

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1033/1091

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΔΥΛΛΟ 1033/1091
ΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

POINT TO POINT



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

U.S.A.

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

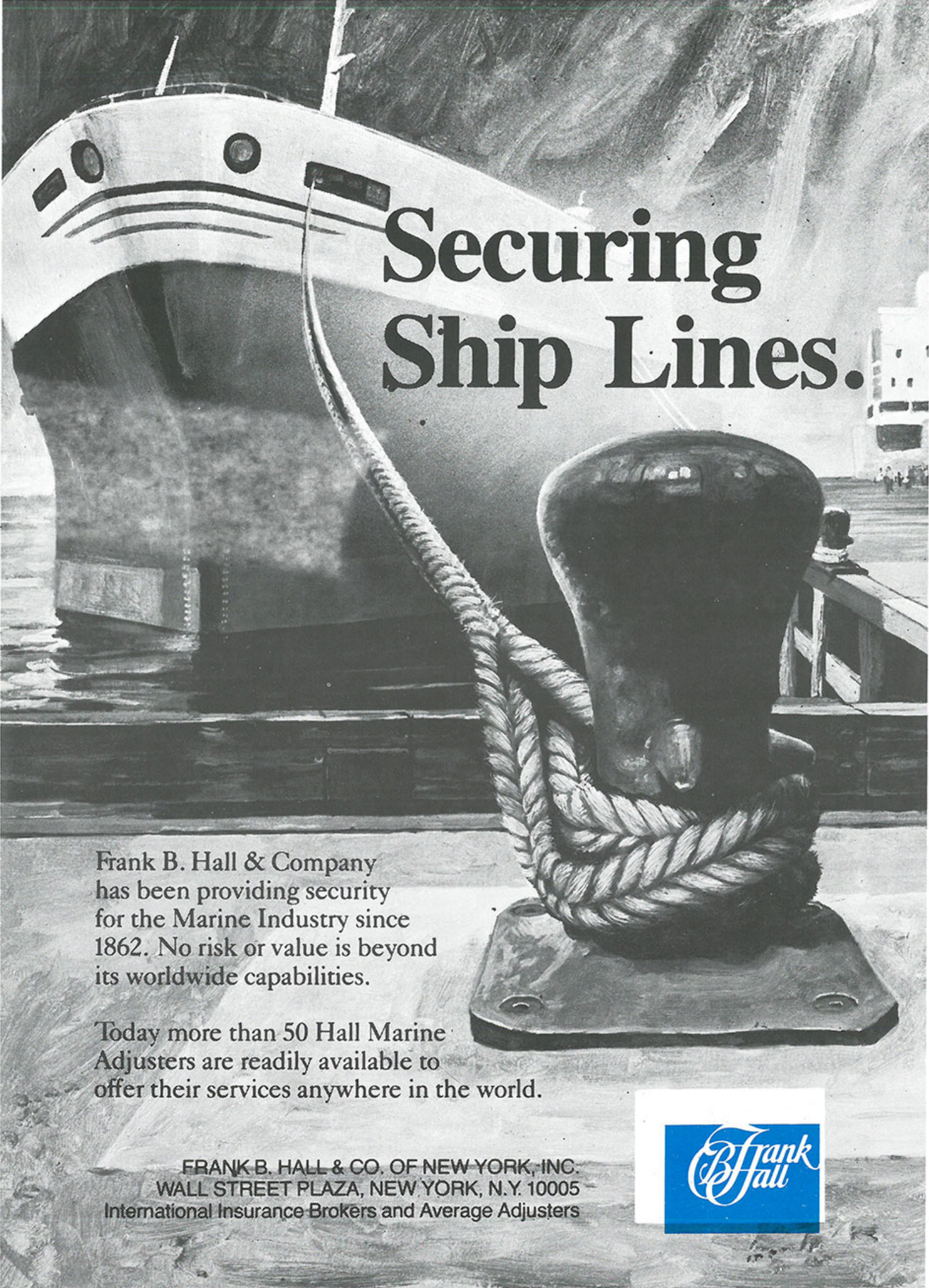
GREECE

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

LONDON

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





Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

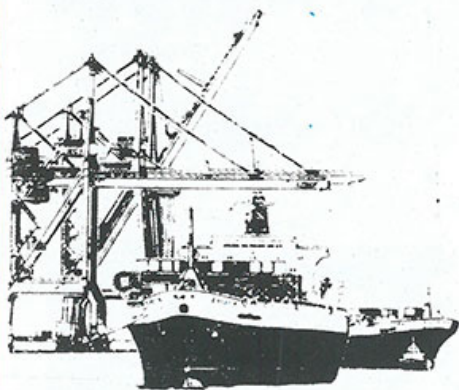
Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



Frank
B. Hall

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')— ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1333/1091

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1333/1091 December 15th, 1990

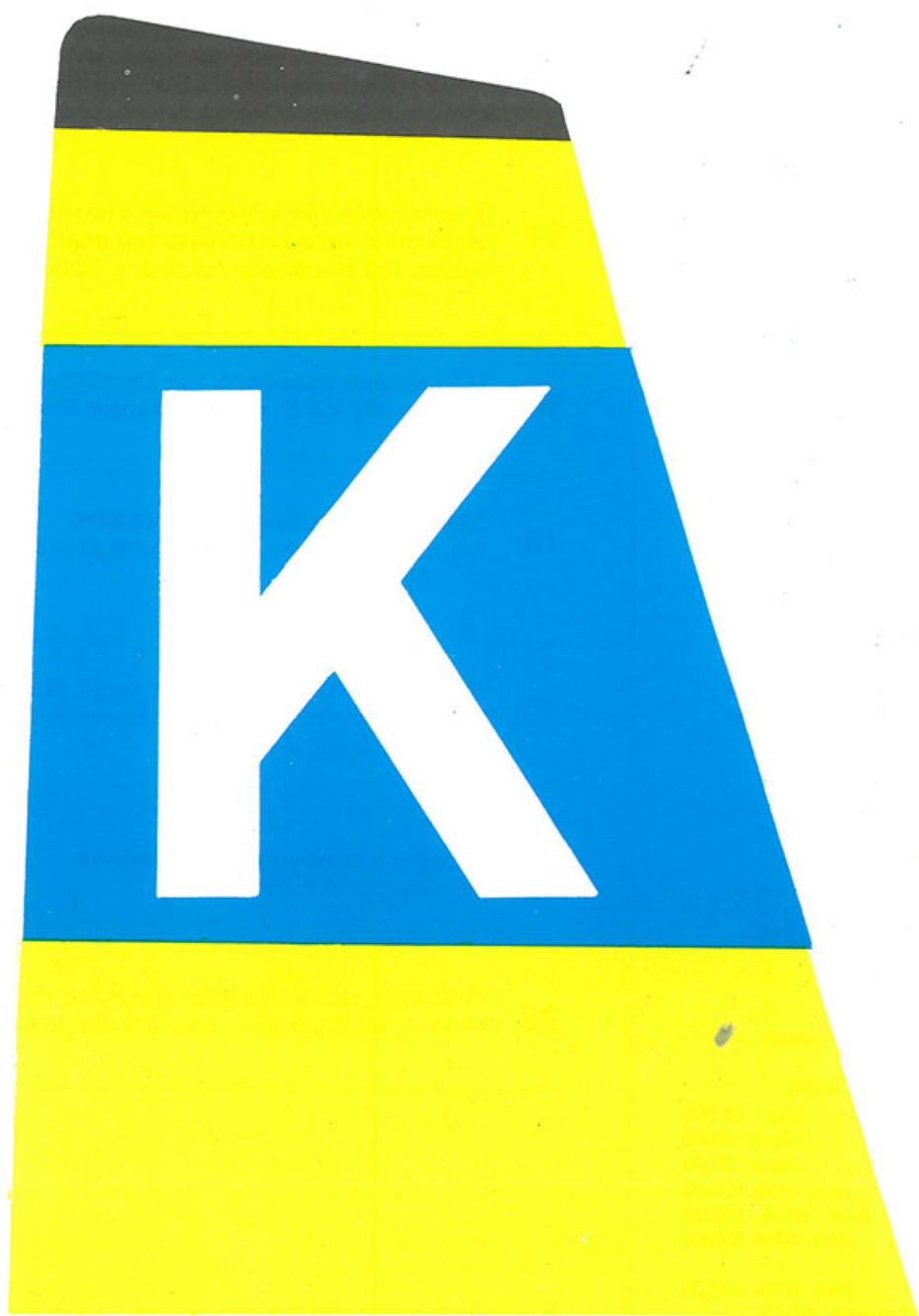
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11** Τά «στεγανά» τῶν εἰδικότητων στὰ κατώτερα πληρώματα καί ἡ λειτουργία τοῦ σημερινοῦ πλοίου.
"Άρθρο τοῦ Ναυάρχου Λ.Σ. ε.α. κ. Χρήστου Ντούνη.
- 15** 'Η Κοινωνική προσφορά τοῦ ἐφοπλισμοῦ.
Βραβεῖα τῆς Ε.Ε.Ε. καί τῆς Anangel Shipping.
- 18** 'Ελληνική ὑπερπόνια ἀλιεῖα καί ΕΟΚ.
'Επισημάνσεις κατὰ τό πρόσφατο Συνέδριο τοῦ INMEP.
- 19** 'Η Τηλεϊατρική στὰ 'Ελληνικά νησιά. (Μέρος Β')
Τοῦ κ. Γ. 'Αποστολάτου, προέδρου 'Ελληνικοῦ 'Ερυθροῦ Σταυροῦ.
- 23** Τά 'Ανατολικογερμανικά Ναυπηγεῖα.
'Η μάχη γιά τή διάσωση.
- 25** 'Ο σωστός τρόπος ἀγορᾶς καυσίμων ναυτιλίας.
Μελέτη τοῦ Χημικοῦ κ. Δημ. Σταματοπούλου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
28 Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1990
31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
41 ENGLISH SUPPLEMENT
44 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

Δέν ωφελεί ο στρουθοκαμηλισμός

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι όρισμένα πράγματα πρέπει να ξεκαθαρίσουν απολύτως για να αρχίσουμε κάποτε σ' αυτόν τον ταλαίπωρο τόπο να παίζουμε όλοι με ανοιχτά χαρτιά. Γι' αυτό, για μία ακόμη φορά θα μιλήσουμε έξω από τά δόντια.

Πρίν λίγο καιρό ο 'Υπουργός μας κ. 'Αριστ. Παυλίδης, απαντώντας στις αιτιάσεις της ΠΝΟ για τά μέτρα που είχε ανακοινώσει τό 'Υπουργείο, δήλωσε ότι τά μέτρα δέν πρόκειται να ανακληθούν.

Ταυτόχρονα ή ΠΝΟ αλλά και οι κλαδικές οργανώσεις της σε κάθε ευκαιρία διαλαλούν ότι αξιώνουν την ανάκληση των μέτρων, αναφορικά δέ με τό θέμα της συνθέσεως των πλοίων αναφέρουν ότι «δέν είναι διατεθειμένοι να αποδεχθούν τετελεσμένα γεγονότα».

Καί ο 'Υπουργός αλλά και οι καρεκλοκένταυροι του ναυτεργατικού συνδικαλισμού άποσιωπούν μία ουσιώδη λεπτομέρεια: 'Εφ' όσον τά μέτρα — οι νέες συνθέσεις εν προκειμένω — περιελήφθησαν σε εγκριτικές πράξεις νηολογήσεως που έχουν δημοσιευθεί στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δέν μπορούν να ανακληθούν από κανένα, εκτός και αν τό ζητήσουν οι πλοιοκτήτριες εταιρίες και συναινέσουν φυσικά οι ένυπληθοι δανειστές, εφ' όσον βεβαίως υπάρχουν.

Γιατί γίνεται αυτή ή άποσιώπηση; 'Ο 'Υπουργός τό μόνο που μπορεί να φοβηθεί είναι αυτό τό υπερβολικά διογκωμένο στη χώρα μας «πολιτικό κόστος», αλλά άφου πήρε τις απολύτως σωστές αποφάσεις

— δέν μπορεί ή 'Ελληνική Ναυτιλία να ύστερεί έναντι όλων των άλλων — χρειάζεται και να τις επιβεβαιώνει συνεχώς σε κάθε στιγμή, ακόμη και αν ύπάρξει «πολιτικό κόστος» — που δέν θα ύπάρξει, διότι ή προσαρμογή στις εκάστοτε ύπάρχουσες πραγματικές συνθήκες και καταστάσεις όχι μόνον δέν άποτελεί λάθος αλλά τουναντίον δείχνει αυτό που λείπει και πρέπει επιτέλους να ύπάρξει και στον τόπο αυτόν, δείχνει με δυό λόγια πολιτικό ρεαλισμό — γιατί άλλως θα ύπάρχουν έντελώς αντίθετα άποτελέσματα από τά προσδοκώμενα.

Οι καρεκλοκένταυροι όμως τί έχουν να φοβηθούν και δείχνουν αυτόν τον στρουθοκαμηλισμό; — πώς άλλως μπορεί να χαρακτηρίσει κανείς τις δηλώσεις ότι «δέν θα γίνουν άποδεκτά τετελεσμένα γεγονότα» όταν τά γεγονότα είναι πράγματι τετελεσμένα και στη συγκεκριμένη περίπτωση οι νέες συνθέσεις που έχουν περιληφθεί στις εγκριτικές πράξεις που δέν μπορούν να ανακληθούν, όπως προαναφέρθηκε από κανέναν;

Είναι αυτονόητο ότι ούτε ο 'Υπουργός, αλλά ούτε και οι καρεκλοκένταυροι κερδίζουν τό παραμικρό από τον στρουθοκαμηλισμό. Καί είναι, συνεπώς, καιρός να τον αφήσουν στην πάντα και να άτενίσουν την πραγματικότητα κατάματα. Για να ύπάρξουν και άλλα μέτρα που είναι άπαραίτητα για να προσελκύσουμε όλα τά έλληνόκτητα πλοία στο έθνικό νηολόγιο.

ΔΥΣΟΙΩΝΟ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝ ΔΕΝ ΞΕΣΗΚΩΘΟΥΜΕ

Τό δώρο των Χριστουγέννων θα πληρωθεί κανονικά από τό ΝΑΤ δήλωσε ο 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης μετά την ύπογραφή άποφάσεως από τον επί των Οικονομικών συνάδελφό του κ. Γιάννη Παλαιοκρασσά για τή διάθεση του απαιτούμενου ποσού των 3,8 δισ δρχ. 'Ο 'Υπουργός μας είπε ακόμη ότι καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξασφάλιση του ποσού που απαιτείται για τήν καταβολή, έντός του Δεκεμβρίου, και της ΑΤΑ του τελευταίου τετραμήνου, ενώ ή σύνταξη του 'Ιανουαρίου θα καταβληθεί μετά την έγκριση του προϋπολογισμού του 1991 ό όποιος περιλαμβάνει πρόβλεψη 30 δισ δρχ. ύπέρ του ΝΑΤ και αναμένεται να ψηφισθεί από τή Βουλή στις 21 Δεκεμβρίου.

Μέ την ευκαιρία ο 'Υπουργός ύπογράμμισε ότι τό ΝΑΤ περνάει μία από τις δυσκολότερες περιόδους από την ίδρυσή του σε ό,τι άφορά την οικονομική του κατάσταση και άνέφερε ότι τά μέτρα που ελήφθησαν για τήν οικονομική ένίσχυση του Ταμείου (είσπραξη τμήματος από τά άσφάλιστρα μεταφορές επιβατών και όχημάτων, αύξηση της τιμής των διατετιμημένων έντύπων και καθιέρωση εισφοράς ύπέρ του ΝΑΤ για κάθε άδεια σκοπιμότητας δρομολογήσεως πλοίων στις άκτοπλοϊκές γραμμές) δέν είναι παρά «τσόντες» στο όλο πρόβλημα του ΝΑΤ.

Κανένας δέν μπορεί να διαφωνήσει με τις διαπιστώσεις αυτές του 'Υπουργού.

Η κατάσταση είναι πράγματι τραγική. Καί τά μέτρα που ελήφθησαν άπλώς «τσόντες» — όχι μόνον δέν λύνουν αλλά ούτε άντιμετωπίζουν καν τό πρόβλημα, τό όποιο έχει δύο σκέλη που είναι ή δραστική μείωση των δαπανών και ή έξίσου δραστική αύξηση των εσόδων.

Τό πρώτο — ή δραστική μείωση των δαπανών είναι δυνατόν να επέλθει μόνον: Πρώτον, με τό διωξιμο από τό ΝΑΤ ΟΛΩΝ άνεξαιρέτως των «άλεξιπτωτιστών» που παίρνουν σύνταξη από τό ΝΑΤ είτε χωρίς να έχουν καταβάλει ούτε δραχμή, είτε καταβάλλοντας ελάχιστα επειδή φρόντισαν να έπωφεληθούν από τις διατάξεις της διαδοχικής άσφαλίσεως και τις ευνοϊκές ρυθμίσεις που είχαν γίνει άποκλειστικά για τους ναυτικούς μας. Καί, δεύτερο, με την πλήρη αναδιοργάνωση του ΝΑΤ ώστε με τή πλήρη χρησιμοποίηση και της πληροφορικής να καταστεί ένας σύγχρονος άσφαλιστικός οργανισμός που θα χρειάζεται ελάχιστο προσωπικό και άρα ελάχιστες διοικητικές δαπάνες.

Τό δεύτερο, ή δραστική αύξηση των εσόδων μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνον με την αύξηση του άριθμού των εισφερόντων πλοιοκτητών και ναυτικών. 'Ο 'Υπουργός μας, ο κ. Παυλίδης προσδοκά ότι τά μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι τή στιγμή θα όδηγήσουν στην προσέλκυση των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο. 'Ασφαλώς αυτό, που όλοι τό θέλουμε και τό επιδιώκουμε, θα γίνει αλλά σταδιακά και όχι άμέσως και βεβαίως άφου ληφθούν και όσα άλλα μέτρα επιβάλλονται για να εξισωθεί πλήρως τό κόστος διαχειρίσεως του υπό 'Ελληνική σημαία πλοίου με τά πλοία των άλλων σημαίων και ταυτόχρονα έγκαταλειφθούν συνθήσεις και πρακτικές που ταλανίζουν την 'Ελληνική Ναυτιλία και τό έλληνικό πλοίο, συνθήσεις και πρακτικές που άντικατοπτρίζονται, λόγω χάρη, στη συλλογική σύμβαση, στους άπαρχαιωμένους έσωτερικούς κανονισμούς, στις διατάξεις για τήν άποζημίωση των ναυτικών, στις άντιλήψεις των νυχτωμένων συνδικαλιστών κλπ., κλπ.

Για τον λόγο αυτόν, επειδή δηλαδή ή προσέλκυση των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο δέν πρόκειται — παρά τις άντίθετες έπιθυ-

μίες και προσδοκίες μας — να είναι άμεση, τά «Ναυτικά Χρονικά» πρότειναν — και επιμένουν — να ίπροχωρήσουμε παράλληλα στην άσφάλιση στο ΝΑΤ των ναυτικών που ύπηρετούν σε πλοία με ξένες σημαίες. Η ρύθμιση αυτή θα εξασφαλίσει στο ΝΑΤ, τά άλλα Ταμεία, τους 'Οργανισμούς και Λογισμους τις εισφορές έργοδότη και άσφαλισμένου 9.000 — 10.000 άξιωματικών ποσόν θα εξασφαλισθεί έτσι δέν είναι καθόλου δύσκολο να βρεθεί και με ένα άπλό κομπιουτεράκι.

Καταλήγοντας πρέπει να προσθέσουμε ότι στον έφοπλισμό επικρατεί ή αντίληψη ότι τό πρόβλημα της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών μας πρέπει να επιλυθεί στα πλαίσια της ιδιωτικής άσφαλίσεως δεδωμένου ότι με πολύ μικρότερη δαπάνη μπορούν να εξασφαλισθούν πολύ ύψηλότερες από τις σημερινές συντάξεις και σαφώς άνωτέρου επιπέδου ίατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη — τό θέμα συζητείται και μελετάται από την 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών, αλλά βεβαίως δέν εξαντλείται και τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι για τό πρόβλημα της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών μας πρέπει να ύπάρξει μία γενικότερη κινητοποίηση πριν τό άδιέξοδο φθάσει στο άπροχώρητο.

ΤΩΡΑ ΚΑΤΑΛΑΒΑΜΕ

'Επί δύο συνεχή τεύχη ζητούσαμε από τό καλό μας 'Υπουργείο να μάς πει τί γίνεται όταν σε έλληνικά πλοία που καταπλέουν σε έλληνικά λιμάνια ύπάρχουν λαθρεπιβάτες και αν ειδικότερα κάνουμε έμεις αυτό που ζητούμε από τις άλλες χώρες όταν στα λιμάνια τους καταπλέουν έλληνικά πλοία με λαθρεπιβάτες. Καί αυτό γιατί είχαμε άκούσει όρισμένες ίστορίες για άγρίους.

Φυσικά απάντηση δεν υπήρξε, γιατί δεν ήταν δυνατόν να υπάρξει, επειδή οι Ιστορίες για άγριους είναι υπαρκτές και όχι αποκυήματα φαντασίας. Ίδου ή απόδειξη, όπως περιγράφεται σε ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ με ημερομηνία 30 Νοεμβρίου του σωτηρίου έτους 1990:

«Χθές το απόγευμα διαπιστώθηκε ότι απέδρασε από το Α/Κ σκάφος «Λένα» Ν. Ναυπλίου 28, ο λαθρεπιβάτης Ijaak Bour Boateng, έτών 29, υπήκοος Γκάνας, την ασφαλή φρούρηση του οποίου είχε αναλάβει ο πλοιοκτήτης του σκάφους Φουντούλης Γεώργιος, έτών 45, κάτοικος Πειραιά.

Ο παραπάνω προσήχθη κατά την αυτόφωρο διαδικασία στον κ. Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς και αφέθηκε προσωρινά ελεύθερος αφού του όριστηκε δικάσιμος στις 28.2.91.

Υπενθυμίζεται ότι το αλιευτικό «Λένα» είχε καταπλεύσει με τον λαθρεπιβάτη στο λιμάνι του Πειραιά προερχόμενο από τη Λιβύη την 27.1.90.

Τώρα καταλάβαμε. Και καταλάβαμε πολλά: Πρώτα πρώτα, ότι δεν υπήρχε ή παραμικρή υπερβολή στα όσα μας είχαν επισημάνει επί του θέματος — τα «φορτώνουν» όλα στον ταλαίπωρο Έλληνα πλοίαρχο και επί πλέον τον στέλνουν και κατηγορούμενο στο δικαστήριο αφού του αποσπάσουν — με τους τρόπους που ξέρουν — τα διάφορα χαρτιά με τα οποία τον τυλίγουν στο τέλος σε μία κόλλα χαρτί και ομολογούμε ότι μας προκαλεί άπορία το γεγονός ότι δεν έχει παρέμβει ακόμη η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών. Καταλάβαμε ακόμη ότι στο θέμα των λαθρεπιβατών είμαστε σαν εκείνον τον δάσκαλο που δίδασκε αλλά νόμο δεν έκρατει — λέμε στους άλλους, στις άλλες χώρες, δηλαδή, να επιτρέπουν την αποβίβαση και τον επαναπατρισμό με δαπάνες, βεβαίως, πάντοτε του πλοίου, αλλά όταν οι λαθρεπιβάτες βρίσκονται σε πλοία που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια τους αφήνουμε επάνω στα πλοία με ευθύνη μάλιστα των πλοιαρχών, και αν τό σκάσουν, πριν από τον απόπλου, για να βγούν στην ξηρά που άλλωστε είναι και ο τελικός τους στόχος, κυνηγάμε τον πλοίαρχο και κατ' επέκταση και την πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρία.

Κάνομε λάθος;

ΟΡΘΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Έκανε πολύ καλά ό Υπουργός που δεν ά-

ποδέχθηκε την παραίτηση του Προέδρου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. κ. Θωμά Ζαφείρα, σχετική επιστολή του οποίου δημοσιεύεται σήμερα στην σελίδα της αλλογραφίας των «Ναυτικών Χρονικών» γιατί μπορεί, όπως απέδειξε ή μέχρι τώρα θητεία του, να προσφέρει σημαντικότερες υπηρεσίες στους ναυτικούς μας.

Ανακοινώνοντας την μη αποδοχή της παραίτησής, ο Υπουργός είπε ότι ο κ. Ζαφείρας — του οποίου έπλεξε τό εγκώμιο για την εργατικότητα, τη γνώση των ναυτιλιακών θεμάτων και την προσφορά του — όδηγήθηκε στην υποβολή της παραίτησής από τις ατέλειες που παρουσιάζει ο νόμος που ρυθμίζει τις σχέσεις του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και της Έστιας Ναυτικών.

Οι ατέλειες αυτές θα εξαλειφθούν με την ανασυγκρότηση του οργανισμού του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ώστε να αποκτήσει τις προϋποθέσεις που χρειάζονται για την απρόσκοπτη και εύελικτη λειτουργία του.

Ο Υπουργός ανακοίνωσε επίσης ότι ένέκρινε τον προϋπολογισμό του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. για τό 1991 που προβλέπει έσοδα 2.845.700.000 δραχμών και έξοδα 2.672.957.000 δρχ. Από τό ποσό αυτό, 2.274.000.000 δρχ. θα διατεθούν για την καταβολή οικογενειακών επιδομάτων και 172.725.000 δρχ. θα καλύψουν τις διοικητικές δαπάνες.

ΝΑ ΤΟ ΞΑΝΑΚΟΙΤΑΞΟΥΜΕ

Από όλη αυτή την Ιστορία με τό σκάφη νέας τεχνολογίας εκείνοι που βγαίνουν σίγουρα (και άμεσα) κερδισμένοι είναι οι Νορβηγοί κατασκευαστές των σκαφών της κατηγορίας αυτής στα όποια έμεις ριχθήκαμε βιαστικά και με μανία, θα μπορούσε να πει κανείς, και αυτοί είναι απολύτως εύλογο να θέλουν να μάς τό πουλήσουν — υπολογίζεται, επί τη βάση των άδειών σκοπιμότητας που χορηγεί γιά σκάφη της κατηγορίας αυτής τό άνεκδιήγητο Υπουργείο Ναυτιλίας (δύο στην Περαϊκή ΑΝΕ και δύο στην εταιρία «Speed Lines» που συνέστησαν τό μέλη της Ένώσεως Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων), ότι οι Νορβηγοί θα μάς πάρουν μέσα από τό χέρι μας γύρω στα τρία δίσ δραχμές.

Δέν σημαίνουν τό άνωτέρω ότι είμαστε αντίθετοι στην χρησιμοποίηση των σκαφών νέας τεχνολογίας — κάθε άλλο και έπ' αυτού έχομε ήδη πεί τις άπόψεις μας. Υποστηρίζομε άπλά ότι πριν στραφούμε στους ξέ-

νους θα έπρεπε να δούμε τί μπορούμε να κάνουμε οι ίδιοι, αν δηλαδή μπορούσαμε να κατασκευάσουμε έδώ τό σκάφη της νέας τεχνολογίας με δικά μας σχέδια ή και με know how των ξένων.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΤΣΟΥΧΤΕΡΑ ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Η Κυβέρνηση των ΗΠΑ έθεσε σε εφαρμογή τον νέο Μεταναστευτικό Νόμο του 1990 που ισχύει από τις 29 Νοεμβρίου και επιφέρει σημαντικές αύξήσεις στα πρόστιμα που επιβάλλονται στα πλοία γιά παραβιάσεις της ναυτιλιακής νομοθεσίας. Η έξόφληση των προστίμων θα γίνεται στο περιφεριακό γραφείο της Υπηρεσίας Μεταναστεύσεως (INS) και όχι μέσω της Άμερικανικής Άκτοφυλακής όπως μέχρι τώρα.

Οι κυριότερες αύξήσεις αναφέρονται στις έξι παραβάσεις της Μεταναστευτικής Νομοθεσίας:

— Έλλιπής συμπλήρωση πιστοποιητικού (από 10 σε 300 δολάρια).

— Μη πληρωμή έξόδων μεταφοράς άνεπιθύμητου ξένου (από 300 σε 2.000 δολάρια).

— Μη συμπλήρωση πιστοποιητικού άναχώρησης κάθε μέλους του πληρώματος που αναφέρεται στη λίστα άφιξης (από 10 σε 200 δολάρια).

— Μη περιορισμό ναυτικού επί του πλοίου ή μη άναφορά λιποτακτούντος ναυτικού ή μη άπόσυρση ναυτικού μετά από διαταγή (από 1.000 σε 3.000 δολάρια).

— Λαθραία είσαγωγή ξένων σάν πλήρωμα (από 5.000 σε 10.000 δολάρια).

— Μη παρουσίαση επιβάτη γιά επιθεώρηση (από 1.000 σε 3.000 δολάρια).

— Μεταφορά ενός ξένου στις ΗΠΑ χωρίς έγκυρη θεώρηση διαβατηρίου (από 1.000 σε 3.000 δολάρια).

ΕΝΑ ΤΕΥΧΟΣ ΓΙΑ ΤΑ 60 ΧΡΟΝΙΑ

Τό γεγονός ότι έφέτος οι άργίες των Χριστουγέννων ουσιαστικά περιορίζουν σε έπτά τις εργάσιμες ήμέρες του προσεχούς δεκαπενθημέρου, σε συνδυασμό με τη προετοιμασία της ειδικής ετήσιας έκδόσεως της 15ης Ιανουαρίου 1991, ή όποία θα προσλάβει πανηγυρικό χαρακτήρα ένώψει της συμπληρώσεως 60 χρόνων μαχητικής παρουσίας των «Ναυτικών Χρονικών» στον ναυτιλιακό χώρο, ή ύλη του προσεχούς τεύχους (1η Ιανουαρίου) θέ ένωματωθεί στην ειδική



Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ε ύ χ ο ν τ α ι

σε όλους τους «Ελληνες ναυτιλλόμενους

ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

έτσια έκδοση, ή οποία θά κυκλοφορήσει τό πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Ιανουαρίου.

ΣΤΟΥΣ ΠΕΝΤΕ ΠΡΩΤΟΥΣ

Η πρόσφατη διέλευση από τόν Πειραιά του κρουαζιεροπλοίου «Βικτόρια» τής εταιρίας Χανδρή παρέσχε τήν εύκαιρία γιά μιá διαπίστωση ή οποία ταυτόχρονα εξηγεί καί τήν μεγάλη επιτυχία αúτης τής ελληνικής εταιρίας νά περιλαμβάνεται πλέον στίς πρώτες πέντε εταιρίες κρουαζιερών σέ παγκόσμιο επίπεδο τόσο από πλευράς αριθμού καί ποιότητας όσο καί από πλευράς προσελκύσεως επιβατών: Η διαπίστωση είναι ότι τό όνομα Χανδρή δέν αντιπροσωπεύει σάν κάθε άλλη επωνυμία τυπικά έναν όμιλο εταιριών, αλλά συνδέεται μέ τήν ιστορία μιáς ελληνικής ναυτικής οικόγενειας ή οποία απέκτησε γερούς δεσμούς μέ τή θάλασσα από τίς άρχές του αιώνα, όταν ό 'Ιωάννης Χανδρής, παππούς των σημερινών υπευθύνων του 'Ομίλου αγόρασε τό 1915 τό πρώτο άκτοπλοϊκό του πλοίο, τό 300 τόννων «Χίμαιρα», μέ τό όποιο ξεκίνησε από τίς άκτές τής Κορίνθου γιά νέους όρίζοντες πού όδήγησαν τελικά στό σημερινό δημιούργημα.

Η επιτυχία στον τομέα των κρουαζιεροπλοίων δέν όφείλεται βεβαίως μόνον στην μεγάλη εμπειρία μεταφοράς επιβατών καί των υπερωκεανίων. Αποφασιστικό ρόλο έπαιξαν έπίσης ή άπόφαση τής εταιρίας νά καταστήσει τήν κρουαζιέρα προσιτή σέ συνεχώς μεγαλύτερο κοινό χάρις στον συνδυασμό ποιότητας — έλκυστική τιμή αλλά καί ή έπιλογή στελεχών ύψηλου έπιπέδου.

Σήμερα ή εταιρία Χανδρή προσφέρει κρουαζιέρες ύψηλου έπιπέδου στην Καραϊβική, τό Μεξικό, τίς Βερμούδες, τή Βενεζουέλα, τή Βαλτική, τίς Καναρίους, τή Μεσόγειο καί τά ελληνικά νησιά.

ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΝΟΔΟΣ

Συνεχίζεται — εύτυχώς γιά τόν τόπο — ή άνοδική πορεία τής συναλλαγματικής συνεισφοράς τής Ναυτιλίας πρós τήν 'Εθνική Οικονομία.

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία τής Τράπεζας τής 'Ελλάδος, τό δεκάμηνο 'Ιανουαρίου — 'Οκτωβρίου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σέ 1.421 έκατ. δολάρια έναντι 1.108,3 έκατ. δολαρίων τής αντίστοιχης χρονιάς περιόδου του 1989, παρουσίασε δηλαδή αύξηση 28,2%!

Αύξημένο έπίσης κατά 23,5% ήταν τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα καί κατά τό δίμηνο Σεπτεμβρίου — 'Οκτωβρίου, στή διάρκεια του όποιο ή συναλλαγματική πρόσοδος από τή Ναυτιλία ανήλθε σέ 303 έκατομ. δολάρια έναντι 245,4 έκατ. δολαρίων του αντίστοιχου διμήνου του 1989.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Θεωρούσαμε — καί εξακολουθούμε νά θεωρούμε — τόν Γεν. Γραμματέα του 'Υπουργείου κ. Φώτη Χρηματόπουλο σοβαρό καί μετρημένο άνθρωπο. Γι' αυτό μάς εξέπληξε ή κατωτέρω άνακοίνωση πού έξεδόθη στίς 30 Νοεμβρίου από τό Γραφείο Τύπου καί Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ:

«Μέ έντολή του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. 'Αριστοτέλη Α. Παυλίδη, ό Γενικός Γραμματέας του 'Υπουργείου κ. Φώτης Χρηματόπουλος μεταβαίνει σήμερα στή Στυ-

λίδα γιά νά δώσει τίς προσωπικές του οδηγίες καί νά παρακολουθήσει τήν τελική φάση τής άνέλευσης του Μ/Σ «Κριός» πού έχει βυθισθεί στό λιμάνι τής πόλεως».

'Εμείς γνωρίζουμε ότι ή άνέλευση ενός πλοίου είναι ένα άπολύτως καθαρά τεχνικό θέμα γιά τό όποιο ένας νομικός, όπως είναι ό κ. Χρηματόπουλος, δέν μπορεί νά δώσει όδηγίες.

Η έπισημανση γίνεται γιά νά άποφεύγονται οι υπερβολές οι όποιες βεβαίως κάθε άλλο παρά συμβάλλουν στην επιδιωκομένη προβολή.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΨΥΓΕΙΑ

Στίς άρχές του έτους ό παγκόσμιος στόλος των πλοίων - ψυγείων (άνω των 10.000 κ.π.) αριθμούσε 1.313 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 335 έκατ. κυβ. ποδών.

Η θαλάσσια μεταφορά υπό ρυθμιζόμενη θερμοκρασία άποτελεί ένα τομέα τής ναυτιλίας στον όποιο φαίνεται καθαρά ό χωρισμός πού μπορεί νά υπάρξει μεταξύ τής ιδιοκτησίας του σκάφους καί τής έμπορικής εκμεταλλεύσεώς του. Γιατί ενώ ή πλοιοκτησία έλέγχεται από πλθθος ιδιοκτητών, ή διαχείριση του παγκόσμιου ψυκτικού στόλου κυριαρχείται από μιá όλιγαρχία έφοπιστών στην όποια υπερέχουν τά Σκανδιναβικά συμφέροντα.

Στήν πλοιοκτησία ή Σοβιετική 'Ενωση κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση, δεδομένου ότι ό στόλος της περιλαμβάνει 270 πλοία-ψυγεία 82 έκατ. κ.π. πού αντιπροσωπεύουν τό 21% σέ αριθμό πλοίων καί τό 24,6% σέ χωρητικότητα του παγκόσμιου ψυκτικού τονάζ. 'Ωστόσο ό ρόλος της δέν είναι καθοριστικός στή διεθνή αγορά εκ του λόγου ότι τά πλοία της εργάζονται συνήθως μέ πλήρη άπασχόληση σέ γραμμές πού άφορούν άποκλειστικά τή Ρωσία, όπως π.χ. οι εισαγωγές μπανάνας από τήν Κούβα.

Όπως είπαμε ή έμπορική εκμετάλλευση του στόλου των πλοίων - ψυγείων βρίσκεται υπό τόν έλεγχο ενός περιορισμένου αριθμού έφοπιστικών έπιχειρήσεων. Μεταξύ τους τήν πρώτη θέση κατέχει ή Σουηδική Cool Carriers πού διαχειρίζεται άνω των 60 μονάδων οι όποιες συνεχώς ανανεώνονται. Σημαντικό έπίσης στόλο διαχειρίζεται ή Δανική εταιρία Lauritzen Reefers ιδιαίτερα γνωστή στίς γραμμές Εύρώπης — Μέσης 'Ανατολής. 'Εκτός των Σκανδιναβικών χωρών, μεγάλες τέτοιες εταιρίες είναι ή 'Ολλανδική Star Reefers θυγατρική τής βρετανικής Blue Star Line, ή 'Αμερικανική Chiquita Brands πού ή ίδια είναι καί παραγωγός στο τομέα τής μπανάνας καί ή Γαλλική Delmas πού εργάζεται κυρίως μέ πλοία γραμμής.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΚΟΙΝΩΝΙΑ

Διεξήχθη μέ επιτυχία ή πρώτη στά παγκόσμια χρονικά μεταβίβαση στοιχείων μεταξύ πλοίου καί ξηράς μέ τή χρησιμοποίηση του συστήματος ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI).

Ο σταθμός αυτός στην ιστορία των τηλεπικοινωνιών αλλά καί τής ναυτιλίας έπιτεύχθηκε πρό μηνών όταν τό σοβιετικό φέρμπωτ «Litch», 12.281 τόν. γκρός, πού έκτελεί τή γραμμή μεταξύ Στοκχόλμης καί Λένινγκραντ, διεβίβασε μέσω δορυφόρου στή Στοκχόλμη όλες τίς πληροφορίες πού χρειάζονταν οι τελωνειακές άρχές γιά τήν έλευ-

— Είς τήν όμιλίαν του πρós τούς ναυτιλομένους επί τή έορτή του προστάτου των θαλασσιών 'Αγίου Νικολάου, ό 'Υφυπουργός τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας κατέληξεν ως ακόλουθως: «Μέ τά δόντια σφικτά, μέ πίστη, μέ ένθουσιασμό άς μείνουμε όλοι άφοσιωμένοι ό καθένας στή θέση του. 'Ο καπετάνιος στή γέφυρα, ό τιμονιέρης στό τιμόνι, γιά νά φτάσουμε μιá ώρα άρχίτερα στό τέρμα πού μάς περιμένει: στή Νίκη».

— Πέραν των έφοπιστικών εισφορών πού δημοσιεύομεν εις τόν πίνακα, καί όλοι οι 'Ελληνες ναυτιλλόμενοι εισέφεραν υπέρ του έθνικού άγώνος ένα τμήμα των άποδοχών των. Πλοίαρχοι, άξιωματικοί καί πληρώματα ένήργησαν μεταξύ των έράνους τό προϊόν των όποίων άπέστειλαν εις τήν έθνικήν κυβέρνησιν μέ συγκινητικά υπέρ τής νίκης τηλεγραφήματα.

— Τά σμήνη των άγγλικών βομβαρδιστικών έπέδραμον κατ' έπανάληψιν έναντίον των 'Ιταλικών καί 'Αλβανικών λιμένων προκαλέσαντα σημαντικές καταστροφές. 'Ο Τάρας, τό Βρινόησιον, τό Μπάρι, ή Νεάπολις καί ή Αύγουστα εις τήν νότιον 'Ιταλίαν καί Σικελίαν, τό Μιλάνον καί τό Τουρίνον εις τήν βόρειον 'Ιταλίαν, ό Αύλων καί τό Δυρράχιον εις τήν 'Αλβανίαν, ή Λέρος, ή 'Αστυπάλεια, καί ή Ρόδος εις τά Δωδεκάνησα. Τό Τομπρούκ, ή Ντέρνα, ή Μόμπα, ή Βεγκάζη καί ή Τρίπολις εις τήν 'Αφρικήν, έδέχθησαν άλληλοδιαδόχως σκληρά πλήγματα από τούς άπηνείς βομβαρδισμούς τής συμμαχικής αεροπορίας.

— Μέ βαθείαν θλίψιν ήκούσθη από τήν όλότητα τής ναυτιλιακής μας οικογενείας ό θάνατος του Δημητρίου Ν. Καζάκου, ύπαναύαρχου έν άποστρατεία καί διευθυντού τής «Σχολής 'Εμπορικής Ναυτιλίας» τής 'Υδρας.

— Τά κατά τήν κήρυξιν του έλληνοϊταλικού πολέμου εύρεθέντα παροπλισμένα εις τόν Πειραικόν λιμένα δύο Δανικά πλοία, τό πετρελαιοκίνητον φορτηγόν «Marit Maersk» καί τό ναυαγσαστικόν «Viking», έτέθησαν εις τήν διάθεση τής ελληνικής κυβερνήσεως καί έκτελούν ήδη μεταφοράς υπό τήν ελληνική σημαία επανδρωθέντα μέ ελληνικά πληρώματα. 'Ετέθη έπίσης εις τήν διάθεση τής κυβερνήσεως ύψωσαν τήν ελληνικήν σημαία καί τό υπό Παναμαϊκήν σημαία άτμόπλοιον «Ilona».

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 238/15.12.1940)

θεροκοινωνία του σκάφους, πριν αυτό φθάσει στον λιμένα. Για τή διαβίβαση των στοιχείων χρησιμοποιήθηκαν οι φόρμες EED πού αντιστοιχούν στή έξι απαραίτητα τελωνειακά έγγραφα πού καθόρισε ό IMO. Η έπικοινωνία έγινε μεταξύ του πλοίου καί του γενικού περιφερειακού τελωνείου τής Στοκχόλμης μέσα σέ δύο λεπτά τής ώρας, ενώ τό πλοίο βρισκόταν ακόμη έν πλώ καί έτσι οι άρμόδιοι υπάλληλοι μπόρεσαν νά άρχίσουν άμέσως τή διαδικασία τής έλευθεροκοινων-

νίας.

Η υπό ηλεκτρονική μορφή διατύπωση των τελωνειακών στοιχείων και εγγράφων, χρειάστηκε πολύμηνη κοπώδη συνεργασία μεταξύ του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας, του IMO, του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου και της Ίνμαρσάτ. Πιστεύεται ότι αποτελεί την άπαρχή μιας νέας περιόδου που θα σημάνει την εξαφάνιση της γραφειοκρατίας ή όποια είναι αναγκαία σήμερα για την τελωνειακή ελευθεροκοινωνία των πλοίων. Πρέπει να σημειωθεί ότι το υλικό που χρειάστηκε ήταν σχετικά απλό: ένας φορητός ηλεκτρονικός υπολογιστής και ένα τερματικό δορυφορικής επικοινωνίας.

ΤΑ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Επίσημη ανακοίνωση της γνωστής εταιρίας Hoverspeed ειδοποιεί τους υπευθύνους του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου του Καλαί ότι προβλέπει να θέσει σε υπηρεσία από το 1991 ένα γιγαντιαίο καταμαράν στη γραμμή Καλαί — Ντόβερ.

