

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1031/1089

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟ 1031/1089
ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

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

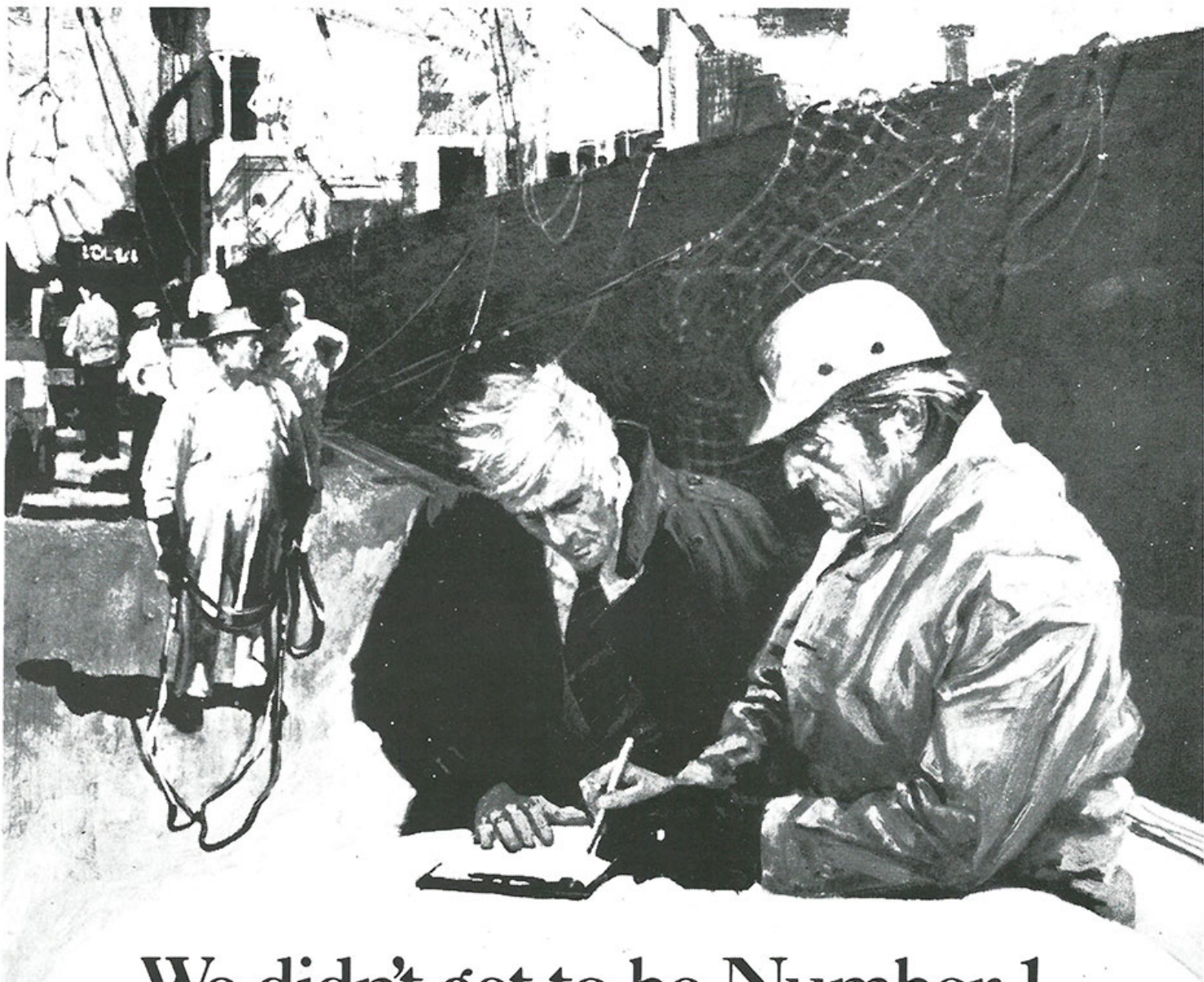
GREECE

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





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.

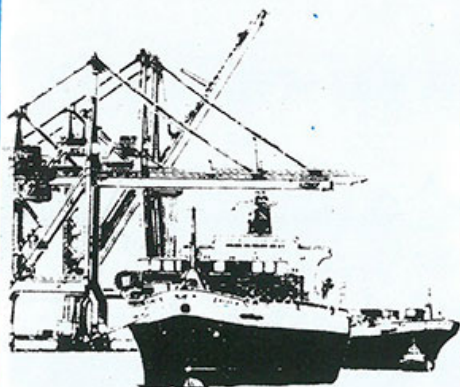
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1331/1089

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιώς

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
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1331/1089-November 15th, 1990

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 'Η 'Επάνοδος — Συναίνεση, 'Εμπιστοσύνη
καί Παραγωγικότητα.
Οί απόψεις του κ. Γιώργη 'Ανδρέα Λαιμού.
- 17 Ναυτικά Βραβεία.
Μία ενδιαφέρουσα μελέτη του 'Επιτίμου 'Αρχηγού
Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη για τό θεσμό των Ναυτικών
Βραβείων.
- 24 'Η Βρεταννική Ναυτιλία.
Διαπιστώσεις των Βρεταννών για την άλλοτε
Θαλασσοκράτειρα.
- 26 Νομικά θέματα.
Τό τρίτο καί τελευταίο μέρος 'Αποφάσεως
του 'Εφετείου 'Αθηνών για την 'Εφαρμογή διατάξεων
του 'Αστικού Κώδικος σέ ναυτιλιακά δάνεια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
36 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
39 ENGLISH SUPPLEMENT
42 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

Νά στρατευθοῦν οἱ δυνάμενοι

Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία πέρασε μέ ἐπιτυχία τήν τελευταία μακρόχρονη κρίση, γιατί τά παθήματα τῶν προηγούμενων κρίσεων καί κυρίως οἱ συνέπειές τους εἶχαν γίνει ἕνα καλό μάθημα γιά τούς περισσότερους. Καί στήν καλή ἐποχή πού ἀκολούθησε ὅλοι, ἤ, ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ περισσότεροι, ἐπέδειξαν τήν ἐπιβαλλομένη αὐτοσυγκράτηση καί δέν δημιούργησαν δυσβάστακτα βάρη.

Μπορεῖ κανεῖς νά πεί, χωρίς τήν παραμικρή δόση ὑπερβολῆς, ὅτι αὐτή ἡ ἐπιτυχία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ὀφείλεται ἀποκλειστικά σ' ἕνα προσόν τῆς φυλῆς μας, τήν ἀτομικότητα — κάθε ἕνας Ἑλληνας πλοιοκτῆτης βρῆκε τόν δικό του τρόπο γιά νά ξεπεράσει τήν κρίση ἀλλά καί κάθε ἕνας στάθηκε μέ τόν δικό του τρόπο καί μέ τίς δικές του ἐπιλογές μπροστά στούς πειρασμούς πού δημιουργοῦσε ἡ εὐφορία τῶν καλῶν ἡμερῶν γιά τήν πρόσκτηση καί ἄλλων ἀλλά ἀκριβῶν πλοίων — αὐτή τή φορά οἱ Ἑλληνες ἐπέδειξαν σύνεση καί τήν «πάτησαν» — γιά νά χρησιμοποιήσουμε μία λέξη τοῦ συρμού — οἱ Νορβηγοί.

Ἡ δὲ ὁμῶς στὸν ὀρίζονται συσσωρεύονται καί πάλι βαριά σύννεφα:

Δέν εἶναι μόνον ἡ κρίση στὸν Κόλπο πού ἐπιβαρύνει τήν ἀτμόσφαιρα.

Υπάρχει ἡ κοσμογονία πού συντελεῖται στίς λεγόμενες ἀνατολικές χώρες.

Υπάρχει παράλληλα ἡ οἰκονομικὴ κρίση πού μαστίζει τίς χώρες αὐτές ἀλλά ταυτόχρονα καί τή Δύση — δέν μιλάμε γιά τίς χώρες τοῦ λεγόμενου Τρίτου Κόσμου ὅπου ἡ κρίση, ἡ φτώχεια καί ἡ κακομοιρία ἐνδημοῦν.

Γιά τήν κατάσταση πού ἐπικρατεῖ, εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ φράση πού ἀπευθύνουν σέ κάθε εὐκαιρία οἱ Σοβιετικοὶ ἐπίσημοι: Ἐλάτε νά κάνετε δουλειές στή χώρα μας ἀλλά μὴν ζητᾶτε χρήματα γιατί δέν ἔχομε. Καί δέν εἶναι τυχαῖο πού ὁ

ρισμένοι ναῦλοι καταβάλλονται ἀπ' εὐθείας σέ σοβιετικές πρεσβεῖες καί στίς πρεσβεῖες ἄλλων χωρῶν γιά νά καλύψουν τὰ ἐξοδά τους μία καί οἱ μητροπόλεις τους ἀδυνατοῦν νά στείλουν ἀκόμη καί λίγα δολάρια.

Ὁ ὀρίζοντας, λοιπόν, εἶναι θολός γιά ὁλόκληρο τόν κόσμο. Καί φυσικά καί γιά τή Ναυτιλία, ἡ ὁποία ἐπιπλέον ἔχει νά ἀντιμετωπίζει καί μία σειρά ἑντονῶν προβλημάτων, ὅπως εἶναι, λόγου χάρι, ἡ κοινὴ εὐρωπαϊκὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καί οἱ προθέσεις τῶν συναιτέρων μας στήν ΕΟΚ, οἱ ἐντεινόμενες, συνεπεία καί τῆς οἰκονομικῆς ὑφέσεως, τάσεις προστατευτισμοῦ στό διεθνές θαλάσσιο ἐμπόριο καί πρό παντός ἡ δαμόκλειος σπάθη τήν ὁποία ἔχει ὑψώσει ἡ ἀμερικανικὴ νομοθεσία γιά τή ρύπανση καί ὁδηγεῖ στήν ἐξουθένωση ἀκόμη καί τῆς ισχυρότερης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως πού θά ἔχει τήν ἀτυχία πλοῖο τῆς νά προκαλέσει ρύπανση κοντά στίς ἀμερικανικὲς ἀκτές.

Δέν ἔχομε πλέον νά κάνουμε μέ μία ναυτιλιακὴ κρίση πού κάποτε θά περάσει. Ἐχομε νά ἀντιμετωπίσουμε ἰδιαίτερα σοβαρά προβλήματα πού θά ἀποδειχθοῦν καθοριστικά γιά τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί μᾶς ὁδηγοῦν σέ δύο καθοριστικὲς ἐπιλογές: Πρῶτο, στή συλλογικότητα γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων ἀλλά καί στίς ἐπιλογές. Καί, δεύτερο, στήν εὐρύτερη χρησιμοποίηση τῶν συντεῶν καί (δέν λέμε τῶν σοφῶν, γιατί δέν μᾶς ἀρέσει) ἐκείνων πού γνωρίζουν σέ βάθος τὰ προβλήματα καί μποροῦν νά συνεισφέρουν καί λόγω γνώσεων, ἀλλά καί ἄλλων παραμέτρων, πολλά στήν γενικότερη ὑπόθεση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Αὐτές οἱ ἐπιλογές εἶναι, κατὰ τήν ταπεινὴ μας ἀντίληψη, τό ἄμεσο βῆμα πού πρέπει νά κάνει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Καί μπορεῖ νά τό κάνει στήν προσεχὴ γενικὴ συνέλευση καί στήν ἐκλογή νέας διοικήσεως γιά τήν ὁποία πρέπει — καί ὀφείλουν νά στρατευθοῦν — ὅλοι οἱ δυνάμενοι.

Ἡ ΕΚΚΡΗΞΗ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Τό ἔχομε πεῖ πολλές φορές: Ἐκεῖνοι πού δέν ἀκούσαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἔχασαν πάντοτε μέ μαθηματικὴ ἀκρίβεια.

Ἡ ἀναφορά αὐτὴ τή φορά γίνεται γιά τήν Ἀκτοπλοία καί δέν ἀφορᾷ μόνον τόν Ὑπουργό ἀλλά καί ὀρισμένους φίλους, πού παρὰ τίς ἀντίθετες συστάσεις μας, μῆκαν στὸν χορὸ καί τώρα τραβοῦν τὰ μαλλιά τους γιατί δέν ἀκούσαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Σπεύδουμε νά διευκρινίσουμε, πρὸς ἀποφυγὴν οἰασθῆναι παρεξηγήσεως, ὅτι δέν κάνομε τὸν ἔξυπνο καί οὐτε παριστάνομε τούς σοφοὺς. Ἀπλά καί μόνον φροντίζομε νά βρισκόμαστε σέ στενὴ ἐπαφὴ μέ τήν καθημερινὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότητα καί νά ἀφουγκραζόμαστε τούς προβληματισμούς, τίς ἀνησυχίες, τούς καημούς, τίς ἐπιδιώξεις καί τούς ὁραματισμούς τῆς Ἀκτῆς Μισοῦλη καί τῆς Ἀκτῆς Τζελέπη καί ἐν πολλοῖς καί τοῦ Λονδίνου. Καί ἐπιπλέον νά μὴν ξεχνᾶμε καί νά μὴν ξεγράψουμε τήν πολὺ πρόσφατη, ἄλλωστε, ἱστορία πού δείχνει ὅτι σέ τελικὴ ἀνάλυση ἡ Ἀκτοπλοία ἔφερε ζημιές καί ὁδήγησε στή διάλυση ἀκόμη καί μεγάλων ἐπιχειρήσεων.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὑπενθυμίζομε ὅτι ἀναφορικά μέ τήν Ἀκτοπλοία τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν συστήσει νά σταματήσει ὁποιαδήποτε παρέμβαση καί νά ἀφεθοῦν ἐλεύθεροι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπιχειρηματίες νά δρομολογήσουν πλοῖα τους σέ ὅποιαδήποτε γραμμὴ τῆς ἀρεσκείας τους ὑπὸ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὰ πλοῖα αὐτά: Πρῶτον, θά ἀγοράζονταν μέ ἴδια κεφάλαια — καί βεβαίως μέ ἴδιο συνάλλαγμα ἂν θά προέρχον-

ταν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ γιά νά μὴν ὑπάρχει ἐκταμίευση πολυτίμου συναλλάγματος ἀπὸ τὴ χώρα. Δεύτερον, θά ἐξυπηρετοῦσαν ὁλόκληρο τὸ χρόνο τὴ γραμμὴ τὴν ὁποία θά ἐπέλεξαν. Καί, τρίτο, θά ἐξυπηρετοῦσαν καί ἄγονες γραμμὲς χωρὶς τήν παραμικρὴ ἐπιδότηση — ἀνάλογη ὑποχρέωση ἔδει νά ἀναλάβουν καί τὰ ἤδη δρομολογημένα πλοῖα.

Ὁ Ὑπουργὸς δέν μᾶς ἀκουσε. Συνέστησε κάποια ἐπιτροπὴ γιά τὴ «μελέτη» τοῦ θέματος καί μέ τήν παρελκυστικὴ τακτικὴ πού τηρήθηκε σὲ μετὰ τὴν ἐφθάσαμε στήν ἐκκρηξὴ μέ τὸ ζήτημα τῆς δρομολογήσεως σκαφῶν νέας τεχνολογίας γιά τὸ ὅποιο καί πάλι ὁ Ὑπουργὸς ἀγνόησε τὴν ὑπόδειξη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νά παρασχεθεῖ σχετικὴ εὐχέρεια στήν Ἑνωση Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων νά δοκιμάσει στήν πράξη τὰ ἐν λόγῳ σκάφη καί ἐν συνεχείᾳ — ἐφ' ὅσον ἡ δοκιμὴ ἀποδεικνυόταν ἐπιτυχὴς — νά δοθεῖ ἡ ἴδια εὐχέρεια καί σέ ἄλλους πλοιοκτῆτες ἢ ἐταιρίες.

Ἡ ἐκκρηξὴ ὁδήγησε σέ ἀποφάσεις ἐκπονήσεως πολὺ καλῶν μονάδων, ἀπὸ αὐτές πού ἔφεραν τήν νέα ἐποχὴ στήν Ἑλληνικὴ Ἀκτοπλοία, ἥδη δὲ γιά τὸ θέμα αὐτὸ ὑπάρχει μιὰ σημαντικὴ κινητικότητα στὸν Πειραιᾶ ὅπου πηγαίνονται ἐπιθεωρητές ξένων ἐταιριῶν — δέν πρόκειται γιά σχῆμα λόγου, οὔτε γιά ἀνεξαρτίστους πληροφορίες δεδομένου ὅτι ἀνθρώποι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρέστησαν, ἐντελῶς τυχεῖα, στίς ἐπιθεωρήσεις δύο ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἀπὸ τεχνικούς ξένων ἐταιριῶν, οἱ ὁποῖοι σημειωτὸν ἐξέφρασαν τὴν ἐκπληξή τους γιά τὴν

ποιότητα τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα ἐπιθεώρησαν καί γιά τὴν ἰδιαίτερα ἐπιτυχημένη μετασκευὴ τους πού ἐγίνε σέ ἑλληνικὲς μονάδες ἀπὸ ἑλληνικὰ χέρια καί μέ ὑλικά προερχόμενα ἐν πολλοῖς ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴ βιομηχανία.

Οἱ ἀποφάσεις γιά τὴν πώληση ὀρισμένων καλῶν ἀλλά καί μεγάλῃς μεταφορικῆς ἱκανότητος μονάδων ἀσφαλῶς δέν δημιουργοῦν προβλήματα αὐτὴν τὴν συγκεκριμένη χρονικὴ στιγμὴ — τὰ προβλήματα θά ἐμφανισθοῦν ἀπὸ τὴν ἀρχὴ τοῦ θέρους καί εἶναι σίγουρο ὅτι καί οἱ Ἑλληνες καί οἱ ξένοι ἐπιβάτες πού ἀπὸ τὸν περασμένο χρόνο ἐξυπηρετοῦνταν ἀπὸ πλοῖα ὑψηλῆς κλάσεως δέν θά ἀνεχθοῦν καί δέν θά δεχθοῦν νά ταξιθεῖσιν μέ πλοῖα πού δέν μποροῦν νά σταθοῦν στήν ἐποχὴ μας.

• Ὁ κ. Ἀνδρέας Ποταμιάνος διέψευσε κατηγορηματικὰ τίς πληροφορίες πού δημοσιεύθηκαν τὴν Τετάρτη στήν οἰκονομικὴ ἐφημερίδα «Κέρδος» περὶ ἐκπονήσεως τοῦ στόλου τῆς «Ἡπειρωτικῆς». Ποτέ, εἶπε ὁ κ. Ποταμιάνος, δέν μὲν ζητήθηκε νά πωληθῶν τὰ πλοῖα καί οὔτε εἶχα τέτοια πρόθεση. Τὸ μόνο πού κάνει συστηματικὰ ἡ «Ἡπειρωτικὴ», κατέληξε ὁ κ. Ποταμιάνος, εἶναι ἡ ἀνανέωση τοῦ στόλου καί ὅταν πωλεῖται ἕνα πλοῖο τῆς ἐταιρίας εἶναι ἥδη ἐτοιμο ἕνα ἄλλο γιά νά τὸ ἀντικαταστήσει.

• Ἀντιθέτως ὁ κ. Γερ. Ἀγοῦδημος δήλωσε ἀπερίφραστα ὅτι προχωρεῖ στήν πώληση ὁλων τῶν πλοίων του διότι, ὅπως εἶπε, «ἡ Ἀκτοπλοία ὁδηγεῖται σὲ τὴν καταστροφὴ καί εἶναι προτιμότερο νά φύγουμε πρὶν καταστραφούμε».

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Άρχισε στο Λονδίνο η μεγάλη δίκη της εταιρίας P and O European Ferries και των υπαλλήλων της, που κατηγορούνται για ανθρωποκτονία στην περίφημη πιά υπόθεση του ναυαγίου του «Herald of Free Enterprise», που συνέβη τον Μάρτιο του 1987.

Οι νεκροί του ναυαγίου ανήλθαν τελικά σε 154 επιβάτες και 38 μέλη του πληρώματος. Είναι η πρώτη φορά που μία επιχείρηση κατηγορείται για τέτοιο αδίκημα, οφειλόμενο σε επαγγελματικά σφάλματα της ίδιας της επιχείρησης και του προσωπικού της, ένεκα των οποίων ένα πλοίο ανοίχθηκε στη θάλασσα με ορθάνοιχτες τις πόρτες της πρώρας.

Εκτός από την ίδια την επιχείρηση, οι κατηγορούμενοι για προσωπική ευθύνη υπάλληλοι της είναι από μόνον πλοίοι: Ο πλοίαρχος υπό τη γενική αυτού ευθύνη, ο υποπλοίαρχος που είχε τον έλεγχο της καλής εκτελέσεως των εργασιών του πλοίου και ο ναύκληρος που ήταν υπεύθυνος για το κλείσιμο των θυρών. Εκτός δε του πλοίου: Ο αρχιπλοίαρχος της εταιρίας, ο προϊστάμενος του τεχνικού τμήματος, ο αναπληρωτής γενικός επιθεωρητής και ο αρχιμηχανικός.

Κατά τις προβλέψεις των αρμοδίων, η δίκη αυτή — η οποία από άποψη ευθυνών εταιρίας και πληρώματος θυμίζει ιδιαίτερα τη δική μας υπόθεση του τραγικού ναυαγίου του επιβατηγού «Ηράκλειον» — θα διαρκέσει επί πολύ χρόνο.

• Πλοία της εκποιεί και η «Ελληνική Άκτοπλοία» η οποία ανακοίνωσε ότι δέχεται προφορές για τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών της (570.000) που αντιπροσωπεύουν το 64,93% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας ANTESS, πλοιοκτητριάς των πλοίων «Σάμαινα» και «Ίκαρος» — οι προφορές πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 28 Νοεμβρίου.

• Σε δημοσιογραφικά ρεπορτάζ των τελευταίων ημερών αναφέρθηκαν τα ονόματα πολλών επιβατηγών πλοίων τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες αυτές «έχουν βγει στους μπρόκερς για πώληση» αλλά συγκεκριμένα στοιχεία δεν υπάρχουν ή τουλάχιστον δεν έχουμε εμείς και για τον λόγο αυτόν αποφεύγουμε να τα κατονομάσουμε.

ΤΑΧΕΙΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, ανταποκρινόμενες στα μηνύματα των καιρών, προχωρούν συστηματικά στη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των πλοίων τους στους τομείς της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Σημειώνουμε τα ανωτέρω με άφορμή μία συστηματική προσπάθεια που καταβάλλεται εσχάτως από την εταιρία Τσάκου, η οποία ήδη έχει προχωρήσει στην πλήρη αναδιοργάνωση των γραφείων της στον Πειραιά και στο εξωτερικό που συνδυάστηκε με ενίσχυση του υπάρχοντος προσωπικού, την αύξηση του αριθμού επιθεωρήσεων των πλοίων της από πεπειραμένους αρχιπλοίαρχους και αρχιμηχανικούς, την περαιτέρω βελτίωση του συστήματος επικοινωνίας των πλοίων και των γραφείων και την έμπιστη παρακολούθηση των πλοίων και του εξοπλισμού τους.

Έξ άλλου, στα πλαίσια της προσπάθειας για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, η εταιρία Τσάκου οργανώνει ειδικά σεμινάρια για την επιμόρφωση και ενημέρωση του προσωπικού ξηράς και πλοίων στους νέους κανονισμούς, στις συνεχώς μεταβαλλόμενες και εξελισσόμενες απαιτήσεις και γενικά σε όλα τα θέματα, που συνδέονται με την καλύτερη λειτουργικότητα και παρακολούθηση των πλοίων. Στα σεμινάρια αυτά διηγούνται αξιωματικοί της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς οι οποίοι αναπτύσσουν θέματα προστασίας περιβάλλοντος και παρακολούθησής τους επίσκεψών που διενεργούνται στην Ελλάδα. Μετά δε από κάθε διμυλία ακολουθεί ευρύτατη συζήτηση, στη διάρκεια της οποίας αναπτύσσονται τα προβλήματα, που ανακύπτουν στην πράξη και αναζητούνται λύσεις.

Χαρακτηριστικό, ιδιαίτερα ευχάριστο, είναι ότι τα σεμινάρια αυτά, που συνεχίζονται με έντατικό ρυθμό, τα παρακολουθούν εκτός από το προσωπικό του γραφείου Πειραιώς, όλοι οι αξιωματικοί που βρίσκονται στην ξηρά για ανάπαυση αποδεικνύοντας με τον τρόπο αυτόν πόσο αναγκαία θεωρούν την ενημέρωσή τους στις σύγχρονες εξελίξεις και τα νέα δεδομένα οι ναυτικοί μας.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι η εταιρία Τσάκου εξέφρασε τις θερμές της ευχαριστίες προς την ηγεσία του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς και του Υπουργείου Έμπο-

ρικής Ναυτιλίας για την διάθεση αξιωματικών Α.Σ., οι οποίοι, πέραν των άλλων δημιουργήσαν ένα θαυμάσιο κλίμα ανάμεσα στις αρχές και τους ναυτικούς μας.

Η ΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΩΡΟ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΜΑΣ

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης υπέγραψε την απόφαση με την οποία εγκρίνεται η χορήγηση αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής (ΑΤΑ) 7,1% στους συνταξιούχους του ΝΑΤ για το τρίτο τετράμηνο του 1990. Η απόφαση αυτή έχει σταλεί για συνυπογραφή στο Υπουργείο Έθνικης Οικονομίας, ενώ ταυτόχρονα ο κ. Παυλίδης διαβεβαίωσε κατηγορηματικά ότι η σύνταξη του Δεκεμβρίου και των δώρο των Χριστουγέννων θα καταβληθούν κανονικά.

«Διαβεβαιώνω δσους ανησυχούν, δήλωσε ο κ. Παυλίδης στις 7 Νοεμβρίου, ότι οι συνταξιούχοι του ΝΑΤ θα πάρουν κανονικά τη σύνταξη Δεκεμβρίου και το δώρο των Χριστουγέννων».

Ο Υπουργός προέβη στην ανωτέρω δήλωση απαντώντας σε έρώτηση σχετική με όρισμένες ανησυχίες που εκφράστηκαν από την πλευρά των συνταξιούχων πλοιορχών για το θέμα της κανονικής καταβολής της συντάξεως του Δεκεμβρίου και του δώρου των Χριστουγέννων.

ΥΠΟΘΕΣΗ «LA PALMA»

Τό πρωί της περασμένης Τρίτης, περπατώντας στο λιμάνι, νοιώσαμε βαθύτατη θλίψη όταν αντικρύσαμε την κυανόλευκη ναυματίζει ακόμη στον πρυμναίο ιστό του πλοίου «La Palma». Βαθύτατη θλίψη όχι, βεβαίως, για την κατάντια της Έλληνικής Πολιτείας να ανέχεται καραμπινάτες κομπίνες, βεβαιωμένες μάλιστα και με δικαστικές αποφάσεις, αλλά για το μήνυμα που διαχέεται από την υπόθεση αυτή και που είναι ότι στον τόπο αυτόν ο οίσοδιστος μπορεί να παρανομεί ασυστόλως και ατιμωρητά αλλά και για τον έθισμο των πολιτών στην παρανομία που προκαλεί, έθισμο στον οποίο ωθεί η ίδια ή Πολιτεία με τις ενέργειες ή τις παραλείψεις της — όρα και τον έθισμο στην παράνομη χρήση VHF που έχει προκαλέσει η αδυναμία — για να μην χρησιμοποιήσουμε βαρύτερη έκφραση — των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών και του ΟΤΕ να προσδιορίσουν τα τέλη τα οποία πρέπει να καταβάλλονται για τη χρήση VHF.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Υπενθυμίζουμε ότι οι εκπρόσωποι του «La Palma» υποστηρίζουν — και με δικαστικές αποφάσεις ακόμη — ότι το πλοίο δεν ανήκει στην ελληνική ναυτική εταιρεία, με την οποία κατόρθωσε να αποκτήσει την Έλληνική σημαία, αλλά σε κάποια κυπριακή διαχειρίστρια εταιρεία...

Υπενθυμίζουμε επίσης ότι το Υπουργείο απέφυγε με τερτίπια να κάνει εκείνο που έπρεπε στην υπόθεση αυτή, να αφαιρέσει, δηλαδή, την Έλληνική σημαία από το συγκεκριμένο πλοίο και να παραπέμψει στη Δικαιοσύνη τους υπευθύνους της όμοιοις μένης από τους ίδιους κομπίνες — ο Υπουργός σε έπιστολή του προς τα «Ναυτικά Χρονικά», που του ετοίμασαν οι μανδρινί — και τον εξέθεσαν — υποστήριζε ότι δεν μπορεί να επέμβει στην υπόθεση αυτή έφ' όσον υπάρχουν δικαστικές εκκρεμότητες. Αλλά ο Υπουργός αρνήθηκε — προφανώς ακούγοντας τις εισηγήσεις εκείνων που ετοίμασαν την έπιστολή του προς τα «Ναυτικά Χρονικά» — να κάνει και εκείνο που υπέδειξαν οι στήλες αυτές και που θα έκανε κάθε άνθρωπος με κοινό μυαλό. Συγκεκριμένα, ο Υπουργός αρνήθηκε να καλέσει στο Υπουργείο τα μέλη — όλα τα μέλη — του διοικητικού συμβουλίου της ελληνικής ναυτικής εταιρείας στην οποία φέρεται να ανήκει το «La Palma» και να τους ρωτήσει ενώπιος ενώπιω σε ποιά εταιρεία, επιτέλους, — την ελληνική ή την κυπριακή — ανήκει πραγματικά το πλοίο και εάν ή ελληνική εταιρεία λειτουργεί κανονικά.

Ανάλογη στάση έχει τηρήσει όμως και η Κυπριακή Πολιτεία — μέχρι τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές δεν είχε γνωσθεί εάν ή Κυπριακή Δημοκρατία έλαβε το παραμικρό μέτρο έναντι της κυπριακής διαχειρίστριας εταιρείας για τις δόσοληψίες της με την Τουρκία, αλλά στην Κύπρο πρέπει να είναι βέβαιοι ότι ή σιωπή στην υπόθεση αυτή δεν θα περάσει άπαρηγόρητη, τουλάχιστον στο «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία όπως είναι γνωστό, είχαν πρωτοστατήσει στην διαγραφή του ελληνικού πλοίου «Σπάρταν» από το ελληνικό νηολόγιο γιατί έκανε ταξίδια στις τουρκοκρατούμενες περιοχές αλλά και πάντοτε συνιστούσαν στους Έλληνες πλοιοκτήτες — όρισμένες φορές μάλιστα και κόντρα στην πολιτική και τις αντίληψεις που εκπέμπονταν από το Υπουργείο Ναυτιλίας — να εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο όταν δεν μπορούσαν να υπώσουν ο' αυτά την Έλληνική.

Ός τη στιγμή όμως αυτή δεν είχε υπάρξει και ή επιβαλλόμενη, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, αντίδραση και από την πλευρά της έκπροσωπήσεως του έφοπλισμού.

Ούτε ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, ούτε ή Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων και τό, κυριότερο, ούτε ή Ένωση Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, ή οποία λόγω της κατηγορίας του πλοίου έπρεπε να είναι ή άμέσως ενδιαφερομένη, άντέδρασαν, όπως ώφειλαν, στην προσπάθεια των υπευθύνων της κομπίνας του «La Palma» να εξομοιώσουν τον ελληνικό έφοπλισμό με τον έαυτό τους.

ΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ

Μέ 40 σχεδόν εκατομμύρια τόννους γκρός (60 περίπου εκατομ. τον. d.w.) τό παγκόσμιο καρνέ ναυπηγικών παραγγελιών τόν Ιούλιο του 1990, έφθασε στο επίπεδο του τρίτου τριμήνου του 1977. Κατά τό δεύτερο τρίμηνο του έτους οι δοθείσες παραγγελίες έφθασαν τούς 8,5 εκατομ. τον. γκρός παρουσιάζοντας έναντι του πρώτου τριμήνου αύξηση της τάξεως του 15%.

Τό σύνολο των παραγγελιών φθάνει τα 2.665 πλοία από τα οποία τα 1.295 πλοία συνολικού τοννάξ 13 εκατομ. τον. γκρός τελούν ήδη υπό κατασκευή και τα 1.370 τον. γκρός τελούν σε άναμονή έναρξεως της ναυπηγήσεως.

Από πλευράς κατασκευαστών τα πρωτεία κατέχει φυσικά ή Ιαπωνία με ποσοστό επί του συνόλου 24% και ή Ν. Κορέα με ποσοστό 24,52%. Από τις ναυπηγικές χώρες μόνο ή Ισπανία και ή Πολωνία σημείωσαν μικρή κάμψη, ενώ τη μεγαλύτερη αύξηση σημείωσαν (έκτός της Ιαπωνίας και Κορέας) ή Μ. Βρετανία, ή Φινλανδία και ή Ιταλία.

Τό υπό ναυπήγηση τοννάξ που θα νηολογηθεί έκτός της κατασκευάστριας χώρας ξεπερνά τούς 40 εκατομ. τον. γκρός φθάνοντας τό 77% του παγκόσμιου καρνέ. Τα κυριότερα ξένα νηολόγια που θα δεχθούν τα νέα πλοία είναι της Λιβερίας (12 εκατομ.), του Παναμά (6 εκατ.), της Νορβηγίας (2,5 εκατ.) και της ΕΣΣΔ (1,2 εκατ.). Ακολουθούν με μικρότερους αριθμούς ή Μπαχάμας, ή Σιγκαπούρη και ή Σουηδία. Οι κυριότερες εξαγωγικές χώρες παραμένουν ή Ιαπωνία με 11 εκατομ. τον. γκρός και ποσοστό επί του καρνέ της 87,1%, ή Ν. Κορέα με 9 εκατομ. και ποσοστό 96,2%, ή Γιουγκοσλαβία με 1,6 εκατομ. και ποσοστό 96,8%, ή Δυτική Γερμανία με 1,1 εκατομ. και ποσοστό 76,3% και ή Ισπανία με 1,07 εκατομ. και ποσοστό 82,7%.

Όπως ήταν φυσικό ή κρίση του Κόλπου έχει προκαλέσει πολλές άλυσισιωτές επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία. Συνδυαζόμενη μάλιστα με τις ύψηλές τιμές ναυπηγέσεως (οι όποιες από έδω και πέρα δεν φαίνεται να σχετίζονται με τις ιδιορρυθμίες της αγοράς στον τομέα των τακτικών γραμμών) πιστεύεται ότι έξηγει πλήρως τις άνασταλτικές αποφάσεις όρισμένων μεγάλων εταιριών.

Ός χαρακτηριστικό παράδειγμα προβάλεται ή περίπτωση των διακυμάνσεων του καρνέ των παραγγελιών της Evergreen, ή οποία αφού είχε άναγγείλει την κατασκευή στην Ιαπωνία 20 πλοίων — κοντέινερ των 4000 EVP, επανέλαβε τώρα την άπόφαση άναβολής ύπογραφής του σχετικού συμβολαίου που είχε προγραμματισθεί για τό τέλος του έτους. Παράλληλη άνασταλτική τακτική εφαρμόζει και ή όμοεθνική της εταιρεία Yang - Ming Marine ως προς τις 11 μονάδες των 3500 EVP που σχεδίαζε να ναυπηγήσει στο μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο της χώρας, τό ναυπηγείο China Shipbuilding Corp.

Η ίδια αυτή τάση εκδηλώθηκε και στην έξυπνέτηση των γραμμών της Μέσης Άνα-

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η Έλλάς εύρίσκεται πάλιν επί των έπάλξεων. Ο πτωχαλίζων Μπενίτο Μουσσολίνι, ό άχύρινος ούτος Κάισαρ της συγχρόνου κλαυσιγελάστου Ρώμης, εις παραίσθησιν έκ του μεγαλομανιακού του παραληρήματος, είδε τον χάλυβα του ελληνικού πατριωτισμού ως ιστόν άράχνης.

— Από των πρώτων στιγμών της μεγάλης περιπετειάς εις ήν εισήλθομεν, οι Έλληνες, πλούσιοι και πτωχοί, σπεύδουν να συνεισφέρουν οικονομικώς εις τον άγώνα, μεταξύ δέ των άλλων και οι Έλληνες έφοπλιστές, άναεώνοντες την παράδοσιν των έφοπλιστικών του 21, καταθέτουν την εισφοράν των.

— Η εισοδος της Ελλάδος εις τον πόλεμον, έτι περαιτέρω έξησφάλισε την άγγλικήν ήγεμονίαν εις την Μεσόγειον, ενώ παρallahώς έθεσεν εις την διάθεσιν των άγγλικών όπλων πολυτίμους ναυτικές και άεροπορικές βάσεις έκ των οποίων θανάσιμα θα κατενεχθούν έναντιον της Ιταλίας κτυπήματα.

— Έγνώσθησαν αι άκόλουθοι άπώλειαι φορηγών μας έκ πολεμικών κινδύνων: ΔΕΛΦΙΝ, έγκατελείφθη εις κατάστασιν βυθίσεως εις τον Άτλαντικόν την 11 Οκτωβρίου συνεπεία τορπιλλισμού. ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗ, έτορπιλλιστής και έβυθίσθη εις τον Άτλαντικόν την 14 Οκτωβρίου. ΑΙΝΟΣ, έκανονιοβλήθη εις τον Άτλαντικόν και έβυθίσθη την 17 Οκτωβρίου. ΝΗΡΙΤΟΣ, έτορπιλλιστής υπό γερμανικού ύποβρυχίου εις τον Άτλαντικόν και έβυθίσθη την 20 Οκτωβρίου. ΒΙΚΤΩΡΙΑ, έβυθίσθη άνοικτά της Ιρλανδίας κατά τό γ' δεκαήμερον του Οκτωβρίου συνεπεία έχθρικής ένεργείας. ΘΑΛΕΙΑ, έτορπιλλιστής εις τον Βόρ. Άτλαντικόν και έβυθίσθη κατά τό γ' δεκαήμερον του Οκτωβρίου. ΒΙΒΗ, κατεβυθίσθη εις την Μεσόγειον προσκρούσαν επί νάρκης.

— Συνεπεία του περιορισμού, λόγω του πολέμου, της ναυτιλιακής έν γένει είδησεογραφίας, τα «Ναυτικά Χρονικά», θα εκδίδονται του λοιπού την 15ην έκάστου μηνός.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 237/15.11.1940)

τολής, τις όποιες οι παραπάνω εταιρίες περιόρισαν σημαντικά, παραλείποντας τη προσέγγιση στη Τζέντα από τη γραμμή της Άσίας και περιορίζοντας σε διμηνιαίο ρυθμό την έξυπνέτηση της από την γραμμή της Εύρώπης.

**ΜΗΠΩΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ
ΚΑΠΟΙΑ ΜΗΝΥΤΗΡΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑ;**

Απόλυτα δικαιολογημένη ή άπόφαση του

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



- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη να εξετασθεί ή δυνατότητα εφοδιασμού των σκαφών αναψυχής μικρών διαστάσεων με φορητούς πομπόδεκτες (walkie talkie): Με το μέτρο θα καλυφθούν οι ανάγκες επικοινωνίας των σκαφών της κατηγορίας αυτής με τόν πλησιέστερο παράκτιο για τη μετάδοση μηνύματος κινδύνου, ανάγκης και ασφαλείας του σκάφους ενώ παράλληλα θα υπάρξει δυνατότητα ελέγχου των φορητών συσκευών κατά την επιθεώρησή τους από τις λιμενικές αρχές και επί πλέον θα καταστεί εφικτός και ο έλεγχος των φορητών συσκευών επικοινωνίας που κυκλοφορούν στο εμπόριο — βεβαίως, το κυριότερο είναι η βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των σκαφών αυτών και η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Απολύτως αδικαιολόγητη είναι όμως ή προσδοκία του Υπουργού μας ότι το συναρμόδιο Υπουργείο — εν προκειμένω το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών — θα ανταποκριθεί στην πρόσκληση που απευθύνει το ΥΕΝ για το καθορισμό των προϋποθέσεων και των λοιπών λεπτομερειών εκδόσεως άδειας λειτουργίας σταθμού τηλεπικοινωνίας στα μικρά σκάφη αναψυχής.

Τό προηγούμενο των VHF έπρεπε, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να έχει προβληματίσει ιδιαίτερα τόν Υπουργό μας, ό όποιος άλλωστε έχει και μία προσωπική εμπειρία από τήν κωλυσιέργια των μανδρινών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και του ΟΤΕ που όχι μόνον έχουν εμποδίσει τήν τακτοποίηση του θέματος των VHF έδώ και πολλά χρόνια αλλά έχουν εκθέσει και τόν ίδιον δεδομένου ότι τό καλοκαίρι του 1989, ό κ. Παυλίδης είχε δηλώσει ότι τό θέμα επρόκειτο να ρυθμισθεί σύντομα χωρίς, βεβαίως, να έχει γίνει τό παραμικρό.

Υπενθυμίζουμε ότι τό θέμα των VHF εκκρεμεί από έτών επειδή οι μανδρινοί του προαναφερθέντος Υπουργείου και του ΟΤΕ δέν κατόρθωσαν μέχρι τώρα να βρουν τόν τρόπο χρεώσεως για τή χρήση των VHF από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυτικούς πράκτορες κλπ. Και τό αποτέλεσμα δέν είναι βέβαια μόνον ότι ό ΟΤΕ — τό Κράτος, δηλαδή — έχασε τά τελευταία χρόνια πολύτιμους πόρους που εκφράζονται σε εκατομμύρια δολάρια. Έξ ίσου σημαντική παράμετρος του προβλήματος είναι και ό έθισμός στην παρανομία, στόν όποιο οδηγήθηκαν αναγκαστικά όλοι εκείνοι που κατέχουν και χρησιμοποιούν VHF για να κάνουν τήν δουλειά τους.

Γι' αυτό σκεπτόμαστε μήπως έπρεπε να υπάρξει επιτέλους κάποια μηνυτήρια αναφορά ώστε να επιτευχθεί ή επιβαλλόμενη πλέον παρέμβαση της Δικαιοσύνης για τόν κολλασμό εκείνων που με ενέργειες ή παραλείψεις έχουν ζημιώσει σημαντικά και πολλαπλώς τόν τόπο.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Ένας Κολομβιανός λαθρεπιβάτης βρέθηκε στο ελληνικό φορτηγό «Τετιέν», κατά τό ταξίδι του πλοίου από τήν Βραζιλία προς τήν Ιαπωνία.

Και τό Υπουργείο μας ενημέρωσε — ορθότατα — τό Υπουργείο Έξωτερικών προκειμένου να κάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες μέσω των διπλωματικών μας αρχών για τήν παραλαβή του λαθρεπιβάτη, όταν τό πλοίο καταπλεύσει — περίπου στις 9 Δεκεμβρίου — στήν Ιαπωνία.

Υπάρχει όμως μία άπορία: Τι γίνεται όταν ελληνικά πλοία, στα όποια επιβαίνουν λαθρεπιβάτες, προσεγγίζουν σε ελληνικά λιμάνια;

Τό έρώτημα υποβάλλεται γιατί σχετικά μέ τό θέμα αυτό κυκλοφορούν στήν Ακτή Μιαούλη όρισμένες ιστορίες για άγρίους.

Περιμένουμε, λοιπόν, τις αναγκαίες διευκρινίσεις — προσοχή, ή σιωπή δέν είναι πάντοτε χρυσός.

ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΤΗΣ ΕΟΚ

Λίγο πριν τό Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξετάσει τά συμπεράσματα της Έπιτροπής Μεταφορών επί του θέματος του Ευρωπαϊκού νηολογίου Euros και κάτω από τή σκιά των προβλημάτων που ανακύπτουν από τις όδικές μεταφορές μέσω Αυστρίας, ή Ένωση των έφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ή όποια όπως γράψαμε ήδη μετονομάσθηκε με τόν αγγλικό τίτλο ECSA) υπενθυμίζει τις θέσεις της επί της Κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Έν πρώτοις, υπογραμμίζοντας ότι οι θαλάσσιες μεταφορές καταλαμβάνουν τό 90% του διεθνούς εμπορίου της Κοινότητας και τό 30% των ένδοκοινοτικών συναλλαγών, επιμένει επί της ανάγκης βελτιώσεως της ανταγωνιστικότητας των Κοινοτικών σημείων. Προς τό σκοπό αυτό είναι ανάγκη: α) να μειωθεί τό κόστος επανδρώσεως του πλοίου με τή φορολογική απαλλαγή των ναυτικών και τήν ελάφρυνση των υποχρεώσεων του έφοπλιστού, β) να επιτραπεί ή ευρύτερη χρησιμοποίηση ξένων πληρωμάτων μισθοδο-

τούμενων με τούς όρους της χώρας καταγωγής του και γ) να προσαρμοσθεί ή χρηματοδότηση του Κοινοτικού έφοπλισμού στα επίπεδα των διεθνών ανταγωνιστών του.

Η ECSA έλπίζει περαιτέρω ότι τό Κοινοβούλιο θα αποδεχθεί τις προτάσεις Σαρλή που άφορούν τή βελτίωση των όρων έκμεταλλεύσεως υπό τό νηολόγιο Euros. Έάν αυτό επιτευχθεί θα είναι ένα πρώτο βήμα για τόν επαναπατρισμό των πλοίων στήν έθνική τους Κοινοτική σημαία καθώς και για τήν άπασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας.

Τέλος μεταξύ των πλεονεκτημάτων του ένδοκοινοτικού ναυτικού καμποτάζ, ή ECSA τονίζει ότι οι μόνες επενδύσεις που χρειάζονται άφορου τή βελτίωση των λιμένων. Η θαλάσσια άκτοπολική μεταφορά δέν απαιτεί κρατικές έπιχορηγήσεις όπως απαιτούν συχνά οι όδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, καταναλίσκει λιγότερη, συγκριτικά, ενέργεια, ρυπαίνει λιγότερο τό περιβάλλον από τά άλλα μεταφορικά μέσα, έχει μικρότερες δαπάνες πετρελαίου και παρουσιάζει μειωμένους κινδύνους μεταφοράς επικινδύνων φορτίων σε σύγκριση με τά όδικά μέσα.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο Διοικητής της Έθνικής κ. Δημ. Γερμίδης δήλωσε πρό ήμερών στο Λονδίνο ότι ή Τράπεζα θα δημιουργήσει μονάδα στή Σιγκαπούρη για να έξυπηρετεί τήν ελληνική ναυτιλία, κυρίως στόν ανεφοδιασμό, καθώς και τούς Έλληνες όμογενείς της Αυστραλίας.

