

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1991

Αρ. Φύλλου 1045/1103



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

OM. 1045 / 1103
15 IOYNIOY 1991
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

Hellespont Steamship Corporation

Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/

(301) 41 85 811

Telex: 213110 HSC GR

Telefax: (301) 45 22 918

AGENTS:

Papachristidis Limited Papachristidis Ship Management Services Limited

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

Telephone: (071) 828 9998

Telex: 928643 FRIXOS G

Telefax: (071) 828 9122

Manila Ship Management & Manning Inc

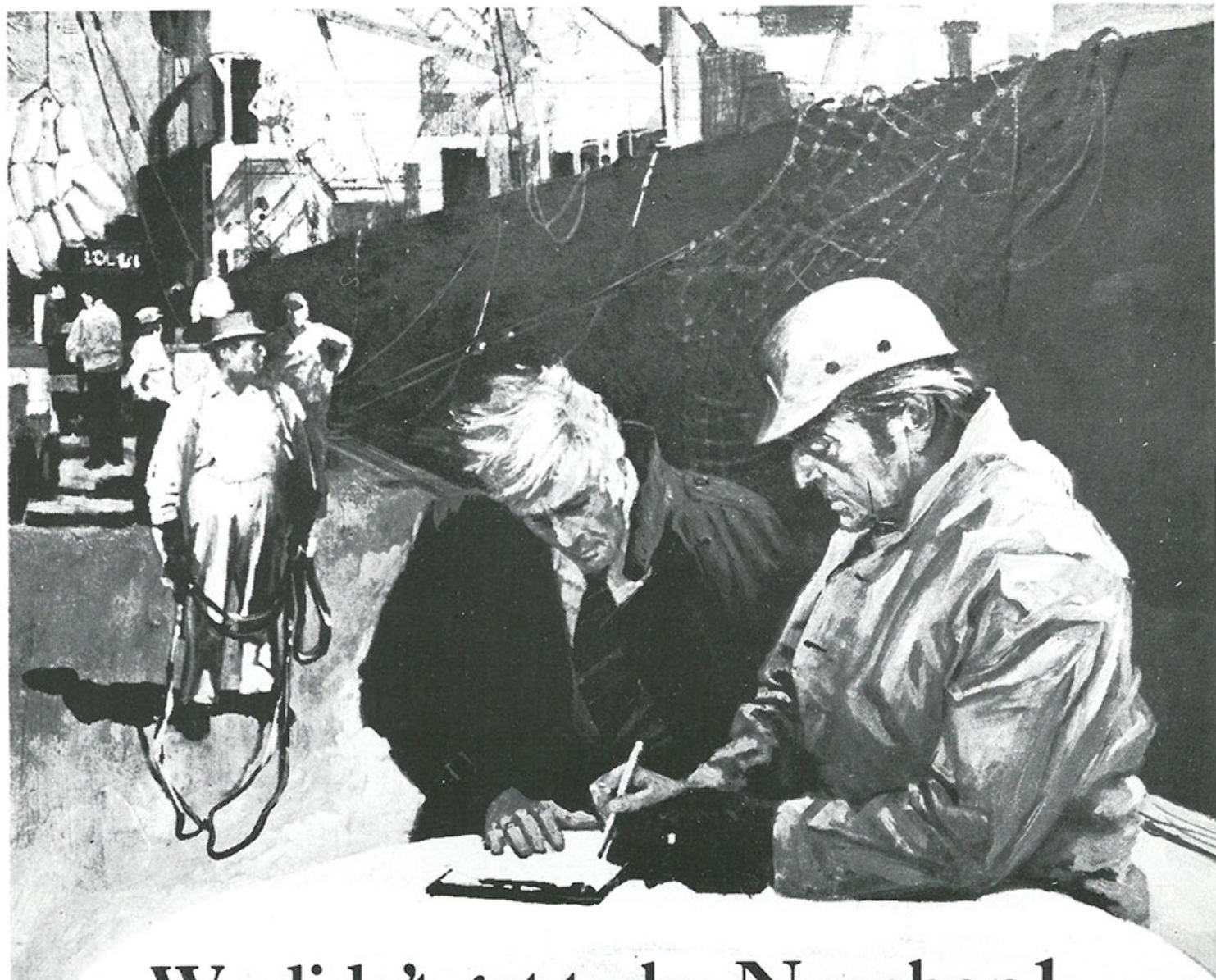
Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines

Telephone: (632) 86 40 71/4

Telex: 156200510

Telefax: (632) 86 40 75





We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

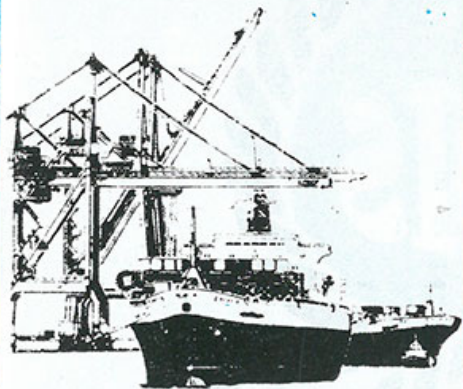
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1045/1103

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. 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. 1045/1103 June 15th, 1991

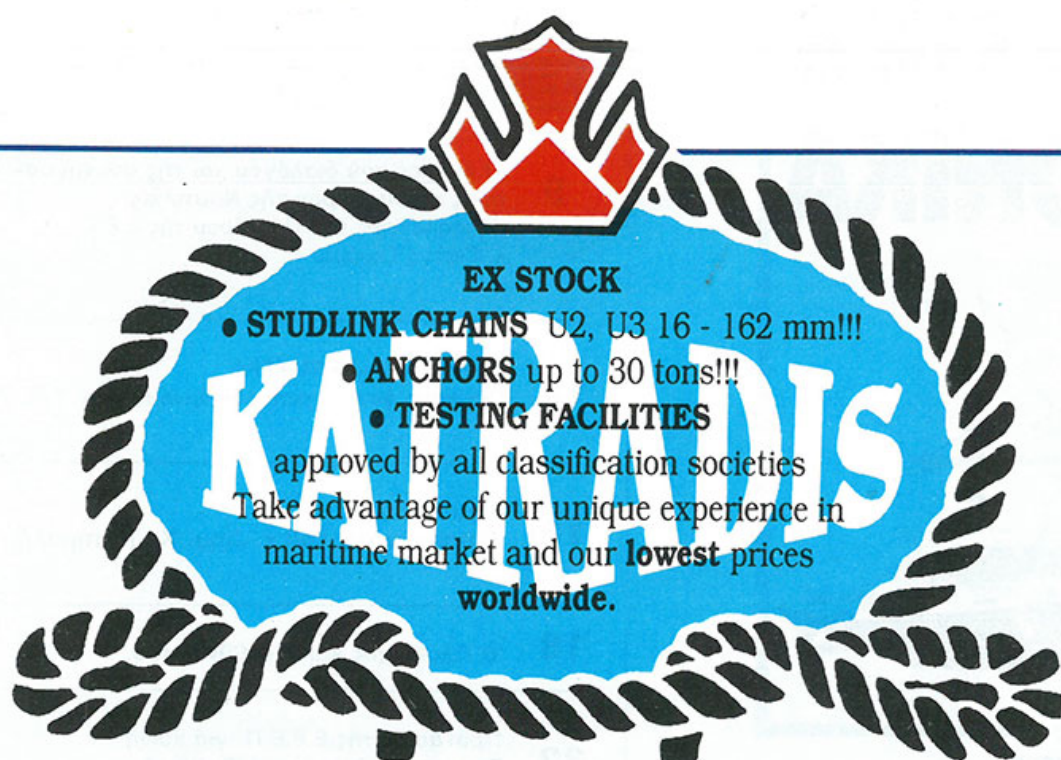
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 9** Ο δρόμος του διαλόγου καί της συνεργασίας
πρός τό συμφέρον της Ναυτιλίας.
Έπισημάνσεις του Προέδρου της Ε.Ε.Ε.
κ. Γιάννη Γκούμα.
- 12** Έννέα Χρόνια HELMEPA.
Πάγκοινη αναγνώριση του έργου του κ. Γ.Π. Λιβανού.
- 16** Λίγα από όλα
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 18** Ο Πλοίαρχος καί οι εϋθύνες του.
- 22** Προτάσεις της Ε.Ε.Ε.Π. γιά κοινή
Εϋρωπαϊκή Τουριστική Πολιτική.
- 23** Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ή
έπικείμενη ίδρυσή του.
Του κ. Γ. Μαρκογιάννη, διευθυντή INMEP.
- 35** Bulk/ Combination Carrier Losses.
The ABS position.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
25 ΧΡ. ΣΑΡΛΗΣ & ΣΙΑ: 40 ΧΡΟΝΙΑ
ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
28 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
33 ΤΟ ΚΑΛΩΔΙΑΚΟ ΣΚΑΦΟΣ «ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ»
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
42 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

Παράλληλος έπαναπατρισμός

Όλα πλέον δείχνουν ότι το διαπιστούμενο από όλους ρεύμα επιστροφής των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο θα επιταχυνθεί, εξακολουθεί όμως να παραμένει ακόμη αναπάντητο το ερώτημα που ανακύπτει αυτή τη στιγμή και αφορά την έκταση που θα προσλάβει ο έπαναπατρισμός και τη χρονική διάρκεια που θα απαιτηθεί.

Όπωςδήποτε — και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία — αναγνωρίζονται από τον έφοπλισμό οι προσπάθειες που καταβάλλονται από την Κυβέρνηση και επισημαίνονται με ιδιαίτερη ικανοποίηση ή εφαρμογή της εναλλακτικής εκπαίδευσης, ή αναμόρφωση της φορολογίας και των οργανικών συνθέσεων και η αναβάθμιση της τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης της Ναυτιλίας που επιχειρείται με το νέο τηλεπικοινωνιακό κέντρο του Πειραιώς.

Παρ' όλα αυτά, οι περισσότεροι εκτιμούν ότι κατά την παρούσα φάση δεν πρόκειται να υπάρξει γενίκευση του έπαναπατρισμού. Για πολλούς λόγους. Και για τη διαφορά του κόστους διαχειρίσεως που εξακολουθεί να υπάρχει (δεν αποποιοούνται εύκολα 15.000 — 18.000 δολάρια το μήνα για κάθε πλοίο), πολύ περισσότερο όμως για τις συνθήκες που έχουν αποκτηθεί τα τελευταία χρόνια και την έλλειψη της καθημερινής σκο-

τούρας που έχει εξασφαλισθεί.

Έτσι αναμένεται ότι όρισμένα πλοία, ο αριθμός των οποίων δεν μπορεί να προσδιορισθεί, όπωςδήποτε όμως θα είναι σημαντικός, θα αποφύγουν για κάποιο χρονικό διάστημα ακόμη το καταφύγιο της εθνικής σημαίας και θα συνεχίζουν να ποτίζουν ξένες αλές εάν εμείς δεν κάνουμε εκείνα που πρέπει για να ποτίζουν τη δική μας διψασμένη αλή. Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν από καιρό υποδείξει τη λύση που θα «δέσει» και τα πλοία αυτά με τον τόπο και ταυτόχρονα θα δώσει τη δυνατότητα να συνεισφέρουν και στο NAT, και στην εθνική οικονομία και στη Ναυτική Έκπαίδευση για τη δημιουργία των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία και χωρίς τα οποία δεν θα μπορούμε να έχουμε ούτε πλοία.

Κυβερνητικός αξιωματούχος χαρακτήρισε πριν από λίγες ημέρες τη λύση που προτείνουν τα «Ναυτικά Χρονικά» μία πολύ καλή πρόταση. Δεν μένει παρά να υλοποιηθεί για να υπάρξει παράλληλος έπαναπατρισμός και για να επωφελείται πρωτίστως ο τόπος και ο ελληνικός λαός από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων.

Και τό ένα και τό άλλο, λοιπόν.

Καίριες επισημάνσεις

Ενόψει της Συνόδου των υπουργών Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που θα πραγματοποιηθεί στο Λουξεμβούργου στις 20 Ιουνίου, η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων υπέβαλε στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη ένα έμπεριστατωμένο υπόμνημα σχετικά με το νομικό μέρος του Καμποτάζ, στο οποίο έγκυροι νομικοί τεκμηριώνουν ότι η Ένιαία Πράξη της Κοινότητας με το άρθρο 13 (8Α) δεν δημιουργεί νομική υποχρέωση για την — όπωςδήποτε — έκδοση των κοινοτικών πράξεων για τη θέσπιση μέτρων απέλευθέρωσης για την έγκαθίδρυση της ένιαίας έσωτερικής αγοράς. Στο παράρτημα της Ένιαίας Πράξης υπάρχει προσηρτημένη δήλωση η οποία τονίζει ότι «με το 8Α, η Συνδιάσκεψη έπιθυμεί να διαδηλώσει σταθερή πολιτική βούληση να ληφθούν πριν από την 1 Ιανουαρίου 1993 οι απόφασεις που απαιτούνται για την υλοποίηση της έσωτερικής αγοράς που όρίζεται στη διάταξη αυτή και ιδιαίτερα οι απόφασεις που απαιτούνται για την εκτέλεση του προγράμματος της Έπιτροπής όπως αναφέρεται στο Λευκό Βιβλίο για την έσωτερική αγορά. Ο καθορισμός της ήμερομηνίας της 31ης Δεκεμβρίου 1992 δεν παράγει αυτόματα νομικές συνέπειες.

Συνεπώς η αναφορά στην ήμερομηνία της 31.12.1992 δημιουργεί πολιτική υποχρέωση και όχι νομική. Τουτό άλλωστε φαίνεται και από το γεγονός ότι για το φορολογικό τομέα έγινε ήδη αποδεκτό ότι δεν θα υπάρξουν τα σχετικά όρι-

στικά μέτρα για την κατάργηση φορολογικών συνόρων πριν από την έν λόγω ήμερομηνία (31.12.91). Όποιαδήποτε άλλη έρμηνεία δεν φαίνεται να εύσταθεί σύμφωνα τουλάχιστον με το (γραπτό) κείμενο της Ένιαίας Πράξης. Επί πλέον είναι σαφές ότι «απέλευθέρωση» δεν μπορεί να συντελεσθεί αυτόματα αλλά μετά από τη θέσπιση σχετικών μέτρων από το Συμβούλιο.

Τό πλήρες κείμενο του υπομνήματος αυτού της Ε.Ε.Ε.Π. τό οποίο κατά τη γνώμη μας παρουσιάζει ιδιαίτερο ένδιαφέρον από πλευράς Νομικού Δικαίου της ΕΟΚ θά δημοσιευθεί στο προσεχές μας τεύχος, στην ειδική στήλη των νομικών θεμάτων.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ: ΣΥΜΦΕΡΟΤΕΡΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Χαρακτηριστική του θεμιτού κλίματος που έπικρατεί στον ελληνικό έφοπλισμό είναι η δήλωση του Καπετάν Νικόλα Φράγκου προς τον Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλή την περασμένη Δευτέρα κατά την τελετή της ύψωσης της Έλληνικής στο νεότευκτο φορτηγό «Κλέλια» του γιου του Γιάννη Φράγκου: «Η Έλληνική είναι πλέον η συμφερότερη σημαία, είπε ο Καπετάν Νικόλας και απαντώντας σε έρώτηση αν η ύψωση της Έλληνικής στο «Κλέλια» αποτελεί την άπαρχή για την επιστροφή όλων των πλοίων του Οίκου Φράγκου στο έθνικό νηολόγιο ά-

πάντησε θετικά, διευκρινίζοντας ότι προηγουμένως θά μελετηθούν οι σχετικές ρυθμίσεις.

Μιλώντας στην τελετή ύψωσης της Έλληνικής στο «Κλέλια» ο Έπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης εξέφρασε, τη χαρά όχι μόνο του υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και της Κυβερνήσεως διότι μία ελληνική εταιρία προσέρχεται στο προσκλητήριο προς τον ελληνικό έφοπλισμό και εύχθηκε στους πλοιοκτήτες του κάθε έπιτυχία στις έπιχειρηματικές τους προσπάθειες.

Χαρακτηριστική επίσης του θετικού κλίματος που έχει δημιουργηθεί είναι και η ομαδική έγγραφή στο έθνικό νηολόγιο πέντε ναυπηγουμένων πρόντακτ κάρριερς της εταιρίας Έλετσον Μαριτάϊμ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Στα πλαίσια της τακτικής που έχει καθιερώσει για τη συνεχή ενημέρωση του ελληνικού έφοπλισμού επί των προσπαθειών του Έπουργείου για τη βελτίωση και του κλίματος αλλά κυρίως των συνηθικών διαχειρίσεως του υπό Έλληνική σημαία πλοίου, ο Έπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης θά έπισκεφθεί την έρχόμενη Τρίτη και Τετάρτη τό Λονδίνο όπου θά έχει συνολικές με τη διοίκηση του Κομμίτη για την εξέλιξη του έθνικού νηολογίου, αλλά και για όλα τα θέματα που άπασχολούν την Έλληνική Ναυτιλία.

Στά πλαίσια της ίδιας τακτικής ο Έπουργός είχε σχεδιάσει και έπίσκεψη στη Νέα Ύρκρη, η οποία όμως άνεβλήθη λόγω της κρίσεως και του πολέμου στον

Κόλπο και πρόκειται πλέον να πραγματοποιηθεί το φθινόπωρο, άμέσως μετά τις θερινές διακοπές.

ΠΛΗΓΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η όλοσχερής καταστροφή του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου «Πήγασος» από πυρκαγιά, ενώ ήταν παραβλημένο στη Βενετία, κρίνεται ως ένα από τα μεγαλύτερα πλήγματα που δέχθηκε τα τελευταία χρόνια η τουριστική μας ναυτιλία.

Το «Πήγασος» ήταν το μεγαλύτερο από πλευράς αριθμού επιβατών κρουαζιερόπλοιο της Ήπειρωτικής Ατμοπλοίας, με δυνατότητα μεταφοράς 832 επιβατών σε 343 καμπίνες, είχε μετασκευασθεί το 1987 και αποτελούσε αναμφίβολα το καλύτερο πλοίο στην αγορά των 3ήμερων και 4ήμερων κρουαζιερών της Μεσογείου.

Όσοι ασχολούνται με την αρκετά εξειδικευμένη αγορά των κρουαζιεροπλοίων γνωρίζουν καλά πόσο δύσκολη, αν όχι αδύνατη, είναι η αντικατάσταση τέτοιας δυναμικότητας και σύγχρονης τεχνολογίας πλοίων, από την αγορά των μεταχειρισμένων και πόσο δαπανηρή, αν όχι απαγορευτική για τις δυνατότητες της αγοράς της Μεσογείου, ή προσφυγή στη ναυπήγηση παρόμοιου πλοίου.

Ήδη η Ήπειρωτική Ατμοπλοία για να καλύψει τις υποχρεώσεις της σε κρατήσεις, ναύλωσε σε βάση γυμνού πλοίου το κρουαζιερόπλοιο «Αταλάντη», το οποίο αφού υποστεί όρισμένες αναγκαίες εργασίες ανακαίνισης και με το νέο όνομά του «Όμηρος» θα αντικαταστήσει τον άδικοχαμένο «Πήγασο».

ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑ

Μόνον η διοίκηση της Ένώσεως Μηχανικών αντέδρασε στις πληροφορίες για αξίωση της ΕΟΚ να τεθεί φραγμός στις οικονομικές ενισχύσεις του ΝΑΤ από το Δημόσιο που ανέφεραν τα «Ναυτικά Χρονικά» στο προηγούμενο τεύχος και με τηλεγράφημά της προς τον Υπουργό και τον Πρόεδρο του ΝΑΤ που το κοινοποίησε και προς το περιοδικό μας ζήτησε σχετικές διευκρινίσεις, επισημαίνοντας ότι πρόκειται για ένα πολύ σοβαρό θέμα.

Δέν γνωρίζουμε αν από το Υπουργείο ή από το ΝΑΤ παρασχεθήκαν οι διευκρινίσεις που ζητούσε η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ, έμείς πάντως είδαμε τις σχετικές πληρο-

φορίες στην οικονομική εφημερίδα «Κέρδος» και θεωρήσαμε υποχρέωσή μας να τις θέσουμε υπόψη της ευρύτερης ναυτιλιακής μας κοινότητας.

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚΟ

Η 11η ετήσια σύνοδος της Ίντερκάργκο παραγματοποιήθηκε στο Όσλο την Δευτέρα 10 Ιουνίου και ακολούθησε σεμινάριο επί των άτυχημάτων στα πλοία χύδων φορτίων.

Σύμφωνα με την ετήσια αναφορά της οργάνωσης είναι δεδομένη πλέον η συνεχής αύξηση της δύναμης της Ίντερκάργκο, καθώς τα τελευταία στοιχεία ανεβάζουν τον αριθμό των μελών άνω των 150 από 24 χώρες και το σύνολο του ελεγχόμενου από τα μέλη τοννάζ να υπερβαίνει τους 65 εκατ. τον. d.w.

Αν και ο πόλεμος του Περσικού δέν υπήρξε καταστροφικός για την ναυτιλία των μπάλκερς, επισημάνθηκε κατά τη σύνοδο ότι η παγκόσμια κατάσταση περιέχει πολλές αβεβαιότητες. Η πολεμική αυτή σύγκρουση ανέδειξε για άλλη μία φορά την σπουδαιότητα της ναυτιλίας, ένα γεγονός που οι πλοιοκτήτες ποτέ δέν αμφισβήτησαν αλλά πολιτικοί και άλλοι συχνά αργούσαν να αποδεχθούν. Παρά τις αβεβαιότητες αυτές, οι κυβερνήσεις και η ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να εξασφαλίσουν την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ώστε να διατηρηθεί μία οικονομική και αποτελεσματική υπηρεσία του παγκοσμίου εμπορίου.

Κατά την ετήσια σύνοδο επισημάνθηκε ακόμη, ότι αν και η αγορά δέν θα είναι τόσο χαμηλή όσο το 1990, το μέλλον δέν προδιαγράφεται ευνοϊκό για τις μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκων για την σιδηροβιομηχανία, όπως επίσης και ότι δέν πρέπει να υπερεκτιμηθούν οι μεταφορές σιτηρών και άλλων τροφίμων. Τέλος, υπογραμμίστηκε μία ανησυχητική πιθανότητα αύξησης των τιμών του πετρελαίου που μακροπρόθεσμα θα οδηγήσει σε ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας.

ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

Σε προηγούμενο τεύχος δημοσιεύσαμε ολόκληρο το κείμενο των επιστολών τις οποίες η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών απηύθυνε τόσο προς τους Νηογνώμονες όσο και προς την Hanseatic Shipping Co. επί του θέματος του κώδικος κριτηρίων διαχείρισης πλοίων του Group of Five.

Στις επιστολές εκείνες έπεξηγείται σα-

φώς και άπεριφράστως ότι η Έλληνική Ναυτιλία χωρίς να έχει αντίρρηση επί των ιδανικών που στοχεύει το σχέδιο, δέν είναι δυνατόν να αγνοήσει ότι ο κώδικς αυτός άφενός δέν δέλαβε υπόψη το νομικό και λειτουργικό καθεστώς και την ναυτιλιακή ύποδομή που υπάρχει στις ναυτικές χώρες με τους μεγάλους έθνικούς στόλους και άφετέρου, ότι ο κώδικς έχει σχεδιασθεί ειδικά για την εξυπηρέτηση των αναγκών του «Συγκροτήματος των Πέντε» και των εταιριών διαχειρίσεως, που διαχειρίζονται βασικά για λογαριασμό πολυπληθών επενδυτών, μεγάλο αριθμό πλοίων υπό διάφορες σημαίες, σε αντίθεση με τους πλοιοκτήτες της παραδοσιακής μορφής.

Όμως οι «άσπονδοι» φίλοι της Έλληνικής Ναυτιλίας δέν συγχωρούν ούτε την ποιοτική βελτίωση που έχει επέλθει στον ελληνικό στόλο, ούτε την ισχυροποίηση που έμφανίζουν σήμερα οι περισσότερες ναυτιλιακές μας εταιρίες.

Θά συνεχίζουν, λοιπόν, να σκαρφίζονται μεθόδους για να μς δημιουργούν προβλήματα εκ του μή όντος, στα όποια όμως θά υπάρξει η δέουσα απάντηση και από τα «Ναυτικά Χρονικά» σε προσεχή θεώρηση του θέματος σε βάθος.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΟΝ ΙΜΟ

Ο γνωστός μας Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανισμός ΙΜΟ που έδρεύει στο Λονδίνο, βρίσκεται σήμερα μπροστά στη μεγαλύτερη οικονομική κρίση που έχει γνωρίσει στη ιστορία του. Και αυτό όφείλεται κυρίως στο ότι οι δύο μεγαλύτεροι συνδρομητές του, η Λιβερία και ο Παναμάς, δέν κατέβαλαν άκόμα τις εισφορές του 1990.

Άλλά και γενικότερα, μέχρι την τελευταία σύνοδό του ο ΙΜΟ είχε εισπράξει μόνο το 63% των εισφορών του 1990, ενώ τον Όκτώβριο του 1990 το ποσό που ώφειλαν διάφορα κράτη - μέλη για τα τρία τελευταία χρόνια, υπερέβαινε τα 5 εκατομ. άγγλικών λιρών, που αντίστοιχούν περίπου με το ήμισυ του προϋπολογισμού του 1990.

Δυστυχώς, έδήςλωσε ο Γ. Γραμματέυς του Όργανισμού, το μεγάλο ενδιαφέρον των χωρών μελών για τις υπηρεσίες του ΙΜΟ δέν εκφράζεται με αντίστοιχη συνεισφορά στις πληρωμές τους, πράγμα που θά οδηγήσει στην προσφυγή στα διεθνή άποθεματικά κεφάλαια που διαθέτει ο όργανισμός με κίνδυνο να εξαντληθούν ταχύτατα.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Όργανισμού, που έλαβε γνώση της άπογοητευτι-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

κής αυτής καταστάσεως απέφασσε να επανεξετάσει το θέμα των κυρώσεων για την καθυστέρηση καταβολής των εισφορών, να αναζητήσει μία νέα φόρμουλα για την κατανομή των κονδυλίων του προϋπολογισμού και να μελετήσει την ανάγκη λήψης έκτακτων μέτρων.

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΟΥ ΟΠΕΚ

Οι ύπουργοί πετρελαίου των 13 κρατών-μελών του ΟΠΕΚ συμφώνησαν να διατηρήσουν σταθερή τη παραγωγή πετρελαίου μέχρι τον προσεχή Σεπτέμβριο, με άπώτερο στόχο τη συγκράτηση της ημερήσιας ζήτησης στα 22,3 εκατ. βαρέλια και τη «τεχνητή» ανύψωση της τιμής του μαύρου χρυσού στα δολ. 21 ανά βαρέλι.

Όμως τα υπάρχοντα τεράστια αποθέματα που συντηρεί εν πλώ η Σαουδική Αραβία σε συνδυασμό με τις ταμειακές ανάγκες που αντιμετωπίζουν τα περισσότερα πετρελαιοπαραγωγικά κράτη συνηγορούν στη διαπίστωση ότι η τόσο μεγάλη αύξηση της τιμής του πετρελαίου από τα σημερινά επίπεδα των δολ. 17 ανά βαρέλι, θα είναι μία πολύ δύσκολη υπόθεση.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Θεωρούμε εύλογο το αίτημα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων για κάποια μεγαλύτερη — πέραν του 5% που θεσπίστηκε — αύξηση του ναυτολογίου στο κόστος εκμεταλλεύσεως των πλοίων από διάφορες αιτίες, αλλά είναι υπερβολή και να αναφέρεται ακόμη το περί ζημιών που ξεπερνούν (και μάλιστα μέχρι τώρα) τα πέντε δισ. δραχμών.

Χρειάζεται, συνεπώς, μεγαλύτερη προσοχή κατά τη διατύπωση διαφόρων επιχειρημάτων ενώπιον δημοσιογράφων οι οποίοι με μία απλή ερώτηση — γιατί αφού η εκμετάλλευση των πλοίων της Ακτοπλοΐας είναι τόσο ζημιόγonos, όλοι σπεύδουν να ζητήσουν άδειες σκοπιμότητας; — απέδειξαν ότι δεν είναι χάνοι για να καταπίνουν όποιο δόλωμα τους ρίξεις.

Αυτά τα λίγα για την προχθεσινή συνέντευξη τύπου της διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων κατά την οποία έγιναν ορισμένες επισημάνσεις και διατυπώθηκε το αίτημα για κάποια μεγαλύτερη αύξηση του ναυτολογίου.

ΜΟΝΟΝ ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΙ

Με την ταχεία άνοδο που σημείωσε το κόστος των υπερωκεανίων, μόνον οι πολύ μεγάλες εταιρίες κρουαζιερών μπορούν να ναυπηγήσουν καινούργια πλοία. Τα ναυπηγεία έχουν γεμάτα τα καρνέ τους και δεν διακινδυνεύουν την προσέλευση νέων πελατών.

Χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα παραδείγματα: το 1987 η Carnival Cruises διαπραγματευόταν με τιμή 200 εκατομ.

δολλ. τη ναυπήγηση του «Ecstasy» στα Φινλανδικά ναπηγεία της Βαρτσίλα. Σήμερα το ναυπηγείο Masa που διαδέχτηκε τη Βαρτσίλα, θα παραδώσει το πλοίο το 1991 στην τιμή των 275 εκατ. δολλ. Επίσης το «Sovereign of the Seas» ναυπηγήθηκε αντί 200 εκατ. δολλ., ενώ τρία χρόνια αργότερα η τιμή των δύο αδελφών πλοίων του ανήλθε στα 270 εκατ. δολλ. το καθένα. Σχετική είναι και η είδηση ότι η Seaborne Cruise Lines εγκατέλειψε την παραγγελία ενός τρίτου σκάφους, αφού το πρώτο της κόστισε 53 εκατ. δολλ. και το δεύτερο 73.

Σε αρκετές περιπτώσεις αντί νέας ναυπηγείας επελέγη η ανακατασκευή παλαιών σκαφών, τα οποία και κατέστησαν αποδοτικά τόσο για εκμετάλλευση όσο και για πώληση. Πάντως παρά την άφιξη νέων πλοίων στην αγορά, οι διαλύσεις των παλαιών δεν αυξήθηκαν. Και έτσι εξακολουθούν να ταξιδεύουν πλοία προπολεμικά, όπως τα Argonaut, Britanis, Romanza κλπ. καθώς και τα άμεσως μεταπολεμικά όπως τα Amerikanis, Achille Lauro, Carnival, Constitution και μία ακόμα δεκάδα παρόμοιων υπερωκεανίων.

Η ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ ΤΩΝ ΚΡΗΤΙΚΩΝ

Οι κρητικές εταιρίες (ANEK, Μινωϊκές Γραμμές και Ρεθυμνιακή) έχουν ήδη ξεκινήσει μία συνεργασία μεταξύ τους σε επιχειρηματικό — λειτουργικό επίπεδο με άπώτερο στόχο τη συγχώνευσή τους. Για να γίνει αυτό χρειάζεται προηγουμένως να αποτιμηθούν τα περιουσιακά τους στοιχεία, έργο που ανατέθηκε με κοινή απόφαση και των τριών ενδιαφερομένων εταιριών, στη Σίτιμπανκ του Πειραιώς, η οποία ταυτόχρονα θα προχωρήσει και την έτοιμασία του σχεδίου των βασικών καταστατικών άρθρων που θα διέπουν τη νέα εταιρία η οποία θα δημιουργηθεί μετά τη συγχώνευσή.

Όπως επισημαίνεται σε σχετική ανακοίνωση της Τράπεζας, η επιλογή της Σίτιμπανκ για το δύσκολο αυτό έργο της αποτιμώσεως των περιουσιακών στοιχείων έγινε επειδή θεωρήθηκε από τις τρεις εταιρίες ότι η κρισιμότητα του εγχειρήματος απαιτούσε τη διαμεσολάβηση ενός φορέα αναμφισβήτητου κύρους και με εμπειρία σε ανάλογα έργα, που θα διασφάλιζε την ορθή και αντικειμενική εκτέλεσή του.

ΟΦΕΙΛΕΙ ΑΚΟΜΗ

Η διαγραφή των χρεών του NAT από δάνεια που είχε εγγυηθεί το Δημόσιο δεν απαλλάσσει την Ελληνική Πολιτεία από τις τεράστιες ευθύνες της για την κατάντια του NAT, ευθύνες οι οποίες βεβαίως δεν περιορίζονται μόνον στην άσκηση κοινωνικής πολιτικής με τα χρήματα των ναυτικών αλλά ανάγονται και στον τρόπο διοικήσεως του Ταμείου που δεν επέτρεπε την αξιοποίηση των περιουσιακών του στοιχείων κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο.

Οφείλει, λοιπόν, η Ελληνική Πολιτεία πολλά ακόμη στο NAT και μέχρις ότου υπάρξει η επιδιωκόμενη εξυγίανση είναι υποχρεωμένη να εξασφαλίζει την καταβολή των συντάξεων των ναυτικών μας από τον κρατικό προϋπολογισμό.

ΒΡΩΜΑ ΚΑΙ ΔΥΣΩΔΙΑ

Όσοι παρέστησαν στις 5 Ιουνίου, την ημέρα που έορταζόταν και η Παγκόσμιος Ημέρα Περιβάλλοντος, στην τελετή της παραδόσεως του καλωδιακού σκάφους «Θαλής ο Μιλήσιος» στο Ναυτικό Μουσείο Αίγαίου, στη Μαρίνα του Αλίου, αισθάνθηκαν αηδία για τη βρώμα που επικρατούσε στη θάλασσα μέσα στη μαρίνα και από τη δυσωδία που αναδύονταν από τα παντός είδους σκουπίδια που είχαν πλημμυρίσει, κυριολεκτικά, την περιοχή.

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 ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Είναι αυτονόητο ότι ο υπεύθυνος για την κατάσταση αυτή πρέπει να πάει άμέσως σπίτι του γιατί απέδειξε με έργα — και τί έργα μάλιστα — ότι δεν έχει καμμία σχέση με τη θάλασσα και το περιβάλλον.

ΟΙ ΝΑΡΚΕΣ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Άνω των 730 Ιρακινών ναρκών έχουν ήδη εξουδετερωθεί από τους συμμαχικούς στόλους. Ο αριθμός αυτός υπολογίζεται ότι είναι κατά τι μεγαλύτερος από το ήμισυ του συνόλου των ναρκών που ποντίστηκαν στη διάρκεια του πολέμου στην περιοχή άνοικτά των ακτών του Κουβέιτ.

Όπως δήλωσε ο Ιταλός ναύαρχος που συντονίζει τη δράση των στόλων της Δυτικοευρωπαϊκής Ένώσεως, που δρουν στην περιοχή του Περσικού κόλπου και της Ερυθράς Θάλασσας, μέσα σε διάστημα δύο μόλις μηνών οι σύμμαχοι είχαν καταστρέψει τό ήμισυ των Ιρακινών ναρκών με προοπτική να έχουν έντελως καθαρίσει τα ναρκοπέδια άνοικτά του Κουβέιτ και στα στενά που οδηγούν εκεί μέχρι το τέλος Αυγούστου.

Σημειώνουμε ότι η Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνει τις χώρες της ΕΟΚ πλην Δανίας, Ιρλανδίας και Ελλάδος. Έν συνόλω 27 πλοία της Ένώσεως και ειδικότερα 20 ναρκαλιευτικά και 7 βοηθητικά πήραν μέρος στην εκκαθάριση των ναρκοπέδιων του Κόλπου. Στην επιχείρηση μετέσχε και η Αμερική (ΗΠΑ) καθώς και η Ιαπωνία από του μηνός Ιουνίου.

Ο αριθμός των ναρκών που πόντισε το Ιράκ στη διάρκεια του πολέμου υπολογίζεται σε 1.200, στις οποίες πρέπει να προστεθούν και μερικές ακόμα επιπλέον ναρκές που έχουν απομείνει από τον πόλεμο Ιράν — Ιράκ. Όταν τα ναρκοπέδια αυτά εξουδετερωθούν, απόκειται πιά στις παράκτιες χώρες του Κόλπου να ζητήσουν όπως ο στόλος των συμμαχών αναλάβει την εκκαθάριση και της υπόλοιπης ζώνης με κάθε δυνατή εγγύηση.

ΜΙΑ ΑΓΓΛΙΚΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΘΑ ΕΦΘΑΝΕ;

Η Τσεχοσλοβακία, όπως και άλλες χώρες χωρίς θαλάσσια πρόσβαση, διαθέτει δική της πλοία και δικό της νηολόγιο, έγκεισθέν στην Πράγα ως υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών. Έχει εξάλλου υπογράψει τις πλείστες από τις μεγάλες διεθνείς συμβάσεις και τα πλοία της — κατασκευής ονομαστών ναυπηγείων της Πολωνίας, Γιουγκοσλαβίας και Ιαπωνίας — είναι όλα εγγεγραμμένα στον Βρεταννικό Νηολόγιο.

Μέ τα 20 περίπου πλοία του στόλου της έρχεται δεύτερη, μετά την Έλβετία, σε ναυτιλιακή δύναμη, προηγούμενη της Αυστρίας, Ουγγαρίας και άλλων ηπειρωτικών χωρών. Την ιδιοκτησία και εκμετάλλευση του στόλου της έχουν δύο κρατικές επιχειρήσεις: η Czechoslovak Ocean Shipping με έδρα την Πράγα και η Czechoslovak Danube Navigation με έδρα την Μπρατισλάβα.

Η περιορισμένη αυτή ναυτιλιακή κατάσταση δεν αποκλείεται να αλλάξει συντόμως και η τσεχοσλοβακική σημαία να εξελιχθεί ραγδαίως σε σημαία ελεύθερου νηολογίου, όταν οι έφοπλιστές της Ευρώπης, της Αμερικής και της Ιαπωνίας αντιληφθούν το ενδιαφέρον που μπορεί να παρουσιάσει η νηολόγηση των πλοίων τους στην Τσεχοσλοβακία, η οποία προσφέρει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα: Τέλη εγγραφής 2 δολάρια εάν ο πλοιοκτήτης είναι έγκεισθέν στην χώρα και 800 δολάρια εάν δεν είναι. Τα πραγματοποιούμενα στο εξωτερικό κέρδη δεν εισάγονται υποχρεωτικά στη χώρα. Διαθέτει έμπειρα πληρώματα χιλίων και πλέον ναυτικών εκτός του πολυάριθμου προσωπικού του είδικου μένου στην ποτάμια ναυσιπλοία. Διαθέτει επίσης πολυάριθμο και έμπειρο προσωπικό γενικών υπηρεσιών. Οι προμήθειες και ο έφοδιασμός του πλοίου γίνεται εύκολα και άμφω. Και πολλά άλλα ακόμα.

Όπως βλέπει κανείς τα προσόντα είναι

ιδιαίτερως έλκυστικά. Υπάρχει όμως ένα σοβαρό πρόβλημα. Ξέρετε ποιά είναι: Τό ότι δεν υπάρχει προς τό παρόν καμμία αγγλική μετάφραση των νομοθετικών πράξεων που ισχύουν για τή ναυτιλία της χώρας!!

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΪΤ

Σύμφωνα με μελέτη αμερικανικού οίκου, η πετρελαϊκή παραγωγή του Κουβέιτ θα είναι αρκετή μέχρι τό τέλος του χρόνου για να ικανοποιήσει τις ανάγκες της έσωτερικής κατανάλωσης της χώρας όχι όμως και για να επαναλάβει τις εξαγωγές, οι οποίες δεν θα επανεύρουν τον κανονικό τους ρυθμό πριν από 1992-93.

Η παραγωγή πετρελαίου θα φθάσει τις 300 χιλιάδες βαρέλια ήμερησίως αλλά δεν θα υπερβεί τό ένα έκατομ. βαρελίων πρό του 1993. Σημειωτέον ότι τό ποσοστό του Κουβέιτ πρό του πολέμου είχε καθορισθεί στο 1,5 έκατομ. βαρελίων την ήμερα με συνολική παραγωγή 2 έκατομ.

Ό ως άνω αμερικανικός οίκος υπολογίζει ότι η κύρια προσπάθεια του Κουβέιτ, που συνίσταται στην κατάσβεση των καιόμενων φρεάτων πετρελαίου, θα τερματισθεί ίσως σε διάστημα ενός έτους. Καί μόνον τότε θα μπορέσει να επαληθευθεί εάν τό υψηλό επίπεδο διαρροής πετρελαίου από τά έν λόγω φρέατα έχει βλάψει τά κοιτάσματα σε σημείο που να επέλθει ανεπανόρθωτη απώλεια των αποθεμάτων.

Έξίσου σοβαρή θεωρείται η μεγάλη μείωση της αποδόσεως των διύλιστηρίων, λόγω των ισχυρών πληγμάτων που τούς επέφερε τό Ιράκ κατά τή διάρκεια του πολέμου. Μόνο τό διύλιστήριο Ahmadi θα μπορέσει να λειτουργήσει πρό του τέλους του έτους για τήν αντιμετώπιση των έσωτερικών αναγκών. Αντιθέτως τό διύλιστήριο Mina Abdulla δεν πρόκειται να τεθεί σε ενεργεία πρό του 1992, τό δέ όμοιο της Shuaiba, που υπέστη και τις μεγαλύτερες καταστροφές είναι ακόμα σε τέτοια κατάσταση ώστε τό μέλλον του να κρίνεται εξαιρετικά άβέβαιο.



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

Ο δρόμος του διαλόγου και της συνεργασίας πρός τό συμφέρον της Ναυτιλίας

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. κ. ΓΙΑΝΝΗ ΓΚΟΥΜΑ

Χωρίς νά κρύβει την αισιοδοξία του για τις ναυτιλιακές εξελίξεις τόσο στο διεθνή χώρο, όσο και στα καθ' ημάς, εμφανίστηκε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών κ. Γιάννης Γκούμας κατά την πρώτη επαφή του με τους εκπροσώπους του Τύπου, η οποία πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. στις 31 Μαΐου 1991.

Σταχυολογώντας τά πλέον ουσιώδη από την ομιλία του κ. Γκούμα και από απαντήσεις του σε έρωτήσεις δημοσιογράφων συνοψίζουμε ως εξής:

Διεθνείς Έξελίξεις

Η σημερινή Διοίκηση ανέλαβε τά καθήκοντά της σε μία στιγμή πού η ανθρωπότητα αγωνιούσε για την εξέλιξη της πολεμικής συρράξεως στον Κόλπο. Εύτυχως, ο πόλεμος υπήρξε σύντομος σε διάρκεια. "Όσον αφορά την έμπορικé ναυτιλία, είμαστε όλοι εύτυχείς για τό γεγονός ότι δέν υπήρξαν απώλειες, χάρις στην τέλεια κάλυψη πού προσέφεραν οι συμμαχικές πολεμικές δυνάμεις.

Αξίζει όμως, νά επισημανθεί κάτι, τό όποιο μάς ενδιαφέρει και μάς αφορά σάν Έθνος. Τό ότι για μία ακόμα φορά, κατεδείχθη ή μεγάλη σημασία του έμπορικού στόλου ως τετάρτου όπλου στή διάρκεια πολεμικών επιχειρήσεων.

