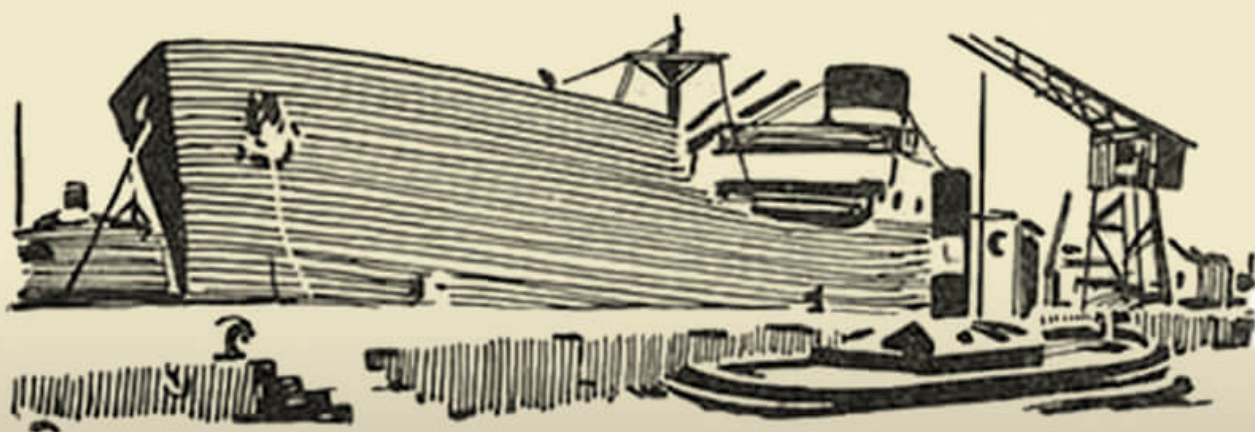


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1026/1084

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1026/1084
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



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 ΑΚΤΟΠΛΟΥΤΑ**

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



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

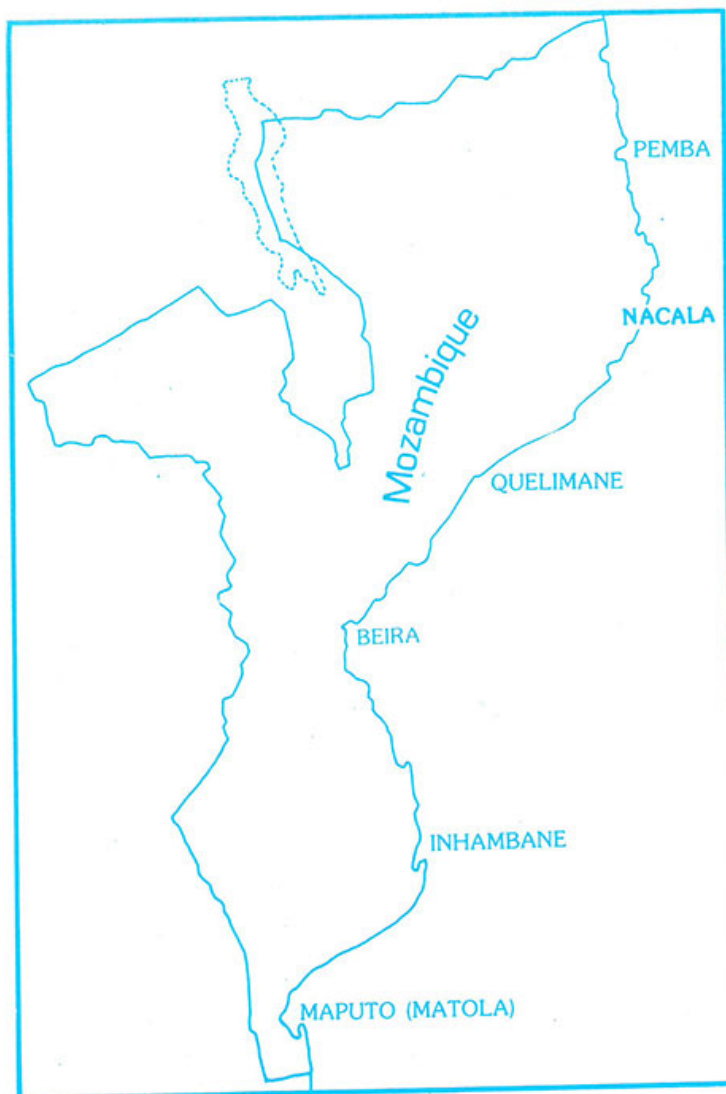
PRODUCTS AVAILABLE : 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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

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

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

petromoc E.E.

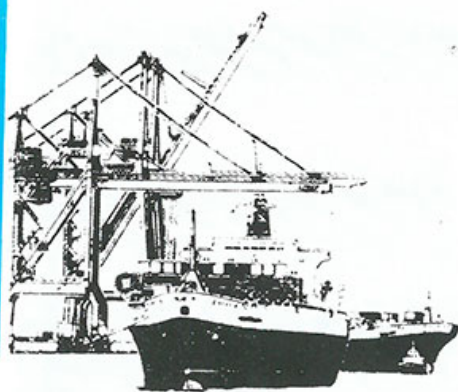


INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 59ο

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1326/1084

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. 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. 1326/1084 September 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 Ναυτική Έκπαίδευση: Φαντασία και Ρεαλισμός
Άρθρο του Άντιναυάρχου Λ.Σ. έ.α.
κ. Χρήστου Ντούνη.
- 17 Τό ναυάγιο του «Πασιθέα»: Ή άλλη άποψη
Του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Παύλου Λέκκα.
- 19 Μέτρα Προστασίας των Έλλήνων Ναυτικών
στή περιοχή του Περσσοαραβικού Κόλπου.
- 20 Ό πλούτος της Καραϊβικής.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
8 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
23 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
25 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
27 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
34 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
37 ENGLISH SUPPLEMENT
40 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

Νά είναι καθοριστικής σημασίας

Θέλομε νά ἐλπίζουμε, ὅπως ἄλλωστε εὐχονται ὅλοι, ὅτι ἡ συνάντηση τῆς Δευτέρας στό Ὑπουργεῖο, μεταξύ τοῦ Πρωθυπουργοῦ καί τῶν ἐκπροσώπων τοῦ ἐφοπλισμοῦ, θά εἶναι καθοριστικῆς σημασίας γιά τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καθὼς μάλιστα πραγματοποιεῖται ἀμέσως μετά τήν φθινοπωρινή κοινή συνεδρίαση τῶν διοικητικῶν συμβουλίων τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου πού θά ἔχει συνοψίσει τά υπάρχοντα προβλήματα καί θά ἔχει ἀποτυπώσει τήν σημερινή κατάσταση ἀλλά καί τίς προοπτικές τῆς Ναυτιλίας τῶν Ἑλλήνων.

Θέλομε ἀκόμη νά ἐλπίζουμε, ὅπως ἐπίσης εὐχονται ὅλοι, ὅτι ὁ Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης πού μέ τήν διατήρηση καί τοῦ καθ' ὕλην ἀρμοδίου Ὑπουργείου ἔχει ἀποδείξει ἤδη ἐμπράκτως τό ἐνδιαφέρον του γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία δέν θά περιορισθεῖ νά ἀκούσει μόνον τούς ἐκπροσώπους τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀλλά θά προχωρήσει καί στήν ἐξαγγελία συγκεκριμένων μέτρων, πού πρέπει νά ἔχει προετοιμάσει τό Ὑπουργεῖο, γιά νά ἀρχίσει ἐπὶ τέλους ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐμμένοντας στήν ἀντίληψη ὅτι ὁ τόπος χρειάζεται τή Ναυτιλία κατά τόν ἴδιο λόγο πού καί ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν ἐθνική της ἔδρα, ἀλλά καί ἔχοντας ἐπίγνωση τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητας θεωροῦν ὅτι σέ καμία περίπτωση δέν πρέπει νά περιορισθοῦμε στόν ἐπαναπατρισμό διὰ τῆς ἐγγραφῆς τῶν πλοίων στό ἐ-

θνικό νηολόγιο ἀλλά νά ἐπιδιώξουμε τήν προσέλκυση καί μέ ἄλλους τρόπους, ὅπως εἶναι, λόγου χάρη, ἡ ἀσφάλιση στό NAT τῶν ναυτικῶν μας πού ἐργάζονται σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες.

Μέ τήν εὐκαιρία ὑπενθυμίζουμε γιά μιὰ ἀκόμη φορά ὅτι κάτι παρόμοιο ἐγίνε καί στό σχετικό πρόσφατο παρελθόν ὅταν ὁ ἐλληνόκτητος στόλος ἐπέστρεψε στό ἐθνικό νηολόγιο περνώντας ἀπό τό σκαλοπάτι τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν μας στό NAT.

Μέ τήν εὐκαιρία ἐπίσης ἐπαναλαμβάνομε τήν πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού προβλεπε τήν ἀσφάλιση στό NAT τουλάχιστον ἐξὶ ἀξιωματικῶν, τριῶν τῆς γέφυρας καί τριῶν τῆς μηχανῆς, κατάργηση τῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν πλοίων μέ ξένες σημαίες πού ἔχει ἐπιβληθεῖ μέ τόν Νόμο 29/75 καί τήν ἐξίσωση τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτῆτου καί ναυτικῶν μέ τίς εἰσφορές πού καταβάλλονται γιά τά ὑπό Ἑλληνική σημαία ἀντίστοιχα πλοῖα.

Ἐν κατακλείδι, θέλομε νά ἐλπίζουμε, ὅπως εὐχονται ὅλοι, ὅτι αὐτή τή φορά θά γίνε κάτι, θά γίνε τουλάχιστον ἡ ἀρχή πού θά ὀδηγήσει τελικά ἐκεῖ πού ἐπιθυμοῦμε ὅλοι, ὥστε καί ἡ Ναυτιλία νά βρεῖ στήν ἐθνική της ἔδρα τό ἀποκοῦμπί, τόν ὑπὸ ἡμέτερο ὄρμον πού χρειάζεται γιά νά ξεπερνάει τίς δυσκολες ἡμέρες πού ἔρχονται κάθε τόσο ἀλλά καί ὁ τόπος νά ἐπωφελεῖται — πρωτίστως αὐτός — ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων.

ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΗ Η ΑΥΞΗΣΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Μέ ἀφορμή τήν κινητικότητα πού σημειώ- νεται τίς τελευταῖες ἡμέρες ἀναφορικά μέ τήν ἐξυγίανση τοῦ NAT ὀφείλομε νά προει- δοποιήσουμε ὅτι πρέπει νά ἐγκαταλειφθεῖ ὁποιαδήποτε σκέψη γιά αὐξηση τῶν εἰσφο- ρῶν γιατί θά ὀδηγήσει σέ ἐντελῶς ἀντίθετα ἀποτελέσματα — δέν θά ὑπάρχουν, ἀπλού- στατα, πλοῖα γιά νά εἰσφέρουν. Ἐπίσης σέ καμία περίπτωση δέν πρέπει νά μεταβλη-θοῦν οἱ προϋποθέσεις συνταξιοδότησεως τῶν ναυτικῶν μας πού ἔχουν πραγματοποιή- σει θαλάσσια ὑπηρεσία ὀρισμένων ἐτῶν — ὁποιαδήποτε σχετική ρύθμιση εἶναι δυνα- τόν νά ἰσχύει μόνον γι' αὐτούς πού ἀρχί- ζουν τώρα τό ναυτικό ἐπάγγελμα καί ἐνδε- χομένως γι' αὐτούς πού ἔχουν ἐλάχιστη θα- λάσσια ὑπηρεσία.

Μέ τήν εὐκαιρία, στοὺς ναυτικούς μας πού μέ ἐπιστολές καί μέ τηλεφωνήματα ζη- τοῦν τήν γνώμη μας ἂν πρέπει νά σπεύσουν νά ὑποβάλουν αἰτήσεις συνταξιοδότησεως γιά νά μὴν χάσουν «τά κεκτημένα» συνι- στοῦμε νά συνεχίσουν ἀπερίσπαστοι τήν ἐρ- γασία τους γιατί οὐσιαστικά δέν ἔχουν τίπο- τε νά χάσουν — τή σύνταξη πού δίνει καί σήμερα τό NAT θά τήν παίρνουν ὁποιαδῆπο- τε ἐξέλιξη καί ἂν σημειωθεῖ γύρω ἀπό τό θέ- μα τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τοῦ ὁργανισμοῦ καί εἶναι συνεπῶς προτιμότερο νά διατηρήσουν τήν ἀποδοτικὴ ἐργασία τους.

ΚΑΙΡΟΣ ΗΤΑΝ

Ἐπικροτοῦμε ἀπόλυτα τή πρωτοβουλία τῆς Ἑνώσεως Πλοιαρχῶν νά ἐπισημάνει πρὸς ὅλες τίς κατευθύνσεις τόν προβληματι- σμό της γιά τήν ἔλλειψη τῶν ἀναγκαίων ἀ-

ξιωματικῶν γιά τή στελέχωση τῶν ἐλλήνι- κῶν πλοίων καί νά ζητήσει τόν ἐποικοδομη- τικό διάλογο μέ τή Πολιτεία γιά νά ἐξευρε-θοῦν οἱ κατάλληλες λύσεις πού θά προσελ- κῶσιν τοὺς νέους στό ναυτικό ἐπάγγελμα.

Ἀντὶ περαιτέρω σχολιασμοῦ παραπέμ- πουμε τοὺς ἀναγνώστες μας στίς σελίδες 12-14 τοῦ παρόντος τεύχους, ὅπου δημο- σιεύεται μιὰ νέα ἀντίληψη γιά τή Ναυτική Ἐκπαίδευση, ἡ ὁποία ἐκφράζεται ἀπὸ τόν μέχρι πρότινος Ἀρχηγό τοῦ Λιμενικοῦ Σώ- ματος, Ἀντιναύαρχο ἐ.α. κ. Χρῆστο Ντούνη, ἡ ὁποία ἀξίζει νά προκαλέσει τήν προσοχή ὅλων.

Η «ΚΟΜΠΙΝΑ» ΤΟΥ «LA PALMA»

Τά «Ναυτικά Χρονικά», ἐπεῖτα ἀπὸ τήν ἐκ- δήλωση σχετικοῦ ἐνδιαφέροντος, ἔθεσαν στή διάθεση τοῦ Ὑπουργείου τά στοιχεῖα πού κατέχουν καί ἀπὸ τά ὁποῖα ἀποδεικνύε- ται ὅτι ἡ μεταβίβαση τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου «La Palma» σέ ἐλληνική ναυτική ἐταιρία ἦ- ταν εἰκονική καί ἀποσκοποῦσε ἀπλῶς στήν ἀπόσπαση τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας μόνον καί μόνον γιά νά μπορεῖ τό ἐν λόγω πλοῖο νά παραλαμβάνει ἐπιβάτες καί ἀπὸ ἐλληνικά λι- μάνια (καί ταυτόχρονα νά μπορεῖ νά προσεγ- γίζει καί σέ τουρκικά, πράγμα πού δέν ἐπέ- τρεπε ἡ Κυπριακή σημαία πού εἶχε μέχρι τό- τε τό πλοῖο).

Πρόκειται, δηλαδή, γιά καραμπινάτη κομ- πῖνα καί κατὰ τήν ταπεινὴ μας ἀντίληψη τό Ὑπουργεῖο ὀφείλει χωρὶς τήν παραμικρή χρονотριβὴ νά προχωρήσει στήν ἀρση τῆς σημαίας καί τήν παραπομπή τῶν ὑπευθύνων στή Δικαιοσύνη γιά ἐξαπάτηση τῆς Ἑλληνι- κῆς Πολιτείας. Ταυτόχρονα πρέπει νά ἐπέμ- βει καί ἡ Κυπριακή Δημοκρατία κατὰ τό μέ- ρος πού τήν ἀφορᾷ καί νά πράξει ἐκεῖνο πού πρέπει, γιατί ἀλλιῶς οἱ ἀξιώσεις της δέν θά

γίνονται σεβαστές ἀπὸ κανέναν.

Στό τεῦχος τῆς 1ης Αὐγούστου εἶχαμε ση- μειώσει ὅτι φίλος νομικός, ὁ ὁποῖος χειρίζε- ται τίς ὑποθέσεις τῆς πλοιοκτησίας τοῦ «La Palma» εἶχε προσηγορεύσει σέ τηλεφωνικὴ ἐ- πικοινωνία νά ἀμφισβητήσῃ τήν ἐξαπάτηση τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας καί εἶχε ὑποσχεθεῖ νά θέσῃ στή διάθεσή μας σχετικὰ στοιχεῖα. Ἀπὸ τά στοιχεῖα, λοιπόν, πού μᾶς ἔστειλε ὁ- χι μόνον δέν ἀμφισβητεῖται ἀλλά, ἀντιθέτως, ἐπιβεβαιώνεται ἡ ἐξαπάτηση τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας ἐνῶ, γιά τή μὴ ἀρση τῆς σημαίας προβάλλεται, σέ συνοδευτικὴ ἐπιστολή, τό ἐπιχείρημα ὅτι τό Ἑλληνικὸ Κράτος θά χά- σει τό ὄφελος πού ἔχουν προκύψει ἀπὸ τήν «κομπῖνα», δηλαδή θά χάσουν τὴ δουλειά τους οἱ ὑπηρετοῦντες στό πλοῖο Ἑλληνες ναυτικοί, τό Κράτος τοὺς φόρους καί τό NAT καί τά λοιπὰ Ταμεῖα καί Λογαρασμοὶ τίς εἰ- σφορές πού καταβάλλονται!

Ὁ φίλος νομικός ἀναφέρεται στήν ἐπιστο- λή του καί στό θέμα τῶν συναλλαγματικῶν παραβάσεων πού φέρονται ὅτι ἔχουν δια-πραχθεῖ καί λέγει ὅτι ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ὁρμодиότρια νά ἀποφανθεῖ εἶναι ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος — δέν διαφωνοῦμε, νά μιλή- σει, λοιπόν, ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ὑπευ- θύνως γιά τήν ὑπόθεση αὐτή, ἐμεῖς πρὸς τό παρόν κρατᾶμε τά περὶ λάθους κάποιου λο- γιστοῦ, ὁ ὁποῖος γιά τό λόγο αὐτὸ ἀπολύθη- κε, πού μᾶς ἐλέγχθη τηλεφωνικῶς, μόνον καί μόνον γιά νά μὴν νομίζουν μερικοὶ ὅτι τρῶμε κουτόχορτο.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Τό 1987 ἡ Ἑνωση Ἐφοπλιστῶν τῆς Δα- νίας, ἡ Δανικὴ Κυβέρνηση καί ἄλλοι ναυτι- λιακοὶ παράγοντες τῆς χώρας κατέθεσαν στή Γενικὴ Διεύθυνση Ἀνταγωνισμοῦ τῆς ΕΟΚ ἀναφορά παραπόνων ἐναντίον τῆς κόν-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Πρίν η άνασκοπήσωμεν τά πεπραγμένα του κατά θάλασσαν πολέμου κατά τό β' 159ήμερον του Αύγουστου, αίσθανόμεθα την υποχρέωσιν να αφιερώσωμεν τάς πρώτας γραμμάς μας εἰς τήν συγκλονίσασαν τόν ἑλληνικόν κόσμον ἀδόκητον τραγωδίαν τῆς Τήνου, ὅπου ἕνα ἀγνωστον ὑποβρύχιον ἐτάραξε τήν ἑορταστικὴν ἀτμόσφαιραν τῆς γραφικῆς νήσου, τορπιλλίσαν καί βυθίσαν τό εὐδρομον «Ἑλλη», ἡγκυροβολημένον καί φέρον μέγαν σημαϊστολισμόν πρός τιμήν τῆς Μεγαλόχαρης. Τό δολοφονικόν αὐτό πλῆγμα, εἰς στιγμάς μάλιστα εὐλαβικῶς προσκυνηματος χιλιάδων λαοῦ πρεπόντως ἑκατηρίαν ὁ ἡμερήσιος τύπος καί κατεδίκασε κάθε ἑλληνικὴ ψυχὴ. Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀφιερώνουν τόν σεβασμὸν των εἰς τήν μνήμην τῶν ἡρώϊκων θυμάτων.

— Συμφώνως πρός στατιστικὴν τηρουμένην ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὀνομαστικῶς μόνον ἀναγγελομένων ἐκάστοτε βυθίσεων, αἱ ἀπώλειαι τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου μέχρι τῆς 26 Αὐγούστου ε.ε. ἀνέρχονται εἰς 46 φορτηγὰ πλοῖα χωρητικότητος 513.431 τόννων γκρός. Αἱ ἀπώλειαι προήλθον ἐκ τῶν ἀκολουθῶν κινδύνων: Συνεπεία τορπιλλισμῶν 26 πλοῖα, ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ ναρκῶν 8 πλοῖα, βομβαρδισθέντα ἐντός λιμένων 6 πλοῖα, εἰς ἀγνοίαν (αὐτανδρα) 4 πλοῖα καί βομβαρδισθέντα ἐν πλῶ 2 πλοῖα.

— Τήν 20ην Αὐγούστου ἀπέπλευσεν ἐκ Νέας Ὑόρκης διὰ Λισσαβώνα, ὅπου καί κατέπλευσεν ἤδη τό ὑπερωκεάνιον «Νέα Ἑλλάς» μέ ἀρκετούς ἐπιβάτας, μεταξύ τῶν ὁποίων καί 260 μέλη τῶν πληρωμάτων τῶν γαλλικῶν ὑπερωκεανίων «Νορμανδία» καί «Παστέρ» καί ὀλίγα ἐμπορεύματα. Τό σκάφος θ' ἀναμεῖν εἰς Λισσαβώνα τόν κατάπλουν τοῦ ἐπιβατηγῶ α/π «Ἑλένη Ἐμπειρίκου» πρός μεταβίβασιν εἰς αὐτό τῶν δι' Ἑλλάδα ἐπιβατῶν, μεθ' ὃ θά ἀποπλεύσῃ ἐκ νέου διὰ Νέαν Ὑόρκην.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 233/1.9.1940)

φερανς Μενας (Μεσογείου—Δ. Ἀφρικῆς), γιά τήν ἀσκήση μεθόδων ἀντιβανουσῶν στούς Κοινοτικούς κανονισμούς ἀνταγωνισμοῦ. Ἡ ἀναφορά βασιζόταν στόν Κανονισμό 4556 τοῦ 1986 πού ἀποτελοῦσε τότε τό πρῶτο καί μοναδικό μέτρο μέ τό ὁποῖο ξεκίνησε ἡ ἐφαρμογή μιᾶς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς στά πλαίσια τῆς Κοινότητος.

Ὑστερα ἀπό πολλές διαπραγματεύσεις καί συνεννοήσεις ἡ Γενική Διεύθυνση διατύπωσε τή θέση τῆς σύμφωνα μέ τήν ὁποία ὁ-

ρισμένες μέθοδοι τῆς Μενας συνιστοῦν πράγματι παραβίαση τῶν Κοινοτικῶν κανόνων ἀνταγωνισμοῦ. Οἱ παραβιάσεις αὐτές ἐπρεπε νά σταματήσουν, γιατί ἀλλοιῶς τά μέλη τῆς ἐν λόγω Κόνφερανς κινδυνεύουν νά ἀντιμετωπίσουν τίς κυρώσεις πού προβλέπει ὁ Κανονισμός.

Ὅπως ἀναμενόταν, ἐντονὴ ὑπῆρξε ἡ ἀντίδραση τῶν Ἀφρικανικῶν χωρῶν, οἱ πλεῖστες τῶν ὁποίων πιστεύουν ὅτι οἱ ἐν λόγω διατάξεις δέν ἔχουν ἐφαρμογὴ σ' αὐτές. Πάντως αὐτὴ ἡ πρώτη τάση χρησιμοποίησεως κειμένων πού ὀρίζει τίς περιπτώσεις ἐφαρμογῆς τῶν ἀρθρῶν 85 καί 86 τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης, ξεπερνᾷ ὅπωςδὴποτε τό πλαίσιο Εὐρώπης — Ἀφρικῆς. Πράγματι δέ, ἐλλείψει σχετικοῦ προηγούμενου, ἡ τελικὴ ἀπόφαση τῆς ΕΟΚ θά ἀποτελέσει τὴ βάση κάθε μελλοντικῆς νομολογίας. Καθὼς δέ πρόκειται γιά μεγάλα ἐν προκειμένῳ συμφέροντα, κανένα ἀπὸ τά ἀμέσως ἡ ἐμμέσως ἐνδιαφερόμενα μέρη δέν φαίνεται νά ἀγνοεῖ τίς συνέπειες τῆς υποθέσεως. Γι' αὐτό καί ὁ χειρισμὸς τῆς θά ἀπαιτήσει ἐξαιρετικὴ προσοχὴ καί ἀρκετοὺς ἀκόμα μῆνες διασκέψεων δεδομένου ὅτι ἤδη ἡ Γεν. Διεύθυνση κάλεσε τήν Μενας νά ἐκθέσει γραπτῶς τίς ἀπόψεις τῆς στὴ συνέχεια ἐνδεχόμενης προφορικῆς ἀκροάσεως.

DOUBLE BOTTOMS/HULLS

Τελικὰ μέ ἀπόλυτη ὁμοφωνία ἡ Ἀμερικανικὴ Γερουσία καί ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων ψήφισαν τό περιβόητο νομοσχέδιο γιά τόν ὑποχρεωτικὸ ἐξοπλισμὸ μέ double bottoms/ hulls ὅλων τῶν δεξαμενοπλοίων πού προσεγγίζουν σὲ λιμένες τῶν ΗΠΑ ἀπὸ τό ἔτος 2010.

Ἡ παροχὴ πρός τοὺς ἐφοπλιστὲς μεγάλου χρονικοῦ περιθωρίου συμμορφώσεως πρός τὴ νέα Ἀμερικανικὴ νομοθεσία κρίνεται ὅτι ἀποβλέπει κυρίως πρός τό συμφέρον τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς χώρας, καθὼς οἱ Ἡνωμένες Πολιτεῖες ἀπασχολοῦν τό ἕνα πέμπτο τοῦ παγκόσμιου πετρελαιοφόρου στόλου καί ὅτι σὲ διάστημα ἐνός ἔτους πλέον τοῦ ἡμίσεος τῶν ἐνεργείας πετρελαιοφόρων προσεγγίζει τουλάχιστον μιὰ φορά σὲ κάποιον ἀμερικανικὸ λιμένα.

Σύμφωνα μέ κύκλους τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, τό 83% τοῦ παγκόσμιου στόλου τῶν πετρελαιοφόρων μέ ἀπλὴ γάστρα ὑπολογίζεται ὅτι θά παραμείνῃ στὴν ὑπηρεσία μέχρι τό 1996.

ΟΙ ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ

Ὡς πρώτη σοβαρὴ συνέπεια τοῦ ἀτυχήματος τοῦ πετρελαιοφόρου Mega Borg θεωρεῖται ἡ λήψη τῶν ἀμεσῶν μέτρων πού ἔλαβε ἡ ἀμερικανικὴ Ἀκτοφυλακὴ σχετικὰ μέ τόν σχεδιασμὸ, τὴν ἐγκατάσταση καί τὴ λειτουργία τῶν συστημάτων ἐλέγχου τῶν ἐξατμίσεων ἐπὶ τῶν πετρελαιοφόρων καί τῶν πετρελαϊκῶν τέρμιναλ. Ἀκριβέστερα, οἱ νέες δια-

τάξεις δέν ἐπιβάλλουν τὴν ἐγκατάσταση ἢ χρησιμοποίησιν τέτοιων συστημάτων ἐλέγχου ἀλλὰ ἀποσκοποῦν νά ἐξασφαλίσουν ὅτι οἱ σχετικοὶ κανονισμοὶ τῶν ἀμερικανικῶν πολιτειῶν θά ἀκολουθοῦν ἐπακριβῶς τοὺς κανόνες ἀσφαλείας δημοσίας τάξεως.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ὡς πιθανότερη αἰτία τοῦ ἀτυχήματος τοῦ Mega Borg θεωρεῖται ἡ ἐκρηξὴ τῶν ἀπελευθερωθέντων ἀτμῶν ἀπὸ μιὰ διαφυγὴ στὴν αἰθουσα ἀντλιοστασίου. Συνεπεία τούτου περὶ τίς 10.000 τόννοι ἐλαφροῦ πετρελαίου διαχύθηκαν στὸν ὠκεανὸ καί κήκαν ἀπὸ τὴν πυρκαγιά πού ἀκολούθησε τὴν ἐκρηξὴ. Ἀργότερα ἡ Ἀκτοφυλακὴ διαπίστωσε ὅτι δέν ὑπῆρχε κανένα ἴχνος πετρελαίου στὴ θάλασσα. Στό μετὰ ἐξῆς πραγματοποιήθηκε μέ τὴ βοήθεια μικρῶν τάνκερς ἡ μεταφόρτωση τῶν ὑπολοίπων 110.000 τόννων πού ἔμεναν στό σκάφος, ἡ κατάσταση τοῦ ὁποίου θά τό ὀδηγήσει τελικὰ στὰ διαλυτήρια.

Σχετικὰ μέ τό θέμα αὐτό ἡ Ἀκτοφυλακὴ ὑπενθυμίζει ὅτι οἱ ἐργασίες φορτώσεως, ἐκφορτώσεως καί ἐρματισμοῦ παράγουν ἐκρηκτικὲς ἀναθυμιάσεις γιά τὴν ἀπαλλαγὴ τῶν ὁποίων συνυπάρχουν σήμερα δύο μέθοδοι: ἡ ἐξάτμιση στὸν ἐλεύθερο ἀέρα καί ὁ ἐλεγχὸς τους εἴτε μέ καύση εἴτε μέ συμπίκνωση. Στὴν πρώτη περίπτωση ἐνδέχεται νά σχηματισθεῖ ὀζὼν πού θεωρεῖται ἰδιαίτερα ρυπαντικὴ τῆς ἀτμόσφαιρας. Στὴ δευτέρῃ περίπτωση ἡ κακὴ ἐγκατάσταση ἢ λειτουργία τοῦ συστήματος ἐλέγχου μπορεῖ νά ὀδηγήσει σὲ σοβαρὰ ἀτυχήματα, ὅπως ἡ ἐκρηξὴ, ἡ διάρρηξη τῶν σωληνώσεων κλπ.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΜΕΣΩ ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΥ

Ἐνα σοβιετικὸ πλοῖο πού ἐκτελοῦσε τὸν περασμένο Ἰούνιο τό δρομολόγιον Λένινγκραντ — Στοκχόλμης διενήργησε γιά πρώτη φορά στὴν ναυτιλία, τὴ μεταφορὰ τελωνειακῶν πληροφοριῶν μέσω τηλεπικοινωνιακοῦ δορυφόρου.

Μέ τὴν μέθοδο αὐτὴ πού ἐξαλείφει τὴν ἀνάγκη ἐκδόσεως πληθώρας ἐγγράφων καί πιστοποιητικῶν δὲ χωρητικότητας 12.281 τόνων πολυτελὲς κρουαζιερόπλοιο «Ἰλιτς», ἐστειλε τίς ἀναγκαῖες πληροφορίες γιά τό φορτίο του καί τοὺς ἐπιβάτες του στίς Σουηδικὲς ἀρχὲς μέσω τοῦ δορυφορικοῦ τηλεπικοινωνιακοῦ συστήματος INMAPSAT. Ἡ συνολικὴ μεταφορὰ τῶν δεδομένων μετὰ τῶν ὑπολογιστῶν τοῦ πλοίου καί τοῦ ἀρχηγείου τῶν Τελωνειακῶν Ἀρχῶν τῆς Σουηδίας στὴ Στοκχόλμη διήρκεσε λιγότερο ἀπὸ δύο λεπτά καί οἱ ἀναγκαῖες πληροφορίες στάλθηκαν μέ τὴ μορφή ξι τυποποιημένων ἐγγράφων τοῦ IMO πού ἀφοροῦν τὴν γενικὴ δήλωση, τὴ δήλωση φορτίου, τὸν κατάλογο πληρώματος, τὸν κατάλογο ἐπιβατῶν, τὰ ἰδιόκτητα ἀντικείμενα τοῦ πληρώματος καί τίς προμήθειες τοῦ πλοίου. Τό μόνο ἀναγκαῖο ὑλικό ἦταν ἕνας ὑπολογιστής, ἕνα μόντεμ καί ἕνα τερματικὸ τύπου A τοῦ INMAP.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

ΣΑΤ.

Τό πλήρωμα του κρουαζιερόπλοιου δέχθηκε με ένθουσιασμό τη νέα τεχνολογία, η οποία μπορεί να μειώσει σημαντικά το χρόνο παραμονής του πλοίου στα λιμάνια και να ε-
πιφέρει σημαντικές μειώσεις στα έξοδα λειτουργίας.

ΟΧΙ ΚΑΙ ΕΠΙΝΑΥΛΟΣ

Είναι νά άπορεί κανείς με πόση εύκολία, πολλές φορές, οι «άσπονδοι» φίλοι μας βρίσκουν τρόπους γιά τά έπιφέρουν πληγήματα κατά της έλληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Πρόσφατο παράδειγμα ή έπιβολή έπινάυλου από τη Κόνφερανς Λεβάντ στο λιμάνι του Πειραιά, συμπεριλαμβανόντας το στάγεινιάζοντα με τά «έπικίνδυνα» λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου.

Η σθεναρή αντίδραση του Υπουργείου Ναυτιλίας πιστεύουμε ότι θά άρκέσει νά πείσει τούς «άσπονδους» φίλους μας ότι και έκτός έπικίνδυνης ζώνης βρισκόμαστε και οι φορτοεκφορτώσεις στον Πειραιά έκτελούνται χωρίς καθυστερήσεις.

75 ΧΡΟΝΙΑ

Δέν ύπάρχει ναυτικός πού νά μή γνωρίζει τη φίρμα Χέμπελ, σάν την πιά γνωστή και μεγάλη έπιχείρηση ναυτικών χρωμάτων. Αύτη λοιπόν ή Δανική έταιρία Hempel γιόρτασε την 75η έπέτειο από της ιδρύσεώς της.

Πρίν 75 άκριβώς χρόνια ό Jorgen Christian Hempel άνοιξε στην Κοπεγχάγη μία έπιχείρηση γιά τήν κατασκευή και έμπορία έτοιμων ναυτικών χρωμάτων γιά μία ναυτιλία πού μέχρι τότε είχε άρκεσθεί νά φτιάχνει έπάνω στο πλοίο τά χρώματα πού χρειαζόταν από βασικές πρώτες ύλες. Τό πρώτο έκείνο μικρό έργοστάσιο έξελίχθηκε σέ ένα τεράστιο όργανισμο πού άγκαλιάζει σήμερα 26 μεγάλα μοντέρνα έργοστάσια και 250 κύρια έμπορικά κέντρα σέ όλον τόν κόσμο, κατέχοντας τήν πρώτη θέση στην παγκόσμια βιομηχανία χρωμάτων. Τό 1948 ό ίδρυτής του συνέστησε τό «Ίδρυμα Γ.Κ. ΧΕΜΠΕΛ» στο όποιο μετεβίβασε τήν όλη έπιχείρηση, της οποίας τό μεγαλύτερο μέρος των έσόδων διατίθενται γιά φιλανθρωπικούς και έπιστημονικούς σκοπούς.

Σήμερα τό έρευνητικό πρόγραμμα της Hempel έπικεντρώνεται στο άντιρρυπαντικά χρώματα και άτις έπιστρώσεις των δεξαμενών φορτίου, άνανακλώντας έτσι τήν αύξουσα περιβαντολογική εύαισθησία πού σχετίζεται με τά προϊόντα βαφής. Τά τελευταία έπιτεύγματα της περιλαμβάνουν μία πλήρη σειρά χρωμάτων χωρίς διαλυτικά, διάφορα θαλάσσια άντισκωριακά συστήματα και έλεύθερα κασιτέρου άντιρρυπαντικά.

Η έπιτυχής επέκταση των εργασιών της Hempel στη χερσαία άγορά και στην άγορά πλωτών έξεδρών έχει μοιράσει σήμερα τό έργο της μεταξύ της βιομηχανίας και της ναυτιλίας. Φροντίζει πάντως νά μήν ξεφεύγει από τη ναυτική της παράδοση και από τό

πνεύμα του ίδρυτού της — πού πέθανε τό 1986 σέ ηλικία 91 έτών — ως πρός τήν ποιότητα των προϊόντων της και τήν εξυπηρέτηση των πελατών της.

ΤΑ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Με τη δόξα του κυανού έπισείοντος πού κέρδισε διασχίζοντας τόν Άτλαντικό σέ τρεις ήμέρες, έπτά ώρες και 55 λεπτά με μέση ταχύτητα 36,6 κόμβων, τό γιγαντιαίο καταμαράν Hoverspeed — Great Britain άρχισε από τις 12 Ίουλίου τό τακτικό του δρομολόγιο μεταξύ Χερβούργου και Πόρτσμουθ. Τά δρομολόγια αυτά θά συνεχίσει καθ' όλο τό έτος έκτελώντας τρεις πλήρεις διαδρομές (μετάβαση — έπιστροφή) ήμερησίως. Κάθε άπλή διαδρομή διαρκεί δύο ώρες και 40 λεπτά. Η χωρητικότητά του άνέρχεται σέ 450 έπιβάτες και 80 αυτοκίνητα.

Τό έν λόγω σκάφος είναι τό πρώτο από πέντε όμοια της σειράς SeaCat πού έχει παραγγείλει ή έταιρία Sea Containers, μητρική της Hoverspeed. Χάρη στον κυριολεκτικά έπαναστατικό σχεδιασμό της δίδυμης γάστρας του και του συστήματος προώσεως, φθάνει άνέτως τήν ταχύτητα των 35 κόμβων, έτσι ώστε ή διαδρομή Χερβούργου — Πόρτσμουθ νά διαρκεί δύο φορές λιγότερο από όσο τήν κάνουν τά λοιπά όχηματαγωγά.

Έκτός της ταχύτητάς του, τό Great Britain θά προσφέρει στους έπιβάτες του και πολλά άλλα πλεονεκτήματα. Τό ταξίδι θά είναι ήρεμο χωρίς δονήσεις καθώς ή κατασκευή του άπορροφά όλους τούς κραδασμούς πού όφείλονται ένδεχομένως σέ ταραγμένη θάλασσα. Ό κάθε έπιβάτης θά μπορεί νά άπολαμβάνει μία θαυμάσια θέα από τά μεγάλα πανοραμικά φινιστρίνια του καταστρώματος έπιβατών. Και τέλος στον κάθε έπιβάτη πού θά ταξιδεύει άναπαυτικά καθισμένος στην άνετη πολυθρόνα του, θά προσφέρονται άναψυκτικά, έλαφρό γεύμα και άτελώνιστα προϊόντα.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Σέ ίδιο τεύχος, άνάτυπο από τό έγκριτο περιοδικό «Νομικό Βήμα» κυκλοφόρησε ή Έλληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου τήν «Ανασκόπηση νομολογίας ναυτικού δικαίου των έτών 1986-1987».

Πρόκειται γιά χρησιμότατη συγκέντρωση της ναυτιλιακής νομολογίας 1986-87 πού έπιμελήθηκε μία όμάδα δικηγόρων μελών της Ένώσεως με συντονιστή τόν Γ. Γραμματέα αυτής κ. Δ. Κοπανίτσα.

Τό τεύχος, στις 55 πυκνές σελίδες του, περιλαμβάνει 15 κεφάλαια πού άναφέρονται στο δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο και ειδικότερα στο σύνολο σχεδόν των θεμάτων πού άπασχολούν τήν έμπορική ναυτιλία μας (χρηματοδότηση, φορολογία, πλοίο και πλοιοκτητής, ναυτική έργασία, ύποθήκη και πρόνομία, θαλάσσια άρωγή, θαλάσσια ασφάλιση κλπ.). Σέ κάθε κεφάλαιο προτάσσονται οι τυχόν επί του θέματος νέες νομοθετικές διατάξεις και οι δημοσιευθείσες σχετι-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Έκτός από τούς πολυταξιδεμένους ναυτικούς μας είναι ζήτημα άν έχει άκούσει κανείς τά νησιά Sao Tomé και Príncipe πού βρίσκονται στην καρδιά του κόλπου της Γουινέας στη δυτική άφρικανική άκτή, άνοικτά του Καμερούν και της Γκαμπόν. Και όμως τά νησιά αυτά πού δέν καλύπτουν περισσότερο από 960 τετρ. χιλ. άποτελούν από τό 1975 άνεξάρτητο κράτος πού άπεσπάσθη από τήν Πορτογαλική κυριαρχία. Οι κάτοικοί τους δέν ύπερβαίνουν τις 100 χιλιάδες και οι μέτριοι οικονομικοί πόροι τους, πού προέρχονται από τήν άλιεία, τό κακάο και τήν κόπρα, δέν δικαιολογούν φυσικά τήν άνάπτυξη ένθι-
κού έμπορικού στόλου.

Τό παράδειγμα όμως των συνεχώς αύξανόμενων έλεύθερων νηολογίων ένέπνευσε, φαίνεται, τούς κυβερνήτες του νησιωτικού αυτού κρατιδίου. Οι όποιοι και άπεφάσισαν τήν έγκατάσταση στη Γενεύη ενός γραφείου ναυτιλιακών ύποθέσεων ύπαγόμενου στο Ύπουργείο κοινωνικής προνοίας και περιβάλλοντος και τό άνοιγμα από της 10 Ίανουαρίου 1990 ενός νέου νηολογίου έλεύθερου γιά όλους, χωρίς κανένα περιορισμό έθνικότητας πλοιοκτητή, έφοπλιστή, άξιωματικών και πληρώματος. Μόνη προϋπόθεση είναι νά άνήκει τό πλοίο σέ έναν από τούς άνεγνωρισμένους διεθνείς νηογνώμονες.

Τονίζεται πάντως ότι ή κοινοβουλευτική δημοκρατία του Sao Tomé είναι μέλος του ΟΗΕ και του ΙΜΟ και έχει κυρώσει όλες τις διεθνείς συμβάσεις ναυτικής ασφάλειας (Solas, Marpol, Load Line κλπ.). Ός πρός τις οικονομικές ύποχρεώσεις των νηολογούμενων πλοίων ό σχετικός τιμοκατάλογος όρίζει δικαιώμα ένγγραφής 75-85 σέντς γιά κάθε κόρο καθαρής χωρητικότητας και 12 σέντς κατά κόρο έτήσιο φόρο. Όρίζει έπίσης τά τέλη έπιθεωρήσεως, μεταβιβάσεως, ύποθηκεύσεως, μετονομασίας κλπ.

Σημειώνουμε τέλος ότι τό νέο αυτό νηολόγιο έχει ήδη προσελκύσει ιδιαίτερως τήν προσοχή των ναυτιλιακών κύκλων τόσο της Γαλλίας όσο και των χωρών της Ανατολικής Εύρώπης.

κές μελέτες. Άκολουθεί ή περιληπτική παρουσίαση των επί του θέματος αποφάσεων των δικαστηρίων. Τό τελευταίο κεφάλαιο άναφέρεται στο δίκαιο της ΕΟΚ, στο όποιο, μετά καταποτιστική εισαγωγή, έκτίθεται τό πρωτογενές και παράγωγο Κοινοτικό δίκαιο γιά τις θαλάσσιες μεταφορές.

Στό τέλος παρατίθεται χρονολογικός πίνακας των δικαστικών και διαιτητικών αποφάσεων με μνεία του περιοδικού στο όποιο έχουν δημοσιευθεί.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 ΑΚΤΗ 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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η εισβολή του Ιράκ στο Κουβέιτ στις 2 Αυγούστου και το αδιέξοδο στο οποίο περιήλθαν οι διπλωματικές επαφές για την εκτόνωση της σοβαρής κρίσης στη περιοχή του Περσικού Κόλπου ενέτειναν τους φόβους των επενδυτών και οδήγησαν σε σοβαρές ζημιές στα διάφορα διεθνή χρηματιστήρια, το ύψος των οποίων εκτιμάται μέχρι σήμερα σε ένα τρισεκατ. δολάρια.

Τό απαισιόδοξο κλίμα εντάθηκε ακόμη περισσότερο λόγω της πεποίθησης που εκφράζεται από τους αναλυτές, ότι η σημερινή διεθνής κατάσταση θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στις οικονομίες δυτικών χωρών, όπως στη Δυτική Γερμανία που βρίσκεται μπροστά στην πρόκληση της ενοποίησης, αλλά και στις ΗΠΑ που απειλούνται με οικονομική ύφεση.

Δολλάριο ΗΠΑ

Μέσα σ' αυτό τον κυκεώνα το δολλάριο παρουσίασε μεγάλη αδυναμία και βρέθηκε στο κατώτατο σημείο της ιστορίας του έναντι του Έλβετ. φράγκου και του Γερμ. μάρκου (1.2725 φράγκα και 1.5450 μάρκα αντίστοιχα), ενώ έναντι της λίρας πλησιάζει ήδη το επίπεδο των 3 δολλ. έναντι 1.47 δολλ. στο τέλος του 1986 και 1.05 δολλ. πριν δύο χρόνια.

Ο δείκτης τιμών Dow Jones παρουσίασε σ' ένα μήνα πτώση κατά 400 μονάδες ή περίπου 13% και δεν προβλέπεται ανάκαμψη, αν ληφθεί υπόψη ο στασιμοληθωρισμός που πλήττει τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Μάρκο Γερμανίας

Στά οικονομικά και πολιτικά προβλήματα που προκύπτουν από την ένωση των δύο Γερμανιών, προστέθηκε η κρίση του Περσικού Κόλπου. Αν και η Δυτ. Γερμανία δεν εξαρτάται απόλυτα από το πετρέλαιο, μιάς και διαθέτει σειρά πηγών ενέργειας (κάρβουνο, πυρηνική, υδροαυλική), οι επιπτώσεις της κρίσης υπήρξαν εμφανείς στο χρηματιστήριο της Φρανκφούρτης όπου ο δείκτης DAX από 1966 μονάδες στις 18 Ιουλίου, κατρακύλησε στις 1550 μονάδες στις 24 Αυγούστου, χάνοντας περίπου 21% σε διάστημα 35 ημερών.

Όσον αφορά τις νομισματικές διακυμάνσεις το μάρκο διατήρησε την αξία του με εξαίρεση προς τη Βρετανική λίρα ή οποία σημείωσε άνοδο έναντι όλων των σκληρών νομισμάτων.

Η Γερμανία πάντως παρουσιάζει μιά υγιή οικονομία και το ΑΕΠ στο δεύτερο τρίμηνο του 1990 σημείωσε άνοδο κατά 4% παρά τη πτώση της βιομηχανικής παραγωγής.

Γιέν Ιαπωνίας

Παρά την ανθηρή Ιαπωνική οικονομία τα γεγονότα στον Κόλπο είχαν πολύ πιο σοβαρές επιπτώσεις στο χρηματιστήριο του Τόκιο παρά στα άλλα διεθνή χρηματιστήρια. Έτσι ο δείκτης Nikkei, που ήδη έκινε πτωτικά, από τις 31 Ιουλίου έως τις 25 Αυγούστου έχασε 7300 μονάδες (ή 23.6%) από 31038 μονάδες στις 23738 (Πίνακας 4).

Η πτώση όμως των τιμών του χρηματιστηρίου οφείλεται επίσης στον φόβο άνοδου των επιτοκίων για ένα καλύτερο έλεγχο των πληθωριστικών πιέσεων που θα προκληθούν από την κατακόρυφη αύξηση των τιμών, του πετρελαίου που θα επηρεάσουν γενικώς τις τιμές στην Ιαπωνία που εξαρτάται 100% σε εισαγόμενο πετρέλαιο.

Τουναντίον η πιθανότητα άνοδου των επιτοκίων και η εύρωστια της Ιαπωνικής οικονομίας προκάλεσαν την σταθερότητα και σε μερικές περιπτώσεις την άνοδο του γιέν που κινείται γύρω στα 194 γιέν στο ECU έναντι 189/190 τόν Ιούλιο, και 146/147 γιέν στο δολλάριο, έναντι 147/151 τόν Ιούλιο.

Λίρα Άγγλιας

Παρά τις αντιξοότητες που παρουσιάζει η Βρετανική οικονομία, όπως πληθωρισμό που κινείται άνοδικώς, 10% σε ετήσια βάση και τις υπερβολικές μισθολογικές διεκδικήσεις, η τιμή της λίρας ακολουθεί σταθερά άνοδική πορεία κερδίζοντας πόντους τόσο έναντι του δολλαρίου (από 1.8555 δολλ. στην αρχή του μηνός, 1.9410 στις 24 Αυγούστου) και έναντι του Γερμ. μάρκου (2.9470 στις αρχές Αυγούστου, 3.0275 στις 24) που αντιπροσωπεύει με άνοδο 4.6% και 2.7% αντίστοιχα.

Η άνοδος της τιμής της λίρας οφείλεται στα υψηλά επιτόκια (15%) που κατά τις δηλώσεις της κυβερνήσεως θα συνεχισθούν, για την καταπολέμηση του πληθωρισμού, αλλά και στις υψηλές τιμές του πετρελαίου της.

Τουναντίον οι τιμές του χρηματιστηρίου του Λονδίνου παρουσιάζουν όπως και τα άλλα διεθνή χρηματιστήρια σοβαρές απώλειες. Έτσι ο δείκτης Financial Times από 2329 μονάδες στις αρχές Αυγούστου με συνεχή πτώση, έφθασε στις 24 Αυγούστου μόλις να ξεπερνά τις 2085 μονάδες, μία απώλεια της τάξεως του 10.5%.

Η Δραχμή

Η Τράπεζα της Ελλάδος συνέχισε τη πολιτική στήριξης της δραχμής.

Όπως προκύπτει από τον πίνακα 3, η δραχμή τον Αυγούστο παρουσίασε άνοδο 3.7% έναντι του δολλαρίου (τό δολλάριο πα-

ρουσίασε πτώση έναντι όλων των νομισμάτων, αλλά και έναντι του Ιαπωνικού Γιέν 1.9% και της Ιταλικής λιρέτας 0.6%.

Τουναντίον η δραχμή έπεσε κατά 4.4% έναντι του Έλβετικού φράγκου (όπως όλα τα νομίσματα, ακόμη και τα σκληρά).

Η διολίσθηση έναντι του ECU από την αρχή του χρόνου φθάνει τό 8%, που σημαίνει ότι αν συνεχισθεί η ίδια πολιτική η δραχμή στο τέλος του έτους θα έχει χάσει 13% — 14% της αξίας της.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλ. Ν. Υόρκης

	24.7.90	24.8.90	Διαφ.%
Μαρ. Γερμ.	1.6242	1.5590	- 4.0
Φρ. Έλβετ.	1.3827	1.2685	- 8.3
Λίρ. Άγγλ.	1.8228	1.9410	- 6.1
Φρ. Γαλλ.	5.4460	5.2300	- 4.0
Λίρ. Ιταλ.	1188.0	1153.0	- 3.0
Γιέν Ιαπ.	148.63	146.45	- 1.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Έπιτόκια Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 1/4	8 5/16	8 7/16
Λίρ. Άγγλ.	14 15/16	14 11/32	14 15/16
Μαρ. Γερμ.	8 1/4	8 9/16	8 13/16
Φρ. Γαλλ.	10	10 3/8	10 3/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές Δραχμής Fixing
Τράπεζα Ελλάδος

	24.7.90	24.8.90	Διαφ%
Δολλ. ΗΠΑ	159.180	153.545	+ 3.7
Μαρ. Γερμ.	97.958	98.738	- 0.8
Φρ. Έλβετ.	115.196	120.480	- 4.4
Λίρ. Άγγλ.	290.130	298.810	- 2.9
Φρ. Γαλλ.	29.217	29.442	- 0.8
Λίρ. Ιταλ. (100)	13.377	13.302	+ 0.6
Γιέν Ιαπ. (100)	107.070	105.110	+ 1.9
ECU	202.890	204.856	- 1.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Διακυμάνσεις τιμών κυριοτέρων Χρηματιστηρίων

	24.7.90	24.8.90	Διαφ.%
Dow Jones (N.Y.)	2901.0	2490.6	- 14.2
Fin. Times (Λονδ.)	2360.9	2086.4	- 11.6
Dax (Φραγκ.)	1938.0	1575.1	- 18.8
CAC (Παρ.)	536.2	518.0	- 3.4
Nikkei (Τόκιο)	31702	24166	- 23.8
SSI (Ζυρίχης)	674.4	570.2	- 15.5
Χρηματ. Αθηνών	1533.2	1326.4	- 13.5

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΚΑΙΡΟΣ ΝΑ ΞΥΠΝΗΣΟΥΝ ΟΙ ΝΥΧΤΩΜΕΝΟΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζοντας τό σχόλιό σας, «ΥΠΑΡΧΟΥΝ Η ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ» στό τεύχος τής 1ης Αυγούστου έχουμε νά κάνουμε όρισμένες πατηρήσεις.

Καταρχήν, άλλων είναι τό γνώρισμα κάθε φορά νά υποστηρίζουν άλλα πράγματα καί όχι δικό μας. Αντίθετα, δικό μας γνώρισμα είναι ή συνέπεια καί μιά πολύ ξεκάθαρη θέση γιά τήν ναυτιλία καί αυτούς πού τήν υπηρετούν.

Βέβαια αυτές μας οί άρχές μπορεί νά μήν άρέσουν σέ όρισμένους έφοπλιστικούς κύκλους γιατί δέν είναι σύνομοι μέ τούς δικούς τους στόχους αλλά τί νά κάνουμε; Ο δικός μας στόχος είναι μιά ναυτιλία μέ κύριο γνώρισμά της τά έλληνικά πληρώματα καί ώφέλιμη γιά τήν έθνική οίκονομία, ένώ δικό τους τό υπερκέρδος.

Αυτά σάν πρόλογος.

Καί άς έλθουμε τώρα στό καθευστό έρώτημά σας. Τούς αριθμούς πού δίνουμε δέν νομίζω νά μπαίνουν υπό άμφισβήτηση γιατί είναι παρμένοι μέσα από έπίσημα στοιχεία.

Πράγματι λέγαμε καί εξακολουθούμε νά λέμε νά επανδρωθούν τά πλοία μέ Έλληνες ναυτεργάτες, αλλά γιά νά γίνει αυτό χρειάζονται όρισμένες προϋποθέσεις τίς όποιες συνεχώς καί σέ όλους τούς τόνους διατυμπαίνουμε.

Αλήθεια μήπως θυμόσαστε πρίν 10 χρόνια τούς «μισθούς τής πιάτσας» πού ήταν στό αίτήματά μας γιά νά μπουν στήν Σ.Σ.Ε.; Οί έφοπλιστές χρησιμοποιώντας τήν κρίση τούς πήραν πίσω χωρίς νά τούς επαναφέρουν μετά τήν κρίση.

Σέ όλα αυτά τά χρόνια καμμία αύξηση στίς Σ.Σ.Ε. δέν κάλυψε τίς απώλειες (τιμάριθμος, ύποτίμηση καί διολίσθηση τής δραχμής).

Σέ αυτά τά χρόνια έγιναν καί δυστυχώς εξακολουθούν νά γίνονται μειώσεις τής όργανικής σύνθεσης, αύξηση του ποσοστού των άλλοδαπών καί οί περιβόητες διμερείς συμβάσεις γιά πρόσληψη χαμηλόμισθων άλλοδαπών πληρωμάτων.

Οί συνθήκες εργασίας καί διαβίωσης μέσα στό πλοία γίνονται όλο καί πιά χειρότερες, άκόμα καί οί προκαταβολές χρημάτων πού γίνονται σέ ξένο νόμισμα χρεώνονται περισσότερο από τό προβλεπόμενο.

Ο άσφαλιστικός φορέας, τό NAT, βρίσκει στήν σημερινή κατάσταση καί αυτό είναι συνέπεια τής άλόγιστης καί χωρίς άρχές ναυτιλιακής πολιτικής πού έχει εφαρμοστεί από όλες τίς μέχρι σήμερα κυβερνήσεις.

Οί συντάξεις των ναυτεργατών είναι από τίς χειρότερες. Υπάρχουν άκόμα μισθοί στίς Σ.Σ.Ε. πού είναι κατώτεροι από αυτούς τής Έθνικής Συλλογικής Σύμβασης Έργασίας του άνειδίκευτου εργάτη.

Νομίζω ότι αυτά επαρκούν, γιατί υπάρχουν καί άλλα πολλά, γιά νά καταδείξουν γιατί οί 120 έγιναν 45 χιλιάδες καί άν συνεχιστεί αυτή ή κοντόφθαλμη καί χωρίς άρχές ναυτιλιακή πολιτική θά έχει σάν συνέπεια εκείνο πού θά παραμείνει έλληνικό στό πλοίο νά είναι ο ίστός τής σημαίας καί αυτό θά είναι φυσικά επιζήμιο γιά τήν Έθνική Οίκονομία.

Άκόμα υπάρχει ο κίνδυνος τά ξένα πληρώματα πού χρησιμοποιούνται σήμερα γιατί έτσι βολεύει, νά χρησιμοποιηθούν από τίς χώρες προέλευσης τους σάν ένα κεφάλαιο προσέλκυσης ξένου κεφαλαίου ή καί χρησιμοποίησης ντόπιου όπου υπάρχει γιά νά αναπτύξουν εκεί ναυτιλία.

Η Ελλάδα δέν στέρεψε από εργατικό δυναμικό, κίνητρα χρειάζονται γιά τήν προσέλκυση νέων καί τήν παραμονή τους στό τόσο δύσκολο καί σκληρό ναυτικό επάγγελμα, καί αυτά είναι πού δέν υπάρχουν.

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία
ΘΑΝΑΣΗΣ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ
Πρόεδρος ΠΕΜΕΝ

Πειραιάς, 13.8.1990

Σημ. Συντ.: Κάνει τραγικό λάθος ή διοίκηση τής ΠΕΠΕΝ: Δυστυχώς, ή Ελλάδα στέρεψε από εργατικό δυναμικό καί αυτό αποδεικνύεται από τίς δεκάδες χιλιάδες, ίσως καί εκατοντάδες χιλιάδες των ξένων — Φιλιππινέζων, Αιγύπτιων, Πακιστανών, Πολωνών καί άλλων — πού κάνουν τίς δουλειές πού δέν καταδέχονται πλέον νά κάνουν οί Έλληνες εργαζόμενοι. Καί κατά συνέπεια, σέ συνδυασμό μάλιστα μέ τίς νέες συνθήκες πού έχουν δημιουργηθεί στή διεθνή ναυτιλία, στέρεψε καί από κατώτερο ναυτεργατικό δυναμικό. Καί μέ μαθηματική άκρίβεια, θά στερέψει καί από άξιωματικούς άν δέν ξυπνήσουμε επιτέλους, άν θά εξακολουθήσουμε νά είμαστε νυχτωμένοι.

Αυτός είναι ο λόγος γιά τόν όποιο τό «Ναυτικά Χρονικά» αγωνίζονται άπεγνωσμένα νά υπάρχουν τουλάχιστον έξι Έλληνες αξιωματικοί — τρείς στή γέφυρα καί τρείς στή μηχανή — σέ κάθε έλλανόκτητο πλοίο αντί του ενός, των δύο καί τεσσάρων τό πολύ πού υπάρχουν σήμερα.

Αυτός είναι ο λόγος επίσης γιά τόν όποιο τς «Ναυτικά Χρονικά» αγωνίζονται καιρό τώρα νά νά πολογίζεται ή ύπηρεσία σέ πλοία μέ ξένες σημαίες καί γιά προαγωγικά διπλώματα καί όχι μόνο γιά συνταξιοδοτικούς λόγους — δύο θέματα γιά τά όποία όλες οί ναυτεργατικές οργανώσεις, περιλαμβανομένης καί τής ΠΕΜΕΝ, τηρούν σιγήν ίχθύος ένώ ταυτόχρονα έμμένουν σέ αντίληψεις πού δέν έχουν καμμία σχέση μέ τη σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Σάν έπίλογο στήν άπάντηση αυτή πός τήν Διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ θά επαναλάβουμε τή ρήση του Ιδρυτού των «Ναυτικών Χρονικών» άειμνήστου Δημητρίου Κωττάκη, ότι οί ναυτικοί μας είδαν τίς καλές ήμέρες μέ τά πολλά πλοία. Αλλά αυτό δέν κατέστη δυνατόν νά τό αντίληφθούν άκόμη οί νυχτωμένοι του έλληνικού ναυτεργατικού συνδικαλισμού.

FACTA NON VERBUM = ΕΡΓΑ, ΟΧΙ ΛΟΓΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Όλοι οί περί τήν Ναυτιλία άσχολούμενοι, ξέρουμε τήν βαρύτητα τής γνώμης των «Ναυτικών Χρονικών».

Οί έβελουτφλουόντες καί οί εκ πεποιθήσεως βαρήκοοι, ίσως νά μήν τό αποδέχονται, αλλά καί τό ξέρουν καί τό νοιώθουν καί τήν ύπολογίζουν.

Μιά λοιπόν, πού ξέρομε όλοι μας αυτή τήν πραγματικότητα, θά ήθελα γιά άλλη μιά φορά από τίς στήλες αυτές νά επαναλάβω τώρα πού καί ή δύναμις καί ή θέλησις των άρμόδιων ύπάρχει, χρόνια, βασικά καί καθοριστικά αίτήματα των ναυτεργατών, πού ή ύλοποίησή τους ούτε τήν οίκονομική πολιτική θίγει, ούτε τό χρεωκοπημένο Ταμείο του NAT άφαιμάζει. Αντίθετα, θά ανακουφίσει ένεργοούς καί άπόμαχους ναυτικούς, καί προσκαλεί νέα παιδιά νά ακολουθήσουν τό επάγγελμα.

Θυμόμαστε όλοι μιά από τίς πολλές αίτιες αύξησης των συνταξιοδύων ναυτικών έπί Έγπουργείας του κ. Άλεξανδρή. Ήταν ή διαρρηξάσα φήμη περί αύξήσεως του όρίου ηλικίας πός συνταξιοδότηση. Τό είχα γράψει καί τότε από αυτή τή στήλη. Ακμαίοτατοι, ικανότατοι ναυτικοί πάσης τάξεως καί ειδικότητας έσπευσαν νά βγούν στήν άπομαχία στό 50 τους.

Φυσικά δέν έμειναν στή ξηρά περιμένοντας τήν άβέβαιη τότε σύνταξή τους ή όποία δέν ήταν καί δέν είναι δυνατόν νά καλύψει τά έξοδα μιάς τριμελούς οίκογένειας μέ παιδί πού σπουδάζει — κυρίως από έπαρχία.

Έφοδιάστηκαν μέ κάποιο φυλλάδιο άλλης χώρας καί ταξίδευαν καί ταξιδεύουν άπό ΑΝΑΓΚΗ.

Καί σήμερα καί ανάλογο συμβαίνει.

Τό Ταμείο σήμερα, παρά τίς έπιχορηγήσεις από τόν κρατικό προϋπολογισμό, συνεχίζει νά είναι οί πύθος των Δαναδών, καί θά συνεχίζει άν οί ναυτικοί μέ τόν φόβο τής αύξησης του όρίου ηλικίας πός συνταξιοδότηση, δέν μάθουν καί δέν πεισθούν γιά τό τί πρόκειται νά γίνει τελικά καί άν δέν φύ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

γουν οι άλεξιπτωτιστές, που δεν είναι λίγοι, από το Ταμείο που τους συνταξιοδοτεί αλλά που δεν κατέβαλαν προς αυτό καμμία εισφορά.

Έτσι ακούμε:

Για ένεργοποίηση του επικουρικού.

Για καθυστέρηση 7-10 μηνών παροχής της σύνταξης στους νέους απόμαχους.

Για καθυστέρηση 12 μηνών παροχής του εφ' άπαξ.

Για αύξηση του όριου ηλικίας προς συνταξιοδότηση.

Για βελτίωση της παρεχόμενης από το Ο.Ν. Ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

Ακούμε τέλος από τους Έφοπλιστές ότι δεν έπαρκούν οι Έλληνες ναυτικοί να καλύψουν τις ανάγκες επάνδρωσης των πλοίων τους.

Έκείνα που δεν ΑΚΟΥΜΕ ΤΩΡΑ και που έπρεπε όχι απλά να τα ακούσουμε αλλά να τα ζήσουμε όσο το δυνατό συντομότερα γιατί και δυνατό — έφικτά είναι και δεν επιβαρύνουν κανένα Ταμείο τόσο που να άπορριφθούν, είναι:

Για την άμεση ένεργοποίηση του επικουρικού — πραγματική πιά.

Για την καταβολή της σύνταξης μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία υποβολής των δικαιολογητικών του προς συνταξιοδότηση ναυτικού. Και αυτό γιατί και υπερπληθώρα υπαλλήλους έχει το ΝΑΤ, και μηχανογραφικός έξοπλισμός υπάρχει και ο αριθμός των αιτήσεων δεν είναι τέτοιος που να δικαιολογεί τόσων μηνών καθυστέρηση. "Ας σημειωθεί ότι δεν περισσεύουν τόσα χρήματα στον ναυτικό για να μείνει άνεργος 7-10 μήνες περιμένοντας την πενιχρή σύνταξη που δεν φθάνει ούτε φτωχά να ζήσει.

Για την ξεκάθαρη θέση — αν υπάρχει — του Ταμείου ή της Πολιτείας, πάνω στο θέμα όριου ηλικίας που με κανένα τρόπο δεν θά πρέπει να θίξει ναυτικούς με 15, 18, 20 χρόνια ύπηρεσία.

Για την άμεση βελτίωση της παρεχόμενης από τον Ο.Ν. Ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

Για την άμεση κατάργηση της φορολογίας της σύνταξης ζητιανιάς, που ο μέσος όρος δεν ξεπερνά τις 70.000 δρχ. και οι όποιες δραχμές δεν φθάνουν να καλύψουν ούτε τα τιμολόγια ΔΕΚΟ μιάς οικογένειας.

"Αν ΔΕΝ γίνουν αυτά τώρα,

Ποιός νέος Ικανός, φιλοπρόδοος, μή όκνηρός, λογικός, θά ακολουθήσει ένα επάγγελμα κατακριτέο από όλους, αντικοινωνικό, αντι-οικογενειακό, ανθυγιεινό για τον Ι-

διο και την οικογένειά του που μετά από 20 χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία, άρα 30-35 χρόνια ζωής, θά περιμένει μιά σύνταξη της τάξης που προανέφερα, μιά Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σάν κι αυτή που έχομε, με ένα άμφίβολο πεδίο εξέλιξης, με τον φόβο των πειρατειών, ληστειών, άσθενειών και πάσης φύσεως κινδύνων που έγκυμονεί αυτό τό έπάγγελμα.

Ό έξ ανάγκης ή έκ πεποιθήσεως φιλόπατρις και νομοταγής ναυτικός είναι μιά ύγιής μονάδα της χώρας του λόγω συναλλάγματος και άδυναμίας φοροδιαφυγής - σπόρ των περισσοτέρων στεριανών.

"Ισως προβάλλουν πολλοί τις φοροαπαλλαγές μεταβίβασης ακινήτων και είσαγωγής αυτοκινήτου και οίκουσκευών. Θά έχουν άδικο, γιατί πολλοί είναι αυτοί που άπολαμβάνουν τά ίδια, αλλά απέχουν πολύ από την κακομοιριά του ναυτικού.

Πικρά, ωμά και άχώνευτα σάν τους κακούς οίωνούς όλα τά παραπάνω. Άληθινά όμως που βγαίνουν από τά χείλη — πέννα κάποιου που έζησε και ζει τό άχαρο τουτο έπάγγελμα και που δεν θά ήθελε να τό δει να σβήνει, όσο κι αν φαίνεται άντιφατικό αυτό.

Συχνά λέμε ότι ή άλήθεια είναι πικρή και γιαυτό δεν την λέμε πάντα. Άλλά αν λεγόταν πάντα, ίσως προλαμβάνονταν οι άρρώστειες ή έστω θεραπευόταν ο άρρωστος από την άρχή που θά άρρωστούσε. Τώρα που τον σάπισαν οι άρρώστειες, προφθαίνουμε να τον σώσουμε;

"Αν τό θέλουμε πραγματικά, σαφέστατα ΝΑΙ.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪ΄ΜΑΚΗΣ

Άστυρματιστής

Μ/Τ ΜΕΤΕΟΡΑ

Χιούστον — ΗΠΑ, Ιουλίου 26, 1990

Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Παρακολουθώ με μεγάλο ενδιαφέρον και προσοχή, ως άξιωματικός Ε.Ν. που δεν έχει έξαντλήσει την βαθμολογική Ιεραρχία της ειδικότητάς του, τις έπίμονες προσπάθειες που καταβάλλετε, για τις όποιες κι εγώ με την σειρά μου σας εύχαριστώ και συγχαίρω, για να άποδείξετε και πείσετε τους άρ-

μόδιους ότι, όπως διαμορφώνεται ή κατάσταση της ναυτιλίας μας, επιβάλλεται, μεταξύ άλλων, να τροποποιηθούν οι ισχύουσες διατάξεις, σύμφωνα με τις όποιες για την άπόκτηση άποδεικτικού ναυτικής Ικανότητας να άναγνωρίζεται όχι μόνο ή θαλάσσια ύπηρεσία που διανύεται σε πλοία με έλληνική ή ξένη σημαία συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ αλλά και αυτή που διανύεται σε πλοία που δεν έχουν άσφαλισμένα τά πληρώματα τους στο ΝΑΤ.

Με την ίδια προσοχή κι ενδιαφέρον διαβάζω και τις έπιστολές των ένδιαφερομένων που φιλοξενούνται κατά καιρούς στις στήλες του έγκριτου περιοδικού σας και της ΠΕΠΕΝ, με τις όποιες άγωνίζονται κι αυτοί για τον ίδιο σκοπό και την άλληλογραφία που έχει ανταλλαγή μεταξύ της Έπιτροπής που χειρίζεται τό θέμα και των άρμόδιων Έπηρεσιών του ΥΕΝ.

Σ' αυτές διαπίστωσα, με μεγάλη λύπη, τό άγχος των συναισθημάτων της πικρίας και της άγωνίας που τους διακατέχει και τά ψυχολογικά προβλήματα που θά πρέπει να αντιμετώπιζουν — οι άπ' αυτούς περισσότερο εύαίσθητοι και με αύξημένες οικογενειακές και κοινωνικές ύποχρεώσεις, γιατί παρεμποδίζεται ή σταδιοδρόμήσή τους από έλλειψη θέσεων εργασίας σε πλοία τά όποια πληρούν τις από τον νόμο όριζόμενες προϋποθέσεις άναγνώρισης της ύπηρεσίας που διανύεται σ' αυτά για την άπόκτηση των άνωτέρω άποδεικτικών.

Και την άπαράδεκτη για δημόσια ύπηρεσία τακτική που ακολουθούν οι άρμόδιες Έπηρεσίες του ΥΕΝ πάνω στο θέμα τό να ύπόσχονται άλλοτε την άμεση Ικανοποίηση του και κατόπιν να την άρνούνται, με τό άβάσιμο, για την σημερινή κατάσταση της ναυτιλίας μας, έπιχείρημα της αντιμετώπισης της διαρροής σημαντικού ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας σε πλοία ξένης σημαίας που δεν άσφαλίζουν τά πληρώματά τους στο ΝΑΤ, όταν οι θέσεις εργασίας στά 900 με έλληνική σημαία πλοία και 180 με ξένη σημαία που άσφαλίζουν τά πληρώματά τους στο ΝΑΤ δεν έπαρκούν να παράσχουν εργασία ούτε στους μισούς από τους 12.000 περίπου άξιωματικούς Γ' και Β' τάξης που επιδιώκουν να ναυτολογηθούν σ' αυτά για να άποκτήσουν προσόντα προαγωγής.

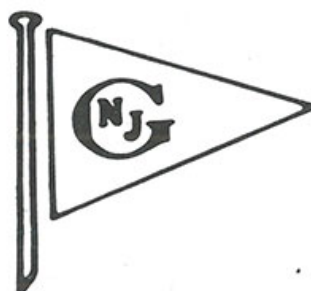
Καθώς έπίσης και τις λογικές και έφικτές ύποδείξεις, που έχουν κάνει οι ένδιαφερόμενοι για την έπίλυση του θέματος και συγκεκριμένα:

Οι άπ' αυτούς θιγέντες από την έφαρμο-

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

γή του μέτρου της ανακύκλωσης εργασίας, κατά τον Ιούλιο 1983, προτείνουν να τους παρασχεθεί το δικαίωμα συνυπολογισμού στην 9μηνη υπηρεσία που διανήθηκε από τη ανώτερη χρονολογία μέχρι και το 1985 σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, από τα οποία απολύθηκαν υποχρεωτικά με την συμπλήρωση αυτής, της υπηρεσίας που διανήθηκε αναγκαστικά κι όχι εκούσια σε πλοία που δεν είχαν ασφαλισμένα τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ, από το 1986 που άρχισε να γίνεται προβληματική η ναυτολόγησή τους στα πλοία, έφ' όσον αυτή η υπηρεσία έχει ασφαλισθεί στο ΝΑΤ.

Όσοι αντιμετωπίζουν σήμερα το ίδιο πρόβλημα λόγω της γνωστής συρρίκνωσης του υπό 'Ελληνική σημαία Έμπορικού στόλου μας, προτείνουν να τους παρέχεται τό εν λόγω δικαίωμα υπολογισμού εφόσον διαρκεί η ανώτερη κατάσταση και να ανακαλείται όταν παρέρχεται.

Πέραν του ανωτέρω διαπίστωση, με την επιφύλαξη, ότι το πλοίο πάνω δικαίωμα υπολογισμού παρέχεται με «ευεργετική» ρύθμιση, όπως την αποκαλούν, στους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες, οι οποίοι ασφαλώς δεν θα έχουν εισάγει συνάλλαγμα στην χώρα μας, με μόνο την προσκόμιση των αποδεικτικών του προς το αυτό άπαιτούμενου χρόνου υπηρεσίας, χωρίς να απαιτείται η ασφάλιση αυτής της υπηρεσίας στο ΝΑΤ (βλέπε «Πλοιαρχική Ήχώ» Άπριλ. 1990 σελ. 25).

Νομίζω ότι αν αληθεύουν τ' ανωτέρω, λόγοι ίσης μεταχείρισης και χρηστής διοίκησης επιβάλλουν να ρυθμισθεί ανάλογα και το αίτημα των ανωτέρω κατηγοριών ναυτικών ή τουλάχιστον εργασιών, γιατί άλλως θα αποτελέσει κατάφορη αδικία ιδίως σε βάρος των τελευταίων των οποίων η περίπτωση ταυτίζεται απόλυτα με αυτή των επαναπατριζόμενων και μπορεί να χαρακτηριστεί παρά δοξη και πρωτοφανής για την πολιτική του ΥΕΝ.

Έχω την γνώμη, η οποία θα πρέπει να τύχει της δέουσας προσοχής, ότι δεν απέχει πολύ ο καιρός κατά τον οποίον οι αξιωματικοί Γ' και Β' τάξης θα προβληματίζονται για την ναυτολόγησή τους και στα πλοία που δεν ασφαλίζουν τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας και σ' αυτά η προσφορά ασύμφορων αποδοχών, γιατί αυτές οι θέσεις θα καλύπτονται από συνταξιούχους που θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με χαμηλές αποδοχές, των ό-

ποιών ο αριθμός θα αυξηθεί όταν πιστέψουν ή βεβαιωθούν ότι θα πραγματοποιηθεί η φημολογούμενη αύξηση του όριου ηλικίας συνταξιοδότησης, παρά το ότι η ισχύουσα νομοθεσία τους απαγορεύει την ναυτολόγησή τους και την επιτρέπει με όρους και προϋποθέσεις, που δεν τηρούνται.

Από τα όσα διαπίστωση και γνωρίζω από την συνδικαλιστική πείρα μου, συνάγεται ότι:

Η Πολιτεία άθετεί τις υποσχέσεις και παρασέσεις που μας έδινε όταν μας καλούσε να ακολουθήσουμε το ναυτικό επάγγελμα και μας έγγατο «λαμπρό» μέλλον, το οποίο σήμερα παρεμποδίζει αδικαιολόγητα, με συνέπεια να αναγκάζει αρκετούς από εμάς στην εγκατάλειψη του επαγγέλματος, αδιαφορούσα για τις δαπάνες που της έστοίχισε η εκπαίδευσή μας, για τους κόπους που υποβλήθηκαμε και τους κινδύνους που διατρέξαμε για την επαγγελματική κατάρτιση μας.

Τό ΥΕΝ παραμένει άμετακίνητο σε ξεπερασμένα συστήματα και μεθόδους εργασίας, που εγκαταλείπονται από τις αναπτυσσόμενες χώρες λόγω των ραγδαίων εξελίξεων σε όλους τους χώρους και τομείς εργασίας και αποφεύγει να προσαρμοσθεί σ' αυτές, όπως θα έπρεπε να τις προλαμβάνει για να μη δημιουργούνται ζητήματα με τις απ' αυτά επιζήμιες συνέπειες για το ίδιο το ΥΕΝ και τους πολίτες.

Τό ΥΕΝ εξακολουθεί να τιμωρεί τους ναυτικούς που ναυτολογούνται, αναγκαστικά για να επιζήσουν, σε πλοία που δεν ασφαλίζουν τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ γιατί δεν μπορούν να ναυτολογηθούν σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας σ' αυτά.

Και συνεπώς τούτου ανακύπτει το εύλογο ερώτημα, το οποίο δεν θα πρέπει να μένει αναπάντητο. Σε ποιά πλοία θα πρέπει να ναυτολογούνται οι ναυτικοί για να αποκτήσουν προσόντα προαγωγής όταν δεν βρίσκουν θέσεις εργασίας στα προς το αυτό πλοία;

Όπως στο ΥΕΝ υπάρχει κάποιος που εξακολουθεί να πιστεύει ότι πρέπει να τιμωρούνται οι ναυτικοί που ναυτολογούνται σε πλοία που δεν ασφαλίζουν τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ, όπως πολύ όρθα παρατηρεί ο σχολιαστής της από 10 Ιουλίου 1990 επιστολής ενδιαφερομένου που δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 15 Ιουλίου 1990 του περιοδικού σας, έτσι και στις επαγγελματικές όρ-

γανώσεις των ναυτικών υπάρχουν κάποιοι που αντιδρούν, για το ατομικό τους συμφέρον αντί, όπως θα έπρεπε να βοηθούν, για το κοινό συμφέρον, στην επίλυση των ζωτικών για την τάξη του θεμάτων.

Τελειώνοντας συνιστώ στην Έπιτροπή που χειρίζεται το θέμα να ενεργήσει ως ακόλουθος:

Νά εξετάσει αν δημιουργείται άστική ευθύνη για τον Υπουργό από πράξεις ή παραλείψεις του.

Κι αν η διάταξη που προβαίνει, για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής Ικανότητας, σε διάκριση μεταξύ χρόνου υπηρεσίας που διανύεται σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία που έχουν ασφαλισμένα τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ και εκείνων που δεν τα έχουν είναι αντισυνταγματική, η ουσία θα πρέπει να είναι.

Γιατί η ανωτέρω διάκριση συνεπάγεται διαφορετική μεταχείριση μεταξύ εργαζομένων που ανήκουν στην ίδια κατηγορία και προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες της ειδικότητάς τους στις λειτουργικές ανάγκες του πλοίου, ανεξάρτητα της εθνικότητας αυτού, κάτω από τις ίδιες συνθήκες εργασίας, παρεμπόδιση της βαθμολογικής εξέλιξης των ναυτικών και περιορισμό του δικαιώματος επιλογής εργοδότη εκ δε τοῦ ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι κατ' έξοχή ελεύθερο, στο οποίο προέχει το στοιχείο της προσωπικής ευθύνης του ναυτικού προς τον πλοιοκτήτη, δεν συντρέχουν αποχρώντες λόγοι δημόσιου συμφέροντος που να δικαιολογούν την θέσπιση της ανωτέρω διάκρισης.

Σε περίπτωση που η παρούσα δεν θα τύχει απάντησης ή αυτή δεν θα είναι πειστική, να διαμαρτυρηθούμε έντονα και να ζητήσουμε την παρέμβαση του κ. Πρωθυπουργού υπό την ιδιότητα του Υπουργού Έμπ. Ναυτίλας για την άμεση ρύθμιση του θέματος και σε αποφασιστική περίπτωση να επιδιωχθεί η ρύθμιση του θέματος διά της δικαστικής οδού.

Έτσι οι ενδιαφερόμενοι θα πληροφορηθούν υπεύθυνα και θα παύσουν να άγωνιούν αυτοί και οι οικογένειές τους και θα αποφασίσουν που και πώς θα πρέπει να εργάζονται μελλοντικά αν συνεχισθεί ή σημερινή κατάσταση.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία,

Μέ εκτίμηση
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 14 Αύγουστου 1990

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

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:

Φαντασία και Ρεαλισμός

Μιά νέα αντίληψη για τη Ναυτική Έκπαίδευση, πού κατά την αντίληψή μας πρέπει να προκαλέσει την προσοχή όλων μας, εκφράζει με την επιστολή πού ακολουθεί ο μέχρι πρότινος Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος Άντιναύαρχος έ.α. κ. Χρήστος Ντούνης, ή όποία, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας πού έχει, παρουσιάζεται σάν ανεξάρτητο θέμα:

Κύριε Διευθυντά,

Τόν τελευταίο καιρό γράφτηκε στις έφημερίδες ότι προωθείται στην Βουλή για ψήφιση από τόν Υπουργό Έθνικης Παιδείας, σχέδιο νόμου μέ τό όποιο δημιουργείται στό Πανεπιστήμιο Τμήμα ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.

Μέ τήν είδηση αυτή ίσως νά υπάρχουν Έλληνες πού διερωτώνται ποία άνάγκη επέβαλε τήν δημιουργία τέτοιων έπιστημόνων και πιά κενό θά καλύψουν αυτοί.

Όμως νά είσατε βέβαιος κύριε Διευθυντά ότι υπάρχουν πολλές δεκάδες χιλιάδες ναυτιλιακά σκεπτομένων Έλλήνων οί όποιοι γνωρίζουν δύο πράγματα:

Τό πρώτο είναι ότι ή Έλληνική Ναυτιλία για νά επιβιώσει έχει άνάγκη και μεγάλου αριθμού αλλά και ύψηλου επιπέδου Άξιωματικών Γεφύρας και Μηχανής ίκανών νά κατανοήσουν, νά άφομειώσουν και νά λειτουργήσουν αποτελέσματα τά συστήματα της ναυτιλιακής τεχνολογίας πάνω στά σημερινά αλλά και αύριανά πλοία πού αντιπροσωπεύουν επενδύσεις δεκάδων έκατομμυρίων δολλαρίων.

Τό δεύτερο είναι ότι άλλες χώρες μέ μεγάλη ναυτιλία (όπως είναι ή Ιαπωνία, ή Κίνα, ή Σοβιετική Ένωση, οί ΗΠΑ κλπ.) ή και μέ μικρή ναυτιλία (όπως είναι ή Κορέα, ή Φορμόζα, ή Αίγυπτος, ή Ινδία, τό Πακιστάν, ή Τουρκία, οί Φιλιππίνες, τό Βέλγιο, Ρουμανία, Βουλγαρία, Πολωνία κλπ.) αλλά ακόμη και χωρίς ναυτιλία αλλά μέ έλάχιστο αριθμό πλοίων όπως είναι ή Γκάνα και τό Ντουμπάϊ (όρθά διαβάσετε Γκάνα και Ντουμπάϊ!), παρέχουν πανεπιστημιακή μόρφωση στους Άξιωματικούς Γεφύρας και Μηχανής δεδομένου ότι οί Ναυτικές τους Σχολές είναι Πανεπιστημιακού επιπέδου

Έγώ σάν Έλληνας φορολογούμενος πολύ χαίρομαι και επικροτώ τήν προσπάθεια του Υπουργού Παιδείας νά άναβαθμίσει σέ πανεπιστημιακό επίπεδο τίς γνώσεις της Οικιακής Οικονομίας όπως και επικροτώ τήν γενόμενη Άνωτατικοποίηση του επιπέδου των γνώσεων του δημοδιδασκάλου πού μέχρι τώρα παρέχονταν από τίς διетуές φοιτήσεως Παιδαγωγικές Άκαδημίες.

Όμως κύριε Διευθυντά σάν ναυτιλιακά σκεπτόμενος άνθρωπος πού άνάλωσε σχεδόν σαράντα χρόνια στην ύπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας, πικραίνομαι για τό ότι σέ μία κατ' έξοχή ναυτιλιακή χώρα όπως ή Ελλάδα μέ τήν μεγαλύτερη Ναυτιλία στο κόσμο, πού άναπνεύει από τήν θάλασσα και αίμοδοτείται από τήν ναυτιλία, δείχνουμε μεγαλύτερη ευαισθησία για τήν δημιουργία στελεχών οικιακής οικονομίας (όσο καλή πρόθεση και υπάρχει για τήν διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της). Και πρό παντός θλίβομαι ότι εξακολουθούμε νά θεωρούμε ότι, ή διεύθυνση ενός πλωτού κολοσσού μέ έκτεταμένα συστήματα προηγμένης τεχνολογίας άξιας δεκάδων έκατομμυρίων δολλαρίων και μέ τρομακτικά προβλήματα διοίκησης ενός πολύγλωσσου και πολυποικίλου πληρώματος σέ τεράστιες αποστάσεις από τήν Ελλάδα και μέ παντός είδους φυσικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους και πρό παντός μέσα σέ ένα έχθρικό για τά συμφέροντα του πλοίου περιβάλλον, ύπολείπεται, σέ οικιακές γνώσεις πνευματικότητας, έμπειρία, αποφασιστικότητα για τήν λήψη κρίσιμων αποφάσεων εντός έλαχίστου χρόνου μέ τεράστιες οικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, ύπολείπεται επαναλαμβάνω από τήν διεύθυνση ενός Δημοτικού Σχολείου των 5 ή των 50 ή και των 20 μαθητών του δημοτικού, για τήν όποία Διεύθυνση πολύ

όρθά ή Πολιτεία ζητά Πανεπιστημιακή μόρφωση.

Για τήν άναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης για πολλά χρόνια γίνονται συζητήσεις μέ ειλκρινείς προσπάθειες νά παράγουμε περισσότερο μορφωμένους άξιωματικούς.

Όμως κάπου οί προσπάθειες αυτές εφαρμοζόμενες συλλογικά δίνουν τήν έντύπωση ότι είναι διορθωτικές μία παραδοσιακά χαραγμένης πορείας και δέν είναι καινοτομίες.

Φοβάμαι ότι παραμένουμε στην αντίληψη τό πώς αυτούς πού σήμερα προσέρχονται στό ναυτικό έπάγγελμα (μέσω των ΑΔΣΕΝ) θά τους εξασφαλίσουμε για νά μήν έγκαταλείψουν ένδιάμεσα τήν καριέρα τους. Ένώ ίσως θά πρέπει νά σκεφτούμε τό πώς θά προσελκύσουμε πολλούς περισσότερους νέους ώστε νά ύπάρχει ή δυνατότητα και της έπιλογής και οί όποιοι πρέπει νά δεχθούμε ότι μετά από όρισμένα χρόνια στην θάλασσα έχοντας άποκτήσει ύψηλά προσόντα άναγνωρισμένα από τήν Πολιτεία, νά μπορούν όσα από αυτούς για όποιοδήποτε λόγο άδυνατούν νά συνεχίσουν στην θάλασσα, νά άποκαθίστανται άξιοπρεπώς κοινωνικά στην στεριά.

Και ακόμη ίσως πολλοί έχουν τήν άποψη ότι άφου ή ξηρά προσφέρει σήμερα τόσες και τόσες χαρές και άπολαύσεις είναι φυσικό οί νέοι νά μήν προτιμούν τήν θάλασσα και νά έρχονται μόνιμοι αυτοί οί λίγοι πού πραγματικά άγαπούν μία ναυτική σταδιοδρομία και ακόμη πράγμα όχι άσυνήθιστο — αυτοί πού δέν μπορούν σέ άλλο χώρο νά σταδιοδρομήσουν.

Αυτό είναι βεβαίως γνωστή πραγματικότητα αλλά όμως ύπάρχει ή έξισοι αντίθετη πραγματικότητα ότι έχομε μία μεγάλη ναυτιλία, είμαστε μία ναυτική χώρα πού ή ναυτιλία είναι ύπαρξια κός παράγοντας για τήν επιβίωσή της

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307581

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Εκεί που όλα έρχονται και φεύγουν αυτά
τα καθίσματα μένουν πάντα αναλοίωτα, λειτουργικά,
επίκαιρα γιατί έχουν την υπογραφή και την γραπτή
εγγύηση της PRODUCTION.



ΚΡΗΤΗ



ΚΟΡΦΟΥ

ΡΟΔΟΣ

ΜΥΚΟΝΟΣ

ΠΡΟΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΤΗΛ.: (031) 269335,
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ 196, ΤΗΛ.: (031) 422116, 426631, FAX: (031) 284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ.: (01) 7244948, 7232575
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ.: (0341) 71729-30
FAX: (0341) 71586, TLX: 410313 PROD GR



ΘΑΣΟΣ

ΠΑΡΟΣ

καί για τό λόγο αυτό πρέπει νά τήν διατηρήσουμε, καί νά τήν αναπτύξουμε ακόμη περισσότερο καί ἐφόσον για νά τήν διατηρήσουμε χρειαζόμαστε πολλά καί ὑψηλοῦ ἐπιπέδου στελέχη εἴμαστε ὑποχρεωμένοι νά βροῦμε λύσεις, νά σπάσουμε τά ταμπού ὅπου ὑπάρχουν καί νά χαράξουμε νέους δρόμους σκέψης καί δράσης.

Στό σημείο αὐτό δέν μπορῶ παρά νά μνημονεύσω ἕνα ἀπόσπασμα ἀπό μιᾶ συνέντευξη τοῦ γνωστοῦ ἐπιτυχημένου σέ διεθνή κλίμακα ἐφοπλιστοῦ κ. Λουκά Χατζηϊωάννου στήν δημοσιογράφο τοῦ Lloyd's List κ. Gillian Whitaker καί δημοσιεύτηκε στήν ἐφημερίδα αὐτή, ἀν θυμᾶμαι καλά τόν Δεκέμβριο τοῦ 1989. Τό δημοσίευμα ἀνέγραφε ὅτι ὁ κ. Χατζηϊωάννου εἶχε πεί ὅτι πιστεύει:

«... τό ὅ,τι λείπει σήμερα ἀπό τόν ναυτιλιακό κόσμο εἶναι ἡ ἐξειδίκευση ὑπεύθυνων ἀξιωματικῶν μέ πανεπιστημιακά διπλώματα...».

Αὐτή ἡ ἀποψη ἑνός ἐπιτυχημένου ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματία δέν πρέπει νά περάσει ἀπαράτηρητη,

Ὁ σημερινός Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀριστοτέλης Παυλίδης ἔχει δώσει δείγματα καθαροῦ μυαλοῦ, πρωτοβουλίας καί ἀποφασιστικότητας καί ἔχει κάνει μέχρι τώρα σωστά βήματα για τήν ἀνάπτυξη τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης για τήν ὁποία καί τό ἐνδιαφέρον μας.

Σήμερα, κύριε Διευθυντά, ὅλη ἡ προσπάθεια ἑνός νέου ἀνθρώπου ἀποφοίτου Λυκείου δηλαδή μέ τέσσερα χρόνια μεταλυκειακῶν σπουδῶν σέ Ἀνώτερη Σχολή, καί στήν συνέχεια δύο τετράμηνα ὑποχρεωτικῆς φοίτησης για ἀπόκτηση τῶν προαγωγικῶν διπλωμάτων Β καί Α τάξεως καθώς καί ἡ πολυχρόνη ἐμπειρία — μαθητεία στά πλοῖα για ἀπόκτηση προσόντων, ὅλη ἡ προσφορά τοῦ ἀν-

θρώπου αὐτοῦ στήν ἐθνική οἰκονομία ἀλλά καί στό γόητρο καί τό κύρος τῆς χώρας, καί ἀκόμη γιατί ὅχι ὅλες αὐτές οἱ στερήσεις τῆς ζωῆς πού ἔχει για πολλά χρόνια ὑποστῇ σάν ἄτομο βιολογικά καί κοινωνικά μέχρι νά ἀποκτήσει τό ἀνώτατο ναυτικό δίπλωμά του, παραμένουν οὐσιαστικά χωρίς ἀντίκρουσμα καί χωρίς καταξίωση οὔτε ἐπιστημονική οὔτε κοινωνική.

Γνωρίζουμε ὅλοι πολύ καλά, κύριε Διευθυντά, ὅτι ὁ Ἕλληνας γονέας ὅχι μόνο προτιμᾷ ἀλλά ἐξοδεύει καί ὀλόκληρη περιουσία προκειμένου τό παιδί του νά ἀποκτήσει ἕνα πανεπιστημιακό δίπλωμα ἔστω καί μέ ἐξασφαλισμένη τήν ἀνεργία, παρά ἕνα δίπλωμα καθόλα οὐσιαστικό, καί πού ἐπωφελές για τόν ἴδιο καί για τήν κοινωνία πού ὅμως στερεῖται τοῦ ἐπιστημονικοῦ τίτλου.

Ναί, κύριε Διευθυντά, τοῦ Ἕλληνα πλοιάρχου καί πρώτου μηχανικοῦ δηλαδή τῆς καρδιάς τοῦ πλοίου — πού καί μόνο μέ αὐτούς τοὺς δύο ἐξακολουθεῖ νά πάλει ἐλληνικά, ἀνεξαρτήτως σημαίας, τό δίπλωμά τους δέν ἀναγνωρίζεται σάν Πανεπιστημιακό δίπλωμα στήν εἰδικότητά τους. Ναί τήν ἴδια στιγμή πού μέσα στό ἴδιο πλοῖο τό δίπλωμα τοῦ ὑφισταμένου τους Δοκίμου ἢ τοῦ Ἀνθυποπλοιάρχου ἀπό τήν Αἴγυπτο, τό Πακιστάν ἢ τήν Γκάνα εἶναι Πανεπιστημιακό ἀφοῦ ἡ Ναυτική Σχολή πού ἀπεφοίτησε αὐτοί εἶναι πανεπιστημιακοῦ ἐπιπέδου.

Κατά συνέπεια γιατί ἕνας νέος μεταξὺ ἄλλων θέλουμε νά προτιμήσει τό ναυτικό ἐπάγγελμα ἀφοῦ στο τέλος μετά ἀπό δεκαπέντε χρόνια σπουδῶν καί θαλάσσιας ἐμπειρίας (ἡλικία ἀπόκτησης 33 ἐτῶν) δέν θά ἔχει κανένα ἐπιστημονικό καί κοινωνικό ἀντίκρουσμα.

Κύριε Διευθυντά, τό Πανεπιστημιακό δίπλωμα στόν Α' Πλοίαρχο καί στόν Α' Μηχανικό θά προσδώσει κύρος στό δι-

πλωμα θά προσδώσει κύρος στήν ἀντίστοιχη θέση μέσα στό πλοῖο, θά προσδώσει κλίμακα μεταμόρφωσης πού κατ' ἀνάγκη θά ἀποτελεῖ καί σεβαστή καί ἀναγνωρίσιμη ἀπό πλήρωμα ἱεραρχική κλίμακα πού σήμερα τόσο πάσχει τό ἐλληνικό πλοῖο.

Ἀλλά ὅχι μόνο μέσα στό πλοῖο ἀλλά καί ἔξω στήν ναυτιλιακή ἐπιχείρηση κύριε Διευθυντά σκεφτήκατε πόσο θά ἀνυψωθεῖ τό κύρος ὅλων τῶν Ἀρχιπλοιάρχων καί Ἀρχιμηχανικῶν καθώς καί ὅλων αὐτῶν πού μέ ὁποιαδήποτε ἄλλη ἰδιότητα πλοιάρχων καί μηχανικῶν ἐργάζονται στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί συνολικά ἀνέρχονται σέ χιλιάδες;

Εἶναι, τό γνωρίζετε πολύ καλά, ὁ συνδετικός κρίκος τοῦ πλοίου μέ τήν ἐπιχείρηση, εἶναι ὁ ἀναγκαῖος ἄνθρωπος πρό παντός μέ τά ἐλληνόκτητα πλοῖα μέ ξένες σημαίες.

Εἶναι θά ἔλεγα ὁ τελικός στόχος αὐτῶν πού ταξιδεύουν κάποια ἡμέρα καί αὐτοί νά βρεθοῦν στά ἐπιτελεῖα τῆς ἐταιρίας.

Ἀλλά καί σάν ἰσχυρό μέσο προσέλευσης στό ναυτικό ἐπάγγελμα εἶναι ὑπολογίσιμος παράγοντας γιατί πόσοι καί πόσοι νέοι ἄνθρωποι θά θέλανε νά ἀκολουθήσουν τήν ναυτική σταδιοδρομία σκεπτόμενοι ὅτι δίκαια θά καταλάβουν τελικά μετά ἀπό ὀρισμένα χρόνια στήν θάλασσα, μία ἐπίζηλη θέση στήν στεριά.

Ἀλήθεια σκεφθήκατε ποτέ ποιά ἡ ἀπογοήτευσή τους ἐάν στήν ἴδια ἐπιχείρηση ἐργάζεται ἕνας Θεολόγος ἢ Φιλόλογος ἢ Κοινωνιολόγος (τά ἐπαγγέλματα αὐτά ἀφοροῦν τό ἀσχετο τῶν γνώσεων), ὁ ὁποῖος σέ δεδομένη στιγμή θά τοὺς προβάλλει μέ κομπασμοῦ ὅτι ἐνδεχόμενα ἡ ἀποψή τους δέν ἔχει βαρύτητα γιατί τό δίπλωμά τους δέν εἶναι πανεπιστημιακό, ἔστω καί ἂν τό ζητούμε-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

νο θέμα αφορά τον τρόπο φόρτωσης ενός δεξαμενοπλοίου; Τό ερώτημα δεν είναι καθόλου υποθετικό.

Άλλα και σε άλλους χώρους κύριε διευθυντά σε μία Τράπεζα ή Όργανισμό ή και ιδιωτική άκρη επιχείρηση φαντάζεσθε έναν Α' Πλοίαρχο και Α' Μηχανικό που αναγκάστηκε για λόγους ύγείας να μην συνεχίσει τό ναυτικό επάγγελμα να τίθεται στο ίδιο μισθολογικό ή άλλο επίπεδο με την κοπελίτσα που δακτυλογραφεί τά κείμενα.

Ακόμη δέ κύριε Διευθυντά, ή απογοήτευση είναι μεγαλύτερη για τους νέους και φιλόδοξους Α' Πλοιάρχους και Α' Μηχανικούς που έχουν την θέληση να προχωρήσουν και να εμπλουτίσουν τίς γνώσεις τους και με ένα πρόσθετο δίπλωμα.

Πόσοι και πόσοι από αυτούς καταφεύγουν σε ξένα πανεπιστήμια για την απόκτηση ενός Master και τί δυσκολίες αντιμετωπίζουν ακριβώς γιατί δεν μπορούν να έχουν μία ισοτιμία του διπλώματός τους στην Ελλάδα;

Ίσως όλοι μας δεν έχουμε σκεφθεί σοβαρά τό πόσο οί παραπάνω άρνητικοί λόγοι απαξιώνουν την ναυτική σταδιοδρομία και τό πόσο άληθινά αδυνατίζουν κάθε άλλη ειλικρινή προσπάθεια και αναβάθμισης της ναυτικής παιδείας αλλά και προσέλκυσης προοδευτικών και φιλόδοξων νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Κύριε Διευθυντά, είναι ευρύτερα γνωστό ότι ό σημερινός Υπουργός Ε. Ναυτίλας είναι άνθρωπος τών αποφάσεων.

Εγώ πιστεύω ότι ήλθε ή ώρα να πάρει μία ιστορική απόφαση.

Μία απόφαση με εθνικές διαστάσεις που θά τιμά την χώρα μας που διεκδικεί

δίκαια τίτλους ήγέτιδας ναυτιλιακής δύναμης, άφου θά καταξιώνει πνευματικά και έπιστημονικά την ναυτική σταδιοδρομία όχι μόνο ή δράση, ή περιπέτεια, ό κίνδυνος και γιατί όχι ή λεβεντιά αλλά και ή πνευματικότητα της με την έπιστημονική της ολοκλήρωση.

Επί τέλους κύριε Διευθυντά και στη ναυτική και ναυσίβια Ελλάδα και οί ναυτικές έπιστήμες νά βρούν την θέση τους στο πάνθεον τών λοιπών έπιστημών, κάτι δηλαδή που έχει καταξιωθεί ακόμη και στο Πακιστάν και την Γκάνα.

Κύριε Διευθυντά, νά είσατε βέβαια, μία τέτοια απόφαση του Υπουργού θά αλλάξει τή φυσιογνωμία του ναυτικού επαγγέλματος και την σταδιοδρομία του Αξιωματικού του Εμπορικού Ναυτικού θά την κάνει καταξιωμένη, δικαιωμένη και περισσότερο έλκυστική.

Κύριε Διευθυντά, δεν υπάρχουν άρνητικές πλευρές νά είστε βέβαιος ότι όχι μόνο οί χιλιάδες Αξιωματικοί ότι θά την χειροκροτήσουν αλλά και ό έφοπλιστικός κόσμος που όπως πολύ καλά γνωρίζετε κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό είναι ναυτικής προέλευσης.

Ο μεγάλος κερδισμένος από αυτήν την ιστορική απόφασή σας θά είναι ή Ελληνική Ναυτιλία και ό Υπουργός Εμπορικής Ναυτίλας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης θά έχει καταλάβει τή θέση του στην ναυτιλιακή πορεία της χώρας ως Υπουργός που συλλαμβάνει τά μηνύματα τών καιρών.

Είναι βέβαιο κύριε Διευθυντά, ότι ό Υπουργός θά συναντήσει αντίδρασεις κυρίως από τό Υπουργείο Παιδείας όμως θέλουμε νά πιστεύουμε ότι ό Υπουργός Παιδείας νά αντιλαμβάνεται και αυτός ότι είμαστε μία ναυτιλιακή χώρα και έχουμε τρομακτική ανάγκη νά

επاندρώσουμε τά χιλιάδες πλοία με Έλληνες Αξιωματικούς ύψηλου επιπέδου και έπιστημονικού επιπέδου γιατί όχι.

Όμως ό σημερινός Υπουργός Έθνικης Παιδείας κ. Βασ. Κοντογιαννόπουλος έχει δείξει και αυτός δείγματα ρεαλιστικής σκέψης γιαυτό και πιστεύουμε θά καταλάβει ό ίδιος ότι ή διοίκηση κα άποτελεσματική λειτουργία ενός πλωτού κολοσσού στα πέρατα τών ώκεανών θά υποστηρίζαμε, ότι τουλάχιστον δεν υπολείπεται σε έπιστημονικές και επαγγελματικές γνώσεις, διοικητικές άρετές και λήψη κρίσιμων αποφάσεων ούτε από την διοίκηση ενός δημοτικού σχολείου ούτε την διαχείριση μιάς οικιακής οικονομίας.

Η Άνωτατικοποίηση τών διπλωμάτων Α' τάξεως Πλοιάρχων και Μηχανικών καθώς και ή ίδρυση και λειτουργία Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στην Ελλάδα κατά τά πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του MALMO (και για τά δύο θέματα υπάρχει ύλικό στην άρμόδια Διεύθυνση του YEN) θά πρέπει νά προσεγγιστεί από μία άλλη όπτική με διεθνείς αναφορές όπως πράγματι είναι και λειτουργεί ή Ελληνική Ναυτιλία και δεν θά πρέπει νά προσκρούσει ούτε σε τυχόν συμφέροντα ούτε σε στενόκαρδες και «ελίτικες αντιλήψεις».

Η ναυτιλία είναι υπόθεση εθνική και όχι ομάδας ανθρώπων ή τάξεων.

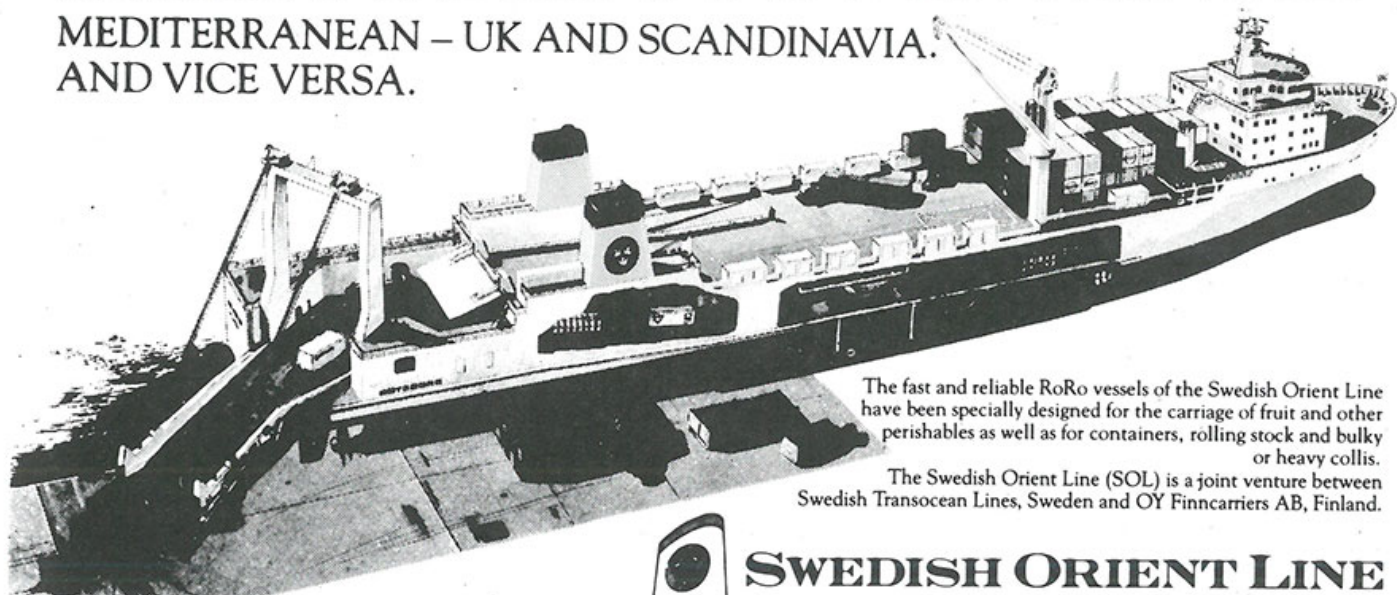
Εύχαριστώ για την φιλοξενία
ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

Άντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

Επίτιμος Άρχηγός Λιμενικού Σώματος

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).

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)

PICCARD DIVERS (SEKA BUNKER STATION)

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

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

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

ΝΑΥΑΓΙΟ «ΠΑΣΙΘΕΑ»: 'Η άλλη άποψη

Του πλοιάρχου κ. ΠΑΥΛΟΥ ΛΕΚΚΑ, πού πλοιάρχευσε σέ άδελφό πλοίο

Έχοντας παρακολουθήσει τό 1971 τήν κατασκευή στά Ναυπηγεία Χιτάτσι τού άδελφού πλοίου τού «ΠΑΣΙΘΕΑ» καί στήν συνέχεια ταξιδέψει ώς πλοίαρχος γιά 17 συνεχείς μήνες μαζί μέ τήν γυναίκα μου καί τό παιδί μου, είναι φυσικό νά μέ διακατέχει μία ιδιαίτερη συγκίνηση καί νά μέ άπασχολεί έντονα αυτό τό πρωτοφανές ναυάγιο.

Σάν φόρο τιμής στους συναδέλφους πού κατά πάσα πιθανότητα βρίσκονται μαζί μέ τό πλοίο τους στά βάθη τού Ειρηνικού, θά προσπαθήσω νά έξηγήσω τήν δική μου άποψη. Πρίν προχωρήσω στά επί μέρους τεχνικά στοιχεία θά άναφερθώ γιά λίγο στό πλοίο καί στήν Έταιρία γιά νά γίνει ίσως περισσότερο κατανοητό αυτό τό μυστήριο ναυάγιο καί σέ αυτούς που δέν άσχολούνται μέ τήν Ναυτιλία.

Τό πλοίο «ΠΑΣΙΘΕΑ»: Oil/Ore Carrier. Καλό. Γερό. Ωραίο. Μέ όλα τά σύγχρονα μηχανήματα. Μέ πισίνα. Μέ κλιματισμό. Έντυπωσιακό. Μήκος 300 μέτρα, πλάτος 44 μ. καί γιά τούς μή ειδικούς πού ίσως διαβάσουν αυτό τό σημείωμα τό κατάστρωμά του ήταν σχεδόν 13 στρέμματα.

Η Έταιρία: Καλή. Σοβαρή. Παραδοσιακή μέ όλα της τά πλοία καινούργιες κατασκευές. Ουδέποτε άγόρασε καράβι δεύτερο χέρι. Σεβόταν τόν Ναυτικό. Πάντοτε μέ στελέχη, κυρίως Άρχιμηχανικούς, πολύ ύψηλού επιπέδου, πού είχαν σχεδόν μεγαλώσει μαζί μέ τήν Έταιρία καί παρακολουθούσαν τά πλοία από τήν κατασκευή τους καί έγγινώριζαν όλα τά προβλήματα τους. Τά πληρώματα δέν έφευγαν από τήν Έταιρία, έπαιρναν σχεδόν σύνταξη από αυτήν.

Ο Πλοιοκτήτης, ό άείμνηστος καθηγητής Στρατής Άνδρεάδης ήταν Άρχοντας. Θυμάμαι όταν είχα τήν τιμή ώς Άρχιπλοίαρχος τής Έταιρίας νά άναφέρομαι πολλές φορές προσωπικά στόν ίδιο καί τού ζητούσα έγκριση μεγάλων ποσών γιά έπισκευές μου έλεγε:

«Έχει μεγάλα φαρδομάνικα» άλλα πάντοτε, χωρίς εξαίρεση, ένέκρινε τά ποσά. Έντολή του: Τά πλοία του όχι μό-

νο νά είναι καλά καί γερά άλλα νά φαίνονται καί ώραία καί περιποιημένα.

Τά παιδιά του, έπειδή γαλουχήθηκαν μέ αυτήν τήν νοοτροπία έχουν τίς ίδιες άπόψεις καί πιστεύω ότι θά σταθούν δίπλα στίς οικογένειες τών θυμάτων.

Γενικά μία πολύ καλή Έταιρία, πού όσο έγώ θυμάμαι στά τελευταία 35 χρόνια δέν είχε ποτέ κανένα πολύνεκρο άτύχημα, έχει σήμερα ένα πολύνεκρο, σχεδόν άνεξήγητο ναυάγιο.

Η άποψη μου γιά τό ναυάγιο εκτίθεται παρακάτω γιά μελέτη από τούς ειδικούς, Ναυπηγούς, Μηχανικούς, Μηγνώμονες, Ναυπηγεία ώστε άν εύσταθεί νά μελετηθεί διεξοδικά καί νά προβληματίσει τήν παγκόσμιο ναυτιλιακή κοινότητα γιά νά άποφύγουμε, ίσως, στό μέλλον καί άλλα τέτοια ναυάγια.

Στήν παγκόσμιο ναυτιλία, από όσο τουλάχιστον έγώ γνωρίζω μόνο ένα πλοίο μεγάλου μεγέθους έχει χαθεί αττανδρο στίς άρχές τής δεκαετίας τού 80 καί αυτό στήν ίδια περιοχή.

Έχουμε ναυάγια καί μεγαλύτερων άκόμη πλοίων άλλα πάντοτε μαθαίναμε τήν αίτία καί ΠΑΝΤΟΤΕ ΕΙΧΑΜΕ ΕΠΙΖΩΝΤΕΣ πού έδιναν τήν δική τους μαρτυρία. Τό ναυάγιο τού «ΠΑΣΙΘΕΑ» είναι σχεδόν άνεξήγητο γι' αυτό καί ή αίτία πού τό προκάλεσε πρέπει νά βρίσκεται έξω από τίς μέχρι σήμερα διαπιστωμένες.

Τό YEN έχει πλέον διαπιστώσει ότι τό «ΠΑΣΙΘΕΑ» δέν συναντήθηκε μέ τόν Τυφώνα. Άλλά καί άν ακόμα έπεφτε στό χειρότερο τεταρτημόριο τού τυφώνα ένα πλοίο τού μεγέθους τού ΠΑΣΙΘΕΑ μέ ένα έμπειρο πλοίαρχο σάν τόν Βαρδακώστα όχι μόνο δέν μπορούσε νά εξαφανισθεί άλλα ούτε καν νά κινδυνεύσει. Προσπαθώ νά σκεφθώ τό τραγικό καί μοιραίο λάθος πού θά μπορούσε νά κάνει ένας πλοίαρχος ώστε τό πλοίο νά εξαφανισθεί καί δέν τό βρίσκω.

Τό YEN, σύμφωνα μέ τά δημοσιεύματα, έχει καταλήξει στήν άποψη ότι τό πλοίο κόπηκε στά δύο. Αυτό κατά τήν γνώμη μου δέν εύσταθεί. Έάν κοβόταν στά δύο, τό φορτίο τού κεντρικού άμπαριού/ δεξαμενής στό σημείο τού

κομίσματος θά έφευγε στήν θάλασσα δί-δοντας έτσι κάποια πλευστότητα τό πλοίο (δεξαμενόπλοιο) πού θά επέτρεπε καί στά δύο κομμάτια νά επέπλεαν τουλάχιστον γιά μερικές ώρες δίνοντας τήν εύκαιρία στόν πλοίαρχο νά επικοινωνήσει μέ τά παραπλέοντα πλοία καί τούς σταθμούς ξηράς καί ακόμα νά σημάνει συναγεμμό έγκατάλειψης τού πλοίου ρίχνοντας στήν θάλασσα τίς σωσίβιους λέμβους καί τίς πνευστές σκεδίες. Καί άν ακόμα όλα έγιναν αρκετά γρήγορα καί πάλι τό πλήρωμα θά ηηδούσε στήν θάλασσα καί θά είχαν βρεθεί άν όχι επιζώντες τουλάχιστον πτώματα. Αυτό όμως δέν συνέβει. Οί ναυτικοί, καί αυτοί άκόμη πού βρίσκονταν στά καταστρώματα, άν βρίσκονταν, καί αυτοί πού σίγουρα βρίσκονταν στήν γέφυρα τού πλοίου πήγαν μαζί μέ τό πλοίο τους στόν βαθύ ύγρό τάφο.

Η θεωρία τού κομίσματος τού πλοίου είναι άπίθανη. Όλα τά πλοία πού μέχρι σήμερα κόπηκαν στά δύο έδωσαν άρκετό χρόνο γιά διάφορες ένέργειες καί πάντοτε ύπήρξαν επιζώντες, έδώ δέν ύπάρχουν ούτε πτώματα.

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΑΝΑΠΟΔΟΓΥΡΙΣΕ

Τό ΠΑΣΙΘΕΑ, όντας δεξαμενόπλοιο έχει 16 πλευρικές δεξαμενές, άνά όκτώ σέ κάθε πλευρά πού είναι μόνο γιά πετρελαιοειδή καί τέσσερις κεντρικές δεξαμενές / άμπάρια πού είναι γιά πετρελαιοειδή καί σιδηρομεταλλεύματα.

Οί παραπάνω δεξαμενές χωρίζονται, εκτός τών άλλων, μέ δύο διαμήκεις μπουλμέδες πού άποτελούν καί τίς πλευρές τών κεντρικών άμπαριών / δεξαμενών.

Έκάστη κεντρική δεξαμενή/άμπάρι έχει χωρητικότητα περίπου 780 κυβικά ποδάρια. Τό φορτίο περίπου 150.000 μετρικοί τόννοι φορτωμένο όλόκληρο στίς τέσσερις κεντρικές δεξαμενές/άμπάρια. (Γράφω σέ όλα τά νούμερα περίπου διότι δέν έχω τά ακριβή στοιχεία). Έπομένως, σέ κάθε άμπάρι είχαν φορτωθεί σύν/πλήν 37.500 τόννοι σιδηρομεταλλεύματος. Έάν ύπολο-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

γίσουμε συντελεστή στοιβασίας του φορτίου 15 κυβικά ποδάρια ανά τόννο, τότε το φορτίο εκάστου άμπαριού κατελάμβανε 562.500 κυβικά ποδάρια, δηλαδή 72% του χώρου του άμπαριού /δεξαμενής, έπομένως και τό 72% του ύψους του άμπαριού "Ενας ειδικός άς ύπολογίσει τί πίεση έδέχοντο οί διαμήκεις πλευρές τών κεντρικών άμπαριών λαμβάνοντας ύπ' όψιν ότι οί πλευρικές δεξαμενές ήσαν κενές.

Οί φορτώσεις σιδηρομεταλλεύματος στη Βόρειο Αυστραλία, όλοι όσοι έχου- με βρεθεί έκει γνωρίζουμε, γίνονται πολ- ύ γρήγορα και τίς περισσότερες φο- ρές οί ύπεύθυνοι τής φόρτωσης δέν ά- κολουθούν τό πλάνο πού τούς δίνει ό "Υποπλοίαρχος μέ συνέπεια σέ συγκε- κριμένες στιγμές νά ύπάρχει σοβαρή ά- νισοκατανομή του φορτίου πού επιφέ- ρει άνεπίτρεπτα Sagging είτε Hogging στό σκάφος μέ ισχυρές και πέρα από τά έπιτρεπτά όρια κοπώσεις στά έλάσμα- τα.

Τό πλοίο δέν βρέθηκε μέσα στόν τυ- φώνα πού τό μήκος και ύψος κύματος είναι μικρό. Βρέθηκε όμως σέ θάλασσες πού έπηρεάζοντο από τόν τυφώνα μέ κατά πάσα πιθανότητα μεγάλο μήκος κύματος και όγκώδες πού προκαλεί στό πλοίο μεγάλους διατοιχισμούς (μπότζι).

Κατά τήν διάρκεια τών προνευσταυ- σμών πιθανότητα τό πλοίο βρέθηκε σέ καταστάσεις πού πολλές φορές προκα- λούν τό κόψιμο στά δύο. Τό πλοίο όμως δέν κόπηκε αλλά τά έλάσματα ύπέστη-

σαν πρόσθετες ισχυρές κοπώσεις και κυρίως οί διαμήκεις μπουλμέδες πού εί- ναι πιό αδύνατοι από τό έξωτερικό περι- βλημα.

Σέ κάποια στιγμή, είτε διότι σταμάτησε ή μηχανή (πράγμα πού δέν πιστεύω, διότι τό πλοίο είχε από τίς καλύτερες ναυτικές μηχανές), είτε κυρίως διότι ό πλοίαρχος έπρεπε νά αλλάξει πορεία τό πλοίο βρέθηκε μέ τό κύμα από τά πλευρά μέ συνέπεια τόν μεγαλύτερο διατοιχισμό. Καί ένώ, όπως είναι φυσι- κό, όλοι (Πλοίαρχος, άξιωματικοί, πλή- ρωμα) άνέμεναν τήν έπαναφορά του πλοίου στην όριζόντια θέση ΚΑΤΕΡ- ΡΕΥΣΕ ΑΠΟ ΤΟ ΒΑΡΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ, ό διαμήκης μπουλμές ενός άμπαριού και τό φορτίο γκρεμίστηκε βίαια πρός τήν πλευρά πού τό πλοίο ήδη έγερνε δί- δοντας μία ακόμα ισχυρή και βίαια ώθη- ση νά συνεχίσει πρός ακόμα μεγαλύτε- ρη κλίση.

Μέ τήν μεγαλύτερη κλίση πού πήρε τό πλοίο άσκήθηκαν ακόμα μεγαλύτε- ρες πιέσεις στους διαμήκεις μπουλμέ- δες τών κεντρικών άμπαριών μέ συνέ- πεια σάν άλυσσική αντίδραση νά κα- ταρρέουν ό ένας μετά του άλλου και το φορτίο νά κυλά/γκρεμίζεται πρός τήν πλευρά πού τό πλοίο έκλινε άφαιρών- τας του κάθε δυνατότητα έπαναφοράς και ώθώντας το νά συνεχίσει τήν μοι- ραία κλίση πρός τήν μία πλευρά και τήν άνατροπή του πλοίου.

Μπορεί κανείς νά ύποθέσει και ρήγμα στό έξωτερικό περίβλημα του πλοίου ύ-

πό τό βάρος τών μεταφερομένων μα- ζών του φορτίου, είτε ακόμα και άνοιγ- μα τών καλυμμάτων τών κεντρικών άμ- παριών μέ βιαία είσοδο τεράστιων ποιο- τήτων θαλάσσης πού επιτάχυναν τήν ά- νατροπή του πλοίου.

"Αν τά παραπάνω εύσταθούν διότι ποτέ δέν θά μπορέσουν νά άποδει- χθούν ή άνατροπή του πλοίου ήταν γιά τόν πλοίαρχο, τόν κάθε πλοίαρχο, μή προβλέψιμη και μή άναμενόμενη.

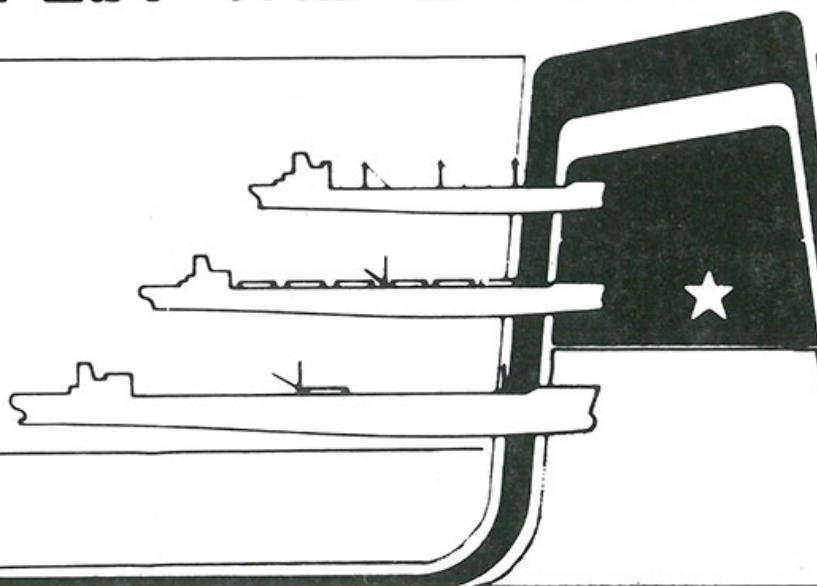
"Εγινε σέ έλάχιστο χρονικό διάστημα και ό πλοίαρχος δέν μπορούσε νά κάνει άπολύτως τίποτε. "Αν πρόλαβαν και έ- πεσαν άνθρωποι στην θάλασσα, είτε οί- κειοθελώς, είτε γλιστρώντας από τήν μεγάλη κλίση του πλοίου (άν και ή φυ- σιολογική αντίδραση θά ήταν νά κρατη-θούν μέ όλες τίς δυνάμεις τους άναμέ- νοντας τήν έπαναφορά του πλοίου κα- θώς δέν γνώριζαν τί συμβαίνει) τότε λό- γω του μεγάλου πλάτους του πλοίου (44 μέτρα) δέν είχαν τόν χρόνο νά άπομα- κρυνθούν και τό πλοίο τούς καταπλά- κωσε και τούς πήρε μαζί του στην τε- λευταία και μοιραία του πορεία πρός τά βάθη του Ειρηνικού "Ωκεανού.

ΓΙ ΑΥΤΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΤΩΜΑ- ΤΑ.

Ναυάγιο έξω από τά συνηθισμένα, ά- πρόβλεπτο, μή άναμενόμενο, τραγικό. Γι' αυτό και τά αίτια πού άναζήτησα εί- ναι έξω από τά συνηθισμένα.

ΠΑΥΛΟΣ Δ. ΛΕΚΚΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ **ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΣΟΑΡΑΒΙΚΟ ΚΟΛΠΟ

Διευρύνονται οι επικίνδυνες ζώνες

Στά πλαίσια της ένεργοποίησης της από 29 Μαΐου 1987, ειδικής Συλλογικής Σύμβασης για πλοίες στον Περσσοαραβικό Κόλπο, διευρύνθηκαν οι επικίνδυνες ζώνες που περιλαμβάνονται στη παραπάνω σύμβαση κατά τη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στις 28 Αυγούστου μεταξύ αντιπροσωπειών της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας.

Σύμφωνα με τη σύμβαση η περιοχή του Περσσοαραβικού Κόλπου διαχωρίζεται σε δύο ζώνες, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε ζώνης, οι οποίες προσδιορίζονται από τις παρακάτω συντεταγμένες:

Πρώτη ζώνη: Τά λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή που βρίσκονται βόρεια του 27.30 Β πλάτους.

Δεύτερη ζώνη: Τά λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή που βρίσκονται μεταξύ δυτικότερα του μεσημβρινού 56.00 Α μέχρι και του παραλλήλου 27.30 Β.

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικά πλοία που κατευθύνονται στην πρώτη ζώνη και έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια Ιράν — Ιράκ καταβάλλεται πρόσθετο επίδομα που υπολογίζεται πάνω στο μηνιαίο μισθό που καθορίζεται από την ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Έργασίας για κάθε ναυτικό ως εξής:

α) Προκειμένου για δεξαμενόπλοια ποσοστό 140%.

β) Προκειμένου για φορτηγά ποσοστό 125%.

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικά πλοία, που κατευθύνονται στην πρώτη ζώνη και έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια της Σαουδικής Αραβίας και του Κουβέϊτ, καταβάλλεται πρόσθετο επίδομα που υπολογίζεται

και πάνω στο μηνιαίο μισθό που καθορίζεται από την ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Έργασίας για κάθε ναυτικό ως εξής:

α) Προκειμένου για δεξαμενόπλοια ποσοστό 70%.

β) Προκειμένου για φορτηγά ποσοστό 45%.

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικά πλοία που κατευθύνονται στη δεύτερη ζώνη και έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια του Ιράν καταβάλλεται πρόσθετο επίδομα που υπολογίζεται πάνω στο μηνιαίο μισθό που καθορίζεται από την ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Έργασίας για κάθε ναυτικό ως εξής:

α) Προκειμένου για δεξαμενόπλοια ποσοστό 70%.

β) Προκειμένου για φορτηγά ποσοστό 45%.

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικά πλοία, που κατευθύνονται στη δεύτερη ζώνη και έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια εκτός του Ιράν, καταβάλλεται πρόσθετο επίδομα που υπολογίζεται πάνω στο μηνιαίο μισθό που καθορίζεται από την ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Έργασίας για κάθε ναυτικό ως εξής:

α) Προκειμένου για δεξαμενόπλοια ποσοστό 50%.

β) Προκειμένου για φορτηγά ποσοστό 30%.

Η χορήγηση του ανωτέρω επιδόματος αρχίζει από της εισόδου του πλοίου στον Περσσοαραβικό Κόλπο που καθορίζεται από το μεσημβρινό 56.00 Α και καταβάλλεται για όλο το χρονικό διάστημα το αντίστοιχο ποσοστό της ζώνης

και της περιοχής που είναι ο τελικός προορισμός του πλοίου και λήγει κατά την έξοδο του πλοίου από το μεσημβρινό 56.00 Α.

Εάν εκτός του βασικού μισθού έχει συμφωνηθεί και η καταβολή bonus αυτό δεν συμψηφίζεται με το πρόσθετο επίδομα που προβλέπεται από την παρούσα σύμβαση. Τυχόν αντίθετη συμφωνία στην ατομική σύμβαση του ναυτικού δεν ισχύει.

Τό παραπάνω πρόσθετο επίδομα καταβάλλεται για όσες ημέρες το πλοίο θα παραμείνει στις παραπάνω ζώνες που έχουν προσδιορισθεί, αλλά σε περίπτωση που δεν μπορεί το επίδομα αυτό να είναι λιγότερο των τριών (3) ημερών.

Ο πλοίαρχος υποχρεούται να ενημερώσει έγγραφως το πλήρωμα ότι το πλοίο κατευθύνεται στον Περσσοαραβικό Κόλπο, όποτε ο ναυτικός υποχρεούται εντός επτά (7) ημερών από την ενημέρωσή του, να δηλώσει γραπτώς εάν θα ακολουθήσει το πλοίο ή όχι. Εάν όμως η προθεσμία των 7 ημερών, δεν μπορεί να εξαντληθεί λόγω πλοιο μικρότερου των 7 ημερών, τότε στην αντίστοιχη έγγραφη ανακοίνωση του πλοιάρχου ο ναυτικός υποχρεούται να δηλώσει το γραπτώς τρεις (3) ημέρες προ της εισόδου (56.00 Α) του πλοίου στον Περσσοαραβικό Κόλπο. Στις περιπτώσεις αυτές, εάν ο ναυτικός εδήλωσε ότι δεν επιθυμεί να ακολουθήσει το πλοίο, δικαιούται παλιννόστηση δαπάναις του πλοίου. Άλλως εάν δηλαδή δεν τηρηθούν οι προθεσμίες, ο ναυτικός βαρύνεται με τα έξοδα παλιννόστησής του.

Ανάλογα ποσοστά θα παίρνουν οι ναυτικοί και για το λιμάνι της Ακαμπα.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

‘Ο πλούτος τής Καραϊβικής

Στήν Καραϊβική αναπτύσσεται μία ιδιαίτερα έκτεταμένη οικονομική και οικολογική χωρογράφηση στην οποία θα υπάρχει θέση απασχολήσεως ενός πολύ μεγάλου αριθμού ειδικών επιστημόνων, τριπλασίου σχεδόν από εκείνον που αρχικώς αναμενόταν. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που προσφέρει τεράστια πλεονεκτήματα για τη ναυτιλία, τούς λιμένες, την αλιεία, τον τουρισμό, τη γεωργία, τις ασφαλίσεις, τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και πολλές άλλες βιομηχανίες και επιχειρήσεις σε μεγάλο αριθμό χωρών.

Τό πρόγραμμα εξερευνήσεως των ωκεανογραφικών πηγών τής Καραϊβικής (Caribien Oceanographic Resources, CORE) θα χρησιμοποιήσει για τη χωρογράφηση τό σκάφος «Sagar Kanya» τής Ινδίας, 4.209 τόννων που θεωρείται στο είδος του ένα από τα πιο σύγχρονα ερευνητικά πλοία του κόσμου.

Κεντρική ιδέα του προγράμματος CORE είναι να επιτρέψει στις πτωχές χώρες τής περιοχής να επωφεληθούν του νέου θεσμού των «οικονομικών ζωών» που καθιέρωσε η γνωστή διεθνής σύμβαση των Ηνωμένων Έθνων περί του δικαίου τής θαλάσσης. ‘Ο θεσμός αυτός παραχωρεί επί παράκτια κράτη τό δικαίωμα τής αποκλειστικής οικονομικής εκμεταλλεύσεως τεραστίων θαλασσίων ζωνών εκτεινομένων σε πλάτος 200 μιλίων από τις άκτές τους.

Τό πρόγραμμα, κόστους 1 εκατομ. δολλ. όφειλεται στην πρωτοβουλία τής Κοινοπολιτειακής Γραμματείας (Commonwealth Secretariat) που έδρεύει στο Λονδίνο, και θεωρείται σπουδαίος σταθμός στην εξέλιξη τής διεθνούς οικονομικής και τεχνολογικής συνεργασίας, δεδομένου ότι προωθεί τή σύνδεση πολλών πτωχών χωρών που τελούν σε διαφορετικούς βαθμούς ανάπτυξεως.

‘Αρχίζοντας στις 14 ‘Απριλίου, η χωροστάθμιση θα περιλάβει μία σειρά ερευνητικών περιηγήσεων, οι όποιες θα οδηγήσουν στη δημιουργία μιάς «τραπέζης» πληροφοριών με ζωτικής σημασίας στοιχεία και επιστημονικές πληροφορίες καθώς και στη δημιουργία τοπικών προτύπων για τήν προστασία από τή ρύπανση.

Τό πλοίο «Sagar Kanya» είναι ύψηλης τεχνολογίας σκάφος ικανό για πανοειδείς ωκεάνιες εξερευνήσεις, τό όποιο πρόσφατα εξοπλίσθηκε με ένα υπερσύγχρονο όργανο χαρτογραφίσεως του θαλασσίου βυθού. ‘Ο Γενικός Γραμματέας τής Commonwealth Secretariat κ. Shridath Remphal ζήτησε πέροι από τήν Ινδική κυβέρνηση να υποστηρίξει τό πρόγραμμα έρευνών και οι σχετικές προετοιμασίες άρχισαν άμέσως, τό δε

τελικό πρόγραμμα των έρευνητικών πλόνων που θα πραγματοποιήσει τό σκάφος συμφωνήθηκε σε τελευταία σύσκεψη που έλαβε χώρα στο Port of Spain του Τρινιντάντ άφου άναθεωρήθηκε σε όσα σημεία κρίθηκε άναγκαίο, ύστερα από τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον που επέδειξαν οι οργανισμοί έρευνών και εκπαιδευσεως των χωρών τής περιοχής.

‘Αρμόδιος παράγων τής Γραμματείας δήλωσε ότι οι επιστήμονες τής Καραϊβικής είναι ένθουσιασμένοι για τή συνεργασία τους στη χωρογράφηση αυτή, που είναι άσφαλώς η μεγαλύτερη ως τώρα έρευνα που γίνεται στις θάλασσές τους. ‘Ο αρχικός αριθμός των 25 επιστημόνων που επρόκειτο να μέσχουν στην άποστολή αύξήθηκε τώρα σε 70 περίπου άκαδημαϊκούς και έν ενεργεία επιστήμονες. ‘Επειδή όμως οι διαθέσιμοι χώροι επί του «Sagar Kanya» είναι άρκετά περιορισμένοι, πολλοί από τούς ειδικούς αυτούς θα πρέπει να χωρισθούν σε βάρδιες για να μπορέσουν να πάρουν μέρος στη δίμηνη περίπου περιήγηση. Τελικά η Γραμματεία και η Ινδική κυβέρνηση, που είναι οι κύριοι όργανοί τής άποστολής, άναγκάσθηκαν να τροποποιήσουν τά αρχικά σχέδιά τους ώστε να ρυθμισθούν σχετικά προβλήματα και να βρεθούν ικανοποιητικές λύσεις για όλους.

Τό ενδιαφέρον αυτό εξηγείται από τά τεράστια οικονομικά και επιστημονικά όφέλη που θα προσπορίσει στις χώρες τους τό πρόγραμμα χωρογραφίσεως. Οι έν λόγω ειδικοί επιστήμονες αντιπροσωπεύουν διάφορους οργανισμούς ωκεανογραφικής έρευνής και παιδείας που ανήκουν στην ‘Αντίγκουα, Μπαχάμας, Μπαρμπάντος, Μπελίζ, Δομενίκα, Γρενάδα, Γουιάνα, Τζαμάικα, Μοντσεράτ, Σάντ Νέβις, Σάντα Λουσία, Σάν Βίνσεντ, Γκρεναντίν, Τρινιντάντ και Τομπαγκό.

Χρησιμοποιώντας τά δεδομένα που θα συγκεντρωθούν στον τομέα τής φυσικής, χημικής, βιολογικής και γεωλογικής ωκεανογραφίας από τά ειδικά όργανα του πλοίου, οι επιστήμονες αυτοί θα είναι σε θέση να όριοθετήσουν τις ζωτικές και μη ζωτικές θαλάσσιες περιοχές, όπως είναι οι άλιευτικές, βιομάζης, όρυκτολογικές και ένεργειακές πηγές στα ύδατα τής Καραϊβικής. Μπορεί εξάλλου τό πρόγραμμα να άποκαλύψει και νέες άγνωστες πηγές οικονομικώς εκμεταλλεύσιμες και να οδηγήσει σε βελτιωμένες συνεργατικές μεθόδους για τόν έλεγχο τής ρυπάνσεως. ‘Οκτώ επιστήμονες τής Καραϊβικής, διαφόρων κλάδων, θα παραμείνουν επί του «Sagar Kanya» καθ’ όλη τή διάρκεια των πλόνων μέσω των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των χωρών που μετέχουν

στην άποστολή. Θα παραμείνει επίσης μία ομάδα Ινδών έπιστημόνων που θα διευθύνουν τό έργο. Οι ομάδες των άλλων έπιστημόνων τής Καραϊβικής θα μείνουν περιοδικώς επί του πλοίου κατά διαστήματα μικρότερης διάρκειας.

Προπαρασκευαστικά μαθήματα για 22 επιστήμονες τής Καραϊβικής άρχισαν πέροι στο ‘Εθνικό Ινστιτούτο ‘Ωκεανογραφίας που έδρεύει στη Γκόα τής Ινδίας. Πρόσθετη ειδική μετεκπαίδευση παρέχεται από διάφορα Ινδικά Ινστιτούτα όπως τό Ινστιτούτο ‘Αλιευτικών Έρευνών του Κοχίν, η Μετεωρολογική ‘Υπηρεσία του Νέου Δελχί, τό Ινστιτούτο Τροπικής Μετεωρολογίας του Πούκ και η ‘Επιτροπή Πετρελαίου και Φυσικού άερίου τής Βομβάης.

Στή χρηματοδότηση του προγράμματος θα συμβάλουν η Ινδία κατά 36% οι μετέχουσες χώρες τής Καραϊβικής κατά 23% (κυρίως καύσιμα και τρόφιμα) και η Κοινοπολιτειακή Γραμματεία κατά τό ύπόλοιπο ποσοτό μέσω του Κεφαλαίου Τεχνικής Συνεργασίας.

‘Η άνάλυση και έπεξεργασία των δεδομένων που συγκεντρώνονται στη διάρκεια των πλόνων θα γίνεται κυρίως επί του πλοίου και θα ολοκληρωθεί άργότερα στο Ινστιτούτο τής Γκόα. Τά όριστικά βασικά στοιχεία του ηλεκτρονικού ύπολογιστού θα κατατεθούν σε όρισμένες περιφερειακές και ένθνικές ‘Υπηρεσίες των μετεχουσών χωρών.

Θα πρέπει να τονισθεί ότι όλες αυτές οι χώρες προσβέπουν στη θάλασσα ως τή κύρια, άν μή τή μοναδική, οικονομική πηγή, δεδομένου ότι οι οικονομίες τους είναι στενά δεμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές, τόν τουρισμό και τήν εξαγωγή άγροτικών άγαθών. Για τό λόγο αυτό είναι έντελώς δικαιολογημένη η έλπίδα τους ότι η χωρογράφηση αυτή τής Καραϊβικής θα άποκαλύψει και θα προσδιορίσει τις τεχνικά προσιτές και εκμεταλλεύσιμες νέες θαλάσσιες πηγές οι όποιες τούς είναι προς τό παρόν άγνωστες μολονότι βρίσκονται μέσα στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες τους. Οι νέες αυτές πλουτοπαραγωγικές πηγές πιστεύεται ότι θα μπορέσουν να στρίψουν πλουσιοπάροχα πολλές μελλοντικές βιομηχανίες.

Σχετικά με τις άνωτέρω προσδοκίες, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τό 1984 τό ίδιο αυτό πλοίο, τό «Sagar Kanya», είναι εκείνο που ανακάλυψε τό πρώτο μεγάλο άπόθεμα πολυμεταλλικών κοινούλων στον Ινδικό ωκεανό, περίπου 3000 μίλια μακριά απ’ τήν Ινδία και έτσι η Ινδία κατέχει τώρα στον Ινδικό, σύμφωνα με τή σύμβαση του δικαίου τής θαλάσσης, τό δικαίωμα εξορύξεως σε έκταση 150 περίπου τετραγωνικών μιλίων στο θαλάσσιο βυθό τής περιοχής

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'NK' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' is formed by two vertical bars connected at the top, and the 'K' is formed by a vertical bar on the left and two diagonal bars meeting at a point on the right. The logo is centered on a light blue background that has a wavy, torn-paper-like edge on the left side.

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



**SHIPPING ENTERPRISES
MANILA**

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)

99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



**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: 2493706 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**

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

'Ονόματα ναυτικών μας στη ξένη

ΑΠΟ ΤΑ ΒΙΒΛΙΑ ΤΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ ΛΙΒΟΡΝΟΥ

Υπάρχουν μερικά βιβλία κλειδιά ή έργα, όπως τα λέμε, δηλ. βιβλία, από τα οποία οδηγείσαι σε άλλα βιβλία ή, κυρίως, σε ώριμους τομείς νέων γνώσεων και ειδίσεων. Ένα τέτοιο βιβλίο είναι αυτό της 'Ιστορικής και 'Εθνολογικής 'Εταιρίας Πελοποννήσου που τυπώθηκε στην Πάτρα μόλις το 1986 και επιγράφεται «Οι κώδικες γάμων και βαπτίσεων της 'Ελληνικής κοινότητας Λιβόρνου (1760 κ.ε.ε.), έργο του Προέδρου της κ. Κώστα Ν. Τριανταφύλλου.

Ο κ. Τριανταφύλλου βρέθηκε το 1967 στη Βενετία, στο εκεί 'Ελληνικό 'Ινστιτούτο που υπάρχουν οι ανωτέρω κώδικες και τους εξέδωσε. Η Πάτρα θεωρήθηκε καθήκον της να τους τυπώσει, γιατί πολλά ονόματα εκεί είναι Πατρινά, εξ άλλου, αφού δεν μπορεί να τους τυπώσουν πια οι 'Ελληνες του Λιβόρνου, ως τό κάμει αυτό η πλησιέστερη, μία από τις πλησιέστερες 'Ελληνικές πόλεις.

Οι κώδικες αυτές έχουν πολλές ειδήσεις, επίσημες μάλιστα, για την παρουσία και την κοινωνική δραστηριότητα των 'Ελλήνων ναυτικών των νεωτέρων χρόνων, αφού δίνουν την παρουσία τους στο Λιβόρνο που είχε στον περασμένο και προπερασμένο αιώνα μεγάλη 'Ελληνική κίνηση και πολλούς πατριώτες ευκατάστατους.

Ας ανθολογήσουμε μερικά από αυτά τα επίσημα στοιχεία για γνωστές 'Ελληνικές οικογένειες έφοπλιστών και πλοίαρχων.

Τόν 'Ιούλιο 1897 ο 'Ελλην έφημέριος του Λιβόρνου πηγαίνει στην Γένουα και βαπτίζει ένα 'Ελληνόπουλο (καταγωγής από Σπέτσει του Γεωργίου Α. Πετρούτση) και ανάδοχος είναι ο Μιχ. Γ. 'Εμπειρικός εξ 'Ανδρου ναυτικός. Τό παιδί τό όνόμασε 'Αρστέιδη. Ο πατέρας του παιδιού ήταν έμπορομεσίτης στη Γένουα.

Στό Λιβόρνο τό Σεπτέμβριο 1910 γί-

νεται βάπτισμα παιδιού από τη Ρουμανία στην 'Ελληνική εκκλησία και ανάδοχος είναι ο Μηνάς Διακάκης πλοίαρχος, όπως γράφεται στη 'Ελληνική συντεταγμένη σχετική ληξιαρχική πράξη.

Παλαιότερα, στά 1807 και 1809 ανάδοχος είναι ο Λεωνίδας 'Αργέντης, άρα παρέμεινε μόνιμα στό Λιβόρνο.

Από τό 1846 μέχρι του 1876 έχουμε πολλές βαπτίσεις και αναφέρονται οι Χιώτες Γεώργιος και άλλοι Σκαρμαγκά. Η σύζυγος του Λαυρεντίου, γιου του Παντιά, ήταν τό γένος Ροδοκανάκη, επομένως αυτόν τον καιρό οι δύο μεγάλες 'Ελληνικές οικογένειες βρίσκονται στό Λιβόρνο της 'Ιταλίας. 'Εξ άλλου «παρά του έν Πίζη φοιτούντος τά νομικά κ. 'Ερρίκου Ε. Βανδόρου εκ Κεφαλληνίας» βαπτίζεται τό 1879 τό παιδί του Δ. Βλάχου εκ Μυτιλήνης. Ο «Καπετάν Τζουάνος Βαρσαμάκης» βαπτίζει τό 1775, ο αυτός καπετάνιος τό 1778, αλλά τό 1779 του βαπτίζουν τό παιδί και τό είπαν Σταμάτη. Η ανάδοχος ήταν από τη Μήλο.

Έχουμε στό Λιβόρνο και την οικογένεια Βεργωτή από την Κεφαλλονία. Τό 1807, Μάη μήνα, παντρεύεται ο Νικολ. Βεργωτής και παράνυμφος είναι ο Πατρινός 'Ανδρ. 'Αργυρόπουλος. Τό 1808 βαπτίζεται τό κορίτσι του Ζαχάρω μέ τον ίδιο κουμπάρο, ο γιός του Παναγιώτης τό 1811 μέ ανάδοχο την κοντέσσα Φωτεινή Μοντζινίκου. Τόν Μάρτιο 1818 βαπτίζεται ο γιός του κουινιάδου του Βεργωτή Χριστοδ. Μπογιατζάκης και ο Βεργωτής είναι ανάδοχος. Η Εύγενα σύζυγος Γ. Βεργωτή είναι ανάδοχος σέ βάπτισμα τό 1852 τό δέ 1853 ο ανηψιός της κυρίας Πολυξένης Βεργωτή. 'Ανάδοχος ή κυρία Μέαμπη εκ Σπετσών.

Στό Λιβόρνο από του 1837 ζει και ή οικογένεια των Βλαστών από τη Χίο, συγενική του Παντιά Ροδοκανάκη (και ή οι-

κογένεια Γεώργ. Μαυροκορδάτου, συγγενής των προμημονευθέντων, από τη Χίο κι αυτή από του 1823. Καί οι οικογένειες Ράλλη Πετροκόκκινου, Σκυλίτση.

Υπάρχουν στό Λιβόρνο πολλοί Γαλαξιδιώτες ('Ενθύμιος Γρίβας, Κωνστ. Γρίβας, 'Ιωάν. Φόρος, Θεμιστ. 'Αργυρόπουλος, Κωνστ. Ραβανάσης, ναυτικός εκ Γαλαξιδίου ή γυναίκα του Πατρινιά). Ο καπετάν Γεώργ. Γαλαξιδιώτης βαπτίζει τό 1815 τό παιδί του Νικολάου Κεφαλλονίτη.

Υπάρχουν και Θεοτοκάτοι εκ Κεφαλληνίας εκτατεστημένοι στό Λιβόρνο. Τό 1766 ο υιός του Καπετάν Σολωμού από τό Θειάκι ('Ιθάκη) βαπτίζει τό παιδί του.

Ο Πλοίαρχος Νικολ. Νιάδας εκ Κάσου είναι ανάδοχος στη βάπτισή του παιδιού του Μιχ. Γρίβα τό 1883 (ο πατέρας του παιδιού Γαλαξιδιώτης).

Ο Πλοίαρχος Στυλιανός Α. Μαράτος εξ 'Ιθάκης είναι ανάδοχος σέ βάπτισμα που έγινε στη Γένουα τό 1892. Γονείς του παιδιού Γ. Πετρούτσης και Λασκαρίνα Σωτηρίου, και οι δύο από τις Σπέτσες. Τών αυτών βαπτίζεται παιδί στό 1894 εις Σαβόνα, μέ τον ίδιο ανάδοχο. Πλοίαρχος ο πατέρας του παιδιού και πλοίαρχος ο ανάδοχος. Στά 1920 έχουμε στό Λιβόρνο Μ. Πατέρα, Κ. Ποντικό, Καλλιόπη Ποντικού, Μαρία 'Ι. Πατέρα (μάρτυρες σέ βάπτισμα). Τό 1928 ο ανάδοχος ο Στεφ. Ψαράς έφοπλιστής εκ Χίου.

Και άλλα πολλά τέτοια στοιχεία μπορούμε να βρούμε στό δημοσιευμένο αρχείο της 'Ελληνικής Κοινότητας Λιβόρνου. Όποιος πάει έως εκεί, μπορεί ακόμη και σήμερα να βρει τό νεκροταφείο της Κοινότητός μας (μέ 'Ελληνικές επιγραφές) στό κέντρο της σημερινής πόλεως. Καί ο ναός της 'Αγίας Τριάδος διατηρόνταν ως τό χειμώνα του 1960, αλλά, μέ τις πρώτες νίκες του στρατού, ο Μουσολίνι αυτοπροσώπως διέταξε και κατεδαφίστηκε.

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

NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX · United Kingdom

Tel: 071 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G

Telefax: 071 · 828 9179



ΔΑΝΙΑ

Νέα μηχανή ντίζελ MAN B&W

Επιτυχία σημειώνει η νέα χαμηλόστροφη μηχανή τύπου S26MC της MAN B&W με την οποία ναυπηγοί και έφοπλιστές εξοπλίζουν πλοία μικρού έως μεσαίου μεγέθους.

Ο τύπος S26MC περιλαμβάνει μοντέλα με 4 έως 8 κυλίνδρους που παρέχουν αποδόσεις ισχύος μέχρι 3.970 BHP στις 250 στροφές/λεπτό, επιτρέποντας έτσι την άμεση σύνδεση με έλικα σταθερού ή μεταβαλλόμενου βήματος.

Άλλα πλεονεκτήματα της νέας σχεδίασης περιλαμβάνουν την υψηλή αξιοπιστία, μικρές απαιτήσεις συντήρησης και έντυπια οικονομία καυσίμων. Ήδη έχουν παραγγελθεί από διάφορα ναυπηγεία 41 παρόμοιες μηχανές για να τοποθετηθούν σε φορτηγά ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια, ενώ πολύ ικανοποιητική αναφέρεται η απόδοση από 19 μηχανές που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Προβληματικά υπερδεξαμενόπλοια

Η γνωστή ναυπηγική εταιρία της Ίαπωνίας Mitsubishi Heavy Industries πρόκειται να ανακαλέσει από την ενεργό ύπηρεσία δεκά υπερδεξαμενόπλοια ηλικίας μικρότερης των πέντε ετών, μετά τη πρόσφατη ανακάλυψη ρωγμών στις δεξαμενές φορτίου. Συγχρόνως συμβουλεύει και άλλους Ίάπωνες πλοιοκτήτες που είχαν ναυπηγήσει σκάφη

παρόμοιας σχεδίασης, να αποσύρουν για έλεγχο τα πλοία τους. Πρόσφατα ο Αλφρέδ Ρέτζιστερ και ο Αμερικανικός Ναυγνώμονας είχαν προειδοποιήσει ότι τα σύγχρονα δεξαμενόπλοια στη ναυπήγηση των οποίων συμμετέχει σε μεγάλες ποσότητες το μαλακό άσφαλι και όπου οι σιδηροδροκοί ενίσχυσης είναι λιγότεροι, θα μπορούσαν να υποστούν σημαντική μείωση στη χρησιμη ζωή τους εκτός αν συντηρούνται επαρκώς. Ήδη οι αναγκαίοι έλεγχοι και επισκευές εκτελούνται σε τρία σκάφη στην επισκευαστική βάση του Ντουμπάι, ενώ υπάρχουν φόβοι για τις επιπτώσεις που θα είχε στο διεθνές πετρελαϊκό εμπόριο μία μαζική απόσυρση υπερδεξαμενοπλοίων από την αγορά.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τό Διεθνές νηολόγιο

Τό νέο διεθνές νηολόγιο του Λουξεμβούργου αναμένεται ότι θα αρχίσει να λειτουργεί από τον προσεχή Νοέμβριο, με καθυστέρηση 12 μηνών περίπου, από ότι είχε αρχικά υπολογισθεί. Αν και τό νηολόγιο αυτό βασικά θα εξυπηρετήσει του Βέλγους, εν τούτοις ανάλογο ενδιαφέρον επιδεικνύουν και άλλοι Ευρωπαίοι έφοπλιστές.

ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

Ναυπηγήσεις μικτών σκαφών

Η μεγάλη ναυπηγική εταιρία της Νότιας Κορέας Χιουντάι ανέλαβε τη ναυπήγηση σειράς μικτών σκαφών συνδυασμένης μεταφοράς για λογαριασμό Νορβηγικών συμφε-

ρόντων. Συνολικά θά ναυπηγηθούν δεκαέξι σκάφη συνδυασμένης μεταφοράς μεταλλεύματος / χύμα φορτίων / πετρελαίου των 85.000 τόν. d.w. με βάση τό Νορβηγικό ναυπηγικό πρότυπο Superflex. Τα σκάφη θά διαθέτουν ενισχυμένη προστασία με τη μορφή διπλών τοιχωμάτων ώστε νά έχουν την δυνατότητα δρομολόγησης στις γραμμές της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ και του Κόλπου καθώς και της Καραϊβικής Θάλασσας.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δέν πληρώνουν τά τέλη νηολόγησης

Μετά την πρόσφατη κρίση που έπληξε τό Παναμαϊκό νηολόγιο λόγω του Αμερικανικού εμπάργκο που είχε σαν αποτέλεσμα την φυγή 919 πλοίων, ένα καινούργιο πρόβλημα πλήττει τό παναμαϊκό νηολόγιο.

Από τά 11.661 πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στο νηολόγιο τό 1989, τά 7.363 δέν είχαν εξωφλήσει τά τέλη τους και πρόκειται νά διαγραφούν. Τό πραγματικό μέγεθος του στόλου έχει μειωθεί στα 6.500 πλοία και περιλαμβάνει τά πλοία που έχουν εξωφλήσει τις υποχρεώσεις τους καθώς και 300 νέες εγγραφές.

Επίσης σημαντικό πρόβλημα για τη διοίκηση του νηολογίου παραμένουν οι καταχρήσεις και ή διαφθορά των αξιωματούχων του Παναμά και ήδη ή πρόξενος στην Αμβέρσα έχει συλληφθεί, ενώ ή Σεσάβες έχει καταγγείλει έννέα ακόμα προξένους σαν υπαίτιους διαφθοράς. Παρόλα αυτά ή διοίκηση του Παναμαϊκού νηολογίου προχωρεί στην επέκταση των περιφερειακών γραφείων της στη Νέα Υόρκη, τό Λονδίνο και τό Χόγκ Κόγκ και σε τρείς άλλες πόλεις. Ακόμα τό νηολόγιο επανεισάγει τό σύστημα της ετήσιας επιθεώρησης των πλοίων και αναθεωρεί τη διαδικασία έλέγχου των ναυτικών διπλωμάτων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Κερδοφόρα ή Σοβκομφλότ

Η Σοβκομφλότ είναι ή πρώτη Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία που δημοσιοποίησε τόν ισολογισμό της επιδεικνύοντας κέρδη 75 εκατ. δολларίων για τό χρονικό διάστημα με-

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ Ίαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις και είς έτέρους λιμένας Απώ Ανατολής.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ταξύ 'Ιουλίου 1988 και Δεκεμβρίου 1989.

Κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίων απέφεραν 123 εκατ. ρούβλια, ενώ κοινές επιχειρήσεις με άλλες εταιρίες, τόκοι από καταθέσεις, προμήθειες και κέρδη από πωλήσεις πλοίων συνεισέφεραν σε ένα συνολικό εισόδημα 230 εκατ. δολларίων. Τα έξοδα που περιλαμβάνουν εξόφληση δανείων και την υποτίμηση του ρουβλίου έφτασαν τα 88,5 εκατ. ρούβλια.

Η Σοβκομφλότ διαθέτει έμπορικό στόλο 150 σκαφών, συνολικού τοννάζ 2,9 εκατ. τόννων, τον οποίο διαχειρίζονται επτά εταιρίες — μέτοχοι καθώς επίσης και 28 σκάφη συνολικού τοννάζ 1,4 εκατ. τόννων τα οποία διαχειρίζεται είτε μέσω θυγατρικών εταιριών, είτε σε κοινή πλοιοκτησία με ξένες εταιρίες. Η συνολική αξία του στόλου της υπολογίζεται σε 1,8 δισεκ. δολάρια.

Η σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία έχει επίσης αναθέσει παραγγελίες για ναυπήγηση 54 σκαφών συνολικού τοννάζ 2,9 εκατ. τόννων με ήμερομηνία παραλαβής τα τέλη του 1994, που περιλαμβάνουν 10 δεξαμενόπλοια, 10 μικτά σκάφη, έξι μπάλκερς, 12 σκάφη μεταφοράς ξυλείας, πέντε ύγραριοφόρα, τέσσερα κοντεϊνερόπλοια και επτά φορτηγίδες. Ακόμα η Σοβκομφλότ έχει παραγγείλει πολλές ακόμα ναυπηγήσεις για λογαριασμό άλλων Σοβιετικών ναυτιλιακών εταιριών.

Εκμεταλλευσόμενη πλήρως την έλευθερία διαχείρισης που της παρέχει η νέα Σοβιετική πρακτική της ελεύθερης οικονομίας, η Σοβκομφλότ επανανολόγησε πρόσφατα 44 πλοία συνολικού τοννάζ 1,2 εκατ. τόν. στο Κυπριακό νηολόγιο και συνολικά διαχειρίζεται το 75% του ύκεανοπόρου στόλου της (72 πλοία) υπό ξένες σημαίες.

Ανάπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας

Πέντε σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες και το Έλβετικό συγκρότημα Inter Maritime Management της Γενεύης πρόκειται να συγκροτήσουν τη πρώτη Σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία που θα ασχολείται αποκλειστικά με τη τουριστική ναυτιλία. Με την επωνυμία Global Sovcruise η νέα εταιρία θα διαθέτει εκτός από κρουαζιερόπλοια και τουριστικά θέρετρα στη Σοβιετική Άπω Ανατολή, τον Εύξεινο Πόντο, τη Βαλτική και τις περιοχές της Άρκτικής και θα απευθύνεται κυρίως στους ξένους τουρίστες που επιθυμούν να επισκεφθούν την Σοβιετική Ένωση.

Στη νέα εταιρία συμμετέχουν οι Σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες Fesco (Ναυτιλιακή Έταιρία της Άπω Ανατολής), η ναυτιλιακή εταιρία του Μουρμάνσκ, η ναυτιλιακή εταιρία της Έσθονίας, ο Όργανισμός Λιμένος της Όδησσου και η ναυλομεσιτική εταιρία Sovfracht.

Τό μέγεθος του Σοβιετικού τουριστικού στόλου έχει μειωθεί δραστικά από 67 κρουαζιερόπλοια το 1986, σε 46 σήμερα, κατά κύριο λόγο συνεπεία των αυστηρών κανονισμών που τέθηκαν σε ισχύ μετά από σειρά τραγικών ναυαγίων που έπληξαν τα Σοβιετικά κρουαζιερόπλοια.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Οι δραστηριότητες των ναυπηγείων Kerpel

Η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα Kerpel Shipyards της Σιγκαπούρης εξασφάλισε την

σημαντική επίσκεψη του υπερδεξαμενόπλοιου «Happy Giant» για λογαριασμό της πλοιοκτητικής εταιρίας Norman International Group της Νορβηγίας. Οι επισκευαστικές εργασίες, που θα κοστίσουν περί τα 40 εκατομ. δολάρια, θα περιλαμβάνουν την ολοκληρωτική ανοικοδόμηση της υπερκατασκευής και των δεξαμενών φορτίου, με τη χρησιμοποίηση περίπου 3.000 τόννων χάλυβα. Η ήμερομηνία παράδοσης του σκάφους υπολογίζεται στις αρχές του 1991, ενώ πολύ πρόσφατα το ναυπηγείο παρέδωσε δύο πλωτές δεξαμενές ανυψωτικής ικανότητας 14.000 τόν. και 2.400 τόν. αντίστοιχα που προορίζονται για την επισκευαστική βάση Chokhani στο Μαντράς της Ινδίας.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Κάρβουνο για ενέργεια

Σημαντικές αυξήσεις παρουσιάζει η εισαγωγή άνθρακα στο Χόγκ Κόγκ, η οποία ακολουθώντας τις τάσεις της τελευταίας δεκαετίας έφτασε το ύψος ρεκόρ των 9,9 εκατ. τόννων. Οι κυριώτερες πηγές από τις οποίες το Χόγκ Κόγκ αγοράζει άνθρακα είναι η Νότια Αφρική, η Κίνα και η Αυστραλία ενώ περιστασιακά έγιναν και εισαγωγές από την Κολομβία, τον Καναδά τις ΗΠΑ και την Ινδονησία σε μικρές σχετικά ποσότητες.

Ο άνθρακας χρησιμοποιείται κυρίως για τη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και καθώς η ανάγκη για μεγαλύτερη παραγωγή ενέργειας αυξάνεται προβλέπεται ότι θα αυξηθούν σημαντικά και οι εισαγωγές άνθρακα.

AEGEAN OCEANIC S.A.

**12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS**

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

**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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



730 σπουδαστές θά εισαχθούν έφέτος στίς ΑΔΣΕΝ πλοιάρχων καί μηχανικών

Έπτακόσιοι τριάντα σπουδαστές θά εισαχθούν έφέτος, σύμφωνα μέ σχετική ύπουργική απόφαση στίς 'Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων καί Μηχανικών. 'Από αούτους 350 θά εισαχθούν στίς Σχολές Πλοιάρχων καί 380 στίς Σχολές Μηχανικών.

Οί ύποψήφιοι πρέπει νά είναν απόφοιτοι γενικού ή τεχνικού ή επαγγελματικού Λυκείου ή άλλου ισότιμου Σχολείου καί νά μήν έχουν συμπληρώσει τό 24ο έτος τής ηλικίας τους, εκτός των ύποψηφίων πού έχουν έξι μήνες θαλάσσια ύπηρεσία, γιά τούς όποιους τό όριο ηλικίας αυξάνεται στά 30 χρόνια.

Αυξάνονται οί εισφορές καί τά έφ' άπαξ των Ταμείων Προνοίας Έμπορικού Ναυτικού

Μέ κοινές αποφάσεις των ύπουργών Έθνικής Οικονομίας, Οικονομικών καί του άναπληρωτή ύπουργού Ναυτιλίας, εγκρίθηκε αύξηση τής τακτικής μηνιαίας εισφοράς των ασφαλισμένων του Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ), από τήν 1η 'Ιουλίου 1990 κατά 17%, ενώ κατά 5% αυξάνεται ή έφάπαξ παροχή πρός τούς μετόχους του παραπάνω Ταμείου.

Η αύξηση αούτη χορηγείται σέ όσους έλαβαν ή θά λάβουν από τό ΝΑΤ, παροχή (σύνταξη ή έφάπαξ αποζημίωση) μέ απόφαση πού φέρει ήμερομηνία μεταγενέστερη τής 1ης 'Ιουλίου 1990.

Επίσης εγκρίθηκε ή αύξηση τής τακτικής μηνιαίας εισφοράς των ασφαλισμένων του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Έμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ) από 1η 'Ιουλίου 1990 κατά 12%, ενώ οί έφάπαξ παροχές

ή επιλογή των εισαγομένων γίνεται μέ μηχανογραφικό σύστημα μέ βάση τον μέσο όρο του γενικού βαθμού του άπολυτηρίου καί των τελικών βαθμολογιών στά μαθήματα Έλληνικά ('Εκθεση), Μαθηματικά καί Φυσική.

Τά σχετικά δικαιολογητικά πρέπει νά ύποβληθούν μέχρι 24 Σεπτεμβρίου 1990 σέ όποιαδήποτε ΑΔΣΕΝ, γιά περισσότερες δέ πληροφορίες οί ενδιαφερόμενοι μπορούν νά απευθύνονται στό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας καί στίς κατά τόπους λιμενικές αρχές καί στίς 'Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού.

στούς μετόχους του ταμείου, αυξάνονται κατά 10%.

Η αύξηση αούτη χορηγείται σέ όσους έλαβαν ή πρόκειται νά λάβουν από τό ΝΑΤ παροχή (σύνταξη ή έφάπαξ αποζημίωση) μέ απόφαση πού φέρει ήμερομηνία μεταγενέστερη τής 30ης 'Ιουνίου 1990.

Τηλεπικοινωνιακή αναβάθμιση του Πειραιά

Νέα σύσκεψη πραγματοποιήθηκε στό 'Υπουργείο Ναυτιλίας στίς 29 Αύγουστου υπό τήν προεδρεία του άναπληρωτή ύπουργού κ. 'Αριστοτέλη Παυλίδη, γιά τήν αναβάθμιση του τηλεπικοινωνιακού κέντρου του Πειραιά, ώστε νά εξυπηρετεί σωστά τίς ανάγκες των ναυτιλιακών γραφείων.

Στή σύσκεψη πήραν μέρος ό ύφυπουργός

Μεταφορών καί Έπικοινωνιών κ. 'Απ. Κράτσας, ό γεν. γραμματέας του ίδιου 'Υπουργείου κ. Δ. Μπουλουός, ό ύπαρχηγός Λ.Σ. κ. Νίκος Χασιώτης καί ύπηρεσιακοί παράγοντες των δύο ύπουργείων.

Σύμφωνα μέ σχετική ανακοίνωση αποφασίστηκε:

- Η βελτίωση του συστήματος.
- Η εγκατάσταση συμβατικών καί ψηφιακών τηλεφωνικών κέντρων.
- Η εγκατάσταση ειδικού ραδιοσυστήματος γραφείου, πλοίου καί ή βελτίωση του αστικού δικτύου.

Οί έργασίες του προγράμματος θά αρχίσουν από τον Σεπτέμβριο, ενώ ολοκληρωτό πρόγραμμα θά ολοκληρωθεί τον 'Ιούνιο του 1991.

'Η 36η Σύνοδος 'Ασφαλείας του IMO

Στό Λονδίνο πραγματοποιείται από τίς 3 μέχρι 7 Σεπτεμβρίου ή 36η Σύνοδος τής ύποεπιτροπής ασφάλειας ναυσιπλοίας του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού (IMO).

Η ύποεπιτροπή πού θά συνεδριάσει υπό τήν προεδρία του αντιπλοιάρχου Ι. Πανόπουλου θά εξετάσει σειρά θεμάτων όπως πορειογράφηση πλοίων, έξοπλισμό τους μέ μέσα ηλεκτρονικής ναυτιλίας, τούς κανονισμούς άποφυγής σύγκρουσης, τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στά άτυχήματα, τήν εκπαίδευση των χειριστών των ύπηρεσιών έλέγχου κυκλοφορίας των πλοίων κ.α.

'Αγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου φέρονται ως οί άγοραστές του μικτού πλοίου «Merit I» 244.000 τον. d.w. ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι ποσού περί των 22 έκ.ατ. δολαρίων.

— Σέ μή κατανομαζόμενα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σούνιον» 21.032 τον. d.w., 13.540 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1967.

— Έλληνες είναι οί άγοραστές του πάναμαξ μπάλκερ «San Miguel Bay» 60.895 τον. d.w., 35.944 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 10 έκ.ατ. δολαρίων.

— Έλληνες επίσης άγόρασαν τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «White Coral» 64.438 τον. d.w., 37.522 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 5,3 έκ.ατ. δολαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Σαίντ Τζων

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

II» 38.987 τον. d.w. 21.619 τον. γκρόν, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 10 εκατ. δολларίων.

— Σέ "Ελληνες φέρεται πωληθέν τό μπάλκ κάρριερ «Yukona» 146.368 τον. d.w., 79.422 τον. γκρόν, γερμανικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 12 εκατομ. δολларίων, σέ συνδυασμό μέ χρονοναύλωση περιόδου 5 ετών.

Ειδική 'Αγγελία των Η.Π.Α. γιά τούς ναυτιλλομένους στόν 'Αραβικό Κόλπο

Τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας διαβίβασε μέσω των 'Εφοπιστικών 'Ενώσεων τήν ακόλουθη άγγελία γιά τούς ναυτιλλομένους στόν 'Αραβικό Κόλπο, αναφορικά μέ τή κρίση στή περιοχή μετά τήν επιδρομή του 'Ιράκ στό Κουβέϊτ.

SPECIAL WARNING TO MARINERS NO. 80

In response to requests from the legitimate Government of Kuwait and in exercising the inherent right of collective self-defence recognized under Art. 51 of the UN Charter, United States forces will, in cooperation with regional and allied forces, conduct a maritime operation to intercept the import and export of commodities and products to and from Iraq and Kuwait that are prohibited by UN Security Council Resolution 661.

Affected areas include the Strait of Hormuz, Strait of Rian, and other choke points, key ports, and oil pipeline terminals. Specifically, Persian gulf interception efforts will be concentrated in international waters south of 27 degree north latitude, Red Sea interception efforts will be conducted in international waters north of 22 degrees north latitude.

All merchant ships perceived to be proceed-

ding to or from Iraqi or Kuwait ports, or transshipment points, and carrying embargoed material to or from Iraq or Kuwait, will be intercepted and may be searched.

Ships which, after being intercepted, are determined to be proceeding to or from Iraq or Kuwait ports, or transshipment points, and carrying embargoed material to or from Iraq or Kuwait, will not be allowed to proceed with their planned transit.

The intercepting ship may use all available communications, primarily VHF channel 16, but including international code signals, flag hoists, other radio equipment, signal lamps, loudspeakers, and other appropriate means to communicate his directions to a ship. (Safe navigation may require vessels to be diverted to a port or anchorage prior conducting a search).

Failure of a ship to proceed as directed will result in the use of the minimum level of force necessary to ensure compliance.

Any ships including waterborne craft and armed merchant ships, or aircraft, which threaten or interfere with U.S. forces engaged in enforcing this maritime interception will be considered hostile.

Διμερείς Συμβάσεις 'Αλλοδαπών πληρωμάτων

Η "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών ολοκλήρωσε τίς ανανεώσεις των διμερών συμβάσεων μέ τά ακόλουθα αναγνωρισμένα Ναυτεργατικά Σωματεία:

— Αιγύπτου (The General Syndicate of Maritime Transport Workers).

— Φιλιππίνων (The Philippines Officers and Seamen's Union).

— Πακιστάν (Τη Πακισταν Σεαμεν'σ Θινιον) καί 'Ονδούρας (Federation de Sindicatos de Trabajadores Maritimas).

'Ανάλογες συμβάσεις προωθούνται πρός

ύπογραφή μέ σωματεία 'Ινδίας, Μπαγκλαντές, Χιλή καί Γκάνα, γιά τίς όποιες όταν θά ολοκληρωθούν θά σάς ενημερώσουμε.

"Εντυπα περιέχονται τά κείμενα καί επεξηγηματικές σημειώσεις των συμβάσεων μέ Αίγυπτο, Πακιστάν, 'Ονδούρα καί Φιλιππίνες διατίθενται από τήν Ε.Ε.Ε. κατόπιν έγγραφης έξουσιοδότησης.

'Επίσκεψη του κ. 'Ιωάν. Χατζηπατέ- ρα στόν κ. 'Αριστ. Παυλίδη

'Ο Πρόεδρος του Κομμίτη κ. 'Ιωάν. 'Αδ. Χατζηπατέρας εύρισκόμενος στήν 'Ελλάδα, επισκέφθηκε έθιμοτυπικά, τήν Δευτέρα 13 Αυγούστου, τόν αναπληρωτή 'Υπουργό Ε.Ν. κ. 'Αριστοτέλη Παυλίδη. Κατά τή συνάντηση παρευρέθησαν επίσης ό άρχηγός Α.Σ. 'Αντιναύαρχος κ. Γ. Βασόπουλος καί ό ύπαρχηγός Α.Σ. 'Υποναύαρχος κ. Ν. Χασιώτης.

Σταθερή ή ετήσια εισφορά πρός τήν 'Εταιρία «'Ελληνικά 'Ασφαλί- σεις κατά Κινδύνων Πολέμου»

Στά ίδια επίπεδα των δολ. 180 ανά πλοίο καθορίσθηκε ή εισφορά πρός τήν εταιρία «'Ελληνικά 'Ασφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου» γιά τό 1990.

'Επίσης μέ απόφαση τής 'Εταιρίας, τά υπό ελληνική σημαία έμπορικά πλοία τά όποια παρέμειναν σέ παροπλισμό επί ένα τουλάχιστον εξάμηνο κατά τή διάρκεια του 1989, δέν θά καταβάλουν εισφορά γιά τό έτος 1990.

'Ο κ. Εύγενίδης θά χρηματοδοτή- σει πρόγραμμα ύποτροφιών

'Ο κ. Νικόλαος Βερνίκος — Εύγενίδης, έξεδήλωσε τήν πρόθεσή του νά ενισχύσει τό ύπουργείο Παιδείας μέ σημαντικό χρηματικό ποσό γιά τή χρηματοδότηση προγράμματος ύποτροφιών μετεκπαιδύσεως μέ κατ'

ΣΤΟ ΒΡΑΧΑΤΙ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ ΚΟΝΤΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ



ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ

ΜΕ ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Γ. ΖΙΟΥΒΑΣ & ΣΙΑ ΕΕ

ΤΗΛ.: 01-4122111 & 0741 - 55774

ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΟΦΛΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

άρχην αντικείμενο την τεχνική εκπαίδευση. Σε σχετική ανακοίνωση προέβη ο Υπουργός κ. 'Αρ. Παυλίδης ο οποίος υπενθύμισε ότι ο κ. Εύγενιδης έχει χρηματοδοτήσει ανάλογα προγράμματα για τη μετεκπαίδευση λιμενικών αξιωματικών στο Πανεπιστήμιο του Λονδίνου σε οικονομικά, ναυτιλιακά και κοινωνικά θέματα.

Αρχισε η καταβολή οικογενειακών επιδομάτων

Αρχισε από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών η καταβολή στους δικαιούχους του οικογενειακού επιδόματος 1989.

Η ολοκλήρωση της καταβολής, σύμφωνα με ανακοίνωση του ΕΛΟΕΝ, θα συντελεσθεί μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου.

Σε περίπτωση επιστροφών οι δικαιούχοι θα πρέπει να απευθύνονται στα γραφεία του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. μετά από 50 ημέρες από την είδοποίηση του ταχυδρομείου.

Η διανομή των επιδομάτων γίνεται κατά τη σειρά καταθέσεως της αίτησεως στον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Η συνδρομή προς το Ν.Ε.Ε.

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (φ. 442/Β, 20.7.90) η απόφαση του Υπουργού κ. 'Αρ. Παυλίδη με την οποία καθορίζεται στις 6.500δρχ. η ετήσια συνδρομή που καταβάλλει κάθε πλοίο άνω των 500 κ.ο.χ. στο Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος.

Αλλαγές στη διεύθυνση του LRS στον Πειραιά

Ο κ. Μέλ Πήρσον, αρχιεπιθεωρητής του Λλόυδς Ρέτζιστερ όφ Σίπιγκ διαδέχθηκε τον κ. Ντέιβιντ Νίκολας στη διεύθυνση των γραφείων του Βρετανικού Νηογνώμονα στον Πειραιά.

Μετά την πενταετή επιτυχημένη σταδιοδρομία στη χώρα μας, ο κ. Νίκολας επιστρέφει στα κεντρικά γραφεία του LRS στο Λονδίνο για να συμμετάσχει στην ανάπτυξη της διεύθυνσης Marine Marketing and Business Group.

Ο κ. Βασίλης Παπαγεωργίου, μέχρι σήμερα επιθεωρητής του Λλόυδς Ρέτζιστερ στις Φιλιππίνες επιστρέφει αυτόν τον μήνα στον Πειραιά για να αναλάβει ως αρχιεπιθεωρητής.



Ο πρόεδρος του Ίδρυματος Εύγενιδης, κ. Νίκος Βερνίκος-Εύγενιδης ενώ ανακοινώνει στον Πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνο Μητσotάκη, παρουσία του αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αριστοτέλη Παυλίδη, τη δωρεά του Ίδρυματος Εύγενιδης στο ΥΕΝ, ύψους 1.235.000 δολλαρίων, για τη προμήθεια ενός ναυτιλιακού απομιμητού ραντάρ και ενός συστήματος προσομοιωτού κινήσεως και έλιγμων πλοίων που θα χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες της Ναυτικής Έκπαίδευσης.

Σημειώνεται ότι τα παραπάνω δύο συστήματα μπορούν να λειτουργήσουν παράλληλα και προορίζονται για το νέο κτίριο του ΚΕΣΕΝ/Πλοιαρχών στον Άγιο Ίωάννη Ρέντη, που θα διαθέτει πλέον ένα από τα πληρέστερα συγκροτήματα ναυτιλιακών απομιμητών.

Αύξηση 15% επί των εισιτηρίων ζητεί η ΕΕΠΑΕΠ

Με έγγραφό της προς τον αναπληρωτή Υπουργό Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδη, η Ένωση Έλλήνων Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων ζητεί από το ΥΕΝ να εισηγηθεί στην Έπιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων την κατά 15% τουλάχιστον αύξηση των εισιτηρίων έπιβατών και όχημάτων, για να καλυφθεί η αύξηση του κόστους των καυσίμων, η οποία κατά την ΕΕΠΑΕΠ φθάνει σε 29,8%.

Στο σχετικό έγγραφο η ΕΕΠΑΕΠ έπισημαίνει ότι τα καύσιμα αντιπροσωπεύουν τό 38% της συνθέσεως του κόστους εκμεταλλεύσεως των άκτοπλοϊκών πλοίων και συνεπώς η

αύξηση του 15% επί των εισιτηρίων καλύπτει άπλώς τη διαφορά της αύξησης που έπληθε στη τιμή του ντίζελ μετά τη κρίση στο Περσοαραβικό Κόλπο.

Πάντως, στη τακτική έβδομαδιαία συνάντησή του με τους δημοσιογράφους της περασμένης Τετάρτης, ο αναπληρωτής ύπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδης ύπηρεσε κατηγορηματικά άρνητικός όσον άφορά τις αιτούμενες αύξήσεις των άκτοπλοϊκών εισιτηρίων.

Ο κ. Παυλίδης τόνισε ότι δεν θα γίνει αύξηση των εισιτηρίων και ότι σύντομα θα ύπάρξει άλλαγή της νομοθεσίας που άναφέρεται στη μεταφορά όχημάτων με φέρρυς.

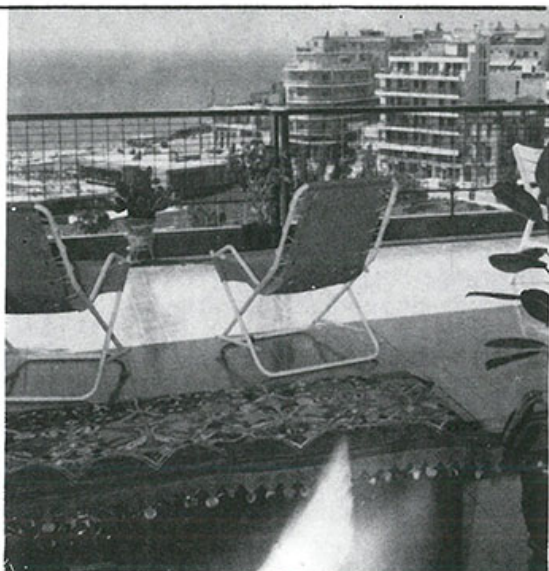
Ένα άρχοντικό της Ύδρας στη Μαρίνα της Ζέας

(μέ δυνατότητα συνδυασμού επαγγελματικής στέγης)

ΠΩΛΕΙΤΑΙ τό ωραιότερο διαμέρισμα του Πειραιά, μαϊζονέτα, ρετιρέ, πάνω άκριβώς από τό λιμάνι της Ζέας με άνοικτή θέα στη θάλασσα. 225 τ.μ. καλυπτόμενη έπιφάνεια και 215 τ.μ. βεράντες και ταρατσες. 3 ή 4 κοιτώνες, 5 χώροι ύγιεινής, δωμάτιο ύπηρεσίας, τζάκι, ξύλινες επενδύσεις παντού. Γενικός κλιματισμός (ψύξη - θέρμανση) σε όλους τους χώρους. Πλήρως έξοπλισμένο και έπιπλωμένο κατά τό μεγαλύτερο μέρος.

Στό ίδιο κτίριο και στον ίδιο όροφο (6ος), ρετιρέ με δυνατότητες συνδυασμού (μέ τό μεγάλο διαμέρισμα) κατοικίας και επαγγελματικής στέγης, 95τ.μ. με τζάκι, γενικό κλιματισμό, ξύλινες επενδύσεις.

Έπίδειξη μόνο σε σοβαρούς αγοραστές, ύστερα από τηλεφωνική συνεννόηση. Πληροφορίες στα γραφεία μας 417.66.58 και στα τηλέφωνα 3248524 3224541. FAX: 3224541



‘Η σύνθεση υπηρεσιακού συμβουλίου του ΥΕΝ

Δημοσιεύτηκε στην έφημερίδα της κυβέρνησης (φ. 498/Β' 1.8.90) απόφαση του αναπληρωτού υπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αρ. Παυλίδη που αφορά στη σύσταση - συγκρότηση κοινού υπηρεσιακού πειθαρχικού συμβουλίου υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. άρμοδιότητας του υπουργείου και του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Στη σύνθεσή του το υπηρεσιακό - πειθαρχικό συμβούλιο περιλαμβάνει: Δικαστικό λειτουργό, ή σύμβουλο ή πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του κράτους ως πρόεδρο με τον αναπληρωτή του και δύο μονίμους υπαλλήλους με βαθμό Α' με τους ομοίόβαθμους αναπληρωτές τους.

‘Η ΕΜΥ δέχεται μετεωρολογικές παρατηρήσεις από τα πλοία

‘Η 'Εθνική Μετεωρολογική 'Υπηρεσία από την 1η Αυγούστου δέχεται μετεωρολογικές παρατηρήσεις από πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που ταξιδεύουν στη Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα, μέσω του δορυφόρου «INMARSAT», πέρα από την ισχύουσα συμβατική μέθοδο μέσω των παράκτιων ραδιοσταθμών του ΟΤΕ, ή όποια και διατηρείται.

‘Η ΕΜΥ διευκρίνισε ότι η διαβίβαση πρέπει να γίνεται από τα πλοία με τη χρήση του κώδικα 41 και απ' ευθείας στην ΕΜΥ μέσω του Δορυφορικού Σταθμού Θερμοπυλών (05).

Διευκρινίζει επίσης ότι οι αξιωματικοί γέφυρας και άστυρά των πλοίων να περιο-

ρίζονται αυστηρά στον απαιτούμενο όγκο της μετεωρολογικής παρατήρησης και να μην υπερβαίνουν σε χρόνο διαβίβασης, τα 60 δευτερόλεπτα, διότι η χρέωση των τηλεπικοινωνιακών τελών βαρύνει την ΕΜΥ.

Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Αύξηση 48,9% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε στην χώρα μας τον μήνα 'Ιούνιο 1990.

Συγκεκριμένα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασε στο ποσό των 156 εκατ. δολλαρίων έναντι 104,8 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου 'Ιουνίου 1989.

‘Εξάλλου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε στη χώρα μας κατά το πρώτο έξαμηνο του 1990 έφτασε στο ποσό των 819 εκατ. δολλ., έναντι 656,7 εκατ. δολλ. του αντίστοιχου εξαμήνου 1989, παρουσιάζοντας έτσι αύξηση κατά 24,7%.

‘Ο 'Υπουργός εύχαριστεί για τη διάσωση ναυαγών

Τίς θερμές του ευχαριστίες για τις προσπάθειες που κατέβαλαν και την πολύτιμη συμβολή τους στη διάσωση ναυαγών εξέφρασε ο 'Υπουργός κ. 'Αρ. Παυλίδης στους πλοιάρχους και τα πληρώματα των φορηγών «Γκούττ Στρέϊτ» που στις 24 'Ιουλίου περισυνέλεψε 28 Βιετναμέζους πρόσφυγες ενώ έπλεε ανοιχτά του Βιετνάμ και «Στέλλα» που περισυνέλεξε στις 5 Αυγούστου όκτώ Δομινικανούς ύπηκους.

‘Απογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού

Με εγκύκλιό του που απέστειλε ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδης αναφέρει ότι στις 20 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί απογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.

Σκοπός της απογραφής είναι η μέτρηση του ναυτεργατικού δυναμικού όλων των 'Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία άνω των 100 κόρων ολικής χωρητικότητας, τα όποια φέρουν την 'Ελληνική σημαία ή είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

‘Η Σύμβαση εργασίας στη Διώρυγα της Κορίνθου

Κυρώθηκε από τον 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη, η συλλογική σύμβαση 'Εργασίας, του προσωπικού της ναυτικής υπηρεσίας της Α.Ε. Διώρυγα Κορίνθου, η όποια έχει άναδρομική ισχύ από την 1η 'Ιανουαρίου και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1990.

‘Αντιπροσώπευση Ναυπηγείων της 'Αργεντινής

Τό γνωστό ναυπηγικό γραφείο Ν. Μπογδάνου, ανέλαβε την εκπροσώπηση για την 'Ελλάδα των ναυπηγείων Talleres Navales Darsena Norte (TANDANOR) της 'Αργεντινής.

Τά ναυπηγεία TANDANOR διαθέτουν όργανωμένες εγκαταστάσεις επίσκεψης πλοίων κοντά στο Μπουένος 'Αϊρες, όξοπλισμένες με πέντε δεξαμενές, ή μεγαλύτερη από τις όποιες μπορεί νά όξυηρηθεί πλοία μήκους 180 μ. και πλάτους 21,25 μ.

Τά ναυπηγεία άπασχολούν σήμερα περί τούς 1.000 όργατοτεχνίτες και άναλαμβάνουν όπισκευές κάθε κατηγορίας, συμπερι-

**1 τετράδιο = 5 εμβόλια**

Εκατομμύρια παιδιά σήμερα χρειάζονται ακόμα τη βοήθειά σου. Χρειάζονται την αγάπη σου. Χρειάζονται την UNICEF.

Με ένα τετράδιο UNICEF, προσφέρεις τη χαμένη ελπίδα και την αγάπη. Προσφέρεις τη χαρά στους άγνωστους φίλους σου, τα παιδιά όλου του κόσμου.

Τα τετράδια UNICEF κυκλοφορούν σε πολλά όμορφα σχέδια και θα τα βρείτε:

UNICEF, Ξενίας 3, πλατεία Μαβίλη, Αθήνα και στις τράπεζες Εμπορική, Γενική & Μακεδονίας-Θράκης σ' όλη την Ελλάδα.

Πληροφορίες στα τηλέφωνα: 7784223-7780017. Fax: 7783829

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:
ΠΟΛΗ: Τ.Κ.
ΤΗΛΕΦΩΝΟ:

unicef

Ξενίας 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ. 7780017 - 778268

λαμβάνομένων εκτάκτων εργασιών εν πλώ.
• Σημειώνεται επίσης ότι το Ναυπηγικό γραφείο Ν. Μπογδάνου αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα την Εταιρία South West Marine Inc., η οποία με έδρα το Πόρτλαντ των Ηνωμένων Πολιτειών αναλαμβάνει επισκευαστικές εργασίες πλοίων στο Σάν Ντιέγκο, Σάν Πέτρο, Σάν Φραντζίσκο και Πόρτλαντ.

Ειδικότερα στις εγκαταστάσεις της εταιρίας στο Σάν Φραντζίσκο δεξαμενίσθηκαν τὰ αμερικανικά πλοία «Overseas Boston» 122.759 τόν. d.w. και «Exxon Baytown» 58.643 τόν. d.w.

Η διακίνηση επιβατών τόν Δεκαπενταύγουστο

Σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝ κατά το χρονικό διάστημα 11-15 Αυγούστου 1990 αναχώρησαν από το λιμάνι του Πειραιά 107.971 επιβάτες και από το λιμάνι της Ραφήνας 14.692 επιβάτες.

Πέριου την ίδια χρονική περίοδο είχαν αναχωρήσει 120.947 επιβάτες από τον Πειραιά και 15.310 από τη Ραφήνα.

Ελεύθερο τό πλήρωμα του άλιευτικού «Τρία Αδέλφια»

Ελεύθεροι άφεθηκαν και άναχώρησαν από τη Λιβερία οι τρεις Έλληνες ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του ελληνικού άλιευτικού «Τρία Αδέλφια», τό όποιο είχε καταληφθεί πριν δύο μήνες ενώ ψάρευε άνοιχτά της Λιβερίας. Σημειώνεται ότι τη πρώτη έβδομάδα του Αυγούστου άφέθηκαν επίσης ελεύθεροι δύο ακόμη Έλληνες ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του άλιευτικού «Κουτουριάρης» τό όποιο βρίσκεται στη Μονρόβια με μηχανή βλάβη.

Οι όροι άποφυλάκισης του κ. Άπ. Κ. Βεντούρη

Με τη καταβολή έγγύησης ύψους 40 εκατ. δραχμών, την άπαγόρευση έξόδου από τη χώρα και τη μηνιαία ύποχρεωτική του παρουσίαση στον 4ο τακτικό άνακριτή Πειραιά άποφασίσθηκε η άποφυλάκιση του έφοπλιστή κ. Άπόστολου Κ. Βεντούρη, ό όποιος είχε προφυλακισθεί κατηγορούμενος για ήθική άτύχημα σε πρόκληση έκρηξης για τη βύθιση του πλοίου «Ιτάλιαν Έξπρές» τόν Μάρτιο 1988 στο νέο μώλο Δραπετσώνας.

Μαρίνα 323 σκαφών κατασκευάζεται στην Πύλο

Άρχισαν οι εργασίες κατασκευής μαρίνας στην Πύλο. Τό έργο, πού θα πρέπει νά ολοκληρωθεί μέχρι τό Μάιο 1992, σύμφωνα με τη σύμβαση πού υπεγράφη μεταξύ ΕΟΤ και της άναδόχου κατασκευαστικής εταιρίας «ΜΕΤΩΝ Α.Ε.», προβλέπει την κατασκευή λιμενικών έργων μαρίνας, δυναμικότητας 205 σκαφών και προϋπολογισμού δαπάνης 323 εκατ. δραχμών.

Τό έργο είναι έντεταγμένο στα ΜΟΠ Δυτ. Έλλάδος και μέρος της χρηματοδότησης του καλύπτεται από κονδύλια της ΕΟΚ.

Όριο ύπερωρών στα ναυπηγεία

Με άπόφαση του Υπουργείου Έργασίας η όποία άφορά τά όρια ύπερωριακής άπασχόλησης των εργαζομένων σε βιομηχανικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις καθορίζονται οι 50 ώρες την έβδομάδα ως τό άνώτατο όριο άπασχόλησης των εργαζομένων.

Προαγωγές — Τοποθετήσεις

— Με προεδρικό διάταγμα πού δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα της κυβερνήσεως, προήχθη στο βαθμό του αντιπλοίαρχου Λ.Σ. ό πλωτάρχης Μιχ. Οικονομάκης.

— Με άπόφαση του άναπληρωτή ύπουργού Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη τοποθετήθηκε ως λιμενάρχης στο ύπολιμεναρχείο Αιδηψού, ό ύποπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Θόδωρος Κυρηγιάννης.

Μέτρα για τό λιμάνια της Θεσσαλονίκης

Μέτρα για την άνάπτυξη και τόν έκσυγχρονισμό του λιμένος της Θεσσαλονίκης πρόκειται νά άνακοινώσει ό Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης στις 6 Σεπτεμβρίου στη Θεσσαλονίκη.

Τέσσερις νέοι άρχιμηχανικοί στην Έταιρία Παπαχρηστίδη

Στά πλαίσια άρτιότερης όργάνωσης, η Έταιρία Papachristidis Ship Management Services άνακοίνωσε πρόσφατα τη τοποθέτηση τεσσάρων νέων άρχιμηχανικών στα γραφεία της στον Πειραιά και τό Λονδίνο.

Πρόκειται για τούς κ.κ. Γιάννη Βατίστα, με

προϋπηρεσία άρχιμηχανικού δεξαμενοπλοίων στην εταιρία Anangel Shipping, Παράσκευα Κουτσούκο, με προϋπηρεσία στην εταιρία Bilinder Marine του συγκροτήματος Λάτση, Έμμανουήλ Καφίρη, με 10ετή ύπηρεσία ως πρώτος μηχανικός σε δεξαμενόπλοια της εταιρίας Παπαχρηστίδη, όπως επίσης και του Πέτρου Βενάρδου ό όποιος ύπηρετήσε επί σειρά έτών ως μηχανικός σε μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Η Δωρεά Λάτση σε παιδιά Έλλήνων ναυτικών

Σύμφωνα με άπόφαση της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, η όποία εύθυγραμμίζεται με την έπιθυμία του δωρητή, άρχίζει η λειτουργία της δωρεάς των 5 εκατομ. δολαρίων του κ. Ιωάννη Λάτση από τά προστατευόμενα παιδιά ναυτικών, οι όποιοι άπεβίωσαν από άτύχημα ή ναυάγιο πού έπήλθε μετά τη 1 Ιανουαρίου 1990.

Ηδη συγκροτήθηκε έπιτροπή από τη διοίκηση της Π.Ν.Ο. η όποία μελετά τον τρόπο λειτουργίας του λογαριασμού της δωρεάς και έλαβε την άπόφαση ότι ως προστατευόμενα παιδιά θεωρούνται τά άνήλικα, τά παιδιά τά όποια σπουδάζουν μέχρι και τό 24ο έτος καθώς και τά άνίκανα για κάθε βιοποριστική εργασία, σύμφωνα με τό χαρακτηρισμό άναπηρίας από τον Οίκο του Ναύτη.

Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα θα συγκεντρωθούν τά στοιχεία για τά ναυάγια, τά άτυχήματα καθώς και για τούς ναυτικούς πού έχασαν τη ζωή τους και τά προστατευόμενα παιδιά τους προκειμένου νά καθοριστούν τά δικαιούχα πρόσωπα.

Τά έφ' άπαξ χρηματικά βοηθήματα θα καταβάλλονται από τούς τόκους τούς όποιους άποδίδει η δωρεά του κ. Ι. Λάτση η όποία θα παραμένει κατατεθειμένη σε συνάλλαγμα.

Θάνατος ναυτικού

Στό λιμάνι Σκάγκουεη της Άλάσκας σκοτώθηκε στις 20 Αυγούστου, ό Βασίλειος Χήνος, 59 έτών, ύποπλοίαρχος του με σημαία Μπαχάμας κρουαζιεροπλοίου «Ρήτζεντ Σάν».

Η τριήρης «Όλυμπιάς»

Στις 10 Αυγούστου, στο ναυτικό προπαιδευτήριο του Πόρου, έγιναν έκδηλώσεις και τιμήθηκαν οι έμπνευστές, οι όργανωτές και τό πλήρωμα της άνακατασκευασθείσης «Έλ-



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

ληνικής τριήρους «Όλυμπιας». Τό πλήρωμα της τριήρους αποτελείται από έθελοντές που με δικά τους έξοδα μετέχουν, οι περισσότεροι από τους οποίους προέρχονται από τὰ Πανεπιστήμια Καίμπριτζ, Όξφόρδης αλλά και άλλων χωρών.

Τὰ αναμνηστικά διπλώματα απένειμε ή 'Υπουργός Πολιτισμού, κ. Άννα Ψαρούδη-Μπενάκη ή δέ επιδότηση έγινε από τόν κ. Εύαγγελό Άγγελάκο.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τό ύπ' αριθ. 2322.7/7/90 εγκύκλιο του ΥΕΝ συστήνεται νά προστεθεί στίς βιβλιοθήκες τών πλοίων τό βιβλίό με τίτλο «Ή Ρίμα του παλιού ναυτικού» του Άγγλου ποιητή Σάμουελ Τέυλορ Κόουλιτζ σέ επιμελημένη μετάφραση του κ. Μ. Πέρρα, πλοιάρχου Π.Ν.

Περσσότερες πληροφορίες παρέχονται από τόν κ. Μ. Πέρρα στό τηλέφωνο 2791245.

Επίσης κυκλοφόρησε στά ελληνικά και Άγγλικά τό θαυμάσιο βιβλίό «Γ. ΑΒΕΡΩΦ», τών κ.κ. Γ. Π. Κρέμου, Πλοιάρχου ΠΝ και R.A. Baker, ιστορικού. Πρόκειται γιά τήν ιστορία του θρυλικού θωρηκτού Γ. ΑΒΕΡΩΦ σέ μία υπέροχη έκδοτική επιμέλεια τών εκδόσεων ΑΚΡΙΤΑΣ. Ή τιμή γιά κάθε αντίτυπο ανέρχεται στό ποσό τών 1.500 δρχ.

Περσσότερες πληροφορίες παρέχονται από τίς εκδόσεις ΑΚΡΙΤΑΣ, τηλ. 9334554 / 9334685.

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Μέ τήν συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές τών μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 29 Αυγούστου, μετά τή πτώση τών τιμών πετρελαίου.

Λάς Πάλμας	153.00	289.
Θέουτα	149.00	289.
Μάλτα	139.00	278.
Ντάρμπαν	175.00	274.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	185.00	315.0
Σίδνεϋ	160.00	268.0
Χόγκ Κόγκ	167.00	265.0
Σιγκαπούρη	141.00	263.0
Τόκιο	167.00	270.0

Βορ./Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	135.00	243.0
Ν. Υόρκη	148.00	295.0
Χάμπτονς Ρόουντς	153.00	305.0
Χιούστον	128.00	220.0
Ν. Όρλεάνη	128.00	220.0
Λός Άντζελες	145.00	290.0
Κρίστομπαλ	144.00	263.0
Ρίο Ίανέιρο	185.50	378.5
Μπουένος Αϊρες	151.00	253.0
Μοντεβιδέο	190.00	358.0

(Περσσότερες πληροφορίες παρέχονται από τήν Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.852 / Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	121.00	221.00
Γένοβα	153.00	296.00
Άμβούργο	128.00	211.00
Χάβρη	153.00	285.00
Πειραιάς	154.00	290.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	180.00	370.00
Σουέζ	180.00	370.00
Τζέντα	140.66	236.55
Ράς Τανούρα	145.95	223.01
Ήν. Άραβ. Έμιρ.	152.00	255.00
Νταμνάν	145.95	223.01

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	149.00	248.00
Ντακάρ	152.00	290.00

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
BIBH M.	Έλληνική	1.600	1978	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Ίλιον» στή Λάρουνα, στίς 20/8.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	Όνδουριανή	498	1964	Βυθίσθηκε λόγω εισροής ύδάτων στό μηχανοστάσιο ανοικτά του Βασιλικού Κύπρου, στίς 16/8. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε από σωστικό σκάφος.
ZIM ΚΟΠΕΡ	Έλληνική	13.941	1979	Κατά τήν προσέγγιση στό Τζάγιε υπέστη έλασμα-τουργικές ζημιές, στίς 9/8.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ.	Κυπριακή	12.772	1977	Κατά τό ταξίδι Χάτσινσοχ γιά Ναγκόγια υπέστη σοβαρές έλασματουργικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στίς 8/8.
ΚΕΊ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ:	Κυπριακή	9.826	1971	Επιθεωρήθηκε στή Μπαγκόγκ στίς 11/8 συνεπεία βλάβης στή κυρία μηχανή.
ΛΑΚΜΟΣ	Έλληνική	5.643	1961	Υπέστη βλάβη στή μηχανή στό Δρέπανον, στίς 9/8.
ΝΙΚΟΣ Α.	Κυπριακή	8.269	1968	Επιθεωρήθηκε στό Χουάγκου συνεπεία ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία στίς 9-10/8.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΤΡΙΟΥ Η.	Κυπριακή	16.258	1970	Προσάραξε στόν ποταμό Παρανά στίς 13/8 και αποκολλήθηκε με τή συνδρομή ρυμουλκών τήν επομένη.
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ'	Έλληνική	16.374	1970	Συγκρούστηκε με τό άλιευτικό «New England» ανοικτά του Ναντούτσεκ στίς 28/8.
ΗΡΩ	Λιβεριανή	17.129	1976	Κατά τήν προσέγγιση στό Ίμιγκχαμ στίς 13/8 υπέστη ζημιές από πρόσκρουση. Αναλήφθηκαν μόνοι μες έπισκευές στό Σετουμπάλ.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	Έλληνική	15.938	1974	Προσάρξε στο π. Σέλντ, στις 22/8. Άποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και συνέχισε το ταξίδι για Ρότερνταμ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	Έλληνική	36.284	1982	Άνέφερε βλάβη στη μηχανή στο Ρότερνταμ στις 3/8.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	Έλληνική	22.391	1969	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Plata Feeder» στο Σάντος στις 11/8.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	Έλληνική	35.600	1986	Κατά το ταξίδι Αίγυπτο για Ν. Όρλεάνη υπέστη ζημία σε κάλυμα κύτους στις 16/8.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΐ'ΝΤ	Κυπριακή	13.858	1971	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 8/8.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΤΗΣ	Κυπριακή	41.961	1971	Άνέφερε βλάβη στη μηχανή στην Άλγκεθίρας στις 18/8.
ΠΕΤΡΑ	Έλληνική	35.921	1981	Επιθεωρήθηκε στο Νόρφολκ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 8/8.
ΣΑΝΡΑΐ'Ζ	Κυπριακή	13.575	1971	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στη ράδα της Ίντσόν στις 22/7.
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ	Μπαχάμας	13.835	1975	Άνέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά στις 13/8.
ΣΙΛΙΜΝΑ	Λιβεριανή	32.508	1978	Κατά τη ρυμούλκηση του για Φουτζέιρα βυθίσθηκε σε θέση 16.51 Β, 56.38 Α στις 27/8.
ΦΕΎ'ΡΟΥΖ ΙΙ	Έλληνική	19.049	1984	Επιθεωρήθηκε στο Κόμπε συνεπεία βλάβης στην κυρία μηχανή στις 13/8.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ	Λιβεριανή	59.353	1976	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στην μηχανή που υπέστη στις 15/7.
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α.	Έλληνική	18.744	1973	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Ρότερνταμ στις 10/8.
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α.	Έλληνική	19.882	1980	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Atlantic Patriot» στα στενά της Σιγκαπούρης, στις 18/8.
ΟΡΑΜΑ	Έλληνική	20.768	1973	Κατά το ταξίδι Πούντα Καρντόν για Νταλούσι προσάρξε ανοικτά της Πούντα Σαλίνα στις 3/6.
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ	Μάλτας	80.824	1971	Κατά τον διάπλου της Διώρυγας του Σουέζ στις 18/8, προσέκρουσε στον πυθμένα και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο καθώς και διαρροή του φορτίου.
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι.	Μάλτας	12.636	1965	Κατά το ταξίδι Καραϊβί για Φουτζέιρα υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο στις 23/7.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Έλληνική	1.820	1990	Προσέκρουσε σε προβλήτα στην Αίγινα λόγω κακοκαιρίας στις 23/8 και υπέστη ρήγμα στο κύτος.
ΛΑΣΙΘΙ	Έλληνική	4.965	1977	Υπέστη πυρκαϊά ανοικτά της Θήρας στις 21/8.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Έλληνική	990	1974	Προσέκρουσε λόγω κακοκαιρίας σε προβλήτα στην Αίγινα στις 23/8 και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων.
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	Έλληνική	4.755	1956	Υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, στο Άσντοντ στις 6/8.
ΜΙΚΤΟ:				
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	48.685	1971	Συγκρούστηκε ανοικτά του Γιβραλτάρ στις 6/8 με το ύγραεριοφόρο «Hesperus» και υπέστη ζημιές σε δεξαμενή φορτίου.

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»

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η άμνηνία για τις εξελίξεις της κρίσεως στον Περσικό Κόλπο διατηρεί την αγορά ξηρού φορτίου σε ήρεμία, ενώ είναι εμφανής η προσπάθεια των ναυλωτών να συμπίεσουν τους ναύλους επικαλούμενοι τη πτώση που παρατηρήθηκε τις τελευταίες ημέρες του Αυγούστου στις τιμές των μπών-κερς.

Σάν γενική παρατήρηση θεωρούμε σκόπιμο να επισημάνουμε την άνοδο των ναύλων στη κλασική διαδρομή από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία σε μέγεθος άνω των 50.000 τόννων στά δολ. 21, που σαφώς υποδηλώνει σταθερότητα, ενώ μία υποβόσκουσα ζήτηση για μεταφορά φορτίων από τις Ήνωμένες Πολιτείες προς την Απω Ανατολή κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου μπορεί να βελτιώσει τους όρους άπασχόλησης των μεγαλύτερων μπάκ κάρριερς.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις Βρετανών ναυλομεσιτών, η κρίση στον Περσικό Κόλπο προβλέπεται να έχει περισσότερη απήχηση στα handy size μπάκκερς, τα οποία συνήθως μεταφέρουν σιτηρά και προϊόντα χάλυβα στο Ιράκ και την Ιορδανία και λιπάσματα και φωσφάτα από το Ιράκ και το Κουβέιτ.

Στή προσπάθειά μας να παρουσιάσουμε μία συνοπτική εικόνα της ναυλαγοράς ξηρού κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Αυγούστου, ο οποίος εκτός από την εποχιακή ανάπαυλα υπέστη και τις συνέπειες της επιδρομής του Σαντάμ Χουσεϊν στο Κουβέιτ, παραθέτουμε τις ακόλουθες ναυλώσεις για τις βασικές κατηγορίες φορτίων.

- 140.000 τόν. γαϊάνθρακες Πόρτ Μπόλ-βάρ για Ρόττερταμ, δολ. 5,85.
- 110.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρίτσαρντς Μπαί για Βέλγιο, δολ. 7,25.
- 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Πόντα ντέ Μαδέιρα για Νοτ. Κορέα, δολ. 11,10.
- 80.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρίτσαρντς Μπαί για Κόντινεντ, δολ. 8,60.
- 60.000 τόν. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, δολ. 9,75.
- 56.000 τόν. σιτηρά Μισισσιππί για Ρόττερταμ, δολ. 11,50.
- 52.000 τόν. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Ια-

πωνία, δολ. 21.

- 34.000 τόν. σιτηρά Δανία για Μπαγκλαντές, δολ. 27.
- 30.000 τόν. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Γιουγκοσλαβία, δολ. 17,20.
- 30.000 τόν. λιπάσματα Λόγκ Μπής για Βανκούβερ, δολ. 18,50.
- 23.000 τόν. σιτηρά Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα, δολ. 12,50.
- 21.000 τόν. σιτηρά Μισισσιππί για Λά Γκουαίρα, δολ. 12.
- 17.000 τόν. σιτηρά Μεγ. Λίμνες για Δυτ. Ιταλία, δολ. 24.
- 15.000 τόν. φωσφάτα Ακαμπα για Ινδία, δολ. 19,75.
- 15.000 τόν. φωσφάτα Καζαμπλάνκα για Ινδία, δολ. 30.
- 14.000 τόν. ζάχαρη Πόρτ Λουίς για Λονδίνο, λίρες 15,70.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τίποτε τό ιδιαίτερο στην αγορά των χρονοναυλώσεων του Αυγούστου, με φωτεινή εξαίρεση τό ενδιαφέρον όρισμένων ναυλωτών να χρονοναυλώσουν πλοία τύπου πάναμαξ για χρονικές περιόδους που κυμαίνονται μεταξύ 6-8 μηνών και ενός έτους.

Λόγω της ζήτησης όρισμένων πλοίων τύπου Ro-Ro και τουρντέκερς για τη κάλυψη άναγκών μεταφοράς στρατιωτικού ύλικού στον Περσικό, άξίζει να άναφέρουμε τη συμφωνία ενός φορτηγού των 21.300 τόν. d.w. τό όποιο για ταξίδι από Κόλπο ΗΠΑ ή Ανατολ. άκτή, πληρώθηκε δολ. 13.950 την ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 300.000 για πλού ύπό έρμα.

- Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:
- 68.700 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Δυτ. άκτής Καναδά, δολ. 8.250.
- 67.700 τόν. d.w. από Νοτ. Κορέα κυκλικό ταξίδι Κίνας, δολ. 7.250.
- 64.900 τόν. d.w. από Ίμινγκχαμ μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 11.250.
- 51.000 τόν. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιταλία, δολ. 5.250 την ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 196.000.
- 42.800 τόν. d.w. από Μαύρη Θάλασσα για Απω Ανατολή, δολ. 10.500.

- 34.800 τόν. d.w. από Νοτ. Αφρική για Αμβέρσα/ Χάβρη, δολ. 6.500.
- 29.200 τόν. d.w. από Ισπανία για Απω Ανατολή, δολ. 8.000.
- 27.000 τόν. d.w. από Αργεντινή για Βορ. Ευρώπη, δολ. 7.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η πτώση των τιμών του πετρελαίου κατά τη τελευταία έβδομάδα του μήνα, σε συνδυασμό με την άπόφαση των ύπολοιπων χωρών - μελών του ΟΠΕΚ να αύξησουν τη παραγωγή πετρελαίου κατά βούληση για να καλύψουν την έλλειψη που δημιουργείται άπό τη διακοπή των εξαγωγών από Ιράκ και Κουβέιτ, όδήγησε την αγορά σε στασιμότητα, καθώς οι ύποψήφιοι άγοραστές πετρελαίου άναμένουν τη κατώτερη δυνατή τιμή.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στην περιοχή του Περσικού Κόλπου οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίου άναλαμβάνουν την άπ' ευθείας πληρωμή των σημαντικών έπασφαλίστρων για War Risks, με άποτέλεσμα οι ναύλοι να βρίσκονται σταθερά καθλωμένοι περί τά WS 50, ενώ άρκετό είναι τό διαθέσιμο τονάζ στη περιοχή.

Μόνη ούσιαστική ίσχυρή αγορά εκείνη της Βορ. Θάλασσας με τά φορτία των 80.000 τόνων στά WS 160, ενώ άνοδικά σημεία παρουσίασε και η αγορά της Μεσογείου, ιδιαίτερα για άμεσες φορτώσεις, στά επίπεδα των WS 105-150 άναλόγως μεγέθους.

Η Δυτική Αφρική παρά τόν άριθμό των ναυλώσεων που άναφέρθηκαν έδειξε σημαία άδυναμίας και οι ναύλοι για τά μεγέθη του ενός έκατομ. βαρελιών τοποθετούνται στά WS 60-70.

Τέλος, τίποτε τό ιδιαίτερο δέν έδειξε και η αγορά της Καραϊβικής και τά συνήθη φορτία των 70.000 τόνων πληρώθηκαν περί τά WS 125.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες μεταφοράς:

- 280.000 τόν. από Αραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη WS 57,5.
- 250.000 τόν. από Αραβικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα WS 47,5.
- 220.000 τόν. από Αραβικό Κόλπο για Φιλιππίνες, WS 48.

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

— 135.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για ΗΒ/Κόντινεντ, WS 82.
— 130.000 τον. από Δυτ. 'Αφρική για 'Ιταλία, WS 80.
— 125.000 τον. από Δυτ. 'Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5.
— 95.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο για Φιλιππίνες, WS 110.
— 80.000 τον. ενδομεσογειακή μεταφορά, WS 180.
— 72.000 τον. από Βενεζουέλα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 120.
Στά καθαρά φορτία, ή άδυναμία εξαγωγής

από τό Κουβέϊτ δημιούργησε αύξηση της ζήτησης από άλλες περιοχές και όδήγησε σε αύξηση των ναύλων, όπως χαρακτηριστικά εμφανίζουν οι ακόλουθες ναυλώσεις:

— 30.000 τον. από Καραϊβική για Βορ. 'Αμερική, WS 288,5.
— 30.000 τον. από Καραϊβική για Βορ. Ευρώπη, WS 257,5.
— 30.000 τον. από 'Αλγερία για Μεσόγειο, WS 150.
— 24.000 τον. από Λιβύη για Βορ. Ευρώπη / Μεσόγειο, WS 175.

ΑΔΑΜΑΣ: Βαλτιμόρη 65.000 τον. γαϊάνθρακες Μανυπόιντ, δολ. 6,50 φίο, 4 ημέρες/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 29 — Σεπτεμβρίου 5.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ.: Σαϊντ Λόρενς 22.500 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 15,75 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 10-16.
ΛΙΚΑ: Νιουκάστλ (NSW) 110.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Καοσιούνγκ, δολ. 7 φίο, 30.000/28.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΘΝΟΣ: 29.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Αυστραλία Σεπτεμβρίου 1-20, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 6.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: 64.026 τον. d.w. του 1985, παράδοση πιλότο Βανκούβερ Σεπτεμβρίου 20-30, επαναπαράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 145.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΦΛΑΙΡ: 29.200 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Αύγουστου 25-31, επαναπαράδοση 'Αμπουκίρ, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιντσόν Αύγουστου 21-31, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.825 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Αύγουστου 30 — Σεπτεμβρίου 5, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ Χάβρη, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Τσανάκαλε Αύγουστου 28 — Σεπτεμβρίου 2, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 68.300 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Βοστόν με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 61.630 τον. d.w. του 1980, παράδοση Μπαγκνόλι άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΕΑΝΤΟΡ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιμιγχαμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 11.250 την ημέρα.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΦΙΝΤΙΑΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 110.000 τον. γαϊάνθρακες Ζημπράγκε, δολ. 7,25, φόρτωση κλίμακας/25.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 25-30.

ΧΑΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 27.800 τον. σιτηρά Μομπάσα, δολ. 40 fuel berth terms, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΑΡΓΟΛΙΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 60.000 τον. γαϊάνθρακες 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 8,60 φίο, φόρτωση κλίμακας/15.000 τον. εκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-30.

ΦΙΛΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 19.000 τον. σιτηρά Χοντέιντα, δολ. 37, 3.000 τον. φόρτωση /250 τον. — 1.000 τον. ανά κύτος, Αύγουστου 24.

ΤΣΟΥΝΑ: Μισισσιππί 18.250 τον. σιτηρά Μαρακάμπο και Λά Γκουάιρα δολ. 12,50 φίο, 23 ημέρες, Αύγουστου 22-23.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: Μισισσιππί 56.000 τον. σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 11,50 φίο, 10 ημέρα, Σεπτεμβρίου 5-10.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.: Καλέτα Πατίλος 25.000 τον. αλάτι Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ, δολ. 11 φίο, 10.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-6.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Πόντα ντέ Μαδεϊρά 104.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Καοσιούνγκ, δολ. 11,10, 40.000/38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-30.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: Δανία 34.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 27 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 17-23.

ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ: 'Ανατολ. άκτή ΗΠΑ 18.000 τον. περίπου σκράπ Βομβάη, δολ. 24,25, 8.000/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 20,75 φίο, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 10-20.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: Μισισσιππί 56.000 τον. σιτηρά Ρόττερνταμ, δολ. 11,50 φίο, 10 ημέρες, Αύγουστου 22-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Μισισσιππί 20-21.000 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 12 φίο, 4 ημέρες/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-16.

ΑΣΛΕ'Υ: Μισισσιππί 21.600 τον. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 11,35 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 20-24.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II: Μπρίτς Κολούμπια 24.000 τον. δημητριακά 'Ιαπωνία, δολ. 20 φίο, 6 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 6-9.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Σαλντάνχα Μπαϊν 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ισκεντερούν, δολ. 9 φίο, 3 ημέρες/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 25-31.

★ ★ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΟΙ ★ ★ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ-ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΑΙ ΤΣΕΠΗΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΥΓΡΩΝ & ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ
και ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Λογαριασμών Πλοιάρχου - Μεταφραστές Γλωσσας
Πληθος Εξειδικευμένων Εφαρμογών

★★★★★★★★★★
COMPU MARINE
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ ΛΕΙΒΑΔΑΡΟΣ

Νοταρα 94 Πειραιας 185 35 τηλ.

4114 537
9820 390

8.000 τόν ημερα.

ΙΝΑΧΟΣ: 50.947 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Ιταλίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.250 τόν ημερα, πλέον άμοιβής δολ. 196.000.

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΘ: 32.900 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.500 τόν ημερα.

ΣΑΡΛΑ: 27.740 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κη Γουέστ άμεση, ταξίδι μέσω Νόρφολκ και Λός Άντζελες με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.000 τόν ημερα.

ΣΑΝ Π.: 65.738 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία Αύγουστου 28-30, κυκλικό ταξίδι Κίνας, δολ. 7.750 τόν ημερα.

ΑΚΡΙΤΑΣ: 23.538 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Χόγκ Κόγκ άμεση, ταξίδι μέσω Νιού Σάουθ Γουέιλς με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.200 τόν ημερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.930 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Σάουγουεστ Πάσ Αύγουστου 18-25, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/ Ιαπωνία, δολ. 11.000 τόν ημερα πλέον άμοιβής δολ. 220.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 64.075 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Σεπτεμβρίου 1-12, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.250 τόν ημερα, πλέον άμοιβής δολ. 220.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΧΕΛΕΝ: 67.386 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κουήναλαντ Αύγουστου 17, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.600 τόν ημερα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΟΥΡΕΛΙΑ: 23.436 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Ρίο Γκράντε Σεπτεμβρίου 1-10, επαναπαράδοση Σεβίλλη, δολ. 4.700 τόν ημερα, πλέον δολ. 72.500 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΟΥΑΝ: 34.300 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Αφρική Σεπτεμβρίου 5-10, επαναπαράδοση Μπορντώ / Αμβούργο, δολ. 6.150 τόν ημερα.

ΣΗΜΠΟΝΙ: 52.225 τόν. d.w. του 1976, παράδοση

Πολωνία άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 τόν ημερα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨΥ: 64.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Πάσσερο Αύγουστου 29 — Σεπτεμβρίου 7, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 11.000 τόν ημερα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.840 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο Ιαπωνία άρχες Σεπτεμβρίου, ταξίδι μέσω Πρίνς Ρούπερτ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 70.280 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Ιαπωνία, Σεπτεμβρίου 1-9, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 8.250 τόν ημερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Τής 80.000 τόν. Λαβέρα, WS 102,5, Αύγουστου 27,

ΛΟΥΝΤΑ: Κόντινεντ 80.000 τόν. Μεσόγειο, WS 100, Αύγουστου 23.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Περσικό Κόλπο 65.000 τόν. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 152,5, Αύγουστο.

ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ: Ντόντζες 40.000 τόν. Βραζιλία, WS 167,5, Αύγουστου 22.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Πουέρτο Μιράντα 44.000 τόν. Πόρτλαντ, WS 182,5, Αύγουστου 26.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Τρίντιντ 29.000 τόν. καθαρά Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 229, Αύγουστου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Μπαχάμας 70.000 τόν. Άκτι Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Αύγουστου 29.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Περσικό Κόλπο 200.000 τόν. μέρος φορτίου Βραζιλία, WS 55, Αύγουστο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Τζαμπόρου 85.000 τόν. Σιγκαπούρη, δολ. 290.000 κατ' άποκοπή, Αύγουστου 27.

ΜΑΡΙΕΤΤΑ Κ.: Οκινάουα 40.000 τόν. Ουλσάν, δολ. 250.000 κατ' άποκοπή, Αύγουστου 26.

ΣΑΝΡΑΨΥ: Ίνδονησία 98.000 τόν. Ιαπωνία, WS

110, Αύγουστου 23.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Άνατολ. άκτι Μεξικού 125.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 58, Αύγουστου 23.

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Σιντίρ Κερίρ 97.000 τόν. Ιταλία WS 80, Αύγουστου 16.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Άνατολ. άκτι Μεξικού 65.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπου ΗΠΑ, WS 35, Αύγουστου 31

ΜΕΤΕΩΡΑ: Βενεζουέλα 73.000 τόν. Μεσόγειο WS 85, Αύγουστου 29.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Άρζου 80.000 τόν. Μεσόγειο, WS 97,5, Αύγουστου 28.

ΚΥΜΩ: Δυτ. Αφρική 125.000 τόν. Βραζιλία, WS 70,5, Αύγουστου 26.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. Αφρική 125.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,3, Αύγουστου 24.

ΑΡΑΜΙΣ: Σαλλόμ Βόε 135.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 82, άψιόν Μεσόγειο WS 77, Αύγουστου 23.

ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 265.000 τόν. Βραζιλία, WS 52, Αύγουστο.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Ταρτούς 75.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, άψιόν Μεσόγειο WS 100, Σεπτεμβρίου 1.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Βορ. Θάλασσα 70.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 172,45, Αύγουστο.

ΡΟΣΜΠΑΙΗ: Κάργκ Άϊλαντ 230.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 52,5, Σεπτεμβρίου 3.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Μπρισμπαίν, WS 120, Αύγουστου 28.

ΕΒΟΊΚΟΣ: Νιγηρία 130.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 60, Σεπτεμβρίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Καραϊβική 73.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 120, Σεπτεμβρίου 2.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Λά Σαλινά 76.000 τόν. Γουίλχελσάβεν, WS 82,5, Σεπτεμβρίου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Κερτέχ 65.000 τόν. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 170.000 κατ' άποκοπή Σεπτεμβρίου 7.

ΠΑΡΟΣ: Λαβέρα 28.500 τόν. Δυτ. Αφρική, WS 200, Σεπτεμβρίου 5.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου διάφορες άψιόν, WS 77, Σεπτεμβρίου.

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

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

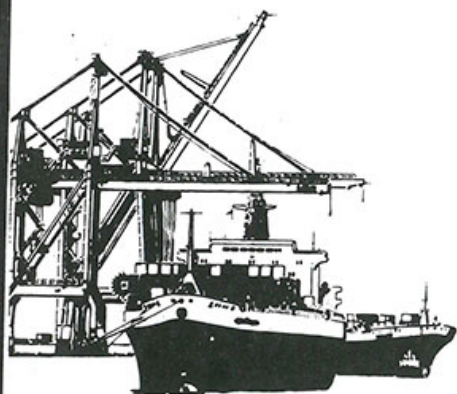
137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4528.715 - 4112.400 - 4138.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

NAFTIKA CHRONIKA



ISLAND REPUBLIC

Hardly anyone has ever heard of the Republic of Sao Tome and Principe which consists of islands of the same name in West Africa off the coasts of Cameroon and Gabon.

Their population in 1988 was 117,000 inhabitants who live in a territory of 960 square km in area and who achieved their independence from Portugal in 1975. They earn their living from fishing, copra and cocoa and one would hardly think they could aspire to a merchant fleet of their own.

And yet, Sao Tome and Principe is the latest country to hop on to the bandwagon of free registries by opening an office in Geneva to recruit ships for its registry which was established last January and is open to one and all with the only provision that the ship belong to one of the recognised classification registries.

It is to be noted that the republic is a member of the United Nations and of IMO and has ratified all the international shipping conventions such as Solas, Marpol Loadline, etc.

Registration dues are 75-85 cents per gross tons and the annual dues are 12 cents per gross ton.

Interest in this new free registry is being shown by the French and by Eastern European countries.

A DECISIVE MEETING

We all hope that the meeting to be held at the Ministry of Mercantile Marine on Monday between the prime minister and shipping representatives will be a decisive one for the future of Greek shipping.

It is taking place immediately after the autumn meeting of the executive boards of the Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee of London which will have summarised the problems that exist today and defined the present situation and the prospects facing Greek shipping.

We also hope that the prime minister, Mr. Mitsotakis, who has already shown his interest in Greek shipping by retaining the relative ministry for himself, will not only listen to the views of the shipowners but will announce specific measures which the ministry must have already prepared, for the return of Greek-owned ships to the Greek flag.

This journal, persisting in the view that the country needs its shipping just as much as shipping needs a national home, and fully aware of the realities of

the shipping industry today, considers that getting Greek-owned ships back in to the fold is not enough. Greek seamen working on foreign - flag ships should be allowed to be insured with the Seamen's Pension Fund (NAT).

In this respect, we should like to remind our readers once more that in the not-so-distant past, «repatriation» to the Greek flag was achieved after Greek seamen working on foreign - flag ships were allowed to be insured by NAT.

We also take the opportunity to repeat our proposal for insuring with NAT at least three deck officers and three engineer officers, abolishing the taxation of foreign - flag ships imposed by Law 29/75 and equalising the contributions of owners and crews with those in force for Greek - flag ships.

Finally, we hope that this time we shall see a beginning which will finally lead to a result by which the national flag will be a haven that will protect Greek ships from the storms that assail them from time to time and that the country will derive the utmost benefit from the shipping activity of the Greeks.

ESTEEM THAT TRANSCENDS POLITICS

One of the items of literature picked up recently contains a remarkable tribute to the closeness of the long association between the international Greek and British maritime industries.

«Salvage Lines» the regular newsletter of the Salvage Association, London, contained an article by Loucas Haji-loannou, Chairman of the Union of Cypriot Shipowners, entitled «Esteem that transcends politics».

The author recalled an experience concerning an insurance policy contracted in a part of the world far removed from London (with no British diplomatic relations), requiring all surveys to be undertaken by the Salvage Association. The cover was not reinsured.

A «small casualty» ensued, but surveys and other required documents to support the claim were all approved by the SA's local office for the claim to be processed by the adjusters.

From this example, says Mr. Haji-loannou, «one can see the high reputation that all SA personnel, whether surveyors or principals, enjoy in all corners of the globe. Shipowners know by experience and respect the invaluable role played by the Association, but with 30 years' experience in the shipping industry this was the first occasion that clearly demonstrated to me the high esteem in which the London Salvage Association is held, even by countries that do not have clearly - defined diplomatic

or economic relations with the UK».

Another instance «recalled with admiration» was that of a ship, stricken by warplanes in the heart of the Gulf War area, but requiring to be surveyed by the Salvage Association. This was performed by the SA surveyor, regardless of risk.

Mr. Haji-loannou takes the view that the Association has established itself «as an unbiased decision-maker and monitor of repairs and damage estimates and underlines, «The service afforded to the shipping industry by the SA is never compromised, either in peacetime or wartime, and I wholeheartedly believe all shipowners must salute this invaluable professional service to our industry».

INCREASING CONTRIBUTIONS WILL PRODUCE NEGATIVE RESULTS

We have noticed the moves that are being made currently with the object of putting the Seamen's Pension Fund (NAT) on a healthy financial footing and we must warn that any increase in contributions will produce negative results.

This is because the ships from which such contributions will be expected will simply not be there. Also, there must be no changes in the terms by which seamen are pensioned as far as those already in active service are concerned. If

new terms are to be introduced, they should apply to those who are beginning their careers now or those who have very little sea time to their credit.

In answer to those seamen who have inquired by letter or by phone calls as to whether they should apply for pensions now in order not to lose any benefits that they have qualified for, we would say they should continue working because they have nothing to lose. They will get the pensions they are entitled to now, whatever happens in the future.

SEAFARERS IN THE GULF

The Union of Greek Shipowners (UGS) and the Panhellenic Seamen's Federation have agreed to reinstate a special agreement to protect the interests of seafarers on Greek ships sailing in the Persian Gulf.

Both bodies have decided to renegotiate an agreement, which established terms and conditions covering Greek ships operating in the Gulf during the Iran-Iraq war, to suit the present circumstances.

Under the terms of the agreement, seafarers must be notified by their master in advance of entering the Gulf zones and, in certain circumstances, have the right to refuse to go. Those who continue the voyage receive additional allowances.

LLOYDS REGISTER CHANGES IN GREECE

Mr Mel Pearson, appointed Senior Principal on 1st June, 1990, has succeeded Mr. David Nicholas as Country Manager for Greece on 13th August, 1990.

After nearly eight years in Greece, five of them as Country Manager, Mr. Nicholas will be returning to L.R.'s Head Office in London where he will join the newly expanded Marine Marketing and Business Group.

Mr Vassilis Papageorgiou, at present Principal Surveyor for the Philippines, will transfer to Piraeus in September, on his appointment as Principal Surveyor for Marine Services.

RULES OF COMPETITION

IN 1987, the Danish Shipowners' Association, the Danish government and other shipping factors in the country filed a report with the EC's Competition Directorate complaining against the Mevac (Mediterranean — West Africa) Conference. The report claimed that Mevac was contravening the Community's rules of fair competition. It based itself on Regulation 4556 of 1986 which was at the time the only measure that constituted a common shipping policy for the EC.

After much discussion and negotiation, the Directorate admitted that certain methods used by Mevac did indeed contravene EC rules of competition and that they should cease, otherwise the members of the conference would lay themselves open to the penalties provided by the Regulation.

There was strong reaction from West African countries, as might have been expected, most of which believe that the EC Regulation does not apply to them.

However, this first instance which calls for the application of articles 85 and 86 of the Treaty of Rome goes beyond the Europe-Africa framework and

with no precedent to fall back on, the final decision of the EC will become the basis for any future decisions.

SHIP TRANSMITS CUSTOMS INFORMATION VIA SATELLITE

A Soviet ship, sailing between Leningrad and Stockholm, demonstrated last June how ships can clear customs using satellites instead of paperwork.

The 12,281 ton luxurious Soviet ferry «Illich», sent customs information using the Inmarsat satellite system to Swedish port authorities, paving the way for the «paperless» clearance of ships in future.

Owned by the Baltic Shipping Company and carrying both cargo and passengers, «Illich» is the first ship ever to have used satellite communications to send «live» customs information between computers on ship and shore. The transmission of information to the Swedish Customs Regional Headquarters in Stockholm took less than two minutes. Such transmissions will enable port authorities to receive advance information and clear the ship long before docking in.

The information was sent as an electronic data interchange (EDI), a form of transmitting and processing data between computers directly, without the need for intervention by an operator. The data was organized into six standard International Maritime Organization (IMO) facilitation forms — one each for the general declaration, cargo declaration, crew list, passenger list, crew effects, ship stores and general declaration.

The only equipment needed were a portable computer, a modem and an Inmarsat — A satellite communication terminal. The software package was developed by City Systems Ltd., a London based firm at cost of approximately 5,000 pounds.

Inmarsat is an international enterprise with 59 member-countries. It operates eight geostationary satellites to provide mobile telephone, telex, facsimile and data services to more than 11,000 ships and land transportable and aircraft stations.

PSMS APPOINTS MORE SUPERINTENDENTS

Four Marine Engineer Superintendents have been appointed by Papachristidis Ship Managements Service (PSMS), in order to further enhance safety and operational efficiency with the managed fleet of 22 vessels.

Three of the superintendents are based at Piraeus. They include Jol

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

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

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

Vatistas, who moves to PSMS from A-nangel Shipping Enterprises and the role of Superintendent Engineer in the Tankers Division. His career includes a period as Superintendent with Troodos Shipping.

In addition, Paraskevas Coutsoukos has joined PSMS from Latsis Group company Bilinder Marine Corporation. The third appointment in Greece involves Emmanouil Kafuris, who has come ashore from the PSMS-managed ULCC fleet after 12 years' sea service — 10 as Chief Engineer.

Similarly, Peter Vernados ends a long period of sea service with the ULCCs to take up an engineer superintendency position at PSMS' London headquarters.

BIMCO PROTESTS PIRATE ATTACKS IN NIGERIAN WATERS

BIMCO, has made a second strong protest to the Nigerian Port Authorities about the repeated piracy assaults on commercial vessels when in Nigerian waters.

Since the first protest in May 1990, two more vessels owned by BIMCO members have been exposed to attacks by pirates:

On 20 May a Danish vessel anchoring at the Bonny River Anchorage was attacked by 5-7 pirates armed with machetes and Molotov-cocktails. The crew was withheld on the bridge from where they saw the pirates leaving the vessel with painting, hawsers, and other material.

The latest incident also took place at the Bonny River Anchorage. On 20 July a Greek tanker was boarded by about 15 armed pirates who left the vessels after having stolen rope and other loose material on deck.

In spite of assurances from Nigerian Port Authorities nothing effective has so far been done to stop this dangerous and unacceptable situation. Consequently, BIMCO has found it necessary to issue a warning to its global membership about the appalling lack of security within Nigerian waters.

FRANCE AND IMO TO HOLD COURSE ON PORT OPERATIONS AND MANAGEMENT

The fourth advanced course on port operations and management is to be held once again at le Havre, France from 10 September to 12 October 1990. It is

being hosted by the government of France and sponsored by the International Maritime Organization, the United Nations agency concerned with maritime safety and the prevention of marine pollution from ships.

The first three courses were held at Le Havre in 1987, 1988 and 1989 and have been so successful that it has been decided to repeat the course again this year and probably in future years. As before, the course will be attended by 20 participants. Participants will be nominated by individual governments. All costs involved will be paid by France, and IMO will provide out-of-pocket expenses to the participants. Travel costs will have to be met by the nominating authorities.

The course, which will be inaugurated by the Secretary-General of IMO, Mr. W.A. O'Neil, is being organized by the «Institut portuaire d'enseignement et de recherche».

Port efficiency is vital to economic development of a country, since ports act as the link between internal transport systems, such as road and rail, and shipping. Inefficient ports can severely inhibit the growth of international trade and consequently have harmful effect upon individual economies.

ARGENTINE SHIPYARD APPOINTS ASRYMAR AS AGENT

Tallerers Navales Darsena Norte (TANDANOR), the largest and best known shiprepair yard in the Argentine have appointed ASRYMAR as their agent in both the UK and Greek markets. In Greece, ASRYMAR will work through N. Bogdanos Marine Bureau of Piraeus.

TANDANOR has impressive facilities conveniently located on the northern and southern access channels to Buenos Aires. Equipped with two graving and three floating docks the yard provides excellent flexibility. The larger graving dock is of 180 X 21.25 metres and the largest floating dock has a lift capacity of 12,000 tonnes with dimensions of 176X26 meters. These docks will take most of the tanker, bulk carrier and general cargo vessels trading into the area and there is in addition substantial synchrolift capacity.

In view of its strategic location TANDANOR has built up a strong technical capability over the years since its foundation late last century. With a workforce of 1,000 spread across all trades,

the yard can provide, in addition to hull work, forging, casting and machining capability for steel work, pump, piping, valve and propeller repairs as well as all normal electrical repairs. There is also a strong afloat repair service.

HEMPEL'S 75TH ANNIVERSARY

Hempel's the Danish manufacturers of marine paints, have just celebrated their 75th anniversary.

There is hardly a seaman in the world who has not heard of or used Hempel's paints which first saw the light of day 75 years ago when Jorgen Christian Hempel set up shop in Copenhagen with ready-made paints at a time when paints were still laboriously being mixed on board ships from basic raw materials. Today, Hempel's runs 26 modern paint factories and 250 trade centres throughout the world, making the firm the world's leading paint manufacturer.

In 1948, the founder set up the J.C. Hempel Foundation which owns the firm. Its profits go to charity and scientific research.

The firm's efforts today are directed towards non-pollutant paints.

Jorgen Christian Hempel died in 1986 at the age of 91 but the firm continues his tradition of quality products and service to customers.

50 YEARS AGO

— A submarine of unknown nationality torpedoed and sank the cruiser «Helle» while at anchor at the port of Tinos during the celebrations of the Feast on the Holy Virgin on August 15. This murderous attack has outraged the nation and this journal offers its sincere condolences to the victims of this foul deed.

— Losses of Greek ships from last September to August 26 consisted of 46 cargo ships totalling 513,431 grt. Of these, 26 were torpedoed, 8 were sunk by mines, 6 were bombed while in port, 4 were sunk with all hands, cause unknown and 2 were bombed while at sea.

— The passenger liner «Nea Hellas» sailed from New York on August 20 and has arrived at Lisbon with a large number of passengers among which 260 members of the crew passengers for Greece will be picked up at Lisbon by the ss «Eleni Embiricos».

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS 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 ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ...	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ...	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ...	82	38000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ...	68	25003
ΑΕΤΟΣ...	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ...	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ...	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)...	69	2671
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'...	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	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
ΑΚΡΙΤΑΣ...	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638
ΑΛΒΟΡΑΔΑ...	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ...	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II...	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III...	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ...	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	83	15857
ΑΛΙΝ II...	69	10650
ΑΛΙΝΕ...	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ...	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ...	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ...	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ...	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ...	73	13631
ΑΛΜΑ...	80	11584
ΑΛΜΠΑ II...	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ...	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)...	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)...	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)...	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ...	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ...	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ...	84	14103
ΑΜΙΛΙΑ...	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000
ΑΜΩΙΩΝ...	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ...	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ...	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ...	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ...	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ...	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΛΗΝΤΕΡ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΜΠΕΡΤΥ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ...	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ...	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ...	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΕΣ...	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ'...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	79	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ...	77	15378

ε. Φουτζέιρα 5/7
πρός Άμβέρσα 27/6
α. Μοντεβιδέο 9/7
μεσογειακές μεταφορές
πρός Τουρκία 5/6
ε. Ν. Χάρβεν 9/7
πρός Λισαβόνα 1/7
πρός 'Ιντσόν 23/6
α. Χιούστον 6/7
ε. Λέγκχορν 1/7
μεταφορές Πάτρας
ε. Βαρκελώνη 10/7
ε. Πειραιά 22/6
πρός 'Ιαπωνία 21/6
πρός Τζάκσονβιλ 10/6
δ. Σουέζ 2/7

ε. Λέ Χάβρη 10/7
πρός Βραζιλία 30/6
ε. Λονδίνο 6/7
πρός Κεμπέκ 18/6
ε. Δουκέρκη 10/7
α. Βενετία 7/7
πρός Γκλασγου 1/7
α. Σιγκαπούρη 7/7
μεσογειακές μεταφορές
πρός Κληβελαντ 4/7
δ. Σουέζ 6/7
στην Πάχη (άποθήκη)
έπισκευές Χόγκ Κόγκ 16/7
α. Ντάρμπαϊν 14/6
ε. Λά Παλλίς 19/7
πρός ΗΠΑ 28/6
δ. Σουέζ 4/7
ε. Πειραιά 29/4
ε. Πειραιά 7/4
διόλκη Τουρκία
στο Μπαντάρ Άμπας
πρός Κίνα 29/6
πρός Δακάρ 10/6
έπωλήθη
μετ. «'Ελσόντα Νταϊν» (π.)
ε. Ντάρμπαϊν 5/7
πρός Σάντος 20/6
πρός Λίττελτον 28/6
πρός Μανίλα 29/6
α. Μπιλμπάο 7/7
α. Λεμεσός 6/7
πρός Άλγερία 1/6
α. Πόρτ ντε Μπουκ 1/7
πρ. «Norman Merchant»
ε. Φός 10/7
α. Άμβέρσα 12/7
πρός Ματάνζας 15/6
πρός Ν. Υόρκη 2/7
έπωλήθη

ε. Άμβέρσα 13/7
α. Κόμπε 5/7
α. Ρότερνταμ 13/7
πρός Κωνσταντινί 18/6
α. Σάντος 6/7
ε. Νιούκαστλ 28/6
ε. Δουκέρκη 2/7
δ. Πόρτ Σάιτς 7/7
πρός Γκιζόν 20/6
πρός Μεξικό 18/6
πρός Άλεξάνδρεια 18/6
ε. Χάρτλπουλ 11/7
α. Πόρτ Κέμπλα 8/7
στην Πράια Μόλε 30/6
πρός Ν. Ζηλανδία 29/6
α. Άμστέρν 7/7
α. Νταλνίν 29/6
πρός Φιλίππινες 20/6
πρός Μπαγκόγκ 30/6
α. Γκλήλογκ 7/7
πρός Μπαγκόγκ 29/6
α. 'Ιλντσέβσκ 12/7
ε. Ταϊτσουγκ 13/4
ε. Ντουλούθ 15/6
πρός Λονδίνο 6/7
πρός Ταϊβάν 1/7
α. Άμπου Ντάμπι 5/7
α. Άμβέρσα 14/7
πρός Άκαμα 1/6
πρός Κορέα 27/6
ε. Κοτονού 23/6
ε. Μπαγκόγκ 1/7
ε. Λισαβόνα 11/7
ε. Χοντίντα 18/6
α. Γιβραλτάρ 10/7

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...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ...	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 ΦΑΙΘ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ...	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ...	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)...	77	75124
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)...	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)...	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ...	78	20328
ΑΡΕΤΗ...	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II...	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

ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)...	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	85	13600
ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ...	70	13363
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)...	85	45065
ΑΣΤΗΡ...	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ 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 ΣΕΝΒΙΟΡ...	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 ΓΚΛΟΥΡΥ...	77	6095
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 I...	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ...	59	9374

α. Άσσάμπ 2/7
ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/7
α. Τενερίφη 8/7
πρός Ν. Υόρκη 22/6
πρός Ταϊβάν 5/6
α. Ρίο Γκράντε 1/7
α. Σιγκαπούρη 6/7
δ. Παναμά 15/6
α. Λέ Χάβρη 17/6
πρός Γιάνμπο 21/6
α. Φός 9/7
α. Γιοκοχάμα 4/7
α. 'Ιστ Λόντον 4/7
έπωλήθη Έλληνες

έπισκευές Πειραιά 4/7
ε. Πασαγιές 4/7
ε. Λάρνακα 27/6
πρός Σιγκαπούρη 23/6
α. Ν. Όρλεάνη 29/6
ε. Κόρπους Κρίστι 5/7
πρός Καϊσάρ 21/6
α. Κάστρις 5/7
ε. Λισαβόνα 11/7
α. Γιβραλτάρ 9/7
πρός Ματάνζας 9/5
α. Σάντος 10/7
πρός Βαλτιμόρη 7/6
δ. Παναμά 1/7
α. Φόρπορτ 29/4
α. Πόρτ Κέμπλα 7/5
πρός Χέυ Πόιντ 27/6
ε. Φός 9/7
ε. Σάν Νικόλας 8/7
ε. Ρότερνταμ 11/7
ε. Παραμαρίμπο 27/6
α. Κεϋνάν 8/7
δ. Κωνίπολη 4/7
α. Τέας Σιντι 19/4
πρός Σαφάγκα 16/6
πρός Ντάρμπαϊν 23/6
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/7
ε. Λός 'Αντζελες 5/7
α. Λοριέντ 15/6
α. Άαλμποργκ 6/7
ε. Φουτζέιρα 4/6
α. Σιγκαπούρη 3/7
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Χιλή 23/6
δ. Παναμά 3/7
α. Σιγκαπούρη 4/7
πρός Β. Κορέα 13/6
α. Σέτε 4/7
α. Λός 'Αντζελες 10/7
α. Φός 6/5

α. Ντότζες 21/6
δ. Παναμά 8/7
α. Ρότερνταμ 12/7
δ. Κωνίπολη 4/7
ε. Μπουσάν 16/6
ναυπηγ. 'Αϊόι
α. Πιομπίν 8/7
πρός Κασσιούγκ 20/6
πρός Π. Κουετζάλ 23/6
ε. Τερνέστη 5/7
δ. Ντόβερ 29/6
ε. Σάνκ Άνκορατζ 14/7
α. Πόρτσμουθ 2/7
πρός Άγκόλα 10/6
πρός Μπαντάρ Άμπας 24/6
έπωλήθη
α. Ν. Όλλανδία 6/7
α. Άμβέρσα 14/7
α. Τακόμα 1/7
δ. Ντόβερ 12/7
α. Τενερίφη 2/7
α. Άμστέρν 9/7
ε. Κόρπους Κρίστι 7/7
ε. Βαλλέττα 4/6
α. Χόγκ Κόγκ 3/7
α. Λός Πάμας 25/6
ε. Ν. Υόρκη 11/7

έπωλήθη 'Ινδούς διαλυτές
έπισκ. Πειραιάς 23/4
α. Λίβερπουλ 5/7
α. Πειραιά 5/7
α. Ρότερνταμ 6/7
α. Γκόττενμποργκ 10/7
α. Ντόβερ 29/6
α. Ριγίεκα 7/7
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά

BYZANTION (μ.)	67	35041
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	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
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α	71	16306
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14102
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
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	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	69	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	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
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996

πρός Χάργκ 22/5

μεσογειακές μεταφορές
ε. Λένινγκραντ 9/7
α. Ταγκαόνα 27/6
μεταφορές Φουτζέιρας
πρός Μίζουα 15/6
πρός Θεσσαλονίκη 14/6

δ. Κων/πολη 6/7
ε. Φουτζέιρα 8/2
μετ. «Φάρο» (ε.)

μετ. «Σηντιούτ II» (μ.)
ε. Σουέζ 11/7
ε. Σουέζ 10/7

α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/7
δ. Πόρτ Σαϊδ 4/7
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/5
υπό ναυπήγηση
ε. Βερακρούζ 18/6

ε. Κόρπους Κρίστι 7/7
πρός Χιούστον 18/6
α. Ν. 'Ορλεάν 10/7
στή Βαλτιμόρη 21/5

α. Ντόρμπαν 10/7
α. Ν. 'Ορλεάν 10/7
α. Ν. 'Ορλεάν 12/7
α. Λός 'Αντζελες 8/7
α. Ν. 'Ορλεάν 4/7
δ. Γιβραλτάρ 4/7
α. Σαντάντερ 6/7
μετασκευές Κάδιξ 18/9
πρός Σιγκαπούρη 30/6
α. Ντόρμπαν 20/6
δ. Ραγέι Πειραιά
πρός Χιλή 28/6
α. Θέουτα 2/7
α. Βρέμη 19/6
ε. Τζακάρτα 16/6
πρός Κωνσταντίνζα 28/6
α. Βανκούβερ 1/6
ε. Κασιούγκ 27/6
δ. Κων/πολη 9/6
πρός Κίνα 20/6
ε. Βενετία 9/7
δ. Παναμά 2/7
ε. Λά Σπέζια 2/7
α. Ρόττερταμ 14/7
πρός Γιβραλτάρ 6/6
α. Γκρέιντζμαουθ 5/7
ε. 'Αμβέρσα 13/7
δ. Κων/πολη 7/7

δ. Ντόρβερ 3/7
α. Ν. 'Υόρκη 8/7

δ. Κων/πολη 8/7
επισκ. Πειραιά 26/8/89
α. Χόγκ Κόγκ 2/7
πρός Φουτζέιρα 25/6
δ. Ρόττερταμ 14/7
δ. Ντόρβερ 3/7
ε. Πειραιά 15/6
πρός 'Αρούμπα 26/6
ε. Πειραιά 8/7
α. Σάν Λορέντζο 7/7
ε. Φόρ 6/7
ε. Μαδρίδα 5/7
στή Φουτζέιρα 10/7
μεσογειακές μεταφορές
πρός 'Ινδονησία 30/6
δ. Κων/πολη 8/7

α. Φουτζέιρα 19/6
δ. Ραγέι Βασόρα
πρός Ρόττερταμ 21/6
α. Γιούρπορτ 10/7
πρός Βαλπαράϊζο 27/6
πρός 'Αντοφαγκάστα 18/7
ε. Σάουγουεστ Πάς 7/6
πρός Ν. Κορέα 26/5
δ. Σουέζ 9/7
α. 'Αλεξάνδρεια 19/6
α. Πειραιά 5/7
στή Πάχη (άποθήκη)
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 7/6
ε. 'Οζάκα 15/6
δ. Σκω 2/7
ε. Σιγκαπούρη 1/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιοκοχάμα 7/7
πρός 'Ιαπωνία 19/6
δ. Γιβραλτάρ 3/7
δ. Ντόρβερ 10/7
α. Πειραιά 25/6
πρός Θεσσαλονίκη 24/6
α. Ρόττερταμ 6/7
πρός Κέυ Γουέστ 20/6
δ. Κων/πολη 8/7
ε. Ρεσιφ 27/6
πρός Πόρτ Σαϊδ 26/6
επισκ. Σιγκαπούρη 30/6
α. Λάγος 8/6
ε. Κονσταντίνζα 5/6
α. Λός Πάλας 6/7
πρός Σαλίνα Κρούζ 3/6
α. Πόρτ 'Εμπεδόκλε 9/7
α. Τολέδο 27/6
δ. Σουέζ 10/7

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZEYΣ	71	87667
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΚΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΚΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
HAIOΠOΛIΣ	77	34035
HETΓOY'I'NT	81	16700
HΦAICTOΣ	83	45025
ΘAΛAΣCINH AYPA (μ.)	81	58397
ΘAΛAΣCIOΠOPOΣ	68	12660
ΘAΛEIA	82	33374
ΘEAGENHΣ	72	9986
ΘEOΦAHO ΛIBANOY	82	24000
IKAPOC (δ.)	71	6631
ILIAΣ (δ.)	75	19752
INTEAΛ ΠPOΓKPPEΣ	72	39995
INTIAN EΠEΠPEΣ	72	38278
IONIAN A'I'AAHT	82	11849
IONIAN ΓKAAAEY	73	9547
IONIAN ΓOY'I'NT	72	9964
IONIAN ΓOY'I'NT	83	20960
IONIAN EMΠPEΣ	67	14569
IONIAN EΠEΠPEΣ	82	11849
IONIAN TΣAΛAHTZEPE (δ.)	72	16861
IOΣ	85	34400
ICTPIAN EΠEΠPEΣ	83	11849
ITALIAN EΠEΠPEΣ	82	11500
IOANNA (δ.)	69	1110
IOANNA B. (δ.)	61	22075
IOANNHΣ ZAFEPAKHΣ	82	35626

KABO AΛEΞANΔPOΣ	77	1626
KABO ΓEPAKAΣ	81	13915
KABO ΠEIPATHΣ	76	12772
KABO CΙΔEPO	76	15967
KAEPIH A.	70	16285
KAAH A.	77	35716
KAAΛIIOΠH A.	74	15938
KAAΛIΠOPOH ΠATPOHIKOΛA	85	17879
KATETAN ΓIANNHΣ	81	31850
KATETAN AETYTPHΣ	68	25120
KATETAN AEOHNIΔAΣ	73	12458
KATETAN MIKAXHΣ	81	15819
KATETAN ΔIAMANTHΣ	71	30193
KATETAN TZON A.	82	36284
KATETAN TZOPTZ A.	82	36341
KATETAN TZOPTZ	82	29281
TΣAΓKAPHΣ	82	32078
KAPΔAMYAΛA	82	32078
KAPETZBENTCIOYPA A. (δ.)	80	19982
KAPIMΠOY (δ.)	74	33914
KAPMEN KAPINA	72	14212
KAPOC	67	12702
KAPΠAΘOΣ	68	12701
KAPYANTA	73	34067
KAPYATIS	70	16040
KASXANAPPA (δ.)	68	1597
KASOCS PHOEP	70	8190
KATERINA II	72	1532
KATERINA ΔPAKOΠOYΛOY	77	8750
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KATINA (δ.)	66	38878

KEA PHOEP	69	4787
KIKK AΛEΞANTEP (δ.)	78	245140
KIPKH (δ.)	70	44954
KIPHAPBENTCIOYPA A. (δ.)	73	18744
KIΠIΠEPBENTCIOYPA A. (δ.)	81	19989
KOIMHΣIΣ	81	34188
KOMMON BENTCIOYPA	71	15547
KONKAP BIKTOPY	73	39219
KONKAP INTPEPIHT	71	38820
KONKAP NTINOC (μ.)	73	114543
KONKAP ΠA'I'ONH	68	22836
KONKECTBENTCIOYPA A. (δ.)	80	19982
KOΠAKAMΠANA PHOEP	70	8201
KOPIANA (δ.)	84	38000
KOPFOY PHOEP	68	9505
KOTY I	62	2635
KOYKAMΠOYPA	72	40720
KPANTOP	71	8630
KPECTBENTCIOYPA A. (δ.)	74	18744
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900
KPHTH APY (δ.)	86	24900
KPHTH ΓEPANI (δ.)	68	14923
KPHTH ΓOYAIH (δ.)	74	42470
KPHTH EΠICKOΠH (δ.)	67	14926
KPHTH KOΛOP (δ.)	86	26874
KPHTH KANT (δ.)	73	42470
KPHTH ΛAM (δ.)	86	24000
KPHTH RIBEP (δ.)	86	24900
KPHTH SH (δ.)	74	61054
KPHTH SKA'Y (δ.)	73	61054
KPHTH CTAP (δ.)	73	42470
KPHTH TΣAMΠION (δ.)	86	24000
KPHTH ΦIΛOΞEHNIA (δ.)	86	24000
KPHTH ΦA'E'I'M (δ.)	86	24900
KPIOC	71	11101

πρός Ν. Ζηλανδία 20/6
ε. Πόιντ α Πιέρ 29/5
ε. Ν. 'Ορλεάν 28/6

ε. Πειραιά 21/2
πρός 'Ιαπωνία 24/6
α. Σιγκαπούρη 1/7
επωλήθη
α. Πόρτ 'Αντζελες 2/7
δ. Πόρτ Σαϊδ 11/7
ε. 'Εϊλατ 9/7
μετ. «MSC Λάουρα» (ε.)
α. Σιγκαπούρη 3/7
α. Σιγκαπούρη 10/7
ε. Πειραιά 8/7
πρός 'Ιαπωνία 30/6
α. Μπρισμπαϊν 8/7
α. Κίγκστον 10/7
ε. 'Οβέντο 29/5
πρός Καμάρ 30/6
ε. Ρουέν 2/7
ε. Φάλλμουθ 6/7
πρός Σαλντάν Μπαϊ 14/6
ε. Λίβερπολ 14/7
δ. Σουέζ 14/7
πρός Χαλκίδα 30/4
α. Νιούκασλ 7/7
πρός 'Αμβέρσα 29/6
α. Φόρ 8/7
πρός Μεθούλ 27/6
α. Ν. 'Ορλεάν 27/6
δ. Πόρτ Σαϊδ 2/7
α. 'Ανκόνα 9/7
α. 'Ανκόνα 7/7
α. Κόρπους Κρίστι 28/6
δ. Πόρτ Σαϊδ 12/7
πρός Τζακσονβιλ 21/6
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 14/6
πρός Σασέμπο 28/6
δ. Σουέζ 4/7
επισκ. Πειραιά 1157
α. Πειραιά 3/7
ε. 'Αλεξάνδρεια 19/6
α. Γουακαμάτσου 1/7

α. 'Αντοφαγκάστα 1/7
ε. 'Αμβέρσα 14/7
α. 'Αμβέρσα 14/6
δ. Κων/πολη 3/7
ε. 'Αμβέρσα 9/7
δ. Ντόρβερ 3/7
ε. Σιγκαπούρη 10/7
πρός 'Ινδονησία 12/6
α. Γιβραλτάρ 6/7
ε. Ροζάριο 7/7
πρός Μαπούτο 13/6
ε. Κοκούρα 5/7
πρός Καναδά 26/6
πρός 'Αργεντινή 25/6
ε. Σουάμπα 4/7

στό Σάντος 11/7
ε. Ν. 'Ορλεάν 10/7
πρός Πασίρ Γκουντάνγκ 28/6
α. Ν. 'Ορλεάν 28/6
α. Πειραιά 7/7
ε. Καρταγένα 8/7
ε. Μοντεβιδέο 10/7
πρός Κωνσταντίνζα 18/6
ε. Πόρτ 'Εβεργκλέιντς 24/6
μεσογειακές μεταφορές
επισκευές Πειραιά 29/5
α. Μπορντ 5/7
πρός Θεσσαλονίκη 25/6
ε. Πειραιά 27/6
πρός 'Αντεν 2/6

ε. Πειραιά 7/6
στή Πάχη (άποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 23/6
πρός 'Ινδονησία 29/6
πρός Πόρτο Ρίκο 30/6
α. Λένινγκραντ 3/7
δ. Ντόρβερ 10/7
δ. Ντόρβερ 3/7
ε. Φιλαδέλφεια 6/7
μετ. «Κόνκαρ 'Αλπιν» (ε.)
α. Λίβερπολ 2/7
α. Σιγκαπούρη 5/7
α. Μοντεβιδέο 9/7
ε. Ρουζία 10/7
πρός Τόκιο 21/6
πρός Ντόρ Μπόκας 30/6
α. πόντ ντό Μαδέιρα 7/6
α. 'Αμβέρσα 13/7
ε. Πειραιά 25/6
πρός Γιβραλτάρ 28/6
πρός ΗΠΑ 20/6
α. Νορτσλ 9/7
πρός 'Ες Σιντέρ 15/6
πρός Πειραιά 22/6
ε. Σέτε 10/7
ε. Τζέντα 27/6
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 7/7
πρός Χιούστον 26/6
α. Σαβόνα 3/7
δ. Κων/πολη 4/7
α. Ν. 'Υόρκη 9/7
ε. Ν. 'Υόρκη 26/6
α. Καρταγένα 1/7
ναπηγ. Ναυκασόκι
επισκ. Πειραιά 3/6

ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥ'ΙΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36800
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙΑ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15888
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557
ΜΙΝΙ ΔΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΔΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΔΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΔΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΔΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΔΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΔΟΥΤΣΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΔΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΔΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΔΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΔΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580

α. Μπρέικ 6/7		
ε. Πειραιά 25/6		
α. Σ. 'Αντόνιο 1/7		
πρός Χώρ Δ/λ Ζουμπαρ 11/6		
δ. Μάλτα 4/7		
πρός Ουλσάν 28/5		

ε. Τής 14/7		
πρός Ούμ Κάσρ 9/5		
πρός Σίδνεϋ 28/6		
α. Ναγκόγια 8/7		
α. Λισαβόνα 10/7		
α. Πόρτ 'Αρθουρ 24/6		
πρός Χιούστον 15/6		
ε. Πειραιά 8/7		
α. 'Αμβέρσα 11/7		
ε. 'Αμβούργο 14/7		
στη Φορταλέζα (άποθήκη)		
α. 'Εϊλατ 3/7		
πρός Κουαντάν 29/6		
πρός 'Αντν 18/6		
α. Χιούστον 9/7		
επωλήθη		
α. 'Υμουίντεν 11/7		
α. Καζαμπλάνκα 2/7		
στη Βασίρα		
πρός Κορέα 27/6		
δ. Παναμά 7/7		
πρός Σιγκαπούρη 11/6		
πρός 'Ιταλία 30/6		
πρός Πειραιά 18/6		

πρός Ρότερνταμ 29/6		
ε. Χάλλ 14/7		
πρός Λορέ 25/6		
α. Ρίο 'Ανέιρο 4/7		
α. Ρίο Γκράντε 8/7		
α. Ν. Χάβεν 11/7		
πρός Μπ. 'Αίρες 19/6		
α. Σέτε 6/7		
πρός Κωνσταντίνα 25/6		
πρός Κούβα 25/6		
πρός Γερμανία 27/5		
πρός Γερμανία 27/5		
δ. Παναμά 8/7		
πρός Μπαγκκόγκ 11/6		
ε. Λάγος 4/7		
ε. 'Αμστερνταμ 10/7		
ε. Λονδίνο 14/7		
δ. Παναμά 2/7		
πρός Μπαγκκόγκ 8/7		
α. 'Αμβέρσα 5/7		
δ. Γιβραλτάρ 9/7		
πρός Τουρκία 11/6		
ε. Γιομπουκά 26/6		
δ. Σουέζ 12/7		
α. 'Αμστερνταμ 11/7		
μεταφορές 'Ερυθράς		
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6		
ε. Πειραιά 6/7		
α. Σιγκαπούρη 5/7		
α. Φρήπορτ 14/6		
ε. Τεμπίγκ 3/7		
πρός Σιγκαπούρη 13/6		

α. Ρίο Γκράντε 4/7		
ε. Μασαλία 10/7		
ε. Χιούστον 11/7		
δ. Σκώ 1/7		
πρός Σιγκαπούρη 29/6		
πρός 'Ιράν 12/6		
α. Πόρτ Τζιλς 3/7		
ε. Σάντος 10/7		
πρός ΗΠΑ 7/6		
πρός Μπαντρά 'Αμπάς 29/5		
πρός Κωνσταντίνα 13/6		
πρός 'Ακαμα 6/6		
πρός Αλβερτουλ 23/6		
άρχει Πειραιά		
α. Ρίβα 6/7		
πρός Μπαγκκόγκ 8/6		
θέση 50.36, 172.58 Δ 24/1		

πρός 'Οράν 20/12		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
ε. Χιούστον 9/7		
ε. Χιούστον 9/7		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Δεμεράρα 4/7		
ε. Μπράουνσβιλ 8/7		
πρός Τρίνταντ 8/6		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
πρός Τάμπα 29/6		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7		
δ. Παναμά 28/6		
πρός Βεγκάζη 25/6		
άρχει Ν. 'Ορλεάνη		
α. Μασαλία 3/7		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 7/7		
α. Πόρτ 'Αρθουρ 23/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/7		
α. Πόρτ Κάιζερ 8/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/7		
ε. Δεμεράρα 29/6		
πρός Τρίνταντ 30/6		

ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΝΑ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΑΜ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9885
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39886
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΡΕΥΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΡΕΥΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΡΕΥΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΡΕΥΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΡΕΥΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΡΕΥΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΡΕΥΣ ΣΕΡΕΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19631
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	58960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	88	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	80	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΛ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	18237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127

πρός ΗΠΑ 25/6
ε. Ντότζες 6/7
α. Παρανάγουα 1/7
πρός Δ. 'Αφρική 5/6
ε. Ταϊβανέσια 25/6
δ. Σουέζ 14/7
πρός Βανκούβερ 21/6
πρός Τυνησία 13/6
α. 'Υμουίντεν 5/7
ε. Πειραιά 19/5
μετ. «Pacifico» (Μπχ.)
ε. Κότκα 12/7
α. Ζέϊτ Τέρμιναλ 28/6
μετασκευάζεται Πειραιά
ε. Θέουτα 9/7
α. Κόρπους Κρίσι 8/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/7
πρός Πόρτ Κέμπλα 5/6
ε. 'Ιταζάι 1/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
πρός Κωνσταντίνα 10/6
ε. Βαλλέτια 9/7
δ. 'Ελσινόρη 7/7
πρός 'Αλγέρι 18/5
δ. Παναμά 23/4
πρός Χώρ Φακάν 27/6
ε. Βόλο 15/6
πρός Σύρο 25/6
ε. Ταρραγκόνα 5/7
δ. Πόρτ Σάϊδ 13/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/6
δ. Πόρτ Σάϊδ 9/7
δ. Κων/πολη 3/7
α. Μπαρκελόνα 10/7
α. Γιοκoxάμα 7/7
πρός Κωνσταντίνα 28/5
πτήσ Δομειτία (ἀποθήκη)
α. Πειραιά 1/7
ε. Σάρροχ 5/7
δ. Κων/πολη 9/7
α. Λίβερπουλ 20/6
α. Τεργέστη 5/7
δ. Κων/πολη 3/7
πρός 'Οδησσό 4/7
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/7
στή Βαλλέτια 16/7
α. Πόρτο Τορρέε 30/6
α. 'Αμβέρσα 1/7
ε. Ρουέν 8/7
ε. Ρέντσμπουργκ 6/7
πρός Μίζουσία 12/6
πρός Πόρτ Τόλμποστ 6/6
ε. Κασίμα 28/6
α. Ρότερνταμ 6/7
πρός Λαττάκια 29/6
ε. Γέλα 8/7
α. Σαβόνα 26/6
πρός Εύρωπη 23/6
στό Π. Κουετζάλ 1/6
πρός Λαττάκια 9/6
α. Σάντσαλ 9/7
ε. 'Αμβέρσα 12/7
α. Παλέρμο 6/7



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = ανασφάλιστο στο 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.)	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 (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΑ	72	16235
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΗΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΗΛΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΑΤΑ (κ.)	75	9753
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛ ΤΑ'ΙΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (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
ΑΛΟΝ (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. 'Ονδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597

πρός Χαλκίδα 11/6	
πρός 'Ιαπωνία 30/6	
μετ. «Σητεία Μπαϊν» (π.)	
ε. Πειραιά 5/7	
α. Γκντάνσκ 11/7	
έπωλήθη 'Ελληνες	
ε. Πειραιά 5/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/6	
πρός Σουδά 29/6	
πρός Τζέντα 27/6	
πρός Βεγγάζη 21/6	
πρός Περού 26/6	
υπέστειλε κυπριακή	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	
έπισκευές Μοντεβιδέο 11/6	
πρός Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια	
ε. Κόρκ 10/7	
πρ. «Crown Azalea»	
πρός Καμπάνα 20/6	
δ. Σουέζ 3/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	
δ. Κων/πολη 7/7	
α. Γιβραλτάρ 10/7	
α. 'Ιμινγκχαμ 11/7	
πρός Γιάνμπο 3/7	
πρός Φουτζέιρα 28/6	
πρός Σερία 29/6	
ε. Σιγκαπούρη 27/6	
α. Ν. 'Υόρκη 11/7	
α. Μορμουγκάο 2/7	
ε. Ντουμπάι 17/6	
μεταφορές Περισκοίου	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 27/5	
πρός Βενεζουέλα 21/6	
α. Ντάρμαν 9/7	
α. Ραβέννα 5/7	
πρός 'Αλεξάνδρεια 30/6	
α. Μπράς 9/7	
δ. Σουέζ 13/7	
πρός Κασσιούγκ 9/6	
πρός Συρία 1/7	
δ. Σουέζ 8/7	
ναυπηγ. 'Ιαπωνία	
α. Λός Πάλαμας 4/7	
δ. Σουέζ 10/7	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 25/5	
δ. Γιβραλτάρ 8/7	
έπωλήθη Νορβηγούς	
α. Ρότερνταμ 8/7	
ε. Σιγκαπούρη 9/7	
στο Χορμούζ	
πρός Λαμποκάν 5/6	
πρός 'Αβάν 23/5	
υπέστειλε λιβερτιανή	
πρός Ούμ Κουάαρ 8/3	
πρός 'Ινδία 29/6	
α. Νόρβοντ 5/7	
ε. Κάντλα 30/6	
πρός Πύλο 11/6	
α. Καγκοσίμα 8/6	
πρός Μερσίνη 8/7	
δ. Κων/πολη 2/7	
ε. Κριόγανα 5/7	
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 29/6	
πρός Ταρτούς 19/6	
δ. Παναμά 8/7	
έπισκευές Πειραιά	
έπισκευές Πειραιά 5/6	
α. Σιγκαπούρη 1/7	
πρός Γιβραλτάρ 21/5	
α. Καργάνα 28/6	
πρός Βιτόρια 8/7	
α. Μουτσούρε 3/7	
πρός 'Ιαπωνία 20/5	
πρός 'Ιταλία 18/4/89	
πρός Ματάνζας 4/6	
πρός Κωνσταντία 19/6	
δ. Σουέζ 2/7	
δ. Σουέζ 9/7	
πρός Π. Καμπέλλο 18/6	
α. 'Αμστερνταμ 7/7	
πρός 'Ινδία 20/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σιγκαπούρη 13/6	
ε. Λισσαβόνα 21/6	
ε. Μπ. 'Αίρες 28/6	

ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
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
ΑΝΤΑΛΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
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
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΟΝ (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 (κ.)	68	14961
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ 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 (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

πρός Λομπίτο 29/5	
πρός Γκράντ Καϊμάν 29/6	
μετ. 'Αλεξάντερς 'Οαθ» (μ.)	
α. Μπιλμπάο 6/7	
α. Σαγκάη 14/6	
πρός 'Αλγερία 18/6	
πρός Γκαζαουέτ 30/5	
πρός Σιγκαπούρη 31/5	
ε. Βασιλικό Μπαϊν 2/7	
α. Ρεσίφ 4/7	
α. Μπουεναβεντούρα 6/7	
ε. Σιτακόγκ 7/7	
α. Λομέ 28/6	
πρός Μπουτουάν 24/6	
πρός Νταέν 28/6	
ε. 'Ιντσόν 25/6	
α. Σαβόνα 11/7	
πρός Χαλκίδα 30/6	
α. 'Αμβέρσα 7/7	
ε. Μάλαγα 27/6	
πρός Μανίλα 30/6	
ε. Σαβόνα 6/7	
α. Ντάρμαν 26/6	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 5/5	
πρός Ματάνζας 19/6	
στο Χορμούζ	
ε. Τζέντα 26/6	
πρ. «Αϊβαλί»	
ε. Λάγος 20/6	
α. Γκντάνσκ 11/7	
α. Πειραιά 12/6	
α. Κάεν 7/6	
πρός Σκίλντα 25/6	
ε. Πειραιά 4/7	
ε. Σάο Σεμπασιάν 4/7	
πρός Βόλο 29/6	
δ. Παναμά 8/7	
ε. Ρότερνταμ 30/6	
α. Μπρέμεν 4/7	
πρός Σιγκαπούρη 20/6	
πρός Τζακάρα 22/6	
πρός Μαντράς 22/6	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 17/4	
πρός 'Αμπιζάν 19/6	
μεταφορές Περισκοίου	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 23/6	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 21/5	
δ. Κων/πολη 8/7	
πρός Λισσαβόνα 10/6	
έπωλήθη	
πρός 'Εομεράλντας 30/6	
ε. Φλάσσιγκ 'Ησι 7/7	
πρ. 'Αντζελμαρ»	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 15/3	
α. Τενερίφη 8/7	
πρός Κασσιούγκ 24/6	
πρός Κασσιούγκ 27/6	
πρός Μέλτ 'Αϊλαντ 18/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/6	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 1/2	
ε. Βομβάη 9/6	
α. Πόρτ ντέ ΜΠούκ 7/7	
ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια 11/5	
άργη Πειραιά	
ε. Πειραιά 8/7	
ε. Λάρνακα 27/6	
ε. Βομβάη 17/6	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Ρεσίφ 15/6	
δ. Παναμά 3/7	
ε. Τέξας Σίτυ 27/5	
πρός 'Ινδία 11/6	
πρός Καράτσι 30/6	
πρός Μπορντώ 1/7	
α. Μπωμόν 6/7	
ε. Λάγος 28/6	
πρός Σ. Τζών 25/6	
έπισκευές Πειραιά 27/2	
δ. Ντόβερ 12/7	
α. Πόρτ Μαχ. Μπίν Κασίμ 3/7	
πρ. «Pacific Lady»	
πρός Λάζαρο Γκαρντένας 14/6	
πρός Βραζιλία 27/6	
ε. 'Ιμινγκχαμ 10/7	
πρός Μπαγκόγκ 2/7	

ΒΑ'Ι'Ν (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	42087
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411

ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ

ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ 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
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
ΓΙΩΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΝ (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 ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΖΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ.	65	1222
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (κ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΝ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΚΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'ΙΣΤΟΝ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'ΙΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'ΙΥ (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
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ (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
ΔΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804

ἐπισκευές Σαντάντερ 3/7		
πρός 'Ιμπιτούμπα 27/6		
ε. Λόγος 29/6		
πρός 'Ινδία 30/6		
α. Φάλασιγκ 2/7		
ε. Ντόρντρεχτ 9/7		
α. Γκουαγιακούιλ 23/6		
πρός 'Ιταλία 10/5		
α. Πόρτ Χάρκουρτ 25/6		
δ. Γιβραλτάρ 5/7		
δ. Κων/πολη 6/7		
ε. Σουάιζ 5/7		
ε. Κιτιμάτ 9/7		
ὕψωση σημαία Μάλτας		
α. Ρουέν 7/7		
ε. Πειραιά 6/4		
ε. Πόρτ Κέλαγκ 9/7		
δ. Σουέζ 12/7		
ε. Τσιταγκόγκ 3/7		
πρός 'Αλγέρι 15/6		
α. Πόρτο Μπολιβάρ 3/7		
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 17/6		
α. Ρουαίξ 5/7		
α. Μπ. 'Αίρες 16/6		
πρός 'Αμστερνταμ 25/6		
α. Γκαίμπις 4/7		
δ. Σουέζ 7/7		
α. Ράς Σουκχέιρ 23/6		
α. Αδρνακά 4/7		
πρός Δαδρ 16/6		
πρός Συρία 27/6		
α. Πόρτ ντε Μπουκ 4/7		
ε. Πειραιά 26/6		
πρός Μοχαμέντια 30/6		
πρός Ράς Τανούρα 18/6		
α. Ράς Σουκχέιρ 26/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπρόουονβιλ 3/7		
πρός Ν. 'Ατλαντικό 16/6		
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 27/5		
α. Τάραντα 7/7		
α. Φάλλμουθ 7/7		
δ. Σουέζ 4/7		
ε. Μπαγκκόγκ 21/6		
α. Ράς Μπουντράν 29/6		
πρός Βραζιλία 3/6		
ε. 'Ινστόν 24/6		
πρός Βενεζουέλα 6/7		
ε. Χουάγκουπο 26/6		

ε. Σιγκαπούρη 10/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7		
πρός Χιουσόν 7/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7		
πρός ΕΣΣΔ 23/6		
ε. Πειραιά 6/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
ΕΤΑ Μάλτα 11/7		
πρός Π. Κουετζάλ 29/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7		
ε. Μπουσάν 3/7		
πρός 'Αμβούργο 30/6		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/6		
α. Λός 'Αντζελες 11/7		
δ. Παναμά 6/6		
πρός Ταϊλάνδη 24/3		
πρός Δυτική 'Αφρική 23/6		
α. Μπιλμπάο 5/7		
πρός Βραζιλία 4/7		
δ. Σουέζ 4/7		
α. 'Ιλιτσέβσκ 5/7		
ὕψωση σημαία Μάλτας		
πρός Περισκό 14/6		
πρός Δ. 'Αφρική 22/4		
α. Ντόρμπαν 3/7		
πρός Μπαγκκόγκ 27/6		
πρός Ν. 'Υόρκη 12/6		
α. Σιγκαπούρη 7/7		
α. Φερμαντάτ 6/7		

πρός Κίγκστον 11/5		
πρός Κουανγιάγκ 29/6		
α. Σιγκαπούρη 8/7		
πρός Κασίμα 27/6		
ε. Γένοβα 8/7		
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 22/6		
δ. Σουέζ 7/7		
στό Κάρτσι 8/7		
α. Λισαβόνα 11/7		
πρός Παϊτα 30/6		
πρός Μόνιουν 22/1		
α. Μπιλμπάο 11/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/5		
α. Βανκούβερ 20/5		
πρός 'Οναχάμα 27/6		
ἐπισκευές Πειραιά 27/6		
α. Λός 'Αντζελες 2/7		
ε. Φουτζέιρα 22/6		
α. Μομπάσα 24/6		
πρός Καστέλλον 3/6		
πρ. «Φόρομ Παϊονήρ»		

ἐπισκευές Χαλκίδα 20/6		
α. Φιλαδέλφεια 10/7		
πρός Νταλνίν 3/6		
πρός 'Ινδονησία 19/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6		
α. Μπρόουονβιλ 3/7		
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 18/6		

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ 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	209788
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 ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'ΙΥ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥΝ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ Ι (π.)	74	13687
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ 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
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.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΩΝ 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
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (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
ΙΟΛΑΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΑΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΑΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)*	70	5278
ΙΖΕΜΙΝΙΟΣ	72	25035
ΙΖΕΜΙΝΕΤΑ (κ.)	7	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000

ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.).....	64	7995	πρός 'Ιορδανία 7/6	ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.).....	75	79249	δ. Σουέζ 10/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).....	76	15608	α. Μόντρεαλ 12/7	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			ἐπωλήθη 'Ελληνες
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).....	77	12772	α. Σιγκαπούρη 8/7	(κ.).....	74	18700	ε. Ζανζιβάρη 27/6
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).....	72	11171	πρός Κολόμβο 23/4	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).....	75	15684	δ. Σουέζ 5/7
ΚΑΛΑΙΩ (κ.).....	69	9079	α. Πασιανές 4/7	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.).....	72	17914	πρός Λός 'Αντζελες 29/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).....	75	35827	πρός Ρίο Πλάτε 24/6	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).....	74	17414	α. Ραβέννα 30/6
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).....	65	3801	μεταφορέ Μπριντζί	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).....	71	3864	δ. Γιβραλτάρ 9/7
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).....	73	57345	α. Γιούρπορτ 23/6	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.).....	79	10354	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).....	73	19476	πρός Σαγκάη 4/5	ΛΕΩΝ (Μηχ.).....	72	19162	πρός Σιγκάγκ 22/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).....	77	21667	δ. Κων/πολη 4/7	ΛΕΩΝ (κ.).....	73	15382	δ. Κων/πολη 5/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).....	77	10688	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/7	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.).....	79	7598	πρός Κάντιλα 17/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).....	77	19373	δ. Μάλτα 5/7
(Μ.).....	67	16098	ε. Τζουμπάι 9/7	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).....	68	53075	πρός Νουατσότ 30/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).....	76	16037	α. Σάντος 10/7	ΛΗΤΩ II (π.).....	72	6106	πρός 'Ινχαμπάνε 5/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.).....	73	63218	ἐπισκ. Φλάσιγκ 'Ηστ 16/7	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7.).....	54	1991	πρός 'Αλγέρι 29/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	71	31584	πρός Βανκούβερ 8/6	ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).....	69	17872	ε. Σεβίλλη 4/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).....	73	62317	πρός Σαγκάη 24/6	ΛΙΝΑ ('Ον.).....	66	2953	πρός Πιομπίνιο 25/6
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).....	68	26290	α. Καπετάν Ση	ΛΙΝΑΡΟΣ (μ.).....	71	51072	ε. Κακινάδα 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).....	69	34613	α. Ροζάρια 4/7	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).....	74	8931	α. Χάμπτον 11/7
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).....	77	9112	πρός 'Αβάνα 15/5	ΛΙΣΣΟΣ (π.).....	67	13881	ἐπισκευές Γκάλβεστον 10/7
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).....	73	11954	πρός Παναμά 28/6	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).....	74	3256	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).....	68	10239	πρός 'Αβάνα 12/5	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).....	82	36865	α. Τέξας Σίτυ 8/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.).....	67	15472	ε. Χάιφα 9/7	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).....	82	36865	πρός Χιούστον 30/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).....	77	9941	α. Παρανάγουα 1/7	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).....	69	41477	α. Τής 9/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.).....	77	14349	πρός Ποχάγκ 19/6	ΛΥΔΙΑ (κ.).....	76	5915	ε. Μπαγκόγκ 28/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	68	13532	ε. Ντεμερόρα 20/6	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).....	77	9247	δ. Π. Σαΐδ 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).....	68	8978	πρός Ντάρ ες Σαλάμα 26/6	ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).....	77	14834	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			πρός Ταϊτσούγκ 11/6	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΓΚ.....	75	34745	α. Τενερίφ 6/7
(κ.δ.).....	81	1800		ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).....	74	30168	πρός Τρομπέτας 21/6
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).....	77	18073	ε. 'Αμβέρσα 12/7	ΜΑΙΡΥΛΙ (κ.).....	76	8731	πρός Κούβα 16/6
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).....	72	11954	ε. Πειραιά 8/6	ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.).....	69	11700	πρός Τρίπολη 19/6
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	74	5379	α. Ντάρμαν 2/7	ΜΑΝΔΩΝΗ (κ.).....	74	9800	πρός Χό Τσί Μίνγκ Σίτυ 1/6
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.).....	65	1219	ε. Πόρτο Βέρομ 6/7	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).....	73	72343	πρός 'Ιαπωνία 7/6
ΚΑΣΗ (κ.).....	75	76873	δ. Πόρτ Σαΐδ 13/7	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).....	70	9101	πρός Μίζουράτα 16/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).....	77	19166	α. Βαλτιμόρη 27/6	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).....	71	9810	πρός Ρίο 'Ιανέρια 4/6
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).....	77	19459	πρός Χαλκίδα 30/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).....	63	36634	πρός Ρίο 'Ιανέρια 21/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).....	74	17218	πρός 'Αρούμπα 25/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).....	73	18892	ἐπωλήθη 'Ελληνες
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).....	76	10805	πρός 'Αλγέρι 17/6	ΜΑΡΚΟΤ (κ.).....	71	11242	πρός 'Αλγέρι 8/5
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9842	δ. Σουέζ 3/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).....	76	10108	α. 'Αμβέρσα 4/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).....	77	9942	ἐπισκευές Σιγκαπούρη 27/6	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.).....	77	20502	δ. Κων/πολη 8/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).....	71	9826	ε. Πόρτογκρου 8/7	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).....	73	17327	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/6
ΚΕ'Ι'Π ΝΟΡΘ (κ.).....	71	41565	πρός Καναδά 29/6	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).....	77	18604	α. Βιζακαπάντα 9/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.).....	74	8896	πρός 'Ιταλία 1/6	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).....	65	13512	μεταφορές Περισκοῦ
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).....	78	8898	ε. Μανίλα 7/7	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).....	70	17487	ε. Σιλικάπ 25/6
ΚΕ'Ι'Τ (μ.).....	64	999	ε. Σιγκαπούρη 8/7	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).....	74	30341	πρός Βαρκελώνη 30/6
ΚΕΛΛΑ (κ.).....	69	16229	α. Σάν Νικόλας 3/7	ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).....	64	28986	α. Σάο Σεμπαστιάν 1/7
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	81	9909	πρ. «Handy Gaul»	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).....	70	18628	πρός Βομβάη 30/5
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ.....	79	11929	πρός Νταμάι 12/6	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).....	76	138765	δ. Μπρίεζαμ 10/7
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).....	76	18124	ε. Μπαγκόγκ 16/6	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).....	70	9077	ε. Μπαγκόγκ 29/5
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ.....	78	11686	ε. Μπουσάν 3/7	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).....	68	21228	α. Μπιλμπάο 28/6
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).....	73	22126	πρ. «Pacific Spanker»	ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.).....	84	5717	ε. Πειραιά 7/7
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ.....	80	12965	πρ. «Κερίνα»	ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.).....	71	1516	ε. Βολέντσια 10/7
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).....	77	8976	πρ. «Κερίνα»	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).....	69	10708	ὑψωσε ἑλληνική
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).....	69	46690	πρ. Σίντι Κερί 6/6	ΜΑΡΥΛΙ (κ.).....	74	15412	ἐπωλήθη ἄλλοδαπούς
ΚΙΚΑ (κ.).....	76	19451	ε. Λορέντ 1/7	ΜΑΡΥΛΙ (κ.).....	69	15520	δ. Πόρτ Σαΐδ 13/7
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.).....	66	6995	ε. Πόρτογκρου 6/7	ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.).....	74	20715	ἐπωλήθη Κινέζους
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.).....	84	4509	ε. Σιγκαπούρη 25/6	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).....	73	15498	ε. Σιγκάγκ 20/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).....	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).....	73	15498	πρός Κουσίρο 27/6
ΚΙΤΣΑ (κ.).....	76	24800	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.).....	76	21372	πρός 'Ακαμα 14/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).....	76	15756	ε. Σιγκαπούρη 7/7	ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).....	71	16623	ε. Λιανουγκάγκ 6/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).....	86	10511	ε. Τσιτσάγκ 9/7	ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.).....	77	9059	ε. Πειραιά 10/4
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.).....	79	10322	ε. Χιούστον 10/7	ΜΕΛΟΝΤΥ ΣΗ (Φιλ.).....	67	21141	πρός Δακάρ 27/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).....	83	10520	πρ. «Ματζεττικ»	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).....	76	9872	α. Ρόττερταμ 10/7
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ			ε. Μπιλμπάο 9/7	ΜΕΡΙΤ I. (π.).....	73	112306	πρός 'Οίτα 2/3
(Βρ.).....	84	10511	α. Ραμπούλ 4/7	ΜΕΡΙΤ II. (π.).....	69	35284	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).....	84	3793	α. Χόγκ Κόγκ 5/7	ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.).....	80	30875	πρός Σιγκαπούρη 1/7
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).....	83	4433	δ. Παναμά 1/7	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.).....	79	43857	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.).....	71	101438	πρ. «Diamond Queen»	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	79	43857	ε. Λισσαβόνα 10/7
ΚΟΝΠΟΛΙΣ.....	78	39814	ε. Κουβέιτ 30/6	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).....	74	12376	ε. Τερνούζεν 10/7
ΚΟΡΑΛ (μ.).....	81	15397	α. Ρεϊνόν 5/7	ΜΙΓΙΑΜΑ (π.).....	75	12498	πρός Νταμπιέρ 19/6
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.).....	74	112825	στό Κάργκ (ἀποθήκη)	ΜΙΛΗΤΟΣ.....	82	32506	α. Παρανάγουα 28/6
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ.....	74	35014	α. 'Αμοστερνταμ 11/7	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	36330	στη Σεπετίνα 16/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).....	75	17175	πρ. 'Οίτα 16/6	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).....	70	1781	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΟΞΜΑΝ I (κ.).....	77	14186	ε. Γιοκχάμα 4/7	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).....	71	19061	ε. Φλάσιγκ 12/7
ΚΟΞΜΑΝ II (κ.).....	77	15389	ε. Παρνατίπ 27/6	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).....	73	30930	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 31/5
ΚΟΞΜΑΣ Α. (δ.μ.).....	74	15994	πρός Λαλάγκ Τέρμινταλ 29/6	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).....	74	39050	πρ. Δακάρ 2/6
ΚΟΥΚΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221	πρ. Ν. Πάουσο 1/7	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).....	75	6728	στό Ντάρμαν 31/5
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221	α. Νέλσον 5/7	ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.).....	68	31507	ε. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΟΥΓΚΑΡ I. (δ.μ.).....	66	38533	πρ. Σιγκαπούρη 30/6	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).....	73	61183	δ. Σουέζ 3/7
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.).....	81	10524	δ. Παναμά 6/7	ΜΟΝΤΡΩ (κ.).....	72	9924	ε. 'Αμβέρσα 11/7
ΚΟΥΝΗ ΕΥΗ (δ.κ.).....	71	52519	ε. Τερνέζι 7/7	ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.).....	67	30823	ἐπωλήθη ἄλλοδαπούς
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.).....	76	88886	πρ. Περσικό 16/6	ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.).....	74	65579	πρ. «Obo King»
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.).....	76	20355	α. Πρίνς Ρούπερτ 28/6	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).....	72	35506	α. Τενερίφ 6/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).....	79	7599	πρ. Νορβορροσίκ 28/6	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.....	77	5509	α. Λίβερπουλ 2/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).....	64	26621	α. Φουτζέιρα 9/7	ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).....	67	3987	α. Ανκόνα 8/7
ΚΡΙΣΣΑ (π.).....	79	12784	δ. Παναμά 1/7	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).....	76	3741	α. Μπρέικ 19/6
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).....	77	9634	ε. Σέτε 26/6	ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.).....	69	44860	στη Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.).....	68	10313	διάλυση 'Ινδία	ΜΠΕΛΙΑ ΣΤΑΡ (κ.).....	68	8370	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΜΩ.....	74	65685	α. Λισσαβόνα 14/5	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).....	66	37625	α. Αίν Σούκνα 25/6
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).....	75	17875	πρ. Σιλικάπ 18/6	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).....	70	3956	ε. Βομβάη 3/6
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).....	71	15951	πρ. Κίνα 27/5	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.).....	71	13867	ε. Λάγος 24/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	72	51403	πρ. Αιγύπτου 28/6	ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).....	68	9504	α. 'Αμμούργιο 5/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).....	71	14757	πρ. Κίνα 25/6	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.).....	81	10199	δ. Παναμά 8/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).....	70	9981	μετ. «Fidelity» (μ.)	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).....	73	16106	δ. Σουέζ 5/7
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).....	66	2990	ε. Νακόλα 21/2	ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'Ι'ΡΕΣ (κ.).....	71	9603	α. 'Αμμούργιο 5/7
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).....	76	2834	πρ. Τρίπολη 29/6	ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ.....	73	56273	ε. 'Αμοστερνταμ 4/7
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).....	76	1575	ε. Φόρ 10/7	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ ('Ονδ.).....	66	9085	διάλυση 'Αλάγκ
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).....	72	83714	πρ. Σιγκαπούρη 27/6	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.).....	73	31861	ε. 'Ιντσόν 22/6
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).....	77	4965	ἀργεί Πειραιά	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.).....	74	14969	δ. Ντόβερ 3/7
ΛΑΙΛΑΨ (κ.).....	76	12186	στό Ξάν Κάρλος 27/6	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).....	68	6870	ε. 'Ασνόντ 9/7
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).....	75	18763	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (μ.).....	68	6789	α. Μόντρεαλ 11/7
ΛΑΚΥ (Μηχ.).....	68	8135	ε. Πειραιά 25/6	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.).....	71	13193	δ. Θέρσντεν 'Αϊλαντ 7/6
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).....	80	16225	ε. Τολέδο 3/7	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	17980	α. Λάγος 3/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).....	78	10698	ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτς 9/7	ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.).....	67	41524	α. Μάλαγα 9/7
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).....	70	63519	μετ. «Τρέιντ Στάρ» (Λ.)	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.).....	71	18748	πρ. Κονακάρ 16/6
ΛΑΟΥΡΑ ('Ονδ.).....	65	1600	πρ. 'Ινχαμπάνε 27/5	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).....	82	32506	πρ. Γιοκχάμα 27/6
ΛΑΠΙΣ (κ.).....	78	8980	α. Ντάρμαν 8/7	ΜΥΡΙΝΙΔΗ.....	77	5511	α. Βάρρυ 11/7
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).....	75	12416	πρ. Μπ. 'Αϊρες 16/6				
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).....	61	22046	διάλυση 'Ινδία	Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).....	74	8915	πρ. «Cleopatra»
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.).....	68	22244	α. Λάγος 2/7	Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.).....	74	8558	πρ. Χοντίντα 11/7
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).....	73	17648	πρ. Μόγκλα 19/6	ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).....	71	9646	στην Μαριουπόλ 4/7
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.....	77	70983	πρ. Δ. 'Αφρική 2/6	ΝΑ'Ι'Α (κ.).....	70	9069	α. Λάγος 30/6
ΛΕΓΚΑΖΥ (δ.κ.).....	71	118865	στό Κάργκ (ἀποθήκη)	ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μηχ.).....	77	34841	πρ. Κέη Πάστρο 30/6

NANH (κ.)	78	14651
NANTEΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	73	11845
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΣΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛΑ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	82357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΕ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΕ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΕ ΣΗΛΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΕΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΕ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΝΤΟΥΦΙΝ (δ.μ.)	68	958
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΔΟΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΙΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΣΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176099
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-		
ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΣ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251
ΠΑΥΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΡΙΑΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	18402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ(δ.)	65	25503
ΠΗΛΕΟΠΗ V (π.)	79	11633
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20886
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2803
ΠΛΥΜΟΥΣ (κ.)	74	8825

α. Ανακόρτες 9/7		
προς Τάμπα 23/6		
προς Λουάντα 12/5		
α. Σάντος 4/7		
ε. Ρουέν 20/6		
ε. Πειραιά 10/6		
α. Γιβραλτάρ 9/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6		
προς 'Αγκόλα 23/5/89		
ε. Κασαζακόλλος 7/6		
α. 'Αμβέρσα 5/7		
προς Σιγκαπούρη 19/6		
προς 'Αμβέρσα 29/6		
α. Λός 'Αντζελς 7/7		
επισκευές Πειραιά		
προς Μπαντρά Χομείνι 19/6		
ε. Λέ Χάβρη 12/7		
δ. Παναμά 5/7		
προς Νταμμάμ 25/5		
α. Νταμμάμ 10/7		
προς 'Ιαπωνία 23/6		
α. Φατέχ Τέρμινάλ 6/7		
δ. Πόρτ Σάιτ 10/7		
προς 'Αλεξάνδρεια 19/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7		
προς Χάργκ 3/6		
α. Βενετία 6/7		
προς Μπαγκνάλ 17/6		
προς Καϊμούν 'Αϊλαντ 30/6		
προς Μαϊάμ 30/6		
ε. Πειραιά 9/7		
ε. Καράτσι 27/6		
α. Καταγένα 2/7		
α. Θέουτα 27/6		
δ. Ντόβερ 29/6		
α. Βανκούβερ 30/6		
στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)		
ε. Τσιταγκόνγκ 25/6		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 4/7		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7		
δ. Παναμά 5/7		
μεταφορές Περισκοῦ		
στο Μότι 10/7		
προς Λιβύη 26/6		
ε. Πειραιά 29/5		
α. 'Αμβέρσα 13/7		
α. Βασιλικό Μπαίη 10/7		
α. Γιβραλτάρ 6/7		
α. Κόρπουλ Κρίστι 27/6		
α. Ρόττερταμ 11/7		
α. Λούπ Τέρμινάλ 24/6		
προς 'Αλγέρι 24/6		
μεσογειοκάς μεταφορές		
επωλήθη		
ε. 'Ασντόν 10/7		
α. Μαυρίκιο 4/6		
επωλήθη 'Ελληνες		
α. Χιούστον 16/6		
α. Δουκέρκη 9/7		
ε. Σούσα 26/6		
δ. Ντόβερ 12/7		
α. Λά Παλις 4/7		
ε. Λειζέδες 11/7		
α. Κεμπέκ 1/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6		
στο Χάργκ (ἀποθήκη)		
προς 'Ιαπωνία 24/6		
μεταφορές Κιούγκα		
α. 'Αμυόυργο 31/5		
ε. Τερνέουζεν 2/7		
ε. Λέγκχορν 8/7		
προς Τουμπάρδο 30/6		
προς Βραζιλία 25/6		
μετ. «Parago» (Βρ.)		
προς Κωνσταντία 21/6		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/6		
ε. Λισαβόνα 11/7		
προς Σαλίνα Κρούζ 12/3		
προς Γιοκοχάμα 25/6		
δ. Πόρτ Σάιτ 11/7		
προς 'Ωκλαντ 13/6		
ε. Κονακάρ 17/6		
α. 'Αλεξάνδρεια 19/6		
ε. Μπουσαν 3/7		
α. Μπουένος 'Αϊρες 4/7		
μεταφορές Περισκοῦ		
προς 'Αλγερία 13/6		
προς Λιβύη 3/6		
ε. Γιοκοχάμα 3/7		
ε. Σάν Λορέντζο 9/7		
προς Κούβα 22/5		
προς Αίγυπτο 11/5		
προς Καοσιούγκ 30/6		
α. Πειραιά 8/7		
προς Σαγκάι 14/6		
δ. Κων/πολη 19/6		
α. Τζουέμα 20/6		
α. Βαλέντοια 7/7		
α. Σιγκαπούρη 9/7		

προς 'Ιράν 10/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/7		
ε. Χιούστον 9/7		
επισκευές Πειραιά		
α. 'Αλεξάνδρεια 13/6		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 3/7		
πρ. «Χολοδάτι»		
προς Σεμάγκα Μπαίη 27/4		
ε. Καζομπόνα 28/6		
πρ. «Kakusan»		
α. Πειραιά 3/7		
ε. Πόρτ Γουάλλιαμ 1/6		
ε. Ρεσίφ 3/5		

ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	18912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11788
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	76	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37825
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (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 ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	74	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΝΗ ΙΙ (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μπχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (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 ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025

ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15284
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (κ.)	77	14275
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ(μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225

57102	α. Σ
56893	ὕψωση
122812	στό
9481	πρόσ
60937	α. Γ
16268	ε. Ν
15881	πρόσ
16912	α. Μ
35840	πρόσ
8767	ε. Μ
14675	ε. Μ
10469	πρόσ
1596	α. Λ
30890	α. Γ
15285	α. Κ
40675	ε. Π
10339	α. Ν
10722	δ. Σ
26996	ε. Ν
11768	πρόσ
10442	πρόσ
11383	α. Σ
18525	δ. Κ
11243	ε. Τ
5071	α. Γ
12982	ε. Β
26959	δ. Π
65885	α. Ν
11758	στή
11875	α. Σ
8352	μετ.
6016	ε. Γ
1573	α. Λ
8405	ε. 'Α
39562	ὕψωση
10409	α. Σ
24893	ε. Λ
71877	ε. Φ
1598	στό
37625	ε. Π
4824	α. Β
8352	α. Μ
22626	ε. Ρ

ΣΗΠΡΑ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Κόρυτον 7/7	75	23785	πρ. «Ακταία»
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	α. Άλεξάνδρεια 13/6	80	30502	πρ. ΕΣΣΔ 21/6
ΣΗΡΑ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ντουμπάι 5/6	74	23757	πρ. «Αλθαία»
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	δ. Μάλα 8/7	73	50849	α. Νταλάν 30/6
ΣΗΡΕ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρ. Μπαγκλαντές 29/6			ε. Λύμε Μπαί 21/6
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρ. Μπανιάς 28/6			πρ. Σαγκάη 29/6
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	δ. Κων/πολη 11/7			α. Μομπίλ 8/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρ. Ίράν 17/7			ε. Κολούμπια Ρίβερ 6/7
ΣΗΤΡΕ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Φιουμτσίνιο 8/7			ε. Ρίο Γκράντε 7/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Σαλβαντόρ 15/6			στη Τάμπα 5/7
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρ. Περσικό 19/6			α. Σιγκαπούρη 6/7
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Χιουσόν 10/7			α. Ν. Όρλεάν 10/7
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Ρίο Γκράντε 1/7			πρ. Κισαράζου 17/5
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Γκντάνσκ 4/7			ε. Φουτζέιρα 31/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρ. Ίράν 12/6			ε. Δουνκέρκη 8/7
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	δ. Πόρτ Σάι 8/7			ε. Σούσα 7/7
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	76	12440	δ. Γιβραλτάρ 7/7			πρ. Παναμά 30/6
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρ. Πειραιά 8/6			α. Μπαρ 1/7
ΣΙΛΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Βρέμη 4/7			α. Ρότερνταμ 5/7
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Κολούμπια Ρίβερ 12/5			πρ. Λιύη 18/6
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Μποουναβεντούρα 7/7			ε. Ριγίεκα 27/6
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Έλαινόρη 1/7			α. Γιβραλτάρ 9/7
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	δ. Σουέζ 11/7			πρ. «Άραμης»
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835	α. Μομπίλ 10/7			ε. Σαγκάη 29/6
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	θέση 15.47 Β, 52.13 Α 22/6			α. Αμβούργο 14/7
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Χοσέ Ίννάνσιο Τέρμ. 10/7			ε. Σιγκαπούρη 10/7
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρ. Ουόλσον 11/6			πρ. Βερακρούζ 28/5
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρ. Λένινγκραντ 28/6			πρ. Κούβα 11/6
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	μετ. «Free Progress» (μ.)			δ. Σουέζ 1/7
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	μετ. «Free Peace» (μ.)			πρ. Μπαγκλαντές 26/6
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρ. Σειμάγκα Μπαί 21/6			ε. Ρίο Ίανέιρο 1/7
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	δ. Παναμά 30/6			α. Τέξας Σίτυ 2/7
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	μετ. «Κοράλι»			ε. Βομβάη 25/6
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	πρ. Κήλαγκ 26/6			ε. Βαρκελώνη 6/7
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Τακόμα 30/6			μεσογειάκες μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	ε. Πειραιά 4/7			ε. Παλάου Σαμπού 20/1
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Ρίο Γκράντε 1/7			στο Τζέμπελ Άλι 21/5
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Σάντος 5/7			σημαία Μάλας
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Σιγκαπούρη 9/7			α. Αμβέρσα 3/7
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	πρ. Νταλάν 25/5			ε. Βαρκελώνη 6/7
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Γιβραλτάρ 11/7			α. Ρίο Γκράντε 4/7
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Βομβάη 1/7			α. Πειραιά 19/6
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	στη Σεμάγκα (άποθήκη)			ε. Θεούτα 4/7
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	δ. Σουέζ 8/7			α. Ταρραγκόνα 9/7
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	ε. Πειραιά 6/7			α. Γκούμ 3/7
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρ. Έλλάδα 26/6			ε. Ντάρμπαν 11/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	στη Σιγκαπούρη 11/5			έπισκ. Σ. Ναζαίρ 16/6
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Άντεν 3/5/89			πρ. Ν. Αμερική 25/2
ΣΠΕΛΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Άλεξάνδρεια 17/6			α. Βαλπαράϊζο 5/7
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Νάπολη 30/6			α. Λαοσάβωνα 11/7
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρ. ΗΠΑ 20/6			α. Λός Άντζελες 5/7
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. Αμβέρσα 12/7			α. Ντουόλα 5/6
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Όδισσώ 7/7			α. Λός Πάλαμας 29/6
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρ. Κάστελντο 1/7			ε. Μίνα Καμπούς 8/7
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Παρανάγουα 29/6			διαγράφεται
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Λισαβόνα 7/7			πρ. Τζέντα 28/6
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881	πρ. Άβάνα 23/5			α. Λός Πάλαμας 6/6
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Λέγκχορν 7/7			α. Τόκιο 5/7
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όν.δ.)	62	1133	α. Ντάρμπαν 31/7			υπέστειλε παναμαϊκή
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	α. Τζουμπάι 8/7			μετ. «Seafrost» (π.)
(δ.π.)	78	3405	ε. Μπαγκκόκ 28/6			α. Λός Πάλαμας 8/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	85	4710	ε. Βομβάη 8/7			πρ. Γκουαγιμά 15/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Παλάου Μπακόμ 9/7			ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	δ. Σουέζ 4/7			α. Μπαχραϊν 6/7
(δ.π.)	71	2940	α. Ντάρμπαν 25/6			έπισκ. Σιγκαπούρη 11/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	70	999	δ. Κων/πολη 7/7			δ. Ντόβερ 12/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	85	4711	α. Χιουσόν 5/7			α. Σάντος 10/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Σάν Άντονιο 2/7			α. Ντάρμπαν 10/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Σαβόνα 10/7			ε. Σιγκαπούρη 5/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Ρότερνταμ 26/6			ε. Ρίο Ίανέιρο 4/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Χουέλα 2/7			ε. Ρίο Γκράντε 3/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρ. Τοκοπίλα 28/6			α. Νικόσια 3/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	α. Χουέλα 2/7			ε. Τέξας Σίτυ 4/7
(δ.π.)	85	4710	πρ. Βραζιλία 19/6			ε. Βενετία 9/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. Κασσιόυγκ 28/6			α. Ουβαϊζία 25/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	80	1518	πρ. Βεγκάδα 25/6			α. Αμβέρσα 24/6
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	75	17894	α. Ν. Όρλεάν 7/7			α. Ντόρντρεχτ 6/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	70	15265	μετ. «Ογκ» (κ.)			α. Αμβέρσα 8/7
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	75	6172	πρ. Κίνα 15/6			ε. Δεμεράρα 2/7
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	76	31725	ε. Σουέζ 5/7			α. Ν. Όρλεάν 2/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	69	9822	α. Γδύνα 10/7			α. Χόγκ Κόγκ 18/5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Ρίο Ίανέιρο 23/6/89			πρ. Λομέ 29/6
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	δ. Σουέζ 5/7			δ. Παναμά 6/7
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	ε. Βομβάη 3/7			νέα αγορά
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	υψωσε Έλληνική			πρ. Μπαγκκόκ 24/5
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	πρ. Ταλκαχουάν 22/6			α. Ν. Όρλεάν 4/7
TANK ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999	α. Ν. Όρλεάν 8/7			α. Ν. Όρλεάν 8/7
TANTA (κ.)	73	16997	πρ. Ιντσάν 18/6			πρ. Βόλο 7/6
TARPOΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρ. Μαλαϊσία 27/6			α. Φουτζέιρα 4/7
TARPOΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	α. Ρίο Γκράντε 1/7			α. Μπορντώ 5/7
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Σαβόνα 10/7			α. Ραβέννα 5/7
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. Σκίλντα 29/6			πρ. Τόκιο 20/5
ΤΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	στην Άγκόλα 14/6			πρ. Μπαντρά Άμπας 10/5
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Σάν Λορέντζο 7/7			ε. Βανκούβερ 9/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	ε. Γκαίμης 4/7			πρ. Ντουόλα 19/6
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. Άλεξάνδρεια 18/6			πρ. «Diamond Orbis»
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	ε. Ν. Όρλεάν 8/7			πρ. Γαλλία 29/3
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	α. Ντάρμπαν 11/7			πρ. Μπετζάγια 7/6
ΤΖΟ'Υ' (Όν.)	78	5868	ε. Βαλτιμόρη 6/7			δ. Καυμάν Μπράκ 1/7
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Αμβέρσα 13/7			πρ. Π. Νουάρ 24/6
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Αμβέρσα 6/7			
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	πρ. Ίκονίκε 30/6			
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Βιτόρια 1/7			
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	α. Πόρτ Ώ Πρίνς 15/6			
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρ. Ίνδια 18/6			
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Μαρίν ντί Καράρα 21/6			
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	α. Τζουμπάι 8/7			
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	ε. Ν. Όρλεάν 24/6			
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρ. Γιβραλτάρ 9/6			
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	ε. Σαλάρβεν 30/6			
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρ. Ουζούγκ Παντάγκ 12/5			
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρ. Σηάτλ 17/5			
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550				
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339				
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953				
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ			
			(δ.κ.)	71	109197	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	
			ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	
			ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	
			ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	
			ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	
			ΤΡΟΠΕΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	
			ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	
			ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	
			ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	
			ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	
			ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	
			ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	72	21880	
			ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	
			ΥΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	
			ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	
			ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (μ.)	67	13792	
			ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	
			ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	
			ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	
			ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	
			ΦΕΡΕΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	
			ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	
			ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	
			ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Όνδ.)	54	1598	
			ΦΙΛΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	
			ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	
			ΦΟΙΝΙΞ (δ. Όνδ.)	65	15090	
			ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	
			ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	
			ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	
			ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	
			ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	
			ΦΛΑΜΙΝΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	
			ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	
			ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214	
			ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	
			ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	
			ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	
			ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	
			ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	
			ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	
			ΦΡΙΟ ΑΔ			

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)
PHONES:2490541-2 /2497198
CABLES:NAVICO/BANGKOK
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT.40-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

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



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

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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





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

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS

APRIL 1990