

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1032/1090

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟ 1032/1090
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

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

Tel: 071 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G

Telefax: 071 · 828 9179



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

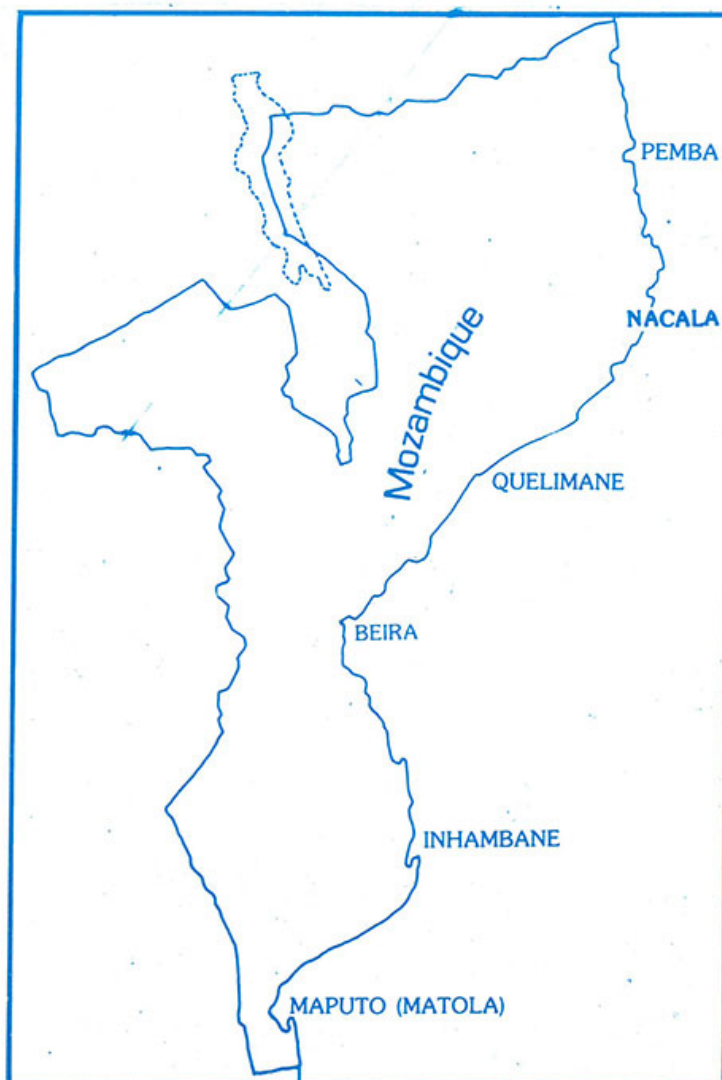
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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

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

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

petromoc E.E.

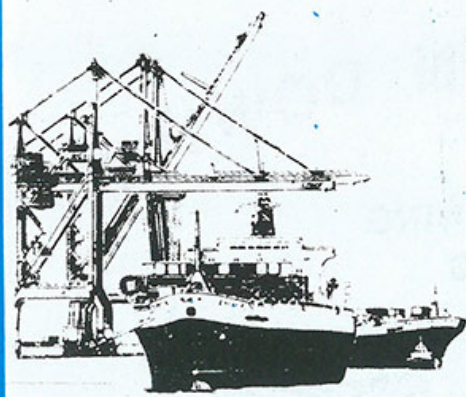


INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 59ο

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΝΟ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1332/1090

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1332/1090 December 1st, 1990

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 'Η Τηλεϊατρική στα Έλληνικά Νησιά.
Τό πρώτο μέρος του Σχεδίου του Προέδρου του Έλ-
ληνικού Έρυθρου Σταυρού κ. Γ. Αποστολάτου.
- 19 Ναυταπάτες.
- 22 Οί Αγοραπωλησίες πλοίων τόν Νοέμβριο.
Παρουσίαση της αγοράς των αγοραπωλησιών από
την Overseas Agency Ltd.
- 25 Do not just bunker around.
Άρθρο του κ. Όδυσσέα Γκούμα.
- 26 Ανάλυση της διαδικασίας ναυλώσεως δεξαμενο-
πλοίων.
Από τόν πλοίαρχο Ε.Ν. κ. Αντώνη Γρυπαίο.
- 30 E.E.C. and the 1990's
Άρθρο του κ. Νίκου Κουλάδη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΟΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΜΝΗΜΗ ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟΝΤΑ ΛΕΜΟΥ
- 40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

FUEL COSTS UP UP \$

KEEP THEM DOWN DOWN \$

**WITH ✓ UNDERWATER HULL CLEANING
AND ✓ PROPELLER POLISHING**

PICCARD DIVERS



Can help lower your fuel bills

and do Cathodic Protection Refittings — Inspections

Hull Apertures Blank offs and Repairs

IN: ALEXANDRIA	BOSTON	CARACAS	HAMBURG
ANCHORAGE	BREST	DURBAN	HONG KONG
BALTIMORE	BRISBANE	DUBAI	HOUSTON
BARCELONA	BUENOS AIRES	GENOA	ISTANBUL
BERGEN	CALLAO	GUAM	KOBE
BOMBAY	CAPETOWN	HALIFAX	LOS ANGELES

and 35 M O R E locations around the world!

**WHY ENTRUST YOUR FUEL SAVINGS FROM HULL MAINTENANCE TO PEOPLE
YOU DO NOT KNOW — DO NOT CONTROL?**

**PICCARD DIVERS IS NEAR YOU — SPEAKS YOUR LANGUAGE
UNDERSTANDS YOUR NEEDS — WANTS YOU AS A CLIENT
OUR CONTINUOUS GROWTH IS BASED ON HAPPY CLIENTS**

PICCARD DIVERS CLIENT SERVICE

Tel : 30-1-451 4208/418 0277. A.O.H. 30-1-983 5152/765 3930/984 2737

Fax: 30-1-451 8528 — Tlx: 213073 PICA GR. Address enquiries to Alex Andrikopoulos

For Quality Work Underwater

Νά αρχίσουμε από τὰ ΚΕΣΕΝ

Τό Ὑπουργεῖο, στή πλαίσια τῆς ἰδιαίτερης σημασίας πού ἀποδίδει ἡ Κυβέρνηση στή Ναυτική Ἐκπαίδευση, συνιστᾷ ὁμάδα ἐργασίας ἡ ὁποία θά μελετήσει ἐπὶ μηδενικῆς βάσεως τὸ ὅλο ἐκπαιδευτικό σύστημα ἀναφορικά μέ τήν ἐκπαίδευση τῶν κατωτέρων πληρωμάτων καί τῶν ἀξιωματικῶν στίς ΑΔΣΕΝ καί τὸ ΚΕΣΕΝ.

Γιά τὰ κατώτερα, πληρώματος, ἐμεῖς τουλάχιστον, δέν ἐχομε νά παρατηρήσουμε τὸ παραμικρό, δεδομένου ὅτι δέν ὑπάρχουν πλέον καί νομίζομε ὅτι αὐτὴ ἡ παραδοχὴ πρέπει ἐπιτέλους νά γίνῃ ἀπὸ ὅλους γιά νά σταματήσει νά μᾶς ἀπασχολεῖ καί σάν θέμα ἀκόμη.

Μένουν, λοιπόν, μόνον οἱ ἀξιωματικοί.

Στίς ΑΔΣΕΝ ἐφαρμόζεται ἤδη μέ ἐπιτυχία τὸ σύστημα τῆς ἐναλλασσομένης ἐκπαίδευσως. Βεβαίως χρειάζονται βελτιώσεις πολλές σέ πολλοὺς τομεῖς. Οἱ σημαντικότερες, ὁμῶς, ἐλλείψεις παρουσιάζονται στή ΚΕΣΕΝ, ὅπου πρέπει νά ὑπάρξει ἄμεση παρέμβαση.

Ὅπως εἶναι γνωστό, οἱ σχολές μετεκπαιδεύσεως δημιουργήθηκαν μετὰ τήν ἐμπειρία πού εἶχε ἀποκτηθεῖ μέ τὸ παλιό σύστημα τῶν ἐξετάσεων γιά τήν ἀπόκτηση προαγωγικῶν διπλωμάτων (Γ', Β', Α') καί μέ στόχο τήν παροχὴ μιᾶς ὁλοκληρωμένης μετεκπαιδεύσεως στοὺς ἀξιωματικούς Ε.Ν. γιά νά εἶναι ἐφικτὴ ἡ συνεχὴς προσαρμογὴ καί ἐνημέρωσής τους στὰ νέα δεδομένα.

Ἀφ' ὅτου ὁμως σχεδιάσθηκε τὸ νέο σύστημα, οὐδεμία οὐσιαστικὴ βελτίωση ἐπῆλθε μέ ἀποτέλεσμα ἡ μετεκπαίδευση νά ἐξακολουθεῖ νά γίνεταί ὅχι μόνον μέ τὰ σφάλματα τῆς ἀρχικῆς σχεδιάσεως ἀλλὰ καί μέ τὰ προβλήματα πού ἐπισώρευσαν ὁ χρόνος πού πέρασε στὸ μεταξύ καί οἱ ἀλλαγές πού ἐγίναν στὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας.

Χαρακτηριστικά τοῦ συστήματος, ἀπὸ τήν ἀρνητικὴ τους, βέβαια, πλευρὰ, εἶναι:

Πρῶτον, ἡ λειτουργία τῶν ΚΕΣΕΝ σάν Δημοτικῶν Σχολείων ἢ Γυμνασίων, μέ βαθμολογία πού ἐκ τῶν πραγμάτων ὑποχρεώνει τοὺς περισσότερους σπουδαστές, φθασμένους πλέον ἀνθρώπους καί κάποιες ἡλικίας, νά καταφεύγουν σέ φροντιστήρια γιά τὸ κυνήγι τῶν βαθμῶν.

Δεύτερον, ἡ ἐπανάληψη, καί μάλιστα σέ ποσοστὸ πού φθάνει ἢ καί ὑπερβαίνει τὸ 90%, μαθημάτων καί θεμάτων πού οἱ σπουδαστές τῶν ΚΕΣΕΝ εἶχαν διδαχθεῖ στίς Σχολές ἀντὶ τῆς ἐνημερώσεως ἐπὶ τῶν νέων ἐξελίξεων καί δεδομένων — π.χ. μέχρι καί οἱ ὑποψήφιοι Α' μηχανικοὶ δίνουν ἐξετάσεις στήν θερμοδυναμικὴ μέ ἀποτέλεσμα νά ἀπορρίπτονται συνεχῶς οἱ περισσότεροι ἀπὸ αὐτοὺς.

Τρίτον, τὰ ἀνύπαρκτα μέχρι ὑποτυπώδη ἐκπαιδευτικά κείμενα — στήν πραγματικότητα συνθέσεις πού παρέχουν οἱ καθηγητές.

ΣΤΡΑΤΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΚΤΩΝ

Ἄν καί ἡ ἡμερομηνία τῶν ἀρχαιρεσιῶν γιά τήν ἐκλογὴ νέας διοικήσεως τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπέχει δύο καί πλέον μῆνες, μετὰ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπικρατεῖ σοβαρότατος προβληματισμός γιά τὴ σύνθεση τῆς νέας διοικήσεως λόγω τῶν ἰδιαίτερων σοβαρῶν προβλημάτων πού θά κληθεῖ νά ἀντιμετωπίσει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία στή διάρκεια τῆς θητείας της. Καί ὅλοι συγκλίνουν στήν ἀπόψη ὅτι σ' αὐτὴ τὴ φάση πρέπει νά ἐγκαταλειφθοῦν οἱ φιλοδοξίες καί νά χρησιμοποιηθοῦν — ἀκόμη καί μέ στράτευση — οἱ ἐπιλεκτοὶ ὥστε τὸ νέο συμβούλιο νά εἶναι ἓνα ὄργανο μέ ἀπεριόριστο κύρος καί μέ διεθνή ἀκτινοβολία καί ἐπιρροή.

Προσυπογράφομε μέ τήν παρατήρηση ὅτι οὐδεὶς ἔχει δικαίωμα νά ἐμμένει σέ προσωπικὲς φιλοδοξίες, ἐάν δέν περιλαμβάνεται στοὺς ἐπιλεκτούς, ἀλλὰ καί οὐδεὶς ἐκ τῶν τελευταίων δικαιούται — μέ ὁποιαδήποτε δικαιολογία ἢ πρόφαση — νά ἀρνηθεῖ τὴ στράτευση γιά τὸ μεγάλο ἀγῶνα πού θά κληθεῖ νά δώσει ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία στὸ ἀμέσως ὀρατὸ μέλλον.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Πῆγε πολὺ καλὰ ἀπὸ πολλὰς πλευρὰς καί ἡ ἐφετερινὴ ἐπίσκεψη ἀντιπροσωπείας τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες. Ἐποικοδομητικὲς ὑπῆρξαν οἱ συνομιλίες

Τέταρτο, ἡ ἀκαταλληλότητα, σέ μεγάλο βαθμό, τῶν καθηγητῶν ἐπειδὴ δέν ὑφίστανται καμμία μετεκπαίδευση καί ἐπὶ πλέον ἔχουν ἐγκαταλείψει ἀπὸ πολὺ καιρὸ τὸ ἀντικείμενο τῆς διδασκαλίας τους, δηλαδὴ τὸ πλοῖο, καί ὡς ἐκ τούτου ἀγνοοῦν τίς νέες συνθήκες πού ἐπικρατοῦν σ' αὐτό.

Θά ἦταν δυνατόν νά ἀριθμήσουμε πολλὰ ἄλλα προβλήματα καί νά ἐπισημάνουμε σειρά θεμάτων στὰ ὁποῖα χρειάζονται οὐσιαστικὲς ἀλλαγές. Δέν εἶναι αὐτὸς ὁ στόχος μας, ἀλλὰ νά δοῦμε τί μπορεῖ νά γίνῃ ὥστε τὰ ΚΕΣΕΝ νά καταστούν πραγματικά καί οὐσιαστικὰ κέντρα μετεκπαιδεύσεως.

• Ἡ καθιέρωση ὁρισμένων Σχολείων γιά κάθε δίπλωμα (Β', Α'), π.χ. Σχολεῖο MARPOL, Σχολεῖο SOLAS, Σχολεῖο Ἐπιθεωρήσεων Coast Guard κλπ., κλπ., μικρῆς διάρκειας — δύο ἐβδομάδων περίπου — καί γιά κάθε ἓνα ἀπὸ αὐτὰ νά χορηγεῖται ἐιδικὸ πτυχίο. Μέ τὸν τρόπο αὐτὸν οἱ ναυτικοὶ μας θά εἶναι κάτοχοι πτυχίων πού εἶναι ἀπαιτητὰ ἐπειδὴ προβλεπονται ἀπὸ κάποιες διατάξεις ἐθνικῶν νομοθεσιῶν ἢ διεθνῆς συμβάσεως ἢ θά ἔχουν νά ἐπιδείξουν πτυχία σάν ἀπόδειξη περισσοτέρων ἐιδικῶν γνώσεων καί μετεκπαιδεύσεως.

• Ἡ ἐγκατάλειψη τῆς βαθμολογίας καί ἡ καθιέρωση κριτηρίων γιά τὸν ἀποκλεισμό μόνον ἐκείνων οἱ ὁποῖοι π.χ. ἀπουσιάζουν — δέν παρακολουθοῦν τὰ μαθήματα — περισσότερο ἀπὸ τοὺς ἄλλους. Ἄλλωστε, σήμερα, ὅλοι παίρνουν τὰ διπλώματα.

• Ἡ παροχὴ τῆς δυνατότητας ἀποκτήσεως ὁρισμένων πτυχίων πού ἀπαιτοῦνται γιά ἀνώτερο στάδιο — δηλαδὴ ὁ ὑποψήφιος γιά τὸ δίπλωμα Β' νά ἔχει τὴ δυνατότητα ἀποκτήσεως πτυχίου πού ἀπαιτεῖται γιά τὸ δίπλωμα Α' — γιά νά ὑπάρχει ἡ δυνατότητα ἐκμεταλλεύσεως οἰουδήποτε χρόνου ἔχουν στή διάθεσή τους οἱ ἐνδιαφερόμενοι καί νά μὴν ἐγκαταλείπουν τὴ δουλειά τους γιά μεγάλα χρονικά διαστήματα.

• Ἡ ἐξασφάλιση δυνατότητας — μέ σύστημα πού μπορεῖ νά ἐξευρεθεῖ, ὅπως ἄλλωστε ἐγίνε καί μέ τήν ἐναλλασσομένη ἐκπαίδευση τῶν σπουδαστῶν τῶν ΑΔΣΕΝ — πρακτικῆς ἐφαρμογῆς στὸν φυσικὸ χώρο ἐργασίας τῶν ὑποψηφίων, δηλαδὴ στὸ πλοῖο.

• Ἡ ἐπιλογή τῶν καθηγητῶν μέ νέο σύστημα πού θά ἐξασφαλίζει τὴ δυνατότητα συνεχοῦς μετεκπαιδεύσεώς τους.

• Ἡ καθιέρωση κινήτρων γιά τὴ συγγραφή τῶν ἀπαιτούμενων συγγραμμάτων.

Ὅλα τὰ ἀνωτέρω δέν ἀποτελοῦν θέσφατα — εἶναι ἀπλῶς προτάσεις γιά συζήτηση καί γιά μελέτη, θεωροῦμε ὁμῶς ὅτι ἡ ἀναπροσαρμογὴ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ συστήματος πρέπει νά ἀρχίσει ἀπὸ τὰ ΚΕΣΕΝ γιά νά δώσουμε στὰ ὑπάρχοντα ἡδὴ στελέχη ἐκεῖνα πού χρειάζονται σήμερα καί αὔριο.

τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας μέ τίς ἀμερικανικὲς ἀρχές γιά τὰ ἐκκρεμῆ θέματα πού ὑφίστανται.

Ἐπίσης ἐποικοδομητικὲς ὑπῆρξαν καί οἱ συναντήσεις τῆς ἀντιπροσωπείας μέ Ἑλληνικὲς ἐφοπλιστὲς πού διαμένουν στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες, οἱ ὁποῖοι ἐνημερώθηκαν γιά τὰ νέα μέτρα καί τὴ βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου πού ἐπέρχεται μέ αὐτὰ — ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως κ. Στ. Γουρδομιχάλης σέ δηλώσεις του πρὸς τοὺς Ἑλληνικὲς καί Ἀμερικανικοὺς δημοσιογράφους ὑπογράμμισε ὅτι ἡ ἐνημέρωση ἐπὶ τῶν νέων μέτρων ἦταν ὁ σημαντικότερος στόχος τῆς ἀποστολῆς, ἐνῶ, ὅπως εἶπε, σπουδαῖος ἐπίσης στόχος ἦταν ἡ ἐνημέρωση τῆς ὁμογενείας ἀλλὰ καί Ἀμερικανῶν ἐπενδυτῶν γιά τίς δυνατότητες συνεργασίας

μέ τον ελληνικό έφοπλισμό και την πραγμα-
τοποίηση κοινών επενδύσεων στην Ελλάδα
καί σε διάφορους τομείς και πέρα και από
τον ναυτιλιακό χώρο.

Τέλος έντυπιακή ήταν η απήχηση του
συνεδρίου που οργανώθηκε υπό την αιγίδα
του Ύψασιου Κέντρου Έλληνικών Σπου-
δών και της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπι-
στών στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης
μέ θέμα τη σχέση των Έλλήνων με τη θά-
λασσα σαν κεντρικό στοιχείο στην εξέλιξη
της ελληνικής κουλτούρας και πηγή πλού-
του και έμπορίου από την αρχαιότητα μέχρι
σήμερα — στα πλαίσια του συνεδρίου αυτού
μίλησε εκ μέρους της Ε.Ε.Ε. κ. Μαθιός Λώς,
ένω ο διευθυντής του Ύψασιου Κέντρου
δρ. Σπύρος Βρυώνης υπογράμμισε ότι η θά-
λασσα είναι τό πώζ ζωντανό και ουσιαστικό

τμήμα της ελληνικής παράδοσης που έχει έ-
πιζητήσει επί αιώνες και στο οποίο οι Έλληνες
κατάφεραν να προοδεύσουν διεθνώς χωρίς
καμμία κυβερνητική παρέμβαση.

Έκτός από τον Πρόεδρο κ. Στ. Γουρδομι-
χάλη, ο οποίος ενημέρωσε ήδη τον Ύπου-
ργό κ. Άριστ. Παυλίδη για τα αποτελέσματα
της επίσκεψης στις Ήνωμένες Πολιτείες,
στην αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε μετείχαν ο
Άντιπρόεδρος κ. Γιάννης Γκούμας, ο Γραμ-
ματέας κ. Γεώργ. Μ. Δρακόπουλος και τα μέ-
λη κ.κ. Νίκος Εὐθυμίου, Παῦλος Ίωαννίδης,
Μαθιός Λώς, Άναστ. Παπαγιαννόπουλος,
Παν. Τσάκος, Μάρκος Φράγκος και Γρηγ.
Χατζηελευθεριάδης. Επίσης στην αντιπρο-
σωπεία μετείχαν η κ. Άννα Μπρεδήμα και ο
κ. Νότης Παναγιωτόπουλος.

Τά «τερτίπια» δέν θά περάσουν

Όρισμένοι στο Ύπουργείο έχουν την έν-
τύπωση ότι μπορούν με διάφορα «τερτίπια»
νά υποβαθμίζουν τις έπισημάνσεις των
«Ναυτικών Χρονικών» επί καιρίων θεμάτων
για τα όποια τό μόνο τό όποιο όφείλουν νά
κάνουν είναι νά δίδουν καθαρές και άμεσες
λύσεις. Για πολλούς και ποικίλους λόγους.
Πρώτα - πρώτα, για τό ίδιο τό κύρος της Πο-
λιτείας. Καί κατά δεύτερο, αλλά εξ ίσου ση-
μαντικό λόγο, για νά μήν προκαλούνται — ά-
πό μεμονωμένες περιπτώσεις — πεπλανη-
μένες έντυπιακές σε βάρος των δημιουρ-
γών της Έλληνικής Ναυτιλίας οι όποιοι μέσα
σε όλα τά άλλα, δέχονται πλέον όχι άπλως ά-
πειλές και λοιδωρίες του τύπου «έφοπι-
στές - ληστές», αλλά δολοφονικές έπιθέσεις
άπό τρομοκρατικές οργανώσεις, όπως έγινε
πρό ήμερών με την τρομοκρατική έπίθεση έ-
ναντίον του κ. Βαρδή Βαρδινογιάννη αλλά
και τις φραστικές έπιθέσεις έναντίον του
συνόλου του έφοπλισμού από τους τρομο-
κράτες — είναι μία παράμετρος πού πρέπει
νά μετρήσουν πάρα πολύ αυτοί οι «όρισμέ-
νοι» του Ύπουργείου και πρέπει νά καταλά-
βουν ότι δέν μπορεί νά αφήνεται έπ' οὐδενί
λόγω ο οιοσδήποτε νά λέγει ότι ο ελληνικός
έφοπλισμός δέν κάνει τίποτε άλλο παρά νά
επιδίδεται σε κομπίνες.

Ένα από τά τελευταία «τερτίπια» αυτών
των «όρισμένων» του Ύπουργείου είναι η
προσπάθεια υποβαθμίσεως του θέματος
του πλοίου «La Palma» πού έπιχείρησαν και
πού είναι έμφανής με την έν συνεχεία δημο-
σιευομένη έπιστολή του διευθυντή του Γρα-
φείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του
ΥΕΝ αντιπλοίαρχου κ. Θ. Παπακωνσταντί-
νου. Διότι τό θέμα δέν είναι άν νομότυπα έ-
νεγράφη στο ελληνικό νηολόγιο τό συγκε-
κριμένο πλοίο, έστω και άν η σχετική αίτηση
υπεβλήθη κυριολεκτικά την τελευταία στιγ-
μή κάποιος ήμερομηνίας πού έληγε, ούτε ά-
κόμη ύν νομότυπα συνεστήθη ή ελληνική
ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες», αλλά
άν πράγματι αυτή ή εταιρία λειτουργεί κανο-
νικά και δέν είναι «μαϊμού» όπως θέλει νά
τήν έμφανίζει ή πλοιοκτησία του «La Palma»
ή όποια, επικαλούμενη μάλιστα και δικαστι-
κή απόφαση, λέγει — προσοχή, δέν τά λένε
τά «Ναυτικά Χρονικά» αλλά ή πλοιοκτησία —
ότι ή μεταβίβαση του πλοίου στην ελληνική
ναυτική εταιρία ήταν εικονική και έγινε για
νά μπορεί νά παραλαμβάνει έπιβάτες και ά-
πό τά ελληνικά λιμάνια και για νά προσεγγί-
ζει; και σε τουρκικά λιμάνια, πράγμα πού και
στις δύο περιπτώσεις δέν ήταν έφικτή με τη
κυπριακή σημαία την όποια έφερε μέχρι τό-

τε τό σκάφος και ότι τό πλοίο άνήκει όπως
και προηγουμένως σε κυπριακή ναυτιλιακή
εταιρία.

Έχουμε, δηλαδή, μία καραμπινάτη και όμο-
λογημένη χωρίς περιστροφές από τους ί-
διους τους υπεύθυνους κομπίνα και παρ' ό-
λα αυτά, τό Ύπουργείο μας παριστάνει τον
Πόντιο Πιλάτο και δέν κάνει ούτε τό άπλού-
στατο πού έχουν υποδείξει οι στήλες αυτές
για νά ξεκαθαρίσει μία και καλή αυτή ή υπό-
θεση: Νά καλέσει, δηλαδή, την διοίκηση της
ελληνικής ναυτικής εταιρίας «Ναυτοκρουα-
ζιέρες» και νά την ρωτήσει ευθέως άν αυτή ή
εταιρία είναι ή πλοιοκτήτρια του πλοίου και
άν λειτουργεί κανονικά, εάν δηλαδή συγκα-
λούνται νομίμως τά διοικητικά συμβούλια,
άν καταρτίζονται ίσολογισμοί κλπ. κλπ.

Τί τό άπλούστερο από αυτό; Οι «όρισμέ-
νοι» του Ύπουργείου όμως δέν θέλουν νά τό
καταλάβουν και μάς πιπιλούν ότι τάχα δέν
μετρούν — δέν κρίνουν σκόπιμο — νά πα-
ρέρουν στην παρούσα φάση έπειδή υπάρ-
χουν δικαστικές έκκρεμότητες μεταξύ των
εταίρων, ενώ εκείνο πού υπάρχει είναι σα-
φέστατες παραβάσεις πού έμπίπτουν και
στόν διοικητικό έλεγχο αλλά και στην δι-
καιοδοσία του ποινικού νόμου.

Πρίν δημοσιεύουμε την έπιστολή του
διευθυντή του Γραφείου Τύπου και Δημο-
σίων Σχέσεων, ο όποιος βεβαίως δέν ευθύ-
νεται για τις έπιλογές των «όρισμένων» ύπο-
γραμμίζουμε ότι τά «τερτίπια» τελικά δέν θά
τελεσφορήσουν και ότι όλοι οι υπεύθυνοι
για τον κυριολεκτικά άνεύθυνο χειρισμό της
υποθέσεως αυτής θά κληθούν νά λογοδοτή-
σουν.

Ή έπιστολή

Ή έπιστολή του αντιπλοίαρχου κ. Θ. Πα-
πακωνσταντίνου με ήμερομηνία 22 Νοεμ-
βρίου έχει ως έξης:

Κύριε Διευθυντά,

Άπαντώντας σε δημοσιεύματα του έγκρι-
του περιοδικού σας σχετικά με τό πλοίο «La
Palma» σας πληροφορούμε για την ενημέ-
ρωση και των άναγνωστών σας τά έπόμενα:
Με την από 20.9.1990 έπιστολή του ο Ύ-
πουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Άριστοτέ-
λης Α. Παυλίδης σας ενημέρωσε ότι έπειδή
έχει έπιληφθεί ή Δικαιοσύνη και έκκρεμεί
στά δικαστήρια ή έπίλυση των διαφορών
των εταίρων, δέν κρίνουμε σκόπιμο νά πα-
ρέμβουμε στην παρούσα φάση.

Τά πραγματικά γεγονότα πού πρέπει νά

τεθούν.

Τά πραγματικά γεγονότα πού πρέπει νά
τεθούν υπόψη σας είναι ότι, τό πλοίο «La
Palma» νομότυπα ένεγράφη στο Έλληνικό
Νηολόγιο, άφού προηγούμενα διεγράφη ά-
πό τό Κυπριακό, χορηγήθηκε πιστοποιητικό
διαγραφής και νομότυπα συνεστήθη ή Ναυ-
τική Έταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες Ναυτική
Έταιρία» του Ν. 959, της όποίας τά συμφέ-
ροντα είναι κατά πλειοψηφία Έλληνικά. Έ-
πίσης στο πλοίο έχει άνοιχθεί μερίδα από τό
NAT — την Έφορία — και τον ΟΤΕ και είναι
επاندρωμένο με Έλληνες σύμφωνα με τις ί-
σχύουσες διατάξεις.

Τέλος σχετικά με την άναφορά σας σε θέ-
ματα ασφάλειας του πλοίου σας γνωρίζουμε
ότι αυτό είναι έφοδιασμένο με έν ισχύει πι-
στοποιητικά άξιοπλοίας πού προβλέπονται
άπό την Έλληνική Νομοθεσία και τις Διε-
θνείς Συμβάσεις.

Ό Προϊστάμενος του Γραφείου Τύπου
και Δημοσίων Σχέσεων ΥΕΝ
Θ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
Άντιπλοίαρχος Α.Σ.

ΑΝΕΛΑΒΕ Ο Κ. ΚΟΥΤΣΗΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» με την ευκαιρία της
ανάληψης των καθηκόντων του κ. Βασ.
Κούτσης ως Προέδρου του ΟΛΠ, εκφράζουν
για μία ακόμη φορά την ικανοποίησή τους
για την χρησιμοποίηση ενός ανθρώπου της
Ναυτιλίας αλλά και σε βάθος γνώστη του άν-
τικειμένου σε μία καθαρά και καίρια ναυτι-
λιακή θέση και είτε ή τακτική πού καθιέρωσε
ή Κυβέρνηση με την έπιλογή του κ. Κούτση
νά συνεχισθεί — θά κερδίσει πρωτίστως ο
τόπος από τη χρησιμοποίηση στελεχών της
Ναυτιλίας σε καίριους τομείς πού σχετίζον-
ται βέβαια με τη Ναυτιλία.

Ό Ύπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, μιλών-
τας κατά την όρκωμοσία του κ. Κούτση την
περασμένη Τρίτη έξηρε την προσωπικότητα
του νέου Προέδρου του ΟΛΠ, υπογράμμισε
ότι είναι βαθύτατος γνώστης του άντικειμέ-
νου και εξέφρασε τη βεβαιότητά του ότι θά
έπιτελέσει έπιτυχώς τό έργο πού του ανατί-
θεται άναβαθμίζοντας τό πρώτο λιμάνι της
χώρας στο επίπεδο πού έπιβάλλουν οι έξελί-
ξεις στον ευρύτερο ευρωπαϊκό και μεσογεια-
κό χώρο.

ΔΗΛΑΔΗ;

Πρό ήμερών κατέπλευσε στο λιμάνι του
Πειραιώς τό ελληνικό άλιευτικό «Λένα» στο
όποιο επέβαινε ένας λαθρεπιβάτης από την
Γκάντα. Καί από τό Ύπουργείο άνακοινώθηκε
ότι «άπό τον πλοιοκτήτη του σκάφους κατα-
τέθηκε στην (άρμόδια) λιμενική αρχή υπεύ-
θυνη δήλωση πού άφορά την άσφαλή φρού-
ρηση του λαθρεπιβάτη έναντι στο σκάφος
μέχρι τον άπόπλου του από τό λιμάνι».

Δηλαδή — εάν καταλαβαίνουμε καλά — έ-
μεις στον Πειραιά άρνηθήκαμε νά κάνουμε
αυτό πού ζητούμε από άλλες χώρες στις πε-
ριπτώσεις πού καταπλέουν στα λιμάνια τους
έλληνικά πλοία με λαθρεπιβάτες;

Έπειδή, όπως σημειώναμε και στο άμέ-
σως προηγούμενο τεύχος, γύρω από τό θέ-
μα αυτό — της μεταχειρίσεως των λαθρομε-
ταναστών πού βρίσκονται σε ελληνικά πλοία
όταν καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια — κυ-
κλοφορούν πολλές ιστορίες για άγρίους πε-
ριμένους άμέσως σαφείς διευκρινίσεις και
συγκεκριμένα εάν τούς άποβιάζουμε και

στούς στέλνουμε στις πατρίδες τους με δαπάνες, φυσικά, των οικείων διαχειριστριών εταιριών ή τους κρατάμε επάνω στα πλοία μέχρις ότου φύγουν από τα ελληνικά λιμάνια.

ΚΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Δύο καιρίες επίσημης πού νομίζουμε ότι αντικατοπτρίζουν το σημερινό διεθνή ναυτιλιακό προβληματισμό, ακούστηκαν κατά τη πρόσφατη σύνοδο της εκτελεστικής επιτροπής της 'Ιντερκάργκο που συνήλθε στο Τόκιο στις 20 Νοεμβρίου.

Ο πρόεδρος της 'Ενώσεως, Δρ. Φράνκ Τσάο, υπογράμμισε τη ρευστότητα των διεθνών εξελίξεων, ιδιαίτερα σ' ότι αφορά την αγορά ξηρού φορτίου, και ζήτησε την αυτοσυγκράτηση των έφοπλιστών ώστε να αποφευχθούν εξελίξεις που θα οδηγήσουν σε ανισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς.

Η δεύτερη προήλθε από τον αντιπρόεδρο της 'Ιντερκάργκο, κ. Σπύρο Πολέμη και αναφερόταν στο ακανθώδες θέμα της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας που καθιέρωσε η πρόσφατη αντιρρυσπαντική νομοθεσία των ΗΠΑ. Πολύ όρθα ο κ. Πολέμης επισήμανε ότι το πρόβλημα δεν αφορά μόνο τους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων αλλά επεκτείνεται και στα πλοία ξηρού φορτίου καθώς ο νέος Νόμος δεν περιορίζει την ευθύνη ανάλογα με τη ποσότητα του πετρελαίου που θα διαχυθεί σε 'Αμερικανικές ακτές.

Η απaráδεκτη αντιρρυσπαντική νομοθεσία του 1990 ή οποία οδηγεί στην καθιέρωση της απεριόριστης ευθύνης των πλοιοκτητών σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας, έπαιξε και την αντίδραση της 'Ενωσης 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, αντιρρυσπαντική της οποίας υπό τον πρόεδρο κ. Στ. Γουρδομιχάλη, συναντήθηκε πρόσφατα με 'Αμερικανούς επισήμους στις ΗΠΑ.

Όπως ανέφερε ο κ. Γουρδομιχάλης η εφαρμογή αυτού του νόμου θα προκαλέσει την άποχή από το διαμετακομιστικό εμπόριο πετρελαίου προς τις ΗΠΑ μεγάλου μέρους των έφοπλιστών με αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής του πετρελαίου που καταναλώνεται στις ΗΠΑ αλλά και των προϊόντων που εξαγωγήν οι ΗΠΑ στο εξωτερικό. Επίσης η νέα νομοθεσία θα πλήξει και τα μπάλκ κάρριερς και τα ύψηλα ασφάλιστρα θα εκτοξεύσουν τις τιμές των ναύλων προσθέτοντας σημαντικό κόστος στα εισαγόμενα και εξαγόμενα προϊόντα. Είναι όμως πιθανό κατά την εφαρμογή της νέας νομοθεσίας να υπάρξει κάποια εκλογίκευση του τροπου εφαρμογής της.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΣΤΟ ΑΝΤΕΝ

Ο 'Ελληνικών συμφερόντων δμίλος εταιριών Intermarine προχωρεί από την προσεχή 'Ιανουάριο στη λειτουργία σταθμού πετρελαιοειδών πλοίων ανοικτά του 'Αντεν, ο οποίος θα εξυπηρετείται από ένα πλοίο αποθήκη και δύο πλοία τροφοδότες ικανά να καλύψουν τη ζήτηση περίπου 70.000 τόννων μπώνκερς τόν μήνα.

Η νέα επιχειρηματική πρωτοβουλία του δμίλου εταιριών της Intermarine έρχεται να συμπληρώσει τη μέχρι σήμερα επιτυχημένη λειτουργία του σταθμού της πετρελαιοειδών πλοίων στο Μαπούτο της Μοζαμβίκης, ενώ παράλληλα με το σταθμό πετρελαιοειδών στο

'Αντεν πολύ σύντομα θα λειτουργήσει εκεί μία πλήρης εγκατάσταση εν πλώ καθαρισμού των ύφάλων πλοίων σε συνεργασία με την εταιρία National Dockyards Co. της 'Υεμένης.

Αναμφίβολα ο σταθμός του 'Αντεν, θα επιτρέψει στα πολλά πλοία που κινούνται στη περιοχή γρήγορη πετρελαιοειδών χωρίς περιττές δαπάνες για κατάπλου στο λιμάνι και παράλληλα θα δώσει τη δυνατότητα και στα μεγαλύτερα πλοία που λόγω μεγέθους δεν μπορούσαν να εισέλθουν, να εφοδιασθούν με άναγκαία καύσιμα, άνοικτά του 'Αντεν.

Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τό Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο του Στρασβούργου αποδεικνύεται πιο ένθερμος υποστηρικτής από την Ευρωπαϊκή 'Επιτροπή (Κομισιόν) στο θέμα του Κοινοτικού καθεστώτος του ευρωπαϊκού στόλου. Κατά τον κανονισμό, τό Κοινοβούλιο έπρεπε να εγκρίνει τις προτάσεις της 'Επιτροπής επί του θέματος αυτού. Παρέχοντας όμως την έγκρισή του επέφερε όρισμένες τροποποιήσεις που υπερακοντίζουν τις θέσεις της 'Επιτροπής. Πρόκειται για ένα πλήθος τροποποιήσεων, οι οποίες θα συζητηθούν στην Εύρωβουλή, αλλά είναι πολύ άμφιβολο αν θα γίνουν τελικά αποδεκτές από τους 'Υπουργούς Μεταφορών των Δώδεκα, οι οποίοι κατά κανόνα θέτουν φραγμό στη λήψη των αποφάσεων.

Η πρώτη πρόταση της 'Επιτροπής αναφέρεται στη σύσταση του ευρωπαϊκού νηολογίου, του γνωστού με τό όνομα Euros. 'Επ' αυτού τό Κοινοβούλιο επέξέτεινε τό πεδίο εφαρμογής της νηολογίσεως με τις ακόλουθες κύριες συμπληρώσεις: Προσέθεσε την υποχρέωση όπως τά πλοία που φέρουν μία από τις 11 σημαίες της ΕΟΚ, φέρουν επιπλέον και την ευρωπαϊκή σημαία. 'Επέβαλε κοινωνικά μέτρα για όλους τους ναυτικούς. 'Επέβαλε επίσης όπως όλα τά πλοία που άσχολούνται με μεταφορά επιβατών χρησιμοποιούν αποκλειστικά ναυτικούς της Κοινότητας. Όρισε ότι τά πλοία που φέρουν την Κοινοτική σημαία θα υπάγονται σε ενιαία φορολογία, ή καταβολή της οποίας τά απαλλάσσει από κάθε άλλο έθνικό φόρο. Προέβλεψε άπαλλαγή από τη φορολογία αυτή επί μία εξαετία για τά πλοία που ναυπηγούνται εντός της Κοινότητας. Και πρότεινε τέλος όπως οι ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία του Euros απαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος, μισθού και άλλης άμοιβής.

Και στη δεύτερη πρόταση της 'Επιτροπής που αναφέρεται στον όρισμό του Κοινοτικού έφοπλισμού, τό Κοινοβούλιο επέξέτεινε τό πεδίο εφαρμογής, περιλαμβάνοντας γενικώς τους παρέχοντες υπηρεσίες και όχι μόνο τους μεταφορείς επιβατών ή έμπορευμάτων.

Τέλος στην πρόταση της 'Επιτροπής για την ελεύθερη προσφορά ναυτικών υπηρεσιών στο έσωτερικό της Κοινότητας, τό Κοινοβούλιο προσέθεσε διάταξη που όρίζει ότι ή 'Επιτροπή μπορεί να άναστείλει την άδεια παροχής υπηρεσιών σε καθοριζόμενες γεωγραφικές περιοχές σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της ελεύθερης προσφοράς και ζήτησης.

ΕΤΣΙ ΘΑ ΚΑΛΥΦΘΕΙ ΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ;

Φίλοι άναγνώστες μάς έπισημαίνουν μία πρωτοφανή αύξηση των διατιμημένων εντύ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Συνοδεύοντας τους 'Υπουργούς 'Εξωτερικών και 'Εμπορίου, κατά την πρόσφατη επίσκεψή τους στη Σοβιετική 'Ενωση, ο πρόεδρος και γεν. διευθυντής της Sea Land, άνήγγειλε την ύπογραφή μίας σειράς συμφωνιών που άφορούν τις θαλάσσιες, άεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ός προς τις θαλάσσιες μεταφορές θεωρείται βέβαιο ότι ή άμερικανική εταιρία θα μπορεί να έχει στο σοβιετικό έδαφος τό δικό τους προσωπικό που σχετίζεται με τό παγκόσμιο σύστημα ηλεκτρονικών επικοινωνιών και να διαθέτει επίσης τους άναγκαίους χώρους επί των ρωσικών πλοίων. Συγχρόνως καταρτίσθηκαν συμφωνίες με τη σοβιετική Baltic Shipping Company, βάσει των οποίων τά κοντέινερ της Sea Land θα μεταφέρονται μεταξύ διαφόρων βορειευρωπαϊκών λιμένων και του Λένινγκραντ καθώς και με τη σοβιετική Black Sea Shipping για τη μεταφορά έμποροκιβωτίων της Sea Land μεταξύ Μασσαλίας και 'Οδησσού.

Στόν τομέα των μικτών μεταφορών ή Sea Land και οι σοβιετικοί συνάδελφοί της μελετούν τη δυνατότητα βελτιώσεως του χρόνου μεταφοράς στο σιδηροδρομικό δίκτυο του ύπερσιβηρικού και τη δημιουργία μίας κοινής επιχειρήσεως για μικτή γραμμή θαλάσσης — άέρος που θα συνδέσει την 'Ασία με την Εύρώπη μέσω της ΕΣΣΔ σε έπτά ημέρες. Μέτην εντός των μηνών αυτών ανταλλαγή επισκέψεων των σοβιετικών και άμερικανικών αντιπροσωπειών στις ΗΠΑ και στην ΕΣΣΔ αντίστοιχα, οι μέν Ρώσοι θα ένημερωθούν για τά μέσα επικοινωνίας και τις μεταφορικές δυνατότητες που διατίθενται στην 'Αμερικανική 'Ηπειρο, οι δέ 'Αμερικανοί θα μελετήσουν τις οικονομικές δυνατότητες του παραπάνω σχεδίου θαλάσσης — άέρος καθώς και τη δημιουργία μίας μικτής πλατφόρμας στο άεροδρόμιο του Βλαδιβοστόκ.

Είναι άλήθεια ότι πολλά περιμέναμε μετά τις τελευταίες κοσμογονικές άλλαγές στη ΕΣΣΔ και την 'Ανατολική Εύρώπη. 'Αλλά έλάχιστο άσφαλώς θα μπορούσαν να φαντασθούν ότι θα βλέπαμε τη Sea Land να κατακτά άκόμα και τις ρωσικές στέπες.

των του NAT σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση που έλαβε τό διοικητικό συμβούλιο του Ταμείου, ή οποία έγκρίθηκε από τον 'Υπουργό Ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα ως παράδειγμα μάς άνέφεραν ότι ή τιμή αγοράς του Ναυτολογίου από δρχ. 1.800 αυξήθηκε σε δρχ. 22.792, του ήμερολογίου μηχανής ή άσυρμάτου από δρχ. 1.800 σε δρχ. 22.792 και του βιβλίου 'Επιτροπής Τροφίμων από δρχ. 900 σε δρχ. 11.396.

Βεβαίως τό κόστος του χάρτου και της εκτυπώσεως έχει αυξηθεί σημαντικά τά τελευταία χρόνια και έμεις είμαστε από τους πρώτους που τό γνωρίζουμε, χωρίς αυτό όμως να σημαίνει ότι μπορεί τό κόστος αυτών των εντύπων να έχει υπερεκατονταπλασιαστεί.

Μήπως, λοιπόν, τό διοικητικό συμβούλιο

πρέπει να επανεξετάσει την απόφασή του αυτή ή μήπως βρήκε μία εύκολη λύση για εξασφάλιση πόρων, δημιουργώντας όμως ένα ακόμη αντικίνητρο για την επιστροφή των πλοίων;

ΜΕ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Έχουμε την αίσθηση — όπως και πολλοί άλλοι, άλλωστε — ότι οι άδειες για την δρομολόγηση καταμαράν θα δοθούν σωρηδών. Γι' αυτό σπεύδουμε να υπογραμμίσουμε ότι πρέπει να θεσπισθούν ορισμένες προϋποθέσεις οι οποίες, κατά την αντίληψή μας, είναι:

Πρώτον, άδειες πρέπει να χορηγούνται μόνον σε εκείνους που διαθέτουν ίδια κεφάλαια και ίδιον συνάλλαγμα για την αγορά σκαφών.

Δεύτερον, η παροχή της άδειας να συνοδεύεται με την υποχρέωση για την εξυπηρέτηση και άγονων γραμμών χωρίς την παραμικρή επιδότηση — ή υποχρέωση αυτή πρέπει να θεσπισθεί και για τα ήδη δρομολογημένα πλοία για να σταματήσει να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός με ένα ποσόν της τάξεως των τριών δισεκατομμυρίων δραχμών ετησίως για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών.