Παλαιότατοι οι δεσμοί της Έθνικής Τράπεζας με τήν Έλληνική Ναυτιλία και τούς Έλληνες ναυτικούς.

Πρόσφατα, ό διευθυντής της Διευθύνσεως Ναυτιλιακών Έργων της Έθνικής κ. Νικ. Κουτσός, «σκαλίζοντας» διάφορα χαρτιά βρήκε τήν έγκύκλιο με τήν όποια έγνωστοποιείτο στούς παράγοντες της Έλληνικής Ναυτιλίας ή δημιουργία από τήν Έθνική Τράπεζα «είδικου τμήματος ναυτιλιακών έργων παρά τή Διοικήσει». Τό κείμενο δέν φέρει ήμερομηνία, πιστεύεται όμως ότι είχε γραφεί από τόν Κων. Σγουροδέλη και αναφέρεται τά έξής:

«Είς τήν ένέργειαν αυτήν προέβη ή Τράπεζα εν τή επιθυμία να προσφέρει τας υπηρεσίας της, εις τόν ναυτιλιακόν τομέα, όσον τό δυνατόν ευρύτερον και υπό συστηματικήν και οργανωμένην μορφήν.

Η Έθνική Τράπεζα άποβλέπει προς τούτους εις τό να προσφέρει πλήρη έξυπρέτησιν εις τόν ναυτικόν κόσμον και εις τας οίκογενείας αυτών.

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



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτερα
και πολυτελέστερα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

A.N.
CA
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

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

Μελετάται ήδη σειρά μέτρων τόσο δια την ταχυτέραν και απρόσκοπτον διενέργειαν των έμβασμάτων των πληρωμάτων προς τας εν 'Ελλάδι οικογενείας των όσον και δια την εξυπηρέτησιν των έφοπλιστικών επιχειρήσεων και των ένταυθα Ναυτικών Γραφείων των, από της πλευράς των Τραπεζιτικών εν γένει συναλλαγών των.

Πρός τοῦτο, λίαν ευχάριστος θά εδεδόχθη πασαν και εκ μερους υμών υπόδειξιν, επί παντός θέματος εύρισχόμενου έντός του πλαισίου της προπαθείας μας.

Ως πρώτην εκδήλωσιν του προγράμματός μας παρακαλούμεν να σημειώσητε την σύστασιν παρά τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι μας εν 'Αθήναις (Πλατεία Κοτζιά) και τῷ Κεντρικῷ Ὑποκαταστήματι μας εν Πειραιῇ (Λεωφόρος 'Εθνικής 'Αντιστάσεως) ειδικῶν Ὑπηρεσιῶν εξυπηρέτησεως ναυτιλομένων ένθα οί ενδιαφερόμενοι θά τυγχάνωσι πάσης διευκολύνσεως εις τας συναλλαγάς των και δια την επικοινωνίαν μετά των ναυτικῶν συγγενῶν των.

Θέτομεν ὅθεν εις την διάθεσιν σας ὁλόκληρον τό εν τῷ ἐξωτερικῷ και ἐσωτερικῷ δίκτυον της Τραπεζης τό όποιον, ὡς θά παρατηρήσετε και εκ του επισυναπτομένου πίνακος, παρέχει πᾶσαν δυνατότητα και εύχρειαν διά μίαν ἡμεσον μεθ' ἡμῶν ἐπαφῇν.

Στά «χαρτιά» πού βρήκε ὁ κ. Κουτσός περιλαμβάνονταν επίσης και τύπος ἐπιστολής της Ὑπηρεσίας Ἐξυπηρέτησεως Ναυτιλομένων μέ την ὁποία ἡ Ἐθνική, ἡ ὁποία αὐτοχαρακτηριζόταν, δικαίως, «Ἡ Τράπεζα τῶν Ἑλλήνων Ναυτιλομένων», εύχόταν στούς ναυτικούς μας καλά ταξίδια και ὑπογράμμιζε:

«ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ:

— «Όπου και ἂν εύρίσκεσθε ζητήσατε από τὰ Καταστήματα και Ὑποκαταστήματά μας εις την Μεγ. Βρεταννίαν, τας Ἡνωμένας Πολιτείας, την Νότιον Ἀφρικὴν, Αἴγυπτον και Κύπρον, να σας διευκολύνουν εις κάθε ζήτημά σας.

— Ἐχετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι εις ὁλόκληρον την Ἑλλάδα τὰ 134 Καταστήματα και Ὑποκαταστήματά μας δύνανται να ἔλθουν εις ἡμεσον επικοινωνίαν μέ την οικογενείαν σας.

— Εις ὁλόκληρον την χώραν και ιδίως εις τας ναυτικές περιοχάς τὰ Καταστήματα και Ὑποκατα-

στήματα της Ἐθνικής Τραπεζης Ἑλλάδος και Ἀθηνῶν ἔχουν λάβει ειδικήν έντολήν να εξυπηρετούν, να βοηθοῦν, να παρέχουν κάθε συνδρομήν εις τας οικογενείας σας.

— Ζητήσατε να εξυπηρετήσουν τας οικογενείας σας τὰ Καταστήματα και Ὑποκαταστήματά μας εις τας ναυτικές περιοχάς του ἐσωτερικοῦ εις Ἀργοστόλιον, Ἀνδρόν, Θήραν, Ἰθάκην, Κάλυμνον, Καρδάμυλα, Ρόδον, Σύρον και Χίον.

— Εις Ἀθήνας, τόν Πειραιά και τὰ Περίχωρα, 27 εν ὅλῳ Καταστήματα και Ὑποκαταστήματα εύρίσκονται εις την διάθεσιν των οικογενειῶν σας».

Πρέπει να ὑπογραμμισθεῖ ὅτι μετά τό «μούδιασμα» πού είχε ἐπιφέρει πρό ἑτῶν ἡ γνωστή ὑπόθεση του Λονδίνου, ἡ Ἐθνική Τράπεζα ξαναμπήκε στη ναυτιλιακή ἀγορά και ἤδη έχει αὐξήσει σημαντικά τίς χορηγήσεις της προς τή Ναυτιλία. Ἐπίσης πρέπει να ἀναφερθεῖ ὅτι μεταξὺ τῶν πελατῶν της περιλαμβάνονται πολλοί γνωστοί ἐφοπλιστές και ὅτι καταβάλλονται συστηματικές προσπάθειες γιά την προσέλκυση και ἄλλων πελατῶν από τόν ναυτιλιακό χώρο.

Η ΑΛΛΟΤΕ ΘΑΛΑΣΣΟΚΡΑΤΕΙΑ

Παρά τή συνεχή κάμψη του Βρεταννικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, τό Γενικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο πού εκπροσωπεῖ τόν ἐφοπλισμό της χώρας, πιστεύει ὅτι ἡ Βρεταννική ναυτιλία βρίσκει σέ καλή θέση γιά να ἐπωφεληθεῖ από την ἀνάπτυξη του παγκοσμίου ἐμπορίου. Σέ σχετική ἐκθεσή του ἀναφέρει ὅτι τὰ κύρια σημεῖα προς τὰ ὁποία στοχεύει εἶναι: Ἡ ἀπλοποίηση τῶν ὁρων νηολογήσεως και δῆ τῶν χρονοναυλωμένων πλοίων, ἡ ἀπλούστευση τῶν κανονισμῶν ναυτολογήσεως τῶν ἀξιωματικῶν, ἡ επέκταση της ἐλευθερίας της ἀκτοπλοΐας και ἡ βελτίωση του ἐπιπέδου της ναυτικής ἐκπαιδεύσεως.

Γιά να προκαλέσει τό ενδιαφέρον της κοινῆς γνώμης, πράγμα πού ἀποβλέπει ιδιαίτερα στην προσέλκυση νέων στό ναυτικό ἐ-

παγγέλμα, τό Ἐφοπλιστικό Συμβούλιο ἀπεφάσισε να ὀργανώσει τόν «μήνα της Βρεταννικής ναυτιλίας» μέ παρουσίαση στοῦ κοινῶ βρεταννικῶν πλοίων σέ 15 μεγάλα λιμάνια της χώρας από τό Ἀμπερντίν μέχρι τό Πλῦμουθ. Ἐξάλλου, ἐπειδὴ έχει διαπιστωθεῖ ἡ ἔλλειψη πληροφόρησης του κοινού γιά τή σημασία του ἐθνικοῦ στόλου, κυκλοφόρησε φυλλάδιο μέ τόν τίτλο «Ἡ θαλασσία ὁδός προς τήν ἐπιτυχία», ὅπου ὑπογραμμίζεται ἡ σημασία της ἐμπορικής ναυτιλίας στη μεταφορά ἀγαθῶν προς και από τό ἐξωτερικό και στη συμβολή της στοῦ ἰσοζύγιου τῶν πληρωμῶν. Σημειώνει ἀκόμα ὅτι στοῦ διάστημα τῶν δέκα προσεχῶν ἐτῶν θά ναυπηγηθοῦν 15 χιλιάδες πλοῖα 350 ἑκατομ. τόν. d.w. και καταλήγει ὅτι «τά κέρδη του νέου αὐτοῦ στόλου θά εἶναι ἡ ἀνταμοιβή τῶν νέων ἀνθρώπων πού εἶναι ἀποφασισμένοι να τὰ κατακτήσουν».

Ὅσον ἀφορᾷ τή θέση του Λονδίνου ὡς παγκόσμιου ναυτιλιακοῦ κέντρου ἀναφέρεται ὅτι τό Λονδίνο ἐξασφαλίζει τό 50% της ναυτικής πρακτορεύσεως και θαλασσοασφαλείας του κόσμου, οἱ βρεταννικές τράπεζες διεξάγουν τό 50% τῶν οικονομικῶν και ἐμπορικῶν συναλλαγῶν της παγκόσμιας ναυτιλίας και τέλος ὁ βρεταννικός νηογνώμων παρακολουθεῖ πλέον του ἑνός τετάρτου του παγκόσμιου τοννάζ.

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΝΑΜΑ

Νέος Γενικός Διευθυντής της Ναυτιλιακής Ὑπηρεσίας της Δημοκρατίας του Παναμά Γενική Διεύθυνση Προξενίων και Ναυτιλίας ὀρίσθηκε ὁ δρ. Humberto Jiron δικηγόρος ειδικευμένος στά ναυτιλιακά θέματα. Ὁ κ. Jiron έχει ὑπηρετήσει ὡς Γεν. Πρόξενος στη Ζυρίχη και ὡς διπλωματικός εκπρόσωπος της χώρας του στούς διεθνείς ὀργανισμούς IMO και UNCTAD.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

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

Στην Ελλάδα εξαλλου διέκοψαν τη λειτουργία τους τόσο η Πρεσβεία όσο και το Γενικό Προξενείο που είχαν έδρα τους την Αθήνα, οι δε αρμοδιότητες και δραστηριότητές τους, διπλωματικές, εμπορικές και προξενικές μεταβιβάστηκαν στο Γενικό Προξενείο του Παναμά στον Πειραιά (δόξ Μιαούλη 23) όπου πολιτικός ακόλουθος — επίτετραμένος της Δημοκρατίας του Παναμά όρισθηκε ο κ. Milciades Gerrud.

Όπως ανακοίνωσε το Γεν. Προξενείο Πειραιώς, ο Παναμάς λόγω της πρόσφατης κρίσεως στη Λιβερία, προσφέρει ειδικές έκπαικτικές διευκολύνσεις σε πλοία νηολογημένα προς το παρόν στη Λιβερία, ενώ παράλληλα καθιερώνει και όρισμένα άλλα κίνητρα προσελκύσεως στο Παναμαϊκό νηολόγιο, όπως είναι οι έκπτώσεις και η δυνατότης πληρωμής των φόρων σε δόσεις ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου.

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΛΕΦΤΟΠΟΛΕΜΟΣ

Αν και από καιρό πλέον οι πολεμικοί στόλοι που σταθεύουν στην Έρυθρά θάλασσα και στον Περσικό Κόλπο έχουν πετύχει να θέσουν υπό έλεγχο τα εμπορικά πλοία που πλέουν στις περιοχές αυτές, μιά καινούργια ναυτική απειλή διαφαίνεται στον όρίζοντα, προερχόμενη αυτή τη φορά από το Ιράν — παρά τον πρόσφατο έπταετή πόλεμό τους — δέν είναι ακόμα ξεκαθαρισμένες.

Κατά τις υπάρχουσες πληροφορίες, χερσαίες δυνάμεις των φρουρών της Ισλαμικής Επανάστασης, των καλουμένων Pasdaran, κλήθηκαν να πάρουν μέρος σε τετραήμερες ασκήσεις για να είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν τις... προκλητικές ενέργειες του έχθρου, δηλαδή της Δύσεως και κυρίως των Η.Π.Α.

Υπό τις συνθήκες αυτές δέν μπορεί να αποκλεισθεί ο κίνδυνος να δούμε ενεργοποιούμενες και τις ναυτικές δυνάμεις των Pasdaran, οι οποίες είναι γνωστό ότι διαθέτουν αρκετά πνευστά πλοία και άλλα ταχύτατα μικρά σκάφη, έξοπλισμένα με έκρηκτικά, πυραύλους και πολυβόλα και άσκούν ισχυρή πίεση στα εμπορικά πλοία που περνούν κοντά στα Ιρανικά χωρικά ύδατα.

Όπως συμπεραίνει ο ξένος τύπος, αν το Ιράν αποφάσιζε να χρησιμοποιήσει το είδος αυτό του θαλάσσιου κλεφτοπόλεμου, η κρίση του Περσικού θα έπαιρνε μιά νέα διάσταση που θα άπαιτούσε την επέμβαση αεροπορικών δυνάμεων, οι οποίες στην περίπτωση αυτή είναι οι μόνες κατάλληλες να επιβάλουν στους Πέρσες άτάκτους την αρχή του πειθαναγκασμού.

ΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Η πιο σκληρή και κυριολεκτικά έξουθενωτική πρόκληση για κάθε ιστιοπλοϊκό σκάφος και το πλήρωμά του είναι αναμφίβολα ο γύρος του κόσμου. Αν μάλιστα προστεθεί και η φυσική υπερένταση του ανταγωνισμού, δέν είναι υπερβολή να λεχθεί ότι ο αγώνας αυτός αποτελεί την ύψηλότερη δοκιμασία της δυνάμεως, της δεξιοτεχνίας και της αντοχής.

Κάθε τέσσερα χρόνια ο υπό το όνομα Whitbread διεθνής οργανωτικός φορέας προσφέρει στον ιστιοπλοϊκό κόσμο αυτή τη μεγάλη πρόκληση, το δέ ετος 1990 που διανύουμε γνώρισε τον έπιτυχή τερματισμό του

πέμπτου και σκληρότερου αγώνα αυτού του είδους. Το αγώνισμα περιελάμβανε έξι διαδρομές σε ένα σύνολο 52 χιλιάδων χιλιομέτρων (κατά 10 χιλιάδες μεγαλύτερο από κάθε προηγούμενο) που χρειάστηκαν στον νικητή κάπου έννέα μήνες για να τά καλύψει.

Στά μακρινά κι έρημα περάσματα του ώκεανού, απέδειχθη η τεράστια σημασία των μέσων επικοινωνίας, όχι μόνο για καθαρά λόγους ασφαλείας αλλά και για τη διατήρηση της έπαφής των σκαφών με τούς άθλοθέτες, τούς έπόπτες του αγώνος αλλά και τούς οικείους των αγωνιζομένων. Πέντε από τα σκάφη αυτά που έλαβαν μέρος στον φετεινό αγώνα, χρησιμοποίησαν τη δορυφορική επικοινωνία για την εξασφάλιση της έπαφής τους με ξηρά. Ήταν σκάφη, διαφόρων έθνικοτήτων, έξοδιασμένα με το σύστημα τερματικών Inmarsat.

Όπως δήλωσε ο γραμματέας του αγώνα, σε πολλές περιπτώσεις τα πέντε αυτά σκάφη χρησιμοποιήθηκαν για να μεταβιβάσουν μηνύματα προς τα υπόλοιπα γιώτ που είχαν τη συνήθη ραδιοεπικοινωνία. Η δέ κυριότερη απόδειξη της αξίας τους φάνηκε καθαρά

όταν στην πέμπτη διαδρομή, κάπου 480 χμ. από την Punta del Este της Ούρουγουάης, το γιώτ «Martela» έχασε την καρένα του και άνετράπη. Γιατί μόνο χάρη στην δορυφορική του εγκατάσταση κατέστη δυνατή η συνεννόηση και ο συντονισμός με τα άλλα επί τόπου σκάφη και με τις χερσαίες ύπηρεσίες με αποτέλεσμα την έπιτυχή διάσωσή του.

20 ΧΡΟΝΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ

Στις 14 Δεκεμβρίου προσδιορίσθηκε τελικά η ήμερομηνία τέλεσης του χοροϋ, με την εύκαιρία συμπλήρωσης 20 χρόνων της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.

Δέν νομίζουμε ότι χρειάζεται να έπισημανθεί πόσο αναγκαία είναι η παρουσία όσο το δυνατό περισσότερων μελών στην δμορφη αυτή έκδήλωση που θα πραγματοποιηθεί στη μεγάλη αίθουσα του Ίντερκοντινένταλ της Αθήνας, τόσο για την ένίσχυση του θεσμού της Λέσχης μας όσο και για την έκπληρωση του στόχου της καθολικής ανακαίνισης των εγκαταστάσεών της.

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοικινήτων 2000 κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας OPEL VECTRA.

Διαλέξτε τώρα το OPEL VECTRA σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

Διαλέξτε το δικό σας συνδυασμό κινητήρα, αμαξώματος και εξοπλισμού. Κινητήρας: 1.6 i, 1.8 i, 2.0 i. Εξοπλισμός: GLS. Αράζωμα: 4θυρο.

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.



OPEL

DYNAMOTORS

DYNAMOTORS A.E., ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΔΙΣΤΟΜΟΥ, 151 25 ΜΑΡΟΥΣΙ, ΤΗΛ. 684 6512, ΤΕΛΕΞ 223180 DYNA GR.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σταθερός αναγνώστης σας επί είκοσαπενταετία, ουδέποτε είχα άπασχολήσει τις πολυτίμες στήλες αλληλογραφίας. Σήμερα όμως παρακαλώ να δημοσιεύσετε την έπιστολή μου.

Ταξιδεύοντας από Ίαπωνία για Vancouver BC, γεμάτος άγχος και άγωνία για τα άποτελέσματα των Άνωτέρων Έκπαιδευτικών Έδρυμάτων, άπομονωμένος σχεδόν τηλεφωνικά και τηλεγραφικά από Ελλάδα, για όσους γνωρίζουν, πληροφορήθηκα ξαφνικά και άνέλπιστα, από Chosi Radio, ότι ό γιός μου είχε περάσει επιτυχώς στις εξετάσεις στο Φυσικό Τμήμα του Πανεπιστημίου. Άργότερα από τους δικούς μου πληροφορήθηκα, ότι τόν εκάλεσαν άμέσως στο γραφείο της Έταιρίας και άφου τόν συνεχάρησαν, τόν βράβευσαν με ένα σημαντικό ποσό χρημάτων.

Μέ τα δύο αυτά γεγονότα επιθυμώ να έκφράσω τις θερμές εύχαριστίες μου προς την εταιρία Transman Shipping και ειδικά προς τους πλοιοκτήτες άδελφούς Δ και Β. Μανιδό.

Παρ' ότι νέος στην ηλικία και στον δύσκολο δρόμο της θάλασσας, απέδειξαν με τό ενδιαφέρον τους και τόν άλτρουισμό τους ότι βρίσκει μιμητές ή κίνηση έλαχίστων επωνύμων έφοπλιστών για την βράβευση των παιδιών των ναυτικών. Βρίσκει συνεχιστές ή παράδοση των στενών δεσμών Έταιρίας — έργαζομένων. Παράδοση που δυστυχώς χά-

νεται πίσω από τις ψυχρές όθόνες των ηλεκτρονικών υπολογιστών όπου τα πρόσωπα άνακατεύονται με τα ναύλα, τα claims και τα φρέσκα φασολάκια. Σε παλαιότερο, περυσινό τεύχος σας, γράφατε ότι δέν σάς έβρισκε σύμφωνους ή ιδέα των βραβεύσεων για τις Άνώτερες Σχολές, αλλά μόνο για τις ΑΔΣΕΝ. Νομίζω ότι τό σύνολο των έπαγγελματιών ναυτικών θα διεφώνησε μαζί σας. Όταν πριν από χρόνια άρκετά, διαγωνιζόμαστε 250 άτομα για τις Σχολές Άσπροπύργου, τό έπάγγελμα του Πλοίαρχου ήταν και ώραίο και επικερδές. Σήμερα δυστυχώς έπαψαν να ίσχύουν τα δύο αυτά ίσχυρά κίνητρα. Τα αίτια είναι πολλά και οι περισσότεροι τα γνωρίζουν. Στρουθοκαμηλίζουμε όταν άγνοούμε την πραγματικότητα. Σήμερα δέν νομίζω να υπάρχουν γονείς Πλοίαρχοι και Μηχανικοί που να παρακινούν τα παιδιά τους να ακολουθήσουν τό έπάγγελμά τους. Κάποτε τό προνόμιο αυτό τό είχαν οι Άξιωματικοί του Ε.Ν. Σήμερα τό προνόμιο, τα παιδιά να ακολουθούν τό έπάγγελμα του πατέρα, τό έχουμε αφήσει στους Τραπεζίτες, Πολιτικούς, Λιμενικούς κλπ. Γι αυτούς τό έπάγγελμα τους φαίνεται να είναι και ώραίο και επικερδές. Δέν νομίζω να υπάρχει πατέρας Ναυτικός να θέλει να ακολουθήσει τό παιδί του, τό Ναυτικό έπάγγελμα, γεμίζοντάς το από την τρυφερή του ηλικία με άνεργία, άνασφάλεια, άβεβαιότητα και όλα τα άρνητικά.

Έξ άλλου οι σημερινοί νέοι και κρίση και έξυπνάδα διαθέτουν, παρά τις αντίθετες δικές μας γνώμες. Δέν θα ήθελα να μακρηγορήσω περισσότερο. Εύχής έργο θα ήταν, όλοι μαζί, Πολιτεία, Πλοιοκτήτες, Ναυτικοί,

να συνεργασθούμε για να βρεθούν λύσεις. Είναι κρίμα να χαθεί μία τόσο Μεγάλη Ναυτιλία.

Σας εύχαριστώ για την δημοσίευση.

Μέθ' ύποληψης
ΦΟΙΒΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοίαρχος Μ/Ν HAPPYMAN

Λόγκ Μπής, 16.10.1990

Σημ. Συν.: Συμφωνούμε όπολύτως με την τελευταία φράση του έπιστολογράφου ότι θα είναι κρίμα να όφθει νά χαθεί μία τόσο μεγάλη Ναυτιλία σάν την Έλληνική, ή όποία θα χαθεί όπωςδήποτε όταν δέν θα υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί και έν προκειμένω άξιωματικοί. Μ' αυτήν την αντίληψη τα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι πρέπει να τιμάται από όλους μας και πρωτίστως από τους κατ' έξοχήν ναυτιλιακούς όργανισμούς, όπως είναι οι Ένώσεις Έφοπλιστών, τό Ναυτικό Έπιμελητήριο, οι ναυτεργατικές όργανώσεις, τό ΝΑΤ, ή Έστία Ναυτικών κλπ., ή προσέλευση και ή παραμονή στο ναυτικό έπάγγελμα και όχι να έπιβραβεύεται ή φυγή. Και στην αντίληψη αυτή έμμένουμε — έν υπάρχουν περισσευούμενοι πόροι, να βραβευθούν και τα παιδιά των ναυτικών μας που διαπρέπουν στις σπουδές τους στις Άνώτατες Σχολές που δέν έχουν σχέση με τί θάλασσα και με τί Ναυτιλία.

Πρέπει να γίνει αντίληπτό πρωτίστως από τους ίδιους τους ναυτικούς μας ότι εάν δέν υπάρξει προσέλευση στο ναυτικό έπάγγελμα, εάν δηλαδή σε λίγο δέν θα έχουμε πλέον Έλληνες ναυτικούς, είναι αυτονόητο ότι δέν θα υπάρχουν και τα άνάλογα έσοδα που θα έπιτρέπουν και τί βράβευση των παιδιών των ναυτικών μας που διακρίνονται στις σπουδές τους στις Άνώτατες Σχολές — άν κάνουμε λάθος παρακαλούμε τόν έπιστολογράφο ή όποιονδήποτε άλλον έχει άποψη επί του θέματος να μάς τό έπαισιμάνει.

Πρέπει ακόμη να έπαισιμάνουμε ότι ό έπιστολογράφος κάνει λάθος όταν ύπογραμμίζει ότι κανένας ναυτικός δέν ώθει πλέον τα παιδιά του προς τό ναυτικό έπάγγελμα — για τό καλό της Έλληνικής Ναυτιλίας αλλά και για τό καλό των ίδιων των ναυτικών μας υπάρχουν ακόμη ναυτικοί που θέλουν να ακολουθήσουν τα παιδιά τους τό ναυτικό έπάγγελμα και ή απόδειξη γι' αυτό βρίσκεται στους επιτυχόντες έφέτος στις άνώτερες δημόσιες σχολές έμπορικού ναυτικού.



Colburn, French & Kneen Ltd.

MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

19/21 GREAT TOWER STREET, LONDON EC3R 5AQ
and at Lloyd's

Telephone: 071-6265644 — Telex: 883289 — Facsimile: 071-2836863



World Marine

Ship Agency

Services in **Hong Kong**



World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**

Please route your enquiries, to the nearest **World Marine** office:

Hong Kong	Tel: 782.6963	Tlx: 46592 WMAR HX	Fax: 782.6956
Piraeus	Tel: (1) 4135.025/47	Tlx: 241600 WMAR GR	Fax: (1) 411.1118
New York	Tel: (212) 480.4582	Tlx: 4974715 WMAR UR	Fax: (212) 480.4814

Ἡ ἐ π ά ν ο δ ο ς

(Συναίνεση — Ἐμπιστοσύνη — Παραγωγικότητα)

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΗ ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΥ

**«Εἶπατε τῷ Βασιλεῖ, χαμαὶ πέσαι δαίδαλος αὐλά...
οὐκέτι Φοῖβος ἔχει καλύβην, οὐ μάντιδα δάφνιν...
... ἀπέσβετο καὶ λάλον ὕδωρ...»**

Δέν ξέρω γιατί ὁ ἀπασιδόδοξος καὶ τελεσιδικός αὐτός Δελφικός χρησμός στριφογύριζε στό μυαλό μου παρακολουθώντας τήν πανηγυρική προσέλευση τόσων πολλῶν διαλεχτῶν ἐκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας μας στήν πρόσφατη ἐπίσκεψη τοῦ συμπαθοῦς μας ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στό Λονδίνο.

Ἴσως γιατί ἡ φοβερή — καί ἄς ἐλπίσουμε ἀνεπανάληπτη — κρίση τοῦ 1983 — 1988 δημιούργησε τέτοιες συνθήκες πού ἡ ἐπιστροφή στή σημαία μας νά εἶναι πολύ πιό δύσκολη ἀπό ὅτι ἐπιφανειακά φαίνεται καί ἀπό ὅτι ἐπίσημα παραδέχεται κανείς. Ἴσως γιατί ἡ ἀντίδραση τῆς διοίκησης τῆς ναυτεργασίας στά ἐπιβεβλημένα καί θαρραλέα μέτρα πού ἔλαβε ἡ πολιτεία καί ὁ πρωθυπουργός, νά δίνει τήν μελαγχολική ἐντύπωση πώς εἶναι ἀδύνατο, ἂν δέν γίνει κατανοητό ἀπό ὅλους τοὺς φορεῖς τό πρόβλημα νά βρεθεῖ ἡ ποθητή λύση ἴσως γιατί στήν κάποτε ἐνωμένη καί ἀρραγή Ναυτιλία μας διεισδύσε τό μικρόβιο τῆς πεισματικῆς ἀντιπαράθεσης πού δέν διαφέρει ἀπό τό μικρόβιο τοῦ θρησκευτικοῦ φανατισμοῦ.

Ἐν τούτοις ἀποτελεῖ γεγονός ἀναμφισβήτητο, πού μιά ἀπλή θεώρηση τῶν ἀριθμῶν θά πείσει καί τόν πιό φανατικό, ὅτι γιά νά γίνει αὐτό πού ὅλοι ἐπιθυμοῦμε, δηλαδή ἡ ἀθρόα προσέλευση τῶν ὑπὸ ξένη σημαία Ἑλληνικῶν πλοίων στή γαλανόλευκη χρειάζονται καί ἄλλα θαρραλέα μέτρα. Καί αὕτη τή φορά ἡ «νέα δέσμη» πρέπει νά καλύπτει περισσότερο τόν τομέα τῆς ναυτεργασίας μέ ρηξικέλευθα μέτρα. Κατά τέτοιο δὲ τρόπο πού νά καθιστᾷ τήν ὁποιαδήποτε ἀντίδραση ἀπό πρὶν καταδικασμένη νά φανεῖ γι' αὐτό πού θά εἶναι: Προσπάθεια περιφρούρησης προνομίων τῆς διοίκησης καί ὄχι κεκτημένων τῆς ναυτεργασίας. Τέτοια μέτρα μπορεῖ καί πρέπει νά εἶναι: Τελεῖα ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν ποντοπόρων πλοίων ἀπό φορολογία εἰ-

σοδήματος (ἂν κάνει τό κράτος τό λογαριασμό τίμια θά βρεῖ πώς εἶναι ψυχία μπροστά στήν εἴσφορα τοῦ ναυτικοῦ στόν Ο.Γ.Α. π.χ. ἀπό τό 1947 καί ὧ). Διευθυντήριες ὁδηγίες στά προξενικά λιμεναρχεῖα καί στά τελωνεῖα τῆς Ἑλλάδας νά διευκολύνουν τό Ἑλληνικό πλοῖο ἀλλά καί τόν Ἑλληνα ναυτικό καί τά τελωνεῖα νά μὴν τόν ἀντιμετωπίζουν σά λαθρέμπορο μέ τό καλημέρα. Ἀναγνώριση τῆς ὑπηρεσίας στά ὑπὸ ξένη σημαία γιά προαγωγικά διπλώματα ἔστω καί μέ πληρωμὴ διπλῆς εἴσφορας.

Διευκολύνσεις στῶν ναυτικούς σέ ὅλες τίς δοσοληψίες τους μέ τό Δημόσιο.

Ταυτόχρονα, στή νέα δέσμη μποροῦν νά ληφθοῦν μέτρα πού τό κόστος τους εἶναι μικρό ἀλλά ἡ ἀπόδοσή τους μεγάλη ὅπως ἡ ναυτολόγηση τῶν συνταξιούχων (μέ ἓνα ὄριο στήν ἡλικία π.χ. τὰ 55) μέ αὐξημένη εἴσφορα στό Ν.Α.Τ., ἡ σταδιακὴ αὐξηση τῆς σύνταξης τῶν πλοιαρχῶν στό 80% (ἴσως ἐν συνδυασμῷ μέ σταδιακὴ αὐξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας), τό ὀριστικὸ ἐξακαθάρισμα τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τοὺς ἀλιεῖς, τοὺς πιλότους, τοὺς ἐπαναπατριζόμενους τοῦ ἐμφυλίου καί τόσους ἄλλους, ἡ μείωση τῆς φορολογίας καί στά μικρότερα πλοῖα, καί τόσα ἄλλα μέτρα πού τόσες φορές ἔχουν προτείνει καί ἀναλύσει οἱ στήλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Ἐπὶ τοῦτον καί μερικές ἐλπίδες:

Ἡ πιό σημαντικὴ ἀκτίνα φωτός γιά τήν ἀποκατάσταση τῆς Ἐμπιστοσύνης — πού κλονίστηκε καί ἐξαφανίστηκε ἀπὸ ἀστοχες ἐνέργειες προηγουμένων φορέων τοῦ δημοσίου ὄχι ἀποκλειστικά ἀπὸ μία πολιτικὴ παράταξη προερχόμενος — εἶναι τό ἐξῆς: Φαίνεται ὅτι σταματᾷ ἡ θά σταματήσει τό «ἀπόψε αὐτοσχεδιάζουμε» μέ μιά βούληση νά μελετηθοῦν πρῶτα τὰ προβλήματα σέ ἐκταση καί σέ βάθος — ἄλλωστε ἀποτελεσματικό τοιοῦτο στοχασμοῦ μέ κάποιο πιό μακρινό στόχο — σπάνιο πρᾶγμα γιά ἑ-

μᾶς τοὺς Ἕλληνες — πρέπει νά εἶναι τὰ ἤδη ληφθέντα μέτρα πού εἶναι σωστά ἀλλά δέν ἐπαρκοῦν.

Δεύτερο, οἱ οικονομικὲς συνθήκες γιά τήν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία εἶναι καλές. Τὰ Ἑλληνόκτητα πλοῖα εἶναι λιγότερο χρεωμένα ἀπὸ κάθε ἄλλη φορά, καί ὑπάρχουν ἀποθέματα γιά ἐπενδύσεις σέ καλές μονάδες νεώτερης τεχνολογίας. Τρίτο καί σπουδαιότερο ὑπάρχει τό ἐμψυχο ὑλικό, ἀξιωματικοὶ τουλάχιστο, νά ἐπανδρώσουν τὰ καράβια καί στελέχη στή ξηρὰ γιά νά ἀποτολμηθεῖ τό ἐγγεῖρημα.

Χρειάζεται ὅμως πιό πολύ ἡ Συναίνεση καί μέ συναίνεση δέν ἐννοῶ αὐτό πού θά μοῦ καταμαρτυρηθεῖ ἀμέσως: ὑποταγή. Ἀντίθετα μέ τὴ συναίνεση ἐννοῶ ὅτι κύριος γνώμονας στή σχέση τῆς ἐργοδοσίας μέ τὴ ναυτεργασία πρέπει νά εἶναι ἡ ἀδρά ἀλλά δίκαια ἀμοιβόμενη παραγωγικότητα καί ταυτόχρονα ἀνταγωνιστικότητα. Χρειάζεται οἱ συνδικαλιστὲς μας νά δεχτοῦν πώς ἔχουν ἀλλάξει οἱ παγκόσμιες συνθήκες καί πώς οἱ κατακτήσεις τοῦ ἐργάτη στό μέλλον θά διέπονται ἀπὸ οικονομικούς παράγοντες καί ὄχι ἀπὸ κοινωνικά συνθήματα. Μήπως πρέπει νά δώσουμε στό ναυτικό μας περισσότερο «ἄρτο» καί λιγώτερα «θεάματα»; Μήπως μέ τὰ πολλὰ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοῖα καί μέ λιγότερο στρατό συνδικαλιστῶν εἶναι πιό εὐκόλο νά γίνει αὐτό;

Χρειάζεται ὅλοι νά παραμερήσουμε τό σήμερον γιά τό αὔριο· τό στενότερο συμφέρον γιά τό καλὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία θά θυσιάσει καί τώρα ὅπως τὰ τελευταῖα 200 χρόνια τό ἀκριβότερο κόστος διαχείρισης — μέσα σέ κάποιο λογικὸ ὄριο, δηλαδή νά εἶναι ἓνα 5-10 τοῖς ἑκατὸ πιό ἀκριβὸς τό Ἑλληνικὸ πλοῖο ἀπὸ τό ξένο, ὄχι 20 τοῖς ἑκατὸ πού εἶναι τώρα — καί θά βάλει πλοῖα μέ Ἑλληνικὴ σημαία. Ἡ ἡγεσία τοῦ συνδικαλισμοῦ θά

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

αποφασίσει άραγε να πολεμήσει για τα δικαιώματα του έργατη μέσα στα σημερινά δεδομένα: «να δώσουμε παραγωγικότητα για να πάρουμε περισσότερες απολαβές»; Παραγωγικότητα σημαίνει τό βαπόρι να δουλεύει και να μην άπεργεί, τουλάχιστο εκεί που δεν πρέπει.

Θά είναι κρίμα ή στενοκεφαλιά των λίγων να καταφέρει να καταστρέψει τη θέληση των πολλών, του συνόλου των ναυτικών μας που τους διακρίνει ή Ναυτοσύνη ούτε μπορεί να δεχθώ τη θεωρία της «καρεκλοκένταυρας». Δέν μπορεί να διαννηθώ πώς κανένας Έλληνας ναυτικός συνδικαλιστής, όσο κοντόφθαλμος και να 'ναι, είναι τόσο φανατισμένος — και είναι άσπείο στο σημερινό κόσμο να είναι πολιτικά φανατισμένος — που να μη διαβλέπει όπως όποιος γαλουχήθηκε με τη Ναυτοσύνη, πώς μία μεγάλη Έλληνική Ναυτιλία με Έλληνική σημαία είναι για τό καλό όλων και πρώτα-πρώτα για τους ναυτικούς που με πολλές θέσεις θά μπορούν να διεκδικούν και να επιτυγχάνουν μεγαλύτερες αποδοχές. Καί άπορεί κανείς όταν άκούει πώς όρισμένοι συνδικαλιστές μας παραλληλίζουν έαυτούς με τον Arthur Scargill. Τό βασικότερο έπιχείρημα του άγώνα του Scargill ήταν πώς προσπαθούσε να έξασφαλίσει στα

παιδιά των μιναδών να έχουν την ίδια δουλειά με τους γονείς τους και να μην κλείσουν τα άνθρακωρυχεία. Έδω προσπαθούμε όλοι όσοι προερχόμαστε από τους ναυτότοπους και όσοι έχουν άντιληφθεί τά καλά που μπορεί να προσφέρει ή Ναυτιλία, να κάνουμε πιο πολλές δουλειές για τά παιδιά των ναυτικών μας να γίνουν πιο πολλά τά βαπόρια με Έλληνική σημαία... Είναι τό ίδιο;

Χρειάζεται λοιπόν πιο πολύ θάρρος από την πολιτεία ήδη έχει δείξει με τό νομοσχέδιο για την Ναυτική Έκπαίδευση (έργο **συνεναιτικό** παραδεγμένο από δύο κόμματα, που τό ένα έχει κύριο λόγο ύπαρξης την προάσπιση των δικαιωμάτων του έργατη) ή πολιτεία πώς μπορεί να τολμήσει. Χρειάζεται θάρρος από την έργοδοσία να άντιμετωπίσει τό σχετικά αύξημένο κόστος του Έλληνικού πλοίου ώπου να δουλέψει τό νέο σύστημα της εκπαίδευσης και να αρχίσει να αποδίδει ή παραγωγικότητα μέσα στο σκληρό διεθνή άνταγωνισμό.

Χρειάζεται θάρρος από τους συνδικαλιστές να καταλάβουν πώς δέν πρέπει να διαφεντεύουν έρειπωμένα κάστρα αλλά να κατέβουν στην πρώτη γραμμή της διεκδίκησης για τους ναυτικούς καλλίτερων αποδοχών στα πολλά πλοία και γενικά όχι μόνο ισάξια θέση

του ναυτικού άνάμεσα στους Έλληνες πολίτες αλλά **ξεχωριστή** θέση: αυτήν που του άνήκει.

Τό θάρρος αυτό θά τό βρούμε όλοι στη Ναυτική μας παράδοση και ιστορία, στη Ναυτοσύνη μας που είναι ή πηγή αυτών των προτερημάτων που χρειάζονται για να ξαναγίνει τό θαύμα και που είναι: **ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ — ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ — ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ.**

“Ας μου έπιτραπεί να τελειώσω παραποιώντας κάπως πιο αισιόδοξα τον Δελφικό χρησμό, σαν να μου τον ύπαγόρευαν οι πρόγονοί μας στον τίμιο άγώνα της ναυτικής βιοπάλης:

«Πήτε στον Έπουργό να μην ξεχνά πώς χάμω έχει πέσει ή σκυτάλη της Ναυτοσύνης ν' αναστήσετε ξανά για να σηκώσουνε περήφανη και πάλι οι νέοι καπετάνιοι τη σημαία τη γαλανόλευκη σ' όλα τά πλοία. Καί τότε θά γεμίσ' ή προκυμαία του Πειραιά, Έλληνικά μόνο γραφεία...»

Έλπίζω να μην όνειροπολώ...

ΓΙΩΡΓΗΣ ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΣ



世界貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT, LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM. TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
185 36 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

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

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

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

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

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A. INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225 4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

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

DIRECTORS & AOH TEL:
3932178 - CAPT. ELIAS GLYPTIS
3931639 - MR. SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

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



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

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Τον Ιανουάριο 1991, τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» κλείνουν 60 χρόνια ζωής. Εξήντα χρόνια δυναμικής παρουσίας στο χώρο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και θετικής προσφοράς στο μεγάλο της έργο.

Οι 56 ογκώδεις ετήσιοι τόμοι του περιοδικού είναι γεμάτοι από την πλούσια αυτή ύλη που καθρεφτίζει τις σκέψεις και τους αγώνες μας.

1.350 τεύχη, 70.000 σελίδες διηγούνται το ναυτιλιακό έπος της χώρας μας.

Την επιτομή του μεγάλου αυτού εκδοτικού έργου, μοναδικού ίσως σε συνέχεια και συνέπεια, που περιέχει τον αμητό της γνώσης και της πείρας του κόσμου της Ναυτιλίας, του Εφοπλισμού, των Ναυτικών μας και των ειδικών Επιστημόνων του κλάδου, σκεφτήκαμε οι σημερινοί συνεχιστές του έργου του σούδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φως της επικαιρότητας.

Με τη βοήθεια μιας ομάδας εκλεκτών συνεργατών μας που θα συνοψίσουν και θα επιλέξουν τα κύρια και χαρακτηριστικά βήματα της εξηντάχρονης ναυτιλιακής μας πορείας, όπως προκύπτουν απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, θα εκδώσουμε ένα χωριστό πολυσέλιδο πολυτελή τόμο, αφιερωμένο στη μνήμη του ιδρυτού μας, που ελπίζουμε ν' αποτελέσει όχι μόνο το ΛΕΥΚΩΜΑ και το ΑΝΘΟΛΟΓΙΟ του παράλληλου βίου της Ναυτιλίας και των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», αλλά ν' αποβεί συγχρόνως ένας αναγκαίος οδηγός για τη μελέτη των ναυτιλιακών μας πραγμάτων και ένα διδακτικό έργο και βοήθημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή πράξη και δραστηριότητα.

Ακόμη, το σπάνιο αυτό ιστορικό ΛΕΥΚΩΜΑ της Ναυτιλίας θα εμπεριέχει ένα εμπεριστατωμένο English Supplement, ώστε να είναι κατανοητό και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφοπλισμού.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ

Ναυτικά Βραβεία

**Η ΑΝΑΤΟΜΙΑ ΕΝΟΣ ΘΕΣΜΟΥ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΑΠΟ
ΣΥΜΒΟΛΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΣΕ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΚΙΝΗΤΡΟ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ
ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ**

Του 'Επιτίμου 'Αρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

ΓΕΝΙΚΑ

Όπως είναι γνωστό από πολλά χρόνια έχει καθιερωθεί ο θεσμός των ναυτικών βραβείων με τον οποίο επιδιώκεται η ενίσχυση των δεσμών του Έλληνα με την θάλασσα και συνακόλουθα και η προσέλκυση περισσότερων νέων στα ναυτικά επαγγέλματα.

Ο θεσμός των «ναυτικών βραβείων» όπως θα μπορούσαν συνολικά να χαρακτηριστούν όλες οι επιβραβεύσεις στο χώρο της ναυτιλίας ανεξαρτήτως χορηγών και ανεξαρτήτως εάν είναι νομοθετημένες ή όχι, παρουσιάζει αρκετό εν-

διαφέρον ιδιαίτερα σήμερα που υπάρχει δυσκολία επάνδρωσης με Έλληνες αξιωματικούς και αυτών των υπό Έλληνική σημαία εμπορικών πλοίων.

Τό πλέγμα των βραβείων, που κατά καιρούς και μέχρι σήμερα έχουν απονεμηθεί, μπορούν να καταταγούν στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

Α. Βραβεία για τους ίδιους τους ναυτικούς.

Β. Βραβεία για τα παιδιά των ναυτικών.

Γ. Βραβεία προς τρίτους.

Α. ΒΡΑΒΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Τά Βραβεία που απονέμονται σε ναυτικούς θα μπορούσαν και αυτά να καταταγούν σε τρεις κατηγορίες:

— Η πρώτη αφορά τους συνταξιούχους ναυτικούς.

— Η δεύτερη αφορά σπουδαστές των ναυτικών Σχολών.

— Η τρίτη αφορά τους ενεργούς ναυτικούς.

α) Η βράβευση συνταξιούχων (απομάχων) ναυτικών

Η βράβευση απομάχων ναυτικών έχει εισαχθεί τα τελευταία χρόνια από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών (ΕΕΕ) και μάλιστα επί προεδρίας Άντωνίου Χανδρή. Σύμφωνα με σχετική απόφαση της ΕΕΕ η Ένωση βραβεύει με ένα χρηματικό ποσό και με σχετικό τιμητικό δίπλωμα κάθε χρόνο ένα απόμαχο ναυτικό με κριτήρια την περισσότερη θαλάσσια ύπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία.

Ο θεσμός αυτός είναι πραγματικά καταξιωμένος με την έννοια ότι έχει ηθική βάση και έχει γίνει αποδεκτός από την ναυτική κοινότητα γιατί επιβραβεύει ανθρώπους με πολύχρονη ύπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία δηλαδή ανθρώπους που κατά τεκμήριο έχουν προσφέρει στην ναυτιλία περισσότερα από άλλους της κατηγορίας τους, αλλά παράλληλα και έχουν στερηθεί, σε προσωπικό και οικογενειακό επίπεδο, περισσότερο από άλλους, τις ικανοποιήσεις και απολαύσεις που προσφέρει η σημερινή ζωή.