Όπως είναι γνωστό ή εν λόγω εταιρία έχει ήδη δρομολογήσει μεταξύ Χερβούργου και Πόρτσμουθ το πρώτο μεγάλο καταμαράν «Great Britain» το οποίο ύστερα από τον θρυλικό διάπλου του Άτλαντικού και ύστερα από διάφορες μικροατυχίες που έπακωλούθησαν, εκτελεί τώρα κανονικά τα δρομολόγια του. Ένα δεύτερο τέτοιο σκάφος παραδόθηκε στην εταιρία από το ναυπηγείο της Τασμανίας και θα αναλάβει υπηρεσία στη Μάχη την ερχόμενη άνοιξη. Εφόσον παραδοθεί εγκαίρως και το τρίτο αδελφό σκάφος, θα επιτρέψει στην εταιρία να διαθέσει τα δύο γιγάντια καταμαράν στην εξυπηρέτηση της γραμμής Καλαί — Ντόβερ.

Τα καταμαράν αυτά, που έχουν χαρακτηριστεί ως «κυματοσχιότες» (wave piercing) εγκαταστάζουν μία νέα εποχή στην ιστορία του διαπλου της Μάχης. Έχουν μήκος 74 μ., πλάτος 26 μ. και μεταφέρουν 450 επιβάτες και 80 αυτοκίνητα με ταχύτητα που μπορεί να φθάσει τους 35 κόμβους. Έτσι η διαδρομή Καλαί — Ντόβερ θα μπορέσει να εκτελεσθεί σε λιγότερο από 35 λεπτά της ώρας, συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου επιβιβάσεως και αποβιβάσεως. Πράγμα που θα επιτρέψει στην εταιρία να καθιερώσει για τη θερινή περίοδο όκτω ημερήσια δρομολόγια, επιπλέον των εκτελούμενων σήμερα από τα υδροπτερυγία σκάφη της, των οποίων άρχισε να διαφαίνεται η προσεχής απομάκρυνση. Τα παραδοσιακά πιά αυτά υδροπτε-

ρυγία, ανερχόμενα σε 12, πιστεύεται ότι άρχισαν να γερνούν και να γίνονται τόσο πολυδάπανα ώστε να επιβάλλεται η αντικατάστασή τους με τα υπερευγχρονα καταμαράν.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ 50 ΚΟΜΒΩΝ

Παρά τις τεράστιες δυσκολίες που παρουσιάζει η δημιουργία ενός ταχύτατου πλοίου, το θέμα δεν έπαψε να απασχολεί τους ειδικούς επιστήμονες διαφόρων χωρών. Έτσι ενώ οι Ιάπωνες μελετούν τη ναυπήγηση ταχύτατου πλοίου-κοντέινερ για τις γραμμές μεταξύ Ίαπωνίας και Νότιας Κορέας, στη Γαλλία στόχος των σχετικών έρευνών αποτελεί ένα επιβατηγό σκάφος που θα μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα 50 κόμβων εξασφαλίζοντας ικανοποιητική άνεση σε 500 περίπου επιβάτες συνοδευόμενους από 100 περίπου αυτοκίνητα. Το όφελιμο βάρος θα είναι της τάξεως των 200 τόννων, ο τύπος της εξυπηρετούμενης γραμμής θα είναι η γραμμή της Κορσικής και η αυτόνομη άκτινα ενεργείας θα είναι της τάξεως των 6-24 ωρών.

Με βάση τα δεδομένα αυτά οι ειδικοί προχωρούν κοπιωδώς στους υπολογισμούς τους, έχοντας να αντιμετωπίσουν τεράστια επιστημονικά αλλά και έμπορικά προβλήματα.

Πρώτο είναι το πρόβλημα της αγοράς. Εφόσον δεχθούμε ότι τα ταχύτατα σκάφη προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών που ταξιδεύουν με τα αυτοκίνητά τους, τουριστών που ταξιδεύουν για ψυχαγωγία και φορητών αυτοκινήτων με πλούσιο και ευπαθές φορτίο, η αγορά εντοπίζεται σε διαδρομές μεταξύ νήσων ή μεταξύ ξηράς και νήσου. Αφού εκτιμηθεί η σχετική ζήτηση, θα πρέπει να προσδιορισθεί η τιμή την οποία θα είναι διατεθειμένη η αγορά να πληρώσει για μία τέτοια ταχεία εξυπηρέτηση.

Στόν τεχνικό τομέα, τα επιστημονικά κενά είναι ιδιαίτερα μεγάλα. Προς το παρόν οι προσωρινές εκτιμήσεις όδηγούν προς σκάφος με φέρουσες βυθιζόμενες γάστρες με προωστήρια μηχανή αεροστροβίλων. Δυσκολότερη είναι η επιλογή του συστήματος μεταδόσεως (μηχανική, υδραυλική, ηλεκτρική) και των προωθητήρων (κοινοί έλικες, αερωπητήρες κλπ.).

Ενώπιον όλων αυτών των τεχνολογικών αινιγμάτων, η ομάδα των ειδικών προτείνει πρόγραμμα τεχνικής μελέτης διάρκειας 11 ετών, από το οποίο η πρώτη διετής φάση της τελικής προκρίσεως του τύπου του σκάφους υπολογίζεται ότι θα κοστίζει άνω των 30 εκατομ. φράγκων.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Είναι γνωστό ότι πάρα πολλές φορές από μία απλή ιδέα ή εμπνευση έχουν προκύψει μεγάλες επινοήσεις και εφευρέσεις που διευκολύνουν αφάνταστα τη ζωή μας.

Τέτοιες ιδέες προσπάθησε να συγκεντρώσει ο διαγωνισμός που όργωνσε υπό τον ευγλωττο τίτλο «Stoploss» το TT-CLUB (Through Transport Club) με στόχο τον περιορισμό των απωλειών και ζημιών στα φορτία των πλοίων. Στη σχετική προκήρυξη ανταποκρίθηκαν πολλοί επίδοξοι εφευρέτες από διάφορες χώρες της Εύρωπης, από την Αυστραλία, τη Βραζιλία και τη Σοβιετική Ένωση.

Οι περισσότερες προτάσεις αφορούν τη καταπολέμηση της κλοπής και αναφέρονται στην αλλαγή των συνηθειών εργασίας, στις ετικέτες των εμπορευμάτων, στη σήμανση των κοντέινερ κ.λ.π. που δεν απαιτούν μεγάλες δαπάνες. Υπάρχουν όμως και δαπανηρότερες «αντικλεπτικές» ή γενικότερες ιδέες όπως ο εξοπλισμός επαγρυπνήσεως των τερμιναλ, τα κλειθρα των ρυμουλκών, η καλλίτερη εκπαίδευση του προσωπικού, η βελτισίωση των τεχνικών μεθόδων καταπολέμησης της πυρκαγιάς επί των πλοίων, η διέλευση των εμπορευμάτων από ακτίνες X για εξακρίβωση του περιεχομένου κ.λ.π. Τέλος ένας αριθμός επινοήσεων αναφέρεται σε ειδικά προβλήματα που απασχολούν τη βιομηχανία, όπως ο κίνδυνος μόλυνσεως του εμπορεύματος από την εισαγωγή νέου προϊόντος στο κιβώτιο ή η διάδοση ναυτικών χαρτών με ηλεκτρονικές δισκέτες.

Παρά την πλούσια αυτή συγκομιδή και το ενδεχόμενο επιτυχών εξελίξεων το TT-Club δεν παρέλειψε να επισημάνει τη σημασία της ασφάλισης και την ανάγκη εναρμονίσεως των σχετικών νομοθεσιών της Κοινότητας. Εφαρμόζοντας προφανώς τη γνωστή λαϊκή σοφία που για την καταπολέμηση των ποινικών, εκτός των άλλων μέσων και μεθόδων, συνιστά και... μία γάτα.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΠΟΙΟΣ ΔΙΟΙΚΕΙ ΤΟΝ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.;

Τό έρώτημα αυτό απευθύνει ο Πρόεδρος του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών και γνωστός Πειραιώτης ναυτιλιακός νομικός κ. Θωμάς Ζαφείρας μέ την έπιστολή του πού άκολουθεί πρόσ τόν 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη:

Συγκεκριμένα, στην έπιστολή του μέ ήμερομηνία 11.12.90 και θέμα «έρμηνεία διατάξεων Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. σέ σχέση μέ την 129/23.2.1987 γνωμοδότηση του νομικού συμβούλου του ΥΕΝ κ. Μιχαήλ Βεκρή» ο κ. Ζαφείρας υπογραμμίζει τά εξής:

Κύριε 'Υπουργέ,

Μέ τό ύπ' αριθμόν 1102/8/5.12.90 έγγραφό μου, σās διεβίβασα τό ύπ' αριθμόν 1824/29.11.90 έγγραφο της «'Εστίας Ναυτικών», πού σέ γενικές γραμμές, σκοπό έχει νά μου στερήσει τό δικαίωμα νά διοικώ τόν Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Στό ίδιο έγγραφό μου, έκτός την άπογοήτευση πού σās εξέφρασα γι' αυτή την άπαράδεκτη, γιά μένα, ενέργεια της 'Εστίας Ναυτικών, σās υποσχέθηκα νά σās υποβάλω και έγγραφο υπόμνημα των θέσεών μου.

Η διαφορά πού έχουμε μέ την 'Εστία Ναυτικών είναι ότι αυτή θέλει όλα τά θέματα προσωπικού, ήτοι, διορισμοί, άπολύσεις, μεταθέσεις, προαγωγές, μεταβολές, άδειες, υποδείξεις, έλεγχος άποδόσεως του προσωπικού αυτού και γενικά ό,τι άφορά τουτό, νά είναι άντικείμενο δικό της.

'Αντίθετα εγώ, άφήνω άπ' έξω τό θέμα των διορισμών και των άπολύσεων, πού είναι καθαρώς θέμα «σχέσεως εργασίας» και δέχομαι ότι πρέπει νά τίς κάνει ή 'Εστία Ναυτικών (παρ' όλο πού έχω άμφιβολίες) και υποστηρίζω μέ σθεναρότητα, ότι όλα τά άλλα θέματα πρέπει νά ανήκουν σέ μένα και τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. γιατί έμείς και μόνον έμείς έχουμε προσωπική άντίληψη περί της εργασίας και άποδόσεως του προσωπικού.

Ειδικότερα: 'Εάν άποδίδουν ή όχι οι υπάλληλοι. Σέ ποιές θέσεις θά είναι. Πόσο πρέ-

πει νά άποδίδουν ποιοτικά και ποσοτικά μέ τίς δικές μας υποδείξεις. Πότε πρέπει νά παίρνουν τίς όποιεςδήποτε άδειές τους. Πότε και άπό ποιούς θά άναπληρώνονται. Σέ ποιούς θά άποδίδεται «εϋφημος μνεία» συνεπεία της ύπερμέτρου προσφοράς εργασίας των, έντός και έκτός του 'Οργανισμού και όλα τά άλλα πού συνθέτουν τή Διοίκηση του προσωπικού.

'Αποτέλεσμα αυτόν των άπόψεων ήτο, ότι όταν βρισκόμουν σέ άνάγκη, γιά νά βελτιωθεί ή όργάνωση του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και νά άποδώσει καλύτερα ή προσφορά των ύπηρεσιών του πός τους ναυτικούς, εξέδιδα τίς Πράξεις Προέδρου τίς όποιες, άναρμόδια, παράνομα και χωρίς λόγο άμφισβητεί ή 'Εστία Ναυτικών.

Ήταν την 23.11.1990 στό Διοικητικό Συμβούλιο της 'Εστίας Ναυτικών πού ζήτησα νά παρασταθώ, έξηγήσα τίς άπόψεις μου, ή Διευθύντρια της Διευθύνσεως Πρόνοιας του 'Υπουργείου σας, 'Ελένη 'Ακουμιανάκη, όμου μέ τό Διευθυντή του 'Υπουργείου σας Γεώργιο Μαργέτη πού είναι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της 'Εστίας Ναυτικών ως και ή Διευθνή της 'Εστίας Ναυτικών Θεόδωρος Παπαϊωάννου, ύπεστήριξαν ότι ό νομικός σύμβουλος του Υ.Ε.Ν. Μιχαήλ Βεκρή, μέ την ύπ' αριθμόν 129/1987 γνωμοδότησή του (την όποιαν έπισυνάπτω), άποδέχεται ότι ό Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. δέν έχει προσωπικό, αυτό είναι της 'Εστίας Ναυτικών και νά μή τό άγγίζετε.

'Αποτέλεσμα αυτής της άντίληψης είναι τό ύπ' αριθμόν 1824/29.11.90 έγγραφο της 'Εστίας Ναυτικών πού σās διεβίβασα μέ τό ύπ' αριθμόν 1102/8/5.12.90 έγγραφό μου, πού συνοδεύσαν μαζί και μέ την παραίτησή μου.

Θά πρέπει δέ άκόμα νά σās αναφέρω ότι έκτός άπό τό έγγραφο αυτό ή 'Εστία Ναυτικών δέν παραλαμβάνει τά έγγραφα του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. πού άφορούν τό προσωπικό και τά στέλνω μέ Δικαστικό 'Επιμελητή, άλλα τό σπουδαιότερο είναι ότι άπειλούνται και οι υπάλληλοι, του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. εάν έκτελέσουν έντολές δικές μου (του Προέδρου ή του Διοι-

κητικού Συμβουλίου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) ότι θά τους έπιβληθούν ποινές λόγω άπειθείας.

Είναι κάτι πού δέν τό καταλαβαίνω. Πιστεύω καλοπροαίρετα, ότι ύπάρχει παρεξήγηση στην άποστολή της 'Εστίας Ναυτικών σέ σχέση μέ τόν Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ως και στην έρμηνεία των διατάξεων του Π.Δ. 213/83 καθώς και της άνωτέρω γνωμοδότησεως του νομικού συμβούλου του Υ.Ε.Ν. Μιχαήλ Βεκρή.

Η 'Εστία Ναυτικών άντί νά θέλει νά είναι βοηθός και συμπαραστάτης του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., όπως λέει ό νόμος, θέλει νά είναι «άφεντικό». Και μάλιστα «άφεντικό» χωρίς εύθύνες. Γιατί, ότι και άν συμβεί, ό,τι λάθος και άν κάνουν οι υπάλληλοι, ό,τι «στραβά» βρεί τό 'Ελεγκτικό Συνέδριο την εύθύνη δέν θά την έχει ή 'Εστία Ναυτικών, άλλα εγώ και τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Καμία διάταξη δέ δίδει τό δικαίωμα στην 'Εστία Ναυτικών νά κάνει τό «άφεντικό» σ' αυτό τό προσωπικό. Γιατί «λειτουργική εξυπηρέτηση» δέν θά πεί, κατά τό άρθρο 5 του Π.Δ. 213/83, νά προσλαμβάνει τό προσωπικό, άλλα μπορεί νά έννοείται «νά παρέχει τό χώρο έγκαταστάσεώς του, νά χορηγεί καρφίτσες, ή συνδετήρες, ή χαρτί γραφομηχανής, ή φωτοτυπίες και ό,τιδήποτε άλλο».

Δέν έπιθυμώ, ούτε έχω τό δικαίωμα νά σχολιάσω την προμνησθείσα γνωμοδότηση του Νομικού Συμβούλου, στην όποία βεβαιώνεται ότι ό Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. μέ τό ύπ' αριθμόν 213/1983 Προεδρικό Διάταγμα δέν έχει προσωπικό, παρ' όλο πού ρητά δέν μνημονεύται τουτό στό Προεδρικό Διάταγμα.

'Αντίθετα ό Ιδρυτικός νόμος του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. (άρθρο 25 παρ. 5 του Ν. 1085/1980) ρητά μνημονεύει ότι μέ Προεδρικό Διάταγμα καθορίζονται τό προσωπικό, ή διοικητική διάρθρωση και πάσα άλλη λεπτομέρεια, άφορώσα την όργάνωση και λειτουργία του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Συνεπώς ό νόμος (1085/80) προβλέπει ύπαρξη προσωπικού του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. Μάλιστα στό ύπ' αριθμόν 4314.165/01/90/30.3.90 έγγραφου του τό 'Υπουργείο σας μέ ύπογραφή Γεωργίου Μαργέτη, ζητά τό Προεδρικό Διάταγμα γιά τό προσωπικό του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., τό όποιον ήδη σās έχω άποστείλει και βρίσκεται στό φάκελλό σας.

Στή γνωμοδότηση αυτή δέν αναφέρεται τί θά γίνει εάν έκδοθεί αυτό τό Προεδρικό διάταγμα πού προβλέπει ό ν. 1085/80 και εάν νομικά ύπερτερει αυτός ό νόμος του π.δ. 213/83, άνεξάρτητα άν τό διάταγμα αυτό έπέρας άπό τή διαδικασία έλέγχου του Συμβουλίου 'Επικρατείας.

Και πολύ όρθως ή γνωμοδότηση αυτή δέν

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

απήντησε σε όλα τα τυχόν υπάρχοντα προβλήματα και περιορίστηκε μόνο στα ερωτήματα που τέθηκαν τότε και όρθως απαντήθηκαν.

Και η απάντηση ήτο όρθη, γιατί η γνωμοδότηση αναφέρεται ποιος είναι ο εργοδότης και από ποιον προσλαμβάνεται και απολύεται το προσωπικό του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. Δεν αναφέρει ποιος το διευθύνει και ποιος το διοικεί.

Στη γνωμοδότηση αυτή ακόμα ο Νομικός Σύμβουλος του Υ.Ε.Ν. ρητά μνημονεύει ότι το προσωπικό αυτό του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. «Στην ουσία, εξυπηρετεί και βαρύνει τελικά τον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. του οποίου έτσι είναι προφανές το ενδιαφέρον για την αριθμητική και ποιοτική σύνθεση του προσωπικού του».

Στην πράξη όμως, η Έστια Ναυτικών δέ λαμβάνει υπόψιν την ανάγκη του Προέδρου και του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., που έχει την ευθύνη της πρόδοις της λειτουργίας και της ανάπτυξεως του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., να διοικούν το προσωπικό και να το διευθύνουν στην καλύτερη απόδοσή του.

Η θέση αυτή της Έστιας Ναυτικών είναι λαθεμένη και εκτός της ευνόιας της ανωτέρω γνωμοδότησεως, που ρητά μνημονεύει ότι για οτιδήποτε «αποφασίζει το Διοικητικό Συμβούλιο της Έστιας Ναυτικών, θα πρέπει προηγουμένως, να λαμβάνει υπόψιν τη γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.».

Έτσι όταν εγώ βλέπω ότι υπάρχει ανάγκη διορισμού προσωρινώς ενός προϊστάμε-

νου γιατί η Έστια Ναυτικών έχει διώξει με άδεια και τον προϊστάμενο και τον αναπληρωτή του, δεν πρέπει το Διοικητικό Συμβούλιο της Έστιας Ναυτικών να σεβαστεί την απόφασή μου; Η ακόμα όταν βλέπω από τον φόρτο εργασίας του προϊσταμένου του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ότι απαιτούνται και δύο βοηθοί του με ειδικά καθορισμένα καθήκοντα δεν θα πρέπει να σεβεται η Έστια Ναυτικών την ανάγκη του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.; Η ακόμα όταν υποβάλλονται οι αιτήσεις του προσωπικού προς την Έστια Ναυτικών, χωρίς να λαμβάνω γνώση εγώ ή το Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. δεν θα πρέπει πρώτα να πρωτοκολλούνται στον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και μετά να διαβιβάζονται στην Έστια Ναυτικών με σύμφωνη γνώμη ή με οποιαδήποτε παρατήρηση; Αυτό δε διευκολύνει την Έστια Ναυτικών;

Δεν μπορώ να δεχθώ ότι η Έστια Ναυτικών δεν αποδέχεται και δεν επικροτεί τη πολυσχιδή εργασία που γίνεται σήμερα στον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. Αντίθετα φρονώ από τις πολλές εκδηλώσεις του Μιχαήλ Ζενζεφύλλη, που είναι και Αντιπρόεδρος του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., αλλά και Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Έστιας Ναυτικών, ότι συμπαρίσταται και συμμετέχει σε όλες τις προσπάθειές μας.

Η γνώμη μου, κύριε Υπουργέ, είναι ότι πρόκειται περί παρεξηγήσεως ή και συγχύσεως σκέψεων και αρμοδιοτήτων.

Γι' αυτό σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, εάν πρώτο βήμα, παρ' όλο που τό έχω ζητήσει από τον Νοέμβριο 1989, να συγκαλέσετε τους Νομικούς του Υπουργείου σας, της

Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, της Έστιας Ναυτικών, της Ενώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και Έμοι για να εισηγηθώ το θέμα και με γνώμονα το συμφέρον των υπηρεσιών, του υπηρετούντος προσωπικού του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και των δικαιούχων ναυτικών να καθορίσουμε τις αρμοδιότητες διοικήσεως του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και της Έστιας Ναυτικών για να μη χρησιμοποιήσουμε ... και άλλους δικαστικούς κλητήρες.

Σά δευτερο βήμα βέβαια είναι γνωστόν ότι θα πρέπει κάτι να γίνει για την «ερμαφρόδυτη...» αυτή κατάσταση και ο Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ή θα γίνει ανεξάρτητος διοικητικά ή θα συγχωνευθεί με έναν Όργανισμό απ' αυτούς που νομικά μπορεί να απορροφηθεί.

Βεβαίως, σέβομαι οποιαδήποτε θέση της Π.Ν.Ο. ή οποιοδήποτε άλλου αρμόδιου φορέα, για το μέλλον του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., γιατί αυτό είναι πολιτική απόφαση που εγώ είμαι ξένος προς αυτήν.

Αναμένω, κύριε Υπουργέ, πρωτοβουλία σας, για να μη νοιώθω ότι κάθε ενέργειά μου πάει χαμένη.

Γνωρίζω την απασχόλησή σας και τα προβλήματά σας. Αλλά πρέπει και εγώ να προσφέρω σ' αυτήν τη θέση που με βάλατε.

Δεν ζητώ πολλά. Να δώσετε μόνο έντολη για μία σύσκεψη των Νομικών. Τίποτε άλλο, προσωρινά.

Εύχαριστώ.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση
Ο Πρόεδρος του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.
ΘΩΜΑΣ ΖΑΦΕΙΡΑΣ



United Shipstores Group

(A DIVISION OF MASTROCOSTAS BROS. SHIPPING CO. PTY. LTD.)

SERVICING N.S.W. PORTS OF: SYDNEY - BOTANY BAY - NEWCASTLE - PORT KEMBLA

- * Personal service
- * We operate around the clock all through the year.
- * We are the only independent Greek shipchandlers in Australia

CHRISTMAS GREETINGS

AUSTRALIA

Representatives in LONDON:
"AELOAT LTD." Capt. N. Mendrinos
Tel: 0322/58859
Fax: 0322/56634

Representatives in GREECE:
"ANIXIS SHIPPING CO. LTD."
Captain N. Mastrocostas
Tel: 0295/32343
Fax: 6438646

24 HOURS SERVICE

HEAD OFFICES:

OFFICE & WAREHOUSE: 84-88 ATCHISON STREET, CROWS NEST N.S.W. 2065
TELEPHONES OFFICE: 437 6096 - 439 2635 A.H.: 428 5768 - 662 6482
CABLES: "UNISTORES SYDNEY" TELEX: AA71844 FAROS FAX: (612) 439 4371

Τά «στεγανά» τῶν εἰδικοτήτων στὰ κατώτερα πληρώματα καί ἡ λειτουργία τοῦ σημερινοῦ πλοίου

Τοῦ Ναυάρχου Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Ἀποτελεῖ κοινό τόπο ἡ διαπίστωση ὅτι ἡ Ἑλληνική ναυτιλία μέ τόν διεθνή χαρακτήρα τῆς ἀπασχόλησής της, λειτουργεῖ ἀναγκαστικά μέσα σέ ἕνα διεθνές ἀνταγωνιστικό περιβάλλον ναυλαγοράς.

Ὁ φοβερὸς ἀνταγωνισμός, στήν παγιωμένη ὑπερπροσφορά χωρητικότητας, ὁδηγεῖ ἀναπότρεπτα στήν λήψη ὁλοένα καί περισσοτέρων μέτρων περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν λειτουργίας τοῦ πλοίου κάτω ἀπὸ συγκεκριμένη σημαία.

Ἐπειδὴ μεταξύ τῶν ἐλαστικῶν δαπανῶν ἐκμετάλλευσης τοῦ πλοίου εἶναι καί οἱ δαπάνες τοῦ πληρώματος ἔχει ἀποτελέσει ὁ χώρος αὐτός γιὰ κάθε ναυτιλία - σημαία, ἕνα χώρο στόν ὁποῖο ἀσκεῖται συνεχῆς καί πολὺπλευρὴ πίεση γιὰ τὴ μείωση τῶν δαπανῶν λειτουργίας, μέσω τῆς μείωσης τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων.

Καί ἐνῶ θὰ ἀνέμενε ὁ οἰοσδήποτε ὅτι σήμερα αὐτὴ ἡ μείωση θὰ παρέμενε εὐκαιριακὴ ὅπως τόσα χρόνια ἐφάρμοζαν κατὰ περίπτωσιν οἱ σημαῖνες εὐκαιρίας, ἐν τούτοις σήμερα βλέπουμε, γιὰ λόγους αὐτοάμυνας, οἱ παραδοσιακὰ ναυτιλιακὲς χώρες νὰ μελετοῦν πάνω σέ συστηματικὴ βάση καί μέ ἐπιστημονικὰ κριτήρια τὴ μείωση τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων μέ σκοπὸ ἀσφαλῶς νὰ καταστήσουν τὰ πλοῖα τους ἀνταγωνιστικά κάτω ἀπὸ τὴν ἴδια τὴ σημαία τῆς χώρας τους.

Πέρα ἀπὸ αὐτὲς τίς διαφανεῖς καί μὴ ἀποκρυβόμενες προσπάθειες τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν δὲν θὰ πρέπει νὰ παραγνωρίζουμε καί τὸ γεγονός ὅτι καί ἡ συνεχῆς ἐφαρμογὴ στὰ πλοῖα τῆς σύγχρονης τεχνολογίας αὐτὸν παράλληλα τὸν σκοπὸν ἐπιδιώκει, δηλαδὴ τὸν περιορισμὸ τῆς παρεμβολῆς τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντα.

Κάτω ἀπὸ αὐτὲς τίς συνθήκες, καί ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ ἐὰν συμφωνεῖ κανεὶς ἢ ὄχι καί σέ ποιά ἔκταση, θὰ ἦταν λάθος νὰ μὴν παραδεχθούμε ὅτι ἡ ἑλληνική ναυτιλία παίζει σέ ἕνα παιχνίδι πού

ἄλλοι τῆς ἐπιβάλλουν τοὺς κανόνες τοῦ παιχνιδιοῦ. Κατὰ συνέπεια γιὰ νὰ ἐπιζητήσει σ' αὐτὸν τὸν κυκεῶνα, σ' αὐτὸν τὸν ἀγῶνα δρόμου, στὴ ζούγκλα αὐτῆς τῆς ναυλαγοράς νὰ πάρει τὸ μερίδιό της, εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ παρακολουθεῖ ἀγρυπνὰ τίς ἐξελιξέες καί τὴν συμπεριφορά τῶν ἀνταγωνιστῶν της. Τὰ μέτρα καί τίς πρακτικὲς πού ἐφαρμόζουν δὲν τῆς ἐπιτρέπουν οὔτε νὰ τὰ ἀγνοεῖ, οὔτε καί νὰ τὰ παραγνωρίζει, γιὰτὶ μοιραία τότε ὁδηγεῖται στήν αὐτοκαταστροφὴ της.

Οὐσιαστικά πρόκειται γιὰ μονόδρομο, γιὰ ἀναγκαστικὴ εὐθυγράμμιση, ἴσως γιὰ μέτρα ὅχι τόσο εὐχάριστα, ἀλλὰ τελικὰ μέτρα ἀναγκαῖα γιὰ τὴν ἐπιβίωση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Δὲν ἔχουμε δηλαδὴ ἄλλη ἐπιλογὴ, ἂν θέλουμε νὰ ἔχουμε ναυτιλία.

Ἄλλωστε ἡ μείωση τῆς σύνθεσης τῶν πληρωμάτων στὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἀποτελεῖ γεγονὸς γιὰ μεγάλο ἀριθμὸ ἀπὸ αὐτὰ. Καί ἴσως ἀκόμη θὰ πρέπει νὰ γίνεи κατανόητό ὅτι χωρὶς τὴν μείωση αὐτὰ τὰ πλοῖα γιὰ τὰ ὁποῖα μιλάμε δὲν θὰ ἦσαν τώρα ἑλληνικά.

Χωρὶς αὐτὰ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία σήμερα θὰ ἦταν αἰσθητὰ μικρότερη καί τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκο πλοῖα πολὺ λιγότερα.

Ἄλλὰ τὸ σημερινὸ μας ἄρθρο δὲν ἔχει σκοπὸ νὰ σχολιάσει περισσότερο τὸ θέμα τῆς μείωσης τῆς συνθέσεως. Γιὰ μᾶς εἶναι ἕνα θέμα πού ἀναπότρεπτα βρίσκεται πάντοτε «ἐν δυνάμει» στὸ ναυτιλιακὸ «γίγνεσθαι», ὅπως τὸ θεωροῦν καί ἄλλες χώρες, προκειμένου νὰ διατηρήσουν τὰ πλοῖα τους κάτω ἀπὸ τὴν ἐθνικὴ τους σημαία.

Οὐδεὶς βέβαια πού ἀσχολεῖται μέ τὴ ναυτιλία, πού ζεῖ ἀπὸ τὴν ναυτιλία θὰ ἠθελε — καί ἐλάχιστα θὰ τὸν ἐνδιέφερε τὸ γεγονός — νὰ ἔχουμε ἀτεγκτοὺς καί αὐστηροὺς κανονισμοὺς συνθέσεως καί ναυτικῆς ἐργασίας βλέποντας συγχρόνως τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἕνα, ἕνα νὰ ὑποστέλλουν τὴν ἑλληνικὴ σημαία.

Γιὰτὶ τότε δικαίως θὰ στρέφονταν κατὰ τοῦ κράτους, πρῶτα οἱ Ἑλληνες ναυτεργάτες καί ὕστερα ὁ Ἑλληνικὸς λαὸς γιὰ ἀνικανότητα διατήρησης τῆς ναυτιλίας. Οἱ μόνοι οἱ ὁποῖοι βέβαια θὰ ἦσαν ἀμέτοχοι — καί πολὺ σωστά — σέ ὅλη αὐτὴ τὴν κατακραυγὴ θὰ ἦσαν οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆτες, ἀφοῦ μέ ἕνα Ἑλληνα πλοίαρχο καί Ἀ' Μηχανικὸ τῆς ἀπολύτου ἐμπιστοσύνης τους, θὰ λειτουργοῦν τὰ πλοῖα τους κάτω ὀχι μόνο ἀπὸ ὑποβαθμισμένες σημαίες ἀλλὰ μέ Εὐρωπαϊκὸ νηολόγιο, ὅπως τὸ Διεθνὲς νορβηγικὸ καί ἄλλα.

... Καί τότε χωρὶς πλοῖα ... ἀλλὰ μέ ὁλοκληρωμένους καί ἀτεγκτοὺς κανονισμοὺς συνθέσεως καί ἐργασίας θὰ ψάχνουμε νὰ βροῦμε τί ἄραγε νάφταιξε καί ποιοὶ νὰ εἶναι οἱ φταίχτες.

Ὅμως πέρα ἀπὸ τὴ μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπηρετούντων προβάλλει τὸ θέμα τῆς ἀποτελεσματικῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου κάτω ἀπὸ μιὰ δοσμένη σύνθεση.

Μέ ἄλλα λόγια ἐὰν τὸ ἰσχύον ναυτεργασιακὸ καθεστὼς πού ρυθμίζεται ἀπὸ τοὺς Κανονισμοὺς ἐργασίας τῶν πλοίων ἐπιτρέπει καί διευκολύνει τὴν ἀποτελεσματικὴ λειτουργία τοῦ σημερινοῦ πλοίου κάτω ἀπὸ τὴν σημερινὴ πραγματικότητα τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματός του.

Ἡ ἐργασιακὴ ἀρμοδιότητα κατὰ εἰδικότητα

Τὰ θέματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας μέσα στὰ πλοῖα καί τὰ τῆς ἐπαγγελματικῆς συμπεριφορᾶς τοῦ πληρώματος ὅπως εἶναι γνωστὸ ρυθμίζονται βασικά ἀπὸ τοὺς Κανονισμοὺς ἐργασίας.

Στὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία ὅπως εἶναι πάλι γνωστὸ οἱ πρῶτοι κανονισμοὶ ἐφαρμόστηκαν τὸ 1939 γιὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα, οἱ ὁποῖοι ἀναθεωρήθηκαν τὸ 1970 καί ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν μέχρι σήμερα, ἐνῶ εἰδικὰ γιὰ τὰ ἐπιβατηγὰ οἱ πρῶτοι ὁλοκληρωμένοι κανονι-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

σμοί εφαρμόστηκαν τό 1960 εξακολουθώντας όμως να ισχύουν.

Οι κάθε φορά συντασσόμενοι κανονισμοί που όριζαν τα καθήκοντα της κάθε ειδικότητας και τάξεως είναι βέβαιο ότι ανταποκρίνονται περισσότερο στα τεχνικά δεδομένα της χρονικής περιόδου που αναφέρονται αλλά και στις κρατούσες τότε γενικότερες συνθήκες ναυτικής εργασίας και λειτουργίας της ναυτιλίας.

Εάν πάρουμε αυτό σαν δεδομένο καθώς επίσης και σαν πραγματικότητα τό γεγονός ότι στό χώρο της ναυτιλίας και οι τεχνολογικές αλλά και οι λειτουργικές εξελίξεις είναι περισσότερο ραγδαίες αλλά και απρόβλεπτες είναι φανερό ότι μετά από μία χρονική περίοδο τριάντα ετών και μάλιστα τήν συγκεκριμένη περίοδο 1960-1990 νά βρισκόμαστε μπροστά σε μία νέα πραγματικότητα.

Κάτω από αυτό τό πρίσμα θεωρούμενοι οι ισχύοντες κανονισμοί εμφανίζονται σήμερα πολύ αυστηροί και άτεγκτοι μέ μία υπέρμετρα λεπτολόγο καταγραφή των καθηκόντων της κάθε ειδικότητας που μπορεί νά έρμηνευθεί κυρίως σαν προσπάθεια κατοχύρωσης και περιχαράκωσης κλαδικών αρμοδιοτήτων και δικαιωμάτων μέσα σε ένα πολυμελές πλήρωμα μέ πολλές ειδικότητες τις οποίες παλαιότερα χωρίς διαφορετικά συμφέροντα, αντιλήψεις, νοοτροπία και κλαδικοί στόχοι.

Όμως σήμερα μέ τά όλιγομελή πλήρωματα, αναπότρεπτα τά καθήκοντα της κάθε ειδικότητας είναι διευρυμένα, περισσότερα, αλληλοεξαρτώμενα μέ χωρίς πολλές φορές, σαφή όρια διαχωρισμού τους, μέ επικαλύψεις και τό κυριώτερο ότι δέν υπάρχει τό μεγάλο χάσμα και ή ήθελημένη αποστασιοποίηση των ειδικοτήτων μεταξύ τους.

Σήμερα τό γνωστό αντικείμενο της μιάς ειδικότητας δέν αποτελεί terra incognita γιά τις άλλες ειδικότητες οι δέ συχνές αλλαγές ειδικοτήτων αποτελούν κοινή πρακτική, γεγονός που οδηγεί στην λογική της συνολικής και ενιαίας λειτουργίας του πλοίου σε επίπεδο επιτρεπόμενης και εξαρτώμενης έρ-

γασίας του κατωτέρου πληρώματος.

Συγκεκριμένα, σήμερα οι ειδικότητες πτυχίων και άδειών καταστρώματος έχουν αποκτήσει λόγω των εξελίξεων περισσότερο τεχνολογικό χαρακτήρα. Μέ αυτό θέλουμε νά επισημάνουμε ότι συνεχώς κερδίζει έδαφος γιά τό προσωπικό αυτό ή έμπλοκή του σε μηχανολογικής φύσεως καθήκοντα των οποίων ή εκτέλεση συνεπάγεται περισσότερο τεχνική σκέψη και έπιδεξιότητα γιά τόν χειρισμό και τήν κατανόηση της λειτουργίας μηχανημάτων, συστημάτων και συσκευών αρμοδιότητας προσωπικού καταστρώματος.

Και αυτή ή ικανότητα σήμερα εκτιμάται και αξιολογείται περισσότερο στην επαγγελματική επάρκεια του προσωπικού αυτού δεδομένου οι παραδοσιακές ναυτικές εργασίες στα σημερινά πλοία αναπότρεπτα έχουν περιοριστεί σημαντικά.

Παίρνοντας σαν δεδομένο ότι τό πλήρωμα είναι όλιγομελές είναι αναπότρεπτη ή χρησιμοποίηση, σε περίπτωση ανάγκης γιά τήν ασφάλεια αλλά και λειτουργικής ανάγκης έκτακτης ή περιοδικής, ναυτικών από περισσότερες ειδικότητες.

Αυτό αποτελεί μία πραγματικότητα στην καθημερινή πράξη που έρχεται σε άπαιθείας σύγκρουση μέ τις διατάξεις των Κανονισμών εργασίας οι όποιοι απαγορεύουν μία τέτοια μετακίνηση στη χρησιμοποίηση του προσωπικού.

Σήμερα μέ τό ισχύον καθεστώς των αρμοδιοτήτων κατά ειδικότητα και τήν περιχαράκωση της κάθε μιάς γύρω από τό «γράμμα» του κανονισμού, δημιουργούνται στην πράξη τεράστια προβλήματα προβαλλόμενα ανάλογα μέ τήν περίπτωση είτε μέ τήν όπτική της αποκλειστικής αρμοδιότητας είτε αντίθετα μέ τήν όπτική της άναρμοδιότητας.

Η ναυτιλία έχει τεθεί πλέον σε διαφορετική τροχιά. Οι λίγοι που υπηρετούν σε κάθε πλοίο έχουν έπωμιστεί τεράστιες ευθύνες σε επίπεδο ασφάλειας αλλά και οικονομικής λειτουργίας του. Οι παραλείψεις και τά σφάλματα και οι άνωμαλίες από προβλήματα συντονισμού ή και άκόμη από κλαδικές έρ-

ρές μεταξύ των διαφόρων ειδικοτήτων μπορούν νά έχουν τεράστιες συνέπειες μέ άνεξέλεγκτες προεκτάσεις.

Κάτω από αυτό τό πρίσμα τό πρόβλημα γιά τήν Έλληνική Ναυτιλία είναι νά αντιληφθούμε όλοι ότι πέρα από τις λογιστικές προσαρμογές στην ύπόθεση του πληρώματος προβάλλει έπιτακτικά ή άνάγκη και της προσαρμογής των Κανονισμών εργασίας στις σημερινές εξελίξεις της λειτουργίας του πλοίου.

Γιά τό πρόβλημα έγινε μία πρώτη προσπάθεια σε επίπεδο βοηθών μαγείρων και βοηθών θαλαμηπόλων. Όλοι γνωρίζουμε ότι τά άποτελέσματα είναι θετικά από πλευράς λειτουργίας και έπίσης είχαν αυτά θετικό αντίκτυπο στην ένθάρρυνση των έφοπλιστών γιά χρησιμοποίηση περισσότερων Έλλήνων ναυτικών των ειδικοτήτων αυτών.

Και όμως είναι άνάγκη νά γίνουν πολύ σοβαρότερα βήματα γιά τή διεύρυνση των κλάδων καταστρώματος προς τόν κλάδο της μηχανής και άντίστροφα. Άκόμη θά ύποστηρίζόταν ότι θά διευκόλυνε σοβαρά ή ένοποίηση γιά τά φορητά πλοία των ειδικοτήτων μαγείρου και θαλαμηπόλου και ή άναγνώριση της θαλάσσιας ύπηρεσίας, έστω και μερικής γιά τήν άπόκτηση των αντίστοιχων ή ένοποιημένων άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Ας αναλογιστούμε πόσο θά διευκολύνει τό πλοίο μία τέτοια δυνατότητα μετακίνησης - χρησιμοποίησης του προσωπικού αλλά από τήν άλλη πλευρά πόσο χρήσιμος και γιατί όχι περιζήτητος, θά είναι ένας τέτοιος επαγγελματίας που κατανοεί παράλληλα μέ τό τεχνικό, και τό ναυτικό περιβάλλον και αντίθετα. Ας είμαστε ειλικρινείς, ένας τέτοιος ναυτικός που του «πιάνουν τά χέρια» άποτελεί «κεφάλαιο» γιά τό πλοίο. Αυτός ό πολλαπλής ικανότητας και πολλαπλής χρησιμότητας ναυτικός δέν αντικαθίσταται και πάντα θά ύπάρχει κενή θέση γι αυτόν στα ελληνικά πλοία.

Μέ τά μειωμένης συνθέσεως έάν δέν ρυθμιστεί μέ τροποποίηση των Κανονισμών και τό θέμα της δυνατότητας άπασχόλησης σε παρεμφερείς ειδικότητες τότε θά εξακολουθήσουν νά δημιουργ-

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



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

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

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

LASKARIDIS SHIPPING CO.LTD.

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

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

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

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

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

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

γούνται προβλήματα άφου, ανεξάρτητα από τό γεγονός ότι δέν θά τίθεται θέμα έλλείποντος, θά υπάρχει πάντοτε θέμα νομιμότητας γιά τήν χρησιμοποίηση ένός ναυτικού, έστω καί γιά έλάχιστο χρόνο, σέ εργασία πού δέν θά άνήκει στό χώρο τής δικής του ειδικότητας.

Αυτή τήν δυνατότητα μετακίνησης τήν έχει τό πλοίο μέ άλλοδαπά πληρώματα χωρίς νά δημιουργούνται προβλήματα έσωτερικής τάξεως καί λειτουργία.

Αναζητώντας λοιπόν τήν δημιουργία ευνόικου κλίματος γιά τήν ναυτιλία θά πρέπει τό κλίμα αυτό νά τό δημιουργήσουμε επίσης καί μέσα στό πλοίο απομονώνοντας ρυθμίσεις οί όποιες γίνονται καθημερινά άφορμή γιά άμφισβητήσεις, άντεκλήσεις, πείσματα, άρνήσεις εργασίας κλπ. Καί θά πρέπει νά λεχθεί ότι στήν πραγματικότητα "Έλληνες έφοπλιστές έμφανίζονται διστακτικά στήν ευρύτερη χρησιμοποίηση έλληνικών κατωτέρων πληρωμάτων από τό γεγονός ότι μέ τό υπάρχον άνελαστικό καθεστώς των κανονισμών εργασίας ό καθένας τους έχει ύποστει κάποια ταλαιπωρία, κάποια ζημία, κάποιες διαμαρτυρίες γιά χρησιμοποίηση Έλλήνων ναυτικών έκτός του χώρου άρμοδιότητάς τους.

Καί άς μήν ξεχνάμε ότι ό "Έλληνας έφοπλιστής — όπως άλλωστε καί κάθε άλλης έθνικότητας — έξοικειώθηκε στήν διαχείριση των πλοίων του μέ άλλοδαπά πληρώματα τά όποια ένδεχόμενα νά μήν είναι τόσο ικανά, δηλαδή «νά μήν πιάνουν τά χέρια τους», όπως τών Έλλήνων ναυτικών, άλλα έχουν υπέρ αυτών τήν δυνατότητα μετακίνησης των ειδικότητων, όταν παραστεί λειτουργική ανάγκη χωρίς νά δημιουργούνται προβλήματα τάξεως μέσα στό πλοίο.