Έκτός από τή διακίνηση υλικών για τήν ύποστήριξη των πολεμικών δραστηριοτήτων των συμμάχων, τά έμπορικά πλοία, πολλά από τά όποια υπήρξαν έλληνικά, έπαιξαν έπίσης πρωτεύοντα ρόλο στή προσπάθεια για όμαλή διακίνηση των αγαθών, κυρίως του πετρελαίου, σε βαθμό πού δέν έπηρεάστηκε άρνητικά ή ανθρωπότητα από



τις εξελίξεις του πολέμου.

Σέ ότι αφορά τήν μετά τόν πόλεμο διαμορφωθείσα κατάσταση στον έπιχειρησιακό χώρο της ναυτιλίας, ή ναυλαγορά εξελίσσεται σταθερά ίκανοποιητική και υπάρχει έπίσης αισιοδοξία για τό μέλλον. Θά πρέπει όμως νά είναι συγκρατημένη αισιοδοξία, μία και κανείς δέν μπορεί άσφαλώς νά προβλέψει τό αύριο, μέ τά δεδομένα πού διαμορφώνονται σε παγκόσμια κλίμακα.

Τά δύο καίρια θέματα πού άπασχολούν ιδιαίτερα τή Ναυτιλία μας είναι ό νέος Άμερικανικός Νόμος για τή ρύπανση (OPA 90), και οι πρόσφατες τάσεις για τή δημιουργία και υιοθέτηση συστημάτων πού άποβλέπουν στον γραφειοκρατικό έλεγχο του τρόπου διαχειρίσεως πλοίων, μέ τις όποιες ό έφοπλισμός είναι αντίθετος μία και πιστεύει ότι τό ίδιο τό πλοίο είναι ό καθρέπτης του ίκανού ή όχι διαχειριστή.

Κοινοτικές Έξελίξεις

Στά πλαίσια του Κοινοτικού χώρου ή Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις, και θεωρεί θετικές τις νέες προτάσεις για τό Εύρωπαϊκό νηολόγιο (EUROS).

Για τό cabotage τό όποιο είναι ένα θέμα πού έχει συζητηθεί πολύ, ή Ε.Ε.Ε. άντιλαμβάνεται πλήρως τήν ιδιάζουσα μορφή και σημασία για τή χώρα μας. Όπως και κατανοεί τό πρόβλημα των θιγομένων κλάδων της ναυτιλίας από τήν τυχόν άρση του.

Παρόλα αυτά, εξακολουθεί νά ύποστηρίζει ότι ή άπομόνωση της χώρας από τις διαπραγματεύσεις δέν έξυπηρετεί τό έθνικό συμφέρον και έλπίζει ότι μέσω ενός εύέλκτου και υπεύθυνου διαλόγου θά έξευρεθεί λύση πού θά ίκανοποιεί ναυτιλιακά και κυρίως έθνικά συμφέροντα.

COULOUTHROS LTD.

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

Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα

Παρατηρείται μία συνεχιζόμενη αύξηση της ροής του, ή οποία, από ότι φαίνεται, ακολουθεί πιστά τους ρυθμούς αναπτύξεως της ναυτιλιακής δραστηριότητας, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό, σήμερα, πού η ελληνική οικονομία δοκιμάζεται. Η εκτίμηση της Ε.Ε.Ε είναι, ότι η τάση αυτή της αύξησεως της ροής, θα συνεχιστεί και στο άμεσο μέλλον, ενώ θα μπορούσε να αυξηθεί ακόμη περισσότερο εάν η Πολιτεία προχωρήσει αποφασιστικά και με ταχείς ρυθμούς στην όλη βελτίωση της υποδομής του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά.

Τηλεπικοινωνίες

Ειδικότερα στο πρόβλημα των τηλεπικοινωνιών, με ικανοποίηση σημειώνεται η εμφανής κινητικότητα πού παρατηρήθηκε τό τελευταίο τρίμηνο για

τή βελτίωση του τηλεπικοινωνιακού δικτύου.

Όπως είναι γνωστό ή Ε.Ε.Ε. συμμετέχει ενεργά μέ εκπρόσωπό της στο Steering Committee πού έχει συσταθεί από την ΕΟΚ, ή οποία και έχει αναλάβει τό έργο της μελέτης αλλά και την παρακολούθηση των διαδικασιών πού θα οδηγήσουν στον πλήρη εκσυγχρονισμό του δικτύου της χώρας.

NAT

Η κατάσταση στην όποια έχει περιέλθει τό Άπομαχικό Ταμείο είναι από τά μεγαλύτερα προβλήματα πού αντιμετωπίζει ή Ναυτιλία μας, και όσο παραμένει σέ επικίνδυνη έκκρεμότητα τό θέμα της ασφάλισεως του ναυτικού επαγγέλματος, όσο ο ναυτικός αισθάνεται ανασφάλεια, θά δημιουργούνται προβλήματα πού όπωσδήποτε δέν θά βοηθούν τους ρυθμούς αναπτύξεως της ναυτιλίας. Η Ε.Ε.Ε. προβληματί-

ζεται ιδιαίτερα γιά τή μελλοντική αντιμετώπιση του σημαντικού αυτού θέματος και μέ πρωτοβουλία της, έχει αναλάβει τήν εκπόνηση υπεύθυνης μελέτης από ομάδα έμπειρογνώνων. Τά πορίσματα αυτής της μελέτης θά αναλυθούν σύντομα από τίς αρμόδιες επιτροπές και τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως ώστε νά διαμορφωθεί ρεαλιστική και κυρίως βιώσιμη πρόταση γιά τήν μελλοντική αντιμετώπιση του καθεστώτος της ασφάλισεως των Έλληνων ναυτικών.

Ναυτική Έκπαίδευση

Ο θεσμός της έναλλασσόμενης εκπαίδευσης εξελίσσεται ικανοποιητικά, και ο Έφοπλισμός πιστεύει τό σύστημα αυτό και τό υποστηρίζει άπεριόριστα, δαπανώντας γιά τήν έδραυσή του επιπρόσθετα σημαντικά κεφάλαια πέραν των εισφορών του Κεφαλαίου Ναυτικής Έκπαιδεύσεως.

INTERKAT A. E. B. E.**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ**

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

Ἡ γενική ἐκτίμηση ἀπὸ τὰ δεδομένα τοῦ πρώτου χρόνου λειτουργίας τοῦ συστήματος εἶναι θετική. Οἱ σπουδαστές πού προσήλθαν δὲν εἶναι ἀσφαλῶς πολλοί, ὅμως τουλάχιστον εἶναι παιδιά πού πραγματικά ἐνδιαφέρονται νὰ σταδιοδρομήσουν στὸ ναυτικό ἐπάγγελμα, ἀντίθετα μὲ τὸ παρελθόν πού πολύ λίγοι ἀπὸ αὐτοὺς πού σπούδαζαν, ἐπιβαρύνοντας μὲ τεράστια ποσὰ τὸ Κεφάλαιο Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσως, ἀκολουθοῦσαν τελικά τὸ δρόμο τῆς θάλασσας.

Βεβαίως, οἱ ἀνάγκες πού ἔχει ἡ ναυτιλία γιὰ ἱκανὰ στελέχη εἶναι ἀσφαλῶς περισσότερες καὶ πρέπει νὰ δημιουργηθοῦν οἱ προϋποθέσεις γιὰ τὴν προσέλευση μεγαλύτερου ἀριθμοῦ, σπουδαστῶν.

Αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθεῖ μεταξὺ ἄλλων καὶ μὲ τὴ περαιτέρω ἀναβάθμιση τῶν σχολῶν τόσο σὲ ὑλικοτεχνικὴ ὑποδομὴ ἀλλὰ καὶ σὲ διδακτικὸ προσωπικό.

Τὸ Σιμουλεῖτορ πού ἐδώρησε τὸ Ἰδρυμα Εὐγενίδη, δημιουργεῖ νέα δεδομένα γιὰ τὴν μετεκπαίδευση τῶν ναυτικῶν. Ἀνάλογα συστήματα ὅμως καὶ ἔμπειροι διδάσκοντες δὲν μποροῦν ἀσφαλῶς νὰ βρεθοῦν καὶ νὰ ὑπάρξουν κυρίως στὴν περιφέρεια. Γιὰ τὸν λόγο αὐτό, πρέπει ἡ Πολιτεία νὰ προχωρήσει μὲ ἀποφασιστικότητα στὴν ἐδραίωση τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ συστήματος μέσα ἀπὸ ὀλιγάριθμες σχολές, οἱ ὁποῖες ὅμως νὰ εἶναι πλούσιες σὲ μέ-

σα διδασκαλίας καὶ μὲ ἀνάλογο διδακτικὸ προσωπικό.

Ἐθνικὸ Νηολόγιο

Ἀπὸ τὰ τελευταῖα στοιχεῖα εἶναι ἐμφανὲς ἡ σαφὴς ἀναστροφή τῆς τάσεως συρρικνώσεώς του καὶ ἀντίθετα διαμορφώνεται ρεῦμα ἐπαναπατρισμοῦ. Αὐτὸ δὲν προκύπτει μόνο ἀπὸ τὰ ψυχρά στατιστικὰ στοιχεῖα, ἀλλὰ κυρίως γίνεται ἰδιαίτερα σαφές ἀπὸ τὸ ἐνδιαφέρον πού ἐκδηλώνεται μέσω τῆς Ἐνώσεως ἀπὸ ἀρκετοὺς Ἑλληνες ἐφοπλιστές οἱ ὁποῖοι ἐπιθυμοῦν νὰ φέρουν πλοῖα στὸ νηολόγιο. Τό γεγονός αὐτὸ ἱκανοποιεῖ τὴ Διοίκηση τῆς Ε.Ε.Ε. ἰδιαίτερα μιά καὶ μεταξὺ ἄλλων δικαιώνει πολλές ἐπίμονες προσπάθειές της.

Ἡ τάση αὕτη μπορεῖ καὶ πρέπει νὰ ἰσχυροποιηθεῖ στὸ ἄμεσο μέλλον καὶ αὐτὸ θὰ γίνει καὶ μὲ τὴν στενὴ παρακολούθηση τῶν ἐξελίξεων ἀπὸ τὴν Πολιτεία.

Συνεργασία τῶν τριῶν Παραγόντων

Ὁλοκληρώνοντας τὴν ὁμιλία του, ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. κ. Γκούμας ἀναφέρθηκε στὸ κλίμα τῆς συνεργασίας Πολιτείας — Ναυτεργασίας καὶ Ἐφοπλισμοῦ καὶ διαπίστωσε μὲ ἱκανοποίηση ὅτι παρὰ τὶς ὑφιστάμενες δυσχέρειες στὴν πατρίδα μας ὑπάρχει κατανόηση ἀπὸ ὅλους γιὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπιση τῶν ναυτιλιακῶν θεμά-

των.

Κυβέρνηση καὶ ἀντιπολίτευση ἀντιλαμβάνονται τὴν τεράστια σημασία τῆς ναυτιλίας γιὰ τὸν τόπο καὶ ἡ ἀντιμετώπιση ὅλων τῶν θεμάτων πού τὴν ἀφοροῦν πρέπει νὰ πραγματοποιεῖται πάντοτε κάτω ἀπὸ ἐθνικὸ πρῖσμα.

Ἡ ναυτιλία προσφέρει καὶ σήμερα ὅπως πάντα χωρὶς νὰ ἐπιβαρύνει τὴν ἐθνικὴ οἰκονομία. Ἀποτελεῖ συγχρόνως ἓνα σπουδαῖο παράγοντα γιὰ τὴ χώρα ἐνὸς τῶν πολλαπλῶν προκλήσεων τοῦ μέλλοντος, ὅπως αὐτές θὰ διαμορφωθοῦν ἀπὸ τὴν ἐπικείμενη εὐρωπαϊκὴ ἐνοποίηση, ἀλλὰ καὶ τὶς ἐξελίξεις σὲ ἓνα διαρκῶς μεταβαλλόμενο κόσμο.

Καὶ ὁ κ. Γκούμας κατέληξε λέγοντας:

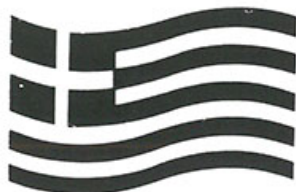
«Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ναυτικούς, πιστεύω ὅτι οἱ περισσότεροι κατανοοῦν ὅτι ὁ δρόμος τοῦ διαλόγου καὶ τῆς συνεργασίας εἶναι αὐτὸς πού προσδίδει τὶς οὐσιαστικώτερες κατακτήσεις, μεταξύ τῶν ὁποίων, κυριώτερη εἶναι ἡ ὑπαρξὴ μιᾶς ὑγιοῦς ναυτιλίας.

Σὲ μιά τέτοια ναυτιλία θέσεις καὶ εὐκαιρίες ἐξελίξεως ὑπάρχουν καὶ θὰ ὑπάρχουν ἀκόμα περισσότερες ἀπ' ὅτι στὸ παρελθόν.

Ἡ Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν πού συμπληρώνει φέτος 75 χρόνια ἀπὸ τῆς ἰδρύσεώς της πιστεῖε στὴν εὐημερία τῆς ναυτιλίας μέσω τῆς εὐημερίας τῆς πατρίδος μας».

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES.
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 071-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 071-621 9755.

ΕΝΝΕΑ ΧΡΟΝΙΑ HELMEPA

Πάγκοινη αναγνώριση του έργου του κ. Γιώργου Π. Λιβανού

Σε μία ωραία εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στον Ναυτικό Όμιλο στις 4 Ιουνίου 1991, με την συμπλήρωση ακριβώς έννεα χρόνων από την ίδρυση της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος — HELMEPA, τα μέλη της τίμησαν τον ιδρυτή και έμπνευστή της κ. Γιώργο Π. Λιβανό για τό τεράστιο έργο που πρόσφερε στη δημιουργία και τη καταξίωση της HELMEPA, που σήμερα τιμά όλους τους Έλληνες.

Επιδίδοντας συμβολική αναμνηστική πλακέτα προς τον Γιώργο Λιβανό, ο νέος πρόεδρος της HELMEPA Βασίλης Παπαχρηστίδης είπε:

«Η HELMEPA γιορτάζει σήμερα την ένατη επέτειο από την ίδρυσή της. Καιτοι μέλος της από την αρχή, μόνον πρόσφατα ένεργοποιήθηκε. Πολλοί από σάς όμως τη βοηθήσατε στα πρώτα της βήματα, τη θρέψατε με την υποστήριξή σας σ' όλη τη δημιουργία και έχετε παρακολουθήσει με υπερηφάνεια τό πολύτιμο έργο της. Έπομένως, γνωρίζετε καλύτερα από μένα τη σημασία του μοναδικού αυτού οργανισμού για τη συνειδητοποίηση του ναυτικού κόσμου, και γενικά της χώρας, στον πλοῦτο που αποτελεί ή θάλασσα και στον κίνδυνο που διατρέχει από τίς ίδιες μας τί πράξεις.

Δέν είναι ή στιγμή νά αναφερθώ στην πολύπλευρη δραστηριότητα της HELMEPA στην ένημέρωση και εκπαίδευση των ναυτικών, των πολιτών μας και — πιό σημαντικό — των παιδιών μας. Ούτε πρόκειται νά παραθέσω τά θετικά αποτελέσματα που επιτελεί για την προστασία των ελληνικών άκτων στό πλαίσιο του προγράμματος MEDSPA της Εϋρωπαϊκής Κοινότητας. Άρκεϊ μονάχα νά σάς πώ ότι ή HELMEPA αναγνωρίζεται σήμερα στην Εϋρώπη και άνά τόν κόσμο, σάν μοναδικός οργανισμός με την άπαιτούμενη κατάρτιση και όργάνωση νά αναλάβει υπεύθυνα έργα που έχουν σχέση με την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στήν κρίσιμη στιγμή που περνάει ή διεθνής ναυτιλία στό θέμα αυτό, ή HELMEPA δύναται και προτίθεται νά υπηρετήσει την ελληνική ναυτιλία και — σύν τώ χρόνω — νά δώσει τό παράδειγμα της ναυτικής συνείδησης σέ άλλες ναυτιλιακές χώρες.

Αυτή είναι ή κληρονομιά του ίδρυτού της HELMEPA — αυτού του ανθρώπου που είχε ένα όνειρο — όχι για τόν έαυτό του αλλά για την Ελλάδα και για τόν ναυτικό της κόσμο όλόκληρο — και που είχε την πίστη και τό

κουράγιο νά τό πραγματοποιήσει. Αυτός είναι ό Γιώργος Π. Λιβανός, ό άνθρωπος ό όποιος βλέπει πέρα από τό άμεσό του συμφέρον και ό όποιος συνδέει την τύχη του σάν επιχειρηματίας με την τύχη της ναυτιλίας μας, την τύχη του σάν Έλληνας με την τύχη της χώρας μας και την τύχη του σάν πατέρας με την τύχη της ανθρωπότητας.

Τή HELMEPA τη δημιούργησε με κόπο, χρήμα και αγάπη ό Γιώργος Λιβανός για μάς όλους. Και με την παραίτησή του από Πρόεδρος φέτος, ή προσφορά του αυτή προς την ελληνική ναυτιλία άποκτά μεγαλύτερη βαρύτητα. Η HELMEPA έχασε τόν Πρόεδρό της, αλλά δέν έχασε τη στοργή και την υποστήριξή του. Και ούτε πρόκειται ποτέ νά χαθεί τό μεγάλο παράδειγμα που μάς άφησε, της αξιοπρέπειας που πρέπει πάντα νά συνοδεύει τό ναυτικό έπάγγελμα.

Έκ μέρους του Δ.Σ. και των Μελών της HELMEPA έχω την τιμή νά δώσω σάν ταπεινό δείγμα της εύγνωμοσύνης μας στον ιδρυτή, έμπνευστή, ευεργέτη και Επίτιμό μας Πρόεδρο, Γιώργο Π. Λιβανό, τό παρόν αναμνηστικό, σύμβολο της άρρηκτα συνδεδεμένης σχέσης της γής μας με τη θάλασσα, με την υπόσχεση ότι τό έργο της HELMEPA θά συνεχισθεί προς όφελος της ναυτιλίας, του έθνους και της ανθρωπότητας».

Ο κ. Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ

Εϋχαριστώντας για τη τιμητική διάκριση ό κ. Λιβανός είπε:

«Η τιμή αυτή ανήκει στην ελληνική έμπορική ναυτιλιακή οικογένεια, ανήκει στον ελληνισμό, ανήκει στους Έλληνες, ανήκει στό ελληνικό φιλότιμο. Τιμά τόν πανάρχαιο δυναμισμό, τη δημιουργικότητα και τόν πολιτισμό, τό σεβασμό της φυλής προς τη θάλασσα, από τούς αρχαίους Αθηναίους μέχρι και σήμερα. Τιμά τη σημερινή μεγάλη και ισχυρή ελληνική έμπορική ναυτιλία που έξυπηρετεί όχι μόνον τίς καθαρές θάλασσες, όχι μόνον τά ασφαλή πλοία, αλλά και την ανθρωπότητα, έξυπηρετεί τόν πολιτισμό, έξυπηρετεί την ειρήνη, που οι Έλληνες ζύμωσαν



Ο τιμώμενος ιδρυτής της HELMEPA κ. Λιβανός μαζί με τόν νέο πρόεδρο κ. Παπαχρηστίδη, τόν διευθυντή της HELMEPA κ. Μητσάτσο και τόν γεν. γραμματέα της Ένωσης κ. Κωνσταντακόπουλο.

μέσα στην ψυχή τους μαζί με τό ελληνικό φιλότιμο για την αναβάθμιση του ανθρώπινου στοιχείου.

Σας ευχαριστώ γιατί αυτό ανήκει σε σας όλους, ανήκει στην Ελλάδα, στους Έλληνες. Ευχαριστώ πολύ».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ κ. ΑΡΙΣΤ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

Στόν χαιρετισμό που άπηύθυνε στη συνέχεια ο υπουργός Ε.Ν. κ. Παυλίδης ανέφερε:

«Είναι μία περίεργη ιστορία αυτή ή ιστορία της HELMEPA, όπως έγω τουλάχιστον την έμαθα. Ξεκίνησε όπως όλες οι περίεργες ιστορίες, με κίνητρο τό μεράκι. Φαίνεται ότι στόν τόπο μας όποιος δέν έχει μεράκι για κάτι δέν έχει προοπτική να επιτύχει. Καί γίνεται αυτό τό μεράκι επιτυχία, αν τό μεταδίδει κανείς — καί είναι τέχνη φαίνεται αυτό — καί σε άλλους. Οι άνθρωποι που ίδρυσαν τή HELMEPA κατάφεραν φαίνεται να μεταδώσουν τό μεράκι τους σε πολλούς. Γι' αυτό καί σήμερα έχουμε τή χαρά να έχουμε κοντά μας όχι μόνον τούς εκπροσώπους του έφοπλισμού, τής ναυτεργασίας, καί γενικά του ναυτιλιακού κόσμου, αλλά καί εκείνους που παρακινήθηκαν από τό ίδιο μεράκι να αφιερώσουν από τή ζωή τους πολύν χρόνο καί ασφαλώς χρήμα για να προστατέψουν ή να πείσουν τούς Έλληνες να ασχοληθούν με τήν προστασία του πανέμορφου φυσικού μας περιβάλλοντος, είτε αυτό είναι τό χερσαίο είτε είναι τό θαλάσσιο.

Αλλά, ως μου επιτραπεί να περιοριστώ σε κείνο που καί τό Ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας έχει σαν πρωταρχικό του στόχο, δηλαδή τήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Χθές, σ' αυτήν τήν ίδια αίθουσα έγινε κάτι περίεργο. Μιά εταιρία θεώρησε υποχρέωσή της να εκφράσει τήν εκτίμησή της προς τό Λιμενικό γιατί μεταξύ των δραστηριοτήτων του έχει καί αυτήν τής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σήμερα έμεις, φίλοι που έχουμε τό ίδιο μεράκι για τήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θεωρούμε ότι ήρθε ή στιγμή να πούμε ένα μεγάλο μπράβο — δέν λέγω ευχαριστώ — στό Γιώργο τό Λιβανό, γιατί με μεράκι ξεκίνησε μίαν ιστορία στην όποια ένέπλεξε πάρα πολλούς.

Πρό ήμερών, είχα τήν ευκαιρία από τηλεοράσεως να μνημονεύσω τό έργο τής HELMEPA. Δέν τόκαμα στην τύχη. Πιστεύω απόλυτα ότι αυτή ή προ-



Ιδρυτής και νέος πρόεδρος σφίγγουν τα χέρια.

σπάθεια τής HELMEPA, μία πρωτοβουλία μάλιστα σε χέρια ναυτικών, προσφέρει σημαντικές έθνικές υπηρεσίες στόν τόπο μας — υπηρεσίες που έμεις τίς ζούμε περισσότερο από όποιονδήποτε άλλον: Να προστατεύουμε τίς θάλασσές μας, να τίς κρατήσουμε καθαρές, να γίνει συνείδηση — κι αυτή είναι ή μεγάλη υπόθεση — ότι ή θάλασσα δέν είναι μονάχα πηγή πλούτου — είναι πηγή ζωής. Μ' αυτήν τή σκέψη, ότι ή προστασία τής θάλασσας έγινε πιά συνείδηση, ότι παραμένει για τούς Έλληνες αλλά καί για όλον τόν κόσμο πηγή ζωής, ιδιαίτερα χαίρομαι γιατί στή συμερίζονται — καί τό αποδεικνύει ή παρουσία τους εδώ — οι ξένοι πρέσβεις που μās τιμούν, οι εκπρόσωποι του έφοπλιστικού μας κόσμου, οι φίλοι μας καί οι συμπολεμιστές σ' ένα αγώνα που φαίνεται πως τόν διακρίνει ή αποφασιστικότητα να διατηρηθεί πάση θυσία τό περιβάλλον μας, αυτό που ή φύση τόκαμε, καί κυρίως τό θαλάσσιο περιβάλλον, τή θάλασσά μας, καθαρή θάλασσα, γαλανή θάλασσα, θάλασσα

που θα παραμείνει πηγή ζωής.

Φίλε μου, Γιώργο Λιβανέ, έκαμες κάτι πολύ σημαντικό καί όφείλω να τό αναγνωρίσω δημόσια: μās μετέδωσες τό μεράκι σου, κι όσον καιρό ήσουν ό Πρόεδρος τής HELMEPA έξεπλήρωσες με επιτυχία τήν ίεραποστολική αυτήν άποστολή. Έκαμες τήν άρχή, τήν προχώρησες καί τώρα τήν παρέδωσες στόν Βασίλη Παπαχρηστίδη. Έχω τήν βεβαιότητα ότι θα συνεχιστεί ή προσπάθειά σου. Καί τήν έχω τήν βεβαιότητα για δύο λόγους: Ό νέος Πρόεδρος φαίνεται πως διαπνέεται από τό ίδιο ιδανικό — πρόκειται περί ιδανικού — αλλά καί όλη ή όμήγυρις πάλι φαίνεται ότι είναι άνθρωποι αποφασισμένοι να συνεχίσουν να βοηθούν όπως μέχρι σήμερα αυτήν τήν πρωτοβουλία.

Δικαιολογείται έτσι να πούμε ένα μπράβο σε όλους, αλλά ιδιαίτερα σε σένα ένα ξεχωριστό μπράβο γιατί τιμήθηκε έτσι καί τό ελληνικό όνομα διεθνώς. Ξεφύγαμε έτσι από τό χαρακτηριστικό που μās απέδιδαν πολλοί, καί ίσως κάποτε έσκεμμένως. Τώρα εί-



Ο κ. Λιβανός ευχαριστεί για τη τιμητική διάκριση υπό τα βλέμματα της κυρίας Νίκης Γουλανδρή, του υπουργού Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη και του αρχηγού Λ.Σ. κ. Γ. Βασόπουλου.

μαστε πρωτοπόροι και μπορούμε να διδάξουμε. Στά διεθνή φόρα οι εκπρόσωποι του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας διδάσκουν πώς θα προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον και επικαλούνται δραστηριότητες σαν αυτήν που έσύ είχες την πρωτοβουλία να αναπτύξεις. Και πάλι σε συγχαίρω γι αυτό».

Η ΚΥΡΙΑ ΝΙΚΗ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Τίς προσφωνήσεις έκλεισε η κ. Νίκη Γουλανδρή λέγοντας «Αν έχω κάποιο δικαίωμα να σταθώ εδώ είναι ακριβώς γιατί φέρω έναν τίτλο για έναν χρόνο, ότι είμαι «πολίτης της Ευρώπης». Από αυτήν την προοπτική βλέπω τη διάσταση που παίρνει η χώρα μας και κάθε προσπάθεια σαν του Γιώργου Λιβανού μέσα στον ευρωπαϊκό χώρο.

Δέν είναι πολλά τα όνόματα και οι πράξεις που μάς τιμούν στην Ευρώπη, αλλά τέτοιες πρωτοβουλίες έχουν μεγάλη σημασία. Αυτό τό μεράκι, στο ό-

ποιο αναφέρθηκε ο κ. Υπουργός, εγώ τό έζησα από τίς πρώτες στιγμές της ίδρυσης της HELMEPA, που πραγματικά διερωτώμεθα πού θά φθάσει. Όμως βλέπουμε μέσα σέ έννέα χρόνια τί όνομα έκανε διεθνώς και τί αποτελέσματα έφερε. Τότε, όταν μου ζητήθηκε να μετάσχω είπα ότι είναι σέ πολύ δυνατά χέρια — ως κρατηθούμε έμεις στην ξηρά κι εκείνος στή θάλασσα, πράγμα πού κάναμε.

Κι ακόμη, ή ικανότητα του Γιώργου Λιβανού να διαλέγει και σπουδαίο διάδοχο, στόν όποιο έμπιστεύεται τό έργο του. Θά έλεγα ακόμη ότι μίλησε από τότε για τό μεράκι και τό φιλότιμο του Έλληνα. Έγώ θά τό προέκτεινα αυτό και θά έλεγα ότι είναι μαζί και ή πρόνοια για τό μέλλον, αυτήν πού πάντα είχε ό έλληνισμός και ίσως την έχουμε χάσει λίγο τώρα. Γι αυτό, μέ τέτοια φωτεινά παραδείγματα, πιστεύω ότι θά ακολουθήσουν σ' αυτόν τό δρόμο όλοι. Προσθέτω κι εγώ τά συγχαρητήριά μου στόν Γιώργο Λιβανό, και εύχομαι ή HELMEPA να συνε-

χίσει τό έργο της».

Στήν έκδήλωση της HELMEPA παραβρέθηκαν τά μέλη των διοικήσεων του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, των έφοπλιστικών και ναυτεργατικών ενώσεων ή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος, γεν. γραμματείς ύπουργείων και όργανισμών και ένας μεγάλος αριθμός Έλλήνων έφοπλιστών πού στηρίζουν τά ούσιαστικό έργο πού έπιτελεί ή HELMEPA, ή όποία μέ την εύκαιρία της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος πού γιορτάσθηκε στίς 5 Ιουνίου 1991, άπηύθυνε τό ακόλουθο Μήνυμα:

Η HELMEPA ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

«Μέ τη συμπλήρωση έννέα χρόνων από την ίδρυση της HELMEPA, την 4η Ιουνίου 1982, τά Μέλη της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος τίμησαν τόν έμπνευστή της, Γιώργο Π. Λιβανό, μέ συμβολική αναμνηστική πλακέτα, πού του έπέδωσε σέ ειδική τελετή ό νύν Πρόεδρος της Ένωσης, Βασίλης Φ. Παπαχρηστίδης.

Η τιμητική αυτή πράξη την παραμονή της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος, και άνήμερα μέ την ένατη επέτειο της HELMEPA τιμά στό πρόσωπο του Γιώργου Π. Λιβανού εκείνους τούς Έλληνες ναυτικούς, ναυτεργάτες είτε πλοιοκτήτες, πού έχουν κοινό τους γνώρισμα τό έλληνικό φιλότιμο.

Όπως κάθε χρόνο αυτήν την ήμέρα, ή HELMEPA άπευθύνει πρός τούς Έλληνες ναυτιλλόμενους τό μήνυμά της για Καθαρές Θάλασσες και Ασφαλή Πλοία. Τό σημερινό όμως μήνυμα έχει ιδιαίτερη βαρύτητα άφου στό Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (IMO) άναγνωρίζεται τώρα ή σημασία του άνθρώπου στή θάλασσα για ΑΣΦΑΛΕΙΑ και ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ από τή ΡΥΠΑΝΣΗ. Η HELMEPA στόν άνθρωπο βασίζει τή μοναδική αυτή έλληνική πρωτοβουλία στή διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Καλά και Είρηνικά Ταξίδια!

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

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

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

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

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

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

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

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΕΛΙΚΑ, όπως υπογράμμιζε πρό ημερών και ο Τήλεφος της «Καθημερινής», ο «Θαλής ο Μιλήσιος», τό ιστορικό καλωδιακό πλοίο που παραχωρήθηκε στην Ελλάδα άμέσως μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο από την αμερικανική κυβέρνηση και συνέβαλε στην αποκατάσταση και την επέκταση του τηλεφωνικού δικτύου στα νησιά του Αιγαίου, σώθηκε, κυριολεκτικά, την τελευταία στιγμή από τή διάλυση. Καί σύντομα, αφού αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή και ξαναλειτουργήσουν οι δύο πρωτότυπες άτμομηχανές προώσεως που διαθέτει από τή γέννησή του, θά είναι ένα αυτοκινούμενο πλωτό ναυτικό μουσείο που θά προσφέρει στον επισκέπτη τήν αίσθηση ότι βρίσκεται σε ένα πλοίο μιάς άλλης, πολύ μακρινής εποχής.

Η πρωτοβουλία για τή διάσωση του «Θαλής ο Μιλήσιος», που κατασκευάστηκε τό 1909 και είναι ένα από τά παλαιότερα καταχωρημένα πλοία στο έλληνικό νηολόγιο, ανήκει στον Πρόεδρο του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και έκλεκτό φίλο κ. Γιώργο Δρακόπουλο. Ό όποιος δέν φείσθηκε ούτε κόπων αλλά ούτε και δαπανών — οι έπισκευές του πλοίου αρχίζουν ήδη μέ στόχο νά αποκατασταθεί κατ' αρχήν τό μηχανοστάσιο για νά καταστεί τό πλοίο αυτοδύναμο — πράγμα που έπισήμανε κατά τήν τελετή παραδόσεως

του σκάφους και ο Υπουργός μας κ. Άριστ. Παυλίδης, ο όποιος στρεφόμενος προς τον κ. Γιώργο Δρακόπουλο του είπε ότι «φορτώθηκε ακόμη ένα πρόβλημα». Συγχαρητήρια βεβαίως όφείλονται και στον ΟΤΕ που απέφυγε κάποιον σκόπελο που είχε τοποθετηθεί τεχνηέντως και έκρινε τελικά σωστά διαθέτοντας τό πλοίο στον πλέον κατάλληλο φορέα, τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, τό όποιο προσελκύει ήδη τό ενδιαφέρον προσωπικοτήτων από όλον τον κόσμο — είναι χαρακτηριστικό ότι ο γενικός γραμματέας του ΝΑΤΟ κ. Μάνφρεντ Βέρνερ ο όποιος είχε έρθει πρό 15θμέρου στην Αθήνα για νά παραστεί στο διεθνές συνέδριο των έκδοτών εφημερίδων, κατά τή διάρκεια τής παραμονής του στην Ελλάδα επισκέφθηκε τή Δήλο και έν συνέχεια τή Μύκονο μόνο και μόνο για νά δει τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου. Δέν είναι σχήμα λόγου, ο κ. Βέρνερ έφθασε στις έννιάμιση τό βράδυ τής 1ης Ιουνίου στη Μύκονο και ζήτησε νά άνοίξει εκείνη τήν ώρα τό Μουσείο για νά έπισκεφθεί, πράγμα που έγινε. Καί στο βιβλίο έπισκεπτών σημείωσε: «Μέ θαυμασμό για τίς προσπάθειές σας και μέ ευγνωμοσύνη για τή φιλοξενία».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ και ο Πρωθυπουργός τής χώρας τίμη-

σαν ακόμη μία φορά μέ τήν παρουσία τους (ο δεύτερος και μέ όμιλία του) τήν γενική συνέλευση των μελών του Συνδέσμου Έλλήνων Βιομηχάνων που πραγματοποιήθηκε στο τέλος Μαΐου αλλά ποτέ δέν καταδέχθηκαν νά παραστούν και σε μία γενική συνέλευση των μελών τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ίσως έπειδή ή Ναυτιλία δέν ζητάει τίποτε από τό Κράτος. Άν ζητούσε, τό πιθανότερο είναι ότι και στίς συνελεύσεις των έφοπλιστών θά υπήρχαν οι ίδιες παρουσίες. Άλλά είπαμε, ή Ναυτιλία δέν ζητάει...

ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ έκπορθούν σιγά σιγά αλλά σταθερά τά κάστρα τής άνδροκρατίας και στον ναυτιλιακό χώρο. Μετά τήν κ. Έρασμία - Μαρία Μαρκαντωνάκη, — για νά αναφερθούμε στο παρόν — ή όποία όπως είναι γνωστό μετέχει στο διοικητικά συμβούλια τής Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, μία ακόμη γυναίκα, ή κ. Σούλα (Άναστασία) Ντόκου έξελέγη μέλος του διοικητικού συμβουλίου τής Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως — είναι ή πρώτη γυναίκα που μετέχει, έπαξίως μάλιστα, στο Δ.Σ. τής Δ.Ν.Ε., δεδομένου ότι είναι από των από τά πλέον δραστήρια μέλη του χώρου. Η κ. Ντόκου διευθύνει τήν εταιρία Seascope Navigation S.A.

Μέ τήν εύκαιρία πρέπει νά ειπωθεί ότι τά νέα μέλη — αυτοί, δηλαδή, που μετέχουν για πρώτη φορά στη διοίκηση τής Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως, άνέρχονται σε έξι και αυτό θά πεί ανανέωση.

Ο ΧΟΡΟΣ ΚΑΛΑ ΚΡΑΤΕΙ θά μπορούσε νά πεί κανείς για τή σιωπή των άρμοδίων αναφορικά μέ τίς εύκολίες υποδοχής καταλοίπων και τήν άνάθεση τής άρμοδιότητας (και του έργου) για τήν περισυλλογή των πετρελαιοειδών καταλοίπων και των άπορριμμάτων από τά πλοία σε δύο ιδιωτικές εταιρίες, μέ αποτέλεσμα νά έχουν δημιουργηθεί μονοπωλιακές καταστάσεις που δέν έπιτρέπουν καμία έπιλογή από τίς ενδιαφερόμενες πλοιοκτήτριες εταιρίες και κατά συνέπεια και τήν όποιαδήποτε διαπραγμάτευση — τό «σκάσε και κολύμπα» δηλαδή, θέ-

REPAIRS IN HOUSTON

BY

MAR - TECH

Propulsion plants (Steam - Diesel) Generators
Turbochargers — Pumps — Boilers — Heat exchangers
Hydraulics — Electrical — Structural — Deck machinery
Reconditions — Fabrications — Precision machinery —
Spares — Voyage repairs

24 hrs service

9900 Beaumont Hwy
Houston Texas 77078

Ph: (713) 671.2510
Fax: (713) 671.2514

Director: KOSTAS ILIAKIS

λεις δέ θέλεις, έδω θά ρθεις, έχει απόλυτη έφαρμογή στή συγκεκριμένη περίπτωση. Καί μάλιστα, χωρίς, όπως λέγεται μέ επίταση, νά πληρουνται οι όροι πού επιβάλλονται από τίς οικείες διεθνείς συμβάσεις ή τήν έθνική νομοθεσία γιά παρόμοιες περιπτώσεις.

Δέν έπεκτεινόμαστε — αν χρειασθεί θά γίνει καί αυτό — καί εκείνο πού θέλουμε νά επαναλάβουμε είναι ότι πρέπει νά δοθεί — άρκετά κράτησαν τά μονοπώλια πού καθιερώθηκαν μέ τερτίπια — ή δυνατότητα σέ όσους έπιθυμούν νά δημιουργήσουν σταθμούς ύποδοχής καταλοίπων πετρελαιοειδών καί άπορριμμάτων στά λιμάνια του Πειραιώς καί τής Έλευσίνας ή καί σέ άλλα έφ' όσον ύπάρχει ένδιαφέρον καί διατίθενται τά ανάλογα μέσα.

ΕΝΑ ΦΕΣΤΙΒΑΛ έντελώς διαφορετικό από τά συνηθισμένα πραγματοποιούν μεθαύριο Δευτέρα (17 Ιουνίου) τά παιδιά του Άπασχολησιοθεραπευτικού Κέντρου «Η Άργώ». Στό φεστιβάλ αυτό, πού θά πραγματοποιηθεί από τίς 10 τό πρωί μέχρι τίς 8 τό βράδυ στό χώρο του σχολείου, Δημ. Φαληρέως 44, στό Νέο Φάληρο, τά παιδιά θά παρουσιάσουν άποσπάσματα από θεατρικά έργα προσαρμοσμένα στίς δυνατότητές τους. Ταυτόχρονα, στους χώρους του σχολείου θά λειτουργεί έκθεση μέ έργα πού τά παιδιά καί οι νέοι μέ ειδικές ανάγκες φτιάχνουν στά εργαστήρια τής «ΑΡΓΟΥΣ».

Νά πάμε, θυσιάζοντας ακόμη καί χρόνο από τήν εργασία μας, γιά νά βοηθήσουμε έστω καί μέ τήν παρουσία μας τά παιδιά αυτά πού πρέπει νά συγκεντρώνουν τή στοργή όλων μας.

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ πρέπει νά πούμε ότι τό θέμα των πλοίων νέας τεχνολογίας δέν είναι καινούργιο — είχε άπασχολήσει καί στό παρελθόν καί τήν πολιτική ήγεσία του τόπου καί φυσικά τά «Ναυτικά Χρονικά». Άντιγράφουμε από τόν τόμο του 1960 σχόλιο των «Χρονικών» μέ τόν τίτλο: «Ο κ. Καραμανλής διά τά «Ιπτάμενα»:

«Πληροφορία περί τής ύποθέσεως, ως τήν έχαρακτήρισε, των «Ιπταμένων», έζητησε πρό ήμερων ο κ. Πρωθυπουργός ένν εύρισκετο εις στενόν κύκλον άρμόδιων καί παραγόντων τής Έθνικής Ναυτιλίας. Ήθέλησε νά πληροφορηθί διατί ή τόση αντίδρασις του τύπου κατά των πλοίων αυτών, διατί αι τόσαι επιφυλάξεις των ειδικών. Είναι επικίνδυνα τά σκάφη αυτά — ήρώτησεν ο κ. Πρωθυπουργός — είναι προβληματική, από πλευράς έκμεταλλεύσεως, ή σταδιοδρομία των εις τήν Ελλάδα, δύνανται νά επιδράσουν άνασχετικώς εις τήν περαιτέρω ανάπτυξιν του στόλου των μικρών επιβατηγών, δρομολογούμενα εις τήν γραμμήν του Άρ-γοσαρωνικού;

Έκ των έρωτήσεων αυτών του κ. Καραμανλή, καταφαίνεται ο βαθμός τής επί του θέματος έννημερώσεώς

του. Πραγματικώς, ως είναι, ο κ. Πρόεδρος τής Κυβερνήσεως, δέν βλέπει εις τήν δλην ύπόθεσιν, μόνον τήν ρομαντικήν πλευράν μιάς λίαν άμφισβητησίμου πρό-δου εις τάς θαλασσάς συγκοινωνίας μας, αλλά σοβαρώς φαίνεται νά τόν άπασχολή ο παράγων τής άσφαλείας καί τής έκμεταλλεύσεως.

Πολλά, βεβαίως καί διάφοροι άπαντήσεις έδόθησαν εις τάς άπορίας αυτών του κ. Καραμανλή. Οι ύποστηρικται τής είσαγωγής των «Ιπταμένων» πλοίων, μέ θερμήν ύπερμετρον άνεφέρθησαν εις τό «τεχνικόν θαύμα», τό όποϊον ταύτα αντιπροσωπεύουν, ένν οι έχοντες τήν γνώμη, ότι ή δρομολογίσις των μόνον άναστά-τωσιν θά προκαλέση εις τάς άκτοπλοϊκάς μας συγκοι-νωνίας, άνέπτυξαν επί τή βάσει ύπευθύνων στοιχείων, τήν άποψίν των αυτών.

Καί όταν ο κ. Καραμανλής έπληροφορήθη, ότι τά σκάφη ταύτα δέν δύνανται νά ταξιδύσουν, είμή ως συνήθη πλοία, έν θαλασσοταραχή, παρέμεινεν ιδιαιτέ-ρως σκεπτικός. Έκράτησε τήν επιφύλαξιν. Θά ύπελόγι-ζεν, άσφαλώς, τές ήμέρας του χρόνου, κατά τάς ό-ποίας έπικρατεί νηνεμία εις τάς θαλάσσας μας...».

