυτικό επάγγελμα
είχαν υπόψιν τους αυτό όπως είναι νο-
μοθετημένο σήμερα, δηλαδή με ηλικία
συνταξιοδότησεως τά 50 χρόνια. Σέ πε-
ρίπτωση μεταβολής του όριου ηλικίας
χάνουν ένα κεκτημένο δικαίωμά τους
και αϊφνιδιάζονται από την Πολιτεία. Ά-
νώτερο όριο ηλικίας συνταξιοδότησεως
θα μπορούσε εύχερως να καθιερωθεί
μόνο για τους νέους ναυτικούς, δηλαδή

για αυτούς οι οποίοι θα εισέλθουν τώρα
στο ναυτικό επάγγελμα και πάντοτε
λαμβάνοντας υπόψιν το κατά πόσον η
Πολιτεία θέλει να ενθαρρύνει την προ-
σέλευση στο ναυτικό επάγγελμα ή όχι.
Συνεπώς, μία τέτοια ρύθμιση θα μπο-
ρούσε να συνδυασθεί με άλλα κίνητρα
για την προσέλευση στο ναυτικό επάγ-
γελμα ή ένδεχομένως και άλλες νομο-
θετικές ρυθμίσεις ώστε με λίγα χρόνια
στη θάλασσα (τά οποία δεν θα έπαρκο-
σαν για να χορηγηθεί σύνταξη από το
NAT) θα μπορούσε ο ναυτικός στην συ-
νέχεια να εργασθεί εις την ξηρά και τά
χρόνια της θαλάσσιας υπηρεσίας του
να ληφθούν υπ' όψιν με αρκετά αυξημέ-
νο συντελεστή (και σήμερα είναι αρκετά
αυξημένος ο συντελεστής) για συντα-
ξιοδότησή του από το ΙΚΑ ή άλλο ασφα-
λιστικό φορέα της ξηράς.

(B) ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

(1) Οι βασικές αδυναμίες της Νομοθε- σίας

Η συνταξιοδοτική (ασφαλιστική) Νο-
μοθεσία του NAT είναι ένα από τα μεγα-
λύτερα προβλήματά του. Έχει διαμορ-
φωθεί από πολλά χρόνια και με μία σει-
ρά τροποποιήσεων που οι περισσότε-
ρες δεν ακολουθούσαν μία συγκεκριμέ-
νη φιλοσοφία ούτε είχαν συνέπεια με
βάση κάποια ασφαλιστική αρχή αλλά
γινόταν για να ικανοποιήσουν μεμονω-
μένα αιτήματα με αποτέλεσμα ή ασφα-
λιστική νομοθεσία του NAT να είναι ά-
ποσπασματική και ασυνεπής σε μεγάλο
βαθμό. Έτσι συμβαίνει ασφαλισμένοι
που έχουν προσφέρει μεγάλες εισφο-
ρές να παίρνουν μικρότερες συντάξεις
(τουλάχιστον αναλογικά) και άλλοι που
να έχουν προσφέρει λιγότερα, να παίρ-
νουν μεγαλύτερες συντάξεις. Άλλά και
γενικότερα από την διάρθρωση της
συνταξιοδοτικής νομοθεσίας είναι πολύ
πιθανό ότι οι συντάξεις που χορηγούν-
ται είναι ανώτερες από τις εισφορές που
έχουν δοθεί. Έτσι ενώ υποτίθεται ότι
βάση της ασφαλίσεως εις το NAT είναι
η ανταποδοτική αρχή, η αρχή αυτή κάθε

άλλο παρά τηρείται. Έπιπλέον τό πλη-
θος των ασυνεπειών και άδικιών που ύ-
πάρχει προκαλεί αιτήματα για βελτίω-
ση της θέσεως όρισμένων κατηγοριών
συνταξιούχων που θεωρούν τούς εάυ-
τούς τους άδικούμενους σέ σχέση με
άλλους που εύνοοούνται από την νομο-
θεσία του NAT. Δηλαδή ή νομοθετική ά-
συνέπεια που ύπάρχει εις την νομοθε-
σία του NAT είναι γενεσιουργός αίτία ά-
σφαλιστικών αιτημάτων από ομάδες ά-
σφαλισμένων.

(2) Άποκατάσταση της ανταποδοτι- κής αρχής

Συνεπώς ή αναδιάρθρωση της άσφα-
λιστικής νομοθεσίας του NAT είναι άπο-
λύτως άπαραίτητη και συνδέεται όχι
μόνο με την δικαιοσύνη στην χορήγηση
των συντάξεων αλλά και με την οικονο-
μική εξισορρόπηση του NAT, διότι έφό-
σον ακολουθηθεί όρθά ή ανταποδοτική
αρχή, θα πρέπει οι καταβαλλόμενες
συντάξεις να είναι αντίστοιχες προς τις
εισφορές όποτε και δεν θα είναι έλλειμ-
ματικό τό Ταμείο. Αυτού όμως του εϊ-
δους ή έξυγίανση κατ' ανάγκην είναι έ-
να μέτρο μακροπρόθεσμο που δεν μπο-
ρεί να έχει άμεσα άποτελέσματα παρ' ό-
λον ότι είναι άπαραίτητο να γίνει για τό
μέλλον του Ταμείου. Αυτό όφείλεται εις
τό γεγονός ότι ή αναδιάρθρωσις αυτή
δεν μπορεί να θίξει κεκτημένα δικαιώ-
ματα δηλαδή δεν είναι δυνατόν να έπη-
ρεάση τις σημερινές συντάξεις δυσμε-
νώς για τούς συνταξιούχους (έστω και
έάν έχουν διαρρυθμισθεί με τό σημερι-
νό τρόπο με βάση λάθη του παρελθόν-
τος) και συνεπώς ή πολιτική αυτή είναι
όρθη και άπαραίτητη αλλά μακροπρό-
θεσμη και δεν μπορεί να έχει άμεσα ά-
ποτελέσματα.

(3) Άναμόρφωση Νομοθεσίας και Κυ- βερνητικής Πολιτικής.

Η αναδιάρθρωση όμως της άσφαλι-
στικής νομοθεσίας συνδέεται και με την
γενικότερη ασφαλιστική πολιτικής της
κυβερνήσεως. Έτσι τό πρώτο και βασί-

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

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

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

κό έρώτημα στο όποιο πρέπει νά πάρει θέση ή Κυβέρνηση, είναι άν θά μείνει στους ξεχωριστούς ασφαλιστικούς φορείς γιά κάθε κατηγορία εργαζομένων ή άν θά ένοποιηθεί τό ασφαλιστικό σύστημα γήρατος. Είναι αυτονόητο ότι άνάλογα μέ τήν θεση πού θά πάρει ή Κυβέρνηση σέ αυτό τό βασικό έρώτημα, διαφορετική θά είναι καί ή λύση πού πρέπει νά δοθεί εϊς τό συγκεκριμένο πρόβλημα του ΝΑΤ. 'Η άποψη μου είναι ότι ή ασφάλιση γήρατος, δηλαδή ή παροχή συντάξεως στους πολίτες από μία ήλικία καί πάνω, έχει έξελιχθεί σέ γενικό κοινωνικό αγαθό καί συνεπώς πρέπει όλοι οι πολίτες νά μπορούν νά απολαμβάνουν αυτό τό αγαθό. Είναι άκριβώς αυτή ή κοινωνική αντίληψη, ή όποια συχνά έχει οδηγήσει στην νομοθέτηση χαρακτηρισμών (θά έλεγε κανείς) κατηγοριών συντάξεων ή στην έλαστική εφαρμογή της νομοθεσίας όταν αντιμετώπιζονται περιπτώσεις οι όποιες είναι κατά πάντα συμπαθείς αλλά δέν έμπιπτουν σέ κάποια συγκεκριμένη διάταξη συνταξιοδότησεως. "Αν αυτή ή άποψη γίνει δεκτή, τότε πρέπει νά καθιερωθεί μία έθνική ένιαία έλάχιστη σύνταξη γιά όλους τους "Έλληνες πάνω από μία ήλικία π.χ. 65 ή 70 έτών καί ή σύνταξη αυτή νά καλύπτεται από τόν Κρατικό Προϋπολογισμό. Παράλληλα τά σημερινά υπάρχοντα ασφαλιστικά ταμεία ή καί νέα ασφαλιστικά ταμεία θά μπορούσαν νά λειτουργούν ως αυτότελή ταμεία επικουρικής ασφαλίσεως πού θά λειτουργούν μέ καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια (ήτοι προαιρετική συμμετοχή — παροχές άνάλογες μέ τις εισφορές καί τις οικονομικές δυνατότητες — άποχή στηρίξεως τους από τό Κράτος, άφού τό Κράτος θά δίνει τήν έλάχιστη σύνταξη σέ όλους — καί πραγματική αυτοδιοίκησή τους από τους ίδιους τους ασφαλισμένους καί εισφέροντας). Παράλληλα θά πρέπει νά ένθαρρυνθεί καί αναπτυχθεί ή ασφάλιση γήρατος σέ ασφαλιστικές εταιρίες, ώστε ό κάθε ένδιαφερόμενος νά έχει καί μία έλάχιστη έξασφάλιση καί έλευθερία πιά πέρα έπilogής. Στά έπικουρικά ταμεία καί τις ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρίες τό Κράτος θά άσκει άπλως έποπτεία γιά τήν τήρηση των νόμων. 'Η αντίληψη αυτή

νομίζω ότι συμβιβάζεται άπόλυτα μέ τις σύγχρονες κοινωνικές αντίληψεις σύμφωνα μέ τις όποιες επιβάλλεται μία έλάχιστη κοινωνική προστασία στο σύνολο καί παράλληλα ή παροχή της ευχέρειας εϊς τους ιδιώτες νά έχουν τήν έλευθερία νά αναπτύξουν τήν πρωτοβουλία τους καί νά άσκήσουν τις επιλογές τους γιά άκόμη μεγαλύτερη βελτίωση των συνθηκών της ζωής τους.

(4) Τό ΝΑΤ θά παραμείνει ως ασφαλιστικός φορέας.

'Ακόμη καί στην περίπτωση πού θά καθιερωθεί ένιαία έθνική σύνταξη αυτό δέν θά σημάνει κατάργηση του ΝΑΤ. Τό ΝΑΤ θά εξακολουθεί νά προσφέρει τις έξής υπηρεσίες: ΠΡΩΤΟΝ νά εισπράττει τις εισφορές από τους ασφαλιζόμενους καί τους εργοδότες τους. ("Ένα μέρος από τις εισφορές αυτές θά πηγαινουν στον Κρατικό Προϋπολογισμό γιά τήν έλάχιστη έθνική σύμβαση καί ένα άλλο μέρος στον αυτοδιοικούμενο οργανισμό της έπικουρικής ασφαλίσεως των ναυτικών), ΔΕΥΤΕΡΟΝ θά εκτελεί τήν λειτουργία του έπικουρικού οργανισμού ασφαλίσεως των ναυτικών καί ΤΡΙΤΟΝ θά εισπράττει καί διαχειρίζεται τά χρήματα των 13 άλλων οργανισμών, ταμείων, κεφαλαίων κλπ.

(5) Καθιέρωση συγκεκριμένου ασφαλιστικού συστήματος.

Στά πλαίσια της αναδιαρθρώσεως της ασφαλιστικής νομοθεσίας του ΝΑΤ (είτε ως του κυρίου φορέως παροχής ασφαλίσεως γήρατος εϊς τους ναυτικούς είτε ως του φορέως έπικουρικής ασφαλίσεως τους) είναι άπαραίτητο νά γίνει καί επιλογή ενός συγκεκριμένου ασφαλιστικού συστήματος, δεδομένου ότι στην σημερινή νομοθεσία δέν υπάρχει νομοθετημένο ασφαλιστικό σύστημα. Εϊδικότερα όπως είναι γνωστό, υπάρχουν δύο συστήματα, ήτοι τό κεφαλαιοποιητικό (κάθε ήλικία ασφαλισμένων δίνει εισφορές πού κεφαλαιοποιούνται καί από αυτές εισπράττει τήν σύνταξη της όταν συνταξιοδοτηθεί) καί τό διανεμητικό (άπό τους εργαζομένους μιάς συγκεκριμένης περιόδου καί τις εισφορές

τους πληρώνονται οι συντάξεις των συνταξιούχων της ίδιας αυτής περιόδου). Καί τά δύο συστήματα έχουν πλεονεκτήματα καί μειονεκτήματα καί παρέλκει άνάπτυξή τους στα πλαίσια αυτής της εκθέσεως αλλά αυτό πού πρέπει νά επισημανθεί είναι ΠΡΩΤΟΝ ότι άπό τήν επιλογή του ενός ή του άλλου θά επηρεασθεί μία σειρά από έπιμέρους λύσεις πού θά δοθούν στα έπιμέρους προβλήματα καί ΔΕΥΤΕΡΟΝ ότι πιθανόν γιά τό ΝΑΤ νά πρέπει νά επιλεγεί τό κεφαλαιοποιητικό σύστημα λόγω της ευαισθησίας της αγοράς εργασίας, δηλαδή σέ περίπτωση άποχωρήσεως πλοίων πέφτει σημαντικά ό αριθμός των εργαζομένων καί εισφερόντων στο ΝΑΤ, όποτε δέν μπορεί νά στηρίζεται κανείς στις εισφορές των εργαζομένων γιά τήν καταβολή των συντάξεων, ενώ αντίθετα τό διανεμητικό σύστημα προϋποθέτει μία σταθερή καί σταδιακά αύξανόμενη αγορά εργασίας. Αυτό όμως σημαίνει ότι τό κεφαλαιοποιητικό σύστημα μπορεί νά εφαρμοσθεί μόνο γιά τους νέους ναυτικούς, δηλαδή γιά αυτούς οι όποιοι εισέρχονται τώρα εϊς τό ναυτικό επάγγελμα γιά τους όποιους καί μπορούν νά κεφαλαιοποιηθούν οι εισφορές τους. Αυτό παραπέρα σημαίνει ότι μέχρις ότου αρχίσουν νά βγαίνουν στη σύνταξη οι νέοι ναυτικοί (μετά από 20 ή 25 χρόνια) τό σύνολο των υποχρεώσεων του ΝΑΤ θά πρέπει νά επιδοτείται άπό τόν Κρατικό Προϋπολογισμό ως προς τους παλαιούς ναυτικούς σταθερά καί γιά σημαντικό χρονικό διάστημα ώστε οι εισφορές των νέων ναυτικών νά χρησιμοποιούνται γιά κεφαλαιοποίηση καί καταβολή των συντάξεων των ιδίων όταν θά φθάσουν σέ όριο συντάξιμης ήλικίας. Σάν συμπέρασμα θά μπορούσε νά σημειωθεί ότι ή καθιέρωση του κεφαλαιοποιητικού συστήματος γιά τό ΝΑΤ είναι μία σωστή πολιτική αλλά ιδιαίτερα μακροπρόθεσμη.

(6) Τό 'Ανταποδοτικό σύστημα δέν μπορεί νά εφαρμοσθεί γιά τους ήδη συνταξιούχους.

Τέλος, είναι ιδιαίτερα δυσχερές νά εφαρμοσθεί τό ανταποδοτικό σύστημα γιά τους ήδη συνταξιούχους ΠΡΩΤΟΝ

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

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

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

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

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

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION—KALI LIMENES (CRETE)

(SEKA BUNKER STATION)

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

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

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

καί κύριον διότι οί εισφορές τους δέν υπάρχουν πλέον ώστε νά μπορεί ή σύνταξη τους νά είναι ανάλογη μέ τίς εισφορές καί ΔΕΥΤΕΡΟΝ διότι είναι ιδιαίτερα δυσχερές νά εφαρμοστεί τό ανταποδοτικό σύστημα εκ των υστέρων, δηλαδή νά υπολογιστεί τώρα πιά, ποιά θά ήταν ή σύνταξη τους πού θά αντιστοιχούσε μέ τίς εισφορές τους από τήν άρχή τής υπηρεσίας τους εις πλοία (καί αν θά γίνει μέ δραχμική ανταποδοτικότητα καί τόκου, ή μέ συναλλαγματική ανταποδοτικότητα κλπ.).

(Γ) ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ.

(1) 'Οργανωτικές 'Αδυναμίες/ Σωρευμένο στόκ.

Τό ΝΑΤ έχει ένα πληθος από οργανωτικά καί διαρθρωτικά προβλήματα. Θά μπορούσε νά πει κανείς συνοπτικά ότι τά προβλήματα συνίστανται στή καθυστέρηση εκτελέσεως εργασιών καί στήν ύπαρξη ενός μεγάλου σωρευμένου στόκ σέ πολλούς τομείς τής δραστηριότητος του ΝΑΤ καί στήν ύπαρξη πολλών διαρθρωτικών αδυναμιών οί όποιες ανακαλύπτονται σταδιακά από τήν Διοίκηση, δεδομένου ότι τίς περισσότερες φορές οί ίδιοι οί υπάλληλοι δέν είναι σέ θέση νά τίς έντοπίσουν από τήν συνήθεια εργασίας τους μέ αυτόν τον τρόπο επί πολλά χρόνια.

(2) Ναυτολόγια/Συντάξεις/Ίσολογισμοί.

Στά πλαίσια τής οργανωτικής βελτιώσεως ή προσπάθεια πρέπει νά κατευθύνεται (καί κατευθύνεται ήδη) πρός τρείς κυρίως κατευθύνσεις. ΠΡΩΤΟΝ τήν επιτάχυνση έκκαθαρίσεως των ναυτολογίων, ΔΕΥΤΕΡΟΝ τήν επιτάχυνση εκδόσεως των συντάξεων καί ΤΡΙΤΟΝ τήν επιτάχυνση συντάξεων των ίσολογισμών του ΝΑΤ ώστε νά έκκαθαρισθούν οί σχέσεις του ΝΑΤ μέ τούς άλλους φορείς γιά τούς όποιους εισπράττει εισφορές. Καί στούς τρείς αυτούς τομείς παρατηρούνται σήμερα απαράδεκτες καθυστερήσεις. 'Όταν ανέλαβα τήν προεδρία του ΝΑΤ, τό καλοκαίρι του 1989, υπήρχε στούς ίσολογισμούς μία καθυστέρηση τεσσάρων ετών καί πλέον. Είχε συνταχθεί ό ίσολογισμός του 1984

καί έκκρεμούσαν οί υπόλοιποι. "Ήδη έχει συνταχθεί ό ίσολογισμός του 1985, έντός του 'Ιουλίου αναμένεται νά ολοκληρωθεί ό ίσολογισμός του 1986 καί προχωρεί ή μηχανογραφική επεξεργασία του ύλικου γιά τόν ίσολογισμό του 1987. 'Ως πρός τήν έκκαθάριση των ναυτολογίων του ΝΑΤ ανέκαθεν παρουσίαζε καθυστέρηση πολλών ετών. Αύτήν τήν στιγμή έκκαθαρίζονται τά ναυτολόγια του 1987 καί αναμένεται νά έχει ολοκληρωθεί ή έκκαθάρισή τους περί τό τέλος του 1990. Τέλος, όταν ανέλαβα τήν προεδρία, τό καλοκαίρι του 1989, γιά τήν εκδόση συντάξεων γήρατος απαιτούντο περίπου έντεκα μήνες γιά τήν μεταβίβαση συντάξεως σέ περίπτωση θανάτου του συνταξιούχου στή σύζυγό του απαιτούντο περίπου επτά μήνες. "Ήδη οί συντάξεις γήρατος εκδίδονται περίπου στούς έξι μήνες καί οί μεταβιβάσεις συντάξεων γήρατος γίνονται σέ έναμυς έως δύο μήνες. Βέβαια, στά σημεία αυτά έχει παρουσιαστεί μία βελτίωση, ή όποία έχει επιτευχθεί απλά μέ τήν αναδιάρθρωση του προσωπικού καί μέ τήν τακτική παρακολούθηση τής προόδου των εργασιών. 'Αλλά βεβαίως όταν μιλάμε γιά οργανωτική βελτίωση, δέν έννοούμε αύτο του είδους απλά τήν βελτίωση. Βεβαίως αύτή ή βελτίωση, έπρεπε νά υπάρξει κυρίως στόν τομέα τής εκδόσεως των συντάξεων, διότι ή καθυστέρηση ήταν απαράδεκτη καί τά παράπονα διαρκή. Γιά νά υπάρξει όμως δραστική οργανωτική βελτίωση βασική προϋπόθεση είναι νά μπορέσει νά έκκαθαριστεί τό σωρευμένο στόκ από τίς καθυστερήσεις του παρελθόντος καί τότε νά γίνει οργανωτική βελτίωση στά θέματα τα όποία διαπιστώνεται ότι χρειάζεται. 'Εάν δέν μπορέσει νά γίνει ή έκκαθάριση του στόκ τότε δέν είναι δυνατόν νά κριθεί σέ ποιά σημεία χρειάζεται οργανωτική βελτίωση διότι μέ τήν ύπαρξη του στόκ τό σύνολο τής οργανώσεως του ΝΑΤ εμφανίζεται διαστρεβλωμένο καί προβληματικό.

Γιά τήν πιά πέρα βελτίωση στούς τρείς αυτούς τομείς πού αναφέρθηκαν προηγουμένως, γίνονται οί εξής ενέργειες.

(α) Στόν τομέα των ίσολογισμών, άφενός μέν ένταση τής εργασίας καί συνε-

χής παρακολούθηση, άφετέρου δέ τό ΝΑΤ είχε τήν σοβαρή βοήθεια τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ή όποία προσέφερε δωρεάν τίς υπηρεσίες μιās λογιστικής εταιρίας, ή όποία έχει διαθέσει λογιστάς οί όποιοι βοηθούν εις τίς εργασίες του Λογιστηρίου πού απαιτούνται γιά τήν σύνταξη των ίσολογισμών. Παράλληλα έχουν υπάρξει όρισμένες βελτιώσεις στήν μηχανογραφική επεξεργασία του Λογιστηρίου, οί όποιες θά επιταχύνουν τήν έκκαθάριση. Καί γίνεται πιά πέρα προετοιμασία γιά τήν μηχανοργάνωση του λογιστηρίου σέ πολύ μεγαλύτερο βαθμό.

(β) Στόν χώρο των ναυτολογίων αύτή τήν στιγμή ή προσπάθεια είναι ή πιά προχωρημένη. "Ήδη τίθεται σέ εφαρμογή μία νέα μηχανογραφική εφαρμογή γιά τά ναυτολόγια, ή όποία θά επιταχύνει δραστικά τήν έκκαθάρισή τους. 'Όπως όμως σέ κάθε μηχανογραφική εφαρμογή, στό στάδιο τής οργανώσεως των σχετικών προγραμμάτων καί αρχείων, χρειάζεται πρόσθετη εργασία καί είναι μία ακόμη επιβάρυνση μαζί μέ τόν υπόλοιπο φόρτο εργασίας αλλά άξιζει. Πιστεύεται όμως ότι πολύ σύντομα ή έκκαθάριση θά μπορεί νά γίνεται μέ τήν νέα μηχανογραφική εφαρμογή. Τέλος τό ΝΑΤ είναι ήδη έτοιμο νά εκδίδει τά σημειώματα γιά τίς περίπου εισφορές μηχανογραφικά.

(γ) Στόν χώρο των συντάξεων αύτή τή στιγμή ολοκληρώνεται ή διαμόρφωση του νέου μηχανογραφικού προγράμματος καί ανεξάρτητα από αύτό γίνεται προσπάθεια νά επιταχυνθούν οί διαδικασίες εκδόσεως των συντάξεων.

(3) Στόχος.

Στόχος είναι (καί ό στόχος αυτός είναι πραγματοποιήσιμος) οί μέν συντάξεις νά εκδίδονται μέσα σέ δύο περίπου μήνες καί οί μεταβιβάσεις σέ ένα μήνα (γιά τήν επιβάρυνση ακόμη περισσότερου αυτού του χρόνου πού θά χρειαστούν οργανωτικές μεταβολές), τά ναυτολόγια νά έκκαθαρίζονται περίπου σέ ένα μήνα από τότε πού θά φτάνουν στό ΝΑΤ καί οί ίσολογισμοί νά μπορούν νά βγαίνουν περίπου ένα έξάμηνο μετά τήν λήξη του οικονομικού έτους.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

(4) Μηχανογράφηση / Προσωπικό

Γιά να πραγματοποιηθούν όμως αυτά βασική προϋπόθεση είναι δύο πράγματα: ΠΡΩΤΟΝ ή μηχανογραφική ενίσχυση του NAT και ΔΕΥΤΕΡΟΝ, ή ενίσχυση του με προσωπικό τουλάχιστον προσωρινά και για ένα έως έναμιση έτος μέχρις ότου μπορέσει να εκκαθαριστεί το υπάρχον στόκ. Μετά την εκκαθάριση του στόκ που υπάρχει και με τις οργανωτικές βελτιώσεις που θα επέλθουν, το NAT θα είναι σε θέση να εργάζεται με προσωπικό ακόμη και λιγότερο από το σημερινό.

1) Μηχανοργάνωση

Ειδικά για την μηχανογραφική πλευρά της οργανωτικής βελτιώσεως του NAT, πρέπει να σημειωθεί ότι ήδη ολοκληρώνεται ή επεξεργασία ενός νέου μηχανογραφικού προγράμματος για την έκδοση των συντάξεων, ήδη τίθεται σε εφαρμογή το νέο πρόγραμμα για την εκκαθάριση των ναυτολογίων αλλά είναι απόλυτα απαραίτητο να ενισχυθεί το NAT (α) με όρισμένα πρόσθετα ηλεκτρονικά μηχανήματα όπως τερματικά για την είσοδο των στοιχείων (πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι το NAT αυτή την στιγμή χρησιμοποιεί πέντε έως έξι όθονες μόνον, για την εισαγωγή στοιχείων), (β) με όρισμένους εκτυπωτές, (γ) με γραμμές του ΟΤΕ για την σύνδεση των τερματικών ή με όρισμένα μηχανήματα τα οποία ονομάζονται multi-plexers και στα οποία επάνω με την ίδια γραμμή του ΟΤΕ μπορεί να συνδεθούν περισσότερα μηχανήματα. "Ηδη μία μικρή προμήθεια έχουμε ζητήσει να κάνουμε για την αντιμετώπιση των στοιχειωδών αναγκών της επιταχύνσεως της εκκαθάρισεως των ναυτολογίων (ή προμήθεια είναι 2.800.000 δραχμών, χωρίς ΦΠΑ) και αυτή την στιγμή βρίσκεται σε ένα στάδιο, εις το Υπουργείον Προεδρίας στο οποίο κανείς δεν μπορεί να μάς πει μετά από πόσους μήνες θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί αυτή η προμήθεια. Μία προσπάθεια της Διοικήσεως θα είναι να μπορέσει η προμήθεια αυτή να γίνει από δωρεές ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι τό κάθε ένα από τα τερματικά ή τούς εκτυπωτές στοιχίζουν μεταξύ 250.000 και 400.000 δραχμών. Τέτοια τερματικά, εκτυπωτές κλπ. απαιτούνται αρκετοί για την δυνατότητα μηχανογράφησης των εργασιών του NAT αλλά είναι πολύ πιθανό ότι στο σύνολό τους δεν θα ξεπεράσουν την ά-

ξία των δεκαπέντε έως είκοσι εκατομμυρίων δραχμών, δηλαδή ένα ποσό τό οποίο είναι άσημαντο σε σχέση με άλλες προμήθειες άλλων οργανισμών αλλά και τις ίδιες τις δαπάνες του NAT, ή οποία όμως δεν μπορεί να γίνει λόγω των γραφειοκρατικών διαδικασιών των κρατικών προμηθειών.

2) Πρόβλημα προσωπικού

1. Επίσης για την επιτάχυνση των εργασιών του NAT όπως σημειώθηκε πιο πάνω απαιτείται ενίσχυση προσωπικού του. Ειδικότερα πρέπει να επισημανθούν τα εξής:

(1) Η έσωτερική οργάνωση του NAT περιλαμβάνει επτά διευθύνσεις και δύο αυτότελη γραφεία:

- Διεύθυνση πόρων.
- Διεύθυνση παροχών.
- Διεύθυνση ακίνητης περιουσίας.
- Διεύθυνση προσωπικού.
- Διεύθυνση οικονομικού.
- Διεύθυνση ηλεκτρονικής επεξεργασίας.
- Διεύθυνση επιθεώρησης.
- Τμήμα απλούστευσης διαδικασιών και παραγωγικότητας.
- Γραφείο Νομικών Υποθέσεων.