Μέ άλλα λόγια ό έφοπλιστής μέ άλλοδαπά πληρώματα μπορεί νά εφαρμόζει πρακτική ένοποιημένου πληρώματος γιά νά έπιλύει τά καθημερινά προβλήματα.

Ας μήν ύποτιμηθεί τό παραπάνω στοιχείο. Γιατί υπάρχουν πολλοί πλοίαρχοι καί έφοπλιστές πού έχουν ύποστει ταλαιπωρίες από τέτοια θέματα.

Καί γι' αυτούς, τό ευνόικό κλίμα γιά τό όποιο όλοι μιλάμε καί όλοι προσπαθούμε νά άποκαταστήσουμε, έντοπίζεται στό τί έχει βελτιωθεί λειτουργικά μέσα στό πλοίο εκεί πού δημιουργούνται τά προβλήματα;

Καί ένώ είναι γνωστό τί προσπαθείς

γίνονται καθημερινά γιά τήν βελτίωση του κλίματος από πλευράς έξωγενών παραγόντων δέν μπορούμε νά ισχυριστούμε ότι συμβαίνει τό ίδιο καί μέσα στό πλοίο, παρά τίς πολύ καλές προσπάθειες του Υπουργείου νά ρυθμίσει μέ διοικητικά μέτρα καί οδηγίες τά θέματα πού άποτελούν σημεία τριβής στήν καθημερινή πράξη.

Καί αυτό γιατί υπάρχει νομοθετημένο άκόμη μέσα στους Κανονισμούς εργασίας τό σπέρμα τίς τριβής καί τίς άμφισβήτησης πού είναι τά ύφιστάμενα τείχη μεταξύ των ειδικότητων. Καί θά πρέπει νά έπιστημόνουμε έδώ ότι άρκεί μία περίπτωση, ένα τέτοιο περιστατικό γιά νά άνατρέψει τό ευνόικό κλίμα πού δημιουργήθηκε μετά από πολλές προσπάθειες.

Σκέψεις γιά ένοποιημένο κατώτερο πλήρωμα

Αλλά μετά από τόν παραπάνω προβληματισμό μήπως ήλθε ή ώρα: «έπέστη ό χρόνος» νά δούμε μέ άνοιχτά μάτια καί ξεκάθαρη τή σκέψη χωρίς δογματισμούς καί προκαταλήψεις άλλα καί χωρίς σκοπιμότητες πώς έξελίσσεται ό εργασιακός χώρος του κατωτέρου πληρώματος στό πλοίο;

Μέ δεδομένο τό πλαίσιο του μειωμένου σέ αριθμό ναυτικών πλήρωμα καί μέ δεδομένο επίσης τό γεγονός ότι οί εργασίες καταστρώματος συνεχώς άποκτούν περισσότερο τεχνολογικό χαρακτήρα καί άκόμη θά μπορούσαμε νά πούμε ότι υπάρχουν εργασίες στό πλοίο πού ή διεκπεραίωση τους άπαιτεί όχι μόνο τήν άριθμητική συνδρομή περισσότερων άλλα άκόμη καί τήν εξειδικευμένη γνώση καί έμπειρία περισσότερων ειδικότητων, διερωτώμεθα μήπως πρέπει νά μιλούμε γιά ένιαίο εργασιακό χώρο; γιά ένιαία εκπαίδευση του κατωτέρου προσωπικού καί ένιαία άποδεικτικά ναυτικής ικανότητας;

Έμεις θεωρούμε ότι τά παραπάνω κριτήρια θά άποτελούν τίς νέες «σταθερές» πού θά χαρακτηρίζουν τόν εργασιακό χώρο λειτουργίας του πλοίου σέ επίπεδο κατωτέρου πληρώματος καί γιαυτό πός αυτή τήν κατεύθυνση ίσως είναι ανάγκη νά στραφούμε.

Θά λέγαμε άκόμη ότι ένδεχόμενα νά άποτελεί καί τήν άλλη προσέγγιση, τήν άλλη δηλαδή μεθόδευση γιά τήν χρησιμοποίηση μεγαλύτερου αριθμού ελληνικών κατωτέρων πληρωμάτων σέ ελληνικά πλοία. Η ύπαρξη κατωτέρου πληρώματος πολλαπλής χρησιμότητας ά-

ποτελεί γιά τό πλοίο μία έσωτερική δύναμη συμπαγούς καί άραγούς μετώπου μία ευέλικτη έμάδα κρούσεως, πού γνωρίζει όλο τό πλοίο, καί μπορεί όποτε νά έπεμβαίνει άποτελεσματικά.

Καί άσφαλώς ούτε σκέψη μπορεί νά γίνει γιά τήν μή διασφάλιση των οικονομικών δικαιωμάτων αυτών των ναυτικών.

Όμως αυτός ό χώρος θά έχει άποκτήσει μία νέα δομή, μία νέα λειτουργία μία νέα νοοτροπία, μία συλλογική συνείδηση, ένα ένιαίο χαρακτήρα.

Αυτό θά είναι τό νέο ένιαίο πρόσωπο του "Έλληνα ναυτικού σέ επίπεδο έξαρτώμενης έποπτευόμενης εργασίας.

Τό Υπουργείο Ε.Ν. πός αυτή τή κατεύθυνση έχει κάνει τά πρώτα βήματα γιά τήν ένοποίηση των προϋποθέσεων γιά άπόκτηση ώρισμένων κατωτέρων τάξεως άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Είναι ανάγκη νά προχωρήσουμε περισσότερο.

Όλοι θά πρέπει νά άντιληφθούν ότι δέν είναι αναχρονισμός άλλα είναι πρόδος.

Τά δικαιώματα των ναυτικών ούτε περιορίζονται ούτε φαλκιδεύονται, αντίθετα διευρύνονται οί δυνατότητες, ώστε μέσα από νομοποιημένες λειτουργίες νά κερδίζουν περισσότερα χρήματα.

Τό Έλληνικό πλοίο θα διευκολυνθεί καί ό "Έλληνας ναυτικός θά γίνει άποδοτικώτερος καί πιο άναγκαίος.

Καί άκόμη μέσα από αυτή τήν διαδικασία καί έσωτερική λειτουργία θά εκποίσει τους άλλοδαπούς από τά ελληνικά πλοία.

Ο Υπουργός Ε.Ν. κ. Άριστοτέλης Παυλίδης έχει τήν ικανότητα νά άντιληφθεί ποιές είναι «οί σταθερές» γιά νά έχουμε ένα ανταγωνιστικό λειτουργικό πλοίο κάτω από τήν Έλληνική σημαία.

Κατανοούμε τήν δυσκολία του νά πείσει όλους τούς συντελεστές ανάπτυξης τής ελληνικής ναυτιλίας ότι ή τροποποίηση των κανονισμών εργασίας πός τήν κατεύθυνση αυτή είναι πός τό συμφέρον τής ελληνικής ναυτιλίας καί του "Έλληνα ναυτικού.

Έμεις πιστεύουμε ότι μαζί μέ τούς άξιους συνεργάτες του, μέσα από ένα ειλικρινή άλλα καί άπολαυστικό διάλογο — στόν όποιο νά λεχθούν τά πράγματα μέ τό όνομά τους — θά βρεί τήν αναγκαία κατανόηση γιά νά προχωρήσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

‘Η κοινωνική προσφορά του έφοπλισμού

ΒΡΑΒΕΙΑ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. ΚΑΙ ΤΗΣ ANANGEL SHIPPING

Συνεχίζοντας τη μακρά παράδοση κοινωνικής δραστηριότητας και προσφοράς της ελληνικής έφοπλιστικής οικογένειας, η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών πραγματοποίησε στις 4 Δεκεμβρίου, στα γραφεία της, μία συγκινητική τελετή κατά την οποία, εκτός από τα βραβεία της Ε.Ε.Ε., αποδόθηκαν για πρώτη φορά έφετος τιμητικά διπλώματα και χρηματικά βραβεία από την Εταιρεία Anangel Shipping, στη μνήμη του ιδρυτού της αείμνηστου Αντώνη Άγγελικούση.

Κατά σειρά, ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομιχάλης βράβευσε με τιμητικό δίπλωμα και έπιταγή 500.000 δρχ. τον ναυτικό Δημήτριο Αθηναίο, μάγειρο Γ', που κατάγεται από τό Καρλόβασι Σάμου και συνταξιοδοτήθηκε τό 1988 με συνολική θαλάσσια ύπηρεσία 24 χρόνια, 5 μήνες και 8 ημέρες, την οποία διήνυσε έξ' ολοκλήρου σέ πλοία άνω των 4.500 τον. d.w.

Άξίζει νά σημειωθεί ότι ο κ. Αθηναίος δέν παρέστη στή βράβευσή του γιατί εξακολουθεί νά εργάζεται, άν και συνταξιούχος.

Στή συνέχεια ο κ. Στ. Γουρδομιχάλης και ή κυρία Εύγενία Χανδρή επέδωσαν τιμητικά διπλώματα και έπιταγές ποσού 200.000 δρχ. σέ δέκα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στίς εισαγωγικές εξε-



Στιγμιότυπο από την τελετή των βραβεύσεων. Διακρίνονται από δεξιά ή κ. Εύγενία Χανδρή, ό πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλης, ή κ. Μαρία Άγγελικούση και στό βήμα ό κ. Γιάννης Άγγελικούσης.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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

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

τάσεις του 'Ιουλίου 1990 στά 'Ανώτατα και 'Ανώτερα 'Εκπαιδευτικά 'Ιδρύματα της χώρας. 'Η βράβευση αυτή έγινε στην μνήμη του επί πολλά έτη προέδρου της Ε.Ε.Ε. 'Αντωνίου Χανδρή και πραγματοποιείται για έκτη κατά σειρά χρονιά.

Τά παιδιά που βραβεύθηκαν και οι αντίστοιχες Σχολές στις οποίες επέτυχαν είναι:

Δημαράκης Βασίλειος του Γεωργίου, Χημικών Μηχανικών Ε.Μ.Π., Κόβερη 'Αργυρώ του 'Αριστείδη, Φιλοσοφική Σχολή Πανεπιστημίου 'Ιωαννίνων, τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Λαζαράκη 'Ιωάννα του 'Ιωάν., Φιλοσοφική σχολή Πανεπιστημίου 'Αθηνών, τμήμα γαλλικής γλώσσας και φιλολογίας, Λαΐου 'Αρετή του 'Εμμ. Πανεπιστήμιο Πειραιά, τμήμα ναυτιλιακών σπουδών, Μακρυδά-

κης Παναγιώτης του 'Ιωάν., 'Ιατρική σχολή Πανεπιστημίου 'Ιωαννίνων, Ματοράκη Φιλίτσα του Νικ., 'Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, οδοντιατρική Σχολή, Μαυρογιώργης 'Εμμανουήλ του Γεωργ. ηλεκτρονικών μηχανικών Ε.Μ.Π., Παντέρη Βασιλεία του Σοφ. Πάντειο Πανεπιστήμιο 'Αθηνών, τμήμα κοινωνιολογίας, Σκλαβούρνου Αικατερίνη του Σπυραγ., τμήμα χημείας Πανεπιστημίου 'Αθηνών, Σπαθάρου 'Αγγελική του Διον., Νομική σχολή Πανεπιστημίου 'Αθηνών.

'Ακολούθησε, σύμφωνα με επιθυμία και προσφορά της 'Εταιρίας Anangel Shipping, η βράβευση με τιμητικό δίπλωμα και επιταγή 200.000 δρχ. στον καθένα από τους έξι:

— Στους 10 πρωτεύσαντες αποφοί-

τους 1990 από τις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών και συγκεκριμένα στους:

Μαυροειδή Μιχαήλ, ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων Σύρου, Φοινίκη Παναγιώτη, ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων 'Υδρας, Βαμβούρη Παναγιώτη ΑΔΣΕΝ Μηχανικών Χίου, Πατέρο 'Ιωάννη ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων Χανίων, Σκευόφυλα Μιχαήλ ΑΔΣΕΝ Μηχανικών Χανίων, Τσάμπα Σταύρο ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων Οίνουσσων, Σταυρουλάκη Νικόλαο ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων Ν. Μηχανικών, Μπαξεβανίδη Χρήστο ΑΔΣΕΝ Μηχανικών Ν. Μηχανικών, Λαζόπουλο Παναγιώτη ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων 'Ασπροπύργου και Πορτόλο Κωνσταντίνο, ΑΔΣΕΝ Μηχανικών 'Ασπροπύργου.

— Στους έξι πρωτεύσαντες στις εξετάσεις ΚΕΣΕΝ του 1990, Πλοιάρχους Γ' για απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Β' και συγκεκριμένα στους: Πλούμα Γεώργιο, Πιτσιλό 'Αντώνιο, Γασπαράτο Κοσμά, Μπουτσιαβάρα Γεώργιο, Μπέη 'Αθανάσιο και Μανσόλα Δημήτριο.

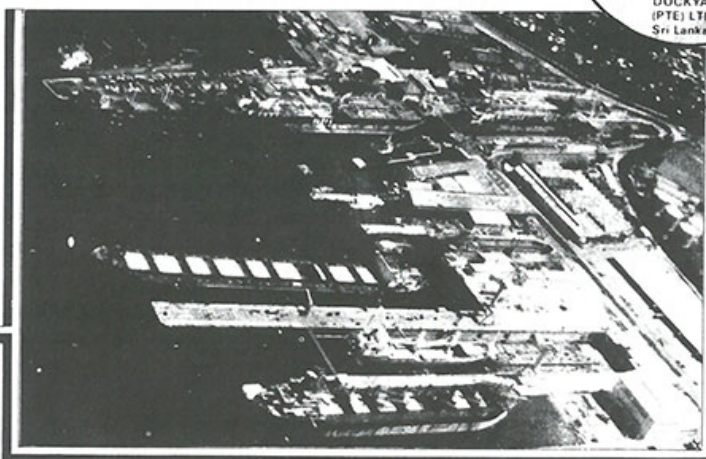
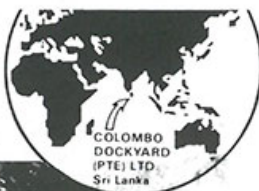
— Στους έξι πρωτεύσαντες στις εξετάσεις ΚΕΣΕΝ του 1990, Μηχανικούς Γ' για απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Β' και συγκεκριμένα στους: Τατόγλου 'Αβραάμ, Στρούπα Χαράλαμφο, Παρασκούδα Σωκράτη, Κωνσταντόπουλο Νικήτα, Κιούση Εύαγγελο και Σταθάτο Νικόλαο.

Τέλος, ο κ. Γιάννης Α. 'Αγγελικούσης βράβευσε με δίπλωμα και βραβείο 300.000 δρχ. τον 'Αντώνιο Γ. Χέρα, παιδί ναυτικού που εργάζεται στην εταιρία Anangel Shipping, ο οποίος συγκέντρωσε τη μεγαλύτερη βαθμολογία κατά τις εισαγωγικές εξετάσεις 1990 σε ελληνικό 'Ανώτατο 'Εκπαιδευτικό 'Ιδρυμα.

Στη σύντομη ομιλία του, ο κ. 'Αγγελικούσης υπογράμμισε ότι τα βραβεία της Anangel Shipping, τα οποία έλπιζε ότι θα αποτελέσουν θεσμό, θεσπίστηκαν λόγω της σπουδαιότητας που απέδιδε ο πατέρας του αείμνηστος 'Αντώνης 'Αγγελικούσης στην εκπαίδευση των 'Ελλήνων ναυτικών, προερχόμενος άλλωστε και ο ίδιος από τις τάξεις του ναυτικού κόσμου, και με στόχο να αποτελέσουν ένα ακόμη κίνητρο για τη δημιουργία και διατήρηση ικανών στελεχών που τόσο έχει ανάγκη σήμερα η 'Ελληνική Ναυτιλία.

Στην ώρα αυτή εκδήλωση της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών παρέστησαν εκτός από τους οίκοι των βραβευθέντων και πολλά από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε, όπως οι κ.κ. Γιάννης Γκούμας, Σταύρος Νταϊφάς, Γεώργ. Δρακόπουλος, Παν. Τσάκος, Πέτρος Γουλανδρής, Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης, Μιχ. Περατικός, Σπύρος Πολέμης και Νίκος Εύθυμιος, καθώς και η ήγεσία των ναυτεργατικών ενώσεων.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B.) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL

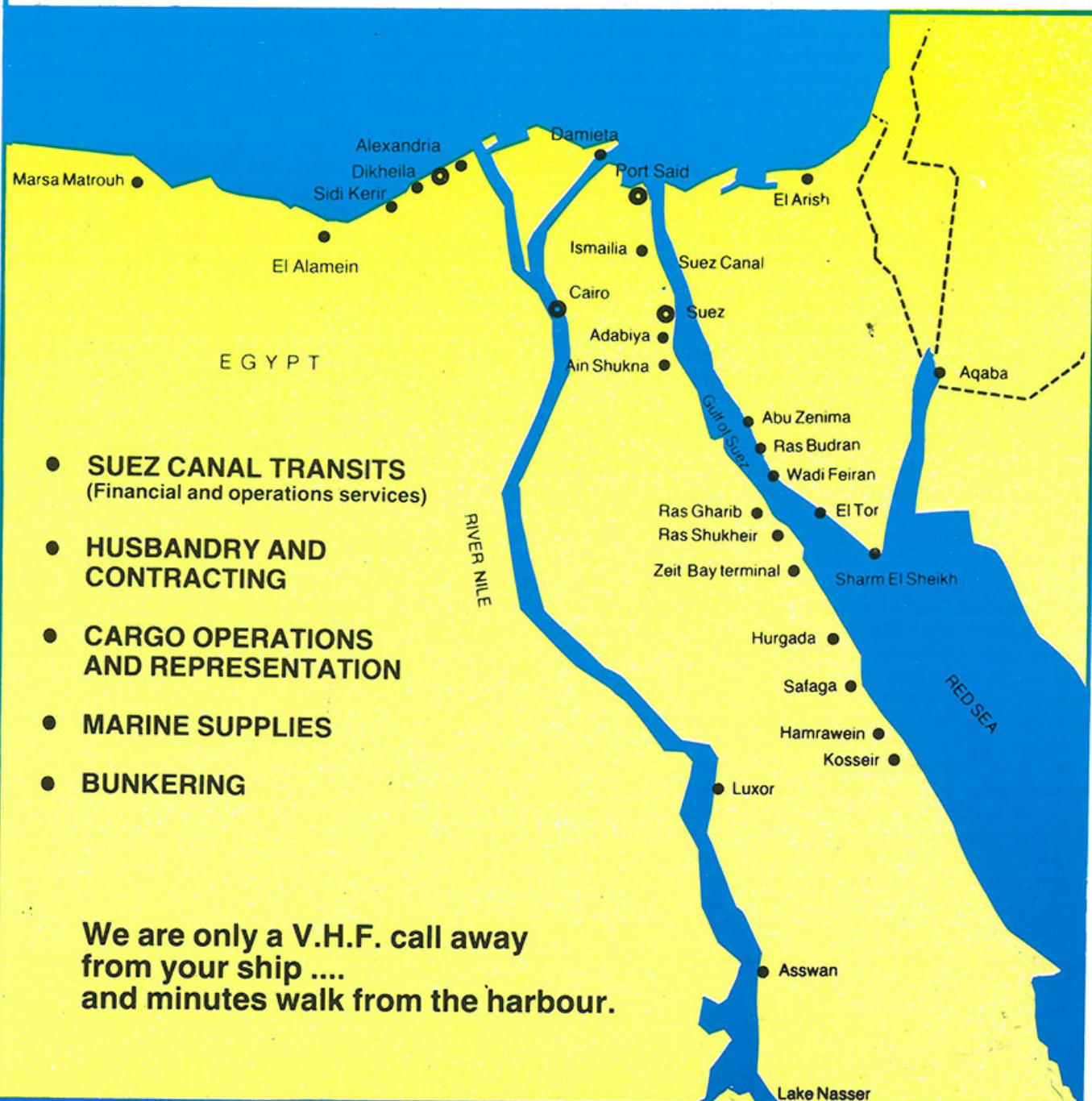


Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

World Marine

Services in Egypt



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

Piraeus (Head - office)	Tel : (1) 4135.025/47	Tlx : 241600	WMAR GR	Fax : (1) 411.1118
Port Said	Tel : (66) 234.186	Tlx : 63134	WMAR UN	Fax : (66) 226.114
Suez	Tel : (62) 226.114	Tlx : 66094	WOMAR UN	Fax : —
Alexandria	Tel : (3) 482.1966	Tlx : 55419	WORLD UN	Fax : —
New York	Tel : (212) 480.4582	Tlx : 4974715	WMAR UR	Fax : (212) 480.4814
Hong Kong	Tel : 782.6963	Tlx : 46592	WMAR HX	Fax : 782.6956

‘Ελληνική υπερπόντια άλιεία καί ΕΟΚ

‘Επισημάνσεις του Γενικού Γραμματέα του Συνεταιρισμού κ. ΠΕΤΡΟΥ ΚΟΝΤΟΜΗΝΑ στο πρόσφατο Συνέδριο του INMER

‘Η ‘Υπερπόντια άλιεία έδωσε ένα έντυπωσιακό παρόν στο πρόσφατο Συνέδριο του Εύρωπαϊκού ‘Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών καί ‘Ερευνας, σχετικά μέ την εκπαίδευση των άλιεών μέ σκοπό την πρόληψη των θαλασσιών άτυχημάτων στην θαλάσσια άλιεία. Συγκεκριμένα όπως έτόνισε ο εκπρόσωπος της ‘Υπερπόντιας άλιείας, γενικός γραμματέας του Συνεταιρισμού ‘Υπερπόντιας άλιείας, ενώ σε αριθμό σκαφών ή ‘Υπερπόντια άλιεία άποτελεί ένα μικρό ποσοστό μόλις 4% του άλιευτικού στόλου — σε αριθμό μονάδων 80 περίπου σκάφη — έν τούτοις ή συνεισφορά της ‘Υπερπόντιας άλιείας σε προϊόντα άλιείας είναι περίπου 15%, τά δέ άλιευτικά σκάφη ύψηλου κόστους επενδύσεως καθώς επίσης καί λειτουργικού κόστους — άποτελούν πάρα πολύ άξιόλογες μονάδες. ‘Ο όμιλητής ανέφερε ότι τό ναυπηγικό κόστος ενός σύγχρονου άλιευτικού είναι τέσσερις φορές μεγαλύτερο κατά κόρον όλικής χωρητικότητας ναυπηγούμενου σκάφους, από τό αντίστοιχο ναυπηγικού κόστους ενός φορηγού πλοίου.

Σχετικά μέ τά άτυχήματα στα σκάφη της ‘Υπερπόντιας άλιείας ή στατιστική των άτυχημάτων σε άπώλειες ανθρώπινης ζωής στην τελευταία δεκαετία άνήλθαν σε 10 ναυτικούς, ποσοστό πού άντιστοιχεί γιά όλόκληρη την δεκαετία σε έπτά τοίς χιλίοις, ενώ αναλογικά καί σε σύγκριση μέ τό ποσοστό άτυχημάτων σε χώρες πού θεωρούνται προηγμένες όπως Νορβηγία, Μεγάλη Βρετανία κλπ., τό ποσοστό αυτό είναι διπλάσιο. Αυτό δείχνει καί τό προσωπικό ένδιαφέρον των πλοιοκτητών σκαφών ‘Υπερπόντιας άλιείας γιά την έξασφάλιση καί την προστασία των είς τά πλοία τους έργαζομένων ναυτικών καί άλιέ-

ων. ‘Εάν μάλιστα συγκριθεί ή άπώλεια ανθρώπινης ζωής, λόγω άτυχημάτων στα ‘Ελληνικά άλιευτικά πλοία, μέ την άπώλεια ανθρώπινης ζωής στα ‘Ελληνικά φορηγά πλοία, τότε ο φόρος αίματος στην ‘Ελληνική φορηγόν ναυτιλίαν είναι πολλαπλασίως βαρύτερος από ότι στα ‘Ελληνικά άλιευτικά πλοία ‘Υπερπόντιας άλιείας.

Παρ’ ότι οι συνθήκες θά μπορούσαν νά χαρακτηρισθούν καλές, ασφαλώς θά μπορούσαν νά γίνουν πολύ καλλίτερες εάν ή ‘Ελληνική ‘Υπερπόντια ‘Αλιεία έπωφελείτο πλήρως από τον Κανονισμό Ε.Ο.Κ. 4028/86. Στο σημείο αυτό ο όμιλητής ανέφερε ότι ή ‘Ελλάδα χάνει τεράστια ποσά από τις προβλεπόμενες έπιδοτήσεις Ε.Ο.Κ. μέ βάση τό παραπάνω Κανονισμό. Συγκεκριμένα την τριετία πού πέρασε, ή ‘Ελλάδα έλαβε 14,82 εκατομ. ECU γιά προγράμματα άλιείας, ενώ ή πλουσιώτατη Δανία 25,71 εκατομ. ECU καί ή Πορτογαλία 26,071 εκατομ. ECU, γιά νά μήν αναφέρουμε την ‘Ισπανία πού έλαβε 71,81 εκατομ. ECU. ‘Η άνισότητα αυτή διατηρήθηκε καί γιά τό 1990 πού ή ‘Ελλάδα έλαβε 3,31 εκατομ. ECU, ενώ ή Πορτογαλία 11,2 εκατομ. ECU καί ή ‘Ιταλία 12,8 εκατομ. ECU.

Μέ τον κανονισμό αυτό προβλέπονται γιά τό 1991 άφ’ ενός άντικατάσταση παρηλίκων σκαφών 67.000.000 ECU, από τά όποια ή ‘Ελλάδα **άποκλείεται έντελώς**, γιατί δέν έχει άνταποκριθεί στους στόχους του πολυετούς προγράμματος προανατολισμού καί έπιπλέον κινδυνεύει νά συρθεί στο Εύρωπαϊκό Δικαστήριο γιά τον ίδιο λόγο.

Τό πολυετές πρόγραμμα προανατολισμού προβλέπει επίσης έκσυγχρονισμό σκαφών καί προσωρινές καί όριστικές άποσύρσεις, μικτές εταιρίες καί έπιχειρήσεις ανακατανομή, γιά τις ό-

ποιες θά διατεθούν συνολικά 208 εκατομ. ECU, από τά όποια φοβούμεθα ότι ή ‘Ελλάδα θά άποκλεισθεί, έπειδή σε κάθε περίπτωση προβλέπεται συμμετοχή του κράτους μέλους από 10% έως 20% καί στην κατάσταση πού βρίσκεται ή ‘Ελληνική Οικονομία άμφιβάλλουμε εάν έγκαιρα θά έκδοθεί ή σχετική άπόφαση της ‘Επιτροπής Τιμών καί Είσοδημάτων γιά τό 1991, ώστε οι προβλεπόμενες έπιδοτήσεις ΕΟΚ γιά τό 1991 στο κλάδο της άλιείας ποσού 208 εκατομ. ECU κατανεμηθούν επίσης καί στην ‘Ελλάδα. Στο σημείο αυτό νά σημειωθεί ότι ενώ οι άλλοι συνάδελφοί μας των άλλων χωρών τό πρώτο 10ήμερο κάθε έτους ούσιαστικά γνωρίζουν τό μερίδιο της πίτας πού τους αναλογεί, έμείς έδώ είμαστε στο σκοτάδι, άφου σχετική άπόφαση της ‘Επιτροπής Τιμών καί Είσοδημάτων γιά τό έτος 1991 ακόμα καί στις 3 Δεκεμβρίου 1990 δέν έχει έκδοθεί καί άσφαλώς δέν πρόκειται τις ύπολειπόμενες μέρες του έτους νά υπάρξει κάποια τέτοια άπόφαση. ‘Ο Συνεταιρισμός έχει προτείνει συγκεκριμένους τρόπους μέ τους όποιους θά μπορούσε νά ξεπεραστεί αυτό τό πρόβλημα της κρατικής συμμετοχής στην έπιδότηση πού άποτελεί προϋπόθεση της Κοινοτικής συνδρομής καί θέλουμε νά ελπίζουμε ότι θά υπάρξει άνταπόκριση από την πλευρά της πολιτικής ήγεσίας, τόσο του ‘Υπουργείου Γεωργίας, όσο καί του ‘Υπουργείου ‘Εθνικής Οικονομίας.

Είναι προς τιμήν του ‘Υπουργείου ‘Εμπορικής Ναυτιλίας τό γεγονός ότι προσωπικά ο κ. ‘Υπουργός ύποσχέθηκε σε έπιτροπή της ‘Υπερπόντιας άλιείας πού τον έπισκέφθηκε, τό σχετικό αίτημα/ πρόταση νά τό προωθήσει όσο ύψηλά άπαιτείται.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODI» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Η ΤΗΛΕΪΑΤΡΙΚΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ

Του κ. Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΥ, Προέδρου Έλληνικού Έργου Σταυρού

ΜΕΡΟΣ Β'

Η καθοριζόμενη στρατηγική είναι το όφελος συνεργασίας και το κέρδος της εμπειρίας που έχει ήδη αναπτυχθεί σ' αυτό τον τομέα με προηγούμενη συνεργασία με την Κοινότητα με πρόγραμμα όπως το MACNET.

Στην πραγματικότητα σκεπτόμενοι: των νησιών που δεν μπορούν να δηλώσουν βασικές ιατρικές facilities συμφωνεί και έλλειψη ιατρικής διάρθρωσης και ταυτόχρονα εκπαίδευσης πράγματα τα οποία μπορούν οικονομικά να δοθούν μόνο διά μέσου του telemedicine, Teleanalysis και Teleconsult απαραίτητη για την φυσιολογική ανάπτυξη της Ελλάδας και των νησιών της.

και το ΕΚΑΒ και από κάθε άλλη Αρχή στην Ελλάδα τόσο όσο και από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και περιοχών έχει τον ίδιο τύπο ιατρικού προβλήματος που έχει και στο πλοίο προερχόμενο από την έλλειψη βασικών ιατρικών facilities και ταυτόχρονα πρώτων βοηθειών και παραϊατρικής εκπαίδευσης.

Το Telemedicine Greek Islands Network σκοπεύεται να αναπτυχθεί σαν ένα follow up πρόγραμμα σε επέκταση του MACNET και γι' αυτό θα ωφεληθεί από την εμπειρία που απέκτησε παραϊατρικό και ιατρικό προσωπικό του MAC-HRC Κέντρου το οποίο προοδευτικά θα προβιβασθεί κάτω από το καινούργιο όνομα «Telemedis»

Το οποίο θα δράσει σαν Κέντρο που θα ενοποιήσει τις συγκεκριμένες και αναπτυσσόμενες ανάγκες για τις υπηρεσίες του Telemedicine στην Ελλάδα.

Αργότερα και προοδευτικά το Telemedis Κέντρο μπορεί να συμμετάσχει στο EUROTEXNET — το συνεργαζόμενο Κοινοτικό Network ώστε να παρέχει πραγματικού χρόνου πληροφορίες πάνω σε τοξικά agents και αντιδοτα και να συγκροτηθεί μέσω των telemedicine υπηρεσιών που παρέχονται στην Ελλάδα επίσης και αυτά που είναι διαθέσιμα μέσω του EUROTEXNET.

Συνεπώς ένα MAC-NET τύπου telemedicine network για τα απομονωμένα νησιά και περιοχές της Ελλάδας — Βασιζόμενο στο ήδη υπάρχον MAX HRC Medical Advice Center, αφοσιωμένο αποκλειστικά στους ναυτικούς — θα α-

ναπτυχθεί και προοδευτικά εξαπλωθεί να γίνει Telemedicine Greek Islands Network με:

α) Απαραίτητο εξοπλισμό για πρώτες βοήθειες και παραϊατρικές φροντίδες ειδικά το Tele-consult και Tele-analysis που θα βασίζονται στο πιο εξελιγμένο «θεραπευτικές διαδικασίες με ολοκληρωμένη υψηλή Τεχνολογία» συμπεριλαμβανομένου ένα κομπιουτεράκι ολοκληρωμένο σύστημα για internetworking όλων των υπηρεσιών και συμφωνημένοι μηχανισμοί μέσα σε ένα συγγενές ιατρικό σύστημα διαχείρισης για «Ολοκληρωτικά συγκροτημένη πληροφόρηση (είσοδο - επεξεργασία — έξοδο) κύκλο».

β) Ιατρικό και παραϊατρικό προσωπικό το οποίο θα ανακατευθεί σε ένα καινοτομικό υπερεθνικό πρόγραμμα και εκπαίδευση για μεταβίβαση και συναλλαγή γνώσεων και εμπειριών με άλλα Ευρωπαϊκά Κράτη Μέλη ενδιαφερόμενα για Telemedicine και

γ) Μερικούς νέους ανθρώπους — που θα διαμείνουν στις απομονωμένες περιοχές σε μόνιμη βάση — και το ιατρικό και παραϊατρικό προσωπικό το οποίο θα διαλέγεται και θα εκπαιδεύεται σε «θεραπευτικές διαδικασίες με ολοκληρωμένη υψηλή τεχνολογία και στο συμβαλλόμενο ιατρικό διαχειριστικό σύστημα για «ολοκληρωτική συγκροτημένη πληροφόρηση (είσοδο — επεξεργασία — έξοδο) κύκλο».

δ) Την δημιουργία του πρώτου μεγάλου κλίμακας application software στην Ευρώπη για τα BIOFILES τα: μόνιμων κατοίκων των απομονωμένων νησιών και χρήση των BIOFILES και Βιοκαρτών στο σύστημα του Telemedicine Greek Islands Network».

Στα τελευταία status των γνώσεων πάνω στα telemedicine αιτήσεις (applications). Το σχέδιο του Telemedicine Greek Islands Network θα συγκροτείται από 3 φάσεις Α + Β + Γ για 5 χρόνια κάθε μια μέρα σε ένα ολοκληρωμένο κύκλο ανάπτυξης και εκπαίδευσης στην υψηλή τεχνολογία — βασιζόμενη διαδικασία.

Το υπολογιζόμενο minimum κόστος της φάσης Α είναι ότι λιγότερο από

1.027.172.500 δραχμές συμπεριλαμβανομένου:

α) Την expert και τεχνική βοήθεια στην ανάλυση του συστήματος η οποία είναι απαραίτητη για να καθορίσει και να υποστηρίξει το πρόγραμμα στο αρχικό του στήσιμο, εκπαίδευση σε προηγμένη τεχνολογία και την περαιτέρω ανάπτυξη του TELEMEDIS — εκπαιδευτικού προγράμματος.

β) Την εκπαίδευση — ιατρικού εξοπλισμού — hardware - software.

γ) Την εκπαίδευση του προσωπικού μέχρι ότι είναι αρχικά απαραίτητο για μια αρχή της Φάσης Α πρόγραμμα 5 χρόνων διάρκειας 1990-91-92-93-94-95.

Ο υπολογισμός του κόστους των επομένων φάσεων Β + Γ είναι άσκοπος σε αυτό το στάδιο, εξαρτώμενος από τα αποτελέσματα της φάσης Α + Β μετά την «ρατική κοινωνική πρόνοια (welfare) στην εργασία, την κοινωνική και οικονομική δύναμη (potential) της Ελλάδας αντίστοιχα στα 5 και 10 χρόνια από τώρα.

Οι φάσεις Α + Β + Γ που προτάθηκαν για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη της Telemedicine Greek Islands Network εκπαίδευσης είναι:

α) Φάση Α: «MODEL» ορισμός και αναφορά μοντέλου περιβάλλοντος και σύστημα πληροφόρησης για το Telemedicine Greek Island Network προσέγγιση του νέου κοινού Telemedicine διαδικασίας για «Κοινωνική Ευρώπη» (Social Europe) με αρχικό στήσιμο (setting up), Beta- Test και Release 1.0 των BIOFILES αιτήσεων software και πειραματικών χρήσεων των BIOFILES και Βιοκαρτών στο σύστημα του Telemedicine Greek Islands Network στην πιο κατάλληλη περιορισμένη κλίμακα (limited scale). Προετοιμαστική δραστηριότητα που να αρχίσει το 1989 σε ανάπτυξη το 90-91-92-93-94-95.

β) Φάση Β: TEST AND IMPROVE (τέστ και απόδειξη). Περαιτέρω ορισμός του αναφερομένου μοντέλου περιβάλλοντος και ανάπτυξης σε πρόοδο στο Telemedicine Greek Islands Network στην πιο κατάλληλη μέση επέκταση — (mid-range) κλίμακας εξαρτώμενη από υπολογιζόμενες παραμέτρους.

Επικύρωση (Validation) και εκμετάλ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

λευση ή χρησιμοποίησή του (θεραπευτικές διαδικασίες με ολοκληρωμένη Τεχνολογία) και σχετικό ιατρικό σύστημα διαχείρισης για «Ολοκληρωμένη συγκροτημένη πληροφόρηση (εισαγωγή — επεξεργασία — έξοδος) κύκλος» με τελικό προσδιορισμό (assessment) και πιστοποίηση για την εκπαίδευση στην routine application κυκλοφορία (Release) 2.0 των BIOFILES αιτήσεων software και επεκτεινόμενη χρήση των BIOFILES 2.0 και

Βιοκαρτών στο σύστημα του Telemedicine Greek Islands Network. Αναπτυξιακή δραστηριότητα που να εκπληρωθεί στο 1995 - 96 - 97 - 98 - 99 - 2000.

γ) ΦΑΣΗ C. (Πρόσβαση και ανάπτυξη) (Access and develop).

Γενικευμένη επέκταση του Telemedicine Greek Islands Network σε λειτουργία της (state's welfare work) κρατικής πρόνοιας στην εργασία και κοινωνική και οικονομική δύναμη της Ελλάδας.

Επεκτατική δραστηριότητα που θα εκπληρωθεί το 2000 - 01 - 02 - 03 - 04 - 2005. Από αρκετά χρόνια η Ευρωπαϊκή Κοινότητα καλεί και υποστηρίζει προτάσεις για συνεργασία και εκπαίδευση σε νέες τεχνολογίες.

Το Telemedicine είναι σίγουρα ένα από τα πιό σύνθετα συγκροτήματα Νέας Τεχνολογίας και ανθρωπίνων εφευρετικοτήτων που προσπαθήθηκαν ποτέ από άνθρωπο.

Τα εκπαιδευτικά προγράμματα είναι απαραίτητα για να ξεπεράσει το gap (άνοιγμα, κενό) μεταξύ τεχνολογίας και potential users addresses (;

Οι ικανότητες που πρέπει να αναπτυχθούν στα άτομα τα οποία θα εκπαιδευτούν να δουλέψουν στο telemedicine περιβάλλον (το οποίο είναι το μελλοντικό μας περιβάλλον) είναι:

α) πολύ καλή γνώση της Αγγλικής γλώσσας η οποία είναι τώρα η βάση για κάθε δυνατή ανάπτυξη. Μια επιτακτική επιβεβλημένη ανάγκη πριν από όλα τα άλλα είναι να μιλά Αγγλικά.

Η πραγματικότητα του να μην υπερéχει στα Αγγλικά είναι να τοποθετηθεί μια barrier (μπάρα) στην ανάπτυξη του telemedicine και των νέων τεχνολογιών αλλά και στην εργασία.

β) ικανότητα να προσαρμόζεται γρήγορα σε αλλαγές. Αυτό είναι ένα χαρακτηριστικό το οποίο μπορεί να βρεθεί βασικά σε νέα άτομα στα οποία το εκπαιδευτικό πρόγραμμα απευθύνεται.

γ) άνοιγμα προσέγγισης στην Κοινωνική Εργασιακή αγορά. Μέσω του προγράμματος Telemedicine Greek Islands Network τα νέα άτομα θα έχουν ετοιμαστεί σε διεθνή vision στην εργασιακή αγορά της Ευρώπης και έχοντας εκπαιδευτεί με τα στάνταρς και την τεχνολογία πολλών κοινοτικών «Value added Networks» όπως MAC NET, EUTOE-XNET, SAME NET θα είναι ικανά να βρουν εργασία οπουδήποτε που μπορεί να είναι ακόμα δύσκολο στη χώρα τους.

Αυτό το άνοιγμα στην Κοινωνική εργασιακή αγορά θα προσθέσει ένα δυναμικό πολλαπλασιαζόμενο αποτέλεσμα στο Telemedicine Greek Islands Network.

Βασικά τα νεαρά άτομα θα εκπαιδευτούν στο Telemedicine Greek Islands Net πρόγραμμα έχοντας να κάνουν με:

- pre - admission data — διάγνωση 33%
- παραγγελίες για τέστ επιστημονικού εργαστηρίου (lab tests) 31%.
- παραγγελίες για ραδιολογικά τέστ (radiology tests) 29%.
- [παραγγελίες για φαρμακευτικά 23%.
- ηλεκτρονικά - μεταδιδόμενα μηνύματα (data and voice mail) 21%.
- αποτελέσματα επιστημονικού τέστ 55%.
- αποτελέσματα ραδιολογικών τέστ 49%.
- patient admissions data (;
- φαρμακευτικοί records 41%.
- patient billing data 38%.
- thleimage
- teleconsult
- τηλεανάλυση (ECG, EEG)

Τα νούμερα υποδεικνύουν προβλεπόμενα στατιστικά της χρήσης των telemedicine υπηρεσιών στην Αμερική για το 1989.

Συγκεκριμένα το Telemedicine Greek Islands Network — προσοδευτικά και βήμα βήμα — συντελέσει στην ανάπτυξη νέων Ιατρικών και παραϊατρικών επα-

γελμάτων βασιζομένων σε!

1. Στάνταρ εκπαίδευση «αναγκαίος κα-
νονισμός»
2. Στάνταρ εκπαίδευση «συντονιστικό ε-
πίπεδο»
3. Στάνταρ εκπαίδευση «κλίσεων οργά-
νωση»
4. Στάνταρ εκπαίδευση «telemedicine
regulation», στην Ελλάδα.

Το ενδιαφέρον της συμμετοχής του Υπουργείου Υγείας και του ΕΚΑΒ είναι συνεπώς προφανές.

Η συμμετοχή του ΕΚΑΒ του Εθνικού Κέντρου Αμέσου Βοήθειας υπολογίζεται ως εξής:

α) Οικονομική υποστήριξη στο Telemedicine Greek Islands Network

β) εκπαίδευση 2 «operational interfa-
ce teams» αποτελούμενες από

- telemedicine «regulating officer»
- telemedicine «ασθενοφόρου offi-
cer»

γ) εκπαίδευση 2 «ελικοπτερου interfa-
ce teams» αποτελούμενες από

- telemedicine «helicopter officer»

Μετά οι «interface ομάδες» του ΕΚΑΒ εκπαιδευόμενες κάτω από τις στάνταρ διαδικασίες αναπτυσσόμενες από το Telemedicine Greek Islands Network θα εξασφαλίσουν το interface για μια συνεργαζόμενη διαχείριση κάθε ιατρικής και παραϊατρικής μεσολάβησης όπου θα συνδιαστούν και όπου συμπληρωματικές δράσεις είναι απαιτούμενες.