Περαιτέρω στό σχόλιο των «Ναυτι-κών Χρονικών» άναφέρονταν οι άπό-ψεις πού είχε διατυπώσει γιά τά «Ιπτά-μενα» γνωστός τότε Βρεταννός ναυ-πηγός σέ είσήγησή του πρός τό Άγ-γλικό Ίνστιτούτο Ναυπηγών, τά τής προθέσεως δύο Έλλήνων επιχειρημα-τιών νά καθιερώσουν δρομολόγια μέ «Ιπτάμενα», οι άπόψεις του Ύπουρ-γείου πού είχε ταχθεί ύπέρ τής χρησι-μοποιήσεως των σκαφών νέας τεχνο-λογίας, στοιχεία γιά τή χρησιμοποίηση «Ιπταμένων» σέ κλειστές θάλασσες, λίμνες καί ποτάμια καί ύπογραμμίζον-ταν:

«Αυτά είναι τά μέρη, εις τина των όποιών άπασχο-λούνται ήδη «Ιπτάμενα» ή δύνανται κατά τάς ύπευθύ-νους παρατηρήσεις νά χρησιμοποιηθούν.

Καί προκαλούμεν τους κυρίους άρμόδιους του ύ-πουργείου νά μās ειπουν ποϊον εκ των άνωτέρω ση-μείων είναι δυνατόν νά συγκριθί εις συνθήκας ναυσι-πλοίας μέ τήν άνοικτήν θάλασσαν του Άργο- Σαρωνι-κού καί των Κυκλάδων, όπου οι καλοί μας επιχειρημα-τίαι σκέπτονται νά χρησιμοποιήσουν τά «Ιπτάμενα». Πλήν των λιμνών, των ποταμών καί στενών θαλασ-σίων διόδων εις ούδεμίαν άλλην περιοχήν δέν έπιση-μαίνεται ούτε καί ύποδεικνύεται ή χρήσις των περιέρ-γων αυτών κατασκευασμάτων καί μάλιστα διά τακτικήν συγκοινωνίαν. Είμεθα, μά τήν άλήθειαν, λίαν «προο-δευτικοί», άνθρωποι...».

“Ολα αυτά πριν από τριανταένα χρόνια άκριβώς.

ΣΤΟ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ τεύχος είχα-με άναφερθεί σέ ένα τηλεγράφημα του πλοίαρχου καί των άξιωματικών καταστρώματος του περιβόητου πλέ-ον πλοίου «La Palma». Έπανερχόμε-νοι, λοιπόν, στό έν λόγω τηλεγράφη-μα καί επειδή οι έν λόγω ναυτικοί μι-λουν γιά έκστρατεία «άφελληνισμοϋ του πλοίου από τά «Ναυτικά Χρονικά» πρέπει νά ύπογραμμίσουμε ότι τήν ελληνικότητα του πλοίου τήν έχει άμ-φισβητήσει ή ίδια ή πλοιοκτησία καί μέ δικαστική μάλιστα άπόφαση πού έχει έκδοθεί από δικαστήριο του Πειραιώς έπειτα από δική της προσφυγή. Ή έν

λόγω δικαστική άπόφαση λέγει ότι τό πλοίο «La Palma» άνήκει στήν κυπρια-κή εταιρία «Ίντερκρούϊζ» καί όχι στήν ελληνική ναυτική εταιρία «Ναυτο-κρουαζιέρες» μέ τήν όποία καί απέκτη-σε τήν Έλληνική σημαία. Έάν ο πλοίαρχος καί οι άξιωματικοί κατα-στρώματος του «La Palma» διάβαζαν συστηματικά καί όχι άποσπασματικά τά «Ναυτικά Χρονικά» θά γνώριζαν ό-λο τό παρασκήνιο τής ύποθέσεως αυ-τής αλλά καί τους κινδύνους πού δη-μιουργεί, γιά τά έρείσματα πού παρέ-χει νά έξουδετερωθεί πριν από τήν ώ-ρα της ή προστατευτική όμπρέλλα του καμποτάζ καί εκείνοι πού θά αντιμετω-πίσουν κινδύνους σέ μία τέτοια περί-πτωση δέν είναι οι πλοιοκτήτες, πού στό κάτω κάτω τής γραφής μπορούν νά πουλήσουν τά πλοία τους, αλλά οι ίδιοι οι ναυτικοί μας, μεταξύ των ό-ποιων περιλαμβάνεται φυσικά καί τό πλήρωμα του «La Palma».

“Ομως στήν ύπόθεση παρενέβη καί ή διοίκηση τής ΠΝΟ, ή όποία έπειτα ά-πό «έννημέρωση» πού έκανε ή πλοιο-κτησία στους εκπροσώπους των ναυ-τεργατικών σωμάτων, ζήτησε από τόν Ύπουργό νά καταβάλει κάθε προ-σπάθεια ώστε νά άποτραπέι τό ένδε-χόμενο άλλαγής σημαίας στό «La Pal-μα» καί ότι ή ίδια καί τά σωματεία τής δυνάμεώς της στηρίζουν τίς προσπά-θειες πού άπαιτούνται ώστε νά διατη-ρήσει (τό πλοίο αυτό) τήν Έλληνική.

Αυτή, ή διατήρηση τής Έλληνικής ση-μαίας μπορεί νά γίνει μόνον εάν ή πλοιοκτησία δηλώσει άπερίφραστα, παρέχοντας καί όσες έμπράγματα διαβεβαιώσεις χρειάζονται, ότι τό πλοίο άνήκει στήν ελληνική ναυτική έ-ταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες», εάν όμως έμμένει στήν αντίληψη ότι άνήκει στήν κυπριακή εταιρία «Ίντερκρούϊζ» πρέπει νά διαγραφεί χωρίς τήν παρα-μικρή πλέον άναβολή από τό ένθικό νηολόγιο καί οι ύπεύθυνοι τής «κομφί-νας» νά όδηγηθούν έπίσης χωρίς τήν παραμικρή άναβολή στόν είσαγγελέα — αν οι διοικήσεις τής ΠΝΟ καί των κλαδικών σωμάτων τής δυνάμεώς της πού μέ τόση καθυστέρηση «ξύ-πνησαν» ξέρουν κάποιον άλλον τρό-πο γιά νά διατηρήσει τό «La Palma» τήν Έλληνική σημαία δέν έχουν παρά νά τό πούν αλλά δημοσία.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ**Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ**

Έξακολουθεί ο πλοίαρχος να είναι ο μόνος μετά τον Θεό κύριος του πλοίου; Αυτό είναι το έρωτημα στο οποίο κλήθηκαν να απαντήσουν τα σεμινάρια που οργάνωσαν πρόσφατα στη Γαλλία οι Ένωσεις αποφοίτων ναυτικών σχολών και πλοιάρχων Ε.Ν.

Βέβαια ο πλοίαρχος ούτε κύριος του πλοίου είναι ούτε Θεός. Ωστόσο τα πράγματα δεν είναι απλά, γιατί μολονότι ο πλοίαρχος έχασε σιγά-σιγά ορισμένες προνομίες του, η ευθύνη του όχι μόνο δεν μειώθηκε, αλλά τουναντίον αυξήθηκε, δεδομένου ότι επιφορτίσθηκε με πολλά νέα βάρη που δημιουργούν ένα παράδοξο φαινόμενο εντός του οποίου τοποθετείται το πρόβλημα του μέλλοντος του πλοιαρχικού λειτουργήματος.

Από πολύ παλαιά, από την εποχή της *Ordonnance* του Κολμπέρ του 1681 και του Γαλλικού Έμπορικού Κώδικος, ο πλοίαρχος ήταν ο αρχηγός της ναυτικής αποστολής, υπεύθυνος για την ναυτική και εμπορική αποστολή του πλοίου. Αργότερα η εμπορική δράση του περιορίσθηκε, καθώς επίσης και μερικά άλλα καθήκοντά του, όπως π.χ. η ευθύνη στρατολογήσεως του πληρώματος. Εξάλλου τα σύγχρονα τεχνικά μέσα και ιδίως τα τηλεπικοινωνιακά, περιόρισαν ακόμα και την ελευθερία των καθαρών ναυτικών αποφάσεων. Συγχρόνως όμως καινούργιες ευθύνες, αστικές και ποινικές, δημιουργήθηκαν από τις νομοθεσίες για την πρόληψη της ρυπάνσεως και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να κυβερνά το πλοίο χάρη στο δίπλωμα που του χορηγεί το Κράτος επί τη βάση των ελεγχόμενων προσόντων

του. Μεταξύ πλοιοκτήτου και πλοιάρχου υπάρχει μία ιδιόρρυθμη σύμβαση, ή οποία έχει χαρακτηριστεί κυρίως ως σύμβαση εργασίας και σύμβαση έντολης. Πάντως η ακριβής φύση της συμβάσεως αυτής αμφισβητείται.

Ο πλοίαρχος στην ουσία δεν είναι ούτε ακριβώς εντολοδόχος ούτε ακριβώς υπάλληλος του πλοιοκτήτου. Εξάλλου οφείλει να συμμορφώνεται με τις πολυάριθμες διεθνείς συμβάσεις, με τη νομοθεσία του κράτους της σημασίας και με τις συλλογικές συμβάσεις.

Είναι υπεύθυνος για την προετοιμασία του πλοίου προς πλούν και για την ευόδωση του πλοΐ και επομένως για τη διοίκηση του πλοίου και την ασφάλεια πλοίου και φορτίου. Είναι ο αρχηγός της κοινωνίας του πλοίου, έχει εξουσία επί του πληρώματος και λογίζεται ως δημόσιος λειτουργός σε ληξιαρχικά και ανακριτικά καθήκοντα. Στο τομέα της ασφαλείας δεν δέχεται εντολές από κανέναν. Ο εμπορικός ρόλος του, έστω και μειωμένος, συνίσταται στην εκπροσώπηση του πλοιοκτήτου και των φορτωτών, ενώ σε περιπτώσεις ανάγκης έχει το δικαίωμα να λάβει έκτακτα μέτρα για το πλοίο και το φορτίο.

Είναι βέβαιο ότι όλες αυτές οι ιδιόρρυθμες οφείλονται σε ένα τεχνικό λόγο: Στην απομάκρυνση του πλοίου και την απομόνωση του πλοιάρχου. Αυτό είναι που εξηγεί τα ευρύτατα δικαιώματα που του παραχώρησαν ανέκαθεν οι διάφοροι νόμοι. Σήμερα όμως οι δυσχέρειες της επικοινωνίας μεταξύ πλοιοκτήτου και πλοιάρχου έχουν ατονήσει ή εξαφανισθεί χάρη στα σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα. Γι' αυτό και οι σύγχρονοι νόμοι δεν του επιτρέπουν να αναλάβει υποχρεώσεις

πέραν των συνήθως αναγκαίων, παρά μόνο σε περίπτωση αδυναμίας επικοινωνίας με τον πλοιοκτήτη.

Στην εποχή μας πάντως την παροχή αυξημένων δικαιωμάτων στον πλοίαρχο δικαιολογούν κυρίως λόγοι ουσίας. Ο πρώτος εξ αυτών προέρχεται από το δημόσιο διεθνές δίκαιο και σε ύψηλότερο επίπεδο ανάγεται στη βασική θεωρία περί έννομου τάξεως. Από την ώρα που άρχισε ο πλοΐς και κυρίως από την ώρα που βγήκε από τα χωρικά ύδατα, ο πλοίαρχος εκπροσωπεί επί του πλοίου την έννομη τάξη, είναι κατά κάποιο τρόπο εκπρόσωπος του δικαίου. Αν δεν θέλουμε να αφήσουμε την ανθρώπινη μικροκοινωνία που αποτελεί το πλήρωμα να περιέλθει σε анаρχία, είναι απαραίτητο να συνδέσουμε το πλοίο με μία έννομη τάξη. Το σύνδεσμο αυτό εκφράζει και υλοποιεί η σημαία του πλοίου, τη δε έννομη τάξη της σημαίας αυτής ενσκαρκώνει ο πλοίαρχος.

Ένας δεύτερος λόγος προέρχεται από τη γενική έννοια της «φύσεως των πραγμάτων». Γιατί η φύση των πραγμάτων διδάσκει ότι μία κοινωνία ανθρώπων, όπως είναι η του πληρώματος, έχει ανάγκη να τελεί όχι μόνο κάτω από μία τυπική έννομη τάξη αλλά και κάτω από μία ανθρώπινη και κοινωνική εξουσία.

Και η εξουσία αυτή δεν μπορεί παρά να είναι η εξουσία του πλοιάρχου, ο οποίος θεωρείται ως ένα είδος «κηδεμόνος του πληρώματος». Είναι επίσης η φύση των πραγμάτων που εξηγεί τα ειδικά εξαιρετικά δικαιώματα του πλοιάρχου όχι μόνο στη διεύθυνση του πλοίου αλλά και σε όσα συνάπτονται με αυτή τη διεύθυνση. Γιατί το πλοίο είναι αγαθό μεγάλης αξίας

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

καί θεωρείται φυσικό εκείνος στόν όποιο έχουν εμπιστευθεί αυτό τό άγαθό, νά έχει έκτεταμένα δικαιώματα. Έπί πλέον τό πλοίο είναι τό αναγκαίο μέσο τής ναυσιπλοΐας καί τό όργανο τοῦ διεθνούς έμπορίου. Ή δέ ναυσιπλοΐα καί τό διεθνές έμπόριο αποτελούν δραστηριότητες οί όποίες χωρίς νά φθάνουν σέ επίπεδο δημοσίων ύπηρεσιών, είναι αναμφίβολα δραστηριότητες γενικού ενδιαφέροντος. Γιατί τό θαλάσσιο έμπόριο είναι εκείνο πού επιτρέπει σέ μεγάλο βαθμό τήν κυκλοφορία τών αγαθών στήν όποία βασίζεται ή σύγχρονη παγκόσμια οικονομία. Καί έπομένως σέ εκείνον πού διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στή ναυσιπλοΐα καί στό διεθνές έμπόριο είναι φυσικό νά αναγνωρίζονται ιδιαίτερα προνόμια.

Τέλος οί ίδιοι λόγοι πού δικαιολογούν τόν είδικό χαρακτήρα τής νομικής καταστάσεως τοῦ πλοιάρχου, έμπεριέχουν καί τίς εξαιρετικές του ευθύνες. Καί είναι αναγκαίο νά λεχθεί έπ' αὐτοῦ, ότι όλοι όσοι ενδιαφέρονται γιά τό θέμα συμφωνοῦν ότι οί πλοίαρχοι όχι μόνον αποδέχονται αὐτές τίς ευθύνες αλλά καί τίς διεδικιούν.

Ύπεστηρίχθη ότι πρέπει νά απαλλάξουμε τόν πλοίαρχο από τά βάρη τών ευθυνών πού δέν είναι πιά δικές του. Καί πιό συγκεκριμένα:

— Νά απαλλαγεί από τήν ευθύνη τών πράξεων τοῦ πληρώματος γιά τή συγκρότηση τοῦ όποίου δέν έχει τόν τελευταίο λόγο ούτε σέ αριθμό ούτε σέ ποιότητα.

— Μέ τά μειωμένα πληρώματα ό πλοίαρχος πολλές φορές είναι ύποχρεωμένος νά έκτελεί φυλακή. Καί έρωτάται έάν, όντας υπεύθυνος γιά τή δική του φυλακή μπορεί νά είναι υπεύθυνος καί γιά τίς φυλακές τών άλλων;

— Ό πλοίαρχος δέν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος στό ναυλοσύμφωνο καί δέν θά έπρεπε έπομένως νά κλητεύεται στό δικαστήριο γιά έμπορικές δίκες. Έξάλου διατηρεί μέν πάντα τήν ευθύνη τής στοιβασίας αλλά μέ τή γείκευση τής μεταφορής κοντέϊνερς καί

τών πλάνων φορτώσεως διαπιστώνονται καταχρήσεις γιά τίς όποίες επιβαρύνεται άδίκως.

— Ό πλοίαρχος δέν έχει κυριαρχική έξουσία γιά τή συντήρηση τοῦ σκάφους. Μπορεί βέβαια καί πρέπει νά έμποδίσει τόν απόπλου άν θεωρεί τό πλοίο αναξίόπλοο, αλλά έρωτάται άν έχει τά μέσα νά τό γνωρίζει;

— Είναι γνωστό ότι οί νόμοι περί ρυπάνσεως μπορούν νά οδηγήσουν σέ ποινική ευθύνη τοῦ πλοιάρχου γιά γεγονότα πού δέν είχε δικαίωμα νά έμποδίσει.

Όλα αὐτά δείχνουν ότι οί ευθύνες τοῦ πλοιάρχου πρέπει νά προσδιορισθοῦν άκριβέστερα ώστε νά απαλλαγεί από εκείνες πού δέν τοῦ ανήκουν καί νά έπωμισθεί επιτυχέστερα εκείνες πού τοῦ ανήκουν.

Ό πλοίαρχος έχει τήν ευθύνη τής ασφαλείας γιατί σ' αὐτόν ανήκει ή ύποχρέωση γιά τήν κατάσταση αξιοπλοΐας τοῦ σκάφους, πράγμα πού συνήθως έμφανίζεται όταν τό πλοίο βρίσκεται έν πλώ. Οί πλοίαρχοι αναδέχονται αὐτή τήν ευθύνη αλλά ζητοῦν τά μέσα γιά νά τήν άσκήσουν. Αυτό ισχύει καί γιά τήν ασφάλεια τοῦ φορτίου, γιά τό όποιο οί πλοίαρχοι ζητοῦν νά έχουν έκ τών προτέρων τίς αναγκαίες πληροφορίες: Στοιβασία, επικίνδυνα φορτία, καταπολέμηση πυρκαγιᾶς κ.λ.π.

Ό πλοίαρχος έχει τήν ευθύνη τής κυβερνήσεως τοῦ πλοίου (πορεία, ταχύτης κλπ.) έστω καί άν παρίσταται πλοηγός ή άκόμα καί άν καθοδηγείται στίς ζώνες τής θαλάσσιας κυκλοφορίας. Τά ζητήματα αὐτά πρέπει νά ξετασθοῦν στά πλαίσια τών αποφάσεων τοῦ Μεμοράντουμ τών Παρισίων.

Ζητοῦν επίσης οί πλοίαρχοι νά μπορούν νά άπολύουν έναν άξιωματικό ή μέλος τοῦ πληρώματος, άνίκατο, άλκοολικό ή ναρκομανή. Άφοῦ έχουν τήν ευθύνη νά καταστήσουν σεβαστή τήν πειθαρχία στό πλοίο πρέπει νά διαθέτουν καί τά κατάλληλα μέσα.

Ό καλύτερος τρόπος γιά νά αναλάβει ό πλοίαρχος τίς ευθύνες του δέν βρίσκεται πάντα στά χέρια τοῦ νομοθέτη ή τοῦ πλοιοκτήτη. Βρίσκεται καί στή δύναμη τοῦ χαρακτήρα πού τοῦ χάρισε ό Θεός. Όστόσο οί νομοθέτες

καί οί πλοιοκτήτες μπορούν νά τοῦ δώσουν τά μέσα γιά νά άσκήσει τίς ευθύνες του καί τά μέσα γιά νά τίς προστατεύσει. Σχετικά μέ τό θέμα αὐτό τό πρώτο πρόβλημα πού ανακύπτει είναι τό ένδεχόμενο καθιερώσεως ενός κοινού διεθνούς καθεστώτος τοῦ πλοίαρχου. Τοῦ καθεστώτος αὐτοῦ όρισμένα στοιχεῖα υπάρχουν ήδη, όπως γιά παράδειγμα τό προνόμιο δωσιδικίας τής θαλάσσης, κατά τήν όποία μόνο τό κράτος τής σημαίας ή τό κράτος τής ένθιότητός του δικαιούται νά κρίνει τόν πλοίαρχο γιά παραβάσεις τών κανόνων ναυσιπλοΐας πού διεπράχθησαν στήν άνοικτή θάλασσα. Παρόμοιο είναι καί τό παράδειγμα τοῦ κανόνος τής Συμβάσεως τοῦ 1969 πού άφορά τήν ευθύνη γιά ζημιές όφειλόμενες στήν ρύπανση από πετρελαιοειδή. Δέν θά ήταν μάλιστα άδικαιολόγητη ή άντιμετώπιση τοῦ πλοιαρχικοῦ καθεστώτος σέ Κοινοτικό επίπεδο, δεδομένου ότι οί ύφιστάμενες διαφορές στά δίκαία τών κρατῶν - μελών δέν είναι τόσο σημαντικές ώστε νά καθιστοῦν άδύνατη τήν προσπάθεια αὐτή.

Συμπερασματικά μπορούμε νά πούμε ότι υπάρχουν σήμερα πολλές άνωμαλίες καί ιδίως στήν πρακτική τών σχέσεων μεταξύ πλοιάρχου - πληρώματος καί πλοιάρχου - βοηθητικῶν παραγόντων. Τά προβλήματα τών πολυεθνικῶν πληρωμάτων καί τών ξένων σημαίων και κυρίως ή έξαφάνιση τής ευθύνης μέσα στό κύκλωμα: Πλοιοκτήτης - διαχειριστής - έφοπιστής - προμηθευτής πληρωμάτων, πρέπει νά άντιμετωπισθοῦν υπό τό φῶς τών σημερινῶν εξελίξεων, γιατί συνιστοῦν άφορμές συγκρούσεων μεταξύ τής τυπικής νομικής ευθύνης τοῦ πλοιάρχου καί τών μέσων πού έχει στη διάθεσή του γιά νά τίς άσκήσει. Ένδιαφέρουσα ιδέα αποτελεί ή πρόταση γιά μιá έγγύηση ή είδική ασφάλιση τών ευθυνῶν τοῦ πλοιάρχου από οργανισμούς όπως π.χ. τά P and I Clubs. Έκείνο πάντως πού από τώρα μπορεί νά γίνει δεκτό σάν συμπέρασμα είναι ότι πρέπει νά ένισχύσουμε τήν ανεξαρτησία τοῦ πλοιάρχου γιά νά τοῦ επιτρέψουμε νά άντιμετωπίσει άποτελεσματικά τίς ευθύνες του.

Ε.Σ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



Athenian Group of Companies

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

ALPHA - VERNICOS SALVAGE AND TOWAGE

For Safety at Sea



**ALPHA - VERNICOS
SALVAGE AND TOWAGE**

24 Hour Service

35/39 Akti Miaouli Street, 185 35 Piraeus, GREECE Tel.: 4537812-17 (6 lines)
Tlx.: 212450 VERN GR Fax: 4514131

Προτάσεις της Ε.Ε.Ε.Π. για κοινή Ευρωπαϊκή Τουριστική Πολιτική

Η Έλληνική κυβέρνηση πρέπει να επιδιώξει τη δημιουργία και ανάπτυξη κοινής τουριστικής ευρωπαϊκής πολιτικής, στα πλαίσια της σχεδιαζόμενης οικονομικής και νομισματικής ένωσης. Η κοινή πολιτική θα πρέπει να προβλέπεται ρητά στις υπό αναθεώρηση ιδρυτικές συνθήκες της ΕΟΚ.

Αυτό αναφέρει σε πρότασή της προς τους υπουργούς Τουρισμού, Ναυτιλίας, άν. Έθνικής Οικονομίας και άν. υπουργό Έξωτερικών, η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων.

Όπως, πολύ όρθα επισημαίνει στο έγγραφο της η Ε.Ε.Ε.Π., η πρόσφατη κρίση στον Κόλπο, με τις γνωστές σοβαρές επιπτώσεις στον Ευρωπαϊκό Τουρισμό και ιδιαίτερα στον Τουρισμό της χώρας μας, κατέδειξε την πλήρη αδυναμία της Ε.Ο.Κ. να αντιμετωπίσει άμεσα και αποτελεσματικά, ως επεβάλετο, τα προκύψαντα οξύτερα εν προκειμένω προβλήματα προφανώς γιατί αφ' ενός μόν δεν έχει καθιερωθεί, επισημώς, στην Κοινότητα μία κοινή τουριστική πολιτική και αφ' ετέρου γιατί, όπως είναι φυσικό επακόλουθο, δεν έχει δημιουργηθεί κάποιο ειδικό διαρθρωτικό Ταμείο για την αντιμετώπιση τέτοιων έκτακτων και έκτεταμένων ζημιών στην τουριστική βιομηχανία, αλλά και γενικότερα για την ενίσχυση και ανάπτυξη του τόσο σημαντικού αυτού κλάδου.

Τό παράξενο μάλιστα και αντιφατικό, ως προς την συμπεριφορά των αρμοδίων κοινοτικών οργάνων, είναι τό

γεγονός, ότι ενισχύθηκαν με πολλές εκατοντάδες εκατομμυρίων ECU τρείς χώρες, είτε με την μορφή δωρεάν επιχορηγήσεων (Αίγυπτος - Ιορδανία), είτε με την μορφή ατόκων δανείων από την Ε.Τ.Ε. (Τουρκία), για την αντιμετώπιση των ζημιών που υπέστησαν από την κρίση του Κόλπου, ενώ Κράτη - Μέλη, όπως η χώρα μας, που σοβαρά επλήγησαν, κατά γενική ομολογία, αντιμετώπισαν ουσιαστικά την άρνηση για την χορήγηση άμεσης βοήθειας και αυτό παρά τό γεγονός ότι η Κοινότητα χαρακτηρίζει τον Τουρισμό ως, τον υπ' αριθμό ένα βιομηχανικό κλάδο της Ευρώπης.

Η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων επισημαίνει ότι οι δέουσες ενέργειες πρέπει να γίνουν μέσα στον Ιούνιο, καθώς τον μήνα αυτό προβλέπεται να καταρτισθούν τα σχέδια γραπτών εισηγήσεων, για την οικονομική και πολιτική ένωση της Ευρώπης, τα όποια στή συνέχεια είναι δύσκολο να τροποποιηθούν.

Στό ίδιο έγγραφο η Ε.Ε.Ε.Π. προτείνει ότι η Ελλάς πρέπει να διεκδικήσει:

— Πρώτον τη δημιουργία και ανάπτυξης Κοινής Τουριστικής Πολιτικής, στα πλαίσια της σχεδιαζόμενης οικονομικής και νομισματικής ένωσης, που θα προβλέπεται ρητά στις υπό αναθεώρηση ιδρυτικές Συνθήκες της ΕΟΚ.

Δεύτερον, τη σύσταση ενός «Ευρωπαϊκού Ταμείου Τουριστικής Ανάπτυξης». (Ε.Τ.Τ.Α.). Τό Ταμείο αυτό θα μπορούσε αρχικά να χρηματο-

δοτηθεί από τά Κεφάλαια του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και από τό «Κοινωνικό Ταμείο» (ΚΤ).

Δέον να σημειωθεί ότι ήδη ένα ποσοστό 8-9% έκ των κεφαλαίων αυτών διατίθεται για τον Τουρισμό.

Πάντως εάν σε αυτή την φάση δεν ζητηθεί, για τυχόν λόγους, τακτικής, αύξηση των διατιθεμένων κεφαλαίων για τον Τουρισμό που χορηγούνται σήμερα, μέσω του ΕΤΠΑ και του ΚΤ, ώστε να προικοδοτηθεί άρκούντως από αυτά και μόνο τά κεφάλαια τό προτεινόμενο ως άνω ΕΤΤΑ, θεωρείται ότι, τουλάχιστον οι διανοιγόμενες προοπτικές για την επίτευξη του στρατηγικού αυτού στόχου είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές, γιατί επί πλέον η ανάληψη μίας τέτοιας πρωτοβουλίας προς αυτή την κατεύθυνση, αναμένεται ότι θα υποστηριχθεί και από τά υπόλοιπα μεσογειακά Κράτη της Κοινότητας.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι τό γενικότερο κλίμα για την υποβολή του παραπάνω αιτήματος, από τον πλευρά της Έλληνικής Κυβέρνησης, είναι κατά την άποψη της Ε.Ε.Ε.Π., μάλλον ευνοϊκό και θα μπορούσε να υποστηριχθεί, όπως ελπίζουμε και από άλλες χώρες. Τό τελευταίο ενισχύεται και από τό γεγονός ότι ανάλογη προσπάθεια της Ισπανίας, στό πλαίσιο των Διακυβερνητικών Συνδιασκέψεων για τούς τομείς της υγείας, της ενέργειας και της εκπαίδευσης, επέτυχε με την υποστήριξη της Ελλάδος, της Πορτογαλίας και της Ιρλανδίας.



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

Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί ἡ ἐπικείμενη ἵδρυσή του

Τοῦ κ. Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Γενικοῦ Διευθυντῆ Εὐρωπαϊκοῦ
Ἰνστιτούτου Ναυτιλιακῶν Μελετῶν καί Ἑρευνας (INMER)
ΜΕΡΟΣ Β'

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ὁσων ἀναφέρθησαν γιά τό ἴδιο θέμα στό «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1 Ἰουνίου, 1991, συνάγεται ὅτι τά ἰσχύοντα στό Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί στό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο τῆς ΕΟΚ μποροῦν κατ' ἀναλογία νά ἐφαρμοστοῦν στήν χώρα μας πού εἶναι κατ' ἐξοχήν ναυτιλιακή χώρα καί ἡ ἱστορία της εἶναι συνυφασμένη μέ τήν θάλασσα καί τήν ναυτιλία καί οἱ σελίδες της εἶναι πλήρεις ἀπό τήν δράση καί τά ἐπιτεύγματα τοῦ Ἑλλήνα ναυτικοῦ.

Οἱ κλάδοι πού σέ πρῶτο στάδιο κρίνεται σκόπιμο νά λειτουργήσουν στό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο εἶναι:

- α) Ὁργάνωση — διοίκηση Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων.
- β) Ναυτιλιακό δίκαιο.
- γ) Στελέχη Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης — Ναυτιλιακή Ἀσφάλεια Πλοίων.

Στούς ἀνωτέρω κλάδους πρέπει νά ὁρισθοῦν οἱ προϋποθέσεις ὡς ἑξῆς:

Χρόνος φοίτησης: 12 μῆνες.

Προϋπόθεση εἰσαγωγῆς: Οἱ ὑποψήφιοι σπουδαστές τοῦ ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου γιά νά εἰσαχθοῦν θά πρέπει νά πληροῦν μιά ἀπό τίς κατωτέρω προϋποθέσεις.

- Νά κατέχουν:** α) Δίπλωμα Α' Πλοιάρχου ἢ Α' Μηχανικοῦ καί παρέλευση ἑνός χρονικοῦ διάστηματος θαλάσσιας ὑπηρεσίας ἀπό τῆς ἀποκτήσεώς του (θά ὁρισθεῖ ἀπό τήν Ἐπιτροπή Μελέτης μέ σκοπό τήν μείωση τοῦ ποσοστοῦ διαρροῆς ἀπό τά πλοῖα) ἢ β) Πτυχίο Πανεπιστημίου.
- ἢ γ) Δεκαετή ἐμπειρία σέ διευθυντική θέση ναυτιλιακῆς ἐταιρίας.

Τό ἀποκτώμενο δίπλωμα θά εἶναι ἐπιπέδου «Master of Science», ἀντί-

στοιχο τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Ναυτιλιακοῦ Πανεπιστημίου.

Ὅσον ἀφορᾷ τήν 12μηνη φοίτηση ὅπως προαναφέρθηκε καί στήν ἀρχή αὐτῆς τῆς μελέτης θά πρέπει νά δοθεῖ ἰδιαίτερη προσοχή στό γεγονός ὅτι οἱ σπουδές λόγω τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας τῶν σπουδαστῶν σκόπιμο θά ἦταν νά ὁρισθοῦν εἴτε συνεχεῖς, εἴτε διακεκομμένες καί θά ἐναπόκειται στόν σπουδαστή ἡ ἐπιλογή. Ἡ δέ ἐτήσια φοίτηση νά ἀποτελέσει ἀπλῶς τήν συνολική περίοδο φοίτησης.

Τοῦτο σημαίνει ὅτι θά πρέπει νά γίνῃ ἡ διανομή τῶν μαθημάτων τῆς ὕλης καί τοῦ προγράμματος κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε ἀκόμη καί στήν διάρκεια τριῶν μηνῶν νά μπορεῖ νά παρακολουθεῖ κάποιος.

Ἐφ' ὅσον ὁμως γίνῃ δεκτὴ μιά πρόταση ὅπως αὐτή πού προαναφέρθηκε, τότε μπορεῖ παράλληλα μέ τό κριτήριο πού θά θεσπισθεῖ γιά τήν ἀποφυγή τῆς διαρροῆς ἀπό τά πλοῖα (δηλ. οἱ Διπλωματοῦχοι Πλοῖαρχοι Α' καί Μηχανικοὶ Α' νά διανύσουν μιά περίοδο θαλάσσιας ὑπηρεσίας μετὰ τήν ἀπόκτηση τοῦ Διπλώματός τους) νά ἰσχύσει καί ἡ ἐναλλακτική λύση νά μποροῦν οἱ διπλωματοῦχοι αὐτοὶ νά παρακολουθήσουν τὰ μαθήματα κατὰ τόν χρόνο τῆς ἀδειᾶς τους καί μέχρι συμπλήρωσης 12μηνος φοίτησης.

Πιστεύουμε δέ ὅτι τό τελευταῖο ἀνμελετηθεῖ καί ἐφαρμοσθεῖ σωστά θά ἀποτελέσει ἰσχυρότατο κίνητρο γιά τήν προσέλευση τῶν ὑποψηφίων στίς Πανεπιστημιακές αὐτές σχολές καί θά ἐξασφαλίσει τήν ἐπιτυχία τοῦ Δήμου σ' αὐτή τήν θετική καί γενναιόδωρη ἐνέργεια.

Γιά νά κατανοήσῃ ὁ ἀναγνώστης εὐκολότερα τά ὀφέλη πού θά προκύ-

ψουν καί γιά τοὺς τρεῖς παράγοντες τῆς ναυτιλίας μας Τοπική Αὐτοδιοίκηση, Ἐφοπλισμός, Ναυτικοὶ ἀπὸ τήν κατ' ἀρχὴν ἵδρυση τῶν τριῶν κλάδων στό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο ἀναφέρονται ἐνδεικτικά τά ἀκόλουθα:

Στόν κλάδο τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης, ἐφ' ὅσον δοθεῖ ἰδιαίτερη ἐμφαση στήν ἐκπαίδευση καί ἐξάσκηση τῶν ἐκπαιδευτῶν, τότε θά ὑπάρχει πραγματικό ὄφελος γιατί θά προκύψει ἕνα σῶμα διδασκόντων πολὺ καλά ἐκπαιδευμένων στίς Ναυτικές Σχολές, οἱ ὁποῖοι καί θά ἔχουν ἀποκτήσει τὰ κατάλληλα προσόντα γιά νά διδάξουν τό σύνολο τῶν ναυτιλιακῶν προγραμμάτων. Αὐτό θά ἀποτρέψῃ τήν διαρροή συναλλάγματος πού ὑφίσταται προκειμένου νά ἀποκτᾶται αὐτοῦ τοῦ εἶδους Παιδεία στό ἐξωτερικό καί θά ἐξυψώσει παράλληλα τό ἐπίπεδο διδασκαλίας.

Δηλαδή τά ὀφέλη θά εἶναι διττά ἀνταποκρινόμενα τόσο στοὺς καθηγητές πού θά ἀποφοιτήσουν ἀπὸ τό Πανεπιστήμιο ὅσο καί στοὺς μελλοντικούς σπουδαστές τῶν σχολῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Ὅσον ἀφορᾷ τήν ναυτιλιακή ἀσφάλεια πλοίων αὐτό θά ἀποδώσῃ εἰδικά στίς ἐξετάσεις καί ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων, στήν διεξαγωγή τῆς ἔρευνας τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καί στήν ἐξέταση τοῦ ναυτιλιακοῦ προσωπικοῦ, καί ἐκτενέστερα ἀναφέρουμε:

Θά δώσει ἀπόφοιτους μέ γνώση καί ἱκανότητα ὥστε νά διενεργοῦν τίς ἐξετάσεις καί ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων βάσει τῶν ἀπαιτήσεων τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων περὶ Ἀσφάλειας τῆς Ἀνθρώπινης Ζωῆς στήν θάλασσα (Solas 1974/78), καί πρόληψη τῆς θαλάσσιας ρύπανσης (Marpol 19 73/78) καί



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

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

στούς σχετικούς Κώδικες και Συστάσεις ή 'Αποφάσεις.

'Επίσης θα μπορούν να διεξάγουν ανακρίσεις για τα ναυτικά ατυχήματα και ν' εφαρμόζουν τις σημαντικές τους γνώσεις στο έργο της εξέτασης των ναυτικών.

Θά γίνεται διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, θά συλλέγονται στατιστικά στοιχεία και θά αναλύονται τα αίτια για την μελλοντική πρόληψη παρομοίων ατυχημάτων.

Πασιφανές είναι ότι μία χώρα μέ αρτία εκπαιδευμένο προσωπικό αυτού του είδους θά γίνει αὐτάρκης στη διοίκηση της ναυτιλιακής ασφάλειας και θά μπορεί με δικό της έμψυχο ὕλικό να εξασφαλίσει την ικανότητα και την ασφάλεια των δικών της πλοίων.

"Όταν δέ μία χώρα βρίσκεται μόνιμα μεταξύ των μεγαλύτερων Ναυτιλιών του κόσμου τότε και οι ανάγκες της είναι περισσότερες και η διατήρηση των εκτελεσμένων ασφαλή.

'Ο κλάδος 'Οργάνωση — Διοίκηση Ναυτιλιακών 'Επιχειρήσεων θά αποδώσει εξειδικευμένα στελέχη Ναυτιλιακών 'Επιχειρήσεων τά οποία εκτός από τά μεταπτυχιακό πτυχίο θά λάβουν εξειδικευμένες ναυτιλιακές γνώσεις.

Οι απόφοιτοι του κλάδου αυτού θά εφαρμόσουν τις σύνθετες γνώσεις τους στά ναυτιλιακά γραφεία και θά ανυψώσουν τό επίπεδο του Ναυτιλιακού Marketing και Management.

Τέλος ο κλάδος εκπαίδευσης στελεχών στο Ναυτιλιακό Δίκαιο θά ειδικοῦσε τούς σπουδαστές στο ναυτιλιακό δίκαιο και ιδιαίτερα σε θέματα: μεταφοράς προϊόντων διά θαλάσσης, ναυτική θαλάσσια ασφάλιση, διεθνές εμπόριο (Τραπεζικές Πιστώσεις), συμβόλαια μεταφοράς εμπορευμάτων (Cif, Fob κλπ.), άβαρίες, διαιτησία.

"Ήδη από πολλούς ανθρώπους της ναυτιλίας μας έχει τονισθεί ότι η ύπαρ-

ξη τέτοιου είδους στελεχών είναι αναγκαία.

— 'Ο πλοιοκτήτης κ. Α. Μαρτίνος σε συνέντευξη του στην «'Αργώ», τόν Σεπτέμβριο του 1984, μεταξύ άλλων τονίζει ότι «λόγω της πολυπλοκότητας των σημερινών οικονομοτεχνικών προβλημάτων στην ναυτιλία επιβάλλεται η χρησιμοποίηση στελεχών με ὕψηλή επιστημονική κατάρτιση».

— 'Ο 'Αντιπρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιά κ. Β. Ν. Μεταξάς σε άρθρο του στο ίδιο περιοδικό τονίζει ότι «ὅσον ἀφορᾷ τά στελέχη της διαχείρισης θά πρέπει να σημειώσω με έμφαση ότι προϋποτίθενται και Πανεπιστημιακές γνώσεις και πρακτική πείρα και στο πλοίο και στο γραφείο».

— 'Ο Καθηγητής του ΕΜΠ κ. Π. Πέρρας και αντιπρόεδρος του ΙΝΜΕΡ σε άρθρο του υπό τόν τίτλο «Τό μέλλον ανήκει στά εξειδικευμένα πλοία» επισημαίνει ότι «ὑπάρχει ανάγκη αναδιάρθρωσης του προσωπικού και η στελέχωση των επιχειρήσεων με εξειδικευμένους επιστήμονες στην ὀργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων».

— 'Ο κ. Β. Κούτσης πρόεδρος του ΟΛΠ και τέως αντιπρόεδρος του ΝΕΕ σε άρθρο του στά «Ναυτικά Χρονικά» στις 15 'Ιανουαρίου 1990, τονίζει μεταξύ άλλων «πιστεύω ότι για την ναυτιλία, η επιλογή των κατάλληλων Managers θά αποτελεῖ για τό μέλλον τό κυριώτερο παράγοντα επιτυχίας» και στη συνέχεια αναφέρει ότι: «'Η συμβολή του Manager ήγέτη στη ναυτιλία είναι καθοριστική, δέν αναπαράγει τό παρελθόν αλλά σχεδιάζει και πραγματοποιεί την πρόοδο που εξασφαλίζει τό μέλλον».

Τί θά ήταν λοιπόν περισσότερο επωφελές για την χώρα μας από την εκπαίδευση αυτών των προσώπων σε 'Ελληνικό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο

και τόν περιορισμό της διαρροής συναλλάγματος για φοίτηση των στελεχών αυτών σε σχολές του ἔξωτερικού.

Τελειώνοντας αυτή την σύντομη μελέτη επιθυμούμε να σταθοῦμε σε μία πρότασή μας που διατυπώθηκε και προηγουμένως δηλαδή:

α) 'Η αναβάθμιση και βελτίωση της παρεχόμενης από τις ΑΔΣΕΝ εκπαίδευση, και

β) Οι προσπάθειες για την ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου να είναι τόσο παράλληλες ὅσο και ἀλληλένδετες.

'Η απόφαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι ἐνέργεια θαρραλέα και φιλόδοξη. "Όλοι δέ οι φορείς της ναυτιλίας: Τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο της 'Ελλάδος, η 'Ενωση 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων, η Πανελλήνια Ναυτική 'Ομοσπονδία, η Πανελλήνια 'Ενωση Πλοιαρχών Ε.Ν., η Πανελλήνια 'Ενωση Μηχανικών Ε.Ν. και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος 'Αξιωματικών 'Ασυρμάτων Θαλάσσης — Ξηρᾶς — 'Αέρος, συμφωνούν με τόν Δῆμο Πειραιᾶ για την σκοπιμότητα της ίδρυσης του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου.

Αυτή η ὁμοφωνία είναι ἄξια ἀναφοράς και ἑξαρσης γιατί δέν πηγάζει ὅτε από πολιτικές σκοπιμότητες, ὅτε από μυστικές συμφωνίες και διαπραγματεύσεις. Είναι η σωστή λύση που μᾶς φέρνει πολλά βήματα ἔμπρός σάν Ναυτιλιακή χώρα.

Και σε μία τέτοια απόφαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι ἄνθρωποι μέ την γνώση και την ἐμπειρία της θαλάσσης και των ναυτικών ὑποθέσεων δέν μπορούν παρά μαζί μέ την ἐπικρότηση της ἐνέργειας αυτής να ἐπιθυμοῦν και να εὔχονται σύντομη και σωστή ὑλοποίηση.

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

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

Χ. ΣΑΡΛΗΣ & ΣΙΑ: 40 Χρόνια τακτικές γραμμές

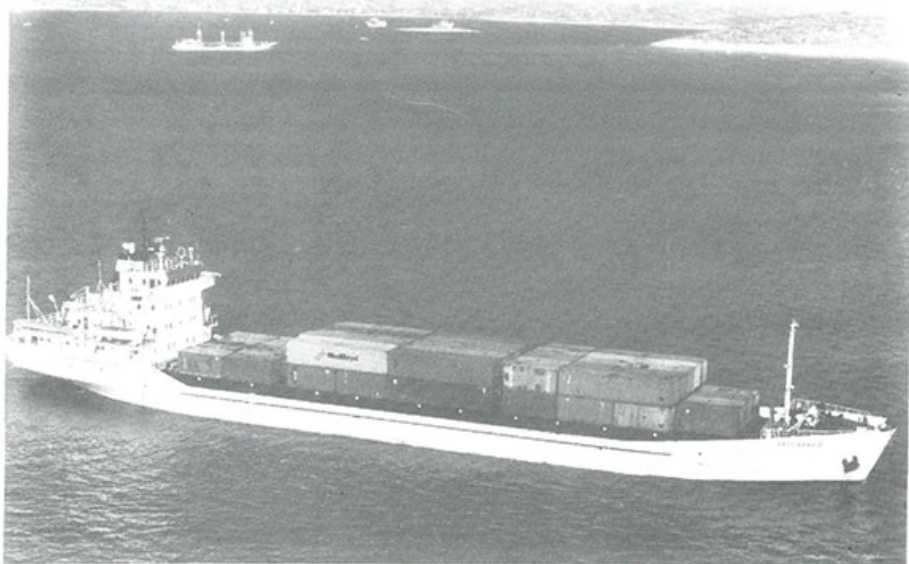
Σαράντα χρόνια, λειτουργίας στις Τακτικές Γραμμές, συμπληρώνει φέτος τόν Ιούλιο η εταιρία «Χρ. Μ. Σαρλής & Σία», ιδρύθηκε από τους Χρήστο Σαρλή και Δημήτρη Αγγελόπουλο τό 1951 στόν Πειραιά και ήδη κατέχει μία σημαντική θέση στη φορτηγό ναυτιλία κοντέινερ της Μεσογείου.

Η εταιρία διαθέτει σήμερα έννέα πλοία μεταφοράς κοντέινερς, τά όποια έκτελούν τακτικά δρομολόγια σ' όλα σχεδόν τά μεγάλα μεσογειακά λιμάνια.

Έκτός από τά πλοία της, η εταιρία διαθέτει 1.500 ιδιόκτητα έμπορευματοκιβώτια, ένω παράλληλα νοικιάζει άλλα 4.200 για τήν εξυπηρέτηση τής πελατείας της. Μέσα στην προσεχή διετία σκοπεύει νά διπλασιάσει τόν άριθμό τών ιδιόκτητων κοντέινερς, ένω παράλληλα προγραμματίζει τή δημιουργία σύγχρονης αποθήκης και σταθμού συντήρησης - έπισκευής έμπορευματοκιβωτίων.

Η εταιρία ειδικεύεται επί σειρά έτών στό feederling μέσω του Πειραιά, από όπου καθημερινά μέ τά πλοία της διαμετακομίζει πρός και από λιμένες τής Μεσογείου έκατοντάδες κοντέινερς.

Τόν περασμένο Φεβρουάριο υπέγραψε συμφωνία για feederling, μέσω του Πειραιά, μέ τή μεγάλη σοβιετική ναυτιλιακή εταιρία «Blasco» για τά κοντεϊνερόπλοια τής θυγατρικής της εταιρίας «Odessa Ocean Lines» ή όποια πρόσφατα επέλεξε τόν Πειραιά ως διαμετακομιστικό της κέντρο στη Μεσόγειο.



Τό κοντεϊνερόπλοιο «Πελκάρριερ», τής εταιρίας Sarlis Container Services S.A., μεταφορικής ικανότητας 234 TEU's, τό όποιο έκτελεί τή τακτική γραμμή μεταξύ Βαλένσιας, Βαρκελώνης, Φός, Πειραιώς και Θεσσαλονίκης.

Μετά τόν Ιούλιο του 1951, σημαντικός σταθμός για τήν εξέλιξη τής εταιρίας θεωρείται τό 1981, όταν ό Δημήτρης Αγγελόπουλος και ό Μιχάλης Χρ. Σαρλής, ό όποιος στό μεταξύ διαδέχθηκε τόν πατέρα του, ίδρυσαν τήν εταιρία «Sarlis Containers Services S.A.».

Η έπιχειρηματική αυτή κίνηση πρός τά κοντέινερς απέδειχθη πώς έγινε τή κατάλληλη χρονική στιγμή, καθώς επί δέκα χρόνια ή αναπτυξιακή πορεία τής εταιρίας υπήρξε συνεχής.

Η άρχή τής δεκαετίας του '90 βρίσκει τή «Sarlis Containers Services S.A.» νά διαθέτει έννέα κοντεϊνερόπλοια 2.400 - 5.000 τόν. d.w. χωρητικότητας 110-260 TEUs και νά έχει ως στόχο τή μεταφορά τουλάχιστον 52.000 κοντέινερς κατά τό 1991.

Τέλος ύπολογίζεται ότι φέτος ή εταιρία θά έκτελέσει μέ τά πλοία της 220 κυκλικά ταξίδια μέ περίπου χίλιες προσεγγίσεις σέ μεσογειακά λιμάνια. Από τίς προσεγγίσεις αυτές οι 300 θά γίνουν στό λιμάνι του Πειραιά.



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

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 THREE

The last 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.

A typical anti-technicality clause will provide that notice may be given by the owners when hire «is due and not received». Although the charter-party will specify a date for payment of hire, it has become clear that unless a time is also specified for payment, notice under the anti-technicality clause cannot be given until after the date has been passed. This was recently made clear by the House of Lords in the «Afovos». The charterers' payment in that case went astray owing to the fact that the telex number of the owners' agents purported to give notice under the anti-technicality clause. This, they argued, was a proper notice, as by that time the banks had ceased to make counter payments and it was unrealistic to suppose that a telex transfer could still be made. This argument was rejected on the basis that «... where a person under an obligation to do a particular act has to do it on or before a particular date, he has the whole of that day to perform his duty. «This point, stated the Lord Chancellor, was so clear as not to require the citation of authority to support it, and indeed he rejected the authority cited by the charterers, *STARTUP-v- MC DONALD*, as supporting the conclusion. To put the matter beyond doubt, he added, «No doubt as the hours pass it becomes less and less probable that he will be able to do it. That is the risk he runs. But he is not actually in default until the time arrives». Consequently, it was pointed out, notice had not been given when hire was due and not received, as the non-receipt could only be determined at midnight on June 14/15. To hold otherwise would enable the owners to give notice before the final time for payment was due, leaving the charterers, in the case of a telex transfer, with no means of knowing whether proper payment had been made or not, and would cut down the 48 hour late payment period provided by the clause.

This point was reflected by Bingham J. in the «Lutetian» who also pointed out that notice could not be given on Saturday, Sunday or public holiday.

Under that charterparty, hire was due on July 18, which was a Friday. The owners purported to give notice under the anti-technicality clause on Friday, June 18. This notice

was held to be invalid and it was further held that proper notice could not be given until Monday, July 21.

The owners, in the «Afovos», in an attempt to circumvent the time problem, argued that, at the time it became impossible for a telex transfer to be made, the charterers had committed an anticipatory breach of contract, thus enabling the owners to take the action they did at an earlier time than that specified. This argument was rejected on two grounds. First, it was clear from the wording of the clause that notice could only be given when punctual payment had not been made and not when the charterer ceased to be able to make payment. Secondly, anticipatory breach is now established as being only applicable to fundamental breach of the contract, and a the failure to pay one of many instalments on time would not deprive the owners substantially of his rights under the charter-party, the doctrine could have no application. As Lord Diplock pointed out:

«... where a party to a contract, whether by failure to take timeous action or by any other default, has put it out of his power to perform a particular primary obligation, the right of the other party to elect to treat this as a repudiation of the contract depends on whether the resulting non-performance would amount to a fundamental breach. Clearly, in the instant case delay in payment of one semi-monthly instalment of hire would not».

The arbitration award in the *RIO SUN* stated. «A notice under (the anti-technicality clause) need not be legally perfect in its draftsmanship, but it must be clear beyond doubt that the owners are putting the charterers on notice that, if the correct hire is not paid within the 48 hours grace, they will withdraw the vessel», a statement with which the Court of Appeal agreed. Where there are no formal requirements governing the notice, it must nevertheless be clear and unambiguous.

This requirement was fatal to the owners' claim in the *RIO SUN* (No. 2). The charterers had made no hire payment on the due date, claiming that deductions to which they were entitled more than off-set the hire charge. The owners telexed the charterers, requesting details of the non-payment and requiring that payment be made. They later telexed the charterers withdrawing the vessel on the grounds of non-payment. This was held to be insufficient to satisfy the clause. The first telex amounted to no more

than an inquiry and request for information. It did not make clear the owners' intention of withdrawing the vessel after the 48-hour period and, therefore, could not set time running under the clause.

The notice must also be unconditional, a requirement which, in the Court of Appeal, defeated the owners' claim in the «Afovos». There, notice was expressed only to be operative «in case we do not receive payment». Not only was this notice given too early, but, as Lord Denning M.R. remarked, «That it is not good notice. A notice must be clear, definite and absolute...» Griffiths L.J. also pointed out;

«This notice does not say that there has been a failure to pay in time; it is capable of being construed as a warning that if payment is not made in time, a notice of withdrawal will be given. Withdrawal is so seriously a matter for the charterer that it is the duty of the owners to give a clear and unambiguous notice of his intention to withdraw the ship. It should state that payment has not been received and give the charterer 48 hours to pay or lose the ship...».

Once these requirements have been satisfied, however, the owners do not have to do anything else to assist the charterers, such as specifying there ason for notice being given, or what steps must be taken to remedy the breach. This point was argued at length in the «Lutetian». The charterers in that case paid hire of what they considered to be the correct amount and on what they considered to be the correct day. In making these calculations, they had taken into account that the vessel was off-hire for part of the hire period and made adjustments accordingly. The owners strenuously denied the charterers' right to make such adjustments but did not tell them of their objections until the payment fell due. They then gave notice under the anti-technicality clause without specifying their objections. The charterers argued that the purpose of the anti-technicality was to enable them to avoid the harshness of the withdrawal clause and that this end would not be achieved unless the owners put them on notice of the nature of the alleged default. It was, therefore, a necessary facet of the operation of the clause that the notice should contain such information. This arguments was rejected, however, on the grounds that the duty to pay the full hire fell squarely on the charterers and the owners were under no duty to assist them to do so. All the clause required them to do was to give notice of the non-payment and to state that they would withdraw the vessel after the appropriate period if hire was not paid. The clause existed only to give the charterers the chance of

rectifying some slip or mistake within their own organization or by their bank, and did not specify any further duty on the part of the owners to give notice. Consequently, there were no grounds for implying such a duty.

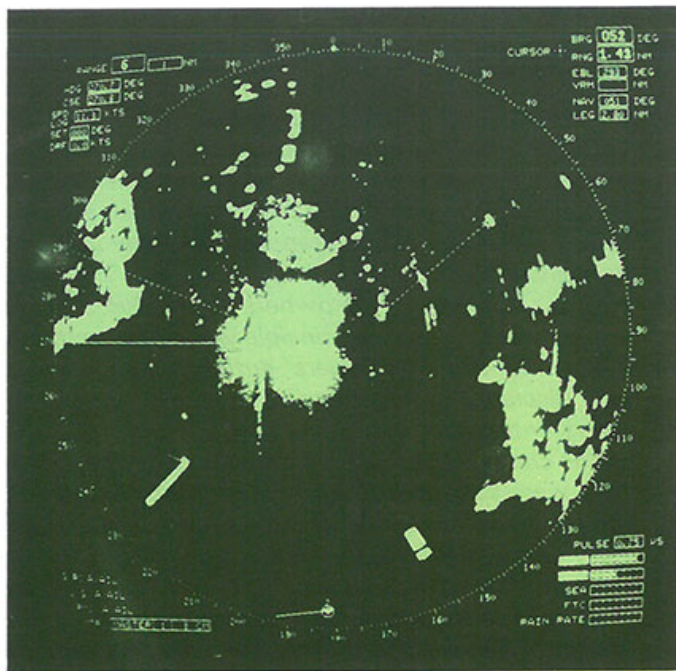
The anti-technicality clause does not specify any exceptions, although it may be argued that where the charterers withhold payment and make clear their intention not to pay under any circumstances, they may be said to have waived their rights under the clause. This argument was put forward by the owners in the «Rio Sun» (No. 2) and, whilst the general principle was not disputed, it was made clear that the owners' duties under the clause will only be displaced by clear and cogent evidence of the charterers' intentions not to pay hire.

The charterers, having withheld hire on the ground that they were setting it off against permitted deductions, entered into an exchange of telexes with the owners. The first, emanating from the owners, requested information about the non-payment which, as has been pointed out, was held to be insufficient to constitute a valid notice under the clause. The second, from the charterers, indicated that they were investigating the matter and the third, also from the charterers, gave a detailed account of the balance of account between the two parties. The fourth, from the owners, withdrew the vessel. The owners argued that the second and third telexes, especially the third telex, amounted to a waiver by the charterers that they would not pay the hire due and implicit in this was a clear and unequivocal representation that the owners need not give notice under the clause before exercising their right of withdrawal. This submission was dismissed by Parker J. on the grounds that the owners had clearly not relied on the third telex as giving rise to waiver because they had clearly relied on their own, first, telex as constituting notice under the clause. Although the arbitrator had expressly found in the owners' favour on the waiver point, both Parker J. and the Court of Appeal, who had considered the matter earlier on the question of the owners' right to appeal from the award under the Arbitration Act 1979, disagreed with this conclusion. Parker J. pointed out that the third telex was sent in answer to the owners' request for information and was essentially an explanation of why hire had not been paid. Even if it was interpreted as a representation by the charterers that hire was not going to be paid, that in itself did not satisfy the requirements of waiver of the notice under the clause. Lord Denning M.R. dismissed the waiver point on the grounds that notice under the anti-technicality clause was extremely valuable to the charterer in that it put him

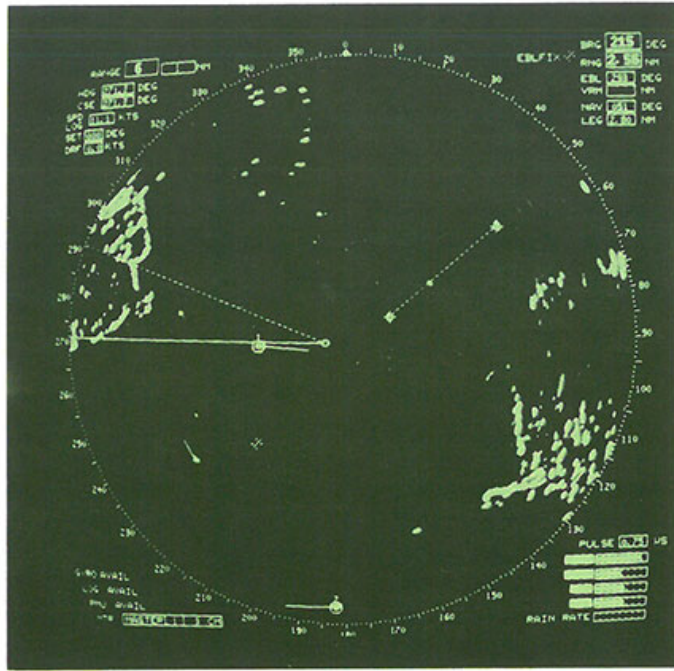
AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



With rain and sea clutter circuits OFF on PATHFINDER/ST ARPA, sea clutter extends 1.8 to 2 miles from ship, ice floe belts appear 320° to 35°, additional ice clutter scattered beyond sea clutter 270° to 320° (Thick lines at 230° and 155° are RACONS).



With rain and sea clutter circuits ON, the radar picture is absolutely "clean." Sea and ice clutter are gone. All targets previously masked are clearly visible.

Raytheon PATHFINDER®/ST. Superior Technology Provides Superior Target Detection.

ELECTRONICS S.A.



**For more information, contact:
Marel Electronics SA**

6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

True Motion with Electronic Plotting or ARPA.

Raytheon sets radar performance standards for the 21st century with technology breakthroughs that virtually eliminate noise, interference and clutter, while recognizing and displaying even weak targets typically lost on other radars.

The heart of this improved radar system is Raytheon's exclusive five-stage signal processing... we call it Superior Technology.

ST for short.

Combined with higher performance transmitters and receivers, and the latest raster displays, ST provides performance levels never before available. Now, with PATHFINDER/ST, your vessels—and their crews—can have an important extra measure of safety and efficiency, including a unique Safety-Coded CPA Circle, which shows course selections for safest CPAs. PATHFINDER/ST is available as an ARPA or a True Motion/Relative Motion

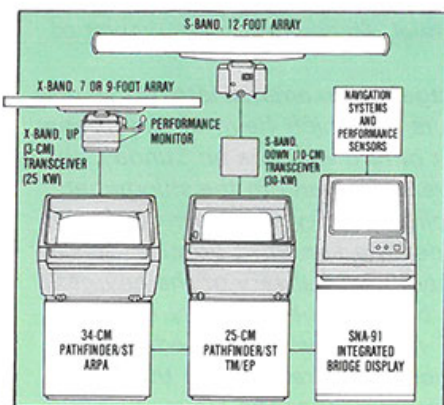
display with Electronic Plotting. These displays can easily retrofit the displays in older Raytheon Bright Display Radar Systems, and can be high-performance repeaters for radars of most other manufacturers.

When interfaced with an SNA-91 Integrated Bridge Display, the PATHFINDER/ST ARPA also becomes a key sensor/decision-aid in a complete shipboard navigation and control system.

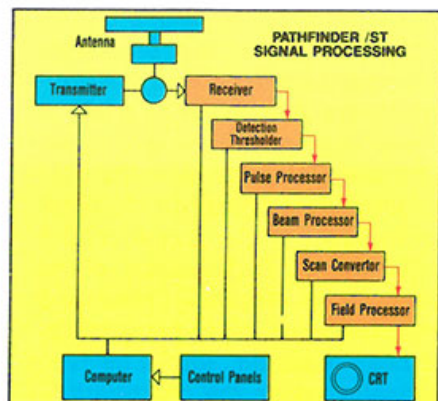
Near-Perfect Target Detection.

Using increased signal-to-noise levels, high dynamic range, precisely matched pulse bandwidths, and exclusive Rain Rate circuits, PATHFINDER/ST receivers faithfully capture target returns even in severe clutter.

PATHFINDER/ST multistage processing analyzes, compares, tests, and samples the received signal so that all detected targets, no matter how weak in signal strength, are distinguished from clutter and clearly displayed.



Electronically switches up to 3 displays and transceivers, with CRT diagrams, for single/simultaneous 3 or 10-cm operation.



From the control panels through the computer, transmitter, and receiver—and then in five steps leading to the CRT—Raytheon's exclusive Superior Technology provides sharp, bright radar pictures virtually free of clutter.



PATHFINDER/ST ARPA: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), provide automatic tracking of up to 40 targets with vectors and readouts for most dangerous 20. Have auto and manual acquisition, and unique trial maneuvers.

PATHFINDER/ST TM/EP: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), have True and Relative Motion displays. Electronic Plotting, course, speed, bearing, CPA and TCPA for two selected targets.

Comparison Tests Prove PATHFINDER/ST Radars See What Other Radars Can't.

In side-by-side comparison tests, a PATHFINDER/ST display and a conventional radar display were connected to the same radar system. PATHFINDER/ST consistently displayed targets not detected by the conventional display.

Optimum Resolution Displays are Clearly Superior.

PATHFINDER/ST raster scan PPI images are refreshed 50 times each second. This eliminates the annoying "flicker" found in other radar systems. The number of pixels has been carefully chosen for optimum resolution. The result is an extremely sharp, ultra-bright image that is easy to view, day or night.

Superior Technology Will Clearly Fit Your Needs.

PATHFINDER/ST Radars satisfy a very wide range of installation and operating requirements. Signal multiplexing reduces connections between PATHFINDER/ST receivers and displays. This, combined with electronic interswitching for dual systems, the ability to mount transceivers "up" in antenna pedestals, or "down" in separate cabinets, and keyboard entry of all set-up parameters, makes any installation straightforward, simple, and economical.

In addition to having the optional IMO-required, antenna-mounted performance monitors, PATHFINDER/ST Radar software provides menus for extensive self-testing of virtually every function.

Worldwide Approval and Support.

Raytheon PATHFINDER/ST Radars are designed to meet or exceed all applica-

ble commercial standards and reliability testing requirements, including those of IMO and the national regulatory agencies of countries worldwide.

They are backed by extensive worldwide support and service facilities, located in major ports everywhere.

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Siljengade 6
DK-2300 Copenhagen S,
Denmark
45-1-570611
Telex 855-31473
Telefax: 45-1-574077

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road
Hudson, NH 03051 USA
603-881-5200
Telex 681-7529
Telefax: 603-881-4756

on clear notice of the possibility of withdrawal and gave him time for second thoughts before relying irrevocably on his opinion of whether hire has properly been paid or withheld. There seems little to support this latter view in the authorities, in that the well known and often enunciated requirements of waiver or estoppel do not include the protection from the maker of the statement from his own folly! Parker J.'s reasoning, however, is difficult to deny and demonstrates the jealousy with which the courts will guard the principle of estoppel so as to seek to ensure that it does not offer an easy way out of a bargain by the quick from the unwary.

An argument of waiver based on the second telex was dismissed by Parker J. on the grounds, simply, that it was sent in answer to a request for information and stated no more than that the information would be sent as soon as it was available. There was accordingly no room for an argument based on estoppel.

The owners, as an alternative to the waiver argument, put forward a further argument based on what was described as «the futility principle». This alleged principle, which was said to have its origins in *Lickiss - V - Mileston Motor Policies at Lloyd's*, exonerated the owners, it was argued, because if they had given notice they would have done no more than to put the charterers in possession of knowledge which they already possessed. This would be useless and unnecessary and as such, according to the *Lickiss* case, was not something which the law would compel the owners to do. Parker J. gave short shrift to this argument. First, he said, the authorities cited gave rise to no such principle as the owners contended. Secondly, even if they did, this case could be distinguished as the «futility» principle operated to exonerate a person from giving notice to another for the benefit of that other when that other has notice from a reliable alternative source, whereas here the owners were seeking to be exonerated from complying with a clause inserted for the benefit of charterers when the charterers had got no benefit from the clause at all.

6. Waiver of the right to withdraw

The shipowner may accept a late payment of the overdue hire as if it had been punctual but he may lose his right to withdraw the vessel by waiver of the breach. But to constitute the waiver his conduct should be clear and unequivocal. The issue first came into consideration in the «*Brimnes*» case where L.J. Cairns stated that «I consider, however, that if a month's hire in advance is tendered late, but before withdrawal and is accepted without qualification, it must be taken to be accepted as hire for the month, which must amount to an election not to en-

force the right of withdrawal, so constituting a waiver of that right».

The waiver issue was again re-examined later on, in the «*Laconia*» case, the facts of which have already been mentioned. The payment of hire was due on Sunday, the charterers' bankers delivered by hand to the shipowners' bank at 3.00 p.m. the following day a payment order for the appropriate sum under the London Currency Settlement Scheme. The bankers took delivery of the payment order over the counter, but, on subsequently informing the shipowners of its receipt, were immediately instructed to refuse the money and return it to the charterers' bank. Under the circumstances the House of Lords held that the shipowners were still entitled to withdraw the vessel since, in taking delivery of the payment order, their bankers were merely performing a «ministerial act» and had no authority to make business decisions on behalf of their principals as to the continuance or otherwise of the charterparty. By making the late payment, the House of Lords held, the charterers had failed to make a punctual payment but it was open to the owners to accept to safe payment as if it were punctual, with the consequence that they could not thereafter rely on the default and entitling them to withdraw. All that is needed, per Lord Wilberforce, to establish waiver, in this sense, of the committed breach of contract, is evidence, clear and unequivocal that such acceptance has taken place, or, after the late payment has been tendered, such a delay in refusing it, as might reasonably cause the charterers to believe that it has been accepted.

On the waiver point Lord Wilberforce stated that the owners must within a reasonable time after the default give notice of withdrawal to the charterers. What is a reasonable time depends on the circumstances. In some, indeed many cases, it will be a short time i.e. the shortest time reasonably necessary to enable the shipowner to hear of the default and issue instructions. If, of course, the charterparty contains an express provision regarding notice to the charterers, that provision must be applied. Finally, the owners may be held to have waived the default if when a late payment is tendered, they chose to accept it as if it were timeous, or, if they do not within a reasonable time, give notice that they have rejected it.

The authorities have clearly underlined that the right of withdrawal should be promptly and clearly exercised otherwise the lapse of a reasonable time would result to the loss by the shipowners to their right to withdraw. That issue came for dispute in 1983 in the «*Antaios*» case. The vessel «*Antaios*» was chartered by her owners to the charterers on the usual NYPE form. The charterers had issued some improper bills of lading for which the owners became aware on May 7, 1983, but they did not with-

International TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers) at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

draw the vessel until May 20. The issue between the parties over the withdrawal of the vessel, was referred to arbitration when the arbitrators found that the owners ought to have exercised their right under the withdrawal clause, in a reasonable time such being a time of two days. The arbitrators said that reasonable time would have expired 45 hours after the owners acquired knowledge of the breach, namely May 9, whereas the owners did not give notice of withdrawal until May 20, a finding which was reconfirmed by the High Court.

Subsequent cases have suggested that a delay of four (4) to five (5) days after the failure to make payment on the due date is not unreasonable and will not constitute waiver of the breach.

In the view of Lloyd J. in the *«Scaptrade»* «what is the shortest time reasonably necessary will depend upon all the circumstances of the case. In some cases it will be reasonable for the owners to take time to consider their position, as withdrawal under a time charter is a serious step not lightly to be undertaken. In other cases it may be reasonable for owners to seek legal advice. It will therefore be quite wrong in cases of this kind to require owners to grasp at the first opportunity to withdraw or to hold that they act at their peril by giving charters two or three days grace».

However, acceptance of part of hire on or before the date due, does not amount to a waiver of the owners' right to withdraw the vessel if the balance of the hire is not paid by midnight on the due date.

In the *«Mihalios Xilas»* the charterers had the right on payment of the final month's hire under a Baltime form charter-party, to deduct banker costs and owners' disbursements. The charterers, mistakenly believing that the ninth month was the final month of the charterparty indicated their intention to deduct USD 4.000 from the instalment due on 22 March. On March 20, the owners' agents informed the charterers' agents that the deductions were not acceptable but did not instruct their bank to refuse to accept payment of the balance of the hire which was made on 21 March. The following day the owners agents were supplied with details of the deductions from which it was apparent that the charterers had estimated that the vessel would be redelivered in the ninth month and made the deductions allowed by the charterparty for the last month accordingly. The owners then requested further details which were never supplied by the charterers. Eventually the vessel was withdrawn on March 26, claiming that the charterers' payment was an under-payment and constituted a default in the payment of the hire within the meaning of the withdrawal clause.

The House of Lords held that the acceptance of part of the hire on 21 March did not amount to a waiver since, as the charterers had at least until the end of trading on 22 March in which to make payment, there was no default of payment for the owners to waive at that stage. As to the delay of four (4) days before withdrawing the vessel, Lord Diplock took the view that «waiver requires knowledge and I agree with the Umpire that the owners were entitled to a reasonable time to make enquiries of the charterers and of the master of the vessel with a view to ascertaining whether this was so before electing whether to withdraw or not. That being so, his finding that from

21st March to noon on 26th March was a reasonable time to do so, is one of facts which cannot be disturbed.

It should be pointed out that there should be distinction between the *«Laconia»* case and the *«Mihalios Xilas»* case. In the *«Laconia»*, none of the hire had been paid before the due date but all the hire had been tendered thereafter. In the *«Mihalios Xilas»* case, a large part of the hire due on 22nd March 1972 was paid on the previous day but the substantial part of hire due on 22nd March was never paid as tendered. The distinction between the two cases was distinction of the time when payment was effected ie 26th March, when the charterers paid and the owners accepted a large part of the hire on 21st March, the charterers were not in default of payment and accordingly, there was then no default which the owners could waive. The charterers could and should have fulfilled their obligation by paying the balance on the following day. The fact that the owners accepted the amount of hire paid on 21st March, could not have amounted to an election by the owners not to withdraw the vessel should the charterers fail to pay the balance of the hire due on 22nd March. After 22nd March, when the charterers were in default, the owners might have elected either to let the charter go or to withdraw the vessel provided they did so within a reasonable time. On 26th March, which the Umpire and the House of Lords found to be within a reasonable time, the owners were entitled to withdraw the vessel. That constituted an unequivocal act showing that the owners had elected to withdraw the vessel.

7. Equitable relief against forfeiture.

For a while it was thought that the doctrine of «equitable relief against forfeiture» might be invoked to mitigate the effects of a strict application of the withdrawal clause. For those who do not have a profound background into the Law of the so called civil countries, this doctrine means that when the legal consequences from the application of certain clause are too heavy and onerous on one party, then, that party would be entitled to set aside or try to mitigate the strictness of the implications of those legal consequences. In English Law, the idea stemmed from the field of the land law and particularly the relations between the Landlord and the Tenant. However, attempts to enlist the aid of the doctrine found little support in the *«Laconia»* case, where, first the doctrine was examined. In the Court of Appeal, Lord Denning commented that «on reflection I do not think that equity would have applied in a commercial case of this kind. It would have left the parties to have their rights determined by law. In commercial matters certainty is of the essence as well as time and speed, and equity provides none of these». In the House of Lords, Lord Wilberforce eventually took a similar view pointing out the differences between a contract of charter of a ship and a contract of lease of real property. Per Lord Wilberforce the description of the time charterparty as a hire or demise of a ship is very misleading: all that the owners does, in fact, is to agree to provide services, those of the master and the crew (whose wages the owner has to pay) in sailing the ship for the charterer's purposes and all that the withdrawal clause does is to entitle the owners to cease providing these services. It must be obvious that this is a very different type of creature from a lea-

se of land where the land lord's essential interest is to receive the rent. Therefore, as Lord Simon pointed, any occasion for equitable relief against forfeiture (if available at all) would in the nature of things be extremely rare in relation to a charterparty. However, Lord Simon could conceive of circumstances where failure to make punctual payment might be due to pure accident and might occasion no real detriment to the owners, whereas withdrawal might cause very heavy loss to the charterers: so that reasonable commercial people might think it unconscionable for the owners to take advantage of the failure. It is distasteful to be faced with a stark choice between hard cases and bad law». Even so, he admitted that such cases would be extremely rare, leaving, thus an open door for further application of the doctrine of the equitable relief against forfeiture.

In a subsequent case, the «Afovos» in the High Court. Mr. Justice Lloyd in his lengthy judgment took the same view with Lord Simon and added that «in view of the reluctance of so many renowned equity judges to extend the equitable jurisdiction further into the field of commercial contract, I do not myself feel qualified or competent to open the gate. But equally, for the reasons which I have mentioned, I do not feel inclined to shut it». Eventually the open door of the doctrine has been finally closed by the decision in the «Scaptrade» where it was held that the English Courts do not have the jurisdiction to grant equitable relief in such cases and the significant judgment of Rober Goff L.J. in the Court of Appeal is giving an end to previous lengthy discussions by stating that «it is of the utmost importance in commercial transactions that if any particular event occurs which may affect the parties' respective rights under a commercial contract, they should know where they stand. The Court should so far as possible desist from placing obstacles in the way of either party ascertaining his legal position, if necessary with the aid of advice from a qualified lawyer: because it may be commercially desirable for action to be taken without delay, action which may be irrecoverable and which may have far-reaching consequences... The policy which favours

certainty in commercial transactions is so antipathetic to the form of equitable intervention invoked by the charterers in the present case that we do not think it would be right to extend that jurisdiction to relieve time charterers from the consequences of withdrawal. We consider that the mere existence of such a jurisdiction would constitute an undesirable fetter upon the exercise by parties of their contractual right under a commercial transaction of this kind... for the mere possibility that it may be exercised can produce uncertainty, disputes and litigation».

8. Conclusions

It is true that the withdrawal clause has been described as somewhat «Draconian» clause while it may give rise to the possibility that owners may jump at the opportunity of withdrawing their vessels when market rates of hire have shot up. However, in the somewhat Draconian clauses in the types of the various times charterparties we mentioned both sides have to watch their steps very carefully in relation to the withdrawal clause, not only the charterers but also the owners. However, after a long time of rigorous disputes between owners and charterers the situation seems now to have left little room for litigation and uncertainty particularly after the judgements of the «Laconia», the «Scaptrade» and the «Afovos» case where long, timeous pending matters have definitely come to an end. Afterwards, certainty of meaning and interpretation of the withdrawal clauses is of primary importance as well as in all other commercial transactions. In concluding my views I shall quote Lord Bridge dictum in the «Chikuma» case:

«The ideal at which the Courts should aim, in constructing such clauses, is to produce a result, such that in any given situation both parties seeking legal advice as to their rights and obligations can expect the same clear and confident answer from their advisers and neither will be tempted to embark on long and expensive litigation in the belief that victory depends on winning the sympathy of the court. This ideal will never be fully attainable».



Colburn, French & Kneen Ltd.

MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

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

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



Σώθηκε τελικά τό καλωδιακό πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος»

Ἡ «Ρότα» τοῦ ἱστορικοῦ καλωδιακοῦ πλοίου «Θαλής ο Μιλήσιος» (ναυπηγήσεως 1909) ἄλλαξε ὀριστικά ἀπό τίς 5 Ἰουνίου.

Μετά ἀπό τήν ὀρθή καί γενναία ἀπόφαση τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Τ.Ε. καί τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν καί Ἐπικοινωνιῶν καί μέ τή συμπάρασταση τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τό πλοίο παραχωρήθηκε ἐπίσημα στό Ναυτικό Μουσεῖο Αἰγαίου.

Τό Μουσεῖο ἀνέλαβε τήν ὑποχρέωση τῆς ἐπισκευῆς καί ἀποκατάστασης τοῦ πλοίου, ὥστε νά γίνει πλωτό-μουσεῖο γιά πολιτιστικούς, ἐπιστημονικούς καί ἐκπαιδευτικούς σκοπούς.

Ὑπενθυμίζεται ὅτι τό Ναυτικό Μουσεῖο Αἰγαίου ἔχει ξεκινήσει ἀπό χρόνια μιᾶ προσπάθεια γιά τήν ἐπίτευξη ἑνός σημαντικοῦ στόχου: Νά δημιουργήσει στήν Ἑλλάδα, χώρα κατ' ἐξοχήν ναυτική, ἓνα Μουσεῖο πρωτοτύπων παραδοσιακῶν καί ἱστορικῶν πλοίων καί γνήσιων ναυτικῶν ἐκθεμάτων.

Γιά τήν πραγματοποίηση αὐτοῦ τοῦ σκοποῦ, τό Ναυτικό Μουσεῖο Αἰγαίου ἔχει ἤδη διασώσει καί ἀποκαταστήσει τόν ἑκατοντάχρονο φάρο Ἀρμενιστή πού σήμερα λειτουργεῖ στόν κῆπο τοῦ Μουσείου στή Μύκονο, καθώς καί τό παραδοσιακό ἱστιοφόρο τύπου «Πέραμα», «Εὐαγγελίστρια», πού ταξιδεύει καί πάλι στό Αἶγαῖο.

Τόσο ὁ φάρος Ἀρμενιστής ὅσο καί τό «Εὐαγγελίστρια» εἶναι ζωντανά ἐκθέματα μέ Διεθνή προβολή πού ξαναλειτουργοῦν σήμερα μέ τόν ἴδιο παραδοσιακό τρόπο πού λειτουργοῦσαν στήν ἐποχή τους. Τόν ἴδιο στόχο ἔχει τό μουσεῖο καί γιά τόν «Θαλή τόν Μιλήσιο», νά ξαναζωντανέψει καί νά ταξιδέψει καί πάλι.

Ἡ Πολιτεία, ἀξιολογώντας σωστά τή σημασία τοῦ γεγονότος, ἐκπροσωπήθηκε στήν τελετή τῆς παράδοσης τοῦ πλοίου ἀπό διακεκριμένα κυβερνητικά στελέχη καί ἀνώτερους κρατικούς λειτουργούς. Στή διάρκεια τῆς τελετῆς, μίλησαν οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ Ο.Τ.Ε. Νικόλαος Θεμελής πρόεδρος Δ.Σ καί Δημήτριος Κουρεμένος γεν. διευθυντής, καθώς καί ὁ πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου Γιώργος Μ. Δρακόπουλος, οἱ ὁποῖοι καί ὑπέγραψαν τό σχετικό συμβόλαιο πού



συνοδεύθηκε ἀπό τήν ἀνταλλαγή μεταλλίων.

Θερμούς χαιρετισμούς ἀπηύθυναν ἡ ἀναπληρωτής ὑπουργός Πολιτισμοῦ Ἄννα Ψαρούδα - Μπενάκη, ὁ Ἀπόστολος Κράτσας καί ὁ Διονύσιος Μπουλουκος ὑφυπουργός καί γενικός γραμματέας ἀντίστοιχα τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν καί Ἐπικοινωνιῶν, ὁ ὑπουργός Αἰγαίου Γιώργος Μισαηλίδης καί ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ἀριστοτέλης Παυλίδης.

Στήν ἐκδήλωση παρευρέθησαν ἐπίσης, μεταξύ ἄλλων, ὁ ἀρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος Γ. Βασόπουλος, ὁ πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. Βασίλης Κούτσης, ὁ πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος Γιώργος Λαναράς, ὁ πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Γιάννης Γκούμας, ὁ πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Ἑλλάδος Κώστας Παϊζης, ὁ Τάσος Τζαμτζῆς καί ἡ Κατερίνα Χαριτάτου, πρόεδρος τῆς πολιτιστικῆς ἐταιρίας «Πανόραμα».

Ἀξίζει νά ὑπογραμμιστεῖ ὅτι ὅλοι οἱ ὀμιλητές τόνισαν τήν ἀνάγκη ὑποστήριξης τέτοιων πρωτοβουλιῶν πού τιμοῦν τόν τόπο μας.

Μιλώντας στήν τελετή παραδόσεως καί παραλαβῆς τοῦ σκάφους, ὁ κ. Γιώργος Μ. Δρακόπουλος ὑπογράμμισε τά ἑξῆς:

Ἡ παρουσία στή σημερινή ἐκδήλω-

ση τῶσων διακεκριμένων προσώπων ἀπό τόν πολιτικό καί ναυτικό μας κόσμο καθώς ἐπίσης καί ἀνώτερων κρατικῶν λειτουργῶν, δείχνει τό μεγάλο ἐνδιαφέρον τῆς Πολιτείας γιά τήν διατήρηση καί προβολή τῆς ναυτικῆς ἱστορίας καί παράδοσης τῆς πατρίδας μας.

Στά ὅσα ἐνδιαφέροντα εἶπαν οἱ προηγούμενοι ὀμιλητές, θά ἤθελα νά προσθέσω μερικά λόγια. Ὁ «Θαλής ο Μιλήσιος» εἶναι τό παλαιότερο καλωδιακό πλοῖο στόν κόσμο, τό ὁποῖο διατηρεῖ μέχρι σήμερα τό ἀρχικό του μηχανοστάσιο μέ τίς δύο πρωτότυπες ἀτμομηχανές προώσεως, ὅπως βεβαιώνει πρόσφατο πιστοποιητικό πού μᾶς ἔστειλε τό Lloyds Register of Shipping τοῦ Λονδίνου. Εἶναι ἀκόμη τό παλαιότερο πλοῖο καταχωρημένο στό Ἑλληνικά Νηολόγια.

Πέρα ὅμως ἀπό αὐτά τά στοιχεῖα, ὁ «Θαλής ο Μιλήσιος» κατασκευάστηκε μέ ὑψηλῆς στάθμης τεχνικές προδιαγραφές.

Μέ τή σημερινή σας ἐπίσκεψη ἔχετε τήν εὐκαιρία νά σχηματίσετε μιᾶ πρώτη εἰκόνα γιά τίς ἀρετές τοῦ πλοίου ἀλλά καί γιά τά ἐντονα σημάδια πού ἀφῆσε ὁ χρόνος.

Σκοπός τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου εἶναι ἡ ἀποκατάσταση τοῦ πλοίου στήν ἀρχική του μορφή, ἀκολουθώντας κατὰ τό δυνατόν πιστότε-



ρα τόν παραδοσιακό τρόπο κατασκευής του, έτσι ώστε να ξαναλειτουργήσουν οι μηχανές του και να ξαναζωντανέψει ο «Θαλής ο Μιλήσιος» δίνοντας γνήσιες μαρτυρίες για τις ναυπηγικές ιδιαιτερότητες και την τεχνολογία των αρχών του αιώνα μας.

Φιλοδοξία του Μουσείου μας είναι επίσης να συγκεντρώσει και να παρουσιάσει μέσα στον Θαλή εκθέματα και ναυτικά όργανα της εποχής του, ώστε να δημιουργείται στον επισκέπτη η αίσθηση ότι βρίσκεται πραγματικά μέσα σε ένα πλοίο μιάς άλλης, μακρινής εποχής.

Οι επισκευές θα αρχίσουν άμεσα, έχουν ήδη γίνει οι σχετικές μελέτες και προετοιμασίες. Τό πρόγραμμα είναι να αποκατασταθεί κατ' αρχήν τό μηχανοστάσιο για να μπορεί τό πλοίο να

πλεύσει και πάλι με τις ίδιες του δυνάμεις.

Στό διάστημα των εργασιών τό πλοίο θα παραμείνει στό σημερινό του άγκυροβόλιο μέχρι τή στιγμή πού θα είναι έτοιμο για δεξαμενισμό.

Ωστόσο, ο «Θαλής» δέν θα είναι μόνο ένα πλωτό Ναυτικό Μουσείο. Θα αποτελέσει επίσης ένα έρέθισμα για τούς μελετητές τής εξέλιξης τής ναυπηγικής τέχνης στη διαδρομή του αιώνα μας.

Ο σχεδόν αιωνόβιος Θαλής, μαζί με τό παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» πού επίσης διασώθηκε και αποκαταστάθηκε από τό Μουσείο μας, θα δίνει μιά ζωντανή εικόνα τής εξελικτικής πορείας του πλοίου «από τά πανιά στον άτμό».

Η διάσωση του «Θαλή του Μιλή-

σιου» έκφράζει τόν σεβασμό του Έλληνα προς τίς ναυτικές του παραδόσεις και επιβεβαιώνει τά όσα λένε οι ξένοι για τήν Έλληνική Ναυτοσύνη.

Η Σουηδική Ακαδημία αποκαλεί τήν Ελλάδα χώρα του Πόντου και Σχολή τής Ναυτιλίας.

Γιά τήν ολοκλήρωση του έργου αυτού θα απαιτηθούν κόποι και θυσίες. Είμαστε έτοιμοι να αναλάβουμε τίς ευθύνες μας με κέφι και μεράκι ελπίζοντας και στην ανταπόκριση όλων εκείνων πού θα ευαισθητοποιηθούν και θα θελήσουν να βοηθήσουν αυτή τήν προσπάθεια.

Ηδη έχουμε σημαντική έμπειρία στον τομέα τής αποκατάστασης πρωτοτύπων ναυτικών εκθεμάτων, αφού εκτός από τό παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» έχει προηγηθεί και η διάσωση του εκατόχρονου φάρου Άρμενιστή ο οποίος λειτουργεί τώρα στον κήπο του Μουσείου μας στη Μύκονο.

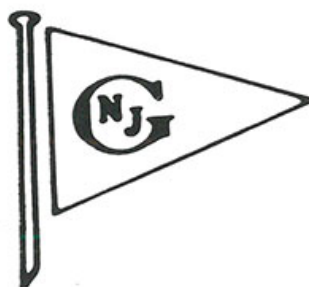
Ευχαριστούμε τόν Ο.Τ.Ε. και τά αρμόδια Υπουργεία από τήν καρδιά μας για τήν απόφαση πού πήραν να έμπιστευθούν τό ιστορικό αυτό πλοίο στό Μουσείο μας.

Γιά τή συμβολή τους στη διατήρηση τής Ναυτικής μας παράδοσης, τό Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Μουσίου Αιγαίου αποφάσισε να τιμήσει τόν Ο.Τ.Ε. με τόν Άργυρό Μετάλλιο και τό δίπλωμα του Μουσείου.

Στίς φωτογραφίες τό ιστορικό πλοίο πού κυριολεκτικά σώθηκε τήν τελευταία στιγμή και στιγμιότυπο από τήν ύπογραφή τής παραχωρήσεως από τόν ΟΤΕ και παραλαβής του «Θαλή ο Μιλήσιος» από τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου.

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

BULK/COMBINATION CARRIER LOSSES - THE ABS POSITION -

The Senior Management of the American Bureau of Shipping visited Greece to attend the Annual Meeting of their Greek Committee on 6 June 1991.

During the visit Mr. Frank J. Iarossi, Chairman and President of ABS, gave the Classification Societies views regarding the recent bulk carrier and combination carrier losses widely reported in the maritime press.

OVERVIEW

Statistics published by the International Maritime Organization, by Lloyd's Casualty Reports, by the Marine Index Bureau, by the United States Coast Guard and by the Institute of London Underwriters indicate that over the past twenty years there has been a declining rate of vessel casualties and a declining rate of vessel losses. However, in spite of this positive general trend, the recent number of bulk carrier and combination carrier casualties and losses indicates the need for special attention.

ABS shares the concern voiced recently by a number of parties with regard to the level of structural failures among bulk carriers. Although it is not clear whether the experience of the past sixteen months is statistically different than the past twenty years, it is clear that the level of structural failures and resulting loss of life should be unacceptable to the maritime community.

A review of the total number of vessels which have recently experienced structural failures indicates that this problem cuts across many boundaries, including numerous shipowners, shipbuilders, national flags, classification societies, charterers and methods of cargo handling. One particular fact which does stand out is that, with the exception of one class of vessels, the structural failures have been concentrated in older vessels built fifteen or more years ago. The exception involves three vessels of one design that are less than ten years old. This indicates that consideration must also be given to the vulnerability of newer, light scantling designs.

Records available to ABS indicate that heavy wastage of the brackets and framing in way of the upper and lower areas of side shell within cargo holds of conventional bulk carriers as well as ballast tanks in combination carriers has been a condition common to most of these incidents of bulk carrier and combination carrier damage. It is therefore imperative that appropriate action be taken by all parties concerned; e.g. shipowners, ship operators, and classification societies, to increase the frequency and enhance the scope of structural surveys of bulk carriers and combination carriers to detect unacceptable structural deterioration before it results in critical failure of the hull structure.

SURVEY CONSIDERATIONS

The corrosion of vessel structure has been viewed for many years as a major problem. In the late 1960s and early 1970s when many of these vessels were delivered, they were built without the presently available sophisticated coatings in the ballast tanks. At that time ABS required that several uncoated ballast tanks be initially surveyed two years after delivery and two years after

the third special survey. This requirement has been strengthened in ensuing years to the current requirement of survey on uncoated ballast tanks at the mid-point between each special survey. These ballast tank surveys have proven their worth and few of the bulk carrier losses have occurred as a known result of corrosion in the ballast tanks. Rather, the problems often can be related to deterioration of the structure within the cargo holds.

ABS in 1967 required that the cargo holds of bulk carriers be examined at special surveys and on an annual basis after special survey number three has been passed. It also has taken subsequent action in the form of requirements in the ABS Rules, as shown in the following chart:

- | | |
|------|---|
| 1967 | ABS Rules revised to require at each annual survey, after special survey number three, holds and tween deck spaces to be examined internally. |
| 1989 | ABS Rules revised to clarify extent of cargo hold examination during annual survey; in addition surveyor could require gauging and access to all areas of the hold as required. |
| 1989 | ABS Rules revised to require larger scantlings of the side frames. |
| 1989 | Circulars of instructions to surveyors revised to include more detailed survey of cargo hold and ballast tanks. Instructions for gauging requirements for ballast tanks also revised. |
| 1990 | Circulars of instructions to surveyors relative to older vessels revised to reflect increasing concern with cargo hold, ballast tanks and hatch covers of bulk carriers. In addition, circular was issued emphasizing importance of hatch cover surveys and hose testing. |
| 1991 | Circular of instructions to surveyors issued detailing areas of concern on bulk carriers. |

The recent spate of casualties on conventional bulk carriers appears to be directly traceable to failure of the cargo hold structure, thus indicating that the "Rules" must be reconsidered in light of the apparent abuse that the cargo holds are receiving from cargo handling, corrosive cargoes and other operational related factors. The recent statistics available to ABS indicate that the initial point of concern should be the shell plating and framing in way of the forward holds and ballast tanks. Corrosive cargoes and cargo handling related damages have lead to accelerated deterioration of this plating and framing in the forward areas. This condition is significant since the loss of but a single frame can lead to a progressive failure of the remaining frames.

Therefore, regardless of the bulk carrier's present survey status, ABS will be recommending to all owners of ABS classed bulk carriers to have their representative conduct a close-up survey of the welded attachment of the side shell frames in the number one cargo holds of all bulk carriers, at the earliest availability. If repairs are found necessary they are to be conducted

under the supervision of exclusive surveyors of ABS.

ABS will also be drafting recommendations to its committees that the following Rule changes be considered:

- 1 At the first special survey and all subsequent special surveys, all conventional bulk carriers are to have a close-up examination of the entire framing system of the number one cargo hold, plus an internal examination of all remaining cargo holds including a close-up examination of a minimum of twenty-five percent of the framing system in each cargo hold.
- 2 After special survey number one, all bulk carriers are to have the same close-up examination, at their intermediate surveys.
- 3 After special survey number two, all bulk carriers are to have the same close-up examination, as a part of the annual classification survey of hull.
- 4 Reevaluate existing bulk carrier gauging requirements with a view to increasing the level of required gaugings for cargo hold framing.
- 5 Require that gaugings of shell plate framing will be mandatory at special survey and intermediate surveys, instead of leaving same to the discretion of the attending surveyors.
- 6 Require access to the full height of the side shell frame to allow close-up examination during surveys.
- 7 Require that operation and loading manuals for bulk carriers include permissible shear forces and bending moments during loading and unloading operations in port as well as the transit conditions.
- 8 Require that the annual classification survey of hull may not be credited: [a] if the above are not accomplished, and [b] if there are any parts of a continuous hull survey scheme overdue.

OPERATIONAL CONSIDERATIONS

Though ABS is not normally privy to the terms of charters it has become apparent that many terms and conditions place the owners and operators in positions that do not allow sufficient time for cleanliness that would facilitate proper survey and maintenance. Recent statements about high rates of loading and cargo handling damage also must be considered in the abuse of bulk carriers. Serious consideration must be given to conducting cargo operations in a way to minimize damage to cargo holds.

DESIGN CONSIDERATIONS

ABS and others in the industry have already gone on

the record to state concerns about light scantling, short life vessels. As a result of these concerns ABS has initiated a comprehensive study to better define the nature and causes for bulk carrier failures. While the information available at this time indicates that most of the current bulk carrier problems are partly operational and maintenance related, ABS feels that initial design criteria should also be considered to help mitigate future problems.

ABS believes that one alternative which could prove beneficial is to change the design criteria so that the Rules can be presented in a manner which will allow the direct quantification of all load and stress effects. For this reason, ABS instituted a project in 1990 to completely restate its steel vessel Rules for ship structures in a "first principles", or direct engineering format. By this, the criteria will explicitly permit the quantification of loads and tell the designer how to model the structure to obtain load effects. These explicit structural strength formulations will assess the adequacy of the structure to resist possible failure modes such as yielding, buckling and fatigue. This is a completely new approach to classification rule development.

With this approach the designer will not only be able to determine single values of design parameters, such as plating thickness, he will also be able to explicitly determine the sensitivity of the design to variations in these design parameters. This type of approach will allow the designer to assess [quantitatively] the effects of corrosion, fatigue, damage tolerance and the robustness of the design both initially and at any given time in the future. It will also allow for the use of existing corrosion, fatigue and damage data to assess the effects of such things as: [a] altering the usage of materials to produce more uniform structural safety over the life of the hull structure, and [b] the frequency and extent of inspection required to maintain the desired level of safety to resist the probable failure modes.

This rule development project is currently addressing bulk carrier designs, having just completed a similar criteria development exercise for tanker hull structure.

In the work related to bulk carriers, ABS has established a data base of typical vessel designs including those with and without corrosion related structural problems. The criteria for establishing structural loading and strength are being verified using detailed structural analyses and the service history obtained from survey reports and follow-up data directly solicited from the owners involved.

The American Bureau of Shipping delegation included:

Mr. Frank J. Iarossi - Chairman and President
 Mr. James L. Dolan - Senior Vice President
 Mr. Robert D. Somerville - President ABS Europe
 Mr. Chris Sariyanidis - Vice President ABS Europe
 Mr. James W. Templeton - Vice President

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Καστελόριζο», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Hull No. 4846, 29.900 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Kastelorizo Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Φολέγανδρος», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Hull No. 4848, 29.900 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Folegandros Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Αργυρόνησος», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Hull No. 4847, 29.500 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Argironisso Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Βελοπούλα», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Hull No. 772, 56.580 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Velopoula Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Αλκυονίς», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Hull No. 771, 56.580 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Alkyonis Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Πεταλούδα», μπάλκερ, πρώην «Rosaleen M.» υπό βρετανική σημαία, 16.704 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, πού ανήκει στην εταιρία «Hellenic Lines S.A.» (κ. Ηλ. Παπαγεωργίου).

— «Μαραθών», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Marathon Key» υπό σημαία Μπαχάμας, 18.553 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του

1971, πού ανήκει στις εταιρίες «Fidelity Trading Co.», «Nomar Ltd.» και «Rontor Ltd.» (κ. Κων. Οικονομίδης).

Η 67η διάλεξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Στό ξενοδοχείο «Ιντερκοντινένταλ» πραγματοποιήθηκε πρόσφατα μέ επιτυχία ή 67η διάλεξη του Έλληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, μέ θέμα «Συστήματα πληροφορικής και αυτοματοποίησης πλοίων».

Η διάλεξη αυτή πραγματοποιήθηκε σέ συνεργασία μέ την ΑΜΠΕΡ Α.Ε. ή όποια είναι θυγατρική εταιρία του Ομίλου Ήρακλης και είδικεύεται στην κατασκευή συστημάτων βιομηχανικού αυτοματισμού μέ μικροϋπολογιστικά συστήματα.

Μέ τέτοια συστήματα υψηλών προδιαγραφών έχουν εφοδιαστεί πλοία του Πολεμικού μας Ναυτικού.

Σύνοδοι του IMO

Από 19 έως 21 Ιουνίου θά πραγματοποιηθεί στό Λονδίνο ή συνάντηση της ομάδας εργασίας του IMO για την πυρασφάλεια των επιβατηγών πλοίων.

Στήν ίδια πόλη θά πραγματοποιηθεί επίσης από 24-28 και ή 36η Σύνοδος της υποεπιτροπής πυρασφάλειας του IMO.

Συμφωνίες για τίς συμβάσεις μεσογειακών και άκτοπλοϊκών

Μέ συμφωνίες πού επήλθαν μεταξύ της διοικήσεως της ΠΝΟ και των οκτώ πλοιοκτητών Ένώσεων προβλέπεται:

• Αύξηση κατά 15 και 16% αντίστοιχως των βασικών μισθών των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων πού υπηρε-

τούν στό μεσογειακά φορτηγά μέχρι 4.500 τον. d.w. Η αύξηση είναι αναδρομική από 1.1.1991 και κατά τό ίδιο ποσοστό αυξάνονται και όλα τά επιδόματα πού εκφράζονται σέ δραχμές, ενώ τό αντίτιμο τροφής όρίζεται σέ 1.040 δραχμές την ήμέρα.

• Αύξηση κατά 15% για τό πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους και κατά 15,5% για τό δεύτερο εξάμηνο των βασικών μισθών των πληρωμάτων των άκτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων (κατά τά ίδια ποσοστά αυξάνονται και τά διάφορα επιδόματα, ενώ τό αντίτιμο τροφής όρίζεται επίσης σέ 1.040 δραχμές την ήμέρα).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Akita» 141.671 τον. d.w., 64.820 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 13 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Ουρανία Α.» 27.572 τον. d.w., 16.317 τον. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν en bloc τά μπάλκερ κάρριερ «Mare Ligure» 81.882 τον. d.w., 43.800 τον. γκρός, ιταλικής ναυπήγησης 1975 και «Mare Dorico» 30.700 τον. d.w., 16.872 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, έναντι συνολικής τιμής περί των 10,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Ιόνιαν Σέϊλορ» 25.109 τον. d.w. 11.884 τον. γκρός, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Variant» 53.451 τον. d.w., ναυπήγησης 1981, έναντι τιμής περί των 8 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ κάρριερ «Azur» 37.092 τον. d.w., ναυπήγησης 1983, σέ άγνωστη τιμή.

Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Μνημόσυνη» 64.580 τον. d.w., 31.507 τον. γκρός, ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί των 3,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό πολλαπλής χρήσεως φορτηγό πλοίο «Merry Dolphin» 22.000 τον. d.w., ναυπήγησης 1980, έ-

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

ναντι τιμής περί των 7,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του νορβηγικού μπάλκ κάρριερ «Berlinda» 77.300 τόν. d.w., 36.979 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί των 16 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό τουρντέκερ «Las Coloradas» 14.854 τόν. d.w., ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ελληνικά συμφέροντα πέρασε τό υπό σημαία Μπαχάμας φορτηγό πλοίο «Dadi» 15.196 τόν. d.w., 8.706 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Stove Campbell» 38.406 τόν. d.w., 20.032 τόν. γκρός, νορβηγικής κατασκευής 1973, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Ketun» 29.222 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 3,4 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν en bloc τά αδελφά μπάλκ κάρριερ «Hansa Lubeck» και «Hansa Bremen» 23.165 τόν. d.w., ναυπήγησης 1978, έναντι συνολικής τιμής περί των 10 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Τούρκοι διαλυτές αγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας μπάλκ κάρριερ «Ιωνία» 14.809 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, αντί 37.60 ανά τόννο βάρους.

Η νέα διοίκηση στον «Στέφενσων»

Ο κ. Π. Τζωρτζάτος επανεξελέγη πρόεδρος της Ένωσης Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής «Ο Στέφενσων». Αντιπρόεδρος εξέλεξε ο κ. Άλ. Πούλος, γενικός γραμματέας ο Ι. Μανουσogiαννάκης ταμίας, ο κ. Α. Κοντούβαλης και σύμβουλοι οι κ.κ. Σ. Μαργιώλης, Α. Μαυρέας, Κ. Σακκάς, Χ. Βαργακάνος, Κ. Ιωάννου, Γ. Σμαραγδής, Ν. Φώσκολος, Π. Μπασμασιδής, Σ. Μαυροδόντης, Γ. Μπικάκης και Κ. Πήλιος.

Προβολή των ΑΔΣΕΝ

Μέ σκοπό την προβολή του θεσμού της εναλλασσομένης διαδοχικής εκπαίδευσης στις Άνωτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ) ή εφαρμογή της οποίας άρχισε από τό εκπαιδευτικό έτος 1989-1990, το υπουργείο Ναυτιλίας προχώρησε στην έκδοση ενός καταποριστικού φυλλαδίου.

Στό ενημερωτικό φυλλάδιο του ΥΕΝ αναφέρονται οι προϋποθέσεις εισαγωγής σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ, τό είδος των παρεχομένων σπουδών, καθώς και οι προοπτικές που παρέχονται στους σπουδαστές μετά την αποφοίτησή τους.

Επίσης τό υπουργείο γιά τόν ίδιο σκοπό

εξέδωσε και ενημερωτικό φυλλάδιο γιά τά Δημόσια Ναυτικά Λύκεια Πλοίαρχων και Μηχανικών, τά όποια λειτουργούν ήδη στον Πειραιά, ενώ σύντομα θά λειτουργήσουν και στό Χανιά και την Πρέβεζα και θά στεγάζονται στις ΑΔΣΕΝ Χανίων και Πρεβέζης.

Βράβευση του Α.Σ.

Σέ ειδική εκδήλωση ή όποια έγινε στις 3 Ιουνίου στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος ή ασφαλιστική εταιρία «Αστήρ» βράβευσε τό Λιμενικό Σώμα γιά την προσφορά του στους τομείς έρευνας και διασώσεως κινδυνεύόντων ανθρώπων στή θάλασσα και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Διάκριση σε Έλληνικές άκτές και μαρίνες

Μέ ένα έντυπωσιακό άλμα στην ανταπόκριση της χώρας μας στις απαιτήσεις της έκστρατείας «Γαλάζιες Σημαίες της Εύρώπης», πού στην Ελλάδα συντονίζει ή Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA, τό 1991 απονέμονται 178 Γαλάζιες Σημαίες σε οργανωμένες ελληνικές άκτές και 8 σε μαρίνες. Υπενθυμίζεται σχετικά ότι γιά την απονομή της Γαλάζιας Σημαίας της Εύρώπης λαμβάνονται υπόψη τά αποτελέσματα των αναλύσεων των νερών κολύμβησης της προηγούμενης θερινής περιόδου, δηλαδή του 1990.

Μ' αυτές τις 178 Σημαίες γιά οργανωμένες άκτές ή Ελλάδα έρχεται πρώτη στην ευρωπαϊκή κατάταξη, μέ δεύτερη την Ισπανία (170), τρίτη τή Δανία (169), τέταρτη τή Γαλλία (105). Στό συνολικό αριθμό Γαλάζιων Σημαιών κατά χώρα, συμπεριλαμβανομένων και των Μαρινών, ή Ελλάδα καταλαμβάνει την τρίτη θέση μέ 186 συνολικά Σημαίες, μετά τή Δανία (225) και την Ισπανία (208).

Μέ την ευρωπαϊκή ένοποίηση τό 1992, ή Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πού υποστηρίζει την έκστρατεία των Γαλάζιων Σημαιών θά παύσει πλέον νά την θεωρεί «πειραματική». Αυτό σημαίνει ότι γιά τις κρίσεις του 1992, μέ τά στοιχεία του φετινού καλοκαιριού, αναμένεται ευθυγράμμιση της εφαρμογής της Κοινοτικής Οδηγίας από όλες τις χώρες μέλη της ΕΟΚ, τόσο ως προς τόν αριθμό των δειγματοληψιών (13 γιά την θμηνή θερινή περίοδο) όσο και ως προς τις παραμέτρους και τις τιμές τους πού λαμβάνονται υπόψη κατά τις αναλύσεις.

Ο κ. Νικ. Τραυλός πρόεδρος στη Δ.Ν.Ε.

Η νέα διοίκηση της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης πού προήλθε από τις άρχαιρείς της 29ης Μαΐου συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Νικ. Τραυλός, αντιπρόεδρος Ηλίας Κοντός, γεν. γραμματέας Δημοσθ. Γιαννόπουλος, ταμίας Ιωάν. Δαβελόπουλος και σύμβουλοι Ηλίας Βάθης,

Δημ. Θεοδωρίκας, Άναστασία (Σούλα) Ντόκου και Γεώργ. Α. Καλλιόσης.

Η σειρά επιτυχίας κατά τις άρχαιρείς ήταν ή εξής: Τακτικά μέλη Δημοσθ. Γιαννόπουλος, Νικ. Τραυλός, Ηλίας Βάθης, Σπύρος Αγγελόπουλος, Δημ. Θεοδωρίκας, Ηλίας Κοντός, Ιωάν. Δαβελόπουλος, Άναστασία Ντόκου και Γεώργιος Αθ. Καλλιόσης και αναπληρωματικά Ιωάν. Δαρούσος, Θεόδ. Μανιάτης και Άλέξ. Μπέζης.

Τό νέο συμβούλιο μέ ανακοίνωσή του εκφράζει τις ευχαριστίες του προς την διοίκηση του κ. Σπ. Μαρινάκη, γιά τό δημιουργικό έργο πού έπετέλεσε κατά την διάρκεια της θητείας της, όπως επίσης και την πεποίθησή του ότι θά ασκήσει μέ την ίδια επιτυχία τά καθήκοντά του, προσπαθώντας νά αναβαθμίσει τό ρόλο της Δ.Ν.Ε. στό κοινό του Πειραιά, αλλά και νά συνεισφέρει άποτελεσματικά στην προστασία των δικαιών αιτημάτων και συμφερόντων των μελών της.

Συμπόσιο της Λέσχης Λιμενικού Σώματος

Συμπόσιο μέ θέμα «Σύγχρονες διεθνείς τάσεις στό θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος» οργανώνει μεθαύριο Δευτέρα (17 Ιουνίου) και ώρα 19.00 στό Ίδρυμα Εγγενίδου ή Λέσχη Λιμενικού Σώματος.

Την έναρξη του συμποσίου θά κηρύξει ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης και εισήγηση επί του θέματος θά κάνει ο έ.ά. πλοίαρχος του Α.Σ. κ. Ζ. Σδοϋγκος.

Η εισήγηση του κ. Σδοϋγκου θά περιλαμβάνει τά θέματα της σύγχρονης αμερικανικής νομοθεσίας, της σχεδίασης κατασκευής δεξαμενοπλοίου, της άστικής ευθύνης γιά ρύπανση από πετρέλαιο και τις συζητήσεις στον ΙΜΟ γιά τροποποίηση της MARPOL. Θά ακολουθήσει ή διατύπωση σχολίων, απόπειρα ή θέσεων από τους κ.κ. Δ. Μπαγδανόπουλο, αρχιπλοίαρχο Α.Σ., Γ. Λαναρά, πρόεδρο Ν.Ε.Ε., Π. Τσάκο, αντιπρόεδρο Ε.Ε.Ε., Φ. Έμπειρικό, μέλος του Κομμιτέη και Κ. Σαπουνάκη νομικό σύμβουλο του Ν.Ε.Ε.

Τις εργασίες του Συμποσίου θά συντονίσει ο έ.ά. υποναύρχος Α.Σ. κ. Δ. Βαβούρης, και μέ τό πέρας της συζήτησης θά ακολουθήσει δεξίωση.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ προεδρικά Διατάγματα πού δημοσιεύθηκαν στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν:

— Στό βαθμό του αρχιπλοίαρχου ο πλοίαρχος Δ. Μπαγδανόπουλος.

— Στό βαθμό του πλοίαρχου οι αντιπλοίαρχοι Ν. Γκούρας, Ι. Φρουζάκης, Π. Δαβάκης, Ε. Μακράκης και Ι. Κυρδής.

— Στό βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Δ. Μάνος, Π. Χοβατζόπουλος, Γ. Καβαλάρης, Δ. Γεωργακόπουλος, Ι. Μακρής και Ι. Άρκάδης.

— Στό βαθμό του πλωτάρχη οι ύπο-

πλοίαρχοι Θ. Γκλεζάκος, Α. Σινογεώργος, Σ. Βοσκόπουλος, Γ. Κυριακούλης, Δ. Μόσχος, Α. Κούρτης, Η. Σιωνίδης, Κ. Μαριλάκης, και Θ. Ρεντζεπέρης.

— Στο βθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Δ. Βασιλάκης, Ι. Καποκόλης, Μ. Λουκόπουλος, Κ. Κουνιόγερης, Β. Παρασκευόπουλος, Κ. Κλεμπετσάνης, Λ. Στυλιανόπουλος, Δ. Καστρινάκης, Δ. Τσιάδης, Κ. Μαστοράκης, Δ. Πρέκας και Π. Μητρόπουλος.

Οι υπεύθυνοι τύπου της Δ.Ν.Ε.

Μέ απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της «Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως» όρισθηκαν υπεύθυνοι τύπου της Ένώσεως για την προσηχία τριετία 1991 - 1994 οι κ.κ. Δημοσθένης Γιαννόπουλος, γεν. γραμματέας (Ναυτικό Πρακτορείο DFAL-MAR) και Δημήτριος Θεοδωρίδης, μέλος Δ.Σ. (Ναυτικό Πρακτορείο MEDCARGO).

Οι βραβευθέντες σπουδαστές από την Έστία Ναυτικών

Κατά τη διάρκεια ειδικής τελετής που έγινε στις 16 Μαΐου στην αίθουσα του έκθεστικού κέντρου του ΟΛΠ απονεμήθηκαν από την Έστία Ναυτικών χρηματικά βραβεία από 120.000 δραχμές σε 123 παιδιά (75 κορίτσια και 48 αγόρια) ναυτικών μας που διακρίθηκαν στις σπουδές τους στα άνωτάτα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας κατά το ακαδημαϊκό έτος 1989-90.

Οι τιμηθέντες σπουδαστές είναι οι: Αβδελη Άννα, Άγγελή Μαρία, Άθανασίου Χαρ., Άλυσανδράτου Χρυσάνθη, Άντωνος Γρηγ., Άντωνάτου Μαρία, Αύθιμου Δημήτρα, Βασιλάκη Εύσεβία, Βασταρδή Έλένη, Βιταλιώτης Ιωάν., Βλαζάκη Ειρήνη, Βλάχου Εύαγγελία, Βόντας Ιωάν., Βοξάκης Ιωάν., Βορριά Μαρία, Βουρδαχά Έλένη, Βραχνή Μαρία, Βρούλλης Ιωάν., Βώκου Άγγελική, Γαλέος Άντων., Γαλφινάκη Εύαγγελία, Γαρρής Γεώργ., Γλύκος Κων., Γονιδάκης Φραγκ., Γραμματά Μαρία, Διακάκη Σπυριδούλα, Δουκέλης Άγγ., Έλευθεριάδης Έλευθ., Ζαγοριανού Καλλιόπη, Ζαννίκου Στυλιανή, Ζαρμπούτης Ιωάν., Ζαρμπούτης Νικ., Ζιαμπά Άγγελική, Ζολοταριώφ Νικ., Καλαμίδα Νικολέτα, Καλαμίδα Σωτηρία, Καλογεράς Νικ., Καλογρίδου Ειρήνη, Κανιώρου — Λαράη Μαγδ., Καράμαλης Κων., Καραμήτσα Βασιλική, Κάρλα Γραμματική, Καρνάβα Έλευθερία, Καρυστιανάκη Μαρία, Κασιμάτη Αικ., Κοκύρης Λάμπρος, Κοντοπαντελή Ειρήνη, Κορδώνης Έλένη, Κόρρου Έλένη, Κυπριάδου Βασιλική, Κωνσταντίνου Δέσποινα, Κωστόπουλος Κυρ., Λαζάρου Σωτηρία, Λεμπέση Χαρίκλεια, Λιμοτυράκης Σωτ., Λουκίδου Άθηνά, Μανωλέσος Έμμ., Μαραγκός Άθαν., Μαυρέλος Νικ., Μαυροειδή Άθηνά, Μελίτσα Φραγκίσκη, Μήτσαίνα Μαρία, Μήτσαίνα Παγώνα, Μιζεράκη Σταυρούλα, Μοσχουρής Ίππ., Μουρουσάκη Σοφία, Μουρτζή Τριαντ., Μουστακάτου Αικατερίνη, Μπαζίγου Αικ. Περεσφόνη, Μπαρμπέρης Μιχ., Μπαχάς Ιωάν., Μπενά Στέλλα, Μπινίκος Νικ., Μπι-

Έπιτυχής αλλαγή μηχανών στο Ε/Γ — Ο/Γ «Σαπφώ»

Μία ακόμη σημαντική εργασία μετασκευής ολοκληρώθηκε στον Πειραιά από Έλληνες τεχνικούς στο έπιβατηγό - όχηματγωγή «Σαπφώ», τό όποιο άνήκει στην Ναυτιλιακή Έταιρία Λέσβου Α.Ε. και έπί 17 χρόνια έξυπηρετεί τη γραμμή Πειραιά - Χίου — Μυτιλήνης.

Στό «Σαπφώ», που άρχισε τις μετασκευές του στις 15 Ιανουαρίου 1991, έγκαταστάθηκαν μέσα σε 3 μήνες νέες σύγχρονες κύριες μηχανές, κατασκευής του Φινλανδικού οίκου Wartsila τύπου 12V-2D, 2X6120 BHP στις 750 RPM, και μειωτήρες του Νορβηγικού οίκου Volda άφου προηγούμενα στό ίδιο διάστημα αφαιρέθηκαν, τόσο οι 4 παλαιές μηχανές του τύπου Mirrless ίπποδύναμης 2.600 έκάστη, και οι βαρέους τύπου μειωτήρες — συμπλέκτες, όσο και όλα τά παλαιού τύπου βοηθητικά μηχανήματα, δίκτυα, ψυγεία, κλπ. τά όποια αντικαταστάθηκαν μέ νέα.

Άκόμη μελετήθηκαν μέ όλους τούς άντικραδασμικούς κανόνες και κατασκευάσθηκαν έξ ύπαρχής νέες βάσεις έδρασης των μηχανών, μειωτήρων και μηχανημάτων.

Παράλληλα μέ την μελέτη και έκτέλεση των άπαραίτητων εργασιών έπιτεύχθηκε σημαντική αύξηση της μεταφορικής ικανό-

τητας του πλοίου κατά 450 τόννους φορτίου περίπου, πράγμα που άνακούφησε ούσιαστικά τις όλοένα αυξανόμενες άνάγκες για μεταφορά βαρέων όχημάτων.

Σημειώνουμε ακόμη ότι στη εύρεία αυτή μετασκευή οι νέες μηχανές, μειωτήρες, μηχανήματα και λοιπός έξοπλισμός προμηθεύθηκαν και ύποστηρίχθηκαν κατά την έγκατάστασή τους από τόν οίκο Wartsila που άντιπροσωπεύεται στην Έλλάδα από την έταιρία Technava S.A.

Η έγκατάσταση των κυρίων μηχανών μειωτήρων και μηχανημάτων έγινε μέ άπόλυτη έπιτυχία από τό ναυπηγείο «Δ.Ι. Καρράς», τη μελέτη - σχεδίαση - έπίβλεψη και τόν προγραμματισμό - συντονισμό του όλου έργου είχε τό γνωστό πεπειραμένο ναυπηγικό γραφείο «Ι. Κουϊμάνης - Δ. Πετρόγγονας & Συνεργάτες» μέ την θετική βοήθεια και συνεργασία του Δ.Σ. και των ύπηρεσιακών παραγόντων της ΝΕΛ Α.Ε.

Τέλος, ή προκατασκευή ή τοποθέτηση των νέων βάσεων μέ άπόλυτη ακρίβεια και οι λοιπές έκτεταμένες έλασματοургικές εργασίες έγιναν από τό συνεργείο «Αλ. Νομικός & Σία», όλες δέ οι σωληνωργικές εργασίες έγιναν από την «ΑΝΔΡΟΣ» Λ. Θωμάς & Σία ΕΠΕ».

νίκου Μαρία, Μυλωνάκης Έμμ., Νικολάου Νικ., Ξανθάκη Ζαχαρένια, Ξύγκι Άγγελική, Όργινός Ιωάν, Παγώνης Άθηνά, Παλαιοκρασσά Άννα, Παπαδάκη Άθηνά, Παπαδόπουλος Τιμ., Παπουτσάνη Χριστίνα, Πατρώνα Μαριάνθη, Παυλίδου Σοφία, Παύλου Μόσχα, Πελεγρή Άσημίνα, Πιπίνα Ιουλία, Πολίτης Άναστ. Πρόκου Έλένη, Ρεκλείτου Άργυρώ, Ρόρρη Αικ., Ρούσου Αικ., Ρούσου Εύγενία, Σαλπέα Άλέξ., Σαμωνάς Μιχ., Σαραντίτη Ειρήνη, Σαρρής Μιχαήλ, Σγάτζος Άριστ., Σέγκου Έλένη, Σμυρναίος Εύάγ., Σταυράκης Ιωάν., Στεφανίδου Τρυγώνα, Σορώτου Άν-

να, Τέντζερης Έμμ., Τσάνου Γεωργία, Τσαούσης Ιωάν, Τσίγκας Δημ., Τσιπιδίου Εύαγ., Φάρου Έλένη, Φουρντζοπούλου Εύδοκία, Φωκιανός Κων, Φωτεινός Άργ., Χαλιωρής Κων., Χαρίτου Άσημίνα, Χατζησταύρου Άντ., Χατζίρης Θεοκρ., Χρυσοστομίδης Νικ., Χρυσοχοϊδής Νικ., Χωριατάκης Ευτ. και Ψαρρός Μιχαήλ.

Πρόστιμα για ύπερφόρτωση

Τό λιμεναρχείο Έλευσίνας έπέβαλε πρόστιμα 150.000 δραχμών στον πλοίαρχο του μέ σημαία Μάλτας φορτηγού «Lucky

REGIS LOW

INSURANCE BROKERS

International
Marine Insurance Specialists

Hull and Machinery
Protection and Indemnity
War Risks
Loss of Earnings
Ports and Shipyards Package Policies
Oil and Gas
Charterers Liabilities
General Marine Liabilities

Regis Low Limited
Regis House
43-46 King William Street
London EC4R 9BD
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171
Telex: 893453
Fax: 071 929 2024



Στή Κάρυστο έγιναν πριν λίγες μέρες τα εγκαίνια των δύο ιπτάμενων δελφινιών της εταιρίας Ilio Lines, που φέρουν τό χαρακτηριστικό όνομα «Ήλιοδελφίνια» και θα συνδέσουν την Εύβοια με 12 νησιά των Κυκλάδων, με ήμερήσιες προσεγγίσεις από και προς τη Ραφήνα.

С» γιατί ήταν υπερφορτωμένο κατά δύο ίντσες.

Επίσης από τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης έπεβλήθη πρόστιμο 150.000 δρχ. στον Παναγιώτη Ίγνατη, πλοίαρχο του μέ σημαία 'Ονδούρας φορτηγού «Νεφέλη» γιατί τό πλοίο βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά τρείς ίντσες.

Περισυλλογή ναυαγίων

Δύο Όλλανδούς ναυαγούς περισυνέλεξε την 1 Ιουνίου κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες τό ελληνικό φορτηγό πλοίο «Ασημίνα» ενώ έπλεε ανατολικά της Δρέσδης. Οι δύο ναυαγοί είχαν εγκαταλείψει τή θαλαμηγό τους λόγω θαλασσοταραχής και επέβαιναν σέ μικρή πνευστή σχεδία.

Ό πλοίαρχος του «Ασημίνα» γνωστοποίησε στό ΥΕΝ ότι παρέδωσε τούς δύο ναυαγούς, σέ γαλλικό πολεμικό σκάφος.

Έκδήλωση της Γαλλικής Τράπεζας CCF

Ό γενικός διευθυντής της Τράπεζας Credit Commercial de France, κ. Charles de Croisset, ό διευθυντής έργασιών στό έξωτερικό της Τράπεζας κ. Jean - Cristian Mertz και ό διευθυντής της CCF στην Ελλάδα κ. Loic Bonnat δεξιώθηκαν τούς πολυπληθείς πελάτες τους στην Ελλάδα τό βράδυ της Τετάρτης 12 Ιουνίου, στον Άστέρα Βουλιαγμένης.

Τήν ώραία έκδήλωση της Τράπεζας CCF τίμησαν μέ τή παρουσία τους πολλοί Έλ-

ληνες έφοπλιστές και άλλοι παράγοντες της ελληνικής επιχειρηματικής ζωής.

Ή Σχολή Σωστικών του Άσπροπύργου

Από τή Σχολή σωστικών και πυροσβεστικών μέσων πού λειτουργεί στον Άσπροπύργο, αποφοίτησαν τον Μάιο 577 ναυτικοί.

Ό χορός των Έλλήνων Ναυλομεσιτών

Μεγάλη έπιτυχία σημείωσε ό φετεινός έτήσιος χορός του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, πού πραγματοποιήθηκε στό Ίντερκοντινένταλ της Αθήνας στις 30 Μαΐου 1991.

Οι πεντακάσοι συνδαιτημόνες χάρηκαν μία δμορφα όργανωμένη βραδυά στην όποία παρέστησαν και οι εκπρόσωποι της BIMCO κ.κ. Reinhard Cords, Jaap Kleingeld, Arie Ridder και Ryszard Kotlinski, οι όποιοι τό πρωί της ίδιας ημέρας ήταν οι όμιλητές στό σεμινάριο της BIMCO πού πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά.

Τήν έκδήλωση τίμησε μέ τήν παρουσία του ό πρόεδρος της BIMCO κ. Γιώργος Π. Λιβανός, ό λιμενάρχης Πειραιώς κ. Ν. Τζελέπης, ό πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Ν. Κοτζιάς και άλλοι.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συγχάρουν τον πρόεδρο του Σωματείου κ. Πενθερουδάκη για τήν άρτια όργάνωση της όλης έκδήλωσης.

Τό «σήριαλ»

Στή διάρκεια του 159ημέρου πού πέρασε έπιβλήθηκαν τά κατωτέρω πρόστιμα:

- 2.000.000 δρχ. στον Mohamed Saab Α' μηχανικό του φορτηγού «Lety» σημαίας Αιγύπτου, διότι στις 22.4.91 προκάλεσε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής πέντε ναυτικά μίλια Ν.Α. της Υόδρας σέ έκταση 1.000 τ.μ. μέ τήν απόρριψη έλαφρών πετρελαιοειδών.

- 2.000.000 δρχ. στον Stefan Genchev, Α' μηχανικό του μέ σημαία Βουλγαρίας φορτηγού «Stefan Karadja» για ρύπανση μέ σεντινόνερα της θαλάσσιας περιοχής βόρεια της Κέας σέ έκταση μήκους τριών μιλίων και πλάτους 20 περίπου μέτρων στις 7.4.91.

- 2.000.000 δρχ. στον ύποπλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Βάρκιζα» γιατί ρύπανε τή θαλάσσια περιοχή των εγκαταστάσεων των Έλληνικών Διίλιστηρίων Άσπροπύργου μέ μαζούτ, πού χύθηκε στή θάλασσα, όταν κατά τή διάρκεια της φόρτωσής του ξεχείλισε ή κεντρική δεξαμενή του.

- 1.000.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του ελληνικού φορτηγού «Ρέντγουντ» για ρύπανση της ίδιας περιοχής.

- 1.000.000 δρχ. στον πλοίαρχο του μέ σημαία Σιγκαπούρης φορτηγού «Δόν Ζουάν» για πρόκληση ρύπανσης μέ μαζούτ έκτασης περίπου 2.000 τ.μ. της περιοχής Παλατάκι του λιμένος Πειραιώς από διαρροή λόγω ρήγματος.

- 500.000 δρχ. στον ύπεύθυνο του κυπριακού φορτηγού «Σάν Ράιζ», 400.000 δρχ. στον ύπεύθυνο του κυπριακού φορτηγού «Χρυσόνη Σ.» και 150.000 δρχ. στον ύπεύθυνο του ελληνικού έπιβατηγού - τουριστικού «Κίνιρας», γιατί ρυπαναν μέ πετρέλαιο τή θάλασσα στό λιμάνι του Πειραιώς, 130.000 δρχ. στον πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενόπλοιου «Μιχάλης» γιατί προκάλεσε μικρή ρύπανση μέ πετρέλαιο της θαλάσσιας περιοχής των εγκαταστάσεων της «Μότορ Όϊλ» στους Άγίους Θεοδώρους.

- 300.000 δρχ. στον Βασίλειο Βασιλείου, Α' μηχανικό του μέ σημαία Μάλτας φορτηγού «Άγγελική» για ρύπανση έκτασης 200 τ.μ. μέ πετρέλαιο ντίζελ της θαλάσσιας περιοχής λιμένος Πειραιώς κατά τή διάρκεια πετρέλευσης του πλοίου από τό σλέπι «Ποτούλα».

- 150.000 δρχ. στον Πέτρο Κουσουρή, πλοίαρχο του φορτηγού «Πρεντάτορ» γιατί σύμφωνα μέ ρηματική διακόνιση των άμερικανικών άρχων σέ έλεγχο πού έγινε στό πλοίο στις 7.11.89 στό λιμάνι της Βοστώνης ΗΠΑ διαπιστώθηκε ότι δέν γινόταν διαχωρισμός των πλαστικών από τά ύπόλοιπα άπορρίμματα του πλοίου, μέ άποτέλεσμα τήν ρύπανση της θάλασσας.

Έξ άλλου στή διάρκεια του δευτέρου 159ημέρου του Μαΐου έπιβλήθηκαν τά κατωτέρω πρόστιμα:

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ό ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝ. ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ πλοίαρχος Α' Ε.Ν. όδός Φίλωνος 107-109, εκπρόσωπος της KYMAR MANAGEMENT S.A., της KYMAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ και της ALBA II MARINE Co. για τήν άποφυγή συγχύσεων γνωστοποιεί στους φίλους και συνεργάτες ότι δέν έχει ούδεμία σχέση μέ τό πλοίο M/V «Argo Carrier» μέ σημαία Μάλτας τό όποιο έβυθίσθη εις τήν ράδα Πειραιώς καθώς και μέ όποια άλλη συνωνυμία.

- 1.000.000 δρχ. στο «Braznovskiv V-icktor» Α' μηχανικό του μέ σημαία Σοβιετικής Ένωσης φορτηγού «Kabiningradskiv Berog», γιατί δεν έλαβε τα ένδεξιμένα μέτρα ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος με αποτέλεσμα να προκληθεί ρύπανση από πετρελαιοειδή της θαλάσσιας περιοχής των Ναυπηγείων Έλευσίνας συνολικής έκτασης 2.000 τ.μ.
- 500.000 δρχ. στον Σιδέρη Τσαβέλα, υπεύθυνο συντήρησης των μηχανών του Ε/Γ — Τ/Ρ «Χέλ Κάτ», για ρύπανση έκτασης 30 τ.μ. με καμμένα λάδια της θαλάσσιας περιοχής της μαρίνας Ζέας.
- 500.000 δρχ. στον Ραγγίον Vabile, Α' μηχανικό τῷ κυπριακού φορτηγού «Φόρτ» για ρύπανση έκτασης 150 τ.μ. με πετρέλαιο ντίζελ, της θαλάσσιας περιοχής στην έπισκευαστική βάση Περάματος.
- 300.000 δρχ. στον Γεώργιο Βουρανάτο, πλοίαρχο του Έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Πάμος» για ρύπανση με πετρελαιοειδή κατάλοιπα σέ έκταση 1.250 τ.μ. περίπου της θαλάσσιας περιοχής του άγκυροβολίου Θεσσαλονίκης.
- 400.000 δρχ. στον πλοίαρχο του γιουγκοσλαβικού φορτηγού «Cetinje» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του λιμένος της Θεσσαλονίκης με πετρελαιοειδή.
- 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του ρουμανικού φορτηγού «Sucevita» για ρύπανση του όρμου Άντίκυρας με πετρελαιοειδή.
- Ρύπανση από όρυκτέλαι έκτασης 200 τ.μ. περίπου στην θαλάσσια περιοχή του προλιμένος Πειραιώς προκάλεσε τό μέ σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Θεά Τύχη». Η Περιοχή άπορρυπάνθηκε άπο τά μέσα άπορρύπανσης του ύπαίτιου πλοίου και άπό λιμεναρχείο Πειραιά κινήθηκε ή διαδικασία έπιβολής των προβλεπομένων κυρώσεων.

Έκλογές στην Ένωση Συνταξιούχων Ραδιοτηλεγραφετών

Τό νέο συμβούλιο της Πανελλήνιας Ένωσης Συνταξιούχων Ραδιοτηλεγραφετών πού προήλθε άπό τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σέ σώμα ως έξης:

Άρως Ευστρατιάδης πρόεδρος, Ίωάν. Σακιάς α' αντιπρόεδρος, Νικ. Διακιάς β' αντιπρόεδρος, Νικ. Απέργης γεν. γραμματέας, Βασ. Δεριζιώτης ταμίας και Γεώργ. Ίερομόναχος ειδικός γραμματέας.

ΠΕΝΘΗ

ΔΡ. ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Σέ διάστημα μικρότερο του μηνός άπό τό θάνατο του Γεωργίου Άνδριανόπουλου της Tropis Shipping Company Ltd., άπεβίωσε και ό άδελφός του Δρ. Άνδρέας Άνδριανόπουλος.

Η κηδεία του μεταστάνας έγινε στην Όρθόδοξη Ρωσική έκκλησία του Λονδίνου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έκφράζουν θερμά συλλυπητήρια στή κόρη του έκλιπόντος κ. Τζίνυ Άνδριανόπουλου.



Τό νεότευκτο πολλαπλής χρήσεως «Κλέλια Χφ.» 16.900 τόν. d.w., 13.453 τόν. γκρός, τό όποιο παραδόθηκε στους πλοιοκτήτες του «Seaways Shipping Enterprises» άπό τά ναυπηγεία της Βάρνας τόν Μάιο και στίς 10 Ίουνίου ύψωσε έλληνική σημαία.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

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

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

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

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

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

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

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

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

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

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΡΑΧΟΣ	Όνδούρας	9.284	1972	Κατά τό ταξίδι Χιοϋστον για Τζέντα υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 20/5.
ΓΙΑΝΝΗΣ	Κεϋλάνης	1.598	1967	Επιθεωρήθηκε στο Σάιντ Λούις ντί Ρόν συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση που υπέστη στις 7/6.
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	Ελληνική	9.964	1972	Επιθεωρήθηκε στη Δραπετσώνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 20/5.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΤΗΡ	Ελληνική	13.633	1974	Κατά τό ταξίδι για Νόρφολκ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 9/5.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Ρ.	Μάλτας	19.644	1968	Επιθεωρήθηκε στη Μπαγκόγκ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 18/5.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ.	Κυπριακή	18.525	1968	Επιθεωρήθηκε στο Ρόττερταμ συνεπεία ζημιών που υπέστη σέ καλύμματα κύτους στις 26/4.
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ	Μάλτας	15.809	1968	Κατά τό ταξίδι Τζουμπάιλ για Νιγηρία, ξμφορτο θείου, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο ανοικτά του Όμάν στις 6/6 και εγκαταλείφθηκε από τό πλήρωμα.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΥΤΙΝΑ	Κυπριακή	60.827	1975	Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα συνεπεία ζημιών που υπέστη από προσάραξη στο Πέμπροκ στις 19/5.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ	Παναμαϊκή	51.227	1972	Εμεινε άκυβέρνητο σέ θέση 29.00 Β, 55.18 Δ στις 7/6.
ΜΙΚΤΟ:				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	Κυπριακή	65.055	1975	Υπέστη πυρκαϊά στην Άλγερία στις 10/6.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΠΗΓΑΣΟΣ	Ελληνική	12.576	1975	Υπέστη σοβαρές ζημιές και κλίση από πυρκαϊά στη Βενετία, στις 2/6.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODI» BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η άναγγελία της έγκρισης πίστωσης ύψους 1,5 δισεκ. δολларίων πρὸς τοὺς Σοβιετικούς γιὰ νέες ἀγορές δημητριακῶν ἀπὸ τὴς ΗΠΑ, ἤρθε νὰ τονώσει στὴ κατάλληλη περίοδο τὴ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου, ἡ ὁποία κατὰ τὸ πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Ἰουνίου ἐπανήλθε σὲ ἡρεμότερους τόννους.

Σύμφωνα μὲ ἀνεπιβεβαίωτες πληροφορίες ἀπὸ τὴ πίστωση τοῦ 1,5 δισεκ. δολ. τὰ 600 ἑκατ. προορίζονται γιὰ φορτώσεις μέχρι καὶ τὸν προσεχὲ Σεπτέμβριο, 500 ἑκατ. ἀπὸ Ὀκτώβριο μέχρι τὸν Ἰανουάριο 1992, ἐνῶ τὰ ὑπόλοιπα 400 ἑκατ. θὰ ἐπιμερισθοῦν μέσα στὸν ἐπόμενο χρόνο.

Ἀκόμη ἀξίζει νὰ ἐπισημανθεῖ ἡ πρόσφατη δήλωση τοῦ Σοβιετικοῦ πρωθυπουργοῦ κ. Βαλεντίν Παβλόβ, σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία ἡ ἐσοδεία σιτηρῶν τῆς χώρας κατὰ τὸ 1990 ὑπολογίζεται σὲ 206 ἑκατ. τόννους, ἐναντι τῶν 237 ἑκατ. πού εἶχε ἐπιτευχθεῖ τὸ 1989.

Ὅπως εἶναι φυσικὸ τὰ «καλὰ νέα» φέρνουν αἰσιοδοξία γιὰ τὰ πάναμαξ, ἡ ἀνοδος τῆς ζήτησης τῶν ὁποίων εἶναι προφανής, ἐνῶ τὰ μικρότερα πλοῖα ξηροῦ φορτίου μέχρι τοὺς 25.000 τόν. d.w. ἀντιμετωπίζουν ἤδη τὴς γνωστὲς ἐποχιακὲς δυσχέρειες ἐπικερδοῦς ἀπασχόλησης.

Οἱ παρακάτω συμφωνίες ἀναφέρονται σὲ ναύλους πού συμφωνήθηκαν πρὶν ἐγκριθεῖ ἡ νέα βοήθεια τῶν ΗΠΑ πρὸς τὴ Σοβιετικὴ Ἐνωση καὶ ἀντικατοπτρίζουν πῶς ρεαλιστικὰ γιὰ τὴν ἐποχὴ ἐπίπεδα ναύλων στὶς περισσότερες ἀγορές.

Σιτηρά:

- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 25,35.
- 50.000 τόν. Βανκούβερ γιὰ Νοτ. Κορέα, δολ. 14,25.

— 33.000 τόν. Ἀργεντινὴ γιὰ Νοτ. Ἀφρική, δολ. 31,50.

— 25.000 τόν. Σαϊντ Λόρενς γιὰ Ἀλγερία, δολ. 22,80.

— 21.000 τόν. Σαϊντ Λόρενς γιὰ δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 20,00.

— 20.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Ἰσπανικὸ λιμάνι Μεσογείου, δολ. 21,65.

— 19.000 τόν. Βανκούβερ / Πρίνς Ρούπερτ γιὰ Καραϊβ. καὶ Μπ. Χομείνι, δολ. 37,25.

Γαϊάνθρακες:

— 100.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς γιὰ Ὑμουίντεν, δολ. 7,125.

— 100.000 τόν. Πουέρτο Μπολιβάρ γιὰ Ρόττερταμ, δολ. 7,25.

— 65.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Γαλλία, δολ. 10,40.

— 55.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊ γιὰ Ἰσπανικὸ λιμάνι Μεσογείου, δολ. 13,00.

Μεταλλεύματα:

— 110.000 τόν. Βραζιλία γιὰ Κίνα, δολ. 14,00.

— 110.000 τόν. Σαλντάνχα Μπαϊ γιὰ Κασσιούγκ, δολ. 11,00.

Λιπάσματα:

— 28.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ γιὰ Δυτ. ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 46,50.

— 23.500 τόν. Τάμπα γιὰ Κοσίν, δολ. 47,00.

— 13.000 τόν. Ἀκαμπα γιὰ Χαλδία, δολ. 24,50.

Ζάχαρη:

— 10.000 τόν. Μπελίζε γιὰ Λονδίνο, λίρες 26,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σὲ πῶς ἡπιοὺς τόνους, ἀλλὰ μὲ προφανή τὴ προσπάθεια τῶν ναυλωτῶν νὰ ἐξασφαλίσουν πλοῖα γιὰ κάποια χρονικὰ περίοδο κύλησε ἡ ἀγορά τῶν χρονοναυλώσεων.

Ἐκτός ἀπὸ τὰ πάναμαξ πού διατήρησαν τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων τους, ἰδίως στὸ χώρο τοῦ Εἰρηνικοῦ, καὶ τὰ μεγέθη τῶν 35-45.000 τόν. d.w. ἐξακολούθησαν νὰ ἀπολαμβάνουν ἐπίπεδα τῆς τάξης τῶν 8.000 - 10.000 δολ. Ἀμερικῆς τὴν ἡμέρα γιὰ ἀπασχόληση στὴν περιοχὴ τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐνῶ ἀντίστοιχα στὴν πλευρὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ τὰ ἐπίπεδα εἶναι κατὰ τι χαμηλότερα.

Πλοῖο αὐτῆς τῆς κατηγορίας ναυλώθηκε μὲ παράδοση Τουρκία καὶ ἐπαναπαράδοση Ἀπὼ Ἀνατολὴ στὰ 12.000 δολ. Ἀμερικῆς τὴν ἡμέρα, ἐνῶ ἄλλο μὲ παράδοση Β. Εὐρώπῃ καὶ ἐπαναπαράδοση Ἀπὼ Ἀνατολὴ στὰ 13.500 δολ. Ἀμερικῆς τὴν ἡμέρα.

Πῶς δυσχερὲς ἡ θέση τῶν μικρῶν μπάλκερς 15-20.000 τόν. d.w. ὅπου ὁ περιορισμένος ἀριθμὸς φορτίων, ἡ ἀπεργία τῶν λιμενεργατῶν στὸ Ρίο Γκράντε, καθὼς καὶ ἡ μικρὴ κινητικότητα πού ἐπιδεικνύουν οἱ ἄλλοτε δραστήριες περιοχές τῆς Καραϊβικῆς καὶ τῶν λιμνῶν Καναδά, ἔχουν περιορίσει τὴ ροὴ ἐντολῶν.

Μερικὲς χαρακτηριστικὲς συμφωνίες:

— 64.900 τόν. d.w. ἀπὸ Ἀπὼ Ἀνατολὴ, κυκλικὸ ταξίδι Εἰρηνικοῦ, δολ. 14.000 τὴν ἡμέρα.

— 63.800 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινέντ, κυκλικὸ ταξίδι Νότιας Ἀμερικῆς, δολ. 13.100 τὴν ἡμέρα.

— 57.800 τόν. d.w. ἀπὸ Δυτ. Μεσόγειο, ταξίδι Νότιας Ἀμερικῆς μὲ ἐπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.000 τὴν ἡμέρα.

— 43.200 τόν. d.w., ἀπὸ Ἰαπωνία, ταξίδι Νοτ. Ἀφρικῆς μὲ ἐπαναπαράδοση Ἀπὼ Ἀνατολὴ, δολ. 10.100 τὴν ἡμέρα.

— 26.181 τόν. d.w. ἀπὸ Μομπάσα, τα-



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

ξιοία 3-5 μηνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις αλλά και χωρίς να σημειώνεται υπερπροσφορά τοννάζ στους βασικούς τόπους φορτώσεων, ή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Ιουνίου υπήρξε σταθερή με ικανοποιητική ροή φορτίων.

Στόν 'Αραβικό Κόλπο ή δραστηριότητα προήλθε κυρίως από ναυλώσεις της κρατικής εταιρίας της Σαουδ. 'Αραβίας σε επίπεδα γύρω στα WS 65 για τα VLCC και WS 72,5, για τα VLCC με προορισμό Εύρωπη ή 'Αμερική.

Γιά ανατολικούς προορισμούς τα επίπεδα κυμάνθηκαν γύρω στα WS 85 για

πλοία VLCC.

Περιορισμένη δραστηριότητα στη Δυτ. 'Αφρική με τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών στα επίπεδα των WS 95.

'Αρκετά ικανοποιητική κίνηση παρατηρήθηκε στη Μεσόγειο με τα επίπεδα της αγοράς στα WS 120-125 για φορτία 80.000 τόννων, ενώ τα μικρότερα φορτία 50-60.000 τόννων ναυλώνονταν γύρω στα WS 150-160.

'Όπως και στην Μεσόγειο κινητικότητα υπήρξε και στη Βόρειο Θάλασσα όπου οι ναύλοι έφθασαν τα WS 135 για φορτία 70.000 τόννων. Οι προβλέψεις για την περιοχή είναι θετικές.

Τέλος η περιοχή της Καραϊβικής παρέμεινε σταθερή στα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα των WS 155 για μεγέθη 70.000 τόν. και WS 180 για φορτία 50.000 τόν.

νήματα Κωνσταντία, δολ. 36, 4.000/ 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 15-25.

ΑΛΓΚΑ: Κόλπο ΗΠΑ 27.000 τόν. περίπου γεννήματα Ταραγκόνα, δολ. 445.000 κατ' αποκοπή φίο, άμεση.

ΝΑΪ'ΑΝΤ: Ποταμό Μισισσιππί 63.000 τόν. περίπου σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 900.000, κατ' αποκοπή φίο, 'Ιουνίου 24 - 'Ιουλίου 4.

ΕΦΗ Ν.: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. λιπάσματα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 46 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-12.

ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ: Μπορντώ 11.000 τόν. χύδην δημητριακά Λισσαβώνα ή Λειζόες, δολ. 8,50 φίο, 5.000/ 4.000 τόν., 'Ιουνίου 6-12.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 90-100.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7 φίο, 5 ή μέρες, άμεση.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ: Άμβουργο 14.000 τόν. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 39 φίο, 8.000 τόν. /1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 5-10.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II: Ντάρμπαν 16.000 τόν. περλίπου ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 18,90 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 18-23.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Ποταμό Μισισσιππί 77.000 τόν. περίπου σιτηρά 'Ολλανδία, δολ. 1.225.000 κατ' αποκοπή φίο, 11 ή μέρες, 'Ιουνίου 20-30.

ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ.: Ρίβερ Πλέϊτ 33.000 τόν. γεννήματα Νοτ. 'Αφρική, δολ. 31,50 φίο 4.000/ 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΒΑΚΗΣ Τ.: 49.100 τόν. d.w., του 1971, παράδοση Γδύνια 'Ιουνίου 1-5, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον δολ. 42.500 για πλοῦ υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο 'Εσκουμίνς 'Ιουνίου 9-14, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη - 'Ιαπωνία, δολ. 10.900 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιούνιο, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 13.700 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ: 37.400 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Άμπου 'Ιουνίου 10-20, επαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβουργο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ: 43.200 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 16-18, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.100 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.800 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Άνατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 13.100 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ: 72.000 τόν. του 1977, παράδοση Ματάγκας 'Ιουλίου 1-10, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.870 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Βορ. 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 1-10, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΣΠΕΤΣΑΙ: 57.800 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Δυτ. Μεσόγειο 'Ιουνίου 15-20, ταξίδι μέσω Άνατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 75.500 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ 'Ιουνίου 1-5 επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 19.000 την ημέρα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.800 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 10, ταξίδι μέσω Λόγκ

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΛΙΚΑ: Βραζιλία 110.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 14 φίο, φόρτωση κλίμακας/25.000 τόν. εκφόρτωση, 'Ιούνιο.

ΠΑΣΧΑΛΗΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ και Μπουένος Άϊρες, 25.000 τόν. γεννήματα Κωνσταντία, δολ. 37 φίο, 4.000/ 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 10-20.

ΑΦΡΟΣ: Σαϊντ Λόρενς 25-30.000 τόν. σιτηρά δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 21 φίο, 5 ή μέρες/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιούνιο.

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ: Τάμπα 23.500 τόν. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 47 φίο, 15.000/

1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 5-10.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Βανκούβερ ή Πρίνς Ροϋπερτ 50.000 τόν. σιτηρά Νοτ. Κορέα, δολ. 15,75 φίο, 5 ή μέρες/ 7.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 10-20.

ΑΚΡΟΝ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαϊάνθρακες 'Υμουϊντεν, δολ. 7.125 φίο, 6 ή μέρες, 'Ιουνίου 15-30.

ΑΛΙΝΤΑ: Κόλπο ΗΠΑ 28.000 τόν. φωσφάτα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 46,50 φίο, 8.000 / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 20-30.

ΣΑΝ ΙΛ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ 30.000 τόν. γεν-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48

Μπήτς / Βορ. Ειρηνικό, δολ. 14.250 την ημέρα.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ: 17.200 τον. d.w. του 1980, παράδοση Μανίλα τέλη Μαΐου, ταξίδι με-
σω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη
/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.600 τον. d.w. του 1978, πα-
ράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Ιουνίου 1-8, τα-
ξίδι 60 ημερών με επαναπαράδοση διερχόμενο
Μουσκάτ, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τον. d.w. του
1987, παράδοση 'Ιαπωνία αρχές 'Ιουνίου, δύο
συνεχή ταξίδια με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό,
δολ. 13.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 77.960 τον. d.w.
του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξί-
δια 3-5 μηνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό,
δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον δολ. 290.000
για πλοῦ υπό ξέμα.

ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ: 103.100 τον. d.w. του
1973, παράδοση Πάσσερο 'Ιουνίου 17-20, τα-
ξίδια 4-6 μηνών, πρὸς δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ: 66.900 τον. d.w. του 1984,
παράδοση Σιγκαπύργ 'Ιουνίου 10-20, ταξίδια 4
μηνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ.
12.750 την ημέρα.

ΧΟΟΥΠ: 26.181 τον. d.w. του 1972, πα-
ράδοση Μομπάσα 'Ιουνίου, ταξίδια 3-5 μηνών με
επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 7.250 την
ημέρα.

ΦΕΥΡΟΥΣ II: 30.650 τον. d.w. του 1984,
παράδοση 'Απώ 'Ανατολή άμεση, περίοδο 12
μηνών, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΡΑΝΤ: Περσικό Κόλπο
415.000 τον. Κόντινεντ, WS 67,5, όψιόν Κα-
ραϊβική WS 70, 'Ιούνιο.

ΛΕΟΝΤΑΣ: Λιβύη 100.000 τον. Μεσόγειο,
WS 115, 'Ιουνίου 6.

ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ: Λιβύη 80.000 τον. Μεσόγειο,
WS 115, 'Ιουνίου 5.

ΑΞΩΝ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Σιγκα-
πούρη, WS 95, 'Ιουνίου 23.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μπετζαία 60.000 τον. Σα-
βόνα, WS 160, 'Ιουνίου 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ: Καραϊβική 70.000
τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, 'Ιουνίου 8.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: 'Αρζού 100.000 τον. Βρα-
ζιλία, WS 73, 'Ιουνίου 11.

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

Με την συνεργασία της γνωστής εται-
ρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine
Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κα-
τωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διε-
θνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 7 'Ιου-
νίου, 1991.

Λάς Πάλμας	86.00	182.00
Θέουτα	83.00	186.00
Ντῶρμπαν	101.00	243.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	87.00	300.00
Σίδνεϋ	108.00	213.00
Χόγκ Κόγκ	100.00	198.00
Σιγκαπούρη	86.00	175.00
Τόκιο	104.00	252.00

IFO/180 MDO

ΕΥΡΩΠΗ

Ρόττερνταμ	76.00	150.00
Γένοβα	93.00	203.00
'Αμβούργο	79.00	177.00
Χάβρη	89.00	193.00
Πειραιάς	85.00	184.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	91.00	230.00
Τζέντα	93.78	198.28
Ράς Τανούρα	90.48	184.25
'Ην. 'Αρ. 'Εμιράτα	86.00	198.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	88.00	188.00
Ντακάρ	110.00	197.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	84.00	199.00
Νέα 'Υόρκη	77.00	186.00
Χάμπτον Ρόουντς	80.00	192.00
Χιοϋστον	72.00	152.00
Νέα 'Ορλεάνη	72.00	152.00
Λός 'Αντζελες	89.00	215.00
Κρίστομπαλ	93.00	215.00
Ρίο 'Ιανέιρο	90.00	281.00
Μπουένος 'Αϊρες	107.00	220.00
Μοντεβιδέο	127.00	239.00

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

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ: Ράς Τανούρα
310.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 99, ό-
ψιόν Κόλπο ΗΠΑ WS 75, 'Ιουνίου 6.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος
φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 195,
'Ιουνίου 6.

ΑΙΑΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Δύση,
WS 71, 'Ιουνίου 21.

ΣΗΜΑΣΤΕΡ: Βενεζουέλα 90.000 τον. Σιγκα-
πούρη, δολ. 1.200.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουνίου
10.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ: 'Ελ Παλίτο
43.000 τον. μέρος φορτίου Μπαχάμας, WS
205, 'Ιουνίου 9.

ΣΗ ΡΑΜΠΛΕΡ: ΗΒ/Κόντινεντ 25.000 τον.
καθαρά Μεσόγειο, WS 140, 'Ιούνιο.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: Ντάλιαν 100.000 τον. Κόλπο
ΗΠΑ, δολ. 1.650.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουνίου
1.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον.
Νότιο Κορέα, WS 95, 'Ιουνίου 30.

ΑΝΑΞ: Δυτ. 'Αφρική 250.000 τον. Λουϊσία-
να 'Οφσορ Πόρτ, WS 90, 'Ιουνίου 15.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον.
Κόλπο ΗΠΑ, WS 105, 'Ιουνίου 11.

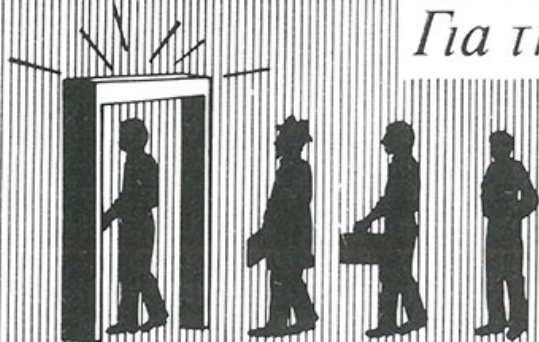
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον.
Τσιταγκόγκ, WS 132,4, 'Ιούνιο.

ΕΒΟΪΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 125.000 τον.
Κολόμπο, WS 105, 'Ιούνιο.

ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ: Σιντί Κερίρ 100.000 τον. Σιγ-
καπούρη, WS 85, 'Ιουνίου 7.

Μεταλλικοί Ανιχνευτές της

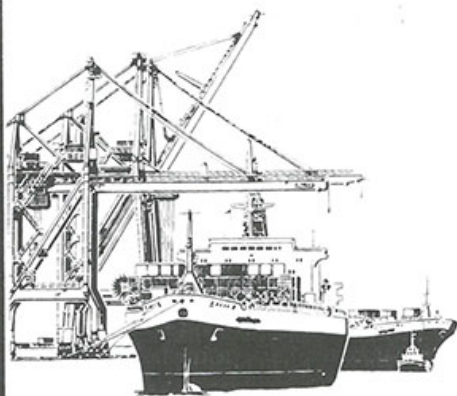
Για την ασφαλεία σας



Αποκλειστικοί Αντιπρόσωποι ANTONIADIS - ATLAS A.E.

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

NAFTIKA CHRONIKA



CRUISE SHIP COSTS

The cost of building a new cruise ship is so great that only the large cruise companies can handle it. Also, the shipyard are booked well ahead and are not particularly interested in new clients.

The following examples are indicative: In 1987 Carnival Cruises negotiated the building of the cruise ship «Eastasy» at the Wartsila yards in Finland at a cost of 200 million dollars.

Today, the Masa Yard, which succeeded Wartsila, will deliver the ship in 1991 at cost 200 million dollars. Today, the Masa Yard, which succeeded Wartsila, will deliver the ship in 1991 at a cost of 275 million dollars. Also, the «Sovereign of the Seas» was ordered at a cost of 200 million dollars, while three years later the cost of two sister ships was 270 million dollars each. In this respect, Seaborne Cruise Lines have abandoned the order of a third ship, since the first cost 53 million dollars and the second 73 million.

In several cases, the renovation of old ships was preferred to the building of a new one. Nevertheless, in spite of the arrival of newbuildings on the cruise scene, there has been no increase in the scrapping of older ones. Thus, pre-war ships such as the «Argoanut», the «Britannic», «Romanza», etc. continue to sail together with immediate post-war ships such as the «Amerikanis», «Achille Lauro».

INTERCARGO HOLDS ANNUAL MEETING

The eleventh annual general meeting of Intercargo was held in Oslo on Monday June 10th and was followed by the seminar on Bulk Shipping Casualties.

According to the annual report of the International Association of Dry Cargo Shipowners, which was presented at the general meeting, the continuing growth of Intercargo which even since going to print has further increased. Membership now approaches 150 from 24 nations and the tonnage controlled is well over 65 million tonnes deadweight. The Association is «satisfied but not complacent, much still remains to be done».

It further explains that for bulk shipping the Gulf conflict «proved less disruptive than might have been expected» but that the general world situation gave rise to many uncertainties.

The conflict had again demonstrated the overall importance of shipping «a truism which shipowners have always understood but which politicians and others have often been slow to accept». Despite many im-

ponderables and uncertainties it was «up to the industry and governments to ensure that the relative balance between supply and demand is maintained in the interests of maintaining an economic and efficient service to world trade».

Whilst the Association «is not so pessimistic» about the market in 1991 as it was in 1990, «there is rather a bleak outlook for iron ore and coking coal for the steel industry, as well as a weak market for grain and other food stuffs» despite confidence after the end of the Gulf conflict. In the longer term «there is the worrying possibility of higher oil prices leading to further weakening of the world economy».

Looking towards the future the Association points out that «membership is open to those who believe in it, who understand that a collective voice has greater weight than an individual voice, that strength comes from working together». It suggests that «shipowners with the same basic philosophy must in today's complex world work together».

A BLOW TO GREECE'S CRUISE TRADE

The total loss by fire of the «Pegasus», Epirotiki Line's cruise ship, is deemed one of the most serious blows to the Greek cruise trade in recent years.

The «Pegasus» had the largest passenger capacity of all the other Epirotiki Line cruise ships — 832 passengers in 343 cabins — and had been renovated in 1989. It was undoubtedly the best ship on the 3 and 4-day cruise schedules in the Mediterranean.

All those who are familiar with the cruise market will realise how difficult it will be to replace a unit such as this one, and how expensive, if not prohibitive, the cost will be.

In order to live up to its commitments, Epirotiki has already chartered the «Atalante» which, after some conversion work, will be renamed «Homeric» and will replace the «Pegasus».

IMO DISTANCES ITSELF FROM GRANDFATHER'S CLAUSE

During the last meeting of the Maritime Safety Committee (MSC) of IMO

it was decided that existing passenger ro-ro ferries will have to adopt new damage stability standards from October 1994.

Applying new standards to existing ships is a major break with tradition at IMO and is likely to be extended to other safety regulations. A Norwegian proposal to remove the «grandfather Clause» in IMO conventions to new ships, received support at the MSC meeting. At the same meeting a number of moves were also made on management standards in shipping, and a draft chapter for the SOLAS Convention was prepared outlining an international safety management code for consideration of the interested Governments.

AN ECONOMIC CRISIS AT IMO

The International Maritime Organisation, with headquarters in London, is facing the greatest economic crisis in its history. This is due mainly to the fact that its two main contributors, Liberia and Panama, have still not paid their dues for 1990.

More generally, too, up to its last meeting, IMO had collected only 63%

of 1990 dues while in October 1990, the amounts owed by various member - countries for the past three years were in excess of 5 million pounds or about half the 1990 budget.

Unfortunately, according to the Secretary - General, the great interest shown by member - countries in IMO's services is not reflected by a corresponding alacrity in paying their dues. This could lead to the organisation having to draw on its capital reserves, with the danger of exhausting them very quickly.

IMO's executive board, which was informed of this sorry situation, has decided to re-examine the subject of penalties for delays in the payment of dues and take other measures to meet the situation.

SWEDEN — NEW LEGISLATION

A new law, due to come into effect on July 1st, will allow Swedish unions to boycott vessels calling at the country's ports which do not have collective agreements in line with Swedish labour law. This legislation will allow the unions to impose their labour and pay conditions without the owners having recourse to compensation for delays caused by strikes.

On the other hand a radical plan to set up a new low-cost, international section within the existing Swedish register to attract some of the 100 new ships being built for Swedish shipowners was put up recently by the Swedish Shipowners' Association to the Government and trade unions.

ENGLISH TRANSLATION WANTED

Czechoslovakia, like other landlocked countries, has its own ships and its own register, with headquarters in Prague under the jurisdiction of the Ministry of Transport. It has signed most of the major international conventions and its ships have been built by major yards in Poland, Yugoslavia and Japan.

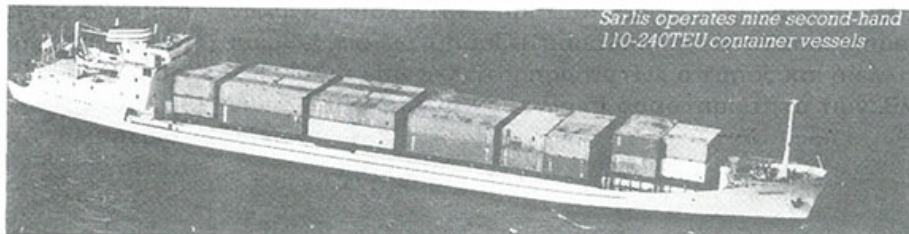
They are about 20 in number, ranking Czechoslovakia second after Switzerland and ahead of Austria, Hungary and other landlocked countries. The fleet is owned by two state-controlled companies: Czechoslovak Ocean Shipping of Prague and Czechoslovak Danube Navigation of Bratislava.

40 YEARS CONTAINER SHIPPING IN THE MEDITERRANEAN

In the coming month of July 1991, Chr. Sarlis & Co. celebrate 40 years of regular lines operations in the Mediterranean.

Founded in 1951 by Christos Sarlis and Dimitri Angelopoulos the company initiated operations with two small coasters, but soon those were implemented by chartered in tonnage.

Further ships were purchased for the timber trade and by the mid sixties the fleet comprised up to eleven ships ranging from 750 up to 2400 tons DWT, all fully owned.



Sarlis operates nine second-hand 110-240TEU container vessels

By then, with the timber trade well in its hands the Company gradually entered the general cargo trade and extended its trading to Southern Turkey — Cyprus — Syria — Lebanon and Egypt.

In 1982 Mr. Chr. Sarlis died and his place in the Company was taken by his son Michael Sarlis, who has been with the Company since 1976.

Since then Chr. M. Sarlis & CO. have gradually dismantled the conventional service and have turned to containers replacing their ships with corresponding container ships.

At this time Dimitris Angelopoulos and Michael Sarlis established «Sarlis

Container Services S.A.» which is considered to be one of the most significant companies of this kind in the Mediterranean. Today the Company owns nine container vessels from 2400 to 5550 tons dwt of 110 to 260 TEUs and over 5000 containers of which a fair number are owned outright.

With Piraeus as a base the nine container vessels connect the Western Mediterranean Ports — Valencia Barcelona and Fos, the Adriatic Ports Ravenna and Ancona with Heraklion,

Rhodos — Thessaloniki — Izmir — Istanbul — Limasol — Mersin — Latakia — Tripoli — Beirut and Alexandria.

In April 1991 Sarlis Containers Services S.A. has entered into a connecting carrier agreement with the Black Sea Shipping Co. The Odessa Ocean Linecontainer service of Blasco has chosen Piraeus as their transshipment port in the Mediterranean. Five vessels of 1.000 TEUS capacity are serving the line between the Mediterranean and the Far East with a weekly frequency. S.C.S.'s vessels are acting as feeders to Blasco's Ocean vessels, for seventeen ports within the Mediterranean.

There is every reason to believe that Czechoslovakia's fleet will expand quite rapidly as the Czech flag becomes a free registry and European, American and Japanese owners take advantage of the fact that registration fees are 2 dollars if the owner is a resident of Czechoslovakia and 800 dollars if he is not, that profits earned abroad need not be imported into Czechoslovakia, that experienced crews numbering about 1000 are available, besides those experienced in river navigation, that general service personnel is abundant and that ship supplies and victualling are plentiful and cheap.

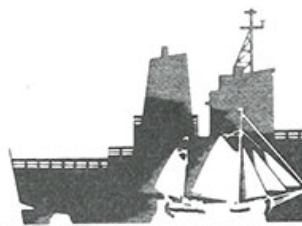
The only stumbling block for the ti-

me being is the non-existence of an English translation of the country's maritime legislation.

KUWAITI OIL

According to a study by an American firm. Kuwait's oil production up to the end of the year will be sufficient to cover local needs but not enough to allow the resumption of exports which is not expected earlier than 1992 or 1993.

Oil production will reach 300,000 bbls, a day but will not exceed one million bbls, before 1993. It is to be noted that Kuwait's quota before the year had been set at 1.5 million bbls, a day with a total production of 2 million.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ABIN O'TA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGGELIKH K.	71	1594
AGIA GALINH	73	8243
AGIA DYNAMIS	77	32508
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA TPIC	74	16819
AGIASOZ	82	36000
AGIOS MAKAPIOZ	68	25003
AGIOS NIKOLAOS I. (δ.)	70	999
AETOS	72	3065
AΘENIZ EEPPEZ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
A'TAANT SKA'Y	76	11084
A'TAANT SKIPER	84	16800
A'TAANT TZEM	85	16800

AIOΛIK PHΦEP	78	6933
A'EPHNI EMEPAAHT	77	9138
A'EPHNI NTETINY	71	78021
A'EPHNI ΣAΦATP	77	9138
AITZIAN ΓOY'INT	83	20960
AITZIAN ΛA'TON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN SH	73	53964
AITZIOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOH	74	55783
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠ	83	35911
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOIZ	72	13638
AKTH	77	14998
ALEEANAPPA	74	10058
ALEEANAPPEIA	75	22575
ALEEANAPPEIA	81	14641
ALEEANAPPOZ II	77	1598
ALEEANAPPOZ III	77	1584
ALEEION XOYTP	68	9084
AIKPAOTOP	83	15857
AIIN II	69	10650
AKAKIOZ	77	11213
AKAKIOZ	85	24700
AKAKMHNI	79	10996
AKAYONIZ	73	13631
ALMA	80	11584
ALMPA II	72	9709
ALMPERTA	84	17882
ALZ AMALIA	84	14103
ALZ ANAIOZ	84	14103
ALFA ZAN (δ.)	72	52440
ALFA SKA'Y	74	52459
ALFA STAR (δ.)	72	18118
ALFA TZOYΠITEP	85	14400
ALFA ΦEITΘ	84	22000

AMAZONIA	77	9328
AMANTEOYZ	84	36958
AMALIA	72	13631
AMOPPOZ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA APOLLAO	79	10996
ANAGΓEA APKONOT	81	36081
ANAGΓEA APHIZ	80	10996
ANAGΓEA ATAAZ	84	10511
ANAGΓEA BENTIOYTP	89	36781
ANAGΓEA BIKTOYTP	79	10996
ANAGΓEA ΓKAOYTP	74	13633
ANAGΓEA ΓOY'INTOM	74	13348
ANAGΓEA EHTHOP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEZ	82	29487
ANAGΓEA HΓKA	83	20432
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA LIMPERTY	76	13633
ANAGΓEA MA'TT	78	13889
ANAGΓEA NTIFKNITY	84	24643
ANAGΓEA ONESTY	83	18641
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	13343
ANAGΓEA ΠIT'S	74	13631
ANAGΓEA ΠPOΓKPPEZ	89	36781
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAEEZ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPATOMΦ	76	13633
ANAGΓEA TZAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTELITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPCTIOYTP	74	13633
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOYTP	74	13633
ANAGΓEA XOPATZON	77	15378
ANAMELI	77	14584
ANAZ TA'ITKEP (δ.)	83	5280

ε. Φουμιτσίνο 30/4
ε. Νιούκαστλ 26/4
πρός Μπ. Άιρε 23/4
πρ. «Πέλλα»
μεσογειοκάς μεταφορές
προς Λε Χόβρη 1/5
ε. Καράτσι 19/4
στή Μανίλα 19/4
α. Λός Άντζελος 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 Μπαλβάρ 21/4
προς Ν. Όρλεάνη 15/4
προς Δουνκέρκη 16/4
ε. Πειραιά 26/4
ε. Τζουμάλα 25/4
ε. Νταμμά 18/4
προς Ίστανβουλ 29/4
ε. Δουνκέρκη 26/4
μεσογειοκάς μεταφορές
προς Μόντρεαλ 24/4
προς Όρινόκο 26/4
προς Ντάρμπαν 20/4
προς Μπουσάν 23/4
ε. Φουτζέιρα 2/5
προς Τζουμαϊτ 24/4
α. Ν. Όρλεάνη 14/4
α. Αμβέρσα 3/5
προς Ίρην 22/4
ε. Υμουίντεν 30/4
ε. Πειραιά 1/5
ε. Πειραιά 14/1
στό Μπαντόρ Άμπας
δ. Γιβραλτάρ 3/5
προς Δακάρ 15/3
ε. Βουβόνη 25/4
προς Κοσσόβκ 30/54
προς Σαβάννα 6/4
α. Βανκούβερ 13/4
προς Αμβέρσα 23/4
μετ. «Aghios Rafael» (μ.)
ε. Αμβέρσα 5/5
πρ. «Αρσλί»
προς Κίληγκ 22/4
προς Ίστανβουλ 30/4
προς Βραζιλία 10/4
ε. Δουνκέρκη 2/5
ε. Σαβόνα 2/5
προς Αυστραλία 19/4

προς Μερσά 20/4
α. Νάρβικ 4/5
α. Άμβούρν 4/5
προς Κορέα 8/4
προς Μπ. Άιρε 29/4
ε. Ν. Μανγκόλ 3/5
προς Λισαβόνα 27/4
προς Ν. Κορέα 29/4
ε. Άκαμπα 1/5
προς Μίχουσιμα 15/4
προς Άλγερ 20/4
προς Κεπτάουν 18/4
προς Κόλπο ΗΠΑ 11/4
ε. Μανίλα 28/4
προς Ίστανβουλ 25/4
α. Γκέλερ 4/5
ε. Γουλιμκτον 25/4
προς Άλεξάνδρεια 22/4
έπισκ. Γιοκχάμα 26/4
ε. Άντεν 30/53
προς Άλγερ 16/3
προς Κό Σιάγκ 16/4
προς Άλεξάνδρεια 5/4
ε. Χέου Πάιντ 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. Ρεσίρ 8/4
ε. Μπαγκόνκ 17/54
α. Ίντσάν 1/5
προς Αμβέρσα 23/4
ε. Πόρτο Κρουζ 13/4
προς Ίντσάν 25/4
προς Γιοκχάμα 16/4
πρ. «Revness»

ANASTASIA	80	15688
ANASTASIS (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPAZ	77	15592
ANAPPOZ	71	18634
ANAPPOPEA (δ.)	84	38500
ANAPPOZ	85	34500
ANAPPOZ APPEZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ATAAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ΓEOPΓIOZ (δ.)	76	115461
ANAPPOZ MEATEMI	73	32781
ANAPPOZ OKEANIA	77	20676

ANEMOZ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA A.	79	12214
ANNITSA A.	83	35808
ANNOYAA	71	9826
ANITZELIK ΓKPHEZ	71	30193
ANITZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANITZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANITZELIK CΠIPIT	84	36353
ANITZELIK ΦAITH	84	36353
ANITZELIK XOYTP	85	25300
ANITZOYETTA	78	24941
ANITMHΛOZ (δ.)	72	17355
ANITΠOIZ (δ.)	81	30622
ANTONHIZ I. AΓΓEΛIKOYHIZ	89	70000
AYOYPOPA AYCTPAΛIZ (δ.)	73	101439
AYOYPOPA MΠOPEAIZ (δ.)	73	116150
AYOYPOPA ΠEPA	76	6051
AYHAIOTHIZ	75	35716
AYNOIA	75	34409
AYPAKON	73	10713
AYPAHIZ	77	75124
AYPAHIZ	83	13508
AYPAKOZY (δ.)	76	19016
AYPAHIZ (δ.)	78	75588
AYPAHIZ (δ.)	77	19378
AYPAHIZ (δ.)	78	20328
AYPAHIZ (δ.)	78	20328

AYPAHIZ (δ.)	73	13631
AYPAHIZ (δ.)	72	20239
AYPAHIZ (δ.)	73	21314
AYPAHIZ (δ.)	70	7571
AYPAHIZ (δ.)	85	13600
AYPAHIZ (δ.)	73	13633
AYPAHIZ (δ.)	83	4097
AYPAHIZ (δ.)	82	30042
AYPAHIZ (δ.)	88	36309
AYPAHIZ (δ.)	81	16300
AYPAHIZ (δ.)	73	23144
AYPAHIZ (δ.)	75	22675
AYPAHIZ (δ.)	87	36648
AYPAHIZ (δ.)	77	66259
AYPAHIZ (δ.)	85	8344
AYPAHIZ (δ.)	84	22172
AYPAHIZ (δ.)	76	30149
AYPAHIZ (δ.)	78	19633
AYPAHIZ (δ.)	84	25063
AYPAHIZ (δ.)	68	35001
AYPAHIZ (δ.)	81	30500
AYPAHIZ (δ.)	70	13363
AYPAHIZ (δ.)	74	13633
AYPAHIZ (δ.)	70	17485
AYPAHIZ (δ.)	76	18343
AYPAHIZ (δ.)	82	18033
AYPAHIZ (δ.)	76	28059
AYPAHIZ (δ.)	81	14582

ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATANTIK ZAN (δ.)	78	35315
ATANTIK ZENHIOP	83	37452
ATANTIK ZE'ΛOP	77	37458
ATANTIK ZOBEPE'IN	86	36554
ATANTIK CΠAHTOP	81	31654
ATANTIK CTENTCMAH	81	36840
ATANTIK CTENTCMAH	75	44601
ATANTIK CTENTCMAH	77	11804
ATANTIK CTENTCMAH	79	10993
ATANTIK CTENTCMAH	77	6096
ATANTIK CTENTCMAH	86	2335
ATANTIK CTENTCMAH	70	16328

BAΛIANT	72	11076
BAΛIANT (δ.)	72	5882
BAΛIANT (δ.)	77	35716
BAΛIANT (δ.)	76	11802
BAΛIANT (δ.)	68	12588

προς Τζέντα 10/54
προς Μεξικό 24/4
προς Χακόντάντε 1954
προς Άλεξάνδρεια 29/3
ε. Πειραιά 30/4
ε. Χώρ Φακόν 20/4
ε. Γιοκχάμα 23/4
α. Γιουρπούρ 4/5
προς Κουαναγιόγκ 11/4
προς Γιουρπούρ 27/54
προς Παράναγους 27/4
προς Νίκισα 12/4

ε. Τεργέστη 3/5
α. Άβις 1/5
ε. Ρουέν 2/5
ε. Τεργέστη 30/54
προς Νταμμά 12/4
προς Βαλτιμόρη 30/54
ε. Σάουθεν Άνκορατζ 1/5
έπισκευές Ουλάσν 17/4
ε. Ίλιτβόκ 21/4
προς Βαβροσάκ 17/4
ε. Ν. Όρλεάνη 29/4
προς Σινγκασπούρ 6/4
ε. Κολούμπια 2/5
α. Κόλιντον 29/4
προς Χιούστον 26/4
προς Ίστανβουλ 16/4
α. Σινγκασπούρ 2/5
στό Κοσσόβκ 1/4
α. Ν. Όρλεάνη 9/4
προς Όδισσος 17/53
ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ε. Ν. Όρλεάνη 18/4
ε. Σάν Νικολας Μπαϊ 6/4
προς Μπαντόρ Χομινί 16/4
δ. Σουζ 2/5
προς Περσικό 25/4
δ. Γιβραλτάρ 3/5
προς Σαβάννα 24/4
προς Καγκόσκα 24/4
προς Σμύρνη 19/4
προς Β. Κορέα 6/4
προς Πόρτ Έλζαμπεθ 25/4
προς Ίστανβουλ 27/4
προς Κίνα 25/3
προς Άλσκα 28/4
μεταφορές Ρεθύμνου
προς Αρούμα 25/4
προς Σεπετίμα 26/4
ε. Γκαίμης 22/4
α. Σαγκά 1/4
ε. Ίντσάν 28/4
προς Ίντσάν 18/3

προς Όγκουέντο 29/4
προς Τζέντα 28/4
ε. Ταγκουόρα 24/4
α. Πρίν Ρούπερτ 17/4
μετ. «Κυριάκος Μ.» (κ.)
ε. Όζακα 25/4
προς ΗΠΑ 19/54
προς Κεϋλάνη 30/4
ε. Χιούστον 29/4
α. Ραβέννα 23/4
ε. Σουάνση 5/5
πρ. «BP Energy»
προς Άμουδ Μπαϊ 29/4
ε. Βαγκορέ 24/4
προς Προβιντένς 23/4
α. Τζουμά Τέρμιναλ 13/3
α. Κόρπους Κρίστι 17/3
δ. Παναμά 23/4
προς Ίντσάν 22/4
προς Πόρτο Τόλμπορ 9/54
α. Χόγκ Κόγκ 29/4
προς Ίστανβουλ 11/4
α. Χιούστον 26/4
α. Λός Πάλλος 1/5
ε. Καζαμλάνκα 24/4
έπισκ. Χαλκίδα 29/3
όργκι Πειραιά
ε. Πειραιά 30/54

όργκι Πειραιά
προς Κριστομπόλ 24/4
προς Πειραιά 14/4
προς Μπ. Άμπας 12/3
προς Λαύριο 22/4

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
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
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014

ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Α.	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	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
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12840
ΓΟΥΩΤΕΡΤΟΡΕΝ	69	12373

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
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 Α.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΡΑΣΤ ΦΕΘΘ	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12888
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557

α. Πειραιά 26/4	
ε. Πειραιά 11/4	
πρόξ Παράντονα 25/4	
ε. Γκνάνσκα 2/4	
πρόξ Ντάρνα 9/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 12/4	
ἀργεί Πειραιά	
πρόξ Φρήπορτ 7/4	

μεσογειακές μεταφορές	
πρόξ Μπαγκόγκ 25/4	
πρ. «Rosie D.»	
ε. Πιομπίνο 28/4	
πρόξ 'Ιταλία 21/4	
μεταφορές Φουτζέιρας	
πρόξ Βενκόζη 27/4	
πρόξ 'Ηράκλεια 30/4	
α. Χιοσάτον 26/4	
στη Φουτζέιρα (ἀποθήκη)	
α. Σουέζ 3/5	
α. Ρόσ Σουχέιρ 29/4	
ε. Πόρταμουθ 29/4	
α. Κίγκστον 2/5	
ε. Σάροχ 7/4	
πρόξ 'Αλγερία 7/3	

ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/5	
ε. Ταμπόκο 21/4	
α. Κομύ Μπαί 85/4	
ε. Σορέλ 1754	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
ε. Σιγκαπούρη 9/4	
ε. Πόρτ 'Εσκουίβελ 2954	
ε. Ταμπόκο 29/4	
ἐπιωλήθη 'Ελληνες	
ἐπιωλήθη 'Ελληνες	
α. Ρουέν 2/5	
ἀργεί Πειραιά	
πρόξ Ν. 'Ορλεάνη 25/4	
ε. Ταργακόνα 28/4	
πρόξ Αυστραλία 2954	
πρόξ Μπ. 'Αίρες 27/4	
ε. Βέντισπις 16/4	
πρόξ 'Ιαπωνία 11/4	
πρόξ Σιγκαπούρη 28/4	
πρόξ 'Ινδία 15/4	
ε. Παράντονα 2954	
πρόξ Λέ Χάβρη 25/4	
ε. Τσιτσόουκ 3054	
πρόξ Κίνα 2/4	
ε. Παλάου Μπακόμ 1/5	
ε. Νταμόμ 25/4	
πρόξ Σκίνα 28/4	
α. 'Αμβούργο 3/5	
α. Ταργακόνα 30/4	
ε. Σύρο 29/4	
πρόξ Ρόττερταμ 29/4	
πρόξ Ρόσ Τανούρι 1/2	
πρόξ Τζακάρα 21/4	
α. Μελβούρνη 1/5	

πρόξ Χάρνκ 'Αϊλαντ 31/3	
ἀργεί Πειραιά	
πρόξ 'Αχαμπα 3/5	
ἀργεί 'Αλιβέρι	
πρ. «Finnbaven»	
πρόξ Σ. Μπαρίτς Μπαί 23/4	
ε. Χιοσάτον 24/4	
πρόξ Καρταγένα 23/4	
πρόξ Τακόμα 30/4	
πρόξ Μαράκκιο 16/4	
δ. Ντόβρο 10/4	
πρόξ Μπουρκάκ 15/4	
πρόξ Φουτζέιρα 14/3	
μεσογειακές μεταφορές	
πρόξ Λός 'Αντζέλις 22/4	
ε. πειραιά 1/5	
πρόξ 'Ιράν 4/4	

ἀργεί Βασύρα	
α. Ρόττερταμ 13/4	
πρόξ Περισκό 2/4	
α. Ντάρματ 2/5	
πρόξ Σάν Φραντσκο 28/4	
ἐπισκ. Ούλσταν 24/4	
πρόξ 'Εκουαντόρ 17/4	
πρόξ Πόρτ Τάλμποτ 5/4	
πρόξ Τουμπάρδο 29/4	
πρόξ 'Αγ. Θεοδώρους 4/4	
ε. Πειραιά 23/4	
ε. Πειραιά 2/5	
στήν Πάχη (ἀποθήκη)	
α. 'Ολμπαν 1/5	
πρόξ Μαλικάπταν 15/4	
α. Σάν Φραντσκο 18/4	
μεσογειακές μεταφορές	
πρόξ Φορτάλεζα 26/3	
α. Τάραντα 26/4	
πρόξ Γένοβα 15/4	
ε. 'Αμβέρσα 27/4	
ἐπισκευές Πειραιά 29/3	
πρόξ 'Αλιβέρι 26/4	
πρόξ Νταμόμ 5/5	
ε. Κασσιούκ 23/4	
πρ. «Istanbul Z.»	
πρόξ Νερούιτ Μπαί 24/4	
δ. Γιβραλτάρ 3/5	
ἐπισκευές Πειραιά 21/12	
πρόξ Μεζικό 11/4	
ἀργεί Πειραιά	
πρόξ ΕΣΣΔ 29/4	

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

ZANET	66	4503
ZANNHIS	81	22857
ZARNATA (δ.)	77	69338
ZEYIS	71	87667
ΖΕΦΥΡΟΣ II.	77	18838
ΖΗΝΩ	81	23100
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΟΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΙΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΡΟΥ'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'Γ'ΑΛΑΝΤ	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 Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	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 Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΙΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΑΝΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΑΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000

πρόξ Πεκκόγκουλα 18/4	
πρόξ ΗΠΑ 25/4	
πρόξ Τζαμάικα 17/4	
ε. Ν. 'Υόρκη 2/5	
πρόξ Ρόττερταμ 2/4	
πρόξ Γιβραλτάρ 26/4	
πρόξ Πόρτ Σαίδ 28/3	
πρόξ Κίλαγκ 17/4	
ε. Φιλαδέλφεια 29/4	
πρόξ Νάπολη 17/4	

α. 'Αμβέρσα 3/5	
πρόξ Ντάρματ 29/4	
πρόξ Βραζιλία 24/4	
πρόξ Τουμπάρδο 9/4	
ε. Πόρταμουθ 26/4	
ε. Τζιμπουτί 5/2	
δ. Σουέζ 1/5	
α. Μπρισμάνιν 2/5	
ε. Γιοκχάμα 30/4	
πρόξ Λός 'Αντζέλις 27/4	
α. Χόγκ Κόγκ 30/4	
ε. Κολόμπο 1/5	
α. Χάφια 2/5	
πρόξ Δ. 'Αφρική 24/4	
πρόξ 'Αναμπα 17/4	
πρόξ Ναγκόγια 4/4	
α. Κόρπας Κρίστι 14/4	
ε. Ρόττερταμ 3/5	
πρόξ Καναδά 30/4	
α. Λονδίνο 29/4	
δ. Παναμά 1/5	
ε. 'Αλεξάνδρεια 9/4	
ε. 'Ουαγιντό 26/3	
πρόξ Κίνα 17/4	
πρόξ Ρόττερταμ 30/4	
α. Λίβερπουλ 5/5	
α. Μπιλμπαο 26/4	
ε. Ν. 'Ορλέαν 24/4	
πρόξ 'Ηνωμένητα 25/4	
πρόξ Πατσα 27/4	
ε. Λορίεν 29/54	
πρόξ Ρουμανία 29/54	
πρόξ Πόρτο Μπλιβαρ 28/	
ε. Δαμιάτα 25/4	
πρόξ Πιτσάνης Μπαιν 5/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. 'Αλεξάνδρεια 7/4	
πρόξ 'Ιαπωνία 29/4	

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'ΙΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΙΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΩ	74	65685
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ. 7)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΡΑΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΓ'ΣΙΑΝΑ ΡΕΙ'ΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

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

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'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 ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'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 Σάϊδ 3/5	
δ. Σουέζ 4/5	
πρόσ Καμερούν 21/4	
πρόσ Σίντι Κερλί 11/4	
α. Γιούροπορτ 4/5	
πρόσ Τζέντα 29/4	
ναυπηγ. Ναυκασάκι	
δ. Γιβραλτάρ 2/5	
δ. Γιβραλτάρ 2/5	
α. Πόρτ Κέλαγκ 28/4	
α. Ίντσόν 27/4	
α. Γιούροπορτ 30/4	
α. Σέβεν Άϊλαντ 2/5	
πρόσ Ίαπωνία 5/4	

πρόσ Ντουμπάϊ 26/4	
πρόσ ΕΙΣΔ 24/4	
στό Κοτονού 28/4	
πρόσ Νιούκαστλ 17/4	
πρόσ Ταραγκόνα 24/4	
πρόσ ΕΙΣΔ 24/4	
επισκευές Πειραιά	
α. Πειραιά 2/5	
πρόσ Σάροαχ 25/4	
α. Άκομα 4/5	
πρόσ Ν. Κορέα 16/4	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
πρόσ Κολόμπο 30/4	
α. Τόμα 30/3	
α. Βανκούβερ 24/4	
πρόσ Γουλιμνίκτον 23/4	
πρόσ Νακόντα 4/4	
πρόσ Πόλιντ Σεντράλ 29/4	
πρόσ Πόλιντ Α Πίρε 23/4	
πρόσ Άνναμπα 27/54	
στη Βασίρα	
πρό Γιοκχάμα 29/4	
πρό Ν. Όρλεάν 23/4	
πρό Βενετία 30/4	
α. Άσντον 2/5	

πρόσ Τσιουάν 17/4	
πρό Σφός 27/4	
α. Λέ Χάβρη 27/4	
α. Σαλέρο 2/5	
πρόσ Άρσούμα 23/4	
πρόσ Μπ. Άϊρες 22/4	
δ. Πόρτ Σάϊδ 8/4	
πρόσ Μπ. Άϊρας 14/4	
α. Τσιτσούγκ 29/4	
α. Ίντσόν 13/4	
α. Ρίβα 2/5	
στό Μπ. Άϊρες 4/5	
α. Μπρεμερχόβεν 28/4	
α. Λισαβόνα 16/4	
α. Ρόττερταμ 1/5	
α. Ρόττερταμ 25/4	
δ. Γιβραλτάρ 2/5	
α. Χιούστον 20/4	
πρόσ Γιβραλτάρ 29/4	
α. Ίντσόν 14/4	
πρό Σουέζ 4/4	
πρό Ν. Κορέα 18/4	
α. Τάραντα 30/4	
α. Βανκούβερ 30/4	
πρό δ. Αφρική 3/4	
επισκ. Άμστερνταμ 18/4	
α. Φός 5/5	
μεταφορές Έρυθρός	
πρό Πόρτ Σουδάν 26/4	
πρό Σιγκαπούρη 27/4	
ΕΤΑ Νιγηρία 10/4	
α. Σάο Σέμπασιτιό 2/5	
α. Γιούροπορτ 4/5	
πρό Φουκουγιόμα 29/4	
α. Πειραιά 2/5	
α. Χάμπτον 2/5	
α. Ν. Όρλεάν 19/2	
πρό ΗΠΑ 18/4	
α. Σιγκατίνγκ 19/4	
α. Χιούστον 1/5	
α. Πόρτ Κέλαγκ 4/5	
πρό Ταραγκόνα 24/4	
πρό Νακόντα 17/4	

α. Ν. Όρλεάν 30/4	
α. Κακογκάβα 25/4	
α. Ν. Όρλεάν 1/5	
α. Σαλέρο 28/3	
πρό δ. Νίκα 22/4	
πρό Σιγκαπούρη 24/4	
εγκαταλείφθηκε 16/1/89	
στό Όρλ 31/8/90	
αργεί Ν. Όρλεάν	
δ. Παναμά 30/4	
πρό ΗΠΑ 26/4	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ταμπίκο 2/5	
α. Χιούστον 22/4	
πρό Καλέδρα 1/4	
αργεί Ν. Όρλεάν	
δ. Παναμά 1/5	
αργεί Ν. Όρλεάν	
αργεί Ν. Όρλεάν	
α. Πουέρτο Κουεζάλα 13/4	
πρό Μαϊάμι 13/4	
α. Δεμεράρα 30/54	
α. Μαντζούλι 14/4	
α. Δεμεράρα 19/54	
α. Λός Πάλας 1/5	
αργεί Πειραιά	

ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΝΩΣ	66	22217
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	74	28082
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	68	23067
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	78	16728
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	82	32239
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	73	19818
ΜΟΝΤΑΝΑ	69	8047
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	77	13357
ΜΟΡΙΑΣ	77	5785
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	66	3881
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	73	78373
ΜΠΑΤΗΣ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	72	5580
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	17728
ΜΠΟΕΜ	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	79	16935
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	73	52831
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	86	21536
ΜΠΡΑΜΣ	67	12277
ΜΥΚΟΝΟΣ	77	5785
ΜΥΡΙΝΙΔΙ		

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

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΩΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

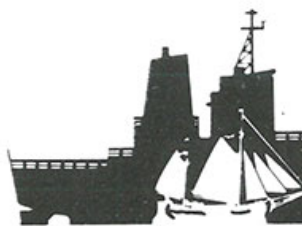
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106

αργεί Ν. Όρλεάν
α. Βαλτιμόρη 2/5
α. Ν. Όρλεάν 26/3
α. Χιούστον 28/4
α. Ν. Όρλεάν 21/3
α. Χιούστον 23/4
α. Ν. Όρλεάν 23/4
α. Πόρτ Άρθουρ 21/4
α. Ν. Όρλεάν 18/4
α. Ντάρμπαν 24/4
α. Ν. Όρλεάν 13/4
πρός Σάντος 26/4
α. Κομύ Μπαίλ 15/4
πρός Φιλαδέλφεια 21/4
πρός Γιβραλτάρ 30/4
α. Ρίβα 20/4
πρός Ποχάγκ 9/4
α. Μαντάνγκ 2/5
α. Λαζάρο Καρνέντας 21/4
πρός Άμβερα 23/4
α. Πειραιά 2/5
α. Φάλαμου Μπαίλ 1854
δ. Πόρτο Σάϊδ 1/5
α. Πειραιά 2/5
πρός Ρας Ίσα Τέρμ. 12/3
μετασκευάζεται Πειραιά
α. Άμβερα 4/5
α. Πόρτ Κέλαγκ 4/5
πρός Ουάσαν 20/4
πρός Νιγηρία 22/4
πρός Μιζουσίμα 24/4
πρός Κανάρις 27/4
α. Ίταζόι 18/4
υπέστειλε Λιβεριανή
πρός Βραζιλία 27/4
δ. Έλσινόρη 24/4
πρός Άλγκερία 10/4
α. Μίνα Καμπούς 5/5
α. Λισαβόνα 27/4
πρός Πόρτο Κουεζάλα 18/4
στό Καοσιούγκ 1/3
πρός Θεσσαλονίκη 30/4
έπιωλήθη Έλληνες
πρός Κύμα 2/4
α. Μπιλιπάδο 3/5
πρός Χάμπτον 30/4
αργεί Πειραιά
α. Τζουμπάιλ 24/4
α. Χιούστον 26/4
στη Δαμιέττα (αποθήκη)
πρός δ. Άφρική 29/4
πρός Όδησσό 26/4
α. Μεκλή 28/4
πρός Άλγκεθίρας 25/4
α. Ν. Υόρκη 18/4
δ. Νόβερ 2/5
πρός Ν. Υόρκη 22/4
α. Σγκαπούρη 1/5
πρός Νιγηρία 1/4
α. Χιούστον 16/4
α. Μοριουγκό 1/5
α. Χόγκ Κόγκ 30/4
α. Σαντάντερ 2/5
α. Χέο Πόιντ 1/5
α. Πόρτ Κέμπλα 2/5
α. Πρίνς Ροупέρ 2054
α. Μπεμερχάβεν 4/5
α. Πειραιά 14/4
πρός Άλγυπτο 6/4
α. Ν. Όρλεάν 2954
μετ. «Αίγλιαν Ρήφερ»
έπιωλήθη Έλληνες
α. Πρίνς Ροупέρ 24/4
α. Άμβερα 4/5
έπιωλήθη Νορβηγούς
πρός Γιβραλτάρ 14/4
πρός Ρότερνταμ 25/4
πρός Ν. Άμερική 17/4
πρός Ίμνιγκχαμ 24/4
α. Σάν Λορέντζο 3/5
α. Σάν Λορέντζο 6/4
α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 4/4
πρός Σεπετίμπα 21/4
πρός Κασίμα 13/4
α. Καοσιούγκ 25/4
α. Χατ Λόντον 23/4
α. Ν. Όρλεάν 21/4
πρός Χιούστον 29/4
πρός Νιούπορτ 24/4
πρός Φιλαδέλφεια 30/4
α. Σγκαπούρη 29/4
α. Γένοβα 26/4
πρός Άρούμα 27/4
α. Ίλιστέβακ 13/4
α. Ταμπό 20/4
α. Τάραντα 1/5
πρός Ίταλία 23/4
πρός Πόρτο Μιράντα 28/4
α. Μπατάγκας 19/4
α. Πειραιά 2/5
α. Πειραιά 2/5
α. Μανίλα 17/4
πρός Μαρίνα ντί Καράρα 27/4
μεταφέρεις Βραζιλίας
α. Σίδνεϋ 2/5
πρός Ν. Άφρική 21/4
πρός Μαΐαμι 21/4
πρός Ρεσίφ 26/4
α. Χιούστον 20/4
πρός Πρέβεζα 26/4
πρός Άλγυπτο 27/4

ΠΑΛΟΜΑ	77	29457
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΩΝΙΤΑΜΠΛ.	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
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	8298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙΓΣΙ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΤΣΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΧΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΥΝΤ ΚΛΗΡ	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	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΟΝ 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
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811
ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (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
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΤΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123

ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΕΡΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΙΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	79	8957
ΤΕΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229
ΤΖΟΥ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΕΦΟΥ	84	10511
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΑΡ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΩΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΑΣΙΑ (δ.)	74	60352
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΑΙΩΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΑΣΙΠ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΣ 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 ΑΝΤΙΕΡ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΓΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	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
ΦΟΙΝΙΣ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Τ'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΙΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΡΥ	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΗ	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 Φραντσέσκο 27/4
πρός Φλάσσιγκ 18/4
πρός Δ. 'Αφρική 21/3
α. Πειραιά 19/4
πρ. «Moieson»
ε. 'Ιμμιγκχα 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 'Αμυόουρο 23/4
ε. Σάν Λορέντζο 26/4
α. Βανκούβερ 27/4
πρός Ρότερνταμ 16/3
α. Λούπη Τέρμινταλ 3/4
πρός Πέλα 11/4
πρός Τζαμπίκα 25/2
ε. Τεργέστη 28/4
α. Τσιταγκόγκ 25/4
ε. Σόντος 1/5
α. Πόρτ Κέλαγκ 5/5
πρός Πειραιά 14/4
ε. Χιούστον 12/4
ε. Ρεσίφ 21/4
σημεία Μάλας
α. Βανκούβερ 27/4
ε. Λουάντα 23/3
μεσογειάκις μεταφορές
ε. Ραβέννα 29/4
πρός 'Αλγέρι 20/4
πρός 'Αρούμα 23/3
πρός Τσιουάν 27/4
πρός Χαλκίδα 23/2
πρός Βραζιλία 29/3
από 'Ινδία (αποθήκη)
από Γκιζάν (αποθήκη)
πρός Φουτζέιρα 1/4
πρός ΕΣΣΔ 16/3
πρός Ν. 'Αμερική 11/4
πρός Λός 'Αντζέλες 29/4
ε. 'Αλεξάνδρεια 6/4
αργεί Πειραιά
πρός 'Ογκουέντο 21/4
ε. Ρουέν 2/5
πρός 'Ισπανία 11/4
πρός Τουρκία 23/4
πρός Χόμπαρτ 10/4
πρός Πορτογαλία 25/4
ε. Πόρτο Μόρεσμπου 30/4
ε. Ραβέννα 30/4
πρ. «Masashima Maru»
ε. Πειραιά 30/4
πρ. «Konkad»
μεσογειάκις μεταφορές
α. Μπ. 'Αίρες 18/4
πρός 'Αρούμα 28/3
α. Τζουσίμα Τέρμ. 26/3
πρός Δ. 'Αφρική 23/3
πρ. 'Ιταλία 13/4
πρός χάρκν 'Αϊλαντ 24/4
α. Κόρυτον 4/5
μεσογειάκις μεταφορές
ε. Ν. 'Ορλέαν 2/5
δ. Παναμά 29/4
πρός 'Ισπανία 17/4
α. Σιγκαπούρη 1/5
ε. Πενάγκ 28/4
ε. 'Ασντον 25/4
πρός 'Αρούμα 29/4
α. Σιγκαπούρη 2/5
πρός 'Αρούμα 19/4
πρ. Ν. 'Υόρκη 28/4
πρ. 'Ισπανία 10/4
πρ. Μπαλμπόσα 30/4
πρ. Καρταγένα 25/4
ε. Πόρτ 'Εβερνκλίντς 23/4
ε. Πειραιά 26/4
ε. 'Αμυόουρο 4/5
ε. Ν. 'Ορλέαν 26/4
πρ. Βάρνα 20/4
πρ. Κωνσταντίνα 26/4
δ. Γιβραλτάρ 2/5
έπισκ. Πειραιά 9/3
ε. Σέτε 29/4
πρ. Κωνσταντίνα 16/4
α. Σιγκαπούρη 21/4
ε. Λόγος 29/4
πρ. «Donna Silvana»
πρ. Γαλλία 18/3
πρ. ΗΠΑ 29/4
ε. Πόρτ Καρτιέ 24/4
δ. Γιβραλτάρ 3/5
α. Τζουσίμα Τέρμινταλ 15/4
πρ. 'Οζόκα 29/4
πρ. Βενεζουέλα 11/4
πρ. Σιμόντα 23/4
πρ. 'Αλγέρι 30/4
πρ. Γιβραλτάρ 23/4
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/5
πρ. Βραζιλία 15/4
πρ. ΕΣΣΔ 25/4
α. Λός 'Αντζέλες 2/5
α. Σάν Λορέντζο 16/4
από Πόρτο Λιμών 26/4
δ. Παναμά 30/4
από 'Αμύρα 29/12
από Μπάγια Μπλάνκα 19/4
πρ. ΗΠΑ 25/4
μεταφορές Περισκο
πρ. 'Ισραήλ 11/4
πρ. Βενγκάζ 18/4
πρ. Κόρπους Κρίστι 6/4



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ABANTI (n.)	71	9132
AGAMEMNON S.B. (κ.)	76	22685
AGIA THALASSINΗ (μ.)	73	52448
AGIA MARKELLA (n.)	70	17180
AGIA SOΦIA (κ.)	78	15825
AGIOΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (n.)	72	14777
AGION OPOC (μ.)	72	8829
AGIOS BΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
AGIOS MARKOC (n.)	82	8936
AGIOS NIKOLAOC I (n.)	70	3056
AGIOS NIKOLAOC II (μ.)	68	9380
AGIOS NIKOLAOC (n.)	69	5997
AGIOS ΠΟΡΦΥΡΙΟC (κ.)	80	5386
AGIOS ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
AGIOS ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	76	3521
AGIOS XAPAΛAMΠOC (μ.)	73	15478
ADAMAC	83	45300
ADAMACTOC (κ.)	75	16191
ADONIC (n.)	77	9833
AETOC (Mnx.)	76	9077
AZALEA (κ.)	76	15954
AHC ΓIOPHHC (κ.)	69	11621
AHC MAMAC (κ.)	76	9325
AHC NIKOLAOC (κ.)	69	10373
ATHANACIOC Δ. (n.)	67	4507
ATHANIAN BIKTOPY (δ.κ.)	81	18495
ATHANIAN		
ΘEOΔΩPOC (δ.κ.)	82	18500
ATHANIAN MΠIOYTY (δ.κ.)	83	18509
ATHANIAN EENOΦON (κ.δ.)	81	18500
ATHANIAN OΛYMPIKOC (δ.κ.)	80	18495
ATHANIAN TAPM (δ.κ.)	83	18509
ATHANIAN ΦIHTEΛITY (δ.κ.)	85	18350
ATHANIAN XAPMOHY (δ.κ.)	70	17485
ATHNOYLA (κ.)	77	15901
AICAC (δ.κ.)	72	122936
ATBOPY (κ.)	71	19747
AT'AZA	72	16235
AIKATEPINH B. (κ.)	69	9086
AT'NIKOLAOC 1 (κ.)	76	12376
AT'NTHAL KBAEΛ (n.)	63	22181
AT'PHHC NTATAMONT (κ.)	81	10720
AT'PON AΔONIC (κ.)	68	50817
AT'ZHAN ZAN (δ.)	74	60930
AKAKIA TPH (Mnx.)	69	5694
AKOYAPIOYC (μ.)	72	9943
AKOY II (κ.)	73	8824
AKPON *	72	62701
AKPONHCIOC (κ.)	73	14765
AKTH (κ.)	74	15756
AL TA'IF (μ.)	71	24956
ALLAIXHOPH (λ.)	72	18724
ALAMPAHA (δ. Mnx.)	75	93108
ALFKA (M.)	72	16134
ALFKPE (n.)	75	8896
ALFANAPA (μ.)	69	7993
ALFANAPAKI (κ.)	76	9784
ALFANAPPOC (δ. Mnx.)	75	40633
ALFANTEP (κ.)	72	9964
ALFANTEPHC KAPE'ITZ (μ.)	70	12578
ALFANTEPHC NTAPIK (n.)	77	14856
ALFANTEPHC OAO (μ.)	73	14364
ALFANTEPHC ΠAOYEP (n.)	77	16356
ALFHCHC (κ.)	74	15205
ALIKAPNAHCIOC (κ.)	77	9875
ALINA Π. (δ.κ.)	65	29196
ALINTA (M.)	71	19375
ALIC (AB)	63	9404
ALKICTIC (μ.)	72	5150
ALKYONIC (n.)	76	30277
ALMAC (κ.)	79	12775
ALPIN (n.)	65	5060
ALCTEP CTAP (κ.)	72	113287
ALTANA (κ.)	72	9824
ALTENBELC (κ.)	78	12598
ALFA (κ.)	74	28640
ALΦEICC	81	30747
ALΦEICC	84	35209
AMALIA (μ.)	69	1924
AMAPYΛICC (Mnx.)	83	14069
AMOLYHTOC (μ.)	72	43243
ANALEE (Mnx.)	75	20879
ANAE (δ.)	72	122926
ANAE ΠOYMA (δ. n.)	81	2856
ANACCTACIA II (n.)	77	4713
ANATOLH (δ.)	89	16681
ANAPPAE N. XATZHKYPIA-KOC (n.)	69	3826
ANDPOC ANTAPEC (μ.)	73	115135
ANDPOC XPYCIN (δ.)	74	129796
ANEZINA (μ.)	77	6597
ANEMOC (Mnx.)	78	9485
ANENOP EPPEPC (μ.)	78	1123
ANΘOC (Mnx.)	79	10996
ANNA (κ.)	76	15111

ε. Φόλμουθ 21/3
επιωλήθη "Ελληνες
πρ. «Berlita»
ε. "Ασπυον 3/5
πρ. Καλλία 25/4
δ. Παναμά 2/5
ε. Βομβή 10/4
πρ. Φορταλέζα 26/4
α. Τέμα 2/3
α. "Ακομα 19/3
πρ. Πειραιά 22/4
α. Χιούστον 25/4
πρ. Βαλπαράϊζο 22/4
ε. Γουλιμκτον 30/4
πρ. «Ugur Yildizi»
επισκ. Πειραιά 1/5
πρ. Γκάλβεστον 24/4
πρ. Κρόντα 20/4
ε. "Ηστ Λόντον 3/5
α. Γουλιμκτον 21/4
ε. Μπ. "Αϊρες 24/4
πρ. δανία 27/4
ε. Τσιουτζί 22/4
α. Ν. "Ορλάνδη 21/4
πρ. "Ασπυον 2/4
πρ. Ούυ Σάϊδ 2/5

πρ. "Αμστερνταμ 21/4
ε. Μαντράς 27/4
πρ. Εύρωπη 2254
πρ. "Αρούμα 30/4
πρ. Πόρτο Ρίκο 16/4
πρ. Σιγκαπούρη 21/4
πρ. Βουλγαρία 2/5
πρ. Κρήνη 23/4
μεταφορές Περισκοί
πρ. Νικόσια 22/4
επισκευές Πειραιά 20/4
πρ. Κουνσάν 6/12
πρ. Τζέντα 27/4
πρ. Ρότερνταμ 16/4
ε. "Αμβούργο 28/4
πρ. "Αμβέρσα 25/4
πρ. "Αφρική 16/4
ε. Βρέστη 4/5
επιωλήθη
ε. Χιούστον 19/4
ε. Χόμπτον 21/4
α. Ντάρμπα 7/4
πρ. Μπ. "Αϊρες 17/3
ε. "Αγκόνα 26/4
στο Χορμούζ
επισκευές Γκαμπούρη 19/4
πρ. "Αλγέρι 26/3
πρ. Κεϊφάδων 3/4
α. Στουμπάλ 16/4
ε. Μπλκμά 30/4
α. "Ακομα 25/4
πρ. "Αλεξάνδρεια 20/4
πρ. Τουρκία 1/5
πρ. Σάφι 25/4
α. Σάβονα 20/4
α. Χιούστον 4/3
πρ. Τέμα 4/5
ε. Σάο Σεμπατίσθιο 2/5
α. Βανκούβερ 12/4
ε. Ντάρντενχτ 12/4
ε. Ραβέννα 28/4
πρ. Κόμπε 28/4
ε. Σάν Φραντσίσκο 22/4
δρ. Πειραιά
πρ. Σαλντάνια Μπαϊν 21/4
δ. Γιβραλτάρ 25/4
πρ. ΗΠΑ 19/4
α. Σάν Νικόλας 23/4
πρ. Ν. Κορέα 23/4
πρ. Μπουσάν 2/5
ε. Ρότερνταμ 5/5
στη Σάβονα 15/4
πρ. Σάντος 9/4
ε. Πόρτ Καρτιέρ 24/4
α. Λούπ Τέρμιναλ 1/4
πρ. "Shoei Maru"
πρ. "Ακαγιούτα 23/4
ε. Λομέ 14/4

μεσογειακές μεταφορές
πρ. Γιοκαδόνα 2854
ε. Φουτζέιρα 1/5
πρ. Πασιγιάς 30/4
πρ. Μπράνσβικ 27/4
πρ. Τέμα 27/4
ε. Κορπάνη 28/4
ε. Ρουέν 1/5

ANNA X. (μ.)	71	1594
ANNA SIERRA (κ.)	71	7402
ANNIKA N. (κ.)	84	26132
ANTZELIKA (μ.)	75	11461
ANTZELINA ΔΗ ΓΚΡΕ'IT		
N. (κ.)	86	22273
ANTHONY H. (κ.)	70	16258
ANTONHHC Π. ΛΕΜOC (n.)	76	15934
ΛΕΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΛ (Mnx.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (n.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛITY (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ITEP (κ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'ITΘ (κ.)	77	1599
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	77	6522
ΑΡΑΜΗC (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	88	22000
ΑΡΑCTOY (κ.)	75	12290
ΑΡΓΚΟΥC (δ.κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛIC	70	71080
ΑΡΓΥΡΟΚΑCΤΡΟ (Ba)	82	32224
ΑΡΓΩ (κ.)	70	8898
ΑΡΕΘΟΥCΑ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	73	13265
ΑΡΚΑΔΙΑ (Mnx.)	64	1221
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟC (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (M.)	77	11559
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	81	9387
ΑΡΟ (κ.) *	66	30647
ΑΡΟCΑ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙC (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙC Σ.Β. (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙC I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙC ION (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙC ION (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟC (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟC (δ.)	76	58003
ΑΣΠΙC (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (n.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΔΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ITNT	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙC A. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙC TOY (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑC (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑC MARINER (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑC ΠΡΑ'ITNT	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (Mn)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟC (n.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟC (n.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΧΑΤΗC (δ.κ.)	66	36522

BA'IN (δ. n.)	65	13408
BAKHHC T. (κ.)	71	25232
BAΛBIC ΠAΠH (κ.)	68	8766
BAΛEHTINO (κ.)	72	3822
BAΛH Π. (κ.)	74	8925
BAMANT ΓΟΥAΙHΒ (κ.)	85	16623
BAZIΠ (κ.)	70	12578
BAZICAIKH II (κ.)	70	14671
BEHOYC (κ.)	76	14540
BEHOYC V (n.δ.)	81	42048
BENTCIOYPER (δ.κ.)	72	17890
BEPMAC (κ.)	75	9632
BHTAΓKPAIH (κ.)	73	15683
BHTAΛAK (κ.)	72	16334
BHTAZKA'Y (n.)	71	12222
BHTATZO'Y (κ.)	71	16917
BIFKOP (κ.)	76	11321
BIENNA FOYNT N. (κ.)	76	17161
BIKTOPY (κ.)	78	10411
BIΛA NTE NTOPYNKEPK (Mnx.)		
BIΛA (κ.)	78	26409
BIHTA (Mnx.)	76	9833
BITALI II (κ.)	77	9767
BLAXEPNA MΠPHZ (n.)	69	12360
BOCΠOPOC (κ.)	75	10136
BOYΛKAN (κ.)	75	15113
BPYCIN (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥCIOC II (κ.)	76	1599
ΓΑΛAZIO KYMA (n.)	68	4085
ΓAPΔENIA (δ.μ.)	72	17309
ΓEOPΓIOC (κ.)	71	14915
ΓEOPΓIOC (A.B.)	69	1434
ΓEOPΓIOC A. (κ.)	77	9178
ΓEOPΓIOC M. (μ.)	70	8868

πρ. Θεσσαλονίκη 30/4
στον Πειραιά 7/5
πρ. Πακιστάν 18/4
α. Ρίο "Ανέιρο 1/5

πρ. ΗΠΑ 19/4
πρ. "Ιντσόν 12/4
ε. "Αμβέρσα 18/4
ε. Φουτζέιρα 29/4
ε. Ρότερνταμ 4/5
πρ. Μπαντάρ Χομείνι 3054
πρ. "Ιταλία 28/4
α. "Ακομα 1/5
ε. "Αμβέρσα 26/4
πρ. Χαλκίδα 5/5
πρ. Μεξικό 11/4
πρ. "Ιντσόν 18/4
ύψωση σημαία Μπαχάμας
πρ. Βρέμη 26/4
στο Χορμούζ
α. Φό 29/4
α. Ταρραγκόνα 23/4
πρ. "Ιταλία 3/5
α. Σάν Νικόλας 30/4
ε. Πειραιά 8/1
πρ. Λατβία 13/4
πρ. Πόρτο Μπλκμά 29/4
ε. Κουίνχουαγκντό 6/4
πρ. "Αμβέρσα 2/5
ε. Σάο Σεμπατίσθιο 2/5
ε. Βενετία 30/4
πρ. Μπ. "Αϊρες 2/5
πρ. Πόρτο Βέσμε 2/5
ε. Βαλλέττα 28/4
πρ. Μπαλμπόρα 6/3
πρ. Μαυρίκιος 24/4
πρ. Κίνα 22/4
πρ. Λέ Χάβρη 21/4
πρ. Πόρτο Σουδάν 30/4
ε. Γκάνδη 28/4
ε. "Οδησσό 11/4
πρ. Σοριλ 11/4
πρ. Τσιουαν 1/5
πρ. Τζέντα 3/5
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 26/3
πρ. Ν. "Αμερική 27/4
ε. Τενερφόρ 27/4
ε. Σάν Φραντσίσκο 25/4
δ. Παναμά 29/4
πρ. Ουλάσιν 1954
πρ. Τουμπάρσο 1754
πρ. Τσιουκόν 21/4
πρ. Γένοβα 19/4
πρ. Χόγκ "Αϊλαντ 13/2
πρ. "Υμένη 8/3
ύψωση σημαία Μάλτας
πρ. "Αγκόλα 18/4
πρ. Σιγκαπούρη 22/4

πρ. ΕCΣΔ 2/5
πρ. "Αμβούργο 27/4
πρ. Ρουέν 30/4
μεταφορές Πάτρας
πρ. "Αγκόλα 19/3
δ. Παναμά 30/4
ε. Πειραιά 24/4
α. Μανφρεντόνια 20/4
ε. Μπάρ 1/5
α. Χιούστον 19/4
πρ. "Οκρίνα 2754
επιωλήθη "Ελληνες
πρ. Βιζακαπάντα 25/4
πρ. "Αλγκεθίρας 27/2
ε. Σουίνουσκε 29/4
α. Κπέμ 19/4
πρ. Λός "Αντζελς 26/4
πρ. Κίνα 20/4
πρ. Μπαγκόν 24/4

πρ. Τασμασία 23/4
α. Ντάρμπα 13/4
πρ. Νακόντια 20/4
ε. Τόρος Γκομπέ 13/4
πρ. "Ινβερκόρντον 4/5
πρ. Μπ. "Αϊρες 30/4
ε. Λουάντα 11/3
πρ. Πειραιά 29/4
πρ. Πόρτο "Ορντάζ 27/12
πρ. Μπαντάρ "Αμπάς 9/1
επισκ. Πειραιά 26/4
ε. Κων/πολη 29/3
α. Σιγκαπούρη 27/4
ε. Καράτι 12/4

ΕΓΓΕΙΟΣ Τ. (κ.).	71	18170	έπισκ. Γκντνάσκ 18/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	πρόσ Σινκαπούρη 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.).	76	11049	πρόσ Λονδίνο 22/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.).	74	43441	έπισκ. Σινκαπούρη 27/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.).	74	9059	πρόσ Άλγέρι 6/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.).	68	41965	πρόσ Ν. Ύδρη 2/5
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.).	81	1064	πρόσ Καζαμπλάνκα 2/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	πρόσ Ίνδονησία 29/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.).	73	58821	πρόσ Μαασαάλα 4/5	ΕΛΛΗ (μ.).	69	22915	πρόσ Κωνσταντινίτσα 1/5
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.).	74	15855	α. Χιουσόν 7/4	ΕΛΛΙΝΑ III (μ.).	77	14274	πρόσ Ίβαν 9/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (μ.).	71	54610	ε. Σετούμπαλ 15/4	ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV (μ.).	76	23980	υπέστειλε Λιθερνική
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ.	72	14315	πρόσ Άβδη 9/3	ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	15723	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟ (κ.).	71	12256	πρόσ Δεμεράρα 2/5	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.).	76	6981	πρόσ Σμόρνη 27/4
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.).	69	25084	πρ. «Black Pearl»	ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150	ε. Όμοισλ 23/4
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.).	70	1973	ε. Βηρυττό 3/5	ΕΜΠΟΥ 1. (δ.π.).	75	9438	πρόσ Κούβα 17/52
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.).	69	6482	πρόσ Αλγυπτο 27/4	ΕΜΠΟΥΡΤΑΣ (κ.).	68	15252	στό Μανζανίλο 7/11
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.).	65	3311	ε. Πειραιά 16/4	ΕΠΤΑ (κ.).	74	10250	πρόσ Γαλλία 2/5
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.).	65	3476	α. Φουτζέιρα 4/5	ΕΠΤΑ (κ.).	75	16247	α. Ρουέν 19/4
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.).	81	5640	πρόσ ΗΠΑ 28/4	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.	81	14699	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.).	80	3040	ε. Μπρίντιζ 28/4	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.).	78	39814	πρόσ Ιταλία 21/4
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.π.).	79	13760	ε. Ραβέννα 26/4	ΕΡΑΤΟ (μ.).	68	14569	πρόσ ΗΠΑ 26/4
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.).	81	4764	ε. Πειραιά 16/4	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΤΒ (κ.).	68	16978	πρόσ Δεμεράρα 28/4
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.).	81	3040	πρόσ Ρόσ Σουχέρ 30/4	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).	86	15952	πρόσ Σάν Ντιέγκο 23/4
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΤΕΡ (δ.π.).	66	24696	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 2/4	ΕΣΧΟΥΑΤΡ (κ.).	88	19044	ε. Άμστερνταμ 1/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).	66	7992	πρόσ Γιβραλτάρ 4/5	ΕΣΧΕΡΑΝΤΑ I. (π.).	88	11434	α. Καράτι 30/4
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.).	87	8903	πρόσ Τζουμπάιλ 29/4	ΕΣΠΙΤ (κ.).	84	22629	πρόσ Κόρπους Κρίσι 12/4
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).	81	2.635	α. Ρόσ Σουχέρ 23/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	69	9985	α. Άλεξάνδρεια 7/4
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ (κ.).	65	989	πρόσ Βενετία 23/4	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	67	11199	ε. Ντάρμπαν 26/3
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤΕΡ (κ.).	72	20654	δ. Κων/πολή 20/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	72	129216	πρόσ Φουτζέιρα 25/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΚ.	71	54996	πρόσ Πόντα ντρά Μαδέιρα 25/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.).	73	1598	πρόσ Άλγέρι 16/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450	ε. Δαμπίττα 1/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	76	1595	πρόσ Ρουμανία 26/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.).	72	31935	ε. Χόμπτον 24/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	πρόσ Πόιντς Λίλας 28/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.).	70	14756	ε. Άκρομα 3/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	πρόσ Άλγέρι 14/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.).	71	16815	πρόσ Μέση Άνατολή 19/4	ΕΥΒΟΤ'ΧΟΣ (δ.κ.).	77	68783	πρόσ Κορέα 25/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (μ.).	73	15438	ε. Χαιμπίδα 25/4	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).	67	1220	ε. Βόλο 29/4
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (κ.).	77	10460	α. Χιουσόν 28/4	ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρόσ Κανκοχάμα 11/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.).	83	24843	α. Νταμπέρ 23/4	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρόσ Βανκούβερ 27/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.).	71	12959	ε. Ν. Ύδρη 1/5	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	ε. Πειραιά 2/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.).	84	24850	πρόσ Γιουσού 16/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	ε. Ήμοχαβεν 21/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.).	76	13027	πρόσ Πόρτο Άλφρεντ 26/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	πρόσ Τζέμπελ Άλι 21/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	84	21193	πρόσ Γιοαχόμα 29/54	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.).	77	15355	πρόσ Λός Άντζελες 26/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.).	76	13024	ε. Ν. Όρλεάνη 2/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).	79	9016	πρόσ Αμβέρσα 4/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.	75	12291	ε. Ταμπό 20/3	ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.).	72	30930	πρόσ Πειραιά 9/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.).	75	17355	α. Ρίγα 21/4	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	πρόσ Ίβαν 24/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.).	68	9417	πρόσ Κωνσταντινίτσα 24/4	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).	70	18734	πρόσ Κωνσταντινίτσα 17/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.).	77	14531	ε. Παρανάγουα 28/4	ΖΑΡΑ (Α.).	77	16366	πρόσ Ν. Όρλεάνη 30/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.).	85	21193	πρόσ Τσιβάν 20/4	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	176008	στή Σεμάγκκα (άποθήκη)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.).	79	13005	πρόσ Καναδά 2/5	ΖΕΡΒΟΣ (π.).	81	9123	ε. Χόγκ Κόγκ 25/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.).	72	12959	ε. Ταμπό 30/4	ΖΕΥΣ I (π.).	60	17447	στή Σαφάγκκα (άποθήκη)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843	ε. Χουέλα 30/4	ΖΩΗ Χ. (π.).	68	10182	πρόσ ΗΠΑ 24/3
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.).	77	11733	α. Μόντρεαλ 17/4	ΖΩΗ.	79	16379	ε. Λά Γκουάιτ 25/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.).	77	9130	α. Σινκαπούρη 19/3	ΗΡΑ *	79	16390	α. Άκρομα 10/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.).	77	14531	πρόσ Γκουάντα 27/3	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	57	2875	πρόσ Κονέπ 26/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ (π.).	75	13036	πρόσ Πόρτο Κουετζάλ 7/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.).	85	25076	α. Ντάρμπαν 2/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.).	77	21737	ε. Σιγκάκ 13/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.	78	11003	στή Βασούρα 10/5/90
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤ'ΕΡ (δ.κ.).	74	60399	πρόσ Δ. Άφρική 17/4	ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.).	64	3904	πρόσ Τζέντα 28/4
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.).	81	11503	δ. Γιβραλτάρ 1/5	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540	πρόσ Μπερνασάντ 4/5
ΓΟΥΕΤ'Β ΚΡΕΣΤ (π.).	68	9067	πρόσ Ρεσίφ 23/4	ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.).	66	1588	δραγίτ Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.).	79	12214	πρόσ Περσιόκ 7/2	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	πρόσ Μπάγια Μπλάνκα 5/5
ΓΟΥ'Γ'ΝΝΕΡ (κ.).	75	16421	πρόσ Ρίγα 25/4	ΘΕΙΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (π.).	75	65055	α. Φόρ 21/4
ΓΟΥ'Γ'ΝΤΟΝ (δ.κ.).	72	108268	πρόσ Ρεσίφ 26/4	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).	64	1579	πρόσ Άλγερία 10/54
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΑΙΤΥ*.	83	24500	πρόσ Περσιόκ 2/5	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.).	70	55032	πρόσ Πόντα ντρά Μαδέιρα 20/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.	83	28288	πρόσ Σάντος 2/5	ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.).	72	2934	πρόσ Βεγκάζη 11/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.).	77	20604	πρόσ Καοσιούγκ 6/4	ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.).	74	20322	πρόσ Σινκαπούρη 19/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΓ (δ.).	80	40551	ε. Ρίγα 14/4	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.).	77	995	ε. Βαρκελώνη 2/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ (δ.κ.).	73	2219	πρόσ Γιάνιπο 27/4	ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.).	73	4937	πρόσ Ντούμπα 4/3
ΓΟΥΡΑΝΤ.			ε. Πόρτο Ρόαντς 26/2	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).	73	1272	πρόσ Καζαμπλάνκα 24/4
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.).*	70	56799	πρόσ Κούρε 23/4	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.).	77	997	ε. Πειραιά 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.).*	71	56800	α. Ρότερνταμ 13/4	ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.).	73	54481	έπισκ. Χόμπτον 2/4
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.).	66	39042	έπισκοπός Πόρτ Σάϊδ 25/4	ΙΑΙΟΝ (κ.).	72	8016	πρόσ Τζέντα 26/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).	76	23938	πρόσ Ίβαν 21/4	ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Όδησσό 20/4
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ.	71	37115	δ. Μάλτα 29/4	ΙΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).	77	140277	ε. Λόιμ Μπαίλ 26/4
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.).	69	16229	α. Ν. Ύδρη 24/4	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.).	74	9192	επιώληθη
ΔΑΜΟΝ (μ.).	74	20712	α. Ν. Όρλεάνη 1/5	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).	82	16472	πρόσ Τονιοχάι 26/4
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.).	75	8884	α. Ν. Όρλεάνη 27/4	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	82	41962	πρόσ Νοβοροσίσκ 6/4
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.).	59	11841	πρόσ Μπόννυ 22/1/90	ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	δ. Γιβραλτάρ 23/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.).	70	32758	ε. Ρότερνταμ 29/4	ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	ε. Πειραιά 17/4
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.).	69	16619	ε. Τσιτακόγκ 27/4	ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).	79	35416	ε. Γκάνδη 16/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.).	74	6614	πρόσ Γιόνα 4/5	ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436	πρόσ Σούμυκ Μπαίλ 11/3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.).	68	19644	πρόσ Μπαγκλόγκ 26/4	ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	82	11849	ε. Λά Σπέζια 23/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.).	77	12590	πρόσ Σαγκάη 19/4	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588	πρόσ Κωνσταντινίτσα 23/4
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.).	63	22862	έπισκ. Ντουμπάι 4/3	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.).	77	11488	α. Ντάρμπαν 4/4
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.).	65	1817	πρόσ Ύεμιν 4/5	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.).	83	24681	πρόσ Μπουσάν 19/4
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.).	59	6785	ε. Άντεν 24/4	ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.).	77	11884	ε. Σ. Άννα Μπαίλ 8/4
ΔΟΛΙΧΙ (κ.).	75	1599	πρόσ Άγγλία 20/4	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).	78	3489	ε. Πειραιά 2/5
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.).	78	16885	ε. Άμβέρσα 3/5	ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΛΑΕΤΖΕΡ (δ.π.).	72	17697	ε. Λόγος 29/4
ΕΚΟΥΕΙ'ΤΟΡ (δ.).	77	58336	ε. Μιλλάζο 15/4	ΙΠΠΟΛΑΥΤΟΣ (κ.).	78	23230	πρόσ Μπαγκλόγκ 19/3
ΕΚΤΩΡ (κ.).	74	19166	ε. Κασσιούγκ 22/4	ΙΣΙΣ (κ.).	70	11248	πρόσ Ρότερνταμ 29/3
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.).	71	1976	πρόσ Ρότερνταμ 5/5	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	πρόσ ΕΣΣΔ 20/4
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	πρόσ Μπ. Άιρες 28/54	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	ε. Καζαμπλάνκα 14/4
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	ε. Όδησσό 25/4	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρόσ Γιοαχόμα 12/4
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	πρόσ Ρεκαλάδα 29/54	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	83	11849	α. Άντοφονκάστα 30/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	ε. Μπουλών 1/5	ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	α. Σλόνες 25/4
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	πρόσ Αβόνα 28/3	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	πρόσ Άλγέρι 9/4
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	επιώληθη Έλληνες	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.).	78	35944	δ. Παναμά 24/4
ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.).	80	16106	α. Ν. Όρλεάνη 26/2	ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	πρόσ Γκντνάσκ 30/3
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στή Λός Πέλαγας	ΙΩΝΙΑ (μ.).	68	14808	στό Πίνα 19/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).	72	54889	ε. Πόρτο Στανθάκ 26/4	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).	72	11171	πρόσ Λιβύη 19/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.).	72	51227	ε. Φόρ 1/5	ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079	α. Σαλέρνο 18/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥΕΤ (δ.).	74	44396	πρό Γιάνιπο 26/4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	πρόσ Πειραιά 9/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	πρό Κασσιούγκ 4/4	ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).	65	3801	μεταφορ Μπρίντιζ
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ).	76	183099	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 3/3	ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345	πρόσ Αιγύπτια 3/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ).	76	209788	στήν Άρούμπα (άποθήκη)	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476	πρόσ Ν. Άμερική 18/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.).	67	47344	πρό Ούλσαν 19/54	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	α. Ν. Όρλεάνη 4/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ).	76	188634	πρό Σάν Νίκολας 20/4	ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658	ε. Λός Πέλαγας 29/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΤ'ΙΤΥ (δ.).	75	45000	πρό Γιάνιπο 1/5	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).	74	44589	έπισκ. Σινκαπούρη 23/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098	πρόσ Πόρτ Χάρκουρι 15/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ).	75	146263	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 22/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	πρόσ Μεν. Αίμνες 19/54
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ).	77	173086	στήν Άρούμπα (άποθήκη)	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.).	73	63218	έπισκ. Πειραιά 18/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ).	75	146263	πρόσ Περσιόκ 20/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρόσ Ρότερνταμ 4/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).	75	42813	πρό Πόρτο Μιράντα 9/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317	πρόσ Β. Θάλασσα 5/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	ε. Σινκαπούρη 1/5	ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290	α. Ίντσον 25/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	πρό Πόρτο Μιράντα 9/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613	επιώληθη Έλληνες
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	ε. Σινκαπούρη 1/5	ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112	πρόσ Ρότερνταμ 6/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	πρό Πόρτο Μιράντα 9/4	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	ε. Άμυδορ 29/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	ε. Σινκαπούρη 1/5	ΚΑΠΤΑΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239	ε. Χοντίντα 8/4

ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.).	76	19049
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.).	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. 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 (Όνδ.).	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).	76	19044
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805
ΚΕ'Τ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.).	71	9842
ΚΕ'Τ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942
ΚΕ'Τ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898
ΚΕΝ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ (κ.).	81	9909
ΚΕΝ ΓΚΕ'Τ'Α (κ.).	79	11929
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ (κ.).	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	21226
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ (κ.).	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
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.).	74	10053
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756
ΚΛΕΛΙΑ (π.).	73	10982
ΚΛΕΟ Μ. (κ.).	77	20265
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520
ΚΟΜΠΑΣ ΑΡΡΟΥ (N.M.).	73	63618
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).	83	4433
ΚΟΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.).	71	101438
ΚΟΝΠΟΛΙΣ (κ.).	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397
ΚΟΡΑΛΙ (κ.).	76	10804
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Τ'Π (δ.κ.).	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ (κ.).	74	35014
ΚΟΥΤΟΝ (κ.).	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.).	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.).	77	15389
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.).	75	16221
ΚΟΥΤΥ I (π.).	62	2635
ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.).	75	16221
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.).	79	12470
ΚΟΥΕΝΚΑ (Mηχ.).	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.).	76	88886
ΚΡΕ'Τ'Ν (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
ΚΥΜΑ (ΑΒ). (κ.).	70	1437
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.).	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757
ΚΩΣ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ (κ.).	69	9199
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ.Όνδ.).	62	2201
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΑ (κ.).	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714
ΛΑΙΔΑΦ (κ.).	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763
ΛΑΚΥ (Mηχ.).	68	8135
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.).	68	8648
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.).	65	1800
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.).	68	22046
ΛΑΤΩ (π.).	68	18210
ΛΑΧΣΕΝΣ (κ.).	73	17648
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (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
ΛΕΥΚΟΝ (Mηχ.).	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.).	79	7598
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.).	75	15208
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7.).	54	1991
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).	69	17872
ΛΙΝΑ (Όνδ.).	66	2953
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.).	71	51072

πρός Ταϊβάν 28/4
πρός Σιγκαπούρη 2/5
πρ. «New Diana»
πρός Βαλπαράϊσο 25/4
πρός Σαϊντ Κρουά 27/4
πρός Πειραιά 27/4
πρός Σιγκαπούρη 30/4
πρός Γκαίμπς 18/4

ἀργεί Πειραιά
πρός Τζέντα 26/4
α. Φάλλουβ Μπαϊ 20/4
ε. Λεμεσό 29/4
ε. Πειραιά 27/4
πρός Πόρτ Χέντλντ 28/4
α. Όδησσό 21/4
πρός Ίνδια 28/4
πρός Ν. Υόρκη 23/4
πρός Τζακάρτα 13/4
α. Ν. Όρλεάν 20/3
δ. Παναμά 30/4
ε. Μπιλμπάο 29/4
πρός Νιράμπεν 5/5
πρός Άμβέρσα 24/4
πρός Λέγκχορν 18/4
πρός Βομβάϊ 27/4
ε. Άκουπα 26/4
α. Ιντσόν 28/5
α. Κάρτσι 24/4
πρός Κίνα 22/3
πρός Τζέντα 4/5
πρός Άλγκερία 24/4
ε. Τερνέστη 1/5
πρός Πάτρα 28/4
πρός Κελητσάνου 22/4
πρός Ίαπωνία 26/3
πρ. «Pacific Reeler»
μεταφορές Ν. Γουινέας
α. Βανκούβερ 20/4
πρός Ν. Όρλεάν 29/4
στο Κοτονού 25/4
πρ. «Ever Harmony»
ε. Χιουσάν 30/4
πρός Γκουανιαουίλ 2/4
πρός Μπουσάν 12/4
α. Άμβέρσα 13/4
ε. Γένοβα 1/5
ε. Ρότερνταμ 5/5
ε. Μπαχαλίν 22/4
ε. Ιμνινγκχαμ 2/5
στη Φιλαδέλφεια 3/5
πρός Μαριέλ 18/3
στο Κόργκ (ἀποθήκη)
ε. Ρότερνταμ 4/5
πρός Μπαντόρ Άμπας 1/5
πρός Σαγκάη 11/4
ε. Κοκούρα 15/4
α. Παλάου Σαμπού 8/4
ε. Βαγκάρε 2/5
πρός Ντόρ Μπόκας 15/4
πρός Βαγκάρε 7/5
πρός Μανίλα 28/4
πρός Κριστομολά 25/4
δ. Ντόβερ 1/5
πρός Ίταλια 1/5
α. Ντάρμαν 27/4
πρός Δομινικανή Δημοκρατία 25/4
ε. Φουτζέιρα 26/1
δ. Παναμά 30/4
α. Σάντος 20/4
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 22/4
πρ. «Ελλά»
πρός Σουραμπάγια 19/4
ε. Βομβάη 21/4
πρός Ρότερνταμ 24/4
α. Χιουσάν 25/4
εγκαταλείφθηκε 5/4
πρός Αιγούστα 3/5
ε. Μπέρτα 29/12
α. Άμβέρσα 20/5
πρός Πιομπίνιο 2/5
ε. Χάμπτον 23/4
πρός Μπαντόρ Άμπας 20/4
πρός Ταϊβάν 1/5
πρός Άρμουέλες 30/4
πρ. «Κρά»
α. Ν. Όρλεάν 2/5
πρός Μπ. Άμπας 2/5
πρός Κουελιμάνε 5/3
ε. Κάρτσι 24/4
μετ. «Sweet Sandra» (π.).
ε. Λάγος 1/5
ε. Βαλένσια 9/4
στο Σουέζ 19/2
πρός Πειραιά 27/4
στο Κόργκ (ἀποθήκη)
πρός Βαλντέντσα 27/4
ε. Μπαχαλίν 5/5
α. Ρουέν 13/2
ε. Ν. Όρλεάν 28/5
πρός Βομβάϊ 1/5
πρός Σάν Πέντρο 15/4
πρός Τρίπολη 25/4
πρός Κωνσταντία 29/4
ε. Άμβουρνο 1/5
α. Ζήμπραγκε 4/5
πρ. «Ση Κέ»
πρός Ν. Όρλεάν 28/4
πρός Τσιτακόγκ 14/3
πρός Ίνχαμάν 20/3
ε. Τενερίφ 16/4
α. Καρταγένα 18/4
ε. Άσντοντ 28/4

ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.).	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247
MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).	77	14834
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Mηχ.).	78	13427
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ.	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
ΜΑΡΓΚΟΤ (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
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (M.).	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228
ΜΑΡΚ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ (κ.).	71	1516
ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.).	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Mηχ.).	67	13540
ΜΕΣΙΛΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141
ΜΕΡΙΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.).	80	30875
ΜΕΤΩΡΑ (δ.7.).	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.).	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376
ΜΙΓΛΙΑ (π.).	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ (κ.).	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.).	69	20001
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).	73	36330
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.).	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	70	1781
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.).	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.).	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).	75	6728
ΜΗΝΟΜΟΥΝΗ (κ.).	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).	73	61183
ΜΟΝΤΡΟ (κ.).	72	9924
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.).	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Mηχ.).	74	65579
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.).	73	15470
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).	76	3741
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.).	69	44860
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.).	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣ ΡΟΥ'Σ (δ.κ.).	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.).	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.).	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.).	72	1999
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.).	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.).	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Mηχ.).	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Mηχ.).	72	6671
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΙΡΕΣ (κ.).	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (κ.).	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Αβ.).	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).	68	6870
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13193
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.).	68	6789
ΜΥΡΙΝΑ (Αβ.).	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ (κ.).	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.).	72	1480
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.).	74	8558
ΝΑ'ΙΑ (κ.).	70	9069
ΝΑ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Mηχ.).	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.).	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723
ΝΑΝΤΙΝ (μ.).	68	1498
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.).	73	11645
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡΙΚ (κ.).	80	19082
ΝΑΤΑΣΙΑ Ι. (Όν.).	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.).	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.).	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082

ε. Μανζανίλο 24/3
πρός Ντούρες 5/4
α. Σάν Νικόλας 24/4
πρός Άρούμπιο 24/4
ε. Σάν Φρανσίσκο 18/4
πρός Ίνδια 30/4
δ. Γιβραλτάρ 2/5
πρός Τρίπολη 27/4
πρός Άμβέρσα 27/4
πρός Πόρτο Κομπέλλο 22/3
πρός Ρότερνταμ 13/4
δ. Παναμά 25/4
α. Ν. Όρλεάν 20/4
πρός Μπαϊά 19/4
πρός Καλλάο 26/4
πρός Βραζιλία 4/5
ε. Σάν Φρανσίσκο 28/4
πρός Νουέβα Παλμύρα 29/4
πρ. Άμβέρσα 2/5
α. Ρίο Ίανέρο 26/4
πρός Ντάρμαν 8/4
επιπλήθη διάλυση
πρός Χοντίντα 6/5
πρός Άμπιτάν 9/4
ε. Ρίνα 22/4
πρός Άμβουρνο 28/4
ε. Μόγκλα 24/4
μεταφορές Περακοίου
πρός Παλάου Σαμπού 13/4
επιπλήθη Έλληνες
α. Σάο Σεμπαστιάν 23/4
πρός Άσπτερνταμ 20/4
δ. Σουέζ 24/4
πρός Νταμάρ 1/5
ε. Παρανάγουα 25/4
μετ. «Βένους» (μ.).
πρός Μπαγκκόγκ 20/4
ε. Παρανάγουα 23/4
επισκ. Πειραιά 25/1
ε. Ν. Όρλεάν 25/4
πρός Νταλνάν 27/4
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 26/4
ε. Μπουσάν 21/4
πρός Σιόν 24/4
πρός Ρότερνταμ 29/4
ε. Ν. Όρλεάν 2/5
πρός Λά Σαλίνα 15/4
α. Λεμεσό 27/4
πρός Ντούρες 27/3
ε. Σχίζαν 23/4
ε. Τσίμα 24/4
δ. Παναμά 30/4
στο Άνγκρα ντός Ρέι, 22/12
πρ. Άρμαστάς 29/4
ἀργεί Ν. Όρλεάν
παραμένει στη δύναμη
πρός Ίαπωνία 2

ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥ		
(Μηχ.)	69	4785
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6866
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	10153
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11482
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 ΣΗΛΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ'ΙΜ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΝΙΣ	71	11055
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Τ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΕΜΑΡΙ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (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 ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284
ΟΡΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΡΣΕΑΝ ΔΕ'ΙΤΚ (κ.)	76	12443
ΟΡΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		
(Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ		
ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (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
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΝΤΡΟΝΕ (κ.)	78	15086
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΥΣΕΑΝ	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
ΠΕΛΑ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21866
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΗΛΕΟΠΗ V (π.)	79	11633

€ Πόντα ντό Μαδέϊρα 22/4
€ Βαλάρου 1/7
πρός Γκουαγιακούλ 2/5

πρός Μασόν 14/4		
πρός Σ. Εύσταθιο 26/4		
πρός Δουνκέρκη 20/4		
πρ. «Nadilo»		
€ Βιλεμσλόν 29/4		
πρός Λιβύη 10/4		
€ Πειραιά 16/3		
πρός Νιγηρία 30/4		
α. Γκάνδη 23/4		
€ Ρόττερταμ 21/4		
€ Τζέντα 21/4		
€ Σιγκαπούρη 2/5		
πρός Τρίπολη 19/4		
πρός Μαμπάσα 13/4		
πρός Βενγάζη 14/4		
πρός Χάργκ 5/5		
πρός Μοχαμέντια 29/4		
πρός Τερνέουζεν 3/5		
€ Πόρτο Λιμών 21/4		
πρός Γκράντ Κούμιν 30/54		
πρός Σάν Χουάν 11/4		
€ Κοτονού 20/4		
€ Ρόττερταμ 1/5		
€ Νταβό 1/5		
πρός Κάρσσι 4/5		
πρ. «Ferry Akashi»		
α. Άσντοντ 28/4		
€ Τζέντα 26/4		
πρ. «N. Μαμάρα»		
α. Ροζέριο 24/4		
στο Παλδου Σαμπού (άποθήκη)		
πρός Μανασός 26/4		
πρός Τραμντάι 2/5		
α. Λός Άντζελς 15/3		
μεταφορές Περισκο		
πρός Άλγερ 23/4		
πρός Ταρτούς 9/4		
πρός Χάργκ Άιλαντ 11/3		
€ Κερνέκ 30/4		
πρός Κούβα 17/4		
πρός Χάργκ 12/4		
€ Ριγέκ 25/4		
πρός Ρας Τανούρα 6/4		
ναυπηγ. Ταίτα		
μεσογειοακές μεταφορές		
€ Σετομπά 12/4		
€ Πειραιά 22/4		
πρός Άμβουρνο 28/4		
α. Φαλκονόρα 11/4		
πρός Χερσάνα 31/3		
€ Ράσα 29/4		
πρ. «Μέριτ»		
πρός Ιταλία 29/4		
α. Μπαλμπό 20/4		
πρός Χοντίντα 30/4		
α. Μασσαλία 23/4		
α. Λέ Χόβρη 2/5		
στο Χάργκ (άποθήκη)		
πρός Πόρτ Άντζελς 19/4		
μεταφορές Κιόλκα		
πρός Όραν 1/5		
α. Χόγκ Κόγκ 1/54		
€ Άμβουρνο 5/5		
€ Πειραιά 14/1		
πρός Ματάνζας 11/3		
€ Βερακρούξ 5/4		
€ Πειραιά 16/3		
α. Μπανιανμσάν 13/4		
πρός Χοντίντα 23/3		
πρός Βουβάν 25/4		
στον Πειραιά 23/4		
πρός Νταμπό 20/3		
€ Ρίο Τανέρο 30/4		
€ Πωλβήθη Έλληνες		
πρ. «Θερμαϊκό»		
πρός Ζήμπαργκ 20/4		
πρός Ντάρμαν 16/4		
€ Τεκριντάγκ 25/4		
πρός Πόρτ Κέλαγκ 27/4		
πρός Φερντέλ 28/54		
μετ. «Sterphania»		
πρός Πόρτ Σουδάν 16/4		
μεταφορές Περισκο		
στη Βαλέτα 5/3		
α. Γκάλβεστον 8/4		
€ Σάν Λορέντζο 1/5		
πρός Ριγέκ 27/4		
€ Λάμε Μαλί 19/54		
πρός Τρομπέτας 30/4		
πρός Πειραιά 2/5		
πρός ΕΣΣΔ 28/4		
πρός Κωνσταντίνα 19/4		
πρός Ίνδονησία 2/2		
πρός Πειραιά 30/4		
πρός Χώρ Φακάν 7/4		

πρός Λά Πλάτα 29/4		
α. Λά Σπέζια 24/4		
πρός Όδισσά 15/3		
α. Κριστομάδα 27/4		
πρός Άλγερ 2/5		
πρός Όραν 20/3		
€ Πειραιά 10/1		
πρός Ντάρμαν 27/12		
α. Σάο Σεμπατιάο 2/5		
€ Πωλβήθη Έλληνες		

ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟΛΛΑΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑ'ΙΜ 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
ΠΡΟΙΚΟΝΗΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9649
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599
ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΑ (μ.)	73	30930
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕ'ΙΝΤΣΕΡ (κ.)	76	14760
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΤΣΕΡ 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
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (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
ΣΑ'ΙΝΙΚ 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
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29088
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΤΣ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Λ'ΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	72	14095
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	78	10301
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	74	164758
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	86	15933
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	80	17798
ΣΕ'ΙΛΑΜΑΝ (κ.)	75	117143
ΣΕ'ΙΛΑΟΡ (δ.Μηχ.)	70	9951
ΣΕ'ΙΛΑΟΡ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	72	1547
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)		
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ		
(δ.Μηχ.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	77	38886
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ III (δ.Μηχ.)	78	28025
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204
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
ΣΗΜΠΑΛΑΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΑΚ I (π.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΑΚ III (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827

ΣΤΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ	75	51898
(δ.Μνχ.)	79	14889
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	70	1598
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.7	69	43456
ΣΗ ΒΙΚΤΟΥΡ.	72	1601
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	82	19494
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (μ.)	76	16277
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	79	15688
ΣΗ SONNET (κ.)	71	48685
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	14130
ΣΗΒΕΝΤΙΟΥΡ (δ.μ.)	76	30343
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	73	38886
ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ II (κ.)	78	28025
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ II(δ.Μνχ.)	74	18204
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	76	17659
ΣΗΛΑΔΗ (δ.μ.)	77	15264
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	74	18963
ΣΗΛΙΚ (Μολτ.)	70	11188
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	77	14275
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II(μ.)	84	18173
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	74	33073
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	65	9812
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	71	5699
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	74	29827
ΣΗΜΠΗ (κ.)		

ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Ρότερνταμ 3/5	ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	πρός Κίνα 1/4
ΣΗΜΠΟΝΙ II (δ.μ.)	74	17798	α. Ν. Όρλεάν 27/4	ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥ'ΛΛ (κ.)	74	23757	α. Ν. Όρλεάν 1/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρός Καρμπονέρας 12/3	ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Ίνδονησία 25/4
ΣΗΜΠΡΕΪΒΟΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Φόξ 4/5	ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	πρός Χάργκ Άιλαντ 4/5
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	πρός Άργεντινή 2/5	ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Ταβόν 12/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	υπέστειλε σση Μάλτα	ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Γκάνδη 1/5
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	πρός Ίρλαν 9/4	ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567	ε. Βίλα Κονσταντινούσων 25/4
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225	πρός ΕΣΣΔ 2/4	ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	έπισκ. Χόγκ Χόγκ 2/5
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	πρός Λίβερπουλ 3/5	ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρός Σριράχα 28/4
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	ε. Φουτζέιρα 29/4	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Χέι Πόιντ 18/3
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Χάιφα 3/5	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)	74	25394	πρός Πόρτο Σαντίνο 27/4
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Άμβέρσα 2/5	ΤΡΕΪΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	έπισκ. Σινγκαπούρη
ΣΗΡΕΪΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Φάλασινγκ 29/4	ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	πρός Ίστανβούλ 7/4
ΣΗΣΚΟΥΟΥ (δ.μ.)	75	42619	α. Τερνάλτ 26/4	ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	πρός Β. Εύρωπη 28/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Μπαντάρ Άμπας 28/4	ΤΡΕΪΝΤ ΤΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Καναδά 13/4
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός Ρίσαρντς Μπαίλ 14/4	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Άμβούργο 4/5
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	πρός Δ. Αφρική 9/4	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Λίβερπουλ 29/4
ΣΗΤΖΟΥ'Υ (κ.)	74	16819	πρ. Ισραήλ Κίρβ	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρός Άββα 4/4
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρός Λέ Χάβρη 30/4	ΤΡΟΥ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Άλγερία 24/4
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.μ.)	73	16095	πρός Βηρυττό 28/4	ΤΣΑΪΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057	ε. Λά Παλις 14/4
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Ροζάριο 3/5	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	έπισκ. Ριγιάκα 27/4
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ειρηνικό 14/4	ΤΣΑΡΕΙΟΥΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Πειραιά 22/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Μπαντάρ Χομείνι 18/4	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	πρός Γκάνδη 5/3
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Μπαντάρ Άμπας 14/4	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	αργεί Σετουμπάλ
ΣΗΧΑΡΜΟΥΝ (κ.)	75	17129	ε. Μπ. Άιρες 25/4	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρός Γιβραλτάρ 1/5
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	ε. Ουλάαν 9/3	ΦΑΕΘΟΝ (δ.μ.)	74	1.954	ε. Λός Άντζελες 1/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρός Χονολουλού 17/4	ΦΑΝΤΣ (κ.)	77	20608	στή Τσιτακόγκ 4/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρός Ρας Τανούρα 27/4	ΦΑΝΤΑΖΥ (κ.)	76	9059	πρός Παλεμπαγκ 26/4
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Ν. Υόρκη 3/5	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ντάρμαν 27/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Οδίσσος 25/4	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Κάντλα 18/4
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Λά Γκουάρα 15/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειοεικές μεταφορές
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Ντάρμαν 1/3	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρός Φουτζέιρα 10/8/90
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (κ.)	76	12440	ε. Σάρζα 23/3	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	ε. Γκάνδη 19/4
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.)	75	13835	ε. Ρεύνιν 29/4	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	πρός Καζομπλάνκα 24/4
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	α. Ν. Όρλεάν 1/5	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	37310	πρός Ν. Αμερική 25/4
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Μαρόκο 19/4	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	68	13580	α. Βενετία 22/4
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρός Μπαντάρ Χομείνι	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	70	24956	α. Βικτόρια 24/4
ΣΚΑ'Υ'ΛΑΪΝ (δ.Μ.)	73	17466	πρός Ντουαί 22/3	ΦΛΑΓΚ ΤΑΛΚΟΝ (μ.)	65	12636	α. Ντουμπαί 22/4
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Μανζανίλο 6/4	ΦΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.)	72	16398	πρός Τσιτάκ 17/4
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	πρός ΗΠΑ 7/4	ΦΛΑΜΙΓΚΟ II. (δ.μ.)	81	8917	πρός Τύνιδα 30/4
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	ε. Ίντσον 7/4	ΦΛΕΑΡ (κ.)	75	20452	δ. Κων/πολη 6/4
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Κορέα 30/4	ΦΛΩΡΑ V * (π.)	81	8917	ε. Ρίβα 22/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρός Μόντρεάλ 24/4	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΖΑΚΑ (κ.)	81	26512	πρ. «Daniela»
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	πρός ΗΠΑ 26/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	76	23104	πρός Β. Θάλασσα 27/4
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Ντάρμαν 24/4	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	ε. Ρίβα 15/4
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	ε. Ίντσον 29/4	ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (π.)	63	10736	ε. Γκουισκούιλ 10/3
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	πρός Νάντη 1/5	ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (κ.)	73	17918	πρός ΗΠΑ 30/4
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στή Σεμάγκ (αποθήκη)	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	πρ. Ασσόμ 17/4
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	68	2712	πρ. Όρινόκο 29/4	ΦΡΗ ΠΙΣΤ (μ.)	69	15688	ε. Γκαίμπερ 15/4
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	πρ. Ντακάρ 22/3	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	πρ. Μπ. Άμπας 2/4
ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ)	68	10691	πρ. Πόρτ Σουάν 24/4	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Σαλβαντόρ 23/4
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρ. Άλχεκίρας 20/4	ΦΡΗΜΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρ. Βηρυττό 19/4
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Βαντί Φείραν 22/3	ΦΡΟΙ ΑΔΙΤΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρ. Σινγκαπούρη 25/4
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρ. Κωνσταντίνα 13/4	ΦΡΟΙ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρ. Μπουσόν 20/4
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρ. Β. Εύρωπη 26/4	ΦΡΟΙ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	πρ. Μπουσόν 17/3
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	ε. Χοντίνερα 23/4	ΦΡΟΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	πρ. Λάος 30/4
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρ. Ίμνιγκχαμ 2/5	ΦΡΟΙ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Ρεσίφ 12/4
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Σέτε 18/4	ΦΡΟΙ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	80865	ε. Μοντεβιδέο 30/4
ΣΤΑΡ ΔΕΛΑΤΑ (κ.)	74	24573	πρ. Μπ. Άιρες 29/4	ΦΡΟΙ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	α. Βίγκο 23/4
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	πρ. Κονακάρ 19/4	ΦΡΟΙ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	πρ. Φώκλαντς 3/4
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	πρ. Ίστανβούλ 21/4	ΦΡΟΙ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	πρ. Κριστομάν 25/4
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρ. Καστλακόσας 1/5	ΦΡΟΙ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Ρότερνταμ 5/5
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	11133	α. Δουβλίνο 30/4	ΦΡΟΙ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 14/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710	ε. Πειραιά 11/4	ΦΡΟΙ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	ε. Κόρκ 19/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Σινγκαπούρη 2/5	ΦΡΟΙ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρ. Σάρζα 29/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 16/4	ΦΡΟΙ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρ. Μαϊάμι 30/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	πρ. Νικόσια 27/4	ΦΡΟΙ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	πρ. Καζομπλάνκα 22/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. Φάλασινγκ 28/4	ΦΡΟΙ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Χάτινχοκ 14/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	δ. Παναμά 2/5	ΦΡΟΙ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	πρ. Άγαδίο 30/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρ. Ίνδο 6/4	ΦΡΟΙ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Ντάρμαν 2/5
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Λός Άντζελες 25/4	ΦΡΟΙ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Ντάρμαν 3/5
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	στή Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΦΡΟΙ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	πρ. Φάλασινγκ 2/5
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΦΡΟΙ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	πρ. Δέλτα Στάρ I.
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	πρ. Βροζόλια (αποθήκη)	ΦΡΟΙ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	πρ. Φώκλαντς 24/4
ΣΤΕΪΝΛΕΣ ΣΕΪΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	πρ. Ντεμεράρα 17/4	ΦΡΟΙ ΜΠΑΛΑΤΙΚ (κ.)	82	1500	πρ. Τζέντα 29/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	πρ. Μπαντάρ Άμπας 23/4	ΦΡΟΙ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρ. Καζομπλάνκα 26/4
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Ρίβα 24/4	ΦΡΟΙ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.)	81	2172	πρ. Κούβα 6/4
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	πρ. Μπ. Άμπας 8/3	ΦΡΟΙ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρ. Μπ. Άμπας 13/4
ΣΤΟΡΚ (κ.)	10	15265	πρ. Μπ. Άμπας 3/5	ΦΡΟΙ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρ. Μπουότο 4/4
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. Σ. Λουί ντι Ρόν 25/4	ΦΡΟΙ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Τέμα 16/4
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	αργεί Πειραιά	ΦΡΟΙ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρ. Φώκλαντς 22/4
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΦΡΟΙ ΤΣΑΪΦΙΚ (κ.)	90	5286	πρ. Νάμπερ 22/4
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	πρ. Βροζόλια (αποθήκη)	ΦΡΟΙ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	α. Σινγκαπούρη 15/4
ΤΑΪΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	66113	πρ. Ντεμεράρα 17/4	ΦΡΟΙ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρ. Ζημπαράνγκε 26/4
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	πρ. Μπαντάρ Άμπας 23/4	ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρ. Ντουμπαί 26/4
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	ε. Ρίβα 24/4	ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44698	πρ. Ρας Τανούρα 30/4
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	πρ. Ρίο Γκράντε 12/4	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	βυθίστηκε Γένοβα 14/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Σαβάννα 29/4	ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚ (κ.)	72	9343	α. Ν. Υόρκη 6/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	πρ. Βεγγάζη 8/4	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρ. Άνναμπα 4/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	πρ. Φουτζέιρα 16/4	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Βομβά 30/4
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. Ρίο Γκράντε 12/4	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. Νοβοτάλιβ 14/4
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	έπισκευές Πειραιά 3/4
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	πρ. Ρίο Γκράντε 12/4	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	ε. Σάν Λορέντζο 29/4
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΑΡΜΟΥΝΥ I (μ.)	73	8183	ε. Όναχομα 6/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΑΡΜΟΥΝΥ II (μ.)	68	12348	πρ. Τζιμπουτί 21/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΑΡΜΟΥΝΥ I (μ.)	78	9918	ε. Σινγκαπούρη 26/4
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρ. Γκάλβεστον 13/4
ΤΖΙΟΥΕΛ I. (μ.)	83	35762	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Σινγκαπούρη 26/4
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	πρ. Άλεξάνδρεια 26/4
ΤΖΟΥ'Υ (Ον.)	78	5868	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	έπισκ. Άμβούργο 25/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρ. Μπαγκκόκ 24/4
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Πόρτο Κουετζάλ 12/4
ΤΖΟΝ Ν. (π.)	72	5907	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	πρ. Πότι 13/4
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Χιούστον 27/4
ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	πρ. Ντάρ ες Σαλάμ 25/4
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (κ.)	72	13437	πρ. Ρουμανία 17/4
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404	πρ. Ρότερνταμ 5/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	πρ. Σμύρνη 2/5
ΤΗΝΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΡΙΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρ. Γκάλιτς 13/4
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	πρ. Βενγκάζη 10/4
ΤΟΕΑ (κ.)	71	9082	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (π.)	71	1532	πρ. Βενγκάζη 10/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	πρ. Γιοχάνα 25/4
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	πρ. Σαντάντερ 30/4	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78		



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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

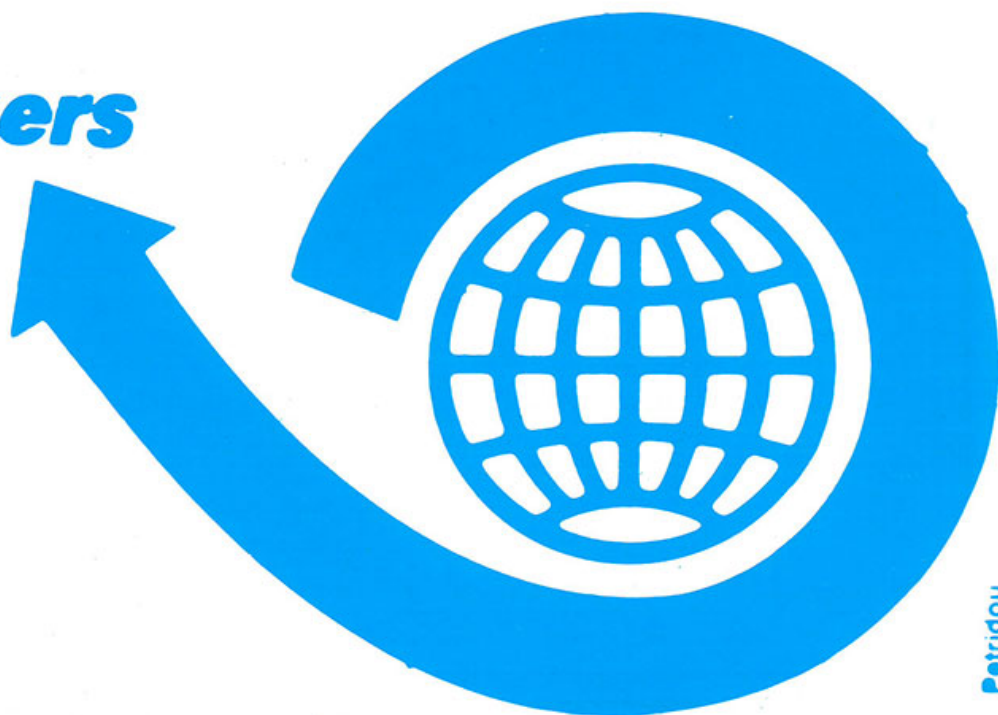
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Petridou



TROODOS

Headquarters

MONACO

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

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

Agents

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST.
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795
4112611 4526678
4526939

UK

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

TEL: -44-71-488.0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481.4819

USA

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

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095
640822

PHILIPPINES

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

CYPRUS

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

INDIA

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

DECEMBER 1990