(2) Το NAT έχει υπαλλήλους:

α. Διοικητικούς (άποφοίτους Ανωτάτης, Ανωτάτης και Μέσης Εκπαίδευσεως).

β. Τεχνικούς (αρχιτέκτονες, μηχανικούς, μηχανολόγους, ύπομηχανικούς, υδραυλικούς, οδηγούς, ελαιοχρωματιστές και οικοδόμους).

γ. Μηχανογράφους (αναλυτές, προγραμματιστές και χειριστές ηλεκτρονικών υπολογιστών).

δ. Βοηθητικό προσωπικό (κλητήρες, φύλακες, νυκτοφύλακες, καθαρίστριες, εργάτες).

(3) Το NAT έχει υπαλλήλους μονίμους, με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και με σύμβαση έργου.

(4) Ο αριθμός των υπαλλήλων έχει ως εξής:

	Όργ. θέσεις	Υπηρε- τούντες
(α) Μόνιμοι	395	255
(β) Συμβ. ΙΔ	71	71
(γ) Συμβ. έργου	2	2
	468	328

Σημ. Στους ύπηρετούντες πρέπει να προστεθούν 2 υπάλληλοι του ΤΠΕΝ ι τοι σύνολο 337.

(5) Στο NAT δεν έχουν γίνει καθόλου προσλήψεις από τό 1986 (δηλ. 198, 1988, 1989). Οι τελευταίες προσλήψεις έγιναν στις αρχές του 1986 για μηχανογραφικό προσωπικό.

(γ) Πρόβλημα προσωπικού υπάρχει στους Διοικητικούς Υπαλλήλους, ιδίως Μέσης Εκπαίδευσης και στις διατριβές της μηχανογράφησης. Από το 328 Διοικ. Υπαλλήλους, 218 διοικητικές 35 από αυτούς είναι αποσπασμένοι σε Λιμεναρχεία (έξωτερικού 15, έσωτερικού 11) σε παραμεθόριες περιοχές κλι (9) και 3 είναι τυφλοί τηλεφωνητές. Σι νεπώς αυτοί που ύπηρετούν στην Κετρίκη Υπηρεσία είναι 178.

(7) Από τό σύνολο των οργανικών θέσεων 157 θέσεις ανήκουν σε Διοικητικούς ΜΕ. Από αυτές τις θέσεις είναι κνές 79 και ύπηρετούν 78 (από τούς ποίους επίκεινται αποχωρήσεις λόγω ρίου ηλικίας κλπ.).

(8) Από τά 79 κενά άμεση ανάγκη ι πάρχει για 50 υπαλλήλους ΜΕ.

(9) Επίσης άμεση ανάγκη ύπάρχει για 3 δακτυλογράφους (δλόκληρο τό ΝΑ έχει 3 δακτυλογράφους) και 3-4 κλητιρες.

2. Εάν δεν γίνει αυτή ή ενίσχυση το NAT σε μηχανογραφικό ύλικό και σε προσωπικό είναι τελείως αδύνατο να ανταποκριθεί στο σημερινό φόρτο εργασίας και τό στόκ, δεδομένου ότι επκεινται και άλλες αποχωρήσεις από το προσωπικό του και τό αποτέλεσμα θείναι οργανωτικά τό NAT να περιέρχται συνεχώς σε χειρότερη κατάσταση αντί να βελτιώνεται. Αντίθετα με αυτή την ενίσχυση είναι δυνατόν και τό σε ρευμένο στόκ να εκκαθαριστεί και σε σύντομο διάστημα να μπορεί να λειτουργήσει τό NAT με πολύ λιγότερο προσωπικό.

(5) Ακίνητη περιουσία.

(α) Στά πλαίσια της Οργανωτικής βελτιώσεως του NAT πρέπει να αντιμετωπισθεί και τό θέμα της ακίνητης περιουσίας του NAT. Τό NAT έχει μία σημαντική ακίνητη περιουσία ή οποία αποτελείται από οικόπεδα και κτήρια. Τ περισσότερο κτήριά του είναι παμπύλαια και λόγω της οικονομικής του καταστάσεως, ή συντήρηση δεν είναι ικανοποιητική και βρίσκονται νοικιασμένα με παλαιά νοίκια, τά οποία δεν αποδ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

/ σημαντικά εις τό NAT καί αντίθετα απαιτούν μεγάλη άπασχόληση προικου τόσο γιά τήν διαχείριση όσο γιά τήν συντήρηση τής περιουσίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι όλες οι εώσεις των ένοικίων (τά περισσότερα είναι έμπορικές μισθώσεις) γίνονται από δικαστικό άγώνα.

) Ειδικότερα ή άκίνητη περιουσία NAT είχε εκτιμηθεί τό 1985 (δταν έλήθησαν καί όλα τά διαθέσιμα του καί ξεταζόταν τρόποι γιά τήν αντίπωση των άναγκών του) καί τά άλέσματα τής εκτιμήσεως ήταν τά έ-

Μέ βάση τιμές του Ύπουργείου Οικονομικών τό 1985, δραχμές 5.663.649 δραχμές.

Μέ βάση τήν έμπορική αξία τήν έποχή δραχμές 6.974.000.000.

ή άκίνητα αυτά απέδωσαν μισθώματα τό 1988 138.202.110 δραχμές. Γιά ίδια περίοδο πληρώθηκε Έφορία 00.000, ασφάλεια 1.100.000 καί γιά ήρηση 9.200.000 Αυτό σημαίνει ή έα απόδοση των άκινήτων αυτών NAT ήταν 85.700.000. Είναι φανερό

ιτή ή περιουσία πρέπει καί μπορεί άξιοποιηθεί σε σημαντικό βαθμό. Γικά πρέπει νά έπιστημανθεί ότι μέ ερινές άξίες, ή αξία των άκινήτων τρέπει νά είναι διπλάσια ή τριπλά. Καί είναι επίσης φανερό ότι αν αύ-άξία έβρίσκετο κατατεθειμένη σε πεζα, θά απέδιδε πολλαπλάσια καί ίς μάλιστα πληρωμή σε φόρους, χω-διοικητικές δαπάνες καί χωρίς δα-ες συντηρήσεως. Έπίσης ή άνάθε-ής εκμεταλλεύσεως τής περιουσίας ταιρία ειδική γιά εκμετάλλευση άκιν-ν θά μπορούσε νά άποφέρει καλύ-ά αποτελέσματα. Έ διοίκησης όμως NAT θεωρεί ότι βασική προϋπόθεση

τήν εκκαθάριση καί άξιοποίηση τής ουσίας αυτής είναι νά έχει έξευρε-λύση πρώτα εις τό οικονομικό πρό-μα του NAT διότι αν δέν γίνει αυτό, κληρη αυτή ή περιουσία μπορεί νά εμισθεί σε ελάχιστους μήνες γιά καταβολή συντάξεων καί τοκοχρε-σίων. Έάν ληφθεί υπόψιν ότι οι έτή-υποχρεώσεις του NAT γιά συντά-καί τοκοχρεωλύσια έντός του 1990 ν προϋπολογισθεί σε δρχ. 171 δίς, ή σημαίνει ότι οι μηνιαίες ύποχρεώ-είναι περισσότερες από 14 δίς καί επώς μία περιουσία άκόμη καί 20 δι-ατομμυρίων θά μπορούσε νά έξανε-εί λίγο περισσότερο από ένα μήνα πω σε 5 μήνες άχ χρησιμοποιηθεί ο γιά τήν καταβολή συντάξεων. Γιά λόγο αυτό είναι άνάγκη ή περιουσία ή νά άποσυνδεθεί από τήν εκκαθάρι-ση σημερινών έλλειμμάτων του " γιαντί διαφορετικά θά έξανεμισθεί κληρη χωρίς καμία μακροπρόθε-προοπτική.

(6) KEAN.

I. Τό KEAN είναι ό Κλάδος έπικουρικ-κής ασφάλισως των Ναυτικών καί ή ιστορία του άρχίζει από τό 1981 καί φθά-νει μέχρι σήμερα πού μόλις άρχισε ή έ-νεργοποίησή του. Ειδικότερα:

(α) Τό 1981 (μέ τό Ν. 1220/81 άρθρ. 28) άρχίζουν οι κρατήσεις των ναυτικών γιά τήν έπικουρική ασφάλιση μέ προφα-νή προοπτική τήν σύντομη σύσταση του Ταμείου Έπικουρικής Ασφάλισως.

(β) Παρά αυτά ή νομοθετική του καθιέρωση γίνεται μόλις τό 1984 μέ τό νό-μο 1482/84 αλλά έτσι ώστε νά μήν ύλο-ποιείται άμέσως (χρειάζονταν ή έκδοση κάποιων ύπουργικών αποφάσεων) καί τό KEAN παραμένει άδρανές.

(γ) Τό 1985 όταν τό NAT έφθασε στο οικονομικό βάραθρο χρησιμοποιούνται τά χρήματα του KEAN (περίπου 14 δισε-κατομμύρια καί πού ήταν χρήματα γιά τήν έπικουρική ασφάλιση) γιά τήν κατα-βολή των συντάξεων, ένέργεια πού δη-μιούργησε καί θέμα άστικών καί ποινι-κών ευθυνών. Καί τό KEAN πάλι ξεχνιέ-ται.

(δ) Τό 1987 ή πιό πάνω παρανομία κα-λύπτεται νομοθετικά μέ τό ν. 1711/87 άρθρο 3 παρ. 9 (β), πού όρίζει ότι τά πιό πάνω χρήματα του KEAN «καλώς έχουν ληφθεί». (Έλλά τά χρήματα του KEAN ούτε έπεστράφησαν στο KEAN ούτε φαινόταν νά ύπάρχει προοπτική νά έπι-στραφούν στο όρατό μέλλον άφου μέ βάση τον προϋπολογισμό του 1989 τά έ-ξοδα του NAT είναι 126 δίς, τά έσοδα 18 δίς καί τό έλλειμμα μόνο γιά τό 1989 εί-ναι 108 δίς. Γιά πρώτη φορά γίνεται πρόβλεψη γιά έπιστροφή 1 δίς στον προϋπολογισμό του 1990 πού συνετάγη επί προεδρίας μου ώστε νά άρχίσει ή σταδιακή έξόφληση).

(ε) Καί τό 1989 λίγο πριν από τίς έκλο-γές ανασύρεται τό ξεχασμένο KEAN στην έπιφάνεια καί εκδίδονται διαδοχι-κά (27.2.89, 12.4.89 καί 11.5.89) τρεις ύ-πουργικές αποφάσεις, πού ή κάθε μία τους τροποποιεί τό νόμο αλλά ή μία τήν άλλη (ή 2311.1/58/89 τροποποιεί τήν 2311.1/18/89) καί μεταβάλλουν διαρκώς τους όρους ύλοποιήσεως του KEAN. Κυρώνεται όμως νομοθετικά μόνον ή μία καί οι άλλες δύο παραμένουν χωρίς νομοθετική κύρωση μέχρι τίς άρχές του 1990 όπότε κυρώνονται μέ τον ν. πού καλύπτει καί ώρισμένα άλλα κενά του άρχικού νόμου.

II. Σε αυτήν τήν νομοθετική ιστορία του KEAN πρέπει νά προστεθούν καί τά έξής:

(α) "Όταν άνέλαβα τά καθήκοντα του Προέδρου του NAT, βρήκα σωρευμένες 16.000 αιτήσεις γιά έπικουρική ασφάλι-ση γιά τίς όποιες δέν είχε γίνει καμία

ένέργεια (καί ίσως όχι άδικαιολόγητα ά-φου δέν ύπήρχαν οι απαραίτητες νομο-θετικές ρυθμίσεις καί οι προϋποθέσεις ύλοποιήσεως μετεβάλλοντο διαρκώς).

(β) Βρήκα ένα Τμήμα γιά τό KEAN πού είχε ένα Τμηματάρχη καί κανένα (ούτε ένα) ύπάλληλο.

(γ) Βρήκα άδυναμία νά διαθέσω ύπαλ-λήλους από άλλα τμήματα άφου ή συσ-σώρευση εκκρεμοτήτων ήταν εκρηκτική (πολύμηνες καθυστερήσεις στην χορή-γηση συντάξεων ή στην μεταβίβαση συντάξεως σε χήρες, αιτήσεις καί έγ-γραφα άναπάντητα γιά χρόνια, χιλιά-δες ναυτολόγια άνεκαθάριστα, όφει-λές ετών άνεισπρακτέες, ίσολογισμοί ά-νύπαρκτοι γιά τά 4 ή 5 τελευταία χρό-νια, μηχανογραφικό άρχείο έλλειπέστα-το καί άρχείο φακέλλων άπλωμένο στα πατώματα των διαδρόμων).

(δ) Βρήκα άπαγόρευση προσλήψεως νέων ύπαλλήλων γιά τό KEAN (ή γιά ό-τιδήποτε άλλο) καί άδυναμία πραγματο-ποιήσεως ύπερωρίων.

Γιά νά ύλοποιηθεί σήμερα τό KEAN πρέπει νά ύπολογισθεί γιά τίς 16.000 ναυτικούς πού ύπέβαλαν αιτήσεις (καί γιά όσες χιλιάδες ύποβάλουν), ό χρό-νος ύπηρεσίας τους από τό 1981 μέχρι σήμερα καί πόσες εισφορές κατέβαλαν ήδη γιά νά ύπολογισθεί στη συνέχεια τό ποσό έξαγοράς πού απαιτείται γιά τήν συμπλήρωση τής ελάχιστης 15ετίας. Τί-ποτα από αυτά δέν θά χρειάζονταν αν εί-χε άρχίσει ή ύλοποίηση του KEAN άμέ-σως μετά τήν καθιέρωσή του. (Ό ναυτι-κός θά κατέβαλε τό ποσό έξαγοράς καί θά είχε άμέσως τήν έπικουρική του ά-σφάλιση).

Έπό τά πιό πάνω είναι φανερό ότι κά-τι πού ήταν εύκολο νά ύλοποιηθεί στα πρώτα χρόνια τής νομοθετικής του καθιέρωσης, σήμερα μέ τήν σώρευση των αιτήσεων, τήν πολυπλοκότητα του ύπο-λογισμού από τήν πάροδο των έτών καί τήν παντελή έλλειψη ύποδομής (ύπαλ-λήλων, μηχανογραφικού άρχείου κλπ.) γιά τό KEAN, έχει μεταβληθεί σε τιτά-νιο έργο.

III. "Ηδη έχει όργανωθεί τμήμα KE-AN, έχει έτοιμασθεί πρόγραμμα γιά τον ύπολογισμό των έξαγορών, έτοιμάζεται πρόγραμμα γιά τίς πληρωμές, έχουν ά-ποσταλεί ήδη αρκετός αριθμός σημειω-μάτων προς δικαιούχους καί βρίσκονται σε συνεννόηση μέ ένώσεις συνταξιού-χων γιά τήν έξεύρεση μικρού αριθμού καταλλήλων συνταξιούχων πού έθελον-τικά θά μπορούσαν νά βοηθήσουν γιά τήν γρήγορη προώθηση τής ύλοποιήσε-ως του KEAN.

ΓΡ. ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ



MEDOV FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



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

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

**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

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Ο Ιούνιος πέρασε όπως περίπου ήταν αναμενόμενο και με βάση το σενάριο που συζητήθηκε πιο πολύ στην διάρκεια των «Ποσειδωνίων», δηλ. πτωτικός.

Η Ακτή Μιαούλη και τα μεγάλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα ετοιμάζονται για το καθιερωμένο δίμηνο των διακοπών Ιουλίου — Αυγούστου, στην διάρκεια του οποίου είναι πάντα περισσότερο από σίγουρο ότι η αγορά παραμένει αδιάφορη και μάλλον σταθερή προς το πτωτικό. Σέ τίποτα όμως το φετεινό καλοκαίρι δεν θυμίζει το γεμάτο αισιοδοξία καλοκαίρι του '89. Η λέξη που πλέον έχει γίνει καθημερινό θέμα σε όλους τους ασχολούνται με την Ναυτιλία είναι ότι το BIFFEX έχει φθάσει το χαμηλότερο σημείο από τον Δεκέμβριο του 1989, ήτοι 1.152. Αυτό δημιουργεί σκέψεις σε πολλούς που δείχνουν μία δυσπιστία στο άνοδικό σενάριο του Σεπτεμβρίου — Οκτωβρίου, όπως ούτως ή άλλως κανείς δεν είναι σε θέση να προβλέψει μακροχρόνια, διότι ποτέ το καλοκαίρι δεν προσεφέρτετο για προβλέψεις της αγοράς ειδικά όταν η άνοιξη που προηγήθηκε δεν έδειξε καθόλου καλό πρόσωπο.

Πολύς σκεπτικισμός υπάρχει σε σχέση με τις κινήσεις παραδοσιακά εθνικών στόλων (Σοβ. Ένωση, Κομμουνιστική Κίνα, Ανατολικές χώρες γενικώς) για δημιουργία Joint Ventures/free flag trades/intern. ships finance κλπ. Επίσης η μεγάλη αδυναμία ρευστότητας της πλέον παραδοσιακής σε εισαγωγές Σοβ. Ένωσης δημιουργεί καθημερινό θέμα συζήτησης για το μέλλον των μεταφορών της χώρας ειδικά μετά από την συνεχή ρευστοποίηση του αποθέματός της σε χρυσό.

Με αυτό λοιπόν το πνεύμα για το τί μέλλει γενέσθαι κινήθηκε και ο τομέας των αγοραπωλησιών τον Ιούνιο. Το φαινόμενο της μεγάλης προσφοράς προς πώληση πλοίων έχει αρχίσει να παρατηρείται αν και οι τιμές διατηρούνται ακόμα σε υψηλά επίπεδα και σε καμία περίπτωση δεν ακολουθούν την πτωτική ναυαγορα.

Τό μόνο σημείο που αξίζει τον κόπο να γίνει μία αναφορά είναι ότι οι πωλητές είναι πολύ πιο flexible και ότι οι αρχικές ιδέες αλλάζουν κατά πολύ κατά την διάρκεια των negotiations. Μήπως μπαίνουμε λοιπόν στο φάσμα των Buyers market; Ο χρόνος θα δείξει...

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Margarita M.	34.338	1973	6.000.000	Ιρανοί
Markos N.	19.440	1969	2.250.000	—
Allegre	65.155	1984	22.250.000	Ιταλοί

Etoile	37.696	1984	15.500.000	Ιάπωνες
Norman Merchant	104.749	1972	7.400.000	Έλληνες
Oriental Glory	22.442	1982	8.000.000	Ιάπωνες
Pythesley	107.739	1980	22.500.000	—
Regal Carrier	64.172	1974	11.200.000	Τούρκοι
Andreas P.	27.046	1977	7.150.000	Άγγλοι
Griporan	30.952	1974	6.500.000	Κινέζοι
John L.	26.644	1976	7.250.000	Κινέζοι
Marina Mistral	27.890	1968	3.000.000	—
Sea Hawk	93.355	1968	4.500.000	—
Goozaran	97.711	1968	4.500.000	Κορεάτες
Fermita	29.168	1976	14.200.000	Νορβηγοί
Tamarita	129.479	1972	10.750.000	Τούρκοι
Trentwood	103.231	1973	13.750.000	Τούρκοι
Ocean Leader	101.600	1973	16.000.000	Τούρκοι
Ocean Pride	68.676	1989	26.000.000	Κινέζοι
Belore	68.676	1988	—	Κινέζοι
Oceanus	60.920	1976	11.200.000	—
Marita	77.505	1973	8.500.000	Ιταλοί
Bulkerice	17.677	1977	5.200.000	Νορβηγοί
Astro Gold	37.111	1984	15.000.000	Ιάπωνες
Lune	42.244	1985	18.500.000	—
Bream	44.959	1984	20.000.000	Νορβηγοί
Celestine	54.500	1983	28.500.000	Ιταλοί
Obo Buzzard	73.000	1974	5.000.000	Έλληνες
Shoshin Maru	26.081	1982	7.500.000	Έλληνες
Mercantil Teresopolis	27.178	1969	3.000.000	Κινέζοι
Master A.				

Τάνκερς:

Tenacity	76.099	1965	4.200.000	Έλληνες
Georgia	83.708	1988	46.100.000	Φινλανδοί
Arabian Challenger	καί			
Arabian Trader	39.702	1981	55.000.000	Νορβηγοί
Wilana	76.000	1985	40.000.000	—
Baltic Sif	6.740	1984	καί	
Celtic Sif	6.740	1985	13.600.000	—
Isola Azzura	6.442	1975	6.000.000	Δανοί
Olympiant	131.663	1975	20.000.000	—
Surf City	81.283	1981	8.000.000	Σκανδιναβοί
Countess	4.999	1971	1.700.000	Σουηδοί
Modesty	14.001	1970	2.900.000	Τούρκοι
Port Racine	30.616	1973	7.150.000	—
Port Vendres	25.253	1973	5.250.000	—
Simos	3.499	1971	1.100.000	Νιγηριανοί
Buena Empresa	62.938	1983	28.000.000	—
General Kravitov				
Gori	22.640	1966	5.000.000	—
Posaviana	6.174	1967	1.300.000	Σαουδάραβες
Sensho	190.903	1976	21.750.000	Νορβηγοί



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

Goodhope	39.167	1986	29.000.000	Γερμανοί
Haru Orient	238.066	1974	—	Νορβηγοί
Nordic Trader	37.314	1981	19.500.000	Νορβηγοί
Scarlati	31.885	1971	5.000.000	—
Golar Klementine	καί			
Golar Cordelia	304.622	1989	170.000.000	—

Φορτηγά/Τουρητέρες:

Evangelia Petrakis	18.005	1978	6.000.000	Ιρανοί
Cape Rion	15.144	1972	2.000.000	—
Unity	13.524	1976	4.300.000	Σιγκαπ/νοί

Διάφορα:

Extraco II	10.145	1975	2.500.000	Σιγκαπ/νοί
Brixhima I	7.725	1972	2.000.000	Σιγκαπ/νοί
Olympia (Pax)	3.400	1965	7.700.000	Γιβραλτάρ
Fareast Vanguard	7.930	1974	2.250.000	Απω Άνατ.
Autovia				
Autoestrada	6.680	1981	12.000.000	
Pronobis	8.881	1985	6.000.000	Μαλαισιόι

Γιά διάλυση:

Όνομα	tdw	LDT	Τιμή US\$/LDT
Grisha Akopyan	4.300	—	—
A. Marie	8.432	—	—
Pawel	8.732	—	173
Ivan Bogun	1.061	—	135
Alexander	6.000	2.512	130
Bravo George	13.158	—	—
Mohammed Al Bakly X	20.780	—	267
Scott Misener	22.554	—	135
Canadol	15.465	—	135
Francisco Nullo	11.600	—	265
Mobile Bay	—	8.812	270
Hope Vitory	10.852	—	—
Pavlovsk	12.713	—	266
Lake Michigan	27.283	—	269
Santisima Trinidad	33.154	—	—
William Clayford	26.700	—	—
Waheng	6.400	—	263

— Αναφέρθηκε ότι οι Φινλανδοί Rauma — Repola εξα-σφάλισαν δύο νεόκτιστα δεξαμενόπλοια 68.000 τόν. d.w., re-sales από ρώσικες ναυπηγικές μονάδες αντί ποσού 35 εκατ. δολλαρίων έκαστο (double bottom/double skin/partially coated), με παράδοσης Νοέμβριο και Ιούλιο αντίστοιχα.

— Μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες χημικών δεξαμενο-πλοίων στον κόσμο με έδρα τόν Πειραιά, η Adriatic Tankers, συνεφώνησε την πώληση 12 εκ των 64 πλοίων του στόλου της σε κοινοπραξία Νορβηγών/Ασιατών αντί του ποσού των 125 εκατ. δολλαρίων.

— Η Ν.Τ.Κ. του Ιράν συμφώνησε με την Κορεάτικη Daewoo για τέσσερα VLCC χωρητικότητας 280.000 τόν. d.w. έκαστο με παράδοση μέσα στο 1992.

— Η δανέζικη εταιρία Torm παρήγγειλε δύο πάναμαξ μπάλκ κάρριερς στις ιαπωνικές ναυπηγικές μονάδες Tsunishi αντί του ποσού των 4,3 δισεκ. Γιέν.

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΡΟ ΕΙΚΟΣΙ ΕΤΩΝ. Ο Ιούνιος του 1970 επιβεβαίωσε την ταχύτατη άνοδο της ναυλαγοράς τόσο στα τάνκερς όσο και στα μπάλκ κάρριερς. Οι ναύλοι ανήλθαν στα υψηλότερα επίπεδα από την κρίση του Σουέζ του 1956. Η δραστηριοποίηση της αγοράς είχε σαν αποτέλεσμα να δοθούν πολλές παραγγελίες για νεότευκτα και σημαντική άνοδο στις τιμές των πλοίων. Μερικές από τις χαρακτηριστικές πωλήσεις του μηνός είναι οι εξής:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή \$	
Nordkill	480	1954	90.000	Tweendecker
Bruto	2.400	1966	630.000	tweendecker
Carmen	4.542	1964	853.000	tweendecker
Puna	5.673	1964	2.490.000	Reefer
Vinga	16.172	1954	545.000	Tanker
Fenborg	17.300	1958	1.300.000	tanker
Tank Regina	74.480	1965	8.415.000	tanker

ΠΡΟ ΔΕΚΑ ΕΤΩΝ: Τόν Ιούνιο του 1980 η αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου μπορούσε να χαρακτηριστεί «έμφα-νώς ανοδική» ενώ στα τάνκερς η μείωση κατά 7% της παγκό-σμιας κατανάλωσης είχε τις ανάλογες επιπτώσεις. Πωλή-σεις με ενδιαφέρον του μηνός ήταν:

Paget	27.365	1971	8.900.000	BC
Star Taro	25.564	1965	5.225.000	BC
Baugnes	21.546	1969	6.150.000	BC
Merc Caix	2.906	1972	1.800.000	tweendecker
Cuberlandia	95.000	1976	18.000.000	tanker
Jannu	28.000	1975	15.000.000	tanker
Anco Duke	17.913	1968	tanker	

ΠΡΙΝ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ: Στα τάνκερς τό αγοραστικό ενδιαφέ-ρον πού εκδηλώθηκε στις αρχές του Ιουνίου 1989 κατέληξε στο τέλος του μήνα σ' ένα μεγάλο αριθμό πωλήσεων. Στην α-γορά των Dry Cargoes οι τιμές παρέμειναν υψηλές με κεντρι-κό αγοραστικό ενδιαφέρον στα capesize και panamax. Μερι-κές από τις πωλήσεις του μηνός είναι οι εξής:

Tokumaru	141.000	1982	33.000.000	BC
Silver Merit	61.000	1976	11.350.000	BC
John Gorgias	36.416	1977	11.300.000	BC
Effy N	26.746	1974	6.000.000	BC
Sea Eagle	85.000	1978	18.500.000	tanker (SBT)
Oscosun	30.700	1977	11.000.000	product



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

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

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

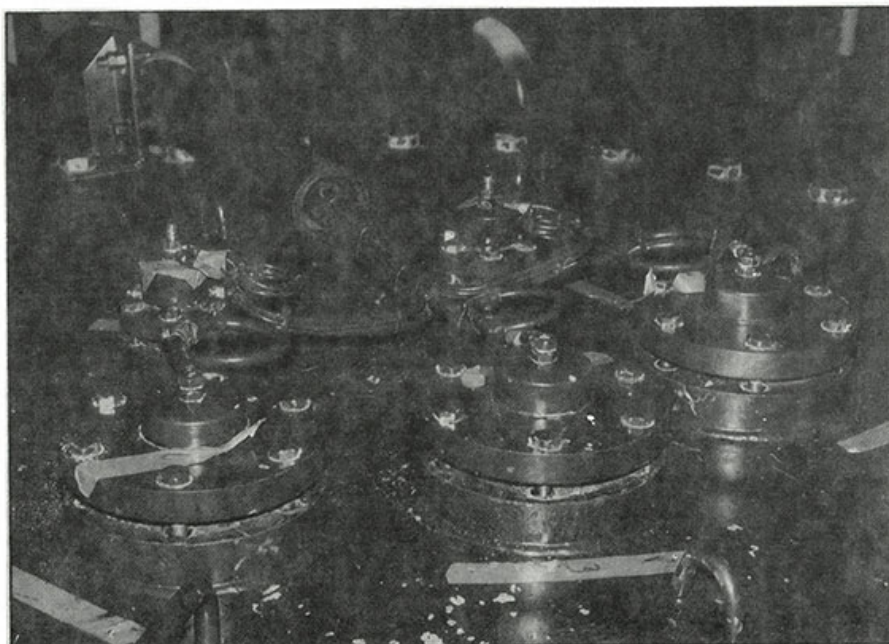
ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΙΖΗΜΑΤΩΝ

Τόν Ιούλιο του 1987, και αφού συμπληρώθηκαν 15 χρόνια μελετών στο Πανεπιστήμιο του Sheffield, ο γνωστός Δανός πλοιοκτήτης A.P. Moller, φημισμένος όσον αφορά εξοπλισμούς ποιότητας και τεχνικά επιτεύγματα σε πλοία, άναψε το πράσινο φως για τις πρώτες θαλάσσιες δοκιμές του συστήματος BFCC στο πλοίο του «Laust Maersk». Οι σωληνήσεις του συστήματος μεταφοράς θαλασσίου ύδατος μέσα στο πλοίο δεν λειτουργούσαν σωστά, λόγω συσσωρεύσεως όστρακοειδών (στρείδια, μύδια) καθώς επίσης και άλλων σωμάτων (ιζήματα βακτηριδίων) που κάλυπταν και τούς μεταλλικούς έναλλάκτες θερμότητας της κύριας και βοηθητικής μηχανής, τις μηχανές γλυκού ύδατος και τούς έναλλάκτες θερμότητας σωλήνος και κελύφους της μονάδας γεννήτριας ψύξεως και συμπυκνώσεως άτμου.