Στην πραγματικότητα αν σκεφτούμε:

- Την καθιερωμένη δραστηριότητα του ΕΚΑΒ που πρέπει να παρέχει τις υπηρεσίες του ως Εθνικό Κέντρο αμέσου βοήθειας και ότι το Telemedicine Greek Islands Network το οποίο θα:

— δημιουργήσει «Ιστορικό Ιατρικών αρχείων» των ατόμων που μένουν στις απομονωμένες περιοχές και νήσους, deprived (αποστερούμενες) των βασικών ιατρικών ανέσεων με τα φορητά ιστορικά ιατρικά αρχεία σε ένα credit card «BIOFILE»

— εκσυγχρονιζόμενα τα «ιστορικά ια-
τρικά αρχεία» και το credit card «BIOFI-
LE» σε κάθε νέα εμφάνιση της μεσολά-
βησης του Telemedicine.

Είναι συμπληρωματικά διότι:

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

• Το Telemedicine Greek Islands Network μπορεί να μεσολαβήσει σε μια γρήγορη και οικονομική οδό — ιδιαίτερα εκεί όπου τα ιατρικά facilities δεν είναι εμφανή (present) — και, μετά όταν η αναγκαιότητα του EKAB να μεσολαβήσει εγκριθεί,

• Το EKAB θα μεσολαβήσει — με δράση συνεργασίας με το Telemedicine Greek Islands Net — μειώνοντας έτσι:

— Το χρόνο μεσολαβήσεως εξαιτίας καλύπτει διαχείρισης των περιορισμένων εννοιών της μεσολαβήσεως (limited means of intervention).

— το κόστος της μεσολαβήσεως
— τα επακόλουθα ενός ατυχήματος ή ασθένειας και γι' αυτό και το κοινωνικό τους κόστος.

Στην συνέχεια η εμπειρία που αποκτάται από τις «interface ομάδες» μπορεί επίσης να βοηθήσει το EKAB να συμμετέχει στο Same-Net το καινοτομικό υπερεθνικό πρόγραμμα αναπτυσσόμενο να δημιουργήσει ένα network που θα παρέχει τα ίδια services (ίδιες υπηρεσίες) για βοήθεια σε ιατρικά επείγοντα στην Ευρώπη.

Μετά από αυτά το Elemedicine Greek Islands Network και same net θα είναι ικανό να δουλέψει σε συνεργασία με σημαντικά κοινωνικά και οικονομικά αποτελέσματα.

Το Telemedicine Greek Islands Network είναι ένα πρόγραμμα που αναπτύχθηκε χάρις την πρωτοβουλία του Directorate General Employment, Κοινωνικές Υποθέσεις (Social Affairs) και Education και την φροντίδα των Αρχών της Ελλάδας οι οποίες θα εξασφαλίσουν την παρακολούθηση του (ensure its monitoring), μέσω:

- «Ad Hoc» Transnational Monitoring Committee
- «Programme Coordinator»
- «Management Group»
- «Technical Support Group»
- «Telemedis Managing Director»
- «Τελεμεδισ Φινανσιάλ Διρεπτορ»
- «Terms of Reference»
- «Code of Practice»

Ιδιαίτερα θα κάνει αναφορά στις εντολές (prescriptions) του Council Decision 87/95/EEC, στο 150 Open System — Interconnection και στο CAE (Common Application Environment) του X Open Group όπως έχει συσταθεί από το EC Commission. Επίσης η εμπιστευτικότητα και η ακεραιότητα των ιατρικών

files θα εξασφαλιστεί μέσω των:

Προστασίας αντιγραφής (copy protection)

- Security call-back controller
- αντίστοιχο Κώδικα
- Data Encryption Standard 150 8731
- Κώδικας αυθεντικότητας μηνύματος
- προσωπική κωδική κάρτα αυθεντικότητας (personal authentication code card).

Προστασία από τους ιούς (Virus) και αποτροπή — εμποδισμός (prevention) από:

- TYPE A: «Compression virus»
- TYPE B: «Simple virus»
- TYPE C: «Evolutive virus»

Συνεπώς η αντιστοιχία (σχέση) με όλες τις απαιτήσεις της Community legislation and policies θα συναντώνται σε ένα ασφαλές περιβάλλον (safe environment).

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ

Εκεί όπου είναι σημαντικές αναπτύξεις με την πάροδο των χρόνων όπως φαίνεται στο Table 6.4 παρέχει μια ένδειξη της σκοπευόμενης τροποποίησης με το όλο σχέδιο. Είναι σημαντικό να υπογραμμίσουμε ότι οι φιγούρες του table 3.3 αντιπροσωπεύουν τα αναμενόμενα νέα προσόντα (new qualification) που θα λαμβάνονται στο telemedicine και οι εργασιακές προοπτικές σαν αποτέλεσμα της εκπαίδευσης του εσωτερικού και εξωτερικού προσωπικού ακολουθώντας το τι μπορεί να υπολογιστεί σήμερα (estimate).

Εκπαίδευση του εσωτερικού προσωπικού:

Πρώτα από όλα είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα qualified εσωτερικό προσωπικό συγκροτούμενο από εκπαιδευτικές και operational terms που θα εκπαιδεύονται για το telemedicine regulation activity

- στο Telemedis Centre
- στα νησιά και απομονωμένες περιοχές

Ο προσανατολισμός των εκπαιδευτικών προγραμμάτων θα αναπτυχθεί από του telemedicine τους αναλυτές υπαλ-

λήλους (analyst officers) οι οποίοι θα συμμετάσχουν στην εκπαίδευση των εκπαιδευτικών προγράμματα.

Οι operational teams θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 στον αριθμό και θα αποτελούνται από:

- telemedicine αναλυτή υπάλληλο (μπορεί να αντικατασταθεί από telemedicine regulating officer).
- telemedicine εξειδικευμένη νοσοκόμα
- telemedicine εξειδικευμένη κοινωνική εργαζόμενη (social worker)
- telemedicine υπάλληλος ασθενοφόρου.
- υποστηριζόμενο για εγκατάσταση/ συντήρηση των Υψηλής Τεχνολογίας facilities από το:
- telemedicine τεχνικό βοηθό (technical assistant).

Εκπαίδευση εξωτερικού προσωπικού:

Αμέσως μόλις το εσωτερικό προσωπικό λάβει την θεμελιώδη εκπαίδευση θα αρχίσει επίσης την εκπαίδευση του εξωτερικού προσωπικού το οποίο μπορεί να συγκροτηθεί από προσωπικό:

- απασχολούμενο να εκπαιδευτεί ή
- απασχολούμενο και εκπαιδευόμενο

προερχόμενο από:

- EKAB
- Νοσοκομεία
- Σχολές νοσοκόμων
- Βιομηχανίες που παράγουν ιατρικά facilities
- Εταιρίες που παράγουν ιατρικά services
- self - employed ιατρικές δραστηριότητες

Οι «Ad Hoc» συνελεύσεις θα αποφασίζονται — στα πλαίσια της συνολικής παραδοχής (global grant) — για την εκπαίδευση του εξωτερικού προσωπικού με σχετικούς οργανισμούς η self employed.

Για το συνολικό σχέδιο της ανάπτυξης παρακαλούμε παραπέμπουμε στο Phases A, B, C (see above point 3.2.2).

Οι σκοπευόμενες τροποποιήσεις αντιστοιχούν προς τις σημαντικές αναπτύξεις στην λειτουργία ανάμεσα στα χρόνια είναι:

- ποιοτικές συμφωνίες ενδεικνύονται από το συνολικό σχέδιο ανάπτυξης.

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από ριζική ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού τα «NAYTIKA XRONIKA» αναλαμβάνουν κάθε είδους εκδοτική και τυπογραφική εργασία offset.
Πληροφορίες · προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 · 417 6658 · Fax: 417 2268

• ποσοτικές συμφωνίες ενδεικνύονται από τα παρακάτω tables (see point 5).

4. Οικονομικό κοντρόλ, παρακολούθηση και εκτίμηση.

4.1. Οικονομικό κοντρόλ.

— Αρχές υπεύθυνες για τον οικονομικό έλεγχο: European Social fund Unit και Ministry of Labour (Υπουργείο Εργασίας).

— Εξηγούν επέκταση των διαδικασιών για να εξασφαλίσουν συμφωνία μετα άρθρα 23-26 του κανονισμού (EEC) 4253/88.

ART 23 — Οικονομικό κοντρόλ (Κράτος Μέλος και EC Commission, όπως η περίπτωση είναι).

ART 24 — Μείωση, αναστολή και ματαίωση της βοήθειας.

ART 25 — Παρακολούθηση (για να αναφέρουν πρόοδο στην AD hoc επιτροπή).

ART 26 — Εκτίμηση (για να υπολογιστεί η επίδραση του προγράμματος).

Είναι κατανοητό ότι, η διανομή των εξόδων στα 5 αυτά χρόνια του προγράμματος είναι μόνο ενδεικτική μιας προγραμματικής προσέγγισης και πρέπει να επαληθεύεται από την εμπειρία με την εξέταση της πραγματικότητας ότι το πρόγραμμα δεν έχει προηγούμενο σ' ό,τι αφορά το περιεχόμενο, την μεθοδολογία κ.τ.λ.

Κάθε ουσιαστική τροποποίηση η οποία θα είναι αναγκαία στο «Programme Coordinator» θα αναφέρεται:

α) Στην αρχή που είναι υπεύθυνη για το οικονομικό control και

β) Στην «Ad Hoc» Υπερεθνική παρακολούθητική επιτροπή.

Το «Telemedicine Greek Islands Network» θα έχει τα «Terms of Reference» και τα συγγενή «Code of Practice» θα κανονίζουν τις υπερεθνικές συνεργασιακές διαδικασίες και θα επιτευχθούν από τον Telemedis «managing director» και από τον Telemedis «Financial Director» βοηθούμενοι από τον «Programme Coordinator».

Οι «managing directors» και οι «financial directors» του Κέντρου Telemedicine και του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου του

Telemedicine — βοηθούμενοι από τους «Liaison officers» — και τον «Programme Co-ordinator» θα δράσουν σαν Telemedicine management γκρούπ που θα αποφασίζει με απλή πλειοψηφία.

Οι Liaison officers και ο Programme Co-ordinator με την σεβαστή τεχνική βοήθειά τους θα δράσουν σαν «Telemedis Technical Support Group» το οποίο θα αποφασίζει με απλή πλειοψηφία.

Στην βάση των ενδείξεων του «Telemedis management Group», το «Telemedis Technical Support Group» θα ετοιμάσει προτάσεις για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα και θα αναπτύξει και τεστάρει αυτές για εφαρμογή.

Μια «Ad Hoc» υπερεθνική παρακολούθητική επιτροπή προοδευτικά θα ιδρυθεί σε κάθε μέλος κράτος που συμμετέχει στο πρόγραμμα, με σκοπό να:

α) Αφήσει τους οργανισμούς που συνεργάζονται με το πρόγραμμα να δουλέψουν μαζί με τις σεβαστές Αρχές και με την E.C. Commission σε μια «Ad Hoc» υπερεθνική παρακολούθητική επιτροπή η οποία μπορεί να συναντηθεί σε εθνικό και απόλυτα κοινοτικό επίπεδο.

β) Δημιουργήσουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον σε εθνικό επίπεδο και να

γ) Παρακινήσουν μια κοινή βάση γνώσης και κατανόησης και έτσι περιοσότερο, το Co-operation programme.

δ) Διαβεβαιώσουν ότι υπάρχουν ένα Κυβερνητικό Σώμα με κατάλληλα interfaces στην EC Commission και τα Κοινωνικά Institutions και με την συνεργαζόμενη παρακολούθηση και προσανατολιστική ικανότητα.

4.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Εξήγηση της επέκτασης και φύσης κάθε φάσης

Για τους ίδιους λόγους τους οποίους παραθέτουμε πιο κάτω (και είναι η πραγματικότητα ότι το Telemedicine Greek Islands Network είναι ένα πειραματικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα χωρίς καθόλου προηγούμενο) ένα «Cross referencing» σύστημα θα χρησιμοποιηθεί από τον Programme co-ordinator για να διαβεβαιώσει την παρακολούθηση της λειτουργίας μεταξύ των Οργανισμών

και των Εθνικών Αρχών και της E.C. Commission ακολουθώντας τρεις φάσεις:

A. Ορισμός του μοντέλου

B. Τέστ και βελτίωση του μοντέλου

C. Ανάπτυξη και επεκτεινόμενη εφαρμογή του μοντέλου

4.3. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΓΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ

Ο «Programme Co-ordinator» θα εκτιμήσει την ισχύ του προγράμματος, θα πιστοποιήσει τα αποτελέσματα και τις αναφορές προόδου στην «Ad Hoc» Επιτροπή με σκοπό να προσαρμόσει το γενικό πρόγραμμα στις προβαλλόμενες ανάγκες που μπορεί να παρουσιαστούν κατά την διάρκεια της ανάπτυξης του (απαραίτητα sub-programmes ή follow up-programmes θα ετοιμαστούν για να ολοκληρώσουν την action launched, όπως η περίπτωση μπορεί να είναι).

Στον κατάλληλο χρόνο, επαφές θα επιβάλλονται με τον Διεθνή Ερυθρό Σταυρό την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας και όλες τις Κυβερνητικές Αρχές και επαγγελματίες αντιπροσώπους των EC Κρατών Μελών φροντίζοντας ώστε:

α) να υπάρξει μια συνεργαζόμενη προσέγγιση των κοινών απόψεων για το Telemedicine κάτω από την καθοδήγηση του EC Commission και ειδικά του Directorate General for Employment, Κοινωνικών υποθέσεων και εκπαίδευσης.

β) Το «Telemedicine Greek Islands Network» (να είναι προοδευτικά λαμβανόμενο υπόψη σαν ένα Ευρωπαϊκό και Διεθνές αναφερόμενο για Telemedicine applications αναπτυσσόμενο μαζί με το «Ευρωπαϊκό Institute of Telemedicine».

γ) η γνώση και εμπειρία αναπτυσσόμενη με το Telemedicine Greek Islands Net να μπορεί να μεταφερθεί με ένα πολλαπλασιαζόμενο αποτέλεσμα στην Ευρωπαϊκή Single Internal Market του 1993 και

δ) να μπορούν περισσότερα νέα άτομα έπειτα από εκπαίδευση να βρούν και να συντηρήσουν μια σταθερή θέση στην εργασιακή αγορά.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Η ΜΑΧΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ

Τά 'Ανατολικογερμανικά Ναυπηγεία

Δέν χωρεί αμφιβολία ότι υπάρχει μία ισχυρή αποφασιστικότητα για τη διάσωση των πρώην 'Ανατολικογερμανικών ναυπηγείων από την κατάρρευση και την αποκατάστασή τους ως ισχυρού ανταγωνιστή στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά. Καί μόνον ο αριθμός και η ποιότητα των ειδικών, των επιχειρηματιών και των τραπεζιτών που έχουν επιστρατευθεί για να καθοδηγήσουν αυτή την προσπάθεια προς ένα αίσιο πέρας, αποτελεεί την πιο εύγλωττη μαρτυρία για το μέγεθος και τη σημασία του έργου.

Για να διαδεχθεί το ογκώδες 'Ανατολικογερμανικό Ναυπηγικό Κομπινάτο, δηλαδή την Κεντρική Κρατική 'Υπηρεσία Ναυπηγικής της 'Ανατολικής Γερμανίας, δημιουργήθηκε τώρα η μητρική εταιρία «Γερμανικών Μηχανών και Ναυπηγικής Α.Ε.» (Deutsche Maschinen und Schiffbau AG.-DMS) που περιλαμβάνει 24 χωριστές θυγατρικές εταιρίες συμπεριλαμβανομένων και έπτά ναυπηγείων. Οι θυγατρικές αυτές εταιρίες θα καθοδηγούνται στην αναζήτηση ενός βιώσιμου μέλλοντος από ένα 'Εποπτικό Συμβούλιο με 170 μέλη, από τα οποία τα 94 εκπροσωπούν την ιδιοκτησία της εταιρίας και εκ των οποίων οι 40 είναι αποδεδειγμένως ικανότατοι επιχειρηματίες της Δυτικής Γερμανίας, ενώ οι υπόλοιποι είναι μηχανικοί και τεχνικοί, εκπρόσωποι Τραπεζών και εκπρόσωποι των Δήμων και του κρατιδίου του Μεκλεμβούργου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η επίπονη και μακρά διαδικασία, διάρκειας τριών έως πέντε ετών, που θα απαιτηθεί για την ανασυγκρότηση της πρώην 'Ανατολικογερμανικής ναυπηγοβιομηχανίας, θα έχει τό επαχθές προνόμιο να διεξαχθεί χωρίς τα βασικά έργα που διαθέτει συνήθως κάθε προσπάθεια ανα-

διοργάνωσης, δηλαδή χωρίς τα αναγκαία στατιστικά στοιχεία και τους αναγκαίους αριθμούς. Γιατί οι λογιστικές μέθοδοι που είναι γενικά παραδεκτές στην Δυτική οικονομική διαχείριση, δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ υπό το καθεστώς της κρατικής οικονομίας της 'Ανατολικής Γερμανίας. Γεγονός που θέτει σε πρώτη και άμεση προτεραιότητα την ανάγκη μιάς καθολικής απογραφής, ή όποια κατά τους μετριοτέρους υπολογισμούς προβλέπεται ότι θα απαιτήσει τουλάχιστον τρίμηνο χρονικό διάστημα.

"Όπως αποκάλυψε πρόσφατα ο Πρόεδρος του 'Εποπτικού Συμβουλίου της DMS Eckart van Hooven, οι πρό της ένοποιήσεως υποχρεώσεις ανέρχονται σε έξι δισεκ. μάρκα. Καί προσέθεσε ότι η διαχείριση τόσο μεγάλων ποσών δεν είναι δυνατό να γίνει παρά μόνο με ουσιαστική πολιτική υποστήριξη. Πράγμα που μεταφράζεται σε γενναία χρηματοδότηση εκ μέρους της 'Ομοσπονδιακής Κυβερνήσεως για μία περίοδο αρκετών ετών. Αυτό άλλωστε υποδηλώνει και η, κατά τα άλλα ασυνήθιστη, ενέργεια της τοποθετήσεως ως μέλους του 'Εποπτικού Συμβουλίου της DMS, του πρωθυπουργού του κρατιδίου του Μεκλεμβούργου, Alfred Gomolka, που εκφράζει μία ισχυρή φωνή στο κοινοβούλιο της Βόννης.

Σε μία πρώτη ματιά, τα πρώην ανατολικογερμανικά ναυπηγεία δείχνουν να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση. Το σημερινό τους καρνέ περιλαμβάνει παραγγελίες πλοίων συνολικού τονάζ 1,6 εκατ. τον. γκρός. Το πρόβλημα όμως είναι ότι πρόκειται για παραγγελίες οι οποίες κατά το 75% προέρχονται από τη Σοβιετική Ένωση. Καί τό πρόβλημα γίνεται ακόμα οξύτερο από τό γεγονός δ-

τι οι έν λόγω παραγγελίες έχουν συμφωνηθεί με συναλλαγματική ισοτιμία του ρουβλίου προς 4,67 άνατολ. μάρκα, που ίσχυε κάτω από τό συναλλαγματικό σύστημα του 'Ανατολικού μπλόκ, τό όποιο κατέρρευσε ύστερα από τίς οικονομικές μεταβολές της 'Ανατολικής Εύρώπης.

Φέτος τό καλοκαίρι, με τη νομισματική ένωση, ή ισοτιμία του ρουβλίου όρίστηκε προς 2,34 γερμαν. μάρκα, αλλά κανείς δεν είναι βέβαιος τί πρόκειται να έπακολουθήσει στό προσεχές μέλλον. Πάντως ή Γερμανία και ή Σοβιετική Ένωση θα πρέπει τώρα να επανεξετάσουν επειγόντως τόν διακανονισμό αυτών των συμφωνημένων παραγγελιών στά πλαίσια των Σοβιετο-γερμανικών συμφωνιών που κλείσθηκαν ως μέρος της διαδικασίας ένοποιήσεως των δύο Γερμανιών.

"Ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα που παρουσιάζουν τά πρώην 'Ανατολικογερμανικά ναυπηγεία είναι τό γεγονός ότι ή παραγωγή τους ήταν προσαρμοσμένη αποκλειστικά στίς σοβιετικές ανάγκες και στά σοβιετικά επίπεδα, σχεδόν μέχρι την τελευταία λεπτομέρεια. Κι' αυτό γιατί ή ναυπηγική βιομηχανία στην 'Ανατολική Γερμανία δημιουργήθηκε για την εκπλήρωση καθαρώς πολιτικών σκοπών και ειδικότερα: α) για να ικανοποιήσει τίς έπισκευαστικές ανάγκες της ΕΣΣΔ μετά τόν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, β) για να ικανοποιήσει την έπιθυμία αποκαταστάσεως του γοήτρου του καθεστώτος και γ) για να μαζέψει μετατρέψιμα συναλλάγματα χωρίς έμμεση συσχέτιση των τιμών με τό κόστος και την απόδοση.

"Όπως δήλωσε ο Πρόεδρος του 'Εποπτικού Συμβουλίου της DMS, ή ένοποίηση των δύο Γερμανιών εκτόξευσε πράγ-



SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946

**IF YOU ARE
IN FAR EAST**

THINK... SASEBO!

The most competitive and reliable shipyard in Japan at privileged geographical position.
With six drydocks ranging from 20,000 to 400,000 D.W.T. able to accomodate vessels of any size.

HEAD OFFICE
SASEBO TOKYO
TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD
SASEBO JAPAN
TLX: 748219 SSK J.

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

ματι τή Γερμανία στην τρίτη θέση του παγκόσμιου πίνακα των ναυπηγικών χωρών, φέροντάς την να έπεται μόνο της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας. Αυτό όμως μπορεί να μη σημαίνει τίποτα εάν και εφόσον η επιπλέον βιομηχανική δυναμικότητα που προστέθηκε στην ενιαία χώρα, πρόκειται να εργάζεται με ζημίες.

Είναι ανάγκη να λεχθεί ότι η τεράστια προσπάθεια απορροφήσεως της ανατολικογερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας σε μία ενιαία γερμανική ναυπηγοβιομηχανία, έρχεται σε μία εποχή κατά την οποία τα πρώην δυτικογερμανικά ναυπηγεία δείχνουν σημεία αναρρώσεως από τη βαρεία και μακρόχρονη κρίση κατά τη διάρκεια της οποίας αναγκάσθηκαν να προβούν σε οδυνηρές περικοπές της δυναμικότητάς τους. Πράγματι από το 1975 τα δυτικογερμανικά ναυπηγεία μείωσαν την αποδοσή τους σε νέες ναυπηγήσεις περίπου κατά 30% με αποτέλεσμα να μειωθεί και το προσωπικό τους από τους 78.000 εργατοτεχνίτες και υπαλλήλους του 1975 σε μόνο 30.000 το 1990.

Η νέα εταιρία DMS θα πρέπει και αυτή να μειώσει αναπόφευκτα το εργατικό δυναμικό της που ανέρχεται σήμερα σε 47.000 ανθρώπους περίπου. Από το σύνολο αυτό περί τις 28.000 εργάζονται

στα επτά ναυπηγεία. Η ενέργεια αυτή πάντως δεν θα είναι διόλου εύκολη και θα χρειασθεί μεγάλη προσοχή, δεδομένου ότι το Μεκλεμβούργο έχει πολύ λίγες δυνατότητες να προσφέρει άλλες εναλλακτικές θέσεις εργασίας. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι ένας στους τέσσερις βιομηχανικούς εργάτες του Μεκλεμβούργου, δουλεύει στα ναυπηγεία. Πάντως ο διευθυντής της DMS Jurgen Begemann θεωρεί βέβαιο ότι οι κατασκευές ναυτικών μηχανών θα παίξουν κυρίαρχο ρόλο στην δλη υπόθεση.

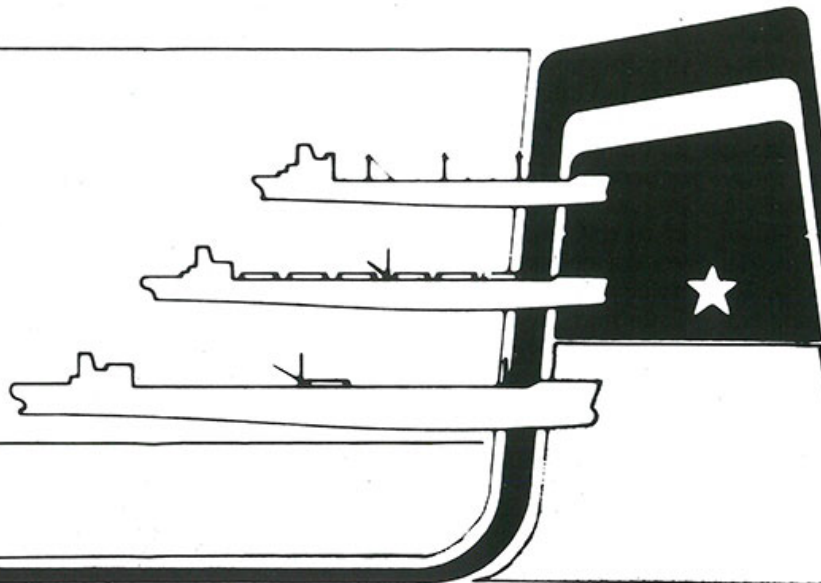
Σπουδαίος παράγων για την επιτυχία ή αποτυχία της προσπάθειας επιβιώσεως της πρώην ναυπηγικής βιομηχανίας, θα είναι ο ρόλος που θα παίξει εν προκειμένω το πανίσχυρο σωματείο εργατών μετάλλου IGMetall το οποίο έχει ήδη εκφραστεί εναντίον της περικοπής των θέσεων εργασίας. Παράλληλα εξέφρασε την πρόθεσή του να απαιτήσει υψηλότερους μισθούς στην Ανατολική Γερμανία, παρά το γεγονός ότι οι εργοδότες έχουν προειδοποιήσει ότι η οποιαδήποτε αύξηση του μισθολογίου δεν μπορεί παρά να τελεί σε συνάρτηση με την αύξηση της παραγωγικότητας. Και για να καταστούν ανταγωνιστικά τα ανατολικογερμανικά ναυπηγεία θα πρέπει η παραγωγικότητά τους να αυξηθεί τουλάχιστον κατά 30%. Πράγμα που

προϋποθέτει ευρύτατη αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών συνδυαζόμενη με ανάλογες επενδύσεις.

Τό σωματείο IGMetall είχε συμβάλλει αποφασιστικά στην αναβολή των απολύσεων προσωπικού και της μειώσεως της αποδόσεως στη φάση ανασυγκροτήσεως των ναυπηγείων της Δυτικής Γερμανίας. Έτσι το 1983 είχε στηρίξει την εβδομαδιαία κατάληψη του ήδη νεκρού ναυπηγείου HDW του Άμβουργου σε μία μάταιη προσπάθεια να προλάβει τις ομαδικές απολύσεις. Σήμερα ο γραμματέας του παραρτήματος Βορείου Γερμανίας του IGMetall είναι μέλος του Έποπτικού Συμβουλίου της DMS και επομένως τό σωματείο του, που κατά περιστάσεις θεωρήθηκε σαν άρνητική μάλλον παρά θετική δύναμη, θα έχει τώρα άμεση γνώμη για τό μέλλον του ναυπηγείου.

Συμπερασματικά μπορεί να λεχθεί ότι η αποφασιστικότητα και μόνη δεν θα είναι αρκετή για να σώσει την πρώην ανατολικογερμανική ναυπηγική βιομηχανία. Θα χρειασθούν τεράστια χρηματικά ποσά, συγκέντρωση πόρων και κεφαλαίων και διάθεση όλων των ενδιαφερομένων να κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση. Άλλά πάνω απ' όλα θα χρειασθούν επίπονες και αντιλαϊκές αποφάσεις.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

‘Ο σωστός τρόπος αγοράς καυσίμων ναυτιλίας

Τοῦ κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ, Χημικοῦ - Τεχνικοῦ Συμβούλου τῆς ΕΚΟ ΑΒΕΕ

Τό ἄρθρο αὐτό ἀφορᾷ ἓνα τρόπο — μιὰ τεχνική — πού ἔχει σάν σκοπό τήν ἐνημέρωση τῶν στελεχῶν τῶν ναυτιλιακῶν γραφεῖων πού ἀσχολοῦνται μέ τήν ἀγορά καυσίμων, τό πῶς πρέπει νά κάνουν σωστή ἐπιλογή τῶν προμηθευτῶν (fuel suppliers) καί ἀξιολόγηση τῆς τελικῆς προσφοράς λαμβάνοντας ὑπ’ ὄψη καί συγκρίνοντας ταυτόχρονα καί τήν προσφερόμενη ποιότητα.

Ἐφαρμόζοντας αὐτή τήν τεχνική: Ὁ ἀγοραστής καυσίμων ναυτιλίας, πέραν ἀπό τήν καλύτερη τιμή πού θά διαπραγματευθεῖ, θά ἐξοικονομήσει ἐπί πλέον μέχρι καί δολ. 4.00/MT. Ἄς σημειωθεῖ ὅτι οἱ προσφερόμενες τιμές μεταξὺ προμηθευτῶν καυσίμων διαφέρουν ἀπό δολ. 0.50 μέχρι δολ. 1.00/MT σέ φυσιολογικές συνθήκες ἀγοράς.

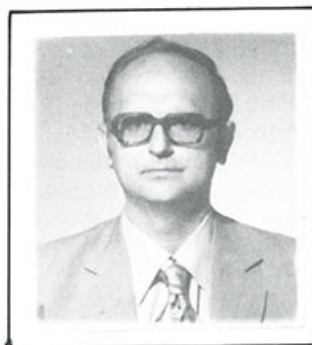
Εἶναι περίεργο τό ὅτι οἱ ἀγοραστές, σπάνια ζητᾶνε πληροφορίες ἀπό τοὺς προμηθευτές π.χ. σχετικά μέ τή θερμαντική ικανότητα τοῦ καυσίμου πού πρόκειται νά ἀγοράσουν. Συνήθως ζητᾶνε τήν τιμή μονάδας δολ./MT καθώς καί νά πληρεῖ τό καύσιμο ὁρισμένες προδιαγραφές. Ἐνέργεια ἀγοράζουν, δέν εἶναι σωστό καί λογικό τό νά συγκρίνουν καί τή θερμαντική ικανότητα (τήν εἰδική ἐνέργεια τῶν καυσίμων) πρὶν τήν τελική ἀπόφαση γιά τήν ἀγορά; Γιά νά ὑπάρξει ἓνα ἀποτελεσματικό πρόγραμμα ἀγοράς καυσίμων (an effective fuel management programme) πρέπει ταυτόχρονα νά ἐξετάσουμε καί ἄλλες παραμέτρους ποιότητας.

Η Ποιότητα

Δέν εἶναι καθόλου παρακινδυνευμένο νά κάνω μιὰ πρόβλεψη σχετικά μέ τήν ἐξέλιξη τῶν τιμῶν καί τήν ποιότητα τῶν καυσίμων βασιζόμενος σέ ὁρισμένα ἐπιχειρήματα:

— Οἱ τιμές τῶν καυσίμων μετά τή λήξη τῆς κρίσης στό Κουβέϊτ θά σταθεροποιηθοῦν ἀλλά μακροπρόθεσμα θά εἶναι αὐξημένες.

— Σχεδόν ὅλα τὰ καύσιμα ναυτιλίας σήμερα προέρχονται ἀπό διύλιση τῆς μετατροπῆς (σχάση). Ὁ βαθμός σχάσης



μέ τό πέρασμα τοῦ χρόνου αὐξάνεται, δηλαδή ἔχουμε μεγαλύτερη ποσοστιαία μετατροπή τῶν μαύρων ὑπολειμμάτων (Residuals) σέ λευκά προϊόντα ἀποστάξεως. (Distillates).

— Αὐτή ἡ αὐξημένη μετατροπή θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν συμπύκνωση τῶν χειροτέρων στοιχείων τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου στά καύσιμα ναυτιλίας.

— Γενικά, ἡ χειροτέρευση τῆς ποιότητος καί οἱ αὐξημένες τιμές αὐξάνουν τά ἐξοδα συντήρησης τῶν μηχανῶν καί βέβαια τό κόστος λειτουργίας ἑνός πλοίου.

Αὐτό λοιπόν πού πρέπει νά ἐπιδιώκεται ἀπό κάθε ὑπεύθυνο ἀγοραστή εἶναι νά πετύχει τήν καλύτερη πιθανή τιμή σέ συνδυασμό μέ τή καλύτερη προσφερόμενη ποιότητα.

Η Σύγκριση — Ἐνα μεθοδευμένο πρόγραμμα σύγκρισης τιμῆς καί ποιότητας κατά τήν ἀγορά καυσίμου.

Τό ἐρώτημα τοῦ κάθε ἀγοραστή καυσίμου πρέπει νά εἶναι: ὅταν ἀγοράζω καύσιμα ποιὰ χαρακτηριστικά (παραμέτρους) πρέπει νά προσέχω ὥστε νά ἐξασφαλίσω καλύτερη ποιότητα καί ἴσως νά πετύχω καί κάποια οἰκονομία;

Χωρίς καμμία ἀμφιβολία πρέπει νά προσέχετε τίς πρὶν κάτω παραμέτρους τοῦ καυσίμου.

- ΤΗΝ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
- ΤΟ ΙΞΩΔΕΣ
- ΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ
- ΤΗΝ ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΝΕΡΟ
- ΤΑ ΥΠΟΛΕΙΜΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΥΤΗ

(ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ) ΑΠΟ ΤΗ ΣΧΑΣΗ

Τά προβλήματα

Τά τωρινά προβλήματα ἀγοράς καυσίμων χωρίζονται σέ δύο κατηγορίες: Τά **Ἐμπορικά** πού ἀφοροῦν ἑλλείπη — ἀνεφοδιασμό πού μπορεῖ νά ὠφεῖλεται εἴτε στήν ἐσφαλμένη μέτρηση τοῦ ὄγκου τοῦ προϊόντος, ἢ στήν χρησιμοποίηση λανθασμένης πυκνότητας (χρήση ὑψηλῆς πυκνότητας) ἀπό τόν προμηθευτή γιά τήν μετατροπή ἀπό ὄγκο σέ βάρος. Τήν ὑψηλή περιεκτικότητα νεροῦ ὅπου ὁ ἀγοραστής πληρώνει τό νερό σάν καύσιμο.

Τά **τεχνικά**, τά κυριότερα ἀπό τά ὁποῖα περιλαμβάνουν καύσιμα μέ θαλασσινό νερό, ὑπολείμματα ἀλουμινίου ἀπό τήν σχάση, ὑψηλή πυκνότητα πού προκαλεῖ προβλήματα διαχωρισμοῦ, μεγαλύτερο ἰξώδες καί χαμηλή εἰδική ἐνέργεια.

Πρέπει λοιπόν ταυτόχρονα νά συγκρίνετε ὅλες τίς ἀναφερόμενες παραμέτρους:

Προσφερόμενη Τιμή + Ποιότητα = δολ/MT (Τελική Ἀγορά Καυσίμου).

Σίγουρα ἔχετε ἀρκετά παραδείγματα πού ἀφοροῦν διαφορές μεταξύ πυκνότητας τοῦ δελτίου ἀποστολῆς καί τῆς πραγματικῆς πυκνότητας, διαφορές σέ περιεκτικότητα νεροῦ καί διαφορά στό ἰξώδες. Ἡ καλή τιμή μπορεῖ νά ἀποδειχθεῖ ἡ πιό ἀκριβή, γιατί μέ σωστή ἐπιλογή τοῦ προμηθευτῆ καί τῆ προσφερόμενη ποιότητα, ὅπως ἔχω ἤδη ἀναφέρει μπορεῖ νά ἐξοικονομηθεῖ συνολικά μέχρι καί δολ. 4/MT ποσό πού ὑπερβαίνει σημαντικά ὅποιαδήποτε περιθώριο διαπραγμάτευσης.

Βέβαια τά ἐμπορικά αὐτά κριτήρια, δέν λαμβάνουν ὑπ’ ὄψη τους καί τίς «τεχνικές παγίδες» τῆς προμηθεΐας καυσίμων. Ἀγοραστές πού ἐνδιαφέρονται μόνο γιά καλύτερη τιμή καί δέν γνωρίζουν τίς «κακοτοπιές» — ὑψηλή περιεκτικότητα σέ ἀλουμίνιο, ἀσυμβατότητα τῶν καυσίμων, κ.λ.π., θά μετᾶνε τελικά

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

τίς ημέρες καθυστέρησης του πλοίου λόγω βλάβης της μηχανής αντί δολ./MT του καυσίμου.

Ο μόνος τρόπος να γνωρίζετε τη ποιότητα του καυσίμου που αγοράζετε και να μεγιστοποιήσετε το σωστό χειρισμό και τη χρήση του καυσίμου είναι μέσω ενός προγράμματος αναλύσεως (Fuel Quality Testing Programme) και τη σωστή επιλογή του προμηθευτή σας.

Κάνετε λοιπόν σωστή επιλογή του προμηθευτή σας βασιζόμενοι σε πρόσφατες παραδόσεις. Τό επιχείρημα ότι και η χθεσινή συμπεριφορά (δηλαδή η παράδοση, ποιότητα και ποσότητα) ενός προμηθευτή καυσίμου είναι ιστορία και δεν αποτελεί καμία έγχυση ότι η ίδια ποιότητα θα είναι συνέχεια διαθέσιμη, δεν ευσταθεί.

Η εμπειρία μας δείχνει ότι αυτή η συμπεριφορά (καλή ή κακή), ενός προμηθευτή σχετικά με τη ποιότητα και ποσότητα — είναι συνήθως σταθερή.

Η αξιολόγηση των Παραμέτρων

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ, ΙΞΩΔΕΣ, ΝΕΡΟ, ΕΝΕΡΓΕΙΑ, ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ

Η πυκνότητα

Η 'Αξιολόγηση της Πυκνότητας βασίζεται στο να ανταποκρίνεται ή αναφερόμενη πυκνότητα στο δελτίο παράδοσης στην πραγματική με βάση την ανάλυση, του προϊόντος:

• Εάν του προμηθευτή διαφέρει κατά + 0.005 (kg/m³) είναι σε βάρος του αγοραστή και αποτελεί ένα ανεπιθύμητο γεγονός. 'Αντιπροσωπεύει μία οικονομική επιβάρυνση **άπώλεια**, για το πλοίο:

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ 0,9800 kg/m³
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ: 0,9750 kg/m³
ΔΙΑΦΟΡΑ: + 0.005 kg/m³

π.χ.: σε μία παραγγελία 1000 MT και με τιμή προϊόντος δολ. 130/MT, έχουμε:

$$1000 \text{ MT} \times 0.0005 = 5 \text{ MT} \times \text{δολ. } 130/\text{MT} = \text{δολ. } 650$$

Τό Ίξωδες

Ο προμηθευτής μπορεί να παραδώσει καύσιμα με ανοχή ιξώδους + 7.04% του ζητούμενου ιξώδους. Ένα καύσιμο που υπερβαίνει τα 200 cst, 50° C για προϊόν IF 180-H 420cst για IF 380, αποτελεί ανεπιθύμητο γεγονός.

Απαιτείται περίπου 0.5% (τό 0.5% βασίζεται σε blending calculation), επί πλέον ντίζελ να γίνει διόρθωση του ιξώδους του IF-200 est, 50° C σε 180 cst.

π.χ.:
Προϊόν: IF 180 cst
Παραγγελία (stem): 1000 MT
Τιμή: IF-180 — δολ. 130/MT
Ντίζελ — δολ. 277/MT
0,5% X 1000 MT = 5 MT Ντίζελ
δολ. 277 — δολ. 130 = δολ. 147 X 5 MT = 735
= δολ. 0.735 /MT

Η Περικτικότητα σε Νερό

Ο προμηθευτής δύναται να παραδώσει καύσιμα με λιγότερο από 0.5% νερό, τό ήμισυ δηλαδή των διεθνών προδιαγραφών για τα μαύρα καύσιμα: BSI
CIMAC προβλέπουν περιεκτικότητα νερού 1.0%.

ISO

Καύσιμο με παραπάνω από 0.5% νερό είναι ανεπιθύμητο γεγονός. Τό ένα (1.0%) νερό, αντιπροσωπεύει:

1000MT X 0.5% νερό = 5MT
Τιμή IF -180 - δολ.130/MT X 5 MT = δολ. 650
= δολ. 0.65 /MT

Η Ειδική 'Ενέργεια (Specific Energy)

Συχνά μία καλά διαπραγματευμένη τιμή ενός καυσίμου, στην ουσία δεν είναι η καλύτερη προσφορά γιατί έχει χαμηλή ενέργεια τό προσφερόμενο καύσιμο. Η διαφορά ενέργειας μπορεί να κυμαίνεται από 1 μέχρι 3% μεταξύ των προμηθευτών στο κάθε λιμάνι αντιπροσωπεύοντας περίπου:

π.χ. Παραγγελία: 1000 MT
Τιμή Προϊόντος: IF 180 — \$ 130/MT
Προμηθευτής A: Ειδική 'Ενέργεια — 41.00 MJ/kg
Προμηθευτής B: Ειδική 'Ενέργεια -40.26 MJ/kg
 $\Delta = 0.74 \text{ MJ/kg}$
 $0.74 \text{ MJ/kg} \times 1.000.000 \text{ kg} = 740.000 \text{ MJ}$
Κόστος: \$/
 $\text{MJ} = 0.130/\text{kg} = \$0.0032/\text{MJ} \times 740.000 \text{ MJ}$
 $41.000 \text{ MJ/kg} = \$ 2368/1000 \text{ MT}$
= 2.4/MT

Συνολική 'Αξιολόγηση των παραμέτρων

Συγκρίνοντας την 'Αριθμητική μας έχουμε τά εξής:

	\$/MT
Πυκνότητα:	0.650
Ίξωδες:	0.735
Νερό:	0.650
Ειδική 'Ενέργεια:	2.400

ΣΥΝΟΛΟ: 4.4MT
Παράδειγμα 'Αξιολόγησης Προσφορών

Προϊόν: IF-180 cst
Ποσότητα: 1000 MT

Ζητάμε ένα «Price Indication» από τρεις προμηθευτές σε κάποιο λιμάνι και τά τεχνικά χαρακτηριστικά που ενδιαφέρουν είναι:



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

Προμη- θευτής	Τιμή \$/MT kg/M ³	Πυκνό- τητα cst	Ίξω- δες %	NEPO %	ΕΙΔΙΚΗ ENER- ΓΕΙΑ MG/kg	ΑΛΟΥ- ΜΙΝΙΟ PPM
A	100.00	0.985	180	0.3	41.00	10
B	99.10	0.975	170	0.8	40.46	5
Γ	99.50	0.980	180	0.5	40.10	15

Τελική 'Αξιολόγηση

	Προμη- θευτής A	Προμη- θευτής B
Τιμή \$/MT	100.00	99.10
Διάφορα πυ- κνότητας	- 0.50	
Νερό	- 0.50	
Ένέργεια	- 1.30	
Συγκριτική Τι- μή	97.70	99.10
Διαφορά	=	\$ 1.4/MT

Σημείωση: 'Ο προμηθευτής Γ έχει χα-
μηλή ενέργεια.

Δ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- (1) Τό 'Εγχειρίδιο Καυσίμων και Λιπαντι-
κών, Δημήτρης Σταματοπούλου (Ένας οδηγός
για την εξυπηρέτηση της 'Εμπορικής Ναυτι-
λίας), υπό έκδοση.
- (2) «Comparison of Suppliers of Marine
Fuels» — A presentation, Courtesy of: Kjell
Haughland, Veritas Petroleum Services, Ho-
evik Norway, 1990.

Σύγκριση

(1) Σίγουρα ο αγοραστής μόνο με την
ένδειξη τιμής (Price Indication) θα δώ-
σει τό «stem» στο προμηθευτή B και θα
πιστεύει ότι έκανε σωστά τη δουλειά
του.