Αυτή η βράβευση αποτελεί πραγματικά μία ξεχωριστή αναγνώριση μιας προσφοράς που δικαιώνει τον επιβραβευόμενο για τον προσωπικό του τίμιο αγώνα στην θάλασσα αλλά και την καταξίωση στην οικογένειά του και τον κοινωνικό του περίγυρο αφού σαν άτομο - μέλος μιας οργανωμένης κοινωνίας - αγωνίστηκε τίμια στο ναυτικό επάγγελμα του και διακρίθηκε.

Η βράβευση των απομάχων ναυτικών αποτελεί για μας πράξη που ξεφεύγει από τα καθημερινά πλαίσια και εγγίζει αξίες που ανάγονται περισσότερο στην σφαίρα της ηθικής τελειότητας του ανθρώπου.

Ακόμη δε η πράξη αυτή λειτουργεί και σαν μήνυμα με την έννοια ότι οι κόποι και στερήσεις και οι κίνδυνοι στην θάλασσα δεν αγνοήθηκαν αφού ο τιμώμενος με την διάκριση αυτή μεταπήδησε από το ανώνυμο πλήθος στο επώνυμο που η προσωπική του πορεία στην θάλασσα καταγράφηκε στο ιστορικό γίνεσθαι της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τα ισχύοντα για την βράβευση ο τιμώμενος εκτός από το χρηματικό βραβείο παίρνει και τιμητικό δίπλωμα. Και αυτό το οποίο στην συγκεκριμένη βράβευση έχει σημασία δεν είναι το χρηματικό ποσό αλλά το τιμητικό δίπλωμα που περιέχει την έκφραση της διάκρισης και της αναγνώρισης της προσφοράς του απόμαχου.

Όμως αυτός ο πολύ ωραίος πράγματι θεσμός της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών όφειλουμε να παραδεχτούμε

ότι σε πολύ περιορισμένο κύκλο έχει την απήχηση του και στον ευρύτερο κοινωνικό σύνολο λειτουργεί σ' αμείωτη κοινωνική έκδηλωση χωρίς να περνάει σ' αυτό τα εκπεμπόμενα μηνύματα.

Έχουμε την γνώμη ότι ο θεσμός δεν έχει συνειδητοποιηθεί από την ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα και αυτό γιατί του λείπει η διάσταση από πλευράς αριθμού βραβευομένων. Με άλλα λόγια το γεγονός ότι η βράβευση κάθε χρόνο αφορά ένα μόνο απόμαχο προσδίδει στον θεσμό χαρακτήρα περισσότερο συμβολικό παρά ουσιαστικό. Δηλαδή χωρίς να αμφισβητούνται τα κριτήρια της βράβευσης για τους πολλούς ο θεσμός λειτουργεί επιλογικά και σκοπό έχει περισσότερο τον εντυπωσιασμό και την δημοσιότητα.

Κάτω από αυτό το πρίσμα θα μπορούσε ο θεσμός να διευρυνθεί σε πολλούς περισσότερους απόμαχους όπως π.χ. αυτούς που συνταξιοδοτήθηκαν το προηγούμενο ημερολογιακό έτος ή αυτούς όλους που έχουν θαλάσσια ύπηρεσία πέρα από 25 χρόνια κ.ο.κ.

Πιστεύουμε μία τέτοια λειτουργία για το θεσμό θα έχει πραγματικά ευρύτερη απήχηση έστω και εάν η βράβευση δεν συνοδεύεται από χρηματικό βραβείο αλλά μόνο από τιμητικό δίπλωμα.

Είναι ανάγκη ο θεσμός αυτός να γίνει πλατύτερος και να τον αγκαλιάσει και η ΠΝΟ και το Υπουργείο Ναυτιλίας. Με αυτό δεν νοείται βέβαια να υποβαθμιστεί η πρωτοβουλία της ΕΕΕ νοείται περισσότερο η ευρύτερη κατανόηση και υποστήριξη της ώστε πραγματικά η απονομή τέτοιων βραβείων — το οποίο θεωρούμε ότι πρέπει να περιβληθεί με συγκεκριμένο τίτλο — κάθε χρόνο να λαμπρύνεται και με ευρύτερη συμμετοχή ώστε πραγματικά η έκδηλωση αυτή να αποτελεί «ήμερα αναγνώρισης της προσφοράς των απόμαχων ναυτικών στην Έλληνική Ναυτιλία» που θα είναι το ναυτικό γεγονός της χρονιάς. Η έκδηλωση θα αποτελέσει σταθμό στην ναυτική πορεία του Έθνους.

Όμως ως τό σκεφτούμε πραγματικά τί απήχηση θα έχει για τον ναυτικό κόσμο αφού οι πρωταγωνιστές του κύματος κάθε χρόνο από ανώνυμοι θα γίνον-

ται οι επώνυμοι βραβευμένοι όπως πραγματικά τους αξίζει.

Άληθινα τί ποιοι αναμενόμενο σε μία ναυτική κοινωνία να τιμά αυτούς που γράφουν την ναυτική της ιστορία αλλά ακόμη τί πιά τιμητικό γιά την ίδια την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, τόν Έλληνα έφοπλιστή να αναγνωρίζει δημόσια και να επιβραβεύει την μακρά προσφορά των ναυτικών συνεργατών της στην πρόοδο του Έλληνα έφοπλιστή και στην πρόοδο της Έλληνικής Ναυτιλίας.

β) Η βράβευση σπουδαστών Ναυτικών Σχολών

Η βράβευση των σπουδαστών στις Ναυτικές Σχολές έχει μακρότερη ιστορία στην ναυτική εκπαίδευση.

Αυτή ουσιαστικά στην πράξη λειτουργούσε με διάφορες μορφές:

Ένας τρόπος ήταν η πληρωμή των δαπανών φοίτησης από μονωμένους έφοπλιστές στους πρωτεύσαντες μαθητές ενώ από άλλους εκδηλωνόταν ενδιαφέρον γιά πληρωμή των δαπανών αυτών προς συγκεκριμένους σπουδαστές προερχομένους κυρίως από τόν τόπο προέλευσης του χορηγού - έφοπλιστού.

Χωρίς άμφιβολία τότε πού η φοίτηση στις Σχολές γινόταν με δαπάνες των ιδίων των σπουδαστών οι επιχορηγήσεις αυτές είχαν θετική απήχηση στην πρόοδο των σπουδών τους. Όμως από τό έτος 1973 πού εφαρμόστηκε η δωρεάν φοίτηση, βραβεία της μορφής αυτής έμειναν χωρίς ουσιαστικό αντικείμενο με αποτέλεσμα να έχουν άτονήσει τά τελευταία χρόνια.

Από της εφαρμογής δέ των Sandwich Courses πού οι σπουδαστές αποκτούν κάποια δική τους οικονομική ανεξαρτησία ο θεσμός εκλείπει έντελώς.

Ένας δεύτερος τρόπος βράβευσης ήταν η άπονομή στους αποφοίτους κατά την τελετή άπονομής των διπλωμάτων τους και ύλικών βραβείων με την μορφή ναυτικών οργάνων, κλπ. Τά βραβεία όμως αυτά ήταν πράγματι συνδε-

δεμένα με την πανηγυρική της εκδήλωσης πού γινόταν κάθε χρόνο στις εγκαταστάσεις των Σχολών Άσπροπύργου και ή οποία είχε δημιουργήσει πραγματικά μία παράδοση καταγραμμένη στην πορεία της ναυτικής εκπαίδευσης. Όμως σήμερα τυχόν επαναφορά των βραβείων της κατηγορίας αυτής ανεξάρτητα από την επαναπαφορά της εκδήλωσης δέν φαίνεται να έχει την αναμενόμενη ανταπόκριση.

Όμως ανεξάρτητα από τις παραπάνω μορφές επιβράβευσης έχουμε και μία νομοθετημένη μορφή «οίονεί επιβράβευσης» των διακρινόμενων γιά την επίδοσή τους αποφοιτούντων σπουδαστών ΑΔΣΕΝ.

Είναι ή νομοθετημένη δυνατότητα των πρωτευσάντων στις ΑΔΣΕΝ αποφοίτων να έγγράφονται μετά από ειδικές εξετάσεις στό Δεύτερο έτος στά Άνώτατα Έκπαιδευτικά Ίδρύματα όπως αντίστοιχα ισχύει και γιά τις άλλες Άνώτερες Σχολές, στά σημερινά ΤΕΙ.

Η ρύθμιση αυτή γιά τις ΑΔΣΕΝ είναι αρκετά παλαιά άφούτου δηλαδή οι Σχολές είχαν ένταχθεί στην βαθμίδα της Άνώτερης Έκπαίδευσης και είχε γίνει και γιά λόγους ουσίας και λόγους σκοπιμότητας.

Και ή μέν ουσία είναι κατανοητή όρθη και επιβεβλημένη με την έννοια ότι οι πρωτεύσαντες απόφοιτοι τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης με τους αποφοίτους των ΤΕΙ, με τους οποίους βρίσκονται στην ίδια εκπαιδευτική βαθμίδα (Άνώτερη Έκπαίδευση).

Όμως ή σκοπιμότητα δέν φαίνεται σήμερα να δικαιώνει την ρύθμιση. Καί ή τότε σκοπιμότητα έπέβαλε την ρύθμιση με την εκτίμηση και προοπτική ότι θά άποτελούσε στοιχείο προσέλευσης μεγαλύτερου αριθμού σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ.

Ποία όμως ή σημερινή εκτίμηση από την πλευρά της ναυτιλίας; Τί απέδωσε ή δυνατότητα να έγγράφονται οι πρωτεύσαντες στά ΑΕΙ. Έκει είναι ο δικός μας προβληματισμός. Γιατί ή κτηθείσα πείρα οδηγεί σε άλλου είδους συμπεράσματα.

Ένα πρώτο πρακτικό άρνητικό αποτέλεσμα είναι ότι κάθε χρόνο χάνει ή ναυτιλία ένα αριθμό αποφοίτων, από τους καλύτερους πού θά μπορούσαν να έξελιχθούν σε διακεκριμένους πλοίαρχους και μηχανικούς και στη συνέχεια διακεκριμένα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σ' αυτούς λοιπόν, τους καλούς, δίνουμε την δυνατότητα να εγκαταλείψουν την ναυτική σταδιοδρομία πριν καν την αρχίσουν. Ναί γι αυτούς γιά τους οποίους ή ναυτιλία και τό Κράτος δαπάνησαν γιά τά τρία χρόνια των σπουδών τους πολλαπλάσια χρηματικά ποσά από άλλα έλληνόπουλα σπουδαστές. Όμως δέν είναι μόνο τό πρόβλημα της αριθμητικής διαρροής.

Κατά την γνώμη μας είναι τό μήνυμα περισσότερο άρνητικό από αυτήν την ρύθμιση. Καί τό μήνυμα πού περνάει είναι ή χρησιμοποίηση των ΑΔΣΕΝ σαν μέσο επίτευξης άλλων στόχων, ξένων με την ναυτική σταδιοδρομία. Σημασία έχει ότι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ με τέτοιες παρεκκλίσεις φιλοδοξίες υποβαθμίζουν τό κύρος των Σχολών και ύποδουλίζουν και ύποσκάπτουν τό κύρος των ναυτικών σπουδών.

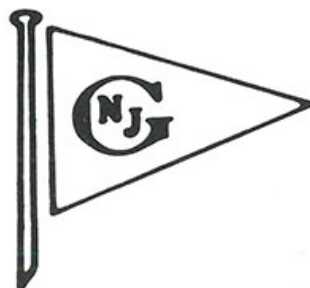
Η κοινή συμβίωση των ελάχιστων αυτών σπουδαστών γιά τρία όλόκληρα χρόνια με τους συναδέλφους τους διαβρώνει τους επαγγελματικούς προσανατολισμούς τους και δίνει τρομακτική διάσταση σε κοινά και γνωστά άρνητικά στοιχεία της ναυτικής σταδιοδρομίας.

Κατά συνέπεια σπουδαστές με τέτοιους προσανατολισμούς δέν τους χρειάζονται ούτε οι ΑΔΣΕΝ ούτε ή Ναυτιλία γιατί τελικά θά γίνουν κακοί επαγγελματίες ναυτικοί. Καί θά πρέπει να διευκρινιστεί ότι όσο πιά μορφωμένος είναι ο μη συνειδητός και κακός επαγγελματίας ναυτικός τόσο περισσότερο διαβρωτικός και περισσότερο πρόξενος άνωμαλιών γίνεται μέσα στό πλοίο.

Θά μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν άλλες Σχολές και όχι τις ΑΔΣΕΝ γιά να επιτύχουν τους δικούς τους τελικούς στόχους. Γιά τις Σχολές ίσως τέτοιοι σπουδαστές δέν συντελούν πάντοτε

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

στην όμαλή λειτουργία τους και σε ώριμες περιπτώσεις γίνονται ακόμη και *Persona non grata*.

Όμως στις παραπάνω σκέψεις θα μπορούσε ίσως να αντιταχθεί το εύλογο άπλοϊκό ερώτημα από ένα γονέα της συγκεκριμένης περίπτωσης!

«Μά αφού του παιδιού του άρεσουν τα γράμματα και είναι άριστος γιατί νά πάει «χαμένος» στη θάλασσα και νά μήν συνεχίσει τις σπουδές τους στο Πολυτεχνείο ή τό Πανεπιστήμιο».

Όμως πέρα από τό γεγονός ότι στο άπλοϊκό ερώτημα προσήκει ή άπλοϊκή άπάντηση: «ότι θά μπορούσε ό ενδιαφερόμενος νά είχε άποφοιτήσει από τά ΤΕΙ γιά νά επιτύχει τούς στόχους του».

Θά πρέπει ιδιαίτερα νά μάς προβληματίσει τό γεγονός του άπλοϊκού αυτού έρωτήματος.

Ό γονέας έχει συνειδητοποιήσει «ότι γράμματα σημαίνει Πανεπιστήμιο» πού γράμματα σέ κάθε άλλη σχολή δέν μαθαίνουν γράμματα, και κατά συνέπεια εάν δέν είσασθεϊ στο Πανεπιστήμιο τό παιδί του «πάει χαμένο».

Αυτή ή κοινή διαπίστωση είναι συγκλονιστική μέ την έννοια ότι εκπέμπει μηνύματα πός μία Ναυτιλία Μεγάλη, πού τό ύπαρξιακό της πρόβλημα είναι ή μη δυνατότητα στελέχωσης της μέ «Ελληνες Άξιωματικούς και μάλιστα ύψηλης στάθμης».

Ποιός αλήθεια μπορεί νά μείνει άσυγκίνητος μπροστά σ' α ύτή την ναυτιλιακή πραγματικότητα όταν βλέπει την ναυτιλία νά χάνεται από έλλειψη στελεχών και δέν θά έρευνήσει και δέν θά λάβει όλα αυτά τά μέτρα πού ύπαγορεύονται από τίς συγκεκριμένες περιστάσεις και συνθήκες» πού έκτιμάται ότι θά βοηθήσουν περισσότερο;

Άς μήν αταπατώμεθα κάθε χρόνο όλοι νομίζουμε ότι τό πρόβλημα δέν ύπάρχει, ότι λύθηκε και όταν μέ τή γνώστη άγωνία και τίς παρατάσεις πού δίνονται μετά την έκδοση των άποτελεσμάτων ΑΕΙ, συμπληρωθεί επί τέλους ό αριθμός των θέσεων είσαγωγής στις ΑΔΣΕΝ. Άλλοίμονο εάν στηρίζουμε σέ τέτοιες βάσεις τό μέλλον της ναυτιλίας.

Τό πρόβλημα εξακολουθεί νά ύπάρ-

χει και έντοπίζεται σ' αυτό πού τόσο εύστοχα άποδίδουν τά παραπάνω άπλοϊκά λόγια του «Ελληνα γονέα».

Και τώρα θά μπορούσε νά διερωτηθεί ό οίσοσδήποτε. Μά οι παραπάνω σκέψεις άντιφάσκουν στην ύφιστάμενη ρύθμιση γιά έγγραφή στά ΑΕΙ των πρωτευσάντων στις ΑΔΣΕΝ.

Όχι δέν άντιφάσκουν. Άντίθετα διευρύνονται γιά όλους τούς άποφοιτούντας από τίς ΑΔΣΕΝ.

Γιά όλους ΝΑΙ, όχι όμως μετά την άποφοίτησή τους από τίς ΑΔΣΕΝ αλλά μετά την άπόκτηση του Άνωτάτου Ναυτικού Διπλώματος (Α' τάξεως). Τό όποιο σημαίνει ότι μετά από χρόνια θαλάσσιας ύπηρεσίας πού θά έχει προσφέρει στην ναυτιλία αλλά και θά έχει άποκτήσει και μεγάλη θαλάσσια έμπειρία και γνώσεις πρόσθετες από την διαδοχική φοίτηση στά ΚΕΣΕΝ γιά δύο εκπαιδευτικά έξάμηνα.

Η πρόταση αυτή έρχεται σέ άπόλυτη άρμονία μέ προηγούμενη σχετική μελέτη μας γιά Άνωτατικοποίηση των διπλωμάτων των Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών άποφοίτων Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Ε.Ν.

Είναι φανερό ότι ό μεγάλος κερδισμένος από αυτή τή ρύθμιση θά είναι ή Έλληνική Ναυτιλία και μόνο αυτή. Τό Υπουργείο Παιδείας θά πρέπει νά σκεφθεί ναυτιλιακά γιατί ή Έλλάδα είναι μία μεγάλη ναυτιλιακή χώρα πού ή σοβαρώτερα βιομηχανία της είναι ή βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών.

Τό γεγονός ότι μερικοί άπ' όλους τούς άποφοιτούντες όταν σέ ηλικία περί τά 35 χρόνια έχουν την θέληση και την έπιμονή νά γραφούν τότε σέ κάποια σχολή ΑΕΙ (ένώ στο έξωτερικό θά μπορούσαν άμέσως νά γραφούν μετά την άποφοίτησή τους από τίς ΑΔΣΕΝ) — δέν άποτελεί πρόβλημα, στο όποιο μέ όποιαδήποτε κριτήρια, θά μπορούσε νά δικαιολογηθεί άρνητική άπάντηση.

Τήν συνολική εύθύνη της χάραξης και έφαρμογής της Ναυτιλιακής Πολιτικής την έχει ex officio τό Υπουργείο Ε.Ν.

Τό γεγονός ότι ώρισμένα ειδικά θέματα έμπίπτουν και στην άρμοδιότητα άλ-

λου Υπουργείου — στην περίπτωση μας του Υπουργείου Παιδείας — δέν σημαίνει ότι τό ΥΕΝ δέν θά βαρύνεται από της δικής του πλευράς έφόσον αυτό δέν θά είσπηγείται και δέν θά ύποστηρίζει την λήψη των μέτρων αυτών πού έκτιμάται ότι θά συμβάλλουν περισσότερο και στην προσέλκυση περισσότερων νέων στη ναυτική σταδιοδρομία και στην αναβάθμιση της ναυτικής παιδείας.

γ) Η βράβευση των ενεργών ναυτικών

Στίς προηγούμενες ύποπαραγράφους (α) και (β) αναπτύχθηκαν σκέψεις σχετικά μέ την βράβευση των άπομάχων ναυτικών δηλαδή αυτών πού εργάστηκαν στην ναυτιλία καθώς και σκέψεις γύρω από την βράβευση αυτών οι όποιοι πρόκειται νά εργαστούν στην ναυτιλία σταδιοδρομώντας κυρίως ως Άξιωματικοί του Έμπορικού Ναυτικού. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην πρώτη βράβευση είχαμε στόχο την αναγνώριση της προσφοράς στην ναυτιλία ένώ στην δεύτερη έχουμε στόχο την δημιουργία κινήτρων προσέλευσης, παραμονής στο έπάγγελμα και ποιοτικής βελτίωσης των ύπηρεσιών τους.

Η βράβευση των ενεργών ναυτικών θά μπορούσε νά διαιρεθεί σέ δύο ύποκατηγορίες. Η πρώτη άφορά την βράβυσή του γιά πράξεις και προσφορά κατά την διάρκεια της ναυτολόγησής του σέ πλοία, ένώ ή δεύτερη άφορά την επίδοσή του σέ σχολεία εκπαίδευσης — μετεκπαίδευσης ή ακόμη την παροχή δυνατότητας φοίτησης σέ τέτοια σχολεία γιά την βελτίωση των γνώσεών του.

δ) Η βράβευση κατά την διάρκεια της επί του πλοίου ύπηρεσίας του

Όπως είναι γνωστό ό χώρος της ναυτικής εργασίας στο πλοίο διέπεται από ένα πλέγμα κανόνων οι όποιοι ρυθμίζουν τό εργασιακό καθεστώς και την διαβίωση γενικά στο χώρο αυτό κατά τρόπο πού νά καθιστά άσφαλή και λειτουργική την κατά προορισμό χρήση του πλοίου.

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

Οί κανόνες αυτοί των όποιων ή εφαρ-
μογή είναι ύποχρεωτική μέ την μορφή
κανονισμών της Πολιτείας σέ συνδυα-
σμό μέ την εφαρμογή ενός έθιμικού ά-
τυπου κώδικα ναυτικής συμπεριφοράς
έπιτυχάνουν την όμαλή διεξαγωγή
της ύπηρεσίας του καθώς και την όμαλή
διαβίωσή του μέσα στό πλοίο.

Όμως, όπως είναι γνωστό, ή ναυτική
έργασία και ή ναυτική ζωή στό πλοίο γε-
νικότερα βρίσκεται συνεχώς κάτω από
την συνεχή άπειλή του άπρόβλεπτου
και ιδιαίτερα μέ δυσμενείς συνθήκες
καιρού και θάλασσας ή έτοιμότητα και ή
έπαγρύπνηση αποτελούν σταθερή και
μόνιμη κατάσταση γιά αντιμετώπιση ό-
ποιασδήποτε άνωμαλίας ή κινδύνου.

Κάτω από αυτές τίς συνθήκες και ή
διαίτερα όταν συμβεί ένα έκτακτο συμ-
βάν ή εφαρμογή και μόνον γενικών όδη-
γίων ένέργειας και συμπεριφοράς πολ-
λές φορές άποδεικνύεται άνεπαρκής
γιά την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Κατά συνέπεια στίς περιπτώσεις αυ-
τές χωρίς την προσφορά και την συν-
δρομή μέλους ή μελών του πληρώμα-
τος πέραν από αυτών πού διαγράφουν
οί Κανονισμοί Έργασίας και άσφαλείας
στά πλοία, δηλαδή πέραν του καθήκον-
τος, δέν μπορούμε νά έχουμε άποτελε-
σματική αντιμετώπιση της κατάστασης
πού μέ βεβαιότητα πολλές φορές μπο-
ρεί νά καταλήξει σέ σοβαρό κίνδυνο
του πλοίου και των έπιβαινόντων.

Έδω πρέπει ίσως, ώριμένα πράγμα-
τα νά λέγονται μέ τό όνομά τους γιατί
τελικά στά πλοία ενώ συμβαίνουν γεγο-
νότα και γίνονται πράξεις πού περιέ-
χουν γνώσεις, έμπειρία, θάρρος, τόλμη,
άποφασιστικότητα και προπαντός περι-
κλείουν σοβαρό προσωπικό κίνδυνο, έν
τούτοις αυτές οί πράξεις, περνάνε άπα-
ρατήρητες και χάνονται και ξεχνιούνται
και από αυτούς τους ίδιους τους ναυτι-
κούς γιά νά μάς θυμίζουν πόσο αλήθεια
περικλείουν οί στίχοι του Κίππλινγκ.

... στίς φουρτούνες
όλοι τό Θεό σκέφτονταν
και τό ναυτικό.
Πέρασε ό κίνδυνος
κι όλα πάνε καλά.
Ποιός θυμάται τό θεό,
Ποιός τό ναυτικό...

Και αληθινά τέτοιες πράξεις — πού
είναι καταγραφτέες στή ναυτική έπίδο-
ση και ναυτικότητα του "Έλληνα — δέν
φαίνεται νά μνημονεύονται νά δημοσιο-
ποιούνται και νά προβάλλονται μέ συγκε-
κριμένα όνόματα και συνθήκες ούτε σέ
έπίπεδο ναυτιλιακής εταιρίας ούτε σέ
κλαδικό επίπεδο αλλά και άν αυτό συμ-
βαίνει άφορά ένα έλάχιστο ποσοστό
τών πραγματικών περιστατικών.

Χωρίς άμφιβολία τέτοιες πράξεις ά-
ποτελούν ή κάθε μία και ξεχωριστή σε-
λίδα της «Ναυτικής Βίβλου» της Έλλά-
δος γι αυτό και θά πρέπει νά καταγρά-
φονται από τόν πλοίαρχο και νά περ-

νούν στά έπιτελεία της εταιρίας τά ό-
ποια και στήν συνέχεια νά τους δίδουν
την έπιβαλλόμενη πρόβολή και δημο-
σιότητα. Ό ναυτιλιακός τύπος διψά γιά
γεγονότα σάν αυτά στά όποια μπορεί
νά τους δώσει δημοσιότητα τέτοια ώ-
στε:

— και ή συνειδητή ναυτικότητα του
"Έλληνα νά προβάλλεται πρός τά έξω.

— και παράδειγμα πρός μίμηση νά
δημιουργείται

— και ό πρωταγωνιστής ναυτικός νά
ίκανοποιείται και νά δικαιώνεται μέ την
άναγνώριση της προσφοράς του.

Έμείς θεωρούμε ότι τό αντίκρουσμα
μία τέτοιας πράξεως πρέπει νά είναι ή
ήθική άμοιβή του ναυτικού, άνεξαρτή-
τως της όποιας οικονομικής άμοιβής.

Γιά τό λόγο αυτό και γιά νά έχει μεγα-
λύτερη άποτελεσματικότητα ή παροχή
ήθικών άμοιβών θά πρέπει ίσως τό όλο
θέμα νά τεθεί πάνω σέ συστηματική βά-
ση είτε σέ επίπεδο πλοιοκτήτου είτε σέ
έπίπεδο φορέα (ΕΕΕ).

Η σέ ειδική τελετή κάθε χρόνο άπο-
νομή ήθικών άμοιβών της κατηγορίας
αυτής σέ ναυτικούς έκτιμάται ότι θά τύ-
χει πολύ εύνοϊκής άποδοχής από τό κοι-
νωνικό σύνολο και τους ένδιαφερομέ-
νους.

Έμείς πιστεύουμε ότι τέτοιο ύλικό έ-
χει νά παρουσιάσει κάθε χρόνο πολύ
πλούσιο ή έλληνική ναυτιλία άφού ό-
πως είναι γνωστό περιστατικά τέτοια
συμβαίνουν καθημερινά στά έλληνικά
πλοία (π.χ. ή προσπάθεια ενός νά βγά-
ζει μέ κίνδυνο της ζωής του από τό άμ-
πάρι ένα λιπόθυμο από άναθυμιάσεις ή
ή άσφάλιση του στομίου κύτους μέσα
στήν νύχτα και μέ φουρτούνα, κλπ.
κλπ.).

Σημειώνεται ότι τέτοια περιστατικά
δέν περιορίζονται μόνο σέ θέματα ά-
σφάλειας του πλοίων αλλά έπεκτείνον-
ται και σέ θέματα καθαρά λειτουργίας
και έκμεταλλεύσεως όπως είναι π.χ. ή
μέ κίνδυνο ζωής) προσπάθεια άποτρο-
πής μεγάλης διαρροής του πλοίου πού
θά προκαλούσε μεγάλη ρύπανση ή οι-
κολογική καταστροφή κλπ., κλπ.

Όμως αυτή ή άναγνώριση της προ-
σφοράς των ναυτικών γιά συγκεκριμέ-
νες ένέργειες και πράξεις τους λειτουρ-
γεί έπίσης και πολύ θετικά σέ ένα άλλο
χώρο.

Και αυτός είναι ό χώρος των σχέσε-
ων ναυτικού - πλοιοκτήτη - πλοίου. Μέ
άλλες λέξεις λειτουργεί στήν προσέγγι-
ση και την άλληλοκατανόηση των δύο
αυτών παραγόντων γεγονός πού είναι
πρός όφελος άμφοτέρων.

Άς μήν λησμονούμε ότι ή Έλληνική
ναυτιλία δημιουργήθηκε και άναπτύ-
χθηκε σέ μεγάλη ναυτιλία άκριβώς στη-
ριζόμενη σ' αυτήν την στενή ανθρώπινη
σχέση ναυτικού πλοιοκτήτη.

Άποτελεί τό κλειδί της έπιτυχίας. Η
καλλιεργούμενη σχέση άντιπαλότητας
όχι μόνο ούδένα ώφελεί αλλά άντίθετα
και τους δύο τους βλάπτει.

Η άναγνώριση της προσφοράς των
ναυτικών άποτελεί την μεγαλύτερη κοι-
νωνική δικαίωση τους.

Έδω θά πρέπει νά σημειώσουμε ότι
γιά όποιες από αυτές τίς πράξεις των
ναυτικών δημιουργούνται, σύμφωνα μέ
την ισχύουσα νομοθεσία, οί προϋποθέ-
σεις γιά την άπονομή Ναυτικού Μεταλ-
λίου από την Πολιτεία, αυτό είναι τε-
λείως διαφορετικό θέμα και άφορά την
ίδια την Πολιτεία εάν θά τό πράξει ή ό-
χι.

(ε) Βράβευση επιδόσεων σέ σχολεία ή χορηγήσεως ύποτροφιών κλπ.

Όμως χώρος — δυνατότητες βρά-
βευσης των ναυτικών δημιουργούνται
όχι μόνο κατά τόν χρόνο της ύπηρεσίας
τους στά πλοία αλλά και στήν ξηρά, κυ-
ρίως των Άξιωματικών.

Οί Άξιωματικοί προκειμένου νά άπο-
κτήσουν τά προαγωγικά διπλώματα Β'
και Α' τάξεως ύποχρεούνται νά φοιτή-
σουν και νά άποφοιτήσουν από τά ΚΕ-
ΣΕΝ.

Πρόκειται γιά σχολεία μακράς διαρ-
κειάς στά όποια παρακολουθείται ή επί-
δοση των σπουδαστών και μέ προγράμ-
ματα μαθημάτων πού παρέχουν ούσια-
στικές γνώσεις, κλιμακούμενες ανάλο-
γα μέ την τάξη του διπλώματος.

Κατά συνέπεια ή έπίδοση των σπου-
δαστών μέ βεβαιότητα άντανακλά στον
βαθμό κατανόησης και άφομείωσης της
διδασχθείσης ύλης.

Και έπειδή ή διδασχθείσα ύλη, άνεξάρ-
τητα από την κατά καιρούς πολεμική
πού δέχεται από διάφορες κατευθύν-
σεις, καλύπτει τό γνωστικό πεδίο της έ-
παγγελματικής άπασχόλησης του
σπουδαστού, είναι φανερό ότι ή έπίδο-
σή του χωρίς άμφιβολία άποτελεί και
μέτρο της έπαγγελματικής του έπάρ-
κειας και ικανότητας.

Κάτω από αυτές τίς συνθήκες σπου-
δαστές μέ καλές επιδόσεις στό ΚΕΣΕΝ
κατά τεκμήριο πρέπει νά θεωρούνται
και έπαρκείς Άξιωματικοί του Ε.Ν.

Και έφόσον στήν εκπαίδευση ισχύει ή
άρχή: «Ένα καλό άποτέλεσμα μπορεί νά
τό έγγυηθεί μόνο μία καλή προσπά-
θεια» τότε ή έπιβράβευση του σπουδα-
στού συνεπάγεται και μία εύρύτερη ά-
ναγνώριση και της προσπάθειας αλλά-
και του άποτελεσμάτός της πού είναι ή
καλή έπίδοση.

Χωρίς άμφιβολία μία τέτοια βράβευ-
ση των στελεχών μια εταιρείας άποτε-
λεί μία πράξη άναγνώρισης και της ίκα-
νότητας του Άξιωματικού αλλά και της
προσφοράς του στήν ανάπτυξη της έ-
ταιρίας. Βεβαίως ή βράβευση μπορεί νά
γίνει και σέ επίπεδο φορέων σέ σχετική
τελετή μέ την μορφή έπίσης χρηματι-
κών βραβείων σχετικών διπλωμάτων.

Όμως τά βραβεία αυτά κατά την δική
μας γνώμη θά είχαν έπίσης εύρύτερη
θετική άπήχηση εάν δίνονταν και μέ την
πληρωμή των δαπανών παρακολούθη-



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

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

σης διαφόρων σχολείων προς απόκτηση εξειδικευμένων γνώσεων σεδιάφορους τομείς που ενδιαφέρουν την ναυτιλιακή επιχείρηση και την ναυτιλία γενικότερα.

Τέτοια σχολεία λειτουργούν και από τομείς του Δημοσίου (όπως είναι το ΕΛΚΕΠΑ) αλλά και από ιδιωτικούς τομείς (π.χ. εταιρίες οργάνωσης και Διοίκησης, προγραμματισμού κλπ.).

Η επιλογή μιας τέτοιας βράβευσης εκτιμάται ότι θα προκαλέσει και μεγαλύτερο ενδιαφέρον και θα αναγνωριστεί

περισσότερο γιατί έχει υπέρ αυτής το στοιχείο του ενδιαφέροντος για την παρέρρα πρόοδο και βελτίωση των γνώσεων του Αξιωματικού.

Θά πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι πολύ λίγες ήταν οι περιπτώσεις ενός τέτοιου ενδιαφέροντος της έφοπλιστικής πλευράς για τα στελέχη τους.

Ίσως είναι μία παράμετρος που έχει υποβαθμισθεί από τα επιτελεία των εταιριών και ένδεχόμενα αυτό να έχει και την δική του αιτιολογία.

B. ΒΡΑΒΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Στην παράγραφο Α της μελέτης αυτής έγινε αναλυτική θεώρηση του θέματος της άπονομης βραβείων στους ναυτικούς. Στην παράγραφο αυτή αναλύεται η περίπτωση της άπονομης βραβείων στα παιδιά των ναυτικών.

Ο θεσμός αυτός παρόλο που είναι σχετικά πρόσφατος εν τούτοις όμως έχει πάρει κάποια έκταση δεδομένου ότι χορηγοί των βραβείων αυτών είναι και φορείς αλλά και μονωμένοι έφοπλιστές.

Συγκεκριμένα οι χορηγοί βραβεύουν με ένα χρηματικό ποσό της τάξεως των 150.000 δραχμών τα παιδιά των ναυτικών που επέτυχαν στα Ανώτερα και Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας.

Η θέσπιση — από ίδια βέβαια πρωτοβουλία των χορηγών — των παραπάνω βραβείων έχει δημιουργήσει κατά καιρούς προβληματισμό και έχει υπάρξει και κριτική που έχει δει την δημοσιότητα στον ναυτιλιακό τύπο.

Αρχικά παρατηρώντας τα μεγέθη έχουμε μία εικόνα από την οποία προκύπτει ότι οι μέν βραβεύόμενοι είναι αρκετοί σε αριθμό, ο οποίος κάθε χρόνο και αυξάνει, ενώ το χρηματικό ποσόν του βραβείου, χωρίς να είναι εύκαταφρόνητο δεν μπορεί παρά να θεωρηθεί σαν συμβολικό σε σύγκριση με τις συνολικές δαπάνες που απαιτούνται για τις σπουδές του βραβευμένου.

Κατά συνέπεια η βράβευση δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβολή στις δαπάνες

σπουδών των παιδιών των ναυτικών.

Τό αιτιολογικό έπομένως πρέπει να αναζητηθεί στην ήθική ικανοποίηση του «ναυτικού - πατέρα» ο οποίος μακριά ταξιδεύοντας και στερούμενος των αγαθών της οικογενείας του κατάφερε να μεγαλώσει το παιδί του και να τό καταστήσει ικανό να δώσει εξετάσεις και να επιτύχει σε Ανώτερο ή Ανώτατο εκπαιδευτικό Ίδρυμα.

Όμως η βράβευση αυτή επιδέχεται και διαφορετική έρμηνεία σύμφωνα με την οποία βραβεύεται ουσιαστικά μία προσπάθεια — καθ' όλα αξιόπαινη για τον ίδιο και την οικογένειά του — πλήν όμως, για την καθαυτήν την ναυτιλία, άρνητική. Και αυτό γιατί βραβεύεται η αναζήτηση σταδιοδρομίας εκτός της ναυτικής σταδιοδρομίας δηλαδή βραβεύεται η φυγή και άποφυγή του ναυτικού επαγγέλματος. Και ενώ για όποιον δέποτε γονέα θέ είχε ή επιτυχία αυτή του παιδιού του μία όποια άπήχηση τό γεγονός ότι ο γονέας είναι ναυτικός και άποτρέπει τό παιδί του να ακολουθήσει τό δικό του επάγγελμα — πράγμα που δεν συνέβαινε στο παρελθόν — ή δυσμενής άπήχηση για την ναυτιλία είναι προφανώς πολύ μεγαλύτερη. Και αυτό γιατί για τό πλατύ κοινό σημαίνει ότι άφου για παράδειγμα ο ίδιος ο πλοίαρχος δεν ένθαρρύνει τό παιδί του να γίνει πλοίαρχος γιατί ο όποιοςδέποτε στεργιανός πατέρας να ένθαρρύνει τό παιδί του να γίνει ναυτικός.

Μέ αυτή την αντίληψη κατ' ούδένα

τρόπο σημαίνει ότι τά παιδιά των ναυτικών είναι ύποχρεωμένοι νάγίνουν ναυτικοί. Όμως από αυτό τό σημείο μέχρι τό σημείο ή ίδια ή ναυτιλία να έπιβραβεύει προσπάθειες — καθόλα αξιόπαινες — που άδυνατίζουν όμως την ναυτιλία είναι και άντιφατικό και άντίθετο μέ τά γενικότερα συμφέροντα της Έλληνικής Ναυτιλίας. Έκεί είναι ο προβληματισμός εκεί και ή κριτική. Σε περίοδο μάλλιστα που γίνονται τεράστιες προσπάθειες για την προσέλευση νέων για σταδιοδρομία Αξιωματικού Έμπορικού Ναυτικού, μέ άλλες ενέργειες της ή ίδια ή ναυτιλία ένθαρρύνει και έπιβραβεύει την φυγή από την ναυτιλία.

Κατά συνέπεια μέ την τόσο χαμηλή προσέλευση που παρατηρείται τά τελευταία χρόνια στίς ΑΔΣΕΝ είναι περισσότερο λογικό και ήθικό να έπιβραβεύονται σπουδαστές που προτιμούν να εισάγονται και να φοιτήσουν σ αυτές παρά να έπιβραβεύουμε άλλους που προτίμησαν ναγίνουν γιατροί και δικηγόροι, Μηχανικοί ή καθηγητές κλπ, άνεξάρτητα εάν ο πατέρας των τελευταίων είναι ναυτικός.

Όμως ύπάρχει και ένας άντίλογος άκόμη από πλευράς χορηγών που άντιτείνει;

«Μά τά παιδιά αυτά θέλουν να σπουδάσουν» και για τον όποιο ή άπάντηση είναι μετέωρη. Και έδω βέβαια όφείλουμε να παραδεχθούμε ότι μάς άφαιρούν μεγάλο μέρος από την έπιχειρηματολογία μας.

Και αυτό γιατί ή παραπάνω φράση περικλείει μία συνειδητοποιημένη, από τους ίδιους τους ναυτιλιακούς χορηγούς, πραγματικότητα. Δηλαδή ότι στίς Ναυτικές Σχολές δεν σπουδάζουν αλλά ότι προφανώς παράγουν ναυτικούς.

Έδω ή εύθύνη όλων μας είναι μεγάλη και ο ναυτικός ιστορικός θά μάς την καταλογίσει άκεραία.

Ναί, άφου τίς ναυτικές σπουδές, στην ναυτική και ναυσίβια Έλλάδα δεν έχουμε καταφέρει να τίς εξισώσουμε ούτε μέ τίς σπουδές του δημοδιδασκάλου ούτε και μέ τίς οίκοκυρικές σπουδές. Άληθινά ούτε και μέ αυτές.

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

BALTIMORE, MD. 21231

Τό βέβαιον είναι καί τό ξέρουμε ότι στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες (kings point), στήν Αϊγυπτο (μέ τήν Maritime and Transport Academy), στήν Γκάνα καί τό Ντουμπάϊ ακόμη κλπ. είναι σπουδές τού μαθαίνουν γράμματα.

Γ' ΒΡΑΒΕΙΑ ΠΡΟΣ ΜΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Μιά τρίτη κατηγορία ναυτικών βραβείων είναι αυτά πού απονέμονται σέ πρωτεύσαντες σέ ώρισμένα μαθήματα, κατά τήν αποφοίτησή τους από τό Πανεπιστήμιο.

Ο θεσμός αυτός εφαρμόζεται κατά τά τελευταία χρόνια καί σκοπό έχει νά ενισχύσει τούς δεσμούς τής ναυτιλίας μέ τήν ακαδημαϊκή κοινότητα.

Ο προβληματισμός γιά τόν θεσμό αυτό πού γίνεται μέ πρωτοβουλία ναυτλιακών φορέων, ξεκινά από τό γεγονός τού κατά πόσο βοηθά ουσιαστικά τήν ναυτιλία ή απονομή βραβείων σέ πρόσωπα τά όποια ούτε σχετίζονται μέ τήν ναυτιλία ούτε βέβαια προσέφεραν αλλά καί δέν είναι βέβαιο ότι θά προσφέρουν στήν ναυτιλία. Οί σχέσεις τους μέ τήν ναυτιλία είναι όπως καί μέ τήν βιομηχανία, τό εμπόριο ή τόν Δημόσιο τομέα, σέ όποιο χώρο δηλαδή θά έχουν τήν δυνατότητα νά προσανατολιστούν επαγγελματικά καί βιοποριστικά.

Αλλά καί σάν αίτιολογία τού θεσμού άν ληφθεί ή σύνδεση τής ναυτιλίας μέ τήν ακαδημαϊκή κοινότητα αυτό τό όποιο προβληματίζει είναι τό γεγονός γιατί αυτή ή διασύνδεση δέν γίνεται μέ ένδογενείς διαδικασίες μέ τήν έννοια δηλαδή γιατί δέν γίνεται μέσα από τά δικά της στελέχη. Μέ αυτό έννοείται γιατί νά μήν επιβραβεύονται οί προσπάθειες δικών της στελεχών, βγαλμένων από τό ίδιο τό σώμα τους, αυτών πού έχουν προσφέρει στήν δημιουργία τής ναυτιλίας, αυτών πού οί "Έλληνες έφοπλιστές τούς έμπιστεύτηκαν τεράστιες περιουσίες, αυτών πού χρόνια όλοκληρα στερήθηκαν όλες τές ίκανοποιήσεις καί τές απολαύσεις τής σημερινής ζωής.

Αυτό πού δέν είναι βέβαιο καί δέν τό ξέρουμε είναι τό εάν στίς παραπάνω ένδεικτικά αναφερόμενες χώρες έχουν ή όχι έξισώσει τές σπουδές τού δημοδιδασκάλου καί τές οικοκυρικές μέ τές ναυτικές σπουδές.

Καί είναι γεγονός πολλοί νέοι πλοίαρχοι ή καί μηχανικοί έχουν αποκτήσει ακαδημαϊκούς τίτλους κυρίως στό έξωτερικό καί προσφέρουν τές ύπηρεσίες τους στήν ναυτιλία. Γιατί λοιπόν αυτοί δέν δικαιούνται ενός τέτοιου βραβείου; Γιατί ή ίδια ή ναυτιλία τους στερεί μία τέτοια διάκριση, μέ τέτοια επιβράβευση τών προσπαθειών τους;

Χωρίς άμφιβολία δημιουργείται πλατιά ή έντύπωση ότι ώρισμένους φορείς τής ναυτιλίας τούς χαρακτηρίζει ένας «έλιτισμός» πού προκαλεί ευρύτερα αίσθήματα καί θλίψης καί απογοήτευσης.

Όμως πέρα από αυτά τά συναισθήματα μέ βεβαιότητα προκαλεί βραχυχρόνιες καί μακροχρόνιες άρνητικές έπιπτώσεις στήν Έλληνική ναυτιλία άφού ουσιαστικά δέν βοηθά (τό όρθότερο ίσως είναι ότι εύσχήμως μάς ύποδαυλίζει) τήν αναβάθμιση τής ναυτικής εκπαίδευσης καί απομακρύνει νέους ανθρώπους μέ φιλοδοξίες νά ακολουθήσουν μία ναυτική σταδιοδρομία ή όποια όμως νά είναι εξέλιξιμη σέ όσους θά επιθυμούσαν καί έχουν τήν επιμονή καί βελτιώσουν τές γνώσεις τους μετά από πολλά χρόνια πρόσφορας στά πλοία.

Ατυχώς όμως αυτού τού είδους οί επιβραβεύσεις σήμερα περνούν διαφορετικά μηνύματα στό πλατύ κοινό. Καί τό μήνυμα είναι ότι «έσεις νέοι πού σάς έχει ύπαρξιακή ανάγκη γιά τήν επιβίωσή της ή Έλληνική Ναυτιλία ακολουθώντας τήν ναυτική σταδιοδρομία μέσω τών Άνωτέρω Ναυτικών Σχολών Ε.Ν. έχετε ακολουθήσει λάθος δρόμο εάν νομίζετε ότι μπορείτε, μετά από χρόνια άφου ύποστείτε τήν πολύχρονη δοκιμα-

σία στά πλοία καί στά θρανία καί εξαπλήσετε τήν ναυτική ιεραρχία νά εξέλιχθείτε σέ διευθυντικά στελέχη τής επιχείρησης, έστω καί άν συμπληρώσετε τές σπουδές».