Τρίτον, έπσης η παροχή της άδειας να συνοδεύεται από την υποχρέωση εκτελέσεως δρομολογίων καθ' όλο το έτος, όπως γίνεται με τα συμβατικά πλοία, σε περίπτωση δε μη εκτελέσεως δρομολογίων λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών που δεν θα εμποδίζουν όμως την κίνηση των άλλων (των συμβατικών) πλοίων να επιβάλλεται αυτόματως πρόστιμο ανάλογο με τη μεταφορική ικανότητα του σκάφους και τό κόμιστρο του που θα διατίθεται λόγω χάρη υπέρ του ΝΑΤ, ώστε να κοπεί από τώρα η όρεξη (ή η πρόθεση) ορισμένων ευκαιριακών, που είναι αναμφισβήτητο ότι θα σπεύσουν να πάρουν και αυτοί μία άδεια για καταμαράν, να εκμεταλλεύονται μόνον τις περιόδους των παχιών ανέλων και να αφήνουν τους άλλους να βγάζουν τό φίδι από την τρύπα κατά την άγωνα περίοδο.

Θέλω με να ελπίζουμε ότι αυτή τη φορά θα μάς ακούσουν εκείνοι που έπρεπε να διαβάσουν προσεκτικότερα τα «Ναυτικά Χρονικά».

ΒΡΑΒΕΥΟΝΤΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών σε ειδική έκδήλωση που θα γίνει την Τρίτη στά γραφεία της θα άπονείμει — συνεχίζοντας μία παράδοση 15 ετών — βραβείο 500.000 δραχμών και τιμητικό δίπλωμα στον ναυτικό που συνταξιοδοτήθηκε τό 1988 με την μακρότερη ευδόκιμη ύπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w.

Στήν ίδια έκδήλωση, σύμφωνα με επιθυμία και προσφορά της εταιρίας Άναγγελ Σίπινγκ Έντερπράϊζες και στή μνήμη του ιδρυτή της και μέλους του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. αείμνηστου Άντώνη Άγγελικούση θα άπονεμηθούν δέκα βραβεία στους πρωτεύσαντες άποφοίτους των δημοσίων σχολών Άσπροπύργου, Άγδρας, Οίνουσών, Χίου, Σύρου, Χανίων και Νέας Μηχανιώνας και δώδεκα βραβεία στους έξι πρώτους πλοιάρχους Γ' και στους έξι πρώτους μηχανικούς Γ' που έχουν συγκεντρώσει τή μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις των ΚΕΣΕΝ για τήν άπόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Β' και μηχανικού Β' του έτους 1989 - 1990. Τέλος άπό

τήν εταιρία Άναγγελ θα χορηγηθεί βραβείο σε ένα τέκνο ναυτικού που πέτυχε τή μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις των άνωτάτων σχολών του έτους 1990.

Έξ άλλου, στήν ίδια δήλωση, η Ε.Ε.Ε. θα άπονείμει χρηματικά βραβεία 200.000 σε δέκα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις στα άνώτατα και άνώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα κατά τό εκπαιδευτικό έτος 1990 - 1991, εις μνήμη Άντώνη Χανδρή, επιτίμου προέδρου της Ε.Ε.Ε.

Τά «Ν.Χ.» συγχαίρουν τούς συνεχιστές του έργου του Άντώνη Άγγελικούση για τήν αξιόπαινη πρωτοβουλία τους και με τήν ευκαιρία επαναλαμβάνουν τή πάγια θέση τους επί του θέματος των βραβεύσεων:

Όλοι οι ναυτικοί οργανισμοί — οι έφοπλιστικές ενώσεις, τό Ναυτικό Έπιμελητήριο, ή Έστία Ναυτικών αλλά και οι ναυτιλιακές εταιρίες — όφείλουν να επιβραβεύουν τήν προσέλευση και τήν παραμονή στο ναυτικό έπάγγελμα και όχι τή φυγή. Αυτό δέν σημαίνει ότι δέν πρέπει να επιβραβεύονται τά παιδιά των ναυτικών μας που διακρίνονται στις σπουδές τους στα άνώτατα και στα άνώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα: Νά υπάρχει και ή επιβράβευση αυτή αλλά μόνον και όταν υπάρχει περίσσεια πόρων.

ΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ

Η Όμοσπονδία που περιλαμβάνει τίσ Ένώσεις ναυτικών πρακτόρων και ναυλομεσιτών 26 χωρών, κάνει έκκληση για τήν άλλαγή της ισχύουσας σήμερα άρχής των άμοιβών και προμηθειών του κλάδου.

Η πρόσφατη σύνοδος της Όμοσπονδίας που πραγματοποιήθηκε στή Στοκχόλμη κατέληξε όμόφωνα στο συμπέρασμα ότι τό σημερινό σύστημα είναι έντελώς άπρηχαιώμενο και άτελέσφορο. Παράλληλα εξέφρασε τήν άνησυχία της για τό μέλλον ειδικά του έπαγγέλματος των πρακτόρων τακτικών γραμμών, δεδομένου ότι ή κρατούσα κατάσταση δέν μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη. Είναι άνάγκη επομένως να αντικατασταθεί ή σημερινή άρχή της άμοιβής και να βρεθεί έναλλακτική λύση ύστερα από έπισταμένη έρευνα και μελέτη. Πάντως, κατά τήν άποψη της, κάθε νέα μορφή άποζημιώσεως των παρεχόμενων ύπηρεσιών θα πρέπει να λαμβάνει ως βάση ένα είδος τιμητικής άμοιβής συμφωνούμενης μεταξύ έφοπλιστού και πράκτορος, έπιπλέον μιας «δελεαστικής» προμηθείας. Για τό σκοπό αυτό ή συνεργασία με τόν έφοπλισμό είναι άπαραίτητη.

Ειδικά οι μεταφορές τακτικών γραμμών και ειδικότερα των κοντέινερς έχουν υποβαθμισθεί τόσο για τούς έφοπλιστές όσο και για τούς πράκτορες τους, ή δε κατάσταση αυτή δέν άποκλείεται να χειροτερεύσει ακόμα περισσότερο. Καί μπορεί μόν αυτό να μη διευκολύνει τήν έξέρωση λύσεως, αλλά δέν πρέπει πάντως να παραβλέπεται ότι οι έφοπλιστές έχουν όπωσδήποτε άνάγκη από οικονομικά ισχυρούς πρακτορειακούς συναδέλφους.

Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ

Έπιτέλους ή Βουλή του Λουξεμβούργου τάχθηκε υπέρ της δημιουργίας νηολογίου στή χώρα, τό όποιο θα τεθεί σε λειτουργία ένα μήνα μετά τή ψήφιση του σχετικού νόμου.

Έφόσον τό νηολόγιο αυτό θα είναι άνοιχτό για όλα τά πλοία, εκείνοι που άπό καιρό τό περίμεναν και θα έπωφεληθούν πρώτοι θα είναι άναμφίβολα οι Βέλγοι έφοπλιστές, για τούς όποιους θα αποτελέσει τό «δεύτερο» νηολόγιο που θα δεχθεί ένα μέρος του στόλου τους. Ήδη μάλιστα έγνώσθη ότι ή CMB πρόκειται να μεταφέρει υπό τή σημαία του Λουξεμβούργου 14 πλοία της, δεδομένου ότι τό ύπόλοιπα 47 τελούν ήδη υπό διάφορες άλλες σημαίες.

Μεταξύ των πλεονεκτημάτων του νηολογίου του Μεγάλου Δουκάτου εκτιμάται ιδιαίτερα ή δυνατότης ναυτολογήσεως Βέλγων ναυτικών υπό όρους συμπεροτέρους του Βελγίου, τόσο ως προς τό ύψος των άποδοχών όσο και ως προς τίσ κοινωνικές επιβαρύνσεις. Ύπολογίζεται μάλιστα ότι τό κόστος επανδρώσεως θα μειωθεί κατά 25%, αύξάνοντας έτσι σημαντικά τή συναγωνιστικότητα των πλοίων, ενώ παράλληλα θα μειώσει κατά τό ήμισυ τή διαφορά τους σε σχέση με τά πλοία της Άπω Άνατολής. Σημανικότατο επίσης πλεονέκτημα θεωρείται ή παρασχεθείσα διαβεβαίωση ότι οι ναυπηγικές έπιχορηγήσεις που διαθέτει ή Βελγική κυβέρνηση στα ναυπηγούμενα πλοία που ύψώνουν τήν ένθνική σημαία θα μπορούν να χορηγηθούν και στα πλοία τα έγγραφόμενα στο Λουξεμβουργιανό νηολόγιο.

Παρατηρείται πάντως ότι τό Λουξεμβούργο δέν προτίθεται να καταστεί σημαία ευκαιρίας, όσον άφορά τήν ασφάλεια των πλοίων, των ναυτικών και του περιβάλλοντος, θα παραμείνει μέλος όλων των σχετικών διεθνών συμβάσεων και δέν θα δεχθεί να πληρώνονται οι ναυτικοί του τρίτου κόσμου με τά μισθολογικά επίπεδα της χώρας καταγωγής τους.

ΕΠΙΝΟΗΣΕΙΣ

Ό παγκόσμιος στόλος των κρουαζιεροπλοίων ακολουθεί προσφάτως μία έντονη διαφοροποίηση λόγω της άνάγκης προσαρμογής τους προς τά βαλάντια και τά γούστα μιας συνεχώς αύξανόμενης πελατείας. Έτσι πολλοί έφοπλιστές, άποβλέποντας στήν ικανοποίηση διακεκριμένων πελατών που προτιμούν μικρά πολυτελή πλοία, προβαίνουν σε παραγγελίες σκαφών της τάξεως των 150 - 250 έπιβατών, τά όποια ενώ προσφέρουν όλες τίσ άνέσεις των μεγάλων ύπερπορκεανών, έπιτρέπουν συγχρόνως στον έπιβάτη να χαρεί μία στενότερη έπαφή με τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Βεβαίως το μικρό μέγεθος του πλοίου όδηγεί κατ' άνάγκη σε όρισμένους συμβιβασμούς. Έτσι τά μικρά έλεύθερα καταστρώματα περιορίζουν τό μέγεθος των κολυμβητικών δεξαμενών, ενώ σε πολλές περιπτώσεις ή κολύμβηση στή θάλασσα είναι άπαγορευμένη έστω κι αν τό πλοίο είναι άγκυροβολημένο κοντά στήν άκτή. Έξάλλου ή ιστιοπλοία, τό θαλάσσιο σκί, οι καταδύσεις και άλλες ναυαθλητικές δραστηριότητες έμποδίζονται λόγω των μικρών θυρών και στενών πρυσανίων άνοιγμάτων. Για τήν άντιμετώπιση των δυσκολιών αυτών ή γνωστή φίρμα Mac Gregor έπινόησε ένα τύπο πλωτού κολυμβητηρίου που παρέχει ασφάλεια και μεγάλο ναυαθλητικό χώρο στή πρύμνη του πλοίου. Πρόκειται για σύστημα που μοιάζει με τόν καταπέλτη των όχηματωγών, ό όποιος στοιβάζεται κάθετα στήν πρύμη και καταβιβάζεται στήν πλωτή του θέση με ειδικούς ύδραυλικούς μοχλούς.



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 HAJIOANNOU 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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Σοβαρές αύξομειώσεις τον Νοέμβριο τό-
σο στις χρηματιστηριακές αξίες όσο και στις
τιμές των νομισμάτων εξαιτίας των επιδρά-
σεων από τη κρίση του Περσικού Κόλπου και
των διακυμάνσεων των τιμών του μούρου
χρυσού, ή οποία από τα δολ. 36 βαρέλι στις
26 'Οκτωβρίου, έπεσε κάτω-άπο τα δολ. 30
στις 18 Νοεμβρίου, για να διαμορφωθεί πε-
ρί τα δολ. 32 στα τέλη του υπό ανασκόπηση μή-
να.

Η παραίτηση της κυρίας Θάτσερ και η έ-
κλογη του κ. Τζών Μίτζορ στη πρωθυπου-
ρία, δίνουν νέες διαστάσεις στις σχέσεις
Βρεταννίας και Ευρωπαϊκής Κοινότητας, οι
όποιες περνούν δύσκολες στιγμές καθώς υ-
πάρχουν διαφορετικές γνώμες για το ενιαίο
νόμισμα και τη Κεντρική Τράπεζα.

Μετά τη τρίτη πετρελαϊκή κρίση (Αύγου-
στος 1990), ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυ-
ξης των χωρών του ΟΟΣΑ δείχνει σημεία έ-
πιβράδυνσης και οι σημερινές εκτιμήσεις
τόν τοποθετούν περί τό 2% για τό 1991 και
τό 2,5% τό 1992, έναντι αρχικών προβλέψε-
ων 2,9% για τό 1991.

Δολλάριο ΗΠΑ

Μετά από 8 χρόνια οικονομικής ανάπτυ-
ξης η οικονομία των ΗΠΑ μπήκε σε στάδιο ύ-
φεσης, τό οποίο για να αντιμετωπισθεί δεν
άρκει η μείωση των επιτοκίων κατά 0,25%,
στην οποία προχώρησε ήδη η Fed Bank.

Η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου
είχε ως άπακόλουθο την πτώση του δολλα-
ρίου σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα έναντι
του Γερμ. μάρκου και του 'Ελβετ. Φρ. (1.470
και 1.2440 αντίστοιχα) και τούτο παρά την
παρέμβαση της Κεντρικής Τράπεζας.

Έν τώ μεταξύ ο δείκτης D. Jones του χρη-
ματιστηρίου Νέας Υόρκης από 2455 μονά-
δες στην αρχή του μηνός ξεπέρασε τις 2565
στις 20 Νοεμβρίου για να ξαναπέσει στις
2510 μονάδες στις 25 του μήνα.

Γερμ. Μάρκο:

Παρά τό προβλήματα στην Γερμανική οί-
κονομία που προκάλεσε η νομισματική ένω-
ση, παραμένει πρωτοπόρος, μαζί με την 'Ια-
πωνία, από απόψεως επιπέδων.

Έτσι, τό πρώτο οκτάμηνο του 1990 τό έμ-
πορικό πλεόνασμα ξεπέρασε 78,6 δισεκ.
μάρκα (έναντι 91,9 δισεκ. για την ίδια περίο-
δο τό 1989) με εξαγωγές +2% και εισαγω-
γές +6,6%. Έξάλλου ο πληθωρισμός στο
τέλος του έτους δεν θά ξεπεράσει τό 3% κι
αυτό παρά την αυξανόμενη ζήτηση για δά-
νεια που ώθησε τά επιτόκια στο 9%. Βέβαια
ο αυτό συνέτεινε η αύξηση του επιτοκίου με
τό οποίο η Bundesbank δανείζει βραχυπρό-
θεσμα, με έγγυηση χρεόγραφα (Lombard ra-
te) από 8% σε 8,5%, ενώ τό προεξοφλητικό
επιτόκιο παρέμεινε αμετάβλητο στο 6%.

Στά πλαίσια αυτά τό Γερμανικό μάρκο, πα-
ρά τούς κινδύνους που παρουσιάζουν τά γε-
γονότα στον Κόλπο παρουσίασε σταθερή ά-
νοδο, τόσο έναντι του δολλαρίου όσο και
του γιέν και της Βρεταννικής λίρας, ενώ πα-
ρέμεινε σταθερό έναντι του 'Ελβετικού
φράγκου.

Όσον αφορά τό δολλάριο τό μάρκο έφθα-
σε στο ιστορικό ανώτατο επίπεδο των 1.4660
μάρκων στο δολλάριο στις 16 Νοεμβρίου για
να καμφθεί αργότερα και να μειωθεί στα
1.4863 μάρκα στα δολλ. στις 23 του μήνα.

Στό χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης, ο
δείκτης DAX παρουσίασε ανοδικές τάσεις
πού τον έφεραν από 1417 μονάδες στην άρ-
χή του μήνα στις 1496 μονάδες στις 22/11.
Στό επίπεδο αυτό ο μέσος όρος τιμής / κε-
δών (P/E) δεν ξεπερνά τό 8,5.

Λίρα 'Αγγλίας

Θετική τελικά η επίδραση από την παραί-
τηση της κυρίας Θάτσερ, καθώς η τιμή της λί-
ρας από τά 2.8890 μάρκα στις 14 Νοεμβρίου
ξεπέρασε τά 2.9220 μάρκα στις 22/11.

Θετικότερες υπήρξαν οι επιπτώσεις της
παραίτησης Θάτσερ στις τιμές του χρημα-
τιστηρίου του Λονδίνου που παρουσίασε ά-
νοδο 125 μονάδων (από 2046 στις 2170 μονά-
δες) στον δείκτη Fin. Times από τις 14 στις
23 Νοεμβρίου.

Η αποχώρηση της κ. Θάτσερ θά επιτρέψει
στην νέα κυβέρνηση να φανεί πιό συνδιαλ-
λακτική με τούς θεσμούς και τά πιστεύω της
Κοινής Αγοράς.

Γιέν 'Ιαπωνίας

Φαίνεται ότι η 'Ιαπωνία δεν μπορεί να ζή-
σει χωρίς οικονομικά σκάνδαλα και τό τελευ-
ταίο αναφέρεται σε ύψηλά ιστάμενα κυβερ-
νητικά στελέχη, γεγονός που επέδρασε άρ-
νητικά τόσο στο χρηματιστήριο του Τόκιο ό-
σο και στη τιμή του γιέν.

Η κατάρρευση των τιμών ακινήτων μπο-
ρεί να οδηγήσει την χώρα σε οικονομική ύ-
φεση και ήδη επέδρασε άρνητικά στις τιμές
όλων των μετοχών (Μείωση κατά 37% τό
11μηνο). Πιό έντονη άρνητική επίδραση είχε
στις τραπεζικές μετοχές με πρώτη την Dai-
chii Kangyo Bank, τη μεγαλύτερη Τράπεζα
της 'Ιαπωνίας ή οποία παρουσιάζει κέρδη
μειωμένα κατά 35%.

Πάντως ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης
παραμένει από τούς υψηλότερους των χω-
ρών του ΟΟΣΑ και η ανεργία είναι σχεδόν ά-
νυπαρκτή (2%).

Παρά τούς φόβους πολέμου στον Περσι-
κό, η τιμή του γιέν διατηρήθηκε ισχυρή πρós
τό δολλάριο και κυμάνθηκε μεταξύ 127,30
και 130 γιέν στο δολλάριο, ενώ παρουσίασε
πτώση πρós τό μάρκο και τό 'Ελβετ. φράγκο.

Η Δραχμή

Η απαίτηση των εξαγωγέων και των βιο-
μηχανιών που συνδέονται άμεσα με τις εξα-
γωγές είναι μία υποτίμηση της δραχμής ή
τουλάχιστον μία ταχύτερη διολίσθηση.

Ηδη από την αρχή του έτους και παίρνον-
τας ως βάση τό ECU, ή διολίσθηση φθάνει
σε 11,1%.

Η ανατίμηση της δραχμής διαρκούντος
του Νοεμβρίου έναντι του δολλαρίου και του
γιέν κατά 0,2% άκολουθεί την υποτίμηση
των δύο αυτών νομισμάτων έναντι των άλ-
λων σκληρών νομισμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλ. Ν. 'Υόρκης

	24.10.90	23.11.90	Διαφ. %
Μαρ. Γερμ.	1.585	1.4863	- 2.1
Φρ. 'Ελβετ.	1.2820	1.2596	- 1.7
Λίρ. 'Αγγλ.	1.9425	1.9671	- 1.3
Φρ. Γαλλ.	5.0835	5.0090	- 1.5
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	1136.0	1114.0	- 1.9
Γιέν 'Ιαπ. (100)	128.20	127.30	- 0.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
'Επιτόκια Εύρωνομισμάτων
26/11/90

	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 7/8	8 1/8	8
Λίρ. 'Αγγλ.	14	13 1/2	12 1/4
Μάρκ. Γερμ.	8 3/16	8 15/16	9 1/16
Φρ. 'Ελβετ.	8 5/16	8 3/4	8 11/16
Φρ. Γαλλ.	9 5/8	9 7/8	9

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές Δραχμής Fixing
Τράπεζα 'Ελλάδος

	24.10.90	26.11.90	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	153.200	152.900	+ 0.2
Μάρκ. Γερμ.	100.842	102.650	- 1.8
Φρ. 'Ελβετ.	119.780	120.948	- 1.0
Λίρ. 'Αγγλ.	297.970	301.250	- 1.1
Φρ. Γαλλ.	30.140	30.454	- 1.0
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	13.470	13.690	- 1.6
Γιέν 'Ιαπ. (100)	119.140	118.865	+ 0.2
ECU	208.680	211.980	- 1.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Διακυμάνσεις Τιμών κυριοτέρων
Χρηματιστηρίων

	24.10.90	26.11.90	Διαφ. %
Dow Jones (N.Y.)	2494.0	2509.0	+ 0.6
Fin. Times (Λονδ.)	2110.5	2151.9	+ 2.0
DAX (Φραγκ.)	1493.8	1443.2	- 3.4
ΨΑΨ (Πα- ρίς.)	442.8	433.2	- 2.2
Nikkei (Τό- κιο)	24877	23763	- 4.5
Χρημ. 'Αθη- νών	1071.0	882.5	- 17.6

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΛΛΑΣ, ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΟ ΣΟΥ...

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σέ δημοσίευμα πού έγινε στό τεύχος τής 15.10.90 τού περιοδικού σας μέ τίτλο «ΕΛΛΑΣ, ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΟ ΣΟΥ...» σάς πληροφορούμε γιά τήν ἐνημέρωση καί τών ἀναγνώστων σας τά ἐπόμενα:

1. Ἡ ἀπαγόρευση ἀπόπλου πλοίων σέ περιπτώσεις δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν προβλέπεται ἀπό τό ΠΔ 825/76. Ὁ ἀπόπλους ἀναστέλλεται ὅταν περιέλθει στίς λιμενικές ἀρχές τό δελτίο καιροῦ τής ΕΜΥ πού ἀναγγέλλει τήν ἐπικράτηση δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Σέ περίπτωση πού ἡ κατάσταση τοῦ καιροῦ εἶναι καταφανῶς εὐμενέστερη τοῦ δελτίου, προβλέπεται κατ' ἐξαίρεση ἀδεια ἀπόπλου μετά τήν σύμφωνη γνώμη τοῦ πλοιάρχου, τοῦ πλοηγοῦ ἢ ἐμπείρου περί τίς τοπικές συνθήκες πλοιάρχου Ε.Ν. καί τής λιμενικής ἀρχῆς. Ἡ διαδικασία αὐτή καθιερώθηκε γιά νά ἐξασφαλίζονται ἐχέγγυα ἀντικειμενικῆς κρίσης στήν ἀπόφαση γιά νά ἐπιτραπεί ὁ ἀπόπλους ἢ ὄχι τοῦ πλοίου σέ μιά τέτοια περίπτωση.

2. Οἱ λεπτομέρειες ἐφαρμογῆς τοῦ διατάγματος ρυθμίζονται μέ τό γνωστό σέ ὅλους Ἐγχειρίδιο Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας (ΕΑΝ αρ. 9) πού κατὰ κοινή παραδοχή καθορίζει ἀντικειμενικά κριτήρια καί διαδικασίες ὁμοιομορφῆς ἐφαρμογῆς ἀπ' ὅλες τίς λιμενικές Ἀρχές καί γιά ὅλα τά πλοῖα, ἀναλόγως κατηγορίας καί μεγέθους.

3. Στήν συγκεκριμένη περίπτωση ἡ λιμενική ἀρχή Ἀνδρου στίς 22 Ἰουλίου 1990 ἀπαγόρευσε τόν ἀπόπλου τῶν Ε/Γ - Ο/Γ «Ἐπτάνησος» καί «Μπάρι Ἐξπρές» γιὰ τήν περιοχή ἔπνεαν ἀνεμοί ἐντάσεως 9 μπωφόρ (δελτίο τής ΕΜΥ).

Παρά τήν ὕφισταμένη ἀπαγόρευση ἀπόπλου τά δύο πλοῖα ἀπέπλευσαν διαδοχικά ἀπό τό Γαῦριο καί ἀφοῦ διέπλευσαν τήν περιοχή πού ἐπικρατοῦσαν οἱ ἀνεμοί τῶν 9 μπωφόρ, κατέπλευσαν στήν Ραφήνα.

Κατά τῶν πλοιαρχῶν τῶν δύο πλοίων σχηματίστηκε δικογραφία ἡ ὁποία ὑποβλήθηκε στόν ἀρμόδιο Εἰσαγγελέα ἐνῶ ἐπιβλήθηκαν καί πρόστιμα ὕψους 150.000 καί 70.000 δρχ. ἀντίστοιχα (ὁ πλοίαρχος τοῦ Ε/Γ «Ἐπτάνησος» ἦταν ὑπότροπος τοῦ ἴδιου παραπεμπάτος γιά δευτέρη φορά).

4. Ὅσον ἀφορᾷ τήν «πληροφόρα» ὅτι τό λιμεναρχεῖο Ἀνδρου λαμβάνει τό μετεωρολογικό δελτίο τής ΕΜΥ ἀπό κάποιο ὀρεινὸ σταθμὸ τής ΔΕΗ σὰς γνωρίζουμε ὅτι ὅλες οἱ λιμενικές ἀρχές τής χώρας λαμβάνουν τά μετεωρολογικά δελτία ἀπό τήν ΕΜΥ ἢ τό ΥΕΝ ἢ τοὺς παράκτιους σταθμούς.

5. Θά ἤθελα τέλος νά ὑπογραμμίσω ὅτι, δέν θεωρῶ σάν «ναυτοσύνη» καί «ἡρωϊσμό» κάποιες παράτολμες ἐνέργειες κάποιων πλοιάρχων καί νά σάς διαβεβαιώσω ὅτι οἱ ἐνέργειες τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν μόνο στήν ταλαιπωρία τοῦ κοινοῦ δέν ἀποβλέπουν ἀλλά ἀντίθετα στήν προστασία του.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ Ε.Ν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

Πειραιά, 15/11/90

Σημ. Συντ.: Θά τό πούμε ἐξω ἀπό τά δόντια: Ὁ μόνος ἀρμόδιος νά κρίνει γιά τήν ἀσφάλεια ἐνὸς ταξιδιοῦ εἶναι ὁ πλοίαρχος καί ὄχι φυσικά ὁ ὁποιοσδήποτε ἀνθυποπλοίαρχος, ἀνθυποπλοίαρχος ἢ ὑποπλοίαρχος λιμενικός πού δέν ἔχει — καί δέν μπορεῖ νά τήν ἀποκτήσει σέ ὅλη τή διάρκεια τῆς σταδιοδρομίας του — τήν ἐμπειρία ἐνὸς ναυτικοῦ πού ἐφθασε ἐπειτα ἀπό πολυετή ὑπηρεσία μόνον σέ πλοῖα καί ὄχι σέ κάποιο γραφεῖο τῆς ξηρᾶς στήν κορυφαία θέση τοῦ ἐπαγγέλματός του.

Δέν λέμε λέξη φυσικά γιά τίς ἱκανότητες τῶν σύγχρονων πλοίων πού ἐξυπηρετοῦν τίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες μας καί τίς ὁποῖες ἔχουν ἀποδείξει σέ ἄλλες θάλασσες, πολύ χειρότερες ἀπὸ τίς ἐλληνικές ἐπειδὴ ἐκεῖ ἐπικρατοῦν δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες ἀπὸ τίς δικές μας. Παρατηροῦμε μόνον, μέ ἀφορμή τῆ συγκεκριμένη περίπτωση, ὅτι οἱ Ἀνδριώτες — πού εἶναι ναυτικοί στήν πλειονότητά τους καί ξέρουν ἐπίσης περισσότερα καί καλύτερα ἀπὸ ὅποιονδήποτε ἄλλο γιά καιροὺς καί γιά τίς ἱκανότητες σημερινῶν πλοίων — ἔχουν τιμῆσει τόν πλοίαρχο τοῦ ἐνὸς ἀπὸ τά προαναφερθέντα πλοῖα γιά τήν ἐξυπηρέτηση πού ἔχει ἐξασφαλίσει σ' αὐτό τό ναυτικό νησί μας ἀπὸ τότε πού πλοιαρχεῖ στόν συγκεκριμένο πλοῖο.

ΕΦΘΑΣΕ Η ΩΡΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Παρά τόν φόβο νά χαρακτηρισθῶ μωρό-λογος καί ἐπαναλαμβανόμενος, θά ξαναπῶ μερικές σκέψεις κοινές, ἀπλές καί διάχυτες

στόν ναυτεργατικό κόσμο, ἴσως συλλεφθοῦν ἀπὸ ὀρισμένα εὐαίσθητα αὐτιά κάποιων παραγόντων ὄχι γιὰ τὸ μονοπωλῶ τήν ἐξυπηρέτηση ἀλλά ὅπως λέει καί ὁ Ρίτσος «Μιλά ἡ πληγή, σωστά μιλάει».

Α. Εἶπε τό ΥΕΝ ὅτι συστήθηκε ἐπιτροπὴ γιά νά βρεῖ τρόπους νά προσελκύσει νέους στό ναυτικό ἐπάγγελμα.

Δέν χρειάζεσταν ἡ σύσταση αὐτῆς τῆς ἐπιτροπῆς πού καί χρήματα θά ἐξανεμίσει καί χρόνο — ἀπὸ τὸν ἐλάχιστο πού ἔχομε — θά ἀναλώσει. Καί δέν χρειάζεσταν γιὰ τὸ ὅσοις κι ἂν ρωτήσῃ ὁ κ. ΥΕΝ, θά τό πουν τά ἴδια ἀπλά πράγματα. Θά τοῦ πουν ὅτι γιά νά μπεῖ ὁ νέος στή θάλασσα, θά πρέπει νά ἔχει ἐσοδα ὑπέρτερα τοῦ στεργιανοῦ. Ἡ ἀσφάλισή του νά εἶναι σίγουρη καί τέλεια. Ἡ σύνταξή του καί τὸ ἐφ' ἅπαξ του σίγουρα καί σαφῶς ὑψηλότερα τοῦ στεργιανοῦ, ἐξισορροπώντας ἐπὶ τῆ στέρηση τῆς ἴδιας του τῆς ζωῆς, τῆς οἰκογένειάς του, τῆς ψυχικῆς ἰσορροπίας του καί ὑγείας του καί τῆς οἰκογένειάς του. Τά ἀπαιτούμενα χρόνια ὑπηρεσίας του πρὸς συνταξιοδότηση, νά εἶναι σαφῶς λιγώτερα τοῦ στεργιανοῦ γιὰ τὸ μπορεῖ ὁ ναυτικός νά ἐργάζεται 365 μέρες τό χρόνο, ἀλλά σὰ πέντε χρόνια ἢ στίς 1800 μέρες θά ἐργασθεῖ μόνο τίς 1.380 καὶ αὐτὲς ἂν εἶναι τυχερὸς καί δέν τὸν πιάσει καμμιὰ ναυτιλιακή κρίση ἢ ἐργατικός καί πρόθυμος καί παρυστάνει τὸν ταγγάνο μέ μιά βαλίτσα συνέχειας στό χέρι.

Σήμερα ἕνας πλοίαρχος πού πληρώνει 200.000 δρχ. στό μῆνα (δικὰ του καί τοῦ ἐργοδότη) τό ΝΑΤ, παίρνει ἀνώτερη σύνταξη ὄχι 130.000 δρχ. ἀλλὰ 114.000 ἂν ἀφαιρέσει τίς κρατήσεις, πού θά πρέπει νά καταργηθοῦν ἀμέσως ἀφοῦ αὐτὴ ἡ σύνταξη εἶναι σύνταξη πείνας ἂν ὑπολογίσουμε ὅτι μόνο οἱ λογαριασμοὶ τῶν ΔΕΚΟ θέλουν 50.000 δρχ. γιά νά ἐξοφληθοῦν, καί ἕνας Ἀστυματιστὴς πού καταβάλλει στό ΝΑΤ μηνιαίως 135.000 δρχ. παίρνει ἀνώτερη σύνταξη ὄχι 106.000 δρχ. ἀλλὰ 95.000 δρχ. Καί ἂς ὑπολογίσουμε ὅτι αὐτὰ τά ποσὰ καταβάλλονται σέ σκληρὸ συνάλλαγμα, ἔχει εἰσαγάγει πολὺ τιμὸ συνάλλαγμα πολλῶν ἑκατομμυρίων τόσα χρόνια, καί ἕνα αὐτοκίνητο καί μερικές οἰκοσκευές πού εἰσήγαγε ἀδασμολόγητες δέν τοῦ πληρώνουν τήν ζωὴ πού ἔχασε παρυστάνοντας τὸ ψάρι τόσα χρόνια.

Ἄν ἀποφασίζει σάν συνταξιούχος νά ταξιδέψῃ, δέν εἶναι γιά νά μὴ ξεχνᾷ τό κούνημα, ἀλλὰ ἀπὸ ἀνάγκη.

Β. Πολὺ σκέψη καί πῶς πολύ μελάνι γιά νά γυρίσουν τά Ἑλληνόκτητα πλοῖα στήν Ἑλληνική σημαία, γιά τό τίποτα.

Ἀποφασίσθηκε τελικὰ, ἕνα πλοῖο δεκαετίας 80.000 τόννων πού πληρώνει 118.000 δολ. τὸν χρόνο, νά πληρώνει τώρα 90.000 δολ. καί γιά νά ἀλλάξῃ σημαία θά χρειασθεῖ περὶ 250.000 δολ. Νομίζουν ὅτι γιά αὐτὲς τίς 28.000 δολ. πού εἶναι μέ σημερινὰ

COULOUTHROS LTD.

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

δεδομένα ή ναύλωση μιάμισης μέρας, θά δελεασθούν οι Πλοιοκτήτες να τὰ φέρουν στην Έλληνική σημαία.

Γιατί δέν βλέπουν τί έκανε ή Κύπρος καί συγκεντρώσε τίς χιλιάδες πλοία στη σημαία της; Έχασε ή χάνει από αυτή τή κίνηση;

Είχα γράψει παλαιότερα ότι:

Στά 500 πλοία από 10 δολ. άν πάρεις, θά έχεις έσοδα 5.000 δολ.

Στά 100 πλοία από 500 δολ., θά έχει έσοδα πάλι 5.000 δολ. σάν άμεση φορολογία.

Έμμέσως τό Κράτος τί θά όφεληθεί;

Στά 500 πλοία θά έργασθούν τουλάχιστον 5.000 ναυτικοί ένώ στα 100 θά έργασθούν 1.000.

Άπό τούς 5.000 ναυτικούς θά μπούν πενταπλάσια έσοδα στό NAT καί πενταπλάσιο συνάλλαγμα στη Χώρα μας από ότι από τούς 1.000 ναυτικούς.

Στίς ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, θά έρθουν 5πλάσια πλοία καί έσοδα.

Γ. Έξαιρεί τό Κράτος τούς ναυτεργάτες πού δέν μπορουν να βρουν δουλειά σέ πλοία μέ Έλληνική σημαία ή συμβεβλημένα στό NAT, από όρισμένες διατάξεις πού ισχύουν στους ύπηρετούντες στα ύπό Έλληνική σημαία πλοία.

Γιατί; Φταίει ό ναυτικός πού δέν βρίσκει Έλληνικής σημαίας πλοίο;

Μπορεί να φταίει τό Κράτος, ή ή διεθνής συγκυρία, ή ό Έφοπλιστής ή όλοι μαζί, δέν φταίει όμως σέ καμμία περίπτωση ό ίδιος ό ναυτικός. Ποιός ό σκοπός τής τιμωρίας του; Καί αυτός εισάγει συνάλλαγμα. Καί αυτός πληρώνει όλους τούς φόρους, άφού καί αυτός καί ή οίκογένειά του ζουν στην Έλλάδα. Δέν ζητά έπίδομα άνεργίας από τόν ΟΑΕΔ γιατί στην ουσία δέν είναι άνεργος. Άν καί έπιγραμματικά όλα τούτα είπωμένα — λόγω στενότητας χώρου — έν τούτοις μπορουν να γίνουν γνώμονες για όσους θέλουν να βρουν τρόπους εύκολα — ίσως όχι εύκολους — χωρίς χρονοβόρες καί χρηματοβόρες έπιτροπές πού σίγουρα δέν καταλήγουν ούτε σύντομα αλλά ούτε καί σέ σωστά συμπεράσματα πού σάν μέτρα δέν διορθώνουν ριζικά καί τελεσίδικα τά πολλά προβλήματα πού δημιουργήσαν οι άσχετοι πού πέρασαν από τίς διάφορες ύπηρεσίες πού σχετίζονται μέ τήν Ναυτιλία.

Άν θέλομε να ένακανούμε τή Ναυτιλία μας καί πάλι μεγάλη, θά πρέπει να σκεφθούμε ρεαλιστικά, να έργασθούμε ριζοσπαστικά, γρήγορα καί συντονισμένα καί να προγραμματίσουμε σωστά καί σοβαρά.

Τά μεγάλα έργα γίνονται μέ μεγάλες καί άποφασιστικές πράξεις από μεγάλους άνθρώπους.

Τώρα είναι ή ώρα τών ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ.

Δ. Για τό NAT, τό νεώτερο γεφύρι τής Άρτας.

Ά παράγραφος Β του παρόντος, θά συμβάλλει στην έξυγείνασή του.

Ά άποπομπή τών 18.000 περίπου παρείσακτων πού δέν μπορουν να δικαιούνται — ως μη συνεισφέροντες — σύνταξη από αυτό.

Ά άμεση εξόφληση τών χρεών όρισμένων Έφοπλιστών.

Ά έπανεξέταση τών λόγω άναπηρίας συνταξιούχων.

Ά άπόδοση συντάξεων όχι ως πρόσ τόν βαθμό διπλώματος τά τελευταία χρόνια, αλλά ως πρόσ τίς καταβληθείσες εισφορές.

Ένας ναύτης πού έγινε ναύκληρος καί τά τελευταία τέσσερα χρόνια πήρε τό εύεργετικό πτυχίο Γ' Τάξεως πλοιάρχου, πλήρωσε στό NAT εισφορές Πλοιάρχου Γ' τάξης μόνο τά τέσσερα αυτά χρόνια, παίρνει όμως σύνταξη Πλοιάρχου Γ' Τάξεως.

Ποιανού εισφορές ιδιοποιείται; Αυτών πού πλήρωναν κανονικά μία ζωή. Έτσι οι συνταξιούχοι είναι βέβαιο ότι από 48.000 πού είναι σήμερα θά μείνουν γύρω στίς 25.000.

Τό πού θά πάνε όλοι αυτοί, δέν είναι έρωτημα καί πρόβλημα δικό μας αλλά αυτών πού είχαν τήν φαινή ιδέα να τούς έντάξουν στό NAT, να τούς βγάλουν ως συνταξιούχους από τό NAT ένώ ήσαν καί είναι ύγιείς, καί να τούς δώσουν άνώτερη σύνταξη από εκείνη πού πραγματικά δικαιούνται.

Εύχαριστώ για τήν φιλοξενία καί συγχωρέστε μου τήν κατάχρηση του πολύτιμου χώρου σας.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪ' ΜΑΚΗΣ
Άστυματιστής

Λισσαβώνα, Σεπτέμβριος, 1990

ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Σύμφωνα μέ τίς τελευταίες εξαγγελίες τής Κυβερνήσεως περί καθαρών αυτοκινήτων νέας τεχνολογίας εύλογο είναι να συμπεριληφθούν καί οι Ναυτικοί.

Γιαυτό τό λόγο αίτημα τών Ναυτικών πού εύεργετήθηκαν μέ τόν Νόμο 1473/84 περί εισαγωγής αυτοκινήτου πληρώνοντας τό 1/3 τών δασμών είναι ή άπόκτηση αυτοκινήτου άντιρρυπαντικής τεχνολογίας (καθαρού) άτελώς όπως εύεργετήθηκαν όρισμένοι Ναυτικοί διά του Νόμου Δ246/12 τής 1.3.77 περί

εισαγωγής αυτοκινήτου δι' όλικής άπαλλαγής δασμών.

Ήδη τά αυτοκίνητα πού εισήγαγαν οι Ναυτικοί τό 1984 διανύουν τόν 6ο χρόνο καί είναι παλαιάς τεχνολογίας.

Πιστεύω ότι στους Ναυτικούς πού συνεχίζουν να πληρουν τίς προϋποθέσεις (ύπηρεσία — συνάλλαγμα κλπ.) πρέπει να τούς δοθεί ή εύκαιρία διά νέου νόμου να άποκτήσουν άντιρρυπαντικό αυτοκίνητο νέας τεχνολογίας μέ τίς ισχύουσες διατάξεις του νόμου Δ 246/12 τής 1.3.90 περί εισαγωγής αυτοκινήτου άτελώς, παραδίδοντας τό παλαιάς τεχνολογίας αυτοκίνητο.

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΝΔΗΛΙΕΡΑΚΗΣ
Α' Μηχανικός Ε.Ν.

Άργυρουπόλεως 48 — Άργυρούπολη

20/11/90

Η ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΘΑ ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΕΙ ΠΛΕΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Άναφερόμενοι στό σχόλιο του έγκριτου περιοδικού σας μέ τίτλο «ΕΙΝΑΙ ΛΑΘΟΣ» πού δημοσιεύθηκε στη σελίδα 8 του τεύχους μηνός Αυγούστου 1990, αριθμός φύλλου 1024/1082, σας πληροφορούμε τά παρακάτω, για πληρέστερη ενημέρωση τών άναγνωστών σας.

Ά Έστια Ναυτικών προκειμένου να προχωρήσει στην επέκταση του θεσμού τών χρηματικών βραβείων καί στα παιδιά τών έν ένεργεία καί συνταξιούχων ναυτικών πού σπουδάζουν στίς Άνώτερες Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού, πού προβλέπει ό Ίδρυτικός Νόμος άρθρο 2 παρ. 5 όπως τροποποιήθηκε μέ τό άρθρο 22 Ν. 1085/80, έχει ζητήσει από τή Διεύθυνση Ναυτικής Έκπαίδευσης του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτίας να τής παρέξει τά άπαραίτητα στοιχεία πού θά τή βοηθήσουν να προχωρήσει στη σύνταξη σχετικού Κανονισμού για τήν επέκταση τής παροχής.

Ό Διευθυντής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 15 Όκτωβρίου 1990

Σημ. Συν.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τήν Ικανοποίησή τους για τήν επέκταση τών βραβείων τής Έστίας καί στα παιδιά τών ναυτικών μας πού σπουδάζουν στίς ναυτικές μας σχολές αλλά θεωρουν ότι δέν όρκει: Χρειάζεται ή Έστια να προχωρήσει στην γενικότερη επιβράβευση τών ναυτικών μας — για τήν έπίδοσή τους κατά τήν άπόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων, για τήν άπόκτηση πτυχίων άνωτάτων σχολών, για μετεκπαίδευση, για άλτρουστικές πράξεις κλπ. καί άν περισσεύουν πόροι να επιβραβεύει καί τά παιδιά τών ναυτικών μας πού διακρίνονται στις σπουδές τους στα άνώτατα καί άνώτερα εκπαιδευτικά Ιδρύματα: Μέ δυό λόγια, όφειλομε όλοι καί πρωτίσως οι ναυτικοί όργανισμοί, έν οις καί ή Έστια Ναυτικών, να επιβραβεύουμε τήν προσέλευση καί τήν παραμονή στό ναυτικό επάγγελμα, γιατί μόνον έτσι — έφ' όσον δηλαδή, θά υπάρχουν ναυτικοί, θά υπάρχουν καί οι άνάλογοι πόροι πού χρειάζεται, λόγω χάρη, ή Έστια Ναυτικών για τήν έπίτευξη τών σκοπών της.

ΠΑΛΑΙΟ ΨΥΧΙΚΟ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ Α' όροφος περίπου 400 Μ2 πολυκατοικίας μεταξύ Κολλεγιού / Αρσακείου καί Λεωφόρου Κηφισίας απαρτιζόμενος από τρία Διαμερίσματα 143 Μ2 - 125 Μ2 — 121 Μ2 μετά γκαράζ, αποθήκης, τηλεφώνου. Τιμή 325.000 Μ2 διαπραγματεύσιμη. Πωλείται καί διαμέρισμα 53 Μ2 υπογείου ίδιας πολυκατοικίας. Τηλεφωνήσατε καθημερινώς (εκτός Σαββάτου/ Κυριακής) κ. Σούλα 4118511 (10 π.μ. — 4 μ.μ.).

PICCARD DIVERS

UNDERWATER HULL MAINTENANCE AND REPAIRS

**Fujairah - Kalba - Khor Fakkan
Dubai and 35 more locations
around the world**

BRUSH-KART HULL CLEANING SYSTEM

Contact in Piraeus: TEL: 30-1-4514208, 4180277
FAX: 30-1-4518528 • TLX: 213073 PICA GR
A.O.H. TEL: 30-1-9835152 / 7653930 / 9842737

For
QUALITY WORK UNDERWATER

Η ΤΗΛΕΪΑΤΡΙΚΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ

Του κ. Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΥ, Προέδρου Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού

ΜΕΡΟΣ Α'

Περιγραφή Σχεδίου

Μελετώντας την Κοινωνικο-οικονομική κατάσταση της Ελλάδας, είναι μια χώρα δικαιουμένη βοήθειας από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ιδρυμα με σεβασμό το σκοπό 1 για «προώθηση της ανάπτυξης και κατασκευαστική ρύθμιση των περιοχών των οποίων η ανάπτυξη μένει πίσω».

Το Telemedicine Greek Island είναι μια συνέχεια της επέκτασης του προγράμματος MAC-NET με σκοπό να αυξήσει τα Safety and Health στάνταρς ειδικά για τα άτομα που ζουν σε απομακρυσμένα νησιά ή απομακρυσμένες περιοχές και συνεπώς στερήθηκαν της βασικής ιατρικής περίθαλψης η οποία παρείχετο σε άτομα των αστικών περιοχών.

Το Telemedis έχει σκοπό προοδευτικά να αναπτυχθεί σαν ένα καινοτομικό, υπερεθνικό, λειτουργικό πρόγραμμα.

— καινοτομικό γιατί αντλεί τα ουσιαστικά συστατικά του μέρη, όπως Teleanalysis — Teleconsult από την εκτεταμένη χρήση στην ιατρική, των πιο καινοτομικών νέων πληροφοριακών τεχνολογιών και επικοινωνιακών μέσων.

— υπερεθνικό επειδή ο ΕΕΣ στην πραγματικότητα θα υποστηρίζεται από το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλειατρικής με βάση του την Τουλούζη και θα λαμβάνει τεχνική βοήθεια και ανάλυση του συστήματος από την SACES των Βρυξελλών (Βέλγιο) και τέλος θα αναπτύξει το Telemedis μέσα στο Mac-Net πρόγραμμα το οποίο υποστηρίζεται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ιδρυμα και το οποίο έχει ήδη εγκατασταθεί σε πολλά μέλη κράτη της Κοινότητας.