(2) και τα τρία καύσιμα είναι εντός
προδιαγραφών με βάση τα στοιχεία
πού έδωσε ο κάθε προμηθευτής. Για τό B
προμηθευτή:

- 'Η πυκνότητα είναι πολύ καλή τό i-
ξώδες άριστο, τό νερό είναι λιγότερο ά-
πο 1.0%.

- 'Όσον άφορά την ενέργεια, μάλλον
ούτε καν θα τη ζητήσει από τό προμη-
θευτή.

- Τό άλουμίνιο, πολύ χαμηλό, καθό-
λου άπίθανο νά είναι και «straight run»
άνακατεμένο με λίγο σχάση ('Εάν έχει
την έμπειρία ο αγοράστης νά κάνει μιá
τέτοια σύγκριση).

(3) 'Ο «έμπειρος» αγοραστής πρέπει
νά άσχοληθεί λίγο με τίς προσφορές
και νά συγκρίνει με περισσότερη λεπτο-
μέρεια τά χαρακτηριστικά του καυσίμου
και τους ίδιους τους προμηθευτές.

- Ποιά είναι ή συμπεριφορά των προ-
μηθευτών, συγκρίνοντας παλιές παρα-
δόσεις, έφ' όσον υπάρχουν βέβαια.

- 'Εάν ή πυκνότητα του B προμηθευ-
τή είναι ή πράγματι 0.965 και όχι ή δη-
λωμένη 0.975, έχετε άπώλεια 0.005
X1000 MT, 5MT, δηλαδή περίπου \$ 0.50
/MT.

- Τό νερό του B είναι 0.5% περισσό-
τερο από του A (0.8 - 0.3 = 0.5). 0.5.%
X1000 MT = 5 MT νερό X \$ 99.10/MT =
\$ 0.50/MT.

- 'Η Ειδική Ένέργεια
'Η ενέργεια του B είναι άρκετά λιγότε-
ρη από του A

41.00 MJ/kg-40.46MJ/K = 0.54

MJ/Kg = 540 MJ/MT

540 MJ/MTX1000 MT = 540,000 MJ



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

CONTACT:

IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

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

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

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

★ IN THAILAND

★ HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD
61, Kasemraj Road - Tavech Bldg
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO
AOH Tel: 2483706 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

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1990

«Όπως έχει πλέον καθιερωθεί από τό 1984, στο τελευταίο αυτό τεύχος του 1990 παρουσιάζεται τό εύρητήριο τών άρθρων πού έχουν δημοσιευθεί στά «Ναυτικά Χρονικά», από τήν 1η Ιανουαρίου έως καί σήμερα.

Ο κατάλογος αυτός, στόν όποιο τά άρθρα παρουσιάζονται μέ χρονολογική σειρά δημοσιεύσεως, θά βοηθήσει τούς αναγνώστες μας στή γρήγορη αναζήτηση εκείνων πού τούς ενδιαφέρουν. Τά ένυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται μέ τό όνομα του άρθρογράφου.

Τεύχος 1310/1068 — 1 Ιανουαρίου

— Οί μισθοί στά ποντοπόρα πλοία βάσει τής συμβάσεως γιά τό 1990.

— Προοπτικές τής Έλληνικής Άκτοπλοίας στά πλαίσια τών Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων.

— Ο άνταγωνισμός τών άνοικτών Νηολογίων.

— Νέα μέτρα γιά τήν Έμπορική Ναυτιλία του Παναμά.

— Διευρύνονται οί δραστηριότητες τής HELMEPA γιά τήν προστασία του περιβάλλοντος στή Μεσόγειο.

Τεύχος 1311/1069 — 15 Ιανουαρίου

— Τής Συντάξεως: Νά μήν μείνουμε εκτός νυμφώνος.

— Τρεις βασικές κατευθύνσεις γιά μία νέα ανάπτυξη τής Ναυτιλίας (Νικ. Παππά).

— Μία πρόταση (Φώτ. Χρηματοπούλου).

— Η Έλληνική Ναυτιλιακή Οικονομία στή δεκαετία του '90 (Γιώργ. Λαυρά).

— Η Ναυτιλία μας — Η Σημαία μας (Γιάν. Άδ. Χατζηπατέρα).

— Η Έλληνική Έπιβατηγός Ναυτιλία άδιάσπαστος ένωτικός κρίκος τής Έλληνικής Έπικράτειας (Άνδρ. Ποταμιάνου).

— Σκέψεις — Προβληματισμοί. Έλληνικό νηολόγιο καί Έθνική Ναυτιλία (Σπ. Άλεξανδράτου).

— Άκτοπλοϊκές Συγκοινωνίες, Θέσεις καί Προβλήματα (Μηνά Σιγάλα).

— Η Ναυτιλία σάν Έθνικό «πρόβλημα» (Βασ. Παπαχρηστίδη).

— Άτενίζοντας τήν τελευταία δεκαετία του αιώνα μας (Γεώργ. Μ. Δρακόπουλου).

— Λαϊκή συμμετοχή στήν πλοιοκτησία (Γρηγ. Καλλιμανόπουλου).

— Ναυτιλία καί Άνάπτυξη (Παν. Τσάκου).

— Καιρός νά άφήσουμε τά λόγια (Γερ. Άγούδημου).

— Φιλελευθερισμός καί στήν Ναυτιλία (Γεώργ. Γράτσου).

— Ναυτιλία καί Έθνική Οικονομία στήν τελευταία δεκαετία του αιώνα (Βασ. Κούση).

— Άποκάλυψη τώρα: Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία μπροστά στή δεκαετία του '90 (Ματθ. Δ. Λώ).

— Τό κράτος νά δεσμεύεται μέ τό λόγο του (Μιχ. Περατικού).

— Συρρίκνωση καί σέ άλλους τομείς (Ευάγγ. Ποθητού).

— The role of the European tanker Owners in the 1990's (Στέλ. Χατζηγιάννου).

— Η διάσωσης του Έθνικού Νηολογίου (Σπ. Μαρινάκη).

— Άρκετές διαπιστώσεις καί μία ... μία μόνο πρόταση (Μαν. Βορδώνη).

— Άνταγωνιστική Ναυτιλία τών Έλλήνων (Μάριου Ήλιάδη).

— Έλληνικό Νηολόγιο — Η άνοιξη πού δέν ήλθε (Θεόδ. Σιούφα).

— Υπόθεση Έθνικού Συμφέροντος (Γεώργ. Φουστανού).

— Έλληνική Ναυτιλία καί Τεχνολογία (Άχιλ. Βαρδάκη).

— Η Έλληνική Ναυτιλία στήν άρχή τής δεκαετίας του '90 (Γιάν. Χαλά).

— Η Μαύρη Δεκαετία φεύγει (Θαν. Βαρίνου).

— Μνήμη Έκλεκτών Φίλων.

— Στατιστική διακρίβωση τής δυνάμεως τής Έλληνόκτητης Ναυτιλίας.

— Άνασκόπηση τής Ναυλαγοράς καί τής άγοράς τών Άγοραπωλησιών πλοίων κατά τό 1989.

— Στατιστική τών Ναυτικών Άτυχημάτων του 1989.

— Έξελίξεις τής Παγκόσμιας Ναυτιλίας.

Τεύχος 1312/1070 — 1 Φεβρουαρίου

— Τό παλιό Τελωνείο Πειραιώς. Μιά σύγχρονη ντροπή (Δημ. Παϊζη).

— Τιμήθηκε πάλι ή άνθρωπιά, τό ήθος καί ή επίδοση τών Έλλήνων Πλοιαρχών.

— Άποκάλυψη Τώρα: Η Έλληνική Ναυτιλία μπροστά στή δεκαετία του '90 (Δρ. Ματθ. Δ. Λώ).

— Εύρωπαϊκό Νηολόγιο καί Εύρωπαϊκή Σημαία.

— Η προστασία καί άστυνόμευση τών λιμενικών έγκαταστάσεων (Ν. Δεvidού).

— Η θαλάσσια προστασία στήν Άρχαιότητα (Ν. Κωστάρα).

Τεύχος 1313/1071 — 15 Φεβρουαρίου

— Η ψήφος του ναυτικού (Δ. Παϊζη).

— Τάνκερς καί Θαλάσσια Ρύπανση — Οί συνέπειες ενός άτυχήματος.

— Double Bottoms στα δεξαμενόπλοια καί έναλλακτικές λύσεις.

— Λιμάνια: Μιά διαχρονική θεώρησή τους (Α.Ι. Τζαμτζή).

Τεύχος 1314/1072 — 1 Μαρτίου

— Η Εύρωπαϊκή Άκτοπλοία.

— Η Διακίνηση Έμπορευματοκιβωτίων στό Μεσογειακό χώρο καί ό ρόλος του Λιμένα τής Θεσσαλονίκης (Παναγ. Άποστολόπουλου).

— Τά Διεθνή Βραβεία Ώνάση 1990

— Άφιέρωμα στή μνήμη του ποιητή τής Θαλάσσης Νίκου Καββαδία.

Τεύχος 1315/1073 — 15 Μαρτίου

— Λίγα (ιστορικά καί κριτικά) γιά τήν έπίσημη είδησεογραφική ένημέρωση τών ναυτιλλομένων (Δ. Παϊζη).

— Έλληνική Ναυτιλία καί Τεχνολογία (Άχιλ. Βαρδάκη).

— Η Ναυτική μας Έκπαίδευση σέ νέα πορεία (Μιχ. Φραγκιά).

— Άσφάλιση έμπορικού πλοίου καί Ναυτιλιακή πίστη.

— Ο Κολοκοτρώνης ως Πλοίαρχος (Νικ. Κωστάρα).

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

Τεύχος 1316/1074 — 1 'Απριλίου

- Παγκόσμια Ναυπηγοβιομηχανία. 'Από την συρρίκνωση στην ανάκαμψη (Γιώργ. Μπάνου).
- Στο ύψηλότερο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας οι παραγγελίες νέων πλοίων έφθασαν τούς 32 εκατομ. τον. γκρός.
- Τό μέλλον της παγκόσμιας Ναυπηγοβιομηχανίας (Δρ. Τζών Πάρκερ).
- Τά «Οικόλογικά δεξαμενόπλοια» του Νορβηγικού νηογνώμονα.
- Οι δυνάμεις της 'Αγοράς κέρδισαν τη μάχη της Παγκόσμιας Οικονομίας (Κώστα Θ. Γραμμένου).

Τεύχος 1317/1075 — 15 'Απριλίου

- Οι "Έλληνες του Λονδίνου εύημερουν συνεργαζόμενοι (Γιάννη Χατζηπατέρα).
- 'Η Χρηματοδότηση του Νορβηγικού Στόλου στη δεκαετία του 1990.
- Ναυταπάτες (Μορφές και Προληπτικά Μέτρα) (Νίκου Δεονόζου).
- Τό άρχικό σύμβολο του Πειραιά, τρόπαιο του Μοροζίνι και ή δυνατότητα έπιστροφής του (Κων. Λασκαράτου).

Τεύχος 1318/1076 — 1 Μαΐου

- 'Η Ναυτιλία στίς προτεραιότητες της Κυβερνήσεως Κωνσταντίνου Μητσότακη. "Άμεσος στόχος ή 'Ανταγωνιστικότητα.
- 'Ο κόσμος των κινητών δορυφορικών επικοινωνιών (Γιώργ. Συμεωνίδης).
- 'Η Διεθνής 'Ομοσπονδία Μεταφορών (Κων. Χαρτοφύλη).
- Οι 'Αγοραπωλησίες Πλοίων τόν 'Απρίλιο.

Τεύχος 1319/1077 — 15 Μαΐου

- Τά "θετικά μέτρα" γιά τή Ναυτιλία της Κοινότητος (Π. Σαρλή).
- 'Ελληνική Ναυτιλία και Τεχνολογία ('Αχ. Βαρδάκη).
- 'Ο κόσμος των κινητών δορυφορι-

κών επικοινωνιών (Γ. Συμεωνίδης).
— 'Η Δυτική 'Αφρική και ή Ναυτιλία της.

Τεύχος 1320/1078 — 1 'Ιουνίου

- Τά πλοία και ή θαλάσσια ρύπανση
- U.S. Spill/Pollution Legislation (Γιάν. 'Αδ. Χατζηπατέρα).
- 'Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και τό πρόβλημα της ρύπανσης της θάλασσας από τά πλοία (Λουκά Χατζηϊωάννου).
- 'Ο Νόμος των ΗΠΑ γιά τήν ρύπανση της θάλασσας μέ πετρέλαιο (Επαμ. Γ. Ε. 'Εμπειρικού).
- Τό κόστος της ύπεροψίας (Βασ. Φρ. Παπαχρηστίδης).
- Τό περιβάλλον άποτελεί τή μεγαλύτερη πρόκληση των πλοιοκτητών («Σείγκο Σουζούκι).
- Προστατεύοντας τό περιβάλλον και άλλα τινά ... (Στέλιος Χατζηϊωάννου).
- Ρύπανση θαλασσών και άκτών μέ άπορρίμματα (Νίκ. Δεονόζου).
- Ναυτικό 'Απομαχικό Ταμείο (Γρηγ. Τιμαγένη).
- 'Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας των 'Ακτοπλοϊκών Ε/Γ — Ο/Γ. (Δημ. Πετρόγγων).
- 'Από τόν Ποσειδώνα στά Ποσειδώνια '90 (Ν. Κωστάρα).

Τεύχος 1321/1079 — 15 'Ιουνίου

- Οι Θαλάσσιες Μεταφορές στη τελευταία Δεκαετία του Αιώνα.
- Διαπιστώσεις γιά τό σήμερα και σκέψεις γιά τό αύριο της 'Ελληνικής Ναυτιλίας (Γιάννη Γκούμα).
- Seaborne cargoes in the decade ahead (Hans J. Peters).
- Freedom, flexibility and competition (Dr. Frank Chao).
- The Financing of Greek Shipping's future (Dimitris Krontiras).
- Ποσειδώνια '90
- ΠΑΛΑΟΥ: 'Η νέα ναυτιλιακή χώρα πού ανατέλλει.
- 'Ελληνική Ναυτιλία και Τεχνολογία ('Αχιλ. Βαρδάκη).

— NAT. Προϋποθέσεις γιά τήν έξυγίανση του Ταμείου (Γρ. Τιμαγένη).

Τεύχος 1322/1080 — 1 'Ιουλίου

- Οι ρυθμίσεις του αναπτυξιακού νομοσχεδίου γιά τή Ναυτιλία.
- 'Απογοήτευση από τό 'Αναπτυξιακό Νομοσχέδιο (Θαν. Βαρίνου).
- Οι επιπτώσεις από τό θόρυβο από τά πρόσφατα περιστατικά ρύπανσης των έλληνικών θαλασσών.
- 'Η 'Ελληνική 'Επιβατηγός Ναυτιλία και τό Καμποτάζ.
- BIMCOM: Τό νέο Ναυτιλιακό 'Ηλεκτρονικό Δίκτυο.
- NAT. Οι προϋποθέσεις γιά τήν έξυγίανση του Ταμείου (Γρ. Τιμαγένη).
- 'Αγοραπωλησίες πλοίων τόν 'Ιούλιο.

Τεύχος 1323/1081 — 15 'Ιουλίου

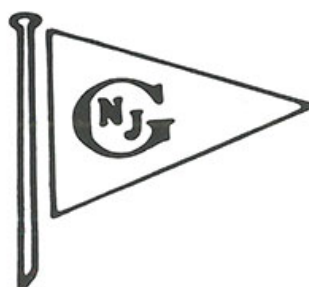
- Νέα δυναμική προσέγγιση της Ναυτιλίας από τήν 'Εθνική Τράπεζα.
- Double Bottoms/Hulls στά νέα δεξαμενόπλοια και τά νομοσχέδια των ΗΠΑ.
- Oil Spill Liability needs international solution (Φιλ. Α. 'Εμπειρικού).
- US Oil Pollution Legislation (Βασ. Α. Παναγόπουλου).
- Οι 'Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες (Βασ. Παπαγιάννη).
- "Ένας νέος μεταφορικός άξονας στην Εύρώπη. 'Η σύνδεση Ρήνου — Μάιν — Δουνάβευς.

Τεύχος 1324/1082 — 1 Αύγουστου

- 'Η 34η διάσκεψη της Διεθνούς 'Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου (Παναγ. Σωτηρόπουλου).
- 'Ενδιαφέρον 'Ομίλου 'Ελλήνων 'Εφοπιστών γιά τά ναυπηγεία.
- Μία κριτική θεώρηση της χωρητικότητας και παραγωγικότητας των σταθμών έμπορευματοκιβωτίων (Παναγ. 'Αποστολόπουλου).
- Οι άγοραπωλησίες πλοίων τόν 'Ιούλιο.

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

Τεύχος 1325/1083 — 15 Αυγούστου

— Oil tanker design and pollution prevention.

— 'Ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Νίκ. Σ. Κουλάδη).

— 'Η ρύπανση της θάλασσας από τα απορρίμματα.

— 25 δισ. δραχμές Κοινοτική Χρηματοδότηση για την προστασία των 'Ελληνικών Θαλασσών.

Τεύχος 1326/1084 — 1 Σεπτεμβρίου.

— Ναυτική 'Εκπαίδευση: Φαντασία και Ρεαλισμός (Χρ. Ντούνη).

— Τό ναυάγιο του «Πασιθέα»: 'Η άλλη άποψη (Παύλου Λέκκα).

— Μέτρα Προστασίας των 'Ελλήνων Ναυτικών στην περιοχή του Περσικού Κόλπου.

— 'Ο πλοῦτος της Καραϊβικής.

Τεύχος 1327/1085 — 15 Σεπτεμβρίου

— 'Η νέα ρύθμιση για την φορολογία των πλοίων.

— Οί Δημιουργοί (Χρ. Ντούνη).

— Σχέδιο απόφασης YEN για τη σύνθεση πληρωμάτων Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων.

— Τά προβλήματα των ρυμουλκών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

— Τεχνικοί και έποπτες ασφαλείας - υγιεινής εργασίας στη Ναυπηγοβιομηχανία.

— Νομικά θέματα: US Pollution Act of 1990 — A Summary.

Τεύχος 1328/1086 — 1 'Οκτωβρίου

— 'Υπόθεση «La Palma» Πλήρης επιβεβαίωση της κομπίνας.

— 'Η «είκόνα» του πλοίου «καθρέπτης» του έφοπλισμού (Χρ. Ντούνη).

— 'Η δυσκολία προσδιορισμού του μεγέθους προσφοράς Θαλασσίων Μεταφορικών 'Υπηρεσιών (Δρ. Κων. 'Αθ. Ζώη).

— Νομικά θέματα: U.S. Pollution Act of 1990 — A Summary.

— Οί αγοραπωλησίες πλοίων τόν Σεπτέμβριο.

Τεύχος 1329/1087 — 15 'Οκτωβρίου

— Οί νέες συνθέσεις των πληρωμάτων.

— 'Η Πολιτική των Ευρωπαϊκών 'Αγορών.

— Οί ναυτότοποι της 'Ελλάδος και οί ναυτικές τους μνημες (Χρ. Ντούνη).

— 'Απόφαση του 'Εφετείου 'Αθηνών περί έφαρμογής των διατάξεων 919 του 'Αστικού Κώδικος στις σχέσεις δανειστοῦ, δανειζομένου και έγγυητών ναυτιλιακού δανείου.

— Maritime Cooperation between USSR and EEC (Dr. Matheos Los).

Τεύχος 1330/1088 — 1 Νοεμβρίου

— 'Ακριβό πετρέλαιο και Ναυτιλία.

— An overview of Norwegian Shipping (Δρ. Νίκ. Μικέλη).

— Οί αγοραπωλησίες πλοίων τόν 'Οκτώβριο.

— Τό Συμπόσιο Τουριστικών Θαλαμηγών ('Αντ. Νικολάρα).

— 'Απόφαση του 'Εφετείου 'Αθηνών περί έφαρμογής των διατάξεων 919 του 'Αστικού Κώδικος σέ ναυτιλιακά δάνεια.

— Prolongation of ship life versus replacement (Garry Beaumont).

Τεύχος 1331/1089 — 15 Νοεμβρίου

— 'Η επάνοδος — Συνάντηση, 'Εμπιστοσύνη και Παραγωγικότητα (Γιώργ. Α. Λαιμού).

— Ναυτικά Βραβεία (Χρ. Ντούνη).

— 'Η Βρετανική Ναυτιλία.

— Νομικά θέματα: Τό τρίτο μέρος 'Αποφάσεως του 'Εφετείου 'Αθηνών για την έφαρμογή διατάξεων του άστικού κώδικος σέ ναυτιλιακά δάνεια.

Τεύχος 1332/1090 — 1 Δεκεμβρίου

— 'Η Τηλεϊατρική στα 'Ελληνικά νησιά (Γ. 'Αποστολάτου).

— Ναυταπάτες.

— Οί αγοραπωλησίες πλοίων τόν Νοέμβριο.

— Do not just bunker Around ('Οδυσ. Γκούμα).

— 'Ανάλυση της διαδικασίας ναυλώσεως δεξαμενοπλοίων ('Αντ. Γρυπαίου).

— E.E.C. and the 1990's (Νίκ. Κουλάδη).

Τεύχος 1332/1091 — 15 Δεκεμβρίου

— Τά «στεγανά» των ειδικοτήτων στα κατώτερα πληρώματα και ή λειτουργία του σημερινού πλοίου (Χρήστ. Ντούνη).

— 'Η Τηλεϊατρική στα 'Ελληνικά Νησιά. Μέρος Β. (Γ. 'Αποστολάτου).

— 'Ελληνική υπερπόντια άλιεία και ΕΟΚ.

— 'Η κοινωνική προσφορά του 'Εφοπλισμού.

— Τά 'Ανατολικογερμανικά ναυπηγεία.



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Ο έμπορικος στόλος

Από τα 84 πλοία 460.000 τόν. d.w. που διέθετε ο Αιγυπτιακός έμπορικος στόλος το 1980, σήμερα ύστερα από μία δεκαετία, έχει φθάσει τα 104 πλοία, 1,4 εκατ. τόν. d.w. Στόχος της νέας διοικήσεως του Υπουργείου Θαλασσιών μεταφορών είναι η περαιτέρω ανάπτυξη του στόλου με την αντικατάσταση των παλαιών πλοίων με σύγχρονα ρό-ρό και πλοία - ψυγεία, μικρών σχετικών πλόων. Στόχος της επίσης είναι η σύνδεση των Αιγυπτιακών λιμένων με τους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου και η ανάπτυξη της επικοινωνίας μεταξύ Αιγύπτου και Βορείου Εύρωπης. Για την ανανέωση του στόλου προγραμματίζεται η πρόσκτηση τεσσάρων μπάλκερ τύπου Παναμάξ και τεσσάρων μικρότερων μέχρι 40.000 τόν. που προβλέπεται να ναυπηγηθούν σε εγχώρια ναυπηγεία. Η διαχείρισή τους θα ανατεθεί στις εταιρίες ENC και MISR.

Από τις κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες η ENC (Egyptian Navigation Company) διαθέτει στόλο 40 πλοίων και είναι κατανεμημένη σε τρεις Διευθύνσεις. Η πρώτη με έννέα πλοία γενικού φορτίου εργάζεται στην Έρυθρά, την Άπω Ανατολή, την Ινδία και τη Σρι Λάνκα. Έχει επίσης δύο επιβατηγά πλοία στη γραμμή της Σαουδικής Αραβίας και δύο δεξαμενόπλοια. Η δεύτερη διαθέτει έννέα πλοία γενικού φορτίου και τρία ρό-ρό και εξυπηρετεί τη Μαύρη Θάλασσα και τις Ανατολικές ακτές των ΗΠΑ. Τέλος η τρίτη, με 10 πλοία, μεταξύ των οποίων και δύο πολλαπλής φορτηγά, εξυπηρετεί τη Βόρειο Εύρωπη στις γραμμές Αγγλίας, Αμβέρσας - Αμβούργου και Βαλτικής.

Άλλη μεγάλη εταιρία, ειδικευμένη στα μπάλκ κάρριερς είναι η NNC (National Navigation Company) η οποία λειτουργεί ως μικτή επιχείρηση, αν και το Κράτος, άμεσως ή έμμεσως, κατέχει το 96% των κεφαλαίων της. Διαθέτει τέσσερα μπάλκερ των 45.000 τόν. και δύο των 31.000, ναυπηγήσεως Ιαπωνίας 1983.

Ειδικευμένη επίσης στα μπάλκερ είναι και η εταιρία Misr Shipping η οποία διαθέτει

έξι δικά της (τέσσερα των 41.500 τόν. και δύο των 12.750 τόν. d.w.) και έκτημεταλλεύεται και αρκετά ναυλωμένα πλοία. Η εταιρία αυτή έχει προνομιακή συμμετοχή κατά 13% σε όλες τις χύδην εισαγωγές της Αιγυπτιακής κυβερνήσεως.

ΓΑΛΛΙΑ

Δύο δισεκ. φράγκα ζημιές

Στο ποσό των 2 δισεκ. φράγκων τοποθετούν οι πρώτες εκτιμήσεις τις ζημιές από την πυρκαγιά που υπέστησαν τα καταστρώματα του κρουαζιεροπλοίου «Monarch of the Sea» που ναυπηγείται στα ναυπηγεία Σαίντ Ναζαίρ.

Παρά τις ήρωικές και πολύωρες προσπάθειες 150 πυροσβεστών, η έκταση της φωτιάς κατέστρεψε ολοσχερώς τις ένδιαίτησεις του κολοσσίου κρουαζιεροπλοίου χωρητικότητας 2.700 επιβατών.

GERMANIA

Ο στόλος της DSR

Η πρώην ανατολικογερμανική έφοπλιστική εταιρία Deutsche Seereederei του Ροστόκ (DSR) προγραμματίζει να περιορίσει μέσα στα προσεχή χρόνια σε 100 μόνον πλοία τον σημερινό στόλο της που συγκροτείται από 142 μονάδες. Παράλληλα θα περιορίσει το προσωπικό της από 11.000 σε 6.000 ανθρώπους. Οι σχετικές ενέργειες έχουν ήδη ξεκινήσει δεδομένου ότι στις αρχές του έτους ο στόλος της εταιρίας περιελάμβανε 160 μονάδες.

Η εν λόγω εταιρία ιδιωτικοποιήθηκε λίγο πριν τη νομισματική ένωση του Ιουλίου και κατέστη έκτοτε μέλος της Ένωσης Γερμανών Έφοπλιστών. Όπως δήλωσε ο Πρόεδρος της Harry Wenzel «τό μέλλον μας εξαρτάται από την ικανότητά μας να χρησιμοποιούμε κατά τον καλύτερο τρόπο τον στόλο μας και να διατηρούμε ανταγωνιστικά τα έξοδα της έκτημεταλλεύσεώς του».

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι στρατιωτικές παραγγελίες

Τό ναυπηγείο Blohm and Voss στη δεκαετία του 1970 είχε εγκαταλείψει τη ναυπήγηση έμπορικων πλοίων, γιατί τότε η πτώση των τιμών δεν κάλυπτε ούτε το κόστος της ναυπηγήσεως. Και είχε αφοσιωθεί στη ναυπήγηση πολεμικών σκαφών, αποφεύγοντας έτσι τις οικονομικές στενοχώριες των άλλων ναυπηγείων που εργάζονταν με ζημία για να διατηρήσουν την απασχόλησή τους. Σήμερα όμως ύστερα από τα γεγονότα της Ανατολικής Εύρωπης τόσο η Γερμανία όσο και άλλες Δυτικές χώρες προβαίνουν σε μείωση των στρατιωτικών δαπανών με αποτέλεσμα να περιορίζονται και οι παραγγελίες πολεμικών πλοίων. Γι' αυτό και η διέυθυνση του ναυπηγείου αποφάσισε να ενδιαφερθεί και πάλι για έμπορικές κατασκευές, παρόλον ότι τό καρνέ των πολεμικών παραγγελιών του, του εξασφαλίζει απασχόληση για αρκετά ακόμη χρόνια.

Άλλα ναυπηγεία που απασχολούνται ιδιαίτερα σε πολεμικές κατασκευές είναι τό HDW και τό Bremer Vulkan. Τό HDW είχε πάντοτε διατηρήσει και τόν έμπορικό τομέα του, καλύπτοντας τις ζημιές του από τό κέρδη των πολεμικών παραγγελιών. Τά τελευταία χρόνια πήρε αρκετές παραγγελίες για πλοία κοντέινερ του τύπου «πλοίο του μέλλοντος». Όσον αφορά τό ναυπηγείο Bremer Vulkan, έχει φροντίσει να ενισχύσει τόν στρατιωτικό του τομέα με τη πρόσκτηση ύψηλης τεχνολογίας που αφορά τη ναυτιλία και τό διάστημα. Πάντως κατά την άποψη των άρμοδιών, η τεχνολογία αυτή μπορεί κάλλιστα να εφαρμοσθεί και στόν έμπορικό τομέα.

Στή Δυτική Γερμανία οι ναυτικές πολεμικές παραγγελίες καλύπτουν τό 20% της συνολικής ναυπηγικής παραγωγής. Πάντως τό πρόγραμμα ναυπηγήσεως φρεγατών δεν φαίνεται ότι θά ολοκληρωθεί. Άλλά και στις άλλες χώρες του ΝΑΤΟ οι στρατιωτικές παραγγελίες δεν φαίνεται ότι θά έχουν τήν ίδια ευρύτητα που είχαν πριν από τη πώση των ολοκληρωτικών καθεστώτων της Ανατολικής Εύρωπης.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΙΣΡΑΗΛ

Τά τρία λιμάνια

Τά τρία κύρια λιμάνια του Ισραήλ, η Χαΐφα, τό "Ασντοντ καί τό 'Εϊλάτ, αντιμετώπιζον κοινά προβλήματα καθώς η χώρα υφίσταται τις συνέπειες της κρίσεως του Κόλπου καί της μαζικής εισροής των 'Εβραίων προσφύγων της Σοβιετικής 'Ενώσεως. 'Υπολογίζεται ότι εντός του 1990 θά έχουν συρρεύσει στη χώρα 150-200 χιλιάδες πρόσφυγες.

Μολοντί τό "Ασντοντ ξεπέρασε γρήγορα τη Χαΐφα ως προς τόν όγκο των χειρισθέντων φορτίων, η Χαΐφα παραμένει ο πρώτος λιμάνι - κοντέινερ του Ισραήλ που εξυπηρετεί τις βασικές εισαγωγές από τις 'Ην. Πολιτείες καί προγραμματίζει να σταθεροποιήσει τη θέση της με νέες αναπτυξιακές επενδύσεις. Κατά τους υπεύθυνους της διοικήσεως του λιμένος τά πλεονεκτήματά του αναφέρονται στο εύρύτερο φάσμα φορτίων που δέχεται, στο υψηλότερο εισόδημα καί στη καλύτερη γεωγραφική θέση που κατέχει υπό την προστασία του όρους Κάρμελ που δεσπόζει της πόλεως. 'Ιστορικά άλλωστε είναι ένα από τά αρχαιότερα λιμάνια της περιοχής.

'Αντίθετα τό "Ασντοντ είναι έντελώς νέο λιμάνι που δημιουργήθηκε μόλις τό 1960 καί κατάφερε εντούτοις από τό 1984 να παρουσιάσει μεγαλύτερη κίνηση φορτίων ή όποια εφθασε σήμερα τά έννέα εκατ. τόννων έναντι των έξι εκατομ. τον. της Χαΐφας. 'Ενώ ο λιμάνι του 'Εϊλάτ δεν φιλοδοξεί άπευθείας συναγωνισμό, τό άλλα δύο λιμάνια, Χαΐφας καί "Ασντοντ, συναγωνίζονται έντονα μεταξύ τους στά κοντέινερς, τά σιτηρά, τά χύμα καί τά άλλα γενικά φορτία. 'Εκεί όμως που τό "Ασντοντ δεν μπορεί να ανταγωνισθεί τη Χαΐφα είναι τά φωσφάτα από την έρημο Νεγκέβ, τη ποτάσα από τη Νεκρή Θάλασσα καί τους γαιάνθρακες για τόν ηλεκτρικό σταθμό του 'Ασκαλόν. 'Η Χαΐφα εξάλλου είναι ο κύριος έπιβατικός λιμάνι που εξυπηρετεί τόσο

τά τοπικά φέρυ-μπώτ όσο καί τά κρουαζιερόπλοια, ένω έχει καί την άποκλειστικότητα στα φορτία χημικών προϊόντων.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

'Εγκαταστάθηκε τό νηολόγιο

Τό κοινοβούλιο του Μεγάλου Δουκάτου έψήφισε σέ δεύτερη άνάγνωση τό σχέδιο νόμου περί δημιουργίας νηολογίου στη χώρα. 'Η έγγραφη στό νηολόγιο αυτό θά άρχίσει από τις 2 'Ιανουαρίου 1991. Συγχρόνως τό κοινοβούλιο ψήφισε νόμο που άφορά τη προσχώρηση του Λουξεμβούργου στις διεθνείς συμβάσεις οι όποιες διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές.

"Όπως είναι γνωστό, ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη σύσταση καί λειτουργία του νηολογίου του Λουξεμβούργου έχουν δείξει οι Βέλγοι έφοπλισταί, οι όποιοι υπολογίζουν ότι η έγγραφη των πλοίων τους στό έν λόγω νηολόγιο θά τους επιτρέψει θά πραγματοποιήσουν οικονομίες της τάξεως των 26 εκατομ. βελγ. φράγκων έτησίως κατά πλοίο.

Πρός τό παρόν πάντως δεν φαίνεται να είναι έπαρκώς γνωστή ή επίδραση που η μεταφορά στό Λουξεμβουργιανό νηολόγιο θά έχει επί του κόστους εκμεταλλεύσεως, ως προς τις κοινωνικές επιβαρύνσεις του καθαρού μισθού των ναυτικών καί ως προς τό ποσοστό χρησιμοποίησης Βέλγων καί ξένων ναυτικών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

'Επεκτείνεται ο INMAPSAT

Μέ τη μετακίνηση του δορυφόρου Marecs-B2 από την άρχική θέση του 26 μοίρες Δυτικά στην νέα θέση 55,5 μοίρες Δυτικά από της γεωσύγχρονης τροχιάς, θά δημιουργηθεί μία τέταρτη ζώνη κάλυψης των

δορυφορικών τηλεπικοινωνιών του συστήματος INMAPSAT καί θά βελτιωθεί ή επικοινωνία στη Βόρειο 'Αμερική, τόν ανατολικό Ειρηνικό 'Ωκεανό καί την Εύρώπη, ένω θά διπλασιασθεί ή δυνατότητα του συστήματος για ίκανοποίηση της ζήτησης σέ όρισμένες περιοχές.

'Η επέκταση του συστήματος σέ τέσσερις δορυφορικές ζώνες θά βελτιώσει σημαντικά τις επικοινωνίες στις αεροπορικές πτήσεις που υπερίπτανται των δύο πόλων της Γης, θά εξασφαλίσει τη δυνατότητα δορυφορικής τηλεπικοινωνίας στα πλοία που πλέουν σέ όρισμένες ζώνες των ώκεανών, ένω θά εξασφαλίσει νέους συνδρομητές ηηράς από τις περιοχές του Μεξικού, των ΗΠΑ καί του Καναδά.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ναυτιλιακές σχέσεις με την ΕΣΣΔ

'Απευθείας ναυτιλιακές σχέσεις θά αναπτυχθούν μεταξύ της Σοβιετικής 'Ενώσεως καί της Νότιας Κορέας για να διευκολυνθεί τό μεταξύ τους διμερές έμπόριο. Κατά τη γνώμη των αρμοδίων της ύπηρεσίας Ναυτιλιακής καί Λιμενικής Διοικήσεως της Ν. Κορέας, οι έφοπλιστές των δύο χωρών θά μπορέσουν να δημιουργήσουν μικτές επιχειρήσεις πλοίων τακτικών φορηγών γραμμών μεταξύ Pusan (Κορέα) καί Vostochny (Σοβιετική 'Απω 'Ανατολή). Πάντως ή Σεούλ άπέρριψε τη πρόταση της Μόσχας για τη δημιουργία γραμμών με σοβιετικά πλοία προς τρίτες χώρες με άφετηρία τους Νοτιοκορεατικούς λιμένες.

Παράλληλη είναι καί ή γενικότερη προσέγγιση που έπετεύχθη μεταξύ των δύο χωρών, οι όποιες αντιμετώπιζουν τώρα την έξομάλυνση των διπλωματικών σχέσεων τους καί την ανάπτυξη των έμπορικων συναλλαγών τους. Οι τελευταίες αυτές στην περίοδο του 1988-89 αύξήθηκαν από 290 σέ 599 εκατομ. δολάρια.



Colburn, French & Kneen Ltd.

MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

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

Telephone: 071-8265644 — Telex: 883289 — Facsimile: 071-2836863



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τιμητική διάκριση πρός τον κ. Παυλίδη

Η διοίκηση της Λέσχης Μηχανικών Έμπορικου Ναυτικού, επέδωσε στον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη τον θυρεό της Λέσχης τιμής ένεκεν για τις συνεχείς προσπάθειες που καταβάλλει για την ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας και ιδιαίτερα για τη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Επίσης τη ευκαιρία, αντηλλάγησαν απόψεις επί θεμάτων που ενδιαφέρουν τον κλάδο των Μηχανικών Έμπορικου Ναυτικού.

Ο λιμενικός σταθμός των Καρδαμύλων

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 772 Β' 5.12.1990), η απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη, με την οποία ιδρύεται λιμενικός σταθμός στα Καρδαμύλα.

Οι ελληνοαραβικές ναυτιλιακές σχέσεις

Τόν Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη, επισκέφθηκε ο γεν. γραμματέας του Αραβοελληνικού Έπιμελητηρίου κ. Μωχάμεντ Έλ Σάυντ και συζήτησε μαζί του, θέματα τα οποία άπτονται της περαιτέρω ανάπτυξης των ελληνοαραβικών σχέσεων και κυρίως της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων των Ελλήνων ναυτιλιακών επιχειρηματιών στον αραβικό χώρο.

Ο κ. Χρηματοπoulos στόν Ο.Λ. Θεσσαλονίκης

Ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φώτης Χρηματοπoulos επισκέφθηκε τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης και είχε συνεργασία με τη Διοίκησή του, ενημερώθηκε δέ από τον πρόεδρο κ. Δημ. Πανέρα και τον γενικό διευθυντή κ. Σωτ. Κιόση για την έμπορευματική κίνηση και τα έργα που εκτελούνται εκεί.

Η ύποεπιτροπή Ραδιοεπικοινωνιών IMO

Από τις 10 έως και τις 14 Δεκεμβρίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η 36η σύνοδος της ύποεπιτροπής ραδιοεπικοινωνιών του Ι.Μ.Ο.

Στή διάρκεια της συνόδου, στην οποία τη χώρα μας εκπροσώπησε ο πλωτάρχης κ. Φιλ. Πιταούλης, μεταξύ άλλων εξετάστηκαν και θέματα που σχετίζονται με την ανάπτυξη του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (GMDSS), τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών κινδύνου του

INMARSAT, την κατάρτιση του πύνακος Παγκόσμιας Παράκτιας Υποδομής Ραδιοεπικοινωνιών (Master Plan στο GMDSS), τη διασπορά πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας, τα λειτουργικά πρότυπα του ραδιοεξοπλισμού των πλοίων και την αναθεώρηση του κεφαλαίου IX της διεθνούς σύμβασης για τα αλιευτικά σκάφη.

Μεταθέσεις λιμενικών

Με διαταγή του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναυάρχου Γεωργίου Βασοπούλου μετατίθενται ο υποπλοίαρχος Χριστ. Δρακάτος στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ και ο ανθυποπλοίαρχος Αχιλ. Ματσάγγος στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς.

Τό δωρο των ανέργων

Άρχισε από τις 10 Δεκεμβρίου και θα συνεχισθεί μέχρι και την 21 Δεκεμβρίου 1990 και από τις 3 μέχρι και τις 11 Ιανουαρίου 1991, η καταβολή από τις υπηρεσίες του Οίκου Ναύτη της οικονομικής ενίσχυσης

Όλοκληρώθηκε η Κανονιστική Απόφαση για τα ναυπηγεία

Όλοκληρώθηκε και έστάλη ήδη στην ΕΟΚ η Κανονιστική Απόφαση που εισάγει στο ελληνικό δίκαιο την Κοινοτική Οδηγία για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Η Κανονιστική Απόφαση υπεγράφη από τον ύφυπουργό Βιομηχανίας, κ. Β. Ματζώρη.

Όπως είναι γνωστό η ΕΟΚ αναγνωρίζοντας την κρίση στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας επέτρεψε κατά τη διάρκεια της τελευταίας 10ετίας στα κράτη - μέλη να κάνουν χρήση κρατικών ενισχύσεων, κατά παρέκκλιση των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης της Ρώμης. Βασικός σκοπός της παρέκκλισης αυτής ήταν η αναδιάρθρωση του ναυπηγικού δυναμικού της Κοινότητας. Η χώρα

στους ανέργους ναυτικούς λόγω των έορτών των Χριστουγέννων.

Ο Οίκος Ναύτη με ανακοίνωσή του ζητεί από τους δικαιούχους, προκειμένου να αποφύγουν την ταλαιπωρία, να μην προσέρχονται άλλες ήμερομηνίες εκτός των παραπάνω για την καταβολή της οικονομικής ενίσχυσης γιατί δεν θα γίνονται πληρωμές.

Όρκωμοσία Λιμενικών δοκίμων

Όρκίστηκαν στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, παρουσία του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη, 15 νέοι δόκιμοι σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Ακοή», μικτό πλοίο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 55.783 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Akoi Maritime Corporation» (κ. Άλξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Φάσσα», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 60.352 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Phassa Maritime Corporation» (κ. Άλξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Νότος», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 67.239 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «Chisbury Maritime Corporation» (κ. Άλξ. Παλαιοκρασσάς).

— «Πέρκο», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Selma» υπό Μαροκινή σημαία, 1.597 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Gulf S.A.» (κ. Κων. Αναγνωστάκης).

μας δεν εκμεταλλεύθηκε την παρέκκλιση αυτή και ελάχιστα έκανε στον τομέα της αναδιάρθρωσης.

Παράλληλα στο Συμβούλιο Υπουργών Βιομηχανίας, στις 26 Νοεμβρίου, όπου ψηφίστηκε η 7η Οδηγία τριτοϋς ισχύος, η ελληνική κυβέρνηση πέτυχε παρέκκλιση υπέρ της χώρας μας, με την οποία μπορούν να ρυθμισθούν απεριορίστως όλες οι εκκρεμότητες του παρελθόντος. Οι εκκρεμότητες αυτές, περιλαμβάνουν τον τομέα της ναυπηγικής και μετασκευής, κυρίως, όμως, τις έπισκευές, γεγονός το οποίο κρίνεται ευνοϊκό για την επιβίωση των μεγάλων έπισκευαστικών συγκροτημάτων μας.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ

ΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΑΡΠΑΓΕΣ (GRABS) —
ΕΛΛΑΔΑ/ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

2m3 — 3m3 — 4m3 και 5m3

FOR DERRICKS/CRANES—SELF DISCHARGING
OPERATION
ΤΗΛ.: 4180544

Συνέδριο «οι Έλληνες και η Θάλασσα» στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης

Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου πήρε μέρος στο Συνέδριο που πραγματοποιήθηκε από 16 έως 19 Νοεμβρίου, στο Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης (πρόεδρος Δρ. Ιωάννης Μπρεδήμας), με γενικό θέμα: «οι Έλληνες και η Θάλασσα». Τό ενδιαφέρον και σημαντικό αυτό Συνέδριο, καθώς και οι σχετικές εκδηλώσεις, οργανώθηκαν από τό Κέντρο Έλληνικών μελετών «Αλέξανδρος Ψνάσης», τό Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης, τό όποιο διευθύνει ό εξέχων Βυζαντινολόγος Καθηγητής Σπύρος Βρυώνης.

