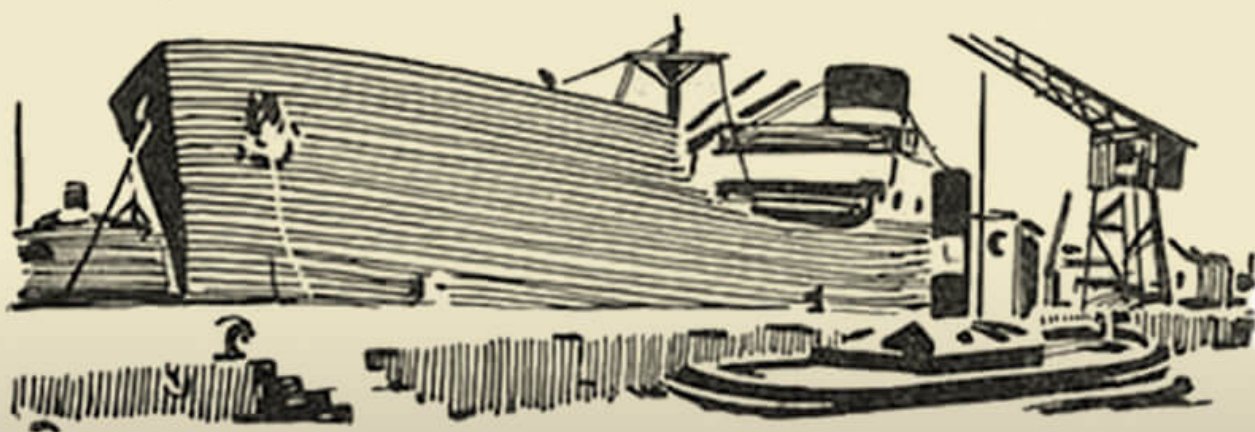


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1991

Αρ. Φύλλου 1042/1100



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1042 / 1100
1 MAIOY 1991
ΔPX. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

**Οι διακοπές
αρχίζουν
μαζί μας**

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια
πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE



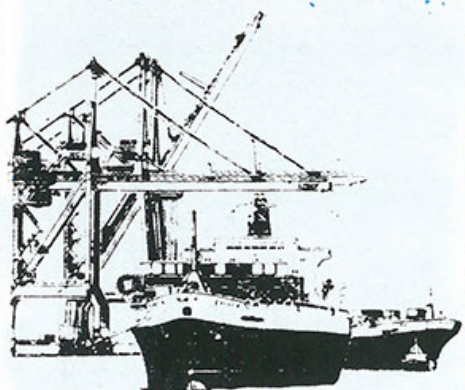
NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

**PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΜΑΪΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1042/1100**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1042/1100 May 1st, 1991**

**FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:**
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

15 Οι έπιπτώσεις του πολέμου στον Περσικό
στήν Ποντοπόρο Ναυτιλία
Του Δρ. Ματθαίου Δ. Λώ.

16 Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

17 Τά Βραβεία «Όνάση» 1991.

19 «Daliana» καί «Milena» ένα νέο
μοντέλο προς μίμηση.
Του κ. Βύρωνα Τομάζου.

21 Οι Άγοραπωλησίες πλοίων τόν Άπρίλιο.
Άπό τήν Overseas Agency Ltd.

23 Τά Κοινοτικά μέτρα κατά του άθέμιτου
άνταγωνισμού.

25 Όδηγίες του YEN γιά τήν άποφυγή
άτυχημάτων σε έπισκευαζόμενα πλοία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 27 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ**
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 41 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 44 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

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



Τό κύριο πρόβλημα

«Βαπόρια χωρίς κόσμο ίσον μηδέν, όπως επίσης κόσμος χωρίς βαπόρια πάλι ίσον μηδέν».

Η φράση ανήκει στον κ. Γιώργο Παπαδάκη, ελέγχθη κατά την αντιφώνησή του προς τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη μετά την επίδοση του παρασήμου που του απονεμήθηκε για την προσφορά του προς τη Ναυτιλία και τον τόπο και συμπυκνώνει σε ελάχιστες λέξεις το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η Έλληνική Ναυτιλία την έλλειψη, δηλαδή, Έλλήνων ναυτικών για την επάνδρωση των πλοίων, ένα πρόβλημα που είναι συνυφασμένο με την ίδια την ύπαρξή της. Γιατί είναι αναμφισβήτητο ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς και δη αξιωματικούς ή Έλληνική Ναυτιλία δεν θα έχει μέλλον.

Δέν πρόκειται για κουβέντες του ποδαριού. Είναι ένα πρόβλημα που έχει επισημανθεί από όλους. Και όλοι αγωνιούν για την επίλυσή του, για την ύπαρξη των καλώς κατηρτισμένων στελεχών που θα επανδρώσουν τα πλοία και τα γραφεία. Γι' αυτό άλλωστε όλοι θέλουν σήμερα να προσφέρουν, τι είναι δυνατόν για να υπάρξουν τα οικονομικά μέσα με τα οποία θα καταστεί δυνατή η κατάστρωση και η υλοποίηση ενός προγράμματος που θα μας εξασφαλίσει τους ναυτικούς, τους αξιωματικούς που μας χρειάζονται.

Στά πλαίσια αυτής της προσπάθειας εντάσσεται και η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση στο NAT όκτώ Έλλήνων ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία — των τριών αξιωματικών της γέφυρας και των τριών αξιωματικών της μηχανής καθώς και δύο δοκίμων, της γέφυρας και της μηχανής.

ΒΑΘΥΤΑΤΗ ΑΓΝΟΙΑ

Ένα δημοσίευμα, στο «σοβαρό», αυτή τη φορά, «Βήμα» της Κυριακής 21 Απριλίου για την έκρηξη και την καταστροφή του υπερδεξαμενοπλοίου «Χείβεν», κατέδειξε για μία ακόμη φορά την άγνοια που υπάρχει όχι μόνον στον ελληνικό λαό αλλά και στα μέσα ενημέρωσης γύρω από τα ναυτιλιακά.

Εάν δεν υπήρχε αυτή η άγνοια και η έμφυση και ο συντάκτης του «πονήματος» θα γνώριζαν:

Πρώτα - πρώτα, ότι για να κινηθεί ένα πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με διάφορα πιστοποιητικά που βεβαίως δεν εκδίδονται από τους πλοιοκτήτες αλλά από εξειδικευμένες υπηρεσίες και επί τη βάση διεθνών κανόνων και συμβάσεων.

Δεύτερο, ότι τα πλοία επιθεωρούνται πριν από τη φόρτωση, μετά τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση από ειδικούς επιθεωρητές που, βεβαίως, δεν είναι άνθρωποι των πλοιοκτητών.

Τρίτο, ότι τα πλοία δεν μεταφέρουν φορτία των πλοιοκτητών τους και οι ναυλωτές όταν ναυλώνουν ένα πλοίο δεν εξετάζουν τις προδιαγραφές ασφαλείας που έχει θεσπίσει η χώρα τη σημαία της οποίας φέρει αλλά τα προανα-

φερθέντα πιστοποιητικά — κανένας, εκτός βεβαίως από τους κομπιναδόρους, δεν θέλει να χάσει το μεγάλης αξίας συνήθως φορτίο του και γι' αυτό τα κριτήρια για την επιλογή του πλοίου που θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά είναι κάτι περισσότερο από αυστηρά.

Τέταρτο, ότι είναι συνήθης ναυτιλιακή πρακτική η αποκατάσταση ζημιών που προκαλούνται από διάφορες αιτίες (προσάρξεις, συγκρούσεις, πυρκαϊές, εκρήξεις κλπ.) έφ' όσον το πλοίο δεν έχει χαρακτηρισθεί τεκμαρτή όλικη άπώλεια.

Πέμπτο, ότι οι εργασίες αποκατάστασης ζημιών διενεργούνται υπό τον αυστηρότατο έλεγχο και την συνεχή παρακολούθηση εξειδικευμένων στελεχών των Νηογνωμόνων την κλάση των οποίων φέρει το πλοίο, μετά δε την περάτωση των εργασιών το πλοίο για να αποπλεύσει από το ναυπηγείο ή την επισκευαστική μονάδα πρέπει να εφοδιασθεί με τα ανάλογα πιστοποιητικά.

Έκτο, ότι η αξιοπιστία των πλοίων της διαχειρίστριας εταιρίας του «Χείβεν» εξασφαλίζεται με ένα συνεχές και αυστηρό σέρβις που αφήνει στη χώρα τρεις με τέσσερις δεκάδες εκατομ. δολάρια ετησίως, κάτι που το γνωρίζουν καλύτερα οι ξένες εφημερίδες οι οποίες δεν καταφεύγουν σε άοριστες «πηγές» πληρο-

Με την υλοποίησή της θα εξασφαλισθεί ή συνεισφορά όλων πλέον υπέρ της Ναυτικής Έκπαιδύσεως και επιπλέον ένα σημαντικό έσοδο για το NAT αλλά και ένα εξ ίσου σημαντικό ποσόν σε συνάλλαγμα για την εθνική οικονομία.

Είναι καιρός να πούμε ότι η πρόταση αυτή των «Ναυτικών Χρονικών» διαμορφώθηκε και διατυπώθηκε επειτα από πολλές συζητήσεις με πάρα πολλούς και στον Πειραιά και στο Λονδίνο γύρω από το όξύτατο πρόβλημα της έπαρκειας των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία μας. Βεβαίως η καλύτερη λύση θα ήταν η άμεση προσέλευση στο έθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων, που όμως δεν είναι εφικτή, υπό τις παρούσες τουλάχιστον συνθήκες. Και η μόνη άμεση λύση που απομένει είναι αυτή που προτείνουν τα «Ναυτικά Χρονικά».

Για τό πόση χρήσιμη είναι χρειάζονται μερικά κομπιουτεράκια που θα αποδείξουν του λόγου τό ασφαλές. Χρειάζεται όμως ταυτόχρονα να έντοπίσει ο Υπουργός και εκείνους που τον παραμυθιάζουν και τον βαυκαλίζουν με φροῦδες ελπίδες — για να τό πετύχει αυτό μπορεί να στείλει έναν — δυό δικούς του ανθρώπους σε όλα τα γραφεία — από πόρτα σε πόρτα — για να ακούσουν από πρώτο χέρι μερικά πράγματα που έπρεπε ήδη να γνωρίζει και που θα ξεκαθάρizan πάρα πολλά. Χρειάζεται ο Υπουργός θά βγει από τό καβούκι του και να έχει άμεση, προσωπική αντίληψη και γνώση των διεργασιών και των προβληματισμών της Άκτής Μιαούλη.

φοριών στο Λονδίνο για να άντλήσουν έπιχειρήματα αλλά με δική τους υπεύθυνη έρευνα διαπιστώνουν ότι η εταιρία ΤΡΟΟΔΟΣ που έλέγχεται όπως γράφουν από μία παλιά και άξιςέβαστη κυπριακή οικογένεια, διατηρεί στά πλοία της ένα έκπληκτικό ρέκορντ ασφαλείας που είναι καλύτερο από τις περισσότερες εταιρίες πετρελαιοειδών.

ΥΠΟΘΕΣΗ «LA PALMA»: ΤΕΡΜΑ ΟΙ ΥΠΕΚΦΥΓΕΣ

Άπορίες — μέ συνέπεια να υπάρξει και βροχή έρωτήσεων τόσο στον Πειραιά όσο και στο Λονδίνο όπου βρέθηκε τις τελευταίες ήμέρες άνθρωπος των «Ναυτικών Χρονικών» — προκάλεσε τό σχόλιο του προηγούμενου τεύχους για τό πλοίο «La Palma».

Έτσι, επαναλάβαμε ότι όσα σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος δεν ήταν τίποτε άλλο από συμπεράσματα — τονίζαμε συγκεκριμένα ότι η Έλληνική διατηρείται στο έν λόγω πλοίο γιατί τό Υπουργείο πρέπει να έχει πεισθεί, εξασφαλίζοντας και τις άπαραίτητες διαβεβαιώσεις και έγγυήσεις, ότι ανήκει στην ελληνική ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες» και όχι στην κυπριακή «Ιντερκρουίζ».

Σήμερα προσθέτουμε ότι επειδή τά δια μας συμπεράσματα δεν αρκούν, είναι καιρός πλέον — παρατράβηξε ή σιωπή — να βγεί το Υπουργείο και να ξεκαθαρίσει τί συμβαίνει — στο κάτω κάτω της γραφής δεν πρόκειται για κάποια ιδιωτική υπόθεση του Υπουργού ή των μανδαρίνων του Υπουργείου για να την κρατούν κρυμμένη στα έπτασφράγιστα συρτάρια τους αλλά για ένα ζήτημα που απασχολεί και ενδιαφέρει πολλούς, οι όποιοι, για διάφορους λόγους, και κυρίως και να μην προσελκύσουν την μνη των μανδαρίνων (πρόκειται για υπαρκτό, δυστυχώς, φόβο), δεν έχουν βγει μέχρι τώρα στο προσκήνιο αλλά τίποτε δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να εγείρουν κάποια στιγμή απολύτως δικαιολογημένες — και φυσικά τεκμηριωμένες — αξιώσεις έναντιόν εκείνων που θα είναι υπεύθυνοι για τις ζημιές που τους προκάλεσαν με τις ενέργειες ή τις παραλείψεις τους.

Τέρμα, λοιπόν, στίς υπεκφυγές που έχουν και δυσμενείς επιπτώσεις στην αξιοπιστία του Υπουργείου.

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Η άπονομή του παρασήμου του Σταυρού των Ταξιαρχών των Τάγματος του Φοίνικος στον κ. Γιώργο Παπαδάκη αποτελεί την οφειλόμενη από την Πολιτεία αναγνώριση της προσφοράς του ιδίου και της οικογενείας του προς τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της αλλά και τη χώρα γενικότερα.

Τήν προσφορά αυτή έζηρε και ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης κατά την επίδοση στον κ. Γιώργο Παπαδάκη του παρασήμου το οποίο του απονεμήθηκε από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Κων. Καραμανλή και ταυτόχρονα του ζήτησε να συνεχίσει την προσφορά του προς την Ναυτιλία, στην Ελλάδα και στον άνθρωπο, έκκληση που είχε άμεση ανταπόκριση καθώς ο κ. Παπαδάκης ένεχείρισε στον Υπουργό επιταγή 15.000.000 δραχμών για την προώθηση των σκοπών του Υπουργείου.

Ο κ. Γιώργος Παπαδάκης τιμήθηκε επίσης για την πολύπλευρη προσφορά του και από την Ένωση Πλοιάρχων ή διοίκηση της οποίας του απένειμε στη διάρκεια ειδικής τελετής αναμνηστική πλακέτα.

Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΣΕΝ

Πρωωθείται από το Υπουργείο η επέκταση της εκπαίδευσης του ΚΕΣΕΝ και στους υποψηφίους πλοιάρχους γ' τάξεως. Όπως είναι γνωστό η φροντιστηριακού τύπου δημοσία εκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν. προκειμένου ν' αποκτήσουν το αντίστοιχο επαγγελματικό δίπλωμα, ξεκίνησε με τους Α' πλοιάρχους και μηχανικούς και επεκτάθηκε στη συνέχεια στους Β' τάξεως.

Τό σύστημα αυτό του Κέντρου Εκπαίδευσης Στελεχών Ε.Ν. (ΚΕΣΕΝ) είχε έκτοτε αντικαταστήσει το παλιό σύστημα των προαγωγικών εξετάσεων με τη διεξαγωγή των οποίων είχαν συνδεθεί πολλά και διάφορα. Ός σύστημα τό ΚΕΣΕΝ θεωρείται γενικά επιτυχημένο και αποδοτικό, αφού της αποκτήσεως του διπλώματος προηγείται συστηματική φοίτηση και μελέτη, που αφενός μέν αποκλείει τη συμπτωματοκτικότητα των εξεταστικών ερωτηματολογίων και αφετέρου παρέχει τη δυνατότητα μιας εύρειας και συνεχούς αναπροσαρμογής του εκπαιδευτικού προγράμματος στίς συνεχώς και ταχέως μεταβαλλόμενες συνθήκες. Στην πράξη βέβαια υπήρξαν και υπάρχουν κενά και έλλειψεις, τίς όποιες όμως ή υπερεικοσαετής πείρα πρέπει να είναι σέ θέση να εξουδετερώσει.

Στήν αρχή, ό μεγάλος αριθμός των υποψηφίων πλοιάρχων και μηχανικών Γ' αποτέλεσε εμπόδιο για την εφαρμογή του συστήματος και σ' αυτή τή βαθμίδα. Αργότερα ή απόδοση των ΑΔΣΕΝ και ή εκ μέρους των αποφοίτων τους άνευ εξετάσεων απόκτηση του Γ' διπλώματος, περιώρισε την ανάγκη της επέκτασής. Στο μεταξύ όμως δεν έλειψαν οι υποψήφιοι αξιωματικοί καταςτρώματος που προέρχονται από διάφο-

ρες άλλες πηγές και ειδικότερα από τά ναυτικά λύκεια (Υπουργείου Παιδείας και ΥΕΝ) και από τά γενικά λύκεια που εισέρχονται άπευθείας στά πλοία. Όλοι αυτοί έξακολουθούν σήμερα να υπάγονται στο παλιό σύστημα των εξετάσεων για την απόκτηση του Γ' διπλώματος. Ήδη όμως τό ΥΕΝ θεωρεί ότι επέστη ό καιρός να επεκταθεί και προς τίς κατηγορίες αυτές τό σύστημα του ΚΕΣΕΝ, ολοκληρωμένου τοιούτοτρόπως του συστήματος της δημοσίας ναυτικής μετεκπαίδευσης.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Πρίν από τριάντα τέσσερα χρόνια, την 1η Μαΐου του 1957, τά «Ναυτικά Χρονικά» μέ τόν τίτλο: «Αί κρίσεις των ξένων» καταχώρησαν δημοσίευμα έγκριτης έφημερίδας του Άμβούργου, σχετικό μέ την προσφορά των Έλλήνων στο ζεπέραςμα της τότε πετρελαϊκής κρίσεως. Μεταξύ των άλλων τό δημοσίευμα έγραφε:

«Εάν δέν σημειωθεί τίποτε τό άπρόοπτο, τό πετρέλαιο του Ιράκ θ' αρχίσει και πάλι να διοχετεύεται μέσω των πετρελαιαγωγών προς τους λιμένες προσεγγίσεως των δεξαμενοπλοίων στίς ακτές της Άνατολικής Μεσογείου και θά υπερνικηθεί τό κυριώτερο εμπόδιο για τόν άνεφοδιασμό της Εύρώπης μέ τά πετρέλαια της Μέσης Άνατολής.

Όλίγοι όμως Εύρωπαίοι έχουν σαφή γνώση ότι στους Έλληνες κατά κύριο λόγο οφείλεται τό γεγονός ότι χωρίς σοβαρές συνέπειες παρακάμφθηκε ή κρίση του πετρελαίου που δημιουργήθηκε μετά τό κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ και τή διακοπή της λειτουργίας των πετρελαιαγωγών. Χωρίς τους Έλληνες έφοπλιστές δέν θά ήταν δυνατό να μεταφερθούν σεβαστές ποσότητες πετρελαίου διά του γύρου του Ακρωτηρίου ή από άλλες πετρελαιοπαραγωγικές περιφέρειες πρίν εξαντληθούν τά αποθέματα των εύρωπαϊκών διύλιστηρίων.

Στους Έλληνες επίσης οφείλεται όχι μόνο ή τεράστια επέκταση του παγκόσμιου

Μεταλλικοί Ανιχνευτές της Ceia®

Για την ασφαλεία σας



Αποκλειστικοί Αντιπρόσωποι ANTONIADIS - ATLAS A.E.

91, Pireos Str. (Kythiron 2) - 185 41 Piraeus, Greece - Tel: 4825810-13 - Tlx 21-2601 - Telefax 4825814

τοννάζ των τάνκερς αλλά και ή ναυπήγηση δλο και μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων. Παραμένει δέ γεγονός ότι οι "Έλληνες δέν θά μπορούσαν νά δημιουργήσουν τίς σοβαρές έπιχειρήσεις των δεξαμενοπλοίων τους αν δέν προσέφευγαν στίς σημαίες πού τούς πρόσφεραν τίς καλύτερες δυνατότητες έπιτυχίας».

Καλό λοιπόν είναι κάθε φορά πού μιλούμε γιά τήν προσφορά τής ναυτιλίας μας, τό θαύμα τής αναγεννήσεως της και τίς ξένες σημαίες, νά θυμώμαστε και τί έγραφαν οι ίδιοι οι ξένοι ανταγωνιστάι μας τήν έποχή εκείνη.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Η Έμπορική Τράπεζα ανακοίνωσε ότι ανέθεσε στήν εταιρία Samuel Montagu & Co. Limited τήν έντολή νά δέχεται προσφορά γιά τήν πώληση των Ναυπηγείων Έλευσίνας και Περάματος και διευκρίνισε ότι πρὸς τήν έν λόγω εταιρία πρέπει νά απευθυνθούν και όσοι επενδυτές είχαν εκδηλώσει ένδιαφέρον μέ έπιστολή τους πρὸς τήν Έμπορική Τράπεζα. Η Τράπεζα έξ άλλου διευκρίνισε ότι οι πωλητές διατηρούν τό δικαίωμα νά μήν προβούν στήν πώληση ή νά πωλήσουν χωριστά περιουσιακά στοιχεία των Ναυπηγείων. Επίσης διευκρίνισε ότι οι ένδιαφερόμενοι αγοραστές φέρουν τήν αποκλειστική ευθύνη γιά τήν αγορά και ότι έπιβαρύνονται μέ όλα τά σχετικά έξοδα.

Πάπαλα, λοιπόν, και τά Ναυπηγεία Έλευσίνας.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΣ

Τήν γενική κατάφαση, εκείνων βεβαίως πού σκέπτονται, προκάλεσε τό σχόλιο του προηγούμενου τεύχους γιά τίς τελευταίες κρίσεις στό Λιμενικό Σώμα, γεγονός πού αποδεικνύει ότι γενική είναι και ή αξίωση νά ισχύσουν κάποτε και έδω οι θεσμοί, στόχος πού μπορεί νά έπιτευχθεί, τουλάχιστον στον δικό μας χώρο, μόνον όταν αυτή ή αξίωση προσλάβει μία συγκεκριμένη μορφή ένεργειών πρὸς τή διοίκηση — άλλωστε τό Ύπουργείο δέν είναι τσιφλίκι, ούδείς τό κληρονόμησε από τόν πατέρα του και συνεπώς ούδείς μπορεί νά κάνει ό,τι του καπνίσει.

Τό ίδιο σχόλιο προκάλεσε και μία απορία: Γιατί, δηλαδή, δέν αναφέρθηκε και ό σημερινός ύπαρχηγός μεταξύ εκείνων από τούς οποίους θά έπιλεγεί ή νέα ήγεσία του Σώματος, όταν έπιλεγεί και πού οφειλόταν ή παράλειψη αυτή, σέ λάθος ή σέ άλλους λόγους.

Ευθέως απαντούμε ότι δέν έπρόκειτο περί λάθους: Θεωρούμε — όπως και πολλοί άλλοι, άλλωστε — ότι ό σημερινός ύπαρχηγός δέν κάνει γιά παραπάνω, δέν έχει δηλαδή τά προσόντα πού χρειάζονται γιά νά αναλάβει τήν άρχηγία — δέν έχει ύπηρετήσει ποτέ σέ περιφερειακή ύπηρεσία, όπως είναι, λόγου χάρη, τά λιμεναρχεία, πού «ψήνουν» τόν λιμενικό άξιωματικό και τόν «δένουν» μέ τήν καθημερινή

ναυτιλιακή πραγματικότητα, έξ ου και ή μονομέρεια πού τόν διακρίνει και κάνει περισσότερο αίσθητές τίς έλλείψεις πού παρουσιάζει κατά τήν καθημερινή αντιμετώπιση των έμφανιζομένων ζητημάτων — στό Ύπουργείο λέγεται ότι αντιμετωπίζει μέ καχυποψία και τήν άπλούστερη άκόμη πρόταση γιά τά άναφύομενα προβλήματα και ζητήματα νομίζοντας ότι όλοι οι άλλοι προσπαθούν νά τόν παρασύρουν σέ λανθασμένες κατευθύνσεις και σέ λανθασμένες ένεργειες.

Τέλος πρέπει νά αναφέρουμε ότι στό ίδιο σχόλιο ύπήρχε και ένα λάθος: Ο πλοίαρχος Νικ. Φορτούνας δέν κρίθηκε «παραμένων», όπως έγράφη — ή έντύπωση είναι ότι «τή γλύτωσε» (αυτή τή φορά) γιατί ήταν προξενικός λιμεναρχής και θεωρήθηκε, όπως λέγεται, ότι τό «μαύρο» θά είχε ένδεχομένως έπιπτώσεις στήν άξιοπιστία του ίδιου του Ύπουργείου.

ΤΩΡΑ ΠΡΟΚΟΨΑΝ

Έγγραφο ότι στήν κατάρτιση του προγράμματος του ΠΑΣΟΚ γιά τή Ναυτιλία μέτεχει και εκείνος ό συνταξιούχος του ΙΚΑ πού είχε τοποθετηθεί στό ΝΑΤ γιά νά τό άναμορφώσει, έκσυγχρονίσει κλπ., κλπ. και τό μόνο πού έκανε ήταν νά προσπαθήσει νά εξασφαλίσει στον έαυτό του τόν τίτλο του «διοικητή» — ό πόθος του είχε μείνει φαίνεται από τήν ύπηρεσία του στό ΙΚΑ. Πρέπει επίσης νά αναφερθεί ότι ούδείς από εκείνους πού διετέλεσαν Ύπουργοί Ναυτιλίας στίς κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ μέτεχει στήν έπιτροπή έπεξεργασίας του προγράμματος, μέτεχει όμως ό βουλευτής κ. Βασ. Παπαδόπουλος πού διετέλεσε επί σειρά έτών γενικός γραμματέας του ΥΕΝ.

ΣΩΣΤΟΣ ΤΕΧΝΟΚΡΑΤΗΣ

Ο λόγος γιά τόν Άναπλ. Ύπουργό Έθνικής Οικονομίας κ. Ευθύμιο Χριστοδούλου, ό οποίος μέ άπλότητα και σαφήνεια άνέπτυξε στή κατάμεστη Ναυτιλιακή Λέσχη, στίς 18 Άπριλίου, τίς σκέψεις του γιά τήν Οικονομική και Νομισματική Ένωση τής Ευρώπης.

Ο κ. Χριστοδούλου, γνώστης των χρηματοπιστωτικών θεμάτων τής Κοινότητας, ύπογράμμισε όρθότατα ότι ή Έλλάδα προσδοκά από τήν οικονομική και νομισματική ένωση τής ΕΟΚ μεγαλύτερη σταθερότητα τιμών, αύξηση τής άπασχόλησης μέσω νέων επενδύσεων, έκσυγχρονισμό και άνάπτυξη τής οικονομίας και άρση των άνισορροπιών, βελτίωση του βιοτικού έπίπεδου, πρόσθετα όφέλη από τήν κατάργηση του κόστους συναλλαγματικών συναλλαγών και τήν πλήρη ένοποίηση τής ευρωπαϊκής χρηματοπιστωτικής αγοράς.

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ;

Όπως δήλωσε κορυφαίο στέλεχος τής BIFA (British International Freight Associa-

tion) ή αύξηση των έφοπλιστικών συγκροτημάτων και των έφοπλιστικών συνεργασιών φαίνεται ότι σημαίνουν τόν έπικήδειο του συστήματος των Κόνφερανς. Είναι γεγονός ότι μετά τήν γενίκευση τής διά κοντέινερ μεταφοράς έμφανίσθηκε μία χαρακτηριστική στρόφη των περισσότερων έπιχειρηματιών πρὸς τίς συμβατικές μεταφορές, ή όποία έξηγείται έν μέρει ως άμυντική αντίδραση και έν μέρει ως καιροσκοπία. Η άμυντική αντίδραση ήταν άναγκαία έφόσον ένας συνεχώς αύξων αριθμός ποντοπόρων μεταφορέων έβρισκε ότι τό νέο σύστημα επέτρεπε στους έφοπλιστάς τή συνολική γκάμα των μεταφορικών ύπηρεσιών «άπό πόρτα σέ πόρτα». Καιροσκοπικά έξάλλου οι έπιχειρηματίες εκμεταλλεύθηκαν δύο εύκαιρίες: Τόν έλεγχο μεγάλου μέρους τής αγοράς των φορτίων LCL (Less than container load) και τήν είσαγωγή τής μικτής μεταφοράς στή διακίνηση των FCL (Full container load).

Οι φορτωτές έξάλλου διέβλεψαν έξίσου τά πλεονεκτήματα τής μικτής συνδυασμένης μεταφοράς και ζητούν συνεχώς περισσότερα, ήτοι: ένα μόνο μεταφορέα γιά τήν όλη άποστολή, έναν μόνον υπεύθυνο τής όλης μεταφοράς, μία και μόνη πελατειακή ύπηρεσία.

Μέ τά δεδομένα αυτά φαίνεται πιθανό ότι οι μικτές μεταφορές θά φέρουν τό τέλος των παραδοσιακών προνομίων των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών. Σήμερα ή θαλάσσια μεταφορά θεωρείται συνεχώς περισσότερο σαν ένα άπλό τμήμα μεταξύ των άλλων τμημάτων πού όλα μαζί συνθέτουν τή συνδυασμένη έπιχείρηση προμηθείας, μεταφοράς και διανομής. Θεωρείται φυσικό έξάλου ότι ή αύξουσα σημασία τής μικτής μεταφοράς θά έπιφέρει μερική μείωση τής θαλάσσιας διακίνησης και θά δημιουργήσει ένα πολύ πιό έλεύθερο καθεστώς έντός του όποίου θά πρέπει νά έργασθούν και οι τακτικές γραμμές χωρίς νά έξαιρούνται πιά από τούς νόμους του ανταγωνισμού πού εφαρμόζονται στους άλλους τομείς τής μεταφορικής αλυσίδας.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Παρά τίς πρόσφατες εξελίξεις, οι λογαριασμοί τής θαλασσίας ασφάλισης έμφανίζονται έλάχιστα άποδοτικοί στήν έτήσια έκθεση του Ίνστιτουτου των Άσφαλιστών του Λούδ (ILU).

Τά έτη 1988 - 1990 άποδείχτηκαν όλέθρια τόσο στό θαλάσσιο όσο και στον αεροπορικό τομέα. Και μόνον ή καταστροφή τής πλωτής έξόδρας Piper - Alpha τό 1988 εξακολουθεί άκόμα νά δημιουργεί προβλήματα στήν ασφαλιστική και άντασφαλιστική αγορά, άφού συνέβαλε στή μείωση τής συνολικής ασφαλιστικής ικανότητας του Λονδίνου. Θεαματικές επίσης ύπήρξαν οι άπώλειες των έτών 1989 και 1990 μέ τά χαμηλά άσφάλιστρα και τόν αύξοντα αριθμό των άτυχημάτων. Έτσι ένών τό 1989 μέ άσφάλιστρα 1.621 δισεκ. λιρών τό κό-

στος τών άτυχημάτων έφθασε τά 2.135 δισεκ. λιρών, τό 1990 τά μέν ασφάλιστρα μόλις έφθασαν τά 1.675 δισεκ. λιρών ενώ τό κόστος τών άτυχημάτων υπερέβη τά 2.729 δισεκ. λιρών.

Ο πίνakas τών άτυχημάτων ελάχιστες παρουσιάζει μεταβολές. Ο αριθμός τών δλικών άπωλειών από 156 έπεσε στά 141 πλοία αλλά τό συνολικό τοννάζ ανήλθε από 1.078.077 σέ 1.225.465 τον. γκρός. Συνεχή αύξηση έμφανίζουν οι άπώλειες τών μπάλκερ κάρριερς τά όποία εκάλυψαν τό 57% του άπωλεσθέντος τοννάζ τό 1990, έναντι του 30% του 1989 και του 12% του 1988.

Παρά τ' άνωτέρω επικρατεί στήν αγορά μία μετρημένη αισιοδοξία βασιζόμενη στήν έλπίδα ότι οι μεγάλες άδυναμίες τών τελευταίων έτών οδεύουν προς τό τέρμα τους. Η άποκατάσταση βέβαια δέν θά είναι ταχεία και θά απαιτήσει μακρό χρόνο μέχρις ότου οι ασφαλισταί καταφέρουν νά ισοσκελίσουν τίς ζημίες τους.

ΠΛΟΙΑ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία του γνωστού νορβηγικού οίκου Fearleys ό παγκόσμιος στόλος τών πλοίων χύδην φορτίων (στερεών και υγρών) περιλαμβάνει 7.720 πλοία 489 εκατ. τον. d.w. Στο σύνολο αυτό έχουν υπολογισθεί μόνο τά άνω τών 10.000 τον. d.w. ποντοπόρα σκάφη πού ανήκουν στις ακόλουθες τρεις μεγάλες κατηγορίες: α) δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και προϊόντων του, μή συμπεριλαμβανομένων τών υγραεριοφόρων, τών χημικών, τών πλοίων - κοντέινερ και τών πλοίων τών Μεγάλων Λιμνών β) μικτά ore/oil και bulk/oil και γ) μπάλκερ κάρριερς, ήτοι μεταλλευματοφόρα και μικτά car/bulk και con/bulk.

Από τίς άνωτέρω κατηγορίες, ή πρώτη περιλαμβάνει 2.633 πλοία 246 εκατομ. τον. d.w., ή δεύτερη 270 πλοία 31,5 εκατομ. τον. d.w. και ή τρίτη 4.817 πλοία 489 εκατομ. τον. d.w.

Σέ σύγκριση μέ τά μέσα του 1990 ό στόλος αυτός παρουσιάζει αύξηση κατά 7 εκατομ. τον. d.w. Τό ρεκόρ όμως εξακολουθεί νά κατέχει τό έτος 1982 κατά τό όποιο ό

στόλος τών πλοίων χύδην φορτίων είχε φθάσει τούς 520 εκατομ. d.w. Καί τώρα πάντως, σύμφωνα μέ τίς προβλέψεις τών ειδικών, υπολογίζεται ότι μέ συνεχή βημαία αύξηση, ό έν λόγω στόλος θά φθάσει μέχρι τό 1994 τούς 516 εκατομ. τον. d.w.

Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Στίς άρχές του έτους, 1.288 πλοία 13.533.000 τον. γκρός τελούσαν υπό ναυπήγηση σέ όλον τόν κόσμο και 1.345 πλοία 26.256.000 τον. γκρός τελούσαν υπό παραγγελία.

Από πλευράς κατασκευαστών, τά μεγάλα ναυπηγικά κέντρα παρουσίασαν κάμψη στά καρνέ παραγγελιών, ή όποία στήν περίπτωση τής Γερμανίας έφθασε τό 13,5%, στή Φορμόζα τό 12% και στήν Ισπανία τό 8%. Μόνον ή ΕΣΣΔ και ή Φινλανδία παρουσίασαν βελτίωση τής τάξεως του 35% ή πρώτη και του 6% ή δεύτερη.

Τό τοννάζ πού θά νηολογηθεί εκτός τής χώρας ναυπηγήσεως έφθασε τά 30.795.000 τον. γκρός, ήτοι τό 77,4% του συνόλου. Οι χώρες πού θά δεχθούν τό μεγαλύτερο τμήμα του νέου τοννάζ αυτού είναι ή Λιβερία (11,8 εκατ.), ό Παναμάς (6,2 εκατ.) και ή Νορβηγία (2,6 εκατ.). Ακολουθούν κατά σειρά μέ περίπου ένα εκατ. τον. γκρός οι Μπαχάμας, Σουηδία, ΕΣΣΔ και Κύπρος. Κύριες εξαγωγικές χώρες παραμένουν ή Ιαπωνία μέ 13 εκατ. τον. γκρός (89% του καρνέ της), ή Ν. Κορέα μέ 8,1 εκατ. (45,1%), ή Γιουγκοσλαβία μέ 1,5 εκατ., ή Γερμανία μέ 1,4 εκατ. και Ισπανία μέ 1 εκατ. τον. γκρός.

Από τά πέντε υπό ναυπήγηση πλοίων 5 μονάδες είναι τής κατηγορίας τών 200-250.000 τον. d.w., 55 μονάδες τών 250-300 τον. d.w. και πέντε μονάδες άνω τών 300.000 τον. d.w. Έξάλλου τά μεγαλύτερα σκάφη πού παραγγέλλθηκαν στό τελευταίο τρίμηνο ήταν στή μέν κατηγορία τών πετρελαιοφόρων τών «Orpheus Asia», 268.800 τον. d.w. ναυπήγσεως Ισκαβατζίμα για λογαριασμό Ιαπωνικού οίκου, στή δέ κατηγορία τών μπάλκερς τό «Hanjin Haypoint» 150.000 τον. d.w., ναυπήγσεως Hyundai για λογαριασμό Λιβεριανού παραγγελέως.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στήν εποχή τής συνεχώς αύστηρότερης νομοθεσίας πού αφορά τήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας, ό ρόλος τών ναυπηγείων αλλά και τών μεγάλων νηογνωμόνων πού έποπτεύουν τήν ναυπήγηση υπερωκεανίων, από τόν αρχικό σχεδιασμό μέχρι τήν τελευταία λεπτομέρεια, έχει καταστεί ιδιαίτερα σημαντικός και περίπλοκος.