Το Υπουργείο Υγείας υποστηρίζει το πρόγραμμα καθώς επίσης και το ΕΚΑΒ το οποίο θα δώσει και αυτό την οικονομική του υποστήριξη στο Telemedis από αρχές του 1990.

ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ

Εξαιτίας της γεωμορφολογικής κατάστασης η Ελλάδα και τα Ελληνικά νησιά

υπέφεραν από κάθε πιθανό πρόβλημα σχετικό με τις αποστάσεις, τις καιρικές συνθήκες, τις μεταφορές και εξ αιτίας του χρονικού διαστήματος που απαιτείται σε ιατρικά επείγοντα περιστατικά.

Η αβεβαιότητα της λήψης επαρκούς ιατρικής παροχής στα απομονωμένα νησιά και ερημικές περιοχές είναι ένα γνωστό πρόβλημα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Μερικές φορές υπάρχει νοσοκόμα ή γιατρός αλλά:

— η απουσία του απαραίτητου τεχνικού εξοπλισμού για αναλύσεις και

— η απουσία του ειδικού ιατρού που θα κάνει την ανάλυση είναι ένα σοβαρό μειονέκτημα όχι μόνο για τον πληθυσμό αλλά και για τους τουρίστες.

Στην πραγματικότητα σήμερα οι τουρίστες είναι ψυχολογικά εξαρτώμενοι από ένα από τα πιο σημαντικά αποτελέσματα της κοινωνικής πρόνοιας, το να επισκεφθούν έναν ειδικό γιατρό ο οποίος εκτελεί ένα συγκεκριμένο αριθμό αναλύσεων με σκοπό να τσεκάρει για κάποια ασθένεια.

Αυτό είναι εντελώς αδύνατο ένα είσαι σε απομονωμένο νησί ή περιοχή στερούμενη ειδικής παροχής και κάθε τηλειατρικής υποστήριξης (τηλεανάλυση κλπ.).

Αυτή πρέπει να είναι μία από τις βασικές αιτίες που συγκρατεί τους διεθνείς ταξιδιωτικούς πράκτορες στο να συστήσουν στους τουρίστες και ειδικά σε οικογένειες, μεγάλης ηλικίας συνταξιούχους οι οποίοι θα περνούσαν μεγάλο διάστημα σ' αυτά τα νησιά — αλλά φεβρουάριοι τις συνέπειες από μια πιθανή ασθένεια.

Είναι σίγουρο ότι εάν οι μεταφορές είναι περιορισμένες προς το παρόν και οι καιρικές συνθήκες δεν είναι αυτές που αρέσουν τα επακόλουθα μιας ασθένειας σε αυτά τα απομονωμένα νησιά μπορεί να είναι πολύ πιο σοβαρά και αποτέλεσμα αυτών είναι η αποθάρυνση των τουριστών στο να επισκεφθούν τα όμορφα Ελληνικά νησιά.

Το Telemedis θα βοηθήσει να λυθούν δυσκολίες στον τομέα της απασχόλησης (εργασία) και την ίδια στιγμή να:

— αναπτύξει τις τεχνικές και Human Resources οι οποίες σήμερα μπορούν να γίνουν απαραίτητες για άτομα που χρειάζονται ιατρική θεραπεία σε απομονωμένα νησιά και περιοχές και θα δημιουργήσει νέα ιατρικά services και υψηλής τεχνολογίας εργασίες. Θα προάγει τον τουρισμό και τις νέες πληροφοριακές υπηρεσίες βασιζόμενο στην νέα πληροφοριακή τεχνολογική επικοινωνία.

— θα ανεβάσει το ενδεχόμενο εσωτερικής παραγόμενης ανάπτυξης των Ελληνικών νησιών καλυπτομένων από το Telemedis.

ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

1. Ελλειψη συντονισμού και τυποποίησης των ιατρικών επειγόντων περιστατικών και των τηλειατρικών διαδικασιών:

2. Ελλειψη επικοινωνίας και συντονιστικών διαδικασιών υποστηριζόμενων από συστήματα computerized ικανά να δώσουν την πραγματική κατάσταση σε δεδομένο χρόνο (πραγματικό χρόνο) της μεταφοράς (ασθενοφόρα, πλοία, ελικόπτερα, αεροπλάνα) με σεβασμό στις μεταφορικές ανάγκες (οι ασθενείς να τσεκάρονται με Teleconsult και teleanalysis, διαδικασίες οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν το γραφείο να αποφασίσει την ανάγκη της μεταφοράς τους) και της χωρητικότητας υποδοχής ειδικών Νοσοκομείων Πρώτων Βοηθειών, εντατικής παρακολούθησης, ειδικά services κλπ.).

Για αυτό το λόγο και προβλήματα συμφόρισης, καθυστερήσεις πλεονάζουν — υπεράριθμα check και κακή διαχείριση ανθρωπίνων πόρων, όλα τα προβλήματα είναι συγγενή του ενός θεμελιώδους της έλλειψης standard training.

3. Βασιζόμενη σε κατάλληλης νέες υψηλές τεχνολογικές ανέσεις που υποστηρίζουν την πληροφορική, επεξεργάζοντας να δώσουν βοήθεια στην ιατρική απόφαση και να επιτρέψουν την εκλογή ιατρικών επειγόντων διαδικα-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

σιών ακολουθώντας standard επίπεδα αναλυτικών ρυθμιστών για τα επείγοντα.

Υψηλής τεχνολογίας ιατρικές ανέσεις είναι διαθέσιμες αλλά προσωπικό ικανό να τις χρησιμοποιήσει είναι ανύπαρκτο στην αγορά εργασίας.

Αυτό είναι εντελώς αδύνατο ένα είσαι σε απομονωμένο νησί ή περιοχή στερούμενη ειδικής παροχής και κάθε τηλειατρικής υποστήριξης (τηλεανάλυση κλπ.).

Αυτή πρέπει να είναι μία από τις βασικές αιτίες που συγκρατεί τους διεθνείς ταξιδιωτικούς πράκτορες στο να συστήσουν στους τουρίστες και ειδικά σε οικογένειες, μεγάλης ηλικίας συνταξιούχους οι οποίοι θα περνούσαν μεγάλο διάστημα σ' αυτά τα νησιά — αλλά φοβούνται τις συνέπειες από μια πιθανή ασθένεια.

Είναι σίγουρο ότι εάν οι μεταφορές είναι περιορισμένες προς το παρόν και οι καιρικές συνθήκες δεν είναι αυτές που αρέσουν τα επακόλουθα μιας ασθένειας σε αυτά τα απομονωμένα νησιά μπορεί να είναι πολύ πιο σοβαρά και αποτέλεσμα αυτών είναι η αποθάρυνση των τουριστών στο να επισκεφθούν τα όμορφα Ελληνικά νησιά.

Το Telemedis θα βοηθήσει να λυθούν δυσκολίες στον τομέα της απασχόλησης (εργασία) και την ίδια στιγμή να:

— αναπτύξει τις τεχνικές και Human Resources οι οποίες σήμερα μπορούν να γίνουν απαραίτητες για άτομα που χρειάζονται ιατρική θεραπεία σε απομονωμένα νησιά και περιοχές και θα δημιουργήσει νέα ιατρικά service και υψηλής τεχνολογίας εργασίες. Θα προάγει τον τουρισμό και τις νέες πληροφοριακές υπηρεσίες βασιζόμενο στην νέα πληροφοριακή τεχνολογική επικοινωνία.

— θα ανεβάσει το ενδεχόμενο εσωτερικής παραγόμενης ανάπτυξης των Ελληνικών νησιών καλυπτομένων από το Telemedis.

ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

1. Ελλειψη συντονισμού και τυποποίησης των ιατρικών επειγόντων περιστατικών και των τηλειατρικών διαδικασιών:

2. Ελλειψη επικοινωνίας και συντονιστικών διαδικασιών υποστηριζόμενων από συστήματα computerized ικανά να δώσουν την πραγματική κατάσταση σε

δεδομένο χρόνο (πραγματικό χρόνο) της μεταφοράς (ασθενοφόρα, πλοία, ελικόπτερα, αεροπλάνα) με σεβασμό στις μεταφορικές ανάγκες (οι ασθενείς να τσεκάρονται με Teleconsult και teleanalysis, διαδικασίες οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν το γραφείο να αποφασίσει την ανάγκη της μεταφοράς τους) και της χωρητικότητας υποδοχής ειδικών Νοσοκομείων Πρώτων Βοηθειών, εντατικής παρακολούθησης, ειδικά services κλπ.).

Για αυτό το λόγο και προβλήματα συμφόρισης, καθυστερήσεις πλεονάζονται — υπεράριθμα check και κακή διαχείριση ανθρωπίνων πόρων, όλα τα προβλήματα είναι συγγενή του ενός θεμελιώδους της έλλειψης standard training.

3. Βασιζόμενη σε κατάλληλης νέες υψηλές τεχνολογικές ανέσεις που υποστηρίζουν την πληροφορική, επεξεργάζοντας να δώσουν βοήθεια στην ιατρική απόφαση και να επιτρέψουν την εκλογή ιατρικών επειγόντων διαδικασιών ακολουθώντας standard επίπεδα αναλυτικών ρυθμιστών για τα επείγοντα.

Υψηλής τεχνολογίας ιατρικές ανέσεις είναι διαθέσιμες αλλά προσωπικό ικανό να τις χρησιμοποιήσει είναι ανύπαρκτο στην αγορά εργασίας.

Οι ανάγκες που εκφράζονται στην αγορά εργασίας είναι:

α) να δωθεί προτεραιότητα στο Telemedis

β) βοηθηθεί ο καθορισμός των μέτρων που θα παρθούν ώστε να:

— αποκομισθεί ανάπτυξη των περιοχών και

— να υπολογισθούν οι εργασιακές πιθανότητες ανάπτυξης με τα νέα τηλειατρικά επαγγέλματα.

Οι ανάγκες ικανού προσωπικού με εμπειρία σε υψηλής τεχνολογίας ιατρικές facilities που έχουν εκφραστεί στην Ευρωπαϊκή εργασιακή αγορά είναι ήδη σημαντικές για τις 3 κατηγορίες του:

1. Ιατρικού προσωπικού.
2. Παραϊατρικού προσωπικού (νοσοκόμοι, κοινωνικοί λειτουργοί, αναλυτές, μηχανικοί, managers κλπ.).
3. Προσωπικό ασθενοφόρων (ιατρικών μεταφορών).

Οι κανόνες της κοινότητας σ' αυτόν τον τομέα ήταν λίγοι και απηχαιομένοι (μη χρησιμοποιούμενοι).

Αλλά τώρα καθοδηγητής οδηγός, συγγενής με την κοινή αναγνώριση των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων

αποδεικτικών ικανοτήτων όπως γιατρών, νοσοκόμων υπευθύνων για γενική φροντίδα κλπ., όπως και μερικά άλλα ευρωπαϊκά κοινοτικά συστατικά περιλαμβάνει μετρήσεις ώστε να διευκολύνει την επιτυχή αποτελεσματική άσκηση και να παρέχει υπηρεσίες σε όλα τα κράτη μέλη της κοινότητας.

Στην πραγματικότητα οι ανάγκες στην Εργασιακή αγορά για ικανούς νοσοκόμους και παραϊατρούς είναι πολύ σημαντική. EUROSTAT ή στατιστική υπηρεσία της Οικονομικής Κοινότητας δεν διαθέτει στατιστικά σχετικά με το επάγγελμα και θα γίνει εξέταση σε όλα τα μέλη κράτη για να ελεγχθεί η κατάσταση. Ακολουθούμενοι τον τύπο που αναφέρει απεργίες και διαμαρτυρίες ενάντια στην υπερεργασία και στις κακές εργασιακές συνθήκες υπάρχει μια γενική έλλειψη ικανού προσωπικού. Η αιτία σ' αυτό βρίσκεται στην έλλειψη ώθησης στα σχολεία και στο ότι το επάγγελμα είναι όχι ικανοποιητικά αμοιβόμενο και με χαμηλό κοινωνικό image, γιατί είναι ένα επάγγελμα όχι ιδιαίτερα εξειδικευμένο. Ακολουθώντας τον τύπο υπάρχουν 520.000 νοσοκόμες στο Ηνωμένο Βασίλειο, 420.000 στην Γαλλία στην οποία υπάρχει δραματική έλλειψη λόγω μη εγγραφών στα σχολεία, 220.000 στην Ιταλία όπου οι εκτιμώμενες ανάγκες είναι τουλάχιστον 100.000 εξειδικευμένες νοσοκόμες.

Η κατάσταση είναι ίδια και στο Βέλγιο όπου 6.000 ακόμα νοσοκόμες χρειάζονται για τα νοσοκομεία και 1.500 για φροντίδα ηλικιωμένων — απομονωμένων ατόμων. Από την Γερμανία βάζουν ανακοινώσεις σε άλλα μέλη κράτη που προσφέρουν χιλιάδες θέσεις για κάλυψη.

Στην Ευρώπη υπάρχουν εκατοντάδες χιλιάδες εργασιακές θέσεις που προσφέρονται για εξειδικευμένο παραϊατρικό προσωπικό αλλά δεν υπάρχουν αρκετοί «εξειδικευμένοι» παραϊατροί.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΓΙΑ ΝΑ ΛΥΘΟΥΝ ΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ

Ανάλυση

Σήμερα τα υψηλής τεχνολογίας ιατρικά υποστηρίζουν την τηλεπεξεργασία των ιατρικών πληροφοριών (τηλεανάλυση) για να δώσουν βοήθεια σε ειδική ιατρική απόφαση σε απόσταση (Teleconsult) υπάρχει και είναι διαθέσιμα στην Ελλάδα με κόστος το οποίο είναι

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

λογικό αν έρθει σε αντιπαράθεση με το κοινωνικό και οικονομικό κόστος που συνεπάγεται από την απουσία τους.

Επιπλέον επεκτεινόμενη χρήση αυτών των υψηλής τεχνολογίας ιατρικών facilities τα οποία έχουν ήδη τοποθετηθεί όπως teleECG ή μπορούν να τοποθετηθούν στην Ελλάδα από την Ελληνική βιομηχανία θα αυξήσουν το ενδεχόμενο εσωτερικής παραγόμενης ανάπτυξης.

Ακολουθούμενοι την αναφορά του «Cecchini» που ετοιμάστηκε από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πάνω στο «Growth effect της Ευρωπαϊκής αγοράς του 1992» η αύξηση του ρυθμού της οικονομικής ανάπτυξης θα εξαρτηθεί από τις «τεχνολογικές βελτιώσεις» και θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 2,5% και 6,5%. Άλλες οικονομικές προβλέψεις σημειώνουν ότι το «Growth effect '92» αν υποστηριχθεί από τις επενδύσεις και τις συσχετιζόμενες ενδογενείς επιδράσεις (effects) πάνω στην οικονομία θα παράγουν εσωτερικούς παραγόμενους ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ 11% και 35%.

Επιπλέον η ανάπτυξη του Telemedicine Greek Islands Network θα έχει σαν αποτέλεσμα με την υποστήριξη των «Νέων πληροφοριακών τεχνολογιών και επικοινωνιών» και «Νέων πληροφοριακών υπηρεσιών» σε ένα οικονομικό ενδεχόμενο όπου η κατεύθυνση (trend) είναι αυτές οι υπηρεσίες και ιδιαίτερα οι νέες πληροφοριακές υπηρεσίες (New Information Services) να αντικαταστήσουν (ή επαναποθετήσουν) replacing — τις παραδοσιακές οικονομικές δραστηριότητες όπως καλλιέργειας και τις βιομηχανίες που παράγουν αγαθά.

Στην πραγματικότητα θεωρούμε αναγκαίο να υπογραμμίσουμε ότι στις ΗΠΑ εργασίες πάνω σε («service — producing activity») ανέβηκαν από 63,4 εκατομμύρια το '79 σε 82,6 εκατομμύρια το '89 που σημαίνει αύξηση 19,2 εκατομμυρίων εργασιών σε 10 χρόνια!

Εργασίες πάνω σε βιομηχανίες που παράγουν αγαθά μειώθηκαν από 26,5 εκατομμύρια το '79 σε 25,6 εκατομμύρια το '89!

Η έλλειψη κατάλληλων ανθρωπίνων πόρων («Human Resources») είναι μια δυσχέρεια για την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών. Η απαίτηση για εξειδικευμένο προσωπικό στο New Information Tech and Communications και στο «New Information Services» φυσιολογικά ξεπερνάει την προσφορά στην αγορά εργασίας.

Έχει υπολογιστεί ότι ο μέσος όρος αύξησης της απαίτησης για τέτοιο εξειδικευμένο προσωπικό είναι 12%.

Η επένδυση που απαιτείται για την ανάπτυξη εργασιών πάνω στο «Service — producing activity» όπως το συγγενές Telemedicine Greek Islands Net και το MAC-NET θα είναι ως επί το πλείστον αφοσιωμένη στην δημιουργία ανθρωπίνων πόρων και Software application με άμεσα ωφέλη για να εκμεταλλευθούν το ενδεχόμενο παραγόμενης ανάπτυξης της Ελλάδας.

Συνεπώς η στιγμή είναι ευνοϊκή να αρχίσει το υψηλής τεχνολογίας Telemedicine Greek Islands Net το οποίο ανταποκρίνεται στις προσδοκίες ανάπτυξης της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων συγγενείς με το «Technological innovations». (Τεχνολογικές καινοτομίες ή νεωτερισμοί).

Όπως είπαμε και πριν οι υψηλές τεχνολογίας ιατρικές ευκολίες (facilities) ήδη ισχύουν, υπάρχουν, και οι προοπτικές ανάπτυξης για την αγορά του '92 στην Ευρώπη είναι καλές και υποκινούν για επενδύσεις αλλά αυτό το οποίο λείπει φοβικά τώρα είναι προσωπικό εκπαιδευμένο ώστε να χρησιμοποιηθεί κατάλληλα!

Οι ανάγκες της εργασιακής αγοράς έχουν ήδη προσανατολιστεί στο εξειδικευμένο κατάλληλα ιατρικό και παραϊατρικό προσωπικό και θα είναι ακόμα μεγαλύτερος προσανατολισμός μάλλον για τα νέα προσόντα με υψηλή τεχνολογική εξειδίκευση την οποία το πρόγραμμα Telemedis θα κάνει αναγκαία σε βάση νέων εκπαιδευτικών standards για Teleanalysis και teleconsult.

Η ανάγκη τεχνολογικών νεωτερισμών (technological innovations) και θεμελιακών αλλαγών επιβλήθηκε (impro-

se) στις ιατρικές υπηρεσίες ώστε σήμερα κάθε πολίτης της Κοινότητας έχει το δικαίωμα να αναμένει ανάμειξη της υποχώρησης για:

— εκπαίδευση νέων ατόμων προσωπικού με υψηλά τεχνολογικά προσόντα σε αγορά εργασίας η οποία δείχνει έλλειψη και επίσης

— εκπαίδευση υπάρχοντος μη εξειδικευμένου προσωπικού το οποίο απειλείται από ανεργία.

Σαν συμπέρασμα το Telemedicine Greek Islands Net δεν είναι μόνο αναγκαίο αλλά ζωτικό για την ΕΛΛΑΔΑ όπου η υπερβολική συγκέντρωση πληθυσμού στην Αθήνα και τα προάστια και συνεπώς ο μικρός βαθμός πληθυσμού εγκατεστημένοι στα απομονωμένα νησιά ν' αναμεγνύουν τα εξής:

— νοσοκομεία και λαϊκές ιατρικές νέσεις είναι αντιοικονομικές κάτω από συγκεκριμένη κατάσταση και για αυτό περιορισμένα.

— επενδύσεις που γίνονται για το Telemedicine παρουσιάζουν μια ουσιαστική πλούσια οικονομία και μεγάλο κίνητρο για κοινωνική και βιομηχανική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Το Telemedicine Greek Islands πρόγραμμα θα μεσολαβήσει στην λύση πολλών προβλημάτων και εργασιακών δυσκολιών, παρακολουθούμενο από ένα αναπτυξιακό σχέδιο (μελέτη) το οποίο μπορεί να απεικονιστεί από το παρακάτω αναλυτικό loop:

(A) — ανεπάρκεια ιατρικών Facilities σε απομονωμένες περιοχές)
ΡΙΚΩΝ FACI (B) (an'agkh kat'allhlnv ekp/k'vη programm'atvn (proekrypt'ome no koinvnik'o k'ostow).

(C) Ανάγκη υψηλής τεχν(κής εκπαιδευσης) (προεκπτυγόμενες μεταφ/κές ανάγκες)

(D) (υψηλές τεχνολογικές Facilities διαθέσιμες για Teleanalysis και teleconsult)

Στρατηγική

Πρέπει να δουλέψουμε μαζί για να χτίσουμε κοινωνική ευημερία στην Κοινότητα. Τα νέα κατασκευαστικά αποθέ-

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»



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτερα
και πολυτελέστερα
F/B MILENA
F/B DALIANA
F/B RODANTHI
F/B DIMITRA

A.N.
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΤΑ**

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

ματα έχουν σχεδιαστεί για να κινητοποιήσουν την υπερεθνική συνεργασία και να παρέχουν όλα τα απαραίτητα όργανα για το άνοιγμα του «Technological Innovations» τεχνολογικών νεωτερισμών.

Το νεωτεριστικό υπερεθνικό πρόγραμμα Telemedicine Greek Islands Net θα:

— προάγει ανθρώπινη εφευρετικότητα (επινοητικότητα) resources με το να αυξάνει μια δυναμική συναλλαγή μεταξύ ατόμων διαφορετικών κρατών μελών που αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα συγγενή με την ανάπτυξη των Telemedicine υπηρεσιών.

— συμβάλει στο να εναρμονιστούν οι νέες Telemedicine διαδικασίες σε κοινοτικό επίπεδο και θα εγκρίνει σχετική δραστηριότητα.

— βοηθήσει να χτιστεί μια κοινωνική και λειτουργική κατασκευή ικανή να παρέχει κατάλληλο και ισότιμο ιατρικό και emergency υπηρεσίες των ιδίων standard επιπέδων παντού στην κοινότητα σε συνεργασία με:

— «SAME — NET» το νεωτεριστικό υπερεθνικό πρόγραμμα αναπτυσσόμενο να δημιουργήσει ένα network παρέχοντας τις ίδιες υπηρεσίες για βοήθεια σε ιατρικά επείγοντα στην Ευρώπη.

— Eurotexnet

— MAC — NET (και τα follow up programmes Formac, Sea Mac, Sar Mac, ανοίγουν μια νέα αγορά στις Ευρωπαϊκές βιομηχανίες που θα :

α) εξειδικεύσουν την παραγωγή τους σε υψηλής τεχνολογίας ιατρικές facilities.

β) χρησιμοποιήσουν το Telemedis σαν ένα τέστ (bench) για να βελτιώσουν και να κάνουν συναγωνίσιμα τα προϊόντα τους.

Στην πραγματικότητα το Telemedis θα προσφέρει επίσης στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα μια πολύ σημαντική test platform και reference-model για τα μελλοντικά πιο επεκτεινόμενα telemedicine και κοινωνικές υπηρεσίες.

Δεν υπάρχουν ακόμα Κοινοτικοί κα-

νόνες για τα ιατρικά και παραϊατρικά επαγγέλματα σχετικά με το Telemedicine. Το Telemedis θα συμβάλει στο να καθοριστούν νέα υψηλής τεχνολογίας ιατρικά και παραϊατρικά επαγγέλματα.

Εξαναγκασμένοι μετά από την Directive (ντιρεκτίβα) αποδεχόμενοι από το EEC Council στο τέλος του '89 τα άτομα που εκπαιδεύτηκαν σε οποιοδήποτε κράτος Μέλος της Κοινότητας πάνω στα νέα στάνταρτς για Telemedicine, θα είναι ικανά μετά να εργαστούν σε κάθε κράτος Μέλος όπου είναι μεγαλύτερη η ζήτηση εξειδικευμένου προσωπικού.

Η επιτροπή δουλεύει μια communication στο Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:

* για να προσδιορίσει τα υπερευρωπαϊκά network τα οποία μπορεί να φέρουν μια ουσιαστική συνεισφορά στην λειτουργία της εσωτερικής αγοράς (internal market).

* για να υποστηρίξουν ενέργειες που αφήνουν τον συμβιβασμό και την ενδοσύνδεση εθνικών (κομπιουτεράκι) συστημάτων για ιατρική φροντίδα.

Συνεπώς και με σεβασμό στα μέτρα που παίρνονται για την οργάνωση της Κοινότητας «Πρόγραμμα Κοινωνικής Δράσης» (Social Action Programme) και Κοινοτικό Διάγραμμα (Community Chart) για θεμελιώδη κοινωνικά δικαιώματα, η επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων μπορεί να:

— θεωρήσει το Telemedis σαν οδηγό καινοτομικό πρόγραμμα

— υποστηρίξει αυτό σαν ένα σετ από «προπαρασκευαστικά, συνοδευτικά και διαχείρισης μέτρα αναγκαία για την εφαρμογή του Regulation 4255/88E και

— να το χρησιμοποιήσει για να:

— υπολογίσει σε εξέλιξη πως να καταφέρει το Καινοτομικό υπερεθνικό πρόγραμμα.

— επαληθεύσει πως η αμοιβή ανα-

κόλυνση της ενεργού άσκησης του δικαιώματος εγκατάστασης και ελευθερίας ώστε να παρέχουν υπηρεσίες σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας) μπορεί θετικά να ολοκληρωθεί με την πρόνοια των νέων Κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού ταμείου με σκοπό καλύτερο κέρδος από την συνεργασία μέσα σε Κοινοτικούς κανόνες και όργανα θεμελιώδους ανάπτυξης.

— να προσπαθήσει να αντισταθμίσει την disequilibrium μεταξύ:

ατόμων και
Εκατοντάδες χιλιάδες εργασιακές θέσεις προσφέρονται για εξειδικευμένο παραϊατρικό προσωπικό που δεν μπορούν να καλυφθούν γιατί δεν υπάρχει αρκετό «εξειδικευμένο» παραϊατρικό προσωπικό:

Αξίζει να επιμείνουμε στην αλήθεια ότι τέτοιες θεμελιώδεις τροποποιήσεις στην εθνική διάρθρωση (δομή), διαδικασίες και νοοτροπίες — όπως αυτές από ένα καινοτομικό υπερεθνικό πρόγραμμα υποστηριζόμενο από «Value Added Networks» όπως το Telemedicine Greek Islands Network» δεν τυχαίνουν έτσι από μόνες τους αλλά χρειάζονται κατάλληλους πόρους όπως αυτούς οι οποίοι παρέχονται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, και μια τεράστια προσπάθεια για να :

α) αφήσεις να καταλάβουν
β) αφήσεις να δεχτούν και τέλος
γ) παρακινήσεις άτομα να δράσουν με διαφορετικό τρόπο.

Με άλλα λόγια να δημιουργήσεις νέους «ανθρώπινους πόρους» (Human Resources).

Τα υπολογιζόμενα κριτήρια καταλληλότητας του Telemedis μπορούν να ληφθούν υπόψη ότι θα δημιουργήσουν άμεσα:

και για αυτό θα παράγουν επίσης έμμεσα:

Ελλάδας
που είναι φυσικός πόρος της Ελλάδος.

(συνεχίζεται)

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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

Ναυταπάτες

Η ναυτιλιακή έκμετάλλευση, όπως και κάθε άλλη εμπορική δραστηριότητα, είναι φυσικό να κρύβει στη διεξαγωγή της και αρκετές όχι όρθόδοξες μεθόδους, που μερικές φορές φθάνουν στην ακραία μορφή της απάτης και του δόλου. Τό γεγονός όμως ότι είναι πολύ πιο περίπλοκη και ότι χρησιμοποιεί μεγαλύτερο συγκριτικά αριθμό μεσολαβούντων προσώπων, την καθιστά πολύ πιο εύαλωτη στις απατηλές πράξεις από κάθε άλλον τομέα.

Ο επίμονα δυσδιάκριτος αυτός κίνδυνος είναι δύσκολο όχι μόνο να περιορισθεί αλλά ακόμα και να αξιολογηθεί. Γιατί παίρνει συνεχώς καινούργιες μορφές. Καθώς οι σχέσεις μεταξύ των συναλλασσομένων σε μία εμπορική επιχείρηση είναι κατά κανόνα άτυπες και βασίζονται στην άμοιβαία εμπιστοσύνη, προϋποθέτουν ότι οι ενδιαφερόμενοι δρούν και ενεργούν στα πλαίσια όρισμένων κανόνων του παιχνιδιού, τους οποίους οφείλουν να σέβονται και να τηρούν όλοι. Όταν ένας από τους πρωταγωνιστές του παιχνιδιού πάψει να ενεργεί σύμφωνα με τους παραδεγμένους αυτούς κανόνες, τότε εμφανίζεται η απάτη. Η οποία όμως δεν είναι πάντα εύκολο να αναγνωρισθεί έφόσον δεν συνεπάγεται ούτε βία ούτε άμεσες κυρώσεις, αλλά είναι ωστόσο αναμφισβήτητη από τις οικονομικές συνέπειες.

Όλοι θυμούνται ακόμη την υπόθεση «Salem», που αποτελεί από την άποψη αυτή τυπικό παράδειγμα. Τό τάνκερ «Salem» αφού είχε γνωρίσει πολλές μεταπωλήσεις και μετονομασίες απέπλευσε τον Δεκέμβριο του 1979 από τό Κουβέϊτ με πλήρες φορτίο πετρελαίου για λογαριασμό μιας ιδιωτικής ιταλικής εταιρίας. Μερικές μέρες αργότερα και ενώ τό πλοίο βρισκόταν εν πλώ αγοράζει τό φορτίο του ή βρετανική εταιρία Σέλλ.

Τό πλοίο φθάνει στον Νοτιοαφρικανικό λιμένα του Ντάρμπαν και πλευρίζει σέ θαλάσσιο τέρμιναλ ανοικτά του Ντάρμπαν, αφού στό μεταξύ είχε αλλάξει τό όνομά του σέ «Lema», στό πλαίσιο μιας καθαρά εικονικής διαδικασίας στην οποία μπλεγμένοι ήταν ό έφοπλι-

στής, ό ναυλωτής και ό πλοίαρχος. Τό πετρέλαιο ξεφορτώνεται για λογαριασμό Νοτιοαφρικανικών εταιριών και αντικαθίσταται μέ θαλασσινό νερό. Λίγες μέρες αργότερα τό πλοίο αναχωρεί ξαναπαίρνοντας τό παλιό του όνομα «Salem» και στίς 17 Ιανουαρίου του 1980 βυθίζεται ανοικτά της Σενεγάλης συμπαρασύροντας στό άπατα βάθη του ωκεανού όλα του τά ναυτιλιακά έγγραφα.

Όλόκληρο τό πλήρωμα διασώθηκε, ενώ μερικοί παχυλοί λογαριασμοί στην Έλβετία φρόντισαν νά εξαγοράσουν μιάν ύποπτη σιωπή, την όποία πάντως από την πλευρά τους οι άσφαλιστές δέν δέχτηκαν νά καλύψουν. Ό κατακλυσμός των προσφύγων που κινήθηκαν στό Λονδίνο για την υπόθεση αυτή επέτρεψε νά έλθει σέ πλήρες φώς ένα τέλεια σκηνοθετημένο σενάριο, του όποιου τό μόνο λάθος ήταν ίσως τά μεγάλη ύψη των ποσών που έκάλυπτε: Η άσφάλεια του πλοίου έφθανε τά 24 έκ. δολάρια και του φορτίου τά 60 έκ. δολάρια.

Αν και ή υπόθεση «Salem» υπήρξε ιδιαίτερα έντυπωσιακή λόγω του μεγάλου αριθμού των δραστών της, δέν ήταν άσφαλώς και μοναδική. Από τίς αρχές της δεκαετίας του 1970, έφοπλιστές, άσφαλιστές και τράπεζες υπέστησαν βαρείες ζημιές εξαιτίας διαφόρων απατηλών μεθόδων. Η κατάσταση χειροτέρεψε αναμφίβολα από την επέκταση του διεθνούς εμπορίου μέ τη συμμετοχή νέων πρακτόρων και μεσιτών, οι όποιοι από έλλειψη πείρας και έπαγγελματικής συνειδήσεως δέχονται καταστάσεις άφορώσεως τόσο την ποιότητα των πλοίων όσο και τίς τιμές των ναύλων οι όποιες ώθούν πρός δόλιες μεθόδους από την άνάγκη νά βρουν μιá διέξοδο. Πολλές φορές οι άπάτες διευκολύνονται από την πολιτική και οικονομική αστάθεια που διακρίνει όρισμένες περιοχές του κόσμου. Έτσι π.χ. συμβαίνει στην Νιγηρία ή στην Μέση Άνατολή, όπου τά φορτία δέν φθάνουν στους παραλήπτες όταν ό ναύλος έχει πληρωθεί κατά τή φόρτωση ή τουλάχιστον πρέπει νά αγοράσθει από τους ίδιους εκείνους στους όποιους έπρεπε νά παραδοθούν.

Όλα αυτά δείχνουν πόσο περίπλοκη

μπορεί νά είναι μιá υπόθεση ναυταπάτης. Γι' αυτό και σέ μιá πρώτη φάση είναι άπαραίτητο νά καταγραφούν όλοι οι παράγοντες που την συνθέτουν ώστε νά γίνεται πιο άντιληπτή και έπομένως πιο εύκολος ό τρόπος της καταπολεμήςεώς της.

Η συχνότερη μέθοδος ναυταπάτης συνίσταται στην πώληση έμπορευμάτων τά όποια δέν φθάνουν ποτέ στον προορισμό τους. Στα πλαίσια μιás πωλήσεως CAF, για την όποία ό εξαγωγέας απαιτεί νά έχει άποδεδειγμένως άνοιχθεί ή σχετική πίστωση, τό έμπόρευμα φορτώνεται σέ κάποιο πλοίο, τό όποιο ύστερα από όρισμένα... άπρόβλεπτα συμβάντα που έχουν έκ των προτέρων οργανωθεί, οφείλει νά προσεγγίσει σέ κάποιο λιμάνι τό όποιο δέν προσδιορίζεται εξαρχής. Τότε τό έμπόρευμα πωλείται, τό πλοίο αλλάζει όνομα και συχνά πλοιοκτήτη. Μετά λίγο καιρό δηλώνεται ως εξαφανισθέν και παραμένει άφαντο εξαιτίας των άλλαγών που έχει ύποστεί (όνομα, νηολόγιο, πλοιοκτήτης κ.λ.π.). Ό παραλήπτης του έμπορεύματος δέν άποκτά ποτέ την κατοχή των αγαθών του, ενώ έξάλλου δέν φαίνεται νά του μένει κανένα δικαίωμα δικαστικής διεκδίκησης, γιατί τό μέν συμβόλαιο πωλήσεως έχει έκτελεσθεί, τό δέ συμβόλαιο μεταφοράς είναι άνευ περιεχομένου.

Τό είδος αυτό της απάτης συνοδεύεται συνήθως μέ πλαστογραφία. Γιατί καθώς οι συναλλαγές είναι τέλειες όταν τά παραστατικά επί των όποιων στηρίζονται έχουν τό κύρος της άuthεντικότητας, είναι πολύ εύκολο για τους άπατεώνες νά έπωφεληθούν από την άδυναμία που βρίσκονται οι Τράπεζες νά επαληθεύσουν τή γνησιότητα των παραστατικών. Η πλαστογραφία γίνεται συχνά στην φορτωτική επί της όποιας στηρίζεται ή όλη υπόθεση και ή όποία άποδεικνύει ότι ή παραγγελία έξετελέσθη και τό έμπόρευμα φορτώθηκε στό πλοίο. Ό πωλητής παρουσιάζει τότε στην Τράπεζα πλαστά έγγραφα στό όποια ύπάρχουν τά όνόματα του προμηθευτού του έμπορεύματος, του παραλήπτη και του πλοίου. Η Τράπεζα μέ τέ-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

τοια παραστατικά χρηματοδοτεί χωρίς ένδοιασμό την επιχείρηση. Στην ουσία όμως το όνομα του πλοίου είναι εικονικό, ο προμηθευτής είναι ή μία πλασματική θυρίδα πόστ-ρεστάν ή μία πραγματική εταιρία της οποίας έχουν κλέψει τον τίτλο αλληλογραφίας και μόνο ο παραλήπτης είναι υπαρκτό πρόσωπο, το οποίο όμως θα είναι και το τελικό θύμα, αφού ποτέ δεν θα παραλάβει το έμπορευμά του.

Η απάτη μπορεί ν' αφορά άμεσότερα το πλοίο, όπως π.χ. όταν έχει ναυλωθεί κατά χρόνο ή κατά ταξίδι και κατάσχεταί σε ένα λιμάνι από κάποιον δανειστή του ναυλωτού. Ο δανειστής παίρνει δικαστική άδεια έκποιήσεως του πλοίου, το οποίο στη συνέχεια αγοράζει μία εταιρία, ως επί το πλείστον πλασματική, η οποία στην πραγματικότητα ανήκει στον ναυλωτή, ο οποίος και πουλάει το έμπορευμα του φορτίου σε υπέρμετρες τιμές. Στην περίπτωση αυτή οι φορτωτές και οι ασφαλιστές που τους εκπροσωπούν βρίσκουν παράλογες αυτές τις τιμές και στην ουσία αρνούνται να πάρουν το έμπορευμα το οποίο στην πραγματικότητα είναι το δικό τους έμπορευμα που έγινε πανάκριβο. "Υστερα από μία τέτοια επιχείρηση το πλοίο συνήθως αλλάζει όνομα και είναι διαθέσιμο να συνεχίσει τη λαμπρή σταδιοδρομία του.

Σε περίπτωση ναυλώσεως ή απάτη μπορεί νά γίνει ακόμα πιο απλή από την άποψη ότι δεν χρειάζεται να αναμίξει πολλά πρόσωπα. Άρκει νά βασίζεται στο ναυλοσύμφωνο και ειδικά στη ρήτρα κατά την οποία ο πλοίαρχος διατηρεί πάντα το δικαίωμα παρεκκλίσεως για νά προσεγγίσει σε «ασφαλή λιμένα». Στην περίπτωση αυτή ο πλοίαρχος, χωρίς πολλούς ένδοιασμούς και μάλιστα όταν διακινδυνεύει σε μία επιχείρηση που μετέχει και ο ίδιος, παρεκκλίνει την πορεία του πλοίου χωρίς νόμιμη δικαιολογία και προσεγγίζει σε λιμένα όπου ξέρει ότι θα μπορέσει εύκολα νά πουλήσει λαθραία το πλοίο και το φορτίο του.

Όπως δείχνουν τα παραδείγματα που αναφέραμε, η ναυταπάτη είναι αρ-

κετά εύκολο νά πραγματοποιηθεί. Οι λόγοι που συντρέχουν στον πολλαπλασιασμό των σχετικών περιπτώσεων είναι πολλοί.

Ο πρώτος λόγος είναι αναμφίβολα η μεγάλη σημασία που δίνεται στα παραστατικά έγγραφα. Οι διεθνείς εμπορικές μεταφορές στηρίζονται βασικά στην έκδοση μιάς φορτωτικής και η ανάπτυξη των συναλλαγών πραγματοποιείται λαμβάνοντας υπόψη το παραστατικό αυτό υπό τις τυπικές του μορφές χωρίς νά το συνδέουν κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο με τη φυσική μετατόπιση του εμπορεύματος. Η ευθύνη των Τραπεζών (οι κανόνες και οι συνθήκες για τη χορήγηση των πιστώσεων είναι ξεκάθαροι επί του σημείου αυτού) συνίσταται στην εξακρίβωση της συμμορφώσεως των εγγράφων με τους όρους της πιστώσεως και όχι με την πραγματικότητα της συναλλαγής. Οι τράπεζες δεν ενδιαφέρονται νά γνωρίζουν κατά τη στιγμή που πληρώνουν αν το έμπορευμα υφίσταται, δεδομένου ότι τις απασχολεί μόνο η τυπική πλευρά. Η τυπική όμως πλευρά είναι ιδιαίτερα απαιτητή, αφού είναι δύσκολο, ακόμα και σήμερα, νά επαληθευτεί ή υπογραφή που βρίσκεται πάνω σε μιά φορτωτική ή και σε κάθε άλλο εμπορικό παραστατικό. Η σημασία που αποδίδεται στο τυπικό μέρος των παραστατικών εξηγείται από την ανάγκη της ταχείας διεκπεραίωσης πολυσύνθετων συναλλαγών, αλλά πρέπει νά ληχθεί ότι εδώ, όπως και σε άλλους τομείς, η ταχύτητα έρχεται συχνότατα σε αντίθεση με την ασφάλεια.

Επιπλέον όλες οι εμπορικές συναλλαγές έχουν από μακρού συνδεθεί με την εμπιστοσύνη της οποίας χαιρούν τα διάφορα μέρη που παρεμβαίνουν στην διεξαγωγή τους και είναι βέβαιο ότι η εμπιστοσύνη αυτή αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία της πρακτικής των ναυτιλιακών υποθέσεων. Οι αντιλήψεις όμως αυτές γεννήθηκαν κι αναπτύχθηκαν σ' ένα κόσμο περιορισμένο όπου ο καθένας ήξερε τον άλλον και όπου μπορούσε νά τον βρεί όποτε τον ήθελε. Την ισορροπία αυτή διατάραξε ή απέραντη

επέκταση του επιχειρηματικού κόσμου και το άνοιγμά του προς καινούργιους ανθρώπους, γεγονός που επέφερε και την παράλληλη αύξηση των ναυταπατών.

Τέλος, τα χαμηλά επίπεδα των ναύλων είναι βέβαιο πως ώθούν σε ανορθόδοξες μεθόδους. Πράγματι ένα συμβόλαιο δεν είναι πολλές φορές ουσιαστικά αποδοτικό παρά μόνον αν γίνει αντικείμενο μιάς διπλής τουλάχιστον πληρωμής. Έτσι γίνεται ισχυρός ο πειρασμός της χρησιμοποίησης των διαφόρων ξένων νηολογίων και των αλλαγών της σημαίας για νά καλυφθούν δουλειές στη διαδρομή των οποίων το ίδιο έμπορευμα πουλιέται δυο και τρεις φορές. Ο πειρασμός αυτός μάλιστα αποβαίνει ακόμα ισχυρότερος, δεδομένου ότι τα θύματα σπάνια προσφεύγουν στην αστυνομία και συχνότατα υποκύπτουν στην ανάγκη νά ξαναγοράσουν το έμπορευμα που έχουν ήδη πληρώσει.

Όλα αυτά τα στοιχεία, που συχνά είναι απροσδιόριστα, συμβάλουν ώστε η καταπολέμησή της ναυταπάτης νά γίνει πραγματικά δύσκολη. Ωστόσο ο άγων δεν έχει εγκαταλειφθεί. Και εκδηλώνεται είτε στο πλαίσιο της κλασικής ποινικής διαδικασίας είτε στο πλαίσιο ειδικών ενεργειών, τις οποίες θα πρέπει νά δούμε λεπτομερέστερα πριν αξιολογήσουμε την αποδοτικότητά τους.

Οι ποινικές διαδικασίες προσκρούουν συνήθως στον διεθνή και πολυεθνικό χαρακτήρα της ναυταπάτης, ο οποίος και δυσχεραίνει την εφαρμογή τους. Γι' αυτό και κατέστη αναγκαίο, λόγω του ύψους των διακυβεσμένων συμφερόντων, νά βρεθούν ειδικά μέσα πάλης εναντίον της. Όλοι οι ποινικοί νόμοι προϋποθέτουν τη διενέργεια προανακρίσεως, αλλά πολύ λίγες χώρες διαθέτουν την αναγκαία υποδομή για την κανονική διεξαγωγή της. Στις περισσότερες περιπτώσεις το αδίκημα είναι αδύνατο νά αποκαλυφθεί και αν αποκαλυφθεί ανακύπτει το εμπόδιο έκτελέσεως της ποινής. Το εμπόδιο εντός του οποίου αναπτύσσεται η απάτη, είναι διεθνές και κατ' ανάγκη ή έκτελεση της ποινής περνάει από τον μηχανισμό της

John Samonas

+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

εκδόσεως. 'Ως γνωστόν «έκδοση» λέγεται ή διαδικασία μέ τήν όποία ένα πρόσωπο κατηγορούμενο γιά κάποιο αδίκημα παραδίνεται από ένα κράτος σέ ένα άλλο γιά νά δικασθεί γιά τό έγκλημα πού διέπραξε σ' αυτό. 'Αλλά ή διαδικασία τής έκδόσεως δέν είναι εύκολη καί αυτόματη, γιατί ρυθμίζεται από συμβάσεις των όποιων οί διατάξεις δέν είναι τόσο πυκνές ώστε νά μή διαφεύγουν οί ευθύνες πού πλέκονται στίς μεταξύ των άπατεώνων σχέσεις.

"Ετσι ή ναυταπάτη ξεφεύγει άπ' τις συνήθεις διώξεις καί κατάφερνε νά αναπτύσσεται άπερίοριστα μέχρι τήν ήμέρα πού άρχισαν νά λειτουργούν ειδικοί όργανισμοί πού φτιάχτηκαν άκριβώς γιά νά πολεμήσουν όλες τις κακοήθειες πού δηλητηριάζουν τό διεθνές έμπόριο. 'Η ανάγκη νά άποκατασταθούν τά μεγάλα ποσά των δεκάδων εκατομμυρίων δολλαρίων πού χάνονται μ' αυτόν τόν τρόπο στίς έμπορικές συναλλαγές, ώθησε τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο νά δημιουργήσει τό «Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο» (BMI) πού ιδρύθηκε τό 1980 στή διάσκεψη τής Λισσαβώνας. Τό Γραφείο αυτό σχεδιάστηκε κυρίως ως όργανο προλήψεως τής ναυταπάτης παρά ως όργανο καταστολής, ή δέ ίδρυσή του δέν αποτέλεσε πρωτοτυπία, δεδομένου ότι καί άλλοι όργανισμοί, ιδίως ναυτιλιακοί, προσπάθησαν νά λειτουργήσουν κέντρα καταπολέμησης τής άπάτης. "Εχει όμως τό πλεονέκτημα ότι διαθέτει πλατύτερες δυνατότητες έρευνας από όλους τούς προκατόχους του. Τό BMI λειτουργεί μέ τό πνεύμα των μεθόδων έρευνας των Λούδς πού δρουν άνέκαθεν μέ τό πνεύμα - σύστημα τής δημοσιεύσεως των πληροφοριών πού διαθέτουν καί τής κατάρτισεως ειδικών μελετών σέ όρισμένους τομείς. "Αρχισε τις έργασίες του μέ τό Τμήμα Πληροφοριών, συγκεντρώνοντας ένα πλήθος δε-

δομένων γιά όρισμένες ύποπτες έπιχειρήσεις. Τά στοιχεία αυτά πού θεωρούνται μέχρι έδω ως έμπιστευτικά, συνιστούν ένα χρησιμότατο μέσο στους ενδιαφερομένους γιά τήν έπιλογή των ανθρώπων πού τούς προσφέρουν τις ύπηρεσίες τους.