Σκοπός τό Συνεδρίου ήταν ή προβολή της ναυτικής Ιστορίας και παράδοσης τών Έλλήνων και περιλάμβανε τρεις ένότητες: α) Οι Έλληνες και ή θάλασσα στήν αρχαιότητα, β) τό Βυζάντιο και οι Έλληνες και γ) Οι Έλληνες και ή θάλασσα στή Σύγχρονη Έποχή.

Στό Συνέδριο συμμετείχαν εκπρόσωποι τό Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ψνάσης» (κ.κ. Γιώργος Ζαμπέλλας, Παύλος Ίωαννίδης, Στέλιος Παπαδημητρίου), διαπρεπείς Έλληνες και ξένοι Έπιστήμονες, εκπρόσωποι τό Έλληνικού Ναυτικού κόσμου καθώς και αντιπρόσωποι της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών (Στάθης Γουρδομιχάλης - πρόεδρος, Γιάννης Γκούμας, Γιώργος Δρακόπουλος, Νίκος Εύθυμιος, Κώστας Κομνηνός, Ματθαίος Λώς, Τάσος Παπαγιαννόπουλος, Παν. Τσάκος, Μάρκος Φράγκος, Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης, Νότης Παναγιωτόπουλος και ή κ. Άννα Μπρεδήμα).

Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, μετά από σχετική πρόσκληση τό Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης και τό Κέντρου Έλληνικών Μελετών «Αλέξανδρος Ψνάσης», έδωσε πρόθυμα τό παρόν του στό σπουδαίο αυτό γιά τή χώρα μας γεγονός, μέ τήν άποστολή 15 έκθεμάτων του, τά όποια έκτέθηκαν σέ ειδικό έκθεσιακό χώρο στό Πανεπιστήμιο της Νέας Υόρκης.

Κατά τήν άπογευματινή σύσκεψη της πρώτης ήμέρας τό Συνεδρίου (16.12.90) έγινε ή Τελετή της Άπονομής τό Χρυσού Μεταλλίου τό Ψνάσειο Κέντρο στόν Καθηγητή τό Πανεπιστημίου τό Λονδίνου R. Browning γιά διάκρισή του στόν τομέα τών Έλληνικών Μελετών. Στίς 17.12.90, μετά τίς πρώινές εργασίες τό συνέδριο, ό Πρόεδρος τό Πανεπιστημίου της Ν. Υόρκης Δρ. Ίω. Μπρεδήμας, παρέθεσε γεύμα στό σπίτι του. Μετά τό γεύμα άκολούθησε μιά ώραία άτυπη τελετή, κατά τήν όποία ό Πρόεδρος τό Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γιώργος Δρακόπουλος, άπένειμε στό Δρα. Ίω. Μπρεδήμα, τό Άργυρό Μετάλλιο και τό Δίπλωμα τό Μουσείου.

Στή σύντομη και περιεκτική όμιλία του, ό κ. Δρακόπουλος έξήρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα τό Δρος Μπρεδήμα, αναφέροντας μεταξύ άλλων, τά έξης:

«... Έχουμε σήμερα μαζί μας τόν Πολιτικό Άνδρα, τόν Οικονομολόγο τό Δάσκαλο, τόν Έρευνήτή, τό Διοικητικό Νοϋ» μέ λίγα λόγια τήν ένσάρκωση τό Πνευματικού Ήγέτη, πού τόσο πολύ μάς χρειάζεται σήμερα. Δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι έχει άφήσει τή σφραγίδα της προσωπικότητάς του σέ πολλά πεδία. Ώς πρόεδρος αϋτόυ τό Άνώτατου Έκπαιδευτικού Ιδρύματος, τό Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης, ό κ. Μπρεδήμας έπαιξε έναν πολύ σπουδαίο ρόλο γιά μάς τούς Έλληνες — μέ τή δραστηριοποίηση τό Κέντρου Έλληνικών Μελετών «Αλέξ. Ψνάσης». Τό κέντρο αϋτό ιδρύθηκε μέ τή γενναία δωρεά τό διάσημου συμπατριώτη μας Άριστοτέλη Ψνάση, συμβόλου της Έλληνικής Ναυτικής μας Οικογένειας...».

Έξ άλλου, στή διάρκεια της παραμονής του στή Νέα Υόρκη, ό κύριος Δρακόπουλος έπισκέφθηκε, μαζί μέ τήν αντιπροσωπεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, σημαντικά Ναυτικά Ιδρύματα όπως τό Maritime College of State University of New York και τή Ναυτική Άκαδημία της Νέας Υόρκης καθώς και τό Institute of Aegean World Studies τό όποιο διευθύνει ή έπίσης Έλληνικής καταγωγής Καθηγήτρια Δέσποινα Σπανού - Ίκαρη.

Άγοραπωλησίες

— Σέ ξένα συμφέροντα και υπό έμπιστευτικούς όρους έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Έλλεσποντ Μόναρκ» 64.657 τόν. d.w. 36.223 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1979.

— Έπίσης σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό μικρό δεξαμενόπλοιο «Ίόνιαν Ήγκλ» 8.915 τόν. d.w., 4.796 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί τών 7,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο τύπου SD14, N. Marmara» 15.241 τόν.

d.w. 8.915 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών δύο εκατομ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Mobil Oil Australis» 27.175 τόν. d.w., 16.890 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί τών 6 εκατομ. δολλαρίων.

Τέλος, σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό μπάλκερ «Λοκρίς» 29.095 τόν. d.w., 16.402 τόν. γκρός, άιαρνηκ;hw naysp?hghshw 1973, Lakes fitted, έναντι τιμής περί τών 3,5 εκατ. δολλαρίων.

Τά αϋτοκίνητα τών ναυτικών

Μέ τροπολογία πού κατατέθηκε στή Βουλή γιά τήν έφαρμογή της όποιας δόθηκαν όδηγίες στίς τελωνειακές άρχές μέ τή Δ2316/139/Β0018/28.11.90 διάταξη τό ύπουργείου Οικονομικών, όρίζεται ότι: Οι διατάξεις της παραγράφου 2 τό άρθρου 39 τό Ν. 1882/90, σύμφωνα μέ τίς όποιες τά αϋτοκίνητα πρέπει νά είναι καινούργια και άντιρρυπαντικής τεχνολογίας γιά νά παραδοθούν μέ τίς άπαλλαγές τών ναυτικών, δέν εφαρμόζονται στό αϋτοκίνητα πού έχουν κομιστεί στήν Έλλάδα μέ όποιοδήποτε τρόπο μέχρι 20 Όκτωβρίου, υπό τόν όρο ότι θά τεθούν σέ άνάλωση στό όνομα τό δικαιούχου ναυτικού και θά παραληφθούν τό άργότερο μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1990.

Αϋτό αναφέρεται σέ τηλεγράφημα τό ύπουργείου Οικονομικών μέ τό όποιο ζητείται νά ενημερωθούν οι ναυτικοί πού έχουν εισάγει αϋτοκίνητο μέχρι 20 Όκτωβρίου και τό έχουν παραλάβει μέ τό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής (έλεύθερης χρήσης), ώστε σέ περίπτωση πού έχουν τίς προϋποθέσεις και έπιθυμούν τό τελωνισμό του μέ τίς άπαλλαγές της Δ 236/88ΑΥΟ νά φροντίσουν πρός τόϋτο μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1990.

Ή «Σάν Λάϊν» και στό Λονδίνο

Όπως άνακοίνωσε ή έταιρία Sun Line Cruises, τό κρουαζιερόπλοιο «Στέλλα Σολάρις» χωρητικότητας 17.832 τόν. γκρός, θά έπισκεφθεί τό καλοκαίρι τό 1991 τό Διεθνές Τέρμιναλ Έπιβατών τό Λονδίνο. Κατά τό 1990 τό λιμάνι τό Λονδίνου παρουσίασε άϋξηση στήν τουριστική κίνηση κατά 30% σέ σύγκριση μέ τό 1989 και κατέλαβε τή θέση τό Σαουθάμπτον σάν τό πρώτο λιμάνι της χώρας στήν τουριστική ναυτιλία. Μεταξύ τών ναυτιλιακών έταιριών οι όποιες χρησιμοποιούν τό τέρμιναλ τό Λονδίνου είναι ή Ρ

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»

& O, ή Royal Viking Line, ή Royal Caribbean, ή Cunard και ή Royal Cruise Line.

Η εταιρία Sun Line διαχειρίζεται τρία κρουαζιερόπλοια δρομολογημένα σε θερρινές κρουαζιέρες στην Ανατολή Μεσόγειο και χειμερινές κρουαζιέρες στη Καραϊβική και τη Νότιο Αμερική. Το «Στέλλα Σολάρις» θα κάνει την παρθενική του επίσκεψη στο τέρμιναλ κρουαζιερών του Τίλμουρι τόν Αύγουστο του 1991.

Πλοηγικός σταθμός στην Πύλο

Μετακινείται από την 1 Ιανουαρίου 1991 στο λιμάνι της Πύλου ή Πλοηγίδα και το προσωπικό του πλοηγικού σταθμού της Καλαμάτας προκειμένου να εξυπηρετεί τα υπόχρεα σε πλοήγηση πλοία που καταπλέουν στον δρμ του Ναυαρίνου.

Σε περίπτωση που απαιτηθεί πλοήγηση πλοίου στο λιμάνι της Καλαμάτας θα μετακινείται ο πλοηγός από την Πύλο, για την έκταση της πλοήγησης.

Τα πλοηγικά δικαιώματα των πλοίων που θα καταπλέουν στην Καλαμάτα θα εισπράττονται από το λιμεναρχείο Καλαμάτας που θα εξακολουθεί να τηρεί τα σχετικά βιβλία.

Ανανέωση θητείας

Με απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη ανανεώθηκε ή θητεία των μελών των διοικητικών συμβουλίων όλων των νομικών προσώπων Δημοσίου Δικαίου, που εποπτεύονται από το υπουργείο Ναυτιλίας και των οποίων ή θητεία είχε λήξει.

Ληστική επίθεση σε ελληνικό φορτηγό

Ληστική επίθεση δύο ενόπλων μασκοφόρων δέχθηκε στις 28 Νοεμβρίου το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Κάρος», που ήταν άγκυροβλημένο στο λιμάνι Σάν Φραντσκο Ντό Σούλ της Βραζιλίας.

Οι δύο ληστές με την απειλή των όπλων τους, ώδηγησαν τον πλοίαρχο κ. Ευστάθιο Μαισιώτη στην καμπίνα του και αφού τον έδεσαν του πήραν τα προσωπικά του αντικείμενα και από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου 2.250 δολάρια.

Θεατρικά εισιτήρια για τους ναυτικούς

Από την Έστία Ναυτικών ανακοινώθηκε ότι για την φετινή χειμερινή περίοδο θα διατεθούν στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους 65.000 εισιτήρια.

Από αυτά 15.000 είναι θεατρικά εισιτήρια παιδικών σκηνών.

Η διανομή των εισιτηρίων άρχισε στις 10 Δεκεμβρίου και θα γίνεται, για μέν τους εν ενεργεία ναυτικούς κάθε Δευτέρα — Τετάρτη και Παρασκευή για δέ τους συνταξιούχους κάθε Τρίτη και Πέμπτη, από το άνεγειρόμενο ξενοδοχείο της Έστίας Ναυτικών (Ακτή Κουντουριώτου 7 και Σανταρόζα, Πλ. Άλεξάνδρας, Πασαλιμάνι) κατά τις ώρες 09.00 - 14.00.

Για την παραλαβή των εισιτηρίων οι δικαιούχοι πρέπει να έχουν μαζί τους το βιβλιόριο άσθενείας το οποίο θα πρέπει να είναι σε ίσχύ, καθώς και την άστυνομική τους ταυτότητα.

Τό 6ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι

Στις άγκαστάσεις της Διεθνούς Έκθε-

Τό Διεθνές Συνέδριο Έκπαίδευσης Άλιών για την πρόληψη των άργατικών άτυχημάτων στη θαλάσσια άλιεία

Έληξαν με μεγάλη άπιτυχία, τη Τετάρτη 5 Δεκεμβρίου, οι άργασίες του Διεθνούς Συνεδρίου για την πρόληψη των άτυχημάτων στη θαλάσσια άλιεία.

Τό Συνέδριο πραγματοποιήθηκε μεταξύ 3-5 Δεκεμβρίου, στο Εύγενίδειο Ίδρυμα, από τό Εύρωπαϊκό Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMEP) και την Εύρωπαϊκή Κοινότητα, σε συνεργασία με τά Υπουργεία: Ναυτιλίας, Έργασίας, Γεωργίας και Αίγαίου, τό Έθνικό Κέντρο Θαλάσσιων Έρευνών και Άλιευτικές Ένώσεις.

Στήν άναρξη του Συνεδρίου, χαιρετισμό άπηύθυνε:

Ο Πρόεδρος του INMEP κ. Άνδρέας Ποταμιάνος, ό οποίος ύπογράμισε την άξία και τη βαθύτερη σημασία μιάς συντονισμένης προσπάθειας Έλλάδας και ΕΟΚ σε ζητήματα άλιείας. Σκοπός του Συνεδρίου, είπε ό κ. Ποταμιάνος, είναι πάνω άπ' όλα ό παράγοντας «Άνθρωπος», ό οποίος ως άλιεύς χρειάζεται προστασία λόγω της κινητικότητάς του, της άπομόνωσης του στη θαλάσσια και των μέγιστων κινδύνων που διατρέπει. Επίσης τονίστηκε ότι τά άλιευτικά σκάφη είναι μέσα ζωτικής σημασίας για τόν ελληνικό χώρο, αφού τρεις χιλιάδες ελληνικά νησιά δέν συνδέονται μόνο με τά μεγάλα έπιβατηγά και φορτηγά πλοία άλλα και από σωρεία ψαράδικων, τά οποία συντελούν τά μέγιστα στην έθνική άμυνα. Άναφερόμενος ό Πρόεδρος του INMEP στο κυριότερο πρόβλημα της έθνικής άλιείας, ύπογράμισε την έλλειψη θεωρητικής κατάρτισης των όποιων πραγματοποιείται από τεχνικές και έπαγγελματικές Σχολές, και άχι «στη θαλάσσια με συνδυασμό έμπειρίας και γνώσης».

Επίσης, ό ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Άριστοτέλης Παυλίδης, ό οποίος μετέφερε και μήνυμα του Πρωθυπουργού στο όποιο τονίστηκε τό ενδιαφέρον της Πολιτείας για την άνάληψη της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας από τό INMEP, στών χαιρετισμό του, άναφέρθηκε στην ιδιαίτερη σημασία του Συνεδρίου για όλόκληρο τόν έθνικό κλάδο, ένώ δέν παρέλειψε να σημειώσει: την εύαισθητοποίησή του στο θέμα, που άπορρέει από τό γεγονός ότι ό ίδιος κατάγεται από νησιωτική περιοχή. Ο εκπρόσωπος της Κυβέρνησης ύποσχέθηκε την άμέριστη συμπαράσταση του Κράτους στο έπιτακτικό αίτημα του έκσυγχρονισμού της ελληνικής άλιείας.

Χαιρετισμό άπηύθυνε και ό ύπουργός Αίγαίου κ. Γιώργος Μισαηλίδης. Ίδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην άνάγκη να άποκτήσει ή ελληνική άλιεία μεγαλύτερο και πιό έξειδικευμένο ένδιαφέρον. Τό ύπουργείο Αίγαίου, όπως είπε χαρακτηριστικά ό κ. Μισαηλίδης, θεωρεί ότι πρωτοβουλίες όπως αυτή του Διεθνούς Συνεδρίου, συνεισφέρουν άναμφι-

σβητητα στών κοινό στόχο Πολιτείας — Έλλήνων Άλιών, ό όποιος είναι, ή διαρκής βελτίωση των συνθηκών έργασίας των άλιών μας και ό πλήρης έκσυγχρονισμός της ελληνικής άλιείας. Τά ειδικότερα στοιχεία, όπως άνέφερε ό κ. ύπουργός, δείχνουν ένθαρρυντικά, αφού ό αριθμός των άπασχολούμενων έλλήνων ναυτικών στο τόμα της άλιείας παρουσιάζει σταθερή άνοδο.

Επίσης χαιρετισμό την πρώτη ήμέρα του Συνεδρίου, άπηύθυναν: ό εκπρόσωπος της ΕΟΚ, καθηγητής κ. Ντορβάλ, ό γ.γ. του ύπουργείου Έργασίας κ. Γ. Στεφάνου, ό Πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Γ. Λαναράς και ό Πρόεδρος του Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού κ. Γ. Άποστολάτος.

Έκτός από τούς εκπροσώπους της Κομισιόν, οι όποιοι άνέπτυξαν, και τίς τρεις ήμέρες, θέματα για την πρόληψη των άτυχημάτων, άλλοι εισηγητές του Συνεδρίου, ήταν: ό Δρ. Ίχθυολόγος κ. Δ. Κωστακόπουλος, Είδικός Γραμματέας του ύπουργείου Γεωργίας, ό Διευθυντής Λιμενικής Άστυνομίας άρχιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Κ. Σταμάτης, ό κ. Σ. Άσλάνης, διευθυντής ύπουργείου Έργασίας / Διεύθυνση Συνθηκών Έργασίας, ό καθηγητής του Ε.Μ.Π. κ. Α. Παπανικολάου, ό καθηγητής του Ε.Μ.Π. κ. Ι. Ίωαννίδης, ό άναπληρωτής καθηγητής του Ε.Μ.Π. κ. Β. Παπάζογλου, ό πλοιοκτήτης κ. Δ. Γιατράς, γενικός γραμματέας INMEP, ό λέκτορας του Ε.Μ.Π. κ. Μ. Ταρουδάκης, ό Δρ. Ίχθυολόγος κ. Κ. Παπακωνσταντίνου, ό κ. Δ. Πετρόγγονας, Ναυπηγός - Έταίρος INMEP, ό ίχθυολόγος κ. Δ. Μητρόπουλος, τμηματάρχης ύπ. Γεωργίας / Διεύθυνση Θαλάσσιας Άλιείας, ή ίχθυολόγος κ. Μαρ. Πέτρου, κ.α.

Στά βασικά συμπεράσματα του Συνεδρίου, άνακαταλέγονται:

— Η έπιτακτική πραγματοποίηση συστημικής διερεύνησης των συνθηκών έργασίας και των άργατικών άτυχημάτων στη θαλάσσια άλιεία, κυρίως στην παράκτια και μέση, και βεβαίως και στην ύπερπόντια.

— Η έρευνα, άφ' ενός στη σχεδίαση κατάλληλων σκαφών, λαμβάνοντας ύπ' όψη και τούς κανόνες της έργονομίας, και άφ' έτέρου με την όργάνωση εκπαιδευτικών Σεμιναρίων για την πρόληψη των άργατικών άτυχημάτων.

Τά άνωτέρω μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη συνεργασία του Υπουργείου / Διεύθυνση Θαλάσσιας Άλιείας, άλλους κρατικούς φορείς και ιδιαίτερα με τά κράτη μέλη της ΕΟΚ τά όποια έχουν ήδη προχωρήσει σε περαιτέρω στάδια έκπαίδευσης των άλιών.

Τέλος, σημειώνεται ότι των έργασιών του Συνεδρίου προήδρευσε ό καθηγητής του Ε.Μ.Π. κ. Πάρις Πέτρου.

Πρακτικά του Συνεδρίου θα διατίθενται άπό τόν προσεχή Ιανουάριο από τό INMEP και τά «Ναυτικά Χρονικά».

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677



IGS

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: 411-5461
TLX: 24-1332

σεως της Θεσσαλονίκης HELEXPO πραγματοποιήθηκε με επιτυχία τό 6ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι 1990, με τη παρουσίαση σκαφών, μηχανών, εξοπλισμού και ειδών θαλάσσιου αθλητισμού που προκάλεσε τό ζωηρό ενδιαφέρον χιλιάδων επισκεπτών αλλά και ικανοποιητικά αποτελέσματα από τις εμπορικές συναλλαγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της έκθεσης.

Τό 6ο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι που αποτέλεϊ εξέλιξη της EXPLORIA, αναπτύχθηκε σέ χώρο 25.000 τ.μ. με τη συμμετοχή 199 έκθετών από τήν 'Ελλάδα καί 13 άλλες χώρες, ενώ παράλληλα πλαισιώθηκε από ένδιαφερουσες έκδηλώσεις ναυταθλητικού χαρακτήρα, μεταξύ των οποίων αγώνες κωπηλασίας, τεχνικής κολύμβησης καί διαγωνισμό έρασιτεχνικής αλείας.

Τό σήριαλ συνεχίζεται

Τό γνωστό σήριαλ των προστίμων συνεχίζεται. Έτσι, κατά τό τελευταίο 15θήμερο.

• Μέ απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη επεβλήθη πρόστιμο 4.000.000 δρχ. στους υπεύθυνους του δεξαμενοπλοίου «Α-σπίλος» ρύπανση που προκλήθηκε στις 3.9.90 στις εγκαταστάσεις των 'Ελληνικών Διυλιστηρίων στην Πάχη Μεγάρων από διαρροή 20 κυβικών μέτρων άργου πετρελαίου κατά τήν διάρκεια εκφόρτωσης του δεξαμενοπλοίου.

• Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο 'Ελευσίνας στόν 'Εμμανουήλ Κουτσάκη, ύποπλοίαρχο καί υπεύθυνο φόρτωσης του Δεξαμενοπλοίου «Κρήτη» γιά ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής των διυλιστηρίων της ΠΕΤΡΟΛΑ μέ ελαφρύ πετρέλαιο σέ έκταση περίπου 1.000 τ.μ. Τό ίδιο λιμεναρχείο επέβαλε πρόστιμο 500.000 δρχ. στόν κυβερνήτη του ρυμουλκού «Αίας» γιά διάφορες παραβάσεις του κανονισμού γιά τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

• Τό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, επέβαλε πρόστιμο 600.000 δρχ. στόν πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Σοπέν» γιά ρύπανση, μέ μαζούτ, της θαλάσσιας περιοχής του Περάματος. Γιά τόν ίδιο λόγο επέβαλε πρόστιμο 400.000 δρχ. στόν πλοίαρχο του μέ σημαία Μάλτας φορτηγού «'Απολλωνία Μπάννερ» καί πρόστιμο 200.000 δρχ. στόν Χαράλαμπο Τσάμη, Α' μηχανικό του φορτηγού «Μάρκος Λύρας», γιαντί μετά από έλεγχο που έγινε στό βιβλίο πετρελαίου του σκάφους διαπιστώθηκε ότι ενώ αυτό έπλεε στή Μεσόγειο απέρριψε στή θάλασσα σεντινόνερα μέσω διαχωριστήρα που δέν ήταν έφοδιασμένος μέ τό απαραίτητο σύστημα αυτόματης διακοπής άπορρίψεως των σέ περίπτωση που ή περιεκτικότητά τους σέ πετρελαιοειδείς ούσιες ξεπερνά τά έπιτρεπόμενα όρια.



Κατά τήν διάρκεια της παραμονής της στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, ή αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε. επισκέφθηκε τόν 'Αρχιεπίσκοπο Βορείου καί Νοτίου 'Αμερικής κ. 'Ιάκωβο. Στή φωτογραφία, που έλήφθη στό αρχιεπισκοπικό μέγαρο, διακρίνονται ό 'Αρχιεπίσκοπος 'Ιάκωβος καί οι κ.κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος, Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης, Νότης Παναγιωτόπουλος, Κώστα Κομνηνός, Μαθίος Λώς, Μάρκος Φράγκος καί Νίκος Εύθυμιου καθώς καί οι σύζυγοι όρισμένων μελών της αντιπροσωπείας της Ε.Ε.Ε.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Μέ τήν συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου, 1990.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρόττερνταμ	152.00	265.00
Γένοβα	169.00	323.00
'Αμβούργο	154.00	290.00
Χάβρης	168.00	310.00
Πειραιάς	164.00	300.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	139.00	365.00
Σουέζ	159.00	365.00
Τζέντα	174.90	335.23
Ράς Τανούρα	168.58	308.28
'Ηνωμ. 'Αραβικά		
'Εμιράτα	149.00	330.00
Νταμμάμ	168.58	308.28

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	160.00	300.00
Ντακάμ	174.00	340.00

Λάς Πάλμας	169.00	310.00
Θέουτα	165.00	305.00
Μάλτας	173.00	330.00
Ντάρμπαν	153.00	365.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	168.00	340.00
Σίδνεϋ	170.00	340.00
Χόγκ Κόγκ	154.00	310.00
Σιγκαπούρη	146.00	280.00
Τόκιο	162.00	300.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	146.00	308.00
Νέα 'Υόρκη	144.00	289.00
Χάμπτον Ρόουντς	158.00	290.00
Χιούστον	134.00	250.00
Νέα 'Ορλεάνη	134.00	250.00
Λός 'Αντζελες	105.00	265.00
Κρίστομπαλ	150.00	305.00
Ρίο 'Ιανέιρο	174.50	388.00
Μπουένος 'Αϊρες	178.00	325.00
Μοντεβιδέο	178.00	370.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από τήν Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, Φάξ: 4138581).



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

11 Skouze Str. 18536 Piraeus Tel. 4519266 4180593 4516195 4180916
Tlx 241150 213207 GMS GR 243025 SSK GR
Telex 4182432

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΥΛΙΣ	Έλληνική	10.993	1979	Προσάραξε στον π. Σχέλαντ στις 6/12 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α.	Κυπριακή	8.978	1968	Κατά τον κατάπλου στο Ταϊτσούγκ στις 27/11, υπέστη ζημιές από πρόσκρουση λόγω κακοκαιρίας.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	Κυπριακή	10.332	1979	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, άνοικτά του Περού στις 12/12 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II	Κυπριακή	10.698	1978	Κατά το ταξίδι Γκόττενμποργκ για Άμβουργο προσάραξε σε θέση 55.03.33B, 07.0.316 A στις 1/12 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	Έλληνική	3.881	1966	Προσέκρουσε σε μώλο στη Διώρυγα του Κιέλου στις 29/11 και στις 1/12 και ρυμουλκήθηκε στο Μπρουνσμπούτελ για έπισκευές.
ΠΡΑΪΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	Παναμαϊκή	1.001	1972	Κατά τον απόπλου από τη Λεμεσό στις 3/12 προσέκρουσε στο όχηματαγωγό «Zeran» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	8.183	1973	Υπέστη απώλεια της άγκυρας στο Κριστομπάλ στις 2/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ	Κυπριακή	20.654	1972	Συγκρούστηκε με το πλοίο-ψυγείο «Sky Clipper» στον Πειραιά στις 27/11.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	Έλληνική	11.733	1977	Προσέκρουσε σε φορτηγίδα στο Μισισσιππί στις 29/11.
ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ	Παναμαϊκή	20.913	1973	Επιθεωρήθηκε στο Βανκούβερ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 17/11.
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	Κυπριακή	23.230	1978	Επιθεωρήθηκε στη Βαλτιμόρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 19/11.
ΙΩΝΙΑ	Μάλτας	14.808	1968	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και έμεινε άκυβερνητο άνοικτά του Πουέρτο Ρίκο στις 4/12, και ρυμουλκήθηκε στο Σάν Χουάν.
ΚΑΛΗ Α.	Έλληνική	35.716	1977	Κατά το ταξίδι από Άπω Άνατολή για Πόρτλαντ υπέστη ζημιές από κακοκαιρία που συνάντησε στις 10/11.
ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ	Λιβεριανή	9.909	1981	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Ρόττερταμ στις 20/11. Αναλήφθηκαν έπισκευές στον Πειραιά.
ΛΕΩΝ	Κυπριακή	15.382	1973	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Καοσιούγκ στις 2/12.
ΜΑΓΔΑ Π.	Έλληνική	21.755	1974	Συγκρούστηκε με το μικτό σκάφος «Jugua» στα Στενά της Μαλάκκα στις 4/12 και κατέπλευσε στη Σιγκαπούρη για έπιθεώρηση.
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.	Κυπριακή	15.498	1978	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στην Κυνοσούρα στις 5/12.
ΜΙΣΤΡΑΛ	Λιβεριανή	39.050	1974	Επιθεωρήθηκε στη Γκιζών συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 26/11.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ	Κυπριακή	13.858	1971	Επιθεωρήθηκε στη Πάτρα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 27/11.
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	Έλληνική	39.219	1972	Κατά την άγκυροβόληση στο Πόρτ Καρτιέρ στις 29/11, υπέστη απώλεια της άγκυρας.
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Έλληνική	11.160	1973	Επιθεωρήθηκε στη Βαρκελώνη στις 26/11 συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση.
ΡΟΛΛΟΝ	Έλληνική	38.611	1973	Υπέστη διάφορες ζημιές σε κάλυμα κύτους στη Νέα Όρλεάνη στις 8-10/11.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΤΤΙΚΗ	Έλληνική	967	1971	Προσάραξε στο Βόλο στις 22/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α.	Έλληνική	18.744	1974	Κατά τον άνεφοδιασμό στη Σιγκαπούρη στις 30/11 συγκρούστηκε με το τάνκερ άνεφοδιασμού «Hoko Hero» και υπέστη έλαφρές ζημιές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η διάχυτη πεποίθηση ότι οι Σοβιετικοί θα επανέλθουν γρήγορα στην αγορά ξηρού φορτίου μετά τη φημολογία για νέες μεγάλες Αμερικανικές πιστώσεις προς τη Μόσχα, σε συνδυασμό με τη κινητικότητα των λοιπών αγοραστών δημοπρασιών, δημιούργησαν εύνοϊκό κλίμα στον Ατλαντικό και βελτίωσαν σαφώς τους ναύλους των πάναμαξ.

Η συνεχής άνοδος του δείκτη BIFFEX κατά το πρώτο δεκαήμερο του Δεκεμβρίου απεικονίζει μία αρκετά ικανοποιητική αγορά στα μεγάλα μπάλκερς που απασχολούνται στις μεταφορές σιτηρών, γαιάνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος, ενώ στα μικρότερα μεγέθη η εξέλιξη ικανοποιητικών ναύλων είναι δυσχερέστερη και ποικίλει αρκετά κατά περιοχές.

Στη περιοχή του Κόντινεντ η αγορά υπήρξε ιδιαίτερα δραστήρια για τα μικρότερα φορτηγά, ενώ μικρότερη κινητικότητα παρατηρήθηκε στη περιοχή της Μεσογείου.

Στη περιοχή της Νότιας Αμερικής η άπαιξη των λιμενεργατών της Βραζιλίας καθήλωσε τη δραστηριότητα, με αποτέλεσμα τη συσσώρευση φορτίων που έχουν πωληθεί και τα οποία αναμένεται να οδηγήσουν την αγορά της περιοχής σε υψηλότερους τόνους όταν επαναληφθούν οι φορτώσεις.

Ας δούμε εν συνεχεία πώς διαμορφώθηκαν οι ναύλοι κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του τελευταίου μήνα του 1990, στις βασικές κατηγοριών φορτίων:

ΣΙΤΗΡΑ:

- 56.000 τον. Μισσιισσιππί για Όλλανδία, δολ. 15,20.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 25.
- 45.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ισπανία, δολ. 15.
- 31.500 τον. Μισσιισσιππί για Ταϊβάν, δολ. 33,50.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βραζιλία, δολ. 15,90.
- 25.000 τον. Ίμινγκχαμ για Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 15,75.
- 24.000 τον. Τολέδο για Λισαβώνα, δολ. 23.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ:

- 90.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 8,35.
- 65.000 τον. Ανατολ. ακτή ΗΠΑ και Ρίτσαρντς Μπαίγ για Ταϊβάν, δολ. 20,50.
- 60.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 8,80.
- 60.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 22.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ:

- 130.000 τον. Βραζιλία για Κίνα, δολ. 13,25.
- 110.000 τον. Νουαντχίμπου για Τριέστη, δολ. 9.
- 90.000 τον. Τουμπάρσο για Τάραντο, δολ. 7,50.

ΛΟΙΠΑ ΦΟΡΤΙΑ:

- 33.800 τον. σκράπ από δύο λιμάνια Βορ. Χαττέρας για Νότιο Κορέα, δολ. 35,50.
- 17.000 τον. φωσφάτα Ακαμπα για Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 19,50.
- 14.000 τον. ζάχαρη Μαπούτο για Πορτογαλία, δολ. 23.
- 14.000 τον. ζάχαρη Ντάρμπαν για Λονδίνο, λίρες 14,15.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι μεγάλοι ναυλωτές δείχνουν διατεθειμένοι να αποδεχθούν μισθώματα της τάξεως των δολ. 13-14.000 την ημέρα, με πιθανή εξέλιξη να παρατηρηθεί μία σχετική καμψη των επιπέδων καθώς φθάνουμε στις Χριστουγεννιάτικες εορτές.

Πιο αδύναμη σε ζήτηση άλλα ισορροπημένη και η αγορά του Ειρηνικού, κυμάνθηκε περί τα δολ. 10.000 την ημέρα, με πιθανή εξέλιξη να παρατηρηθεί μία σχετική καμψη των επιπέδων καθώς φθάνουμε στις Χριστουγεννιάτικες εορτές.

Στα μικρότερα μεγέθη ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης έπαιξαν ουσιαστικό ρόλο στη διαμόρφωση των μισθωμάτων, τα οποία σε γενικές γραμμές βελτιώθηκαν έναντι του Νοεμβρίου κατά 20% περίπου.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες:

- 67.100 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Απώ Ανατολή, δολ. 14.000 την ημέρα, πλέον δολ. 300.000 ballast bonus.
- 62.000 τον. d.w. από Ιταλία, μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 13.250 την ημέρα.
- 60.100 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα μέσω Αυστραλίας για Ιαπωνία, δολ. 10.450 την ημέρα.
- 41.000 τον. d.w. από Νότιο Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 5.250 την ημέρα.
- 40.750 τον. d.w. από Μεσόγειο μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Απώ Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.
- 37.400 τον. d.w. από Ανατολ. ακτή ΗΠΑ μέσω Βραζιλίας για Απώ Ανατολή, δολ. 9.700 την ημέρα.
- 32.100 τον. d.w. από Κωνσταντίνα μέσω Μαύρης Θάλασσας για Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα.
- 26.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για

Πακιστάν, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 120.000 για πλοίο υπό έρμα.

— 21.976 τον. d.w. από Δυτική ακτή Βορ. Αμερικής μέσω Αραβικού Κόλπου για Ιταλία, δολ. 11.300 την ημέρα, πλέον δολ. 225.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τις έντονες αυξομειώσεις της τιμής του πετρελαίου και το ύψος ρεκόρ των αποθεμάτων αργού, που κατά την International Energy Agency υπολογίζονται στις χώρες του ΟΟΣΑ ότι ξεπερνούν τους 473.5 εκατομμ. τόνους, η αγορά του ΠερσοΑραβικού Κόλπου παραμένει σταθερή, με τους ναύλους στα επίπεδα του WS 80 για τα VLCC προς τη Δύση και περί τα WS 100 για την Απώ Ανατολή.

Ιδιαίτερη κινητικότητα σημειώθηκε περί τα μέσα του δεκαπενθήμερου από την ίδια περιοχή σε μεγέθη φορτίων 80-100.000 τόνων, με προορισμό την Απώ Ανατολή, διαμορφώνοντας τους αντίστοιχους ναύλους περί τα WS 160.

Στη Μεσόγειο, παρά τη μερική μείωση του αριθμού των φορτίων, οι ναύλοι διατηρήθηκαν περί τα WS 140-145 για φορτία 80.000 τόνων και περί τα WS 165 για τα φορτία των 55.000 τόνων.

Η ύπαρξη αρκετού τοννάζ στο χώρο της Δυτικής Αφρικής δεν επέτρεψε στους ναύλους να βελτιωθούν σημαντικά και κυμάνθηκαν περί τα WS 85-90 για φορτία 125-130.000 τόνων.

Χαμηλότεροι τόννοι και μειωμένη η δραστηριότητα στη Καραϊβική και τη Βόρειο Θάλασσα, με τη πρώτη στα ουδέτερα επίπεδα των WS 125-135 για φορτία των 70.000 τόνων και αντίστοιχα WS 175 για μικρότερες ποσότητες περίπου 50.000 τόνων.

Στα καθαρά φορτία λίγες οι πράξεις που έγιναν γνωστές, με πιο χαρακτηριστικές:

- 31.000 τον. από Νορβηγία για Βρεταννία στα WS 339.
- 28.500 τον. από Βενεζουέλα για Βορ. Αμερική, WS 390.
- 25.000 τον. από Μεσόγειο για Πορτογαλία, WS 345.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΡΓΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,50 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 15-31.
ΕΛΛΗ: Δύο λιμάνια Βορ. Χαττέρας 32.800 τον. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 1.200.000 κατ' αποκοπή φίο, 3.000/2.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-20.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. σιτηρά Μαρόκιο, δολ. 16,75 φίο, 5 ημέρες/ 6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5-10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ: Τρομπέτας 50.000 τον. βωξίτη Κόρπους Κρίστι, δολ. 540.000 κατ' αποκοπή φίο, 7 ημέρες, Δεκεμβρίου 7-13.

ΜΟΥΡΑΝΟ: Ρότερνταμ 90.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 4,35 φίο, 6 ημέρες, Δεκεμβρίου 1-5.

ΑΦΡΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 27.500 τον. γεννήματα

Γκουάμας, δολ. 16,75 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5-7.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Χάμπτον Ρόουντς 90.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,35 φίο, 25.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 8-12.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Ποταμό Μισισσιππί 64.000 τον. περίπου γεννήματα Όλλανδία, δολ. 900.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 15-21.

ΣΗΚΕΝ: Σαουθάμπτον 25.000 τον. σιτηρά Ισπανικό λιμάνια Μεσογείου, δολ. 14,75 φίο, 4.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-14.

ΤΖΕΪΝΤ ΣΗ: Ακαμπα 17.000 τον. φωσφάτα χύδην Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 19,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 1.000 τον. εκφόρτωση, έως Δεκεμβρίου 15.

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ: Ποταμό Μισισσιππί 56.000 τον.

περίπου σιτηρά 'Ολλανδία δολ. 850.00 κατ' άποκοπή φιο, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου 14-20.

ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ.: Κόλπο ΗΠΑ 6.312 τον. σιτηρά χύδην Μομπάσα, δολ. 60, full berth terms, Δεκεμβρίου 10-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: 66.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ντάλιαν άμεση ταξίδι Κίνας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.700 την ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 64.870 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 5-15, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 9.800 την ημέρα.

ΝΤΙΜΑΝ: 41.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο 'Αφρική Δεκέμβριο, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΕΜΙΛ Σ.: 15.1000 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμπιτζάν άμεση, έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΠΑΤΕΡΑΣ: 65.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 5-10, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτής ΗΠΑ με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΑΟΥΡΟΡΑ: 32.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κωνσταντίνα άμεση, ταξίδι Σοβιετικής Μαύρης Θάλασσας με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.580 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Δεκεμβρίου 20-31, μεταφορά σιτηρών με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 13.075 την ημέρα, πλέον δολ. 279.000 για πλού υπό έρμα.

ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ: 54.900 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτής Νότιας 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 64.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 5-15, ταξίδι Βοστώνης με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΪΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: 145.100 τον. d.w. παράδοση Χόγκ Κόγκ άμεση, ταξίδι Αυστραλίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΑΡΛΑ: 27.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σαίντ Λόρενς Δεκεμβρίου 4-8, ταξίδι μέσω Βορ. Χαττέρας/ Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τον. d.w. του 1981, παράδοση Μάρκο άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση 'Απ' 'Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΑΝΙΜΑΡ: 19.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ Δεκεμβρίου 10-15, έπαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 5.300 την ημέρα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 15.800 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρίβερ Πλέιτ άμεση, έπαναπαράδοση Κόλπο ΗΠΑ,

δολ. 6.850 την ημέρα, πλέον δολ. 20.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 25.430 τον. d.w. του 1978, παράδοση Τονκινική άμεση, ταξίδι μέσω Νότιας 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ: 54.300 τον. d.w. του 1975, παράδοση Λισαβόνα άμεση, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτής ΗΠΑ/ Ρίβερ Πλέιτ με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.600 την ημέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βέσερ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.800 την ημέρα.

ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ: 60.100 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Σαουδική 'Αραβία, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 69.780 τον. d.w. του 1990, παράδοση Ταϊβάν Δεκεμβρίου 12-15, ταξίδι Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Φιλιππίνες, δολ. 10.900 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.180 τον. d.w. του 1980, παράδοση Σίμπα Δεκεμβρίου 12-26, έπαναπαράδοση Αυστραλία δολ. 5.975 την ημέρα, όψιόν έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 6.150 την ημέρα.

ΕΥΝΙΚΗ: 64.926 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 5-15, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 18-23, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 54.300 τον. d.w. του 1980, παράδοση Μπίν Κουασιμ Δεκεμβρίου 17-25, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτής 'Ινδίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.975 την ημέρα.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 20 κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΝΕΝΑ: 71.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Νοτ. Κορέα Δεκεμβρίου 10-20, ταξίδι Δυτικής Αυστραλίας με έπαναπαράδοση ΗΒ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 39.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μαύρη Θάλασσα Δεκεμβρίου 13-20, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Περισκό Κόλπο 210.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 95, Δεκέμβριο.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: Δυτική 'Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 83,5, τέλη Δεκεμβρίου.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 217,5, Δεκεμβρίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Σιντί Κερύ 78.000 τον. μέρος φορτίου Μπαϊγκουε, WS 120, Δεκεμβρίου 16.

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Περισκό Κόλπο 480.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 60, Δεκέμβριο.

ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 95, Δεκεμβρίου 16.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπανιάς 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 140, Δεκεμβρίου 12.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Κερτέχ και Σιγκαπούρη 35.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 270 άμεση.

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ 40.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 250, Δεκεμβρίου 12.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Φορκαντός 127.000 τον. Συρία, WS 85, Δεκεμβρίου 13.

ΚΙΡΚΗ: Περισκό Κόλπο 90.000 τον. Σιράχα, WS 130, Δεκεμβρίου 14.

ΛΗΓΚΑΣΥ: Περισκό Κόλπο 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 79, Δεκεμβρίου 7.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Δυτική 'Αφρική 123.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 82,5, Δεκεμβρίου 17.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Ράς ές Σάιντερ 80.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 140, Δεκεμβρίου 10.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περισκό Κόλπο 275.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 77,5, Δεκέμβριο.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Περισκό Κόλπο 245.000 τον. Ταϊβάν, WS 88, Δεκέμβριο.

ΠΑΡΘΕΝΩΝ: Περισκό Κόλπο 380.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 70, Δεκέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Ρόττερταμ 102.000 τον. Γκντάνοκ, WS 130, Δεκεμβρίου 10.

ΓΚΛΟΥΡΥ: Περισκό Κόλπο 65.000 τον. 'Ινδία, WS 160, Δεκεμβρίου 12.

ΡΙΣΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοικινήτων 2000 κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας **OPEL VECTRA**. Διαλέξτε τώρα το **OPEL VECTRA** σας στην Ελλάδα, στην καλύτερη Ευρωπαϊκή τιμή και θα το παραλάβετε... στο σπίτι σας.