Από ώρισμένους φορείς ένω επιδιώκεται, καί είναι γνωστό ότι επιδιώκεται, ή αναβάθμιση τών ναυτικών σπουδών έν τούτοις όμως είναι εύδιάκριτη, ή άποστασιοποίησή τους από τό ουσιαστικό έργο πού επιτελείται στίς ναυτικές σχολές. Μέ άλλα λόγια αυτή ή αναβάθμιση γιά πολλούς έχει ένα άόριστο καί νεφελώδες περιεχόμενο πού άληθινά δημιουργεί πολλά έρωτήματα. Γιατί πώς άλλίως έξηγείται τό γεγονός από τήν μία πλευρά νά θαυμάζουμε ναυτική παιδεία όπως τού King's point καί άλλες καί από τήν άλλη πλευρά στήν πράξη νά επιβραβεύουμε άλλους άποφοίτους πού όχι μόνο δέν είδαν θάλασσα αλλά ίσως ποτέ τους δέν θά τήν πλησιάσουν.

Αλλά θά πρέπει νά δούμε τό πρόβλημα σ ήμερα μέ άνοιχτά μάτια καί χωρίς προκατάληψη: **Η επιβίωση τής Έλληνικής Ναυτιλίας περνά μέσα από μία εξέλιξιμη ναυτική σταδιοδρομία.** Μία σταδιοδρομία δηλαδή πού στοχεύει καί στήν έναλλακτική άπασχόληση καί στά ναυτλιακά επιτελεία.

Όσο γρηγορώτερα κατανοήσουμε αυτήν τήν νεοελληνική πραγματικότητα έμείς πιστεύουμε τόσο περισσότερους τρόπους θά βρούμε γιά νά βοηθήσουμε περισσότερο τήν έλληνική ναυτιλία.

Η έλληνική νεολαία καί ό "Έλληνας γονέας πάσχει από τό σύνδρομο τής Πανεπιστημιακής μόρφωσης: Θά είναι ιστορικό λάθος ή Έλληνική Ναυτιλία νά μήν έπωφεληθεί γιά τήν δική της επιβίωση.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

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

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΚΘΕΣΗ

‘ Η Βρεταννική Ναυτιλία

Περί τό τέλος του Σεπτεμβρίου δόθηκε στη δημοσιότητα η ενδιαφέρουσα έκθεση της ειδικής ομάδας εργασίας, η άλλως της μικτής Έπιτροπής Ναυτιλίας και Κυβερνήσεως, για τη σημερινή θέση και κατάσταση της Βρεταννικής ναυτιλίας.

Καθώς η Αγγλία θά υποχρεωθεί κατά πάσα πιθανότητα να βασίσει ως ένα σημείο τις μεταφορές πολεμικού υλικού προς τον Περσικό Κόλπο σε ξένα πλοία, η έπωδός της μικτής διακυβερνητικής έπιτροπής ότι η «Βρεταννική Ναυτιλία αποτελεί ζωτικό έθνικό κεφάλαιο» ακούγεται μάλλον παράξενα. Όπωςδήποτε, ύστερα από μία περίοδο κατά την οποία η βρεταννική σημαία γνώρισε ραγδαία παρακμή, βαλλόμενη από τον συναγωνισμό των χαμηλόμισθων πλοίων και αντιμετώπιζει τώρα τον κίνδυνο να μείνει χωρίς ναυτικούς, πρέπει να θεωρείται ένθαρρυντικό ότι πέντε Υπουργεία και ολόκληρη η βιομηχανία της ναυτιλίας μπόρεσαν τουλάχιστον να συμφωνήσουν επί της πραγματικής καταστάσεως. Γιατί όμολογουμένως τα βασικά χαρακτηριστικά της καταστάσεως αυτής δεν ήταν δύσκολο να διαπιστωθούν: Είναι οι Βρεταννοί έφοπλιστές που αλλάζουν σημαία, τα χαμηλόμισθα πληρώματα του τρίτου κόσμου, οι σοβαρές φορολογικές άπαλλαγές σε πολλές χώρες, οι κατά τόπους περιορισμοί στη διακίνηση των φορτίων, η μείωση του βρεταννικού στόλου αλλά και η σημασία του ως εισαγωγέως ξένων συναλλάγματος κλπ., κλπ.

‘Η συμφωνία επήλθε ύστερα από σχε-

τικά σύντομη, τετράμηνη, μελέτη την οποία ανέλαβε κυρίως τό διοικητικό συμβούλιο των Βρεταννών Έφοπλιστών σε στενή συνεργασία με τά Υπουργεία Μεταφορών, Έμπορίου - Βιομηχανίας, Έθνικής Άμυνας και Έξωτερικών. Τό Υπουργείο Οικονομικών έλαβε μέρος σάν παρατηρητής και δυστυχώς η Έπιτροπή δεν μπόρεσε να ασχοληθεί με οικονομικά ζητήματα και να κάνει προτάσεις για όρισμένες αλλαγές που θά βελτίωναν μερικές διαφορές που ύφιστανται μεταξύ της φορολογικής μεταχειρίσεως των Βρεταννών έφοπλιστών και των ξένων ανταγωνιστών τους. Γι’ αυτό και τά συμπεράσματα της Έπιτροπής ήταν λιγότερο έντυπωσιακά από όσο έλπιζόταν, δεδομένου ότι η έκθεση υποχρεώθηκε να περιορισθεί σε ζητήματα που θά μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως δευτερεύοντα.

Έκτός από τη γενική διαπίστωση ότι η Βρεταννική ναυτιλία «είναι εύελικτη, κατάλληλη και σε ευνοϊκή θέση για να έπωφεληθεί από την παγκόσμια μεταφορική ανάπτυξη υπό τις κατάλληλες συνθήκες» οι υπόλοιπες συστάσεις της Έπιτροπής αναφέρονται στα ακόλουθα θέματα:

— Έπίσπευση και άπλοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών και κανονισμών για τη νηολόγηση των βρεταννικών πλοίων.

— Εισαγωγή μεγαλύτερης έλαστικότητας στους κανόνες που ρυθμίζουν την έθνικότητα των άξιωματικών στα βρεταννικά πλοία.

— Δυνατότης νηολογήσεως στο ‘Ην.

Βασίλειο χρονοναυλωμένων γυμνών πλοίων.

— Έπίμονη προσπάθεια άπελευθερώσεως του καμποτάζ και δημιουργίας συναγωνιστικού οικονομικού περιβάλλοντος εντός της Εύρωπαϊκής Κοινότητας.

— Βελτίωση και άνύψωση της στάθμης της ναυτικής εκπαιδεύσεως.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του προέδρου της Ρ and Ο Σέρ Τζέφρυ Στέρλινγκ, του οποίου οι προσπάθειες για τη σύσταση της Έπιτροπής θεωρήθηκαν ως τό κύριο έπίτευγμα της προεδρείας του στην Ένωση Έφοπλιστών (Γενικό Συμβούλιο Βρεταννικής Ναυτιλίας), η έκθεση της Έπιτροπής απέδειξε τη πλήρη συμφωνία του Κράτους και του έφοπλισμού επί της θέσεως της ναυτιλίας ως έθνικού κεφαλαίου. Τό έπόμενο βήμα είναι να καταδειχθεί τί πρέπει να γίνει για την ένδυνάμωση του βρεταννικού στόλου, για την οποία είναι απαραίτητη η εύκαμψία και η προσαρμογή που διευκολύνουν την ανταγωνιστικότητα.

Όσον άφορά τις δυνατότητες επέτειξεως του στόχου αυτού, η Έπιτροπή στην έκθεσή της, που καταλαμβάνει 71 σελίδες, αναγνωρίζει ότι υπάρχουν έμπόδια για τη πραγματοποίηση όρισμένων από τις παραπάνω συστάσεις. Ειδικότερα ως προς τη νηολόγηση των ξένων χρονοναυλωμένων γυμνών πλοίων παρατηρείται ότι θά χρειασθεί εύρεία νομοθετική μεταβολή. Θά πρέπει δηλαδή να τροποποιηθεί ο νόμος ώστε να έπιτραπεί η έγγραφη και διαγραφική των πλοίων που ναυλώνονται με «ναύλωση



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

γυμνού πλοίου», με προσωρινή αλλαγή σημαίας, εφόσον φυσικά παρέχονται οι αναγκαίες έγγραφοι τόσο για την ασφάλεια όσο και για τη διάθεση του πλοίου σε περίπτωση πολέμου. Οι αρμόδιοι του Υπουργείου Μεταφορών παραδέχονται ότι για μία τέτοια νομοθετική τροποποίηση χάθηκε η ευκαιρία του 1988 όταν ψηφίστηκε ο νέος περί ναυτιλίας Νόμος (Merchant Shipping Act 1988) και γι' αυτό ένας νέος Νόμος θά καταστεί τώρα αναγκαίος.

Ός προς την ασφάλεια των πλοίων που θά ύψωνουν τη βρεταννική σημαία παραδέχονται επίσης ότι οι Βρεταννοί κανονισμοί περί του εξοπλισμού των πλοίων είναι κάπως απηρχαιωμένοι και ότι έρευνάται το θέμα της αναγνώρισης των ξένων κανονισμών ώστε να μην επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης με τη δαπάνη προσαρμογής του εξοπλισμού στις βρεταννικές απαιτήσεις.

Στό θέμα της επανδρώσεως, η Έπιτροπή συμφώνησε ότι υπάρχει ανάγκη να τροποποιηθούν επί τό ελαστικότερο οι σχετικοί κανονισμοί συνθέσεως προσαρμοζόμενοι στις απαιτήσεις ασφαλείας. Η κυβέρνηση στηρίζει το πρόγραμμα εκπαιδεύσεως των αξιωματικών από το 1985 και έχει διαπιστωθεί σημαντική αύξηση των υποψηφίων δοκίμων αξιωματικών. Πάντως η Έπιτρο-

πή επισημαίνει τη χαμηλή προσφορά υποψηφίων και τη στροφή των αξιωματικών προς χειραίτες απασχολήσεις, γεγονός που δυσχεραίνει την άνετη πλήρωση των θέσεων που προβλέπουν οι διατάξεις περί συνθέσεως. Σχετικά με το πρόβλημα αυτό ο γεν. γραμματέας του Συνδικάτου των αξιωματικών αναφέρει ότι σήμερα υπάρχουν πάρα πολλοί αξιωματικοί του Έμπορικού Ναυτικού σε εργασίες ξηράς, τούς οποίους τά κατάλληλα μέτρα θά μπορούσαν να επαναφέρουν στη θάλασσα.

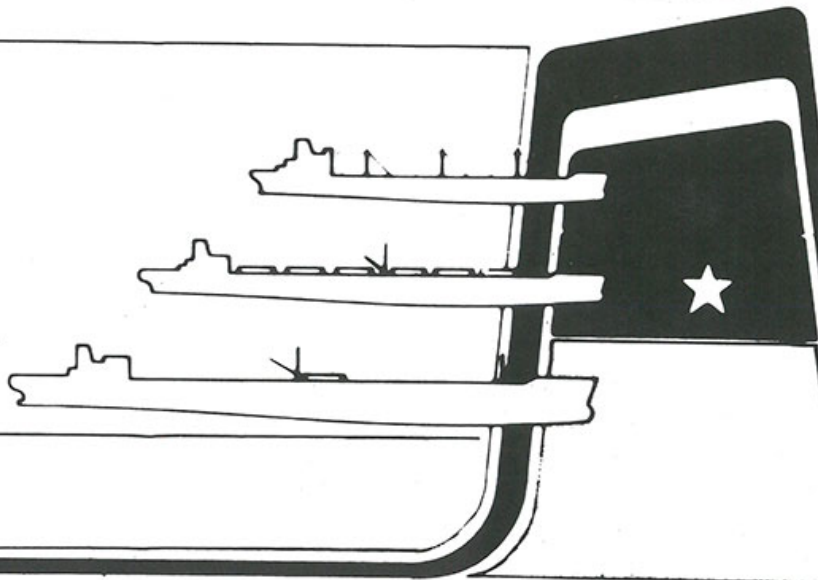
Στην υπόθεση του καμποτάζ, η Έπιτροπή επισημαίνει ότι ασκούνται πιέσεις τόσο στην ΕΟΚ όσο και σε άλλες χώρες για τη μεταβολή των εθνικών νόμων που απαγορεύουν την άκτοπλοία σε πλοία ξένων σημαίων. Η Βρεταννία, που όπως υποστηρίζεται, είναι από τις πιο φιλελεύθερες χώρες στο θέμα της άκτοπλοίας, θά αγωνισθεί ώστε να παραχωρηθεί παρόμοια έλευθερία και για τα βρεταννικά πλοία στα χωρικά ύδατα των χωρών της ΕΟΚ.

Έπειδή το θέμα της οικονομικής βοήθειας προς τον έφοπλισμό δεν συζητήθηκε στην Έπιτροπή, πιστεύεται ότι χάθηκε μία ευκαιρία να τεθεί επί τάπητος και το ζήτημα της μερικής έστω έναρμονίσεως του φορολογικού καθεστώτος του Έν. Βασιλείου και των ξένων ανταγωνιστών του. Τό μόνο που διαπιστώνει

ή έκθεση της Έπιτροπής είναι ότι υπάρχει πράγματι σημαντική διαφορά μεταξύ του Βρεταννικού και των λοιπών καθεστώτων, ιδίως ως προς τις ναυπηγικές επιχορηγήσεις και τις θανατικές παροχές που εφαρμόζονται σε ορισμένες χώρες. Αναφέρονται μάλιστα και χαρακτηριστικά παραδείγματα τα οποία, εκτός των άλλων, δείχνουν τη διαφορά που παρουσιάζει η καθαρή απόδοση των επενδύσεων στις διάφορες χώρες. Πάντως παρά τις διαφορές αυτές, οι Βρεταννοί έφοπλιστές δεν είναι υπέρ των επιχορηγήσεων αλλά προτιμούν άλλες μορφές διαχειριστικής ευκαμψίας, οι οποίες συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του βρεταννικού πλοίου σε διεθνές επίπεδο. Μπορεί μάλιστα να θεωρηθεί ότι στο σημείο αυτό οι διαπιστώσεις της Έπιτροπής αποτελούν μία θέση άφετηρίας για μελλοντικές ενέργειες και επιδιώξεις.

Έφόσον πράγματι ο κλάδος επιθυμεί να επιδιώξει μία φορολογική μεταρρύθμιση, απόκειται στους ίδιους τούς έφοπλιστές, έφοδιασμένους τώρα με την έκθεση της Έπιτροπής — επί της οποίας συμφώνησε κατ' αρχήν και η αρμόδια οικονομική υπηρεσία — να έλθουν σε άμεση επικοινωνία με το Έπιτελείο των Οικονομικών.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Αριθ. 5025/1990

Πρόεδρος: Νικόλαος Βάρδας
Δικαστές: Γεώργιος Άρβανίτης, ἐφέ-
της, Άντωνης Τωμαδάκης ἐφέτης - εἰ-
σηγητής

Δικηγόροι: Νικ. Σκορίνης, Άρ. Οικονο-
μίδης, Στέλ. Παπαδημητρίου, Άντ. Πα-
παδημητρίου.

Έφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ ἄρ-
θρου 919 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος στίς
σχέσεις δανειστοῦ, δανειζομένου και
ἐγγυητῶν ναυτιλιακοῦ δανείου.

ΜΕΡΟΣ Γ'

Πρό τῆς καταστάσεως αὐτῆς, ὁ Ὁμίλος Ζ, στήν ἐναγώνια προσπάθειά του νά διασώσει τά ἔξι (6) πλέον, πλοῖα του, δέ-
χτηκε τήν ἀλλαγῇ, ἀλλά ἀντιπρότεινε
τήν ἀνάθεση τῆς διαχείρισης σέ ἕνα ἀ-
πό τούς μεγάλους φήμης ἐφοπλιστές,
πού ἐδέχοντο νά βοηθήσουν τόν Ὁμί-
λο, νά ἀντιπαρέλθει τήν κρίση. Προ-
σφέρθηκε τότε ὁ Τόμ Πάππας, ὁ ὁποῖος
δεχόταν νά χρηματοδοτήσει τόν Ὁμίλο
μέ τό ποσό τῶν 2.000.000 δολλαρίων, ὑ-
πό τόν λογικό ὅρο, τό ποσόν αὐτό νά
διατεθεῖ ἀποκλειστικά γιά τά ἐξόδα δια-
κινήσεως τοῦ Ὁμίλου καί ὄχι γιά ἐξό-
φληση τοῦ δανείου. Ὅταν αὐτός ἀπο-
κρούστηκε, προτάθηκε ὁ Ἐφοπλιστής
Ρ, ἀλλά καί αὐτός ἀποκρούστηκε ἀπό
τούς ἐκπροσώπους τῆς ἐφεσίβλητης
(βλ. χειρόγραφη ἐπιστολή ἑνός ἀπ' αὐ-
τούς μέ τή φράση: «Ἐσχάστε τόν Ρ»),
προτάθηκαν οἱ ἀδελφοί Σ καί, τελευ-
ταία, τό συγκρότημα Τ τοῦ Υ, πού ὑπέ-
βαλε, μάλιστα, ἐγγραφή πρόταση, ἐπε-
ξηγώντας τούς ὅρους, ὑπό τούς ὁ-
ποῖους ἐδέχτο νά ἀναλάβει τήν διαχεί-
ριση, κυριότερος τῶν ὁποίων ἦταν ἡ χο-
ρήγηση ἀπό τήν Ἐφεσίβλητη Τράπεζα
ποσοῦ 1.500.000 δολλαρίων, ὑπό μορφή
δανείου, περιεῖχε δέ τή δήλωση ὅτι ὅλοι
οἱ ὅροι ἦταν διαπραγματεύσιμοι. Ὁ-
μως, ἡ ἐφεσίβλητη Τράπεζα, χωρίς νά
δώσει καμιά συνέχεια, ἔδωσε ἐντολή
στόν πληρεξούσιο δικηγόρο της, νά
συντάξει τίς σχετικές συμβάσεις ἀναθέ-
σεως τῆς διαχειρίσεως στήν πιό πάνω
ἐταιρία τοῦ Μ, πράγμα πού ἐγίνε καί οἱ
συμβάσεις αὐτές ὑπεγράφησαν στά
γραφεῖα τῆς ἐφεσίβλητης Τράπεζας

τήν 5 Μαΐου 1978, ἐνῶ ἡ διαχείριση εἶχε
οὐσιαστικά ἀφαιρεθεῖ, μέ ἐντολή της, ἀ-
πό 27.4.78.

Ἔτσι, ἐνῶ ἀπό τίς συμβάσεις αὐτές
φαίνεται ὅτι οἱ ἐκκαλοῦσες οἰκειοθελῶς
ἀνάθεσαν τή διαχείριση στήν ἐταιρία
τοῦ Μ, οὐσιαστικά αὐτή ἀφαιρέθηκε μέ
τόν πιό πάνω τρόπο, μέ ἐντολή τῆς ἐφε-
σίβλητης Τράπεζας. Τό ὅτι, ἄλλωστε, οἱ
ἐκκαλοῦσες δέν ἤθελαν τήν ἀνάθεση
τῆς διαχείρισης στόν Μ προκύπτει καί
ἀπό τίς, ἀπό 29.5.1978 καί 1.6.1978, ἐπι-
στολές τους πρὸς τήν Ἐφεσίβλητη, τὰ
αἷτια δέ πού, τελικά, τίς ὡδήγησαν νά ὑ-
πογράψουν τίς συμβάσεις αὐτές συνί-
σταντο στήν ἀπεγνωσμένη προσπάθειά
τους νά διασώσουν τά ἔξι (6) πλοῖα
τους.

Β) Μετά τήν ἀνάθεση τῆς διαχείρισης
τῶν πλοίων στόν Μ, ἡ ἐφεσίβλητη Τρά-
πεζα, μέ τή δικαιολογία ὅτι ὁ Ὁμίλος Ζ
δέν εἶναι βιώσιμος, συμφώνησε μέ τόν Μ
ἐν ἀγνοία τῶν ἐκκαλοῦσων, νά ἀγορά-
σει ὁ τελευταῖος τά ἐναπομείναντα ἔξι
(6) πλοῖα τῶν. Πιό συγκεκριμένα, ἀμέ-
σως μετά τήν ἀνάληψη τῆς διαχείρισης
τῶν πλοίων ἀπό τόν Μ, οἱ δανειστές τοῦ
Ὁμίλου Ζ, τῶν ὁποίων οἱ ἀπαιτήσεις
δέν ὑπερέβαιναν τό ποσό τῶν 2.700.000
δολλαρίων ΗΠΑ κινήθηκαν, δικαστικά
πλέον, ἐναντίον τῶν ὀφειλετῶν τους,
γιατί δέν εἶχαν ἐμπιστοσύνη στόν Μ, ὁ
ὁποῖος δέν εἶχε καλό ὄνομα στήν ἀγο-
ρά.

Ἡ Τράπεζα, ἐπικαλούμενη τό γεγο-
νός τοῦτο καί τό ὕψος τῶν χρεῶν τοῦ
Ὁμίλου, πού ἀνεβίβαζε στό ποσό τῶν
5.100.000 δολλαρίων ΗΠΑ, (οἱ ἐφεσί-
βλητοι, ἐνῶ ἀπ' ἀρχῆς τοῦ δικαστικοῦ
ἀγῶνος ἐπικαλοῦνται ἔκθεση τοῦ Γρα-
φεῖου Λογιστῶν Φ, δέν τήν προσκομί-
ζουν, ἐνῶ τό σχετικό πόρισμα φέρεται
ὅτι δόθηκε στήν Ἐφεσίβλητη) συμφώ-
νησε τήν ἐκποίηση ὅλων τῶν πλοίων
στόν Μ, ἀντί τιμήματος 5.512.000 δολ-
λαρίων ΗΠΑ, ἐνῶ αὐτά ἦταν ἀσφαλι-
σμένα ἀντί τοῦ ποσοῦ τῶν 11.000.000
δολλαρίων.

Ἡ ἐκποίηση ἐγίνε στίς, ἀναφερόμε-
νες στήν ἀγωγή ἐταιρίες, πού ἐδρεύουν
στή Μονροβία Λιβερίας καί ἀνήκουν ἀ-
ποκλειστικά στόν Μ. Οἱ σχετικές, ὑπο-
σχετικές στήν ἀρχή, συμβάσεις, συντά-
χθηκαν στά γραφεῖα τῆς ἐφεσίβλητης
Τράπεζας (ἴσχυκαταστήματος Πει-
ραιῶς) ὅπου καί ἐτοιμάστηκαν ὅλα τά

σχετικά ἐγγραφα καί ὅπου ὑπεγράφη-
σαν στίς 31.5.1978, ἐνῶ οἱ ἐκποιητικές
(ὀριστικές) συμβάσεις ὑπεγράφησαν ἐ-
νώπιον τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν στίς
10.6.1978.

Ἔτσι, φέρεται μέν ὅτι οἱ πωλήσεις
τῶν ἔξι (6) πλοίων τῶν ἐκκαλοῦσων ἐλα-
βαν χώραν οἰκειοθελῶς ἐκ μέρους τῶν,
οὐσιαστικά ὅμως, ἡ ἐκποίηση αὐτή ἐγί-
νε μετά ἀπό συμφωνία μεταξύ ἐφεσί-
βλητης Τράπεζας καί Μ, πράγμα πού ἀ-
ποδεικνύεται ὄχι μόνο ἀπό τίς καταθέ-
σεις τῶν μαρτύρων ἀποδείξεως, ἀλλά
καί ἀπό τήν ἀπό 9 Μαΐου 1979 ἐπιστολή
τοῦ Μ πρὸς τήν Ἐφεσίβλητη Τράπεζα,
πού δέν ἀμφισβητεῖ τό περιεχόμενό της
καί πού συντάχθηκε σέ ἀνυπόπτο χρό-
νο. Ἀπό τήν ἐπιστολή αὐτή, τήν γνησιό-
τητα τῆς ὁποίας συνομολογοῦν οἱ ἐνα-
γόμενοι πλήρως ἀποδεικνύονται, μετα-
ξύ ἄλλων: α) ὅτι ἡ ἀγορά τῶν ἔξι (6)
πλοίων συμφωνήθηκε μεταξύ Χ, ὡς ἐκ-
προσώπου τῆς Ἐφεσίβλητης Τραπεζῆς
καί Μ. β) ὅτι ὁ Μ καί ἡ Τράπεζα ἐξέτα-
ζαν ἀπό μακροῦ ὁλεστικές λύσεις πού ἔ-
πρεπε νά ἀκολουθηθοῦν, γιά τόν Ὁμί-
λο Ζ γ) ὅτι γιά τήν ἀγορά αὐτή δέν ἐρω-
τήθηκαν οἱ Α καί Β καί δ) ὅτι ἀπό τήν ἀ-
ποχή αὐτή (Μάιος 1978) εἶχε ἀρχίσει ἡ
βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς. Ἀλλά καί ἀ-
πό, τήν ἀπό 29 Μαΐου 1978 ἐπιστολή τοῦ
Α πρὸς τήν Ἐφεσίβλητη Τράπεζα προ-
κύπτει ὅτι ὁ Ὁμίλος Ζ δέν ἤθελε τήν ἐκ-
ποίηση τῶν πλοίων του καί πρό παντός
πρὸς τόν Μ, σέ ἐσχάτη δέ ἀνάγκη ἀντι-
πρότεινε τή λύση Ρ, πού ἦταν γνωστός
ἐφοπλιστής μέ 21 πλοῖα καί γραφεῖα
στόν Πειραιᾶ, Λονδῖνο, Ν. Ὑόρκη, Μον-
τεβίδεο. Ἡ Τράπεζα, ὅμως, ὅπως καί ἡ
ἴδια συνομολογεῖ δέν δέχτηκε νά συζη-
τήσει μαζί του. Ἡ ἐκποίηση τῶν πλοίων,
τήν ἐποχή ἐκείνη, ἦταν ἀδικαιολόγητη,
γιατί ἡ Καθαρή θέση τοῦ Ὁμίλου ἀκόμη
καί ἀπό τόν Μάρτιο 1978 δέν ἦταν ἀρνη-
τική, ἀλλά θετική, ἀφοῦ τό μέν παθητικό
του ἀνῆρχετο σέ 15.694.906,15 δολλά-
ρια ΗΠΑ, τό δέ ἐνεργητικό ἦταν
19.803.642 δολλάρια ΗΠΑ.

Ἐξ ἄλλου, ἡ Οἰκονομική κατάσταση
τοῦ Ὁμίλου, στίς ἀρχές Ἰουνίου 1978,
εἰδικώτερα, ὅταν πωλήθηκαν τά ἔξι (6)
πλοῖα τῶν ἐκκαλοῦσων ἦταν καλή, γι-
ατί: α) τότε ἡ ὀφειλέτρια καί οἱ ἐγγυη-
τριες δέν ὀφείλαν καμιά δόση τοῦ δα-
νείου, οὔτε τόκους (ἡ ἐπόμενη δόση ἔ-
ληγε στίς 31 Αὐγούστου 1978). β) μέχρι
τότε ἦταν ἐξοφλημένο τό 63,25% τοῦ
δανείου, ἀντί τοῦ 17,44%. γ) Ἡ ἐφεσί-
βλητη Τράπεζα ἐδικαιοῦτο νά εἰσπρά-
ξει ἀκόμη ὡς ἀσφάλισμα ποσό 1.841.642
δολ. ΗΠΑ. δ) τά ἔξι (6) πλοῖα τῶν ἐκκα-
λοῦσων εἰργάζοντο συνεχῶς, μέ ἐνήμε-
ρα πιστοποιητικά γιά τέσσερα (4) χρό-
νια. ε) οἱ ὀφειλές πρὸς τρίτους καί κατά
τούς μάρτυρες τῶν ἐναγομένων εἶχαν
περιορισθεῖ στό ποσό τῶν 2.700.000
δολλ. ΗΠΑ, ἀπό τό ὁποῖο πειστικό ἦταν
μόνο τό ποσό τοῦ 1.000.000 δολλαρίων,
καί στ) τό μοναδικό πρόβλημα τοῦ Ὁμί-
λου ἦταν ἡ ἐξεύρεση κεφαλαίου κινήσε-

ως, ύψους 1.000.000 μέχρι 2.000.000 δολларίων, ποσό μέ τό όποίο ή έφεσίβλητη Τράπεζα δέν ήθελε νά τόν χρηματοδοτήσει ή ίδια.

Μέ αυτά τά δεδομένα, τά συμφέροντα της Τράπεζας καί τών πελατών της δέν έκινδύνευαν όλωσδιόλου, άν δέν έξεποιούντο τά έξι (6) πλοία τών έκκαλουσών, καθόσον: 1) ή όφειλή του δανείου άνήρχετο μόνο στο ποσό τών 6.195.038,32 δολларίων, αλλά τελικά έισπράχθηκε υπόλοιπο άσφαλισματος ποσό 1.841.642 δολларία καί έτσι ή όφειλή έμεινε στο ποσό τών 4.853.396,32 δολларία 2) τά έξι (6) πλοία τών έκκαλουσών δέν έκαναν μόνο 5.512.000, αλλά πολύ περισσότερο, γιατί ήταν άσφαλισμένα άντί 11.000.000 δολларίων καί στην ναυλαγορά άρχιζε άνάκαμψη. 3) ή έφεσίβλητη Τράπεζα ήταν πρώτος ένυπόθηκος δανειστής. 4) από τά έξι (6) πλοία, τό «ΓΓ» άποδεσμεύτηκε από τά βάρη του καί δόθηκε στην έφεσίβλητη Τράπεζα πρώτη σ' αυτό προτιμώμενη ύποθήκη, όπως είχε δοθεί καί στα άλλα πλοία. 5) τά πλοία θά άπασχολούντο άποδοτικά, λόγω της άνάκαμψης, όπως δήποτε ως τό τέλος του 1981, πού έληγε τό δάνειο. "Ετσι, τό δάνειο θά έξοφλειτο κανονικά καί οι έκκαλούσες, θά έπιζούσαν ως "Ομιλος καί θά συνέχιζαν τή δραστηριότητά τους. Πολύ περισσότερο καί ασφαλώς θά έπιζούσαν, άν ή έφεσίβλητη Τράπεζα, δεχόταν νά χορηγήσεις εις αυτές μιά κάποια Οικονομική διευκόλυνση, άπ' αυτές πού, λόγω της κρίσεως, χορήγησε σέ άλλους δανειολήπτες της καί δή στον Λ, στον όποίο έδωσε, στα πλαίσια άναμορφώσεως του δανείου του, ποσό 60.000.000 δολ. ΗΠΑ, καί στον άγοραστή τών πλοίων Μ.

Παρά τά άναμφισβήτητα οικονομικά αυτά δεδομένα, ή έφεσίβλητη Τράπεζα προχώρησε στην έκποίηση τών πλοίων τών έκκαλουσών στον Μ, στον όποιο παραχώρησε τίς ακόλουθες διευκολύνσεις. Πιο συγκεκριμένα, στις 9 'Ιουνίου 1978, δηλαδή συγχρόνως μέ την έκποίηση τών πλοίων, έλαβε χώρα ή, από μακρού χρόνου, ύποσχόμενη άναμόρφωση του δανείου, στις ύποχρεώσεις του

όποίου, ως άπλές έγγυήτριες, ύπεισηλθαν οι άγοράστριες εταιρίες του Μ, κατά την άναμόρφωση δ' αυτή παραχωρήθηκαν σ' αυτόν οι έν λόγω διευκολύνσεις. Ειδικότερα: 1) ή πρώτη καί σημαντικότερη διευκόλυνση ήταν εκείνη, κατά την όποία ό Μ, προκειμένου νά προβεί στην άγορά τών έξι (6) πλοίων, χρηματοδοτήθηκε από την έφεσίβλητη Τράπεζα καί δή, κατά ποσοστό 100%, άν καί κατά γενικό κανόνα, καμμία άγορά πλοίου δέν χρηματοδοτείται μέ δάνειο 100% καί δή όταν πρόκειται γιά άγορά παλαιών πλοίων, ως τά του "Ομίλου Ζ. Η χρηματοδότηση αυτή, στο κύκλο τών ναυτιλιακών συναλλαγών θεωρήθηκε σκανδαλώδης. 2) ή έφεσίβλητη Τράπεζα χορήγησε στον Μ ποσό 2.000.000 δολλ. ΗΠΑ, ως ένίσχυση του Κεφαλαίου κινήσεως τών πλοίων αυτών, ένω τουτο άρνήθηκε πεισμώνως στον "Ομιλο Ζ. 3) ό συμβατικός χρόνος άποδόσεως του δανείου, πού κατά την άρχική σύμβαση έληγε στις 31.12.81, παρατάθηκε μέχρι τις 30.6.1985, δηλαδή επί 3 1/2 χρόνια. 4) ή έφεσίβλητη Τράπεζα παραχώρησε στον Μ περίοδο χάριτος (Moratorium) 21 περίπου μηνών, γιατί όρίστηκε ότι μέχρι την 20.3.1980 (άντί της 31.8.1978 πού ήταν πληρωτέα ή έπόμενη δόση) δέν θά εισεπράττετο κεφάλαιο του δανείου καί ότι μέχρι 20.12.1978 δέν θά εισεπράττοντο οι ληξιπρόθεσμοι τόκοι, ένω καί τέτοιο είχε άρνηθεί στις έκκαλούσες.

5) οι τριμηνιαίες δόσεις του δανείου συμφωνήθηκαν στο ποσόν τών 100.000 δολларίων, άντί τών 649.668,42 δολ. πού ίσχυε γιά τον "Ομιλο Ζ. 6) μειώθηκε το συμβατικό έπιτόκιο από 1 & 3/4% σε 1 1/2%, ήτοι κατά 0,1/4%. 7) μειώθηκε έπίσης τό έπιτόκιο ύπερμερίας από 3 3/4% σέ 3 1/2% πάνω από τό διαπραγματικό έπιτόκιο του Λονδίνου. 8) περιορίστηκε ή άναλογία «άξια πλοίων προς δάνειο» σέ 100: 100 άντί 160:100 πού ίσχυε γιά τίς έκκαλούσες, 9) συμφωνήθηκε, ως συνέπεια της τυχόν διαταράξεως της προηγούμενης άναλογίας, ή πώληση ένός οίουδήποτε πλοίου, άντί της κηρύξεως όλοκλήρου του δανείου

ληξιπρόθεσμου καί πώλησεως όλοκλήρου του στόλου, πού ίσχυσε γιά τον "Ομιλο Ζ. 10) δέν συμφωνήθηκε νά διατηρείται μέσος όρος ύπολοίπου στους λογαριασμούς της Τράπεζας τό ποσόν τών 750.000 δολларίων ΗΠΑ, όπως είχε όριστεί γιά τον "Ομιλο Ζ. 11) περιορίστηκε ή προσωπική έγγύηση του Μ. σέ 4.200.000 δολларία, ένω ή ίδια έγγύηση τών έκπροσώπων τών έκκαλουσών ήταν γιά όλο τό ποσό του δανείου, μετά τών τόκων καί έξόδων, άπεριορίστως.

Οι διευκολύνσεις αυτές παρασχέθηκαν στον Μ, χωρίς καμμία άπολύτως ούσιαστική βελτίωση τών έμπραγμάτων ή άλλων ασφαιών της Τράπεζας, αλλά μέ συνέχιση τν ίδιων ασφαιών, πού ό όμιλος Ζ της είχε χορηγήσει.

Μέ τίς πιό πάνω οικονομικές διευκολύνσεις, πού ή έφεσίβλητη Τράπεζα παραχώρησε στον Μ, άναντίρρητα, ό τελευταίος έννοήθηκε, ένω οι έκκαλούσες, ως ναυτιλιακός "Ομιλος, άφανίστηκαν.

"Ετσι, ή έφεσίβλητη Τράπεζα παραβίασε την άρχή της ίσης μεταχειρίσεως καί της άναλογικότητας, μέ την πιό πάνω, στην άρχή της σκέψης αυτής, έννοιά της. Άλλά καί μέ την έκδοχή ότι ή Τράπεζα, ένδιαφερόμενη γιά τή διαφύλαξη καί προστασία τών ιδίων της συμφερόντων, ένόψει καί της έξουσιαστικής θέσεως της στην παροχή πιστώσεων προς τρίτους, δέν δεσμεύεται από την άρχή της ίσης μεταχειρίσεως τών πελατών της, ή πιό πάνω έννοική άναμόρφωση του δανείου έναντι του Μ, ή έκταση τών διευκολύνσεων καί ή περιέλευση όλων τών πλοίων τών έκκαλουσών σ' αυτόν καί μόνο, σέ χρόνο μάλιστα πού κανένα γεγονός ύπερμερίας δέν έβάρυνε τίς έκκαλούσες (τόν 'Ιούνιο 1978 καμμία δόση του δανείου δέν ήταν ληξιπρόθεσμη), καί ή έπιδίωξη έισπράξεως όλοκλήρου του δανείου από τον πρώτο μόλις χρόνο, ένω ή δανειακή σύμβαση έληγε μετά 3 1/2 έτη, άκόμη δέ ή έμμνη άρνηση της έφεσίβλητης νά προβεί στην άναμόρφωση του δανείου μέ τίς έκκαλούσες, έστω καί σέ πολύ μικρότερη έκταση, άντίκειται, σαφώς,

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 7810611

SHIP AGENTS
BUNKER SUPPLIER
SHIPBROKERAGE
CREW & SPARES

στην αρχή της αναλογικότητας, πού σε κάθε περίπτωση δεσμεύει και την έφεσιβλητη Τράπεζα, με συνεκτίμηση και των δικών της συμφερόντων. Γιατί, αναντίρρητα, αν οι πιο πάνω διευκολύνσεις παρείχοντο, έστω και σε πολύ μικρότερη έκταση, στίς έκκαλουσες, πριν από την ως άνω πώληση των πλοίων στον Μ, αυτές μπορούσαν, με βάση τα πιο πάνω οικονομικά δεδομένα, να επιζηήσουν οικονομικώς και να διασώσουν τα ένυπόθηκα πλοία τους, χωρίς κανένα απολύτως κίνδυνο φαλκιδεύσεως των συμφερόντων της έφεσιβλητης Τράπεζας.

Η ως άνω δέ συμπεριφορά της εν λόγω Τραπεζής, όπως αυτή έκδηλώθηκε, ιδίως από τον Μάρτιο 1978 και έφεξης, με τις ως άνω επί μέρους ενέργειες και παραλείψεις της, αντίκειται, στο σύνολό της, κατά αντικειμενική κρίση, σύμφωνα με την αντίληψη του σκεπτομένου με χρηστότητα και σωφροσύνη κοινωνικού ανθρώπου, στην κοινωνική ήθικη και στίς θεμελιώδεις δικαιοτικές αρχές, πάνω στίς οποίες στηρίζεται το θετικό δίκαιο, έστω και αν έκδηλώθηκε στα πλαίσια λειτουργίας της ως άνω δανειακής συμβάσεως και συνεπώς αντίκειται στα χρηστά ήθη, όπως αυτά νοούνται κατά το άρθρο 919 του Α.Κ. Η συμπεριφορά δέ αυτή της έφεσιβλητης Τραπεζής και των όμοδικών της, έκδηλώθηκε με πρόθεση έπαγωγής ζημίας στίς έκκαλουσες, τουλάχιστον με τη μορφή ένδεχομένου δόλου, ή οποία, τελικά και έπραγματοποιήθηκε, βρίσκεται δέ σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο, με τη ζημία αυτή.

Με βάση τα πιο πάνω πραγματικά περιστατικά, οι έφεσιβλητοι - έναγομενοι, έχουν υποχρέωση να αποκαταστήσουν την ζημία των έκκαλουσών, κατά τις συνδεδασμένες διατάξεις των άρθρων 919, 297, 298, 345, 71, 481, 922, 926, 927 και 932 του Α.Κ. και δη ή πρώτη (Τράπεζα) λόγω της ως άνω άδικοπραξίας της, πού έκδηλώθηκε διά των συνεναγομένων εκπροσώπων της, (φυσικών προσώ-

πων) σε κάθε δέ περίπτωση, ως προσήσασα, οι δέ λοιποί τρεις συνεναγομένοι, ως αντιπρόσωποι εν τη έννοια του άρθ. 71 Α.Κ. (Ένεργούντες κατά την εκτέλεση των ανατεθέντων σ' αυτούς καθηκόντων) και, σε κάθε περίπτωση, ως προστηθέντες κατ' άρθρ. 922 Α.Κ. δεδομένου ότι είναι αυτοί, πού υπό την ιδιότητα πού αναφέρεται στο δικόγραφο της άγωγής, προέβησαν στίς παραπάνω πράξεις (υπαίτιες) ή παραλείψεις εις βάρος των έκκαλουσών. Έπ' ευκαιρία δέ πρέπει να διευκρινισθεί ότι όπου άνωτέρω γίνεται λόγος ότι ένήργησε ή πρώτη των έφεσιβλητών (έναγομένη), νοούνται, βεβαίως τα φυσικά πρόσωπα δηλαδή οι λοιποί έφεσιβλητοι (έναγομενοι).

Περαιτέρω, από τα ίδια πιο πάνω αποδεικτικά στοιχεία, αποδείχθηκε, αναφορικά με την έκταση της ζημίας των έκκαλουσών, ότι οι έκκαλουσες, συνεπεία της προαναφερθείσης συμπεριφοράς των έφεσιβλητών, αντικειμένης στα χρηστά ήθη, υπέστησαν υλική ζημία (θετική και άποθετική) και ήθικη βλάβη. Η υλική ζημία των περιλαμβανει την άξια, πού θά είχαν τα πλοία των, την 31.12.1981, όταν κατά τους όρους της άρχικης δανειακής συμβάσεως της 6ης Ιουνίου 1977, θά έπραγματοποιείτο ή πλήρης έξοφληση του δανείου και τα πλοία αυτά, έλεύθερα όποιουδήποτε ένυποθήκου βάρους, θά άνήκον πλέον εις αυτές (έκκαλουσες) κατά πλήρη κυριότητα, καθώς επίσης (περιλαμβάνει) και τα έσοδα πού, με κάθε πιθανότητα και κατά την συνήθη πορεία των πραγμάτων, οι έκκαλουσες θά απέκομιζαν από την έκμετάλλευση των πλοίων κατά τό από 9 Ιουνίου 1978 (ήμέρα έκποιήσεως των πλοίων στον Μ) μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1981 (ήμέρα έξοφλήσεως του δανείου και έλευθερώσεως των πλοίων από τό ένυπόθηκον βάρος) χρονικό διάστημα. Η ήθικη βλάβη των συνίσταται στο ότι, συνεπεία της ως άνω, άκτικεμένης στα χρηστά ήθη, συμπεριφοράς των έφεσιβλητών, οι έκκαλουσες υπέ-

στησαν ριζικό κλονισμό της εμπορικής πίστεως, φήμης και υπολήψεως των ως ναυτιλιακών εταιριών, άφανίστηκαν ήθικώς και θεωρούνται πλέον όχι μόνον άφερέγγυες, αλλά και άνύπαρκτες οικονομικές μονάδες.

Όπως αποδείχθηκε, τό μέγεθος καθεμιάς από τις πιο πάνω ζημίες, άνέρχεται στα έπόμενα ποσά: ...

...Τέλος, όπως και πάνω έλέχθη, οι έκκαλουσες, εκτός από την υλική ζημία, συνεπεία της ως άνω ζημιολόγου και αντικειμένης στα χρηστά ήθη συμπεριφοράς των έφεσιβλητών, υπέστησαν και ήθικη βλάβη, γιατί, ενώ πρό της άδικοπραξίας των έφεσιβλητών αυτές έχαιρον εμπορικής πίστεως και καλής φήμης και υπολήψεως ως ναυτιλιακές εταιρίες, σε τέτοιο σημείο πού και οι δανειστές των άκόμη (εκτός της έφεσιβλητου), είχαν άπεριόριστη εις αυτές έμπιστοσύνη και παρά τας προς αυτούς όφειλάς των, κανένα μέτρο καταδίωξεως δέν είχαν λάβει εναντίον τους, μετά την ως άνω εις βάρος των άδικοπραξία των έφεσιβλητών, αυτές κατέστησαν ουσιαστικώς άνύπαρκτες οικονομικές μονάδες. Πρός άποκατάσταση της ήθικης βλάβης των αυτής, πρέπει να επιδικασθεί σ' αυτές εύλογη χρηματική ικανοποίηση. Τό δικαστήριο, εκτιμώντας τις ειδικές ως άνω συνθήκες, περιστάσεις και ειδικά τό βαθμό του πταίσματος των έφεσιβλητών, την έλλειψη πταίσματος των έκκαλουσών και την οικονομική και κοινωνική κατάσταση των έκκαλουσών και των έφεσιβλητών, κρίνει ότι πρέπει, προς άποκατάσταση της βλάβης αυτής, να επιδικασθεί σε καθεμιά από τις έκκαλουσες τό ποσό των δραχμών...

Τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο, με την έκκαλούμενη άπόφασή του, άπόρριψε την άγωγή ως άβάσιμη στην ουσία της και έπικουρικά, ως άπαράδεκτη, λόγω δεδρασμένου. Αφού έτσι έκρινε, έσφαλε στην εν γένει εκτίμηση του άποδεικτικού υλικού και στη σωστή, μετά τουτο, έφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 919ΑΚ, για τους πιο πάνω λόγους.



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Τά μεγαλύτερο μπάλκερ Ice Class

Τό ναυπηγεία Boelwerf ανέλαβαν παραγγέλια για τή ναυπήγηση του μεγαλύτερου μπάλκερ συνδυασμένης μεταφοράς στον κόσμο με ταξινόμηση Super Ice Class για λογαριασμό της Βρετανικής ναυτιλιακής εταιρείας Northern Resources Ltd. Τό πλοίο θά έχει τοννάζ 100.000 τον. d.w. και θά είναι ταξινομημένο στην ανώτερη κλάση προστασίας για πάγους Super Ice Class 1A, παρόμοια με αυτή του μπάλκερ «Arctic» που ναυπηγήθηκε στο Όντάριο πριν 12 χρόνια.