Η τεχνολογία BFCC συνδύασε την ηλεκτρολυτική παραγωγή ιόντων χαλκού και χλωρίου μέσα σε διύλιστικά μηχανήματα θαλασσίου ύδατος αυτού του συστήματος. Αυτά τα στοιχεία παράγονται σε έλεγχομένα επίπεδα (περίπου 50 PPB χλωρίου και 5 PPB χαλκού) τόσο χαμηλά, έτσι ώστε να εξαλείψουν τα προβλήματα της σκουριάς εξαιτίας του χλωρίου και να εξασφαλίσουν τον άναγκαίο άερισμό ύδρογόνου που απαιτείται στη παραδοσιακή ηλεκτρολυτική χλωρίωση και να εξαλείψουν την περιβαλλοντολογική τοξικότητα των συνηθισμένων συστημάτων δοσολογίας παροχής χαλκού.

Τόν Δεκέμβριο του 1987 το «Laust Maersk» επιθεωρήθηκε από το Δανικό Κέντρο έλέγχου σκωρίας εκ μέρους του οίκου A.P. Moller και τα κύρια συμπεράσματα ήταν, ότι η ταυτόχρονη δράση των ιόντων του χαλκού και του χλωρίου είχαν μειώσει αξιοσημείωτα τον αριθμό των όστρακοειδών στο έσωτερικό των σωληνώσεων και όλοι οι συμπυκνωτές βρέθηκαν άπαλλαγμένοι από τους βακτηριακούς μικροοργανισμούς και αυτό συνέτεινε στην άποκατάσταση της επάρκειας της λειτουργίας τους.

Ακολουθώντας αυτό το επιτυχημένο πείραμα ή BFCC, μπόρεσε να τελειοποιηθεί την ανάπτυξη ενός προϊόντος έτοιμου να διατεθεί στην αγορά για βιομηχανίες που χρησιμοποιούν το θαλασ-



νό νερό σαν μέσο ψύξεως. Τα Σουηδικά ναυπηγεία Όντένς πρότειναν συμβόλαιο στη BFCC για τα νέα κοντεϊνερπλοία κατηγορίας «M» που είχε παραγγείλει ο οίκος Μόλλερ, ενώ εκτός από αυτά τα 12 πλοία το BFCC σύστημα καταπολεμήσεως θαλασσίων μικροοργανισμών τοποθετήθηκε και στα κοντεϊνερπλοία της σειράς «D» και «K».

Η «Project Ship», που ιδρύθηκε στη Δανία με τη στενή συνεργασία του Υπουργείου Βιομηχανίας και διαφόρων κατασκευαστών πλοίων, έχει σχεδιάσει το «πλοίο του μέλλοντος» ενσωματώνοντας το πιο προηγμένο τεχνολογικά εξοπλισμό. Τα συστήματα BFCC-ABS έχουν τοποθετηθεί σε αυτά τα προηγμένα πλοία από τον Δανό πλοιοκτήτη Τζ. Λόριντζεν, ενώ παράλληλα τα δύο τελευταία χρόνια, η τεχνολογία BFCC έχει τοποθετηθεί σε 40 μονάδες σε όλο τον κόσμο, που άφορούν πλοία και βιομηχανίες που χρησιμοποιούν το θαλασ-

σινό νερό σαν μέσο ψύξεως

Όσοι χρησιμοποιούν το σύστημα BFCC αντιλαμβάνονται ότι ο έπιστημονικός χειρισμός του ύδατος είναι διαθέσιμος (σε αντίθεση με τις παραδοσιακές λύσεις, βασισμένες στην υπερχρησία χλωρίου με όλες τις συνέπειες και υπάρχει αυξανόμενη πεποίθηση ότι αυτή ή εταιρία, που έδρεύει στο Sheffield University παραδίδει σωστά την τεχνολογία της στη παραγωγή.

Ένημερωτικές διαλέξεις που άφορούν το σύστημα BFCC καταπολεμήσεως θαλασσίων μικροοργανισμών (τό όποιο μπορεί να χρησιμοποιείται και για γλυκό νερό και σε εφαρμογές με θαλάσσιο νερό) έχουν ήδη δοθεί σε ένα μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών/ναυπηγείων, εταιρίες πετρελαίων, εταιρίες αξιοποιήσεως ενέργειας και ιχθυοπαραγωγικές εταιρίες σε παγκόσμια κλίμακα.

Efploia Shipping Co.

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

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Ο Νηογνώμων και οι Ναυτικοί

Ξεκινώντας από τη διαπίστωση ότι τό 80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα, ο Γαλλικός νηογνώμων Bureau Veritas έστρεψε την προσοχή του τεχνικού ελέγχου των πλοίων και προς την κατεύθυνση της ποιότητας των πληρωμάτων. Στά πλαίσια αυτής της μεθόδευσης υπέγραψε ήδη συμφωνία με τις Ναυτιλιακές Αρχές του Παναμά, τις γνωστές ως Secnaves.

Η συμφωνία αυτή παρέχει τό δικαίωμα στό Bureau Veritas νά άσκει έλεγχο στό διπλώματα των ναυτικών όρισμένων ναυτικών χωρών και νά χορηγεί προσωρινά διπλώματα ναυτικής ικανότητας. Τά διπλώματα αυτά θά μετατρέπονται στη συνέχεια αυτόματα σε όριστικά ναυτικά διπλώματα πενταετούς ισχύος, έπί τη βάση των όποιων οι κάτοχοι θά μπορούν νά ναυτολογούνται σε πλοία υπό Παναμαϊκή σημαία.

Γιά νά ανταποκριθεί στις ανάγκες ενός τόσο μεγάλου ηολογίου όπως είναι τό Παναμαϊκό πού όλοοιζείται ότι άπασχολεί στό πλοία του περί τούς 200.000 ναυτικούς, τό Bureau Veritas θά χρησιμοποιήσει περί τό 30 κέντρα έλέγχου σε διάφορα λιμάνια τό κόσμου.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Μηχανές Σουίτσερ για όχηματαγωγά και κοντεϊνερόπλοια

Μία σειρά άδελφών κοντεϊνερπλοίων μεταφορικής ικανότητας 2.160 TEU που θά κατασκευασθεί στό Γερμανικά ναυπηγεία Bremer Vulkan Ag, Howaldtswerke-Deutsche Werft AG και Thyssen Nordseewerke GmbH πρόκειται νά έξοπλισθεί με μηχανές Σουίτσερ τύπου 6RTA72 πού θά άποδίδουν ισχύ 16.440 KW (22.380BHP) στις 94 στροφές/λεπτό. Μετά την παράδοσή τους στις άρχές του 1992, τά μεγάλα αυτά κοντεϊνερόπλοια θά ένταχθούν στόν στόλο της ναυτιλιακής εταιρίας Deutfracht Seereederei (DSR) του Ροστόκ. Οι μηχανές αυτές πρόκειται νά κατασκευασθούν υπό άδεια της Σουίτσερ από την εταιρία Bremer Vulkan AG.

Συγχρόνως ή εταιρία Schichau Seebewerke Ag του Μπρεμερχάβεν πρόκειται νά έξοπλίζει τά δύο μεγάλα έμπορικά όχηματαγωγά που ναυπηγεί γιά λογαριασμό της Ρ & O European Ferriers Ltd., με κύριες και βοηθητικές μηχανές Σουίτσερ. Κάθε όχηματαγωγό θά έξοπλισθεί με τέσσερις κύριες μηχανές νηίτζελ τύπου 8ZA40S μέσης ταχύτη-

τας και συνολικής άπόδοσης 23.040 KW (31.360 BHP) στις 510 στροφές/λεπτό και με τρεις βοηθητικές μηχανές τύπου 6AT 25 ισχύος 1.080 KW (1.470 BHP) στις 900 στροφές/λεπτό.

Μέ ήμερομηνία παράδοσης τό 1991, τά όχηματαγωγά αυτά έχουν μήκος 180 μέτρα και θά όρομολογηθούν στη γραμμή Ντόβερ - Ζημπράγκε με μεταφορική ικανότητα 120 φορτηγών, των 15 μέτρων μαζί με 200 όδηγούς, ενώ ή ταχύτητά τους πού θά φτάνει τούς 21 κόμβους θά τά τοποθετεί μεταξύ των ταχύτερων της γραμμής αυτής.

Οι μηχανές τύπου 8ZA40S και 6AT25 θά κατασκευασθούν στό έργοστάσιο της Σουίτσερ στην Έλβετία από όπου και θά παρέχεται ύποστήριξη έγκατάστασης και συντήρηση. Τό τελευταίο αυτό συμβόλαιο άναδεικνύει την έπιτυχία της μηχανής ZA40S της όποιας οι παραγγελίες έχουν φτάσει τις 181, με 47 παρόμοιες μηχανές ήδη σε λειτουργία γιά συνολικό χρόνο 13.000 ώρων.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Έπεκτείνεται ή GAC

Η εταιρία Gulf Agency Company έπεκτείνει τό δίκτυο πρακτορεύσεων πλοίων και στην Ίνδονησία. Μέχρι τώρα ή GAC παρείχε υπηρεσίες έξυπηρέτησης πλοίων στη Σιγκαπούρη, τό Χόγκ Κόγκ, την Κίνα και τις Φιλιππίνες, ενώ σε συνεργασία με την Ρ.Τ. Andhika Lines θά παρέχει παρόμοιες υπηρεσίες γιά κοντεϊνερόπλοια και χύδην φορτία και στην Ίνδονησία. Τό διεθνές δίκτυο της GAC περιλαμβάνει γραφεία στη Στοχκόλμη, τό Όσλο, τό Λονδίνο, τη Άθήνα, τό Χόγκ Κόγκ, τη Σεούλ, τό Τόκιο και τό Κοννέκτικατ των ΗΠΑ.

ΙΤΑΛΙΑ

Κριτική του κρατικού έφοπλισμού

Κατά τη διάρκεια των έργασιών της έτησας γενικής συνελεύσεως των μελών της Ένώσεως άνεξαρτήτων έφοπλιστών (Confitarma) ό πρόεδρος της Antonio d' Amico, άσκηση κριτική κατά του κρατικού έφοπλισμού.

Μιλώντας γιά τις δυσκολίες πού θά συναντήσει ό Ίταλικός έφοπλισμός με τη πραγματοποίηση της κοινής ευρωπαϊκής άγοράς, δήλωσε ότι εκείνο πού λείπει σήμερα από την Ίταλική έμπορική ναυτιλία είναι ένα πλαίσιο πού θά καθορίζει τις προτεραιότητες, τις προϋποθέσεις και τά μέσα ένεργοποιήσεως των διαφόρων πολιτικών και των διαφόρων έπιχορηγήσεων. Οι ρόλοι

μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού έφοπλισμού δεν είναι έπαρκώς ξεκαθαρισμένοι. Έτσι, οι περισσότεροι από τούς μισούς ιδιώτες έφοπλιστές, οι όποιοι επέλεξαν νά έπιδιοθούν στόν τομέα των έξειδικευμένων μεταφορών, έχουν νά άντιμετωπίσουν τι δυναμική πολιτική του κρατικού έφοπλισμού, ό όποιος άκόμα και σήμερα άπολαμβάνει σε πολλούς τομείς πολυετών έπιχορηγήσεων γιά κίνηση και διαχείριση.

Κατά τόν Ίταλό Πρόεδρο, είναι άπόλυτη άνάγκη νά προσδιορισθούν οι κανόνες τοι παιχνιδιού και νά παρουσιασθεί μία κυβερνητική πολιτική στην όποία θά ύπάρχουν ίσοι κανόνες και γιά τις δύο κατηγορίες έφοπλισμού, δημοσίου και ιδιωτικού. Είναι άπαράδεκτο, κατέληξε, νά δημιουργούνται κα ταστάσεις έπιζημιών άνταγωνισμών και εί ναι άπαραίτητο νά τεθεί τέρμα στις διαφοροποιήσεις πού δεν έχουν λόγο ύπάρξεως αλλά άποτελούν έμπόδια γιά μία ύγιή έθνική ναυτιλιακή οίκονομία.

ΜΑΛΤΑ

Τέρμιναλ γιά κοντεϊνερ

Υστερα από πολλά χρόνια άναμονής, άρχισε τη λειτουργία του τόν περασμένο μήνα τό τέρμιναλ γιά κοντεϊνερς του Mars axlokk στη νοτιοδυτική άκτή της Μάλτας, χάρη στη Norasia, πρώτη τακτική γραμμή πού προσέγγισε εκεί σε βάρος του Πειραιά πού ήταν άνέκαθεν τό σημείο συναντήσεως των διεπαιρωτικών πλοίων και των ψυγείων τους.

Η προσθήκη της γραμμής αυτής θά αύξει τον αριθμό της κινήσεως των έμποροκιβωτίων πού θά φθάσουν τά 8.000 τεμάχια μηνιαίως. Η εταιρία του έλευθέρου λιμένος της Μάλτας βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με έξι άλλες έφοπλιστικές έπιχειρήσεις πού θά ήθελαν νά χρησιμοποιήσουν τη νέα αυτή διαμετακομιστική έξέδρα στό κέντρο της Μεσογείου.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η άξία του στόλου

Στό τέλος του 1989 ή άξία του νορβηγικού έμπορικού στόλου ύπολογιζόταν σε 115 δις. κορωνών, εκ των όποιων τό 45% σε μετοχές και τό ύπόλοιπο σε δάνεια και έγγυήσεις.

Η άξία των πλοίων είναι της τάξεως των 105 δις. κορωνών και ή άξία των πλωτών έξεδρών της τάξεως των 10 δις. κορωνών. Η άξία των πλοίων πού είναι νηολογημένα στό Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (τό γνωστό NIS) έφθασε τά 64 δις. κορωνών.

Κατά τούς ύπολογισμούς της Ένώσεως Έφοπλιστών, εάν ό νορβηγικός στόλος έπρόκειτο νά ναυπηγηθεί σήμερα θά κόστιζε άνω των 250 δις. κορωνών, εκ των όποιων μόνο τά νηολογημένα στό NIS θά κόστιζαν 162 δις. κορωνών περίπου. Τά έξειδικευμένα πλοία, όπως τά χημικών προϊόντων και τά ύγγραριοφόρα πού έκτιμούνται σήμερα γύρω στό 21 δις. κορ. θά στοιχίζαν άνω των 55 δις. κορωνών.

Σήμερα ό Νορβηγικός έφοπλισμός ναυπηγεί 139 πλοία συνολικού τοννάζ 7,7 εκατομ. τον. d.w. άντί συνολικής τιμής 33 δις. κορωνών. Από αυτά, 33 ναυπηγούνται στην Κορέα, 24 στην Ίαπωνία, 21 στη Νορβηγία και 19 στη Γιουγκοσλαβία.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Πρόγραμμα της ΕΟΚ για καθαρές θάλασσες

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι αποφασισμένη να εμποδίσει τη συνεχώς αυξανόμενη υπανάπτυξη των θαλασσών των χωρών - μελών της.

Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο αναπλ. πουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης, μετά την επιστροφή του από το συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας που πραγματοποιήθηκε πριν λίγες ημέρες στο Ουξεμβούργο, εκδόθηκε ομόφωνα ψήφια του συμβουλίου των Υπουργών το οποίο υπογραμμίζει την ανάγκη να αποκτήσει έθε χώρα της Κοινότητας επαρκείς και αποτελεσματικές αρχές, ικανές να επιβάλουν την αυστηρή τήρηση των τεχνικών ρυθμίσεων για την ασφάλεια της ναυσι-

πλοΐας και τη πρόληψη της θαλάσσιας ρυπανσεως.

Ηδη, ετοιμάζεται από την Κοινότητα πενταετής πρόγραμμα (1991-95) προϋπολογισμού δαπάνης 3 δισ. δρχ.

Από τα κονδύλια αυτά, όπως είπε ο κ. Παυλίδης, η χώρα μας διεκδικεί τη «μερίδα του λέοντος», δηλαδή περίπου 1,5 δισεκ. δραχμές.

Μέχρι το τέλος του 1990, αναμένεται να εισπραχθούν από την ΕΟΚ 700 εκατ. δρχ. τα οποία θα διατεθούν εξ ολοκλήρου στο Λιμενικό Σώμα, προκειμένου να αποκτηθούν σύγχρονα μέσα, πλωτά και εναέρια, χερσαία και τηλεπικοινωνιακά.

Αγοραπωλησίες

Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό αναμείκη σημαία μπάλκ κάρριερ «Αλφά λείμ» 64.133 τόν. d.w. 31.693 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσης 1982, έναντι τιμής που λησιάζει τα 16 εκατομ. δολάρια.

Επίσης σε άλλοδαπούς επωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μπέρμ» 42.244 τόν. d.w. 25.277 τόν. γκρός, πωνικής ναυπηγήσης 1985, έναντι τιμής πρί των 18,5 εκατομ. δολαρίων.

Μεταξύ Ελλήνων φέρεται πωληθέν το τάλκ κάρριερ «Μαργαρίτα Μ.» 34.338 τόν. w. 18.887 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, αντι τιμής περί των 6 εκατομ. δολαρίων.

Επίσης μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Ονιδάνα Η.» 15.174 τόν. d.w. 9.842 τόν. γκρός, πωνικής ναυπηγήσης 1971, έναντι τιμής πρί των 1,6 εκατ. δολαρίων.

Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό βεριανή σημαία φορτηγό τύπου φρήντομ «Σίπ Ρίον» 15.144 τόν. d.w., 8.829 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσης 1972, έναντι τιμής περί των 2 εκατομ. δολαρίων.

Επίσης σε ξένα συμφέροντα πέρασε υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Αγγελά Πιτράκη» 18.000 τόν. d.w. 11.444 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσης 1978, έναντι τιμής άνω των 6 εκατομ. δολαρίων.

Διαλύσεις

Στην Τουρκία επωλήθη για διάλυση το ελληνικό φορτηγό «Αλεξάντερ» 4.364 τόν. γκρός, 2.510 τόν. βάρους του 1957, αντί δολ. 130 ανά τόννο βάρους.

Με προορισμό τη διάλυση στην Ινδία επωλήθη για διάλυση το δεξαμενόπλοιο «Λαργκαβίστα» 22.046 τόν. γκρός, 9.440 τόν. βάρους του 1961, αντί δολ. 266 ανά τόννο.

Σε άγνωστους διαλυτές επωλήθη το φορτηγό μεταφοράς τοιμέντου «Μέντση-μεντ Κάρριερ» 11.940 τόν. γκρός, 6.000 τόν. βάρους περίπου του 1962, αντί δολ. 200 ανά τόν. βάρους.

Υπουργικές ευχαριστίες

Τίς θερμές του ευχαριστίες εξέφρασε ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του φορτηγού «Γκόλντεν Τσάλεντζερ» για την αποτελεσματική συμβολή τους στην διάσωση τεσσάρων ναυαγών ύπηκόων της Αντίγκουα στον Άτλαντικό Ωκεανό στις 30 Μαΐου 1990.

Η «Ελληνική Άκτοπλοία» πωλεί το «ΙΚΑΡΟΣ»

Η κρατική εταιρία «Ελληνική Άκτοπλοία» ανακοίνωσε την πρόθεσή της να πω-

λήσει το επιβατηγό - όχηματαγωγό πλοίο «ΙΚΑΡΟΣ» καθώς και την άδεια σκοπιμότητός του. Το πλοίο θα πωληθεί ως εστί και εύρισκεται, ή καταβολή δέ του τιμήματος θα γίνει μετρητοίς. Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, προσφορές να γίνουν δεκτές μέχρι τις 25 Ιουνίου.

Η αποβίβαση στην Τρίπολη της Λιβύης

Το κρατικό ναυτιλιακό πρακτορείο της Λιβύης GERMA σε εγκύκλιό του αναφέρει ότι είναι απαραίτητο οι επιβάτες των πλοίων που προσεγγίζουν στην Τρίπολη της Λιβύης να είναι εφοδιασμένοι με βίζα εισόδου. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει βίζα πρέπει να αποσταλούν στην GERMA πριν την άφιξη του πλοίου πληροφορίες για το πλήρες όνομα, τον αριθμό διαβατηρίου, την εθνικότητα, ημερομηνία και τόπο γεννήσεως και λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης. Σε περίπτωση επιβατών τράνζιτ οι πληροφορίες πρέπει να αποσταλούν πριν την άφιξη του πλοίου στη Λιβύη.

Η ναυσιπλοΐα στο Ιράκ

Όπως ανακοίνωσαν οι ναυτιλιακές αρχές του Ιράκ, σύμφωνα με το πιστοποιητικό του Λόυδς υπ' αριθ. IDC 89099 είναι ελεύθερες στην ναυσιπλοΐα οι έξι υδάτινες ζώνες και λιμάνια του Ιράκ:

Κχάρ Άμπντ Άλλάχ, Κχάρ Άλ Άμάγια, Άλ Μπακίρ Τέρμιντα, ο παράκτιος σταθμός του Ούμ Κάσρ καθώς και ο Σταθμός Βαθέων Υδάτων.

Άλιευτικό κατέλαβαν Λιβεριανοί αντάρτες

Λιβεριανοί αντάρτες κατέλαβαν το ελληνικό αλιευτικό «Τρία αδέρφια», νηολογίου Πειραιά 8944, ενώ ψάρευε στην περιοχή Μονροβίας της Λιβερίας. Το σκάφος οδηγήθηκε σε άγνωστη μέχρι στιγμής κατεύθυνση.

Στο «Τρία αδέρφια» επιβαίνουν οι Έλληνες ναυτικοί Νίκος Γιαγκουδάκης, Κώστας Καλεμάνης και Βασίλης Καβουρτσίκης, καθώς και 18 άλλοδαποι αλιεργάτες. Τα παραπάνω έκανε γνωστά στο υπουργείο Ναυτιλίας η πλοιοκτήτρια εταιρία «Λήμνος Ν.Ε.» προσθέτοντας ότι το αλιευτικό είναι εφοδιασμένο με όλες τις νόμιμες άδειες για αλιεία.

Το υπουργείο Ναυτιλίας ενημέρωσε το υπουργείο Εξωτερικών για να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες για τον έντοπισμό και την απελευθέρωση του σκάφους και των ναυτικών μας.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν κατ' έκλογήν:

• Στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου οι πλοίαρχοι Βασ. Παπαγιάννης, Ιωάν. Σιατερλής και Κωνστ. Σταμάτης.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ ΓΡΕΕΚΕ / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



Ο κ. Σωτήριος Γ. Καμίνης της Kaminc Overseas, υποδέχεται τον αναπληρωτή Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Άριστοτέλη Παυλίδη στο περίπτερο της Yard - Kaminc. Στο μέσο εκ των διευθυντών της Yard Ltd. Σκωτίας κ. Γεώργιος Ντέβισον.

Η Yard είναι από τους μεγαλύτερους συμβουλευτικούς οργανισμούς διεθνώς σε θέματα ναυπηγικής και μηχανολογίας, με πελάτες ναυπηγεία, πλοιοκτήτες, πολεμικές βιομηχανίες και βιομηχανίες εξορύξεως πετρελαιοειδών και φυσικών αερίων.

- Στο βαθμό του πλοιάρχου οι αντιπλοίαρχοι Σπυρ. Λεούσης, Γεώργ. Τζούλης και Δημ. Θεοχαρίδης.
- Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Δημ. Μιχαήλ, Φώτιος Ψαρράς και Άλξ. Οικονομάκος.
- Στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Άντων. Σάρδης, Μάρκος Κουτσουράκης και κατ' άρχειότητα ο υποπλοίαρχος Άναστ. Μανιταράς.
- Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Κων. Καραμπαμπάς και Ήλ. Δεδεμάδης.

Καθέλκυση Άρματαγωγού

Την Τετάρτη 4 Ιουλίου θα πραγματοποιηθεί στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Έλευσινας η καθέλκυση του τρίτου αρματαγωγού «Λέσβος» ελληνικής σχεδίασης και κατασκευής.

Συγχαρητήρια του YEN για διάσωση επιβατών

Ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδης με έγγραφό του συγχαίρει θερμά τον κυβερνήτη και το πλήρωμα του ρυμουλκού «Μάσας Στάρ» και τον κυβερνήτη της θαλαμηγού «Λαλού» για την προσπάθειά τους στη διάσωση των επιβατών και του πληρώματος της Δ/Γ «Ατζένα», που βυθίστηκε στις 9 Ιουνίου μετά από σύγκρουση με το M/S «Αναστασία Κ.» κοντά στο Σούνιο, καθώς και για την περιουλογή αντικειμένων του ναυαγίου που ήταν επικίνδυνα στη ναυσιπλοΐα.

Επίσης με άλλο έγγραφό του συγχαίρει θερμά τους πλοίαρχους και τα πληρώματα του ρυμουλκού «Άλφα Φόρος» F/D «VI» και της θαλαμηγού «Καστέλ» για τη συμβολή τους στη διάσωση των επιβατών του E/G-T/P

«Καπετάν Νικόλας» που στις 26 Μαΐου πν σάραξε σε άκτι της Αίγινας.

Με τις πράξεις σας αυτές τονίζετε ο κ. Παυλίδης, αποδείξατε τον ανθρωπισμό σας στην πίστη σας στις ναυτικές παραδόσεις.

Ρουμάνοι επίσημοι στην Έλλάδα

Επίσημοι Κυβερνητικοί παράγοντες εκπρόσωποι των Οικονομικών Υπουργείων της Ρουμανίας θα επισκεφθούν την Ελλάδα από 3 μέχρι 7 Ιουλίου 1990 με σκοπό την νημέρωση των Ελλήνων επιχειρηματιών γ τη νέα οικονομική πολιτική που εφαρμόζεται στη χώρα αυτή μετά τις πρόσφατες αλλαγές.

Με την ευκαιρία αυτή και λόγω των στενών ναυτιλιακών και εμπορικών σχέσεων που διατηρεί επί εικοσαετίας με την Ρουμανία, η Balkanmar Group of Companies, ο οποίος είναι η ιδρύθηκε από την κυρ Ράνια Χατζηδημητρίου, με γραφεία στην Ελλάδα, Ρουμανία, Αγγλία και Αυστρία, η εταιρία θα παραθέσει δεξίωση προς τιμήν των Ρουμάνων την Τετάρτη 4 Ιουλίου 1990.