Παράλληλα μέ τό τμήμα αυτό όργανωσε καί ένα Τμήμα "Ερευνας, τό όποιο δέν άρκείται μόνο στίς πληροφορίες αλλά προχωρεί στήν άποκάλυψη τής άπάτης μόλις βεβαιωθούν τά σχετικά στοιχεία. Οί άσφαλιστά, οί όποιοι δέν είναι όργανωμένοι γιά τήν άποκάλυψη τής άπάτης έχουν έτσι στή διάθεσή τους μία ύπηρεσία πού ξέρει καί πού χρησιμοποιεί τις άστυνομικές μεθόδους. 'Η ύπηρεσία αυτή έχει πραγματοποιήσει μέχρι τώρα πολλές έπιτυχείς έρευνες πού επέτρεψαν νά άποκαλυφθεί όλόκληρη ή διαδικασία μέ τήν όποία διεξήχθη ή ναυταπάτη καί νά δειχθεί συγχρόνως ότι τά χρησιμοποιούμενα μέσα είναι σχεδόν πάντα τά ίδια.

Τέλος τό BMI έχει αναλάβει καί ένα συμβουλευτικό ρόλο ό όποιος χωρίς νά φθάνει πάντα σέ συστηματική έρευνα προσφέρει ώστόσο τή δυνατότητα στους έπιχειρηματίες του διεθνούς έμπορίου νά προσανατολίζονται πάνω στα διάφορα κυκλώματα καί νά άποφεύγουν κατά τό δυνατόν τις άπάτες. 'Ο ρόλος αυτός, όπως είναι φυσικό, γίνεται άποτελεσματικότερος όσο περισσότερο πλουτίζουν τά Τμήματα Πληροφοριών καί "Ερευνας.

Γιά νά εκτελέσει τό έργο του στους διάφορους τομείς τό BMI διαθέτει συνεργάτες διαφόρων ειδικοτήτων, όπως είναι οί άνακριτές πού έχουν ύπηρετήσει στήν 'Ιντερπόλ, οί νομικοί πού συνεργάζονται μέ τούς τοπικούς δικηγόρους κ.λ.π. Φιλοδοξία του είναι ν' άναπτύξει στόν άνώτατο βαθμό, τό τμήμα πού είδικεύεται στήν πρόληψη τής άπά-

της. Πρός τό σκοπό αυτό στέλνει ύπαλλήλους του νά έποπτεύουν στή φόρτωση έμπορευμάτων καί άναλαμβάνει έπειτα νά παρακολουθεί τό πλοίο ώστε νά άποτρέψει ένδεχόμενη παρέκκλιση του πλοίου καί ένδεχόμενη άπώλεια των ίχνών του φορτίου. Δυστυχώς παρά τά μέσα πού διαθέτει, άκόμα τό BMI δέν καταφέρει πάντα νά παίρνει από τούς πλοιάρχους τό καθημερινό στίγμα του πλοίου τους.

"Η ύπαρξη καί λειτουργία του BMI μονότι δέν άρκεί μόνη της νά άποτρέψει τις ναυταπάτες, άποτελεί ώστόσο ένα ισχυρό όπλο καταπολέμησης καί ένα άποτελεσματικό φόβητρο γιά τούς άπατεώνες. 'Από τά στοιχεία πού διαθέτει προκύπτει ότι ή ναυταπάτη είναι ένας έγγενής κίνδυνος του διεθνούς έμπορίου. 'Ο κίνδυνος αυτός αναπτύχθηκε μέ τή χρησιμοποίηση μεθόδων όπως είναι οί έγγραφες πιστώσεις πού αποτελούν βασική διευκόλυνση των έμπορικων συναλλαγών πού χρησιμοποιούν τή θαλάσσια μεταφορά. 'Η άπάτη έπομένως είναι τό άρνητικό στοιχείο αυτού του συνόλου των σχέσεων, τό όποιο πάντως μπορεί νά έντοπισθεί καί νά έξουδετερωθεί έφόσον οί μετέχοντες στό διεθνές έμπόριο έξετάζουν μέ προσοχή τό σύνολο των δεδομένων πού άπαρτίζουν τις έμπορικές συμφωνίες τους. Πρόκειται άσφαλώς γιά ένα κίνδυνο σημαντικό, άν κρίνουμε από τά ποσά πού χάθηκαν τά τελευταία δέκα χρόνια. 'Αλλά ή ύπαρξη του δέν είναι άρκητή γιά νά θέσουμε υπό άμφιβολία ούτε τό θεσμό τής φορτωτικής πού οί φορτωτές έξακολουθούν νά θεωρούν άναγκαίο σ' ένα πλήθος μεταφορικών πράξεων ούτε τις άλλες μορφές ναυτιλιακής έκμεταλλεύσεως πού παρουνιάζουν έλκυστικές άπλουστεύσεις.

E.S.

I n J a p a n

A. DERTILIS

**CONSULTANT MARINE ENGINEER
NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING**

**AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR**

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEFAX: YOKOHAMA (045) 842-4211
TELEX: 47800 A/B J47800 YOKINBTH
(PLEASE ALWAYS QUOTE: REG. NO. YOK - 406/A. DERTILIS)

1-24-16, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟ

'Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Πολλές οι συζητήσεις που γίνονταν τόν περασμένο μήνα καί ακόμη συνεχίζονται στόν Πειραιά ανάμεσα σέ καλά πληροφορημένους ναυτιλιακούς κύκλους ότι στήν περίπτωση τού Περσικού κόλπου παίζεται ένα παιχνίδι πού δείχνει μάλ-λον νά εξυπηρετεί τίς δύο υπερδυνάμεις καί τούς Εύρω-παίους συμμάχους τους.

Η συνεχής ανοδική τιμή τού πετρελαίου ώθησε όλες τίς πετρελαιοπαραγωγικές χώρες ακόμα καί αυτές πού ή παρα-γωγή μέ χαμηλή τιμή τό βαρέλι ήταν ασύμφορη νά αρχίσουν νά άντλούν καί νά έχουν καί αρκετά μεγάλα κέρδη.

Αν καί τά σενάρια συγκλείνουν στήν δυναμική επίλυση τής διαφοράς μέ κάποιο μικρής διάρκειας πόλεμο (οί συνε-πειες τού όποιου είναι όμως απόρροια), έν τούτοις ή πα-ράταση αὐτῆς τής λύσεως συνεισφέρει πολύ στίς πληγωμέ-νες οικόνομιες τών πετρελαιοπαραγωγών χωρῶν καί δυσκο-λεύει τή ζωή τών ἱαπώνων καί τών εἰσαγωγέων πετρελαίου γενικότερα.

Στήν ναυτιλία ή πτώσις τής ναυλαγοράς αρχίζει πλέον τώ-ρα νά συμπαρασύρει έντονα καί τίς τιμές τών πλοίων μέ άμε-ση επίδραση στά Παναμάξ — Cape size καί επίσης στά υπε-ρήλικα πλοία άνεξαρτήτως τόννάζ.

Στά μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα υπάρχει άνησυχία γιά τό τί θά συμβεῖ μέ ένδεχόμενο τιμῆς 45-50 δολ. τό βαρέλι μέ συνέ-πεια μείωση τής παραγωγῆς καί λιγότερη ζήτηση μεταφο-ράς φορτίων ανά τόν κόσμο.

Μιά λέξη πού είχε ξεχαστεῖ τά τρία τελευταία χρόνια τό «Μπαλασάρισμα» καί «Σποτάρισμα» άρχισε πάλι νά ακούγε-ται πρὸς μεγάλη άπογοήτευση ανάμεσα στούς πλοιοκτῆτες.

Παρ' όλα αὐτά τά ὄχι καί τόσο ένθαρρυντικά σημεῖα στόν ναυτιλιακό ὀρίζοντα οἱ Πειραιῶτες Ἐφοπιστές καθῶς καί οἱ Ἕλληνες τού Λονδίνου καί τῆς Νέας Ὑόρκης έχουν άρχί-σει τό τελευταῖο δίμηνο καί επιθεωροῦν μέ αρκετή κινητικό-τητα ένα μεγάλο αριθμό πλοίων πού προσφέρονται πρὸς πώ-ληση μέ προοπτική νά κινηθοῦν στούς ἐπόμενους μήνες.

Ἐπίσης ὀρισμένοι πού αγόρασαν τά προηγούμενα χρόνια μέ ὑψηλές τιμές άρχίζουν τώρα νά προσφέρουν κάποια πλοία τους πρὸς πώληση σέ πολύ ρεαλιστικά επίπεδα.

Γενικῶς ὁ Νοέμβριος δέν παρουσίασε καμία σοβαρή πράξη αγοραπωλησίας καί ὧλων πλέον τά μάτια εἶναι στραμ-μένα στόν Δεκέμβριο πού ἴσως πιστός στήν παράδοση τού Χριστουγεννιάτικου δώρου καί ή συνήθης πρό τῶν ἐορτῶν κινητικότητα, ἀνακόψει τήν κάθοδο.

Ἀντιπροσωπευτικές πωλήσεις:**Μπάγκ κάρριερς:**

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Ἀγοραστές
Federal Saguenay	30.353	1978	enblock	
Federal St. Laurent	30.353	1978	16.000.000	Ἕλληνες
Lux Challenger	15.253	1978	3.500.000	Ἕλληνες
Rosie D.	26.855	1977	5.700.000	Ἕλληνες
Western Falcon	32.409	1983	10.880.000	Ἕλληνες
Morning Camellia	66.838	1983	10.880.000	Ἀγνώστοι
Hohsing Arrow	13.434	1977	4.700.000	A. Ἀνατολή
Interbulk Vision	63.883	1983	14.000.000	Εὐρωπαῖοι
Maritime Challenge	64.873	1984	15.200.000	Ἀγνώστοι
Sovinflot	44.633	1969	3.350.000	Ἀγνώστοι
Athloforos	27.098	1975	5.150.000	Κινέζοι
Golden Falcon	61.592	1973	4.750.000	Ἕλληνες
Hitteen	21.916	1973	3.800.000	Ἕλληνες
Vorras	43.474	1985	15.500.000	Ἀγγλοι
Marina Mistral	27.891	1968	2.450.000	Ἕλληνες

Τάνκερς:

Ionian Mariner	12.000	1977	7.000.000	A. Ἀνατολή
Jahre Energy	37.283	1975	8.100.000	Ἕλληνες
Neapolis	60.525	1981	24.000.000	Ἕλληνες
Mosor Sky	40.490	1990	30.000.000	A. Ἀνατολή
Comanche	3.659	1980	7.300.000	Ἰνδονήσιοι
Drogobych	5.650	1972	1.000.000	Ἀγνώστοι
Lian Hu	8.300	1973	enblock	
Ming Hu	8.300	1974	enblock	
Long Hu	16.500	1973	8.000.000	Κινέζοι
Dominica	7.202	1981	7.100.000	A. Ἀνατολή
Livi	31.600	1975	1.600.000	A. Ἀνατολή
Johore Epxress	6.243	1984	6.250.00	Εὐρωπαῖοι
Chemical Trader 7	7.088	1984	7.100.000	Νορβηγοί
Maria K	1.875	1963	350.000	Ἀγνώστοι
Wind Splendour	32.907	1978	13.100.000	Ἕλληνες
Fujikate	9.149	1980	7.000.000	Ἀραβες

Τουήντεκερς:

Hungo	15.600	1975	3.600.000	Ἀγνώστοι
-------	--------	------	-----------	----------

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Διάφορα:

Dang Samudra	8.187	1974	1.800.000	A. Ανατολή
Dascalos D.	12.831	1978	3.250.000	"Ελληνες
Nika	1.710	1958	212.000	"Ελληνες
Starland	7.630	1972	2.120.000	"Ελληνες
Winter Sun	15.200	1979	enblock	Σουηδοί
Winter Sea	15.200	1980	enblock	Σουηδοί
Winter Star	15.200	1979	60.500.00	Σουηδοί
Kartal 7	7.310	1986	4.450.000	Ευρωπαίοι
Earl Granville	894	1973	12.000.000	"Ελληνες
George Junior	1.253	1968	480.000	Γερμανοί
Romana	2.947	1971	—	"Ελληνες
Sagitario	8.303	1973	—	"Ελληνες
Saint Clair	3.408	1978	1.360.000	"Αγνωστοί
Troubridge	1.996	1961	—	"Ελληνες
Maya No. 7	10.175	1977	3.000.000	Ινδονήσιοι
Nosac Sky	15.528	1987	enblock	Νορβηγοί
Nosac Star	15.528	1987	38.000.000	Νορβηγοί
Lucky Hover	7.004	1970	1.400.000	Κινέζοι

Γιά διάλυση:

"Όνομα	TDW/LDT	"Έτος	Τιμή \$/LDT
Sea Syccess	16.860	1963	215
Hazel	31.339	1966	—
Condor	11.278	1965	enblock
Corral	11.278	1965	215
Strouny	2.982	1966	—
Fred H. Billups	2.251	1960	—
Galatia	20.800	1964	157
Al Malik	15.614	1966	225
Arrow Queen	10.150	1967	enblock
Arrow King	14.117	1968	enblock
Arrow Prince	14.117	1968	208.50
Houston	27.378	1968	264
Scott Misener	22.916	1954	218

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

Πρίν 20 χρόνια — Νοέμβριος 1970

"Όνομα	TDW	"Έτος	Τιμή \$
Marmorfjell	TW	2.250	1965
Central Mariner	TW	12.000	1970
Hunterwood	BC	18.702	1967
Lysland	BC	31.825	1964
Blandford	TT	44.260	1962

Πρίν 10 χρόνια — Νοέμβριος 1980

Tijuca	TW	7.530	1963	1.530.000
Southern Ocean	BC	16.721	1972	6.300.000
World Pride	BC	19.452	1969	6.150.000
Cinchona	BC	26.119	1975	11.500.000
Dolores De Plandolit	BC	37.289	1970	11.000.000
Halla Grieg	BC	64.476	1975	22.500.000
Hebe	MT	5.170	1976	14.800.000
Bera	MT	32.368	1977	22.000.000
Susanne Onstad	MT	138.341	1974	17.800.000
Fernhaven	MT	220.024	1969	7.000.000

Πρίν 1 χρόνο — Νοέμβριος 1989

Moana Pacific	TW	14.495	1983	10.600.000
Consensus Star	TW	16.657	1978	6.500.000
Sea Grace	BC	23.936	1979	8.100.000
Vast Pioneer	BC	25.012	1967	2.500.000
Saint Dimitrios	BC	27.336	1977	8.300.000
Gull	BC	25.342	1970	4.000.000
Ocean Garnet	BC	31.289	1982	10.900.000
Claridge	BC	54.492	1974	8.500.000
Pacific Brilliance	BC	64.919	1981	18.300.000
Tomar	BC	118.246	1973	13.450.000
Pasadena	PC	33.183	1976	8.250.000
Bonito	MT	110.848	1969	9.650.000
Ocean Seafarer	MT	268.960	1974	34.000.000



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

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK



35 years shipping & shipbroking experience

Head office : 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece

TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098

TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

DO NOT JUST BUNKER AROUND

By Mr. ODYSSEAS GOUMAS

In the last decade with the increase in oil prices, bunkers and bunkering facilities have become predominant factors in the every day operation of both the shipowners and the oil producers or suppliers.

The bunker cost, for a shipowner, represents at least 60% of the total operating costs of most vessels which forces him to exhaust all possibilities for the best available combination of cost effectiveness and quality.

In addition any uncertainty on the physical delivery which is made always thousands of miles from the contracting offices with neither parties on board could be costly.

Thus both owners and suppliers must have a good understanding of the «quality versus price» problem, the parameters affecting the bunker prices and avoid all possibilities on disputes over quantities transferred since investigations afterwards are usually inconclusive.

Protests, management loss time, legal expenses, stress e.t.c. over a disputed quantity add on the fuel cost leaving both parties with uncertainty.

Quality versus price

For over half a century bunker fuels have been priced and ordered on a viscosity basis but viscosity alone is not a quality indicator. The technical staff should be aware of all bunker fuel characteristics i.e. viscosity, density, water content, sulphur, sediment content, ash content, carbon residue, aluminium, va-

Disputes

On the dispute side the basic messa-

O. Goumas Bsc (Hons), P. Dip., C. Eng., is the sales Manager of Intermarine Bunkering Services Ltd (I.B.S.). I.B.S. operates an offshore bunker station at Maputo, Mozambique and Aden, Yemen.

ge is «prevention is better than cure» thus for good bunker purchasing the following basic on board practice must be followed.

namium, sodium, compatibility, pour point flashpoint and decisions on placing an order must not base on the viscosity only.

To provide you with an example when attempting to place a value, and therefore price, on a marine fuel examining its calorific value which can vary from plus or minus 2% leading to a variation in price of about US\$ 2000 on a 500 MT bunker fuel lift.

Bunker prices now are changing daily and in many ports hour by hour, but usually related to fuel oil cargo prices in the nearest oil cargo market centre. However are related to following influences, changes in oil product cargo prices, low and rise on bunker levels, local and oversea competition, changes in refinery practices. The buyer's best chance for better price and quality product technically is to «work the spot market» and be aware of the advantages/disadvantages of the local physical delivery procedures (i.e. 24 hrs supply, fix prices and not official posted prices, local specification, past performance e.t.c.).

If in dilemma of having to pay significantly over the market level in order to

secure the particular quality he should always consider lifting at another port within his operational constraints.

As per international practice followed by all suppliers the shore tank or the delivery barge is taken as the datum structure for quality/quantity assessment and control.

1) The responsible officer is to board the delivery barge and witness quantification of the bunkers in each tank. Correct trim and temperature corrections must be applied during the calculations. All delivery barge tanks which are to be discharged are to be dipped for water content.

2) Continuous line samples are to be obtained throughout the loading operation.

3) On completion the delivery barge tanks are to be ullaged and the amount discharged compared with the amount received.

4) If the receiving vessels has been supplied with and «on board fuel test kit» routine testing of the portion of the oil obtained should be conducted. If these tests indicate that the fuel quality does not conform with the bunker delivery note or that it is not suitable for the vessels pretreatment equipment or main engine, the Master should be advised immediately.

As it can be understood from the above brief notes the choice of placing a bunker order and assurance of smooth delivery it is a responsible and timely operation which can not be decided without an understanding of at least the above basic principles.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή εξ 'Ιαπωνίας και τανάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις και εις άλλους λιμένας Ἀπὼ Ἀνατολῆς.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

'Ανάλυση τῆς διαδικασίας ναυλώσεως πλοίων

ΣΥΝΗΘΕΣΤΕΡΟΙ ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τοῦ Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙ

«Όλοι οἱ ναυλωτές χρησιμοποιοῦν ἕνα τύπο ἐντύπου ναυλοσύμφωνου, γιὰ νὰ καλύψουν τὴ πλειοψηφία τῶν ὁρῶν καὶ συνθηκῶν, κάτω ἀπὸ τοὺς ὁποίους θὰ ἐκτελεστεῖ τὸ ταξίδι. Αὐτὰ τὰ πρότυπα ἐντυπα ναυλοσύμφωνα, ἀργότερα ἀναθεωροῦνται, διορθώνονται καὶ προσαρμόζονται, κατὰ τὶς διαπραγματεύσεις, ὥστε τελικὰ νὰ ταιριάζουν στὶς εἰδικές συμφωνίες Ναυλωτῆ καὶ Πλοιοκτήτη.

Περίπου τὸ 60% τῶν δεξαμενοπλοίων ποὺ προσφέρονται γιὰ ναύλωση, χρησιμοποιοῦν τὸ ναυλοσύμφωνο τύπου Asbatankvoy.

Οἱ μεγάλες καὶ πολυεθνικές ἐταιρίες πετρελαίων, ἔχουν τυπώσει δικά τους ἐντυπα ναυλοσύμφωνων, ποὺ φέρουν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τὸ ὄνομά τους, ἀλλὰ ὅλα αὐτὰ τὰ ἐντυπα περιέχουν παρεμφερές κείμενα.

Ἐπιπρόσθετα, θὰ ἐξετάσουμε καὶ ἄλλα ἐντυπα ναυλοσύμφωνων, γιὰ τὴ σφαιρική ἐνημέρωση τοῦ ἀναγνώστη, ὅπως ἐκεῖνα ποὺ ὀνομάζονται, ASBA II, ἢ STBVOY, ἢ EXXONVOY, ὥστε νὰ τονίσουμε τὶς σημαντικότερες διαφορές, ποὺ ἔχουν ἐναντὶ τοῦ τύπου Asbatankvoy.

Περιγραφή καὶ γεωγραφική θέση τοῦ πλοίου:

Αὐτὸ τὸ τμήμα τοῦ ἐντύπου ναυλοσύμφωνου, δίνει τὴ περιγραφή τοῦ πλοίου, ἢ ὁποία περιλαμβάνει βασικές πληροφορίες ὅπως εἶναι τὸ dwt, ἢ κλάση, τὸ ὀλικό μήκος, τὸ πλάτος, κλπ.

Ἐπίσης ἀναφέρει στὸν ναυλωτὴ τὴ γεωγραφική θέση τοῦ πλοίου (Στίγμα) κατὰ τὸ χρόνο ποὺ «κλείστηκε» τὸ πλοῖο, καὶ πὺ ἦταν τὸ προηγούμενο φορτίο του. Αὐτὸ εἶναι πολὺ σπουδαῖο, εἰδικὰ ὅταν τὰ πλοῖα εἶναι στὴν ὑπηρεσία μεταφορᾶς καθαρῶν προϊόντων πετρελαίου.

Laydays — Σταλίες

«Ὅπως ἐμφανίζεται στὸ κεφάλαιο τοῦ ἐντύπου, οἱ σταλίες ὀρίζονται σὰν ἕνα «εὐρος ἡμερομηνιῶν», π.χ. Ὁκτώβριος 1η — 4η, κατὰ τὴ πρώτη ἡμέρα ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται, ὅπως ἀποδεχθεῖ τὸ πλοῖο πρὸς φόρτωση, καὶ εἶναι ἡ ἡμέρα ἐκεῖνη κατὰ τὴν ὁποία γίνεται ἐναρξη ὑπολογισμοῦ τοῦ Laytime, γιὰ τὴ πληρωμὴ τῶν Demurrages.

Ἡ τελευταία ἡμέρα εἶναι ἡ ἡμέρα ἀκυρώσεως τῆς ναυλώσεως, (συνήθως τὴν 16.00 τοπικὴ ὥρα), καὶ ἐὰν τὸ πλοῖο δὲν ἔχει φθάσει στὸ λιμάνι φορτώσεως, ὅπως ἀπαιτεῖται ἀπὸ τὸ ναυλοσύμφωνο, ὁ ναυλωτὴς ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἀκυρώσει τὸ ναυλοσύμφωνο.

Ἀπλῶς ἀναφέρουμε ὅτι τὰ Laydays εἶναι τὸ εὐρος τῶν ἡμερομηνιῶν κατὰ τὶς ὁποῖες τὸ πλοῖο πρέπει νὰ εἶναι στὸ λιμάνι φορτώσεως, καὶ ἔτοιμο ἀπὸ πύσης ἀπόψεως, νὰ φορτώσει τὸ φορτίο.

Ἐδῶ πρέπει νὰ σημειώσουμε, ὅτι ἡ ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος (notice of readiness), ὁ χρόνος (ὥρες) φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως (laytime), καὶ ἀποζημίωση (demurrages) τοῦ ναυλοσύμφωνου, πηγαίνουν «χέρι — μέ — χέρι».

Εἶναι πολὺ σπουδαῖο, ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία νὰ πληροφορηθεῖ ἀμέσως ἀπὸ τὸν πλοίαρχο ὅτι τὸ πλοῖο δύναται ἢ ὄχι νὰ προλάβει τὶς σταλίες, (laydays).

Ἡ ἔγκαιρη γνωστοποίηση, θὰ ἐπιτρέψει στὴ πλοιοκτήτρια ἐταιρία νὰ ἔλθει σὲ ἐπαφὴ μέ τὸ ναυλωτὴ, νὰ τοῦ γνωστοποιήσει τυχόν ὑπάρχον πρόβλημα ἀδυναμίας τοῦ πλοίου νὰ προλάβει τὶς ἡμερομηνίες, καὶ νὰ τοῦ ζητήσει ἐὰν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπεκτείνει τὶς ἡμερομηνίες αὐτές, ὥστε νὰ μὴ χαθεῖ ἡ εὐκαιρία τῆς ναύλωσης. Τὸ πλοῖο πρέπει νὰ προγραμματίσει νὰ φθάσει ἔγκαιρα, καὶ νὰ δώσει τὴν ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τυχόν ὑπάρχοντα ἀπαγορευτικά ὡς πρὸς τὴν ὥρα εἰσόδου στὸ λιμάνι, ὅπως π.χ. ἐὰν ἡ εἰσόδος στὸ λιμάνι ἐπιτρέπεται μόνο κατὰ τὶς ὥρες τῆς ἡμέρας, τὸ πλοῖο δὲν πρέπει νὰ χάσει τὶς ὥρες τῆς νύχτας, ἀλλὰ νὰ φθάσει καὶ νὰ δώσει μέ τέλεξ/τηλεγράφημα, τὴν ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος γνωστοποιώντας τὴν ἔγκαιρη ἀφίξη τοῦ πλοίου.

Λιμάνια — Φορτο-εκφορτώσεως:

Ἐδῶ ἀναφέρονται τὸ εἰδικὸ λιμάνι ἢ τὰ λιμάνια, ἢ εὐρος γεωγραφικῶν περιοχῶν οἱ ὁποῖες ἔχουν συμφωνηθεῖ γιὰ φόρτωση τοῦ φορτίου.

Σημειώσατε ὅτι ἡ λέξη «Safe» εἶναι συνήθως τυπωμένη πρὸς τῆς λέξεως «Port(s)». Αὐτὸ ἐπιτρέπει στὸν πλοίαρχο καὶ στὴ πλοιοκτησία τὴν εὐκαιρία νὰ ἀρνηθοῦν νὰ προχωρήσουν πρὸς ἕνα διατεταγμένο λιμάνι, ἐὰν ὑπάρχει κίνδυνος γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

Ὑπάρχουν πάντα περισσότερες εἰδι-

κές πληροφορίες, ὅπως π.χ. περὶ βυθίσματος ποὺ ἐφαρμόζονται λιμάνι φορτώσεως, οἱ ὁποῖες δίδονται πλοίαρχο ἀπὸ τὸ τμήμα ἐπιχειρήσεων τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας.

Ὑπάρχουν περιπτώσεις ὅπου οἱ μῆσεις τῶν ναυλωτῶν γύρω ἀπὸ τὴ σφάλεια τῆς προβλήτας φορτώσεως κριτήρια λιμένων, διαφέρουν ἀπὸ τὰ τῆς πλοιοκτησίας. Ἐὰν ὁ πλοῖος ἀντιμετωπίζει τέτοιο πρόβλημα, ἢ δὴ ἐὰν ὁ ναυλωτὴς τὸν διατάξει νὰ σεγγίσει σὲ διαφορετικὸ λιμάνι ἢ βλήτα, ἀπὸ ἐκεῖνη ποὺ τὸν ἔχει πύφορήσει ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία τότε πρέπει νὰ ἐπικοινωνήσει ἀμέσως τὸ τμήμα ἐπιχειρήσεων τῆς ναυτιλίας ἐταιρίας γιὰ περισσότερες διευκρινίσεις.

Τὰ ἴδια ἰσχύουν καὶ γιὰ τὸ εἰδικὸν ἢ λιμάνι ἐκφορτώσεως, ἢ εὐρος γεωγραφικῶν περιοχῶν, οἱ ὁποῖες ἔσυνμφωνηθεῖ γιὰ τὴν ἐκφόρτωση φορτίου καὶ ἀναφέρονται σὲ εἰδικὸν ράγραφο τοῦ ναυλοσύμφωνου.

Φορτίο:

Στὸ κατάλληλο τμήμα τοῦ ἐντύπου ναυλοσύμφωνου ἀναφέρεται ἡ ποσὴ καὶ ἡ περιγραφή τοῦ πρὸς μεταφοράς φορτίου.

Ἐὰν ἀναφέρεται ἡ λέξις *mini* αὐτὸ σημαίνει ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἐγγυηθεῖ ὅτι τὸ πλοῖο θὰ εἶναι ἱκανὸ φορτῶσαι τουλάχιστον αὐτὴ, μίαν ἢ μὲν ποσότητα φορτίου. Ἀντίθετα ναυλωτὴς ὑποχρεώνει τὸν ἑαυτὸς τὸ φορτῶσαι μίαν τέτοια ποσότητα φορτίου.

Ἐὰν γιὰ ὁποιαδήποτε αἰτία, τὸ πλοῖο εἴναι ἀνίκανο νὰ φορτώσει τὸ «*minimum*» τοῦ φορτίου, ὁ ναυλωτὴς ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ κινήσει νομικὴς διαδικασίες (Claim), ἐναντίον τοῦ πλοίου.

Σὲ ἄλλη περίπτωση, ἐὰν δοθεῖ πλοῖο, μίαν *minimum* ποσότητα φορτίου ὅποιο ἀδυνατεῖ γιὰ ὁποιαδήποτε αἰτία νὰ τὸ παραλάβει, ἡ ἐταιρία πρέπει μέσως νὰ εἰδοποιηθεῖ, γιὰ μίαν τέτοια ἀδυναμία, ἀλλὰ καὶ τοὺς λόγους, ἢ νὰ διαβιβασθεῖ ἀπὸ τὴ πλοιοκτηστὸς ναυλωτὴς τοῦ πλοίου. Τὸ πλοῖο πρέπει νὰ φύγει ἀπὸ τὸ λιμάνι μὴ νὰ λάβει τὶς σχετικὲς ἐντολές ἀπὸ πλοιοκτήτη.

Αὐτὴ ἡ ἔγκαιρη εἰδοποίηση, μὴ

σε μερικές περιπτώσεις να βοηθήσει ώστε αργότερα η πλοιοκτησία να αποφυγεί τα «claims» και να βοηθήσει τον ναυλωτή σε περιορισμό των προβλημάτων του.

Η στενή συνεργασία Ναυλωτού — Πλοιοκτήτη, πάντα αποβαίνει σε όφελος και των δύο.

Στή περίπτωση όπου, η ποσότητα του φορτίου αναφέρεται σαν «full cargo» π.χ. 255.000 LT με 5% περίπου πάνω - κάτω, κατά τη κρίση του πλοίαρχου, τότε στο πλοίο δίδεται μία άνοχη, μέσα στην οποία μπορεί να κινηθεί.

Όπωςδήποτε όμως, ο ναυλωτής πρέπει να φορτώσει τη ποσότητα από 95% μέχρι 105% της αναφερθείσας ποσότητας, την οποία το πλοίο είναι ικανό να φορτώσει.

Μέ σκοπό να μεγιστοποιήσουμε το ποσό του εισοδήματος το οποίο το πλοίο θα παραγάγει, ο πλοίαρχος πρέπει να φορτώσει τη μέγιστη ποσότητα υπάρχοντος φορτίου μέσα στα πλαίσια της άνοχης φορτίου και στη νόμιμη γραμμή φορτώσεως, και στα όρια του βυθίσματος του λιμένος. Εάν η ποσότητα του φορτίου που υπάρχει από τον φορτωτή, είναι λιγότερη από το «minimum» που αναφέρουν οι διαταγές ταξιδιού, ο πλοίαρχος πρέπει εγγράφως να διαμαρτυρηθεί «Protest» στον φορτωτή, ώστε να διασφαλίσει τον πλοιοκτήτη και το ναυλωτή από την αδυναμία του φορτωτή, και άμεσα να ειδοποιήσει την εταιρία του, ώστε να λάβει οδηγίες για τα περαιτέρω.

Ναύλος:

Ο ναύλος (Wordscale rate) που συμφωνήθηκε μεταξύ ναυλωτή - πλοιοκτήτη, αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο, σε μερικές δε περιπτώσεις αναφέρονται τα δολάρια ανά τόννο μεταφοράς φορτίου, ή καταποκοπή ένα «lump sum» για τη μεταφορά φορτίου. Συνήθως όμως ο ναύλος συμφωνείται σε rate της Wordscale, σύμφωνα με τη κρατούσα ναυλαγορά, κατά την ημερομηνία που συμφωνήθηκε η ναύλωση.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι κατά τη

διάρκεια της φορτώσεως και εκφόρτωσης, συνήθως θα υπάρχει ένας επιθεωρητής φορτίου που θα παρακολουθεί όλη την επιχείρηση και θα αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα του ναυλωτή. Κατά το ίδιο σκεπτικό, μπορεί και ο Πλοιοκτήτης να έχει επί του πλοίου τον δικό του επιθεωρητή φορτίου, σαν βοηθό του πλοίαρχου.

Εάν για οποιοδήποτε λόγο, ο πλοίαρχος επιθυμεί να έχει στο πλοίο επιθεωρητή φορτίου, που να αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα του πλοίου, τότε μπορεί να αποτανθεί στους τοπικούς πράκτορες, ή στον αντιπρόσωπο του δικού του P & I Club, αλλά και στην εταιρία του, οι οποίοι θα κανονίσουν να στείλουν επιθεωρητή στο πλοίο, ειδικά σε περιπτώσεις προβλημάτων αναμείξεως (contamination) φορτίου, ή σε μεγάλες αριθμητικές διαφορές στις ποσότητες του φορτίου, μεταξύ των μετρήσεων πλοίου και ξηράς.

Total Laytime in Running Hours:

Ο Άγγλικός όρος «laytime», είναι ο συνολικός αριθμός των ωρών, που δίδεται στον ναυλωτή από τον πλοιοκτήτη, και αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο, για τη φορτοεκφόρτωση του πλοίου. Αυτός ο συνολικός αριθμός ωρών προσφέρεται στον ναυλωτή χωρίς επιπρόσθετες χρεώσεις.

Στις περισσότερες των περιπτώσεων, ο πλοιοκτήτης προσφέρει στον ναυλωτή ένα συνολικό αριθμό 72 ωρών. Εάν π.χ. η φόρτωση απαιτήσει 24 ώρες, τότε αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής έχει περιθώρια άλλες 48 ώρες, μέσα στις οποίες οφείλει να εκφορτώσει το πλοίο.

Εάν ο ναυλωτής υπερβεί τον υπόλοιπο επιτρεπόμενο χρόνο, π.χ. τις υπόλοιπες 48 ώρες που του απομένουν για την εκφόρτωση, τότε το πλοίο θα προχωρήσει στα λεγόμενα demurrages, και ο επιπρόσθετος χρόνος που χρησιμοποιείται θα χρεωθεί στον ναυλωτή, σύμφωνα με ένα προ-συμφωνημένο ποσό ανά ημέρα, ή κατ' αναλογίαν «pro rata» για τμήμα της ημέρας.

Υπάρχουν βεβαίως συμφωνημένα ra-

tes φορτοεκφορτώσεως, τα οποία οφείλει το πλοίο να τηρήσει, και για τα οποία ο πλοιοκτήτης έχει δώσει εγγύηση ότι το πλοίο μπορεί να τηρήσει, για να μπορέσει ο πλοιοκτήτης να εισπράξει τα demurrages. Εάν το πλοίο δεν είναι ικανό να διατηρήσει τα rates φορτοεκφορτώσεως, τότε ο χρόνος καθυστέρησης συνυπολογίζεται στα demurrages, φυσικά σε βάρος του πλοιοκτήτη.

Επίσης, πρέπει να αναφερθούμε στο χρόνο που καταναλώνεται για να κινηθεί το πλοίο από το αγκυροβόλιο στη προβλήτα φορτοφορτώσεως και το χρόνο για την εκφόρτωση θαλάσσιου ξρματος ή καταλοίπων (Slops) που δεν μετρούνται στο Laytime σε βάρος του ναυλωτή.

Υπόψιν ότι διά τα κατάλοιπα (Slops), ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει έξτρα ναύλο στον πλοιοκτήτη.

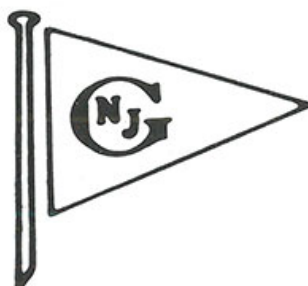
Οι αξιωματικοί του πλοίου πρέπει πάντοτε να κάνουν διάκριση μεταξύ του χρόνου που χρειάστηκε για την εκφόρτωση του θαλάσσιου ξρματος και του χρόνου που καταναλώθηκε για την εκφόρτωση των καταλοίπων, διότι μερικά ναυλοσύμφωνα, όπως ο τύπος Exchonoy αναφέρουν ότι ο χρόνος εκφορτώσεως των καταλοίπων μετρά σε βάρος του ναυλωτή.

Συνήθως όμως τα κατάλοιπα παραμένουν επί του πλοίου, είτε διαχωρισμένα από το φορτίο σε ξεχωριστή μικρή δεξαμενή καταλοίπων, είτε ως μέρος του νέου φορτίου, ανάλογα με τις διαταγές ταξιδιού, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου τύπου Asbatankvoy.

Οι ναυλωτές συχνά διεκδικούν καθυστέρησης λόγω κακών καιρικών συνθηκών, ή σε περιπτώσεις που εκκλείσει το λιμάνι λόγω καιρού ή άλλων προβλημάτων, ισχυριζόμενοι ότι τέτοια γεγονότα είναι εκτός ελέγχου ή πέραν του ελέγχου τους. Φυσικά ο πλοίαρχος κατοχυρώνει τον πλοιοκτήτη του στις περιπτώσεις αυτές με τις κατάλληλες εγγραφές στο ημερολόγιο, και στα Abstracts και Port — Logs, ώστε όταν ο πλοιοκτήτης καταφύγει στη δικαιοσύνη (δισπαισία) να υπάρχουν τα κατάλληλα ντοκουμέντα.

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

Ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί δεν πρέπει να υπογράφουν έγγραφα που τους παρουσιάζουν οι αντιπρόσωποι των εγκαταστάσεων ξηράς, οι επιθεωρητές φορτίου, οι πράκτορες, κ.λ.π., τα οποία δεν συμφωνούν με το Time Sheet και το ημερολόγιο του πλοίου. Εάν παρίσταται ανάγκη να υπογράψουν τέτοια έγγραφα που περιέχουν καταχωρημένες πληροφορίες με τις οποίες δεν συμφωνούν, τότε πρέπει να υπογράφουν με τη φράση «signed under protest» και «for receipt only».

Εν συνεχεία, πρέπει να επιδίδουν γράμμα διαμαρτυρίας «protest letter» ώστε να κατοχυρώνουν τη διαφωνία τους με το εν λόγω έγγραφο ή έγγραφα.

Αντίγραφα όλων αυτών των εγγράφων, Time Sheet, και Protest Letters να επισυνάπτονται στο Port Log, και να ταχυδρομούνται στη πλοιοκτήτρια εταιρία.

Safe Berthing — Shifting:

Αυτός ο όρος αναφέρει ότι ο ναυλωτής πρέπει να προτείνει μόνον ασφαλείς τοποθεσίες ή ασφαλή λιμάνια στα οποία το πλοίο μπορεί να φορτοεκφορτώσει.

Αυτός ο όρος του ναυλοσυμφώνου επίσης αναφέρει ότι ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να διατάξει το πλοίο να μετακινηθεί σε άλλες προβλήτες για συμπλήρωση του φορτίου, μέσα στα πλαίσια του ιδίου λιμένος, ή σε άλλο λιμάνια.

Όπωςδήποτε όμως, όλος ο χρόνος που καταναλώνεται και όλα τα έξοδα που γίνονται για τη μετακίνηση αυτή, βαρύνουν τον ναυλωτή.

Καθαρισμός δεξαμενών:

Ο σχετικός όρος αναφέρει ότι το πλοίο θα καθαρίσει όλες τις απαιτούμενες δεξαμενές φορτίου, σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι ικανοποιημένος ο επιθεωρητής των ναυλωτών.

Η πλοιοκτήτρια εταιρία είναι υπεύθυνη να παράσχει στο πλοίο όλα τα απαιτούμενα ειδικά υλικά καθαρισμού

των δεξαμενών όπως προβλέπει το ναυλοσύμφωνο και χρόνος καθαρισμού των δεξαμενών βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

Ένα σημείο που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα, είναι η σπουδαιότητα να αναφέρεται χωριστά ο χρόνος που χρησιμοποιήθηκε για επιθεωρήσεις των δεξαμενών, ή για έκ δευτέρου άδρανοποίηση των δεξαμενών αφού προηγήθηκε επιθεώρηση αυτών. Ο λόγος που πρέπει να διαχωρίζουμε αυτό το χρόνο στα Port Logs είναι διότι ο χρόνος αυτός θα μετρά σαν χρόνος που χρησιμοποιήθηκε στο Laytime, ή στο χρόνο των Demurrages, με αποτέλεσμα το πλοίο να κερδίσει χρήματα για το χρόνο που χρησιμοποιήθηκε για να εκτελεστεί όλες αυτές τις επιχειρήσεις.

Έκδοση και όροι Φορτωτικών:

Όπως είναι διαπιστωμένο, αυτός είναι μακροσκελέστερος όρος μέσα στο έντυπο ναυλοσυμφώνου τύπου Asbatankvoy, διότι οι φορτωτικές και τα γράμματα αποζημιώσεως είναι τόσο σπουδαία ώστε απαιτούν λεπτομερή νομική διαδίκασια και ανάλυση.

Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο ντοκουμέντο που εκδίδεται από το πλοιοκτήτη (ασχέτως αν συνήθως εκδίδεται από τους φορτωτές του φορτίου ή από τους πράκτορες, όμως υπογράφεται από το πλοίαρχο) και το οποίο θεωρείται στοιχείο συμφωνητικού που κανονίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παραλήπτη του φορτίου και του πλοιοκτήτη.

Όπως ασφαλώς γνωρίζουν οι περισσότεροι αναγνώστες των «Ν.Χ.», οι φορτωτικές που εκδίδονται σε διάφορα λιμάνια σε όλη τη χώρα, συνήθως διαφέρουν από το βασικό γνωστό τύπο εγγράφου φορτωτικής. Όπωςδήποτε όμως, οι βασικές πληροφορίες που εμφανίζονται στο βασικό τύπο εγγράφου, πρέπει απαραίτητα να περιέχονται σε οποιαδήποτε φορτωτική. Απλώς οι εμφανίσεις των εντύπων ποικίλουν από τόπου εις τόπον.

Με το θέμα των φορτωτικών θα ασχοληθούμε λεπτομερώς σε άλλη συνεργα-

σία.

Γενική Άβαρία — Διαιτησία:

Εάν συμβεί κατάσταση κινδύνου στο φορτωμένο πλοίο, όλοι οι ενδιαφερόμενοι γύρω από το ταξίδι και τη διακίνηση του φορτίου, (πλοιοκτήτης — ναυλωτής — ιδιοκτήτης του φορτίου) απαιτείται, κάτω από το επικρατούν Ναυτικό Δίκαιο, να συμμετάσχουν και συνεισφέρουν τμηματικώς, σε όλα τα έξοδα που συνέβησαν, ώστε να ανακουφίσουν το πλοίο, από τη κατάσταση κινδύνου στην οποία βρέθηκε, π.χ. έξοδα ρυμουλκήσεως, ναυαγισιρέσεως, εκφορτώσεως μερών του φορτίου (Lightering) κ.λ.π.

Διαφωνίες συνήθως εγείρονται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή σχετικά με τα προαναφερθέντα προβλήματα, αλλά και για τα demurrages, τυχόν deadfreight, για απώλεια φορτίου ή ζημία φορτίου, κ.λ.π. Όπως βλέπουμε τα προβλήματα είναι σοβαρώτατα και οι διαφωνίες δεν επιλύονται στα κοινά δικαστήρια, αλλά σε διαιτησίες που απαρτίζονται από έμπειρογνώμονες και πραγματογνώμονες.

Όλα αυτά τα θέματα παραπέμπονται στο Νομικό Τμήμα της εταιρίας διά τα περαιτέρω:

TOVALOP:

Τό πιστοποιητικό TOVALOP είναι μία έθελοντική συμφωνία μεταξύ των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, που αποδέχονται, κάτω από αποδεδειγμένες περιπτώσεις ατυχημάτων, να καθάρουν με έξοδά τους ρυπάνσεις του περιβάλλοντος που προκάλεσαν δικά τους πλοία, ή να χρηματοδοτήσουν τις Κυβερνήσεις και άλλους ενδιαφερομένους από ζημιές ρυπάνσεως του περιβάλλοντος που προκάλεσαν πλοία της πλοιοκτησίας των, ή και να αποζημιώσουν θύματα ζημιών ρυπάνσεως.

Σε αυτό το τμήμα του ναυλοσυμφώνου ο πλοιοκτήτης εγγυάται ότι το πλοίο θα καλύπτεται από TOVALOP κατά το χρόνο που διαρκεί η ναύλωση.

Είδικοί Όροι:

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

«Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, τό έντυπο ναυλοσυμφώνου τύπου Asbatankvoy είναι τυποποιημένο, οί δέ πλοιοκτῆτες καί ναυλωτές, είναι ἐλεύθεροι νά ἀλλάξουν, νά προσθέσουν ἢ ἀφαιρέσουν σέ αὐτό τό έντυπο ὅτιδήποτε ἐπιθυμοῦν. Γιαυτό τό λόγο πολλές φορές βλέπουμε σέ ἰσχύοντα ναυλοσύμφωνα ἀλλαγές πού ἔγιναν πολλές φορές στό «πόδι», ἰδιόχειρα μέ μελάνι.