Υπάρχουν σχέδια για τή ναυπήγηση τριών ακόμα παρόμοιων πλοίων με βάση τή Καναδική τεχνολογία για πλοία στις περιοχές του Άρκτικού Όκεανού. Η ναυπήγηση του πλοίου θά κοστίσει περί τά 190 εκατ. δολάρια και μετά τήν παράδοσή του θά δρομολογηθεί στη Σοβιετική Άρκτική, καθώς ή ύψηλη τεχνολογία του θά του επιτρέπει τήν λειτουργία σε συνθήκες 24ωρης νύκτας και πυκνού πάγου.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Σύμφωνα με τά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα ή Ένωση Έφοπλιστών, ό υπό έθνική σημαία έμπορικός στόλος περιελάμβανε τήν 1 Ιουλίου, 279 πλοία συνολικό τοννάζ 3.285 εκατ. τον. γκρός, αύξηθείς έντός του πρώτου εξαμήνου του έτους κατά έννέα πλοία 142.000 τον. γκρός. Μεταξύ αυτών 206 πλοία είναι νηολογημένα στο δεύτερο είδικό νηολόγιο τής χώρας, τό όποιο άπαιτεί νά είναι νηολογημένα και στο πρώτο κανονικό νηολόγιο και επιβάλλει τή χρησιμοποίηση όρισμένων πτυχιούχων ναυτικών γερμανών επί του πλοίου. Κατά τήν Ένωση Έφοπλιστών τό δεύτερο νηολόγιο επέτρεψε νά σταματήσουν οι διαρροές προς ξένες σημαίες και νά αύξηθει τό έθνικό τοννάζ, χωρίς νά επιφέρει μαζικό περιορισμό άπασχολήσεως των γερμανών ναυτικών.

Σημειώνεται ότι ό Γερμανικός έφοπλισμός έκμεταλλεύεται άλλα 287 πλοία υπό διάφορες ξένες σημαίες συνολικού τοννάζ 3.371 εκατ. τον. γκρός, έναντι των πρό εξαμήνου 307 πλοίων. Συνολικά γερμανικά συμφέρουντα έλέχουν σήμερα 566 πλοία 6.656 εκατ. τον. γκρός, τό 49% των όποιων τελεί υπό έθνική σημαία.

Η Ένωση Έφοπλιστών υπογραμμίζει ότι ή ύποτίμηση του δολλαρίου έναντι του μάρκου προκαλεί μείωση τής ανταγωνιστικότη-

τος του γερμανικού πλοίου, δεδομένου ότι οι εισπράξεις του γίνονται κυρίως σε δολάρια, ένω οι δαπάνες του σε μάρκα.

Έξαγορά εταιρείας από τήν MacGregor

Η εταιρία Reefer Engineering GMBH που είδικεύεται στην θερμική μόνωση των κυτών και των καλυμμάτων τους σε πλοία-ψυγεία έγινε μέλος του συγκροτήματος τής MacGregor Navire στις 29 Ιουνίου, ένισχύοντας έτσι τήν θέση τής εταιρείας στην αγορά του έξειδικευμένου ύλικού χειρισμού φορτίου.

Η Reefer Engineering, ή όποια άνήκε προηγουμένως στο συγκρότημα Isenta, θά προσφέρει στην MacGregor Navire τήν εμπειρία της από 250 παραδόσεις, σε πλοιοκτήτες από 28 χώρες και σε χρονικό διάστημα 25 έτών, και καλύπτει όλο τό φάσμα δραστηριοτήτων από τό σχεδιασμό μιας παραγγελίας, έως τήν εγκατάστασή της.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ναυπηγοβιομηχανία.

Μεταξύ Άπριλίου και Αύγουςτου τό Υπουργείο Μεταφορών έδωσε άδειες ναυπήγησης 149 πλοίων συνολικού τοννάζ 4.839.259 τον. γκρός. Οι άδειες άφορούν είδικότερα 12 πλοία 465.940 τον. γκρός για λογαριασμό Ιαπώνων έφοπλιστών και 137 πλοία 4.373.319 τον. γκρός προοριζόμενα για τό έξωτερικό. Οι άριθμοί αυτοί έμφανίζουν έναντι του προηγούμενου έτους αύξηση τής τάξεως του 21%.

Έντός του μηνός Αύγουςτου οι χορηγηθείσες άδειες άφορούν 27 πλοία. Τέσσερα προορίζονται για έθνικό λογαριασμό και άφορούν ένα μπάλκε κάρριερ, ένα πετρελαιοφόρο, ένα ύγραεριοφόρο και ένα μικτό επιβατηγό. Έξάλλου οι 23 άδειες που προορίζονται για πλοία του έξωτερικού αναφέρονται σε τέσσερα μπάλκε κάρριερς, ένα πλοίο μεταφοράς ξυλείας, τρία φορτηγά, πέντε πλοία-ψυγεία, τέσσερα δεξαμενόπλοια, πέντε ύγραεριοφόρα και ένα μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Όλες οι πληρωμές θά πραγματοποιηθούν σε γιέν κατά τή παράδοση.

Από τής πλευράς της ή Ένωση Έξαγωγών Πλοίων ανακοίνωσε ότι στη περίοδο Άπριλίου — Αύγουςτου δέχθηκε παραγγελίες για 106 πλοία συνολικού τοννάζ 5.176.040 τον. γκρός προοριζόμενα για τό έξωτερικό, ένω έξάλλου στο ίδιο διάστημα παρέδωσε στους ξένους ιδιοκτήτες τους 46 πλοία, 1.457.969 τον. γκρός.

Σημειώνεται ότι ή διαφορά των άριθμών μεταξύ των ανακοινώσεων του Υπουργείου

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

καί της Ένωσης Έξαγωγών όφείλεται στό ότι οι άδειες ναυπηγήσεως χορηγούνται μερικούς μήνες μετά την ύπογραφή των σχετικών συμβολαίων καί εμφανίζονται έπομένως στίς στατιστικές του Υπουργείου άργότερα από ότι στίς στατιστικές της Ένώσεως, οι όποιες βασίζονται στά ύπογραφόμενα συμβόλαια. Έπιπλέον τό Υπουργείο περιλαμβάνει στίς στατιστικές του μόνο τά άνω των 2.500 τον. γκρός πλοία, ενώ ή Ένωσή καταχωρεί όλα τά άνω των 500 τον. γκρός πλοία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέα μέλη στόν INMAPSAT

Σέ 61 έφτασαν οι χώρες- μέλη του Διεθνούς Όργανισμου Δορυφορικής Ναυτιλίας μέ την είσοδή στόν όργανισμό του Μονακό, της Ρουμανίας καί της Γιουγκοσλαβίας.

Η κυβέρνηση του Μονακό είναι ό αντίπρόσωπος του κρατιδίου στόν INMAPSAT. Περί τίς 20 μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες έχουν την έδρα τους στό Μονακό, πολλές από αυτές είναι ήδη χρήστες του συστήματος δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, ενώ πέντε σκάφη άναψυχής νηολογημένα στό Μονακό είναι ήδη έφοδιασμένα μέ δορυφορικά τερματικά.

Την Ρουμανία θά αντιπροσωπεύει τό Υπουργείο Τηλεπικοινωνιών της χώρας, καί υπάρχει ήδη ενδιαφέρον γιά τόν έξοπλισμό των πλοίων αλλά καί των φορτηγών όχημάτων της χώρας μέ τερματικά τύπου INMAPSAT-A καί INMAPSAT-C.

Η Γιουγκοσλαβία αντιπροσωπεύεται από τόν Όργανισμό Τηλεγραφικών καί Τηλεφωνικών Σταθμών της Χώρας καί ήδη 60 φορτηγά πλοία καί μία εξέδρα πετρελαίου είναι έξοπλισμένα μέ τερματικά τύπου INMAPSAT-A, ενώ αναμένεται σύντομα νά έξοπλισθούν καί πολλά μεγάλα κρουαζιερόπλοια, ώκαυνοπόρα όχηματαγωγά καθώς καί ό άεροπορικός στόλος της έθνικής άεροπορικής εταιρίας της χώρας.

ΜΠΑΧΡΕΪ'Ν

Νέος διευθυντής στό ASRY

Η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα του

Μπαχρέϊν ανακοίνωσε την τοποθέτηση στη θέση του γενικού διευθυντή του κ. Χάνς Φρίσκ, μέχρι πρότινος διευθυντή του ναυπηγείου Karlskrona Varvet της Σουηδίας.

Ο κ. Φρίσκ είναι απόφοιτος του Βασιλικού Τεχνικού Πανεπιστημίου της Στοκχόλμης καί ή καριέρα του περιλαμβάνει διοικητικές θέσεις στην Stal Laval, όπου ήταν έπικεφαλής του τμήματος σχεδιασμού μηχανών γιά τά πολεμικά πλοία, στό ναυπηγείο Erik-sberg, όπου απέκτησε πολύτιμη πείρα στό σχεδιασμό υπερδεξαμενοπλοίων καί άλλων ειδικευμένων σκαφών καί στην ναυτιλιακή εταιρία Zenit Shipping, όπου απέκτησε πείρα λειτουργίας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τό ναυπηγείο ASRY συνεχίζει την άνοδική του πορεία μέ εύνοικά άποτελέσματα κατά τό 1989, μέ κέρδη άνω των 10 έκ. δολ. λαρίων καί πλήρη άπασχόληση των δεξαμενών. Ηδη έχει έγκριθεί ή κατασκευή νέας μόνιμης δεξαμενής χωρητικότητας 180.000 τον. d.w. πού θά κατασκευασθεί τό 1992, ενώ έξετάζεται ή προσθήκη καί τρίτης μόνιμης δεξαμενής.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έκσυγχρονισμός κρουαζιερόπλοίου

Η γνωστή εταιρία κρουαζιερόπλοίων Royal Caribbean Cruise Line θά έκσυγχρονίσει τό κρουαζιερόπλοιο «Scandinavia» στό Άμερικανικό ναυπηγείο Southwest Marine καί θά τό μετονομάσει σέ «Viking Serenade».

Οι έργασίες θά διαρκέσουν τέσσερις μήνες καί θά κοστίσουν 450 έκ. κορώνες. Από του προσεχούς Μαΐου τό πλοίο θά αναλάβει ύπηρεσίες έκτελέσεως τριήμερων καί τετραήμερων κρουαζιερών μεταξύ Λός Άντζελες καί της Δυτικής άκτής του Μεξικού. Μολονότι δέν αναμένεται καμμία θεαματική αύξηση της κινήσεως, ή Έταιρία πιστεύει ότι τό έκσυγχρονιζόμενο σκάφος θά είναι ιδιαίτερα κατάλληλο γιά την άνωτέρω ύπηρεσία. Σημειωτέον ότι τό 50% των κεφαλαίων της Royal Caribbean κατέχει τό συγκρότημα Wilhelmsen, ενώ τό ύπόλοιπο άνήκει στην οικογένεια Pritzger του Σικάγου.

Οι κύριες μετασκευές πού θά ύποστεί τό πλοίο αναφέρονται στην προσθήκη 260 καμπινών στό κατάστρωμα αυτοκινήτων, μέ τίς

όποιες ή συνολική δυναμικότης του θά άνέλθει σέ 1.500 επιβάτες. Θά είναι ένα από τά μεγαλύτερα πού θά έξυπηρετεί την παρράνω γραμμή καθ' όλο τό έτος. Η έναρξη των κρουαζιερών του θά γίνει στίς 11 Μαΐου, πού είναι ή ήμέρα της έθνικής έορτής της Νορβηγίας, καί θά περιλάβει τό προσεγγίσεις Catalina island - Ensenada καί Μεξικό.

Σήμερα ή Royal Caribbean έκμεταλλεύεται 30 πλοία πού προσεγγίζουν σέ 75 λιμένα της Καραϊβικής, των Μπαχάμας, των Βερμούδων, της Μεσογείου, της Βόρ. Εύρώπης καί της Βόρ. Άμερικής.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

400 νέα πλοία

Σύμφωνα μέ τό πρακτορείο Τάς, ή Σοβιετική Ένωση αντιμετώπίζει την άνανέωση του έμπορικού της στόλου μέ τετρακόσια (400) νέα πλοία διαφόρων κατηγοριών κα χωρητικότητας. Από τό σύνολο των πλοίων αυτών τά 132 θά ναυπηγηθούν στό έξωτερικό, καί θά αντιπροσωπεύουν χωρητικότητα περίπου 2,5 έκ. τον. d.w. Γιά τή συγκέντρωση των άναγκαίων κεφαλαίων δημιουργήθηκε ειδικό κεφάλαιο πού θά χρηματοδοτήσει την άνανέωση αυτή του στόλου, ή όποια προβλέπεται νά απαιτήσει περίοδο πέντε έτών.

Η χρηματοδότηση του προγράμματος ύπολογίζεται νά γίνει μέσω ξένων Τραπεζικών όργανισμών, τό δέ συνολικό κεφάλαιο έκτιμάται γύρω στά 4 δισεκ. δολάρια. Η ίδια της δημιουργίας Κεφαλαίου έκσυγχρονισμού του στόλου ύπήρξε πρωτοβουλία του Συμβουλίου Έμπορικής Ναυτιλίας ποί άποτελεί ένα πρόσφατα ίδρυθέντα φορέα στόν όποιο μετέχουν μέλη της Διοικήσεως έκπρόσωποι των ναυτικών καί έκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιριών καί των λιμένων Άπομένει τώρα νά φανεί ποιά θά είναι ή ανταπόκριση των ξένων Τραπεζών σ' αυτή την πρόσκληση.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα μέ στοιχεία του Λούδς Ρέτζιστερ, στό τέλος του 1989 ή Σοβιετικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε 6.555 πλοία, 24.854 έκ. τον. γκρός κα 29.212 έκ. τον. d.w., πού αντιπροσωπεύουν τό 6,3% του παγκόσμιου τοννάζ.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σταθερά αύξημένο τό συνάλλαγμα

Αύξηση 41,3% παρουσίασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην χώρα τόν περασμένο Αύγουστο.

Συγκεκριμένα, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τόν Αύγουστο σέ 132 έκ. δολ. έναντι 93,4 έκ. δολ. τού αντίστοιχου μηνός τού 1989.

Έξ άλλου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην χώρα τό οκτάμηνο Ιανουαρίου — Αύγουστου ανήλθε σέ 1.116 έκ. δολ. έναντι 862,9 έκ. δολ. τού αντίστοιχου οκταμήνου τού 1989, παρουσιάζοντας αύξηση 29,3%.

Ο κ. Μάιλς Κουλουκουντής στην Προεδρία τού U.K. Club

Κατά τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες στό διοικητικό συμβούλιο τού Άλληλασφαλιστικού Όργανισμού U.K. Club, ό κ. Μάιλς Κουλουκουντής εξέλεξε πρόεδρος τού Κλάμπ, διαδεχόμενος τόν κ. Ρόμπερτ Κρόφορντ.

Ο κ. Σπύρος Πολέμης στην αντι- προεδρία τού Newcastle P & I Association

Τή θέση τού αντιπροέδρου τού Άλληλασφαλιστικού Κλάμπ, The Newcastle P & I Association κατέλαβε κατά τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες ό κ. Σπύρος Πολέμης.

Σημειώνεται ότι ή θέση που κατέλαβε ό κ. Πολέμης είναι ή άνώτερη που επιτρέπεται νά κατέχει μή Βρετανός.

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο τού Νοεμβρίου υποβλήθηκαν στό Υπουργείο Ναυτιλίας αίτήσεις γιά τήν έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει τού άρθρου 13, τών ακόλουθων πλοίων:

— «Σουβρέττα», μπάλκερ, πρώην «Mole-son» υπό Έλβετική σημαία, ναυπηγήσεως τού 1984, 22.342 τόν. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Puertolano Compania Naviera S.A.»

(κ. Άπόστ. Φραντζής).

— «Βένους», όχηματαγωγό, που υπέστειλε τήν κυπριακή σημαία, 14.540 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1976, που ανήκει στην εταιρία «Delbe Maritime S.A.» (κ. Σώκρ. Παπαδημητρίου).

— «Αντίμυλος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Αλόννησος» υπό Έλληνική σημαία, 17.718 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1972, που ανήκει στην εταιρία «Antimilos Shipping Corporation» (κ. Άπόστ. Χατζηελευθεριάδης).

— «Ακτή» μπάλκερ, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 14.998 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1977, που ανήκει στην εταιρία «Alert Maritime Inc.» (κ. Δημ. Καλογήρος).

— «Αγία Δύναμις», μπάλκερ, πρώην «Αγία Δύναμις» 32.508 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1977, που ανήκει στην εταιρία «Metallic Marine S.A.» (κ. Νίκ. Πειθής).

— «Σάν Άντόνιο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Dominica» υπό σημαία Άντίγκουας, 4.036 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1981, που ανήκει στην εταιρία «Lyberton International Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Αϊόλικ Ρήφερ», φορτηγό, πρώην «Reefer Nangka» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 6.933 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1978, που ανήκει στην εταιρία «Golden Liberation S.A.» (κ. Κων. Κουτσουμπέλης).

— «Ιόνικ Ρήφερ», φορτηγό, πρώην «Reefer Manggis» υπό σημαία Μπαχάμας, 6.933 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1977, που ανήκει στην εταιρία «Marine Liberation S.A.» (κ. Κων. Κουτσουμπέλης).

— «Μινώαν Ρήφερ», φορτηγό, πρώην «Salines», 4.575 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1964, που ανήκει στην εταιρία «Worldwide Navigation S.A.» (κ. Κων. Τσόκρης).

— «Σπυριάδα», μπάλκερ, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 12.517 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1978, που ανήκει στην εταιρία «Spiliada Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Κυμώ» δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 65.686 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1974, που ανήκει στην εταιρία «Kumo Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Πα-

λαιοκρασσάς).

— «Λαβαντάρα», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 60.250 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1974, που ανήκει στην εταιρία «Lavandara Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Ζαρνάτα», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 69.338 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1977, που ανήκει στην εταιρία «Zarnata Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Αουρόρα Αυστραλίας», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 101.439 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1973, που ανήκει στην εταιρία «Aurora Australis Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Πλάκουρας», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 50.197 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1976, που ανήκει στην εταιρία «Plakoura Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Σκύρων» δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 67.239 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1974, που ανήκει στην εταιρία «Vourkoti Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Αουρόρα Μπορεάλις», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τήν λιβεριανή σημαία, 116.150 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τού 1973, που ανήκει στην εταιρία «Aurora Borealis Maritime Corporation» (κ. Άλέξ. Παλαιοκρασσάς).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες επωλήθη τό υπό σημαία Λιβερίας δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Jahre Energy» 37.283 τόν. d.w., 19.762 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, εφοδιασμένο μέ κώϊλς, έναντι τιμής περί τών 8,3 έκ. δολ. δολ. δολ. δολ.

— Έλληνες επίσης είναι οί αγοραστές τού πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Bestore» 69.107 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 10 έκ. δολ. δολ. δολ.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Σιμπέλιους» 116.047 τόν. d.w. 55.878 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 10 έκ. δολ. δολ. δολ.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Ever Harmony» 34.438 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 6 έκ. δολ. δολ. δολ.

— Επίσης σέ Έλληνες επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Huntsland» 18.820 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 1,2 έκ. δολ. δολ. δολ.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ Ιουνίου καί Σεπτεμβρίου 1990, υπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες ση-

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από ριζική ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αναλαμβάνουν κάθε είδους εκδοτική και τυπογραφική εργασία offset.

Πληροφορίες - προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 - 417 8658 - Fax: 417 2268

μαίες:

— «Αντάλμα», μέ σημαία Μάλτας, 14.671 τον. γκρός, από 1.6.90, εκπρόσωπος κ. Καλ. Συμιακάκη - Δούρβαρη.

— «Μαγνησία», μέ σημαία Μπαχάμας, 13.427 τον. γκρός, από 1.6.90, εκπρόσωπος κ. Καλ. Συμιακάκη - Δούρβαρη.

— «Φλώρα V», παναμαϊκή, 8.918 τον. γκρός, από 1.5.90, εκπρόσωπος κ. Σταμ. Πολενάκης.

— «Σμάρω», παναμαϊκό, 1.597 τον. γκρός, από 14.5.90, εκπρόσωποι κ.κ. Σταύρ. Ρούσος και Ίάκ. Ρούσος.

— «Σαντορίνη», μέ σημαία Μάλτας, 1.384 τον. γκρός, από 1.5.90, εκπρόσωπος κ. Βασ. Άσπιώτου.

— «Πέλαγος», κυπριακό, 36.411 τον. γκρός, από 7.7.90, εκπρόσωπος κ. Θεόδ. Κόκκινος.

— «Πράϊμβιζιον», παναμαϊκό, 1.599 τον. γκρός, από 25.6.90, εκπρόσωπος κ. Στέφ. Κολοβός.

— «Ίόνιαν Ση», κυπριακό, 2.599 τον. γκρός, από 1.7.90, εκπρόσωπος κ. Άριστ. Καβαδάς.

— «Άλβινο», κυπριακό, 1.227 τον. γκρός, από 1.10.90, εκπρόσωπος κ. Σπυρ. Δημούλας.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Άριστ. Ώνάσης», λιβεριανό, 125.465 τον. γκρός, από 1.5.90, λόγω πωλήσεως.

— «Ντόναλντ», κυπριακό, 1.249 τον. γκρός, από 6.12.89, λόγω πωλήσεως.

— «Μάστερ Α.», μέ σημαία Μάλτας, 15.521 τον. γκρός, από 3.5.90, λόγω πωλήσεως.

— «Καλλιόπη», μέ σημαία Μάλτας, 999 τον. γκρός, από 1.9.89, λόγω λήξεως τής συμβάσεως ασφαλίσεως.

— «Όλ Μπάννερ», λιβεριανό, 128.561 τον. γκρός, από 17.5.90, λόγω πωλήσεως.

— «Όλ Μπρίλλιανς», λιβεριανό, 128.561 τον. γκρός, από 12.5.90, λόγω πωλήσεως.

— «Άλεξάντερ Ώνάσης», λιβεριανό, 126.622 τον. γκρός, από 12.5.90, λόγω πωλήσεως.

— «Νικόπολις», λιβεριανό, 30.685 τον. γκρός, από 12.6.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Αϊντήαλ Πρόγκρες», παναμαϊκό, 43.479 τον. γκρός, από 13.3.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Όλ Σύμφωνο», παναμαϊκό, 92.500 τον. γκρός, από 31.5.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

— «Άννα Ρ.», κυπριακό, 1.520 τον. γκρός, από 2.3.90, λόγω καταγγελίας τής συμβάσεως.

— «Γεώργιος Χ.», κυπριακό, 1.600 τον.

γκρός, από 14.4.90, λόγω πωλήσεως.

— «Κυκλάδες», κυπριακό, 10.314 τον. γκρός, από 9.5.90, λόγω πωλήσεως.

— «Φλώρα V», παναμαϊκό, 8.918 τον. γκρός, από 21.6.90, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Άράμπιαν Τσάλλεντζερ», λιβεριανό, 21.164 τον. γκρός, από 16.7.90, λόγω πωλήσεως.

— «Άράμπιαν Τρέιντερ», λιβεριανό, 21.164 τον. γκρός, από 16.7.90, λόγω πωλήσεως.

— «Σάρλα», κυπριακό, 15.898 τον. γκρός, από 31.7.90, λόγω ύψώσεως Έλληνικής σημαίας.

«Ίόνιαν Χάρμονο», μέ σημαία Μάλτας, 5.293 τον. γκρός, από 28.9.90, λόγω πωλήσεως σε άλλοδαπούς.

• Στίς 30.9.90 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία ανέρχονταν σε 175, συνολικής χωρητικότητας 2.786.590 τον. γκρός.

Ήλεκτρονικός υπολογιστής της ΕΤΒΑ στο ΥΕΝ

Ή ΕΤΒΑ παραχώρησε έναν σύγχρονο ήλεκτρονικό υπολογιστή μαζί με τόν έκτυπητή του στο Ύπουργείο Ναυτιλίας πού θά χρησιμοποιηθεί πρός εξυπηρέτηση του Τμήματος θαλάσσιου Τουρισμού τής Διεύθυνσης Λιμενικής Άστυνομίας γιά τήν καταχώρηση τών επαγγελματικών Τουριστικών σκαφών του Ν. 438/76 ως καί κάθε στοιχείου πού άφορά τό συνάλλαγμα πού προέρχεται από τίς ναυλώσεις α υτών καθιστώντας έτσι τόν έλεγχο τών συναλλαγματικών υποχρεώσεων τών πιδό πάνω σκαφών εύχερέστερο καί ταχύτερο καί τήν εξυπηρέτηση τών ένδιαφερομένων άμεση.

Ή σχετική σύμβαση υπογράφηκε από τόν ύποδιονικήτ ή ΕΤΒΑ κ. Γεωργανά καί τόν εκπρόσωπο του ΥΕΝ άρχιπλοίαρχο κ. Κων. Σταμάτη, διευθυντή Λιμενικής Άστυνομίας.

Διευκρινιστική έγκύκλιος του Ύπουργείου Οικονομικών γιά τήν άπαλλαγή από τό φόρο μεταβίβασης άκινήτων

Διευκρινίσεις γιά τούς δικαιούχους άπαλλαγής άπο τόν φόρο μεταβίβασης άκινήτων, δίδει μέ έγκύκλιο του τό ύπουργείο Οικονομικών, γιά τήν άγορά άκινήτου τό όποιο άπαλλάσσεται άπό τόν φόρο μεταβίβασης, κατά τό ποσοστό πού ή άξία του καλύπτεται μέ τήν είσαγωγή συναλλάγματος. Βασική προϋπόθεση, είναι τά κεφάλαια γιά τήν άγορά άκινήτου νά έχουν είσαχθεί άπό:

- α) Έλληνες, πού άποδεδειγμένα εργάζονται ή εργάστηκαν, μέ όποιαδήποτε ιδιότητα, στο έξωτερικό γιά τρία τουλάχιστον χρόνια.
- β) Έλληνες ναυτικούς, πού εργάζονται ή

εργάστηκαν σε πλοία μέ έλληνική ή ξένη σημαία, γιά τρία τουλάχιστον χρόνια, πού έκτελούν πλώες στο έξωτερικό, έστω καί αν προσεγγίζουν καί σε έλληνικά λιμάνια, τών όποιών ό βασικός μισθός νά προβλέπεται άπό τό μισθολόγιο, πού ισχύει κάθε φορά, ό,τι καταβάλλεται σε ξένο νόμισμα.

Συνεπώς Έλληνες μή ναυτικοί πού εργάζονται σε πλοία (π.χ. ξεναγοί, μουσικοί, γιατροί, ύπάλληλοι πρακτορείων κλπ.), καθώς καί οι Έλληνες πού έχουν τήν ιδιότητα του ναυτικού, άλλα δέν εργάζονται σε πλοία μέ τήν ναυτική αυτή ιδιότητα, δηλαδή δέν είναι ναυτολογημένοι ή καταχωρημένοι στο ναυτολόγιο του πλοίου, δέν μπορούν νά τυχουν άπαλλαγής ως ναυτικοί.

Τά πλοία στα όποια προσφέρει ύπηρεσία ό Έλληνας ναυτικός πρέπει νά έκτελούν πλώες έξωτερικού, δηλαδή νά προσεγγίζουν όπωσδήποτε σε ξένα λιμάνια, έστω κι αν προσεγγίζουν καί σε έλληνικά λιμάνια. Στή κατηγορία αυτή ύπάγονται τά ποντοπόρα πλοία, τά μεσογειικά (έπιβατικά, φορτηγά, τουριστικά), δηλαδή όλα τά πλοία έκτός τών άκτοπλοϊκών.

Αύξήθηκε ή χωρητικότητα της INTERTANKO

Ή Διεθνής Ένωση τών Άνεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνει τώρα στή δύναμή της 1.800 πλοία, συνολικού τοννάζ 170 έκατομ. τον. d.w. καί καλύπτει περί τά 60% του παγκόσμιου στόλου τών δεξαμενοπλοίων, ένω τά μέλη της αντιπροσωπεύουν 33 χώρες. Τό Συμβούλιο τής INTERTANKO στήν τελευταία συνεδρίασή του τόν Όκτώβριο στο Όσλο, άποδέχθηκε τίς αίτήσεις γιά είσοδο ή στον οργανισμό 14 εταιριών μέ 95 δεξαμενόπλοια συνολικού τοννάζ 5,8 έκατ. τον. d.w. μεταξύ τών όποιών οι Έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες Eastern Mediterranean Maritime Ltd. καί Worldwide Ocean Chartering S.A.

Ο νέος δήμαρχος Πειραιώς στον Ύπουργό

Τόν Ύπουργό κ. Άριστ. Παυλιδή επισκέφθηκε ό νέος Δήμαρχος Πειραιώς κ. Λογοθέτης συνοδευόμενος άπό δύο συμβούλους. Στή συνάντηση συζητήσαν θέματα άναφερόμενα στή συνεργασία Ύπουργείου καί Δήμου άναφορικά μέ τήν ανάπτυξη του Πειραιώς.

Έγινε ειδικότερα άναφορά στή σύμβαση γιά τήν ολοκλήρωση του πύργου του Πειραιώς καί γιά τήν προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος τής περιοχής.

Τό σήριαλ

Τό γνωστό σήριαλ τών προστίμων συνεχί-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

ζεται με άμείωτη ένταση. Κατά τό διαρρέυσαν 159ήμερον:

- Ρύπανση από πετρελαιοειδή σε έκταση 70 περίπου τ.μ. προκλήθηκε στην θαλάσσια περιοχή της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος γύρω από τό έπισκευαζόμενο κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Chariot» καί ως υπεύθυνος συνελήφθη ό πλοίαρχος του πλοίου κ. Ιωάν. Κατσίρης, καί μέ τήν δικογραφία πού σχηματίσθηκε σε βάρος του προσήχθη στον άρμόδιο εισαγγελέα Πειραιά.

- Τήν κατάθεση έγγραφικής έπιστολής ύψους 5.000.000 δρχ., όσο πιθανολογείται ότι θά είναι καί τό πρόστιμο, πρέπει νά καταβάλουν οι υπεύθυνοι του Παναμαϊκού φορηγού «Pegasus» προκειμένου νά έπιτραπεί ό απόπλους του σκάφους έπειδή τό σκάφος είχε προκαλέσει στις 26 Οκτωβρίου ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής των έγκαταστάσεων των Ναυπηγείων Έλεουσίνας.

- Τό λιμεναρχείο Έλεουσίνας επέβαλε πρόστιμο 200.000 δρχ. στον Πλοίαρχο του παναμαϊκού του δεξαμενοπλοίου «Pointe de Lesven» γιά μικρή ρύπανση της θάλασσας. Τό ίδιο λιμεναρχείο επέβαλε πρόστιμο 400.000 δρχ. στον κ. Γεράσιμο Βρουχάκη, κυβερνήτη του ρυμουλκού «Νικόλαος» γιατί είχε αποθηκεύσει καύσιμα σε χώρους του ρυμουλκού πού δέν είναι χαρακτηρισμένοι ως «δεξαμενές καυσίμων» καί έπειδή χρησιμοποιούσε τήν άντλία γενικής χρήσεως γιά τήν μετάγχιση πετρελαίου μεταξύ των δεξαμενών καυσίμων, ενώ παράλληλα ή ίδια άντλία χρησιμοποιείτο καί ως άντλία έρματος καί πυρκαγιάς μέ άποτέλεσμα τήν ρύπανση της θάλασσας.

- Τό λιμεναρχείο Καβάλας επέβαλε πρόστιμο 1.000.000 δρχ. στον πλοίαρχο του κυπριακού δεξαμενοπλοίου «Savvas II» γιά ρύπανση της θάλασσας μέ μαζούτι.

- Πρόστιμο 200.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Ισθμίας στον Gregor Rybczynski, πλοίαρχο του μέ σημαία Μάλτας φορηγού «Gary» γιά ρύπανση μέ σεντινόνερα έκτασης 100 τ.μ. της θαλάσσιας περιοχής Σουσάκι Κορινθίας. Ο πλοίαρχος, μέ τήν δικογραφία πού σχηματίσθηκε σε βάρος του, οδηγήθηκε στον εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Κορίνθου πού όρισε τακτική δικάσιμο.

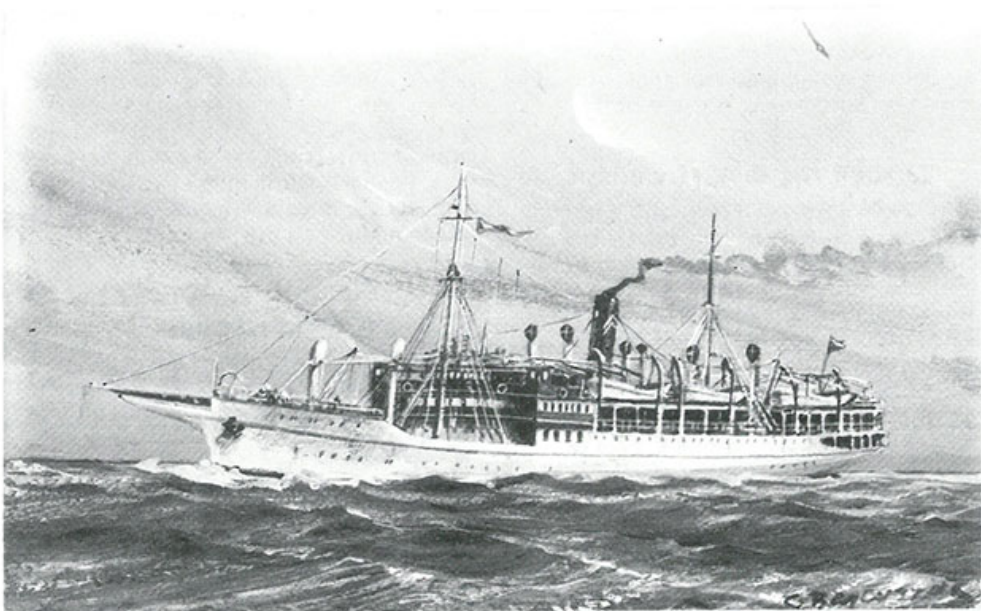
- Πρόστιμο 300.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιώς στον κ. Ρουσέτο Κασκαντάμη, πλοίαρχο του μέ σημαία Μάλτας φορηγού «Conquistador» γιά ρύπανση έκτασης 300 τ.μ. περίπου της θαλάσσιας περιοχής της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος μέ άπόρριψη λεπτόρευστου ελαίου από τον δεξιό πλωραίο «έργάτη» έλξης κάβων.

- Ρύπανση μέ πετρελαιοειδή σε έκταση 1.000 τ.μ. περίπου προκλήθηκε στην θαλάσσια περιοχή της Νο. 3 πλωτής δεξαμενής των Έλληνικών Ναυπηγείων κατά τήν διάρκεια μετάγγισης fuel oil από τό άγγλικό δεξαμενόπλοιο Havdrott, σε πλωτή δεξαμενή ύποδοχής άποβλήτων των Ναυπηγείων.

- Τό λιμεναρχείο Πειραιά επέβαλε πρόστιμο 200.000 δρχ. στον Α' Μηχανικό του ελληνικού φορηγού «Φούρνοι II», γιά ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμένος Κερατσινίου.

Στό μεταξύ μετατάχθηκε σε Τμήμα τό Γραφείο Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος πού λειτουργεί στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς. Η σχετική άπόφαση έλήφθη λόγω των αυξανόμενων απαιτήσεων στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Οι Χριστουγεννιάτικες κάρτες του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.



Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, συνεχίζοντας μία παράδοση πολλών έτών, κυκλοφορεί καί έφέτος μία σειρά Χριστουγεννιάτικων καρτών μέ Έλληνικά καράβια έποχής.

Υπογραμμίζεται ότι τό θέμα των καρτών αυτών προσφέρεται άποκλειστικά καί μόνο από τό ΕΛ.Ι.Ν.Τ., ή όλη δέ προσπάθεια άποβλέπει στο νά τιμηθεί ή Έλληνική Ναυτιλία καί νά διατηρηθεί ή ναυτική παράδοση της χώρας.

Υπενθυμίζουμε ότι τό ΕΛ.Ι.Ν.Τ. είναι μέ κερδοσκοπική προσπάθεια καί ως έκ τούτου

τό έσοδο από τή διάθεση των καρτών ενισχύει τις έν γένει μορφωτικές καί έπιμορφωτικές έκδηλώσεις του ως καί τις πάσης φύσεως έπιστημονικές έκδόσεις.

Στή φωτογραφία μία από τις κάρτες πού διατίθενται από τό ΕΛ.Ι.Ν.Τ. ή όποία εικονίζει τό έπιβατηγό «Αετός», 2.000 τον. γκρός καί ταχύτητας 18 μιλίων, της άτμοπλοϊκής εταιρίας Άποστόλου Ρίγγα. Τό «Αετός» ύπήρξε στις άρχές του αιώνα ένα από τά ωραιότερα άκτοπλοϊκά πλοία πού στόλισαν μέ τήν παρουσία τους τό Αιγαίο.



Exeter Hospital Aid Society

WORLD WIDE HEALTH PLAN FROM A BRITISH HOSPITAL AID SOCIETY

Thousands of people in all parts of the World already have private health cover with the EXETER HOSPITAL AID SOCIETY of Exeter, England.

The EXETER was founded in 1927 and is one of England's oldest established private health Organizations.

Illness or injury can strike at any time. The EXETER Health Plan provides protection against the high cost of medical treatment at an affordable subscription.

Membership of the EXETER is available to residents of Greece who are entitled to keep an account in Foreign currency in Greece or abroad.

Special features of the EXETER Health Plan are:

- Membership is open to all nationalities
- Subscription rates are NOT age related so you don't pay more just because you are older
- Persons over 65 and under 75 can also join on payment of a "once only" extra joining fee
- Wide choice of cover to meet different requirements
- Benefits available for treatment received in ANY PART OF THE WORLD up to the limits of the Scale of Cover selected
- Fast, efficient and personal claims service
- Renewal guaranteed each year up to any age — even after 75

For further information without obligation, please ask our contact office:

Manthos J. Zoides & Co. Ltd.

5, Stadiou Str. - ATHENS 105 62 - GREECE

Tel: 3246407-3246549. Telex: 214188 - Fax: 3246728

καθώς και για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων και τον περιορισμό της γραφειοκρατίας.

Με την παραπάνω μετάταξη παρέχεται έπιδραση μεγαλύτερη δυνατότητα ευελιξίας και άμεσης ενεργοποίησης στον τομέα της πρόληψης και καταστολής της ρύπανσης.

Έκλογή της κ. Α. Μπρεδήμα

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΟΚΕ) των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέλεξε όμοφωνα στο Προεδρείο του Τμήματος Μεταφορών για διετή θητεία την δρ Άννα Μπρεδήμα - Σαββοπούλου. Η δρ Μπρεδήμα - Σαββοπούλου που διατελεί μέλος της ΟΚΕ από το 1981 — είναι δικηγόρος και σύμβουλος επί διεθνών θεμάτων /ΕΟΚ της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών από το 1977.

Παραδόθηκε τό τέταρτο πλοίο - ψυγείο

Από τα Έλληνικά Ναυπηγεία παραδόθηκε τό τέταρτο πλοίο - ψυγείο που κατασκευάστηκε για τον Σοβιετικό Όργανισμό Sudo — Import.

Στην τελετή παραδόσεως παρέστησαν μέλη της κυβερνήσεως, ο πρεσβευτής της ΕΣΣΔ εκπρόσωποι της Σοβιετικής Εμπορικής Αντιπροσωπείας, εκπρόσωποι της εταιρίας Sudo — Import, διευθυντές ύπουργείων, οι τοπικές αρχές, εκπρόσωποι ναυτικών ενώσεων κ.α.

Άπέχουν οι σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ μηχανικών

Θά συνεχίσουν να απέχουν από τα μαθήματά τους, οι σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ Μηχανικών επί τη βάσει απόφασεως γενικής συνελεύσεως του. Καί υποστηρίζουν ότι ή άρνηση του ύπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη να προχωρήσει στην επίλυση των προβλημάτων τους, βοηθά τη διατήρηση κυκλώματος παραπαιδείας στο χώρο των ΚΕΣΕΝ καί δύνει τά ήδη υπάρχοντα προβλήματα.

Η σχολή σωστικών του Άσπροπύργου

Τό Όκτώβριο από την Δημόσια Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπροπύργο άποφοίτησαν 153 ναυτικοί.

Γιουγκοσλαβικό πλοίο μέ λαθρεπιβάτες

Μέ τρεις Μαροκινούς λαθρεπιβάτες κατέπλευσε στο λιμάνι της Χαλκίδας τό γιουγκοσλαβικό φορτηγό «Vijera». Μέχρι τόν άπόπλου του σκάφους οι λαθρεπιβάτες φυλάσσονται στο πλοίο μέ εϋθύνη του πλοιάρχου.

Ίαπωνικό παράσημο σε λιμενικό αξιωματικό

Τό παράσημο «Χρυσές άκτίνες», μέ ταϊνία του «Τάγματος Άνατέλλοντος Ήλίου» που άποτελεί ύψηλή διάκριση της ιαπωνικής κυ-

βερνήσεως άπενεμήθη στον αντιπλοίαρχο Λ.Σ. κ. Ε. Κουφάκη, σε άναγνώριση των ύπηρεσιών που προσέφερε κατά τόν χρόνο που ύπηρετούσε ως ναυτιλιακός άκόλουθος στην έλληνική πρεσβεία της Ίαπωνίας.

Η άπονομή έγινε από τόν πρέσβη της Ίαπωνίας στην Ελλάδα κ. Ίαμπού Γιατασούκα παρουσία του προσωπικού της πρεσβείας καί αντιπροσωπείας αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος.

Διεθνές Συμπόσιο για τίς Ευρωπαϊκές Επιχειρήσεις

Μέ τη συμμετοχή κορυφαίων Ευρωπαίων επιχειρηματιών διοργανώθηκε στο Παρίσι στις 24 Όκτωβρίου, από την Όργάνωση Enterprise et Progress, διεθνές Συμπόσιο μέ θέμα: «Η ταυτότητα της Ευρωπαϊκής επιχείρησης. Πρός ένα Ευρωπαϊκό πρότυπο επιχείρησης».

Κύριο θέμα των εργασιών του Συμποσίου ήταν ή συμβολή του άτόμου ως εργαζομένου στη νέας μορφής εξελισσόμενη ευρωπαϊκή επιχείρηση καθώς καί οι προοπτικές στις σχέσεις εργοδοτών καί ευρωπαϊκών συνδικάτων. Στο σημείο αυτό ο γνωστός γάλλος επιχειρηματίας κ. Antoine Riboud (πρόεδρος της BSN) υποστήριξε ότι ή ιδιαιτερότητα της Ευρώπης σε θέματα συνδικαλισμού δέν επιτρέπει την δημιουργία επιτυχημένων μικτών επιχειρήσεων μέ άμερικανικές καί ίδιως ιαπωνικές εταιρίες. Ό κ. Riboud σημείωσε ότι καί μέσα στον ευρωπαϊκό χώρο ύπήρχε πρόβλημα συνεργασίας αλλά μετά την πτώση του τείχους του Βερολίνου οι συνθήκες άλλαξαν. Μέχρι πρό τινας, σε επίπεδο επιχειρήσεων, ή Ευρώπη διαιρείτο σε χώρες μέ συνδικάτα μαρξιστικής φιλοσοφίας (Γαλλία, Ίσπανία, Ίταλία) καί σε χώρες μέ μη μαρξιστικά συνδικάτα (Γερμανία).

Μέ την «πτώση» του μαρξισμού καθίσταται εύκολότερη ή συνεργασία μεταξύ Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων από άποψη εργατικών δικαιωμάτων καί συνδικαλιστικών αξιώσεων, κατέληξε ο Γάλλος επιχειρηματίας.

Από Έλληνικής πλευράς μίλησε ο έφοπλιστής καί μέλος του Δ.Σ. του ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος κ. Νικόλαος Α. Βερνίκος, ο όποιος τόνισε ότι όπως οι Έλληνες έφοπλιστές μέ την εύκαμψία καί προσαρμοστικότητα τους σε όλες τίς επιχειρηματικές καταστάσεις, σε συνδυασμό μέ την πολιτιστική τους παράδοση, κατάφεραν να δημιουργήσουν τόν μεγαλύτερο έμπορικό στόλο του κόσμου σε καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, έτσι καί τό μοντέλο της Ευρωπαϊκής επιχείρησης πρέπει έκμεταλλευόμενο τη πολύμορφη πολιτιστική κουλτούρα της Ευρώπης να μένει εύκαμπτο ώστε ή Ευρωπαϊκή επιχείρηση να γίνει πρώτη στον κόσμο.

Η νέα διοίκηση των άσυρματιστών

Η νέα διοίκηση που προήλθε από τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες στην Πανελλήνια Ένωση Ραδιοτηλεγραφετών καί Ραδιοηλεκτρονι-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Μέ την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 14 Νοεμβρίου, 1990.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	144.00	265.00
Γένοβα	148.00	338.00
Άμβούργο	152.00	295.00
Χάβρη	154.00	320.00
Πειραιάς	146.00	314.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	152.00	380.00
Σουέζ	152.00	380.00
Τζέντα	161.15	317.21
Ράς Τανούρα	154.51	295.74
Ήν. Άραβ. Έμιρ.	146.00	335.00
Νταμάν	161.81	395.74

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	173.00	335.00
Ντακάρ	164.00	330.00

Λάς Πάλμας	140.00	320.00
Θέουτα	140.00	320.00
Μάλτα	158.00	340.00
Ντάρμπαν	147.00	380.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	140.00	340.00
Σίδνεϋ	178.00	365.00
Χόγκ Κόγκ	157.00	319.00
Σιγκαπούρη	140.00	300.00
Τόκιο	163.00	365.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	146.00	299.00
Ν. Ύορκ	168.00	304.00
Χάμπτονς Ρόουντς	166.00	295.00
Χιούστον	146.00	263.00
Ν. Όρλεάνη	144.00	260.00
Λός Άντζελες	180.00	300.00
Κρίστομπαλ	168.00	323.00
Ρίο Ίανέιρο	186.50	390.00
Μπουένος Άϊρες	189.00	325.00
Μοντεβιδέο	188.00	380.00

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

κών 'Αξιωματικών 'Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Ρ.Α.Ε.Ν.), συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Κων. Κλήμης, αντιπρόεδρος Θωμ. Δήμας, γενικός γραμματέας Πρόδρ. 'Αβανίδης, ταμίας Δημ. Νικήτας και Σύμβουλοι Βασ. Καμης, Παν. Σπερνοβασίλης, Γεώργ. Κολόμβος, 'Ανδρ. Σαπνός, 'Ελένη Βαρνάβα, Κων. Κάρλος, 'Αθαν. Μανωλίδης, Μεν. Παπαδημητράτος, Γεωργία Κασταία, 'Ηλ.Τραγός και Θεόδ. Κετσάας.