Οι ύπολοιστές στη ναυτιλία

Κατά τη διάρκεια διεθνούς συνάντησης στο Καϊμπριτζ της Μασσαχουσέτης η εταιρία Marsoft Inc. παρουσίασε την τελευταία έκδοση του προγράμματος BDSS με το οποίο διευκολύνεται η συλλογή πληροφοριών της αγοράς, η παρουσίαση των τάσεων στον τομέα των χύδην μεταφορών. Το πρόγραμμα τρέχει σε όλους τους συμβατούς IBM ύπολοιστές και ο κάθε χρήστης έχει την δυνατότητα να τροποποιήσει την προσωπική του έκδοση ώστε να αποδίδει καλύτερα σύμφωνα με τα ιδιαίτερα στοιχεία της εταιρείας του. Μαζί με το πρόγραμμα ο χρήστης παραλαμβάνει και μία πενταετή πρόβλεψη της αγοράς.

Η νέα διοίκηση των θαλαμηπόλων

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανεληνίας Ένωσης Θαλαμηπόλων Ε.Ν., που προέκυψε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες για την εκλογή νέας διοικήσεως συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Γ. Μελέτης, γεν. γραμματέας Κ. Κωβαίος, ταμίας Δ. Χ. Σπανόπουλος κ. σύμβουλοι Π. Πασάκος, Ι. Φραγκουλίδης, Γ.Π. Βουτσινάς, Ν. Χαλικιάς, Χ. Αντύπας, Ι.



GEORGE STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607

362-0044

FAX: 362-0088

NIGHT: 802-1483

BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'NK' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' and 'K' are connected, with the 'K' having a distinctive shape where the top bar is angled. The logo is centered on a large, light blue rectangular background that has a wavy, torn-edge effect on its left side, which appears to be part of a larger blue graphic element on the left margin of the page.

35 years shipping & shipbroking experience

Head office : 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece
TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098
TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

Κοντολούρης, Α. Λεσιώτης, Ν. Βλάχος, Μ. Παπαζαφειρόπουλος, Γ. 'Αμάραντος, Γ. Κουντούρης και Ε. Γιαννούλης.

Εταιρία Leasing για τη Ναυτιλία

Ο χρηματοδοτικός οργανισμός First International Corporation, που έδρευε στη Φλόριντα των ΗΠΑ και διευθύνεται από τον κ. Πώλ Σλάτερ, δημιούργησε τη πρώτη εταιρία Leasing η οποία απευθύνεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Με την επωνυμία First International Leasing Corp. (FILC) η νέα εταιρία έχει την υποστήριξη και συμμετοχή ιδιωτών και ασφαλιστικών εταιριών με στοιχεία ενεργητικού της τάξεως των 60 δισεκ. δολλαρίων.

Μεταξύ των βασικών μετόχων της FILC είναι ο συνταξιοδοτικός οργανισμός National Provident Institution της Βρεταννίας, η εταιρία διαχείρισης κεφαλαίων Ivory and Sime της Σκωτίας και το Wescol Group με το ευρύ δίκτυο παροχής υπηρεσιών του σε 22 χώρες.

Η FILC εγκατέστησε την έδρα της στις Βερμούδες και κύριος στόχος της είναι η παροχή υπηρεσιών leasing για την ανανέωση του παγκόσμιου στόλου κατά τη τελευταία δεκαετία του αιώνα, η οποία κατά τους υπολογισμούς θα απαιτήσει κεφάλαια της τάξεως των 25 δισεκ. δολλαρίων ανά έτος.

Θάνατος ναυτικού

Στις 17 Ιουνίου πέθανε στο ελληνικό φορτηγό «Μάνθος» που βρισκόταν στο λιμάνι Φορταλέζα της Βραζιλίας ο ναύκληρος του πλοίου Νικ. Σκριβάνος από την Χίο. Σύμφωνα με ιατρική γνωμάτευση ο θάνατός του προήλθε από οξύ πνευμονικό οίδημα.

Τό σήριαλ των προστίμων για ρύπανση

Κατά τη διάρκεια του 159ημέρου που πέρασε ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ η επιβολή των κατωτέρων προστίμων για ρύπανση:

- 750.000 δρχ. στον πλοίαρχο του φορτηγού «Πορταίτσια», κ. 'Αθαν. Τσεσμελή για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμένας Χαλκίδος με πετρελαιοειδή σε έκταση 200 τ.μ. 'Εναντίον του κ. Τσεσμελή άσκήθηκε δίωξη.

- Πρόστιμο 400.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του Ρ6-Ρ6 «Βάλιαντ» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του Νέου Μώλου Δραπετσώνας με σεντινόνερα.

- 800.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του κυπριακού φορτηγού «Ρουμπενς» για απόρριψη στη Μεσόγειο σεντινόνερα.

- 500.000δρχ. στον Α' μηχανικό του ελληνικού φορτηγού «Ευροστάρ» για ρύπανση με πετρελαιοειδή της θαλάσσιας περιοχής Νέου Μώλου Δραπετσώνας.

- 400.000 δρχ. στον πλοίαρχο του ελληνικού φορτηγού «Μίνι Λάντ» για διάθεση απορριμάτων στο λιμάνι Χιούστον των ΗΠΑ.

- 300.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του ελληνικού φορτηγού «Πασίφικ Προσπέρτου» για ρύπανση της Μεσογείου με σεντινόνερα.

- 800.000 και 600.000 δρχ. στους πλοίαρχους των ελληνικών δεξαμενοπλοίων «'Ενάλιος Αϊθρα» και «Θήτα Τίταν», αντίστοιχα, για ρύπανση της θαλάσσιας και για μη κανονική τήρηση του βιβλίου πετρελαίου.

Τό επίδομα παραπληγικών

Τό μηνιαίο επίδομα που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτη στους ασφαλισμένους του που πάσχουν από τετραπληγία — παραπληγία,

καθορίζεται μετά από απόφαση του κ. Ριστ. Παυλίδη, από 1.1.90 σε 55.200 δραχμ.

Τό εν λόγω επίδομα για τα δύο επόμενα τετράμηνα του 1990 θα είναι ίσο με 20πλάσιο του εκάστοτε ισχύοντος κατωτέρου ημερομισθίου ανειδίκευτου εργάτη πως αυτό θα αναπροσαρμόζεται με την ετήσια χορηγούμενη ΑΤΑ.

Τέλος με άλλη απόφαση του κ. Παυλ. καθορίζεται για τό 1990 σε 22.000 δρχ. το ημερομίσθιο επίδομα αεροθεραπείας φυματινών ναυτικών μετανοσηλευτικής προστασίας.

Καταβάλλεται τό συμπληρωματικό επίδομα του ΕΛΟΕΝ

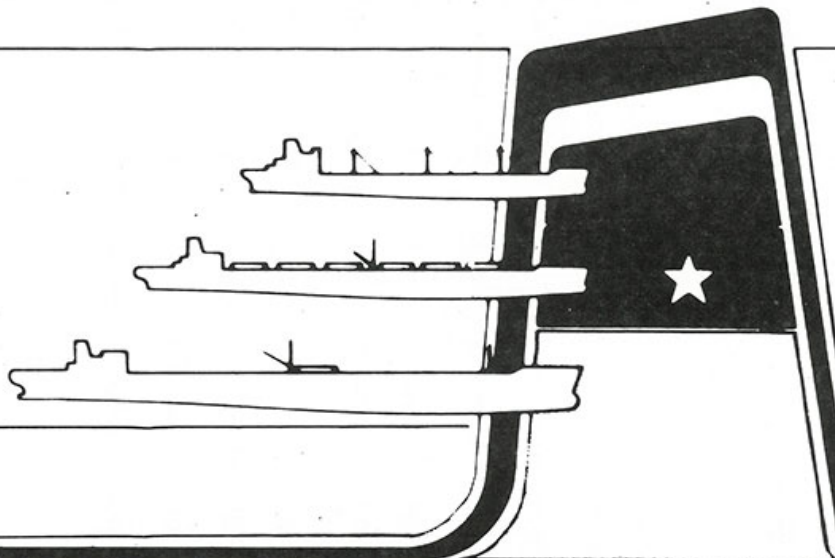
Ο Πρόεδρος του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών 'Επιδομάτων Ναυτικών Θωμάς Ζαφείρας ανακοίνωσε ότι μετά έγκριση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη ΕΛΟΕΝ, άρχισε την καταβολή του συμπληρωματικού επιδόματος 1985, μετά από είσπραξη του υπολοίπου από τον ισολογισμό του ΝΑΤ 1985. Ο κ. Ζαφείρας διευκρίνισε ότι η ολοκλήρωση της διανομής θα διέκεσε λιγότερο από ένα μήνα.

Τό νέο συμβούλιο της Λέσχης Α.Σ.

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης του Λιμενικού Σώματος που προήλθε από πρόσφατες άρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σώμα ως εξής:

'Αντιναύαρχοι Α.Σ. ε.α. 'Αλκης Σκιαδάς πρόεδρος και Ν. Κλειώσης, αντιπρόεδρος πλωτάρχης 'Ιω. Κοντογιάννης, γεννη γραμματέας, υποπλοίαρχος Χ. Κουτσούκταμίας, υποναύαρχος Γ. Ρωσσόπουλος, γκάς έφορος, πλωτάρχης Ν. Καβαλιέρος.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Τιμητική διάκριση σέ "Ελληνα έφοπλιστή



Η Κυβέρνηση της Σρί Λάνκα επέδωσε διά του αντιπροσώπου της και προέδρου του διοικητικού συμβουλίου του Colombo Dockyard κ. T. Peiris, ύψηλη τιμητική διάκριση στον Άναστάσιο Πολίτη γιά τίς υπηρεσίες πού προσέφερε στήν ανάπτυξη τής ναυτιλίας τής Σρί Λάνκα. Στή φωτογραφία διακρίνονται από άριστερά οί κ.κ. Πολίτης και Peiris.

Τά βραβεία Καββαδία

Στό φετεινό λογοτεχνικό διαγωνισμό «Ν. Καββαδία» πού διοργανώνει κάθε δύο χρόνια τό ΥΕΝ βραβεύτηκαν οί κατωτέρω Έλληνες ναυτικοί:

Στόν πεζό λόγο Α' βραβείο (100.000 δρχ.) ό Γεώργ. Τσεκούρας, Β' Βραβείο (70.000 δρχ.) οί Νίκος Σταθάκης και Γ' Βραβείο (50.000 δρχ.) ό Άναστ. Μαρκόπουλος και στόν ποιητικό λόγο Α' Βραβείο (100.000 δρχ.) ό κ. Κων. Κάββαλος, Β' Βραβείο (70.000 δρχ.) ό κ. Ίωάννης Φρατζέσκος και Γ' Βραβείο (50.000 δρχ.) ό κ. Ίωάννης Μαρματάς.

Αύξηση τών πωλήσεων και κερδών τής CHEMO

Έπενδύσεις οί όποιες ξεπερνούν τά 150 έκατομμύρια δραχμές, πραγματοποίησε πρόσφατα ή εταιρία Chemo ΑΕ, επιδιώκοντας τόν πενταπλασιασμό τής παραγωγής τής.

Η CHEMO, πού άπευθύνεται στή Ναυτιλία και τή βιομηχανία, χημικό καθαρισμό δεξαμενών, χημικά συντήρησης πλοίων, χημικά κατεργασίας νερού, χημικά έπεξεργασίας καυσίμων, χημικά ειδικής χρήσεως και διασκορπιστικά πετρελαιοκηλίδων.

Όπως άνακοίνωσε ό διευθύνων σύμβουλος και πρόεδρος τής CHEMO κ. Σ. Καραπαναγιώτης, κύριος στόχος τής εταιρίας είναι ή αύξηση τού όγκου τών εξαγωγών, οί όποιες σήμερα πραγματοποιούνται άπό τή θυγατρική εταιρία τής «CHEMO LTD» και καλύπτουν τό 40% τού συνολικού ύψους τών πωλήσεων.

Γιά τό έτος πού διανύουμε ό κ. Καραπαναγιώτης δήλωσε ότι άναμένει αύξηση τών δραστηριοτήτων κατά 50% και τών κερδών κατά 25%.

Η Interglobal Marine σέ ιδιόκτητα γραφεία

Η εταιρία Interglobal Marine Agencies S.A. τού κ. Θωμά Ρηνιώτη έγκαταστάθηκε σέ ιδιόκτητα γραφεία, στόν τέταρτο όροφο τού επί τής όδου Φίλωνος 133 μεγάρου, αλλά τά τηλέφωνα, Fax και Telex παραμένουν τά αυτά, δηλαδή, τηλ. 452.4055 και 452.5948, fax 453.2144 και telex 241841 και 240146.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΙΩΑΝΝΟΥ ΜΕΛΑ

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Βαδίζοντας πρós τήν ολοκλήρωση τού έ-

πιβλητικού συγγράμματός του γιά τήν ιστορία τού Πειραιά, ό γνωστός πολιτικός και συγγραφέας κ. Ίωάννης Μελάς, κυκλοφόρησε πρόσφατα τόν τρίτο τόμο τού έργου, πού περιλαμβάνει τούς κλασικούς χρόνους. Μέ τήν εύρύτατη γνώση πού τού προσφέρει ή έξίχνευση και τής ελαχιστότερης άρχαίας μαρτυρίας πού έχει διασωθεί, αλλά και τήν πλήρη κατοχή τής νεώτερης σχετικής βιβλιογραφίας, ό κ. Μελάς εύφήμως γνωστός γιά τήν πλούσια ιστορική συγγραφική προσφορά του, πέτυχε τό δυσχερέστατο έργο τής άναπαραστάσεως τού Πειραιά στίς μέρες τής άρχαίας του δόξας.

Ό νέος τόμος χωρίζεται σέ δύο μέρη. Στό πρώτο πού έχει κατ' άνάγκη τή μορφή έκτεταμένης εισαγωγής περιγράφονται τά χρόνια τού Άθηναϊκού μεγαλείου (479-453 π.Χ.) σέ δέκα ενδιαφέροντα κεφάλαια πού αρχίζουν μέ τήν Άθηναϊκή συμμαχία, φθάνουν στά Μακρά τείχη και τελειώνουν μέ τήν κτίση τής πόλης τού Πειραιά.

Τό δεύτερο μέρος είναι άφιερωμένο ειδικά στήν άρχαία πόλη τού Πειραιά. Σέ έπτά χωριστά κεφάλαια εξετάζονται και ζωντανεύουν μέ κάθε δυνατή λεπτομέρεια και μέ σχολαστική ύπομνημάτωση και τεκμηρίωση, οί λιμένες τής Πειραιϊκής άκτής, τό «Έμπο-

ριον» μέ τίς στοές του, οί άγορές και ή Άιπποδάμεια, τό εισαγωγικό έμπόριο και ή όργάνωσή του, τά μνημεία τά ιερά και τά θέατρα. Έτσι πού άπό σελίδα σέ σελίδα προβάλλει στά μάτια τού άναγνώστη μιá ζωντανή πόλη μέ τήν πολύβουη κίνηση τού ξακουστού λιμανιού της και τήν καθημερινή ζωή τών πολιτών της.

Θαυμάζουμε τήν εύρυμάθεια και συγκαίρουσε τόν άγαπητό συγγραφέα, εύχόμενοι τήν ταχεία ολοκλήρωση τού σπουδαίου δημιουργήματός του.

Ξ.Α.Α.

BENEDICT ON ADMIRALTY

Η εταιρία νομικών έκδόσεων Mathew Bender Co., παρουσίασε σειρά τριών τόμων επί τού διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου πού άποτελεί παράρτημα τής φημισμένης νομικής έκδοσης «Benedict on Admiralty»

Τό πρώτο έργο μέ τόν τίτλο «Μεταφορά Έμπορευμάτων διά θαλάσσης» άποτελείται άπό τρεις τόμους και εξετάζει αναλυτικά τήν δημόσια και ιδιωτική μεταφορά φορτίων.

Τό δεύτερο έργο μέ τόν τίτλο «Συνθήκες και Σχετικά Διεθνή Έγγραφα» άποτελείται άπό τέσσερις τόμους και είναι τό μόνο παρό-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

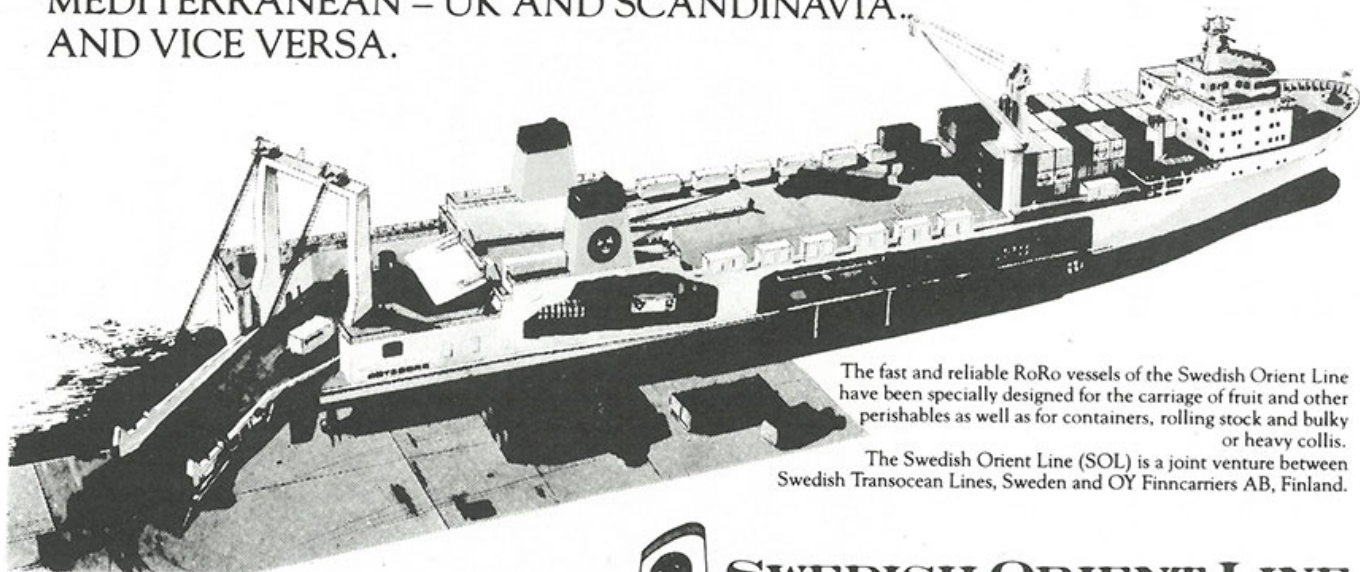
or 3121843, 3129735, 3121616 — Telefax: (54) 1/3136683

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE

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).

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς «Ἑλληνες Ναυτικούς»

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

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

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 7.000
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντὶ δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

ιοιο έγχειρημα που συγκεντρώνει σύγχρο-
νες πληροφορίες με ολοκληρωμένα κείμενα
έπί των ναυτιλιακών πραγμάτων.

Τέλος το τρίτο έργο της σειράς με τον τί-
τλο «Πιστοποιητικά Ναυτικών Ασφαλειών
και Κανόνες Άλληλασφαλιστικών Όργανι-
σμών (P & I Clubs)» αποτελείται από δύο τό-
μους και παρέχει συγκεντρωμένες όλες τις
αναγκαίες πληροφορίες για την επιλογή α-
σφάλειας.

Περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερό-
μενοι μπορούν να ζητούν από τα γραφεία
της εταιρείας στην διεύθυνση:
Mathew Bender & Co, Inc., International Divi-
sion, 1275 Broadway, Albany, New York
12204.

Η «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ»

Κυκλοφόρησε το τεύχος Μαΐου — 'Ιου-
νίου 1990 της διμηνιαίας έκδοσης του Συνδέ-
σμου 'Αξιωματικών Ναυτικού «Ναυτική Ένη-
μέρωση» με σχόλια και άρθρα για την Έλλη-
νική Τουριστική Ναυτιλία, την περιθαλψή
και αποκατάσταση των παιδιών των ναυτι-
κών με ειδικές ανάγκες καθώς και γενικές ει-
δήσεις από την ελληνική ναυτιλιακή κοινό-
τητα.

ΤΑ «ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τό κτίριο του 'Υπουργείου Έμπορικης
Ναυτιλίας κοσμεύει τό εξώφυλλο του τριμη-
νιού δημογραφικού οργάνου «ΛΙΜΕΝΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ» που εκδίδει ή Ένωση 'Αποστρά-
των 'Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος. Στο
τεύχος 'Απριλίου - Μαΐου — 'Ιουνίου 1990
περιλαμβάνονται παρουσιάσεις της νέας ή-
γεσίας του Λιμενικού Σώματος, άρθρο για
την οργάνωση και λειτουργία του Λιμενικού
Σώματος, μελέτη για την ιστορία του Λιμενι-
κού Σώματος, χρονογραφήματα και επιστο-
λές καθώς και πληροφορίες για τη δραστη-
ριότητα της Ένωσης 'Αποστράτων 'Αξιωμα-
τικών Λιμενικού Σώματος.

ΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΟΥ Ε.Β.Ε.Π.

Με πολλά άρθρα που αναφέρονται στην
πορεία της οικονομίας στη χώρα μας και στο
έξωτερικό κυκλοφόρησε τό τεύχος Μαρτίου —
'Απριλίου 1990 του δελτίου που εκδίδει
και διανέμει δωρεάν τό Έμπορικό & Βιομη-
χανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς. Μεταξύ των
κυριότερων άρθρων περιλαμβάνονται αρ-
θρο του κ. Ρήγα για την ενιαία Ευρωπαϊκή 'Α-
γορά, του κ. Γ.Α. Κουρμούση για τό μέλλον
του Έλληνικού Τουρισμού και ειδήσεις και
πληροφορίες για τις διεθνείς εκθέσεις κα-
θώς και για τις τάσεις στο Χρηματιστήριο 'Α-
θηνών.

Τό νέο Δ.Σ. της Ένώσεως Πρακτικών Πλοιάρχων

Η νέα διοίκηση της Πανελληνίας Ένω-
σης Πρακτικών Πλοιάρχων και Κυβερνητών
Μ/Σ, Π/Κ και Ι/Φ, που προήλθε από τις πρό-
σφατες άρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σέ σώμα
ώς εξής:

Πρόεδρος Στάθης Λούρμπας, αντιπρό-
εδρος Π. Φαρούπος, γενικός γραμματέας Α.
Συβρής και σύμβουλοι Ν. Λούρμπας, Ν. Σα-
ράντου, Ν. Μανιάτης, Ν. Μωραϊτης, Ν. Τσά-
κωνας, Ι. Πασσιδής, Στ. Πετράς, 'Ηλ. Κου-
τουβέλης, Μπανιάς και Π. Σιμιτοής.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρείας
πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Ship-
ping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω
τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως δια-
μορφώθηκαν στις 27 'Ιουνίου 1990.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	61.00	125.00
Γένοβα	72.00	158.00
'Αμβούργο	68.00	143.00
Χάβρη	77.00	162.00
Πειραιάς	69.00	146.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	72.00	195.00
Σουέζ	72.00	195.00
Τζέντα	75.90	160.33
Ράς Τανούρα	70.13	151.25
'Ην. 'Αραβ. 'Εμιρ.	60.00	166.00
Νταμμάν	70.13	151.25

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	75.00	166.00
Ντακάρ	103.00	176.00
Λάς Πάλμας	72.00	148.00

Θέουτα	65.00	147.00
Μάλτα	69.00	159.00
Ντάρμπαν	71.00	190.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Κολόμπο	58.00	230.00
Σίδνεϋ	110.00	195.00
Χόγκ Κόγκ	80.00	167.00
Σιγκαπούρη	64.00	150.00
Τόκιο	89.00	201.00

ΗΠΑ/Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	88.00	200.00
Ν. 'Υόρκη	73.00	164.00
Χάμπτονς Ρόουντς	91.00	180.00
Χιούστον	66.00	150.00
Ν. 'Ορλεάνη	66.00	150.00
Λός Άντζελες	68.00	170.00
Κρίστομπαλ	84.00	183.00
Ρίο 'Ιανέιρο	90.00	253.50
Μπουένος Άϊρες	99.00	179.00
Μοντεβιδέο	105.00	193.00

(Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται ά-
πό την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525,
Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).

Έγκαινιάζεται τό «Ροδάνθη» του συγκροτήματος 'Αγούδημου

Τή Δευτέρα 2 'Ιουλίου θά γίνει στόν Πει-
ραιά ή τελετή της ύψώσεως της Έλληνικής
Σημαίας στό νέο έπιβατηγό - όχημαγωγό
«Ροδάνθη» του Συγκροτήματος 'Αγούδημου.

Τό «Ροδάνθη» ανακατασκευής του 1990
και μεταφορικής ικανότητας 2.500 έπιβατών
και 500 ΙΧ αυτοκινήτων αναπτύσσει ταχύτη-
τα 24 μιλίων και δρομολογείται στις γραμμές
Πάρου — 'Ιου — Σαντορίνης — 'Ηρακλείου
και Σαντορίνης — 'Ηρακλείου — Ρόδου.

Με την δρομολόγηση του «Ροδάνθη», τό
συγκρότημα 'Αγούδημου διαθέτει στην ά-
κτοπλοία τέσσερα σύγχρονα πλοία, συνολι-
κής μεταφορικής ικανότητας 9.500 έπιβατών
και 1.370 ΙΧ αυτοκινήτων, τά όποία έξυπηρε-
τούν με τακτικά δρομολόγια τις γραμμές
Κρήτης, Δωδεκανήσου, Κυκλάδων και Σά-
μου — 'Ικαρίας. Τά άλλα πλοία του συγκρο-
τήματος 'Αγούδημου είναι τά έπιβατηγά - ό-
χημαγωγά «Νταλιάν» ανακατασκευής
του 1990 και ταχύτητας 22 μιλίων, «Δήμη-
τρα», επίσης ανακατασκευής του 1990 και

ταχύτητας 21 μιλίων και «Μιλένα», ανακατα-
σκευής του 1989. Έξ άλλου έντός του Αύγου-
στου πρόκειται νά παραληφθεί τό νεοαγορα-
σθέν ιαπωνικό έπιβατηγό - όχημαγωγό
«Okudoro 6» τό όποίο θά μετονομασθεί «Μα-
ρίνα» και άφού ύποστεί εύρύτατη μετασκευή
στό Πέραμα μέ συνολική δαπάνη 2,5 δίσ
δραχμών σέ συνάλλαγμα που θά εισαχθεί ά-
πό τό έξωτερικό και θά δραμοποιηθεί, θά
δρομολογηθεί στη γραμμή Κυκλάδων — Δω-
δεκανήσου για την όποία έχει ζητηθεί άδεια
σκοπιμότητας.

Τό συγκρότημα 'Αδούνημου, πέρα από
την αγορά των πέντε πλοίων μέ ίδια κεφά-
λαι, στη διάρκεια του 1989 και μέχρι τη στιγ-
μή αυτή έχει δαπανήσει, επίσης έξ ιδίων κε-
φαλαίων, δέκα πλέον, δίσ δραχμών σέ συ-
νάλλαγμα που εισήχθη από τό έξωτερικό και
δραχοποιήθηκε για τη μετασκευή των
πλοίων «Μιλένα», «Νταλιάν», «Δήμητρα»
και «Ροδάνθη», που έγινε στο Πέραμα από
Έλληνες τεχνικούς και εργάτες.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι τά πλοία του Συγ-
κροτήματος 'Αγούδημου έξυπηρετούν και ά-
γονες γραμμές χωρίς κρατική έπίδότηση.

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

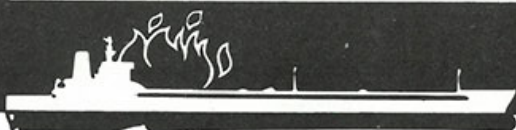
CAPTAIN LEONIDAS MOULAS

MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΟΥΪΝΤΦΩΛ	Μάλτας	3.971	1970	Κατά τό ταξίδι Γαλλία για Τζέντα υπέστη βλάβη στη μηχανή και άγκυροβόλησε σε θέση 21.56 Β, 38.27 Α στις 21/6.
ΕΛΠΙΣ	Έλληνική	9.885	1971	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή που υπέστη στις 10/6.
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Λιβεριανή	5.509	1977	Κατά την άγκυροβόληση στο Γκρέιντζμαουθ στις 18/6 προσέκρουσε σε αποβάθρα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
N. ΜΕΡΣΙΝΗ	Παναμά	8.558	1974	Επιθεωρήθηκε στο Κολόμπο συνεπεία ζημιών στο υπόφραγμα που υπέστη στις 28/5.
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	Έλληνική	5.595	1975	Υπέστη ζημία σε γερανό καταστρώματος στο Ντουλούθ στις 29/5.
ΤΡΟΎΤΕΝΜΠΕΛΣ	Κυπριακή	11.644	1974	Κατά τό ταξίδι Μπαντάρ Άμπας για Φρέντρικσταντ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 6/6 και κατέπλευσε στην Άμβέρσα για επιθεώρηση.
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ	Παναμαϊκή	6.680	1977	Επιθεωρήθηκε στο Ν. Ναζαίρ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 31/5.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (πρ. «Elton»)	Κυπριακή	9.066	1969	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Σουέζ στις 18/6.
ΑΚΜΗ	Έλληνική	16.080	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Λονδίνο στις 10/6.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	Έλληνική	13.638	1972	Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Ρότερνταμ.
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	Έλληνική	12.557	1976	Επιθεωρήθηκε στη Ζαμποάγκα στις 11/6 συνεπεία ζημίας στην έλικα που υπέστη κατά τό ταξίδι Ιντσόν για Φιλιππίνες.
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	Έλληνική	20.860	1983	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 16/6.
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	Έλληνική	40.720	1972	Συγκρούστηκε στο Μαρακάμπο στις 2/6 με τη φορηγία No. 1015.
ΜΙΝΩΣ	Έλληνική	28.082	1975	Κατά τό ταξίδι Βραζιλία για Πολωνία εμποφορτο σιδηρομεταλλεύματος προσάραξε στο στενό της Δανίας στις 25/6.
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ	Κυπριακή	17.164	1982	Επιθεωρήθηκε στο Σίνταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 8/6.
ΝΑΝΗ	Κυπριακή	14.651	1978	Προσέκρουσε σε προβλήτα στις Μεγάλες Λίμνες στις 15/5 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	Έλληνική	20.713	1972	Κατά τό ταξίδι για Γιοκοχάμα υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 14/6.
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	Παναμαϊκή	14.786	1970	Συγκρούστηκε στο Κουϊγκντάο στις 13/6 με τό μπάλκερ «Xing An Ling».
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	Έλληνική	22.000	1984	Κατά τό ταξίδι Βενετία για Πειραιά υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 14/6.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΠΑΡΟΣ	Έλληνική	17.355	1973	Κατά τό ταξίδι Πόρτ ντέ Μπούκ για Ρότερνταμ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 18/6.
ΦΩΝΤΑΣ	Έλληνική	992	1971	Επιθεωρήθηκε στη Σαλαμίνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 5/6.
ΜΙΚΤΟ:				
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ	Κυπριακή	83.714	1972	Κατά τό ταξίδι Τουμπαράο για Κασίμα υπέστη ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας τόν Μάιο για επισκευές.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
 TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Απογοητευτικό, περισσότερο από ότι άμενόνταν, υπήρξε το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου για την αγορά ξηρού φορτίου με τους ναυλωτές να εκμεταλλεύονται την άπραξη και να επιτυγχάνουν ναύλους ιννθίστα χαμηλούς ακόμη και για θερνή ρίοδο.

Κυριώτερες αιτίες της πτωτικής εξέλιξης συνεχιζόμενη απουσία των Σοβιετικών, ή διευθέτηση των εργατικών προβλημάτων ή Βραζιλία, αλλά σαν βασικότερη κρίνουμε την επιθυμία των περισσότερων πλοιοκτητών να αποδεχθούν χαμηλότερους ναύλους ή προσπάθεια να διατηρήσουν σε διαρκή ασχόληση τα πλοία τους το δύσκολο δίμηνο Ιουλίου - Αυγούστου.

Το κρίσιμο ερώτημα που πλανάται είναι αν σημερινοί ναύλοι έφθασαν στο χαμηλότερο δυνατό σημείο ή εάν υπάρχουν ακόμη πεθώρα περαιτέρω πτώσης

Όπως είχαμε σημειώσει και στο άμεσως ιοηγούμενο δελτίο μας, πιστεύουμε ότι η άρα διέρχεται αυτή τη περίοδο ένα negative momentum και σαν λογική συνέπεια έλζουμε σε καλύτερες ημέρες νωρίτερα από την προσεχή Σεπτέμβριο.

Ας δούμε τώρα πώς διαμορφώθηκαν οι ύλοι από τις κυριώτερες περιοχές φορτώνων στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

- 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα/ Ντάμ-ερ για Ρόττερταμ, δολ. 7,95.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον δουντς για Αμβέρσα, δολ. 5,40 φίο.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον δουντς για Ύμουίντεν, δολ. 5,10 φίο.
- 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Σεπετίμ-ι για Κεμπέκ, δολ. 6,40 φίο.
- 55.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Κόν-νεντ, δολ. 9,65 φίο.
- 52.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Ια-ωνία, δολ. 17,25 φίο.
- 48.000 τον. κριθής Σαίντ Λόρενς για Ξέντα, δολ. 15 φίο.
- 22.000 τον. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Άλ-ρία, δολ. 20,50 φίο.
- 20.000 τον. λιπάσματα Ταρούς για Ιν-α, δολ. 25,50 φίο.
- 20.000 τον. λιπάσματα Κόντινεντ για Ιδία, δολ. 33 φίο.
- 15.000 τον. ζάχαρη Κουήνσλαντ για Κί-ι, δολ. 19 φίο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Για πρώτη φορά μετά από αρκετά χρόνια ιρατηρήθηκε το παράδοξο μάλκερς μεγέ-ους πάναμαξ να απολαμβάνουν ίδια, αν όχι

χρμηλώτερα μισθώματα από σκάφη τύπου handy/handy max σε κυκλικά ταξίδια.

Η μόνη αγορά των χρονοναυλώσεων που μπορεί να χαρακτηριστεί αξιοπρεπής υπήρ-ξε αυτή του Βορ. Ειρηνικού, όπου χαρακτη-ριστικά πλοίο 34.600 τον. d.w. για κυκλικό τα-ξίδι Άπω Ανατολής πληρώθηκε ημερήσιο ναύλο δολ. 7.100 και άμοιβή δολ.105.000 για τό ταξίδι υπό έρμα.

Απογοητευτική έως άνυπαρκτη χαρακτη-ρίζεται η αγορά της Μεσογείου απ' όπου χα-ρακτηριστική είναι η ναύλωση μάλκερ 54.700 τον. d.w. για κυκλικό ταξίδι Ανατολ. άκτης Νοτ. Αμερικής στα δολ. 5.000!!!

Όπως προαναφέραμε καλύτερους όρους άπασχόλησης επιτυγχάνουν τα μικρότερα μάλκερς και τα φορτηγά, όπως χαρακτηρι-στικά έμφανίζονται οι παρακάτω συμφωνίες:

- 41.500 τον. d.w. παράδοση Βραζιλία, έ-παναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 9.750 την ημέρα πλέον άμοιβής δολ. 145.000.
- 37.200 τον. d.w., παράδοση Βανκούβερ, έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.400 την ήμέ-ρα, πλέον άμοιβή δολ. 110.000.
- 15.900 τον. d.w. παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, έπαναπαράδοση Δυτ. Αφρική, δολ. 8.600 την ημέρα.
- 15.260 τον. d.w. (SD 14), παράδοση Ια-πωνία, έπαναπαράδοση Ινδία, δολ. 5.450 την ημέρα.
- 27.000 τον. d.w. παράδοση Χιούστον τα-ξίδι Άπω Ανατολής διάρκειας 60 ημερών, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον άμοιβή δολ. 160.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την πτωτική εξέλιξη στις τιμές του πε-τρελαίου, η αγορά παρουσιάζει μία διστακτι-κότητα που έπηρεάζει κυρίως τις βασικές έ-ξαγωγικές περιοχές όπως τον Άραβικό Κόλ-πο και τη Δυτ. Αφρική.

Η πτώση των τιμών και των προϊόντων έ-πηρέασε άρνητικά εκτός από τους ναύλους των πρόντακτ κάρριερς και τα μεγαλύτερα

πλοία καθώς μειώνονται τα φορτία που έ-χουν προορισμό τη διάλυση.

Στόν Άραβικό Κόλπο περιορισμένες οι φορτώσεις VLCC με το ναύλο για τα μεγέθη αυτά περί τα WS 50. Κάπως καλύτερη υπήρ-ξε η κίνηση των φορτίων 80-100.000 τον. με προορισμό την Άπω Ανατολή, όπου πληρώ-θηκαν ναύλοι της τάξεως των WS 100/110.

Σημαντική ύφεση παρουσίασε η αγορά της Δυτ. Αφρικής με τους ναύλους για τα συνήθη φορτία του 1 έκατομ. βαρελιών να κυμαίνονται στα WS 70.

Περισσότερη κινητικότητα κατά το διαρ-ευσαν δεκαπενθήμερο παρουσίασαν οι ά-γορές της Μεσογείου και της Καραϊβικής. Στή μέν πρώτη τα φορτία των 80.000 τόννων πληρώνονταν ναύλους περί τα WS 130, ενώ τα φορτία των 50.000 τον. για ένδομεσογεια-κή μεταφορά έπιασαν ναύλους της τάξεως των WS 160/165.

Στη Καραϊβική η ύπαρξη άρκετων άνοι-κτων πλοίων δέν επέτρεψε βελτίωση των ναύλων παρά τη ύπαρξη άρκετων έντολών και οι ναύλοι για τα συνήθη μεγέθη των 60.000 τόννων διατηρήθηκαν στα WS 140/145.

- Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:
- 270.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Έρυ-θρά θάλασσα, WS 52,5.
- 260.000 τον. Άραβ. Κόλπο για Δύση, WS 52,5.
- 260.000 τον. για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 56.
- 117.000 τον. Δυτ. Αφρική για Βραζιλία, WS 72,5.
- 110.000 τον. Αίγυπτο για Ιταλία, WS 117,5.
- 97.000 τον. Έρυθρά θάλασσα για ΗΠΑ, WS 97,5.
- 80.000 τον. Άραβικό Κόλπο για Σιγκα-πούρη, WS 115.
- 80.000 τον. Λιβύη για Ιταλία, WS 135.
- 75.000 τον. Μεξικό για Εύρωπη, WS 77,5.
- 49.000 τον. Βραζιλία για Δύση, WS 131.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΕΥΛΙΜΕΝΙ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 17,75 φίο, 11 ήμέρες, Ιουλίου 9-16.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 17,75 φίο, 11 ήμέρες, Ιουλίου 8-15.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. περί-που σιτηρά Κόντινεντ, δολ. 530.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ήμέρες, Ιουλίου 25-28.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΥΟ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεν-

νήματα Τυνησία, δολ. 20,50 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου 28 — Ιουλίου 5.

ΣΤΕΛΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ια-πωνία, δολ. 17,25 φίο, 11 ήμέρες, Ιουλίου 15-25.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.: Βανκούβερ 14.000 τον. σιτηρά Κί-να, δολ. 23,50 φίο, 7.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτω-ση, Ιουλίου 13-23.

ΠΟΙ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Αμβέρσα, δολ. 5,40 φίο, 25.000 τον.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 971-5832266 - TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

αντίστοιχα, 'Ιουλίου 20-30.

ΠΛΕΙΑΔΕΣ: Σεπετίμπα 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κεμπέκ, δολ. 6.40 φίο, 40.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 10-20.

ΖΑΡΑ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άιρες 25.000 τον. γεννήματα Γκουάμας, δολ. 26,75 φίο, 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 8-13.

ΒΕΡΓΚΩ: Τουμπαράο 95.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Άλ Τζουμπάιλ, δολ. 10,95, φόρτωση κλίμακας/20.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-15.

ΝΕΣΣΙΕ: Χάμπτον Ρόουντς 110.000 γαιάνθρακες Άμβέρσα και Ζημπράγκε, δολ. 5,25 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουλίου 15-30.

ΜΑΓΝΗΣΙΑ: Ταρτούς 20.000 τον. φωσφάτα Νχάβα Σέβα, δολ. 25,50 φίο, 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, 'Ιουλίου 1-10.

ΕΦΕΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 28 — 'Ιουλίου 3.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 22 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 20-25.

ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Λαζάρο Καρντένας 25.000 τον. φωσφάτα Άνατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 36 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 22-27.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 19,75 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 23-30.

ΑΚΡΟΝ: Τουμπαράο 90.000 τον. περίπου Γκιζόν, δολ. 8,45 φίο, 7 ημέρες, 'Ιουλίου 10-25.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 19,25 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 28 — 'Ιουλίου 6.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ: 64.377 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ταυλάνδη άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΛΗΤΩ: 15.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Ντουάλα/Ντακάρ, δολ. 8.600 την ημέρα.

ΒΕΡΜΑ: 16.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βρέστη/Άμβούργο 'Ιουνίου 22-30, ταξίδι Άντολ. άκτη Καναδά με επαναπαράδοση Άδριατική, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 33.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σάουντα 'Ιουνίου 22-27, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τον. d.w. του 1983, παράδοση Πόρτ Κέμπλα 'Ιουλίου 1-5, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.850 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Σιγκαπούρη 'Ιουνίου 17-20, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βορ. Ειρηνικό 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.800 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΣΠΙΣ: 26.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση Χάβρη άμεση, επαναπαράδοση Άμπιτζάν, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ: 61.900 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βορ. Ειρηνικό 'Ιουλίου 5-15, επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 135.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: 60.920 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρίβερ Πλέιτ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.450 την ημέρα, πλέον δολ. 145.000 για πλού υπό έρμα.

ΙΝΑΧΟΣ: 51.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρουέν άμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.300 την ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 68.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βορ. Ειρηνικό 'Ιουλίου 10-15, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα δολ. 7.300 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλού υπό έρμα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 1-10, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 8.200 την ημέρα.

ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤΣ Ν.: 28.600 του 1976, παράδοση 'Ιμμικχαμ 'Ιουλίου 9-12, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΕΛΕΝΑ Β.: 38.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη, επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 5.850 την ημέρα.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 54.300 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ταυλάνδη άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.960 τον. d.w. του 1978, παράδοση στόν πιλότο Βανκούβερ 'Ιουνίου 27 — 'Ιουλίου 3, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 7.300 την ημέρα.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ: 38.200 τον. d.w. του 1971, παράδοση Βραζιλία 'Ιουνίου 25-30, επαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΑΡΚΕΣΑ: 71.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ 'Ιουνίου 1, επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ: 113.826 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σετουμπάλ τέλος 'Ιουνίου, ταξίδι 9-12 μηνών δολ. 10.400 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλίου 1-5, ταξίδι 4-6 μηνών δολ. 9.100 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.600 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, περίοδος 4-6 μηνών, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΕΗΛΟΡ: Σιντί Κερίρ 200.000 τον. Μεσόγειο, V 70, 'Ιουνίου 25.

ΤΖΟΒΑΝΝΑ: Σκίγκτα 29.000 τον. καθαρά Άντολ. άκτή 'Ιταλίας, WS 180, 'Ιουνίου 24.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Άμστερνταμ /Ρόττερταμ/ Άμβέρσα 33.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ/ Άκτή Άτλακού ΗΠΑ WS 185, 'Ιουνίου 25.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Κοβενάς 55.000 τον. Πουέρτο Ρίχ WS 160, 'Ιουνίου 27.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Βενεζουέλα 38.000 τον. Μπαρμπατος, WS 240, 'Ιουνίου 30.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. Αφρική 117.000 τον. Βραζιλία, V 72,5, 'Ιουνίου 28.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Ιρος φορτίου 'Ιταλία, WS 117,5, 'Ιουλίου 26.

ΑΓΚΑΤΕ: Σιντί Κερίρ 75.000 τον. Νάπολι, WS 1: 'Ιούνιο.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Άραβικό Κόλπο 27.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 52,5, 'Ιουλίου 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ II: Κεύχαν 260.000 τον. HB/Κόντινεντ, WS 56, 'Ιουλίου 9.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Άρζου 65.300 τον. Κόλπο ΗΓ WS 135, 'Ιουλίου 2.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Σιντί Κερίρ 125.000 τον. Ντελαγου Σίτυ, WS 74,5, 'Ιούνιο.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 157, 'Ιούνιο.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Βραζιλία, WS 51, 'Ιούνιο.

ΑΞΩΝ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Νότιο Ιρέα, WS 52, 'Ιούνιο.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρ φορτίου 'Ιαπωνία, WS 95, 'Ιουλίου 2.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Άζου 75.000 τον. Χάβρη WS 1 'Ιουνίου 24.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Λαβέρα 40.000 τον. μέρος φορτ Άλγκεθρας, WS 170, 'Ιουνίου 24.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Πατζαρίτας 67.000 τον. Τέξας Σί WS 137,5, 'Ιουνίου 27.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Κοβενάς 69.000 τον. Μπατόν Ρουζ, I 120, 'Ιουνίου 28.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 160, 'Ιουλίου 18.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Καριβική 34.000 τον. μέρος φορτ Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 215, 'Ιουνίου 15.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Κολέ 110.000 τον. Γαλλία, WS 7 'Ιουνίου 27.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Χάουντ Πόιντ 80.000 τον. μέρ φορτίου Μίλφορντ Χέβεν, WS 112,5, 'Ιουνίου 15.

ΣΗ ΚΙΝΓΚ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Βενετία, I 110, 'Ιουνίου 19.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΣ: Περσικό Κόλπο 310.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 47,5, 'Ιούνιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Σαντάν και Σέρια 93.000 τον. Ταϊβάν, WS 102,5, 'Ιουνίου 10.

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

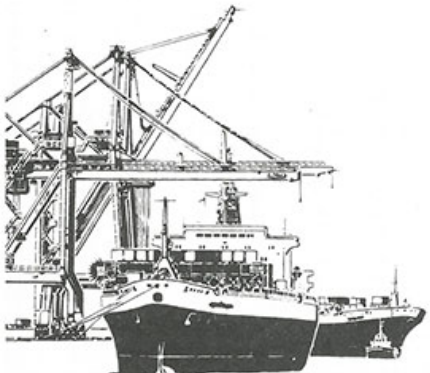
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

ERMIONI - PIRAEUS 7-9 Akti Miaouli 185-35 Tel 01-4176 071 or 01-4177 502 Tlx 21 2868 GN GR

PROMETHEUS - SINGAPORE 10 Anson Road 25-01 A INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel 225 4627 8 Tlx RS 29292 ERMIONI CABLE SARGEORGE SINGAPORE

NAFTIKA CHRONIKA



HONORARY SECRETARY-GENERAL

The former secretary-general of IMO, Mr. C.P. Srivastava, who handed over its functions to Canada's Mr. W.A. O'leil, has been made honorary secretary-general of the organization.

In passing this resolution, the general assembly of IMO expressed its regret for the departure of Mr. Srivastava at the end of his fourth four-year term in that position. During the entire 16 years he was secretary-general, Mr. Srivastava gave praiseworthy service to IMO with complete devotion to the aims and ideals of the organization. Because of his efforts, IMO has achieved world recognition and respect. A considerable number of international conventions and protocols have become broadly accepted and are in force today throughout the world, promoting IMO's aims for safer navigation and cleaner seas.

A comprehensive, practical and coordinated programme of technical cooperation was set up, developed and applied to help developing nations to become self-sufficient in shipping.

Finally, his untiring efforts resulted in the establishment of the International Maritime University of Malmo and its annexes in 12 countries, of the International Maritime Academy at Trieste and the International Institute of Maritime Law in Malta.

For these reasons the general assembly expressed towards Mr. Srivastava its profound esteem and its eternal gratitude for this ingenious, wise and effective management of the organization and his inestimable services to the international shipping community by proclaiming him honorary secretary-general of IMO from January 1, 1990.

BIMCOM, The Maritime Community Network

BIMCO, the Baltic and International Maritime Council, formally announced the establishment of BIMCOM. The Maritime Community Network, with international headquarters in central London, at the Baltic Exchange Chambers.

Owned by BIMCO members who choose to invest and to subscribe, BIMCOM shall provide a facility for worldwide data exchange, tailored to the specialized needs of the Maritime Industry.

Officially announcing the establishment of the new network BIMCO's president Mr. George P. Livanos underlined the following:

Few industries are as dependent upon reliable international information links as is the Maritime Industry. The needs, in recent years, to integrate and exchange data between various sectors within the industry has only served to increase, dramatically, the requirement for electronic transaction facilities. Despite this situation, for the most part the industry continues to rely upon commercial telecommunication networks.

Thus, an electronic data exchange facility owned by, and dedicated to, the industry, was an intuitive venture for BIMCO to consider. After a series of careful studies over the last two years, BIMCO has come to the conclusion that a Maritime Electronic High Level Network was not only commercially viable as an enterprise in its own right, it was the obvious vehicle to permit industry players to control costs and product development. It is apparent, in order that users be successfully sheltered from unreasonable and incalculable cost increases, the facility must:

- Be owned by the industry (ie: owned by its users),
- offer easy access, and a wide range of connectivity options (ie: connection without imposing a new hardware suite in the users' premises), and,
- provide for full confidentiality and impartiality of services, to ensure that users would be able to utilize the network's services with the same comfort that they utilized third party products.

In order to maintain the requisite neutrality in the network's operation, and to avoid purely speculative investments in the venture, which, by their nature, are usually with very short term in outlook, it is felt imperative that investment opportunities be limited to users of the facility. Further, to ensure that the value added services are, and con-

tinue to be, focused on the needs of the maritime community, and to ensure that value added services featuring privileged information could be securely placed on the network, it is clear that subscribers would need to be owners.

Consequently, to ensure that these basic demands are observed, share holding positions and subscriptions to the network, have been therefore, restricted to BIMCO members. BIMCO holds a «Golden Share» assuring continued impartiality and a high degree of confidentiality in the network.

With a phased implementation over a three year period, BIMCOM shall commence operations with an initial configuration of eight hubs (customer contract locations), and shall expand at an anticipated rate of approximately three of four additional hubs per six month period. The eight initial hub site locations are selected in such a manner as to provide worldwide coverage immediately, on the one hand, and to provide immediate service to the world's major shipping centers, on the other. While the eight initial hub sites have already been firmly selected, the sites for subsequent expansion phases have been left subject to change dependent upon subscriber requirement. Nevertheless, the design analysis has isolated twenty-six hub sites for inclusion in the network and has distributed the network's growth, as follows:

PHASE I

London
Copenhagen
Hamburg
Piraeus
Oslo
Paris
Hong Kong
New York

PHASE II

Madrid
Rotterdam
Antwerp
Tokyo
Istanbul
Vienna
Genoa
Singapore

PHASE III

Stockholm
Odessa
Helsinki
Lisbon
Montreal
Vancouver
Rio de Janeiro
Kuwait
Seoul
Bombay

In its current forward plan, BIMCOM anticipate to have incorporated twenty three hubs by the end of year three of the operation. The actual hubs incorporated, however, after Phase I, is very much subject to change, dependent upon User demand, and Network traffic patterns.

The co-operative owner-subscriber structure of BIMCOM secures immediate communications cost savings. Rather than employing a distance related pricing mechanism BIMCOM's philosophy is to charge a fee for delivery of a given message size anywhere on the network, regardless of the distance which that message must travel within the network. This recognizes that the investment in the network has been utilized to purchase an asset, which is truly global in nature. A message, once on the network, may travel any distance on the network without incurring incremental costs. The benefits of this are passed to the subscriber-owner immediately in the form of a volume based tariff, rather than a combination of volume and distance based tariff.

These cost savings are best illustrated with a comparison between the costs of traditional international telex (a major provider of communication services to the industry, now, and into the foreseeable future), and the costs of using the BIMCOM network, as provided to the right.

The preliminary network study involved a survey of telex costs for a standard 1,000 characters message (just under one half an A-4 page) to selected countries worldwide.

The relative telex cost for sending such a standard message from Denmark, to, say, Hong Kong was USD 8.81.

BIMCOM's subscribers shall be able to deliver the same message (in fact, up to 2,560 characters, or a typically full A-4 page) for USD 0.60.

Naturally, to the extent that traffic

must travel off the network (to non-hub site locations, for example), additional charges shall be incurred by the users. However, these, also, are passed through to the user at cost. As BIMCOM is owned by the subscribers, it has no incentive to make a profit at their expense.

BIMCOM's Initial Operational Capability (IOC) has been set for 1st September, 1990. At IOC, users shall be able to utilize the initial hub services, over the initial network as described above.

SAFETY OF NAVIGATION

Following insistent proposals by Spain to the Irish presidency of the EC for the establishment of a common European policy on the safety of navigation, it is now the turn of the European Parliament to add its weight to the subject.

Indeed, the Parliament has passed a resolution stressing the need for framework legislation which will allow a common EC policy for the safety of navigation. Taking into account the fact that the relative inspections by local authorities are not always carried out as they should be, the Parliament has asked the Commission to create a new system of complementary inspections.

At the same time, the Commission is called upon to elaborate the legislative requirements for a European control mechanism to be applied by the country of a ship's port of call. These complementary provisions must refer to the harmonisation of safety rules and the provisions for crew training. The resolution in question was passed by the Socialists, Christian Democrats, Liberals, Greens and Communists in the European Parliament.

50 YEARS AGO

— Unforeseen developments in the war drama of Europe, which led France

to sign an armistice with Germany at last had and immediate effect on war at sea by making navigation in European and even Mediterranean waters extremely hazardous.

— Losses of ships belonging to belligerent and neutral countries were particularly high during the past fortnight not only because of heightened German action in the Channel and along Britain's coasts but because of the Italian bombardment and air bombing of French Atlantic ports.

— The Undersecretariat of Mercantile Marine has approved a decision by War Risks Insurance Organization to modify the rules covering the insurance of Greek crews on merchant ships.

— There was a total collapse of the world freight market during the past fortnight.

— The total length of Greek shipping on June 1 consisted of 494 ships: 1,540,570 grt. under the Greek flag, 8 ships of 32,853 grt on order, participated by Greeks in 122 foreign flag ships 444,768 grt, and 16 ships of 33,992 grt in Chinese waters making a grand total of 640 ships of 2,052,183 grt.

(Naftika Chronika No. 229/1.7.1940)

NEW SAFETY MEASURES FOR PASSENGER SHIPS

The new safety measures for passenger ships announced by IMO came into effect from the end of last April. The gist part of these measures was dictated by the "Herald of Free Enterprise" tragedy of March 1987 which shook the world. Many of the changes brought into existing rules were the result of British proposals.

With these new measures, master of passenger ships will have all the measures required to maintain satisfactory stability under any conditions. The load list will be displayed clearly on the vessel's hull, fore and aft unless the ship carries

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ries suitable instruments to indicate its draught.

The master is responsible for making stability computation and for the ships compliance to the relative rules. Loading doors must be closed before a ship sails and are to remain closed until the vessel puts in at the next port of call. Inspections are to be carried out every five years to ascertain any changes in a ship's displacement to make sure that no increase in weights on board have affected stability or changed the centre of gravity.

These measures concern newbuildings, while for all existing ships built up to April 29, 1990 a special provision exists by which the new rules for improving stability can be realised in cases of average.

INSTITUTE OF MARITIME LAW

The IMO's Institute of Maritime Law was inaugurated in Malta last October. It was planned as an international centre for training specialists in maritime law and promoting and disseminating knowledge and experience concerning the legal aspects of merchant shipping worldwide and the relative branches of maritime law and the law of the sea. Its object is to produce suitably trained cadres, particularly from the developing countries, and provide them with high-level studies and research in this field.

The Institute is run by a board of directors and by its director, Dr. Patricia Birnie and operates on the lines of the International Maritime University of Malmo. The course last 12 months at least and the number of students does not exceed 20 per annum. Candidates for the course are selected by the governments of their respective countries with the provision that half of them are women. The teaching staff is composed of 25 experts on maritime law supplemented by visiting lecturers.

NEW ORDERS FOR SULZER DIESEL ENGINES

Schichau Seebeckwerft AG in Bremerhaven, Germany, has ordered complete diesel engine outfits from Sulzer Diesel Ltd for the two large freight ferries contracted by P & O European Ferries Ltd. Each ferry will be propelled by four Sulzer 8ZA40S medium-speed diesel engines with a combined output of 23 040kW (31 360 bhp) at 510rev/min. In addition, for each ferry, Sulzer Diesel is supplying three Sulzer 6AT25 auxiliary diesel engines of 1080kW (1470 bhp) output at 900rev/min.