Οί τυπωμένοι ὅροι τοῦ δευτέρου μέρους τοῦ έντύπου είναι στό πίσω μέρος τοῦ ναυλοσυμφώνου Asbatankvoy. Αὐτοί οί ὅροι καί προτάσεις είναι οί λεπτομερεῖς standard ὅροι καί προθεσμίες οί ὁποῖοι ὀρίζουν καί κανονίζουν πώς νά ἐκτελεστεῖ τό ταξίδι. Δέν είναι δυνατόν νά καλύψουμε ὅλους τούς ὅρους καί περιπτώσεις μέ πλήρεις λεπτομέρειες, ἀλλά πρόθεσίς μας είναι νά ὑπογραμμίσουμε ἐκεῖνες τίς παραγράφους καί ὁρους, οί ὁποῖες ἐπηρεάζουν ἄμεσα τή λειτουργία τοῦ πλοίου.

Warranty — Voyage — Cargo:

Τό τμήμα αὐτό τοῦ έντύπου πού ἀσχολεῖται μέ τόν ὅρο ἐγγύηση (Warranty), βασικά ἀναφέρει, ὅτι τό πλοῖο θά ἔχει μιά κάποια «κλάση» ἀνεγνωρισμένου διεθνῶς νηογνώμονος, μέ ἄλλα λόγια, θά πληρεῖ ὅλες τίς ἀπαιτήσεις καί προϋποθέσεις τοῦ νηογνώμονα στόν ὁποῖον εἶναι τό πλοῖο ταξινομημένο. Ἐάν τό πλοῖο πρόκειται νά βγεῖ ἔξω ἀπό τή κλάση του λόγω κάποιας σοβαρῆς αἰτίας, ὅπως ζημιές ἀπό κακοκαιρία, ζημιά στή μηχανή, κλπ. ἁμέσως τό ἀρμόδιο τμήμα τῆς ἐταιρίας πρέπει νά ἐνημερωθεῖ ἔγκαιρα ἀπό τόν Πλοίαρχο, ὥστε νά ληφθοῦν τά ἀπαραίτητα μέτρα.

Στό τμήμα ἐκεῖνο τοῦ έντύπου ὅπου ὀμιλεῖ γιά τό ταξίδι, (Voyage Section), ἀναφέρεται ὅτι τό πλοῖο θά προχωρήσει στίς τοποθεσίες φορτώσεως / ἐκφορτώσεως μέ τό καλλίτερο δυνατό τρόπο,

«μέ τή δυνατότερα σπουδή».

Κανονικά, ἡ ταχύτης κατά τήν ἐμφορτο κατάσταση, ἀναφέρεται στό ναυλοσύμφωνο, κάτω ἀπό τό τμήμα «Εἰδικοί ὅροι καί συνθήκες».

Ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία θά πληροφορήσει τό πλοῖο σχετικά μέ τή ταχύτητα πού πρέπει νά διατηρήσει στό ταξίδι, ὅπως συμφωνήθηκε μέ τόν ναυλωτή.

Ἡ ταχύτης κατά τόν πλοῦ ὑπό ἔρμα, ἐξαρτᾶται ἀπό τίς συμφωνηθεῖσες ἡμερομηνίες σταλιῶν (Laydays) καί στίς περισσότερες περιπτώσεις, τό πλοῖο πρέπει νά διατηρεῖ τή πλέον οἰκονομική ταχύτητα, ἡ ὁποία θά ἐπιτρέψει στό πλοῖο νά φθάσει στό λιμάνι φορτώσεως τή πρώτη ἡμέρα τοῦ εὐρους τῶν Laydays, ὥστε νά παραδώσει ἔγκαιρα τήν ἐπιστολή ἐτοιμότητος. Ὅπως δὲ ὅποτε, ἡ ναυτιλιακή θά πληροφορήσει τόν πλοίαρχο, ἐάν ἀπαιτεῖται νά διατηρηθεῖ κάποια εἰδική μεγαλύτερη ταχύτης κατά τό ταξίδι ὑπό ἔρμα.

Τελικά, οί ἀναφορές διά τό φορτίο κυρίως συμπεριλαμβάνονται στή φράση, «A full cargo». Ὅπως δὲ ὅποτε ὁ πλοιοκτήτης ἐγγυᾶται γιά τή ποσότητα τοῦ φορτίου πού μπορεῖ τό πλοῖο νά μεταφέρει σύμφωνα μέ ὅσα ἔχουμε προαναφέρει.

Deadfreight:

Θά διατηρήσουμε τήν Ἀγγλική λέξη γιότι ἔτσι εἶναι γνωστός ὁ ὅρος αὐτός στήν εὐρύτατη ναυτική κοινωνία.

Τό Deadfreight λοιπόν, εἶναι ἡ διαφορά τοῦ φορτίου τό ὁποῖο ἔπρεπε κανονικά νά φορτωθεῖ σύμφωνα μέ τό d.w./scale, καί ἐκεῖνου πού τελικά φορτώθηκε, ἐπὶ ἑλλειπτον φυσικά.

Τό Deadfreight ὀρίζεται σάν ναῦλος πληρωτέος σέ φορτίο πού συμφωνήθηκε μέ τούς ναυλωτές νά φορτωθεῖ στό πλοῖο, ἀλλά πού τελικά στή πραγματικότητα δέν φορτώθηκε.

Γιά παράδειγμα, στό ναυλοσύμφωνο ὅπου περιγράφεται τό φορτίο, ἄς ὑποθέσουμε ὅτι ὑπῆρχε συμφωνία νά φορτωθεῖ ἓνα πλήρες φορτίο 50.000 L/T 5% πάνω - κάτω, κατά τήν ἐκλογή τοῦ πλοίαρχου.

Αὐτό σημαίνει, minimum 47.500 L/T καί maximum 52.500 L/T.

Δυστυχῶς ὅμως οἱ ἐγκαταστάσεις ξηρῶς παρέχουν μόνο 49.000 L/T. Ἀπό τούς ὑπολογισμούς ἐπάνω στό πλοῖο, ὁ πλοίαρχος δείχνει σέ ὅλους τούς ἐνδιαφερομένους, ὅτι τό πλοῖο εἶχε δυνατότητα νά φορτώσει 52.500 L/T, σύμφωνα πάντα μέ τή διεθνή γραμμή φορτώσεως καί τυχόν ὑπάρχοντες περιορισμούς βυθισμάτων στό λιμάνι αὐτό.

Ἀφοῦ λοιπόν ὁ πλοίαρχος εἶχε τό δικαίωμα ἀπό τό ναυλοσύμφωνο νά φορτώσει μέχρι 52.500 L/T καί τό πλοῖο ἔτσι θά ἦταν ἱκανοποιημένο φορτώνοντας ἓνα πλήρες φορτίο, ἔχοντας φορτώσει μόνο 49.000 L/T αὐτό σημαίνει ὅτι μέχρι τίς 52.500 L/T φόρτωσε κατά 3.500 L/T λιγώτερο μέ ὑπαιτιότητα τῶν φορτωτῶν. Ἐτσι λοιπόν ὁ ναυλωτής πρέπει νά πληρώσει στόν πλοιοκτήτη ναῦλο γιά τούς ἐπιπρόσθετους 3.500 L/T διαθέσιμου χώρου ἐπάνω στό πλοῖο, ὁ ὁποῖος δέν χρησιμοποιήθηκε.

Ἐδῶ βεβαίως ὁ πλοίαρχος πρέπει νά γράψει ἓνα γράμμα διαμαρτυρίας «Note of Protest» γιά τό λιγώτερο φορτίο πού τοῦ ἔδωσαν καί νά εἰδοποιήσει τήν ἐταιρία του, ἡ ὁποία μέσω τοῦ Operations department θά προβεῖ στίς κατάλληλες ἐνέργειες γιά τήν εἰσπραξὴ ναῦλου τοῦ Deadfreight τῶν 3.500 τόννων.

Ἡ ἐπιστολή αὐτή διαμαρτυρίας τοῦ πλοίαρχου, ὀνομάζεται «Deadfreight Statement», ὑπογράφεται ἀπό τόν πλοίαρχο, προωθείται στήν ἐταιρία καί ἀποδεικνύει ὅτι τό πλοῖο πράγματι εἶχε δυνατότητα νά φορτώσει πλήρες φορτίο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΡΥΠΑΙΟΣ



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

E.E.C. AND THE 1990s

By Mr. NICHOLAS KOULADIS

As it is well known, the coming of the single European Market in 1993 will bring considerable changes in the maritime industry. This article will take a brief look at the development of transport in general, in the E.E.C. during the 90s.

It would appear that during the 1990s world economic growth will slow down from today's levels, and in turn this is expected to limit trade growth. On the other hand the strengthening of trading blocs such as the E.C., U.S./Canada, may generate greater internal trade but increase barriers to external trade. This, although E.C. states conduct more trade amongst themselves than in past years, external trade accounts for over 40% of the total E.C. trading. It is hoped that this will not be the case after 1992, as the E.C. is at present, the world's largest trading bloc and has a great deal to lose by increasing trade protectionism. The removal of trade barriers in the E.E.C. after 1992 will simplify distribution, as the need for warehousing in different regions will slowly diminish, and fewer but larger container depots will be necessary.

Worsening road congestion and envi-

ronmental pollution will be likely to result in a greater use of rail services. Thus, the E.C. has plans to improve commercial operation of railways, and to build new passes for railways through the Alps and the Pyrenees.

Furthermore, the E.C. has planned for road development, in order to assist member states, like Greece, to develop their road haulage services to a competitive degree. Thus, Yugoslavia, which is not an E.C. member state, will get a financial aid, in the form of (another) European Investment Bank loan, of 100 million E.C.U.s, in order to develop the Belgrade bypass section of the Trans-Yugoslav highway. By 1992 over two thirds of this highway should be ready for use.

Finally, it may be reasonably foreseen that there will be an increase in legislation covering the transportation and storage of dangerous and toxic materials, as environmental issues will have a considerable impact upon transport.

In so far as flags of convenience are concerned, it seems that as in recent years there has been some evidence of an expansion of open registry shipping, th-

is trend will continue throughout the 90's, although not at today's pace. It does, however, appear that offshore registers will continue to operate in spite of the various criticisms levied upon them, such as that they have insufficient maritime administrations and officials to regulate and enforce breaches of safety regulations.

It must be noted, however, that there are some new E.C. regulations in the pipeline, which are to affect European shipping, such as the so called Positive measures, which deal with fair competition in all industries. In particular, in 1989, the Commission produced proposals for a European registry. Some states of seafarers' qualifications and technical standards, and in view of this, adoption of such regulation is feasible.

In concluding, the next decade will see an increase in E.C. trade, which, as a consequence, will bring about some competitiveness between E.C. member states. However, this competitiveness, is of a new breed, as it will not only affect shipping services, but also the whole transport infra-structure, i.e. rail, road, and air.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Λιμενικές απεργίες

Τά Βελγικά λιμάνια φημίζονται παγκοσμίως για την τάξη τους. Ωστόσο δεν αποφεύγουν κι αυτά τα δεινά της απεργίας. "Αν δεν υπογραφεί εγκαίρως σχετική συμφωνία, κάθε Παρασκευή οι πλοιοί θαλάσσης και ποταμού θα απεργούν επί ένα 24ωρο διεκδικώντας τη βελτίωση της οικονομικής θέσεώς τους.

Την πρώτη Παρασκευή της απεργίας το κύριο θέμα της ήταν η "Αμβέρσα με 3 πλοία που έμειναν μπλοκαρισμένα στο λιμάνι, τέσσερα που περίμεναν στη ράδα και μερικά άλλα που πλεύρισαν μόνα τους χωρίς βοήθεια πλοηγού. Είναι γνωστό πάντως ότι η είσοδος του λιμένος "Αμβέρσας είναι σύντομη και όχι ιδιαίτερα δύσκολη.

Η απεργία κηρύχθηκε ύστερα από πρόσκληση των δύο συνδικάτων που περιλαμβάνουν στους κόλπους τους το σύνολο σχεδόν των πλοηγών της χώρας. Παρόλα αυτά, δεν είχε 100%, επιτυχία δεδομένου ότι ένας μικρός αριθμός εργάστηκε έθελοντικά ενώ όρισμένοι άλλοι υπό προσωρινή επίταξη. Οι διεκδικήσεις τους αφορούν το μισθολογικό και το συνταξιοδοτικό. Παράλληλα εκφράζουν την ανησυχία τους για τη νέα πολιτική διαρρύθμιση της χώρας, κατόπιν της οποίας η Πλοηγική Υπηρεσία υπήχθη στο Φλαμανδικό Υπουργείο Μεταφορών και Δημοσίων Έργων, το οποίο έχει δείξει ότι είναι αντίθετο προς την ικανοποίηση των ως άνω αιτημάτων που κρίνονται υπερβολικά και απαράδεκτα στο πλαίσιο ενός αυστηρού προϋπολογισμού.

GERMANIA

Τό δεύτερο νηολόγιο

Οι αντιδράσεις κατά του δεύτερου νηολογίου εξακολουθούν ενάμιση χρόνο μετά την καθιέρωσή του και παρά την αποδοχή του από τον ναυτιλιακό κόσμο.

Τό εργατοδικείο της Βρέμης προτρέπει να φέρει τό ζήτημα ενώπιον του Εύρωπαϊκού δικαστηρίου, ζητώντας να προσδιορίσει αν τό δεύτερο νηολόγιο παραβιάζει ή όχι τις διατάξεις των άρθρων 92 και 117 της Συνθήκης της Ρώμης.

Τό νηολόγιο αυτό αποκαλείται διεθνές όχι γιατί απευθύνεται και προς ξένα πλοία αλλά γιατί αφορά μόνο τά πλοία του εξωτερικού εμπορίου. Ώς γνωστόν επιτρέπει στους γερμανούς εφοπιστάς να ναυτολογούν ξένους ναυτικούς με τό μισθολόγιο των χωρών της καταγωγής τους, γεγονός που υποβιβάζει τό κόστος επανδρώσεως του πλοίου, ιδίως εφόσον πρόκειται για χαμηλόμισθους ναυτικούς του τρίτου κόσμου. Τελικός στόχος του είναι να ανακόψει την εμπορική φυγή των γερμανικών πλοίων προς τις ξένες σημαίες που είχε εκδηλωθεί στη δεκαετία του 1980 με αποτέλεσμα τον περιορισμό της απασχόλησεως των γερμανών ναυτικών.

Τό δεύτερο νηολόγιο είναι στην ουσία συμπληρωματικό του κανονικού νηολογίου της χώρας στο οποίο εγγράφονται υποχρεωτικά όλα τά γερμανικά πλοία. Έτσι ή νομοθεσία που αφορά την ασφάλεια και την εργασία ισχύει και για τά πλοία του δεύτερου νηολογίου.

Η αντίδραση στο έν λόγω νηολόγιο προ-

έρχεται κυρίως από την πλευρά των συνδικάτων των εργατών μεταφοράς που αντιτίθεται στον διαφορισμό των μισθών, ό όποιος κατά την άποψή τους, αποτελεί απαράδεκτη διάκριση.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ό στόλος του Ρήνου

Ό ποτάμιος φορτηγός στόλος που διεξάγει τις εμπορευματικές μεταφορές στον ποταμό Ρήνο, συντίθεται από 12.306 μονάδες 11,8 εκατ. τόννων. Στους αριθμούς αυτούς περιλαμβάνονται 9.207 αυτοκινούμενα σκάφη χωρητικότητας 6,6 εκατ. τόννων, 1.477 δεξαμενόπλοια 1,7 εκατ. τόννων, 1.127 φορτηγά σκάφη 2,4 εκατ. τόννων, 141 σκάφη δεξαμενές 266 χιλιάδων τόννων και 355 φορτηγίδες 377 χιλιάδων τόννων.

Από άποψη εθνικότητας, ή Όλλανδική σημαία παραμένει πρώτη με 6.897 μονάδες και ακολουθούν κατά σειρά ή Δ. Γερμανία με 2.658 μονάδες, τό Βέλγιο με 1.652 μονάδες, ή Γαλλία με 874 μονάδες και ή Έλβετία με 202 μονάδες.

Σέ σύγκριση με τό τέλος του παρελθόντος έτους ό στόλος του Ρήνου παρουσίασε μείωση κατά 49 μονάδες αλλά μικρή αύξηση σε χωρητικότητα. Ειδικότερα, μείωση παρουσίασαν οι σημαίες Όλλανδίας, Γερμανίας και Έλβετίας, ενώ μικρή αύξηση παρουσίασε ή σημαία του Βελγίου και ελάχιση της Γαλλίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Συστήματα Synchronlift σε τρεις Ήπειρους

Η εταιρία NEI Synchronlifts του Μαϊάμι, που κατασκευάζει τά συστήματα Synchronlift, κατάλληλα για την ανύψωση πλοίων σε ναυπηγικές μονάδες, ανακοίνωσε την κατασκευή πέντε ακόμα μονάδων με προορισμό ναυπηγεία της Εύρώπης, της Ιαπωνίας και του Ειρηνικού Ωκεανού. Με τις νέες αυτές παραγγελίες που έχουν συνολική αξία άνω των τριών εκατομ. δολλαρίων, τό σύνολο των εγκατεστημένων συστημάτων Synchronlift υπερβαίνει τις 180 μονάδες σε 61 χώρες.



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

ΙΝΔΙΑ**Θυγατρική της Kerpel στο Μαντράς**

Νέα ναυπηγική μονάδα ίδρυσε στο Μαντράς το ναυπηγικό συγκρότημα της Σιγκαπούρης Kerpel Corporation. Το ναυπηγείο Chokani καλύπτει έκταση 52.000 τετρ. μ. και περιλαμβάνει δύο πλωτές δεξαμενές ανυψωτικής ικανότητας 14.000 και 2.400 τόν. αντίστοιχα, ένα γερανό ανυψωτικής ικανότητας 10 τόνων καθώς και κινητούς γερανούς, μηχανουργείο και επισκευαστικούς χώρους.

Τό Συγκρότημα Kerpel διαθέτει πέντε ναυπηγικές μονάδες στη Σιγκαπούρη και δύο στις Φιλιππίνες και έχει αναλάβει το έργο της εξορύξεως ενός τούνελ, καθώς και την εγκατάσταση του έναέριου σιδηροδρόμου Skytrain στο αεροδρόμιο του Changi.

Παράλληλα το ναυπηγείο της Kerpel στη Σιγκαπούρη ανέλαβε στην μετασκευή του μπάλκερ «Auda», 32.452 τόν. d.w. με τη προσθήκη εξοπλισμού αυτόματης εκφόρτωσης, και την μετατροπή του συστήματος έρματος ώστε να είναι δυνατή η αυτόματη λειτουργία του από το μηχανοστάσιο.

Όλλανδίας διαμαρτυρήθηκε για την απόφαση του Υπουργείου Παιδείας να εγκαταστήσει το νέο κέντρο εκπαίδευσης στο Τέρσελιν, που είναι το μεγαλύτερο από τα Όλλανδικά νησιά της Βόρ. Θάλασσας ανοικτά από την ακτή της Φρισίας. Κατά τη γνώμη του, το κέντρο αυτό πρέπει να εγκατασταθεί στο Ρόττερνταμ όπου θα είναι ευκολότερο για τους σπουδαστές να παρακολουθούν τα προπαρασκευαστικά τους μαθήματα σε συνεργασία με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έδρευσουν εκεί. "Ενα τέτοιο κέντρο άλλωστε, εγκατεστημένο σε ένα μεγάλο λιμάνι όπως το Ρόττερνταμ θα είναι ευκολότερο να προσελκύσει και ξένους σπουδαστές και να αποκτήσει διεθνές κύρος και φήμη. Για παρόμοιους λόγους συνηγορούν υπέρ του Ρόττερνταμ και οι περισσότερες ανώτερες τεχνικές σχολές. Αλλά και από οικονομικής πλευράς η πρόκριση του Ρόττερνταμ συγκεντρώνει πολλά πλεονεκτήματα, πρώτον μάλιστα το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλεως έχει ήδη εκδηλώσει την πρόθεσή του να χρηματοδοτήσει μέσα μέρος των δαπανών του κέντρου εφόσον εγκατασταθεί εκεί και δεύτερον γιατί, όπως υποστηρίζει το Έπιμελητήριο, και η Εύρωπαϊκή Έπιτροπή είναι διατεθειμένη να ενισχύσει τη λειτουργία εκπαιδευτικού κέντρου στο Ρόττερνταμ.

Παρά τ' ανωτέρω, το Υπουργείο Παιδείας προτιμά τη λύση του Τέρσελιν γιατί το βόρειο τμήμα της χώρας και ιδιαίτερα τα νησιά της Φρισίας έχουν ανάγκη να αναπτύξουν τις μονάδες που δημιουργούν θέσεις απασχολήσεως. Άλλωστε μία Σχολή εκπαίδευσης αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού λειτουργεί ήδη στο Τέρσελιν.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Η τρίτη δύναμη**

Η νορβηγική σημαία καλύπτει σήμερα τον τρίτο κατά σειρά μεγέθους εμπορικό στόλο του κόσμου, με 1.100 πλοία 41 εκατ. τόν. d.w. Στη θέση αυτή έφθασε μέσα σε ένα χρόνο κατά τον οποίο παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 45%.

Εκτός του ανωτέρω στόλου, κατά τις δηλώσεις του Προέδρου της Ένώσεως Έφοπλιστών, τα νορβηγικά συμφέροντα ελέγχουν άλλα 400 πλοία τελούντα υπό διάφορες ξένες σημαίες. Έτσι το σύνολο των πλοίων νορβηγικών συμφερόντων ανέρχεται σε 1.500 μονάδες 54 εκατομμ. τόν. d.w. Η συνολική αξία του, συμπεριλαμβανομένων και των πλωτών έξεδρων, ανέρχεται σήμερα σε 100 δισεκ. κορωνών, έναντι των 49 δισεκ. κορωνών του 1987. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι από τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο, το γνωστό NIS, περίπου δύο και πλέον εκατομμ. τόν. d.w. ανήκουν σε ξένες εταιρίες οι οποίες προτιμούν να επανδρώνουν τα πλοία τους με νορβηγικά πληρώματα.

Ός προς τις νέες κατασκευές, παρατηρείται ότι οι νορβηγικές παραγγελίες από τα 40 πλοία 1,9 εκατ. τόν. d.w. του 1987 φθάνουν σήμερα, μετά μία τριετία, στα 159 πλοία 8,7 εκατομμ. τόν. d.w., αντιπροσωπεύοντας το 15% του παγκόσμιου υπό ναυπήγηση τονιάζ. Περίπου τα δύο τρίτα των παραγγελιών αυτών αναφέρονται σε δεξαμενόπλοια, ή δε συνολική αξία τους υπολογίζεται γύρω στα 41 δισεκ. κορωνών.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Η έδρα της Σχολής**

Τό Έμπορικό Έπιμελητήριο της Νότιας



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

CONTACT:**IN SINGAPORE****HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD**

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
- * STEVEDORES - FACILITIES FOR S.T.S. TRANSHIPMENT & SUPPLIES AT O.P.L.
- * APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

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

*** IN THAILAND**

* HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD
61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 2493708 Capt E. GLYPTIS

*** IN MALAYSIA**

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

*** IN GREECE (LIAISON OFFICE)**

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ειδική σύμβαση για τα πληρώματα των μεσογειακών φορτηγών πλοίων

Με ειδική συλλογική σύμβαση που υπεγράφη μεταξύ της Ένωσης Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας αναγνωρίζεται ότι η περιοχή του Περσικού Κόλπου, ο Κόλπος της Ακρόπολης και όλα τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας, επί της Ερυθράς Θαλάσσης, αποτελούν ειδικές επικίνδυνες περιοχές.

Ειδικότερα:

1. Η περιοχή του Περσικού Κόλπου διαχωρίζεται σε δύο ζώνες που προδιορίζονται από τις συντεταγμένες:

— Πρώτη ζώνη: Περιλαμβάνει τα λιμάνια και τη θαλάσσια περιοχή που βρίσκονται βόρεια του 28.50 Β πλάτους και δυτικά του 48.40 Α μήκους.

— Δεύτερη ζώνη: περιλαμβάνει τα λιμάνια και τη θαλάσσια περιοχή που βρίσκονται βόρεια του 26.00 Β πλάτους, εξαιρουμένων των της πρώτης ζώνης.

2. Η περιοχή και τα λιμάνια που βρίσκονται στον Κόλπο της Ακρόπολης καθώς και τα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας που βρίσκονται στην Ερυθρά Θάλασσα.

Η σύμβαση προβλέπει ότι στους ναυτικούς που υπηρετούν σε ελληνικά πλοία, που κατευθύνονται στη δεύτερη ζώνη και έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια που βρίσκονται βόρεια του 26.10 Β πλάτους και δυτικά του 50.12 Α μήκους καταβάλλεται πρόσθετο επίδομα που για τα δεξαμενόπλοια ανέρχεται σε 140% επί του μηνιαίου μισθού και για τα φορτηγά σε 125%.

Σε όσους τα πλοία κατευθύνονται στη δεύτερη ζώνη και έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια που βρίσκονται νότια του 26.10 Β πλάτους και ανατολικά του 50.12 Α μήκους εξαιρουμένων των λιμανιών του Ιράν νοτίως των 29 (ο) 45' Β καταβάλλεται επίδομα 70% για τα δεξαμενόπλοια και 46% για τα φορτηγά.

Στους ναυτικούς που τα πλοία τους έχουν προορισμό λιμάνια ή άγκυροβόλια του Ιράν, που βρίσκονται νότια του 29 (ο) 45' Β το επί-

δομα είναι για τα δεξαμενόπλοια 30% και για φορτηγά 50%.

Η χορήγηση των ανωτέρω επιδομάτων αρχίζει από της εισόδου του πλοίου στον Περσικό Κόλπο που καθορίζεται από τον μεσημβρινό 26.00 Β και καταβάλλεται για όλο το χρονικό διάστημα το αντίστοιχο ποσοστό της ζώνης και αναλογία των ημερών παραμονής του πλοίου και της περιοχής που είναι ο τελικός προορισμός του πλοίου και λήγει κατά την έξοδο του πλοίου από τον παράλληλο 26.00 Β'.

Στους ναυτικούς που τα πλοία βρίσκονται στον Κόλπο της Ακρόπολης και στα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας επί της Ερυθράς Θαλάσσης 70% για τα δεξαμενόπλοια και 45% για τα φορτηγά.

Η ειδική συλλογική σύμβαση αρχίζει από τις 9 Νοεμβρίου 1990 και θα διατηρηθεί μέχρι τερματισμού των έχθροπραξιών ή όταν αρθεί ο χαρακτηρισμός ως επικινδύνων των ζωνών, που καθορίζονται από τις ασφαλιστικές εταιρίες ή οργανισμούς, ή παύσει ή επιβολή επανασημασίσεως από τις ασφαλιστικές εταιρίες.

13 εκατ. ECU υπέρ του ΚΝΕ

Ποσό ύψους 420.490.780 δρχ. (2.057.850 ECU) κατετέθη στο λογαριασμό του Κεφαλαίου Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) ως πρώτη προκαταβολή της συνδρομής του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου για το τετραετές πρόγραμμα Ναυτικής Έπαγγελματικής Κατάρτισης του υπουργείου Ναυτιλίας (90-93).

Το πρόγραμμα αυτό που αναφέρεται στα λειτουργικά έξοδα των Ανώτερων Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) και των Κέντρων Εμπροσφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) εγκρίθηκε με απόφαση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και εντάχθηκε στο Έθνικ Λειτουργικό Πρόγραμμα «Μεταφορές».

Για το τρέχον έτος θα κατατεθούν στο λο-

γαριασμό του ΚΝΕ άλλα 420.490.780 δρχ. ενώ η συνολική συνδρομή του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου στο συγκεκριμένο πρόγραμμα ανέρχεται σε σημερινές τιμές στο ποσό των 2.700.000.000 δρχ. (12.999.600 ECU).

Κανονικά οι συντάξεις το δώρο και η ΑΤΑ

Με ποσόν 1,7 δισ. δραχμών που ενέκρινε ο Υπουργός Οικονομικών κ. Γιάννης Παλαιοκρασσάς, κατεβλήθη κανονικά η σύνταξη του Δεκεμβρίου στους συνταξιούχους του ΝΑΤ — οι επιταγές εστάλησαν στις 24 Νοεμβρίου. Έξ άλλου ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης που είχε αναγγείλει την κανονική καταβολή των συντάξεων του Δεκεμβρίου δήλωσε ότι έχει εξασφαλισθεί και το ποσόν για την καταβολή της ΑΤΑ 7,1%.

Οι ανάγκες του ΝΑΤ για την καταβολή της συντάξεως Δεκεμβρίου, της ΑΤΑ και του Δώρου Χριστουγέννων ανέρχονται ισό 3.650 δισεκ. δραχμές.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Λεβάντες», μικτό σκάφος, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 65.874 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Levantes Maritime Corporation» (κ. Άλξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Δημήτριος Έξπρες», επιβατηγό, πρώην «Saint Colum I» υπό βρετανική σημαία, 5.285 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Filia Maritime Inc.» (Arcadia Lines Shipping).

— «Γουόρντ Ρεκάβερ», μικτό σκάφος, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 114.933 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Clan Shipping Company» (κ. Νικ. Μαλαβάρης).

— «Γουόρντ Κούδος», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 40.650 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981 που ανήκει στην εταιρία «Gibbon Shipping Co.» (κ. Νικ. Μαλαβάρης).

— «Ζέφυρος II», μπάλκερ, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 18.838 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977 που ανήκει στην εταιρία «Zephyros Maritime Corporation» (κ. Άλξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Ακρίτας», μπάλκερ, που υπέστειλε τη σημαία Μπαχάμας, 13.889 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Akritas Shipping Company S.A.» (κ. Κων. Πουτούς).

— «Αραμπέλλα», μπάλκερ, που υπέστειλε τη σημαία Μπαχάμας, 13.508 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Agravios Shipping Co. S.A.» (κ. Κων. Πουτούς).

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 6658 · Fax: 417 2268

Πουτούς).

— «Δάφνη», μπάλκερ, πρώην «Maritime Challenge» υπό παναμαϊκή σημαία, 35.746 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, πού ανήκει στην εταιρία «Amethyst Maritime Corporation» (Ναυτικό Πρακτορείο ΝΕΔΑ ΕΠΕ).

Ή αγορά Κρουαζιεροπλοίου από τον Όμιλο Φώτη και Γιώργου Πουλίδη

Γιά νά συνεχισθεί μέ επιτυχία τό πρόγραμμα κρουαζιερώων από Κύπρο, σέ Αίγυπτο καί Ίσραήλ τής «Ambassador Cruises», οί όποιες κατά τό 1990 πραγματοποιήθηκαν μέ τό ναυλομένο κρουαζιερόπλοιο «Vasco de Gama», ό «Όμιλος τών κ.κ. Φώτη καί Γιώργου Πουλίδη προχώρησε πρόσφατα στην απόκτηση του κρουαζιεροπλοίου «Veracruz I» τό όποιο μετονομάστηκε ήδη «Sun Ambassador».

Τό πλοίο χωρητικότητας 6.193 τόν. γκρός, ναυπηγήθηκε στή Δυτ. Γερμανία καί θά καταπλεύσει στον Πειραιά όπου θά υποστεί εύρείας έκτασης μετασκευή προκειμένου νά αναβαθμισθεί ποιοτικά στην κατηγορία του πολυτελούς κρουαζιεροπλοίου «The Azur», τό όποιο επίσης ανήκει στην οικογένεια Πουλίδη από τό 1987 καί έχει ναυλωθεί στην Ήταιρία Χανδρή.

Σημειώνεται ότι τό κόστος τής μετασκευής πού θά ανέλθει σέ αρκετά εκατομμύρια δολάρια θά καλυφθεί μέ είσαγωγή συναλλάγματος καί τή διαχείριση του πλοίου θά έχει ή εταιρία Festival Shipping and Tourist Enterprises Ltd., του Πειραιώς, ενώ ή εκμετάλλευση θά γίνεται από κοινοπρακτική εταιρία στην όποία θά συμμετέχει ή γνωστή μεγάλη τουριστική επιχείρηση «Cypriana Tours», ή όποία ελέγχεται από τόν κ. Τάκη Σακαλή καί διατηρεί γραφεία στην Βρετανία καί τή Κύπρο.

Ή αγορά πωλησιές

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Ιόνιαν Μάρινερ» 12.002 τόν. d.w., 6.898 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 7 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Western Falcon» 32.400 τόν. d.w., 19.146 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1983, έναντι τιμής περί τών 8,7 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης είναι οί αγοραστές τών αδελφών μπάλκερ «Federal Saquenay» καί «Federal St. Laurent» 30.353 τόν. d.w., 16.985 τόν. γκρός, ναυπηγμένα στην Νοτ. Κορέα τό 1978, έναντι τιμής περί τών 16,5 εκατ. δολларίων en bloc.

— Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό

έλληνική σημαία πάναμαξ δεξαμενόπλοιο «Νεάπολις» 60.525 τόν. d.w., 30.622 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1981, έφοδιασμένο μέ IGS/COW/STB, έναντι τιμής 24 εκατ. δολларίων, μέ 10ετή χρονοναύλωση στους πωλητές.

— Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Dang Samudra» 8.187 τόν. d.w., 5.062 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περίπου 1,8 εκατ. δολларίων.

— Σέ άγνωστα συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ «Χιούστον» 27.378 τόν. d.w., 12.068 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής 1,9 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό σημαία Βανουάτου μπάλκερ «Λούξ Τσάλ-λεντζερ» 15.253 τόν. d.w., 9.786 τόν. γκρός, ναυπηγμένο στην Βραζιλία τό 1978, έναντι τιμής 3,5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκερ «Rozie D.» 26.885 τόν. d.w., 17.412 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής 5,7 εκατ. δολларίων, μέ 2ετή χρονοναύλωση του πλοίου στους πωλητές πρός δολ. 7.000 τήν ήμέρα.

— Σέ Έλληνικά συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό πρόντακτ κάρριερ «BP Energy» 31.758 τόν. d.w., 18.343 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπήγησης 1976 έναντι τιμής περί τών 11,7 εκατ. δολларίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα καί υπό έμπιστευτικούς όρους επωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας μπάλκερ «Σημέριτ» 33.663 τόν. d.w., 18.901 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1978.

Καταδίκη λόγω έκπνοης προθεσμίας

Όπως μετέδωσε τό Άθηναικό Πρακτορείο Ειδήσεων, τό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο κατέδικασε τήν Έλλάδα γιατί δέν είχε εξασφαλίσει στά πληρώματα τών πλοίων κοινωνική προστασία άνάλογη μέ τήν προστασία τών εργαζομένων, που προβλέπει ή κοινοτική όδηγία 989 του 1980 σέ περίπτωση άφερεγγυότητας του εργοδότη τους. Τό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε, ότι κανένα από τά κείμενα τής έλληνικής νομοθεσίας, πού παρουσίασε ή έλληνική πλευρά, δέν ανταποκρίνεται στην περίπτωση τής όδηγίας του 1980, ενώ δέ δεχθηκε νά κρίνει πρόσφατο έλληνικό νόμο, πού είχε τεθεί σέ ίσχύ μετά τή διαδικασία τής προσφυγής της ευρ. επιτροπής.

Ειδικότερα, τό Εύρωπαϊκό Δικαστήριο δέν έλαβε υπόψη του τό νόμο 1836/1989, πού προβλέπει έν τούτοις τήν άφερεγγυότητα, γιατί όταν έτέθη σέ ίσχύ είχε έκπνεύσει ή

προθεσμία τής «αίτιολογημένης γνώμης» — τελευταίο στάδιο τής διαδικασίας προσφυγής.

Νέα αύξηση διοδίων στην Διώρυγα Σουέζ

Τά τέλη διελεύσεως τής Διώρυγας του Σουέζ, πρόκειται νά αύξηθούν κατά 6% στην διάρκεια του 1991, για όλα τά πλοία, πλην τών πλοίων μεταφοράς ξηρών καί χύδην φορτίων, στα όποια τά τέλη θά αύξηθούν κατά 4%.

Ό επικεφαλής τών διοικητικών ύπηρεσιών τής Διώρυγας του Σουέζ κ. Έζζάτ Άντέλ, άναφερόμενος στις αύξήσεις, δήλωσε ότι αυτές επηρεάζονται σέ σημαντικό βαθμό από τά όσα συμβαίνουν στον Περσικό Κόλπο.

Τά έσοδα τής Διώρυγας, συνέχισε ό κ. Άντέλ, κατόπιν τής εισβολής του Ίράκ στο Κουβέιτ, μειώθηκαν από 10 μέχρι 12%. Τά κέρδη τής Διώρυγας κατά τή διάρκεια του οικονομικού έτους 1989, άνήλθαν σέ 1,38 δισεκατομμύρια δολάρια.

Ξένοι επίσης μοι στον κ. Παυλίδη

Τόν Ύπουργό Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη επισκέφθηκε στις 19 Νοεμβρίου ό ύφυπουργός Έξωτερικών Ύποθέσεων τών ΗΠΑ καί υπεύθυνος τής αρμόδιας ύπηρεσίας διώξεως ναρκωτικών κ. Λεβίντσκι. Κατά τή διάρκεια τής συναντήσεως, έγινε ανταλλαγή άπόψεων για τό συντονισμό τών ενεργειών για τήν άποδοτικότερη όργάνωση του άγώνα κατά τής διακινήσεως τών ναρκωτικών.

Έξ άλλου στις 20 Νοεμβρίου επισκέφθηκε τόν Ύπουργό ό πρέσβης τής Μ. Βρεταννίας κ. David Miers. Στην συνάντηση συζητήθηκαν θέματα ναυτιλιακής συνεργασίας καί ιδιαίτερα αυτά πού έξελίσσονται στην Κοινότητα, έν όψει τής συνάντησης τών ύπουργών Ναυτιλίας, στις 17 Δεκεμβρίου στις Βρυξέλλες.

Τέλος στις 27 Νοεμβρίου επισκέφθηκαν τόν Ύπουργό οί πρέσβεις τής Σουηδίας κ. Κάρλ Άντερς Άνγκουαρ Βόλτερ καί Ιαπωνίας κ. Τατατσούμα Γιαμπού, καί συζητήσαν μαζί του ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Άγώνας κατά τών ναρκωτικών στα πλοία

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών συμμετέχοντας στην προσπάθεια για τήν καταστολή του έμπορίου καί τής χρήσης ναρκωτικών ούσιών, διαθέτει στις ναυτιλιακές εταιρίες σχετικό έντυπο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO, μέ σκοπό τή διανομή του

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

Καθέλκυση άλιευτικού στο Πέραμα

στά ελληνόκτητα πλοία. Στο φυλλάδιο αυτό περιέχονται χρήσιμες πληροφορίες για τους κινδύνους που διατρέχουν οι ναυτικοί από την χρήση ναρκωτικών, αλλά και από έκουσια ή άκουσια συνεργασία με τους λαθρεμπόρους ναρκωτικών.

Νέοι διευθυντές σε Διευθύνσεις του ΥΕΝ

Με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη τοποθετούνται ως προϊστάμενοι διευθύνσεων του ΥΕΝ, οι κατωτέρω μόνιμοι πολιτικοί υπάλληλοι: Στή Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού οί Μ. Φασουλός, στή Διεύθυνση Ασφάλισης Ναυτικών, ο κ. Έμμ. Παντελής, στή Διεύθυνση Πρόνοιας Ναυτικών, ή κ. Έλ. Άκουμιανάκη και στή Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής ο κ. Γ. Μαργέτης.

Σύνοδος της Έπιτροπής για τον έλεγχο πλοίων

Από τις 27 μέχρι τις 29 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε στην Κοπεγχάγη ή 17η σύνοδος της Έπιτροπής του Μνημονίου Συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια στή διάρκεια της οποίας επρόκειτο νά εξετασθούν διάφορα θέματα.

Άνασυγκροτείται ή Πλοηγική Υπηρεσία

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε ότι στο ΥΕΝ βρίσκεται σέ εξέλιξη μελέτη για την άνασυγκρότηση του τρόπου λειτουργίας της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Καί πρόσθεσε ότι τό Υπουργείο είναι αποφασισμένο νά δώσει λύση στό θέμα αυτό.

Νέος κανονισμός λιμένος για τά ρυμουλκά

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε ότι τό ΥΕΝ προχωρεί στή σύνταξη νέου κανονισμού λιμένος Πειραιώς, μέ τόν όποιο θά καλύπτονται οι ατέλειες του ισχύοντος κανονισμού, θά εξασφαλίζεται ή ύψηλή λειτουργία των ρυμουλκών καί θά αποφεύγεται ό άθέμιτος άνταγωνισμός.

Ο Υπουργός διευκρίνισε ότι αυτή τή στιγμή ύπάρχει στό ΥΕΝ μελετημένη πρόταση όποια θά συζητηθεί μέ τούς εκπροσώπους των ρυμουλκών καί των πληρωμάτων των ρυμουλκών για νά προχωρήσει τό Υπουργείο στή διαμόρφωση του τελικού κει-



Τήν Τετάρτη 14 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε, από τό ναυπηγείο «Δημητρίου Κούταλη» στό Πέραμα, ή καθέλκυση του άλιευτικού σκάφους άνοικτής θαλάσσης «Λακωνία» Ν.Π. 4990, ιδιοκτησίας Άφών Βατίστα.

Τό σκάφος έχει όλικό μήκος 28,30 μέτρα, πλάτος 7,00 μέτρα, ύψος 3,70 μέτρα, χωρητικότητα ψυγείου 100 κυβικών μέτρων, χωρητικότητα δεξαμενών πετρελαίου 60.000 λίτρων, φέρει τήν άνωτέρα κλάση για πλοία του είδους του από τόν Έλληνικό Νηογνώμονα καί είναι συνολικού κόστους κατασκευής 170 εκατομμυρίων δραχμών περίπου. Η κατασκευή του σκάφους επιδοτήθηκε από τήν Εύρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

Τό σκάφος φέρει κύρια μηχανή προώσε-

ως Grenaa, μεγίστης συνεχούς ισχύος 500 ΒΗΡ ή όποια δίνει κίνηση σέ μία έλικα μεταβλητού βήματος κινούμενη έντός δακτυλίου Kort. Τό σκάφος προορίζεται για άλιεία καί έν συνεχεία συντήρηση του νωπού άλιεύματός του. Άκόμη, φέρει μηχανήμα παραγωγής πάγου καί είναι εξοπλισμένο μέ όργανα άλιείας καί ναυσιπλοίας ύψηλής τεχνολογίας. Τό σκάφος έχει προβλεφθεί ώστε νά μπορεί νά μετατραπεί εύκολα καί άπλά σέ άλιευτικό σκάφος ικανό νά καταψύξει καί νά φυλάξει τό κατεψυγμένο άλίευμα του καθώς καί σέ άλιευτικό γαρίδας. Ο σχεδιασμός ή μελέτη καί ή επίβλεψη τής κατασκευής έγιναν από τό Τεχνικό Ναυπηγικό Γραφείο «Άναστάσιος Π. Κηπουρόπουλος».

μένου του κανονισμού λιμένος Πειραιώς.

Ο Υπουργός άνέφερε ότι τό θέμα των ρυμουλκών είναι σοβαρό, γι αυτό δέν πρέπει νά γίνουν βεβαιωμένες κινήσεις, καί πρόσθεσε ότι παράλληλα τό θέμα θά αντιμετωπισθεί καί τής Πλοηγικής Υπηρεσίας καί τής καθαριότητας των λιμένων Πειραιώς καί Έλευσίνας.

Έληξε τό επιμορφωτικό σεμινάριο του Ε.Β.Ε.Π.

Έληξαν οι εργασίες του σεμιναρίου επιμορφώσεως στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τό όποιο όργανώθηκε από τό Έμπο-

ρικό καί Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς μέ τήν οικονομική συνδρομή του Εύρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου.

Τό σεμινάριο, διάρκειας 130 ώρων, παρακολούθησαν πενήντα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων καί άρκετοί άκροατές.

Τό ναυολόγιο των κόστερς

Αυξήθηκε από τις 13 Νοεμβρίου, μέ απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη καί 7% τό ισχύον ναυολόγιο έμπορευμάτων των ιδιωτικών καί κρατικών μεταφορών, των άκτοποϊκών φορτηγών πλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ.



SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946

**IF YOU ARE
IN FAR EAST**

THINK... SASEBO!

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

HEAD OFFICE
SASEBO TOKYO
TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD
SASEBO JAPAN
TLX: 748219 SSK J.

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



I G S

INTER—GULF SERVICES LTD.

Servicing the Shipping Industry since 1976 at All Gulf ports

NEW ORLEANS

HOUSTON

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

PLEASE CONTACT MR. GEORGE VLACHAKIS

HEAD OFFICE:
TEL: (504) 888-2357
FAX: (504) 889-2739
P.O BOX 73074
METALRIE LA., 70033 - 3074

OR IN PIRAEUS (Mr. Cambanis)
TEL: 412-2772
FAX: 411
OR IN PIRAEUS (Mr. Cambanis)
TEL: 412-2772
FAX: 411-5461
TLX: 24-1332

Η απόφαση, η οποία ελήφθη μετά από αίτημα της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοκτητών Ακτοπλοίας Φορηγών Πλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ., δημοσιεύθηκε ήδη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 712Β/13.11.90).

Η Ίντερκάργκο στο Τόκιο

Η Έκτελεστική Επιτροπή της Ένώσεως Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου συνεδρίασε στο Τόκιο στις 20 Νοεμβρίου, υπό την προεδρία του Δρ. Φράνκ Τσάο. Η Ίντερκάργκο περιλαμβάνει τώρα μέλη από 21 χώρες που ελέγχουν ένα στόλο με τονάζ περί τα 60 εκατομ. τον. d.w. σε πλοία ξηρού φορτίου.

Ο αντιπρόεδρος της Ένώσεως κ. Σπύρος Πολέμης, επισήμανε ότι η πρόσφατη αντιρροπτική νομοθεσία των ΗΠΑ θα δημιουργήσει προβλήματα όχι μόνο στα δεξαμενόπλοια αλλά και στα μπάλκερς ξηρού φορτίου. Άλλα θέματα που συζητήθηκαν περιλάμβαναν τις εξελίξεις στην UNCTAD και την GATT, τις τάσεις μέσα στην ΕΟΚ, τις εξελίξεις στην ασφάλιση των πλοίων και την νέα εργατική νομοθεσία της Σουηδίας, η οποία αναμένεται να επηρεάσει την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Άγορές Έπιβατηγών

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του έπιβατηγού πλοίου τύπου ρό-ρό «C.R. Casablanca» 3.884 τον. γκρός, γαλλικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 6,9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες φέρεται πωληθέν το έπιβατηγό-φέρρου «Earl Granville», 4.657 τον. γκρός, δυτικογερμανικής ναυπήγησης 1973, με μεταφορική ικανότητα 1.200 έπιβατων, έναντι τιμής περί των 9,5 εκατ. δολλαρίων.