Ο κ. Δ. Καλαπόδης αντιπρόεδρος του ΤΑΝΠΥ

'Αντιπρόεδρος του Ταμείου 'Ασφαλίσεως Ναυτικών Πρακτόρων και 'Υπαλλήλων (ΤΑΝΠΥ) εξέλεξε ο κ. Δ. Καλαπόδης, πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου 'Ατμοπλοϊκών και Πρακτορειακών 'Υπαλλήλων.

Στό νέο διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΝΠΥ συμμετέχει και ο γεν. γραμματέας του Π.Σ.Α.ΠΥ. κ. Χ. 'Αθανασόπουλος.

Διεθνές Συνέδριο 'Επιμόρφωσης 'Αλιέων

Στό Εύγενίδειο 'Ιδρυμα θα πραγματοποιηθεί μεταξύ 3-5 Δεκεμβρίου, διεθνές Συνέδριο 'Επιμόρφωσης 'Αλιέων, τό οποίο διοργανώνει η Εύρωπαϊκή Κοινότητα και τό Εύρωπαϊκό 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και 'Ερευνας σε συνεργασία μέ τό 'Υπουργείο Γεωργίας (Διεύθυνση Θαλάσσιας 'Αλιείας), τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας, τό 'Υπουργείο Αιγιάου, τήν 'Αγροτική Τράπεζα (Τμήμα 'Αλιείας), 'Αλιευτικές 'Ενώσεις και Συνεταιρισμούς, τό περιοδικό «'Αλιευτικά Νέα», τό 'Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων 'Ερευνών και τό 'Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας.

Τά αυτοκίνητα τών ναυτικών

Παρετάθη μέχρι τίς 31 Δεκεμβρίου, ό χρόνος τελωνισμού τών αυτοκινήτων τών ναυτικών πού έληξε τίς 23 Σεπτεμβρίου.

Τό μέτρο αυτό ίσχύει γιά τά αυτοκίνητα πού έχουν εισαχθεί στή χώρα μας, μέ όποιοδήποτε τρόπο μέχρι τίς 20 Σεπτεμβρίου.

'Υπενθυμίζεται ότι από τίς 24 Σεπτεμβρίου, οί ναυτικοί, μπορούν νά τελωνίσουν άτελώς, μόνο άντρρυπαντικά αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας.

Τό 6ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι

'Από 17 έως 25 Νοεμβρίου 1990, θά πραγματοποιηθεί τίς εγκαταστάσεις τής Διεθνούς 'Εκθέσεως Θεσσαλονίκης τό 6ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι '90.

Εισαγωγή Κυπρίων και άλλοδαπών στίς ΑΔΣΕΝ

Μέ απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη εισάγονται στίς 'Ανώτερες Δημόσιες Σχολές 'Εμπορικού Ναυτικού 17 Κύπριοι και άλλοδαποί σπουδαστές. 'Από αυτούς τέσσερις εισάγονται στήν ΑΔΣΕΝ Μηχανικών 'Αστροπύργου, από δύο στίς ΑΔΣΕΝ/ Πλοίαρχων 'Αστροπύργου, Κύμης, Οίνουσών, Σύρου και Μηχανικών Χανίων και Νέας Μηχανιώνας και ένας στήν ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων Μηχανιώνας.

Οί εισαγόμενοι στή Σχολή Λιμενικών Δοκίμων

Στίς εξετάσεις γιά τήν κατάταξη Δοκίμων

Σημαιοφόρων στό Λιμενικό Σώμα πέτυχαν οί Κων. Πουλής, Γεώργ. Ρουμανάς, Δημοσθ. Παπαλεονάρδος, Γ. Πατέλης, Νικ. 'Αρμπουνιώτης, Παν. Σαπνός, Γεώργ. Σταυρόπουλος, Εύάγ. Τζανακόπουλος, Γεώργ. Μανωλούδης, 'Ιωάν. Κοντόπουλος, Στ. Χαλδαίος, 'Αν. Τσάκος, 'Αν. Βαρελάς, Γεώργ. Κασσανδρινός και Παν. Γκούφας.

'Επιλαχόντες: Κων. Μυλωνάκος, Μιχ. Μανωλεδάκης, Νικ. Μεταξάς, Νικ. Βεργαδής, Κων. Δεμερτζής, 'Αλ. Καρακούλιας και Γεώργ. Χαλιάνος.

Τό επίδομα άρχιθαλαμηπόλων

Κυρώθηκε από τόν 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη τό συμφωνητικό μεταξύ τής 'Ενώσης 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων και τής Πανελληνίας 'Ενώσης Θαλαμηπόλων Ε.Ν. μέ τό όποιο χορηγείται στούς άρχιθαλαμηπόλους τών τουριστικών και τών μεσογειακών επιβατηγών πλοίων επίδομα 7.000 δρχ. από 1.5.90.

Τό έν λόγω επίδομα θά ένσωματωθεί από τίς 29.12.90 στόν βασικό μισθό τών άρχιθαμηπόλων.

Τραυματισμός ναυτικού

Στό άριστερό του μάτι τραυματίστηκε στίς 7 Νοεμβρίου από καυστικό ύγρό ό Παναγ. Μπάτσιος, λιπαντής στό φορτηγό πλοίο «'Αντζουλέτα», ένώ τό σκάφος περνούσε από τό στενό τών Κυθήρων.

Τό σκάφος κατέπλευσε στόν όρμο Βάτικα Λακωνίας από όπου ό τραυματισμένος ναυτικός μεταφέρθηκε στό Νοσοκομείο Σπάρτης όπου και παραμένει γιά νοσηλεία.

Πειρατική επίθεση στό φορτηγό «'Αναστασία»

Πειρατική επίθεση δέχθηκε στίς 8 Νοεμβρίου τό φορτηγό «'Αναστασία» ένώ βρισκόταν στή ράδα του λιμανιού τής Σιγκαπούρης. Οί πειρατές πού ήταν όπλισμένοι άφου άκίνητοποιήσαν τόν πλοίαρχο κ. Ματθαίο Κάκαρη και τό πλήρωμα, λήστεψαν τό ταμείο του πλοίου, άλλα από τό πλήρωμα δέν έπαθε κανείς τίποτα.

Τό περιστατικό άνέφερε στό ΥΕΝ ό πλοίαρχος του σκάφους.

Νέα έρευνητική μονάδα PVC από τήν ΕΚΟ — ΧΗΜΙΚΑ Α.Ε.

'Η νέα όλοκληρωμένη έρευνητική μονάδα παραγωγής PVC (pilot plant) τής ΕΚΟ— ΧΗΜΙΚΑ Α.Ε. άρχισε κανονικά τή λειτουργία της στό βιομηχανικό συγκρότημα τής εταιρίας στή Θεσσαλονίκη.

Στόχος τής νέας μονάδας είναι ή ανάπτυξη τεχνολογίας γιά νέες μεθόδους παραγωγής βελτιωμένων ποιτήτων PVC, γιά νέα πιό ανταγωνιστικά προϊόντα και καλύτερη έξυπνέρτηση τών πελατών τής εταιρίας.

'Η επένδυση αυτή, ύψους 200 έκ. δρχ. μών περίπου, είναι αποτέλεσμα τής ένεργου συμμετοχής τής ΕΚΟ—ΧΗΜΙΚΑ στό πρόγραμμα Brite τής ΕΟΚ. Τό ήμισυ περίπου τής χρηματοδότησης πρόέρχεται από Κοινοτικούς πόρους.

Στό συγκεκριμένο πρόγραμμα συμμετέχουν έπίσης, τό 'Ινστιτούτο Τεχνικής Χημικών Διαργασιών του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, τό Πανεπιστήμιο του Bradford 'Αγγλίας, καθώς και ή άγγλική χημική εταιρία Courtaulds. 'Ετσι, επιτυγχάνεται στενή συνεργασία άνάμεσα στή βιομηχανία και τά

Πανεπιστήμια στόν τομέα τής έφαρμοσμένης τεχνολογικής έρευνας.

'Ας σημειωθεί ότι ή ΕΚΟ-ΧΗΜΙΚΑ Α.Ε. είναι ή μόνη πετροχημική βιομηχανία στή χώρα μας, μέ πρωταγωνιστικό ρόλο στήν έγχώρια αγορά PVC. 'Η ύποκατάσταση εισαγωγών καθώς και οί έξαγωγές PVC, άποφέρουν συναλλαγματικό όφελος γιά τήν έντική μας οίκονομία περίπου 25 έκ. δολλαρίων τό χρόνο.

Προαγωγές και μεταθέσεις λιμενικών άξιωματικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν στό βαθμό του πλοίαρχου ό αντιπλοίαρχος Βασίλης 'Αντύπας, στό βαθμό του πλωτάρχου ό υποπλοίαρχος Διον. Τριγκάλας και στό βαθμό του ύποπλοίαρχου ό άνθυποπλοίαρχος Παναγ. Σκάκκος.

'Εξάλλου από τό 'Υπουργείο άνακοινώθηκαν οί κατωτέρω τοποθετήσεις πλωταρχών: Ε. Κλειώση στό Δημόσια Λύκεια 'Εμπορικού Ναυτικού, Ε. Μαργωμένου στήν ΑΔΣΕΝ Σκαρμαγκά, και Γεώργ. Πανταζή στή Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Κυκλοφόρησε τό Δελτίο 'Ενημερώσεως και 'Επικοινωνίας τής 'Ενώσεως 'Ασφαλιστικών 'Εταιριών γιά τό τρίμηνο 'Ιουνίου — 'Ιουλίου — Αύγουστου όπου περιλαμβάνονται οί άπόψεις τών ασφαλιστικών έταιριών γιά τόν έκσυγχρονισμό τής ασφαλιστικής νομοθεσίας, ρεπορτάζ γιά τά προβλήματα τής ασφαλιστικής αγοράς και παρουσίαση τών προβλημάτων τών ασφαλιστικών έπιχειρήσεων.

ΜΙΝΟΥ Δ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ «'Η ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΠΟΥ ΕΖΗΣΑ»

'Ο γνωστός μελετητής τής ιστορίας του Αιγύπτου 'Ελληνισμού, κ. Μίνος Κομνηνός έτοιμάζει από καιρό ένα πολύ σημαντικό βιβλίο μέ τόν τίτλο «'Η Αίγυπτος πού έζησα», οί σελίδες του όποιου καταγράφουν τίς άναμνήσεις, τά βιώματά του άλλα περιλαμβάνουν και σημαντικά άγνωστα σε πολλούς στοιχεία από τό πέρασμα τών 'Ελλήνων από τήν Νειλοχώρα. 'Η έκδοση του βιβλίου αυτού πραγματοποιείται χάρις στήν χρηματοδότηση μερικών διακεκριμένων Κασιωτών έφοπλιστών.

Είναι ένα βιβλίο τό όποιο θά θυμίσει στούς Αιγυπτιώτες πολλά και θά τους άποκαλύψει σελίδες πού άγνοούν και ακόμη στό ευρύτερο άναγνωτικό κοινό θά προσφέρει μιά μαρτυρία γραμμένη μέ άγάπη και μέ γνώση. Τό βιβλίο άναφέρεται, όπως είναι φυσικό και στό Κασιώτικο στοιχείο όπου ό συγγραφέας είχε κι αυτός τήν δική του μικρή πατρίδα, όπως όλοι οί Αιγυπτιώτες, τήν Κάσο κι έτσι λοιπόν ήταν φυσικό αρκετές σελίδες του βιβλίου νά άναφέρονται στούς Κασιώτες πού άλλωστε μέ τήν κυριαρχία τους στή διώρυγα, στό Πόρτο, στό Σουέζ και στίς άλλες πόλεις, μπορούμε νά πούμε ότι ξεχωρίζουν.

'Όσοι ένδιαφέρονται νά προεγγραφούν γιά τήν άπόκτηση του βιβλίου νά επικοινωνήσουν μέ τόν κ. Κομνηνό, στό τηλέφωνο 4525546.

Επιτυχημένες διασώσεις του Οίκου Τσαβλίρη

Ο γνωστός Έλληνικός Οίκος ναυαγιαυρετών συνέχισε την προσφορά του στην ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας, προσθέτοντας όκτω μεγάλες επιχειρήσεις διάσωσης πλοίων τούς τελευταίους μήνες.

Τό ρυμουλκό «Απόλλων» ισχύος 6.000 HP, μέ περιοχή δράσης τήν Έρυθρά Θάλασ-

σα, άφου ρυμούλκησε τό άκυβέρνητο πλοίο-ψυγείο «Γουίντφωλ» στό λιμάνι του Τζιμπουτί, έσπευσε κατόπιν σέ βοήθεια του φορτηγού «N. Μερσίνη» άνοικτά τής Σοκοτρά και τό συνόδευσε μέχρι τό Τζιμπουτί.

Τό ρυμουλκό «Μέγας Άλέξανδρος» μέ περιοχή δράσης τήν Άνατολική Μεσόγειο, άφου ρυμούλκησε στή Νάπολη τό άκυβέρνητο μπάλκερ «Αϊντήαλ Γκάβελ», προσέφερε

βοήθεια στό έγκαταλειμένο και υπό κλίση φορτηγό «Βενέτα» και τό ρυμούλκησε μέ ασφάλεια στήν Καλαμάτα.

Σέ άλλες επιχειρήσεις διάσωσης ο Οίκος Τσαβλίρη ανέλαβε τήν αποκόλληση του μπάλκερ «Σάν Τζών Ι» που είχε προσαράξει έμφορτο σιτηρών στό Κίγκστον καθώς και του μπάλκερ «Zonguldak Z» που είχε προσαράξει στίς άκτές τής Δανίας.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	Έλληνική	10.996	1979	Κατά τό ταξίδι από Νιούκαστλ γιά Ν. Πλύμουθ τόν Όκτώβριο, υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας.
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	Έλληνική	12.238	1978	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Kathrine Sif» στόν Πειραιά, στίς 4/11.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Έλληνική	12.701	1968	Προσάραξε στο Μπάνκο ντά Πανέλα στίς 5/11 και άποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκού χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	Έλληνική	8.750	1977	Κατά τόν απόπλου από Μπρέμερχαβεν στίς 31/10, έμεινε άκυβέρνητο και προσέκρουσε σέ ναύδετο και υπέστη ρήγμα και εισροή ύδάτων.
ΣΟΦΙΑ	Κυπριακή	2.712	1968	Προσάρξε στόν π. Όρινόκο στίς 30/10 και άποκολλήθηκε μέ τήν συνδρομή ρυμουλκού στίς 1/11.
ΤΗΝΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	Κυπριακή	12.376	1973	Κατά τήν φόρτωση στό Ρίο Γκράντε, στίς 31/10 υπέστη ζημιές σέ γερανό.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	22.172	1984	Υπέστη πυρκαϊά στή μηχανή στίς 5/11 και κατευθύνθηκε πρός Ναγκόγια.
ΒΑΚΗΣ Τ.	Κυπριακή	25.232	1971	Επιθεωρήθηκε στήν Άμβέρσα στίς 9/11 συνεπεία βλάβης στήν κυρία μηχανή.
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	Κυπριακή	8.896	1974	Συγκρούστηκε μέ τό όχηματαγωγό «Montlhery» στό Πόρτ Σάϊδ στίς 31/10.
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	Έλληνική	22.836	1968	Άνέφερε ζημιές από πρόσκρουση στή Νέα Υόρκη στίς 4/11.
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	Έλληνική	33.500	1980	Συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Tiber Ore» στό Νόρφολκ, στίς 8/11.
ΠΥΘΙΑ	Κυπριακή	65.885	1973	Υπέστη εισροή ύδάτων στό κύτος, άνοικτά του Ντάρμπαν, στίς 31/10 και κατέπλευσε στό Ρίτσαρντς Μπαϊ για έπισκευές.
Σ.Β. ΕΞΙ	Κυπριακή	13.546	1968	Προσάραξε στή Γουϊάνα στίς 18/10.

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ — ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ 150.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΣΤΑ ΠΟΙΟ ΓΝΩΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΔΩΣΤΕ ΜΑΣ ΤΑ INQUIRIES ΣΑΣ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ
ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΜΕ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ — ΤΙΣ ΠΙΟ ΚΑΛΕΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ PRINCESE CIA NAVIERA S.A.
ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
ΤΗΛ.: 4825.810/13, ΤΛΧ: 21-2601, FAX: 4825.814
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟΝ ΑΡΜΟΔΙΟ κ. ΓΙΩΡΓΟ ΤΖΩΡΤΖΗ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρίς ουσιαστική διαφοροποίηση των επιπέδων των ναύλων από τα αντίστοιχα του περασμένου δεκαπενθημέρου, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τις πρώτες εβδομάδες του Νοεμβρίου έδειξε σημεία σταθερότητας, χωρίς όμως να αποκρύπτεται η σταδιακή μείωση που παρατηρείται στη ροή φορτίων ιδίως για τα μπάλκερ στο μέγεθος πάναμαξ.

Η αγορά του Ειρηνικού και της Άπω Ανατολής σημείωσε αισθητή βελτίωση καθώς πολλά ανοικτά πλοία κινήθηκαν στον Ατλαντικό όπου οι ναύλοι ήταν υψηλότεροι, με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί μία σταδιακή πτώση των ναύλων στις κλασσικές διαδρομές μεταφοράς σιτηρών από τον Αμερικανικό Κόλπο. Ήδη τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές οι ναύλοι για φορτία των 50.000 τόννων για Ιαπωνία πληρώνονται περί τα δολ. 22,50, για την Ολλανδία περί τα δολ. 11,50, ενώ από τις Δυτικές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών ο αντίστοιχος ναύλος για την Άπω Ανατολή διαμορφώθηκε στα δολ. 11,75.

Η διακίνηση φορτίων από τη περιοχή των Μεγ. Λιμένων υπήρξε απογοητευτικά περιορισμένη και τα λίγα σχετικά φορτία διοχετεύθηκαν μέσω Σαιντ Λόρενς.

Στόν τομέα του γαϊάνθρακα η σταθερή εμφάνιση εντολών από την Αυστραλία προσφέρει ελπίδες για όμαλη εξέλιξη του τομέα αυτού για το υπόλοιπο του 1990.

Περιορισμένη η δραστηριότητα στο τομέα των λιπασμάτων, με πιο χαρακτηριστικές συμφωνίες με προορισμό τη Δυτική ακτή της Ινδίας τούς 27.000 τον. από Άμβουργο στα δολ. 38 φίο και τούς 26.000 τον. από Πολωνία στα δολ. 38,70 φίο.

Στα μικρότερα μεγέθη ενδιαφέρον παρουσίασε η αγορά της Ευρώπης με αρκετές συμφωνίες που εκφράστηκαν με χρονοναυλώσεις.

Οι παρακάτω συμφωνίες είναι χαρακτηριστικές των επιπέδων της αγοράς στους βασικούς τομείς:

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ:

- 58.000 τον. από Βόρ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Σαουδ. Άραβία, δολ. 22 φίο.
- 55.000 τον. από Μισισσιππί για Ολλανδία, δολ. 12,85 φίο.
- 54.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 23 φίο.
- 52.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 22,50 φίο.
- 25.000 από Κόλπο ΗΠΑ για Αίγυπτο, δολ. 20,50 φίο.
- 25.000 τον. από Σαιντ Λόρενς για Άλγερια, δολ. 19,50 φίο.
- 23.500 τον. από Σαιντ Λόρενς για Λάγκουάιρ, δολ. 15,25 φίο.
- 20.000 τον. από Κόντινεντ για Λιβύη, δολ. 22 φίο.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:

- 100.000 τον. από Νιουκαστλ για Ένστέντ, δολ. 13.
- 80.000 τον. από Βαλτιμόρη για Μάνεϊ

Πόιντ, δολ. 6,65 φίο.

- 80.000 τον. από Ρίτσαρντς Μπαϊ για Λισαβόνα, δολ. 10.
- 80.000 τον. από Πόρτ Έλζαμπεθ για Ιαπωνία, δολ. 13,75 φίο.
- 55.000 τον. από Βαλτιμόρη για Δανία, δολ. 8,45 φίο.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ:

- 120.000 τον. από Νουαντσίμπου για Ρόττερνταμ, δολ. 4,10.
- 100.000 τον. από Νάρβικ για Ρόττερνταμ, δολ. 3,10.
- 90.000 τον. από Τουμπαράο για Γκιζόν, δολ. 7,75.

Πριν κλείσουμε την αναφορά μας στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου, αξίζει να σημειώσουμε ότι η νέα συγκομιδή σιτηρών της Σοβιετικής Ένωσης υπολογίζεται να φθάσει τους 235 εκατ. τόννους, έναντι 211 εκατ. πέρυσι, με αποτέλεσμα οι εισαγωγές των Σοβιετικών να μειωθούν κατά δύο εκατ. τόννους.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως θα διαπιστώσουν οι αναγνώστες μας διαβάζοντας τη παρακείμενη στήλη, οι χρονοναυλώσεις που συνομολογήθηκαν κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθημέρο υπήρξαν, από αριθμητικής πλευράς, ιδιαίτερα σημαντικές και κάλυψαν ένα μεγάλο αριθμό μάλκ κάρριερς, ιδίως μεγέθους πάναμαξ.

Ο ρυθμός της ναυλωτικής δραστηριότητας αναμένεται να επιβραδυνθεί τις επόμενες εβδομάδες, αν στο μεταξύ δεν σημειωθεί κάποιο εξαιρετικό γεγονός και ο Δεκέμβριος μάλλον θα διανυθεί σε χαμηλούς τόνους.

Ενδεικτικές των επιπέδων στα πάναμαξ κρίνονται οι ακόλουθες συμφωνίες ναύλωσης για περίοδο 3-5 μηνών:

- 64.900 τον. d.w. με παράδοση / επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα.
- 64.900 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ / επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.600 την ημέρα.

Στην Ευρώπη η αγορά υπήρξε καλύτερη για τα μικρότερου μεγέθους μάλκκερς όπως χαρακτηριστικά οι 22.000 τον. d.w. για Μεσόγειο στα δολ. 8.250 την ημέρα και οι δολ. 7.000 και δολ. 7.500 την ημέρα που πληρώθη-

καν αντίστοιχα για προορισμούς Έρυθρά Θάλασσα και Ινδία σε ίδιου μεγέθους πλοία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι αύξομειώσεις των τιμών πετρελαίου που σημειώθηκαν κατά το πρώτο δεκαπενθημέρο του Νοεμβρίου δεν φαίνεται να συγκινούν ιδιαίτερα τη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων, τα επίπεδα της οποίας κρίνονται σε γενικές γραμμές ικανοποιητικά.

Στόν Άραβικό Κόλπο παρά την ύπαρξη αρκετών ανοικτών VLCC's η αγορά κινήθηκε στα σταθερά επίπεδα περί τα WS 52-59, ενώ τις τελευταίες ημέρες παρατηρήθηκε ενδυνάμωση του ενδιαφέροντος για ναύλωση μεγάλων δεξαμενοπλοίων με ποικιλία προορισμών.

Στη Μεσόγειο η ύπαρξη πλεονάζοντος τοννάξ είναι έκδηλη και η διατήρηση των ναύλων στα επίπεδα άνω των WS 150 είναι κυρίως αποτέλεσμα καθυστερήσεων που παρατείνουν την απασχόληση.

Σταθερή η αγορά της Δυτ. Αφρικής με αρκετές ναυλώσεις σε φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών στα WS 97,5, ενώ εικόνα βελτίωσης παρουσίασε και η αγορά της Βορ. Θάλασσας με αρκετά φορτία των 70-80.000 τον. στα WS 145 και των 120-130.000 τον. στα WS 115.

Στην Καραϊβική, μία σειρά ναυλώσεων σε καλύτερα επίπεδα από αυτά των τελευταίων εβδομάδων, βελτίωσε τους ναύλους στα WS 140 για φορτία 75.000 τόννων, ενώ ένα φορτίο 80.000 τόννων από Μεξικό για Κόλπο Άμερικής πληρώθηκε στα WS 175.

Τα καθαρά φορτία στην περιοχή εξακολουθούν να εξασφαλίζουν υψηλούς ναύλους, γύρω στα WS 450, για φορτία 30.000 τόννων, από Καραϊβική προς Βόρειο Άμερική.

Κλείνοντας, θα αναφέρουμε τα πρόσφατα θετικά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα ο γινστός Βρεταννικός ναυλομεσιτικός οίκος, που ειδικεύεται στα δεξαμενόπλοια, Τζων Τζέικομπς.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς τους στο τέλος Οκτωβρίου 1990 το παροπλισμένο παγκόσμιο τοννάξ τάνκερς και μικτών πλοίων έφθανε μόλις τα 27 πλοία, 2.850.000 τον. d.w., εμφανίζοντας κατά τον τελευταίο μήνα αύξηση μόνο κατά ένα πλοίο.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΥΠΑΠΑΝΤΗ: Κόλπο ΗΠΑ 29.000 τον. σιτηρά Λισαβόνα, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες/6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Γιουγκοσλαβία, δολ. 14,95 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 4-12.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 70.000 τον. γαϊάνθρακες Άμβέρσα, δολ. 6,50, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 1-10.

ΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 10-20.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Ποταμό Μισισσιππί 58.000 τον. περίπου σιτηρά Λισαβόνα, δολ. 665.000 κατ' αποκοπή, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 8-15.

ΛΙΚΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 110.000 τον. γαϊάνθρα-

κες Ρόττερνταμ και Άμβέρσα, δολ. 8 φίο, δύο λιμάνια εκφόρτωσης, φόρτωση κλίμακα/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρίου 20 - Δεκεμβρίου 4.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,25 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 10-15.

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ: Ποταμό Μισισσιππί 56.500 τον. γεννήματα Άμστερνταμ, δολ. 12,12 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 1-3.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Ύμουιντεν, δολ. 6,15, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 25-30.

ΧΑΝΤΕΡ: Σαιντ Λόρενς 25.000 τον. γεννήματα Άλγερια, δολ. 19,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Νοεμβρίου 15.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 40 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 31 — Νοεμβρίου 5.

ΚΑΜΑΡΙ: Τουμπαρά 120.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 11,25, φόρτωση κλίμακα/ 30.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-15.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.: Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 60.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 13,75 φίο, 20.000 / 20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Νοεμβρίου.

ΜΙΣΤΡΑΛ: Πόρτ Καρτίε 62.000 τον. περίπου κριθάρι Τζέντα, δολ. 19,50 φίο, επιπλέον ασφάλεια για λογαριασμό πλοιοκτήτη, 5 ημέρες/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5-15.

ΜΙΧΑΛΗΣ Β.: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 20,50 φίο, 5 ημέρες/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 19-26.

ΝΕΦΕΛΗ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 23 φίο, 10.000/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΑΡΚΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 22,50 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 25 — Δεκεμβρίου 5.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Ρίτσαρντ Μπαίη 60.000 τον. γαϊάνθρακες Λισαβώνα, δολ. 10, φόρτωση κλίμακα/ 6.500 τον. εκφόρτωση, Νοέμβριο.

ΝΤΟΒΕΡ: Γκέντ ή 'Αμβέρσα 20.000 τον. κριθής σέ σάκκους Λιβύη, δολ. 22 φίο, 2.500/700 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Νοεμβρίου 20.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: Χάμπτον Ρούντς 73.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 7 φίο, 2 1/2 φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Νοεμβρίου 15-18.

ΤΡΙΑΙΝΑ: Πολωνία 26.000 τον. λιπάσματα Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 38,70 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-20.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 22,75 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 24-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΠΗΛΙΑΔΑ: 20.850 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμμούργο, Νοεμβρίου 5-10, επαναπαράδοση Μαουρίσιους, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.200 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Γκέντ, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.450 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.500 τον. δ.ω. του 1970, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρίου 10-20, ταξίδι μέσω Γιουγκουλαϊας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΙΝΑΧΟΣ: 50.900 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρίου 1-10, ταξίδι Μεσογείου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.250 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.250 τον. δ.ω. του 1973, παράδοση Βανκούβερ Νοεμβρίου 10-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.650 την ημέρα, πλέον δολ. 167.500 για πλοίο υπό έρμα.

ΝΑΝΙ: 27.400 τον.δ.ω. του 1978, παράδοση ποταμό Μισισσιππί άμεση, επαναπαράδοση Ταϊλάνδη, δολ. 10.100 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 129.880 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Ρότερνταμ Νοεμβρίου 8-15, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ /Σκώ, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΠΟΝΤΟΥΣ: 64.400 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρίου 14-18, ταξίδι μέσω Μεσογείου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.800 την ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 29.000 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάκς άμεση, επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΤΕΣΜΑΝ: 65.000 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Νοεμβρίου 12-19, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον

ον άμοιβής δολ. 167.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.900 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Μαμμόν Νοεμβρίου 5-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.540 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ μέσω Νοεμβρίου, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον δολ. 280.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.100 τον. δ.ω. του 1986, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοέμβριο, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα, πλέον δολ. 350.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΡΤΕΜΗΣΙΟΝ: 21.730 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμμούργο άμεση, επαναπαράδοση 'Ανατολ. 'Αφρική, δολ. 5.650 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Φλάσσιγκ άρχες Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 37.500 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Γιβραλτάρ 'Οκτωβρίου 27-30 ταξίδι μέσω Σαϊντ Λόρενς καί 'Αλγερίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.800 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση Κόντινεντ, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 9.000 την ημέρα σε συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 64.000 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη/ Νοεμβρίου 10-20, ταξίδι μέσω Μορμουγκά με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ: 72.000 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Αυστραλία Νοεμβρίου 15-22, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 68.700 τον. δ.ω. του 1989 παράδοση 'Ιαπωνία ένα κυκλικό ταξίδι Κέδρος 'Αϊλαντ, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 68.850 τον. δ.ω. του 1971, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Πόρτ Καμσάρ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 35.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 14-21, ένα κυκλικό ταξίδι Δυτικής άκτις ΗΠΑ, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.200 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 11-16, ένα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΑΝΙΜΑΡ: 19.300 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Σαϊντ Λόρενς Νοεμβρίου 15-22, επαναπαράδοση Κόντινεντ/ΗΒ, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ: 29.600 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμμούργο Νοεμβρίου 10-13, ταξίδι μέσω Τουρκίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 28.700 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Απω 'Ανατολή Νοεμβρίου 12, ένα κυκλικό ταξίδι Ρόμπερτς Μπάνκ, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.600 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση 'Ορν μέσω Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτις Νότιας 'Αμερικής με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΡΚΑΔΙΑ: 22.600 τον.δ.ω. του 1973, παράδοση Κωνσταντίνζα Νοεμβρίου 7-14, ταξίδι 50 ημερών με επαναπαράδοση Δυτική 'Αφρική, δολ. 5.525 την ημέρα.

ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ: 43.100 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Νότιο Βραζιλία Νοεμβρίου 20-30, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.200 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Καζαμπλάνκα Νοεμβρίου 15-20, ταξίδι μέσω Δυτικής 'Αφρικής με επαναπαράδοση Δυτική άκτις ΗΠΑ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ: 64.200 τον. δ.ω. του 1987 παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Νοεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΧΣΠ ΓΚΛΟΡΥ: 65.700 τον. δ.ω. του 1989, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμμούργο Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Νάρβικ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΚΑΛΗ Λ.: 60.850 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Κασίμα Νοεμβρίου 10-20, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 26 — Δεκεμβρίου 6, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τον. δ.ω. του 1982, παράδοση Κόντινεντ άρχες Νοεμβρίου, ταξίδι 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.600 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.400 τον. δ.ω. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 10-20, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 8.550 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΡΗΝΤΟΣΙΠ Λ.: Ζιρκού και Ράς Τανούρα 275.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 60, Νοεμβρίου 11.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πούντα Καρντόν 37.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 250, Νοεμβρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Κοατζακόλκος 67.000 τον. Μπατόν Ρούζ, WS 160, Νοεμβρίου 9.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Πουέρτο Λά Κρούζ 68.500 τον. Σαϊντ Τζέιμς, WS 142,5, Νοεμβρίου 11.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΞΣ: Τουρκία 27.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 330, άμεση.

ΑΦΘΟΡΟΣ: Λιβύη 50.000 τον. Πόρτ Σουδάν, δολ. 510.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρίου 13.

ΝΙΚΗ: Λιβύη 78.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 107,5 Νοεμβρίου 13.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: 'Αρζού 60.000 τον. Αύγουστα, WS 127,5, Νοεμβρίου 15.

ΑΡΑΜΙΣ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 102,5, Νοεμβρίου 6.

ΚΙΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 125, Νοέμβριο.

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ 3: Σιντί Κερίρ 120.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 77,5, Νοεμβρίου 12.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Ράς Τανούρα 255.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 55, Νοεμβρίου 10.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: 'Αγκόλα 50.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 235, όψιόν Μεσόγειο WS 240, Νοεμβρίου 10.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Κουά 'Ιμπόε 125.000 τον. Λαβέρα, WS 107,5, Νοεμβρίου 12.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ: 'Ελ Παλίτο 30.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτ Τρέισ, WS 310, Νοεμβρίου 8.

ΠΩΛΙΝΑ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά Φλόριντα, WS 470, Νοεμβρίου 7.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: 'Ανατολ. άκτις Μεξικού 65.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 135, Νοεμβρίου 2.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Περσικό Κόλπο 295.000 τον. Βραζιλία, WS 50,5, Νοέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ: Περσικό Κόλπο 305.000 τον. Δυτικές όψιν, WS 48,5, Νοέμβριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: Λάμπουαν 68.000 τον. μέρος φορτίου Νοτ. Κορέα, WS 137,5, Νοέμβριο 10.

ΑΞΠΙΛΟΣ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 125, Νοεμβρίου 4.

ΚΥΜΩ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. ΗΠΑ, WS 97,5, Νοέμβριο.

ΝΟΤΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. μέρος φορτίου ΗΠΑ, WS 97,5, Νοέμβριο.

ΜΑΡΙΝΕΡ: Κάργκ 'Αϊλαντ 255.000 τον. Δύση, WS 49, άμεση.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Πουέρτο Μιράντα 66.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 150, άμεση.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Τζεμπέλ Ντάνα 82.000 τον. Κβινάνα, WS 107,5, Νοεμβρίου 13.

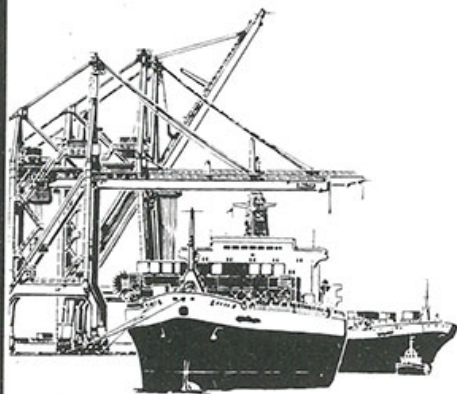
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Κβινάνα, WS 110, Νοεμβρίου 13.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 69, Νοεμβρίου 22.

SPYROS KARABETSOS

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

NAFTIKA CHRONIKA



INCREASED INCIDENTS

Several reports from members on piracy and armed assaults on crews and vessels, have prompted BIMCO, The Baltic and International Maritime Council, to launch strongly worded protests to port authorities in Singapore and Rio de Janeiro, and to the Ethiopian government.

The latest incident in Singapore took place in the Phillip Channel where a vessel was boarded by five pirates armed with knives and swords. The lookout on the poop was overpowered, tied up and taken to the bridge where the second officer was also overpowered. The pirates forced the Master to open the ship's safe. After tying up the Master and two other crew members, the pirates abandoned the ship taking money and personal belongings.

In Rio de Janeiro a combined container/ passenger carrier was attacked by robbers armed with guns whilst alongside a berth within port limits. At gunpoint they locked up the first officer and watchmen on duty in a deckhouse. The intruders broke the seal on a container with toys and gifts, and transferred part of the contents to a boat laying alongside.

Finally, in Ethiopia, reports of attacks in the Massawa area continue.

BIMCO is deeply concerned about the spread of piracy and armed assaults on commercial vessels which the increasing amount of reports from members clearly indicate. The organization strongly urges the involved port authorities and governments to undertake immediate and effective arrangements to prevent future incidents.

A SUITABLE CLIMATE

The Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides, during his recent trip to London, was able to explain to the London-based shipowners the measures the government is taking to make Greek shipping more competitive. 150 members of the Greek Shipping Cooperation Committee who listened to him during a luncheon in his honour took good note of his remarks.

But will this help the much-needed

«repatriation»?

It is difficult to say.

It is to be noted that the Committee president, Mr. Yannis Hadjipateras, in his welcoming speech, pointed out the necessity for creating a suitable climate in which «repatriation» could take place, a climate which goes beyond measures for reducing the running costs of Greek-flag ships.

VISIT TO THE U.S.

The third consecutive visit to the U.S. of a delegation from the Greek Shipowners' Union will take place this month. The delegation will be headed by the president of the GSU, Mr. Stathis Gourdomichalis and will meet with members of the U.S. Congress's maritime affairs committee, members of the Federal Maritime Commission, Coast Guard officials and other.

While in the States, the delegation will also attend a lecture at the Onassis Center for Hellenic Studies at New York University entitled «Greeks and the Sea». Mr. Mathios Los will also speak on behalf of the GSU on «The Development of Greek Shipping After the War».

SECOND THOUGHTS

The Gulf crisis is causing many shipping firms to have second thoughts about ordering new tonnage. Cases in point are Evergreen which, after having announced the building in Japan of 20 container ships of 4000 EVP, now says it has postponed signature of the final contract which was due to be signed at the end of the year. The same applies to Yang Ming Marine concerning 11 units of 3500 EVP which it was to build at the China Shipbuilding Corp. yards.

These firms have also reduced their Middle East lines considerably, cancelling calls to Jeddah on the Asia line and restricting them to bi-monthly calls on the European line.

400 NEW SOVIET SHIPS

According to Tass, the Soviet Union intends to renew its merchant fleet with 400 new vessels of various types and sizes. Of this total, 132 ships will be built abroad, accounting for about 2.5 million dwt. A special capital fund has been set up to finance the renovation which is expected to take five years.

The financing is expected from foreign banking groups and the total amount is estimated at around 4 billion dollars. The idea for this project came

from the Council of Merchant Shipping which is a newly-established body. It is made up of members of the administration, representatives of the seamen's union, of shipping firms and of harbour boards. It now remains to be seen what banking groups will be interested.

According to Lloyds Register, the Soviet fleet at the end of 1989 consisted of 6,555 ships of 24.8 million grt and 29.2 million dwt. representing 6.3 of world tonnage.

THE SECOND REGISTER IS NOT ENOUGH

Although a privileged, second register has existed in West Germany for the past 18 months and has been hailed as the cause for the recovery of German merchant shipping, many believe it will not be enough to prevent German ships from being transferred to foreign flags.

Admittedly, the second register has given German owners a greater latitude in solving their manning problems and reducing running costs. But the German Shipowners' Association has pointed out repeatedly that the second register is only one and not the only measure required to solve their problems. The other problems are the decline in the value of the dollar, the crisis in the Gulf and low freight rates all of which have deeply affected their balance sheets.

ENGINE AND STEERING GEAR FAILURES IN THE SUEZ CANAL

Following two recent incidents in the Suez Canal involving failure of steering gear which resulted in oil spillage and environmental damage the Suez Canal Authority (SCA) expresses again its concern to the International Chamber of Shipping (ICS) about the growing number of engine and steering gear failures occurring while vessels are transiting the Canal. Such incidents may give rise to substantial environmental disaster in the future, therefore SCA stresses the importance of ensuring that engines and steering gear are maintained in good working order to avoid those inci-

dents and subsequent delays in Canal transit.

ASRY APPOINTS NEW GENERAL MANAGER

The Arab Shipbuilding and Repair Yard of Bahrain has announced the appointment of Mr. Hans Frisk, until recently Managing Director of Karlskrona Varvet of Sweden, as General Manager and Chief Executive of ASRY. He will take over in early November from Mr. Antonio Machado Lopes who has been with ASRY since the Yard was inaugurated in 1977.



After graduating from the Royal Technical University of Stockholm Mr Frisk joined Stal Laval and became the head of their navy ship propulsion design department before joining Eriksberg, one of the largest Swedish shipbuilding and repair yards in 1963. As head of the design function he directed the design of VLCCs, product and chemical tankers, reefers and Ro-Ro vessels. He was also responsible for strategic planning and led the installation of purpose designed computer systems in support of design and planning in the yard.

In 1977 Mr Frisk became Technical Director of Zenit Shipping where he gained detailed tanker operating experience and a clear insight into the requirements of budgeting and maintenance from the shipowner's viewpoint.

Appointed Managing Director of the Karlskrona Shipyard in 1980, now a profitable shipbuilding and repair yard employing 900 people, he was responsible for all aspects of newbuilding and repair of vessels which included product carriers, and dry cargo but the main part being navy vessels.

He joins ASRY at an important period in the Yard's development. Following a year of record results in 1989 when AS-

RY achieved a revenue of over \$ 46 million and an operating profit in excess of \$ 10 million with a high dry dock occupancy, the Board of Directors approved the construction of a second graving dock to complement ASRY's 500,000

SWEDISH CLUB INTRODUCES NEW 1991 RATING STRUCTURE FOR HULL

In a move designed to reduce losses incurred on its hull underwriting operations and also to protect the club's reserves, Gothenburg marine mutual, The Swedish Club, is to effect a number of very significant changes in its rating structure for the 1991 underwriting year, starting 1st January 1991.

The changes involve increases affecting both premium levels and deductibles.

The Swedish Club's Managing Director, Mr. Lars Lindfelt said: "Like everyone else in the hull market, we make losses on our hull business. Our Board of Directors, who are themselves shipowners believe it is a situation that cannot now be allowed to continue any longer.

The time has come for someone to take a stand and say enough is enough — and this is what our Board has decided to do.

It is not enough just to continuously complain that premium levels are so low that they cannot possibly cover claims — but at the same time do nothing. The bullet has to be bitten in the hull market in just the same way as it has already been bitten in the P & I market, which has seen substantial increases in calls right across the board.

We very much hope that all markets in the hull business — who privately agree with us that huge losses are being incurred — will have the courage to follow our lead and write hull risks for next year at rates that are considerably more realistic than they are at present.

Key changes introduced by the Swedish Club are:

Deductibles

All deductibles will be increased by a minimum of US\$15,000 (or the equivalent) for each and every claim unless the deductible already in existence is in excess of US\$ 100,000.

Premiums

Each vessel's net PA premium will be increased by a minimum of US\$ 15,000.

Loss Records

Irrespective of these increased in deductibles and premiums, renewal terms for 1991 will continue to reflect the claims records of each fleet.

Mr Lars Lindfelt added:

"Our moves for 1991 involving as they do increases in both deductibles and

dwt facility. The new dock will have a capacity of 180,000 dwt, while consideration is now being given to the construction of a third graving dock as part of ASRY's on-going development plan.

premiums are designed to reduce the losses we sustain on our hull account — even if this initiative does lead to a reduction in our volume of hull business as a result.

In the view of our Board, this is the only responsible way forward if the members reserves are to be protected and the continued long-term health of the club ensured, and thereby protect owners against having to pay even higher premiums tomorrow.

SAO TOME AND PRINCIPE BECOMES MEMBER OF IMO

Sao Tomé and Príncipe has become the newest Member of the International Maritime Organization, the United Nations specialized agency concerned with shipping safety and the prevention of pollution from ships. It accepted the IMO Convention, which is deposited with the United Nations in New York on 9 July. IMO now has 134 Member States, and two Associate Members.

ONE MILLION - BARREL TANKERS

One million-barrel tankers, i.e. 140,000 tonners, are today the most sought-after category of medium-sized tankers. In the past five years they have risen from 16% to 20% of world tanker tonnage and now make up one third of orders for new tankers.

In early 1990 there were 382 such vessels in operation totalling 47.2 million dwt. of which 15% sailed under the Liberian flag and two-thirds were owned by independent operators. The reasons for their popularity are, first, the fact that the oil companies showed a preference for charters of half-a-million barrels or multiples of that figure, corresponding to 137,000 dwt. which, with the ship's fuel, gave the figure of 140,000 dwt. Secondly, the Suez Canal cannot take loaded ships larger than those in the 140-150,000 ton range.

Although the Gulf crisis has affected the tanker market as a whole, there are certain factors which give rise to the thought that the future of million barrel tankers is rosier than that of other sizes. These factors are a) the 13-year average age of these ships and b) the relatively high building costs of supertankers. It should be admitted, however, that

supertankers, too, have their points such as the fact that oil cargoes will come mainly from Gulf ports where supertankers are significantly more competitive.

TSVLIRIS SHOWS STRENGTH IN WORLDWIDE SALVAGE

Tsavliris Piraeus, the well known International Salvors added eight major successful salvage operations to their credit during recent months.

The Tsavliris Tug «Apollon» 6000 HP invariably stationed in the Red Sea proceeded to the assistance of the reefer «Windfall», laden with about 2200 tons frozen chickens which had become disabled off Jeddah and towed her to Djibouti under Lloyds Open Form. Subsequently she proceeded to the assistance of the «N. Mersin» laden with general cargo in trouble off Socotra and after supplying her with fuel, fresh water and provisions, escorted her to Djibouti under Lloyds Open Form.

The Tsavliris tug «Megas Alexandros» invariably stationed in the Eastern Mediterranean proceeded to the assistance of the 42.000 ton bulk carrier «Ideal Gavel», laden with about 32.000 tons soya beans which had become immobilized in the Western Mediterranean and towed her to Naples under Lloyds Open Form. Subsequently she rendered salvage services to the M/V «Veneta» laden with general cargo, including timber on deck, abandoned listing off Malta in danger of capsizing and delivered her safely at Kalamata, Greece.

Tsavliris were also engaged as primary contractors, under Lloyds Form in the refloating of the 20.000 ton bulk carrier «San John I» laden with wheat, which had stranded off Kingston, Jamaica and in the refloating of the 52.000 ton bulk carrier «Zonguldak Z» laden with about 48.000 tons iron ore which had stranded in Danish waters.