Due for delivery in 1991, these 180m-long ferries will operate on the Dover-Zeebrugge service. They will each be able to carry 120 trucks, at 15m each, together with 200 drivers. With a speed of 21 knots they will be somewhat faster than the freight ferries currently on that

route.

The eight 8ZA40S main engines and six 6AT25 auxiliary engines will be supplied by Sulzer Diesel Ltd of Winterthur, Switzerland, who will be the main contractor providing engineering support for the engine installation and after-sales service.

In addition, the six 2160 TEU containerships recently contracted by Deutfracht Seereederei (DSR) of Rostock from a consortium of German yards Bremer Vulkan AG, Howaldtswerke-Deutsche Werft AG and Thyssen Nordseewerke GmbH are each to be powered by a Sulzer 6RTA72 diesel engine of 16 440 kW (22 380bhp) output at 94 rev/min. For delivery early in 1992, these will be the largest containerships in the DSR fleet.

MODERN TECHNOLOGY BIOFOULING CONTROL

In July 1987, culminating 15 years of research at the University of Sheffield, A.P. Moller, the Danish shipowner, renowned for quality equipment and technical achievement, gave permission for the first BFCC Antibiofouling system to undergo sea trials in the «Laust Mærsk». The pipework of the seawater in the vessel suffered from macrofouling (barnacles and mussels) whilst microfouling (bacterial slime) covered both the plate heat exchangers of the main and auxiliary engines, freshwater engines and tube and shell heat exchangers of the generator cooler and steam condenser unit.

BFCC technology combines the electrolytic generation of copper ions and chlorine within sea strainers of this seawater system. These elements are produced at controlled levels (approximately 50 ppb chlorine and 5 ppb copper) so

low as to eradicate the problems of chlorine corrosion and necessary hydrogen venting required in traditional electro-chlorination and eliminating the environmental toxicity of standard copper dosing systems.

During the last two years BFCC technology has been introduced worldwide to the industries utilising seawater as a cooling medium. Over 40 systems have now been installed to a range of clients including ships, gas and oil producing fields, and drilling rigs.

Existing clients have already confirmed that, due to their ability to successfully manage the water systems, they are achieving «pay back» times of less than one year through the cost benefits of this advanced technology and are also gaining high standards of environmental compatibility.



Your home in the Far East JARDINE SHIPPING AGENCIES

IN HONG KONG, CHINA, TAIWAN, SINGAPORE, MALAYSIA,
THAILAND, PHILIPPINES, INDONESIA, HAWAII and SOUTH KOREA

THE LEADING SHIPPING AGENT IN THE FAR EAST
WITH A LONG TRADITION AND KNOWHOW

Greek Representative: T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece — Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4527360
Tlx: 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR — A.O.H.: 8010542, 8084328. Telefax: 4182432

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1989

Α' ΠΑΓΙΟ

	ΕΣΤΙΑ	ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα					
Οικόπεδο:	27.184.802				
Κτίριο:	500.881.110	528.065.912			528.065.912
Εγκαταστάσεις:	9.600.177		1.771.978		
Μείον αποσβέσεις:	7.235.950	2.364.227	594.294	1.177.684	3.541.911
Έπιπλα και Σκεύη:	5.164.610		2.957.269		
Μείον αποσβέσεις:	4.572.248	592.362	940.860	2.016.409	2.608.771
Μηχανήματα:	7.769.449		2.538.570		
Μείον αποσβέσεις:	5.623.817	2.145.632	446.101	2.092.469	4238.101
Μηχανές γραφείου:	348.692		573.283		
Μείον αποσβέσεις:	337.123	11.569	276.245	297.038	308.607
Εργαλεία — Όργανα:	358.244		63.273		
Μείον αποσβέσεις:	251.265	106.979	40.045	23.228	130.207
Βιβλιοθήκη Οργανισμού:	512.559				
Μείον αποσβέσεις:	283.530	229.029			229.029
Ιματισμός:	4.395.065				
Μείον αποσβέσεις:	4.370.676	24.389			24.389
Είδη ψυχαγωγίας:	107.712				
Μείον αποσβέσεις:	107.709	3			3
Εξοπλισμός κυλικείου:	26.615				
Μείον αποσβέσεις:	11.977	14.638			14.638
Διαμορφώσεις χώρων:	1.248.931				
Μείον αποσβέσεις:	874.379	374.552			374.552
Μεταφορικά μέσα:	518.287				
Μείον αποσβέσεις:	282.759	235.528			235.528
Έξοδα ίδρυσης και Οργάνωσης:	286.953				
Μείον αποσβέσεις:	286.952	1			1
Εγγυήσεις:		187.831		142.200	330.031
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ:		534.352.652		5.749.028	540.101.680
Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ		=====		=====	=====
Προσωρινοί Χρεωσ. Λογαριασμοί:		63.600		1.524	65.124
Αγορές αγαθών:		461.640			461.640
Ηλεκτρολογικό υλικό:		72.290			72.290
Κάυσιμα:		400.006			400.006
Δοσοληψίες Κλάδου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.		19.627.317			19.627.317
Φ.Π.Α.:		401.096			401.096
Ελλην. Δημόσιο Επιστρεπτέος Φ.Π.Α.:		14.035.824			14.035.824
Εκκρεμείς Διαφορές Φ.Π.Α. '88		1.098.374			1.098.374
Φ.Π.Α. διαφορά απογραφής '88:		177.960			177.960
Δαπάνες επόμενης χρήσης:		567.453			567.453
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ		36.905.560		1.524	36.907.084
Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ		=====		=====	=====
Ταμείο:		274.898			274.898
Καταθέσεις σε Τράπεζες:					
ΕΤΕ/Ναυτιλιακό:	84.981.404		7.194		
Τράπ. Κεντρ. Ελλάδος:	1.215.526.897		742.465		
Τράπ. Ελλάδος:			2.489.105.404		
Τράπεζα Κρήτης:	1.378				
Τράπεζα Εργασίας:	1.906	1.300.511.585		2.489.855.063	3.790.366.648
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ:		1.300.786.483		2.489.855.063	3.790.641.546
		=====		=====	=====
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:		1.872.044.695		2.495.605.615	4.367.650.310

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ:

Πάγια Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.):

= 1

= 1

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΟΕΝ	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι — Κεφάλαια:	1.856.987.938	2.400.065.934	4.257.053.872
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ:	1.856.987.938	2.400.065.934	4.257.053.872
	=====	=====	=====

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ελληνικό Δημόσιο:	3.577.063	434.772	4.011.835
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί:	9.172.809		9.172.809
Λειτουργική εξυπηρέτηση:	2.306.885		2.306.885
Προσωρινοί Πιστ/κοί Λογ/σμοί:		95.104.909	95.104.909
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ:	15.058.757	95.539.881	110.598.438
	=====	=====	=====

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ:	1.872.044.695	2.495.605.615	4.367.650.310
--------------------------	----------------------	----------------------	----------------------

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ:

Δικαιούχοι παγίων Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1
=1
=

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1989

ΧΡΕΩΣΗ

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ		ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Αγορές Αγαθών (αναλώσιμα)	1.944.820		1.944.820	Έσοδα από NAT	549.498.213	6.317.513.948	6.867.012.161
Ηλεκτρ. Υλικό (αναλώσιμα)	234.195		234.195	Εκτακτα έσοδα	127.678.913	292.935.290	420.614.203
Καύσιμα (αναλώσιμα)	1.635.451		1.635.451	Εσοδα Μονάδων	34.025.801		34.025.801
Δαπάνες Διοικ. - Λειτουργικές	23.394.767	6.079.206	29.473.973	Συν/κές διαφορές	37.811.932	6.271	37.818.203
Αμοιβές Δ.Σ. Επιτροπών	669.750		669.750	Εσοδα από λοιπές αιτίες	128.334		128.334
Αμοιβές παροχ. Υπηρεσιών	14.286.717		14.286.717				
Αμοιβές προσωπικού	103.388.275	55.325.296	158.713.571				
Παροχές προσωπικού	1.567.464		1.567.464				
Κρατήσεις - Εισφορές υπέρ τρίτων	23.999.904	11.649.619	35.649.523				
Εξοδα συντήρησης	918.579	232.955	1.151.534				
Εξοδα συντήρησης παγίων Ν.Α.Τ.	1.709.089		1.709.089				
Ψυχαγωγία Ναυτικών	23.074.522		23.074.522				
Νομική Συμπαρ. Ναυτικών	100.491		100.491				
Γαμήλια Δώρα	27.310.990		27.310.990				
Εκτακτη οικον. ενίσχυση Ναυτικών	3.787.409		3.787.409				
Συμπαράσταση στις Οικον. Ναυτικών	1.258.000		1.258.000				
Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών	5.806.075		5.806.075				
Οικον. ενίσχ. Επαγγ. Σωμ. Ναυτικών	965.541		965.541				
Φθορές — Απώλειες χρήσης	255.578		255.578				
Οδοιπορικά έξοδα Προέδρου Διοικ. Συμβουλίου		360.000	360.000				
Οικογενειακά βοηθήματα - Παροχές γάμου		5.324.747.204	5.324.747.204				
Αποσβέσεις	1.112.584	795.160	1.907.744				
Διαφορά εσόδων - Δαπανών χρήσης	511.722.992	1.211.266.069	1.722.989.061				
	749.143.193	6.610.455.509	7.359.598.702		749.143.193	6.610.455.509	7.359.598.702

Πειραιάς 17 Απριλίου 1990

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΤΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας Π.Ν.ΟΟ Διευθυντής
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.Ο Προϊστάμενος
Οικονομικής Υπηρεσίας
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ κωδών - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	85	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΦΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΠΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΔΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΔΕΛΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΔΕΛΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΔΕΛΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΔΕΛΑΝΔΡΟΣ ΙΙ	77	1598
ΑΔΕΛΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ	77	1584
ΑΔΕΛΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΔΕΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084
ΑΔΘΑΙΑ	74	23757
ΑΔΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΔΙΝ ΙΙ	69	10650
ΑΔΙΝΕ	63	10383
ΑΔΙΝΤΑ	73	23218
ΑΔΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΔΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΔΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΔΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΔΜΑ	80	11584
ΑΔΜΠΑ ΙΙ	72	9709
ΑΔΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΔΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΔΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΔΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΔΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	85	10511
ΑΔΦΑ ΦΕ'Ι'Φ	84	22000
ΑΔΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΔΑΜΟΝΙΑ	77	9328
ΑΔΑΛΙΑ	84	14103
ΑΔΑΛΙΑ	72	13631
ΑΔΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΔΟΦΙΟΝ	78	11173
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΔΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΔΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΔΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΔΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΔΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΔΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΔΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΔΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΔΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΔΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΔΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΔΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΔΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΔΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18541
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΔΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΔΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΔΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΔΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΔΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΔΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΔΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΔΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΔΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΔΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633

α. Σάροχ 5/4	
α. Ρότερνταμ 15/4	
ε. Μασσαλία 10/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βομβή 19/3	
α. Όζακα 8/4	
δ. Σουέζ 7/4	
α. Βανκούβερ 5/4	
α. Παρανάγουα 4/4	
α. Σαλέρο 4/4	
μεταφορές Πάτρας	
α. Ίλερούς 5/4	
πρός Δακάρ 3/4	
μετ. «Αργυροκάστρο» (Βα.)	
μετ. «Σημάτκι ΙΙ» (Κ.)	
πρός Μπαντάρ Άμπας 23/3	
α. Καρταγόνα 22/3	
πρός Μπιλμάδο 31/3	

δ. Πόρτ Σαίτ 13/4	
πρός Παράγκ 13/2	
δ. Πόρτ Σαίτ 8/4	
πρός Μεξικό 2/3	
πρός Ιαπωνία 6/4	
ε. Πόρτ Σαίτ 13/4	
α. Τακόμα 6/4	
α. Τής 6/4	
μεσογειακές μεταφορές	
έπισκευές Σιγκαπούρη 10/4	
δ. Θεραντέυ Άιλαντ 5/4	
στην Πάχη (αποθήκη)	
πρός ΕΣΣΔ 25/3	
μετ. «Τρέιντ Βίζον» (Κ.)	
α. Πόρτ Κορτέζ 5/4	
πρός Ίνδονησία 23/10	
ε. Βανκούβερ 31/3	
ε. Πειραιά 13/2	
πρός Ράμπιχ 7/4	
πρός Πειραιά 5/4	
επωλήθη	
στο Μπαντάρ Άμπας	
μετ. «Τρέιντ Γουίλ» (Κ.)	
πρός Σουραλάγια 12/3	
πρ. «Caroline»	
επωλήθη	
Ελληνες	
ε. Λομπίτο 14/3	
α. Σαίντ Τζών 7/4	
πρός Φρεντερίτσια 26/3	
πρός Μανίλα 16/3	
ε. Μπιλμάδο 12/4	
πρός Τρίπολη 10/2	
πρός Ντάρμπαϊν 20/3	
α. Πόρτ γτέ Μπουκ 6/4	
α. Καζαμπλάνκα 6/4	
α. Μελβούρνη 1/4	
α. Άμβέρσα 14/4	
πρός Χιλί 27/3	
πρός Χόβικ 27/3	

πρός Καζαμπλάνκα 30/3	
πρός Κασσιούγκ 3/4	
α. Φλάσινγκ 28/3	
α. Ν. Όρλεάνη 6/4	
α. Σάντος 31/3	
πρός Στέρνοβ 7/4	
δ. Παναμά 18/3	
α. Άμβέρσα 15/4	
πρός Βανκούβερ 19/3	
πρός Πόρτ Άλμα 24/3	
α. Λαουτόκια 23/3	
πρός Τζακάρτα 28/3	
πρός Μαλαισία 27/3	
α. Ρότερνταμ 14/4	
ε. Νταμμά 3/4	
επωλήθη Νορβηγούς *	
α. Λέ Χάβρη 2/4	
ε. Σουέζ 10/4	
πρός Μποουάν 26/3	
δ. Παναμά 25/3	
α. Μόζι 4/4	
πρός Τάμπα 29/3	
α. Ντάρμπαϊν 8/4	
πρός Κασσιούγκ 12/3	
πρός Άμβέρσα 29/3	
πρός Βραζιλία 16/3	
α. Πόρτ Πίρι 8/4	
πρός Βραζιλία 15/3	
πρός Μπαγκκόγκ 26/3	
επωλήθη	
α. Φιλανδελφεία 6/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/4	
α. Χιούστον 5/4	
α. Ταρραγκόνα 10/4	

ΑΝΑΙ ΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΟ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΙΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ		
ΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΗΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΕΛ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340

α. Όζαμίζ 1/4	
πρός Νορβηγία 30/3	
α. Ρότερνταμ 13/4	
α. Γιβραλτάρ 3/4	
πρός Νιγηρία 8/3	
πρός Ταϊβάν 4/3	
πρός Μιζουσίμια 24/3	
ε. Πανζάγκ 22/3	
πρός Κουβέιτ 27/3	
πρός Ρότερνταμ 17/3	
πρός Μάνδρας 13/3	
α. Λέ Χάβρη 17/3	
πρός Περισκό 15/2	
α. Χάντινοχ 2/4	
ε. Ρίο Γκράντε 5/4 *	

επωλήθη Έλληνες *	
α. Κολόμπο 7/4	
α. Θεσσαλονίκη 22/3	
α. Κεϋάν 9/4	
πρός Μπαντάρ Άμπας 4/3	
πρός Εύξεινο Πόντο 6/4	
α. Πόρτ Χάρκουρ 9/3	
πρός Καμσάρ 7/4	
ε. Γιοκχάμα 7/4	
πρός Κασσιούγκ 9/3	
πρός Ιαπωνία 30/3	
ε. Ταϊτσούγκ 9/3	
ε. Ρίο Γκράντε 8/4	
πρός Σιμίζου 20/3	
πρός Άρούμπα 26/3 *	

πρός Πόντ ντό Ούμπου 29/3 *	
πρός Όραν 9/3	
δ. Γιβραλτάρ 9/4	
α. Λός Πάλας 9/4	
α. Σαίντ Τζών 25/3	
ε. Πειραιά 22/3	
πρ. «Far Sea»	
α. Πειραιά 4/4	
α. Ντάρμπαϊν 9/4	
ε. Ντάρμπαϊν 30/3 *	

ε. Βενετία 10/4 *	
α. Γάνδη 4/4	
πρός Κόμπε 19/3	
πρός Πρέβεζα 22/3	
α. Γκίλχογκ 7/4	
πρός Άμβέρσα 31/3	
μεταφορές Ρεθύμιου	
πρός Άρούμπα 7/4	
μετ. «Αλγντερ» (ε.)	
πρός Γιοκχάμα 20/3	
α. Ν. Όρλεάνη 27/3	
έπισκευές Σιγκαπούρη 29/3	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/4	
πρός Παρανάγουα 6/4 *	

πρός Δ. Αφρική 2/4 *	
α. Γάνδη 4/4	
πρός Ουλσάν 22/3	
ε. Ρίγα 1/4	
α. Άμβούργο 13/4	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
α. Πειραιά 8/3	
α. Νιούκαστλ 29/3	
ε. Μπουεναβεντούρα 5/4	
πρός Περισκό 19/3	
α. Ντάρμπαϊν 3/4	
πρός Γιβραλτάρ 10/4	
πρός Χαλκίδα 29/3	
πρός Γιβραλτάρ 30/3	
πρός ΕΣΣΔ 30/1 *	
α. Φρήπορτ 10/3 *	
ε. Ν. Όρλεάνη 8/4	
πρός Νιούκαστλ 26/3	
πρός Κίνα 29/3	
α. Κολούμπια Ρίβερ 8/4	
πρ. «Pacific Brilliance»	
πρός Καμσάρ 23/3	
α. Χιούστον 3/4	
ε. Ρότερνταμ 8/4	
ε. Μακκό 31/3	
α. Μονρόβια 25/3	
ε. Μόντρεαλ 9/4 *	

στην Καλκούτα *	
στον Πειραιά 17/4	
πρός Μπαντάρ Άμπας 22/3	
α. Πειραιά 3/4	
α. Πειραιά 4/4	
α. Μπουσίερ 1/3	
α. Ν. Όρλεάνη 2/4	
ε. Ραβέννα 4/4	
μεσογειακές μεταφορές	

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α	71	16306
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α	82	90747
ΕΛ ΦΑΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310

ἀργεί Πειραιά
προς Κωνσταντίν 17/4 *

μεσογειακές μεταφορές
δ. Πόρτ Σαΐδ 10/5
υπεστείλεε Λιβερνιάη
μεταφορές Φουτζείρας
προς Βεγγάζη 28/4
προς Πειραιά 19/3
προς Αύγουστα 30/4
ε. Φουτζείρα 8/2
ε. Ρότερνταμ 12/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4
ε. Πειραιά 12/4
ε. Σουέζ 8/5 *

α. Λός 'Αντζελες 26/4
ε. Νταμπέρ 4/5
προς Βραζιλία 2/4
υπό ναυπήγηση
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5
α. Χιούστον 25/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
δ. Παναμά 2/5
α. Λός 'Αντζελες 2/5
ε. Νιούκαστλ 6/5
προς Βενεζουέλα 26/4
ε. Βερακρούξ 9/4
α. Μπουεναβεντούρα 6/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ε. Καέν 7/5
προς Ούιπε 21/3
μετασκεινές Κάδιξ 18/9
ε. 'Ασσάμπ 5/5
δ. Σουέζ 9/5
ἀργεί Πειραιά
προς Γκουάντα 26/3
ε. 'Οζάκα 28/4
προς Μπελαγουάν 16/4
προς Βανκούβερ 24/4
α. Σουραμπάνγια 14/4
προς Τσιτσούγκ 23/4
προς Βανκούβερ 18/4
ε. Σαγκάη 13/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
α. 'Υμουιντέν 2/5
δ. Παναμά 5/5
προς Σαγκάη 14/4
α. Ρουέν 1/5
δ. Γιβραλτάρ 4/5
α. Πλάτα 23/4
α. Σαίνε 7/5
ε. Σάρροχ 24/4 *

α. Σέτε 5/5
α. 'Αμβέρσα 7/5 *

α. Φός 5/5
επισκευές Πειραιά 26/8/89
ε. Γιοκοχάμα 3/5
α. Φουτζείρα 4/5
ἀργεί 'Αλιβέρι
ε. Αύγουστα 2/5
α. 'Αμβέρσα 7/5
προς Γιβραλτάρ 5/4
προς 'Αρούμπα 28/4
επισκευές Πειραιά 10/12
προς 'Ακαμπα 26/4
α. Μοντορί 20/4
ε. Γκνάνσκα 24/4
επισκευές Φουτζείρα 6/4
μεσογειακές μεταφορές
ε. Βανκούβερ 29/4
α. Χάλλ 6/5
α. Φουτζείρα 24/4 *

ἀργεί Βασόα
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
δ. Σουέζ 1/5
προς 'Απω 'Ανατολή 8/4
προς Ρίο 'Ιανέιρο 26/4
προς Χιούστον 20/4
προς Γιοκοχάμα 18/4
προς Ν. 'Ορλεάνη 21/4
προς 'Αν. Θεοδώρου 10/4
α. Πειραιά 1/5
ΕΤΑ Πάχη 10/3
ε. 'Αβουμαουθ 13/5
α. Γιβραλτάρ 16/4
δ. Κων/πολη 4/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Μπαγκόγκ 8/4
δ. Παναμά 16/4
δ. Ντόβερ 9/5
α. Ραβέννα 20/4
προς Πειραιά 30/4
προς Θεσσαλονίκη 24/4
προς Βενεζουέλα 20/4
ε. Βανκούβερ 28/4
α. Πόρτσμουρ 12/5
ε. Φόυνε 28/4
ε. Πειραιά 11/4
α. 'Ιλιτοβόκ 10/5
δ. Δαρδανέλλια 17/4
α. Ντάρμπαν 9/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
προς Σαλίνα Κρούξ 9/4

ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHS	81	22857
ZEYS	71	87667
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΑΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
HAIOΠOΛIΣ	77	34035
HAITTOY'INT	81	16700
ΘΑΛΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΙΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α	70	16285
ΚΑΛΗ Α	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		

ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
KARMEN KAPINA	72	14212
KAROS	67	12702
KAPΛAΘOΣ	68	12701
KAPYANTA	73	34067
KAPYATIZ	70	16040
KAZANAPPA (δ.)	68	1597
KAZOOS RHΦEP	70	8190
KATERINA II	72	1532
KATERINA ΔPAKOΠOYAY	77	8750
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KATINA (δ.)	66	38878
KEA RHΦEP	69	4787
KIFK AΛEΞANTEP (δ.)	78	245140
KIPKH (δ.)	70	44954
KHAPBENTCOTYR A. (δ.)	73	18744
KHHPBENTCOTYR A. (δ.)	81	19989
KOIMHCHC	81	34188
KOMMON BENTCOTYR	71	15547
KONKAP BIKTOPY	73	39219
KONKAP INTPEINT	71	38820
KONKAP NTINOC (μ.)	73	114543
KONKAP ΠA'IONHP	68	22836
KONKECTBENTCOTYR A. (δ.)	80	19982
KOPIAHA (δ.)	84	38000
KOPΦOY RHΦEP	68	9505
KOTY	62	2635
KOYKAMΠOYPA	72	40720
KPANTOP	71	8630
KPECTBENTCOTYR A. (δ.)	74	18744
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900
KPHTH APY (δ.)	86	24900
KPHTH ΓEPANI (δ.)	68	14923
KPHTH ΓOYAIHΒ (δ.)	74	42470
KPHTH EΠICKOΠH (δ.)	67	14926
KPHTH KOΛOP (δ.)	86	26874
KPHTH ΛANT (δ.)	73	42470
KPHTH ΠAAM (δ.)	86	24000
KPHTH PIBEP (δ.)	86	24900
KPHTH SH (δ.)	74	61054
KPHTH SKA'Y (δ.)	73	61054
KPHTH CTAP (δ.)	73	42470
KPHTH CTAMΠION (δ.)	86	24000
KPHTH ΦIAOENIA (δ.)	86	24000

ε. Πόρτ 'Εμπεδοκλε 1/5
προς Πόρτ 'Αλφρεντ 22/4
προς Κατάρ 23/4
α. Χιούστον 3/5
ε. Φιλαδέλφεια 12/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/4 *

ε. 'Αμβέρσα 10/5
ε. Βανκούβερ 26/4
προς Σαλντάν Μπαϊ 25/2
επιπλήθη
α. Λός 'Αντζελες 1/5
ε. Χόγκ Κόνγκ 6/5
προς Κάιφα 28/4
ε. Πειραιά 4/4
δ. Σουέζ 22/4
προς 'Οζάκα 30/4
προς Κασιούγκ 29/4
α. Κοπερ 29/4
δ. Πόρτ Σαΐδ 4/5
προς Κήλαγκ 27/4
προς δ. 'Αφρική 25/4
α. Ρότερνταμ 3/5
α. Μπουλάν 5/5
ε. Λισαβόνα 24/4
προς Εύρωπη 29/4
ε. Λιβερπούλ 10/5
α. Ρίταρντ Μπαϊ 4/5
προς Χαλκίδα 30/4
προς 'Ιαπωνία 27/4
προς Ν. Ζηλανδία 20/4
δ. Κων/πολη 3/5
α. Ρότερνταμ 11/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ε. Γιοκοχάμα 30/4
επισκευές Πειραιά 16/11
α. 'Ανκόνα 1/5
ε. Τάμπα 27/4
ε. Ντόρντρεχτ 1/5
προς Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 24/3
προς Γκάνα 24/3
ε. Τσιτσούγκ 22/3
α. Μπρέικ 5/5
προς Νακάλα 21/3
α. Πειραιά 20/4
ε. 'Αλεξάνδρεια 12/4
στο Ναγκασάκι 30/4 *

δ. Γιβραλτάρ 5/5
προς Τσιμπότε 20/4
προς Σάν 'Αντόνιο 29/4
προς Λισαβόνα 26/4
ε. Σιγκαπούρη 2/5
ε. Πόρτ Σαΐδ 9/5
δ. Παναμά 28/4
ε. Ναούρου 22/4
προς Ροστόκ 18/4
ε. Παρανάγουα 14/4
ε. Σάντος 30/4
ε. Ντάρμπαν 9/5
προς Ματάντζας 15/4
ε. Μιζουσίμα 11/4
ε. Τσίμπα 25/4 *

προς Βραζιλία 26/4
πρ. 'Co-op Express II
δ. Παναμά 4/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ε. Πειραιά 10/4
ε. Σάντος 30/4
α. Μοντεβιδέο 25/4
προς Ναγκόγια 27/4
ε. Κομά Μπαϊ 17/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Πούντα 'Αρένας 21/4
ε. Μοντρίλ 3/5
α. Γκάνδη 7/5
α. Κάδιξ 29/4
δ. Κων/πολη 1/5
προς 'Αλμυράντε 29/4
στην Πάχη (ἀποθήκη)
προς Φουτζείρα 7/3
α. Ν. 'Υόρκη 3/5
α. Πενάγκ 4/5
ε. 'Αμβέρσα 9/5
προς 'Ιαπωνία 29/4
α. Σεπετίμα 1/5
ε. Φιλαδέλφεια 5/5
επισκευές Σιγκαπούρη 13/54
ε. Κόρπους Κρίστι 27/4
α. Προβιντένς 27/4
α. Βίγκο 9/4
προς Σιγκαπούρη 27/4
α. 'Αμθύργιο 4/5
προς Ντός Μπόκας 19/4
προς Πόρτο 'Ορντάζ 26/4
προς Ντουάλα 24/4
προς Μπάχια Μπλάνκα 29/4
α. Χουέλβα 31/3
προς Ναγκασάκι 14/4
α. Μπορντό 5/5
α. 'Ομοιάλ 4/5
προς Πειραιά 28/4
προς 'Αρούμπα 27/4
ε. Τζέντα 28/4
α. Ν. 'Υόρκη 4/5
α. Ν. 'Υόρκη 4/5
α. Φός 26/4
προς Κούα 'Ιμπος 2/4
δ. Πόρτ Σαΐδ 10/5
α. Πόρτ ντε Μπούκ 29/4
ε. Αύγουστα 1/5

ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Άγκωνα 26/4
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ρουέν 9/5	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Χιούστον 2/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Παναμά 1/5	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Δ. 'Αφρική 8/3
ΚΡΥΣΤΑΛΛΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	πρός Πασιό Γκουντάγκ 29/4	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Τσιβιταβέτσια 23/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Κασιόμυκ 1/5	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Κων/πολ 23/4
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρός Χωρ άλ Ζουμπαίρ 29/3	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Σάν Φραντσκο 29/4
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. 'Οακχαμ 3/5	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. 'Αλεξανδρέττα 24/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός 'Απω 'Ανατολή 15/3	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	στον Πειραιά 10/5
				ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Πάτρα 28/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Πόρτ Σαϊδ 1/5	ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	μετ. 'Ραφίκο (Μπχ.)
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Σουέζ 9/5	ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881	ε. Ούλου 6/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. 'Αμπου Ντάμπι 5/5	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	έπισκευές Σακάντε 14/5
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374	α. Χόγκ Κόγκ 4/5	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Σαλβαντόρ 27/4	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	πρός Μπιζέρτα 28/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Πειραιά 3/3	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρός Κπέμε 29/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρός Πάτρα 28/4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/5
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	πρ. 'Shirogane	ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Πόρτ Κέμπα 6/5
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Γένοβα 26/4	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Πειραιά 19/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Σάουθεντ 'Αγκορατζ 10/5				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέα (άποθήκη)	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. 'Εϊλατ 29/4	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρός Σιγκαπούρη 18/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Φρημάντλ 5/5	ΝΑΕΟΣ	70	9865	πρός 'Αλεξανδρία 12/4
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Πειραιά 28/4	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Νταβάο 25/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	επωλήθη	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. 'Αμβέρσα 9/5
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Γιούροπορτ 24/4	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	στο Σαρωνικό 5/5
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρός Καζαμπλάνκα 27/4	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρ. 'Ργγο Μαργ Νο. 1
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	στη Βασόρα	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	πρός Πρέβεζα 30/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Μπουσάν 22/4	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	60	1598	ε. Ρότερνταμ 7/5
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36600	α. Χάντερ 11/4	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρός Κάντλα 9/4
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Πόρτ Σαϊδ 5/5	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	πρός Κοατζακόαλκος 30/4
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Μπορντό 8/5	ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. 'Αμβέρσα 6/5
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	α. Πειραιά 1/5	ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Γιβραλτάρ 23/4
				ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598	πρός Πειραιά 27/4
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Φουτζέιρα 5/5	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Τσίμπα 22/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Λίβερπουλ 8/5	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Τζέντα 24/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρός 'Ισραήλ 29/4	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέττα (άποθήκη)
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Τρανατάι 27/4	ΝΗΡΕΥΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.)	75	44605	α. Φαλέυ 5/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός 'Ιταλία 25/4	ΝΗΡΕΥΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Φαλκονάρα 30/54
ΜΑΙΡΗ	84	14103	πρός Σάντος 19/4	ΝΗΡΕΥΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κων/πολ 6/5
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρός Φιλιππίνες 15/4	ΝΗΡΕΥΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Τερνέστη 7/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Κορέα 14/4	ΝΗΡΕΥΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Γιούροπορτ 12/5
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρός Σαμαρίντα 18/4	ΝΗΡΕΥΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολ 4/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Λός 'Αντζελες 3/5	ΝΗΡΕΥΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Σαβόνα 6/5
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Τουρκία 31/3	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Τουτίκορν 29/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Μοντορί 10/5	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. 'Αφρική 5/4
ΜΑΝΑ	77	30263	α. Βιτόρια 28/3	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Δουνκέρκη 6/5
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	δ. Πόρτ Σαϊδ 15/5	ΝΙΝΗ	75	16629	πρός 'Αλεξανδρία 11/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Μονρόβια 6/5	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Σάνταβαλ 3/5
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Ρότερνταμ 12/5	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Κουβέιτ 24/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	έπισκευές Πειραιά 9/4	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	ε. Γιοκοχάμα 3/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός 'Ιαπωνία 25/4	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Κορούνα 17/4
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Μπεαλιόγαν 21/4	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. 'Ιντσόν 18/4
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Κασιόμα 28/4	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Βιετνάμ 15/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μπαγκκόλι 28/4	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λισαβόνα 5/5
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. 'Αμβέρσα 11/5	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Χιλ 18/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Μπόννυ 8/2	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Κίνα 25/3
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρός Θεσσαλονίκη 23/4	ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	δ. Παναμά 5/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός 'Αλγερία 25/4	ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	81	13598	ε. Μπουλόν 5/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές 'Ερυθράς	ΝΤΟΒΕΡ	81	17744	α. Γιβραλτάρ 27/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρός Ν. 'Αμερική 25/4	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Ρότερνταμ 8/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τενερίφη 5/5	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	δ. Μάλτα 5/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	πρός Σιγκαπούρη 18/4	ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	α. Τέξας Σίτυ 20/4				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. 'Αρατού 27/4	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	έπισκευές Πειραιά 1/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Ούλσάν 25/4	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Γάνδη 4/5	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	πρός 'Αργεντινή 26/4
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	ύπερταίλε κυπριακή	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Κορέα 12/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Κων/πολ 20/4	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρός Ταϊβάν 25/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Ρίγα 8/5	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	πρός Μπάχια Μπλάνκα 30/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κίχκτον 3/5	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρός 'Ακαμα 24/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ρότερνταμ 8/5	ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Βιτόρια 19/4	ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	ε. Τής Μπαί 12/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Σάντος 16/4	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρός Περσικό 19/4
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	δ. Σουέζ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	α. Ροζάριο 2/5
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Σαγκάη 14/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ	80	29710	πρός Καναδά 8/4
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Χέυ Πόιντ 13/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	δ. Παναμά 4/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρός Καζαμπλάνκα 24/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός Σμύρνη 19/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	δ. Σάουθ 'Ηστ Σόαλ 1/5
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	αργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. 'Ιμινγκχαμ 2/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Βόσπορο 26/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	ε. Ούλσάν 26/3
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Βιτόρια 8/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	ε. Σιγκαπούρη 1/5
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	θέση 60.36 Β, 172.58 Δ 24/1	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/3
			πρός 'Οράν 20/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	ναυπηγείται 'Οππάμα
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Βανκούβερ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	ε. Σουραμπάγια 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/5	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Ρότερνταμ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	πρός Πούντα Καρντόν 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/4	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός Γιβραλτάρ 6/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Κόρπους Κρίστι 29/4	ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	πρός Μεξικό 11/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	πρός Σ. Κίτς 2/4	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Φρημάντλ 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΛΑ	77	13864	πρός Κατάνια 30/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Χιούστον 20/4	ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Ν. 'Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη	Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	πρός Κεπτόν 21/4
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/5	ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	δ. Παναμά 2/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Χιούστον 21/4	ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρός Γδύνια 17/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1568	α. Μουπλά 2/5	ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	ε. Τενερίφη 6/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 2/5	ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. 'Ελαίνκι 3/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρός Μπράνσβικ 19/3	ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ταρραγκόνα 28/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Πειραιά 28/4	ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ρότερνταμ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός Νοβοροσίσκ 14/4
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Σ. Κίτς 1/5	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	επωλήθη 'Ελληνες
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	α. Πόρτ 'Αρθουρ 24/4	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. 'Ακαμα 5/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	δ. Παναμά 28/4	ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Γκιζόν 24/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	πρός Μπαχάμας 25/4	ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. 'Αμυούργι 4/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4	ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρός Κούρε 21/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Χιούστον 5/4	ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Πούντα Καρντόν 27/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Χιούστον 30/4	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Καζαμπλάνκα 24/4
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/4	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	ε. Ρότερνταμ 13/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	δ. Παναμά 29/4	ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός 'Ιαπωνία 24/4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρός Σάντος 21/4	ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρός Πασιό Γκουντάγκ 27/4

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΡΕΤ'ΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'Ι ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523

α. Ίντσόν 20/4		
α. Φιομπίσινο 28/4		
α. Φουτζέιρα 5/5		
α. Μίλφροντ Χάβεν 5/5		
α. Ντουμπάι 25/4		
α. Φόκ 5/5		
α. Ν. Ύορκ 5/5		
α. Όρλεάνη 29/4		
α. Ρόττερνταμ 28/4		
α. Ρόττερνταμ 12/4		
α. Νιούκαστλ 5/5		
α. Άγ. Θεοδώρου 23/4		

α. Ίντσόν 20/4		
α. Ν. Όρλεάνη 28/3		
α. Λαττία 30/4		
α. Ραβέννα 4/5		
α. Ραβέννα 2/5		
α. Σμύρνη 26/4		
α. Κωνσταντίνος 2954		
α. Σ. Μαλώ 3/5		
α. Δ. Αφρική 14/4		
α. Όναχαμά 28/4		
α. Επισκοπές Ούλσάν 2/5		
α. Κουίνγκονγκτάν 26/4		
α. Άλγεα 2054		
α. Άλγεα 2054		
α. Άλγεα 2054		
α. Άλγεα 2054		
α. Άλγεα 2054		
α. Τζουμά Τέρμιναλ 3054		
α. Γιοκχάμα 23/4		
α. Δανία 17/4		
α. Βαρελάνα 6/5		
α. Παναμά 29/4		
α. Βανκούβερ 19/4		
α. Σαγκάη 26/4		

α. Σουέζ 6/5		
α. Δρέπανον 28/4		
α. Τέμα 3/5		
α. Σαντάντερ 6/4		
α. Ελλάδα 27/1		
α. Κατάνια 22/4		
α. Παναμά 15/5		
α. Τόκιο 21/4		
α. Τύνιδα 26/4		
α. Χαλκίδα		
α. Σάν Λορέντζο 30/4		
α. Βόλο 21/3		
α. Σουέζ (άποθήκη)		
α. Ν. Ύορκ 5/5		
α. Ποντιανάκι 16/4		
α. Χιούστον 19/4		
α. Σαγκάη 25/4		
α. Καρατί 25/4		
α. Άπω Άνατολή 25/4		
α. Βόλο 30/4		
α. Τεργέστη 4/5		
α. Ίταλία 25/4		

α. Σουέζ 7/5		
α. Τυνσία 23/4		
α. Πειραιά 20/1		
α. Μπετζάγια 2/4		
α. Πειραιά 4/4		
α. Μήλο 17/4		
α. Μαλακία 22/4		
α. Σάντβαλλ 5/5		
α. Παναμά 29/4		
α. Βραζιλία 25/4		
α. Πειραιά 11/4		
α. Τουρκία 21/4		
α. Φιλαδέλφεια 1/5		
α. Δαρδανέλλια 1/5		
α. Πειραιά 12/4		

α. Κονακρύ 11/4		
α. Ν. Ύορκ 3/5		
α. Κουίνγκονγκτάν 15/4		
α. Γάνδη 27/4		
α. Κισαράζου 28/4		
α. Γιβραλτάρ 3/5		
α. Σούσα 28/4		
α. Άμστερνταμ 8/5		
α. Ρόττερνταμ 4/5		
α. Χόγκ Κόνγκ 22/4		
α. Πόρτ Σαϊδ 2/5		
α. Λάγος 25/4		
α. Ελλάδα 29/4		
α. Βραζιλία 18/4		
α. Πειραιά 26/4		
α. Άμβερσα 25/4		
α. Άμπιτζάν 30/4		
α. Επώληση Μάλτα		
α. Κώ 30/4		
α. Κπέμε 11/4		
α. Άλγεα 29/4		
α. Λά Γκουαίρα 19/3		
α. Ιαπωνία 14/4		
α. Πειραιά 21/4		

ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323

ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΣ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	75	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΖΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΕΛΙΑ	71	7201
ΦΕΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΓΚΑ	81	8831
ΦΛΑΓΚ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΕ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	81	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

α. Άγκρα ντό Ρέις 28/4		
α. Τουρκία 29/4		
α. Φάλμουθ Μπαί 8/5		
α. Χιούστον 17/2		
α. Άλγεα 13/4		
α. Μπεθού 17/4		
α. Προβιντένς 23/4		
α. Ρόττερνταμ 29/4		
α. Ροστόκ 21/4		
α. Ροζάριο 17/4		
α. Άμστερνταμ 25/4		
α. Λάς Πάλμας 19/4		
α. Τζουμά Τέρμιναλ 25/4		
α. Ν. Όρλεάνη 1/5		
α. Πότι 27/4		
α. Σινγκάπουρ 26/4		
α. Σινγκάπουρ 22/4		

α. Τόκιο 15/5		
α. Λά Λιμπερντάν (άποθήκη)		
α. Ν. Όρλεάνη 25/4		
α. Πόρτ Άρθουρ 12/4		
α. ΗΠΑ 24/4		
α. Φουτζέιρα 25/2		
α. Μεσογειακές μεταφορές		
α. Άγκόλα 11/1		
α. Βερακρούζ 3054		
α. Βερίγινο 28/4		
α. Λένινγκραντ 1/5		
α. Ντουάλα 17/4		
α. Ιαπωνία 28/3		
α. Τζουμά Τέρμιναλ 17/4		
α. Γκιζάν (άποθήκη)		
α. Τζέμπελ Ντάνα 3/5		
α. Πειραιά 26/4		
α. Σαγκάη 1/4		
α. Κόρπους Κρίστι 29/4		
α. Σουέζ 6/5		
α. Άλγεα 2054		
α. Τάμα 30/4		
α. Κούβα 15/4		
α. Φανέλι		
α. Ιαπωνία 20/4		
α. Κόμπε 21/4		
α. Πόρτ Κέλαγκ 28/4		
α. Πειραιά 28/4		



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = άνασφάλιστο στό ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7.)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΪΛΣΑ	72	16235
ΑΙΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (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
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΜΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	76	9485

ε. Σαλβαντόρ 29/4	
ε. Τζακάρα 7/4	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/2	
υπέστειλε σήμ. Άγ. Βικεντίου	
α. Άμστερνταμ 4/5	
πρός Σάν Χουάν 14/4	
δ. Ντόβερ 12/4	
ε. Ν. Ύόρκη 4/5	
ε. Σάο Σεμπαστιάο 29/4	
ε. Πειραιά 23/4	
ε. Μομπάσα 19/4	
δ. Παναμά 4/5	
υψωσε σημαία Μάλτας	
πρός Πόρτλαντ 18/4	
πρός Μοντεβιδέο 12/5	
ε. Σάντος 29/4	
πρός Βραζιλία 27/4	
α. Ήοτ Λόντον 11/3	
α. Σετουμπάλ 11/4	
α. Λονδίνο 3/5	
πρός Ρένι 29/4	
α. Φάλμουθ Μπαϊ 3/5 *	
πρός Γιβραλτάρ 29/4 *	
α. Μπαχραϊν 1/5	
α. Μπαχραϊν 6/5	
έπισκευές Τσίμπα 8/5	
α. Σουέζ 6/5	
πρός Πειραιά 26/4	
δ. Κων/πολη 3/5	
α. Τζέντα 2/5	
μεταφορές Περσικού	
ε. Άμβέρσα 28/4	
α. Σανταλόρα 26/4	
στό Ντώραμπα 25/4	
α. Πειραιά 23/4	
στό Ρίο Ίανέιρο 11/5	
πρός Νιγηρία 2/4	
α. Σήρνες 10/5	
πρός Ρόττερταμ 22/4	
ε. Άμβέρσα 6/5	
α. Λός Πάλαμας 5/5	
πρός Τουμπάρδο 21/4	
α. Μπόλν 6/4	
α. Κλαϊπέδα 6/5	
πρός Γιβραλτάρ 30/4	
στό Χορμούζ	
πρός Χουάγκου 29/4	
στην Παρανάγουα 17/4	
στό Χορμούζ	
δ. Σκώ 5/5	
α. Νταλιν 22/4	
σημαία Παναμά	
πρός Ούμ Κουάρ 8/3	
πρός Ντουάλα 21/4	
πρός Μεξικό 23/4	
πρός Κόμπε 21/2	
ε. Ντώραμπα 4/5	
α. Λός Άντζελες 3/5 *	
α. Χιούστον 28/4	
ε. Άμβέρσα 12/5	
πρός Μπετζάγια 21/4	
πρός Ρίο Ίανέιρο 15/4	
ε. Ρουέν 6/5	
δ. Γιβραλτάρ 1/4	
έπισκευές Πειραιά 21/2	
ε. Παρανάγουα 18/4	
πρός Ποχάγκ 18/4	
α. Ταμπίκο 18/3	
ε. Πόρτ Σάιδ 22/4	
α. Λός Πάλαμας 3/5	
α. Ν. Όρλεάνη 3/5	
πρός Ν. Όρλεάνη 24/4	
πρός Ίταλία 18/4/89	
α. Ν. Μαγκαλόρ 3/5	
πρός Γιβραλτάρ 21/4	
ε. Ρόττερταμ 10/5	
α. Ντότζες 5/5	
ε. Κίγκστον 2/5	
ε. Λόγος 28/4	
α. Έλαινι 7/5	
έπωλήθη άλλοδαπούς *	
μεσογειακές μεταφορές *	
πρός Όιτα 10/4	
πρός Χιούστον 29/4	
πρός Συρία 27/4	
α. Τορόντο 2/5	

ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΕΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΤΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (π.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (κ.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΙΑ (κ.)	78	10411

α. Μαϊάμ 4/5	
δ. Γιβραλτάρ 5/5	
πρός Λεμεσό 25/4	
δ. Σουέζ 11/5	
ε. Πειραιά 21/4	
α. Ταρραγκόνα 23/4	
πρ. «Lucky Victory»	
ε. Ρουέν 6/5	
πρός Πόιντ Νουάρ 22/4	
α. Ντώραμπα 1/5	
πρός Ισοχάμα 23/4	
μετ. «Atlantic» (Μπχ.)	
α. Ρόττερταμ 12/5	
πρός Μπαγκόγκ 28/4	
πρός Φουτζέιρα 29/3	
ε. Βαλτιμόρη 30/4	
ε. Ντώραμπα 6/5	
πρός Βεγγάζη 26/4	
α. Ρόττερταμ 4/5	
ε. Μασσαλία 5/5	
α. Βαγαρέϊ 13/4	
α. Μοντοίρ 4/5	
ε. Ταϊτούγκ 24/4	
έπισκευές Π. Όρντάζ 4/5	
έπωλήθη	
έπωλήθη Νορβηγούς	
α. Γιοκχάμα 2/5	
στό Χορμούζ	
ε. Βανκούβερ 26/4	
δ. Γιβραλτάρ 4/5	
πρός Άβανα 7/4	
ε. Λένγκχορν 2/5	
ε. Μπαρντ 7/5	
ε. Όζόκα 1/5	
α. Ροβέννα 28/4	
α. Ρίο Ίανέιρο 21/4	
ε. Τσιβιτάβετσια 2/5	
πρός Ν. Ύόρκη 7/4	
πρός Σαντάντερ 1/5	
α. Άμστερνταμ 4/5	
πρός Κράμπι 30/4	
ε. Άμβέρσα 11/5	
υπέστειλε κυπριακή	
πρός Μπαντάρ Άμπάς 17/4	
ε. Ντώραμπα 7/5	
μεταφορές Περσικού	
δ. Παναμά 4/5	
πρός Καζαμπλάνκα 24/4	
πρός Κόπερ 28/4	
πρός Άλγερ 18/4	
έπωλήθη	
πρός Ίσραήλ 28/4	
δ. Έλσιόρη 24/4	
ε. Μπαντάρ Άμπάς 15/3	
πρός Άμπιτζάν 4/4	
ε. Πόρτ όφ Σπαϊν 26/4	
ε. Ρόττερταμ 7/5	
ε. Σιγκαπούρη 30/4	
έπισκευές Πειραιά 3/5	
στό Μπαντάρ Άμπάς 1/2	
ε. Ρόττερταμ 12/5	
α. Πιομπό 4/5	
πρός Πόρτο Λιμών 29/4	
άρχει Πειραιά	
α. Φός 4/5	
δ. Κων/πολη 6/5	
πρός Δ. Άφρική 31/3	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Σάντος 12/4	
ε. Σάνταβαλ 29/4	
πρός Νιγηρία 18/4	
πρός Τζακάρα 23/3	
πρός Πειραιά 9/4	
πρ. «Arrow Ardour»	
α. Πόρτ Άρθουρ 2/5	
ε. Λόγος 29/4	
δ. Πόρτ Σάιδ 11/5	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Πόρτ Κέλανκ 3/5	
πρός Ίνδια 27/4	
πρός Β. Κορέα 20/3	
ε. Άμβέρσα 12/5	
πρός Παντόγκ 17/4	
α. Τζέντα 2/5	

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ

(Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΠΑΖΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	72	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599

πρός Τζιμπουτί 11/5	
πρός Βραζιλία 20/2	
α. Σ. Μολώ 11/5	
ε. Ν. 'Υόρκη 5/5	
ε. Μονφαλκόνε 2/5	
α. Γιβραλτάρ 22/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/4	
ε. Πειραιά 25/4	
πρός Πειραιά 20/4	
α. 'Αμστερνταμ 8/5	
ύψωσε 'Ελληνική	
δ. Κων/πολη 3/5	
α. Πόρτο Τόρρεζ 22/4	
ε. Χόγκ Κόνγκ 4/5	
πρός 'Ινδία 26/4	
πρός Ρότερνταμ 30/4	
ε. Πειραιά 6/4	
πρός 'Ακαμπα 27/4	
πρός Νουακτσότ 17/4	
πρός Βουμβά 26/4	
α. Λέ Χάβρη 4/5	
πρός Σέβεν 'Αιλάντε 29/4	
ε. Βέντοπλες 9/5	
ε. Τάμπα 28/4	
πρός Ματάνι 22/4	
ε. Πόρτο Τάλμποτ 10/5	
α. Ρινέκα 4/5	
ε. Πόρτ Σαίδ 3/5	
α. Ρας Γκαρίμ 26/4	
πρός Μπανιάς 19/4	
πρός Ταϊλάνδη 10/4	
α. Σουέζ 8/5	
α. 'Αμμούργιο 4/5	
α. Ντορτσόλ 2/5	
α. Φουτζέιρα 3/5	
α. Ρας Τανούρα 2/5	
πρός Ντουμπαράι 22/4	
δ. Σουέζ 4/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/3	
ε. Πειραιά 29/4	
ε. Μορμουγκάο 1/5	
ε. Πόρτ 'Αλφρεντ 1/5	
ε. Σουραμπάνια 12/4	
πρός Τουρκία 3/4	
πρός Μπαγκκόκ 29/4	
πρός Ταϊβάν 7/3	
δ. Παναμά 9/4	
πρός Γιβραλτάρ 20/4	
πρός Λά Γκουαίρα 24/4	
α. Βανκούβερ 13/4	
ε. Κόμπε 2/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
ε. Ν. 'Υόρκη 3/5	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 4/4	
πρός Λένινγκραντ 15/4	
επισκευές Κάγκλιανι 4/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
ε. Κομώ Μπαί 2/4	
πρός 'Ιλιτσεβσκ 7/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
ε. Βανκούβερ 2/5	
ε. Μανζανίλο 29/3	
ε. Βανκούβερ 24/4	
ε. Σεβίλλη 30/4	
ε. Ταμπίκο 8/4	
πρός Ταϊλάνδη 24/3	
πρός Δ. 'Αφρική 24/4	
πρός Λά Γκουαίρα 28/4	
πρός Τουρκία 17/4	
πρός Βάλβις Μπαί 24/4	
στό Λένινγκραντ 28/4	
α. Λάρνακα 2/5	
πρός Σιγκαπούρη 3/4	
πρός Δ. 'Αφρική 22/4	
α. Ρότερνταμ 26/4	
πρός Καναδά 16/4	
πρός Μαλαισία 26/4	
πρός Φόρτ ντε Φράντς 19/4	
ε. Μπόταν Μπαί 6/5	
ε. Κίγκστον 27/12	
πρός Ρίτσαρντς Μπαί 22/4	
πρός Καοσιούγκ 1/4	
πρός 'Ότα 23/3	
στην Πύλο 8/5	
πρός Ταρτούς 11/4	
ε. Ουλάσν 14/4	
α. Γκέιμς 30/4	
ε. 'Ασντον 26/4	
πρός Ματάνι 27/2	
πρός Μπόταν 22/1	
ε. Γιουρπορίτ 11/5	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 28/4	
ε. 'Ιντσόν 24/4	
ε. Βαλτιμόρη 30/4	
α. Ναγκόγια 2/5	
α. Φουτζέιρα 9/3	
α. Μαπούτο 15/2	
α. Ντέλφουλ 9/5	
δ. Πόρτ Σαίδ 7/5	
πρ. «Chevron Equator»	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5	
α. 'Αμμούργιο 7/5	
πρός Αιγύπτο 12/4	
α. Μομπάσα 2/4	
α. Σπλίτ 28/4	
πρός Γιούζου 19/4	

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209786
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μπχ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77*	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΠΕΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ Ι (π.)	74	13687
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΖ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΛΑΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293
ΙΠΠΟΛΑΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035*
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000

έπιωληση Ελληνες
α. Τορόντο 2/5
επισκευές Χόγκ Κόνγκ 1/5
πρός Ντουμπαί 25/4
α. Καοσιούγκ 2/5
πρός Ταϊλάνδη 30/4
πρ. «Grand»
α. Ρας Τανούρα 29/54
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4
πρ. «Capitol»

πρός Σριράχα 20/4
α. Τέξας Σίτυ 29/4
α. Γιβραλτάρ 6/5

πρός Ντουμπαί 30/4

α. Ρας Τανούρα 1/4

α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
δ. Σουέζ 1/5
α. Φιλαδέλφεια 5/5
α. Τέξας Σίτυ 24/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/4
επισκευές Ουλάσν 7/4
πρός 'Ελλάδα 27/4
ε. Γιβραλτάρ 6/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/4
πρός Γάνδη 22/4
έπιωληση 'Ελληνες
α. Μαονάι 1/5
πρός Χάρκ 26/4
πρός Δ. 'Αφρική 30/4
πρός Σαλίνα Κρούς 2/4
α. 'Αμμούργιο 10/5
α. Καλάσο 17/4
πρός Σκώ 29/4
α. Μπαρογκούλα 2/5
πρός 'Ακαμπα 13/4
δ. Κων/πολη 5/5
πρ. «Καϊνιτοχεντ»
ε. Τόμπα 23/4
πρός 'Αλβέρσα 1/4
πρός 'Ιμπιτούμπα 3/4

πρός Ταϊτούσκ 29/3
ε. Γκρήνον 17/4
πρός 'Ινχαμπάνε 14/4
ε. Λάιμπε Μπαί 4/5
πρός Βενγιάζη 19/4
ε. Πειραιά 1/5
έπιωληση άλλοδαπούς
ε. Πόντι Λίζας 13/4
στό Λένινγκραντ 27/4
πρός Γιβραλτάρ 7/4
ε. Ξπλίτ 23/4
ε. 'Ημοχαβεν 9/5
πρός ΗΠΑ 25/4
πρός Γιοσκοχόμ 25/4
α. Κολομβία Ρίβερ 2/5
πρός Μαλαισία 14/4
α. Φάλοσινγκ 1/5
α. Νταβόο 6/4
πρός Ν. 'Αφρική 30/4
πρός Κορέα 29/4
πρός Ρίτσοντς Μπαί 20/4
ε. Μπαλέττα 5/5
πρός 'Αλγερία 24/3
πρός Καοσιούγκ 7/4
στή Σεφάγκα (αποθήκη)
στή Σαμάγκα (αποθήκη)
πρός Νοβοροσίσκ 19/4
ε. Πειραιά 15/3
α. Πόρτ Κέλαγκ 7/5
πρός Μόντρεαλ 28/4
στό 'Ασσάμ 3/5
ε. Τακοράντι 26/4
α. Λέγκχορν 3/5
πρός Ουλάσν 29/
στή Βασωρά
α. Ρουέν 4/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4
επισκευές Πειραιά 13/1
πρός 'Αργεντινή 19/4
στό Σάινες 10/5
πρός 'Αλγερία 24/4
ρμυολακείττα Χάντζη 11/5
πρός Δουκέρκη 3/5
πρ. «Οακμπανκ»
ε. Αιγούστα 2/5
α. Σούσα 4/5
πρός Μιχαμμέντια 25/4
πρός 'Αλγέρ 25/4
πρ. Σουέζ 9/4
ε. 'Αλγκεβίρας 1/4
πρός Ν. 'Αμερική 26/4
πρός Περισκό 4/3
πρός Τρίπολη 16/4
πρός Κίνα 26/4
α. 'Ιλντεβόκ 5/5
πρός Νοβοταλίν 25/3
πρ. 'Ισπανία 2/5
δ. Παναμά 24/4
α. 'Αβονμουσθ 11/5
α. Λά Παλις 28/4
δ. Παναμά 4/5
πρός Κράμπι 28/4
πρός 'Ισπανία 1/5
πρός Πάτρα 30/4
πρός Μπαγκλαντές 20/4,
πρ. 'Αγκλόα 29/1
πρός Χάν Λορνέντζο 28/4
πρός Μπατάγκας 23/4
α. Αιγούστα 2/5

ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	πρός Βραζιλία 15/4	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	δ. Σουεζ 9/5 *
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	ε. Ρουέν 7/5	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	πρός Άκαμπα 20/4 *	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	74	18700	πρός Τυνησία 22/4
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).	72	11171	πρός Κολόμβο 23/4 *	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	72	17914	πρός Άβόνα 13/3
ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079	πρός Νηητρού 17/4	ΛΕΥΚΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	ε. Ήμοχαβεν 15/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	πρός Άντεν 14/4	ΛΕΥΚΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	71	3864	πρός Σαβόνα 26/4
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.).	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζι	ΛΕΩΝ (Μπχ.).	72	19162	πρός Γιβραλτάρ 2/5
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345	πρός Εύρωπη 1/5	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	δ. Σουεζ 7/5
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476	α. Βενετία 26/3	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.).	79	7598	πρό Μ. Μαγκάνου 6/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	δ. Κων/πολη 29/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	α. Τζέμπελ Ντάνα 2/5
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/3 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	72	6106	πρός Βάρνα 24/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	54	1991	πρός Ίνχαμπεν 14/4
(Μ.).	67	16098		ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	17872	πρός Άλγερ 7/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	πρός Ίνδια 21/4 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	66	2953	πρός Βασιλικό Μπ. 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.).	73	63218	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	51072	πρ. «Norman Trader»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	ε. Πειραιά 11/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	8931	πρός Άγγλια 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.).	73	62317	πρός Ίαπωνία 29/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	67	13881	πρός Πειραιά 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.).	68	26290	πρός Μπελίου 6/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	3256	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613	μετ. «Καπετάν Π.» (κ.)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	82	36865	ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112	πρός Ρεκουζάντα 9/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	82	36865	πρός Κιουρσάα 1/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	πρός Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 25/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	41477	πρός Γιβραλτάρ 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239	πρός Πόρτο Λιμών 18/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	76	5915	α. Άμβούργο 10/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.).	67	15472	πρός Άβόνα 12/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	9247	στό Ντάρμαν 1/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941	α. Άμβέρσα 5/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	14834	πρ. «Minerva»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).	77	14349	α. Λονδίνο 11/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	78	13427	α. Δαμιά 25/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532	δ. Σουεζ 11/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	75	34745	πρός Κωνσταντίν 29/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978	πρός Τρινιδάντ 28/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	76	8731	πρ. Λουάντα 12/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			δ. Πόρτ Σάϊδ 2/5 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	11700	πρ. Άλβανία 24/4
(κ.δ.).	81	1800		ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	9800	πρ. Άκαμπα 28/4
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073	πρ. Γιβραλτάρ 4/5 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	72343	πρ. Τουμπράο 5/4
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954	πρ. «Mansa Explorer»	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	70	9101	α. Λειδές 5/5
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379	ε. Πειραιά 23/4 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	9810	ε. Φλόρινκ 28/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.).	65	1219	πρ. Μοντεβιδέο 5/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	63	36634	ε. Σάο Σεμπατιάο 1/5
ΚΑΖΗ (κ.).	75	76873	πρ. Γκάλατζί 22/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	18892	α. Πειραιά 11/4
ΚΑΖΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166	πρ. Μιζουσίμα 12/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	11242	α. Άμβέρσα 3/5
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459	πρ. Κόμπε 5/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	76	10108	α. Ντάρμαν 25/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	ε. Μπαχράιν 5/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	20502	α. Ρουέν 2/5
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	ε. Μοτάλ 3/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	17327	πρ. Καναδά 9/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΥΤ	71	9842	α. Μπρέϊκ 5/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	18604	ε. Σάν Φραντίσκο 26/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	πρ. Σουρία 26/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	65	13512	μεταφορές Περαικού
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	πρ. Λάε 30/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	70	17487	πρ. Παλάου Σαμπού 17/3
ΚΕ'Ι'Π ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565	πρ. Ρεσίφ 24/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	30341	ε. Μάλαγα 3/5
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 12/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	64	28986	πρ. Ρίο Άνιέρο 22/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.).	74	8896	πρ. Ίρην 27/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	70	18628	α. Λά Γκουέιτ 26/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	76	138765	πρ. Φουτζέιρα 9/4
ΚΕ'Ι'Τ (μ.).	64	999	α. Ταρραγκόνα 6/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	70	9077	πρ. Μπελαγιόνα 7/4
ΚΕΛΛΑ (κ.).	69	16229	πρ. Κόρεα 18/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	68	21228	α. Λάε Πάμας 5/5
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Ήνωθ	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	84	5717	α. Μονρόβια 29/4
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (π.).	76	18124	α. Ήνωθ	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	1516	πρ. Πειραιά 30/4
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	δ. Κων/πολη 7/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	33509	α. Γιβραλτάρ 15/4
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	22126	ε. Φιλαδέλφεια 3/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	10708	πρ. Ίνδια 3/4
ΚΕΡΝΙΑ (κ.).	77	8976	μετ. «Κερνία Κυ.» (κ.)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	15412	πρ. Μπαγκόγκ 6/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690	πρ. Σίντι Κερ 26/8	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	15520	πρ. Κούβα 30/4
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451	πρ. Ίνδονησία 27/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	20715	πρ. Κωνσταντίν 21/4
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.).	66	6995	πρ. Μιλλάδο 19/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	15498	ε. Παϊτα 23/3
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.).	84	4509	πρ. Μομπάσα 29/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	79	10991	μετ. «Clipper Majestic» (θ.)
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	76	21372	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800	πρ. Σάφι 8/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	16623	δ. Σουεζ 5/5
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756	ε. Βιζακπατάν 1/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	9059	α. Κοτονού 3/5
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40626	μετ. «Domira» (κ.)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	67	21141	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511	πρ. Κούβα 18/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	76	9872	πρ. Ότα 2/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520	α. Λός Άντζελες 1/5 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	112306	ε. Σεπελίμα 2/5
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ				ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	35284	πρ. Περαικό 16/3
(Βρ.).	84	10511	α. Χόγκ Κόνγκ 6/5 *	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	80	30875	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3054
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).	84	3793	δ. Σουεζ 4/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	79	43857	σπ. Ά. Τσάρλς 11/5
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).	83	4433	ε. Πόρτ Σάϊδ 11/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	79	43857	ε. Σιβαβέτσια 22/4
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	12376	πρ. Ταϊβάν 26/4
ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397	πρ. Ριγέκα 23/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	75	12498	α. Νταμμά 5/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.).	74	112825	στό Κόργκ (άποθήκη)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	82	32506	σπ. Σεπελίμα 2/5
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. Ν. 'Αφρική 28/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	36330	δ. Σουεζ 9/5 *
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	α. Άντοναγκάστα 1/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	19061	ε. Κουίγκντ 17/4
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.).	77	14186	ε. Μαρίνα ντ. Καράρα 11/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	30930	επισκευές Μπαλμπόα 4/5
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).	77	15389	ε. Σετομπάλα 29/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	39050	επισκευές Βαλτιμόρη 23/4
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994	ε. Λούτελτον 4/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	75	6728	α. Λειδές 4/5
ΚΟΥΚΟΥΚΟ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	πρ. Βαγκάρε 30/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	2999	επισκευές Ντάρμαν 30/3
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	πρ. «Bashayer»	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	68	31507	πρ. Σαλάντα Μπαϊ 23/4
ΚΟΥΓΚΑΡ I. (δ.μ.).	66	38533	ε. Μπρέμερ 9/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	61183	πρ. Περαικό 23/4
ΚΟΥΗΝΚΑ (Μπχ.).	81	10524	ε. Λέγκχορν 6/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	70	8870	ε. Ήνωθ
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519	δ. Πόρτ Σάϊδ 9/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	72	9924	ε. Φιλαδέλφεια 28/4
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.).	76	88886	πρ. «Αντιγόνη Σ.Β.»	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	67	30823	πρ. Βραζιλία 21/4
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.).	76	20355	α. Βαλπαράϊζο 6/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	72	35506	α. Γιούροπορτ 28/4
ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.).	79	7599	α. Φουτζέιρα 28/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	5509	α. Μονρόβια 16/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621	πρ. Κασίμα 17/3	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	67	3987	πρ. Καναδά 22/4
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	69	12784	μετ. «Free Power» (μ.)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	69	44860	στόν Πειραιά 9/3
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.).	68	15809	ε. Ντουάλα 13/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	68	8370	πρ. Άγκόλα 29/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	πρ. Ίνδια 3/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	66	37625	σπ. Σεμάνκα (άποθήκη)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.).	68	10313	ε. Σιλικάπ 21/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	70	3956	πρ. Φάλαμουθ 25/4
ΚΥΜΩ	74	65685	πρ. Ροστόκ 8/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	13867	ε. Πειραιά 19/4
ΚΥΡΠΡΟΣ ΓΚΑΟΥΡ (δ.κ.).	75	17875	πρ. Κωνσταντίν 23/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	68	9504	πρ. Χοντίντα 19/4
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951	πρ. Νεκτόντα 24/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	81	10199	δ. Παναμά 1/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Ήνωθ	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	16106	α. Άμβέρσα 12/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757	ε. Ραβέννα 4/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	9603	πρ. Λειδές 28/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	ε. Πουμπό 5/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	56273	ε. Ρόνα 5/5
ΛΑΙΔΑ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990	στό Κόρσορ Ρόαντ 10/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	66	9085	α. Χούντ Πόντ 7/5
ΛΑΙΔΑ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834	επισκευές Πειραιά 20/12	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	73	31861	πρ. Τζακόρτα 7/4
ΛΑΙΔΑ ΑΡΓΥΡΟ (κ.).	76	1575	πρ. Μπαγκλάντ 27/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	74	14969	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/5
ΛΑΙΔΑ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714	πρ. Λένινγκραντ 4/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	68	6870	πρ. Δανία 17/4
ΛΑΙΔΑ ΤΕΡΡΥ (κ.).	77	4965	πρ. Πουέρτο Μπαρίος 15/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	13193	ε. Μαρίνα ντ. Καράρα 6/5
ΛΑΙΛΑΨ (κ.).	76	12166	δ. Παναμά 5/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	68	6789	ε. Πειραιά 12/3
ΛΑΙΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763	πρ. Μπαντάρ Άμπας 18/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	67	41524	πρ. Κόλο ΜΠΑ 28/4
ΛΑΚΥ (Μπχ.).	68	8135	πρ. Σινγκάπορ 9/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	71	18748	πρ. Όκρια 29/4
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	πρ. Μοπότο 10/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	82	32506 *	ε. Πειραιά 1/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698	ε. Βενετία 3/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	5511	πρ. Δακάρ 16/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	63519	ε. Χουέβα 30/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			πρ. Ρίτσαρτς Μπαϊ 6/4
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600	ε. Φουτζέιρα 12/10/89	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			ε. Σάν Νικόλας 1/5 *
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	πρ. Όκρια 24/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	δ. Σουεζ 6/5	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	πρ. Σάλλομ Βόε 25/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244 *	στό Κόργκ (άποθήκη)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648 *		ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983		ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865		ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).			

ΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723
ΝΤΕ ΠΡΑΓΜΑΤ (κ.)	73	11645
ΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΙΟΣ (κ.)	71	9082
ΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΣΤΩΡ (κ.)	77	19168
ΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΚΙ (κ.)	75	65459
ΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462
ΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΟΥ ΧΟΥΠ (π.)	72	13920
ΩΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΩΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΩΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΩΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΩΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΩΡΦ ΣΗΛΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΩΡΦΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΩΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΓΑΥ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΓΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764
ΓΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΓΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΓΟΝ (Ον.)	63	10617
ΓΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΓΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΓΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΓΟΥΜΠΑΓ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΤΟΦΙΝ (δ.μ.)	68	958
ΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248
ΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΓΜΑΤ (κ.)	71	13858
ΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΣΕΑΝ ΒΟΓΙΣ (π.)	69	11434
ΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΣΕΑΝ ΛΕΓΚ (κ.)	76	12443
ΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΥΑΥΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΥΑΥΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΥΜΟΥΝΤΑ ΣΤΗΦ (π.)	69	1582
ΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΙΑΛ ΗΓΚΑ (Βα.)	79	9427
ΙΑΛΗΓΙΩΤ Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΗΣ (κ.)	71	41961
ΙΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΙΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΙΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΙΑΝΘΗΡΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΙΑΝΘΗΡΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΙΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΙΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΙΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΙΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΙΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΙΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΙΑΣΦΙΚ ΓΟΥΛΙΗΒ	84	22511
ΙΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΙΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΙΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΙΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΙΑΤΡΑΤΚΟΣ II (κ.)	79	13251
ΙΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΙΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΙΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΙΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΙΕΛΑΓΟΣ (κ.)	70	4095
ΙΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΙΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΙΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΙΕΛΤΕΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΙΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

προς Ι. Κουαγιακούλι 1954	
προς Μανζανίλο 14/4	
α. Λά Παλις 455	
προς Άλγερια 1054	
ε. Λένινγκραντ 24/4	
ε. Βαλλέττα 4/5	
α. Γκάνδη 1/5	
ε. Ν. Όρλεάν 29/4	
προς Άγκολα 23/5/89	
ε. Σαβάννα 14/4	
προς ΗΠΑ 14/4	
ε. Μανίλα 22/4	
ε. Σαλβαδόρ 8/12	
προς Νοβοροσίσκ 23/4	
επισκευές Πειραιά	
ε. Άνγκρα ντό Ρέις 26/4	
προς Γιβραλτάρ 23/4	
επισκευές Αϊοί 12/5	
επισκευές Γκάλβεστον 14/5	
α. Βενετία 28/4	
ψώσε "Ελληνική	
α. Ρότερνταμ 11/5	
προς Περισκό 28/4	
πρ. "Sea Monica"	
α. Κορούνα 2/5	
ε. Καστακόλκος 11/4	
προς Χάργκ Άιλαντ 19/1	
δ. Πόρτ Σάιτ 6/5	
προς Σέβεν Άιλαντ 29/4	
α. Μαϊμά 8/5	
προς Φλόρια 27/4	
επισκευές Λας Πάλμας 23/4	
δ. Σουέι 1/5	
προς Δ. Αφρική 27/4	
α. Ντόρμαν 3/5	
ε. Πειραιά 19/4	
προς Ίνδονησία 30/4	
στο Παλάσο Σαμπού (άποθήκη)	
ε. Τσιταγκόνγκ 26/4	
προς Ίτακού 29/4	
προς Σουδέ 21/4	
ε. Νταβό 10/4	
μεταφορές Περισκό	
υπέστειλε ελληνική	
προς Καζαμπλάνκα 28/4	
προς Κωνσταντίνα 27/4	
ε. Ρουέν 3/5	
ε. Βασιλική Μπαϊ 2/5	
προς Σ. Λουσία 15/2	
α. Ντόρμαν 5/5	
προς Κλήβελαντ 24/4	
δ. Σουέι 3/5	
α. Σίνες 20/4	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη	
ε. Βρέστη 5/5	
προς Βομβή 13/4	
α. Αμβούργο 12/5	
α. Γιβραλτάρ 5/5	
δ. Κων/πολη 8/5	
προς Κόρινθο 10/4	
α. Γκάνδη 1/5	
ε. Μασσαλία 5/5	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 5/5	
προς Άρικα 24/4	
προς Άλεξάνδρεια 19/4	
στο Χάργκ (άποθήκη)	
α. Έβερετ 3/5	
μεταφορές Κιούγκα	
δ. Παναμά 4/5	
α. Μόγκλα 3/5	
α. Βαλέντσια 6/5	
προς Γιβραλτάρ 12/4	
προς Κούβα 7/4	
δ. Παναμά 28/4	
προς ΗΠΑ 17/4	
ε. Ρίο Ίανέιρο 20/4	
ε. Χοντίντα 10/4	
προς Σαλίνα Κρούζ 12/3	
ε. Ταϊτόνγκ 7/4	
δ. Παναμά 28/4	
προς Τόκιο 19/4	
προς Κολόμπο 11/4	
α. Βαλέντσια 5/5	
προς Μπαντάρ Άμπας 17/2	
προς Μπαγκόνγκ 16/4	
μεταφορές Περισκό	
προς Σκίντα 30/4	
α. Γέλα 9/3	
προς Μουροράν 23/4	
ε. Παράναγιο 19/4	
δ. Κων/πολη 6/5	
ε. Πειραιά 12/4	
προς Κολομπονία ρίβερ 19/4	
ε. Λεμεσό 4/5	
ε. Βαλτιμόρη 25/4	
ε. Ν. Όρλεάν 30/4	
α. Φουτζέιρα 8/2/89	
ε. Βαλέντσια 7/5	
δ. Πόρτ Σάιτ 7/5	

ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΤΙΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΤΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΧΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΘΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΤΙΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΤΡΑ Γ. (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΓ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΛΙΗΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΙΤ'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΙΤ'ΑΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143
ΣΕΙΤ'ΑΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μπχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΕΙΤ'Ο (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΛΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310

α 13/2	
άποθήκη)	
η 7/4	
υ 27/4	
ρ 6/4	
ούθ 23/4	
27/4	
χ. Μπίν Κασίμ 3/4	
ς 30/4	
5/5	
4/4	
3/5	
5/5	
20/4	
άνκα 21/4	
νη 17/4	
ία 28/4	
ακόλλκος 20/4	
5	
μπουτελ 6/5	
5/5	
νη 31/3	
νη 3/5	
λ 12/4	
ία 22/4	
γιακούλ 16/4	
βία 25/4	
19/4	
5	
ρι 7/4	
ιακή	
τάρ Άμπας 25/4	
νοκ 24/4	
αγιάμα 30/4	
Τέρμ. 28/4	
7/5	
άντζα 24/4 *	
άντζα 23/4 *	
2/5	
να 30/3	
27/4	
Άιλαντ 3/5	
Μπαϊ 4/4	
χ. Μπίν Κασίμ 12/4	
Μπουκ 21/4	
Ντόρμπαν 12/5	
μπα 13/4	
0/5	
άνη 27/4	
ς μεταφορές	
λ 30/4	
ησία 17/3	
τάντζα 19/4	
λαγκ 4/5	
α 14/3	
Πειραιά	
έτ 17/4	
κσότ 13/4	
άμ 26/3	
τάντζα 30/4	
ρ 4/5	
πούρη 19/4	
άουα 13/4	
κό 25/4	
ύνο 17/4	
ρία 18/3	
ζέιρα 9/4	
30/4	
11/4	
ούρη 2/5	
ιτάρ 29/3	
α 26/4	
τάντζα 30/4	
ιά 24/4	
α 29/4	
Ελληνες	
η 2/5	
30/4	
ρνταμ 29/4	
3/5	
κόγκ 2754	
ιά 17/4	
α 3/5	
Πειραιά 8/2	
28/4	
ταμ 4/5	
η 7/5	
νταμ 3/5	
4/5	
κ 9/5	
Άϊρες 25/3	
Άμπας 14/2	
α 16/4	
ια Μπλάνκα 18/4	
ταλιν 25/4	
8/5	
η 6/5	
άνη 2/5	
5	
γο 10/5	
α 25/4	
νοστιμούσαν 3/5	
26/4	
ς 29/4	
28/3	
2/5	

ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Ταρτούς 25/4	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	πρός Όδησσό 26/4
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τερνέστη 29/4	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΘΡ	73	50849	α. Μομπίλ 22/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	προσάραξε Δαρδανέλια 11/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ			
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Λειζέδες 20/4	(δ.κ.)	71	109197	πρός Χάργκ 'Αϊλαντ 15/4
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Ρότερνταμ 7/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Τρινκομάλη 1/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Γένοβα 1/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρός Χιούστον 18/4
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Λά Παλις 5/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	δ. Σουέζ 11/5
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ταλλίν 12/4	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Ν. 'Υόρκη 11/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Γκάνδη 9/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	ε. Τάμπα 28/4
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	ε. Κορούνα 5/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Τενερίφη 3/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Δουνκέρκη 3/5	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 18/4
				ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	επισκευές Σιγκαπούρη 1/5
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρός Ράμπιχ 17/4	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	α. Ζίρκου 'Αϊλαντ 4/4
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρός Κάντλα 10/4	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ρότερνταμ 10/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρός Νιγηρία 4/4	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	α. Βρέμη 9/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	δ. Σουέζ 1/5	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Ταλκαχουάν 26/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Κουίγκντ 11/4	ΤΡΟΟΔΟΣ (κ.)	76	5999	μετ. «Olympus» (κ.7)
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Ντάρμπαν 24/4	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Βεγκόζη 3054
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	πρός Σκό 27/4	ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπαντόρ 'Αμπάς 29/3
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Μονρόβια 2/5	ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	α. Ρότερνταμ 2/5
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΩΗ (Μηχ.)	75	13835	α. Λένινγκραντ 2/5	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	ε. Πειραιά 21/3
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	πρός 'Ακαμπα 12/4	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Ριγίκα 6/5
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρός Μπετζίνο 12/4	ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	72	21880	πρ. «Feng Moon»
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	δ. Παναμά 18/4	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	α. Μπαχία Μπλόκα 27/4
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός 'Ελλάδα 27/4	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρός Ν. 'Αφρική 18/4
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Ντάρμπαν 3/5				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Κίνα 28/4	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	πρός Μεξικό 22/4
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντόρ Χομείνι	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (μ.)	67	13792	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	α. Καράτσι 18/4	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15801	πρός 'Ιταλία 24/4
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Τσιταγκόγκ 2/5	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	77	20608	ε. Γκάνδη 7/5
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	μετ. «Κοράλι»	ΦΑΥΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρός Λομπίτο 6/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Ταϊβάν 19/4	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	δ. Πόρτ Σάϊδ 5/5
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρός Μπουσάν 24/4	ΦΕΣΖΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ντουμπάϊ 5/4
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Δ. 'Αφρική 11/4	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Ντουμπάϊ 5/4
ΣΜΥΡΜΑ (κ.)	74	20712	α. Σάν Λορέντζο 1054	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	α. Μαρίνα ντι Καρράρα 3/5	ΦΙΛΘΕΩΗ (δ.κ.)	67	54322	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	δ. Σουέζ 4/5	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρός Μπαχραϊν 20/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/5	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	65	15090	πρός Τσιταγκόγκ 15/3
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	πρός Ρότερνταμ 5/5	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	76	4617	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	πρός Κουανγκάγκ 7/4	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	72	10194	δ. Ντόβερ 9/5
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	ε. Σεμάγκ Μπαϊ 30/1	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	70	37310	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2954
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	πρός Βόλο 30/4	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	68	13580	ε. Φιλαδέλφεια 27/4
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Σάν Μπεν. ντε Τρόντο 19/4	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	85	38629	πρός Γιάνγπου 31/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός 'Ακρόμα 15/4	ΦΟΙΝΙΞ (δ. Ονδ.)	65	12636	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12516	επισκευές Σιγκαπούρη 11/5	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	δ. Παναμά 28/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	63	31290	α. Άντεν 3/5/1989	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	ε. 'Ινστάον 3/4
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	71	17876	πρός Σουρία 29/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	μετ. «Δ.Σ. Παϊονήρ» (κ.)
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	70	11870	ε. Γένοβα 4/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	23104	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	72	19276	ε. Τρινκομάλη 26/4	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Βενετία 4/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρός Καστέλλον 21/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	δ. Κωνσταντή 4/5	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881	δ. Κωνσταντή 4/5	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρ. «Geestland»	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	11133	πρ. Λός 'Αντζελες 9/4	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ			πρ. 'Αλγερία 10/4	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρ. «Vast Pioneer»
(δ.π.)	85	4710	πρ. Μεξικό 27/4	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟ (δ.π.)	78	3405	πρ. Ρότερνταμ 26/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρ. 'Οριστόν 28/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ				ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρ. «Vast Pioneer»
(δ.π.)	77	4656	α. Βαρκελώνη 5/5	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	δ. Γιοκοχάμα 2/5	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΩΔ (δ.π.)	70	999	δ. Δαρδανέλια 4/5	ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Λίβερπουλ 10/5	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρ. Σιγκαπούρη 16/4	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Χιούστον 2/5	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Χόγκ Κόγκ 14/4	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	ε. Ρότερνταμ 10/5	ΦΡΙΟ ΜΕΙΚΟ (π.)	68	5537	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΤΕΡ				ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρ. «Vast Pioneer»
(δ.π.)	80	3627	ε. Λός Πάλμας 6/5	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. Μπαντόρ 'Αμπάς 21/4	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρ. Ρίο 'Ιανέιρο 18/4	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	90	5286	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	10	15265	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5	ΦΡΙΟ ΠΟΞΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	επισκευές Πειραιά 5/5	ΦΡΙΟ ΧΙΛ (κ.)	73	6863	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Γιβραλτάρ 22/4	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	πρ. Ρότερνταμ 30/4	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρ. «Vast Pioneer»
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Ν. Τσιταγκόγκ 7/4	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ' (δ.)	74	48928	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρ. Γιούζιν 6/4	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	α. Κρά 3/5	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6/1989	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18894	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	ε. Βέντοπλις 5/5	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999	α. Λέγκχορν 24/4	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΝΤΑ (κ.)	73	16997	στο Ποχάγκ 27/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	δ. Πόρτ Σάϊδ 3/5	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρ. Σάο Φρανσίσκο 18/4	ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Ντάρμπαν 31/5	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	δ. Πόρτ Σάϊδ 10/5	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΕΜΙΝΙ (Κεδ.)	61	1252	α. Ντάρμπαν 31/5	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	δ. Πόρτ Σάϊδ 10/5	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	α. Φιλαδέλφεια 6/5	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. 'Αλεξάνδρεια 19/4	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟΥΕΛ I	83	35762	επισκευές Ντάρμπαν 3/3	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟΦΑ (Μ.)	81	3375	δ. Κωνσταντή 9/4	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟ'Υ' (Ον.)	78	5868	ε. Γκάετα 20/4	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Ραβέννα 26/4	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Μάλαγα 2/4	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	α. Σάν Λορέντζο 1/5	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	71	6166	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	ε. Ν. Τσιταγκόγκ 7/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΩΗ (π.)	72	13437	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Ρουέν 10/5	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	79	12074	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	πρ. Κούβα 18/3	ΧΟΛΥΠ II (π.)	64	15404	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρ. Ν. 'Υόρκη 28/4	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Παπεετ 3054	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΕΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	α. Χιούστον 24/4	ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.)	71	1532	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	πρ. Γκλόβστον 5/4	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρ. Γένοβα 7/4	(π.)	79	12598	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	πρ. Φουτζέιρα 21/3	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082	πρ. Ματάρν 18/4	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρ. Μαρ ντε Πλάτα 17/4	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Καράτσι 21/3	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	α. Μαρίνα 26/4	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	70	7049	πρ. «Vast Pioneer»
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρ. Κολούμπια ρίβερ 28/4	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366	πρ. «Vast Pioneer»
				ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρ. «Vast Pioneer»



CHANDRIS CRUISES

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
THE AZUR
BRITANIS

HORIZON
MERIDIAN
ROMANZA

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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