Τά περισσότερα από τά μεγάλα κρουαζιερόπλοια περιλαμβάνουν στις διαδρομές τους και μία τουλάχιστον προσέγγιση σέ κάποιο λιμάνι τών άμερικανικών χωρικών υδάτων. Πράγμα πού σημαίνει ότι τά πλοία αυτά είναι υποχρεωμένα νά υποστούν τήν έπιβαλλόμενη από τήν άμερικανική νομοθεσία αύστηρότατη έπιθεώρηση τής Ακτοφυλακής, για τήν πιστοποίηση τής συμμορφώσεως τους προς τίς διατάξεις τής SOLAS. Η έπιθεώρηση αυτή περιλαμβάνει έλεγχο και δοκιμασία τών συστημάτων πυροσβεστικής προστασίας, ασφαλείας, άντλιών, πηδαλιουχίας, μηχανών και σωσιβίων μέσων καθώς και τήν έπαλήθευση τής ικανότητας τών πληρωμάτων για τόν χειρισμό όλων αυτών τών συστημάτων.

Η προσπάθεια όπως οι έλεγχοι αυτοί διεξαχθούν μέ τήν ελάχιστη δυνατή ένόχληση του πλοίου και του πλοιοκτήτου, προϋποθέτει κατ' ανάγκη τεράστια πείρα τών νηογνωμόνων και ευρύτατες σχέσεις και έπαφές μέ τό δίκτυο τών αρμοδίων ύπηρεσιών τών όποιων ή έξουσιοδότηση είναι αναγκαία για τή λήψη του περίφημου «πιστοποιητικού ασφαλείας έπιβατηγού πλοίου». Έτσι ώστε νά είναι δικαιολογημένη ή ύπερηφάνεια του βρετανικού Lloyd Register (ό όποιος καλύπτει τό 30% του παγκόσμιου τοννάζ κρουαζιερόπλοίων και τό 50% του υπό ναυπήγηση) για τό γεγονός ότι τά τέσσερα από τά υπερωκεάνια πού καλύπτει πέρασαν τόν έλεγχο τής Coast - Guard χωρίς νά τούς γίνει καμμία απολύτως σύσταση ή παρατήρηση.

**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: (832) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Γιά άλλη μία φορά τό δολλάριο υπήρξε τό νόμισμα μέ τίς έντονότερες διακυμάνσεις, άναστατώνοντας μέ τή συμπεριφορά του τίς διεθνείς χρηματαγορές.

Η τιμή των 1.7615 Γερμ. Μάρκων στίς 22 'Απριλίου μεταφράζεται σέ άνοδο του δολλαρίου έναντι του μάρκου κατά 15% από τίς άρχές του 1991, καί κατά 7% περίπου σ' ένα μήνα.

Η πρόσφατη άνοδος του δολλαρίου αποδίδεται στή μείωση του έμπορικου ελλείμματος των ΗΠΑ τόν Φεβρουάριο στά 5,3 δισεκ. δολλάρια, πού είναι ό χαμηλότερος μηνιαίος δείκτης των τελευταίων έπτά έτών. Στήν άνοδο συνέτεινε ή άδυναμία του μάρκου ύστερα από τίς άποτυχίες του κ. Κόλ στίς πρόσφατες εκλογές, καθώς καί ή περιορισμένης έκτασης επιτυχία του ταξιδιού του Προέδρου Γκορμπατσόφ στήν Ιαπωνία.

Η εκτίμηση της αγοράς είναι ότι ή οικονομική ύφεση στίς ΗΠΑ βρίσκεται στό τέλος της καί τά επιτόκια της Fed θά μειωθούν.

Παράλληλα μέ τήν άνοδο της τιμής του δολλαρίου έχομε καί τήν άνοδο στίς 17 'Απριλίου, στό επίπεδο ρεκόρ, των δεικτών του Χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης, μέ τόν Dow Jones στίς 3004.46 μονάδες, του Nasdaq στίς 502.6, τόν Standard and Poor (500 επιχειρήσεις) στίς 379.77 καί τέλος τόν Nyse Composite στίς 207.73 μονάδες.

Γερμανικό Μάρκο

Τό μεγάλο πρόβλημα της ένωμένης Γερ-

μανίας είναι ή άνεργία στά πέντε κρατίδια της τέως 'Ανατολ. Γερμανίας πού πλήττει 800.000 άτομα καί άπειλεί τίς θέσεις εργασίας άλλων δύο έκατομ. κατοίκων.

Ηδη τό περιφερειακό Ταμείο της ΕΟΚ ενίσχυσε μέ τρία δισεκ. μάρκα καί προβλέπει άλλα 3.2 δισεκ. τά επόμενα δύο χρόνια, ένα σύνολο βοήθειας 6.2. δισεκατ. μάρκων.

Η διαμόρφωση του μάρκου στά 1.7615 πρós τό δολλάριο στίς 22 'Απριλίου αποτελεί τή χαμηλότερη τιμή από τόν Δεκέμβριο του 1989 καί ή παράλληλη πτώση του έναντι της λίρας καί του ECU οδήγησε στό νά σταματήσει νά είναι τό μέτρο ύπολογισμού των άλλων νομισμάτων.

Ο δείκτης DAX στό χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης από 1512 μονάδες στήν αρχή του μήνα, έφθασε τίς 1624 μονάδες στίς 17 'Απριλίου (άνοδος 7.5%) αλλά έν συνεχεία υποχώρησε, γιά νά διαμορφωθεί κάτω από τίς 1600 μονάδες στίς 22 'Απριλίου.

Λίρα Άγγλίας

Όπως στή Ν. Υόρκη, έτσι καί στό Λονδίνο τό χρηματιστήριο παρουσίασε τιμές ρεκόρ καί ό δείκτης Fin. Times αρχίζοντας στίς 2456.5 μονάδες στίς άρχές του μήνα, έφθανε τίς 2524.5 στίς 5 'Απριλίου, επίπεδο πού μετά μία μικρή ανάπαυλα, επαναλήφθηκε στίς 17 'Απριλίου γιά νά υποχωρήσει στίς 2503.8 μονάδες στίς 23 'Απρι-

λίου.

Η άνοδος του δολλαρίου στίς 17 'Απριλίου έφερε τή λίρα στά 1.7210 δολλάρια καί άργότερα στίς 22 'Απριλίου στά 1.6950 δολλάρια, από 1.7782 στίς άρχές του μήνα καί 1.8995 δολλ. τήν 1 Μαρτίου.

Μέ τόν πληθωρισμό νά κινείται στά ύψηλά, γιά τή Κοινότητα, επίπεδα του 9% καί τήν άνεργία νά καλύπτει τό 7.4% του εργατικού πληθυσμού οι παραπάνω εξελίξεις στή χρηματαγορά είναι άδικοιολόγητες, πόσο μάλλον άν προστεθούν οι πολλές χιλιάδες των επιχειρήσεων πού χρεωκόπησαν στή Βρεταννία τό πρώτο τρίμηνο του 1991.

Γιέν Ιαπωνίας

Οι διακυμάνσεις του δολλαρίου έναντι των Ευρωπαϊκών νομισμάτων, δέν άφησαν άνεπαφη τή τιμή του γιέν. Έτσι από 134.15 γιέν στό δολλάριο στίς 15 'Απριλίου (ύψηλότερη τιμή του 'Απριλίου) στίς 19 'Απριλίου, έπεσε στά 138.25 γιέν στό δολλάριο, πτώση της τάξεως του 3%.

Όλως περιέργως, καί έναντι του Γερμ. μάρκου ή ίδια απόκλιση, αλλά αυτή τή φορά παρουσίασε άνοδο κατά 3.2% (82.49 γιέν στίς 2 'Απριλίου 79.89 γιέν στίς 19) καί 2.8% έναντι της Βρεταννικής λίρας, 245.01 στίς 2/4/91 καί 238.42 στίς 19/4/91).

Ο δείκτης χρηματιστηρίου του Τόκιο πα-



Colburn French & Kneen Ltd.

MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

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

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



ρουσίασε τις ίδιες αποκλίσεις, 26007 στην αρχή του μήνα (κατώτατη), 26980 μονάδες στις 17 'Απριλίου (άνωτατη).

Γιά τρίτο συνεχή μήνα, τό εμπορικό πλεόνασμα παρουσιάζει αύξηση, φθάνοντας τόν Μάρτιο τά 8.72 δισεκ. δολλάρια (έπίπεδο ρεκόρ) από τά όποία 3.81 δισεκ. δολλάρια μέ τίς ΗΠΑ.

Ή Δραχμή

Έάν εξαιρέσουμε τό δολλάριο πού παρουσιάζει άνοδο έναντι τής δραχμής τής τάξεως του 6.7% (Πίνακας 1) καί τό 'Ιαπωνικό γιέν 5.6%, ή πτώση τής δραχμής διατηρήθηκε τόν 'Απρίλιο στά συνήθη επίπεδα.

Ή χαμηλή πτώση έναντι του ECU, 0.7% όφείλεται στή μηδενική άνοδο του Γερμ. μάρκου έναντι τής δραχμής πού επέδρασε ευεργετικά στή τιμή τής δραχμής.

Από τήν αρχή τής χρονιάς, ή πτώση τής δραχμής έναντι του ECU είναι 4.1%, από 214.280 στό τέλος του 1990 στις 223.538 στις 22 'Απριλίου, ενώ έναντι του δολλαρίου ή πτώση έφθασε σέ 15.6% καί έναντι του γιέν σέ 14.3%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δραχμής Fixing
Τράπεζα τής Ελλάδος

	22.3.91	22.4.91	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	176.400	189.000	- 6.7
Μαρ. Γερμ.	108.138	108.182	- 0.0
Φρ. Έλβετ.	125.814	128.642	- 2.2
Λίρ. Άγγλ.	317.960	323.830	- 1.8
Φρ. Γαλλ.	31.782	32.109	- 1.0
Γιέν 'Ιαπ.			
(100)	128.880	136.470	- 5.6
ECU	222.042	223.538	- 0.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
E.C.U.

	22.3.91	22.4.91	Διαφ. %
Δραχμή	221.930	223.538	+ 0.7
Δολλ. ΗΠΑ	1.2166	1.1747	- 3.4
Μαρ. Γερμ.	2.0564	2.0666	+ 0.5
Λίρα Άγγλ.	1.4351	1.4457	- 0.7
Φρ. Έλβετ.	1.7519	1.7331	- 1.0
Φρ. Γαλλ.	6.9820	6.9525	- 0.4
Γιέν 'Ιαπ.	168.984	163.481	- 3.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Κυριώτερα Χρηματιστήρια

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Δολλάριο ΗΠΑ

	22.3.91	22.4.91	Διαφ. %
ECU	1.2500	1.1747	+ 6.4
Δραχμή	176.400	189.000	+ 7.1
Μαρ. Γερμ.	1.6475	1.7615	+ 6.9
Λίρ. Άγγλ.	1.7830	1.6950	+ 5.2
Φρ. Έλβετ.	1.4120	1.4700	+ 4.1
Φρ. Γαλλ.	5.6020	5.9360	+ 6.0
Γιέν 'Ιαπ.	137.50	139.38	+ 1.4

	22.3.91	22.4.91	Διαφ.
Dow Jones (NY.)	2858.9	2927.7	+ 2.4
Fin. Times (Λονδ.)	2440.5	2490.8	+ 2.1
Dax (Φραγκ.)	1520.3	1571.9	+ 3.4
CAC (Παρίσι)	473.5	480.5	+ 1.5
SMI (Ζυρίχης)	600.2	620.1	+ 3.3
ΝΙΚΚΕΙ (Τόκιο)	26613	26237	- 1.4
Χρημ. 'Αθη-νών	1248.2	1230.8	- 1.4

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Άναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΝΩΣΗ ΑΚΤΟΠΛΩΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στό φύλλο της 1ης 'Απριλίου 1991 δημοσιεύεται σχόλιο υπό τον τίτλο «Μία χαμένη ευκαιρία».

Δοκίμασα βθεθεί έκπληξη για τις διατυπωμένες απόψεις σύμφωνα με τις οποίες κατηγορείται ο κ. 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας γιατί δεν επέβαλε στους πλοιοκτήτες να εκτελούν τα άγονα δρομολόγια χωρίς καμμία αποζημίωση.

Τό περιοδικό σας δεν μάς είχε συνηθίσει σε τέτοιες απόψεις κρατικού παρεμβατισμού και καταδυναστεύσεως της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και λυπούμεθα γιατί καθιερώνεται αυτή η εξάιρεση για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Οι πλοιοκτήτες της ακτοπλοΐας (λαϊκές εταιρίες και λοιποί πλοιοκτήτες) κινούμενοι πάντοτε στα πλαίσια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας ανέπτυξαν δραστηριότητα σε νέες επενδύσεις χωρίς την αντίστοιχη βοήθεια από τό Κράτος που αφειδώς την χορηγεί για να καλύπτει τα ελλείμματα των χερσαίων και αεροπορικών μεταφορών.

Είναι ως εκ τούτου παράδεκτο να ελέγχεται ο κ. 'Υπουργός γιατί δεν επιβάλλει στους πλοιοκτήτες επιπλέον δυσβάστακτες υποχρεώσεις και μάλιστα χωρίς καμμία νομοθετική κάλυψη.

Τέλος θά πρέπει να σημειωθεί ότι η επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού για τις άγονες δεν ανέρχεται σε τρία δίσ δραχμών ως αναφέρεται στο σχόλιό σας αλλά τό 1990 είχαν διατεθεί για τό σκοπό αυτό από τό YEN 470 εκατ. δρχ. και από τό 'Υπουργείο Αιγαίου 691 εκατ. δραχμών.

Ο Πρόεδρος
ΚΩΝΣΤ. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ο Γεν. Γραμματέας
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ

Πειραιάς, 22 'Απριλίου 1991

Σημ. Συντ.: Στη νέα διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων υπενθυμίζουμε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» τά οποία υπηρετούν την μεγάλη υπόθεση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας έχουν ταχθεί υπέρ του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και στον χώρο της 'Ακτοπλοΐας ώστε να είμαστε συνεπείς σάν κατ' έξοχήν ναυτιλιακή χώρα και στίς επιδιώξεις μας για ελεύθερο και θεμιτό αν-

ταγωνισμό στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και αυτό έπρεπε να τό αντιλαμβάνεται πολύ περισσότερο από τους άλλους ο προερχόμενος ουσιαστικά από τον χώρο της ποντοπόρου Ναυτιλίας κ. Κων. Χατζηαντωνίου. Και έχουν ζητήσει επανειλημμένως — και όχι βεβαίως ευκαιρικά — να υπάρξει πλήρης ελευθερία στο χώρο της 'Ακτοπλοΐας, στην οποία να μπορεί να εισέλθει οιοσδήποτε επιχειρηματίας υπό την προϋπόθεση ότι θά χρησιμοποιεί δικά του αποκλειστικά κεφάλαια και ότι τά πλοία του θά εξυπηρετούν και τις λεγόμενες άγονες γραμμές χωρίς την παραμικρή επίδοτηση. Η άρχή αυτή έχει γίνει αποδεκτή από όρισμένους πλοιοκτήτες οι οποίοι εξυπηρετούν με τά πλοία τους και άγονες γραμμές χωρίς επίδοτηση και γι' αυτό τονίζουμε και επιμένουμε ότι ο φίλτατος 'Υπουργός έχασε μία μοναδική ευκαιρία.

ΤΟ ΝΑΤ ΚΑΙ ΟΙ «ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ»

Κύριε Διευθυντά,

Τά τελευταία χρόνια μερικές λέξεις έχασαν τό νόημά τους. Μιά άπ' αυτές είναι η λέξη «ΥΠΟΣΧΕΣΗ». Δόθηκαν πάρα πολλές τέτοιες κυρίως προεκλογικά από όλους τους άρμόδιους όλων των χωμάτων, αλλά καμιά δεν τηρήθηκε, παρά τό ότι όταν δινόταν, ήσαν γνωστές οι καταστάσεις που δεν έπρόκειτο να αλλάξουν, για να υλοποιηθούν οι υποσχέσεις αυτές — αν αυτό ήταν τό σκεπτικό των υποσχεμένων και υποσχόντων.

Τό ΝΑΤ δεν υπήρχε περίπτωση σε ένα χρόνο να γινόταν ταμείο υγιές. Δόθηκε όμως η υπόσχεση από όλους για σύντομη άπονομή σύνταξης και έφ' άπαξ και του έπι-

κουρικού — άλλο ένα γεφύρι της 'Αρτας κι αυτό που όλο υλοποιείται και όλο αναστέλλεται ή υλοποίησή του. Και έπρεπε να πραγματοποιούν αυτές οι υποσχέσεις άμέσως χωρίς δικαιολογίες περί ελλείψεως ύπαλλήλων κλπ, γιατί κάτι πρέπει να τρώει ο νεοαπόμαχος και ή οικογένειά του.

Οι συντάξεις πείνας, που έπρεπε να γίνουν ανθρώπινες, έτσι ώστε ο αναλίσσας τη ζωή του στή θάλασσα, ο πατέρας χωρίς παιδιά, ο σύζυγος χωρίς σύζυγο, να πάψει να αγωνιά πώς θά τά βγάλει πέρα με τις πενταροδεκάρες που κατάντησαν αυτές οι μερικές χιλιάδες δραχμές μετά τον πληθωρισμό και τις διολισθήσεις της δραχμής.

Τό 80% έπρεπε να δοθεί στους Πλοιάρχους και Μηχανικούς Α. τάξης.

Ο τρόπος ύπολογισμού της σύνταξης, έπρεπε να είναι και να είχε γίνει με τό ανταποδοτικό σύστημα.

Οι μή δικαιούμενοι σύνταξη από τό ΝΑΤ, έπρεπε να είχαν αποπεμφθεί από αυτό και να ύπαχθούν σε οιοδήποτε άλλο ταμείο.

Οι συνταξιούχοι έπρεπε να είχαν τό δικαίωμα εισαγωγής οικοσυσκευών και ενός Ι.Χ. άτελώς μία και μία ζωή τροφοδοτούσαν την Πατρίδα με τό συνάλλαγμα, είχαν όμως την άτυχία να συνταξιοδοτηθούν πριν την έφαρμογή του Νόμου. Τί έγινε από όλα αυτά; ΤΙΠΟΤΑ και επί πλέον, μειώθηκε από 60% σε 50% ή έκπτωση στα άκτοπλοϊκά εισιτήρια των συνταξιούχων. Μειώθηκε σε 30% ή έκπτωση στα φοιτητικά άκτοπλοϊκά εισιτήρια επιβαρύνοντας τον συνταξιούχο πατέρα. Προτάθηκε να μήν δοθεί ή ΑΤΑ του 1991 στους συνταξιούχους ΝΑΤ με ποίο σκεπτικό; Ότι είναι έλλειμματικό ταμείο; Μά και τά άλλα είναι υπέρ έλλειμματικά και όμως θά δοθεί. Γιατί; 'Απλά, γιατί οι απόμαχοι του κύματος στή ζωή και νοιώθοντας ξένος στίς ξένες χώρες μία ζωή, άρνια, άκακους, μαλθακούς, ραγιάδες, ανθρώπους με λυγισμένη την μέση μία ζωή.

KP

J. KOUIMANIS

D. PETRONGONAS

& ASSOCIATES LTD

NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

25 YEARS
IN PIRAEUS

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

Τί άλλο νά ποῦμε; Νά θυμίσω μόνο τό δί-
στιχο τοῦ Ρίτσου:

ΜΙΛΑ Η ΠΛΗΓΗ, ΣΩΣΤΑ ΜΙΛΑΕΙ

Εὐχαριστῶ γιά τήν φιλοξενία

Μετά τιμῆς
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ
Ἀρμυρατιστής
Μ/Τ «ΜΕΤΣΟΒΟΝ»

Ἐν πλῶ, Μάρτιος 1991

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Γιά νά βοηθήσω τίς ἐπίπονες προσπά-
θειες, πού ἀπό μακροῦ χρόνου καταβάλλετε
γιά τήν ρύθμιση τοῦ ζωτικού γιά τήν τάξη
μας θέματος τῆς ἀναγνώρισης ὡς προα-
γωγικῆς τῆς ὑπηρεσίας πού διανύεται σέ
πλοῖα μέ ξένη σημαία, μή ασφαλιστικῶς
συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ, θέτω ὑπόψη σας
καί τά ἀκόλουθα, καί μ' αὐτή τήν ἀφορμή
θά ὑποβάλω, ἀπό τίς στήλες τοῦ ἔγκριτου
περιοδικοῦ σας, τρία ἐρωτήματα στόν Ὑ-
πουργό τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, σχετικά
μέ τό θέμα, τά ὁποῖα ἐλπίζω ὅτι θά τύχουν
ἀπαντήσεως.

Σέ φύλλο Ἐγγράφου Συνεργασίας (ΦΕΣ)
τοῦ Γραφείου ΥΕΝ/ΔΝΕΡ /
6548/30.11.1190, πού βρίσκεται στό
φάκελλο τῆς Ἐπιτροπῆς πού χειρίζεται τό
θέμα, ἀναγράφεται ὅτι: «Ἡ ἐγκριση γιά τήν
ἀπασχόληση Ἑλλήνων ἀνέργων ναυτικῶν
σέ πλοῖα μέ ξένη σημαία, δόθηκε ἀπό τό
ΥΕΝ σέ μία περίοδο ναυτιλιακῆς κρίσεως καί
αὐξημένης ἀνεργίας μέ μοναδικό σκοπό τήν
ἀνακούφιση τῶν Ἑλλήνων ἀνέργων ναυτι-
κῶν» καί περαιτέρω ὅτι, σήμερα πού δέν ὑ-

πάρχει ἀνεργία «ἡ ἀναγνώριση τῆς θαλάσ-
σιας ὑπηρεσίας πού διανύεται σέ πλοῖα μέ
ξένη σημαία, μή ασφαλιστικῶς συμβεβλη-
μένα μέ τό ΝΑΤ, γιά ἀπόκτηση ἀποδεικτι-
κῶν ναυτικῆς ἱκανότητος, ἀποτελεῖ μία ἐπί
πλέον διευκόλυνση πρὸς τά πλοῖα αὐτά σέ
βάρος τῶν Ἑλληνικῶν».

Ἀπό τά πῶ πάνω συνάγεται ὅτι οἱ ἀρμό-
διοι τοῦ ΥΕΝ ἀναγνωρίζουν τήν δημιουργία
τοῦ θέματος στίς περιόδους ναυτιλιακῆς κρί-
σεως καί αὐξημένης ἀνεργίας, χωρίς, ὅπως
θά ἔπρεπε, νά τό ἀντιμετωπίζουν καί ὅτι ἄλ-
λαξαν τήν αἰτιολογία πού τεκμηριῶναν τήν
πρὸς αὐτήν ἀρνηση τους, γιατί διαπίστω-
σαν τό ἀνίσχυρο αὐτῆς, τῆς δῆθεν ἐξασφα-
λίσεως τοῦ ἀναγκαίου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ
τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καί τῆς ἀρτιότερης
ἐκπαιδεύσεως τῶν στελεχῶν τοῦ ΕΝ ὡς καί
τῆς ἄνισης μεταχειρίσεως γιά ὅσους ἔχουν
διανύσει οἰκειοθελῶς ὁμοία ὑπηρεσία πρῶν
ἀπό τό 1983, ὅτε παρουσιάστηκε ἡ τελευ-
ταία μεγάλη ναυτιλιακή κρίση, γιά τήν ἀντι-
μετώπιση τῆς ὁποίας ἐφαρμόστηκε καί τῶ-
ρα καί τήν πάλιν ἀρνητικήν αἰτιολογία τους
τήν τεκμηριῶνουν στόν περιορισμό των
διευκολύνσεων πού παρέχουν στά πλοῖα μέ
ξένη σημαία, μή ασφαλιστικῶς συμβεβλη-
μένα μέ τό ΝΑΤ, σέ βάρος τῶν Ἑλληνικῶν.

Ἄν κι αὐτός ὁ ἰσχυρισμός δέν εὐσταθεῖ
γιατί τό μέν στερεῖ δικαίωμα πού ἀποκτᾶται
ἀπό τήν συμπλήρωση ὁρισμένου χρόνου ὑ-
πηρεσίας, τῆς ὁποίας τό ἀντικείμενο, ὁ τρό-
πος καί ὁ τόπος πραγματοποιήσεως, ὁρί-
ζονται ἀπό νόμο καί τήν παροχή αὐτοῦ τήν
ἐξαρτᾶ ἀπό τήν συνύπαρξη ἄλλης σχέσεως,
γιά ἐπίτευξη σκοποῦ ξένου πρὸς αὐτό τό δέ
περιορίζει τό ἀτομικό δικαίωμα τῆς ἐλευθε-
ρης ἐπιλογῆς ἐργοδότη καί παράλληλα δη-
μιουργεῖ ἄνιση μεταχείριση μεταξύ τῶν ἐρ-
γαζομένων σέ ασφαλιστικῶς συμβεβλημέ-
να μέ τό ΝΑΤ πλοῖα καί αὐτῶν σέ μή συμβε-
βλημένα μέ ὁμοιο ἀντικείμενο ἐργασίας, ἐν

τούτοις θά τό ἀντιπαρέλθω καί θά ὑποβάλω
στόν Ὑπουργό τά πῶ κάτω τρία ἐρωτήμα-
τα:

α) Ὄταν οἱ ναυτικοί, σέ περίοδο ναυτιλια-
κῆς κρίσεως καί αὐξημένης ἀνεργίας, ἀναγ-
κάζονται, γιά λόγους ἐπιβιώσεως καί μέ ἐγ-
κριση τοῦ ΥΕΝ, νά ναυτολογοῦνται σέ
πλοῖα μέ ξένη σημαία, μή ασφαλιστικῶς
συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ, δέν ὑφίσταται
νομική καί ἠθική ὑποχρέωση τοῦ ΥΕΝ νά ἀ-
ναγνωρίζει αὐτήν καί μόνο τήν ὑπηρεσία ὡς
προαγωγή, πού νά ὁμοιώνεται μέ τήν δια-
νυόμενη σέ ἑλληνικά πλοῖα καί νά ἀπο-
κτοῦν καί αὐτοὶ οἱ ναυτικοὶ ὅλα τά λοιπὰ ἀπ'
αὐτήν ἀπορρέοντα δικαιώματα (ἀσφαλιστι-
κα, φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς, ἀτέλειες κ.α.);

Ἡ πῶ πάνω ρύθμιση ἔχει ὑποδεχθεῖ ἀπό
τούς ἐνδιαφερόμενους, καί τήν βασίζουν
στίς διατάξεις τῆς παρ. 7 τοῦ ἀρθροῦ 10
τοῦ Ν. 1075/1980 καί τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρ-
θροῦ 13 τοῦ Ν. 1346/1983, πού ἀναφέ-
ρονται σέ ἐντελῶς ὁμοίες (ἀσφαλισμένα
πλοῖα) καί παρεμφερεῖς (συνταξιοδοτικῆς)
περιπτώσεις.

β) Ἀληθεύει ὅτι μέ διοικητικές πράξεις, μή
βασισόμενες σέ διάταξη νόμου, ἀναγνωρί-
ζεται γιά τόν ἴδιο σκοπό ἡ ὁμοία ὑπηρεσία
τῶν ἐπαναπατριζομένων προσφύγων —
ναυτικῶν — μέ τήν ἀπλή προσκόμιση τῶν
ἀποδεικτικῶν χρόνου ὑπηρεσίας, καί σέ κα-
ταφατική περίπτωση, γιατί αὐτή ἡ διακριτι-
κή μεταχείριση γι' αὐτή τήν κατηγορία τῶν
ναυτικῶν (βλέπε «Πλοιαρχική Ἠχώ», Ἀ-
πριλίου 1990 σελ. 25).

γ) Γνωρίζετε κ. Ὑπουργέ ὅτι: Μέ ἐντολή
τῶν προκατόχων σας εἶχαν καταρτισθεῖ καί
προωθοῦντο στό ΣΤΕ, ἀπό ΥΕΝ/ΔΕΚΝ, δύο
σχέδια Π.Δ/των πού πρόβλεπαν, μεταξύ
ἄλλων, καί τήν ρύθμιση τοῦ αἰτήματος;
(Ἐγγ. ΥΕΝ (ΔΕΚΝ 2141.28/32./88 καί
Γρ. Υπ. 1605/1989 καί μετά τήν διαδοχική

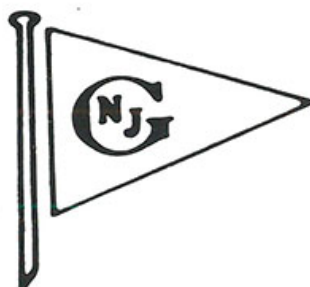
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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

αντικατάσταση των πιά πάνω έντερων άνε-
στάλη ή προώθηση των, μέ τό αίτιολογικό
της μελέτης του θέματος στά πλαίσια δέ-
σμης προτάσεων του ΥΕΝ, γιά αντιμετώπι-
ση προβλημάτων της Έμπορικης Ναυτιλίας
(Εγγ. ΥΕΝ /ΔΕΚΝ 2131.28/16/89 και
ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 2100/1/90, γιά νά εγκαταλει-
φθεϊ τελικά γιά τούς λόγους πού προαναφέ-
ραμε (έγγ. ΥΕΝ/ΔΕΚΝ 2131.28/13/80).

Έδω χρειάζεται νά τονισθεϊ τό πόση ση-
μασία έχει νά τηρούνται οι ύποσχέσεις των
κυβερνώντων, όταν μάλιστα αυτές άπτον-
ται θεμάτων πολιτών και ίδια αυτών πού έρ-
γάζονται σκληρά (ναυτικοί), κι έχουν άμεση
έπίπτωση επί των προοπτικών της κοινωνι-
κής εξέλιξεών των και οικονομικής δραστη-
ρότητας των.

Ή έπιτροπή μέ ύπόμνημα πού υπέβαλε
στόν κ. Ύπουργό, τίς άρχές του περασμέ-
νου Μαρτίου, (πρωτ. 606/91) ζητεί τήν έ-
πανεξέταση του θέματος, μέ τήν έλπίδα ότι
αυτή τήν φορά θά δοθεϊ ή από τά πράγματα
έπιβαλλόμενη όριστική και δίκαιη λύση.

Αυτό, όμως, θά συμβεϊ, κατά τήν γνώμη
μου, άν τό μελετήσει ο ίδιος μέ τήν πρέπου-
σα προσοχή, όποτε θά διαπιστώσει τό μέγε-
θος της σημασίας πού έχει γιά τήν τάξη μας
τό αίτημα και τίς άρνητικές έπιπτώσεις πού
δημιουργεϊ ή διατήρηση της σημερινής κα-
ταστάσεως οέ βάρος μας (βαθμολογική κα-
θήλωση, γήρασμα ανθρώπινου δυναμικού)
άλλά και γιά τήν ναυτιλία (άντικίνητρο προ-
σελκύσεως και παραμονής νέων στό ναυτι-
κό έπάγγελμα).

Ήν, όμως, άδιαφορήσει και περιορισθεϊ,
όπως και κατά τό παρελθόν, στήν άπλή δια-
βίβαση του στήν άρμόδια Ύπηρεσία, χωρίς
νά τό παρακολουθήσει και νά δώσει έντολή
και ύποδείξεις γιά εξεύρεση τρόπου επιλύσε-
ως του πρός δέν και νά τονισθεϊ ότι ή Πολι-
τεία ύποχρεούται και πρέπει νά έπανορθώ-
σει τίς ζημίες των πολιτών της πού δημιουρ-
γούνται όχι από ύπαιτιότητά των, αλλά από
γεγονότα πού δέν ευθύνονται και δέν ύπο-
ρούν νά τά αντιπαρέλθουν, χωρίς τήν βοή-
θειά της, τότε κι αυτές οι ένέργειές μας δέν
θά καταλήξουν σέ θετικά άποτελέσματα,
γιατί οι άρμόδιοι δέν αλλάζουν νοοτροπία.

Στήν περίπτωση πού τό ύπόμνημα μένει
αναπάντητο ή ή άπάντηση πού θά δοθεϊ δέν
θά είναι πειστική, θεμελιωμένη και τεκμη-
ριωμένη, αλλά άόριστη και αναβλητική, τό-
τε γιά νά φέρουμε σέ πέρας τήν άποστολή
μας θά πρέπει νά κινηθομε μαζικά, δυναμι-
κά και μέ στρατηγική όργάνωση και συγκε-
κριμένα:

Τό θέμα θά πρέπει νά μεταφερθεϊ από τόν
περιορισμένο χώρο του ΥΕΝ και τόν ναυτι-
λιακό Τύπο στά ήμερήσια και τά λοιπά μέσα
μαζικής έννημερώσεως, γιά νά προβληθεϊ μέ
δημοσιογραφική έμφαση. Παράλληλα θά
ζητηθεϊ ή βοήθεια της Ένώσεως Έλλήνων
Έφοπλιστών, ή όποία και τό πρωτοξεκίνη-
σε και στήν συνέπεια θά διαμαρτυρηθομε
έντονα κατά των έπαγγελματικών Όργα-
νώσεών μας και θά καταγγείλομε τήν αντι-
συνδικαλιστική στάση τους πάνω στό θέμα,
πού γίνεται γιά ιδιοτελείς σκοπούς, άφου

προηγουμένως έννημερώσουμε τούς σπου-
δαστές των Ναυτικών Σχολών πού είναι και
οι περισσότεροι ένδιαφερόμενοι.

Ήν κι αυτές οι ένέργειες δέν άποδώσουν
τότε, θά πρέπει, μέ άνοικτή έπιστολή νά ζη-
τήσουμε τήν παρέμβαση του κ. Πρωθυ-
πουργού, ό όποιος μέ τήν διορατικότητα
πού τόν διακρίνει θά δώσει τήν άναμενόμε-
νη λύση.

Και πρίν κλείσω τήν παρούσα θά έρωτη-
σω τόν συντάκτη του πιά πάνω ΦΕΣ, ό ό-
ποιος άσφαλώς γνωρίζει ότι ή άπασχόληση
των ναυτικών στά έν λόγω ξένα πλοία, στά
όποια άπασχολούνται και συνταξιούχοι και
μή άπογεγραμμένοι ναυτικοί, μπορεί νά γί-
νεται όποτεδήποτε χωρίς έγκριση του ΥΕΝ,
τήν όποία ζητούν μόνο όσοι ένδιαφέρονται
γιά τήν ασφάλιση αυτής της ύπηρεσίας στό
ΝΑΤ γιά νά τήν καταστήσουν συντάξιμη:

Δοθέντος ότι ή άνωτέρω έγκριση δέν είναι
ύποχρεωτική αλλά προαιρετική και παρέχε-
ται όποτεδήποτε, μέ ποιά λογική μπορεί νά
θεωρηθεϊ ως άνακούφιση και νά άποτελεϊ
τόν σοβαρότερο λόγο της μή ρυθμίσεως
του αίτήματος;

Εύχαριστώ γιά τήν φιλοξενία.

Μέ πολλή έκτίμηση
ΝΙΚ. Σ. ΣΥΜΠΟΥΡΑΣ

Πειραιάς, Άπρίλιος 1991

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

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

PICCARD DIVERS

IS ALSO

IN THE CONTINENT

TO HELP REDUCE YOUR FUEL BILLS AND DO HULL MAINTENANCE / REPAIRS UNDERWATER



In Dunkirk - Calais - Boulogne - Dieppe - Le Havre

Antwerp - Zeebrugge - Gent - Ostend

Flushing - Tezneuzen - Rotterdam - IJmuiden - Amsterdam -
Delfzyl - Den Helder

Rostock - Kiel - Lübeck - Hamburg - Cuxhaven - Bremerhaven -
Wilhelmshaven

UNDERWATER	- Hull Cleaning / Propeller Polishing - Inspections / Surveys of every type for all classification societies - Repairs, including Cold - Cutting System for Propeller Blades
-------------------	--

FOR THE CONTINENT AND A NUMBER OF OTHER LOCATIONS WORLD - WIDE

Contact: PICCARD DIVERS CLIENT SERVICE CENTRE IN PIRAEUS

Tel.: (30-1) 4514208/4180277, A.O.H. Tel.: (30-1) 9835152/7653930/9842737

Fax: (30-1) 4518528 Tlx.: 213073 PICA GR.

FOR QUALITY WORK UNDERWATER

Οι έπιπτώσεις του Πολέμου του Περσικού τήν Ποντοπόρο Ναυτιλία

Του Δρ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Ενώ η μεγαλύτερη στρατιωτική επιχείρηση από τον καιρό του δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου έφθασε στο ουσιαστικό τέλος της, η ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις και άφουγκράζεται τα μηνύματα του πολέμου στη διεθνή οικονομία και τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τό πρώτο μήνυμα είναι ήδη σαφές: ο ψυχολογικός παράγων, ο άορατος αυτός ρυθμιστής της ναυλαγοράς έχει πάψει πλέον να ασκεί την έντονη επιρροή που ασκούσε παλαιότερα σε περιπτώσεις ξαφνικών τοπικών κρίσεων και πολέμων. Μας τό έδειξε ήδη κατά τον Περσοϊρανικό πόλεμο, ο όποιος τελικά συνέπεσε χρονικά μέ μία από τις πέον επώδυνες μεταπολεμικές ναυτιλιακές κρίσεις. Μας τό δείχνει και τώρα, τόσο κατά την περίοδο της άναμονής του πολέμου στον Κόλπο, όσο και μετά την έκρηξή του. Όπως φαίνεται, οι Οικονομίες των άνεπτυγμένων κυρίως χωρών έχουν δημιουργήσει έπαρκείς ασφαλιστικές δικλείδες, ώστε να μην «πιάνονται στον ύπνο» όποτε ξεσπούν άπροειδοποίητες τοπικές συρράξεις. Τό μαρτυρούν τά πλούσια πετρελαϊκά αποθέματα των βιομηχανικών χωρών πριν την είσοδότη του Ιράκ στο Κουβέιτ, που έγιναν άκόμη πλουσιότερα μέχρι που ξέσπασε η μεγάλη συμμαχική επίθεση.