MAIN ENGINE REPAIRS BY METALOCK PORTUGAL AND BRAZIL

In July 1989, Metalock do Brasil extended their activities to Portugal with the formation of new company, Meta-

WARTSILA DIESEL INTRODUCE IN-LINE VERSION OF THE NOHAB 25

Responding to market demand, Wartsila Diesel have introduced a six-cylinder in-line version of their Wartsila Nohab 25 engine. Besides general marine and landbased applications the engine's weight/power ratio of 7.0 kg/kW makes it a contender for military and traction purposes. Also envisaged are high-pressure gas installations.

The Wartsila Nohab 6R25, as the new engine is designated, is a logical complement to the 8, 12 16-cylinder V-engines in the 25 Series, which were introduced on the market in 1986-1987. While it is a development of the same basic concept, the newcomer embodies

many original ideas and is a very modern design offering competitive performance and extended power margins.

The design process, which commenced in mid-1989, has been a cooperative venture, the first of its kind within Wartsila Diesel, in which staff from Wartsila Diesel International at Vaasa, Finland and from Wartsila Diesel at Trollhattan, Sweden worked together to bring the new model on the market.

Deliveries of Wartsila Nohab 6R25 engines will commence during the autumn of 1990. The first two engines will be installed for propulsion in an Italian cruise yacht, where comfort criteria are particularly stringent.

50 YEARS AGO

— Greece once more to the ramparts. That petty Caesar, Benito Mussolini, in his magalomania, took the steel cable of Greek resolve for the strand of a spider's web.

— From the very first moments of the great adventure we have embarked upon, all Greeks, rich and poor, have contributed financially to the struggle. Among them, Greek shipowners, renewing the tradition of 1821.

— Greece's entry into the war has secured Britain's grip on the Mediterranean and at the same time placed at Britain's disposal some valuable air and naval bases from which to deal fatal blows against Italy.

— The following Greek cargo ships were lost through enemy action: DELFIN, left sinking in the Atlantic on October 11 after being torpedoed. AINOS, sunk by gunfire in the Atlantic on October 17. GOUNARIS, torpedoed and sunk in the Atlantic on October 14. NERITOS, torpedoed by a U-boat and sunk in the Atlantic on October 20. VICTORIA, sunk off Ireland during the latter part of October. THALEIA, torpedoed in the North Atlantic and sunk during the latter part of October. VIVI, sank after striking a mine in the Mediterranean.

— Due to war restrictions, this journal will appear only on the 15th of every month.

lock Portugal. Although under single ownership, both companies operate independently whilst benefitting from shared resources and experience.

Both Metalock Portugal and Metalock do Brasil are members of the Metalock International Association and are authorised service agents for many of the major diesel engine manufacturers. Both specialise in engines of work and in the rectification of crankshafts in situ, for which they deploy teams worldwide. In situ technology permits crankshaft repairs to be effected without stripping down engines, offering major cost and time savings for shipowners.

THE «HERALD OF FREE ENTERPRISE» TRIAL

The trial of P & O Ferries and its employees, charged with manslaughter in the sinking of the «Herald of Free Enterprise» has begun in London.

The final count of the dead was 154 passengers and 38 crew members. It is the first time a company has been charged for the negligence and errors that led to a car ferry putting to sea with its doors wide open.

Besides the company, also standing trial are the master, the chief officer and the boatswain who was responsible for closing the doors.

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχαρτες - δ. = δηλώσε - ε. = εξόφασε)

(δβ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΦΥΜΙΑ...	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'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800

Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9136
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021
Α'ΙΡΗΝΗΣ 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
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)...	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638
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
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
ΑΦΑ ΣΑΝ (δ.)...	72	52440
ΑΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400
ΑΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	85	10511
ΑΦΑ ΦΕ'Ι'Θ...	84	22000

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 ΓΚΛΟΥΡ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ...	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 ΣΑΞΕΣ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΙΝΕΣ...	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222
ΑΝΑΦΗ...	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634

δ. Δαρδανέλλια 14/10	
α. Πόρτ Κέμπα 13/10	
α. Άντάλυα 4/10	
μεσογειοακής μεταφορές	
δ. Σουέζ 16/10	
ε. Φρεντερίσια 12/10	
δ. Κων/πολη 8/10	
δ. Παναμά 9/10	
δ. Ντόμπερ 17/10	
α. Πειραιά 14/10	
ε. Σαουθάμπτον 19/10	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ταρτούς 15/10	
μετ. «Lemania» (μ.)	
ε. Βανκούβερ 18/10	
ε. Γκιζόν 10/10	
α. Σ. Τζών 15/10	

α. Σετούμπα 4/10	
προς Τουμπάρδο 23/9	
προς Τρίπολη 23/9	
α. Μαμονάλ 7/10	
προς Κίνα 24/9	
ε. Πειραιά 14/10	
ε. Φουκουγιόμα 9/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 16/10	
μεσογειοακής μεταφορές	
ε. Νιούπορτ 18/10	
ε. Πάχη 9/9	
προς Λαττάκια 30/9	
ε. Πειραιά 8/10	
ε. Άμβούργο 18/10	
προς Ρουέν 24/9	
ε. Πειραιά 29/4	
προς Πειραιά 30/9	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Λίβερπουλ 7/10	
προς Δακάρ 30/9	
α. Μπουεναβεντούρα 8/10	
στην Ίντσον 11/10	
δ. Παναμά 22/9	
ε. Μανίλα 8/8	
α. Σαντάντερ 7/10	
ε. Πειραιά 18/10	
ε. Ίμνιγκχαμ 11/10	
α. Γιούροπορτ 19/10	
ε. Φόρ 17/10	
ε. Κόμπε 12/10	
α. Σιγκαπούρη 12/10	
προς Μπαγκκόκ 16/9	

προς Ίρβαν 25/7	
α. Χόγκ Κόγκ 18/10	
ε. Μπιλμπάο 14/10	
ε. Ντάρμπαρν 13/10	
προς Ουλάαν 23/9	
δ. Σουέζ 16/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 19/10	
προς Ματάνζας 30/9	
προς Ίαπωνία 19/9	
α. Φιλαδέλφεια 6/10	
α. Νιούκαστλ 14/10	
α. Φιλαδέλφεια 13/10	
προς Κασσιόγκ 23/9	
α. Πόρτ Κέμπα 2/10	
α. Τσίμα 11/10	
α. Γουέιπα 14/10	
προς Μπαντάρ Άμπας 26/8	
α. Τέμα 6/10	
προς Κοπέρ 29/9	
δ. Θέροντεϊ Άιλ. 8/10	
ε. Σαλβανόρ 14/10	
ε. Μπάνμπουρι 15/10	
προς Κουάλα Τανγιογκ 23/9	
προς Ίαπωνία 26/9	
ε. Άσάμυ 15/10	
ε. Τσιτακόγκ 1/10	
ε. Ταϊτσούγκ 21/9	
προς Ντιλσκέλεσι 30/9	
α. Φλάσιγκ 11/10	
α. Άντεν 2/10	
ε. Πόρτο Βέμοε 11/10	
δ. Σουέζ 12/10	
μετ. «Σή Κρέστ» (ε.)	
α. Πενόγκ 3/10	
α. Φαλμουθ 6/10	
ε. Σάφι 11/10	
ε. Σκούμπε 16/10	
α. Λός Άντζελες 12/10	
α. Μπιλμπάο 7/10	
α. Λός Άντζελες 6/10	
α. Άμβέρσα 18/10	
α. Ραβέννα 15/10	

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)...	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)...	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)...	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ...	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ...	77	20676
ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)...	69	46389
ΑΝΝΑ Λ...	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)...	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ...	89	70000

ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ...	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ...	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)...	77	75124
ΑΡΚΟΖΥ (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	21334
ΑΡΙΑΛ...	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

ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)...	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	85	13600
ΑΖΗΜΙΑ...	66	35001
ΑΖΚΟΝΑ...	81	30500
ΑΖΛΕ'Υ...	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)...	85	45065
ΑΣΤΥΡ...	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)...	76	28059
ΑΤΑΝΤΙΚΑ (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 ΓΚΛΟΥΡ...	77	6096
ΑΦΡΟΣ...	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ...	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑ'Ι'ΖΟ ΡΗΦΕΡ...	72	5882
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

ΓΑΛΗΝΗ...	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ...	77	39236
ΓΑΡΜΠΗΣ...	72	41164

α. Σιγκαπούρη 15/10	
α. Χέυ Πόιντ 16/10	
ε. Σιγκαπούρη 16/9	
προς Κουανγιάγκ 18/9	
προς Ντάς Άιλαντ 4/9	
α. Λός Άντζελες 6/10	
α. Γιβραλτάρ 2/10	
α. Κάδιξ 22/9	
ε. Κόμπε 13/10	
α. Μαυρίκι 2/10	
α. Φόρ 8/10	
α. Σάν Φραντσκο 11/10	
α. Παρανάγουα 3/10	
α. Μομπάσσα 15/10	
α. Τενερίφη 8/10	
α. Λός Άντζελες 17/10	
α. Σιγκαπούρη 11/10	
α. Τσίμα 5/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 15/10	
α. Κολούμπια ρίβερ 11/10	
δ. Παναμά 18/10	
α. Ν. Υόρκη 15/10	

προς Σακάντε 21/9	
α. Λομέ 10/10	
ε. Γιούροπορτ 20/10	
ε. Χάμπτον 15/10	
α. Ντάρμπαρν 2/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 15/10	
ε. Αύγουστα 17/10	
α. Φόρ 14/10	
προς Ταϊβάν 23/9	
προς Σιγκαπούρη 13/9	

προς Σιγκαπούρη 20/9	
α. Οτάρου 16/10	
έπισκευές Σιγκαπούρη 17/9	
ε. Σάνταβαλ 14/10	
α. Μπαλμπόα 11/10	
α. Πειραιά 18/10	
μεταφορές Ρεθύμνου	
δ. Παναμά 17/10	
α. Όιτα 17/10	
ε. Φρημάντλ 9/10	
α. Τσουκούμ 5/10	
ε. Καράτσι 5/9	
προς Γιοκοχάμα 8/10	

α. Δουνκέρκη 12/10	
α. Μπαχράιν 18/10	
δ. Παναμά 12/10	
ε. Κομά Μπαϊτ 13/9	
α. Σιγκαπούρη 10/10	
ναυπηγ. Άϊόι	
δ. Κων/πολη 3/10	
ε. Μπακινούγκ 5/10	
προς Ματάι 21/9	
ε. Σάρροχ 16/10	
προς Μπαγκκόκ 16/9	
ε. Χάιφα 18/10	
α. Βαλτιμόρη 9/10	
προς Άλντα 8/9	
ε. Τσάρλεστον 15/10	

α. Τζέμπελ Ντάνα 10/10	
ε. Ν. Όρλεάν 14/10	
α. Ταϊτσούγκ 10/10	
δ. Παναμά 8/10	
α. Γιάμπε Σάουντ 11/10	
ε. Ταϊτσούγκ 14/10	
α. Κέη Κουβιέρ 9/10	
α. Ν. Όρλεάν 2/10	
προς Μπ. Άμπας 16/8	
δ. Σουέζ 4/10	
προς Χαλκίδα 6/9	
α. Ρίο Ίανέιρο 16/10	

έπισκευές Πειραιά 23/4	
πρ. «Στάρλαντ»	
ε. Βρέμη 13/10	
α. Πειραιά 12/10	
α. Πειραιά 10/10	
α. Ντάρμπαρν 13/10	
α. Άμβέρσα 11/10	
α. Σιμπενίκ 5/10	
μεσογειοακής μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 11/10	

μεσογειοακής μεταφορές	
α. Μπούνμπορι 12/10	
ΕΤΑ Πόρτο Όρντα 9/10	

ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	υπέστειλε κυπριακή	ZANET	66	4503	ε. Θεσσαλονίκη 9/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας	ZANNHΣ	81	22857	α. Τσίμα 18/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	δ. Σουζέ 16/10	ZEYΣ	71	87667	προς Κωνσταντία 22/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-				ZHNO	81	23100	ε. Γόσου 9/10
ΚΟΣ	77	3321	α. Βόλο 12/10	ZIM BENEZIA	78	13941	α. Χόγκ Κόγκ 11/10
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10	ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Σιγκαπούρη 6/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στή Φουτζέρα (άποθήκη)	ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. 'Οζάκα 18/10
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουζέ 18/10	ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	ε. Σουζέ 15/10	ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Πειραιά 16/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	προς Κοντρεκούρ 28/9	ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Μελβούρνη 17/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Πόρτ Κέμπλα 17/10	ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Πειραιά 18/10	ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	α. Κάδιε 13/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση	ZINI	76	11348	προς Μουδανιά 28/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Χιούστον 1/10	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Αυστραλία 28/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-				ΗΡΩ	76	17129	υπέστειλε λιβερτιανή
ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 13/10	ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	ε. Ρουέν 11/9
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	προς Μεδίκο 12/9	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Μίλφροντ 14/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/10	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Σεπετίμα 35/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-				ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Μερσεύ Μπάρ 21/10
ΜΟΣ	78	13005	ε. Ροζάριο 10/10	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	δ. Ντόβερ 13/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χάμπτον 18/10	ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	υπέστειλε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/9	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Πειραιά 5/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	ε. Γκουαγιακούιλ 4/10	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Κασίμα 11/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/10	ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	α. Σαλέρνο 12/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Χόγκ Κόγκ 18/10	ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 17/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	α. Σεπετίμα 2/10	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μεθύλ 8/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	μετασκευές Κάδιε 18/9/89	ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς ΗΠΑ 28/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. 'Αβονιαούθ 19/10	ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	α. Ντόρμπαν 9/10
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α	71	16306	ε. Κοπέρ 3/10	ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	α. 'Αγκόνα 15/10
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άργει Πειραιά	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. 'Αγκόνα 16/10
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς 'Αμβούργο 1/10	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Λάς Πάλμας 21/10
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	α. Χάτσιουκ 11/10	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Τσιταγκόγκ 10/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Κασσιούγκ 5/9	ΙΟΣ	85	34400	ε. Σασέμπο 25/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Μαλασία 17/9	ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500	δ. Σουζέ 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	προς 'Απώ 'Ανατολή 17/9	ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	ε. Πειραιά 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Σουζέ 18/10	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Κωνσταντία 20/9	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Καμσάρ 7/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Ντόρμπαν 12/10				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Καλλίο 5/10	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Παναμά 15/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. 'Οζάκα 8/10	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Μόντρεαλ 12/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Τσιταγκόγκ 16/9	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Γιβραλτάρ 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Κουϊνγκντά 5/10	ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Φάλμουθ 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. 'Ιντσόν 17/10	ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	προς 'Αλγέρι 5/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. 'Αμβούργο 13/10	ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς 'Ιαπωνία 30/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Σουζέ 9/10	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Σιγκαπούρη 3/10	ΚΑΛΛΙΡΩΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Ρόκυ Πόιντ 12/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Σουζέ 10/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Χακάτα 95/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ				ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	α. 'Αιν Σούκνα 23/9
(δ.)	74	18204	α. Βενετία 18/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	ε. Τζουέμα 4/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Καράτι 8/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Λάγος 9/10
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 11/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819	ε. Λίβερπουλ 28/9
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	έπισκευές Πειραιά 26/8/89	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	77	247160	α. Τζουέμα 30/9
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Μπαγκόγκ 13/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	πρ. 'Esso Mediterranean'
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	ε. Μπαγκόγκ 13/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Χάμπτον 27/9
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	α. Τζέμπελ Ντάνα 6/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	α. Δαμιέττα 26/9
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	άργει 'Αλιβέρι	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	α. Μορμουγκάο 15/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Γιούροπορτ 17/10	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	προς Ρουμανία 6/10
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	ε. Σχέσιν 17/10	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078	δ. Παναμά 16/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	άργει Πειραιά	ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	80	19982	α. 'Αμβούργο 20/10
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	α. Μομπά 13/10	ΚΑΡΔΕΤΣΒΕΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	33914	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Σάμο 3/10	ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212	δ. Πόρτ Σάι 18/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	ε. 'Ακαμπα 8/10	ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702	α. Καρταγένα 13/10
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρ. 'Caucasus Maru'	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάο Φρανσίσκο 14/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΑ	68	15090	α. Ζήμπαρογκ 3/10	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Ουλσάν 29/9
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. 'Αβονιαούθ 13/10	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Σάντος 28/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	α. Ρουαί 16/10	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	άργει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Δαμιέττα 16/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532	ε. Κρότωνα 2/10
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Βενετία 18/10	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Γιβραλτάρ 15/10
			ε. Φουτζέρα 22/9	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Κάδιε 13/10
				ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	έπισκευές Πειραιά 21/9
ΕΒΙΑ	61	10029	άργει Βασώρα	ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	άργει Πειραιά
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Βομβά 26/8	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποθήκη)
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Τζέμπελ Ντάνα 13/10	ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Ρας Τανούρα 3/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς 'Ιαπωνία 18/9	ΚΑΙΝΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	προς Γκλάντστοουν 29/9
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σούβα 16/10	ΚΑΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	α. Ρότερνταμ 14/10
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Γιούροπορτ 20/10	ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Βανκούβερ 21/9
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Νιούκασλ 5/10	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547	α. Τσίμα 5/10
ΕΛΕΝ	82	37811	προς 'Αμβούργο 4/10	ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Κουακινγκ 28/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Γιβραλτάρ 26/9	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	ε. Θεσσαλονίκη 10/10	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Φλάσσινγκ 15/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στή Πάχη (άποθήκη)	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σεπετίμα 2/10
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Μπαγκόγκ 14/8	ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/10
ΕΛΛΗΝ	82	19370	ε. Βαλτιμόρη 12/10	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	προς 'Ιταζά 24/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Σαντάνα 8/10	ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ράμπιχ 26/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 12/9	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	πρ. 'Humbergate'
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	έπισκευές Πειραιά 27/8
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντόρμπαν 11/10	ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	α. Ταμπίκο 7/10
ΕΛΠΙΣ	84	37472	δ. Γιβραλτάρ 14/10	ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Σεπετίμα 25/9
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Κασσιούγκ 1/10	ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Πειραιά 14/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. 'Αμβέρσα 11/10	ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	α. Φορήργ 7/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 15/10	ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	δ. Σουζέ 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 17/10	ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	δ. Κων/πολη 10/10
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	α. Ρότερνταμ 18/10	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πειραιά 13/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ. Παναμά 17/9	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Λε Χάβρη 2/10
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Πόρτ Κέμπα 16/10	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	δ. Κων/πολη 8/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Δεμεράρα 9/10	ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Τζέντα 13/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 10/10	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 16/10
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Τσιταγκόγκ 11/10	ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	προς 'Ιαπωνία 1/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/9	ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Γιβραλτάρ 7/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 8/10	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Σουζέ 15/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Γκντάνσκ 17/10	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	προς 'Ελλάδα 24/9
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο 'Ιαντίρο 10/10	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σαβόνα 8/10
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς Ντόρβαν 17/9	ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΟΝ (δ.)	86	24000	α. Βενετία 3/10
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374	α. Τσάρνακόννα 18/10	ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Τζουμπάκι 29/9
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντόρμπαν 17/10	ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυκοσάκι
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	α. Ναγκόγια 18/10	ΚΡΙΟΙΣ	71	11101	προς Χαβόνα 23/7
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 7/10	ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Νάπολη 18/10
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/9	ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	α. Πόρτ Κέλαγκ 10/10
				ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. 'Ακαμπα 4/10

ΚΥΘΝΟΣ (δ)..... 71 17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ..... 81 29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)..... 77 18658
ΛΑΚΩΝ..... 69 8825
ΛΑΜΥΡΑ..... 83 36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ..... 78 14374
ΛΑΡΑ Σ..... 72 8848
ΛΑΡΡΥ Λ..... 70 16306
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ)..... 74 52830
ΛΕΩΝ..... 73 70931
ΛΕΩΝ (δ)..... 70 7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)..... 66 29287
ΛΕΩΓΟΥΑΡΝΤ..... 72 14212
ΛΗΝΤΕΡ..... 84 20494
ΛΗΤΩ..... 76 18104
ΛΗΤΩ..... 77 11264
ΛΙΑ (μ)..... 78 33191
ΛΙΚΑ..... 76 61615
ΛΙΣΜΠΟΑ..... 71 2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ..... 69 9045
ΛΟΚΡΙΣ..... 72 16402
ΛΟΥΪΖΙΑΝΑ ΡΕΪΝΜΠΟΥ..... 86 36600
ΛΟΥΣΙΟΙΣ..... 73 63287
ΛΥΔΙ..... 70 14878
ΛΥΔΙΑ II..... 74 8740

MSC ΛΑΟΥΡΑ..... 78 12688
ΜΑΓΔΑ Π..... 74 21755
ΜΑΖΑΛ II (δ)..... 65 2876
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)..... 70 17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)..... 81 23000
ΜΑΙΡΗ..... 68 22391
ΜΑΙΡΗ..... 84 14103
ΜΑΙΡΗ Λ..... 74 22246
ΜΑΙΡΗ Μ..... 75 22577
ΜΑΙΡΗ Ν..... 76 22297
ΜΑΙΡΗΝΗ..... 72 20713
ΜΑΪΣΤΡΟΣ..... 69 18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ..... 73 31427
ΜΑΝΑ..... 77 30263
ΜΑΝΕΣΙ..... 70 11256
ΜΑΝΘΟΣ..... 77 5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ..... 70 9169
ΜΑΝΤΩ V..... 72 17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ..... 80 33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ..... 78 10994
ΜΑΡΙΑ..... 81 29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ..... 74 15938
ΜΑΡΙΑ Γ.Α..... 84 19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)..... 70 51602
ΜΑΡΙΑ Σ..... 70 1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)..... 73 17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)..... 75 68411
ΜΑΡΙΓΩ..... 72 9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ..... 65 8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ)..... 81 26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ)..... 73 64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ)..... 80 40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ..... 88 30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ..... 73 30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ..... 75 1599
ΜΑΡΚΑ Λ..... 75 14785
ΜΑΡΚΕΣΑ..... 77 33509
ΜΑΡΚΙΖ..... 75 28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ..... 83 21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ..... 78 19974
ΜΑΡΩ Λ..... 85 25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ..... 69 22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ..... 82 20432

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ..... 78 15688
ΜΕΛΕΤΗ..... 75 35516
ΜΕΝΑΛΟΝ..... 76 34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ..... 62 14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ..... 75 28082
ΜΗΛΟΣ..... 84 28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ..... 70 8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ..... 70 15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ..... 70 1591
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ..... 71 15998
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ..... 72 1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ..... 70 1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ..... 70 1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ..... 70 1591
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ..... 71 1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ..... 69 1570
ΜΙΝΙ ΛΗ..... 71 1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ..... 74 1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ..... 72 1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ..... 71 1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ..... 71 1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ..... 71 1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ..... 71 1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ..... 70 1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ..... 74 1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ..... 75 1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ..... 70 1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ..... 70 1580
ΜΙΝΩΣ..... 75 28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ..... 66 22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ..... 74 28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ)..... 76 51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ..... 68 23067

α. Ίμνιγκχαμ 16/10
α. Χάμπτον 6/10

δ. Σουέζ 16/10
α. Άμβουργο 17/10
πρόσ Ν. Κορέα 2/10
μετ. «Κόμπε» (ε.)
ε. Φρήταουν 23/9
α. Λός Πάλαμα 11/10
α. Φός 11/10
πρ. «Norman Hunter»
επωλήθη άλλοδοπούς
στή Φορταλέζα (άποθήκη)
α. Χόγκ Κόγκ 7/10
ε. Άμβουργο 18/10
α. Ντάρμπαν 10/10
α. Χόγκ Κόγκ 8/10
πρόσ Γιοκοχάμα 4/9
ε. Σιγκαπούρη 8/10
ε. Καζαμπλάνκα 17/10
στή Βαχώρα
πρόσ Βανκούβερ 7/9
πρόσ Κερπτάουν 16/9
α. Σιγκαπούρη 11/10
α. Ρουέν 16/10
α. Ρότερνταμ 19/10

μετ. «Εξπρές» (ε.)
πρόσ Νάμπο 9/9
ε. Σ. Λουί ντι Ρόν 15/10
α. Ρουέν 18/10
α. Άμστερνταμ 5/10
ε. Σάντος 13/10
ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
α. Σιγκαπούρη 3/10
α. Άλεξανδρέττα 18/10
ε. Ίντσον 7/10
δ. Σουέζ 10/10
ε. Βενετία 18/10
ε. Σάντος 9/10
α. Λιβερπούλ 12/10
ε. Τζακάρα 26/9
στή Μαρίνα ντι Καρράρα 18/10
ε. Πειραιά 15/10
ε. Πόρτ Έσκουβέλ 17/10
α. Γιβραλτάρ 11/10
α. Ντάρμπαν 4/10
α. Πόρτ Κέλαγκ 24/9
πρόσ ΗΠΑ 25/9
α. Χόγκ Κόγκ 8/10
πρόσ Μπόννου 30/8
α. Άμβουργο 20/10
ε. Μίλφροντ Χάβεν 16/10
μεταφορές Έρουθράς
ε. Άκαμπα 14/5/10
στό Σάντος 18/10
ε. Λεμεσό 18/10
ε. Φουτζέιρα 10/10
ε. Μάντρε ντε Ντίνους 10/10
πρόσ Ίαπωνία 29/9
δ. Ντόμπερ 6/10
α. Πάμα 15/10
α. Ζαντάρ 9/10
υπέστειλε λιβεριανή
πρόσ Σιγκαπούρη 1/10
α. Φιλαδέλφεια 18/10
α. Ρότερνταμ 10/10
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/7
στή Λισσαβώνα 29/10
α. Ντάρμπαν 3/10
ε. Κασίμα 15/10
α. Σιγκαπούρη 27/8
δ. Παναμά 18/10
στή Χαλκίδα 11/10
α. Παρανάγουα 14/10
ε. Σιγκαπούρη 9/10
έγκαταλείφθηκε 24/7

στό Όρν 31/8
άργει Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ε. Ν. Όρλεάνη 12/9
άργει Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 1/10
ε. Ν. Όρλεάνη 9/10
πρόσ Έλλντα 25/9
άργει Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 21/8
άργει Ν. Όρλεάνη
άργει Ν. Όρλεάνη
ε. Ν. Όρλεάνη 10/10
πρόσ Τρινταντ 4/10
α. Πόρτ Κορτέζ 11/10
α. Σαβόνα 6/10
δ. Παναμά 17/10
α. Μασσαλία 15/10
άργει Πειραιά
α. Χιούστον 7/10
α. Χιούστον 16/10
α. Ν. Όρλεάνη 21/9
άργει Ν. Όρλεάνη
α. Ντεμεράρα 11/10
πρόσ ΗΠΑ 30/9
ε. Ν. Όρλεάνη 27/9
ε. Ν. Όρλεάνη 15/10
πρόσ Προγκρέσο 20/9
α. Γκάνδη 6/10
ε. Παρανάγουα 7/10
α. Ραβέννα 10/10
ε. Φός 15/10
πρόσ Βραζιλία 10/10

ΜΙΧΑΛΗΣ Β..... 72 20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ..... 78 16726
ΜΟΝΤΑΝΑ..... 73 19818
ΜΟΡΙΑΣ..... 77 13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ..... 83 31500
ΜΠΑΛΚΙΓΟΥΝΤ..... 66 3881
ΜΠΑΤΗΣ..... 73 78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ..... 71 4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ..... 72 5580
ΜΠΟΕΜ..... 72 17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ..... 79 16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ..... 73 52831
ΜΥΚΟΝΟΣ..... 67 12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ..... 77 35233
ΝΑΪΑΝΤ..... 75 35561
ΝΑΞΟΣ..... 70 9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ..... 71 6738
ΝΑΤΑ..... 77 9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ..... 74 8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)..... 75 115207
ΝΑΥΣΙΚΑ..... 70 1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ)..... 60 1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ..... 78 16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ..... 78 16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)..... 81 29700
ΝΕΜΕΑ..... 79 10993
ΝΕΝΑ..... 74 39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΪ..... 67 1598
ΝΕΣΤΩΡ..... 82 37000
ΝΕΦΕΛΗ..... 83 39773
ΝΗΡΕΥΣ..... 56 9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ)..... 75 44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ)..... 78 29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ)..... 73 18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ)..... 76 44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)..... 75 44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ)..... 80 33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)..... 83 38240
ΝΙΚΑΙΑ..... 73 19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ)..... 74 56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)..... 83 30684
ΝΙΜΡΟΝΤ..... 76 39004
ΝΙΝΗ..... 75 16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ..... 65 4507
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΕΣ..... 83 40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ..... 87 36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ..... 84 36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ..... 85 35854
ΝΤΕΒΟΝ..... 81 10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ..... 80 17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ..... 72 9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ..... 71 8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π..... 71 9049
ΝΤΟΒΕΡ..... 81 13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)..... 71 17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ..... 78 15229
ΝΤΟΡΑ (δ)..... 62 2201

ΟΘΟΝΗ (δ)..... 71 17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ..... 86 35600
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ..... 86 35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ..... 86 35600
ΟΛΥΜΠΙΑ..... 66 3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ)..... 75 68931
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ)..... 76 178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ)..... 82 35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ..... 80 29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ..... 77 14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ..... 84 17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ..... 84 17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ..... 84 17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ..... 77 14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ)..... 90 53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)..... 76 66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ)..... 90 52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ..... 80 29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ..... 77 14638
ΟΛΥΜΠΟΣ..... 77 14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ..... 87 59859
ΟΡΑΜΑ (δ)..... 73 20768
ΟΡΛΑΝΤΟ..... 76 37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ)..... 71 29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ..... 83 20669
ΟΥΑΪΤ ΟΡΑΛ..... 77 13864
ΟΥΑΪΤ ΣΤΟΥΝ..... 70 5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)..... 65 28133

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ..... 77 16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ..... 80 14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ..... 82 8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΦΚΟΝ..... 77 8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ..... 80 9835
ΠΑΛΛΑΣ..... 71 7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ)..... 76 81106
ΠΑΜΙΣΟΣ..... 77 16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ..... 73 8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ..... 82 35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ..... 72 39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ..... 70 23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ)..... 74 20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ..... 72 10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ..... 82 35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ..... 81 75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ)..... 87 27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ..... 75 20797
ΠΑΡΗΣ II (δ)..... 80 42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ)..... 78 198163
ΠΑΡΙΣ (δ)..... 78 198163
ΠΑΡΟΣ (δ)..... 73 17355

α. Σιγκαπούρη 8/10
α. Βανκούβερ 28/9
α. Βενετία 17/10
α. Πειραιά 16/10
δ. Πόρτ Σάιτ 18/10
α. Πειραιά 12/10
πρόσ Κωνσταντία 16/8
μετασχευάζεται Πειραιά
α. Άαλμποργκ 16/10
α. Ντάρμπαν 12/10
ε. Λάγος 15/10
υπέστειλε λιβεριανή
πρόσ Ίταζάι 25/9

α. Τενερίφη 15/10
α. Λός Άντζελες 13/10
πρόσ Σφός 21/9
α. Λύττελτον 16/10
ε. Άμβέρσα 26/9
α. Ν. Όρλεάνη 10/10
α. Σιγκαπούρη 28/9
α. Βόλο 14/10
α. Πειραιά 18/10
α. Ντάρμπαν 5/10
ε. Μαντράς 11/10
πρόσ Βενεζουέλα 1/10
πρόσ Άλγερία 3/10
πρόσ Γιοκοχάμα 11/9
έπισκευές Πειραιά 7/8
πρόσ Ίαπωνία 27/9
πρόσ Λάζορ Γκαρντένας 28/9
στή Δαμιέττα (άποθήκη)
α. Φαλκονάρα 14/10
πρόσ Σίντι Κερπ 3/10
έπισκ. Πειραιά 20/9
α. Φός 17/10
α. Αύγουστα 19/10
α. Ν. Όρλεάνη 16/10
α. Μπιλμπάο 10/10
α. Βοστώνη 9/10
α. Κόρπους Κρίστι 12/9
α. Πόρτ Άρθουρ 17/10
πρόσ Κορέα 25/9
πρόσ Μπαντάρ Άμπας 16/9
α. Όσκαρσιν 18/10
ε. Λός Άντζελες 16/10
πρόσ Κόλπο ΗΠΑ 27/9
δ. Παναμά 10/10
ε. Μπρέμερχαβεν 19/10
ε. Λαττάκια 26/9
α. Πόρτ Κάιζερ 12/10
πρόσ Λάγος 13/10
πρόσ Ίμπουόμπα 28/9
πρόσ Τοκοπίλλο 4/10
α. Μπουλών 13/10
α. Τενερίφη 6/10
α. Πόρτ Κέμπα 17/10
πρόσ Μερσίν 27/7

ε. Χάιφα 17/10
δ. Παναμά 15/10
α. Ναγκόγια 9/10
δ. Παναμά 13/10
α. Ίντσον 7/10
δ. Παναμά 12/10
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Lympla» (Λ.)
στή Φουτζέιρα 19/9
ε. Ίντσον 26/9
δ. Γιβραλτάρ 15/10
πρόσ Σέκου 23/8
α. Γκιάβεστον 2/10
ε. Ραβέννα 12/10
α. Λός Άντζελες 6/10
α. Τενερίφη 16/10
ε. Σιμότσου 15/10
ε. Άστάρτ Τέρμιναλ 1/10
ε. Φιλαδέλφεια 17/10
α. Λός Άντζελες 13/10
πρόσ Ρίταρντς Μπαί 20/9
α. Μπουσάν 7/10
ε. Χάμπτον 16/10
ε. Άγ. Ευστάθιο 9/10
υπέστειλε λιβεριανή
α. Άννα Μπαί 13/10
πρόσ Μαρόκο 3/10
α. Μανίλα 13/10
δ. Μπουσινμπούτελ 10/10
μεταφορές Βραζιλίας

α. Γουίλμινγκτον 10/10
πρόσ Σιγκαπούρη 17/8
πρόσ Καραγένη 6/10
α. Ν. Όρλεάνη 6/10
α. Μπιλμπάο 2/10
α. Χάιφα 17/10
α. Πειραιά 18/10
α. Άμβέρσα 10/10
ε. Πειραιά 15/10
ε. Λισσαβώνα 14/10
πρόσ Μαρακάιμπο 23/9
ε. Βαλτιμόρη 17/10
α. Σ. Άννα Μπαί 12/10
α. Μπαρραγκούλα 9/10
ε. Χοντβίντα 18/8
ε. Χέυ Πόιντ 185/10
δ. Παναμά 11/10
α. Σάν Φρανσίσκο 26/9
ε. Πειραιά 10/10
άργει Πειραιά
ε. Πάχη 21/9
α. Ν. Ύορκη 15/10

ΠΑΛΙΘΕΑ.....	71	80225	α. Κασίμα 4/8	ΣΙΝΕΡΙΤΥ.....	76	9123	α. Μαντράς 15/10
ΠΑΛΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298	δ. Παναμά 11/10	ΣΙΦΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	66	10663	α. Μπ. "Αίρες 6/10
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006	πρός "Απώ "Ανατολή 27/9	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702	πρός Γκουαγιακουίλ 22/9
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585	α. Θεσσαλονίκη 6/10	ΣΟΠΕΝ (δ.).....	75	20495	στον Πειραιά 28/8
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406	ε. "Αμβέρσα 20/10	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	ε. Τάιν 13/10
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	73	10094	στον Πειραιά 5/10	ΣΟΦΟΥΑ.....	76	3814	ε. Λά Παλλίς 18/10
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947	ε. Ναγκόνια 14/10	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	α. Γιούροπορτ 8/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306	στο Καρατάι 16/10	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	πρός Αυστραλία 11/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297	α. Λαούριο 17/10	ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835	α. Σάντος 5/10
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	α. Βαρκελώνη 14/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510	α. Γκάνδη 3/10
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	ε. "Αμβέρσα 5/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	α. Παρανάγιο 7/10
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	ε. Ραβέννα 17/10	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. Νασσίμα 7/10
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	78	1270	α. Ραβέννα 11/10	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	α. Ντόρντρεχτ 16/10
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....	78	2815	α. Πειραιά 16/10	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).....	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 10/9
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ.....	82	2477	α. Πειραιά 18/10	ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13036	α. Μπωμόν 5/10
ΠΕΝΤΕΛΗ.....	72	57802	α. Πειραιά 16/10	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837	ε. Κοζίν 18/10
ΠΕΠΠΥ.....	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 7/10	ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	δ. Σουέζ 5/10
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742	έπισκ. Πειραιά 1/10	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).....	90	27500	α. Κουσίρο 10/10
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921	δ. Γιβραλτάρ 6/10	ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323	α. Ν. "Ορλεάνη 3/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624	α. Λός "Αντζελες 14/10	ΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	78	12688	α. Πόρτ Κέλαγκ 9/10
ΠΕΤΡΙΝΑ.....	77	31368	α. Μπριουμαίην 18/10	ΤΑΝΤΑ.....	73	16997	ε. Σαγκάι 24/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	δ. Δαρδανέλλια 7/10	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	πρός Ρίτασρντς Μπαίη 17/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	έπισκ. Πειραιά 1/10	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	77	14607	πρός "Οράν 3/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	α. Γιβραλτάρ 6/10	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	79	8957	πρ. "Yanam"
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	α. Μπριουμαίην 18/10	ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	πρός Σιγκαπούρη 17/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594	δ. Δαρδανέλλια 7/10	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	ε. Γκρήνοκ 15/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594	α. Πειραιά 16/10	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....	62	1591	μεσογειαικές μεταφορές
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2(δ.).....	77	45755	δ. Δαρδανέλλια 7/10	ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229	α. Κολούμπια Ρίβερ 16/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368	α. Πειραιά 16/10	ΤΖΟ'Υ.....	76	10801	α. Πειραιά 10/10
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	δ. Δαρδανέλλια 7/10	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).....	63	9143	πρός Βερίγγιο 13/9
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275	α. Ρουαίζ 17/10	ΤΖΟΥΡΤΖ Λ.....	75	14788	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/10
ΠΗΤΕΡ Α.....	84	35808	ε. "Ιντσόν 2/10	ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	α. Κβίνεσναλ 17/10
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333	πρός "Ιράν 13/8	ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....	73	67904	ε. Σεπετίμα Τέρμ. 8/10
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	α. Πειραιά 15/10	ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/10
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	α. Πειραιά 15/10	ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51281	στο Γκιζάν (άποθήκη)
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674	α. Τσίμα 10/10	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829	α. Μπριουμαίην 16/10
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	73	4737	πρός Καοσιούγκ 29/9	ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	α. Πιτσαρούρη 11/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768	α. Ντάρμμαν 11/10	ΤΟΠΑΣ.....	85	28000	α. Παρανάγιο 10/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	στο Λομπίτο	ΤΟΞΚΑΝΑ.....	76	36204	α. Λίβερπουλ 19510
ΠΟΠΗ.....	67	11002	ε. Μπάρρυ 16/10	ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	ε. Σάν Φραντσίσκο 10/10
ΠΟΠΗ.....	73	19564	πρός Τακοράντι 27/9	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1.....	68	2760	δ. Πειραιά
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	ε. Πόρτο Κορτέζ 4/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16500	α. Φάλμουθ Μπαίη 15/10
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ.....	61	963	έπισκ. Μοντεβιδέο 17/10	ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	74	13639	α. Ούσκαουπούκι 11/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/9	ΤΡΟΒΑΤΟΡ.....	75	5595	α. Μανγιούλ 15/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	63	3292	πρός "Ιαπωνία 8/10	ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	α. Βανκούβερ 17/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	α. Μαρίνα ντί Καρράρα 16/10	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333	α. Ν. "Ορλεάνη 29/8	ΤΥΧΗ.....	70	10886	ε. Ν. "Υόρκη 15/10
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ.....	73	18025	α. Βόλο 13/10	ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	ε. Πειραιά 17/10
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.).....	76	40632	στο Σουέζ (άποθήκη)				
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333	δ. Παναμά 7/10				
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929	α. Σιγκαπούρη 16/10				
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	ε. Φός 14/10				
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).....	87	27333	α. Πενάγκ 17/10				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166	παραμένει στη δύναμη				
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592	ε. Μπαγκόγκ 7/9				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	πρός "Ιράν 4/8				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' (δ.).....	77	18325	α. Βόλο 15/10				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.).....	79	32023	α. Τσιότσια 8/10				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.).....	78	69016	α. Πειραιά 8/10				
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999	δ. Πόρτ Σάιθ 19/10				
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	α. Πειραιά 16/10				
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573	α. Πειραιά 3/10				
ΡΕΝΕΣΙ.....	70	11716	μετ. "Amalia" (μ.7				
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999	α. Λός Πάλαμας 4/10				
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....	77	9774	α. Πειραιά 12/10				
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021	α. Κάλουμπποργκ 17/10				
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588	πρός Καβάλλα 27/9				
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΟΤΗΣ.....	73	11160	δ. Σουέζ 7/10				
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	δ. Σουέζ 7/10				
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	δ. Σουέζ 12/10				
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348	ε. Λεμεσό 19/10				
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	δ. Σουέζ 11/10				
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000	α. Βανκούβερ 12/10				
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 16/10				
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	α. Σιγκαπούρη 3/10				
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.).....	77	19742	δ. Ντόβερ 16/10				
ΣΑΝ Π.....	81	35522	δ. Δαρδανέλλια 16/10				
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482	υπέστειλε κυπριακή				
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598	στο Κολόμπο 6/10				
ΣΑΡΛΑ.....	77	15533	πρός Π. Νουάρ 1/9				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	74	8901	ε. Ρουέν 15/10				
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Θεούτα 13/9				
ΣΕΝ ΤΖΩΝ.....	77	11168	ε. Ραμπίχ 8/8				
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619	πρός Τζέντα 1/10				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995	α. Πειραιά 15/10				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438	α. "Αμβέρσα 6/10				
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	ε. Βιτόρια 20/9				
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988	ε. Χιούστον 15/10				
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	77	38514	πρός Μπιτούγκ 9/9				
ΣΗ ΚΕΝ.....	75	15223	α. Πειραιά 12/10				
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767	δ. Παναμά 10/10				
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.....	73	13631					
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503					
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465					
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ.....	76	11866					
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800					
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911					
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ.....	76	11866	α. Πόρτ Μόρεσμπου 8/10				
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	πρός Νορφοκίγκ 1/10				
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911	α. "Αμβέρσα 16/10				
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ.....	76	11866					
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800					
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911					



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμερική
Μ = Μέλιτες
Λβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρες
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμες

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7.)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
Α'ΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
Α'Ι'ΑΣΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
Α'Ι'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	78	13889
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑ'Ι'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΜΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΕ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	09	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796

πρός Αίγυπτο 14/8	
έπιωλήθη Έλληνες	
πρός Ιταλία 28/8	
α. Άσντον 19/8	
έπιωλήθη Έλληνες	
πρός Λάγος 5/8	
πρός Ρίο Χάινα 8/8	
πρός Μακείο 22/8	
στη Μήλο 1/9	
πρός Τομπρούκ 14/8	
πρός Ραβέννα 23/8	
πρός Ιταλία 8/8	
πρός Πόρτλαντ 13/8	
έπισκ. Μοντεβιδέο 11/6	
δ. Ντόμπερ 17/8	
δ. Παναμά 27/8	
ε. Ντάρμπαν 22/8	
α. Μπιζέλα 10/8	
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/7	
δ. Παναμά 23/8	
πρός Ρένι 11/8	
δ. Σουζέ 1/9 *	
πρός Πόρτ Σουδάν 8/8	
ε. Γιοκαίτοι 28/8	
πρός Περαικό 21/8	
πρός Ιαπωνία 18/8	
πρός Σιγκαπούρη 19/8	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 24/8	
ε. Καρότι 29/8	
α. Μπρέικ 20/8	
μεταφορές Περαικού	
πρός Μπ. Άμπας 27/5	
ε. Μπουενοβεντούρα 19/8	
πρός ΕΣΣΔ 28/8	
πρός Μαυρίκιο 22/8	
ΕΤΑ Νάπολη 1/9	
πρός Τάμπα 22/8	
πρός Αυστραλία 18/8	
ε. Γκουαγιανίλα 25/7	
πρός Μπέιρα 2/8	
έπισκευές Σιγκαπούρη 27/7	
ε. Μπάρ 25/8	
πρός Βραζιλία 25/7	
έπέστειλε Έλληνική	
ε. Σεπετίμα 25/8	
α. Περαιά 8/8	
ε. Άμβέρσα 31/8	
πρός Κουβά 8/7	
έπισκ. Περαιά 6/8	
α. Σιγκαπούρη 12/7	
στο Χορμούζ	
πρός Ντουμπί 23/7	
πρός Άβανα 23/5	
ε. Άλεξάνδρεια 14/8	
πρός Ούμ Κουβάρ 8/3	
ε. Βομβάη 29/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 27/8	
ε. Κουίνχουγκνάτο 11/8	
πρός Κεηπτάουν 2/8	
πρός Σιενφουέγκος 26/7	
πρός Κιωνπόλη 11/8	
πρός Λός Άντζελες 28/8	
πρός Κίνα 13/8	
ε. Σάντα Φέ 16/8	
πρός Ρίο Ίανέιρο 13/8	
ε. Ντάρμπαν 24/8	
πρ. «Άλινε»	
πρ. «Virgo»	
πρός Κίνα	
έπισκευές Περαιά 5/6	
α. Γιούροπορτ 19/8	
πρός Γιβρολτάρ 21/5	
πρός Κίνα 3/8	
δ. Σάντος 27/8	
πρός Πακιστάν 5/8	
α. Ρότερνταμ 17/8	
α. Καοσιούγκ 15/8	
έπισκευές Περαιά 28/7	
πρός Μπαντάρ Άμπας 14/8	
πρός Φουτζέιρα 8/8	
πρός Πόρτ-ω-Πρίνς 1/8	
πρός Μεδία 4/8	
πρός Μπελαγουάν 19/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 17/8	
πρός Μπράς 16/8	

ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΤΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13285
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	78	38467
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