Η ΟΚΕ Ναυτιλίας της Ν.Δ. στο YEN

Τόν Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη, έπισκέφθηκε, κατόπιν αίτησέως της, η Όμάδα Κοινοβουλευτικού Έργου ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, της Νέας Δημοκρατίας.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, ο κ. Παυλίδης ενημέρωσε την ΟΚΕ Ναυτιλίας, έπί όλων των τρεχόντων θεμάτων του ύπουργείου Ναυτιλίας και κυρίως έπί της έφαρμοζομένης ναυτιλιακής πολιτικής, ενώ παράλληλα συζητήθηκαν θέματα σχεδιασμού του ύπουργείου που αναφέρονται στο νομοθετικό έργο το όποιο προωθείται στη Βουλή.

Η νέα Έλληνική Έπιτροπή του Γερμανικού Νηογνώμονα

Κατά την έτήσια συνεδρίαση της Έλληνικής Έπιτροπής του Germanischer Lloyd's, η οποία πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στον Πειραιά, νέος Πρόεδρος της εξέλεξε ο κ. Νίκος Μουνδρέας, μετά την έπιθυμία του κ. Γιάννη Β. Γουλανδρή να αποχωρήσει από τη προεδρία της έπιτροπής μετά 12ετή έπιτυχημένη θητεία.

Παραγραφή της άξίωσης είσπραξης του Οικογενειακού Έπιδόματος

Από τον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. εκδόθηκε στις 13 Νοεμβρίου 1990, ενημερωτική έγκύκλιος σχετικά με τη παραγραφή οικογενειακών έπιδομάτων.

Στην έγκύκλιο αυτή μεταξύ άλλων σημειώνονται και τα έξης:

1. Από το άρθρο 7 του Π.Δ. 213/83 και από τις διατάξεις των άρθρων 48 και 49 του Ν.Δ. 496/1974 προκύπτει ότι η άξίωση του δικαιούχου ναυτικού κατά του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. για πληρωμή του έπιδόματος γεννιέται τό έτος εκείνο κατά το όποιο καταβάλλεται τό έπίδομα, παραγράφεται δέ αυτή η άξίωση μετά από διετία.

2. Ο χρόνος παραγραφής αρχίζει μετά τό τέλος του οικονομικού έτους κατά το όποιο ήταν τό οικογενειακό έπίδομα καταβλητέο, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου του έπόμενου έτους που καταβλήθη.

Στην ανακοίνωση του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. αναφέρονται έπίσης τα έξης:

α) Τα οικογενειακά έπίδομα που άφορούν θαλάσσια ύπηρεσία των έτών 1981 μέχρι και 1986 δέν δύναται να χορηγηθούν στους δικαιούχους ναυτικούς που δέν ύπεβαλαν αίτηση έμπρόθεσμα έφ' όσον η άξίωση είσπραξης αυτών έχει παραγραφεί σήμερα.

β) Για τό οικογενειακό έπίδομα που άφορά

θαλάσσια ύπηρεσία του 1987 η παραγραφή άρχισε να τρέχει από τό τέλος του οικονομικού έτους κατά το όποιο ήταν δυνατή η δικαστική αύτου έπίδιωξη, δηλαδή από 1η Ιανουαρίου 1989 (γιατί πρέπει να καταβληθεί τό 1988).

Συνεπώς δικαίωμα είσπραξης αύτου έχουν μόνον όσοι ναυτικοί καταθέσουν αίτηση με τα αντίστοιχα δικαιολογητικά μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1990 (2ετία).

Από 1.1.1991 τό δικαίωμά τους έχει παραγραφεί.

γ) Δικαίωμα είσπραξης του οικογενειακού έπιδόματος έτους 1988 έχουν όσοι ναυτικοί καταθέσουν αίτήσεις με τα σχετικά δικαιολογητικά μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1991 (γιατί πρέπει τό οικογενειακό έπίδομα να καταβληθεί τό 1989).

Από 1.1.1992 η άξίωσή τους έχει παραγραφεί.

δ) Δικαίωμα είσπραξης του οικογενειακού έπιδόματος έτους 1989 έχουν όσοι ναυτικοί καταθέσουν αίτήσεις με τα σχετικά δικαιολογητικά μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1992 (γιατί πρέπει τό οικογενειακό έπίδομα να καταβληθεί τό 1990).

Από 1.1.1993 η άξίωσή τους έχει παραγραφεί.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 28 Νοεμβρίου, 1990.

			Κολόμπο	152.00	340.00
ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO	Σίδνεϋ	170.00	340.00
			Χόγκ Κόγκ	157.00	319.00
			Σιγκαπούρη	162.00	290.00
			Τόκιο	163.00	365.00
			ΑΜΕΡΙΚΗ		
Ρότερνταμ	152.00	280.00	Μόντρεαλ	146.00	303.00
Γένοβα	164.00	353.00	Ν. Ύορκη	144.00	289.00
Άμβούργο	159.00	295.00	Χάμπτονς Ρόουντς	158.00	295.00
Χάβρη	170.00	330.00	Χιούστον	140.00	263.00
Πειραιάς	168.00	337.00	Ν. Όρλεάνη	140.00	263.00
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			Λός Άντζελες	130.00	20.00
Πόρτ Σάϊδ	163.00	380.00	Κρίστομπαλ	150.00	305.00
			Ρίο Ίανέιρο	186.50	390.00
			Μπουένος Άϊρες	180.00	325.00
			Μοντεβιδέο	178.00	360.00
			ΑΦΡΙΚΗ		
Σουέζ	163.00	380.00	(Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).		
Τζέντα	162.41	315.43			
Ράς Τανούρα	156.14	294.53			
Ήν. Άραβ. Έμιρ.	158.00	335.00			
Νταμμάν	156.14	294.53			
Λάγος	155.00	315.00			
Ντακάρ	174.00	345.00			
Λάς Πάλμας	165.00	336.00			

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS
 35-39 ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
 TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Νέα μέλη της 'Ελληνικής 'Επιτροπής του Γερμανικού Νογνώμονα εξέλεξαν οί κ.κ. Φώτης Κ. Γεωργίου, 'Αντώνης Μαυρακάκης και Δημήτριος Σφήκας, σέ αντικατάσταση των παλαιών μελών κ.κ. Νίκου 'Επιφανειάδη, Κυριάκου Φραγκούλη, Κων/νου Ταυριδάκη και Γιάννη Μαυρακάκη οί οποίοι αποχωρούν.

Στόν κ. Γιάννη Β. Γουλανδρή απενεμήθη ό τίτλος του επιτίμου προέδρου της 'Επιτροπής σέ αναγνώριση του μακροχρόνιου πολύτιμου έργου του, από την ίδρυση της 'Επιτροπής τό 1978.

Η νέα διοίκηση των συνταξιούχων πλοίαρχων

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας "Ενωσης Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν., τό όποιο προήλθε από τις άρχαιρείς της 11 Νοεμβρίου, συγκροτήθηκε σέ σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Γιαννούλης Φακής, αντιπρόεδρος Γεώργ. 'Αμπουσελάμ, γεν. γραμματέας Νικ. Παπακυριάκης, ταμίας Κων. Μπολέτης, είδκ. γραμματέας 'Ιάκ. Ζαννίκος και σύμβουλοι Κων. Καρασταμάτης, 'Ιωάν. Γαβαλάς, Γεώργ. Ντάρδας και Πέτρος Νικολεουσάκος.

Μέ την εύκαιρία της συγκροτήσεως της νέας διοικήσεως σέ σώμα εξέδόθη ανακοίνωση υπογραφομένη από τον πρόεδρο κ. Φακή και τον γεν. γραμματέα κ. Παπακυριάκη μέ την όποία άπευθύνεται πρόσκληση προς όλους τους συνταξιούχους πλοίαρχους νά σταθούν δίπλα στην "Ενωση για την επίτευξη των στόχων της.

Συγκεκριμένα, στην πρόσκληση τονίζονται τά εξής:

«Συνάδεφλε συνταξιούχε Πλοίαρχε, Στάσου δίπλα μας, κάνε την παρουσία σου πιό τακτική στην "Ενωση μας διότι έτσι συντελείς στην επιτυχία των στόχων της τάξης μας. Κι εσύ φίλε συνταξιούχε Πλοίαρχε, πού δέν είσαι ακόμη γραμμένος στην "Ενωση μας, έλα τώρα και δυνάμωσε τό crew list, είναι συμφέρον σου».

Προσυπογράφουμε: "Όλοι οί συνταξιούχοι πλοίαρχοι πρέπει νά σταθούν δίπλα στην

"Ενωση τους — είναι ό μόνος τρόπος για νά διεκδικήσουν την επίλυση των προβλημάτων τους και την ικανοποίηση των αιτημάτων τους.

Νέα φυλλάδια

'Από τις άρμόδιες υπηρεσίες του YEN εκδόθηκαν τόν περασμένο 'Οκτώβριο 356 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Νέες αντιπροσωπεύσεις της G.A. Kondoulis

'Η ναυτιλιακή εταιρία Γ. Α. Κοντούλης Ναυτιλιακή ΕΠΕ ανακοίνωσε την συνεργασία της μέ τις εταιρίες «Promarine BV» και «Tecnosub S.L.» από τόν Νοέμβριο, βελτιώνοντας έτσι την ικανότητα εξυπηρέτησεως της ναυτιλιακής κοινότητας.

'Η 'Ολλανδική εταιρία «Promarine BV» έχει έδρα τό λιμάνι του Ρότερνταμ και διαθέτει έμπειρία τριάντα ετών στον τομέα των διασώσεων και ρυμουλκήσεων, επιθεωρήσεων πλοίων και ύποβρυχιών εργασιών. 'Επίσης καταρτίζει και μελέτες σχεδίων διαχειρίσεως πλοίων.

'Η ισπανική εταιρία «Tecnosub S.L.» είναι από τους κορυφαίους ναυαγιαίρες της χώρας μέ έμπειρία από τό 1973 και έδρα την Ταργκόντα.

Μέ τις νέες συμφωνίες συνεργασίας ή προαναφερομένη ελληνική ναυτιλιακή εταιρία θά μπορεί νά προσφέρει τώρα τις υπηρεσίες σέ παγκόσμια βάση.

Διακίνηση σοβιετικών κοντέινερ μέσω Πειραιώς και Καλαμάτας

Θέματα πού σχετίζονται μέ την χρησιμοποίηση του λιμένος Πειραιώς ως διαμετακομιστικού κέντρου έμπορευματοκιβωτίων των πλοίων σοβιετικών ναυτιλιακών εταιριών συζητήθηκαν κατά την διάρκεια συναντήσεως του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη μέ τόν εκπρόσωπο του ύπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας της Σοβιετικής "Ενωσης κ. Schervinsky και εκπροσώπους των σοβιετικών ναυτιλιακών εταιριών «Black Sea Company» και «Transmed»

'Από τό YEN διευκρινίσθηκε ότι ή επίτευξη σχετικής συμφωνίας θά αποτελέσει την άρχή μιός μεγαλύτερης συνεργασίας της 'Ελλάδας και της Σοβιετικής "Ενωσης.

'Υπογραμμίζεται ότι στή συνάντηση παρίστατο και ό πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Καλαμάτας κ. Γιάννης Γιαννόπουλος ό όποιος, παρακολουθεί τό όλο θέμα, δεδομένου ότι προβλέπεται μελλοντική χρησιμοποίηση ως διαμετακομιστικού κέντρου έμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Καλαμάτας, από τις σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Μεταθέσεις λιμενικών

'Από τό 'Υπουργείο ανακοινώθηκαν οί κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών:

- Πλοίαρχος (Τ): Σ. Μπουρλιάκος στό YEN.
- 'Αντιπλοίαρχοι: Ε. Γεωργουλές στή Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, Ν. Κυπριαλάκης στό προξενικό λιμεναρχείο του Μπουένος 'Αϊρες, Ν. Λαγούδης, στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Ρ. Πολυδώρου στό προξενικό λιμεναρχείο 'Αμμώχστου και Γ. Τσιαμπόκαλος στό YEN.
- Πλωτάρχες: Ι. Στεφανάκης στή Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Ι. Μακρής στό προξενικό λιμεναρχείο Παναμά, Χ. Σαμόλης στό YEN και Τ. Χαλκιάς στό προξενικό λιμεναρχείο Λάγος.
- 'Υποπλοίαρχοι: Γρ. Κανελλόπουλος στή Διεύθυνση 'Εκπαιδεύσεως Ναυτικών.
- 'Ανθυποπλοίαρχοι: Χ. Δεληγιάννης στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς και Δ. Μέσσιας στό ύπολιμεναρχείο Καρπάθου.

Τοποθετήσεις Λιμενικών

'Από τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οί κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών:

- ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Κων. Κοκορέτσας στή Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Δημ. Τσίχλης στή Διεύθυνση 'Ασφάλειας Ναυσιπλοίας, 'Ιωάν. Φρουζάνης στό λιμεναρχείο της Κώ και 'Απόστ. Καμαρινάκης στή Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας.
- ΠΛΩΤΑΡΧΕΣ: Κων. Κιργακίτης στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Εύάγγ. Μανδε-



GOTAPOWER SHIPSPARES AND REPAIRS

7-9, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS

TEL: 4128702 - 4115973
FAX: 4129550
TLX: 212041 GOPS GR.

SPARE PARTS FOR JAPANESE AND EUROPEAN:

MAIN ENGINES
DIESEL GENERATORS
TURBOCHARGERS
AIR COMPRESSORS
REFRIG. COMPRESSORS

PURIFIERS
PUMPS
SIMPLEX
ANCHORS
CHAINS

THE POWER YOU NEED

REPAIRS:

— OVERHAULING AND
MAINTENANCE
— RECONDITIONING

MOST COMPETITIVE PRICES AND IMMEDIATE SERVICE AT
THE SUITABLE POSITION OF YOUR VESSEL

λένης στο Γραφείο Εύρεσεως Ναυτικής Έργασίας και Α. Έλευθερίου στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς.

• ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: Δημ. Μπαντιάς στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, Δημόκρ. Τζιρίτης στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Θεόδ. Γκλεζάκος στη Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικών Πλοίων και Σωτ. Ζεϊμπέκης στη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος.

Τό Διεθνές Συνέδριο Έπιμόρφωσης Αλιέων

Ο Έπαινος Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης θα κηρύξει την έναρξη των εργασιών του τριήμερου διεθνούς συνεδρίου Έπιμόρφωσης Αλιέων για τη πρόληψη Έργατικών ατυχημάτων, τό οποίο θα πραγματοποιηθεί στο Εύγενίδειο Ίδρυμα μεταξύ 3 - 5 Δεκεμβρίου.

Η οργάνωση του συνεδρίου ανήκει στο Εύρωπαϊκό Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP) και εισηγήσεις θα άπευθύνουν ο Έπαινος Αιγαίου κ. Γ. Μισσηλίδης, ο άναπλ. Έπαινος Γεωργίας κ. Π. Χατζηνικολάου, ο γεν. γραμματέας του Έπαινου Έργασίας κ. Γ. Στεφάνου και ο πρόεδρος του INMEP κ. Άνδρέας Ποταμιάνος.

Σύστημα V.P.S. στο λιμάνι Πειραιώς

Τό Έπαινος Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ένεκρινε τη διάθεση ποσού 100 έκατομμυρίων δραχμών για την προμήθεια συστήματος «V.P.S.» πού θα ρυθμίζει την κίνηση των πλοίων στην Εύρύτερη περιοχή του λιμένος Πειραιώς.

Ο Έπαινος Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης διευκρίνισε ότι οι διαδικασίες για την άπόκτηση και έγκατάσταση του συστήματος στο λιμάνι του Πειραιώς θα άρχίσουν στίς άρχές του νέου έτους.

Άνασυγκροτήθηκε τό Δ.Σ. των Ναυτικών Πρακτόρων

Ο κ. Κυρ. Άγγελόπουλος εξέλεγε νέος πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων μετά την πρόσφατη εξαφνική παραίτηση του κ. Γεώργ. Λοντόφου. Έπίσης, ο κ. Ήλιος Σταυριανός εξέλεγε νέος γεν. γραμματέας μετά από την εξαφνική επίσης παραίτηση του κ. Κων. Μίχα.

Έτσι τό νέο Δ.Σ. του Συνδέσμου έχει ως έξης: Κυρ. Άγγελόπουλος, πρόεδρος, Χρήστος Τσάμης, αντιπρόεδρος, Γεώργ. Σουριαδάκης, β' αντιπρόεδρος, Ήλιος Σταυριανός, γεν. γραμματέας, Νικ. Χριστουδουλάκης, τμήμα Χαρ. Κουμανιάς, Δημ. Μαργέλης, Βασ. Μάρκου, Γεώργ. Συμιακός και Νικόλ. Ψυλόγλου, σύμβουλοι.

ΜΝΗΜΗ ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΟΝΤΑ ΛΕΜΟΥ

ΣΤΟΝ ΜΕΓΑΛΟ ΑΠΟΝΤΑ

Πέρασε ένας χρόνος από τότε, 3 Δεκεμβρίου 1989, πού μαρκάρισε για την Θάλασσα της Αιώνιότητας, ο Βετεράνος της Ναυτιλίας, ο άξέχαστος Καπετάν Λέων Λεμός.

Τό κενό πού άφησε φάνηκε άίσθητά. Στο πετροκάραβο της Αίγνους δεν βρέθηκε άκόμη καπετάνιος στο Έπος του Αίγνουσιωλάτη, πού νά ενδιαφέρεται και νά πονά για τό νησί.

Στήν Ένωση δεν σαλεύουν πιά τά λιμνάζονα νερά και δεν άκούγεται ή στεντόρεια άτόφια φωνή του, πού τάλεγε έξω από τά δόντια για τό κύρος της Ναυτιλίας και ή Ναυτιλία έχασε τόν Λεοντοδείκτη, πού δειχνε τόν έρχομό του μεγάλου κύματος, έκείνου πού δεν έξαρτάται μόνο από τίς ναυτιλιακές γνώσεις αλλά από την Ποσειδώνια άίσθηση, αυτή πού ξεχωρίζει τόν ναυτιλιακό όρίζοντα στο ταραγμένο Έκεανό της έποχής μας.

Ήταν από τούς τελευταίους μεγάλους βάρδους της παλιάς φρουράς, πού ζωντάνεψαν την ναυτιλία με τούς νόμους της θάλασσας αλλά και την άγάπη τους για τόν ναυτι-

λιακό κόσμο.

Ήταν καινοτόμος, πρωτοπόρος, ιδόρρυθμος, δραματιστής του ναυτικού μεγαλείου. Είχε όράματα, πού ήσαν ύπέρροχα. Άλλα ύλοποιούσε κι άλλα δεν άντεχαν νά προσγειωθούν από ανθρώπινες άδυναμίες, από μικρότερη όπτική γωνία...

Ήταν σαν τά ψηλά βουνά, πώχουνε και βαθείς χάραδρες, ήταν όμως όλύμπιος, μάχιμος, γρανίτης, γεμάτος φλόγα και ανθρωπιά, άκόμη όρθιος μέχρι την τελευταία στιγμή.

Αυτό ήταν τό δίδαγμα του: Έλπίδα για ένα καλύτερο αύριο. Όχι εύχες αλλά προσπάθεια. Σχέδια, όνειρα, όράματα, δράση για την οικουμενική της ναυτιλίας μας.

Αυτή την δημιουργική ναυτιλιακή Μνήμη, πού ίσотеρείται από τη δράση του άξίζει νά έχουμε σαν έρμα στο έλληνικό πλοίο για νά άντέξει στο Παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο και νά συνεχίσει την διαχρονική του πορεία.

N.I.K.

Σέ τρίτο πλοίο του όμίλου Ώνάση τό Wake Equalising Duct

Όπως μάς γνωστοποίησε ο έν Έλλάδι Έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Μπούγιας, ο Ώνάσης προχώρησε στην Τρίτη παραγγελία του συστήματος Wake Equalising Duct για τό πλοίο «Olympic Glow», τό οποίο είναι μάλκ κάρριερ 58.500 τόν. d.w. κατασκευής του 1980.

Στά άλλα δύο άδελφά του πλοία, τό «Kostas Konialidis» και «Olympic Gemini» έχει ήδη τοποθετηθεί τό σύστημα αυτό τό Μάιο και Νοέμβριο 1990 αντίστοιχως.

Ήδη, προσέεται ο κ. Μπούγιας, πάνω από 450 πλοία κάθε είδους, ηλικίας και μεγέθους έχουν τοποθετήσει τό σύστημα αυτό, του οποίου τό κόστος είναι τόσο χαμηλό, ώστε μέ τίς επικρατούσες τιμές καυσίμων σήμερα νά άποσβάζεται έντός ενός έτους.

Λιμενικός σταθμός ιδρύεται στα Καρδάμυλα

Μέ άπόφαση του Έπαινου κ. Άριστ. Παυλίδη ιδρύεται λιμενικός σταθμός στα Καρδάμυλα Χίου για την άποτελεσματικότερη άστυνόμευση της περιοχής πού τελευταία παρουσιάζει άρκετά μεγάλη κίνηση έμπορικών πλοίων και άλιευτικών για παραλαβή τροφοεφοδίων καθώς και σημαντική άύθηση της κινήσεως.

Κοινοφέλες έργο του Ίδρύματος Ώνάση

Στίς 25 Νοεμβρίου, ο πρωθυπουργός κ. Κωνσταντίνος Μητσotάκης θεμελίωσε τό Κωδωνοστάσιο του Καθεδρικού Ναού Άγίας Φωτεινής Νέας Σμύρνης, τό οποίο θα είναι πανομοιότυπο εκείνου της Άγίας Φωτεινής Σμύρνης, τό οποίο καταστράφηκε τό 1922, κατά την Μικρασιατική Καταστροφή.

Τό έργο άνοικοδομείται με χορηγία του Κοινοφελούς Ίδρύματος «Άλέξανδρος Ώνάσης», εις μνήμη Άριστοτέλους, Άλέξανδρου και Χριστίνας Ώνάση.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η «ΣΠΕΤΣΙΩΤΙΚΗ ΗΧΩ»

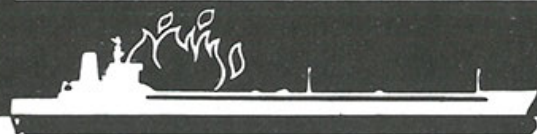
Μέ ενδιαφέροντα άρθρα για την ζωή στίς Σπέτσες κυκλοφόρησε ή τριμηνιαία έκδοση της Ένωσης Σπετσιωτών. Στο τεύχος Σεπτεμβρίου 1990 τό έξώφυλλο κοσμεί φωτογραφία παραδοσιακού άμαξά, ένώ στα περιεχόμενα περιλαμβάνονται άρθρο για την ναυμαχία των Σπετσών, βιβλιοκριτικές, παρουσιάσεις της κοινωνικής δραστηριότητας στο νησί και άναφορές στα προβλήματα των κατοίκων αλλά και των ναυτικών καθώς και οι τελευταίες δραστηριότητες της Ένωσης Σπετσιωτών.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΖΕΡΒΟΣ	Παναμαϊκή	9.123	1981	Ανέφερε ζημιές στην προπέλλα και στον πυθμένα στην Τσιμπότε στις 26/10.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	Έλληνική	500	1970	Κατά τη διάρκεια χειρισμών στο Κερασίφι συγκρούστηκε με το φορτηγό «Σωτήριος» στις 21/11.
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	Έλληνική	3.990	1967	Κατά τον απόπλου από την Έλεουσινά, στις 20/11, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Κασίρ Καλκαβάν» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ	Αγ. Βικεντίου	1.359	1966	Προσάραξε στην Άλεμπρο Σάντς στις 21/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ	Κυπριακή	5.644	1968	Κατά το ταξίδι Ταλλίν για Κούβα, προσέκρουσε σε τοίχο δεξαμενής στο Χολτενάου στις 18/11.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	Έλληνική	25.003	1968	Κατά το ταξίδι Ρόττερνταμ για Πόρτο Άλέγκρε υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 2/11.
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	Έλληνική	32.624	1973	Επιθεωρήθηκε στο Ρόττερνταμ συνεπεία σοβαρών ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη λόγω κακοκαιρίας στις 10-13/11.
ΕΡΑΤΙΝΙ	Μάλτας	14.569	1968	Κατά την εκφόρτωση σιτηρών στην Κούλνα, στις 12/11 υπέστη ζημιές σε γερανό.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	Έλληνική	25.120	1968	Υπέστη ζημιές σε γερανό καταστρώματος στην Πόντα Ντελγκάντα στις 23/10.
ΜΑΡΙΑ	Έλληνική	29.761	1981	Κατά τον απόπλου από τη Σεβίλλη, στις 7/11, συγκρούστηκε με το φορτηγό «St. Jakob».
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ	Κυπριακή	16.623	1971	Κατά το ταξίδι Μοσταγκανέμ για Κάρντιφ προσέκρουσε σε σηματοδύρα σε θέση 51.21.85B, 03.15.9 Δ στις 23/11.
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	Έλληνική	35.490	1985	Υπέστη ζημιές στον ιστό του ραντάρ και στα όργανα ναυσιπλοΐας λόγω κακοκαιρίας στο Ρίτσαρντς Μπαϊν στις 23/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΤΤΙΚΗ	Έλληνική	967	1971	Προσάραξε στο Βόλο στις 21/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού χωρίς να σημειωθεί διαρροή φορτίου.
ΚΑΡΙΜΠΟΥ	Έλληνική	33.914	1974	Επιθεωρήθηκε στο Πέρασμα συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη στις 17/11.
ΦΑΕΘΩΝ	Παναμαϊκή	1.954	1974	Κατά το ταξίδι Όραν για Σεβίλλη υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 30/10 και ρυμουλκήθηκε στην Καρταγένα για επιθεώρηση.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNILOUDI» BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Άργά αλλά σταθερά η ναυλαγορά ξηρού φορτίου δείχνει σημεία βελτίωσης, με αύξη- μένη κινητικότητα φορτίων και άνοδική τά- ση των ναύλων τόσο στη πλευρά του Ειρηνι- κού, όσο και στον Ατλαντικό.

Η τελευταία γνωστή ναύλωση για μετα- φορά 52.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία στά δολ. 24 και η αντίστοιχη προς Ρότερνταμ στά δολ. 13,45 με ήμερο- μνίες φόρτωσης στά μέσα Δεκεμβρίου, ά- ναμφίβολα υποδηλώνουν σταθερότητα και έρχονται να συμπληρώσουν τις φήμες για έ- πικείμενες νέες αγορές των Σοβιετικών.

Βελτίωση διαπιστώσαμε και στη διακίνη- ση σιδηρομεταλλεύματος και γαιάνθρακα, έ- νω αρκετά υπήρξαν και τά φορτία ζάχαρης με ποικιλία τόπων φορτώσεως και προορι- σμού σέ σταθερά άνοδικούς ναύλους.

Αποτολμώντας μία πρόβλεψη για τό άμέ- σως προσεχές δίμηνο δεν θεωρούμε παρά- τολμο νά ισχυρισθούμε ότι οι συνθήκες άπα- σχόλησης θά συνεχίζουν νά βελτιώνονται ύ- περ του πλοίου.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις κα- τά κατηγορία φορτίων:

ΣΙΤΗΡΑ:

- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Λισσαβώνα, δολ. 17,50.
- 54.000 τον. Νόρφολκ για Ιαπωνία, δολ. 23,50.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24.
- 40.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 15,50.
- 29.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Γιουγκοσ- λαυία, δολ. 21,55.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ

- 150.000 τον. Τουμπαράο για Βακάρ, δολ. 8,65.
- 120.000 τον. Νάρβικ για Ροστόκ, δολ. 3,10.
- 120.000 τον. Σεπετίμπα τέρμιναλ για Φός, δολ. 7,15.
- 90.000 τον. Τουμπαράο για Γκιζόν, δολ. 7,75.
- 60.000 τον. Σέβεν Αϊλαντ για Μόμπιλ, δολ. 4,45.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:

- 125.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Ρένταρ, δολ. 12,95.
- 120.000 τον. Κουήνσλαντ για Ιαπωνία, δολ. 5,75.
- 120.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Φός, δολ. 6,80.
- 115.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρότερνταμ, δολ. 6,75.

ΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΑ:

- 45.000 τον. βωξίτη Τρομπέτας για Κόρ- πους Κρίστι, δολ. 11.
- 26.000 τον. άλουμίνας Ρόκυ Πόιντ για Φλάσσινγκ, δολ. 20.
- 14.700 τον. ζάχαρη Κουήνσλαντ για Σιγ- καπούρη, δολ. 16.
- 12.000 τον. ζάχαρη Μαπούτο για Κίνα, δολ. 30.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σέ αισθητά άνώτερα έπίπεδα οι τελευ- ταίες γνωσθείσες χρονοναυλώσεις του ύπό άνασκόπηση δεκαπενθήμερου.

Στά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς παρατη- ρήθηκε έλλειψη πλοίων ικανοποιητικών προ- διαγραφών για παράδοση τό πρώτο δεκα- πενήτερο του Δεκεμβρίου και οι συνομολο- γηθείσες πράξεις μαρτυρούν άνοδική εξέλι- ξη των ναύλων.

Χαρακτηριστικά στον Ατλαντικό πλοίο 65.000 τον. d.w. πληρώθηκε δολ. 11.250 την ήμερα, πλέον άμοιβής δολ. 250.000 για πλοίο υπό έρμα, ένώ στην Απώ Ανατολή τό κυκλι- κό ταξίδι πάναμαξ μπάλκερ πληρώθηκε άνω των δολ. 9.000 την ήμερα.

Στή Μεσόγειο ένα μπάλκ κάρριερ 36.400 τον. d.w. από Πειραιά μέσω της Μαύρης Θά- λασσας για Απώ Ανατολή έφθασε τά δολ. 9.700 την ήμερα, ένώ συνεχίζεται η ζήτηση πλοίων 15-17.000 τον. d.w. της Sealift Com- mand για μεταφορές προς την εύαίσθητη περιοχή του Περσοαραβικού Κόλπου.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 81.500 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα, κυκλι- κό ταξίδι Αλάσκας, δολ. 9.200.
- 72.100 τον. d.w. από Λισσαβώνα μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 11.750.
- 65.000 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό

ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.500.

- 53.000 τον. d.w. από Βορ. Εύρωπη για Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 10.650.
 - 37.600 τον. d.w. από Σιγκαπούρη για Α- νατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 5.000.
 - 32.800 τον. d.w. από Σιγκαπούρη για Έ- ρυθρά Θάλασσα, δολ. 5.400.
 - 14.700 τον. d.w. από Ανατολ. άκτή Βορ. Αμερικής για Αραβικό Κόλπο, δολ. 7.950
- τήν ήμερα, πλέον δολ. 215.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σταδιακή βελτίωση της ναυλαγοράς δεξα- μενοπλοίων κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμε- ρο του Νοεμβρίου, καθώς οι προοπτικές έκ- κρήξεως στο χώρο του Περσικού Κόλπου φαίνονται μειωμένες τουλάχιστον μέχρι τις άρχές του νέου χρόνου.

Στόν Αραβικό Κόλπο η ζήτηση μεγάλων φορτίων έγινε έμφανής και οι ναύλοι των VLCC διατηρήθηκαν στά ικανοποιητικά έπί- πεδα του WS 70-75 για προορισμούς προς Ανατολάς, ένώ για Εύρωπη και Ηνωμένες Πολιτείες τά έπίπεδα κυμάνθηκαν περί τά WS 60.

Στό χώρο της Μεσογείου, η ύπαρξη κα- κών καιρικών συνθηκών σέ συνδυασμό με τήν έλλειψη άνοικτών πλοίων για άμεσες φορτώσεις δημιούργησαν συνθήκες ύψηλης ζήτησης και όδήγησαν τούς ναύλους στά WS 185 για τά πλοία μεγέθους 50 - 60.000 τον. d.w. και WS 140 για μεγέθους 80.000 τον. d.w. Λιγότερο δραστήρια η αγορά της Δυτικής Αφρικής, έδωσε δείγματα έλαφράς στασιμότητας και οι ναύλοι από τη περιοχή κυμάνθηκαν περί τά WS 90-97.

Στή Καραϊβική οι ναύλοι διατηρήθηκαν περί τά WS 140 για τά συνήθη φορτία των 70.000 τον. d.w., ένώ τά πρόντακ κάρριερς συνέχισαν νά επιτυγχάνουν ύψηλούς ναύ- λους άνω των WS 400 για φορτία 30.000 τόν- νων.

Πρίν παραθέσουμε όρισμένες χαρακτη- ριστικές ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων της τε- λευταίας εβδομάδας του Νοεμβρίου, θά έπι- σημάνουμε στους άναγνώστες μας τήν έπι- κείμενη από τό Νέο Έτος, αύξηση κατά 12- 15% της κλίμακας Worldscale για νά άντι-

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

σταθμισθεί εν μέρει ή άνοδος των λιμενικών εξόδων και του κόστους των καυσίμων.

Χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 270.000 τον. από Άραβικό Κόλπο για Δύση, WS 60.
- 246.000 τον. από Άραβικό Κόλπο για Ίαπωνία, WS 71,5.
- 220.000 τον. από Άραβικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 79,5.
- 135.000 τον. από Αίγυπτο για Ίταλία, WS 100.
- 121.000 τον. από Έρυθρά Θάλασσα για Ίταλία, WS 115.

- 100.000 τον. από Αίγυπτο για ΗΠΑ, WS 105.
- 80.000 τον. από Λιβύη για Ίταλία, WS 127,5.
- 70.000 τον. από Καραϊβική για Βορ. Ευρώπη, WS 135.
- 65.000 τον. μεταξύ λιμένων Βρετανίας, WS 167,5.
- 65.000 τον. από Βρετανία για Δυτ. Γερμανία, WS 185.
- 32.000 τον. καθαρά από Σαουδ. Άραβία για Περσία, WS 320.
- 29.000 τον. καθαρά από Καραϊβική για Βραζιλία, WS 435.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Νάρβικ 120.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3,10, 6 ημέρες, Νοεμβρίου 20-30.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Τουμπαράο 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 7,75 φίο, 7 ημέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ίαπωνία, δολ. 23 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρίου 24-30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: Τρομπέττας 45.000 τον. βωξίτη Κόρπους Κρίστι, δολ. 495.000 κατ' άποκοπή φίο, 7 ημέρες, Νοεμβρίου 20-23.

ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ 28.000 τον. γεννήματα Μαλαισία, δολ. 32,25 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβριο.

ΜΑΡΙΑ Μ.: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 18 φίο, 5 ημέρες/ 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. περίπου σιτηρά Άκαμπα, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/ 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, έπασφάλιστρο κινδύνων πολέμου.

ΠΕΛΑΓΟΣ: Χάλλ 20.000 τον. γεννήματα Άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 17,50 φίο, 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. γεννήματα Λισαβώνα, δολ. 11,59 φίο, 10 ημέρες, Νοεμβρίου 27 — Δεκεμβρίου 5.

ΕΛΠΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα δολ. 23,25 φίο, 10.000/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 24-29.

ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ: Κόλπο ΗΠΑ 40.000 τον. γεννήματα Ίσπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 620.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 1-10.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: Νιουκάστλ NSW 60.000 τον.

γαϊάνθρακες Σιγκαντίνγκ δολ. 8,75 φίο.

ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ: Σαϊντ Λόρενες 23.000 τον. περίπου σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 16,25 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 4-10.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ: Τουμπαράο 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Βακάρ, δολ. 8,65 φίο, 3 ημέρες/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 1-15.

ΕΛΠΙΔΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα Άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 7,75 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΤΟΒΕΡ: Γκέντ ή Άμβέρσα 20.000 τον. κριθής σέ σάκκους δύο λιμάνια Λιβύης, δολ. 25,50, 3.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 22.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Πουέρτο Μπολιβάρ 115.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,75 φίο 40.000 /20.000 τον. φορτοεκφόρτωση μέσα Δεκεμβρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ: 27.470 τον. d.w. του 1975, παράδοση Λίβερπουλ άμεση, έπαναπαράδοση Ίνδία, δολ. 8.300 την ήμερα.

ΑΛΜΑΣ: 17.870 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βραζιλία, έπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 6.000 την ήμερα.

ΣΗ ΤΑΊΓΚΕΡ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι μέσω κάτω Βαλτικής με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ίαπωνία, δολ. 6.950 την ήμερα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΎ: 64.380 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ίαπωνία Νοεμβρίου 20-25, κυκλικό ταξίδι Αυστραλία, δολ. 9.000 την ήμερα.

ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: 38.400 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ίαπωνία, δολ. 9.500 την ήμερα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. d.w. του 1987 παράδοση Βορ. Κίνα άμεση, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτής Κίνας με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 8.800 την ήμερα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 54.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σαϊντ Λόρενες Δεκεμβρίου 1-15, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 5.950 την ήμερα, πλέον δολ. 97.500 για πλού υπό έρμα.

ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ: 26.670 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 7.400 την ήμερα.

ΑΓΙΑΣΟΣ: 65.160 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Νοεμβρίου 25-30, ταξίδι μέσω Ίνδίας με έπαναπαράδοση Ίαπωνία, δολ. 9.000 την ήμερα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: 61.350 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βραζιλία τέλη Νοεμβρίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ίαπωνία, δολ. 11.750 την ήμερα, πλέον δολ. 225.00 για πλού υπό έρμα.

ΜΑΝΑ: 52.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γκέντ Νοεμβρίου 25-29, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ίαπωνία, δολ. 10.650 την ήμερα.

ΜΑΡΙΛΟΥ II: 61.130 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γκέντ άμεση, ταξίδι μέσω Καμσάρ με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.600 την ήμερα.

ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, έπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 5.000 την ήμερα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: 61.350 τον. d.w. του 1989, παράδοση Ίαπωνία Δεκεμβρίου 5-10, δύο κυκλικά ταξίδια Βορ. Χαττέρας/ Κόλπου ΗΠΑ, δολ. 9.000 την ήμερα.

ΜΑΡΙΝΕΡ: 15.126 τον. d.w. του 1970, παράδοση Άνατολ. άκτή ΗΠΑ Νοεμβρίου 20 — Δεκεμβρίου 4, έπαναπαράδοση Μέση Άνατολή με όψιόν δύο επιπλέον άσφάλεια πολεμικών κινδύνων για λογαριασμό των ναυλωτών.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 64.800 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ίαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Βόρειοι Ειρηνικοί, δολ. 7.750 την ήμερα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 72.750 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο Άφρική άμεση, έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 9.500 την ήμερα, πλέον δολ. 215.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ: 15.925 τον. d.w. του 1972, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο τέλη Νοεμβρίου 20 - Δεκεμβρίου 9, ταξίδι 3-4 έβδομάδων με έπαναπαράδοση Περσικό Κόλπο ή Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 8.500 την ήμερα με έπασφάλιστρο κινδύνων πολέμου για λογαριασμό του ναυλωτή και όψιόν για επιπλέον δύο κυκλικά ταξίδια.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ: 18.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα/ Άμβούργο τέλη Νοεμβρίου, έπαναπαράδοση Περσικό Κόλπο / Έρυθρά, δολ. 9.000 την ήμερα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) — ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521112 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

TELEX: 21-2557/8/9 SNEA GR — FAX: (01) 4180427/4186344

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ · ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

NINI: 32.800 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 5.400 την ημέρα.

ΠΗΤΕΡ Λ.: 63.880 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία Νοεμβρίου 25, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.575 την ημέρα.

ΒΕΝΕΤΙΚΟ: 18.400 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Ιράν, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΑΜΦΙΟΝ: 16.875 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Ινδία, δολ. 7.400 την ημέρα.

ΘΑΛΕΙΑ: 64.135 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.100 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Δυτικής Αυστραλίας, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΓΚΟΥΝΤΠΑΛ: 38.300 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ειρηνικό τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

με έπασφάλιστρα κινδύνων πολέμου για λογαριασμό του ναυλωτή.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΣ: 42.964 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Λεϊθ Δεκεμβρίου 3-7, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 61.630 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Δεκεμβρίου 8-13, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.350 την ημέρα, πλέον δολ. 245.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 72.000 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II: 33.500 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Ινδία, επαναπαράδοση Περσικό Κόλπο, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.300 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Α-νατολ. άκτή ΗΠΑ Νοέμβριο, δύο ταξίδια Ατλαντικού, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 135.000.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ: 42.180 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Βορ. Ιαπωνία τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ιαπωνία τέλη Νοεμβρίου, ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ: Ινδονησία 80.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 110, Νοεμβρίου 24.

ΕΚΟΥΕ'Ι'ΤΟΡ: Ζουεϊτίνα 107.000 τόν. Ιταλία, WS 100, Νοεμβρίου 23.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Λά Σκχρίρα 75.000 τόν. Λαβέρα, WS 137,5, Νοεμβρίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Λά Κορούνα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ταγκακόνα, WS 197,5, Νοεμβρίου 22.

ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Περσικό Κόλπο 28.500 τόν. καθαρά Δυτική άκτή Ινδίας, WS 299, Νοεμβρίου 22.

ΣΙΕΝΝΑ: Μπαχρέιν 33.000 τόν. καθαρά Σουμπίκ Μπαϊ, WS 369, Νοεμβρίου 23.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 30.000 τόν. καθαρά Αργεντινή, WS 349, Δεκεμβρίου 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Σιντί Κερίρ 80.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Δεκεμβρίου 4.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Περσικό Κόλπο 100.000 τόν. Σάινες, WS 105, Δεκεμβρίου 5.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 74.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 140, Νοεμβρίου 26.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Λά Σκχρίρα 75.000 τόν. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 137,5, Νοεμβρίου 26.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 39.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 290, Νοεμβρίου 25.

ΧΙΟΣ: Άκτή Ατλαντικού ΗΠΑ 32.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 320, Νοέμβριο.

ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ: Ράς Τανούρα 225.000 τόν. Μπατάου, WS 64,5, Νοεμβρίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. Δυτικές όψεις, WS 60, Νοέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ: Περσικό Κόλπο 400.000 τόν. Δυτικές όψεις, WS 50, Νοέμβριο.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 245.000 τόν. Ταϊβάν, WS 69, Νοέμβριο.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικό Κόλπο 450.000 τόν. Άϊν Σούκχνα, WS 50, Νοέμβριο.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. Αφρική 125.000 τόν. Ισπανία, WS 97,5, Νοεμβρίου 28.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Λιβύη 80.000 τόν. Μεσόγειο, WS 117,5, Νοέμβριο.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Ράς Τανούρα 94.000 τόν. Σιράχα, WS 97,5, Δεκεμβρίου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Κοβένας 70.000 τόν. Γιαμπακόνα, WS 157,5, Νοεμβρίου 29.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Λιβύη 80.000 τόν. Μεσόγειο, WS 125, Νοεμβρίου 23.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊβική 27.000 τόν. καθαρά Άκτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 425, Δεκεμβρίου 1.

ΜΑΘΡΑΚΙ: Μπροφίρντεν 25.000 τόν. μέρος φορτίου Τάμεση, WS 310, τέλη Νοεμβρίου.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Άρζου 75.000 τόν. Φός, WS 135, Νοεμβρίου 21.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Περσικό Κόλπο 29.000 τόν. καθαρά Ιαπωνία, WS 350, Νοέμβριο.

ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 265.000 τόν. Γαλλία, WS 52,5, Νοέμβριο.

ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 62,5, Νοέμβριο.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Σιντί Κερίρ 86.000 τόν. Λαβέρα, WS 120, Νοεμβρίου 20.

ΝΙΚΟΛΑΣ: Δυτική Αφρική 105.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 110, Νοεμβρίου 22.

ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Μαύρη Θάλασσα 24.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου Λίβανος, WS 325, Νοέμβριο.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Καστιλόν 28.900 τόν. καθαρά Γκάετα, WS 282,5, Νοεμβρίου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 105, Νοεμβρίου 8.

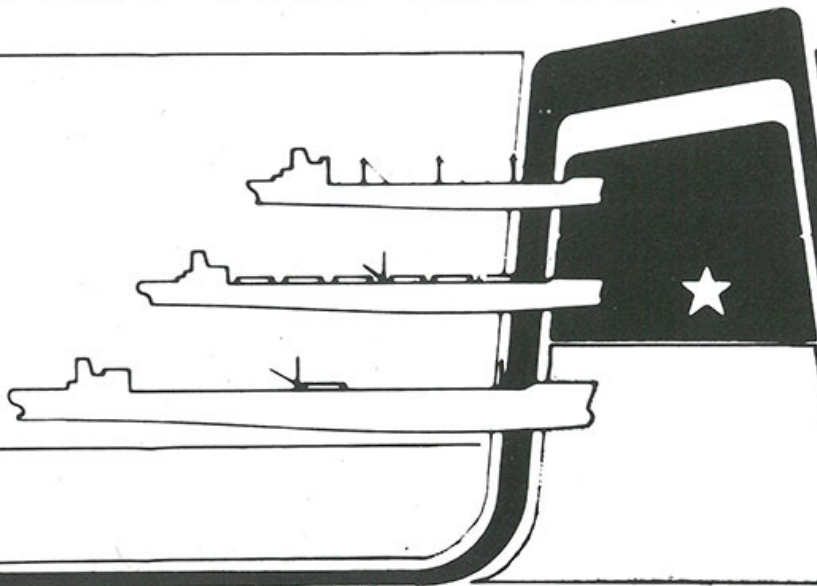
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Άρζου 76.000 τόν. Αύγουστα, WS 127,5, Νοεμβρίου 17.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Έρυθρά Θάλασσα 35.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, δολ. 450.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρίου 15.

ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊβική 28.500 τόν. καθαρά Άκτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 450, Νοεμβρίου 16.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. Πόρτλαντ, WS 145, Νοεμβρίου 12.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



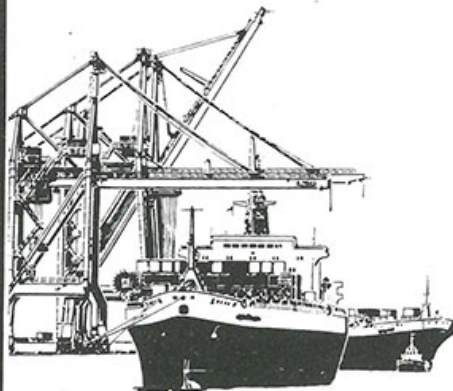
ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

NAFTIKA CHRONIKA



COMMUNITY SHIPPING

The European Parliament in Strasbourg seems to be keener than the Commission on the subject of the communal state of Europe's merchant fleet.

Before granting its approval, however, the Parliament introduced a mass of amendments to be debated and it is doubtful whether they will finally be accepted by the Transport Ministers of the twelve.

On this point, the Parliament extended the application of the register with the following additions: The obligation for ships flying one of the 12 EC flags to fly the European flag as well. It imposed Community measures on all seamen and the requirement that ships carrying passengers be manned by EC crews only. It also set the condition that ships flying the Community flag be subject to equal taxation, on payment of which they were exempted from paying any other national tax. It provided for an exemption from this tax for six years for ships built within the EC.

On the Commission's second proposal concerning the application of the term «shipowners» the Parliament extended its definition to include in general all those who provide services and not only those who carry passengers and cargo.

Finally, on the Commission's proposal for the free provision of maritime services within the Community, the Parliament added an amendment by which the Commission can defer permission to provide such services in certain geographic areas in the event of a serious breach in the free availability of supply and demand.

DARK CLOUDS AHEAD

Greek shipping has successfully weathered this last, long crisis, because the lessons of past recessions and their consequences have been well learnt. And in the good years that followed, most owners showed commendable self-restraint and carefully avoided dangerous commitments.

One could say, without exaggeration, that this success can be attributed to the individualism that is a prime characteristic of the Greek race. Each owner went his own way, tackled his problems all on his own and resisted the temptation of buying expensive ships when the market took an upturn. This time, he did better than his Norwegian colleagues who seem to have put their foot in it.

But dark clouds seem to be gathering on the horizon. It is not only the crisis in the Gulf that is creating an oppressive atmosphere. There are the developments in the eastern countries and the economic crisis they are undergoing, not to speak of the sad state of the Third World countries which appears to be

endemic.

The outlook for the whole world does not seem to be very bright and neither is it for shipping, which has to face other problems as well. Such things as the common EC shipping policy, tendencies towards protectionism and the sword of Damocles hoisted over it by American legislators on the subject of sea pollution.

This time we are not facing a crisis that will pass. We are facing particularly serious problems which can prove decisive for the future of Greek shipping. This leads us to two choices:

First to act collectively in making whatever decisions are needed to meet these problems and secondly, to make the best use of the wisest and most experienced among us.

These, in our humble opinion, are the two choices that Greek shipping must make and the opportunity for them will present itself at the next general meeting of the Shipowners' Union when a new board is to be elected.

THE LUXEMBOURG FLAG

The Luxembourg parliament has finally decided to allow a ship's register for Luxembourg which is to come into force one month after the relative law has been passed.

Since this register will be open to all ships, those who will take advantage of it first are the Belgians for whom it will become a second register for part of their fleet. It has already been made known that CMB will transfer 14 ships to the Luxembourg register since its other 47 ships fly different flags.

Among the advantages of the Grand Duchy's register is the fact that Belgian seamen will be able to be employed on better terms, both with regard to the amount of wages and social security contributions. It is estimated that a Luxembourg ship's manning costs will be 25% less than those of a Belgian ship. Another advantage is that the subsidies Belgium pays for newbuildings hoisting the Belgian flag will also be given to Luxembourg-flag ships.

THE DISSATISFIED...

At the end of 1989 a decision handed down by a Swedish labour court with regard to the crew of the Cypriot ship «Britannia» forbade the Swedish seamen's union from acting in solidarity with the crews of foreign ships flying flags of convenience, regardless whether the relations between crew and ship were governed by a collective agreement and re-

gardless of its terms or the conditions under which it was concluded.

This was naturally hailed as a victory for convenience flags and a blow to the ITF's campaign against such flags. However, the decision seems to have had repercussions beyond the shipping world. It caused the other unions in Sweden to rise up in protest against any suppression of boycotts. As a result, the Swedish government will shortly propose an amendment to the current law so that boycotts against a convenience flag ship in support of its crew cannot be banned, thus reversing the labour court's decision.

As might be expected, the announcement of this development was not welcomed by the shipping world in Sweden and its feelings were expressed by the director of the shipowners' association with the words: «the least that can be said is that we are not at all pleased».

...AND THE SATISFIED

Unlike their Swedish colleagues, Norwegian shipowners should be satisfied, since the Fred Olsen company won its case against the Norwegian seamen's union NSU over the Filipino crew of the liner «Black Prince».

What happened was that the Olsen company has signed an agreement with NSU for the employment of Filipinos on the «Black Prince». The union, however, claimed the agreement was valid only for voyages outside Scandinavian waters and was therefore invalid when the «Black Prince» was chartered to NIS

and sailed between Goteborg and Copenhagen. On the strength of this claim, the Norwegian and Danish unions boycotted the «Black Prince» and the law suit that followed asked the Oslo labour court to decide whether a ship chartered to NIS and serving Scandinavian

ports could employ non-Scandinavian crewmen. The labour court said «yes» and rejected the union claim. Thus, the «Black Prince» will be able to continue its voyages with Filipinos among its crew.

world's shipbroking and marine insurance, British banks handle 50% of world shipping transactions and that the British register covers more than a quarter of world tonnage.

INTERCARGO IN TOKYO

The Executive Committee of the International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) met in Tokyo in November under the chairmanship of Dr. Frank Chao, president of Wah Kwong Shipping & Investment Co. Ltd. Speaking after the meeting Dr. Chao commented: «We decided to meet for the first time as a Committee in Tokyo when five major Japanese Groups joined the Association last summer. It was both to honour them and to demonstrate the importance we attach to strong representation from Japanese shipowners as well as others from the Far East. We have made substantial strides this year and we now have members from 21 nations who between them control some 60 million tons deadweight of dry bulk shipping.

Aside from this, the meeting comes at a very crucial time for many sectors of shipping especially bulk shipping. The downturn in the world economy with recession being experienced in many parts coupled with uncertainty as a result of the Gulf situation means that no one can look with confidence to the future. «It remains very important» continued Dr. Chao, «that shipowners keep a cool head at this time and don't take steps which might lead to a return to the imbalance from which the industry has only recently emerged».

Commenting on other issues discussed, the Associations' Vice Chairman Spyros Polemis said that among many of importance, the U.S. Oil Pollution Legislation and related developments stood out. «The issue» he said «is not one for tanker owners alone but for the dry bulk sector also, indeed all vessels which trade to or from the United States. It was again a case of the United States setting unilateral standards which breached international agreements and which the U.S. itself had taken such a leading role in drafting as the C.L.C.

Protocols. The effect at both Federal and State level was to set limits of liability which if not unlimited, in all case meant that the risks were uninsurable. Equally disastrous was the precedent set for other countries. This could well mean that tankers would no longer risk going to the United States and that trade to and from that country would be severely imperilled».

Other issues discussed included developments in UNCTAD and GATT, trends within the European Community and practical difficulties faced in other countries, Hull insurance, and labour law developments in Sweden which has wide implications.

BRITAIN'S MERCHANT FLEET

In spite of the continuous decline of Britain's merchant fleet, the General Council of British Shipping, which represents the country's shipowners, believes that British shipping is in a good position to take advantage of the development of world trade. In a report on the subject it refers to the main points to be aimed at which are: simplification of the terms for chartering or time-chartering bare-boat ships, simplification of the rules for signing on officers, extending the freedom of cabotage and improving the standards of training.

In order to attract the interest of public opinion and attracting more youngsters to careers at sea, the GCBS decided to organise a «Merchant Navy Month» with ships on display in 15 British ports from Aberdeen to Plymouth. A brochure was also published and distributed to inform the public on the significance of the country's merchant fleet and its contribution to the national economy. The brochure also notes that in the next ten years, 15,000 new ships will be built, totalling 350 million dwt. And that London handles 50% of the

AGENCY FEES

The Federation which includes the unions of shipping agents and brokers in 26 countries has appealed for a change in the current method of calculating agency fees and commissions.

The recent congress of the Federation which was held in Stockholm, unanimously decided that the present system is obsolete and inconclusive. At the same time, it expressed its anxiety for the future of the agents of regular liners since the present situation cannot guarantee their survival. It is therefore necessary to replace the present system with a new one, after due study and research.

Agents of regular lines, and container lines in particular, and shipowners as well make so little out of them now that a change is imperative before the situation worsens, as it probably will.

OFFSHORE BUNKERING STATION IN ADEN

The Greek shipping group «Intermarine» is starting next month an offshore bunkering station in Aden, capable to supply any type of vessel with fuel and diesel oil.

With the help of a 30,000 d.w.t. feeder tanker and two smaller supply vessels the new bunkering station shall be able to cope with the supply of approximately 70,000 tons per month, boosting considerably the revenues of the Yemen Port Authority, by providing bunkering services for vessels too large to enter Aden harbour, while reducing fuel costs for vessels by avoiding their need to enter in the harbour.

In addition to the bunkering station, «Intermarine» signed another agreement with the Aden based «National Dockyards Co» to set up underwater cleaning station in the port, which is also expected to start operation in January 1991.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

SHIPBUILDING IN JAPAN

Between April and August, the Japanese Ministry of Transport has issued 149 shipbuilding permits for a total of 4,839,259 grt. More specifically, the permits were for 12 ships totalling 465,940 grt. for account of Japanese owners and for 137 ships totalling 4,373,319 grt. for export. These figures represent a 21% increase over the previous year's totals.

In August, permits were issued for 27 ships. The 4 destined for Japanese owners consist of 1 bulk carrier, 1 tanker, 1 LPG carrier and 1 mixed passenger ship. The 23 permits concerning ships for export consist of 4 bulk carriers, 1 lumber carrier, 3 cargo ships, 5 reefers, 4 tankers, 5 LPG carriers and 1 oil products carrier. All payments on delivery will be made in yen.

On its side, the Ship Exporters' Association announced that between April and August it received orders for 106 ships totalling 5,176,040 grt. while delivering 46 ships totalling 1,457,969 grt. during the same period.

The difference in the figures released by the Ministry of Transport and the Ex-

port Association is attributed to the fact that the permits are issued a few months after contracts have been signed and also to the fact that the Ministry releases figures only for ships of more than 2,500 grt. while the Association's figures contain ships of more than 500 grt.

NEW CHAIRMAN FOR GREEK COMMITTEE OF GERMANISCHER LLOYD'S

During the 1990 annual meeting of Germanischer Lloyd's Greek Committee at the Yacht Club of Greece in Piraeus on 23 October 1990, Mr Nicholas G. Moundreas, Director of Good Faith Shipping Co. S.A. was elected Committee Chairman.

Mr. John B. Goulondris, the parting chairman, was appointed Honorary Committee Chairman in recognition of his services to the Committee whose Chairman he was since its foundation in 1978.

Addressing the meeting, Germanischer Lloyd's Executive Board Member Hermann C. Helms thanked Mr. Goulondris for his tireless work on the Committee and expressed his gratitude and

good wishes to the incoming Chairman. Mr Helms also welcomed three new members to the Greek Committee:

Mr Fotis C. Georgopoulos of Akra Shipping Company Ltd, Mr. Anthony Mavarakakis of Mayamar Marine Enterprises and Mr. Dimitrios A. Sficas of Dalnave Nav. Inc., who will replace Mr. Nicholas D. Epiphaniades, Mr. Kyriakos Frangoulis, Mr. John Mavarakakis and Mr. Constantin Tavridakis who are leaving the Committee.

KEPPEL SHIPYARDS OPEN YARD AT MADRAS HARBOUR

Chokhani Shipyard is a joint venture between Chokhani International Ltd, a public limited company based in New Delhi, and Keppel Corporation Ltd, a Singapore based multinational conglomerate.

Chokhani Shipyard utilises a water area of nearly 52,000 square floating docks of 14,000 tonnes and 2,400 tonnes lifting capacity respectively, are now based in the port, capable of servicing vessels of up to 40,000 tonnes deadweight.



MEDOV FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



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

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

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.

Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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 αοιδιμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φώς 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.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ANNOUNCEMENT

In January 1991, «Naftika Chronika» celebrates its 60th anniversary.

For sixty years it has constituted a dynamic presence in Greek shipping and made a positive contribution to its great achievements.

Under the guiding hand and imposing personality of its founder, the late mentor of the Greek shipping family, Dimitrios Cottakis. Naftika Chronika has reported on Greek shipping from its first tentative steps during the prewar period, through the struggle for freedom with its countless victims and finally during the postwar years which marked its spectacular growth.

The journal's 56 bulky annual volumes are full of this rich material and, indeed, the maritime epic of our country is contained in the 70,000 pages and 1,350 issues of «Naftika Chronika».

We who continue the work of the Journal's great and inimitable founder, Dimitrios Cottakis, together with a team of select contributors, have decided to epitomise the contents of the journal's sixty years, reflecting the course and development of the Greek shipping world, in one single, large and high-quality volume — a high class publication which will not only be an anthology of the parallel lives of Greek shipping and «Naftika Chronika», but a valuable reference book for anyone who wishes to study the history of Greek shipping and also a guide for those actively engaged in shipping today.

The book will also contain a detailed English supplement so that non-Greek speaking friends and associates of the Greek shipping family can appreciate its contents.

«NAFTIKA CHRONIKA»



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άναχωρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I. (δ.)	70	999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ 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 ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	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 ΣΑΕΣ	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 ΧΑΠΠΙΝΕΣ	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 Κέμπλα 13/10	
α. Άντλως 4/10	
μεσογειακής μεταφορές	
δ. Σουέζ 16/10	
ε. Φρεντερίσια 12/10	
δ. Κων/πολη 8/10	
δ. Παναμά 9/10	
δ. Ντόβερ 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. Σετουμπάλ 4/10	
προς Τουμπάρδο 23/9	
προς Τρίπολη 23/9	
α. Μαρονάλ 7/10	
προς Κίνα 24/9	
ε. Πειραιά 14/10	
ε. Φουκουγιάμα 9/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 16/10	
μεσογειακής μεταφορές	
ε. Νιούπορτ 18/10	
ε. Πάχη 9/9	
προς Λαττάκια 30/9	
ε. Πειραιά 8/10	
ε. Άμβουργο 18/10	
προς Ρουέν 24/9	
ε. Πειραιά 29/4	
προς Πειραιά 30/9	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Λίβεροπουλ 7/10	
προς Δακάρ 30/9	
α. Μπουναβεντούρα 8/10	
στην Ίντσον 11/10	
δ. Παναμά 22/9	
ε. Μανίλα 8/8	
α. Σαντάντερ 7/10	
ε. Πειραιά 18/10	
ε. Ίμινγκχαμ 11/10	
α. Γιούροπερτ 19/10	
ε. Φός 17/10	
ε. Κόμπε 12/10	
α. Σιγκαπούρη 12/10	
προς Μπαγκκόκ 16/9	

προς Ίράν 25/7	
α. Χόγκ Κόγκ 18/10	
ε. Μπιλμπάο 14/10	
ε. Ντάρμπαν 13/10	
προς Ουλσάν 23/9	
α. Σουέζ 16/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 19/10	
προς Ματάνζας 30/9	
προς Ίσπανία 19/9	
α. Φιλανδελφία 6/10	
α. Νιούκαστλ 14/10	
α. Φιλανδελφία 13/10	
προς Κασσιούκ 23/9	
α. Πόρτ Κέμπλα 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 Κουάδα Τανγιούκ 23/9	
προς Ίσπανία 26/9	
ε. Ασάμπ 15/10	
ε. Ταϊτακόγκ 1/10	
ε. Ταϊτακόγκ 21/9	
προς Ντιλσκέλεσι 30/9	
α. Φλάσσιγκ 11/10	
α. Άντεν 2/10	
ε. Πόρτο Βέρμε 11/10	
δ. Σουέζ 12/10	
μετ. «Σή Κρέστ» (ε.)	
α. Πενάγκ 3/10	
α. Φάλμουθ 6/10	
α. Σάφι 11/10	
ε. Σκουάμις 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 ΜΕΛΕΜΙ	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
ΣΗΣ		
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΓΚΟΥΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑ 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
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ	78	1600
ΒΟΛΟΣ I	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. Μαυρίκιο 2/10	
α. Φός 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. Ύορκ 15/10	

προς Σακάιντε 21/9	
α. Λομέ 10/10	
ε. Γιούροπερτ 20/10	
ε. Χάμπτον 15/10	
α. Ντάρμπαν 2/10	
δ. Πόρτ Σάιτ 15/10	
ε. Αύγουστα 17/10	
α. Φός 14/10	
προς Ταϊβάν 23/9	
προς Σιγκαπούρη 13/9	

προς Σιγκαπούρη 20/9	
α. Ότάρου 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. Φρημόντλ 9/10	
α. Τσουκούμι 5/10	
ε. Καρατί 5/9	
προς Γιόκοχαμα 8/10	

α. Δουνκέρκη 12/10	
α. Μπαχραϊν 18/10	
δ. Παναμά 12/10	
ε. Κομύ Μπαϊ 13/9	
α. Σιγκαπούρη 10/10	
ναυπηγ. Άλντ	
δ. Κων/πολη 3/10	
ε. Μπακισουούγκ 5/10	
προς Ματάδι 21/9	
ε. Σάρροκ 16/10	
προς Μπαγκκόκ 16/9	
ε. Χάιφα 18/10	
α. Βαλτιμόρη 9/10	
προς Άλντ 8/9	
ε. Τσάρλεστον 8/9	

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

έπισκευές Πειραιά 23/4	
πρ. «Στάραντ»	
ε. Βρέμη 13/10	
α. Πειραιά 12/10	
α. Πειραιά 10/10	
α. Ντάρμπαν 13/10	
α. Άμβέρσα 11/10	
α. Σιμπενίκ 5/10	
μεσογειακές μεταφορές	
όργει Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 11/10	

μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπουμπουρι 12/10	
ΕΤΑ Πόρτο Όρντ 9/10	

ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	υπέστειλε κυπριακή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	δ. Σουέζ 16/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	α. Βόλο 12/10
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέρα (άποθήκη)
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 18/10
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 15/10

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	πρός Κοντρεκούρ 28/9
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Πόρτ Κέμπα 17/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Πειραιά 18/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	α. Χιούστον 1/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	πρός Μεξικό 12/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Όρλεάνη 5/10

ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	ε. Ροζάριο 10/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χάμπτον 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 21/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Γκουαγιακούιλ 4/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	α. Χόγκ Κόγκ 18/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	α. Σεπετίμα 2/10
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	μετασκευές Κάδιξ 18/9/89
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Άβονμαουθ 19/10

ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	ε. Κονέπ 3/10
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	πρός Άμσούργο 1/10
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	α. Χάτινιχ 11/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Κασσιόγκ 5/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Μαλαισία 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Άπω Ανατολή 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Σουέζ 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	πρός Κωνσταντίνα 20/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Ντόρμπαν 12/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	πρός Καλάδο 5/10

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Όζακα 8/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Ταϊσούγκ 16/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	ε. Κουϊνκντό 5/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Ίντσον 17/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Άμσούργο 13/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	δ. Σουέζ 9/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Σιγκαπούρη 3/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	δ. Σουέζ 10/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	α. Βενετία 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Καράτσι 8/10

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 11/10
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	έπισκευές Πειραιά 26/8/89
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Μπαγκόγκ 13/10
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Τζέμπεκ Ντάνα 6/10
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλνιβέρ
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Γιούροπορτ 17/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Σχέζιν 17/10
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Μομπιλ 13/10
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	α. Σάμο 3/10

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Άκομπα 8/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	πρ. «Caucasus Maru»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Ζήμπραγκ 3/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ε. Άβονμαουθ 13/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ρουαίξ 16/10
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Δαμιέττα 16/10
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βενετία 18/10
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Φουτζέρα 22/9

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Βομβάη 26/8
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Τζέμπεκ Ντάνα 13/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Ίαπωνία 18/9
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σουέζ 16/10
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Γιούροπορτ 20/10
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Νιούκαστλ 5/10
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Άμσούργο 4/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Γιβραλτάρ 26/9
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Θεσσαλονίκη 10/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στη Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Μπαγκόγκ 14/8
ΕΛΛΗΝ ΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	82	19370	ε. Βαλτιμόρη 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	79	26237	α. Σαντάνα 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 12/9
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντόρμπαν 11/10
ΕΛΠΙΣ	84	37472	δ. Γιβραλτάρ 14/10
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Κασσιόγκ 1/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμσούργα 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 15/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 17/10
ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	α. Ρότερνταμ 18/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ. Παναμά 17/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Πόρτ Κέμπα 16/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Δεμεράρα 9/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 10/10
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Ταϊγκόγκ 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Γκνάνσκ 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο Ίανέιρο 10/10
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρός Ντούρες 17/9
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	α. Ταρραγκόνα 18/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντόρμπαν 17/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΣ'Π	80	10342	α. Ναγκόγια 18/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 7/10
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Ν. Όρλεάνη 29/9

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Βομβάη 26/8
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Τζέμπεκ Ντάνα 13/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Ίαπωνία 18/9
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σουέζ 16/10
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Γιούροπορτ 20/10
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Νιούκαστλ 5/10
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Άμσούργο 4/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Γιβραλτάρ 26/9
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Θεσσαλονίκη 10/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στη Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Μπαγκόγκ 14/8
ΕΛΛΗΝ ΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	82	19370	ε. Βαλτιμόρη 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	79	26237	α. Σαντάνα 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 12/9
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντόρμπαν 11/10
ΕΛΠΙΣ	84	37472	δ. Γιβραλτάρ 14/10
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Κασσιόγκ 1/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμσούργα 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 15/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 17/10
ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	α. Ρότερνταμ 18/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ. Παναμά 17/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Πόρτ Κέμπα 16/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Δεμεράρα 9/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 10/10
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Ταϊγκόγκ 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Γκνάνσκ 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο Ίανέιρο 10/10
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρός Ντούρες 17/9
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	α. Ταρραγκόνα 18/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντόρμπαν 17/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΣ'Π	80	10342	α. Ναγκόγια 18/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 7/10
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Ν. Όρλεάνη 29/9

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Βομβάη 26/8
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Τζέμπεκ Ντάνα 13/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Ίαπωνία 18/9
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σουέζ 16/10
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Γιούροπορτ 20/10
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Νιούκαστλ 5/10
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Άμσούργο 4/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Γιβραλτάρ 26/9
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Θεσσαλονίκη 10/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στη Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Μπαγκόγκ 14/8
ΕΛΛΗΝ ΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	82	19370	ε. Βαλτιμόρη 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	79	26237	α. Σαντάνα 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 12/9
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντόρμπαν 11/10
ΕΛΠΙΣ	84	37472	δ. Γιβραλτάρ 14/10
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Κασσιόγκ 1/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμσούργα 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 15/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 17/10
ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	α. Ρότερνταμ 18/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ. Παναμά 17/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Πόρτ Κέμπα 16/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Δεμεράρα 9/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 10/10
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Ταϊγκόγκ 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Γκνάνσκ 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο Ίανέιρο 10/10
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρός Ντούρες 17/9
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	α. Ταρραγκόνα 18/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντόρμπαν 17/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΣ'Π	80	10342	α. Ναγκόγια 18/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 7/10
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Ν. Όρλεάνη 29/9

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Βομβάη 26/8
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Τζέμπεκ Ντάνα 13/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Ίαπωνία 18/9
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σουέζ 16/10
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Γιούροπορτ 20/10
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Νιούκαστλ 5/10
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Άμσούργο 4/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός Γιβραλτάρ 26/9
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Θεσσαλονίκη 10/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στη Πάχη (άποθήκη)
ΕΛΛΗΝ	76	11282	ε. Μπαγκόγκ 14/8
ΕΛΛΗΝ ΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	82	19370	ε. Βαλτιμόρη 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	79	26237	α. Σαντάνα 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Σιγκαπούρη 12/9
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντόρμπαν 11/10
ΕΛΠΙΣ	84	37472	δ. Γιβραλτάρ 14/10
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	πρός Κασσιόγκ 1/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμσούργα 11/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 15/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 17/10
ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	α. Ρότερνταμ 18/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ. Παναμά 17/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Πόρτ Κέμπα 16/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Δεμεράρα 9/10
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 10/10
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Ταϊγκόγκ 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Γκνάνσκ 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο Ίανέιρο 10/10
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	πρός Ντούρες 17/9
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	α. Ταρραγκόνα 18/10
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ντόρμπαν 17/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΣ'Π	80	10342	α. Ναγκόγια 18/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φιλαδέλφεια 7/10
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Ν. Όρλεάνη 29/9

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Δεμερρά 9/10
ΕΡΙΑΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειράδι 10/10
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	α. Τσιταγκόγκ 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. 'Ορλάντο 29/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	ε. Γκντάνσκ 17/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Πιο 'Ιαντίρο 10/10
ΕΥΡΟΣΤΑΥ.	71	16379	πρός Ντούρες 17/9
ΕΥΡΩΤΖΟΎ	70	16374	α. Ταρραγκόνα 18/10

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
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΪΖΙΑΝΑ ΡΕΪΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
MSC ΛΑΟΥΡΑ	78	12888
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2876
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22248
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	78	22297
ΜΑΙΡΗ ΝΗ	72	20713
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30283
ΜΑΝΕΣΙ	70	11258
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	66411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΜΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	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 ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067

α. Ίμμιγκχαμ 16/10	
α. Χάμπτον 6/10	
δ. Σουέζ 16/10	
α. Άμβούργο 17/10	
πρόσ Ν. Κορέα 2/10	
μετ. «Κόμμετ» (ε.)	
ε. Φρήταουν 23/9	
α. Λός Πάλαμας 11/10	
α. Φός 11/10	
πρ. «Norman Hunter»	
έπιωλήθη άλλοδαπούς	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
α. Χόγκ Κόγκ 7/10	
ε. Άμβούργο 18/10	
α. Ντάρμπαν 10/10	
α. Χόγκ Κόγκ 8/10	
πρόσ Γιοκοχάμα 4/9	
ε. Σιγκαπούρη 8/10	
ε. Καζαμπλάνκα 17/10	
στη Βαγώρα	
πρόσ Βανκούβερ 7/9	
πρόσ Κεπτάδουν 16/9	
α. Σιγκαπούρη 11/10	
α. Ρουέν 16/10	
α. Ρόττερταμ 19/10	
μετ. «Εξπρές» (ε.)	
πρόσ Νάμπο 9/9	
ε. Σ. Λουί ντί Ρόν 15/10	
α. Ρουέν 18/10	
α. Άμστερνταμ 5/10	
ε. Σάντος 13/10	
ε. Ν. Όρλεάν 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	
ε. Λίβερπουλ 12/10	
ε. Τζακάρτα 26/9	
στη Μαρίνα ντί 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 Μπόνου 30/8	
α. Άμβούργο 20/10	
ε. Μίλφροντ Χάβεν 16/10	
μεταφορές Έρυθράς	
ε. Άκαμα 14/10	
στο Σάντος 18/10	
ε. Λεμεσό 18/10	
ε. Φουτζέιρα 10/10	
ε. Μάντρε ντί Ντέους 10/10	
πρόσ Ίαπωνία 29/9	
δ. Ντόβερ 6/10	
α. Πάλαμα 15/10	
α. Ζαντάρ 9/10	
υπέστειλε λιβεριανή	
πρόσ Σιγκαπούρη 1/10	
α. Φιλανδία 18/10	
α. Ρόττερταμ 10/10	
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/7	
στη Λισσαβώνα 19/10	
α. Ντάρμπαν 3/10	
ε. Κασίμα 15/10	
α. Σιγκαπούρη 27/8	
δ. Παναμά 18/10	
στη Χαλκίδα 11/10	
α. Παρανάγουα 14/10	
ε. Σιγκαπούρη 9/10	
έγκρισε λιβεριανή	
στο Όραν 31/8	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 5/10	
ε. Ν. Όρλεάν 12/9	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 1/10	
ε. Ν. Όρλεάν 9/10	
πρόσ Έλλάδα 25/9	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 21/8	
αργεί Ν. Όρλεάν	
αργεί Ν. Όρλεάν	
ε. Ν. Όρλεάν 10/10	
πρόσ Τρινιτάντ 4/10	
α. Πόρτο Κορτέζ 11/10	
α. Σαβόνα 6/10	
δ. Παναμά 17/10	
α. Μασσαλία 15/10	
αργεί Πειραιά	
α. Χιούστον 7/10	
α. Χιούστον 16/10	
α. Ν. Όρλεάν 21/9	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ντεμεράρα 11/10	
πρόσ ΗΠΑ 30/9	
ε. Ν. Όρλεάν 27/9	
ε. Ν. Όρλεάν 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 ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΪ'ΑΝΤ	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 ΣΚΑ'Υ	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	33369
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΦΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΦ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	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 ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΙΟΥΡ Α.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΛΑ	77	13864
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΑΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΙΟΥΡ Α. (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 Σαϊδ 18/10
α. Πειραιά 12/10
πρόσ Κωνσταντίνα 16/8
μετασκευάζεται Πειραιά
α. Άαλμπόργκ 16/10
α. Ντάρμπαν 12/10
ε. Λάγος 15/10
υπέστειλε λιβεριανή
πρόσ Ίταζιά 25/9

α. Τενερίφη 15/10
α. Λός Άντζελες 13/10
πρόσ Σφάξ 21/9
α. Λούτελτον 16/10
ε. Άμβέρσα 26/9
α. Ν. Όρλεάν 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 Λάζαρο Γκαρντένας 28/9
στη Δομπίττα (άποθήκη)
α. Φαλκονάρα 14/10
πρόσ Σίντι Κερρί 3/10
έπισκ. Πειραιά 20/9
α. Φός 17/10
α. Αύγουστα 19/10
α. Ν. Όρλεάν 16/10
α. Μπιλμπάο 10/10
α. Βοστώνη 9/10
α. Κόρκους Κρίστι 12/9
α. Πόρτ Άρθουρ 17/10
πρόσ Κορέα 25/9
πρόσ Μπαντάρ Άμπας 16/9
α. Όσκαρσασμ 18/10
ε. Λός Άντζελες 16/10
πρόσ Κόλονο 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 Ίμπιτομπτα 28/9
πρόσ Τοκοπίλλα 4/10
α. Μπουλών 13/10
α. Τενερίφη 6/10
α. Πόρτ Κέμπλα 17/10
πρόσ Μερσίνη 27/7

ε. Χάιφα 7/10

δ. Παναμά 15/10
α. Ναγκόγια 9/10
δ. Παναμά 13/10
α. Ίντσόν 7/10
δ. Παναμά 12/10
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Lympra» (λ.)
στη Φουτζέιρα 19/9
ε. Ίντσόν 26/9
δ. Γιβραλτάρ 15/10
πρόσ Σέκου 23/8
α. Γκάβεστον 2/10
ε. Ραβέννα 12/10
α. Λός Άντζελες 6/10
α. Τενερίφη 16/10
ε. Σιμότσου 15/10
ε. Αστάρ Τέρμιναλ 1/10
ε. Φιλαδέλφεια 17/10
α. Λός Άντζελες 13/10
πρόσ Ρίτσαρντς Μπαιή 20/9
α. Μπουσάν 7/10
ε. Χόμπτον 16/10
ε. Άγ. Ευστάθιο 9/10
υπέστειλε λιβεριανή
α. Άννα Μπαιή 13/10
πρόσ Μαρόκο 3/10
α. Μανίλα 13/10
δ. Μπρουνομπούτελ 10/10
μεταφορές Βραζιλίας

α. Γουίλμινγκτον 10/10
πρόσ Σιγκαπούρη 17/8
πρόσ Καρταγένα 6/10
α. Ν. Όρλεάν 6/10
α. Μπιλμπάο 2/10
α. Χάιφα 17/10
α. Πειραιά 18/10
ε. Άμβέρσα 10/10
ε. Πειραιά 15/10
ε. Λισσαβώνα 14/10
πρόσ Μαρακάμπο 23/9
ε. Βαλτιμόρη 17/10
α. Σ. Άννα Μπαιή 12/10
α. Μπαρραγκούλα 9/10
ε. Χοντάνιε 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. Υόρκη 15/10

ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Κασίμα 4/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	δ. Παναμά 11/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρός Άνω Άνατολή 27/9
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Θεσσαλονίκη 6/10
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Άμβέρσα 20/10
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	σόν Πειραιά 5/10
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Ναγκόγια 14/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	σόν Καρατί 16/10
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Λαύριο 17/10
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Βαρκελώνη 14/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Άμβέρσα 5/10
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ραβέννα 17/10
ΠΕΛΤΡΕΊΝΤΕΡ	78	1270	α. Ραβέννα 11/10
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Πειραιά 16/10
ΠΕΛΦΛΑΊΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 18/10
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Πειραιά 16/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	δ. Δαρδανέλλια 7/10
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	επισκ. Πειραιά 1/10
ΠΕΤΡΑ	81	35921	δ. Γιβραλτάρ 6/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Λός Άντζελες 14/10
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Μπρισμπαίν 18/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 16/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	α. Ρουαί 17/10
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	ε. Ίντσόν 2/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Ίράν 13/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Πειραιά 15/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Τσίμα 10/10
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	πρός Κασσιούγκ 29/9
ΠΙΊΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Ντόρμπαν 11/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	σόν Λομπίτο
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ε. Μπάρο 16/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	επωλήθη
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρός Τακράντι 27/9
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Πόρτο Κορτές 4/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	επισκ. Μοντεβιδέο 17/10
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/9
ΠΟΠΗ	73	19564	πρός Ίαπωνία 8/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Μαρίνα ντι Καρράρα 16/10
ΠΟΡΤΑΊΤΙΣΣΑ	61	963	α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Βόλο 13/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	σόν Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	δ. Παναμά 7/10
ΠΡΑΊΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	ε. Φός 14/10
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Πενάγκ 17/10
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	παραμένει στη δύναμη
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Μπαγκόγκ 7/9
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρός Ίράν 4/8
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Βόλο 15/10
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιότζια 8/10
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Πειραιά 8/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Πόρτ Σαίτ 19/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΊΥ (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 16/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΊΥ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 3/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΊΥ 3 (δ.)	78	69016	μετ. «Amalia» (μ.7)
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Λός Πάμας 4/10
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Πειραιά 12/10
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Κάλουμποργκ 17/10
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Καβάλλα 27/9
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	δ. Σουέζ 7/10
ΡΗΛΑΊΑΝΤ	77	9774	αργεί Ίστούμπαλ
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Κολόμπο 14/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Άμβούργο 10/10
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ντουάλα 10/10
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Σουέζ 12/10
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Λεμεσός 19/10
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	δ. Σουέζ 11/10
ΣΑΜΟΣ	74	13633	α. Βανκούβερ 12/10
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Σιγκαπούρη 3/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	δ. Ντόρβερ 16/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	δ. Δαρδανέλλια 16/10
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	υπέστειλε κυπριακή
ΣΑΡΛΑ	77	15533	σόν Κολόμπο 6/10
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	πρός Π. Νουάρ 1/9
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Χιούστον 10/10
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Ρουέν 15/10
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	α. Θέουτα 13/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	ε. Ραμπίχ 8/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	πρός Τέντα 1/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Πειραιά 15/10
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Άμβέρσα 6/10
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	ε. Βιτόρια 20/9
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	ε. Χιούστον 15/10
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Μπιτούγκ 9/9
ΣΗ ΤΑΊΓΚΕΡ	73	13631	α. Πειραιά 12/10
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	δ. Παναμά 10/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Πόρτ Μόρεσμπου 8/10
ΣΙΛΒΕΡ ΑΊΜΠΕΞ	76	11866	πρός Νορκολίγκ 1/10
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Άμβέρσα 16/10
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	

ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	α. Μαντράς 15/10
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Μπ. Άϊρες 6/10
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Γκουαγιακούιλ 22/9
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	σόν Πειραιά 28/8
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Τάυν 13/10
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Λά Παλλίς 18/10
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούρπορτ 8/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Αυστραλία 11/9
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Σάντος 5/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Γκάνδη 3/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Παρανάγουα 7/10
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Ναοίμα 7/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Ντόρνρεχτ 16/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 10/9
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Μπωμόν 5/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Κοξίν 18/10
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Σουέζ 5/10
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	α. Κουσίρο 10/10
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	α. Ν. Όρλεάνη 3/10
ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Πόρτ Κέλαγκ 9/10
ΤΑΝΤΑ	73	16997	ε. Σαγκάη 24/9
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	πρός Ρίταρσντ Μπαίη 17/9
ΤΑΊΥΓΕΤΟΣ	77	14607	πρός Όρν 3/9
ΤΑΊΥΓΕΤΟΣ	79	8957	πρ. «Yanam»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Σιγκαπούρη 17/9
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Γκρήνοκ 15/10
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229	α. Κολούμπια Ρίβερ 16/10
ΤΖΟΥ	76	10801	α. Πειραιά 10/10
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	πρός Βερίγγιο 13/9
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/10
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	α. Κρίνεσναλ 17/10
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	ε. Σεπετίμα Τέρμ. 8/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/10
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σόν Γκίζαν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Μπρισμπαίν 16/10
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΤΟΠΑΣ	85	28000	α. Παρανάγουα 10/10
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204	α. Λίβερπουλ 19510
ΤΡΑΊΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Σάν Φρανσίσκο 10/10
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΊΝΕΡ 1	68	2760	αργεί Πειραιά
ΤΡΕΊΝΤ ΓΟΥΊΝΤ	81	16500	α. Φάμουθ Μπαίη 15/10
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΊΛΑΝΤ	74	13639	α. Ούσκαρουπούκι 11/10
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	α. Μανγιούλ 15/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Βανκούβερ 17/10
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Ν. Όρκεν 15/10
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 17/10
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Konkad»
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Ούρουγουά 29/9
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Βενεζουέλα 30/9
ΦΑΡΟ	69	12373	μετ. «Γουώτερτορεν» (ε.)
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Ράς Τανούρα 3/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Κάντλα 26/9
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Χώρ Φακάν 9/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	πρός Χαλούλ Άιλαντ 22/9
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Χιούστον 11/10
ΦΕΊΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Άμβέρσα 19/10
ΦΕΊΥΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	α. Νιούκασλ 6/10
ΦΕΊΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	πρός Κασσιούγκ 28/9
ΦΕΊΥΡΟΥΖ ΙV	84	19049	α. Πρίνς Ρούπερτ 12/10
ΦΙΛΙΑ	71	7201	ε. Άσντον 15/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	παραμένει στη δύναμη
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Ράς Τανούρα 30/8
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Σάν Φρανσίσκο 6/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Πόρτο Κορτές 15/10
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	α. Ζήμπραγκε 19/10
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	δ. Παναμά 17/10
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΊΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Σάν Ντιέγκο 11/10
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	α. Χάμπτον 10/10
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Άμβούργο 16/10
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	α. Ίμμιγκχαμ 9/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Θέουτα 14/10
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	α. Άσντον 30/9
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	α. Ν. Όρκεν 15/10
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	ε. Πειραιά 24/9
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	ε. Βερμούδα 2/10
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	ε. Ν. Όρλεάνη 15/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	υπέστειλε Λιβερπιανή
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Μεξικό 28/9
ΦΟΙΝΕ	77	64971	ε. Κακογκάβα 13/10
ΦΟΡΟΥΜ ΑΊΛΑΝΤ	76	18933	πρός Κίνα 27/8
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	ε. Κάντλα 19/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	α. Σαντάνα 3/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Σάο Σεμπαστιάο 5/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Γιάνμπου 30/9
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Σιγκαπούρη 21/9
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	δ. Σουέζ 1/10
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	πρός Μπουαίρ 22/9
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Πόρτ Κέμπλα 7/10
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Μακείο 7/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928	ε. Κωνίπολη 13/10
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	89	36438	α. Τομακομάι 1/10
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	πρός Ειρηνικό 29/9
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	επωλήθη άλλοδαπούς
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΊΣ	69	8064	επωλήθη Έλληνες
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	αργεί Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	επωλήθη Έλληνες
ΧΙΟΣ ΠΡΑΊΝΤ	72	6671	πρός Κριστομπαλ 30/9
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527	σόν Άμβέρσα 17/10
ΧΛΟΗ	82	36202	ε. Μομπίλ 16/10
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕΊΝ	69	12840	μετ. «Γουώτερμολεν» (ε.)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Μπαργκουίλα 9/10
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκο
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	δ. Κωνίπολη 14/10
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	α. Πόρτ Έβεργκλέιντς 13/10
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Πόρτ Τάμπου 20/10



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο 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 ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
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 ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΛΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ Π. (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	78	13889
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (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
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	26640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΕ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΣΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485

ε. Φλάσιγκ 3/10		
έπωληθη Έλληνες		
α. Βαλέντσια 16/10		
ε. Άσντον 8/10		
μετ. «Gigi F.» (π.)		
πρός Άβάνα 20/9		
α. Σαντίνα 4/10		
οτό Πειραιά 6/10		
πρ. «Νικόλας Κ.»		
ε. Γιβραλτάρ 15/10		
α. Χάμπτον 9/10		
πρός Σαγκάη 10/9		
α. Ν. Όρλεάνη 17/10		
ε. Σάντος 15/10		
δ. Σουέζ 11/10		
α. Χιούστον 29/9		
δ. Σουέζ 16/10		
ε. Ντάρμπαν 10/10		
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/7		
α. Ν. Όρλεάνη 10/10		
ε. Άσντον 18/10		
α. Μπαχαρίν 10/10		
δ. Πόρτ Σαίδ 15/10		
πρός Γιοκαίτοι 2/10		
α. Μπαχαρίν 7/10		
α. Γιοκαίτοι 13/10		
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 18/10		
δ. Πόρτ Σαίδ 15/10		
α. Καράτσι 25/9		
έπωληθη άλλοδαπούς		
μεταφορές Περισκού		
α. Λας Πάλμας 17/10		
α. Χάμπτον 6/10		
α. Σιγκαπούρη 5/10		
α. Λονδίνο 17/10		
οτή Νάπολη 9/10		
ε. Χιούστον 17/9		
α. Πόρτ Λάιτ 14/10		
α. Γένεβα 13/10		
α. Βρότση 17/10		
δ. Πόρτ Σαίδ 18/10		
πρός Λομπίτο 2/9		
πρός Χιούστον 8/9		
πρός Ιαπωνία 23/9		
πρός Μπελίζ 23/9		
ε. Κομά Μπαί 23/9		
ύψωσε ελληνική		
ε. Παρανάγουα 14/10		
πρός Σπλίτ 28/9		
ε. Σιγκαπούρη 11/9		
οτό Χορμούζ		
πρός Τσίμα 30/9		
δ. Σουέζ 2/10		
πρός Άλγερς 30/9		
πρός Ουί Κουάδρ 8/3		
α. Πόρτλαντ 8/10		
α. Καστέλλον 14/10		
ε. Τόκιο 5/10		
α. Γιοκοχάμα 13/10		
α. Σάντος 10/10		
α. Σάν Νίκολας 17/10		
α. Σάν Φραντσκο 17/10		
α. Τσαναράλ 8/10		
δ. Μάλτα 14/10		
ε. Σάο Σεμπασιάν 13/10		
α. Μπάχια Μπλάνκα 4/10		
α. Ταραγκόνα 9/10		
α. Πειραιά 13/10		
πρ. «Tannenhels»		
έπισκ. Πειραιά 5/6		
α. Γιούροπορτ 4/10		
πρός Βερακρούζ 1/10		
πρ. Ιαπωνία 4/10		
ε. Γκντάνακ 5/10		
α. Τζέντα 11/10		
ε. Κόμπε 19/10		
α. Σιγκαπούρη 16/10		
α. Πειραιά 12/10		
ε. Βαλέντσια 16/10		
πρός Φουτζέιρα 8/8		
πρός Τάμπα 2/10		
α. Ν. Ύόρκη 6/10		
έπωληθη Νορβηγούς		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λας Πάλμας 1/10		
δ. Σουέζ 13/10		
α. Ντουάλα 24/9		
ε. Σάντος 14/10		

ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (π.)	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'Ι'Τ 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
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ II (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ I (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ II (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
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΤΑΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΛΑΚ'Υ' (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360