Υπάρχει βέβαια γιά τους τολμηρούς ή εύκαιριακή και πάντα πλουτοφόρα άπασχόληση πλοίων στις έμπόλεμες ζώνες. Οι εύεργετικές έπιπτώσεις της όμως στη ναυλαγορά είχαν, όπως μαρτυρούν οι άριθμοί, καθαρά τοπικό χαρακτήρα. Άς μή σπεύδουν λοιπόν όρισμένοι έρασιτέχνες άναλυτές της Οικονομίας και της Δημοσιογραφίας νά προοιωνίζον τά φοβερά κέρδη του ελληνικού έφοπλισμού ανά την ύφήλιο. Κι άς μή γελιόμαστε: ούτε τό παγκόσμιο δίκτυο των θαλασσιών μεταφορών άποδιοργανώθηκε αυτή τή φορά, αλλά ούτε και ή ναυλαγορά στο σύνολό της άφηνίασε: παρέμεινε στά ίδια γνωστά επίπεδα της προπολεμικής περιόδου.

Και τό τελευταίο, ίσως όμως και τό πλέον σημαντικό μήνυμα της πολεμικής περιόδου: ή τεράστια προσφορά των δεκάδων έλληνοκλήτων πλοίων και των έκατοντάδων ελληνικών πλη-

ρωμάτων που μέ ύψηλή συνείδηση και έπαγγελματισμό συνέδραμαν στον άνεφοδιασμό των συμμαχικών δυνάμεων. Μία προσφορά ύψηλου κινδύνου αλλά και ύψηλης άμοιβής από όλες τις βαθμίδες τής ναυτιλιακής ιδιωτικής πρωτοβουλίας, από τον έφοπλιστή στον πλοίαρχο και μέχρι τον τελευταίο ναύτη. Μία προσφορά που δέν προβλήθηκε και δέν εκτιμήθηκε διόλου στον ελληνικό χώρο, άν και σαφώς επισκιάζει την διστακτική και τελικά πενιχρή συμμετοχή τής ελληνικής Πολιτείας στον Κόλπο μέ νηοψίες και ναυτικά γυμνάσια. Παράλληλα, ή ελληνική έμπορική Ναυτιλία έδωσε και δείγματα έμπορικής ήθικης σεβόμενη τον άποκλεισμό του Ιράκ από τους συμμάχους σύμφωνα μέ τά ψηφίσματα του ΟΗΕ. Νά λοιπόν που γιά μία άκόμη φορά ή Έλλάς βγαίνει άσπροπρόσωπη χάρις στη Ναυτιλία της. Άραγε θά σκεφθούν οι διπλωμάτες μας νά επσημάνουν την προσφορά αυτή κατά την διαπραγμάτευση τής νέας τάξεως πραγμάτων;

Και φθάνουμε στην έπομένη του πολέμου. Στην Έλλάδα ήδη υπάρχουν σοβαρές ένδείξεις γιά την καταστροφή τής έφτετεινής χρονιάς στον χειρσαίο τουρισμό και τις ελληνικές κρουαζιέρες, άφου ό τόπος μας άτυχώς και γειτνιάζει αλλά και σχετιζόταν ποικιλοτρόπως μέ τους έμπολέμους. Γιά την Ποντοπόρο Ναυτιλία μας όμως που έλίσσεται στον διεθνή χώρο μέσα σ' ένα πλήθος παραμέτρων και πιέσεων, οι ένδείξεις είναι πολύ άσπερες. Πολλοί όμιλούν γιά έπικείμενη έξαρση στις θαλάσσιες μεταφορές, που θά προέλθει από την ταχεία και μαζική άνοικοδόμηση των έμπολέμων περιοχών. Μά μήπως είδαμε κάτι άνάλογο μετά τον πόλεμο Ιράν-Ιράκ; Ή μήπως συνέβη τό ίδιο μετά τό μεγάλο Σοβιετικό άνοιγμα προς τή φιλελεύθερη οικονομία και δέν τό καταλάβαμε;

Άς είμαστε λοιπόν επιφυλακτικοί μέ τις θεωρίες των μεταπολεμικών άνοικοδομήσεων, ιδιαίτερα όταν έχουμε νά κάνουμε μέ χώρες τεχνολογικώς ύποανάπτυκτες όπως τό Ιράκ και μέ άποδεκατισμένο ανθρώπινο δυναμικό. Τά πλούσια πετρελαϊκά αποθέματα δέν είναι ικανά από μόνα τους νά φέρουν την εύημερία στις χώρες αυ-

τές, τή στιγμή μάλιστα που ό καταστρεπτικός πόλεμος τις έφερε πίσω στον Μεσαίωνα. Πρόθετο έμπόδιο, οι κλειστές πολιτικές και οικονομικές δομές των χωρών τής Μέσης Άνατολής γενικότερα. Άκόμη κι αυτό τό Κουβέιτ, μία χώρα μέ ένα από τά ύψηλότερα κατά κεφαλήν εισοδήματα του κόσμου, είναι άμφίβολο τό πόσο σύντομα θά μπορέσει νά άνακτήσει την έξωθεν έμπιστοσύνη και τις επενδύσεις του παρελθόντος. Γιά κάποια αισιόδοξα μηνύματα γιά τή Ναυτιλία μας θά πρέπει λοιπόν νά έχουμε τό βλέμμα στραμμένο μάλλον προς τις βιομηχανικές χώρες τής Δύσεως — τελικούς άποδέκτες του φθηνού πλέον πετρελαίου που θά ρέει γιά την πληρωμή τής άποκαταστάσεως των ζημιών — παρά στους έξουθενωμένους πρωταγωνιστές του Πολέμου...

Και μένει τελευταίο τό μεγάλο έρωτηματικό: Τί θά γίνει τώρα μέ τον άρρωστο σήμερα οικονομικό γίγαντα των Ήνωμένων Πολιτειών που κατευθύνει σέ μεγάλο βαθμό τις τύχες των θαλασσίων μεταφορών; Ό πόλεμος του Κόλπου ήταν μία ισχυρή τονωτική ένεση, κανείς όμως δέν μπορεί νά ισχυρισθεί ότι είναι και τό φάρμακο γιά τά δεινά των περισσοτέρων παραγωγικών κλάδων τής μεγάλης αυτής οικονομικής δυνάμεως. Τό μέγεθος και ή προοπτική τής οικονομικής κρίσεως που διαγράφεται στις ΗΠΑ και οι έπιπτώσεις της στις διά θαλάσσης διεθνείς μεταφορές θ' άρχισι νά άποκαλύπτεται άφου τό στρατεύματά της πάρουν τό δρομό τής έπιστροφής στην Πατρίδα από τά πεδία των μαχών. Ός τότε τίποτε δέν μπορεί νά προδικασθεί.

Συμπερασματικά λοιπόν οι εξελίξεις στον Κόλπο δέν μας οδηγούν σέ μία ξεκάθαρη εικόνα γιά τή μελλοντική πορεία τής Ποντοπόρου Ναυτιλίας. Κάθε πρόβλεψη είναι παρακινδυνευμένη, κάθε προφητεία μωρία. Βεβαίως ή άβεβαιότητα αυτή είναι φαινόμενο συνηθισμένο γιά τον ελληνικό Έφοπλισμό και θά άντιμετωπισθεί, όπως πάντα, άνάλογα μέ την κρίση και τις έμπειρίες του καθενός. «Faites vos jeux Messieurs» λοιπόν, μέ τά μάτια όρθάνοικτα, και τό μέλλον θά δείξει...

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΑΡΝΗΣΗ της Πολιτείας — άρνηση ή όποια, όπως λέγεται, οφείλεται στο πείσμα ενός μόνον ανθρώπου που θεωρεί ότι έτσι προσπαίζει τα συμφέροντα της Έλληνικής Ναυτιλίας — να αποδεχθεί το αίτημα των ενδιαφερομένων ώστε η εξαγοραζόμενη ιδιαιτέρα ακριβά υπηρεσία επί πλοίων με ξένη σημαία να υπολογίζεται και για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις μόνον σε βάρος ενός μεγάλου αριθμού ναυτικών μας: Υπάρχει ακόμα ένα «θύμα» — το πολύπαθο (από τις ενέργειες και τις παραλείψεις της Πολιτείας και των οργάνων της, που εν προκειμένου είναι πρωτίστως οι λιμενικοί) ΝΑΤ που κάνει παροχές (διά του Οίκου Ναύτου) χωρίς όμως να εισπράττει και το σύνολο των εισφορών που θα εισέπραττε εάν δεν υπήρχε η προαναφερθείσα ανόητη και (μπορεί να πει κανείς) έκδικητική και ουσιαστικά έχθρική προς τη Ναυτιλία άρνηση αποδοχής του δικαιώματος από όλες τις απόψεις αιτήματος που το επαναφέρει με επιστολή του δημοσιευμένη στην οικεία σελίδα ο υποπλοίαρχος κ. Νικ. Σίμπουρας.

Τό πως γίνεται αυτό τό γνωρίζουν οι πάντες, εκτός, όπως αποδεικνύεται, από τό Υπουργείο Ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, οι αρκετές χιλιάδες των ναυτικών μας, που ελλείπει επαρκών πλοίων με Έλληνική σημαία αναγκάζονται εκ των πραγμάτων να εργάζονται στα λεγόμενα ανασφάλιστα, επειδή η υπηρεσία στα πλοία αυτά δεν υπολογίζεται για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων, εξαγοράζουν

μόνον όση υπηρεσία τους χρειάζεται για να εξασφαλίζουν οι ίδιοι και οι οικογένειές τους την Ιατροφαρμακευτική και νοσηλευτική προστασία του Οίκου ναύτου, δηλαδή έξι μήνες για κάθε δύο χρόνια. Έτσι τό ΝΑΤ πληρώνει (διά του Οίκου Ναύτου) χωρίς να έχει εισπράξει τουλάχιστον τό ίδια που εισπράττει από τους ναυτικούς μας που εργάζονται σε πλοία με Έλληνική σημαία και που βεβαίως είναι πολύ περισσότερα.

Όπως είχαν σημειώσει σε παλαιότερο τεύχος τά «Ναυτικά Χρονικά» η εταιρία Tsakos Shipping έχει ξεκινήσει από καιρό ειδικό πρόγραμμα ενημέρωσης και επιμορφώσεως του προσωπικού της ξηράς και πλοίων σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Στά πλαίσια αυτού του προγράμματος και εκτός των σεμιναρίων που παρακολουθούν τό ΚΕΣΕΝ/HELMERA κλπ., η εταιρία καλεϊ έμπειρογνώμονες στους παραπάνω τομείς οι όποιοι αναλύουν ειδικά θέματα σε όλο τό προσωπικό και στή συνέχεια ακολουθεί συζήτηση με στόχο την επίλυση πρακτικών προβλημάτων που έχουν αντιμετωπίσει στα καράβια οι ναυτικοί και την απάντηση σε διάφορες απορίες και έρωτήματα.

Τίς ημέρες αυτές στήν εταιρία Tsakos Shipping πραγματοποιείται ένα νέο σεμινάριο με θέμα την πυρασφάλεια, τό όποιο καλύπτει τρείς τομείς:

- Κατασκευαστική πυροπροστασία (ιδιαιτέρα δεξαμενοπλοίων).
- Έξοπλισμός πυρασφαλείας.

• Λειτουργικές απαιτήσεις, προβλήματα, ενέργεια και συστάσεις για πρόληψη και αν απαιτηθεί καταστολή.

Τό θέμα είναι Ιδιαίτερα ενδιαφέρον. Περισσότερο όμως αξίζει να σημειωθεί τό ενδιαφέρον μέ τό όποιο όλο τό προσωπικό παρακολουθεί την επιμόρφωση αυτή, γεγονός που δείχνει αυτό που πάντοτε πιστεύαμε, ότι οι ναυτικοί μας, αλλά και όλο τό προσωπικό των ναυτικών μας γραφείων διψάει για μάθηση, ενημέρωση και γενικά επιμόρφωση στα θέματα που ασχολείται και συμμετέχει ένθερμα και ένσυνείδητα σε τέτοιες εκδηλώσεις οι όποιες πρέπει να πολλαπλασιαστούν, μέ δύο λόγια να γενικευθούν μέ τό σύνθημα: Πρώτοι στή Ναυτιλία και πρώτοι στή ναυτική ασφάλεια και στήν προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Η ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ μέ εγκύκλιο προς τά μέλη της γνωστοποιεί την έκδοση του βιβλίου του κ. Χρήστου Ντούνη «Η Έλληνική Ναυτιλία κατά τόν Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο». Και άφου τονίζει ότι τό βιβλίο διατίθεται από τά «Ναυτικά Χρονικά» υπογραμμίζει ότι «πρόκειται για μία Ιδιαίτερα αξιόλογη και σημαντική εργασία μέ λεπτομερή Ιστορικά στοιχεία που τό είδος και τό περιεχόμενό της κρίνεται σκόπιμο και από τό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας να ενταχθεί στους πίνακες των βιβλίων για τίς βιβλιοθήκες των πλοίων».

Ανάλογη γνωστοποίηση έχει γίνει και από τή γραμματεία του Κομμίτη προς τά γραφεία του Λονδίνου.

In Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

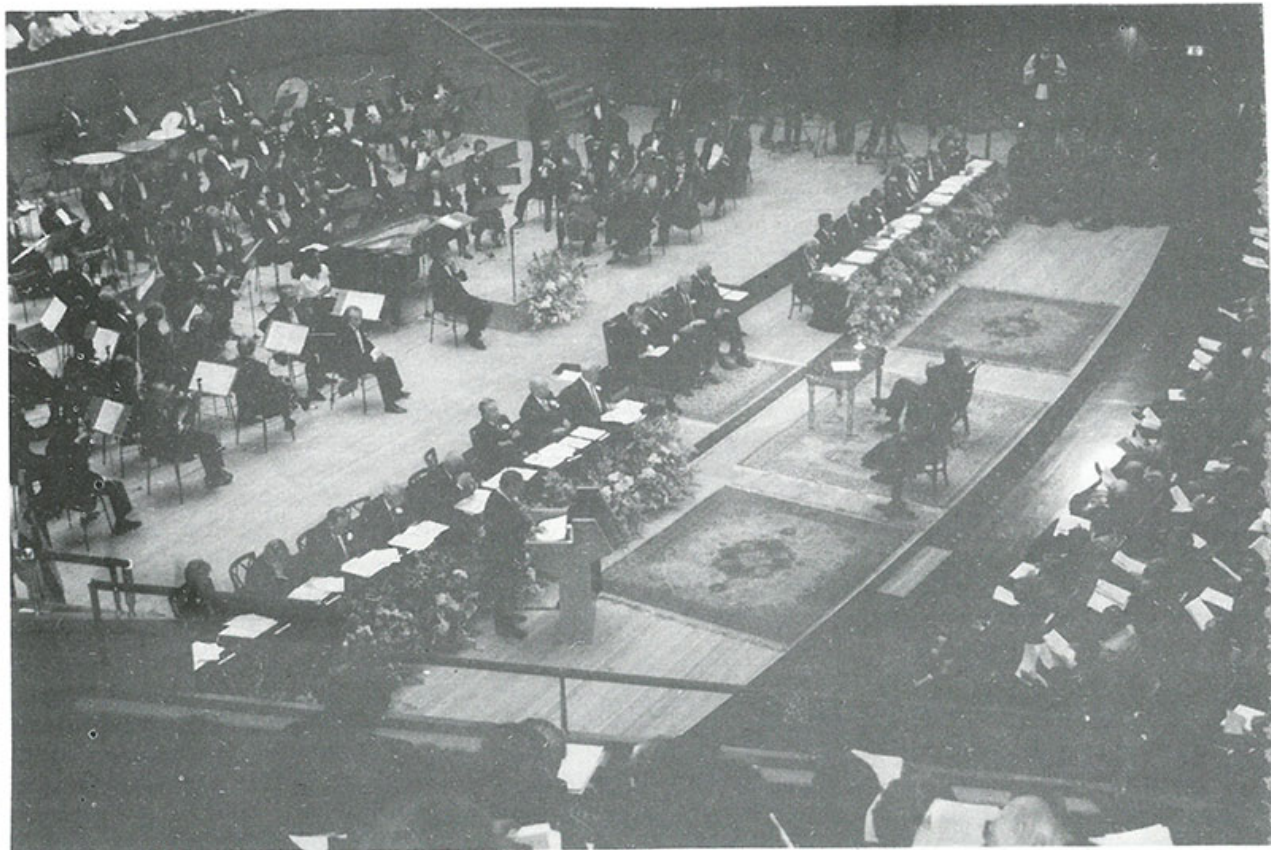
SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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 TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 2617
Tlx: 21 2884 GENY GR.

Λαμπρή ή φετεινή τελετή τῆς ἀπονομῆς τῶν Βραβείων Ὠνάση



Οἱ ἀνθρωπιστικές ἀξίες, ἡ ἐλευθερία τοῦ ἀτόμου, τὰ ἀνθρώπινα δικαιώματα καί ἡ ἀνάγκη γιά ἓνα καλύτερο ἐπίπεδο ζωῆς ὑπῆρξαν καί ἐφέτος οἱ βασικοὶ στόχοι τῶν βραβείων τοῦ Κοινωφελοῦς Ἰδρύματος «Ἀλέξανδρος Σ. Ὠνάσης», πού ἀπονεμήθηκαν σέ μία ιδιαίτερα λαμπρή τελετή πού πραγματοποιήθηκε στό νέο Μέγαρο Μουσικῆς τῆς Ἀθήνας, στίς 18 Ἀπριλίου.

Ἀποδέκτες τῶν βραβείων προσωπικότητες μέ παγκόσμιο κύρος καί ἀκτινοβολία, ὅπως ὁ τέως πρόεδρος τῶν ΗΠΑ Τζιμ Κάρτερ, ὁ ἀντικαγκελάριος καί ὑπουργός Ἐξωτερικῶν τῆς Γερμανίας Χάνς Ντ. Γκένσερ, ὁ Κύπριος Ἀρχαιολόγος Βάσος Καραγιώργης καί ὁ πρόεδρος τῆς διεθνούς ὁργάνωσης Greenpeace Ντέιβιντ Μακ Τάγκαρτ.

Καί οἱ τέσσερις βραβευμένοι παρέλαβαν τὰ βραβεῖα ἀπὸ τόν Πρόεδρο τῆς Ἑλληνικῆς Δημοκρατίας κ. Κωνσταντῖνο Καραμανλῆ. Ἡ παρουσία του δέσποζε στήν αἴθουσα τῶν «Φίλων τῆς Μουσικῆς» στό Μέγαρο Μουσικῆς Ἀθηνῶν, ὅπου ἐγίνε ἡ συγκινητική τελετή τῆς ἀπονομῆς, πού ἔφερε στήν πρώτη σειρά τῶν ἐπισήμων τόν πρόεδρο τῆς κυβερνήσεως, τόν ἀρχηγό τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως, ἐκπροσώπους τῆς Κυβερνήσεως, τῆς Ἐκκλησίας τοῦ διπλωματικοῦ σώματος καί τῶν παραγωγικῶν τάξεων.

Τοὺς ἐπαίνους πρὸς τοὺς βραβευμένους προσφώνησαν οἱ καταξιωμένοι πολιτικοὶ κ.κ. Γκαστόν Τόρν καί Οὐμπέρτο Κολόμπο καί οἱ πνευματικοὶ ἄνθρωποι παγκόσμιας ἐμβέλειας κ.κ. Τζὼν Μπρεδήμας καί Ὀλιβιέ Ρεβερντέν, μέ τόν πρόεδρο τοῦ Ἰδρύματος Ὠνάσης, τόν ἀκαδημαϊκό - καθηγητή κ. Ἰωάννη Γεωργάκη νά δίνει τό στίγμα τῆς κάθε

βράβευσης σέ λακωνικά ἄψογα ἑλληνικά.

Τοὺς βραβευμένους πλαισίωσαν τὰ μέλη τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Κρίσεως μέ τὰ κορυφαία ὀνόματα, καθὼς καί τὰ μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ἰδρύματος πού ἔχουν κάνει ἔργο ζωῆς τὴν ὑλοποίηση τῆς πνευματικῆς καί πολιτιστικῆς διαθήκης τοῦ ἀείμνηστου Ἀριστοτέλη Ὠνάση, τοῦ μεγάλου Ἀπόντος, ὅπως καί τῶν παιδιῶν του, Ἀλέξανδρου καί Χριστίνας.

Τό Βραβεῖο «Ἀθῆναι»

Τό βραβεῖο «Ἀθῆναι» γιά τόν ἄνθρωπο καί τὴν Ἀνθρωπότητα ἀπονεμήθηκε στὸν κ. Χάνς Ντ. Γκένσερ, ὁ ὁποῖος ὡς ὑπουργός Ἐξωτερικῶν τῆς Δυτ. Γερμανίας ἀγωνίσθηκε γιά τὴν ἐνότητα τῶν δύο Γερμανιῶν, γιά τὴν ὁλοκλήρωση τῆς ἐνότητας τῆς Εὐρώπης καί γιά τὴ παγκόσμια πολιτική ὕφεση καί εἰρήνη.

Τό Βραβεῖο «Ὀλυμπία»

Τό Βραβεῖο «Ὀλυμπία» γιά τόν ἄνθρωπο καί τόν Πολιτισμό ἀπονεμήθηκε στὸν Κύπριο Ἀρχαιολόγο κ. Βάσο Καραγιώργη, γιά τό ἔργο του, τίς ἀνασκαφές του καί τὴ διάδοση τοῦ κυπριακοῦ πολιτισμοῦ ἀνά τόν κόσμο, ἔργο πού ἀπεδείχθη σωτήριο μετὰ τὴν βάνουση εἰσβολῆ τῶν Τούρκων στή Μεγαλόνησο, γιά τὴ διατήρηση τῆς πολιτιστικῆς κληρονομιάς τῆς Κύπρου.

Βραβείο «Αριστοτέλης»

Τό Βραβείο «Αριστοτέλης» γιά τόν Άνθρωπο καί τήν Κοινωνία άπονεμήθηκε στόν πρῶν πρόεδρο τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν κ. Τζίμι Κάρτερ, ὁ ὁποῖος συνεχίζει ὡς ἰδιώτης νά προωθεί τή πολιτική πού ἀκολούθησε ὡς πρόεδρος τῶν ΗΠΑ γιά τά ἀνθρώπινα δικαιώματα, ἐνῶ παράλληλα μέσω τοῦ Κέντρου Κάρτερ πού λειτουργεῖ ἀπό τό 1982 στό Πανεπιστήμιο «Έμορυ» ἔχει νά ἐπιδείξει ἐντυπωσιακό ἔργο σέ ζητήματα παγκόσμιας ἀσφαλείας καί ἐλέγχου τῶν ἐξοπλισμῶν καί θέματα ὑγείας σ' ὅλες τίς χῶρες τοῦ πλανήτη, ἀνεπτυγμένες καί μή. Γιά τοῦς Ἕλληνες ἰδιαίτερη σημασία ἔχει ἡ παρέμβαση τοῦ προέδρου Τζίμι Κάρτερ στήν τουρκική κυβέρνηση πού πέτυχε νά ἐπιτρέψει τήν ἀνοικοδόμηση τῆς συνοικίας «Φανάρι» στήν Κων-

σταντινούπολη, ὅπου βρίσκεται τό Οἰκονομικό Πατριαρχεῖο.

Βραβείο «Δελφοί»

Τέλος τό βραβείο «Δελφοί» γιά τόν Άνθρωπο καί τό Περιβάλλον ἀπονεμήθηκε στή διεθνή ὀργάνωση Greenpeace γιά τόν σημαντικό ρόλο πού διαδραματίζει γιά τή σωτηρία τοῦ παγκοσμίου φυσικοῦ περιβάλλοντος.

Παραλαμβάνοντας τό βραβείο, ὁ πρόεδρος τῆς ὀργάνωσης κ. Μάκ Τάγκαρτ περιέγραψε ἀπλά καί συμβολικά τά πολύ ἀνήσυχτα ἀποτελέσματα πού παρουσιάζει ἡ σημερινή συμπεριφορά τοῦ οἰκοσυστήματος, δηλώνοντας ὅτι ἐλπίζει τό βραβείο πού δόθηκε στήν ὀργάνωση νά ἀποτελέσει μία ἀκόμη ὑπόμνηση στίς συνειδήσεις μας καί ἕνα ἔναυσμα γιά μία κοινή πολιτική ὡς πρός τό περιβάλλον.

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
4675772 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110
Tel: 2490541 2/2497198 Fax: 2497199
Tlx: 84602/21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO/BANGKOK
AOH Tel: 2493706 (Capt E. Glyptis)

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
6378777 (Angus Chan), Mobile: 90818161

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Paritjiran 9
81700 Pasir Gudang - Johore Malaysia
Tel: (07)-516000/1 - Fax: (07)-515366
Tlx: 65238 - Cables: POSSHIP/PASIRGUDANG
AOH Tel: (07)-516710 (T. H. Wong)

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 901, Leema Bldg, 146-1 Susong Dong
Chongro Ku - Seoul South Korea
Tel: 7331971/5 - Fax: 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: 3584523 (Capt. Yang) - 4887676 (K. Lee)

★

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
* APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

★

IN GREECE (LIAISON OFFICE): POSIDONIA TRAVEL - 5 Bouboulinas Street
FAX: 4126061 - TEL: 4110594 4130488
A. O. H: 4511705 (Capt JOHN PSARRAS)

«Daliana» καί «Milena» Ένα νέο μοντέλο πρὸς μίμηση

Τοῦ κ. ΒΥΡΩΝΑ ΤΟΜΑΖΟΥ, Μηχανολόγου, Πολυτεχνείου Μονάχου

Σέ αὐτές τίς γραμμές πού τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν τήν διάθεση νά φιλοξενήσουν, θά ἤθελα νά ἐκφράσω ὀρισμένες σκέψεις καί πορίσματα τὰ ὁποῖα ἐμφανίζονται ὡς ἓνα καταστάλαγμα περίπου 22 χρόνων μου στή ναυτιλία ἀλλά καί μίας τελείως «ἀντίθετης» καριέρας μου στήν ξηρά, στήν Ἀμερική καί Γερμανία καί νά παρουσιάσω καί νά ἐκθέσω σάν ἓνας σχολιαστής μέ ἴδια ἀντίληψη ὀρισμένα θέματα γύρω ἀπό τήν ναυτιλία μας.

Εἶναι ἀδιαμφισβήτητο ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι μία ἀπό τίς καλύτερες στόν κόσμο. Βέβαια, ὅταν χρησιμοποιοῦμε τόν ὄρο «Ναυτιλία» ἐννοοῦμε τό ὅλο φάσμα τό ὁποῖο ἔχει δημιουργηθεῖ γύρω ἀπό αὐτήν, ἀρχίζοντας ἀπό τήν ἐπιχειρηματικότητα καί τό «ingenuity», ἐφευρτικότητα τοῦ Ἑλλήνα πλοιοκτήτη, μέχρι τό φιλότιμο καί τήν παλικαριά τοῦ τελευταίου ναυτοῦ.

Μέ μία τέτοια ναυτική παράδοση πράγματι δέν φοβόμαστε τό Cabotage. Βέβαια, πιθανόν, νά μᾶς πλῆξει λίγο στήν ἀρχή ἀλλά ἴσως μακροπρόθεσμα μᾶς κάνει ἀκόμα πιό σκληρούς καί πιό ἀνταγωνιστικούς, γιατί ἔχει ἀποδειχθεῖ πλέον καί διεθνῶς ὅτι ὁ προστατευτισμός εἶναι ἓνα «κουκούλωμα», ἓνα κάλυμμα τό ὁποῖο μακροπρόθεσμα ἀποδεικνύεται ζημιογόνο.

Ἐνα παράδειγμα, τό ὁποῖο ἐνισχύει τίς σκέψεις αὐτές, ἦταν εὐκολο νά τό βρῶ στά πλοῖα «Daliana» καί στό «Milena» μέ τό νέο αἷμα καί τήν πνοή πού πῆραν μέ τίς ἀλλαγές μηχανῶν τοῦ φινλανδικοῦ οἴκου Wartsila Diesel, τίς ὁποῖες κάναμε. Ἀναλογιζόμενος τό ἐπίτευγμα αὐτό, τονίζω ὅτι πρωτίστως ὀφείλεται στόν ἀρχηγό, στήν κορυφή



τῆς πυραμίδας, αὐτόν πού θά πάρει τήν τελική ἀπόφάση καί πού θά πεί τό τελικό ναί ἢ ὄχι.

Πού σέ αὐτή τήν συγκεκριμένη περίπτωση εἶναι ὁ καπετάν Μάκης Ἀγούδημος, ἓνας πλοιοκτήτης πού θυμίζει τούς παλιούς караβοκύρηδες ἀπό τήν ἰδιαίτερη πατρίδα μου τήν Χίο, αὐτός πού ἐάν δέν φύγει τό βαπόρι 9.00 ἢ 10.00 ἡ ὥρα τό βράδυ, δέν γυρίζει στό γραφεῖο του, αὐτός πού ξέρεي καί τήν τελευταία λεπτομέρεια ὁλων τῶν βαποριῶν του ἢ καί πού ἀκόμα ξέρει καί τὰ μικρά ὀνόματα τῶν ναυτῶν του ἢ τέλος καί τῶν ὁδηγῶν τῶν αὐτοκινήτων πού διακινοῦνται συνήθως μέ τὰ πλοῖα του.

Αὐτή εἶναι ἡ πραγματική Ναυτιλία μας, σέ αὐτό τό ἐνδιαφέρον, σέ αὐτό τό μεράκι, σέ αὐτό τό κουράγιο ὀφείλεται καί ἡ ἐπιτυχία της.

Ὅλη ἡ ἐπιχείρηση τοῦ στόλου τοῦ Καπτάν Μάκη Ἀγούδημου, διοικεῖται ἀπό πολύ λίγα ἄτομα ἐνῶ σέ ἄλλες πε-

ριπτώσεις, ὅπου ἡ διοίκηση διενεργεῖται κάτω ἀπό ἄλλο σχῆμα, εἴτε μέ βάση σοσιαλιστικό - ἀνατολική, εἴτε μέ βάση λαϊκή, εἴτε ἀκόμα ἐάν θέλετε μέ διεθνή, ἀκολουθώντας πρότυπα τῶν πολυεθνικῶν ἐταιριῶν, θά χρειαζόταν τουλάχιστον πέντε φορές παραπάνω ἀνθρώπους νά ἐπιμελοῦνται τήν ἐπιχείρηση ἐνός τέτοιου στόλου. Ἐνδεικτικά ἐδῶ θά ἤθελα νά ἀναφέρω ὅτι ὁλο τό τεχνικό τμήμα τοῦ στόλου τό ἀποτελοῦν δύο ἄνθρωποι. Αὐτοί, δουλεύοντας μέρα καί νύχτα, ἀντιμετωπίζουν ὅλα τὰ προβλήματα.

Πῶς μπορεῖ λοιπόν μία τέτοια ἐπιχείρηση μέ τέτοια ἀπόδοση νά φοβηθεῖ; Ἄς σημειωθεῖ, ὅμως, καί αὐτό εἶναι καί τό σπουδαιότερο ὅτι αὐτή ἡ ἀπόδοση δέν συνίσταται μόνο στό παρόν, στή καθημερινή ἄμηση καί ἐπιμελή διοίκηση τοῦ στόλου ἀλλά καί στή διορατικότητα τοῦ μέλλοντος ἄμεσου ἢ καί ἀπώτερου καί στήν ἐπιλογή ἀποφάσεων καί ἐνεργειῶν πού ἀποδει-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

κνύουν για άλλη μία φορά με διαφορετικό τρόπο για ποιο λόγο ο καπετάν Μάκης βρίσκεται στην κορυφή της πυραμίδας, γιατί ήταν ο άνθρωπος που είπε τό «ναί» στην τελική απόφαση.

Ποιό πολυεθνικό βαπόρι μπορεί να ανταγωνιστεί τό «Milena» καί τό «Daliana» πού μέ δύο ξευπνες κινήσεις, τίς αλλαγές τών μηχανών τους, είναι τώρα σάν καινούρια βαπόρια, μέ πιό χαμηλό κόστος από ένα νεότευκτο, μέ ταχύτητες μοντέρνων κρουαζιεροπλοίων αλλά καί μέ κοστολόγια πολύ πολύ χαμηλότερα;

Τέτοιου είδους αποφάσεις, βέβαια, συμπληρώνονται μέ σκληρή δουλειά από όλο τό έπιτελείο. Πώς καί ποιοί μπορεί να ανταγωνιστούν μία τέτοια έπιχείρηση πού δουλεύοντας μέρα καί νύχτα, κατάφερε να αντικαταστήσει τίς μηχανές στό μέν «Daliana» σέ 12 μέρες από τήν μέρα πού ήρθαν οι μηχανές (τή δωδέκατη τό βαπόρι απέπλευσε), στό δέ «Milena» σέ 17 μέρες, ενώ οι ξένοι έλεγαν ότι χρειαζόνταν τουλάχιστον 2,5 μήνες καί τό θεωρήσαν σχεδόν άπραγματοποίητο καί άπίστευτο.

Καί στά δύο τά βαπόρια αλλάξαμε τίς μηχανές σέ πολύ μικρό χρονικό διάστημα μέ ένα πολύ πολύ χαμηλό κόστος, πού θά τό ζήλευαν καί τά πιό φτηνά ναυπηγεία του κόσμου.

Είναι παραδείγματα πρós μίμηση γιατί αλλάζοντας τίς μηχανές τους, όπως πολύ έπιγραμματικά έίπε ο Καπετάν Μάκης, ο θαλασσοδαρμένος καί από τήν θάλασσα καί από τό γραφείο του στην ξηρά, όταν ένα βαπόρι από 15 μίλια τό πάμε 20 αλλάζει ή κλάση του, αλλάζει τό πλοίο καί τουλάχιστον διπλασιάζεται ή τιμή του, μπαίνει σέ μία άλλη αγορά.

Κι όταν ένα βαπόρι πού εκαιγε Diesel τό φτιάχνουμε να καίει βαρύ πετρέλαιο μέ τή μισή τιμή, δέν χρειαζόνται παρά πάνω από 2,5 χρόνια για να γίνει απόσβεση.

Χρειαζόνται τόλμη καί θάρρος όμως να πετάξεις όλα τά παλιά έντόςθια του караβιού καί να βάλεις καινούργια καί εκεί εκγkείται τό δαιμόνιο καί ή άποφασιστικότητα του Έλληνα πλοιοκτήτη. Είναι αυτό πού τόν εκανε να κυριαρχεί στίς θάλασσες εδώ καί πάρα πολλά χρόνια, μάλλον θά έλεγα αίώνες.

Όπως προανέφερα, σάν ένας παλιός τεχνοκράτης, πού έχω «φάει» πολλά χρόνια γύρω από τήν μοντέρνα διοίκηση τών έπιχειρήσεων στην πράξη καί στά θρανία, ήθελα να κοινοποιήσω ότι αισθάνομαι πράγματι υπερί-

φανος όταν λέω πως είμαι Έλληνας σέ όλα τά μέρη ή τά συνέδρια στά όποια πάω, γιατί πράγματι σάν Έλληνες στην Έλληνική Ναυτιλία έχουμε να επιδείξουμε πολλά. Οι ξένοι έχουν σιγά σιγά παραδεχτεί ότι οι Έλληνες είμαστε οι καλύτεροι operators, είμαστε ασύγκριτοι.

Ταυτόχρονα, θά ήθελα όμως να υπογραμμίσω μέ πικρία ότι τό Έλληνικό κράτος, ή Έλληνική Πολιτεία, δέν έχει γίνει δέκτης αυτών τών μηνυμάτων. Αντί να περιβάλλουν τήν Έλληνική Ναυτιλία μέ αγάπη καί σεβασμό, οι εκάστοτε κυβερνώντες ποτέ δέν τήν σεβάστηκαν καί ποτέ δέν τής έδωσαν τήν πρέπουσα τιμή πού τής αξίζει — τουναντίον πολλοί κυβερνώντες αλλά ακόμα περισσότερο καί ο λαός σέ όλες του τίς φάσεις καί πολιτιστικές του εκφάνσεις, είτε στό θέατρο, είτε στην τέχνη γενικότερα τό μόνο πού προσπάθησαν ήταν να διασύρουν τό όνομα του Έλληνα έφοπλιστή σέ τέτοιο σημείο πού πολλοί έφοπλιστές να άποφεύγουν ή μέ δυσκολία να αναφέρουν ότι είναι έφοπλιστές.

Αντί όλοι να βοηθούν καί να ενισχύουν τό καλό όνομα του ελληνικού έφοπλισμού, οι περισσότεροι προσπαθούν να προβάλλουν μόνο τά αρνητικά του στοιχεία, πού δέν μπορεί να άμφισβητήσει κανείς πως υπάρχουν. Υπάρχουν καί στον έφοπλισμό οι άδικίες, υπάρχουν καί οι κομπίνες, αυτές υπάρχουν παντού, υπάρχουν καί στίς δυναστείες τής Αμερικής, υπάρχουν καί στίς δυναστείες τής Γερμανίας, υπάρχουν καί στίς δυναστείες τής Ιαπωνίας, αυτοί προσπαθούν να τά καλύψουν ή να εξυψώσουν πρós όφελος τής γενικής τους οικονομίας καί ένθνικής υπερηφάνειας καί συμφέροντος, ενώ έμεϊς προσπαθούμε από έμπάθεια να τά μειώσουμε καί αυτό μας έχει βλάψει άνεπανόρθωτα γιατί πολλοί από αυτούς τους έφοπλιστές, άν τό κλίμα ήταν διαφορετικό, θά είχαν κάνει περισσότερες επενδύσεις στην Ελλάδα καί σέ άλλους τομείς από ό,τι έχουν κάνει καί ίσως ο τόπος σήμερα να ήταν διαφορετικός.

Δέν θά ξεχάσω ποτέ όταν πήγαμε μέ ένα τουριστικό караβάκι καί γυρίσαμε γύρω από τό νησί του Όνάση έναν βαρκάρη πού μαζί μέ έναν άλλο δέν έίπε ούτε μία καλή κουβέντα για τόν Όνάση, όλο έλεγαν τά χειρίστα, τό πόσο εκμεταλλεύονταν δήθεν τόν κόσμο καί μέ φανατισμό μιλούσαν έναντίον του όλου συγκροτήματος, ενώ ο ίδιος πού μας περιηγούσε γύρω από τό νησί ούτε για μία στιγμή δέν ά-

ναλογίστηκε πως ζούσε από αυτόν δείχνοντας τόν Σκορπιό στους τουρίστες.

Παρόλα αυτά ή ναυτιλία μας δέν πτοήθηκε, υπάρχουν οι καπεταναίοι μας πού αγαπούν τόν τόπο καί πού παραβλέπουν, καί είναι αυτοί πού θά μας βγάλουν καί πάλι παλλικάρια για να αντιμετώπισουμε τίς δύσκολες καταστάσεις πού έρχονται.

Βαπόρια σάν τό «Milena» καί τό «Daliana» θά ανταγωνιστούν τά ξένα τά όποια θά κοστίζουν πολύ παραπάνω καί δέν θά μπορέσουν ή θά έχουν δυσκολίες να πληρώσουν μόνο τόν τόκο του δανειακού τους κεφαλαίου. Τέτοια βαπόρια δέν έχουν πολλά να ζηλέψουν από τά καινούργια πού πιθανόν να έρθουν εδώ.

Αυτά πού τους έλειπαν, κάποιοι καπετάνιοι, σάν τόν καπετάν Μάκη τά συμπλήρωσαν ήδη, τους έβαλαν καινούργιες μηχανές, για τίς όποιες δέν θά έχουν να πληρώνουν τά υπέρογκα δάνεια καί τοκοχρεωλύσια.

Σάν ένας άνθρωπος πού έβαλα καί εγώ ένα λιθαράκι σέ όλη αυτή τήν κίνηση θά ήθελα να ευχαριστήσω εκ μέρους τής Wartsila Diesel, έναν από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές μηχανών στον κόσμο, για τήν έμπιστοσύνη τήν όποια ο καπετάν Μάκης έδειξε στην εταιρία αυτή, αλλά καί στην εταιρία μας TEXNABA AE καί σέ έμένα προσωπικά.

Τό πείραμα δέν πέτυχε απλώς, πέτυχε απόλυτα, τά βαπόρια αυτά έχουν καινούργιες μηχανές πού καίνε βαρύ πετρέλαιο πού κοστίζει τά μισά καί έχουν βαθμό απόδοσης τουλάχιστον 20% καλύτερο από τίς παλιές, δηλαδή αυτές πού καίνε diesel, πού δέν χρειαζόνται πολύ service καί πού μειώνουν τόν αριθμό τών ανθρώπων τους στο μηχανοστάσιό τους. Ας σημειωθεί δέ ότι τά ανταλλακτικά πού θά χρειαστούν καί τό λάδι πού καίουν είναι τουλάχιστον τό 1/5 από ό,τι θά χρειαζόταν μέ τίς παλιές μηχανές.

Τό «Daliana» καί τό «Milena» είναι πλέον ένα νέο μοντέλο πρós μίμηση.

Καπετάν Μάκηδες καί Μάστρο Παναγιώτηδες υπάρχουν πολλοί στην Έλληνική Ναυτιλία πού δέν θά έφταναν οι στήλες αυτές για να τους περιγράψω. Ας μέ συγχωρέσουν λοιπόν πού δέν τους ανέφερα γιατί είναι πράγματι όλοι αυτοί πού αποτελούν τόν κορμό τής Έλληνικής Ναυτιλίας καί ένα από τά πιό άξιοθαύμαστα καμαρία του έννους μας.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΑΠΡΙΛΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η μεγάλη διάρκεια των διακοπών του Πάσχα μηδένισε κάθε δραστηριότητα τό πρώτο ήμισυ του Απριλίου και ταυτόχρονα ενήργησε σαν ένα καλοδιαλεγμένο time out στην αγοραστική έξαρση του περασμένου μήνα, με αποτέλεσμα οι πωλήσεις του δευτέρου δεκαπενθημέρου να πραγματοποιηθούν σε ρεαλιστικά επίπεδα.

Στά πλοία ξηρού φορτίου ή μέν ζήτηση παρουσίασε μικρή κάμψη αλλά τό αγοραστικό ενδιαφέρον εμφανίζεται πιο κατασταλαγμένο καί θετικό. Η προσφορά μειώθηκε καί αυτή κυρίως στά καινούργια handymax καί στά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς.

Στά πετρελαιοφόρα βασικός ρυθμιστής των τάσεων είναι ή απόφαση της Σαουδικής Αραβίας καί του Ιράν νά διατηρήσουν την αποθήκευση μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου σε floating storage.

Μέ τό τέλος του πολέμου στον Περσικό τό ενδιαφέρον γιά την αναζήτηση στοιχείων πού θά επηρεάσουν την εξέλιξη της ναυτιλίας στρέφεται σε άλλους τομείς όπως ή κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας καί οι αριθμοί. Γιά την πρώτη, έγκυροι αναλυτές θεωρούν βέβαιη την ανάκαμψη της από την Άνοιξη καί μετά, μέ ότι αυτό μπορεί νά συνεπάγεται γιά την ναυτιλία. Σε ότι αφορά τους αριθμούς από την αρχή του χρόνου στά δεξαμενόπλοια ή χωρητικότητα αύξηθηκε κατά 6 πλοία ή 519.176 τον. d.w., στά δέ ξηροῦ φορτίου κατά 22 πλοία ή 1.140.982 τον. d.w.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Luck	72.503	1977	8.500.000	Έλληνες
Adriano	50.595	1975	enblock	Έλληνες
Wign	50.595	1976	12.000.000	Έλληνες
Dona Sophia	26.991	1978	7.000.000	Νορβηγοί
Golden Harst	22.589	1972	2.100.000	Έλληνες
Rosie D.	26.431	1977	5.250.000	Έλληνες
Ravenna	27.544	1977	6.750.000	Νορβηγοί
Verna	16.534	1975	3.000.000	Άγνωστοι
Capetan K.	42.148	1968	2.700.000	Έλληνες
General Zawadski	38.245	1988	12.500.000	Άγγλοι
Archigietis	34.368	1976	6.200.000	Έλληνες
Diligence P.	15.243	1971	1.300.000	Έλληνες
Istanbul Z.	63.533	1973	5.300.000	Έλληνες
Kamenari	32.413	1972	3.500.000	Έλληνες
Pan Rosa	27.046	1977	7.150.000	Νορβηγοί
Soral	57.850	1968	3.500.000	Άγνωστοι
Tolten	39.782	1978	8.000.000	Έλληνες
Union Endeavour	22.305	1982	9.600.000	Έλληνες
Visby	54.309	1980	8.000.000	Έλληνες
Berlita	103.095	1973	3.750.000	Έλληνες
Andreas P.	27.046	1977	6.100.000	Νορβηγοί
Lydia V.	67.395	1986	19.000.000	Κινέζοι
Jarama	77.673	1981	19.500.000	Νορβηγοί

Δεξαμενόπλοια:

Petrobulk Ranger	29.912	1982	16.500.000	Δανοί
Pieninyll	31.016	1975	enblock	Σιγκαπούρ.
Tatry	31.016	1975	enblock	Σιγκαπούρ.
Atlas Trader	15.705	1976	7.000.000	Έλληνες
Campoverde	9.398	1958	800.000	Άγνωστοι
Enalios Ethra	4.353	1972	1.700.000	Άγνωστοι
Knock Ardy	138.683	1975	17.000.000	Ιρλανδοί
Bayern	134.803	1976	23.000.000	Αμερικανοί
Stainless Fighter	12.540	1985	21.000.000	Άγγλοι
Stainless Master	12.540	1985	21.000.000	Άγγλοι
Visa	11.934	1972	3.250.000	Άγνωστοι
Tanktrader I	6.492	1973	2.100.000	Ταϊλανδοί
Ebony I	25.539	1968	—	Άγνωστοι
Reina	6.243	1984	6.000.000	Ταϊλανδοί
Aspasia	1.714	1972	600.000	Άγνωστοι
Fondas	2.550	1971	685.000	Ιάπωνες
Perko	3.475	1972	1.830.000	Έλληνες
Scorpios	1.630	1968	600.000	Έλληνες
Libertatea	150.000	1981	20.000.000	Κινέζοι
Black Eagle	150.000	1991	42.000.000	Κινέζοι
Cabo de Hornos	68.000	1990	27.200.000	Ταϊβανέζοι
Bp Humper	24.827	1973	5.400.000	Ιταλοί
Ist	7.500	1990	12.000.000	Γερμανοί
Mega Julie	87.290	1978	—	Άγνωστοι

Τουήντεκερς:

Plymouth	15.000	1974	2.200.000	Έλληνες
Gretke Oldendorff	16.300	1973	2.250.000	Έλληνες
Monte Alto	14.328	1979	3.250.000	Έλληνες

Διάφορα:

Kembla	13.098	1971	2.000.000	Σιγκαπούρ.
Kingston	13.164	1971	2.000.000	Σιγκαπούρ.
Glinka	2.830	1974	650.000	Έλληνες
Mini Laurel	3.003	1972	950.000	Άγνωστοι
Maripasoula	8.542	1977	4.800.000	Κινέζοι
Bronislaw Lachowicz	11.632	1974	2.500.000	A. Άνατολites
Olinda	12.487	1972	1.000.000	Άγγλοι
Trancontainer	1.829	1968	1.500.000	Άγνωστοι
Zois	1.440	1970	750.000	Καραϊβική
Leuve	13.181	1966	1.500.000	Κύπριοι
Loire	13.181	1967	1.500.000	Κύπριοι

Πωλήσεις γιά διάλυση:

Όνομα	TDW/LTD	Έτος	Τιμή US\$	/LDT
Al Malik	15.384	1963	200	(B'Desh)
Cove Leader	72.204	1958	210	Ινδοί
DolnySlask	15.688	1967	205	(B'Desh)
Santa Victoria	13.074	1969	112	(Γιουγκοσλ.)

Indian Fortune	14.915	1972	—	(Ινδοί)	Antenia	TW	7.050	1955	800.000
Indian Freedom	15.123	1971	—	(Ινδοί)	Barlind	TW	2.120	1939	65.000
Da Chang Zhen	12.623	1963	195	(Εχ- kardt)	Vestfold	MT	74.107	1967	10.900.000
Da Shi Qian	12.623	1962	195	(Εc- khardt)	Dea Brovig	MT	16.385	1951	600.000
Le Ting	13.676	1966	195	(Εc- khardt)	Bjorno	MT	6.050	1955	950.000
Πρίν 10 χρόνια — 'Απρίλιος 1981									
Kota Megah	11.535	1969	201	(Ινδοί)	Shinko Maru	TW	16.689	1969	5.250.000
Le Du	9.378	1961	196,6	(Εc- khardt)	Kacima	TW	16.631	1976	8.300.000
Margot	18.994	1971	194	(Λονδί- vo)	La Libertad	BC	74.527	1967	4.500.000
Glory	113.256	1970	195	(B' DE- SH)	Grace	BC	64.912	1971	16.500.000
Marzo	13.080	1965	195	(Ινδοί)	Olga Maersk	BC	52.164	1970	12.200.000
Naryan Mar	6.582	1965	195	(B'Desh)	Labiosa	TT	278.500	1975	11.800.000
Whitley Bay	13.180	1970	200 (B' Desh)		Mytilus	TT	210.292	1969	6.000.000
Combi	164.545	1972	166	(Ταϊβανέ- ζοι)	Badr	MT	139.529	1968	4.500.000
Gerig	4.988	1947	enblock	(Μεξικα- νοί)	Olympic Garland	MT	77.921	1965	2.300.000
Lancelot	4.988	1947	enblock	(Μεξικα- νοί)	British Liberty	MT	24.391	1968	7.000.000
Brazos	23.969	1945	enblock	(Μεξικα- νοί)	Πρίν 1 χρόνο — 'Απρίλιος 1990				
Chancellorsville	25.419	1943	1.55- 0.000	(Μεξικα- νοί)	Tanca II	TW	22.356	1978	8.900.000
Santa Juana	13.878	1966	200	(Ινδοί)	Marina Sea	TW	12.400	1973	enblock
Santa Adela	—	—	200	(Ινδοί)	Marina Sky	TW	120.000	1970	8.100.000
ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ					Cape Star	BC	66.929	1989	8.100.000
ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:					Neptunus	BC	66.929	1989	26.250.000
Πρίν 20 χρόνια — 'Απρίλιος 1971					Bulk Explorer	BC	64.657	1978	13.750.000
Thermopyle	TW	10.250	1949	560.000	Grigorpan	BC	39.952	1974	6.500.000
Soldrott	TW	8.700	1939	215.000	Mega Star	BC	39.813	1978	11.250.000
					Navia	BC	30.853	1976	7.250.000
					Paolo Pittaluga	BC	29.428	1985	15.000.000
					Toxon II	BC	26.118	1975	6.750.000
					Stella	BC	23.850	1975	4.400.000
					Fiducia	BC	16.999	1972	2.500.000
					Platinum	TT	229.676	1976	27.200.000
					Argos	TT	215.400	1974	18.000.000
					Santamar	MT	56.000	1977	15.600.000
					Mosor SStar	MT	40.200	1990	32.500.000
					Capri Alfa	MT	32.874	1977	13.000.000
					Mare del Nord	MT	18.000	1984	18.200.000
					Impala	MT	3.500	1976	2.500.000

★ ΑΣΤΗΡ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 14-16, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 4114.696, 4120.275-9
TELEX: 21-1110 TELEFAX: 4120.761

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Αναπροσαρμόσαμε όλα τα προγράμματά μας σύμφωνα με την σύγχρονη αντί-
ληψη που επικρατεί στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική.

Στο εξειδικευμένο και χρήσιμο σερβίς είμαστε Α Σ Υ Ν Α Γ Ω Ν Ι Σ Τ Ο Ι

ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ, ΝΕΑ ΑΝΤΙΛΗΨΗ
ΝΕΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ
ΧΑΜΗΛΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Σας περιμένουμε.

ΤΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΘΕΜΙΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Με την ευκαιρία της δεύτερης διασκέψεως του Κοινοτικού ναυτικού δικαίου που συνήλθε πρόσφατα στην Αμβέρσα, αρκετοί νομικοί εκπρόσωποι ανέπτυξαν τις διάφορες νομικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές. Μιά ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ανακοίνωση αναφέρθηκε ειδικά στη σύγκριση των κοινοτικών κανονισμών που σχετίζονται με τις παράνομες μεθόδους που εφαρμόζονται στις χερσαίες και στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η ευαισθητοποίηση έναντι των διαταραχών του ελεύθερου ανταγωνισμού που προκαλούνται από αθέμιτες πρακτικές ασκούμενες στις συναλλαγές προϊόντων και υπηρεσιών, ξεκίνησε, μπορεί να πει κανείς, μόλις στη δεκαετία του '70 και συνεχίστηκε στη δεκαετία του '80.

Στόν θαλάσσιο τομέα η εκτίμηση της τιμολογιακής πολιτικής χαρακτηρίζεται από τη διάκριση που γίνεται μεταξύ αφενός μέρους των μεταφορέων — μελών των Κόνφερνς και αφετέρου των ανεξάρτητων μεταφορέων, οι οποίοι και θεωρούνται υποποιοι, τουλάχιστον στα μάτια των πρώτων, για τη συστηματική πρακτική των χαμηλότερων ναύλων.

Τό ναυτικό νομοθετικό πλαίσιο διαφέρει ουσιαστικά από τό δικαίο που εφαρμόζεται επί των αγαθών και προϊόντων, τό όποιο και δέν μπορεί νά εφαρμοσθεϊ επί των υπηρεσιών. Τά κοινοτικά μέτρα της πάλης έναντι του αθέμιτου ανταγωνισμού στό πεδίο των προϊόντων ισχύουν στίς ακόλουθες 4 περιπτώσεις:

α) σέ περίπτωση ζημίας προξενηθείσης από τήν εφαρμογή πολιτικής

ντάμπινγκ από εξαγωγικές χώρες ή από τίς επιχειρήσεις τους πού είναι εγκατεστημένες στήν Κοινότητα καί εισάγουν τά έν λόγω αγαθά.

β) σέ περίπτωση ζημίας προξενηθείσης από τήν πολιτική της επιδοτήσεως των τιμών.

γ) σέ περίπτωση ζημίας προξενηθείσης από τήν εισαγωγή αγαθών κατασκευασθέντων από επιχειρήσεις πού απολαύουν προστατευτικών μέτρων στίς χώρες της προελεύσεώς τους, καί

δ) σέ περίπτωση ζημίας προξενηθείσης από αιφνίδια αύξηση των εισαγωγών.

Προστατευτικά μέτρα μπορούν νά εφαρμοσθούν ειδικά έναντι των προϊόντων προερχομένων από χώρες κρατικού εμπορίου.

Τά ως άνω μέτρα ελήφθησαν αρχικώς τό 1982, συμπληρώθηκαν μέσα στην επόμενη διετία, ό δέ τελευταίος σχετικός κανονισμός χρονολογείται από τό 1988.

Ός πρός τόν ναυτικό τομέα, πρό της θέσεως σέ ισχύ του περίφημου πακέτου των μέτρων, τόν Δεκέμβριο του 1986, οι δύο και μόνοι κανονισμοί που ίσχυαν για τόν αθέμιτο ανταγωνισμό, ήταν οι κανονισμοί του 1978 καί 1979, καί αφορούσαν, ό μέρν πρώτος τίς δραστηριότητες των τρίτων εφοπλιστών που έβλαπταν τά συμφέροντα των εταιριών της Κοινότητας, ό δέ δεύτερος τίς θαλάσσιες μεταφορές σέ ορισμένες ζώνες. Αυτοί οι δύο κανονισμοί παρείχαν τό δικαίωμα διαπραγματεύσεων σέ Κοινοτικό επίπεδο, ό δέ πρώτος, ειδικότερα, επέτρεπε επιπλέον στά κράτη - μέλη νά λάβουν μέτρα προστασίας. Στην πράξη πάντως ή Κοινότητα δέν ξεπέρασε

ποτέ τό στάδιο της συγκεντρώσεως πληροφοριών καί της αναλύσεώς τους.

Στίς 22 Δεκεμβρίου του 1986 υιοθετήθηκε για πρώτη φορά μία πλήρης διαδικασία έρεύνης των παρανόμων μεθόδων μέ παράλληλη λήψη ποινικών μέτρων συνισταμένων στή δυνατότητα άπαιτήσεως συμψηφιστικών δικαιωμάτων. Ό κανονισμός αυτός, γνωστός ως ύπ' αριθ. 4057/1986, θεωρείται γενικά ως ισότιμος μέ τόν άνάλογο κανονισμό που άφορά τήν πάλη έναντι του ντάμπινγκ επί των αγαθών. Μολονότι όμως οι σχετικές διαδικασίες είναι πράγματι συγκρίσιμες, στην ουσία ύφίστανται βασικές διαφορές.

Τό άρθρο 2 του ως άνω ναυτικού κανονισμού 4057/1986 διαγράφει τό πεδίο εφαρμογής του, όρίζοντας ότι τά έν λόγω μέτρα ισχύουν επί τιμολογιακών μεθόδων οι όποιες σχετίζονται μέ θαλάσσιες μεταφορές που ένδιαφέρουν τήν Κοινότητα καί προξενούν ή άπειλούν νά προξενήσουν ζημία στόν Κοινοτικό εφοπλισμό καί στά συμφέροντα της Κοινότητας. Τό άρθρο 3 έξάλλου όρίζει τήν παράνομη τιμολογιακή μέθοδο ως μία ύποτιμολόγηση των κανονικών ναύλων που πραγματοποιήθηκαν στό διάστημα ενός έξαμήνου. Η ύποτιμολόγηση αυτή πρέπει νά όφείλεται καί νά κατέστη δυνατή λόγω «μη εμπορικών πλεονεκτημάτων» τά όποια παρεσχέθηκαν στόν εφοπλιστή από τρίτη χώρα.

Όπως γίνεται φανερό, ό έν λόγω κανονισμός έχει ως άντικείμενο τήν πάλη κατά των μεθόδων που μόρεσαν νά πραγματοποιηθούν χάρη σέ μία κρατική επέμβαση. Κατά τουτο

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΤΙΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

**ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •**

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

προσεγγίζει τά μέτρα της πάλης κατά της έπιδοτήσεως τών αγαθών. Όμως τό άρθρο 3 δέν χρησιμοποιεί τόν όρο «έπιδοτήσεις» αλλά τόν όρο «μή έμπορικά πλεονεκτήματα», ό όποιος καί δέν έπεξηγείται.

Θά μπορούσαμε νά θεωρήσουμε σάν τέτοια «μή έμπορικά πλεονεκτήματα», κάθε μορφή έπιδοτήσεως ή έπιχορηγήσεως πού χορηγείται άπευθείας στόν έφοπλιστή. Πάντως στήν περίπτωση της Hyundai τό Συμβούλιο της Εύρωπαϊκής Κοινότητας έκρινε ότι ή άπαλλαγή από τά τέλη άγοράς καί νηολογήσεως, τό χρεωστάσιο καί ή έπίδότηση του έπιτοκίου διαρκούντος του χρεωστασίου, άποτελοΰσαν «μή έμπορικά πλεονεκτήματα», όπως έπίσης καί ή έπιφύλαξη τών φορτίων ύπέρ τών έθνικών έφοπλιστών. Άπομένει μόνο νά δοΰμε άν καί οι έπιχορηγήσεις πρós τά ναυπηγεία μιās χώρας από τίς όποιες έπωφελεΐται ό έθνικός έφοπλιστής, άποτελοΰν έπίσης «μή έμπορικό πλεονέκτημα».

Η μέθοδος πού χρησιμοποιήθηκε γιά νά προσδιορισθεί ή οικονομική έπίπτωση του μή έμπορικού πλεονεκτήματος, διαφέρει αισθητώς από τήν άνάλογη μέθοδο πού χρησιμοποιήθηκε στά πλαίσια της πάλης εναντίον

της έπιδοτήσεως τών αγαθών καί προϊόντων. Στή δεύτερη αυτή περίπτωση άναζητείται τό ποσόν της ληφθείσης έπιδοτήσεως τό όποιο καί χρησιμεύει γιά νά προσδιορισθεί τό ύψος του συμψηφιστικού δικαιώματος πού θά έπιβληθεί κατά τήν είσοδο του αγαθοΰ στήν ΕΟΚ. Ό ναυτικός όμως κανονισμός δέν ενδιαφέρεται νά υπολογισθεί έπακριβώς τό χρηματικό ποσό πού αντιπροσωπεύει τό μή έμπορικό πλεονέκτημα. Άντ' αυτού συγκρίνει τούς ναύλους. Καί θεωρεί «κανονικό ναΰλο» τόν ναΰλο μιās εταιρίας πού προσφέρει παρόμοια έξυπηρέτηση χωρίς νά άπολαΐει κανενός μή έμπορικού πλεονεκτήματος, ή άκόμα τόν ναΰλο πού υπολογίζεται βάσει του κόστους έκμεταλλεύσεως μή έπιδοτούμενης έπιχειρήσεως, άναγνωριζόμενου ενός κανονικού περιθωρίου κέρδους.

Η μέθοδος αυτή συγκρίνεται μέ τή μέθοδο πού χρησιμοποιήθηκε στά πλαίσια της διαδικασίας αντί-ντάμπινγκ γιά νά έκτιμηθεί ή κανονική άξία ενός αγαθοΰ. Άν τά Κοινοτικά όργανα έρμηνεύουν τόν ναυτικό κανονισμό κατά τρόπο άνάλογο μέ τόν κανονισμό τών προϊόντων, ό όποιος έπιτρέπει διαφόρους τρόπους υπολογισμού, τό πιθανότερο είναι νά χρησιμοποιηθεί

συχνότερα ή μέθοδος του υπολογιζόμενου ναύλου, ιδίως άν έχουν λόγους νά πιστεύουν ότι πολύ λίγες εταιρίες έφαρμόζουν κανονικούς ναύλους. Στίς περιπτώσεις αυτές φυσικό είναι τό συμψηφιστικό δικαίωμα νά καθοριστεί ύψηλότερο.

Ό κανονισμός 4057/1986 προβλέπει δύο τύπους κυρώσεων: Τό συμψηφιστικό δικαίωμα καί τά μέτρα προστασίας.

Στήν πρώτη περίπτωση, τό ναυτικό καί τό χερσαίο δίκαιο διαφέρουν. Γιατί ό ναυτικός κανονισμός δέν κάνει διάκριση μεταξύ προσωρινού καί όριστικού συμψηφιστικού δικαιώματος. Υπάρχει μόνο τό όριστικό δικαίωμα, πράγμα πού έξηγείται ίσως από τή φύση τών παρεχομένων ύπηρεσιών.

Η δεύτερη περίπτωση, δηλαδή τών προστατευτικών μέτρων, προβλέπεται καί από τούς δύο κανονισμούς. Φαίνεται όμως ότι τό Συμβούλιο της Κοινότητας θά είναι άρκετά διστακτικό νά τά έφαρμόσει. Γιατί έφαρμόζοντας τιμές συγκρίσιμες μέ τίς τιμές της Κοινότητας, αύξάνει έπιπλέον τό κέρδος τών έπιχειρήσεων, εκείνων άκριβώς πού είναι ύπεύθυνες γιά τόν άθέμιτο άνταγωνισμό.

Ε.Σ.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΟΥ ΥΕΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας εξέδωσε στις 18 Μαρτίου 1991, τις ακόλουθες οδηγίες — συστάσεις για τα ληπτέα μέτρα προς αποφυγή ατυχημάτων στα επισκευαζόμενα πλοία:

ΣΚΟΠΟΣ

1. Είναι γνωστό ότι για την αποφυγή και αντιμετώπιση των ατυχημάτων που μπορεί να συμβούν στα πλοία που εκτελούν μετασκευαστικές ή επισκευαστικές εργασίες ή εργασίες καθαρισμών πρέπει να λαμβάνονται πριν και κατά την εκτέλεση των εργασιών ώρισμα μέτρα.

2. Τα μέτρα αυτά ποικίλουν και εξαρτώνται από πλείστους παράγοντες, όπως ο τόπος και ο χρόνος που πιθανολογείται ότι θα λάβει χώρα το ατύχημα, το είδος αυτού, οι καιρικές συνθήκες, οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο, η κατάσταση του (έμφορτο-αφόρτο), ο διατιθέμενος προς αντιμετώπιση του ατυχήματος χρόνος, ο βαθμός έτοιμότητας, εμπειρίας, ψυχραιμίας και αποφασιστικότητας των εργαζομένων (πληρώματος και εργατοτεχνιτών συνεργείων) κλπ.

3. Δεν είναι επομένως δυνατό, τα μέτρα αυτά να αναφερθούν περιοριστικά και λεπτομερικά. Είναι όμως αναγκαίο να τονισθούν με τη παροχή γενικών οδηγιών οι ένδεικνυόμενες βασικές ενέργειες για την πρόληψη και αποφυγή των ατυχημάτων και για την εξασφάλιση, όσο το δυνατό υψηλότερου βαθμού έτοιμότητας των εργαζομένων στο πλοίο (πληρώματος και εργατών συνεργείων) προς έπιτυχή και λυσιτελή αντιμετώπισή τους.

ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

1. Η Πολιτεία ενδιαφερόμενη για την προστασία του Ελληνικού πλοίου και εργαζομένων σ' αυτό, πληρωμάτων και ιδιωτών, έχει λάβει και λαμβάνει κάθε δυνατό και ένδεικνυόμενο μέτρο, νομοθετικό και διοικητικό για την εξασφάλιση της ζωής και της σωματι-

κής τους ακεραιότητας.

2. Σχετικές με τό θέμα είναι οι διατάξεις των:

ΒΔ της 25-8/25.9.1920 (ΦΕΚ 200α/20) «περί κωδικοποίησης των περί υγιεινής και ασφαλείας των εργατών διατάξεων».

Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ 261Α/73) «Περί ΚΔΝΔ» άρθρα 141 και 157.

Ν. 486/1976 (ΦΕΚ 321Α/76) «Περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 134 Δ.Σ. εργασίας «περί προλήψεως εργατικών ατυχημάτων των Ναυτικών».

Υπ. Απόφ. 606/78 (ΦΕΚ 262Β/78) άρθρα 262 και 263 «Περί Γενικού Κανονισμού Λιμένα».

Π.Δ. 1349/81 (ΦΕΚ 336Α/81) «Κανονισμός προλήψεως εργατικών ατυχημάτων στα πλοία».

Π.Δ. 190/84 (ΦΕΚ 64Α/84) «Υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων σε ναυπηγικές εργασίες».

Ν. 1568/85 (ΦΕΚ 177Α/85) «Υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων».

Ν. 1767/77 (ΦΕΚ 63Α/88) με τον οποίο κυρώθηκε η αριθ. 131782/26.10.87 κοινή Απόφαση Υπουργών Εργασίας και Εμπ. Ναυτιλίας «περί συστάσεως επιτροπών ελέγχου».

Π.Δ. 70/1990 (ΦΕΚ 31Α/90) «Υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων σε ναυπηγικές εργασίες».

Άρ. 3232/41/89/27.4.89 (ΦΕΚ 400 Β /89 Κοινή Απόφαση Υπουργών Εργασίας, Ναυτιλίας και οικονομικών που έχει κυρωθεί με τό Ν. 1892/90 (ΦΕΚ 101Α/90).

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΩΝ ΟΣΩΝ ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

1. Με τό Π.Δ. 70/1990 όρίζονται ως υπεύθυνοι για την εκτέλεση των «ναυπηγικών» εργασιών, ο κύριος του έργου, ο εργολάβος, ο τυχόν υπεργολάβος και ο προϊστάμενος της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσεως. Σάν «ναυπηγικές εργασίες» νοούνται, με ευρεία έννοια, οι πάσης φύσεως έργα-

σίες που εκτελούνται επί πλοίου, κατά τη διάρκεια μετασκευής, έπισκευής ή διάλυσής του, από εργατοτεχνίτες συνεργείων ξηράς υπό την επίβλεψη έξουσιοδοτημένου προσώπου με τη συμμετοχή ή μή του πληρώματος, ενώ σάν κύριος του έργου νοείται ο πλοιοκτήτης, νομέας ή κάτοχός του καθώς και ο νόμιμος εκπρόσωπος των άνωτέρω ή και ο πλοίαρχος.

2. Στο ίδιο Π.Δ. καθορίζονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις καθενός από τους υπεύθυνους και τά μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν κατά περίπτωση για την ασφαλή εκτέλεση της εργασίας και την προστασία της ζωής των εργαζομένων.

3. Ευθύνες άπορρέουν και από άλλες, πέραν του ΠΔ 70/90, διατάξεις, όπως είναι οι διατάξεις των Κωδίκων Ναυτικού Δικαίου Δημοσίου και Ίδιωτικού, των διαταγμάτων περί έξοπλισμού των πλοίων (σωστικών και πυροσβεστικών μέσων) και των διατάξεων των Δ. Συμβάσεων για τη προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

4. Από τις ως άνω διατάξεις και επί πλέον από τον Κανονισμό έσωτερικής υπηρεσίας φορτηγών και έπιβατηγών πλοίων προκύπτουν επίσης υποχρεώσεις για τον πλοίαρχο, που είναι εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και για τό πλήρωμα.

5. Ειδικότερα: Οι πλοιοκτήτες, έφοπλιστές κλπ. θά πρέπει να:

(i) Φροντίζουν για τον έφοδιασμό των πλοίων με τά άπαραίτητα έφόδια, μέσα και ύλικά και να έπιμελούνται για τη διατήρησή τους σ έ καλή κατάσταση.

(ii) Ένδιαφέρονται για την έγκαιρη και άποτελεσματική άποκατάσταση κάθε έμφανιζόμενης ζημιάς ή βλάβης, στο πλοίο και τον εξαρτισμό του.

(iii) Παρακολουθούν με κατάλληλους τεχνικούς την έν γένει κατάσταση των πλοίων ως και την άπόδοση των πλοίαρχων των άξιωματικών και πληρωμάτων τους και να παρέχουν σ' αυτούς κάθε δυνατή συνδρομή για



Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filionos Str. 185 36 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 2 1934 FUHO GR

Member of the
CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP
London & Hong Kong
New York

τήν επιτυχή εκτέλεσή της αποστολής των.

IV Μεριμνούν, ώστε τα πλοία να υποβάλλονται εγκαίρως στις προβλεπόμενες από τον Νόμο επιθεωρήσεις και εφοδιάζονται με τα απαιτούμενα πιστοποιητικά αξιοπλοίας.

β. Ο Πλοίαρχος σαν εκπρόσωπος και εντολοδόχος του πλοιοκτήτη και σαν γενικώς υπεύθυνος για το πλοίο, οφείλει να:

(i) επαγρυπνά και να παρακολουθεί με ιδιαίτερη προσοχή και ανησυχία κάθε θέμα και να επιλαμβάνεται προσωπικά της ρύθμισης κάθε γεγονότος που μπορεί να έχει δυσμενή επίπτωση στην ασφάλεια του πλοίου και των εργαζομένων πάνω σ' αυτό.

(ii) λαμβάνει κάθε μέτρο για την ενημέρωση των αξιωματικών και του πληρώματος, ώστε να είναι πάντοτε έτοιμος για την αντιμετώπιση κάθε ανακύπτοντος κινδύνου και ικανός για τον χειρισμό των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων του πλοίου και των συστημάτων ασφαλείας αυτού.

γ. Οι αξιωματικοί και τό πλήρωμα ευθύνονται:

(i) για τη συμμόρφωσή τους προς τις κείμενες διατάξεις, την κανονική εκτέλεση των καθηκόντων τους και την τήρηση των διαταγών του πλοίαρχου και των Αρχών

(ii) για την καλή συντήρηση των εφοδίων, υλικών και μέσων ασφαλείας του πλοίου.

δ. Τέλος, κάθε εργαζόμενος επί του πλοίου, δεν θα πρέπει να λησμονεί ότι, η αμέλεια έλλειψη ανησυχίας, ή αδιαφορία και ή μη ακριβής και εγκαίρως ενέργεια που επιβάλλεται σε δεδομένη στιγμή, μπορεί να έχουν σοβαρές και δυσμενείς συνέπειες και να στοιχίσουν την απώλεια της ζωής ανθρώπων και αυτού πιθανώς, του ίδιου.

ε. Προς επιτυχίαν επομένως του επιδιωκόμενου, εκάστοτε, σκοπού και την ασφαλή εκτέλεση του επιχειρούμενου έργου, απαιτείται σωστή εκπαίδευση, κοινή προσπάθεια και προπαντός συντονισμός ενεργειών που αποτελεί αποφαστικό παράγοντα για την

επιτυχή αντιμετώπιση περιστατικών ατυχημάτων.

ζ. Ένδεικτικά ανφέρονται παρακάτω περιπτώσεις όπου ο συντονισμός των ενεργειών των διαφόρων υπευθύνων αποτελεί προϋπόθεση για την ταχύτητα της επίσκεψης - μετασκευής και την περάτωση της χωρίς ατυχήματα:

(1) Πρίν από τον έλεγχο — δοκιμή — εξάρμωση του μονίμου συστήματος σβέσεως πυρκαϊάς με διοξείδιο του άνθρακα (Co2) θα πρέπει.

(i) Να διαπιστώνεται, ότι κρονοί και άνωγοί διοχετεύσεως του αερίου στο μηχανοστάσιο, στά κύτη και όπου άλλου μπορεί να διοχετευθεί, είναι κλειστοί

(ii) να διαπιστώνεται ότι στους άνω χώρους δεν υπάρχει κανείς εργαζόμενος

(iii) να κλείνονται οι χώροι ή να τοποθετούνται στις εισόδους φύλακες, ώστε να εξασφαλίζεται ότι ουδείς θα εισέλθει μέχρι πέρας της εργασίας.

(2) Κατά τη διάρκεια καθαρισμού των δεξαμενών φορτίων Δ/Ξ πλοίου.

(i) δεν πρέπει να κυκλοφορούν μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα στο κατάστρωμα του πλοίου πρίν από την έκδοση πιστοποιητικού απαλλαγής από έκρηκτικά αέρια.

(ii) δεν πρέπει να εκτελούνται στο κατάστρωμα εργασίες που απαιτούν τη χρήση, φλόγας θερμότητας κλπ.

(3) Πρίν την εκτέλεση δοκιμών μηχανής και ελίκων του πλοίου θα πρέπει:

(i) να ελέγχεται ότι δεν βρίσκεται άνθρωπος ή πλωτό ναυπηγήμα σε επικίνδυνη απόσταση.

(ii) να τοποθετείται φύλακας — έποπτης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου εκτέλεσης των δοκιμών.

(iii) να ενισχύονται τά σχοινιά πρόσδεσης του πλοίου.

ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

1. Μετά τά παραπάνω έκτιθέμενα επιδιώκεται να τονιστεί ή σημασία του

όρθου συντονισμού μεταξύ των επί μέρους συνεργείων και υπευθύνων αυτών που έχουν αναλάβει τις διάφορες εργασίες επίσκεψης και μετασκευής ώστε πρίν από οποιαδήποτε ενέργεια να εξακριβώνεται από τον έχοντα την γενική ευθύνη ότι πρέπει να προχωρήσει ή εκτέλεση της συγκεκριμένης εργασίας και ότι κάποιος άλλος δεν θα προβεί σε ενέργεια τέτοια που θα εμποδίζει κάποια άλλη ή θα είναι επικίνδυνη ή μοιραία για κάποιον άλλον.

2. Κατά συνέπεια θα πρέπει να υπάρχει κεντρικός ελεγκτής και συντονιστής των επί μέρους ενεργειών που θα κατευθύνει κάθε εργασία και θα δίδει πληροφορίες σαφείς πλήρεις και υπεύθυνες για τό τί γίνεται και πρέπει να γίνει ή να μη γίνει.

3. Όπωςδήποτε τό έργο του συντονισμού και οι υποχρεώσεις δεν μπορεί να περιχαρακωθούν και να αποτελέσουν κείμενο προς μελέτη γιατί απαιτεί ακρίβεια, ταχύτητα, πρωτοβουλία και συνεχή ενημέρωση από επί μέρους υπεύθυνους για την εκτέλεση συγκεκριμένων εργασιών (π.χ. ελασματοουργοί σωληνουργοί κλπ. που πρέπει να απευθύνονται πρίν την έναρξη κάθε εργασίας στον έχοντα τον κεντρικό έλεγχο, τον γενικό συντονισμό).

4. Είναι βέβαιο ότι έφ' όσον από την πλευρά των υπευθύνων και των εργαζομένων επιδεχθεί ή δέουσα επίμελεια και προσοχή και κάθε εργασία εκτελείται βάσει συγκεκριμένου προγραμματισμού και συντονισμού ενεργειών και με την απαιτούμενη σχολαστικότητα και επαγρύπνηση τότε ο αριθμός των εργατικών ατυχημάτων που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια των ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών ελπίζεται ότι θα μειωθεί δραστικά και γιατί όχι θα εξαλειφθεί όριστικά.

Πρέπει δηλαδή πρίν από κάθε εργασία να εξετάζεται πρίν από όλα πώς θα εκτελεσθεί με ασφάλεια όλων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

Τροποποίηση διατάξεων πού αφορούν τόν Έφοδιασμό Πλοίων

ΜΕΡΟΣ Α

Άλλαγές, τροποποιήσεις και αντι-
καστάσεις άρθρων επήλθαν με σειρά
αποφάσεων του Υπουργείου Οικονο-
μικών στο τελωνειακό καθεστώς έφο-
δίων πλοίων και αεροσκαφών.

Συγκεκριμένα, η με αριθμό Τ.
3300/47/15.7.84 απόφαση τροπο-
ποιήθηκε και συμπληρώθηκε ως εξής:

Α) Άρθρο 17

Τό άρθρο 17 αντικαστάθηκε ως έ-
ξης:

1. Οι αποθήκες πού αναγνωρίζον-
ται σύμφωνα με τις προηγούμενες δια-
τάξεις, μπορούν να λειτουργούν και
ως αποθήκες ανεφοδιασμού πλοίων,
αεροσκαφών και εξεδρών γεωτρήσε-
ως ή εκμεταλλεύσεως πού προβλέ-
πονται στο άρθρο 38 του κανονισμού
(ΕΟΚ) 3665/87, έφ' όσον υποβληθεί
υπεύθυνη δήλωση, στην οποία ό έν-
διαφερόμενος αναλαμβάνει τις ύπο-
χρεώσεις πού προβλέπονται από τόν
έν λόγω κανονισμό.

2. Η είσοδος των έφοδίων στίς ως
άνω αποθήκες γίνεται, προκειμένου
γιά τά έγχώρια έφόδια ή τά αποστέλ-
λόμενα με Τ2 και ΤΖΛ όμοια, με την
κατάθεση Τελωνειακού παραστατικού
με τίτλο «Έναπόθεση - Δήλωση Έξα-
γωγής» ενώ γιά τά συνοδευόμενα με
Τ5, με την καταχώρηση του αντίτυ-
που έλέγχου Τ5 τό όποιο έπαληθεύε-
ται και έπιστρέφει στο κράτος - μέλος
αποστολής.

Β) Άρθρο 21

Τό άρθρο 21 αντικαταστάθηκε ως
έξης:

1. Τά παραστατικά έναπόθεσης πού
αναφέρονται στα άρθρα 8, 18 και 19
πιστώνονται και έξοφλούνται: α) με
θεωρημένα αντίγραφα Αιτήσεων Έ-

φοδιασμού ή Δηλώσεων Έξαγωγής
Έφοδίων ή άλλων παραστατικών ά-
νάλογα με τόν προορισμό των έφο-
δίων. β) με Πρωτόκολλο Άζητήτων
κατά τις διατάξεις του Τελωνειακού
Κώδικα.

2. Τά παραστατικά έναπόθεσης έ-
φοδίων πού αναφέρονται στο άρθρο
17, πιστώνονται και έξοφλούνται: α)
με Δελτία παράδοσης Έφοδίων σύμ-
φωνα με τά όριζόμενα στίς διατάξεις
του άρθρου 63 και έπόμενα της πα-
ρούσας απόφασης β) με λογιστικά
δελτάρια (καρτέλες), προκειμένου γιά
έφοδιασμούς αεροσκαφών, σύμφωνα
με τά όριζόμενα στο άρθρο 104 της ί-
διας απόφασης.

3. Όταν ολοκληρωθεί ή έξοδος
των έφοδίων, ή έφοδιαστική επιχείρη-
ση προσκομίζει τά λογιστικά δελτάρια
συμπληρωμένα, στα όποια έπισυνά-
πτονται τά πιστωτικά αντίγραφα σύμ-
φωνα με τά όριζόμενα στο άρθρο 5
και ζητεί την όριστική έξόφληση του
σχετικού παραστατικού έναπόθεσης.

Όστόσο, παρέχεται ή ευχέρεια
στον έφοδιαστή, με δήλωση πού θά ύ-
ποβάλει τό Τελωνείο πού έποπτεύει
την ειδική αποθήκη αποταμίευσης να
πιστώνει και να έξοφλεί τά παραστατι-
κά έναπόθεσης, χωρίς να έπισυνάπτει
στά λογιστικά δελτάρια, αντίγραφα
των αναφερομένων σ' αυτά παραστα-
τικών έξόδου.

Στή δήλωση αυτή ό έφοδιαστής δη-
λώνει ότι:

1) Θά φυλάσσει στο αρχείο του ένα
(1) τουλάχιστον θεωρημένο αντίγρα-
φο του Τελωνειακού παραστατικού με
τό όποιο γίνεται ή πίστωση και έξό-
φληση των παραστατικών έναπόθε-
σης.

β) Θά προσκομίζει γιά επίδειξη, τά
σχετικά αντίγραφα κατά την προσκό-
μιση των λογιστικών δελταρίων προς
έξόφληση των παραστατικών έναπό-

θεσης.

γ) Αναλαμβάνει την ευθύνη κατα-
βολής των σχετικών επιβαρύνσεων,
σε περίπτωση απώλειας των αντιγρά-
φων, εάν εκ των πραγμάτων είναι ά-
δύνατη ή έκδοση νέων.

4. Επίσης, μετά την έξοδο της συ-
νολικής ποσότητας των έφοδίων από
την αποθήκη του άρθρου 38 του κα-
νονισμού 3665/87 ΕΟΚ, ή έφοδιά-
στρια επιχείρηση προσκομίζει στο Τε-
λωνείο έλέγχου της ως άνω αποθήκης
τά λογιστικά δελτάρια με συνημμένα
τά αντίγραφα των Δελτίων Παράδο-
σης Έφοδίων ή προκειμένου γιά τις ά-
εροπορικές εταιρίες μόνο τά λογιστικά
δελτάρια γιά συσχέτισμό και έξόφλη-
ση του τελωνειακού παραστατικού
«Έναπόθεση - Δήλωση Έξαγωγής» ή
του αντίτυπου έλέγχου Τ5 κατά περί-
πτωση, χωρίς να απαιτείται ή ύποβο-
λή όποιουδήποτε άλλου παραστατι-
κού Έξαγωγής έφοδίων».

Η αναφερόμενη, στο δεύτερο έδά-
φιο της παραγράφου 3 διαδικασία, έ-
φαρμόζεται και στην περίπτωση αυτή.

3. Η παράγραφος 2 του άρθρου 30
αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Στίς περιπτώσεις αυτές, ή μετα-
φορά των έφοδίων ένεργείται ύπο-
χρεωτικά με κλειστά φορτηγά αυτοκί-
νητα, πού έχουν προηγούμενα κριθεί
κατάλληλα, από την αρμόδια Τελω-
νειακή Αρχή και έφόσον κατά τις ί-
σχύουσες γενικά διατάξεις είναι έπι-
τρεπτή ή μεταφορά έμπορευμάτων με
αυτά.

Προκειμένου γιά τις Διευθύνσεις Τε-
λωνείων Άττικής και Θεσσαλονίκης,
ή έγκριση καταλληλότητας αυτοκινή-
των, γιά μεταφορά με τελωνειακή
σφράγιση, παρέχεται από τις αντί-
στοιχες Υπηρεσίες Έπίσκεψης
Πλοίων (Υ.Ε.Π.)».

4. Οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 67
αντικαθίστανται ως εξής:

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

«1. Μέ την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 38 του κανονισμού 3665/87 ΕΟΚ, μέσα στον επόμενο μήνα που ακολουθεί τον μήνα κατά τη διάρκεια του οποίου πραγματοποιήθηκαν οι έφοδιασμοί, ο έφοδιαστής συμπληρώνει και καταθέτει στην Τελωνειακή Αρχή, συγκεντρωτικό παραστατικό έφοδιασμού ανάλογα με την προέλευση των εφοδίων (είσαγόμενα ή εγχώρια) με βάση τα εκδοθέντα Δ.Π.Ε. ή Δελτία Αποστολής, θέτοντας στον τίτλο του παραστατικού «Αίτηση έφοδιασμού» ή «Δήλωση Έξαγωγής εφοδίων» τη λέξη «Συγκεντρωτική».

2. Τα ως άνω συγκεντρωτικά παραστατικά έφοδιασμού, συντάσσονται χωρίς να γίνεται διάκριση των εφοδιασμών σε πλοία με ελληνική ή με ξένη σημαία».

5. Η παράγραφος 4 του άρθρου 104, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Όταν τα είδη που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 παραλαμβάνονται από αεροπορικές εταιρίες με σκοπό τον έφοδιασμό αεροσκαφών που εκτελούν διεθνείς πτήσεις, επιτρέπεται ν' ακολουθείται έφοσον τό επιθυμεί η αεροπορική εταιρία, αντί της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η παρακάτω διαδικασία:

α) Τα έμπορεύματα αποταμιεύονται στις αποθήκες αποταμίευσης των αεροπορικών εταιριών που αναγνωρίζονται και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1-7.

β) με βάση τό παραστατικό της αποταμίευσης συντάσσεται από την αεροπορική εταιρία λογιστικό δελτάριο σύμφωνα με τό υπόδειγμα που προσαρτάται στην παρούσα, Η προώθηση και παράδοση των εφοδίων στά αεροσκάφη, πραγματοποιείται με σχετική αναγραφή στο πιστωτικό τμήμα του λογιστικού δελταρίου.

Οι αεροπορικές εταιρίες που διαθέτουν αποθήκη άνεφοδιασμού μέσα στον ύποκείμενο χώρο του αεροδρομίου μπορούν νά προωθούν τά εφόδια από την αποθήκη αποταμίευσης στην αποθήκη άνεφοδιασμού, με την ίδια διαδικασία, κάνοντας σχετική δήλωση στην Τελωνειακή Αρχή.

γ) Μέ την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 17 της παρούσας απόφασης, πού άφορά την είσοδο των εφοδίων σε αποθήκες του άρθρου 38 του κανονισμού 3665/87 ΕΟΚ, όταν ολοκληρώνεται ή παράδοση είτε στά αεροσκάφη είτε στις αποθήκες άνεφοδιασμού της συνολικής ποσότητας πού αναφέρεται στο λογιστικό δελτάριο, κατατίθεται τό σχετικό παραστατικό έφοδιασμού και έξοφλείται τό σχετικό παραστατικό αποταμίευσης.

ε) Η Τελωνειακή Αρχή, με βάση τά προσκομιζόμενα αντίγραφα των λογιστικών δελταρίων, ένεργεί όλικό ή μερικό έλεγχο τόσο των αποθηκών αποταμίευσης, όσο και των αποθηκών άνεφοδιασμού.

στ) Οι παραδόσεις πού πραγματοποιούνται, σύμφωνα με την παραπάνω διαδικασία και άφορούν έμπορεύματα τρίτων χωρών πού παραδίδονται σε Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών αεροσκάφους, θεωρούνται ως παραδόσεις σε ένδοκοινοτικές πτήσεις και έπιβαρύνονται με τους άναλογούντες είσαγωγικούς δασμούς».

Η άλλη απόφαση θά δημοσιευθεί αύριο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

Αντικατάσταση των παραγράφων 9.1, 9.2, 13, 60.1, 98.5, 98.6 και 98.7 της Δ.Υ.Ο.Τ. 2500/90 με τ' ακόλουθα νέα κείμενα:

«9.1. Η διάταξη αυτή ρυθμίζει την έναπόθεση σε αποθήκη άνεφοδιασμού γεωργικών προϊόντων τόσο εγχωρίων όσο και των λοιπών κρατών - μελών της ΕΟΚ, πού συνοδεύονται με Τ2, Τ22L ή με αντίτυπο έλέγχου Τ5.

Με τή διάταξη αυτή του άνωτέρω άρθρου, γίνεται παραπομπή στο σύνολο των διατάξεων πού ρυθμίζουν την έναπόθεση έμπορευμάτων πού προορίζονται για έφοδιασμό πλοίων.

Έννοείται ότι οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 3665/87 πού κοινοποιήθηκε με την Τ. 937/402/11.3.88 Δ.Υ.Ο., και για τον όποιο δόθηκαν οδηγίες με την Γ. 177/5/ΠΟΛ. 22/17.6.88 Δ.Υ.Ο., έφαρμόζονται παράλληλα. Έπισημαίνουμε τή δυνατότητα πού δίνει ο παραπάνω Κανονισμός για τήν άσκηση του δικαιώματος

είσπραξης των έπιστροφών (κοινοτικών έπιδότησεων) μέσω της ΔΙΔΑ-ΓΕΠ άμέσως μετά την έναπόθεση των γεωργικών προϊόντων στις αποθήκες άνεφοδιασμού.

Όσον άφορά τό Μητρώο πού αναφέρεται στην παράγραφο 2 περ. β' του άρθρου 38 του ως άνω Κανονισμού, στή θέση αυτού θά τηρούνται από τις έφοδιαστικές έπιχειρήσεις τά προβλεπόμενα από τό άρθρο 5 της κοινοποιούμενης απόφασης, λογιστικά Δελτάρια».

«9.2. Ειδικότερα για τήν καλύτερη έφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 38 και επόμενα του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3665/87, σημειώνουμε:

α) Η αποθήκη άνεφοδιασμού του άρθρου 38 θά εγκρίνεται με ειδική απόφαση μόνο στις έφοδιαστικές έπιχειρήσεις στις όποιες έχει χορηγηθεί ή άπλοποιημένη διαδικασία έφοδιασμού πλοίων ή αεροσκαφών σύμφωνα με τά άρθρα 63 και 104 της Τ. 3300/84 Α.Υ.Ο.

β) τό παραστατικό «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ — ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ», θά συντάσσεται στο έντυπο ΕΔΕ2 (Δέσμη 1,2, 3, Ε) με τον ίδιο τρόπο πού συντάσσεται για τον έφοδιασμό πλοίων γραμμών έξωτερικού.

Ο τίτλος του παραστατικού πρέπει νά συμπληρώνεται με τήν ένδειξη «Άρθρο 38 ΚΑΝ 3665/87 ή παραλαβή και μεταφορά στην παραπάνω αποθήκη γίνεται με τήν έκδοση και κατάθεση φωτοαντιγράφου του Τ5. Τό φωτοαντίγραφο αυτό επέχει θέση παραστατικού «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ — ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ». Επίσης, αντίγραφα αυτού εκδίδονται για πίστωση του Δηλωτικού, για τό άρχείο του έφοδιαστή κλπ.

δ) Τό πρωτότυπο του αντίτυπου έλέγχου Τ5 θεωρείται από την Τελωνειακή Αρχή πού παρακολουθεί τήν αποθήκη Άνεφοδιασμού μετά την είσοδο των έμπορευμάτων σ' αυτή και υπό τον όρο ότι στο σημείο 104 αυτού αναγράφεται ή φράση πού αναφέρεται στή παράγραφο 2 του άρθρου 39 του ΚΑΝ 3665/87.

(συνεχίζεται)



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

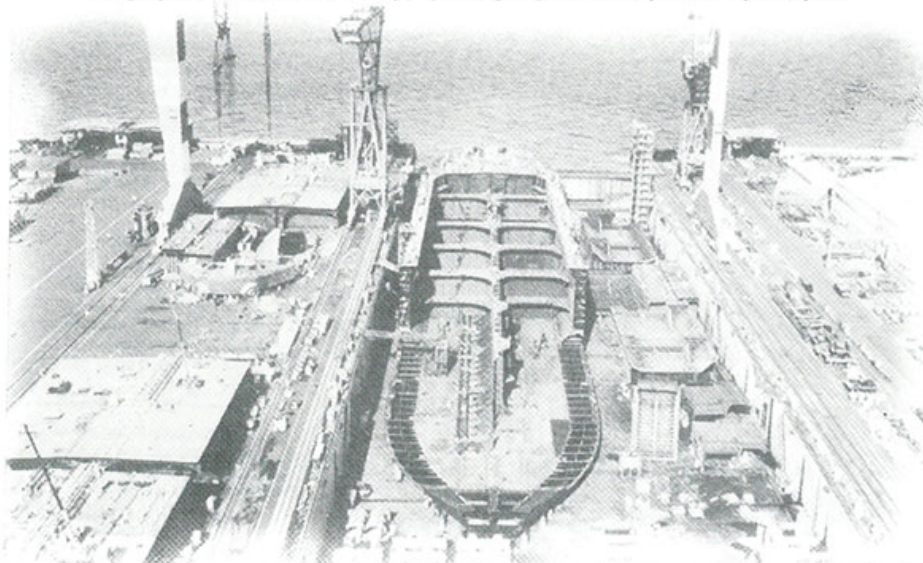
KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



Δεξαμενόπλοιο διπλής γάστρας από την Σουμιτόμο



Τα ιαπωνικά ναυπηγεία Σουμιτόμο προχωρούν με γοργό ρυθμό στη ναυπήγηση ενός δεξαμενοπλοίου εξοπλισμένου με διπλή γάστρα για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρίας Dover Marine του Παναμά.

Όπως εμφανίζεται στη φωτογραφία, διπλά ενισχυμένα τοιχώματα περιβάλλουν τις δεξαμενές φορτίου, προστατεύοντας το φορτίο σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και η διαρρύθμιση των δεξαμενών

προσφέρει πλεονεκτήματα με την ύπαρξη μικροτέρων ποσοτήτων παραμένουστος φορτίου λόγω ειδικής κατασκευής του εσωτερικού τους με λεία επιφάνεια και ανυπαρξία εσωτερικών υποστηρίγματος.

Τό νέο αυτό δεξαμενόπλοιο θα έχει διαστάσεις 232 X 42 X 20,3 μ. μεταφορική ικανότητα 95.000 τόννων, ταχύτητα 14,7 κόμβων και η ναυπήγησή του παρακολουθείται από τόν Ιαπωνικό Νηογνώμονα.

ΔΑΝΙΑ

Πλοία διπλής γάστρας

Ο πετρελαιοφόρος στόλος του συγκροτήματος A.P. Moller έκανε ένα αποφασιστικό βήμα προς τόν 21ο αιώνα με μία σειρά μεγάλων δεξαμενοπλοίων που θα είναι πιό μοντέρνα και πιό ασφαλή πλοία του κόσμου.

Η εταιρία υπέγραψε συμβόλαιο με τα ναυπηγεία Λίντο της Odense - Steel Shipyard για τη ναυπήγηση πέντε πετρελαιοφόρων με διπλό πυθμένα των 280.000 τόν. d.w. Τα σκάφη αυτά θα παραδοθούν τό 1992-93 στην τιμή των τριών δισεκτ. Δανικών κορωνών. Πρόσφατα όμως η εταιρία ανακοίνωσε ότι επέφερε τροποποίηση του αρχικού συμβολαίου σύμφωνα με τήν όποια αφενός μέν θα κατασκευασθεί και ένα επιπλέον όμοιο πλοίο, αφετέρου δέ όλα τά ως άνω πλοία θα έχουν διπλή γάστρα. Κατά συνέπεια η τιμή αύξηθηκε σε 4,5 - 5

δισεκ. κορωνών.

Η δλη κατασκευή θα απαιτήσει επτά εκατομμύρια εργατικών ώρων αντί των πέντε εκατομ. που προέβλεπε η αρχική συμφωνία. Κατόπιν αυτού τό ως άνω ναυπηγείο θα είναι άπασχολημένο μέχρι και τό πρώτο τρίμηνο του 1994.

Τό πρώτο από τά ως άνω έξι πλοία θα είναι και τό πρώτο τής κατηγορίας των πλοίων διπλής γάστρας. Όπως δήλωσε ό Διευθυντής του ναυπηγείου, τό συμβόλαιο αυτό θα επιτρέψει στό ναυπηγείο νά διατηρήσει τή θέση του μεταξύ των πιό προηγμένων τεχνολογικά ναυπηγείων του κόσμου, δεδομένου ότι πολύ λίγοι μπορούν νά φέρουν σε πέρας μία τέτοια προσπάθεια.

Πρέπει νά σημειωθεί ότι η τροποποίηση τής αρχικής συμφωνίας αποτελεί πράξη προσαρμογής πρós τή νέα άμερικανική νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος. Ός γνωστόν η νομοθεσία αυτή παρέχει προθεσμία στό μέν παλαιά συμβατικά τάνκερ μέχρι τό 2010, στό δέ μέ διπλό πυθ-

μένα μέχρι τό 2015. Πέραν του έτους αυτού όλα τά πετρελαιοφόρα που θα προσεγγίζουν σε λιμένες των ΗΠΑ θα πρέπει νά έχουν διπλή γάστρα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ο έφοπλιστικός οίκος Navix

Ο έφοπλιστικός οίκος Navix υπολογίζει ότι άπασχολεί ναυτικό προσωπικό άνερχόμενο σε 800 άτομα. Έξ αυτών τά 600 είναι ναυτολογημένοι στό πλοία του συγκροτήματος, οι 115 παραμένουν σε έφεδρεία στην ξηρά και οι υπόλοιποι 85 βρίσκονται ναυτολογημένοι σε πλοία εταιριών που συνεργάζονται με τήν Navix.

Ειδικότερα μεταξύ των ταξιδευόντων ναυτικών, οι 330 είναι άξιωματικοί και οι 270 κατώτερα πληρώματα. Μεταξύ των παραμενόντων στην ξηρά οι 90 είναι άξιωματικοί και οι 25 κατώτερα πληρώματα. Καί τέλος μεταξύ των ναυτολογημένων σε θυγατρικές εταιρίες οι 60 είναι άξιωματικοί και οι 25 κατώτερα πληρώματα.

Σήμερα ό στόλος τής Navix περιλαμβάνει 200 πλοία, εκ των οποίων τά 32 είναι επανδρωμένα με ιαπωνικά πληρώματα. Τό ήμισυ των υπολοίπων είναι επανδρωμένα με πληρώματα μικτά από Ιάπωνες και ξένους ναυτικούς. Περί τούς 350 ναυτικούς υπηρετούν σε πλοία δύο θυγατρικών εταιριών του συγκροτήματος. Από τά πλοία των εταιριών αυτών τά 10 είναι επανδρωμένα άποκλειστικά με Ιάπωνες ναυτικούς ενώ τά υπόλοιπα πέντε είναι επανδρωμένα με μικτά πληρώματα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Έτος ρεκόρ για τό Ντόβερ

Τό 1990 θεωρείται ένα εξαιρετικό άποδοτικό έτος για τόν λιμένα του Ντόβερ ό όποιος εμφάνισε άριθμούς ρεκόρ σε όλους τούς τομείς, και συγκεκριμένα σε άριθμό έπιβατών, σε άριθμό τουριστικών αυτοκινήτων και σε τόννους φορτίου.

Ειδικότερα κατά κατηγορίες η σημειωθείσα κίνηση έχει ως ακόλουθος: Ο άριθμός των έπιβατών έφθασε τά 15,5 εκατομμύρια ατόμων που μās δίνουν ήμερήσιο μέσο όρο 42.671 ατόμων. Ο άριθμός των τουριστικών τροχοφόρων έφθασε τά 2,2 εκατομμύρια, παρουσιάζοντας αύξηση τής τάξεως του 4,5%. Ο άριθμός των λεωφορείων έφθασε τά 124.832 παρουσιάζοντας αύξηση τής τάξεως του 3,4%. Τέλος τά φορτηγά ανήλθαν σε ένα εκατομμύριο μονάδες ήτοι κατά 12.500 περισσότερα του 1989.

Εξάλλου ό άριθμός των έπιβατηγών, των αερόστρωμων και των ύδροπτερυγων σκαφών έφθασε τά 50.926 που αντιπροσωπεύουν περίπου 70 διαβάσεις και πρós τς δύο κατευθύνσεις ανά 24ωρο. Στόν τομέα αυτόν εμφανίζεται κατ' εξαίρεση μία μικρή ύφεση έναντι του 1989 ή όποια αποδίδεται στις ανταγωνιστικές ένέργειες που μείωσαν τόν άριθμό των έπιβατηγών μεταφορών τής Sealink.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σημαντικό τό νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα του Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς



Στο αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμένος Πειραιώς και στο πρόγραμμα έκσυγχρονισμού των υπηρεσιών του, αναφέρθηκαν ο Πρόεδρος και ο Γενικός Διευθυντής του Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς κ.κ. Βασ. Κούτσης και Νικ. Παπαδόγγονας κατά τη διάρκεια συνέντευξης τύπου, που παραχώρησαν στις 25 'Απριλίου.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις της διοίκησης του ΟΛΠ οι βασικοί στόχοι των εν εξελίξει προγραμμάτων, είναι:

— 'Ο άνασχεδιασμός, ή αναδιοργάνωση και ή αναπροσαρμογή των ρόλων των λι-

μενικών εγκαταστάσεων και λειτουργιών του Όργανισμου στις νέες μορφές διακίνησης φορτίων και παροχής λιμενικών υπηρεσιών με τελικό σκοπό την αύξηση της παραγωγικότητας του λιμανιού, την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών και την προαγωγή των συνθηκών εργασίας.

— 'Η κατασκευή σημαντικών νέων έργων, που εξασφαλίζουν την απαραίτητη υποδομή και καθιστούν τό λιμάνι μιά σύγχρονη και εύελικτη επιχειρησιακή μονάδα, ανταποκρινόμενη πλήρως στις ανάγκες

των θαλασσίων μεταφορών, του τουρισμού, των συγκοινωνιών, αλλά και των άναγκών του έσωτερικού και διεθνούς έμπορίου της χώρας.

— 'Η πλήρης ηλεκτρονική μηχανοργάνωση των λειτουργιών του λιμανιού.

'Αναφερόμενοι στά έκτελούμενα και υπό έκτέλεση αναπτυξιακά έργα οι κ.κ. Κούτσης και Παπαδόγγονας ανέφεραν ότι γιά τό τρέχον έτος προβλέπονται λιμενικά έργα, συνολικού προϋπολογισμού 25 δισεκ. δραχμών και ήλεκτρομηχανολογικός έξοπλισμός, άξίας 2,8 δισεκ. δραχμών.

Τά σημαντικότερα έργα του προγράμματος επενδύσεων γιά τό 1991 είναι:

— 'Αποπεράτωση, μέχρι τέλους 'Οκτωβρίου, του ανατολικού τμήματος του προβλήτα Σταθμού Έμπορευματοκιβωτίων. Έχει ήδη δοθεί στην έκμετάλλευση προβλήτας, μήκους 800 μέτρων και πλάτους 220 μέτρων, ενώ έχει εγκατασταθεί εκεί μιά έκτη γερανοέφυρα έξυπηρέτησης κοντέινερς, αυξάνοντας αισθητά τή δυναμικότητα του σταθμού.

— Κατασκευή προβλήτα γενικού φορτίου στό λιμάνι Κερατσινίου, προϋπολογισμού 3 δισεκ. δραχμών. 'Η αποπεράτωση του έργου προβλέπεται μέχρι τόν 'Ιούλιο 1992.

— Έπέκταση του σταθμού έπιβατών έξωτερικού στην 'Ακτή Ξαβερίου του Κεντρικού λιμανιού, προϋπολογισμού 360 έκατομ. δρχ. 'Η αποπεράτωση του έργου προβλέπεται μέχρι τέλους Μαΐου.

— Κατασκευή ανισόπεδου κόμβου στό Νέο 'Ικόνιο δαπάνης 450 έκατ. δρχ., με αποπεράτωση της α' φάσης μέχρι τά τέλη Αυγούστου.

— 'Υπόστεγο διαλογής έμπορευματοκιβωτίων στό σταθμό Νέου 'Ικονίου, προϋπολογισμού 600 έκατ. δρχ., τό όποιο προβλέπεται νά αποπερατωθεί μέχρι τόν 'Οκτώβριο.

— Κτίριο έργαζομένων στον Ο.Λ.Π., προϋπολογισμού 500 έκατ. δρχ. 'Η αποπεράτωση του προβλέπεται μέχρι τέλους του 1992.

— Κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων, στην πλατεία Καραϊσκάκη, δυναμικότητας 500 θέσεων. Έχει δημοπρατηθεί τό έργο και γίνεται ή αξιολόγηση των προσφορών. Προβλέπεται νά αρχίσει ή έκτέλεση του γκαράζ από τόν Μάιο.

Επίσης ανακοινώθηκε ή πρόθεση έκπόνησης μελέτης κατασκευής της περιφερειακής όδου από Μώλο Δραπετσώνας μέχρι τόν κόμβο 'Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου, ενώ παράλληλα προκηρύχθηκε διαγωνισμός γιά τήν άνάθεση μελέτης χωροταξικής και κυκλοφοριακής ρύθμισης και διαχείρισης του κεντρικού λιμανιού με σκοπό τόν έκσυγχρονισμό και καλύτερη αξιοποίησή του ως άποκλειστικού έπιβατικού λιμανιού.

Συνέλευση των πλοιάρχων

Συνεκλήθη γιά τίς 6 Μαΐου ή έτήσια γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Έμπορικού Ναυτικού.

1. Πωλείται οικόπεδο στις Σπέτσες, 300 μ.τ., περίπου, άρτιο και οικοδομήσιμο, εντός σχεδίου, κοντά στό παλιό λιμάνι.

2. Ένοικιάζεται γιά επαγγελματική στέγη, οίκοδομή στό λιμάνι του Πειραιά, αποτελούμενη από ισόγειο και πέντε όρόφους, περίπου 500 τ.μ. ώφέλιμα.

Έη οίκοδομή θά αποπερατωθεί εντός όκτώ μηνών περίπου.

Πληροφορίες: κ. 'Ιωάννη Βρέλλο τηλ. 4531495

Στή διάρκεια της γενικής συνελεύσεως ή όποια θά συνεχισθεί καί στις 7 Μαΐου θά γίνει διοικητικός καί οικονομικός απολογισμός του 1990 καί θά έκτελουν έξελεγκτική έπιτροπή γιά τό 1991 καί έφορευτική έπιτροπή γιά τήν διενέργεια άρχαιρεσιών πρós ανάδειξη μελών του διοικητικού συμβουλίου.

Σέ περίπτωση, μή έπιτεύξεως άπαρτίας ή γενική συνέλευση των πλοιάρχων θά έπαναληφθεί στις 15 Μαΐου.

Η INTERTANKO γιά τόν ΟΡΑ 90

Η INTERTANKO άνακοίνωσε στις 19 Απριλίου τήν πρότασή της πρós τήν Έθνική Διοίκηση Ωκεανού καί Ατμόσφαιράς (NOAA), γιά μία έκλογίκευση τής Αντιρρυσαντικής Νομοθεσίας του 1990 (ΟΡΑ). Στή πρόσκληση τής NOAA γιά τήν διατύπωση άπόψεων ως πρós τόν όρισμό του ύπολογισμού τής ζημίας σέ φυσικές πλουτοπαραγωγικές πηγές καί οικοσυστήματα, ή INTERTANKO ύπογραμμίζει τήν αναγκαιότητα άκριβούς καθορισμού του όρου «ζημία», τά πλεονεκτήματα τής έφαρμογής μηχανολογικών καί έπιστημονικών άξιων στην διαδικασία έξακρίβωσης του μεγέθους τής ζημίας καί τήν ανάγκη άναγνώρισης άπό τήν NOAA των δυσκολιών πού παρουσιάζει ή έργασία τής έξακρίβωσης τής ζημίας σέ φυσικά δυναμικά οικοσυστήματα, καθώς καί ή έπανόρθωση τής ζημίας καί ή άναζωογόνηση των οικοσυστημάτων αυτών. Λόγω των δυσκολιών αυτών ή INTERTANKO προτείνει τόν όρισμό μίας συγκεκριμένης διαδικασίας έπανόρθωσης τής ζημίας στά πληγμένα οικοσυστήματα, ή όποια θά περιλαμβάνει τή βελτίωση τής ποιότητας του νερού, αλλά ύδρολογικά πλεονεκτήματα, ύποστήριξη τής τροφικής άλυσίδας καί τής μακρόχρονης βιωσιμότητας ενός οικοσυστήματος.

Έκπαιδευτικά σεμινάρια τής BIMCO

Στίς έγκαταστάσεις τής εταιρίας Ceres Hellenic Shipping Enterprises θά πραγματοποιηθεί στις 30 Μαΐου 1991, σεμινάριο τής BIMCO μέ θέμα: A BIMCO Course — Towards Better Decisions».

Έντυπα συμμετοχής στό σεμινάριο παρέχονται μόνο άπό τήν BIMCO στή Κοπεγχάγη, φάξ: 45-4444.4450.

Έγκαινιάσθηκε τό «Μύρινα Έξπρές»

Έγκαινιάσθηκε στις 24 Απριλίου τό νεότευκτο όχηματαγωγό - έπιβατηγό «Μύρινα Έξπρές», τό όποιο κατασκευάστηκε στην Έλλάδα γιά λογαριασμό του έφοπλιστή κ. Γ. Γούτου.

Τό «Μύρινα Έξπρές» θά έξυπηρετήσει προσωρινά τή γραμμή Ραφήνας — Λήμνου — Καβάλας καί έν συνέχεια θά δρομολογηθεί στή γραμμή Λαυρίου — Κέας — Κύθνου, σέ άντικατάσταση του έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Ίούλης - Κέας», πού άνήκει στό δυναμικό του στόλου τής εταιρίας του κ. Γούτου.

Τά προγράμματα τής Chandris Cruises γιά τό 1991



Μέ κάποια καθυστέρηση, ή όποια όφείλεται στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου πού άνάγκασε τήν Έταιρία Χανδρή, γιά τήν ασφάλεια των έπιβατών της νά αλλάξει τό δρομολόγιο του κρουαζιερόπλοιου «The Azur» τρεις φορές, άνακοινώθηκαν στις 26 Απριλίου τά νέα της προγράμματα κρουαζιερών γιά τή φετινή περίοδο.

Συγκεκριμένα γιά τό καλοκαίρι του 1991 τά κρουαζιερόπλοια «The Victoria» καί «The Azur» προγραμματίστηκαν νά έκτελουν 13ήμερες, 14ήμερες καί 150ήμερες κρουαζιέρες άπό τό Άμστερνταμ μέ τρία διαφορετικά δρομολόγια στην Βαλτική, τά Νορβηγικά φιόρντς, τό Βόρειο Άκρωτήριο καί τό Σπιτζμπεργκεν.

Τό κρουαζιερόπλοιο «Amerikanis» θά συνεχίσει τίς τόσο έπιτυχημένες 8ήμερες κρουαζιέρες του άπό τό Σάν Χουάν στά νη-

σιά τής Καραϊβικής.

Τό κρουαζιερόπλοιο «Britannia» θά συνεχίσει νά έκτελεί 6ήμερες κρουαζιέρες άπό τό Μαϊάμι στον Κόλπο του Μεξικού καί 3ήμερες άπό Μαϊάμι στις Μπαχάμες. Στίς 4 Σεπτεμβρίου θά άποπλεύσει άπό Μαϊάμι γιά τήν συνηθισμένη κρουαζιέρα των 50 ήμερών κάνοντας τόν περίπλου τής Νοτίου Άμερικής.

Τέλος τό «Horizon» καί το «Meridian» θά συνεχίσουν αυτό τό καλοκαίρι 7ήμερες κρουαζιέρες στή Βερμούδα.

Υπενθυμίζεται ότι τό 1992 ό στόλος του όίκου Χανδρή θά έμπλουτισθεί μέ ένα νέο ύπερμοντέρνο κρουαζιερόπλοιο 46.000 τόννων, άδελφό του «Horizon», τό «Zenith» τό όποιο ναυπηγείται στή Γερμανία.

Άπαγόρευση χρήσεως συχνότητας

Άπαγορεύτηκε ή χρήση τής συχνότητας 156.525 MHz στό VHF (δίαυλος 70) γιά ραδιοηλεφωνικές έκπομπές. Μέ έγκυλίό του τό ύπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποιεί ότι ή συχνότητα 156.525 MHz (δίαυλος 70) έχει διατεθεί άποκλειστικά καί μόνο γιά κλήσεις κινδύνου, ασφαλείας καί κλήσεις γιά άλλους σκοπούς ύπό τήν προϋπόθεση όμως ότι θά πραγματοποιούνται μέ τήν τεχνική τής ψηφιακής έπιλογής κλήσης (τάξη

έκπομπής G2B) πού έφαρμόζεται στό νέο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου καί ασφαλείας (GMDSS). Ευνόητο είναι ότι ή χρησιμοποίηση τής συχνότητας των 156,525 MHz γιά τούς προαναφερόμενους σκοπούς δέν άποκλείει καί τήν παράλληλη χρησιμοποίηση των άλλων συστημάτων έκπομπής του σήματος κινδύνου στις συχνότητες 156.8 MHz (δίαυλος 16), καί 2182 KHz πού μπορεί νά χρησιμοποιούνται όπως μέχρι τώρα γιά τούς ίδιους σκοπούς.

ΔΑΚΤΥΛΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ

Τηλεφωνήστε στό 4908881, 6-8 μ.μ κ. Μαρία Άναστασιάδου

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΔΙΩΡΟΦΗ ΟΙΚΙΑ

(ΙΣΟΓΕΙΟ & Α' ΟΡΟΦΟΣ)

Στό Πειραιά, Εύαγγελίστρια, Γενναδίου 7.

Τηλέφωνο: 4125839 καθημερινά

Τό μέτρο αυτό ισχύει για όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από την κατηγορία (Ε/Γ - Φ/Γ - Δ/Ξ κλπ.) και τους πλόες που εκτελούν (έσωτερικού και εξωτερικού) εφόσον φέρουν εγκατεστημένο πομποδέκτη πολύ υψηλών συχνοτήτων (VHF) και χρησιμοποιούν τό δίαυλο 70.

Η δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC) στο δίαυλο 70 για κλήσεις κινδύνου, ασφαλείας και κλήσεις για άλλους σκοπούς, είναι υποχρεωτική για τό νέο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφαλείας (GMDSS) τό οποίο, ως γνωστό, θά εφαρμοστεί προαιρετικά από 1.2.1995 και για όλα τα πλοία από 1.2.1999 όποτε θά χρησιμοποιούνται ΜΟΝΟ οί συχνότητες κινδύνου και ασφαλείας του ως άνω συστήματος GMDSS.

Υπό την κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Άπριλιού υποβλήθηκε στο Υπουργείο Ναυτιλίας μία μόνο αίτηση για έγγραφη πλοίου στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13.

Πρόκειται για τό μέχρι τουδε κυπριακό μπάλκερ «Πολόμα», 29.458 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «Star Master Shipping Corporation» (κ. Εύαγγ. Ράφιος).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Luck» 72.500 τον. d.w., 40.059 τον. γκρός, βελγικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ βρετανικά συμφέροντα έπωλήθησαν τό δύο αδελφά κέμικαλ τάνκερς «Στέινλες Φάιτερ» και «Στέινλες Μάστερ» 12.748 τον. d.w., 7.145 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1985, έναντι συνολικής τιμής περί των 36 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν μέ συμφωνία en-bloc τό a fadelf? a mp? alk k? arrierw !Adriano» και «Wing» 50.595 τον. d.w., 28.275 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975 και 1976 αντίστοιχα έναντι συνολικής τιμής περί των 12 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκερ κάρριερ «Γκόλντεν Χάρβεστ» 22.233 τον. d.w., 13.178 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν en-bloc τό αδελφά δεξαμενόπλοια «Purha» και «Vinha» 25.925 τον. d.w., 18.225 τον. γκρός, γαλλικής ναυπήγησης 1969, έναντι συνολικής τιμής 9,3 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Γκλόρυ» 54.134 τον. γκρός, 17.335 τον. βάρους, ναυπήγησης 1970, αντί δολλαρίων 195 ανά τόννο βάρους.

Παρελήφθη τό Καταμαράν της Πειραικής Α.Ν.Ε.

Παρελήφθη στις 18 Άπριλιού από τό ναυπηγεία στή Νορβηγία, τό επιβατηγό πλοίο τύπου καταμαράν τό οποίο ναυπήγησε ή πολυμετοχική εταιρία «Πειραική Α.Ν.Ε.».

Τό σκάφος απέπλευσε ήδη μέ προορισμό την Ελλάδα υπό την πλοιαρχία του κ. Δημ. Τουτουνητζή και αναμένεται στον Πειραιά την πρώτη εβδομάδα του Μαΐου.

Πρόκειται για τό πρώτο επιβατηγό πλοίο προωθημένης τεχνολογίας που θά έξυπηρετήσει από τον Μάιο την τακτική σύνδεση των Κυκλάδων μέ τον Πειραιά, μέ ταχύτητα 48 μιλίων και μεταφορική ικανότητα 346 επιβατών.

Αναπροσαρμογή τελών

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 16Β/21.3.91) κοινή απόφαση του ύπουργου Ναυτιλίας και του ύφυπουργου Οικονομικών, μέ την οποία τό τέλη χορήγησης πιστοποιητικών ασφαλείας για ζημιές ρύπανσης από πετρελαιοειδή αναπροσαρμόζονται από 8.000 σέ 20.000 δραχμές για τό υπό ελληνική σημαία πλοία και από 40 σέ 70 λίρες Άγγλίας για τό από ξένη σημαία πλοία.

Έπίσης, στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 172Β/21.3.91) δημοσιεύθηκε

κοινή απόφαση των ύπουργών Ναυτιλίας, Μεταφορών, Έπικοινωνιών και του ύφυπουργου Οικονομικών, μέ την οποία τό τέλη χορήγησης άδειας σέ πλοία ή αεροσκάφη, για άπόρριψη καταλοίπων ή άλλων ύλών στή θάλασσα αναπροσαρμόζονται από 2.000 σέ 20.000 δραχμές για πλοία και αεροσκάφη που είναι έγγεγραμμένα στή ελληνικά νηολόγια και από 30 σέ 70 λίρες Άγγλίας για τό ξένα πλοία και αεροσκάφη.

Η νέα σύμβαση των πρακτορειακών

Μεταξύ της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως και της Ένώσεως Πρακτορειακών Υπαλλήλων Ποντοπλοίας, υπεγράφη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας, που άφορά τό πάσης φύσεως προσωπικό των πρακτορειακών έπιχειρήσεων ποντοπλοίας.

Μέ τη νέα συλλογική σύμβαση, ή οποία ισχύει άναδρομικά από την 1η Ιανουαρίου 1991 και είναι διετούς διάρκειας, οί βασικοί μισθοί ένεργείας, διαμορφώνονται από 99.359 μέχρι 182.906 δραχμές, ανάλογα μέ τό έτη ύπηρεσίας.

Στούς νέους μισθούς θά προστεθεί από την 1η Ιουλίου 1991, ποσοστό 6,6%, ενώ από την 1 Ιουλίου 1992, θά προστεθεί άλλο ένα ποσοστό 6,6%.

Διαγωνισμός για μεταφορές στρατιωτικού ύλικού

Τή Παρασκευή 3 Μαΐου θά διενεργηθεί στο ΥΕΝ δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός για τη μεταφορά στρατιωτικού ύλικού του Γενικού Έπιτελείου από Δυτ. Γερμανία και Όλλανδία στο Βόλο, Άλεξανδρούπολη και Θεσσαλονίκη.

Περισυλλογή ναυαγών από τό «Βρεταννίς»

Τέσσερις Κουβανούς ψαράδες που έπείβαιναν σέ μικρή άκυβέρνητη λέμβο περισυνέλεξε το πλήρωμα του κρουαζιερόπλοιο «Βρεταννίς» ενώ έπλεε 65 μίλια περίπου ανατολικά της Κούβας. Ό πλοίαρχος του σκάφους κ. Γ. Παναγιωτάκης γνωστοποίησε στο Υπουργείο ότι οί τέσσερις Κουβανοί άποβιβάστηκαν στο Μαΐαμι.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

Όμιλία Κράτσα στή Ναυτιλιακή Λέσχη

Στά πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας, θα μιλήσει στις 9 Μαΐου στη Ναυτιλιακή Λέσχη ο Υφυπουργός Μεταφορών και Έπικοινωνιών κ. Απόστ. Κράτσα με θέμα: «Έκσυγχρονισμός των Έλληνικών επικοινωνιών - προϋπόθεση για μια δυναμική παρουσία της χώρας μας στη νέα τάξη πραγμάτων και την Ευρωπαϊκή Όλοκληρωση».

Ληστρική επίθεση εναντίον πλοίου στην Βραζιλία

Η γνωστή εταιρία «Βροντάδος Ναυτική ΕΠΕ» ανέφερε στο YEN στις 30 Απριλίου το άτυχές και ανησυχητικό περιστατικό ληστρικής επιθέσεως κατά του υπό διαχειρισή της πλοίου «Pacific Wave», νηολογίου Λιβερίας συμβεβλημένου με το NAT και με άμιγές ελληνικό πλήρωμα.

Η ληστρική επίθεση έγινε στον λιμένα Ρίο Ιανέιρο της Βραζιλίας στις 28/4/91 και περιγράφεται από τον πλοίαρχο Νικόλαο Βασιλάκη με την εξής τηλεγραφική αναφορά του:

«Πρός πληροφόριαν σας 40 λεπτά μετά από την φόρτωση σήμερα το πρωί 04:00 δεχθήκαμε ληστρική επίθεση από τέσσερις κουκουλοφόρους όπλισμένους με πιστόλια και μαχαίρια. Είμαστε στον ντόκο containers terminal που φρουρείται από αστυνομικούς. Κανείς από το πλήρωμα δεν έπαθε τίποτε διότι δεν προφθάσαμε να αντιδράσουμε και μās βγήκε σέ καλό. Πήραν πράγματα (ροούχα, ρολόγια και χρήματα) αξίας σέ δολ. 600 περίπου.

Είχαμε λάβει όλα τα ένδεικνύμενα μέτρα, την ώρα της επιθέσεως στην μοναδική πόρτα του accommodation που είχαμε αφήσει ανοικτή, βρίσκονταν ο υποπλοίαρχος, ο ναύκληρος και ο φύλακας. Ο φύλακας που είχαν τοποθετήσει στο πλοίο οι ναυλωτές έλειπε εκείνη τη στιγμή και δεν αποκλείεται να συμμετείχε στην επίθεση. Τους άκνητοποίησαν και δεν μπόρεσαν να μās ειδοποιήσουν. Καλέσαμε την αστυνομία όταν έφυγαν αλλά δεν μπορούσαν να κάνουν τίποτα, ήλθαν όπως πάντα καθυστερημένα. Οι ληστρικές επιθέσεις στα πλοία στο Ρίο είναι κάτι το συνηθισμένο και ο κίνδυνος να σέ σκοτώσουν για τό τίποτα είναι μεγάλος».

Στην αναφορά της η εταιρία επισημαίνει στο YEN την ανάγκη άμεσων ενεργειών μέσω της διπλωματικής υπηρεσίας για τη προστασία των πλοίων και της ακεραιότητας των Έλλήνων ναυτικών.

Έκρηξη σέ πλοίο μέ τέσσερις τραυματίες

Έκρηξη στον βοηθητικό ατμολέβητα του φορτηγού «Γουέστερν Γεώργιος» προκλήθηκε στις 22 Απριλίου ενώ το σκάφος βρισκόταν στο σουηδικό λιμάνι Ούντεβαλα.

Από την έκρηξη υπέστησαν εγκαύματα

οι Άναστ. Χατζόγλου, β' μηχανικός, 37 ετών, Παν. Καλιντεράκης, α' μηχανικός, 53 ετών, Εύαγ. Κουνιάς, ηλεκτρολόγος, 32 ετών και Άνδρ. Βουτσινάς γ' μηχανικός, 44 ετών, οι οποίοι μεταφέρθηκαν σέ νοσοκομείο της πόλεως. Μετά την παροχή των πρώτων βοηθειών ο Βουτσινάς επέστρεψε στο πλοίο, ενώ οι άλλοι τρεις παρέμειναν για νοσηλεία.

Θάνατος σέ πλοίο

Στό παναμαϊκό φορτηγό «Σαμτζών Μάρινερ» πέθανε, πιθανόν από καρδιακή προσβολή, ο άνθυποπλοίαρχος Στέλιος Τσαλδάρης, ετών 50.

Σύστημα «V.P.S.» καί στή Θεσσαλονίκη

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη, καταρτίζεται μελέτη εγκαταστάσεως του συστήματος «V.P.S.» καί στο λιμάνι Θεσσαλονίκης, του οποίου η πορεία, κατά τό τελευταίο έτος είναι ανοδική.

Η Σχολή Σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Άπό την Δημόσια Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων της Ν. Μηχανιώνας αποφοίτησαν τον περασμένο Μάρτιο 420 ναυτικοί.

Νέα φυλλάδια

Άπό τίς αρμόδιες υπηρεσίες του YEN εκδόθηκαν τον Μάρτιο 293 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ήταν υπερφορτωμένα

Ύπερφορτωμένα κατά 3 ίντσες καί 1 ίντσα αντίστοιχα βρέθηκαν μετά από σχετικούς ελέγχους τό μέ σημαία Μάλτας φορτηγό «Σή Μάδερ» στίς εγκαταστάσεις της Χαλυβουργικής καί τό σοβιετικό δεξαμενόπλοιο «Batumi» στίς εγκαταστάσεις των Έλληνικών Διίλιστηρίων, στους πλοίαρχους

των οποίων επεβλήθη πρόστιμο από 150.000 δρχ.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 31.042.900 δρχ. επέβαλαν οι λιμενικές αρχές της χώρας τον περασμένο Φεβρουάριο για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Άπό τά πρόστιμα αυτά 16.657.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του κανονισμού λιμένα 10.530.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 3.350.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 905.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφάλειας ναυσιπλοΐας καί 600.000 για αλιεία μέ χρήση έκρηκτικών ύλων.

Η αποστολή παιδιών σέ κατασκηνώσεις

Η απογραφή καί η ύγειονομική εξέταση των παιδιών των ναυτικών, ασφαλισμένων στον Οίκο Ναύτου, πού θα σταλούν σέ κατασκηνώσεις θα γίνει από τίς 6 Μαΐου μέχρι τίς 14 Απριλίου.

Τά παιδιά θα πρέπει νά είναι ηλικίας από 7 έως 14 ετών δηλαδή νά έχουν γεννηθεί τά έτη 1977 μέχρι 1984.

Η απογραφή θα γίνεται κάθε εργάσιμη ήμερα από τίς 10.00 μέχρι 13.00 στον 7ο όροφο του ΟΝ Πειραιώς, Καραϊσκού καί Παλαιολόγου 1, Γραφείο 702, ενώ η ύγειονομική εξέταση θα γίνεται από δύο παιδίατρος κάθε εργάσιμη ήμερα από τίς 11.30 μέχρι 13.30 στον Α' όροφο του ίδιου κτιρίου.

Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει νά προσέρχονται στον Οίκο Ναύτου μέ τά παιδιά τους καί νά έχουν μαζί τους: α) Τό βιβλιάριο ασθενείας Ο.Ν., τό οποίο πρέπει νά είναι σέ ισχύ, β) δύο φωτογραφίες για κάθε παιδί καί γ) τό βιβλιάριο ύγείας των παιδιών ή την κάρτα έμβολίων.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ένδια-

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ (ΝΥΚΤΟΣ 22956)
(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

φερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο τηλέφωνο της Υπηρεσίας Παιδικών Έξοχων Ο.Ν. 412.3978.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

TO OIL

Στό πρώτο τεύχος του 1991 ή τριμηνιαία έκδοση της MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. περιέχει μία εύρεία ανασκόπηση του Μεσανατολικού ζητήματος με επιμέρους άρθρα που αναφέρονται στον Ευρωπαϊκό Έπекτατισμό στην περιοχή, αναδρομή στην πτώση της Όθωμανικής Αυτοκρατο-

ρίας και στην αντίθεση της Τουρκίας με τα Άραβικά Κράτη, στο πρόβλημα του Ισραήλ και της Παλαιστίνης.

Άλλα θέματα που παρουσιάζονται στο τεύχος του Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου — Μαρτίου είναι η δράση του Πολεμικού Ναυτικού στην Κύπρο και ο κίνδυνος τοξικής μόλυνσης των υδροφόρων κοιτασμάτων των ΗΠΑ.

Η «ΕΠΙΛΟΓΗ» ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

Τά μεγάλα προβλήματα της Ελληνικής Οικονομίας μετά το τέλος του πολέμου του Περσικού είναι το κύριο θέμα που απασχο-

λεί τη γνωστή οικονομική έκδοση στο τελευταίο τεύχος της. Άλλα θέματα που εξετάζονται στο τεύχος Απριλίου 1991 είναι η συναλλαγματική πολιτική, το εξωτερικό χρέος και οι επιπτώσεις των αλλαγών στην Κοινή αγροτική πολιτική, ενώ στις σελίδες των στατιστικών δεδομένων αναλύονται παραστατικά τά έθνολογικά μεγέθη της Ελλάδος, οι οικονομικοί δείκτες της κατανάλωσης, της παραγωγής, των επενδύσεων, των τιμών και της κεφαλαιαγοράς και παρουσιάζονται οι τελευταίες πληροφορίες για το χρηματιστήριο και τα διάφορα χρηματιστηριακά μεγέθη.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΙΡΗΝΗ	Έλληνική	12.811	1985	Κατά τό ταξίδι Λός Άντζελες για Μεμβούρνη υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 10/4.
ΣΑΝΝΥ	Έλληνική	3.482	1977	Συγκρούστηκε με τό όχημαγωγό «Nooit Verwacht» στο Ρότερνταμ στις 15/4. Άναλήφθηκαν προσωρινές έπισκευές.
ΣΑΝΤΒΙΚ	Έλληνική	1.598	1976	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Svarte» στη Βαλτική, στις 24/4 και κατάπλευσε στο Γκέφλε για έπιθεώρηση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΓΩ	Κυπριακή	11.041	1970	Βυθίσθηκε ανοικτά της Ψυττάλειας, λόγω προσάρξης στις 24/4.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	36.353	1984	Κατά τό ταξίδι Βανκούβερ για Γκάνδη, συγκρούστηκε με τό τάνκερ «Y. Mariner» στο Σάν Φραντσκο, στις 10/4.
ΒΗΤΑΣΚΑΎ	Παναμαϊκή	12.222	1971	Συγκρούστηκε στο Ντόβερ, με τό φορτηγό «Richmers Nanjin» στις 13/12.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	Λιβεριανή	11.733	1977	Άνέφερε ζημιές από πρόσκρουση, στο Μόντρεαλ, στις 11/4.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Έλληνική	19.960	1972	Ύπεστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, στην Ούντεβάλα, στις 22/4.
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	Έλληνική	13.631	1973	Άνέφερε βλάβη στη μηχανή, στο Άμστερνταμ στις 19/4.
ΖΙΝΙ	Έλληνική	11.348	1976	Άνέφερε βλάβη στη μηχανή, στην Τουρκία, στις 10/4.

International

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service · Radio: VHF channel 16

ΘΕΑΝΟΥΛΑ	Κυπριακή	35.540	1974	Υπέστη είσοδή ύδατων στο μηχανοστάσιο άνοι- κτά του Κίγκστον, στίς 25/4.
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	Κυπριακή	34.447	1981	Κατά την προσόρμηση στη Ναγκογια συγκρού- στηκε με το μάλκερ «Equinox» στίς 22/4.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	Λιβεριανή	31.584	1971	Προσάραξε στον π. Παρνά, στίς 20/4 και άπο- κολλήθηκε αθημερόν δι' ιδίων μέσων.
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	Έλληνική	18.923	1969	Κατά τον κατάπλου στο Μπουένος Άϊρες, στίς 23/4, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Salvador» και υπέστη σοβαρές έλασματουργικές ζημιές.
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	Έλληνική	28.082	1975	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση σε πάγους στον Κόλπο του Έλσίνκι στίς 3/3.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ	Κυπριακή	13.858	1971	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στίς 13/4.
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	Έλληνική	23.693	1970	Επιθεωρήθηκε στη Βαρκελώνη, στίς 17/4, συνε- πεία βλάβης στο σύστημα πηδαλίου. Αναλήφθη- κε ύδροδεξαμενισμός.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Κυπριακή	16.128	1970	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά στίς 19/4.
ΤΟΣΚΑΝΑ	Έλληνική	36.204	1976	Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση κατά την διέ- λευση από τη Διώρυγα του Παναμά στίς 2/3.
ΦΕΪΡΟΥΖ III	Έλληνική	19.049	1984	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία ζημιών, σε γερανό, που υπέστη κατά την εκφόρτωση στο Τανγιούγκ Πριόκ στίς 11/4.
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	Παναμαϊκή	13.580	1968	Κατά το ταξίδι Νάπολη για Ίμμιγκχαμ υπέστη βλάβη στη μηχανή στίς 21/3 και κατέπλευσε στη Βενετία.
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	Έλληνική	40.568	1972	Κατά την εκφόρτωση στον Τάραντα, στίς 15/4, υπέστη ζημιές σε κάλυμα κύτους.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ	Έλληνική	66.259	1977	Κατά το ταξίδι για Λάς Πάλμας ανέφερε βλάβη στη μηχανή στίς 19/4.
ΓΟΥΩΡΟΥ	Κυπριακή	39.042	1966	Κατά τον διάπλου της Διώρυγας του Σουέζ στίς 20/4, υπέστη βλάβη στη μηχανή και ρυμουλκή- θηκε στο Πόρτ Σαΐντ για έπισκευές.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	Έλληνική	1.579	1969	Επιθεωρήθηκε στον Άσπρόπυργο συνεπεία βλά- βης στη μηχανή που υπέστη στίς 22/3.
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ	Μπαχάμας	51.898	1975	Κατά το ταξίδι Σιγκαπούρη για Μαυρίκιο υπέστη βλάβη στη μηχανή στίς 12/3.
ΜΙΚΤΟ:				
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Έλληνική	59.859	1987	Υπέστη ζημία στο πηδάλιο συνεπεία πρόσκρου- σης σε σημαδόουρα, στο Νιούπορτ Νιούς, στίς 17/4.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:				
ΑΝΕΜΟΣ	Έλληνική	3.500	1975	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στη Θεσσαλονίκη στίς 22/4.
ΜΙΛΕΝΑ	Έλληνική	5.961	1970	Προσάραξε λόγω θαλασσοταραχής στο Βαθύ, στίς 18/4 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΡΟΔΟΣ	Έλληνική	6.475	1973	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο άνοικτά του Σουνίου, στίς 15/4 και ρυμουλκήθηκε στον Πει- ραιά.

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»



MEDOV **FOR** **OVER 40 YEARS** **IN THE** **SERVICE OF** **INTERNATIONAL** **SHIPPING**



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

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

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

Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

**PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER**

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

**SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW**

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS
HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29
Phone (010) 5490.1
Telex: 270046/270346/283836
Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σε συνθήκες σταθερότητας, με τούς ναύλους σε άνοδική πορεία, ιδίως στο χώρο του 'Ατλαντικού, κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου.

Η επαναδραστηριοποίηση της αγοράς της Νότιας 'Αμερικής και τό συνεχιζόμενο ενδιαφέρον των Σοβιετικών για μεταφορές σιτηρών συντήρησαν την αισιοδοξία και αύξησαν τις απαιτήσεις της πλοιοκτησίας.

Τά μπάλκ κάρριερς handymax και handy εξακολούθησαν νά επωφελούνται περισσότερο από την αναζωπύρωση της ζήτησης στον 'Ατλαντικό ενώ τά πάναμαξ, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις, κινήθηκαν σε ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων σε Δύση και 'Ανατολή.

Τό δύσκολο αποκρυπτόμενο ενδιαφέρον των ναυλωτών για χρονοναυλώσεις περιόδου, σε συνδυασμό με τις προσπάθειες νά καθυστερήσουν άμεσες φορτώσεις πέραν του Μαΐου, συνηγορούν στη διαπίστωση ότι ή φετινή 'Ανοιξη δέν θά προβλημάτισει την αγορά ξηρού φορτίου και θά διανυθεί υπό ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.

Οι ακόλουθες πράξεις, πού άφορούν κλεισίματα των τελευταίων 10 ημερών του 'Απριλίου, αντικατοπτρίζουν μία ύγιή αγορά στις βασικότερες κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

- 87.500 τον. Μισσιισσιππί για 'Ολλανδία, δολ. 14,00.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία, δολ. 25,00.
- 50.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Σοβιετ. Βαλτική, δολ. 16,50.
- 33.500 τον. Βραζιλία για Μπιλμπάο, δολ. 23,00.
- 32.000 τον. Βραζιλία για Ρότερνταμ, δολ. 19,00.
- 23.000 τον. Ρουέν για Βουλγαρία, δολ. 17,45.

— 23.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Βενεζουέλα, δολ. 23,50.

— 21.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για 'Ανατολ. Μεξικού, δολ. 14,00.

Γαϊάνθρακες:

- 130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Νότιο Κορέα, δολ. 10,25.
- 70.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Μπιλμπάο, δολ. 6,75.
- 65.000 τον. Μισσιισσιππί για Λίβερπουλ, δολ. 9,25.
- 60.000 τον. Νουαντχίμπου για Μπιλμπάο, δολ. 5,25.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Πόντα ντέ Μαδεϊρά για Ρότερνταμ, δολ. 6,65.
- 130.000 τον. Σεπετίμπα τέρμιναλ για 'Υμουϊντεν, δολ. 7,60.
- 56.000 τον. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ για Ρότερνταμ, δολ. 12,50.
- 28.600 τον. σκράπ, Δυτική άκτι ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα δολ. 735.000 κατ' άποκοπή.

Λιπάσματα:

- 30.000 τον. Μαύρη Θάλασσα για Κίνα, δολ. 29,00.
- 15.000 τον. Τζουμπάιλ για Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 20,50.
- 14.500 τον. 'Ακαμπα για Δυτική άκτι 'Ινδίας, δολ. 21,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλος ό αριθμός και ό όγκος των φορτίων πού καλύφθηκαν με τή μέθοδο της χρονοναύλωσης, ενώ παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση του ενδιαφέροντος ναυλωτικών οίκων νά χρονοναυλώσουν μπάλκ κάρριερς για περίοδο τουλάχιστον 4 μηνών, καλύπτοντας τις ανάγκες τους για όλη τή προσεχή θερινή περίοδο.

Οι ναύλοι των handymax και handy σημείωσαν αξιόλογη άνοδο και οι ναυλώσεις τους στο χώρο του 'Ατλαντικού πληρώθηκαν άνω των δολ. 10.000 τήν ήμέρα, ενώ τά πάναμαξ χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις διαμόρφωσαν μισθώματα σε αξιοπρεπή και έπικερδή επίπεδα.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

- 69.000 τον. d.w. από Ταϊβάν κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.300 τήν ήμέρα.
- 69.000 τον. d.w. από Κόντινεντ, μέσω Κόλπου ΗΠΑ για 'Ανατολή, δολ. 16.400 τήν ήμέρα.
- 66.900 τον. d.w. από 'Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Δυτικής άκτις ΗΠΑ, δολ. 11.900 τήν ήμέρα.
- 65.400 τον. d.w. από Πάσσερο, κυκλικό ταξίδι Νότιας 'Αμερικής, δολ. 12.500 τήν ήμέρα.
- 46.800 τον. d.w. από Κόντινεντ για Σιγκαπούρη, δολ. 15.000 τήν ήμέρα.
- 37.400 τον. d.w. από 'Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 9.500 τήν ήμέρα.
- 29.500 τον. d.w. από Κόντινεντ για Σιγκαπούρη, δολ. 12.000 τήν ήμέρα.
- 28.100 τον. d.w. από Κόντινεντ, μέσω Μεγ. Λιμνών για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.000 τήν ήμέρα.
- 28.100 τον. d.w. από 'Ιαπωνία για Κόντινεντ, δολ. 7.500 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

"Ηρεμη σε γενικές γραμμές ή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τό διαρρεύσαν δεκαπενθήμερο, με ιδιαίτερα δυσκίνητη την αγορά των μεγάλων φορτίων από τον Περσοαραβικό Κόλπο.

Μόνες περιοχές πού διατήρησαν κάποια κινητικότητα ήσαν της Καραϊβικής και της Δυτικής 'Αφρικής, όπου στη μέν πρώτη οι ναύλοι για φορτία 50.000 τόνων έφθασαν τά WS 180, ενώ στη δεύτερη τά συνήθη φορτία του ενός έκατομ. βαρελιών σταδιακά διαμορφώθηκαν ά-



825 Beacon Street, Newton, MA 02159 (U.S.A.)

Phone: (617) 527-5880

Cable: Paralia

FAX: (617) 527-8249

Telex: 94 0656

Attending at: BOSTON, MA, Providence, R.I., Portsmouth, N.H., Portland, Me. (U.S.A.)

πό τά WS 87 στά WS 90-92.

Μερικές μεμονωμένες ναυλώσεις στό χώρο της Μεσογείου στά επίπεδα των WS 105-110 γιά φορτία 80.000 τόνων, ενώ στή Βόρειο Θάλασσα στά ίδια μεγέθη οι ναύλοι κυμάνθηκαν μεταξύ WS 117-120.

Αξίζει πάντως νά μνημονεύσουμε ότι τίς τελευταίες πέντε ημέρες του Απριλίου, σημειώθηκε κάποια αναζωπύρωση της ζήτησης γιά φορτώσεις VLCC's από τόν Περσικό καί οι ναύλοι πού άκούσθηκαν ήταν της τάξεως των WS 40-44 γιά Απω Ανατολή καί WS 47 γιά Δύση.

Κατά τούς Βρεταννούς ναυλομεσίτες Gabraith, τό πλεονάζον τοννάζ στή περιοχή του Περσοαραβικού Κόλπου έχει μειωθεί αισθητά καί οι ναυλώσεις του Μαΐου από τήν περιοχή αναμένεται νά πληρωθούν άνω των WS 50.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις του δεκαπενθημέρου:

- 260.000 τόν. Περσικό γιά Βορ. Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 42,5.
- 255.000 τόν. Περσικό γιά Έρυθρά Θάλασσα, WS 37,75.
- 250.000 τόν. Περσικό γιά Ιαπωνία,

WS 35.

— 140.000 τόν. Αίγυπτο γιά Ισπανία, WS 87,5.

— 125.000 τόν. Δυτ. Αφρική γιά Βορ. Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 90.

— 120.000 τόν. Αίγυπτο γιά Ιταλία, WS 81,5.

— 80.000 τόν. Αλγερία γιά Ιταλία, WS 107,25.

— 70.000 τόν. Ανατολ. άκτή Μεξικού γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 127,5.

— 50.000 τόν. Καραϊβική γιά Βορ. Αμερική, WS 180.

Στά καθαρά φορτία:

— 55.000 τόν. Περσικό Κόλπο γιά Ιαπωνία, WS 145.

— 40.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιά Βορ. Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 140/130.

— 30.000 τόν. Νοτ. Κορέα γιά Ιαπωνία, WS 180.

— 29.000 τόν. Βραζιλία γιά Βορ. Αμερική, WS 180.

— 28.000 τόν. Μεσόγειο γιά Βορ. Αμερική / Κόλπο ΗΠΑ, WS 228.

13 φίο, 4.500 /1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 29 — Μαΐου 3.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.470 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία Απριλίου 17-22, ταξίδι μέσω Κίνας μέ επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

ΠΟΥΜΑ: 26.500 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Αμβέρσα άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 11.000 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΓΩ: 15.200 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Αμβέρσα Απριλίου 21, επαναπαράδοση Πόρτ Σουδάν, δολ. 6.625 τήν ημέρα.

ΤΖΕΜΙΝΙ: 58.255 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Δυτική Μεσόγειο Απριλίου 25-30, ταξίδι 50-80 ημερών μέ επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο δολ. 10.250 τήν ημέρα.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 54.270 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Πάσσερο Απριλίου 18-20, κυκλικό ταξίδι Ανατολ. άκτή Νοτ. Αμερικής, δολ. 9.500 τήν ημέρα.

ΑΡΙΕΤΤΑ: 37.770 τόν. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άρχές Απριλίου, κυκλικό ταξίδι Ανατολ. άκτή Νοτ. Αμερικής, δολ. 8.500 τήν ημέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Απριλίου 24 — Μαΐου 2, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης, μέ επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 123.125 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μοντουάρ Μαΐου 3-12, ταξίδι μέσω Βραζιλίας μέ επαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 16.900 τήν ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 72.746 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 14.750 τήν ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 250.000.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: 63.800 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Λισσαβώνα Μαΐου 1-10, ταξίδια 2-4 μηνών, δολ. 12.500 τήν ημέρα.

ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ: 61.900 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Απριλίου 27 — Μαΐου 3, επαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 16.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 250.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ.: 34.400 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ιντσόν άμεση, ταξίδι 70 ημερών μέ επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΜΠΑΤΗΣ: 157.500 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Πάσσερο Μαΐου 15-25, ταξίδι μέσω

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Πόντα ντε Μαδέϊρα 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,65 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 15-25.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Πόρτ Έλίζαμπεθ 56.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 12,50 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 25 — Ιουνίου 10.

ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ: Ακαμπα 14.500 τόν. φωσφάτα Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμακας /1.000 τόν. εκφόρτωση, Απριλίου 23 — Μαΐου 3.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Μεγ. Λίμνες καί Σαίντ Λόρενς, 17.000 τόν. καί 8.000 τόν. σιτηρά αντίστοιχα Τυνησία, δολ. 31,65 καί δολ. 24,65 φίο, 5 ημέρες /2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 25 — Μαΐου 6.

ΣΑΡΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. σιτηρά Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 21 φίο, 4 ημέ-

ρες /7.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 20-30.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Χάμπτον Ρόουντς 87.000 τόν. γαιάνθρακες Καοσιούνγκ, δολ. 15,50 φίο, 8 ημέρες, Μαΐου 10-20.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Ακαμπα 17.000 τόν. φωσφάτα Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 21 φίο, φόρτωση κλίμακας /1.000 τόν. εκφόρτωση, Απριλίου 17-24.

ΑΡΓΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23 φίο, 11 ημέρες, Μαΐου 12-22.

ΣΗΜΠΟΣΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ καί Μπάχια Μπλάνκα 50.000 τόν. γεννήματα Νταμμάμ, δολ. 30,70 φίο, 7.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 25-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τόν. γεννήματα Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ.



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

Βραζιλίας με επαναπαράδοση Γιουγκοσλαβία, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΝΑΤ'ΑΝΤ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΜΕΝΑΛΟΝ: 65.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ 'Απριλίου 10, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΖΑΡΝΑΤΑ: 137.580 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ολλανδία 'Απριλίου 25, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο δολ. 16.000 την ημέρα.

ΝΑΤ'ΤΛΑΤ: 72.370 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία 'Απριλίου 20-25, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Λισαβώνα / 'Αμβούργο, δολ. 12.750 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΦΙΝΤΙΑΣ: 120.186 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 1-10, περίοδο 2 ετών με επαναπαράδοση άνοικτή, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΛΙΚΑ: 118.700 τον. d.w., παράδοση 'Ατλαντικό Μαΐο, περίοδο 24-26 μήνες με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 12.800 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 29.262 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σκώ 'Απριλίου 22-29, ταξίδια 6-8 μηνών προς δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 140.000 για επαναπαράδοση στην 'Απω 'Ανατολή.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.600 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γκέντ 'Απριλίου 12-19, ταξίδια 6-8 μηνών, δολ. 7.900 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 140.000 για επαναπαράδοση στην 'Απω 'Ανατολή.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΑΧΑΡΑ: Περσικό Κόλπο 345.000 τον. 'Αϊν Σούκχνα, WS 35, 'Απρίλιος.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΤ'ΙΖ: Περσικό Κόλπο 300.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 35, 'Απρίλιο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ: 'Αρούμπα 69.500 τον. Χιοϋστον, WS 125, Μαΐου 2.

ΓΚΡΗΚ ΦΑΤ'ΙΤΕΡ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5, Μαΐου 1.

ΝΙΚΗ: Σιντί Κερύρ 110.000 τον. 'Ιταλία, WS 81, 'Απριλίου 29.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 37,5, Μαΐου 3.

ΜΑΝΤΙΝΙΑ: Ντουμάι 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.100.00 κατ' άποκοπή, 'Απριλίου 25.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 85, 'Απρίλιο.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, 'Απριλίου 27.

ΒΥΤΙΝΑ: Πενίγκτον 120.000 τον. ΗΒ /Κόντινεντ, WS 85, Μαΐου 1.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Καραϊβική 70.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 105, 'Απριλίου 25.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: 'Εμιράτα 130.000 τον. ΗΒ /Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 88,5, Μαΐου 1.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 60, Μαΐου 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Περσικό Κόλπο 310.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 37,5, 'Απρίλιο.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 37,5, 'Απρίλιο.

ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Κάργκ 'Αϊλαντ 260.000 τον. Δύση, WS 41,75, 'Απριλίου 20.

ΓΟΥΑΤ ΡΟΥΖ: Κάργκ 'Αϊλαντ 380.000 τον. Δύση, WS 40, 'Απριλίου 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘΟ: 'Αρζού 80.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 105, 'Απρίλιο.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου Φιλαδέλφεια, WS 137,5, 'Απρίλιο.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.: Μεσόγειο 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Κόλπο ΗΠΑ, WS 222,5, 'Απρίλιο.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 95, άμεση.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Σιντί Κερύρ 140.000 τον. 'Ισπανία, WS 87,5, Μαΐου 1.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Βενεζουέλα 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 180, 'Απριλίου 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά ΗΒ /Κόντινεντ /Μεσόγειο, WS 170, Μαΐου 8.

ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Τυνησία 22.000 τον. Μεσόγειο, WS 215, 'Απριλίου 16.

ΣΑΛΑΜΙΝΑ: Μπαλικάπν 40.000 τον. νόθος 'Ιαπωνία, WS 197,5, 'Απριλίου 15.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 26 'Απριλίου, 1991.

	IFO/180	MDO
ΕΥΡΩΠΗ		
Ρότερνταμ	79.00	157.00
Γένοα	88.00	203.00
'Αμβούργο	81.00	182.00
Χάβρη	89.00	197.00
Πειραιάς	86.00	192.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	84.00	225.00
-----------	-------	--------

Τζέντα	92.68	198.28
Ράς Τανούρα	90.48	183.98
'Ην. 'Αρ. 'Εμιράτα	83.00	213.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	83.00	193.00
Ντακάρ	110.00	196.00
Λάς Πάλμας	86.00	184.00
Θέουτα	84.00	187.00
Ντώραμπαν	72.00	266.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	76.00	300.00
Σίδνεϋ	120.00	260.00
Χόγκ Κόγκ	95.00	218.00
Σιγκαπούρη	84.00	177.00
Τόκιο	106.00	265.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	87.00	206.00
Νέα 'Υόρκη	77.00	198.00
Χάμπτον Ρόουντς	80.00	197.00
Χιοϋστον	73.00	160.00
Νέα 'Ορλεάνη	74.00	160.00
Λός 'Αντζελες	86.00	220.00
Κρίστομπαλ	88.00	220.00
Ρίο 'Ιανέιρο	87.00	284.50
Μπομόντος 'Αϊρες	119.00	232.00
Μοντεβιδέο	127.00	210.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 24478, φάξ: 4138581.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIER
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

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

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

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

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

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

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

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία

Κύριοι,

Επιβεβαιώνεται η παραγγελία για αντίτυπ..... ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ με τα ακόλουθα στοιχεία παραλήπτη:

.....
(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

.....
(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

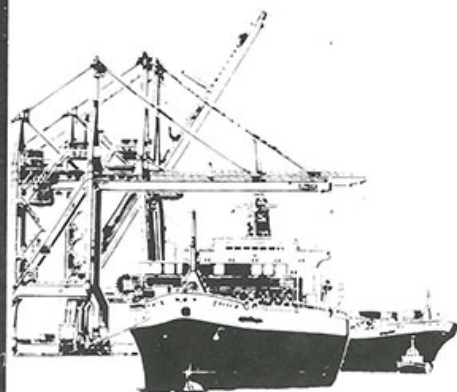
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡ. ΤΑΧ. ΚΩΔΙΣ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

Εσωκλείεται Επιταγή: Δρχ. 20.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

NAFTIKA CHRONIKA



END OF THE CONFERENCES?

A top executive of the British International Freight Association (BIFA) has declared that the proliferation of shipping groups and shipowners' collaborations seems to have spelt the end for the liner conference system.

The act is that the generalisation of container transport caused many businessmen to turn to conventional transport, partly as defensive reaction and partly through opportunism. The defensive reaction was necessary to cope with an increasing number of shippers who discovered that the new system provided shipowners with the total range of «door to door» services. Opportunely, also, businessmen took advantage of two alternatives: control of a large part of the LCL (less than container load) market and the introduction of mixed transport through the FCL (full container load) system.

Shippers, moreover, saw the advantages of mixed, combined transport and asked for more: a single transporter for the entire shipment — a single customer service.

These things would seem to make it probable that mixed transport will spell the end of the traditional privileges of the regular shipping lines. Today, sea transport is considered more and more as simple part of the package that includes supply, transport and distribution. It is deemed also natural that the increasing importance of mixed transport will partly reduce sea transport and will create a freer framework within which the regular lines must function without being exempt from the laws of competition which apply to other links in the transport chain.

GREEK CONTRIBUTION

Thirty four years ago, on May 1, 1957, this journal published an extract from a Hamburg newspaper referring to the contribution of Greek tanker owners towards overcoming the crisis caused by the closure of the Suez Canal. The extract read as follows:

«Few Europeans realise that the oil crisis following the closure of the Suez Canal and the Iraqi pipeline was overcome mainly by Greek shipowners. Without them, it would have been impossible to transport large quantities of oil round the Cape or

from other sources to European refineries, once their stocks had been depleted.

We have to thank the Greeks also for the huge increase in tanker tonnage and for building ever larger tankers. And they would not have been able to do this if they had not resorted to flags of convenience which offered the best chances for success».

Today, a similar editorial would equally justify the tremendous Greek contribution for the uninterrupted supply of oil worldwide during the recent war in the Persian Gulf.

NEW CHANCE FOR MORE REALISTIC US APPROACH TO OIL SPILL DAMAGE ASSESSMENT

American regulators responsible for detailed rule - making under the U.S. Oil Pollution Act 1990 (OPA) now have an opportunity to inject more realism into the new legislation, claims Intertanko in a recent statement.

Commenting on the independent tanker industry's submission to the U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Intertanko's Managing Director, Tormod Rafsgard, said: «NOAA has given notice of proposed rule - making on the key issue of natural resource damage assessments. The U.S. regulators now have a major opportunity to sort some of the confusion caused by OPA's

vague definition of «damage». They also have a chance to recognize the inherent difficulties of assessing ecosystem damage».

The major points of the INTERTANKO submission to NOAA emphasize:

- The need for clarification — by rule — of key definitions, including a fuller definition of «damage».

- The benefits of applying engineering and scientific values in the damage assessment process.

- The need for recognition by NOAA of the difficulties of assessing damage to naturally dynamic ecosystems and, in due course, attempting their restoration.

A TRAGIC ACCIDENT

When the 109,700 grt. Cyprus - flag tanker «Haven» caught fire and sank off Genoa on April 11, costing the lives of two Greek and three foreign seamen, most of its oil cargo remained intact, as it was revealed by Italy's environment minister Gioglio Ruffolo.

It is to be noted that in the past two years, this tanker had undergone extensive conversions costing many millions of dollars. It received a Rebuilding Certificate by the ABS and its class rated it as a five - year old vessel.

The «Haven» was also inspected by the P & I association to which it belonged, on arrival in Genoa in early April, before part of its cargo was discharged and was waiting for orders.

Finally, the owning company, «Troodos Shipping», should be com-

mended for its positive reaction in meeting the threat to the environment by the sinking and in informing the next of kin of the tanker's crew.

OIL POLLUTION

In a recent special report, Shell of London says that of the two million tons of oil spilled into the sea every year, only 18% comes from oil production and transport procedures, including the sinking of tankers, oil platform activities, oil refineries and oil terminals.

The main production centres are usually at a distance from consumer centres. This means that oil transport accounts for 50% of total sea transport throughout the world. On an average, 400m tons of oil are transported every month, or 4 times as much as coal and ores. With such a volume and in spite of draconian measures to

prevent oil spills, it is only natural that they cannot be completely eliminated.

As for preventive measures, Shell is planning to adopt strict maintenance rules for its ships and training programmes for its crews, since the human factor is estimated to be 90% responsible for accidents.

THE INSURANCE MARKET

In spite of recent developments, says the annual report of the Institute of London Insurers (ILU), marine insurance accounts are far from rosy.

The years 1988-90 were disastrous both at sea and in the air. The Piper-Alpha case of 1988 alone continues to create problems in the insurance and reinsurance markets having reduced the total insuring capacity of the London market. The losses

in 1989 and 1990 were also spectacular, with low premiums and an increasing number of accidents. Thus, in 1989, premium amounted to 1.621 billion pounds, while claims totalled 2.135 billion pounds and in 1990 premium were only 1.675 billion pounds while claims amounted to 2.729 billion pounds.

The accident rate has not changed much. Total losses dropped from 156 to 141 ships but total tonnage lost rose from 1.078,077 grt. to 1,225,465 grt. Losses of bulk carriers continue to rise, representing 57% of total tonnage lost in 1990 compared to 30% in 1989 and 12% in 1988.

Nevertheless, there is a restrained sense of optimism in the market based on the hope that the lean years are drawing to a close. But it will be a long time before the insurers can recoup their losses.

1,277,918, net interest expense of \$ 1,334,732 and provision for bad debts of \$ 105,000.

Commenting on the results, Michael G. Jolliffe, Global's President said: «We are pleased to have remained profitable in a difficult year for bulk shipping, which experienced a declining trend in freight rates during the last three quarters of 1990. Our operating costs have been kept well within our original projections made over two years ago. In addition, off hire time for Global's fleet due to repairs compared favourably with industry standards and was 37 days or 1.47% of the total fleet days available for trading during the year».

Mr Jolliffe continued, «We invested heavily during the year in upgrading the «Global Star» to carry oil cargoes and in general fleet maintenance. As a result we have a well maintained diversified fleet able to take advantage of the current more buoyant freight market conditions.

GLOBAL OCEAN CARRIERS ANNOUNCES \$ 1.5 MILLION OPERATING PROFIT

Global Ocean Carriers Limited announced on April 26th its audited results for the year ended December 31, 1990.

Net income before depreciation but after a provision for dry dockings and special surveys for the twelve months ended December 31, 1990 was \$ 5,680,230, equivalent to \$ 1.89 per share (1989: \$ 6,638,728 or \$ 2.21 per share). Net income after depreciation was \$ 1,504,133 or \$ 0.50 per share (1989: \$ 4,464,987 or \$ 1.49 per share). Net income was derived

entirely from vessel operations. Dividends declared in respect of the full year were \$ 0.72 per share (1989: \$ 1.90).

Revenue for the twelve months amounted to \$ 18,362,140 comprising net charter hire of \$ 20,934,648 less expenses in respect of individual voyages of \$ 2,572,508. Expenses for the twelve months amounted to \$ 1,529,651 comprising vessels operating expenses of \$ 8,812,001, general and administrative expenses of \$

EXTENSION OF KESEN

The Ministry of Mercantile Marine is extending the training programme of the Merchant Navy Training Centre (KESEN) to include the training of third officers. KESEN's training programme began with the training of masters and chief engineers and was later extended to include chief mates and second engineers.

The KESEN system had replaced the old one by which candidates for these certificates sat for promotional exams — the conduct of which left a great deal to be desired. The KESEN system is generally considered to be



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

16, II MERARCHIAS STR.
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

successful since it requires a period of intensive study and is also designed to keep up with the latest technical developments in navigation, seamanship and engineering.

ICELAND JOINS INMARSAT

As from the beginning of April, Iceland became the 64th country to join Inmarsat.

The northern Atlantic nation will be represented by the Post and Telecommunications Administration of Iceland as its Inmarsat signatory shareholder organization.

Fisheries account for more than 75 percent of Iceland's gross domestic product. Inmarsat recently initiated a pilot project called Hooksat to streamline management of Iceland's fishing fleets and increase catches using satellite communications. Iceland already has 10 Inmarsat satellite communication terminals in operation.

FOREIGN EXCHANGE EARNINGS

According to Bank of Greece figures, foreign exchange earnings from shipping during January and February this year amounted to \$ 276 m compared to \$ 237.9 m during the same period in 1990, representing an increase of 16%.

The figure for February was \$ 141 m compared to \$ 124.4 m in 1990 or 11% higher.

These figures would be even higher

WORLD'S LARGEST STABILIZERS BY SPERRY MARINE



Last year was a record year for Sperry Marine, when the company sold more Gyrofin Ship Stabilizer systems than in any of the previous 35 years in the history of the Gyrofin.

Systems fitted included the largest ship stabilizer in the world — installed in the «Crystal Harmony» cruise ship built at the MHI Shipyard in Nagasaki, Japan.

«Sovereign of the Seas», which en-

tered service in 1990, and her two sister ships, «Monarch of the Seas» and «Majesty of the Seas» now under construction at Chantier de l'Atlantique, are all equipped with Sperry Gyrofin stabilizers, as are newbuildings on order for Brittany Ferries, S.F. Lines, Crown Cruise Line, Chandris, Viking Lines, Birka Line and Commodore Cruise Line.

if more Greek - owned ships were transferred to the Greek register.

LONDON COMMITTEE ELECTIONS

The deadline for the submission of candidacies for election to the executive board of the Greek Shipping

Cooperation Committee in London expired on April 15. The elections are due on May 23. They will be preceded by a general meeting of the membership during which a wide-ranging debate is expected on the problems and prospects of Greek shipping.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

P & I — LEGAL AND SPECIAL SERVICES
FORWARDING
REPRESENTATIONS
CATERING
IATA OPERATORS
IMPORT — EXPORT & TRADING

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIRE

Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110463, 3119480
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχαρτες - δ. = δηλθε - ε. = εφθεσε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μκτόν)

ABIN ΟΤ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ.	71	1594
ΑΓΙΑ ΓΑΛΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΦΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΤΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΗ	74	55783
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝ ΙΙ	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ ΙΙ	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Γ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378

α. Λέγκχορν 2/4	
πρός Ιαπωνία 22/3	
πρός Πειραιά 30/3	
πρ. «Πέλλα»	
μεσογειοκάς μεταφορές	
πρός ΗΠΑ 30/3	
δ. Σουέζ 2/4	
πρός Φιλιππίνες 2853	
πρός Ξίδμεν 16/3	
πρός Κουίνουαγκντά 22/3	
πρός Άργεντινή 24/3	
α. Πειραιά 2/4	
α. Άμβέρσα 5/4	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Θεσσαλονίκη 31/3	
α. Σετουμπάλ 2/4	
ε. Χοντίντα 15/3	
πρός Ν. Κορέα 26/3	
ε. Βαλλέτια 2/4	
ε. Παραντίπ 28/2	
δ. Ντόβερ 2853	
πρός Νοβοροσίσκ 2053	
πρός Σ. Άραβία 2953	
πρός Σ. Άραβία 11/3	
πρός Ταϊβάν 15/3	
ε. Χάμπτον 1/4	
μεσογειοκάς μεταφορές	
πρός Άμβέρσα 23/3	
α. Δουκλέρη 26/3	
πρός Βουβάη 25/3	
πρός Όζακα 8/3	
ε. Σ. Ράιτινχ Πόιντ 23/3	
πρός Γαλλία 29/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 27/3	
πρός Ραντέζ 23/3	
πρός Γουιάδελ 22/3	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/3	
ε. Πειραιά 1/4	
ε. Πειραιά 14/1	
στο Μπαντόρ Άμπας	
πρός Τουρκία 28/3	
πρός Δοκά 15/3	
πρός Σουέζ 27/3	
ε. Ντάρμπαρν 2953	
πρός Άμβέρσα 25/2	
πρός Μασάν 11/3	
πρός Βαλπαράϊζο 21/3	
μετ. «Αghios Rafael» (μ.)	
α. Ν. Όρλεάνη 26/3	
πρ. «Δανάος»	
ε. Άκαμπα 3/4	
πρός Βαλτιμώρη 26/3	
πρός Πόρτο Όρντάζ 31/3	
πρός Πόρτο Λά Κρούζ 13/3	
πρός Χόγκ Κόγκ 30/2	

πρός Λονδίνο 23/3	
μετ. «ΑΛΣ Άραλία»	
πρός Πόρτο Μπλόκ 26/3	
πρός Ιαπωνία 7/3	
ε. Γκέραλντον 1/4	
στο Μπ. Άμπας 28/3	
πρός Τζέντα 29/3	
πρός Βραζιλία 12/3	
πρός Ποχάγκ 11/3	
ε. Τόρος Γκούμπε 1/4	
πρός Γιοκχάμα 18/3	
πρός Άλγερία 26/3	
πρός Κίληγκ 7/3	
έπισκ. Ντάρμπαρν 4/4	
ε. Νιούκαστλ 3/4	
πρός Γιοκχάμα 25/3	
πρός Άμβέρσα 9/3	
πρός ΗΠΑ 29/3	
α. Σιγκαπούρη 3/4	
ε. Κασσιούκ 25/3	
πρός Υεμένη 13/2	
πρός Άλγερ 16/3	
α. Άκαμπα 29/3	
πρός Ταγιέρ 30/3	
πρός Ταϊβάν 1853	
ε. Ντάρμπαρν 18/3	
α. Τσιτακόγκ 3/4	
ε. Βαλντάνια 1/4	
ε. Πόρτο Κέλαγκ 2953	
πρός Σιγκαπούρη 8/3	
πρός Ρεσίφ 24/3	
πρός Μπαγκκόκ 23/3	
πρός Ν. Κορέα 20/3	
ε. Κασσιούκ 22/3	
α. Λορέ 22/3	
πρός Μπιντούλου 23/3	

ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	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.)	65	8344
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	35001
ΑΣΗΜΙΝΑ	81	30500
ΑΣΚΟΝΑ	70	13363
ΑΣΛΕ'Υ	74	13633
ΑΣΤΥΡ	70	17485
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	76	28059
ΑΤΕΝΙ (δ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	77	11804
ΑΤΛΑΣ	79	10993
ΑΥΛΙΑ	77	6096
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	66	2335
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	70	18328
ΑΦΡΟΣ	68	12588

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑΪΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588

πρός Μπρούναβικ 19/3	
πρός Ινσάν 28/3	
πρός Γιβραλτάρ 13/3	
πρός Ιαπωνία 3/4	
πρός Άλεξάνδρεια 29/3	
α. Μπωρόντ 27/3	
πρός Σιγκαπούρη 30/3	
πρός Ν. Κορέα 15/2	
πρός Τουμπάρδο 25/3	
πρός Τουμπάρδο 19/3	
α. Γιούροπορτ 24/3	
δ. Ντόβερ 2953	
ε. Χάμπτον Ρόουντς 4/2	

ε. Πειραιά 3/4	
δ. Πόρτο Σάϊδ 1/4	
α. Ρίο Ιανέιρο 1/4	
πρός Ήρακλειο 31/3	
α. Γουίλμινγκτον 25/3	
α. Ν. Όρλεάνη 2653	
ε. Πόρτο Κάιζερ 3/4	
ε. Κουίνκντά 1753	
α. Ν. Όρλεάνη 15/3	
α. Ν. Όρλεάνη 24/3	
πρός Καναδά 20/3	
πρός Σαλντάνια Μπαϊ 7/3	
ε. Σάντος 15/3	
πρός Όζακα 26/3	
πρός Ζαρζίς 25/3	
πρός Αρούμα 9/3	
ε. Κινούρα 24/3	
πρός Ινσάν 11/2	
πρός Κασσιούκ 14/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 30/3	
πρός Όζακα 17/3	
πρός ΗΠΑ 31/3	
α. Φάλοου Μπ. 30/3	
πρός Ντζέντα Τέρμιναλ 2/3	
α. Μπρέικ 3/4	
πρός Άλγερία 21/3	
α. Φός 1/4	
πρός Πειραιά 1/4	
α. Ντάρμπαρν 1/3	
πρός Ιράν 10/1	
α. Άμβέρσα 5/4	
ε. Νταλντάν 7/3	
στη Μπαγκκόκ 15/3	
ε. Ράουμα 3053	
πρός Κίνα 25/3	
α. Φλάσινγκ 16/3	
μεταφορές Ρεθύμνου	
πρός Αρούμα 29/3	
πρός Ιαπωνία 23/3	
πρός Βατούμ 27/3	
ε. Βανκούβερ 21/2	
πρός Λαέμ Τσαμπόκ 13/3	
πρός Ιταλία 18/3	

πρός Ρας Νανούφ 31/3	
ε. Τζέντα 22/3	
πρός Ιαπωνία 27/3	
πρός ΗΠΑ 29/3	
επώληθη Έλληνες	
πρός Σιγκαπούρη 26/3	
πρός Κωνσταντίνε 11/3	
πρός Ούμπε 27/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 1/4	
ε. Ταραγκόνα 29/3	
α. Ίμνιγκχομ 2/4	
πρ. «BP Energy»	
α. Μόρεχεντ Σίτυ 3/4	
πρός Ίνδονησία 30/3	
α. Κορούνα 3/4	
ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 11/3	
α. Κόρπους Κρίστι 17/3	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/2	
πρός Φλάσινγκ 26/3	
πρός Γκλάντστον 17/3	
πρός Νιούκαστλ 22/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 27/3	
πρός Μπουρκόκ 28/3	
ε. Θέουτα 1/4	
έπισκ. Χαλκίδα 29/3	
υπέστειλε σημ. Κελλάνης	
πρός Κωνσταντίνε 20/3	

άργεϊ Πειραιά	
πρός Πόρτο Κορτέζ 24/3	
υπέστειλε σημ. Σιγκαπούρης	
πρός Μπ. Άμπας 12/3	
υπέστειλε σημ. Μάλας	

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΙΑΣ	77	17412
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΛΑΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΤΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΡΙΣΤ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΡΙΣΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	35	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΔΙΟΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΣΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	75	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631

α. Πειραιά 29/3		
προς Πειραιά 21/3		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/53		
ε. Γκντάνσκ 2/4		
προς Τρίπολη 21/3		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Bowlder»		
αργεί Πειραιά		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 4/4		

μεσογειακές μεταφορές		
προς Τσιβάν 23/3		
πρ. «Rosie D.»		
προς Δ. 'Αφρική 21/3		
δ. Κων/πολη 30/3		
μεταφορές Φουτζέιρας		
προς Μιζουράτα 6/3		
προς 'Ηγουμνίτσα 21/3		
προς Ντ'ζένο Τέρμιναλ 5/3		
στή Φουτζέιρα (άποθήκη)		
α. Σουέζ 2/4		
α. Σουέζ 4/4		
έπισκ. Πειραιά 5/4		
προς Σαλβαντόρ 17/3		
ε. Μιλάδο 7/3		
προς 'Αλγερία 7/3		

προς Ν. 'Ορλεάνη 21/3		
α. Σαιν Τζών 14/3		
προς Τζαμάικα 26/3		
ε. Μοντοίρ 2/4		
ε. Πόρτο Κέλαγκ 12/3		
ε. Μανίλα 21/3		
προς Μαδρίτη 2/2		
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4		
προς Κουαντάμ 20/53		
έπαιληθή 'Ελληνες		
προς 'Αλγερία 6/3		
αργεί Πειραιά		
προς 'Αχαΐα 28/3		
προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 25/3		
προς Κορτά 4/3		
προς Μπαλμπόρα 25/3		
προς Εύρωπη 24/2		
ε. Πόρτλαντ 3/4		
α. Ντάρμπαϊν 23/3		
α. Ρόττερνταμ 22/3		
προς Μοντεβιδέο 22/3		
προς Μπασίλιν 16/3		
προς 'Ινσάν 20/3		
προς Κίνα 2/4		
προς Σαουδική 'Αραβία 21/3		
προς Χιλί 25/3		
ε. Μάντρε ντε Ντέους 1/4		
α. Γιούροπορτ 5/4		
προς Γιβραλτάρ 30/3		
α. Καράτσι 7/3		
μετ. «Σηκόπαινα» (μ.)		
προς Σάν Φρανσίσκο 24/3		
προς Ράις Τανούρα 1/2		
α. Μπόταν Μπαϊ 4/4		
προς Τζακάρα 25/3		

προς Χάργκ 'Αϊλαντ 31/3		
αργεί Πειραιά		
ε. Πρίνς Ρούπερτ 31/3		
αργεί 'Αλβέρ		
πρ. «Binnbeaver»		
ε. Γκρέιντ'ζαουθ 2/4		
ε. Σάν Μάιλις 7/3		
ε. Ν. 'Υόρκη 3/4		
προς Σαϊκί 11/3		
ε. Σαβόνα 1/4		
προς Ρόττερνταμ 18/3		
προς Πειραιά 24/3		
προς Φουτζέιρα 14/3		
μεσογειακές μεταφορές		
προς 'Ιαπωνία 13/3		
προς Δρέπανον 30/3		
προς Τσιμπόρα 23/3		

αργεί Βασίρα		
α. Ντάρμπαϊν 10/3		
ε. Γιοκάιτα 30/3		
α. Σάν Νικόλας 26/3		
προς Μελβούρνη 26/3		
ε. Τσίμα 27/3		
προς Πόρτο Μπוליβάρ 28/3		
α. Νταμπίρ 5/4		
προς Γκντάνσκ 24/3		
ε. Πειραιά 3/4		
προς Ντάρμπαϊν 19/53		
πρ. «Slavisa Vajner»		
στήν Πάχη (άποθήκη)		
ε. Τζέντα 31/3		
ε. Κασσιούγκ 27/3		
προς 'Ιαπωνία 6/3		
μεσογειακές μεταφορές		
προς Φορταλέζα 26/3		
α. Βανκούβερ 23/3		
α. Λός 'Αντζέλς 1/4		
προς Θεσσαλονίκη 27/3		
ε. Πειραιά 29/3		
α. Πειραιά 3/4		
ε. Γουίλμινγκτον 2/4		
προς Τσιβάν 4/3		
προς Ν. Χάβεν 26/3		
ε. Λισαβόνα 1/4		
έπισκ. Πειραιά 21/12		
ε. Ρεσίφ 21/3		
αργεί Πειραιά		
προς Μπαντόρ 'Αμπάς 2/3		
προς Μαράντζας 21/3		
α. Πόρτ 'Αρθουρ 21/3		

ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΩΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHIS	81	22857
ZARNATA (δ.)	77	69338
ZEYS	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΡΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680
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
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΥΣ	85	34400
ΙΡΕΝΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΟΠΗ 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 ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
KARMEN KARINA	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
KIRKH (δ.)	70	44954
ΚΛΗΡΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΙΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
KORINOA (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΜ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900

προς 'Αλγέρι 12/3		
προς Κολόμπο 26/3		
ε. Γκαϊμπς 17/3		
ε. Ντάρμπαϊν 20/3		
προς Πόρτ Σαϊν 28/3		
προς Μπουσάν 23/2		
προς Δ. 'Αφρική 26/3		
α. Βανκούβερ 1/4		

α. Πειραιά

ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΥΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΩ	74	65685
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΩΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥ'ΙΣΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	71	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584

πρός Μάρσα έλ Μπρέγκα 30/3
α. Φός 26/3
πρός Γιάννου 28/3
πρός Έλλάδα 1953
ε. Τζέντα 16/3
ναυπηγ. Ναυκασάκι
πρός Άσντον 31/3
πρός Τεκριντάγκ 22/3
α. Τζουμπάι 27/3
πρός Ίντσόν 16/3
πρός Τάλια 28/3
α. Κουίντερ 08/3
ε. Βανκούβερ 2/4

δ. Μάλτα 1/4
ε. Πειραιά 1/4
πρός Κέηφ Βέρντε 29/3
α. Νιούκασλ 28/3
ε. Σάν Άντόνιο 21/3
α. Λεμεσό 30/3
επισκ. Πειραιά 29/11
επισκ. Βαλτιμόρη 4/4
α. Λέ Χάβερ 5/3
α. Φαλκονάρα 23/3
α. Πόρτ Καρτίερ 23/3
στή Φορταλέζα (άποθήκη)
ε. Σιγκαπούρη 3/4
α. Ν. Όρλεάν 28/3
πρός Τακαμάτσου 28/3
ε. Μακάιμπο 15/3
α. Πόρτ Λίνκολν 4/4
α. Σεπετίμα Τέρμιναλ 3/4
ε. Άμστρονγκ 6/4
πρός Έλλάδα 29/3
στή Βασίλα
α. Τερνούν 22/3
πρός Άμστρονγκ 31/3
δ. Γιβραλτάρ 3/4
πρός Πειραιά 31/3

πρός Ρότερνταμ 2753
α. Σ. Λουί ντι Ρόν 3/4
πρός Ζαβία Τέρμιναλ 31/3
α. Κοπερ 26/3
α. Γιούροπορτ 5/4
πρός Γενόβα 2853
ε. Τζέντα 30/3
πρός Ταϊλάνδη 7/3
πρός Ταϊσούγκ 29/3
α. Σιγκαπούρη 2/4
α. Γκάβρεστον 20/3
α. Σαλβαντόρ 3/4
πρός Πόρτο Όρντς 17/3
πρός Παρανάγουα 15/3
πρός Σουέζ 31/3
ε. Άμστρονγκ 3/4
ε. Βόλο 31/3
δ. Παναμά 23/3
πρός Κύπρο 29/3
πρός Ν. Κορία 23/3
ε. Τζέντα 3053
πρός Ίσπανία 12/3
πρός Βραζιλία 26/3
ε. Ταϊσούγκ 21/3
α. Φιλαδέλφεια 3/4
επισκ. Άμστρονγκ 9/2
ε. Πειραιά 25/3
μεταφορές Έρυνδρας
πρός Βενγάζη 11/3
ε. Σιγκαπούρη 3/4
πρός Κόρπους Κρίστι 21/3
πρός Άρακάου 21/3
πρός Σιγκαπούρη 28/3
πρός Πακιστάν 31/3
ε. Πειραιά 3/4
ε. Ν. Ύορκ 30/3
ε. Ν. Όρλεάν 19/2
πρός Όδισσά 31/3
πρός Σιγκαπούρη 23/3
ε. Ρίο Τανέιρο 2/4
α. Βικτόρια 2/4
πρός Ν. Άμερική 29/3
ε. Πόρτ Γκιλες 4/4

πρός Βαλτιμόρη 21/3
πρός Ίνδία 25/3
ε. Ρότερνταμ 2/4
ε. Σαλέρνο 28/3
πρός Σκώ 21/3
πρός Ποχάγκ 17/3
εγκαταλείφθηκε 16/11/89
στό Όρν 31/8/89 *
αργεί Ν. Όρλεάν
ε. Ν. Όρλεάν 29/3
α. Χιοσάτον 19/3
αργεί Ν. Όρλεάν
α. Ν. Όρλεάν 3/4
πρός Τρινιντάντ 23/3
πρός Σαλίνα Κρούξ 11/3
αργεί Ν. Όρλεάν
α. Χιοσάτον 13/3
αργεί Ν. Όρλεάν
αργεί Ν. Όρλεάν
δ. Παναμά 2/4
ε. Ν. Όρλεάν 26/3
ε. Μομπιλ 2/4
πρός Λας Πάλμας 25/3
α. Χιοσάτον 20/3
α. Μασσαλία 3/4
αργεί Πειραιά
αργεί Ν. Όρλεάν
πρός Χιοσάτον 18/3
ε. Ν. Όρλεάν 26/3

ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΑΦ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΑΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953

ε. Ν. Όρλεάν 26/3
ε. Ν. Όρλεάν 21/3
ε. Ντεμπερά 20/3
α. Ν. Όρλεάν 2/3
ε. Ν. Όρλεάν 3/4
δ. Παναμά 2/4
ε. Σάο Φρανσίσκο 24/3
πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/3
ε. Βαλέντσια 25/3
πρός Ν. Όρλεάν 30/3
πρός Δ. Άφρική 25/2
πρός Ίσπανία 31/3
ε. Κόρπους Κρίστι 22/3
πρός Κορέα 23/3
πρ. «Oak Glory»
δ. Παναμά 27/3
πρός Λέ Χάβερ 27/3
α. Πειραιά 3/4
α. Νιούχαβεν 28/3
δ. Σουέζ 4/4
δ. Μπουναμπούτελ 1/4
πρός Ρας Ίσα Τέρμιναλ 12/3
μετασκευάζεται Πειραιά
πρός Κατόνια 31/3
πρός Σιγκαπούρη 28/3
πρός Πόρτ Νουάρ 21/3
ε. Σιγκαπούρη 3/4
πρός Κωνσταντή 29/3
πρός Ν. Άμερική 26/3

πρός Πόρτ Άλφρεντ 31/3
ε. Ν. Όρλεάν 2752
πρός Άλγερία 10/3
ε. Έζμπεργκ 31/3
α. Πειραιά 3/4
πρός Κολομβία 20/3
πρός Κασσιούγκ 30/1
πρός Θεσσαλονίκη 31/3
επιβλήθηκε Έλληνες
πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/3
στό Μαντράς 28/3
πρός Βερακρούξ 15/3
ε. Ν. Όρλεάν 4/3
αργεί Πειραιά
πρός Χαλβία 30/3
πρός Κολούμπια Ρίβερ 19/2
στή Δαμιέττα (άποθήκη)
ε. Τερνέστα 24/3
πρός Ίταλια 4/3
πρός Κιουρασάο 16/3
πρός Λόγος 9/3
δ. Γιβραλτάρ 1/4
δ. Κων/πολη 2/4
α. Χιοσάτον 20/3
στή Μόγκλα 2/4
ε. Σάο Σεμπατιάν 25/2
πρός Άροουά 28/3
πρός Ποχάγκ 18/3
πρός Ζαν'όγκ 1753
α. Πειραιά 2/4
πρός Χίμπι 12/3
α. Νιούκασλ 27/3
πρός Βανκούβερ 31/3
ε. Νάρβικ 2/4
ε. Φός 28/3
πρός Γαλλία 27/3
α. Τέμα 3/4
πρός Γκουαγιακούιλ 29/3
πρός Περού 12/3
πρός Ίντσόν 1/3
α. Μίλφροντ Χάβεν 1/4

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.).	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΠΟΞΕΡ.	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑ'ΙΕΡ.	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΚΟ (δ.).	72	1597
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ.	73	9749
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.).	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΙΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.).	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).	57	12875
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.).	77	18325
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.).	79	32023
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.).	78	69016
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΑΔ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΗΘΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ Π.	77	3482
ΣΑΝΝΥ	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.).	86	22714
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.).	76	1598
ΣΑΝΤΒΙΚ.	77	15533
ΣΑΡΛΑ.	74	8901
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	84	12811
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	72	1583
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	77	11168
ΣΕΝ ΤΖΩΝ.	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	77	38514
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ.	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123

πρός Γιοκοχάμα 11/3		
πρός 'Αμβέρσα 31/3		
επιπλήθη Έλληνες		
ε. Σαίντ Τζών 1/4		
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 29/3		
ε. Ν. 'Ορλέαν 3/4		
ε. Τουμπάρο 18/3		
πρός Γιοκοχάμα 17/3		
πρ. «Μοϊ»		
ε. 'Ιντσόν 31/3		
ε. Πειραιά 31/3		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 13/12		
πρός Περσικό 6/3		
α. Μπιμπάο 3/4		
α. Πόρτο Κορτζέ 1/4		
πρός 'Ιαπωνία 22/2		
πρός Κρήνη 13/3		
α. Γιβραλτάρ 4/4		
πρός 'Ιαπωνία 24/3		
α. Ρότερνταμ 5/4		
ε. Καβάλα 17/3		
πρός Βαρκελώνη 27/3		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 2/4		
α. Ραβέννα 2/4		
α. Λεμσάο 2/4		
πρός Τουρκία 30/3		
α. Ραβέννα 2/4		
δ. Πόρτ Σαίτ 27/3		
α. Γιούροπορτ 6/4		
α. Καλαμάτα 31/3		
πρός 'Αγγλία 21/3		
πρός Σιγκαντίν 9/3		
ε. Σάν Λορένζο 4/4		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 31/3		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
πρός Περσικό 24/3		
α. Χιούστον 29/3		
α. 'Αμβέρσα 5/4		
πρός Μουμπά 26/2		
α. Σιγκαπούρη 2/4		
ε. Σαγκάη 12/3		
στό Λομπό		
α. Σιγκαπούρη 2/4		
πρός Παπούα Ν. Γουίνέα 2/3		
α. Ν. 'Ορλέαν 18/3		
πρός Αλβία 1/4		
στην Τέμα 28/2		
α. Τάραντα 3/4		
μετ. «Τορί» (π.7		
πρός Γκαϊάνας 22/3		
ε. Σάντος 22/3		
α. Πειραιά 30/3		
πρός Πειραιά 30/3		
στό Σουέζ (αποθήκη)		
ε. Βαγκαρέ 16/3		
ε. 'Αμστέρνταμ 4/4		
α. Ν. 'Ορλέαν 12/2		
δ. Παναμά 3/3		
δ. Σουέζ 2/4		
α. Ραβέννα 4/4		
α. Χιούστον 26/3		
α. Τάραντα 2/4		
πρ. Βράχος		
πρός Θεσσαλονίκη 20/3		
πρός 'Ελλάδα 31/3		
ε. Πειραιά 12/3		
πρός Ρομπό 30/3		
πρ. Γιάνινο 25/1		
ε. Πειραιά 2/4		
ε. Λειψός 27/3		
δ. Κων/πολη 1/4		
επισκ. Πειραιά 23/3		
πρ. Πρέβεζα 22/3		
πρ. Βίλα ντ' Κόντε 8/3		
πρ. Τζέντα 29/3		
ε. Μόγκλα 28/3		
πρ. 'Αλίτα 4/3		
πρ. Βραζιλία 12/3		
πρ. σάν Πέντρο 6/3		
πρ. Ειρηνικό 10/3		
ε. Τσιταγκόνγκ 31/3		
ε. Ν. 'Ορλέαν 28/3		
πρ. 'Ιαπωνία 18/3		
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 23/3		
πρ. Κορέα 14/3		
πρ. 'Ιντσόν 30/3		
ε. Καρλσν 30/3		
πρ. «Falkanger»		
πρ. «Finlander»		
πρ. Λευκάδι 22/2		
ε. Σύρο 27/3		
ε. Ντάρμπαϊν 13/3		
πρ. «Amsterdam»		
υψώσε κυριακή		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/4		
πρ. Λουάντα 1/2		
επισκευές Πειραιά 4/1		
ε. Σάντος 4/3		
α. Πειραιά 14/3		
ε. Γιούροπορτ 6/4		
μετ. «Λίβερ Α.» (μ.)		
ε. Ρότερνταμ 7/4		
ε. Ντάρμπαϊν 31/3		
ε. Πειραιά 3/4		
α. Σάν Ντιέγκο 1/4		
πρ. Σιγκαπούρη 31/3		
α. Σιγκαπούρη 1/4		
ε. Χογκ Κόνγκ 3/4		
ε. Μπαγκόνγκ 22/3		

ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.	70	6702
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.).	75	20495
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.).	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).	62	1591
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.).	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖΑ	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΖΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.).	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΞΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤ'ΙΝΕΡ 1.	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΛΑΝΤ.	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ.	64	2167
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ.	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.).	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).	68	48882
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ.	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ.	79	15379
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΛΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.).	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΡΥ.	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.).	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ.	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ.	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.).	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Πειραιά 22/3
πρ. Καμπεντέλο 25/3
πρ. Δ. 'Αφρική 21/3
στον Πειραιά 22/12
πρ. «Molson»
ε. Χάμπτον 30/3
α. Τέμα 10/3
ε. Σεβίλλη 28/3
α. Θέουτα 1/4
α. 'Αμβέρσα 5/4
πρ. 'Ελλάδα 15/3
α. Λίβερπουλ 6/4
πρ. 'Αργεντινή 21/3
α. Λαούρια 31/3
ε. Μασάν 28/3
πρ. Ρότερνταμ 16/3
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/2
πρ. Βικτόρια 25/3
πρ. Τζαμάικα 25/2
πρ. Περσικό 28/3
πρ. Καράτσι 21/3
πρ. Ν. 'Ορλέαν 15/3
πρ. Κασσιούγκ 24/3
πρ. Τουρκία 20/3
δ. Παναμά 26/3
α. Πόρτ 'Αθουρ 27/3
ε. Σιγκαπούρη 2/4
δ. Παναμά 3/4
α. Ντάρμπαν 1/3
μεσογειακές μεταφορές
πρ. Ραβέννα 31/3
ε. Λονδίνο 4/4
πρ. 'Αρούμα 23/3
ε. Ρότερνταμ 6/4
πρ. Χαλκίδα 23/2
πρ. Βραζιλία 29/3
πρ. 'Ινδοί 14/1
στό Γκιζάν (άποθήκη)
α. Σιγκαπούρη 1/4
πρ. ΕΣΣΔ 16/3
πρ. Χακοντάντε 8/3
πρ. Γιοκοχάμα 13/3
πρ. Αίγυπτο 18/3
δρ.ν. Πειραιά
ε. Πόρτ Κάιζερ 1/4
α. Ντάρμπαν 29/3
πρ. Πρέβεζα 19/3
α. Τέμα 6/3
α. Ν. 'Ορλέαν 3/4
πρ. Μομπάσα 20/3
πρ. Νόρο 24/3
πρ. Λαμπούαν 22/2
πρ. 'Ηράκλειο 30/3

πρ. «Konkad»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ραζόριο 26/3
πρ. 'Αρούμα 28/3
πρ. Φουτζέιρα 12/3
πρ. Δ. 'Αφρική 23/3
ε. 'Οδησσο 20/3
πρ. Χιού Φακάν 24/3
πρ. Ρότερνταμ 25/3
μεσογειακές μεταφορές
πρ. Ουλάσν 23/3
ε. Φιαδέλφεια 3/4
πρ. Τουάσε 13/2
πρ. Τζακάρα 10/3
πρ. Τσιγούαν 1952
ε. Κάλουμποργκ 1/4
πρ. Κόρπου Κρίσι 27/3
πρ. Φουτζέιρα 27/3
πρ. Μεζικό 26/3
α. Χιούστον 2/4
ε. Χάμπτον 2/4
πρ. Καρταγένα 30/3
δ. Παναμά 1/4
πρ. Πόρτ Κανάβερал 31/3
πρ. Θεσσαλονίκη 24/3
ε. Ναυτρί 29/3
ε. 'Αμστερνταμ 4/4
ε. Ταρακόνα 27/3
ε. Νόρνετνιχ 8/3
α. Ν. 'Ορλέαν 11/3
ε. Πειραιά 9/3
πρ. Βραζιλία 22/3
ε. Λά Παλκί 1/4
πρ. 'Ισπανία 18/3
δ. Κων/πολη 1/4
πρ. «Donna Silvana»
πρ. Γαλλία 18/2
α. Ν. 'Ορλέαν 19/3
ε. Ρότερνταμ 5/4
ε. Πόρτ Κάρτιερ 14/3
α. Ρός Τανούρα 4/2
πρ. Μομπίλ 8/4
πρ. ΗΠΑ 27/3
πρ. 'Ισπανία 30/3
πρ. 'Αλγέρι 20/3
α. Σαίντ Τζων 14/3
πρ. ΗΠΑ 25/3
πρ. Καζαμπλάνκα 22/3
πρ. Νοβοροσίσκ 28/3
ε. Σουίνουασιε 17/3
ε. Σάντ Μάρτ 18/3
στά Πόρτ Λιμάν 2/3
ε. Ρότερνταμ 6/4
στήν 'Αμβέρσα 29/12
στον πρ. Παριζά 8/4
ε. Λάγος 1/4
μεταφορές Περσικού
πρ. Μπελέι 25/3
ε. 'Ημαχάβεν 28/3
πρ. Χόνκ Χόνκ 18/3



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. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνωσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	72	8936
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (μ.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑ'ΤΦ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΜΠ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΜΑΛΕΕ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996

α. Νιούπορτ 20/2	
έπωληση Έλληνες	
ε. Άσντον 23/2	
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 13/2	
ε. Ν. Όρλεάν 25/2	
πρ. «Cape Rion»	
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 25/2	
πρ. «Lake Huron»	
ε. Άκαμπα 24/2	
ε. Βαλέντσια 7/12	
πρός Βεροκρούζ 21/2	
ε. Γδύνια 23/2	
πρός Περσικό 14/2	
πρός Λιβύη 29/1	
πρός Σιγκαπούρη 7/2	
πρός Άμβέρσα 20/2	
ε. Ρίο Ίανέιρο 23/2	
πρός Μίνα Καμπύς 21/2	
πρός Ταρτούς 16/2	
πρός Κορέα 1/12	
πρός Μιζουράτα 13/2	
ε. Ν. Όρλεάν 26/2	
πρός Μπράιλα 15/2	
πρός Περσικό 16/2	
πρός Βομβά 24/2	
πρός Καρτάσι 27/2	
πρός Ίσπυνη 21/2	
πρός Σιέρρα Λέονε 22/2	
δ. Σουέζ 20/2	
ε. Βομβά 27/2	
πρός Μπουρχάκ 23/2	
μεταφορές Περσικού	
πρός Άθινα 17/12	
πρός Άλγερια 20/2	
πρός Κουσάν 6/12	
πρός Μαγκκόγκ 17/1	
έπισκ. Πειραιά 25/1	
ε. Μομπάσα 6/2	
πρός Πόρτ Λάτα 16/2	
πρός Νιγηρία 21/2	
πρός Φουτζέιρα 27/2	
έπωληση	
πρός Μεξικό 3/2	
πρός Γαλλία 9/2	
ε. Λάγος 30/1	
ε. Βιζακαστανόμ 23/2	
ε. Λιανουγκόγκ 2/2	
στό Χορμούζ	
πρός Κορέα 5/2	
πρός Όρν 27/12	
πρός Ταμπόκο 25/1	
πρός Μοντεβιδέο 27/12	
α. Μομπά 13/2	
ε. Φός 25/2	
ε. Καράτσι 28/1	
πρός Παρανάγουα 23/2	
πρός Γκίμπζε 16/2	
πρός Μομπά 20/2	
δ. Παναμά 25/2	
ε. Χιοϊστόν 27/2	
α. Άμμουόργο 1/3	
α. Σάο Σεμπαστιάν 14/2	
πρός Καοσιούγκ 6/2	
ε. Πειραιά 15/2	
πρός Καρταγένα 25/2	
πρός Καζαμπλάνκα 13/1	
δ. Σουέζ 10/2	
άργει Πειραιά	
ε. Μορμουγκάο 25/2	
α. Ν. Όρλεάν 10/2	
πρός Γλασκώβη 26/2	
α. Βενετία 2/2	
ε. Ν. Όρλεάν 27/2	
πρός Ρόττερταμ 21/2	
πρός Σούδα 20/2	
πρός Λαττία 23/1	
δ. Ντόβερ 17/2	
α. Ν. Όρλεάν 15/2	
α. Ράς Τανούρα 14/2	
δ. Παναμά 23/2	
ε. Σ. Άννα Μπαίλ 26/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιούρπορτ 23/2	
στό Κάδιξ 2/2	
υπέστειλε κυπριακή	
ε. Ρεσίφο 30/1	
ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστ. 23/2	
ε. Ρίο Ίανέιρο 18/2	

ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ		
N.(κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'ΙΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ) *	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.(κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	73	12306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΕ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΘΟΡΑ ΓΟΥΛΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ε. Σαγκάη 15/2	
α. Ίμμιγκχαμ 23/2	
ε. Σιμπενίκ 21/2	
πρός Σιγκαπούρη 5/2	
μετ. «Delfi» (κ.)	
ε. Καρταγένα 22/2	
α. Ν. Όρλεάν 25/2	
πρός Πειραιά 16/2	
πρός Κουτσίκ 13/2	
ε. Σιγκαπούρη 24/2	
ε. Σιγκαπούρη 24/2	
πρός Μάρκο 23/2	
πρός Ελλάδα 26/2	
πρός Σουλιόδα 15/12	
πρός Χαλκίδα 27/2	
πρός Πειραιά 29/2	
ε. Πειραιά 24/2	
ε. Άμβέρσα 24/2	
στό Σάντος 15/2	
στό Χορμούζ	
α. Κόμπε 25/2	
α. Άμβέρσα 1/3	
πρός Ταρτούς 15/1	
δ. Παναμά 15/2	
ε. Πειραιά 8/1	
πρός ΗΠΑ 6/1	
πρός Πόρτο Μπολιβάρ 20/2	
πρός Καλλάο 1/2	
δ. Δαρδανέλλια 24/2	
πρός Ρίο Ίανέιρο 17/2	
πρός Βόλο 22/2	
α. Κοβίν 25/2	
ύψωσε κυπριακή	
πρός Κίελο 28/2	
πρός Τοκουόμυα 12/2	
πρός Ποντιανάκ 11/2	
πρός Μερσίνη 15/2	
πρός Σιγκαπούρη 7/2	
ε. Μαδράς 19/2	
διάλυση Ίνδία	
πρός Ν. Μαγκαλόρ 21/2	
α. Πειραιά 22/2	
α. Τζουμπάι 15/2	
α. Πειραιά 26/2	
πρός Ίσπυνη 2352	
πρός Άργεντινή 23/2	
α. Ντουμπάι 10/1	
α. Γκνάντα 17/2	
α. Ν. Όρλεάν 18/2	
δ. Παναμά 22/2	
α. Σιγκαπούρη 23/2	
πρός Μαίηλ Άιλαντ 2/1	
πρός Νταουίς 28/2	
πρός Χόργκ Άιλαντ 12/2	
α. Μπουλβόν 20/2	
ε. Φουτζέιρα 7/2	
ε. Έμρεν 26/2	
πρός Φός 23/2	
πρός Σετουμπάλ 2652	
πρός Μαγκκόγκ 21/2	
ε. Πειραιά 26/2	
μεταφορές Πάτρας	
πρός Λουάντα 6/12	
πρός Σκώ 8/1	
ύψωσε ελληνική	
ε. Σιγκαπούρη 24/2	
πρός Καζαμπλάνκα 2452	
ε. Τζέντα 30/1	
πρός Μπαχάμας 24/2	
πρός Όκρια 15/2	
πρός Γκουαραγκουά 20/2	
πρός Κιωνάντντζα 20/2	
πρός Άλγκεθρας 27/2	
ε. Τόρε Άνουντζάτα 1452	
πρός Κιωνάντντζα 17/217/2	
πρός Σιγκαπούρη 24/2	
πρός Τζέντα 23/2	
ε. Άμβέρσα 28/2	
πρός Μασσαλία 2852	
πρός Μπ. Άμπας 2/2	
πρός Σιγκαπούρη 12/2	
πρός Βόρα 30/1	
πρός Σάν Πέντρο 21/1	
ε. Ν. Όρλεάν 25/2	
πρός Σουέζ 25/2	
πρός Άγκόλα 20/2	

Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΪΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΤΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ*	65	1222
ΓΚΑΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14755
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΪΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΪΣΤΟΝΟ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΑΤΑ ΣΤΑΡ I. (π.)	68	2863
ΔΕΑΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΟΣ ΠΛΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54005
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51277
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΙΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263

πρός Πειραιά 12/2		
ε. Λά Γκουαίρα 27512		
πρός Μπ. Άμπας 9/1		
ε. Πειραιά 26/2		
πρός Σούσα 16/2		
πρός Μπαγκόγκ 22/2		
πρός Σγκαπούρη 16/2		
έπισκ. Γκντάνσκ 20/2		
πρός Ντάρμπαϊν 23/2		
ε. Γουλιμνκτον 24/2		
πρός Καζαμπλάνκα 25/2		
πρός Όλλανδία 20/2		
πρός Γιοζίνυ 25/2		
πρός Βραζιλία 21/2		
πρός ΗΠΑ 26/2		
πρός Χάμπτον 21/2		
πρός Αύγουστα 23/2		
ε. Φουτζέιρα 19/2		
ε. Τρίπολη 25/2		
ε. Ρός Σουχέιρ 27/2		
πρός Σκίννα 15/2		
ε. Γέλα 22/2		
πρός Λιβύη 26/2		
πρός Ιταλία 26/2		
πρός Άν. Θεοδώρους 6/2		
πρός Φουτζέιρα 13/2		
ε. Πειραιά 22/2		
πρός Μπαχράϊν 24/2		
πρός Χονγκκόνγκ 12/2		
όψωσε κυριακή		
πρός Αβάν 6/2		
πρός Γαλλία 18/2		
ε. Κουϊντάντο 7/2		
πρός Κελητσόου 30/12		
πρός Γιοζίνυ 11/2		
πρός Βαυβύη 31/2		
ε. Πιομπίνο 20/2		
πρός Τσιταγκόνκ 31/1		
πρός Έλ Γκουαίμας 24/2		
πρός Τζακάρτα 26/2		
δ. Παναμά 17/2		
ε. Χόνκ Κόνγκ 25/2		
πρός Κόμπε 22/2		
πρός Μορόκα 1/2		
α. Ν. Όρλεάν 28/2		
δ. Παναμά 16/2		
ε. Σάφι 12/2		
πρός Όλλανδία 22/2		
ε. Πόρτο Κουετάλ 16/2		
πρός Όσαν 24/2		
α. Ν. Όρλεάν 27/2		
α. Ν. Όρλεάν 27/2		
ε. Ν. Όρλεάν 24/2		
πρός Μεξικό 12/2		
ε. Μαυλία 11/2		
α. Ν. Όρλεάν 17/1		
ε. Ν. Όρλεάν 12/2		
ε. Νικόλι 23/2		
α. Γιορσοπορ 22/1		
πρός Κόδις 2752		
ε. Λειζές 27/2		
πρός Περσικό 7/2		
πρός Κοπερ 22/2		
στό Κόδις 10/2		
ε. Σγκαπούρη 2252		
πρός Ρίο Τανέρο 3/2		
δ. Κων/πολη 23/2		
ε. Ούμ Σαίδ 25/2		
πρός Κίγκστον 30/9		
πρός Ναγκόγια 17/2		
πρός Τομπάκο 10/2		
πρός Φουτζέιρα 4/2		
πρός Άπυ Άνατολή 7/12		
α. Ρός Τανούρα 23/2		
πρός Βενετία 21/2		
όψωσε σημάσι Μάλτας		
πρός Σόντος 22/2		
πρ. «Φόρο Λός Πάλας»		
πρός Μπόνο 22/1/90		
ε. Σάν Λορέντζο 23/2		
ε. Νταλιάν 6/2		
ε. Βηρυτό 6/2		
ε. Γκντάνσκ 25/2		
πρός Μπαντρά Άμπας 14/1		
έπισκ. Ντουμπαί 4/3		
ε. Άντεν 13/2		
πρός Ντερόνα 13/2		
ε. Καοσιόγκ 20/2		
πρός Σίντι Κερλ 23/2		
πρός Καοσιόγκ 27/2		
ε. Πειραιά 27/2		
α. Χιοτσότον 25/2		
πρός Ν. Άμερική 16/2		
α. Ν. Όρλεάν 24/2		
πρός Μπ. Άμπας 26/2		
πρός Μπ. Άίρες 5/2		
έπισκ. Έλκλιν		
α. Ν. Όρλεάν 26/2		
στή Λός Πάλας 9/2		
πρός Δ. Α. Αφρική 10/2		
πρός Χιοτσότον 11/2		
πρός Γιάμπο 21/2		
α. Βαγκράϊ 26/2		
πρός Περσικό 15/1		
στήν Άροούμα 29/12		
α. Ν. Όρλεάν 25/2		
ε. Τζουέμα Τέρμ 19/2		
πρός Σγκαπούρη 18/2		
α. Ν. Όρλεάν 31/1		
ε. Τζουάιμα Τέρμ 27/1		

ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΙΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤΥ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9851
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΟΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΡΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑΪ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΔΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΔΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΔΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688

στήν Ἀρούμα 9/12

α. Τζουέμα Τέρμ. 26/2

πρός Πόρτο Μιράντα 15/2
α. Ρός Τανούρα 24/2
ε. Σγκαπούρη 18/2
πρός Σγκαπούρη 8/2
α. Ν. Ὁρλέανη 14/2
α. Γιοκοχάμα 24/2
ε. Σούσα 9/2
πρός Μπουσάν 20/1
α. Φουτζέιρα 4/2
πρός Μπ. Ἀμπάς 11/12
ε. Σάντο Ντομικό 18/2
πρός Πόρτο Μολιβάιρ 10/2
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/2
πρός Κούβα 17/2
στό Μανζανίλο 7/11
πρός Τζέντα 26/2
πρός Σουέζ 22/2
πρός Τής Μαλαί 25/2
πρός Γιβραλτάρ 27/2
πρός Ἀλβανία 9/2
πρός Κέϋ Γουέστ 17/1
πρός Ν. Ὁρλέανη 21/2
ε. Ρουέν 23/2
πρός Τάμα 2/2
πρός Χόγκ Κ=ογκ 13/2
α. Ἀμβούργο 1/3
πρός Μαπούτο 12/12
α. Ζέττ Μπ. Τέρμιναλ 27/2
πρός Καρταγένα 23/2
πρός Μάρσα Ἀλ Μπρέγκα 1/2
πρός ᾿αρούμα 6/2
ἐπισκ. Πειραιά 23/2
πρός Πόρτ Στανβάκ 21/2
πρός Τρίπολη 25/2
πρός Μπουγκράς 21/2
α. Ν. Ὁρλέανη 26/2
ε. Σγκαπούρη 24/2
πρός Καζαμπλάνκα 11/2
πρός Κων/πολη 26/2
α. Ν. Ὁρλέανη 11/2
πρός Κολομβία 2/2
ἐπισκευές Βαλλέτια 22/2
ε. Ν. Ὁρλέανη 27/2
ε. Ρουέν 20/2
πρός Κωνσταντιῆς 19/2
ε. Ν. Ὁρλέανη 26/2
στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)
ε. Χόγκ Κόγκ 25/12
στή Σεμάγκα (ἀποθήκη)

πρός Μπαγκκόκ 2/2
πρός Πόρτ Ἀρθουρ 20/2
πρός Πόρτ Σουάν 25/2
πρ. «Eastern Reefer»
α. Ντάρμπαν 30/1
στή Βασούρα
ε. Φιλοδέλφεια 15/2
πρός Νταμού 12/2
ἀργεῖ Πειραιά
πρός Ἰταλία 16/2
πρός Γιβραλτάρ 6/2
πρός Σιδώνα 21/2
πρός Πόρτο Ὁρνάτις 21/2
μετ. «Radenpo» (κ.)
πρός Ρένι 21/2
ἐπισκ. Σγκαπούρη 2/3
πρός Γκάνδη 27/2
πρός Ντουμπί 23/2
πρός Μπαντίρα 22/2
πρός Σφός 26/2
πρ. «Pan Cedar»
ε. Σέε 20/2
πρ. Ταϊβανέσια 17/2
πρός Περσικό 21/1
α. Πόρτ Μιχ. Μπίν Κασίμ 24/2
ε. Χιμπί 22/2
πρός Ν. Ὁρλέανη 13/2
πρός Βραζιλία 19/2
πρός Ἀλγυτο 26/2
πρός Ρίο Τούμπα 30/1
στό Μπ. Ἀμπάς 21/1
πρός Ἰταλία 21/2
α. Σάν Λορέντζο 16/2
πρός Χανού 1/2
πρός Ν. Ἀμερική 25/2
πρός Βενγκάζη 15/2
α. Πόρτ Σαίβ 20/2
πρός Κίλαγκ 17/2
πρ. Καρσί 20/1
α. Λέ Χαβέρ 24/2
πρ. Σάν Φρανσίσκο 26/2
πρ. Ἀμβούργο 2/3
α. Βαλέντια 1/3
πρός Ἑλλάδα 25/2
πρός Λονδίνο 22/2
ε. Πειραιά 6/2
πρός Ἀγκόλα 26/12
στό Πόναε 25/1

πρ. Μπανζούλ 22/2
πρός Ν. Ὀρόχη 18/2
στό Γκόττενμπουργκ 8/2
εταφορές Μπρίντζι
πρ. Κούρε 2/2
πρ. ΗΠΑ 13/2
πρ. Κωνσταντιῆς 23/2
Βάρρι 6/10
πρ. Ὁρλέανη 9/12

ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.)	71	5447
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	82357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)	74	3764
ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑΤ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	178009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29547
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΛΕΟΠΗ V (π.)	79	11633
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162

δργή Πειραιά	δργή Πειραιά
προς Μακείο 15/2	προς Μακείο 15/2
προς Νοβοροσκ 10/2	προς Νοβοροσκ 10/2
μεταφορές Άγκλας	μεταφορές Άγκλας
προς Περσικό 4/2	προς Περσικό 4/2
προς Χόμπτον 21/2	προς Χόμπτον 21/2
προς Ταϊβάν 31/1	προς Ταϊβάν 31/1
ε. Λέ Χόβρη 24/2	ε. Λέ Χόβρη 24/2
α. Άμβουργο 1/3	α. Άμβουργο 1/3
προς Κεπτάουν 5/2	προς Κεπτάουν 5/2
προς Άκαγιούτλα 18/2	προς Άκαγιούτλα 18/2
προς Δουνκέρκη 25/1	προς Δουνκέρκη 25/1
προς Πόρτ ντέ Μπούκ 23/2	προς Πόρτ ντέ Μπούκ 23/2
στών Πειραιά 15/2	στών Πειραιά 15/2
α. Σαίντ Τζών 5/2	α. Σαίντ Τζών 5/2
δ. Παναμά 14/2	δ. Παναμά 14/2
ε. Πειραιά 22/2	ε. Πειραιά 22/2
στό Βόσπορο 28/2	στό Βόσπορο 28/2
ε. Σιγκαπούρη 22/2	ε. Σιγκαπούρη 22/2
προς Ίρην 23/2	προς Ίρην 23/2
προς Άλγερια 20/2	προς Άλγερια 20/2
προς Σίνου Μπαί 8/2	προς Σίνου Μπαί 8/2
προς Ίρην 4/2	προς Ίρην 4/2
προς Πόρτ Σουδάν 16/2	προς Πόρτ Σουδάν 16/2
προς Πόιντ Σεντράλ 18/2	προς Πόιντ Σεντράλ 18/2
ε. Πόρτο Λιμών 17/2	ε. Πόρτο Λιμών 17/2
προς Γκράν Καυμάν 19/2	προς Γκράν Καυμάν 19/2
προς Άλγερια 22/1	προς Άλγερια 22/1
α. Ραβέννα 26/2	α. Ραβέννα 26/2
προς Άμπιζάν 12/2	προς Άμπιζάν 12/2
προς Μπ. Άμπας 17/2	προς Μπ. Άμπας 17/2
προς Φάσιονγκ 31/2	προς Φάσιονγκ 31/2
προς Κασσιόγκ 4/1	προς Κασσιόγκ 4/1
α. Ν. Όρλεάν 17/2	α. Ν. Όρλεάν 17/2
στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
προς Παράνγους 22/2	προς Παράνγους 22/2
προς Τραμαντά 22/2	προς Τραμαντά 22/2
προς Πόρτ Χουενέμ 10/2	προς Πόρτ Χουενέμ 10/2
μεταφορές Περσικού	μεταφορές Περσικού
ε. Μπιζέρτα 21/2	ε. Μπιζέρτα 21/2
προς Κάλουμπαργκ 3/2	προς Κάλουμπαργκ 3/2
ε. Ταραγκόνα 27/2	ε. Ταραγκόνα 27/2
προς Τουρκία 31/2	προς Τουρκία 31/2
προς Ίνδονησία 20/1	προς Ίνδονησία 20/1
προς Σαουδική Άραβία 23/1	προς Σαουδική Άραβία 23/1
προς Πύλο 8/2	προς Πύλο 8/2
ναυπηγείται Ταίτα	ναυπηγείται Ταίτα
ναυπηγείται Ταίτα	ναυπηγείται Ταίτα
μεσογεικές μεταφορές	μεσογεικές μεταφορές
επιωλήθη	επιωλήθη
στό Νταμμά 21/2	στό Νταμμά 21/2
ε. Κεμέκ 11/2	ε. Κεμέκ 11/2
προς Μπ. Άμπας 21/2	προς Μπ. Άμπας 21/2
προς Νοβοροσκ 23/2	προς Νοβοροσκ 23/2
προς Βόλο 25/2	προς Βόλο 25/2
προς Τρίπολη 19/2	προς Τρίπολη 19/2
προς Σαβάννα 24/2	προς Σαβάννα 24/2
μετ. «Panam Caribe»	μετ. «Panam Caribe»
δ. Πόρτο Σαίδη 14/2	δ. Πόρτο Σαίδη 14/2
προς Εύρωπη 27/1	προς Εύρωπη 27/1
πρ. «Ιρίς»	πρ. «Ιρίς»
προς Σχίζαν 20/2	προς Σχίζαν 20/2
στό Χάργκ (αποθήκη)	στό Χάργκ (αποθήκη)
ε. Σιμίζου 22/2	ε. Σιμίζου 22/2
μεταφορές Κιούγκα	μεταφορές Κιούγκα
ε. Νταλνάν 8/2	ε. Νταλνάν 8/2
δ. Παναμά 24/2	δ. Παναμά 24/2
προς Ειρηνικό 16/2	προς Ειρηνικό 16/2
α. Σουέζ 20/1	α. Σουέζ 20/1
έπισκ. Πειραιά 14/1	έπισκ. Πειραιά 14/1
προς Ν. Άφρική 30/12	προς Ν. Άφρική 30/12
α. Σάο Τομέ 29/1	α. Σάο Τομέ 29/1
α. Γιούροπορτ 23/2	α. Γιούροπορτ 23/2
προς Μπαγκόνα 17/2	προς Μπαγκόνα 17/2
ε. Πόρτ Σουδάν 17/2	ε. Πόρτ Σουδάν 17/2
α. Λιανουογκάγκ 13/2	α. Λιανουογκάγκ 13/2
προς Κασίμα 26/2	προς Κασίμα 26/2
προς Σιγκαπούρη 31/1	προς Σιγκαπούρη 31/1
α. Λός Άντζελες 22/2	α. Λός Άντζελες 22/2
προς Δομινικανική Δημ. 13/2	προς Δομινικανική Δημ. 13/2
προς Φιλιππίνες 27/2	προς Φιλιππίνες 27/2
προς Ισπανία 24/2	προς Ισπανία 24/2
δ. Παναμά 24/2	δ. Παναμά 24/2
προς Βανκούβερ 23/2	προς Βανκούβερ 23/2
μετ. «Stephanie» (π.)	μετ. «Stephanie» (π.)
μεταφορές Περσικού	μεταφορές Περσικού
στη Βαλλέττα 22/2	στη Βαλλέττα 22/2
σημαία Άγ. Βικεντίου	σημαία Άγ. Βικεντίου
ε. Σάντος 6/2	ε. Σάντος 6/2
προς Καλλάο 17/1	προς Καλλάο 17/1
προς Σαίντ Τζών 25/2	προς Σαίντ Τζών 25/2
προς Νταλνάν 10/2	προς Νταλνάν 10/2
προς Πειραιά 27/2	προς Πειραιά 27/2
προς Ίρην 29/12	προς Ίρην 29/12
προς Χανόβη 16/2	προς Χανόβη 16/2
προς Ίνδονησία 2/2	προς Ίνδονησία 2/2
προς Ραβέννα 27/2	προς Ραβέννα 27/2
προς Μάλτα 23/2	προς Μάλτα 23/2
ε. Καλαί 29/1	ε. Καλαί 29/1
α. Βανκούβερ 16/1	α. Βανκούβερ 16/1
προς Έρυθρά 31/1	προς Έρυθρά 31/1
προς Πειραιά 10/2	προς Πειραιά 10/2
επισκευές Πειραιά 10/1	επισκευές Πειραιά 10/1
προς Ντάρμπαρντ 27/12	προς Ντάρμπαρντ 27/12
α. Ρίο Ταντίρο 11/2	α. Ρίο Ταντίρο 11/2
προς Πειραιά 22/2	προς Πειραιά 22/2
α. Φουτζέιρα 26/2	α. Φουτζέιρα 26/2
προς Βραζιλία 21/2	προς Βραζιλία 21/2

ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).....	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).....	63	2603
ΠΑΥΜΟΥΣ (κ.).....	74	8825
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.).....	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.).....	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).....	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).....	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).....	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).....	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).....	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ.....	72	35840
ΠΟΡΤΑΓΙΤΣΙΑ (μ.).....	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.).....	72	14675
ΠΡΑΪΜ (κ.).....	70	10469
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).....	76	1596
ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).....	75	1599
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).....	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.).....	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).....	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ.....	68	10339
ΠΡΟΚΡΕΣΙΒ (π.).....	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).....	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.).....	76	11768
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	77	10442
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π)*.....	73	11383
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).....	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).....	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).....	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.).....	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).....	84	26959
ΡΑΝΙΑ (μ.).....	73	65885
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).....	68	1599
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.).....	71	11758
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).....	78	11875
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).....	75	6016
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).....	69	1573
ΡΙΖΑΛ (κ.).....	73	8405
ΡΙΚΙΑ (κ.).....	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.).....	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.).....	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).....	71	71877
ΡΟΥΖΥ (δ. Όνδ.).....	70	1598
ΡΟΥΖΥ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).....	67	37625
ΡΟΥΖΥ ΣΤΟΥΝΥ (π)*.....	64	4824
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.).....	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.).....	73	22626
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.).....	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).....	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).....	66	39695
ΣΑΪΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).....	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).....	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.).....	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	73	8734
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).....	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).....	76	2144
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).....	75	29068
ΣΑΝ II (π.).....	75	14523
ΣΑΝ ΑΛΚ (κ.).....	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΟΝ Ι. (κ.).....	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.).....	71	9084
ΣΑΝΤΑΡΤ (κ.).....	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).....	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.).....	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).....	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΪΛΑΝΤ (π.).....	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.).....	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.).....	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.).....	72	14095
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.).....	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).....	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).....	86	15933
ΣΕΪΛΜΑΝ (κ.).....	80	17798
ΣΕΪΛΟΡ (δ.Μηχ.).....	75	117143
ΣΕΪΛΟΡ (κ.).....	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ (κ.).....	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝΥΝ (δ.Μηχ.).....	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).....	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).....	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.).....	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).....	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.).....	76	18174
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).....	76	16277
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).....	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	71	48685
ΣΗ ΦΕΪΘ (μ.).....	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.μ.).....	71	14130
ΣΗΚΑΡΤΙΑΝ (μ.).....	76	30343
ΣΗΓΟΥΪΝΤ III (δ.Μηχ.).....	78	28025
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).....	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.).....	77	15264
ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.).....	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).....	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.).....	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ III (μ.).....	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).....	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ I (κ.).....	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.).....	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.).....	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.).....	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.).....	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.).....	74	17798
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).....	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ (δ.μ.).....	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).....	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (μ.).....	74	18383
ΣΗΝΤΡΑΤ'Β (κ.).....	82	18709
ΣΗΠΕΪ (μ.).....	77	15225
ΣΗΡΑΝΤ II (δ.μ.).....	74	18631
ΣΗΡΙΝΣΕΤ II (κ.).....	76	16432

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	77	30370	α. Ήρακλειο 24/2	ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρός Γκουαγιαμίλα 13/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Σκίκεντα 22/2	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567	α. Βομβή 29/1
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Βραζιλία 26/2	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Παρναγάνα 20/2
ΣΗΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Ταρτούς 21/2	ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	α. Κόρπους Κρίστι 20/2
ΣΗΟΝΚ (κ.)	70	17571	πρός Κούβα 10/1	ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Μεκλίη 9/2
ΣΗΤΑΡ II	83	18173	πρός Σάν Λορέντζο 19/11	ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)	74	25394	α. Σάν Φρανσίσκο 23/2
ΣΗΤΑΡ II	71	11069	πρός Κίνα 24/1	ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	έπισκ. Σιγκαπούρη 14/2
ΣΗΤΑΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρός Μίνα δλ Φαχάλ 26/1	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρός Γιορροπόρ 27/2
ΣΗΤΑΡ II (δ.Μα.)	73	16095	πρός Βηρυτό 18/2	ΤΡΕΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	α. Φουτζέρο 14/2
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Μπαντάρ Άμπας 30/1	ΤΡΕΙΝΤ ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Γιβραλτάρ 22/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ν. Άφρική 8/1	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Τζακάρτα 26/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Βουλγαρία 17/2	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Γκουαγιακούλα 21/2
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Τερνέστη 1/3	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Τρίπολη 25/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Ν. Όρλεάνη 16/2	ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπ. Άμπας 3/2
				ΤΣΑΤ'ΚΟΦΕΚΥ (κ.)	76	6057	πρός Λαττάκια 24/2
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	α. Σιγκαπούρη 20/2	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ριγέκα 28/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Σάρζα 27/2	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Πειραιά 25/2
ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρός Σαβόνα 26/2	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	α. Χιούστον 12/2
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Κόμπε 4/2	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	α. Ν. Όρλεάνη 8/2
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654	πρός Γαλλία 12/2	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	82	15953	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Άμβέρσα 1/3	ΦΑΕΘΩΝ (δ.μ.)	74	1954	πρός Ίνδονησία 19/2
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	πρός Καράτσι 15/2	ΦΑΙΡΦΟΥ'ΝΤ (μ.)	67	13792	μετ. «Αθηνούλα» (κ.)
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	76	12440	πρός Τζέμπεκ Άλι 17/2	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Κασσιούκ 19/2
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835	πρός Άμβέρσα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	73	16849	πρός Ρότερνταμ 25/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΙΜΠΠΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Ρότερνταμ 25/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρός Σουγκέ Παγκίχ 11/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	α. Χόγκ Κόνγκ 27/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	77	11679	πρός Αλγυπτο 25/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός Κόρεα 25/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρός Κόρεα 25/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Κόρεα 25/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	α. Ναντόρ 23/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	πρ. «Wind Splendour»	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΑΝ (δ.μ.)	77	19284	πρός Καλδέρα 23/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	πρός Καγκασίμα 1/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΕΡΤ	73	20538	πρός ΗΠΑ 26/1	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΤΑΣ (κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	9059	έπισκ. Καρταγένα 11/1
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρός Σαβόνα 26/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Άμβέρσα 2/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	271					



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou



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