6597	ε. Φός 29/8
9485	πρός Μομπάσα 22/8
1123	πρός Γκράντ Καυμάν 18/8
10996	ε. Ντράμμεν 21/8
15111	πρός Μαλαισία 25/8
1594	ε. Τής 31/8
7402	πρός Άλεξάνδρεια 16/8
26132	α. Σάντος 1/8
14671	μετ. «Adelia» (μ.)
17975	α. Σάν Λορέντζο 8/8
11461	υπέστειλε παναμερική *
22273	πρός Βραζιλία 2/8 *
16258	πρός Άβανα 18/8
15934	πρός Σέτε 25/8
98905	πρός Φουτζέιρα 10/8
16006	πρός Ίνδια 27/7
11559	ε. Παράναγουα 24/8
1520	α. Περαιά 30/8 *
3827	α. Άμβέρσα 24/8 *
1599	πρός Άλγέρι 11/8
6522	πρός Άλγέρι 1/8 *
24597	πρός Μανίλα 30/6 *
23597	ε. Κόρπους Κρίστι 17/8
22000	α. Καοσιούγκ 17/8
13589	ε. Ν. Όρλεάνη 26/8
12774	α. Παράναγουα 13/8
71080	στο Χορμούζ
32224	πρός Άκαμα 21/8
8898	α. Καράτι 22/8
11041	πρός Σουρία 26/8
13265	ε. Τουτίκορν 11/8
1221	ε. Περαιά 24/8
12834	α. Σεβίλλη 10/8
11559	πρός Μπουσαν 23/8
9387	ε. Περαιά 28/8
30647	α. Ρίο Ίανέιρο 13/8
2571	ε. Περαιά 14/8
17355	ε. Νταλιάν 9/8
1598	α. Άβομάουβ 1/9
3908	α. Ρότερνταμ 31/8
23193	ε. Κακογκάβα 24/8
11989	α. Ήσι Λόντον 12/8
16349	ε. Βομβάη 1/8
20537	α. Ρότερνταμ 25/8
16378	πρός Βομβάη 24/8
14993	μεταφορές Περαικού
29871	ε. Σάν Λορέντζο 28/8
18829	ε. Ντάρμπαν 25/8
14691	πρ. Νικαράγουα 2/8
1804	πρ. Τυλακούαν 22/8
11159	α. Φλόσιγκ Ήσι 17/7
38467	ε. Περαιά 9/7
6666	πρ. Μπ. Άμπι 13/8
9195	ε. Σοίνι Τζών 20/8
14644	πρός Τάμπα 21/8
14644	α. Βανκούβερ 4/8
22587	πρός Ίνδονησία 8/8
1354	δ. Παναμά 29/8
16366	ε. Φουτζέιρα 22/8
10973	ε. Βομβάη 9/6
14446	α. Ντότζε 27/8
38780	α. Τέμα 29/8
10618	όργει Περαιά
2335	α. Όδησσό 27/8 *
36522	
13408	ε. Λάρνακα 2/8 *
25232	πρ. «Ευ»
8766	α. Τέμα 30/8
3822	μεταφορές Περαικού
8925	στο Ρεσίφ 18/8
16623	πρ. Νορβηγία 16/8
12588	πρ. Περαιά 16/8
65917	επιωλήθη Άλφρεντ
12578	ε. Περαιά 29/7
14671	κ. μ. 9/8
34951	πρός Γιβρολτάρ 18/8
42048	ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
17890	πρός Όκρια 21/8
9632	α. Άνκόνα 6/8
15683	πρ. Ν. Άφρική 24/8
16334	πρ. Άνναμπα 12/8
12222	α. Άμστερνταμ 25/8
16917	πρ. Κακινάδα 5/8

ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Χόγκ Κόγκ 23/8	ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	πρός Γάνδη 29/8
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρός Μπαγκόγκ 23/8	ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Βανκούβερ 28/8
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Μπαγκόγκ 18/7	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Βιζακαπάντμ 27/8
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409	δ. Πόρτ Σάϊδ 31/8	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρός Βενεζουέλα 18/8
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρός Τριπλιούμα 27/5	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Ντουμπάϊ 28/7
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	ε. Τέμα 23/8	ΕΛΙΖΑΒΕΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Λά Παλις 29/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Βομβόνη 12/8	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΒΡΑΧΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Τακοράντι 3/8	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Βιτόρια 23/7	ΕΛΙΝΑ	75	8788	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	ε. Αμβέρσα 22/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρός Άγκολα 6/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	ε. Αλ Πάλις 29/8
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	ε. Ρούνκορν 1/9	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	υπόστειλε λιβεριανή ύψωση ελληνική	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρ. «Ελουντα Μπαϊ»	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	α. Σ. Λουίς ντί Ρόν 25/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Λιανουσουγκάγκ 9/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	α. Άκαμπα 22/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μπχ.)	76	188634	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	πρός Κάρδοι 13/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	μετ. «Hotama»	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	πρός Χό - Τσι Μίνχ Σίτ 15/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Μπαγκόγκ 6/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	πρός Άλγερ 7/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.π.)	75	145263	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	δ. Ντόβερ 29/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Άκαμπα 2/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	ε. Πόρτ Σουδάν 16/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρ. Ινδία 20/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρ. Χάμπτον Ρόουιντς 20/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΟΝ (δ.)	68	41965	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Λάρνακα 28/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρ. Ρας Τανούρα 26/8	ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Ρας Σουκχέρ 7/8	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	α. Μπριντζί 24/8	ΕΛΛΗΝΙΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	πρ. Λάρνακα 26/8	ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	πρ. Σφός 24/8	ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.)	73	20913	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	ε. Γκιζόν 29/8	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Φουτζέιρα 31/8	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	πρ. Φουτζέιρα 12/8	ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Ρας Σουκχέρ 11/8	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696	α. Λάρνακα 28/8	ΕΜΠΟΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρ. Ν. Ατλαντικό 16/6	ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ 1 (π.)	74	13687	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Πόρτο Άλέγκρε 24/8	ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρ. Καμάρι 18/8	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΑΛΝΤΑΪ'ΝΤ	65	1222	πρ. Μαδέιρα 11/8	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΑΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρ. Σιγκαπούρη 22/8	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996	υπόστειλε κυπριακή	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	α. Ρας Τανούρα 18/8	ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	πρ. Βερακρούζ 16/8	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪ'Β (κ.)	86	15952	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	πρ. Παναγούσα 8/8	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	πρ. Πουέρτο Καμπέλλο 10/8	ΕΣΚΟΥΑΪ'Ρ (κ.)	68	11434	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	α. Βανκούβερ 28/8	ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)	64	22629	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Κασσιόγκ 23/8	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρ. Χιουάτον 23/8	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ε. Καλέτα Πατίλλος 16/8	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	πρ. Λά Γκουαίρα 21/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Ταμπό 19/7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221	α. Μπωμνόν 27/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Θεσσαλονίκη 10/8	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Βαλέττα 29/8	ΕΥΒΟΪ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)	72	30930	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪ'ΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪ'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΕΥΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΖΩΗ	79	16379	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΪ'ΝΤΦΟΛ (μ.)	70	3384	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΗΡΑ *	79	16390	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΪ'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΪ'ΤΛΕΪ' ΜΠΑΪ'Υ (κ.)	70	9907	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (κ.)	84	25063	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ			ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΕΡΜΑΪ'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΗΤΑ ΑΙΚΑΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΘΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΝΤΕΚΡΥΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΛΚΟΣ ΑΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	82	4796	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΔΣ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	77	11488	ε. Αλ Πάλις 29/8
			ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Αλ Πάλις 29/8
			ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681	ε. Αλ Πάλις 29/8
			ε. Ν. Όρλεάν 20/8	ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪ'ΛΟΡ (π.)	77	11884	ε. Αλ Πάλις 29/8
ΕΚΟΥΕΪ'ΤΟΡ (δ.)	77	56330	πρ. Κονγκ 16/6				πρ. Κονγκ 16/6
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	πρ. Αυστραλία 15/8				πρ. Αυστραλία 15/8

ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293
ΙΠΠΟΛΟΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317
ΚΑΡΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΡΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΡΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239
ΚΑΡΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472
ΚΑΡΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕ'Ι'Τ (μ.)	64	999
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΙΚ (κ.)	83	10520

ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ 1(κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.μ.)	86	38533
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΜΩ	74	65885
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763

πρός Θεσσαλονίκη 14/8	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Σπλίτ 26/8	
πρός Σέκου 16/8	
α. Ταρραγκόνα 4/6	
α. Ραβέννα 24/8	
πρός Ένσενάδα 27/7	
δ. Παναμά 27/8	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Μοντεβιδέο 23/8	
πρός Σμύρνη 18/8	
α. Σιγκαπούρη 28/8	
πρός Νικόσια 26/8	

α. Λάς Πάλμας 25/8	
α. Πασαγιές 15/8	
πρός Ν. Αμερική 10/8	
μεταφορές Μπρίντζι	
πρός Κασσιόγκ 12/8	
πρός Ιταλία 3/8	
ε. Μπάγια Μιλάνκα 28/8	
πρός Ταμπόνα 11/8	

έπισκ. Πειραιά 17/8	
ε. Ντάρμπαν 22/8	
πρός Πόιντ Σεντράλ 25/8	
πρός Γιοκοχάμα 30/7	
πρός ΗΠΑ 11/7	
α. Γιβραλτάρ 26/8	
α. Ροζάριο 27/8	
πρός Ρουέν 13/8	
στον Πειραιά 25/8	
στη Βραζιλία 12/5	
πρός Χάιφα 23/8	
πρός Αμπιτζάν 9/8	
πρός Μελβούρνη 8/7	
ε. Ντεμεράρα 24/8	
α. Ήοι Λόντον 6/8	

πρός Σιγκαπούρη 14/8	
πρός Σουέζ 14/8	
ε. Πειραιά 18/8	
α. Ντάρμπαν 2/7	
πρός Μεραϊνή 4/8	
πρός Κούρε 14/8	
πρός Κηλαγκ 24/7	
α. Μαχαράιν 29/8	
α. Λάς Πάλμας 12/8	
πρός Αλγέρι 17/6	
ε. Μασσαλία 23/8	
ε. Σιγκαπούρη 27/7	
έπισκευς Μπαγκόγκ 29/8	
ε. Κοριέν 28/8	
πρός Ιταλία 1/6	
δ. Παναμά 26/8	
ε. Πειραιά 7/7	
ε. Τάμπα 20/8	
πρός Χόγκ Κόγκ 12/8	
πρός Τσιγιουάν 6/8	
ε. Μανζανίλο 12/8	
α. Κότα Κινάμπλου 16/8	
α. Κολομπία Ρίβερ 26/8	
δ. Γιβραλτάρ 27/8	
πρός Σίντι Κερίρ 7/8	
πρός Ν. Κορέα 7/8	
ύψωσε σημαία Μάλτας	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 20/8	
μεταφορές Ν. Γουινέας	
πρός Ουλάσον 1/8	
α. Ντάρμπαν 26/7	
πρ. «Παρμενίων»	
ε. Γκίλντ 27/8	
ε. Κολομπία Ρίβερ 27/8	
α. Αδελαΐδα 27/8	

πρός Τζακάρτα 16/8	
πρός Κουίνγκντάν 18/8	
α. Πόρτ Κέλαγκ 1/9	
πρός Ναγκασάκι 20/5	
α. Ρόττερταμ 10/8	
πρός Χόγκ Κόγκ 25/7	
στο Κόγκ (άποθήκη)	
πρός Κέυ Γουέστ 24/8	
πρός Κεμπέκ 23/8	
πρός Μπαντάρ Άμπας 21/7	
ε. Ριγιέκα 29/8	
πρός Μπαλκικαπάν 16/8	
α. Πόρτ Μπόνουθον 10/8	
ε. Ν. Πάμουθ 22/8	
πρ. «Πατριάρχης ΙΙ»	
πρός Σιγκαπούρη 30/6	
πρός Τέλα 26/8	
α. Γένωβα 28/8	
δ. Σουέζ 1/9	
πρός Σουραμπάγια 12/8	
ε. Σάντος 25/8	
ε. Φουτζέιρα 6/8	
α. Φόρτ ντε Φράνς 13/8	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Πολωνία 15/8	
πρός Δ. Αφρική 31/7	
πρός Σιλκιάτ 21/8	
πρός Αμβέρσα 28/8	
α. Γιούροπορτ 25/8	
α. Λός Αντίλες 17/8	
μετ. «Fidelity» (μ.)	
ε. Νακάλα 21/2	
ε. Κρότωνα 18/8	
πρός Χαλκίδα 10/8	
πρός Ουλάσον 13/7	
μετ. «Λαοί» (ε.)	
δ. Παναμά 23/7	
πρός Γκντάνσκ 25/8	

ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	70	14786
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Μπχ.)	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΗΤΩ Τ. (μ.)	72	6106
ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991
ΛΙΜΠΕΣ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.)	84	5717
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΛΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059
ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΩΡΑ (δ.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999
ΜΙΝΗΜΕΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'Ι'ΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Αιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969

επισκευές Πειραιά 25/6
 α. Βρέμη 29/8
 α. Πόρτ Λούι 15/10
 ε. Μπέιρα 6/7
 πρὸς Ἀκαμά 25/8
 πρὸς Κούβα 25/8
 ε. Ἀλάγκ 27/8
 πρὸς Ὀκρία 17/8
 ὑπέστειλε ἐλληνική
 πρὸς Μεξικό 6/8
 πρ. «Φλόγκ Μαρία»
 ὑπέστειλε ἐλληνική
 πρὸς Δ. Ἀφρική 17/8
 στὸ Κάργκ (ἀποθήκη)
 ε. Μελίλι 30/8

 ἐπωλήθη Ἕλληνες
 πρὸς Ν. Κορέα 24/7
 ε. Μπαβανγκάρ 25/7
 πρὸς Ἰνδία 12/8
 πρὸς Μπέιρα 16/7
 πρὸς Μπαντίρ Ἀμπάς 20/8
 ε. Πειραιά 27/8
 ε. Ἰντσόν 2/7
 δ. Παναμά 27/8
 ε. Κουϊντέρο 12/8
 πρὸς Σουέζ 27/8
 ε. Τζόφρ Λασφόρ 22/8
 ε. Μπέιρα 15/6
 ε. Πειραιά 27/8
 πρὸς Μεραιίν 25/7
 πρ. «Λινάρος»
 ε. Ὀδησσό 6/8
 πρὸς Ντούρες 11/7
 πρὸς Λά Ρομάνα 31/8
 στὴ Πασαγκούλα 17/8
 πρὸς Μαϊμί 26/8
 πρὸς Γιβραλτάρ 28/8
 ε. Ραβέννα 29/8
 α. Φουτζέιρα 28/7
 ε. Ντάρ ἐς Σαλάμα 23/8
 ε. Τζ. Νεχρού 31/7
 πρὸς Βλαδιβοστόκ 28/8
 ε. Ρότερνταμ 28/8
 πρὸς Κούβα 16/6
 πρ. «Παναγία»
 δ. Γιβραλτάρ 29/8
 ε. Κονακρύ 12/8
 ε. Σγκαπούρη 20/8
 α. Γιβραλτάρ 27/7
 α. Ἀλεξάνδρεια 16/8
 ε. Σάο Σεμπαστιάν 15/8
 ἐπωλήθη Ἕλληνες
 ε. Ρεσιφ 6/8
 πρὸς Ἀλγέρι 10/8
 πρὸς Μπαντίρ Ἀμπάς 28/8
 πρὸς Λά Γκουαίρα 16/8
 ε. Βαλτιμώρη 28/8
 πεταφορές Περισκοῦ
 πρὸς Σουραμπάνγια 30/6
 ε. Παρανάγουα 12/8
 ε. Ρίο Ἰνάνιορ 21/8
 πρὸς Σγκαπούρη 11/7
 πρὸς Γιάμπου 23/7
 πρὸς Ἀρίκα 20/8
 πρὸς Βενετία 27/8
 μετ. «Long Binh» (π.)
 α. Λά Σπέζια 129/8
 πρὸς Κάντλα 21/8
 πρὸς Κίνα 26/7
 πρὸς Σουέζ 15/8
 πρὸς Ταυλάνδη 27/6
 πρὸς Ρότερνταμ 25/8
 ε. Καρατί 16/8
 πρὸς Ἀμστερνταμ 16/8
 ε. Ρίο Γκράντε 14/8
 μετ. «Atlas Pride» (λ.)
 πρὸς ΗΠΑ 28/8
 α. Ράς Τανούρα 12/8
 α. Ν. Ὀρλεάν 22/8
 α. Ν. Ὀρλεάν 23/8
 α. Πένκο 20/8
 πρὸς Λορέ 23/7
 πρὸς Βανκούβερ 21/8
 στὴν Ἀνγκρά ντὸς Ρέις 29/8
 ἀργεὶ Ν. Ὀρλεάνη

 πρὸς Τάμπα 11/8
 ἐπισκ. Μπαλνιόρα 6/8
 α. Φουτζέιρα 28/8
 πρὸς Καλκούτα 9/8
 στὸ Ντάρμπαν 31/5
 πρὸς Κουϊγκνάντο 20/8
 ἐπισκευές Σγκαπούρη 21/7
 α. Νταμί 28/8
 ε. Σάο Σεμπαστιάν 19/8
 α. Πιομπόν 22/8
 πρὸς Καναδά 17/8
 πρ. «W. M. Leonard»
 α. Ἀνκόνα 26/8
 α. Χάλλ 24/8
 στὴ Σεμάγκα (ἀποθήκη)
 ἀργεὶ Πειραιά
 α. Ράς Σουκχέιρ 15/8
 πρὸς Χάρ ἀλ Σουμπάρι 26/7
 α. Σάν Λορέντζο 21/8

 πρ. «Τάνκ Τζούνιορ»
 ε. Σετσουμπάλλ 11/8
 δ. Παναμά 22/8
 α. Μπαγκόγκ 8/8
 πρὸς Τζέινα 22/8
 ὕψωση ἐλληνική
 πρὸς Κωνσταντία 23/8
 πρὸς Μπαγκόγκ 2/8

ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)...	68	6870	ε. Πειραιά 23/8	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)...	77	9783	ε. Φουτζέιρα 1/9
ΜΠΡΑΪΤ ΠΑΪΟΝΗΡ (μ.)...	68	6789	ε. Άσπυρ 23/8	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)...	74	36914	προς Κήλαγκ 22/7
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)...	71	13193	προς Κούβα 4/8	ΠΕΡΛΑ (κ.)...	72	16402	α. Χιούστον 25/8
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)...	72	17980	ε. Λάγος 21/8	ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)...	72	15798	έπισκ. Πειραιά 8/8
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)...	67	41524	έπισκ. Πειραιά 11/8	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)...	69	10839	προς Κωνσταντίνα 20/8
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)...	71	18748	προς Μαπούτο 26/8	ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)...	65	25503	προς Ρίο Ίανέιρο 13/8
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)...	82	32506	δ. Παναμά 28/8	ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)...	79	11633	α. Πειραιά 22/8
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	προς Μπότγουντ 10/8	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)...	75	109979	α. Φουτζέιρα 1/8
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)...	72	1480	πρ. «Είρον»	ΠΙΟΝΑΡ (κ.)...	69	6162	α. Άλγκεθίρας 11/8
				ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)...	84	20866	α. Ρόξας 9/8
N. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)...	74	8915	προς Τζακάρτα 17/8	ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)...	69	9072	προς Κέυ Γουέστ 16/8
N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)...	74	8558	στο Τζιμπούτι 14/8	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)...	76	43681	προς Τσίμπα 23/8
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.)...	71	9646	προς Σουραμπάγια 14/8	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)...	63	2603	ε. Λός Πάλας 10/8
ΝΑΪ'Α (κ.)...	70	9069	προς Κίνα 18/8	ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)...	74	8825	ε. Βερακρούζ 1/8
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)...	77	34841	ε. Ν. Όρλεάνη 28/8	ΠΟΪ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)...	72	57102	προς Ρίο Όρινόκο 24/8
ΝΑΝΗ (κ.)...	78	14651	ε. Ν. Όρλεάνη 25/8	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)...	75	14741	α. Λισσαβόνα 2/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	ε. Σιγκόνκ 15/8	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)...	72	122812	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.)...	73	11645	προς Μανασούς 11/8	ΠΟΛΥΣΕΝΗ (μ.)...	72	9481	προς Μαρίνα ντί Καρράρα 27/7
ΝΑΡΕΪ'ΤΟΡ (κ.)...	80	10982	προς Σαϊντ Κρουάζ 11/8	ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)...	76	60937	ε. Φιλαδέλφεια 16/8
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)...	76	14760	προς Χόγκ Κόγκ 21/8	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)...	72	16268	ε. Πειραιά 27/8
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)...	65	1000	έπισκ. Πειραιά 10/8	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)...	81	15881	προς Λεμεσός 29/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)...	70	16224	προς Άμβέρσα 24/8	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)...	84	16912	προς Λιβύα 4/7
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)...	74	30340	α. Ν. Όρλεάνη 26/8	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Σάν Λορέντζο 21/8
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)...	74	39018	προς Άγκόλα 23/5/1989	ΠΟΡΤΑΪ ΤΙΣΣΑ (μ.)...	77	8767	α. Ρόττερταμ 1/9
ΝΕΟΣ (κ.)...	71	9082	ε. Ταμπόκ 4/8	ΠΟΥΜΑ (κ.)...	72	14675	προς Ντάρμπαν 23/7
ΝΕΣΣΗ (κ.)...	72	60414	προς Τουμπάρδο 5/8	ΠΡΑΪ'Μ (κ.)...	70	10469	προς Βραζιλία 5/8
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)...	77	19166	προς Σιγκαπούρη 19/6	ΠΡΑΪ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)...	76	1596	α. Πειραιά 28/8
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...	71	12202	προς Σουδάν 21/8	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)...	70	30890	προς Ν. Άμερική 1/9
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)...	76	35567	ε. Ταϊτόνγκ 26/7	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)...	77	15285	ε. Ρουέν 4/8
ΝΙΚΙ (κ.)...	75	65459	ε. Πειραιά 24/8	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)...	67	40675	έπισκ. Πειραιά 3/8
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)...	75	11462	ε. Μαρίνα ντί Καρράρα 29/8	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	ε. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)...	75	61000	δ. Γιβραλτάρ 1/8	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)...	68	10722	ε. Ταϊτόνγκ 15/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...	86	24843	προς Λονδίνο 22/8	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)...	83	26996	α. Πόρτ Έβεργκλέιτς 24/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)...	69	5997	μετ. «Άγιος Νικόλαος» (π.)	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)...	76	11768	προς Νοβοροσίσκ 29/6
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447	προς Ρόττερταμ 3/9	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)...	77	10442	προς Καλαμάτα 11/8
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)...	68	8269	έπισκ. Χουάγκου 25/8	ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)...	73	11383	ε. Νταλίν 27/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...	70	45752	προς Ντάς Άιλαντ 21/7	ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)...	68	18525	προς Μήλο 16/8
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...	84	23186	προς Τζουμάιλ 28/8	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)...	79	11243	προς Βραζιλία 13/8
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)...	74	10089	προς Άλεξάνδρεια 21/8	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)...	74	5071	προς Ρίο Χάινα 11/8
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)...	72	13920	α. Ν. Όρλεάνη 4/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)...	72	12982	προς Κορέα 28/8
ΝΙΖΙΜΑ (κ.)...	73	6646	πρ. «Canis Major»	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)...	84	26959	ε. Τέξας Σίτυ 22/8
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)...	73	117178	α. Άιν Σούκνα 28/7	ΠΥΘΙΑ (κ.)...	73	65885	α. Ν. Όρλεάνη 10/7
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)...	70	62357	ε. Γένοβα 18/8	ΡΑΝΙΑ (μ.)...	68	1599	ε. Πειραιά 24/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)...	70	45752	προς Γιβραλτάρ 21/8	ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)...	71	11758	προς Τζακάρτα 2/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)...	77	1747	προς Κράντ Καυμάν 14/8	ΡΑΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)...	78	11875	ε. Ταϊταγκόνκ 23/8
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)...	88	1905	α. Μαϊμά 24/8	ΡΗΤΣΕΝΤ (κ.)...	75	60173	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 25/8
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)...	72	7266	έπισκ. Πειραιά 3/9	ΡΙΒΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)...	69	1576	έπισκ. Μπρεβερχάδεν 26/7
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)...	69	11148	ε. Κοτονού 21/8	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)...	73	8405	προς Μπριντν 28/8
ΝΟΤΟΣ (δ.)...	73	75049	α. Κορούνα 7/8	ΡΙΖΑΛ (κ.)...	77	39562	α. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΝΤΑΪ'ΝΑΜΙΚ (π.)...	79	16432	προς Κήλαγκ 9/8	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Σετσουμπάλ 30/8
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)...	75	35764	ε. Άμβούργο 29/8	ΡΟΖΑ (κ.)...	68	24893	προς Άμβέρσα 16/8
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...	76	22297	προς Σάντος 25/8	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)...	71	71877	προς Σαλντάννα Μπαίη 17/7
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)...	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΡΟΟΥΖ (δ. Όνδ.)...	70	1598	στο Γκιζάν
ΝΤΟΝ (Ον.)...	63	10617	προς Σιγκαπούρη 9/8	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)...	67	37625	α. Άιν Σούκνα 31/7
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάντος 28/8	ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)...	64	4824	προς Μαρίνα ντί Καρράρα 23/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)...	73	17355	ε. Τραμνάντι 23/8	ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)...	81	8352	προς Ταϊβάν 22/8
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)...	68	9003	ε. Σαλάδερ 10/7	ΡΟΥΜΠΕΝ Ι. (π.)...	73	22626	ε. Ριγέκα 26/8
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)...	67	1599	μεταφορές Περαϊκού	Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)...	68	13546	ε. Ν. Όρλεάνη 16/8
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)...	68	958	στο Μόζι 2/8	Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)...	65	20002	προς Ίταλία 30/8
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)...	78	2491	α. Πιομπίνο 28/8	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)...	66	39695	ε. Πειραιά 27/8
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)...	70	11248	μετ. «Isis»	ΣΑΪ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)...	71	128929	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)...	72	17399	προς Σαγκάη 28/7	ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)...	74	25765	προς Μερσίνη 1/8
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)...	69	4229	προς Άλκάντε 7/8	ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)...	74	25765	α. Ν. Όρλεάνη 17/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)...	75	138037	προς Γκάλβεστον 7/8	ΣΑΪΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)...	73	8734	ε. Μπ. Άϊρες 6/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)...	84	17879	προς Άλγερία 27/6	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)...	77	19199	προς Μπανιγαραμσίν 31/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)...	85	17879	α. Άμβέρσα 29/8	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)...	76	2144	στην Κωνσταντινούπολη 8/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)...	76	126990	α. Ράτ Τανούρα 28/7	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)...	75	29068	α. Όρλεάνη 15/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)...	79	59882	α. Ν. Όρλεάνη 29/7	ΣΑΝ ΙΙ (π.)...	75	14523	ε. Λονδίνο 30/8
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΟΝ (π.)...	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)...	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)...	62	2606	επιπλοή	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)...	70	11122	προς Κούβα 24/8
ΟΜΕΡ (κ.)...	70	22912	προς Γουίλμινγκτον 22/8	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)...	71	9084	προς Αίγυπτο 18/8
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.)...	71	13858	έπισκευή Σιγκαπούρη 28/8	ΣΑΝΤΡΑΪΖ (κ.)...	71	13575	στην Ίντσόν 10/8
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)...	71	9868	επιπλοή Έλληνες	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)...	67	8064	προς ΕΣΣΔ 29/8
ΟΝΥΣ (κ.)...	69	9824	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Καϊμ 27/7	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)...	70	11329	ε. Λά Παλλίς 27/8
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)...	75	39656	ε. Αύγουστα 24/8	ΣΑΝ ΗΡΟΣ (κ.)...	76	10221	στον Πειραιά 14/7/89
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)...	72	4503	ε. Όδησσό 27/8	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)...	72	3137	α. Τσιότσια 8/8
ΟΡΚΑ (Α.Β.)...	75	1999	προς Τρίπολη 28/8	ΣΑΟΥΘ ΑΪ'ΛΑΝΤ (π.)...	75	12322	δ. Σκώ 23/7
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ύψωσε Έλληνική	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)...	74	12498	προς Ταρτούς 30/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪ'Σ (π.)...	69	11434	ε. Ντουάλα 21/8	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)...	71	43867	α. Ν. Όρλεάνη 22/8
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)...	84	4083	α. Ρόττερταμ 31/8	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)...	72	14095	ε. Βαλέντια 24/8
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪ'Κ (κ.)...	76	12443	α. Ν. Όρλεάνη 25/8	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)...	78	10301	στο Άσσομ 29/10
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)...	79	3818	α. Ν. Όρλεάνη 21/8	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)...	74	164758	έπισκευή Ντουμπί 21/8
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)...	75	176009	στο Χάργκ (άποθήκη)	ΣΕΒΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)...	86	15933	ε. Πόρτλαντ 20/8
ΟΥΑΪ'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	προς Ίαπωνία 13/8	ΣΕΪ'ΛΑΜΑΝ (κ.)...	80	17798	προς Μπ. Χομείνι 26/6
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)...	69	1582	μεταφορές Κιούγκα	ΣΕΪ'ΛΟΡ (δ.Μπχ.)...	75	117143	α. Τζέμπελ Ντάνα 26/8
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)...	69	9627	α. Λάβεν 9/8	ΣΕΪ'ΛΟΡ (κ.)...	70	9951	ε. Παράγουα 3/8
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)...	73	16317	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 24/8	ΣΕΪΡΗΝΑ (π.)...	77	16267	στην Άλεξάνδρεια 28/8
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (Βα.)...	79	9427	δ. Παναμά 26/8	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)...	73	8917	προς Μπαλμπόρα 3/8
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)...	77	29547	υπέστειλε ελληνική	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)...	75	51898	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ				ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)...	79	14889	προς Μανίλα 21/8
ΤΗΣ (κ.)...	71	41961	στην Άλγκεθίρας 28/8	ΣΕΡΦΟΣ (δ.μ.)...	70	1598	ε. Σεβίλη 22/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)...	75	8826	προς Νιτέρδο 5/8	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ...	69	43456	προς Βραζιλία 6/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)...	72	44140	δ. Σουέζ 1/9	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)...	72	16018	α. Άλεξάνδρεια 9/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)...	69	9982	προς Γιβραλτάρ 27/8	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)...	82	19494	προς Ίράν 20/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)...	72	11185	προς Τομασόν 29/8	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)...	76	18174	ε. Σαγκάη 16/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)...	70	16128	ε. Ν. Όρλεάνη 27/8	ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)...	71	4713	ε. Πειραιά 4/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Κόμπε 27/7	ΣΗ ΟΑΘ (κ.)...	74	3764	προς Γιάρμπουθ 13/8
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)...	80	30639	προς Τζέντα 15/8	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)...	76	16277	προς Μερσίνη 21/8
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)...	78	7623	ε. Φλάιγκ 27/8	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)...	84	4073	α. Ν. Όρλεάνη 14/8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)...	70	11489	προς Τρίπολη 25/8	ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (μ.)...	70	12142	υπέστειλε κυπριακή
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)...	69	1971	α. Άλεξάνδρεια 4/8	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)...	79	15688	ε. Τομακομάι 25/8
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	προς Ν. Αφρική 28/8	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)...	71	48685	δ. Κέπη Τραφάλγκαρ 3/9
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Μπαντάρ Άμπάς 24/8	ΣΗ ΦΕΪ'Θ (μ.)...	70	15216	ε. Μπ. Άϊρες 27/8
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)...	84	4085	μετ. «Stepanie» (π.)	ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)...	71	14130	ε. Άμβέρσα 31/8
ΠΑΣΦΙΚΟ (Μπχ.)...	72	6666	ε. Πειραιά 29/6	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)...	76	30343	δ. Σουέζ 27/8
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)...	74	124871	μεταφορές Περαϊκού	ΣΗΓΟΥ'ΝΤ ΙΙ (δ.Μπχ.)...	78	28025	προς Γιβραλτάρ
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)...	65	1598	ε. Καστελαμάρε 19/7	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)...	74	20704	προς Τούσπε 23/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)...	74	16298	ε. Ταμπόκ 1/8	ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)...	77	15264	δ. Γιβραλτάρ 20/8
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)...	75	26301	ε. Λός Πάλας 30/8	ΣΗΛΙΚ (Μολ.)...	74	18963	προς Γιβραλτάρ 29/8
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)...	69	9907	α. Χιούστον 8/8	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)...	70	11188	προς Τζόρφ Λασφάρ 18/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)...	69	15874	α. Χόγκ Κόγκ 25/8	ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (κ.)...	77	14275	α. Ν. Όρλεάνη 18/8
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)...	77	38411	προς Ταϊβάν 10/8	ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)...	78	19211	ε. Άϊσί 14/8
ΠΕΛΑΪ'ΝΕΡ (κ.)...	70	4095	προς Φός 29/8	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.)...	77	14275	στη Σουαίμα 20/8
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)...	76	19166	προς Σαγκάη 14/6	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)...	84	18173	α. Φός 28/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)...	77	21666	ε. Κορντένβεβο 21/8	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)...	74	33073	ε. Σάν Λορέντζο 26/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)...	71	104253	α. Τζουμέρα Τέρμιναλ 9/8	ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)...	65	9812	προς Χαλκίδα 13/8
ΠΕΛΤΕΪ'ΝΕΡ (κ.)...	70						

ΗΜΠΡΕΤΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	1779c	α. Λός Πάλλας 20/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'ΛΛ (κ.)	74	23757	πρός Καναδά 15/8
ΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Λιβύη 4/7	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Κόρπους Κρίστι 18/8
ΗΝΤΙΟΥΤΥ II (μ.)	74	18383	πρός Άβανα 20/7	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	πρός Γιούροπορτ 18/8
ΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	πρός Σουρία 9/6	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΑΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Ειγκάγκ 17/8
ΗΝΠΕΙΣ (μ.)	77	15225	ε. Νταμάρι 22/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρός Χιουσόν 13/8
ΗΝΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	πρός Μεραϊνί 23/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	ε. Ναοσίμα 28/8
ΗΝΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρός Γένοβα 22/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Ρότερνταμ 1/9
ΗΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Ραβέννα 29/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Πειραιά 28/8
ΗΝΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	ε. Γκνάνσας 13/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Χιουσόν 10/8
ΗΝΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Σαράνκα 20/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	έπισκ. Πειραιά 30/8
ΗΝΚΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Μπόννα 13/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	έπισκ. Σιγκαπούρη 10/7
ΗΝΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Περσικό 21/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	ε. Ίμινγκχαμ 11/8
ΗΝΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Ίρν 17/8	ΤΡΕΙ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	πρός Φουτζέιρα 22/8
ΗΝΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	πρός Πειραιά 13/8	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Πόντι ντό Ούμπου 8/8
ΗΝΤΕΙΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	α. Φιομπελίνιο 24/8	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Σφάξ 9/8
ΗΝΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Μπ. Άμπας 7/7	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Ταλκαχουάνο 21/8
ΗΝΤΑΙΤΕΡ (μ.)	75	18794	ε. Μπ. Άμπας 21/8	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Βεγκάκη 31/7
ΗΝΤΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Άκαμπα 15/7	ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπ. Άμπας 17/7
ΗΝΤΑΡΕΡ	73	29763	πρός Ρότερνταμ 19/8	ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΕΣΚΥ (κ.)	76	6057	πρός Τομπρούκ 30/8
ΗΝΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Μπ. Χομινί 30/7	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	έπισκ. Ριγίεκα 27/6
ΗΝΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ίρν 17/8	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Γένοβα 30/8
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρός Ίαπωνία 28/8	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	α. Ν. Όρλεάν 24/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Παράναγους 29/7	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	πρός Σετουμπάλ 18/7
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	στό Σουέζ 28/8	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρός Μπουσάν 20/7
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Σιγκαπούρη 29/8	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	πρός Βέλγιο 23/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρός Χοντίντα 14/8	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤ (μ.)	67	13792	πρός Κούβα 11/6
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Σάντος 27/8	ΦΑΙΝΗΣ (π.)	77	15901	πρός Ίλιγκάν
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	πρός Νταλιάν 7/8	ΦΑΙΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Σιγκαπούρη 13/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	ε. Βομβάη 5/8	ΦΑΝΤΑΖΥ (κ.)	76	9059	ε. Ντουάλα 20/8
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	πρός Γιβραλτάρ 26/8	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρός Δ. Άφρική 14/8
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	βυθίσθηκε 27/8	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Ντουμπάϊ 29/8
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	έπληθη Ελληνες	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	έπληθη Ελληνες
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Φλάσσινγκ 16/8	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρός Π. Κουετζάλ 15/8
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Γιβραλτάρ 25/8	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρός Παλάου Σαμπού 12/8	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	ε. Σιγκαπούρη 16/8
ΣΚΑ'ΥΛΑ'ΙΝ (δ.μ.)	73	17466	πρός Παλάου Σαμπού 12/8	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	στό Τζέμπεκ Άλι 5/5
ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	μετ. «Κοράλι»	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρός Μαρακάντο 30/7
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	α. Νιούπορτ 31/8	ΦΙΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Ρίο Γκράντε 17/8
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Μπουσάν 8/8	ΦΙΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Βενετία 24/8
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	ε. Σύρο 5/8	ΦΙΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	έπληθη Ελληνική
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Κεμπέκ 25/8	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.)	65	12636	πρός Ρας Τανούρα 25/8
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 26/8	ΦΙΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	δ. Παναμά 28/8
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρός Μπαντάρ Άμπας 8/8	ΦΙΛΟΡΑ V (π.)	81	8917	πρός Γδύνια 21/8
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	δ. Παναμά 28/8	ΦΙΟΝΙΣ (δ.μ.)	65	15090	πρός Μπαχαϊν 28/8
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	α. Τζ. Νεχρού 28/7	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	75	20214	ε. Πόρτ Άρθουρ 27/8
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	στη Σευάγκα (άποθήκη)	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Κούβα 18/8
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	πρός Βόλο 25/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	ε. Χουάγκιμπο 15/8
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712	α. Σάν Μπεν. ντε Τρντό 21/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	α. Άλεξάνδρεια 12/8
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρός Δανία 31/8	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρός Γιουγκουλαβία 15/8
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Μαυρίκιο 19/8	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	πρός Κίνα 11/8
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Άντεν 3/5/89	ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)	69	15688	α. Άμβέρσα 28/8
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Ν. Όρλεάν 18/8	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	πρός Τύνιδα 19/8
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρός Κούβα 27/7	ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)	63	26759	πρός Σαλβαντόρ 8/8
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Ρουέν 22/8	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρός Κωνσταντίνα 21/7
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρός Ίταλία 29/8	ΦΡΟΙ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	ε. Σιγκαπούρη 27/8
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός Άλικάντε 28/8	ΦΡΟΙ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	α. Λός Πάλλας 23/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	έπισκευές Πειραιά 26/7	ΦΡΟΙ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	στό Μοντεβιδέο 25/8
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρός Κολομβία 28/8	ΦΡΟΙ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Λός Πάλλας 26/8
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	δ. Παναμά 28/8	ΦΡΟΙ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652	έπισκ. Λός Πάλλας 12/7
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881	πρός Παντζάγκ 18/7	ΦΡΟΙ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Πάγκο — Πάγκο 17/7
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	έπισκ. Πειραιά 23/7	ΦΡΟΙ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρός Φώκλαντες 11/8
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	11133	πρός Άμπιτζάν 11/8	ΦΡΟΙ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	έπισκ. Μασσαλία 8/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	πρός Σ. Άραβία 27/8	ΦΡΟΙ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	μετ. «Devo» (κ.)
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	πρός Π. Κέλανκ 23/8	ΦΡΟΙ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Μαζατλάν 25/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρός Τσιταγκόγκ 13/8	ΦΡΟΙ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ναυπηγεία Ίαπωνία
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	πρός Καοσιούγκ 25/8	ΦΡΟΙ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	ε. Σάντος 27/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. Κόμπε 28/8	ΦΡΟΙ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Κρίστιανσταν 14/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΗΝ (δ.π.)	70	999	α. Ντάρμπαν 17/8	ΦΡΟΙ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	ε. Βόρι 20/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρός Βαλτιμόρη 17/8	ΦΡΟΙ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ναυπηγ. Ίαπωνία
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Ντάρμπαν 8/8	ΦΡΟΙ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Ρίο Ίανέιρο 28/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	έπισκ. Πειραιά 15/8	ΦΡΟΙ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρός Βραζιλία 23/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρός Ντάρμπαν 8/8	ΦΡΟΙ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	α. Σιγκαπούρη 28/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	έπισκ. Πειραιά 15/8	ΦΡΟΙ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λός Πάλλας 6/6
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	πρός Ντακόρ 10/8	ΦΡΟΙ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Σιγκαπούρη 18/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	έπληθη	ΦΡΟΙ ΠΑΙΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	πρός Γιοκοχάμα 21/8
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρός Ρότερνταμ 10/8	ΦΡΟΙ ΧΙΛΑ (κ.)	73	6863	ε. Λός Πάλλας 29/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Σιγκαπούρη 22/8
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	α. Τουμπάρδο 20/8	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Δ. Αυστραλία 155/8
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	ε. Νταβάο 8/8	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ' (δ.)	74	48928	ε. Παλάου Μπακόμ 26/8
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρός Βομβάη 20/8	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκευές Σιγκαπούρη
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	ε. Όδησσό 29/7	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρός Πειραιά 18/8
ΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρός Κίνα 15/6	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Κούβα 23/7
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρός Κίνα 5/7	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Πειραιά 27/8
ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113	πρ. «Σή Λώρελ»	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρός Ίαπωνία 21/8
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	ε. Βαρκελώνη 29/8	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	πρός Μπ. Άμπας 14/7
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο Ίανέιρο 23/8/89	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Ραβέννα 28/8
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	ε. Κουϊγκντό 1/8	ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρός Βιτόρια 3/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Σετουμπάλ 26/8	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρός Σάφξ 10/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	πρός Σιγκαπούρη 29/8	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	ε. Χιουσόν 26/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρός Μιζουσίμα 29/7	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρός Φουτζέιρα 19/8
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρός Ντάρμπαν 27/7	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	δ. Σουέζ 1/9
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	άρχει Πειραιά	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	ε. Φιλαδέλφεια 27/8
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	έπληθη	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	πρός Άμβούργο 21/8
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρός Καρατίο 31/8	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	πρός Φόρτ ντε Φράνς 19/8
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	έπισκ. Ντάρμπαν 14/6	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρός Ίνδια 24/8
ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.)	83	35762	ε. Γιούροπορτ 25/8	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. Κονακρύ 24/8
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005	ε. Ντεμεράρα 13/8	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	δ. Μάλτα 27/7
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	πρός Μπετζάγια 25/8	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Γιούροπορτ 18/8
ΤΖΟ'Υ' (Ον.)	78	5868	ε. Λέγκχορν 28/8	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρ. «Φιντοσία»
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρός Ίταζάι 9/8	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	διαγράφεται
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Άμβέρσα 28/8	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	α. Ν. Όρλεάν 19/8
ΤΖΟΝ Ν. (π.)	72	5907	ε. Πόρτ-ά-Πρίνς 27/7	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Ν. Όρλεάν 25/8
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	α. Σουέζ 30/10	ΧΙΟΥΠΤ II (π.)	64	15404	πρός Βόλο 11/8
ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	πρός Όδησσό 15/8	ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Φουτζέιρα 18/8
ΤΖΟΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Κεϊπταουν 12/8	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρός Βομβάη 19/8
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Καοσιούγκ 16/8	ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Λιβύη 18/8
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Μπουεναβεντούρα 7/8	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ	79	12598	πρός Πάτρα 12/7
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	ε. Βομβάη 10/8	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	πρ. «Tulip»
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Ρίο Ίανέιρο 17/8	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	πρός Σιγκαπούρη 14/8
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	πρός Τζέμπεκ Άλι 31/8	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Σιγκαπούρη 14/8
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. Άντοφαγκάστα 19/8	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρός Χονολουλού 23/7
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βενετία 23/8	ΩΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101440	πρός Σιγκαπούρη 29/8
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	ε. Τομπότε 6/7	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	πρός Σιγκαπούρη 28/8
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	α. Βανκούβερ 11/8	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76	7049</	

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.4D-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

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



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

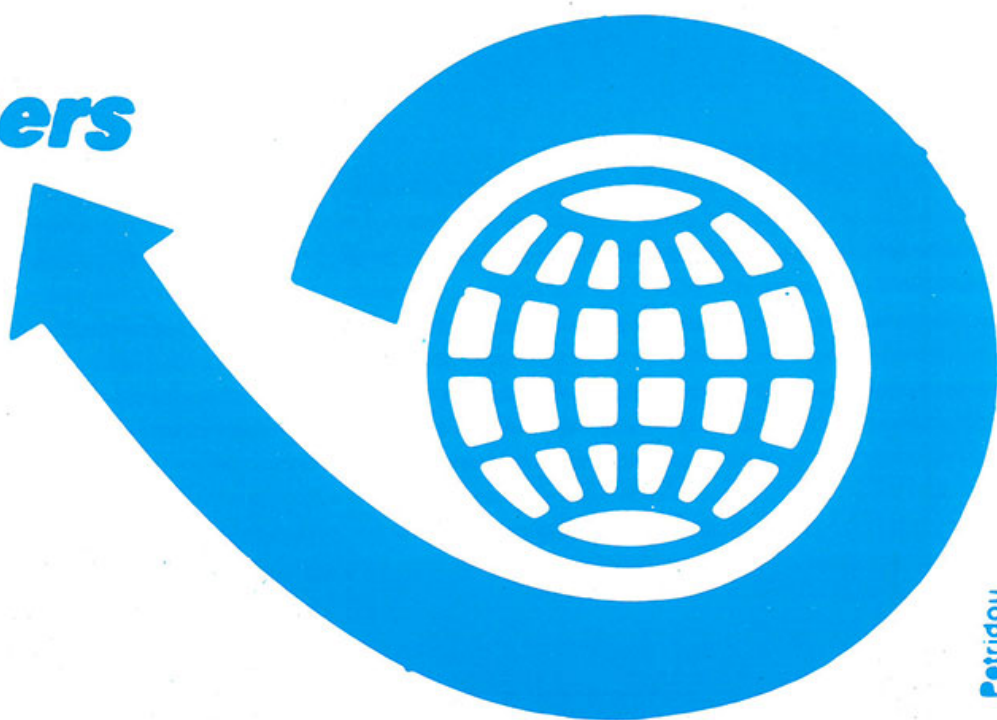
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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





TROODOS

Headquarters

MONACO

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

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

Agents

GREECE

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

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

UK

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

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

USA

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

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

PHILIPPINES

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

CYPRUS

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

INDIA

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

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS