

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1991

Αρ. Φύλλου 1044/1102



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

1. 1044 / 1102
OYNIOY 1991
ΔPX. 400

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**

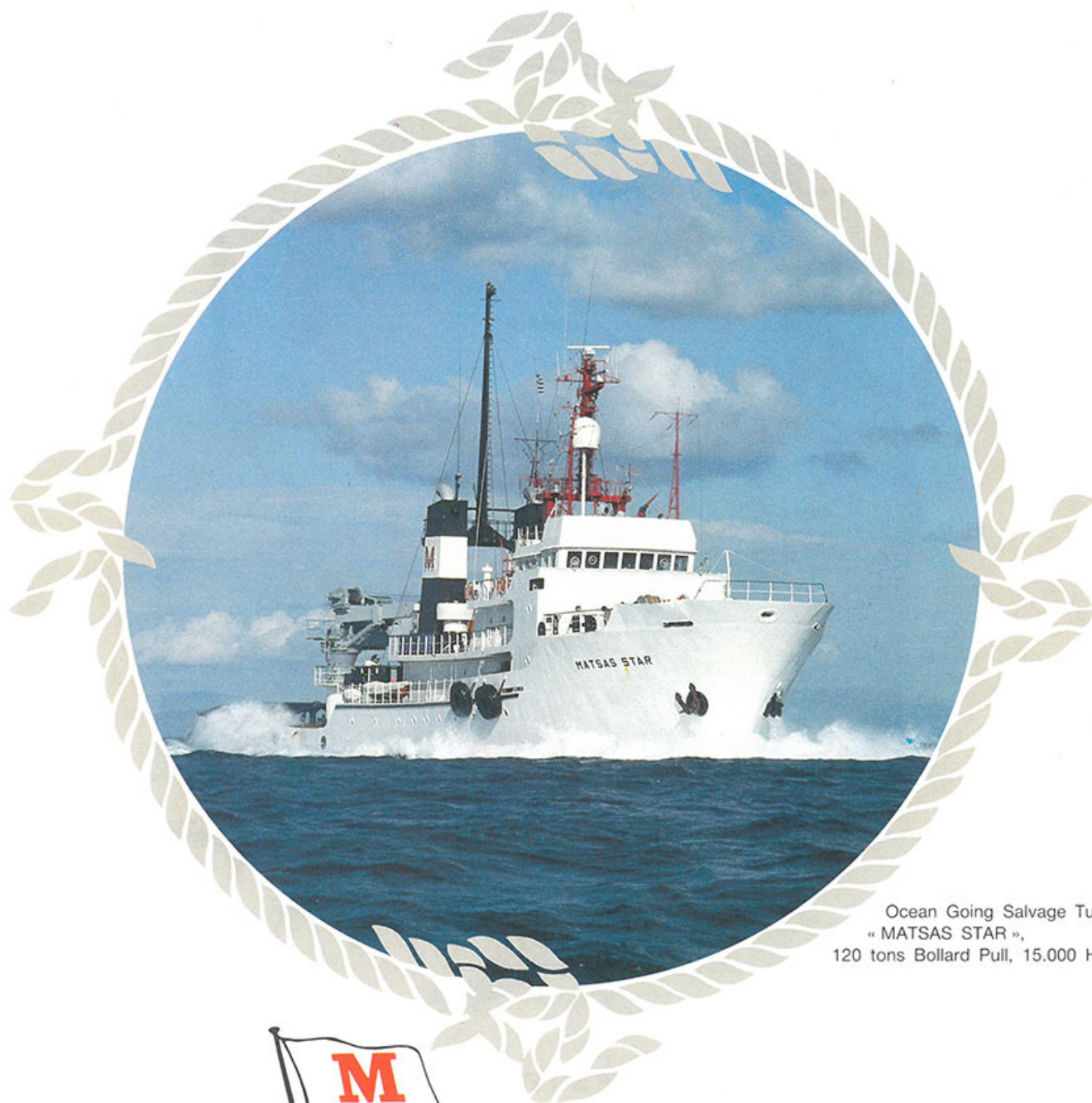


MEDOV SpA - Genoa - Italy Tel:(-3910)54901 - Fax:(-3910)562050 - Tlx: 270046/270346

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



Ocean Going Salvage Tug
« MATSAS STAR »,
120 tons Bollard Pull, 15.000 HP



LOUCAS G. MATSAS BUILDING

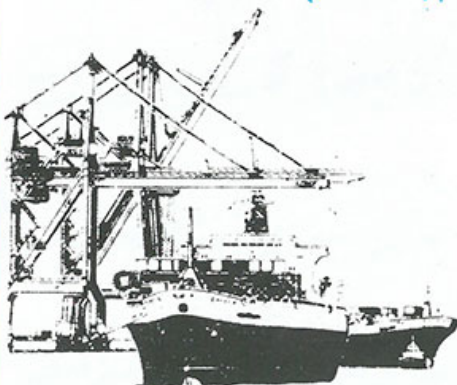
16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS

MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES
FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION
OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS
SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES
OPERATING 24 HOURS
V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16

LONDON BRANCH OFFICE LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.

ST. ALBANS HOUSE
57 - 60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TEL.: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G.
CABLES LUMATSHIP
FAX: 9306727

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

**1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1044/1102**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 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. 1044/1102 June 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

12 Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

16 Έκδήλωση της HELMEPA στο Λονδίνο.

18 Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο.
Του κ. Γ. Μαρκογιάννη, Διευθυντή INMEP.

22 Τά ταχύπλοα σκάφη στην Άκτοπλοία μας.
Μελέτη του Ναυπηγού - Μηχανολόγου
κ. Δημ. Πετρόγγονα.

29 Νομικά Θέματα.
The Shipowners right to withdraw his vessel
upon non payment of charter hire (Part 2).
By N. G. Gerassimou.

33 Οι Άγοραπωλησίες πλοίων τόν Μάιο.
Άπό την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 26 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΠΛΟΙΩΝ**
- 35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 46 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

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

Καίριες έπιστημόσεις

Καίριες, όπως πάντοτε, οι έπιστημόσεις του κ. Γιάννη Χατζηπατέρα προς τη γενική συνέλευση των μελών του Κομμίτη, πρέπει να προσελκύσουν τό ενδιαφέρον της Πολιτείας για τη συναγωγή των απαραίτητων συμπερασμάτων.

Οι κυριότερες, κατά την αντίληψή μας, αναφέρονται στο θέμα της έπιστροφής των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο, στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή έπιχειρήση και στην διαπιστούμενη έλλειψη Έλλήνων ναυτικών για την επάνδρωση πλοίων.

• Οι έγγραφές πλοίων στο έλληνικό νηολόγιο, συνεχίζονται, έπισήμανε ο κ. Χατζηπατέρας, αλλά πράγματι όχι με ρυθμό ανάλογο των προσφάτων αγορών second hand πλοίων. Τουτό όμως δέν πρέπει να μάς έκπλήττει. Είναι γνωστό ότι οι προϋποθέσεις και οι ύποχρεώσεις κάθε πλοιοκτησίας δέν ύπαγορεύουν τά ίδια. Και άπο κρατικής πλευράς όμως μένουν κενά, πού θά βοηθούσαν πολύ την αύξηση του ρυθμού των έγγραφών πλοίων μας στο έθνικό νηολόγιο. Ένα από αυτά είναι και οι ρυθμίσεις πού έχουν προγραμματισθεί για τίς Έγκριτικές Πράξεις και οι όποιες καθυστερούν.

• Η ναυτιλιακή έπιχειρήση συνεχίζει άπασχολούμενη ικανοποιητικά αλλά στόν όριζοντα έμφανίζεται η άπειλη αύξησης της ύπάρχουσας χωρητικότητας, μέ σειρά παραγγελιών πού έχουν δοθεί για την κατασκευή κυρίως δεξαμενοπλοίων αλλά και φορτηγών. Φυσικά, δέν μπορεί να γίνει διαφορετικά, κάποτε θά πρέπει να γίνεται η ανανέωση του ύπάρχοντος στόλου, αλλά άς

έλπίσουμε δέν θά πάρει τέτοιο ρυθμό, πού θά καταρρεύσει η σημερινή σχετική ίσορροπία, μεταξύ του ύπάρχοντος τοννάζ και της ζήτησής του.

• Τά προβλήματα πού αντιμετώπιζει η ναυτιλιακή έπιχειρήση αντί να έλαττώνονται, αύξάνονται και πολλά είναι εκείνα πού έχει να αντιμετωπίσει σήμερα ο Έλληνας έφοπλιστής στο χώρο της διαχείρισης των πλοίων του.

Η ναυτιλιακή έπιχειρήση συνεχώς γνωρίζει μύριες νέες δυσκολίες, διαδικαστικές, διακρατικές, γραφειοκρατικές, εύρωκοινοτικές και άμερικανικές, πού δημιουργούν πολλές δυσχέρειες. Ένα μεγάλο πρόβλημα, πού άπασχόλησε και άπασχολεί πολύ τό Committee είναι τό U.S. Pollution Legislation και τώρα προστετέη και άλλο σοβαρό πρόβλημα, τό λεγόμενο Management Certification, ένα νέο άγκάθι στη δουλειά μας, μέ άνυπολόγιστες έπιπτώσεις.

• Η ουσιαστική έλλειψη έλληνικών πληρωμάτων θά πρέπει έγκαίρως να μάς προβληματίσει, διότι μέ την αύξανόμενη έπιστροφή των πλοίων στο έλληνικό νηολόγιο αύξάνει ταυτοχρόνως και η ζήτηση έλληνικών πληρωμάτων και αυτή τη στιγμή δέν είναι έπαρκώς διαθέσιμα. Έλπίζεται ότι η κυβέρνηση, μέ τη συνεργασία της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας, θά άσχοληθεί και μέ τη λήψη ουσιαστικών μέτρων για την στροφή των νέων προς τό ναυτικό επάγγελμα μέ παροχή διαφόρων εύεργετημάτων σέ αυτούς.

ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΕΜΜΕΝΕΙ ΟΡΘΩΣ ΣΤΟΝ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Τά μέλη της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου έπιβεβαίωσαν για μία άκόμη φορά την ιδιαίτερη έκτίμηση πού τρέφουν προς τόν κ. Γιάννη Χατζηπατέρα: Δέν τόν άφησαν — όρθότατα, γιατί μπορεί να προσφέρει άκόμη πολλά στην γενικότερη ύπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας — να άπομακρυνθεί από τά κοινά, όπως έπιθυμούσε, για να πάρουν οι νεώτεροι τη σκυτάλη, και στίς άρχαιρεσίες για την έκλογή νέας διοικήσεως του Κομμίτη για την επόμενη διετία τόν επανεξέλεξαν πανηγυρικά στο άξίωμα του Προέδρου πού τόσο έχει τιμήσει.

Αντιπρόεδροι εξέλέγησαν οι κ.κ. Έπαμ. Γ. Έμπειρίκος και Σπύρος Μ. Πολέμης και μέλη οι κ.κ. Άλκ. Γουλανδρής, Ν. Δ. Ίγγλέσης, Η. Κ. Καραμάλλης, Ι. Ίσ. Καρούσης, Στ. Ί. Κουλουκουνητής, Γ. Α. Λαϊμός, Ι. Μ. Λύρας, Α.Τ. Λώς, Ζην. Κ. Μούσκας, Στ. Ι. Νιώτης, Διαμ. Κ. Πατέρας, Γρ. Γ. Παρίσης, Κων. Μ. Περατικός, Άν. Α. Τσαβλίρης, Ι. Δ. Φαφαλιός, Κ.Μ. Φραντζής, Γ. Ι. Χαγιαλίδης, Ι. Δ. Χανδρής, Ι.Ι. Χαντζής, Ν. Ι. Χατζηπατέρας και Δ. Ι. Ψαρρός.

Άπό τό νέο Συμβούλιο άπουσιάζει ο φίλτατος Μιχάλης Περατικός, ο όποιος άφησε τη σκυτάλη στόν γιό του Κώστα, πού είναι μεταξύ των εκλεγέντων.

ΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΩΝ ΑΔΣΕΝ

Είναι άπολύτως όρθή η έπισήμανση του Έπουργείου ότι τά εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών των άνώτερων δημόσιων σχολών πρέπει να γίνονται μέ ποντοπόρα πλοία. Διότι, όπως πολύ σωστά, παρατηρείται:

• Οι έργασίες τίς όποιες ύποχρεούται να έκτελέσει ο σπουδαστής στο εκπαιδευτικό του ταξίδι είναι δυνατόν να έκτελεσθούν καλλίτερα σέ ποντοπόρα φορτηγά ή δεξαμενόπλοια άπ' ό,τι σέ άλλες κατηγορίες πλοίων.

• Η έκπαίδευση των σπουδαστών επί των πλοίων πρέπει κατά τό δυνατόν να είναι όμοιόμορφη ώστε να άποκομίσουν του ίδιου έπιπέδου γνώσεις, πράγμα πού είναι δυνατόν να έπιτευχθεί μόνο σέ ποντοπόρα πλοία φορτηγά ή δεξαμενόπλοια.

• Οι σπουδαστές θά πρέπει έξ' άρχής να έθισθούν στίς πραγματικές συνθήκες του ναυτικού επάγγέλματος όπως αυτές δια-

μορφώνονται στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία, ώστε έγκαιρα να διαπιστωθεί η δυνατότητα προσαρμογής των ή όχι στο ναυτικό επάγγελμα και σέ περίπτωση άδυναμίας να προσανατολισθούν χωρίς άπώλεια χρόνου σέ άλλο χώρο επαγγελματικής άποκαταστάσεως.

Όλα αυτά βεβαίως υπό τόν όρο ότι θά διατίθεται έπαρκής αριθμός ποντοπόρων πλοίων για τόν σκοπό αυτόν, δηλαδή καλούνται και πάλι οι πρωτοπόροι ή οι καλοί Σαμαρείτες να διαθέσουν και πλοία αλλά και χρήμα δεδομένου ότι η ναυτολόγηση των σπουδαστών έχει και αυτή τό κόστος της για να κερδίσουν μέ την χρησιμοποίηση των άποφοίτων στα πλοία τους οι πάντες — τούτέστιν και εκείνοι πού δέν διαθέτουν τά υπό Έλληνική σημαία πλοία τους για τά εκπαιδευτικά ταξίδια των σπουδαστών αλλά και οι άλλοι πού τά πλοία τους τελούν υπό ξένες σημαίες, και ως εκ τούτου δέν χρησιμοποιούνται για την έκπαίδευση σπουδαστών!

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Βρέθηκαν πάλι την τελευταία στιγμή τά χρήματα πού άπαιτούνται για την καταβολή των συντάξεων του Ίουνίου στους ναυ-

τικούς μας και βεβαίως και στους «άλεξιπτωτιστές» που παίρνουν και αυτοί σύνταξη από το ΝΑΤ χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε δραχμή — αποτέλεσμα και αυτό της πολιτικής που έχει ασκηθεί από τις διάφορες κυβερνήσεις σε βάρος των ναυτικών μας οι οποίοι αγωνιούν τώρα κάθε μήνα αν θα πάρουν την πενιχρή τους σύνταξη.

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης ανακοίνωσε την Τετάρτη ότι είχε υπογραφεί κοινή υπουργική απόφαση με την οποία μεταβιβάζονταν από τον κρατικό προϋπολογισμό 3.650 εκατ. δραχμές για την καταβολή των συντάξεων του Ίουινίου — ή αποστολή των επιταγών, κατά την υπουργική δήλωση, θα άρχιζε από την Πέμπτη.

Στό μεταξύ, σαν να μην έφθαναν όλα όσα αντιμετωπίζει το Ταμείο, και ενώ επικρέμεται ή απειλή να τεθεί φραγμός από την ΕΟΚ στις χορηγήσεις οικονομικών ενισχύσεων από το Δημόσιο προς το ΝΑΤ, αναγγέλθηκαν και απεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού αν δεν ικανοποιηθούν διάφορα αιτήματα μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται ή χορήγηση αποζημίωσης για πρόσθετη (τήν κάνουν σπίτι τους) απασχόληση υπέρ τρίτων, ή αύξηση του ποσού των χορηγουμένων δανείων στους έπτά μισθούς, ή τροποποίηση του οργανισμού κλπ.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ

Συνεχίζοντας την προσφορά προς τους

συναλλασσόμενους με όποιονδήποτε τρόπο με το λιμάνι, το λιμεναρχείο Πειραιώς προχώρησε σε μία ούσιαστική εργασία: Κωδικοποίησε όλες τις ισχύουσες διατάξεις των κανονισμών λιμένος που τώρα υπάρχουν σε ένα βιβλίο με τον τίτλο «Κανονισμός λιμένος Πειραιώς» με τις απαραίτητες φυσικά επεξηγήσεις που διευκολύνουν τους πάντες — ακόμη και τους λιμενικούς — και όπωσδήποτε θα συμβάλουν στην καλύτερη λειτουργία του λιμανιού, γιατί πλέον θα αποφεύγονται οι παρερμηνείες και οι αμφισβητήσεις που ήταν αποτέλεσμα πολυπληθών διατάξεων, όρισμένες από τις οποίες δεν ίσχυαν πλέον.

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

Με δικαιολογημένη ικανοποίηση, το προεδρείο της πολυμετοχικής εταιρίας «Πειραική ΑΝΕ» καλωσόρισε και ξενάγησε στις 21 Μαΐου τους εκπροσώπους του Τύπου στο πρώτο της απόκτημα, το νεότευκτο ταχύπλοο πλοίο της νέας τεχνολογίας που ονομάστηκε «Καταμαράν Ι».

Ο επισκέπτης του πλοίου μένει εντυπωσιασμένος από τα επιτεύγματα της σύγχρονης τεχνολογίας στη ναυπηγική και από την χωρητικότητα και άνεση που παρέχεται στον επιβάτη ενός πλοίου που τό μήκος του είναι μόλις 36 μέτρα, ενώ ή ταχύτητά του φθάνει τους 47 κόμβους.

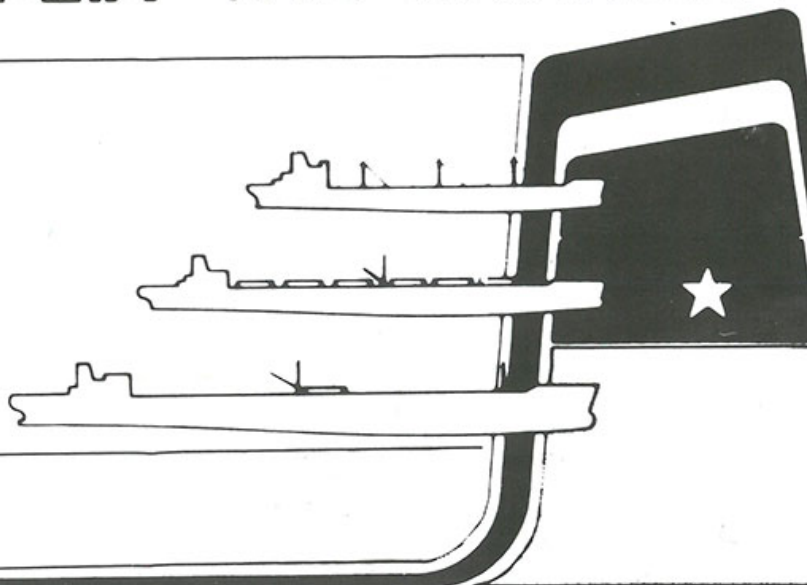
Τό «Καταμαράν Ι» άρχισε ήδη τά δρομολόγια του στις Κυκλάδες, μεταφέροντας 282 επιβάτες στην οικονομική θέση και 56 στην διακεκριμένη, σύμφωνα με δρομολόγια που ρύθμισε τό ΥΕΝ, στά όποία περιλαμβάνονται προσεγγίσεις και σε άγονα λιμάνια, χωρίς καμία επιχορήγηση.

Οι ναύλοι μεταφοράς επιβατών καθορίστηκαν επίσης από τό Υπουργείο Ναυτιλίας και είναι ένδεχόμενο να διαμορφωθούν άργότερα με την έγκριση του Υπουργείου σε χαμηλότερα επίπεδα, τουλάχιστον για τις άγονες προσεγγίσεις και για τις μετακινήσεις των κατοίκων, των περιηγητών, των προσκυνητών κλπ. μεταξύ των νησιών των Κυκλάδων και κυρίως της Σύρου, όπου και οι περισσότερες δημόσιες υπηρεσίες του Νομού Κυκλάδων.

«La PALMA»: ΝΕΟ ΤΡΟΠΑΡΙΟ

Τήν τελευταία στιγμή πληροφορηθήκαμε τό νέο τροπάριο που χρησιμοποιεί — καθοδηγούμενη ή όχι, δεν είμαστε σε θέση να τό γνωρίζουμε — ή πλοιοκτησία του «La Palma» για να συνεχίζει άνενόχλητη την καραμινάτη κομπίνα που έχει διαπράξει και συνεχίζει ακόμη να διαπράττει σε βάρος της Έλληνικής Πολιτείας; Έπειδή έχουμε άνειλημμένες υποχρεώσεις, λέγει προς διάφορες κατευθύνσεις, αφήστε τά πράγματα όπως έχουν μέχρι τό Σεπτέμβριο. Δηλαδή, ζητείται, ούτε λίγο, ούτε

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

πολύ, να άφεθεί ή πλοιοκτησία του πλοίου αυτού να παρανομεί και να έξαπατά κατ' έξακολούθηση την Έλληνική Πολιτεία έπειδή έχει αναλάβει κάποιες ύποχρεώσεις.

Πρόκειται, όπως γίνεται χωρίς ιδιαίτερο κόπο αντίληπτό, για μία πρωτοφανή άξιση και όμολογούμε ότι είμαστε περίεργοι να δοϋμε πώς θα την αντιμετώπισει τό 'Υπουργείο.

ΤΟ 135ο ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ IMO

Η μετατροπή μιάς χώρας χερσαίας, χωρίς θαλάσσια όννορα, σε χώρα ναυτική, περνά από διάφορα στάδια. Τή διαδικασία αυτή γνώρισε τόν τελευταίο καιρό τό Λουξεμβούργο, τό όποιο ύστερα από τίς πιέσεις του Βελγικού έφοπλισμού, έστερξε τελικά να δημιουργήσει δικό του νηολόγιο προορισμένο να καλύψει βασικά Βελγικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Πρώτη άναγκαία πράξη ήταν φυσικά ή σύσταση έπισήμου νηολογίου για την έγγραφή των πλοίων. Καί άκολούθησε ή γενναία προικοδότηση του νηολογίου αυτού με όλες τίς ευεργετικές διατάξεις πού άποτελούν την ούσία και τό στόχο της δημιουργίας του.

Καί άφου ύστερα από πολυχρόνια κοινοβουλευτική προεργασία, πέρασε επί τέλους από τή Βουλή του Μεγάλου Δουκάτου ό νόμος της ίδρύσεως νηολογίου, αρχίζει τώρα ή προσχώρηση στίς διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις και στούς διεθνείς ναυτιλιακούς όργανισμούς.

Έτσι, τελικά τό Λουξεμβούργο κατέστη τό 135ο μέλος του IMO και μέλος της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινωνίας. Από σήμερα έπομένως ή σημαία του θα μπορεί να κυματίζει στίς πρύμνες των πλοίων και ή ναυτιλιακή δύναμή του θα αρχίσει να άναφέρεται στίς διεθνείς στατιστικές.

ΠΡΩΤΗ ΓΝΩΡΙΜΙΑ

Η πρώτη γνωριμία του προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών κ. Γιάννη Γκούμα με τούς εκπροσώπους του Τύπου, πού πραγματοποιήθηκε στά γραφεία της ΕΕΕ στίς 31 Μαΐου 1991, άφησε θετικές έντυπώσεις.

Μειλίχιος έκ χαρακτήρος ό κ. Γκούμας, άφου έκανε μία γενική έκτίμηση των τρεχουσών ναυτιλιακών εξελίξεων, επέμεινε στή σπουδαιότητα πού άποδίδει ό έφοπλισμός στή άναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και στή στενή συνεργασία, με τή Πολιτεία και τή ναυτεργασία, ύπογραμμίζοντας ότι ό δρόμος του διαλόγου είναι ό καλύτερος για την επίτευξη του κοινού στόχου πού είναι ή ευημερία όλων όσων άσχολούνται και ζουν από τή Ναυτιλία.

ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ «ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Μας περιποιεί ιδιαίτερη τιμή ή χρησιμοποίηση των στοιχείων των «Χρονικών» από τόν Πρόεδρο του Κομμίτη κ. Γιάννη

Χατζηπατέρα για τά μεγέθη της Έλληνικής Ναυτιλίας και την πορεία του έθνικού νηολογίου κατά την όμιλία του στή γενική συνέλευση των μελών της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Καί άποτελεί τή δικαίωση των συστηματικών προσπαθειών του έπιτελείου των «Χρονικών» και ιδιαίτερα του κ. Θεόδ. Μπλίτσα, πού έχει την κύρια ευθύνη για την συγκέντρωση, ταξινόμηση και παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων πού άφορούν τή Ναυτιλία των Έλλήνων.

ΕΝΙΣΧΥΕΤΑΙ Η ΔΟΜ

Κατά την τελευταία σύνοδο του έκτελεστικού γραφείου της, ή Διεθνής Όργάνωση Μεταφορών, ή γνωστή ΔΟΜ, ένέκρινε την έγγραφή στή δύναμή της, των εργατικών συνδικάτων όρισμένων χωρών της Άνατολικής Εύρώπης. Μεταξύ των νέων αυτών μελών είναι: Τό ναυτεργατικό τμήμα του έθνικού Πολωνικού συνδικάτου της Άλληλεγγύης, τό συνδικάτο εργατών μεταφοράς της Τσεχοσλοβακίας, ή όμοσπονδία των ανεξάρτητων συνδικάτων ναυτιλίας και άλιείας της ΕΣΣΔ και τρία Γιουγκοσλαβικά συνδικάτα εργατικά, δύο σιδηροδρομικά και ένα όδικών μεταφορών. Έξάλλου έγινε επίσης δεκτό τό συνδικάτο των εργατών μεταφοράς της Ναμίμπια (Δ. Άφρική) με τά επί μέρους σωματεία του.

Μολονότι ό άριθμός των μελών των νεοεγγραφέντων συνδικάτων δέν έχει άκόμα

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

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ**ΤΟΥ 15θήμερου**

Γράφοντας για τις ελεύθερες σημαίες και τα άνοικτα νηολόγια, Γάλλος σχολιαστής προβαίνει σε ένα πρωτότυπο και έντυπω-
σιακό παραλληλισμό.

Παίρνοντας αφορμή από το δράμα των Κούρδων και γενικότερα από τις μετατοπί-
σεις των πληθυσμών που συνεπεία του πο-
λέμου αυτοεξορίζονται σε ξένες χώρες, ο
σχολιαστής θυμίζει το γεγονός ότι για τους
κατατρεγμένους αυτούς ανθρώπους, τους
λεγόμενους «απάτριδες» ή Κοινωνία των
Έθνών είχε εφεύρει τα ειδικά διαβατήρια
που ονομάστηκαν «Διαβατήρια Νάνσεν»,
από το όνομα του μεγάλου Νορβηγού ξε-
ρευνητή, πολιτικού και φιλόανθρωπου
Φρίντχοφ Νάνσεν που είχε τότε πρωτο-
στατήσει στην προστασία των προσφύ-
γων. Και συνεχίζει παραλληλίζοντας τα
διαβατήρια εκείνα με τα σημερινά ελεύθε-
ρα νηολόγια που εμφανίστηκαν ακριβώς
για να καλύψουν τα «άνιθαγενή» πλοία
που διέφευγαν από τις σημαίες της εθνικό-
τήτάς τους.

Έχουν βέβαια διαφορές οι δύο περιπτώ-
σεις. Γιατί στην πρώτη πρυτάνευσαν λόγοι
άνθρωπιστικοί, ενώ στην δεύτερη λόγοι
οικονομικοί και κερδοσκοπικοί. Όστόσο
δέν μπορεί κανείς να παραβλέψει το γεγο-
νός ότι εδώ και πολύ καιρό ένα πλήθος έ-
φοπλιστών της Δύσεως θά ήταν αδύνατο
να συνεχίσει τις δραστηριότητές του αν
δέν είχε τη δυνατότητα να προσφύγει σε
κάποιο φιλόξενο νηολόγιο που του προσέ-
φερε την ευκαιρία να επιζήσει.

Τό συμπέρασμα είναι ότι σήμερα, ύστε-
ρα από 60 και πλέον χρόνια εφαρμογής και
δριμύτατης κριτικής, η όπτική γωνία από
την οποία βλέπουμε τις ξένες σημαίες είναι
έντελώς διαφορετική. Οι σημαίες ευκαιρίας
έγιναν ελεύθερα νηολόγια, μερικές από τις
πιό προηγμένες ναυτικές χώρες δημιούρ-
γησαν τα bis νηολόγια και η Κομισιόν της
ΕΟΚ προτείνει τη σύσταση του Euros. Για
να έπαληθεύσει η ρήση ότι «Στή ναυτιλία
δέν υπάρχουν σημαίες ασυδοσίας. Υπάρ-
χουν μόνον σημαίες «ανάγκης».

προσδιορισθεί, υπολογίζεται ότι τό σύνο-
λο των μελών της ΔΟΜ έχει ήδη υπερβεί
τό ένα εκατομμύριο.

Όπως ανακοίνωσε η ΔΟΜ, η αποκατά-
σταση στενών εργατικών σχέσεων με τα
άνωτέρω συνδικάτα και η πλήρης ένταξή
τους, θά χρειασθεί αναμφίβολα αρκετό
χρόνο. Όστόσο τό γεγονός της έγγραφης
τους αποτελεί ήδη σταθμό στην Ιστορία
της Όργανώσεως, ενώ παράλληλα απο-
δεικνύει την άνοδο του δημοκρατικού συν-
δικαλισμού στην κεντρική και την ανατολι-
κή Εύρώπη.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ

Τό Ιαπωνικό ναυτεργατικό σωματείο, τό
γνωστό Al Japan Shipping Labor Union, σε
πρόσφατη μελέτη του καταλήγει στο συμ-
πέρασμα ότι ό μισθός των μονίμων υπαλ-
λήλων των ναυτιλιακών εταιριών, με 35
χρόνια ύπηρεσίας, δέν τους επιτρέπει να
αποκτήσουν δικό τους σπίτι. Δεδομένου ό-
τι ό μέσος μισθός ανέρχεται σε 13.000
δολάρια ετησίως και ή αξία ενός διαμερί-
σματος στά προάστεια του Τόκιο κυμαί-
νεται από 385 μέχρι 600 χιλιάδες δολάρια,
ανάλογα με την απόσταση από τό κέντρο,
είναι προφανές ότι με οποιαδήποτε στέρη-
ση και οικονομία είναι αδύνατο να εξασφα-
λισθεί στέγη στά όρια μις ζωής.

Η εν λόγω μελέτη ασχολήθηκε ειδικά με
τις δαπάνες εκπαίδευσής και κατοικίας
των υπαλλήλων των έννέα μεγάλων Ια-
πωνικών ναυτιλιακών εταιριών (NYK, Mi-
tsui, Kawasaki, Navix, Showa, Shinva -
Kaium, Daiichi - Cho και Lino Kaium). Τά
συμπεράσματά της θά επιτρέψουν στο
συνδικάτο να ζητήσει μισθολογικές αυξή-
σεις για τό υπαλληλικό προσωπικό ώστε
να λυθεί τό βασικό πρόβλημα της στέγης,
τό όποιο φυσικά δέν απασχολεί μόνο τους
ναυτιλιακούς υπαλλήλους. Μιά πρόσθετη
τέλος δυσάρεσκα του εν λόγω κλάδου έ-
ναντι των ναυτιλιακών εταιριών είναι ή έλ-
λειψη προοπτικής για τό μέλλον του.

Εκτός των άνωτέρω, ή μελέτη διαπι-
στώνει ότι ό μέσος μισθός των άνωτέρων
στελεχών των ως άνω εταιριών υπερβαίνει
τις 50 χιλιάδες δολларίων ετησίως, γεγο-
νός που επιτρέπει στο 85% των στελεχών
αύτων να διαθέτουν ιδιόκτητη κατοικία.

ΜΟΙΡΑΙΟΣ ΕΜΒΟΛΙΣΜΟΣ

Τή νύχτα της Παρασκευής 10 Άπριλίου,
τό Ιταλικό επιβατηρό φέρρι «Moby Prin-
ce», μόλις είχε αποπλεύσει από τό Λιβόρ-
νο για την Όλβια της Σαρδηνίας, συγ-
κρούστηκε με τό Ιταλικό πετρελαιοφόρο
«Agir Abruzzo» που ήταν άγκυροβολημέ-
νο στη ράδα 2,6 μίλια από την άκτή. Μιά
δεξαμενή του πετρελαιοφόρου διεράγη και
πάνω από πέντε χιλιάδες τόννοι άκαθάρ-
του πετρελαίου ξεχύθηκαν στη θάλασσα
και περιέλουσαν τό φέρρι. Η πυρκαγιά
που έκδηλώθηκε άμέσως στο «Agir A-
bruzzo» μεταδόθηκε άστραπιαία και στο
φέρρι -μπώτ που τυλίχθηκε κυριολεκτικά
στις φλόγες. Άποτέλεσμα: 142 νεκροί.

Η ευθύνη φυσικά βαρύνει έξ ολοκλήρου
τό επιβατηγό σκάφος τό όποιο στην κυριο-
λεξία έμβόλισε τό άκίνητοποιημένο πετρε-
λαιοφόρο. Άλλά τά αίτια της φοβερής αυ-
τής καταστροφής — που θεωρείται ή μεγα-
λύτερη στά Ιταλικά ναυτικά χρονικά των
πέντε τελευταίων έτών — παραμένουν ά-
κόμα άνεξήγητα.

Οι πρώτες άσαφείς μαρτυρίες είναι αντι-
φατικές. Μιλούν για όμίχλη που έπικρα-
τούσε στη ζώνη εκείνη, για χαμηλή όρατό-
τητα στη θάλασσα και για τή βραδύτητα
του ρυθμού διασώσεως. Άμφιβολίες δια-
τυπώθηκαν και για τή στάση του πληρώμα-
τος, γιατί σύμφωνα με όρισμένες ύπόνοιες
ένα μεγάλο μέρος του προσωπικού, κατά
την ώρα του έμβολισμού, παρακολουθού-
σε στην τηλεόραση ένα ποδοσφαιρικό
μάτς.

Πρός τό παρόν ή έπικρατούσα άποψη εί-
ναι ότι όπωσδήποτε κάποια τεχνική βλάβη
πρέπει να υπήρξε στά μηχανήματα ή στο
σύστημα κυβερνήσεως του φέρρι.
Άναγνωρίζεται πάντως ότι τις άρμόδιες Ι-
ταλικές Άρχές αναμένει μία πολύ δύσκολη
ανάκριση, δεδομένου ότι δέν διαθέτουν
παρά τή μαρτυρία ενός μόνο διασωθέντος
από τό πλήρωμα του φέρρι, ενός νεαρού
ναυτόπαιδος που πρόλαβε να πηδήσει στη
θάλασσα. Σημειωτέον ότι οι 28 ναυτικοί
του πετρελαιοφόρου, διασώθηκαν μέν ό-
λοι αλλά κανείς από αυτούς δέν είδε τό
φέρρι την ώρα που έρχόταν κατ' έπάνω
τους.

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: 818-2318, 818-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η παραίτηση του πρωθυπουργού της Γαλλίας κ. Μ. Ροκάρ και η αντικατάστασή του από την κ. Εντίθ Κρεσόν, η δολοφονία του Ρατζιβ Γκάντι, η ανακοίνωση σύνδεσης της Σουηδ. Κορώνας με το ECU και η σύγκληση του Συμβουλίου Υπουργών Έθν. Οικονομίας και Οικονομικών της Κοινότητας (ECOFIN), υπήρξαν τα βασικά γεγονότα που επηρέασαν τις νομισματικές ισοτιμίες και τις τιμές στα διεθνή χρηματιστήρια κατά τον Μάιο.

Η αναβολή ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας μέχρι το 1996 και το σχέδιο σχηματισμού «Ταμείου Συνοχής» για τη χρηματοδότηση των ασθενεστέρων οικονομικά χωρών (Ελλάς — Πορτογαλία) υπήρξαν αναμφίβολα θετικά για τη χώρα μας.

Κλείνοντας το εισαγωγικό μας σημείωμα σκόπιμο είναι να σημειώσουμε την ανάκαμψη που σημείωσαν οι τιμές των χρηματιστηρίων κατά το πεντάμηνο Ιανουάριος — Μάιος 1991, όπως χαρακτηριστικά Dow Jones + 10,7%, Fin. Times + 14%, Nikkei + 9,6%, CAC + 16,6% και Zurίχη + 35%.

Δολλλάριο ΗΠΑ

Η αστάθεια του δολλαρίου συνεχίστηκε και τον Μάιο, αρχίζοντας τον μήνα στα 1.7095 μάρκα, ξεπερνώντας τα 1.7315 στις 8 Μαΐου, πέφτοντας στα 1.6833 στις 15 και επανέρχόμενο στα 1.7033 στις 24 Μαΐου.

Ακόμα πιο άστατες, οι τιμές του Χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης, στις 2930 στην αρχή του μήνα, στις 2865 μονάδες στις 15 Μαΐου, και στις 2919 στις 24 του μήνα μακριά βέβαια, από το ρεκόρ των 3004 μονάδων που έφτασαν στις 17 Απριλίου.

Η μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου από 6% σε 5,5% και των βασικών επιτοκίων των Εμπορικών Τραπεζών από 9% σε 8,5% επέδρασαν ευεργετικά, και σε συνδυασμό με τις δηλώσεις του κ. Άλλαν Γκρήνσπαν της Fed, σχετικά με τη μείωση του ρυθμού επιβράδυνσης της Αμερικανικής οικονομίας, συνετέλεσαν στη συγκράτηση των τιμών του δολλαρίου και στη διαμόρφωση των αξιών στο χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης.

Γερμανικό Μάρκο

Τό Γερμανικό Ίσοζύγιο Έξωτερικού Έμπορίου, παρουσίασε πλεόνασμα 105.3 δις. μάρκα τό 1990 και τό Ίσοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών 819 δις. μαρ. Για τό 1991 όμως, τό πλεόνασμα του πρώτου υπολογίζεται νά πέσει στα 50 δις. μάρκα και του δευτέρου στα 5 δις. μάρκα.

Στά πλαίσια αυτά τό μάρκο, παρουσιάζεται σταθερό έναντι του ECU 2.06149 μάρκα στο ECU στις 31 Απριλίου,

2.05735 στις 24 Μαΐου, 125.98 γιέν και 123,50, 118,26 Έλβετ. φρ. και 117.43 στις αντίστοιχες ημερομηνίες.

Τουναντίον, ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών της Φραγκφούρτης Dax, παρουσίασε σοβαρές αυξομειώσεις, 1630 μονάδες στην αρχή του μήνα, 1590 στις 15 Μαΐου και 1653 στις 23 Μαΐου (ύψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 10 μηνών αλλά και 16% χαμηλότερο από τις 1976 μονάδες, ρεκόρ όλων των εποχών (Μάρτιος 1990) εν συνεχεία στις 24 Μαΐου ο δείκτης Dax ξεπέρασε κι αυτό το ρεκόρ φθάνοντας τις 1671.9 μονάδες.

Βέβαια οι αποκλίσεις δεν ξεπερνούν τό 3% μέ 4%, αλλά ανοδοί 25 και 30 μονά-

δων δέν είναι σήνηθες φαινόμενο γιά τά Γερμανικά δεδομένα.

Λίρα Άγγλίας

Παρ' ότι η οικονομία της Βρετανίας περνά δύσκολες στιγμές, τόσο η τιμή της λίρας, όσο και οι τιμές του χρηματιστηρίου αξιών του Λονδίνου, βρίσκονται σε εξαιρετικά ύψηλά επίπεδα. Έτσι η μέν λίρα κινείται γύρω από τα 2.95 — 2.97 Γερμ. μάρκα και 1.43 — 1.44 ECU, ενώ έναντι του άσταθούς δολλαρίου από 1.69 και 1.75 δολλάρια. Οι τιμές στο χρηματιστήριο του Λονδίνου παρουσιάζουν αυξομειώσεις πολλές φορές άσχετες μέ τά έσωτερικά προβλήματα (πολλές φορές παρακολουθεί τις τάσεις του χρηματιστηρίου Νέας Υόρκης). Έτσι ο δείκτης Fin. Times από 2508 μονάδες στην αρχή του μήνα, ξεπέρασε τις 2540 μονάδες στις 9 Μαΐου (2545.3 ρε-

ΡΙΕΤΕ ΑΓΚΥΡΑ... ΣΤΑ 2000 ΚΥΒΙΚΑ!

Τώρα που η νέα νομοθεσία επιτρέπει σ' εσάς τους ναυτικούς την αγορά αυτοκινήτων 2000

κυβικών χωρίς δασμούς, είναι ευκαιρία ν' αποκτήσετε το δικό σας **OPEL VECTRA.**

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

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

Επικοινωνήστε σήμερα μαζί μας να συζητήσουμε όλες τις λεπτομέρειες.

Εκπομπές καυσαερίων gr / δοκιμή

	Co.	HC+NOx	NOx
VECTRA 1.6	3.28	1.86	1.44
VECTRA 1.8	11.42	3.19	1.70
VECTRA 2.0	11.18	0.423	0.275



OPEL

DYNAMOTORS

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

κόρ όλων των εποχών) έπεσε στις 2454 μονάδες στις 17 και ανέκαμψε στις 2471 μονάδες στις 24 Μαΐου.

Γιέν 'Ιαπωνίας

Παρά τη πολιτική αστάθεια, στους περισσότερους τομείς η 'Ιαπωνία συνεχίζει να παρουσιάζει αξιοζήλευτα επιτεύγματα, αν και τό κόστος του πολέμου στον Περσικό περιώρισε για πρώτη φορά από τό 1983 τό πλεόνασμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών στά 35 δισεκ. δολάρια.

Τόν Μάιο οι τιμές του γιέν διατηρήθηκαν σταθερές τόσο έναντι του δολλαρίου (137,4 ανώτατη — 139,40 κατώτατη) όσο και έναντι του μάρκου και του ECU 126,0 και 163,5 στις 31/4/91 και 123,5 και 166,4 στις 24 Μαΐου αντίστοιχα.

Ή Δραχμή

Γιά έναν ακόμη μήνα η δραχμή παρουσίασε πτώση έναντι του ECU (0.7%), ενώ ύστερα από αρκετούς μήνες παρουσιάζει ανοδο έναντι του δολλαρίου 0.8% και έναντι του 'Ιαπων. γιέν 0.3%.

Ή άρνηση της Τράπεζας της Ελλάδος

καί τόν Ύπουργό Έθνικης Οικονομίας για ύποτίμηση αντί της μηνιαίας διολίσθησης είναι καταφανής καθώς η ύποτίμηση θά έφερνε τόν τιμάριθμο έκ νέου άνω της κυβέρνησης για τιθάσευση του πληθωρισμού.

Άπό την άρχή του χρόνου η διολίσθηση της δραχμής έναντι του ECU άνέρχεται σέ 4.8% ή γύρω στά 11% σέ έτήσια βάση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Τιμές Δραχμής Fixing Τράπεζα της Ελλάδος

	22.4.91	24.5.91	Διαφ%
Δολλ. ΗΠΑ	189.000	187.550	+ 0.8
Μαρ. Γερμ.	108.182	109.690	- 1.4
Φρ. Έλβετ.	128.642	128.992	- 0.3
Λίρ. Άγγλ.	323.830	325.600	- 0.5
Φρ. Γαλλ.	32.109	32.292	- 0.6
Γιέν 'Ιαπ. (100)	136.470	136.040	+ 0.3
ECU	223.538	225.00	- 0.7

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 Δολλάριο ΗΠΑ

	22.4.91	24.5.91	Διαφ. %
ECU	1.1747	1.2061	- 0.3
Δραχμή	189.00	187.55	- 0.8
Μαρ. Γερμ.	1.7615	1.7055	- 3.2
Λίρ. Άγγλ.	1.6950	1.7315	- 0.6

Φρ. Έλβετ.	1.4700	1.4525	- 1.2
Φρ. Έλβετ.	5.9360	5.7975	- 2.3
Γιέν 'Ιαπ.	139.38	138.30	- 0.8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 Τιμές ECU

	22.4.91	24.5.91	Διαφ. %
Δραχμή	223.530	225.760	+ 1.0
Δολλ. ΗΠΑ	1.1747	1.2061	+ 2.7
Μαρ. Γερμ.	2.0666	2.0574	- 0.4
Λίρ. Άγγλ.	1.4467	1.4385	- 0.5
Φρ. Έλβετ.	1.7331	1.7506	+ 1.0
Φρ. Γαλλ.	6.9525	6.9887	+ 0.5
Γιέν 'Ιαπ.	168.481	166.440	- 1.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 Κυριώτερα Χρηματιστήρια

	22.4.91	24.5.91	Διαφ. %
Dow Jones (N.Y.)	2927.7	2919.5	- 0.3
Fin. Times (Λονδ.)	2490.8	2471.1	- 0.8
DAX (Φραγκ.)	1571.99	1671.9	+ 6.4
C.A.C. (Παρί- σι)	480.5	485.3	+ 1.0
SMI (Ζυρίχης)	620.1	626.1	- 1.0
Nikkei (Τόκιο)	26237	25529	- 2.7
Χρηματ. Ά- θηνών	1230.8	1043.4	- 15.2

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



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



TROODOS

Headquarters

MONACO

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

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

Agents

GREECE

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

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

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS

APRIL 1990

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ αφορμή το συνέδριο που πρόσφατα έγινε στον Πειραιά για την υγεία των ναυτικών και την διένεξη μεταξύ ΠΝΟ και Ο.Ν. για οικογενειακό γιατρό ή ελεύθερη επιλογή γιατρού, θά ήθελα να γρινιάξω άλλη μία φορά.

Έκ των πραγμάτων μου είναι αδύνατον να ξέρω τί ακριβώς ελέγχθη στο Συνέδριο. Σίγουρα όμως δεν αναφέρθηκαν οι ιδιαίζοντες άφύσικες κλιματολογικές συνθήκες μέσα στις όποιες περνά τα 3/4 της ζωής του ο ναυτικός, μέχρι να βγει άχρηστος στην απομάχια και να είναι αναγκασμένος να πληρώνει 25% συμμετοχή στα φάρμακα από την γελοία σύνταξή του και αν χρειασθεί αυτός ή κάποιο μέλος της οικογένειάς του διορθωτικούς φακούς να του δίνει ο Ο.Ν. 2.500 δρχ. ποσό με το οποίο δεν αγοράζεις σίγουρα ούτε τα δερματάκια που τους καθαρίζεις ή αν χρειασθεί να σφραγίζει ένα δόντι να πληρώνει 6.500 δρχ. και ο Ο.Ν. να του δίνει τα μισά περίπου.

Τώρα αν επιλέγει εκείνος γιατρό ή έχει τον οικογενειακό, είναι μία λεπτομέρεια μπροστά στα σοβαρότερα θέματα. Και ένα απ' αυτά είναι, να καλύπτει ο Ο.Ν. όλα τα έξοδα γιατρών, φαρμάκων, εξετάσεων και λοιπών που έχει ανάγκη ο ναυτικός για την υγεία του.

Είπε κάποιος γιατρός στο Συνέδριο αυτό, για το Stress που υφίσταται ένας οργανισμός που είναι αναγκασμένος να ζει άκαριστες κλιματολογικές μεταβολές, να ζει σε ένα απομονωμένο περιβάλλον, άφύσικο, αφιλόξενο, αντικοινωνικό και πολλές φορές έχθρικό που η διατροφή του δεν είναι αυτή που πρέπει να είναι — όχι από ποσότητα — όταν το μυαλό του είναι σε γρήγορη επίμηνη, 24 ώρες το 24ωρο με τα προβλήματα της εργασίας του και με την αγωνία της οικογένειάς του γιατί το γράμμα είναι πάντα καθυστερημένο και το τηλέφωνο πανάκριβο μία που ο ΟΤΕ φροντίζει τα τελευταία χρόνια να κάνει συνεχώς αυξήσεις για να καλύψει τα ελλείμματά του για τα όποια ο μόνος που δεν φταίει είναι ο συνδρομητής;

Δέν είναι τυχαίο που οι ναυτοί που δεν βγάζουν πιά ναυτικούς. Τα παιδιά των ναυτικών, έχουν ζήσει τις άφύσικες καταστάσεις των πατεράδων τους, οι γονείς έχουν γευθεί μία ζωή την χρεία. Θά ήταν λοιπόν τουλάχιστον παράλογο και σαδιστικό να συνέστηναν στα παιδιά τους να γίνουν ναυτικοί.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, προς τα που πάει η Ναυτιλία μας; Μετά Συνέδρια και με τις επιτροπές που γίνονται για λόγους κινητικότητας και μόνο, περιμένουμε να γιναντώσει και να πάρει την θέση που είχε;

Δέν φθάνει να λέμε ότι αυξήθηκε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά τόσες ποσοστιαίες μονάδες. Θά μπορούσε να είχε όχι α-

πλώς αυξηθεί, αλλά τριπλασιασθεί. Πώς "Όχι μόνο αυξάνοντας τον αριθμό των πλοίων στο Έλληνικό νηολόγιο, με ξένου ναυτικούς, αλλά με Έλληνες.

"Έλληνες θέλουμε στα Έλληνικά πλοία. Αυτοί πονούσαν και πονούν το Έλληνικό πλοίο, αυτοί προσέφεραν και μπορούν να προσφέρουν σ' αυτό πολλά. Αυτοί θά κάνουν το ΝΑΤ να ανασάνει. Πού θά του βρούμε όμως με τα ήμιμετρα; Πώς θά γίνει ναυτικός ένας νέος όταν ξέρει ότι ασφαλιστικά θά είναι μία ζωή ξεκρέμαστος. Πώς είναι δυνατόν να πληρώνει κάποιος 200.000 δρχ. σε κάποιο Ταμείο ασφαλιστικό — ο ίδιος και ο εργοδότης του — και αυτό το Ταμείο να του δίνει μετά 30 χρόνια τα μισά σαν μηνιαία σύνταξη;

Ποιός μπορεί να διανοηθεί ότι καταθέτοντας τα χαρτιά του για συνταξιοδότησή τον 'Ιανουάριο, θά πρέπει να περιμένει να πληρωθεί την πρώτη του σύνταξη τον Αύγουστο και το έφ' άπαξ που δικαιούται, τον επόμενο 'Ιανουάριο;

"Ένα δέντρο με σπασμένη ρίζα, δεν φτάνει να τους καλωπίζει τα κλαδιά, άργά ή γρήγορα θά πέσει κάτω. Η ρίζα του χρειάζεται θεραπεία. Και την ρίζα, δεν την κύταξε κανένας στο δέντρο που λέγεται Έλληνική Ναυτιλία.

"Ίσως χρειασθεί — και θά χρειασθεί σίγουρα — να σκάσουν βαθιά για να βρουν την ρίζα και να την θεραπεύσουν. Άλλά μόνο τότε θά μπορεί να γιναντώσει και να γιστρευθεί το άρρωστημένο αυτό δέντρο.

Με τιμή και με πολλές ευχαριστίες για την φιλοξενία

ΝΙΚΟΣ ΚΑΤ'ΜΑΚΗΣ
Μ/Τ «Μέτσοβον»

Μπαχάμας, Μάιος 1991

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

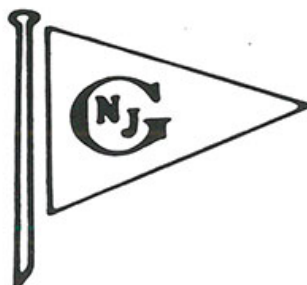
116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ἡ στρόφη τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὶς Τράπεζες. Μετὰ τὸν Γιάννη Μαυρακάκη καὶ τοὺς Ἀδελφούς Βαρδινογιάννη πού προχώρησαν στὰ ἀχνάρια τοῦ μεγάλου δημιουργοῦ Στρατῆ Ἀνδρεάδη ἰδρύοντας ὁ πρῶτος τὴ Δωρική Τράπεζα καὶ ἀγοράζοντας καὶ ἐνεργοποιώντας οἱ δεῦτεροι τὴν Τράπεζα Χίου, στὸ ἐν Ἑλλάδι τραπεζικὸ προσκλήνιο ἐμφανίσθηκε μετὰ τὴν Εὐρωπενοδυτικὴ Τράπεζα καὶ ὁ Γιάννης Λάτσης, ὁ ὁποῖος ὁμῶς ἐλέγχει ἕναν μεγάλο ὁμιλο Τραπεζῶν πού δραστηριοποιῶνται ἐκτός Ἑλλάδος ἐνῶ ταυτόχρονα ἔχει ἐκδηλωθεῖ ἔντονο ἐνδιαφέρον καὶ ἀπὸ ἄλλους ἐφοπλιστὲς γιὰ ἐνεργὸ ἀνάμιξη στὸν τραπεζικὸ τομέα.

Σύμφωνα μὲ δημοσιογραφικὲς πληροφορίες, δύο ὁμιλοὶ ἐφοπλιστῶν ἔχουν ἐκδηλώσει ζωηρὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν πρόσκτηση τῆς Τράπεζας Πειραιῶς. Ὁ πρῶτος ὁμιλος, σύμφωνα μὲ τὶς ἐν λόγω πληροφορίες, ἐκπροσωπεῖται ἀπὸ τὸν Μιχάλη Γκιγκιλίνη καὶ τὸν Ἀριστομένη Καραγεώργη καὶ ἐνδιαφέρεται νὰ διατηρήσει τὸν ἐμπορικὸ χαρακτήρα τῆς Τράπεζας Πειραιῶς πού θὰ παραμείνει μὲ τὴν ἴδια ἐπωνυμία, ἐνῶ στὸν δεῦτερο ἐφοπλιστικὸ ὁμιλο μετέχουν, πάντοτε σύμφωνα μὲ δημοσιογραφικὲς πληροφορίες πού εἶδαν τὸ φῶς τῆς δημοσιότητας καὶ δὲν ριψεύσθηκαν, οἱ κ.κ. Νταϊφᾶς, Γουρδομιχάλης καὶ Κρίτσας πού στοχεύουν νὰ μετατρέψουν τὴν Τράπεζα Πειραιῶς σὲ ναυτιλιακὴ τράπεζα μὲ ἰδιαίτερο βάρος στὴν ἀνάπτυξη ὑπηρεσιῶν πρὸς τοὺς ναυτικούς. Κατὰ τὶς ἱδίες πληροφορίες, ὁ δεῦτερος ὁμιλος συνεπικουρεῖται ἀπὸ τὴν Algemaine Bank, ἡ ὁποία, λέγεται, ὅτι ἔχει προετοιμάσει καὶ τὴν πρόταση γιὰ τὴν ἀγορὰ τῆς Τράπεζας Πειραιῶς.

Αὐτὰ γιὰ τὰ τραπεζικὰ ἐνδιαφέρον-

ται τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Μὲ τὴν εὐκαιρία ὁμῶς τῆς ἐμφάνισις τοῦ Γιάννη Λάτση καὶ στὸ ἐν Ἑλλάδι τραπεζικὸ στερῶμα, διατυπώνουμε τὸ ἐρώτημα μήπως θὰ ἦταν προτιμότερο νὰ ἀφιερῶσει ἔστω μέρος ἀπὸ τὴ δραστηριότητά του ὄχι γιὰ τὴν περαιτέρω ἐπέκταση τῶν πολυπληθῶν ἐπιχειρήσεων του ἀλλὰ γιὰ νὰ δημιουργήσει (καὶ νὰ ἀφήσει) κάποιο σημαντικό ἔργο γιὰ τὴ Ναυτιλία, ἀπὸ τὴν ὁποία ἄλλωστε ἀπέκτησε καὶ τὰ πλοῦτῃ πού τοῦ ἔδωσαν τὴ δυνατότητα νὰ ἀναπτύξει τὴν πολυπλόκαμη ἐπιχειρηματικὴ του αὐτοκρατορία. Ἐνα τέτοιο ἔργο θὰ ἦταν, λόγου χάρι, ἡ δημιουργία ἐνός ἀπολύτως ἐξειδικευμένου ναυτιλιακοῦ πανεπιστημίου στὸ ὁποῖο θὰ φοιτοῦσαν ἀποκλειστικὰ ναυτικοὶ πού θὰ διακρίνονταν γιὰ τὶς ἐπιδόσεις τους σὲ ὅλους τοὺς τομεῖς γιὰ νὰ ἀναδειχθοῦν σὲ ἐπιχειρηματικὰ στελέχη ἀνωτάτου ἐπιπέδου.

Τὰ πλοῦτῃ ἀπὸ τὴ θάλασσα δίνουν τὶς δυνατότητες γιὰ μεγάλα ἔργα, ἀρκεῖ βέβαια νὰ ὑπάρχουν καὶ οἱ μεγάλοι ἄνθρωποι.

ΜΙΑ ΣΥΝΗΘΙΣΜΕΝΗ μεταβίβαση πλοίου, τὸ ὁποῖο ἐν συνεχείᾳ ἄλλαξε ὄνομα, σημαία καὶ πλήρωμα προκάλεσε μία δημοσιογραφικὴ γκάφα. Αἰτία τὸ νέο ὄνομα τοῦ πλοίου πού ἐπελέγη ἀπὸ τοὺς νέους πλοιοκτῆτες καὶ δρᾶστης ὁ ἱκανότατος κατὰ τὰ ἄλλα δημοσιογράφος Νίκος Κακαουνάκης. Πρὶν ἡμερῶν, λοιπόν, στὴ διάρκεια τῆς καθημερινῆς του ἐκπομπῆς στὸν ραδιοφωνικὸ σταθμὸ «Σκάυ» μὲ τὸν τίτλο «Μιά στὸ καρφί καὶ μιά στὸ πέταλο», δέχθηκε τηλεφωνικὴ καταγγελία ἀπὸ κάποιον ἄκροατὴ, σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία τὸ πλοῖο «Ἀρχηγέτης» τοῦ Οἴκου Χατζηπατέρα κατέβασε τὴν Ἑλ-

ληνικὴ σὲ κάποιο λιμάνι τῆς Ἀσίας καὶ ὕψωσε τὴν Κυπριακὴ, ἀντικατέστησε τὸ ἑλληνικὸ πλήρωμα μὲ Φιλιππινέζους καὶ ἄλλαξε τὸ ὄνομα ἀπὸ «Ἀρχηγέτης» σὲ... «Κυριάκος Μητσοτάκης». Καὶ ἐδῶ τὴν «πάτησε», κατὰ τὸ κοινῶς λεγόμενο, ὁ δημοσιογράφος, ὁ ὁποῖος νόμισε ὅτι ὁ Οἶκος Χατζηπατέρα ἔδωσε — ποιὸς οἶδε γιὰτί — τὸ ὄνομα ἐνός βαποριοῦ τοῦ στὸν γιό τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ γιὰ νὰ τὸ κάνει αὐτὸ ὄχι μόνον ἄλλαξε σημαία ἀλλὰ καὶ ἀντικατέστησε καὶ τὸ πλήρωμα μὲ ξένους. Βεβαίως πρέπει νὰ εἰπωθεῖ ὅτι ὁ δημοσιογράφος παρασύρθηκε σὲ λανθασμένες ἐντυπώσεις καὶ ἐκτιμήσεις καὶ ἀπὸ τὴν προσδοκία ὅτι εἶχε «πιάσει λαβράκι», κατὰ τὴν προσφιλή δημοσιογραφικὴ ἐκφραση, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰ λόγια τοῦ καταγγέλλοντος ὅτι τὸ ἑλληνικὸ πλήρωμα εἶχε ἐντυπωσιασθεῖ ἀπὸ τὸ ὄνομα πού δόθηκε στὸ πλοῖο ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ταχύτητα μὲ τὴν ὁποία ἐγίνε ἡ μετονομασία — ἡ πρώτη δουλειὰ πού ἔκαναν οἱ Φιλιππινέζοι μόλις ἀνέβηκαν στὸ πλοῖο, εἶπε ὁ καταγγέλων, ἦταν νὰ ζητήσουν μπογιὲς καὶ πινέλα γιὰ νὰ ἀλλάξουν τὸ ὄνομα ἀπὸ «Ἀρχηγέτης» σὲ «Κυριάκος Μητσοτάκης».

Ἡ πραγματικότητα, βεβαίως, εἶναι ἐντελῶς διαφορετικὴ. Τὸ πλοῖο πουλήθηκε σὲ ἐφοπλιστὲς τοῦ Πειραιῶς καὶ σύμφωνα μὲ πληροφορίες μας ἐκεῖνος πού ὑπέγραψε ἐκ μέρους τῶν ἀγοραστῶν λέγεται Κυριάκος Μητσοτάκης, καὶ δὲν εἶναι φυσικὰ ὁ γιὸς τοῦ Πρωθυπουργοῦ.

Ἡ ἀναφορά στὸν Οἶκο Χατζηπατέρα παρέχει τὴν εὐκαιρία νὰ ἀναφερθεῖ καὶ ἀπὸ τὴ στήλη ὅτι ἡ Κάθριν Χάντερ, ἡ ὁποία ἀναδείχθηκε ἡ ἡθοποιὸς τῆς χρονιᾶς στὴ Βρεταννία καθὼς ἀπέσπασε τὴν ἀνώτερη διάκριση στὴν ἐφετερινὴ ἀπονομή τῶν ἀγγλικῶν θα-

COULOUTHROS LTD.

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

τρικών βραβείων «Λῶρενς Όλιβιε» εἶναι κόρη Χατζηπατέρα. Ἡ Κάθριν Χάντερ (Κατερίνα Χατζηπατέρα) απέσπασε τό πρῶτο βραβεῖο ἀπό τήν Ζοζέτ Σάϊμον ἡ ὁποία ἦταν γιά πάρα πολλούς τό φαβορί, μέ τήν ἐρμηνεία της στό ἔργο «Ἡ ἐπιστροφή τῆς γηραιᾶς κυρίας» τοῦ Φρίντριχ Ντίρενματ.

ΠΟΛΛΑ εἰπώθηκαν μέ τήν εὐκαιρία τῆς ἐνάρξεως τῶν δρομολογίων τοῦ πρώτου καταμαρὰν τῆς Πειραιῆς ANE: Καί ἀπό τήν ἴδια τήν ἐταιρία, καί ἀπό τόν Ὑπουργό πού παρέστη στά ἐγκαίνια, ἀλλά καί ἀπό τόν κ. Ἀνδρέα Βομβογιάννη, ἀλλά κανένας δέν μίλησε γιά τό καίριο θέμα τῆς τιμῆς προσκλήσεως τοῦ σκάφους.

Ἡ πλοιοκτῆτρια ἐταιρία ἔδωσε στή δημοσιότητα τά τεχνικά στοιχεῖα τοῦ σκάφους καί μία εὐρύτατη ἀνακοίνωση γιά τούς σκοπούς της, ὁ Ὑπουργός μίλησε γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ συστήματος καί ὁ κ. Βομβογιάννης ἐξέφρασε παράπονα καί περιορίσθηκε σέ ἕνα ΓΙΑΤΙ, χωρίς νά πεί τό παραμικρό γιά τά καίρια θέματα πού ἐκκρεμοῦν καί πού συνδέονται μέ τίς προσφυγές πού ἔχει ἀσκήσει ὁ ἴδιος ἀλλά καί μέ τήν τιμή τοῦ σκάφους καί ἐκεῖνα πού λέγονται στήν Ἀκτὴ Τζελέπη καί στήν Ἀκτὴ Μιαούλη ὅτι ἔχουν μεθοδεύσει οἱ Νορβηγοὶ κατασκευαστές γιά νά εἰσπράξουν κάποιες ἐπιδοτήσεις πού παρέχει ἡ κυβέρνησή τους.

Ὁ κ. Βομβογιάννης, λοιπόν, μέ τήν εὐκαιρία τῆς ἐνάρξεως τῶν δρομολογίων τοῦ πρώτου καταμαρὰν τῆς Πειραιῆς ANE δένειμε τήν κατωτέρω δήλωση:

«Πρὶν ἀπὸ 13 μῆνες, τόν Ἀπρίλιο 1990 εἶχαμε τήν τιμή καί τή χαρά νά σᾶς ἔχουμε προσκεκλημένους σέ ταξίδι γνωριμίας στό πλοῖο μας τό «Γκόλντεν Ὀλύμπικς» τό πρῶτο πλοῖο νέας τεχνολογίας πού ἦρθε στήν Ἑλλάδα, τό ὁποῖο μέ πρωτοφανεῖς μεθοδεύσεις

καταδικάσθηκε σέ ἀργία γιά νά ἔλθει νά πάρει τή θέση του τό «Καταμαρὰν 1» πού κληθήκατε νά γνωρίσετε χθές πού πῆρε τίς σκοπιμότητές μας, τή δουλειά μας, τίς προσπάθειές μας δύο χρόνων πετυχαίνοντας αὐτό πού ἐμεῖς δέν μπορέσαμε, ἔχοντας τήν εὐνοια καί εἰδική μεταχείριση τῆς πολιτείας.

Καί ἐνῶ σᾶς ὑποδέχθηκε τό γνώριμο σέ σᾶς, παλιό δικό μας πλήρωμα(!) πού ἐμεῖς ἐκπαίδευσσε καί σᾶς ξενάγησε σέ πλοῖο ἀδελφό μέ τό δικό μας πού πολύ καλά γνωρίζετε, ἐμεῖς σαπίζουμε στὸν ἀπέναντι ἀκριβῶς μῶλο καί εἶμαι βέβαιος πῶς ὅλοι σας θά διερωτηθήκατε ΓΙΑΤΙ; πῶς ὅλοι σας θά θελήσετε νά ἐρευνήσετε, νά κρίνετε καί νά ἐνημερώσετε σωστά τούς ἀναγνώστες σας γιά τά «συμβαίνοντα» στήν Ἑλλάδα.

Σέ σᾶς ὅλους τούς λειτουργοὺς τοῦ Τύπου πού ἀναλώσατε κόπο καί σελίδες μέ σχόλια ἐπὶ ἕνα χρόνο γιά τά καταμαρὰν ἀπευθύνουμε αὐτὴ τήν καταγγελία μας πού περιορίζεται ἐπὶ τοῦ παρόντος σέ ἕνα ΓΙΑΤΙ».

Λέξη, λοιπόν, γιά τήν ταμπακίερα ἀπὸ ὅλους αὐτοὺς πού ἔχουν μπλεχθεῖ στήν ὑπόθεση τῶν νορβηγικῶν καταμαρὰν. Ἀλλὰ ἡ σιωπὴ σέ παρόμοιες περιπτώσεις δέν εἶναι ποτέ χρυσός καί αὐτό πρέπει νά γίνῃ ἀντιληπτό ἀπὸ ὅλους — τό θέμα πρέπει νά ξεκαθαρισθεῖ γιά νά γνωρίζουν ὅλοι τί ἀκριβῶς ἔχει συμβεῖ γύρω ἀπὸ τήν ὑπόθεση αὐτή.

ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ σέ θέση νά ποῦμε ἀνπραγματικά «βγάζει εἶδηση», ὅπως λέμε στή γλώσσα μας οἱ δημοσιογράφοι, ἕνα τηλεγράφημα πού ἔστειλαν στὸν Ὑπουργό κ. Ἀριστ. Παυλίδη ὁ πλοίαρχος καί οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος τοῦ πλοίου «La Palma», στό ὁποῖο γίνεται ἀναφορά σέ πρόθεση τοῦ Ὑπουργοῦ νά προβεῖ στήν ἀφαίρεση τῆς σημαίας τοῦ ἐν λόγῳ

πλοίου γιά νά ἀποφύγει δῆθεν «τόν θόρυβο τοῦ περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά», ὅπως ἀναφέρουν. Δέν εἴμαστε, δηλαδή σέ θέση νά ποῦμε ὅτι κατὰ πρέπει νά συμβαίνει καί ἔχει προκαλέσει ὅπως προκύπτει ἀπὸ διάφορες κινήσεις, ἀνησυχίες τῆς πλοιοκτησίας τοῦ «La Palma» πού κατηγορεῖται γιά «κομπίνα» σέ βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας ἡ ὁποία ἔχει ἐπιβεβαιωθεί πανηγυρικά καί ποικιλοτρόπως.

Μποροῦμε ὅμως νά ποῦμε μέ ἀπόλυτη βεβαιότητα ὅτι γύρω ἀπὸ τήν ὑπόθεση τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἔχει παιχθεῖ σέ βάρος τοῦ Ὑπουργοῦ ἕνα ἀσχημοπαχνίδι — τούς ὑπεύθυνους μπορεῖ νά τοὺς ἐντοπίσει ὁ ἴδιος — πού τὸν θέτει τώρα μεταξύ σφύρας καί ἀκμονος. Δέν θά ἀναφερθοῦμε στό παρελθόν, τότε δηλαδή πού τοῦ ἔβαλαν στό στόμα τήν ἀποψη ὅτι δέν μποροῦσε νά ἐπέμβῃ στήν περίπτωση τοῦ πλοίου «La Palma» ἐπεὶ δῆθεν ὑπῆρχαν δικαστικές ἐκκρεμότητες μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν. Ἀναφερόμαστε στό «τραινάρισμα» πού ὑπῆρξε γιά τήν ὑλοποίηση γιά τήν ἐφαρμογὴ τῆς γνωμοδοτήσεως τῆς Ὁλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους πρὸς τό ὁποῖο οἱ μανδάρinhoι πού χειρίζονταν τήν ὑπόθεση ἀναγκάσθηκαν νά προσφύγουν ἔπειτα ἀπὸ τήν πίεση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» στά μέσα τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου. Εἶναι πλέον περισσότερο ἀπὸ βέβαιο — τό δείχνουν τά πράγματα — ὅτι τό «τραινάρισμα» αὐτό ὑπῆρξε σκόπιμο ὥστε νά περάσει ὁ καιρὸς — ἡ χειμερινή περίοδος — καί νά ξανακινηθεῖ τό πλοῖο καί ὁ Ὑπουργὸς νά βρεθεῖ μπροστά στίς εὐλογες, ἐκ πρώτης ὄψεως, ἀντιδράσεις τοῦ πληρώματος καί νά μὴν προχωρήσει στήν ἐνέργεια πού ὑποδείκνυε μέ ἀπόλυτη σαφήνεια ἡ γνωμοδότηση τῆς Ὁλομελείας τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους.

Ποιοὶ καί πῶς προκάλεσαν τά «τραινάρισμα» δέν εἴμαστε σέ θέση νά τό

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

γνωρίζουμε. 'Αλλά ούτε και δίνουμε την παραμικρή σημασία στα όσα λέγονται για κρουαζιέρες λιμενικών μέ το έν λόγω πλοίο. 'Απλά επισημαίνουμε ένα γεγονός που δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Καί δεν μπορούμε επίσης να δεχθούμε τά φληναφήματα που μάς διαβιβάζθηκαν ότι τό θέμα είναι νομικό και ως έκ τούτου αντιμετωπίζεται μέ ιδιαίτερη προσοχή (άπό ποιούς;) 'Ο μόνος νομικός στό YEN είναι ο νομικός σύμβουλος και αυτός σάν μέλος τής 'Ολομελείας του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους εκείνο που νομιμοποιείται να κάνει είναι να αξιώσει την ύλοποίηση — την εφαρμογή — τής γνωμοδότησεως τής 'Ολομελείας που είναι σαφέστατη και δεν επιδέχεται την παραμικρή αμφισβήτηση — άλλον νομικό στό YEN έμείς δεν γνωρίζουμε, και, αν υπάρχει, παρακαλούμε θερμότατα να μάς τόν υποδείξουν).

ΕΧΟΥΜΕ μιλήσει και άλλες φορές για τούς ναυτιλιακούς τής διασποράς και για τίς υπηρεσίες που προσφέρουν στην 'Ελληνική Ναυτιλία. Καί, όπως δείχνουν τά πράγματα, θά μιλάμε γι' αυτούς όλο και περισσότερο καθώς κάθε τόσο μάς δίνουν και κάτι καινούργιο.

"Όπως, καλή ώρα, ο Καπετάν Γιάννης Γκόρος, που μετά την Σιγκαπούρη, όπου ίδρυσε πρό έτών την εταιρία «Hellenic Overseas Maritime & Trading», επέκτάθηκε γρήγορα στην Ταϊλάνδη μέ την εταιρία United Navigation και μέ επικεφαλής τόν εξαίρετο Καπετάν 'Ηλία Γλύπτη και ολοκλήρωσε τίς υπηρεσίες προς τό ελληνικό πλοίο στην περιοχή τής Νοτιοανατολικής 'Ασίας μέ την εταιρία Posidonia Navigation στην Μαλαισία. 'Ήδη ο Καπετάν Γιάννης Γκόρος «πέταξε» βορειότερα δημιουργώντας από μία καινούργια Posidonia Navigation στό Χόγκ Κόγκ για την παροχή υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή του Χόγκ Κόγκ και την Κίνα και στην Σεούλ μέ δικαιοδοσία ολοκληρητή Νότιο Κορέα.

"Όπως επίσης, καλή ώρα, ο Καπετάν 'Ηλίας Κατσαρός που έχει εγκατασταθεί στην Νέα 'Ορλεάνη και έχει διακριθεί ήδη για τή γενικότερη προσφορά του προς τό ελληνικό πλοίο και την 'Ελληνική Ναυτιλία. Πέρα από τίς επί τόπου υπηρεσίες που παρέχει, σε συνεργασία μέ τόν Σύνδεσμο Ναυτιλιακής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως και μέ τόν Καπετάν Γιάννη Ψαρρά που εκπροσωπεί στην 'Ελλάδα μεγάλη αμερικανική ναυτιλιακή εταιρία ειδικευμέ-

νη στις πρακτορεύσεις, όργάνωσε στις 20 'Απριλίου συνεστίαση στην Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς στην οποία μίλησαν παρουσία 150 και πλέον έφοπλιστών και στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι 'Αμερικανοί νομικοί Derek A. Walker και Peter Sloss του δικηγορικού γραφείου Chaffe, Mc Call, Phillips, Toler & Sarpy για τό Pol-

lution Unlimited Liability και τό Wages Claim under 46 USC 10313. 'Ανάλογη έκδήλωση που τελούσε υπό την αιγίδα τής Λέσχης 'Ελλήνων Πλοιάρχων Λονδίνου, πραγματοποιήθηκε στις 2 Μαΐου σε ξενοδοχείο τής βρεταννικής πρωτεύουσας μέ πρωτοβουλία πάντοτε του Καπετάν 'Ηλία Κατσαρού.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Catamazan I

Bar • Video channel • Air conditioned
• First class

ΦΛΟΙΣΒΟΣ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ
2 ΩΡΕΣ



Ταχύτητα 47.5 μίλια

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
ΣΥΡΟΣ • ΤΗΝΟΣ • ΜΥΚΟΝΟΣ • ΠΑΡΟΣ • ΝΑΞΟΣ

ΚΑΙ ΑΚΟΜΑ ΜΕ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ

- ΑΜΟΡΓΟ
- ΗΡΑΚΛΕΙΑ
- ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ
- ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ
- ΔΟΝΟΥΣΑ
- ΣΙΚΙΝΟ
- ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ
- ΙΟ
- ΘΗΡΑ
- ΑΝΑΦΗ



Πληροφορίες: Στον Ταξιδιωτικό σας
Πράκτορα ή στην ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΝΕ
Ακτή Κονδύλη 26-28, Πειραιάς
Τηλ.: 41 10 461-5, 41 29 510-11

Catamazan I
club service

Έκδήλωση της HELMEPA στο Λονδίνο



Ο γεν. γραμματέας του IMO κ. Γουίλλιαμ Όνχλ ενώ απευθύνει χαιρετισμό.

Με άφορμή τη 59η Σύνοδο της Έπιτροπής Ασφαλείας του IMO, η οποία συνήλθε στο Λονδίνο μεταξύ 13-24 Μαΐου, ο πρόεδρος της HELMEPA κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης δεξιώθηκε στις 17 Μαΐου τις Έθνικές Αντιπροσωπείες που μετείχαν στη σύνοδο, καθώς και εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου και του Βρετανικού τύπου.

Τήν εκδήλωση τίμησαν με τη παρουσία τους ο γενικός γραμματέας του IMO κ. Γουίλλιαμ Όνχλ, ο Έλληνας πρέσβης κ. Γιώργος Παπούλιας, ο πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας και τα μέλη της HELMEPA που είναι εγκατεστημένα στην αγγλική πρωτεύουσα.

Σέ χαιρετισμό του ο κ. Παπαχρηστίδης ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Σας καλωσορίζω σήμερα εδώ από μέρους των χιλιάδων Ελλήνων ναυτικών και των εκατοντάδων ελληνικών πλοίων και εταιριών που είναι μέλη της HELMEPA. Άνεξάρτητα από τό πόσο εξελίσσεται ή κατασκευή των πλοίων, τό ανθρώπινο στοιχείο παραμένει ο μοναδικός σημαντικός παράγοντας στη προστασία των ωκεανών.

Η HELMEPA όχι μόνο θά συνεχίσει νά εργάζεται μέσα στό πνεύμα της SOLAS, της MARPOL και των άλλων πρωτοβουλιών του IMO, αλλά δηλώνει τήν άμερίστη δέσμευσή της έναντι

όλων των μελλοντικών προγραμμάτων που θά στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας των ναυτιλλομένων και της διάσωσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η HELMEPA θά αντιμετώπιζε επίσης με χαρά τή δυνατότητα νά εργασθεί μαζί σας γιά τή διάδοση του μηνύματος του IMO μέσα από τή δημιουργία ανάλογων έθελοντικών κινήσεων σέ άλλες χώρες και διαθέτοντας σέ άλλα ναυτιλιακά κράτη τήν έμπειρία, τίς πληροφορίες, και τή μεθοδολογία που κατέχει και χρησιμοποιεί.

Αρμόζει στους ναυτιλιακούς λαούς της γής, που δίνουν ζωή στό εμπόριο και τήν οικονομική δραστηριότητα, νά εκπληρώσουν τήν άποστολή τους με έναν υπεύθυνο τρόπο, έχοντας πάντοτε ύπόψη τό καθήκον τους άπέναντι στους ανθρώπινους αλλά και τούς οικονομικούς στόχους της ανθρωπότητας. Η HELMEPA δεσμεύεται νά συνεχίσει τήν πρωτοπορία της σ' αυτόν τό ζωτικό τομέα προσπάθειας και νά μοιραστεί μέ άλλα ναυτιλιακή έθνη τή κληρονομιά, τίς παραδόσεις και τήν έμπειρία που οι Έλληνες ναυτιλλόμενοι έχουν άποκτήσει και κερδίσει μετά από όλόκληρες γενιές».

Στήν αντιφώνησή του, ο γεν. γραμματέας του IMO κ. Όνχλ μεταξύ άλλων είπε:

«Η συνεδρίαση της Έπιτροπής

Ναυτικής Ασφάλειας του IMO θά μπορούσε κάλλιστα νά συνεχισθεί εδώ σ' αυτόν τό χώρο, καθώς ή έκπροσώπηση από τίς διάφορες Έθνικές Αντιπροσωπείες είναι πράγματι πολύ μεγάλη.

Είναι πολύ σημαντικό γιά όλους έμάς που προσπαθούμε νά καταπολεμήσουμε τή θαλάσσια ρύπανση νά είμαστε εδώ, και είναι επίσης ένθαρρυντικό νά άκούμε τά λόγια του Προέδρου της HELMEPA, κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη, ότι ή Ένωση θά ήταν έτοιμη νά βοηθήσει άλλους μέσα από τό πολύ άπαραίτητο έργο που έπιτελείται γιά νά άποτραπεί ή ρύπανση των ωκεανών.

Παλιά ύπήρχε ή άποψη ότι οί πλοιοκτήτες δέν σέβονται τό θαλάσσιο περιβάλλον. Μπορεί νά ήταν έτσι στό παρελθόν. Η δική μου όμως έμπειρία από τότε που έγκαταστάθηκα στό Λονδίνο είναι άρκετά διαφορετική, έχοντας γνωρίσει τήν έθελοντική συμμετοχή της HELMEPA στό Κοινό μας πιστεύω.

Όλοι θά πρέπει νά είμαστε ευγνώμονες πρός τή HELMEPA, και τά μέλη της που ανέλαβαν αυτήν τήν ευθύνη νά αναβαθμίσουν τή συμπεριφορά των ναυτιλλομένων μέσα από τήν έθελοντική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Επιθυμώ από μέρους του IMO νά επαινέσω τίς προσπάθειες της HELMEPA».

Η ώραία αυτή εκδήλωση της HELMEPA έκλεισε μέ τόν χαιρετισμό του Έλληνα πρέσβη στό Λονδίνο κ. Γιώργου Παπούλια, ο όποιος χαρακτηρίστικά ανέφερε:

«Όλα αυτά τά χρόνια παρακολουθώ μέ μεγάλο ένδιαφέρον, τό πάθος θά έλεγα, μέ τό όποιο ο τέως πρόεδρος κ. Γιώργος Π. Λιβανός προώθησε τή HELMEPA στήν έπιτυχημένη θέση που κατέχει σήμερα.

Ο κ. Παπαχρηστίδης και οί άξιοι συνεργάτες του ασφαλώς θά πάνε τήν Ένωση άκόμη μακρότερα και θά προωθήσουν περισσότερο αυτή τή τόσο σημαντική δουλειά».

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



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

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

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



Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ἡ ἐπικείμενη ἴδρυσή του

Τοῦ κ. Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Γενικοῦ Διευθυντῆ Εὐρωπαϊκοῦ
Ἰνστιτούτου Ναυτιλιακῶν Μελετῶν καί Ἑρευνας (INMEP)

Τό ἀντικείμενο αὐτῆς τῆς μελέτης «Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ἡ ἐπικείμενη ἴδρυσή του» δέν ἐπελέγει ἀπλῶς καί μόνο σάν ἐπικαιρο θέμα, ἐπειδὴ αὐτὴ ἀκριβῶς τήν χρονική περίοδο συνέπεσε νά γίνουν δηλώσει ἀπὸ τόν Δήμαρχο Πειραιῶς Στ. Λογοθέτη τὶς ὁποῖες καί ἐπικροτοῦμε.

Ἐπελέγει σάν ἀντικείμενο μελέτης γιὰ πολλοὺς ἄλλους λόγους οἱ ὁποῖοι θ' ἀναφερθοῦν στὴν συνέχεια καί θ' ἀποδειχθοῦν αὐτεξήγητοι.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἀνυπαρξία στελεχῶν πού κατέχουν Πανεπιστημιακοῦ ἐπιπέδου Ναυτιλιακά Διπλώματα τὰ ὁποῖα νά ἔχουν ἀποκτήθει στὴν Ἑλλάδα.

Τό πρόβλημα αὐτό δέν εἶναι μιά πρόσφατη διαπίστωση. Ἐχει ἤδη ἀπασχολήσει γνώστες τῶν ναυτιλιακῶν μας πεπραγμένων ἀπὸ εἰκοσιπενταετίας καί πλέον.

Πρόσφατη διαπίστωση ἀποτελεῖ τὸ γεγονός ὅτι ἡ παροχὴ αὐτοῦ τοῦ εἰδους τῆς Παιδείας εἶναι ἀπαραίτητη γιὰ ἓνα κατ' ἐξοχὴν Ναυτιλιακό Κράτος, μέ ναυτικὴ παράδοση δύο χιλιετηρίδων. Καί ἀκόμη εὐτυχὴς συγκυρία εἶναι τὸ γεγονός ὅτι ὁ Δήμος Πειραιᾶ προβαίνει στὴν ἴδρυση Ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου στὴν Ἑλλάδα. Ἐνέργεια γενναία, ὅσο καί ἀναγκαῖα ἐθνικά καί ἱστορικά.

Οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας θεμάτων ἔχουν ἤδη ἐπισημάνει τὴν ἀνάγκη βελτίωσης τῆς ποιότητος τῆς παρεχόμενης ἐκπαίδευσης καί θετικά βήματα ἔχουν γίνει πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτή.

Ἡ ἀναβάθμιση ὅμως τῆς Παιδείας τῶν Ἀξιωματικῶν μέ περιορισμό τους ὅμως ἐντὸς τῶν πλοίων δέν θά πρέπει

νά εἶναι γιὰ ἓναν γνώστη τῶν ναυτεκπαιδευτικῶν θεμάτων ὁ ἀπώτερος στόχος.

Τό optimum θά πρέπει νά εἶναι ἡ δημιουργία ἀτόμων ἱκανῶν νά στελεχώσουν σέ ὑψηλά ἱεραρχικὲς θέσεις τὶς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις τῆς ξηρᾶς, τὶς σχολές Ε.Ν. σάν καθηγητὲς καί τὴν κάθε χερσαία ἐκφραση τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Καί ὑπάρχει μέν ἀνάγκη ἀναβάθμισης τῶν Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. ὅσο ἀκριβῶς ὑπάρχει καί ἡ ἀνάγκη ἴδρυσης Ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου.

Ἱστορικά ἀναφέρουμε σταχυολογήσεις ἀπὸ δηλώσεις προσώπων τῆς ναυτιλίας πού εἶχαν πρὸ πολλοῦ ἐπισημάνει τὴν ἀναγκαιότητα αὐτή. Τὰ πρόσωπα αὐτὰ ἦσαν καί εἶναι μέσα στὴν ναυτιλιακὴ πραγματικότητα τοῦ τόπου μας διαδραμάτισαν δέ — καί ὁρισμένα ἐξακολουθοῦν νά διαδραματίζουν — ἐνεργὸ ρόλο στὴν πολιτικὴ ρύθμιση τῆς ναυτιλιακῆς μας πραγματικότητος ὅπως:

— Ὁ ἀείμνητος ἐφοπλιστὴς καί λόγιος Ἀνδρέας Γ. Λαίμης, ὁ ὁποῖος στὰ ἄρθρα του στὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὸ 1957 καί τὸ 1974 εἶχε ὑποστηρίξει τὴν ἀποψη ὅτι εἶναι ἀνάγκη νά ἱδρυθεῖ στὸν Πειραιᾶ Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί εἰδικώτερα στὶς σχολές Ἀσπροπύργου τὶς ὁποῖες θεωροῦσε ἰδανικὴ θέση γιὰ τὸ Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο. Ἐπεσήμανε δέ τὸ γεγονός ὅτι τὸ Πανεπιστήμιο αὐτό θά ἀποτελέσει τὴν σωτηρία τῆς ἐλληνικῆς νεότητος καί τὸ μέλλον τῆς φυλῆς μας.

— Τὸ 1975 τὸ περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» ὑπέδειξε τὴν ἴδρυση τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας «μέ τὸ αἰτιολογικὸ ὅτι: «Ἡ Ναυτιλία μας ἔχει ἀνάγκη στελεχῶν πληρέστερα καταρτησμέ-

νων, ἱκανῶν νά ἐπανδρώσουν τὰ πολυάριθμα ὑψηλῆς τεχνολογίας νεώτερα σκάφη μας».

— τὸ 1976 στὸ περιοδικό Πλοιαρχικὴ Ἡχώ ὁ τότε ἀντιπρόεδρος τῆς ΠΕΠΕΝ καί τέως πρόεδρος τῆς Ἑνωμένης Ἀκτοπλοῦν Ἐφοπλιστῶν κ. Μηναῆς Σιγάλας διατύπωσε τὴν πρόταση «νά ἀποκτήσει ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία ἐπιστημονικὸ κλάδο Πλοιάρχων διὰ τῆς ἴδρυσης Ναυτικῆς Ἀκαδημίας γιὰ τοὺς ἀπόφοιτους τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν πού εἶχαν ἀποκτήσει Δίπλωμα Πλοιάρχου Γ».

— Τὸ 1978 ὁ τότε Ὑπουργὸς Ε.Ν. Ἑμμ. Κεφαλογιάννης ἐξήγγειλε τὸν προγραμματισμὸ ἴδρυσης Ναυτικῆς Ἀκαδημίας καί τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀνέφεραν σέ σχετικὸ ἄρθρο τους — μεταξύ ἄλλων — τὰ ἐξῆς:

«Ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀλλάξει τεχνολογικά. Ὁ αὐτοματισμὸς καί ἡ Ἡλεκτρονικὴ κανονίζουν ὄχι μόνο τὴν ναυσιπλοΐα ἀλλὰ καί πᾶσαν πράξιν ἐπὶ τῶν πλοίων προερχομένων ἀπὸ τὴν πρωτοβουλία τοῦ ἀνθρώπου», συνεχίζει δέ τὸ ἄρθρο ἀναφέροντας ὅτι:

«Οἱ Πλοῖαρχοι καί οἱ ἀπὸ ξηρᾶς ἐφορεύοντες τὰ τῆς κινήσεως τῆς πρέπει νά εἶναι κάτοχοι εὐρυτέρων γνώσεων, νά ἔχουν συμμορφωθεῖ μέ τὴν ὄλην πρόοδο τῆς ναυτικῆς τέχνης καί τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων...» ...«ἡ σύσταση ἀκριβῶς τῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας σκοπὸν κύριον θά ἔχει ὄχι μόνον τὴν πληρεστέραν κατάρτισιν τῶν ἐπιτελείων τῶν πλοίων καί τῶν διαχειριστικῶν γραφείων ἀλλὰ καί τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν ἐπιθυμούντων τὴν γενικωτέραν μόρφωσιν εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας».

— Μεταγενέστερα, τὸ ἔτος 1980, ἐξεδόθη ἀπὸ τὸ Ἰνστιτούτο Οἰκονομ-



T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN SHIPYARDS REPRESENTATION AND SHIPAGENTS

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

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916 Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432

κών και Βιομηχανικών Έρευνών (ΙΟΒΕ) μελέτη με τον τίτλο «Ναυτική Εκπαίδευση» που προτείνει μεταξύ άλλων και την καθιέρωση επιμορφωτικού προγράμματος για τους Α' Πλοίαρχους και Α' Μηχανικούς τό όποιο θά τους παρέχει την δυνατότητα απόκτησης ειδικού πτυχίου με έπιστημονική κάλυψη.

— Η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Ε.Ν. από τό 1979 ζητάει σταθερά την προαγωγή της παρεχόμενης εκπαίδευσης σέ ανώτατο επίπεδο, πρόσφατα δέ σέ εκδήλωσή της στίς 17.1.91 ό πρόεδρος της κ. Γ. Χαλās τόνισε την αναγκαιότητα ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

— Τόν Μάιο του 1985 ό Υπουργός Ε.Ν. Γ. Κατσιφάρας και ό Β. Παπαδόπουλος γενικός γραμματέας του ίδιου ύπουργείου ανέφεραν την σημασία ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στη χώρα μας.

Ό Α. Ποταμιάνος, πρόεδρος του Εύρωπαϊκού Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας και τής Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, σέ χαιρετισμό του τόν Σεπτέμβριο του 1989 στά εγκαίνια τής έναρξης του Εύρωπαϊκού Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου τής ΕΟΚ έξήρε την κοινοτική πρωτοβουλία για την ανβάθμιση τών στελεχών του ναυτιλιακού κλάδου.

— Ό πλοιοκτήτης Γ. Άγούδημος στά «Ναυτικά Χρονικά» τής 15.1.90 αναφέρει ότι «είναι σειρά του έφοπλισμού ό όποιος μέσω τών ενώσεων του όφείλει νά συνεισφέρει στην ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου αλλά και στην εξασφάλιση ενός αξιοπρεπούς εισοδήματος σ' όσους θά φοιτούν σ' αυτό και για όλη την διάρκεια τής κανονικής φοιτήσεώς τους».

— Ό πρόεδρος τής Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Ε.Ν. Άθαν. Σταματόπουλος στην πρόσφατη γενική συνέλευση τής ένωσης στίς 6.9.90 τόνισε την ανάγκη για ανβάθμιση

τής Ναυτικής Εκπαίδευσης και την συμβολή του Ναυτικού Πανεπιστημίου στην Ελλάδα.

— Ό πρόεδρος του ΕΒΕΠ Γ. Κασιμάτης σέ πρόσφατη εκδήλωση τόν Ίανουάριο του 1991 δήλωσε τό ενδιαφέρον του Έπιμελητηρίου για την ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στον Πειραιά.

Τά Ναυτιλιακά περιοδικά έχουν επισημάνει κατά διαστήματα την αναγκαιότητα ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου και έχουν αφιερώσει άρθρα τους σ' αυτό.

Έφ' όσον ή ίδρυση και ή λειτουργία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι δεδομένη και επιθυμητή θά πρέπει οι παρεχόμενες ναυτιλιακές γνώσεις νά είναι ύψηλου επιπέδου και τά πρότυπα που θά χρησιμοποιηθούν νά είναι άν όχι ανώτερα τουλάχιστον ίσοδύναμα μέ εκείνα που Ισχύουν σέ άλλες ναυτιλιακές χώρες που έχουν εισάγει τόν θεσμό όπως είναι ή ΗΠΑ, ΕΣΣΔ, Ίαπωνία, Σουηδία κλπ.

Θεωρείται πολύ σωστή ή άποψη του Δήμαρχου Πειραιά Στ. Λογοθέτη ό όποιος δήλωσε ότι πρέπει τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο νά λειτουργήσει κατά τά πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο και του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου τής ΕΟΚ και τουτο γιατί κοινοί είναι στόχοι και οι αναγκαιότητες που όδήγησαν στην ίδρυσή τους.

Σάν αντίλογο στην ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στην Ελλάδα θά μπορούσε ν' αναφέρει κάποιος ένδεικτικά δύο ιδιαίτερης σημασίας σημεία:

α) Τό ότι στην παρούσα φάση τής γενικώτερης ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα αυτό που προέχει είναι ή αναβάθμιση και βελτίωση ή ή αναμόρφωση τής εκπαίδευσης από μηδενική βάση ή όποία σήμερα παρέχεται από τίς ΑΔΣΕΝ, ΚΕΣΕΝ και όχι ή ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, ή

β) ότι σέ μεγάλο ποσοστό οι άποφοιτούντες από τό Πανεπιστήμιο Πλοίαρχοι ή Μηχανικοί θά στραφούν σ' έργασίες ξηράς και θά εγκαταλείψουν την θάλασσα καθιστώντας την επάνδρωση τών πλοίων προβληματική.

Στό πρώτο έπιχείρημα ή άπάντηση είναι ότι και οι δύο προσπάθειες μπορούν νά είναι τόσο παράλληλες όσο και άλληλένδετες.

Στό δεύτερο έπιχείρημα αντίτάσσεται τό γεγονός ότι άν οι ναυτιλιακές σπουδές παρέχουν δίπλωμα πανεπιστημιακού επιπέδου τότε Ικανά στελέχη θά επανδρώσουν τά γραφεία τών ναυτιλιακών εταιριών κάτι τό όποιο άποβαίνει προς τό συμφέρον τόσο τών πλοιοκτητών όσο και τών αξιωματικών εκείνων οι όποιοι θά έχουν πλέον άνοικτους όριζοντες στην εξεύρεση έργασίας. Ταυτόχρονα δέ από τόν χρόνο απόκτησης του Διπλώματος Πλοίαρχου Α' ή Μηχανικού Α' θά πρέπει νά καθιερωθεί ένα χρονικό διάστημα ύποχρεωτικής θαλάσσιας ύπηρεσίας (τό όποιο θά προκύψει από την σχετική μελέτη) και τό όποιο άφού διανηθεί, θά δίνει την δυνατότητα στους Διπλωματούχους Α' Πλοίαρχους ή Α' Μηχανικούς νά φοιτήσουν στό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο.

Έφ' όσον λοιπόν τά δεδομένα όλα όδηγούν στην αναγκαιότητα τής ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, ή μελέτη ή σχετική μέ αυτό θά πρέπει ν' ακολουθήσει κάποιο πλάνο τό όποιο σέ γενικές γραμμές μπορεί νά είναι:

1) Νά όρισθούν ή έδρα, οι γενικοί στόχοι και οι σκοποί του Πανεπιστημίου.

2) Νά όρισθεί τό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τής μελέτης και ό χρόνος έναρξης λειτουργίας του Πανεπιστημίου.

3) Νά καθορισθεί ή διάρκεια σπουδών και τό είδος της, συνεχής ή έναλλασσόμενη.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

4) Νά καθορισθεί τό πρόγραμμα τής διδασκίας ύλης κατά μάθημα καί οί ώρες διδασκαλίας τών μαθημάτων.

5) Νά όρισθοϋν ώρες φροντιστηρίων κατά τά Ισχύοντα στά άλλα Πανεπιστήμια τής χώρας γιά τούς τυχόν έργαζόμενους σπουδαστές.

6) Όρισμός προσόντων καί αριθμού εκπαιδευτικού προσωπικού.

7) Αριθμητικός προσδιορισμός τών κατ' έτος σπουδαστών.

8) Όρισμός ύποχρεώσεων εκπαιδευτικού προσωπικού καί σπουδαστών.

9) Καθορισμός τής Ιεραρχίας τών εκπαιδευτικών.

10) Νά καθορισθεί ο πίνακας τής έβδομαδιαίας ύλης.

11) Νά ύπολογισθεί ή οικονομική επιβάρυνση όλων τών ανωτέρω καθώς επίσης καί ή πηγή χρηματοδότησης Ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Ειδική έπιτροπή υπό τήν έποπτεία του Δήμου Πειραιά αποτελούμενη από τεχνοκράτες, ειδικούς στον σχεδιασμό καί τήν όργάνωση εκπαιδευτικών ίδρυμάτων, εκπαιδευτικούς σχετικούς μέ τήν Ναυτική Παιδεία ύψηλού επιπέδου γιά τήν σύνταξη ύλης — προγραμμάτων καί έμπειρους οικονομολόγους οί όποιοι θά άσχοληθοϋν μέ τό οικονομικό κόστος του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου. Ή Ειδική έπιτροπή θά πρέπει νά συγκροτηθεί προκειμένου νά έρευνήσει σφαιρικά τό όλο θέμα καί σέ σύντομο χρονικό διάστημα νά παραδώσει τά πορίσματά της.

Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο θά πρέπει νά δεχθεί σέ πρώτη φάση περιορισμένο αριθμό ατόμων από τούς κλάδους Διπλωματούχων Πλοίαρχων Α' καί Μηχανικών Α', ή στελέχη Ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέ 10ετή έμπειρία, καθώς καί πτυχιούχους ΑΕΙ.

Μελλοντικά καί σύμφωνα μέ τίς ανάγκες τής ναυτιλίας καί τούς κλάδους τής εκπαίδευσης πού θά παρέχεται, τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο θά μπορούσε νά αύξήσει τόν αριθμό τών υποψηφίων.

Ή καθιέρωση προγραμμάτων ανώτατης εκπαίδευσης μέ τήν Ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου καί ή δυνατότητα απόκτησης πτυχίου Master θ' αποτελέσουν τόν βασικότερο πόλο έλξης νέων στό ναυτικό επάγγελμα.

Ή Ειδική Έπιτροπή θά πρέπει νά άσχοληθεί ιδιαίτερα:

α) μέ τήν εκπόνηση τών αναλυτικών προγραμμάτων τά όποια θά περιέχουν τήν θεωρητική ύλη, τίς πρα-

κτικές άσκήσεις ανά μάθημα, καί τήν εκπαίδευσή τους στήν ναυτιλιακή βιομηχανία.

β) Τά θέματα τά όποια θά δίνονται στους σπουδαστές προκειμένου νά συντάξουν τήν έργασία τους.

γ) Θά όρίσει τόν άπαραίτητο εξοπλισμό τών κτιριακών εγκαταστάσεων του Πανεπιστημίου.

δ) Θά όρίσει τήν βιβλιογραφία μέ βάση τίς τελευταίες εξελίξεις στον συγκεκριμένο αυτό τομέα τής Παιδείας.

Ή Πολιτεία μέ τό αρμόδιο Ύπουργείο θά πρέπει νά μεριμνήσει γιά τήν διά νόμου κάλυψη όλων τών σχετικών μέ τήν Ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, καθώς επίσης καί γιά τήν έκδοση τών σχετικών Κανονιστικών Διαταγμάτων τά όποια θά καλύπτουν τήν λειτουργία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Ιδιαίτερη έρευνα καί προτάσεις πρέπει νά γίνουν γιά τήν κάλυψη του Εκπαιδευτικού Προσωπικού πού θά άφορούν τόσον οικονομικά θέματα όσο καί τίς κοινωνικές παροχές. Τό κόστος αυτών τών τομέων πρέπει νά καλύπτεται από τό ΕΚΤ.

Ό Συντονισμός τής όλης επιχείρησης πού άφορά τό προκαταρκτικό στάδιο πριν από τήν Ίδρυση καί εφαρμογή του θεσμού θά πρέπει νά αποδοθεί σέ κατάλληλο καί εξειδικευμένο φορέα ο οποίος θά παρακολουθεί καί θά συντονίζει τά διάφορα θέματα καί παράλληλα θά αποτελέσει ένα είδος Liaison ανάμεσα στή έπιτροπή μελέτης καί στά αρμόδια άτομα τής Τοπικής Αυτοδιοίκησης τά όποια καί θά τόν έλέγχουν μέ σκοπό τήν πρόληψη ή διόρθωση παρεκτροπών από τό πλάνο πού έχει όρισθεί.

Γιά νά επιτευχθοϋν όλα τά προαναφερθέντα, δηλαδή:

1) Σύνταξη μελέτης.

2) Έγκριση ή τροποποίησης αυτής.

3) Νομοθετική κάλυψη.

4) Ίδρυση καί έναρξη λειτουργίας του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Απαιτείται όρισμένο χρονικό διάστημα μέ τήν προϋπόθεση τής έντατικοποίησης όλων τών προαναφερθέντων σταδίων καί προϋπόθεση βασική αυτής τής έντατικοποίησης θά είναι ή σταθερή καί αδιάσπαστη συνεργασία όλων τών στελεχών πού θά έργαστοϋν γιά τόν κοινό στόχο.

Όπως φαίνεται από τίς δηλώσεις του Δήμαρχου Πειραιά κ. Στ. Λογοθέτη στον τύπο, τό υπό Ίδρυση Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο θά είναι άνάλογο καί σύμφωνο μέ τά πρότυπα του Διε-

θνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου πού Ίδρύθηκε υπό τήν αίγίδα του International Maritime Organisation (IMO) στό Μάλμο τής Σουηδίας καί τό πρόσφατο Ίδρυθέν Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο τής ΕΟΚ.

Τούτο σημαίνει ότι ή μορφή αυτής τής κάλυψης τής Άνωτατης Παιδείας στά Ναυτιλιακά κρίθηκε ως ή καταλληλότερη όλων καί θά πρέπει νά στηρίχθηκε στήν δομή, στήν Ιστορία καί στήν κατ' έξοχήν ναυτική παράδοση τής χώρας μας.

Κάνουμε μία παρένθεση στό σημείο αυτό γιά νά έπισημάνουμε τό γεγονός ότι παλαιότερες προτάσεις καί σκέψεις γιά Ίδρυση όργάνων του είδους τής Ναυτικής Άκαδημίας ή κλάδου του Πανεπιστημίου του Αιγαίου ή του Πανεπιστημίου Πειραιά σωστά άποκλείσθηκαν καί τούτο διότι τό Πανεπιστήμιο του Αιγαίου ή του Πειραιά δέν ανταποκρίνονται στίς ουσιαστικές ανάγκες τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας καί δέν έξυπηρετοϋν τήν σκοπιμότητα "Ίδρυσης Πανεπιστημιακού επιπέδου ναυτικής σχολής. Οί διδασκόμενες ειδικότητες θά αποτελούσαν απλώς κλάδους άλλων σχολών πού ήδη λειτουργοϋν στήν Ελλάδα καί όχι αυτότελες όργανο.

Ή Ναυτική Άκαδημία θά μπορούσε νά είναι ένα χρήσιμο ανώτατο Ίδρυμα καί σέ πολλές χώρες έχει λειτουργήσει σωστά. Ή επιλογή της όμως θά ήταν άτυχής γιατί σ' αυτήν προσέρχονται άπόφοιτοι Λυκείου καί ο Διπλωματούχος πλέον Α' Πλοίαρχος ή Α' Μηχανικός δέν είναι δυνατόν νά έξισωθεί έκ νέου στό στάδιο ενός άπόφοιτου Λυκείου.

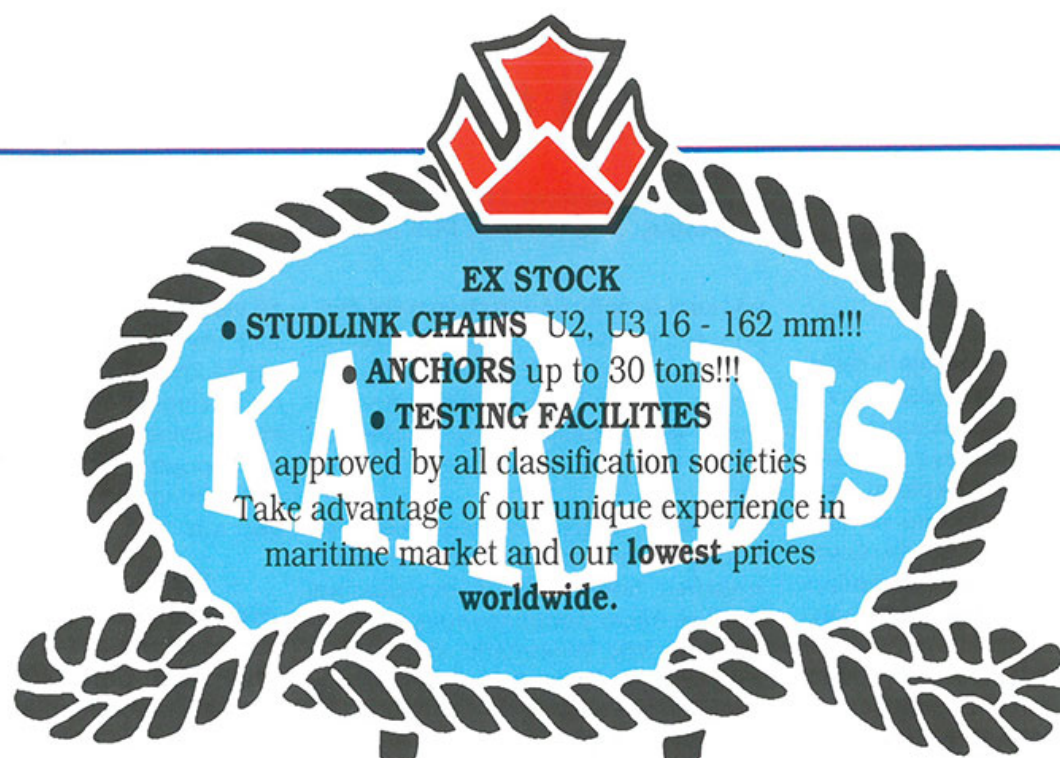
Κάτι τέτοιο θά αποτελούσε παραγνώριση στήν πείρα καί στήν γνώση πού έχει ήδη αποκτήσει μετά από αρκετά χρόνια φοίτησης στίς ΑΔΣΕΝ καί θαλάσσιες ύπηρεσίας.

Έκτός τούτου εξαφανίζεται ή σκοπιμότητα προσέλευσης σέ ανώτατο εκπαιδευτικό Ίδρυμα ατόμων τά όποια άσκοϋν τό ναυτικό επάγγελμα, προέρχονται από τίς σχολές Ε.Ν. καί έχουν θαλάσσια ύπηρεσία.

Κάτι τέτοιο θά αύξήσει τήν διαρροή από τούς εισερχομένους στίς σχολές καί κάθε άλλο παρά θετικό αποτέλεσμα θά έχει. Συνεπώς, ή επιλογή του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι ή πλέον πρόσφορος καί επιτυχής.

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

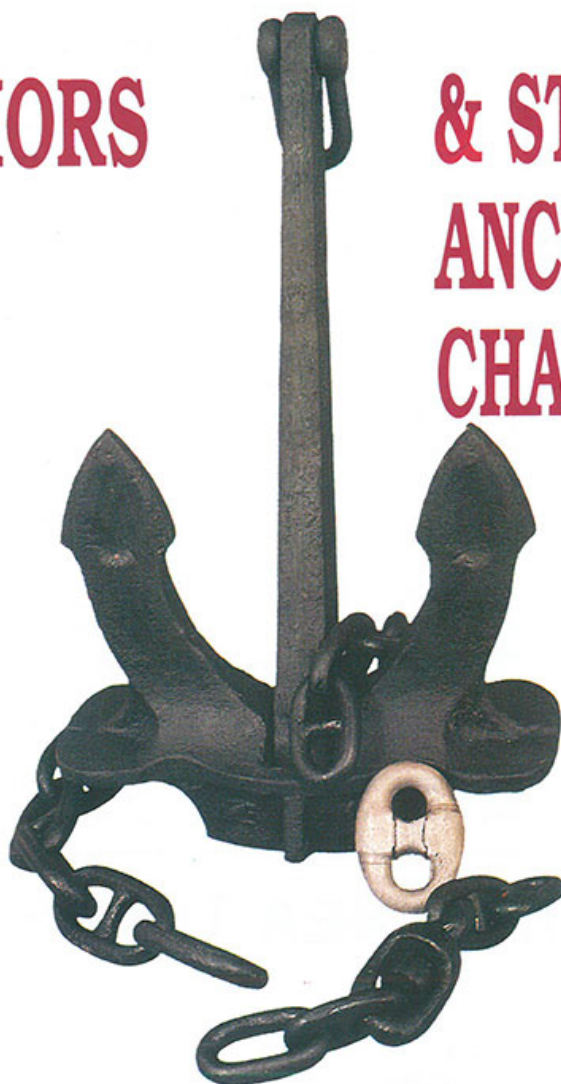
(συνεχίζεται)



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 - 4619631

Τά ταχύπλοα σκάφη στην 'Ακτοπλοΐα μας

Τοῦ κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑ, τῆς «KP & Associates Ltd.», Διπλ. Ναυπηγοῦ - Μηχανολόγου M.Sc. MIT, Μέλους TEE, Μέλους M/E NEE.

ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

— Ἡ εἰσαγωγή καί γιατί ὄχι ἡ διείσδυση τῶν ταχυπλῶν σκαφῶν καινοφανοῦς μορφῆς καί τεχνολογίας στήν ἀκτοπλοΐα μας, ξεκινάει λίγο πρὶν ἀπὸ τὸ 1980 - 81 περίπου. Περίοδο κατὰ τὴν ὁποία θεσμοθετεῖται ἀπὸ τὸ YEN ὁ «Κώδικας περὶ ἀσφαλείας τῶν δυναμικῶς ὑποστηριζομένων σκαφῶν» (ΔΥΣ) τοῦ IMO καί στή χώρα μας, Π.Δ. 797/81.

Λίγο πρὶν εἶχαν ἀρχίσει νά δρομολογοῦνται καί νά λειτουργοῦν στὸν Ἀργοσαρωνικό τὰ πρῶτα ὑδρόπτερα πλοῖα πού ἐγιναν εὐρύτερα γνωστά σάν Ἰπτάμενα Δελφίνια τῆς ἐταιρίας Ceres (τύπος Cometa Σοβιετικῆς κατασκευῆς). Ἦδη λειτουργοῦσαν καί τὰ συμβατικά (Planning) ταχύπλοα Ε/Γ σκάφη «Δελφίνι Ι» καί «II», πού ὅμως εἶχαν δρομολογηθεῖ σάν κοινὰ Ε/Γ πλοῖα.

— Ἀρχικά βομβαρδίστηκε κυριολεκτικὰ μέ αἰτήσεις ἐγκρίσης καταλληλότητας τὸ YEN καί εἰδικώτερα ἡ ΔΕΝ καί ἡ ΔΕΕΠ γιὰ τὴν ἀξιολόγηση ἀπὸ ἀποψη ἀσφαλείας καί τεχνικῆς πληρότητας τῶν διαφόρων τύπων τῶν ταχύπλων αὐτῶν σκαφῶν. Παράλληλα ἐγιναν ἐπιτόπου σέ διάφορες γραμμές στήν Βόρεια Εὐρώπη ἐπιδείξεις καί συγκεντρώθηκε ἀπὸ τίς παραπάνω Ὑπηρεσίες σημαντικός ὄγκος τεχνικῶν στοιχείων καί πληροφοριῶν γιὰ τὴν ἐπιχειρησιακὴ λειτουργία τους.

— Συγκεκριμένα ἐξετάστηκαν κατὰ σειρά τὰ συμβατικά Catamaran τῆς Westmaran (Νορβηγίας) πού ταξίδευαν ἤδη στίς ἀκτές τῆς Σκανδιναβίας, τὰ ὑδρόπτερα τῆς Boeing Marine τύπου Jet Foils, τὸ τότε νέο μοντέλο τῆς Cometa τὸ Kolhida, μέ μηχανές MTU/ Δ. Γερμανίας, ὠρισμένα Ἰταλι-

κῆς κατασκευῆς ὑδρόπτερα καί ἀκόμη μικρά σκάφη τοῦ τύπου Sea (Surface effect ships) τῆς Hovermarine / Vickers τὰ ὁποῖα εἶναι ἕνας συνδυασμός Ἀεροστρώμνου καί πλοίου Διδύμου Γάστρας (Hovercraft & Catamaran).

— Μετὰ τίς διερευνήσεις καί ἀξιολογήσεις αὐτές, καθορίστηκαν οἱ προϋποθέσεις ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας καί δόθηκε ἄδεια δρομολόγησης στὸ Catamaran τῆς Westmarin «Νέαρχος», στή γραμμὴ Πειραιᾶ — Ρέθυμνο τῆς Ρεθυμνιακῆς ΝΑΕ μέ βάση τὸν Κώδικα (ΔΥΣ) τοῦ IMO.

— Εἶναι σημαντικό νά τονισθεῖ στὸ σημεῖο αὐτὸ ὅτι ὁ κώδικας αὐτός, προκειμένου νά θεωρηθεῖ ἕνα σκάφος /πλοῖο σάν δυναμικῶς ὑποστηριζόμενο πρέπει ὄχι μόνο νά εἶναι ταχύπλοο ἀλλὰ καί νά ἔχει Ἀριθμὸ Froude μεγαλύτερο ἢ ἴσο πρὸς 0,9, δηλαδή:

$$\frac{V}{\sqrt{gL}} \geq 0,9$$

ὅπου:

$$\begin{aligned} V &= \text{ταχύτητα (m/sec)} \\ L &= \text{μήκος ισάθου (m)} \\ g &= \text{επιτάχυνση τῆς βαρύτητας (m/sec}^2\text{)} \end{aligned}$$

— Ἔτσι πιὸ ἀπλά γιὰ τὰ συνήθη μήκη ταχυπλῶν σκαφῶν 25-30 m, πρέπει ὅπωςδήποτε νά μποροῦν νά ἐπιτυγχάνουν ταχύτητες τουλάχιστον 25-26 κόμβους, ὥστε νά ἐφαρμόζονται σ' αὐτὰ οἱ μειωμένες ἀπαιτήσεις ἀσφαλείας καί ἐξοπλισμοῦ των (σωσίβιες λέμβοι, πυροσβεστικά, κ.α.). Αὐ-

τό γιὰ ὅτι ἀφορᾷ τὸ πλοῖο, πλὴν ὅμως ἀπὸ τὸν ἴδιο κώδικα προβλέπονται καὶ μέτρα ὑποστήριξης τῶν ἀπὸ τὴν ξηρὴ ὅπως εἶναι ὑποδομὴ καί μέσα ἐρευνας καί διάσωσης ἀπὸ τίς πλησιέστερες στὸ δρομολόγιο ἀκτές, εἰδικὰ τοπικὴ μετεωρολογικὰ δελτία γιὰ τίς γραμμές, κ.α.

— Γιὰ τὴν ἱστορία ἀναφέρεται ὅτι στὸ διάστημα 1979-81 σχεδιάστηκε καί ναυπηγήθηκε τὸ πρῶτο ἐλληνικὸ συμβατικὸ Catamaran, τὸ «Μιχαήλ IV». Τὸ Catamaran ὅμως αὐτὸ ἐπέτυχε ταχύτητα τῆς τάξης τῶν 13-14 κόμβων μέ δύο μηχανές 250 HP περίπου καί πῆρε πιστοποιητικὰ YEN /ΔΕΕΠ γιὰ τὴν ἐκτέλεση τουριστικῶν πλῶν περιορισμένης ἐκτασης (Καλαμάκι - Πόρο/Αἴγινα).

Τὰ τελευταῖα 4-5 χρόνια κατασκευάσθηκαν καί δρομολογήθηκαν ἡ ἐκτελοῦν περιηγητικούς πλόες ὠρισμένα Catamaran τὰ ὁποῖα ὅμως δέν μποροῦν νά θεωρηθοῦν σάν ταχύπλοα. Ἀκόμη καί τὸ Αὐστραλιανῆς κατασκευῆς ἀλουμινένιο «Princess of Rhodes» στήν πράξη δέν ἀνέπτυξε ταχύτητα μεγαλύτερη τῶν 22-26 κόμβων. Ἀλλωστε ὁ παράγων ταχύτητα στοὺς περιηγητικούς πλόες δέν εἶναι πάντοτε σημαντικός, οὔτε ἐλέγχεται αὐστηρά.

Ἀπὸ ἐτοὺς καί πλέον τὸ ταχύπλοο προηγμένης τεχνολογίας Catamaran τύπου SES «Golden Olympics» ἐκτελεῖ περιηγητικούς πλόες καί ἐνδεχόμενα δοκιμάζεται γιὰ τὴν πιθανὴ δρομολόγησή του.

— Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 1991, δρομολογήθηκε ἤδη τὸ πρῶτο ταχύπλοο ὑπερπολυτελές Catamaran τῆς ἐταιρίας Ceres μέ τὸ κωδικὸ ὄνομα «Flying Cat I», καί τὸ Catamaran - SES



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

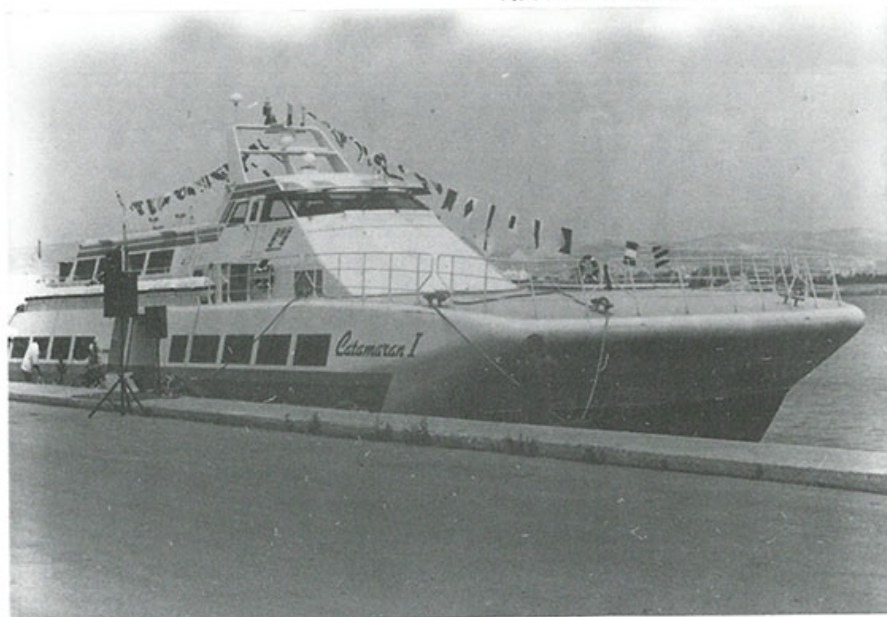
της Πειραιϊκής ANE, ενώ αναμένεται και τό ταχύπλοο της εταιρίας πού πρόσφατα σύστησαν οι άκτοπλοϊκές εταιρίες συμβατικών πλοίων.

ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ

— Ή πείρα πού έχουμε αποκτήσει γενικά στην άκτοπλοϊα, μέ εξαίρεση τά ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ, είναι σχετικά πολύ μικρή, ίσως άμελητέα. Είναι όμως γνωστό ότι τό συμβατικό Cata-marán «Νέαρχος» δέν μπόρεσε νά κρατηθεί στή γραμμή γιά πολλούς λόγους, κύρια όμως γιατί δέν μπορούσε νά άνταγωνισθεί ούτε τά μεγάλα Ε/Γ - Ο/Γ πού έξυπηρετούν τή γραμμή της Κρήτης, αλλά ούτε τήν ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ, μιά πού δέν προσέφερε τίποτα τό ι-διαίτερο. Άντίθετα τό ταξίδι έστω και 6 ώρων, ήτανε μεγάλο και κουραστικό, γιά τό διαθέσιμο χώρο μέ συνθήκες περίπου άεροπλάνου, αλλά μέ πολύ περισσότερη ταλαιπωρία πάνω στά κύματα του Μυρτώου και Κρητικού πελάγους. Πέρα από αυτό, διάφορες μηχανικές βλάβες και άσυνέπειες στά τακτικά δρομολόγια κλπ. συνετέλεσαν στην άποτυχία αυτή. Επίσης τά Cometa άναγκάστηκαν νά διακόψουν τά δρομολόγια τους στό Κρητικό (Ή-ράκλειο — Σαντορίνη).

Ή πείρα των Cometa έδειξε ότι:

- (1) Σέ πλόςες περιορισμένης έκτασης έντός διαδοχικών κόλπων και σέ μικρές άποστάσεις από τίς άκτές μπορούν νά λειτουργήσουν τά ταχύπλοα.
- (2) Ή τήρηση τακτικών δρομολογίων άπαιτεί άνάλογα μέ τήν διανυόμενη άπόσταση ένα optimum άριθμό σκαφών.
- (3) Ή ευαισθησία των ταχυπλών σέ μηχανικές βλάβες είναι σχετικά μεγάλη, λόγω της μεγάλης Ι-σχύος των πολυστρόφων έλαφρών μηχανών τους.
- (4) Ή τεχνική ύποδομή ύποστηρίξης των είναι μεγάλη και άπαιτεί έξοπλισμό, όργάνωση, προσωπικό και σημαντικά άποθέματα άνταλλακτικών.
- (5) Τά κυριώτερα μειονεκτήματά τους έναντι του μοναδικού πλεονεκτήματος της ύψηλης των ταχύτητας σέ σχέση μέ τά λοιπά συμβατικά πλοία, είναι:
 - Αίσθητά ύψηλότερο κόστος ναύλου.
 - Ύψηλά επίπεδα θορύβου και κραδασμών.
 - Περιορισμένος χώρος και χαμηλό επίπεδο άνεσης.



Τό «Καταμαράν Ι» της εταιρίας Πειραιϊκή Α.Ν.Ε.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ — ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Ή μικρή μας πείρα και ή μέχρι τώρα μελέτη των παραγόντων πού έπηρέαζουν τήν άξιοπλοϊα των ταχυπλών δείχνει ότι:

- Στίς μακρές μεγάλης άκτοπλοϊας γραμμές μας δέν μπορούν νά σταθούν σέ τακτικά δρομολόγια τά ταχύπλοα μικρά σκάφη (Πειραιά — Κρήτης, Ρόδου, Χίου — Μυτιλήνης, Σάμου) γιά λόγους πού θά μάς δοθεί ίσως ή εύκαιρία νά αναπτύξουμε διεξοδικώς σέ άλλο άρθρο μέ τήν άπαραίτητη έπιστημονική τεκμηρίωση.
- Επίσης στά άνοιχτά πελάγη μας (Κρητικό, Β. Αίγαίο, Ίκάρειο) δέν μπορούν νά σταθούν μικρά ταχύπλοα σκάφη λόγω συνθηκών θαλάσσης χειμώνα — καλοκαίρι.
- Οι όποιες γραμμές ταχυπλών (μέχρι 2-2,5 ώρες κατά μέγιστη διάρκεια πλοΰ) πού θά μπορούσαν νά κρατηθούν και νά άναπτυχθούν άπαιτούν:
- Άριθμό σκαφών (4-5 και πλέον σκάφη) ώστε νά μπορούν νά ύποκαθιστούν τό ένα τό άλλο και νά εξασφαλίζουν ένα πρόγραμμα συνεχών — τακτικών δρομολογίων.
- Μεγάλη όργάνωση από άποψη ύπηρεσιών στην ξηρά γιά τήν λειτουργία τους και κύρια ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ (είδικούς, συνεργεία, πολλά άνταλλακτικά κλπ.) και μάλιστα έφαρμογή της μεθόδου ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (RBR - Repair by replacement) ό-

λόκληρων μηχανών, μηχανημάτων και συσκευών ώστε νά διατηρούνται «ΕΝ ΠΛΩ» τά περισσότερα σκάφη. Τέτοια όργάνωση μόνο ή εταιρία Ceres κατάφερε και είχε τά μέσα νά αναπτύξει γιά τά ύδροπτέρυγα σκάφη της.

- Έκτός από τά παραπάνω ύπάρχουν και όρισμένες άλλες σημαντικές προϋποθέσεις αύξησης του βαθμού ασφαλείας Ναυσιπλοϊας αυτού του είδους των ταχυπλών πλοίων πού επιβάλλει ό Κώδικας Άσφαλείας (Δ.Υ.Σ.), οι όποιες φαίνεται ότι δέν πληρούνται ακόμη στίς περισσότερες γραμμές γιά τίς όποιες ύποβάλλονται αιτήσεις δρομολογήσεως. Είναι δέ άμφίβολο άν οι προϋποθέσεις αυτές και ή ύποδομή πού άπαιτείται θά ύπάρξουν στό έγγύς μέλλον. Οι προϋποθέσεις αυτές άφορούν κύρια στην ύποδομή και τά μέσα γιά τήν άμεση παροχή βοήθειας έρευνας και διάσωσης (search and rescue) από σημαία και λιμάνια καταφυγής στην περιοχή των δρομολογίων, στίς τηλεπικοινωνίες, στην κατά τόπους πρόγνωση και μετάδοση συχνών δελτίων καιρού, στην δημιουργία σταθμών / κέντρων συνεχούς παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας κ.α.

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΓΡΑΜΜΩΝ

Ή πείρα στά θέματα άνάπτυξης γραμμών στην άκτοπλοϊα μας και τίς πραγματικές άπαιτήσεις γιά τήν άσφάλεια ναυσιπλοϊας στίς



Τό «Flyingcat I» τής εταιρίας Σέρες Υδροκομήτες Ν.Ε.

Έλληνικές Θάλασσες μᾶς δείχνουν μέ τά σημερινά δεδομένα τά ἑξῆς:

— Γραμμές ταχυπλῶν σκαφῶν μέ τίς πιό πάνω προϋποθέσεις ἀριθμοῦ, μεγέθους καί ὑποστήριξης θά μπορούσαν ρεαλιστικά νά ἀναπτυχθοῦν στίς παρακάτω περιοχές.

Ἀρχικά **μόνο** γιά ἐπιβάτες καί κατά τή ΘΕΡΙΝΗ περίοδο:

- (1) Ἀπό ΑΤΤΙΚΗ (Πειραιάς — Ραφήνα — Λαύριο) πρὸς τίς Κυκλάδες μέχρι Μύκονο.
- (2) Ἀπὸ Στερεά — Βόλο πρὸς τίς Σποράδες.
- (3) Ἀπὸ Πάτρα πρὸς Κεφαλλονιά — Ζάκυνθο.
- (4) Ἀπὸ Πάργα — Ἡγουμένιστα πρὸς Κέρκυρα — Παξούς.
- (5) Μεταξύ νησιῶν (Interisland lines) Κρήτης — Ν. Κυκλάδων, Ρόδου — Κώ — Πάτμου, Χίου — Σάμου — Μυτιλήνης, Ἐνδο-Κυκλαδικές.

— Οἱ γραμμές αὐτές προϋποθέτουν γιά τήν ἀνάπτυξή τους σημαντικά κεφάλαια καί χρονική διάρκεια τουλάχιστον 5-10 ἐτῶν, ὥστε νά μπορέσουν νά σταθοῦν δημιουργώντας τό δικό τους ἐπιβατικό κοινό, παράλληλα μέ τήν δυναμική συμβολή τους στήν ἀνάπτυξη τῆς οἰκονομίας κάθε νησιοῦ. Γιά τόν λόγο αὐτό θά ἀπαιτηθοῦν εὐλόγα κάποιες οἰκονομικές παροχές / ἐπιδότησεις τῶν δαπανῶν ναυπήγησης καί λειτουργίας τους τουλάχιστον γιά τά πρῶτα δύσκολα χρόνια.

— Ἡ προαναφερθεῖσα ἄμεση διασύνδεση τῆς ἀνάπτυξης τῶν γραμμῶν μέ τοπικά ὀφέλη στά νησιά καί τίς ἀκτές μας, ὁδηγεῖ στό συμπέρασμα ὅτι **μόνο** **ἐταιρίες**, λαϊκῆς ἢ ἄλλης βάσης ἀπό τίς ἤδη λειτουργοῦσες ναυτιλιακές ἢ καί σχέση ἔχουσες μέ τόν τουρισμό (ξενοδοχειακές, κ.α) πού θά ὀφελῇσιν ἄμεσα, θά μπορούσαν ἴσως νά ἀναλάβουν τό ἀρχικό μεγάλο κόστος γιά νά συστήσουν καί νά λειτουργήσουν τέτοιες γραμμές.

— Οἱ τιθέμενες στίς ἄδειες σκοπιμότητας προϋποθέσεις λειτουργίας τῶν γραμμῶν **καθόλη** **τῇ** **διάρκεια** **τοῦ** **ἔτους**, (καί τό χειμῶνα), καί ἐξυπηρέτησης **ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ** εἶναι ἐξωπραγματικές ἂν στό κόστος τους δέν συμμετέχει τό κράτος ἢ οἱ ἄμεσα ὀφελούμενοι.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

— Συνοψίζοντας, ἀξίζει τόν κόπο νά ἐπαναλάβουμε τά ἑξῆς ρεαλιστικά συμπεράσματα:

- Εἶναι ἐξωπραγματικό νά ἀναμένουμε νά γίνουν οἱ μεγάλες καί ἀρχικά ἀσύμφορες ἐπενδύσεις ἀνάπτυξης τῶν γραμμῶν ταχυπλῶν σκαφῶν ἀπό μεμονωμένες μικρῆς οἰκονομικῆς ἐπιφάνειας Ἐταιρίες ἢ ἐπιχειρηματίες, χωρίς καμμιά κρατική ἢ ἄλλη ὑποστήριξη / ἐνίσχυση.
- Ἄν δοθοῦν τέτοιες ἄδειες, τότε ἡ οὐδέποτε θά ὑλοποιηθοῦν, ἢ θά καταλήξουν σέ οἰκονομικές καταστροφές τῶν ἐπενδυτῶν, ἢ τέλος θά δημιουργήσουν (τό πιθανότερο) προβλήματα λειτουργίας των,

ὅπως μέ διάφορα προσχήματα ἀκυρώσεως δρομολογίων τό χειμῶνα καί στίς ἄκρες τῆς θερινῆς περιόδου (1 Ἀπριλίου — 31 Ὀκτωβρίου), μειώσεις ταχύτητας σι συμβατικά ἐπίπεδα 14-18 κόβους, κ.α. Προβλήματα γιά τά ὁποῖα θά κληθεῖ τό κράτος νά πληρώσει ἓνα μέρος καί οἱ ἤδη λειτουργοῦσες ναυτιλιακές Ἐταιρίες θά ὑποστοῦν κάποιες ζημιές.

- Ἡ ἀνάπτυξη τῶν ὁποίων γραμμῶν ταχυπλῶν προϋποθέτει **μεγάλη** **οἰκονομική ἐπιφάνεια φορέων** **/ἐταιριῶν καί ἐπαρκή ὀργάνωση**. Συνιστᾶται νά μελετηθεῖ σάν ὑπόδειγμα ἡ περίπτωση τῶν ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ ΔΕΛΦΙΝΙΩΝ. Καθὼς ἐπίσης καί οἱ περιπτώσεις ἀποτυχίας ἐταιριῶν μέ 1 ἢ 2 σκάφη ἢ μὴ ἱκανοποιητικῆς ἀνάπτυξής των σέ ἄλλες περιοχές, ὅπως π.χ. τά δύο Cometa στή γραμμή Ἡράκλειο — Σαντορίνη, κ.α.
- Πρέπει νά ἀπομονωθοῦν οἱ περιπτώσεις ἐκεῖνες ἐταιριῶν ἢ ἐπιχειρηματιῶν πού δρομολόγησαν πλοῖα «δῆθεν» νέας τεχνολογίας, ἀπλᾶ γιά νά πάρουν ἄδειες σκοπιμότητας καί ἐπιδότησεις χρησιμοποιοῦντας κατά τήν παρελθούσα 10ετία κατά κόρον τόν ὁρο «Catamanan νέας τεχνολογίας», ἐνῶ οὐτε **ταχύπλοα** εἶναι, οὔτε **νέας προηγμένης τεχνολογίας** μποροῦν νά θεωρηθοῦν.
- Οἱ ἀκτοπλοϊκές γραμμές πού ἔχουν ἤδη ἀναπτυχθεῖ ἀπό τίς ἐπιτυχημένες ἐταιρίες λαϊκῆς βάσης καί τοὺς παραδοσιακοὺς ἐπιτυχημένους πλοιοκτῆτες, γιατί πολλοὶ ἄλλοι ἀπέτυχαν, ἔχουν ἀναπτυχθεῖ μέ κόπο, δαπάνες καί μεγάλης διάρκειας προσπάθειες. Ἔτσι ἔχουν ἀποκτήσει πολύτιμη πείρα, ὀργάνωση καί ὑποδομή. Αὐτές οἱ ἐταιρίες δέν πρέπει νά πληγοῦν ἀπὸ πειραματισμούς ἐν ὀνόματι κάποιας ἀπρογραμμάτιστης καί ἀκαιρῆς δῆθεν πρόοδου, ὅταν μάλιστα ἔχουν τήν πρόθεση καί τήν θέληση νά συμβάλλουν μέ νέες ἐπενδύσεις καί γιά ταχύπλοα σκάφη, ἔτσι ὥστε ἡ μεταβατική καί ἡ περίοδος προσαρμογῆς σέ μιά νέα ἐποχή τῆς ἀκτοπλοῖας μας νά εἶναι ὅσο γίνεται λιγώτερο ἐπώδυνη.
- Βασική προϋπόθεση ἀπὸ καθαρά τεχνικῆς καί ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας εἶναι νά ἐπιβεβαιωθεῖ μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου ὅτι τά σκάφη

αυτά είναι πραγματικά Ικανά να προσφέρουν τό αναμενόμενο μεταφορικό έργο στις Έλληνικές θάλασσες χειμώνα -καλοκαίρι.

Η ανάπτυξη τακτικών γραμμών ταχυπλόων σε βιώσιμες επιχειρήσεις πρέπει να τοποθετείται στην περίοδο 1995 - 2005 ή αργότερα σε συνάρτηση πάντοτε με την γενικότερη οικονομική ανάπτυξη των νησιών και της χώρας μας.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ — ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

— Σίγουρα μία νέα εποχή ανατέλει στην ελληνική ακτοπλοία από την πρόοδο, πού θα φέρουν αρχικά σε περιωρισμένη έκταση αφενός τα ταχύπλοα Catamaran - SES σκάφη, και αφετέρου κυρίως τα μεγάλα υπερασύγχρονα Ε/Γ — Ο/Γ πλοία, πού μετασκευάζονται και δρομολογούνται με ανένσεις και standards κρουαζιεροπλοίων και Ferries γραμμών Β. Ευρώπης τα τελευταία 2-3 χρόνια.

— Ός προς τό περίφημο πρόβλημα του Cabotage, καίτοι συνθετώατο, πού και αυτό θα μās δοθεί άλλη εύκαιρία να αναπτύξουμε, έχουμε τή γνώμη ότι ή άρση του δέν πρέπει να φοβίζει μεσομακροπρόθεσμα κανένα στην ακτοπλοία μας. Ειδικώτερα αν όμαλοποιηθούν κάπως και οι σχέσεις μας με την γειτονική Τουρκία, οι όρίζοντες του ανταγωνισμού πού θα ανοιχθούν σε νέες ανά την Ευρώπη γραμμές θα είναι εύρύτατοι, όπου σίγουρα θα επιτύχουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, όπως άλλωστε συνέβη και στην παγκόσμια φορτηγό ναυτιλία.

— Επίσης θεωρούμε ότι είναι σκόπιμο, αναγκαίο, και ρεαλιστικό να τίθενται και να τηρούνται αυστηρές προϋποθέσεις στις όσες και όποιες με φειδώ άδειες σκοπιμότητας ταχυπλόων χορηγούνται από τό ΥΕΝ και συγκεκριμένα:

(1) Αναλυτική οικονομοτεχνική μελέτη βιωσιμότητας της επένδυσης με στοιχεία και για διάρκεια τουλάχιστον 5-7 ετών.

(2) Πιστοληπτική Ικανότητα, Τραπεζική στήριξη και διαθέσιμα κεφάλαια για λειτουργία άκόμη και με παθητικό τά πρώτα χρόνια.

(3) Ικανότητα/ ασφάλιση για παροχή αποζημιώσεων τυχόν θυμάτων.

(4) Ελάχιστο αριθμό σκαφών 4-5 ανά γραμμή ή δέσμη γραμμών.

(5) Υπαρξη ύποδομής βάσης τεχνικής υποστήριξης (stock ανταλλακτικών,

ειδικευμένο προσωπικό, κλπ.).

(6) Επιχειρηματική Ικανότητα στο χώρο (Όργάνωση — Στελέχωση).

(7) Δημιουργία οργανωμένων Terminals.

(8) Υποδομή παροχής άμεσης βοήθειας από ξηρά σε έκτακτες περιπτώσεις κινδύνου.

Τέλος, δέν πρέπει ποτέ να μās διαφεύγει ή επωμιζόμενη από όλους τους εμπλεκόμενους τεράστια ευθύνη μεταφοράς μεγάλου αριθμού επιβαινόντων με μικρά σκάφη υπό συνθήκες θαλασσοταραχής και οι γενικώτερες συνέπειες τυχόν άτυχημάτων με απώλειες ανθρώπινων ζωών. Γι' αυτό οι όποιες προϋποθέσεις, (ό διεθνής Κώδικας Δ.Υ.Σ. του IMO θέτει πάρα πολ-

λές), δέν πρέπει να θεωρούνται φρένα στην πρόοδο, αλλά μόνο στο εύκολο κέρδος.

— Έδώ θα πρέπει να συμφωνήσει κανείς και με τή θέση πού πήρε τό ΥΕΝ να μή ληφθούν βεβαισμένες αποφάσεις για την άμεση δρομολόγηση πληθώρας τέτοιων σκαφών πριν αποκτηθεί σχετική έμπειρία και πριν διαπιστωθεί ότι ή προσδοκώμενη πρόοδος με την είσοδο των σκαφών αυτών δέν θα αποβεί επιζήμια σε βάρος των υπαρχόντων σκαφών ή καλύτερα, σε βάρος θαλάσσιων άρτηριών πού με τόσες θυσίες δημιουργήθηκαν για την εξυπηρέτηση των νησιών μας.

Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΗΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΥΠΩΝ ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

ΤΥΠΟΣ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΜΗΚΟΣ (m)	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ	ΥΠΗΡΕΣ. ΤΑΧΥΤΗΤ. (KNOTS)	ΙΣΧΥΣ ΠΡΩΣΗΣ	ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ (N.ΜΙΛΙΑ)
ΚΟΙΝΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ {ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ}	Ε/Γ	25-35	180-250επιβ.	24-30	2X1800	250-300ν.μ
ΚΟΙΝΟ CATAMARAN {ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ}	Ε/Γ & Ε/Γ-Ο/Γ	25-35 45-55	250-280επιβ. { 20-40 Ι.Χ 250-300επιβ.	24-28 ~ 25	2X1200 2X1600	300-600
CATAMARAN / WAVE-PIERCING	Ε/Γ & Ε/Γ-Ο/Γ	30-35 45-55	280-350 { 20-40 Ι.Χ 220-260επιβ.	30-32 { 36 24-28	2X2700 -	300-600
CATAMARAN / SYATH	Ε/Γ & Ε/Γ-Ο/Γ	25-30 45-55	280-350 { 20-40 Ι.Χ 220-260επιβ.	28-32 -	2X1800 -	400-800
CATAMARAN SES	Ε/Γ	25-35	280-300	38-50	2X2500	250-400
HOVERCRAFT ACV ΑΕΡΟΣΤΡΩΜΝΑ	Ε/Γ & Ε/Γ-Ο/Γ	30-40	140-180	45-48	2X2800	150-300
HYDROFOILS {ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ}						
α.- Ημιβυθισμένων πτερυγίων	Ε/Γ	25	130-160	28-30 { 32	2X1800	220-300
β.- Πλήρως βυθι-Ε/Γ σμένων πτερυγίων	Ε/Γ	~27	250	36-40 { 49	2X3600	

Τροποποίηση διατάξεων πού αφορούν τόν Έφοδιασμό Πλοίων

ΜΕΡΟΣ Β

Εάν όμως στο σημείο 104 αναγράφονται προορισμοί διαφορετικοί από εκείνους πού διαλαμβάνονται στο άρθρο 39 του ΚΑΝ. 3665/87, τότε το αντίτυπο ελέγχου Τ5 θεωρείται μετά την παράδοση αυτών των εμπορευμάτων στους εν λόγω προορισμούς. Στην περίπτωση αυτή δεν πρόκειται για καθεστώς αποταμίευσης ούτε για καθεστώς αποθήκης άρθρου 38, αλλά τα εμπορεύματα θεωρούνται ότι βρίσκονται στην πορεία για την εκπλήρωση του αναγραφόμενου στο Τ5 προορισμού και η αποθήκη λογίζεται σαν ενδιάμεσο στάδιο πριν από την παράδοση των εμπορευμάτων.

ε) Η απόδειξη ότι τα εμπορεύματα μετά την εναπόθεσή τους έχουν λάβει τον προορισμό πού προβλέπεται στο άρθρο 38 ή πού αναγράφεται στο αντίτυπο ελέγχου Τ5, παρέχεται με το αντίτυπο «Β» του Δελτίου Παράδοσης Έφοδίων ή Δελτίου Αποστολής ή με τη διαδικασία πού αναφέρεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 104 (λογιστικά Δελτάρια).

στ) Τα εμπορεύματα πού βρίσκονται σε αποθήκη ανεφοδιασμού είτε με το παραστατικό «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ — ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ» είτε με το αντίγραφο του Τ5 μπορούν να μεταφερθούν και εναποτεθούν σε αποθήκη Άνεφοδιασμού πού εγκρίθηκε και λειτουργεί σε άλλη Τελωνιακή Αρχή της Ελλάδας ή ενός άλλου Κράτους Μέλους.

Ειδικότερα:

1. Όταν τα εμπορεύματα αποστέλλονται για εναπόθεση σε αποθήκη ανεφοδιασμού σε άλλο κράτος - μέλος πρέπει να εκδίδεται αντίτυπο ελέγχου Τ5, στο οποίο θα αναγράφεται η φράση πού αναφέρεται στο άρθρο 39 του ΚΑΝ. 3665/87.

2. Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε άλλη αποθήκη ανεφοδιασμού, πού κρίθηκε από μία άλλη Τελωνιακή Αρχή της Ελλάδας, ή απο-

στολή πραγματοποιείται με την έκδοση του σχετικού Δελτίου Παράδοσης Έφοδίων ή Δελτίων Αποστολής, στο οποίο αναγράφεται ως προορισμός αντί του ονόματος του πλοίου και των λοιπών στοιχείων αυτού, η αποθήκη ανεφοδιασμού άρθρου 38 ΚΑΝ. 3665/87, το τελωνείο πού ενέκρινε αυτήν και το όνομα του έφοδιαστή στο οποίο εγκρίθηκε η αποθήκη αυτή.

Τό Τελωνείο προορισμού δέχεται τα εμπορεύματα και τα εναποθέτει στην αποθήκη ανεφοδιασμού, την οποία έχει εγκρίνει στο όνομα του αναφερόμενου έφοδιαστή. Η εναπόθεση πραγματοποιείται με θεωρημένο φωτοαντίγραφο του Δελτίου Παράδοσης Έφοδίων ή Δελτίου Αποστολής το οποίο επέχει θέση παραστατικού «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ — ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ».

Μετά την εναπόθεση των εμπορευμάτων, το Τελωνείο προορισμού θεωρεί τα πρωτότυπα των αντιτύπων Α και Β, του Δελτίου Παράδοσης Έφοδίων ή Δελτίου Αποστολής και το μέν Α αποστέλλει στο Τελωνείο αποστολής το δέ Β επιστρέφει στον ενδιαφερόμενο έφοδιαστή.

ζ) Σε περίπτωση πού τα εμπορεύματα βρίσκονται σε αποθήκη αποταμίευσης είναι δυνατόν να τεθούν με το καθεστώς της Αποθήκης Άνεφοδιασμού του άρθρου 38 με κατάθεση του παραστατικού «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ — ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ» με το οποίο και πιστώνεται η Διασάφηση Αποταμίευσης.

Έξυπακούεται ότι δεν υπάρχει πρόβλημα όταν η αποθήκη αποταμίευσης είναι στο ίδιο χώρο με την αποθήκη του άρθρου 38 και συνεπώς δεν χρειάζεται να μετακινηθούν τα εμπορεύματα.

Εξάλλου εμπορεύματα τα οποία έφθασαν πριν από το συνοδεύον αυτά αντίτυπο ελέγχου Τ5, το οποίο εκδόθηκε στη χώρα αποστολής θα εισέρ-

χονται αρχικά τις ειδικές αποθήκες αποταμίευσης με την κατάθεση Αίτησης Έναπόθεσης και θα ακολουθείται η διαδικασία πού αναγράφεται παραπάνω.

Στη συνέχεια με την άφιξη του αντιτύπου ελέγχου Τ5, η Τελωνιακή Αρχή το θεωρεί και το επιστρέφει στη χώρα αποστολής, ένα δέ θεωρημένο αντίγραφο εκδίδεται για την πίστωση της Αίτησης Έναπόθεσης.

η) Σε περίπτωση πού τα εμπορεύματα τίθενται στο καθεστώς της προχηματοδότησης για μεταγενέστερη εξαγωγή, μετά από προηγούμενη αποταμίευση ή μεταποίηση (άρθρο 24 και επ. Καν. 3665/87), είναι δυνατόν τα εμπορεύματα αυτά:

- είτε να εξαγονται σε τρίτες χώρες.

- είτε να παραδίδονται σε προορισμούς του άρθρου 34 (έφοδιασμός πλοίων, αεροσκαφών, διεθνών οργανισμών, ξένων ενόπλων δυνάμεων κλπ.) ή του άρθρου 42 (έφοδιασμός έξεδρών γεώτρησης, πολεμικών σκαφών),

- είτε ακόμη να μπαίνουν σε αποθήκη ανεφοδιασμού του άρθρου 38 με την κατάθεση του παραστατικού «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ - ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ».

«13. α) με τις διατάξεις του άρθρου αυτού σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του άρθρου 5, η ευθύνη για τη λογιστική παρακολούθηση των έφοδίων ανατίθεται στις έφοδιαστικές επιχειρήσεις:

Τά λογιστικά Δελτάρια αποτελούν μέρος της λογιστικής της επιχείρησης και πρέπει να τηρούνται επιμελώς.

Για κάθε έγγραφη στα λογιστικά Δελτάρια θα πρέπει να υπάρχει και αντίγραφο του αντίστοιχου παραστατικού.

β) για την πίστωση και εξόφληση των παραστατικών Έναπόθεσης, ο έφοδιαστής πρέπει να προσκομίζει στο οικείο Τελωνείο τα λογιστικά Δελτά-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ρια, στά όποια θά έχει έπισυνάψει θεωρημένα αντίγραφα τών πιστωτικών παραστατικών. Έξυπακούεται ότι στις περιπτώσεις πού τά παραστατικά πίστωσης τής Έναπόθεσης άφορούν έφοδιασμούς πλοίων (Π.χ. αίτηση Έφοδιασμού) τά παραπάνω θεωρημένα αντίγραφα θά πρέπει νά προέρχονται από τό αντίτυπο Ε στό όποιο ύπάρχει ή πράξη φόρτωσης.

Όταν όμως ή πίστωση γίνεται μέ συγκεντρωτικό παραστατικό, σύμφωνα μέ τό άρθρο 67, τότε τό θεωρημένο αντίγραφο θά προέρχεται από τό αντίτυπο 1 του συγκεντρωτικού παραστατικού».

γ) Άκόμα είναι δυνατόν ό έφοδιαστής νά προσκομίζει μόνο τά λογιστικά Δελτάρια.

Στήν περίπτωση αυτή ό έφοδιαστής όφείλει, έφόσον του ζητηθεί από τήν αρμόδια Τελωνιακή Αρχή, νά προσκομίζει θεωρημένα αντίγραφα, τών πιστωτικών παραστατικών, τά όποια τηρεί μέ ευθύνη του στό αρχείο, προς διαπίστωση τής ταυτότητας τών αναγραφόμενων στό Δελτάριο μέ έκείνα πού περιλαμβάνονται στά πιστωτικά παραστατικά.

δ) Για τίς αεροπορικές έφοδιαστικές έπιχειρήσεις ή πίστωση καί έξόφληση τών παραστατικών έναπόθεσης, μπορεί νά γίνει μέ τήν προσκόμιση στό Τελωνείο τών λογιστικών Δελταρίων μέ συνημμένα σ' αυτά τών συγκεντρωτικών παραστατικών έφόσον τά έφόδια προέρχονται από αποθήκες αποταμίευσης ή μόνο τών λογιστικών Δελταρίων έφόσον προέρχονται από αποθήκες έφοδιασμού του άρθρου 38 του ΚΑΝ. 3665/87.

ε) Όταν διαπιστώνονται λάθη στήν τήρηση τών λογιστικών δελταρίων ή οι έγγραφές γίνονται μέ τέτοιο τρόπο ώστε νά δυσχεραίνεται ό έλεγχος, ό προϊστάμενος τής Τελωνιακής Αρχής, διατυπώνει παρατήρηση σέ βά-

ρος τής έφοδιαστικής έπιχείρησης καί σέ περίπτωση μή συμμόρφωσης μπορεί νά προβεί σέ ανάκληση τής έγκρισης λειτουργίας ειδικής αποθήκης αποταμίευσης.

Επίσης όταν ό έναποθέτης όφείλει βεβαιωμένους δασμούς καί φόρους λόγω έλλειμμάτων ή όποιασδήποτε άλλης αίτίας (π.χ. μή ύπαρξη αυτοτέλειας) καί δέν έχει προβεί στήν καταβολή των ή σέ άλλη νόμιμη ένέργεια (προσφυγή) τότε ό προϊστάμενος τής Τελωνιακής αρχής, πέραν τής λήψης άλλων μέτρων πού προβλέπονται από άλλες διατάξεις, μέ αίτιολογημένη απόφασή του, ανακαλεί τήν πιό πάνω έγκριση τής ειδικής αποθήκης αποταμίευσης».

60.1. α) Το συγκεντρωτικό παραστατικό μπορεί νά είναι:

1. Συγκεντρωτική Δήλωση Έξαγωγής Έφοδίων (ΕΞ-ΕΛ) όταν πρόκειται για έφοδιασμούς πλοίων άδιακρίτως σημαίας, μέ έγχώρια προϊόντα.

2. Συγκεντρωτική Αίτηση Έφοδιασμού, όταν πρόκειται για έφοδιασμούς πλοίων, άδιακρίτως σημαίας μέ εισαγόμενα προϊόντα.

ε. Συγκεντρωτική Αίτηση Έφοδιασμού, όταν πρόκειται για έφοδιασμούς Κ.Α.Ε. πλοίων, άδιακρίτως σημαίας μέ εισαγόμενα προϊόντα.

β) Τά είδη καί οι ποσότητες πού αναγράφονται στά συγκεντρωτικά παραστατικά πρέπει νά συμφωνούν μέ τίς πράξεις φόρτωσης πού έχουν γίνει στό υπό στοιχείο Β αντίτυπα τών Δελτίων Παράδοσης Έφοδίων ή Δελτίων Άποστολής.

γ) Για τήν καλύτερη παρακολούθηση τών έφοδιασμών, τό Τελωνείο ταξινομεί τά παραπάνω αντίτυπα Α τών δελτίων κατά ήμερολογιακό μήνα καί κατά έφοδιαστή, ώστε νά γνωρίζει τους έφοδιασμούς πού έγιναν μέ απλουστευμένη διαδικασία καί νά μεριμνά για τήν υπό του ύποχρέου κατά-

θεση τών σχετικών παραστατικών.

Η διαδικασία αυτή τής κατάθεσης συγκεντρωτικού παραστατικού δέν εφαρμόζεται στήν περίπτωση έφοδιασμού μέ γεωργικά προϊόντα πού προέρχονται από τήν Άποθήκη Άνεφοδιασμού άρθρου 38 ΑΝ (ΕΟΚ) 3665/87 καθόσον για τά έν λόγω έφόδια έχει προηγηθεί ή κατάθεση του παραστατικού «ΕΝΑΠΟΘΕΣΗ — ΔΗΛΩΣΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ» μέ τό όποιο έχουν ολοκληρωθεί οι διατυπώσεις εξαγωγής καί κατά συνέπεια, ή κατάθεση νέου όμοιου είναι άνευ αντικειμένου.

Τό ίδιο ισχύει καί σέ περιπτώσεις πού τά έφόδια συνοδεύονται μέ Τ5 δεδομένου ότι γι' αυτά οι διατυπώσεις εξαγωγής έχουν ολοκληρωθεί στό Κράτος - μέλος άποστολής».

98.5. α) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου 104, οι αεροπορικές εταιρίες μπορούν νά πραγματοποιούν τους έφοδιασμούς είτε μέ τή διαδικασία πού ισχύει για τόν έφοδιασμό πλοίων (κανονική ή άπλοποιημένη παρ. 1) είτε μέ τή χρησιμοποίηση τών λογιστικών Δελταρίων (καρτέλες παρ. 4).

β) Επειδή ή έναπόθεση τών έφοδίων σέ Άποθήκες Άνεφοδιασμού μέσα στον ύποκείμενο χώρο, ισοδυναμεί μέ παράδοση τών έφοδίων στά αεροσκάφη, οι αεροπορικές εταιρίες πού διαθέτουν τέτοιες αποθήκες μπορούν νά προωθούν τά έφόδια από τίς Άποθήκες Άποταμίευσης στις Άποθήκες Άνεφοδιασμού.

γ) Όταν τά έφόδια (είσαγόμενα ή έγχώρια) παραδίδονται απ' ευθείας στήν Άποθήκη Άνεφοδιασμού χωρίς νά τεθούν προηγουμένως σέ αποταμίευση, ή παράδοση αυτή πρέπει νά γίνεται μέ τήν κατάθεση του παραστατικού πού προβλέπεται για τους έφοδιασμούς (Δήλωση Έξαγωγής έφοδίων

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»

ή Αίτηση Έφοδιασμού). Η κατάθεση μπορεί να γίνει είτε από αεροπορική εταιρία είτε από τον προμηθευτή (έφοδιαστή).

δ) Μέ την ολοκλήρωση της εξόδου των εμπορευμάτων, από τις αποθήκες αποταμίευσης, που αναφέρονται σε ένα λογιστικό Δελτάριο (καί όχι κατά μήνα, όπως στην απλοποιημένη διαδικασία του άρθρου 63 καί έπομ.), η αεροπορική εταιρία ή έφοδιαστής με βάση τα αναγραφόμενα στα λογιστικά Δελτάρια, θά καταθέτουν τα συγκεντρωτικά παραστατικά της Αίτησης Έφοδιασμού ή της Δήλωσης Έξαγωγής Έφοδίων κατά περίπτωση, με τα όποια καί θά γίνεται η πίστωση των παραστατικών αποταμίευσης.

ε) Για την προώθηση των έφοδίων από τις αποθήκες του άρθρου 38 είτε προς τα αεροσκάφη είτε προς τις Αποθήκες Άνεφοδιασμού, δύνανται να χρησιμοποιούνται εκτός από τα Δελτία Παράδοσης Έφοδίων ή τα Δελτία

Άποστολής καί τα λογιστικά Δελτάρια. Τα παραπάνω προσκομίζονται στην Τελωνειακή Αρχή, μετά την ολοκλήρωση της εξόδου της συνολικής ποσότητας από τις αποθήκες αυτές. Καί στις δύο περιπτώσεις δέν απαιτείται η κατάθεση συγκεντρωτικού παραστατικού».

«98.6. Η αποθήκη αποταμίευσης αναγνωρίζεται καί λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της κοινοποιούμενης απόφασης (παρ. 1 της παρούσας). Έξυπακούεται ότι την έγκριση λειτουργίας των Ειδικών Ίδιωτικών Αποθηκών Αποταμίευσης εμπορευμάτων καί των Αποθηκών Άνεφοδιασμού τόσο της Ο.Α. όσο καί των ξένων αεροπορικών εταιριών αλλά καί των έφοδιαστικών επιχειρήσεων που κατά κύριο λόγο ασχολούνται με έφοδιασμούς αεροσκαφών, θά δίνουν τα άρμόδια για τους έφοδιασμούς αυτούς Τελωνεία, ήτοι τα Θ καί Ι Τελωνεία Άερολιμένα αντίστοιχα.

Έκτός από τον αναφερόμενο στό έδάφιο (ε) έλεγχο, η Τελωνειακή Αρχή μπορεί να ένεργεί αίφνιδιαστικούς έλέγχους, τόσο των έγγραφων που τηρούνται, όσο καί των εμπορευμάτων που πρέπει να βρίσκονται στις Αποθήκες Αποταμίευσης ή στις Αποθήκες Άνεφοδιασμού.

Όταν διαπιστώνονται ελλείμματα στις ως άνω αποθήκες, η Τελωνειακή Αρχή, μπορεί να μετατρέψει τους δρους λειτουργίας της αποθήκης αποταμίευσης καθώς καί τη διαδικασία έφοδιασμού (κανονική διαδικασία)».

«98.7. Έφόσον η παράδοση στην Αποθήκη Άνεφοδιασμού έξομοιώνεται με παράδοση σε αεροσκάφη διεθνών πτήσεων χωρίς να διακρίνονται οι ένδοκοινοτικές πτήσεις από τις πτήσεις για τρίτες χώρες, όλα τα εμπορεύματα θεωρούνται ότι διατίθενται για ένδοκοινοτικές πτήσεις.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24282-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5812, 394.3992

394.3991, 394.3548

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

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

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 BAIREs

Phones: 3116163, 3121843

Switchboard: 3110463, 3119480

Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

The shipowner's right to withdraw his vessel upon non payment of hire in the time charterparty

By **NICHOLAS G. GERASSIMOU**, Attorney at Law LL.M

PART TWO

Part two of the text of a lecture delivered by Mr. N. Gerassimou at the IMO International Maritime Law Institute (IMLI) in Malta, on April 26, 1991.

Credit transfers

Such a situation arose following upon the charter of the vessel «Chikuma» on the usual NYPE (Clause 5) which required hire to be paid monthly in advance, in cash, in United States currency and «... failing the punctual and regular payment of hire ... the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Charterers...». The hire was due on the 22nd day of each month, and in respect of the January 1976 payment, the charterers instructed their Norwegian bank to make payment by credit transfer. The Norwegian bank, in turn, instructed an Italian bank to make payment in the like manner to the owners' account at another Italian bank. This was duly done on January 22. Had this payment been made through English banks, there would have been no further problem. Under Italian law, however, the owners' right to unconditional use of the money did not accrue until January 26. Until that date, interest did not accumulate in their favour and had they wished to withdraw the money or any part of it before that date they would have been liable to pay a charge by way of interest in the admittedly small region of approximately 0.1 per cent of the hire payment. The owners subsequently withdrew the vessel purporting to act under clause 5 of the charterparty. The charterers claimed damages, the claim being first referred to arbitration and finally reaching the House of Lords.

One of the first questions raised was whether payment by credit transfer constituted payment in cash for the purposes of clause 5. The answer to this was found in Brandon J.'s remarks in the *Brimnes* as were have mentioned before.

The House of Lords approved these remarks and, whilst accepting that payment was made by a commercially recognised method in the instant case, proceeded to consider whether it was made unconditionally. The Court of

Appeal, reversing Robert Goff J. at first instance, had concluded that it had been for three reasons. First, the arrangement was purely an interbanking procedure which did not affect the position between charterer and owner: secondly, that the arbitrator had found as a fact, or as mixture of fact and law, that the owners' right to the money was unconditional and this finding was supported by the evidence, and thirdly that the charge, by way of interest, imposed no condition on the owners and was so trifling that it would not affect the nature of the payment which had already been made.

All these three reasons were rejected by the House of Lords which restored Robert Goff J.'s judgment. Their Lordships were unanimous in holding that payment by credit transfer or other commercially acceptable means would only amount to «Payment in cash» for the purposes of clause 5 if the owners received the equivalent of cash: in other words, if he had immediate and unfettered use of the funds represented. Here, this was clearly not the case. As Lord Bridge pointed out: «It could not be used to earn interest, e.g. by immediate transfer to a deposit account. It could only be drawn subject to a (probable) liability to pay interest. In substance it was the equivalent of an overdraft facility which the bank was bound to make available. «This, in turn, reflected Robert Goff J.'s remarks at first instance, cited with approval by his Lordship, namely:

«It is as though the cash was handed over the counter on the Thursday and at the time of its transfer a condition was attached to it that, if it was made available to the beneficiary immediately, interest was to be payable until the Monday, and if it was not made available to him immediately, interest would not accrue to him until the Monday. In my judgement... one cannot ignore the power of money to breed interest. To do so is to ignore an essential attribute of money itself».

The case, therefore, although its peculiar facts are unlikely to arise for consideration by English courts frequently in the future, emphasises the strictness of the charterers' duty in complying exactly with the charterparty terms of hire. To make a valid payment, and one which will not enable the shipowners to throw up the charter on a rising

market, no only must the charterer do all that is necessary to transfer money from his own account, he must give the owner immediate use of that money just as if he had put cash into the owner's hand.

Telex transfers

However, Mr. Justice Lloyd took a more liberal approach in considering the facts of the case *«Afovos»* in the Commercial Court, Queen's Bench Division in which case the hire was tendered by a telex transfer from the charterers' to the owners' bank. He eventually supported the view that when payments made by telex transfer from one bank to another, for the account of the customer, the payment is complete when the telex is RECEIVED AND TESTED by the receiving bank: so that if the owners were to make an inquiry at their bank they would be told *«Yes, the money had arrived for your account»*. It is unnecessary that the funds should have been credited to the owners' account. Still less is it necessary that the owners should have been in a position to transfer the funds out of the account. For Mr. Justice Lloyd it was enough that the funds should have been received by the bank for the owners' account widening, thus, the Brandon test of the definition of payment in cash in the *«Brimnes»* which means *«an unconditional right to the immediate use of the funds»*.

b. **Secondly, hire has to be paid «in advance»**, which has the meaning that each instalment due or each periodic tender should be made by the charterers on or before but never later than the due date. That issue came for consideration in the so-called *«Petrofina»* case (*Tankexpress - v - Compagnie Financiere Belge des Petroles*) in 1949 where Lord Wright, facing the withdrawal clause providing for payment *«in cash, monthly in advance in London»* stated that the importance of this advance payment to be made by the charterers is that it is the substance of the consideration given to the shipowner for the use and service of the ship and crew which the shipowners agree to give. He is entitled to have the periodic payment as stipulated in advance of his performance so long as the charterparty continues. Hence the stringency of his right to cancel. Such matters are essential to be specified in order to ascertain if the charterers have made the payment and at what time they made it. It is true, however, that by accepting the above principles the House of Lords in the *«Petrofina»* case overruled the deci-

sion of Bigham J. in the *Nova Scotia Steel Co - v - Sutherland Steam Shipping Co.*, which has been relied upon as an authority for many years until 1949, that a certain time latitude was permissible so that a payment made two days after the due date did not constitute a default payment.

Relevant is also the dictum of Lord Salmon in the *«Laconia»* case, where, commenting the drafting of the withdrawal clause in the *«Georgios C»* case (*«Payment of hire to be made in Pounds Sterling half monthly in advance. In default of payment the owners to have the right of withdrawing the vessel from the service of the Charterers»*) where he stated: *«To my mind the words «in default of payment» can refer only to the payment specified in the clause, namely payment half - monthly in advance. If the charterers fail to pay the hire in advance, they are in default and this default gives the owners the right of withdrawing the vessel. The charterers could not cure this default by tendering the hire late, because the right to withdraw the vessel had already accrued to the owners by reason of that default. Last, Lord Wilberforce expressly stated that «It is this failure to pay in advance which constitutes the default and this cannot be cured by late payment».*

The charterers' obligation to tender the hire in advance applies equally to the first as well as to all the subsequent instalments (see Wirford *ibid* p. 115). What will happen, however, if the due date for a particular payment falls on a Saturday, Sunday or some other nonbanking day? The issue came in the wellknown *«Laconia»* case in 1977, where the charterparty of NYPE form provided that the hire *«be paid in cash, semi-monthly in advance»*. The first six instalments of hire were paid punctually while the seventh and final instalment fell due on Sunday 12 April 1970, when the banks were closed. Accordingly the charterers took no steps to pay the instalment until the following day and in the meantime the owners withdrew the vessel. Lord Salmon remarked that *«Punctual payment cannot be made on the day after it falls due, but I cannot see any reason... why it could not be made before that day. If the hire is to be paid to the owners' bank semi-monthly in advance and an instalment happens to fall due on a Sunday when the banks are closed, then as the banks are also closed on Saturday, payment, in my view, should be tendered on the previous Friday. This will be payment in advance. If it is not tendered until the Monday, it will not be made in advance of the period for which*

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

it is tendered» Similarly Ackner J., made the following remark in the «Zographia» case (*Astro Amo CNSA - v- ELE Union S.A. and First National City Bank* (1976) 2 Lloyd's Rpe. p. 282). «The obligation to pay in advance of a certain date meant «before a certain date» and did not mean «after that date» where there might be some practical difficulty which prevented payment being made on the very last day before that day».

The obligation to pay on or before the due date is «an absolute» obligation. What does «absolute» obligation mean? It simply means that apart from some special circumstances excusing performance, it is enough to constitute default that payment has not in fact been made and neither deliberate non-performance nor negligence in performing the contract is required (Lord Porter in the «Petrofina» case). It is immaterial the question why the payment was not effected on the due date i.e. by accident or inadvertence. The duty to pay is «unqualified» which stands as «absolute» so far as the express terms of the charter-party goes. It seems, therefore, that even today the «Petrofina» case stands as a good authority to confirm the absolute and unqualified characteristics of the duty for payment under the typical withdrawal clause particularly by overruling the *Nova Scotia Steel -v- Sutherland Steam Shipping Co. Ltd.* case, which accepted that a late payment for a day or two was timeous enough, something which is now believed that it was wrongly decided as far as that point is concerned.

c. Legal problems may also arise in cases, when shipowners and charterers seemingly agree to accept a method of payment of hire, which is not strictly in accordance with the terms agreed in the charterparty. In this there lies potential for trouble should the shipowners, in the event of hire becoming overdue, elect to hold the charterer stick into the contractual agreement, and, in accordance with that agreement, withdraw the vessel from the charterers' service (Wilford, *ibid*). That situation unavoidably will trace us again back to the well known «Petrofina» case where the dispute arose out of a time charter dated March 18, 1937, the issue between the parties not being finally determined until the case before the House of Lords in 1949.

The «Petrofina» was time chartered by her Norwegian owners to Belgian charterers for seven year from 1937. By Clause 11, the hire was to be paid «In cash, monthly, in advance, in London» and her owners were entitled to withdraw her «In default of such payment». In practice the charterers invariably posted a cheque for the relevant amount from Brussels to Hambro's Bank in London, at the same time advising the owners in Oslo and their brokers in Paris that they were doing so. The cheques were posted two days before the day the hire was due to allow for the ordinary course of post. It was found as a fact that this had become the «accepted method between the parties». These cheques always reached the bank on time until a payment in late September, 1939, was delayed in the post by the outbreak of war. On the day after the due day this payment had not been received and the owners withdrew their ship.

The charterers disputed the owners' right of withdrawal of the vessel from their service and the issue became the subject of arbitration proceedings. The arbitrators found that the steps taken by the charterers were in accor-

dance with the procedure which had previously been adopted in remitting the hire, and that the practice between the owners and charterers during the currency of the charterparty was for the charterers to pay the hire on the 27th of each month, deducting from the hire any amount for time off-hire during the currency of the previous month. The arbitrators also found that there was an accepted method between the shipowners and the charterers during the currency of the charter with regard to the payment of hire and that the payment of hire had been regularly and properly paid in this way during the currency of the charter and had always been paid on its due date until this payment of hire due on the 27th day of September.

The arbitrators made an award in favour of the shipowners but stated this in the form of a special case for the opinion of the Court, setting out the following questions:

(A) Whether the charterers were in default in not paying the hire having regard to the fact that the owners had instructed the captain not to proceed with the loading until authorised by them, the captain in fact not having received instructions to load at the time the hire was tendered, namely October 3, 1939.

(B) Whether on the facts stated the owners had the right on September 30, 1939 (at which date the captain was still without instructions to load and the vessel was not at the disposal of the charterers to load) to cancel the charterparty.

(C) Whether on the facts stated, and on the assumption that hire became due on September 27, 1939, notwithstanding the fact that the captain had not received the owners' instructions to load, the charterers were excused from paying hire on September 27 owing to the fact that the charterers' letter of September 25 was delayed in the post. (Astle, *ibid*).

When the case came before the trial Court the award of the arbitrators was reversed and judgment was entered for the charterers. In so doing the Courts aid that at the time when hire became due, the shipowners had withdrawn the ship from the service of the charters, and that therefore the charterers were not in breach for non-payment of hire and the shipowners were not entitled to withdraw the vessel. Further, that in the particular circumstances, assuming that hire was still due on September 27, there was no failure by the charterers to pay the hire due «monthly in advance», entitling the shipowners to cancel the charter.

The shipowners entered an appeal and the case came before the Court of Appeal when the views of their Lordships were divided. Lord Justice Tucker finding in favour of the shipowners, said that, in the absence of express provision to the contrary, a breach by the shipowners during the currency of the charter which resulted in the vessel not being at the disposal of the charterers did not suspend payment of hire. Therefore, in this present case, the charterers' obligation to pay hire on September 27 was not suspended by reason of the fact that the ship was not on that day at their disposal for loading. It was held by his Lordship that hire was due on the 27th of each month, and that there were no legal or equitable grounds on which it could be held that the charterers' failure to pay on September 27 did not constitute default. The ruling of the trial Court, he held, should be reversed and the arbitrators' award in favour of the shipowner upheld.

However, there was the dissenting opinion of Lord Justice Bucknill who took the view that although in general a charterer under a time charter was required to pay hire for the use of the ship for the period when he was prevented from using her (unless within the cesser of hire provisions of the charter), that rule did not extend to the present case, where the charterers were without the use of the ship through the deliberate and unjustifiable act of the shipowners. He was of the opinion that the decision of the trial Court should be upheld.

Because of this divergence of opinion between two learned Lord Justices, the shipowners' appeal was dismissed and there followed a further appeal to the House of Lords by the shipowners, when the appeal was dismissed. In so ruling, the House said that the specific words of Clause 11 of the charter did not permit of any latitude as to the date of payment of hire by the charterers, but that in view of the arbitrators' findings that the shipowners and charterers had adopted and accepted a certain method of payment of hire, and that payment of hire had been regularly and properly paid in that way, it must be held that there was no default in payment of hire by the charterers, and that therefore the shipowners were not entitled to cancel the charter and withdraw the vessel from the service of the charterers, and were liable to the charterers in damages.

The ruling in this case must be tempered by the realisation that a contractual obligation to make a regular and proper payment of hire on a due date cannot be ignored and that, generally speaking, no latitude is available to charterers. A payment an hour or so late is not a compliance with a contractual obligation to pay on the due date, and can result in the shipowner, if he so wishes, withdrawing the vessel from the service of the charterers without more ado. But, as the dispute in this case has illustrated, if the contractual obligation is varied by the shipowners he may find himself unable to exercise his contractual rights to the letter of the law.

Lord Justice Porter, in this present case, provided a clear understanding as to the nature of a variation of the contractual terms of the charter which might take precedence. He thought that the true inference to be drawn was that the method or performance of the contract in this case was varied by an arrangement for payment to Hambro's Bank by a cheque posted at such time as would in the ordinary course of post reach London on the 27th of the month. «Regularly» and «properly» were the words used by the arbitrator, which meant in accordance with

the accepted practice. There was no doubt but that the shipowners in this case could at any time have insisted upon strict performance of the contract after due notice, but they were not, Lord Porter said, entitled suddenly to vary the accepted method of performance without first notifying the charterers in time for them to perform the contract in the manner demanded.

5. Late payment by charterers and the «anti technicality clause»

The rule governing the late payment of hire under a time charter - party has been enunciated by the House of Lords in the «Laconia» which expressly overruled the decision of the House of Lords in the «Georgios C» and subsequent cases in a way that, whilst it has not lacked criticism, it has not lacked certainty. Where the charterers do not make payment in time and the charter - party contains a clause entitling the owners to withdraw the vessel from service for late or non-payment, the owners may immediately withdraw the vessel, although the lateness was due to no fault of the charterers, and notwithstanding that the charterers have done everything in their power to be sure that payment is made on time. There are no grounds for allowing «days of grace» and the power of the court to grant some form of equitable relief for late payment is extremely doubtful, even though the result is highly unjust to the charterers.

Since the rule was first established, charterers, not surprisingly, have sought to mitigate the effect of the rule by introducing a term into the charter - party, which has earned itself the sobriquet «anti-technicality clause» whereby the owners, before they can withdraw the vessel for late payment of hire, are bound to give the charterers notice, usually either 48 or 72 hours, of their intention to withdraw, during which time the charterers may rectify the non - or under - payment and so avoid withdrawal. The purpose of this clause is to avoid the hardship of the «Laconia», where the lateness is due to some technical fault or slight maladministration in the charterers' office, or by their bank. It is clearly not intended to prejudice the owners' rights where the charterers refuse to make payment.

Although the purpose of the anti-technicality clause is clear, its interpretation has not been free from doubt. Its terms have in fact, been strictly interpreted and no deviation from the obligations imposed has been permitted to either party.

To be continued

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106
TELEFAX: 42 20 108
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΑΪΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η συνεχής άνοδική τάση της αγοράς και τό έντονο και καθημερινά αυξανόμενο αγοραστικό ενδιαφέρον του Πειραικού Σίτυ σημαδεύουν την κινητικότητα του Μαΐου.

Κοινό πλέον μυστικό και αναμενόμενο είναι ότι ίσως για πρώτη φορά στην τελευταία δεκαετία, με εξαίρεση τό 1987, και τό φετεινό καλοκαίρι θά είναι πολύ ζεστό από πλευράς ναυλώσεως και αγοραπωλησιών.

Οί Έλληνες τούς τελευταίους τρείς μήνες κάνουν τίς περισσότερες πράξεις και φαίνεται ότι τό ίδιο θά συνεχιστεί και στό άμεσον μέλλον.

Η μεγαλύτερη ζήτηση παρατηρείται για πλοία χύδην φορτίου τοννάζ 18.000 έως «Πάναμαξ» και ηλικίας 1970 μέχρι 1977 με άρκετη έμφαση σέ αυτό πού λέγεται «ά-

σφαλής επένδυση» αλλά και σέ νεώτερης ηλικίας πλοία.

Η απόφαση των Ένωμένων Πολιτειών νά ενισχύσουν την Σοβιετική Ένωση με δάνειο και σιτηρά ως επίσης και ή απόφαση της Κίνας νά εισάγει και άλλο σιτάρι θά αύξησει κατά πολύ την ζήτηση των πάναμαξ με αποτέλεσμα νά παρασύρουν και τά μικρότερα μεγέθη handy και handymax.

Όλα δείχνουν και συνηγορούν στό γεγονός ότι ή άνοδος θά συνεχιστεί και ο συσσωρευμένος πλούτος της τελευταίας 3ετίας καλής αγοράς θά διοχετευθεί πάλι σέ αυτό πού Έλληνες απέδειξαν ότι ξέρουν νά κάνουν άρκετά επιτυχώς, την αγορά/ έκμετάλλευση/ πώληση πλοίων. Δέν μένει λοιπόν παρά νά δούμε πόσο θερμό θά είναι τό φετεινό καλοκαίρι.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Southern Pacific	31.427	1983	Enblock	Νορβηγοί
Southern Progress	31.427	1983	20.000.000	Νορβηγοί
Variant	53.451	1981	8.000.000	Έλληνες
Confidence	24.041	1982	5.600.000	Έλληνες
Mashasima				
Maru	23.415	1977	4.750.000	Έλληνες
Elaine	21.450	1977	4.800.000	Τούρκοι
Paolo Pittaluga	29.462	1985	11.300.000	Νορβηγοί
Azur	37.092	1983	3.200.000	Έλληνες
Daniela	38.687	1981	14.500.000	Έλληνες
Mariloula	51.999	1974	4.750.000	Έλληνες
Mnimosyni	64.580	1968	3.200.000	Κινέζοι
Rafaela	38.822	1980	enblock	Έλληνες
Daniela	38.822	1980	14.500.000	Έλληνες
Pantokrator	54.311	1980	8.450.00	Έλληνες
Sirius	27.140	1976	5.125.000	Έλληνες
Trader I	110.444	1976	11.600.000	Έλβετοί
Antzouletta	44.529	1978	9.350.000	Έλληνες
On Lee	38.397	1970	2.500.000	Έλληνες
Heruvim	26.444	1978	6.700.000	Τούρκοι
Orchid II	33.656	1982	11.800.000	Χόγκ Κόγκ
Golden Rio	37.585	1979	—	Έλληνες
Hansa Lubelk	23.165	1978	5.000.000	Έλληνες
Hansa Bremen	23.165	1978	5.000.000	Έλληνες
Caribbean 1	17.415	1977	3.800.000	—

Andriotis	32.312	1971	3.750.000	Έλληνες
Glory Cape	66.634	1967	21.500.000	Α. Ανατ.
Jeannie II	29.171	1969	1.850.000	Έλληνες
Rosa	51.046	1968	2.000.000	Έλληνες
Dang Fedelia	16.641	1976	3.150.000	Έλληνες
Ionian Sailor	25.109	1977	4.500.000	Έλληνες
Kapetan Sideris	58.718	1969	3.000.000	Έλληνες
Laura Pando	79.825	1971	2.500.000	Έλληνες
Ourania L	27.572	1973	3.500.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Sea Silkroad	60.835	1980	18.800.000	Αμερικανοί
Garden Green	169.147	1973	9.750.000	Νιγηριανοί
Aramis	153.050	1977	19.000.000	Ιάπωνες
Anette	29.954	1984	21.800.000	Έλληνες
Purha	25.935	1968	enblock	Έλληνες
Vinha	25.935	1969	9.250.000	Έλληνες
Golden Glory	11.810	1982	10.500.000	Τούρκοι
Team Progress	33.081	1975	7.000.000	Ιταλοί
Jarrah	164.990	1974	11.600.000	Αμερικανοί
Falkanger	40.257	1988	enblock	Έλληνες
Finnanger	40.091	1988	70.000.000	Έλληνες
Lilian S	5.558	1962	—	Κενυάτες
Canadian Liberty	87.542	1980	enblock	ξδρα Αγ-γλία
Caribbean Star	80.000	1981	enblock	»
Mega Pacific	84.464	1981	enblock	»
Mega Pilot	87.301	1980	enblock	»
Vendela	423.642	1975	100.00-0.000	»
Atlas Mariner	39.000	1982	26.000.000	Νορβηγοί
Paganini	5.339	1973	2.500.000	Έλβετοί
Bisley	1.290	1969	200.000	Έλληνες

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

Τουρντέκερς:

Mery Dolphin	22.042	1980	7.300.000	"Ελληνες
Las Coloradas	14.854	1979	3.000.000	"Ελληνες
Palma Mocha	14.854	1980	3.000.000	"Ελληνες
Miyama	20.950	1975	3.200.000	Γάλλοι
Mare I	20.950	1976	3.800.000	Γάλλοι
Akour II	14.819	1973	1.900.000	"Ελληνες
Arktos	18.160	1977	4.150.000	Ιρανοί
Lake Tahoe	15.017	1972	1.200.000	"Ελληνες
Vrahos	15.591	1972	—	"Ελληνες
Ono Del Agua	14.854	1979	—	—
Jugoagent	14.930	1982	—	"Ελληνες
Kapetan Pavlo-				
nic	14.930	1983	—	"Ελληνες
Nagasaki	12.147	1972	2.300.000	Σιγκαπούρ.
Napier	12.147	1972	2.300.000	Σιγκαπούρ.
Nassau	12.147	1972	2.300.000	Σιγκαπούρ.
Fahrland	18.070	1986	—	Γερμανοί
Mavro Vetranic	16.051	1973	2.000.000	"Ελληνες
Rubeland	18.155	1985	—	Γερμανοί
Ruhland	18.155	1986	—	Γερμανοί
Sohland	18.155	1986	—	Γερμανοί
Breeze	19.108	1969	—	"Ελληνες
Elizabeth K.	15.020	1972	1.400.000	"Ελληνες
Gerd Olden-				
dorff	16.300	1969	enblock	"Ελληνες
Hugo Oldendorff	16.300	1969	3.000.000	"Ελληνες
Jag Yamuna	14.930	1972	1.500.000	"Ελληνες
Lisse	15.124	1973	1.700.000	"Ελληνες
Pluto	14.874	1978	3.450.000	"Ελληνες
Pamela II	16.052	1973	4.700.000	—
Nata	14.960	1977	3.350.000	Νορβηγοί

Διάφορα:

Venabu	8.432	1973	3.000.000	Κινέζοι
Nordheide	7.300	1979	8.325.000	Κινέζοι
Tramarco Trader	9.662	1975	3.400.000	Νορβηγοί
Isla Dela Palma	2.619	1978	1.540.000	"Ελληνες
Lida	(pax-			
	ferry)	1971	116.000	"Ελληνες
Romanza	7.637	1939	5.000.000	Κύπριοι
Chiaretta	2.317	1968	415.000	"Ελληνες

Πωλήσεις για διάλυση:

Όνομα	TDW/LTD	Έτος	Τιμή US\$	/LDT
Red Deer	19.150	1969	195 (B' Desh)	—
Kella	28.226	1969	—	—
Marine Transpor-				
ter	16.350	1963	—	—
Cove Leader	71.054	1959	210	"Ινδοί
Lekeitio	26.750	1970	—	("Ισπα-
				νοί)
Trattendorf	11.870	1962	195	("Ινδοί)
Bright Explorer	10.689	1968	210	("Ινδοί)
Bond	15.379	1966	195	("Ινδοί)

Alena	12.362	—	210	("Ινδοί)
American Spitfire	14.250	1969	enblock	("Αμερ- καν
American Monar-				
ch	14.250	1969	enblock	("Αμερ- καν
American Titan	14.250	1968	2.40-	
			0.000	("Αμερ- καν.
Ionia	26.603	1968	37.60	(Τούρκοι)
Virgel	14.834	1969	—	("Ινδοί)

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

Πρίν 20 χρόνια — Μάϊος 1971

Sun Polynesia	TW	14.015	1957	1.167.000
Trancred	TW	9.740	1948	475.000
Johs Presthus	TW	8.500	1956	825.000
Tema	TW	6.275	1960	987.000
Mariner	TW	11.949	1970	3.575.000
Berge Odel	MT	55.025	1963	6.000.000
Southern Harve-				
ster	MT	20.120	1946	289.000
Bera	MT	14.120	1953	337.000

Πρίν 10 χρόνια — Μάϊος 1981

Havprins	BC	124.005	1975	27.000.000
Norwegian				
Conqueror	Ro-			
	Ro	5.350	1980	11.750.000
Viking IV	Ro-			
	Ro	1.600	1967	1.250.000
Fort Douglas	BC	107.131	1968	13.000.000
Dampier Maru	BC	98.608	1969	7.600.000
Eastern Jade	BC	33.873	1972	11.700.000
Limousin	MT	155.250	1976	20.500.000
Santa Christina				
Prima	MT	85.030	1966	2.550.000
Byzantine Energy	MT	3000	1968	4.400.000

Πρίν 1 χρόνο — Μάϊος 1990

Evangelia Petrakis	TW	18.005	1978	8.000.000
Far East Vanguard	TW	7.930	1974	2.250.000
Trentwood	BC	127.000	1972	10.750.000
Marita	BC	60.920	1976	11.200.000
Bulkerice	BC	77.505	1973	8.500.000
Goonzaran	Ore	96.168	1968	4.500.000
Astra	BC	30.080	1975	7.200.000
Margarita M.	BC	34.338	1973	6.000.000
Andreas P.	.BC	27.046	1977	7.150.000
Mercantil Tereso-				
polis	BC	26.081	1982	7.500.000
Aleu K.	BC	26.096	1973	6.200.000
Olympiad	ST	129.584	1975	18.000.000
Georgia	MT	83.708	1988	46.100.000
Loidia	MT	39.960	1975	8.300.000

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

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

25 YEARS
 IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Οι πωλήσεις δημητριακών

Η Σοβιετική Ένωση και η Αίγυπτος προέβησαν στην αγορά μεγάλων ποσοτήτων δημητριακών από την Αυστραλία τον τελευταίο καιρό. Ήδη από τις αρχές του Μαρτίου έχουν αρχίσει οι φορτώσεις για την πρώτη μεγάλη παραγγελία της ΕΣΣΔ που φθάνει τό ένα εκατομ. τόννους. Πρόκειται για φορτία σίτου και κριθής από τα οποία τὰ μέν πρώτα φορτώνονται από όλους τούς λιμένες, ενώ τὰ δεύτερα από τούς λιμένες της Ν. Αυστραλίας και της Βικτώριας. Η παραγγελία αυτή κατέστη δυνατή χάρη στη σειρά πιστώσεων που άνοιξε η Αυστραλιανή κυβέρνηση προς την ΕΣΣΔ ύψους 125 εκατ. Αυστρ. δολλαρίων. Σημειώνεται ότι η ΕΣΣΔ είναι η πέμπτη κατά σειρά πελάτη της Αυστραλίας σε σιτηρά, από τα οποία στην περίοδο 1985-86 είχε αγοράσει ποσότητα τριών εκατομ. τόννων.

Από την πλευρά της η Αίγυπτος αγόρασε ένα εκατομ. τόννους σίτου, ενώ για όλοκληρο τό 1991 προβλέπεται νά φθάσει τό 1,65 εκατ. τόννους. Τό 40% της αξίας θά πληρωθεί σε είδος και τό υπόλοιπο μέ πιστώσεις. Πέρσι η Αίγυπτος αγόρασε 1,8 εκατ. τον. αυστραλιανού σίτου.

Εξάλλου από τις αρχές του Φεβρουαρίου έχει αρχίσει η παράδοση των 196.000 τον. προς την Νοτιοαφρικανική Ένωση. Είναι η πρώτη παραγγελία της κυβερνήσεως της Πραιτώρια από τό 1986.

Τό αρμόδιο Αυστραλιανό Υπουργείο υπολογίζει ότι μέχρι τόν προσεχή Σεπτέμβριο η παραγωγή σίτου θά φθάσει τό 15,7 εκατ. τόννων έναντι 14,1 της αντίστοιχης περιόδου του προηγούμενου έτους. Εξάλλου οι συνολικές πωλήσεις του 1990-91 ανέρχονται σήμερα στα έξι εκατομ. τόννων.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Οι πετρελαιοπηγές

Σε πείσμα των πυρκαγιών που μαίνονται ακόμα σε 600 φρέατα πετρελαίου του Κουβέϊτ, οι δυτικοί έμπεριγνώμονες που μελετούν τό πρόβλημα, υπολογίζουν ότι τό Έμιράτο θά μπορούσε νά ξαναρχίσει σταδιακά την πετρελαϊκή παραγωγή του εντός των προσεχών μηνών.

Σύμφωνα μέ τὰ πρώτα συμπεράσματα

των έν λόγω ειδικών, μιά περιορισμένη αποκατάσταση της πετρελαϊκής παραγωγής θά ήταν σχετικά εύκολη εφόσον πολυάριθμα φρέατα, των οποίων η έκμετάλλευση δέν είχε αρχίσει πρό της εισβολής του Ιράκ στις 2 Αυγούστου του 1990, θά μπορούσαν νά τεθούν σε λειτουργία χωρίς ιδιαίτερες και μεγάλες δυσκολίες. Αυτό ισχύει κυρίως για την περιοχή των κοιτασμάτων του Άλ Άχμαντί, περίπου 40 χμ. νότια της πόλεως του Κουβέϊτ.

Επιπλέον η Σαουδική Άραβία προσέφερε στο Κουβέϊτ την ελεύθερη χρήση των φρεάτων της «ουδέτερης ζωής» που βρίσκεται μεταξύ των δύο χωρών. Έτσι μέ τὰ μέτρα αυτά, τό Κουβέϊτ θά είναι σε θέση ν' αποκτήσει σύντομα όρισμένες δυνατότητες παραγωγής και εκμεταλλεύσεως του πετρελαίου του, πολύ πριν τὰ παραδοσιακής εκμεταλλεύσεως φρέατα μπορέσουν νά αποκατασταθούν όριστικά.

ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ

Μεγάλες καταστροφές από κυκλώνα

Τά διαλυτήρια της Τσιταγκόγκ, τά οποία είναι η κυριότερη βιομηχανία του Μπαγκλαντές, και μαζί μέ αυτά της Ινδίας από τὰ κορυφαία του κόσμου, υπέστησαν σοβαρές ζημιές από τόν πρόσφατο κυκλώνα που έπληξε την περιοχή. Η θεομηνία που άφησε ολόκληρη την χώρα σε κατάσταση έρήμωσης μέ ανθρώπινες απώλειες που υπερβαίνουν τις 100.000, μετακίνησε μεγάλα δεξαμενόπλοια χιλιόμετρα μακριά από τις δεξαμενές των διαλυτηρίων, ενώ οι καταστροφές που προκάλεσε στις εγκαταστάσεις των διαλυτηρίων θά στερήσουν την παγκόσμια ναυτιλία από ένα από τὰ κυριότερα κέντρα διαλύσεων πλοίων για δύο έως τρεις μήνες.

Σοβαρές ζημιές επίσης υπέστη και τό υπόλοιπο λιμάνι της Τσιταγκόγκ, οι προβλήτες και τὰ αποθηκευμένα φορτία καθώς και οι γερανοί φορτοεκφόρτωσης των έμπορευμάτων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Οι ναυπηγήσεις του 1990

Στή διάρκεια του 1990 οι παραγγελίες που δόθηκαν στα Νοτιοκορεατικά ναυπη-

γεία ανήλθαν σε 80 πλοία συνολικού τόνναζ 4.945.000 τον. γκρός. Έναντι του προηγούμενου έτους η αύξηση φθάνει τό 42,2% και ξεπερνά την αντίστοιχη αύξηση των Ιαπωνικών ναυπηγείων.

Τά τέσσερα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας δέχθηκαν την παραγγελία 57 μονάδων 4.901.000 τον. γκρός. 16 VLCC ανατέθηκαν στα ναυπηγεία Hyundai και Daewoo, τό ναυπηγεία Samsung πέρασε από τὰ πλοία -κοντέινερ στα δεξαμενόπλοια και τέλος τό ναυπηγείο Korea Shipbuilding, τό οποίο επανήλθε στο συγκρότημα Hanjin και ονομάζεται τώρα Hanjin Heavy Industries, δέχτηκε παραγγελίες τεσσάρων πλοίων -κοντέινερ των 3.862 EVP και ενός μάλκ κάρριερ των 126.000 τον. d.w.

Χαρακτηριστική είναι η διεύρυνση της διαφορής μεταξύ των μεγάλων και των μικρών ναυπηγείων της χώρας. Μόνον έξι από τὰ μέσου μεγέθους ναυπηγεία δέχτηκαν παραγγελίες 23 σκαφών συνολικού τόνναζ μόλις 43.000 τόννων.

Στό διάστημα των δύο πρώτων μηνών του 1991 οι νέες παραγγελίες ανήλθαν μόλις σε 16.250 τον. γκρός (έναντι 975.800 του προηγούμενου έτους) γεγονός που αποδίδεται στον πόλεμο του Περσικού.

Προβλήματα στα ναυπηγεία

Κύμα άπεργιών πλήττει τις ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις της χώρας καθώς οι εργαζόμενοι συμμετέχουν στις όγκούμενες αντικυβερνητικές διαδηλώσεις.

Από τις άπεργίες έχουν ήδη παρουσιαστεί προβλήματα στα μεγάλα ναυπηγεία των εταιριών Hanjin Heavy Industries, Daewoo και Halla, ενώ αναμένεται η διαταραχή στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας νά επεκταθεί καθώς πλησιάζει η έτήσια επαναδιαπραγμάτευση των μισθών για ένα εκατομμύρια εργαζόμενους.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Έξοπλισμός λιμένος

Τό λιμάνι Λειζδες κοντά στο Όπόρτο, ύστερα από την ενίσχυση της άνυψωτικής του δυνάμεως τό 1976, δέν είχε γνωρίσει άλλη βελτίωση. Γι' αυτό η νέα Λιμενική Αρχή, θέλοντας νά μειώσει τό κόστος παραγωγής και νά αυξήσει την παραγωγικότητα του λιμένος, αποφάσισε νά τόν εξοπλίσει μέ δύο γερανούς των 12 τόννων μέ τούς οποίους θά βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει στη βιομηχανία και το έμπόριο της ένδοχώρας του. Μέ τὰ νέα αυτά μηχανήματα η τεχνολογία του λιμένος θά προσαρμοσθεί προς τις ανάγκες της αγοράς.

Οι παραπάνω γερανοί θά εγκατασταθούν σε μιά ζώνη η οποία μέχρι σήμερα διέθετε μόνο γερανούς των 5 τόννων και έπομένως θά επιτρέψει την πλευρίση μεγάλων πλοίων και τή διακίνηση έμπορευμάτων όπως οι χαλύβδινοι σωλήνες, η ξυλεία, ο γρανίτης και όρισμένα χύμα φορτία.

THE SOCIETY OF THE GREEK ALUMNI OF



The London School of Economics and Political Science

invites applications for the annual scholarship



“TROODOS SHIPPING CO LTD”

awarded to one Greek student at the London School of Economics (“LSE”) for the Master’s Degree, majoring in any subject for the academic year 1991-1992.

The candidates should submit the following papers:

- Letter - Application stating the reasons the scholarship is requested.
- Detailed C.V.
- Official list of the marks achieved at every lesson at the last three classes in lyceum and for all the lessons, level Bsc, attended in University.
- Copy of the tax receipt form for the family income of 1989 provided by the Inland Revenue.
- Copy of the application form to the LSE for the academic year 1991-1992.

All applications should be submitted by **JUNE 14, 1991** at the latest.

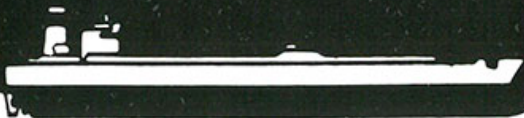
The acceptance of the candidate from LSE is a prerequisite for the granting of the scholarship.

The scholarship will cover half of the fees and the sum of GBP 425 monthly for living expenses

Those interested should send their application to the Society at the following address:

THE SOCIETY OF THE
GREEK ALUMNI OF THE LSE
124, Vas. Sofias Avenue,
Ampelokipi
Athens 115-26

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τό νέο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ

Συνεδρίασε στις 22 Μαΐου σε πλήρη σύνθεση το νέο διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, υπό τη προεδρία του κ. Βασ. Κούτση, και ύστερα από σχετική ψηφοφορία εξέλεξε τον κ. Ήλ. Κόντο εκπρόσωπο της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης στη θέση του αντιπροέδρου του Όργανισμου. Μετά από απόφαση του ΥΕΝ κ. Α. Παυλίδη με την οποία ως εκπρόσωπος του Δήμου Πειραιώς στο Δ.Σ. του ΟΛΠ τοποθετείται ο κ. Ν. Μπίστης, δημοτικός σύμβουλος της πλειοψηφίας, το Δ.Σ. του Όργανισμου έχει ως εξής:

Πρόεδρος ο κ. Β. Κούτσης, αντιπρόεδρος ο κ. Η. Κόντος και μέλη: Κ. Μουτζούρης, καθηγητής ΕΜΠ, Ν. Μπίστης δημοτικός σύμβουλος Δήμου Πειραιώς, Ν. Τσελέπης κεντρικός λιμενάρχης, Λ. Λεωτσάκος πρόεδρος Έργατικού Κέντρου Πειραιώς, Ν. Ψαρομιχαλάκης προϊστάμενος Τελωνείων Άττικής, Π. Άναγνωστόπουλος, διευθυντής τιμών και Εισοδημάτων ΥΠΕΘΟ, Λ. Νομικός, μέλος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος, Άλ. Άλεξιάδης, εκπρόσωπος του ΕΒΕΠ, Γρ. Δράττας, πολιτικός μηχανικός, Κλ. Μαυρόπουλος, εκπρόσωπος υπαλλήλων ΟΛΠ, Γ. Καραγιάννης εκπρόσωπος λιμενεργατών και Β. Λογοθέτης.

Σημειώνεται ότι ο δήμαρχος Πειραιώς εξαπέλυσε επίθεση κατά του υπουργού Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδη με άφορμή τον διορισμό του δημοτικού συμβούλου κ. Ν. Μπίστη στο Δ.Σ. του ΟΛΠ καταργώντας την απόφαση, όπως υποστηρίζει, του Δημοτι-

κού Συμβουλίου που όριζε τον ίδιο ως εκπρόσωπο του Δήμου Πειραιώς στον ΟΛΠ. Όστόσο η σχετική απόφαση του ΥΕΝ κινείται στο νόμιμο πλαίσιο που καθορίζει τον διορισμό των εκπροσώπων του Δήμου στο Δ.Σ. του ΟΛΠ, και σε καμμία περίπτωση δεν υφίσταται υπέρβαση αρμοδιοτήτων μιας και με τον ίδιο τρόπο όλοι οι προκάτοχοι ΥΕΝ όριζαν τον εκπρόσωπο του Δήμου Πειραιώς που ποτέ μέχρι σήμερα δεν ήταν ο ίδιος ο δήμαρχος.

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Φαίαρ Σκάυ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Nurek» υπό σημαία ΕΣΣΔ, 3.281 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1962, που ανήκει στην εταιρία «ONTIN NAYTIKH ETAIPIA» (κ. Κων. Παπαντώνης).

— «Φαίαρ Δέλτα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Zaihab Sky» υπό σημαία Μάλτας, 13.354 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1959, που ανήκει στην εταιρία «Magnum International Trading Ltd.» (κ. Κων. Παπαντώνης).

— «Κλέων», μικτό σκάφος, πρώην «Almare Terza» υπό Ιταλική σημαία, 59.319 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Western Ocean Shipping and Trading Inc.» (κ. Μιχ. Τεριακότης).

— «Μυκῆναι», φορτηγό, πρώην «Πηνελόπη V» υπό παναμαϊκή σημαία, 11.633

τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Oceanways Company Inc.» (κ. Μαρία Αύγουστατου).

— «Κλέλια», φορτηγό, ναυπηγούμενο, 12.200 τον. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Clelia Maritime Enterprises S.A.» (κ. Εύαγγ. Τσατάρης).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Trader I» 110.444 τον. d.w., 60.570 τον. γκρός, φινλανδικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 11,6 εκατομ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Άντζουλέτα» 44.528 τον. d.w., 24.941 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 9,3 εκατομ. δολларίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Άνδριώτης» 32.312 τον. d.w., 18.634 τον. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Dang Fidelia» 16.641 τον. d.w., 8.960 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,1 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «On Lee» 35.657 τον. d.w. 20.819 τον. γκρός, ρωσικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής 2,5 εκατομ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Πλουτό» 14.847 τον. d.w., 9.188 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 3,4 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του λιβερτιανού μπάλκ κάρριερ «Golden Rio» 38.186 τον. d.w., 20.331 τον. γκρός, ναυπήγησης 1979 στη Βραζιλία, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Ελίζαμπεθ Κ.» 15.020 τον. d.w., 8.945 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972 στη Βραζιλία, έναντι τιμής περί των 1,4 εκατομ. δολларίων.

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — 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

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Τζίνι II» 29.171 τον. d.w., 16.229 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 1,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του Ινδικού φορτηγού πλοίου «Jag Namuna» 16.424 τον. d.w., 10.936 τον. γκρός, γερμανικής ναυπήγησης 1972, μέ δυνατότητα μεταφοράς 144 TEU, έναντι τιμής 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Lisse» 15.124 τον. d.w., 9.289 τον. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν εν bloc τό υπό Λιβεριανή σημαία αδελφά φορτηγά «Gerdt Oldendorff» και «Hugo Oldendorff» 16.300 τον. d.w., 9.608 τον. γκρός, γερμανικής ναυπήγησης 1969, μέ δυνατότητα μεταφοράς 245 TEU, έναντι συνολικής τιμής 3 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Σιδερής» 58.718 τον. d.w., 28.717 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 3 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό Έλληνες απέκτησαν τό μπάλκ «Laura Pando» 79.825 τον. d.w., 40.572 τον. γκρός, Ισπανικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Κ.» 42.148 τον. d.w., 23.950 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί των 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικρό δεξαμενόπλοιο «Ενάλιος Αίθρα» 4.353 τον. d.w. 1.596 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Τούρκους έπωλήθη τό υπό παναγική σημαία μπάλκ κάρριερ «Σεραφείμ»

24.750 τον. d.w., 14.722 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό τουρκικό μπάλκ κάρριερ «Turkiye» 34.574 τον. d.w. 20.354 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων τέλος, έπωλήθη τό ελληνικό φορτηγό πλοίο τύπου SD 14 «Παναγής Βεργωτής» 8.953 τον. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

Έκπαιδευτικό σεμινάριο BIMCO

Πραγματοποιήθηκε στόν Πειραιά, τήν Πέμπτη 30 Μαΐου τό τέταρτο σεμινάριο του BIMCO επί πρακτικών ναυτιλιακών θεμάτων. Τά σεμινάρια αυτά πού έχουν στόχο τήν επιμόρφωση των ναυτιλιακών στελεχών γιά τήν βελτίωση τής ικανότητας λήψης σημαντικών αποφάσεων, αποτελούν τμήμα του εκπαιδευτικού προγράμματος του BIMCO και από τό 1987 τά έχουν παρακολουθήσει 1.600 μέλη τής διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, από 47 χώρες.

Τά τέταρτο σεμινάριο του BIMCO στόν Πειραιά πραγματοποιήθηκε μέ τή συνεργασία τής Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων και ή εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στίς εγκαταστάσεις τής ναυτιλιακής εταιρίας Ceres Hellenic Shipping Enterprises.

Τήν έναρξη των εργασιών του σεμιναρίου κήρυξε ό κ. Γιώργος Π. Λιβανός, πρόεδρος του BIMCO και σύμβουλος τής Ceres, ενώ εξειδικευμένα θέματα ανέπτυξαν οι κ.κ. Χρήστος Καρβούνης, διευθυντής ναυτιλιακών υποθέσεων τής Τράπεζας Barclays του Πειραιώς, Malcolm Strong, διαπρεπής νομικός του Λονδίνου μέ ειδίκευση σέ θέματα αγοραπωλησιών πλοίων, Ryszard Kotlinski, διευθυντής του εκπαι-

δευτικού προγράμματος του BIMCO και Soren Larsen, σύμβουλος του BIMCO σέ θέματα πού άφορούν τή χρήση ναρκωτικών και άλκοόλ στα πλοία.

Τό συνάλλαγμα

Αύξηση 8,3% παρουσίασε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα τό τρίμηνο Ιανουαρίου — Μαρτίου έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 1990.

Συγκεκριμένα τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σέ 418 εκατ. δολλάρια έναντι 385,9 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου τριμήνου του 1990.

Εξάλλου τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τόν Μάρτιο σέ 130 εκατομ. δολλάρια έναντι 148 εκατ. δολλάρια του αντίστοιχου μηνός του 1990, παρουσιάζοντας μείωση 12,2%

Νέα φυλλάδια

Από τίς αρμόδιες υπηρεσίες του YEN εκδόθηκαν τόν Απρίλιο 292 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Τά Οικογενειακά Έπιδόματα

Συνεχίζεται ή υποβολή πρós τόν Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. των δικαιολογητικών γιά τή χορήγηση των οικογενειακών επιδομάτων του 1990, πού άρχισε στίς 25 Φεβρουαρίου 1991.

Μέχρι τίς 21 Μαΐου παραλήφθηκαν από τόν Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. 16.779 αιτήσεις και έχουν ταχυδρομηθεί 11.000 επιταγές, συνολικής αξίας 900 εκατ. δραχμών.

Στόχος τής υπηρεσίας είναι ή άποστολή 2.000 επιταγών άκόμη μέχρι τό τέλος Μαΐου και ή καταβολή ποσού 160 εκατομ. δραχμών.

Υπενθυμίζεται ότι γιά πρώτη φορά φέτος ή καταβολή των οικογενειακών επιδομάτων γίνεται πρίν τό καλοκαίρι, ενώ διαπιστώνεται ότι οι δικαιούχοι, παρά τό γεγονός ότι γνωρίζουν τή διαδικασία των προηγούμενων ετών καθυστερούν νά καταθέσουν τά δικαιολογητικά τους.

Μέ άνακοίνωσή του ό Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. υπενθυμίζει στους δικαιούχους ναυτικούς, πού δέν έχουν υποβάλλει άκόμη τά δικαιολογητικά τους, να σπεύσουν τό συντομότερο νά τά υποβάλλουν προκειμένου νά λάβουν άμέσως τήν επιταγή τους.

Τό Νεύριο στή Σύρο

Σύμφωνα μέ δήλωση του πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσotάκης, ή κυβέρνηση στηρίζει τή συνέχιση τής δραστηριότητας τής έπισκευαστικής μονάδος τής Σύρου είτε μέ το σημερινό ιδιοκτησιακό καθεστώς, είτε μέ ιδιωτικοποίηση, έφ' όσον υπάρξει κάποια συμφέρουσα πρόταση, ή όποία νά έγγυάται τή συνέχιση τής λειτουργίας τής.

Τή διαβεβαίωση αυτή έδωσε ό κ. Μητσotάκης πρós τήν αντιπροσωπεία βουλευτών και εκπροσώπων τής τοπικής αυτοδιοίκησης των Κυκλάδων πού τόν επισκέφθηκαν στίς 22 Μαΐου.

Στή συνάντηση αυτή ήταν παρών ό υπουργός Οικονομικών κ. Γ. Παλιαοκρασ-

Κ.ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

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 ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

σας και η νομάρχης Κυκλάδων κ. 'Ελισάβετ Παπαζώη.

Σεμινάριο στο Λονδίνο γιά τή χρήση 'Υπολογιστών στη Ναυτιλία

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε τό ήμερήσιο σεμινάριο πού όργάνωσε στο Λονδίνο στις 9 Μαΐου, ή εταιρία Computer Expert Systems με τή συνεργασία του City University Business School, με θέμα Computer Technology Applied in Shipmanagement.

Τό σεμινάριο ξεκίνησε σαν Ιδέα του Καθηγητή κ. Κώστα Γραμμένου με τή βοήθεια του κ. 'Αχιλλέα Βαρδάκη, διευθυντή τής γνωστής εταιρίας Computer Expert Systems του Πειραιώς, και προκάλεσε τό ζωηρό ενδιαφέρον των υποψηφίων σπουδαστών γιά δίπλωμα Masters του Κέντρου Ναυτιλίας, 'Εμπορίου και Χρηματοδότησης του City University.

Κατά τήν διάρκεια του σεμιναρίου έγινε παρουσίαση και συζήτηση σχετικά με τήν αναγκαιότητα εκμεταλλεύσεως τής Τεχνολογίας Πληροφορικής στην διαχείριση πλοίων, ό τρόπος με τόν όποιο μία Ναυτιλιακή 'Επιχείρηση πρέπει να θέσει στην ύπηρεσία της τή Μηχανοργάνωση και τά όφέλη πού πρέπει ν' άποκομίσει από αυτήν.

Φιλανθρωπική εκδήλωση του 'Ιδρύματος «Μιχαήλ Σ. Πολέμη»

'Η 'Ελληνική κοινότητα του Λονδίνου θα έχει τήν ευκαιρία να παρακολουθήσει μία αξιόλογη μουσική εκδήλωση πού θα πραγματοποιηθεί στο θέατρο Duke of York's στις 2 'Ιουνίου, υπό τήν αιγίδα του 'Ιδρύματος «Μιχαήλ Σ. Πολέμη», τό όποιο ίδρύθηκε πρόσφατα μετά τόν τραγικό θάνατο σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα του Μιχαήλ Πολέμη.

Τά έσοδα από τήν φιλανθρωπική αυτή εκδήλωση θα ένισχύσουν τό 'Ιδρυμα «Μιχαήλ Σ. Πολέμη» πού έχει σαν κύριο στόχο τήν ένίσχυση άπορων παιδιών στην 'Ελλάδα και τή χρηματοδότηση έργων ανάπτυξης τής Ιατρικής περίθαλψης στη χώρα μας.

Σημειώνεται ότι οι περισσότεροι καταξιωμένοι καλλιτέχνες πού θα λάβουν μέρος

Χρηματικά Βραβεία τής 'Εστίας Ναυτικών



Φωτογραφικό στιγμιότυπο από τήν ειδική εκδήλωση πού πραγματοποιήσε στις 16 Μαΐου, στον έκθεσιακό χώρο του ΟΛΠ, ή 'Εστία Ναυτικών, κατά τή διάρκεια τής όποιας χορήγησε 123 χρηματικά βραβεία, τό καθένα ύψους όρχ. 120.000, σε παιδιά ναυτικών πού άρίστευαν στις σπουδές τους στα 'Ανώτατα 'Εκπαιδευτικά 'Ιδρύμα-

τα κατά τή περίοδο 1989-90.

Τήν εκδήλωση τής 'Εστίας Ναυτικών τίμησαν με τήν παρουσία τους ή ήγεσία του 'Υπουργείου Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος, εκπρόσωποι τής Ε.Ε.Ε. και τής ΠΝΟ και πολλά μέλη τής ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιώς.

'Εθελοντικός καθαρισμός άκτών στη Χίο

Με πρωτοβουλία του Λιμενάρχη Χίου, πλωτάρχη 'Ιωάννη 'Αρκάδη Α.Σ, τήν υποστήριξη του αντιπροέδρου τής 'Ελληνικής 'Ενωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA, κ. Ματθαίου Δ. Λώ, και με τό συντονισμό τής HELMEPA, πραγματοποιήθηκε έθελοντικός καθαρισμός άκτών τής Χίου, τήν Παρασκευή 24 Μαΐου 1991.

'Ο καθαρισμός κάλυψε άκτές κολύμβησης τής 'Ανατολικής πλευράς του νησιού, από τά Καρδάμυλα έως τήν Κώμη. Στην πρόσκληση άνταποκρίθηκαν με ιδιαίτερη ενδιαφέρον οι κάτοικοι τής Χίου. Στην προσπάθεια συμμετείχαν Δήμοι και Κοινότητες του νησιού, μαθητές των σχολείων, σπουδαστές τής ΑΔΣΕΝ, τό 'Εμπορικό 'Επιμελητήριο Χίου και έρασιτέχνες αλιείς.

Τήν ίδια μέρα, ή HELMEPA παρουσίασε τό θέμα «Ρύπανση και Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος» στο 'Ομήρειο

Πνευματικό Κέντρο Χίου.

'Η έκστρατεία αυτή στοχεύει στην ευαισθητοποίηση και κινητοποίηση του κοινού και έντάσσεται στις προσπάθειες τής HELMEPA γιά τόν περιορισμό τής ρύπανσης τής 'Ελληνικών άκτών και θαλασσών από άπορρίμματα. 'Εθελοντικούς καθαρισμούς άκτών άρχισε ή HELMEPA από τό 1989. Τό 1990 ή δραστηριότητα αυτή κάλυψε τήν 'Αττική και τή Σύρο, με τήν υποστήριξη των Εύρωπαϊκών κοινοτήτων, στο πλαίσιο του συνχρηματοδοτούμενου Προγράμματος HELMEPA - MEDSPA 89-90.

Καθώς άρχίζει ή θερινή περίοδος, όλοι όσοι συμμετέχουν στην έθελοντική αυτή έκστρατεία και ιδιαίτερα οι μικροί μαθητές, εύχονται, οι επισκέπτες των άκτών να σεβαστούν τις προσπάθειες πού καταβάλλονται γιά να διατηρηθούν οι παραλίες καθαρές.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

στήν εκδήλωση αυτή, όπως ο Alfredo Kraus, υπήρξαν προσωπικοί φίλοι του εκλιπόντος, ο οποίος έτρεφε μεγάλη αγάπη προς τό θέατρο και η οργάνωση της εκδήλωσης φέρει τη σφραγίδα του "Ελληνα καλλιτέχνη Μάριου Φραγκούλη, γνωστού από τη συμμετοχή του στα έργα «Phantom of the Opera» και «Le Miserables», και παλαιού φίλου του άδικοχαμένου Μιχάλη Πολέμη.

Δοκιμαστική λειτουργία προσομοιωτών στο ΚΕΣΕΝ

Τό τμήμα ειδικής εκπαίδευσης των προσομοιωτών γεφύρας στο ΚΕΣΕΝ πρόκειται να τεθεί σε δοκιμαστική λειτουργία για να καλυφθούν οι ανάγκες εκπαίδευσης των πλοιαρχών, ύστερα από απόφαση που υπέγραψε ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης.

Τό εν λόγω τμήμα μπορούν να παρακολουθήσουν όσοι κατέχουν δίπλωμα πλοιαρχού Α' και Β' τάξεως, έφόσον κατέχουν πιστοποιητικό ειδικής εκπαίδευσης στη χρήση των αυτόματων βοηθημάτων ύποτύπωσης Ραντάρ (ARPA), μέ προτεραιότητα στους πλοιαρχούς Α' τάξεως.

Περισυλλογή Κουβανών φυγάδων

Έξι φυγάδες από την Κούβα, οι οποίοι επέβαιναν σε φουσκωτή βάρκα περισυνέλεξε τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό «Όπάλ» ενώ έπλεε βόρεια της Άβανας και τούς αποβίβασε στό Μαϊάμι όπου κατευυνόταν. Τό περιστατικό ανέφερε στό ΥΕΝ ό πλοίαρχος του «Όπάλ» κ. Εύστ. Γρίβας.

Συλλήψεις Έλλήνων ναυτικών σε Αίγυπτο και Βενεζουέλα

Άπό τό ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι συνελήφθηκε από τίς Αίγυπτιακές αρχές στό λιμάνι του Πόρτ Σάϊδ, ό πλοίαρχος του υπό σημαία Μπαχάμας φορτηγού «Άκάκια Τρή» κ. Κατελουζος, μέ τή κατηγορία ότι αποπειράθηκε να πουλήσει 34 φιάλες ούϊσκι και 100 κούτες τσιγάρα. Ό Πλοίαρχος έκρατήθει στά γραφεία της Λιμεν. Άστυνομίας και του επιβλήθηκε ποινή 27.770 λιρών Αιγύπτου. Σέ συνδρομή του Έλληνα πλοίαρχου προσέτρεξε ό προξενικός μας λιμενάρχης στό Πόρτ Σάϊδ.

Επίσης από τό Υπουργείο ανακοινώθηκε ότι στό λιμάνι Παρακίμπο της Βενεζουέλας συνελήφθησαν τέσσερις Έλληνες ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του λιβερριανού φορτηγού «Γκόλντεν Χόουπ», που θεωρήθηκαν υπεύθυνοι επειδή στό πλοίο βρέθηκαν ναρκωτικά.

Πρόκειται για τούς Άδαμάντιο Ψαρρό πλοίαρχο, Άνδρέα Γεωργαράκο ύποπλοίαρχο, Άγγελο Δροσινάκη ναύκληρο και Ιωάννη Γεράνιο θαλαμηπόλο, οι οποίοι και όδηγήθηκαν στίς φυλακές του Καράκας.

Άπό τό Υπουργείο ενημερώθηκε τό ύπουργείο Έξωτερικών προκειμένου ή εκεί

έλληνική πρεσβεία να παρακολουθήσει την εξέλιξη της ύπόθεσης και να παράσχει κάθε νόμιμη συνδρομή.

Οι νέες συχνότητες ραδιοτηλεφωνίας

Άπό τό «Άθήναι Ράδιο» ανακοινώθηκαν οι νέοι πίνακες μέ τίς συχνότητες ραδιοτηλεφωνίας και ραδιοτηλετυπίας που χορηγήθηκαν στη χώρα μας σε αντικατάσταση αυτών που χρησιμοποιούνταν μέχρι σήμερα. Η αναδιανομή του φάσματος συχνοτήτων στίς ζώνες 4-25,7 ΜΗΖ έγινε στην Παγκόσμια Διάσκεψη Κινητών Έπικοινωνιών 1987 (ΜΟΒ - WARC 87) και ισχύει από την 1η Ιουλίου.

«Πλωτό Νοσοκομείο» στό Αιγαίο

Χάρis στίς σύντονες προσπάθειες της ηγεσίας του Υπουργείου Αιγαίου, μέχρι τόν προσεχή Σεπτέμβριο, οι κάτοικοι των νησιών του Αιγαίου και των άκριτικών περιοχών θα άποκτήσουν ένα πρότυπο «πλωτό νοσοκομείο — διαγνωστικό κέντρο».

Η αγορά του σκάφους θα χρηματοδοτηθεί κατά 75% από την ΕΟΚ μέσω του ύπουργείου Οικονομικών και των Περιφερειακών Έπιχειρησιακών Προγραμμάτων Αιγαίου και κατά 25% από τό ύπουργείο Αιγαίου, και εκτιμάται ότι θα είναι έτοιμο στίς αρχές του φθινοπώρου. Τό πλοίο θα διαθέτει ειδικά μετασκευασμένες καμπίνες που θα εξυπηρετούν τίς ανάγκες μικροβιολογικού έργαστηρίου, μικρού χειρουργείου, μονάδας έντατικής παρακολούθησης, αντινολογικό έργαστήριο, πλήρες φαρμακείο και χώρους εξέτασεων των κατοικηνών των νησιών.

Τό σκάφος αυτό θα επανδρώνεται μόνιμα από τρείς ιατρούς και πενταμελές βοηθητικό προσωπικό και θα πραγματοποιεί έπισκέψεις στα άκριτικά νησιά καθ' όλη τή διάρκεια του έτους.

Τό «πλωτό νοσοκομείο» αναμένεται ότι θα συμβάλει αποφασιστικά στίς προσπάθειες του ύπουργείου Αιγαίου για δωρεάν ιατρική παρακολούθηση και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των κατοίκων των μικρών νησιών του Αιγαίου, τά όποια στερούνται βασικής ιατρικής ύποδομής και περίθαλψης.

Η αντικατάσταση βενζινοκινήτων άντλιών

Παρατάθηκε για ένα έτος ή προθεσμία για την αντικατάσταση των έντός του μηχανοστασίου των φορτηγών πλοίων βενζινοκινήτων άντλιών ανάγκης μέ πετρελαιοκινήτηρες, ενώ στα έπιβατηγά - όχηματα- γωγά ή αντικατάσταση αυτή πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι τίς 31 Δεκεμβρίου 1991.

Ό ύπουργός Ναυτιλίας διευκρίνισε ότι ή παράταση αυτή χορηγήθηκε προκειμένου να ολοκληρωθεί ή διαδικασία έκδοσης του σχετικού Πρ. Διατάγματος.

Στήν Ένωση Έκπροσώπων Ίδιωτικών Θαλαμηγών

Μετά τίς παραιτήσεις των κ.κ. Γεωργίου, Άλεξόπουλου και Θεοχάρη Τζάλλα λόγω φόρτου εργασίας τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Ε.Ι.Θ. όρισε ως αντιπρόεδρο τόν κ. Ευστάθιο Βροντίση και γεν. γραμματέα τόν κ. Πυθαγόρα Κόσιβα σύμφωνα μέ τό ύπ' αριθ. 21 άρθρο του Καταστατικού της Ένώσεως.

Έτσι τό νέο διοικητικό συμβούλιο διαμορφώνεται ως έξης:

Κων/νος Ξανάλατος πρόεδρος, Ευστάθιος Βροντίσης αντιπρόεδρος, Πυθαγόρας Κόσιβας γεν. γραμματέας, Γεώργιος Ζαΐμης ταμίας και μέλη οι Παναγ. Πουρνός και Κων/νος Γλυνός.

Η Όμοσπονδία Πολιτικών Υπαλλήλων του ΥΕΝ

Η νέα διοίκηση της Πανελληνίας Όμοσπονδίας Πολιτικών Υπαλλήλων του ύπουργείου Ναυτιλίας συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης:

Πρόεδρος Θεόδ. Τσουτάτος, αντιπρόεδρος Γ. Μπολολιάς, γεν. γραμματέας Γ. Σουγιουλτζής, ταμίας Α. Μαραγκός και μέλη Μ. Άνδρεόπουλος, Γρ. Κατσής, Αικ. Κατσιμπέρη, Μ. Κατσορίδης και Φ. Κουγιουμτζής.

Στόν Σύνδεσμο Πρακτορειακών Υπαλλήλων

Μετά τίς άρχαιρεσίες της 6 και 7 Μαΐου συγκροτήθηκε σε σώμα, τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου Άτμοποϊκών και Πρακτορειακών ύπαλλήλων που απαρτίζεται από τούς κ.κ.: Καλαπόδης Δημήτριος πρόεδρος, Λάμπας Κων/νος αντιπρόεδρος, Άθανασόπουλος Χρίστος γεν. γραμματέας, Τσιριγωτάκης Δημήτριος ταμίας και μέλη Τσακίρης Κων/νος, Γαβράς Χρήστος, Τριάντος Δημήτριος, Συμενάκης Φίλιππος, Βρόντος Δημήτριος.

Νέα μέθοδος άφαλάτωσης

Τήν προσεχή Πέμπτη (6 Ιουνίου) και ώρα 7.30 μ.μ. σε ειδική εκδήλωση που θα γίνει στόν Ναυτικό Όμιλο θα παρουσιασθεί ή μέθοδος της άντίστροφής όσμωσης του γερμανικού οίκου «Rochem», σύμφωνα μέ την όποία, τό θαλασσινό νερό, μπορεί να μετατραπεί σε πόσιμο.

Τήν εκδήλωση όργανώνει ή εταιρία Τεchnava του κ. Βύρ. Τομάζου.

Η εταιρία «Άστήρ» βραβεύει τό Λιμενικό

Σε ειδική εκδήλωση που θα γίνει μεθαύριο τό βράδυ στό Ναυτικό Όμιλο, ή ασφαλιστική εταιρία «Άστήρ», μέ την εύκαιρία της συμπληρώσεως 60 έτών από την ίδρυσή της θα βραβεύσει τό Άρχηγείο του Λιμενικού Σώματος για τή συμβολή του στους τομείς Έρευνας — διάσωσης και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Αποτάχθηκε από τό Λ.Σ. ό πλωτάρχης Χηνόπουλος

Τό Πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο του Λιμενικού Σώματος, άποφάσισε τήν άπόταξη έκ του σώματος του Πλωτάρχη Λ.Σ. 'Αθ. Χηνόπουλου, γιά πράξη, άσυμβίβαστη πρός τήν ιδιότητα.

Πρόκειται γιά τήν υπόθεση δωροδοκίας πρός έκδοση ευνόικου πορίσματος γιά τήν όποία είχαν συλληφθεί ό τότε πλωτάρχης 'Αθαν. Χηνόπουλος καί ό πλοίαρχος καί δημοτικός σύμβουλος Πειραιώς Ν. Πειρούνας.

Στή Πρεσβεία τής Φινλανδίας

Μέ τήν εύκαιρία προσέγγισης στον Πειραιά του Φινλανδικού πολεμικού πλοίου «Rohjanmaa», ό πρέσβης τής Φινλανδίας στην 'Αθήνα καί ή κ. Τίλικέν παρέθεσαν δεξίωση στην οίκα τους στις 23 Μαΐου 1991.

Όμιλία του Νορβηγού πρέσβη στή Λέσχη

Τήν έρχόμενη Πέμπτη, 6 'Ιουνίου, στή πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας που έχει καθιερώσει ή Ναυτιλιακή Λέσχη, θά μιλήσει ό πρέσβης τής Νορβηγίας στην 'Αθήνα κ. Nils - Oskar Dietz μέ θέμα: 'Η Νορβηγική Ναυτιλία σήμερα, μιά ανταγωνιστική παρουσία στην καινούργια δεκαετία.

Τραυματισμός ναυτικού

Κάταγμα στην σπονδυλική στήλη υπέστη ό Παναγ. Γεωργόπουλος, 34 χρόνων, β' μηχανικός του έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Σητεία» όταν έπεσε από άνοιγμα τής τραπεζαρίας των έπιβατηγών στό μηχανοστάσιο. Τό άτύχημα έγινε στή Ναυπηγεία Αύλιδας όπου τό πλοίο βρίσκεται γιά μετασκευές.

Θάνατοι ύποπλοιάρχων

Στό φορτηγό «'Αραγκόν» πέθανε ξαφνικά ό ύποπλοίαρχος του πλοίου Γιάννης Τατάκης 31 έτών, από τήν 'Ανδρο, ένώ τό πλοίο βρισκόταν άνοικτά τής 'Ιορδανίας. 'Η σορός του άτυχου ναυτικού μεταφέρθηκε μέ έλικόπτερο στην 'Ελλάδα μέ μέριμνα τής πλοιοκτήτριας εταιρίας.

'Εξάλλου, στό φορτηγό «Μπάτης» σκοτώθηκε ό ύποπλοίαρχος του σκάφους Κ. Λεονάρδος, 30 έτών. Σύμφωνα μέ άναφορά του πλοίαρχου στό ΥΕΝ, ό άτυχος Λεονάρδος χτύπησε ένώ κατέβαινε νά έπιθεωρήσει τή πρωαία δεξαμενή του πλοίου που βρισκόταν στό άγκυροβόλιο τής Μαδείρα στή Βραζιλία.

Θάνατοι ναυτικών

Στό φορτηγό «Νικόλας» πέθανε ξαφνικά ένώ τό πλοίο έπλεε πρός Ντακά ό πλοίαρχος του σκάφους Γεώργιος Ι. Ματθαίος, 44 έτών, ή κηδεία του όποιου έγινε τό Σάββατο 11 Μαΐου στον ναό τής Παναγίας 'Υπαπαντής στή Καρδάμυλα παρουσία πλήθους συγγενών καί φίλων. Στήν κηδεία

έπίσης παρέστη άντιπροσωπεία τής διαχειρίστριας εταιρίας που ήρθε γιά τόν σκοπό αυτό από τή Νέα 'Υόρκη.

• Νεκρός βρέθηκε στό νούμερο 2 άμπάρι του μέ σημαία Μπαχάμες, φορτηγού «'Ακρίτας» στις 8 Μαΐου ό ύποπλοίαρχος του σκάφους, Νίκος Μαστροπέτρος, 39 έτών, κάτοικος 'Αθηνών, ένώ τό πλοίο έπλεε πρός τήν 'Αμερική.

• Πέθανε ξαφνικά στό έλληνικό φορτηγό «Ευροτζού» ό γ' μηχανικός του σκάφους 'Ελευθέριος Γκίνης, 55 έτών, ένώ τό πλοίο έπλεε βόρεια από τήν 'Αλγερία.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Η ΠΛΑΣΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΤΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Κυκλοφόρησε καί στην έλληνική τό βιβλίο του κ. Ν. Μάρτη «'Η πλαστογράφηση τής 'Ιστορίας τής Μακεδονίας», τό όποιο έχει μεταφραστεί στην άγγλική, γαλλική καί γερμανική γλώσσα.

Τό βιβλίο αυτό άποτελεί πολύτιμη προσφορά στην ιστορική αλήθεια χρήσιμο άπόκτημα γιά κάθε βιβλιοθήκη.

'Η τιμή έκάστου άντιτύπου είναι 2.000 δρχ. καί διατίθεται από τήν ΕΥΡΩΕΚΔΟΤΙΚΗ, Ναυαρίνου 14 ΑΘΗΝΑ τηλ.: 36.17.350 καθώς καί από τόν συγγραφέα κ. Ν. Μάρτη τηλ.: 7778800.

Ο ΚΑΙΡΟΣ

'Ο έπίτιμος διευθυντής του Μετεωρολογικού 'Ινστιτούτου του 'Αστεροσκοπείου 'Αθηνών κ. Γιώργος Ι. Μακρής συγκέντρωσε τίς γνώσεις του καί τή 35ετή πείρα του σέ ένα άπλό έπιστημονικό σύγγραμμα μέ τόν τίτλο «'Ο Καιρός».

Τό βιβλίο μέ τίς 308 πλούσια εικονογραφημένες σελίδες, μέ διαγράμματα καί πίνακες άπευθύνεται καί πρός τούς ναυτιλλόμενους καί σπουδαστές των Ναυτικών Σχολών τής χώρας μας γιατί άφ' ενός μέν

κατατοπίζει μέ άπλό τρόπο τίς σύγχρονες βασικές γνώσεις Μετεωρολογίας καί άφ' έτέρου τούς έφοδιάζει μέ τίς λεπτομερείς κλιματικές συνθήκες — άνεμοι, καταιγίδες κλπ., όλοκληρου του 'Ελλαδικού χώρου καθώς καί μέ τούς βασικούς συνοπτικούς χάρτες τής 'Υδρογείου, στοιχεία πολύτιμα γιά τούς ναυτικούς μας.

Χαρακτηριστικά κεφάλαια: Στάδια εξέλιξης τής Μετεωρολογίας — ΕΜΥ. Οί μηχανές που παράγουν τόν καιρό καί τά έργαλεία που τόν μετρούν. Τά στρώματα τής άτμοσφαιρας. 'Ο κύκλος του νερού. Σύννεφα. 'Ανεμοι. 'Αεροχύμαρροι. Θύελλες. 'Η πρόγνωση του καιρού. Καιρός καί ύγεια. Τό κλίμα. Προβλήματα του τεχνικού πολιτισμού μας. Τό αίνιγμα δζον. Τό «άνθρωπογενές θερμοκήπιο». Τό χάος τής μακροπρόθεσμης πρόγνωσης του καιρού. Λεξικό Μετεωρολογικών 'Όρων κ.α.

Τό βιβλίο προλογίζει ό άκαδημαϊκός κ. 'Ηλίας Γ. Μαριολόπουλος καί διατίθεται από τά βιβλιοπωλεία «Βερεβάκης» Σόλωνος 114 καί «Γρηγόρης» Σόλωνος 71-72, 'Αθήνα.

ΠΕΝΘΗ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗΣ

Πέθανε καί κηδεύθηκε τήν Τετάρτη από τόν ναό του 'Αγίου Νικολάου ό Εύαγγελος Γ. Κατσιμπίρης, πατέρας του Καπετάν Γιώργη Κατσιμπίρη καί του ναυπηγού - μηχανολόγου Κώστα Κατσιμπίρη καί παππούς του άρχιπλοίαρχου τής εταιρίας Λιγνού στή Νέα 'Υόρκη Γιώργου Τσεβδόυ καί του πρίνσιπαλ σερβέγιου του 'Αμερικανικού Νηογνώμονος Εύαγγέλου Τσεβδόυ, πρός τούς όποιους τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν ειλικρινή συλλυπητήρια. 'Η ταφή του Εύαγγέλου Κατσιμπίρη έγινε την Πέμπτη στή γενέτειρά του τά Καρδάμυλα, σύμφωνα μέ τήν τελευταία του έπιθυμία.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τής Λέσχης 'Ελλήνων Πλοίαρχων Λονδίνου συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του

ΑΓΓΕΛΟΥ Κ. ΚΑΤΣΟΥΛΙΕΡΗ

άξιαγάπητου φίλου, συναδέλφου καί ίδρυτικού μέλους τής Λέσχης καί άπεφάσισε όμόφωνα:

- Νά διαβιβασθούν στην οικογένεια του μεταστάντος τά συλλυπητήρια του Δ.Σ. τής Λέσχης 'Ελλήνων Πλοίαρχων Λονδίνου.
- Νά καταταθεί στέφανος στην κηδεία του.
- Νά παρακολουθήσουν τά μέλη τής Λέσχης τήν κηδεία του μεταστάντος.
- Νά κατατεθεί τό ποσόν των Λ.Α. 200 στον λογαριασμό βοηθείας προσφύγων 'Ελλήνων Βορειοηπειρωτών.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στή «Ναυτικά Χρονικά» καί στην «Πλοιαρχική 'Ηχώ».

Λονδίνο, 16 Μαΐου 1991

'Ο Πρόεδρος
τής Λέσχης 'Ελλήνων Πλοίαρχων Λονδίνου
ΑΛΕΚΟΣ Ι. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	Έλληνική	10.227	1973	Κατά τό ταξίδι Έκουαντόρ για Πόρτ Χουενέμε υπέστη βλάβη στην προπέλλα στις 5/5.
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	6.631	1971	Έπιθεωρήθηκε στο Ρόττερνταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 16/5.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	Έλληνική	12.772	1976	Κατά τό ταξίδι Βραζιλία για Ίράν, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 26/4.
ΚΙΝΑΡΟΣ V (πρ. «Pacific Reefer»)	Παναμαϊκή	10.053	1974	Έπιθεωρήθηκε στην Άμβερσα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 23/3.
ΜΑΝΘΟΣ	Έλληνική	5.874	1977	Έπιθεωρήθηκε στο Ρόττερνταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 21/5.
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ	Παναμαϊκή	11.069	1971	Κατά τόν απόπλου από Όγουέντο, προσάραξε σ θέση 00.24 Β, 09.20.08 Α στις 23/5 και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	Έλληνική	2.928	1968	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 17/5. Αναλήφθηκαν έπισκευές στον Πειραιά.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	Μάλτας	20.537	1982	Κατά τό ταξίδι Μπουσάν για Λόγκ Μπής υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 5/3. Αναλήφθηκαν έπισκευές στο Σάν Φραντσίσκο.
ΛΑΚΜΟΣ (πρ. «Kiyoyasu Maru»)	Έλληνική	5.643	1961	Έπιθεωρήθηκε στο Σκαρμαγκά συνεπεία ζημίας στο πηδάλιο που υπέστη στις 9/4.
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ	Κυπριακή	18.061	1982	Κατά τήν εκφόρτωση στο Άλγέρι υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 14/5. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΝΤΕΝΙΖ	Λιβεριανή	11.055	1971	Έπιθεωρήθηκε στη Δραπετσώνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/5.
ΠΛΑΤΩΝ	Έλληνική	9.674	1977	Κατά τό ταξίδι Ντούγκι Ράτ για Άργεντινή υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 20/5.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (πρ. «Hanlim Mascot»)	Παναμαϊκή	9.629	1967	Προσάραξε ανοικτά της Μπαγκκόγκ και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού στις 17/4.
ΤΡΑΣΤ	Κυπριακή	13.550	1976	Έμεινε άκυβέρνητο ανοικτά της Σρί Λάνκα συνεπεία βλάβης της μηχανής και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού στις 28/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ	Κυπριακή	18.509	1983	Κατά τό ταξίδι Χαλδία για Ρουαί, υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή στις 15/5 και κατευθύνθηκε προς Ντουμπάι για έπισκευές.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II	Έλληνική	1.476	1961	Συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Aquarius» στη ράε του Πειραιά λόγω κακοκαιρίας στις 20/5.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ	Λιβεριανή	59.353	1976	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία στις 15-19 Φεβρουαρίου.
ΣΑΛΑΜΙΝΑ	Έλληνική	29.506	1991	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία πυρκαϊάς στο μηχανοστάσιο που υπέστη στις 9/5.
ΜΙΚΤΑ:				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	Έλληνική	45.502	1973	Έπιθεωρήθηκε στη Δουνκέρκη συνεπεία προσάραξης στον π. Όρινόκο στις 27/4.
ΚΑΣΗ	Κυπριακή	76.873	1975	Υπέστη ρήγμα στο κύτος και κατέπλευσε στο Φώλις Μπαίη για έπισκευές στις 27/5.
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ	Κυπριακή	52.519	1971	Κατά τό ταξίδι Νάρβικ για Μιζουράτα προσάραξε έμπορτο σέ θέση 32.20.70 Β, 15.14.85 Α στις 23/5 και ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκού.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΑΛΚΑΙΟΣ	Έλληνική	3.931	1970	Έπιθεωρήθηκε στο Πέραμα συνεπεία πυρκαϊάς που υπέστη στη Μυτιλήνη στις 20/5.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έντονη δραστηριότητα και άνοδική εξέλιξη των ναύλων στις περισσότερες κατηγορίες φορτίων, υπήρξαν τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαΐου.

Η συνεχιζόμενη ροή φορτίων γαιάνθρακα και μεταλλευμάτων, η ζήτηση φορτίων σιτηρών από τις ΗΠΑ προς την Ιαπωνία, και Κίνα, καθώς και η άναμενόμενη επανεμφάνιση των Σοβιετικών εν όψει των Αμερικανικών πιστώσεων, ύψους 1,5 δισεκ. δολларίων για αγορές δημητριακών, συντελούν στη διατήρηση υψηλών τόνων και πολύ ικανοποιητικών ναύλων στις περισσότερες διαδρομές.

Ο ναύλος στη κλασική διαδρομή των 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ προς Ιαπωνία ξεπέρασε τα δολ. 28, και στην αντίστοιχη προς Κόντινεντ κατεύθυνση διαμορφώθηκε στα δολ. 16.

Στην πλευρά του Ειρηνικού μεγάλη δραστηριότητα σημειώθηκε στις μεταφορές γαιάνθρακα από την Αυστραλία και τη Νότιο Αφρική προς την Ιαπωνία, γεγονός που αποδίδεται στη σημαντική αύξηση των αποθεμάτων της τελευταίας.

Οι παραπάνω θετικές εξελίξεις αναμένεται να διατηρήσουν τους ναύλους στα σημερινά κερδοφόρα επίπεδα για τα μπάλκ κάρριερς μεγέθους capsize, rama και handy - max τουλάχιστον και κατά τον προσεχή Ιούνιο, παρά τις προσπάθειες των ναυλωτών να δημιουργήσουν συνθήκες πλεονάζοντος τοννάζ καθυστερώντας φορτώσεις.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 55.000 τον. Μισσιισσιππί για Γκέντ, δολ. 15,00.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 28,25.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Όλλανδία, δολ. 16,00.

— 43.000 τον. Μισσιισσιππί για Σοβιετ. Μαύρη Θάλασσα, δολ. 36,50.

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άλγερία, δολ. 26,60.

— 23.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 18,25.

— 18.000 τον. Σαίντ Λόρενς για Βενεζουέλα, δολ. 22,00.

Γαιάνθρακες:

— 140.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαί για Ρόττερνταμ, δολ. 9,00.

— 120.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Ρόττερνταμ, δολ. 8,50.

— 120.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς με συμπλήρωση Ρίτσαρντς Μπαί για Νοτ. Κορέα, δολ. 15,00.

— 110.000 τον. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 6,90.

— 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Όλλανδία, δολ. 8,00.

— 90.000 τον. Νιού Σάουθ Γουέιλς για Καοσιούνγκ, δολ. 7,75.

Σιδηρομεταλλεύματα:

— 250.000 τον. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 10,25.

— 160.000 τον. Σεπετίμπα για Ιαπωνία, δολ. 12,65.

— 150.000 τον. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 13,00.

— 140.000 τον. Πόντα ντέ Μαδέιρα για Ρόττερνταμ, δολ. 6,85.

— 80.000 τον. Σεπετίμπα για Μπαχρέιν, δολ. 12,00.

Λιπάσματα:

— 14.000 τον. Καζαμπλάνκα για Δυτ.

ακτή Ινδίας, δολ. 36,50.

— 8.000 τον. Τζουμπάιλ για Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 20,35.

Ζάχαρη:

— 20.000 τον. Κουήνσλαντ για Βανκούβερ δολ. 18,25.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλος όγκος της ναυλωτικής δραστηριότητας καλύφθηκε με χρονοναυλώσεις, με σαφή τόν προβληματισμό στη πλευρά των ναυλωτών, οι οποίοι μέσα στην προσπάθειά τους να καθυστερήσουν την άμεση μεταφορά φορτίων βρέθηκαν αντιμέτωποι με την ανάγκη να ναυλώσουν σπότε με υψηλότερα μισθώματα.

Άνοδική εξέλιξη σημείωσαν τα μισθώματα των πάναμαξ στον Ειρηνικό λόγω της υψηλής ζήτησης μεταφορών γαιανθράκων και μεταλλεύματος, με αποτέλεσμα να φθάσουν περί τα δολ. 13-14.000, ενώ στα handy max διαμορφώθηκαν περί τα δολ. 9.500 - 12.000 ανάλογα με τη περιοχή επαναπαράδοσης.

Στόν Ατλαντικό η ζήτηση και τα μισθώματα σέ ύψηλα επίπεδα, όπως καταμαρτυρούν οι ακόλουθες χαρακτηριστικές μισθώσεις:

— 132.600 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Νοτ. Αμερικής για Άπω Ανατολή, δολ. 21.800 την ημέρα.

— 120.000 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Χάμπτον Ρόουντς και Ρίτσαρντς Μπαί για Ιαπωνία, δολ. 17.000 την ημέρα.

— 69.300 τον. d.w. από Αγγλία μέσω Κόλπου ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 17.000 την ημέρα.

— 58.000 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ μέσω Μαύρης Θάλασσας για Πάσσερο, δολ. 13.100 την ημέρα.

Y E N S H I P P I N G C O.

DIMITRIS & GEORGIOS TSOLAKIDIS

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

RIHTIM C. FRANK HAN 227/5 KARAKOY 80030 ISTANBUL (TURKEY)

TELEPHONE: 0090 1 1450100 3 Lines After Hrs 1623948/9
FAX: 0090 1 1456633

TELEX: 30670 YOTA TR
CABLE: YENTAYD ISTANBUL

— 37.700 τόν. d.w. από Χόγκ Κόγκ μέσω Ν. Ζηλανδίας για Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 10.650 την ημέρα.

— 37.400 τόν. d.w. από Λάγος μέσω Ρίβερ Πλέιτ και Ατλαντικό, με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αύξηση της ροής φορτίων στις περισσότερες αγορές με άνοδική εξέλιξη των ναύλων, τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς των δεξαμενοπλοίων κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο.

Η συσσώρευση τοννάζ που είχε παρατηρηθεί τον προηγούμενο μήνα έχει ουσιαστικά εκλείψει καθώς, σύμφωνα με στοιχεία των Βρεταννών ναυλομεσιτών John Jacobs, 90 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 19,4 εκατομ. τόν. d.w. ναυλώθηκαν ως πλωτές αποθήκες πετρελαίου κατά τον Μάιο.

Η επανεμφάνιση των Σαουδαράβων ναυλωτών και η άνοδος της δραστηριότητας στον Αραβικό Κόλπο βελτίωσαν τα επίπεδα των ναύλων στα WS 70 για Δυτικούς προορισμούς και περί τα WS 90 προς την Απω Ανατολή.

Δραστήριες και οι αγορές της Μεσογείου και της Δυτ. Αφρικής, με τη πρώτη

στά WS 130-140 για φορτία 80.000 τόννων και τη δεύτερη στα WS 110 για τα φορτία του 1 εκατ. βαρελιών.

Κινητικότητα σημείωσε ακόμη και η αγορά της Βορ. Θάλασσας με αρκετές ναυλώσεις πλοίων χωρητικότητας 80.000 τόν. d.w. στα WS 120, ενώ η αγορά της Καραϊβικής, χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις, διατήρησε το ρυθμό της και οι ναύλοι κυμάνθηκαν στα WS 200 για φορτία 50.000 τόν. και WS 170 για φορτία 70.000 τόνων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 280.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Κόλπο ΗΠΑ WS 70.

— 270.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Βραζιλία, WS 77,5.

— 250.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 87,5.

— 130.000 τόν. Περσικό Κόλπο για Ευρώπη / Κόντινεντ, WS 95.

— 126.000 τόν. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 110.

— 85.000 τόν. Λιβύη για Ευρώπη, WS 126,25.

— 75.000 τόν. Ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 145.

— 72.000 τόν. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 172.

ΑΣΛΕΎ: Ποταμό Μισισσιππί 16.500 τόν. σόγιας Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 19 φίο, ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μάιο 20-25.

ΦΑΕΘΩΝ: Καζαμπλάνκα 14.000 τόν. φυσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 36,50 φίο φορτώσης κλίμακας/1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, Μάιο 15-20.

ΓΑΛΗΝΗ: Κόλπο ΗΠΑ 23.000 τόν. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 18,25 φίο, ημέρες/ 1.000 τόν. εκφόρτωση, Μάιο 20-30 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 96.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7,45 φίο 30.000/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Μάιο 24-30.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΟ: Δυτική ακτή Μεξικού 20.000 τόν. λιπάσματα Κοατσακόαλκος, δολ. 10,87 φίο, 4.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΤΑΡΝΤΑΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,50 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 1-12.

ΜΑΡΚΕΣΑ: Ποταμό Μισισσιππί 55.000 τόν. γεννήματα Γκέντ, δολ. 15 φίο, 10 ημέρες Μάιο 22-28.

ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 28,25 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 3-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΎ: 64.400 τόν. d.w. το 1987, παράδοση Ιμνιγκχαμ άμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΣΩΤΗΡΑΣ: 58.000 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ τέλη Μάιου, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 13.100 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.900 τόν. d.w. του 1982 παράδοση Ιαπωνία μέσα Μάιου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.200 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Φιλιππίνες τέλη Μάιου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 61.600 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ρότερνταμ Μάιο 24-27, ταξίδι μέσω Νότιας Αμερικής με επαναπαράδοση Αμβέρσα / Αμβούργο δολ. 13.350 την ημέρα.

ΙΝΑΧΟΣ: 51.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 9.700 την ημέρα.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. γεννήματα Αλγερία, δολ. 26,50 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μάιο 22-25.

ΩΚΕΑΝΙΣ: Ποταμό Μισισσιππί 19.000 τόν. περίπου σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 19 φίο, 4 ημέρες/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μάιο 31 — Ιουνίου 6.

ΕΛΠΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 16 φίο, 10 ημέρες, Ιουνίου 5-10.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24 φίο, 11 ημέρες, Ιουνίου 15-22.

ΜΟΥΣΑΚΙ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τόν. γεννήματα Μαύρη Θάλασσα, δολ. 25,50 φίο, 5

ημέρες/ 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μάιο 25 — Ιουνίου 10.

ΝΕΣΣΙΕ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7,32 φίο, 6 ημέρες, τέλη Μάιου.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαϊάνθρακες Χάβρη, δολ. 7,75 φίο, 25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Ιουνίου 1-15.

ΠΕΡΣΕΥΣ: Αλμείρα 80.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Αμβέρσα, δολ. 4,40 φίο, 5 ημέρες, Μάιο 20-30.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ: Σεπετίμα Τέρμιναλ 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Υμουίντεν, δολ. 8,10 φίο, 7 ημέρες, Μάιο 25 — Ιουνίου 10.



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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

ΧΣΚ ΓΚΛΟΡΥ: 65.700 τον. d.w. του 1989, παράδοση Νιγκάτα Μαΐου 25-31, ταξίδι μέσω Βοστώνης με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ: 118.900 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σάινες άμεση, ταξίδι μέσω Πουέρτο Μολιβάρι με επαναπαράδοση Ρότερνταμ, δολ. 16.250 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΓΚΟ: 69.350 τον. d.w. του 1989, παράδοση ΗΒ Μαΐο, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: 99.500 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Κέηφ Φινιστέρ άμεση, ταξίδι μέσω Όρινόκο με επαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Μπίν Κουασίμ Μαΐου 25-31 ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαίη με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ / Ιαπωνία, δολ. 14.300 την ημέρα.

ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 38.000 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ντάρμπαν άμεση, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 12.750 την ημέρα.

ΠΑΛΟΜΑ: 61.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Άμβούργο, δολ. 9.150 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κολόμπο άμεση, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαίη με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΧΠΛΟΡΕΡ: 33.720 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Λίβερπουλ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 11.950 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.580 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μουσκάτ Ιουνίου 1-10, ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου, με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 7.950 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Πάσσερο μήνα Μαΐου, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.740 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άπω Ανατολή συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΡΕΑ: 60.100 τον. d.w. του 1973, παράδοση ΗΒ άμεση, ταξίδι Άτλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Γιβραλτάρ, δολ. 12.800 την ημέρα.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 68.800 τον. d.w. του 1989, παράδοση Νοτ. Κορέα Μαΐου 20, ταξίδι μέσω

Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΑΣΠΙΣ: 26.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση Χάβρη, μέσα Μαΐου, επαναπαράδοση Μαουρίτιους, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.550 τον. d.w. του 1970, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. άκτης Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΗΡΑ: 26.700 τον. d.w. του 1979, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι 3-5 μηνών δολ. 8.250 την ημέρα.

ΚΑΜΑΡΙ: 127.300 τον. d.w. του 1973, παράδοση όπουδήποτε Αύγουστο / Οκτώβριο '91, περίοδο 20-24 μηνών, δολ. 13.300 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 270.000 τον. Δύση, WS 70, Ιουνίου 19.

ΟΛΥΜΠΟΥΣ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Δύση, WS 69, Ιουνίου 16.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σιντί Κερίρ 85.000 τον. Μπαίηγουση, WS 115, Ιουνίου 5.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΨ: Σιντί Κερίρ 120.000 τον. Ρότερνταμ, WS 95, Ιουνίου 1.

ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ: Ένδομεσογειακή μεταφορά 75.000 τον., WS 145, άμεση.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 390.000 τον. Δύση, WS 65, Μαΐου 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ: Περσικό Κόλπο 315.000 τον. Έρυθρά Θάλασσα, WS 92,5, Ιουνίου 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Περσικό Κόλπο 112.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 90, Ιουνίου 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 115.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 90, Ιουνίου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 72.000 τον. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 170, Μαΐου 31.

ΡΑΜΠΙΕ ΜΠΑΙΗ II: Περσικό Κόλπο 130.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 95, Ιουνίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Λιβύη 85.000 τον. Άμβέρσα, WS 126,5, Ιουνίου 2.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. Αφρική 125.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 107,5, Ιουνίου 10.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Σικελία 25.000 τον. καθαρά Ινδία, δολ. 660.000 κατ' άποκοπή, Μαΐο.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Λιβύη 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 130, άμεση.

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ: Κόλπο ΗΠΑ 80.000 τον. Σιγκαπούρη, δολ. 1.075.000 κατ' άποκοπή, Μαΐο.

ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΤΖΥ: Ράς Σουκχέιρ 125.000 τον. Σάινες, WS 100, Ιουνίου 4.

ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. Δύση, WS 69, Ιουνίου 4.

ΟΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Τρινταντ 70.000 τον. μέρος φορτίου, Κόλπο ΗΠΑ, WS 175, Μαΐου 29.

ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 65, Μαΐου 23.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. Μπαίηγουση, WS 115, Μαΐου 27.

ΣΗΒΕΝΤΙΟΥΡ: Σαρράκ 24.000 τον. καθαρά, ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 205, Μαΐο.

ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Ελλάδα 30.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού / Κόλπο ΗΠΑ WS 180, Μαΐου 16.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Σκίγκτα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 187,5, Μαΐου 15.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Λαβέρα 30.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, Μαΐο.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Άνατολ. άκτή Μεξικού 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 150, Μαΐου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Μπανίας 80.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 142,5, Μαΐου 17.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 70.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 145, Μαΐου 20.

ΛΕΓΚΑΣΥ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 65, άμεση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Ιταλία 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 210, Μαΐου 20.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Ράς Σουκχέιρ 130.000 τον. Φός, WS 97,5, Μαΐου 24.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 135, Μαΐου 22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Σκίγκτα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 210, Μαΐο.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ: Λιβύη 24.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 235, Μαΐου 30.

ΚΩΣ: Περσικό Κόλπο 79.000 τον. Μομβάσα, WS 135, Μαΐου 29.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Λιβύη 80.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 125, Μαΐου 25.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Βορ. Θάλασσα 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 92,5, όψιόν Μεσόγειο, WS 95, Μαΐου 25.

Οι τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Μέ την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές τών μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στis 28 Μαΐου, 1991.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	92.00	159.00
Γένουα	92.00	203.00
Άμβούργο	81.00	178.00
Χάβρη	91.00	198.00
Πειραιάς	86.00	187.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	91.00	230.00
-----------	-------	--------

Τζέντα	92.11	195.66
Ράς Τανούρα	89.38	181.49
Ήν. Άρ. Έμιράτα	86.00	196.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	84.00	184.00
Ντακάρ	110.00	193.00
Λίβια	90.00	184.00
Θέουτα	87.00	188.00
Ντάρμπαν	87.00	248.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	87.00	300.00
Σίδνεϋ	108.00	213.00
Χόγκ Κόγκ	98.00	196.00
Σιγκαπούρη	85.00	173.00

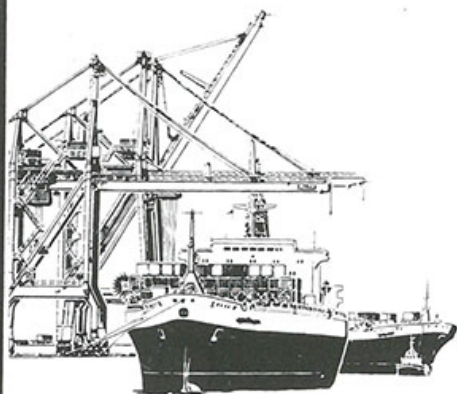
Τόκιο	104.00	257.00
-------	--------	--------

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	82.00	199.00
Νέα Υόρκη	75.00	188.00
Χάμπτον Ρόουντς	78.00	192.00
Χιούστον	73.00	152.00
Νέα Όρλεάνη	73.00	152.00
Λός Άντζελες	85.00	210.00
Κρίστομπαλ	95.00	218.00
Ρίο Ιανέιρο	90.00	218.00
Μπουένος Αϊρες	107.00	228.00
Μοντεβιδέο	127.00	240.00

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

NAFTIKA CHRONIKA



MARINE ACCIDENTS

According to a study based on the 121 accidents which occurred over the 1980 - 1989 period in Singapore's shipyards, the four causes of fatal marine accidents are: unsafe conditions, unsafe acts, inherent dangers and improper procedures.

Unsafe conditions are considered: absence of guardrails for working platforms on stagings, absence of fencing at the open edges of stringers, absence of effective fencing in the deck either created for temporary access or are part and parcel of the ship.

In the case of unsafe acts are included: failure to use safety belts prudently anchored when working in high places, use of ladders or other parts of the frame instead of ladders to move up stagings, jumping from a vessel to the dockside instead of using the gangways.

Inherent dangers are: Slippery workplaces including face - plates of bottom longitudinals of cargo tankers, climbing tall vertical ladders instead of using shorter parts of ladder inside the stagings.

Finally as improper procedures we can say the wrong procedures for erecting staging and the wrong sequence in dismantling it, working platform not properly secured or key supports which are removed prematurely when dismantling.

A STRONG COMMITMENT TO THE ENVIRONMENT

The words belong to the new chairman of HELMEPA, 46 year old Basil Papachristidis, who succeeded George P. Livanos at the Hellenic Marine Environment Protection Association, which was formed in 1982 by Greek shipowners and seafarers as a voluntary commitment to save the sea by preventing and fighting marine pollution.



Speaking recently to Lloyd's List, Mr. Papachristidis underlined that HELMEPA will continue on the same course with the backing of the devoted professional staff of the associa-

tion and expressed his belief that the association's membership must be enriched by the enlistment of as many ships as possible among those eligible under the association's articles.

Membership of HELMEPA has fluctuated over the years, initially much in tune with the fortunes of the market. In 1990, total membership broke down to almost 6,000 individual seafarer members, 398 vessels and 114 associate members, including oil companies, shipyards, banks and a number of other service sector firms.

In the nine years since its inception, HELMEPA's range of activities has broadened. Today, besides running a highly successful training programme aimed at Greek seafarers and providing concise on-board guides to simplify the intricacies of international regulations, the association has also been involved in a number of projects in co-operation with the European Community, the latest of which was the HELMEPA - MEDSPA programme, aimed at upgrading the environmental consciousness of the Mediterranean population.

SEMINAR WILL EXAMINE BULK CARRIER CASUALTIES

In the face of alarming statistics of bulk carriers Intercargo and the «International Bulk Journal» organise the Bulk Carrier Casualties Seminar which will provide an up-date on international research, and examine the issues in depth through expert speakers representing the interests of Open Registries, Classification Societies, the Insurance Sector, Vessel Charterers, and Shipowners/Managers.

The Seminar will be held in Oslo on Monday 10th June in conjunction with the Intercargo Annual General Meeting, and the Publication of the Intercargo 1990/91 Annual Report. Nor Shipping itself opens the following day and Intercargo is providing two speakers during the Conference.

Intercargo has today some 140 full shipowners, operator or manager members from 23 countries. Between them they control over sixty five million deadweight tonnes of dry bulk shipping. It also has associate

members worldwide including shipbrokers, bankers and P & I. Clubs.

The growing number of casualties involving dry bulk cargo is of the utmost concern to the entire dry bulk shipping community.

In 1990 the casualty list comprised of 23 ships of which 12 sank and 11 were seriously damaged. Of the 12 which sank, with the loss of more than 200 lives, seven were large carriers of 80,000 dwt upward. Since the beginning of 1991, a further five vessels have been posted missing.

EASTERN UNIONS JOIN ITF

The ITF Executive Board at its meeting in London last March, accepted into affiliation the National Maritime Section of Solidarnosc from Poland, the Association of Transport Worker's Unions of Czechoslovakia, the Federation of Independent Water Transport and the Fish Workers Unions from the USSR and three

Unions from Yugoslavia (two railway and one road transport workers). So too was accepted the Transport and allied workers Union from Namibia of South Africa.

While negotiations on the precise figures to be affiliated still remain to be fixed, their total reported membership tops the one million mark.

Although the establishment of close working relationships with these organisations and their integration will take some time, their entry is an important landmark in ITF history and reflects the upsurge of democratic trade unionism in Central and Eastern Europe.

BIMCO COURSE ON PRACTICAL SHIPPING MATTERS

The world's leading shipping organisation — BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) — is to stage its third course on practical shipping matters in Rotterdam on Wednesday, 5th June 1991.

The BIMCO Courses «Towards Better Decisions» form an integral part of BIMCO's educational and tutorial contribution to shipping practitioners. Since the introduction of the courses in 1987 the number of participants has continued to rise and as of 1990 over 1,600 persons have attended 47 courses worldwide.

The session will be introduced by Mr. J. Reinhard Cords — Vroon B.V. — Member of BIMCO Documentary Committee and the course will be conducted by 3 distinguished speakers:

Jaap Kleingeld — Former Director of Noord Nederlandsche Protectie Club.

Arie P. de Ridder — Manager of the Shipping Department — Domestic Wholesale Division — NMB Bank.

Ryszard Kotlinski — BIMCO's Course Director. For many years, Manager of a department engaged in worldwide chartering.

ABS RULES AVAILABLE ON CD-ROM

ABS has produced a computerized version of the 1991 edition of the ABS Rules for Building and Classing Steel Vessels. The public as well as ABS engineers and surveyors will have swift easy-to-use, personal - computer access to the Rules on CD-ROM (Compact Disk — Read Only Memory). This new technology has revolutionized the publishing industry in recent

«SONGS FROM THE HEART» A CHARITY GALA IN AID OF THE «MICHAEL S. POLEMIS» FOUNDATION

Our London based shipping community will have the opportunity to attend on June 2nd, a charity Gala organised by the «Michael S. Polemis» Foundation, which was established after Michael Polemis tragic death in a car accident a few months ago.

All profits from the show will go to the Foundation whose aims are to fund health facilities in Greece and enable treatment for under privileged children.

This Gala will be at the Duke of York's Theatre, on Sunday, 2nd June, 1991, at 7.30 pm, and Alfredo Kraus, having just celebrated his 25th anniversary of his first appearance at

the Metropolitan Opera House in New York, will make a special guest appearance, singing arias from «Martha» by Flotow and «Rigoletto» by Verdi.

Michael Polemis was a great theatre lover and a very good friend of many of the artistes taking part in this Gala.

SONGS FROM THE HEART is produced by Mario Frangoulis, currently portraying «Raoul» in PHANTOM OF THE OPERA, and also known for his portrayal of «Marius» in LES MISERABLES. Mario Frangoulis was a long standing friend of Michael Polemis.

years by packing a very large volume of information on one small (five-inch-diameter) laser disk, and ABS is the first classification society to utilize this new publishing technology. The hard-copy volume of the 1991 Rules includes, 2,000 pages of text, diagrams, charts, and formulas.

Employing personal computers and compact - disk readers, users of the 1991 Rules on CD-ROM will be able to view the Rules on their computer monitors quickly and easily; they will also be able to print sections on paper for easy reading. A special feature called «hotlinks» will also allow users to flip instantly from a topic in one section of the Rules to a reference or illustration in another section.

SBC TO FINANCE SHIPPING

Swiss Bank Corporation is creating a new shipping finance group in London with the intention to enlarge its involvement in shipping.

The operation will be headed up by David Willis who has joined the bank from ANZ Grindlays Bank.

CMA EXPANDS CAPACITY WITH 12 VESSELS

Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) has announced firm plans to introduce a weekly sailing frequency from mid - 1991 on the CMA/POL «Joint Overseas Service» (JOS) between Europe, the Middle East and Far East. This improvement will be accomplished by expanding the fleet to include two additional,

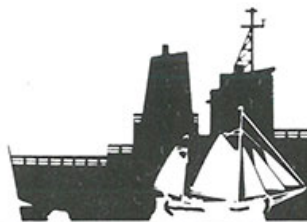
modern containerships in the 2250 TEU range.

By bringing CMA's fleet up to ten vessels, plus two from Polish Ocean Lines, the joint CMA/POL service will be equipped to operate a weekly sailing schedule between Europe, the Middle East and Far East.

ADVANCED COURSE ON PORT OPERATIONS AND MANAGEMENT

The fifth advanced course on port operations and management is to be held at Le Havre, France from 9 September to 11 October 1991. As in previous years, it is being hosted by the Government of France, organized by the «Institut portuaire d'enseignement et de recherche» and sponsored by the International Maritime Organization, the United Nations agency concerned with maritime safety and the prevention of marine pollution from ships. The course will be inaugurated by the Secretary - General of IMO, Mr. W.A. O'Neil.

The course has now been held annually at Le Havre since 1987. As before, 20 participants will be selected from different developing countries who will be nominated by their individual governments. All costs involved will be covered France and IMO will provide out-of-pocket expenses to the participants. The nominating authorities will be responsible for all travel costs of their participant.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ABIN O'TA ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ...	71	1594
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ...	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
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ...	77	9136
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ...	71	78021
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Υ'	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ...	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ...	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
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	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 ΑΜΑΛΙΑ...	84	14103
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
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ...	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13631
ΑΜΟΡΟΣ...	83	34000
ΑΜΦΙΟΝ...	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ...	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ...	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ...	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΗΝΤΕΡ...	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ...	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ...	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ...	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ...	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ...	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΞ...	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...	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ...	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ...	77	14584
ΑΝΑΣ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.)...	83	5280

ε. Φιουμτσίνιο 30/4
ε. Νισόκαστλ 26/4
πρός Μπ. 'Αίρε 23/4
πρ. «Πέλλα»
μεσογειακές μεταφορές
προς Λε Χάβρη 1/5
ε. Καράτσι 19/4
στη Μαύλη 19/4
α. Λός 'Αντζελες 25/4
ε. Σασέμπο 13/4
α. Σάν Λορέντζο 22/4
α. Πειραιά 1/5
προς Τρίπολη 12/4
μεταφορές Πάτρας
προς Βιτόρια 26/4
ε. Αυστραλία 2/5
προς Κίνα 21/4
προς Αυστραλία 26/4

ε. Πόρτο Μολιβέρ 21/4
πρός Ν. 'Ορλέαν 15/4
προς Δουνκέρκ 16/4
ε. Πειραιά 26/4
ε. Τζουμπάιλ 25/4
ε. Νταμμά 18/4
προς 'Ιαπωνία 29/4
ε. Δουνκέρκ 26/4
μεσογειακές μεταφορές
προς Μόντρεαλ 24/4
προς 'Ορίνκο 26/4
προς Ντάρμμαν 20/4
προς Μπουσάν 23/4
ε. Φουτζέιρα 2/5
προς Τζιμπουτί 24/4
α. Ν. 'Ορλέαν 14/4
α. 'Αμβέρσα 3/5
προς 'Ιράν 22/4
α. 'Υμούιεντεν 30/4
ε. Πειραιά 1/5
ε. Πειραιά 14/1
στο Μπαντάρ 'Αμπάς
δ. Γιβραλτάρ 3/5
προς Δακάρ 15/3
ε. Βουβάη 25/4
προς Κασσιούγκ 30/54
προς Σαβάννα 6/4
α. Βανκούβερ 13/4
προς 'Αμβέρσα 23/4
μετ. «Aghios Rafael» (μ.)
ε. 'Αμβέρσα 5/5
πρ. «Αμαλία»
προς Κήλαγκ 22/4
προς 'Ιαπωνία 30/4
προς Βραζιλία 10/4
ε. Δουνκέρκ 2/5
ε. Σαβόνα 2/5
προς Αυστραλία 19/4

προς Μαρόκο 20/4
α. Νάβιχ 4/5
α. 'Αμβούργο 4/5
προς Κορτά 8/4
προς Μπ. 'Αίρε 29/4
ε. Ν. Μαγκαλάρ 3/5
προς Νισαβάννα 27/4
προς Ν. Κορέα 29/4
ε. 'Ακαμπα 1/5
προς Μιζουσίμα 15/4
προς 'Αλγέρι 20/4
προς Κεπτάουν 18/4
προς Κόστα ΝΠΑ 11/4
ε. Μανίλα 28/4
προς 'Ιαπωνία 25/4
α. Γκέλεφ 4/5
ε. Γουίμινγκτον 25/4
προς 'Αλεξάνδρεια 22/4
επισκ. Γιοκχάμα 26/4
ε. 'Αντεν 30/53
προς 'Αλγέρι 16/3
προς Κό Σιάγκ 16/4
προς 'Αλεξάνδρεια 5/4
ε. Χέι Πάιν 2/5
προς Χόγκ Κόγκ 30/54
προς Σινγκασπούρ 3/4
προς Χούκ φ Χόλλαντ 20/4
ε. Πενάγκ 2/5
α. Τσίμα 26/4
ε. Ρεσίφ 8/4
ε. Μπαγκόγκ 17/54
α. 'Ιντσόν 1/5
προς 'Αμβέρσα 23/4
ε. Πόραγκρον 13/4
προς 'Ιντσόν 25/4
προς Γιοκχάμα 16/4
πρ. «Ravenna»

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)...	75	69222
ΑΝΑΦΗ...	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	15592
ΑΝΔΡΙΑΤΗΣ...	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
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)...	69	46389
ΑΝΝΑ Λ...	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ...	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ...	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΜΗΝΟΣ (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
ΑΡΚΟΖΥ (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
ΑΣΤΗΡ...	70	17485
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)...	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)...	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)...	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)...	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)...	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)...	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ...	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ...	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ...	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ...	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ...	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)...	75	44601
ΑΤΛΑΣ...	77	11804
ΑΥΛΙΣ...	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ...	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ...	66	2335
ΑΦΡΟΣ...	70	18328

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

προς Τζέντα 10/54
προς Μεξικό 24/4
προς 'Αλεξάνδρεια 29/3
ε. Πειραιά 30/4
ε. Χύρ Φακάν 20/4
ε. Γιοκαίτσι 23/4
α. Γιουροπόρτ 4/5
προς Κουσαναγιάγκ 11/4
πρ. Γιουροπόρτ 27/54
προς Παρναγάουα 27/4
προς Νικόσια 12/4

ε. Τεργέστη 3/5 •
α. 'Αβίλις 1/5
ε. Ρουέν 2/5
ε. Τεργέστη 30/54
προς Νταμμά 12/4
προς Βαλτιμόρη 30/54
ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 1/5
επισκευές Ουλάσν 17/4
ε. 'Ιλιτέβσκ 21/4
προς Νοβοροσσκ 17/4
στο Λός 'Αντζελες 22/4
ε. Ν. 'Ορλέαν 29/4
προς Σινγκασπούρ 6/4
ε. Κολούμπια 2/5
α. Κόντον 29/4
προς Χιούστον 26/4
προς 'Ιαπωνία 16/4
α. Σινγκασπούρ 2/5
στο Κασσιούγκ 1/4
α. Ν. 'Ορλέαν 9/4
προς 'Οδησσό 17/53
ε. Ν. 'Ορλέαν 15/4
ε. Ν. 'Ορλέαν 18/4
ε. Σάν Νικόλας Μπαϊ 6/4
προς Μπαντάρ Χομείνι 16/4
δ. Σουέζ 2/5
προς Περισκό 25/4
δ. Γιβραλτάρ 3/5
προς Σαφάγκα 24/4
προς Καγκασίμα 24/4

προς Σμόρνιν 19/4
προς Β. Κορέα 6/4
προς Πόρτ 'Ελζαμπεθ 25/4
προς 'Ισπανία 29/4
προς Κίνα 25/3
προς 'Αλάσκα 28/4
μεταφορές Ρεθύμνου
προς 'Αρούμα 25/4
προς Σπετίμπα 26/4
ε. Γκαίμης 22/4
α. Σαγκάι 1/4
ε. 'Ιντσόν 28/4
προς 'Ιταλία 18/3

προς 'Ογκούντο 29/4
προς Τζέντα 28/4
ε. Ταγκανόουρα 24/4
α. Πρίνς Ρούπερτ 17/4
μετ. «Κυριάκος Μ.» (κ.)
ε. 'Οζόκα 25/4
προς ΗΠΑ 19/54
προς Κεϊλάν 30/4
ε. Χιούστον 29/4
α. Ραβέννα 2/5
α. Σουάνον 5/4
πρ. «BP Energy»
προς 'Αμουά Μπαϊ 29/4
ε. Βαγκαρτί 24/4
προς Προβιντένς 23/4

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 13/3
α. Κόρπους Κράτσι 17/3
δ. Παναμά 23/4
προς 'Ιντσόν 22/4
προς Πόρτο Τόλμπορ 9/54
α. Χόγκ Κόγκ 29/4
προς 'Ιαπωνία 1/4
α. Χιούστον 26/4
ε. Λός Πάλας 1/5
ε. Καλαμπόκα 24/4
επισκ. Χαλκίδα 29/3
ἀργεϊ Πειραιά
ε. Πειραιά 30/54

ἀργεϊ Πειραιά
προς Κριστομάλ 24/4
προς Πειραιά 14/4
προς Μπ. 'Αμπάς 12/3
προς Λαύριο 22/4

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΙΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1800
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΡΓΙΟΣ 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
ΓΚΟΛΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΦΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΡΓΙΟΣ.	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 ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933
ΓΟΥΔΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΔΕΡΜΟΛΕΝ	69	12373

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19908
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
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8830
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΝΘ.	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ.	73	4658
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557

α. Πειραιά 26/4	
ε. Πειραιά 11/4	
πρός Παράνδρου 25/4	
ε. Γκντνασκ 2/4	
πρός Ντάρνα 9/4	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 12/4	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Φρήπορτ 7/4	

μεσογειοακές μεταφορές	
πρός Μπαγκόκ 25/4	
πρ. «Rosie D.»	
ε. Πιομπίνο 28/4	
πρός Ιταλία 21/4	
μεταφορές Φουτζέιρας	
πρός Βεγκάδα 27/4	
πρός Ήρακλειο 30/4	
α. Χιούστον 26/4	
στή Φουτζέιρας (ἀποθήκη)	
α. Σουέζ 3/5	
α. Ρας Σουκχέιρ 29/4	
ε. Πόρτσμουθ 29/4	
α. Κίγκστον 2/5	
ε. Σάρροχ 7/4	
πρός Άλγερία 7/3	

ε. Ν. Όρλεάν 2/5	
α. Ταμπό 21/4	
α. Κομά Μπαί 854	
ε. Σορέλ 1754	
ε. Ν. Όρλεάν 1/5	
ε. Σιγκαπούρη 9/4	
ε. Πόρτ Έσκουίβελ 2954	
α. Ταμπό 29/4	
επιπλήρη Έλληνες	
επιπλήρη Έλληνες	
α. Ρουέν 2/5	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Ν. Όρλεάν 25/4	
ε. Ταργκόντα 28/4	
πρός Αυστραλία 2954	
πρός Μπ. Άιρες 27/4	
ε. Βέντσιλ 16/4	
πρός Ιαπωνία 11/4	
πρός Σιγκαπούρη 28/4	
πρός Ίνδία 15/4	
ε. Παράνδρου 2954	
πρός Λέ Χόβερ 25/4	
ε. Ταϊσούγκ 3054	
πρός Κίνα 2/4	
ε. Παλάου Μπακό 1/5	
ε. Νταμύ 25/4	
πρός Σίγκνα 28/4	
α. Άμβούργο 3/5	
α. Ταργκόντα 30/4	
ε. Σύρο 29/4	
πρός Ρόττερταμ 29/4	
πρός Ρας Ταουρά 1/2	
πρός Τζακόρτα 21/4	
α. Μελβούρνη 1/5	

πρός Χάρκ Άιλαντ 31/3	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Άχαμα 3/5	
ἀργεί Άλιβέρι	
πρ. «Finnebeaver»	
πρός Σ. Μπράις Μπαί 23/4	
ε. Χιούστον 24/4	
πρός Καργάνα 23/4	
πρός Τακόμα 30/4	
πρός Μακαδόμο 16/4	
δ. Ντόβερ 10/4	
πρός Μπουργκά 15/4	
πρός Φουτζέιρα 14/3	
μεσογειοακές μεταφορές	
πρός Λός Άντζελς 22/4	
ε. πειραιά 1/5	
πρός Ίράν 4/4	

ἀργεί Βασίρα	
α. Ρόττερταμ 13/4	
πρός Περσικό 2/4	
α. Ντάρνα 2/5	
πρός Σάν Φραντσκο 28/4	
επισκ. Ούλασν 24/4	
πρός Έκουαντόρ 17/4	
πρός Πόρτ Τάλμποτ 5/4	
πρός Τουμαράο 29/4	
πρός Άγ. Θεοδώρους 4/4	
ε. Πειραιά 23/4	
ε. Πειραιά 2/5	
στήν Πάχη (ἀποθήκη)	
α. Όλμπαν 1/5	
πρός Μπαλκίναπν 15/4	
α. Σάν Φραντσκο 18/4	
μεσογειοακές μεταφορές	
πρός Φορτάλιζα 26/3	
α. Τάραντα 26/4	
πρός Γένεβα 15/4	
α. Άμβέρσα 27/4	
επισκευές Πειραιά 29/3	
πρός Άλιβέρι 26/4	
πρός Νταμύ 5/5	
ε. Κοστούμ 23/4	
πρ. «Istanbul Z.»	
πρός Νευρούτ Μπαί 24/4	
δ. Γιβραλτάρ 3/5	
επισκευές Πειραιά 21/12	
πρός Μεξικό 11/4	
ἀργεί Πειραιά	
πρός ΕΣΣΔ 29/4	

ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΣΤΟΥ	70	16374
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET.	66	4503
ZANNH.	81	22857
ZARNATA (δ.)	77	69338
ZEYS	71	87667
ZEYFPOC II.	77	18838
ZHNQ.	81	23100
ZIM ΠΙΟΧΟΧΑΜΑ.	78	13977
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	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
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α' ΤΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	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 Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	80	19982
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	33914
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	67	12702
ΚΑΡΟΣ	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	68	1597
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	70	8190
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	66	38878
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	78	245140
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	70	44954
ΚΙΡΚΗ (δ.)	73	18744
ΚΛΗΡΕΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	34188
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	78	14374
ΚΟΜΕΤ	71	15547
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ.	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΝΤ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	80	19982
ΚΟΝΚΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	70	8201
ΚΟΠΛΑΚΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	84	38000
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	72	40720
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	71	8630
ΚΡΑΝΤΟΡ	74	18744
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	70	18164
ΚΡΕΩΝ	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000

πρός Πεσκάγκουλα 18/4	
πρός ΗΠΑ 25/4	
πρός Τζαμάικα 17/4	
ε. Ν. Υόρκη 2/5	
πρός Ρόττερταμ 2/4	
πρός Γιβραλτάρ 26/4	
πρός Πόρτ Σαίδ 28/3	
πρός Κλήκη 17/4	
ε. Φιλαδέλφεια 29/4	
πρός Νάπολη 17/4	

α. Άμβέρσα 3/5
πρός Ντάρναμπα 29/4
πρός Βραζιλία 24/4
πρός Τουμαράο 9/4
ε. Πόρτσμουθ 26/4
ε. Τζιμπουτί 5/2
δ. Σουέζ 1/5
α. Μπρισμάλιν 2/5
ε. Γιοκχάμα 30/4
πρός Λός Άντζελς 27/4
α. Χόγκ Κόγκ 30/4
ε. Κολόμπο 1/5
α. Χάιφα 2/5
πρός Δ. Αφρική 24/4
πρός Άναμα 17/4
πρός Ναγκόγια 4/4
α. Κόρπους Κρίστι 14/4
πρός Ρόττερταμ 3/5
πρός Καναδά 30/4
α. Λονδίνο 29/4
δ. Παναμά 1/5
ε. Άλεξάνδρεια 9/4
ε. Όγουέντο 26/3
πρός Κίνα 17/4
πρός Ρόττερταμ 30/4
α. Λίβερπουλ 5/5
α. Μπιλμπο 26/4
ε. Ν. Ορλεάν 24/4
πρός Ήγουμενίτσα 25/4
πρός Πάτρα 27/4
ε. Λοριέντ 29/4
προς Ρουμανία 29/4
πρός Πόρτο Μπουβάρ 28/4
ε. Δαμιάτ 25/4
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 5/4
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άλεξάνδρεια 7/4
πρός Ιαπωνία 28/4

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

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (6.7)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (6)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (6.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (6)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ.	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	3319
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ.	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΤΖΙΑΝΑ ΡΕΙΝΜΠΟΥ.	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ.	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΖΛΑ II (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ.....	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗ.....	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.....	74	22244
ΜΑΙΡΗ Μ.....	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.....	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ.....	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427
ΜΑΝΑ.....	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10999
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 VII(δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΓΓΟ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.).....	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	73	69498
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 Λ.....	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.....	82	20433

ΜΕΤ'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'ΤΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΤΟΝΕΣ	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	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592

δ. Πόρτ Σαϊό 3/5
δ. Σουεζ 4/5
πρός Καμερούν 21/4
πρός Σιντί Κερρί 11/4
α. Γιούροπορτ 4/5
πρός Τζέντα 29/4
ναυπηγ. Ναγκασάκι
δ. Γιβραλτάρ 2/5
δ. Γιβραλτάρ 2/5
α. Πόρτ Κέλαγκ 28/4
ε. Ίντσον 27/4
α. Γιούροπορτ 30/4
α. Σέβεν Άιλαντ 2/5
πρός Ιαπωνία 5/4

προς Ντραμαί 26/4
 προς ΕΣΣΔ 24/4
 από Κοτονού 17/4
 προς Νιούκαστλ 2/4
 προς Ταργκονά 24/4
 προς ΕΣΣΔ 24/4
 έπισκευές Πειραιά
 € Πειραιά 2/5
 προς Σάρροφ 25/4
 € Άκαμα 4/5
 προς Ν. Κορτε 16/4
 στη Φορτάλεζα (άποθήκη)
 προς Κολόμπο 30/4
 α. Τάμα 30/3
 α. Βανκούβερ 24/4
 προς Γουίλμκιντον 23/4
 προς Νακόντα 4/4
 προς Πλίντ Σεντρά 29/4
 προς Πλίντ α Πίτρε 23/4
 προς Άνναμα 2754
 στη Βασούρα
 προς Γιοχάνα 29/4
 προς Ν. Όρλέαν 23/4
 προς Βενετία 30/4
 € Άσντον 2/5

προς Τσιανούν 17/4
 προς Σοφές 27/4
 α. Λέ Χάρβη 27/4
 α. Σαλάρν 2/5
 προς 'Αρούμα 23/4
 προς Μπ. 'Αίρες 22/4
 δ. Πόρτο Σπιδέ 8/4
 προς Μπ. 'Αμπάς 14/4
 ε. Ταιτσούκ 29/4
 ε. 'Ιντσάν 13/4
 α. Ρίπα 2/5
 στο Μπ. 'Αίρες 4/5
 α. Μπεμερχόβεν 28/4
 α. Λισαβώνα 18/4
 ε. Ρότερνταμ 1/5
 ε. Ρότερνταμ 25/4
 δ. Γιβραλτάρ 2/5
 α. Χιουσάν 20/4
 προς Γιβραλτάρ 29/4
 ε. 'Ιντσάν 14/4
 προς Σουζέ 4/4
 προς Ν. Κορέα 18/4
 α. Τάραντα 30/4
 α. Βανκούβερ 30/4
 προς Δ. 'Αφρική 3/4
 έπισκ. 'Αμβρούση 18/4
 α. Φός 5/5
 μεταφοράς 'Ερυθράς
 προς Πόρτο Σουάν 26/4
 προς Σιγκαπούρη 27/4
 ΕΤΑ Νιγηρία 10/4
 α. Στά Σεμπαστιό 2/5
 α. Γιούρπορτ 4/5
 πρό Φουκουγιόμα 29/4
 α. Πειραιά 2/5
 ε. Χάρπτον 2/5
 ε. Ν. 'Ορλεάν 19/2
 προς ΗΠΑ 18/4
 ε. Σιγκαντίγκ 19/4
 α. Χιουσάν 1/5
 α. Πόρτ Κέλαγκ 4/5
 προς Ταρχκόνα 24/4
 προς Νακόνι 17/4

ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
 ε. Κακοκώβα 26/4
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
 ε. Σαλέρνο 22/4
 προς Γούνα 28/3
 προς Σγκαπούρη 24/4
 έγκταλεξήθηκε 16/1/89
 στο 'Ορν 31/8/90
 άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
 δ. Παναμά 30/4
 προς ΗΠΑ 26/4
 άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Τομπίκο 2/5
 α. Χιούστον 22/4
 προς Καλδέρα 1/4
 άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
 δ. Παναμά 1/5
 άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
 άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Πουέρτο Κουετζάλ 13/4
 προς Μαϊάμι 13/4
 ε. Δεμερρά 3054
 α. Μαντζούλι 14/4
 ε. Δεμερρά 1954
 ε. Λας Πάλας 1/5
 άργεϊ Πεϊράδα

MINI ΛΟΥΦ	71	1563
MINI ΛΟΥΥ	71	1598
MINI ΛΟΤ	71	1584
MINI ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
MINI ΛΟΥΜ	74	1577
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
MINI ΛΥΜΦ	75	1587
MINI ΛΩΝΤ	70	1592
MINI ΖΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (6.)	66	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
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (6.)	&3	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785

ΝΑΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΪ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΖΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΖΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΖΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΖΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΖΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΖΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΖΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΕΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΦΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑΪΣΚΑΟΥΝΤΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝ Π	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΘΕΩΝΗ (δ).	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ.	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ.	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΕΠΙΡΙΤ (δ.).	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.).	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ.	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΗΤΕΡ	77	147222
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ.	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ.	77	146444
ΟΛΥΜΠΙΚ SENERITY (δ.).	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΕΠΙΡΙΤ (δ.).	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΤΟΡ (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
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.).	71	29749
ΟΡΥΞΕΝ ΓΟΥ'ΥΝΤ	83	20669
ΟΥΑΥ'Τ ΟΠΑΛ.	77	13864
ΟΥΑΥ'Τ ΣΤΟΥΝΥ.	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ).	65	28133
Π.Σ. ΠΑΝΟΖ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΚΦΟΝ.	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).	76	81100

ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη
 α. Βαλτιμόρη 2/5
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 26/3
 ε. Χιοστόν 28/4
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 21/3
 α. Χιοστόν 23/4
 α. Ν. Ὁρλεάνη 23/4
 α. Πόρτ Ἄρθουρ 21/4
 α. Ν. Ὁρλεάνη 18/4
 α. Ντῶρμπαν 24/4
 α. Ν. Ὁρλεάνη 13/4
 πρὸς Σάντος 26/4
 ε. Κομὺ Μπαϊλ 15/4
 πρὸς Φιλadέλφεια 21/4
 πρὸς Γιβραλτάρ 30/4
 ε. Ρίπα 20/4
 πρὸς Ποχάγκ 9/4
 α. Μαντάγκ 2/5
 ε. Λαζόρο Καρντένης 21/4
 πρὸς Ἀμβέρσα 23/4
 ε. Πειραὶ 2/5
 ε. Φάλλουρ Μπαϊλ 1854
 δ. Πόρτ Σάϊδ 1/5
 α. Πειραὶ 2/5
 πρὸς Ράς Ἰσα Τέρμ. 12/3
 μετασκευάζεται Πειραὶ
 α. Ἀμβέρσα 4/5
 ε. Πόρτ Ἐλαγκ 4/5
 πρὸς Οὐλλάν 20/4
 πρὸς Νιγηρία 22/4
 πρὸς Μίζουσιμα 24/4
 πρὸς Κανάρις 27/4
 ε. Ἰταδί 18/4
 ὑπέστητε Λιβεριανή

προς Βραζιλία 27/4
 δ. Έλινανόρη 24/4
 προς Άλγερια 10/4
 α. Μίνα Καμπούς 5/5
 α. Λισαβώνα 27/4
 προς Πόρτο Κουέζας 18/4
 στό Κασιούπη 1/3
 προς Θεσσαλονίκη 30/4
 έπωλήθη Έλληνες
 προς Κύπρη 21/4
 προς Σγκαπούρη 23/4
 α. Μπιλμπάο 3/5
 προς Χάμπτον 30/4
 άργεί Πειραιά
 α. Τζουμπάιλ 24/4
 α. Χιουσόν 26/4
 στη Δαριέτια (άποθήκη)
 προς Δ. Άφρική 29/4
 προς Όδησσό 26/4
 α. Μεξίλη 28/4
 προς Άλγκεθίρας 25/4
 α. Ν. Ύόρκη 18/4
 δ. Ντρόβερ 2/5
 προς Ν. Ύόρκη 22/4
 ε. Σγκαπούρη 1/5
 προς Νιγηρία 1/4
 α. Χιουσόν 16/4
 α. Μορμουγκάο 1/5
 ε. Χόγκ Κόγκ 30/4
 ε. Σαντάντερ 2/5
 α. Χέντ Πόιντ 1/5
 α. Πόρτ Κέμπλο 2/5
 α. Πρίνς Ρούπερτ 2054
 ε. Μπρεμερχέν 4/5
 ε. Πειραιά 14/4
 προς Αλγυτο 6/4
 α. Ν. Όρελάν 2954
 μετ. «Αϊθλάν Ρήφερ»
 έπωλήθη Έλληνες
 α. Πρίνς Ρούπερτ 2/4
 ε. Άμβέρσα 4/5
 έπωλήθη Νορβηγούς

προς Γιβραλτάρ 14/4
 προς Ρότερνταμ 25/4
 προς Ν. Αμερική 17/4
 προς Ίμμηγκχαρ 24/4
 ε. Σάν Λορέντζο 3/5
 ε. Σάν Λορέντζο 6/4
 ε. Τζουάνα Τέρριναλ 4/4
 προς Σεπελίμα 21/4
 προς Κασίμα 13/4
 ε. Κασσιούκ 25/4
 ε. Ήστ Λόντον 23/4
 α. Ν. Όρλεάντ 21/4
 προς Χιούστον 29/4
 προς Νιούπορτ 24/4
 προς Φιλαδέλφεια 30/4
 ε. Σικάγοτρεϊ 29/4
 ε. Γένοβα 26/4
 προς Άρούμπα 27/4
 ε. Ίλιτβακ 13/4
 ε. Ταμπό 20/4
 ε. Τάραντα 1/5
 προς Ίταλια 23/4
 προς Πόρτο Μιράντα 28/4
 ε. Μπατόνς 19/4
 ε. Πειραις 2/5
 ε. Πειραις 2/5
 ε. Μανίλα 17/4
 προς Μαρίνα ντι Καράρα 27/4
 μεταφορές Βραζιλίας
 ε. Σιδνεϋ 2/5
 προς Ν. Αφρική 21/4
 προς Μαϊάμι 21/4
 προς Ρεσιφ 26/4
 α. Χιούστον 20/4
 προς Πρέβεζα 26/4
 προς Αλγύτου 27/4

ΠΑΛΟΜΑ	77	29457
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
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
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΗΣ (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
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕ'ΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ	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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΙΟΣ	73	9749
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΞΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3186
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΤΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΩΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΛΑ	77	15533
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΤΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123

ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	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'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΣ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΣΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΩΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΛΙΣΙΠ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΑΣΙΤΥ 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	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	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
ΦΟΙΝΙΕ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	8671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	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

ε. Σάν Φρανσίσκο 27/4
πρός Φάλασικ 18/4
πρός Δ. Αφρική 21/3
α. Πειραιά 19/4
πρ. «Moleson»
ε. Ίμινγκχαμ 18/4
α. Τέμα 10/3
πρός Βενγκάζ 8/4
πρός Λιβύη 27/4
ε. Ρότερνταμ 11/4
ε. Ρότερνταμ 6/5
πρός Μπ. Αίρες 30/4
πρός Αμβούργο 23/4
ε. Σάν Λορέντζο 26/4
α. Βανκούβερ 27/4
πρός Ρότερνταμ 16/3
α. Λούη Τέρμιναλ 3/4
πρός Πένκο 11/4
πρός Τζαμάικα 25/2
ε. Τερνέστη 28/4
α. Τσιταγκόνκ 25/4
ε. Σάντος 1/5
α. Πόρτ Κέλαγκ 5/5
πρός Πειραιά 14/4
ε. Χιόσταν 12/4
ε. Ρεσίφ 21/4
σημαία Μάλτας
α. Βανκούβερ 27/4
ε. Λουάντα 23/3
μεσογειοικές μεταφορές
ε. Ραβέννα 29/4
πρός Αλγέρι 20/4
πρός Αρούμπα 23/3
πρός Τσιγούαν 27/4
πρός Χαλκίδα 23/2
πρός Βραζιλία 29/3
στών Ινδικό (άποθήκη)
στό Γκαζάν (άποθήκη)
πρός Φουζέιρα 1/4
πρός ΕΣΣΔ 16/3
πρός Ν. Αμερική 11/4
πρός Λός Αντζέλες 29/4
ε. Αλεξάνδρεια 6/4
άργει Πειραιά
πρός Ουαυέντο 21/4
ε. Ρουέν 2/5
πρός Ισπανία 11/4
πρός Τουρκία 23/4
πρός Χόμπαρτ 10/4
πρός Πορτογαλία 25/4
ε. Πόρτο Μόρεσμου 30/4
ε. Ραβέννα 30/4
πρ. «Masashima Maru»
ε. Πειραιά 30/4
πρ. «Konkad»
μεσογειοικές μεταφορές
α. Μπ. Αίρες 18/4
πρός Αρούμπα 28/3
α. Τζουσίμα Τέρμ. 26/3
πρός Δ. Αφρική 23/3
πρ. Ιταλία 13/4
πρός χάργκ Αϊλάντ 24/4
α. Κόρυτον 4/5
μεσογειοικές μεταφορές
ε. Ν. Ορλεάνη 2/5
δ. Παναμά 29/4
πρός Ισπανία 17/4
α. Σιγκαπούρη 1/5
ε. Πενάγκ 28/4
ε. Ασνόντ 25/4
πρός Αρούμπα 29/4
α. Σιγκαπούρη 2/5
πρός Αρούμπα 19/4
πρός Ν. Υόρκη 28/4
πρός Ισπανία 10/4
πρός Μπαμπόσα 30/4
πρός Καρταγένα 25/4
ε. Πόρτ Έβερκλίντς 23/4
ε. Πειραιά 26/4
ε. Αμβούργο 4/5
ε. Ν. Ορλεάνη 26/4
πρός Βάρνα 20/4
πρός Κωνσταντίνα 26/4
δ. Γιβραλτάρ 2/5
έπισκ. Πειραιά 9/3
ε. Σέτε 29/4
πρός Κωνσταντίνα 16/4
α. Σιγκαπούρη 21/4
ε. Λάγος 29/4
πρ. «Donna Silvana»
πρός Γαλλία 18/3
πρός ΗΠΑ 29/4
ε. Πόρτ Καρτίρ 24/4
δ. Γιβραλτάρ 3/5
α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 15/4
πρός Οζάνα 29/4
πρός Βενεζουέλα 11/4
πρός Σιμόντα 23/4
πρός Αλγέρι 30/4
πρός Γιβραλτάρ 23/4
ε. Ν. Γουέστημστερ 3/5
πρός Βραζιλία 15/4
πρός ΕΣΣΔ 25/4
α. Λός Αντζέλες 2/5
α. Σάν Λορέντζο 16/4
στό Πόρτο Λιμών 26/4
δ. Παναμά 30/4
στήν Αμβέρσα 29/12
στή Μπάχα Μπάλνκα 19/4
πρός ΗΠΑ 25/4
μεταφορές Περσικού
πρός Ισραήλ 11/4
πρός Βενγκάζ 18/4
πρός Κόρυους Κρίστι 6/4



προς Νοβοροσίσκι 18/3
 ε. Ν. 'Ορλεάν 2/4
 ε. 'Αβωνισαυθ 29/3
 ε. Φουτζέιρα 11/3
 προς Φάλασκι 2053
 ε. Γένοβα 2/4
 ε. Πειραιά 1/4
 προς Χαλκίδα 26/3
 ε. Πόρτο 'Εμπερόκλε 22/3
 προς Βεγγάζι 25/3
 ε. Σάν Λορέντζο 3/4
 προς Βιτόρια 17/3
 πρ. «Τζώρτζ Δ.»
 προς Ντάρμπαν 31/3
 στό Χορμούζ
 ε. Παναμά 1/4
 ε. Σουδα Μπαϊν 22/3
 προς Πειραιά 28/3
 ε. Κρότωνα 24/3
 ε. Πειραιά 8/1
 ε. 'Αμβέρσα 3/4
 προς Τόκιο 25/3
 ε. Κων/πολή 1/4
 ε. Σάο Σεμπαστιάο 26/3
 ε. Βόλο 27/3
 ε. Μαντράς 8/3
 ύπεύστηλε σημάια Μάλας
 ε. Νιόβε 30/3
 προς Μαλμαλάς 6/3
 ε. 'Ιντσάν 24/3
 στόν Πειραιά 2/4
 ε. Ν. Γουέστμινστερ 31/3
 πρ. «South Vivien»
 προς Ντάρμπαν 4/3
 προς Ν. Μαγκαλόρ 21/2
 ε. Ν. 'Υόρκη 29/3
 ε. Κοζίν 22/3
 προς 'Αλεξάνδρεια 30/3
 προς Κόλομπο ΗΠΑ 26/3
 ε. Σάντος 2/3
 ε. Σάν Λορέντζο 28/3
 προς Σάν Φρανσίσκο 19/3
 ε. Γκαλμίν 354
 προς Γισκοχάμα 21/3
 ε. Σιγκαπούρη 23/2
 προς Πνόμ Πένχ 9/3
 ε. Σάντος 2/4
 προς Χάρνκ 13/2
 προς 'Υεμλίν 8/3
 προς Φος 31/3
 ε. 'Αμβέρσα 14/3
 ε. Σουέζ 2/4

ε. Λόρνακο 3/4
 προς Ρίο 'Ιανείρο 7/3
 ε. Σηλίτ 26/3
 μεταφορέ Πάτρος
 προς 'Αγκόλα 19/3
 ε. Σέρμπρο Ρίβερ 19/3
 ε. Χοντζέντα 21/3
 προς 'Ιταλία 22/3
 βυθίστηκε 4/4
 ύπεύστηλε ελληνική
 ε. Χιουσάν 28/3
 ε. Λάγος 1/4
 προς Γκουαραγουόδο 8/3
 προς Ν. 'Ορλεάν 13/3
 προς 'Αλγκυθίρας 27/3
 προς 'Ισραήλ 21/3
 ε. Λάγος 21/3
 προς Κακονκάβα 24/3
 ε. Ούμ Σαΐδ 2/4
 προς Πενάβιν 19/3

προς Μαυρίκι 4/4
 ε. Ντάρμπαν 4/4
 ε. Σιγκαπούρη 2/4
 προς Λίβανο 27/3
 προς Δ. 'Αφρική 24/3
 ε. Ν. 'Ορλεάν (ε.)
 (ετ. «Πύλος» 12/3)
 προς 'Αγκόλα 20/2
 προς Μήλο 28/3
 ε. Λά Γκουαίρα 27/12
 στόν Περαικό 9/1
 πλοκ. Πειραιά 13/3
 ε. Κων/πολή 29/3
 ε. Γισκοχάμα 23/3
 προς Σιγκαπούρη 16/2
 πλοκ. Γκντάνσκ 2953
 προς 'Ηθ Λόντον 21/3
 ε. 'Αμβέρσα 6/4
 ε. Ρότερνταμ 6/4
 προς Χάμπτον 24/3

ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).....	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΛΙΠΓΑΖΟΣ.....	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.).....	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΛΑ.....	71	54610
ΓΚΑΖ ΔΔΡΙΔΤΙΚ (δ.π.).....	70	1973
ΓΚΑΖ ΔΙΤΖΙΑΝ (δ.π.).....	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.).....	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΙΑΝ (δ.π.).....	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.).....	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).....	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΤΤΖΟΡ (δ.π.).....	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΖΦΙΚ (δ.π.).....	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.).....	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.π.).....	66	24696
ΓΚΑΖ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).....	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣ (δ.π.).....	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).....	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑΤΝΤ (κ.).....	65	989
ΓΚΛΑΤΝΤΕΡ (κ.).....	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.....	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.....	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).....	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.).....	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.).....	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (π.).....	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).....	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.).....	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.).....	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).....	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).....	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).....	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).....	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.).....	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).....	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).....	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.).....	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.).....	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.).....	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).....	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΑΚΟΝ.....	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).....	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.).....	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.).....	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ (π.).....	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.).....	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΤΤΕΡ (δ.κ.).....	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΠΟΥ Ι. (π.).....	81	11503
ΓΟΥΕΥΒ ΚΡΕΣΤ (π.).....	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).....	79	12214
ΓΟΥΤΝΝΕΡ (κ.).....	75	16421
ΓΟΥΤΣΕΝΤΟΜ (δ.κ.).....	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*.....	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.....	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.).....	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΤΤΟΡ (δ.κ.).....	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ.....		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).....	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).....	71	56800
ΓΟΥΡΩΥ (δ.κ.).....	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).....	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.....	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (π.).....	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.).....	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.).....	75	8884
ΔΕΛΤΑ ΣΤΑΡ Ι. (π.).....	68	2863
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.).....	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).....	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).....	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.).....	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.).....	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (π.).....	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.).....	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.).....	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).....	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.).....	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.).....	78	16885

ΕΚΟΥΕΤΤΟΡ (δ.).....	77	58336
ΕΚΤΩΡ (κ.).....	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).....	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.).....	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (π.).....	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).....	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).....	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).....	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).....	72	8936
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).....	80	16106
ΕΛΙΝΑ.....	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).....	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.).....	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.).....	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).....	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.π.).....	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.π.).....	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).....	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.π.).....	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΤΤΖ (δ.).....	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).....	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.).....	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.π.).....	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑΙ'Ζ (δ.π.).....	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).....	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).....	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).....	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).....	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).....	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).....	74	51501

ε. Χιούστον 31/3		
πρός 'Αβόνα 9/3		
ε. Καζαμπλάνκα 1/4		
πρός Δανία 18/3		
πρός Βηρυτό 29/3		
α. Φουτζέιρα 5/4		
α. Ντορτγιάλ 2/4		
α. Ράς Σουκχέρ 19/3		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 4/4		
πρός Μωχαμέντια 30/3		
δ. Πόστ Σαΐδ 18/3		
α. Λέ Χάβρη 1/4		
α. Ντορτγιάλ 2/4		
πρός Φουτζέιρα 19/3		
ε. Πειραιά 22/2		
πρός Τζέμπελ 'Αλι 18/3		
πρός Χοντέιντα 20/3		
υπέστηλε λιβερνιανή		
α. Χιούστον 27/3		
πρός Γκιζόν 28/3		
πρός Αίγυπτο 26/3		
πρός 'Ολλανδία 24/3		
πρός ΗΠΑ 20/3		
πρός Κουάδα Τανγινούκ 23/3		
α. Ν. 'Ορλεάν 3/4		
διάλυση Μπαγκλαντές		
πρός Πόρτο Λά Κρούζ 6/3		
πρός Τζακάρα 26/2		
δ. Παναμά 1/4		
ε. Γιοκχόμα 24/3		
πρός Ν. 'Αμερική 9/3		
ε. Μόντρεαλ 26/3		
δ. Παναμά 5/3		
ε. Ταμπίκο 20/3		
πρός Κόλπο ΗΠΑ 23/2		
πρός Σάμο 27/3		
ε. Χόμpton 23/3		
πρός 'Ονσάν 24/2		
πρός Κωνσταντίνα 29/3		
ε. Λαϊκή Τάραξ 22/3		
ε. 'Αντοφαγκάστα 2/4		
πρός Πόρτ 'Αλφρεντ 29/3		
α. Σιγκαπούρη 19/3		
πρός Γκουάντα 27/3		
δ. Παναμά 17/3		
ε. Λιανουσιγκάκ 16/3		
πρός Δ. 'Αφρική 11/3		
πρός Λά Γκουάιρα 18/3		
ε. Σετούμπαλ 16/3		
πρός Περσικό 7/2		
πρός Γιβραλτάρ 30/3		
ε. Σάροχ 25/3		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 12/3		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 3/2		
α. Κόρπους Κρίστι 22/3		
α. Φουτζέιρα 5/4		
ε. Πόρτ Ρόουντς 26/2		
πρός Φουκουγιόμα 20/3		
πρός Νουαντίμπο 22/3		
πρός Βενετία 31/3		
πρός Μπ. 'Αίρες 22/3		
ε. Αιγούστα 1/4		
πρός ΗΠΑ 24/3		
υπέστηλε λιβερνιανή		
ε. Παράνδουα 17/3		
μετ. «Φρίο Λας Πάλας» (π.)		
πρός Μπόου 22/1/90		
πρός Ρότερνταμ 16/3		
ε. Ταϊταγκόχ 27/3		
πρός Κεμπί 11/3		
δ. Σουέζ 4/4		
πρός Μπ. 'Αμπάς 14/1		
έπισκ. Ντουμπάι 4/3		
πρ. «Isola Rossa»		
ε. 'Αντεν 13/2		
α. Φός 1/4		
α. Σιγκαπούρη 2/4		

πρός 'Ιταλία 28/3		
πρός Κασσιόγκ 4/3		
ε. Πειραιά 27/3		
πρός Μαρόκο 27/3		
πρός Ρουμανία 19/3		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/3		
πρός Μπ. 'Αμπάς 26/2		
πρός 'Αβόνα 28/3		
ε. Γιβραλτάρ 30/3		
α. Ν. 'Ορλεάν 26/2		
στήλ Λας Πάλας 9/2		
πρός Ρίταρντς Μπαϊ 27/3		
πρός Γιβραλτάρ 29/3		
πρός Γιάμπα 31/3		
α. Βαγκρέ 26/2		
α. Τζουάιμα 3/3		
στήλ 'Αρούμα 29/12		
δ. Σουέζ 1/4		
α. Τζουάιμα 22/2		
α. Σιγκαπούρη 1/4		
α. Ν. 'Ορλεάν 31/3		
πρός Περσικό 14/3		
στήλ 'Αρούμα 9/12		
πρός Περσικό 20/3		
πρός Πόρτο Μιράντα 15/3		
πρός Φουτζέιρα 3/3		
ε. Φιλανδία 3/4		
έπισκ. Σιγκαπούρη 27/3		
α. Χιούστον 14/3		
πρός 'Ινδονησία 29/3		

ΕΛΛΗ (ΑΒ).....	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.).....	69	22915
ΕΛΛΗΝΑ III (μ.7).....	77	14274
ΕΛΛΗΝΑ IV.....	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.).....	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).....	76	6981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).....	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).....	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ Ι. (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
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.).....	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).....	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.).....	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.).....	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).....	69	9985
ΕΣΤΡΕΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).....	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).....	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.).....	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.).....	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).....	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).....	76	17308
ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.).....	77	68783
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ).....	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ).....	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*.....	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ.....	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).....	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).....	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).....	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).....	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).....	79	9016
ΕΥΡΑΛΟΣ (κ.7).....	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).....	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).....	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.).....	77	16366
ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.).....	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.).....	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.).....	60	17447
ΗΒΗ.....	79	16379
ΗΡΑ.....	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).....	57	2875
ΗΣΤΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	7348
ΕΣΚΑΛΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.).....	85	25076
ΕΣΚΑΛΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	78	11003
ΕΣΚΑΛΙΝΗ Σ. (π.).....	64	3904
ΕΣΚΑΛΙΝΗ Σ. (π.).....	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.).....	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΑΙΣΤΑΣ (κ.).....	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.).....	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).....	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.).....	70	55032
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ ΙΙ (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
ΙΛΙΟΝ (κ.).....	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ.....	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).....	77	140277
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.).....	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).....	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).....	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).....	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΑΝΤΕΡ (κ.).....	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	79	35416
ΙΟΛΚΟΣ ΣΙΟΥΡΥ (κ.).....	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).....	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).....	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.).....	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.).....	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΑΟΡ (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
ΙΤΑΖΑΤ'Ρ ΡΗΦΕΡ (π.).....	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).....	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.).....	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).....	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.).....	68	14808

ΙΣΙΝΣ (κ.).	72	11171
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	71	31584
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	73	62317
ΙΣΤΡΙΑ	71	31584
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ (Βο.).	61	1658
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	73	57345
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.).	68	26290
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	76	16037
ΙΩΝΙΑ (μ.).	73	57345
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.).	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ	77	21567
ΚΑΝΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.).	73	63218
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317
ΚΑΡΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	73	62317
ΚΑΡΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	73	57345
ΚΑΡΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	57345
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	73	57345

ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.)	76	9996
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΖΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Π ΝΟΡΦ (κ.)	71	41565
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΛΑ	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΙΚ (κ.)	83	10520
ΚΟΜΠΛΕΣ ΑΡΡΟΥ (N.M.)	73	63618
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886
ΚΡΕ'ΓΝ (κ.)	76	20355
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΑΦ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΤ'ΝΤ (π.)	70	14786
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991
ΛΙΜΠΕΞΑ * (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865

πρός 'Ιραζόι 13/3
 € Μπιλμπό 3/4
 πρ. «Chempetrol Safina I»
 € Διμερόρα 31/3
 € Ασσόμ 8/3

α. Πόρτ Σουδάν 11/3
 α. Βανκούβερ 4/4

ἀργεί Πειραιά
 πρὸς Λισσαβώνα 27/3
 € Αβουμαουβ 5/4
 πρὸς Δεκέλεια 26/3
 πρὸς Μαζάρα ντέ Βάλλο 29/3
 πρὸς Ν. Κορέα 15/3
 πρὸς Οάησαό 30/53
 πρὸς Μίνα Καμπούς 30/3
 πρὸς Σιγκαπούρη 17/3
 πρ. «New Cadmus»
 α. Ν. Ὀρλεάνη 20/3
 πρὸς Σάν Αντόνιο 21/3
 πρὸς Ἀγγλία 25/3
 πρὸς Λονδίνο 19/3
 δ. Ντόβερ 3/4
 πρὸς Ἰταλία 29/3
 πρὸς Γιουγκοσλαβία 25/3
 € Ταϊστούκ 18/3
 € Ἰντσό 21/3
 πρὸς Καρατάι 30/53
 πρὸς Κίνα 22/3
 € Βρέστη 28/3
 πρὸς Ἰταλία 22/3
 πρὸς Ἑλλάδα 29/3
 πρὸς Πειραιά 24/3
 πρὸς Ἰκούικε 19/3
 πρὸς Ἰαπωνία 26/3
 μεταφορὲς Ν. Γουινέας
 πρὸς Σατούϊ 22/2
 στὴ Μαριουπόλ 28/3
 πρὸς Δ. Ἀφρική 23/3
 α. Μαρακάμπο 8/3
 πρὸς Γκουαγιακούιλ 2/4
 € Γιοχόχμα 26/3
 πρ. «Unique Pioneer»
 πρὸς Ρόττερνταμ 27/3
 δ. Πόρτ Σαϊδ 3/4
 πρὸς Κορέα 5/3
 € Φουτζέιρα 17/3
 πρὸς Μομπά 28/3
 πρὸς Μαρίελ 18/3
 στὸ Κάργκ (ἀποθήκη)
 € Ν. Ὀρλεάνη 30/3
 πρὸς Πόρτ Σαϊδ 3/3
 € Μπόρ 24/3
 πρὸς Μπενγκκούλου 10/3
 πρὸς Παλάου Σαμπού 15/2
 πρὸς Βαγκράτ 21/53
 πρὸς Ντὸς Μπόκας 23/3
 α. Βαγκράτ 3/4
 πρὸς Ν. Καλιφόρνια 30/3
 δ. Παναμά 1/4
 πρὸς Ἰαπωνία 25/3
 δ. Σουέζ 2/4
 πρὸς Σιγκαπούρη 28/3
 € Πόρτ Κορτζ 21/3
 πρὸς Φουτζέιρα 26/1
 α. Πόρτ Κέμπα 4/4
 πρὸς Τραυαντί 1/4
 πρὸς Μπ. Ἀμπάς 27/1
 πρὸς Παλάου Σαμπού 7/3
 πρὸς Βομβάϊ 22/3
 α. Ρόττερνταμ 6/4
 α. Ν. Ὀρλεάνη 26/3
 στὸ Γκράντ Κανάρι 5/4
 € Μπόρ 2/4
 € Μπόρ 29/12
 πρὸς Πειραιά 24/3
 € Φόξ 4/4
 € Γιουρόπορτ 6/4
 α. Μπόχια Μπάλνα 2/4
 € Λένινγκραντ 19/3
 πρὸς Μπρέμχαβεν 27/3
 € Ν. Χόβεν 3/4
 € Σάουθεντ Ἀνκορατζ 27/3
 πρὸς Κουελιάνε 5/3
 πρὸς Μίνα Ραϊσούντ 27/3
 μετ. «Sandra C.»
 πρὸς Ὀκρίκα 30/3
 πρὸς Ἰαπωνία 13/3
 στὸ Σουέζ 19/2
 α. Βαλτιμόρη 2/4
 στὸ Κάργκ (ἀποθήκη)
 € Πειραιά 20/3
 δ. Πόρτ Σαϊδ 1/4
 α. Ρουέν 13/2
 πρὸς Ἀβόνα 13/3
 πρὸς Ἀβόνα 14/2
 πρὸς Κανάριες Νήσους 15/3
 € Ναντόρ 2/4
 δ. Κων/πολί 2/4
 € Μπελαγούαν 20/53
 πρὸς Δομινικανή Δημοκρατία 28/3
 πρὸς Κήλαγκ 21/3
 πρὸς Ταϊστούκ 14/3
 πρὸς Ἰνχαμπάνε 24/3
 πρὸς Ἰταλία 30/3
 πρὸς Μερσίνη 27/3
 α. Φλόριαν 21/2
 πρὸς Μανανίλο 19/3
 πρὸς Ἀβανία 22/3
 πρὸς Βενεζουέλα 21/3
 πρὸς Ν. Ὀρκή 1/4
 α. Μαρακάμπο 31/3

ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ.	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΚ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φι.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΑΤΑ (μ.)	69	20101
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.7)	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΞΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ' (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΙΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡ (κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΤ'ΡΕΣ (κ.)	71	9803
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (λβ.)	73	31861
ΜΠΡΑΤ' ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑΤ' ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

N. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	74	8915
N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΤ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΤ'Α ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕΤΟΡΙΚ (κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΤΑΣΑ I. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗΝ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666

€ Τορραγκόνα 1/4
 στὴ Ρουέν 3/4
 πρὸς Τζέντα 30/3
 πρὸς Ρεϊνόν 22/3
 πρὸς Πόρτο Καμπέλλο 22/3
 πρὸς Μπαχία Μπλάνκα 24/3
 πρὸς Ν. Ὀρλεάνη 5/3
 πρὸς Ν. Ὀρλεάνη 26/3
 δ. Κων/πολί 1/4
 α. Φιλαδέλφεια 4/4
 πρὸς Πόντα ντέ Μαδέιρα 19/3
 πρὸς Γουλιμκτον 23/3
 € Λάγος 26/3
 πρὸς Ἑλλάδα 30/3
 πρὸς Ρίο Τανέιρο 23/3
 € Κάντλα 8/3
 πρὸς Χαννάν 2/3
 € Λά Γκουλέτ 24/3
 πρὸς Ἀσφρούς 18/3
 α. Ν. Ὀρλεάνη 28/3
 € Ρίο Τανέιρο 31/3
 € Ταϊστούκ 3/4
 μεταφορὲς Περσικοῦ
 πρὸς Ἀκίτα 14/3
 πρὸς Νοβοροσκόκ 25/3
 πρὸς Ρίο Τανέιρο 17/3
 πρὸς Ἀκαμπα 28/3
 α. Σάλλορ Βόε 1/4
 πρὸς Περσικό 25/2
 € Μπιλμπό 1/4
 € Πειραιά 15/3
 πρὸς Μπελαγούαν 31/1
 δ. Γιβραλτάρ 21/3
 ἐπισκ. Πειραιά 2/4
 πρὸς Νοβοροσκόκ 11/3
 € Πειραιά 2/4
 α. Σαλβαντόρ 3/4
 πρὸς Μπουσάν 14/3
 α. Κοναού 14/3
 μετ. «Ὀρσλό Β.» (π.)
 α. Ν. Ὀρλεάνη 28/3
 α. Ν. Ὀρλεάνη 26/3
 € Λ. Τσάρλς 22/3
 στὸ Γιβραλτάρ 25/3
 πρὸς Ντουρς 27/3
 α. Ν. Ὀρλεάνη 20/3
 πρὸς Ἰαπωνία 27/3
 πρ. «Argaman Sea»
 ἐπισκ. Ἀγκρα ντὸς Ρέις 22/12
 € «Nobel»
 ἀργεί Ν. Ὀρλεάνη

α. Φάλλμουβ 3/4
 πρὸς Ἰνδία 25/3
 πρὸς Κων/πολί 25/3
 στὸ Κουϊνκντό 4/4
 πρὸς Δ. Ἀφρική 10/3
 πρὸς Τρίπολη 7/3
 πρ. «Mobil Australis»
 α. Πειραιά 3/4
 πρὸς Σιγκαπούρη 6/3
 α. Σιγκαπούρη 13/3
 ἀργεί Πειραιά
 πρὸς Χιουσόν 22/3
 στὴ Σμερνα (ἀποθήκη)
 ἀργεί Πειραιά
 α. Ρας Μπουντράν 31/3
 διάλυση Ἀλάγκ
 πρὸς Κούβα 15/3
 ἐπισκέψεις Πειραιά 25/2

πρὸς Γουονσάν 14/3

α. Καζαμπλάνκα 14/3

€ Γκρέιντμσουθ 4/4
 α. Αὐγούστα 4/4
 πρὸς Πόιντς Α Πίτρε 28/3
 πρὸς Ἀρμουέλες 13/3

πρὸς Ἰντσό 17/3
 € Κολόμπα 3/4
 πρὸς Γκουαγιακούιλ 18/3
 πρὸς Θέουτα 31/3
 πρὸς Κινούρα 25/3
 α. Λέιβ 28/3
 α. Ν. Ὀρλεάνη 29/3
 α. Πειραιά 20/3
 € Λάγος 21/3

ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥΣ

(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 (π.)	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
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΙΜΑ (κ.)	73	6646
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.)	74	3764
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΝΙΖ	71	11055
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑΤ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΕΝΟΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (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 ΠΡΑΐΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΞΕΑΝ ΒΟΐΣ (π.)	69	11434
ΟΞΕΑΝ ΔΕΐΚ (κ.)	76	12443
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΞΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑΓΤ ΡΟΥΟΥΣ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΓΤ ΡΟΥΟΥΣ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (Βα.)	79	9427
ΠΑΛΟΜΑ (κ.)	77	29547
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΗΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (κ.)	78	19820
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	84	4085
ΠΑΣΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕΐΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ε. Γκουαγιακούιλ 25/3	
πρός Μπουσάν 19/3	
ε. Άντοφαγκάστα 354	
α. Ωγκινς 2/4	
δ. Πόρτ Σαϊδ 3/4	
επισκ. Πειραιά 16/3	
πρός Νιγηρία 22/3	
πρός Παρανάγου 25/3	
ε. Φρητάνου 23/2	
δ. Σουέζ 2/4	
πρός Τζέντα 24/2	
πρός Τράν 23/2	
πρός Ντόβερ 29/3	
πρ. «Full Moon»	
α. Μπρέικ 2/4	
πρός Τράν 4/2	
δ. Δαρδανέλλια 2/4	
πρός Πόρτο Όρντ 29/3	
πρός Καϊμάν 19/3	
ε. Μαϊάμ 2/4	
α. Άμστερνταμ 6/43	
πρός Δακάρ 31/3	
α. Μπαχά Μπάλανκα 3/4	
πρός Τζενεράλ Σάντος 28/3	
στό Φλάσσιγκ 3/4	
αγορά από άλλοδοσπούς	
πρός Τζέντα 16/3	
Κων/πολη 28/3	
στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	
ε. Ρίο Τανέιρο 31/3	
ε. Ρίο Τανέιρο 3/4	
α. Λός Άντζελες 15/3	
μεταφορές Περισκοί	
πρός Ιταλία 27/3	
πρός Νορκοβίγκ 18/3	
πρός Χάργκ 1/3	
πρός Αβάντα 5/3	
δ. Γιβραλτάρ 2/4	
πρός Τουρκία 24/3	
πρός Γιβραλτάρ 18/3	
ναυπηγ. Ταϊτά	
ναυπηγ. Ταϊτά	
μεσογειακές μεταφορές	
επιπλήθη	
πρός Καϊομπάνα 26/3	
πρός Πόρτ Σουδάν 21/3	
ε. Μορμουγκάο 27/3	
πρός Άσπάρτ Τέρμ. 15/3	
πρός Χερσάντα 31/3	
πρός Ριγκέτα 29/3	
α. Ν. Όρλεάν 19/3	
πρός Πόρτο Κουεϊτάλ 18/3	
πρός Φλάσσιγκ 25/3	
πρός Κωνσταντίνα 10/10	
α. Αύγουστα 3/4	
στό Χάργκ (άποθήκη)	
πρός Ιαπωνία 22/3	
μεταφορές Κιούγκα	
πρός Χόγκ Κόγκ 6/3	
πρός Σαγκάη 6/3	
πρός Ρόττερνταμ 24/3	
ύψωσε ελληνική	
επισκ. Πειραιά 14/1	
πρός Ματάνζας 11/3	
πρός Κόρπους Κρίστι 19/3	
επισκ. Πειραιά 16/3	
πρ. «Nerezine I»	
πρός Χοντίντα 23/3	
θέση 18.52 Β, 72.47 Α 6/4	
α. Γκάνδη 2/4	
πρός Ντουμπέκ 20/3	
α. Σιγκαπούρη 2/4	
ε. Δομίντνα 28/3	
πρός Δομινικανή Δημ. 19/3	
πρός Κίνα 1453	
πρός Πειραιά 31/3	
ε. Άνγκρα ντό Ρέις 1/4	
πρός Άνω Ανατολή 12/3	
μετ. «Stepanios» (π.)	
πρ. «Ση Φέθ»	
μεταφορές Περισκοί	
στη Βαλέτα 5/3	
υπεστείλε κυπριακή	
α. Μπιλμπάο 4/4	
πρός Λά Σπέζια 17/3	
ε. Γκάνδη 31/3	
πρός Άνναμπα 1/3	
ε. Πειραιά 3/4	
ε. Τσουρούγκ 24/3	
ε. Σιγκαπούρη 2/4	
πρός Ίνδονησία 2/2	
πρός Λεμεσό 29/3	
πρός Μάλτα 23/2	

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
ΠΟΡΤΑΊΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΊΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑΊΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΊΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (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
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΥΟΥΣ (δ. «Ονδ»)	70	1598
ΡΟΥΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΟΥΣ ΤΟΟΥΝ (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
ΣΑΊΤΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑΊΤΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΑΊΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΊΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕΤ'ΑΛΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕΤ'ΑΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕΤ'ΑΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΛΑΤΑΝΙΚ.	73	8917

ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.Μηχ.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	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
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥΊΝΤ III (δ.Μηχ.)	78	28025
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΟΝΑΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΟΝΑΚ I. (π.)	65	9812
ΣΗΜΟΝΑΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΟΝΙ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798
ΣΗΜΟΡΝ II (δ.μ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕΊΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005
ΣΗΝΤΙΟΥΤ II (μ.)	74	18383
ΣΗΝΤΡΑΊΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕΊΤ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑΊΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑΊΝΤΕΡ (μ.)	77	30370

α. Πειραιά 2/4
ε. Γιούρπορτ 6/4
πρός Ίνδία 1/4
πρός Ελλάδα 31/3
α. Σεβίλλια 8/3
α. Γιβραλτάρ 16/3
πρός Νιγηρία 14/3
ε. Σέτε 4/4
πρός Πόρτο Χάρκουρτ 25/3
ε. Πειραιά 29/3
ε. Λεμεσό 4/4
α. Σάν Λορέντζο 3/4
α. Τέμα 25/3
δ. Κων/πολη 1/4
ε. Ρίο Χάινα 27/3
α. Ρόττερνταμ 5/4
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 28/2
ε. Άντεν 4/4
α. Ντέλφζυλ 27/3
πρός Καρταγίνα 20/3
ε. Άμστερνταμ 3/4
ε. Ρεσίφ 18/1
δ. Παναμά 19/3
πρός Κωνσταντίνα 1953
ε. Λέικ Τσάρλς 22/3
πρός Μπέζιουν 14/2
ε. Πειραιά 2/4
α. Κατάνια 30/3
πρ. «Miss Ντίνα»
πρός Κων/πολη 27/3
α. Γιβραλτάρ 16/2
ε. Άλεξάνδρεια 19/3
ε. Πειραιά 3/4
πρός Γκάνδη 21/3
α. Πράια Μόλε 1/4
πρός Μπαντάρ Άμπας 31/3
πρός Άμστερνταμ 16/3
επιπλήθη
στο Γκιζάν
α. Σουέζ 1/4
πρός Γκάντλια 2953
ε. Γκάνδη 30/3
δ. Κων/πολη 2/4

πρός Μπράνσβικ 17/3
επισκευές Πειραιά 2/4
πρός Ράς Μπουντράν 30/3
στό Χάργκ (άποθήκη)
ε. Άμβέρσα 6/4
πρός Ίταλία 25/3
α. Σάν Φρανσίσκο 14/3
υπέστείλε ελληνική
ε. Σάν Λορέντζο 2/4
πρός Άλγερία 7/3
πρός Ταρτούς 23/3
πρός Εύρωπη 27/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Ταρραγκόνα 2/4
πρός Άσσάμ 28/3
πρός Κωνσταντίνα 24/3
πρός Μαλαισία 28/2
ε. Τενερίφη 17/3
εγκαταλείφθηκε Μοστανκάνεμ 2/4
πρός Χοντίντα 16/3
ε. Βιζακαπανάμ 22/3
πρός Ίταλία 27/3
πρός Άβαντα 8/3
α. Ντάρμπαμ 24/3
α. Πειραιά 2/4
ε. Παρανάγου 23/6
πρός Άνναμπα 23/2
πρός Ράς Τανουά 21/3
α. Λέγκχορν 27/3
πρός Μείζο 3/3

πρός Φιλαδέλφεια 22/3
πρός Μπαντάρ Χομείνι 8/2
πρός Ρόττερνταμ 28/3
Γιβραλτάρ 3/4
πρός Σουέζ 8/1
Ρίο Ίανέιρο 23/3
Κων/πολη 19/3
Σολέντ Άνκορατζ 3/4
Άμβέρσα 4/4
πρός Κασσιούκ 20/3
πρός Βενετία 30/3
όν Πειραιά 10/1
πρός Όδησσό 31/3
Κων/πολη 2/4
«Singa Wilmina»
πρός Μπαντάρ Άμπας 9/1
πρός Σάντος 29/3
πρός Βόλο 27/3
Βουβάη 2/4
Σουαίμα 3/4
Γιβραλτάρ 2/4
πρός Ντάρμπαμ 4/4
σκ. Πειραιά 7/10
σκ. Πειραιά 4/1
πρός Σουέζ 29/3
Σάν Λορέντζο 1/4
Ταρραγκόνα 2/4
πρός Καρμπονέας 12/3
πρός Γιβραλτάρ 30/3
«Συμπρήξ»
ως κυπριακή
πρός Ίραν 21/3
Κων/πολη 2/4
Δαρδανέλλια 2/4
πρός Μπαντάρ Άμπας 3053
πρός Μίνα Καμπούς 11/3

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΣΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11089
ΣΗΤΡΕΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΪ'ΛΑΪ'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑΪ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΠΕΡΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ)	68	10691
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Γ'Ον.δ.)	78	18321
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΕΪ'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	10	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725
ΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΧΧΟΡΝ*	70	18736
ΤΑΪ'ΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛΙ (μ.)	83	35762
ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)	69	12005
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Αιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)*	72	9213
ΤΗΝΟΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΖΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'Γ'ΛΛ (κ.)	74	2387
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867

€ Σάνκ Άνκοράτζ 6/4	
πρός Γκόνδη 19/3	
πρός Άρζιου 26/3	
πρός Γκντάνσκ 31/3	
πρός Σάν Λορέντζο 19/11	
πρός Κερπτόουν 20/3	
α. Λός Πάλας 27/3	
πρός Ν. Όρλεάν 22/3	
πρός Μαρόκο 26/3	
πρός ΗΠΑ 25/3	
πρός Ντακάρ 27/5	
€ Ρίο 'Ιανέιρο 27/5	
πρός Πειραιά 23/3	
πρός Κότα Κινσαμπάου 1/3	
€ Ναγκόνια 30/3	
α. Τόραντα 4/4	
πρός Πόρτ Όρντ 23/3	
α. Ν. Όρλεάν 2/4	
πρός Λά Γκουσίρα 15/3	
€ Ντάρμαν 1/3	
€ Σάρζα 23/3	
α. Νταμμά 17/3	
πρός Νάντ 28/3	
€ Μπερεχόβεν 26/3	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
πρός Ντουμά 22/3	
πρός Λός Άντζελες 22/3	
€ Πόρτ Σάι 28/3	
πρός Κορέα 20/3	
α. Κόρπους Κρίστι 28/2	
α. Σιμπενί 16/3	
πρός ΗΠΑ 28/3	
πρός Κέιτ Ρεσίφ 6/4	
€ Τακόμα 31/3	
δ. Πόρτ Σάι 3/4	
στη Σιμόντα (δ.Μα.)	
στον Όρινόκο 8/4	
πρός Ντακάρ 22/3	
πρός Κασαντάνζα 20/3	
πρός Κωσταν 30/3	
α. Βαντί Φεράν 22/3	
πρός Μπουλόν 31/3	
πρός Λά Παλίσ 30/3	
πρός Σουέζ 11/3	
πρός 'Ιαλία 20/3	
πρός Άλκιντε 31/3	
€ Χόμπτον 1/4	
€ Πειραιά 20/3	
πρός Ν. Όρλεάν 28/3	
πρός Έλντσο 20/3	
πρός Φλάσσιγκ 5/4	
€ Πειραιά 2/4	
€ Σιμονσέι 19/3	
€ Βαλέντσα 3/4	
α. Πόρτο Κέλαγκ 2/4	
€ Δουνκέρι 3/4	
€ Πωλίσ Βρετανούς	
πρός Χίλ 26/2	
πρός Χόγκ Κόγκ 25/3	
πρός Ντάρμαν 9/3	
€ Πωλίσ	
€ Πωλίσ Βρετανούς	
πρός Πειραιά	
πρός Μπ. Άιρες 31/3	
πρός 'Ιράν 21/3	
α. Ραβέννα 29/3	
α. Γιούροπορτ 23/2	
δ. Μάλτα 1/4	
€ Άκαμα 3/4	
€ 'Ιντσόν 24/3	
στη Φουτζέιρα (δ.Μα.)	
α. Κορούνια 4/4	
στη Βραζιλία (δ.Μα.)	
πρός Φουτζέιρα 18/3	
€ Ρόττερνταμ 27/3	
α. Μπωμάν 2/4	
πρός Μπ. Άμπα 8/3	
πρός Ντάρμαν 10/3	
πρ. «Ρορτα»	
πρ. «Αστροβέλλ»	
€ Πωλίσ	
πρός Όκρια 28/2	
πρός Πόρτ Σουδάν 31/3	
πρός 'Ιλιούρακ 27/3	
διαγράφεται	
α. Σέτε 4/4	
πρός Μζουράτα 26/3	
€ Μπλάνιε 26/3	
πρός Μεξικό 22/3	
€ Χαλκίδα 27/3	
πρός Τσαουσίνια 29/3	
α. Πειραιά 3/4	
α. Χονιάρα 2/4	
α. Ν. Όρλεάν 26/3	
πρός Λιθού 21/3	
α. Σαλβαντόρ 26/3	
πρός Φουτζέιρα 29/3	
πρός Νταμμά 19/3	
€ Ν. Όρλεάν 21/3	
πρός Μπαγκόγκ 25/3	
πρός Κορέα 17/3	
€ Ουάσαν 3/4	
€ 'Ιλνίλο 28/3	
α. Σινκαπούρ 1/4	
€ Λός Άντζελες 1/4	
πρός Φουτζέιρα 20/3	
πρός Φουτζέιρα 31/3	
α. Νταβά 10/3	
€ Σεπετίμα 28/3	

ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΥ' ΤΕΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΪ'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΥΝΑ (κ.)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΟΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤ (μ.)	67	13792
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ	76	9059
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7)	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΩΡΑ V (π.)	81	8917
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'Σ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΟΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΝΕΣΤΕΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΙΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪ'ΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρός Βραζιλία 19/3
€ Σινγκαπούρη 3/4
πρός Σινγκαπούρη 4/3
α. Χέυ Πόιντ 18/3
δ. Παναμά 2/4
στη Σινγκαπούρη
πρός Βραζιλία 14/3
α. Φουτζέιρα 14/2
πρός Τόραντα 24/3
πρός Τζακάρα 21/3
πρός 'Ιλο 25/3
πρός Κούβα 28/3
πρός Μπ. Άμπα 3/2
πρός Λαττάκιο 27/2
€ Ριγίκα 2/4
α. Γένοβα 29/3
πρός Γκόνδη 5/3
δργεί Σετουμπάλ
€ Φρέντρικσταντ 12/3

πρός Άλγκεθίρας 20/3
βυθίστηκε Έρυντα 28/2
α. Βανκούβερ 21/3
πρός Μαντράς 24/3
διάλυση Ίνδια
α. Φουτζέιρα 2/4
πρός Κάντλαν 19/3
μεσογεικές μεταφορές
πρός Φουτζέιρα 10/8
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 4/4
πρός Ρόττερταμ 15/3
α. Παρανάγουα 25/3
α. Ίμνιχχαρ 25/3
€ Λός Άντζελες 25/3
€ Φουτζέιρα 31/3
πρός Τσιόσας 17/3
€ Ραντζέ 24/3
πρός Βατούμ 9/3
α. Ν. Όρλεάντ 24/3
πρός Ίμνιχχαρ 12/3
α. Ν. Όρλεάντ 24/3
€ Γκουαϊακούιλ 10/3
πρός Άλγερία 8/3
€ Γκίλμης 13/3
€ Τζουμπάιλ 7/3
δ. Σουζέ 2/4
α. Σάο Σέμπασιάν 16/2
πρός Μπάγια Μπλάνκα 23/3
€ Μπερκέλεϋ Σάουντ 16/3
α. Μπερκέλεϋ Σάουντ 25/3
πρός Μπουσάν 17/3
πρός Ίράν 17/3
πρός Γιβραλτάρ 5/3
στό Μπουσάν 11/3
α. Μπερκέλεϋ Σάουντ 30/3
πρός Μπουσάν 10/3
δ. Παναμά 1/4
πρός Βαθαράισο 27/3
€ Μπερκέλεϋ Σάουντ 27/3
α. Ρόττερταμ 2/4
α. Λός Πάμας 11/3
€ Λός Άντζελες 1/4
α. Πόρταουθ 4/4
€ Μπερκέλεϋ Σάουντ 1/3
α. Ρόττερταμ 6/4
α. Μπερκέλεϋ Σάουντ 26/3
πρός Άλγερ 9/3
πρός Μίνα Καμπούς 21/3
πρός Τούρκο 3053
πρός Καζαμπλάνκα 31/3
α. Ρόττερταμ 6/4
€ Μπερκέλεϋ Σάουντ 28/3
€ Ναπιέρ 4/4
πρός Γιβραλτάρ 21/2
α. Λός Πάμας 1/4
α. Λός Πάμας 28/3
€ Κασσιούκ 26/3
πρός Σινγκαπούρη 28/3
α. Σίμπραγκ 4/4
πρός Γιοκοχάμα 28/1
α. Ν. Όρλεάντ 9/3
α. Γένοβα 8/3
€ Ν. Υόρκη 3/4
πρός Άλγέρ 18/3
α. Χιόσταν 29/3
€ Ν. Όρλεάντ 21/3
€ Πειραιά 3/4
α. Ρόττερταμ 4/4
€ Πειραιά 28/3
€ Γιβραλτάρ 3/4
α. Χιόσταν 31/3
€ Ταϊσούκ 21/3
α. πόρτ ντέ Μπούκ 3/4
πρός Ρόττερταμ 20/3
πρός Μπαγκνίκ 30/3
α. Γιβραλτάρ 2/4
α. Κίχτσον 26/3
€ Ριο Χάινα 13/3
α. Ν. Όρλεάντ 20/3
€ Ν. Όρλεάντ 31/3
€ Πόρτ Σουδάν 25/3
δ. Γιβραλτάρ 3/4
α. Άιν Σούκνα 31/1
πρός Τύνιδα 21/3
δ. Πόρτ Σαΐδ 3/4
πρός Άλγερία 21/3

πρός Γιοκοχάμα 25/2
€ Πειραιά 29/3
€ Βηρυτό 15/3
α. Βανκούβερ 22/3
πρός Μαράκκιμο 8/3
€ Σετουμπάλ 27/3
πρός Τζέν. Σάν Μάρτιν 19/3
€ Λόγας 31/3

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 μέγαλο 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 αοιδίμου Κωττάκη, να φέρουμε στο φώς της επικαιρότητας.

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

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

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- ☐

Dependable Power ...

New Sulzer Diesel

Head office:

New Sulzer Diesel Ltd
PO Box
CH-8401 Winterthur,
Switzerland

Telephone: (052) 262 49 22
Telex: 896 060 70 SZ CH
Telefax: (052) 22 49 17

Represented in Greece by:

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

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