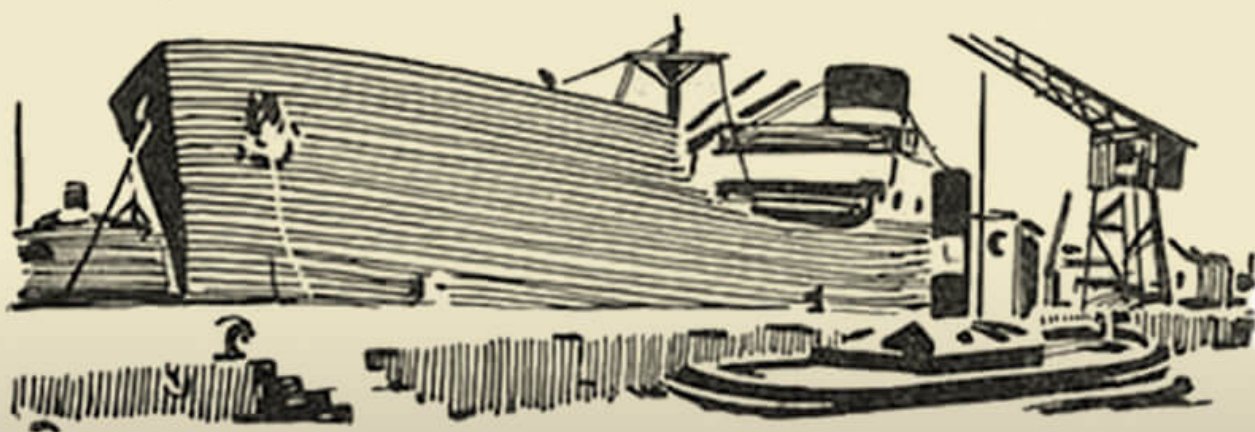


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1991

Αρ. Φύλλου 1047/1105



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIOM. 1047 / 1105

15 IOYΛIOY 1991

ΔPX. 400



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
-

ο ΟΤΕ
σε καινούργια πορεία
ακολουθεί με ταχείς ρυθμούς
τις εξελίξεις της σύγχρονης
τεχνολογίας και φέρνει τη χώρα μας
πιο κοντά στην Ευρώπη.

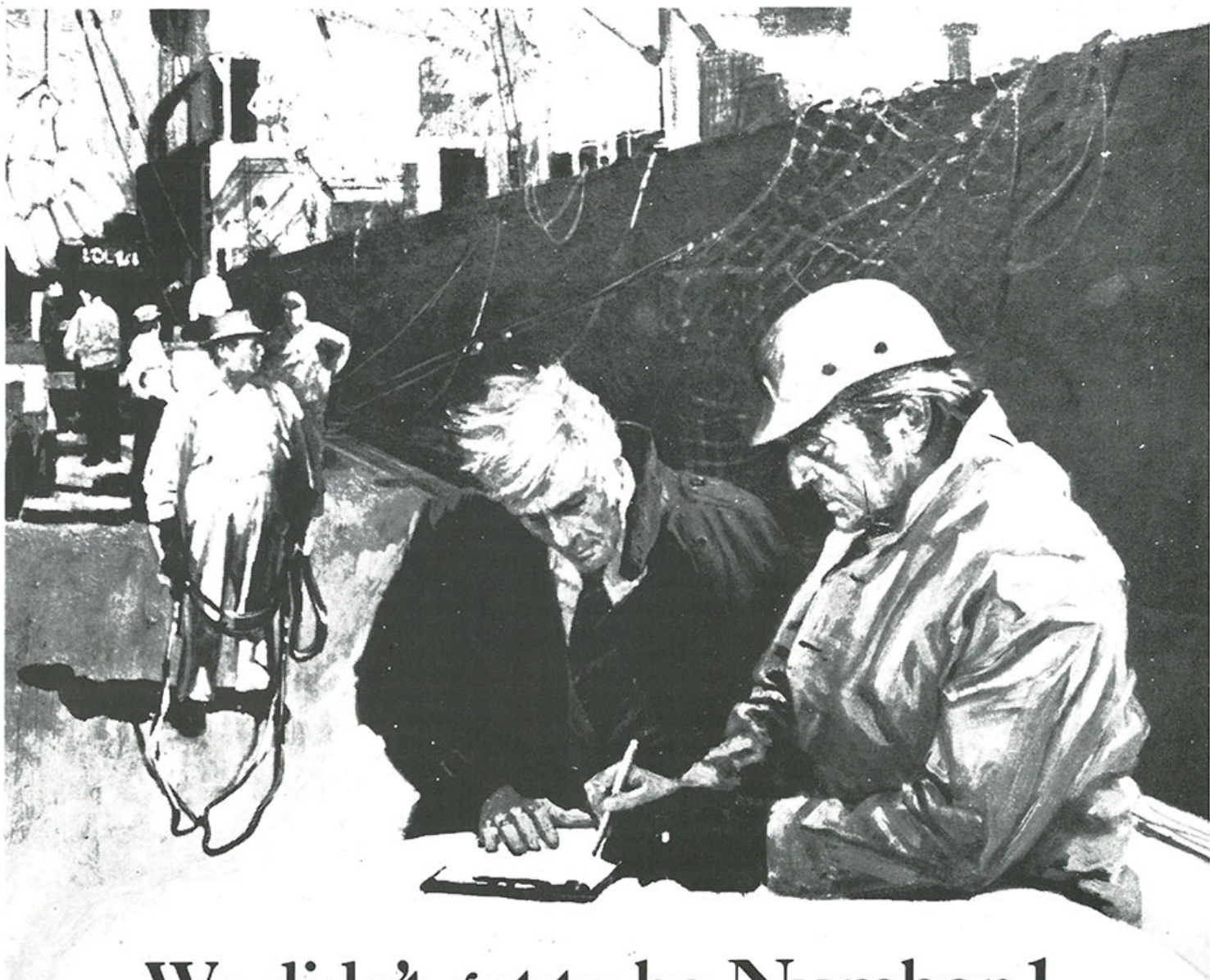
ΜΕ ☐ σύγχρονα **ΨΗΦΙΑΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ**
που αντικαθιστούν τη συμβατική τεχνολογία
και ανοίγουν νέους δρόμους επικοινωνίας

ΜΕ ☐ βελτίωση της
ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
επικοινωνίας
και πλήρη
 κάλυψη της
τηλεπικοινωνιακής
ζήτησης
μέσα σε ΔΥΟ
ΧΡΟΝΙΑ

**ΝΕΑ
ΓΕΝΙΑ
ΣΤΟΝ ΟΤΕ**

για την εξυπηρέτηση του πολίτη
αλλά και του επιχειρηματικού κόσμου
με τα πιο
σύγχρονα
δίκτυα
και τις νέες
υπηρεσίες
της
τηλεπληροφορικής





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.

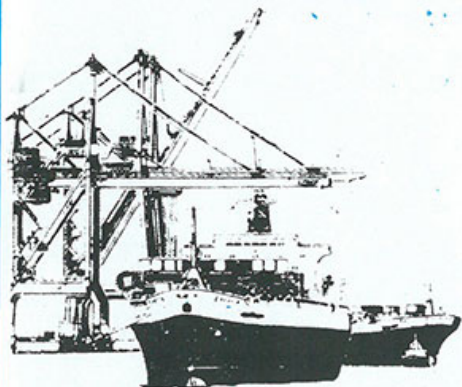
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΙΟΥΛΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1047/1105**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτεριού..... 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)
Έσωτεριού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**60th Year
Issue No. 1047/1105 July 15th, 1991**

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

12 Ο Άνθρώπινος Παράγοντας στο επίκεντρο
του προβλήματος της ρύπανσης των θαλασσών.
Έπισημάνσεις του γεν. γραμματέα του IMO
κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ.

14 Σύγχρονες τάσεις σε θέματα προστασίας
του θαλασσίου περιβάλλοντος.
Ναυτιλιακό Συμπόσιο της Λέσχης του Λ.Σ.

18 Ένα Γεῦμα με τον Γιάννη Χατζηπατέρα.
Πώς βλέπουν οι ξένοι τους παράγοντες της Ναυτιλίας
μας.

20 Κόπωση πληρώματος καί τά ατυχήματα
στά πλοία.
Τού κ. Κων. Χαρτοφύλη, πλοιάρχου Λ.Σ.

23 Suggesting instructions for loading
bunkers.
By Mr. Odysseus Goumas.

26 Λίγα από Όλα.
Έπισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
- 11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ**
- 30 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ**
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ**
- 35 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**
- 36 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**
- 38 ENGLISH SUPPLEMENT**
- 40 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



Athenian Group of Companies

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

Πιεστικά έρωτήματα ζητούν απαντήσεις

Τί θα γίνεται όταν (σέ περιόδους σάν τή σημερινή ό-
πότε άποτελεί έπίτευγμα ή έξεύρεση ενός γραμματικού
ή ενός τρίτου) δέν θα βρίσκω έναν ύποπλοίαρχο ή δεύ-
τερο μηχανικό, ή άκόμη και πλοίαρχο και πρώτο μηχανι-
κό όταν οι ύπηρετούντες θα θέλουν νά ξεμπαρκάρουν
γιά διάφορους λόγους, σοβαρούς ή μή, και δέν είναι φυ-
σικά δυνατόν νά τούς έμποδίσω; Θα σταματάει τό κα-
ράβι ή θα ύπάρχουν έναλλακτικές λύσεις και ποιές εί-
ναι αυτές; Και άκόμη, τί θα γίνει μέ τούς συνταξιούχους
ναυτικούς μας πού είναι οι πλέον πεπειραμένοι σήμερα,
άλλά ή Έλληνική Πολιτεία μέ τίς ένέργειες ή τίς παρα-
λείψεις της ώθει νά χρησιμοποιούνται ξένοι ναυτικοί και
όχι συνταξιούχοι μας — πάρε τόν Φιλιππινέζο, λέγει ή
Έλληνική Πολιτεία, άλλά όχι τόν Έλληνα συνταξιούχο
ναυτικό;

Τί θα γίνει μέ τή γρήγορη δημιουργία τών στελεχών
πού χρειαζόμαστε γιά τήν επάνδρωση τών πλοίων; Τί
θα γίνει μέ τήν αντιμετώπιση τών άλλοδαπών πού μέ
τή συνδρομή μιās δράκας δικηγόρων και τών έλληνι-
κών δικαστηρίων κατορθώνουν νά εξασφαλίζουν τίς ί-
διες άποδοχές μέ τούς δικούς μας ναυτικούς, παρά τό
γεγονός ότι ύστερούν αίσθητώς και σέ παραγωγικότη-
τα και σέ ναυτική τέχνη έναντι τών Έλλήνων ναυτικών;

Τά έρωτήματα είναι καθημερινά στην Άκτή Μιαούλη
άλλά και στό Λονδίνο όπου είναι διακαής ή έπιθυμία γιά
τόν επαναπατρισμό χωρίς όμως νά ύπάρξει και έπι-
στροφή (ούτε κατά διάνοια) στίς πρακτικές πού είχαν
όδηγήσει στό πολύ πρόσφατο παρελθόν τόν κύριο όγ-
κο τών πλοίων έκτός του έθνικού νηολογίου. Και ζη-
τούν απαντήσεις όχι απλώς ξεκαθαρισμένες άπολύτως
άλλά και τεκμηριωμένες μέ ρυθμίσεις πού δέν θα είναι
δυνατόν νά ανακληθούν έπειδή ίσως «έτσι του καπνί-
σει» κάποιου Υπουργού πού μπορεί νά μήν είναι καν
της Ναυτιλίας.

Θά ύπάρξουν οι απαντήσεις;

Δηλαδή θα όρισθεί ότι ο πλοιοκτήτης έχει τό δικαίω-
μα νά ναυτολογεί στό πλοίο του και σέ όποια θέση, ά-
κόμη και του πλοίαρχου, όποιοδήποτε πρόσωπο άνε-
ξαρτήτως ίθαγένειας, φυλής ή χρώματος πού διαθέτει
τά προσόντα τά όποια άπαιτούν οι οικείες διεθνείς συμ-
βάσεις χωρίς τήν παραμικρή άνάμιξη ή έγκριση όποιας-
δήποτε άρχης;

Θά είναι δυνατή ή χρησιμοποίηση τών συνταξιούχων

μας χωρίς τήν παραμικρή διαδικασία και χωρίς νά δια-
κόπτεται ή συνταξιοδότησή τους από τό NAT πού θα
κερδίζει τίς εισφορές τους και ή Έλληνική Πολιτεία θα
αύξάνει τά έσοδά της από τή μεγαλύτερη φορολόγησή
τους και από τό συνάλλαγμα πού θα φέρνουν στην πα-
τρίδα;

Θά εξαντληθούν όλες οι ύπάρχουσες δυνατότητες
γιά τήν εξασφάλιση έστω και τών κατωτέρου βαθμού
άξιωματικών πού χρειαζόμαστε μέ τήν ταχεία μετεξέλι-
ξη ναυτικών μας πού έχουν τήν άπαιτούμενη ύπηρεσία
σέ κατόχους πιστοποιητικών φυλακής (λοστρόμοι, ντο-
κουμάνηδες), τήν έξομίσωση μέ τούς κατόχους πιστο-
ποιητικών φυλακής τών σπουδαστών τών ναυτικών
σχολών κατά τήν περίοδο της εκπαιδευτικής ύπηρε-
σίας τους στά πλοία και τέλος τήν μετεξέλιξη τών ά-
συρματιστών μας σέ εξέλιξιμους πλοίαρχους και μηχανι-
κούς - ήλεκτρολόγους;

Θά ρυθμισθεί, έπιτέλους, τό ζήτημα της άμοιβής τών
άλλοδαπών πού χρησιμοποιούνται άναγκαστικά στην
Έλληνική Ναυτιλία και τελικά μέ διάφορες μεθοδεύσεις
φθάνουν νά παίρνουν σέ πολλές περιπτώσεις τίς ίδιες
άποδοχές μέ τούς Έλληνες ναυτικούς;

Οι διμερείς «δέν περπατάνε πλέον», λένε οι είδήμο-
νες και κυρίως τά στελέχη εκείνα πού είναι έπιφορτι-
σμένα μέ τήν εξασφάλιση του άναγκαιού ναυτε-
ργατικού δυναμικού γιά τήν επάνδρωση τών πλοίων και
ή μόνη λύση είναι ή κατάρτιση ειδικής έθνικής συλλογι-
κής συμβάσεως γιά τούς άλλοδαπούς, άνεξαρτήτως
χώρας προελεύσεώς τους, γιά νά ύπάρχει ένιαία άντι-
μετώπιση και πού θα άποκλείει όποιαδήποτε παρέμβα-
ση της ITF ή τών ελληνικών δικαστηρίων.

Θά ύπάρξουν αυτές οι απαντήσεις; Δέν τό βλέπουμε,
τουλάχιστον σύντομα. Δι' ό και επανερχόμαστε στή
γνωστή πρόταση τών «Ναυτικών Χρονικών» γιά τήν
προσέλευση τών πλοίων διά του NAT πού άν είχε ύλο-
ποιηθεί έγκαιρως — από τότε πού διατυπώθηκε — θα
είχαμε εξασφαλίσει στό NAT ένα σημαντικότητα ποσόν
15-20 δίσ δραχμών πού σήμερα θα άναγκασθούμε νά
άντλήσουμε από τόν κρατικό προϋπολογισμό γιά νά εί-
σπράξουν τίς συντάξεις τους οι συνταξιούχοι μας άλλά
και ένα έξ ίσου σημαντικό ποσό σέ συνάλλαγμα γιά τήν
έθνική μας οικονομία.

ΤΟ NAT ΕΥΡΙΣΚΕΤΑΙ ΕΝ ΖΩΗ ΜΕΧΡΙ ΣΤΙΓΜΗΣ!

Τρείς σημαντικές διαπιστώσεις προκύ-
πτουν από έπιστολή του Υπουργού κ. Ά-
ριστ. Παυλίδη πρós τήν έφημερίδα «Τό Βή-
μα», πού δημοσιεύθηκε χθές, αναφορικά
μέ τήν έντολή του Πρωθυπουργού (πρós
τούς Υπουργούς Ναυτιλίας και Οικονομι-
κών) «νά βρούν τρόπο νά σωθεί τό NAT»,
και μέ τά μέτρα πού έχουν ληφθεί μέχρι σή-
μερα.

Η πρώτη είναι ότι δέν γίνεται ή παραμι-

κή σκέψη νά άπαλλαγεί τό NAT από τούς
«άλεξιπτωτιστές» πού του έχουν φορτώ-
σει οι διάφορες κυβερνήσεις (Δωδεκανή-
σιοι, όμογενείς έξ Αιγύπτου, Κωνσταντι-
νουπόλεως και Ρουμανίας, έλαχίστης ά-
σφαλιστικής προστασίας και διαδοχικής ά-
σφαλίσεως) και πού άποτελούν τό ήμισυ έ-
κείνων πού συνταξιοδοτούνται σήμερα ά-
πό τό NAT.

Η δεύτερη, ότι ούτε καν συζητείται ή
αύξηση τών έσόδων του NAT από τήν κύ-
ρια πηγή, τό πλοίο (και βεβαίως έμεις δέν
έννοούμε όποιαδήποτε αύξηση τών εισφο-
ρών, άλλά τήν αύξηση του αριθμού τών ει-

σφερόνων πλοίων).

Και ή τρίτη, ότι τό NAT εύρίσκεται «έν
ζωή» μέχρι στιγμής, πράγμα πού άφήνει
περιθώρια και γιά άλλες σκέψεις, δηλαδή
νά πάσει «νά ζεί».

Άλλά ίδοϋ τά κύρια σημεία της ύπουργι-
κής έπιστολής από τήν όποία προκύπτουν
οι άνωτέρω διαπιστώσεις:

«Πρós της πρωθυπουργικής έντολής (γιά
νά βρεθεί τρόπος νά σωθεί τό NAT), ση-
μειώνει ό Υπουργός στην πρós «Τό Βήμα»
έπιστολή του, άλλά βεβαίως μέ έγκριση
του Πρωθυπουργού, πήραμε μέτρα γιά νά
σωθεί τό NAT ένδεικτικά άναφέρω τά πα-

ρακάτω:

1. Έλεγχος και περιστολή των πάσης φύσεως δαπανών.

2. Καθαρισμός νέων πόρων υπέρ NAT όπως:

— Έπιβολή τέλους στο ναύλο των αυτοκινήτων που μεταφέρονται με πλοία.

— Αύξηση τιμής έντυπων (ναυτολόγια, ημερολόγια κ.ά.).

— Έπιβολή εισφοράς υπέρ NAT κατά την έκδοση αδειών σκοπιμότητας για δρομολόγηση πλοίων Ακτοπλοίας.

3. Βελτίωση της αποδοτικότητας εκμεταλλεύσεως της ακινήτου περιουσίας του Ταμείου.

4. Διαγραφή, διά νόμου, χρεών του NAT προς το Δημόσιο ύψους 95 δισ. δρχ. περίπου, εκ των δανείων που τό ανάγκασαν να συνάψει κατά το 1985-1989.

5. Ενίσχυση του NAT από τον Κρατικό Προϋπολογισμό: Έδόθησαν το 1990, 48 δισ. δρχ. και το 1991, 30 δισ. δρχ. και

Τέλος, προχωρούμε στην προπαρασκευή Σχεδίου Νόμου για την βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση των ποικίλων προβλημάτων του NAT.

Όλα τα παραπάνω ασφαλώς δέν λύουν το οικονομικό πρόβλημα του Ταμείου των Απομάχων της Θαλάσσης που τό παραλάβανε «ναυαγισμένο» με χρέη 300 δισ. δρχ. περίπου.

Όμως συμβάλλουν στο να εύρισκεται «έν ζωή» μέχρι στιγμής».

ΤΟ ΝΕΟ ΑΙΜΑ

Σε 605 θά ανέλθουν έφέτος οι νέοι μαθηταί των Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικου Ναυτικού. Τόσες είναι οι θέσεις για τίς όποιες προκηρύχθηκαν οι εξετάσεις για τό εκπαιδευτικό έτος 1991-92.

Ειδικότερα από τό σύνολο των 605 θέσεων, οι 365 άνήκουν στις 7 λειτουργούσες Σχολές άξιωματικών καταστρώματος και οι 240 στις 4 λειτουργούσες Σχολές άξιωματικών μηχανής. Ύπενθυμίζουμε ότι ΑΔΣΕΝ πλοίαρχων λειτουργούν στον Άσπρόπυργο, Ύδρα, Σύρο, Οίνουσσες, Πρέβεζα, Χανιά και Ν. Μηχανιώνα.

Η κατά σχολές πλοίαρχων κατανομή έχει ως ακολούθως: 150 στον Άσπρόπυργο, 60 στην Πρέβεζα, 45 στις Οίνουσσες, άνά 30 στά Χανιά και τή Μηχανιώνα και άνά 25 στην Ύδρα και Σύρο. Η δέ κατά σχολές μηχανικών ως ακολούθως: 120 στον Άσπρόπυργο, 50 στά Χανιά, 40 στη Χίο και 30 στη Μηχανιώνα. Σημειώνουμε ότι για τό γυναικείο φύλο διατίθενται άνά 10 θέσεις πλοίαρχων και μηχανικών στη Σχολή Άσπρόπυργου. Έξάλλου περαιτέρω κατανομή για κάθε Σχολή γίνεται σέ άναφορά μέ την προέλευση των ύποψηφίων (Λύκεια, Δέσμες και λοιπαί προελεύσεις).

Τέλος ό άριθμός των είσακτέων στην Α΄ τάξη των Δημοσίων Ναυτικών Λυκείων όρίσθηκε σέ 210 εκ των όποιων 60 στά Λύκεια πλοίαρχων και μηχανικών Πειραιώς, ά-

νά 30 στά Λύκεια πλοίαρχων και μηχανικών Χανίων και 30 στό Λύκειο πλοίαρχων Πρεβέζης. Η έγγραφη μαθητών στην Α΄ τάξη των λειτουργούντων Ίδιωτικών Ναυτικών Λυκείων θά καθορισθεί μέ νεώτερη άπόφαση του ΎΕΝ, άνάλογα μέ την προσέλευση και τίς δυνατότητες του κάθε Λυκείου.

ΧΡΗΣΙΜΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

Έποικοδομητική από κάθε πλευρά ύπήρξε ή άνταλλαγή άπόψεων του προεδρίου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών μέ ξί Έλληνες εύρωβουλευτές κατά τή διάρκεια του γεύματος που τούς παρατέθηκε στά γραφεία της Ε.Ε.Ε. στις 1 Ίουλίου.

Η ύπερκομματική αυτή συνάντηση έδωσε την εύκαιρία να τονισθεί για μία άκόμη φορά ή σημασία της Ναυτιλίας σέ έθνικό και κοινοτικό επίπεδο και να ύπογραμμισθεί από την ήγεσία της Ε.Ε.Ε. ότι πρέπει μέ κάθε τρόπο να διατηρηθεί ή σπουδαιότητα της Ναυτιλίας μας στο χώρο της ΕΟΚ, τόσο από οικονομική όσο και από πολιτική πλευρά.

Στό γεύμα παρεκάθησαν οι εύρωβουλευτές κ.κ. Γ. Άναστασόπουλος, Παύλος Σαρλής, Ίωάν. Σταμούλης, Βασ. Έφραιμίδης, Κ. Σταύρου και Δημ. Νιάνιας.

ΣΕ ΣΩΣΤΗ ΠΟΡΕΙΑ

Η άπόφαση των μετόχων του όμίλου των εταιριών που άπαρτίζουν την «Στρίντης Λάινς» να προχωρήσουν στη δημιουργία μιας Holding Company, ή όποια και θά προχωρήσει σέ σημαντική αύξηση κεφαλαίου μέ τή διάθεση μετοχών της σέ ιδιώτες επενδυτές, κρίνεται σάν άπόλυτα όρθή και έπιβεβλημένη, έφόσον ή «Στρίντης Λάινς» έξακολουθεί να στοχεύει στην περαιτέρω άνάπτυξη της μέ τή πρόσκτηση νέων πλοίων.

Τά άποτελέσματα του όμίλου των εταιριών της κατά τό 1990 ήταν άρκετά ίκανοποιητικά και οι μέχρι σήμερα ένδείξεις, μετά τά γνωστά προβλήματα της Γιουγκοσλαβίας, έπιτρέπουν την πρόβλεψη ότι και κατά τό 1991 τά κέρδη θά ξεπεράσουν τό 1 δισεκ. δραχμές διατηρώντας την Έταιρία Στρίντης από πλευράς άποδοτικότητας στη κορυφή των εταιριών που διαχειρίζονται έπιβατηγά - φέρρυς.

ΔΙΚΑΙΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Η παρασημοφόρηση της κ. Έλίζας Γουλανδρή μέ τό μεγαλόσταυρο της τάξεως των Γραμμάτων και Τεχνών της Γαλλικής Δημοκρατίας ήλθε να έπισφραγίσει τίς πολυετείς προσπάθειές της για την προστασία και την προαγωγή της τέχνης, ως πρόεδρος του «Ίδρύματος Βασίλη και Έλίζας Γουλανδρή».

Η παρασημοφόρηση της κ. Γουλανδρή έγινε στο Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης της Άνδρου από την κ. Έλένη Άρβελέρ και ό-

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
TOKYO
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

πως αναγράφεται στο επίσημο έγγραφο του υπουργείου Πολιτισμού της Γαλλίας, η διάκριση αυτή έρχεται να τιμήσει πρόσωπα που ξεχώρισαν από τις δημιουργίες τους στον καλλιτεχνικό ή λογοτεχνικό χώρο ή από την προσφορά τους στην εξάπλωση των τεχνών και γραμμάτων στη Γαλλία και στον κόσμο.

ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΗ ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Επίσημη επίσκεψη στη Νορβηγία θα πραγματοποιήσει από 21 - 24 Ιουλίου ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης μετά από πρόσκληση του Νορβηγού ομολόγου του με τον οποίο θα συζητήσει ναυτιλιακά θέματα που συζητούνται αυτή την εποχή σε διεθνείς οργανισμούς.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Οι στατιστικές για τη πορεία των ναυπηγήσεων κατά το πρώτο τρίμηνο του 1991, παρουσιάζουν πτώση του όγκου του παγκόσμιου ναυπηγικού καρνέ κατά 2 έκατομ. τον. γκρός.

Συγκεκριμένα, τον περασμένο Μάρτιο το σύνολο των νέων παραγγελιών έφθανε τους 37,8 έκατομ. τον. γκρός, τοννάζ το οποίο διαχωρίζεται σε 13,7 έκατ. τόννους υπό κατασκευή και 24,1 έκατ. τόννους υπό παραγγελία.

Οι παραγγελίες κατά το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους έφθασαν τους 3,2 έκατ. τον. γκρός, ενώ αντίθετα οι παραδόσεις νέων πλοίων έφθασαν τους 4,3 έκατ. τόννους.

Κατά κατηγορίες πλοίων, τα δεξαμενόπλοια κατέχουν τη μερίδα του λέοντος με 19,2 έκατ. τον. γκρός υπό παραγγελία, από τους οποίους 5,8 έκατομ. τον. βρίσκονταν ήδη στο στάδιο της ναυπήγησης, ενώ οι παραγγελίες για μπάλκ κάρριερς σημείωσαν πτώση και ανέρχονταν σε 5,5 έκατομ. τον. γκρός, ποσοστό μόλις 14,6% του συνόλου των υπό παραγγελία πλοίων.

Αντίθετα σημαντικά αύξημένες εμφανίζονται οι παραγγελίες για πλοία γενικού φορτίου, κυρίως λόγω του συνυπολογισμού των υπό παραγγελία μεγάλων κοντεϊνερπλοίων και αντιπροσωπεύουν συνολικά 7,5 έκατομ. τον. γκρός ή ποσοστό 19,9% των υπό παραγγελία πλοίων.

ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κατά τους υπολογισμούς Άμερικανών μεσιτών διαλύσεως πλοίων, κατά το πρώτο εξάμηνο του 1991 το σύνολο των πλοίων που οδηγήθηκαν στη διάλυση έφθασαν 89, χωρητικότητας 2,2 έκατομ. τον. d.w. και συνολικού έκτοπισματος 636.182 τόννων. Την ίδια εξαμηνιαία περίοδο του 1990 διαλύθηκαν 92 πλοία, χωρητικότητας μόνον 1,2 έκατομ. τον. d.w. και έκτοπισματος 404.087 τόννων.

Στό χώρο των διαλύσεων αναμένεται ουσιαστική άνοδος της ζήτησης στο άμεσο μέλλον από το Μπαγκλαντές, μετά τους καταστρεπτικούς κυκλώνες, καθώς και από

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

Εκπρόσωποι από 60 χώρες συναθροίστηκαν στο Λονδίνο τις πρώτες ημέρες του Ιουλίου, για να λάβουν μέρος στη 31η Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του ΙΜΟ. Στην ημερήσια διάταξη της πιο πάνω συνόδου περιλαμβάνονται αρκετά θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητες και δραστηριότητες του ΙΜΟ στον τομέα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όμως κυρίαρχο θέμα της συνόδου ήταν αυτό της σχεδίασης πετρελαιοφόρων για την πρόληψη της ρύπανσης που ένδεχόμενα προκαλείται από αυτά. Ειδικότερα κατά την σύνοδο εξετάστηκε η καθιέρωση των μέτρων (Double Bottoms — Double Hulls — D.H., Mid. Height Deck — M.H.D) που προτείνονται για τα νέα δεξαμενόπλοια καθώς και η εισαγωγή μέτρων αναβάθμισης (up grading) των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων προκειμένου αυτά να καταστούν εξίσου με τα νέα ασφαλή για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Προκειμένου να συνεχιστεί ή σε βάθος εξέταση του θέματος αυτού της ημερήσιας διάταξης μετά από σύντομες γενικές τοποθετήσεις στην ολομέλεια της Επιτροπής, συγκροτήθηκε η από την προηγούμενη σύνοδο λειτουργούσα ειδική Ομάδα Έργας (O.E.) στην οποία δόθηκαν οι παραπάνω γενικές κατευθυντήριες οδηγίες:

— Έπανεξέταση του σχεδίου νέου κανονισμού 13F.

— απαιτήσεις για νέα δεξαμενόπλοια (μικρού και μεγάλου μεγέθους).

— απαιτήσεις για την αναβάθμιση

των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων.

— έναλλακτικές σχεδιάσεις δεξαμενόπλοίων.

— raking damage.

— Έξέταση της δυνατότητας κατάρτισης οδηγίων σχετικά με:

— τις έναλλακτικές μεθόδους.

— την μέθοδο υπό-πίεσης (under pressure method).

— την μέθοδο υδροστατικής ισορροπίας (Hydrostatic balance method).

Μετά από συζήτηση στην (O.E.) συμφωνήθηκε όπως αντί ενός κανονισμού δη. τοι προταθέντος 13Φ καταρτισθούν δύο σχέδια κανονισμών (13F και 13G) που θα συμπληρώσουν το Παράρτημα Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78. Συγκεκριμένα το 13F θα αναφέρεται στην σχεδίαση νέων δεξαμενοπλοίων και ο δεύτερος (13G) θα περιλαμβάνει μέτρα αναβάθμισης των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων προκειμένου αυτά να καταστούν εξίσου ασφαλή για το θαλάσσιο περιβάλλον όπως και τα νέα. Ακόμη συμφωνήθηκε όπως λόγω στενότητας χρόνου στο σχέδιο κανονισμού 13G αναφερθούν γενικά τα προτεινόμενα μέτρα και αυτά τύχουν μελλοντικής λεπτομερούς εξέτασης. Επιπλέον συμφωνήθηκε στην (O.E.) όπως δοθεί γενικά προτεραιότητα στην έπεξεργασία και προώθηση του σχεδίου κανονισμού 13F προκειμένου να υπάρξει έγκαιρη ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων (πλοιοκτητών, ναυπηγείων κλπ.) σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδίασης των νέων δεξαμενοπλοίων.

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

Κατά την συζήτηση του σχεδίου καν. 13F υπήρξε από πλευράς εκπροσώπων Η.Π.Α. την τάση για επίσπευση εργασιών και για συζήτηση θεμάτων σχετικών με την εισαγωγή των συστημάτων D.B. και D.H. με τό ατιολογικό ότι αυτοί πρέπει να υλοποιηθούν τις απαιτήσεις που προβλέπει η εθνική τους νομοθεσία (ΟΡΑ 90) και ακόμη ότι η εισαγωγή του συστήματος M.H.D. ως ισοδύναμου χρήζει παραπέρα μελέτης. Σημειώνεται ότι κατά την συζήτηση στην ολομέλεια της Έπιτροπής συμφωνήθηκε ρητά όπως εξεταστούν και όλες οι ισοδύναμες λύσεις. Ακόμη υπήρξε διαφωνία μεταξύ της αντιπροσωπείας των Η.Π.Α. και άλλων συμπεριλαμβανομένης και της Έλληνικής σε τεχνικά θέματα σχετικά με τα D.B. και D.H. (μέγεθος πλοίων στα οποία θα εφαρμόστούν, ύψος D.B., απόσταση D.H., Raking distance κλπ.). Μετά από έντονες διαβουλεύσεις υπήρξε συμβιβασμός των διαφόρων απόψεων με βάση μαθηματικό τύπο που πρότεινε η Γερμανική αντιπροσωπεία. Συνοπτικά το σχέδιο καν. 13F προβλέπει την εισαγωγή D.B. και D.H. ή του συστήματος M.H.D. καθώς και κάθε άλλης μεθόδου που θα κριθεί ισοδύναμη αυτών. Σημειώνεται ότι υπάρχουν ακόμη για εξέταση πολλά θέματα που κύρια αναφέρονται στην ασφάλεια, συντήρηση κλπ. και τα οποία πρόκειται να εξεταστούν από την (Ο.Ε.) που θα συνέλθει και πάλι τον Νοέμβριο, από την Ειδική Έπιτροπή (Steering Committee) που προβλέπεται να συγκροτηθεί με οικονομική ενίσχυση από (INTERTANKO, OCIMF κλπ.), καθώς και από την MSC και τις Έπιτροπές της.

• Σέ ότι αφορά το σχέδιο καν. 13F (αναβάθμιση υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων) όπως προαναφέρθηκε υπήρξε κατ' αρχή συμφωνία για την προετοιμασία σκελετού του κανονισμού δηλ. γενικές απαιτήσεις χωρίς λεπτομέρειες προκειμένου το σχέδιο του κανονισμού αυτού να τύχει της αναγκαίας παραπέρα επεξεργασίας στην επόμενη σύνοδο της Έπιτροπής αφού στο μεταξύ υποβληθούν επ' αυτού σχόλια και παρατηρήσεις.

• Κατά την στην ολομέλεια της Έπιτροπής παρουσίαση και συζήτηση της Έκθεσης της (Ο.Ε.) όρισμένες αντιπροσωπείες (Νορβηγίας, Η.Π.Α. κλπ.) υποστήριξαν απόψεις πέρα από τα αρχικώς συμφωνηθέντα και συγκεκριμένα:

— Έκφράστηκαν επιφυλάξεις κύρια ά-

πό την αντιπροσωπεία των Η.Π.Α. για την εισαγωγή της εναλλακτικής λύσης M.H.D. στο σχέδιο καν. 13F, ζητήθηκε μάλιστα να τεθεί η σχετική παράγραφος σε άγκυλες γιατί κατά την άποψη της είναι αναγκαία παραπέρα εξέτασή του.

— Ζητήθηκε όπως και για τα δύο σχέδια καν. 13F και 13G δοθεί η ίδια προτεραιότητα και συγκεκριμένα όπως αυτά εγκριθούν κατ' αρχή από την Έπιτροπή ως Package και στη συνέχεια παρακληθεί ο Γενικός Γραμματέας του IMO να κυκλοφορήσει αυτά σύμφωνα με το άρθρο 16 (Διαδικασία Τροποποίησης) της Δ.Σ. MARPOL 73/78 προκειμένου να υιοθετηθούν κατά την προσεχή (Μάρτιος 1992) σύνοδο της Έπιτροπής.

— Στην πιά πάνω πρόταση αντιτάχθηκαν διάφορες αντιπροσωπείες μεταξύ των οποίων και η Έλληνική αντιπροσωπεία υποστηρίζοντας ότι:

— Δέν υπάρχει κατ' αρχή αντίρρηση για την κυκλοφορία του σχεδίου καν. 13F με προοπτική υιοθέτησής του κατά την προσεχή σύνοδο της MEPC παρά το γεγονός ότι υπάρχουν ακόμη έκκρεμη, πλείστα όσα θέματα σχετικά με τον κανονισμό αυτό (κυρίως θέματα ασφαλείας).

— Η κυκλοφορία του σχεδίου καν. 13G με προοπτική υιοθέτησής του στην προσεχή σύνοδο είναι πρόωρη και ότι απαιτείται παραπέρα μελέτη του θέματος και

— Είχε συμφωνηθεί η κατάρτιση σκελετού σχεδίου κανονισμού προκειμένου αυτός να χρησιμοποιηθεί ως βάση συζήτησης.

Μετά την δλη τροπή του θέματος ιδιαίτερα δέ του σχεδίου καν. 13G και λαμβανομένης υπόψη της σοβαρότητας και των ενδεχομένων επιπτώσεων αυτού για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια κρίνεται αναγκαίο όπως η Έλλάς συμμετάσχει ενεργά σε όλα τα όργανα συζήτησης του θέματος (Ο.Ε., Steering Committee, MSC, MEPC κλπ.).

— σε συνεννόηση με τους αρμόδιους φορείς καθοριστούν σαφώς και με κάθε λεπτομέρεια οι θέσεις και οι προτάσεις μας πάνω στο περιεχόμενο των υπό προώθηση σχεδίων, καν. 13F και 13G, οι οποίες και να υποβληθούν εγκαίρα (άρχες Σεπτεμβρίου) στον IMO

Τέλος να ενεργοποιηθούν διεθνώς για την αναζήτηση και τον έπηρεασμό και άλλων χωρών σχετικά με τις απόψεις μας και αυτό ενόψει της προσεχούς κρίσιμης για το θέμα αυτό συνόδου της MEPC.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Πολύ ύψηλός θεωρείται ο αριθμός των σοβαρών ατυχημάτων που έπληξαν πλοία της κατηγορίας των μπάλκ κάρριερς κατά το διάστημα του 1990. Από ένα σύνολο 23 πληγέντων πλοίων τα 12 βυθίσθηκαν και τα 11 υπέστησαν σοβαρές ζημιές. Θύματα των ατυχημάτων αυτών υπήρξαν περίπου 200 ναυτικοί.

Τά περισσότερα από τα άπλωσθέντα πλοία ήταν ναυπηγήσεως των πρώτων χρόνων της δεκαετίας του '70 και ανήκουν σε διάφορους πλοιοκτήτες, διάφορες σημαίες και διάφορους νηογνώμονες. Τό γηραιότερο από τα βυθισθέντα πλοία ήταν ηλικίας 24 ετών, ενώ άλλα πέντε είχαν ναυπηγηθεί μεταξύ 1966-69.

Σύμφωνα με ειδική μελέτη που διενεργεί τό Λόυδς Ρέτζιστερ για την έπισήμανση των αιτιών και την αναζήτηση μέτρων προλήψεως, προέκυψαν οι ακόλουθες πρώτες διαπιστώσεις: α) κοινή σε πολλές περιπτώσεις ήταν η καταστροφή πλευρικών έλασμάτων του έξωτερικού περιβλήματος, β) μεγάλη σημασία έχει τό είδος του φορτίου που έφερε τό πλοίο πρό ή κατά τό άτύχημα. Στην πρώτη σειρά έρχονται οι γαιάνθρακες, ακολουθούμενοι από τα σιδηρομεταλλεύματα. Ιδιαίτερα αναφέρεται η μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος σε έναλλασσόμενα κύτη. Σημαντικός τέλος μπορεί να είναι και ο τρόπος κατά τον όποιο εκφορτώνεται τό πλοίο, και γ) ο βαθμός σκωριάσεως των κατωτέρων πλευρικών νομένων και των συνδέσεων τους με τα έλάσματα ήταν πολύ ύψηλός και έπιταχυνόμενος με την ηλικία του σκάφους.

Μέχρι να συμπληρωθεί ή ως άνω μελέτη τό LR συνέστησε στους έπιθεωρητάς τους άφενός μέν κατά τις ειδικές έπιθεωρήσεις να μειώσουν τό όριο της έπιτρεπόμενης διαβρώσεως σε όρισμένα τμήματα του σκάφους, άφετέρου δέ κατά τις ετήσιες έπιθεωρήσεις να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στό θέμα αυτό.

τους Ένδους διαλυτές μετά τις έλπίδες για άπ' εύθείας άγορές χωρίς τή μεσολάβηση της Κεντρικής Τράπεζας.

ΠΟΣΟ ΚΟΣΤΙΖΕΙ

Η άπόφαση του Νορβηγικού έφοπλιστικού όικου Μπέργκεστεν να έπιλέξει την ό-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215
151 24 AMAROUSION

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

ψιόν του double hull για τα δύο VLCC που ναυπηγεί στην Ιαπωνία θεωρείται βέβαιο ότι θα καταστήσει τα πλοία αυτά των 300.000 τον. d.w. τα ακριβότερα σημερινά δεξαμενόπλοια.

Τά εν λόγω VLCC ναυπηγούνται στα Ιαπωνικά ναυπηγεία NKK και η συμβατική τους τιμή θα αυξηθεί κατά 15%. Σύμφωνα με τον γεν. διευθυντή του οίκου Μπέργκεσεν τα πετρελαιοφόρα με διπλό κέλυφος θα είναι τελικά πολύ πλεονεκτικά στην αγορά των ναυλώσεων. Ωστόσο μία έρευνα που ένηργησε η έφημερίδα Trade Winds απέδειξε ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των υπό ναυπήγηση και παραγγελία VLCC και ULCC θα είναι με απλό κέλυφος. Πράγματι από τα 78 σκάφη των κατηγοριών αυτών των 53 οι προδιαγραφές είναι με απλό κέλυφος.

Στά 53 αυτά υπό ναυπήγηση VLCC χωρίς double hull, περιλαμβάνονται και δύο σκάφη των 280.000 τον. d.w. για λογαριασμό του οίκου Υϊών Π. Γουλανδρή, με παραδόσεις τό 1993 και 94 αντίστοιχα.

Ο Οίκος Μπέργκεσεν έχει παραγγείλει και ένα τρίτο VLCC επίσης στην Ιαπωνία στα ναυπηγεία Sumitomo. Καί τα τρία θα παραδοθούν εντός του 1993. Όπως είναι γνωστό ο Αμερικανικός Νόμος Oil Pollution Act του 1990 όρίζει ότι τα δεξαμενόπλοια που παραγγέλλονται μετά τις 30 Ιουνίου του τρέχοντος έτους θα πρέπει να έχουν double hull έφόσον πρόκειται να προσεγγίσουν σε αμερικανικά ύδατα.

Η τιμή έκκινήσεως για τα τρία παραπάνω πλοία του Μπέργκεσεν ήταν της τάξεως των 305 εκατομ. δολλ. Με την όψιόν του διπλού κελύφους η συνολική τιμή θα φθάσει περίπου τά 350 εκατομ. δολάρια.

ΤΑ ΧΑΜΕΝΑ ΚΙΒΩΤΙΑ

Τό βρετανικό Through Transport Club (TT—Club) εντόπισε περί τά 100 έμποροκιβώτια τά όποια είχαν αναφερθεί ως εξαφανισθέντα κατά την είσβολή του Ιράκ στό Κουβέϊτ. Πάρα πολλά έξ αυτών βρέθηκαν σε μία αποθήκη κοντέϊνερς στή Shuaiba και τά υπόλοιπα σε διάφορα μέρη της κοιλάδας του λιμένος, υπάρχει δέ ή έλπίδα ότι θά βρεθούν και άλλα ακόμα.

Όπως δήλωσε ο Διευθυντής του TT—Club, μετά την ως άνω είσβολή πολυάριθμα κιβώτια είχαν άρπαχθεί μέ τό περιεχόμενό τους και μεταφέρθηκαν στό Ιράκ. Άλλά και πολλά κενά κιβώτια είχαν την ίδια τύχη προφανώς για νά χρησιμοποιηθούν για τή μεταφορά αγαθών προερχομένων από τή λεηλασία του Κουβέϊτ από τίς Ιρακινές δυνάμεις. Άρχικά υπήρχε ή έντύπωση ότι όλα τά έμποροκιβώτια είχαν μεταφερθεί στό Ιράκ, τώρα όμως πιστεύεται ότι θά βρεθούν πολλά ακόμα στό Κουβέϊτ. Πάντως μόνο μετά τό άνοιγμα των συνόρων θά καταστεί δυνατή μία έπιμελέστερη έρευνα από την όποια έλπίζεται ότι θά άνακαλυφθούν πολλά εξαφανισμένα κιβώτια.

Τό TT—Club είναι ένας από τούς έλάχι-

στους οργανισμούς που δέχονται την άσφάλιση έμποροκιβωτίων κατά κινδύνων πολέμου. Άρχικά Ιδρύθηκε για νά αντιμετωπίσει την πρόκληση που έθεσε ή άσφάλιση των κοντέϊνερς, δεδομένου ότι ή κά-

λυση των κινδύνων πολέμου των κοντέϊνερς στην ξηρά δέν άσφαλιζόταν και είσήχθη γά πρώτη φορά κάτω από την πίεση πολυάριθμων έφοπλιστών μετά τό κλείσιμο του Shatt al Arab.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τά Διοικητικά Συμβούλια

1. Της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων
2. Της Ένωσης Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων.

Συνελθόντα

Σήμερα την 3η Ιουλίου 1991 σε κοινή Σύσκεψη στα Γραφεία της Ένωσης Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων, μετά από πρόταση του κ. Άντωνίου Κυρτάτα μέλους της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων και εκπροσώπου της Έπιβατηγού Ναυτιλίας στό Διοικητικό Συμβούλιο του NAT και

ΑΦΟΥ

Άκουσαν την ένημέρωση του κ. Άντωνίου Κυρτάτα σχετικά μέ τά προβλήματα που αντιμετωπίζει τό NAT στή κανονική καταβολή των συντάξεων στους συνταξιούχους του και τίς προειδοποιήσεις του Υπουργού Οικονομικών κ. Ιωάννη Παλαιοκρασσά περί άδυναμίας του προϋπολογισμού νά τό χρηματοδοτήσει μέ έπιπρόσθετες πιστώσεις.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΝ ΟΜΟΦΩΝΑ

1. Νά συμφωνήσουν μέ την θέση που έλαβε επί του θέματος ο Πρόεδρος του NAT ότι τό Ταμείο δέν έχει επί του παρόντος την δυνατότητα νά έξασφαλίσει δικούς του πόρους για την έκπληρωση των υποχρεώσεων του και ότι ή έγγραφείσα στό Δημόσιο Προϋπολογισμό 1991 πίστωση για τή χρηματοδότηση του NAT είχε έπισημανθεί ότι ήταν άνεπαρκής.

2. Νά άντιταχθούν στή πρόταση του Υπουργού Οικονομικών για όποιοδήποτε έκ μέρους του NAT δανεισμό.

3. Νά άντιταχθούν στή πρόταση του Υπουργού Οικονομικών για έκποίηση του NIEN ή όποιασδήποτε άλλης άκίνητης ή κινητής περιουσίας του NAT.

4. Νά εξαλειφθούν τά υπόλοιπα χρέη του NAT από παλαιούς δανεισμούς.

5. Νά υπομνήσουν προς τόν Υπουργό Οικονομικών και την Κυβέρνηση γενικά ότι τά άνοίγματα του NAT και ή χρεωκοπία του προήλθαν προοδευτικά από την κοινωνική πολιτική του κράτους που παρεβίασε κατά καιρούς την άυτονομία του χωρίς νά φροντίσει νά τό ένισχύσει για την άντιμετώπιση των πρόσθετων οικονομικών βαρών που δημιουργήθηκαν από τή πιό πάνω ανεξέλεγκτη κοινωνική πολιτική.

6. Νά έπισπευσθεί ή λήψη των ένδεδειγμένων μέτρων για την έξυγίανση του NAT, που θά συνεχίσει έκ των πραγμάτων νά είναι προβληματικό επί μακρόν μέχρι νά αποδώσουν τά μέτρα.

7. Νά παρακαλέσουν τόν κ. Πρωθυπουργό νά λάβει θέση επί του σοβαρού αυτού θέματος διότι τυχόν άρνηση του Υπουργού Οικονομικών νά χρηματοδοτήσει συμπληρωματικά τό NAT για τίς οικονομικές υποχρεώσεις του μέχρι τέλους του 1991 θά δημιουργήσει μείζον θέμα στή τάξη των συνταξιούχων μέ άπρόβλεπτες κοινωνικές διαστάσεις.

8. Νά δημοσιευθεί τό ψήφισμα αυτό στον ήμερήσιο και περιοδικό τύπο και κατά προτίμηση στό ναυτιλιακό και νά κοινοποιηθεί και στίς άλλες Έφοπλιστικές Ένώσεις, στό NAT και στή ΠΝΟ.

Πειραις 3 Ιουλίου 1991

Γιά τά Διοικητικά Συμβούλια

Της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων

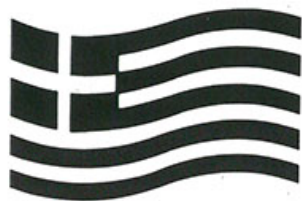
1. Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
2. Κ. ΡΙΓΓΑΣ
3. ΓΕΡ. ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ
4. Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ
5. Δ. ΗΛΙΑΔΗΣ

Της Ένωσης Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων

1. Κ. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ
2. Ε. ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ
3. ΕΥΑΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
4. Γ. ΓΟΥΤΟΣ
5. Β. ΑΓΑΠΗΤΟΣ
6. Μ. ΣΤΑΘΑΚΗΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS:
THOS. R. MILLER & SON (BERMUDA)

INTERKAT A. E. B. E.

**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ**



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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Φίλε κύριε Διευθυντή,

Διάβασα στην προηγούμενη έκδοση του περιοδικού σας την επιστολή του αγαπητού μου καθηγητού Βασίλη Μεταξά αντιπρύτανη του Πανεπιστημίου Πειραιώς για το άρθρο μου με θέμα «τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο και η επικείμενη ίδρυσή του». Χαίρομαι ιδιαίτερα για τον προβληματισμό του, δεν υπήρξε όμως καμιά πρόθεση να θιγεί το Πανεπιστήμιο του Πειραιά ή το Πανεπιστήμιο του Αιγαίου, ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα που επιτελούν κοινωνικό έργο.

Τό ΙΝΜΕΡ από τό 1985 έχει προτείνει στην Πολιτεία την ίδρυση Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου αλλά μέχρι τώρα η Πολιτεία υπήρξε διστακτική και δεν θέλησε να προχωρήσει στην υλοποίηση ενός χρονίζοντος όργματος που είναι η επιστημονική κάλυψη των ναυτιλιακών γνώσεων στην χώρα που πράγματι αναπνέει από την θάλασσα και αιμοδοτείται από την Ναυτιλία.

Πιστεύουμε πως είναι καιρός να πάρουμε την ιστορική απόφαση, άλλωστε όλοι οι φορείς της Ναυτιλίας έχουν την σύμφωνη γνώμη της ίδρυσης του ναυτιλιακού πανεπιστημίου, θεωρώντας τό θέμα ζωτικής σημασίας που συνδέεται άμεσα και με αυτή την επιβίωση της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Μέ την ίδρυση του νέου και διαφορετικού στην δομή και λειτουργία Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου, ανάλογου του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου και του Πανεπιστημίου της ΕΟΚ στοχεύεται:

α) Νά δημιουργηθούν εξειδικευμένα στελέχη στα θέματα της Ναυτιλίας που θα συμβάλλουν στην ποιοτική βελτίωση και σωστότερη διάρθρωση της Έλληνικής Ναυτιλίας ώστε αυτή, με ευνοϊκότερες ανταγωνιστικές συνθήκες, να εξακολουθήσει με επιτυχία τή δράση της στον παγκόσμιο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών.

β) Νά προσφερθούν οι ανωτάτου επιπέδου εξειδικευμένες γνώσεις μας και στις ξένες ναυτιλίες στους τομείς γνώσεων που καλύπτουν τά προγράμματα του Πανεπιστημίου. Πρόκειται για τις γνώσεις αυτές για τις οποίες σήμερα η Έλληνική Ναυτιλία καταφεύγει στα ξένα κέντρα.

γ) Νά προσελκυσθούν για την επάνδρωση των συγχρόνων ελληνικών πλοίων υψηλής στάθμης αξιωματικοί με υψηλές πνευματικές επιδόσεις που φιλοδοξούν να συμπληρώσουν τις γνώσεις τους με πανεπιστημιακή κάλυψη αφού για πολλούς λόγους δεν είναι δυνατόν οι σήμερα λειτουργούσες Ανώτερες Δημόσιες Σχολές ΕΝ να αναβαθμισθούν οι ίδιες σε Ανώτατες Σχολές όπως

γίνεται στις άλλες χώρες, δηλαδή αυτές να γίνουν Ναυτιλιακές Ακαδημίες ανωτάτης βαθμίδας.

δ) Νά προσελκυσθούν σπουδαστές από τρίτες χώρες όπως σήμερα συμβαίνει με την Maritime and Transport Academy της Αλεξάνδρειας στην οποία φοιτούν σπουδαστές από πολλές χώρες.

ε) Νά καταξιωθεί και να αποδοθεί ή όφειλομένη αναγνώριση της προσφοράς των χιλιάδων στελεχών της Ναυτιλίας που είναι οι πραγματικοί δημιουργοί του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος, διότι με την ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου θα δώσουμε τή δυνατότητα σε όσους από αυτούς επιθυμούν να βελτιώσουν τις γνώσεις τους στο επίπεδο του ναυτιλιακού ειδικού (specialist).

Συμπερασματικά, λοιπόν, στόχος του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου είναι να εξειδικεύσει πλοίαρχους, μηχανικούς Α' και στελέχη Ναυτιλιακών επιχειρήσεων και όχι να ασχοληθεί με την απαρχής εκμάθηση φοιτητών τεταρτοετούς φοίτησης.

Τέλος όπως αναφέρει σε σχετική του μελέτη ο επίτιμος Αρχηγός του Λ.Σ. αντιναύαρχος ε.α. Χρ. Τσούνης... «Η ανωτατοποίηση των διπλωμάτων Α' τάξεως Πλοίαρχων και Μηχανικών καθώς και ή ίδρυση και λειτουργία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου στην Ελλάδα κατά τά πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο θα πρέπει να προσεγγιστεί από μία άλλη όπτική με διεθνείς αναφορές όπως πράγματι είναι και λειτουργεί ή Έλληνική Ναυτιλία και δεν θα πρέπει να προσκρούει ούτε σε τυχόν συμφέροντα, ούτε σε στενόμακρες και «ελιτικές αντιλήψεις».

«Η Ναυτιλία είναι υπόθεση εθνική και όχι ομάδας ανθρώπων ή τάξεων».

Με τιμή

ΓΕΩΡΓ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

Γεν. Διευθυντής

Ευρωπαϊκού Ίνστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας

Πειραιάς, 11.7.91

Σημ. Συντ.: Είναι ανάγκη να ξεκαθαρισθεί προς κάθε κατεύθυνση ότι ή Ναυτιλία ζητεί την εξειδίκευση των στελεχών της, πράγμα που

μπορεί να επιτευχθεί μόνον με όσα υπογραμμίζει ο κ. Γεώργ. Μαρκογιάννης, δηλαδή με τή δημιουργία Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου ανάλογου με τό Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο και του αντίστοιχου Πανεπιστημίου της ΕΟΚ και όχι τή δημιουργία κάποιου τμήματος σε κάποιο από τά υπάρχοντα ελληνικά πανεπιστήμια.

Η ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΧΡΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Όσο εύκολο είναι να ξεφωνίζεις για τά στραβά κακά και ανάποδα που διαπιστώνεις — πάντα με σκοπό τήν βελτίωσή τους ή τήν εξάλειψή τους —, άλλο τόσο θα πρέπει να είναι εύκολο, όταν διαπιστώσεις με χαρά τά καλά, τά θετικά και γενναία, να τά χειροκροτείς πάλι ξεφωνίζοντας.

Και σήμερα είναι ευκαιρία για τό δεύτερο.

Μέ μεγάλη ικανοποίηση ακούσαμε για τήν παραγραφή των χρεών του ΝΑΤ προς τούς διαφόρους πιστωτικούς οργανισμούς.

Ήταν ή τήρηση μιάς υπόσχεσης του κ. Πρωθυπουργού προς τούς ναυτικούς, και μιά επιτυχής έκβαση των προσπαθειών του κ. Παυλίδη.

Θά πρέπει να πούμε και ένα μπράβο σε όλους όσους συνέβαλαν με κάθε τρόπο στην απόφαση αυτή. (Πρόεδρο ΝΑΤ, συνδικαλιστικούς φορείς κλπ.).

Απαλλαγμένο τό ΣΠΙΤΙ ΜΑΣ από τά επαχθή για τήν οικονομική κατάσταση χρέη, μπορεί και πρέπει να άρχισει με μιά σάφρονα πολιτική βγαλμένη από τό ΝΑΤ για τό ΝΑΤ — για τούς ναυτικούς —. Είμαστε βέβαιοι ότι ο Πρόεδρος του με τήν βοήθεια και τήν συμπαράσταση του κ. ΥΕΝ και των συμβούλων του, θα κάνουν ό,τι είναι δυνατόν για να τό φθάσουν εκεί που ήταν, τό ΠΡΩΤΟ άσφαλιστικό ταμείο — βοηθούμενοι και από τήν αύξηση των πλοίων υπό Έλληνική σημαία —, και αυτό με τήν σειρά του θα φροντίζει με στοργή και αγάπη τά παιδιά του που τό τροφοδοτούσαν τόσα χρόνια με τό αίμα τους για να τούς δώσει όταν αυτά τά παιδιά θα τό είχαν ανάγκη — γιατί δεν θα είναι παιδιά πιά. — Και τώρα τό έχουν ανάγκη οι απόμαχοί μας.

Καιρός λοιπόν τώρα, μετά τά ΕΥΓΕ, για νοικοκύρεμα, σωστό προγραμματισμό, σύναψη και ανταπόδοση και όχι ευκαιριακές κοινωνικές πολιτικές, ψηφοθηρικές ρυθμίσεις και άλλοπρόσασλές καταστροφικές αποφάσεις.

Εύχαριστώ για τήν φιλοξενία.

Μετά τιμής

ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ

Λέϊκ Τσάρλς 11/6/91

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

Ο Άνθρωπος Παράγοντας στο επίκεντρο του προβλήματος ρύπανσης των θαλασσών

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΤΟΥ IMO κ. ΓΟΥΪΛΛΙΑΜ Ο' ΝΗΛ



Ο γεν. γραμματέας του IMO κ. ΓουΪλλιαμ Ο' Νήλ όμιλών κατά τήν ειδική εκδήλωση τής HELMEPA.

Τήν Παρασκευή 28 Ιουνίου, σέ ειδική εκδήλωση τής Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA, ή όποια πραγματοποιήθηκε στή μόνιμη έκθεσή της στόν Πειραιά, τιμήθηκε ό γεν. γραμματέας του IMO κ. ΓουΪλλιαμ Ο' Νήλ γιά τό γόνιμο έργο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμου, στήν προαγωγή τής ασφάλειας στή θάλασσα καί στή πρόληψη τής ρύπανσής της από τά πλοία.

Προσφωνώντας τόν κ. Ο' Νήλ, ό πρόεδρος τής HELMEPA κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης αναφέρθηκε στό σημαντικό έργο που έχει επιτελέσει ή Ένωση κατά τήν τελευταία θετία, κατά τή διάρκεια τής όποιας παρακολούθησαν τά ενημερωτικά σεμινάρια σέ θέματα πρόληψης τής ρύπανσης περισσότεροι από 4.000 Έλληνες άξιωματικοί, ένώ παράλληλα επισκέφθηκαν τήν μόνιμη έκθεσή της στόν Πειραιά περί τούς 110.000 μαθητές ηλικίας 7-13 έτών, οι όποιοι μετέφεραν τό μήνυμα τής HELMEPA σ' όλη τήν Ελλάδα. Ο κ. Παπαχρηστίδης αναφέρθηκε άκόμη στά ιδιαίτερα γνωρίσματα της χώρας μας μέ τά 3.000 διάσπαρτα νησιά καί τά 16.000 χιλιόμετρα τών άκτών μας, τονίζοντας τή σημασία που άποδίδει ή Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος στόν άνθρωπο παράγοντα, ό όποιος μέ τήν κατάλληλη ευαισθητοποίηση μπορεί νά συμβάλει θεαματικά στή μείωση ρύπανσης τής θάλασσας.

Κλείνοντας τή προσφώνησή του ό κ. Παπαχρηστίδης ύ-

πογράμμισε πρós τόν κ. Ο' Νήλ ότι τό παράδειγμα τής HELMEPA μπορεί νά χρησιμεύσει ποικιλότροπα γιά τήν ευαισθητοποίηση τής κοινής γνώμης καί σέ άλλες χώρες που βρέχονται από θάλασσα καί θέτει στή διάθεση του γεν. γραμματέα του IMO τήν πείρα καί τή θέλησή της γιά τήν προαγωγή του μηνύματός της γιά «καθαρές θάλασσες» σ' όλη τήν ύδρόγειο.

Ακολούθησε όμιλία του γεν. γραμματέα του IMO κ. Ο' Νήλ σχετικά μέ τίς τελευταίες εξελίξεις στή διεθνή ναυτιλία, που επικεντρώνεται στόν άνθρωπο παράγοντα καί τήν καθοριστική συμμετοχή του στήν πρόληψη τής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Από τήν όμιλία αύτή δημοσιεύουμε άμέσως έν συνέχεια τά βασικότερα άποσπάσματα:

WILLIAM A. O' NEIL

SECRETARY GENERAL OF IMO

HELMEPA has, since its foundation in 1982, established itself as one of the most effective and most respected environmental groups in the world. Greece is one of the most important shipping nations in the world, and it is set in one of the most beautiful and yet environmentally sensitive seas in the world. This gives HELMEPA a unique position in the maritime community. The fact that it enjoys the full support of Greece's shipowners and shipping unions also shows the concern that all sections of the shipping industry have for the environment.

All members of HELMEPA share my concern about the future health of the oceans. That concern is beginning to spread to people outside the shipping community and much of the credit for this belongs to the environmental organizations, of which HELMEPA is a leading member. Your tireless activities over the years have done a great deal to focus attention on the need to keep the oceans clean. I know that these efforts will be continued in the years to come, and for your past and future help I would like to convey to you IMO's thanks and gratitude.

I am sure that your approach to cleaning up the seas could be followed in other parts of the world and HELMEPA could be held up as an example of shipowners, labour and government acting together in a common interest.

The protection of the oceans is one of IMO's most important responsibilities. It took some time for the world to realize that shipping — especially tanker shipping — re-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

presented a threat to the health of the oceans, but once the message was received it was very quickly understood. The measures adopted by IMO and implemented by its members have been very successful and made a major contribution to the decrease in accidental and operational oil pollution that occurred during the 1980's.

The entry into force of measures to curb Chemical and Garbage pollution are now having a similar effect, while the dumping into the sea of land-generated wastes is being controlled more and more rigorously through the London Dumping Convention.

Despite these successes, though, my concern for the immediate future outweighs any satisfaction I might feel for the achievements of the recent past, the fact is that the world's oceans are once again in trouble and matters could deteriorate considerably in the years to come.

One major reason is the increasing age of the world merchant fleet, especially the tanker fleet. Very few new ships have been built in recent years and many of the tankers now operating were built in the boom years of the 1970s. In normal conditions most of them would already have been scrapped. But today new tonnage is so expensive that owners are afraid it will not be economic. Instead they are talking of extending the life of tankers to twenty or even thirty years — an age that was scarcely dreamed of by the ships' designers.

We are assured that such extension will be perfectly safe. Every possible attention will be paid to safety and pollution prevention. Every rusty plate will be replaced, every defective pipe repaired, the whole ship will gleam with fresh paint and polish. A ship whose life has been extended will in fact be good as new — or so we are told.

Then why is it, I wonder, that old ships have such a bad casualty record? It seems statistically inevitable, despite all the assurances received, that the continued ageing of the world fleet will lead to more accidents involving tankers, more pollution — and more protests from the public and governments, and the demand for more action from IMO.

A second danger is that a deterioration in the safety and pollution standards of the world fleet will lead to further unilateral actions by individual countries. We have already seen this in the United States, where the adoption of mandatory standards for double hulls on tankers was generally regarded as a breach of the normal consensus approach favoured by IMO.

But now the United Kingdom has followed the United States' example and is demanding that standards recently introduced for new ro-ro ferries should be extended to existing ships. Norway and other countries are demanding the end to the so-called «grandfather» clauses in IMO conventions, which restrict major changes in construction and equipment to new ships only.

IMO has always stood for the consensus approach. There are very few votes within IMO, because votes are seen as divisive. Also IMO member states have traditionally preferred to find a mutually acceptable solution which would be implemented uniformly across the shipping world. Yet many leading IMO member states are now ap-



Ο πρόεδρος της HELMEPA κ. Β. Παπαχρηστίδης απονέμει εκ μέρους του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης τιμητική πλακέτα στον κ. Ο' Νήλ για την προσφορά του IMO στην πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας.

parently willing to abandon this policy. The fact that they are doing so can be criticized but can also be seen as an indication that political pressures for solutions to the tragedies which have taken place must be given attention with the least possible delay.

Such differences between member states could be detrimental to the best interest of world shipping. Nobody would gain from the development of two groups, one favouring the imposition of strict new standards on all ships and the other favouring a more traditional approach with changes being introduced much more slowly. Yet that could be the consequence if solutions are not found in IMO. And of course none of us want political solutions to technical problems.

There is much more agreement about the need for more attention to be paid to the implementation of the measures that have already been adopted. There is no doubt that in the past some governments and shipping companies have not given this aspect sufficient attention. At IMO we receive reports on deficiencies detected during port state control inspections, on accident investigations and so on. But they tend to come from the same countries each time. What is happening in the rest of the world?

This does not mean that the countries which do not reply to IMO requests of this type are uninterested in safety and pollution prevention — the great majority of them certainly are. But it does show a weakness in maritime administrations and incites that in some cases countries have expanded their maritime activities without fully appreciating the costs involved. For a nation to run a successful ship registry it is important to have a comprehensive code of maritime law, a competent maritime administration, a team of qualified surveyors and inspectors to ensure that all ships flying its flag meet international requirements. In some cases the lure of the profits to be made from registration fees has led governments to ignore these drawbacks. And while IMO has no wish to tell shipowners where they should register their ships, it does have the duty to require that those ships be safely and cleanly operated.

Σύγχρονες τάσεις σέ θέματα προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος

Τή Δευτέρα 17 Ἰουνίου, στό ἀμφιθέατρο τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίδη, ἡ Λέσχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὀργάνωσε ναυτιλιακό συμπόσιο ὑπὸ τὴν αἵγίδα τοῦ YEN μέ θέμα «Σύγχρονες διενεχθεῖς τάσεις σέ θέματα προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος» μέ κύριο ὁμιλητὴ τὸν ἐν ἀποστρατεία Πλοίαρχο Λ.Σ. Ζήνωνα Σδοῦγκο πού ἐπὶ μακρὸ χρόνον διατέλεσε Διευθυντὴς Ἀσφαλείας Ναυσιπλοΐας τοῦ IMO.

Στό συμπόσιο παρέστη ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀριστ. Παυλίδης, ὁ γεν. γραμματέας κ. Φ. Χρηματοπoulos, ἡ ἡγεσία τοῦ Λ.Σ., ἐκπρόσωποι ναυτιλιακῶν ἐνώσεων καὶ ὀργανισμῶν, ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν καὶ πολλοὶ Λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἀποστρατεία.

Μετά τοὺς χαιρετισμοὺς τοῦ προέδρου τῆς Λέσχης ἀντιναύαρχου Α. Σκιαδᾶ, τοῦ προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε. κ. Γ. Γκούμα καὶ τοῦ προέδρου τῆς ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη, ὁ ὑπουργὸς Ε.Ν. κ. Ἀριστ. Παυλίδης κήρυξε τὴν ἐναρξὴ τοῦ συμποσίου, τοῦ ὁποῖου τὶς ἐργασίες διηύθυνε ὁ ὑποναύαρχος Δ. Βαβούρης. Στὴ συνέχεια ὁ κ. Ζήνων Σδοῦγκος ἀνέπτυξε τὸ θέμα τοῦ νέου ἀμερικανικοῦ νόμου OPA 1990 καὶ κατόπιν προβλήθηκε μιά πολὺ ἐνδιαφέρουσα βιντεοταινία, προϊόν ἐρευνῶν καὶ πειραμάτων πού ἐγιναν ἀπὸ τὴν INTERTANKO καὶ τὸ Lloyd's Register ὑπὸ τὴν ἐποπτεία Ἑλλήνων τεχνικῶν καὶ συντονιστῆ τὸν πρόεδρο τῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ἰντερτάνκο κ. Φίλιππο Ἐμπειρικό, μέ σκοπὸ νά ἀναλυθοῦν οἱ φυσικὲς αἰτίες πού ὀδηγοῦν στὴ ρύπανση τοῦ περιβάλλοντος μετά ἀπὸ ἀτυχήματα σέ πλοῖα.

Ἀκολούθησαν συμπληρωματικὲς εἰσηγήσεις ἀπὸ τὸν ἀντιπρόεδρο τοῦ NEE κ. Κώστα Κομνηνὸ καὶ τὸν νομικὸ

σύμβουλο κ. Κ. Σαπουνάκη, ἐκ μέρους τοῦ YEN ἀπὸ τὸν ἀρχιπλοίαρχο κ. Α. Μπαγαδόπουλο καὶ ἐκ μέρους τῆς ἐταιρίας Τσάκου, ἀπὸ τὸν δικηγόρο κ. Θ. Ζαφείρα. Ἀκολούθησε συζήτηση μέ συμμετοχὴ πολλῶν ἀπὸ τοὺς παρευρισκομένους καὶ τὸ ὄλο θέμα συνόψισε ὁ Ὑπουργὸς κ. Παυλίδης.

Λόγω τοῦ μεγάλου ἐνδιαφέροντος πού προκάλεσε ἡ προαναφερθεῖσα βιντεοταινία καὶ ἡ ὁμιλία τοῦ κ. Ζ. Σδοῦγκου, δημοσιεύουμε ἀμέσως ἐν συνεχείᾳ τὴν ὁμιλία τοῦ κ. Φ. Ἐμπειρικοῦ πού διαβάστηκε στό συμπόσιο λόγω προσωπικοῦ κωλύματος τοῦ ἰδίου στό ἐξωτερικόν, καθὼς καὶ πολὺ ἐνημερωτικὰ ἀποσπάσματα τῆς εἰσηγήσεως τοῦ κ. Σδοῦγκου γιὰ τὸν OPA '90.

Ὁ κ. Φίλιππος Ἐμπειρικός

Θά σᾶς προβληθεῖ τώρα μία ταινία, ἡ ὁποία εἶναι τὸ προϊόν ἐρευνῶν καὶ πειραμάτων πού ἐγιναν, μεταξύ Lloyd's Register καὶ INTERTANKO. Αὐτὸ πού δέν ἀναφέρεται στὴν ταινία ἀλλὰ μοῦ δίνει ἰδιαίτερη χαρά, εἶναι ὅτι οἱ ἰδέες καὶ οἱ ὁμάδες προέρχονται ἀπὸ Ἑλλήνες. Ἐκαναν δυνατὰ αὐτὰ τὰ σχέδια ἐκτός ἐμοῦ, δύο Ἑλλήνες ναυπηγοί, οἱ ὁποῖοι ἐργάσθηκαν σκληρά, συχνά ἐκτός ὥρων γραφείου καὶ χωρὶς τὸ λεγόμενο overtime....

Ὁ κύριος Ἀναστάσιος Τσελέντης ἦταν συντονιστὴς τοῦ ἔργου στό Lloyd's Register καὶ ὁ κύριος Δημήτριος Βαριάς ὀργάνωσε τὴν διεξαγωγὴ τῶν πειραμάτων καὶ τὴν μαγνητοσκόπηση αὐτῆς τῆς ταινίας.

Ὁ σκοπὸς τῆς ταινίας αὐτῆς εἶναι νά ἀναλύσει τὶς φυσικὲς αἰτίες πού ὀδηγοῦν στὴν ρύπανση τοῦ περιβάλλοντος μετά ἀπὸ ἀτυχήματα. Περαιτέρω ἐξηγεῖ καὶ ἀποδεικνύει πὼς τὸ Mid Deck πού εἶναι μιά ἰδέα πού εἶχε εἰσα-

χθεῖ στά μέσα τοῦ 1970 περίπου, χωρὶς ἐπιτυχία λόγω ἀδιαφορίας τότε, τώρα ἔχει ἐπανέλθει μέ τοὺς Ἰάπωνες καὶ εἶναι σαφῶς καλύτερο ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸ σχέδιο τοῦ Double Deck.

Κατὰ τὴν διάρκεια ἐνὸς ταξιδίου μου στὴν Ἀμερική, προσκεκλημένος ἀπὸ τὴν National Academy of Sciences, μοῦ ἤρθε ἡ ἰδέα νά δοκιμάσουμε ἐάν ἡ ὑδροδυναμικὴ πίεση πού δημιουργεῖται στὸν πάτο, ὅταν τρυπήσει ἡ λαμαρίνα, μποροῦσε νά χρησιμοποιηθεῖ γιὰ νά ὀδηγήσει τὸ λάδι σέ ἀδειες δεξαμενές. Τὸ LRS συμφώνησε μέ τὴν INTERTANKO καὶ θά μᾶς βοηθήσουν στὴν κατασκευὴ καὶ τὰ πειράματα καὶ γιὰ αὐτὸ τοὺς εὐχαριστῶ θερμότατα.

Αὐτὸ πού ἤθελα νά τονίσω, εἶναι ὅτι αὐτὸς ὁ ἀγῶνας ξεκίνησε μέ μιά μεγάλη ἀδικία, τὸν U.S. Oil Pollution Act 1990.

Πρόκειται περὶ μιᾶς ἀπόλυτης καὶ μονομελοῦς νομοθεσίας πού μπορεῖ νά σημαίνει τὴν καταστροφὴ, μεταξύ ἄλλων, τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐξαιτίας τῆς «Ἀπεριόριστης Εὐθύνης» σέ περίπτωση ρύπανσης τῆς θάλασσας.

Λοιπὸν πρέπει νά λάβουμε τὰ μέτρα μας. Βλέπω μετά χαρᾶς ὅτι ἔχουμε κινηθεῖ σημαντικά ἀπὸ νομοθετικῆς πλευρᾶς ὅπως καὶ ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς ἀποψης.

Υπάρχει παράλληλα μιά τεχνικὴ ἐρευνα πού πρέπει νά συνεχισθεῖ. Ἐάν μειώσουμε τὶς πιθανότητες ρυπάνσεως σέ ἓνα ἀτύχημα, θά μειώσουμε καὶ τὴν εὐθύνη μας. Ἐάν τὸ ἐπιτύχουμε ἀποτελεσματικά, θά περιορισθεῖ ἡ εὐθύνη μας κάτω ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴ μας κάλυψη, σημαντικὰ πρὸς ὄφελός μας.

Αὐτὴ ἡ ἐρευνα πρέπει νά συνεχισθεῖ καὶ στά ὑπάρχοντα πλοῖα ὥστε νά μὴν δεχόμαστε προτάσεις στὸν IMO, ὅπως ἡ Νορβηγικὴ σχετικὰ μέ τὰ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



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

Segregate Ballast Tanks και τό Vacuum System, ή όποία είναι σαφώς λανθασμένη.

Ένας άλλος Έλληνας, ό κύριος Γεώργιος Παρασκευόπουλος, πού είναι έγκατεστημένος στό Άμβούργο, έχει κάνει μία ένδιαφέρουσα έρευνα μέ τό πρόγραμμα Polmis, πού είναι ένα είδος Rescue tanks γιά τά υπάρχοντα βαπόρια. Βεβαίως αυτές οι έρευνες, πρέπει νά έξετασθούν σοβαρά και πρέπει νά ελεγχθούν οι μακροπρόθεσμες έπιπτώσεις τους προτού νά τίς εισηγηθούμε ως προτάσεις.

Έπίσης πρέπει νά εκπαιδεύσουμε τά πληρώματά μας γιά νά είναι προετοιμασμένα κατάλληλα νά αντιμετωπίσουν τά προβλήματα πού ύφίστανται κατά τά ατυχήματα. Σέ αυτό τό σημείο ή βοήθεια του Έπουργείου και της HELMEPA θά είναι σημαντική.

Τελικά, αυτό τό έργο πού άπευθύνεται στό Κογκρέσσο και στους πολιτικούς άποτελεί παράκληση νά δέχονται κατά την θέσπιση της νομοθεσίας έναλλακτικές λύσεις γιά νά μήν άδρανοποιείται ή τεχνολογία.

Ό κ. Ζήνων Σδοϋγκος

Τό νομοθέτημα των Η.Π.Α., Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) έκτεταμένο και πολύπλοκο, άποτελεί προσπάθεια άναμορφώσεως της Άμερικανικής νομοθεσίας πού άναφέρεται στό oil pollution, μέ αύξημένη την άνάμιξη της όμοσπονδιακής κυβερνήσεως σέ ότι άφορά την πρόληψη, καθαρισμό της ρυπάνσεως και ευθύνη του πλοιοκτήτου. Τό νομοθέτημα θά συμπληρωθεί από μεγάλο αριθμό έκτελεστικών κανονισμών πού θά έκδώσει ή U.S. Coast Guard. Πρέπει νά σημειωθεί ότι ό OPA 90 δέν θίγει τό δικαίωμα κάθε Πολιτείας νά νομοθετήσει γιά θέματα ευθύνης και άποζημιώσεως λόγω ρυπάνσεως ή και γιά θέματα τεχνικά, διαδικασίες καθαρισμού κλπ.

Τά μέτρα πού εισάγει ό OPA 90 μπορούν νά ταξινομηθούν σέ:

(α) preventive operational measures
(β) preventive structural measures και
(γ) μέτρα ευθύνης, άποκαταστάσεως και άποζημιώσεως

• Στά προληπτικά operational μέτρα περιλαμβάνονται γενικά όσα άναφέρονται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας — χρήση πλοηγών και συνοδών πλοίων (ρυμουλκών), όργάνωση φυλακών γέφυρας, Vessel Traffic Services και μέσα τηλεπικοινωνίας γιά χρήσεις ασφαλείας, επάνδρωση κλπ.

Είναι ένδιαφέρουσα ή επέκταση της νομοθεσίας στην πρόληψη χρήσεως ή καταχρήσεως drugs και άλκοόλ. Σχετικό πρόγραμμα έφαρμόζεται προληπτικά επί ένθνικής βάσεως και επιδιώκεται ή καθιέρωσή του διεθνώς. Έπεκτείνεται ή άρμοδιότης της U.S. Coast Guard γιά τόν έλεγχο των πιστοποιητικών ικανότητας του πλοιάρχου /πληρώματος και της έν γενεί επανδρώσεως ξένων πλοίων στην περιοχή άρμοδιότητος των ΗΠΑ. Καθιερώνονται ύποχρεώσεις των πλοίων νά άναφέρουν περιστατικά ρύπανσης και νά συμμορφώνονται μέ τό National Contingency Plan ή τόν νόμο της Πολιτείας γιά τόν καθαρισμό της ρυπάνσεως. Η U.S.C.G. θά φροντίσει γιά την εισαγωγή ή την περαιτέρω μελέτη των άνωτέρω μέτρων.

• Τό πιό σημαντικό κατασκευαστικό μέτρο γιά την πρόληψη της ρυπάνσεως είναι ή καθιέρωση του Double Hull γιά όλα τά νέα δεξαμενόπλοια πού καταπλέουν σέ περιοχές δικαιοδοσίας των Η.Π.Α. Λεπτομέρειες κατασκευαστικές θά καθορισθούν από τόν άρμόδιο Έπουργό ό όποιος πρέπει έπίσης νά άναφέρει στό Κογκρέσσο άν άλλα «structural and operational» μέτρα θά μπορούν νά παρέχουν την ίδια ή καλύτερη προστασία στό περιβάλλον. Αυτό δίνει την δυνατότητα τροποποιήσεων ή έφαρμογής έναλλακτικών λύσεων και σχετική έργασία γίνεται πρós τό παρόν στόν IMO.

• Όσον άφορά τά υπάρχοντα δεξαμενόπλοια ό νόμος προβλέπει ότι δέν θά γίνονται δεκτά σέ λιμένες των Η.Π.Α. μέσα σέ ένα χρονοδιάγραμμα μέ μία κατιούσα κλίμακα πού συνδέεται μέ την ηλικία του πλοίου. Έφαρμογή του σχεδίου μή άποδοχής των ύπαρχόντων πλοίων άρχίζει από τό 1995 γιά πλοία ηλικίας 28 έτών και τελειώνει τό 2010 γιά όσα είναι ηλικίας 23 έτών. Πλοία μέ διπλό πυθμένα ή διπλές πλευρές έχουν μία πρόσθετη περίοδο χάριτος μιάς πενταετίας. Έξαιρούνται από τούς άνωτέρω περιορισμούς όσα πλοία προσεγγίζουν στό τέρμιναλ της Λουϊσιάνας (LOOP) ή μεταφορτώνουν πέρα από 60 μίλια από την άκτή των ΗΠΑ.

• Τό διεθνές καθεστώς της ευθύνης και άποζημιώσεως σέ περίπτωση ρυπάνσεως καθορίζεται από δύο διεθνείς Συμβάσεις: Την Oil Spill Liability and Compensation Convention (1969) πού σχετίζεται μέ την άστική ευθύνη του πλοιοκτήτου, και την παράλληλη Σύμβαση πού ίδρυσε τό International Fund (1971) γιά συμπλη-

ρωματική πληρωμή άποζημιώσεων όταν τό σύνολο των άπαιτήσεων υπερβαίνει τά όρια ευθύνης του πλοιοκτήτου. Και οι δύο άνωτέρω Συμβάσεις άναθεωρήθηκαν — κυρίως ως πρós τά ποσά των άποζημιώσεων — μέ Πρωτόκολλα του 1984 πού δέν έχουν άκόμη τεθεί σέ έφαρμογή. Τό διεθνές καθεστώς λειτουργεί ικανοποιητικά μέ κύριο πλεονέκτημα την ταχεία διευθέτηση των άπαιτήσεων χωρίς την άνάγκη προσφυγής στα δικαστήρια. Ό πλοιοκτήτης ασφαλίζεται έναντι της ευθύνης του μέσω των Protection and Indemnity (P and I) Clubs, και ή ασφάλιση είναι ύποχρεωτική.

• Ό Oil Pollution Act (1990) των ΗΠΑ αύξησε σημαντικά τά όρια της ευθύνης του πλοιοκτήτου, αλλά διέτηρησε την άρχή της περιορισμένης ευθύνης έναντι του Federal Law.

Η άρχή αυτή αίρεται άν ύπάρχει βαρεία άμέλεια ή παράβαση έν ισχύει κανονισμών. Έν τούτοις τά έν λόγω όρια ισχύουν μόνον γιά άπαιτήσεις και δαπάνες πού εγείρονται βάση του Federal Law ό όποιος δέν περιορίζει τό δικαίωμα των Πολιτειών νά νομοθετήσουν σχετικά μέ άπαιτήσεις και ευθύνες γιά ρύπανση. Ό νόμος μερικών Πολιτειών έπιτρέπει στόν πλοιοκτήτη νά περιορίσει την ευθύνη του.

Σέ άλλες Πολιτείες ή ευθύνη του πλοιοκτήτου είναι άπεριόριστος ίδίως σέ ότι άφορά τό κόστος καθαρισμού έκ της ρυπάνσεως, ένν άλλα σημαντικά στοιχεία του State law διαφέρουν από τά αντίστοιχα του Federal law ή των διεθνών συμβάσεων (π.χ. ό όρισμός του «oil» γιά την έφαρμογή των νόμων).

Η αύξησης του όριου της ευθύνης κάνει πιό δαπανηρή την ασφάλιση, ένν ή άπεριόριστη ευθύνη κάνει την ασφάλιση αδύνατη. Άσφαλιστική κάλυψη διατίθεται, μέσω των Clubs, ύψους δολ. 500.000.000. Η έλεύθερη αγορά μπορεί νά καλύψει ένα περαιτέρω ποσόν π.χ. δολ. 200.000.000. και τά δύο ποσά είναι άνεπαρκή γιά δαπάνες και άπαιτήσεις πού μπορεί νά φθάσουν τά δισεκατομμύρια, όπως έδειξε ή περίπτωση του Exxon Valdez. Ένν άνεπίσημες προσπάθειες συνεχίζονται γιά την έξεύρεση ασφαλιστικής λύσεως, ή U.S.C.G άρχισε τη συνήθη διαδικασία γιά την υιοθέτηση των κανονισμών πού θά καθορίζουν την βεβαίωση της οικονομικής ευθύνης (certification of Financial Responsibility) των πλοίων πού θά προσεγγίζουν σέ λιμένες των ΗΠΑ.

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



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

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

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

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΓΙΑ ΜΑΣ**ΕΝΑ ΓΕΥΜΑ ΜΕ ΤΟΝ ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ**

Τό κείμενο πού ακολουθεί ανήκει στον γνωστό συντάκτη του Βρετανικού περιοδικού «Fairplay» κ. Jonh Guy, ο οποίος μετέφερε στο χαρτί τις εντυπώσεις του από ένα γεύμα με τον Πρόεδρο του Κομμίτη κ. Γιάννη Α. Χατζηπατέρα.

Τό κείμενο δημοσιεύθηκε στο «Fairplay» της 9 Μαΐου, 1991.

Είναι μόνον εν μέρει αλήθεια ότι τό εστιατόριο του Savoy Hotel στο Λονδίνο είναι γνωστό σαν «καφενείο» του Χατζηπατέρα. Είναι πάντως πλήρης αλήθεια ότι τό προσωπικό του, χαιρετάει τον Χατζηπατέρα με τ' όνομά του και ότι μπορεί πάντα να έχει ένα τραπέζι με θέα προς τό ποτάμι όταν πρεσβευτές και εκατομμυριούχοι κάθονται πίσω απ' τις κολόνες.

Ο Τζών είναι τό είδος του ανθρώπου πού ξεπερνά αυτή τή διάκριση. Όντας ο φυσικός εκπρόσωπος της πιο παντοδύναμης ναυτιλιακής κοινότητας του κόσμου, μπορεί ίσως να έχει ακονίσει τις διπλωματικές του ικανότητες, αλλά δεν έπαψε ποτέ να είναι ένας πραγματικά χαριτωμένος άνθρωπος. Όχι μόνο για τό προσωπικό του Savoy αλλά για όλον τον πολιτικό και ναυτιλιακό κόσμο πού έρχεται σ' επαφή μαζί του όπουδήποτε της γής.

Ο Τζών είχε κανονίσει τό τραπέζι ώστε να έχω μία θαυμάσια θέα προς τό ποτάμι και είχε κανονίσει τά γκαρσόνια να πάρουν άμέσως τις παραγγελίες μας και να γυρίσουν με μία μικρή μπίρα για τον καθένα μας πριν πιούμε συζήτηση για τις δουλειές.

Ο Ιωάννης Χατζηπατέρας είναι πρόεδρος της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, της ένωση-

ως δηλαδή πού αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου. Η δουλειά και η ευχαρίστηση συμπλέκονται μέσα του αφού η ναυτιλία είναι η ζωή του και τό πάθος του.

Έκπροσωπεί την πέμπτη γενιά της οικογένειάς του στη ναυτιλία και όπως όλοι οι εκτός Ελλάδος Έλληνες έφοπλισται δεν άρέσκεται να τον κατατάσσουν αναγκαστικά ως έφοπλιστή ή ως πράκτορα ή ως οτιδήποτε άλλο παρόμοιο. «Όταν είμαι σέ φόρμα» λέει «βάζω ως επάγγελμά μου τή ναυτιλία. Είμαι άφοσιωμένος σ' αυτήν. Την ύπηρετώ».

Προσφέρει τις υπηρεσίες του στην ένωση επί ένδεκα χρόνια. Και μία και αναφέραμε τό ένδεκα, ως πούμε ότι χρειάστηκαν μόνον έντεκα δευτερόλεπτα για να μάς σερβίρουν, εκείνον με ένα έλαφρύ πατέ και μένα με tagliatelli al pesto fruta di mare. Τόν άλλο μήνα τελειώνει η πέμπτη θητεία του ως προέδρου του Κομμίτη. Η σύζυγός του θα ήθελε να άποσυρθεί αλλά οι συνάδελφοί του θέλουν να συνεχίσει. «Έχω μερικούς λαμπρούς νέους στο Κομμίτη μου λέει «πού μέ κάνουν να φαίνομαι άποδοτικός». Φυσικά η άφοσίωσή του αυτή δεν ένοχλεί, όπως δεν ένοχλεί και ο φανερός σεβασμός πού έχουν γι' αυτόν οι συνάδελφοί του. Άρκετοί από τους έφοπλιστάς των 150 εταιριών πού έκπροσωπεί, γευματίζουν πίσω απ' τις κολόνες. Τόν χαιρετούν σαν τιμημένο πατέρα και δεν φαίνεται καθόλου παράξενο πού αναφερόμενος σέ μερικούς από τους πιο γνωστούς Έλληνες έφοπλιστάς τους άποκαλεί «θαυμάσια παι-

διά».

Θαυμάσιο είναι και τό γεύμα μας. Τώρα μάς σερβίρουν ψάρι στη σχάρα με πικάντικη σάλτσα. Ο Τζών κάνει δίαιτα κι άποφεύγει τά χορταρικά.

Εγώ ρίχνομαι στο γκρίλ μου κι ο Τζών ρίχνεται σέ θέματα πού ένοχλούν τον κλάδο του: Όπως οι Η.Π.Α. πού αναλαμβάνουν μονομερή δράση κατά της πετρελαιορύπανσης. Και όπως οι Νηογνώμονες πού ανακατεύονται στα πιστοποιητικά της ποιτικής διαχείρισης. Σύντομα, λέει, θα είναι άδύνατο να ταξιδεύσεις στις ΗΠΑ. Ο νόμος Oil Pollution Act είναι αρκετά άνόητος αλλά τά πράγματα θα γίνουν ακόμα χειρότερα όταν η κάθε Πολιτεία θα εφαρμόσει τό δικό της καθεστώς. «Τό να άγνοούν τον άλλο κόσμος θα στραφεί έναντίον τους σαν μπουμέρανγκ».

Όσο για τά πιστοποιητικά ποιότητος ο Τζών νομίζει ότι πίσω τους είναι οι Νορβηγοί, προσπαθώντας να ξεκαθαρίσουν την άνασφάλτωση πού τους κόστισε η ύπεραπότομη άνάπτυξη με τό καθεστώς των KS και NIS. «Οι νηογνώμονες έχουν να κάνουν πολλά πράγματα» λέει «και κυρίως να κοιτάξουν τά πλοία. Σκεφθήτε όμως να στείλουν κάποιον να επιθεωρήσει έμένα;».

Ο Τζών και τό όκταμελές έπιτελείο του φροντίζουν για τά συμφέροντα του κλάδου τους. Τό κάνουν όμως μέσω ευρύτερων ναυτιλιακών οργανισμών. Ο Τζών δεν θέλει τά ζητήματα να χαρακτηρίζονται ως ελληνικά.

«Για μάς τά προβλήματα είναι προβλήματα της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας».

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Δύο από τὰ προβλήματα πού τόν απασχολούν είναι ή ποιοτική επάνδρωση τών πλοίων καί ή ανανέωση τοῦ στόλου. «Ἡ ανανέωση τοῦ τοννάζ γίνεται δύσκολη» λέει μέ τόν ἡπιο τρόπο πού χειρίζεται τὰ πάντα.

«Οἱ Ἕλληνες εἶναι προσεκτικοί καί ἐλπίζω πώς θά παραμείνουν ἔτσι». Ὁσον ἀφορᾷ τό πρόβλημα τῆς επανδρώσεως μοῦ ἐκμηστηρεύεται: «Ὑπάρχουν δόξα τῷ Θεῷ τὰ πληρώματα τῆς Ἀπω Ἀνατολῆς, ἀλλά νομίζω πώς μᾶς ἀρέσει ἀκόμα τό εὐρωπαϊκό στοιχεῖο «ἐννοώντας τό ἐλληνικό στοιχεῖο».

Εἶναι βλέπετε δεμένος συναισθηματικά μέ τή ναυτιλία καί μοῦ ἐξηγεῖ: «Εἶναι πολύ σημαντικό νά γνωρίζεις προσωπικά τόν πλοίαρχό σου, γιατί στή ναυτιλία ἐργαζόμαστε μ' ἓνα αἶσθημα ἀγάπης. Δέν μπορεῖς νά ἔχεις γιά πλοίαρχο ἓνα «ρομπότ». Οἱ Ἕλληνες ἀξιωματικοί ἔχουν «φιλότιμο», ἔχουν τήν ἀρετή νά δένονται μέ τή δουλειά τους καί γιά τό καλό τῆς, πράγμα πού συμμαρίζονται οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί καί ὁ κόσμος πού δουλεύει στά πλοῖα τους.

Οἱ ἄνθρωποι τοῦ Χατζηπατέρα ξεδεύουν στήν Ἑλλάδα πολλά λεφτά γιά τήν ἐκπαίδευση, προσπαθώντας νά τήν βελτιώσουν, ἀλλά πολύ φοβᾶται ὅτι οἱ νέοι δέν θέλουν νά πᾶνε στή θάλασσα. Βλέπει μέ περίσκεψη ὅτι ὁ βρετανικός ναυτικός κόσμος ἐπιτρέπει στά παιδιά του νά παρασύρονται πρός ἄλλα ἐπαγγέλματα καί συμπεραίνει χαμογελώντας «Πρέπει νά τούς δίνεις τήν ἐμπνευση».

Ἐχουμε καί οἱ δυό μας κάπως ἐμπνευσθεῖ ἀπό τό σερβίρισμα καί τόν καφέ. Τόν περασμένο μήνα, μοῦ λέει, τό Κομμίτη δώρησε στό Baltic Exchange τό μοντέλο τοῦ πρώτου ἐλληνικοῦ ἀτμόπλοιου. Τό ὄνομά του ἦταν «Καρτερία», μιά ἀρετή πού πολύ τήν ἀκολουθοῦν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί.

Τό ἀπόγευμα θά βγεῖ γιά μιά ἐκδήλωση τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος πού γίνεται γιά νά τιμήσουν τήν ἱστορία τών Ἑλλήνων στή Μαύρη Θάλασσα. Ἡ Ὁδησός ἦταν ἡ πόλη ἀπό τήν ὁποία ξεκίνησαν πάρα πολλοί ἀπό τὰ μεγάλα ὀνόματα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ὁ Τζών ἔχει βαθιά συναί-

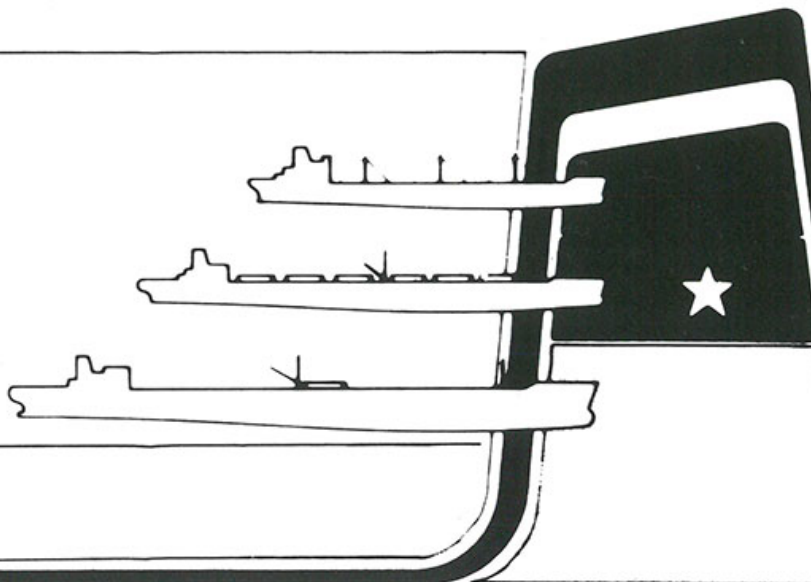
σθηση τῆς σημασίας τῆς ἱστορίας καί τῆς παράδοσης. Γιά σαράντα χρόνια ὑπῆρξε ἐφοπλιστής, συγγραφεύς, σχολιαστής καί ἀρωγός αὐτοῦ πού εἶναι Ἑλλάδα ἐκτός Ἑλλάδος. Τελειώνοντας τόν καφέ μας μιλοῦμε γιά τή γλώσσα καί γιά τό γεγονός ὅτι δέν μπορεῖς νά καταλάβεις ἓνα πρόσωπο ἢ ἓνα πολιτισμό ἂν δέν μιλᾷς τή γλώσσα του. Αὐτό μᾶς ξανάφερε στό «φιλότιμο», τήν ἀρετή πού διαφυλάσσει ἡ ἐλληνική κοινότητα στή ναυτιλία. Δέν μεταφράζεται, μοῦ λέει. Σημαίνει τιμή, ἀγάπη, καθῆκον, δεσμό καί ἀκόμα μιάν εἰδική αἴσθηση γιά τό τί πρέπει νά κάνεις. Σημαίνει μιά αἴσθηση ταυτότητας. Οἱ θεωρητικοί ἐπιστήμονες κουράστηκαν νά βροῦν μιά μετάφρασή του στά ἀγγλικά.

Ἴσως οἱ βόρειες γλώσσες νά μὴν ἔχουν τό πνεῦμα πού κρύβει ἀκριβῶς αὐτή ἡ αἴσθηση τοῦ «φιλότιμου».

Ὑπάρχει ὁμως ἓνας εὐκολότερος τρόπος νά τό καταλάβεις. Ἀρκεῖ νά ἔχεις ἓνα γεῦμα μέ τόν Γιάννη Χατζηπατέρα καί νά μιλήσεις μαζί του γιά Ναυτιλία.

JOHN GUY

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Κόπωση πληρώματος (fatigue)

καί τά άτυχήματα στά πλοία

Τοῦ κ. ΚΩΝ. ΑΔ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗ, πλοιάρχου Λ.Σ.

Πολύς λόγος γίνεται τελευταία γιά τήν κόπωση τοῦ πληρώματος καί τήν συνεπεία αὐτῆς πρόκληση άτυχημάτων στά πλοία.

Οί άπόψεις ὁσων μποροῦν νά ἔχουν λόγο στό θέμα αὐτό, καλύπτουν ἕνα εὐρύτατο φάσμα. Ἀρχίζουν ἀπό τόν Ισχυρισμό ὅτι ὅλα τά άτυχήματα θά πρέπει νά ἀποδοθοῦν στήν κόπωση τοῦ πληρώματος καί φθάνουν μέχρι τήν άποψη ὅτι ἡ κόπωση δέν ἔχει καμιά συμβολή στήν πρόκληση άτυχήματος στά πλοία. Οί άπόψεις τῆς Διεθνούς Ὁμοσπονδίας Μεταφορῶν (ITF — International Transport Workers Federation), συνοψίζονται στά ἑξῆς:

Ἡ κυρία αἰτία προκλήσεως άτυχημάτων στά πλοία, πού ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τήν ἀπώλεια πολλῶν ἀνθρωπίνων ζωῶν, εἶναι ἡ κόπωση τοῦ πληρώματος. Τά τελευταία χρόνια, τό πρόβλημα γίνεται ὀξύτερο, μέ τήν διεθνῶς παρατηρουμένη τάση μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν πλοίων. Τό γεγονός ὅτι στά στατιστικά τῶν Ἀρχῶν διερευνήσεως τῶν άτυχημάτων αὐτῶν, ὁ παράγων κοπώσεως δέν ἐμφανίζεται νά συμβάλλει στήν πρόκλησή τους, ἡ ὅτι ἡ συμβολή του εἶναι ἀνευ σημασίας, δέν ἀποδίδει τήν πραγματικότητα, κατά τή γνώμη πάντοτε τῆς ITF, ἀλλά ὀφείλεται στό γεγονός ὅτι δέν διερευνᾶται σέ βάθος ἡ ὑπαρξη συμβολῆς ἡ ὅχι τοῦ παράγοντος κοπώσεως. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, οἱ άπόψεις τῆς Διεθνούς Ὁμοσπονδίας Πλοιοκτητῶν (I.S.F. — International Shipping Federation), ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Σχεδόν μηδαμινή καί πάντως ἀνευ σημασίας εἶναι ἡ συμβολή τοῦ παράγοντα τῆς κοπώσεως στήν πρόκληση άτυχημάτων στά πλοία, ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπό τά στατιστικά τῶν Ἀρχῶν διερευνήσεως τῶν αἰτίων πού προκαλοῦν τά άτυχήματα αὐτά.

Γιά παράδειγμα, στόν Καναδά, μόνο μέ ποσοστό 1,8% τῶν άτυχημάτων σέ πλοία, συμπεριλαμβανομένων καί τῶν ἀλιευτικῶν, διεπιστώθη ἡ συμβολή τοῦ παράγοντα κοπώσεως ὡς κυ-

ρίας ἡ δευτερεύουσας αἰτίας προκλήσεως, ἐνῶ στήν Αὐστραλία, σέ εἴκοσι δύο άτυχήματα, μόνο σέ ἕνα (προσάραξη) διεπιστώθη ὅτι ὁ Ἀξιωματικός φυλακῆς παρουσίαζε συμπτώματα κοπώσεως, σέ συνδυασμό ὅμως μέ τή χρήση οἰνοπνευματώδους ποτοῦ.

Μιά ἀντικειμενική καί ψυχραίμη θεώρηση τοῦ θέματος θά μάς ὁδηγοῦσε ἀβίαστα στό συμπέρασμα ὅτι καί οἱ δύο ἐκ διαμέτρου ἀντίθετες άπόψεις εἶναι ἐκδήλως ἐπηρεασμένες ἀπό τό συντεχνιακό πνεῦμα τῶν φορέων πού τίς ἐκφράζουν καί ὅτι, ὅπως συμβαίνει συνήθως, ἡ πραγματικότητα βρίσκεται κάπου στό μέσον τῶν δύο αὐτῶν ἀκραίων θέσεων.

Δέν ὑπάρχει καμιά ἀμφιβολία ὅτι τό ἀναπτυσσόμενο θέμα εἶναι πολύπλοκο καί χρειάζεται νά τό προσεγγίσει κανεῖς μέ πολλή προσοχή.

Αὐτό γίνεται ἀμέσως ἀντιληπτό, ἀν προσπαθήσουμε νά προσδιορίσουμε καί αὐτό ἀκόμη τό περιεχόμενο τῆς ἐννοίας τῆς λέξεως κόπωση ἡ κάματος (fatigue).

Διάφορες μελέτες γιά τό θέμα αὐτό, ὅπως ἐπίσης καί τά σχετικά λύματα τῶν διαφόρων ἐγκυκλοπαιδειῶν δίδουν διαφορετικό ἡ κάθε μία περιεχόμενο. Μετά ἀπό συζητήσεις, ἡ Ἐπιτροπή Ναυτικῆς Ἀσφαλείας τοῦ IMO (MSC) κατέληξε στόν κατωτέρω ὁρισμό τόν ὁποῖο ἀπεδέχθη καί ἡ Μικτή Ἐπιτροπή IMO/ILO (γιά τήν ὁποία θά ἀναφερθοῦμε στή συνέχεια τῆς παρουσιάσεως αὐτῆς):

Κόπωση εἶναι:

— ἡ ὑποβάθμιση τῶν ἀνθρωπίνων λειτουργιῶν

— ἡ μείωση τῶν φυσικῶν καί νοητικῶν ἀνακλαστικῶν καί

— ἡ ἐξασθένιση τῆς ἱκανότητος νά ἔχει τό ἄτομο λογική κρίση.

Παράγοντες πού προκαλοῦν κόπωση εἶναι:

— παρατεταμένοι περίοδοι νοητικῆς ἡ φυσικῆς δραστηριότητος.

— ἀνεπαρκῆς χρόνος ἀναπαύσεως.

— δυσμενῆς περιβαλλοντικοί παράγοντες.

— φυσιολογικοί - ὁργανικοί παράγοντες.

— ἀγχος ἡ ἄλλοι ψυχολογικοί παράγοντες.

Ὅποια κι ἂν εἶναι ἡ πραγματικότητα, ὡς πρός τό βαθμό συμβολῆς τῆς κοπώσεως στήν πρόκληση άτυχημάτων, γεγονός εἶναι ὅτι τό θέμα αὐτό ἀπασχολεῖ τή διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα καί ἐπομένως δέν ἦταν δυνατό, οἱ ἀρμόδιοι διεθνεῖς Ὁργανισμοί IMO καί ILO νά μείνουν ἀπαθείς καί ἀσυγκίνητοι θεατές.

Ἐτσι τό Σεπτέμβριο τοῦ 1990 συνήλθε στήν ἔδρα τοῦ ILO στή Γενεύη ἡ Μικτή Ἐπιτροπή IMO-ILO ἡ ὁποία μετὰ ἀπό συζητήσεις μιᾶς ἐβδομάδος κατά τίς ὁποῖες ἐξετάσθηκαν ὅλες οἱ πτυχές τοῦ προβλήματος καί ἀκούστηκαν ὅλες οἱ άπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων φορέων κατέληξε στίς ἑξῆς ἀποφάσεις:

α. Νά ζητηθεῖ ἀπό τά ἀρμόδια ὅργανα τοῦ ILO νά δρομολογηθοῦν οἱ προβλεπόμενες διαδικασίες γιά τήν ἀναθεώρηση τῆς Διεθνούς Συμβάσεως 109/1958 καί τῆς συστάσεως 109/1958 «γιά τοῦς μισθοῦς, τίς ὥρες ἐργασίας τοῦ πληρώματος καί τήν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων», γιὰτί ὁ προσδιορισμός τοῦ ἀνωτάτου ὁρίου ὥρων ἐργασίας καί κατά συνέπεια ὁ ἔμμεσος προσδιορισμός ὥρων ἀναπαύσεως σέ συνδυασμό καί μέ τόν προσδιορισμό κριτηρίων γιά τόν καθορισμό ἀσφαλοῦς συνθέσεως τῶν πλοίων θά ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τήν ἐξάλειψη ἡ ἔστω ἐλαχιστοποίηση τῶν παραγόντων πού θεωροῦνται ὅτι προκαλοῦν τήν κόπωση τοῦ πληρώματος.

β. Νά ζητηθεῖ ἀπό τόν IMO καί ILO ἡ ἀμεσος συγκρότηση Μικτῆς ὁμάδος εἰδικῶν, οἱ ὁποῖοι θά καταρτίσουν ἕνα ὁμοιόμορφο πλαίσιο ὁδηγιῶν πρός τοῦς ἀρμοδίους ἐρευνητές - ἀνακριτές ἐλέγχου τῶν άτυχημάτων στά πλοία, μέ τό ὁποῖο θά τοῦς παρέχονται λεπτομερεῖς ὁδηγίες ὡς πρός τόν τρόπο μέ τόν ὁποῖο θά διερευνοῦν τό άτύχημα γιά νά ἐντοπίζουν τήν συμβολή τῆς



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

POINT TO POINT



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

MEMBER



•HELMEPA•

GREECE

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

LONDON

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



κοπώσεως στην πρόκλησή του και σε καταφατική περίπτωση τό βαθμό (ποσοστό) αυτής της συμβολής.

Στό σημείο αυτό, είναι νομίζουμε σκόπιμο να εξετάσουμε τό ισχύον στην Ελλάδα καθεστώς, ως προς τόν χρόνο απασχολήσεως επομένως και αναπαύσεως του πληρώματος και ως προς τά κριτήρια μέ βάση τά όποια καθορίζονται οί οργανικές συνθέσεις τών πλοίων.

Οί ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Έργασίας καθορίζουν τό ανώτατο όριο απασχολήσεως τών μελών του πληρώματος.

Σύμφωνα μέ τή ρύθμιση πού καθιερώνεται στις βασικότερες κατηγορίες πλοίων, ό ναυτικός υποχρεούται νά εργάζεται όκτώ ώρες τήν ημέρα από Δευτέρα έως Παρασκευή και στή συνέχεια, αν του ζητηθεί, άλλες τέσσερις ώρες υπερωριακά, αμειβόμενος βεβαίως ιδιαιτέρως γιά τήν υπερωριακή απασχόληση. Πέρα απ' αυτές τίς τέσσερις ώρες, μόνο προαιρετικώς μπορεί νά εργασθεί. Μέ τήν ρύθμιση αυτή αν βεβαίως εφαρμόζεται εξασφαλίζεται κατά τήν άποψη μας επαρκής χρόνος αναπαύσεως. Έξυπακούεται ότι σε ώρα κινδύνου, όλοι υποχρεούνται νά εργάζονται χωρίς περιορισμούς ώραρίου, άφοϋ ό κίνδυνος είναι κοινός γιά όλους και χρειάζεται ή συντονισμένη προσπάθεια όλων γιά τήν αντιμετώπισή του.

Η ρύθμιση αυτή φαίνεται έπιτυχής, άφοϋ κανένα άτύχημα σε πλοίο δέν έχει μέχρι τώρα τουλάχιστον αποδοθεί στον παράγοντα τής κοπώσεως του πληρώματος και σε καμιά περίπτωση διερευνήσεως τών αίτιων άτυχήματος δέν διαπιστώθηκε συμβολή τής κοπώσεως στην πρόκλησή του.

Τό ότι ή άποψη αυτή είναι σωστή, επιβεβαιώνεται και από τό γεγονός ότι στα κατά καιρούς υποβαλλόμενα από τήν ΠΝΟ αίτήματα προς συζήτηση εν

όψει διαπραγματεύσεων γιά τήν ανανέωση τών Συλλογικών Συμβάσεων, οϋδέποτε συμπεριελήφθη θέμα μείωσης του ήμερησίου υποχρεωτικού ώραρίου απασχολήσεως.

Ός πρό τό θέμα του καθορισμού τής ασφαλούς συνθέσεως τών πλοίων, λαμβάνονται υπόψη οί γενικές αρχές τίς όποιες προσδιορίζει ή ύπ' αριθ. 481 Απόφαση του IMO καθώς επίσης και ή ακολουθούμενη από τίς παραδοσιακές ναυτιλιακές ώρες πρακτική, ώστε νά εξασφαλίζεται πρωτίστως ή ασφάλεια του πλοίου και τών επιβαινόντων και ή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου.

Μετά από τή μελέτη όλων τών παραμέτρων του θέματος, αναφύεται τό εξής έρώτημα: Πόσο αξιόπιστες είναι οί διαπιστώσεις τών Αρχών πού έρευνούν τά άτυχήματα σύμφωνα μέ τίς όποιες δέν διαπιστώνεται οϋσιαστική συμβολή του παράγοντα τής κοπώσεως στην πρόκλησή τους;

Μέ τήν πεποίθηση ότι δέν απέχουμε πολύ από τήν πραγματικότητα θά άπαντούσαμε ότι οί διαπιστώσεις αυτές πρέπει νά θεωρούνται κατά κανόνα αξιόπιστες.

Βεβαίως, είναι γεγονός ότι δέν υπάρχει ένα διεθνώς παραδεκτό σύστημα τό όποιο νά ακολουθεί ό ανακριτής γιά νά μπορέσει νά διαπιστώσει τήν συμβολή του παράγοντα αυτού στο ύπό διερεύνηση άτύχημα. Συμβάλλει όμως ή άνυπαρξία ενός τέτοιου συστήματος στο νά μήν διαπιστώνεται, ή συμβολή του παράγοντα τής κοπώσεως όπου πράγματι υπάρχει; Νομίζουμε πως όχι.

Και νά γιατί.

Γιά νά είναι πιθανή ή ύπαρξη του παράγοντα αυτού, θά πρέπει νά υπάρχει όπωσδήποτε ευθύνη κάποιου προσώπου. Γιά τήν διαπίστωση τής ευθύνης αυτής δέν χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια οϋτε ειδική μέθοδος ανα-

κρίσεως ή έρευνας. "Αν λοιπόν ή ευθύνη του προσώπου αυτού όφείλεται στην κόπωσή του, τότε, μόνος του θά τήν επικαλεσθεί, γιά νά έλαφρύνει τή θέση του. Καί όχι μόνο θά τήν επικαλεσθεί, αλλά θά προσπαθήσει νά υπερεκτιμήσει τήν συμβολή της γιά νά άποτρέψει τήν άπόδοση ύπαιτιότητας σ' αυτόν. "Αν στις άνωτέρω σκέψεις προστεθεί και ή έμπειρία τήν όποια κατά τεκμήριο έχει ό κάθε ανακριτής, εύκολα καταλήγουμε στο ανακρίνασμα ότι και χωρίς τήν ύπαρξη διεθνώς άποδεκτής μεθόδου διερευνήσεως του άτυχήματος, ή συμβολή του παράγοντα κοπώσεως, όπου υπάρχει, είναι σχεδόν βέβαιο ότι θά διαπιστωθεί.

Οί σκέψεις αυτές, σε καμιά περίπτωση δέν έχουν τήν έννοια ότι δέν θεωρούμε θετικές τίς προσπάθειες πού θά αναληφθούν από τόν IMO και τόν ILO, όπως αναφέραμε προηγουμένως, γιατί σε ότι άφορα στα θέματα τά όποια άμεσα ή έμμεσα έχουν σχέση μέ τήν ασφάλεια τής ανθρώπινης ζωής, πάντα υπάρχει περιθώριο βελτιώσεως και όλες οί προσπάθειες κάτι τό θετικό έχουν νά προσφέρουν.

ΑΔ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗΣ

Ο Πλοίαρχος Λ.Σ. Κων. Αδ. Χαρτοφύλης είναι άπόφοιτος τής ΑΔΣΕΝ Πλοίαρχων "Υδρας και κάτοχος διπλώματος Πλοίαρχου Γ τάξεως Ε.Ν., πτυχιούχος του Παντείου Πανεπιστημίου - Τμήμα Πολιτικών Έπιστημών. Παρακολούθησε άκόμη τό Marine Electronics Course του Southampton College of Technology ως ύπότροφος τής Διεθνούς Τράπεζας.

Σήμερα ύπηρετεί ως Διευθυντής Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ και έχει εκπροσωπήσει τήν Ελλάδα σε πολλές διεθνείς συνόδους τής Διεθνούς Οργανώσεως Έργασίας (ILO) και σε πολλές συνεδριάσεις στα πλαίσια τής ΕΟΚ.

Τόν Σεπτέμβριο του 1990 έξεπροσώπησε τόν IMO στή σύνοδο τής Μικτής Έπιτροπής IMO-ILO (JCT/IMO-ILO) πού άσχολήθηκε μέ τό θέμα τής κοπώσεως του πληρώματος τών πλοίων και τής συμβολής της στα ναυτικά άτυχήματα.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC 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.

Suggesting instructions for officer responsible for loading bunker fuel oil

By. MR. ODYSSEUS GOUMAS

All shipowners in one way or another must have produced some kind of standing orders for various vessels operations.

The following suggested orders for an improved bunker fuel oil management to the responsible «fuel officer» may be considered intensive but disputes and doubts over the quantity / quality of bunkers delivered can be costly and not easily settled unless standing acceptable internationally procedures are followed:

1. All vessel bunker tanks are to be ullaged or dipped immediately prior to loading bunkers and, using the correct petroleum tables, precise quantification of all fuel remaining in all tanks is to be conducted and recorded.

2. Prior to receiving any fuel delivery, the quality and quantity document issued by the supplier is to be examined and compared with the ordering statement. Any discrepancies regarding quality or quantity are to be reported to the Master. The fuel specification produced by the engine builders is to be compared with the documents to ensure that the correct fuel has been ordered and that the proposed delivery meets with these requirements.

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

4. The officer in charge is to ensure hoses are correctly positioned to the vessel manifold and that all fastenings are correctly made to avoid spillages.

D. Goumas Bsc (Hons), P. Dipl., C. Eng. M.R.I.N.A. is the sales Manager of Intermarine Bunkering Services Ltd. (I.B.S.).

I.B.S. operates an offshore bunker station at Aden Yemen.

5. The officer in charge is to ensure that he is familiar with and understands local regulations regarding pollution control and must abide by any rule and regulations in force.

6. Prior to the commencement of pumping, the officer in charge is to agree a loading plan with the fuel supplier. The receiving rate and pressure is to be agreed upon and these points are to be recorded.

The supplier and the officer are also to agree on procedures for topping off tanks and stopping the operation if difficulties arise. The means of communications must be agreed upon.

7. It is the duty of the receiving officer to ensure that correct valve operation is conducted on his vessel and that no pollution, spillage or contamination takes place as result of incorrect valve settings. Whenever possible, new bunkers are not to be loaded on top of existing fuel. Mixing of fuels from different sources is to be avoided.

8. A pressure gauge, which has been previously tested and calibrated is to be mounted at the loading manifold.

9. Prior to receiving the bunkers the officer responsible to advise the deck officer in charge that bunkers are to be loaded and the time of starting is to be recorded in the deck log book.

10. The officer in charge of receiving the fuel is to ensure that the apparatus for obtaining a line sample from the receiving manifold is in good working order and that sufficient sample bottles have been positioned ready for use.

11. The officer in charge is to discuss the line sampling arrangements with the fuel supplier and he should be invited to sight the equipment.

It is international acceptable that any quality doubts/ disputes will be resolved by an analysis of the retained, sealed and signed samples taken during delivery by an independent laboratory locally at the place of supply and the certificate of analysis sent to the parties concerned with results binding for all parties.

Three (3) samples for each product of bunkers supplied will be drawn from delivering company's bunkering tender tanks by the drip method will be sealed, marked, signed and one will be handed to the buyers receiving vessel Master /C. Engineer, the others kept by the delivering company.

If vessel on Fuel Testing service then one sample is sent by courier to the nearest Testing Laboratory for immediate analysis, one retained on board the vessel and the other offered to the supplier's representative. All samples are sealed and numbered. Outpoint that most suppliers will not except quality claim after (14) days from the day of delivery.

12. The officer in charge is, at all times during the loading operation to monitor the lever in the receiving tanks and to ensure that the flow rate and pressure is acceptable. It is any leaks are detected at the manifold or

ΠΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

on the line system the operation is to be suspended until repairs have been affected.

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

14. The completion time is to be recorded and the deck officer advised accordingly.

15. On completion of loading all the receiving vessel's tanks are to be ullaged or dipped and precise quantification of fuel received, conducted. The officer in charge is to ensure that correct densities, temperature correction factors, and trim corrections are applied. All quantities are to be accurately recorded.

16. If the fuel was delivered by barge, the barge tanks are to be ullaged and the amount discharged compared with the amount received. These figures are to be accurately recorded. It is international acceptable and common practice that the Delivering company's measurements on delivery barge shall be accepted as conclusive, but the representative from the vessel is at liberty to attend at the measuring of the delivery barge complaints of short delivery shall only be admissible if made to the delivery company on the delivery receipt, or by letter during completion of the delivery and before departure of the vessel from the port / alongside for guidance the reason why above is internationally acceptable is:

1. Smaller in size, limited number of tanks and void spaces is easy to completely check the supply tanker thoroughly before and after transfer.

2. Access hatch facilitates sampling, visual inspection and measurement of temperature.

3. Tanks are smaller and regular shape etc.

While receiving ship:

1. The ship is often much larger making impractical to check the status of all tanks onboard due to time constraint.

2. Tanks are of irregular shape, usually of large surface area and volume and more sensitive to list and trim variations.

3. Boilers and generators consume fuel throughout the period of bunkering and results in differences in surveyed quantities.

4. Manholes are not conveniently accessible for visual inspection sampling or measurement of temperatures which are essential for volume correction.

5. Densities of remaining onboard bunkers are unknown and depend on previous bunker receipt values etc.

17. If the quantity received is found to be in accordance with that ordered and that supplied, the bunker delivery receipt may be signed by the responsible officer or the Master of the vessel.

18. The officer in charge will then be responsible for the disconnection of the bunker hoses and the closing of all valves.

19. The responsible officer must obtain the fuel supplier's sealed sample. He is to ensure that the data on the label of this sample is, as far as he

is aware, correct. This label should at least have the following information:

Date

Receiving vessel's name

Supplier's name

Barge name (if applicable)

Fuel quality, e.g. IFO 380 FUEL OIL

Source, e.g. prior to loading barge or shore tank number

The officer and the barge master are to sign the labels.

20. The officer in charge is to collect all samples, ensure they are correctly labelled and hand them to the chief engineer for safe storage.

21. Samples are not to be released from the care of the chief engineer without written instruction from the owners.

22. The officer in charge is to complete all the standard forms relating to the bunker delivery and ensure these together with the bunker delivery note are handed to the chief engineer.

23. If quantity or quality of fuel delivered is not in accordance with that ordered, the master is to be advised and he is to contact the owner's head office and is to protest to the suppliers. Further instructions should be given from head office depending upon the particular dispute.

24. Master is to sent by telex upon completion of bunkering the following information of bunkers delivered.

1. Quality. 2. quantity 3. Specific gravity. 4. Flash Point 5. Water and Sediments (as are on the delivery note). 6. Delivered Temperature, T.C.F. and any other comments whatsoever regarding the delivery. Full documents



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



tation to be forwarded soonest possible.

25. If the vessel has been supplied with an «on board fuel test kit» the fuel officer should then conduct routine testing of a portion of the oil obtained from the line sampler. If these tests indicated that the fuel quality does not conform with the bunker delivery note or that it is not suitable for the vessel's pretreatment equipment or main engine, the master and chief engineer should be advised immediately. The tests carried out on board will provide the ship's staff with an indication of the fuel quality but full laboratory analysis will be needed to verify the results. If there is any doubt regarding the fuel quality, the material should not be used until the laboratory results have been received.

26. WITH REF Paragraph 7 must outline the following on compatibility.

If one fuel is mixed with another (these may be distillates or residuals) and the final blend does not precipitate solids such as sludge or asphaltene which cause «layering» of the fuel in storage it is classed as compa-

tible the term «stability» is often used in connection with compatibility but this property should be considered with respect to characteristics of the fuel, namely thermal stability and storage stability. If the fuel is able to resist chemical changes when heated to a reasonable level, it may be considered to be thermally stable. Some fuels tend to change composition after long periods of storage and the storage stability is a measure of the resistance to that change.

The compatibility and stability of the fuel are not measurements of the asphaltene and carbon residue content but the capability of the fuel to hold the asphaltene particles in suspension. The asphaltenes are held in suspension if the aromaticity of the fuel is maintained.

The thermal cracking process has an effect on the asphaltene phase which causes them to need a greater aromaticity in order to remain in suspension. This is why fuels which have been produced from thermal cracking processes must only be cut with a paraffinic diluent under care-

fully controlled conditions and the compatibility of the final blend should be established.

The mixing of one blended fuel with another is more complex, since the aromaticity and asphaltene phase of each fuel needs to be considered. It is clear, therefore, that mixing fuels of unknown origin on board a vessel should be avoided if compatibility problems are to be reduced.

It is good practice to isolate «new» bunkers from those already on board wherever possible although mixing of fuels is inevitable at some stage during the voyage (for example when the «new» bunkers are transferred to the settling tank where some of the original fuel will be held). In this event the mix should not be stored for long periods in the settling tank but should be processed and burnt as quickly as possible.

BIBLIOGRAPHY

1. Bunkers by Fisher and Hodgeon
2. Bunkers by W.D. Ewart
3. The storage and handling of marine fuels on board ships (G.C.B.S.).

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and **IMPORTANT**

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.
Our representative in Piraeus: **ERMIONI SHIPPING CO. S.A.**
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR
«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel. 225.4627 8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τοῦ κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ συνέχισε τήν περριεργή σιωπή του καί γιά τή νέα καραμπινάτη κομπίνα πού ἀποκάλυψε στό προηγούμενο τεῦχος ἡ στήλη μέ τίς εἰκονικές ναυτολογήσεις τοῦ ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ περιβόητου πλέον πλοίου «La Palma» κ. Γεωργίου Λουρῆ. Οὔτε καί ἀπό τήν πλευρά τοῦ ΝΑΤ ἀκούσθηκε τό παραμικρό ἐνῶ οἱ λαλίστατοι γιά ψύλλου πήδημα καρεκλοκένταυροι τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων πού εἶχαν σπεύσει μόλις πρό ὀλίγου νά ἀναμιχθοῦν στήν ὑπόθεση τοῦ «La Palma», παραμερίζοντας προκλητικά τήν ἀποδεδειγμένη καί μέ δικαστικές ἀποφάσεις καραμπινάτη κομπίνα πού ἔχει διαπραχθεῖ σέ βάρος τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ἀλλά καί τῶν ἄλλων πλοιοκτητῶν, κατάπιαν τή γλώσσα τους — οὔτε κίχ δέν ἔβγαλαν, ἴσως ἐπειδή εἶναι, ὅπως συνήθως, ἀπασχολημένοι μέ ἄλλα, σοβαρότερα πράγματα...

Θέλουν, δέν θέλουν ὅμως θά ἀναγκασθοῦν νά μιλήσουν. Καί τό Ὑπουργεῖο, καί τό ΝΑΤ, πού θά κάνουν ἐκεῖνο που ἐπιβάλλει ὁ νόμος, γιατί ἀλλιῶς θά δώσουν τό δικαίωμά στον ὁποιοδήποτε νά διακηρύσσει ὅτι στον ναυτιλιακό χῶρο μπορεῖ νά κάνεις ὅποια κομπίνα διανοηθεῖς γιατί κανένας, καί ἰδίως τό Ὑπουργεῖο, ὄχι μόνον δέν θά πειράξει ἀλλά οὔτε καν θά καταδεχθεῖ νά ἀσχοληθεῖ μέ τέτοιες μικροῦποθέσεις. Ἀλλά θά μιλήσουν καί οἱ καρεκλοκένταυροι τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων, γιατί ἀλλιῶς θά ξεφτιλισθοῦν.

Στό περιβόητο πλέον «La Palma» δέν ὑπάρχουν μόνον ἀπειρες κομπίνες ἀλλά καί ΕΚΜΑΥΛΙΣΜΟΣ. Σήμερα ἀποκαλύπτουμε ὅτι δέν ἦταν «ναυτολογημένος» στό πλοῖο αὐτό μόνον ὁ κ. Γεώργιος Λουρῆς. Ἦταν καί ὁ γιός του Δημ. Λουρῆς καί ὁ γυναικάδελφός

του κ. Εὐάγ. Μην. Χατζηαράπογλου, ὁ ὁποῖος εἶναι γνωστός σαπλάιερ καί διατηρεῖ στον Πειραιᾶ τή φέρμα «Λούκουλος».

Ὁ υἱός Λουρῆ, ὁ κ. Δημ. Γ. Λουρῆς, λοιπόν, πού γεννήθηκε τό 1966, ἐμφανίζεται νά πραγματοποιεῖ τήν πρώτη του «ναυτική» ὑπηρεσία στό «La Palma» στίς ἀρχές τοῦ 1983, μέ τήν εἰδικότητα τοῦ ναυτόπαιδος μέ προὔπηρεσία, γιά τήν ὁποία δέν ὑπάρχουν στοιχεῖα πού τήν ἀπέκτησε (τήν προὔπηρεσία).

Τό 1984 ἐξελίσσεται σέ «ναύτη», τό 1985 ξαναγυρνάει γιά ἕνα φεγγάρι στήν εἰδικότητα τοῦ «ναυτόπαιδος μέ προὔπηρεσία», τόν ἴδιο χρόνο ξαναγίνεται «ναύτης» καί ἐν συνεχείᾳ «ναύτης διπλωματοῦχος μέ προὔπηρεσία», εἰδικότητα τήν ὁποία διατηρεῖ γιά ἕνα φεγγάρι τό 1986 καί γιά μερικές ἡμέρες τό 1987 καί τό 1988.

Τό ἐρώτημα καί ἐδῶ εἶναι γιατί, γιά ποιούς λόγους, ὁ υἱός «Λουρῆς», ὁ ὁποῖος μέ τό «La Palma» ἔκανε μόνον κρουαζιέρες, ἤθελε τήν ὑπηρεσία αὐτή: Γιά συνταξιοδοτικούς γιά νά ἐξασφαλίσαι δηλαδή μιᾶ σύνταξη ἀπό τό ΝΑΤ, «ἐφ' ἅπαξ» ἀπό τό οἰκεῖο Ταμεῖο Προνοίας καί περίθαλψη ἀπό τόν Οἶκο Ναύτου; Εἶναι τόσο νέος πού δέν εἶναι δυνατόν νά σκέπτεται τά «συνταξιοδοτικά» ἀπό τώρα ἐνῶ σάν γιός πλοιοκτήτη ὅπωςδήποτε δέν θά ἤθελε σέ καμιά περίπτωση νά κάθεται στή σειρά (καί τήν οὐρά) γιά νά ἐξασφαλίσει τήν περίθαλψη τοῦ Οἴκου Ναύτη, ὅπως κάνουν οἱ ναυτικοί μας καί οἱ οἰκογένειές τους. Γιά στρατολογικούς λόγους; Ἐνδεχομένως, γιατί, ὅπως λέγεται δέν ἔχει στρατευθεῖ ἀκόμη, γιά ἄλλους λόγους, γιά νά ὑπάγεται σάν ναυτικός στους ἀναπτυξιακοὺς νόμους ἢ καί γιά νά ἀποκτήσει αὐτο-

κίνητο μέ μειωμένη φορολογία; Πολύ πιθανό, ἰδίως γιά τό δεύτερο ἐνδεχόμενο καί φυσικά εἶναι ἔργο τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν νά διερευνήσουν, μαζί μέ τόν καταλογισμό ποινικῶν εὐθυνῶν γιά τήν «κομπίνα», γιατί ἤθελε νά «γράψει» ναυτική ὑπηρεσία ὁ υἱός Λουρῆς.

Ὁ γυναικάδελφος τοῦ κ. Γεωργίου Λουρῆ κ. Εὐάγγελος Χατζηαράπογλου, ὁ ὁποῖος ἦταν ἐπαγγελματίας ναυτικός καί ἐργάσθηκε σέ πολλά ἐπιβατηγά πλοῖα σάν φροντιστής καί βοηθός φροντιστοῦ μέ προὔπηρεσία ἀλλά ἀργότερα ἐγκατέλειψε τό ναυτικό ἐπάγγελμα καί ἐγινε σαπλάιερ, ἐμφανίζεται ναυτολογημένος στό πλοῖο αὐτό, πού εἶχε μέχρι τόν Νοέμβριο τοῦ 1979 τό ὄνομα «La Perla» ἀπό τήν ἀνοίξη τοῦ 1978. Καί συνέχισε νά ἐμφανίζεται ναυτολογημένος ὁλόκληρο τό 1979, ἕνα ἐξάμηνο περίπου τό 1980, ὁλόκληρο τό 1981, 1982, 1983, 1984, 1985 καί 1986, ὁπότε καί συνταξιοδοτήθηκε ἀπό τό ΝΑΤ.

Εἶναι ἐμφανές γιατί ἤθελε τήν ὑπηρεσία αὐτή — ἐννιά ὁλόκληρα χρόνια — ὁ κ. Χατζηαράπογλου: Ἦθελε νά συμπληρώσει ἀλλά καί νά αὐξήσει τή συντάξιμη ὑπηρεσία τοῦ δεδομένου ὅτι ἡ προηγούμενη ὑπηρεσία του ἦταν ἔντεκα περίπου χρόνια. Ἐνδεχομένως νά ἤθελε τήν πρόσθετη αὐτή ὑπηρεσία καί γιά νά ἐντάσσεται στους ἀναπτυξιακοὺς νόμους καί πιθανόν καί γιά ἄλλους λόγους: Γιά νά πάρει ἴσως καί αὐτοκίνητο μέ μειωμένη φορολογία — αὐτά θά τά βροῦν ἐκεῖνοι πού εἶναι ὑποχρεωμένοι ἀπό τόν νόμο νά ψάξουν τίς ὑποθέσεις αὐτές.

Στήν ἀρχή μιλήσαμε καί γιά ἐκμαυλισμό, ἀλλά περί αὐτοῦ στό ἐπόμενο. Φυσικά ἐμεῖς δέν πιστεύουμε ὅτι ἀνταποκρίνονται στήν ἀλήθεια — καί αὐτό παρά τούς χειρισμούς πού ἔχουν γίνει

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

στην υπόθεση του «La Palma» — Τά υποστηριζόμενα ότι όταν επισημαίνονταν οι διάφορες κομπίνες και παρανομίες προβαλλόταν τό επιχείρημα «περί φίλων λιμενικών» πού ήταν σέ θέση νά καλύψουν τά πάντα. Μιλᾶμε γιά ἐκμαυλισμό πού όταν ἔρθει στήν ἐπιφάνεια — καί θά ἔρθει πού σύντομα — θά καταστήσει τό θέμα τοῦ «La Palma» διεθνές καί θά ἐπιβεβαιώσει πλήρως ἐκεῖνο πού εἶχε ὑπογραμμισθεῖ πρόσφατα ἀπό τή στήλη ότι θά ἔλθει ἡ στιγμή πού ἀρκετοί δέν θά ξέρουν πού νά κρυφθοῦν.

ΥΠΑΡΧΕΙ ἡ αἴσθηση ότι γύρω ἀπό τήν υπόθεση τῶν καταμαρᾶν θά σκάσει σύντομα μία «βόμβα» μέ ἀλυσσιδωτές δυσμενείς ἐπιπτώσεις σέ βάρος τῶν γενικότερων ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας. Στό μεταξύ ἀναπάντητο παραμένει τό ἐρώτημα τῆς στήλης γιά τήν τιμή κτήσεως τῶν νορβηγικῶν καταμαρᾶν καί ἀπό τοὺς κατασκευαστές, καί ἀπό τόν κ. Ἀνδρέα Βομβογιάνη καί ἀπό τήν Πειραική ΑΝΕ. Περιμένουμε καί ἐπαναλαμβάνουμε ότι ἡ σιωπή δέν εἶναι πάντοτε

χρυσός.

Ο ΦΙΛΑΤΟΣ Μιχάλης Γκιγκιλίνης, πού τά τελευταῖα χρόνια ἔρχεται πάντοτε πρῶτος σέ ψήφους κατά τίς ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέων διοικήσεων τῆς Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν Βορείου Ἑλλάδος, ἐξελέγη αὐτή τή φορά πρόεδρος, ἀντιπρόεδρος ἐξελέγη ὁ κ. Γεώργ. Κουκούλης, γεν. γραμματέας ὁ κ. Πολ. Ζέρβας, ταμίας ὁ κ. Ἰωάν. Βασταρδῆς καί μέλη οἱ κ.κ. Νικ. Μαρούκης, Γεώργ. Σβολάκης καί Δημ. Τσολάκης.

Ὁ κ. Μιχάλης Γκιγκιλίνης λέγει ότι στόχος τῆς νέας διοικήσεως εἶναι ἡ ἐπίλυση διαφόρων χρονιζόντων προβλημάτων καί κυρίως τῆς δημιουργίας ἐπισκευαστικῶν εὐκολιῶν στή Θεσσαλονίκη γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων πού καταπλέουν στό λιμάνι τῆς πρωτεύουσας τῆς Μακεδονίας.

Ὑπενθυμίζεται ότι τελευταῖα ὁ κ. Μιχάλης Γκιγκιλίνης ἔχει ἐκδηλώσει ἐνδιαφέρον καί γιά τόν τραπεζικό τομέα — μαζί μέ τόν Μένη Καραγεώργη εἶναι ἀπό τοὺς διεκδικητές τῆς Τράπεζας Πειραιῶς, γιά τήν ὁποία ἐπίσης ἐν-

διαφέρεται καί ἄλλος ἐφοπλιστικός ὁμιλος πού τόν ἀποτελοῦν οἱ κ.κ. Θ. Νταϊφᾶς, Ε. Γουρδομιχάλης καί Ζ. Κρίτσας καθώς καί μία Κυπριακή Τράπεζα σέ συνεργασία μέ Τράπεζα τοῦ Χόγκ Κόγκ.

ΑΛΛΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ γιά τόν τραπεζικό τομέα ἐξεδήλωσαν καί οἱ κ.κ. Δημ. Μανιός καί Λοῦ Κολλάκης πού ἔχουν ἀποκτήσει τόν ἔλεγχο τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων τοῦ Σάντερλαντ. Σύμφωνα μέ πληροφορίες τοῦ χθεσινοῦ «Βήματος», οἱ κ.κ. Μανιός καί Κολλάκης ἔχουν ὑποβάλει ἤδη αἴτηση γιά τή χορήγηση ἀδείας πρὸς ἴδρυση Τράπεζας, πού συνοδεύεται ἀπό ἀναλυτικό σχέδιο γιά τό επιχειρηματικό πρόγραμμα καί τή φυσιογνωμία τῆς νέας Τράπεζας.

Στόν Πειραιᾶ ὑπῆρχαν ἀπό ἀρκετόν καιρό πληροφορίες γιά ἐνδιαφέροντα τοῦ κ. Λοῦ Κολλάκη πρὸς ἀπόκτηση τοῦ ἐλέγχου λειτουργοῦσης Τράπεζας ἢ τῆς δημιουργίας νέας Τράπεζας.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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



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



TROODOS SHIPPING CO LTD

**INVITES APPLICATIONS FROM
DECK AND ENGINE OFFICERS**

TO JOIN THE COMPANY'S NEWLY ANNOUNCED

OFFICE

FAMILIARISATION SCHEME

FOR SEAGOING STAFF

THE SUCCESSFUL CANDIDATES WILL BE HOLDERS OF A GREEK
LICENSE OF ANY RANK, MAXIMUM AGE 40 YEARS,
WITH A GOOD COMMAND OF THE ENGLISH LANGUAGE.

THEY WILL HAVE EXPERIENCE IN TANKERS AND BE
AMBITIOUS TO EMBARK UPON A CAREER THAT COULD LEAD TO THE
HIGHEST MANAGERIAL POSITION WITHIN THE PIREAUS BASED
OFFICE STRUCTURE.

THE MAIN PURPOSE OF THE SCHEME IS TO PROMOTE A
BETTER UNDERSTANDING BETWEEN OFFICE AND SHIPBOARD
OPERATIONS AND PERSONNEL, IMPROVE THE OFFICERS
QUALITY AND PREPARE THEM FOR A SHORE BASED CAREER
AFTER A SUCCESSFUL CAREER AT SEA.

EXCELLENT PAY FOR THE TIME IN THE OFFICE AND
SEA SERVICE ON NAT-CONTRACTED TANKERS.

FOR MORE INFORMATION
CALL IN FOR AN INTERVIEW WITH

CAPT. YIANNIS PSINGAS
DEPUTY CHIEF MARINE SUPERINTENDENT
(FOR DECK OFFICERS)

OR

EVANGELOS NOMICOS
TECHNICAL MANAGER
(FOR ENGINEERS)

AT: TROODOS SHIPPING CO LTD
12 DEFTERAS MERARCHIAS STR. PIREAUS
TEL: 4180001

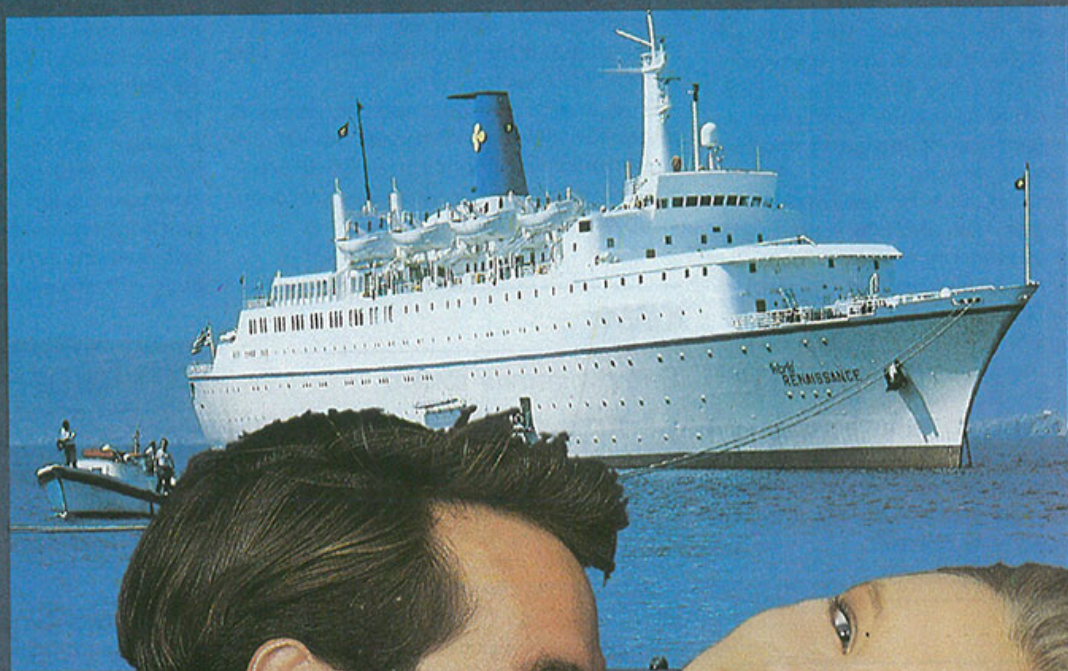
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

←PIROTIKI LINES→

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302.212741.212575



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ή ανασυγκρότηση της DSR

Ο άνατολικογερμανικός εφοπλιστικός οίκος Deutsche Seereederei του Ροστόκ (DSR) συνεχίζει την ανασυγκρότησή του ώστε να καταστεί ανταγωνιστικός στον τομέα των γραμμών κοντέινερς.

Πρό διετίας υπό το παλαιό καθεστώς του, ό εν λόγω οίκος προσέφερε τη μεγαλύτερη γκάμα υπηρεσιών της Εύρώπης με 165 πλοία, 13.500 υπαλλήλους και 8.600 ναυτικούς. Σήμερα έχει μειώσει τα πλοία του σε 131 συμπεριλαμβανομένων δύο επιβατηγά και ένα κρουαζιερόπλοιο. Τό σημερινό του τοννάζ φθάνει τό 1,4 εκατ. τον. d.w. με 7.800 υπαλλήλους και 5.300 ναυτικούς. Μέχρι τέλους του έτους υπολογίζει να φθάσει στό 95 πλοία με 5.000 προσωπικό, ενώ ακόμα περαιτέρω περιορισμούς προβλέπει γιά τό προσεχές έτος.

Η DSR επικεντρώνει τίς δραστηριότητές της στόν τομέα των γραμμών κοντέινερς, κυρίως στό πλαίσιο της γραμμής Tricon σε συνεργασία με αμερικανική και Ιαπωνική εταιρία γραμμής. Προσφέρει υπηρεσίες κοντέινερ προς την Έρυθρά Θάλασσα και την Ανατολική Αφρική στό πλαίσιο των κονσόρσιου Red Sea και Beacon.

Στόν τομέα των συμβατικών γραμμών επιδιώκει συνεργασία γιά την εξυπηρέτηση της Κεντρικής Αμερικής και έχει την πρόθεση να διατηρήσει τίς παραδοσιακές γραμμές όχηματοφόρων στή Βαλτική.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Έγκατάσταση στή Τσεχοσλοβακία

Πρωτοπόρος μεταξύ των Ιαπωνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ή Mitsui OSK Lines ανακοίνωσε την εγκατάσταση στή Πράγα γραφείου της, κατά τά εγκαίνια του οποίου στή Τσεχοσλοβακική πρωτεύουσα ό κ. Σουζούκι, αντιπρόεδρος της MOL στό Τόκιο, δήλωσε ότι ελπίζει ή MOL να είναι από τίς πρώτες εφοπλιστικές εταιρίες πού θα επωφεληθεί από τό οικονομικό άνοιγμα των χωρών της Ανατολικής Εύρώπης. Η MOL θα εξυπηρετεί τη Τσεχοσλοβακία μέσω Αμβούργου και Τερνέστης.

Η αξία του εμπορίου Ιαπωνίας - Τσεχοσλοβακίας υπολογίζεται σε 200 εκατομ. δολ-

λάρια αλλά ελπίζεται ότι θα αύξηθεί σημαντικά μέσα στό προσεχή χρόνια.

Αναστολή των δανείων

Οι Ιαπωνικές Τράπεζες απέφασαν να μην παρέχουν πλέον νέα δάνεια προς τη Σοβιετική Ένωση λόγω των ανησυχητικών πιστωτικών ελλείψεων στην ΕΣΣΔ. Ένώπιον του κινδύνου παγώματος των σοβιετικών πληρωμών ανέκοπή ή ροή των πιστώσεων προς τη χώρα μετά τό δάνειο των 400 εκατομ. δολαρίων πού χορηγήθηκε πέραι. Κατά τούς υπευθύνους των μεγάλων Ιαπωνικών Τραπεζών οι οικονομικές δυσκολίες είναι εκδήλες από την καθυστέρηση της εξοφλήσεως των όφειλων προς τούς μεγάλους εμπορικούς οίκους της Ιαπωνίας. Οι πληρωμές αυτές υπολογίζονται σε 450 εκατομ. δολάρια.

Σύμφωνα με την Ιαπωνική οικονομική εφημερίδα Nikkei κανένα νέο δάνειο δεν πρόκειται να δοθεί προς την ΕΣΣΔ αν δεν υπάρξουν σαφή σημεία οικονομικής ανακάμψεως της χώρας.

ΚΙΝΑ

Τριάντα χρόνια Cosco

Η έθνική ναυτιλιακή εταιρία της Λαϊκής Κίνας China Ocean Shipping Company (Cosco) συμπλήρωσε φέτος τριάντα χρόνια ζωής και λειτουργίας. Η επέτειος αυτή γιορτάστηκε σε όλες τίς θυγατρικές εταιρίες της στό έξωτερικό και ιδιαίτερα στην Cosco Europe πού έχει την έδρα της στό Αμβούργο.

Ο γενικός διευθυντής της εταιρίας πλοίαρχος Zhang Zongzhou αναφέρθηκε στην Ιστορία της από την εποχή της συστάσεώς της. Τό πρώτο της πλοίο ήταν τό «Guang Hua» πού έκτελούσε τη διαδρομή μεταξύ Huahpu και Ίνδονησίας. Σήμερα ή Cosco κατέχει 619 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 15 εκατομ. τον. d.w. Τό 1990 μετέφερε 83 εκατομ. τόννους εμπορευμάτων μέσω των 47 τακτικών γραμμών της πού προσεγγίζουν σε 600 λιμάνια 150 χωρών.

Στόν στόλο της περιλαμβάνονται 85 πλοία - κοντέινερ συνολικής μεταφορικής ικανότητας 85.000 EVP, από τά όποια τά περισσότερα έχουν ναυπηγηθεί στή Γερμανία. Η τελευταία παραγγελία της αναφέρε-

ται σε τρία υπεράυγχρονα πλοία πού θα ναυπηγηθούν στό ναυπηγείο HDW. Παράλληλα διεξάγονται διαπραγματεύσεις γιά την παραγγελία τριών άκόμη όμοιων πλοίων, δεδομένου ότι τό πρόγραμμα της χρηματοδοτήσεώς τους δεν έχει ακόμα όριστικοποιηθεί. Έξάλλου πρόθεση της εταιρίας είναι ν' αποκτήσει όκτώ πλοία - κοντέινερ 3000 EVP μέχρι τό 1994 από τά όποια τά τρία θα παραγγελθούν στή Γερμανία και τά υπόλοιπα στην Ιαπωνία και στή Ν. Κορέα.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Γιά να σβύσουν τά φρέατα

Τό Ίράν και τό Κουβέϊτ υπέγραψαν στό μέσα Μαΐου συμφωνία γιά την έκ μέρους του Ίράν αποστολή 50 ειδικών γιά την κατάρτιση των φρεάτων πετρελαίου του Έμιράτου, τά όποια εξακολουθούν να καίγονται από την εποχή του πολέμου του Κόλπου.

Όπως δήλωσε ό Πέσης Υπουργός Πετρελαίου, ή συμφωνία αυτή θα άνοίξει τό δρόμο γιά την υπογραφή ευνοϊκών συμβολαίων μεταξύ των εταιριών πετρελαίου των δύο χωρών.

Η διάρκεια της συμφωνίας έχει όρισθεί έξάμηνη και περιλαμβάνει επιπλέον την έκ μέρους του Ίράν αποστολή εργατικών χειρών και υλικού. Μέ τον τρόπο αυτό τό Ίράν θα λάβει ένεργό μέρος στην αποκατάσταση της πετρελαϊκής βιομηχανίας και των διύλισηρών πού επλήγησαν διαρκούντος του πολέμου, ενώ παράλληλα, εργαζόμενο και συναγωνιζόμενο στό Κουβέϊτ τίς μεγάλες διεθνείς πετρελαϊκές εταιρίες θα έχει την ευκαιρία να αποδείξει και να επιδείξει τίς πρόσδους της πετρελαϊκής του τεχνολογίας.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

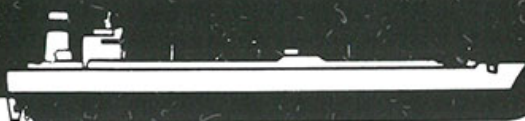
Στό τέλος του 1990 ή σουηδική έμπορική ναυτιλία περιελάμβανε τοννάζ 3,3 εκατομ. τον. d.w., σημειώνοντας αύξηση κατά 800.000 τόννους κατά τη διάρκεια του έτους.

Έξάλλου ό υπό ξένες σημαίες στόλος πού ανήκε σε σουηδικές εταιρίες έφθασε σε περίπου 10 εκατομ. τον. d.w., ενώ περίπου άλλοι τέσσερις εκατομ. τόννοι αναφέρονται σε πλοία χρονοναυλωμένα από Σουηδούς έφοπλιστές.

Παρατηρείται ότι σημαντικό μέρος της συμμετοχής των Σουηδών στην αγορά όφείλεται σε ναυλωμένα πλοία. Τό 1988 ό σουηδικός στόλος δεν αριθμούσε παρά 1,9 εκατομ. τον. d.w. και ή αύξηση πού παρατηρήθηκε τό 1990 όφείλεται ούσιαστικά στή παράδοση τριών μεγάλων πετρελαιοφόρων των 285.000 τον. d.w.

Τό υπό έθνική σημαία σουηδικό τοννάζ αντιπροσωπεύει τό 0,6% του παγκόσμιου, ενώ τό σουηδική πλοιοκτησία υπό διάφορες σημαίες αντιπροσωπεύει τό 2,2%.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Μεταθέσεις 'Αξιωματικών Ε.Ν.

Με απόφαση του ύπουργου 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδη έγιναν οι παρακάτω μεταθέσεις 'Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος.

• Πλοίαρχοι: Χαρτοφύλης Κων/νος από την Διεύθυνση Ναυτικής 'Εργασίας του 'Υπουργείου στο Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου, ως προξενικός λιμενάρχης, 'Αγγελος Τούντας από τό Γενικό 'Επιτελείο Στρατού στην Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας ως Διευθυντής, Μακράκης 'Ελευθέριος από τό Προξενικό Λιμεναρχείο Βανκούβερ στην Διεύθυνση Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος, Λίλης 'Απόστ. στην Διεύθυνση Ναυτικής 'Εργασίας του 'Υπουργείου ως Διευθυντής, Γρηγοράκος Ε. στην Διεύθυνση 'Εκπαίδευσης, Σπυρόπουλος Αν. από την Διεύθυνση Προσώπων του ΛΣ στο Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής 'Εργασίας, Σκαρμέας Παν. από την Διεύθυνση 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας στην Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών ως Διευθυντής, Κανάκης Νικ. από την Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών 'Εργων στην Διεύθυνση Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, ως Διευθυντής, Μπήλιας Σαβ. από τό Κεντρικό Λιμεναρχείο 'Ηρακλείου στο ΚΕΣΕΝ Ραδιοηλεκτρογραφιών ως Διοικητής, Κυρδής Ιωάν. από τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Καβάλας στο Κεντρικό Λιμεναρχείο 'Ηρακλείου ως κεντρικός Λιμενάρχης, Δορκοφίκης Μιχ. από την ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου, στην Διεύθυνση 'Ασφαλείας ως Διευθυντής, Χατζηνικολής Βασ. από την Διεύθυνση 'Ασφαλείας, στην Διεύθυνση Προσωπικού του Λιμενικού Σώματος ως Διευθυντής, Κοκορέτσας Κων. από την Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ στην ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου ως Διοικητής, Παρασκευάς 'Ιωάν. από την Διεύθυνση Προσωπικού ΛΣ στο Κέντρο 'Εφοδιασμού ΛΣ ως Διευθυντής, Δασκαρόνης 'Αλεξ. από τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Ρόδου στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών ως Λιμενάρχης, Φρουζάκης 'Ιωάν. από τό Λιμεναρχείο Κω στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Ρόδου ως Λιμενάρχης, Ραφαηλόβιτς Νικ. από την 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών ως Διοικητής, Μανωλάκος 'Αντ. από τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στην 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων ως Διευθυντής, Κορομάντζος 'Αλέξ. από την ΑΔΣΕΝ

Μηχανικών στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης ως Λιμενάρχης.

• 'Αντιπλοίαρχοι: Κανέλλης Στυλ. από την Διεύθυνση 'Ασφαλείας του 'Υπουργείου στο Προξενικό Λιμεναρχείο Βανκούβερ, ως Προξενικός Λιμενάρχης, Τσιμπούκαλος Γρηγ. από την Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών 'Εργων στο Γενικό 'Επιτελείο Στρατού, 'Ιωακείμης 'Ιωάννης από τό Προξενικό Λιμεναρχείο του Πόρτ Σάϊδ στο 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας, Σινιώρης 'Ανδρ. από τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης στην ΑΔΣΕΝ/ Νέας Μηχανιώνας, Ούσαντζόπουλος Περ. από τό Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου στην Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας, Συρίγος 'Ανδρ. στην Διεύθυνση Προσωπικού Λ.Σ., Κατσίνας Περ. από τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών στο 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τοποθετήθηκαν οι κλαδάρχες

Με απόφασή του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη και σέ εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας που προβλέπει τή σύσταση κλάδων στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας, έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις ανωτάτων αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος.

• Στόν κλάδο Λιμενικής 'Αστυνομίας και 'Εποπτείας Λιμένων (στον όποιο υπάγονται οι Διευθύνσεις Λιμενικής 'Αστυνομίας, 'Ασφαλείας, Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και Λιμένων — Λιμενικών 'Εργων), τοποθετήθηκε ό αρχιπλοίαρχος Ν. Τζελέπης.

• Στόν κλάδο Προσωπικού Πλοίων (στον

όποιο υπάγονται οι Διευθύνσεις Ναυτικής 'Εργασίας, Ναυτικής 'Εκπαίδευσης, Προνοίας Ναυτικών και 'Ασφαλίσεως Ναυτικών), τοποθετήθηκε ό αρχιπλοίαρχος Μ. Πλακιώτης.

• Στόν κλάδο Προσωπικού Διοικητικής Μερίμνης (στον όποιο υπάγονται οι Διευθύνσεις Προσωπικού Λ.Σ., Πολιτικού Προσωπικού, 'Οργανώσεως, Πληροφορικής και 'Εκπαίδευσης Προσωπικού, τοποθετήθηκε ό αρχιπλοίαρχος Στ. Καρακούλας.

• Στόν κλάδο Πλοίων και Ναυτιλιακής Πολιτικής (στον όποιο υπάγονται οι Διευθύνσεις Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, Θαλασσίων Συγκοινωνιών και 'Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας) τοποθετήθηκε ό αρχιπλοίαρχος Δ. Μπαγδατόπουλος.

'Εξ άλλου κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς τοποθετήθηκε ό αρχιπλοίαρχος Κ. Σταμάτης.

Τό βραβείο καλύτερης εταιρίας Κρουαζιερώων

'Η «Celebrity Cruises» του 'Ομίλου Χανδρή ανακηρύχθηκε ή καλύτερη εταιρία κρουαζιερώων τής χρονιάς γιά τό 1990, από την Διεθνή 'Ενωση 'Επιβατών Κρουαζιεροπλοίων (ICPA). 'Η διάκριση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία διότι προέρχεται από μέρους των επιβατών, δηλαδή αυτών που είναι αποδέκτες των υπηρεσιών των κρουαζιεροπλοίων.

'Η διεθνής αυτή αναγνώριση και μάλιστα στον σκληρά ανταγωνιστικό τομέα των κρουαζιεροπλοίων τιμά τό ελληνικό επιβατηγό πλοίο και την ελληνική ναυτιλία γενικότερα.

'Επισημαίνεται ότι, κατά τή πρόσφατη επίσκεψη του ύπουργού Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδη στο Λονδίνο, κατά την όποια παραβρέθηκε σέ σύσκεψη του Συμβουλίου του Κομμίτη, ό 'Υπουργός συνεχάρη προσωπικά τούς κ.κ. Γιάννη και Μιχάλη Χανδρή γιά τή διεθνή αυτή αναγνώριση.

'Αγοραπωλησίες

— 'Ελληνες είναι οι αγοραστές του ταϊβανέζικου μπάλκ κάρριερ «Βαο Hsing» 110.337 τόν. d.w., 59.184 τόν. γκρός, νορβηγικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 7,2 εκατομ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες επίσης αγόρασαν τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Bulk Transporter»

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΣΚΑΦΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ

ΣΤΗ ΚΑΡΥΣΤΟ ΤΥΠΟΥ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΕ ΔΥΟ
ΜΗΧΑΝΕΣ PERKINS. 2 X 115 HP ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ
ΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕ ΑΔΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛΕΦΩΝΟ (0224) 22662 ή 22988

ΑΠΟ 12.00 - 16.00 και 21.00 - 24.00

64.441 τον. d.w., 35.014 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 7,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Happy Commander» 219.720 τον. d.w., 105.845 τον. γκρός, νορβηγικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 11 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας πρόντακτ κάρριερ «Γιοβάννα», 31.086 τον. d.w., 18.204 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στό Σκαρμαγκά τό 1974, έναντι τιμής περί των 7,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Sumiko» 34.544 τον. d.w., 20.099 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1984, έναντι τιμής περί των 12,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό πάναμαξ μπάλκερ «Μακεδονία» 68.028 τον. d.w. 31.427 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 8,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του capesize Ιταλικού μπάλκερ «Pan Fir» 127.588 τον. d.w., 67.121 τον. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 10,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Ιταλικά συμφέροντα έπωλήθησαν τά υπό ελληνική σημαία άδελφά φορτηγά πλοία «Μπλού Στόουν» καί «Γουάϊτ Στόουν» 7.849 τον. d.w., 5.550 τον. γκρός, φινλανδικής ναυπήγησης 1972 καί 1970 αντίστοιχα, έναντι τιμής en block 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό υπό σημαία Λιβερίας δεξαμενόπλοιο «Yorktown Sea» 79.313 τον. d.w., 38.714 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1969, IGS/COW/SBT, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθαν τά άδελφά υπό Ισπανική σημαία φορτηγά πλοία «Valvanuz» καί «Roncesvalles» 9.513 τον. d.w., 5.450 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972, έναντι συνολικής τιμής 1,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Πάνορμος Βίκτορου» 15.173 τον.

d.w. 8.645 τον. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής 1,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Άλέξης» 26.637 τον. d.w., 15.276 τον. γκρός, Ισπανικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του Ιορδανικού μπάλκ κάρριερ «Al Karameh» 21.916 τον. d.w., 12.631 τον. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Τέλος σέ ελληνικά συμφέροντα φαίνεται νά κατέληξε τό μπάλκ κάρριερ «Mar Atlantico» 33.529 τον. d.w., 19.847 τον. γκρός, ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 3,3 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τή διάλυση έπωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Ρόουζ Στόουν» 4.824 τον. γκρός, ναυπήγησης 1964.

— Επίσης μέ προορισμό τή διάλυση έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μίνεραλ Στάρ» 36.330 τον. γκρός του 1973, μέ παράδοση ως έχει μέ ζημιές στή Βραζιλία.

Μετονομασίες

— Σέ «Ντίμινι Ήγκλ» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν από Έλληνες Ιταλικό δεξαμενόπλοιο «Isola Rossa» 3.400 τον. d.w., 1.817 τον. γκρός, ναυπήγησης 1965.

— «Μύκονος» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν από Έλληνες βραζιλιανό δεξαμενόπλοιο «Rojuca» 12.165 τον. d.w., 7.950 τον. γκρός ναυπήγησης 1961.

— «Γκρέϊς Μ.» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν από τήν Marlines έπιβατηγό - φέρρυ «Ferry Nagato» 6.987 τον. γκρός, ναυπήγησης 1972.

Οι αύξήσεις των μισθών στά έπιβατηγά

Ή Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία συμφώνησε μέ τήν Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) αύξήσεις γιά τούς ναυτικούς τής τάξης του 13% γιά τό α' 7μηνο του 1991 καί 15% γιά τό πεντάμηνο από 1.8.91 έως 31.12.91.

HELMERA — MAREVINO σέ κοινή περιβαλλοντική έκστρατεία

Ή HELMERA, μετά από πρόταση τής Ευρωπαϊκής Έπιτροπής καί τής Ιταλικής Περιβαλλοντικής Ένωσης Marevino, όργάνωσε έκδήλωση στήν Ελλάδα γιά τήν προστασία τής Posidonia Oceanica, μέ κεντρικό θέμα «Έπιπτώσεις του Τουρισμού στα υποθαλάσσια λειβάδια τής Posidonia Oceanica». Τό θαλάσσιο αυτό φυτό, πού αναπτύσσεται αποκλειστικά στή Μεσόγειο, είναι πολύτιμο γιά τή διατήρηση τής οικολογικής ισορροπίας καί πιστεύεται ότι παίξει στήν θάλασσα τό ρόλο πού παίξει τό δάσος στήν ξηρά.

Ή έκδήλωση τής HELMERA πραγματοποιήθηκε επί του εκπαιδευτικού πλοίου του Ιταλικού πολεμικού ναυτικού «Palinuro», τό όποιο επισκέφθηκε τόν Πειραιά στις 6 Ιουλίου, μετά από σταθμούς στή Μασσαλία καί τό Ντουμπρόβνικ.

Στή συζήτηση τονίστηκε ή σημασία τής Posidonia γιά τήν ισορροπία του οικοσυστήματος τής Μεσογείου καί συγκεκριμένα γιά τή συγκράτηση του θαλασσίου υποστρώματος, τήν παραγωγή όξυγόνου καί τή φιλοξενία πληθώρας θαλασσίων όργανισμών μέσα στα φυλλώματά της ενώ παράλληλα τέθηκε τό πρόβλημα τής βαθμιαίας υποχώρησης των λειβαδιών της.

Ή κ. Νίκη Γουλανδρή αναφέρθηκε στα περιβαλλοντικά προβλήματα τής Μεσογείου, ενώ οι εκπρόσωποι τής Ε.Ο.Κ., τής UNEP καί των Υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. καί Τουρισμού παρουσίασαν τό νομικό πλαίσιο καί τά μέτρα πού προτίθενται νά λάβουν.

Σημειώνεται ότι ή Marevino μέ τήν υποστήριξη τής Ευρωπαϊκής Έπιτροπής, έχει ξεκινήσει περιβαλλοντική έκστρατεία ευαισθητοποίησης του κοινού μέ σκοπό τήν προστασία του σημαντικώτατου αυτού είδους. Γιά τήν υλοποίηση του προγράμματος τής τ.Π.Ν. τής Ιταλίας διέθεσε τά δύο εκπαιδευτικά πλοία «Americo Vespucci» καί «Palinuro», πού επισκέπτονται λιμάνια τής Μεσογείου όπου πραγματοποιούνται έκδηλώσεις παρουσία τής πολιτικής ήγείας, των τοπικών αρχών, του Τύπου, εκπαιδευτικών έπιστημονικών καί περιβαλλοντικών φορέων καί άλλων ενδιαφερομένων.

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

DIMITRIS & GEORGIOS TSOLAKIDIS

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

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

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

**TELEX: 30670 YOTA TR
CABLE: YENTAYD ISTANBUL**

Σύνοδος 'Υποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών

Από τις 8 μέχρι 12 'Ιουλίου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η 37η Σύνοδος της 'Υποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού 'Οργανισμού (IMO). Η 'Υποεπιτροπή εξέτασε θέματα σχετικά με το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και 'Ασφαλείας που θα τεθεί σε ισχύ την 1 Φεβρουαρίου 92, τα λειτουργικά πρότυπα των ραδιοσυσκευών, τη διασπορά πληροφοριών ναυτικής ασφαλείας και τις δορυφορικές επικοινωνίες πλοίων.

Στις εργασίες της 'Υποεπιτροπής το 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσώπησε ο Πλωτάρχης ΛΣ Φ. Πιταούλης, που είναι και ο αντιπρόεδρος της 'Υποεπιτροπής αυτής.

Καταλογιστικές αποφάσεις έναντιον επιβατηγών πλοίων

Δύο καταλογιστικές αποφάσεις συνολικού ποσού 21.511.530 δρχ. εξέδωσε τον περασμένο 'Ιούνιο το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής 'Εργασίας σε βάρος Ισάριθμων ναυτιλιακών εταιριών επιβατηγών 'Ακτοπλοϊκών Πλοίων.

Οι παραπάνω αποφάσεις αφορούν αντικανονική επάνδρωση κατά τη χειμερινή περίοδο 1989-90, ενώ αυτά βρίσκονταν σε ακινησία για την εκτέλεση διαφόρων εργασιών (μετασκευές, επιθεωρήσεις, κ.ά.).

Σύλλογος 'Επαγγελματιών Ψαράδων και Ναυτικών 'Υδρας

Με την υπ' αρ. 153/23.3.1991 απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιώς εγκρίθηκε η ίδρυση Συνδέσμου 'Επαγγελματιών Ψαράδων και Ναυτικών 'Υδρας «ο 'Αντώνης Οικονόμου».

Σκοπός του Συλλόγου είναι η λύση των επαγγελματικών προβλημάτων ψαράδων και των Ναυτικών 'Υδρας και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Η κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου

Από την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝ απέστειλαν στις πλοιοκτήτριες εταιρίες αντίτυπα του εγχειριδίου κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου (ΚΕΠ-2) Κλάδων Καταστροφών και Μηχανής, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν από τους σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών κατά τη δεύτερη Θαλάσσια εκπαιδευτική του περιόδου που άρχισε στις 1.7.91.

Στο εγχειρίδιο το οποίο έχει θεσμοθετηθεί με το νέα Κανονισμό 'Εκπαίδευσης των ΑΔΣΕΝ, στα πλαίσια του συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, (sandwich courses), προβλέπονται διάφορες εργασίες που θα πρέπει να εκτελέσει ο σπουδαστής στο πλοίο σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται σ' αυτό.

Οι εργασίες που περιέχει το εγχειρίδιο, το οποίο αποτελεί συνέχεια του ΚΕΠ-1, αναφέρονται σ' ένα μεγάλο φάσμα γνώσεων που σκοπό έχει με τη σωστή καθοδήγη-

ση του 'Αξιωματικού εκπαιδευτού και τα καθημερινά έρεθίσματα που θα παρέχει το ίδιο το πλοίο στον σπουδαστή να τον βοηθήσουν να έμπεδώσει και να πλουτίσει τις θεωρητικές του γνώσεις και να άφομοιώσει καλύτερα τα θέματα που θα αναπτυχθούν στη συνέχεια στη Σχολή κατά την επόμενη θεωρητική διδακτική περίοδο.

23.000 ψηφιακές παροχές στον Πειραιά

Με γοργό ρυθμό προχωρεί η βελτίωση του τηλεπικοινωνιακού συστήματος στον Πειραιά. Όπως δήλωσε στις 10 'Ιουλίου, ο 'Υπουργός Ε.Ν. κ. 'Αριστ. Παυλίδης, έως το τέλος του έτους θα έχουν τοποθετηθεί 23.000 ψηφιακές παροχές, ενώ μέχρι σήμερα έχουν εγκατασταθεί 5.120.

'Εξάλλου από την επόμενη Δευτέρα 15 'Ιουλίου, θα λειτουργήσουν στο λιμάνι του Πειραιά τρία τηλεφωνικά «περίπτερα», που θα διαθέτουν από πέντε τηλεφωνικές συσκευές το καθένα, με ικανότητα παγκόσμιας σύνδεσης. Θα λειτουργούν με κέρματα και θα είναι άνοιχτα από τις 7.30 π.μ. μέχρι τις 11.30.

Οι σχολές πυροσβεστικών και σωστικών μέσων

Από τις Σχολές Πυροσβεστικών και Σωστικών Μέσων 'Ασπροπύργου και Νέας Μηχανιώνας αποφοίτησαν τον 'Ιούνιο 515 και 262 ναυτικοί αντίστοιχα.

'Ο Ρουμάνος πρέσβης στον κ. Παυλίδη

Τόν 'Υπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. 'Αριστοτέλη Παυλίδη, επισκέφθηκε τη Δευτέρα 8 'Ιουλίου, ο νέος πρέσβης της Ρουμανίας Νικολάε Στοϊτσέσκου και συζητήσαν ναυτιλιακά θέματα άμοιβαίου ενδιαφέροντος και κυρίως της διευρύνσεως της συνεργασίας των δύο χωρών στο ναυτι-

Συμβάσεις 'Εργασίας

Κυρώθηκαν από τον 'Υπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας οι συλλογικές συμβάσεις 'Εργασίας για το 1991 των πληρωμάτων επιβατηγών τουριστικών θαλαμηγών σκαφών του Νόμου 438/76 και των ρυμουλκών βιομηχανικών επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με τις παραπάνω συλλογικές συμβάσεις αυξάνονται οι μισθοί των πληρωμάτων των επιβατηγών τουριστικών θαλαμηγών σκαφών Ν. 438/1976 κατά 10%, ενώ οι βασικοί μηνιαίοι μισθοί των πληρωμάτων των ρυμουλκών διαμορφώνονται ανάλογα με την ειδικότητα ως εξής:

Κυβερνήτης από 1.1.91 132.500 και 1.7.91 δρχ. 140.000.

Προϊστάμενος μηχανικός από 1.1.91 δρχ. 131.300 και 1.7.91 δρχ. 139.200.

'Υφιστάμενος μηχανικός από 1.1.91 δρχ. 114.800 και 1.7.91 δρχ. 121.800.

Λιπαντής από 1.1.91 δρχ. 111.300 και 1.7.91 δρχ. 118.000.

Ναύτης από 1.1.91 δρχ. 109.000 και 1.7.91 δρχ. 115.600.

Για την εξυπηρέτηση όσων θα ταξιδεύσουν

Για την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού, από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά ανακοινώθηκε ότι για τη παροχή πληροφοριών, για τα αποπλέοντα και καταπλέοντα επιβατηγά πλοία στην περιοχή του λιμένος, παρέχονται πληροφορίες στα εξής τηλέφωνα:

α) Για δρομολόγια μικρής και μεγάλης άκτοπλοίας (νησιά Αιγαίου - Κρήτη) στα 4114785 - 4172657 και 4511311 έως 19.

β) Για τα δρομολόγια τακτικών συγκοινωνιών (νησιά 'Αργοσαρωνικού) στα: 4124585 - 4124533 - 4511311 έως 19 - 4511310 - 4516714 - 4516765.

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

Η εκπαίδευση των Ραδιοτηλεγραφητών

Με απόφαση που υπέγραψε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης καθορίζεται σε 15 εργάσιμες ημέρες η διάρκεια εκπαίδευσης των υποψηφίων Ραδιοτηλεγραφητών Α' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού. Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης αυτής θα παρέχονται στους σπουδαστές οι απολύτως απαραίτητες και αναγκαίες επαγγελματικές γνώσεις σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις και τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών στα πλοία.

Στους αποφοίτους θα χορηγείται παράλληλα και το πιστοποιητικό Γενικού Χειριστού (G.O.-GMD.S.S.).

Σε ισχύ τα νέα δικαιώματα πλοηγώσεως πλοίων

Άρχισαν από 1η Ιουλίου να ισχύουν τα νέα δικαιώματα πλοηγώσεως πλοίων όπως προβλέπονται από το άρθρο 287 Προεδρικού Διατάγματος «Πλοηγικά Δικαιώματα» που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 102 Α/1.7.91).

Κλείσιμο των Στενών του Βοσπόρου

Στις 21 Ιουλίου 1991 και από ώρα 09.00 μέχρι 13.000 η θαλάσσια περιοχή Στενών του Βοσπόρου θα παραμείνει κλειστή λόγω της διεξαγωγής κολυμβητικών αγώνων που οργανώνει η Επιτροπή Όλυμπιακών Αγώνων της Τουρκίας.

Έκτακτη συνέλευση της Ναυτιλιακής Λέσχης

Έκτακτη γενική συνέλευση των Μελών της Ναυτιλιακής Λέσχης συνεκλήθη για την 22α Ιουλίου 1991, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.00 στα έντευκτρία της Λέσχης Ακτή Μιαούλη 51, 7ος όροφος με θέματα:

- Έγκριση αποφάσεως του Δ.Σ. για την ευρεία ανακαίνιση της Λέσχης και επέκταση των χώρων αυτής στην ιδιόκτητη ταράτσα (δώμα).
- Έγκριση προϋπολογισμού δαπάνης για

τά ανωτέρω έργα.

- Έγκριση έκτακτης οικονομικής ενισχύσεως από τα μέλη για συμμετοχή στο κόστος των έργων.
- Έγκριση συνάψεως τραπεζικού δανείου

στο μέτρο που θα απαιτηθεί για την αντιμετώπιση της όλης δαπάνης των έργων.

Δικαίωμα συμμετοχής στη γενική συνέλευση έχουν όλα τα μέλη της Λέσχης που έχουν εκπληρώσει τις οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Εάν δέν υπάρξει απαρτία, η γενική συνέλευση θα επαναληφθεί στις 31 Ιουλίου 1991, ημέρα Τετάρτη την ίδια ώρα και στον ίδιο τόπο.

Αύξημένη ή διακίνηση φορτίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Τα στοιχεία διακίνησης φορτίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατά το πρώτο εξάμηνο του 1991, μαρτυρούν αύξηση όγκου των φορτίων κατά 8,9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο, ενώ στο ίδιο χρονικό διάστημα η διακίνηση κοντέινερς αυξήθηκε κατά 20%.

Πειρατικές επιθέσεις

Σύμφωνα με πληροφορίες μελών της Εννώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών πλοία πλέοντα στη περιοχή Anambas Islands (Lat. 0322 N Long. 10.53 E) δέχθηκαν έντονες επιθέσεις κατά την διάρκεια νυκτερινών πλόων.

Πρός αποφυγήν δυσαρέστων συμβάντων συνιστάται όπως ενημερωθούν οι πλοίαρχοι των ελληνικών πλοίων που πλέουν στη περιοχή για λήψη έκτακτων μέτρων φυλακών.

Δρομολογήθηκε το «Δαίδαλος»

Έκτελούνται κανονικά από τα τέλη Ιουνίου τα δρομολόγια του νέου υπερπολυτελούς επιβατηγού - όχημαγωγού «Δαίδαλος» των Μινωικών Γραμμών, που συνδέει τη Πάτρα - Κέρκυρα - Ήγουμενίτσα και Άγκωνα.

Τό πλοίο χωρητικότητας 19.000 τόνων, αναπτύσσει ταχύτητα 21 κόμβων έχει 900 κλίνες και μπορεί να μεταφέρει 400 αυτοκίνητα.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

SCANDIA'S HANDBOOK

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΝΑΔΑ

Η γνωστή εταιρία πρακτορεύσεως πλοίων στον Καναδά, Scandia Shipping Agencies Inc., με την ευκαιρία συμπληρώσεως 30 χρόνων στην εξυπηρέτηση της ναυτιλίας στους λιμένες του Καναδά, κυκλοφόρησε έναν ιδιαίτερα χρήσιμο οδηγό 192 σελίδων, που καλύπτει όλες τις λεπτομέρειες προσέγγισης πλοίων στις Άνωτιλές ακτές του Καναδά, καθώς και στις περιοχές Σάιντ Λόρενς, Μεγ. Λίμνες, Βανκούβερ και Πρίνς Ρούπερτ.

Οι ενδιαφερόμενοι να αποκτήσουν τον πολύτιμο αυτό οδηγό δωρεάν μπορούν να απευθυνθούν απ' ευθείας με τέλεφαξ στην Scandia Shipping, φάξ: (514) 879-9260.

ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

«POST WAR GREEK SHIPPING»

Σε κομψό τεύχος 48 σελίδων ο Δρ. Ματθαίος Δ. Λώς κυκλοφόρησε στα αγγλικά το κείμενο της διαλέξεώς του με θέμα: «Μεταπολεμική Έλληνική Ναυτιλία», που έδωσε τον Νοέμβριο του 1990 στο Ώνάσειο Κέντρο Έλληνικών Σπουδών του Πανεπιστημίου της Ν. Υόρκης.

Ξεκινώντας από την προπολεμική ναυτιλία, της οποίας τα τρία τέταρτα θυσιάστηκαν στον αγώνα της ελευθερίας, ο κ. Λώς προχωρεί μεθοδικά στο ιστορικό της μεταπολεμικής ναυτιλιακής αναπτύξεως την οποία εύστοχα χαρακτηρίζει στον υπότιτλο του έργου του ως «πορεία προς την κορυφή».

Η αγορά των 100 «ευλογημένων» Λίμπερτους, το ξεπέρασμα της κρίσης του 1948, οι κυβερνητικές παρεμβάσεις, η φυγή προς τις ξένες σημαίες, το ναυπηγικό μούμ του 1952 και η αναρρίχηση στην τρίτη παγκόσμια θέση. Και στη συνέχεια οι διακυμάνσεις της δεκαετίας του '60, οι αλλεπάλληλες κρίσεις, η διεθνής οικονομική ύφεση, η ομαδική έξοδος προς τις ξένες σημαίες. Ακολουθεί η σημερινή κατάσταση με τα προβλήματα και τις προοπτικές της και το κείμενο τελειώνει με την αισιόδοξη αποστροφή ότι «η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα συνεχίσει την ανοδική της πορεία προς νέες εποχές ευημερίας».

Σημειώνουμε ακόμα ότι το ώραίο αυτό βιβλίο έχει εμπλουτισθεί με χαρακτηριστικές φωτογραφίες, παραστατικούς πίνακες και χρήσιμες βιβλιογραφικές σημειώσεις.

Γνωρίζοντας από προσωπική πείρα τι σημαίνει να συνοψίσεις σε μία όμιλία ή σε δεκαπέντε σελίδες την ελληνική ναυτιλιακή εποποιία των μεταπολεμικών χρόνων, θαυμάζουμε σ' αυτό το μικρό τεύχος τη συμπυκνωμένη έρευνα, τη βαθιά γνώση του θέματος και τη συστηματική μέθοδο που διακρίνει το έργο του συγγραφέα.

Ξ.Α.Α.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΡΙΝΟ)

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ
TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0723) 22053

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ: ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	Μάλτας	8.826	1974	Επιθεωρήθηκε στη Μπαλμπόα στις 1 Ιουλίου συνεπεία ζημίας από πρόσκρουση κατά τη διέλευση της διώρυγας του Παναμά. Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές και το πλοίο συνέχισε το ταξίδι του.
ΤΣΟΜΠΑ	Μάλτας	5.102	1969	Εμπορτο λιπασμάτων, βυθίσθηκε στις 7 Ιουλίου στον Ίνδικό Ωκεανό. Αγνοούνται πέντε Έλληνες και δύο άλλοδαφοι ναυτικοί, ενώ το υπόλοιπο πλήρωμα περισυνέλεξε το ελληνικό μπάγκ κάρριερ «Τόν Χίλλ» το οποίο κατευθύνεται στο Ρίτσαρντς Μπαϊν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ: ΑΚΤΗ	Κύπρου	15.756	1974	Προσάραξε στη Νικοτσέα της Αργεντινής λόγω σφοδρής κακοκαιρίας. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ	Παναμά	11.434	1969	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στη Λισσαβώνα στις 1 Ιουλίου, λόγω ζημίας στη κυρ. μηχανή. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές και το πλοίο συνέχισε το ταξίδι του.
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	Λιβερίας	31.725	1976	Στο άγκυροβόλιο του Καοσιούγκ συγκρούστηκε με το μπάγκ κάρριερ «Junior». Επιθεωρήθηκε εν πλώ και εκτελέστηκαν πρόχειρες έπισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	Παναμά	59.882	1979	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στη Γένοβα λόγω ζημίας στη κυρ. μηχανή.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ελληνική	6.471	1984	Σιγκαπούρη για Πετί Κουρόν, επιθεωρήθηκε στον Πειραιά εν πλώ στις 7 Ιουλίου λόγω ζημίας στον υπερσυμπιεστή της κυρ. μηχανής. Εκτελέστηκαν έπισκευές και το πλοίο συνέχισε το ταξίδι του.

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.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οι συντονισμένες προσπάθειες περιορισμού του αριθμού των φορτίων από τους μεγάλους οίκους διακίνησης σιτηρών, σέ συνδυασμό με τη πολύ περιορισμένη μέχρι στιγμής παρουσία των Σοβιετικών, οδήγησε σε πτώση των επιπέδων των ναύλων στις βασικές διαδρομές μεταφοράς σιτηρών κατά το πρώτο 15ήμερο του Ιουλίου.

Στό σημείο αυτό όμως πρέπει να επισημανθεί ότι αν και διανύουμε τον κατ'έξοχην πόλο ήρεμο μήνα του έτους, τα επίπεδα των ναύλων συγκρινόμενα με την αντίστοιχη περίοδο του 1990, είναι αυξημένα κατά 30% και πλέον, ενώ θεωρείται βέβαιο ότι εντός του Ιουλίου μόνο οι Σοβιετικοί θα μεταφέρουν περί τους 800.000 τόννους σιτηρών, χρησιμοποιώντας τις πρόσφατες αμερικανικές πιστώσεις.

Στά λοιπά φορτία ή δραστηριότητα μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική, αν και η κάποια αδράνεια που παρατηρήθηκε στο Κόντινεντ οδήγησε σε πτώση των ναύλων των μπάλκερς handysize καθώς και των συμβατικών φορτηγών.

Ας δούμε πώς διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων από τις συμφωνίες που συνομολογήθηκαν:

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άμστερνταμ/ Ρόττερταμ, δολ. 12,50.
- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Γκέντ, δολ. 13,00.
- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 28,00.
- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 28,05.
- 50.000 τον. Αυστραλία για Άκαμπα, δολ. 20,75.
- 50.000 τον. Μπιλμπάο για Τζέντα, δολ. 22,50.
- 35.000 τον. Ανατολ. ακτή ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 33,00.

- 32.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Βραζιλία, δολ. 19,00.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Άλγε-
ρία, δολ. 23,50.
- 25.000 τον. Βραζιλία για Πορτογα-
λία, δολ. 19,00.
- 18.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Λά
Γκουάιρα, δολ. 17,00.

Γαιάνθρακες:

- 140.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Ια-
πωνία, δολ. 7,75.
- 115.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για
Γκιζόν, δολ. 11,00.
- 100.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ
για Ρόττερταμ, δολ. 6,25.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για
Ρόττερταμ, δολ. 6,70.
- 63.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για
Γκιζόν, δολ. 8,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 140.000 τον. Σέβεν Άϊλαντς γα
Ύμουϊντεν, δολ. 5,10.
- 110.000 τον. Πόντα ντε Μαδέιρα
για Πόρτ Κέμπλα, δολ. 12,50.
- 100.000 τον. Νουαντχίμπου για
Ρόττερταμ, δολ. 4,50.
- 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Δου-
κέρκη, δολ. 6,50.

Λιπάσματα:

- 25.000 τον. Τάμπα για Δυτ. ακτή
Ινδίας, δολ. 44,00.
- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Δυτ. α-
κτής Ινδίας, δολ. 45,00.
- 20.000 τον. Κωνσταντίνια για Κίνα,
δολ. 32,50.
- 14.500 τον. Άκαμπα για Ινδία,
δολ. 20,00.

Ζάχαρη:

- 15.000 τον. χύδην Πόρτ Λουίς για
Λονδίνο, λίρες 19,00.
- 11.400 τον. σέ σάκκους Κούβα για

Συρία, δολ. 50,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η απουσία μεγάλου αριθμού εντολών στο χώρο της Άπω Ανατολής συμπέσε τα μισθώματα των πάναμαξ στη περιοχή περί τα δολ. 12.500 - 13.000, ενώ στον Ατλαντικό ή στάση της πλοιοκτησίας εμφανίζεται περισσότερο σθεναρή με τα επίπεδα των μισθωμάτων στα δολ. 15.000 - 16.000 την ημέρα, με πολύ ικανοποιητική επιπλέον αμοιβή με επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή.

Στά μικρότερα μεγέθη περί τα δολ. 10.500 την ημέρα κυμάνθηκαν τα ημερήσια μισθώματα των handy-max χωρητικότητας 35-45.000 τον. d.w., ενώ περισσότερο αισθητή υπήρξε η πτωτική εξέλιξη των αποδοχών των handysize μπάλκερς και των συμβατικών φορτηγών.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αργά αλλά σταθερά η αγορά των VLCC's στον Αραβικό Κόλπο έδειξε σημεία βελτίωσης των επιπέδων των ναύλων μετά τη σημαντική μείωση που υπέστησαν τη πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου. Φορτίο 300.000 τον. για Έρυθρά Θάλασσα πλήρωσε WS 55, ενώ μικρότερα προς την Άπω Ανατολή WS 63.

Περισσότερο δραστήρια αγορά κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο αυτή της Μεσογείου με αρκετά φορτία μεγέθους 80.000 τόννων στα WS 120-130 ανάλογα με την ημερομηνία φόρτωσης.

Σταθερή χαρακτηρίζεται η αγορά της Δυτ. Αφρικής με τα συνήθη φορτία των 120-130.000 τον. προς τις ΗΠΑ στα WS 95-105.

Υποτονική ή δραστηριότητα στη Καραιϊκή και τη Βορ. Θάλασσα δεν εμπνέει για σχολιασμό, όπως επίσης και τα καθαρά φορτία που κυμάνθηκαν στα συνήθη φορτία των 30.000 τόννων περί τα WS 150 στη περιοχή της Καραιϊκής και

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

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

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

περί τά WS 120 στό χώρο της Μεσογείου.

Κατά τους Βρεταννούς ναυλομεσίτες Howard Houlder, κατά τόν Ιούνιο του 1991 τό σύνολο τών ναυλώσεων για με-

ταφορά πετρελαίου έφθασε τούς 46.67 έκατ. τόννους, μέ μέση τιμή WS 104,65, έναντι ναυλώσεων 59.47 έκατ. τόννων τόν Μάιο, μέ μέση τιμή WS 100.64.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. σιτηρά Καζαμπλάνκα, δολ. 17 φίο, 5 ήμέρες/3.000 τον. εκφόρτωση, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: Νουέβα Παλμίρα και Βραζιλία 25.000 τον. Λισαβώνα / Άμβούργο, δολ. 21,50 φίο, 5.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 10-15.

ΝΕΣΣΙΕ: Πουέρτο Μπολιβάρ 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,25 φίο, 45.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 10-20.

ΠΥΘΙΑ: Πόρτ Καρτιέ 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 6,50 φίο, 6 ήμέρες, Ιουλίου 1-15.

ΗΡΑ: Τολέδο 18.000 τον. καλαμπόκι Τίλμπουρι, δολ. 24,50 φίο, 3 ήμέρες/7.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: Ποταμό Μισισσιππί 20.000 τον. περίπου σιτηρά Καλλάο, δολ. 19 φίο, 4 ήμέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 3-6.

ΚΑΠΕΤΑΝ Π.: Καλιφόρνια 35.700 τον. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 825.000 κατ' άποκοπή 25 ήμέρες, Ιουλίου 5-15.

ΤΙΓΡΙΣ: Πουέρτο Μπολιβάρ 100.000 τον. γαιάνθρακες Πορί, δολ. 11,25 φίο, φόρτωση κλίμακας/24.000 τον. εκφόρτωση, Ιουλίου 15-30.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 22.500 τον. καλαμπόκι Κωνσταντζα, δολ. 25 μέ έλευθ. εκφόρτωση, Ιουλίου 1-18.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27,50 φίο, 11 ήμέρες, Ιουλίου 1-12.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Πόντα ντέ Μαδέιρα 110.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Πόρτ Κέμπλα, δολ. 12,50 φίο, 50.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 25 - Αύγουστου 10.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,70 φίο, 6 ήμέρες, Ιουλίου 15-25.

ΠΑΛΟΜΑ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 28,05 φίο, 9.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 17-28.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. γεννήματ Σήφορθ, δολ. 18,25 φίο, 10 ήμέρες, Ιουλίου 8-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 23,50 φίο, 5 ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 1-10.

ΑΡΚΑΣ: Μπιλμπάο 50.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 22,50 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 18-29.

ΖΕΥΣ: Σέβεν Άϊλαντς 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ύμουίντεν, δολ. 5,10, 6 ήμέρες, Ιουλίου 20-30.

ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ: Γκέντ 22.500 τον. σιτηρά Αιθιοπία, δολ. 24,25 φίο, 7.000/1.800 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 9-15.

ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Τάραντο δολ. 7,30 φίο, 3 ήμέρες αντίστοιχα, μέσα Ιουλίου.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Τουμπαρό 135.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7,25 φίο, 6 ήμέρες, Ιουλίου 15-30.

ΓΙΟΝΙΤΥ 1: Πόντα ντέ Μαδέιρα 110.000

τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 6,75 φίο, 6 ήμέρες, Ιούλιο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ: 64.750 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κίνα Ιουλίου 8-10, ταξίδι Αυστραλίας μέ έπαναράδοση Ιαπωνία, δολ. 12.750 την ήμέρα.

ΝΕΝΑ: 71.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιουλίου 15-26, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 15.500 την ήμέρα, πλέον άμοιβής δολ. 310.000 για πλού υπό έρμα.

ΘΑΛΕΙΑ: 30.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πολωνία Ιουλίου 9-15, ταξίδι 60 ήμερών περίπου μέ έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/ Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ήμέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ Π.: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Νοτιο Κορέα άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας μέ έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 12.500 την ήμέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 68.800 τον. d.w. του 1990, παράδοση Ιαπωνία Ιουλίου 5-12, κυκλικό ταξίδι μέσω Λόγκ Μπής, δολ. 14.000 την ήμέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.160 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία άρχές Ιουλίου, ταξίδι μέσω Δυτ. άκτής ΗΠΑ μέ έπαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 11.000 την ήμέρα.

ΦΙΔΙΑΣ: 35.300 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ίνδονησία έως Ιουλίου 5, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής, δολ. 8.500 την ήμέρα.

ΠΑΤΜΟΣ: 27.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ισπανία, Ιουλίου 6-10, ταξίδι Άτλαντικού μέ έπαναπαράδοση Μεσογειακές άκτές Τουρκίας, δολ. 7.300 την ήμέρα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.600 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ντάρμπαν Ιουλίου 20-31, έπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 8.400 την ήμέρα.

ΝΕΦΕΛΗ: 72.000 τον. d.w. του 1983, παράδοση Άκαμπα μέσα Ιουλίου, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαίη μέ έπαναπαράδοση Βορ. Εύρώπη, δολ. 11.600 την ήμέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιουλίου 15-20, έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 17.000 την ήμέρα, πλέον δολ. 300.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ: 60.920 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ έως Ιουλίου 7, κυκλικό ταξίδι μέσω Πόρτ Καμσάρ μέ έπαναπαράδοση Πόρτο Βέσμε, δολ. 12.850 την ήμέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία, Ιουλίου 10-20, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού δολ. 12.750 την ήμέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία, Ιουλίου 1-4, ταξίδια 4-6 μηνών, δολ. 10.250 την ήμέρα.

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΘ: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άμβέρσα / Άμβούργ άρχές Ιουλίου, ταξίδια 3-5 μηνών, δολ. 10.350 την ήμέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ άρχές Ιουλίου, ταξίδι 12 μηνών, δολ. 12.200 την ήμέρα.

ΖΕΥΣ: 158.964 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδια μέ όσιόν έως 12 μήνες, μέ έπαναπαράδοση άνοικτη, δολ 15.000 την ήμέρα.

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Μέ την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύομε κατωτέρω τίς τιμές τών μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 10 Ιουλίου, 1991.

	IFO/180	MDO
ΕΥΡΩΠΗ		
Ρότερνταμ	76.00	145.00
Γένοβα	89.00	194.00
Άμβούργο	76.00	165.00
Χάβρη	87.00	190.00
Πειραιάς	85.00	180.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	85.00	225.00
Τζέντα	93.78	198.28
Ράς Τανούρα	92.42	184.25
Ήν. Άρ. Έμιράτα	86.00	206.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	83.00	183.00
Ντακάρ	109.00	198.00
Λάς Πάλμας	82.00	176.00

Θέουτα	80.00	182.00
Ντάρμπαν	95.00	227.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

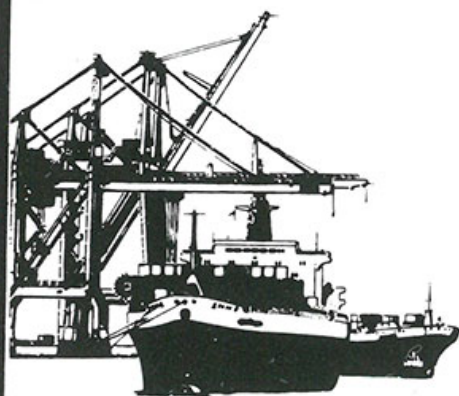
Κολόμπο	90.00	300.00
Σίδνεϋ	105.00	213.00
Χόγκ Κόγκ	100.00	173.00
Σιγκαπούρη	88.00	170.00
Τόκιο	105.00	240.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	84.00	197.00
Νέα Ύόρκη	76.00	183.00
Χάμπτον Ρόουντς	85.00	188.00
Χιούστον	74.00	155.00
Νέα Όρλεάνη	74.00	155.00
Λός Άντζελες	76.00	180.00
Κρίστομπαλ	92.00	206.00
Ρίο Ιανέιρο	87.00	280.50
Μπουένος Άϊρες	104.00	226.00
Μοντεβιδέο	127.00	239.00

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

NAFTIKA CHRONIKA



LOST BULKERS

The rate of bulk carrier mishaps during the year 1990 was very high. From a total of 23 ships lost or injured, 12 sank and 11 were seriously damaged. Nearly 200 people died.

The great majority of the above ships were built in the early '70s. They belonged to different owners, flag states and classification societies. The oldest of the lost ships was 24 years old and five of them were built between 1966 and 1969.

From a special research of LLOYD's Register to determine causes and remedies, the following tentative inferences were drawn. Common to many of the ships was the loss of side shell plating in the cargo holds, the types of cargo carried by the ships prior to, and at the time of, the casualty appear to be significant. Predominates the carriage of coal followed by iron ore and the carriage of iron ore in alternative holds. Also the manner in which the ships were discharged, the rate of corrosion of the lower side framing and its connection to the hopper side plating have been high, and accelerated with age.

Pending the research LR. instructed its surveyors to reduce the amount of corrosion permitted in certain areas of the structure and to be especially vigilant during the annual surveys.

WORLD SHIPBUILDING STATISTICS SHOW REDUCTION OF ORDER BOOK

New shipbuilding statistics from Lloyd's Register show a drop of 2.0 million gross tonnage in the world order book - the second quarterly fall after an upward trend over the past four years.

According to LR's Merchant Shipbuilding Return for the quarter ended 31 March 1991, ships under construction and on order totalled 37.8 m gt. Orders not commenced at the end of March accounted for 24.1 m gt (1,247 ships), down by 2.1 m gt from the previous quarter, while tonnage under construction totalled 13.7 m gt (1,268 ships), representing an increase of just 124,000 gt.

At 3.2 m gt, new orders received in the first three months of this year increased by 1.3 m gt from the very low levels recorded in the final quarter of 1990. However, the order intake was still 1.1 m gt less than the completions at 4.3 m gt.

At 19.2 m gt, the tanker order book was 1.5 m gt down from the end of December but still represented more

than half of the total. Tankers under construction represented 5.8 m gt (up 158,000 gt) while orders not commenced accounted for 13.4 m gt (down 1.6 m gt). New tanker orders received during the first quarter totalled 1.3 m gt (up 0.3 m gt). Completions at 1.9 m gt increased by one million tons.

The next biggest category was general cargo tonnage at 7.5 m gt (up 70,000 gt) or 19.9 per cent of the total. Ships under construction represented 2.7 m gt (up 532,000 gt). Orders not commenced totalled 4.9 m gt (down 462,064 gt). Container ships accounted for 59 per cent of the total general cargo tonnage.

The total bulk carrier order book fell by 1.0 m gt to 5.5 m gt, 14.6 per cent of the total. Of this tonnage, ships under construction totalled 2.4 m gt (up 658,000 gt), while orders not commenced amounted to 3.1 m gt (down 376,000 gt). Bulk carriers completed totalled 1.4 m gt (up 480,000 gt).

THE QUEST FOR THE ENVIRONMENTAL SHIP

A working group of INTERTANKO analysed the draft new requirements for oil tankers regarding safety. Referring to previous recommendations and studies, Mr. Philip Embiricos, Chairman of INTERTANKO's Safety and Technical Committee, stressed the importance of an emergency cargo transfer system on board oil tankers. While the proper use of such a system would require crew training, the quantity of oil which would be retained on board in case of an emergency was quite remarkable. For this reason INTERTANKO has developed an emergency cargo transfer system, using empty ballast tanks as «Rescue Tanks», which is described in «The Quest for the Environmental Ship». This publication also gives a good analysis of various oil tanker design alternatives and develops a matrix system to weigh these alternatives, including the safety aspects.

LIAISON OFFICE IN LONDON FOR ASTICAN SHIPYARDS

ASTICAN shipyards of Las Palmas, owned by the Laskarides family, has appointed Gamma Kappa Ltd. in London to offer to its clients a service which is additional and complimentary to the network of its worldwide agencies. In this way, Mr. George Coyevinas was appointed as technical and Commercial assistant of the shipyard and his duties are to liaise with clients and offer them a direct link to the senior management of the yard. The purpose of this is not only for further procurement of business but also to ensure that clients receive more personal attention, as they will be discussing their requirements with someone who has over 16 years of dealing with shipyards from the owners side and who can be available to meet owners or visit vessels for a closer look at problems at a short notice. The shipyard itself is well known for its strategic location at the crossroads of the shipping lanes and for its «Syncrolift» facility. The shipyard can handle vessels of up to 36,000 dwt

with a modern streamlined operation, further enhanced by major licensee agreements.

INTERTANKO'S EXECUTIVE COMMITTEE RE-ELECTED

Andreas K.L. Umland of the Umland Group (Norway), Chairman and Miles A. Kulukundis, Vice-chairman of London Overseas Freighter (U.K.) have both been re-elected. The following members were also re-elected to the Executive Committee of INTERTAKO namely Philip A. Embiricos, Embiricos Shipping Agency (Greece), Michael C. Lemos, C.M. Lemos & Co. (Greece), C.C. Tung, Island Navigation (Hong Kong), Heinrich von Rantzau, John T. Essberger (Germany), Helge Chr. Schmidt, A.P. Moller (Denmark) and N. Yasuda, Navi Line (Japan).

T.C. SKAANILD RESIGNS FROM BIMCO

The Secretary general of BIMCO, Mr. Torben C. Skaanild, has given notice of his resignation from his position as Secretary General of BIMCO, to take a position as Director of World-Wide Shipping Agency Ltd., in Hong Kong later in the year.

Mr. Skaanild joined BIMCO in 1981 from the East Asiatic Co. Ltd. to take the position of Deputy Secretary General and was appointed Secretary General in 1984.

NEW BLOOD

The Ministry of Mercantile Marine proclaimed competitive examinations for the entrance of a total of 605 new cadets at the Merchant Marine Academies for the school year 1991-92.

From the above total, 365 students will enter the seven operating academies for deck officers and 240 the four operating for marine engineers.

The allotment among the deck academies is as follows: 150 for Aspropyrgos, 60 for Preveza, 45 for Oinousses, 30 for each of Khania and Michaniona and 25 for each of Hydra and Syros. And for marine engineers as follows: 120 for Aspropyrgos, 50 for Khania, 40 for Chios and 30 for Michaniona. Young girls are admitted only to Aspropyrgos (10 seats for deck and 10 for engineering).

The number of new students at all the Marine Public high-schools (Ly-

ABS SUPPORTS EXAMINATION OF HUMAN ELEMENTS IN MARITIME SAFETY

At its June meeting of the Management Committee, the American Bureau of Shipping discussed the subject of Ship Management Certification. This subject has also been discussed in detail at various ABS overseas committee meetings including the ABS Greek Technical Committee Meeting of 6 June 1991.

The American Bureau of Shipping fully supports the renewed interest in examining the role of the human element in maritime safety. Recent maritime casualties have reminded the world of the crucial role played by this element, ABS, however, is concerned that the current rush to adopt concepts developed for quality management as the answer to the marine sa-

fety problem may be misguided.

At this point in time there is no established linkage between safety and quality concepts such as contained in the ISO 9000 series of standards for quality system management. The American Bureau of Shipping believes more analysis and thought should be directed toward indentifying those human factors which have contributed to past marine casualties and that a wide range of actions might be necessary to trully improve maritime safety.

In order to address the human element in marine casualties, the American Bureau of Shipping will form an ad hoc committee to develop a unified approach to this particular subject.

A NEW CONCEPT FOR SHIPBOARD ADMINISTRATION

SpecTec a.s. and their representative in Greece ELKCO Marine Consultants introduced their new concept for shipboard maintenance administration, spare parts stock management and purchase control, the AMOS TOOLBOX.

Pictured above, the AMOS TOOLBOX is portable, easy to use package, suited for shipping companies operating old tonnage, as well as smaller vessels, though it is equally appropriate for use onboard any ship requiring a computerised maintenance system. The powerful tool product provides the owner/manager with fast and reliable maintenance management for a minimum of time and money invested, and contains all the ele-

ments necessary for immediate start-up.

SpecTec's revolutionary TOOLBOX is made up of an industry standard microcomputer and graphics printer, the AMOS-D computerised maintenance system, a relevant database containing the vessel's technical specifications and full operating instructions. All this is housed in a durable transport case, with each piece of equipment securely stored and cushioned in specially designed compartments. As soon as the box is opened, the system is ready for use. The box itself is the same size as a large suitcase and provides additional storage rooms for printer paper, spare part label paper and extra diskettes.

ceum) is determined to 210, namely 60 students for each of Piraeus, Khania and Preveza Lyceum.

SERVICES OFFERED FOR SPANNER BOILERS

A new company title «Marine Boiler Services» has been formed in the U.K. which specialises in the supply of parts for Spanner Boilers & Spanner Supreme Oil Burners.

Headed by F.W. Fathin, who has worked for 25 years with M & W Grazebrook Ltd, the original makers of Spanner Boilers, the company offers a large stock of boilers and oil burner

spares and the knowhow of one of the very few original Spanner engineers available for service with knowledge of the older boilers.

FURTHER EXTENSION OF THE SULZER RTA ENGINE SERIES

The Sulzer RTA low-speed engine series has been extended by the addition of an engine model specifically tailored for the need of large tankers and bulk carriers. Designated the Sulzer RTA84T, this engine develops up to 3880kW/cylinder (5280 bhp/cylinder) maximum continuous output at 74 rev/min.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ABIN O'IA ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ.	71	1594
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΤΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΤΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΗ	74	55783
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΟΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΩ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΤ'ΚΕΡ (δ.)	83	5280

πρός Λιβύη 21/5
πρός Τσιτσούγκ 25/5
πρός Βιτόρια 18/5
α. Μονφαλκόνε 24/5
μεσογειακές μεταφορές
πρός Σάβεν Άιλαντ 18/5
α. Καρατάι 2/5
πρός Γιοκοχάμα 22/5
πρός Μαράκκιο 6/5
πρός Φιλίππινες 11/5
προς Ν. Αμερική 24/5
ε. Πειραιά 29/5
ε. Πειραιά 5/5
μεταφορές Πάτρας
πρός Βιτόρια 24/5
α. Χάμιλτον 15/5
πρός Κίνα 21/4
πρός Ν. Όρλεάνη 11/5

ε. Κοπερ 25/5
α. Ν. Όρλεάνη 17/5
πρός Πράσια Μόλε 24/5
πρός Σάφι 17/5
πρός Σάφι 24/5
πρός Κόρσε 23/5
πρός ΗΠΑ 18/5
πρός Κασσιόγκ 19/5
μεσογειακές μεταφορές
πρός Ίντσον 30/5
πρός Ρίβερ Όρινγκο 26/4
α. Ντάρμαν 15/5
ε. Γουακαμάτσου 24/5
α. Τζουλιμα Τέρμ. 26/5
ε. Τζιμουσι 12/5
δ. Κων/πολη 17/5
ε. Άμβερσα 29/5
πρός Ίραν 22/4
πρός Σικάγο 16/5
ε. Πειραιά 1/4
ε. Πειραιά 14/1
από Μπαντάρ Άμπας
ε. Μπρίξ 30/5
ε. Άλεξάνδρεια 26/5
ε. Νταμνύμ 22/5
πρός Ίντσον 22/5
πρός Σαβάννα 6/4
ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/5
υπό ναυπήγηση
πρός Άμστρονγκ 1/6
πρός Σικάγο 23/5
α. Χόγκ Κόγκ 28/5
πρός Μαυρίκιο 21/5
ε. Φουκουγιάμα 20/5
προς Μπρίξχαμ 28/5
δ. Ντόβερ 8/5
πρός Χόγκ Κόγκ 30/5
πρός Σαντάντερ 9/5

α. Ν. Όρλεάνη 20/5
πρός Σιγκατίνγκ 19/5
πρός Πόρτ Κέλαγκ 20/5
α. Νιούκαστλ 22/5
ε. Μπ. Άιρες 16/5
ε. Μαρίνα ντλ Καραρά 29/5
πρός Άμστρονγκ 14/5
α. Μανίλα 21/5
α. Τζέντα 15/5
ε. Χάμπτον 28/5
ε. Ρότερνταμ 1/56
ε. Λέ Χάβρη 29/5
α. Ν. Όρλεάνη 15/5
ε. Νιούκαστλ 28/5
πρός ΗΠΑ 27/5
πρός Χόγκ Κόγκ 27/5
πρός Κορέα 24/5
ε. Ρουάν 26/5
πρός Τακόμα 25/5
ε. Άντεν 30/3
πρός Τσιβάν 16/5
πρός Ίσπανία 13/5
ε. Χάλ 27/5
πρός Αυστραλία 19/5
προς Σουά 11/5
πρός Σιγκαπούρη 3/4
πρός Αλγέρι 28/5
πρός Άμστρονγκ 21/5
ε. Φρημντά 28/5
πρός Λαττάκια 14/5
πρός Εύρωπη 9/5
πρός Μπελαγκουάν 27/5
πρός Άμβερσα 23/4
πρός Πόρτο Κουετζάλ 12/5
πρός Ίσπανία 25/5
πρός Λός Άντζελες 22/5
πρός «Ραννασ»

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

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΟΚΕΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΟΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΤΕΜΟΝ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

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

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑΤ'ΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423

ε. Ίντσον 18/5
πρός Κόλπο ΗΠΑ 30/5
πρός Τσιβάν 14/5
α. Άλεξάνδρεια 29/4
επιπλήθη Έλληνες
ε. Χώρ Φακάν 20/4
πρός Ίσπανία 23/5
πρός Τουμπάρδο 4/5
πρός Κουσιγγιάγκ 11/4
ε. Σιγκαπούρη 20/5
ε. Γκάνδη 29/5
πρός Τσιβάν 6/5

πρός Μάλτα
πρός Ταγκονούρα 18/5
πρός Άμπιτζάν 15/5
πρός Σίντι Κερλ 7/5
ε. Γουίλμινγκτον 26/5
πρός Κομσάρ 1/6
πρός Δουνκέρκη 24/5
α. Ουλσόν 23/4
ε. Μπάχια Μπλάνκα 23/5
πρός Πειραιά 13/5
ε. Λός Άντζελες 20/5
πρός Άδελφίδα 20/5
επιπλήθη Έλληνες
ε. Πέτερρεντ 30/5
α. Χιούστον 22/5
πρός Ίσπανία 27/5
α. Ρας Ταναούρα 28/5
ε. Ντουμπάι 21/4
α. Ν. Όρλεάνη 9/4
πρός Σάντος 27/5
πρός Βιτόρια 19/4
πρός Χάιφας 14/5
ε. Σάν Νικόλας Μπ. 6/4
πρός Κίνα 16/5
πρός Χόγκ Άιλαντ 23/5
πρός Γιβραλτάρ 24/5
πρός Άρούμπα 28/5
υπό ναυπήγηση
πρός Μπ. Άιρες 20/5
πρός Τασιμπάννα 11/5

πρός Όζακα 24/5
πρός Ουλσόν 14/5
πρός Αυστραλία 24/5
πρός Ίσραήλ 24/5
πρός Λός Άντζελες 11/5
πρός Ζήμπαγκ 23/5
μεταφορές Ρεθύμνου
πρός Μαϊάμι 20/5
ε. Σεπετίμα 22/5
πρός Μπαντάρ Άμπας 11/5
ε. Πόρτ Γκιλες 27/5
πρός Λαέρ Τσαμπάγκ 13/5
πρός Μπάχια Μπλάνκα 12/5

πρός Δ. Άφρική 27/5
πρός Τζέντα 8/5
πρός Ντάρμαν 20/5
ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/5

πρός Σιγκατίνγκ 11/5
πρός Σουίνσκι 12/5
πρός Ν. Άφρική 25/5
α. Ν. Όρλεάνη 27/5
επισκευές Χάμπτον 30/5
ε. Μπζέρτα 22/5
πρ. «BP Energy»
πρός Καναδά 8/5
μετ. «Αντίπαρος» (ε.)
πρός Σουηδία 25/5

α. Σάν Νικόλας Μπαϊν 16/5
πρός Καρίπι 19/5
πρός Άπω Ανατολή 19/5
ε. Ίντσον 22/5
πρός Πόρτ Τάμπος 9/4
πρός Β. Εύρωπη 29/4
ε. Βανκούβερ 18/5
πρός Μπαντάρ Άμπας 1/5
πρός Χοντίντα 28/5
πρός Σάφι 18/5
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 22/5

αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 31/5
πρός Τάμπα 16/5
πρός Άμβερσα 16/5
πρός Λαύριο 20/5
πρός Ήράκλειο 22/5

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1800
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΙΑΣ	77	17412
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ρ.	76	16014

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-	73	16439
ΣΤΡΙΑ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	72	13179
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	71	16306
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	58	12732
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	72	19960
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	84	34253
ΓΟΥ'ΜΕΑ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΩΝ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΙΙ	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	69	12840
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΛΕΝ	69	12373
ΓΟΥΩΤΕΡΜΟΡΕΝ		

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	89	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ	65	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝ	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 ΦΕΝΘ	73	36265
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935

α. Πειραιά 8/5		
υπό ναυπήγηση		
ε. Ντάρμαν 20/5		
πρός Τουμπάρδο 10/5		
πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα 10/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 26/5		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Κωνσταντίνου 6/5		

μεσογειακές μεταφορές		
ε. Γιούροπορτ 1/6		
πρ. «Rosie D.»		
ε. Φός 27/5		
πρός Πειραιά 14/5		
μεταφορές Φουτζέρας		
πρός Βεγκάλη 27/4		
πρ. 'Ηγουμένια 17/5		
α. Μπλμπό 26/5		
στή Φουτζέρας (ἀποθήκη)		
α. Ρας Σουκχέρ 11/5		
ε. Πειραιά 22/5		

πρός Νεμούρτ Μπλί 16/5		
α. Σάντο Τ'Ομας ντέ Καστίλ 12/5		
α. Σίνις 17/5		
δ. Παναμά 26/5		

ε. Βερακρούς 14/5		
δ. Παναμά 23/5		
ε. Πόρτο 'Εσκουβέλ 28/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/5		
ε. Ρίο Χάνα 24/5		
ε. Σιγκαπούρη 9/4		
α. Τσμπό 16/5		
δ. Παναμά 23/5		
επιβλήθη 'Ελληνες		
μετ. «Αξιονεστίν» (μ.)		
πρός 'Αγλερία 2/5		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5		
α. Ταραγκόνα 7/5		
πρός Τσιβάν 17/5		
πρ. 'Ισπανία 21/5		
πρ. Πόρτο Κέλαγκ 17/5		
πρ. Κουίνχουαγκντό 11/5		
πρ. Σιγκαπούρη 28/4		
ε. Παράντι 15/5		
α. 'Αμβούργο 30/5		
πρ. Βερμούδα 30/5		
πρ. Πενάγκ 27/5		
επισκ. Χουάγκου 29/5		
πρ. Μίνα δλ Φαχάλ 4/5		
πρ. Κίνα 21/5		
ε. Γιούροπορτ 1/6		
πρ. Σίκιντα 24/5		
πρ. Σίκιντα 28/5		
ε. Καρταγένα 29/5		
ε. Μόντρεάλ 28/5		
πρ. Σιγκαπούρη 12/5		
πρ. Τζακάρτα 19/5		
πρ. Μπουσάν 21/5		

πρ. Χάρνκ 'Αϊλαντ 31/3		
ἀργεί Πειραιά		
ε. 'Ακωμπα 14/5		
ἀργεί 'Αλιβέρι		
πρ. «Finnbænen»		
πρ. Ζαβία Τέρμιναλ 16/5		
α. Κόρπους Κρίστι 9/5		
πρ. Βενεζουέλα 25/5		
ε. Τακόμα 19/5		
πρ. Πόρτο Καρτιέρ 19/5		
ε. Χάντσερτον 23/5		
ε. Πειραιά 14/5		
πρ. Περσικό 8/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/5		
πρ. 'Ισπανία 29/5		
πρ. 'Ιράν 4/4		

ἀργεί Βασύρα		
ε. Ντάρμαν 28/5		
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 27/4		
πρ. Μπαγκόνκ 19/5		
πρ. Μελβούρνη 19/5		
πρ. Φιλαδέλφεια 9/5		
επισκ. Λός 'Αντζελες 24/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/5		
πρ. Τουμπάρδο 29/4		
πρ. Βομβόνη 29/5		
ε. Πειραιά 23/4		
πρ. 'Ιταλία 26/5		
στήν Πάχη (ἀποθήκη)		
πρ. Ν. 'Αφρική 1/5		
πρ. ΗΠΑ 28/4		
πρ. Ούλασάν 1/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. 'Αμβέρσα 30/5		
πρ. Σαντάνια 15/5		
πρ. Γένοβα 15/4		
α. Πειραιά 23/5		
μετ. «Vemaoil V» (κ.)		
πρ. 'Ιταλία 13/5		
πρ. ΗΠΑ 29/5		
επισκ. Μιχάρα 21/5		
πρ. «Istanbul 2.»		
πρ. Κίνα 23/5		
ε. Λισαβόνα 28/5		
επισκ. Πειραιά 21/12		
πρ. Μείζο 11/4		
ἀργεί Πειραιά		
πρ. 'Οδησός 3/5		
α. Κατάνια 16/5		

ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΩΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΩΤΟ'Υ	70	16374
ΕΥΡΩΤΟ'Υ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	10342
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZARNATA (δ.)	77	69338
ZEYS	71	87667
ZEΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ZHNN	81	23100
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΕΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΗΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	11110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΛΙΑ	91	12200
ΚΙΣΛΟΝ	76	59319
ΚΙΣΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΙΣΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900

πρὸς Λέ Χάβρη 30/5	
ε. Σάουθεντ Ἀνκορατζ 20/5	
ε. Σάο Σεμπαστιάν 19/5	
ε. Κοκόλα 9/5	
πρὸς Σ. Κρούα 6/5	
πρὸς Πόρτ Σάϊδ 28/3	
πρὸς Κριστομπάλ 23/4	
ε. Φιλαδέλφεια 29/4	
πρὸς Ν. Ὁρλεάνη 24/5	

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρός Φός 28/5	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Κατάνια 11/5
ΠΑΛΟΜΑ	77	29457	πρός Βαγκούβερ 16/5	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.	70	6702	πρός Τούρμπο 15/5
ΠΑΜΙΣΙΟΣ	77	16237	πρός ΗΠΑ 14/5	ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	67239	α. Σάν Νίκολας 7/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	επιπλήθη Έλληνες	ΙΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	α. Πειραιά 19/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Βαγκούβερ 11/5	ΙΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Λουλέα 26/5	ΙΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	α. «Ιμνιγκχα» 26/5
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	μετ. «Μαρίνα» (ε.)	ΙΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 27/5
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Βενεζουέλα 23/5	ΙΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Πάτρα 26/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	πρός Χάλιφαξ 19/5	ΙΠΗΛΙΑΔΑ	78	12517	πρός Λιβύη 5/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Ν. Όρλεάνη 17/5	ΙΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Μεσσηνία 29/5
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός ΗΠΑ 20/5	ΙΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Θεσσαλονίκη 21/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Λάγος 20/5	ΙΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Πόρτ Σουάν 30/4
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΙΙ.	77	15460	πρός Σαφόνγκα 25/5	ΙΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρός Ν. Όρλεάνη 23/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	ε. Τεργέστη 24/5	ΙΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.	72	31334	πρός Ρότερνταμ 15/5
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	πρός Γκάλεσσον 21/5	ΙΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Μπ. Άμπας 21/5
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Τζουαίμα Τέου. 19/4	ΙΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	πρός Νιγηρία 1/6
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρός Γιβραλτάρ 23/5	ΙΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμ. 20/5
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Ζάντο Τόμας ντε Καστίλ 23/5	ΙΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Σάν Άντονιο 12/5
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	πρός Κόλομ ΗΠΑ 1/6	ΙΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Σεβίλλη 25/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρός Θεσσαλονίκη 7/5	ΙΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Τζέντα 12/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Άλγερ 25/5	ΙΣΧΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	επισκ. Μπουσάν 30/5
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/5	ΙΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	α. Ν. Όρλεάνη 28/5
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Γιβραλτάρ 30/5	ΙΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688	πρός Κασσιούγκ 27/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Βηρυτό 21/5	ΙΣΤΑΝΤΑ	73	16997	πρός Πειραιά 14/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Βαρκελώνη 28/5 *	ΙΣΤΑΝΤΑ Α.	75	14785	πρός Ακαγιούτλα 21/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Γκάλεσσον 19/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Β.	77	14607	πρός Ματάνζας 29/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Πειραιά 29/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Γ.	85	25000	α. Βαγκούβερ 27/4
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Δ.	72	9081	α. Λουάντα 4/5
ΠΕΛΤΡΕΥΝΤΕΡ	78	1270	ε. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Ε.	62	1591	μεσογειάκες μεταφορές
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρός Πειραιά 27/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΤ.	69	16229	επιπλήθη Έλληνες
ΠΕΛΦΛΑΓΕΡ	82	2477	πρός Χάμπτον 22/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Τ.	76	10801	πρός Άλγερ 20/4
ΠΕΠΤΕΛΗ	72	57802	πρός Σιθιβαβέτσια 30/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Υ.	63	9143	πρός Αρούμα 23/3
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Σ. Λουί ντε Ρόν 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ Ζ.	75	14786	πρός Τσιουάν 8/5
ΠΕΡΚΟ (δ.)	72	1597	πρ. «Rosaleen M.»	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑ.	77	11348	πρός Τζεμλίκ 20/5
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	α. Γιουρπάρτ 20/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒ.	73	67904	πρός Βραζιλία 29/3
ΠΕΤΡΑ	81	35921	α. Ταρραγκόνα 29/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓ.	76	163810	στον Ίνδικό (αποθήκη)
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Γιοκοχάμα 14/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔ.	71	51281	στον Γκιζόν (αποθήκη)
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕ.	69	53829	ε. Σιγκαπούρη 28/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣ.	78	19211	πρός Μπουσάν 8/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤ.	85	28000	ε. Ντάρμπαν 23/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥ.	76	36204	πρός Κασσιούγκ 17/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΦΦ.	84	17210	πρός Κορέα 24/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΧΧ.	88	2760	α. Πειραιά 28/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	α. Πειραιά 28/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΨΨ.	81	16500	πρός Βόλο 29/5
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Τζουαίμα Τέρμινταλ 15/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩ.	74	13639	πρός Τσιταγκόγκ 26/5
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρός Ν. Άφρική 17/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑΑ.	64	999	α. Μονφαλκόνε 18/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒΒ.	75	5595	α. Μονφαλκόνε 14/5
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Προβιντέν 23/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓΓ.	76	13663	ε. Χόμπαρτ 26/5
ΠΙΓ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρ. Άμβέρσα 23/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔΔ.	77	13663	ε. Σετσουμπί 16/5
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕΕ.	84	10511	πρός Σιγκαπούρη 29/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣΣ.	70	10886	πρός Μαλαισία 23/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	43681	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤΤ.	77	14059	πρ. «Masashima Maru»
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥΥ.	64	2167	πρ. «Hradsko» 25/5
ΠΟ'ΥΝΤ ΚΑΝΑΡ	72	57102	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩΩ.	59	13354	πρ. «Sainab Sky»
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑΑΑ.	59	2910	πρ. «Konkad»
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒΒΒ.	59	3281	πρ. «Nurek»
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓΓΓ.	74	12519	μεσογειάκες μεταφορές
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔΔΔ.	73	15162	ε. Ρίο Τανέρο 12/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕΕΕ.	74	23123	α. Παναμά 27/5
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΣΑ	61	963	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣΣΣ.	75	138255	α. Τζουαίμα Τέρμ. 26/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤΤΤ.	74	60352	μετ. «Κίμωλος» (ε.)
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥΥΥ.	73	19747	πρ. Τζακάρα 17/5
ΠΡΑ'ΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΦΦΦΦ.	84	31411	πρ. Χάργκ 'Αϊλντ 24/4
ΠΡΕΤΙΤΣ (δ.)	76	40632	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΧΧΧΧ.	74	118215	ε. Πειραιά 20/5
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΨΨΨΨ.	54	2174	μεσογειάκες μεταφορές
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩΩΩ.	87	25000	α. Κόρπους Κρίστι 19/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑΑΑΑ.	83	17217	πρ. Πόρτ Λίνκολν 29/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒΒΒΒ.	84	19049	πρ. Γκλάντστον 20/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓΓΓΓ.	84	19049	πρ. Ιαπωνία 21/5
ΠΥΛΟΣ	72	9284	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔΔΔΔ.	71	7201	α. Πενάγκ 7/5
ΠΥΡΟΣ	78	1592	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕΕΕΕ.	76	41330	α. Ρότερνταμ 31/5
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣΣΣΣ.	68	48682	πρ. Αρούμα 29/4
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.)	77	18325	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤΤΤΤ.	79	15379	πρ. Φουτζέιρα 26/5
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥΥΥΥ.	75	24614	πρ. «Donna Silvana»
ΡΑΜΠΛΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΦΦΦΦΦ.	83	31321	πρ. Πόρτο Λά Κρούζ 18/5
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΧΧΧΧΧ.	72	55842	α. Παναμά 24/5
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΨΨΨΨ.	68	11384	α. Ιαπωνία 10/4
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩΩΩΩ.	62	19974	πρ. Χουέιβα 21/5
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.	77	1573	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑΑΑΑΑ.	67	15621	πρ. Καρταγένα 27/5
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒΒΒΒΒ.	66	21374	πρ. Φρήπορτ 25/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓΓΓΓΓ.	71	14885	πρ. Άργεντινή 10/5
ΡΗΛΑ'ΓΑΝΤ	77	9774	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔΔΔΔΔ.	71	14885	ε. Χάιφα 19/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕΕΕΕΕ.	72	20713	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣΣΣΣΣ.	71	14885	πρ. Νορβηγία 24/5
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤΤΤΤΤ.	66	12098	πρ. Κωνσταντίνα 8/5
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥΥΥΥΥ.	71	18570	πρ. Ρ.Σ. Λώρενς 23/5
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΦΦΦΦΦΦ.	78	6585	επισκ. Πειραιά 9/3
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΧΧΧΧΧΧ.	74	20513	πρ. Ρ. Πλέιτ 24/5
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΨΨΨΨΨ.	70	14786	πρ. Ιταλία 23/5
ΣΑΜΟΣ	74	13633	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩΩΩΩΩ.	85	38626	πρ. Κικούρα 24/5
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑΑΑΑΑΑ.	78	15364	πρ. Ουαρόντο 6/5
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒΒΒΒΒΒ.	79	15379	πρ. «Donna Silvana»
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓΓΓΓΓΓ.	77	64971	πρ. Βραζιλία 12/5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔΔΔΔΔΔ.	91	29900	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕΕΕΕΕΕ.	76	18933	α. Άλγκεθρας 3/5
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣΣΣΣΣΣ.	75	118216	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤΤΤΤΤΤ.	84	22000	πρ. Όζκα 29/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	82	22714	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥΥΥΥΥΥ.	87	25000	πρ. Φρημάντλ 4/5
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΦΦΦΦΦΦΦ.	76	122945	α. Ρός Τανούρα 22/5
ΣΑΡΑΑ	77	15533	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΧΧΧΧΧΧΧ.	79	9418	πρ. Άλγερ 30/4
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΨΨΨΨΨ.	75	146309	πρ. Γιβραλτάρ 23/4
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩΩΩΩΩΩ.	78	14584	α. Ναντίμπο 7/5
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΑΑΑΑΑΑΑΑ.	71	9885	ε. Αλεξάνδρεια 16/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΒΒΒΒΒΒΒΒ.	68	2928	πρ. Έλλάδα 28/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΓΓΓΓΓΓΓΓ.	89	36438	ε. Χάτανοχ 23/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΔΔΔΔΔΔΔΔ.	89	27500	α. Οράγγκ 22/5
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΕΕΕΕΕΕΕΕ.	73	6680	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΣΣΣΣΣΣΣΣ.	72	6671	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΤΤΤΤΤΤΤΤ.	68	5527	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΥΥΥΥΥΥΥΥ.	82	36202	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΦΦΦΦΦΦΦΦ.	78	16935	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΧΧΧΧΧΧΧΧ.	61	13360	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΕ	76	11866	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΨΨΨΨΨΨ.	89	27500	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΙΣΤΑΝΤΑ ΩΩΩΩΩΩΩΩ.	75	9753	α. Τζουαίμα Τέρμ. 15/4
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΙΝΕΣ	84						

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'Τ'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΩ	74	65885
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΜΚΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	68	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥ'Τ'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑ'Τ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	71	18552
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 VII (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 ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	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'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	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'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563

ε. Φός 29/5	
πρός Κάπ Λοπέζ 22/5	
ε. Πειραιά 28/5	
πρός Σκίλντα 29/5	
ε. Φουτζίρα 27/5	
ναυπηγ. Ναυκαόκι	
α. Άσντον 24/5	
πρός Σουηδία 15/5	
πρός Γιβραλτάρ 31/5	
πρός Αυστραλία 17/5	
ε. Ντότζες 21/5	
μετ. «Φολγανόρος» (ε.)	
ε. Γκρεσλκ 1/5	

ε. Φουτζίρα 9/5	
α. Καρταγένα 13/5	
πρ. «Ιγιόγασυ Μαγ»	
ε. Λόγος 11/5	
ε. Γουκαμάτσου 27/5	
πρός Πύλο 29/5	
ε. Νααντόλι 26/5	
έπισκ. Πειραιά 29/11	
ε. Κων/πολη 18/5	
ε. Πειραιά 19/5	
πρός Κωνσταντινά 26/5	
πρός Ν. Κορφα 16/4	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
πρός Κήλαγκ 21/5	
α. Άλεξάνδρεια 13/5	
α. Βανκούβερ 24/4	
πρός Ρίο Γκράντε 11/5	
πρός Νακόντα 4/4	
ε. Φός 21/5	
πρός Παναμά 21/5	
πρός Άλγερία 9/5	
στη Βασούρα	
ε. Τσίμα 27/5	
α. Ν. Όρλεάνη 13/5	
ε. Πειραιά 18/5	
ε. Άμβέρσα 2/6	

πρός Τσιουάν 4/5	
πρός Βιαρέτζιο 23/5	
α. Πειραιά 28/5	
πρός Κριστομάλ 14/5	
πρός Λά Πλάτα 15/5	
ε. Ρίο Γκράντε 25/5	
μετ. «Ζιμ Μπαρζι» (ε.)	
πρός Μπ. Άμπας 14/4	
πρός Μαλαισία 15/5	
α. Βανκούβερ 24/5	
α. Φλάσινγκ 6/5	
στό Μπ. Άλες 23/5	
α. Μπρέμερσεν 28/4	
πρός Λισαβώνα 20/5	
στό Καναδά 8/5	
στό Ρόττερνταμ 28/5	
πρός Άσντον 28/5	
δ. Παναμά 19/5	
δ. Έλσινόρη 25/5	
πρός Εύξεινο Πόντο 15/5	
πρ. «Marathon Key»	
ε. Νιούκαστλ 27/5	
α. Ίντσον 24/5	
πρός Φιλαδέλφεια 6/5	
πρός Νιούπορτ 31/5	
ε. Σιγκαπούρη 25/5	
στό Άμβέρσα 18/4	
α. Γένοβα 26/5	
μεταφορές Έριθρας	
πρός Πόρτ Σουδάν 9/5	
ε. Σιγκαπούρη 19/5	
πρός Νιγηρία 10/4	
πρός Άρακάου 16/5	
πρός Ν. Ύόρκη 18/5	
πρός Βανκούβερ 15/5	
ε. Μασσαλία 29/5	
α. Ρόττερνταμ 1/6	
πρός Κέι Γουέστ 15/5	
πρός Λένινγκραντ 23/5	
πρός Μπουσάν 16/5	
α. Χιούστον 19/5	
ε. Μπουσάν 20/5	
πρός Ρ. Πλέιτ 23/5	
πρός Νακόντα 17/4	

πρός Ίνδια 30/5	
πρός Πόρτ Κέμπλα 29/4	
πρός Γιοκοχάμα 23/5	
πρός Πειραιά 31/5	
πρός Ν. Άμερική 15/5	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 19/5	
έγκραταλέφθηκε 16/11/89	
στό Όρν 31/8/90	
δραγεί Ν. Όρλεάνη	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/5	
α. Ν. Όρλεάνη 13/5	
δραγεί Ν. Όρλεάνη	
α. Χιούστον 22/5	
α. Χιούστον 21/5	
πρός Καλντέρα 3/5	
δραγεί Ν. Όρλεάνη	
ε. Μπελίζ Σίτυ 27/5	
δραγεί Ν. Όρλεάνη	
δραγεί Ν. Όρλεάνη	
α. Πόρτ Άρθουρ 22/5	
α. Χιούστον 18/5	
πρός Πόρτ Ρίκο 8/5	
πρός Νουκαστόν 25/5	
α. Ν. Όρλεάνη 11/5	
πρός Ταρραγκόνα 23/5	
δραγεί Πειραιά	
δραγεί Ν. Όρλεάνη	

ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16728
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚΙΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΑΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΑΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785

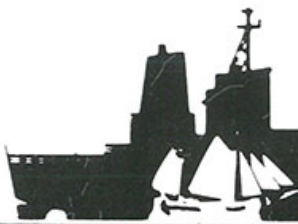
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	9865
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΟΣ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

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	88	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	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

α. Πάλμ Μπρς 8/5
ε. Ν. Όρλεάνη 26/3
πρός Μαρακάιμπο 22/5
ε. Ν. Όρλεάνη 3/5
α. Χιούστον 23/4
ε. Ν. Όρλεάνη 26/5
ε. Ντεμεράρα 16/5
ε. Ντεμεράρα 16/5
ε. Πειραιά 29/5
πρός Ταλλίν 29/4
πρός Ρίο Γκράντε 26/5
ε. Λένινγκραντ 21/5
πρός Δ. Άφρική 7/5
ε. Ρίο Γκράντε 26/5
ε. Γδύνια 28/5
πρός Βανκούβερ 27/4
πρός Ίαπωνία 2/5
δ. Παναμά 27/5
πρός Γκουαγιακούιλ 26/5
προς Πειραιά 28/5
πρός Καναδά 16/5
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/5
πρός Γαλλία 19/5
πρός Πόντα ντρά Μαδέϊρα 8/5
μετασκευάζεται Πειραιά
πρός Σούδα 21/5
ε. Σιγκαπούρη 25/5
α. Τζέμπελ Ντάννα 30/5
πρός Όβουίντο 21/5
προς Νιούκαστλ 15/5
πρός Κανόριες νήσους 27/4
πρ. «Πηνελόπη V»
πρός Τζέντα 9/5
πρός Χαλκίδα 27/5

προς Παρανάγουα 25/5
πρός Ναβοροσκ 22/5
προς Βραζιλία 17/5
πρός Ν. Ζηλανδία 16/5
ε. Λισαβώνα 27/4
πρός Πόρτο Κουεζάλ 18/4
α. Ρας Τανούρα 16/5
προς Θεσσαλονίκη 20/5
μετ. «Dhuran K. Ill» (Όνδ.)
πρός Μπιάλιγκ 14/5
ε. Αμβέρσα 29/5
πρός Άλεξάνδρεια 23/5
προς Βραζιλία 14/5
δργει Πειραιά
πρός Ίαπωνία 19/5
ε. Άκαμα 25/5
στη Δαμιέττα (άποθρική)
πρός Δ. Άφρική 29/4
πρός Όδησσό 29/5
πρός Ίταλία 24/5
α. Ν. Όρλεάνη 23/5
πρός Άρζιου 24/5
δ. Γιβραλτάρ 15/5
πρός Αρούμα 9/5
πρός Ρόττερνταμ 24/5
α. Ν. Όρλεάνη 21/5
προς Βενεζουέλα 22/5
προς Κούρε 9/5
προς Σαγκάι 4/5
ε. Όσκαράν 25/5
προς Βαστόσνυ 26/5
προς Τokuγυίμα 24/5
προς Ούλσταν 21/5
προς Νάρβικ 27/5
έπισκ. Πειραιά 14/4
πρός Άλεξάνδρεια 15/5
ε. Τέμα 26/5
μετ. «Αϊζλζαν Ρήφερ» (κ.)
έπληρωθ' Έλληνας
προς Πρίνς Ρούπερτ 22/5
ε. Μπίζερτα 25/5



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ (π.)	82	8936
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (π.)	68	9380
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	76	3521
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΓΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΓΑΣΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΡΗΣ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΚΑΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΙΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΤ'ΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΙΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ.)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681

ε. Γουλιμγκτον 14/5	
επιπλήθη Έλληνες	
πρός Τουρκία 22/5	
α. Άσντον 22/5	
πρός Καλλία 25/4	
πρός Βραζιλία 26/5	
πρός Λονδίνο 22/5	
πρός Σουίπε 11/5	
α. Τέμα 2/3	
πρ. «Κετ»	
α. Άκομπα 19/3	
έπισκ. Πειραιά 24/5	
α. Ν. Όρλεάνη 17/5	
ε. Άγ. Βικέντιο 5/5	
πρ. «Άλμα II»	
ε. Γουλιμγκτον 22/5	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 8/5	
έπισκ. Πειραιά 1/5	
ε. Πόρτ Γκάβστον 24/4	
πρός Σάντος 8/5	
α. Ντάρμαν 19/5	
ε. Πορκάλα 21/5	
πρός Ίρν 21/5	
πρός Σάντος 31/5	
α. Μονφαλκόνε 25/5	
ε. Ρίο Χάινα 2/5	
ε. Χόφια 24/5	
ε. Βηρυτό 21/5	
πρός Λά Πλάτα 23/5	
πρός Σιγκαπούρη 21/5	
πρ. Ίταλία 16/5	
ε. Ν. Υόρκη 26/5	
πρ. Ν. Υόρκη 16/5	
ε. Ν. Υόρκη 16/5	
πρ. Κωνσταντία 25/5	
πρ. Κήλαγκ 23/4	
μεταφορές Περαϊκού	
ε. Νικόσια 22/5	
α. Πειραιά 27/4	
πρ. Κουσάν 6/12	
ε. Άλεξάνδρεια 20/5	
πρ. Βραζιλία 12/5	
ε. Λά Παλις 22/5	
πρ. Άμβέρσα 25/4	
πρ. Άφρική 16/4	
πρ. Τζέντα 21/5	
επιπλήθη	
μετ. «Ατλάντα» (κ.)	
ε. Χάμπτον 28/5	
πρ. Άλεξάνδρεια 26/5	
πρ. Καλλία 7/5	
ε. Ραβέννα 13/5	
στο Χορούζ	
έπισκ. Σιγκαπούρη 29/4	
α. Άλκεθρας 16/5	
ε. Άμβούργο 29/5	
α. Ντάρμαν 18/5	
πρ. Καράτσι 23/5	
α. Μπιλμπο 4/5	
πρ. Ίνδια 30/4	
ε. Άλεξάνδρεια 25/4	
πρ. Γκίμπζι 23/5	
πρ. Ταλκαχουάνο 20/5	
ε. Άλεξάνδρεια 11/5	
πρ. Ρ.Σ. Λώρενς 11/5	
α. Ν. Όρλεάνη 28/5	
πρ. Γκαρούα 19/5	
α. Βανκούβερ 12/4	
ε. Ντόρντρεχτ 12/4	
ε. Πειραιά 29/5	
ε. Γιοκαλίτα 21/5	
α. Σάν Φραντσίσκο 14/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Φος 29/5	
α. Άλκεθρας 28/4	
α. Χιούστον 21/5	
πρ. Ραβέννα 30/5	
ε. Κινούρα 24/5	
πρ. Μπουσάν 2/5	
α. Πειραιά 26/5	
πρ. Μίνα Καμπούς 28/5	
πρ. Σάντος 9/4	
α. Ν. Όρλεάνη 18/5	
ε. Καργάινα 30/5	
ε. Μαρτινίαν 27/5	
ε. Άκαγιούτα 26/4	
ε. Ν. Υόρκη 28/5	

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.).	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).	11	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).	61	7950
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.).	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.).	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).	78	1123
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.).	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.).	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).	84	26132
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (μ.).	75	11461
ΑΝΤΣΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΤ Ν. (κ.).	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).	76	15934
ΑΕΩΝ (δ.).	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.).	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.).	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΙΤΕΡ (κ.).	77	6522
ΑΠΤΕΡΑ (κ.).	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.).	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.).	75	12290
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).	78	12774
ΑΡΚΟΖΟΥ (δ.κ.).	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.).	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.).	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.).	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.).	73	12834
ΑΡΚΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ (κ.).	71	6678
ΑΡΚΤΟΣ (κ.).	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.).	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.).	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.).	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.) *	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.).	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.).	73	16349
ΑΞΙΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).	82	20537
ΑΞΙΠΙΔΟΣ (δ.).	76	56003
ΑΞΙΠΙΣ (κ.).	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.).	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.).	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.).	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ (κ.).	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.).	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.).	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.).	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΙ'ΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ.).	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.).	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.).	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.).	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.).	70	10618
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.).	66	36522
ΒΑΙ'Ν (δ.π.).	61	1354
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.).	72	11461
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).	70	10618
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.).	70	10618
ΒΑΛΗ Π. (κ.).	70	10618
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.) *	70	10618
ΒΑΣΙΠ (κ.).	70	10618
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.).	70	10618
ΒΕΝΟΥΣ (κ.).	70	10618
ΒΕΝΟΥΣ V	70	10618
ΒΕΝΤΣΙΟΥΠΕΡ (δ.κ.).	70	10618
ΒΕΡΜΑ (κ.).	70	10618
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.).	70	10618
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.).	70	10618

μεσογειοκάς μεταφορές	
πρ. «Laura Pando»	
πρ. «Τακίρε»	
πρ. Γιοκοχάμα 28/4	
α. Τζουαίμα Τέρμ. 5/5	
πρ. Τρίπολη 23/5	
πρ. Τύνιδα 22/5	
πρ. Τάμα 25/5	
πρ. Λά Γκουαίρα 21/5	
πρ. Βόλο 29/5	
ε. Ρότερνταμ 30/5	
πρ. Χερσώνα 25/5	
ε. Πόρτο Μωχ. Μπίν Κασίμ 25/5	
πρ. Σαλβαντόρ 28/5	
πρ. Σαγκαή 2/5	
ε. Ίντσον 19/5	
πρ. Χιούστον 14/5	
α. Λίβερπουλ 1/6	
πρ. Τσιβάν 1955	
πρ. Μπ. Χομείνι 3054	
ε. Νάντη 25/5	
πρ. Πειραιά 27/5	
πρ. Καστέλλαν 23/5	
πρ. Χαλκίδα 25/5	
πρ. Ίταλία 29/5	
πρ. Κασσιούγκ 27/5	
πρ. Ίσπανία 7/5	
υπέστειλε κυπριακή	
ε. Αβίλς 27/5	
στο Χορούζ	
πρ. Ίσπανία 27/5	
ε. Τόρρε Άνουνζιάτα 21/5	
πρ. Περσέ 18/5	
ε. Πειραιά 8/1	
πρ. Λαττάκια 13/4	
πρ. Σαβάννα 30/5	
πρ. Μπουσάν 26/4	
πρ. Πειραιά 30/5	
α. Σάο Σεμπατιάνο 21/5	
πρ. Βόλο 26/5	
πρ. Μπ. Άιρες 3/5	
α. Αβέ-ρο 23/5	
πρ. Μπουρντιώ 28/5	
πρ. Ρίτσαρντς Μπαίη 11/5	
α. Ώστ Λόντον 2055	
πρ. Κουίγκντάν 10/5	
πρ. Τουρκία 31/1	
πρ. Ζουετίνα 18/5	
πρ. Μαυρίκιο 16/5	
πρ. Άργεντινή 10/5	
δ. Ήλσινόρη 26/5	
πρ. Ταϊγουάν 1/5	
ε. Άμβέρσα 27/5	
α. Χιούστον 14/5	
πρ. Σάν Λορέντζο 27/5	
πρ. Κεμπτόουν 23/5	
πρ. «Βreeze»	
δ. Παναμά 27/5	
δ. Παναμά 26/5	
ε. Ναγκασάκι 4/5	
πρ. Ώιτα 25/5	
πρ. Σιγκαπούρη 24/5	
α. Βενετία 19/5	
πρ. Χάργκ 13/2	
πρ. Ύεμένη 8/3	
υπέστειλε παναμαϊκή	
πρ. Άγκόλα 18/4	
πρ. Σιγκαπούρη 22/4	
ε. Λάρνακα 24/5	
α. Άμβούργο 28/5	
πρ. Πόρτ Σουάν 29/5	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Λουάντα 3/4	
πρ. Κουεμπέκ 22/5	
πρ. Τσιταγκόνγκ 18/5	
α. Μανφρεντίνια 20/4	
πρ. Πάτρα 29/5	
πρ. «Μάρκ Άιλαντ»	
α. Χιούστον 23/5	
ε. Λάγος 21/5	
μετ. «Romina»	
πρ. Βιζακασπανάμ 25/4	
α. Ντάρμαν 6/5	

ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ' (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ' (κ.)	71	16917
ΒΙΚΦΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μηχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9787
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΡΙΟ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ (κ.)	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.μ.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΣΙΑΝ (δ.μ.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.μ.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΙΑΝ (δ.μ.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.μ.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.μ.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.μ.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΤΕΡ (δ.μ.)	66	24896
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.μ.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.μ.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.μ.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΙΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΙΧΟΡΕ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝΗ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΤ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΓΟΥ'ΙΤΑΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΕΜΠΑΙΡ	83	25688
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	66	39042
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	76	23938
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.μ.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.μ.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.μ.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μηχ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936

πρός Χάιφα 30/5	
πρός Μπ. 'Αίρες 10/5	
πρός Μανζανίλο 10/5	
πρός Κίνα 20/4	
πρός Νακόντκα 17/5	
πρός Μαυρίκιο 30/5	
πρός Λισσαβώνα 25/5	
ε. Σιγκαπούρη 24/5	
ε. 'Ιλιταβέκ 17/5	
πρός Ναντόρ 15/5	
πρός Μπ. 'Αίρες 22/5	
στη Λουάντα 31/3	
πρ. «Michael C.»	
ε. Θεσσαλονίκη 17/5	
ε. Πόρτο 'Ορνάνς 27/12	
στών Περού 9/1	
πρός Βομβάη 12/5	
πρός Πουμπό 22/5	
ε. Μπαγκόκ 5/5	
πρός Νταμάρ 31/5	
α. Ρόττερταμ 24/5	
πρός Σάντος 29/5	
πρός 'Αλγελέρ 26/5	
α. Μασσαλία 24/5	
ε. Ν. 'Ορλεάν 23/5	
δ. Γιβραλτάρ 20/5	
πρός Χάμπτον 25/5	
πρός Μπ. 'Αίρες 25/5	
πρός Μασσαλία 29/5	
πρός Κίνα 20/5	
ε. Βηρυτ 11/5	
πρός Κορέα 26/5	
πρός Θεοδόσια 25/11	
πρός Βαντί Φιράν 28/5	
α. Χιούστον 20/5	
πρός Αιόλου 23/5	
πρός Γουόλντ 28/5	
πρός Ταϊλάνδη 24/5	
πρός Ρόζ Σουκίρ 29/5	
α. Τζουαίμα Τέρμ. 19/5	
ε. Τζουαίμα Τέρμ. 19/5	
στο Ντουμπάι 3/6	
ε. Τζουαίμα Τέρμ. 19/5	
πρός Γιβραλτάρ 22/5	
πρός Μπ. 'Αίρες 27/5	
πρός Κουαντάντζα 12/5	
πρός 'Αργεντινή 20/5	
ε. Μπρίντζ 14/5	
πρός Ρόττερταμ 25/5	
πρός Κότα Κινάμπαλου 30/4	
πρός Μπουενοβεντούρα 23/5	
πρός Ειρηνικό 15/5	
πρός ΗΠΑ 13/5	
πρός Πόρτο 'Αλφρεντ 25/5	
πρός Γίτσου 18/4	
α. Μόντρεαλ 9/5	
πρός Ποχάκ 24/5	
α. Ν. 'Ορλεάν 8/5	
α. Ν. 'Ορλεάν 26/5	
ε. Θρή Ρίβερς 21/5	
α. Ρόττερταμ 31/5	
ε. Λός Πάλας 28/5	
πρός Νιούκασλ 23/5	
ε. Σορέλ 15/5	
πρός Ν. 'Ορλεάν 23/5	
ε. Τσάρλεστον 28/5	
πρός Πόρτ 'Αλφρεντ 23/5	
ε. Ρίο Γράντε 22/5	
ε. Μαρακάιμπο 28/4	
ε. Πόρτο Κουεζάλ 28/4	
ε. Σινγκάπ 13/4	
πρός Σουέζ 27/5	
πρός Λά Γκουαίρα 20/5	
πρός Βραζιλία 22/5	
πρός Περσικό 7/2	
πρός 'Αβόνα 25/5	
ε. Ράς Τανούρα 27/5	
ε. Ρίο 'Ανέρι 23/5	
ε. Κολούμπα Ρίβερ 26/5	
πρός 'Ιντσόν 25/5	
ε. Ράς Τανούρα 29/5	
ε. Πόρτ Ράντες 26/2	
πρός Σαλντάν Μπαί 19/5	
πρός Σέβεν 'Αϊλαντς 21/5	
ε. Σουέζ 27/5	
ε. Τζουαίμα Τέρμ. 19/5	
πρός Νουαντίνμπο 4/5	
πρός Καρατάι 26/5	
α. Ν. Χάβεν 18/5	
πρός ΗΠΑ 23/5	
πρός Μόνον 22/1/1990	
α. Ρόττερταμ 1/6	
ε. Κακινάδα 25/5	
πρός Ματάνε 27/5	
στη Μπαγκόκ 3/6	
πρός Σαγκάι 19/4	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
α. 'Αντεν 10/5	
ε. 'Αντεν 6/5	
δ. Ντόβερ 18/5	
πρός Τζέντα 31/5	
ε. Μιλόζο 15/4	
πρός Μαλίνα 25/5	
α. 'Ακρομα 25/5	
ε. Βαλντίσια 28/5	
πρός Πειραιά 18/5	
α. Σόφ Φραντσέσκο 26/5	
πρός Μπ. 'Αμπόρ 27/5	
πρός 'Αβόνα 28/3	
μετ. «Mega Luck» (μ.)	

ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.μ.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΠΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΙΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.μ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.μ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.μ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.μ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.μ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.μ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.μ.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥ Ι. (δ.μ.)	68	15252
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12944
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19016
ΕΣΚΟΥΑ'ΥΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	12220
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΛΟΣ (κ.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (δ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)	64	3904
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ου.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑ'ΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΔΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.μ.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.μ.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.μ.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.μ.)	77	997
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΣΕΡ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'ΙΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (δ.μ.)	72	17697
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ'ΙΤ ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

πρός Μόντρεαλ 5/5	
στη Λός Πάλας	
ε. Πόρτ Στανθόκ 26/4	
πρός Κόρπους Κρίστι 29/5	
ε. Τζέντα 22/5	
πρός Ντουαί 17/5	
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 3/3	
στην 'Αρούμα (άποθήκη)	
στη Σιγκαπούρη 1/6	
α. Σ. Νικόλας Μπαί 20/4	
πρός Γιάνμπο 13/5	
έπισκ. Σιγκαπούρη 23/4	
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 22/4	
στην 'Αρούμα (άποθήκη)	
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 5/5	
α. Ν. 'Ορλεάν 23/5	
πρός Φουτζέιρα 6/5	
ε. Σιγκαπούρη 23/5	
α. Ράς Τανούρα 17/5	

ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808	διάλυση Τουρκία	68	22046	πρός Όκρικα 11/5
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρός Δακάρ 14/5	68	18210	πρός Κωνσταντίνα 13/5
ΚΑΛΛΙΟ (κ.)	69	9079	ε. Νηριτράι 5/5	73	17648	α. Σουέζ 20/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	πρός Ρότερνταμ 19/5	70	14786	πρός Κωνσταντίνα 22/5
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζ	71	118865	πρός Κόρυκ (άποθήκη)
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρός Τρανατάι 9/5	69	2656	πρός Ρεϊνίον 9/5
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρός Αίγυπτο 28/5	75	79249	ε. Μπαχαρίν 5/5
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	δ. Κωνιπόλη 24/5	75	15684	μετ. «Admitos» (κ.)
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	ε. Λός Πάλας 20/5	72	17914	πρός Σιενφουέγκος 25/5
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	α. Χόλχεντ 24/5	74	17414	ε. Τουτικρόν 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	πρός Πόρτ Χάρκουρτ 15/2	71	3864	πρός Πόρτο Ρίκο 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Θρή Ρίβερς 13/5	79	10354	πρός Τρίπολη 10/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	επισκ. Πειραιά 18/4	72	19162	πρός Κωνσταντίνα 10/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	α. Λούπη Τέρμιναλ 16/5	73	15382	πρός Ναρκονίκ 8/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρός Γιβραλτάρ 31/5	79	7598	πρός Μπελίζ Σίτυ 20/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Κ. (μ.)	68	23950	άγορα από άλλοδαπούς	77	19373	πρός Νεμρούτ Μπ. 11/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	πρός Κίνα 21/5	68	53075	ε. Κουτούμπα 7/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	επιωλήθη Έλληνες.	54	1991	πρός Ίνχαμπνέ 4/5
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	α. Καλά 15/5	69	17872	α. Ρότερνταμ 24/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρός Κόστα Ρίκα 17/5	66	2953	ε. Καστέλλον 13/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (μ.)	74	14969	πρ. «Bright Evelyn»	71	51072	α. Άσταντ 22/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	ε. Άκαμα 20/5	74	8931	ε. Μανζανίλο 24/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Κασσιόπυκ 21/5	67	13881	πρός Ντούρες 24/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	πρός Σιγκαπούρη 25/5	74	3256	ε. Λέικ Τόρλς 8/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	πρός Λός Άντζελες 27/5	82	36865	πρός Κασάρ 20/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	πρός Άγγλια 21/5	82	36865	προς Γκουανιάνα 19/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμεράρα 235	69	41477	πρός Ίνδία 30/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρός Πειραιά 27/4	76	5915	πρός Ύεμένη 28/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρός Κάντλα 21/5	77	9247	πρός Σιγκαπούρη 6/5
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	πρός Ταϊβάν 24/5	77	14634	πρός Ρεϊνίον 23/5
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	άρχει Πειραιά	72	6513	πρ. «Sky Clipper»
ΚΑΡΙΝΙΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρός Πειραιά 21/5	78	13427	δ. Παναμά 26/5
ΚΑΡΙΛΙΤΑ (κ.)	76	9996	α. Σετομπάλ 26/5	75	34745	πρός Πόρτ Καρτιέρ 14/5
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	ε. Λάρνακα 30/5	74	30168	πρός Γιοκοχάμα 5/5
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	πρός Καζαμπλάνκα 17/5	76	8731	α. Μοντεβιδέο 27/5
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	στο Φώλις Μπαίρ 31/5	68	4400	πρός Σουλινα 20/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	α. Ν. Όρλεάν 28/5	74	9800	ε. Λίρεν 12/5
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Φουτζέιρα 30/5	73	72343	πρός Βραζιλία 8/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	πρός Άρούμπα 10/5	70	9101	ε. Σάν Φραντσίσκο 28/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	ε. Λορέντ 23/5	71	9810	πρός Ρότερνταμ 12/5
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	α. Ν. Όρλεάν 20/3	70	9001	πρός Άλεξάνδρεια 15/5
ΚΕΪ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Πόρογκρου 29/5	63	36634	πρός Μπικόνι 15/5
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρός Μπ. Άμπας 19/5	73	18892	πρός Φάλας 18/5
ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	πρός Κολομβία 18/5	68	16587	πρός Χοντίντα 6/5
ΚΕΪ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	ε. Άμβέρσα 13/5	76	10108	πρός Μονφαλκόνε 28/5
ΚΕΪ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Λέγκχορν 30/4	77	20502	πρός Σιγκαπούρη 31/5
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909	α. Ντάρμπαν 27/5	73	17327	πρός Τρίπολη 22/5
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	α. Άκαμα 28/5	77	18604	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	πρός Βενετία 23/5	65	13512	μεταφορές Περισκόπ
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	πρός Κίνα 22/3	70	17487	πρός Παλάσσο Σαμπού 24/4
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	α. Ντούμπαν 1/6	74	30341	επιπλήθη Έλληνες
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρός Άλγερία 24/4	64	28986	α. Σάο Σεμπασιάν 11/5
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρός Θεσσαλονίκη 21/5	70	18628	α. Άαλμπερνκ 31/5
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρός Έξ Σιντρε 18/5	76	138765	πρός Λέ Χόβρη 13/7
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Ντάρμπαν 24/5	70	9077	α. Γιούροπορτ 28/5
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Κισαράου 8/5	74	15412	πρός Μπαγκόγκ 20/4
ΚΙΜΩΔΟΣ III (μ.)	66	6995	πρός Άρμουέλλες 16/5	74	20715	ε. Βαρκελώνη 21/5
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	μεταφορές Ν. Γουινέας	73	15498	επισκ. Πειραιά 3/6
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Κωνσταντίνα 22/5	76	21372	α. Ν. Όρλεάν 8/5
ΚΙΤΣΙΑ (κ.)	76	24800	ε. Χιοσάν 23/5	71	16623	πρός Νταλιάν 27/4
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Κοτοναύ 16/5			πρός Βιτόρια 10/5
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	πρός Σάν Φραντσίσκο 24/5			ε. Μπουσάν 21/4
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	πρός Παναμά 16/5			πρός Πόρτλαντ 23/5
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	στο Σαάμπα 18/5			πρός Άρζου 11/5
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (κ.)	79	10322	πρός Μπουσάν 12/4			α. Ν. Όρλεάν 5/5
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	στο Χάμπτον 3/6			πρός Βενεζουέλα 21/5
ΚΟΜΠΑΣ ΑΡΡΟΟΥ (N.M.)	73	63618	πρός Ίσπανία 27/5			πρός Κοτοναύ 21/5
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρός Μελίκα 10/5			πρός Ντούρες 27/3
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	ε. Ρός Τανούρα 23/5			μετ. «Στόρμι Άννι» (π.)
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	πρός Ν. Όρλεάν 7/5			ε. Λός Άντζελες 24/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Χιοσάν 24/5			δ. Παναμά 30/54
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Πειραιά 22/5			στο Ρίο Τανέιρο 17/5
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	στο Κόρυκ (άποθήκη)			πρός Ντόβερ 18/5
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ'Π (δ.κ.)	74	112825	πρός Κόλα ΝΗΑ 7/5			άρχει Ν. Όρλεάν
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρ. «Βεχάνα»			επισκ. Άλγερ 23/5
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	πρός Μπ. Άμπας 1/5			πρός Ίσπανία 19/5
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρός Ίσπανία 8/5			πρός Ίσπανία 6/4
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	πρός Μπ. Άμπας 13/5			ε. Πασαγιές 26/5
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	πρός Παλάσο Σαμπού 17/4			επιπλήθη άλλοδαπούς
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	ε. Φρηντάλ 27/5			πρός Δ. Αφρική 26/5
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	πρός Ντός Μπόκας 15/4			δ. Γιβραλτάρ 24/5
ΚΟΤΥ I (π.)	62	2635	πρός Γουαϊγκτον 25/5			πρός Τζακάρτα 5/5
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	πρός Ν. Καλδονία 21/5			ε. Τζέντα 6/5
ΚΟΥΑΝΓΚΙ (κ.)	79	12470	πρός Κριστοφόρ 30/5			α. Ν. Όρλεάν 28/5
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	θέση 32.21 Β. 15.15 Α 2955			α. Σιγκαπούρη 20/5
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	πρός Ίταλια 1/5			άρχει Πειραιά
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	πρός Άπω Ανατολή 27/4			στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΚΡΕΪ'Ν (κ.)	76	20355	ε. Άμβέρσα 1/6			άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΡΕΣ (Βα.)	79	7599	α. Φουτζέιρα 31/5			α. Βαντί Φεϊράν 13/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Ν. Όρλεάν 23/5			α. Ν. Όρλεάν 7/5
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Σάν Χοζέ 2/5			πρός Χουέλλα 26/5
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	α. Ντάρμπαν 15/5			επισκ. Πειραιά 25/2
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Γέλα 11/5			πρός Όνσάν 22/5
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	πρός Παλάσο Σαμπού 8/5			α. Καλαμάτα 3/5
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Ντάρμπαν 28/5			πρός Μόγκοταντ 28/5
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρ. «Αρχηγέτης»			πρός Ρός έλ Μουγκάρ 16/5
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	ε. Χάμπτον 28/5			ε. Άμβέρσα 31/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Βεροκρούζ 28/4			πρός Μοζαμβίκη 15/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Καταλάν 5/4			πρός Μπουσάν 19/5
ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	ε. Λάρνακα 26/5			πρός Πειραιά 30/5
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Όνδ.)	62	2201	ε. Μπείρα 29/12			ε. Πόρτο Μπαλιάρ 6/5
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρός Μιζουράτα 11/5			ε. Πασαγιές 26/5
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρός Πομπόνο 29/5			επιπλήθη κυριακή
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	πρός Βραζιλία 14/5			πρός ΗΠΑ 25/5
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	πρός Μπαντάρ Άμπας 20/4			πρός Θεσσαλονίκη 30/5
ΛΑΙΔΑΦ (κ.)	76	12166	πρός Ταϊβάν 14/5			πρός Νάπολη 28/5
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρός Λισαβόνα 24/5			ε. Λάγος 15/5
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	ε. Ντάρμπαν 18/5			α. Σεβίλη 24/5
ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	πρός Κλήβελαντ 24/5			
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Μπ. Άμπας 13/5			
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντάρμπαν 17/5			
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	πρός Δ. Αφρική 20/5			
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρ. «Gretke Oldendorff»			
ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599				
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046				
ΛΑΤΩ (π.)	68	18210				
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648				
ΛΕΒΑΝΤ ΠΑΤ'ΝΤ (π.)	70	14786				
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865				
ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656				
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249				
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684				
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914				
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414				
ΛΕΤΣΕΝΤ (π.)	71	3864				
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354				
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162				
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382				
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΣ (Βα.)	79	7598				
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208				
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373				
ΛΗΝΤΕΡΠΙ (δ.κ.)	68	53075				
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7.)	54	1991				
ΛΙΜΠΕΣΕΛ * (π.)	69	17872				
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953				
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072				
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931				
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881				
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256				
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865				
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865				
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477				
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915				
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247				
ΜΣC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14634				
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513				
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427				
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤΚ.	75	34745				
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168				
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731				
ΜΑΚΑΡΙΣ (μ.)	68	4400				
ΜΑΛΩΛΗΣ (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				
ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587				
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	76	10108				
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502				

ΜΥΡΣΙΝΑ (Δ.μ.).	61	7950	πρ. «Ροζυσα»	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (Δ.κ.).	71	104253	ε. Σιγκαπούρη 6/5
ΜΥΡΙΝΑ (Α.β.).	82	32506	πρὸς Ρόττερνταμ 20/5	ΠΕΛΤΕΥΝΕΡ (κ.).	70	4095	ε. Βηρυτὸ 21/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.).	72	1480	α. Βίγκο 11/5	ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (Δ.κ.).	66	41521	πρὸς Χάρτ Φακόν 7/4
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.).	74	8558	στὴ Λεμεσό 9/5	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	πρὸς Βραζιλία 20/5
ΝΑΤΑ (κ.).	70	9069	πρὸς Κίνα 6/5	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914	α. Λό Σπέζα 24/4
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.).	77	34841	πρὸς Ρόττερνταμ 23/5	ΠΕΡΛΑ (κ.).	72	18402	πρὸς Πειραιά 4/5
ΝΑΝΗ (κ.).	78	14651	πρὸς Σιγκαπούρη 7/5	ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.).	72	9635	πρὸς Κολομβία 15/5
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	α. Πασιό ΓΚουντάγκ 9/5	ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.).	79	9577	πρὸς Ἀλγερία 2/5
ΝΑΝΤΙΝ (μ.).	68	1498	πρὸς Σιδώνα 15/5	ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.).	62	1419	πρὸς Ραβέννα 23/5
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.).	73	11645	ε. Λεμεσό 30/5	ΠΗΓΑΣΟΣ (π.).	72	15798	ἐπισκ. Πειραιά 10/1
ΝΑΡΕΪΤΟΡ(κ.).	80	10582	πρὸς ΗΠΑ 18/5	ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.β.).	69	10839	πρὸς Σιγκαπούρη 16/5
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.).	65	1000	ἀργεῖ Πειραιά	ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Δ.).	65	25503	στὸ Σάο Σεμπαστιὰν 29/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.).	70	18224	πρὸς ΗΠΑ 30/5	ΠΙΒΟΤ (Δ.κ.).	75	109979	ε. Μπαχραῖν 17/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.).	74	30340	πρὸς Πειραιά 22/5	ΠΙΟΝΑΡ (κ.).	69	6162	ε. Κολόμπο 20/5
ΝΕΔΙ Ι. (Δ.κ.).	74	39018	μεταφορὴ Ἀγκόλας	ΠΙΠΤΙΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	84	20886	πρὸς ΗΠΑ 22/5
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082	α. Χιούστον 19/5	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2603	πρὸς Γκατὰ 24/5
ΝΕΞΗΝ (κ.).	72	60414	πρὸς Χάμπτον 27/5	ΠΛΑΥΜΟΥΘ (κ.).	74	8825	μετ. «Fetara» (κ.).
ΝΕΤΩΡ (κ.).	77	19166	πρὸς ΕΣΣΔ 12/5	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.).	75	14741	πρὸς Ἀσσάμ 30/5
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.).	72	6666	πρὸς Ἀμβέρσα 22/5	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (Δ.κ.).	72	122812	στὸ Χάργκ (ἀποθήκη)
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΠΑΡΟΥΥ				ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481	ε. Μόχα 14/5
(Μηχ.).	69	4785	α. Λός Ἀντζέλες 22/5	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (Δ.).*	76	60937	πρὸς Δ. Ἀφρική 20/5
ΝΕΤΓΟΥΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.).	72	6666	πρὸς Πρίστο Μπολιβάρ 19/5	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16268	πρὸς Σιγκαπούρη 30/4
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202	πρὸς Λέ Χάβρη 14/5	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15881	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/5
ΝΗΡΕΥΣ (μ.).	75	10153	πρὸς Καρατί 21/5	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912	πρὸς Ἀλγερία 27/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	76	35567	πρὸς Βραζιλία 22/5	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Γκάνδη 20/5
ΝΙΚΙ (κ.).	75	65459	α. Γουλιέλμοχβεν 21/5	ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.).	77	8767	α. Κοτονού 27/4
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.).	75	11462	ἐπισκ. Πειραιά 23/5	ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	πρὸς Σαγκάι 27/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ. Μηχ.).	75	61000	πρὸς Νινβήρα 30/4	ΠΡΑΪΜ (κ.).	70	10469	ε. Παρνάγουα 20/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843	πρὸς Νινβήρα 30/4	ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).	76	1596	ε. Λεμεσό 31/5
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (μ.).	71	5447	ε. Παρνάγουα 14/5	ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).	75	1599	πρὸς Πόρτ Σάϊδ 30/5
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8269	ε. Ρόττερνταμ 21/4	ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).	73	15963	ὑπέστειλε ἐλληνική
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752	α. Τζέντα 21/4	ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.).	70	30890	πρὸς Μπ. Ἀίρες 17/5
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	84	23186	πρὸς Νίκυμπο 3/5	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).	77	15285	πρὸς Πειραιά 25/5
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.).	74	10089	πρὸς Ἰράν 23/2	ΠΡΙΚΙΠΟΣ (κ.).	67	40675	α. Πειραιά 21/5
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579	ε. Γένοβα 27/5	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (Δ.μ.).	68	10339	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/4
ΝΙΣΙΜΑ (κ.).	73	6646	πρὸς Μομπάσα 13/4	ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	88	10722	πρὸς Μπαντρίνα 16/5
ΝΟΒΕΛΤΥ (Δ.κ.).	73	117178	πρὸς Αλμρία 10/5	ΠΡΟΓΚΡΕΒΙΣ (π.).	63	26996	πρὸς Ν. Ὀρλεάνη 21/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (Δ.).	70	62357	πρὸς Χάργκ 5/5	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (Δ.).	76	11768	ε. Ρίο

ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	ε. Μπ. "Αίρες 21/5	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20870	πρός Τάμα 12/5
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Κολόμπο 23/5	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	στή Σιγκαπούρη 22/5
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812	στή Χαλκίδα 10/5	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρός Κορέα 15/5
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙΙ (π.)	71	5699	έπισκ. Πειραιά 4/1	ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	πρός Χίμπ 6/5
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	ε. Χόμπτον 25/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	πρός Μπανιανμασίν 9/5
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Ν. "Ορλέαν 21/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Βανκούβερ 17/5
ΣΗΜΠΟΡΝ ΙΙ (δ.μ.)	74	17798	πρός "Οδησά 27/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛ (κ.)	74	23757	πρός Κορέα 20/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρός Νταμμάμ 7/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός "Ινδονησία 25/4
ΣΗΜΠΡΕ'ΒΡΥ (δ.μ. 7.)	73	17795	α. Καρταγένα 18/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΠΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	πρός Χάρκ 17/5
ΣΗΜΠΡΗΣ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	α. Ροζάριο 23/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Σιγκαπούρη 12/5
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.)	74	18373	προς Νοβοροσίσκ 22/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43887	πρός Βραζιλία 18/5
ΣΗΝΤΡΑ'ΓΒ (κ.)	82	18709	προς "Ιράν 9/4	ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13587	πρός "Ιταλία 17/5
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	α. Βίλα Κονσταντίουσαν 17/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	πρός Φιλιππίνες 16/5
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	πρ. «Purha»	ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43887	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 24/5
ΣΗΠΡΑ'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	πρός "Οδησά 25/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Χέυ Πόλιν 18/3
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	18432	ε. Φουτζέιρα 29/4	ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.μ.)	74	25394	α. Χιοόστον 18/5
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Τζάκσονβιλ 20/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	70	63519	έπισκ. Σιγκαπούρη
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Μπορντό 25/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	πρός Φουκουγιάμα 25/5
ΣΗΡΕ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19081	ε. Τζιμπούτι 29/5	ΤΡΕ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	108776	ανάμενει Λόμμε Μπ. 4/5
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Γιούροπορτ 26/5	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. "Οδησά 21/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Μπαντόρ "Αμπάς 23/5	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρός Νακόλα 18/5
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	πρός Ροστόκ 28/5	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Ταλχαουάνο 26/5
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11089	θήση ΟΟ.24 Β. 09.20 Α 31/5	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Ν. "Ορλέαν 23/5
ΣΗΤΖΟΥ'Υ (κ.)	74	18819	πρός Λορέ 28/4	ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός "Αλγερία 24/4
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	πρός Γιβραλτάρ 29/5	ΤΣΑ'ΚΟΦΕΚΥ (κ.)	76	6057	στή Λά Παλς 18/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	18095	ε. Βηρυτό 5/5	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	έπισκ. Ριγέκα 27/4
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός "Ιράν 18/5	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρός "Ιταλία 11/5
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Ειρηνικό 14/4	ΤΣΟΥΝΑ (μ.)	68	15907	πρός Πολωνία 11/5
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Πιορτίνιο 21/5	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	αργεί Σατοουμπά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Μπ. "Αμπάς 25/5	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. "Αλγκεθράς 5/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός "Ιράν 5/5	ΦΑΕΘΩΝ (δ.μ.)	74	1.954	πρός Μπέρικ Ση 4/5
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41768	α. Ρός Τανούρα 19/5	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Σιγκαπούρη 28/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρός Γκουαράνο 7/5	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	πρός "Ανναμπα 26/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	πρός Ρός Σουκχέιρ 24/5	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Μπλμμάδο 17/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρός Γκούικες 25/5	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Ντάρμαν 27/5
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Πειραιά 11/5	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Σιγκαπούρη 21/5	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρός Φουτζέιρα 10/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	δ. Γιβραλτάρ 27/5	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	ε. Γάνδη 19/4
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	πρός Σιγκαπούρη 24/5	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.7.)	70	9243	ε. Λός Πάλας 18/5
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.)	75	13835	προς Μαποθό 6/5	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	πρός Σάντος 24/5
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	18849	πρός ΕΣΣΔ 15/5	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	πρός Γαλλία 26/5
ΣΙΜΠΠΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Γιβραλτάρ 17/5	ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956	πρός Βανκούβερ 23/4
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντόρ Χομνί	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)	65	12636	ε. Νταουβί 1/6
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'ΙΝ (δ.Μ.)	73	17466	α. Σιλακάπ 12/5	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	18398	πρός Τούπας 17/3
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρός Πόρτο Κουε'τάλ 23/5	ΦΛΩΡΑ V * (π.)	81	8917	πρός Γδύνια 1/6
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Ντάρμαν 28/5	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452	ε. Μπεκανόρ 15/5
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρός ΗΠΑ 13/5	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρός Ν. "Ορλέαν 17/5
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	πρός Μπουσάν 18/5	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	28512	πρός Σάντος 14/5
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	9899	πρός "Αμβέρσα 24/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρός Β. Θάλασσα 27/4
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	πρός "Αρούμα 9/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	ε. Ρίγα 9/5
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	α. Ντάρμαν 9/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	πρός Πόρτο Σίδι 13/5
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρός Βανκούβερ 23/5	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	πρός Καρατά 16/5
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	προς Κέφ Γουέστ 6/5	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	πρός Φουτζέιρα 21/5
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στή Σεμόγκα (δοσθήκη)	ΦΡΗ ΠΙ'ΓΣ (μ.)	69	15688	πρός "Ιράν 20/5
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	στόν π. "Ορίνκο 15/5	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	πρός Σεγεγιάλη 18/5
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. Σ. Μπεν ντε Τορόντο 9/5	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. "Αρατού 23/5
ΣΠΕΣΙΑΛ (ΑΒ)	68	10691	ε. Πόρτ Σουδάν 8/5	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Λεμεσό 28/5
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Ταρραγκόνα 19/5	ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	ε. Μπουσάν 16/5
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Βαντί Φεράν 22/3	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός Ντάρμαν 23/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Πειραιά 11/5	ΦΡΟ ΑΜΑΖΟΝ (κ.)	73	5871	πρός Νπουσάν 19/5
ΣΠΥΡΙΟΥ Β. (κ.)	70	11870	πρός Κωνσταντίνα 22/5	ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	ε. Λόγος 9/5
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	ε. Μόκχα 19/5	ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	πρός Σαλβαντόρ 23/5
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Λεμεσό 24/5	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Μπερκέλεϊ Σάουν 25/5
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Πειραιά 27/5	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	πρός Λός Πάλας 21/5
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Σάν Λορέντζο 25/5	ΦΡΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	δ. Παναμά 28/5
ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.)	69	1502	πρός Κονακρύ 8/5	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	πρός Κορίντο 29/5
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893		ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	πρός Κριστομάλ 21/5
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Ν. "Ορλέαν 24/5	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Μπερκέλεϊ Σάουν 14/4
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	ε. Πόρτ Σάις 27/5	ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	ε. Κόρκ 19/4
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	ε. Ν. "Ορλέαν 24/5	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	πρός Τζέντα 17/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	έπωληση	ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρός Μπλμμάδο 26/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	πρός Αύγουστα 20/5	ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	πρός Νουαντίνμπου 26/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	77	4656	πρός Μπατάγιας 19/5	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	πρός Μπουσάν 22/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρός Ντόρ ές Σαλάμ 23/5	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	πρός Μοντεβιδέο 17/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρός Σουέζ 21/5	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	πρός Σιγκαπούρη 25/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	έπισκ. Πειραιά 16/4	ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	πρός Φλάσινγκ 18/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρός Μασσαλία 14/5	ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Λός Πάλας 12/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρός Δακάρ 27/5	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Μοντεβιδέο 27/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	ε. "Αμβούργο 27/5	ΦΡΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	82	1500	ε. Κόρκ 26/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	80	3627	ε. Χόγκ Κ-ογκ 29/5	ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρός Αναβόρ 21/5
ΣΤΕ'ΙΝΛΕΣ ΣΕ'ΙΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	πρός "Αλγκεθράς 31/5	ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	πρός Φάλαςινγκ 25/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	πρός "Αγκυρά 19/4	ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	πρός Τσιβάν 14/5
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	έπισκ. Πειραιά 16/4	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρός Σουέζ 30/4
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	ε. Ρίο "Ανέιρο 26/5	ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	ε. Λέγκορν 20/5
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	10	15265	πρός Τσιταγκόντ 28/5	ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Μπερκέλεϊ Σάουν 25/5
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	76	6172	ε. Τακοράντι 18/5	ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Σ. Μαλώ 24/5
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Κόλαγκ 13/5	ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	α. Μπουσάν 1/5
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς "Ινδία 22/5	ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρός Νικαράγουα 9/5
ΤΑΞΧΟΡΝ*	70	18736	πρός Μπουσάν 3/5	ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρός Σιγκαπούρη 21/5
ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.μ.)	68	68113	στή Φουτζέιρα (δοσθήκη)	ΧΑΒΑ'ΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44698	πρός Ντουμάι 15/5
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027	προς Ντίκλι 24/5	ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚΙ* (κ.)	72	9343	ε. Ντουάλα 23/4
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	προς Ντρίλ 24/5	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρός Βραζιλία 25/5
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907	προς Παρανάγουα 23/5	ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	ε. Καλκούτα 28/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Μπ. "Αμπάς 23/4	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρός "Αργεντινή 10/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ν (κ.)	73	19420	πρός Μεξικό 26/5	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	μετ. "Χαράλαμπος Β. (κ.)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Ντάρμαν 22/5	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρός Ρόττερνταμ 18/5
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	πρός Μεξικό 26/5	ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρός Ντοάλα 11/5
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Ντάρμαν 22/5	ΧΑΡΜΟΝΥ Ι (μ.)	68	12348	α. Φουτζέιρα 28/5
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Μπαντόρ "Αμπάς 13/5	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρός Πόρτ Σουδάν 14/5
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεθ.)	61	1252	πρός Γκάλατς 25/5	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρός Βαρκελώνη 25/5
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	αργεί Πειραιά	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Πόρτ ντέ Μπουκ 20/5
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝΙΚ (κ.)	78	18329	πρός Σάν Λορέντζο 17/5	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	μετ. "Ροζιγίον (κ.)
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	έπωληση	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Αδ.)	70	12363	στό Μπαγκόγκ 29/4
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	προς Μπουσάν 26/5	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Βαλέττα 10/5
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι. (μ.)	83	35762	α. "Ακαμα 19/5	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Γκουαγιακούιλ 15/5
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	α. Σάν Λορέντζο 21/5	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	πρός Σαλβαντόρ 20/5
ΤΖΟΥ'Υ (Ον.)	78	5888	πρός "Αλγέρι 1/5	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	ε. Πόρτο Κορτέζ 17/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. "Οριστάνο 13/5	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	πρός Μαλαίσια 18/5
ΤΖΟΥΥ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. "Ασάμπ 30/4	ΧΙΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	πρός Ρουέν 28/5
ΤΖΟΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Πόρτο Κουε'τάλ 10/5	ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Γιούροπορτ 20/5
ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	έπωληση	ΧΡΙΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρός Σούσσα 26/5
ΤΖΟΡΤΖ (Αδ.)	70	10197	προς Μπουσάν 28/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	ε. Τζέντα 23/5
ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Γάμπα 28/5	ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Θεσσαλονίκη 21/5
ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Μαυρίκιο 27/5	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ	79	12598	πρός Μπουσάν 23/5



eI 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

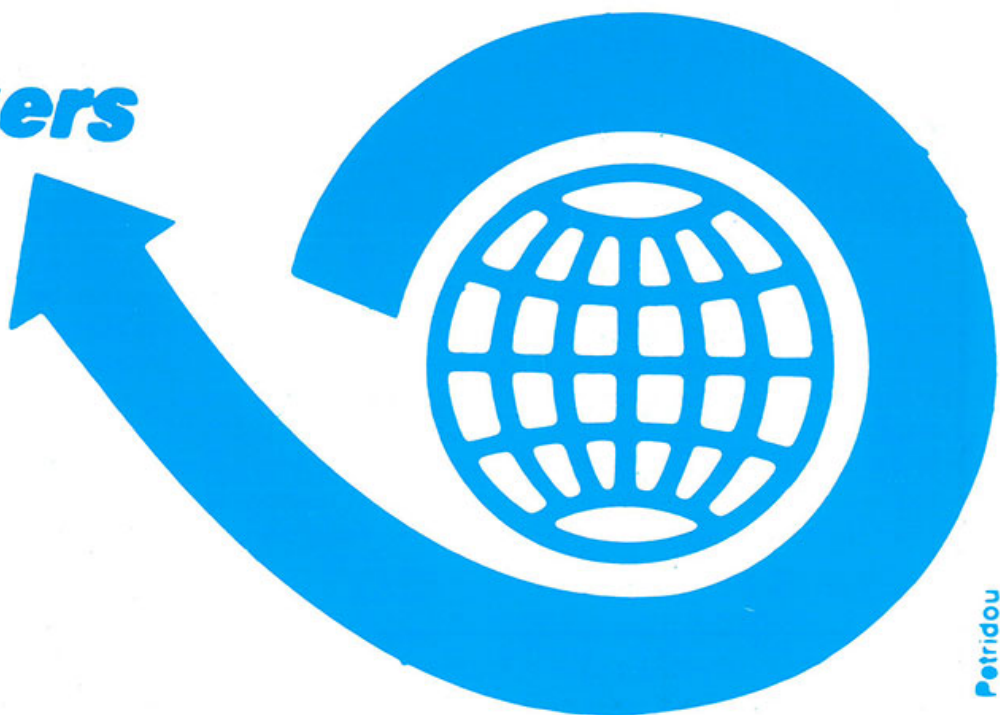
Seatrader Maritime Inc.

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

INTERTRD 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