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

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

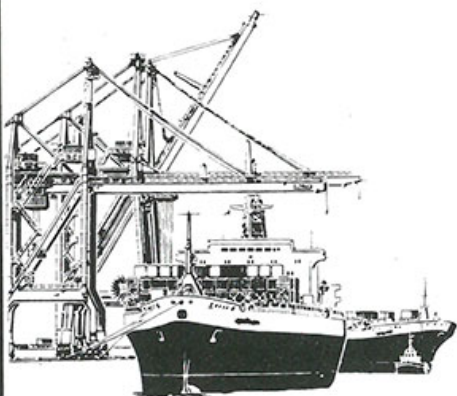


OPEL

DYNAMOTORS

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

NAFTIKA CHRONIKA



«STOPLOSS»

«Stoploss» is the title of a contest organised by the Through Transport Club in an effort to harvest new ideas for the prevention of cargo pilferage and damage. Many people took part in the contest from various countries in Europe, from Australia, Brazil and the Soviet Union.

Most of the ideas concerned the prevention of theft and revolved around changes in working habits, the labeling of goods, container markings, etc. which do not require any costly outlay. More expensive ideas referred to alarm systems at the terminals, lock devices, personnel training, improved firefighting equipment on ships, passing containers through X-rays to ascertain their contents, etc. A number of other ideas referred to the danger of contamination of cargoes through the transport of other substances in the same container.

In spite of this rich harvest of new ideas, the TT club did not fail to note the importance of insurance and the need to harmonise the various legislations of Community countries.

RECRUITING THE BEST

Although the election of a new executive board of the Greek Shipowners' Union is still two months away, voters are giving serious thought to the choice of candidates in view of the thorny problems Greek shipping will be facing during the new board's term of office.

The prevalent view is that ambitions should be set aside and the best per-

sons be chosen for the job, even if they have to be recruited for this purpose.

We, also, subscribe to the view that nobody should be guided by personal ambition, if he is not among the best and, conversely, that none among the best should deny his services to the cause of Greek shipping.

THE VISIT TO THE USA

The visit of the Greek Shipowners' Union delegation to the United States went very well. The talks held with the American authorities were very constructive as were the talks with Greek shipowners based in the States. These last were briefed on the new government measures and the improvement in the competitiveness of Greek-flag ships these measures have brought about. This, as the GSU's president, Mr. St. Gourdouchalis, pointed out to reporters, was the main object of the delegation's visit, plus making aware Greek Americans and other Americans in general of the investment opportunities, in cooperation with shipowners, that exist in Greece.

CUSTOMS CLEARANCE BY SATELLITE

The first transmission of ship's data from ship to shore by satellite was made some months ago by the Soviet ferry «Illyitch» of 12,281 grt. which runs between Stockholm and Leningrad. All the data needed by the customs authorities in Stockholm were transmitted by satellite to them from the ship while it was still at sea. EED forms were used as required by IMO and the transmission was made in two minutes. Thus, clearance was given as soon as the ship docked.

Making such a procedure possible is the result of many months of hard work by the Council of Customs Cooperation, by IMO, by the International Chamber of Shipping and by INMARSAT and it will undoubtedly herald a new era in which time wasting bureaucratic procedures will be eliminated.

It is to be noted that all the equipment needed was a lap-top PC and a satellite communications terminal.

THE NORTHEAST PASSAGE

Provided the necessary funds are made available, Norway has expressed its willingness to undertake the study of a northeast passage across the top of Europe that would halve the distance bet-

ween the Atlantic and Pacific oceans.

The first to contemplate such a prospect was President Gorbachev of the Soviet Union in 1987. A year later the Soviet government asked the Hansen Institute to coordinate a study on the consequences of the opening of such a passage. The Institute thereupon embarked on a two-year study which produced three pilot plans for the study of the commercial, political and ecological consequences.

According to the director of the Nansen Institute, the opening of a northeast passage would place Norway in an advantageous position and provide a great deal of business to Norwegian ports repair centres, victualling and fuelling points and assist the export of natural gas and fish to Japan.

REEFERS

At the beginning of the year the world reefer fleet of ships of more than 10,000 cu.ft. consisted of 1,313 units totalling 335 million cu.ft.

The peculiar thing about reefers is that although their ownership is widely dispersed, their operation is controlled by a handful of mainly Scandinavian shipowners.

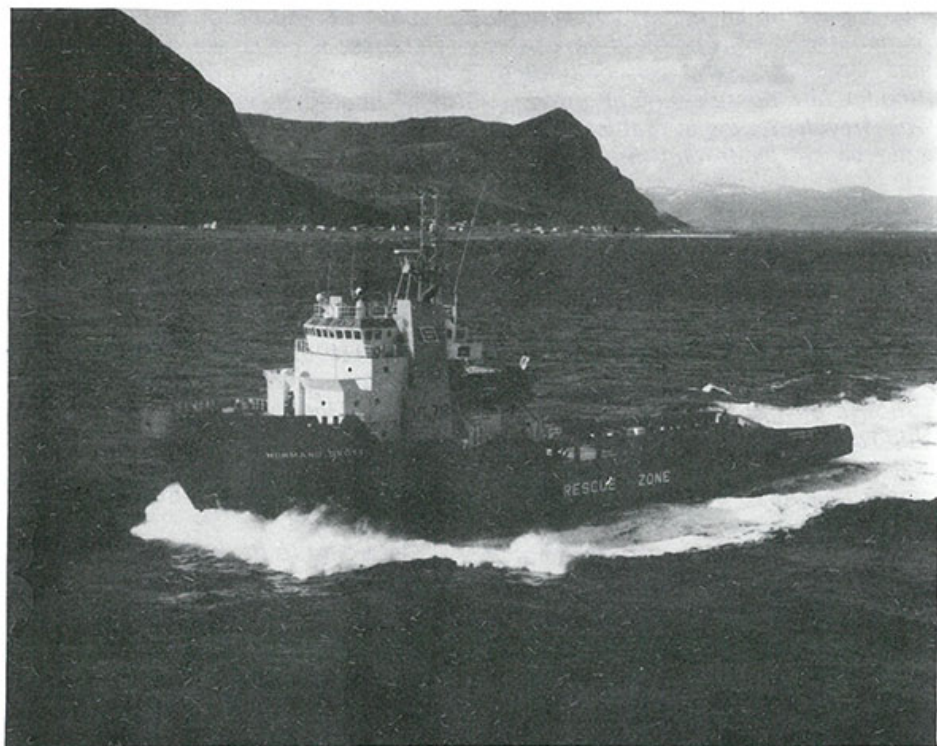
The Soviet Union owns 270 ships of 82 million cu.ft. representing 21% of the world fleet and 24.6% of world capacity but it has little influence on the world market since its ships are exclusively engaged in serving the Russian market as, for example, supplying it with bananas from Cuba.

Chief of the handful of owners who operate reefers is Sweden's Cool Carriers which operates 60 ships, followed by Denmark's Lauritzen Reefers which serves the Europe — Middle East line. Other large reefer companies are the Dutch Star Reefers, a subsidiary of Britain's Blue Star Line, America's Chiquita Brands which also produces bananas, and France's Delmas which operates liners mainly.

SUN LINE FOR LONDON INTERNATIONAL CRUISE TERMINAL

Sun Line Cruise have just announced

SERVICE EXPERIENCE WITH VASA 32 ENGINES IN AN OFFSHORE SUPPLY VESSEL



The M/V Normand Drott, a multi-functional offshore supply vessel (anchor — handling — tug — supply) operated by the Solstad Shipping Company in Norway. This type of vessel, the UT 712, has been designed by Ulstein Hatlo for servicing and supporting large drilling rigs under extremely harsh conditions, particularly in the Arctic region.

Fitted with two Wartsila Vasa 12V32 main propulsion engines developing a total output of 2 X 4410 kW at 750 rpm.

that their 17,832 grt cruise liner «Stella Solaris» is to visit the London International Cruise Terminal next summer. The news comes at the end of a year which has seen London overtake Southam-

Each engine drives a CP propeller via a reduction gear, the rotating speed of the propeller being 160 rpm. Each reduction gear has a power take off for shaft alternators with a capacity of 2020 kVA/440

Additionally there is a power take off from the free end of the engines for fire-fighting and cargo pumps.

The M/V Normand Drott, left the yard in 1984, and by March 1990 the main propulsion engines had accumulated about 30,000 operating hours each.

pton as the busiest cruise facility in the UK with a 30 per cent increase in traffic compared with 1989.

The Piraeus-based line joins a growing list of cruise majors to schedule

calls at the Terminal next year.

Sun Line operates three vessels on summer cruises to the Eastern Mediterranean and winter cruises to the Caribbean and South America.

50 YEARS AGO

— In his address to seafarers on the occasion of the feast day of St. Nicholas, the patron saint of seamen, the Undersecretary of Mercantile Marine said: «With clenched teeth, with faith, with enthusiasm, let us hold fast, each in his post. The master on the bridge, the helmsman at the wheel, so we can attain our goal of victory an hour earlier».

— In addition to the contributions of shipowners in the table below, all seamen have contributed part of their wages to the national struggle. Masters, officers and crews have made collections and sent the proceeds to the national government with telegrams and vows of victory.

— Squadrons of British bombers have repeatedly attacked Italian and Albanian ports causing significant damage. Taranto, Brindisi, Bari, Naples and Augusta in southern Italy and Sicily, Milan and Turin in northern Italy, Avlona and Durazzo in Albania and Benghazi and Tripoli in North Africa were also mercilessly bombed by allied aircraft.

— The shipping world was saddened by news of the death of retired rear-admiral Dimitrios N. Kazakos who was director of the Merchant Navy School at Hydra.

— Two Danish ships: The cargo motorship «Marit Maersk» and the salvage vessel «Viking» which were laid up in Piraeus at the outbreak of the Greek-Italian war, have been placed at the disposal of the Greek government and are operating under the Greek flag with Greek crews. The same applies to the Panamanian steamship «Ilona».

(Naftika Chronika — No. 238/15.12.1940)

International

TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

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.

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»

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 2617
Tlx: 21 2884 GENY GR.



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρος - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκατόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
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
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688

πρός 'Αγ. Θεοδώρου 26/10	
α. Τοίμπα 6/11	
πρός 'Ιταλία 4/10	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «'Αγία Δύναμις»	
πρός Μαδαγασκάρη 16/10	
δ. Σουέζ 1/11	
πρός Σαμψούντα 20/10	
α. Λός 'Αντζέλες 20/10	
α. Πόρτο 'Αλέγκρε 10/11	
ε. Πειραιά 14/11	
δ. Σουέζ 10/11	
μεταφορές Πάτρας	
δ. Γιβραλτάρ 6/11	
μετ. «Lemania» (μ.)	
α. Λός 'Αντζέλες 35/11	
πρός Μανίλα 28/10	
δ. Παναμά 11/11	
πρ. «Reefers Nangka»	
πρός Μιζουράτα 3/10	
πρός Τουμπάρσο 23/9	
ε. Βενετία 12/11	
ε. Καζομπλάνκα 12/11	
ε. Ειγκάγκ 25/10	
ε. Πειραιά 14/10	
πρός Ματάνζας 2/11	
α. 'Ομοσλγ 11/11	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. 'Ιμνιγκχαμ 26/10	
υπέστειλε σημ. Μαχάμας	
ε. Πειραιά 24/10	
πρός Λαττάκια 30/9	
υπέστειλε λιβεριανή	
α. 'Αμβούργο 13/11	
δ. Σουέζ 3/11	
δ. Σουέζ 5/11	
ε. Πειραιά 29/4	
ε. Πειραιά 3/10	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
ε. 'Αλεξάνδρεια 16/10	
α. Θεσσαλονίκη 8/11	
ε. Καλδέρρα 7/11	
α. Σαγκάη 16/10	
δ. Παναμά 11/11	
α. Σιγκαπούρη 12/11	
α. 'Αντοφαγκάστα 12/11	
ε. Θεσσαλονίκη 1/11	
ε. Θάντερ Μπαίη 13/11	
μετ. «'Αντίμπαλ» (ε.)	
πρός Σίδνεϊ 22/10	
δ. Παναμά 9/11	
ε. Σιγκαπούρη 9/11	
α. Χόγκ Κόγκ 11/11	

πρός 'Ιράν 25/7	
πρός Μπουσάν 11/11	
α. Καμάρ 31/10	
πρός ΗΠΑ 22/10	
α. Χάου Πόιντ 8/11	
δ. Γιβραλτάρ 15/11	
επισκ. Πειραιά 9/11	
πρός Ματάνζας 30/9	
ε. Κέμι 8/11	
πρός Μαρακάμπο 24/10	
πρός Ν. 'Αμερική 27/10	
ε. Καέν 15/10	
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/11	
επισκ. Ταγιόχας 30/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11	
δ. Πόρτ Σάϊδ 8/11	
πρ. Μπ. 'Αμπάς 26/8	
ε. Ρότερνταμ 18/11	
ε. Τής Μπαίη 17/11	
α. Λονδίνο 16/11	
α. Σαλβαντόρ 26/10	
α. 'Εσπεράνσε 6/11	
ε. Μπαγκόγκ 20/10	
α. Γιοκοχάμα 7/11	
ε. Μομπάσα 18/10	
πρός Βραζιλία 24/10	
ε. Ντάρμπαν 14/11	
α. Μπλόθ 13511	
α. 'Υμουίντεν 12/11	
πρός 'Ιαπωνία 23/10	
δ. Ντόβερ 6/11	
πρός Μπαγκόγκ 12/10	
μετ. «'Οσεν Τρέιντερ» (κ.)	
πρός Κεπτάδου 28/10	
α. Πειραιά 9/11	
δ. Ντόβερ 13/11	
πρός Φιλιππίνες 22/10	
πρός Βουβάη 12/10	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	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 ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΗΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	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	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500
ΑΖΕΛ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ 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
ΒΕΝΟΥΣ	76	14540
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ	78	1600

α. Κορούνα 11/11	
α. Μιζουσία 11/11	
δ. Σουέζ 8/11	
α. Τάυν 6/11	
ε. Ρουαί 15/11	
α. Τομακομάι 1/11	
α. Σιγκαπούρη 23/9	
πρ. Κουανγιναγκ 18/9	
α. Ντότρες 13/11	
α. Χάτοινοχ 5/11	
ε. Σάφι 14/11	
ε. Σάντος 12/11	
ε. Σιγκαπούρη 1/11	
α. Ν. 'Υόρκη 9/11	
δ. Σουέζ 10/11	
α. Σάν Φραντσκο 11/10	
α. Μόι Ράνα 4/11	
α. Μομπάσα 15/10	
πρ. Π. 'Ορντάς 275/10	
ε. Ταλκαουάνο 9/11	
α. Σιγκαπούρη 7/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/11	
πρ. Ταγιόχας 24/10	
ε. Κωνσταντία 11/11	
α. Γκουανιανίλα 3/11	
δ. Παναμά 15/11	
υπέστειλε λιβεριανή	
υπέστειλε λιβεριανή	
πρ. Γουαϊντ 26/10	
πρ. Γιβραλτάρ 26/10	
α. Σάντος 10/11	
α. Λισαβόνα 6/11	
πρ. Μωχαμέντια 22/10	
υπέστειλε λιβεριανή	
δ. Κωνσταντία 3/11	
δ. Πόρτο Σάϊδ 15/11	
πρ. Κολομπία Ρίβερ 23/10	
α. 'Ιντσόν 7/11	
ε. Ντάρμπαν 12/11	
α. Κουσίρο 10/11	
α. Σιγκαπούρη 4/10	
ε. Γκαρούτσα 12/11	
α. Μ. Μαγκάλος 16/11	
ε. Μπουλάν 15/11	
μεταφορές Ρεθύμνου	
α. Λός 'Αντζέλες 12/11	
πρ. Ουάσινγκτον 17/10	
α. Γκλόγκ 1/11	
πρ. Κινούρα 18/10	
α. Καράτοι 6/11	
α. Τοίμπα 6/11	
α. Μπλιμπό 13/11	
α. Κινούρα 15/11	
πρ. Σμιζου 12/10	
α. Θέουτα 22/10	
α. Γιοκοχάμα 9/11	
μετ. «Κ. Τορί» (π.)	
πρ. Κωνσταντία 3/10	
α. Ναγκόγια 4/11	
α. Ματάνζ 24/10	
α. Τεργέστη 1/11	
ε. Μπαγκόγκ 8/10	
α. Τεργέστη 14/11	
πρ. 'Αμουό Μπαίη 28/10	
ε. Σιγκαπούρη 6/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/11	
ε. Φουτζέιρα 2/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11	
πρ. Σίδνεϊ 15/10	
πρ. Ρότερνταμ 31/10	
πρ. Αυστραλία 31/10	
πρ. 'Ιαπωνία 23/10	
ε. Κολομπία Ρίβερ 14/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/11	
ε. 'Αμβέρσα 14/11	
α. Ν. Μαγκάλος 7/11	
α. Πειραιά 1/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Βρέστη 10/11	
δ. Σουέζ 11/11	
α. Πειραιά 4/11	
δ. Ντόβερ 15/11	
α. Πειραιά 9/11	
υπέστειλε κυπριακή	
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/11	
ε. Τεργέστη 4/11	

ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Φουτζέιρα 11/10
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Μπενανκούρ 12/10
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Πιομπίνο 12/11
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	δ. Πόρτ Σάϊδ 15/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	πρός Ήρακλειο 25/10
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Άβονμαουθ 9/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέιρα (ἀποθήκη)
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 17/11
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 16/11

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	δ. Σουέζ 13/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Γουαγκάρει 30/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρός Ίταλία 18/10
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	ὕπδ ναυπήγηση
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014	δ. Γιβραλτάρ 1/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Μπαρρακούιλα 1/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Ν. Όρλεάν 2/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	α. Μπ. Άϊρες 11/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Χάμπτον 18/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 7/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 2/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 10/10
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Σέκου 18/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	α. Χάμπτον 8/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ἐπιπλήθη
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	δ. Σουέζ 14/11
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	δ. Σουέζ 5/11
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19980	α. Αμβούργο 16/11
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	πρός Κορέα 26/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Σιγκαπούρη 4/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Φουκουγιόμα 25/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Γιούζυ 24/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Σουέζ 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Θέουτα 28/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	πρός Ίσπανία 22/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Καλέτα Πατίλας 1/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Λός Άντζελες 6/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Λειζόες 10/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	ὕπδεται λιβεριανή
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	στο Χόγκ Κόγκ 31/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Τέξας Σίτυ 4/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Σιγκαπούρη 95/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Σιγκαπούρη 6/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Αύγουστα 11/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	δ. Σουέζ 5/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Γιούρπορτ 15/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	ὕπδεται λιβεριανή
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840	πρ. «Χόλκιν Ρέιν»
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373	πρ. «Φάρο»

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Αύγουστα 12/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	ἐπικ. Πειραιά 26/8/89
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Χόγκ Κόγκ 7/11
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Τζεμπέλ Νάνα 15/11
ΔΑΦΝΗ	84	35746	πρ. «Maritime Challenge»
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεί Άλιβέρι
ΔΗΛΑΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Άμστερνταμ 15/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρός Αίγυπτο 30/10
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Όρλεάν 4/11
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	πρός Ίκαρία 3/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Άκαμα 8/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	α. Χιροχάτα 3/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρός Ίντσόν 26/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Κάρσκι 10/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	μεσογειακές μεταφορές
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	δ. Παναμά 15/11
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	ε. Πειραιά 25/10
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Φουτζέιρα 22/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	

ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός Ρόττερνταμ 18/10
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Γιοκοχάμα 14/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Κουανγκάι 23/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	ε. Σαίντ Τζών 15/11
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	α. Λός Άντζελες 12/11
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Αμβούργο 3/10
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 3/11
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Πειραιά 10/11
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	στη Πάχη (ἀποθήκη)
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Μπαγκόγκ 14/8
ΕΛΛΗΝ	82	19370	δ. Σουέζ 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	α. Γένοβα 12/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Κηλόγκ 10/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Χόγκ Κόγκ 6/11
ΕΛΠΙΣ	84	37472	α. Δαμίστα 1/11
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	α. Μόρρο Ρεντόνο 8/11
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 13/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 8/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 10/11
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Μπρέβερχαβεν 31/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Γουλαρού 25/10
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Ουμπέ 8/11
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	πρ. «MSC Λάουρα»

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006	
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	
ΕΥΡΩΤΑΡ	71	16379	
ΕΥΡΩΤΖΟ'Υ	70	16374	
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	

ΖΑΝΕΤ	66	4503	
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	
ΖΑΡΝΑΤΑ (δ.)	77	69338	
ΖΕΥΣ	71	87667	
ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838	
ΖΗΝΟ	81	23100	
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	
ΖΙΜ ΜΕΛΠΟΥΡΝ	72	15455	
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	
ΖΙΝΙ	76	11348	
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	
ΗΡΩ	76	17129	
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	
ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΛΑΝΤ	73	9547	
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	
ΙΟΣ	85	34400	
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500	
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110	
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	

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

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	
ΚΟΜΕΤ	78	14374	
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547	
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	

ε. Ρόττερνταμ 17/11	
ε. Πειραιά 10/10	
πρός Ταμπίκο 26/10	
α. Τέμα 18/10	
α. Τολέδο 4/11	
α. Γκντάνσκ 7/11	
πρός Βενεζουέλα 29/10	
α. Φός 1/11	
α. Φλάσσιγκ 2/11	
α. Ρεσίφε 4/11	
ε. Όζακα 19/10	
πρός Δ. Αφρική 7/10	
Χοντέιντα	

ε. Πειραιά 14/11	
ε. Βανκούβερ 11/11	
ὕπδεται λιβεριανή	
πρός Κωνσταντίνζα 22/9	
ὕπδεται λιβεριανή	
στο Γιοσσό 95/10	
α. Βενετία 14/11	
ε. Σιγκαπούρη 6/10	
α. Κολόμπο 7/11	
α. Τερνέστη 14/11	
ε. Χάμπτον 16/11	
α. Όζακα 6/11	
ε. Σιγκαπούρη 13/11	
α. Σάν Φραντσκο 6/11	
δ. Γιβραλτάρ 14/11	
πρός Άργεντινή 25/10	
α. Σιγκαπούρη 9/11	
α. Βόλο 2/11	
α. Χάμπτον 6/11	
πρός Πόντα ντ' Μαδεϊρά 31/10	
πρός Πειραιά 25/10	
α. Δουκέρκη 3/11	
στο Μισσοισσιππι 21/9	
α. Πειραιά 5/10	
δ. Πόρτ Σάϊδ 16/11	
α. Χάμπτον 6/11	
α. Φός 14/11	
πρός Μεθού 8/9	
α. Λισαβόνα 14/11	
πρός Κορέα 95/10	
α. Άνκονα 13/11	
ε. Πειραιά 28/10	
στο Κέμε 23/10	
ε. Μόγκλα 30/10	
πρ. «Reeler Manggis»	
α. Κασίμα 11/11	
α. Χόγκ Κόγκ 5/11	
α. Πειραιά 10/11	
α. Άλεξάνδρεια 23/10	
α. Αμβούργο 9/11	

δ. Παναμά 1/11	
α. Φόυνες 12/11	
ε. Ίταζάϊ 8/10	
πρός Ντόρ ές Σαλάμ 26/10	
πρός Άλγέρι 30/10	
α. Κασίμα 9/11	
α. Καζαμπλάνκα 6/11	
α. Ρόττερνταμ 17/11	
α. Κολούμπια Ρίβερ 12/11	
α. Άιν Σούκνα 23/9	
α. Ρός Τανούρα 8/10	
στις Λειζόες 15/11	
α. Σάντος 13/11	
δ. ΣΟυέζ 6/11	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/9	
πρ. «Eso Mediterranean»	
πρός Άλγερία 3/1	
α. Τεργέστη 3/11	
α. Κισαράζου 4/11	

ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	σημαία Παναμά	ΜΙΝΙ ΔΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	δ. Παναμά 12/11	ΜΙΝΙ ΔΕ'ΙΣ	69	1570	ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Ρόττερνταμ 10/11	ΜΙΝΙ ΑΗ.	71	1557	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/10
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	ε. Μπάνμπουρι 15/11	ΜΙΝΙ ΑΗΓΚ.	70	1592	δ. Παναμά 12/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Τζέμπελ 'Αλι 23/10	ΜΙΝΙ ΑΗΤΖΕΝΤ.	74	1588	πρός Ν. 'Ορλεάνη 11/10
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 10/11	ΜΙΝΙ ΑΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Λέγκχορν 4/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	δ. Κων/πολη 7/11	ΜΙΝΙ ΑΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Χιούστον 285/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Θεσσαλονίκη 8/11	ΜΙΝΙ ΑΙΝΚ	71	1592	α. Λάς Πάλμας 8/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	δ. Κων/πολη 5/11	ΜΙΝΙ ΑΙΝΤ	70	1592	ἀργεϊ Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Τζέντα 7/11	ΜΙΝΙ ΑΙΟΥΦ	71	1563	ε. Δεμερρά 8/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τζέντα 7/11	ΜΙΝΙ ΑΟΥΡ	71	1598	α. Δεμερρά 75/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Γιοκοχάμα 4/11	ΜΙΝΙ ΑΟΥΤ	71	1584	α. Πόρτ 'Αρθουρ 9/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Πειραιά 13/11	ΜΙΝΙ ΑΟΥΤΖΚ	70	1587	ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τενερίφη 6/11	ΜΙΝΙ ΑΟΥΜ	74	1577	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	ε. 'Αμβέρσα 18/11	ΜΙΝΙ ΑΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Χιούστον 5/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Καζαμπλάνκα 11/11	ΜΙΝΙ ΑΥΜΦ	75	1587	ε. Πόρτ όφ Σπαίρν 14/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Ντόβερ 6/11	ΜΙΝΙ ΑΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 25/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Τζουμπάκι 29/9	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Πόρτ 'Εσκουίβελ 3/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575	πρ. «Salines»
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρός 'Αβόνα 23/7	ΜΙΝΟΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 11/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Βόλο 5/11	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Σάν Λορέντζο 14/11
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	α. Ρόττερνταμ 17/11	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Τενερίφη 10/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Μπαγκκόκ 23/10	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Τενερίφη 10/11
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. 'Ιρμινγκχαμ 14/11	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Δ. 'Αφρική 26/10
ΚΥΜΩ	74	65685	υπέστειλες λιβερτιανή	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Σάν Λορέντζο 6/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. 'Ογκίνις 15/11	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Λισσαβόνα 9/11
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ)	74	60250	υπέστειλες λιβερτιανή	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/11
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	ε. Τζέντα 3/11	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Κομά Μπαί 4/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Τζέντα 3/11	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 12/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός 'Αλγέρι 17/10	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 31/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Ν. Κορέα 2/10	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Λουλέα 11/11
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Σάο Τομέ 1/11	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	πρός Βραζιλία 19/10
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965	ε. Καζαμπλάνκα 11/11	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580	μετασκευάζεται Πειραιά
ΛΕΒΑΝΤΣ	77	65874	πρ. «Λαϊκή Τέρρα»	ΜΠΟΕΜ	72	17728	α. Μαυρίκιος 31/10
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	υπέστειλες λιβερτιανή	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Σάουδα 9/11
ΛΕΩΝ	73	70931	δ. Π. Σάις 11/11	ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831	ε. Τζουμπάκι 9/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Πειραιά 18/10	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Τζέντα 27/10 *
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	στη Φορταλέζα (άποθήκη)	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Σάν Λορέντζο 8/11 *
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	ε. Γιοκοχάμα 14/11	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Ούμπε 4/11
ΛΗΤΩ	76	18104	δ. Σουέζ 17/11	ΝΑΕΟΣ	70	9865	δ. Μπρούνομπούτελ 14/11
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Χόγκ Κόγκ 9/11	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Βελγία 22/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Κόμπε 10/11	ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Μεξικό 25/10
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Ν. 'Ορλεάνη 17/10	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Δουνκέρκη 13/11
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	α. Σιγκαπούρη 7/11	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 19/10
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Καζαμπλάνκα 12/11	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	α. Βόλο 5/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	στη Βασύρα	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	ε. Πειραιά 30/10
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36800	α. Κασιούγκ 6/11	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Πειραιά 11/11
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	δ. Γιβραλτάρ 14/11	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρός Ν. 'Αφρική 31/10
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 11/10	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	επώληθη άλλοδοπούς
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	ε. Τεκριντάγκ 5/11	ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. 'Αμβέρσα 11/11
			α. Μίλφορντ Χάβεν 14/11	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Βανκούβερ 10/11
				ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598	επισκ. Πειραιά 7/8
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Νάμπο 9/9	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	ε. Βαρκελώνη 15/11	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Λάζαρο Καρντένας 28/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 15/11	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δαμιέτα (άποθήκη)
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Φιλαδέλφεια 12/11	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Γένοβα 8/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Παρανάγουα 19/10	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	ε. Βατοϊόμ 25/10
ΜΑΙΡΗ	84	14103	δ. Σουέζ 11/11	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Λειδές 15/11
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	πρός Γουακαμάτσου 3/10	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Τερνέστη 10/11
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. 'Αλεξανδρέτα 18/10	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Τερνέστη 11/11
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	α. Πρίνς Ρούπερτ 9/11	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός 'Ινδία 10/10	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Γιβραλτάρ 12/11	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Παναμά 4/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Λισσαβόνα 15/11	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΜΑΝΑ	77	30263	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/11	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	πρός Τζάνκοβιτς 31/10
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	δ. Πόρτ Σάις 15/11	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Κορέα 25/9
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Ντόβερ 9/11	ΝΙΝΗ	75	16629	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Πειραιά 14/11	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Θεσσαλονίκη 10/11
ΜΑΝΤΩ	72	17432	α. Πόρτ 'Εσκουίβελ 18/10	ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Ούμπε 12/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός 'Αλγερία 14/11	ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	δ. Παναμά 7/11
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Πειραιά 8/11	ΝΟΡΦ ΜΑΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Σακάντε 12/11
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Παρανάγουα 6/11	ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Μπρεμερχόβεν 2/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	πρός 'Αλγερία 25/10	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός 'Αλεξάνδρεια 29/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Μπάρνι 10/11	ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός 'Ουόκινγκτον 31/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Μοντεβιδέο 27/10	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Λάγος 24/10
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. 'Αμβούργο 17/11	ΝΤΙΚΝΙΤΥ	71	8813	ε. Ρίο Χάνα 26/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Χάιφα 14/11	ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	μεταφορές 'Ερυθράς	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρός Λατβία 13/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρός Γκνάνσκ 31/10	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Σαίν Ευστάθιους 7/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	μετ. «Αρτέμιον» (ε.)	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Πενάγκ 11/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Αύγουστα 14/11	ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	μετ. «Κώστα Κ.» ('Ονδ.) *
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	δ. Γιβραλτάρ 5/11	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Χάιφα 17/10 *
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Λός 'Αντζελες 21/10	ΟΙΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600	ε. Σακάντε 13/11 *
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	α. Τοίμπα 4/11	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	δ. Παναμά 14/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Ρίο Γκράντε 2/11	ΟΙΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Κόμπε 9/11
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	α. Μασσαλία 15/11	ΟΙΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Ζαντάρ 95/10	ΟΙΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	πρός Β. Κίνα 12/10
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Σεπετίμπα 6/11	ΟΙΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	μεσογειάκας μεταφορές
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Τενερίφη 12/11	ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	στη Φουτζέιρα 19/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. 'Αμβέρσα 18/11	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρός Ταϊβάν 29/10
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ταϊβάν 22/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞ (μ.)	82	35417	πρός Κωνσταντίνζα 20/10
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	πρός Πράγα Μόλε 16/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞ (μ.)	80	29710	ε. Σάν Φραντσκο 14/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Λισσαβόνα 14/11	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρός 'Αλγερία 2/10
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	α. Κήλαγκ 4/11 *	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. 'Αμβέρσα 8/11
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	πρός Σαβάννα 30/10 *	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	α. Μουτούρε 13/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Σιγκαπούρη 27/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	17879	δ. Κων/πολη 7/11
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρός Σαγκάη 18/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	στη Χαλκίδα 11/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	α. Φιλαδέλφεια 16/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Γδύνια 13/11	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	86259	ε. Ντότζες 15/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός ΗΠΑ 22/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	ε. 'Ιντσόν 4/11
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	εγκαταλείφθηκε 24/7 *	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 20/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	στό 'Οράν 3/18 *	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	α. Βανκούβερ 3/11
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. 'Αμβέρσα 3/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Χιούστον 14/11	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	87	59859	α. Σ. Τζών 7/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/9	ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρός 'Ιαπωνία 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάνη	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Δακάρ 13/10
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Τσάρλεστον 13/11	ΟΡΕΥΣ (δ.)	71	29749	α. Ν. 'Υόρκη 13/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/10	ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	83	20689	α. 'Ωκλαντ 1/5/11
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Χιούστον 4/11	ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	77	13864	α. Πορκάλα 13/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεϊ Ν. 'Ορλεάνη	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11				

Π.Σ. ΠΑΛΑΙΟΣ	77	16505	α. Τζέντα 3/11	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	75	1503	ε. Πειραιά 14/11
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	ε. Ντάρμπαν 16/11	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Γιβραλτάρ 14/11
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρός Άρούμα 23/10				
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρός Πουνταρένας 25/10	ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	ε. Παπεστέ 3/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός Πόρτο Πλάτα 30/10	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Μάλα 7/11
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Κάντβικ 15/11	ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	ε. Βρέμη 14/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 3/11	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	α. Χόγκ Κόγκ 10/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Μόντρεαλ 13/11	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Πειραιά 6/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Άμβουόργο 17/11	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Αύττελτον 3/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	ε. Ν. Όρλεάν 8/11	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239	υπέστειλε Λιβερνιά
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Λουλέα 11/11	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	στον Πειραιά 28/8
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Κόρπους Κρίστι 4/11	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σ. Άννα Μπαί 11/11	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Βερακρούζ 28/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Μπελέμ 7/11	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	δ. Ντόβερ 14/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Σουέζ 14/11	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517	υπέστειλε Λιβερνιά
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	α. Κασίμα 6/11	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεβούλ 8/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Κόρπους Κρίστι 7/11	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ταρραγκόνα 16/11
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	20797	α. Σάν Φρανσίσκο 26/9	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Χάμπτον 14/11
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 10/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Γενερίφ 6/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	δ. Πειραιά 23/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Γκάνδη 30/10
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρός Ν. Ύόρκη 30/10	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Γιοκχόμα 9/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	73	17355	α. Κασίμα 4/8	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	πρός Γουάρρι 26/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	δ. Παναμά 15/10	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	δ. Σουέζ 16/11
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	πρός Άπιο Άνατολί 27/9	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ματάνι 29/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Θεσσαλονίκη 8/11	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρός Σιγκαπούρη 31/10
ΠΑΤΕΡΑΣ (δ.)	69	3585	α. Άμβέρσα 9/11	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Τζουμπάι 3/11
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	δ. Γιβραλτάρ 13/11	ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500	δ. Πόρτ Σάιτ 8/11
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	ε. Ναγκόγια 14/10	ΣΧΩΤΡΑΣ	82	31323	α. Φλάσιγκ 12/11
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	στο Καρατί 16/10	ΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	α. Χόγκ Κόγκ 14/11
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	δ. Σουέζ 16/11	ΤΑΝΤΑ	73	16997	α. Πενάγκ 15/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ρίο Άνιέιρο 11/11	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Άμβέρσα 6/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Δαμίστα 6/11	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	προς Νορβηγία 28/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Τεκριντάγκ 2/11	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	79	8957	πρ. «Yanan»
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Ραβέννα 3/11	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρός Άουμρί 30/10
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	ε. Πειραιά 12/11	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Τερνούζιν 12/11
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Σμύρνη 12/11	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειάκις μεταφορές
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477	δ. Γιβραλτάρ 2/11	ΤΖΙΝΙ II.	69	16229	πρός Ύεμιν 16/10
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Πλόμευθ 6/11	ΤΖΟ'Υ	76	10801	α. Καλαμάτα 14/10
ΠΕΠΠΥ	67	1183	επισκ. Πειραιά 1/10	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	δ. Παναμά 8/11
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	δ. Παναμά 15/11	ΤΖΟΥΡΤΖ Α.	75	14786	α. Σέτε 13/11
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Γκάλβεστον 1/11	ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτ



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Φλόσσικ 3/10	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	α. Μαϊάμι 15/10
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. πωληθή Έλληνες	ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824	α. Βαλέντια 16/10	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Σιγκαπούρη 3/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Άσντον 8/10	ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7.)	68	9031	μετ. «Gigi F.» (π.)	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Άλεξάνδρεια 3/10
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρός Άβόνα 20/9	ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	πρός Άργεντινή 2/9
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Χάμπτον 10/10	ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	μετ. «Adelia» (μ.)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σαντάν 4/10	ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	πρός Άβόνα 5/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056	στο Πειραιά 6/10	ΑΝΤΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	ε. Ρίο Ιανέιρο 10/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997	πρ. «Νικόλας Κ.»	ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ			
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	ε. Γιβραλτάρ 15/10	Ν. (κ.)	86	22273	ε. Σακάι 16/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	α. Χάμπτον 9/10	ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	12658	ε. Ν. Όρλεάνη 15/10
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478	πρός Σαγκάη 10/9	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Άμβέρσα 19/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Ν. Όρλεάνη 17/10	ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	έπισκ. Ντουμπάι 26/8
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Σάντος 15/10	ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	α. Κολόμπο 13/10
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	δ. Σουέζ 11/10	ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Παράναγουα 7/9
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	α. Χιούστον 29/9	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520	α. Σαλέρνο 18/10
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	δ. Σουέζ 16/10	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ			
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Ντάρμπατον 10/10	(μ.)	77	3827	α. Λά Νουβέλ 12/10
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 30/7	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Άμβούργο 19/10
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Όρλεάνη 10/10	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522	α. Πειραιά 9/10
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ε. Άσντον 18/10	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 10/10	(κ.)	82	24597	δ. Παναμά 18/10
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός Πόλιντ Κόμφορτ 1/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Πόρτ Σαϊδ 15/10	ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	πρός Ρίταραντ Μπαϊ 22/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρός Γιοκαίτοι 2/10	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589	πρός Χοντίντια 30/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Μπαχραϊν 7/10	ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Παράναγουα 13/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Γιοκαίτοι 13/10	ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080	στο Χουαουί
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 18/10	ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Φλόσσικ 8/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	δ. Πόρτ Σαϊδ 15/10	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	α. Τέμα 6/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Καράοι 25/9	ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	α. Μακέιρο 7/10
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	ε. πωληθή άλλοδαπούς	ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Μπ. Άϊρες 8/10
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περισκοῦ	ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221	ε. Λομέ 14/10
ΑΪΨΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	α. Λας Πάλμας 17/10	ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	α. Άμβέρσα 10/10
ΑΪΨΑ	72	16235	α. Χάμπτον 6/10	ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	α. Μπουσόν 23/9
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066	α. Σιγκαπούρη 5/10	ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Μπρέμεν 4/10
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Λονδίνο 17/10	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Σάο Σεμπαστιάο 8/10
ΑΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	στη Νάπολη 9/10	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Βόλο 12/10
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΆΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Χιούστον 17/9	ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Πόρτ Κέλαγκ 11/10
ΑΪΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	α. Πόρτ Λάττα 13/10	ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	α. Βενετία 12/10
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Έννοβα 14/10	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Μοτρίλ 11/10
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	α. Βρέστη 17/10	ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρός Γκλάντσταουν 23/9
ΑΚΟΗ	74	68596	δ. Πόρτ Σαϊδ 18/10	ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	ε. Άμβέρσα 15/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	πρός Λομπίτο 2/9	ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ε. Τζέντα 7/10
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός Χιούστον 8/9	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	πρός Άπωνία 24/9
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	78	13889	πρός Άπωνία 23/9	ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	στη Βομβάη 16/10
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	πρός Μπειλίου 13/9	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περισκοῦ
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Κομά Μπαϊ 23/9	ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρός Ν. Άμερικη 30/9
ΑΚΤΗ	77	14998	ύψωση ελληνική	ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	στο Ρίταραντ Μπαϊ 4/10
ΑΚΤΗ ΚΑ.	74	15756	ε. Παράναγουα 14/10	ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691	πρός Σκίνα 9/9
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956	πρός Σπλίτ 28/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Ντάρμπατον 3/10
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956	ε. Σιγκαπούρη 11/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	στο Χορμούζ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	άργει Πειραιά
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός Τάιμα 30/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666	πρός Μπαντάρ Άμπας 13/8
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	δ. Σουέζ 2/10	ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	α. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρός Άλγέρι 30/9	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	α. Τής 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993	πρός Ούμ Κούσαρ 8/3	ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Λαούρι 12/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Πόρτλαντ 8/10	ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306	πρ. «Μέριτ I»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Κατέλλαν 14/10	ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρός Κακινάδα 30/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9984	ε. Τόκιο 5/10	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 14/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578	α. Γιοκοχάμα 13/10	ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	ε. Φουτζέιρα 22/8
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΦΚ				ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	α. Λισαβόνα 16/10
(π.)	77	14856	α. Σάντος 10/10	ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Χάμπτον 17/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364	α. Σάν Νικόλας 17/10	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618	α. Ρεσίφ 5/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	α. Σάν Φραντίσκο 17/10	ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	άργει Πειραιά
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	α. Τσαναρά 8/10	ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	ε. Πειραιά 9/9
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	δ. Μάλτα 14/10	ΒΑΪ'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Φός 12/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Σάο Σεμπαστιάο 13/10	ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	α. Γιούρπορτ 10/10
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	α. Μπάχια Μπλάνκα 4/10	ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766	ε. Σαλβαντόρ 16/10
ΑΛΙΣ (ΑΒ.)	63	9404	α. Ταρραγόνα 9/10	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150	α. Πειραιά 13/10	ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	στο Μοντεβιδέο 10/10
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775	πρ. «Tannenbels»	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	α. Ν. Όρλεάνη 15/10
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	έπισκ. Πειραιά 5/6	ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588	α. Ν. Όρλεάνη 21/9
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Γιούρπορτ 4/10	ΒΑΣΙΓ (κ.)	70	12578	πρ. Ιντσόν 17/9
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824	πρός Βεροκρούς 1/10	ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Ρίο Γκράντε 4/10
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρός Άπωνία 4/10	ΒΑΣΩΣ (Μπχ.)	67	34951	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. Γκντάνσκ 5/10	ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	α. Τζέντα 11/10	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 8/10
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	ε. Κόμπε 19/10	ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	α. Πόρτ Βέσμε 8/10
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	α. Σιγκαπούρη 16/10	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. Λας Πάλμας 13/10
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	α. Πειραιά 12/10	ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	δ. Σουέζ 2/10
ΑΜΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	ε. Βαλέντια 16/10	ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222	α. Φος 17/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	πρός Φουτζέιρα 8/8	ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917	πρός Κακινάδα 16/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	πρός Τάιμα 2/10	ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	ε. Χόγκ Κόγκ 5/10
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	α. Ν. Όρλεάνη 6/10	ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	πρός Μπαγκκόγκ 15/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509	ε. πωληθή Νορβηγούς	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	πρός Άπωνία 11/9
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ				ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ			
ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές	(Μπχ.)	78	26409	α. Μαυρίκιο 10/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Λας Πάλμας 1/10	ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	α. Σιγκαπούρη 15/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Σουέζ 13/10	ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	δ. Σουέζ 17/10
ΑΝΕΣΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Ντουάλα 24/9	ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Βομβάη 12/8
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	ε. Σάντος 14/10				

ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.).	75	10136	ε. Πόιντ Νουάρ 1/9	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.).	74	44396	δ. Π. Σαΐδ 15/10
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.).	75	15113	ε. Βενετία 8/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	α. Μίνα δλ Φαχάλ 2/10
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.).	72	9284	α. Πειραιά 13/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.).	76	183099	σημαία Νήσων Μάρασαλ
ΒΡΥΣΗ (κ.).	74	8915	α. Παρανάγιο 14/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.).	76	209788	σημαία Νήσων Μάρασαλ
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.).	76	1599	ε. Ρουόνκορ 19/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.).	67	47344	ε. Ν. Όρλεάν 14/10
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.).	68	4085	πρ. «Altair I»	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ			
ΓΑΡΑΕΝΙΑ (δ.μ.).	72	17309	πρ. Μπαντάρ Άμπας 17/9	(δ.Μηχ.).	76	188634	σημαία Νήσων Μάρασαλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.).	71	14915	ε. Πόρτ Καρτιέρ 8/10	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.).	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.).	69	1434	α. Πάτρα 11/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).	74	44589	α. Ν. Όρλεάν 11/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.).	77	9178	ε. Κάντλα 1/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.).	70	8868	α. Τσιτακόγκ 17/10	(δ.π.).	75	146263	σημαία Νήσων Μάρασαλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	α. Σαβόνα 15/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-			
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049	δ. Δαρδανέλλια 14/10	ΟΥΝΤ (δ.π.).	77	173086	σημαία Νήσων Μάρασαλ
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).	74	9059	ε. Τέμα 14/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ΄ΙΖ			
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.).	73	11541	ε. Τζέντα 15/10	(δ.π.).	75	146263	σημαία Νήσων Μάρασαλ
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρ. Άλγερία 21/9	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.).	73	58821	ε. Ν. Όρλεάν 10/10	(δ.π.).	75	42813	α. Ν. Όρλεάν 29/9
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	πρ. Κωνσταντζα 22/9	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	πρ. Λιμά 29/9
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Ρότερνταμ 9/10	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	ε. Γουίλελμοχάδεν 19/10
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).	71	12256	ε. Βομβά 20/9	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).	74	43441	α. Ν. Όρλεάν 16/10
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Χάμπτον 8/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).	68	41965	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΓΚΑΖ ΔΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973	στό Πειραιά 17/10	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	α. Σιγκαπούρη 7/10
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.).	69	6482	α. Ράς Τανούρα 25/9	ΕΛΛΗΝ (ΑΒ).	70	1437	ε. Θεσσαλονίκη 10/10
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.).	65	3311	α. Ράς Σουκχέρ 9/10	ΕΛΛΗΝ (μ.).	69	22915	ε. Τής 18/10
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.).	65	3476	α. Λάρνακα 16/10	ΕΛΛΗΝΑ III (μ.7.).	77	14274	α. Σαβόνα 12/10
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.).	81	5640	α. Σιγκαπούρη 4/10	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	α. Σάφι 8/10
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040	ε. Άντεν 8/10	ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.).	73	20913	πρ. Ν. Κορέα 6/9
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.).	79	13760	πρ. «Celsius»	ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	15723	ε. Πόρτο Κομπέλλο 30/9
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.).	81	4764	α. Άμβέρσα 19/10	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).	76	6981	α. Τούρμπο 11/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.).	81	3040	α. Λός Πάλμας 6/10	ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150	α. Τζέμπελ Ντάνα 12/10
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ΄ΙΕΡ (δ.π.).	66	24696	ε. Λάρνακα 28/9	ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	α. Κόρπους Κρίσι 14/9
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992	α. Βομβά 15/10	ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.).	68	15252	ε. Μανζανίλο 3/9
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903	α. Βιζακαπάνταμ 14/10	ΕΝΤΕΡΠΡΑ΄ΙΖ I (π.).	74	13687	δ. Παναμά 9/10
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635	α. Ράς Σουκχέρ 14/10	ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	α. Ριγίκα 95/10
ΓΚΑΛΑΝΤΑ΄ΙΝΤ.	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	δ. Παναμά 18/10
ΓΚΛΑ΄ΙΝΤΕΡ (κ.).	72	20654	α. Ρουέν 10/10	ΕΠΤΑ (κ.).	81	14699	πρ. Βενεζουέλα 24/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996	α. Σιγκαπούρη 22/9	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Πόρτ Σαΐδ 9/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΤΑΣ.	73	30450	α. Τόρος Γκούμπρε 16/10	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.).	68	14569	ε. Τσιτακόγκ 14/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935	α. Λός Άντζελες 2/10	ΕΡΑΤΟ (μ.).	68	16978	α. Καζαμπλάνκα 6/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.).	70	14756	α. Άλγκεθίρας 7/10	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ΄ΙΒ (κ.).	86	15952	πρ. Νταλιάν 11/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.).	71	16815	δ. Δαρδανέλλια 16/10	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).	68	19044	ε. Πειραιά 7/10
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.).	73	15438	πρ. Όβεντο 26/9	ΕΣΚΟΥΑ΄ΙΡ (κ.).	68	11434	α. Πασιανίς 8/10
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.).	70	54134	α. Καρατάι 1/10	ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.).	84	22829	πρ. Μπουσάν 19/19
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	δ. Σουέζ 10/10	ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	δ. Σουέζ 8/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.).	83	24843	πρ. Ντάρμπαμ 29/9	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	ε. Μπέιρα 17/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959	ε. Ν. Όρλεάν 16/10	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	έπισκ. Ντουμπάι 28/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).	84	24850	πρ. Βανκούβερ 25/9	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598	α. Πειραιά 3/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ΄ΙΤΟΡ				ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.).	76	1595	α. Πειραιά 16/10
II (δ.π.).	79	3221	ε. Σιγκαπούρη 12/9	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	πρ. Ματάνζας 30/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027	ε. Ταμπόκο 11/10	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	α. Ν. Όρλεάν 12/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	84	21193	ε. Σάν Άντόνιο 8/10	ΕΥΒΟ΄ΙΚΟΣ (δ.κ.).	77	68783	α. Γένοβα 5/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.).	76	13024	ε. Κίγκστον 15/10	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).	67	1220	ε. Λά Νουβέλλ 13/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	12291	δ. Παναμά 20/9	ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ).	69	1473	πρ. Κατόνια 2/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.).	75	17355	ε. Χιούστον 17/10	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Βανκούβερ 13/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ II. (κ.).	68	9417	α. Άμβέρσα 10/10	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ούμπε 8/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ (π.).	77	14531	ε. Μπουεναβεντούρα 6/10	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	δ. Παναμά 2/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.).	85	21193	α. Λός Άντζελες 16/10	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	α. Ρουέν 85/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	α. Λός Άντζελες 15/10
(π.).	79	13005	ε. Ταμπόκο 11/10	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).	77	15355	πρ. Σιγκαπούρη 30/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959	ε. Σαβόνα 11/10	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).	79	9016	πρ. Μεξικό 13/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843	δ. Παναμά 18/10	ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7.).	72	30930	πρ. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733	δ. Παναμά 22/9	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	πρ. Ταρτούς 3/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.).	77	9130	δ. Σουέζ 11/10	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).	70	18734	α. Λός Πάλμας 10/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.).	77	14531	ε. Καλλάο 10/10	ΖΑΡΑ (Α.).	77	16366	α. Χιούστον 2/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ΄ΙΖΟΝ (π.).	75	13036	α. Ν. Όρλεάν 16/10	ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	ύψωση ελληνική
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.).	77	21737	ε. Χόγκ Κόγκ 17/10	ΖΑΦΕΡΙ (δ.κ.).	75	176008	στη Σεμάνκα (άποθήκη)
ΓΚΡΗΚ ΦΑ΄ΙΤΕΡ (δ.κ.).	74	60399	πρ. Ν. Άφρική 28/9	ΖΕΡΒΟΣ (π.).	81	9123	α. Σάν Φραντίσκο 13/10
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.).	81	11503	ε. Κάδιε 17/10	ΖΕΥΣ I (π.).	60	17447	στη Σεμάνκα (άποθήκη)
ΓΟΥΕ΄ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067	πρ. Μπ. Άϊρες 24/9	ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Πειραιά 17/10
ΓΟΥΞΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	α. Μπ. Άϊρες 13/10	ΖΩΗ Χ. (π.).	68	10182	ε. Θέουτα 16/10
ΓΟΥ΄ΙΝΝΕΡ (κ.).	75	16421	πρ. Κούβα 6/9	ΖΗΝΗ	79	16379	πρ. Χόγκ Κόγκ 28/9
ΓΟΥ΄ΙΝΤΦΩΛ (μ.).	70	3384	στόν Πειραιά 24/9	ΗΡΑ	79	16390	α. Ταμπόκο 9/10
ΓΟΥ΄ΙΣΝΤΟΜ (δ.κ.).	72	106266	στη Φουτζέιρα 7/9	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	57	2875	δ. Κων/πολη 16/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	70	9907	διάλυση Ινδία	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.).	85	25076	πρ. Ίραν 7/8
ΓΟΥ΄ΙΣΝΤΟΜ (δ.κ.).	70	9907	πρ. Πακιστάν	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.).	84	25063	πρ. Ρότερνταμ 21/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	83	24500	στό Σάντος 18/10	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασώρα 10/5
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	83	28268	πρ. Μπουσάν 27/9	ΘΑΛΑΣΣΑΚΗΣ Σ. (π.).	64	3904	ε. Βενετία 17/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	77	20604	α. Μπαχραϊν 11/10	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540	α. Χάμπτον 3/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	80	40551	πρ. Περσικό 2/10	ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.).	66	1588	έπισκ. Πειραιά 13/1
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	81	40357	πρ. Κίγκστον 30/9	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	δ. Γκάνδη 95/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	73	2219	δ. Γιβραλτάρ 1/10	ΘΕΙΟΣ ΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.).	75	65055	δ. Σουέζ 6/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	70	56799	πρ. Κασσιούγκ 17/9	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).	64	1579	ε. Σ. Λουί ντι Ρόν 3/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	71	56800	πρ. Ρίο Τανέιρο 28/9	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.).	70	55032	α. Τουμπάρδο 2/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	73	114933	στό Καρατάι 15/10	ΘΕΡΜΑ΄ΙΚΟΣ II (κ.).	78	15086	πρ. Ίλο 16/10
ΓΟΥ΄ΙΤΛΕ΄Υ ΜΠΑ΄ΙΥ (κ.).	66	39042	α. Ντάρμπαμ 8/10	ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.).	72	2934	πρ. Τσιμπρούκ 21/8
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	ε. Λεμεσό 18/10	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.).	77	995	ε. Άλεξάνδρεια 2/10
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Πειραιά 9/10	ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.).	73	4937	δ. Κων/πολη 15/10
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	ε. Βανκούβερ 17/10	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).	73	1272	α. Βαρκελώνη 16/10
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Λονδίνο 16/10	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.).	77	997	α. Μανφρεντόνια 11/10
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.).	75	8884	πρ. Μόντυν 22/1	ΙΛΙΟΝ	72	8016	πρ. Δ. Άφρική 24/9
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.).	59	11841	α. Βενετία 28/9	ΙΛΙΟΝ Χ.	73	25045	ε. Βενετία 2/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	έπισκ. Πειραιά 19/10	ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).	77	140277	α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/9
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.).	74	6514	πρ. Ίαπωνια 25/9	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.).	74	9192	ε. Άμβούργο 7/10
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (π.).	69	16619	πρ. Κορέα 17/9	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).	82	16472	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.).	74	6614	πρ. Κορέα 21/9	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ.).	82	41962	πρ. «ShoShin Maru»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.).	68	19644	πρ. Μπέιρα 27/9	ΙΟΛΚΟΣ ΑΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.).	77	12590	ε. Φουτζέιρα 29/	ΙΟΛΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	ε. Χάμπτον 18/10
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.).	63	22862	ε. Μαπούτο 9/8	ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436	ε. Χάτσιονχ 16/9
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).	59	6785	α. Λός Πάλμας 14/10	ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	82	11849	ε. Βιζακαπάνταμ 12/10
ΔΟΛΙΧΙ (κ.).	75	1599	πρ. Φουκουκινάμα 24/9	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.).	82	4796	πρ. Κιουρασάο 28/9
ΔΕ ΠΛΑ΄ΙΟΝΗΡ (κ.).	78	16885	α. Φιουμτσίνιο 15/10	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588	α. Σάν Φραντίσκο 18/10
ΕΚΟΥΕ΄ΙΤΟΡ (δ.).	77	58336	πρ. Αυστραλία 15/8	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.).	77	11488	ε. Κάντλα 3/10
ΕΚΤΩΡ (κ.).	74	19166	ε. Άμστερνταμ 12/10	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).	77	6901	α. Άμβούργο 20/10
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).	71	1976	α. Φιλαδέλφεια 16/10	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	83	24681	α. Λός Άντζελες 12/10
ΕΛΣΑΝΑ V (π.).	73	20713	α. Σάν Λορέντζο 10/10	ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ΄ΙΛΟΡ (π.).	77	11884	α. Γιοσκόμα 5/10
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	πρ. Βραζιλία 9/9	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).	78	3489	ε. Γένοβα 17/10
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	δ. Σουέζ 15/10	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.π.).	72	17697	α. Μουπόσα 3/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	πρ. Τρίπολη 5/9	ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.).	67	5293	έπισκ. Πάτρα 2/10
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	επώληθη Έλληνας	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.).	78	23230	α. Βανκούβερ 4/10
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	α. Ντάρμπαμ 3/10	ΙΡΙΣ (κ.).	70	5278	α. Άλεξάνδρεια 7/9
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).	80	16106	στη Λός Πάλμας 5/9	ΙΣΙΣ (κ.).	70	11248	πρ. «Όδυσσέας Η.»
ΕΛΙΝΑ	75	8788	α. Φώλεϋ 17/10	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	α. Ραβέννα 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).	72	5488					

ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	54	7995	α. Μοντεβιδέο 12/10	ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Μηχ.)	70	18799	ὤψωσε 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	στο Κάργκ (ἀποθήκη)
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808	πρός Κούβα 15/9	ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	ε. Σουεζ 9/10
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Χόγκ Κόγκ 1/10	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			α. Τσιτακόγκ 17/10
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Μόντρεαλ 18/10	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	74	18700	πρός Αυστραλία 24/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Ρότερνταμ 17/10	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	75	15684	πρός Ρότερνταμ 4/10
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζι	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρός Κακινάνα 10/9
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρός Πόρτ Κέλαγκ 13/9	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρός Μπέιρα 16/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Κωνσταντία 13/9	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	πρός Μπαντάρ Ἀμπάς 20/8
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Ἀβάνα 3/9	ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	α. Ν. Ὁρλεάνη 12/10
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	α. Ν. Ὁρλεάνη 22/9	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Λός Ἀντζελες 18/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΕΩΝ (Μηχ.)	73	15382	α. Μοντεβιδέο 16/10
(Μ.)	67	16098		ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.)	79	7598	α. Σαλβαντόρ 25/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ἐπισκ. Πειραιά 17/8	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Πειραιά 12/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Ἀμβέρσα 18/10	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	μετ. «NGS Ranger» (Σιγκ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρός Π. Σεντράλ 29/9	ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	πρός Ἰνχαμπάνε 8/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	δ. Παναμά 18/10	ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991	α. Νιούπορτ 14/10
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Γιούροπορτ 20/10	ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Ἀλκάντις 7/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Πόρτο Ἀλέγκρε 22/9	ΛΙΝΑ (Ὀν.)	66	2953	πρός Βραζιλία 20/9
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	α. Κορούνια 10/10	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	ἐπισκ. Πειραιά 8/9
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ἐπισκ. Πειραιά 25/9	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	α. Γκάνδη 6/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	ἐπισκ. Πειραιά 17/10	ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881	ε. Πόρτ - ὦ - Πρίνς 4/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	α. Ἀσπέν 16/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ν. Ὁρλεάνη 4/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Φορταλέζα 4/10	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Πόρτ Ἀρθουρ 3/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρός Μελβούρνη 8/7	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	δ. Σουεζ 2/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	πρός Π. Καμπέλο 29/9	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	α. Βρέμν 15/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Πειραιά 16/10	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	πρός Ἰνδία 30/9	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	δ. Σουεζ 7/10
(κ.δ.)				ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	δ. Π. Σαϊδ 16/10
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	α. Τσίμπα 16/10	ΜΑΓΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	ε. Τσιτακόγκ 22/9
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ἀργεί Πειραιά	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	ε. Τρομπέιτς 7/10
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	α. Πειραιά 11/10	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	πρός Κούβα 16/6
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	πρ. «Lauratank Carnia»	ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ὀνδ.)	65	1219	α. Θέουτα 17/10	ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700	ε. Πειραιά 17/10
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Νταμπέρ 16/10	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	α. Χιούστον 16/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Νάμτο 3/10	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Σάρροχ 15/10	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Ρεσίφ 7/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Μομπάσα 6/10	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	α. Ἀσσάμ 15/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Πειραιά 18/10	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάο Σεμπαστιάν 14/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Μεξικό 21/9	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	α. Ἦοτ Λόντον 8/10
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Σάν Φραντίσκο 11/10	ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρός Ἀκαμπα 15/9
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	ε. Ἀμβέρσα 16/10	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρός Γκουανίκα 19/9
ΚΕ'Ι'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	α. Γκάνδη 14/10	ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρός Μπ. Ἀμπάς 28/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Σουεζ 4/10	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	δ. Παναμά 17/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Ἰμχαζβεν 17/10	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Μομπάσα 13/10
ΚΕ'Ι'Τ (μ.)	64	999	μετ. «Τρίαινα» (ε.)	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκοῦ
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Σάν Νικόλας 12/10	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	α. Παλάου Σαμπού 24/9
ΚΕΝ ΓΚΕ'Ι'Λ	79	11929	ε. Μπαγκκόγκ 24/9	ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρός Σάντος 1/10
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	πρός Ουμ Σάιντ 10/9	ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	ε. Σάο Σεμπαστιάν 11/10
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	δ. Παναμά 11/10	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Πειραιά 8/10
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	α. Τζέντα 16/10	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	δ. Σουεζ 6/10
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Πόρτ Κέλαγκ 7/10	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	ε. Κάλουντμποργκ 4/10
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	α. Ὑμούντεν 18/10	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	α. Ν. Ὁρλεάνη 14/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Αὐγουστά 7/10	ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Σαβόνα 17/10
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Γουκαμάτσου 6/10	ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	ε. Κάντλα 17/9
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	ὕπεστελε παναμαϊκή	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	δ. Παναμά 2/10
ΚΙΓΚΣΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	ε. Σιγκαπούρη 6/10	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	α. Ρουέν 18/10
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ρεϊνιόν 17/10
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Πόρτ Κέλαγκ 13/10	ΜΑΥΡΟΥΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Ρουέν 15/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρός Νορβηγία 31/8	ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059	ἐπωλήθη
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	α. Ντόρμπαν 9/10	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540	πρ. «Sounion»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	ε. Χιούστον 17/10	ΜΕΙΚΑΝ ΣΗ ΦΙΛ.)	67	21141	πρός Ἀμστερνταμ 16/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	ἐπισκ. Σιγκαπούρη 19/10	ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρός Μπ. Ἀμπάς 13/9
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	δ. Παναμά 16/10	ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	πρός Κωνσταντία 23/9
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ				ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	α. Ρας Τανούρα 2/10
(Βρ.)	84	10511		ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Λισσαβώνα 11/10
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	α. Ραμπούλ 7/10	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Λέικ Τσάρλς 16/10
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	α. Σιγκαπούρη 14/10	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Γδύνια 15/10
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	α. Ἀμστέρνταμ 16/10	ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρός Βραζιλία 14/8
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	στη Φουτζέιρα 19/10	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Γκάνδη 15/10
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	δ. Μάτα 15/10	ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	στην Ἀνγκρα ντὸς Ρέις 11/10
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	δ. Σουεζ 4/10	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	στο Κάργκ (ἀποθήκη)	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Βομβάη 29/9
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Ν. Ὁρλεάνη 13/10	ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός Σιγκαπούρη 28/9
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	ε. Τίς 21/10	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	ε. Νταμπέρ 7/10
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	ε. Κόμπε 18/10	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	ε. Καλκούτα 3/9
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	δ. Σουεζ 17/10	ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999	στο Ντόρμπαν 5/9
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Παλάου Σαμπού 6/10	ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλούμπε 15/10	ΜΝΟΜΕΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Ρας Τανούρα 2/10
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470	α. Βαγκαρέι 10/10	ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	α. Μασσαλία 17/10
ΚΟΥΓΚΑΡ I. (δ.μ.)	66	38533	α. Χόγκ Κόγκ 9/10	ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	α. Γιβραλτάρ 4/10
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	α. Σιγκαπούρη 13/10	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Λός Ἀντζελες 2/10
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	ε. Μπρέμερχαβεν 18/10	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Τέξας Σίτυ 29/9
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	α. Σιγκαπούρη 7/10	ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	ἐπισκ. Σιγκαπούρη 6/10
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.)	76	20355	πρός Χάργκ Ἀϊλαντ 1/9	ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	ἐπισκ. Πειραιά 12/9
ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599	α. Σιγκαπούρη 3/10	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	ε. Ντόρμπαν 16/10
ΚΡΗΣΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	δ. Γιβραλτάρ 5/10	ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Σιγκαπούρη 11/10	ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Χάλλ 16/10	ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Αἰν Σούνα 14/10
ΚΥΜΟ	74	65685	α. Ν. Ὁρλεάνη 15/10	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	Μίνα Καμπούς 10/10
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	ὤψωσε ἑλληνική	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	α. Θέουτα 7/10
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Σιλκάπ 5/10	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Μπόλερο ΡΗΦΕΡ (π.)	(δ.μ.)	72	1999	α. Ραβέννα 15/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	δ. Γιβραλτάρ 15/10	ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	ἀργεί Σετομπάλ
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Ν. Ὁρλεάνη 23/9	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	α. Ἀλμπαρντ 13/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	μετ. «Fidelity» (μ.)	ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Μπαγκκόγκ 8/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	ε. Μαπούτο 29/8	ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'Ι'ΡΕΣ (κ.)	71	9603	ε. Ντόρμπαν 2/10
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	76	1575	α. Ὀριστάνο 11/10	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	73	31861	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 24/9	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	α. Σάν Φραντίσκο 14/10
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	πρός Σεπετίμπα 26/9	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (μ.)	68	6789	α. Βασιλικό Μπαίτ 10/10
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	δ. Παναμά 12/10	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	πρός Κούβα 4/8
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	πρός Γκντάνσκ 25/8	ΜΠΡΑ'ΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λάγος 17/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ἐπισκ. Πειραιά 25/6	ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	ε. Πειραιά 18/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Φουτζέιρα 15/10	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ντόρμπαν 9/10
ΛΑΟΥΡΑ (Ὀνδ.)	65	1800	α. Μαυρίκιο 15/10	ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Ν. Ὁρλεάνη 15/10
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Μομπάσα 9/9	ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Ἀμβέρσα 10/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Ἀμβέρσα 15/10	ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480	ἐπισκ. Πειραιά 22/10
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	δ. Παναμά 4/10	Ν. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915	πρός Τζακόρτα 19/9
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	διάλυση Ἀλγάκ	Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558	ε. Τζέντα 5/10
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210	α. Λάγος 16/10	ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646	α. Πενάγκ 9/10
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Πειραιά 18/10	ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	70	14786	δ. Παναμά 4/10	ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μηχ.)	77	34841	α. Ρότερνταμ 7/10
			α. Τσάρλεστον 5/10				

NANH (κ.)	78	14651	ε. Π. Καμπέλλο 25/9	72	57102	α. Άμβέρσα 18/10
NANTEΛΟΡΝ	72	18723	α. Ν. Όρλεάνη 13/10	75	14741	δ. Μάλτα 17/10
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ (κ.)	73	11645	πρός Μανασού 11/8	72	122812	στο Χάργκ (ἀποθήκη)
ΝΑΡΕΤ'ΤΟΡ(κ.)	80	10982	α. Ν. Όρλεάνη 11/10	72	9481	ε. Ρίο Γκράντε 10/10
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760	πρός Ίνδονησία 17/9	76	60937	α. Λέ Χάρβη 10/10
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000	έπισκ. Πειραιά 10/6	72	16268	ε. Τέμα 12/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	δ. Ελαινόρη 10/10	81	15881	δ. Κων/πολη 4/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Ν. Όρλεάνη 26/8	84	16912	α. Γιβραλτάρ 8/10
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Άγκόλας	72	35840	α. Ρίο Γκράντε 10/10
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρός Σ. Άραβία 28/9	77	8767	ε. Λεμεσό 16/10
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	50414	πρός Μαυριτανία 24/9	72	14675	α. Γιούροπορτ 7/10
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. Ίντσον 25/8	77	10469	πρός Άλεξάνδρεια 26/9
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρός Ρίο Γκράντε 22/9	76	1596	δ. Σουέζ 8/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	ε. Λά Σπέζια 16/10	75	1599	πρ. «Lancasterbrook»
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	α. Πειραιά 14/10	70	30890	α. Ρίο Γκράντε 6/10
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	δ. Σουέζ 15/10	77	15285	ε. Ρίο Γκράντε 4/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	α. Τέξας Σίτυ 20/9	67	40675	δ. Σουέζ 10/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Γδύνια 18/10	68	10339	ε. Μαράκκιμπο 17/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447	ύψωσε σημαία Μάλτας	68	10722	ε. Σινγκαπούρη 31/8
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	ε. Μόκχα 3/10	83	26996	α. Ν. Χάβεν 29/9
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	α. Σινγκαπούρη 15/10	76	11768	α. Χιούστον 29/9
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Τζουμπάιλ 20/9	77	10442	α. Ν. Όρλεάνη 27/9
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	α. Άαρχους 16/10	73	11383	ε. Νταλιάν 27/7
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	α. Ν. Όρλεάνη 6/10	68	18525	α. Βενετία 11/10
ΝΙΖΙΜΑ (κ.)	73	6646	στή Μαριουπόλ 18/10	79	11243	α. Σαντάνα 7/10
ΝΟΒΕΑΤΥ (δ.κ.)	73	117178	δ. Γιβραλτάρ 8/10	74	5071	α. Χιούστον 10/9
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	δ. Πόρτ Σάϊδ 25/9	72	12982	πρός Κορέα 28/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Λάς Πάμιας 15/10	84	26959	πρός Βενεζουέλα 28/9
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Γκράντ Καούμαν 28/9	73	65885	α. Πόρτ Γουάλλκοτ 12/10
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊμάι 12/10	68	1599	δ. Κων/πολη 16/10
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	έπισκ. Πειραιά 11/10	71	11758	ε. Τζακάρα 12/9
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	πρός Μπιασάου 21/9	78	11875	α. Σχζέιν 17/10
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	ε. Τενερίφη 7/10	75	6016	α. Βίγκο 185/10
ΝΤΑΥ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρός Ίαπωνία 29/9	69	1573	έπισκευές Μπρεμεράβεν
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Σάν Νικολας 14/10	73	8405	ε. Φόρτ ντέ Φράνς 21/9
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Άαρχους 18/10	77	39562	ε. Λισαβόνα 24/9
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάος Σαμπού (ἀποθήκη)	77	10409	δ. Σουέζ 15/10
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	διάλυση Μπαγκλαντές	68	24893	πρός Ντάρμαν 25/9
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/10	71	71877	πρός Κωνσταντίνα 6/9
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο Γκράντε 17/10	70	1598	στο Γκιζάν
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	οιή Μανίλα 5/10	67	37625	α. Αϊν Σούκνα 16/10
ΝΤΟΥΜΠΑΤ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού	64	4824	ε. Μαρίνα ντί Καρρά 12/10
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)	68	958	στο Μόχι 5/10	81	8352	πρός Κήλογα 10/9
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	α. Πειραιά 7/10	73	22626	ε. Ρίο Γκράντε 23/9
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399	ε. Λυονουγκάκ 24/9	68	13546	ε. Ντεμεράρα 12/10
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	μετ. «Bilker I.» (μ.7	65	20002	α. Σέβεν Άιλαντ 19510
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρός Γκάδσβατον 7/8	66	39695	α. Πειραιά 16/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	74	17879	α. Χάμιλτον 27/9	71	128929	στο Χάργκ (ἀποθήκη)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	δ. Σουέζ 14/10	74	25765	α. Μελάιη 7/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	δ. Σουέζ 10/10	74	25765	δ. Ντόβερ 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	δ. Γιβραλτάρ 4/10	73	8734	πρός Μεξικό 1/9
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	77	19199	α. Ν. Υόρκη 15/10
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επώληθη	76	2144	ε. Μπιζέρτα 3/10
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρός Βομβάη 29/9	75	29068	α. Βαλέντσια 5/10
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ (κ.)	71	13858	πρό Ντάς Άιλαντ 8/9	75	14523	ΕΤΑ Σαντιάγο 20/9
ΟΝΤΙΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	μετ. «Eleni» (μ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	πρός Δ. Άφρική 21/9	70	11122	πρός Κούβα 24/8
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Όδησσό 11/10	71	9084	πρός Αϊγυπτο 18/8
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Τάραντα 13/10	71	13575	ε. Σαγκάη 28/9
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	α. Ραβέννα 3/10	67	8064	πρός Μπαντάρ Άμπας 28/9
ΟΡΣΑΝ ΒΟΤ'ΙΣ (π.)	69	11434	πρός Μπετζάνια 20/9	70	11329	ε. Πειραιά 15/10
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083	α. Χιούστον 13/10	76	10221	στον Πειραιά 11/10/89
ΟΣΕΑΝ ΛΕΤ'Κ (κ.)	76	12443	ε. Χοντίντνα 2/10	72	3137	α. Σέτε 95/10
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818	πρός Κούβα 24/9	75	12322	α. Σινγκαπούρη 10/10
ΟΥΑΤ'Τ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χάργκ (ἀποθήκη)	74	12498	α. Σινγκαπούρη 3/10
ΟΥΑΤ'Τ ΡΟΥΥΖ	84	13852	πρός Χάτοινοχ 1/10	71	43867	α. Πειραιά 16/10
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα	72	14095	πρός Ίνδία 26/9
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	πρός Άϊθιορ Κόαστ 18/9	78	10301	ε. Τζιμπουτί 9/10
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	α. Ρίο Γκράντε 13/10	74	164758	έπισκ. Ντουμπάι 18/8
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427	α. Μπιλμπαό 8/10	86	15933	α. Άντοφγκάστα 7510
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29547	α. Λός Άντζελες 13/10	80	17798	α. Όζάκα 15/10
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-	71	41961	πρός Τουμπάρδο 19/9	75	117143	πρός Άμβούργο 12/9
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Μπ. Άϊρες 6/10	70	9951	α. Παράναγους 29/8
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	δ. Πόρτ Σάϊδ 19/10	77	16267	επώληθη Τούρκους
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Ρίο Γκράντε 10/10	73	8917	α. Μπ. Άϊρες 6/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Μαυρίκιο 13/10			υπέστειλε παναμαϊκή
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	στον Πειραιά 17/10			α. Μανίλα 2/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	πρ. «Yukona»			α. Άμβούργο 5/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Ίαπωνία 6/10			δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Φουκουγιάμα 14/10			δ. Σουέζ 13/10
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	α. Ματάντι 3/10			α. Ντάρμαν 14/10
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. Άμβούργο 19/10			α. Πρίνς Ρούπερτ 26/9
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 15/10			ε. Πειραιά 4/7
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Σάντος 15/10			μετ. «Νόρβ Μπρήζ» (κ.)
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Σινγκαπούρη 9/10			α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085	μετ. «Stephanie» (π.)			α. Σινγκαπούρη 7/10
ΠΑΣΦΙΚΟ (Μπχ.)	72	6666	μετ. «Net Work Swan» (Μπχ.)			μετ. «Abrus» (μ.7
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού			α. Σάν Φραντίσκο 24/9
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	πρός Άλγερία 26/9			έπισκ. Λισαβόνα 10/10
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	δ. Σουέζ 15/10			ε. Ν. Όρλεάνη 24/9
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301	α. Μποντοϊρ 17/10			δ. Κων/πολη 14/10
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Μπ. Άϊρες 10/9			ε. Ρότερνταμ 18/10
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874	ε. Σουραμπάγια 29/9			δ. Κων/πολη 4/10
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρός Σαλντάνια Μπαϊν 26/9			ε. Σάρροχ 17/10
ΠΕΛΑΤ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Φός 16/10			ε. Τάραντα 14/10
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Ίντσον 28/9			ε. Σαλνταλσόρα 11/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Γιβραλτάρ 12/9			δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουαίμα Τέρμ. 9/8			ε. Κόντλα 17/9
ΠΕΛΤΕΤ'ΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Πειραιά 17/10			επώληθη Κινέζους
ΠΕΤΟΥΛΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Σίντι Κερίρ 15/9			στη Σουαμία 13/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Φουτζέιρα 7/9			πρός Άργεντινή 26/9
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Σουαδική Άραβία 30/9			δ. Ντόβερ 7/10
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402	δ. Παναμά 7/10			ε. Πειραιά 7/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	έπισκ. Πειραιά 1/10			α. Φιλαδέλφεια 11/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Σινγκαπούρη 21/9			α. Μπάγια Μπάδνα 10/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπασιτιό 10/10			δ. Πόρτ Σάϊδ 155/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ V (π.)	79	11633	ε. Μπουένος Άϊρες 8/10			δ. Ντόβερ 10/10
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Φουτζέιρα 1/8			δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πειραιά 6/10			δ. Κων/πολη 13/10
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Λισαβόνα 17/10			α. Ν. Όρλεάνη 21/9
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	μετ. «Susan Sea» (κ.)			δ. Σουέζ 20/9
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681	ύψωσε ελληνική			ε. Άνγκρα ντίος Ρέις 8/10
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Σαλέρονο 18/10			δ. Κων/πολη 13/10
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	ε. Λός Πάμιας 7/10			δ. Σουέζ 15/10
ΠΟΤ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102				
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741				
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812				
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481				
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937				
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268				
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912				
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840				
ΠΟΡΤΑ ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767				
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675				
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596				
ΠΡΑΤ'Μ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599				
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285				
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675				
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339				
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722				
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996				
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768				
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525				
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243				
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071				
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982				
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959				
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885				
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599				
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758				
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875				
ΡΗΤΣΕΤ (κ.)	75	6016				
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573				
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405				
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562				
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409				
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893				
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877				
ΡΟΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598				
ΡΟΥΣΣΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625				
ΡΟΥΣΣ ΤΣΟΟΥΝ (π.)	64	4824				
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	81	8352				
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (						

ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Σάντος 12/10	(δ.κ.)	71	109197	δ. Σουέζ 16/10
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Άμβούργο 16/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Όζακά 26/9
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	έπισκ. Πειραιά 18/10
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Σκόπια Φλόου 11/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	α. Πόρτ Κέλαγκ 19/10
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Υμούιντεν 18/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Λάγος 12/10
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Ντάρμπαν 18/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	δ. Γιβραλτάρ 21/9
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	71	11069	έπισκ. Ελλάδα 14/9	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	δ. Σουέζ 11/10
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	δ. Γιβραλτάρ 16/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Γιβραλτάρ 29/9
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Σάν Λορέντζο 18/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	έπισκ. Σιγκαπούρη 20/9
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ντάρμπαν 1/10	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Όϊτα 11/9
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	προς Κωνσταντίνα 30/9	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	προς Κασσιούγκ 17/9
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Παρανάγους 14/10	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	δ. Πόρτ Σάιτ 19/10
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Νιούπορτ 17/10	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Σάν Πέντρο 20/9
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Ίρλαν 17/8	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Άμβέρσα 17/10
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	δ. Σουέζ 3/10	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Τεκριντάγκ 2/10
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Ν. Ύορκ 2/10	ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Ρόττεταμ 13/10
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	έπισκ. Πειραιά 16/10	ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	ε. Τουλών 17/10
ΣΙΛΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Ρεϊνόν 6/10	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Σάρροχ 15/10
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	α. Σιγκαπούρη 14/10	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Πειραιά 18/10
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Ρίο Ίανέριο 17/10	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	στη Ν. Όρλεάνη 17/10
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Λός Άντζελες 17/10	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	δ. Παναμά 15/10
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Σιγκαπούρη 5/10	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.κ.)	75	13835	ε. Νουακτσότ 7/10	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	δ. Δαρδανέλλια 11/10
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	έπωλήθη Έλληνες	ΦΑΙΡΟΥ'ΙΝΤ (μ.)	67	13792	προς Ρίο Χάινα 18/9
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	α. Άμβούργο 20/10	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	ε. Τερνέστη 12/10
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Ρίο Γκράντε 13/10	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σαϊντ Τζών 12/10
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπ. Χομνί	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	α. Ρίο Γκράντε 3/10
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	ε. Σιλκιά 95/10	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	προς Δ. Αφρική 2/10
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Χιμπί 18/10	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	α. Νταμάμ 10/10
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	μετ. «Κοράλι»	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	δ. Σουέζ 11/10
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Καζιμπίλνκα 20/9	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Γιβραλτάρ 16/10
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	ε. Σάν Φραντσκο 11/10	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	έπωλες ελληνική	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	στη Σιγκαπούρη 19/10
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπουσάν 10/9	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	στο Τζέμπελ Άλι 5/5
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	προς Λονδίνο 25/9	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	α. Γκάνδη 10/10
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Σχέσιν 15/10	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Γκάνδη 2/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Μπουσάν 8/9	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Παρανάγους 27/9
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	ε. Ραβέννα 18/10	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	προς Φουτζία 2/10
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (άποθήκη)	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Άμπουκίρ 12/9
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712	προς Ματάνζας 18/9	ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917	προς Ντουέρες 28/9
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	προς Λας Πάλμας 12/9	ΦΟΙΝΙΞ (δ.μ.)	65	15090	α. Ντουμπάι 20/10
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Νταμάμ 17/10	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	α. Ντάρμπαν 14/10
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	έπωλες ελληνική	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	α. Ν. Όρλεάνη 5/10
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Άντεν 3/5/89	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	δ. Πόρτ Σάιτ 10/10
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Χάμπτον 17/10	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	προς Ρίο Χάινα 16/9
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Ν. Όρλεάνη 13/10	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπ.κ.)	73	17918	έπισκ. Πειραιά 13/9
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. Λας Πάλμας 4/10	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	68	15809	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Λέγκχορν 15/10	ΦΡΗ ΠΙΓ'Σ (μ.)	69	15688	προς Μογκαντίσου 27/9
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Σαβόνα 17/10	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	δ. Κωνσταντή 15/10
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Γκάνδη 10/10	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	α. Μάντρε ντε Ντέους 16/10
ΣΤΑΡΑΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	προς Κολομβία 28/8	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Παρανάγους 12/10
ΣΤΑΡΑΝΤ (κ.)	72	5881	έπωλες ελληνική	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	στο Μπέρμυθ 13/10
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Μπελαγούαν 17/9	ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Ναγκόνια 4/10
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	έπισκ. Πειραιά 23/7	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Λας Πάλμας 9/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	δ. Κωνσταντή 15/10	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Μπερκελέυ Σάουντ 1/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Ρόττεταμ 16/10	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	μετ. «Canarian Reefer» (π.)
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Γιοκοχάμα 8/10	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	έπισκ. Λας Πάλμας 12/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	α. Τζιμπουτί 10/10	ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Πάγκο Πάγκο 17/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	ε. Χόγκ Κόγκ 18/10	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Σ. Ευστάθιο 95/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	α. Σιγκαπούρη 4/10	ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	77	6680	α. Μασσαλία 5/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Ν. Όρλεάνη 22/9	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	88	4999	προς Γιοκοχάμα 18/9
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Σάν Λορέντζο 3/10	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ναυπηγείται Ίαπωνία
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	α. Χιούστον 16/10	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Λας Πάλμας 20/9
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Χιλή 5/10	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Λας Πάλμας 10/9
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	προς Σιγκαπούρη 22/9	ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Γουάρι 31/7
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	δ. Παναμά 3/10	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	ναυπηγ. Ίαπωνία
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	έπωλήθη	ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Λας Πάλμας 8/10
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	προς Δοκάτ 24/9	ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	προς Κούβα 18/9
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Ρίο Ίανέριο 4/10	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Ρεϊνόν 16/10
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Νταβά 5/10	ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λας Πάλμας 6/6
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	α. Βιζακαπατάν 16/10	ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Σιγκαπούρη 18/8
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	α. Ν. Όρλεάνη 16/10	ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Μπαγκόγκ 22/9
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	ε. Κεμπέκ 16/10	ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	προς Νουαντίμπου 31/8
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Χάμπτον 6/10	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Σιγκαπούρη 9/10
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	στη Φουτζία (άποθήκη)	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Νταεσάν 23/9
ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113	α. Καλκούτα 15/10	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ'Ι (δ.)	74	48928	α. Γουαγκαρέϊ 13/10
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	στη Βραζιλία (άποθήκη)	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	έπισκ. Σιγκαπούρη
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	προς Κέυ Γουέστ 14/9	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Τακοράντι 1/10
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	προς Μπαγκόγκ 22/9	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Σπλίτι 16/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.)	73	19420	α. Σαλβαντόρ 12/10	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Μασσαλία 18/10
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	δ. Σουέζ 7/10	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (π.)	76	30000	α. Λός Άντζελες 16/10
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	αργεί Πειραιά	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	ε. Πειραιά 12/10
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεδ.)	61	1252	έπωλήθη	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Θεούτα 7/10
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Τερνέστη 17/10	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	73	8183	δ. Γιβραλτάρ 9/10
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	έπισκ. Ντάρμπαν 11/9	ΧΑΡΜΟΝΥ II (μ.)	68	12348	ε. Πλάσε 13/10
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Παρανάγους 3/10	ΧΑΡΝΙΑ (κ.)	78	9918	στη Τζάνκσονβιλ 10/10
ΤΖΙΟΥΕΛ I (μ.)	83	35762	α. Δεμερόρα 3/10	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Γκλάντσοου 27/9
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005	α. Λας Πάλμας 4/10	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	επωλήθη Νορβηγούς
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	δ. Δαρδανέλλια 16/10	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	έπωλήθη Νορβηγούς
ΤΖΟΥ'Υ (Ονδ.)	78	5868	α. Σαλβαντόρ 2/10	ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	α. Δεμερόρα 13/10
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Κπέμε 12/10	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	ε. Κακινάδα 9/9
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	73	9044	α. Ν. Όρλεάνη 22/9	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	στο Καλαί 8/10
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	α. Ρεϊνόν 17/10	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	προς Μπαντάρ Άμπας 1/10
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	προς Κούβα 4/9	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Ούμ Σάιτ 14/10
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	α. Ντάρμπαν 16/10	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Γιβραλτάρ 18/10
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	α. Παρανάγους 6/10	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς ΗΠΑ 1/10	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Κίγκστον 12/10
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	προς Ναυλόκι 9/9	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	α. Κατάνια 2/10	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Λονδίνο 10/10
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Τζουμπάιλ 2/10	ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	64	15404	ε. Φουτζία 18/8
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	α. Ντελφούλ 18/10	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Ναυτόρ 16/10
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	στο Σάντος 16/10	ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532	προς Ίταλία 25/9
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Ντόβερ 10/10	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	προς Πάτρα 12/7
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Ήοτ Λοντίν 95/10	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	α. Ρουέν 11/10
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Ντάρμπαν 6/9	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Κολομπία Ρίβερ 17/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Γκντάνσκ 6/10	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Σάν Λορέντζο 18/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	α. Παρανάγους 65/10	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	α. Ντάρμπαν 5/10
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	στο Σάντος 16/10	ΩΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101440	έπωλες ελληνική
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΛΛ (κ.)	74	23757	ΕΤΑ Άρόμπα 20/9	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	έπωλες ελληνική
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849		ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΝΤ (π.)	79	7366	προς Ναμίμπια 14/9
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ				ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	α. Ραβέννα 12/10

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





TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIERS
BP 215
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98004 CEDEX
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
4112611 4526678
4526939

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
640822

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40269
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU III APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -357-4-635746
FAX: -357-4-635894

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY -400038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

DECEMBER 1990