86	1123	α. Μαϊάμι 15/10
79	10996	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
76	15111	α. Σιγκαπούρη 3/10
71	1594	δ. Γιβραλτάρ 18/10
71	7402	α. Άλεξάνδρεια 3/10
84	26132	πρός Άργεντινή 2/9
74	14671	μετ. «Adelia» (μ.)
71	17975	πρός Άβάνα 5/9
75	11461	ε. Ρίο Τανέιρο 10/10
86	22273	ε. Σακάι 16/10
70	16258	ε. Ν. Όρλεάνη 15/10
76	15934	α. Άμβέρσα 19/10
72	98905	έπισκ. Ντουμπάι 26/8
74	16006	α. Κολόμπο 13/10
77	11559	α. Παρανάγουα 7/9
70	1520	α. Σαλέρνο 18/10
77	3827	α. Λά Νουβέλ 12/10
77	1599	α. Άμβούργο 19/10
77	6522	α. Πειραιά 9/10
82	24597	δ. Παναμά 18/10
70	23597	πρός Πόιντ Κόμφορτ 1/10
88	22000	πρός Ρίτσαρντς Μπαί 22/9
83	13589	πρός Χοντείντα 30/9
78	12774	α. Παρανάγουα 13/8
70	71080	στο Χορμούζ
82	32224	α. Φλάσιγκ 8/10
70	8898	α. Τέμα 6/10
70	11041	α. Μακέρρο 7/10
73	13265	ε. Μπ. Άίρες 8/10
64	1221	ε. Λομέ 14/10
73	12834	α. Άμβέρσα 10/10
77	11559	ε. Μπουσάν 23/9
81	9387	α. Μπρέμεν 4/10
66	30647	ε. Σάο Σεμπασιάν 8/10
68	2571	α. Βόλο 12/10
75	17355	α. Πόρτ Κέλαγκ 11/10
77	1598	α. Βενετία 12/10
72	3908	α. Μοτρίλ 11/10
79	23193	πρός Γκλάντσοου 23/9
77	11989	ε. Άμβέρσα 15/10
73	16349	ε. Τζέντα 7/10
82	20537	πρός Ιαπωνία 24/9
75	16378	στη Βομβάη 16/10
68	14993	μεταφορές Περισκού
77	29871	πρ. Ν. Αμερική 30/9
72	18829	στο Ρίτσαρντς Μπαί 4/10
68	14691	πρός Άρούμα 3/10
68	1804	πρ. Σκίνα 9/9
77	11159	α. Ντάρμπαν 3/10
78	38467	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
72	6666	αργεί Πειραιά
75	9195	πρ. Μπαντάρ Άμπας 13/8
81	14644	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
82	14644	α. Τής 20/10
82	22587	α. Λαύριο 12/10
73	112306	πρ. «Μέριτ 1»
61	1354	πρ. Κακινάδα 30/9
76	16366	δ. Παναμά 14/9
67	10973	ε. Φουτζέιρα 22/8
69	14446	α. Λισαβόνα 16/10
69	38780	α. Χάμπτον 17/10
70	10618	α. Ρεσίφ 5/10
66	2335	αργεί Πειραιά
66	36522	ε. Πειραιά 9/9
65	13408	ε. Φός 12/10
71	25232	α. Γιούροπορτ 10/10
68	8766	ε. Σαλβαντόρ 16/10
72	3822	μεταφορές Πάτρας
74	8925	στο Μοντεβιδέο 10/10
85	16623	α. Ν. Όρλεάνη 15/10
68	12588	έπισκ. Πειραιά 21/9
70	12578	πρ. Ίντσον 17/9
70	14671	ε. Ρίο Γκράντε 4/10
67	34951	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
72	17890	ε. Λάγος 8/10
75	9632	ε. Πόρτ Βέσμε 8/10
73	15683	α. Λας Πάλμας 13/10
72	16334	δ. Σουέζ 2/10
71	12222	α. Φος 17/10
71	16917	πρ. Κακινάδα 16/8
76	11321	ε. Χόγκ Κόγκ 5/10
76	17161	πρ. Μπαγκκόγκ 15/9
78	10411	πρ. Ιαπωνία 11/9
78	26409	α. Μαυρίκιο 10/10
76	9833	α. Σιγκαπούρη 15/10
77	9767	δ. Σουέζ 17/10
69	12360	ε. Βομβάη 12/8

ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Πόιντ Νουάρ 1/9
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Βενετία 8/10
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	α. Πειραιά 13/10
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Παράναγους 14/10
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	ε. Ρούκον 19/10
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	πρ. «Altair I»
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	πρ. Μπαντάρ Άμπας 17/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915	ε. Πόρτ Καρτίερ 8/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Πάτρα 11/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Κάντλα 1/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	α. Τσιτακόγκ 17/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Σαβόνα 15/10
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	δ. Δαρδανέλλια 14/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	ε. Τέμα 14/10
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	ε. Τζέντα 15/10
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρ. Άλγερια 21/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	ε. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρ. Κωνσταντίνος 22/9
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Ρόττερνταμ 9/10
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Βομβάη 20/9
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Χάμπτον 8/10
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	στό Πειραιά 17/10
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	α. Ράς Τανούρα 25/9
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ράς Σουκχέιρ 9/10
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Λάρνακα 16/10
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Σιγκαπούρη 4/10
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Άντεν 8/10
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760	πρ. «Celsius»
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Άμβέρσα 19/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Λάς Πάλμας 6/10
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪΕΡ (δ.π.)	66	24696	ε. Λάρνακα 28/9
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Βομβάη 15/10
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπάνταμ 14/10
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Ράς Σουκχέιρ 14/10
ΓΚΑΛΑΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	α. Ρουέν 10/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΚ	71	54996	α. Σιγκαπούρη 22/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	α. Τόρος Γκούμπρε 16/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	α. Λός Άντζελες 2/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	α. Άλγκεθίρα 7/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	δ. Δαρδανέλλια 16/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (μ.)	73	15438	πρ. Όβεντο 26/9
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Καράτσι 1/10
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	δ. Σουέζ 10/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρ. Ντόρμπαν 29/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	πρ. Βανκούβερ 25/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ II (δ.π.)	79	3221	ε. Σιγκαπούρη 12/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Ταμπίκο 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Σάν Άντονιο 8/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Κίγκτον 15/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	12291	δ. Παναμά 20/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	ε. Χιούστον 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417	α. Άμβέρσα 10/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 6/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	α. Λός Άντζελες 16/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	ε. Ταμπίκο 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Σαβόνα 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	δ. Παναμά 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	δ. Παναμά 22/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	δ. Σουέζ 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Καλάδο 10/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρ. Ν. Άφρική 28/9
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I (π.)	81	11503	ε. Κάδιξ 17/10
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρ. Μπ. Άιρες 24/9
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Μπ. Άιρες 13/10
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρ. Κουβάρ 6/9
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (μ.)	70	3384	στόν Πειραιά 24/9
ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	στή Φουτζέιρα 7/9
ΓΟΥΪΝΤΛΕΪ ΜΠΑΪΥ (κ.)	70	9907	διάλυση Ίνδια
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	πρ. Πακιστάν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	στό Σάντος 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρ. Μπουσάν 27/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Μπαχαλίν 11/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρ. Περισκό 2/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	πρ. Κίγκτον 30/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	δ. Γιβραλτάρ 1/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρ. Κασσιόγκ 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρ. Ρίο Τανέιρα 28/9
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	στό Καράτσι 15/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Ντόρμπαν 8/10
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	ε. Λεμεσό 18/10
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Πειραιά 9/10
ΔΑΜΟΝ	74	20712	ε. Βανκούβερ 17/10
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	ε. Λονδίνο 16/10
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρ. Μπόννυ 22/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Βενετία 28/9
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	ἐπισκ. Πειραιά 19/10
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	πρ. Ίσπωνια 25/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	πρ. Κορέα 17/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρ. Κορέα 21/9
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	πρ. Μπέρτα 27/9
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	ε. Φουτζέιρα 29/
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	ε. Μαπούτο 9/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	α. Λός Πάλμας 14/10
ΔΕ ΠΑΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρ. Φουκουγιάμα 24/9
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336	α. Φιουμτσίνιο 15/10
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	πρ. Αύστραλία 15/8
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Άμστερνταμ 12/10
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Φιλαδέλφεια 16/10
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σάν Λορέντζο 10/10
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρ. Βραζιλία 9/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	δ. Σουέζ 15/10
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	πρ. Τρίπολη 5/9
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ἐπωλήθη Έλληνας
ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.)	80	16106	α. Ντόρμπαν 3/10
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στή Λός Πάλμας 5/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	α. Φώλεϋ 17/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	α. Ζίρκου Άϊλαντ 14/10

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	δ. Π. Σαΐδ 15/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	α. Μίνα άλ Φαχάλ 2/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099	σημαία Νήσων Μάρσαλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788	σημαία Νήσων Μάρσαλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.)	67	47344	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μηχ.)	76	188634	σημαία Νήσων Μάρσαλ
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΣ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 16/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263	σημαία Νήσων Μάρσαλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086	σημαί Νήσων Μάρσαλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΣ (δ.π.)	75	146263	σημαία Νήσων Μάρσαλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	α. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	πρ. Λιμά 29/9
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	ε. Γουίλελμοχάβεν 19/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Σιγκαπούρη 7/10
ΕΛΛΗΝ (ΑΒ)	70	1437	ε. Θεσσαλονίκη 10/10
ΕΛΛΗΝ (μ.)	69	22915	ε. Τής 18/10
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7.)	77	14274	α. Σαβόνα 12/10
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Σάφι 8/10
ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΝ (π.)	73	20913	πρ. Ν. Κορέα 6/9
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	ε. Πόρτο Καμπέλλο 30/9
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981	α. Τούρμπο 11/10
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	α. Τζέμπελ Ντάντα 12/10
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Κόρπους Κρίστι 14/9
ΕΜΠΟΝΥ I (δ.π.)	68	15252	ε. Μανζανίλο 14/9
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΣ I (π.)	74	13687	δ. Παναμά 9/10
ΕΝΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Ριγίεκα 95/10
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	δ. Παναμά 18/10
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρ. Βενεζουέλα 24/9
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Πόρτ Σαΐδ 9/10
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ε. Τσιτακόγκ 14/10
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978	α. Καζαμπλάνκα 6/10
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952	πρ. Νταλνάν 11/10
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. Πειραιά 7/10
ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	α. Πασαγιές 8/10
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629	πρ. Μπουσάν 19/19
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	δ. Σουέζ 8/10
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199	ε. Μπέρτα 17/9
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ἐπισκ. Ντουμπάϊ 28/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598	α. Πειραιά 3/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Πειραιά 16/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	πρ. Ματάνζας 30/8
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	α. Γένοβα 5/10
ΕΥΔΗΛΟΣ	67	1220	ε. Λά Νουβέλλ 13/10
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473	πρ. Κατάντα 2/10
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Βανκούβερ 13/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ούμπε 8/10
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Παναμά 2/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Ρουέν 85/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Λός Άντζελες 15/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρ. Σιγκαπούρη 30/9
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρ. Μεξικό 13/9
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7.)	72	30930	πρ. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/8
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρ. Ταρτούς 3/10
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Λός Πάλμας 10/10
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	α. Χιούστον 2/10
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	ὠψωσε ἑλληνική
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στή Σεμάνκα (ἀποθήκη)
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	α. Σάν Φραντίσκο 13/10
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στή Σαφάγκ (ἀποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Πειραιά 17/10
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Θέουτα 16/10
ΗΒΗ	79	16379	πρ. Χόγκ Κόγκ 28/9
ΗΡΑ	79	16390	α. Ταμπίκο 9/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Κωνίπολη 16/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	πρ. Ίραν 7/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	α. Ρόττερνταμ 21/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στή Βαωάρα 10/5
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904	ε. Βενετία 17/10
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Χάμπτον 3/10
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588	ἐπισκ. Πειραιά 13/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γκάνδη 95/10
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	δ. Σουέζ 6/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Σ. Λουί ντί Ρόν 3/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	α. Τουμπαρά 2/10
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ II (κ.)	78	15086	πρ. Ίλο 16/10
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	πρ. Τομπρούκ 21/8
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	ε. Άλεξάνδρεια 2/10
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	δ. Κωνίπολη 15/10
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Βαρκελώνη 16/10
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	α. Μανφρεντόνια 11/10
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρ. Δ. Άφρική 24/9
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Βενετία 2/10
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/9
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	ε. Άμβούργο 7/10
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	82	41962	πρ. «ShoShin Maru»
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	ε. Χάμπτον 18/10
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Χατσίνοχ 16/9
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796	ε. Βιζακαπάνταμ 12/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	πρ. Κιουρασάο 28/9
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Σάν Φραντίσκο 18/10
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Κάντλα 3/10
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681	α. Άμβούργο 20/10

ΙΤΑΖΑ'Ι' ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	α. Μοντεβιδέο 12/10	ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Μπχ.).	70	18799	ὕψωσε ἑλληνική
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	α. Σιγκαπούρη 13/10	ΛΕΒΑΝΤΕΣ.	77	70983	α. Γιούροπορτ 14/10
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	ἐπισκ. Ἀμβέρσα 5/10	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	α. Κόργκ (ἀποθήκη)
ΙΩΝΙΑ (μ.).	68	14808	πρός Κούβα 15/9	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.).	75	79249	ε. Σουεζ 9/10
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).	72	11171	πρός Χόγκ Κόγκ 1/10	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II	74	18700	α. Τσιτακόγκ 17/10
ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079	α. Μόντρεαλ 18/10	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	πρός Αυστραλία 24/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	α. Ρότερνταμ 17/10	ΛΕΟΝΤΑΡΙ ΤΖ. (κ.).	72	17914	πρός Ρότερνταμ 4/10
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.).	65	3801	μεταφορές Μπριντίτζ	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	πρός Κακινόντα 10/9
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345	πρός Πόρτ Κέλαγκ 13/9	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864	πρός Μπείρα 16/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476	πρός Κωνσταντίνα 13/9	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	79	10354	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 20/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	πρός Ἀβάνα 3/9	ΛΕΩΝ (Μπχ.).	72	19162	α. Ν. Ὀρλεάνη 12/10
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	α. Ν. Ὀρλεάνη 22/9	ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	ε. Λός Ἀντζέλες 18/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.).	79	7598	α. Μοντεβιδέο 16/10
(Μ.).	67	16098	ἐπισκ. Πειραιά 17/8	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	α. Σαλβαντόρ 25/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	α. Ἀμβέρσα 18/10	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (δ.κ.).	68	53075	ε. Πειραιά 12/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.).	73	63218	πρός Π. Σεντράλ 29/9	ΛΗΤΟ II (π.).	72	6106	μετ. «NGS Ranger» (Σιγκ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	δ. Παναμά 18/10	ΛΙΑΥ Τ. (μ.7.).	54	1991	πρός Ἰνχουμπάνε 8/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.).	73	62317	α. Γιούροπορτ 20/10	ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).	69	17872	α. Νιούπορτ 14/10
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290	α. Πόρτο Ἀλέγκρε 22/9	ΛΙΝΑ (Ὀν.).	66	2953	ε. Ἀλικάντε 7/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613	α. Κορούνα 10/10	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.).	71	51072	πρός Βραζιλία 20/9
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112	ἐπισκ. Πειραιά 25/9	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	74	8931	ἐπισκ. Πειραιά 8/9
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	ἐπισκ. Πειραιά 17/10	ΛΙΣΣΟΣ (π.).	67	13881	α. Γκάνδη 6/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239	α. Τσόντ 16/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256	ε. Πόρτ - ὦ - Πρίνς 4/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΙΝ (μ.).	67	15472	α. Φορτάλεζα 4/10	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865	α. Πόρτ Ἀρθουρ 3/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941	πρός Μελβούρνη 8/7	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865	δ. Σουεζ 2/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.).	77	14349	πρός Π. Καμπέλο 29/9	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).	69	41477	α. Βρέμη 15/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532	ε. Πειραιά 16/10	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978	πρός Ἰνδία 30/9	ΜΣΚ ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).	77	14834	δ. Σουεζ 7/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	α. Τσίμα 16/10	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.).	78	13427	δ. Π. Σαίδη 16/10
(κ.δ.).	77	18073	ἀργεί Πειραιά	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Τ'Κ.	75	34745	ε. Τσιτσούγκ 22/9
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	72	11954	α. Πειραιά 11/10	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168	ε. Τρομπέτας 7/10
ΚΑΡΙΑ (κ.).	72	15028	πρ. «Laurotank Carnia»	ΜΑΙΡΥΛΑ (κ.).	76	8731	πρός Κούβα 16/6
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379	α. Θέουτα 17/10	ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.).	68	4400	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.).	72	15028	ε. Νταμπέρ 16/10	ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.).	69	11700	ε. Πειραιά 17/10
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ὀνδ.).	65	1219	πρός Νόμπε 3/10	ΜΑΝΔΛΗΣ (κ.).	74	9800	α. Χιούστον 16/10
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873	ε. Σάρροχ 15/10	ΜΑΝΔΛΗΣ (κ.).	73	72343	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166	α. Μομπάσα 6/10	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).	71	9810	ε. Ρεσίφ 7/10
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459	α. Πειραιά 18/10	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634	α. Ἀσράμ 15/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	πρός Μεξικό 21/9	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.).	73	18892	ε. Σο Σερμασιτίδο 14/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	ε. Σάν Φραντσίσκο 11/10	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.).	71	11242	α. Ἦοτ Λόντον 8/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Ἀμβέρσα 16/10	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108	πρός Ἀκαμπα 15/9
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	α. Γκάνδη 14/10	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.).	77	20502	πρός Γκουανίκα 19/9
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	δ. Σουεζ 4/10	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).	73	17327	πρός Μπ. Ἀμπάς 28/8
ΚΕ'Ι'Π ΝΟΡΦ (κ.).	71	41565	ε. Ἡμισχόβεν 17/10	ΜΑΡΙΑ ΣΤΙΝΑ (κ.).	77	18604	δ. Παναμά 17/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΡΙΟΡ (κ.).	74	8896	μετ. «Τρίαινα» (ε.)	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	ε. Μομπάσα 13/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898	α. Σάν Νικόλας 12/10	ΜΑΡΙΦΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487	μεταφορές Περισκοῦ
ΚΕ'Ι'Τ (μ.).	64	999	ε. Μπαγκόγκ 24/9	ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.).	74	30341	α. Παλάου Σαρπού 24/9
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	81	9909	πρός Ουμ Σάιντ 10/9	ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986	πρός Σάντος 1/10
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Α	79	11929	δ. Παναμά 11/10	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628	ε. Σο Σερμασιτίδο 11/10
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).	76	18124	α. Τζέντα 16/10	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.).	76	138765	δ. Σουεζ 6/10
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. Πόρτ Κέλαγκ 7/10	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077	ε. Κάλουμνιποργκ 4/10
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	22126	α. Ὑμουίντεν 18/10	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228	α. Ν. Ὀρλεάνη 14/10
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Αὐγόστα 7/10	ΜΑΡΚ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.).	71	1516	α. Σαβόνα 17/10
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976	α. Γουκαμάτσου 6/10	ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412	ε. Κάντιλα 17/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690	ὕπεστελε παναμαϊκή	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715	δ. Παναμά 2/10
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451	ε. Σιγκαπούρη 6/10	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498	α. Ρουέν 18/10
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.).	66	6995	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.).	76	21372	ε. Ρεϊνόν 17/10
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.).	84	4509	α. Πόρτ Κέλαγκ 13/10	ΜΑΥΡΩΤΙΣΙΑ (κ.).	71	16623	ε. Ρουέν 15/10
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572	πρός Νορβηγία 31/8	ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.).	77	9059	ἐπωλήθη
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800	α. Ντάρμπαν 9/10	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μπχ.).	67	13540	πρ. «Sounion»
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756	ε. Χιούστον 17/10	ΜΕΡΙΚΑΝ ΣΗ Φιλ.).	67	21141	πρός Ἀμστερνταμ 16/8
ΚΛΕΛΙΑ (π.).	73	10982	ἐπισκ. Σιγκαπούρη 19/10	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872	πρ. Μπ. Ἀμπάς 13/9
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511	δ. Παναμά 16/10	ΜΕΡΙΤ (π.).	69	35284	πρ. Κωνσταντίνα 23/9
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322	α. Ραμπούλ 7/10	ΜΕΤΑΞΕΑΣ (δ.).	80	30875	α. Ρός Τανούρα 2/10
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520	α. Σιγκαπούρη 14/10	ΜΕΤΩΡΑ (δ.7.).	79	43857	α. Λισσαβόνα 11/10
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	84	10511	α. Ἀμβούργο 16/10	ΜΕΤΩΒΟΝ (δ.).	79	43857	α. Λέξ Τσάρλες 16/10
(Βρ.).	84	3793	στή Φουτζέιρα 19/10	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376	ε. Γδύνα 15/10
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).	84	3793	δ. Μάλτα 15/10	ΜΙΓΓΑΜΑ (π.).	75	12498	πρ. Βραζιλία 14/8
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).	83	4433	δ. Σουεζ 4/10	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Γκάνδη 15/10
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.).	71	101438	α. Σιγκαπούρη 13/10	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).	73	36330	στην Ἀνγκρά ντὸς Ρέις 11/10
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρ. Σπετίμπα 26/9	ΜΙΝΙ Α'ΙΛΥ (π.δ.).	70	1781	ἀργεί Ν. Ὀρλεάνη
ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397	δ. Παναμά 12/10	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061	πρ. Βουβόνη 29/9
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.).	74	112825	πρ. Γκνάντασκ 25/8	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).	73	30930	πρ. Ειγκάγκ 28/9
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ἐπισκ. Πειραιά 25/6	ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.).	74	39050	ε. Νταμπέρ 7/10
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	α. Μαυρίκιος 15/10	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).	75	6728	α. Καλκούτα 3/9
ΚΟΣΜΑΝ (κ.).	77	14186	α. Ἀμάρσα 18/10	ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.).	71	2999	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).	77	15389	α. Φουτζέιρα 8/9	ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ (κ.).	68	31507	α. Ρός Τανούρα 2/10
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).	73	61183	α. Μασσαλία 17/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Χάλλ 16/10	ΜΟΝΤΡΟ (κ.).	72	9924	α. Γιβραλτάρ 4/10
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/10	ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.).	74	65579	α. Λός Ἀντζέλες 2/10
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.).	79	12470	ὕψωσε ἑλληνική	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506	α. Τέζας Σίτυ 29/9
ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.μα.).	66	38533	α. Σιγκαπούρη 7/10	ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	ἐπισκ. Σιγκαπούρη 6/10
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.).	81	10524	πρ. Σπετίμπα 26/9	ΜΠΑΛΙ ΖΑΝ (δ.κ.).	73	15470	ἐπισκ. Πειραιά 12/9
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519	δ. Παναμά 12/10	ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).	67	3987	α. Ντάρμπαν 16/10
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.).	76	88886	πρ. Γκνάντασκ 25/8	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).	76	3741	στη Σερμάνκα (ἀποθήκη)
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.).	76	20355	ἐπισκ. Πειραιά 25/6	ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.).	69	44860	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.).	79	7599	α. Σιγκαπούρη 3/10	ΜΠΕΛΙΑ ΣΤΑΡ (π.).	68	8370	α. Αἰν Σούκνα 14/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621	α. Σιγκαπούρη 5/10	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625	Μίνα Καμπούς 10/10
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).	70	3956	α. Θέουτα 7/10
ΚΥΔΩΝ (δ.π.).	71	15522	α. Χάλλ 16/10	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).	71	13867	
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/10	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	72	1999	α. Ραβέννα 15/10
ΚΥΜΩ	74	65685	ὕψωσε ἑλληνική	(δ.μ.).	68	9504	ἀργεί Σιτουμπάλ
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875	α. Σιγκαπούρη 3/10	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.).	81	10199	α. Ἀλμυράντε 13/10
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951	δ. Γιβραλτάρ 5/10	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.).	73	16106	α. Μπαγκόγκ 8/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Φουτζέιρα 8/9	ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'Ι'ΡΕΣ (κ.).	71	9603	ε. Ντάρμπαν 2/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	70	14757	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.).	74	14969	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.).	66	2990	α. Χάλλ 16/10	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).	68	6870	α. Σάν Φραντσίσκο 14/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	76	2834	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/9	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (μ.).	68	6789	α. Βασιλικό Μπρίθ 10/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	1575	μετ. «Fidelity» (μ.)	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13193	πρ. Μπρέιτ 14/9
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	72	83714	α. Μαποῦτο 29/8	ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980	πρ. Κούβα 4/8
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.).	76	12166	α. Οριάντο 11/10	ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524	ε. Λάγος 17/10
ΛΑΙΔΑΦ (κ.).	76	12166	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 24/9	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.).	71	18748	ε. Πειραιά 18/10
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763	πρ. Σπετίμπα 26/9	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506	ε. Ντάρμπαν 9/10
ΛΑΚΥ (Μπχ.).	68	8135	δ. Παναμά 12/10	ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	πρ. Γκνάντασκ 25/8	ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.).	72	1480	α. Ἀμβέρσα 10/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698	ἐπισκ. Πειραιά 25/6	Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	74	1895	ἐπισκ. Πειραιά 22/10
ΛΑΟΥΡΑ (Ὀνδ.).	65	1600	α. Φουτζέιρα 15/10	Ν. ΜΕΡΙΝΗ (π.).	74	8558	πρ. Τζακάρτα 19/9
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	α. Μαυρίκιος 15/10	ΝΑΒΙΓΚΛΟΡΥ (κ.).	71	9646	ε. Τζέντα 5/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	α. Μομπάσα 9/9	ΝΑΤ'Α (κ.).	70	9069	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.).	61	22046	ε. Ἀμβέρσα 15/10	ΝΑΤ'Α ΛΑ'Ι'Τ (Μπχ.).	77	34841	α. Ρότερνταμ 7/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046	δ. Παναμά 4/10				
ΛΑΤΩ (π.).	68	18210	διόλυση Ἀλάγκ				
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.).	73	17648	α. Λάγος 16/10				
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.).	70	14786	ε. Πειραιά 18/10				
			δ. Παναμά 4/10				
			α. Τσάρλεστον 5/10				

ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	ε. Π. Καμπέλλο 25/9	ΠΟ'Τ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. 'Αμβέρσα 18/10
ΝΑΝΤΕΛΟΧΟΡΝ	72	18723	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	δ. Μόλτα 17/10
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	73	11645	πρόσ Μανουσίου 11/8	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	στο Χάρκν (ἀποθήκη)
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/10	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/10
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760	πρόσ 'Ινδονησία 17/9	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Λέ Χάρντ 10/10
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000	ἐπισκ. Πειραιά 10/6	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Τέμα 12/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	δ. 'Ελκινρόν 10/10	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	δ. Κων/πολη 4/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/8	ΠΟΝΤΟΣ	84	16912	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές 'Αγκόλας	ΠΟΡΤΑ'Ι ΤΙΣΣΑ (μ.)	72	35840	α. Ρίο Γκράντε 10/10
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρόσ Σ. 'Αραβία 28/9	ΠΟΥΜΑ (κ.)	77	8767	ε. Λεμεσό 16/10
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	50414	πρόσ Μαυριτανία 24/9	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	72	14675	α. Γιούροπορτ 7/10
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. 'Ιντόν 25/8	ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	70	10469	πρόσ 'Αλεξάνδρεια 26/9
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρόσ Ρίο Γκράντε 22/9	ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	δ. Σουέζ 8/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	ε. Λά Σπέζια 16/10	ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	πρ. «Lancasterbrook»
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	α. Πειραιά 14/10	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Ρίο Γκράντε 6/10
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	δ. Σουέζ 15/10	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 4/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Τέξας Σίτυ 20/9	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	δ. Σουέζ 10/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Γδύνια 18/10	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	ε. Μαρακάμπο 17/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447	ὕψωση σημαία Μάλτας	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Σιγκαπούρη 31/8
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	ε. Μόχα 3/10	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ν. Χάβεν 29/9
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	α. Σιγκαπούρη 15/10	ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Χιούστον 29/9
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Τζουμπάιλ 20/9	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/9
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	α. 'Ααρχους 16/10	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Νταλνίν 27/7
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/10	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Βενετία 11/10
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646	στή Μαριουπόλ 18/10	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Σαντάν 7/10
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	δ. Γιβραλτάρ 8/10	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Χιούστον 10/9
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	δ. Πόρτ Σάιτ 25/9	ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	πρόσ Κορέα 28/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Λάδ Πόλμας 15/10	ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	πρόσ Βενεζουέλα 28/9
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρόσ Γκράν Καυμάν 28/9	ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	α. Πόρτ Γουάλλκοτ 12/10
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊάμι 12/10	ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	δ. Κων/πολη 16/10
ΝΟΡΘ ΣΗΛΝΤΣ (κ.)	72	7266	ἐπισκ. Πειραιά 11/10	ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Τζακάρτα 12/9
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	πρόσ Μπισσάου 21/9	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Σχέζιν 17/10
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	ε. Τενερόν 7/10	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Βίγκο 18510
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρόσ 'Ιαπωνία 29/9	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ἐπισκευές Μπρεμερχάβεν
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Σάν Νικόλας 14/10	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Φόρτ ντε Φράνς 21/9
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. 'Ααρχους 18/10	ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	ε. Λισσαβώνα 24/9
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΥ	77	10409	δ. Σουέζ 15/10
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	διάλυση Μπαγκλαντές	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	πρόσ Ντάρμπαν 25/9
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Μάντρε ντε Ντέους 1/10	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	πρόσ Κωνσταντίνα 6/9
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 17/10	ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	στή Μαρίνα 5/10	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. 'Αιν Σούκνα 16/10
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού	ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Μαρίνα ντε Καράρα 12/10
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)	68	958	στο Μόχι 5/10	ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352	πρόσ Κηλαγκ 10/9
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	α. Πειραιά 7/10	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Ρίο Γκράντε 23/9
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Λουανγκάγκ 24/9	Σ Β. ΕΠΙ (κ.)	68	13546	ε. Ντεμεράρα 12/10
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	μετ. «Bilker I.» (μ.7)	Σ Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Σέβεν 'Αϊλαντ 19510
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρόσ Γκάλλεστον 7/8	ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	α. Πειραιά 16/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	74	17879	α. Χάμιλτον 27/9	ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάρκν (ἀποθήκη)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Σουέζ 14/10	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Μελίλη 7/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Σουέζ 10/10	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765	δ. Ντόβερ 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	δ. Γιβραλτάρ 4/10	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	πρόσ Μεξικό 1/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Ν. 'Υόρκη 15/10
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ἐπώληση	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Μπιζέρτα 3/10
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρόσ Βουβιά 29/9	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Βαλέντσια 5/10
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858	πρό Ντάς 'Αϊλαντ 8/9	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ΕΤΑ Σαντάγκο 20/9
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	μετ. «Eleni» (μ.)	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	πρόσ Δ. 'Αφρική 21/9	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122	πρόσ Κούβα 24/8
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. 'Οδησσό 11/10	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	πρόσ Αίγυπτο 18/8
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Τάραντα 13/10	ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	ε. Σανγκά 28/9
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	α. Ραβέννα 3/10	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 28/9
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434	πρόσ Μπετζάνια 20/9	ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	ε. Πειραιά 15/10
ΟΞΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083	α. Χιούστον 13/10	ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	στον Πειραιά 1/10/89
ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	ε. Χοντίντα 2/10	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Σέτε 9510
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818	πρόσ Κούβα 24/9	ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	α. Σιγκαπούρη 10/10
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χάρκν (ἀποθήκη)	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 3/10
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852	πρόσ Χάτσινγκ 1/10	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	α. Πειραιά 16/10
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα	ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	πρόσ 'Ινδία 26/9
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	πρόσ 'Αϊθόρ Κόαστ 18/9	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	ε. Τζιμπουτί 9/10
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	α. Ρίο Γκράντε 13/10	ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ἐπισκ. Ντουμπάι 18/8
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427	α. Μπιλμπάο 8/10	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	α. Αντοφαγκάστα 7510
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29547	α. Λός 'Αντζελες 13/10	ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. 'Οζάκα 15/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-				ΣΕ'Ι'ΛΑΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	πρόσ 'Αμβούργο 12/9
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	πρόσ Τουμπάρδο 19/9	ΣΕ'Ι'ΛΑΟΡ (κ.)	70	9951	α. Παρανάγουα 29/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Μπ. 'Αίρες 6/10	ΣΕ'Ι'ΛΑΟΡ (π.)	77	16267	ἐπώληση Τούρκους
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	δ. Πόρτ Σάιτ 19/10	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Μπ. 'Αίρες 6/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/10	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Μαυρίκιο 13/10	(δ.Μπχ.)	75	51898	ὕπεστεϊλε παναμαϊκή
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	στον Πειραιά 17/10	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Μαρίνα 2/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	πρ. «Yukona»	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7)	70	1598	α. 'Αμβούργο 5/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρόσ 'Ιαπωνία 6/10	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φουκουγιάμα 14/10	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	δ. Σουέζ 13/10
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	α. Ματάντι 3/10	ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	α. Ντάρμπαν 14/10
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. 'Αμβούργο 19/10	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Πρίνς Ρούπερτ 26/9
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 15/10	ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	ε. Πειραιά 4/7
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Σάντος 15/10	ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	μετ. «Nόρθ Μπρήζ» (κ.)
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Σιγκαπούρη 9/10	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085	μετ. «Stephanie» (π.)	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΠΑΣΦΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666	μετ. «Net Work Swan» (Μπχ.)	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (μ.)	70	12142	μετ. «Abrus» (μ.7)
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Σάν Φραντσίσκο 20/9
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	πρόσ 'Αλγερία 26/9	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48885	ἐπισκ. Λισσαβώνα 10/10
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	δ. Σουέζ 15/10	ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/9
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301	α. Μποντόρ 17/10	ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	δ. Κων/πολη 14/10
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Μπ. 'Αίρες 10/9	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Ρότερνταμ 18/10
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	69	15874	ε. Σουραμπάγια 29/9	ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.Μπχ.)	78	28025	δ. Κων/πολη 4/10
ΠΕΛΑΓΙ'ΝΕΡ (κ.)	77	36411	πρόσ Σαλάντα Μπαίη 26/9	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Σάρροχ 17/10
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Φός 16/10	ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	ε. Τάραντα 14/10
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. 'Ιντσόν 28/9	ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Σαλνταλόρα 11/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Γιβραλτάρ 12/9	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουαίμα Τέρμ. 9/8	ΣΗΜΑΤΖΙΚ ΙΙ (κ.)	77	14275	ε. Κάντα 17/9
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Πειραιά 17/10	ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	ἐπώληση Κινέζους
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρόσ Σίντι Κερρί 15/9	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275	στή Σουαίμα 13/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Φουτζέιρα 7/9	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	πρόσ 'Αργεντινή 26/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρόσ Σαουδική 'Αραβία 30/9	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Ντόβερ 7/10
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	δ. Παναμά 7/10	ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812	ε. Πειραιά 7/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	ἐπισκ. Πειραιά 1/10	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Φιλαδέλφεια 11/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Σιγκαπούρη 21/9	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Μάχια Μπλάνκα 10/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (π.)	65	25503	α. Σάο Σεμπαστιάν 10/10	ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798	δ. Πόρτ Σάιτ 15510
ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)	79	11633	ε. Μπουένος 'Αίρες 8/10	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Ντόβερ 10/10
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Φουτζέιρα 1/8	ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 6/10	ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Κων/πολη 13/10
ΠΙΠΤΑΣ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Λισσαβώνα 17/10	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (μ.)	74	18383	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/9
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	μετ. «Susan Sea» (κ.)	ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	δ. Σουέζ 20/9
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681	ὕψωση ελληνική	ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	ε. 'Ανγκρα ντὸς Ρέις 8/10
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Σαλέρνο 18/10	ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	δ. Κων/πολη 13/10
ΠΛΥΜΟΥ (κ.)	74	8825					

ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΟΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ν (κ.)	77	11679
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΛΕΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΙ (μ.)	83	35762
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟ'Υ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΠΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΝ (κ.)	80	30502
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ		

α. Σάντος 12/10	
α. Άμβουόργο 16/10	
α. Σιγκαπούρη 8/10	
α. Σκάπα Φλόου 11/10	
ε. Ύμουιντεν 18/10	
α. Ντάρμπαν 18/10	
έπισκ. Έλλάδα 14/9	
δ. Γιβραλτάρ 16/10	
α. Σάν Λορέντζο 18/10	
α. Ντάρμπαν 1/10	
πρός Κωνσταντίνα 30/9	
α. Παρανάγουα 14/10	
α. Νιούπορτ 17/10	
πρός Ίρβαν 17/8	
δ. Σουέζ 3/10	
α. Ν. Ύόρκη 2/10	
έπισκ. Πειραιά 16/10	
α. Ρεϊνιόν 6/10	
α. Σιγκαπούρη 14/10	
α. Ρίο Ίαντίορ 17/10	
α. Λός Άντζελες 17/10	
α. Σιγκαπούρη 5/10	
ε. Νουακτσότ 7/10	
έπωλήθη Έλληνες	
α. Άμβουόργο 20/10	
ε. Ρίο Γκράντε 13/10	
οτό Μπ. Χομεϊνί	
ε. Σιλικάπ 95/10	
α. Χιμέϊ 18/10	
μετ. «Κοράλι»	
α. Καζαμπλάνκα 20/9	
ε. Σάν Φραντσκο 11/10	
ύψωσε έλληνική	
πρός Μπουσάν 10/9	
πρός Λονδίνο 25/9	
ε. Σχέβαν 15/10	
πρός Μπουσάν 8/9	
ε. Ραβέννα 18/10	
οτή Σεμάγκα (άποθήκη)	
πρός Μαντάνας 18/9	
πρός Λας Πάμας 12/9	
ε. Νταμμάμ 17/10	
ύψωσε έλληνική	
α. Άντεν 3/5/89	
ε. Χάμπτον 17/10	
α. Ν. Όρλεάνη 13/10	
α. Λας Πάμας 4/10	
ε. Λέγκχορν 15/10	
ε. Σαβόνα 17/10	
α. Γκάνδη 10/10	
πρός Κολομβία 28/8	
ύψωσε έλληνική	
ε. Μπελαγουάν 17/9	
έπισκ. Πειραιά 23/7	
δ. Κων/πολη 15/10	
α. Ρόττερνταμ 16/10	
α. Γιοκοχάμα 8/10	
α. Τζιμπουτί 10/10	
ε. Χόγκ Κόγκ 18/10	
α. Σιγκαπούρη 4/10	
α. Ν. Όρλεάνη 22/9	
α. Σάν Λορέντζο 3/10	
α. Χιούστον 16/10	
πρός Χιλή 5/10	
πρός Σιγκαπούρη 22/9	
δ. Παναμά 3/10	
έπωλήθη	
πρός Δακάρ 24/9	
άργει Πειραιά	
α. Ρίο Ίαντίορ 4/10	
ε. Νταβό 5/10	
α. Βιζοκαπαντάν 16/10	
α. Ν. Όρλεάνη 16/10	
ε. Κεμπέ 16/10	
α. Χάμπτον 6/10	
οτή Φουτζέιρα (άποθήκη)	
α. Καλκούτα 15/10	
οτή Βραζιλία (άποθήκη)	
δ. Παναμά 10/10	
πρός Κέϋ Γουέστ 14/9	
πρός Μπαγκκχ 22/9	
α. Σαλβαντόρ 12/10	
δ. Σουέζ 7/10	
άργει Πειραιά	
έπωλήθη	
α. Τερνέζιρα 17/10	
έπισκ. Ντάρμπαν 11/9	
α. Παρανάγουα 3/10	
α. Δεμεράρα 3/10	
α. Λας Πάμας 4/10	
δ. Δαρδανέλλια 16/10	
α. Σαλβαντόρ 2/10	
α. Κπέμε 12/10	
α. Ν. Όρλεάνη 22/9	
α. Ρεϊνιόν 17/10	
πρός Κούβα 4/9	
α. Ντάρμπαν 16/10	
α. Παρανάγουα 6/10	
πρός ΗΠΑ 1/10	
πρός Ναυάκι 9/9	
α. Κατάνια 2/10	
α. Τζουμπάι 2/10	
α. Ντελφζύλ 18/10	
οτό Σάντος 16/10	
δ. Ντόβερ 10/10	
α. Ήοτ Λοντον 95/10	
πρός Ντάρμπαν 6/9	
ε. Γκνάνταμ 6/10	
α. Παρανάγουα 65/10	
οτό Σάντος 16/10	
ΕΤΑ Άρρούμα 20/9	

(δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΣΤΕΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑ'ΙΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΝΕΜΑ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ (μ.)	67	13792
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕΡΕΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.δ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917
ΦΟΙΝΙΣ (δ.μ.)	65	15090
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΤΣΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'Σ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΔΙΑΤΙΤΑΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΣΑΝ'Ι (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18894
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΩΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101440
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

δ. Σουέζ 16/10
πρός Όζακα 26/9
έπισκ. Πειραιά 18/10
α. Πόρτ Κέλαγκ 19/10
ε. Λάγος 12/10
δ. Γιβραλτάρ 21/9
δ. Σουέζ 11/10
πρός Γιβραλτάρ 29/9
έπισκ. Σιγκαπούρη 20/9
πρός Όιτα 11/9
πρός Κασσιούγκ 17/9
δ. Πόρτ Σαΐδ 19/10
πρός Σάν Πέντρο 20/9
ε. Άμβέρσα 17/10
ε. Τεκριντάγκ 2/10
α. Ρόττεταμ 13/10
ε. Τουλών 17/10
α. Σάρροχ 15/10
ε. Πειραιά 18/10
στη Ν. Όρλεάνη 17/10
άρχει Ξετουμπάλ
δ. Παναμά 15/10

δ. Δαρδανέλλια 11/10
πρός Ρίο Χάινα 18/9
ε. Τεργεσσι 12/10
α. Σαϊντ Τζών 12/10
α. Ρίο Γκράντε 3/10
πρός Δ. Άφρική 2/10
α. Νταμμάμ 10/10
δ. Σουέζ 11/10
ε. Γιβραλτάρ 16/10
μεσογειακές μεταφορές
στη Σιγκαπούρη 19/10
στό Τζεμπέλ Άλι 5/5
α. Γκάνδη 10/10
α. Γκάνδη 2/10
ε. Παρανάγουα 27/9
πρός Φουτζέια 2/10
πρός Άμπουκρί 12/9
πρός Ντουρές 28/9
α. Ντουμπάι 20/10
α. Ντάρμπαν 14/10
α. Ν. Όρλεάνη 5/10
δ. Πόρτ Σαΐδ 10/10
πρός Ρίο Χάινα 16/9
έπισκ. Πειραιά 13/9
α. Σιγκαπούρη 19/9
πρός Μογκαντίσσο 27/9
δ. Κωνστανίη 15/10
α. Μάντρε ντέ Ντέους 16/10
α. Παρανάγουα 6/10
στό Μπέβερυκ 13/10
α. Ναγκνόια 4/10
ε. Λας Πάλμας 9/10
α. Μπερεκλέυ Σάουντ 1/10
μετ. «Canarian Reelfer» (π.).
έπισκ. Λας Πάλμας 12/7
ε. Πάγκο Πάγκο 17/7
α. Σ. Ευστάθιο 95/10
α. Μασσαλία 5/10
πρός Γιοκχόμα 18/9
ναυπηγείτα Ίαπωνία
πρός Λας Πάλμας 20/9
ε. Λας Πάλμας 10/9
α. Γουόρι 31/7
ναυπηγ. Ίαπωνία
ε. Λας πάλμας 8/10
πρός Κούβα 18/9
ε. Ρεϊνιόν 16/10
α. Λας Πάλμας 6/6
ε. Σιγκαπούρη 18/8
ε. Μπαγκκόκ 22/9
πρός Νουαντίμπου 31/8
α. Σιγκαπούρη 9/10
πρός Ντασεόν 23/9
α. Γουαγκαρέϊ 13/10
έπισκ. Σιγκαπούρη
ε. Τακοράντι 1/10
α. Σελίτι 16/10
ε. Μασσαλία 18/10
α. Λός Άντζελες 16/10
ε. Πειραιά 12/10
α. Θέουτα 7/10
δ. Γιβραλτάρ 9/10
ε. Πλάος 13/10
στη Τζάνκουνβιλ 10/10
πρός Γκλάντστονου 27/9
α. Σιγκαπούρη 8/10
έπωληση Νορβηγούς
έπωληση Νορβηγούς
α. Δεμεράρα 13/10
ε. Κακινάδα 9/9
στό Καλαϊ 8/10
πρός Μπαντάρ Άμαρ 1/10
α. Ουμ Σαΐδ 14/10
ε. Γιβραλτάρ 18/10
α. Ν. Όρλεάνη 10/10
α. Κίγκστον 12/10
ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
α. Λονδίνο 10/10
ε. Φουτζέιρα 18/8
ε. Ναντόρ 16/10
πρός Ίταλια 25/9

πρός Πάτρα 12/7
α. Ρουέν 11/10
α. Κολομπιό ρίβερ 17/10
α. Σάν Λορέντζο 18/10
α. Ντάρμπαν 5/10
ύψωσε ελληνική
ύψωσε ελληνική
πρός Ναμίμπ 14/9
α. Ραβέννα 12/10
ε. Άμβούργο 19/10

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

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

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

SHIPPING AGENTS

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



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

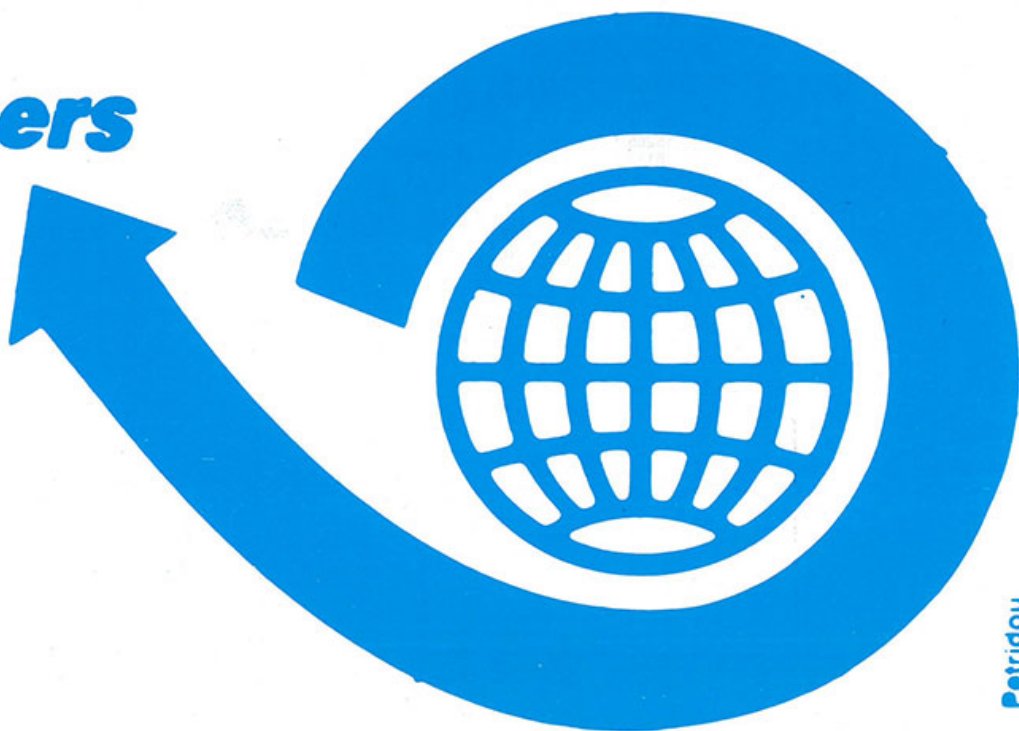
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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





TELESHIP

- **TECHNICAL AGENCIES**

- ▶ **MARINE ELECTRICAL & MECHANICAL
ENGINEERING CONTRACTORS**
- ▶ **AUTOMATION**
- ▶ **INSTRUMENTATION**
- ▶ **HEAT EXCHANGERS**
- ▶ **HARBOUR & VOYAGE REPAIRS**
- ▶ **SPARE PARTS**
- ▶ **GENERATORS**

- **PORT AGENCIES**

- ▶ **PORT SERVICES**
- ▶ **BUNKERING**
- ▶ **STEVEDORING**

TELESHIP MARITIME AGENCIES S.A.

35-39, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE - TEL: 4183692/3 - TLX: 241578 TLSP - FAX: 4183693