

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1027/1085

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1027/1085
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



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

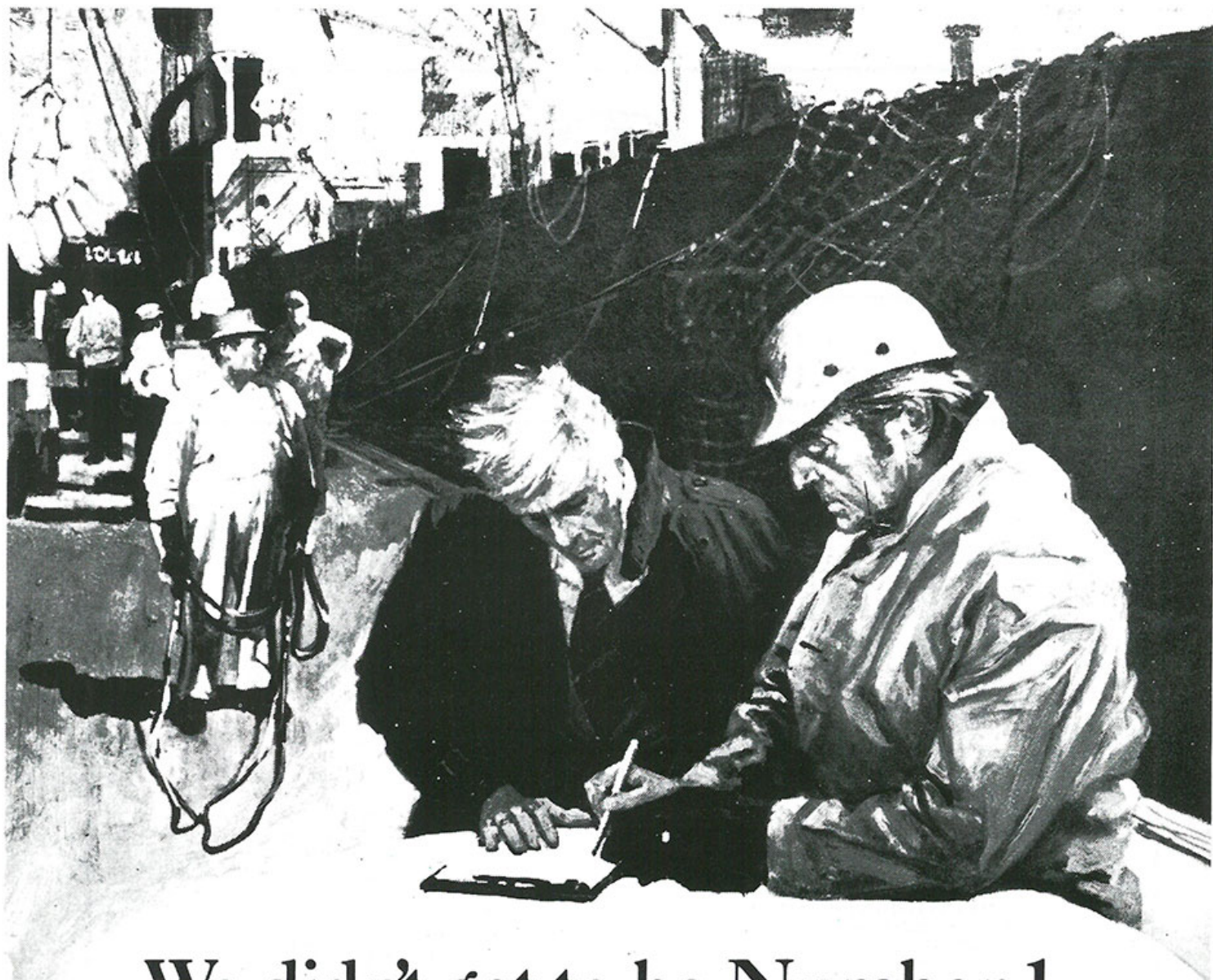
CYPRUS

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



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

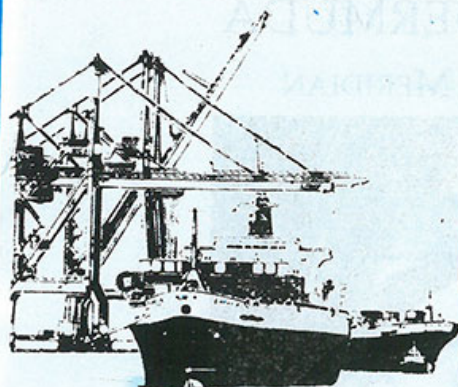
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1327/1085

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 καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

59th Year
Issue No. 1327/1085 September 15th, 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

- 10** 'Η νέα ρύθμιση για την φορολογία των πλοίων.
- 13** Οί Δημιουργοί
Άρθρο του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 16** Σχέδιο απόφασης ΥΕΝ για τη σύνθεση πληρωμάτων Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων.
- 17** Τα προβλήματα των Ρυμουλκών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.
- 18** Τεχνικοί καί έπόπτες ασφαλείας - υγιεινής εργασίας στη Ναυπηγοβιομηχανία.
- 20** Νομικά θέματα
U.S. Pollution Act of 1990 — A Summary

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
26 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
28 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
38 ENGLISH SUPPLEMENT
40 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 412-0932/3

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS

Τόν δρόμο του NAT

Ομολογούμε ότι αιφνδιασθήκαμε από την άτολμία των μέτρων που εξήγγειλε την περασμένη εβδομάδα ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης για τη Ναυτιλία.

Αλλά περιμέναμε, άλλα, περισσότερο ουσιαστικά και γενικότερα, που να αποβλέπουν στο σύνολο και όχι σε ένα περιορισμένο αριθμό υπαρχόντων στο εθνικό νηολόγιο πλοίων.

Βεβαίως τα εξαγγελθέντα μέτρα είναι καλύτερα από τό τίποτα. Και ασφαλώς οδηγούν στην περαιτέρω βελτίωση του κλίματος και στην αποκατάσταση της εμπιστοσύνης.

Δεν είναι όμως εκείνα τα καθοριστικής σημασίας μέτρα που όλοι προσδοκούσαμε — και εξακολουθούμε να προσδοκούμε — για να δώσουμε στη Ναυτιλία μας τη δυνατότητα να έχει στην εθνική της έδρα τό αποκούμπι που χρειάζεται για να περνάει τις δύσκολες μέρες που έρχονται κάθε τόσο με την άκρίβεια φυσικού φαινομένου.

Και δεν μπορούν σε καμιά περίπτωση, όση καλή διάθεση και αν έχει κανείς, να λειτουργήσουν υπέρ του στόχου του ομαδικού επαναπατρισμού.

Τό ένα — ή μείωση της φορολογίας — είναι περιορισμένης έμβειας. Και όχι μόνον γιατί άφορά έναν ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό υπαρχόντων πλοίων, τά άνω, δηλαδή των 40.000 τον. γκρός, που αυτή τη στιγμή άνέρχονται σε 92 (63 άνω των 40.000 τον. γκρός και 29 άνω των 80.000 τον.). Αλλά και επειδή οι μειώσεις που επέρχονται στη φορολογία με τον όρο 12 Α που περιελήφθη ήδη στην έγκριτική πράξη νηολογήσεως του δεξαμενοπλοίου «Καπετάν Γιάννης» είναι περιορισμένες (40 περίπου δολάρια ήμερησίως για τά πλοία 60.000 τον. γκρός τά όποια μέχρι τώρα πλήρωναν 250 δολάρια ήμερησίως και έφεξης θά καταβάλλουν 210, 77-78 δολάρια ήμερησίως για τά πλοία 80.000 τον. που πλήρωναν 323 - 324 δολάρια και θά καταβάλλουν 245 - 246, και 150 δολάρια περίπου για τά πλοία 110.000 τον. γκρός τά όποια

πλήρωναν 420 δολάρια και τώρα θά καταβάλλουν 270 δολάρια την ήμερα). Η ρύθμιση πάσχει και σε ένα άλλο σημείο που άφορά τά υπάρχοντα ήδη στο εθνικό νηολόγιο πλοία για τά όποια οι μειώσεις της φορολογίας δέν μπορούν να εφαρμοσθούν αυτόματως αλλά πρέπει να υπάρξει τροποποίηση των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως τους, τροποποίηση ή όποια θά απαιτήσει ικανόν χρόνον, ενώ ή φορολογία για τά νεοεγγραφόμενα, όπως λόγου χάρη του «Καπετάν Γιάννης» και όσων επακολουθήσουν, θά είναι μειωμένη κατά τά άνωτέρω ποσά από την ήμερα της έγγραφής τους στο εθνικό νηολόγιο.

Αλλά και τό δεύτερο μέτρο που εξαγγέλθηκε από τον Πρωθυπουργό, ή μείωση της συνθέσεως, είναι περιορισμένης έμβειας άφου θά άφορά μόνον τά πλοία εξελιγμένης τεχνολογίας.

Γιά μία ακόμη φορά ή Έλληνική Πολιτεία δέν τόλμησε να προχωρήσει στη λήψη των ρεαλιστικών μέτρων που επιβάλλουν οι καιροί για να προσελκύσει στο εθνικό νηολόγιο όλα τά ελληνόκτητα πλοία. Αυτό βεβαίως δέν σημαίνει ότι ή προσπάθεια προς αυτήν την κατεύθυνση θά σταματήσει, τουλάχιστον από αυτές τις στήλες, που, για να συνεχισθεί ή διατήρηση των δεσμών του ελληνόκτητου πλοίου με τον εθνικό κορμό υποδεικνύουν, για μία ακόμη φορά, τον δρόμο του NAT, τον δρόμο που χρησιμοποιήθηκε με επιτυχία στο πρόσφατο παρελθόν και τελικά όδήγησε στη γιγάντωση του εθνικού νηολογίου.

Η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών», γνωστή ήδη σε όλους, προβλέπει την ασφάλιση στο NAT τουλάχιστον έξι Έλληνων αξιωματικών για κάθε πλοίο, τριών της γέφυρας και τριών της μηχανής, κατάρτιση της φορολογίας που έχει επιβληθεί στα πλοία με ξένες σημαίες και εξίσωση των εισφορών πλοιοκτήτου και ναυτικού με τις αντίστοιχες εισφορές των υπό Έλληνική σημαία πλοίων.

ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Δύο επισημάνσεις από τις δηλώσεις στις όποιες προέβη ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης ανακρινόμενες τά μέτρα για τη Ναυτιλία, τό πλήρες κείμενο των όποιων δημοσιεύεται στις σελίδες 10-12.

Η πρώτη: «Η Ναυτιλία είναι ένας κλάδος πολύτιμος, που προσφέρει πάρα πολλά και δέν ζητά σχεδόν τίποτα».

Και ή δεύτερη: «Φιλοδοξία και έλπιδα μου είναι να δημιουργήσουμε, να φτιάξουμε μία εθνική πολιτική ναυτιλίας, ή όποια να έχει την σύμφωνο γνώμη όλων των ελληνικών κομμάτων και όλων των παραγόντων της Ναυτιλίας, τουλάχιστον στις κεντρικές της γραμμές. Γιατί μία εθνική πολιτική, ή όποια θά υπηρετεί σε τελική άνάλυση τους παράγοντες της Ναυτιλίας και την εθνική οικονομία δέν είναι δυνατόν παρά να είναι εθνική πολιτική και να είναι δεκτή από όλους».

Η ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΟΔΟΣ

Όπως είναι γνωστό, ή εξαγγελία των μέτρων από τον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσοτάκη έγινε κατά τη συνάντησή του με τους εκπροσώπους της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στο Υπουργείο Ναυτιλίας τό απόγευμα της 3ης Σεπτεμβρίου.

Ενωρίτερα είχε πραγματοποιηθεί ή δεύτερη έφετεινή κοινή συνεδρίαση των διοικη-

τικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιτέ, στη διάρκεια της όποια τά μέλη των δύο Συμβουλίων άλληλοενημερώθηκαν και άντάλλαξαν άπόψεις επί θεμάτων άμοιβαίου ενδιαφέροντος, όπως οι εξελίξεις των ναυτιλιακών υποθέσεων σε διεθνείς οργανισμούς, στην ΕΟΚ και στις ΗΠΑ. Όπως ανακοινώθηκε, με ικανοποίηση επεσημάνθη και από τις δύο πλευρές ή θετική θέση της Πολιτείας απέναντι στην επίλυση των έκκρεμων προβλημάτων της Ναυτιλίας. Επίσης διεπιστώθη ή ύπαρξη καταλλήλου κλίματος στις σχέσεις και συνεργασία Πολιτείας — Πλοιοκτησίας και Ναυτεργασίας, γεγονός τό όποιο ενισχύει την προσπάθεια τωνώσεως της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου διεθνώς. Σύμφωνα με την ανακοίνωση, ιδιαίτερη έμφαση εδόθη στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσως και της προσελκύσεως των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ενώ διεπιστώθη με ιδιαίτερη ικανοποίηση ή σημαντική αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα μας έναντι των προηγούμενων ετών που άποφασιστικά ενισχύει την εθνική οικονομία.

Πρό της συνεδριάσεως των μελών των δύο συμβουλίων και επ' ευκαιρία αυτής παρετέθη γεύμα στο όποιο παρέστησαν ό γενικοί γραμματέες και οι πρόεδροι των ναυτεργατικών σωματείων που άνήκουν στη δύναμη της ΠΝΟ.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, μιλών-

τας την επομένη των εξαγγελιών του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη για τη Ναυτιλία είπε μεταξύ άλλων ότι τό μεγαλύτερο πρόβλημα της Ναυτιλίας είναι ή μη προσέλευση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Κάνει λάθος ό Υπουργός: Τό μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει αυτή τη στιγμή ή Ναυτιλία είναι ή διατήρηση των υπαρχόντων ναυτικών και προς αυτή την κατεύθυνση δέν κάνουμε τίποτα, ή, μάλλον, κάνουμε τά αντίθετα από εκείνα που πρέπει. Λόγου χάρη έχουμε καθλώσει σε στασιμότητα έναν σημαντικό αριθμό αξιωματικών οι όποιοι έλλείψαι πλοίων με Έλληνική σημαία αναγκάσθηκαν τά τελευταία χρόνια να εργασθούν σε πλοία με ξένη σημαία. Οι ναυτικοί μας αυτοί δέν μπορούν να αποκτήσουν προαγωγικά διπλώματα επειδή ή ύπηρεσία τους στα πλοία αυτά, ακόμη και όταν εξαγοράζεται πανάκριβα στο NAT, λαμβάνεται ύπ' όψη μόνον για συνταξιοδοτικούς λόγους και έτσι δέν μπορούν να συμπληρώσουν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για συμμετοχή σε εξετάσεις ή για να παρακολουθήσουν τά μαθήματα των ΚΕΣΕΝ.

Και όλα αυτά επειδή κάποιος στο Υπουργείο έχει στηλώσει τά πόδια και άρνεϊται επιμόνως να παρασχεθεί στους ναυτικούς της κατηγορίας αυτής τό δικαίωμα να συνοπολογίζουν την ύπηρεσία τους σε πλοία με ξένη σημαία και για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων, τη στιγμή που οι περισσότεροι από αυτούς ώθήθηκαν στην εργασία σε πλοία με ξένες σημαίες από την ανακύκλω-

ση και τη στιγμή που το δικαίωμα αυτό ή 'Ελληνική Πολιτεία το παρέχει σε ναυτικούς που προέρχονται από ανατολικές χώρες και χωρίς μάλιστα να έχουν καταβάλει ούτε δραχμή στο NAT.

Βεβαίως υπάρχει και το πρόβλημα της προσελκύσεως (και παραμονής) νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Για το πρόβλημα αυτό υπήρξε στα «Ναυτικά Χρονικά» μία ιδιαίτερα τεκμηριωμένη ανάλυση και πρόταση του επιτίμου Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρου έ.ά. κ. Χρήστου Ντούνη, η οποία ελπίζουμε ότι έχει προσελκύσει ήδη την ιδιαίτερη προσοχή του Υπουργού αλλά ταυτόχρονα, φοβούμεθα, και την μήνη εκείνων που νομίζουν ότι θίγονται ή ότι θα υποσκελισθούν αν αναγνωρισθεί ότι οι σπουδές των ναυτικών μας είναι ανωτάτου — πανεπιστημιακού — επιπέδου.

Ο κ. Παυλίδης, μπορεί, αν το θέλει, να συνδέσει το όνομά του με την αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών. Οι στήλες αυτές θα είναι σταθερά στο πλευρό του σε κάθε βήμα που θα οδηγήσει στην αναβάθμιση αυτή, αναβάθμιση την οποία επιβάλλουν οι καιροί.

ΑΥΤΟΙ ΤΟ ΒΙΟΛΙ ΤΟΥΣ

«Αστραψαν πάλι και βρόντησαν οι καρεκλοκένταυροι με άφορη την εξαγγελία του Πρωθυπουργού για την προσαρμογή της συνθέσεως πληρώματος στα πλοία μοντέρνας τεχνολογίας στις τεχνικές απαιτήσεις και τα σημερινά δεδομένα.

Αντί να κοιτάζουν τι έκαναν και τι κάνουν σε ανάλογες περιπτώσεις οι συνάδελφοί τους στις ανταγωνιστικές ναυτιλίες.

Αντί να βγούν στους δρόμους και να ζητούν και να αξιώνουν από την Πολιτεία να θεσπίσει τα αναγκαία μέτρα για την επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στο έθνικό νηολόγιο ώστε να δουλεύουν οι δικοί μας ναυτικοί πρωτίστως και όχι οι ξένοι αλλά και για να εισπράττει και το NAT εκείνα που χάνει.

Αυτοί, οι καρεκλοκένταυροι, που έχουν πολλά χρόνια να πατήσουν το πόδι τους σε πλοίο (για να δουλέψουν, όχι για επίσκεψη) και που από το σωματείο θα πάνε κατ' ευθείαν στο NAT για να πάρουν την προσαρμογή κατά 20% σύνταξή τους και στο Ταμείο των εργατοπατέρων για να εισπράξουν και από εκεί μία ακόμη παχυλή σύνταξη, υποστηρίζουν ότι η μείωση της οργανικής συνθέσεως οδηγεί στην εντατικοποίηση της εργασίας, στην αύξηση των κινδύνων ατυχημάτων και στην υποβάθμιση της ασφαλείας των πλοίων, στον περιορισμό των θέσεων απασχολήσεως και στη συρρίκνωση των εσόδων του NAT και της εθνικής οικονομίας. Και όλα αυτά τη στιγμή που είναι γνωστό ότι με τη λήψη των διαφόρων μέτρων, που οδηγούν στη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως επιδιώκεται η προσέλκυση στο έθνικό νηολόγιο των ελληνόκτητων πλοίων που θα εξασφαλίσουν αποδοτική εργασία σε όλους τους ναυτικούς μας, ακόμη και στους συνταξιούχους που θα θέλουν να εργασθούν, και

τεράστια έσοδα τόσο στο NAT, όσο και στην εθνική οικονομία.

Υπενθυμίζουμε ότι η αρνητική στάση των καρεκλοκένταυρων δεν έμποδισε τελικά την απασχόληση ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία — ακόμη και στα υπό 'Ελληνική σημαία — ενώ το NAT έχασε τεράστια ποσά έπειδή αυτοί οι κύριοι είχαν απορρίψει και την πρόταση για την καταβολή ενός ποσού κατά μήνα υπέρ του Ταμείου για κάθε ξένο ναυτικό που θα εργάζονταν σε ελληνικό πλοίο.

Εμείς δεν αμφιβάλλουμε ότι οι καρεκλοκένταυροι θα συνεχίσουν το ίδιο βιολί, και φυσικά το πρόβλημα δεν είναι αυτοί, αλλά το τί θέλει η 'Ελληνική Πολιτεία.

Η ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ NAT

Ίκανοποίησε την ευρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια η θέση της Κυβερνήσεως να αντιμετωπίσει το πρόβλημα του NAT χωριστά από τα άλλα ασφαλιστικά ταμεία. Αναγνωρίζοντας την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει το Ταμείο των ναυτικών μας, η Κυβέρνηση αποφάσισε να στηρίξει το NAT μέσω του κρατικού προϋπολογισμού μέχρι της εξυγιάσεώς του που θα καταβληθεί προσπάθεια να επιτευχθεί χωρίς να αυξηθούν οι εισφορές πλοιοκτότου και ναυτικού, δεδομένου άλλωστε, ότι τυχόν αύξηση των εισφορών θα οδηγούσε σε έντελως αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα.

Η ικανοποίηση αυτή της ναυτικής μας οικογένειας ξεφύρασε και από τη ναυτεργατική πλευρά κατά την πρό ημερών συνάντηση εκπροσώπων των εν ενεργεία και συνταξιούχων ναυτικών με τον Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη κατά την οποία η διοίκηση της ΠΝΟ υπογράμμισε την ικανοποίηση των ναυτικών μας για τη δήλωση του Προέδρου της Κυβερνήσεως ότι δεν θα θιγεί το ύψιστο μέτρο ήλίκας για συνταξιοδότηση.

ΚΑΙ ΟΙ ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ ΤΟ ΔΙΚΟ ΤΟΥΣ

Αυτές όμως τις ημέρες δεν αστράψαν και βρόντησαν μόνον οι καρεκλοκένταυροι. Στο χορό μπήκαν και οι εφημερίδες. Οι όποιες, χωρίς να λένε το παραμικρό για την ταμπакιέρα, δηλαδή για το πώς θα επιστρέψουν στο έθνικό νηολόγιο τα ελληνόκτητα πλοία που ποτίζουν σήμερα ξένες αλές ενώ η δική μας καίγεται από τη λειψυδρία, τό έρριξαν, για καθαρά αντιπολιτευτικούς λόγους, σε τίτλους του τύπου «Τάδωσε όλα στους έφοπλιστές» ή «Γην και ύδωρ προσφέρει στους έφοπλιστές». Γιατί οι ελληνικές εφημερίδες πρέπει να γνωρίζουν ότι δεν είναι οι έφοπλιστές εκείνοι που ζητούν. Έκείνη που έχει ανάγκη και για τον λόγο αυτόν ζητάει να επιστρέψουν τα ελληνόκτητα πλοία — για να προσφέρουν στον τόπο αυτά που δίνουν σήμερα στους ξένους — είναι η 'Ελληνική Πολιτεία.

Ασφαλώς πρέπει να επικριθεί η Κυβέρνηση για την πολιτική της έναντι της Ναυτιλίας. Όχι, βεβαίως, γιατί «Τάδωσε όλα στους έφοπλιστές» αλλά γιατί δεν τόλμησε

να πάρει τα μέτρα που επιβάλλουν οι καιροί αλλά και τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα του τόπου — μόνον γι' αυτό μπορεί να επικριθεί η κυβέρνηση: Για την ατομία των μέτρων που εξαγγέλθηκαν.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Έντυπωσιακή είναι η πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους σημείωσε άνοδο 25% περίπου ενώ τον Ιούνιο η αύξηση προσήγγισε το 50%.

Σύμφωνα, λοιπόν, με σχετικά στοιχεία, η συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία το πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους ανήλθε σε 819 έκατομ. δολάρια σημειώνοντας αύξηση 24,7% έναντι της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1989. Έξ άλλου, τον περασμένο Ιούνιο το ναυτιλιακό συναλλάγμα ανήλθε σε 156 έκατ. δολάρια έναντι 104,8 έκατ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1989 εμφανίζοντας αύξηση 48,9% και δικαιολογώντας απολύτως την ικανοποίηση του έφοπλισμού, όπως αυτή εκφράσθηκε στην πρό ημερών κοινή σύνοδο των διοικητικών συμβουλίων της Ένώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών και της 'Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου για την ένσχυση της εθνικής οικονομίας από τη Ναυτιλία.

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Οι αλληπάλληλες διακοπές παροχής ρεύματος από 14 Σεπτεμβρίου ανέτρεψαν παντελώς το προγραμματισμό της εκδόσεως της 15 Σεπτεμβρίου.

Ζητούμε συγγνώμη από τους αναγνώστες μας, οι οποίοι για λόγους ανωτέρας βίας θα λάβουν με κάποια καθυστέρηση αυτή την έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών».

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Νέα, γενναία, προσφορά προς την Πατρίδα από τον 'Ελληνικό Έφοπλισμό. Αυτή τη φορά από τον κ. Γιώργο Π. Λιβανό, ο οποίος επισκέφθηκε πρό ημερών τον πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνο Μητσotάκη στο πολιτικό γραφείο και του ανακοίνωσε ότι προσφέρει ένα εκατομμύριο δολάρια το χρόνο, επί τρία χρόνια, για την ανέγερση πτέρυγας στο Νοσηλευτικό Ίδρυμα Έμπορικού Ναυτικού στα Μεγίσσια.

Σύμφωνα με δήλωση του κυβερνητικού εκπροσώπου, η γενναία αυτή δωρεά του κ. Λιβανού υπήρξε αποτέλεσμα μακρών συνεννοήσεων με τη σύζυγο του πρωθυπουργού, κ. Μαρίκα Μητσotάκη, η οποία ηγείται ως γνωστόν σταυροφορίας για τη περιθάλψη ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ένα μεγάλο μπράβο άξιζει στον κ. Λιβανό για τη συγκινητική προσφορά του.

ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Στις 31 Οκτωβρίου θα μεταβεί στο Λονδίνο ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης για συνομιλίες με τα μέλη του Κομμίτη αλλά και άλλους παράγοντες που σχετίζονται με τη Ναυτιλία (έκπροσώπους Τραπεζών, ασφαλιστές κλπ.). Στις συνομιλίες αυτές ο κ. Παυλίδης θα ενημερώσει όλους τους συνομιλητές του για την εφαρμοζόμενη από την Κυβέρνηση

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos
173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece
Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

ση ναυτιλιακή πολιτική και τις δυνατότητες που υπάρχουν για την έγγραφη πλοίων στο έθνικό νηολόγιο και την εγκατάσταση και την μετεγκατάσταση ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά. Έξ άλλου ο κ. Παυλίδης θα έπισκεφθεί και την ναυτική σχολή του Σαουθάμπτον, το εκπαιδευτικό σύστημα της οποίας θα παρακολουθήσουν επί δεκαπενθήμερο με δαπάνες της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών επτά στελέχη του Υπουργείου.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η επίσκεψη του κ. Παυλίδη στο Λονδίνο θα αποβεί πολλαπλώς χρήσιμη.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «LA PALMA»

Για το θέμα του πλοίου «La Palma» μας κοινοποιήθηκε εκ μέρους των ενδιαφερομένων μία εξώδικος διαμαρτυρία η οποία θα δημοσιευθεί στο επόμενο τεύχος.

ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟ ΛΑΘΟΣ

Κολοβή θα είναι και πάλι η άπογραφη του ναυτεργατικού μας δυναμικού η οποία θα γίνει έπειτα από πέντε ημέρες, δηλαδή στις 20 Σεπτεμβρίου. Και θα είναι κολοβή — δεν θα αποδώσει το ζητούμενο — διότι περιορίζεται στους ναυτικούς οι οποίοι την συγκεκριμένη ημερομηνία θα είναι ναυτολογημένοι στα πλοία με Έλληνική σημαία άνω των 100 τον. γκρός καθώς και σε εκείνα που έχουν ασφαλισμένους τους ναυτικούς τους στο NAT και θα παραμείνουν έξω από το χορό όλοι οι ναυτικοί μας που εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες και δεν έχουν καμμία σχέση με το Ταμείο και που υπολογίζονται πλέον σε 2.000 περίπου.

Η πιο συνηθισμένη τακτική που ακολουθείται στα πλοία της κατηγορίας αυτής είναι η χρησιμοποίηση δύο ή και τριών Έλλήνων, δηλαδή πλοιάρχου και Α' μηχανικού, ή πλοιάρχου και υποπλοιάρχου και Α' και Β' μηχανικού, πράγμα που σημαίνει ότι 4.000 το λιγότερο ναυτικούς — στην πραγματικότητα είναι πολύ περισσότεροι, γιατί σε πολλά πλοία χρησιμοποιείται μεγαλύτερος αριθμός Έλλήνων ενώ σε όρισμένες περιπτώσεις ολόκληρο το πλήρωμα αποτελείται από Έλληνες ναυτικούς — το καλό μας Υπουργείο εξακολουθεί να τους αγνοεί προκλητικά.

Παρόμοια επίσημανση είχαν κάνει τα «Ναυτικά Χρονικά» και στην προηγούμενη και στην πιο προηγούμενη άπογραφη, που ήταν επίσης κατά τον ίδιο τρόπο κολοβή και τότε είχε λεχθεί ότι δεν υπήρχε τρόπος να επιστημανθούν οι ναυτικοί που εργάζονται σε

πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν την παραμικρή σχέση με το NAT...

Τό Υπουργείο, λοιπόν, δεν μπόρεσε να βρει τρόπους επίσημάνσεως των ναυτικών μας αυτών και έτσι και η έφετεινή άπογραφη θα είναι κολοβή, δεν θα αποδίδει δηλαδή την πραγματική εικόνα του ναυτεργατικού μας δυναμικού.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ

Μέγα και παγκόσμιο το πρόβλημα της προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Στή Δυτ. Γερμανία οι έφοπλιστικές ενώσεις (ποντοπόρων και άκτοπολικών) ξεκίνησαν μαζί μία έκστρατεια για να τραβήξουν την προσοχή των νέων στις σταδιοδρομίες που προσφέρει η έμπορική ναυτιλία. Η έκστρατεια περιλαμβάνει κινητές εκθέσεις, σεμινάρια και διασκέψεις και σε όλες τις μεγάλες πόλεις σημείωσε επιτυχία, με πλήθος κόσμου και εκδηλώσεων. Στόχος τους είναι να βελτιώσουν την εντύπωση και να λαμπρύνουν την εικόνα της ναυτιλίας, που από το 1980 και πέρα είχε σοβαρά άμαυρωθεί, θεωρούμενη σαν μία μελλοθάνατη βιομηχανία. Μία πρώτη έκτίμηση των αποτελεσμάτων δείχνει την ευνοϊκή ανταπόκριση των νέων, δεδομένου ότι υπεβλήθησαν ήδη 200 συμπληρωματικές αιτήσεις ναυτικής εκπαίδευσης. Πάντως οι άρμόδιοι φοβούνται πολύ ότι θα βρεθούν σύντομα μπροστά σε σοβαρές έλλείψεις διπλωματούχων αξιωματικών, ιδίως μηχανικών, αφού το 1989 μόνο 224 υποψήφιοι εισήχθησαν στις αντίστοιχες σχολές.

Στή Νορβηγία αντίθετα διαπιστώνεται πληθώρα αιτήσεων. Άνω των 4.000 νέων και αρκετοί μεγαλύτερης ηλικίας ναυτικοί, ζήτησαν φέτος την έγγραφη τους σε σχολεία ναυτικής εκπαίδευσης. Έξ αυτών οι 600 θέλουν να φοιτήσουν στις τέσσερις ειδικές ναυτικές σχολές (Haugesund, Trondheim, Tonsberg, Alesund), οι υπόλοιποι να παρακολουθήσουν προπαρασκευαστικές σπουδές σε 16 διαφορετικά κολλέγια, ενώ 200 περίπου ενεγράφησαν για τις ύποτροφίες που προσφέρει η Ένωση Έφοπλιστών. Η δυναμικότης όμως των των σχολών περιορίζεται σε 300 θέσεις, των δε προπαρασκευαστικών κολλεγίων σε 1.000. Έξ άλλου οι ναυτικοί που έχουν την απαιτούμενη θαλάσσια ύπηρεσία και θέλουν να παρακολουθήσουν μαθήματα για την απόκτηση του διπλώματος αξιωματικού φθάνουν τους 1.300 ενώ οι κενές θέσεις δεν υπερβαίνουν τις 400.

— Είς την Νέαν Υόρκην, όπου εύρισκονται από μηνών αρκετοί Έλληνες έφοπλισται, εκπρόσωποι των εν Λονδίνο έφοπλιστικών μας γραφείων, πρόκειται να συμπληρωθεί έπιτροπή συνεργασίας άποσκοπούσα την πληρεστέραν αντιμετώπιση των εκεί άναφυσμένων ζητημάτων της ναυτιλίας μας. Ήρχισαν δηλαδή οργανούμενοι είς την Βόρειον Αμερικήν οι έφοπλιστές μας και τουτο είναι αρκετά ένθαρρυντικόν.

— Γεγονός είναι ότι όσημέραι η οικονομική κατάσταση του Όργανισμού Ασφάλσεως κατά κινδύνων πολέμου, ίσχυροποιείται ώστε δικαιολογημένη να είναι η έλπις περί δημιουργίας ικανών αποθεματικών. Πρόκειται διά των κερδών αυτών ν' αποκτήσει η ναυτιλλομένη Έλλάς τά άπαραίτητα ιδρύματα που θα έξυπηρετήσουν ζωτικές ανάγκες του ναυτικού μας κόσμου. Προβλέπεται κατά πρώτον λόγον να ίδρυθεί ένα νοσοκομείον προοριζόμενον να παράσχει την σωτήριαν περίθαλψιν είς τούς ναυτιλλομένους και τάς οικογενείας των.

— Η άποφασιστική στροφή προς τόν ολόκληρωτικόν έναέριον πόλεμον και οι καθημερινοί άπηνεις βομβαρδισμοί πληθυσμών υπήρξαν η κατακλείς του πρώτου πολεμικού έτους. Τό δεύτερον έτος άνέτειλεν μέσα από την άνταύγειαν των φλογών καιομένων πόλεων και λιμένων.

— τό α/π «Εύπλοια» του κ. Γ. Λαιμού, 3.862 τον. γκρός του 1911 κατευθυνόμενον έξ Αμερικής έμφορτον είς λιμένα της Δυτικής Αγγλίας έτορπιλλίσθη 30 μίλλια μακράν των άκτών και έβυθίσθη. Ό Πλοίαρχος και ολόκληρον τό πλήρωμα δισώθησαν είς άγγλικόν λιμένα.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 234/15.9.1940)

ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κύμα διαμαρτυριών έξσηκωσε στη νορβηγική κοινή γνώμη η άναγγελία ότι μία γυναίκα ναυτικός δεν έγινε δεκτή σε θέση δοκίμου πλοιάρχου σε κανένα νορβηγικό

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

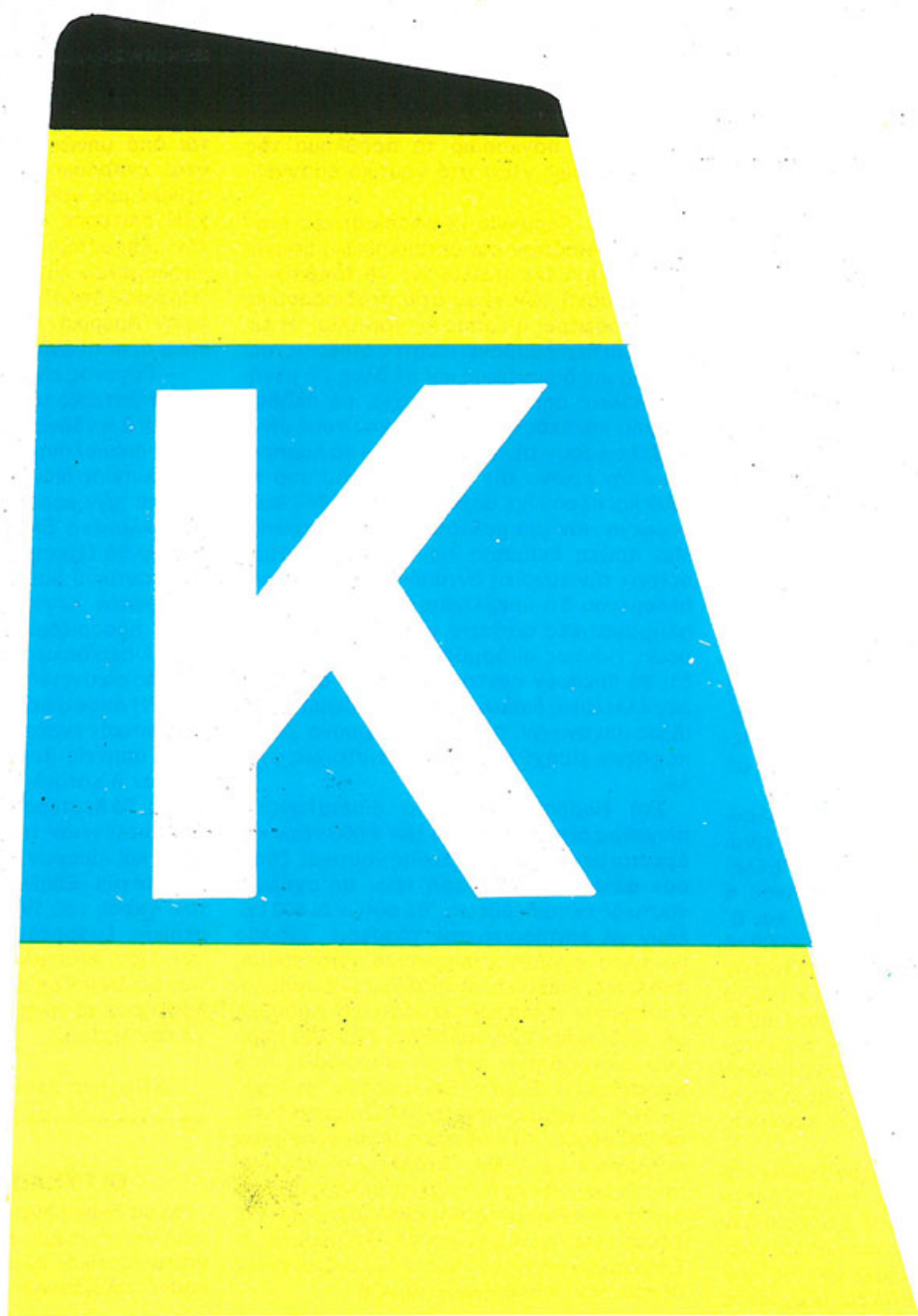
MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

πλοίο. Πρόκειται για μία νεαρή κοπέλα 19 ετών η οποία προκειμένου να ναυτολογηθεί, απευθύνθηκε στους αρμόδιους 60 ναυτικών εταιριών, οι οποίες, όλες ανεξαιρέτως, απέκρουσαν την υποψηφιότητά της ή — ακόμα χειρότερα — δεν έκαναν καν τον κόπο να της απαντήσουν.

Αντιμετωπίζοντας τό σχετικό θόρυβο, πολλές από τις ανωτέρω εταιρίες, οι οποίες έχουν τα πλοία τους νηολογημένα στο ΝΙΣ, δικαιολογήθηκαν ότι τα άσιατικά πληρώματα που χρησιμοποιούν, δεν θα δέχονταν να υπηρετήσουν υπό τις διαταγές μιάς γυναίκας. Άλλοι πάλι ισχυρίστηκαν ότι η πρόσληψη γυναικών στα πλοία παρουσιάζει τό σοβαρό μειονέκτημα της διακοπής της εργασίας λόγω έγκυμοσύνης.

Σκετικά μέ τό θέμα αυτό, ό Διευθυντής της Ένώσεως Έφοπλιστών της χώρας, όμολόγησε ότι του φαίνεται πολύ δύσκολο νά αναλάβουν οι γυναίκες καθήκοντα άξιωματικού σέ πλοία του νηολογίου ΝΙΣ καί επανέλαβε την ίδια δικαιολογία, ότι δηλαδή τά πληρώματά τους δέν άνέχονται νά άνατεθεί ή έξουσία του πλοίου σέ γυναίκα χέρια. Ό ίδιος πάντως δήλωσε ότι είναι αντίθετος μέ τή συμπεριφορά αυτή καί εξέφρασε τή λύπη του γιατί οι έφοπλιστές δέν είναι σέ θέση νά διαρθώσουν τήν κατάσταση.

Η ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Η Ένωσης των Έφοπλιστών της ΕΟΚ διατηρούσε μέχρι τώρα τή γαλλική επωνυμία της: Comité des Associations d'Armateurs de Communautés Européennes (CAA-CE). Πρόσφατα όμως, στή διάσκεψη της Ρώμης, ενδίδοντας φαινομενικά στην αγγλική γλωσσική ναυτική κυριαρχία, άπεφάσισε νά τήν μετονομάσει σέ: European Community Shipowners Association (ESCA).

Μολοντί τό θέμα έκ πρώτης όψεως έμφανίζεται ως καθαρά τυπικό, είναι βέβαιο πώς δέν άφησε άδιάφορους όλους τους ενδιαφερόμενους κύκλους. Έπισημαίνεται επί παραδείγματι ή μέχρι σήμερα σκόπιμη σιωπή επί του θέματος της Γαλλικής Έφοπλιστικής Ένώσεως, από την οποία πολλοί περίμεναν κάποιο σχολιασμό πού νά παρέχει όρισμένες εξηγήσεις. Γιατί άλλοιώς θά δικαιωθούν οι φήμες για τή μειωμένη γαλλική επιρροή στον έν λόγω οργανισμό. Φήμες τις όποιες επέτεινε ή έκλογή του νέου έκτελεστικού γραφείου της Έπιτροπής. Πράγματι, ή έκλογή αυτή, πού άνέδειξε ως νέα μέλη τους εκπροσώπους Έλλάδος, Γερμανίας καί Μ. Βρεταννίας, δέν θεωρείται ξένη προς την άπόφαση της μετονομασίας, ή όποια άντανακλά κατά κάποιο τρόπο τή στορφή της Έπιτροπής προς όφελος των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών της Εύρώπης.

ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΛΚΟΟΛ

Μιά πολυμερής ομάδα ειδικών πού περιλαμβάνει πλοιοκτήτες, έφοπλιστικές ενώσεις, μεγάλες εταιρίες πετρελαίου καί νηογνώμονες καί τελεί υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου, συνήλθε για νά μελετήσει την τηρητέα πολιτική ως προς τον έλεγχο των ναρκωτικών καί του αλκοόλ στα έμπορικά πλοία.

Αυτή ή ομάδα εργασίας θά έκπονήσει έναν «Όδηγό» επί του θέματος προοριζόμενο για τά πλοία του Φόρουμ των διεθνών ναυτιλιακών εταιριών πετρελαίου (OCIMF). Ό

«Όδηγός» αυτός πιστεύεται ότι θά συμβάλει άποτελεσματικά στον άγώνα για τήν καταπολέμηση των μαστίγων των ναρκωτικών καί του αλκοολισμού στα πλοία. Συνιστάται δέ όπως ό όδηγός αυτός τεθεί σέ έφαρμογή σέ όλες τις κατηγορίες των πλοίων, ένω παράλληλα έκφράζεται ή εύχή όπως σχετική άναφορά στον όδηγό ένσωματωθεί ακόμα καί στις ρήτρες των ναυλοσυμφώνων.

Η Όμάδα τέλος άποκρούει κάθε διοικητική ή νομική παρέμβαση για αίφνιδιαστικούς έλέγχους καί έπαληθεύσεις χωρίς προειδοποίηση των ναυτικών, καί είναι αντίθετη έπομένως καί σέ κάθε τυχόν ρήτρα ναυλοσυμφώνου πού θά επέβαλε τέτοιες αίφνιδίες καί άπροειδοποίητες έξακριβώσεις.

ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΗΤΑ

Στήν εποχή μας έχει γίνει δεκτό ότι δέν ισχύει πιά ή παλαιά άπλουστευτική έξίσωση: Έλεύτερο νηολόγιο = σημαία άσυδοσίας = ύποσυντήρητο πλοίο, πού προσδιόριζε συλλήβδην καί γενικά τή μοίρα όλων των έκτός του έθνικού νηολογίου σκαφών. Αυτό όμως δέν σημαίνει ότι δέν υπάρχουν καί σήμερα ύποσυντήρητα πλοία καί πλοιοκτήτες πού τά διατηρούν καί τά έκμεταλλεύονται. Καί έπειδή υπάρχουν, θεωρήθηκε ιδιαίτερα σημαντική ή άπόφαση της Γαλλικής διυπουργικής Έπιτροπής Ναυτιλίας όπως συγκαλέσει τον Μάρτιο του 1991 μία διακυβερνητική διάσκεψη ή όποια θά συγκεντρώσει τις 14 χώρες του «Μεμοράντουμ Παρισίων 1982», δηλαδή τις 11 χώρες της ΕΟΚ σύν Νορβηγία, Σουηδία καί Φινλανδία, μέ σκοπό νά συζητήσουν έκ νέου τά θέματα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, της προστασίας των πληρωμάτων καί του έλέγχου των φορτίων.

Όπως προαναγγέλθηκε, ή Διάσκεψη θά πρέπει νά δώσει ιδιαίτερη έμφαση στα μέσα πού θά συμβάλουν στην όριστική έξάλειψη των ύποσυντήρητων πλοίων. Δέν παραγνωρίζεται βέβαια ότι οι ύπάρχουσες διεθνείς συμβάσεις προβλέπουν ήδη όρισμένους έλέγχους, άλλα οι έλεγχοι αυτοί είναι σποραδικοί καί συμπτωματικοί, άνάλογα μέ τή διάθεση καί τά μέσα του κράτους της σημαίας ή του κράτους του λιμένος προσεγγίσεως. Χρειάζεται έπομένως οι έλεγχοι αυτοί άφευγός μέν νά συστηματοποιηθούν καί άφετέρου νά έκτεταθούν στα πληρώματα καί στα φορτία. Μέ τελικό στόχο την έξάλειψη των πλοίων εκείνων πού μερικοί τά άποκαλούν «σκουπιδοτενεκέδες» καί τά όποια άποτελούν κίνδυνο για τή ναυσιπλοΐα. Κίνδυνο, ό όποιος δέν σχετίζεται άπαιρητήτως μέ τή σημαία του πλοίου. Γιατί είναι βέβαιο ότι όπως υπάρχουν πολύ καλά πλοία υπό σημαίες εύκολίας έτσι υπάρχουν καί έλεεινά πλοία υπό έθνικές σημαίες.

ΘΕΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΟΥΛΤΖΕΡ

Μετά περίοδο άβεβαιότητας πού προήλθε από την άρνηση της Αυτικογερμανικής Βουλής νά άποδεχθεί την έξαγορά της Σούλτζερ από την MAN — Β & W ή εταιρία Σούλτζερ έξασφάλισε εύνοϊκή λύση για τή συνέχεια των δραστηριοτήτων της πωλώντας τή πλειοψηφία των μετοχών της Sulzer Diesel Ltd. σέ Ισόποσα μερίδια στην Ficantieri της Τριέστης καί τό κονσόρτιουμ της Bremer Vulcan καί της Deutsche Maschinen und Schiffbau του Ροστόκ.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Καί τό μέν έπαθλο του κυανού έπισείοντος δικαίως απέκτησε τό περίφημο πιά καταμαράν της Μάγνης «Hoverspeed — Great Britain», άφού έσπασε κατά δύο ώρες καί 45 λεπτά τό προηγούμενο ρεκόρ διάπλου του Άτλαντικού. Άλλά για τό μεγάλο πάρτυ των έγκαινίων του στο Πόρτσμουθ έφθασε μέ αρκετές ώρες καθυστέρηση, μέ άποτέλεσμα νά αναβληθεί την τελευταία στιγμή ή τελετή, νά άκυρωθούν οι προσκλήσεις των έπισήμων — μεταξύ των όποιων καί πρίγκιπες — καί νά δημιουργηθεί μέγα πρόβλημα μέ τά πλούσια έδέσματα της γιορτής, τά μισά από τά όποια στάλθηκαν στο πλώριμα του σκάφους ένω τά άλλα μισά πετάχθηκαν, άφού δέν ήταν κανείς εκεί για νά τά καταναλώσει.

Στό μεταξύ τό πρώτο δρομολόγιο προς Χερβούργο πού είχε προγραμματισθεί για τις 16 Ιουλίου άνεβλήθη για τις 24 του μηνός, άφενός μέν γιατί υπέστη έλαφρές άβάρεις σέ σύγκρουση μέ άλλο σκάφος κατά τή μεθόρμισή του καί άφετέρου γιατί ή άρμόδια βρεταννική ύπηρεσία του επέβαλε συμπληρωματικές διατάξεις άσφαλείας (μείωση άριθμού έπιβατών, πρόσθετες έγκαταστάσεις κατά της πυρκαγιάς κ.λ.π.). Άλλά οι άτυχίες δέν σταμάτησαν εκεί. Οι συμπληρωματικές εργασίες πήραν περισσότερο χρόνο από τον άρχικώς προβλεφθέντα, ένω παρέστη ανάγκη νά δοθεί κι άλλος χρόνος για τήν έξάσκηση του προσωπικού στο έπαναστατικό αυτό πλοίο. Έτσι ή άναχώρηση άνεβλήθη για άλλη μία βδομάδα καί όρίστηκε τελικά για τις 2 Αυγούστου.

Για νά καλυφθεί τό κενό πού δημιουργήθηκε, αύξήθηκαν τά δρομολόγια του όχημα-ταγωγού πού διατηρεί στή γραμμή ή εταιρία Hoverspeed, της όποιας ό Γεν. Διευθυντής έξέφρασε τή λύπη του για τήν άνωμαλία καί τήν έλπίδα ότι δέν καθυστέρησε άνεπανόρθωτα τήν έναρξη των διακοπών της πελατείας του.

Μετά την έγκριση της πώλησης των μετοχών της από την Έπιτροπή Μονοπωλίων της Αυτ. Γερμανίας τό όνομα της εταιρίας θά αλλάξει σέ New Sulzer Diesel Ltd. καί τά προϊόντα της θά συνεχίζονται νά διατίθενται στην άγορά μέ την επωνυμία Σούλτζερ. Η έξδρα της νέας έπιχείρησης πού έχει μετοχικό κεφάλαιο 100 έκατομ. Έλβ. φράγκα παραμένει στο Γουίντερθουρ της Έλβετίας μέ πρόεδρο τον κ. Πήτερ Σούλτζερ καί γεν. διευθυντή τον κ. Τζεράλντ Μπαλλύ.

ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΗ

Λόγω έσφαλμένης πληροφόρησης πού προήλθε από τό Υπουργείο Ναυτιλίας σχολίασαμε άρνητικά στο προηγούμενό μας τεύχος τή περίπτωση έπιβολής έπίναυλου στο λιμάνι του Πειραιά.

Όπως διευκρινήσαμε, στο μεταξύ, ό έπίναυλος έπιβλήθηκε γενικά από όλες τις Κόνφερενες για νά άντισταθμίσει έν μέρος τή μεγάλη άνοδο της τιμής των καυσίμων.

Ίσχύει ήδη η μείωση της φορολογίας

**ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΝΑ ΠΕΡΙΛΗΦΘΟΥΝ ΣΤΗ ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΗ
ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΑ**

Η εξαγγελία του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσotάκης για τη μείωση της φορολογίας των μεγάλης χωρητικότητας πλοίων υλοποιήθηκε ήδη με τη διατύπωση νέου όρου 12 Α' ο οποίος περιελήφθη στην εγκριτική πράξη νηολογήσεως του δεξαμενοπλοίου «Καπτάν Γιάννης», 247.160 τόν. γκρός, της εταιρίας CERES. Η εγκριτική πράξη του «Καπτάν Γιάννης» αφού υπεγράφη την περασμένη Τετάρτη από τους συναρμόδιους Υπουργούς Έθνικης Οικονομίας, Οικονομικών και Ναυτιλίας προωθήθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο νέος όρος, που προβλέπει επίσης απαλλαγές από τη φορολογία σε περιπτώσεις προμηθειών εφοδίων σε ελληνικά λιμάνια με συνάλλαγμα μη υποχρεωτικώς εκχωρητέο, έχει ως εξής:

12.Α' "Όσον αφορά τη φορολογία του πλοίου θα εφαρμόζονται καθ' όλην την διάρκειαν της παραμονής του υπό ελληνική σημαία οι διατάξεις του ν. 27/1975 οι οποίες αποτελούν ενιαίο σύνολο με τους όρους της παρούσης.

Β' "Ο φόρος που αναλογεί στο πλοίο σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο μειούται κατά ποσοστό 50% για την κλίμακα της χωρητικότητας από 40.001 έως 80.000 κοχ. και κατά ποσοστό 75% για την κλίμακα χωρητικότητας από 80.001 κοχ. και άνω.

Γ' Τό πλοίο τό οποίο νηολογείται βάσει αυτής της πράξεως, απολαμβάνει των απαλλαγών ή μειώσεων εκ του φόρου που προβλέπονται στην παραγρ. 1 έδαφ. γ του άρθρου 7 του Νόμου 27/75, έστω και αν προϋπήρξε υπό ελληνική σημαία.

Δ' Εάν τό πλοίο προμηθεύεται εφόδια σε ελληνικά λιμάνια, εκτός από πετρέλαιο και λιπαντικά, ή δαπάνη αγοράς των οποίων υπερβαίνει τά 30.000

δολάρια ΗΠΑ ετησίως και καλύπτεται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσεται από φόρο σύμφωνα με τά κατωτέρω κλιμάκια:

Γιά δαπάνες έως 60.000 δολάρια ποσοστό απαλλαγής 10%.

Από 100.001 έως 150.000 δολάρια, ποσοστό απαλλαγής 20%.

Τό ποσοστό υπολογίζεται επί της δαπάνης και αφαιρείται από τόν αναλογούντα φόρο.

Η απαλλαγή εκ του φόρου αρχίζει από τόν επόμενο χρόνο που πραγματοποιήθηκε ή προμήθεια και ισχύει ανεξάρτητα από τίς απαλλαγές του άρθρου 7 του Ν. 27/75.

Τό ποσό της δαπάνης θά αποδεικνύεται με βάση τά στοιχεία που καθορίζονται από τίς διατάξεις του Κώδικα Φορολογικών Στοιχείων και βεβαίωση της Τράπεζας της Ελλάδος ότι εισήχθη συνάλλαγμα μη υποχρεωτικώς εκχωρητέο.

Διευκρινίζεται ότι για νά περιληφθεί ο νέος όρος στις εγκριτικές πράξεις νηολογήσεως των υπαρχόντων πλοίων, αυτών δηλαδή που φέρουν ήδη την Ελληνική σημαία, χρειάζεται νά υποβληθεί σχετική αίτηση στο Υπουργείο, όπως ορίζεται στον όρο 22 — άλλως δέν μπορεί νά τροποποιηθεί ή εγκριτική πράξη.

ΟΙ δηλώσεις του Πρωθυπουργού

"Όπως είναι γνωστό, τά μέτρα για τη νέα διαρρύθμιση της φορολογίας των πλοίων και τη σύνθεση των πλοίων μοντέρνας τεχνολογίας είχαν ανακοινωθεί από τόν Πρωθυπουργό κ. Κων. Μητσotάκη κατά τη συνάντησή του με τούς εκπροσώπους της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στις 3 Σεπτεμβρίου στο Υπουργείο.

γείο.

Αμέσως μετά τη συνάντηση, στην οποία είχαν παραβρεθεί ο Αναπληρωτής Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, που αναλαμβάνει εντός ολίγου πλήρως τό ΥΕΝ, ο Γεν. Γραμματέας κ. Φώτης Χρηματούπουλος και ο Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος κ. Γεώργ. Βασόπουλος και ο Υπαρχηγός υποναύαρχος κ. Νικ. Χασιώτης, ο Πρωθυπουργός δήλωσε:

«Έίχα πριν από λίγο συνάντηση με τούς εκπροσώπους της ποντοπόρου Ναυτιλίας. Ήταν μία καλή εύκαιρία διότι βρίσκονται στην Αθήνα οι εκπρόσωποι των Έλλήνων Έφοπλιστών του Λονδίνου (Κομμίτη), οι οποίοι συζητούν με τούς Έλληνες Έφοπλιστές του Πειραιώς, της Ελλάδος, και τούς συνήντησα όλους μαζί και είχα την εύκαιρία νά τούς παρουσιάσω την Έλληνική Πολιτική στον τομέα της Ναυτιλίας και νά τούς κάμω έκκληση νά βοηθήσουν νά γυρίσουν τά Ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά και τά ελληνόκτητα πλοία υπό την Έλληνική σημαία.

Αυτό που θέλω νά πω σήμερα, έν συντομία είναι, ότι ή Πολιτική στον τομέα της Ναυτιλίας είναι σημαντικό κεφάλαιο της Πολιτικής της Κυβερνήσεώς μας που την έχουμε εγκαιρα, πριν από τρία χρόνια, διακηρύξει και που με συνέπεια και αποφασιστικότητα εφαρμόζουμε.

Η Ναυτιλία είναι ένας κλάδος πολύτιμος, που προσφέρει πάρα πολλά και δέν ζητά σχεδόν τίποτα. Έκτός από συνάλλαγμα δίνει εργασία σε πολλές δεκάδες χιλιάδων ελληνικών οικογενειών.

Γνωρίζει ο Έλληνικός λαός τί παραλάβαμε. Τά αποτελέσματα της όκταετίας του ΠΑΣΟΚ ήταν σχεδόν καταστροφικά. Τά πλοία υπό ελληνική ση-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστερα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

CA
A.N.
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

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

μαία από 3.591, πού ήταν τό 1981, έπεσαν στά 1.197, σχεδόν στό 1/3, τό 1988 καί τό NAT, πού είχε περίσσευμα 250 εκ. δολλάρια, έχρεωκόπησε καί έχει έλλειμμα σήμερα 108 δίσ δρχ., πού ύπολογίζεται — εάν δέν ληφθούν μέτρα — νά γίνει τό 1990 πάνω από 190 δίσ δρχ.

Ή Πολιτική τήν όποία ή Κυβέρνησή μας εφαρμόζει είναι νά κάνει τήν Έλληνική σημαία ανταγωνιστική. Για νά μπορέσει τό Έλληνικό καράβι νά γυρίσει πίσω καί γυρνώντας νά βοηθήσει καί τό NAT νά γίνει καί πάλι αυτόδύναμο, ύγιές καί νά επιβιώσει. Ή Κυβέρνηση παίρνει μέτρα πού αναφέρονται στη φορολογία των μεγάλων πλοίων άνω των 40 χιλιάδων κόρων μειώνοντας τή φορολογία αυτή σέ ανταγωνιστικά διεθνώς επίπεδα καί λύνει καί τό πρόβλημα τής σύνθεσης των πληρωμάτων μοντέρνας τεχνολογίας μέ βάση τις πραγματικές ανάγκες, τις τεχνικές απαιτήσεις καί τά σημερινά δεδομένα. Έπίσης ή Κυβέρνηση ρίχνει όλο της τό βάρος στη ναυτική εκπαίδευση, ή όποία αποτελεεί στοιχειώδη προϋπόθεση για νά προκόψει ή Έλληνική Ναυτιλία.

Τέλος, θέλω νά πώ ότι, φιλοδοξούμε νά κάνουμε τόν Πειραιά μεγάλο ναυτικό κέντρο καί κέντρο χρηματοοικονομικών ύπηρεσιών, όπως πολλές φορές σάς έχω πει. Αυτό έχει σάν προϋπόθεση ότι θά λύσουμε όρισμένα προβλήματα ύποδομής καί πρώτα τό πρόβλημα τής τηλεπικοινωνίας. Τό είπα πρίν από λίγες μέρες στό Ύπουργείο Συγκοινωνιών, θά σάς τό πώ καί έδώ γιατί είναι άπαραίτητη προϋπόθεση. Για νά λυθεί τό πρόβλημα του Πειραιά πρέπει μέσα σέ δύο ως τρία χρόνια νά λύσουμε τό πρόβλημα των τηλεπικοινωνιών στην Έλλάδα. Τό κεντρικό φυσικά σύστημα του ΟΤΕ θά παραμείνει κρατικό, αλλά ή κινητή τηλεφωνία καί άλλες ύπηρεσίες θά γίνουν μικτές επιχειρήσεις μέ συμμετοχή καί του ΟΤΕ αλλά μέ ιδιώτες καί μέ διοίκηση ιδιωτών.

Τό συμπέρασμα στό όποιο θέλω νά καταλήξω είναι ότι ύπάρχουν οι προϋποθέσεις ή πολιτική αυτή νά βοηθήσει τήν ανάκαμψη τής Έλληνικής Οικονομίας, νά βοηθήσει καί τό NAT νά ξαναγίνει ύγιές καί φυσικά ό Προϋπολογισμός

θά συνεχίζει νά τό ενισχύει μέχρι τότε. Άνήγγειλα ακόμα ότι τό NAT θά τό απομονώσουμε από τό ύπόλοιπο ασφαλιστικό σύστημα λόγω τής ιδιομορφίας του καί γι' αυτό θά δεχθούμε ιδιαίτερη συζήτηση καί θά τό ανεξαρτοποιήσουμε πλήρως μέ τό σημερινό του συμβούλιο, για νά του δώσουμε τήν εύκαιρία νά πραγματοποιήσει τήν πολιτική εκείνη πού θά τό εξυγιάνει. Καί φυσικά θά λύσουμε καί όρισμένα προβλήματα κοινά για τό NAT μέ τά άλλα ασφαλιστικά ταμεία μέσα στό πλαίσιο των συζητήσεων πού κάνουμε αυτό τό καιρό. Έτσι ελπίζουμε ότι θά λύσουμε τά προβλήματα τής ελληνικής ναυτιλίας σέ ρεαλιστική καί σωστή βάση καί ελπίζω ότι ή πολιτική αυτή θά βρεί τή συμφωνία όλων των παραγόντων τής ναυτιλίας. Σήμερα βρέθηκα έδώ καίμίλησα μέ τούς ποντοπόρους διότι βρίσκονται σάς είπα, συμπτωματικά στην Άθήνα. Άλλά έντός των ήμερών, τήν Τετάρτη τό απόγευμα, έχω καλέσει τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία καί τούς εκπροσώπους των συνταξιούχων του NAT για νά μιλήσω ό ίδιος μαζί τους για τό NAT. Καί θά συναντήσω φυσικά καί τούς εκπροσώπους των ύπολοίπων κλάδων τής Έμπορικής Ναυτιλίας.

Φιλοδοξία καί ελπίδα μου είναι νά δημιουργήσουμε — καί αυτό είπα πρωτύτερα καί στούς Έλληνες έφοπλιστές, έδίδως αυτούς πού έρχονται από τό Λονδίνο — νά φτιάξουμε μία έθνική πολιτική ναυτιλίας, ή όποία νά έχει τήν σύμφωνο γνώμη όλων των ελληνικών κομμάτων καί όλων των παραγόντων τής ναυτιλίας, τουλάχιστον στίς κεντρικές της γραμμές. Γιατί μία έθνική πολιτική, ή όποία θά ύπηρετεί σέ τελική ανάλυση τούς παράγοντας τής ναυτιλίας καί τήν έθνική οικονομία, δέν είναι δυνατόν παρά νά είναι έθνική πολιτική καί νά είναι δεκτή από όλους. Αυτά ήθελα νά σάς πώ».

Στή συνέχεια ό Πρωθυπουργός απάντησε στίς παρακάτω έρωτήσεις δημοσιογράφων.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Πρωθυπουργέ, διαπιστώσατε προθυμία ή απλώς κατανόηση από τούς φορείς τής ωκεανοπόρου ναυτιλίας μας νά φέρουν

στην Έλληνική σημαία τά πλοία τους;

ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ: «Δέν ύπογράφουμε συμβόλαιο, κύριοι. Βασίζομαι στην καλή τους διάθεση τήν άδιαμφισβήτητη. Έλληνες είναι, τήν Έλλάδα αγαπούν. Έγώ τούς είπα ότι αυτή τήν ώρα ή Έλλάς θά κάνει τήν πολιτική εκείνη πού θά τούς επιτρέψει νά φέρουν, χωρίς νά ζημιωθούν, τά καράβια τους στην Έλλάδα. Από κεϊ καί πέρα οι ίδιοι έχουν τό ήθικό χρέος νά τό κάνουν. Θέλω νά εκφράσω τήν πεποίθηση ότι θά ανταποκριθούν σ' αυτό τό κάλεσμα τής Πατρίδος καί στην επιταγή τής ιδικής τους συνειδήσεως».

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, από τήν ήμέρα πού είχατε εξαγγείλει τήν πολιτική σας για τήν επαναφορά των πλοίων στην Έλληνική σημαία μέχρι σήμερα, πόσα τέτοια πλοία έχουν έλθει;

ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ: «Δέν ήρθα έδώ, κύριοι, για νά σάς δώσω λεπτομέρειες. Παρακαλώ πολύ μή μέ ρωτάτε τέτοια.

Θέλω μόνο νά κάνω μία διόρθωση. Τό έλλειμμα του NAT δέν είναι, δυστυχώς, μόνο 150 δίσ δραχμές, είναι 250 δίσ δραχμές. Ήταν ένα λάθος, τό όποιο παρακαλώ νά μου τό συγχωρήσετε».

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ήθελα νά σάς ρωτήσω, κύριε Πρόεδρε, μήπως οι Έλληνες έφοπλιστές σάς έννημέρωσαν για τό αν ή κρίση στό Περσικό Κόλπο είχε έπίπτωση στην ελληνική ναυτιλία.

ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ: «Δέν μιλήσαμε καθόλου για τήν κρίση του Περσικού Κόλπου. Άλλωστε έμεινα μία μόνον ώρα, δέν έμεινα πολύ».

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σας έκαναν συγκεκριμένες προτάσεις οι έφοπλιστές;

ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ: «Οι έφοπλιστές ήταν πολύ ίκανοποιημένοι από τήν πολιτική τήν όποία παρουσίασα καί ή όποία είναι ή γνωστή πολιτική. Άνέθεσα στόν κ. Παυλίδη, ό όποιος θά παραμείνει ακόμα Άναπληρωτής Ύπουργός για λίγο χρόνο, μέχρις ότου πάρει τήν πλήρη ευθύνη του Ύπουργείου, νά εφαρμόσει αυτή τή πολιτική, τήν όποία ή Κυβέρνηση έχει εξαγγείλει. Καί θά τήν εφαρμόσει μέ σταθερότητα, συνέπεια καί άποφασιστικότητα».

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Οί Δημιουργοί

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, αντιναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.), επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Ο τίτλος του δημοσιεύματος αυτού δεν είναι δικός μου. Τό δανείστηκα από τον όμώνυμο τίτλο ενός χρονογραφήματος του γνωστού στους παλαιότερους ναυτικούς ΘΑΝΑΣΗ Π., που έχει δημοσιευτεί στο τεύχος της 1ης 'Απριλίου 1961 των «Ναυτικών Χρονικών».

Όμως τόσο ο τίτλος όσο και τό περιεχόμενό του γίνεται πάλι επίκαιρο (αμφιβάλλω βέβαια αν έπαυσε ποτέ να είναι επίκαιρο) σήμερα που έχουμε ιδιαίτερα σοβαρούς λόγους να προσεγγίσουμε την ναυτιλία και τό κράτος επιχειρεί μία συνολική προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή.

Και σαν κορυφαία έκφραση της προσπάθειας αυτής είναι ή πρόσφατη κάθοδος του ίδιου του πρωθυπουργού στο 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Και θά μπορούσε κάποιος να παρατηρήσει ότι ή ενέργεια αυτή του Πρωθυπουργού ήταν προγραμματισμένη στην σειρά επισκέψεων σέ όλα τά 'Υπουργεία για συντονισμό του κυβερνητικού έργου.

Πέρα όμως από τό γεγονός ότι ή επίσκεψη αυτή καθαυτή του Πρωθυπουργού στά 'Υπουργεία αποτελεί πραγματικά ουσιαστικό στοιχείο για την έναρμόνιση και τόν συντονισμό του κυβερνητικού έργου, ειδικά ή επίσκεψη στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας — που όπως είναι γνωστό λειτουργεί ως πολυ-ύπουργείο — αποτελεί ενέργεια που μπορεί να οδηγήσει στην ταχύτερη προώθηση των έκκρεμων θεμάτων — προβλημάτων της ναυτιλίας που ή λύση τους αναπότρεπτα — λόγω συναρμοδιότητας — περνά μέσα από την κατανόηση που πρέπει να επιδείξουν στά θέματα αυτά και τά άλλα 'Υπουργεία (π.χ. φορολογικό πλοίων και ναυτικών, ναυτική εκπαίδευση λιμενική πολιτική, κοινωνική α-

σφάλιση των ναυτικών, στρατολογία των ναυτικών κλπ. κλπ.).

Όμως πέρα από τά παραπάνω που θά μπορούσαν να θεωρηθούν σαν εισαγωγικά του δημοσιεύματος αυτού κατά την δική μου αντίληψη ή επίσκεψη του Πρωθυπουργού της χώρας στο YEN δεν είχε, τόν χαρακτήρα μιας «έσωτερικής εκδήλωσης» όπως έγινε με τά άλλα 'Υπουργεία.

Έδώ, στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας, ο Πρωθυπουργός δεν κατέβηκε για να συζητήσει τά προβλήματα της Ναυτιλίας μόνον με την κυβερνητική και υπηρεσιακή ιεραρχία.

Κατέβηκε κυρίως να συζητήσει τά προβλήματα ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας απευθείας με τούς ίδιους τούς 'Ελληνες έφοπλιστές. Θέλησε δηλαδή να ακούσει από στόματός τους, όχι πώς θά διαχειριστούν καλύτερα τά πλοία τους, πότε και πώς θά τά ναυλώσουν, πώς θά τά ασφαλίσουν και θά τά συντηρήσουν ή θά τά αγοράσουν και θά τά πουλήσουν. Αυτές είναι δικές τους δουλειές. "Ηθελε ο Πρωθυπουργός να ακούσει από αυτούς πώς πλοία ελληνόκτητα με ξένη σημαία μπορούν να ύψώσουν την ελληνική σημαία ή νεοαγορασθέντα από 'Ελληνες πλοία να προτιμήσουν την ελληνική σημαία και όχι οποιαδήποτε άλλη.

Ο κάθε ναυτιλιακό σκεπτόμενος 'Ελληνας κατανοεί τούς λόγους που ο πρωθυπουργός θέλησε να δει στην φάση αυτή ξεχωριστά τούς έφοπλιστές και όχι όλους μαζί τους συντελεστές ανάπτυξης της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. 'Εμείς πιστεύουμε ότι ή κίνησή του ήταν σωστή. Και αυτό γιατί με την πράξη του διέστειλε τόν δημιουργό της ναυτιλίας από τούς συντελεστές ανάπτυξης της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Είναι κάτι που σήμερα ενώ τό πιστεύουμε δεν τολμάμε να τό διατυπώσουμε προς τά έξω.

Στην σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα με τόν διεθνή και πολύπλοκο χαρακτήρα της άλλο πράγμα ο δημιουργός ναυτιλίας (ο αγοραστής και εκμεταλλευόμενος πλοία έφοπλιστής) και άλλο πράγμα οί συντελεστές ανάπτυξης της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας πρέπει να λειτουργήσει μέσα στην 'Ελλάδα με τίς δοσμένες δομές τό τρίγωνο 'Ελληνικός 'Εφοπλισμός — 'Ελληνική Ναυτεργασία — 'Ελληνική Δημόσια Διοίκηση.

Όμως σήμερα με την ύφιστάμενη και εξελισσόμενη συνεχώς τεχνολογία των επικοινωνιών και των συγκοινωνιών θά ήταν τουλάχιστον άφέλεια να μίν παραδεχθούμε για ένα διεθνή ναυτιλιακό επιχειρηματία — όπως πραγματικά είναι ο 'Ελληνας έφοπλιστής — ότι οί παράμετροι: ναυτεργασία και κράτος μπορούν να του δημιουργήσουν άζεπέραστα προβλήματα. "Οχι τέτοια προβλήματα δεν μπορούν να τά δημιουργήσουν γιατί είναι παράγοντες **εναλλάξιμοι**. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι είναι εναλλάξιμοι και με άλλοδαπά πληρώματα και με ξένες σημαίες.

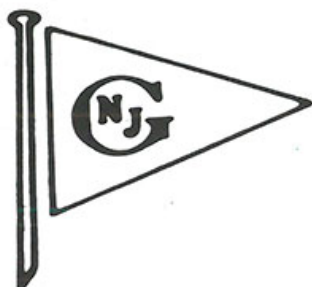
Κάτω από αυτό τό πρίσμα είναι φανερό ότι ουσιαστικός παράγοντας δημιουργίας ναυτιλίας ανεξαρτήτως σημαίας είναι ο έπιτυχημένος έφοπλιστής.

Τά τελευταία χρόνια οί 'Ελληνες απέδειξαν στην διεθνή ναυτιλιακή πλατφόρμα ότι μπορούν και με τίς δυσμενέστερες συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς να αγοράζουν και να εκμεταλλεύονται πλοία χωρίς ή δραστηριότητά τους αυτή να περνά μέσα από τίς ελληνικές δομές. Ο 'Ελληνας έφοπλιστής

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

είναι ένας διεθνής επιχειρηματίας που πολλές χώρες του ζητούν — ανεξαρτήτως πολιτικοοικονομικού συστήματος — να κάνει εκεί τις επενδύσεις του — δηλαδή να ύψώσει στα πλοία του — την δική τους σημαία.

Κατά συνέπεια όφειλουμε ναυτιλιακά σκεπτόμενοι να αντιληφθούμε, όσο και να μάς ενοχλεί, ότι ο "Έλληνας μπορεί να δημιουργήσει ναυτιλία και χωρίς την παρουσία του Έλληνικού κράτους και χωρίς την συνεργασία των Έλληνικών πληρωμάτων. Τού είναι άρκετοί ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός καθώς και τα ναυτικά στελέχη των γραφείων του.

Ο "Έλληνας έφοπλιστής είναι δημιουργός και αυτόν τον χαρακτηρισμό ουδείς μπορεί ούτε έχει δικαίωμα να του τον στερήσει. Γιατί μιλούν τα δημιουργήματά του — τα πλοία.

Η δημιουργία είναι στην φύση του Έλληνα ταυτισμένη με τον χαρακτήρα του. Στην απεραντοσύνη της θάλασσας βρίσκει τις ευκαιρίες και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για να χτίζει.

Αυτόν λοιπόν τον ριψοκίνδυνο "Έλληνα έφοπλιστή πρέπει να γίνει από όλους μας κατανοητό σήμερα ότι τό έάν θά ύψώσει στο πλοίο του Έλληνική σημαία δεν είναι τό σοβαρότερο πρόβλημα πού τον άπασχολεί. Άποτελεί γι αυτόν σήμερα θέμα δευτέρας προτεραιότητας και χωρίς άμφιβολία ή ύψωση της Έλληνικής σημαίας δεν ύπαγορεύεται μόνο από τους κανόνες της λογιστικής — με τους όποιους αναπτύσσεται λειτουργεί μία ναυτιλιακή άπχειρηση — αλλά ύπαγορεύεται περισσότερο και από συναισθηματικά κριτήρια πού λειτουργούν σέ διαπροσωπικό ή τοπικό ή έθνικό έπίπεδο.

Αυτούς λοιπόν τους δημιουργούς έβλεψε να άκούσει ο Πρωθυπουργός πώς αυτοί θά συμβάλλουν όχι άπλως για

τήν δημιουργία ναυτιλίας αλλά για την δημιουργία Έλληνικής ναυτιλίας κάτω από ένα δοσμένο πλαίσιο έλληνικής πραγματικότητας — πού κακά τά ψέματα — δεν άφήνει πολλά περιθώρια, τουλάχιστον σέ βαθμό τέτοιο πού άλλες σημαίες παρέχουν μέ μεγάλη εύκολία.

Κατά συνέπεια όρθά έπραξε ο Πρωθυπουργός ο όποιος πέρα από τά έξαγελθέντα μέτρα μέ την προσωπική του παρουσία έστόχευσε παράλληλα για την προσέλευση πλοίων στην Έλληνική σημαία, και στην δημιουργία εύνοϊκού κλίματος πού δεν είναι άλλο παρά ή ένίσχυση του συναισθηματικού παράγοντα.

Όμως ή δημιουργία αυτού του εύνοϊκού κλίματος δεν είναι μόνο θέμα της κυβέρνησης και του κράτους είναι θέμα όλων μας.

Καιρός είναι τους δημιουργούς των βαποριών — αυτούς τους Έλληνες συντοπίτες μας, να τους δοϋμε σάν επενδυτές — όπως τους επενδυτές άλλων δραστηριοτήτων, Έλληνες και ξένους.

Άλοίμονο στη χώρα αυτή — όποια και νάιναι — πού τά παιδιά της, μέ την δική τους άξιοσύνη, μέ τις δικές τους δυνάμεις, παλεύοντας ξένα μέσα σέ ξένους, μέ χίλιους κινδύνους και έχθρους άκόμη περισσότερους, κατάφεραν να δημιουργήσουν — όταν έπιστρέψουν στην χώρα τους να αντιμετωπίζονται σάν ξένα όνόματα μέ άποδοχή του τύπου έφοπλιστές - ληστές.

Άς είμαστε ειλικρινείς:

«Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΘΕΛΕΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΣ»

Και δημιουργοί — έτσι είναι και πρέπει να τό δεχθούμε — δεν μπορούμε να γίνουμε όλοι, παρόλο πού όλοι το θέλουμε.

Άν δεν ύπήρχαν Έλληνες δημιουργοί σάν τους Ώνάσηδες, Νιάρχους, Λά-

τσηδες, Λιβανούς, Έμπειρίκους, Γουλανδρήδες, Κουλουκουνηδες, Σταθάτους, Νομικούς, Κουμάνταρους αλλά και τόσους άλλους νεώτερους πολλοί από τους όποιους ξεκίνησαν μέσα από τις σεντίνες και τό ματσακόνι ή Έλλάδα θά ήταν φτωχότερη.

Άς προσπαθήσουμε λοιπόν όλοι μαζί κράτος — ναυτικοί και όλοι οί άλλοι Έλληνες να φέρουμε κοντά μας τους δημιουργούς της ναυτιλίας. Έχουμε κάθε λόγο και κάθε συμφέρον σάν Έλλάδα και σάν Έλληνες και περισσότεροι να γίνουν και να βοηθήσουν στο χτίσιμο — ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Μόνο μέ την δική μας κατανόηση στις καθημερινές δυσκολίες και τά προβλήματα πού αντιμετωπίζουν αλλά παράλληλα και άναγνώριση της οικονομικής και κοινωνικής προσφοράς τους μπορούμε να έλπιζουμε στην μεγαλύτερη συνδρομή τους για να γίνει πάλι μεγάλη ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία.

Μία Μεγάλη Έλληνική Ναυτιλία σημαίνει άπεριόριστες δυνατότητες διασύνδεσης της μέ παραγωγικές δραστηριότητες μέσα στην Έλλάδα, σημαίνει πλουσιότερη Έλλάδα σημαίνει Μεγάλη Έλλάδα.

Όμως δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι χωρίς Έλληνες δημιουργούς ούτε Έλληνική Ναυτιλία μπορούμε να δημιουργήσουμε.

Μέ άλλα λόγια χωρίς Έλληνες έφοπλιστές Έλληνική Ναυτιλία δεν μπορεί να ύπάρξει.

Είναι μία πραγματικότητα μαζί μέ ένα μήνυμα. Δεν τό ανακάλυψε ο γράφων. Τό είχε διατυπώσει πρό 30 έτών ένας γνήσιος ναυτεργάτης και συνδικαλιστής ο ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Ο γράφων τό έπιβεβαιώνει.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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 • 4510.318 • 4528.715 • 4112.400 • 4136.213

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

The first in a series of six new Reefers that have joined the Lavinia Fleet recently

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΥΕΝ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ Ε/Γ - Ο/Γ ΠΛΟΙΩΝ

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας απέστειλε στην ΠΝΟ σχέδιο απόφασης για τό καθορισμό τής σύνθεσης τών πληρωμάτων Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων πού έκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμανιών καί θρωμν κειμένων έντός του αυτού ή δύο συνεχόμενων κόλπων ή σέ παρακείμενες σ' αυτούς άκτές.

Τό ΥΕΝ, άποστέλλοντας τό σχέδιο στην ΠΝΟ, άναφέρει ό-τι, για τόν ύπολογισμό τής σύνθεσης λαμβάνεται ύπόψη, έκτός από τήν όλική χωρητικότητα, καί ή μεταφορική ικανότητα του πλοίου σέ όχήματα.

Επίσης τό ΥΕΝ γνωρίζει στην ΠΝΟ ότι μετά τήν εφαρμογή του ΠΔ 256/88 κατά τήν καταμέτρηση τών Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων άνοιχτού τύπου ό άνοιχτός χώρος όχημάτων δέν συμπεριλαμβάνεται στην όλική χωρητικότητα, μέ συνέπεια, λόγω μείωσης τών κόρων όλικής χωρητικότητας νά μειώνεται ή οργανική σύνθεση τών πλοίων, ένώ ό αριθμός τών μεταφερόμενων όχημάτων παραμένει ό ίδιος.

Σέ ό,τι άφορά τό προσωπικό γενικών ύπηρεσιών, μέ τήν ύφιστάμενη σήμερα ρύθμιση, ό αριθμός τών θαλαμηπόλων, καθορίζεται μέ τίς ύφιστάμενες κλίμες έπιβατών. Όμως διαπιστώθηκε ότι ή δρομολόγηση ήμεροπλοίων λόγω μεγάλης μεταφορικής ικανότητας έπιβατών μέ έλάχιστο αριθμό κλι-νων δημιούργησε πολλά προβλήματα έξυπνέτησης τών έπιβατών.

Αναλυτικά τό σχέδιο απόφασης προβλέπει τά έξής:

Α' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Όλική χωρη- τικότητα σέ κό- ρους καί μετα- φορική ικανότη- τα σέ όχήματα μέχρι 75 κοχ καί μέχρι 5 όχή- ματα	ΠΛ χος Α'	ΠΛ χος Β'	ΠΛ χος Γ'	Κυβ/ της Α'	Κυβ/ της Β'	Ναυ κλη ρος	Ναυ τες	Ναυ το παι δες	ΣΥ- ΝΟ- ΛΟ
75,01-150 κοχ. καί από 6 μέχρι 10 όχήμ.	—	—	—	—	1	—	2	1	4
150,01-250 κοχ καί από 11 μέ- χρι 20 όχήματα	—	—	—	1	—	—	3	1	5
250,01-500 κοχ καί από 21 έως 50 όχήματα	—	—	1	—	—	1	3	1	6
500,01-850 κοχ. καί 51-100 όχή- ματα	—	1	—	—	—	1	3	1	6
850,01-1000 κοχ καί 101-150 όχή- ματα	—	1	—	—	—	1	4	1	7
1000,01-2000 κοχ., καί 151- 200 όχήματα	1	—	—	—	—	1	5	1	8
2001-4000 κοχ., καί 201 όχήμα- τα καί άνω	1	—	—	—	—	1	6	1	9

Διευκρινίζεται ότι άν ή μεταφορική ικανότητα του πλοίου σέ όχήματα ύπερβαίνει τό όριο τών όχημάτων πού άντιστοι-

χεί στή συγκεκριμένη κατηγορία κόρων όλικής χωρητικότη-
τας στην όποία κατατάσσεται τό πλοίο, τότε, για τόν ύπολο-
γισμό τής σύνθεσης προσωπικού καταστρώματος θά λαμ-
βάνεται ύπόψη ή κλίμακα πού άντιστοιχεί στον αριθμό τών ό-
χημάτων πού μπορεί νά μεταφέρει τό πλοίο.

Β' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΣ

Συνολική ίππο- δύναμη σέ ΒΗΡ	Μη/ κος Α'	Μη/ κος Β'	Μη/ κος Γ'	Μη/ κος Α'	Μη/ κος Β'	Χει ρισ- της	Μα θητ. Μη- χαν.	ΣΥ ΝΟ ΛΟ
Μέχρι 200	—	—	—	—	1	—	1	2
201 - 500	—	—	—	1	—	1	—	2
501 - 750	—	—	—	1	—	1	—	2
751 - 1000	—	—	1	—	1	—	1	3
1001-2000	—	1	—	—	1	—	—	3
2001 καί άνω	1	—	—	1	—	1	—	3

Γ' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

1. Έπιβατηγά όχηματαγωγά (Ε/Γ—Ο/Γ) πλοία δρομολογη-
μένα σέ γραμμές άποστάσεως μεγαλύτερας τών 5 μιλίων
προσλαμβάνουν:

α. Τά διαθέτουν μέχρι 9 κλίμες ή 150 μέ 200 έπιβάτες ένα
έπίκουρο.

β. Τά διαθέτουν 10-18 κλίμες ή 200 μέ 250 έπιβάτες ένα
θαλαμηπόλο.

γ. Τά διαθέτουν άνω τών 18 κλιών ή άνω τών 250 έπιβα-
τών ένα θαλαμηπόλο καί ένα επίκουρο.

2. Πέραν τών άνωτέρω τά έπιβατηγά όχηματαγωγά πλοία
τών όποίων τά κυλικεία έξυπηρετούνται ύπό προσωπικού
ναυτολογουμένων έπ' αύτών ως πληρώματος, ύποχρεούνται
στή πρόσληψη ενός θαλαμηπόλου ή έπικούρου για κάθε κυ-
λικείο πρός άποφυγή άπασχολήσεως έτέρων μελών του πλη-
ρώματος μέ τίς άνάγκες τών κυλικείων.

Παρατηρήσεις:

— Έπιβατηγά όχηματαγωγά (Ε/Γ—Ο/Γ) πλοία έφοδιασμέ-
να διά μηχανών συνολικής ίπποδυνάμεως άνωτέρας τών 750
ΒΗΡ πού διαθέτουν σύστημα τηλεχειρισμού τών προωστη-
ρίων μηχανών των από τή Γέφυρα άπαλλάσσονται τής ύπο-
χρέωσης προσλήψεως του ύπό τής οργανικής τους συνθέ-
σεως προβλεπομένου χειριστού ή μαθητευομένου μηχανής.

— Έπιβατηγά - όχηματαγωγά πλοία παρέχονται παρα-
σκευαζόμενη τροφή έντός του πλοίου ύποχρεούνται στην
πρόσληψη μαγείρου.

— Προκειμένου περί γραμμών τίς όποιες έκτελούν καί έπι-
βατηγά άκτοπλοϊκά πλοία ή σύνθεση του πληρώματος τών
Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων είναι όμοια πρός τή σύνθεση τών άντίστοι-
χης χωρητικότητας, ίπποδυνάμεως κλπ. άκτοπλοϊκών
πλοίων, μή εφαρμοζομένης τής παρούσης.

— Η ύπ' αριθ. 70004/7043/5.11.80 άπόφαση ΥΕΝ για τό ή-
διο θέμα καταργείται.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Τά προβλήματα τῶν Ρυμουλκῶν στήν εὐρύτερη περιοχή τοῦ Πειραιᾶ

Τά ρυμουλκά εἶναι ἐργαλεῖο ἀπαραίτητο γιὰ τὴν ὁμαλὴ λειτουργία τῶν σύγχρονων λιμανίων. Χωρὶς τὶς ὑπηρεσίες τους οἱ προσεγγίσεις μεγάλων πλοίων καὶ γενικά οἱ μετακινήσεις τους στὰ λιμάνια, εἶναι δύσκολες, χρονοβόρες καὶ στίς περισσότερες περιπτώσεις ἀδύνατες. Ἡ ἐγκαιρὴ παροχὴ τῶν ρυμουλκῶν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ ἐμπειρὲς ἐταιρίες ρυμουλκῶν, σημαίνει ἀποφυγὴ καθυστερήσεων καὶ ζημιῶν στὰ πλοῖα, πού μεταφράζεται σὲ μείωση τοῦ κόστους μεταφορᾶς καὶ σὲ πρόληψη ἀτυχημάτων.

Ἡ σπουδαιότης τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ρυμουλκῶν προκαλεῖ τὸν ἐλεγχό τους ἀπὸ τὸ κράτος. Εἰδικοὶ κανονισμοὶ τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν καθορίζουν τὶς ὑποχρεώσεις τους, ἐνῶ οἱ ἐργατικοὶ Νόμοι καὶ οἱ Συλλογικὲς Συμβάσεις, ἐπιβάλλουν πολλές φορές στοὺς πλοιοκτῆτες τους νὰ προσλαμβάνουν πληρώματα περισσότερα ἀπὸ ἐκείνα πού ἀπαιτοῦνται γιὰ τὶς ἐργασίες τους χάριν ἀπορροφῆσεως ἀνέργων. Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ τὸ κράτος, προσδιορίζει μονομερῶς τὴν ἀμοιβὴ τῶν ρυμουλκῶν ὑπηρεσιῶν, τὴν ὁποία κατὰ κανόνα διατηρεῖ σὲ χαμηλὰ ἐπίπεδα ὥστε νὰ μὴ ἐπιδρᾷ ἀνοδικὰ στὸ κόστος τοῦ λιμανιοῦ. Κατὰ συνέπεια οἱ ἐταιρίες ρυμουλκῶν ἀδυνατοῦν νὰ κοστολογοῦν τὶς ὑπηρεσίες τους ἀνάλογα μὲ τὰ ἐξοδά τους, καὶ τὸ κράτος ἀρκεῖται μόνο στὴν ἐπιβολὴ ὑποχρεώσεων ἐπὶ τῶν ρυμουλκῶν, χωρὶς δυστυχῶς νὰ ἐλέγχει ἀποτελεσματικὰ τὴ τήρησή τους. Τὸ φαινόμενο αὐτὸ παρατηρεῖται ἰδιαίτερα στίς περιοχὲς Πειραιᾶ — Ἐλευσίνας πού καλύπτουν πᾶν ἀπὸ τὸ μισό τῆς λιμενικῆς κίνησης τῆς χώρας καὶ δὲν εἶναι εὐκαίρια σὲ πολλοὺς ἰδιοκτῆτες ρυμουλκῶν νὰ παραβιάζουν συστηματικὰ τοὺς κανονισμούς.

Στὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν φθάσει συγκεκριμένες καταγγελίες γιὰ ἐπανελλημένες παραβάσεις στίς ρυμουλκῆσεις πλοίων, ἰδιαίτερα κατὰ τὴ τελευταία διετία, ὅπου σχετικὰ νέες ἐταιρίες ρυμουλκῆσεων κερδοσκοποῦν μὴ προσλαμβάνοντας τὰ ἐπιβαλλόμενα πληρώματα καὶ πληρώνοντάς τα μὲ μισθοὺς χαμηλότερους τῶν νομίμων. Μειώνουν ἔτσι τὰ ἐξοδά τους καὶ μποροῦν νὰ προσφέρουν μεγάλες ἐκπτώσεις πᾶν ὅπου ἀνταγωνιζόμενοι ἀθέμιτα τὶς ἄλλες ἐταιρίες ρυμουλκῶν. Θύματα τῆς υποθέσεως αὐτῆς εἶναι οἱ παλαιότερες ἐται-

ρίες, πού λόγω τῆς σοβαρότητός τους, τῆς καλῆς ὁργάνωσης τῶν ὑπηρεσιῶν τους καὶ τῆς μακρᾶς ἱστορίας τους στίς ρυμουλκῆσεις, δὲν εἶναι διατεθειμένες νὰ ὑποβαθμίσουν τὶς ὑπηρεσίες τους προσφεύγοντας σὲ παρανομίες.

Χαρακτηριστικὰ ἀναφέρεται ὅτι ἡ ὁξύτες τῶν προβλημάτων τῶν ρυμουλκῶν καὶ οἱ διαμαρτυρίες τῶν πληρωμάτων, ἀνάγκασαν πρὸ ἔτους τὸ ΥΕΝ νὰ ἐκδόσει νέο κανονισμό πού ἐπέβαλλε τὸν ἐφοδιασμό τῶν ρυμουλκῶν μὲ ἀδειες γιὰ νὰ ἐλέγχεται ἀποτελεσματικώτερα ἡ ἐργασία τους καὶ νὰ σταματήσει ἡ ἀνεξέλεγκτὴ προσθήκη νέων. Μέχρι σήμερα ὅμως ὁ κανονισμὸς αὐτὸς δὲν μπόρεσε νὰ ἐφαρμοσθεῖ καὶ τὸ ΥΕΝ πρὸ τῶν πιέσεων παρατείνει συνεχῶς τὴν ἡμερομηνία ἐφαρμογῆς του.

Στίς 20 Ἰουνίου 1990, ἡ Πανελλήνια Ἑνώσις Πληρωμάτων Ρυμουλκῶν καὶ Ναυαγοσωστικῶν, διαμαρτυρήθηκε ἐντονα στὸν ἀναπληρωτὴ ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδη γιὰ τὴ μὴ τήρησιν τῆς Συλλογικῆς Σύμβασης τῶν Ρυμουλκῶν.

Στὴ διαμαρτυρία τῆς Ἑνώσεως ἐπισημαίνονται μεταξὺ ἄλλων οἱ ἀκόλουθες σοβαρὲς καταγγελίες:

— «Ἡ πεισματικὴ ἀρνήσις τῶν πλοιοκτῆτῶν Ρυμουλκῶν νὰ ἐπανδρώσουν, ὅπως ἔχουν ὑποχρέωση, τὰ ρυμουλκά μὲ τὶς ἀπαιτούμενες φυλακὲς (βάρδιες), ὅπως ὁρίζει ἡ Σ.Ε.Ε. Ρυμουλκῶν, ἡ ὁποία ὑπογράφηκε στίς 14 Μαρτίου 1990, μετὰ ἀπὸ κοινὴ συμφωνία τῆς Ἑνώσεως Πλοιοκτῆτῶν Ρυμουλκῶν — Ναυαγοσωστικῶν καὶ τῆς Ἑνώσεώς μας, πού ἐσείς μὲ τὴν Ὑπουργικὴ ὑπ' ἀριθ. 2324/9.6.90 ἀποφάσεώς σας ἐκυρώσατε καὶ εἶναι ὑποχρεωτικὸν χαρακτῆρα ἀπὸ ὅλους. Παρὰ ταῦτα οἱ κ.κ. πλοιοκτῆτες τὴν ἀγνοοῦν προκαλώντας τοὺς πάντες.

— Ἡ ἐτσιθελικὴ ἀρνήσις τῆς ἐργοδοσίας νὰ μὴ δέχεται νὰ ἐφαρμόσει τὴν Σ.Σ.Ε., ἔχει φέρεи σὲ ἀπόγνωση τὰ πληρώματα τῶν Ρυμουλκῶν, ἀπὸ τὸν ἐκβιασμό πού τοὺς γίνεται ἀπὸ τὴν ἐργοδοτικὴ πλευρὰ γιὰ ὑπερεργασία, πού ὄχι μόνο ὑπερβαίνει τὶς συμβατικὲς ὑποχρεώσεις, ἀλλὰ τὶς περισσότερες φορές νὰ θυμίζει ἀποικιακὸ καθεστῶς.

Οἱ πλοιοκτῆτες ἀκόμη δὲν τηροῦν καὶ τὰ μισθολόγια πού ὁρίζει ἡ Σ.Σ.Ε.. Τὴ δὲ ὑπερεργασία (ὑπερῶρια) δὲν τὴν λαμβάνουν ὑπόψη τους, διότι ἡ ἔως τώρα συμπεριφορὰ τῆς πολιτείας συναινεῖ

(στὴ περίπτωση τὸ Υ.Ε.Ν.) μὲ τὴν ἀπουσία τῆς καὶ δὲν κάνει τοὺς ἀπαιτούμενους ἐλέγχους, ὅπως ἔχει ὑποχρέωση, γιὰ τὴν τήρησή της, μὲ ἀποτέλεσμα τὰ πληρώματα νὰ ὑποχρεοῦνται σὲ 250 - 350 ὥρες τὸ μῆνα ὑπερεργασία καὶ νὰ μὴν ἀμείβονται.

— Ἡ Σ.Σ.Ε. τῶν Ρυμουλκῶν στὸ ἀρθρο 3 ἀναφέρεται στοὺς ὅρους παροχῆς ἐργασίας πού καλύπτει καὶ ἐξασφαλίζει τὴ σωστὴ λειτουργία καὶ ἀσφάλεια τῶν λιμανίων. Σὰς γνωρίζουμε ὅτι σὲ πολλές περιπτώσεις μετὰ τῆς ὥρας 22.00 ἕως τὴν 06.00 τῆς ἐπομένης, δὲν ὑπάρχει κανένα ρυμουλκὸ στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ μέχρι καὶ Ἐλευσίνα, μὲ εὐλογα ἐρωτηματικὰ γιὰ τὸ τί μπορεῖ νὰ σημαίνει αὐτὸ γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν πλοίων καὶ ἐπιβαίνοντων σὲ περίπτωση πυρκαγιᾶς ἢ ἄλλων ἀτυχημάτων.

— Στὰ περισσότερα ρυμουλκά πού ἐκτελοῦν χρέη πυρασφάλειας ὁργαίνει ἡ εἰκονικὴ ναυτολόγησις, ἐνῶ σὲ πολλὰ ἢ κατὰστασις ἐτοιμότητος τοῦ μηχανολογικοῦ τους ἐξοπλισμοῦ εἶναι τραγικὰ ἐλλειπή.

Πέρα ἀπὸ τὶς σοβαρὲς καταγγελίες τῆς Πανελλήνιας Ἑνώσεως Πληρωμάτων Ρυμουλκῶν, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν ἀντίγραφο τῆς δικογραφίας πού ἀπέστειλε ἡ Διεύθυνσις Τελωνειακῶν Ἑρευνῶν τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν πρὸς τὸν Εἰσαγγελεὰ Πλημμελειοδικῶν Πειραιᾶ μὲ τὴν ὁποία διώκεται γιὰ λαθρεμπορία καυσίμων καὶ λιπαντικῶν μὴ ἀπὸ τὶς ἐταιρίες πού διαχειρίζονται ρυμουλκά, ἡ ὁποία σύμφωνα μὲ πληροφορίες διώκεται καὶ μὲ σωρεῖα ἄλλων καταδικαστικῶν ἀποφάσεων γιὰ διάφορες παραβάσεις.

Εἶναι καιρὸς λοιπὸν τὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας νὰ ἐνσκήψει μὲ σοβαρὰ μέτρα γιὰ τὴν ἀποκατάστασις τῆς τάξεως, τῆς ἰσονομίας καὶ τοῦ σεβασμοῦ τῶν κανονισμῶν πού διέπουν τὴ ρυμουλκῆσις πλοίων καὶ νὰ ὑποχρεώσει ὅλες τὶς ἐταιρίες πού δραστηριοποιοῦνται στὴν εὐρύτερη περιοχή Πειραιᾶ — Ἐλευσίνας νὰ πληροῦν ὅλες τὶς νόμιμες προϋποθέσεις καὶ νὰ παρέχουν τὴν ἀναγκαῖα ἀσφάλεια καὶ ἐξυπηρέτησις τοῦ μεγαλύτερου λιμανιοῦ τῆς χώρας, βελτιώνοντας τὴ λιμενικὴ ὑποδομὴ τῆς Ἑλλάδας τοῦ 1992, ἐνῶ παράλληλα, ἡ πιστὴ ἐφαρμογὴ τῶν ὁρῶν ἐπὶ ἀνδρωσης καὶ πληρωμῆς τῶν ὑπερῶριων τῶν ἐργαζομένων θὰ αὐξήσει τὰ ἔσοδα καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου.

Τεχνικοί καί έπόπτες άσφαλείας — ύγιεινής έργασίας στή Ναυπηγοβιομηχανία

Μετά μακρόχρονους άγώνες καί προπάθειες γιά τήν βελτίωση τών συνθηκών άσφαλείας καί ύγιεινής έργασίας στόν παραγωγικό χώρο του εύρυτέρου Περάματος, προσπάθειες πού στηρίχθηκαν ουσιαστικά πάνω στά θύματα τών διαφόρων άτυχημάτων τά όποία συνέβησαν κατά τά χρόνια πού πέρασαν, θεσμοθετήθηκαν σήμερα οί διατάξεις του Π.Δ. 70/1990 (ΦΕΚ 31Α).

Τό Π.Δ. αυτό ήδη ισχύει από τίς 20 Μαρτίου 1990 καί άκόμη ή έφαρμογή του στήν πράξη βρίσκεται στά σπάργα καί γιά διαφόρους λόγους καί προσκόμματα καθυστερεί ή «έτεροχρονίζεται». Πλήν όμως όφείλουμε νά υπογραμμίσουμε ότι οί διατάξεις, τά μέτρα καί οί εύθύνες πού θεσμοθετεί ΙΣΧΥΟΥΝ καί κάθε ύπεκφυγή έφαρμογής του Π.Δ. 70/90 δέν άποτελεί παρά στρουθοκαμηλισμό ή ύποδουλώνει παντελή νομική άγνοια περί τών συνεπειών πού θά ύποστούν οί κατά Νόμο πλέον ύπεύθυνοι καί ύπόλογοι του όποιου άτυχήματος.

Έπειδή μετά βεβαιότητας πιστεύουμε ότι ή άγνοια αυτή ύπάρχει σέ συνδυασμό μέ τήν νοοτροπία πού «δέν βαρύνει» ή «καλυπτόμαστε γιατί έχουμε τόν τρόπο», κλπ. **συνιστούμε** τήν ένεργό άμεση ένημέρωση όλων τών ένδιαφερομένων καί έφιστούμε τήν προσοχή τους γιά τό ότι **τώρα** (άπό 20/3/90) ισχύουν άλλα πράγματα στόν τομέα της ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.

Ειδικότερα παρατηρούνται τά εξής:

1. Κωλυσιεργείται ή ουσιαστική έφαρμογή του Π.Δ. 70/90 άπ' όλες τίς πλευρές μέ διάφορα προσκόμματα, όπως «δέν προσφέρονται κατάλληλοι Τεχνικοί Άσφαλείας», «δέν είναι ρεαλιστικές οί θεσπισμένες διατάξεις», «δέν άπαιτούνται», «αυξάνει άδικαιολόγητα τό κόστος παραγωγής», «δέν ύπάρχουν όργανα γιά νά έλέγξουν τήν έφαρμογή», «ή άλλες Ύπηρεσιακές άνάγκες» κ.ά.

2. Ναρκοθετείται καί ύποσκάπτεται ή ουσιαστική έφαρμογή του Π.Δ. 70/90 μέ τήν έκδοση άπλών τυπικών χαρτιών (ύπευθύνων δηλώσεων) άνευθύνων ατόμων, ένεργούντων σάν ένα είδος νέου τύπου «άγορανομικών ύπευθύνων» καί μέ τήν άνοχή άποδοχής τους χωρίς ουσιαστικό έλεγχο της παροχής ή όχι ύπηρεσιών ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ επί τών έπισκευασομένων καί ναυπηγουμένων πλοίων άπό τίς Άρχές.

Νομίζουμε ότι είναι ώρα νά χτυπήσει ό κώδων κινδύνου καί νά αναλογισθούν τίς σχετικές εύθύνες τους οί άρμόδιοι τών συνεργείων καί τών ναυτιλιακών εταιριών, ιδιαίτερα γιά τίς έπισκευές στόν εύρύτερο χώρο Πειραιά — Περάματος — Σαλαμίνας — Έλευσίνας.

Τό υλικό καί ήθικό κόστος κάθε άτυχήματος είναι άναμφισβήτητο πολύ μεγάλο γιά όλους, τώρα δέ γίνεται άκόμη μεγαλύτερο καί μετά τό 1992 μέ τό νομικοασφαλιστικό καθεστώς της Ε.Ο.Κ. σίγουρα θά πολλαπλασιασθεί.

Γιά τό λόγο αυτό επιμένουμε ότι πρέπει νά αναπτυχθεί ουσιαστικά τό ταχύτερο ή ύποδομή καί τά στελέχη έκείνα πού θά πλαισιώσουν τήν έφαρμογή τών βασικών προληπτικών μέτρων πού προβλέπει ή νέα Νομοθεσία άντί της προσωρινής ύπεκφυγής καί της καλλιέργειας της άνευθυνότητας μέ τήν άποδοχή ύπογραφών καί ύπευθύνων δηλώσεων μόνων. Σίγουρα δέν θά είναι προτιμώτερο γιά πολλοστή δυστυχώς φορά, νά μάς σύρουν οί εταίροι μας στήν νομιμότητα μέ τίς πάντοτε σέ βάρος μας δυσμενείς συνέπειες καί έντυπώσεις.

Όσο πιό γρήγορα λοιπόν κατανοηθούν τά μηνύματα τών καιρών καί οί συνθήκες πού διαμορφώνονται καί στή χώρα μας στόν τομέα της ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ & ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, τόσο πιό πολύ θά μπορέσουμε νά έπωφεληθούμε προστατεύοντας ζωές καί περιουσίες καί νά άμυνθούμε έναντι ασφαλίστικών διεκδικήσεων.

Μάς είναι γνωστό τό πόσο γρήγορα άντιλαμβάνονται, άφομοιώνουν καί έφαρμόζουν οί τεχνικοί καί τεχνίτες/ έργολήπτες του Περάματος τις διάφορες τεχνικές εξέλιξεις έπιτυχάνοντας μοναδικά διεθνώς άποτελέσματα στίς έπισκευές καί μετασκευές πλοίων. Καί είναι άξιοθαύμαστοι γι' αυτά. Έπειδή όμως μάς είναι γνωστή καί ή αδράνεια τους σέ κάθε μέτρο ή ώθηση πού αυξάνουν τό κόστος τους, θέλουμε άπερίφραστα νά δηλώσουμε ότι γιά τό ύπόψη Π.Δ. άν πράγματι ύπάρχει κάποια αδράνεια αυτή δέν όφείλεται σίγουρα στό έλάχιστο πρόσθετο κόστος αλλά κατά τήν έκτίμησή μας σέ:

— Δυσπιστία περί του άν πράγματι θά έφαρμοσθεί τό Π.Δ. ουσιαστικά άπ' όλες τίς πλευρές καί πρός κάθε κατεύθυνση ώστε τό κόστος γιά όλους νά είναι τό ίδιο.

— Άμφισβήτηση ή μή εύρεση άκόμη πειστικού τρόπου γιά νά περάσουν τό δ-

ποιο πρόσθετο κόστος πρός τήν πλευρά του πελάτου τους.

Μέ κάποια γνώση γιά τά περιθώρια κερδών κάθε πλευράς άνεπιφύλακτα συνιστούμε νά μήν τό σκέπτονται καθ' όσον πρόκειται γιά έλάχιστες έπιβαρύνσεις στό συνολικό κόστος τών έργων πού έκτελούνται.

Ύπάρχει όμως καί μιá άλλη πλευρά του θέματος πού θέλουμε νά σημειώσουμε πρός ένημέρωση τών ένδιαφερομένων, ή όποία άφορά στόν τομέα άσφάλισης τών έπιχειρήσεων καί τών πλοίων πού τούς έμπιστεύονται οί πλοιοκτήτες, έναντι διαφόρων κινδύνων, άτυχημάτων προσωπικού, κ.α. Είναι πλέον διεθνής πρακτική νά ζητούνται άστικές εύθύνες άπό τά συνεργεία σέ περιπτώσεις άτυχημάτων γιά τά όποία προκύπτει μερική ή όλική ύπαιτιότητά τους.

Πολύ σύντομα προβλέπουμε ότι θά κληθούν νά παρέχουν καί κάποιες άσφαλιστικές καλύψεις, τό δέ ύψος τών ασφαλίστρων άμεσα θά συναρτάται άπό τό άν εφαρμόζουν ή όχι διάφορες διατάξεις άσφαλείας. Η άποψη μας αυτή στηρίζεται στό γεγονός ότι όλα τά ύπεύθυνα καί όργανωμένα ναυπηγεία διαθέτουν ειδικά τμήματα Πυρασφαλείας — Άσφαλείας καί Ύγιεινής Έργασίας. Επί παραδείγματι τά ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε., τά ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ κ.ά., τά όποία διαθέτουν τέτοια τμήματα μέ ειδικούς έπόπτες πολύ πρίν ύπάρξουν στή Νομοθεσία μας οί διατάξεις τών πρόσφατων Νόμων καί του Π.Δ. 70/90.

Αισιόδοξα σκεπτόμενοι πιστεύουμε ότι οί κάποιες δυσκολίες οί όποιες ύπάρχουν («κάθε άρχή καί δύσκολη»), θά ξεπερασθούν γρήγορα χωρίς άρνητικές έπιπτώσεις γιά τούς εργαζομένους καί τίς έπιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας στήν περιοχή ΠΕΙΡΑΙΑ — ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ — ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ. Άς αφήσουμε λοιπόν τίς ύπεκφυγές καί μέ άποφασιστικότητα νά εφαρμόσουμε καλόπιστα καί μέ λογική, όσο γίνεται πιό άποτελεσματικά τά μέτρα του Π.Δ. 70/90, τό όποιο έχουμε τή γνώμη ότι άποτελεί σταθμόσθήν ανάπτυξή τους. Ίκανοί καί έμπειροί τεχνικοί πού θά στελεχώσουν τόν τομέα αυτό ύπάρχουν καί πρέπει νά αξιοποιηθούν, άντιμετωπιζόμενοι μέ έμπιστοσύνη καί πάντοτε μέ καλή καί άρμονική συνεργασία μιá πού θά έπωμίζονται ένα σοβαρό μέρος της εύθύνης πλοιοκτητών καί εργολάβων.

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
24th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (071) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (071) 828 9197



NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

U.S. OIL POLLUTION ACT OF 1990

A SUMMARY

“Όπως είναι γνωστό στις 18 Αυγούστου 1990, ο Πρόεδρος Μπους υπέγραψε το Oil Pollution Act of 1990, ένα πολύπλοκο νομοθέτημα, το οποίο στοχεύει στον επαναπροσδιορισμό των μεθόδων προστασίας των Αμερικανικών ακτών από τη ρύπανση με πετρελαιοειδή, την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης και την ευθύνη πλοίου / πλοιοκτήτη όταν πραγματοποιηθεί για όποιοδήποτε λόγο ρύπανση σε ύδατα των Η.Π.Α.

Οι δικηγόροι της INTEPTANKO Έταιρία Dyer, Ellis, Joseph & Mills, που έδρεψαν στην Ουάσινγκτον, συνόψισαν στο κείμενο που ακολουθεί τις κυριότερες διατάξεις του νομοθετήματος, το οποίο θα συμπληρωθεί με όμοσπονδιακές αποφάσεις.

ΜΕΡΟΣ Α

INTRODUCTION

In the wake of the March 1989 oil spill in Prince William Sound, each house of the 101st Congress passed a bill to overhaul Federal oil spill liability and compensation laws. In general, both bills (1) increased the exposure of companies that ship and transport oil, (2) established the uses of a federal trust fund for financing cleanup operations, and (3) mandated new preventative measure. However, because of substantial differences, the bills were referred to a conference committee to reach agreement on those differences. After many weeks of negotiations and meetings the conference committee reached agreement on the final bill on July 26, 1990. The following is a summary and analysis of the conference agreement (hereinafter referred to as the «conference bill»).

DISCUSSION

1. Title I — Oil Pollution Liability and Compensation.

A. LIABILITY

Title I of the conference bill imposes joint and several strict liability upon each responsible party with respect to a vessel or facility from which oil is discharged, or which poses a substantial threat of discharge, for removal costs and damages resulting from such discharge. A «responsible party» is defined to include owners and operators of vessels, facilities and pipelines, and licensees of deepwater ports. Although cargo owners liability was provided for in the original house version of the bill, H.R. 1465, § 1002 (a) (2), this provision was not included in the conference bill.

B. REMOVAL COSTS

Removal costs for which responsible parties are liable include costs incurred by the U.S. Government, a State, or and Indian Tribe for removal actions or the restoration of natural resources, not inconsistent with the National Contingency Plan, incurred under subsections (c), (d), (e), (f) (4), or (1) of section 311 of the Federal Water Pollution Control Act (33 U.S.C. § 1321). Responsible parties are also liable for any removal costs incurred by any other person which are consistent with the National Contingency Plan. Unlike section 1002 (b) (1) of the original House bill, responsible parties are not liable under this bill for removal costs incurred as a result of state law.

C. DAMAGES

The conference bill also provides that responsible parties are liable for damages resulting from a discharge or substantial threat of a discharge. Recoverable damages include: (A) damages occasioned by the loss of natural resources are recoverable by a United States trustee, State trustee, Indian tribe trustee, or a foreign trustee, including

reasonable costs of assessment of the damage, (B) Injury to, or economic losses resulting from destruction of, real or personal property, (C) damages for loss of subsistence use of natural resources by claimants who so use the natural resources, (D) lost taxes royalties, rents, fees, or net profit shares due to the injury, destruction, or loss of real or personal property or natural resources are recoverable by a governmental entity, (E) lost profits or impairment of earning capacity due to damage to property or natural resources, recoverable by any claimant, and (F) damages for the net costs of providing increased or additional public services during or after removal activities, recoverable by a State or political subdivision thereof.

D. NATURAL RESOURCE DAMAGES

Section 1006 of the conference bill describes the responsible party's liability for natural resource damages. The responsible party is liable to the U.S. Government, any State, Indian Tribe, or foreign country for injury to, destruction of, or loss of natural resources belonging to or managed by any of these entities. Trustees are to be appointed to represent the interests of governmental entities and Indian tribes to assess damages to natural resources under their trusteeship. The measure of such damages is to include the costs of restoring, rehabilitating, replacing, or acquiring the equivalent of the damaged natural resource, plus the diminution in value of the natural resources pending restoration. Double recovery for natural resource damages is expressly prohibited by section 1006 (d) (3). This provision should encourage governmental entities and Indian tribes to consolidate efforts to assess and recover damages.

The President is directed to promulgate damage assessment regulations within two years of the date of enactment of this bill and any assessment made according to those regulations will have the force of a rebuttable presumption on behalf of the trustee in any administrative or judicial proceeding.

Any sums recovered for damages to natural resources are to be retained by the trustee in a revolving trust account, for use only to reimburse or pay costs incurred by such trustee. This provision ensures that any sums recovered are available for the specific uses set out in this section. Any amounts in excess of fulfilling these needs are to be deposited in the Oil Spill Liability Trust Fund.

E. THIRD PARTY LIABILITY

Section 1002(d)(1)(A) of the conference bill provides that a third party is subject to liability as if it was an owner or operator of the vessel or facility if his act or omission was the sole cause of the spill. However, the responsible party is still required to pay to the United States, and other claimants, the costs of removal and damages claimed. It is then subrogated to the rights of the U.S. or other claimants to recover from the third party. As a result, if those amounts cannot be recovered from the third party, the spiller will have to bear the loss. The liability of the third party is not to exceed the limitations that would have applied to the owner or operator of the vessel or facility.

F. DEFENSES TO LIABILITY

A responsible party may only escape liability under this section if it can establish that the discharge was caused solely by an act of God, and act of war, or an act or omission of a third party, other than an employee, agent, or contractor of the owner or operator of the vessel or facility. However, the responsible party must establish that it exercised due care with respect to the oil concerned and took precautions against foreseeable acts or omissions of any such third party. In addition, there is no liability as to a particular claimant to the extent that claimant's gross negligence or willful misconduct caused the spill. However, none of the above defenses ap-

ply if the responsible party fails or refuses — (1) to report the incident as required by law and the responsible party knows or has reason to know of the incident, (2) to provide all reasonable cooperation and assistance in connection with removal activities, or (3) without sufficient cause to comply with an order under section 311 (c) or (e) of the Federal Water Pollution Control Act (33 U.S.C. § 1321 (c) or (e)).

G. LIMITATIONS TO LIABILITY

Although the responsible party is liable for removal cost and damages resulting from a discharge, the conference bill establishes per incident limits to a such liability. With certain exceptions discussed below, the total liability of a responsible party or a tank vessel is not to exceed the greater of \$ 1,200 per gross ton (G.R.T.) or \$ 10 million for tanker vessels or over 3,000 g.t. and for tank vessels of less than 3,000 g.t., the greater of \$ 1,200 per g.t. or \$ 2 million. For vessels other than tank vessels, the limit is \$ 500 per g.t., or \$ 500,000, whichever is greater. Offshore facilities, except deepwater ports, have a liability limit to \$ 75 million, plus all removal costs. Onshore facilities and deep after ports have a limit of \$ 350 million.

The liability limits set out above do not apply, however, if the incident was proximately caused by: (A) The gross negligence or willful misconduct of, or (b) the violation of an applicable Federal safety, construction, or operating regulation by, the responsible party, his agent or employee, or a person acting pursuant to a contractual relationship with the responsible party (excepting where the relationship arises solely in connection with carriage by a common carrier by rail). As a result, a responsible party's exposure to unlimited liability is unclear since, if construed broadly, the liability limits could be removed in many situations. The liability limits also do not apply if the responsible party fails

or refuses to report the incident as required by law or failed to cooperate with responsible officials in connection with removal activities, or failed to comply with an order issued under subsections (c) or (e) of section 311 of the Federal Water Pollution Control Act (33 U.S.C. § 1321 (c) or (e)).

In addition, the conference bill provides that, notwithstanding any defenses, the owner or operator of an Outer Continental Shelf («OCS») facility or a vessel carrying oil from and OCS facility is liable for all removal costs incurred by the U.S. Government or any State or local official or agency. Domestic oil producers and transports will be the main entities affected by this provision.

The limits of liability for onshore facilities, defined as «any facility (including, but not limited to, motor vehicles and rolling stock) of any kind located in, on, or under, any land within the United States other than submerged land, may be adjusted to no more than \$ 350 million and no less than \$ 8 million by the President. The Secretary of Transportation is directed to conduct a study of the safety of deepwater ports and to conduct a rulemaking proceeding to lower the limits of liability if deepwater ports are found to have less risk of environmental harm from use by oil tankers. The maximum limit may be less than \$ 350 million, but not less than \$ 50 million.

All limits of liability are to be adjusted by the President every three years to reflect inflation.

H. INTEREST

The responsible party, in addition to liability for removal costs and damages, is also liable to the claimant for interest on the claim, beginning 30 days after presentation of the claim. Interest is not subject to liability limits. However, if the guarantor offers the claimant an amount in satisfaction of the claim, the 30 day period does not include the period from the date the offer is made to

International TAGAROPULOS, 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



aquathin®

USA

ΤΟ ΚΑΘΑΡΟ ΝΕΡΟ

Το σώμα είναι περίπου 75% νερό

Εάν πίνουμε νερό που έχει άλατα, σκληρά μέταλλα ανόργανα και άλλα στοιχεία τότε το μολυσμένο νερό δεν μπορεί να είναι σωστό γι' αυτές τις λειτουργίες.

ΝΕΡΟ, ΠΑΝΤΟΥ ΝΕΡΟ, ΚΑΙ ΟΥΤΕ ΜΙΑ ΣΤΑΓΟΝΑ ΝΑ ΠΙΕΙΣ

Αυτό σήμερα είναι το μεγάλο πρόβλημα, πως θα βρεις ένα καθαρό ποτήρι νερό. Το νερό, το οποίο σήμερα προμηθευόμαστε, έρχεται από ποταμούς, λίμνες και πηγές. Τό νερό αυτό έχει μολυνθεί από τα αγροτικά απόβλητα, λιπάσματα, ζιζανιοκτόνα, παρασιτογόνα, δηλητήρια, λίματα εργοστασίων, σταύλων, από την ασφάλτο των δρόμων και α από ραδιενεργά υλικά.

Ακόμη το δίκτυο διανομής καταστρέφεται και έχουμε πέρασμα του νερού των υπονόμων. Από τις κολήσεις των χαλκοσωλήνων έχουμε μόλυνση του νερού από μόλυβδο και από τους σωλήνες του δικτύου, έχουμε μόλυνση από τσιμέντο, αλουμίνιο κλπ.110

ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΤΙ ΚΑΝΟΥΜΕ

Στο πρόβλημα έρχεται να δώσει λύση η AQUATHIN

Όλα τα συστήματα της AQUATHIN χαρακτηρίζονται από σχεδιασμό υψηλού επιπέδου και προχωρημένες τεχνικές, για τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα που μπορεί να υπάρξει.

Όλα τα συστήματα της AQUATHIN έχουν πιστοποιητικά της EPA των ΗΠΑ. Τα συστήματα της AQUATHIN κάνουν το ποιο υπέροχο καθάρισμα του νερού και σε λίγο χρονικό διάστημα θα δεις τα θαυματοργά αποτελέσματα στην υγεία σου. Τα συστήματα της AQUATHIN είναι ειδικά κατασκευασμένα να αποβάλλουν τα άλατα, τα βαριά μέταλλα, τις χημικές μολύνσεις, τα παρασιτογόνα, τη ραδιενέργεια και τους μικροοργανισμούς που προκαλούν αρρώστειες.

Στην Ιαπωνία, διάφοροι επιχειρηματίες έχουν αρχίσει να πουλούν το καταπληκτικότερο στο νηζαίν του νερού, νερό που έχει λιώσει από πολικά παγόβουνα. Είναι βέβαια το πιο ακριβό νερό, αλλά παίρνεις το απόλυτο της αγνότητας.

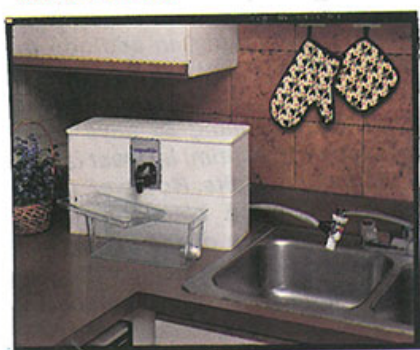
ΑΥΤΟ ΑΚΡΙΒΩΣ ΤΟ ΝΕΡΟ ΚΑΝΟΥΝ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ AQUATHIN

ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΕΧΕΙΣ ΑΓΝΟ ΝΕΡΟ ΓΙΑ ΜΙΑ ΖΩΗ ΜΕ ΤΗΝ ΙΣΟΒΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ ΤΗΣ AQUATHIN ΓΙΑ ΜΙΑ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Τηλεφωνήστε στην AQUATHIN και ο αντιπρόσωπος της εταιρίας μας, εγγυάται να σας υποδείξει εκείνο το σύστημα που αρμόζει για τις δικές σας ανάγκες

ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΕΚΛΕΚΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ

KITCHENTOP



Περιέχουν ενεργό άνθρακα σε κοκκώδη μορφή. Αποβάλλουν εντελώς όλο το χλώριο, οργανικές μολύνσεις, τα RADON, χλωροφόρμιο, εξατμιζόμενα χημικά (volative) βελτιώνουν το χρώμα, και τη γεύση

Ειδικά συστήματα κατασκευασμένα να αποβάλλουν τα άλατα, τα βαριά μέταλλα, χημικές μολύνσεις, ραδιενεργά υλικά, τα παρασιτογόνα και τους μικροοργανισμούς που προκαλούν αρρώστειες. Είσαι βέβαιος ότι παίρνεις νερό, το απόλυτο της αγνότητας. Για απαλλαγή από αρρώστειες, κυκλοφοριακό και καλύτερο περιορισμό βάρους.

Είναι ένα βήμα για μία καλύτερη υγεία.

MEGACHAR

SODIALITE 200



SUBSINK



the date the offer is accepted. The 30 day period also does not run if a claimant is not paid due to reasons beyond the control of the responsible party or because it would not serve the interests of justice. Interest paid by a guarantor, however, is limited by the amount of financial responsibility which that guarantor has provided to the responsible party under this bill.

I. LITIGATION, JURISDICTION AND VENUE

Section 1017 provides that any regulation issued pursuant to this Act may be reviewed by the Circuit Court of Appeals of the U.S. for the District of Columbia. Although state courts may hear claims for removal costs and damages under this Act, the U.S. District Courts have exclusive original jurisdiction for all controversies arising under this Act. Venue is the district in which the discharge or injury occurred, or where the defendant resides or has his principal office.

Damage claims must be brought within 3 years after the date of the loss and the connection of the loss with the discharge are reasonably discoverable or, for natural resource damages, the date of completion of the natural resource damage assessment conducted under section 1006. Actions for removal costs must be commenced within 3 years after completion of the removal action. A three years statute of limitation is also provided for actions for contribution. These actions must be brought within three years after the date of judgment in any action under this Act for recovery of such costs or damages or the date of entry of a judicially approved settlement regarding such costs or damages. Similarly, no action based on rights of subrogation may be brought more than 3 years

after payment of such claim.

J. FOREIGN CLAIMANTS

Foreign claimants may only recover from responsible parties for discharge of oil in or on the territorial sea, internal waters, or adjacent shoreline of a foreign country, and only if the discharge is from an OCS facility, a vessel in the navigable waters of the U.S., a vessel carrying oil as cargo between two U.S. ports, or a tanker that received oil at the terminal of the Trans-Alaska Pipeline for transportation to a port in the U.S. In addition, the foreign claimant must show that it has not otherwise been compensated and that recovery is authorized by a treaty or executive agreement between the U.S. and the claimant's country, or that the Secretary of State has certified that the claimant's country provides a comparable remedy for U.S. claimants. These requirements do not apply, however, to a resident of Canada in case of a discharge from a vessel carrying Trans-Alaska Pipeline oil to the U.S.

K. RECOVERY BY RESPONSIBLE PARTY

A responsible party may assert a claim under section 1013 ("Claims Procedure") for removal costs and damages only if it can show entitlement to a defense to or limitation of liability.

Recovery is limited to the amount by which costs and damages paid or incurred by the responsible party exceed the responsible party's liability limit. A responsible party may, however, assert a claim for contribution in a District Court of the U.S. against any other person liable or potentially liable under this bill or any other law. Indemnification agreements are also not prohibited by

the conference bill, but cannot operate to transfer liability from any person who may be liable under the bill.

L. FINALITY OF REMOVAL ACTIONS

The conference bill requires consultation between the President and the affected trustees on appropriate removal action to be taken. For purposes of the National Contingency Plan, removal is to be considered complete only when determined by the President in consultation with the Governors of any affected States. The bill does not, however, give the Governor of an affected State veto power over the President's decision that removal is complete. Instead, the bill specifically allows the state to require additional cleanup under state law. The Oil Spill Liability Trust Fund is only available to pay removal costs that the President has determined to be consistent with the National Contingency Plan.

M. USES OF THE FUND

The Oil Spill Liability Trust Fund, established by section 9509 of the Internal Revenue Code of 1986, is to be available for the payment of (1) the federal government's removal and monitoring costs, (2) costs incurred by trustees in assessing natural resource damages and developing and implementing natural resource restoration plan, (3) removal costs incurred consistent with the National Contingency Plan as a result of discharges from a foreign offshore unit, (4) claims for uncompensated removal costs or damage, (5) federal administration costs reasonably necessary for the implementation, administration and enforcement of this bill, including (A) not more than \$ 25 million in any fiscal year for Coast Guard operating expenses necessary to implement the Act.



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

(B) not more than \$ 30 million each year through fiscal year 1992 made available to establish the National Response System under section 311 (j) of the Federal Water Pollution Control Act (33 U.S.C. § 1321 (j)), including the purchase and prepositioning of oil spill removal equipment, and (C) not more than \$ 27,250,000 to carry out the oil spill research and development program established under Title VII of this bill. The costs of establishing the oil spill strike force and response teams are included as uses of the Fund under the subsection providing for administrative costs. The Fund is not liable, however, to any claimant to the extent that the incident, removal costs, or damages are caused by the gross negligence or willful misconduct of that claimant. Any claims for removal costs must be presented within six years of the date of completion of all removal actions in order to be considered. Similarly, any claim for damages must be presented within three years after the date on which the injury and its connection with the discharge were reasonably discoverable.

The conference bill amends section 9509 of the Internal Revenue Code of 1986 to restrict the total amount available from the Fund for an incident to \$ 1 billion and, within that overall limit, restricts damages for injury to natural resources to \$ 500 million per incident.

The conference report directs the President to promulgate regulations designating the Federal officials who may obligate money in accordance with subsection (a) of section 1012. Upon the

request of a Governor of an affected State, or through an agreement with such State, the President may obligate up to \$ 250,000 for removal costs consistent with the National Contingency Plan for immediate removal of a discharge of oil.

The payment of any claim or obligation by the Fund under this bill is subject, however, to the U.S. Government acquiring by subrogation all rights of the claimant or State to recover from the responsible party. In addition, no other claim for removal costs or damages may be paid from the Fund if the President has already paid an amount for those same removal costs or damages.

Section 1012 (g) requires the Comptroller General to provide to Congress a complete audit report on the Fund within one year after enactment of the Act and thereafter as appropriate.

Section 1012 (k) provides that private persons in the areas of a discharge are to be given a preference when federal funds are used to removal oil. However, this section does not restrict the use of Department of Defense resources.

Section 1013 of the conference bill sets out claim procedures. Generally, claims must first be presented to the responsible party or his guarantor. Claims may be presented directly to the Fund (A) where the Secretary has advertised or otherwise notified claimants, (B) by a responsible party, (C) by the Governor of a State for removal costs incurred by that State, or (D) by a U.S. claimant if the discharge is from a foreign offshore

unit. If a claim is presented to the responsible party or guarantor and each person to whom the claim is presented denies all liability or the claim is not settled by any person by payment within 90 days after presentment or when advertising was begun, the claimant may elect to commence an action in court against the responsible party or guarantor or to present the claim to the Fund.

Section 1014 sets out procedures for informing the public about an incident, taking into account that the person in charge of a vessel or facility must immediately notify the appropriate Federal official of a spill. Upon receipt of that information, the Secretary is required to designate the responsible party «where possible and appropriate». The responsible party, or sometimes the Secretary, is then required to advertise the availability of compensation for removal costs and damages.

N. SUBROGATION

Any person, including the Fund, who pays a claim for removal costs or damages is subrogated to the rights of the claimant. The Attorney General may commence an action on behalf of the Fund to recover any compensation paid by the Fund to any claimant and all costs incurred by the Fund by reason of the claim.

O. FINANCIAL RESPONSIBILITY

Section 1016 of the conference bill requires evidence of financial responsibility sufficient to meet the maximum



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

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 B. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE - SARGEORGE SINGAPORE

liability limits for each vessel or facility and imposed civil sanctions for non-compliance. Evidence of financial responsibility is required for any vessel over 300 g. tons using any place subject to the jurisdiction of the U.S. and any vessel using the waters of the exclusive economic zone to tranship or lighter oil destined for the U.S. in amounts equal to the maximum amount of liability to which the vessel could be exposed under this bill. If the vessel does comply with this section, clearance required under section 4197 of the Revised Statutes of the U.S., or detained at such facility or port. If found in the navigable waters without evidence of financial responsibility, the vessel is subject to seizure by the U.S.

Similarly, offshore facilities are required to establish and maintain evidence of financial responsibility of \$ 150 million to meet the amount of liability to which it could be exposed under this bill. Responsible parties for deepwater ports are also required to maintain evidence of financial responsibility.

Financial responsibility may be established «by any one, or any combination of any of the following methods which the Secretary (in case of a vessel) or the President (in case of a facility) deems acceptable: evidence of insurance, surety bond, guarantee, letter of credit, qualification as a self-insurer, or other evidence of financial responsibility. Any claim for which liability may be established under this bill may be asserted directly against the guarantor providing evidence of financial responsibility. Any defenses which may be available to the responsible party are also available to the guarantor and the guarantor may al-

so invoke the defense that the incident was caused by the willful misconduct of the responsible party. The guarantor's liability is limited, however, to that amount of financial responsibility it has provided.

All current regulations relating to financial responsibility, even if repealed by this bill, are deemed to be issued pursuant to this section, unless and until the President promulgates new regulations. Therefore, any certificates of financial responsibility issued under the Federal Water Pollution Control Act or other Act are valid until superseded by new regulation pursuant to this bill. The conference bill provides that the President may issue a single unified certificate of financial responsibility for purposes of this bill and any other law. States are given the power to enforce the financial responsibility requirements imposed under this section.

P. NON-PREEMPTION PROVISION

The bill specifically disclaims any intent to preempt other federal statutes or state or local statutory or common law. States are allowed to establish more stringent standards for prevention measures, liability and compensation. Nothing in the Act or in section 9509 of the Internal Revenue Code of 1986 prevents the States from establishing, maintaining and requiring contributions to a fund to pay for costs or damages resulting from an incident.

The Act of March 3, 1851 is expressly made inapplicable to liability for oil spills. Owners and operators will thus be subject not only to the federal standards adopted in this legislation, but al-

so applicable state standards. For example, the State of Maine imposes unlimited liability for discharges of oil in state waters.

The non-preemption provision may open the door to state regulation of vessel pollution equipment. For instance, the legislature of the State of California is currently considering legislation that includes provisions mandating double hulls and imposing equipment and other technical requirements for tankers operating in state waters. The Statement of Managers accompanying the conference bill contains the following sentence: «The Conference substitute does not disturb the Supreme Court's decision in *Ray v. Atlantic Richfield Company*, 435 U.S. 151 (1978)». Whether this statement will be sufficient to preserve Federal uniformity in these areas is unclear, however.

Subsection (d) clarifies that nothing in this Act authorizes or creates a cause of action against a Federal officer or employee in that person's individual capacity for any act or omission while the person is acting within the scope of the person's office for employment.

States may enforce, on the navigable waters of the State, the requirements for financial responsibility imposed under section 1016 of the Act. With respect to this power, the State may inspect vessels and facilities, require the display of evidence of financial responsibility and impose sanctions for non-compliance.

Q. EFFECTIVE DATE

The provisions of the bill are to apply only to incidents occurring after the date of enactment.

συνεχίζεται

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Ή ακυρώσεις παραγγελιών

Η έθνική πετρελαϊκή εταιρία της Βραζιλίας, Petrobras, αποφάσισε να ακυρώσει τη παραγγελία της στο ναυπηγείο Verolme του Ρίο Ιανέιρο, για τη ναυπήγηση δύο πρόντακτ κάρριερς των 33.000 τόν. d.w. Τα πλοία έπρόκειτο να παραδοθούν τό 1992 αλλά η άσχημη οικονομική κατάσταση του ναυπηγείου είχαν σαν αποτέλεσμα τη ακύρωσή τους και τόν επαναπροσδιορισμό των χρεών του ναυπηγείου, ενώ ετοιμάζεται και ένα σχέδιο διάσωσης στο οποίο συμμετέχει και ένα μεγάλο ποσοστό και η Petrobras.

ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Ο γαλλικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε την 1 Ιουλίου του τρέχοντος έτους 216 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.577.946 τόν. γκρός ή μεταφορικής ικανότητας 5.637.055 τόν. d.w. Από τα πλοία αυτά τα 161 (1.517.432 τόν. γκρός ή 1.817.405 τόν. d.w.) ανήκουν στην κατηγορία των πλοίων ξηρού φορτίου και τα 55 (2.060.514 τόν. γκρός ή 3.819.650 τόν. d.w.), είναι πετρελαιοφόρα.

Αναλυτικότερα η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει 34 πλοία γραμμής, 29 πλοία κοντέινερ, 25 επιβατικά, 17 φορτηγά, έξι δεξαμενόπλοια, έπτά άκτοπλοϊκά, δύο υπερωκεάνια, δύο αερόστρωμνα και 39 πλωτές αποθήκες.

Η δεύτερη κατηγορία των πετρελαιοφόρων, περιλαμβάνει 15 ποντοπόρα, έπτά ύγραριοφόρα, 24 άκτοπλοϊκά και έννέα που χρησιμοποιούνται ως πλωτές αποθήκες.

Σέ σχέση με τό πρώτο τρίμηνο του έτους ο στόλος παρουσιάζει μείωση κατά 5 μονάδες 475.898 τόν. d.w. ήτοι ποσοστό 7,8% του συνολικού τοννάζ. Άξιοσημείωτο είναι ότι επί των 11 νέων έγγραφών του δεύτερου τριμήνου, οι όκτώ πραγματοποιήθηκαν στο νηολόγιο Kerguelen τό οποίο παρουσιάζει αναντίρρηση επιτυχία.

ΔΑΝΙΑ

Νέες συνδέσεις

Όπως δήλωσε ο Πρωθυπουργός της χώρας, μιά μόνιμη σύνδεση με τη Σουηδία, μέσω γέφυρας και σήραγγας, θα πραγματοποιηθεί πριν τό τέλος του αιώνα. Σχετικές διαπραγματεύσεις άρχισαν ήδη μεταξύ των υπουργών Συγκοινωνιών των δύο χωρών τόσο για τη χρηματοδότηση του έργου όσο και τη ρύθμιση των σχέσεων που θα άφορούν την ιδιοκτησία των έργων. Ο Πρωθυπουργός της Δανίας πιστεύει ότι στις άρχές του 1991 θα έπιτευχθεί η προκαταρκτική συμφωνία για τη σύσταση κοινής Δανο-Σουηδικής εταιρίας ή οποία θα αναλάβει τόν χειρισμό της υποθέσεως. Προϋποτίθεται πάντως ότι ή μόνιμη σύνδεση μεταξύ Μάλμο και Άμαγκερ (Κοπεγχάγη) θα πρέπει να έξυπηρετεί αυτοκίνητα και σιδηροδρομικούς συρμούς.

Εγνώσθη έξάλλου ότι ο έφοπλιστικός οίκος GT-Link αντιμετώπιζει την έγκατάσταση επιβατικής γραμμής μεταξύ του δανικού λιμένα Gedser και του ανατολικογερμανικού Rostock. Όπως δήλωσε ο πρόεδρος της εταιρίας, οι Άνατολικογερμανοί θα άρχίσουν να ταξιδεύουν συνεχώς περισσότερο και τό θέμα είναι να προσελκυσθούν να περνούν από τη Δανία. Οι παραπάνω λιμένες βρίσκονται σέ εύθεία γραμμή από την Κοπεγχάγη προς Βερολίνο, Πράγα και Βουδαπέστη. Η νέα γραμμή θα είναι ή συντομότερη όδός προς τη Κεντρική Εύρώπη και κατά την έκτίμηση της GT-Link θα άποτελέσει τη βασική άρτηρία μεταξύ Δανίας και Γερμανίας μέσα στά τρία ή τέσσερα έπόμνα χρόνια. Η διαδρομή θα διαρκει μόνο δύο ώρες έναντι των τεσσάρων περίπου ωρών που χρειάζεται ή γραμμή Gedser - Travemünde.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Στίς άρχές του έτους ο υπό γερμανικό έλεγχο έμπορικός στόλος άνερχόταν σέ 577 πλοία συνολικού τοννάζ 6.400.000 τόν. γκρός. Έξ αυτών 270 πλοία 3.143.000 τόν.

γκρός τελούν υπό γερμανική σημαία, ένώ 307 πλοία 3.317.000 τόν. γκρός τελούν υπό διάφορες ξένες σημαίες.

Τά υπό έθνική σημαία αύξήθηκαν κατά τέσσερις μονάδες 305.000 τόν. γκρός. Η βελτίωση αυτή άποδίδεται ως ένα σημείο στην καλύτερηση της αγοράς αλλά κυρίως στή δημιουργία του δεύτερου νηολογίου τό οποίο πιστεύεται ότι άποτελεί τόν πυρήνα της ναυτιλιακής ανακάμψεως. Ηδη τό νηολόγιο αυτό περιλαμβάνει 190 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.976.000 τόν. γκρός.

Όπως έδήλωσε ο πρόεδρος του Δ.Σ. του Ίνστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, ή Δ. Γερμανία δέν ύπήρξε πρωτοπόρος στό θέμα της συστάσεως δεύτερου νηολογίου, δεδομένου ότι οι όκτώ από τίς 12 χώρες της ΕΟΚ διαθέτουν ήδη νηολόγιο bis. Έξέφρασε δέ την έλπίδα ότι ή τάση βελτίωσης που ένεφάνισε τό 1989 θα συνεχισθεί και τόν τρέχοντα χρόνο.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η δύναμη του στόλου

Τήν 1 Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους ο Άμερικανικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε 639 ποντοπόρα πλοία συνολικής χωρητικότητας 16.084.000 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 24.269.000 τόν. d.w. Από τό σύνολο αυτό, 406 πλοία 13.082.000 τόν. γκρός (20.413.000 τόν. d.w.) ανήκουν σέ ιδιωτικά συμφέροντα και 233 πλοία 3.002.000 τόν. γκρός (3.856.000 τόν. d.w.) είναι κρατικά.

Από τό σύνολο των 639 πλοίων, τά έν ενεργεία άνέρχονται σέ 378 πλοία 11.627.000 τόν. γκρός (17.751.000 τόν. d.w.) Είναι σχεδόν όλα ιδιωτικά, ένώ τά παροπλισμένα άνέρχονται σέ 261 πλοία 4.457.000 τόν. γκρός (6.518.000 τόν. d.w.) από τά όποια τά περισσότερα είναι κρατικά (224 πλοία 2.908.000 τόν. γκρός) και μόνον 37 μονάδες 1.549.000 τόν. γκρός ανήκουν σέ ιδιώτες.

Κατά κατηγορία πλοίων ο έν ενεργεία στόλος συγκροτείται από 190 δεξαμενόπλοια 6.847.000 τόν. γκρός (12.546.000 τόν. d.w.) 123 μικτά, 21 μπάλκ κάρριερς, 37 φορτηγά και έπτά έπιβατηγά. Έξάλλου ο παροπλισμένος στόλος συγκροτείται από 163 φορτηγά 1.505.000 τόν. γκρός (1.949.000 τόν. d.w.), 44 μικτά, 47 δεξαμενόπλοια, πέντε μπάλκ κάρριερς και δύο έπιβατηγά. Σημειώνεται ότι στόν ιδιωτικό στόλο περιλαμβάνονται και 78 πλοία των Μεγάλων Λιμνών.

Σέ σύγκριση με την 1 Φεβρουαρίου του 1989 ο Άμερικανικός στόλος μειώθηκε κατά 20 μονάδες 1.219.000 τόν. d.w.

Δορυφορικοί δέκτες της Magnavox

Η εταιρία παραγωγής ηλεκτρονικών έξαρτημάτων Magnavox της Καλιφόρνιας πρόκειται να έφοδιάζει με δέκτες GPS την

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

εταιρία δορυφορικών επικοινωνιών Digital Marine Electronics της Μασσαχουσέτης για τοποθέτηση στα δορυφορικά τερματικά τύπου LORAN-C. Οι δέκτες της Magnavox θα είναι του τύπου MX 4200, συμπαγείς και πολλαπλών καναλιών και θα μπορούν να παρακολουθούν ξεί δορυφόρους GPS ταυτόχρονα με αποτέλεσμα τη σημαντική βελτίωση στην ακρίβεια και την αξιοπιστία της δορυφορικής λήψης. Η Digital Marine θα προσφέρει τη δυνατότητα επικοινωνίας GPS με τους δέκτες της σειράς Northstar προσφέροντας ένα συνδυασμό LORAN και GPS.

ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

Συγκέντρωση Κουβετιανών φορτίων

Ευνοημένο από την κρίση του Περσικού είναι το τέρμιναλ για κοντέινερς του Πόρτ Ρασίντ στο οποίο έχουν ήδη συγκεντρωθεί πλέον των 30.000 τόννων φορτίου που είχαν αρχικό προορισμό το Κουβέιτ. Οι αρχές του λιμανιού δέχονται φορτία που είχαν φορτωθεί πριν τις 2 Αυγούστου. Τα φορτία αυτά αποτελούνται από 28.000 τον. σε κοντέινερ, μεταξύ των οποίων και 1.660 τον. κατεψυγμένου φορτίου καθώς και 5.500 τον. γενικού φορτίου. Μία ποσότητα από τα φορτία αυτά έχει πωληθεί στην αγορά των Έμιράτων, ενώ φορτία που ανήκουν σε συμφέροντα της Άπω Ανατολής έχουν ανακληθεί.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Έκσυγχρονισμός των ναυπηγείων

Το Υπουργείο Βιομηχανίας πρότεινε στη Κυβέρνηση να επενδύσει 12.700 εκατομ. πεστών για το τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των Ισπανικών ναυπηγείων σε αντάλλαγμα του περιορισμού 2000 θέσεων απασχόλησης μέχρι το 1991. Ήδη ο Υπουργός Βιομηχανίας έλαβε γνώση των προτάσεων των εργατικών συνδικάτων καθώς και των αντιπροσώπων των κρατικών ναυπηγείων και τεσσάρων ιδιωτικών ναυπηγείων (Union Naval de Levante, Vulcano, Astilleros del Nervion, Astilleros de Murueta) σχετικά με το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του ναυπηγικού τομέα της χώρας.

Το πρόγραμμα αυτό είχε αρχίσει από το 1984, και η δεύτερη φάση του υπήρξε αντικείμενο πρόσφατων συνεννοήσεων μεταξύ συνδικάτων και Κυβερνήσεως. Το πρόγραμμα αυτό προέβλεπε τη μείωση του προσωπικού των ναυπηγείων από τις 37.550 του 1984 σε 18.550 το 1990. Το 1989 οι ζημιές των κρατικών ναυπηγείων ανήλθαν σε 25.500 εκατομ. πεστών, ενώ οι επιχορηγήσεις που τους δόθηκαν υπολογίζονται σε 120.000 εκατομ. πεστών.

Η Εύρωπαϊκή Επιτροπή δεν είναι διατεθειμένη να εγκρίνει τις κρατικές αυτές επιχορηγήσεις, εκτός αν η Ισπανία αποδεχθεί μία περαιτέρω μείωση του προσωπικού των ναυπηγείων κατά περίπου 30%, ή οποία αντιστοιχεί προς το κλείσιμο ενός από τα τρία μεγάλα κρατικά ναυπηγεία: Naval Sestao, Astano, Aesa — Cadix. Η κυβέρνηση απέρριψε την πρόταση κλεισίματος ενός από τα τρία ναυπηγεία, θεωρώντας ότι είναι αντιφατικό το κλείσιμο ενός ναυπηγείου, την ώ-

ρα που παρατηρείται ζήτηση ναυπηγικών υπηρεσιών και μάλιστα σε μία χώρα, όπως η Ισπανία, που είναι δεύτερη ναυπηγική χώρα της Εύρωπαϊκής Κοινότητας.

ΙΤΑΛΙΑ

Τουριστική συνεργασία με Σοβιετικούς

Η εταιρία τουριστικής ναυτιλίας Costa Crociere της Γένοβας και η Σοβιετική AKP Sovcomflot της Μόσχας, ίδρυσαν πρόσφατα κοινή επιχείρηση υπό τον τίτλο Prestige Cruises, η οποία θα διαχειρίζεται τέσσερα σκάφη από τα γραφεία της στο Μόντε Κάρλο. Οι δύο μητρικές εταιρίες έχουν ίσο μερίδιο στην νέα εταιρία, που έχει κεφάλαια περί τα 25 εκατομ. δολάρια. Η Costa Crociere συμμετέχει με τα κρουαζιερόπλοια «Danae» και «Daphne» δυναμικότητας 420 κλινών και η Sovcomflot με το «Maksim Gorky» δυναμικότητας 750 κλινών και το «Fedor Dostoyevskiy» δυναμικότητας 650 κλινών. Από το 1992 η νέα εταιρία θα δρομολογήσει το «Danae» στη Μεσόγειο και τα άλλα τρία σκάφη στη Βόρεια Εύρωπη, ενώ σχεδιάζονται κρουαζιέρες και στον Εύξεινο Πόντο και τη Σοβιετική Βαλτική Θάλασσα.

Οι πωλήσεις της νέας εταιρίας θα πραγματοποιούνται μέσω του διεθνούς δικτύου πρακτόρων που διαθέτει η εταιρία Costa.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Απαγόρευση πλόων

Με έγγραφό του στις 14 Αυγούστου, το

Προξενείο του Παναμά στον Πειραιά κοινοποίησε την υπ' αριθ. 603/9.8.90 εγκύκλιο της Γεν. Διευθύνσεως Προξενείων και Ναυτιλίας της χώρας, δυνάμει της οποίας η Δημοκρατία του Παναμά συμμορφούμενη με τη σχετική απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ην. Εθνών, απαγορεύει στα υπό Παναμαϊκή σημαία πλοία την μεταφορά πύρων και από τους λιμένες του Ιράκ και του Κουβέιτ παντός είδους φορτίων, με την εξαίρεση που προβλέπει η υπ' αριθ. 661/1990 απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας.

Η κίνηση της διώρυγας

Για πρώτη φορά από τετραετίας, η κίνηση της διώρυγας κατά το 1989 μειώθηκε κατά 2% και οι εισπράξεις κατά 2,8%. Η μείωση αυτή αποδίδεται στην πολιτική κρίση με τις Η.Π.Α. καθώς και στον βραδύτερο ρυθμό των οικονομικών Ιαπωνίας και Αμερικής που επέδρασε στους τρεις παραδοσιακούς τομείς μεταφορών διά της διώρυγας: αυτοκίνητα, δημητριακά και πετρελαιοειδή. Ο αριθμός των διελεύσεων έπεσε από τις 12.318 του 1988 (κατά μέσον όρο 33,7 διελεύσεις ημερησίως) στις 12.075 διελεύσεις (33,1 ημερησίως).

Οι αναγκαίες επενδύσεις που απαιτεί η διώρυγα καθίστανται συνεχώς μεγαλύτερες και το πρόβλημα περιπλέκεται λόγω της μέλλουσας αποχωρήσεως των Η.Π.Α. από τη διοίκηση της διώρυγας, η μεταβίβαση της οποίας συνεπάγεται πρόσθετες δαπάνες στον τομέα εκπαίδευσής του προσωπικού. Για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις αυτές θεωρείται πολύ πιθανό ότι η Επιτροπή της Διώρυγας θα αναγκασθεί να προχωρήσει σε αύξηση της τιμής των διοδίων.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

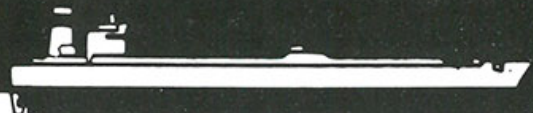
TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ειδικές επικίνδυνες περιοχές και οι όροι προστασίας των Έλλήνων ναυτικών στον Περσολαβικό Κόλπο

Σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στις 5 Σεπτεμβρίου, η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών και η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία όρισαν από κοινού τις ειδικές επικίνδυνες περιοχές οι οποίες έχουν διαμορφωθεί μετά την επιδρομή του Ιράκ στο Κουβέιτ και καθόρισαν τους όρους προστασίας των Ελλήνων ναυτικών και τα δικαιώματά τους.

Οι κυριώτεροι όροι της ειδικής αυτής σύμβασης είναι οι εξής:

Α) Η έναρξη ισχύος της ανωτέρω ειδικής συλλογικής συμβάσεως αρχίζει από τα μεσάνυχτα προς την 21η Αυγούστου 1990.

Β) Οι ανωτέρω περιοχές διαχωρίζονται σε περιοχές και ζώνες ως εξής:

1) Η περιοχή του Περσολαβικού Κόλπου διαχωρίζεται σε δύο (2) ζώνες ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε ζώνης, προσδιορίζονται δε από τις παρακάτω συντεταγμένες:

ΠΡΩΤΗ ΖΩΝΗ

Τα λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή που βρίσκονται βόρεια του 28:50 πλάτους και δυτικά του 48:40 Α μήκους καθώς και όλα τα λιμάνια και οι σταθμοί του Ιράκ ή του Κουβέιτ που δεν περιλαμβάνονται στην ζώνη αυτή.

Η Έπιτροπή Μεταφορών της Κοινότητας θα επανεξετάσει τη πρόταση Σαρλή για το Εύρωνηολόγιο

Η Όλομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που συνήλθε στο Στρασβούργο στις 11 Σεπτεμβρίου, επαναπαρέπεψε στην Έπιτροπή Μεταφορών της Κοινότητας τη πρόταση του εύρωβουλευτή κ. Παύλου Σαρλή για το κοινοτικό νηολόγιο.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας η εξέλιξη αυτή προήλθε μετά από παρέμβαση Βρεταν-

ΔΕΥΤΕΡΗ ΖΩΝΗ

Τα λιμάνια και η θαλάσσια περιοχή που βρίσκονται βορείως του 26:00 Β πλάτους εξαιρουμένων των της πρώτης ζώνης.

Η ΠΕΡΙΟΧΗ και τα λιμάνια που βρίσκονται στον Κόλπο της Ακαμπα καθώς και τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας που βρίσκονται στην Ερυθρά Θάλασσα.

Τα ειδικά επιδόματα που προβλέπονται από την υπογραφή ειδική Συλλογική Σύμβαση καταβάλλονται για:

1) ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ του Περσολαβικού Κόλπου για όλες τις ημέρες κατά τις οποίες το πλοίο θα παραμείνει στις ζώνες της περιοχής αυτής αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί το ειδικό επίδομα να είναι λιγότερο των τριών (3) ημερών για κάθε ζώνη.

2) ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ του Κόλπου της Ακαμπα και τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας στην Ερυθρά Θάλασσα για όσες μέρες το πλοίο παραμείνει σ' αυτά και όχι λιγότερο των τριών (3) ημερών.

Διευκρινίζεται ότι για τον υπολογισμό του επιδόματος στην περιοχή αυτή ο χρόνος παραμονής στα παραπάνω λιμάνια θα υπολογίζεται αθροιστικά μέχρι συμπληρώσεως του τριημέρου.

Ανακοίνωση της ΕΕΝ

Σχετικά με τη πρόταση του κ. Σαρλή για το κοινοτικό νηολόγιο και εν όψει της συνε-

δρίασης της Όλομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Έθνική Έπιτροπή Ναυτικής Εξέδωσε στις 4 Σεπτεμβρίου την ακόλουθη ανακοίνωση:

«Σήμερα συνεδρίασε στην Έδρα της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας (ΠΝΟ) η Έθνική Έπιτροπή Ναυτικής, στη οποία ως γνωστόν συμμετέχουν εκπρόσωποι και βουλευτές της Ν.Δ., του ΠΑΣΟΚ, του Συνασπισμού της Αριστεράς, της ΔΗΑΝΑ, της ΠΝΟ, Έφοπλιστικών Ένώσεων, ο Έμπορικός Σύλλογος Πειραιά και ο Σύλλογος Πρακτορεικών Υπαλλήλων. Η Έπιτροπή ασχολήθηκε με τις εξελίξεις που σημειώθηκαν στο θέμα του Καμποτάζ, εν όψει μάλιστα της συνεδρίασης της ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 11 Σεπτεμβρίου στο Στρασβούργο, στην οποία μεταξύ των άλλων πρόκειται να συζητηθεί το σχέδιο κανονισμού για την ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ και το καμποτάζ που αφορά την ακτοπολική και τουριστική ναυτιλία της Κοινότητας.

Υστερα από τις πρόσφατες τροποποιήσεις της Έπιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στον Κανονισμό για την απελευθέρωση των εσωτερικών θαλασσίων μεταφορών στις χώρες μέλη, δηλαδή το γνωστό ΚΑΜΠΟΤΑΖ, η Έθνική Έπιτροπή Ναυτικής διαπιστώνει ότι οι θέσεις της βρήκαν μία ορισμένη απήχηση και κατανόηση μολονότι επισημαίνει ότι παραμένουν ακόμα διατάξεις οι οποίες αν δεν τροποποιηθούν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για την ύπνωση εθνικών και ναυτιλιακών συμφερόντων χωρών μελών της Κοινότητας στον τομέα της επιβατηγού ακτοπλοϊας και της τουριστικής ναυτιλίας.

Αυτό το συμπέρασμα συνάγεται από τις προστεθείσες νέες διατάξεις στον Κανονισμό που δίνουν σε μία χώρα μέλος το δικαίωμα να διαφυλάσσει υπέρ των πλοίων της τις μεταφορές νήσων και τις κρουαζιέρες, εάν το ίδιο απαιτείται για λόγους κοινωνικούς ή απασχόλησης των ναυτικών ή διαβίωσης των κατοίκων ή εθνικής άμυνας.

Παράλληλα ζητούν ανάθεωρηση του κανονισμού μετά από μελέτη των κοινωνικών επιπτώσεων εκ της εφαρμογής του, η οποία πάντως θ' αρχίσει μετά τριετίας από της εκδόσεως άλλου κοινοτικού κανονισμού, προβλεπόντος θετικά μέτρα υπέρ των απασχολούμενων στο ΚΑΜΠΟΤΑΖ πλοίων και ευθυγραμμίζοντος τις μεταξύ των πλοίων τούτων ανταγωνιστικές συνθήκες.

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι προσθήκες αυτές έγκρίθηκαν ομόφωνα από όλους τους μετέχοντες στην Έπιτροπή Ευρωβουλευτές και μολονότι μη περιλαμβανόμενες στις προτάσεις του εισηγητή προωθήθηκαν με πρωτοβουλία Ελλήνων Ευρωβουλευτών, καθώς και συναδέλφων τους από άλλες χώρες μέλη, ορισμένες μάλιστα από τις οποίες ζητούν την άμεση κατάργηση των περιορι-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

σμών στο ΚΑΜΠΟΤΑΖ. Αυτό δείχνει το μέγεθος των ανησυχιών των λαών της Ευρώπης από το μέτρο τούτο, αλλά και την σωστή κατεύθυνση προς επίτευξη της Ευρωπαϊκής Ένοποίησης, ή οποία ως προς τις εσωτερικές τουλάχιστον άκτοπλοϊκές μεταφορές δεν πρέπει να είναι προϊόν βεβιασμένων ενεργειών υπαγορευόμενων από δυσδιάκριτα ναυτιλιακά συμφέροντα.

Αντίθετα πρέπει να μεθοδευτεί προοδευτικά και με σύνεση αποκλειστικά κοινωνικές αναταραχές, ή την δημιουργία άμυντικών προβλημάτων σε περιοχές μάλιστα ιδιαίτερα εύαλπτες όπως είναι τα νησιά.

Τα σημεία στα οποία επικεντρώνονται τώρα η προσοχή και οι προσπάθειες της επιτροπής ναυτιλίας είναι αυτά του όρισμού του κοινοτικού πλοιοκτήτου και της προστασίας του ξενοδοχειακού προσωπικού της άκτοπλοϊκής και τουριστικής Ε/Γ ναυτιλίας, το οποίο ως σημειωθεί αποτελεί το 1/3 περίπου του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας και το οποίο απειλείται με εξαφάνιση καθώς οι διατάξεις του υπό συζήτηση κανονισμού δεν προστατεύουν αποτελεσματικά τις θέσεις απασχόλησης των κατωτέρων πληρωμάτων. Οι θέσεις της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού εφόσον εγκριθούν από την ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εντός των προσεχών ημερών, θα αποτελέσουν την γνωμοδότηση αυτού προς το Συμβούλιο Υπουργών επί των προτάσεων κανονισμού της Commission.

Η Επιτροπή στα πλαίσια των δραστηριοτήτων της αποφάσισε να ζητήσει συνάντηση με τον Πρωθυπουργό κ. Κ. Μητσότακη, και να ενημερώσει τους Έλληνες Εύρωβουλευτές.

Η απογραφή των ναυτικών

Σύμφωνα προς το υπ' αριθ. 3214.1/6/90 έγγραφο του ΥΕΝ καθορίσθηκε ως ημερομηνία τελέσεως απογραφής ναυτικών η 20 Σεπτεμβρίου. Στην απογραφή υπόκεινται όλοι οι Έλληνες και οι άλλοδαποι ναυτικοί που θα βρίσκονται κατά την ημερομηνία αυτή σε πλοία ελληνικής σημαίας ή ελληνόκτητα ασφαλισμένα με το ΝΑΤ, χωρητικότητας άνω των 100 κοχ.

Σχετικά έντυπα απογραφής τα οποία θα πρέπει εγκαίρως να αποσταλούν στα πλοία διατίθενται από την Ε.Ε.Ε., την Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Ε.Ν., τους αντιπροσώπους της ΠΝΟ και τις κατά τόπους λιμενικές ή παράλιες Προξενικές Αρχές.

Υπόχρεοι για την συμπλήρωση των απο-

γραφικών δελτίων είναι:

— Ο πλοίαρχος του πλοίου για τα πλοία που βρίσκονται την 20/9/90 εν ενεργεία.

— Εάν το πλοίο είναι υπό ξένη σημαία και ο πλοίαρχος άλλοδαπος, υπόχρεος για την απογραφή είναι ο άμεσως μετά τον πλοίαρχο στην ιεραρχία του πλοίου Έλληνας αξιωματικός.

Λεπτομέρειες για την συμπλήρωση των Δελτίων Απογραφής περιέχονται στο σχετικό έντυπο, το οποίο πρέπει αφού συμπληρωθεί να αποσταλεί στην: Υπηρεσία Στατιστικής Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Νοταρά 106, 185 35 Πειραιάς.

Άγγελια για τους ναυτιλλομένους στις περιοχές Ιράκ — Κουβέιτ

Η Αμερικανική Πρεσβεία στην Αθήνα εξέδωσε στις 30 Αυγούστου 1990, την ακόλουθη Notice to Mariners:

Following the invasion of Kuwait by Iraq, the United Nations Security Council has adopted mandatory sanctions against trade with Iraq and Kuwait. The Government of Kuwait, in the exercise of its inherent right of individual and collective self-defence, has requested the United States to coordinate and commence multinational naval operations to intercept maritime trade with Iraq and Kuwait that is prohibited by UN Security Council Resolution 66L.

The interception areas will include the strait of Hormuz and other choke points and points of transshipment of trade to or from Iraq and Kuwait in the region. This includes, in particular, the Persian Gulf south of 27 degrees north, the Gulf of Oman, the Red Sea north of 22 degrees north and the Eastern Mediterranean within 100 nautical miles of Port Said.

The interception operations will prevent the maritime shipment of all commodities or products to Iraq or Kuwait (whatever their declared final destination), or to other ports in the region for transshipment to Iraq or Kuwait, except for supplies intended strictly for medical purposes. Shipments of foodstuffs will not be permitted at this time.

Ships approaching the interception areas will be asked to provide appropriate identification and information as to their origin or destination and their cargo. If there is reason to believe a ship is carrying prohibited cargo, the ship will be directed to turn away from the interception area or, alternatively, to ... to be boarded, and its records and cargo in-

spected. The ship will be escorted to a nearby port for such inspection if required for operational reasons.

To the maximum extent, interception will be enforced without the use of force. The interception force will use all available communications, including international code signals, flag hoists, Channell 16, VHF 121.5, blinking lights, radio, loudspeakers, and other appropriate means to signify its intent to ships. Failure of a ship when requested to either turn away or be boarded and inspected may result in the use of force.

Any ships, including waterborne craft and armed merchant ships, or aircraft which threaten or forcibly interfere with U.S. forces engaged in the interception operation will be treated as hostile.

Υπό την κυανόλευκο

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Λέων», μικτό σκάφος, πρώην «Norman Hunter» υπό Νορβηγική σημαία, 70.931 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Ridgeway Maritime Inc.» (κ. Γεώργ. Μητσότακης).

— «Δημήτρης Ν.», μικτό σκάφος, πρώην «Caucasus Maru» υπό Ιαπωνική σημαία, 45.503 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Athinian Tradition S.A.» (κ. Αναστ. Κάντζος).

— «Σή Γιούνιον», μπάλκερ, πρώην «Arrow Pennant» υπό σημαία Μπαχάμας, 38.515 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Alega Holdings S.A.» (Marine Managers).

Άγοραπωλησίες

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό σημαία Κύπρου φορτηγό πλοίο «Βέρντι» 9.050 τόν. d.w., 6.620 τόν. γκρός ναυπήγησής 1978, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολларίων.

— Στους Κινέζους επωλήθη το υπό σημαία Μάλτας μπάλκερ «Υπανέμα» 38.711 τόν. d.w., 21.889 τόν. γκρός, ναυπήγησής 1972, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου «Norman Hunter» 145.000 τόν. d.w., 70.931 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησής 1973, έναντι τιμής περί των 7,4 εκατ. δολларίων.



藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.
(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE
MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,
LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINNTRAD

LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

— "Ελληνες επίσης είναι οι αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Gulf Atlantic» 132.478 τόν. d.w., 66.942 τόν. γκρός, Ισπανικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 15,8 εκατ. δολларίων. Στη συμφωνία περιλαμβάνεται χρονοαύλωση του πλοίου μέχρι τον Οκτώβριο 1991.

— Σέ ξένα συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Κέλλα» 29.163 τόν. d.w., 16.229 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των δύο εκατομ. δολларίων.

— Μεταξύ "Ελλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Αγαμέμνων ΣΒ» 49.898 τόν. d.w., 22.685 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολларίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σούνιον» 21.032 τόν. d.w., 13.540 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, υπό εμπιστευτικούς όρους.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Hunteland» 19.122 τόν. d.w., 11.682 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 2 εκατομ. δολларίων.

Τέλος, σέ συμφέροντα "Απω "Ανατολής επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Πασαδένα» 98.135 τόν. d.w. 45.127 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1967, έναντι τιμής περί των 7,7 εκατ. δολларίων.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου εκδόθηκαν τόν περασμένο Ιούλιο 373 ναυτικά φυλλάδια.

Οί έγγραφές στά Ναυτικά Λύκεια

Μέχρι τις 21 Σεπτεμβρίου 1990 πρέπει νά υποβάλλουν τά δικαιολογητικά τους όσοι μαθητές θέλουν νά φοιτήσουν στά Δημόσια Λύκεια Πλοιάρχων καί Μηχανικών "Εμπορικού Ναυτικού, τά όποια, όπως είναι γνωστό, είναι τριετούς φοίτησης καί θά λειτουργούν από τό φετεινό εκπαιδευτικό έτος στίς εγκαταστάσεις του ΚΕΣΕΝ/Πλοιάρχων πού βρίσκεται στήν όδό Δεληγιώργη 10, στόν Πειραιά. Μετά τήν αποφοίτησή τους οι μαθητές μπορούν νά ταξιδέψουν σέ "Εμπορικά πλοία, ως δόκιμοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί καί μετά από δύο χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας μπορούν νά δώσουν εξετάσεις γιά νά αποκτήσουν δίπλωμα πλοίαρχου ή μηχανικού Γ' τάξεως καί νά σταδιοδρομήσουν στό "Εμπορικό μας Ναυτικό ή σέ ναυτιλιακές εταιρίες.

Τό δεύτερο 150ήμερο του 'Οκτωβρίου ή Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς

Η 8η κατά σειρά ετήσια Διεθνής Συνάντηση Πειραιώς πού διοργανώνει ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς σέ συνεργασία μέ τό City University του Λονδίνου, θά πραγματοποιηθεί στίς 18 καί 19 'Οκτωβρίου στίς εγκαταστάσεις της Λέσχης.

Θέματα πού θά αναλυθούν σ' αυτή τή συνάντηση, ή όποια αποτελεί πλέον σημαντικό θεσμό γιά τόν Πειραιά, είναι:

— Η διεθνής οικονομία, τά επιτόκια καί οι συναλλαγματικές ισοτιμίες.

— Οι επιπτώσεις της αύξησης της τιμής του πετρελαίου στίς ναυτιλιακές αγορές.

— Η επιμήκυνση της οικονομικής ζωής των πλοίων καί ή αντικατάσταση του γηράσκοντος στόλου.

— Περιβαλλοντικά προβλήματα συνδεόμενα μέ τή Ναυτιλία καί ή νέα Νομοθεσία των ΗΠΑ.

Τέλος, παλαιές καί νέες μορφές χρηματοδότησης της Ναυτιλίας.

Τόν επιστημονικό συντονισμό της Συνάντησης έχει ή Καθηγήτρια του City University καί Διευθύντρια του Κέντρου Ναυτιλίας, "Εμπορίου καί Χρηματοδότησης κ. Κ. Θ. Γραμμένος, ενώ Πρόεδρος της φετεινής συνάντησης θά είναι ή κ. Γ.Π. Λιβανός, πρόεδρος της BIMCO.

Ο "Αναπλ. Υπουργός "Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδης θά κηρύξει τήν έναρξη, ενώ ή Πρόεδρος της Βρετανίας Sir David Miers καί ή πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Ν. Κοτζιάς θά χαιρετήσουν τούς συνέδρους.

Μεταξύ των όμιλητών καί συζητητών της συνάντησης περιλαμβάνονται οι κ.κ.:

— J.P. Beaumont, Head of Ship Division Lloyd's Register of Shipping, London.

— E. Heldenreich, Managing Director, Fearnleys A/S, Oslo.

— C.E. Jensen, Chief Executive Unibank Plc, London.

— N. M. Περαιτικός, Διευθυντής Pegasus Ocean Services, London.

— R.D. Sommerville, Senior Officer, Europe American Bureau of Shipping, London.

— R.B. Teiman, Partner Winston & Strawn, New York.

— N. Π. Τσάκος, Διευθυντής Tsakos Shipping and Trading S.A.

— N. Στ. Τριανταφυλλάκης, "Αντιπρόεδρος Hellenic Reliance General Insurances S.A.

— T. Van der Mast, Vice President, J. P. Morgan Inc., London.

— M.H. Williams, Director, Barclays Bank

"Εργα αναμόρφωσης στά λιμάνια Θεσσαλονίκης καί Βόλου

Στίς άρχές 'Οκτωβρίου δημοπρατείται τό έργο επέκτασης του βου προβλήτα στό λιμάνι της Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού δαπάνης 1,9 δισεκ. δραχμών, ενώ γιά τόν προσέχη Δεκέμβριο έχει προγραμματισθεί ή διαγωνισμός γιά τή προμήθεια γερανογέφυρας δαπάνης 900 εκατομ. δραχμών.

Τά παραπάνω υπογράμμισε ή αναπληρωτής ύπουργός "Εμπορικής Ναυτιλίας κ. "Αριστ. Παυλίδης σέ συνέντευξη τύπου στή Θεσσαλονίκη στίς 8 Σεπτεμβρίου, τονίζοντας ότι στόχος της κυβέρνησης είναι νά αναδειχθεί τό λιμάνι τους σάν κέντρο εμπορευματικών μεταφορών στά έπίπεδα πού επιβάλλει ή Ευρωπαϊκή ένοποίηση σέ ανταγωνιστικές συνθήκες.

Ειδικά ή κ. Παυλίδης ανέφερε τις έξής αποφάσεις γιά τήν αναμόρφωση του λιμένα της Θεσσαλονίκης:

— Προώθηση των έργων όδικής σύνδε-

σης του βου προβλήτα μέ τό έθνικό όδικό δίκτυο.

— Ο 6ος προβλήτας θά συνδεθεί, επίσης, σιδηροδρομικά μέ τό ύφιστάμενο δίκτυο, μέ μία μικρή παράκαμψη 500 μ. Τά σχετικά έργα προϋπολογίστηκαν σέ 1,3 δισεκ. δραχμές.

— Θά γίνει ανακατανομή των δραστηριοτήτων καί των χώρων του λιμένα καί θά μεταφερθούν οι σταβλικές εγκαταστάσεις στό λιμενίσκο του Κίτρου Πιερίας. Θά μεταφερθεί, επίσης καί ή φαρμακαποθήκη από τό λιμάνι.

Τέλος, αποφασίστηκε ή δημιουργία σύγχρονου έπιβατικού σταθμού. Τά νέα δρομολόγια φέτος τό καλοκαίρι απέδειξαν ότι τό λιμάνι χρειάζεται ένα τέτοιο χώρο. "Ετσι, ή τελωνειακή ύπηρεσία θά μεταφερθεί σέ άλλο χώρο καί τό κτίριο σέ δύο χρόνια περίπου θά αποδοθεί στόν ΟΛΘ γιά τή κατασκευή ή-

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

πιβατικού σταθμού.

Γιά την αναμόρφωση του λιμένα του Βόλου, τον οποίο επισκέφθηκε ο κ. Παυλίδης πριν τη Θεσσαλονίκη, προβλέπεται η οργάνωση εκεί Έλευθερης Ζώνης και η ανάπτυξη του στάν βάσης ακτοπολικής κίνησης.

Επιπλέον ο κ. Παυλίδης εξήγγειλε για την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου:

— Την ένταξη σε σχετικό πρόγραμμα της Κοινότητας του έργου υποδοχής καταλοίπων πετρελαιοειδών πλοίων (προϋπ. 100.000.000 δρχ. σε τρία χρόνια).

— Την έναρξη των εργασιών στο λιμάνι της Ήγουμενίτσας και τη σύνδεσή της με το Βόλο.

— Τη σύνταξη μελέτης με βάση την οποία ο Βόλος θα περιλαμβάνεται στα κέντρα ανάπτυξης της Ακτοπλοίας.

— Τη σύνταξη του Όργανισμού Λιμένος Βόλου, για τον οποίο απομένουν να καθορισθούν οι τελευταίες λεπτομέρειες.

Τά χαρακτηριστικά των ελληνικών θαλασσών

Το Τμήμα Ναυπηγών του Έθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, σε συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό, οργανώνει την πρώτη έβδομάδα του Οκτωβρίου 1990 στο Έργαστήριο Ναυπηγικής στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου ημερίδα με θέμα τα «κυματολογικά και άνεμολογικά χαρακτηριστικά των ελληνικών θαλασσών».

Σύλληψη άλιευτικού στη Γουϊνέα

Από πολεμικό πλοίο της Γουϊνέας συνελήφθη στις 28 Αυγούστου 1990 το ελληνικό άλιευτικό «Αλκυονίς» ενώ ψάρευε εντός των χωρικών υδάτων της χώρας αυτής.

Το πολεμικό, ύστερα από έλεγχο που έκαναν μέλη του πληρώματός του στο «Αλκυονίς» χωρίς να διαπιστώσουν καμία παράβαση, υποχρέωσαν το άλιευτικό να το ακολουθήσει στο λιμάνι του Κόνακρου.

Στο «Αλκυονίς» επιβαίνουν τέσσερις Έλληνες και 12 Σενεγαλέζοι ναυτικοί.

Επιμορφωτικό σεμινάριο

Σεμινάριο επιμορφώσεως εργαζομένων σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πραγματοποιηθεί από της Οκτωβρίου μέχρι 27 Νοεμβρίου 1990 στο ΕΒΕ Πειραιώς.

Το σεμινάριο επιδοτείται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και εκείνοι που θα το παρακολουθήσουν θα λαμβάνουν ημερήσια αποζημίωση 3.000 δραχμών.

Συνάντηση των εθνικών χειριστών των γαλάζιων σημαίων της Εύρωπης και Στελεχών της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής στη Σύρο

Με την ιδιότητα της του Περιφερειακού Συντονιστή των Έθνικών Χειριστών του Προγράμματος «Γαλάζιες Σημαίες της Εύρωπης» στα Νότια κράτη-μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για το τρέχον έτος, η HELMEPA οργανώνει την κατά Σεπτέμβριο τακτική Συνάντηση όλων των Έθνικών Χειριστών του Προγράμματος των χωρών-μελών της ΕΟΚ. Μεταξύ 15 και 18 Σεπτεμβρίου 1990 ένδεκα Έθνοκοί Χειριστές, μαζί με στελέχη της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής, θα συναντηθούν στον Πειραιά και στη Σύρο, προκειμένου να εκτιμήσουν και να καθορίσουν την εξέλιξη του Προγράμματος «Γαλάζιες Σημαίες». Παρόμοιες συναντήσεις έχουν πραγματοποιηθεί εκτός Βρυξελλών στη Βαρκελώνη, την Κοπεγχάγη και το Παρίσι.

Με τις συναντήσεις αυτές σε χώρες-μέλη της Κοινότητας έρχονται σε επί τόπου επαφή οι Έθνοκοί Χειριστές των άλλων χωρών αλλά και των στελεχών της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής με τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει κάθε τόπος. Στην περίπτωση της Ελλάδας, θα είναι για όλες τις πλευρές όφελιμο να γνωρίσουν οι φιλοξενούμενοί μας μία από τις σημαντικές νησιωτικές περιοχές της πατρίδας μας. Το γεγονός ότι στη Σύρο, καθώς και σε άλλα νησιά, δεν έχει απονεμηθεί Γαλάζια Σημαία μέχρι τώρα είναι ένδεικτικό των προβλημάτων που υπάρχουν σε σχέση με την εφαρμογή της Κοινοτικής οδηγίας 76/160 τη σχετική μετά τα νερά κλύμησης.

Με την ευκαιρία της συνάντησης αυτής η HELMEPA πραγματοποιεί την Κυριακή 16 Σεπτεμβρίου για δεύτερη φορά μέσα στο 1990 έθελοντικό καθαρισμό των ακτών της Σύρου. Η προηγούμενη έκστρατεία έγινε με επιτυχία στις 19 Απριλίου. Από τις άκτες που καθαρίστηκαν τότε, μήκους πάνω από 3 χιλιόμετρα, συγκεντρώθηκαν 45 κυβικά μέτρα απορριμάτων σκορπισμένων στις άκτες, που η σύστασή τους ήταν:

- 46%,1% πλαστικά κάθε είδους.
- 10,4% μέταλλα
- 5,6% γυαλιά
- 7,5% ξύλα
- 17,9% χαρτιά
- 3,4% κουρέλια
- 9,1% διάφορα

Ο νέος καθορισμός ακτών γίνεται με συμμετοχή του Σώματος Έλλήνων Προσκόπων και του Σώματος Έλληνίδων Όδηγών Σύρου και σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, όπως και τη προηγούμενη φορά.

Η έκστρατεία καθαρισμού των ακτών της Σύρου εντάσσεται στα πλαίσια του προγράμματος MEDSPA των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Mediterranean Special Action Programme for the Environment) και έχει σαν στόχο την ενημέρωση του κοινού για τον περιορισμό της ρύπανσης από απορρίματα των ελληνικών ακτών και θαλασσών και τη συγκέντρωση στοιχείων για τη σύσταση και την πηγή προέλευσης των απορριμάτων στις άκτες και τις θάλασσές μας.

Νέα εξεταστέα ύλη για τους οικονομικούς

Νέα εξεταστέα ύλη στην οποία θα εξετάζονται οι υποψήφιοι για την απόκτηση διπλωμάτων οικονομικού αξιωματικού Α' και Β' τάξης Έμπορικου Ναυτικού, καθιερώνεται με σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που υπέγραψε ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης. Η αναμόρφωση της εξεταστέας ύλης κρί-

θηκε αναγκαία προκειμένου να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις λειτουργίας των επιβατηγών τουριστικών πλοίων.

Η επίδραση της κοπώσεως των ναυτικών στα ατυχήματα

Από τις 17 μέχρι τις 21 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στη Γενεύη η Σύνοδος της Μικτής Έπιτροπής Αντιπροσώπων του Διε-



SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946

IF YOU ARE
IN FAR EAST

THINK... SASEBO!

The most competitive and reliable shipyard in Japan at privileged geographical position.
With six drydocks ranging from 20,000 to 400.000 D.W.T. able to accomodate vessels of any size.

HEAD OFFICE
SASEBO TOKYO
TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD
SASEBO JAPAN
TLX: 748219 SSK J.

GREECE: T. J. GIAVRIDIS
PHONE: 4516195
TLX: 213025 SSK GR.

θνοῦς Ναυτιλιακοῦ Ὁργανισμοῦ (IMO) καί τῆς Διεθνοῦς Ὁργανώσεως ἔργασίας (ILO) πού θά ἀσχοληθεῖ μέ τήν ἐπίδραση τοῦ παρήγοντα κόπωση τοῦ πληρώματος στήν πρόκληση ἀτυχημάτων στό πλοῖο.

Τόν IMO θά ἐκπροσωπήσουν ἐξι ἀντιπρόσωποι ἀπό ἰσάριθμα κράτη - μέλη του, μεταξὺ τῶν ὁποίων καί ὁ πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Κων. Χαρτοφύλης, διευθυντῆς Ναυτικῆς Ἑργασίας τοῦ YEN.

Τό σήριαλ τῶν προστίμων

Μέ ἀπόφαση τοῦ Πρωθυπουργοῦ καί Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Κων. Μητσotάκης ἐπιβλήθηκε πρόστιμο 40.000.000 δρχ. στόν Ἰνδὸ πλοίαρχο καί τόν Β' Μηχανικό τοῦ Ἰνδικοῦ φορτηγοῦ «Damodar Kaveri» γιά ρύπανση πού προκάλεσαν τόν περασμένο Ἰούλιο στή θαλάσσια περιοχή τῶν νήσων Ἀγ. Γεωργίου καί Βελοπούλας στό Μυρτώο Πέλαγος.

Μέ ἄλλη ἀπόφαση τοῦ κ. Μητσotάκης ἐπιβλήθηκε πρόστιμο 10.000.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ ἐλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἐνάλιος Αἰθρα» γιά ρύπανση, στίς 4 Αὐγούστου, τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ ὁρίου «Κόρφος» Μυκόνου.

• Τό λιμεναρχεῖο Χαλκίδας ἐπέβαλε πρόστιμο 2.000.000 δρχ. στόν Ἀντώνιο Λεκανίδη πλοίαρχο τοῦ Φ/Γ «Βιβή Μ.» γιὰ τήν 20.8.90 στόν ὁρμὸ Λαρυμνῆς τό ὑπό τήν πλοιαρχία τοῦ πλοῖο προσέκρουσε σέ παραβεβλημένη φορτηγίδα μέ ἀποτέλεσμα νά διαφύγουν 140 λίτρα πετρελαίου ἀπό τή δεξαμενὴ καυσίμων του καί νά προκληθεῖ ρύπανση τῆς θαλάσσης σέ ἔκταση 50.000 τ.μ.

Ἐναντίον τοῦ πλοίαρχου ἀσκήθηκε ἐπίσης καί πειθαρχικὴ δίωξη ἐνῶ τό πλοῖο ἀπέπλευσε ἀπὸ τή Λάρυμνα μετὰ τήν κατάθεση ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς.

• Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. ἐπέβαλε τό λιμεναρχεῖο Βόλου στόν Γεώργιο Φλώρο, πλοίαρχο τοῦ Ἑλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου «Βασίλειος Ν», γιά ρύπανση, ἔκτασης 1.000 τετμ. μ. περίπου, τῆς θαλάσσιας περιοχῆς μπροστά ἀπὸ τῆς ἐγκαταστάσεις Shell-BP, στήν Ἀγριά Βόλου μέ τήν ἀπόρριψη στή θάλασσα 50 περίπου λίτρων βενζίνης.

• Πρόστιμο 800.000 δρχ. ἐπέβαλε τό κεντρικὸ λιμεναρχεῖο Πειραιῶς στόν Γεώργιο Γεωργωτῆ τοῦ Μάρκου Β' Μηχανικό του μέ σημαία Μάλτας Φ/Γ πλοῖο «Δημήτριος ΓΡ» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσης σέ ἔκταση 50 τ.μ., ἡ ρύπανση, ὅπως ἀναφέρεται σέ σχετικὴ ἀνακοίνωση σημειώθηκε γύρω ἀπὸ τό πλοῖο πού βρισκεῖται στήν Α' προβλήτα τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσης Περάματος καί προκλήθηκε ἀπὸ τήν ἀπόρριψη, λόγω ὑπερχείλισης, 40 λίτρων περίπου πετρελαιοειδῶν μιγμάτων ἀπὸ τοὺς ὑδροσυλλέκτες τοῦ μηχανοστασίου κατὰ τήν διαδικασία μεταγίγισης τους ἀπὸ δεξαμενὴ σέ δεξαμενὴ τοῦ πλοῖου.

• Τό ἴδιο λιμεναρχεῖο ἐπέβαλε πρόστιμο 300.000 δρχ. στόν Ἰωάννη Ἀργύρη, πλοίαρχο τοῦ μέ σημαία Μάλτας φορτηγοῦ «Al Taif» γιά ρύπανση μέ πετρελαιοειδῆ κατάλοιπα ἔκτασης περίπου 20 τ.μ. (!) τῆς θαλάσσιας περιοχῆς Νέου Μώλου Δραπετσώνας ὅπου βρίσκεται τό πλοῖο.

• Τό λιμεναρχεῖο Θεσσαλονίκης ἐπέβαλε πρόστιμο 500.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ τουρκικοῦ φορτηγοῦ «Hazar» γιά ρύπανση τῆς θαλάσσης μέ πετρελαιοειδῆ.

• Ρύπανση τῆς θαλάσσιας περιοχῆς τοῦ Κόλπου τῶν Μεγάρων ἀπὸ πετρελαιοειδῆ προκάλεσε τό ἐλληνικὸ δεξαμενόπλοιο «Ἐλλάς Φῶς» πού ἦταν ἀγκυροβολημένο στήν περιοχή.

Καί τό κλοῦ — γιά σήμερα: τό Ὑπουργεῖο ἀνακοίνωσε στίς 13 Σεπτεμβρίου ὅτι «προκειμένου νά ἐπιταχυνθεῖ ἡ διαδικασία βεβαίωσης καί εἰπραξης τῶν προστίμων πού ἐπιβάλλονται γιά ρύπανση τῆς θαλάσσης καί ἐπιπρόσθετα γιά τήν διασφάλιση τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου, καταργεῖται ἡ μέχρι σήμερα ἰσχύουσα ρύθμιση γιά τίς περιπτώσεις τῶν προστίμων γιά τὰ ὅποια κατατίθεται ἐγγυητικὴ ἐπιστολή. Στό ἐξῆς, προστίθεται στήν ἀνακοίνωση, ἀμέσως μετὰ τήν ἐπίδοση τῆς ἀπόφασης στοὺς ὑπεύθυνους γιά τήν καταβολὴ τοῦ προστίμου, αὐτὴ θά κοινοποιεῖται μαζί μέ τὰ δικαιολογητικά καί τήν ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ στό Δημόσιο Ταμεῖο γιά τήν βεβαίωση τῆς εἰσπραξίας τοῦ προστίμου».

Σεμινάριο στή Μάλτα γιά τή ρύπανση

Ἐκπαιδευτικὸ σεμινάριο γιά τίς οἰκονομικὲς ἐπιπτώσεις καθὼς καί τήν ἀστική εὐθύνη καί ἀποζημίωση σέ περιπτώσεις ρύπανσης τῆς θαλάσσης ἀπὸ πετρελαιοειδῆ καὶ ἄλλες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες θά πραγματοποιηθεῖ στή Μάλτα μεταξύ 8-12 Ὀκτωβρίου 1990.

Τό σεμινάριο ὁργανώνεται ἀπὸ τό Περιφερειακὸ Κέντρο Ἀντιμετώπισης Κινδύνου Ρύπανσης στή Μεσόγειο (REMPEC) καί τίς ἐργασίες του θά παρακολουθεῖ ὁ Πλωτάρχης Λ.Σ. κ. Δημοσθ. Γεωργακόπουλος, τμηματάρχης τῆς Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος τοῦ YEN.

Ἑλλην πρόεδρος Ὑποεπιτροπῆς τοῦ IMO

Ὁ ἀντιπλοίαρχος Λιμενικοῦ Σώματος κ. Ι. Πανόπουλος ἐπανεξελέγη ὁμόφωνα, γιά τό ἔτος 1991, πρόεδρος τῆς Ὑποεπιτροπῆς Ἀσφάλειας Ναυσιπλοΐας τοῦ IMO. Ἡ ἐπανεκλογή του ἔγινε κατὰ τήν τελευταία συνεδρίαση τῆς Ὑποεπιτροπῆς πού πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο τό πρῶτο δεκάημερο τοῦ Σεπτεμβρίου.

Ἐκπαίδευση προσωπικοῦ πλοίων στίς πρῶτες βοήθειες

Σέ συνάντηση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Ἀριστ. Παυλίδη καί τοῦ Προέδρου τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ κ. Γ. Ἀποστολάκη πού πραγματοποιήθηκε στό YEN, συνεζήτησαν θέματα πού ἀφοροῦν τῇ λειτουργίᾳ καί εὐρύτερη χρησιμοποίησιν τοῦ Κέντρου Παροχῆς ἱατρικῶν Συμβουλῶν στό πλοῖο καί τήν ἀνάγκη λειτουργίας σχολείου τοῦ Ε.Ε.Σ. στό ὅποιο θά γίνονται σεμινάρια ἐκπαίδευσης τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων στίς πρῶτες βοήθειες. Ἐπίσης συζητήθηκε ἡ προοπτικὴ καταχώρησης τοῦ ἱατρικοῦ ἱστορικοῦ τῶν ναυτικῶν στήν Ἡλεκτρονικὴ Τράπεζα τοῦ Ε.Ε.Σ. καί ὁ ἐφοδιασμός τους μέ ἡλεκτρονικὴ ταυτότητα ὥστε νά εἶναι εὐχερέστερη ἡ διάγνωση ἀσθενειῶν τῶν πληρωμάτων.

Πειρατική ἐπίθεση

Ἐξί ἄτομα πού ἐπέβαιναν σέ βενζινάκατο ἀνήλθαν τίς πρῶτες πρωινὲς ὥρες τῆς 26ης Αὐγούστου στό λιβεριανὸ δεξαμενόπλοιο «Amazon Venture» πού ἦταν ἀγκυροβολημένο στό λιμάνι Madre de Deus, 60 χιλιόμετρα βορρῆως τοῦ Σαλβαντόρ, καί ἀφοῦ ἀπέλιθσαν τό πλήρωμα ἀφαίρεσαν, χωρὶς νά σημειωθοῦν τραυματισμοί, ἓνα ρολοὶ καί ἓνα ραδιόφωνο ἀπὸ τό πλοῖο. Ἀπὸ τό πλήρωμα πού ἀποτελεῖται ἀπὸ 28 ἄτομα μόνον δύο εἰ-

ναν Ἕλληνες, ὁ πλοίαρχος κ. Νικ. Πασερὸς καί ὁ Α' μηχανικός κ. Δημ. Καραγιάννης.

Ἐξομοιωτὴς δορυφορικῶν ἐπικοινωνιῶν τῆς Μαράκ στήν Κίνα

Ὁλοκληρώθηκε πρόσφατα ἡ ἐγκατάσταση τοῦ ἐξομοιωτῆ δορυφορικῶν ἐπικοινωνιῶν (Satcom simulator) MARAC CSS100XF στή ναυτικὴ σχολὴ Qingdao Mariners College τῆς Κίνας.

Τό σύστημα ἔχει σχεδιαστεῖ καί ἀναπτυχθεῖ ἐξ ὁλοκλήρου ἀπὸ τήν ἐταιρία ΜΑΡΑΚ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ. Ἀποτελεῖται ἀπὸ μία θέση ἐκπαιδευτικῆς καί ἐξὶ θέσεις ἐκπαιδευομένων καί κοστίζει 10.000.000 δρχ.

Στήν πλήρη λειτουργίᾳ τοῦ τό σύστημα ἐξομοιώνει ὅλες τίς τηλεπικοινωνιακὲς δυνατότητες τοῦ δορυφορικοῦ συστήματος τοῦ δικτύου INMARSAT. Μέ τὸν τρόπο αὐτό οἱ ἐκπαιδευόμενοι μποροῦν νά ἐπικοινωνοῦν μεταξὺ τους μέσω τέλεξ ἢ τηλεφωνίας ὅπως ἀκριβῶς γίνεται μέ τὴν χρῆση τῶν πραγματικῶν δορυφορικῶν τερματικῶν σταθμῶν πλοῖο INMARSAT-A. Κατὰ τὴ διάρκεια τῶν ἀσκήσεων ὁ ἐκπαιδευόμενος ἔχει τὴ δυνατότητα νά ἐξομοιώνει τίς λειτουργίες δορυφορικῶν σταθμῶν, παράκτιου ἀνταποκριτῆ ἢ χειριστῆ παράκτιου δορυφορικοῦ σταθμοῦ.

Ὁ ἐκπαιδευτὴς μπορεῖ νά παρακολουθεῖ τήν ἐξέλιξη τῆς ἀσκήσεως καί νά θέσει ἐπίπεδα δυσκολίας στοὺς ἐκπαιδευόμενους. Ἐπίσης ἔχει τὴ δυνατότητα νά καθορίζει τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τοῦ συστήματος (ὁπὼς ἀριθμὸς παράκτιων σταθμῶν, ἀριθμὸς δορυφόρων κλπ.), προσαρμόζοντάς το στή σημερινή ἢ σέ μελλοντικὲς μορφές τοῦ δικτύου τοῦ INMARSAT.

Ὑπενθυμίζεται ὅτι ἔνα παρόμοιο σύστημα ἔχει ἐγκατασταθεῖ στό ΚΕΣΕΝ Ραδιοηλεκτρονικῶν γιά τήν ἐκπαίδευση τῶν σπουδαστῶν, μέσα σὲ πλαίσια τῆς προσπάθειας ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης στή χώρα μας.

Ἀντιπροσώπευση Ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων

Ἡ ἐταιρία Abax Ltd., πού ἐδρεύει στόν Πειραιᾶ καί διευθύνεται ἀπὸ τὸν ναυπηγὸ - μηχανολόγο κ. Σταῦρο Κούκιαν, ἀνέλαβε τήν ἐκπροσώπηση γιά τήν Ἑλλάδα τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων Atlantis Engineering & Construction τῆς Σιγκαπούρης καί τῆς Γαλλικῆς Arno Dunkerque.

Ἡ ναυπηγοεπισκευαστικὴ ἐταιρία Atlantis ἀναλαμβάνει κατασκευὲς πλοίων κάθε κατηγορίας μήκους ἕως 130 μέτρα καί δεξαμενισμούς σέ πλωτὴ δεξαμενὴ γιά πλοῖα χωρητικότητας ἕως 20.000 τόν. d.w.

Ἐπίσης παρέχει ἐξυπηρετήσεις γιά ἐπισκευὲς ἐν πλῶ στό ἀγκυροβόλιο τῆς Σιγκαπούρης ἀπὸ ἐξειδικευμένα συνεργεῖα καί εἶναι θυγατρικὴ ἐπιχείρηση τῆς Neptune Orient Lines.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν Γαλλικὴ ἐταιρία Arno Dunkerque, πρόκειται γιά μία σύγχρονη ἰδιωτικὴ ἐπιχείρηση ἐπισκευῆς πλοίων, σέ προνομιακὴ γεωγραφικὴ θέση κοντὰ σὲ κυριώτερα λιμάνια τοῦ Κόντινεντ καί διαθέτει ἐξὶ μόνιμες δεξαμενὲς ἱκανὲς νά δεξαμενίζουν πλοῖα μέχρι 150.000 τόν. d.w..

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι μποροῦν νά λάβουν περισσότερες πληροφορίες ἀπὸ τοὺς ἀντιπροσώπους, ἐταιρία Abax Ltd, τηλέφ.: 4510338, τέλεξ: 212793, Fax: 4532703.

Καί άλλο «φόρτωμα» στους πλοίαρχους

Υπεύθυνη δήλωση για την τύχη των πετρελαιοειδών καταλοίπων και των απορριμμάτων των πλοίων τους θα καταθέτουν στο έξης οι πλοίαρχοι των φορτηγών πλοίων και δεξαμενοπλοίων προκειμένου να πάρουν άδεια απόπλου από τα λιμάνια ή τα άγκυροβόλια της χώρας.

Τα παραπάνω προβλέπει εγκύκλιος της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Υπουργείου που στάλθηκε στις λιμενικές αρχές προκειμένου να περιορισθούν τα περιστατικά ρύπανσης της θάλασσας από παράνομες απορρίψεις πετρελαιοειδών καταλοίπων και απορριμμάτων από πλοία.

Στην υπεύθυνη δήλωση του πλοιάρχου (Master's declaration) θα δηλώνεται: Για όλα τα πλοία (πλην των Ε/Γ τα οποία θα ελέγχονται κατά τακτικά διαστήματα) α) η ποσότητα των πετρελαιοειδών καταλοίπων των υδροσυλλεκτών του μηχανοστασίου που παραδόθηκε σε εύκολια υποδοχής κατά την παραμονή του πλοίου, β) η ποσότητα των καταλοίπων που παραμένει στο πλοίο κατά τον απόπλου του, γ) η ποσότητα των απορριμμάτων που παραδόθηκε κατά την παραμονή του, δ) η ποσότητα των απορριμμάτων κατά τον απόπλου και ε) ο επόμενος λιμένας κατάπλου του και τυχόν ενδιάμεσος λιμένας προσέγγισης.

Για τα δεξαμενόπλοια εκτός των παραπάνω θα δηλώνεται επίσης α) έφσον το πλοίο εκφόρτωσε φορτίο κατά την παραμονή αν έγινε πλήσιμο με άργο πετρέλαιο (COW) και σε καταφατική περίπτωση ποιές δεξαμενές καθαρίστηκαν, β) η ποσότητα των υπολειμμάτων του φορτίου που παραμένει στις δεξαμενές, γ) η ποσότητα των καταλοίπων που περιέχεται στις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks), δ) η ποσότητα ξρματος που τοποθετήθηκε στις δεξαμενές φορτίου (άκαθαρτο ξρμα) και τρόπος διαχείρισης αυτού και ε) αν κατά την διάρκεια του πλοίου θα διενεργηθεί πλήση δεξαμενών φορτίου.

Από τις λιμενικές αρχές θα εξακολουθήσει κανονικά ο έλεγχος που γίνεται πριν τον απόπλου των πλοίων, των ναυτιλιακών εγγράφων τους που αφορούν τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (πιστοποιητικό - βιβλίο πετρελαίου).

Διμερής σύμβαση και με τη Γκάνα

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών υπεγράφη με ισχύ από 1 Αυγούστου 1990 η διμερής σύμβαση με το ναυτεργτικό σωματείο της Γκάνα, έπονομαζόμενο «The National Union of Seamen of Ghana».

Αντίτυπα της συμβάσεως παρέχονται από το γραφείο της Ε.Ε.Ε.

Διάσωση ναυαγών

Πέντε Άμερικανούς (δύο άνδρες, μία γυναίκα και δύο παιδιά) παρέλαβε από την άκυβερνητη θαλαμηγό τους, με σημαία ΗΠΑ το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Flag Rolasco» ενώ το σκάφος έπλεε ανοιχτά από τις Μπαχάμες.

Τα ανωτέρω ανέφερε στο Υπουργείο ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Ιωάννης Τσάκος προσθέτοντας ότι επρόκειτο να αποβιβάσει τους ναυαγούς στο λιμάνι Τζάκσονβιλ όπου κατευθυνόταν.

Τά δρομολόγια της Strintzis Lines για τό 1991 καί η νέα γραμμή μεταξύ Άγκώνας — Κεφαλλονιάς

Η εταιρία «Strintzis Lines» εγκαινιάζει τό 1991 την νέα γραμμή της, που θα συνδέσει την Άγκώνα με την Κεφαλλονιά, ή οποία αποβλέπεται να ενισχύσει σημαντικά την τουριστική ανάπτυξη της Κεφαλλονιάς.

Παράλληλα θα καλυφθούν για τό 1991 οι γραμμές:

• Άγκώνα — Κέρκυρα — Κεφαλλονιά — Ήγουμενίτσα — Πάτρα.

• Άγκώνα — Σπλίτ.

• Ραφήνα — Άνδρος — Τήνος — Μύκονος (Σύρος).

• Πάτρα — Σάμη (Κεφαλλονιάς).

• Κυλλήνη — Πόρος (Κεφαλλονιάς).

Τα πλοία της εταιρίας «Ionian Island», «Ionian Galaxy» «Ionian Fantasy», «Επτάνησος», «Δήλος» και «Κεφαλληνία» τό 1991 θα

έκτελέσουν 3.496 δρομολόγια μεταφορικής ικανότητας 764.600 ΙΧ αυτοκινήτων και 5.041.600 επιβατών.

Ιδιαίτερα έντονη θα είναι ή παρουσία της Strintzis Lines στην διακίνηση φορτηγών αυτοκινήτων και έμπορευμάτων στη γραμμή Ελλάδας — Ιταλίας. Συγκεκριμένα θα εκτελεσθούν τό 1991, 448 δρομολόγια μεταξύ Πάτρας — Άγκώνας, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 23.880 φορτηγών αυτοκινήτων.

Η εταιρία Strintzis Lines τόσο από την άποψη αριθμού δρομολογίων, όσο και από την άποψη της μεταφορικής ικανότητας έχει την πρώτη θέση μεταξύ όλων των ελληνικών επιβατικών εταιριών που εκτελούν δρομολόγια μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Σεπτεμβρίου, 1990.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	121.00	230.00
Γένοβα	134.00	285.00
Άμβουργο	126.00	230.00
Χάβρη	143.00	282.00
Πειραιάς	134.00	267.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	132.00	330.00
Σουέζ	132.00	330.00
Τζέντα	145.48	283.00
Ρας Τανούρα	149.05	278.30
Ήν. Άραβ. Έμιρ.	133.00	285.00
Νταμάν	149.05	278.30

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	135.00	258.00
Ντακάρ	155.00	290.00
Λας Πάλμας	129.00	270.00

Θέουτα	127.00	270.00
Μάλτα	132.00	278.00
Ντάρμπαν	155.00	280.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	160.00	315.00
Σίδνεϋ	153.00	275.00
Χόγκ Κόγκ	160.00	270.00
Σιγκαπούρη	137.00	268.00
Τόκιο	170.00	280.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	135.00	240.00
Ν. Υόρκη	138.00	245.00
Χάμπτονς Ρόουντς	138.00	260.00
Χιούστον	124.00	235.00
Ν. Όρλεάνη	122.00	235.00
Λός Άντζελες	129.00	260.00
Κρίστομπαλ	144.00	263.00
Ρίο Ίανέιρο	173.50	338.50
Μπουένος Άϊρες	151.00	258.00
Μοντεβιδέο	190.00	350.00

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

Τό ελληνικό τσιμεντοφόρο πλοίο «Πολικός» της εταιρίας Ναυτιτάν διέσωσε στις 1 Σεπτεμβρίου τον Ιταλό ναυαγό Gilberto Ricci και τό ιστιοφόρο του σκάφος «Bonacca» που βρέθηκε σε κίνδυνο στη Βορ. Άδριατική ανοικτά της Άγκόνας.

Όπως μάς πληροφόρησε ο πλοίαρχος του «Πολικός» κ. Δημοσθένης Μιχαηλίδης, ο Ιταλός ναυαγός αποβιβάστηκε σώος στο Δρέπανο Πατρών στις 3 Σεπτεμβρίου.

Τό παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» στό Αϊγαίο

Τό «Ευαγγελίστρια» ταξίδεψε και φέτος τό καλοκαίρι στό Αϊγαίο. Από τον Πειραιά στη Μύκονο και από εκεί σε διάφορα νησιά, όπως την Κύθνο, τον Πόρο, τη Δοκό, την Τζιά, τη Δήλο.

Θά αναφερθούμε σε τρία από αυτά τα ταξίδια, που συνδέονται με τις δραστηριότη-

τε του Ναυτικού Μουσείου Αϊγαίου μέσα στον Αυγούστο:

ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟΝ ΠΟΡΟ: Τό «Ευαγγελίστρια» κατέπλευσε εκεί για να παρευρεθεί στις δοκιμές της Τριήρους «Όλυμπιάς», σύμφωνα με τό πρόγραμμα που καταρτίστηκε από τό Έλληνικό Πολεμικό Ναυτικό σε συνεργασία με τό Trirème Trust της Άγγλίας.

Στην ομάδα των 170 κωπηλατών συμμετείχαν νέοι σπουδαστές από έξι διαφορετικές χώρες (Έλλάδα, Άγγλία, Άμερική, Δανία, Καναδά και Γερμανία) συμβολίζοντας την ειρηνική συνύπαρξη και συνεργασία των νέων σ' αυτή την ωραία προσπάθεια.

Παρόντες ήταν επίσης Έλληνες και Βρετανοί ειδικοί σε θέματα που αφορούν την αρχαία Τριήρη. Ανάμεσά τους ο Άγγλος καθηγητής John Morrison και ο Αρχιναυπηγός John Coates, ενώ τό Ναυτικό Μουσείο Αϊγαίου εκπροσωπήθηκε από τον Πρόεδρό του κ. Γιώργο Δρακόπουλο.

Ήταν πραγματικά συγκινητικό νά βλέπει κανείς τη νεότερη ναυτική παράδοση κοντά στην άρχαία: τό «Ευαγγελίστρια» πλάϊ στην Τριήρη.

ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗ ΔΟΚΟ: Τό «Ευαγγελίστρια» έδωσε τό παρόν του καί στή νησίδα Δοκό (κοντά στήν Ύδρα) όπου έχει έντοπιστεί τό αρχαιότερο έλληνικό ναύαγιο (πρωτοελλαδικό). Ομάδα Έλλήνων έρευνητών διεξάγει εκεί μέ έπιτυχία ύποβρύχια έρευνα μέ πρωτοβουλία του ΙΕΝΑΕ. Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου παρακολουθεί καί ύποστηρίζει τό σημαντικό αυτό έργο.

ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗ ΔΗΛΟ: Τό «Ευαγγελίστρια»

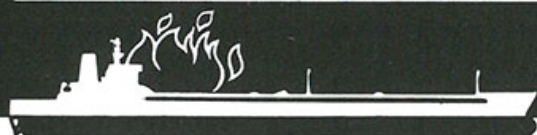
κατέπλευσε στή Δήλο στίς 17 Αύγустου γιά νά παρευρεθεί στήν έπιτόπια έρευνα πού έγινε, στή διάρκεια τής εκεί έπίσκεψης των Υπουργών Πολιτισμού Τζ. Τζανετάκη, Έμπορικης Ναυτιλίας Άρ. Παυλίδη καί Αιγαίου Γ. Μισαηλίδη. Σκοπός τής έρευνας αυτής ήταν ή διαπίστωση των αναγκών καί ή λήψη των άμεσων μέτρων γιά τήν προστασία των ιστορικών θησαυρών του νησιού. Θέμα εξέχουσας σημασίας γιά τή χώρα μας γιά τό όποιο άγωνίζεται από χρόνια τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου καί άποτελεί έναν από τούς στόχους του, πού άρχισε επιτέλους νά υλοποιείται.

Πρόστιμα γιά ύπερφόρτωση

Τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης έπέβαλε πρόστιμα 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του Ιταλικού δεξαμενοπλοίου «Paola D' Alesio» καί του μέ σημαία Μάλτας φορτηγού «Dalia» γιati βρέθηκαν ύπερφορτωμένα κατά 4 ίντσες.

Έπίσης το λιμεναρχείο Μύρινας έπέβαλε πρόστιμα 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του μικρού φορτηγού «Στρατής» γιati τό σκάφος βρέθηκε ύπερφορτωμένο κατά 4 ίντσες.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι	Παναμαϊκή	3.056	1970	Ύπεστη πυρκαϊά στή Μήλο στίς 27/8. Άναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στον Πειραιά.
ΑΛΠΙΝ	Παναμαϊκή	5.060	1965	Κατά τον άπόπλου από Δραπετσώνα στίς 12/9, συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Καπετάν Λευτέρης».
ΓΟΥΪΤΛΕΪΨ ΜΠΑΙΪΨ	Κυπριακή	9.907	1970	Κατά τό ταξίδι Σάν Λορέντζο γιά Βεγγάζη ύπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 30/8 καί ρυμουλκήθηκε στό Κάδιξ.
ΟΛΥΜΠΙΚ	Κυπριακή	4.229	1969	Συγκρούσθηκε μέ τό μπάλκερ «Αΐρης Έμεράλντ» άνοικτά του Μαλέα, στίς 3/9 καί κατέπλευσε στον Πειραιά.
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	Έλληνική	9.619	1973	Έπιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στή κυρία μηχανή πού ύπέστη στίς 15/7.
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ	Παναμαϊκή	5.286	1990	Συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Brenda Jolene» στίς 26/8 καί κατέπλευσε γιά έπιθεώρηση στή Κολόν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΪΝΤΗΑΛ ΓΚΑΒΕΛ	Παναμαϊκή	22.181	1963	Έμεινε άκυβέρνητο άνοικτά τής Καρταγένα στίς 24/8 καί ρυμουλκήθηκε προς Νάπολη.
ΑΪΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	Έλληνική	9.136	1977	Συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Όλύμπικ» άνοικτά του Μαλέα, στίς 3/9 καί κατέπλευσε στον Πειραιά.
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2	Κυπριακή	30.168	1974	Έπιθεωρήθηκε στό Ρότερνταμ συνεπεία βλάβης στή μηχανή πού ύπέστη στίς 8/7.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΑ	Κυπριακή	19.061	1971	Κατά τό ταξίδι Τάμπα γιά Ίνδια ύπέστη βλάβη στή κυρία μηχανή καί κατέπλευσε στό Πόρτ όφ Σπαϊν στίς 9/9.
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ	Κυπριακή	9.646	1971	Συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Izar Argia» στό Σουέζ στίς 22/7.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ	Λιβεριανή	47.344	1967	Έπιθεωρήθηκε στό Γκάλβεστον συνεπεία βλάβης στή μηχανή πού ύπέστη στίς 22/8.
ΜΗΛΟΣ	Έλληνική	655	1969	Κατά τήν εκφόρτωση πετρελαίου στον Άγιο Όνούτριο, στίς 4/9, ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο.
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ	Λιβεριανή	43.681	1976	Συγκρούσθηκε μέ τό τάνκερ «Tropical Lion» στήν Άρζάνα στίς 3/9 καί ύπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΑΝΕΜΟΣ	Έλληνική	2.890	1975	Ύπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο στή Θεσσαλονίκη στίς 3/9.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τη κάποια κινητικότητα που παρουσίασε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου, η παρατεινόμενη κρίση στον Αραβικό Κόλπο και η άβεσβαιότητα για το κόστος των καυσίμων συνεχίζει να επηρεάζει αρνητικά τους ναύλους.

Αρκετά τα φορτία σιτηρών που διακινήθηκαν σε ποικιλία δγκων και προορισμών, κυρίως από τον Αμερικανικό Κόλπο, σε επίπεδα ναύλων που μαρτυρούν μόνον την αδυναμία της αγοράς, αλλά ταυτόχρονα διατήρησαν σταθερά τα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα ναύλων και δεν οδήγησαν σε νέα πτώση.

Χαρακτηριστικές εν προκειμένω οι ακόλουθες συμφωνίες (βάσει φίο):

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,25.
- 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικό για Ιαπωνία, δολ. 10.
- 52.000 τον. Βανκούβερ για Σαουδ. Αραβία, δολ. 19.
- 41.000 τον. Ρότερνταμ για Τζέντα, δολ. 16.
- 37.000 τον. Νότιο Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 27.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλεξάνδρεια, δολ. 32.
- 28.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα, δολ. 11.

Στό τομέα του γαιάνθρακα σημειώσαμε αρκετές πράξεις για μεταφορές προς την Ιαπωνία από Αυστραλία και Κίνα στη προσπάθεια να υποκατασταθούν οι μεγάλες α-

νάγκες καύσιμης ύλης της πρώτης εν όψει των μειωμένων εισαγωγών πετρελαίου.

Κινητικότητα στον γαιάνθρακα σημειώσαμε και από τη Νοτ. Αφρική σε μεγέθη περί τους 30.000 τόννους για Νότιο και Βόρειο Ευρώπη στα δολ. 13,50 και 10,50 αντίστοιχα.

Χωρίς ιδιαίτερη επίδραση στη ναυλαγορά οι ακόλουθες συμφωνίες για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος οι οποίες εξάλλου άφαιρούν κυρίως ταξίδια του προσεχούς Οκτωβρίου:

- 210.000 τον. Μπόκα Γκράντε για Ιαπωνία, δολ. 11,85.
- 150.000 τον. Σαλντάνχα Μπαίη για Τάραντο, δολ. 6,75.
- 100.000 τον. Τουμπάρσο για Κασσιούγκ, δολ. 10,10.
- 90.000 τον. Σεπετίμπα για Γκιζόν, δολ. 7,50.

Ο παραπάνω σχολιασμός καλύπτει και τη κατηγορία των λιπασμάτων όπου απασχολήθηκε μικρός αριθμός πλοίων στα ήδη διαμορφωμένα από διμήνου χαμηλότερα επίπεδα ναύλων, όπως χαρακτηριστικά:

- 18.000 τον. Βανκούβερ για Μεγ. Βρετανία, δολ. 27.
- 15.000 τον. Ακαμπα για δύο λιμάνια Βορ. Γαλλίας, δολ. 16.
- 15.000 τον. Καζαμπλάνκα για Ινδία, δολ. 30.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Περισσότερο δραστήρια η αγορά του Ει-

ρηνικού κάλυψε ένα σημαντικό αριθμό μπάλκ κάρριερς μεγέθους πάναμαξ και handymax σε επίπεδα περί των δολ. 8-8.250 την ημέρα, ενώ αντίθετα εκδηλα άτονη ύπηρε η αγορά του Ατλαντικού.

Οι παρακάτω ναυλώσεις υποδηλώνουν τα σημερινά επίπεδα των χρονοναυλώσεων και τις σημαντικές διαφορές των μισθωμάτων ανάλογα με τη περιοχή:

— 72.000 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Δυτ. Αφρικής για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 8.250 την ημέρα.

— 69.400 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Δυτ. Αφρικής για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 8.250 την ημέρα.

— 66.500 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον άμοιβης δολ. 210.000.

— 54.300 τον. d.w. από Δυτική Ινδία για Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 41.000 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 35.400 τον. d.w. από Ρίτσαρντς Μπαίη για Απω Ανατολή, δολ. 8.250 την ημέρα.

— 27.400 τον. d.w. από Νότιο Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 4.500 την ημέρα.

Αναφερόμενοι στα πλοία που ναυλώθηκαν από τις Αμερικανικές δυνάμεις για ειδικές μεταφορές προς την ευαίσθητη περιοχή του Περσσοαραβικού Κόλπου, αξίζει να αναφέρουμε τις ακόλουθες:

— 18.500 τον. d.w. από Έρυθρά Θάλασσα ταξίδι 30-60 ημερών, δολ. 9.500 την ημέρα

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 071-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 071-621 9755.

πλέον άμοιβής δολ. 225.000 για πλοῦ υπό έρ-
μα.

— 15.300 τον. d.w. από Δυτική άκτή ΗΠΑ
ταξίδι 30 ήμερών με επαναπαράδοση Έρυ-
θρά Θάλασσα, δολ. 8.250 την ήμερα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με κύριο άξονα τά μεγάλα φορτία πετρε-
λαίου από την περιοχή του Περσασαβικού
Κόλπου, ή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων
κινήθηκε κατά τό διαρρεῖσαν δεκαπενθήμε-
ρο σέ ήρεμους τόνους.

Οι ναῦλοι για φορτία από τόν Περσικό έ-
πανήλθαν στά πρό της κρίσεως του 'Ιράκ έ-
πίπεδα καί διατηρήθηκαν περί τά WS 70 με
προορισμό την 'Απω 'Ανατολή καί WS 60 για
Δυτικούς προορισμούς. Πάντως ό ύψηλός
ρυθμός ναυλώσεων U/VLCC's πού παρατη-
ρήθηκε τις τελευταίες ήμέρες της υπό έξε-
ταση περιόδου δημιουργεί προϋποθέσεις έ-
ξάντλησης της διαθέσιμης χωρητικότητας
καί μπορεί νά οδηγήσει σέ άνοδο τών ναύ-
λων τών μεγάλων πετρελαιοφόρων.

'Αντίθετα από τόν 'Αραβικό Κόλπο ή άγο-
ρά της Μεσογείου διατηρήθηκε ύποτονική,
με μεγάλο αριθμό διαθέσιμων πλοίων καί με
ναύλους για φορτία τών 80.000 τόννων περί
τά WS 110.

Με ικανοποιητική ροή φορτίων αλλά καί
παράλληλη συσσώρευση διαθέσιμης χωρη-
τικότητας κινήθηκε ή άγορά της Δυτ. 'Αφρι-
κής, με άποτέλεσμα οι ναῦλοι για τά πλοία
του ένός έκατομ. βαρελιών νά παραμένουν
καθλωμένοι περί τά WS 72-77.

'Ικανοποιητικές συνθήκες άπασχόλησης
μικρών καί μεσαίου μεγέθους δεξαμενο-
πλοίων παρατηρήθηκε στην άγορά της Κα-

ραϊβικής με αρκετές ναυλώσεις στά επίπεδα
WS 160-165 για φορτία 50.000 τόννων, ένώ
φορτίο 73.000 τον. με προορισμό τόν Κόλπο
ΗΠΑ πληρώθηκε WS125.

Τέλος, άδύναμη διατηρήθηκε ή άγορά της
Βόρειας Θάλασσας με σποραδικά φορτία
καί ναύλους κάτω από τά WS 100 για φορτία
80.000 τόννων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 315.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο για
'Ερυθρά, WS 67,5.

— 310.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο για
Βορ. Εύρώπη, WS 57,5.

— 240.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο για
Ταϊβάν, WS 74,5.

— 150.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο για
Φιλιππίνες, WS 75.

— 126.000 τον. από Δυτ. 'Αφρική για Κόλ-
πο ΗΠΑ, WS 77.

— 120.000 τον. από Αίγυπτο για 'Ιταλία,
WS 76,5.

— 95.000 τον. από Λιβύη για 'Ισπανία, WS
97,5.

— 75.000 τον. άαρ?ο Kara + ibik?h gi?a
K?oipo HPA, WS 120.

Σέ ικανοποιητικά επίπεδα δραστηριότη-
τας καί ναύλων κινήθηκε ή άγορά μεταφο-
ράς προϊόντων πετρελαίου, όπως χαρακτη-
ριστικά εκφράζουν οι ακόλουθες συμφω-
νίες:

— 30.000 τον. από Καραϊβική για Βορ. 'Α-
μερική, WS 250.

— 30.000 από Λιβύη για Βορ. Εύρωση, WS
200.

— 25.000 τον. από 'Ελλάδα για Μεσόγειο/
Βορ. Εύρώπη, WS 230/240 αντίστοιχα.

ΦANNY ANN: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. περίπου
καλαμπόκι χύδην Μοντεβιδέο/ Νουέβα Παλμίρα,
δολ. 20 full berth terms, Σεπτεμβρίου 15-30.

ΣΑΝ ΒΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. 'Αλεξάνδρεια,
δολ. 32, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμ-
βρίου 15-25.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.: Κόλπο ΗΠΑ 18.675 τον. καλαμπό-
κι Χοντείντα, δολ. 35,50, 4.000/1.000 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, Σεπτεμβρίου 14-25.

ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΤΖΙΟΝ: Κόλπο ΗΠΑ 24.000 τον. κα-
λαμπόκι Χοντείντα, δολ. 35,50, 4.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 14-25.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: Βανκούβερ 50-53.000 τον. κρι-
θής Σαουδική 'Αραβία, δολ. 19 φίο, 7.000/3.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 24-29.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Νουαντχίμπο 75.000 τον. σι-
δηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 3,50, φίο, 5 ήμέρες,
Σεπτεμβρίου 15-25.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'ΙΤ: Κόλπο ΗΠΑ 15.200 τον. δημη-
τριακά Ρίο Χάινα, δολ. 13,25 φίο, 4.000/1.250 τον.
φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 10-15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Τουμπαράο 120.000 τον. σι-
δηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 5,25, 6 ήμέρες,
Σεπτεμβρίου 18-30.

ΠΑΛΟΜΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ια-
πωνία, δολ. 20,10 φίο, 11 ήμέρες, Σεπτεμβρίου 20.

ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον.
περίπου γαιάνθρακες Ζημπράγκε ή 'Αμβέρσα, δολ.
5 Ζημπράγκε, δολ. 5,30 'Αμβέρσα φίο, 6 ήμέρες, Σε-
πτεμβρίου 20-30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Τουμπαράο 220.000
τον. σιδηρομετάλλευμα Μιντανάο, δολ. 9, φόρτω-
ση κλίμακας/50.000 τον. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-
15.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Τουμπαράο 78.000 τον. σιδη-
ρομετάλλευμα Βέσερπορτ, δολ. 7,90 φίο, 5 ήμέρες,
Σεπτεμβρίου 15-30.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: Νότιο Βραζιλία 37.000 τον.
γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 27 φίο, 5.000/5.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Σεπτέμβριο.

ΡΗΛΑ'ΙΝΤ: Τάμπα 14.500 τον. φωσφάτα Δυτική
άκτή 'Ινδίας, δολ. 38 φίο, 7.000/1.000 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, Σεπτεμβρίου 12-20.

ΡΟΛΛΟΝ: Πόντα ντό Ούμπο 60.000 τον. σιδηρο-
μετάλλευμα 'Αμβούργο, δολ. 8 φίο, 35.000/20.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΚΥΜΩ: Σεπετίμα Τέρμιναλ 110.000 τον. σιδηρο-
μετάλλευμα 'Υμουίντεν, δολ. 6,50 φίο, 6 ήμέρες, Σε-
πτεμβρίου 14-20.

ΣΑΡΑ ΜΠΕΚΕΤ: Βίσμαρ καί Ροστόκ 14.000 τον.
λιπάσματα Δυτική άκτή 'Ινδίας δολ. 35 φίο, 3.500
καί 4.500 τον. φόρτωση/1.000 τον. εκφόρτωση, Σε-
πτεμβρίου 10-12.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Τουμπαράο 120-130.000
τον. σιδηρομετάλλευμα δύο λιμάνια Κίνας, δολ.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΠΟΠΗ: Κόλπο ΗΠΑ 26.000 τον. γεννήματα Βενε-
ζουέλα, δολ. 11 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, άμεση.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Β.: Ρότερνταμ 41.000 τον. κριθής
Τζέντα, δολ. 16 φίο, 8.000/3.000 τον. φορτοεκφόρ-
τωση, Σεπτεμβρίου 15-21.

ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. σιτη-
ρά 'Αλεξάνδρεια, δολ. 32, 4.000/3.000 τον. φορτοεκ-

φόρτωση, Σεπτεμβρίου 15-25.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.: Χάλλ 25.000 τον. σιτηρά 'Ιταλία,
δολ. 13 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σε-
πτέμβριο.

ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ: Σεβίλλη / Μάλαγγα 14.300
τον. σιτηρά χύδην Τυνησία δολ. 12,75 φίο,
3.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 12-
20.



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

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

11,25 φίο, φόρτωση κλίμακας / 25.000 τον. εκφόρτωση, Οκτωβρίου 1-15.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Τουμπαράο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 7,25 φίο, 7 ημέρες, Σεπτεμβρίου 25 — Οκτωβρίου 10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΑΪ'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Μισουράτα Σεπτεμβρίου 11, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ: 64.650 τον. d.w. του 1979, παράδοση Πάσσερο Σεπτεμβρίου 17-19, δύο κυκλικά ταξίδια Άτλαντικού, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΗΡΩ: 30.817 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ίμμιγκχαμ Σεπτεμβρίου 13-14, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ: 72.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άνατολ. ακτή ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 215.000.

ΜΟΥΣΑΚΙ: 62.700 τον. d.w. του 1972, παράδοση Άνατολ. ακτή ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία, δολ. 10.150 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 212.000.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μιζουσίμα για δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ: 17.300 τον. d.w. του 1984, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ Σεπτεμβρίου 10-18, επαναπαράδοση Μέση Άνατολή, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΑΝΝΑ Λ.: 18.500 τον. d.w. του 1979, παράδοση Έρυθρά Θάλασσα άμεση, ταξίδι 30-60 ημερών, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΕΟΣ: 15.327 τον. d.w. του 1971, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ έως Σεπτεμβρίου 8, ταξίδι 30 ημερών με επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.200 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 13-25, ταξίδι μέσω Χάμπτονς Ρόουντς με επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 54.300 τον. d.w. του 1980, παράδοση Δυτική ακτή Ίνδίας άμεση, επαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 47.500 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.400 τον. d.w. του 1988, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Δυτ. Αφρικής και Κόλπο ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσερο, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: 66.510 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Οκτωβρίου 1-10 επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.250 την ημέρα, πλέον δολ. 210.000 για πλού υπό έρμα.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: 72.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση ταξίδι Άτλαντικού διάρκειας 70-80 ημερών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσερο δολ. 7.000 την ημέρα τις πρώτες 50 ημέρες και δολ. 9.500 την ημέρα τις επόμενες.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: 27.421 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νότιο Άφρική Σεπτεμβρίου 12-20, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Άμβούργο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΛΗΤΩ: 25.380 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαίη Σεπτεμβρίου 20-30, επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ: 38.931 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία Σεπτέμβριο, επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 8.700 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 41.146 τον. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w. του 1980, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόουντς με επαναπαράδοση Άνναμπα, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Πουέρτο Λά Κρούζ 68.000 τον. μέρος φορτίου Χιούστον, WS 137,5, Σεπτεμβρίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 78.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ,

WS 132,5, Σεπτεμβρίου 8.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Κάιο ντέ Άρκας 70.000 τον. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ, WS 145, Σεπτεμβρίου 8.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Ίαπωνία, WS 62,5, Σεπτέμβριο.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Άφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 70, Σεπτεμβρίου 12.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Σαιντ Κρουά 58.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 137,5, Σεπτεμβρίου 9.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 43.000 τον. Όλμπανυ, WS 185, Σεπτεμβρίου 6.

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ 2: Πρίνος 55.000 τον. Φός, WS 135, Σεπτεμβρίου 7.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: Άρζου 77.000 τον. Σάινες, WS 130, Σεπτεμβρίου 12.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. Φιουμιτόν, WS 105, Σεπτεμβρίου 15.

ΣΗ ΚΙΝΓΚ: Λιθύη 80.000 τον. Τριέστη, WS 110,

Σεπτεμβρίου 14.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. Άφρική 119.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 70, Σεπτεμβρίου 16.

ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ: Δύο λιμάνια Περσικού Κόλπου 200.000 τον. Ταϊβάν, WS 62,5, Σεπτέμβριο.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 270.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 72,5, Σεπτέμβριο.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Παλάνκα 130.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 75, όψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 72,5, Σεπτεμβρίου 16.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Άνατολ. ακτή Μεξικού 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 140, Σεπτεμβρίου 15.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Μπετζάια 78.000 τον. Λαβέρα, WS 120, Σεπτεμβρίου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Ζέιτ Μπαίη 110.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 87,5, Σεπτεμβρίου 18.

ΣΗΠΡΑΪ'ΝΤ ΙΙ: Έλευσίνα 35.000 τον. δύο συνεχή ταξίδια Αύγουστα, WS 175, Σεπτεμβρίου 18.

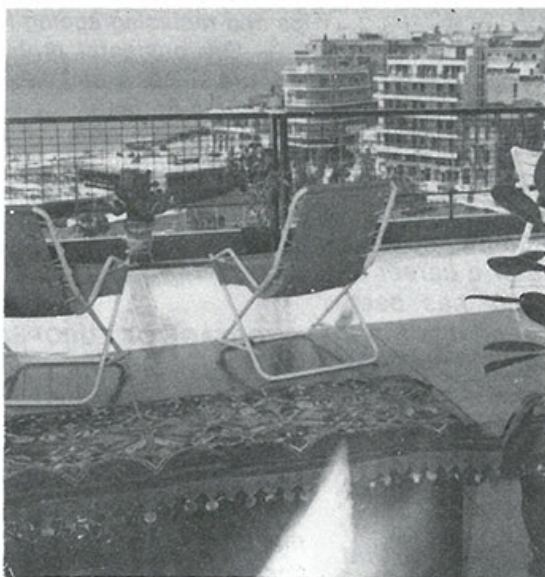
ΕΝΑ ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ ΤΗΣ ΥΔΡΑΣ ΣΤΗ ΜΑΡΙΝΑ ΤΗΣ ΖΕΑΣ

(με δυνατότητα συνδυασμού επαγγελματικής στέγης)

ΕΙΔΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ το ωραιότερο διαμέρισμα του Πειραιά, μαιζονέτα, ρετιρέ, πάνω ακριβώς από το λιμάνι της Ζέας με ανοικτή θέα στη θάλασσα. 220 μ² καλυπτόμενη επιφάνεια και 210 μ² βεράντες και ταρατσες, 3 ή 4 κοιτώνες, 5 χώροι υγιεινής, δωμάτιο υπηρεσίας, τζάκι, ξύλινες επενδύσεις παντού. Γενικός κλιματισμός (ψύξη - θέρμανση) σε όλους τους χώρους. Πλήρως εξοπλισμένο και επιπλωμένο κατά το μεγαλύτερο μέρος. (Και τηλέφωνο).

Στο ίδιο κτίριο και στον ίδιο όροφο (6ος), ρετιρέ με δυνατότητες συνδυασμού (με το μεγάλο διαμέρισμα) κατοικίας και επαγγελματικής στέγης 94 μ² με τζάκι, γενικό κλιματισμό, ξύλινες επενδύσεις.



ΠΡΟΣΟΧΗ. ΕΙΔΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Μέχρι την επιβολή νέων αντικειμενικών αξιών στην περιοχή

Αθηνών — Πειραιώς:

ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ Ο ΟΡΟΦΟΣ

(Και τα δύο διαμερίσματα) αξίας άνω των 100 εκατομ.

ΔΡΧ. 75.000.000

Χωριστά: 22 εκατομ. το μικρό
80 εκατομ. το μεγάλο

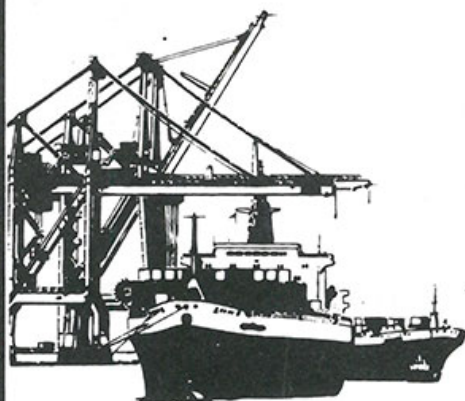
Κατάλληλα και για ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ γραφεία. (Επιτρέπει ο «κανονισμός» του κτιρίου)

Επίδειξη μόνο σε σοβαρούς αγοραστές, ύστερα από τηλεφωνική συνεννόηση.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ στα γραφεία μας και στα τηλέφωνα 3224541, 3246524,

FAX: 3224541

NAFTIKA CHRONIKA



SUPPLY AND DEMAND

The problem of attracting new blood to a sea career has become a worldwide one.

In West Germany, shipowner's unions have launched a joint campaign to attract youths to merchant navy careers with travelling exhibitions, seminars and conferences in large cities.

The aim of the campaign is to present a new image of a career at sea which, since 1980, has been much maligned as working for a dying industry. The campaign appears to have been marked by a certain degree of success, considering that more than 200 persons over the usual number have submitted applications for training.

Nevertheless, it is feared that there will soon be a serious shortage of certificated officers, particularly engineers, since in 1989 there were only 224 new entries in the training schools.

In Norway, on the other hand, more than 4,000 youths and several older seamen have enrolled in training schools. Of these, 600 have applied to the four special schools (Haugesund, Trondheim, Tønsberg and Ålesund) while the others will undergo preliminary training at 16 various schools. At the same time, some 1,300 seamen who have completed their required sea time have applied for officer training.

THE UGS AND LONDON SHIPPING COMMITTEE MEETING

The second 1990 meeting between the executive boards of the Greek Shipowners' Union and the London Greek Shipping Cooperation Committee was held in Piraeus at the offices of the G.S.U.

Among matters of common interest that were discussed were shipping developments in world bodies, the EC and the USA.

Both sides were pleased to see the government's positive attitude towards resolving problems affecting the shipping industry and to observe the existence of a suitable climate for good re-

lations between owners, seamen and the government which could lead to common action for improving the competitiveness of Greek ships.

Particular attention was paid to the subjects of training and of attracting new blood to a sea career.

Finally, it was noted that there had been a large increase in the country's invisible earnings from shipping in 1989, to the benefit of the national economy.

The meeting was preceded by a luncheon attended by the president, secretary-general and other officials of the Panhellenic Seamen's Federation.

INTERNATIONAL MEETING IN PIRAEUS

The 8th International Piraeus Meeting organised by the Maritime Club of Piraeus and City University of London will be held on 18 and 19 October this year.

The following subjects will be discussed:

- The world economy, interest rates and exchange parities.

- Lengthening the working life of ships and replacing ageing fleets.

- Environmental problems connected with shipping and new legislation in the United States.

Old and new forms of financing the shipping industry.

Coordinator of the meeting will be Professor C. Th. Grammenos of City University who is also the director of Sh-

ipping, Trade and Finance Centre. The meeting will be presided by Mr. G.P. Livanos of Ceres Hellenic Shipping International Ltd.

The meeting will be formally opened by Mr. A. Pavlidis, deputy minister of mercantile marine and will be addressed also by the British Ambassador, Sir David Miers and the President of the Piraeus Maritime Club, Mr. N. Kotzias.

The speakers at the meeting will include Mr. J. P. Beaumont, head of Ship Division, Lloyd's Register, Mr. E. Heidenreich, managing director of Fearneleys A/S of Oslo, Mr. C.E. Jensen of Unibank, Mr. R.D. Somerville of ABS, London and Mr. R.B. Teiman of Winston & Strawn, New York.

SHORTAGE OF EUROPEAN SEAMEN

Representatives of the All Japan Seamen's Union visited Europe recently in order to find out whether there were any European seamen available to fill the gaps on Japanese ships.

On their return, they declared that neither Eastern Europe, nor Poland, nor Yugoslavia could supply any surplus labour that could be used on Japanese ships.

According to the data they gathered, the shipping branch of Poland's Solidarity union has 7,000 registered members of which 5,000 are seamen. The traditional Polish seamen's union has 28,000 members. Of these, Poland's three national shipping companies employ 17-18,000 seamen while another 6,000 work on foreign ships.

As for the Yugoslavs, Yugoslav-flag ships are manned by about 16,000 Yugoslav seamen while another 10,000 Yugoslav seamen work on foreign-flag ships.

Thus, there are no Europeans available for Japanese ships from these so-

urces and the Japanese union will have to look elsewhere to fill the gaps on its ships.

WOMEN ON SHIPS

There was a wave of protest in Norway at the announcement that a seawoman was not accepted as an apprentice on any Norwegian ship. The girl in question is a 19 year old who applied to 60 Norwegian shipping companies, all of which applied negatively or not at all.

In response to the furore, many of the companies in question, which have their ships registered with NIS, justified themselves by saying that the Asiatic crews they employ would not take orders from a woman. Others claimed that women have the disadvantage of being forced to interrupt their work through pregnancy.

The directory of Norway's shipowners' association confessed that it seemed to him very difficult for women to act as officers on NIS-registered ships because Asiatics would not take orders

from women but added that he himself would like to see women on ships and concluded by saying he was sorry the shipowners could not change the situation.

DRUGS AND ALCOHOL

A multi-faceted team consisting of delegates from shipowners associations, oil companies and classification societies and acting under the auspices of the International Chamber of Shipping is studying the policy to be adopted with respect to drugs and alcohol abuse on merchant ships.

The team is to produce a "guide" on the subject to be distributed to ships owned by companies belonging to the OCIMF. It is hoped that this guide will contribute greatly towards eradicating the menace of drugs and alcohol abuse on ships of all kinds as well as tankers and the hope has been expressed that a reference to the guide be included in the clauses of charterparties.

The team has rejected any administrative or legal intervention by means of surprise inspections and is therefore opposed to any charterparty clause which would include such checks.

SULZER DIESEL ENGINES READY FOR THE FUTURE

Sulzer Brothers Ltd. has agreed to sell a majority of the shares of its subsidiary Sulzer Diesel Ltd. in equal parts to Fincantieri — Cantieri Navali Italiani SpA of Trieste, Italy, and a German consortium of Bremer Vulkan of Bremen and Deutsche Maschinen — und Schiffbau of Rostock. The remaining shares will be held by Sulzer Brothers Ltd and the management of Sulzer Diesel Ltd.

This is an important milestone for the Sulzer diesel engine. It ends the period of uncertainty since the Federal Ger-

man government vetoed the proposed takeover last year of Sulzer Brother's diesel engine activities. The new shareholding structure provides a stable, long-term solution to the maintaining of the Sulzer Diesel marque as a leading force in the world market for low-speed and medium - speed diesel engines for marine propulsion, marine auxiliary and stationary power plant applications. The shareholding structure is strong and will be capable of providing the continuity required in an industry whose products are expected to have a long service life.

Furthermore, the new shareholding structure will enable Sulzer diesel engines and their development to become even more integrated into the world marine industry than they are today. The new shareholders will be able to impart a much greater understanding of the shipbuilding industry and its requirements for diesel engines.

The agreement for the transfer of shares still needs to be approved by the Cartel Office of the Federal Republic of Germany. The company name will be changed to New Sulzer Diesel Ltd. The engine products will also retain "Sulzer" as a trade name, and thus will be referred to as Sulzer diesel engines. New Sulzer Diesel Ltd will have a share capital of 100 million Swiss Francs, and will be managed as today by Peter G. Sulzer, as chairman, and Gerald Bally, as managing director.

SUB-STANDARD SHIPS

It is common knowledge that in our time, the old formula of free register = flag of convenience = substandard ship no longer applies. This does not mean, however, that there are no substandard ships around any more. And because there are, France's inter-ministerial shipping committee has called a conference in March 1991 of the 14 countries

of the Paris Memorandum of 1982, i.e. 11 EC countries plus Norway, Sweden and Finland, with the object of discussing a new the subject of safety of navigation, the protection of crews and cargo inspection.

The conference will stress the means required for the complete elimination of substandard ships. Admittedly, existing conventions provide for certain inspections but these are not consistent and depend on the disposition or means at the disposal of the flag country or the country of the port of call.

Inspections should therefore become systematic and be extended to crew and cargo.

50 YEARS AGO

— A shipping cooperation committee is about to be set up in New York where a number of London - based Greek shipowners have gathered. It is encouraging to see our shipowners in North America getting themselves organised.

— The finances of War Risks Insurance are improving day by day and it is to be hoped it will be able to create substantial reserves. Greece will be able to use the money to set up the institutions required for the vital needs of our seamen. The first requirement is a marine hospital for our seamen and their families.

— The decisive turn towards aerial warfare and the daily, merciless bombing of civilian populations were the keynotes of the first year of the war. The second year has dawned in the light of the flames of burning cities and harbours.

— The ss "Efploia" owned by Mr. G. Lemos, of 3861 grt. built in 1911 and sailing from the U.S. to a port on the west coast of England was torpedoed and sank 30 miles offshore. The master and entire crew were rescued.

(Naftika Chronika No. 234/15.9.1940)



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044

FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δειλός - ε. = έξοδος)
(β. = δεξαμενόπλοιο - μ. = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)...	70	999
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 ΕΜΕΡΑΛΤ	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 ΙΙ	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ ΙΙ	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ ΙΙ	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'Φ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

δ. Σουέζ 18/8	
α. Τενερίφ 12/8	
α. Χάιφα 17/7	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 24/7	
πρός Τουρκία 24/7	
πρός Χιούστον 18/7	
πρός ΗΠΑ 26/7	
α. Χάιφα 3/8	
πρ. «Ammersbek»	
ε. Πειραιά 17/7	
μεταφορές Πατρών	
α. Μόλαγα 16/8	
ε. Πειραιά 22/6	
πρός ΗΠΑ 28/7	
α. Ν. Χάβεν 24/7	
ε. Κασσιούγκ 31/7	

πρός Μπουρκάς 28/7	
πρός 'Υμουίντεν 27/7	
πρός Βενγάζη 26/7	
πρός Βραζιλία 28/7	
ε. Πειραιά 4/8	
α. Πειραιά 13/8	
ε. Τακόμα 6/8	
πρός Όζακα 7/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Αμβέρσα 12/8	
ύψωση σημαία Μπαχάμας	
ΕΤΑ Γιούροπορτ 26/8	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/8	
επώληση Κινέζους	
α. Καζαμπλάνκα 6/8	
α. Μπουεναβεντούρα 10/8	
α. Πόρτ Κέλαγκ 11/8	
ε. Πειραιά 29/4	
δ. Σουέζ 13/8	
στό Μπαντάρ 'Αμπάς	
α. Μπάνμπουρι 6/8	
ε. Δακάρ 21/7	
μετ. «Αλς» (ΑΒ)	
ε. Σαλβαντόρ 8/8	
πρός Βιτόρια 18/7	
ε. Μπάρνι 10/8	
πρός Μανίλα 20/7	
ε. Ταλκαχουάνο 2/8	
α. Λεμεσό 2/8	
α. 'Αμβέρσα 14/8	
ε. Λάρνακα 15/8	
πρ. «Norman Merchant»	
επώληση 'Ιταλούς	
α. Σιγκαπούρη 15/8	
πρός Ματάνζας 15/6	
δ. Δαρδανέλλια 12/8	
επώληση άλλοδοπούς	

πρός 'Ιράν 25/7	
α. Κόμπε 5/8	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ε. Βομβάη 4/8	
δ. Κων/πολή 1/8	
ε. Μπουσάν 16/8	
ε. Μπουσάν 3/8	
α. Λός 'Αντζελες 10/8	
δ. Σουέζ 18/8	
α. Μπιλμπάο 23/7	
α. Μομπά 5/8	
πρός Κωνσταντίνα 13/7	
δ. Σουέζ 12/8	
πρός Ντιλάν 27/7	
α. Σιγκαπούρη 14/8	
ε. Σίδνεϋ 6/8	
α. Λονδίνο 14/8	
ε. Μπαγκόγκ 15/8	
ε. Μανίλα 22/7	
α. Ντάρβιν 3/8	
πρός Κονέρ 2/8	
πρός Χέντλαντ 8/8	
ε. Μόγκλα 12/8	
α. Πόρτ Κέμα 6/8	
ε. Λεμεσό 16/8	
ε. 'Αμβέρσα 17/8	
α. Μανίλα 1/8	
α. Βομβάη 2/8	
ε. Ρουέν 3/8	
πρός Πόρτ Σουδάν 25/6	
ε. Ντάρβιν 8/8	
α. Ντάρβιν 6/8	
α. Νταβάο 3/8	
ε. 'Αμβέρσα 17/8	
ε. Μόγκλα 25/6	
πρός Πιομπίνο 23/7	

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 (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Α.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	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 ΙΙ	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΑ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
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
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ 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	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

α. Ντάρβιν 26/7	
α. Κόμπε 6/8	
δ. Γιβραλτάρ 10/8	
α. Γιούροπορτ 17/8	
πρός Σεμαράγκ 29/7	
έπισκ. Πειραιά 10/8	
ε. Γιοκοχάμα 9/8	
α. Λός 'Αντζελες 13/8	
πρός Κουαννιάγκ 3/7	
α. Γιούροπορτ 15/8	
α. Ντάς 'Αϊλάντ 4/8	
δ. Παναμά 4/8	
δ. Γιβραλτάρ 4/8	

α. Βαρκελώνη 8/8	
πρός Γιβραλτάρ 28/7	
πρός Γκούζ Μπαίη 13/7	
α. Πειραιά 15/8	
α. Γιοκοχάμα 31/7	
ε. Δαμιέττα 7/8	
ε. 'Ασσάμ 11/8	
στον Πειραιά 18/8	
α. Λός 'Αντζελες 8/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8	
δ. Παναμά 7/8	
πρός 'Ινδονησία 25/7	
δ. Παναμά 6/8	
α. Χιούστον 12/8	

πρός Κουίνχουαγκντά 26/7	
α. Γουίλμινγκτον 3/8	
πρός 'Αμβούργο 29/7	
ε. Ρίο Γκράντε 9/8	
α. Πόρογκρον 14/8	
δ. Γιβραλτάρ 9/8	
δ. Κων/πολή 10/8	
έπισκευ Πειραιά 1/8	
α. Σιγκαπούρη 2/8	
α. Χόγκ Κόγκ 6/8	
πρός Ποχάγκ 26/7	
πρός 'Αμβέρσα 13/7	
πρός Μασάν 18/7	
α. Πορκάλα 17/8	
α. Χόγκ Κόγκ 5/8	
πρός Χόγκ Κόγκ 15/7	
μεταφορές Ρεθύμνου	
πρός 'Αρούμπα 26/7	
ε. Γιοκοχάμα 3/8	
α. Γιούροπορτ 15/8	
α. Μουσσούρε 7/8	
α. Φάλμουθ Μπαίη 12/8	
ε. Τσίμπα 5/8	

α. Δουνκέρκη 1/8	
ε. Τομακομάι 3/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8	
πρός 'Ιταλία 13/7	
α. Σάντος	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
α. Γάνδη 11/8	
πρός Πόρτ Κέμπα 27/7	
ε. Βαλτιμόρη 8/7	
α. Σαβόνα 16/8	
ε. Πειραιά 7/8	
α. Λονδίνο 24/7	
ε. Βαλτιμόρη 14/8	
α. Γένοβα 11/8	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 24/6	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8	
ε. Δαμιέττα 24/7	
πρός Αυστραλία 29/7	
α. Κπέμε 8/7	
πρός Πόρτ 'Ορντάς 12/7	
α. Λός 'Αντζελες 9/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	
δ. Σουέζ 16/8	
πρός Π. Κουετζάλ 21/7	
πρός Μουδανιά 25/6	
α. Χάμpton 5/8	

έπισκ. Πειραιά 23/4	
δ. Σουέζ 17/7	
α. Πειραιά 6/8	
α. Στάνλοου 11/8	
πρός Μπ. 'Αμπάς 27/7	
α. Φουτζέιρα 17/8	
α. Ριγέικα 16/8	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Νάπολη 29/7	

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
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

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

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΞ (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
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΥΡΩΤΙΝ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

μεσογειακές μεταφορές
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
α. Γιβραλτάρ 9/8
μεταφορές Φουτζέρας
α. 'Αμβέρσα 15/8

α. Τσιβιταβέτσια 10/8
προς Δακάρ 30/7
ε. Φουτζέρας
ε. Σουέζ 14/8
ε. Σουέζ 18/8

ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
προς 'Ανναμπα 4/7
προς Πόιντ Σέντραλ 4/8
υπό ναυπήγηση
ε. Βερακρούζ 26/7

α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ε. Μόντρεαλ 10/8
α. Σ. Μόλις 10/8
στη Βαλτιμόρη 21/5

προς Κίνα 26/7
α. Μπωμόντ 8/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8
προς Νταλντίν 8/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
ε. Πειραιά 11/8
α. Σαντάντερ 6/7
μετασκευές Κάδιξ 18/9
α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8
α. Τερνέστη 4/8
άρχει Πειραιά
ε. Βαλτιμόρη 15/8
α. Τόραντα 4/8
προς Κασσιούγκ 31/7
α. Λός 'Αντζελες 5/8
προς Κωνσταντία 28/6
α. Βανκούβερ 1/6
προς Μιζουσίμα 27/7
προς Κίνα 26/7
ε. Κουϊγκντό 14/7
α. Βενετία 13/7
ε. Κολούμπια 14/8
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/8
ε. Βιτόρια 2/8
α. 'Αμβέρσα 15/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
δ. Κωνσταντία 7/8
α. Λόγος 8/7

α. Αύγουστα 4/8
ε. Σκίλντα 15/8

ε. Φός 13/8
έπισκ. Πειραιά 26/8/89
α. Χόγκ Κόγκ 4/8
α. Σιγκαπούρη 13/8
άρχει 'Αλιβέρι
α. Λονδίνο 18/8
δ. Δαρσάνελια 30/7
ε. Πειραιά 15/6
α. Γουίλμινγκτον 9/8
α. Σάμο 11/7
α. Ρόττερταμ 10/8
προς Ρόττερταμ 29/7
α. Βιζακαπατάμ 12/8
προς Φουτζέρας 31/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 6/8
ε. Χάλλα 13/8
α. Μπ. 'Αίρες 1/8

άρχει Βασώρα
δ. Σουέζ 16/8
προς Γκάλβεστον 22/7
ΕΤΑ Σαγκκανοσέκι 18/8
ε. Τζακάρτα 25/7
ε. Φιλαδέλφεια 10/8
προς Ν. Κορέα 29/7
προς Ν. Κορέα 25/7
σ. Σουέζ 14/8
α. Πειραιά 7/8
στη Πάχη (άποθήκη)
προς Μπ. 'Αμπάς 7/6
προς Δακάρ 23/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
α. Σιγκαπούρη 10/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Νταλντίν 21/7
προς 'Ιαπωνία 23/7
α. Πράια Μόλε 5/8
α. Πειραιά 7/8
στη Μύκονο 7/8
ε. Πειραιά 14/8
α. Λίβερπουλ 14/8
προς Καλντέρα 14/7
δ. Σουέζ 9/8
προς Μεξικό 20/7
έπισκ. Πειραιά 6/7
έπισκ. Σιγκαπούρη 30/6
α. Πόρτ Κάιζερ 7/8
προς Κωνσταντία 1/8
προς Λουάντα 6/7
ε. Σάντος 12/8
ε. Χάμπτον 3/8
α. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 6/8
ε. Δουνκέρκη 16/8
δ. Παναμά 28/7
α. Φιλαδέλφεια 14/8
α. Θέουτα 1/8

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΙΝΙ	77	34035
ΖΙΝΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΖΩΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΙΠΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	80	19982
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702
ΚΑΡΟΣ	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΑΝΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΑΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194

α. 'Αμβέρσα 2/8
δ. Θέροντε 'Αίλαντ 10/8
προς Σαλντάνο Μπ. 22/7
α. Μπρισμπαίν 8/8
α. Σιγκαπούρη 15/8
α. Γιοκοχάμα 9/8
α. Μπρισμπαίν 4/8
α. Σιγκαπούρη 14/8
α. Σάν Φραντσκο 13/8
δ. Πόρτ Σάιτ 14/8
α. Κολόμπο 13/8
α. Χόγκ Κόγκ 8/8
προς Πειραιά 29/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
προς 'Ελλάδα 29/7
ε. Χιούστον 11/8
α. Πόρτ Τάλλματ 17/8
ε. Λίβερπουλ 13/8
προς Γκρεσίτ 29/7
α. 'Αλεξάνδρεια 26/7
προς ΕΣΣΔ 25/7
ε. Βρέμη 2/8
α. 'Οδυσσώ 10/8
προς Μεθύλ 27/6
α. Χάμπτον 12/8
δ. Ντόβερ 6/8
ε. 'Ανκόνα 11/8
ε. 'Ανκόνα 11/8
α. Καζαμπλάνκα 9/8
α. 'Αμβέρσα 9/8
σημεία Βανουάτσου
ύψωσε παναμαϊκή
ε. Κακογκάβα 7/8
σημεία Βανουάτσου
έπισκ. Πειραιά 16/8
ε. Πειραιά 14/8
α. 'Αλεξάνδρεια 30/7
προς 'Αγγλία 29/7

α. 'Αμβέρσα 16/8
α. Ντουλούβ 15/8
έπισκ. Πειραιά 1/8
προς Κωνσταντία 3/7
δ. Σουέζ 7/8
προς 'Αργεντινή 29/7
ε. 'Αμβέρσα 18/8
α. Φρημάντλ 1/8
α. Σάντος 9/8
πρ. «Esso Atlantic»
πρ. «Esso Caribbean»
α. Βαρκελώνη 16/8
α. Σάντος 11/8
προς Παναμά 21/7
πρ. «Esso Pacific»
πρ. «Esso Mediterranean»
ε. Τρομπέτας 11/8
α. Γιούροπορτ 18/8
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 15/7

ε. Ρόττερταμ 13/8
α. Λός 'Αντζελες 4/8
α. Τζουμπάι 23/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
α. Χόγκ Κόγκ 8/8
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 12/8
α. Σάντος 2/8
ε. Πειραιά 21/7
δ. Κωνσταντία 3/8
μεσογειακές μεταφορές
έπισκ. Πειραιά 29/5
προς 'Αλικάντε 3/8
ε. 'Αμβέρσα 13/8
α. Λίβερπουλ 14/8
α. Φάλμουθ Μπαϊ 6/8

έπισκ. Πειραιά 7/6
στη Πάχη (άποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 23/6
έπισκ. Ρόττερταμ 16/8
προς Ούλσταν 25/7
δ. Παναμά 7/8
προς Κασσιούγκ 26/7
πρ. «Κόνκαρ Ντίνο»
δ. Παναμά 7/8
ε. Σουίνουοκ 13/8
ε. Χάμπτον 6/8
ε. Σακί 30/7
α. 'Ακαμπα 13/8
α. Σιγκαπούρη 8/8
ε. Λισαβόνα 16/8
α. Ταμπόκο 1/8
δ. Ντόβερ 5/8
προς Τρίπολη 14/7
δ. Γιβραλτάρ 10/8
προς Γιβραλτάρ 28/6
προς Γιβραλτάρ 15/7
α. Ρόττερταμ 15/8
α. Σαβόνα 9/8
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 16/8
α. Φός 12/8
α. Φουτζέρας 4/8
α. Ταρραγκόνα 2/8
α. Γιβραλτάρ 15/8
α. Ταρραγκόνα 14/8
α. Πειραιά 9/8
α. Σαβόνα 14/8
α. Πόρτ ντε Μπούκ 8/8
α. Ρόττερταμ 10/8
ναυπηγ. Ναγκασάκι
προς 'Αβάντα 23/7
α. Βενετία 14/8
προς Γιάμπο 30/7
προς 'Ιράν 1/8

ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	ὕψωσε παναμαϊκή	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρὸς Δ. Ἀφρική 22/7
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Τσιβιταβέτσια 11/8	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Μοντανόρ 17/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρὸς Εὐρώπη 31/7	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Ἀκαμα 12/8
				ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	στο Βανκούβερ 27/7
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Γιβραλτάρ 13/8	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σάντος 14/8
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Πόρτ Σάϊδ 13/8	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Νιούπορτ 6/8
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	δ. Πόρτ Σάϊδ 17/8	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Πόρτο Μπολιβάρ 9/8
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374	α. Σιγκαπούρη 14/8	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	68	3881	δ. Δαρδανέλλια 11/8
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. Ὑόρκη 11/8	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ζέϊτ Μπ. Τέρμιναλ 28/6
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Ρουαί 9/8	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	α. Μαρίνα ντὶ Καρράρα 14/8
ΛΑΤΩ	68	18737	ὕψωσε παναμαϊκή	ΜΠΟΕΜ	72	17728	ε. Γένοβα 4/8
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	ὕψε σημ. Μπαχάμας	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Τέμα 29/7
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Γένοβα 6/8	ΜΠΡΗΜ	85	25227	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Σέλλ Χάβεν 15/8	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρὸς Τζέντα 18/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (ἀποθήκη)				
ΛΗΓΟΥΡΝΤ	72	14212	α. Σιγκαπούρη 12/8	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	α. Σιγκαπούρη 4/8	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρὸς Βραζιλία 31/7
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Ἄδεν 2/8	ΝΑΞΟΣ	70	9885	α. Κάδιξ 3/8
ΛΗΤΩ	77	11264	πρὸς Πόρτ Τζεντίλ 28/7	ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	ε. Δαμιέττα 30/7
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Ν. Ὁρλεάνη 13/8	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Μάλμα 21/7
ΛΙΚΑ	76	61615	πρὸς Πόρτ Κέμπα 24/7	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	α. Μίνα ἀλ Φαχάλ 9/7
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Καζαμπλάνκα 11/8	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Πειραιά 5/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασάρα	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	ε. Πειραιά 14/8
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρὸς Κορέα 27/6	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	ε. Βομβάη 6/8
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36600	πρὸς Γιοκοχάμα 16/7	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Κων/πολὶ 2/8
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρὸς Σιγκαπούρη 31/7	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Λός Μίνας Μπαϊν 2/8
ΛΥΔΙ	70	14878	δ. Δαρδανέλλια 31/7	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	πρὸς Ἀλεξάνδρεια 24/7
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	α. Ἀμβέρσα 11/8	ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Ντόβερ 10/8
				ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Πειραιά 7/8
MSC ΛΑΟΥΡΑ	78	12888	πρ. «Ζίμ Γκουάμ»	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598	α. Τζουμπάιλ 7/8
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Ρότερνταμ 18/8	ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Ν. Ὁρλεάνη 7/8
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	85	2676	α. Βαρκελώνη 13/8	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	στη Δαμιέττα (ἀποθήκη)
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Κων/πολὶ 13/8	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Πειραιά 15/8
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ν. Ὁρλεάνη 3/8	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	δ. Κων/πολὶ 14/8
ΜΑΙΡΗ	88	22391	α. Βρέμη 1/8	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Μίλφροντ Χάβεν 8/8
ΜΑΙΡΗ	84	14103	α. Τζέκσονβιλ 5/8	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Γένοβα 12/8
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	ε. Κάντα 8/8	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρὸς Σίντι Κερύ 8/8
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Νικόσια 4/8	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Ν. Ὁρλεάνη 5/8
ΜΑΙΡΗ Ν.	78	22297	ε. Φιλαδέλφεια 14/8	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρὸς ΗΠΑ 22/7
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Πειραιά 8/8	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	ε. Λονδίνο 15/8
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρὸς Κούβα 25/6	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρὸς Λειψές 27/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ρίο Γκράντε 7/8	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Κίγκστον 9/8
ΜΑΝΑ	77	30283	α. Σάντος 11/8	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	α. Λός Ἀντζέλες 11/8
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	ε. Μπαγκόγκ 4/7	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρὸς Λιβύη 12/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ἐπισκ. Βάλβρις Μπαϊν 8/8	ΝΙΝΗ	75	16629	α. Ούμπα 14/8
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9189	α. Ἀσόντι 15/8	ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507	πρὸς Ἰαπωνία 20/7
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	πρὸς Ἰταλία 30/7	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρὸς Πόρτ Καρτιέρ 25/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ν. Ὁρλεάνη 10/8	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	πρὸς Εὐρώπη 22/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Σιγκαπούρη 29/7	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Μπρέμερφαβεν 10/8
ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Πράια Μόλε 2/8	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Μπουλὼν 7
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Τάραντα 14/8	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	α. Τάμπα 7/8
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Σάντος 10/8	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Σετουμπάλ 13/8
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Γιαμπούκοα 26/6	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρὸς Εὐρώπη 23/6
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	ε. Τεργέστη 17/8	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	α. Ν. Ὁρλεάνη 2/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Γιβραλτάρ 17/8	ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Λαττάκια 21/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ἐρυθρὰς	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	α. Λέγκχορν 11/8
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Ντόβερ 14/8	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Σαβάννα 12/8
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μπ. Ἀίρες 9/8	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρὸς Μερσίνη 27/7
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Κασίμα 3/8	ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	πρὸς Δ. Ἀφρική 29/7				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Τεμπλίκ 8/8	ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Κότκα 13/8
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	πρὸς Σιγκαπούρη 13/6	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600	δ. Κων/πολὶ 3/8
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Λός Πάλμας 6/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	δ. Δαμιέττα 2/8
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599	ε. Πειραιά 15/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Σάντα Μάρτα 2/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	α. Ἀκαμα 15/8
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Φρεντερίσια 13/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	α. Λός Ἀντζέλες 1/8
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κήλαχ 6/8	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΟΥΔΙ	78	19974	πρὸς Ἰράν 21/6	ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρὸς Φλόσσικ 22/7
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μπαντάρ Ἀμπάς 25/7	ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	ΕΤΑ Φουτζέιρα 9/8
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	στο Σάντος 20/8	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρὸς ΗΠΑ 1/8
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	α. Γκουάμ 19/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Μπαγκνόλι 7/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	δ. Σουέζ 6/8
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρὸς Μπαντάρ Ἀμπάς 29/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μπαρραγκουίλα 22/7
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρὸς Ρίο Ἰανέιρο 19/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Πράια Μόλε 4/8
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Ἀκαμα 26/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Χιούστον 3/8
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Γιβραλτάρ 12/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Κεμπέκ 1/8
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	διόλυσή Τουρκία	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	α. Μίνα ἀλ Φαχάλ 8/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Λισσαβόνα 10/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ντότζες 11/8
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Σάν Νικόλας 30/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Φιλαδέλφεια 15/8
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	ἐγκαταλείφθηκε 24/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	α. Τάραντα 14/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	ε. Ταϊτσούγκ 1/8
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρὸς Ὁράν 20/12	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Ρότερνταμ 17/8
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	α. Γουίλελμσβαδεν 4/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Δεμεράρα 9/8	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ἐπισκ. Σ. Ἄννα Μπαϊν 17/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Δεμεράρα 6/8	ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Γένοβα 14/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη	ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Τέμα 10/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Ὁρλεάνη 12/8	ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864	ε. Χοντζίνα 1/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Ὁρλεάνη 9/8	ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438	ἐπισκευές Πειραιά 3/7
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Δεμεράρα 27/6	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. Ὁρλεάνη 2/8	Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Γιοκοχάμα 7/8
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη	ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	α. Γιοκοχάμα 9/8
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη	ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	δ. Δαρδανέλλια 8/8
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	α. Χιούστον 8/8	ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρὸς Ν. Ἀμερική 27/7
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Δεμεράρα 10/8	ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Μπιλμπάο 6/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Ὁρλεάνη 10/8	ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Σετουμπάλ 13/8
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 16/8	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	δ. Πόρτ Σάϊδ 12/8
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Ν. Ὁρλεάνη 9/8	ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ὕψωσε κυπριακή
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Νουακτσότ 2/8	ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Ἰμμιγκχαμ 27/7
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	ἀργεῖ Πειραιά	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Φουτζέιρα 12/8
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583	ε. Δεμεράρα 12/8	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	μετ. «Μακάρις» (μ.)
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	δ. Παναμά 9/8	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	δ. Ντόβερ 7/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Ὁρλεάνη 2257	ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219	α. Φιλαδέλφεια 4/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. Ὁρλεάνη 21/5	ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	ε. Μπρενκοβόρ 6/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Ὁρλεάνη 9/8	ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σ. Τζών 6/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Χιούστον 12/8	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Πόρτο Βέσμε 7/8
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ν. Ὁρλεάνη 4/8	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	δ. Σουέζ 14/8
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 11/8	ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Πρίνς Ροσπερτ 15/8
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	δ. Παναμά 9/8	ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	πρὸς Σιγκαπούρη 21/7
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρὸς Ρότερνταμ 27/7	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	20797	πρ. «Παρασκευή Μ.Υ.»
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Παναγόνα 3/8	ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Τεργέστη 15/8
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρὸς Βραζιλία 29/7				



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Χαλκίδα 11/6	ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	πρός Λομπότι 29/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Ίαπωνία 30/6	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	πρός Γκράντ Καυμόν 29/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	μετ. «Σητεία Μπαίη» (π.)	ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	μετ. Άλεξάντερς Όαθ» (μ.)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824	ε. Πειραιά 5/7	ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Μπιλμπάο 6/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Γκντάνσκ 11/7	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Σαγκάη 14/6
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031	έπωλήθη Έλληνες	ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρός Άλγερία 18/6
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Πειραιά 5/7	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρός Γκαζουέτ 30/5
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Ν. Όρλεάνη 10/6	ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	πρός Σιγκαπούρη 31/5
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Σουάπε 29/6	ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	ε. Βασιλικό Μπαίη 2/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056	πρός Τζέντα 27/6	ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	α. Ρεσίφ 4/7
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	πρός Βεγγάζη 21/6	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Μπουεναβεντούρα 6/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	πρός Περού 26/6	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ			
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478	ύπεστειλε κυπριακή	Ν. (κ.)	86	22273	ε. Σιτακόγκ 7/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όρλεάνη 10/7	ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Λομέ 28/6
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	έπισκευές Μοντεβιδέο 11/6	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Μπουτουάν 24/6
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια	ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	πρός Νταεάν 28/6
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	ε. Κόρκ 10/7	ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	ε. Ίντσόν 25/6
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	πρ. «Crown Azalea»	ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Σαβόνα 11/7
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	πρός Καμπάνα 20/6	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ			
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	δ. Σουέζ 3/7	(μ.)	77	3827	πρός Χαλκίδα 30/6
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Όρλεάνη 10/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβέρσα 7/7
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	δ. Κωνίπολη 7/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522	ε. Μάλαγα 27/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Γιβραλτάρ 10/7	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III			
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Ίμμιγκχαμ 11/7	(κ.)	82	24597	πρός Μανίλα 30/6
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Γιάνμπο 3/7	ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Σαβόνα 6/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρός Φουτζέιρα 28/6	ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Ντάρμαν 26/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	πρός Σερία 29/6	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589	πρός Ν. Όρλεάνη 5/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Σιγκαπούρη 27/6	ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Ματάνζας 19/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Ν. Όόρκη 11/7	ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στό Χορμούζ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Μορμουγκάο 2/7	ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	ε. Τζέντα 26/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Ντουμπάι 17/6	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	πρ. «Αϊβαλί»
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	μεταφορές Περισκού	ΑΡΓΥ (κ.)	70	11041	ε. Λάγος 20/6
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρός Μπαντάρ Άμπας 27/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Γκντάνσκ 11/7
ΑΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	πρός Βενεζουέλα 21/6	ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221	α. Πειραιά 12/6
ΑΪΪΣΑ	72	16235	α. Ντάρμαν 9/7	ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	α. Καέν 7/6
ΑΪΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Ραβέννα 5/7	ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	πρός Σκίγκτα 25/6
ΑΪΪΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	πρός Άλεξάνδρεια 30/6	ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Πειραιά 4/7
ΑΪΪΡΗΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	α. Μπράς 9/7	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Σάο Σεμπαστιάο 4/7
ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	δ. Σουέζ 13/7	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	πρός Βόλο 29/6
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	πρός Κασσιούγκ 9/6	ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	δ. Παναμά 8/7
ΑΚΟΗ	74	68596	πρός Σουρία 1/7	ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	ε. Ρόττερνταμ 30/6
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	δ. Σουέζ 8/7	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Μπρένιαν 4/7
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	ναυπηγ. Ίαπωνία	ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρός Σιγκαντίγκ 20/6
ΑΚΡΑΤΑ (κ.)	75	9753	α. Λάς Πόλμας 4/7	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	πρός Τζακάρτα 22/6
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	δ. Σουέζ 10/7	ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	πρός Μαντράς 22/6
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	πρός Μπαντάρ Άμπας 25/5	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	πρός Μπαντάρ Άμπας 17/4
ΑΚΤΗ	77	14998	δ. Γιβραλτάρ 8/7	ΑΣΠΙΣ (δ.κ.)	75	16378	πρός Άμπιτζάν 19/6
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	έπωλήθη Νορβηγούς	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκού
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	α. Ρόττερνταμ 6/7	ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός Ν. Όρλεάνη 23/6
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956	ε. Σιγκαπούρη 9/7	ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	πρός Μπαντάρ Άμπας 21/5
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956	στό Χορμούζ	ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691	πρός Μπαντάρ Άμπας 8/7
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	πρός Λαμπόκάν 5/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρός Λισαβόνα 10/6
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός Άβόνα 23/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	έπωλήθη
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ύπεστειλε λιβεριανή	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159	πρός Έσμεράλντας 30/6
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Ούμ Κουάο 8/3	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	ε. Φλάσσινγκ Ίοτ 7/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993	πρός Ίνδια 29/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666	πρ. Άντζέλμορ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Νόρμποτ 5/7	ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Μπαντάρ Άμπας 15/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633	ε. Κάντα 30/6	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	α. Τενερίφη 8/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	πρός Πόλο 11/6	ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρός Κασσιούγκ 24/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578	α. Καγκοσίμα 8/6	ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	πρός Κασσιούγκ 27/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ			πρ. Μερσιν 6/7	ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρός Μείλι Άλιαντ 18/6
(π.)	77	14856	δ. Κωνίπολη 2/7	ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	α. Ν. Όρλεάνη 11/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	ε. Καρταγένα 5/7	ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	στό Μπαντάρ Άμπας 1/2
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	πρός Ρίο Ίανέιρο 29/6	ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	ε. Βομβάη 9/6
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρός Ταρτούς 19/6	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618	α. Πόρτ ντέ ΜΠούκ 7/7
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	δ. Παναμά 8/7	ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια 11/5
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	έπισκευές Πειραιά	ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	άργει Πειραιά
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	έπισκευές Πειραιά 5/6				ε. Πειραιά 8/7
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Σιγκαπούρη 1/7				
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρός Γιβραλτάρ 21/5	ΒΑΪΪΝ (δ.π.)	65	13408	ε. Λάνακα 27/6
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Καρταγένα 28/6	ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766	ε. Βομβάη 17/6
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824	πρός Βιτόρια 8/7	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Μουτσούρε 3/7	ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	ε. Ρεϊφ 15/6
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	πρός Ίαπωνία 20/5	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	δ. Παναμά 3/7
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	πρός Ίταλία 18/4/89	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	ε. Τέξας Σίτυ 27/5
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	πρός Ματάνζας 4/6	ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578	πρός Ίνδια 11/6
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	πρός Κωνσταντίνα 19/6	ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	πρός Καράτσι 30/6
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	δ. Σουέζ 2/7	ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)	67	34951	πρός Μπουρνάτ 1/7
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	δ. Σουέζ 9/7	ΒΑΣΣΩ V (π.δ.)	81	42048	α. Μπωμόντ 6/7
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	πρός Π. Καμπέλλο 16/6	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 28/6
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	12936	α. Άμστερνταμ 7/7	ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	πρός Σ. Τζών 25/6
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός Ίνδια 20/6	ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620	έπισκευές Πειραιά 27/2
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	μεσογειακές μεταφορές	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	δ. Ντόβερ 12/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509		ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/7
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-				ΒΗΤΑΣΚΑΪΪ (π.)	71	12222	πρ. «Pacific Lady»
ΚΟΣ (π.)	69	3826		ΒΗΤΑΤΖΟΪΪ (κ.)	71	16917	πρός Λάζαρο Γκάρντενας 14/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Σιγκαπούρη 13/6	ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Βραζιλία 27/6
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Λισαβόνα 21/6	ΒΙΓΝΑΝ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	ε. Ίμμιγκχαμ 10/7
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Μπ. Άϊρες 28/6	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Μπαγκόγκ 2/7

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ

ΒΙΛΑ 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
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΑ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	13935
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438
ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΑΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΑΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885

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

έπισκευές Σαντάντερ 3/7

πρός 'Ιμπιτούμα 27/6	
ε. Λάγος 29/6	
πρός 'Ινδία 30/6	
α. Φλάσσινγκ 2/7	
ε. Ντόρντρεχτ 9/7	
α. Γκουαγιακουίλ 23/6	
πρός 'Ιταλία 10/5	
α. Πόρτ Χάρκουρτ 25/6	
δ. Γιβραλτάρ 5/7	
δ. Κων/πολη 6/7	
ε. Σούσσα 5/7	
ε. Κιτιμάτ 9/7	
ύψωσε 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 Μπוליβάρ 3/7	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 17/6	
α. Ρουαί 5/7	
α. Μπ. 'Αίρες 16/6	
πρός 'Αμστερνταμ 25/6	
α. Γκαίμρεκ 4/7	
δ. Σουέζ 7/7	
α. Ράς Σουκχέιρ 23/6	
α. Λάρνακα 4/7	
πρός Δαδρ 16/6	
πρός Σιρία 27/6	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 4/7	
ε. Πειραιά 26/6	
πρός Μοχαμέντια 30/6	
πρός Ράς Τανούρα 18/6	
α. Βιζακαπανάμ 2/7	
α. Ράς Σουκχέιρ 26/6	
μεσογειοκάς μεταφορές	
α. Μπρόουινβιλ 3/7	
πρός Ν. 'Ατλαντικό 16/6	
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 27/5	
α. Τάραντα 7/7	
α. Φάλμουρ 7/7	
δ. Σουέζ 4/7	
ε. Μπαγκκόγκ 21/6	
α. Ράς Μπουντράν 29/6	
πρός Βραζιλία 3/6	
ε. 'Ιντσόν 24/6	
πρός Βενεζουέλα 6/7	
ε. Χουάγκου 26/6	

ε. Σιγκαπούρη 10/7

α. Ν. 'Ορλεάνη 6/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7	
πρός Χιουσόν 7/6	
ε. 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. Μπουσόν 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	
ύψωσε σημαία Μάλτας	
πρός Περισκό 14/6	
πρός Δ. 'Αφρική 22/4	
α. Ντάρμπαν 3/7	
πρός Μπαγκκόγκ 27/6	
πρός Ν. 'Υόρκη 12/6	
α. Σιγκαπούρη 7/7	
α. Φρημάντλ 6/7	

πρός Κίγκστον 11/5

πρός Κουανγκάγκ 29/6	
α. Σιγκαπούρη 8/7	
πρός Κασίμα 27/6	
ε. Γένοβα 8/7	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 22/6	
δ. Σουέζ 7/7	
στό Καράτσι 8/7	
α. Λισαβόνα 11/7	
πρός Παϊτα 30/6	
πρός Μπόννυ 22/1	
α. Μπιλμπάο 11/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/5	
α. Βανκούβερ 20/5	
πρός 'Οναχάμα 27/6	
έπισκευές Πειραιά 27/6	
α. Λός 'Αντζελες 2/7	
ε. Φουτζέρα 22/6	
α. Μομπάσα 24/6	
πρός Καοτέλλον 3/6	
πρ. «Φόρουμ Παιονήρ»	

έπισκευές Χαλκίδα 20/6

α. Φιλιάδελφεια 10/7	
πρός Νταλνίαν 3/6	
πρός 'Ινδονησία 19/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6	
α. Μπρόουινβιλ 3/7	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 18/6	

ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	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 ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΗΝΑ ΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙΙ	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥΝ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ Ι (π.)	74	13687
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	68	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΙΡΙΤ (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
ΕΥΔΑΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	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
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (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. Κε.Υ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ 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
ΙΠΠΟΛΑΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000

ε. Καράτσι 22/6

επωλήθη Έλληνες	
ε. Μάλτα 15/6	
πρός Χιουσόν 8/6	
έπισκευές Σιγκαπούρη 13/7	
έπισκευέ Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Σιγκαπούρη 29/6	
στό Χάργκ (άποθήκη)	
α. Λούτ Τέρμινταλ 10/6	
α. Ν. Όρλεάνη 6/7	

ΙΤΑΖΑΤΙ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	πρός 'Ιορδανία 7/6	ΛΕΝΙ (δ.Μπ.)	75	79249	δ. Σουέζ 10/7
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Μόντρεαλ 12/7	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II	74	18700	ἐπιπλήθη 'Ελληνες
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	α. Σιγκαπούρη 8/7	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Ζανζιβάρη 27/6
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Κολόμβο 23/4	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΤΙΤΣ (κ.)	72	17914	δ. Σουέζ 5/7
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Παράνγος 4/7	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Λός 'Αντζελες 29/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	πρός Ρίο Πλάτε 24/6	ΛΕΤΣΕΤ (π.)	71	3864	α. Ραβέννα 30/6
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπριντιζι	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	δ. Γιβραλτάρ 9/7
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	α. Γιούροπορτ 23/6	ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Σαγκάη 4/5	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Ειγκάγκ 22/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	δ. Κων/πολη 4/7	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	δ. Κων/πολη 5/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Αβ.)	77	10688	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/7	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρός Κάντλα 17/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	δ. Μάλτα 5/7
(Μ.)	67	16098	ε. Τζουμπάιλ 9/7	ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	πρός Νουατσότ 30/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	α. Σάντος 10/7	ΛΙΑΥ Τ. (μ.)	54	1991	πρός 'Ινχαμπάνε 5/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	ἐπισκ. Φάλασιγκ 'Ηστ 16/7	ΛΙΜΠΕΕΛΑ * (π.)	69	17872	πρός 'Αλγέρι 29/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρός Βανκούβερ 8/6	ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	ε. Σεβίλλη 4/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	πρός Σαγκάη 24/6	ΛΙΝΑΡΟΣ (κ.)	71	51072	πρός Πιομπίνιο 25/6
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	πρ. «Καπετάν Ση»	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Κακινάδα 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Ροζάριο 4/7	ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881	α. Χάμπτον 11/7
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	πρός 'Αβάνα 15/5	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ἐπισκευές Γκάλβεστον 10/7
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Παναμά 28/6	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	πρός 'Αβάνα 12/5	ΛΟΝΤΟΝ ΣΚΙΠΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885	α. Τέξας Σίτυ 8/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	ε. Χάιφα 9/7	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	πρός Χιούστον 30/6
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Παρανάγους 1/7	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	α. Τής 9/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρός Ποχάγκ 19/6	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Μπαγκόγκ 28/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 20/6	ΜΣΚ ΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	δ. Π. Σαίτ 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρός Ντόρ ες Σαλάμ 26/6	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)	78	13427	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			πρός Ταϊτσούγκ 11/6	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΙΚ.	75	34745	α. Τενερίφη 6/7
(κ.δ.)	81	1800		ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Τρομπέτας 21/6
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. 'Αμβέρσα 12/7	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (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. Ντόρμαν 2/7	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	πρός Χό Τσί Μίνγκ Σίτυ 1/6
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II ('Ονδ.)	65	1219	δ. Πόρτο Βέσμε 6/7	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	πρός 'Ιαπωνία 7/6
ΚΑΖΗ (κ.)	75	76873	δ. Πόρτ Σαίτ 13/7	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρός Μιζουράτα 16/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Βαλτιμόρη 27/6	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρός 'Αβάνα 4/6
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	πρός Χαλκίδα 30/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 21/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός 'Αρούμα 25/6	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ἐπιπλήθη 'Ελληνες
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός 'Αλγέρι 17/6	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρός 'Αλγέρι 8/5
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Σουέζ 3/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. 'Αμβέρσα 4/7
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ἐπισκευές Σιγκαπούρη 27/6	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	δ. Κων/πολη 8/7
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Πόρτοφουρ 8/7	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	77	17327	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/6
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	πρός Καναδά 29/6	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Βιζακαπάνε 9/7
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρός 'Ιταλία 1/6	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκοίου
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Μανίλα 7/6	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	α. Σιλικάπ 25/6
ΚΕΙ'Τ (μ.)	64	999	ε. Πειραιά 7/7	ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Βαρκελώνη 30/6
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	ε. Σιγκαπούρη 8/7	ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	α. Σάο Σεμπαστιάν 1/7
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Σάν Νικολας 3/7	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	πρός Βομβά 30/5
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Α	79	11929	πρ. «Handy Gaul»	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	δ. Μπρίτσα 10/7
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	πρός Νταμύ 12/6	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	ε. Μπαγκόγκ 29/5
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Μπαγκόγκ 16/6	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	α. Μπλιμάν 28/6
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	ε. Μπουσάν 3/7	ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.)	84	5717	ε. Πειραιά 7/7
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρ. «Pacific Spanker»	ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	ε. Βαλέντια 10/7
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρ. «Κερίνα»	ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	77	33509	ὕψως ἐλληνική
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρός Σίντι Κερίδ 6/6	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ἐπιπλήθη ἀλλοδαπούς
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Λοριέντ 1/7	ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	δ. Πόρτ Σαίτ 13/7
ΚΙΜΕΛΟΣ III (π.)	66	6995	ε. Πόρτοφουρ 6/7	ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	ἐπιπλήθη Κινέζους
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	ε. Σιγκαπούρη 25/6	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	ε. Ειγκάγκ 20/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΟΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρός Κουσίρο 27/6
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Σιγκαπούρη 7/7	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρός 'Ακαμπα 14/6
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Τσιτακόγκ 9/7	ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Λιανουγκάγκ 6/6
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Χιούστον 10/7	ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059	ε. Πειραιά 10/4
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	πρ. «Ματέστικ»	ΜΕΛΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	πρός Δακάρ 27/6
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΙΚ (κ.)	83	10520	ε. Μπλιμάν 9/7	ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	α. Ρότερνταμ 10/7
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ				ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	πρός 'Οίτα 2/3
(Βρ.)	84	10511	α. Ραμπούλ 4/7	ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	α. 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	ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6
ΚΟΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρ. «Diamond Queen»	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Λισαβόνα 10/7
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Κουβέιτ 30/6	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Τερνονόζεν 10/7
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	α. Ρεϊνόν 5/7	ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρός Νταμπιέρ 19/6
ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Κάργκ (ἀποθήκη)	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Παρανάγους 28/6
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. 'Αμστερνταμ 11/7	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	στη Σεπετίμα 16/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός 'Οίτα 18/6	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	ε. Γιοκοχάμα 4/7	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Φάλασιγκ 12/7
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	ε. Παραντίτ 27/6	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Ν. 'Ορλεάνη 31/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	πρός Λαλάγκ Τέρμιναλ 29/6	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	πρός Δακάρ 2/6
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	πρ. Ν. Πλόμεν 1/7	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	στο Ντόρμαν 31/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νέσσον 5/7	ΜΙΧΑΛΑΣ Σ. (κ.)	71	2999	ε. Σιγκαπούρη 29/6
ΚΟΥΓΚΑΡ I. (δ.μ.)	66	38533	πρός Σιγκαπούρη 30/6	ΜΙΧΑΛΑΣ Σ. (κ.)	73	61183	δ. Σουέζ 3/7
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	δ. Παναμά 6/7	ΜΙΧΑΛΑΣ Σ. (κ.)	72	9924	ε. 'Αμβέρσα 11/7
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	ε. Τεργέστη 7/7	ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	67	30823	ἐπιπλήθη ἀλλοδαπούς
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88888	πρός Περισκό 16/6	ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. «Obi King»
ΚΡΕΙ'Ν (κ.)	76	20355	α. Πρίνς Ρούπερτ 26/6	ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	α. Τενερίφη 6/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	πρός Νορβορσίκ 28/6	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Λίβερπουλ 2/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	α. Φουτζέρι 9/7	ΜΟΥΤΖΑΙΝΑ	77	5509	α. 'Αγκόνα 8/7
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	δ. Παναμά 1/7	ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	α. Μπρέικ 19/6
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Σέτε 26/6	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	στη Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	διάλυση 'Ινδία	ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΜΩ	74	56885	α. Λισαβόνα 14/5	ΜΠΕΛΛΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	α. 'Αίν Σούκνα 25/6
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Σιλικάπ 18/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. Βομβά 3/6
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρός Κίνα 27/5	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. Λάγος 24/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός Αιγούστα 28/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. 'Αμβούργο 5/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	πρός Κίνα 25/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	δ. Παναμά 8/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	μετ. «Fidelity»	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	δ. Σουέζ 5/7
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Νακόλα 21/2	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. 'Αμβούργο 5/7
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρός Τρίπολη 29/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. 'Αμστερνταμ 4/7
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ε. Φός 10/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	διάλυση 'Αλγέ
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	πρός Σιγκαπούρη 27/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. 'Ιντσόν 22/6
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965	ἀργεί Πειραιά	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	δ. Ντόβερ 3/7
ΛΑΙΛΑΨ (μ.)	76	12168	στο Σάν Κάρλος 27/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. 'Ασόντ 9/7
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	α. Σιγκαπούρη 10/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Μόντρεαλ 11/7
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	ε. Πειραιά 25/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	δ. Θέρσεντ 'Αϊλάντ 7/6
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Τολέδο 3/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Λάγος 3/7
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτς 9/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Μάλαγα 9/7
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	μετ. «Trélin Stár»	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρός Κονακρά 16/6
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1800	πρός 'Ινχαμπάνε 27/5	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρός Γιοκοχάμα 27/6
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	α. Ντόρμαν 8/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Βόρρυ 11/7
ΛΑΠΤΕΣ ΣΗ (π.)	75	12416	πρός Μπ. 'Αϊρες 16/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρ. «Cleopatra»
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	διάλυση 'Ινδία	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρός Χοντζίνα 11/7
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Λάγος 2/7	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	στην Μαρσιούλα 4/7
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρός Μόγκλα 19/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Λάγος 30/6
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Δ. 'Αφρική 2/6	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρός Κέλη Πάσερο 30/6
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κάργκ (ἀποθήκη)	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	

NANH (κ.)	78	14651	α. Ανακόρτες 9/7
NANTEΛΟΡΝ	72	18723	πρός Τάμπα 23/6
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΓ'ΝΤ (κ.)	73	11645	πρός Λουδάντα 12/5
ΝΑΡΕΙ'ΤΟΡ(κ.)	80	10982	α. Σάντος 4/7
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760	ε. Ρουέν 20/6
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000	ε. Πειραιά 10/6
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	α. Γιβραλτάρ 9/7
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρός 'Αγκόλα 23/5/89
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Κοατζακόλλος 7/6
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	α. 'Αμβέρσα 5/7
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	πρός Σιγκαπούρη 19/6
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρός 'Αμβέρσα 29/6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	α. Λός 'Αντζελς 7/7
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	επισκευές Πειραιά
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	πρός Μπαντόρ Χομινί 19/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	ε. Λέ Χάβρη 12/7
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	δ. Παναμά 5/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	πρός Νταμμά 25/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447	α. Νταμμά 10/7
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	πρός 'Ιαπωνία 23/6
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	α. Φατέχ Τέρμιναλ 6/7
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	πρός 'Αλεξάνδρεια 19/6
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/7
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Χάργκ 3/6
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	α. Βενετία 6/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρός Μπαγκνόλι 17/6
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Καυμάν 'Αϊλαντ 30/6
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	πρός Μαϊμί 30/6
ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (κ.)	72	7266	ε. Πειραιά 9/7
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	ε. Κάρτασι 27/6
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Κάρταγιένα 2/7
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Θέουτα 27/6
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	δ. Ντόβερ 29/6
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Βανκούβερ 30/6
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	ε. Τσιταγκόνγκ 25/6
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο 'Ανέιρο 4/7
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Ρίο 'Ανέιρο 2/7
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	δ. Παναμά 5/7
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)	68	958	στό Μόζι 10/7
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	πρός Λιβύη 28/6
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248	ε. Πειραιά 29/5
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	α. 'Αμβέρσα 13/7
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Βασιλικό Μπαϊ 10/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΙ (π.)	75	138037	α. Γιβραλτάρ 6/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	α. Κόρπουρ Κρίστι 27/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Ρότερνταμ 11/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Λούπ Τέρμιναλ 24/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	πρός 'Αλγέρι 24/6
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεταφορές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επιπλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	ε. 'Ασντον 10/7
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΝΤ (κ.)	71	13858	α. Μαυρίκιο 4/6
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9668	επιπλήθη 'Ελληνες
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Χιούστον 16/6
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Δουνκέρκ 9/7
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Σούσσα 26/6
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	δ. Ντόβερ 4/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434	α. Λά Παλις 4/7
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083	ε. Λειζόρε 11/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙ'Κ (κ.)	76	12443	α. Κεμπέκ 1/7
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός 'Ιαπωνία 24/6
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	α. 'Αμμούργο 31/5
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	ε. Τερνεόζεν 2/7
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα)	79	9427	ε. Λέγκχορν 8/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρός Τουμπάρδο 30/6
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Βραζιλία 25/6
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	μετ. «Parago» (Βρ.)
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	πρός Κωνσταντία 21/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Ρίο 'Ανέιρο 28/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Λισσαβώνα 11/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	πρός Σαλίνα Κρούς 12/3
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Γιοκοχάμα 25/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	δ. Πόρτ Σαϊδ 11/7
ΠΑΣΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	πρός 'Ωκλαντ 13/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. Κονακρό 17/6
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	α. 'Αλεξάνδρεια 19/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Μπουσόν 3/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Μπουσόν 'Αίρες 4/7
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	πρός 'Αλγερία 13/6
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρός Λιβύη 3/6
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251	ε. Γιοκοχάμα 3/7
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301	ε. Σάν Λορέντζο 9/7
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρός Κούβα 22/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874	πρός Αίγυπτο 11/5
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρός Κασιούγκ 30/6
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Πειραιά 8/7
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	πρός Σαγκάη 14/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Κωνίπολη 19/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουέμα 20/6
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Βαλέντσια 7/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Σιγκαπούρη 9/7

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	πρός 'Ιράν 10/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	ε. Χιούστον 9/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	επισκευές Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. 'Αλεξάνδρεια 13/6
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Ρίο 'Ανέιρο 3/7
ΠΗΛΕΟΠΗ V (π.)	79	11633	πρ. «Χολσάτι»
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	πρός Σεμάγκα Μπαϊ 27/4
ΠΙΟΝΑΡ	69	6162	ε. Καζαμπλάνκα 26/6
ΠΙΠΤΑΣ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	πρ. «Hakusan»
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Πειραιά 3/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Πόρτ Γουίλιαμ 1/6
ΠΑΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	ε. Ρεσίφ 3/5

ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Σετουμπάλ 6/7
ΠΟΛΛΟΥΕ Ι. (κ.)	69	56893	ύψωσε παναμική
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Τρίπολη 7/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Γιούρπορτ 9/7
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Ντάρμπαν 8/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	πρός 'Αλγέρι 26/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	α. Μπαζάνκα 4/7
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	πρός Ρότερνταμ 26/6
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	ε. Μανζανίνο 12/6
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Μαντράς 7/7
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	πρός Κούβα 20/5
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	α. Λεμεσό 10/7
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Γιούρπορτ 4/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Κόμπε 2/7
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	ε. Πειραιά 8/7
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (π.)	68	10722	δ. Σουέζ 11/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. 'Υόρκη 9/7
ΠΡΟΔΟΡΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Νοβοροσίσκ 29/6
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	πρός Βερακρούζ 1/6
ΠΡΟΞΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 15/6
ΠΡΟΞΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	δ. Κωνίπολη 7/7
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Τακοράντι 3/7
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Γκουαγιακούιλ 4/7
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Βομβάη 12/6
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Παναμά 3/7
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758	στη Μαριουπόλ 1/7
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Σάντος 7/7
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352	μετ. «Zervos» (π.)
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Γκνάντακ 2/7
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Λάς Πάλλας 9/7
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. 'Αμβέρσα 12/7
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Σιγκαπούρη 6/7
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Λάς Πάλλας 7/7
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Φουκουγιόμα 21/6
ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	στό Γκλάν
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Πειραιά 3/6
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Βίγκο 4/7
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352	α. Μπ. 'Αίρες 2/7
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Ρίο Γκράντε 27/6

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	πρός Βενεζουέλα 20/6
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ν. 'Υόρκη 8/7
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	36995	α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 30/6
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	δ. Κωνίπολη 6/7
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765	α. Μπαζάνκα 29/6
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Μπαζανούλ 24/6
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	επιπλήθη Νορβηγούς
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Σιγκαπούρη 10/7
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Κωνίπολη 4/7
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Γιβραλτάρ 7/7
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	πρός Αίγυπτο 5/6
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεταφορές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	πρός Βραζιλία 14/6
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	πρός 'Ινδονησία 17/3
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	πρός Κίνα 24/6
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064	ε. Πενάγκ 27/6
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	πρός Κούβα 14/3
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	στον Πειραιά 14/7
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Ταρτούζ 29/6
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	α. Παρανέγουα 20/6
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	ε. Σουαίμα 6/7
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867	σημαία Μάλτας
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	ε. Ρίο Γκράντε 30/6
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772	ύψωσε ελληνική
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	10301	ε. Κάρτασι 6/7
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/5
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	πρός Δ. 'Αφρική 17/6
ΣΕ'Ι'ΓΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	πρός Μπ. Χομινί 26/6
ΣΕ'Ι'ΓΑΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	ε. Φιουμιντσίνο 8/7
ΣΕ'Ι'ΓΑΡ (κ.)	70	9951	α. 'Αμμούργο 13/7
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Μουπλ 11/7
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	δ. Παναμά 9/7
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	επισκ. Σιγκαπούρη 11/7
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14899	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/6
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	α. Μάλαγα 10/7
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Τουμπάρδο 1/7
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018	σημαία Μάλτας
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	πρός 'Ιράν 20/6
ΣΗ ΔΟΡΕΛ (δ. Μπχ.)	68	66113	μετ. «Tiger» (μ.)
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174	δ. Κωνίπολη 6/7
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Πειραιά 4/7
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	α. Ν. 'Υόρκη 1/7
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	πρός 'Ιταλία 28/6
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073	α. 'Αμμούργο 4/7
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. 'Ασντον 4/6
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Χιούστον 8/7
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Πόρτ Σαϊδ 17/6
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216	ε. Λάγος 23/6
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Ταρραγκόνα 4/7
ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝΤ (μ.)	76	30343	δ. Κωνίπολη 9/7
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.μ.)	78	28025	ύψωσε σημαία Μπαχάμας

ε. Φός 10/7
δ. Πόρτ Σαΐδ 11/7
α. Λένινγκραντ 9/7
πρός Μπ. "Αίρες 25/3
πρ. «Αίγαϊον»
ε. Τσιταγκόνγκ 10/7
πρός 'Ιράκ 15/6
α. 'Αμμούργο 10/7
ε. Κομώ Μπαϊ 22/6
πρ. «Alkazar»
πρός Σκώ 29/6
α. Ν. 'Ορλεάντ 19/6
πρός Πειραιά 25/6
α. 'Αμμούργο 6/7
α. Νικόσια 4/7
πρός Συρία 9/6
ε. Γένοβα 14/6

ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835
ΣΙΑΜΜΑ*	78	32508
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΑΝΤ (κ.)	72	5881
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'ΓΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907
TANK ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
TANTA (κ.)	73	16997
TARΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
TARΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΕΖΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΕΖΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥ'Υ' (Ον.)	78	5888
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953

α. Κόρυτον 7/7	
α. Άλεξάνδρεια 13/6	
α. Ντουμπάι 5/6	
δ. Μάτα 6/7	
προς Μπαγκλαντές 29/6	
προς Μπανιάς 26/6	
δ. Κων/πολη 1/7	
προς Ίρην 17/7	
α. Φιουμπαίνιο 8/7	
ε. Σαλβαντόρ 15/6	
προς Περαϊά 19/6	
α. Χιουσόν 10/7	
α. Ρίο Γκράντε 1/7	
α. Γκντάνσκ 4/7	
προς Ίρην 12/6	
δ. Πόρτ Σάιτ 8/7	
δ. Γιβραλτάρ 8/6	
προς Περαϊά 8/6	
α. Βρέμη 4/7	
ε. Κολομπία Ρίβερ 12/5	
α. Μπουναβεντούρα 7/7	
ε. Έλσινγκ 1/7	
δ. Σουέζ 11/7	
α. Μομπάι 10/7	
θέση 15.47 Β, 52.13 Α 22/6	
ε. Χοσέ Ίνδασιο Τέρμ. 10/7	
προς Ουλάσν 11/6	
προς Λένινγκραντ 28/6	
μετ. «Free Progress» (μ.)	
μετ. «Free Peace» (μ.)	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
προς Σεμάγκα Μπαϊ 21/6	
δ. Παναμά 30/6	
μετ. «Κοράλι»	
προς Κήλαγκ 26/6	
ε. Τακόμα 30/6	
ε. Πειραιά 4/7	
α. Ρίο Γκράντε 1/7	
α. Σάντος 5/7	
ε. Σιγκαπούρη 9/7	
προς Νταλν 25/5	
α. Γιβραλτάρ 11/7	
ε. Βουβάν 1/7	
στη Σεμάγκα (ἀποθήκη)	
δ. Σουέζ 8/7	
ε. Πειραιά 31/7	
προς Έλλάδα 26/6	
στη Σιγκαπούρη 11/5	
α. Άντεν 3/5/89	
ε. Άλεξάνδρεια 17/6	
ε. Νάπολη 30/6	
προς ΗΠΑ 20/6	
α. Άμβέρσα 12/7	
α. Όδσσο 7/7	
προς Κάσσελν 1/7	
ε. Παρανάνοια 29/6	
α. Λισαβόνα 3/7	
προς Άβόνα 23/5	
ε. Λέγκχορν 7/7	
α. Ντάρμπαν 31/7	
α. Τζουμπάι 8/7	
ε. Μπαγκκόγκ 28/6	
ε. Βουβάν 8/7	
α. Παλδου Μπακόμ 9/7	
δ. Σουέζ 4/7	
α. Ντάρμπαν 25/6	
δ. Κων/πολη 7/7	
α. Χιουσόν 5/7	
α. Σάν Άντονιο 2/7	
α. Σαβόνα 10/7	
α. Ρόττερνταμ 26/6	
α. Χουέλβα 2/7	
προς Τοκοπία 28/6	
ἀργεί Πειραιά	
προς Βραζιλία 19/6	
προς Κασιούβ 28/6	
προς Βεγκάζ 25/6	
α. Ν. Όρλεάν 7/7	
μετ. «Ονυ» (κ.)	
προς Κίνα 15/6	
ε. Σουέζ 5/7	
α. Γδύνια 10/7	
α. Ρίο Ίανέιρο 23/6/89	
δ. Σουέζ 5/7	
ε. Βουβάν 3/7	
ύψωση Έλληνική	
προς Ταλκαχουάνο 22/6	
α. Ν. Όρλεάν 8/7	
ε. Ίντσον 18/6	
προς Μαλαισία 27/6	
ἀργεί Πειραιά	
προς Κούβα	
προς Σκίτνα 29/6	
στην Άγκολα 14/6	
ε. Σάν Λορέντζο 7/7	
ε. Γκαϊμπς 4/7	
προς Άλεξάνδρεια 18/6	
ε. Ν. Όρλεάν 8/7	
α. Ντάρμπαν 11/7	
ε. Βαλτιμόρη 6/7	
α. Άμβέρσα 13/7	
ε. Άμβέρσα 6/7	
προς Ίκονικ 30/6	
α. Βιτόρια 1/7	
α. Πόρτ Ώ Πρίνς 15/6	
προς Ίνδια 18/6	
προς Μαρίν ντί Καράρα 21/6	
α. Τζουμπάι 6/7	
ε. Ν. Όρλεάν 24/6	
προς Γιβραλτάρ 9/6	
ε. Σαλάρβερν 30/6	
προς Ουζούγκ Παντάγκ 12/5	
προς Σηάτλ 17/5	

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'ΙΤ (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	71	113950
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΥ'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
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΟΝ (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
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΙΣ (δ.Ονδ.)	65	15090
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΦΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΓΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Μπχ.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918
ΦΡΗΜΟΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΜΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ' (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (μ.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	90	10197
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101440
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρ. «Ακταία»	
πρ. ΕΣΣΔ 21/6	
πρ. «Αλβαία»	
α. Νταλν 30/6	
ε. Λόμε Μπαϊ 21/6	
προς Σαγκάη 29/6	
α. Μομπάι 8/7	
ε. Κολομπία Ρίβερ 6/7	
ε. Ρίο Γκράντε 7/7	
στη Τάμπα 5/7	
α. Σιγκαπούρη 6/7	
α. Ν. Όρλεάν 10/7	

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



Petridou

SULZER HELLAS

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

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

Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

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

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



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



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

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry