

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1992
Αρ. Φύλλου 1361/1120

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

M. 1361 / 1120
ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1992
ΔΡΧ. 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

An underwater photograph of a young child swimming towards the camera. The child's face is visible, looking upwards with a slight smile. Bubbles are around the child's head. The water is clear blue, and the surface of the water with sunlight filtering through is visible in the background.

as clean as ...

The sea is the source of life for all of us.
By offering our services to the shipping
industry, we are protecting the sea
environment, that is, life.

VERA®

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION SERVICES

SHIPPING SA

2, AFENTOU LI STR.,
118536 PIRAEUS GREECE

PHONE: 4183873/4 - 4515503 - 4130042

TELEXES: 213033/IPOK, 211678/GISA

FAX: 4523140

CABLES: VERASHIP - PIRAEUS



TROODOS SHIPPING CO LTD

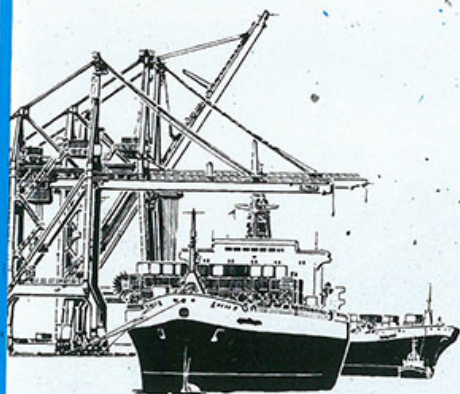
CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4180001
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4526795



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1361/1120
ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ. Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς
Τέλεφαξ: 412 3336

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:
INTERCONSULT
Κολοκοτρώνη 133 - Πειραιάς
Τηλ.: 4182798-9
Φάξ: 4282786

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

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
61st Year**
Issue No. 1361/1120 April, 1st, 1992
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) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 16** Cabotage: Πορτογαλική πρόταση Κανονισμού.
- 18** Λίγα από Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.
- 21** Οι Μεσίτες Ασφαλίσεων στην Ενιαία
Ευρωπαϊκή Αγορά.
- 22** Τα Βραβεία AMVER 1991.
- 23** Οι Αγοραπωλησίες πλοίων στον Μάρτιο.
Από την Overseas Agency Ltd.
- 25** Ship Management Certification
A practical approach by Mr. Pierre de Livois vice presi-
dent, managing director Marine Branch of Bureau Veri-
tas.
- 26** Ναυτιλίες του Κόσμου
Η Ναυτιλία της Αργεντινής.

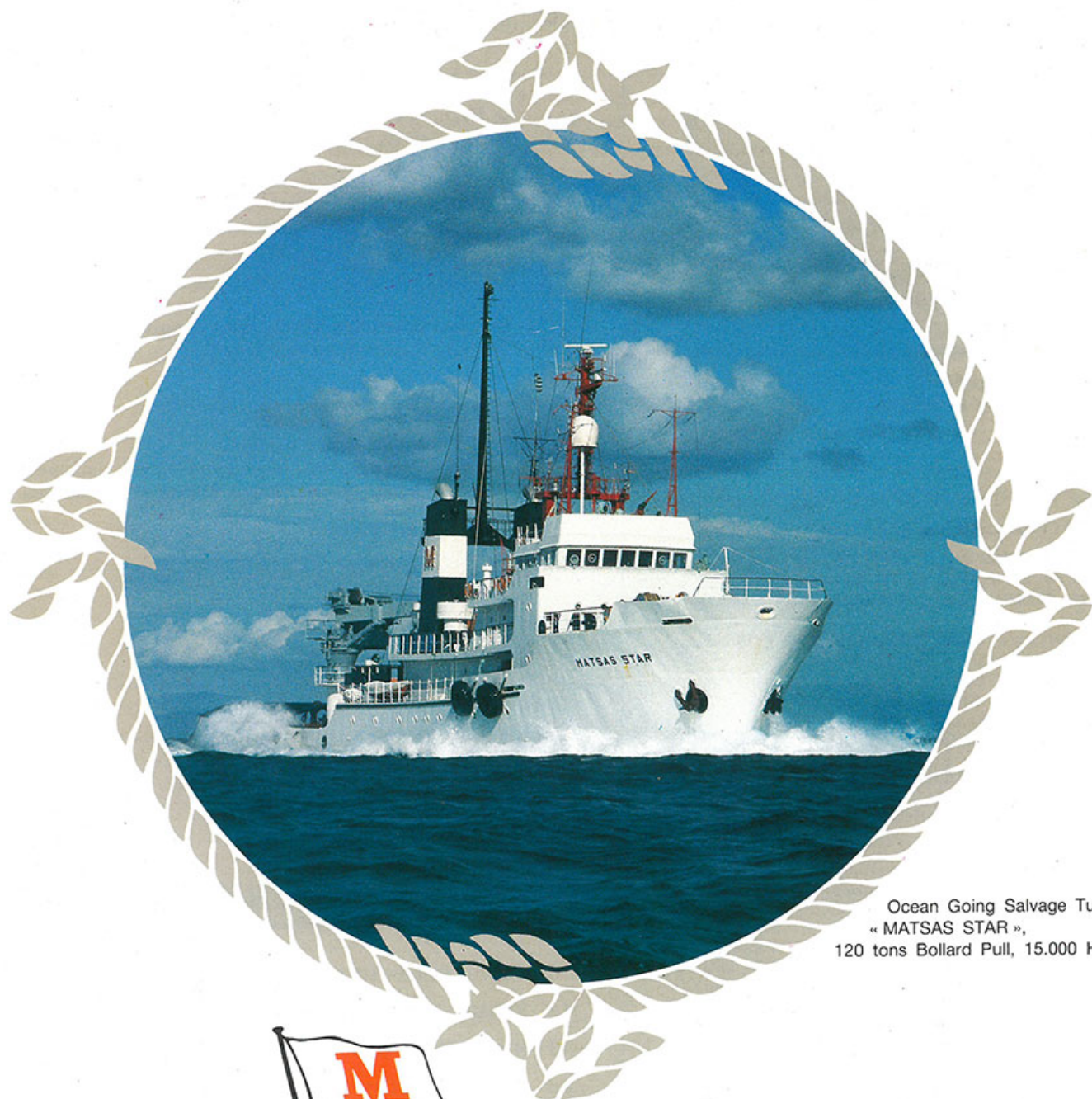
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 12** ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 13** Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28** ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΕΠΕΤΕΙΟ
- 30** ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33** ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 38** ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39** Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43** ENGLISH SUPPLEMENT
- 46** Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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



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

LONDON BRANCH OFFICE **LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.**

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

Γενική αντίδραση

Είναι ορθότατη η αντίδραση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στην προσπάθεια των Άγγλων ασφαλιστών να επιβάλουν πρόσθετους ελέγχους στα πλοία και μάλιστα από όργανα της δικής τους επιλογής. Και συμβαδίζει με το γενικότερο πνεύμα του εφοπλισμού που αντιτάσσεται στην παρατηρούμενη τάση πολλαπλασιασμού των επιθεωρήσεων.

Η προσπάθεια επιβολής προσθέτων ελέγχων εκδηλώθηκε με το «Structural Condition Warranty» που εξέδωσε το Institute of London Underwriters, το οποίο απαιτεί εκτεταμένες επιθεωρήσεις των παλαιότερων πλοίων από το Salvage Association (και όχι από τους νηογνώμονες την κλάση των οποίων φέρουν τα πλοία) για τη συνέχιση της ασφαλιστικής καλύψεως.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θεωρεί, ορθότατα, ότι η τάση αυξήσεως του αριθμού των επιθεωρήσεων από διάφορους οργανισμούς προκαλεί σύγχυση, πρόσθετο κόστος και απώλεια χρόνου στα λιμάνια με αμφίβολο για την ασφάλεια των πλοίων αποτέλεσμα. Και τάσσεται, επίσης ορθότα-

τα, υπέρ της προσπάθειας συγκεντρώσεως των επιθεωρήσεων, ει δυνατόν, από έναν οργανισμό, που πρέπει να είναι ο νηογνώμονας.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αναγνωρίζει ότι κάθε εταιρία θα κρίνει και θα αποφασίζει η ίδια σχετικά με την ασφάλιση των πλοίων που διαχειρίζεται.

Είναι αναμφισβήτητο ασφαλώς το δικαίωμα κάθε εταιρίας να έχει τις δικές της απόψεις αναφορικά με το θέμα αυτό, της ασφαλίσεως, δηλαδή, των πλοίων της. Αυτά, βεβαίως, υπό κανονικές συνθήκες. Όταν όμως επιχειρείται η οποιαδήποτε αλλαγή ή μεταβολή αυτών των κανονικών συνθηκών και ιδίως όταν με την αλλαγή δεν επέρχεται τίποτε άλλο εκτός από την επισώρευση πρόσθετων δαπανών και επιβαρύνσεων πρέπει να υπάρχει συνολική αντίδραση που θα υποδηλώνει τη σαφέστατη και γενική αντίθεση της Ναυτιλίας.

Αντίθεση που πρέπει να εκδηλωθεί με ρητή άρνηση στα κελεύσματα και τις απαιτήσεις των Άγγλων ασφαλιστών.

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Ουσιαστική υπήρξε, όπως προκύπτει από την κοινή ανακοίνωση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Κομμιττέ και από τις δηλώσεις του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, η συνάντηση του Λονδίνου που πραγματοποιήθηκε στις 23 Μαρτίου.

Στην κοινή σύνοδο των Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιττέ:

- Συζητήθηκαν διεξοδικώς τα τρέχοντα θέματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία στο σύνολό της, καθώς και τα διεθνή θέματα που απασχολούν τόσο την Ελληνική όσο και την παγκόσμια Ναυτιλία.

- Υπογραμμίσθηκε η ανάγκη περαιτέρω αναβαθμίσεως και στηρίξεως της ισχύουσας ναυτικής εκπαίδευσης σε συνδυασμό με την ανάπτυξη και άλλων εκπαιδευτικών προγραμμάτων μέσω των οποίων θα εξασφαλισθεί τόσο η άρτια κατάρτιση των πληρωμάτων όσο και η προσέλκυση και η παραμονή στο επάγγελμα ικανού αριθμού ναυτικών, πράγμα που κρίνεται απαραίτητο για τη συνέχιση της εξελίξεως της Ελληνικής Ναυτιλίας.

- Τονίσθηκε η καλή συνεργασία με την Πολιτεία και τη ναυτεργασία και υπογραμμίσθηκε η ανάγκη για περαιτέρω αναβάθμιση του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Στη συνάντηση των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμιττέ με τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη συζητήθηκε κυρίως, όπως δήλω-

σε ο Υπουργός, το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινείται εφεξής η ναυτιλιακή επιχείρηση. Μετεβλήθησαν, πρόσθεσε ο Υπουργός, πολλές από τις παραμέτρους που ίσχυαν μέχρι τώρα και προσδιόριζαν τον τρόπο λειτουργίας μιας διεθνούς επιχειρηματικής δραστηριότητας, όπως είναι η Ναυτιλία. Όλα αυτά πρέπει να τα λάβουμε υπ' όψει μας και ανάλογα να προσδιορίσουμε τα ισχύοντα σήμερα σ' αυτά που θα αρχίσουν να αποτελούν πλέον καθημερινότητα.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, εντός των προσεχών ημερών θα υποβληθεί στο Υπουργείο ολοκληρωμένο σχέδιο προτάσεων για την αναμόρφωση της Ελληνικής ναυτικής εταιρίας ώστε να μην υπάρχει εφεξής η ανάγκη χρησιμοποίησης αλλοδαπών εταιριών.

ΤΟ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Αποτελεί οπωσδήποτε ελληνική επιτυχία η απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών Ναυτιλίας της ΕΟΚ να διατηρηθεί μέχρι την 1 Ιανουαρίου 2005 το ισχύον σύστημα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες των χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Στο Συμβούλιο, που συνήλθε στις 27 Μαρτίου και ασχολήθηκε αποκλειστικά με το θέμα της σταδιακής απελευθέρωσης του προνομίου της ακτοπλοΐας, η ελληνική αντιπροσωπεία πέτυχε τη σαφή αναγνώριση της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει η παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη

νησιωτική Ελλάδα και το γεγονός αυτό οδήγησε τους δώδεκα Υπουργούς στην προαναφερθείσα απόφαση.

Η ομπρέλα του καμποτάζ θα μας προστατεύει δώδεκα χρόνια ακόμη στη διάρκεια των οποίων, αν έχουμε μυαλό, μπορούμε να κάνουμε εκείνα που πρέπει ώστε και μετά την προστατευτική περίοδο η ελληνική ακτοπλοΐα να παραμείνει σε ελληνικά χέρια.

Η ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει αναμφισβήτητα η πρωτοβουλία της Ενώσεως Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων και του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας να προχωρήσουν στην εκπόνηση μελέτης με αντικείμενο τη δομή και τη διάρθρωση των σταδιοδρομούντων στην Εμπορική Ναυτιλία.

Σκοπός της μελέτης, η οποία τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Βιομηχανίας, Έρευνας και Τεχνολογίας, είναι να διερευνηθούν τα κίνητρα που ωθούν τους νέους στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και οι δυνατότητες και οι ευκαιρίες που υπάρχουν για απασχόληση στον κλάδο αυτό, αλλά και να εντοπισθούν οι λόγοι που οδηγούν αρκετούς από τους ναυτικούς στο να αποχωρούν από τα πλοία.

Η μελέτη θα επικεντρωθεί στη δομή και στη διάρθρωση των σταδιοδρομιών τόσο των ανδρών όσο και των γυναικών που απασχολούνται στη ναυτιλία.

Επίσης θα εξετασθούν τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του επαγγέλματος, ενώ θα καταβληθεί προσπάθεια να εντοπισθούν οι ιδιαίτεροί της και οι ιδιομορφίες του κλάδου αυτού.

Η μελέτη σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα των δύο φορέων, θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί 24 μήνες μετά την έναρξή της.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΛΑΜΠ

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα όμως είναι και η πρωτοβουλία της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων για την ίδρυση και λειτουργία ελληνικού αλληλοασφαλιστικού οργανισμού. Ήδη, η γενική συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. αποφάσισε τη σύσταση ειδικής επιτροπής που θα αποτελείται από ασφαλιστικές και εμπειρογνώμονες για τη μελέτη του όλου θέματος (τα πορίσματα πρέπει να υποβληθούν εντός τριμήνου).

Η διοίκηση της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. εκτιμά ότι η δημιουργία ελληνικού αλληλοασφαλιστικού οργανισμού αποτελεί τον μοναδικό τρόπο αντιμετώπισης του διαρκώς αυξανόμενου κόστους που παρουσιάζουν σήμερα οι ασφαλιστικές καλύψεις των πλοίων, γεγονός που προβληματίζει ιδιαίτερα τα μέλη της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. αλλά και χειραγωγήσεως και απαλλαγής της Ναυτιλίας από εξαρτήσεις, προσθέτουμε εμείς, που θα συμβάλει ασφαλώς και στην ανάδειξη του Πειραιώς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι στη γενική συνέλευση των μελών της Ενώσεως εκφράστηκε ο σεβασμός στην πείρα και την κατάρτιση άλλων χωρών οι οποίες διοικούν τα clubs αλλά τονίσθηκε ότι η δύναμη είναι οι Έλληνες που με τη μεγάλη ελληνική ναυτιλία στηρίζουν και κάνουν τα clubs πολυμελή.

Οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίχθηκε ότι δεν μπορούν να υπολογίσουν τα ημερήσια έξοδα των πλοίων τους όταν έχουν back calls 150% και αυξήσεις 50% στις ανανεώσεις.

Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι στη δημιουργία ενός υποτυπώδους αλληλοασφαλιστικού οργανισμού έχουν προχωρήσει από πολλά χρόνια οι πλοιοκτήτες των κόστερες.

Η ΕΚΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Σήμερα κατήντησε το θέμα της εκποίησης των Ναυπηγείων Ελευσίνας για τα οποία εκτός από τον κ. Αντ. Λελάκη από την εφοπλιστική πλευρά είχε εκδηλωθεί ενδιαφέρον και από τον κ. Κωστή Μιχ. Περατικό. Στο μεταξύ προημερών είχε αποφασισθεί η παραχώρηση των Ναυπηγείων στο εξ Αμερικής επιχειρηματία κ. Μυλωνά αλλά η απόφαση αυτή ανεκλήθη και ήδη το θέμα έχει

«παγώσει», επειδή με προσωρινή διαταγή του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών το Δ.Σ. της Εμπορικής Τράπεζας δεν μπορεί να πουλήσει το 65% των μετοχών που κατέχει. Η εν λόγω προσωρινή διαταγή — που ισχύει μέχρι την έκδοση της τελικής απόφασης του δικαστηρίου — εξεδόθη ύστερα από αίτηση ασφαλιστικών μέτρων του υποψηφίου αγοραστή κ. Δ. Βρανά, ο οποίος ζήτησε να του δοθεί 15θήμερη προθεσμία προκειμένου να προσκομίσει την απαιτούμενη εγγυητική επιστολή ύψους 1,2 δις δραχμών.

Στην υπόθεση της εκποίησης των Ναυπηγείων Ελευσίνας λέγεται ότι υπάρχουν έντονες διεργασίες και εμπλοκές που μπορεί να οδηγήσουν και στο ενδεχόμενο ακύρωσης της μέχρι της στιγμής διαδικασίας.

Στο μεταξύ και ενώ το Νεώριο της Σύρου που βαδίζει προς την ειδική εκκαθάριση και την ιδιωτικοποίηση άρχισε από προχθές Δευτέρα να επαναλειτούργει, τα Ναυπηγεία Σκαρामανγκά, για τα οποία λέγεται ότι υπάρχει και εφοπλιστικό ενδιαφέρον, οδεύουν προς την ειδική εκκαθάριση βάσει του Π.Δ. 2000.

ΚΑΛΗ ΑΡΧΗ

Η συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία παρουσίασε κατά τον πρώτο μήνα του έτους που διανύουμε αύξηση 20,6% και θέλουμε να ευελπιστούμε ότι αυτή η ιδιαίτερα ευνοϊκή για τον τόπο εξέλιξη θα συνεχισθεί και κατά τους επόμενους μήνες ώστε η συμβολή της Ναυτιλίας στα οικονομικά της χώρας να καταστεί ακόμη περισσότερο αποτελεσματική.

Σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα από το Υπουργείο, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε τον Ιανουάριο σε 163 εκατ. δολάρια έναντι 135,2 εκατ. δολαρίων του αντιστοίχου μηνός του 1991.

Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΩΝ

Η σύλληψη και η κατακράτηση πλοίων στην Τουρκία χωρίς να υπάρχει η παραμικρή υπευθυνότητα των πλοίων προκαλεί ήδη τις σοβαρές ανη-

συχίες και των πλοιοκτητών αλλά και των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών που πληρώνουν τελικά «τα σπασμένα». Θεωρούμε όμως ότι η απλή ενημέρωση των πλοιοκτητών από τα κλάμψ για τους κινδύνους σε βάρος των πλοίων στην Τουρκία δεν αρκεί για την αντιμετώπιση του προβλήματος και συνεπώς πρέπει να εξευρεθούν από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και να επιβληθούν πρακτικοί τρόποι που θα αναγκάσουν τους Τούρκους να μην κυνηγούν τα πλοία χωρίς να υπάρχει το παραμικρό σε βάρος τους.

Τα πλέον πρόσφατα περιστατικά αφορούν δύο ελληνόκτητα πλοία και για το ένα από αυτά που συνελήφθη στις 23 Ιανουαρίου στη Σμύρνη γιατί στα διαμερίσματα του πληρώματος βρέθηκαν 124 μεταχειρισμένες συσκευές τηλεοράσεως και 130 βίντεο συνολικής αξίας 12.000 δολλαρίων που δεν είχαν δηλωθεί. Παρά το γεγονός ότι οι εν λόγω συσκευές δεν είναι συμβατές με τα τηλεοπτικά πρότυπα της Τουρκίας, οι τουρκικές αρχές μιλούν για λαθρεμπόριο και αξιώνουν την κατάθεση εγγυητικής επιστολής ύψους τριών εκατ. δολαρίων για την απελευθέρωση του πλοίου που σημειωτέον ήταν χρονοναυλωμένο, ενώ ταυτόχρονα ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός κινδυνεύουν να καταδικασθούν σε ποινές φυλακίσεως μέχρι και οκτώ ετών και η καταδίκη τους θα συνεπάγεται και την τυπική κατάσταση του πλοίου. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι ακόμη και σε περίπτωση αθωωτικής απόφασης οι αρμόδιες τουρκικές αρχές μπορούν να προσφύγουν στο Ανώτατο Δικαστήριο της Άγκυρας και το πλοίο θα παραμείνει υπό σύλληψη εάν δεν τεθεί η εγγύηση των τριών εκατ. δολαρίων.

Το δεύτερο ελληνόκτητο πλοίο συνελήφθη στο Βόσπορο γιατί μετέφερε απολύτως νόμιμα και στρατιωτικό φορτίο παρά τη Συνθήκη του Μοντρέ, διάταξη της οποίας ορίζει κατηγορηματικά ότι οι τουρκικές αρχές δεν μπορούν να ερευνούν πλοία που διέρχονται από τα Στενά, εκτός αν μεταφέρουν όπλα για λογαριασμό χώρας η οποία βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση με την Τουρκία.

ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

Με τις σημαίες της Λιβερίας και του Παναμά προηγούμενες σταθερά όλων των εθνικών σημαίων του κόσμου και με την καθημερινή σχεδόν προσθήκη ενός νέου ανοικτού νηολογίου, είναι φυσικό να δημιουργούνται απορίες για την ακριβή εθνικότητα της πλοιοκτησίας που καλύπτουν οι σημαίες αυτές.

Στην τελευταία έκθεσή της για τις θαλάσσιες μεταφορές του 1990, η UNCTAD κάνει μια ανάλυση του τον- νάζ των μεγάλων ανοικτών νηολογίων.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσασερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού

SIGMA HELLAS LTD.

Φίλωνος 988, Πειραιάς 185 36
Τηλ. 4137923, 4180167. Fax 4519020

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Η ανάλυση λοιπόν αυτή, αναφερόμενη στην 1η Ιουλίου 1990, διαπιστώνει ότι η αληθινή πλοιοκτησία των υπό σημαίες ευκολίας στόλων έχει ως εξής:

Πρώτη έρχεται η Ελλάς με 46,3 εκατ. τον. γκρός και 1.385 πλοία. Που σημαίνει ότι 46,3 εκατομ. τόννοι καλυπτόμενοι υπό ξένες σημαίες ανήκουν ή ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα. Δεύτερη η Ιαπωνία με 45 εκατομ. και 1.661 πλοία, τρίτη η Αμερική με 35,5 εκατ. και 605 πλοία, τέταρτη το Χόγκ Κόγκ με 26,4 εκατ. και 603 πλοία, πέμπτη η Νορβηγία με 18,3 εκατ. και 482 πλοία, έκτη η Μ. Βρετανία με 17,1 εκατ. και 379 πλοία, έβδομη η Γερμανία με 7,9 εκατ. και 423 πλοία, όγδοη η Κίνα με 4,9 εκατ. και 138 πλοία, ένατη η Ν. Κορέα με 4,5 εκατ. και 111 πλοία και δέκατη η Φορμόζα με 3,8 εκατ. και 162 πλοία. Τα υπόλοιπα μοιράζονται μεταξύ διαφόρων άλλων χωρών, όπως η Φινλανδία, Γαλλία, Ελβετία, Δανία, Βέλγιο, Σουηδία κλπ.

Όλα αυτά σημαίνουν ότι σε ένα σύνολο 420 περίπου εκατ. τον. γκρός που περιλάμβανε ο παγκόσμιος στόλος τον Ιούλιο του 1990, τα 200 και πλέον εκατομ. είναι εγγεγραμμένα σε χώρες με τις οποίες ο πλοιοκτήτης δεν έχει εθνικό δεσμό. Σημαίνουν επίσης ότι εκτός της Λιβερίας και του Παναμά που αθροιστικά καλύπτουν περίπου 100 εκατομ. τον. γκρός, άλλα εκατό εκατομ. πρέπει να είναι σκορπισμένα σε ένα πλήθος διαφόρων άλλων, μικρών ή μεσαίου μεγέθους ανοικτών νηολογίων.

ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

Μελετώντας τις τελευταίες ναυτιλιακές στατιστικές, παρατηρούμε, όχι χωρίς κάποια έκπληξη, ότι ο στόλος των δώδεκα σημαιών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ξεπερνάει σε τόνναζ το σύνολο των στόλων των πέντε μεγάλων ναυτικών χωρών της Άπω Ανατολής και αποβαίνει η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου.

Πράγματι ο στόλος της ΕΟΚ περιλαμβάνει σήμερα ένα σύνολο 13,483 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 63.898.084 τον. γκρός, ενώ το σύνολο της δύναμης των χωρών της Άπω Ανατολής (Ιαπωνία, Ν. Κορέα, Φορμόζα, Κίνα, Χόγκ Κόγκ) μόλις φθάνει τους 60 εκατομ. τον. γκρός. Εξάλλου καμμία άλλη μεγάλη ναυτική δύναμη δεν φθάνει τους αριθμούς αυτούς, δεδομένου ότι η Λιβερία δεν υπερβαίνει τα 52 εκατομ. τον. γκρός και ο Παναμάς τα 45 εκατομ. μύρια.

Πρέπει άλλωστε να σημειωθεί ότι και στις δύο αυτές περιπτώσεις δεν πρόκειται περί εθνικών στόλων, αφού είναι εξακριβωμένο ότι στον μεν Λιβεριανό στόλο το 23% κατέχουν οι Αμερικανοί, στον δε Παναμαϊκό το 40% κατέχουν οι Ιάπωνες. Εάν επομένως αφαιρέσουμε

από τις σημαίες αυτές — και τις άλλες σημαίες ανοικτού νηολογίου — τα ξένα πλοία και τα προσθέσουμε στις χώρες πλοιοκτησίας, τότε η εικόνα αλλάζει εντελώς. Και η Ελλάς έρχεται πρώτη με 88 εκατομ. τον. d.w., προηγούμενη της Ιαπωνίας (81 εκατομ.), των Η.Π.Α. (65 εκατομ.) και της Νορβηγίας (59 εκατομ.).

Όπως είναι φυσικό, εξέχουσα είναι η θέση της Ελλάδος στον ευρωπαϊκό στόλο, αφού με τους 23 εκατομ. τον. του υπό ελληνική σημαία τονάζ, υπερβαίνει το ένα τρίτο του συνόλου. Εντυπωσιακή είναι και η μεγάλη διαφορά με τους άλλους συνεταιρούς της, αφού η δεύτερη κατά σειρά χώρα, η Ιταλία, μόλις φθάνει τα 8 εκατ. και ακολουθεί η Βρετανία με 6,5 εκατ. και η Γερμανία με 6 εκατ.

Τι σημαίνουν ή τι πρέπει να σημαίνουν όλα αυτά; Το κύρος και τη βαρύτητα της Ελλάδος στην ευρωπαϊκή — και την παγκόσμια — ναυτιλιακή πολιτική.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΚΟΥΒΕΛΑ

Δεν γνωρίζουμε αν όλοι εκείνοι που κατακλύζουν τη Ναυτιλιακή Λέσχη στη διάρκεια γευμάτων εργασίας με επιφανείς ομιλητές είχαν κάποια ιδιαίτερα έκτακτη απασχόληση την ημέρα που μίλησε ο Υπουργός Προεδρίας κ. Σωτ. Κούβελας και έτσι δεν μπόρεσαν να παραστούν. Ανεξάρτητα όμως από την αιτία, η απουσία τους έμοιαζε σαν ονομαπάρισμα που έπρεπε να αποφευχθεί, διότι αν δεν μας απατά η μνήμη μας, ο κ. Κούβελας ήταν ο πρώτος (μέχρι τώρα) Υπουργός Προεδρίας που ήλθε τόσο κοντά στη Ναυτιλία..

Εν πάση περιπτώσει, ο κ. Κούβελας στην ομιλία του, πέρα από τα τετριμμένα, είπε και μερικά πάρα πολύ ενδιαφέροντα που πρέπει να σημειωθούν.

Η πατρίδα μας, είπε ο κ. Κούβελας, δεν μπορεί να προσφέρει πολλά πράγματα στον εφοπλισμό, δεν έχει ούτε μεγάλα κεφάλαια για να τον ενισχύσει, ούτε τα σπουδαία φορτία για να τον εξυπηρετήσει.

Τις περισσότερες φορές οι εφοπλιστές είναι ευχαριστημένοι όχι όταν πάρουν κάτι, αλλά τουλάχιστον όταν δεν εμποδίζονται. Όμως ως Έθνος και ως χώρα εκείνο το οποίο πρέπει να επιδιώκουμε είναι να συνεχισθεί η παράδοση των ναυτικών επαγγελμάτων.

Τη χώρα μας την ενδιαφέρει να υπάρχουν πολλά πλοία σε ελληνικά χέρια γιατί αυτό σημαίνει και πάρα πολλά, εκτός από τις καθαρά ναυτιλιακές εργασίες. Σημαίνει ότι ένα πλήθος, άλλων επαγγελμάτων κινείται τριγύρω που είτε έχουν άμεση σχέση με το πλοίο, είτε έμμεση. Χιλιάδες μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις, γραφεία στη στεριά και προ-

Ξεφεύγοντας σ' αυτή την έκδοση από τα αυστηρά περιθώρια της ναυτιλίας, κρίνουμε σκόπιμο να σχολιάσουμε το επαναστατικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας που ονομάζεται «Προμηθεύς» και στοχεύει σε «Αποτελεσματικότερες οδικές μεταφορές με πρωτοφανή ασφάλεια».

Με πρωτοβουλία της ηγέτιδας στο χώρο Daimler-Benz, η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία συνεργάζεται από το 1986 στη δημιουργία ενός ηλεκτρονικού συστήματος που θα προσφέρει «ασφαλή οδήγηση», «εναρμόνιση της ροής κυκλοφορίας» και «διαχείριση του μεταφορικού συστήματος».

Πολύ σύντομα τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά Mercedes μπορούν να εφοδιασθούν με μια κάμερα η οποία θα παρακολουθεί τον δρόμο, ενώ ένας ηλεκτρονικός υπολογιστής θα επεξεργάζεται τις εικόνες για να διευθύνει με τη σειρά του ανάλογα το όχημα.

Η εναρμόνιση της κυκλοφοριακής ροής μέσω τηλεπικοινωνίας μεταξύ των οχημάτων και μεταξύ οχημάτων και οδικών εγκαταστάσεων είναι μία σημαντική συνεισφορά στην πρόληψη των ατυχημάτων και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των οδικών μεταφορών. Η Daimler-Benz έχει ήδη προχωρήσει προς αυτή τη κατεύθυνση με τη δημιουργία μίας μονάδας ελέγχου της απόστασης. Ενας υπέρυθρος ανιχνευτής υψηλής αποτελεσματικότητας μετρά την απόσταση των αντικείμενων μπροστά από το όχημα. Εξελεγχμένα προγράμματα κατόπιν εξετάζουν και διαχωρίζουν τα αντικείμενα μεταξύ κινούμενων οχημάτων που καθιστούν αναγκαία την άμεση αντίδραση και χαρακτηριστικών του δρόμου, διατηρώντας έτσι την αναγκαία ασφαλή απόσταση και βελτιώνοντας την άνεση της οδήγησης.

Ακόμη το πρόγραμμα «Προμηθεύς» στοχεύει στη βελτίωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας. Το σύστημα θα παρέχει μια ολοκληρωμένη εικόνα των μεταφορικών ικανοτήτων, και των κυκλοφοριακών συνθηκών. Μέσω δορυφορικού συστήματος τηλεπικοινωνίας, ένα φορτηγό εφοδιασμένο με τα αναγκαία όργανα, μπορεί να εντοπισθεί κάθε στιγμή και να επικοινωνήσει με τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας. Με τη γρήγορη μετάδοση πληροφοριών στον οδηγό, ο αριθμός των ταξιδίων επιστροφής χωρίς φορτίο μπορεί να μειωθεί δραστηρικά.

σωπικό που απασχολείται είναι αποτέλεσμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας των εφοπλιστών.

Θα ήταν κρίμα αν αυτούς τους σπουδαίους και τους τολμηρούς Έλληνες, μη έχοντας να τους προσφέρουμε τίποτα άλλο, πολλές φορές τους προσφέρουμε πικρία και όχι μόνο δεν τους βοηθάμε, αλλά μερικές φορές τους εμποδίζουμε να δημιουργήσουν.

Η μοναδική δύναμη που διαθέτει σήμερα η ελληνική οικονομία, είναι η ναυτιλία και νομίζω, όταν αν την παρατηρούσαμε προσεκτικότερα θα είχαμε πολλά να διδαχθούμε προκειμένου να επιτύχουμε παρόμοια αποτελέσματα και σε άλλους τομείς της οικονομίας μας.

Η ελληνική ναυτιλία, κατέληξε ο κ. Κούβελας μας δείχνει το δρόμο για να ξεπεράσουμε τα προβλήματα σε όλους τους τομείς της δραστηριότητάς μας ως κράτος.

ΛΟΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κατά γενική ομολογία λογικές κρίνονται οι πρόσφατες αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του IMO για το μέλλον των εν υπηρεσία δεξαμενοπλοίων, που πάρθηκαν κατά τη πρόσφατη πενήντηρη σύνοδο της Επιτροπής στο Λονδίνο.

Η αποδοχή της επιμήκυνσης της ζωής των δεξαμενοπλοίων μέχρι το 30στό έτος, εφόσον πληρούν το απαιτούμενο επίπεδο συντήρησης και ελέγχου, καθώς και η αποδοχή και άλλων εναλλακτικών λύσεων, εκτός των double hulls, στη σχεδίαση των νέων πλοίων ικανοποίησαν τη μεγαλύτερη μερίδα των εκπροσώπων των ναυτιλιακών κρατών που μετείχαν στη κρίσιμη σύνοδο.

Αντιπρόσωποι της Δανίας, Γερμανίας, Ιαπωνίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας και της Αγγλίας πρότειναν στην Επιτροπή την απαγόρευση λειτουργίας των δεξαμενοπλοίων που δεν είναι εφοδιασμένα με μέσα πρόληψης των διαρροών σε περίπτωση ρήγματος του κελύφους τους από την ηλικία των 25 ετών και άνω.

Στην πρόταση αυτή αντιτάχθηκαν οι εκπρόσωποι των τριών χωρών που διαθέτουν τους μεγαλύτερους στόλους δεξαμενοπλοίων, της Ελλάδος, της Λιβερίας και του Παναμά, οι οποίοι πρότειναν τη συνέχιση της λειτουργίας των δεξαμενοπλοίων μέχρι την ηλικία των 30 ετών, με την προϋπόθεση ότι θα χρησιμοποιούν ένα μέρος των δεξαμενών φορτίου σαν χώρους προστασίας των κυρίων δεξαμενών. Εάν τελικά οι προτάσεις αυτές γίνουν αποδεκτές από τον IMO θα επηρεάσουν όλα τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου άνω των 20.000 τον. d.w. και ό-

λα τα σκάφη μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου άνω των 30.000 τον. d.w.

Η ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ NAT

Υπεβλήθη στον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη η έκθεση της τριμελούς επιτροπής (γεν. γραμματέας Υπουργείου Κοινωνικών Υπηρεσιών, Πρόεδρος του NAT και Πρόεδρος ΕΛΟΕΝ) για την εξυγίανση του NAT, με την οποία, για την προοδευτική αντιμετώπιση του όλου προβλήματος του Ταμείου, προτείνεται η τακτοποίηση του σωρευτικού χρέους του NAT με την ανάληψή του από το Κράτος και με ειδικές ρυθμίσεις με τις δανειοδότες τράπεζες, η αποκατάσταση της αρχής της ανταποδοτικότητας, ή κάλυψη των οργανικών ελλειμμάτων μέχρι την αποκατάσταση της ισορροπίας εσόδων — εξόδων και η μόνη επιδότηση των κοινωνικών παροχών.

Ειδικότερα, για την αποκατάσταση της αρχής της ανταποδοτικότητας από την επιτροπή προτείνεται:

1. Αύξηση του ορίου ηλικίας από 50 σε 55 έτη. (αυτό μπορεί να γίνει εφάπαξ ή κλιμακωτά π.χ. αύξηση ορίου κατά 6 μήνες σε κάθε ημερολογιακό χρόνο.

2. Αύξηση του κατωτάτου ορίου συνθετικής υπηρεσίας για θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος από 15 σε 20 χρόνια.

3. Περιορισμός των συντελεστών προσδιορισμού της συνθετικής υπηρεσίας από 7,1%, 15,4% και 11,1% σε 1%, 2% και 1,5% αντίστοιχα (ουσιαστική κατάργηση της συνθετικής υπηρεσίας χωρίς αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου).

3. Κατάργηση της συνταξιοδοτήσεως ανεξαρτήτως ηλικίας.

5. Η άδεια πάνω από ένα μήνα ετησίως να μη λαμβάνεται υπόψη για τη θεμελίωση ή επαύξηση συντάξεως.

6. Αυστηρότερη εφαρμογή των διατάξεων περί διαδοχικής ασφαλίσεως (για να συνταξιοδοτηθεί κάποιος από το NAT να έχει τουλάχιστον 15 χρόνια ναυτικής υπηρεσίας).

7. Κατάργηση ή περιορισμός των διατάξεων περί ελαχίστης ασφαλιστικής προστασίας διότι δεν αφορά ουσιαστικά ναυτικούς.

8. Για τη συνταξιοδότηση στο NAT θα πρέπει ο ασφαλισμένος να έχει μία ελάχιστη ετήσια θαλάσσια υπηρεσία στα τελευταία τρία χρόνια πριν από τη συνταξιοδότησή του (δηλαδή να είναι πραγματικός ναυτικός και να μην έχει εγκαταλείψει το επάγγελμα προ πολυλού).

9. Οι ασφαλισμένοι του NAT που εργάζονται σε εργασίες ξηράς (π.χ. καθηγητές, αρχιπλοίαρχοι, υπάλληλοι YEN) να συνταξιοδοτούνται σε ηλικία 60 ε-

τών και η χερσαία εργασία τους να υπολογίζεται ως συντάξιμη μόνον κατά τα 2/3.

10. Χορήγηση του 80% στους πλοίαρχους και μηχανικούς ποντοπόρων πλοίων εφόσον (προαιρετικά) εργάζονται περισσότερο και συνταξιοδοτούνται με μεγαλύτερη ηλικία (π.χ. 60 ετών ή 58 ετών).

11. Κατάργηση του φραγμού ανώτατης συντάξεως που αποτελεί αντικίνητρο παραμονής στο επάγγελμα και κίνητρο εξόδου στη σύνταξη ή ναυτολόγησής σε ξένα πλοία.

ΤΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Υπολογίζεται ότι περίπου το 50% των ειδών και αντικειμένων που μεταφέρονται δια θαλάσσης, παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους μεταφοράς. Το γεγονός αυτό οδήγησε τα διάφορα κράτη στη λήψη μέτρων που ρυθμίζουν τους όρους μεταφοράς με πλοία των επικινδύνων εμπορευμάτων. Ωστόσο η ανομοιογένεια των μέτρων αυτών, τόσο ως προς το περιεχόμενό τους όσο και ως προς τη γενικότερη αντιμετώπιση του θέματος ήταν φυσικό να δημιουργεί δυσκολίες για τους φορτωτές, τους πλοιοκτήτες και γενικά όλους τους ενδιαφερόμενους στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων. Πράγμα που έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη ενός γενικότερου κανονισμού, παγκόσμιας εφαρμογής.

Σήμερα σε διεθνές επίπεδο η ρύθμιση των όρων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, προέρχεται από δύο βασικά κείμενα. Το ένα είναι η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) η οποία ό-πως ισχύει σήμερα (Λονδίνο 1974) περιλαμβάνει στο ειδικό κεφάλαιο VI τις βασικές αρχές για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, τη σήμανση και τη στοιβαγή των επικινδύνων εμπορευμάτων και τη πιστοποίησή τους με τα αναγκαία έγγραφα.

Το δεύτερο κείμενο είναι οι διεθνείς Συστάσεις που περιλαμβάνονται στον ονομαζόμενο Κώδικα Θαλασσιών Επικινδύνων Αγαθών (IMDG) που καταρτίστηκε υπό την αιγίδα των Ην. Εθνών και του IMO με στόχο την αποφυγή ατυχημάτων και βλαβών σε πρόσωπα, φορτία, πλοία και περιβάλλον. Ο κώδικας αποτελείται από 5 τόμους ανανεούμενους περιοδικά, ώστε να προσαρμόζονται στις εν τω μεταξύ τεχνικές εξελίξεις. Περιέχει διατάξεις για τη κατάταξη των εμπορευμάτων σε κατηγορίες, για τη σήμανση και επιγραφή και για τη συσκευασία τους. Ειδικές διατάξεις αφορούν τις μεταφορές με εμποροκιβώτια ή σε δεξαμενές.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΙ

Την πρώτη του έτους είδε το φώς της ζωής μια νέα διεθνής ναυτιλιακή οργάνωση. Πρόκειται για τη Διεθνή Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (International Association of Maritime Economists).

Από ετών είχε καταστεί προφανής η ανάγκη ενός οργανισμού που θα εκφράζει σε διεθνές επίπεδο τις διάφορες απόψεις της ναυτιλιακής οικονομίας σε όλο το φάσμα της εκμεταλλεύσεως των πλοίων, των λιμένων, της ναυπηγικής και της ναυτιλιακής πολιτικής. Η ίδρυση του οργανισμού αυτού αποφασίστηκε τον Ιούνιο του 1991 στο Ρότερνταμ, οπότε και ανατέθηκε σε Επιτροπή η σύνταξη του σχετικού καταστατικού.

Η νέα Ένωση σαν βασικούς στόχους θέτει την ανάπτυξη της σημασίας της ναυτιλιακής οικονομίας, την ενθάρρυνση των σχετικών συζητήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο, τη διευκόλυνση της παγκόσμιας ανταλλαγής ιδεών και ερευνών αναφερομένων στη ναυτιλιακή οικονομία υπό την ευρύτερη έννοιά της, την υποστήριξη του ενδιαφέροντος στην Ανατολική Ευρώπη και στις υπό ανάπτυξη χώρες για τη ναυτιλιακή οικονομία και τέλος τη βοήθεια προς νέους οικονομολόγους για τη καλύτερη εκπαίδευση και κατάρτισή τους.

Η Ένωση είναι ανοικτή σε όλους τους ενδιαφερόμενους και δεν περιορίζεται στους πανεπιστημιακούς και οικονομικούς κύκλους αλλά περιλαμβάνει ήδη εφοπλιστές, εμπειρογνώμονες και δημόσιους λειτουργούς. Εξάλλου δεν έχει καμμία πρόθεση να αποτελέσει ομάδα πίεσης προς όφελος οποιασδήποτε πολιτικής. Θα εκδίδει τριμηνιαίο περιοδικό, θα δημιουργήσει τμήματα κατά χώρες ή περιοχές και θα διοργανώνει συγκεντρώσεις, συνέδρια και συσκέψεις στογγυλής τράπεζας. Η Γραμματεία της Ενώσεως είναι στη διεύθυνση: The Manse, Milfield, Northumberland και το σύμβολό της είναι το ελληνικό γράμμα Σίγμα με τρία κύματα.

ΤΟ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟ

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κήρυξε παράνομο το μονοπώλιο του οποίου απολαμβάνουν οι λιμενεργάτες της Γένοβας στις εργασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως πλοίων. Επομένως του λοιπού ο χειρισμός των φορτίων στη Γένοβα θα μπορεί να πραγματοποιείται και από μόνους τους παραλήπτες ή τους οικείους πράκτορες.

Η υπόθεση κινήθηκε από Ιταλό παραλήπτη φορτίου, το οποίο του παραδόθηκε με καθυστέρηση τριών ολοκληρωμένων μηνών λόγω της απεργίας των εργατών λιμένος, ένεκα της οποίας πα-

ρεμποδίστηκε η εκφόρτωση του πλοίου με τα δικά του μέσα.

Κατά τον οργανισμό λιμένος της Γένοβας, ο χειρισμός των φορτίων έχει ανατεθεί αποκλειστικά σε δύο εργολαβικές φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις, μια για τα κοντέινερς και μια για τα γενικά φορτία, με την υποχρέωση να χρησιμοποιούν αποκλειστικά Ιταλούς εργάτες. Η ρήτρα αυτή της εθνικότητας κρίθηκε από το Δικαστήριο ως αντίθετη προς τις διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης και συγκεκριμένα στη διάταξη του άρθρου 8 περί μη διακρίσεως και στη διάταξη του άρθρου 48 περί ελεύθερας κυκλοφορίας προσώπων.

Ως προς τις φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις, το Δικαστήριο δέχτηκε ότι το αποκλειστικό δικαίωμα που τους έχει παραχωρηθεί αποτελεί κατάχρηση της κυριαρχικής θέσεώς τους, γιατί τους επιτρέπει να απαιτούν αμοιβή υπηρεσιών που δεν παρεσχέθηκαν, να χρεώνουν δυσανάλογα τιμολόγια και να αρνούνται την προσφυγή στην σύγχρονη τεχνολογία με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους και την καθυστέρηση της εργασίας. Τέλος το Δικαστήριο απεφάνθη ότι κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν παρέχει βάση στο επιχείρημα ότι οι εν λόγω φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις επιτελούν έργο «παροχής υπηρεσιών γενικότερου συμφέροντος», πράγμα που υπό ορισμένες συνθήκες θα συγχωρούσε τη διατήρηση του μονοπωλίου τους.

ΣΦΥΓΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Το Αμερικανικό περιοδικό «Distribution» κάλεσε τους Αμερικανούς φορτωτές να δηλώσουν την προτίμησή τους προς τις κύριες τακτικές ναυτιλιακές γραμμές που εξυπηρετούν τις μεταφορές κοντέινερς των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η εκτίμηση έπρεπε να γίνει με βάση τα ακόλουθα πέντε κριτήρια: Ακρίβεια αναχωρήσεων, ναύλοι, οργάνωση και ποιότητα υπηρεσιών, γραφειακή εξυπηρέτηση, εμπορική εξυπηρέτηση.

Με βάση τις απαντήσεις των φορτωτών καθορίστηκαν οι μέσοι όροι για κάθε ένα από τα παραπάνω κριτήρια. Σημειώνεται ότι το περιοδικό είχε περιλάβει 14 μεγάλες εταιρίες, τέσσερις Αμερικανικές, τέσσερις Ιαπωνικές, δύο τη Φορμόζας και ανά μία της Βρετανίας, Γερμανίας, Δανίας και Ολλανδίας.

Από τις εταιρίες αυτές, στον τομέα της ακριβείας δρομολογίων πρώτη ήλθε η Maersk, με δεύτερη την APL. Ως προς τα άλλα τέσσερα κριτήρια την πρώτη θέση εξασφάλισε η Crowley Maritime, στη δεύτερη όμως θέση σημειώθηκε αρκετός διαρροισμός. Ετσι στους ναύλους δεύτερη ήλθαν η Maersk και η NYK, στην οργάνωση η Sea-Land, στη γραφειακή εξυπηρέτηση η Maersk και στις πωλήσεις η Neptun Orient.

Είναι χαρακτηριστικό ότι βάσει της

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition
TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 18 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

48-55 36th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46
Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

M.P.R.S.
Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

στατιστικής αυτής ρίφθηκε η ιδέα αφενός μεν να διεξαχθεί μία παρόμοια σφυγμομέτρηση στην Ευρώπη και αφετέρου να διενεργηθεί μια ακριβώς αντίθετη διερεύνηση που να δείχνει τις προτιμήσεις των μεταφορέων ως προς τους φορτωτές, και συγκεκριμένα ως

προς την ακρίβειά τους και την εκτέλεση των υποχρεώσεων τους. Στην περίπτωση αυτή τα κύρια κριτήρια εκτιμήσεως θα πρέπει να είναι η κανονική πληρωμή του ναύλου, η έγκαιρη προσκόμιση του φορτίου και η πλήρης περιγραφή των εμπορευμάτων.

Τ Α Ρ Υ Μ Ο Υ Λ Κ Α

Η Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών πλοίων συνεχίζει να κατηγορεί ευθέως το Υπουργείο Ναυτιλίας για τις συνθήκες εκμετάλλευσης των σκαφών αυτών στην ευρύτερη λιμενική περιοχή Πειραιώς — Ελευσίνας.

Με αφορμή τον καθορισμό νέου ορίου ηλικίας για τη χορήγηση αδειών λειτουργίας των σκαφών της κατηγορίας αυτή η Ένωση με νεώτερο έγγραφό της προς το ΥΕΝ/ΔΛΑ υπογραμμίζει τα εξής:

«Με έκπληξη πληροφορηθήκαμε από το υπ' αριθ. 3131/8/92/ 26.2.92 έγγραφό σας ότι στον υπό δημοσίευση νέο Κανονισμό ΚΛΠ για τις ρυμουλκώσεις καθορίστηκαν ως όρια ηλικίας για την χορήγηση αδειών τόσο σε νέα ρυμουλκά όσο και σε εκείνα που αντικαθιστούν αποσυρόμενα τα 25 έτη.

1. Ο καθορισμός ορίου ηλικίας είναι μέτρο επιβαλλόμενο για να αποφεύγεται η μελλοντική είσοδος στον χώρο των ρυμουλκώσεων παρήλικων ρυμουλκών, η ποιοτική κατωτερότητα των οποίων σε σχέση με ρυμουλκά νεώτε-

ρων ναυπηγήσεων δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σύγχρονων πλοίων και στις επιβαλλόμενες για την ασφάλεια του λιμανιού απαιτήσεις.

2. Υπενθυμίζουμε ότι:

α) Στον ήδη καταργούμενο Κανονισμό του ΚΛΠ καθορίζεται ως όριο ηλικίας για μεν τα νέα ρυμουλκά τα 15 έτη και για τα αντικαθιστώμενα τα αποσυρόμενα, τα 20 έτη.

β) Ανάλογα όρια ηλικίας προβλέπονται στους ισχύοντες σήμερα Κανονισμούς Θεσσαλονίκης και Ελευσίνας.

γ) Τα αυτά όρια ηλικίας σας είχε προτείνει και το Ν.Ε.Ε. στις σχετικές εισηγήσεις του.

δ) Το τελευταίο σχέδιο Κανονισμού που μας εδόσατε με τις τελικές σας θέσεις στο θέμα αυτό καθόριζε για κάθε περίπτωση ως όριο ηλικίας τα 15 έτη.

3. Είναι κατά συνέπεια προφανές ότι η αιφνίδια απόφασή σας για την καθιέρωση της 25ετίας αποτελεί οπισθοδρομηση στην προσπάθεια βελτιώσεως της λιμενικής υποδομής του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας. Συνδυασόμενη μάλιστα με τον πέραν πάσης λογικής κα-

θοριζόμενο αριθμό αδειών ρυμουλκών κατά πολύ μεγαλύτερο του απαιτούμενου για τις ανάγκες ρυμουλκήσεως των πλοίων θα έχει ως αναπόφευκτα επακόλουθα:

α) Την συσσώρευση στον Πειραιά παρήλικων ακατάλληλων ρυμουλκών από εκείνα που είναι άχρηστα στα ευρωπαϊκά ή άλλα σύγχρονα λιμάνια και εκποιοούνται σε πολύ χαμηλές τιμές άλλως οδηγούνται στην διάλυση.

β) Την υποβάθμιση της εξυπηρέτησης της ναυτιλιακής κίνησης στο λιμάνι και της αποτελεσματικής προστασίας των ελλιμενισμένων πλοίων ιδίως κατά τις περιόδους κακοκαιρίας.

γ) Την αποθάρυνση επενδύσεων σε αγορές σύγχρονων ρυμουλκών η εκμετάλλευση των οποίων είναι ασύμφορη.

4. Αν επομένως δεν αληθεύουν όπως θέλουμε να πιστεύουμε οι ακουόμενοι ψίθυροι ότι η απόφαση αυτή του ΥΕΝ οφείλεται σε πιέσεις συμφερόντων, είτε διαπραγματευομένων παρήλικα ρυμουλκά, είτε ενδιαφερομένων για τη συσσώρευση μεγάλου αριθμού ρυμουλκών ώστε εκ του αναπτυσσόμενου αθέμιτου και μεστού παρανομίων ανταγωνισμού να αποκομίζουν παράνομα ωφέλη, δεν απομένει άλλη εκδοχή ειμή ότι η εν λόγω απόφαση είναι προϊόν προχειρότητας ή αδιαφορίας προς την ανάγκη βελτιώσεως της υποδομής του λιμανιού. Για να αποφευχθεί η εντύπωση αυτή θα παρακαλούσαμε να μας πληροφορήσετε βάση ποιών κριτηρίων αποφασίσατε την επέκταση του ορίου ηλικίας στην 25ετία και ποιά σκοπιμότητα εξυπηρετεί η εν λόγω απόφασή σας».

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

International

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

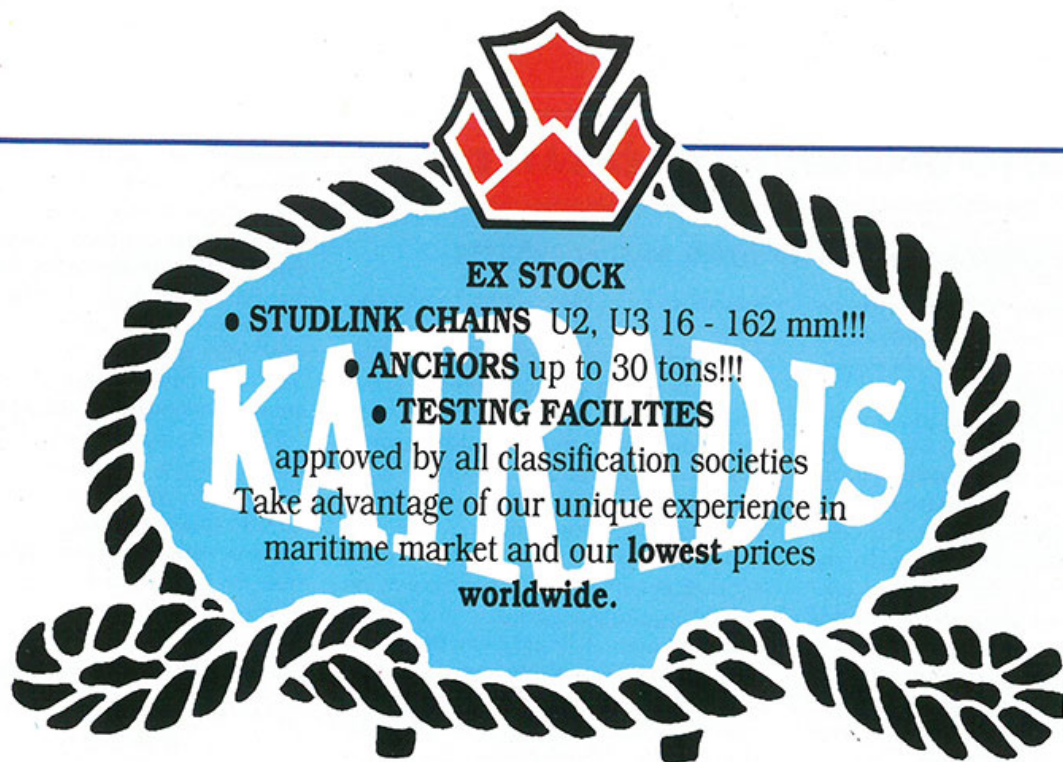
Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Το βαρύ κλίμα επηρεάζει αρνητικά τους επενδυτές

Περίοδος έντονων πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων θα μπορούσε να χαρακτηριστεί το τελευταίο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου.

Κυρίαρχο θέμα στην ειδησεογραφία κατείχε η πώληση της ΑΓΕΤ - Ηρακλής. Η έντονη πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ Κυβέρνησης και αντιπολίτευσης καθώς και οι φήμες για αθώωση της οικογένειας Τσάτσου και άρα ακύρωση της πώλησης, δημιούργησαν κλίμα αβεβαιότητας για την συνέχιση της πορείας των αποκρατικοποιήσεων γενικότερα. Το γεγονός όμως της πώλησης αυτής, σηματοδότησε την αρχή για την ενεργό πλέον αποδέσμευση και άλλων εταιριών από τον δημόσιο τομέα.

Η πολιτική διαμάχη κλιμακώθηκε με την έντονη κριτική που άσκησε ο κ. Κανελλόπουλος στο κυβερνητικό έργο.

Οι παράγοντες αυτοί διαμόρφωσαν αρνητικό πολιτικό κλίμα, το οποίο συνδυαζόμενο με την αναμενόμενη απόφαση για την αναγνώριση των Σκοπίων από τις χώρες - μέλη της ΕΟΚ, θέτει σε δοκιμασία την οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας.

Στον οικονομικό τομέα ειδικότερα, οι

δηλώσεις του κ. Μάνου από τη νέα του πλέον θέση για τα χαμηλότερα από τα αναμενόμενα οικονομικά μεγέθη καθώς και η επικείμενη ανακοίνωση της έκθεσης της ΕΟΚ για την πορεία της Ελληνικής οικονομίας (η οποία προβλέπεται ότι θα είναι αυστηρή), δημιουργεί νέους προβληματισμούς για το χρόνο έναρξης της οικονομικής ανάκαμψης.

Θετικό στοιχείο στο σενάριο αυτό της ανάκαμψης αποτελεί η απόφαση για ακόμα μεγαλύτερη μείωση των επιτοκίων (εφ' όσον βέβαια το επιτρέψει η αποκλιμάκωση του πληθωρισμού).

Ευνοϊκές επίσης θεωρούνται οι διατάξεις του νέου φορολογικού νομοσχεδίου που θα κατατεθεί στα τέλη του μήνα στη Βουλή. Καινοτομία του νομοσχεδίου αυτού είναι τόσο η μείωση του συντελεστή του 40% σε 30% για τα εισοδήματα πάνω από 7 εκατ. δρχ. από το 1994 όσο και η ρύθμιση για προαιρετική αναπροσαρμογή των παγίων στοιχείων εταιριών.

Όλα τα παραπάνω, δημιούργησαν συγκεχυμένο κλίμα στην αγορά, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στην πορεία του Γ.Δ.Χ.Δ.Α. Έτσι, είδαμε τον δείκτη

να ταλαντεύεται στο επίπεδο των 900 μονάδων με χαμηλότερη τιμή τις 890,69 μονάδες (27/3).

Τα επίπεδα αυτά θεωρούνται ελκυστικά για νέες επενδυτικές αγορές αφού προβλέπουμε ότι το Χρηματιστήριο θα παρουσιάζει ανάκαμψη με τον γενικό δείκτη να φτάνει στο επίπεδο των 950 μονάδων (επίπεδο αντίστασης) στο επόμενο δεκαπενθήμερο, με επίπεδο στήριξης τις 880 μονάδες.

Η άνοδος αυτή θα εξαρτηθεί από τις αποφάσεις και τις κινήσεις που θα κάνει η πολιτική ηγεσία της χώρας τόσο για τα οικονομικά όσο και για τα εθνικά ζητήματα καθώς και από τον αντίκτυπο που θα έχουν αυτές στην ψυχολογία των επενδυτών.

Οι αγορές συναλλάγματος

Διακυμάνσεις σε περιορισμένα επίπεδα, παρουσίασε η αγορά συναλλάγματος το τελευταίο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου. Η ανοδική ορμή του δολλαρίου φαίνεται ότι έχει μειωθεί.

Τα οικονομικά στοιχεία που ανακοινώθηκαν για την Αμερικανική Οικονομία δείχνουν ότι πράγματι βρίσκεται σε φάση σταθεροποίησης. Όμως η ήδη προεξοφλημένη ανάκαμψή της δεν προβλέπεται να επέλθει με γρήγορους ανοδικούς ρυθμούς.

Πιο συγκεκριμένα, ο οικοδομικός κλάδος καθώς και οι πωλήσεις νέων κατοικιών εμφανίζονται αισθητά βελτιωμένες. Οι λιανικές πωλήσεις είναι ο άλλος ελπιδοφόρος κλάδος όπου εμφανίζεται άνοδος.

Αντίθετα στον παραγωγικό κλάδο (manufacturing) η αισιοδοξία είναι περιορισμένη και η ανεργία κυμαίνεται στα υψηλά επίπεδα του 7,3%.

Τέλος, ο πληθωρισμός εξακολουθεί να είναι υπό έλεγχο.

Τα παραπάνω συνηγορούν για διατήρηση των αμερικάνικων επιτοκίων σε χαμηλά επίπεδα.

Από πλευράς Γερμανίας η «σφικτή» νομισματική πολιτική θα συνεχιστεί για αρκετό χρονικό διάστημα. Οι υψηλοί ρυθμοί πιστωτικής επέκτασης, τα μεγάλα δημόσια ελλείμματα για αυξήσεις τιμών εξακολουθούν να προκαλούν έντονες πληθωριστικές πιέσεις.

Οι ιθύνοντες της Bundesbank επιμένουν ότι ο μόνος τρόπος αντιμετώπισης αυτού του προβλήματος είναι τα υψηλά επιτόκια αλλά και η σταθεροποίηση του Μάρκου.

Για όσο χρόνο λοιπόν δεν προβλέπεται μεταβολή της τεράστιας διαφοράς επιτοκίων μεταξύ των δύο οικονομιών τα περιθώρια μεγαλύτερης ανόδου του δολλαρίου είναι μικρά.

Από τεχνικής πλευράς το 1.6800 (\$/DM) πιθανότατα να αποδειχτεί η «οροφή» του Αμερικάνικου νομίσματος



DUBAI DRYDOCKS

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221964

Telefax: 4224-328, 4224-332, 4224-333

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GRAP

για την παρούσα περίοδο. Η διορθωτική του πτώση μπορεί να συνεχιστεί κάτω και του 1.6400, μέχρι τα 1.6200 ή και κοντά στο 1.6000. Στα τελευταία επίπεδα θα προσφερθούν ευκαιρίες για αγορές δολλαρίων.

Το Ιαπωνικό νόμισμα, τέλος, κινήθηκε επίσης περιορισμένα. Το κλείσιμο βιβλίων από τις Ιαπωνικές επιχειρήσεις στα τέλη του Μαρτίου σταμάτησε, προσωρινά, στο 135.000 την πτωτική πορεία του γιέν.

Τα συνεχιζόμενα πολιτικοοικονομικά

προβλήματα και η αναμενόμενη μείωση των επιτοκίων περιορίζουν τα περιθώρια διορθωτικής του ανόδου μέχρι τα 132.00 ή και 130.50.

Η επιμέλεια των κειμένων για μεν το Χρηματιστήριο Αθηνών έγινε από το Τμήμα Ερευνών και Αναλύσεων της NUNTIUS Χρηματιστηριακή (τηλ.: 3624902-5), για δε τα διεθνή νομίσματα από τον αναλυτή της NUNTIUS Α.Ε. κ. Στέλιο Δερουκάκη.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Όταν αναγνώσαμε στην στήλη «Λίγα από Όλα» της 15 Φεβρουαρίου, που επιμελείται και γράφει ο φίλτατος ως ναυτιλιακός συντάκτης, συμπαθής ως εκ της προσεγγμένης επιλογής των αναφορών και του εύστοχου τρόπου επισήμανσης των γεγονότων του ναυτιλιακού χώρου και πολυσυζητούμενος από την τάξη μας Διευθυντής Συντάξεως του περιοδικού κ. Δημ. Τσαπραλής, ως εκ των σκληρών και επίμονων προσπαθειών που καταβάλλει για να πείσει, με αδιάσειστα επιχειρήματα και με λογικές υποδείξεις, τους αρμόδιους να προβούν στην ταχύτερη ρύθμιση του γνωστού θέματος της αναγνώρισης ως προαγωγικής της διανυόμενης υπηρεσίας σε ξένα πλοία, μη ασφαλιστικώς συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. Την καθόλα ορθή, λογική και σκόπιμη παράτρυνσή του, όπως του λοιπού απευθυνόμαστε στις πλοιοκτήτριες εταιρίες και στις επαγγελματικές οργανώσεις μας, επιδίδω αυτό επιβάλει η συνεχιζόμενη αιγή γύρω από το θέμα. Μερικοί ή μάλλον ελάχιστοι συνάδελφοί μου ανησυχούσαν γιατί ενόμισαν ότι θα το εγκατέλειπε κι έτσι θα μέναμε χωρίς μέσο προβολής και θα χάναμε τον αξιολογότερο μαχητή του, με συνέπεια να ξεχαστεί γρήγορα και για πάντα.

Όταν όμως τον είδαν να συνεχίζει δριμύτερος στο επόμενο τεύχος και να τον ακολουθεί ένας ακόμα αξιόλογος μαχητής, ησύχασαν και τώρα αναμένουν με ελπίδες το αίσιο αποτέλεσμα, το οποίο κατά την γνώμη μου δεν θα βραδύνει. Γιατί, όπως και εσείς θα συμφωνήσετε με την άποψή μου, αυτό το άτομο που δύο φορές, από της ανακίνησης του θέματος το 1989, το παρεμπόδισε στο τελευταίο στάδιο της υλοποίησής του (της διαβίβασης του σχ. Π.Δ/τος στο ΣΤΕ) εκμεταλλευόμενο την αντικατάσταση των Υπουργών που το είχαν υιοθετήσει και την αδυναμία των ενδιαφερόμενων ως εκ του είδους της εργασίας των, να συγκεντρωθούν και να ενημερώσουν τον αντικαταστάτη τους. Τώρα που ανήλθε στην κορυφή της πυραμίδας της ιεραρχίας του, η οποία οδηγεί και στην έξοδο από την Υπηρεσία, θα πρέπει να σκεφθεί, σαν λογικός άνθρωπος που είναι, και την καλή υστεροφημία του και να δώσει τις ορθότερες λύσεις στα κυριότερα προβλήματα που θα ανακύψουν κατά την ηγεσία του. Και δοθέντος ότι οι περισσότεροι από τους αρμόδιους του ΥΕΝ συμφωνούν στην ρύθμιση του θέματος, ως από τα πράγματα επιβαλλόμενη, να το επανεξετάσει και να προβεί αυτός στην σταδιακή τακτοποίηση των ενδιαφερομένων, αρχίζοντας από την ειδική περίπτωση αυτών που παρεμποδίστηκε η βαθμολογική εξέλιξη από τη ε-

φαρμογή του κοινωνικού μέτρου της ανακύκλωσης εργασίας των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων προς αντιμετώπιση της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης του 1983, της απ' αυτήν προελθούσης αυξημένης ανεργίας και της επακολουθήσας συρρίκνωσης του εμπορικού στόλου μας, βάσει των αρχών της χρηστής διοίκησης.

Μ' αυτή την ευκαιρία σας γνωρίζω ότι για το πιο πάνω θέμα διαμαρτυρήθηκα δια του Ραδιοφωνικού Σταθμού του «ANTENNA» στην εκπομπή «ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΑΙ». Η μαγνητοφώνηση της διαμαρτυρίας μου έγινε στο στούντιο του σταθμού στις 10 Μαρτίου και βγήκε στον αέρα την επομένη με την παρατήρηση του παρουσιαστή ότι η διαμαρτυρία είναι σαφής και με την υπόδειξη του διαλόγου με τους αρμόδιους. Οι οποίοι αν το επιθυμούν, να τον διεξαγάγουν από τις στήλες του περιοδικού σας και με την βοήθειά σας, γιατί η συγκέντρωση της επιτροπής που χειρίζεται το θέμα αυτή τη στιγμή δεν καθίσταται δυνατή, γιατί μερικά από τα μέλη της έχουν εγκαταλείψει το επάγγελμα και άλλοι εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία, ή να προβεί ο κ. Υπουργός σε σχετικές δηλώσεις για ενημέρωση των ενδιαφερομένων δια του ημερήσιου Τύπου ή όπως άλλως νομίζει. Αυτή την φορά θα πρέπει να ευαισθητοποιηθούν οι αρμόδιοι και να απαντήσουν σαφώς στα ερωτήματα που τους έχουν τεθεί από τον ναυτιλιακό τύπο και τους ενδιαφερομένους κι όχι να δίνουν άσχετες απαντήσεις ή να αφήνουν απάντητα τα περισσότερα απ' αυτά. Αυτή η κατάσταση είναι απαράδεκτη και δεν πρέπει να συνεχισθεί.

Με εκτίμηση
ΙΩΑΝ. ΑΡΜΑΓΟΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, Μάρτιος 1992

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ασχολούμενος με τα ναυτιλιακά προβλήματα και τις σημερινές απαιτήσεις της ναυτιλίας γενικώτερα, δεν μπορεί παρά να έλθει κανείς αντιμέτωπος με το μεγάλο θέμα της εκπαίδευσης και εξειδί-

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

κευσης των ναυτικών.

Ηταν στη δεκαετία του εβδομήντα και στις αρχές της δεκαετίας του '80 όταν πολλοί πίστεψαν στον αυτοματισμό και στην σταδιακή αντικατάσταση του ανθρώπινου δυναμικού από τα πολύπλοκα σύγχρονα μηχανήματα.

Τα πράγματα όμως άλλαξαν τα τελευταία χρόνια. Έπειτα από πολλά και σοβαρά ατυχήματα σε αυτοματοποιημένα πλοία αναγκαστήκαμε να παραδεχθούμε ότι η παρουσία του ανθρώπινου δυναμικού στα πλοία είναι αναγκαία, χωρίς να αμφισβητείται η αξία των αυτοματισμών και γενικά όλων των τεχνολογικών βοηθημάτων, που παρέχουν στον άνθρωπο την δυνατότητα της ασφαλέστερης, πληρέστερης και οικονομικότερης εκμετάλλευσης του πλοίου.

Εξ αυτού όμως και η αναγκαιότητα καλά εκπαιδευμένων και εξειδικευμένων ναυτικών.

Κοινή είναι η διαπίστωση ότι επιβάλλεται πύο εμπειριστάτωμένο «training».

Διεθνές το πρόβλημα, φυσικά και δικό μας. Τι κάνουμε όμως; Που βρισκόμαστε και πως συγκρίνονται οι προσπάθειές μας σε σχέση με αυτές των ανταγωνιστών μας;

Αναφερόμεθα ουσιαστικά στην περίπτωση των Αξιωματικών και στο ίδρυμα του ΚΕΣΕΝ.

Μία πρόσφατη έρευνα «ιδιωτικής μορφής» απέδειξε ότι υπάρχει στον Ελληνικό χώρο αρκετή ευαισθησία και διάθεση για συζήτηση με σκοπό την αναβάθμιση της απαιτούμενης εκπαίδευσης / μετεκπαίδευσης.

Υπάρχουν τα ιδρύματα, στελεχωμένα από ικανούς δασκάλους, η απαιτούμενη διδακτέα ύλη και τα ανάλογα προγράμματα που θεωρητικά τουλάχιστον καλύπτουν τις ανάγκες μόρφωσης και εξειδίκευσης των Αξιωματικών.

Πρόσφατα, προστέθηκαν μάλιστα και οι εξομοιωτές, απαραίτητα στοιχεία του εξοπλισμού ενός σύγχρονου κέντρου του είδους.

Παρ' όλα αυτά δεν πρέπει να εφησυχάζουμε ότι «όλα πάνε καλά».

Χρειάζεται ακόμη μεγάλη προσπάθεια για να φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Η προσπάθεια αυτή πρέπει να καταβληθεί από τους ίδιους τους Αξιωματικούς, από την Πολιτεία και από τον Ιδιωτικό Τομέα.

Στις επανειλημμένες επισκέψεις μας στο ΚΕΣΕΝ τον τελευταίο χρόνο είχαμε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε όλα τα παραπάνω αλλά συγχρόνως να δούμε και τις ελλείψεις.

Εχουμε ήδη υποβάλει από πέρυσι στο ΚΕΣΕΝ προτάσεις για την σχετική βελτίωση και εκσυγχρονισμό της διδακτέας ύλης και τις προτάσεις αυτές δεν θεωρούμε σκόπιμο να τις επαναλάβουμε εδώ.

Εκείνο όμως που επιθυμούμε να αναφέρουμε και να τονίσουμε είναι το θέμα των δασκάλων του ΚΕΣΕΝ.

Σε πρόσφατη επίσκεψή μας, εντυπωσίασαν με την κατάρτισή τους όχι μόνο εμάς αλλά και τον Άγγλο επισκέπτη μας, καθηγητή της Ναυτικής Σχολής του Σαουθάμπτον.

Απόλυτα ενημερωμένοι, με άψογα Αγγλικά αποτελούν αναμφισβήτητα μεγάλο κεφάλαιο στην εκπαίδευση των Αξιωματικών μας.

Οι λίγοι αυτοί άνθρωποι αποτελούν την σπονδυλική στήλη του όλου προγράμματος εκπαίδευσης.

Παρά το σπουδαίο αυτό έργο τους, οι άνθρωποι αυτοί δεν έχουν ανάλογες αμοιβές.

Δεν θα τολμούσαμε να αναφέρουμε δημόσια τις απαράδεκτα χαμηλές αποδοχές τους.

Οι αρμόδιοι του ΥΕΝ καλούνται να προσέξουν το σπουδαίο αυτό θέμα πριν είναι πολύ αργά.

Αν αυτοί οι δάσκαλοι αναγκαστούν από τις βιοποριστικές τους ανάγκες να εγκαταλείψουν τις θέσεις τους στο ΚΕΣΕΝ, το κενό θα είναι δυσαναπλήρωτο και η μετεκπαίδευση των Αξιωματικών μας θα υποφέρει σοβαρά.

Σχετική εισήγηση για το θέμα αυτό έχουμε κάνει κι εδώ, στο Greek Shipping Committee, το οποίο δεν αμφιβάλλουμε ότι θα προωθήσει το θέμα.

Πέραν όμως αυτής της προσπάθειας παρακαλούμε το έγκριτο περιοδικό σας να ασχοληθεί με το θέμα και να ενώσει την φωνή του με τις δικές μας. Είναι μέγιστης σημασίας και επείγον.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ
Interocean Shipping Agency Ltd.

Λονδίνο, Μάρτιος 1992.

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ

24ΩΡΟ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

**ΑΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
INSURANCE COMPANY S.A.**

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

Telephone 3227.932-3-4-5
Telex No 21.6158 Horl Gr
Telefax: 3225540

**ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ: «Όριζων» — Sun Ins. Ltd.» — «London Assurance» —
«Taisho Marine & Fire Ins. Co.»**

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σᾶς.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, ὅπου καί ἂν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, ἐμπορικά καί ἀναψυχῆς.

Μέ «σωστά» ἀνταγωνιστικά ἀσφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

Τηλεφωνήσατέ μας: κα Γκαλέκου ἢ κα Ήλιοπούλου (τηλ.: 3227932-3-4-5)

CABOTAGE:

Πορτογαλική πρόταση κανονισμού

Στο τεύχος της 1 Μαρτίου '92, τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν δημοσιεύσει τις προτάσεις της Πορτογαλικής προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τις σχετικές επισημάνσεις της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, όπως επισημάνονταν στο υπ' αριθ. 131/28.2.92 έγγραφό της προς το YEN.

Χωρίς να έχει εξασφαλίσει πολιτική συναίνεση του Συμβουλίου στο τόσο κρίσιμο θέμα της απελευθέρωσης του προνομίου της ακτοπλοΐας, η Πορτογαλική Προεδρία υπέβαλε αιφνιδιαστικά στις 19 Μαρτίου '92, πρόταση Κανονισμού, ζητώντας την έγκρισή του από το Συμβούλιο Υπουργών.

Ενώπι της συνόδου του Συμβουλίου στα τέλη Μαρτίου, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων υπέβαλε στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Αρ. Παυλίδη το ακόλουθο εμπεριστατωμένο υπόμνημα:

«1. Η στάση της Πορτογαλικής Προεδρίας στο θέμα του Cabotage είναι αντιφατική ανορθόδοξη και ακατανόητη. Χωρίς να έχει εξασφαλίσει επί κρίσιμων θεμάτων την πολιτική συναίνεση του Συμβουλίου που μόλις προ μηνός επεδίωξε με σχετικές προτάσεις της, έρχεται σήμερα, αιφνιδιαστικά, με πρόταση ολοκληρωμένου πλέον σχεδίου κανονισμού να ζητήσει την έγκρισή του από το Συμβούλιο, λίγες μόνο ημέρες προ της συνόδου του χωρίς προηγούμενη εξέταση του σχεδίου τούτου από τους εμπειρογνώμονες

της ναυτιλιακής ομάδας και χωρίς ακόμη να έχει γίνει αντιληπτό τι ακριβώς ο κανονισμός αυτός θα ρυθμίσει.

Αν δεν πρόκειται (όπως πολύ φοβούμεθα) περί ύποπτης μεθοδεύσεως γνωστών συμφερόντων, τότε ασφαλώς η Πορτογαλία ακολουθεί για την έγκριση κανονισμών πρωτότυπη, αμφίβολης νομιμότητας, διαδικασία, δικαιολογούμενη ίσως μόνο εκ του γεγονότος ότι ασκεί για πρώτη φορά την προεδρία.

2. Η Πορτογαλική προεδρία ισχυρίζεται ότι συνέταξε το σχέδιο κανονισμού, με βάση τις απόψεις που άκουσε στην Coreper. Είναι αξιοσημείωτο όμως ότι το σχέδιο που προτείνει δεν περιέχει καμία από τις Ελληνικές θέσεις. Και διερωτώμεθα, όλες επιτέλους οι υποστηριζόμενες από την Ελλάδα θέσεις είναι λανθασμένες; Δεν υπάρχει ίχνος αλήθειας στα προβαλλόμενα από την Ελλάδα κοινωνικά προβλήματα που συμβαίνει να βοά επ' αυτών το Ευρωκοινοβούλιο και να έχουν ξεσηκώσει τις ναυτεργατικές Ενώσεις των Νοτίων Κοινοτικών χωρών και της Γερμανίας; Είναι λανθασμένος ο ήδη εγκριθείς από το Συμβούλιο Κανονισμός του ποτάμιου Cabotage που αναγνωρίζει ως beneficiaries μόνο νομικά πρόσωπα κατά πλειοψηφία ελεγχόμενα από κοινοτικούς υπηκόους και θεωρεί απαραίτητη την αποφυγή στρεβλώσεως του ανταγωνισμού;

Φοβούμεθα ότι η συζήτηση που επεδίωξε η Πορτογαλική προεδρία

στην Coreper υπήρξε «διάλογος μεταξύ κωφών», μόνος σκοπός του οποίου ήταν να βρεθούμε σήμερα αντιμέτωποι ενός απαράδεκτου σχεδίου στην ουσία μόνο για τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια που βασικά ενδιαφέρουν τους υποκινούντες, της εν λόγω μεθοδεύσεως, κύκλους.

3. Στην ουσία του Κανονισμού δεν θα επεκταθούμε δοθέντος ότι εξακολουθούν να ισχύουν τα σχόλια του υπ' αριθ. 181/28.2.92 εγγράφου μας. Περιοριζόμεθα να σας εκθέσουμε επιγραμματικά τις θέσεις μας επί των επί μέρους άρθρων:

(α) Άρθρον 1

Δεν αποκλείονται του Κανονισμού τα πλοία των διπλών κοινοτικών νηολογίων, ειμή μόνον εάν δεν έχουν δικαίωμα συμμετοχής στο Cabotage της χώρας τους. Για μας τα πλοία αυτά πρέπει να αποκλεισθούν ολοσχερώς. Ας σημειωθεί ότι η διάταξη αυτή αποκλείει και σε ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 4.000 κοχ. συμμετοχή στο Cabotage άλλων χωρών μελών.

(β) Άρθρο 2

Ως προς τους ορισμούς «Cabotage» και «Κοινοτικός Πλοιοκτήτης» ισχύουν τα σχόλια του υπ' αριθμ. 131/28.2.92 εγγράφου μας. Η έννοια και οι στόχοι των νεοεμφανισθέντων Public Service Contracts,

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

NEW FAX: 394-2129

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262 - 24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3993,
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

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

δημιουργούν σοβαρούς προβληματισμούς αφού αν εφαρμοσθούν στην Ελλάδα ανατρέπουν το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας και καθιστούν την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών αντικείμενο παζαριών και ασκήσεως πιέσεως (ίσως και πολιτικών) ενώ η ύπαρξή τους σε άλλες χώρες μέλη θα αποτρέψει αναμφιβόλως, δια τεχνικών διαδικασιών, την δυνατότητα πρόσβασης Ελληνικών πλοίων. Στην Ελλάδα πάντως θα προκύψει ανατροπή των σημερινών δεδομένων εξυπηρέτησεως των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Ο ορισμός τέλος του Public Service Obligations, ληφθείς εξ άλλου κανονισμού της ΕΟΚ για τις χερσαίες μεταφορές, ως προς τις θαλάσσιες τουλάχιστον μεταφορές είναι ασαφής και ακατανόητος.

(γ) Άρθρο 3

Επάνδρωση των πλοίων. Πρόκειται περί γνωστού και επαρκώς σχολιασθέντος θέματος στο υπ' αριθ. 131/28.2.92 έγγραφό μας. Στην ουσία η διάταξη απομονώνει μόνο τα κρουαζιερόπλοια στα οποία επιτρέπει την κατά 50% χρησιμοποίηση εξωκοινοτικών στα κατώτερα πληρώματα, με την έννοια που θα αποδίδει στο πλήρωμα η Flag State. Αν δηλαδή τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια δεν προσαρμοσθούν ως προς την σύνθεση με τα

ισχύοντα σε άλλα κοινοτικά πλοία, θα εργάζονται υπό καθεστώς αθέμιτου ανταγωνισμού.

(δ) Άρθρο 4

Για τα public contracts ισχύουν οι ανωτέρω παρατηρήσεις μας.

(3) Άρθρο 5

Οι προτεινόμενες δυνατότητες αναστολής του Κανονισμού σε περιπτώσεις σοβαρής διατάραξης της εσωτερικής αγοράς στις μεταφορές, φοβούμεθα ότι δεν αντισταθμίζουν τα ανακύπτοντα προβλήματα εκ της καταργήσεως των περιορισμών. Οι λόγοι έχουν επαρκώς εξηγηθεί σε παλαιότερα έγγραφα μας ώστε να μην χρειάζεται περαιτέρω εξήγηση. Η εξάρτηση τέλος της επαναφοράς των περιορισμών από την κρίση της Commission, αποδυναμώνει ακόμη περισσότερο την αξία της, αν μάλιστα ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη αυστηρότης της Commission, πάνω σε θέματα αφορώντα την Ελλάδα, εν αντιθέσει προς άλλες χώρες μέλη τα ιδιαίτερα θέματα των οποίων (όπως π.χ. η άμεση απελευθέρωση του Cabotage για τα κρουαζιερόπλοια) προωθεί με ιδιαίτερο ζήλο.

(στ) Άρθρο 6

Χρονοδιάγραμμα. Έχουμε ήδη

ζητήσει να μην υπάρξει χρονοδιάγραμμα παρεκκλίσεως από τον κανονισμό κατά κατηγορίες πλοίων αλλά γενική παρέκκλιση για όλες τις κατηγορίες, τουλάχιστον για μια 10ετία. Οι λόγοι εξηγούνται επαρκώς στο υπ' αριθ. 131/28.2.92 έγγραφό μας. Πέραν όμως τούτου δεν αντιλαμβανόμεθα με ποιά κριτήρια προωθείται η κατά πρώτον λόγο εφαρμογή του κανονισμού στα κρουαζιερόπλοια, γιατί πρέπει να θεωρούνται ως στρατηγικά φορτία το πετρέλαιο και το πόσιμο ύδωρ (ενώ δεν θεωρούνται άλλα φορτία εφοδιασμού στρατιωτικού υλικού ή φορτία για ακριτικές νησιωτικές περιοχές) και τέλος γιατί πρέπει να δοθεί μέχρι το 1999 εξαίρεση για τις μεταφορές προς Καναρίους νήσους, Αζόρες, Μαδέϊρα, Σεούντα, Μελίλα και υπερπόντιες Γαλλικές περιοχές. Φοβούμεθα ότι τέτοιες εξαιρέσεις στερούνται ηθικής βάσεως και δεν αποβλέπουν ειμή μόνο στην διασφάλιση των προνομίων άλλων χωρών σε βάρος της Ελλάδος.

4. Επισημαίνουμε τον κίνδυνο αιφνιδιασμού της Ελλάδος στο θέμα του Cabotage και για μια ακόμη φορά υποστηρίζουμε την ανάγκη της ομόφωνης εγκρίσεώς του, βάσει του άρθρου 75 της Συνθήκης, η ισχύς του οποίου άλλωστε θα εξακολουθήσει και μετά την επικύρωση των συμφωνιών του Μάαστριχτ».

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τού κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ της ναυτολογίας των συνταξιούχων χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους ελύθη με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη για την οποία γίνεται αναφορά στις ειδησεογραφικές σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών». Το μέτρο, που αφορά τη ναυτολόγηση σε πλοία με Ελληνική σημαία και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ εξυπηρετεί πρωτίστως τις εταιρίες που όλα αυτά τα χρόνια επέμεναν στην Ελληνική σημαία αλλά έβλεπαν με συνεχώς ογκούμενη δυσανεμία τα στελέχη που δημιουργούσαν (με μόχθο και με δαπάνες φυσικά) να διαρρέουν αμέσως μετά τη συνταξιοδότησή τους σε ανασφάλιστα πλοία, γεγονός που είχε οδηγήσει σε σκέψεις σταδιακής αλλαγής σημαίας (ανάλογα με τον ρυθμό συνταξιοδοτήσεως των στελεχών τους) για να συνεχισθεί από τις ίδιες η χρησιμοποίησή τους.

Ασφαλώς το μέτρο θα ωφελήσει και το ΝΑΤ καθώς και τα Ταμεία Προνοίας που θα εισπράττουν εισφορές για τους συνταξιούχους που θα ναυτολογούνται και οπωσδήποτε δεν καλύπτει εκείνους που απασχολούνται σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ. Από αυτό προκύπτει ότι για τους τελευταίους θα εξακολουθήσει να ισχύει η «ποινή» της διακοπής της συνταξιοδότησής τους εφ' όσον διαπιστωθεί ναυτολόγησή τους σε ανασφάλιστα πλοία, η οποία όμως δεν απέτρεψε την αθρόα ναυτολόγηση συνταξιούχων σε πλοία της κατηγορίας αυτής.

Συνεπώς, είτε το θέλουμε, είτε όχι, εξακολουθεί να υφίσταται ένα σημαντικό πρόβλημα που συνδέεται με την απώλεια εσόδων για το ΝΑΤ και τα Ταμεία Προνοίας αλλά και για το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαιδεύσεως. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αλλά και για τη δημιουργία προϋποθέσεων επαναπατριsmού του συνόλου των ελληνικών πλοίων τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν προτείνει την ασφάλιση στο ΝΑΤ οκτώ Ελλήνων

ναυτικών (των τριών αξιωματικών της γέφυρας και των τριών της μηχανής καθώς και δύο δοκίμων αντιστοιχία) για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι με ξένη σημαία, η πρόταση όμως αυτή δεν υιοθετήθηκε τελικά, παρ' όλο που εκρίθη ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα, και θα προσπορούσε στο ΝΑΤ, στα Ταμεία Προνοίας και στο ΚΝΕ σημαντικότερα ποσά επειδή (πιθανολογούμε, μην μπορώντας να δώσουμε άλλη εξήγηση) υπάρχουν ορισμένοι που παραμυθιάζουν εδώ και δύο χρόνια τον Υπουργό διογκώνοντας την απολύτως εύλογη προσδοκία του για την επιστροφή των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΣΕ για μια ακόμα φορά ο κ. Γιάννης Λάτσης με την αγορά των δύο οικονομικών τετραγώνων στην καρδιά του Λονδίνου, δίπλα στο «Χίλτον», στο Μείφερ, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τριάντα κτίρια πολλά από τα οποία έχουν χαρακτηριστεί, όπως λόγου χάρι το περίφημο Καζίνο Άσπιναλ και η κατοικία του Ντισράελι της οδού Κερσόν, ιστορικά και διατηρητέα.

Η αγορά αυτή υπολογίζεται ότι στοιχίσε στον κ. Λάτση γύρω στα 50 δισ. δραχμές — ο πλούτος από τη θάλασσα έδωσε τη δυνατότητα στον κ. Λάτση να δημιουργήσει μια ολόκληρη αυτοκρατορία.

Ο ΠΛΟΥΤΟΣ από τη θάλασσα, που δυστυχώς οι Έλληνες ποτέ δεν κατάλαβαν τη σημασία του, έδωσε και δίνει τη δυνατότητα και σε πολλούς άλλους να στήσουν αυτοκρατορίες σαν αυτή του κ. Λάτση αλλά και να προχωρήσουν σε δημιουργίες, όπως λόγου χάρι η πτέρυγα Πατέρα στον «Ευαγγελισμό» ή το «Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο», η λειτουργία του οποίου επείκειται. Σύμφωνα με πληροφορίες που κυκλοφορούν στην Ακτή Μιαούλη κάποιο ανάλογο ιατρικό κέντρο σχεδιάζει να δημιουργήσει στην περιοχή της Κάτω Κηφισιάς ένας από τους σταθερά ανερχομένους νέους σχετικά εφο-

πλιστές μας που διακρίνεται για τη δημιουργικότητά του αλλά και για την σεμνότητά του — περισσότερα, βεβαίως, εν καιρώ, εφ' όσον υλοποιηθούν οι σχεδιασμοί.

ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗΣ των «Ναυτικών Χρονικών» που διαμένει στην Ιταλία μας τηλεφώνησε για να μας πεί ότι το περασμένο Σάββατο 28 Μαρτίου η μεγάλη ιταλική εφημερίδα «Il Tempo» δημοσίευσε μία άκρως ενδιαφέρουσα επιστολή του δικηγόρου του Πειραιώς κ. Μάρκου Γρηγορόπουλου αναφορικά με τη στάση της Ιταλίας στο περιβόητο πλέον θέμα των Σκοπίων. Ο συνδρομητής υποσχέθηκε να μας αποστείλει το κείμενο της εν λόγω επιστολής που δημοσιεύθηκε με έναν λιγόλογο αλλά ουσιαστικό πρόλογο της ιταλικής εφημερίδας («Ένας δικηγόρος του Πειραιώς κριτικάρει την απαράδεκτη πολιτική της κυβερνήσεώς μας») και υπογράμμισε ότι τα εθνικά συμφέροντα δεν προωθούνται ούτε με εκδηλώσεις σαν το πρόσφατο μπούκοτς των ιταλικών (και ολλανδικών) προϊόντων που ευτυχώς έσπευσε να καταδικάσει ο πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης, ούτε με κραυγές και συνθήματα αλλά με επιχειρήματα και με το λόγο που κολλάνε τους άλλους στον τοίχο και τους αναγκάζουν να καταπιούν τη γλώσσα τους. Με την ευκαιρία ο φίλος συνδρομητής μας επισήμανε ότι οι συνθηματολογούντες χωρίς ειρμό και χωρίς σκέψη δεν αναλογίσθηκαν καθόλου τι θα γίνονταν τα ευπαθή ελληνικά προϊόντα που μετά τα γεγονότα στην πάλαι ποτέ Γιουγκοσλαβία οδεύουν πλέον προς την Ευρώπη μέσω Ιταλίας αν οι Ιταλοί σε αντίποινα για το δικό τους μπούκοτς «μεθόδευσαν» — πράγμα καθόλου δύσκολο — κάποια απεργία στα ιταλικά λιμάνια — θα τρέχαμε και δεν θα φθάναμε, όπως υπογράμμισε χαρακτηριστικά.

ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΗ από όλες τις απόψεις αποδείχθηκε η επίσκεψη που πραγματοποίησε τις τελευ-

ταίες ημέρες στην Οδησό αντιπροσωπεία από εκπροσώπους του Υπουργείου Ναυτιλίας, και του Δήμου και του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς καθώς και από ιστορικούς. Η επίσκεψη στην επί τόπου ρύθμιση όλων των λεπτομερειών για την πλήρη αποκατάσταση του σπιτιού της Φιλικής Εταιρείας το οποίο θα είναι καθόλα έτοιμο μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους και πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν μουσείο και σαν χώρος για την διοργάνωση διαφόρων εκδηλώσεων, πολιτιστικών και εμπορικών.

Με την ευκαιρία της 25ης Μαρτίου η ελληνική αντιπροσωπεία κατέθεσε στεφάνια στο σπίτι της Φιλικής Εταιρείας, στις προτομές των τριών Φιλικών και στο ηρώο της Οδησσού καθώς και στον τάφο του Γρηγορίου του Ε' στην Εκκλησία της Αγίας Τριάδος — στις εκδηλώσεις αυτές παρέστησαν και πάρα πολλοί Έλληνες που διαμένουν στην Οδησό και στην περιοχή της.

Πέρα από τις τελικές ρυθμίσεις για την πλήρη αποκατάσταση του σπιτιού της Φιλικής Εταιρείας, σημαντικό επίτευγμα θεωρείται η προσπάθεια που αναλαμβάνεται για την καταγραφή του ελληνικού στοιχείου της Οδησσού και της περιοχής της και της ιστορίας της ελληνικής κοινότητας και της ελληνικής ναυτιλίας μέχρι το 1917, μέχρι δηλαδή την Οκτωβριανή Επανάσταση. Στην προσπάθεια αυτή θα μετάρχουν και τέσσερις Έλληνες φοιτητές που σπουδάζουν ιστορία στο Πανεπιστήμιο της Οδησσού που θα εργασθούν υπό την αιγίδα των καθηγητριών Ελένης Κούκου και Ολυμπίας Σελέκου και του ιστορικού ερευνητού Κων. Αυγητίδη που μετείχαν της Ελληνικής αποστολής προσκεκλημένοι του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς και στην Οδησό είχαν επαφές και σχετικές συνομιλίες με τον πρότανη του Πανεπιστημίου της Οδησσού, με το ιστορικό τμήμα του ίδιου Πανεπιστημίου, τους διευθυντές του Μουσείου και των Ιστορικών Αρχείων της Οδησσού και τον Υπουργό Πολιτισμού — για όλα αυτά έχει ήδη εκδηλώσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η Ακαδημία Αθηνών.

Στην ελληνική αντιπροσωπεία μετείχαν εκ μέρους του Εμπορικού Συλλόγου ο πρόεδρος κ. Γιάννης

Πολυχρονόπουλος, που είναι και ο πρωτεργάτης της όλης κινήσεως, ο ταμίας κ. Αντ. Βακογιαννόπουλος και το μέλος του Δ.Σ. κ. Δημ. Μαρκομιχάλης, ο αντιδήμαρχος Πειραιώς κ. Βαγ. Χρυσάφης και ο αντιπλοίαρχος Θεόδ. Παπακωνσταντίνου εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια της παραμονής της αντιπροσωπείας στην Οδησό επιτεύχθηκε συμφωνία για τη δημιουργία γραφείων ανταλλαγής πληροφοριών σε θέματα εμπορίου, μεταφορών και επενδυτικών δραστηριοτήτων στην Οδησό και στον Πειραιά από τους οικείους εμπορικούς συλλόγους, γεγονός που αποδεικνύει για μια ακόμη φορά ότι η «επιχειρηματική διπλωματία» προπορεύεται των επισήμων διπλωματικών σχέσεων, όπως χαρακτηριστικά υπογραμμίζει ο κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ενδιαφέρουσα ήταν η συνέντευξη που παραχώρησε στην Λιάνα Κανέλλη ο διεθνούς φήμης Έλληνας καρδιοχειρουργός Πέτρος Αλιβιζάτος, που διευθύνει από ετών την καρδιοχειρουργική κλινική του πανεπιστημιακού νοσοκομείου του Τέξας Baylor στο Ντάλλας. Και δεν καθήλωσε μόνον τους ακροατές μπροστά στην τηλεόραση αλλά δημιούργησε και ερωτηματικά γιατί αφήνουμε τέτοιους άξιους Έλληνες να προσφέρουν τις πολύτιμες υπηρεσίες τους σε άλλες χώρες τη στιγμή που τόσο τους έχουμε ανάγκη εδώ, τώρα μάλιστα που έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις (βλέπε, λόγου χάρη,

Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο) για να καταστεί η Ελλάδα διεθνές καρδιολογικό κέντρο. Ο κ. Αλιβιζάτος, που έχει ειδικευθεί στις μεταμοσχεύσεις καρδιάς, λέγεται ότι έχει το υψηλότερο ποσοστό επιτυχίας σε όλο τον κόσμο.

ΣΤΗ ΣΕΛΙΔΑ της αλληλογραφίας δημοσιεύεται επιστολή ενδιαφερόμενου για το θέμα της αναγνωρίσεως και σαν προαγωγικής της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ. Η αναφορά από τη στήλη γίνεται για να λεχθεί ότι κατά μία πληροφορία το θέμα συζητήθηκε στη συνάντηση του εφοπλισμού με τον Υπουργό στο Λονδίνο και ότι αναμένεται να υπάρξει ευνοϊκή ρύθμιση. Δυστυχώς, η πληροφορία αυτή δεν κατέστη δυνατόν να επιβεβαιωθεί στον Πειραιά και ως εκ τούτου δεν μπορούμε να πούμε ότι το θέμα έχει λήξει.

Μπορούμε όμως να πούμε ότι η Πολιτεία οφείλει — έχει υποχρέωση — να δώσει τη δυνατότητα σε εκείνους που απολύθηκαν αναγκαστικά από τα πλοία βάσει του νόμου για την ανακύκλωση και εν συνεχεία αναγκάστηκαν να εργασθούν σε ανασφάλιστα πλοία ελλείψει επαρκών πλοίων με Ελληνική σημαία να χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία αυτή για να πάρουν το αμέσως επόμενο προαγωγικό δίπλωμα: Πρέπει επιτέλους να γίνει αντιληπτό ότι δεν μπορούμε να φορτώνουμε στις πλάτες των ναυτικών μας τις δικές μας ευθύνες, τη δική μας ολιγωρία.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

LAW OFFICES OF

STAMATIOS SFYROERAS

MEMBER OF THE NEW YORK BAR

MARITIME — REAL ESTATE — CORPORATE

14E 60th Street, Suite 304
NEW YORK, N.Y. 10022
TEL.: 212-308-3900
FAX: 212-308-3930



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

- * SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- * DEMOLITION
- * NEWBUILDING CONTRACTING
- * REPAIRS & CONVERSIONS
- * SPECIAL PROJECTS

The leading Piraeus and international shipbroker
based on long tradition, experience and devotion to the Client.

167, ALKIBIADOU STREET - 185 35 PIRAEUS - GREECE
P.O. BOX: 80324 - 185 10 PIRAEUS
TELEPHONE: (01) 4297090 (8 LINES)
TELEX: 213481/6 SOGE GR
CABLES: SOGENAVI PIRAEUS
TELEFAX: (01) 4297196 (G 3/2)

Οι Μεσίτες Ασφαλίσεων στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά

«Πολύ σύντομα θα λειτουργήσει στην Ελλάδα ο θεσμός του Μεσίτου Ασφαλίσεων ο οποίος συμβάλλει θετικά στις οικονομίες των χωρών που έχει καθιερωθεί.

Η Κυβέρνηση, αλλά κι εγώ προσωπικά ως Πρωθυπουργός, ενδιαφερόμεθα ζωηρά να συμβάλλουμε στη δημιουργία των κατάλληλων εκκίνων συνθηκών, που θα βοηθήσουν την ελληνική Ασφαλιστική Αγορά, να δυναμώσει και να οργανωθεί έγκαιρα προκειμένου να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει εις το μέγιστο δυνατό βαθμό, τις προκλήσεις και προοπτικές οι οποίες διαφαίνονται ότι θα παρουσιαστούν με τη καθιέρωση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς στο συνεχές εξελισσόμενο χώρο της φιλελεύθερης Οικονομίας».

Αυτό τόνισε στο χαιρετισμό του ο πρωθυπουργός κ. Κωνστ. Μητσοτάκης προς τους συνέδρους του 1ου Διεθνούς Συνεδρίου με θέμα «ο Μεσίτης Ασφαλίσεων στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά — Προκλήσεις και Προοπτικές» που πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στην Αθήνα στις 19 και 20 Μαρτίου και συγκέντρωσε 400 περίπου Έλληνες και ξένους επαγγελματίες του κλάδου.

Κηρύσσοντας την έναρξη των εργασιών του συνεδρίου, ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης αναφέρθηκε στις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά για τον επιχειρηματικό κόσμο και εξέφρασε την σιγουριά ότι, «σ' αυτό το περιβάλλον των προκλήσεων και των ευκαιριών οι Έλληνες Μεσίτες Ασφαλίσεων θα είναι πρωτοπόροι».

Στη συνέχεια, ο πρόεδρος του Σ.Ε.Μ.Α. κ. Γιαν. Μακρυμύχας και ο πρόεδρος της Οργανωτικής Επιτροπής του Συνεδρίου κ. Νικ. Μακρόπουλος, αναφέρθηκαν στην χρησιμότητα της καθιέρωσης του θεσμού του μεσίτη ασφαλίσεων στην ελληνική αγορά και τόνισαν ότι η ψήφιση του σχετικού νομοσχεδίου θα συμβάλλει στην ανάπτυξη του θεσμού και στην υγιέ-



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης ενώ κηρύσσει την έναρξη των εργασιών του διεθνούς συνεδρίου του ΣΕΜΑ.

Στο βήμα διακρίνονται οι κ.κ. David Coleridge, Νικ. Μακρόπουλος και Γιαν. Μακρυμύχας.

στην λειτουργία της ελληνικής Ασφαλιστικής Αγοράς.

Στην εισήγησή του ο πρόεδρος των Lloyd's of London κ. David Coleridge επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι «Η Ελληνική αγορά είναι μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες ασφαλιστικές αγορές στην Ευρώπη, με τεράστιες δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης. Η δραστηριοποίηση των Lloyd's στην Ελλάδα, στον κλάδο των γενικών ασφαλίσεων, προσφέρει την ευκαιρία να συνεργαστούμε με τους Έλληνες Μεσίτες Ασφαλίσεων και να βοηθήσουμε στην ενδυνάμωση της αγοράς, παρέχοντας σιγουριά στην κάλυψη των αναγκών των ασφαλισμένων».

Ο κ. Coleridge διαβεβαίωσε τους συνέδρους ότι παρά τις απώλειες που εμφανίστηκαν στην διεθνή ασφαλιστική αγορά τα τελευταία χρόνια, λόγω των φυσικών καταστροφών, του πολέμου στον Περσικό Κόλπο και τα πολλά ναυτικά ατυχήματα, οι Lloyd's παραμένουν ο ισχυρότερος ασφαλιστικός οργανισμός, με συνολικό κύκλο εργασιών 18 δισεκ. λιρών, και τόνισε ότι «οι Μεσίτες Ασφαλίσεων στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον, αποκτούν το ρόλο του συμβούλου επιχειρήσεων στο επίπεδο των επενδύσεων και στο τομέα της δια-

χείρησης επιχειρηματικών κινδύνων (risk management).

Σημειώνεται ότι η νέα αντιπροσωπεία των Lloyds of London στην Ελλάδα θα ασχοληθεί κυρίως με ασφαλίσεις προϊόντων και αντικειμένων μεγάλης αξίας, όπως έργα τέχνης ιδιωτών και μουσείων, μεγάλων τεχνικών έργων και διαφόρων κινδύνων που δεν καλύπτουν άλλοι ασφαλιστικοί οργανισμοί.

Μεταξύ των διακεκριμένων ομιλητών κατά το διήμερο συνέδριο ήταν οι κ.κ. Ralph Petty, διευθ. σύμβουλος της «Sun Alliance», Dietmar Nowak, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της «Gerling Kongre», Λάμπρος Κόκκινος γεν. διευθυντής της «Εθνικής Ασφαλιστικής» και πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Ασφαλιστικών Εταιριών, Δούκας Παλαιολόγος, πρόεδρος της «Ελληνοβρετανικής Ασφαλιστικής Εταιρίας», Γιώργος Τσαβλέρης, διευθ. σύμβουλος του Ομίλου Τσαβλέρη, Γιώργος Κούμπας, αντιπρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ασφαλίσεων, Paolo Butarelli, πρόεδρος της ιταλικής «A.I.B.A.», Henry Lumley, πρόεδρος της βρετανικής «B.I.B.A.» και Ιερ. Δελένδας, πρόεδρος της ελληνικής ασφαλιστικής εταιρίας «Allianz» και διευθ. σύμβουλος της «Helvetia Ασφαλιστικής».

ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ «AMVER» 1991



Ο καπτάν Παναγ. Τσάκος, αντιπρόεδρος της ΕΕΕ, παραλαμβάνει το βραβείο της εταιρίας του από τον πρέσβη των ΗΠΑ κ. Μ. Σωτήρη.

Εξηνταέξι ελληνόκτητα πλοία που ανήκουν σε 26 ναυτικές εταιρίες βραβεύθηκαν στις 20 Μαρτίου '92 για τη συμμετοχή τους και τη πολύτιμη προσφορά τους στο πρόγραμμα Αμοιβαίας Βοήθειας και Διάσωσης «AMVER» της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

Στην ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στη πρεσβεία των Ηνωμένων Πολιτειών στην Αθήνα, τα βραβεία επέδωσε ο πρεσβευτής κ. Μ. Σωτήρης, παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αρ. Παυλίδη και της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος.

Μιλώντας κατά τη τελετή ο κ. Παυλίδης, εξέφρασε την υπερηφάνειά του για τη συμμετοχή των ελληνικών σκαφών στο πρόγραμμα και τόνισε ότι το «AMVER» προσφέρει ανθρωπιστικές υπηρεσίες, προάγει τη ναυτοσύνη και ενισχύει το αίσθημα αλληλεγγύης των ναυτικών ανά τον κόσμο.

Τα περισσότερα βραβεία σε πλοία της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας, επιδόθηκαν στην Glafki Maritime, του Ομίλου Αλαφούζου, στην οποία απονεμήθηκε και η «Χρυσή Σημαία» του προγράμματος Αμοιβαίας Βοήθειας και Διάσωσης για

την επί μία πενταετία επιτυχημένη συμμετοχή των πλοίων της στο πρόγραμμα αυτό. Τα βραβεία και τη σημαία παρέλαβε από τον Αμερικανό πρέσβη ο κ. Γιάννης Αλαφούζος.

Οι ελληνικές εταιρίες που βραβεύθηκαν για τη συμμετοχή των πλοίων τους στο πρόγραμμα AMVER, για περίοδο τουλάχιστον 128 ημερών κατά τη διάρκεια του 1991, είναι οι εξής:

- A & C. Anastassiou Shipmanagement
- Adelfia Shipping
- Alexco Shipmanagement Hellas
- Atlantic Maritime
- Bolden A. Hellas
- Brave Maritime
- Ceres Hellenic Shipping Ent/ses
- Chandris Hellas
- Chandris S.A.
- Chronos Shipping
- Eletson Corporation
- Glafki Hellas Maritime
- Hellenic Polish Shipping
- Iolcos Hellenic Maritime
- Laskaridis Shipping
- Libexim Shipping
- Minoan Lines
- Nomicos E. Corporation
- Poseidon Shipping
- Siomar Shipping
- Teo Shipping
- Thenamaris Shipmanagement
- Trade and Transport
- Tritea Maritime
- Tsakos Shipping & Trading, και
- Union Commercial Steamship.

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιότητες νταλίκας.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητο σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax 4522 574, Telex 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσύρση
 - Συμφερούσες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

34ου Συνταγματός 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138 194, 4171 815, 4171 998, Fax 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η στασιμότητα στις αγοραπωλησίες πλοίων διατηρήθηκε και τον Μάρτιο με εμφανή πια προδιάθεση τη διατήρηση για μεγάλο χρονικό διάστημα του περιορισμού των πράξεων.

Η διαπραγμάτευση για την en block αγορά από Νορβηγούς πέντε handymax κατασκευής '86 - '87 στα 95 εκατομ. δολάρια αποτέλεσε τη μοναδική εξαίρεση της ηρεμίας. Τελικά η πράξη σύμφωνα με πληροφορίες μας δεν πραγματοποιήθηκε. Στην κατηγορία των εξαιρέσεων ανήκει και η αγορά από τον όμιλο Ferruzzi τριών OBO του '83 - '84 στα 15,5 εκατομ. δολάρια το καθένα, καθώς και η παραλαβή από τους Κινέζους ενός νεότευκτου VLCC (S/SKIN).

Αντίθετα κινητικότητα παρατηρήθηκε στον τομέα των διαλύσεων. Αρκετές πράξεις πραγματοποιήθηκαν σε διαλυτές της Ινδίας, του Πακιστάν και της Κίνας.

Η εικόνα που παρουσίασε η αγορά τον Μάρτιο στα πλοία ξηρού φορτίου ήταν η μεγάλη πτώση στις τιμές των μεγαλύτερων της 15ετίας πλοίων. Ενώ στα νεώτερα η πτώση ήταν μικρότερη έως ελάχιστη.

Μια κάποια κινητικότητα που εμφανίστηκε το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου ήταν χωρίς αντίκρουσμα γιατί οι επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν δεν προχώρησαν σε διαπραγματεύσεις.

Στον τομέα της ναυλαγοράς το BIFFEX διατηρείται στα 1.200 με τα νεώτερης ηλικίας πλοία να επιτυγχάνουν ικανοποιητικούς ναύλους, αλλά και τα overage να μην παρουσιάζουν ιδιαίτερα προβλήματα ναυλώσεως.

Στα δεξαμενόπλοια το πρόβλημα δείχνει να συνεχίζεται με αποτέλεσμα οι τιμές των πλοίων πέραν της 15ετίας να παρουσιάζουν πολύ μεγάλη πτώση, σε αντίθεση με τα πρόντακτ κάρριερς της 10ετίας που διατηρούνται σε αρκετά υψηλές τιμές.

Όλες οι συζητήσεις στους ναυτιλιακούς κύκλους πλέον επικεντρώνονται στο πια θα είναι η πιο κατάλληλη εποχή για τους δυνατούς σε αποθέματα Έλληνες εφοπλιστές να προβούν σε αγορές και ανανέωση του στόλου τους.

Όλοι περιμένουν με αγωνία, ίσως οι επόμενοι 2-3 μήνες αποτελέσουν το βαρόμετρο...

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Yamburg	41.630	1987	enblock	Νορβηγοί
Yampo!	41.630	1986	enblock	
Yasnaya Po-				
lyana	41.756	1987	enblock	Νορβηγοί
Yavrov	41.808	1986	95.000.000	Νορβηγοί
Combi Sailor	103.434	1973	5.200.000	Τούρκοι
Front Eagle	54.500	1984	15.500.000	Ιταλοί
Front Merlin	54.500	1984	15.500.000	Ιταλοί
Front Osprey	53.640	1983	15.000.000	Ιταλοί
Jagat Samrat	66.632	1975	2.850.000	Πορτογάλοι
Taygetos	27.032	1977	5.600.000	Έλληνες
Jagat Kranti	33.664	1978	3.650.000	Ινδοί

Gateway East	23.969	1982	7.700.000	Ιάπωνες
Yeoman Brook	77.400	1990	38.500.000	Egon Ol-dend.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Front Melody	140.000	1991	45.500.000	Cepsa
Hitachi Yard				
No 5012	280.000	1992	89.000.000	Κινέζοι
Chevron				
Stream	128.289	1975	5.600.000	Adriatic Tank
Sanandaj II	254.204	1972	7.100.000	Fal Bunker
Rio Tigris	4.550	1973	3.000.000	Ιταλοί
San Stefano	1.714	1972	710.000	Έλληνες
Silvia 1	10.009	1976	3.000.000	Άγγλοι
Osco Stream	33.886	1982	17.000.000	Άγγλοι
Nortank				
Atlantic	37.243	1984	19.000.000	Ινδοί
Dorthe Maersk	98.224	1983	32.500.000	Κινέζοι

Τουρντέκερς:

Liberta	19.470	1986	enblock	Ιταλοί
Red Sea				
Europa	19.470	1986	50.000.000	Ιταλοί

Διάφορα:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Heemsker-				
kgracht	7.554	1982	6.500.000	Εσθονοί
Hudsongra-				
cht	7.554	1982	6.500.000	Εσθονοί
Humbergra-				
cht	7.554	1982	6.500.000	Εσθονοί
Houtmangra-				
cht	7.554	1982	6.500.000	Εσθονοί
Heerengracht	7.554	1981	6.500.000	Εσθονοί
Stadiongra-				
cht	6.200	1978	2.900.000	Ιταλοί
Slotergracht	6.200	1978	2.900.000	Ιταλοί
Wasat	6.225	1976	1.000.000	Άγνωστοι
City of Ipswi-				
ch	4.352	1979	3.750.000	Έλληνες
Geestcape	10.764	1976	enblock	Έλληνες
Geesthaven	10.792	1975	14.200.000	Έλληνες
Caroline				
Schulte	10.394	1982	9.600.000	Κινέζοι
Alemania				
Express	28.280	1978	14.400.000	Ουρουγουανοί
St. Magnus	21.541	1984	16.000.000	MSC
Ann	8.297	1979	2.800.000	Ταϊβανοί
Lunar				
Rainbow	7.092	1980	2.700.000	Χόγκ Κόγκ

Πωλήσεις για διάλυση:

Πρίν 1 χρόνο — Μάρτιος 1992:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή	USD/ LDT
Salpuri	116.684	1972	158	Κινέζοι
Theomana	50.954	1965	181	B' Desh
Stolt Syd- ness	18.236	1970	200	Ινδοί
Alferdoss	24.300	1940	1.94- 0.000	Μεταπράτες
Breeden	72.898	1967	170	Πακιστανοί
World Duality	114.144	1970	160	Κινέζοι
Sturla Due	31.970	1958	123	Μεταπράτες
Pasig River	13.950	1973	192	B' Desh
Sonda i	62.091	1965	160	Μεταπράτες
Ocean Sove- reign	168.728	1971	158	Κινέζοι
Savvas II	75.472	1966	173	Ινδοί
Tina P.	50.720	1964	175	Ινδοί
Panani	107.802	1969	170	Μεταπράτες
Tidespring	19.222	1963	500.000	Μεταπράτες

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:

Πρίν 20 χρόνια — Μάρτιος 1972:

Όνομα		TDW	Έτος	Δολλ. ΗΠΑ
Alex	TW	8.288	1964	1.125.000
Belkarin	TW	6.898	1954	1.050.000
Belevelyn	TW	6.868	1957	enblock
Thorsdrott	Ref	6.125	1965	1.561.000
Hercules	TW	3.115	1965	780.000
Stalheim	TW	2.503	1959	700.000
Stanford	TW	2.503	1959	enblock
Gjendefjell	BC	19.230	1961	1.680.000
Marita	BC	15.888	1962	2.515.000
Thelma	MT	36.000	1966	9.365.000
Troms	MT	36.000	1961	2.975.000

Όνομα		TDW	Έτος	Δολλ. ΗΠΑ
Andes	TW	18.370	1973	5.150.000
Hoegh Pride	TW	17.950	1970	5.500.000
Herefordshire	TW	17.247	1972	4.500.000
Aragrace	TW	16.350	1970	4.300.000
Artemidi	TW	15.700	1957	500.000
Juanita Halkias	TW	15.266	1969	2.500.000
Cape Superior	TW	15.173	1974	5.500.000
Breughel	TW	12.724	1963	1.200.000
Virginia Rhea	TW	7.210	1977	2.000.000
Ube	TW	6.179	1966	600.000
Argyro	TW	5.956	1957	200.000
Atlantic Splendour	BC	153.248	1970	7.250.000
Skyros	BC	100.124	1967	4.500.000
Proponts	BC	80.013	1973	10.000.000
King George	BC	79.473	1975	8.200.000
South Beauty	BC	66.157	1976	9.250.000
Sansan Venture	BC	58.412	1981	20.700.000
Takuyo Maru	BC	54.707	1966	4.400.000
Universytet Tor- unski	BC	51.300	1972	6.400.000
Stonepool	BC	45.027	1966	3.000.000
Rio Nunez	BC	44.239	1968	3.500.000
Shinsho Maru	BC	37.623	1966	1.800.000
Shozen Maru	BC	37.259	1966	1.900.000
Brazil Venture	BC	32.680	1981	18.500.000
Nai Carolina	BC	26.369	1973	1.700.000
Golden Anne	BC	26.369	1973	5.900.000
Ilana	BC	26.355	1976	8.600.000
King Leonidas	BC	26.075	1963	2.400.000
Golden Explorer	BC	19.421	1974	6.300.000
Silver Lime	BC	18.634	1970	3.750.000
Green Blessing	BC	17.012	1978	9.850.000
Jatuli	TT	258.603	1971	3.500.000
World Saga	TT	232.134	1972	4.500.000
Sea Antwerp	TT	142.910	1970	2.700.000
Gung nir I	MT	85.208	1966	3.400.000
Blue Excelsior	MT	37.399	1981	12.000.000
Strait of Canso	MT	32.532	1973	8.000.000
Okturus	MT	30.616	1973	8.300.000
Yamahide Maru	MT	29.059	1966	3.500.000



AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

**TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693**

Ship Management Certification

A practical approach

By PIERRE DE LIVOIS, Vice President and Managing Director of the Marine Branch of Bureau Veritas

Much has been written recently on «Ship Management certification». This topic is for the last two years considered as a «hot potato» by the maritime community and Bureau Veritas has had very interesting discussions within its Committees and with Shipowners and Shipmanagers on this subject.

It is appropriate to remind that Bureau Veritas has already a large experience of Quality Assurance System in Nuclear, Aeronautic, Petrochemical and Offshore fields.

Confident of this skill, as well as of its knowledge of Marine Industry, Bureau Veritas has chosen to follow a quality precept consulting the main actors before to take a definitive stance regarding this matter.

Within this scope, Bureau Veritas Marine Branch Managers have met, at Piraeus in December 1991, an important delegation of the Union of Greek Shipowners.

Among the matters on the agenda, Ship Management certification has been discussed constructively. Many questions have been brought up to our attention and should be dealt with carefully: Should the system be mandatory? Is it a Certification of quality management system or safety management system? Which standards should be used? and what about ISO 9000 series?

In order to clarify the problem, one should come back in 1987. At that time, it has been estimated that 70-80% of marine accidents were due to human errors while most efforts to prevent or minimize casualties at sea were concentrated on the ship and its equipments. The matter was raised at IMO who published in October 1989 the Resolution A 647 entitled «Guidelines on the management for the safe operation of ships and for pollution prevention». In order to implement these guidelines, the idea of developing a code supported by Bureau Veritas made its way through the shipping circle. The point is that the parties involved, Governments, Owners, Shipmanagers, Classification Societies must define a common understanding: otherwise, instead of making a progress on safety, it would be a regress.

In view of harmonization, Bureau Veritas opinion is that the following ideas should be kept in mind while developing this code.



First a clear distinction has to be made between Quality Management and Safety Management. Implementation of a quality system based on ISO 900 series is well known by the manufacturing industry and those, such as the Union of Greek Shipowners, defending the view that standards adapted from the manufacturing industry do not address safety and environment protection in explicit terms in shipping are correct. In fact, the code to be developed should

concentrate only on the safety aspects considered as vital by the Shipping Community and in line with the Classification Societies targets. Of course, this does not mean that ISO standards cannot be used as support, but they need a serious adaptation, it is therefore more appropriate for IMO to develop a specific standard to be applied to the shipping industry.

The second point is that the code should not be applied like a «strict jacket». It is for each Owner and Manager to take his responsibilities and organize onshore and on board his management and operational system. This system will take into account the culture and the size of the company, the type of vessels, the trades, ... if a uniform and strict code of management is developed, it could suppress the freedom of enterprise and be a large error for shipping.

The third point is that the code should remain as simple and practical as possible and avoid bureaucracy and useless paperwork. It is of prime interest not to submerge Owners and Shipmanagers with voluminous manuals of procedures which would be ignored by the average seafarer.

Simplicity and efficiency are key words.

Finally, the code should be developed after a large consultation and should allow possibility of evolution.

In order to have a common approach, the developments and actions through IMO should be supported and the documents issued should be kept as the only reference. In the meantime, Bureau Veritas has developed a code based on the ideas expressed here above in order to give service to its clients willing to act on a voluntary basis, on the lines of the Resolution and of the Code guidelines now in progress and applied in the spirit of independency which characterize Bureau Veritas.

ΝΑΥΤΙΛΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Η Ναυτιλία της Αργεντινής

Οι Αργεντινοί εφοπλιστές αντι-μετωπίζουν ένα κύμα αβεβαιότητας που ανακόπτει όλα τα επενδυτικά τους σχέδια. Και η αβεβαιότητα αυτή προέρχεται κυρίως από τις αλλαγές που μια τελευταία νομοθετική μεταρρύθμιση επέφερε σε όλα σχεδόν τα μέτωπα της ναυτιλίας. Πράγματι με το νέο Διάταγμα του Προέδρου της χώρας Menem, ήρθαν τα δικαιώματα επιφυλάξεως φορτίων, έγινε πρόβλεψη για αλλαγή σημαίας, πουλήθηκε η κρατική ναυτιλιακή εταιρία Elma και ανανεώνονται όλες οι συμφωνίες για τις κόνφερανς, που αφορούν την Αργεντινή.

Η ανύψωση των εισαγωγών ανέβασε τη συνολική κίνηση κατά 40%, αλλά η απότομη κάμψη των εξαγωγών έθιξε κυρίως τις προς Βορρά μεταφορές και περιόρισε τα φορτία που επιφυλάσσονταν για την εθνική σημαία. Οι αδελφές εταιρίες Ciamar και Ganisa που εξυπηρετούν η μόν πρώτη τη βόρεια Ευρώπη η δε δεύτερη την Άπω Ανατολή, παρουσίασαν πτώση των κερδών τουλάχιστον κατά 35-40%. Η εταιρία Maruba που μετέχει στην κόνφερανς της Μεσογείου βρίσκεται στα πρόθυρα κατάρρευσης και η εταιρία Bottachi που έχει τον τομέα των Η.Π.Α. υποφέρει από ένα συνδυασμό μειονεκτημάτων που περιλαμβάνει τα υπερήλικα πλοία της, το χαμηλό δολλάριο

και τον εντατικό ανταγωνισμό των ξένων γραμμών.

Οξύς πράγματι ανταγωνισμός ασκείται από τους «outsiders» των κόνφερανς, ιδιαίτερα στον τομέα των ψυκτικών μεταφορών στον οποίο οι κόνφερανς παρουσιάζουν ελλείψεις. Το ποσοστό των εισαγωγών που επιφυλλάσσονταν προηγουμένως υπερ των εθνικών πλοίων, έπεσε δραματικά στις τακτικές γραμμές. Ενώ προ πενταετίας το ποσοστό αυτό ανερχόταν περίπου στο 60%, σήμερα έπεσε στο 25% για τις εισαγωγές από την Ευρώπη, στο 35% από την Άπω Ανατολή και στο 20% από τις Ην. Πολιτείες. Και πολλοί εκφράζουν τον φόβο μήπως τα μόνα φορτία που θα διατηρηθούν για τα εθνικά πλοία θα είναι εκείνα για τα οποία υπάρχουν υπογεγραμμένα συμβόλαια.

Ο πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών Αργεντινής, όχι μόνο επιμένει στην κυβέρνηση να διατηρήσει το καθεστώς της επιφυλάξεως φορτίων υπέρ των υπό εθνική σημαία πλοίων αλλά προτείνει να το επιμηκύνει για δύο ακόμα χρόνια μέχρις ότου σταθεροποιηθεί η κατάσταση απέναντι των ξένων. Είναι ριζικά αντίθετος εξάλλου με τον Κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς, τον οποίο θεωρεί ανόητο και επιζήμιο για την Αργεντινή, για την οποία προβλέπει 50/50 στις εισα-

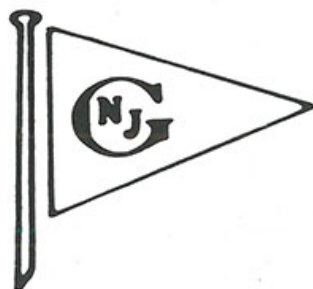
γωγές και 40/40/20 στις εξαγωγές, ενώ είναι βέβαιο ότι οι μεν outsiders θα πάρουν το 100% και στη Αργεντινή θα μείνει το 40% του τίποτα.

Το μειονέκτημα των κύριων εταιριών τακτικών γραμμών είναι η μεγάλη ηλικία των στόλων τους που κυμαίνεται από 10-15 έτη κατά μέσο όρο. Γι' αυτό και καταφεύγουν στη ναύλωση ξένων πλοίων. Οι ναυλώσεις όμως αυτές δεν μπορούν να υπερβούν το ισόποσο των υπό εθνική σημαία πλοίων τους. Η Ciamar και η Canisa έχουν ανά ένα μόνο χρονοναυλωμένο πλοίο, διατηρούν όμως αρκετά ναυλωμένα κατά ταξίδιο που εξυπηρετούν κυρίως τις γραμμές της Άπω Ανατολής. Η Maruba εξάλλου έχει πέντε χρονοναυλωμένα πλοία. Είναι βέβαιο πάντως ότι κάθε προσπάθεια για την αναπλήρωση αυτής της ελλείψεως με ιδιόκτητα πλοία προσκρούει στο απαγορευτικό κόστος των νέων ναυπηγήσεων και στο αβέβαιο μέλλον της εθνικής ναυτιλίας που ανακόπτει κάθε διάθεση ανανεώσεως του στόλου. Η κατάσταση μάλιστα καθίσταται περισσότερο αβέβαιη από το γεγονός ότι το μέλλον των κόνφερανς θα συζητηθεί προσεχώς στο Ρίο Ιανέιρο και κανείς δεν μπορεί να ξέρει ποιοί θα μείνουν εντός του «πουλ» και ποιοί θα φύγουν.

Παρ' όλα αυτά ορισμένες ευνοϊ-

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

κές προοπτικές διαγράφονται με το νέο καθεστώς της ελεύθερης αλλαγής σημαίας, μολονότι το μέτρο είναι προσωρινό και θα ισχύσει μόνο για δύο χρόνια, μέχρις ότου η κυβέρνηση ξεκαθαρίσει τις απόψεις της και πάρει θέση στο ζήτημα της συστάσεως δευτέρου νηολογίου. Κατά τις τελευταίες πληροφορίες, οι αρμόδιες Αρχές έχουν ήδη χορηγήσει άδειες αλλαγής σημαίας σε 38 πλοία, από τα οποία το πρώτο, το «Karina» έχει επιλέξει την παναμαϊκή.

Θεαματικές εξελίξεις ενδέχεται να επιφυλάσει η μείωση των εξόδων επανδρώσεως των πλοίων. Σήμερα το υπό Αργεντινή σημαία πλοίο θεωρείται από άποψη κόστους πληρώματος πολύ ακριβότερο από τα όμοια πλοία των άλλων σημαίων και κυρίως των σημαίων ευκαιρίας. Χαρακτηριστικά εν προκειμένω αναφέρεται το παράδειγμα δύο πλοίων τα οποία η εταιρία Cia-mar εκμεταλλεύεται στις γραμμές της Ευρώπης. Από τα πλοία αυτά το ένα είναι υπό σημαία Λιβερίας και το άλλο υπό σημαία Αργεντινής. Το ημερήσιο κόστος επανδρώσεως του μεν πρώτου μόλις φθάνει τα 1800 δολάρια, ενώ του δευτέρου υπερβαίνει τα 4.300 δολάρια.

Σημαντικές επίσης οικονομίες,

της τάξεως του 17-18% θα επιτευχθούν από την κατάργηση της υποχρεωτικής εγχώριας ασφάλισως των πλοίων που υπάγονται στα νέα ευεργετικά μέτρα, ενώ τα πλεονεκτήματα της Αργεντινής σημαίας που σχετίζονται με τις Κόνφερανς και τις διμερείς συμβάσεις δεν πρόκειται να επηρεασθούν από την αλλαγή σημαίας.

Μόνιμη επιδίωξη του εφοπλισμού της χώρας είναι η λεπτομερής και κατά βάθος εξέταση του θέματος του Κεφαλαίου Κοινωνικής Προνοίας των ναυτικών, το οποίο όμως με την αποσταθεροποίηση εξαιρέθηκε από τον έλεγχο των ναυτεργατικών σωματείων. Επί του σημείου αυτού τονίζεται ότι οι εφοπλιστές ενώ δεν επεδίωξαν την έκδοση του Διατάγματος για την αλλαγή της σημαίας, έχουν ανέκαθεν επίμονα ζητήσει την αλλαγή των εργατικών κανονισμών και την εφαρμογή ενός λογικού κόστους επανδρώσεως των υπό εθνική σημαία πλοίων.

Ως προς την ανανέωση των στόλων τους, οι εφοπλιστές πιστεύουν ότι δεν υπάρχει η αναγκαία ενθάρρυνση, εφόσον δεν προβλέπονται επιχορηγήσεις για νέες κατασκευές ή για επισκευές.

Τέλος ένας άλλος τομέας από τον οποίο θα μπορούσαν να προέλ-

θουν σοβαρές οικονομίες είναι η άρση των περιορισμών που αφορούν τις ώρες εργασίας στους λιμένες της χώρας και τη ταχύτερη διεκπεραίωση της όλης τελωνειακής διαδικασίας. Αυτό αφορά ιδιαίτερα τις τακτικές γραμμές ως προς τις οποίες η αναμόρφωση της λιμενικής και τελωνειακής νομοθεσίας θα θέσει το Μπουένος Άϊρες και όλους τους Αργεντινούς λιμένες στο ίδιο επίπεδο με τους άλλους λιμένες του κόσμου.

Κατά τα στατιστικά στοιχεία του Λλούδ Ρέτζιστερ, ο στόλος της Αργεντινής στις αρχές του έτους αριθμούσε 479 πλοία πάσης κατηγορίας συνολικής χωρητικότητας 1.889.000 τον. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 2.872.288 τον. d.w. Ειδικότερα ο ποντοπόρος στόλος περιελάμβανε 55 τάνκερς 50 φορτηγά και 30 μπάλκερς, κοντέϊνερς και ψυγεία. Εξάλλου κατά τα στοιχεία του Ινστιτούτου Νοτιοαμερικανικών Ναυτιλιακών Μελετών ο στόλος της Αργεντινής έπεσε από τα 141 ποντοπόρα πλοία 1,8 εκατ. τον. γκρός που διέθετε το 1990, στα 130 πλοία 1.6 εκατ. τον. γκρός. Από το σύνολο αυτό ποσοστό 41% ανήκε στο Κράτος.

Ε.Σ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΑΓΝΩΣΤΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ '21

Αργύρης Στεμνισιώτης

Ο ΑΔΟΥΛΩΤΟΣ ΚΟΥΡΣΑΡΟΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ

Του κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ, Πλοιάρχου Ε.Ν.

Ο κουρσάρος είναι ο σεβαστός πρόγονος του θαλασσινού πολεμιστή πρώτη συλλαβή στο αλφαβητάριο κάθε ναυτικού μεγαλείου. Όταν ο θαλασσινός ραγιάς άνοιξε για πρώτη φορά στο στόμα του να πει τραγούδι άλλο δεν ήταν παρά δοξολογία στον κουρσάρο. Παλιά παράδοση, που χάνεται στα βάθη των αιώνων, είχε το «κούρσο» σαν φυσικό στοιχείο στην Άσπρη Θάλασσα. Από καταβολή κόσμου η κούρσα δίνει και παίρνει «Ούκ έχοντες αισχύνην τούτου του έργου, φέροντες δε τι και δόξης μάλλον» έγραφε ο Θουκυδίδης ενώ οι Άγγλοι τους έλεγαν «Gentlemen of Fortune» και οι Γάλλοι «Armours».

Οι Τούρκοι κατηγορούσαν τους ραγιάδες κουρσάρους ενώ τιτλοφορούσαν τους δικούς τους. Ο Ενετός πρόξενος Θεσσαλονίκης αναφέρει την 28/8/1770 ότι απειρία κουρσάρων ελυμαίνεται το Αρχιπέλαγος το δε πλείστον τούτων ήσαν Σφακιανοί, Υδραίοι και Σπετσιώτες. Ενα μάλιστα σκάφος αυτών επετέθη περί την Κασσάνδραν εναντίον εμπορικού σκάφους του οποίου πάντες οι επιβάτες εληστεύθησαν και το φορτίον ανηρπάγη». Εκείνοι λοιπόν οι κουρσάροι που στάθηκαν κατάρα και ανάθεμα κάνανε ένα καλό στην πατρίδα μας. Δίχως αυτούς και ξαρμάτιστα θάταν τα καράβια μας και ανίδεοι οι ναυτικοί μας στην Επανάσταση. Και χωρίς αυτούς δεν θα βλέπαμε στο εικοσιένα Λευτεριά. Συνηθισμένοι ν' αντιμετωπίζουν τους

κουρσάρους ξεχνάγανε κι αυτοί το εμπόριο κι έβγαιναν στο «Κούρσο». Γι αυτό όταν ο Υδραίος Οικονόμου έστειλε διαταγή προς τους πλοιάρχους όπως απέχουν «από κάθε πράξη, η οποία ήθελε επιφέρει σύγχυσιν ή δυσარέσκειαν εις τους καπιτάνους των εμπορικών καραβιών, φερόντων σημαίαν τινός των Ευρωπαϊκών Δυνάμεων», η ενέργειά του εκείνη κατά της πειρατείας καίτοι ορθή, επροκάλεσε την πρώτη του εξασθένιση, γιατί το Αιγαίο έπειτα από τόσων αιώνων αναρχία, είχε αποκτήσει «πειρατικές έξεις» που δεν ήταν δυνατόν να κοπούν με ένα διάταγμα. Έτσι δημιουργήθηκε «διπλωματικό σκάνδαλο» με τον Σπετσιώτη Πλοίαρχον Αργύρη Στεμνισιώτην, όταν «έπιασε εις Τήνον (18/4/1821) εν καράβι με σημαίαν αυστριακήν και με Τούρκους ταξιδιώτες». Μάλιστα ο ιστορικός G. Finley καυτηριάζει αυτή την περίπτωση:

Η πειρατική τους διαγωγή και ιδίως η λεηλασία ενός αυστριακού σκάφους στην Τήνο έγινε αιτία να αντικρύζουν με φόβο όλα τα εμπορικά κράτη της Μεσογείου τα ελληνικά καράβια.

Είναι χαρακτηριστική η ταχεία επέμβαση από τους προκρίτους των Σπετσών. Μόλις έλαβαν γνώση του γεγονότος απέστειλαν προς την Ύδραν «ως ιθύνουσιν τα του αγώνος» το ακόλουθον έγγραφον:

«Ταύτην την στιγμήν μανθάνομεν με μεγάλην μας δυσარέσκειαν

ότι εις των ημετέρων καπεταναίων, ονόματι Αργύριος Στεμνισιώτης ευρισκόμενος εις το νησίον της Τήνου, ετόλμησε παραφρόνως και απερίσκεπτος να κυριεύσει δυναστικώς μίαν ιμπεριαλικήν γολέταν επί σκοπώ να θυσιάση τους εν αυτή ευρισκόμενους Οθωμανούς. Τούτο το απροσδόκητο ατόπημα μας κατετάραξεν όλους τους αδελφούς εδώ και άμα συνελθόντες εσυμβουλευθήμεν μεταξύ μας δια να φροντίσωμεν την οικονομίαν του πράγματος, στέλλοντες, αν το κρίνεται εύλογον, κανένα από τα ιδικά μας ή ιδικά σας καράβια να εξιλεώσουν τον κόνσολαν και καπετάνιον αυτής της γολέττας με την αποζημίωσιν όσης βλάβης εδοκίμασε και οποιονδήποτε άλλο μέσον ήθελαν κρίνουν οι απεσταλμένοι. Διότι βάσιμος σκοπός μας αδελφοί, συνίσταται εις το διαφυλάξωμεν τα δίκαια των Εθνών, ταύτα εν τουσούτω και αδελφικώς ασπασζόμενοι σας μένομεν. Οι αδελφοί και πρόκριτοι, της νήσου Σπετσών».

Η Ύδρα διεβίβασε αυτό το έγγραφο στον καπετάν Γιακουμήν Τομπάζην. Και πράγματι τα λαφυραγωγηθέντα απεδόθησαν στους δικαιούχους, εζητήθη συγγνώμη από τον Αυστριακόν Πρόξενον Τήνου και πλοίαρχον της γολέττας και ο ατακτής πλοίαρχος Αργύρης Στεμνισιώτης απεστάλη προς ποινήν στις Σπέτσες».

Ηταν αρκαδικής καταγωγής ο καπ. Αργύρης. Οι γονείς του με τα Ορλωφικά φύγανε από την Στεμνίτσα Γορτυνίας και εγκαταστάθηκαν

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

στις Σπέτσες. Από μικρός γεύτηκε την ναυτική ζωή και με την δραστηριότητα του κατόρθωσε να αποκτήσει δικό του καράβι το «Αρχιμήδης». Έτσι από τα κατσάβραχα της Γορτυνίας έγινε θαλασσόλυκος και κουρσάρος του Αιγαίου.

Μάλιστα εθεωρείτο από τους επιλεκτικούς πλοίαρχους των Σπετσών. Γιατί οι Σπέτσες είναι ένα κομμάτι, ένας πελώριος βράχος της Πελοποννήσου, που απεσπάρθη από τη χερσόνησο και λούσθηκε στη θάλασσα. Οι κάτοικοι της είχαν πάντοτε στενές σχέσεις εμπορικές και ιδιωτικές με τους Μωραίτες. Ο παλμός του Μωριά ήταν παλμός των Σπετσών και ιδιαίτερα των Αρκάδων, που πρωτοστάτησαν για τον ξεσηκωμό των Σπετσιωτών. Ο Φιλικός Παν. Σέκερης, όταν Τούρκος εσκότωσε τον Πατέρα του, κυρ Δημητράκη, στην Τρίπολη αμέσως, κατέφυγε στις Σπέτσες. Μάλιστα στις Σπέτσες δύο εξαδέλφια του ήταν εμποροι. Αργότερα ο ίδιος εμπόρε τον Αναστάσιον Ανδρούτσον, σπετσιώτην πλοίαρχον και έμπορον καθώς και τον επιφανέστατον σπετσιώτην προύχοντα Γ. Πάνου, που «ετέθη επί κεφαλής της μύησης της ηρωικής νήσου των Σπετσών ήτις πρώτη ήγειρε την σημαίαν της ανεξαρτησίας» όπως τονίζει ο ιστορικός Τάκης Κανδηλώρος. Ακόμη και ο Κολοκοτρώνης αναφέρει στα «Απομνημονεύματά του» «ότι άρχισα να κατηχώ διαφόρους καπεταναίους Σπετσιωτικών και Υδραϊκών караβιών.

Ο Αλέξανδρος Υψηλάντης με τον Παπαφλέσσα (από το Λιοντάρι Αρκαδίας) στέλνει την επιστολή του προς Υδροσπετσιώτες καπετανίους. Ο επίσκοπος Έλους Άνθιμος (από το Στενό Τριπόλεως) ο ίδιος πηγαίνει και στις Σπέτσες και παρακινεί τα νησιά να τρέξουν και να βοηθήσουν τον γενικό ξεσηκωμό «Ου μόνον εις τους Πελοποννήσιους μικρούς και μεγάλους αλλά και εις τους νησιώτες και περιπλέον εις Πέτζαν (Σπέτσας) νήσου, εις την οποίαν εστάθη ο μόνος παρακινήτης του να υψώσουν οι εκείνων

της ελευθερίας σημαίαν». Ο Αναγνωσταράς (από το Λεοντάρι Μεγαλοπόλεως) το φθινόπωρο 1818 έφτασε στις Σπέτσες όπου κατήχησε Σπετσιώτες, Υδραίους και Πελοποννήσιους από τις γύρω στα νησιά παραλιακές περιοχές.

Έτσι την Κυριακή των Βαΐων (1821) έγινε η κατάληψη της Καγκελαρίας εν ονόματι της Επανάστασης χωρίς καμμία αντίσταση. Κατεβιάσθηκαν τα τουρκικά εμβλήματα και ανυψώθη αντί της ημισελήνου ο σταυρός ενώ ο λαός εξητρωκράυγαζε: «Ζήτω το Γένος. Από τον Άγιο Νικόλαο των Σπετσών ξεκίνησε ο κατά θάλασσα Αγώνας της Παλιγγενεσίας, όπως από την Αγία Λαύρα η κατά ξηρά εξέγερση.

Έγινε δοξολογία στο ναό του Αγίου Νικολάου και οι πλοίαρχοι ορκίσθηκαν ν' αποθάνουν μαχόμενοι υπέρ πίστεως και πατρίδος ενώ στα κατάρτια των караβιών υψώθη η σημαία της Επανάστασης.

Ανάμεσα στα καράβια αυτά ξεχώριζε και το «Αρχιμήδης» του καπετάν Αργύρη Στεμνιτσιώτη. Μάλιστα αναφέρεται στον «Νηών κατάλογον», που κατασκευάσθηκαν στις Σπέτσες μετά το 1810. Δεν ήταν μόνο ιδιοκτήτης αλλά και κυβερνήτης του σκάφους. Και αναφέρεται στην αποστολή των δύο μοιρών για την Πελοπόννησο. Μια μοίρα με έντεκα πλοία για την Μονεμβασιά και μία για την πολιορκίαν του Ναυπλίου. Όπως γράφει ο ιστορικός Διον. Κόκκινος «δια την πολιορκίαν του Ναυπλίου απεφασίσθη να εκπλεύσουν ο «Αγαμέμνων» της Λασκαρίνας Μπουμπουλίνας υπό την διοίκησιν του υιού της Ιωάννου Δ. Γιάννουζα, ο «Διομήδης» των Μποτασαίων υπό τον πλοίαρχον Θεοδόσιον Μποτασήν και άλλα εξ πλοία υπό τους Ιωάννην Γ. Κούτσην, Δημήτριον Α. Σκλιάν, Αθανάσιον Γουδήν, Αργύρη Στεμνιτσιώτην, Μ. Δ. Λαζάρου και Γεώργιον Λάμπρου». (Ελλην. Επανάστασις Α' σ. 289).

Έτσι έλαβε ενεργό συμμετοχή στην πολιορκία του Ναυπλίου, όπου ελαμπρύνετο με την παρουσία

της θρυλικής καπετάνισσας Λασκαρίνας Μπουμπουλίνας, που την κόρη της Ελένη πατρεύτηκε ο Πάνος Θ. Κολοκοτρώνης. Τότε ο Σταϊκος Σταϊκόπουλος (από την Ζάτουνα Γορτυνίας) ο μετέπειτα πορθητής του Παλαμηδίου έγραψε μαζί με την Μπουμπουλίαν ένα διαφωτιστικό έγγραφο «προς τους εντιμότετους αδελφούς Άρχοντας και Καπεταναίους και λοιπούς αδελφούς της νήσου των Σπετσών». «Δια να ξεκινήσετε τα καράβια σας τα όσα κρίνετε εύλογον δια το εδώ Ανάπολι...» (4/4/1821).

Οι Σπετσιώτες έδωσαν σ' αυτό το έγγραφο γενναία απάντηση.

Εστάλησαν αμέσως εις τον Αργολικόν κόλπον ο «Διομήδης» με πλοίαρχον τον Θεοδόσιον Γ. Μποτασήν, άλλο πλοίο των Μποτασαίων με τον Νικολόν Γ. Μποτασήν και τα υπό την διοίκησιν του Ιωάννου Γ. Κούτση, Δημητρίου Ανδρ. Σκλιά, Αθανασίου Π. Γουδή, Αργύρη Στεμνιτσιώτη και Γεωργίου Λάμπρου πλοία τα φέροντα τα ονόματα «Ηρακλής» «Ποσειδών» «Περικλής» «Ευτέρπη» και «Θεμιστοκλής».

Από τα αναφερόμενα φαίνεται ότι ο καπετάν Αργύρης Στεμνιτσιώτης ήταν επιτελικό στέλεχος του Σπετσιωτικού Στόλου.

Χρειάζεται περισσότερη έρευνα για να γνωρίσουμε τη κουρσάρικη και ναυτική δράση του θαλασσόλυκου από τα κατσάβραχα της Γορτυνίας Αργύρη Στεμνιτσιώτη με την αρκαδική ρίζα και την θαλασσινή σπετσιωτική ανατροφή.

Γιατί η ιστορία ρίχνει άφθονο χώμα στο τάφο των ηρώων ώστε να καταστούν σχεδόν αφανείς οι άνδρες που δεν άξιζαν ολιγότερον άλλων των οποίων οι πράξεις προβλήθηκαν. Κι όπως τονίζει ο Αρκαδοσπετσιώτης ποιητής Γ. Στρατήγης στο «Ματρόζο» του:

«Είχε αστέρια ολόλαμπρα
στον ουρανό σου κι άλλα,
μα εκείνα που δεν έλαμψαν
ήσανε πιο μεγάλα».

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΑΛΛΙΑ

Επαναδραστηριοποίηση ναυπηγείου

Η Γαλλική κυβέρνηση πιεζόμενη από τη μείωση του εκλογικού της ποσοστού στις πρόσφατες περιφερειακές εκλογές, αποφάσισε να επιτρέψει στην Αμερικανο-σουηδική ναυτιλιακή εταιρία Lexmar να επαναλειτουργήσει τη ναυπηγική μονάδα Normed στη Λα Σιοτά.

Ηδη έχουν αρχίσει διαπραγματεύσεις για τη τιμή πώλησης μεταξύ της Τράπεζας Banque Worms, στην ιδιοκτησία της οποίας είχε περιέλθει το ναυπηγείο το 1989, του περιφερειακού συμβουλίου του Bouches du Rhone που θα αγοράσει το ναυπηγείο και θα συζητήσει κατόπιν τις προτάσεις της Lexmar για τη επαναδραστηριοποίηση της μονάδας.

Η Lexmar ενδιαφέρεται για το ναυπηγείο της Λα Σιοτά από το καλοκαίρι του

1989, όταν είχε δηλώσει ότι θα δημιουργούσε 2.000 θέσεις εργασίας εντός τριών ετών μέσω ενός προγράμματος ναυπήγησης 30 μεγάλων δεξαμενοπλοίων μέσα στα επόμενα 10 χρόνια.

ΙΤΑΛΙΑ

Οδηγούνται προς συγχώνευση:

Είναι γνωστό ότι από δεκαετίας κυκλοφορούν από καιρού εις καιρόν φήμες για τη συγχώνευση των δύο μεγάλων εταιριών, της «Ιτάλια» (Γένοβα) και της «Λούδ - Τριεστίνο» (Τεργέστη). Οι φήμες αυτές επαναλήφθηκαν τώρα τελευταία μολονότι οι ισολογισμοί και των δύο εταιριών δεν είναι διόλου ενθουσιαστικοί.

Η Λούδ - Τριεστίνο παρουσίασε έλλειμμα 35 δισεκ. λιρέτες μολονότι εντός του 1991 πούλησε στη Mediterranean Shipping τα πλοία

«Mediterranea», «Nipponica», και «Lloydiana» αντί 17 δισεκ. λιρετών. Απ' την άλλη μεριά άρχισε τη ναυπήγηση του ενός των δύο πλοίων - κοντέινερ των 3000 EVP που έχει παραγγείλει στα ναυπηγεία Φινκαντιέρι για τη γραμμή Άπω Ανατολής και Αυστραλίας.

Η κατάσταση της Ιταλίας δεν είναι καλύτερη. Είναι αλήθεια ότι υπέγραψε συμφωνία με τις Sea Land, P and O και Nedlloyd για την καλύτερη διαρρύθμιση των μεταφορών στη γραμμή Μεσογείου - Ανατ. ακτή ΗΠΑ, που θα της επιτρέψει τη λογικότερη και οικονομικότερη εκμετάλλευση των πλοίων της «Χριστόφορος Κολόμβος» και «Αμερικό Βεσπούτσι». Ωστόσο οι οικονομικές δυσκολίες της την υποχρέωσαν να αναθεωρήσει τη δεύτερη φάση του προγράμματος ανάπτυξης του στόλου της παγώνοντας την παραγωγή τριών πλοίων.

ΚΙΝΑ

Η παραγωγή πετρελαίου

Η παραγωγή πετρελαίου στην Κίνα αυξήθηκε σημαντικά κατά το 1991 και έφθασε τους 139 εκατ. τόννους, σύμφωνα με δήλωση της Εθνικής Εταιρίας Πετρελαίου (CNPC) που δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα China Daily.

Από τη συνολική αυτή παραγωγή τα 2,3 εκατομ. τόν. προέρχονται από υποθαλάσσια κοιτάσματα. Η παραγωγή φυσικού αερίου έφθασε τα 14,9 δισεκατ. κυβ. μέτρα, ξεπερνώντας κατά 20 εκατ. κυβ. μέτρα τους στόχους του 1991. Όπως δήλωσε ο αντιπρόεδρος της CNPC, χωρίς να παράσχει επεξηγήσεις, η εκμετάλλευση των κοιτασμάτων αερίου σε τρεις περιοχές, που βρίσκονται στο βορειοκεντρικό τμήμα της χώρας, σημείωσε μεγάλες προόδους. Η περιοχή πετρελαίου του Daging, στο βορειοανατολικό τμήμα, η οποία αντιπροσωπεύει το 40% της εθνικής παραγωγής, θα αυξήσει την παραγωγή της χάρη στη χρησιμοποίηση χημικών αντιδραστήρων που διευκολύνουν την άνοδο του πετρελαίου στην επιφάνεια. Υπολογίζεται ότι η περιοχή αυτή θα διατηρήσει την ετήσια παραγωγή της των 50 εκατομ. τόννων μέχρι το έτος 2000.

Για τη βελτίωση των συνθηκών παραγωγής η Κίνα βασίζεται στη συνεχή εισαγωγή τεχνολογίας από το εξωτερικό. Προς τούτο η CNPC υπέγραψε συμβόλαια με ξένες πετρελαϊκές εταιρίες και με διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς για την εισαγωγή υλικού προηγμένης τεχνολογίας αξίας 1,1 δισεκ. δολλαρίων.

Αγορά μεγάλου τάνκερ

Και τρίτο υπερδεξαμενόπλοιο νέας τεχνολογίας αγόρασε η ναυτιλιακή εταιρία του Χόγκ Κόγκ Ocean Tramping, η ο-

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

ποία ελέγχεται από συμφέροντα της ηπειρωτικής Κίνας. Το πλοίο επώλησε για ποσό περί τα 89 εκατ. δολάρια η εταιρία των Βερμούδων Golden Ocean, η οποία το είχε παραλάβει από τα ναυπηγεία της Χιτάτσι τον Νοέμβριο του 1989 με κόστος ναυπήγησης περί τα 77 εκατ. δολάρια. Το νέο VLCC είναι το τρίτο σειράς αδελφών σκαφών των 280.000 τόν. d.w. τα οποία επώλησε με παρόμοιο τρόπο η Golden Ocean στους Κινέζους και θα παραδοθεί τον προσεχή Ιούλιο.

ΜΕΞΙΚΟ

Η ναυτιλιακή υποδομή

Για να μπορέσει η χώρα να αντιμετωπίσει την ανεπαρκή υποδομή στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας προγραμματίζει σοβαρές μεταβολές που θα επιτρέψουν την ενθάρρυνση ντόπιων και ξένων επενδύσεων σ' αυτόν τον τομέα.

Ειδικότερα για να βελτιωθούν οι δείκτες συμμετοχής της ναυτιλίας στους λογαριασμούς του εξωτερικού εμπορίου το Εθνικό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο προωθεί την τροποποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας ώστε να διευκολυνθούν οι ξένες επενδύσεις. Παράλληλα, για την

ανάπτυξη της εθνικής ναυτιλίας το Επιμελητήριο προτείνει τη λήψη ορισμένων βασικών μέτρων, όπως είναι η δημιουργία ενός συστήματος οικονομικής ενίσχυσης, η παροχή επιχορηγήσεων από το Δημόσιο ή τη Τράπεζα Αναπτύξεως, η καθιέρωση συμβολαίων χρονοναυλώσεων μεταξύ των πλοιοκτητών και των φορτωτών ούτως ώστε να εξασφαλισθούν κέρδη που θα επιτρέπουν τον προγραμματισμό επενδύσεων και τέλος η δημιουργία εθνικού κεφαλαίου εμπορικής ναυτιλίας ικανού για τη χρηματοδότησή της. Άλλα σχετικά μέτρα αναφέρονται στην τεχνική εκπαίδευση των πληρωμάτων και τη προσέλκυση νέων, δεδομένου ότι σήμερα αποφοιτούν από τις ναυτικές σχολές μόνον 200 περίπου διπλωματούχοι κάθε χρόνο.

ΡΩΣΙΑ

Ανεξαρτητοποιείται ο Νηογνώμονας

Ο Νηογνώμονας της Αγίας Πετρούπολης (όπως μετονομάστηκε ο πρώην Σοβιετικός Νηογνώμονας) επιζητεί την άδεια της Ρωσικής Κυβέρνησης να ανεξαρτητοποιηθεί πλήρως από τον κρατικό έλεγχο του Ρωσικού υπουργείου Μετα-

φορών. Η ανεξάρτητη λειτουργία του θα επιτρέψει τον έλεγχο της οικονομικής διαχείρισης και της επιλογής προσωπικού, καθώς και την αυτόνομη σχεδίαση των μελλοντικών προοπτικών, ενώ θα προσδώσει στη λειτουργία του μεγαλύτερη αξιοπιστία στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους.

Η νέα οργάνωση του νηογνώμονα θα βασίζεται σε αυτή του Νορβηγικού DnV, σύμφωνα με την οποία το 50% των μελών του διοικητικού συμβουλίου θα ορίζονται από τον νηογνώμονα και το υπόλοιπο από την ναυπηγική βιομηχανία της Ρωσίας αλλά και άλλων χωρών. Οι δραστηριότητες του νέου νηογνώμονα θα καλύπτουν και όλα τα κράτη της Ανεξάρτητης Κοινοπολιτείας.

Ο καταχωρημένος από τον νηογνώμονα της Αγίας Πετρούπολης εμπορικός στόλος περιλαμβάνει 17.300 σκάφη, που μετά την διάσπαση της ΕΣΣΔ μόνο τα 9.500 από αυτά φέρουν την Ρωσική σημαία. Οι Βαλτικές χώρες καθώς και όλες οι άλλες χώρες της πρώην ΕΣΣΔ προετοιμάζουν την λειτουργία δικών τους ανεξάρτητων νηογνώμωνων. Το προσωπικό του νηογνώμονα ανέρχεται σε 1.300 άτομα και ιδρύθηκε το 1913 από τον Τσάρο Νικόλαο Β' και μετονομάστηκε σε νηογνώμονα της ΕΣΣΔ το 1923.

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

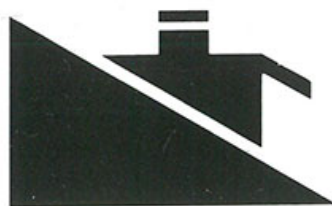
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piraeus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332

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

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
7766585 — CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 — STEVEN SIM
4661925 — ANNA YEO
4591586 — ANTHONY FONG

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

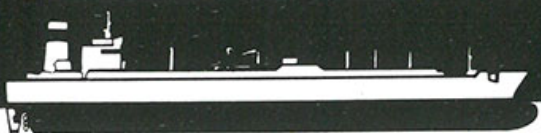
POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ναυτολόγηση των συνταξιούχων χωρίς διακοπή της συνταξιοδότησης

Επί τέλους: Οι συνταξιούχοι μας (εκτός από τους ασυρματιστές) μπορούν να ναυτολογούνται (προς το παρόν μέχρι το τέλος του 1995) σε φορτηγά πλοία με Ελληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το ΝΑΤ χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους.

Σχετική απόφαση υπεγράφη ήδη από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη και έχει σταλεί για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, με την οποία επίσης ορίζεται και η διαδικασία επαναλήψεως του ναυτικού επαγγέλματος από τους συνταξιούχους (υγειονομική εξέταση, χορήγηση αντιγράφου ναυτικού φυλλαδίου κλπ.), η νέα ναυτική υπηρεσία προσμετράται στην όλη θαλάσσια υπηρεσία του συνταξιούχου και λαμβάνεται υπόψη για τον επανυπολογισμό και την επαύξηση της συντάξεως και της εφ' άπαξ παροχής των Ταμείων Προνοίας ΕΝ, εφόσον αυτή εντός τριετίας από της επαναλήψεως του ναυτικού επαγγέ-

γέλματος υπερβαίνει αθροιστικά λογιζόμενη τους δεκαοκτώ μήνες.

Το δικαίωμα επαναλήψεως του ναυτικού επαγγέλματος παρέχεται με τις πιο κάτω προϋποθέσεις.

Ο ενδιαφερόμενος πρέπει:

- να μην έχει υπερβεί το 65 έτος της ηλικίας του.
- Να καταθέσει στο Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας ή τα κατά τόπους λιμεναρχεία, μέχρι 31.5.1992, έγγραφη δήλωση εκδηλώσεως ενδιαφέροντός του, για επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος.
- Να κριθεί ικανός για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από την οικεία Υγειονομική Επιτροπή.

Διευκρινίζεται ότι στο αντίγραφο του ναυτικού φυλλαδίου που θα χορηγείται από την υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων θα αναγράφεται με κεφαλαία γράμματα η φράση «Συνταξιούχος επανελθών στην ενέργεια».

Αλλαγές στις συχνότητες των παράκτιων σταθμών

Αλλαγές στις συχνότητες που χρησιμοποιούνται από τους ελληνικούς παράκτιους σταθμούς (στα μεσαία και μεσοβραχεία κύματα) επέρχονται από σήμερα 1 Απριλίου και από το Υπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποιούνται σχετικώς τα εξής:

Λόγω των εν λόγω αλλαγών επέρχονται τροποποιήσεις των συχνότητων εκπομπής των ελληνικών παράκτιων σταθμών και διαυλοποιούνται οι επικοινωνίες στις ζώνες μεσαίων (415 - 526,5 KHZ) και μεσοβραχέων (1,6 - 42, MHZ), ενώ παράλληλα παρέχεται αντίστοιχη ένδειξη της συχνότητας λήψης και της τάξης εκπομπής.

Για την απρόσκοπτη διενέργεια των ραδιοεπικοινωνιών οι χειριστές των τηλεπικοινωνιακών σταθμών των πλοίων (Ασυρμάτου και Ραδιοτηλεφώνου) μπορούν για τις επικοινωνίες τους με όλους τους παράκτιους σταθμούς να χρησιμο-

ποιούν χωρίς οποιονδήποτε περιορισμό:

- Είτε τις νέες (διαυλοποιημένες) συχνότητες.
- Είτε τις παλιές (υπάρχουσες) συχνότητες. Για τη δεύτερη αυτή περίπτωση οι διεθνείς συχνότητες εργασίας είναι: 454 - 458 - 468 - 480 και 505,5 KHZ.

Τα πιστοποιητικά ασφαλούς επανδρώσεως

Υπενθυμίζεται ότι από την 1 Φεβρουαρίου ετέθη σε ισχύ προσθήκη στον Κανονισμό 13 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS/74 σύμφωνα με την οποία κάθε πλοίο επί του οποίου εφαρμόζεται η Σύμβαση πρέπει να είναι εφοδιασμένο υποχρεωτικά με πιστοποιητικό ασφαλούς επανδρώσεως ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο που θα έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ως αποδεικτικό στοιχείο των ελαχίστων επιπέδων ασφαλούς επανδρώσεως.

Και συνιστάται ο εφοδιασμός των πλοίων με το εν λόγω πιστοποιητικό προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα και καθυστερήσεις πλοίων που είναι δυνατόν να δημιουργηθούν κατά τους σχετικούς ελέγχους.

Τα τηλεφωνικά τέλη για κλήσεις από πλοία

Από τις 7 Φεβρουαρίου μειώθηκαν τα τέλη κλήσεων που πραγματοποιούνται διαμέσου του παράκτιου επίγειου σταθμού Θερμοπυλών, στα πλαίσια του συστήματος «INMARSAT», από πλοία τα οποία βρίσκονται στην Μεσόγειο και τον Ινδικό Ωκεανό, προς τρίτες χώρες πέραν της Ελλάδος.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας, τα νέα τιμολόγια διαμορφώνονται ως ακολούθως:

— Για τις χώρες της πρώτης τιμολογιακής ζώνης μείωση κατά 0,20 χφ ανά λεπτό.

— Για τις χώρες της δεύτερης τιμολογιακής ζώνης, μείωση κατά 0,28 χφ ανά λεπτό.

— Για τις χώρες της τρίτης τιμολογιακής ζώνης, μείωση κατά 0,30 χφ το λεπτό.

— για τις χώρες της τέταρτης, έκτης και έβδομης τιμολογιακής ζώνης, μείωση κατά 0,50 χφ το λεπτό και

— Για τις χώρες της πέμπτης τιμολογιακής ζώνης, μείωση κατά 0,90 χφ το λεπτό.

ΕΚΑΛΗ

Πωλείται βίλλα ανεξάρτητη 830 τ.μ. σε οικόπεδο 1.400 τ.μ.

Πολύ ήσυχη πευκόφυτη περιοχή, μπροστά σε πάρκο.

Προδιαγραφές υψηλών απαιτήσεων, θερμαινόμενη κλειστή πισίνα, μάρμαρα Διονύσου, νεοκλασική αρχιτεκτονική, ατομικό καταφύγιο, διπλάσιος αντισεισμικός συντελεστής κατασκευής.

3 κοιτώνες, σουίτα γονέων (98 τ.μ.), 5 μπάνια, ξενώνας, σάουνα.

— Επίσης πωλείται Μαιζονέτα 425 τ.μ. με ίδιες προδιαγραφές σε οικόπεδο 680 τ.μ.

Πληροφορίες τηλέφ.: 8016092-4, ώρες 10-3 μ.μ.

Επίσης, το YEN, αναφέρει ότι για τις τηλεφωνικές και τηλετυπικές κλήσεις διαμέσου του ίδιου Επείγειου Σταθμού, και με τη μεσολάβηση χειρίστριας θα χρεώνονται στο εξής με την διαδικασία 1 συν 1 εφ' όσον δηλαδή η κλήση διαρκεί ένα λεπτό, τότε παραχωρείται επιπλέον ένα λεπτό ενώ επισημαίνεται ότι από 1 Μαρτίου και κατόπιν σχετικής αποφάσεως των Ιταλικών αρμοδίων αρχών, διεκδικεί η ισχύς της συμφωνίας που υπήρχε μεταξύ του ΟΤΕ και του αντίστοιχου οργανισμού της Ιταλίας.

Αυτό σημαίνει, αναφέρει, ότι οι τηλεφωνικές και τηλετυπικές κλήσεις που πραγματοποιούνται από πλοία που πλέουν προς Ελλάδα διαμέσου του χώρου δικαιοδοσίας της Ιταλίας, και κάνουν χρήση του Παράκτιου Επείγειου Σταθμού Φουκίνο, θα χρεώνονται απευθείας από την Ιταλική αρμόδια διεύθυνση.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Σακούρα Ρήφερ», πλοίο-ψυγείο, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 7.098 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία «Alvin Shipping S.A.» (κ. Αλέξ. Ράπτης).

— «Αμαρυλλίς», μπάλκερ, που υπέστειλε τη σημασία των Μπαχάμας, 14.069 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Amayllis Navigation Co. S.A.»

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Autodor» 27.143 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1873, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το νορβηγικό μπάλκερ «Hansa Partner» 27.000 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ελληνικά χέρια κατέληξε τελικά το μπάλκερ «Alexander's Daring» 27.606 τόν. d.w., ναυπήγησης 1977, μετά την αποτυχημένη έκβαση συμφωνίας αγοράς του από συμφέροντα Ταϊβάν, έναντι τιμής περί των 5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το νορβηγικό μπάλκερ «Thorunn» 24.500 τόν. d.w., ναυπήγησης 1969, έναντι ποσού 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Pacific Star» 27.515 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 2,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες που δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία περιήλθε το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Diamond Marine» 227.300 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Gazia» 59.821 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί των 5 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκερ «Ventura» 27.243 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 2,3 εκατομ. δολλαρίων. Σύμφωνα με πληροφορίες μεσιτών το πλοίο έχει ανάγκη ελασματοργικών επισκευών.

Μετονομασίες

— «Γιούροκον» μετονομάστηκε το μπάλκερ - κοντέινερπλοίο «Atlanta» 25.085 τόν. d.w., γερμανικής ναυπήγησης 1982, με δυνατότητα μεταφοράς 1.229 TEU, το οποίο αγοράστηκε από Έλληνες έναντι τιμής περί των 16 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Ινδίας αγόρασαν το υπό κυπριακή σημαία δεξαμενόπλοιο «Μπρήντεν», 41.524 τόν. γκρό, 13.981 τόν. βάρους, ναυπήγησης

1967, αντί δολ. 187,50 ανά τόννο.

Καταργείται ο έλεγχος αποσκευών

Από την 1 Ιανουαρίου 1993, καταργείται ο έλεγχος και οι διατυπώσεις που εφαρμόζονται στις χειραποσκευές και στις παραδιδόμενες αποσκευές προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις καθώς και στις αποσκευές προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι.

Το παραπάνω προβλέπει κανονισμός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (υπ' αριθ. B925/91), ο οποίος κυρώθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τις 19 Δεκεμβρίου 1991. Ο κανονισμός μεταξύ άλλων προβλέπει ότι οι εν λόγω διατάξεις θα εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των ελέγχων που συνδέονται με τις τυχόν απαγορεύσεις ή τους περιορισμούς που θεσπίζουν τα κράτη-μέλη της Κοινότητας.

Κύρωση συμβάσεως

Κυρώθηκε από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδης η συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων επιβατηγών - τουριστικών θαλαμηγών σκαφών που προβλέπει αύξηση των μισθών κατά 10%.

Το επίδομα οίκοι περιθάλψεως

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη καθορίστηκε για το έτος 1992 το ύψος του επιδόματος οίκοι περιθάλψεως, που παρέχει ο Οίκος Ναύτου στους ασφαλισμένους του, στις δέκα χιλιάδες δραχμές ανά μήνα.

Υπουργικά συγχαρητήρια για διάσωση ναυαγών

Συγχαρητήριο τηλεγράφημα έστειλε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Οινούσιαν Στρένγκθ» για την αποτελεσματική τους συμβολή στη διάσωση 23 ναυαγών.

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»

Η σχολή Σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Από τη σχολή σωστικών και πυροσβεστικών μέσων Ν. Μηχανιώνας αποφοίτησαν τον Φεβρουάριο 101 ναυτικοί τον Φεβρουάριο.

Μόλυνση θαλάσσιου έρματος στις ΗΠΑ

Η υπηρεσία U.S. Food and Drug Administration σε πρόσφατη δειγματοληψία θαλάσσιου έρματος σε τρία πλοία που προσέγγισαν αμερικανικό λιμένα διαπίστωσε μόλυνση του έρματος από τη χολέρα «Vibrio» της Λατινικής Αμερικής.

Λόγω της σοβαρότητας του θέματος και των συνεπειών για την ανθρώπινη αλλά και υδρόβιο ζωή, οι ΗΠΑ ανέλαβαν ένα πρόγραμμα δειγματοληψίας 60 πλοίων των οποίων το προηγούμενο λιμάνι προσέγγισης ήταν στη Λατινική Αμερική.

Προκειμένου να μειωθεί η δυνατότητα εξάπλωσης της ασθένειας πρέπει οι πλοίαρχοι των ελληνόκτητων πλοίων να συμμορφώνονται στις εθελοντικές οδηγίες του IMO (Voluntary Ballast Water exchange guide - lines) και να αλλάζουν το θαλάσσιο έρμα εκτός των χωρικών υδάτων των ΗΠΑ.

Επίσκεψη εκπαιδευτικού

Με την ευκαιρία της επίσκεψης στον Πειραιά του εκπαιδευτικού σκάφους του ναυτικού της Ουρουγουάης «Caripita Miranda», ο Πρέσβης της Ουρουγουάης στην Ελλάδα κ. Ulyses Pereira και ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, θα παραθέσουν δεξίωση στον Ναυτικό Όμιλο την Παρασκευή, 10 Απριλίου 1992 και ώρα 13.00.

Σεμινάριο κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής

Σεμινάριο με κύριο θέμα την κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, διοργανώνει στις 14 Απριλίου από κοινού το Ίδρυμα μελετών του δικαίου των επιχειρήσεων με την υπηρεσία ναυτιλιακών εταιριών του Συνδέσμου Ανωτάτων Εταιριών και ΕΠΕ.

Ομιλητής του σεμιναρίου, εκ μέρους της Ευρωπαϊκής κοινότητας θα είναι ο κ. Α. Πετρόπουλος.

Η ετήσια σύνοδος της Ιντερτάνκο

Στη Γένοβα θα πραγματοποιηθεί, στις 8 και 9 Απριλίου '92, η ετήσια σύνοδος της Ένωσης των Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Ιντερτάνκο), με βασικό θέμα: «Bulkshipping strategies in the changing political and regulatory environment».

Η HELMEPA ενθαρρύνει τη δημιουργία της Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος

Την Πέμπτη, 19 Μαρτίου 1992, τα μέλη του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, εκπρόσωποι της Κυπριακής Πολιτείας και άλλων φορέων, παρακολούθησαν παρουσίαση της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος — HELMEPA, που πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο «Le Meridien» της Λεμεσού.

Ο προσκεκλημένος ομιλητής κ. Δημήτρης Μητσάτσος, γεν. διευθυντής της HELMEPA, αναφέρθηκε στην ίδρυση, τους στόχους, τη δομή και τη λειτουργία της Ένωσης. Η εκδήλωση εντάσσεται στις συντονισμένες ενέργειες για την ίδρυση μιας Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος — CYMEPA, που οφείλονται στην πρωτοβουλία του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου, διευθυνόντος συμβούλου της Troodos Shipping. Η νέα Ένωση αποτελεί επίσης στόχος του κοινού προγράμματος HELMEPA - MEDSPA για τη Μεσόγειο.

«Το 1992», τόνισε ο κ. Μητσάτσος, «συμληρώνονται δέκα χρόνια από την υπογραφή της Διακήρυξης Εθελοντικής Δέσμευσης «να σώσουμε τις θάλασσες» από την οποία γεννήθηκε η HELMEPA. Ο άνθρωπος που συνέλαβε την ιδέα για τη δημιουργία αυτού του οργανισμού, που ενώνει ναυτικούς και πλοιοκτήτες σε μια ανθρώπινη εθελον-

τική προσπάθεια να ελεγχθεί και τελικά να εξαλειφθεί η ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία, είναι ο Γιώργος Π. Λιβανός. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα χρειάστηκε δέκα χρόνια για να ανανωρίσει το γεγονός ότι καμία νομοθεσία δεν μπορεί να είναι αποτελεσματική — ιδιαίτερα στη ναυτιλία — αν το ανθρώπινο στοιχείο δεν ενημερωθεί σωστά, εκπαιδευθεί και ευαισθητοποιηθεί. Σημαντικό παράγοντας επιτυχίας της HELMEPA είναι οι αποστάσεις που με συνέπεια και μεγάλη προσοχή διατηρεί από άμεσα ή έμμεσα επιχειρηματικά συμφέροντα».

Παράγοντας ο κ. Μητσάτσος είπε: «Η πολυεθνικότητα των μελών του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου θα συμβάλει στο να αντιληφθεί όλος ο κόσμος ότι η ναυτιλία έχει το θάρρος να αναλάβει το δικό της μερίδιο της ευθύνης για τη ρύπανση των θαλασσών και να κινεί κάτι γι' αυτό, προκαλώντας έτσι τη βιομηχανία ξηράς να μιμηθεί το παράδειγμα της».

Η HELMEPA παρακολουθεί με έντονο ενδιαφέρον και προσοχή τις σχετικές εξελίξεις μέσα από τις οποίες διερευνάται η μορφή και ο τρόπος λειτουργίας της νέας Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος.

CYMEPA

The Cyprus Marine Environment Protection Association — a non-profit association shortly to be established by leading members of the Cyprus shipping and land-based industry incorporated in Cyprus, having as its principal aim the raising of environmental consciousness of those engaged in the commercial maritime sector of Cyprus specifically and of those interested in protecting the environment generally - seeks a:

DIRECTOR — GENERAL

To be based in Limassol, Cyprus to establish and head the association's secretariat, direct its day-to-day activities and generally strengthen its aims.

The director - general will report to an international board of directors. A competitive salary and benefits package commensurate with qualifications and experience will be negotiated.

Applications, including full curriculum vitae and references to:

TROODOS MANAGEMENT LTD.

P.O. BOX 48

LIMASSOL — CYPRUS

Closing date for receipt of applications is 23 April 1992.

Screening of candidates will take place by a committee formed by representatives of the founders and the supporting organisations.

Συνεργασία της Tsakos Shipping με τα ρουμανικά ναυπηγεία «2 Μαί»

Τα Ναυπηγεία «2 Μαί» της Mangalia της Ρουμανίας, τα οποία αντιπροσωπεύει η Tsakos Shipping, συνεχίζουν τη βελτίωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεών τους με τη συνεργασία της ελληνικής εταιρίας για να αντιμετωπίσουν επιτυχώς την προβλεπόμενη κατακόρυφη αύξηση της απασχολήσεώς τους.

Τα Ναυπηγεία «2 Μαί» της Mangalia είναι η νεώτερη και η μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική και κατασκευαστική μονάδα της Ρουμανίας.

Η προνομιακή θέση της, 45 χιλιόμετρα νότια του λιμένος της Κωνσταντίας στη Μαύρη Θάλασσα, το εύρος και μέγεθος των ευκολιών που διαθέτει αλλά και η υψηλή παραγωγικότητα και καλή ποιότητα που χαρακτηρίζει τις επισκευές που αναλαμβάνει, δίνουν στο Ναυπηγείο «2 Μαί» άμεσες προοπτικές για την κατάληψη εξέχουσας θέσης κυρίως στον τομέα των επισκευών πλοίων.

Οι εγκαταστάσεις του Ναυπηγείου περιλαμβάνουν:

- Δύο μόνιμες δεξαμενές για επισκευές πλοίων με διαστάσεις 360 μέτρα επί 60 μέτρα και 320 μέτρα επί 48 μέτρα.
- Μία μόνιμη δεξαμενή για νέες κατασκευές διαστάσεων 300 μέτρα επί 48 μέτρα.
- Προβλήτες επισκευών μήκους 2.000 μέτρων.
- Γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 16

τόν, 50 τόν. και 120 τόν. (για τις δεξαμενές και τις προβλήτες επισκευών).

- Δύο γερανογέφυρες 480 τόν. η κάθε μία (για την μόνιμη δεξαμενή των νέων κατασκευών).

- Εκτεταμένα στεγασμένα συνεργεία με πλήρη εξοπλισμό για ελασματοουργικές, μηχανουργικές, σωληνουργικές, ηλεκτρολογικές, ξυλουργικές, εφαρμοστικές, και εργασίες ελέγχου ποιότητας και μετρήσεων.

Η εταιρία Tsakos μετά από μία σειρά επιτυχημένων επισκευών σε πλοία του στόλου της από τα Ναυπηγεία της Mangalia δέχθηκε προτάσεις των ναυπηγείων αυτών για συνεργασία στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα. Και από 1ης Σεπτεμβρίου 1991 τα γραφεία της Tsakos στον Πειραιά, στο Λονδίνο, την Νέα Υόρκη και το Μοντεβιδέο αντιπροσωπεύουν κατά αποκλειστικότητα τα Ναυπηγεία «2 Μαί» της Mangalia ήδη δε οι επισκευές πλοίων ελληνικής κυρίως πλοιοκτησίας απασχολούν το μεγαλύτερο μέρος του δυναμικού τους.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί η σημαντική πείρα της εταιρίας Tsakos στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα λόγω κυρίως των ιδιοκτητιών ναυπηγείων της στο Μοντεβιδέο.

Ηδη με την συνεργασία της Tsakos τα ναυπηγεία εξοπλίζονται με πρόσθετο εξοπλισμό, κυρίως για εργασίες καθαρισμού, αμμοβολών και βαφών.

Συζήτηση για τη Ναυτιλία και τον Πειραιά

Το «Κανάλι 1» σε συνεργασία με το IST Studies οργανώνει σήμερα το βράδυ (7 μ.μ.) στο Δημοτικό ΣΙΝΕΑΚ συζήτηση με θέμα «Η ελληνική ναυτιλία και ο Πειραιάς ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο». Ομιλητές θα είναι ο ευρωβουλευτής Παύλος Σαρλής, οι βουλευτές Γρη-

γόρης Γιάνναρος και Μανώλης Μπεντενιώτης και ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ, Γ. Κασσιμάτης. Συντονιστές θα είναι ο καθηγητής Γ. Μπήτρος και ο δημοσιογράφος Δ. Καπράνος.

Τα συμβεβλημένα

Μεταξύ Ιανουαρίου και Φεβρουαρίου 1992, υπογράφηκαν στο ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Ήστ Λάϊτ», με σημαία Μπαχάμας, 7.304 τόν. γκρός, από 12.12.91, εκπρόσωπος κ. Αντ. Φαράκλας.

— «Σαντορίνη Ρέξ», με σημαία Βανουάτου, 8.739 τόν. γκρός, από 28.11.91, εκπρόσωπος κ. Κων. Γεωργόπουλος.

— «Νήσος Ύδρα», με σημαία Βανουάτου, 8.490 τόν. γκρός, από 6.1.92, εκπρόσωπος κ. Κων. Τριανταφυλλίδης.

— «Μύκονος V», παναμαϊκό, 9.010 τόν. γκρός, από 27.1.92, εκπρόσωπος κ. Σταμ. Πολενάκης.

— «Θεοσκέπαστη Σ.», κυπριακό, 3.367 τόν. γκρός, από 15.12.91, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Ρούσσος.

— «Άγιος Νικόλαος Σ.», κυπριακό, 3.367 τόν. γκρός, από 15.12.91, εκπρόσωπος κ. Σταύρος Ρούσσος.

— «Δαρδανέλλια», με σημαία Μπαχάμας, 8.885 τόν. γκρός, από 16.12.92, εκπρόσωπος κ. Καλλ. Συμιακάκη — Δούρβαρη.

— «Ρεδεστός», με σημαία Μπαχάμας, 11.876 τόν. γκρός, από 1.2.92, εκπρόσωπος κ. Καλλ. Συμιακάκη — Δούρβαρη.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Ήστερν Στάρ», κυπριακό, 7.304 τόν. γκρός, από 11.12.91, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας, ονόματος και σημαίας.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4294749 - ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

— «Μεταξάτα», λιβερριανό, 30.875 τον. γκρόν, από 16.12.91, λόγω πωλήσεως.

— «Ολύμπικ Άρμουρ II», παναμαϊκό, 128.234, τον. γκρόν από 22.1.92, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Ολύμπικ Μπρήζ», λιβερριανό, 126.991 τον. γκρόν, από 3.2.92, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

— «Όλγα Μ.», παναμαϊκό, 1.986 τον. γκρόν, από 5.2.92, λόγω λήξης τη σύμβασης.

— «Τέλης Κ.», κυπριακό, 1.592 τον. γκρόν, από 20.2.92, λόγω πώλησης.

— «Δαρδανέλλια», με σημαία Μπαχάμας, 8.995 τον. γκρόν, από 15.1.92, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

— «Ρεδεστός», με σημαία Μπαχάμας, 11.876 τον. γκρόν, από 30.1.92, λόγω αλλαγής πλοιοκτησίας.

• Στις 28.2.92 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 155, συνολικής χωρητικότητας 2.205.885 τον. γκρόν.

Θάνατοι ναυτικών

Ο πλοίαρχος του με σημαία Μάλτας φορτηγού «Gema Flag» Ηλίας Παναγιωτάκης βρέθηκε στην καμπίνα του αναισθητός, ενώ το πλοίο έπλεε στην Ερυθρά Θάλασσα και γιατρός που κλήθηκε από αμερικανικό πολεμικό πλοίο που έπλεε στην περιοχή διαπίστωσε το θάνατό του.

Το πλοίο προσέγγισε στο λιμάνι της Άκαμπα όπου αποβίβασε τον νεκρό προκειμένου η σορός του να μεταφερθεί στην Ελλάδα.

Εξ άλλου, βρέθηκε αναισθητός στην καμπίνα του ο ανθυποπλοίαρχος του παναμαϊκού φορτηγού «Hawaiian King» Πέτρος Ρώζος ενώ το πλοίο έπλεε στον Ινδικό Ωκεανό.

Ο ανθυποπλοίαρχος παρά τις προσπάθειες του πληρώματος που προσπαθούσε να τον συνεφέρει ακολουθώντας τις ιατρικές οδηγίες και συμβουλές που εδίδοντο από το Ιατρικό Κέντρο των Αθηνών μέσω του Αθήνα Ράδιο, εξέπνευσε μετά από μισή ώρα περίπου.

Το πλοίο επρόκειτο να αποβιβάσει τη σορό του στο Μαντράς της Ινδίας για να μεταφερθεί στην Ελλάδα.

Οι πειρατές έκλεψαν τους κάβους του πλοίου!

Πειρατική επίθεση από τριάντα ένοπλους δέχθηκε στις 24 Μαρτίου το ελληνικό φορτηγό πλοίο «Ολύμπικ Φοίνιξ», ενώ ήταν αγκυροβολημένο στη ράδα του λιμανιού Σιταγκόγκ του Μπαγκλαντές.

Οι πειρατές έκλεψαν έξι κάβους από το πλοίο και απομακρύνθηκαν χωρίς να πειράξουν τα μέλη του πληρώματος. Την επίθεση ανέφερε στο ΥΕΝ ο πλοίαρχος του πλοίου Ιωάννης Γκουρ-γιώτης.

Επέκταση των δραστηριοτήτων του Ομίλου Βερνίκου

Η ιστορική εταιρία «Κυλινδρόμυλοι Αττικής» που ιδρύθηκε το 1918, πέρασε στον έλεγχο του Ομίλου Βερνίκου και η νέα σύνθεση του διοικητικού της συμβουλίου, αντανάκλα και στη φάση αυτή τη στενή συνεργασία του Ομίλου Βερνίκου με τον Όμιλο Παναγόπουλου, μία συνεργασία που δίνει επιπλέον δυναμική στην επίτευξη νέων στόχων, που περιλαμβάνουν την εκμετάλλευση και χρηματοδότηση σκαφών και την εκμετάλλευση μαρινών.

Η γενική συνέλευση ενέκρινε την εξαγορά της εταιρίας «Βερνίκος Κόττερα Ναυτιλιακή Α.Ε.», σε τιμή που θα προσδιορισθεί από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων του άρθρου 9 του νόμου 2190/1920. Είναι σίγουρο ότι η εξαγορά αυτή θα δώσει σημαντική ώθηση στην εταιρία, καθώς η Vernicos Yachts είναι σήμερα η ηγέτιδα δύναμη στο χώρο του Γιώτινγκ, εισπράττει σημαντικά ποσά σε συνάλλαγμα, το μέρισμά της είναι βασικά αφορολόγητο, η δε πραγματική της αξία είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από την εκτίμηση της Επιτροπής του άρθρου 9.

Νέα αντιπροσωπεία ναυτιλιακών χρωμάτων

Η παγκοσμίου φήμης εταιρία αμερικανικών χρωμάτων Aulgrip N.V. ανακοίνωσε τον νέο αντιπρόσωπό της για την Ελλάδα, που είναι η εταιρία «Alema» Α. Σπύρου & Σία Ο.Ε.

Από την αρχή του έτους η εταιρία Alema διεκπεραιώνει όλες τις εργασίες της Aulgrip, ενώ έχει δημιουργήσει αποθήκη με χρώματα και παρέχει κάθε τεχνική συμβουλή και βοήθεια που απαιτούν οι πελάτες της, ενώ στο μέλλον θα οργανωθούν και σχετικά σεμινάρια.

Η εταιρία Alema ΟΕ έχει μακροχρόνια παράδοση στην ναυτιλία και εδρεύει στην Ηρώων Πολυτεχνείου 14, Πειραιάς 185 31, Τηλ.: 4172735 - 4125477, φάξ: 4176436.

Το νέο Δ.Σ. της Ε.Ε.Ι.Θ.

Μετά από πρόσφατες αρχαιρεσίες, το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Εκπροσώπων Ιδιωτικών Θαλαμηγών συγκροτήθηκε σε σώμα, ως εξής: Κωνστ. Ξανάλατος πρόεδρος, Στ.

Βροντίσης αντιπρόεδρος, Πυθ. Κόσιβας γεν. γραμματέας, Γιώργ. Ζαΐμης ταμίας, Αλέξ. Θεοδώρου αναπλ. ταμίας και Παν. Πούρνος, Μανθ. Γαλατιανός σύμβουλοι.

Το Ναυτικό Σαλόνι '92

Εγκαινιάσθηκε στις 21 Μαρτίου, στο Μεσογειακό Κέντρο Εκθέσεων (ΜΕΚ) η έκθεση «Ναυτικό Σαλόνι '92», στο οποίο συμμετέχουν 115 κατασκευαστικές εταιρίες και αντιπρόσωποι ειδών θαλάσσιας αναψυχής, που κάλυψαν εκθεσιακό χώρο 17.000 τ.μ.

Στην αίθουσα εκδηλώσεων του εκθεσιακού κέντρου πραγματοποιήθηκε στις 23 Μαρτίου ημερίδα με θέμα: «Το σκάφος και ο ρόλος του στην ανάπτυξη της σύγχρονης Ελληνικής Οικονομίας».

Ανέλαβαν οι υπαρχηγοί

Μετά την υπογραφή των σχετικών Προεδρικών Διαταγμάτων ανέλαβαν στις 18 Μαρτίου τα καθήκοντά τους οι δύο υπαρχηγοί του Λιμενικού Σώματος υποναύαρχοι Μάρκος Πλακιώτης και Δημ. Μπαγδατόπουλος.

Ο κ. Πλακιώτης γεννήθηκε στην Πλάτωνα Ευβοίας το 1941 και σπούδασε Πολιτικές επιστήμες. Υπηρέτησε στο Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου και ως προϊστάμενος πολλών λιμενικών αρχών και ανωτέρων δημοσίων Σχολών ΕΝ, καθώς επίσης σε επιτελικές διοικητικές υπηρεσίες. Απεφοίτησε της Ναυτικής Σχολής Πολέμου και ασχολήθηκε με συγγραφικό και διδακτικό έργο με θέματα της «Ανθρώπινες σχέσεις και την σύγχρονη διοίκηση».

Ο κ. Μπαγδατόπουλος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1936 και είναι πτυχιούχος της Νομικής Σχολής.

Υπηρέτησε στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, στο προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου και σε διάφορες διευθύνσεις του ΥΕΝ ιδιαίτερα δε στη Διεύθυνση Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων.

Λόγω της καθυστέρησης που σημειώθηκε στην υπογραφή και δημοσίευση των Π.Δ. για τους δύο υπαρχηγούς, μετατέθηκαν και οι κρίσεις των ανωτέρων αξιωματικών (πλωταρχών, αντιπλοίαρχων και πλοίαρχων). Ήδη με απόφαση του Υπουργού παρασχέθηκε η προβλεπόμενη από το Νόμο προθεσμία και οι κρίσεις των ανωτέρων αξιωματικών πρέπει να έχουν περατωθεί μέχρι τις 10 Απριλίου.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΥΔΡΟΦΟΡΑ

Χωρητικότητας 584 μ³ ρυμουλκούμενη.
Ετος κατασκευής 1964, σε άριστη κατάσταση.
Κατάλληλη για μεταφορά οιοδήποτε υγρού φορτίου.
Πληροφορίες τηλέφ.: 4111561 - 4903276

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ	Κυπριακή	8.898	1978	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία ζημιών από πρόσκρουση, στην Ταρτούζ, στις 6/2.
Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	Ελληνική	16.505	1977	Έμεινε ακυβέρνητο λόγω βλάβης στη μηχανή ανοικτά της Κούβας, στις 30/3 και ρυμουλκήθηκε στο Σαντιάγκο.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (πρ. «Neuquen II»)	Κυπριακή	9.236	1979	Επιθεωρήθηκε στο Ντάρμπαν συνεπεία βλάβης στη μηχανή, στις 17/3.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ι. (πρ. «Feder Trade»)	Παναμαϊκή	3.044	1969	Προσάραξε, έμφορτο ξυλείας, στις Λειξόες στις 30/3.
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (πρ. «Dr. Atilio Malvagni»)	Κυπριακή	9.236	1980	Κατά το ταξίδι Παρανάγουα για Ρίο Ιανέιρο υπέστη ζημία στην προπέλλα, στις 18/2.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ:				
ΓΚΡΕΪΣ Λ.	Ελληνική	16.306	1971	Προσέκρουσε σε εξέδρα πετρελαίου στο διάυλο του Κόρπους Κρίστι, στις 23/3 και υπέστη ελασματουργικές ζημιές στην πλώρη και ρήγματα στο κύτος.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΑΡΚΙΖΑ	Ελληνική	12.588	1968	Συγκρούστηκε στη Δραπετσώνα στις 31/4, με το φορτηγό «Φούρνοι II» και υπέστη ελαφρές ελασματουργικές ζημιές.
ΚΥΘΝΟΣ	Ελληνική	17.355	1971	Επιθεωρήθηκε στη Λε Χάβρη συνεπεία ζημιών από προσάραξη που υπέστη στις 13/3, στο Πόρτ Τζερόμ.

ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ
Τηλέφ.: 4221900 - 911
Φάξ: 4221914

WESTWIND AFRICA LINE
Τηλέφ.: 4292070-6
Φάξ: 4292078

COMPUTER EXPERT SYSTEMS LTD.
Τηλέφ.: 4283494-7
Φάξ: 4283388

WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS)
Τηλέφ.: 4224321-4
Φάξ: 4224320

GRECOMAR SHIPPING AGENCY
Τηλέφ.: 4283950-6
Φάξ: 4284136

SCARMAR SHIPPING CO.
Τηλέφ.: 4294012-8
Φάξ: 4294591

SPRINGFIELD SHIPPING CO.
Τηλέφ.: 4290708
Φάξ: 4290671

ΑΛΛΑΓΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΝ

— Η εταιρία GLOBAL OCEAN CARRIERS μεταφέρθηκε σε νέα γραφεία στην Ακτή Μιαούλη 85.

Νέα τηλέφωνα: 4290310-12, φάξ: 4290317, τέλεξ: 212905

— Η εταιρία TSANGARIS BROS μεταφέρθηκε σε νέα γραφεία στην οδό Φίλωνος 46.

Νέα τηλέφωνα: 4221515-9, φάξ: 4221514

— Η εταιρία OCEANBULK MARITIME μεταφέρθηκε σε νέα γραφεία στην οδό Αγ. Κωνσταντίνου 40, 151 24 Μαρούσι.

Νέα τηλέφωνα: 6895810, φάξ: 6895819, τέλεξ: 216773

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με μικρές αποκλίσεις από τα επίπεδα των ναύλων του πρώτου δεκαπενθήμερου του Μαρτίου, κινήθηκε η ναυλαγορα ξηρού φορτίου κατά τον υπόλοιπο μήνα.

Παρά τον σχετικά αυξημένο αριθμό φορτίων σιτηρών, η παρουσία αρκετών ανοικτών πέναμαξ στον Ατλαντικό διατήρησε τους ναύλους περί τα δολ. 19,50 για τα συνήθη φορτία των 54.000 τον. προς Ιαπωνία, ενώ ο αντίστοιχο προς Κόντινεντ έφθασε στα δολ. 9,25.

Πιο αποδοτικά εργάσθηκαν τα μπάλκερς με καλών προδιαγραφών φορτοεκφορτωτικά μέσα στο μέγεθος 25-40.000 τον. d.w. κυρίως λόγω της δραστηριότητας για άμεσες φορτώσεις από Νοτ. Αμερική.

Περισσότερο περιορισμένος ήταν ο αριθμός φορτίων 100-140.000 τόνων στους τομείς των γαιανθράκων και του σιδηρομεταλλεύματος, γεγονός που οδήγησε σε ουσιαστική πτώση των ναύλων στα capesize μπάλκ κάρριερς.

Η αγορά του Ειρηνικού σε γενικές γραμμές χαρακτηρίζεται υποτονική και μόνον η ζωνώτερη επανεμφάνιση των Ιαπώνων ναυλωτών μπορεί να βελτιώσει τη γενική εικόνα.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

- 90.000 τον Κόλπο ΗΠΑ για Νιού Ταλλιν, δολ. 11,00.
- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 20,50.
- 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 12,50.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,45.

- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ολλανδία, δολ. 9,25.
- 50.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Σαουδ. Αραβία, δολ. 19,00.
- 49.000 τον. δύο λιμάνια Νοτ. Αμερικής για Κόντινεντ, δολ. 26,00.
- 42.000 τον. Τουρκία για Νοτ. Κορέα, δολ. 21,75.
- 25.000 τον. Σαιντ Λόρενς για Αλγερία, δολ. 16,25.
- 25.000 τον. Ρουέν για Κωνσταντζα, δολ. 13,00.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Μομπάσα, δολ. 28,75.

Γαιάνθρακες:

- 150.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ρότερνταμ, δολ. 7,00.
- 150.000 τον. Χέι Πόιντ για Ρότερνταμ, δολ. 10,40.
- 120.000 τον. Βαλτιμόρη και Σαλντάνχα Μπαϊ για Ιαπωνία, δολ. 9,75.
- 90.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Γκιζόν, δολ. 5,10.
- 60.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Καοσιούνγκ, δολ. 6,90.
- 60.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Λισσαβώνα, δολ. 11,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 160.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊ για Τάραντο, δολ. 5,00.
- 150.000 τον. Κέηπ Λαμπέρτ για Υμουϊνυρν, δολ. 7,50.
- 140.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊ για Ζημπράγκε, δολ. 5,20.
- 120.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊ για Κίνα, δολ. 8,25.
- 110.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Φός, δολ. 4,75.
- 100.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 5,20.

- 80.000 τον. Τουμπαράο για Μπαχρέιν, δολ. 9,00.

Λιπάσματα:

- 25.000 τον. Καζαμπλάνκα για Κοσίν, δολ. 29,00.
- 10.000 τον. Κπέμπε για Βορ. Ισπανία, δολ. 19,00.

Ζάχαρη:

- 25.000 τον. Κούβα για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 27,00.
- 14.000 τον. σε σάκκους δύο λιμάνια Άπω Ανατολής για Χονττέιντα, δολ. 25,00.
- 13.500 τον. σε σάκκους Ν. Ορλεάνη για Συρία, δολ. 40,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με μεγάλες αποκλίσεις ανάλογα με τη περιοχή παράδοσης και προορισμού και βάσει των απαιτήσεων των ναυλωτών, κινήθηκε η αγορά των χρονοναυλώσεων ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου.

Στα πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς τα μισθώματα υπέστησαν σοβαρή μείωση, όπως μαρτυρεί η συμφωνία για χρονοναύλωση περιόδου 3-5 μηνών με παράδοση Βορ. Ευρώπη και επαναπαράδοση Ατλαντικό στα δολ. 7.500 την ημέρα.

Αντίθετα αρκετά ικανοποιητική υπήρξε η συμφωνία για ναύλωση πέναμαξ από Μαύρη Θάλασσα για Κίνα στα δολ. 13.250 την ημέρα, ενώ παρόμοιου μεγέθους πλοίο από Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν πληρώθηκε δολ. 11.700 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 185.000 για πλοιο υπό έρμα.

Στην Άπω Ανατολή η εικόνα για τα πέναμαξ διατηρήθηκε αδιαφοροποίητη με μισθώματα περί τα δολ. 10.000 την



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

TELEX: 218028
TELEFAX: 8055044
TELEPHONE: 8055042-43, 8055421-23

ημέρα για τα συνήθη κυκλικά ταξίδια.

Στα μικρότερα μεγέθη η κινητικότητα της αγοράς επέτρεψε τη διαμόρφωση ικανοποιητικών μισθωμάτων που κυμάνθηκαν έως τα δολ. 9.500 την ημέρα για τα handymax των 35-45.000 τόννων και περί τα δολ. 7.500 για τα han-

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων εξακολουθεί να ζει σε περίοδο ηρεμίας και ο αριθμός των πράξεων που συνομολογούνται γίνεται στα ήδη διαμορφωμένα χαμηλά επίπεδα ναύλων.

Στη περιοχή του Περσικού Κόλπου τα φορτία άνω των 200.000 τόννων πληρώθηκαν περί τα WS 30 με προσρισμό την Άπω Ανατολή, περί τα WS 32 για τη Βορ. Ευρώπη, ενώ στα μι-

κρότερα μεγέθη (afamax) περί τα WS 80.

Στη Μεσόγειο τα φορτία των 80.000 τόννων διατηρήθηκαν στα επίπεδα WS 82-87, ενώ στη Δυτ. Αφρική οι ναύλοι διαμορφώθηκαν χαμηλότερα με τους 130.000 τον. για τις Ηνωμ. Πολιτείες στα WS 63-64.

Η περιοχή της Karaibik'hw είναι η μόνη αγορά που εξακολουθεί να κινείται σε ικανοποιητικά επίπεδα με τογw 70.000 τον. για Κόλπο ΗΠΑ στα WS 120 και τους 50.000 τον. στα WS 140.

Η αγορά των καθαρών φορτίων εξακολουθεί υποτονική αλλά με σταθερούς ναύλους, όπως υποδηλώνουν οι 50.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία στα WS 118 και οι 30.000 τον. από Μεσόγειο στις ΗΠΑ στα WS 175.

τον. γεννήματα Χουέλβα και Βαρσελόνα, δολ. 17 φίο, 7 ημέρες, άμεση.

ΤΑΞΕΧΟΡΝ: Μπαγκόγκ και Κο Σιχάγκ 14.000 τον. ζάχαρη σε σάκους Χοντίντα, δολ. 25 φίο, 750/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΗΛΕΥΣ: Πόρτο Αλέγκρε και Παρανάγκουα 49.000 τον. πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 26 φίο, 5.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 10-20.

ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ: Μισσιισσιππί 27.000 τον. περίπου γεννήματα Κωνσταντίνης, δολ. 26 φίο, 5.000/1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 27-31.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ: Κέηπ Λαμπέρτ 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Υμουίντεν, δολ. 7,50 φίο, 7 ημέρες, Απρίλιος / Μάιος.

ΛΙΝΑΡΔΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 90.000 τον. γαιάνθρακες Γκίζον, δολ. 5,10 φίο, 7 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Μομπάσα, δολ. 28,75 φίο, 4 ημέρες / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 21-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. σιτηρά Ακαζούτλα, δολ. 14,80 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-25.

ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ: Κόλπο ΗΠΑ 60.000 τον. γαιάνθρακες Ιαπωνία, δολ. 16 φίο 5 ημέρες, Απριλίου 1-15.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ: Σεπετίμπα τέρμιναλ 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 4,50 φίο, 6 ημέρες, Μάϊου 1-10.

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ: Δύο λιμάνια Αργεντινής 33.000 τον. κριθής Νοτ. Αφρική, δολ. 21 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάϊου 4-15.

ΒΑΪΝ: Δυτ. Αυστραλία 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 5,20 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 30.000 τον. εκφόρτωση, Απριλίου 1-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤ. Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: 69.346 τον. d.w. του 1989, παράδοση Μπίν Κουασίμ Απριλίου 23 — Μάϊου 10, ταξίδι μέσω Μομμουγκάο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.950 την ημέρα.

ΖΗΝΩ: 40.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βανκούβερ άμεση επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 185.000.

ΣΗΜΠΑΛΚ: 54.680 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Μάρτιο, δύο ταξίδια μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 120.000.

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ: 25.400 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ρίβερ Πλέϊτ Μαρτίου 16-

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Μισσιισσιππί 60.000 τον. περίπου γεννήματα Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 8,85 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 25-31.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Μισσιισσιππί 60.000 τον. περίπου γεννήματα Ταραγκόνα, δολ. 11 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 25-30.

ΑΝΔΡΙΑ: Παρανάγκουα 54.000 τον. γεννήματα Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 12 φίο, 14 ημέρες, Απριλίου 1-10.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Άμστερνταμ, δολ. 8,50 φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 16-19.

ΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19,375 φίο, 11 ημέρες, Μαρτίου 28 — Απριλίου 5.

ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV: Κάλουμποργκ 32.500 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 25 φίο, 7.000 / 2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 23-31.

ΤΕΡΝ: Κάλουμποργκ 32.500 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, όροι όπως παραπάνω, Μαρτίου 15-30.

ΜΕΡΙΝΗ: Νόρφολκ 25.000 τον. γεννήματα Κοινοπολ. Ανεξάρτ. Κρατών, δολ. 21,50 φίο για εκφόρτωση Βαλτική, οφιών δολ. 22 φίο εκφόρτωση Μαύρη Θάλασσα, 5 ημέρες / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 23-28.

ΔΕΛΦΙΝΙ: Καλιφόρνια 27.400 τον. σιτηρά Πόρτ Σουάν / Μασσάουα / Τζιμπουτί / Μπέρμπερα, δολ. 29,90 φίο, 6.000/1.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτίου 23 - Απριλίου 3.

ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ: Σαλντάνχα Μπαϊ 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 5 φίο, 7 ημέρες, Μαρτίου 20-30.

ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Χάμπτον Ρόουντς 95.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 462.000 κατ' αποκοπή φίο, 5 ημέρες, Μαρτίου 28 — Απριλίου 5.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: Μισσιισσιππί 55.000 τον. περίπου σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 470.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, Μαρτίου 19-24.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: Βανκούβερ 50.000 τον. κριθής Σαουδική Αραβία, δολ. 19 φίο, 5 ημέρες / 3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 20-31.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 20.000 τον. γεννήματα Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 8,50 φίο, 4 ημέρες / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΟΥΕΡΤΕ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Ολλανδία, δολ. 9,25 φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ.: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. Κωνσταντίνης, δολ. 13 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Σεπετίμπα τέρμιναλ 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ζημπράγκε, δολ. 5,20 φίο, 6 ημέρες, Μαρτίου 20 — Απριλίου 6.

ΠΥΘΙΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 120.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 7 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, Απρίλιο.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ ΚΕΗΠ: Κόλπο ΗΠΑ 90.000 τον. σιτηρά Νιού Ταλλίν, δολ. 11 φίο, 10.000 / 9.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 25 — Απριλίου 5.

ΑΓΙΟΓΚΑΛΟΥΣΕΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 24.000



SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

18, επαναπαράδοση Σκω / Πάσσερο, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 150.000.

ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ: 21.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. Αφρική τέλη Μαρτίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ: 39.800 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σιγκαπούρη Μαρτίου 22-28, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΝΑΜΕΛΙ: 23.150 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Σκώ Μαρτίου 20-25, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκω / Γιβραλτάρ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Απριλίου 5-15, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 11.700 την ημέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΙΚΟΣ Ν.: 41.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. Ειρηνικό αρχές Απριλίου, επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 9.700 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΛΚΙΜΟΣ: 41.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Βανκούβερ / Λος Άντζελες Απριλίου 5-15, επαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλού υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΨ: 64.377 τον. d.w. του 1987, παράδοση Μαύρη Θάλασσα άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 13.250 την ημέρα.

ANNA: 26.700 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βανκούβερ / Πρ. Ρούπερτ Μαρτίου 16-20, επαναπαράδοση Λαζάρο Καρντένας, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ: 113.800 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 20-30, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 8.250

την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.166 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ίμμιγχαμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.850 την ημέρα.

ΠΕΤΡΑ: 64.850 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς αρχές Απριλίου, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.700 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 170.000 για πλού υπό έρμα.

ΒΑΤΗΣ: 155.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σαλντάνχα Μπαϊ Απριλίου 10-20, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής 350.000 δολ. για πλού υπό έρμα.

ΙΑΠΕΤΟΣ: 119.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ αρχές Απριλίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΝΘΗ Π.: 64.000 τον. d.w. 1977, παράδοση Μισισσιπι άμεση, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 8.100 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΛΦΑ: 28.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Απριλίου 3-9, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.750 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΤΑΡΛΑΪΤ: 43.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ τέλη Μαρτίου, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μπαγκόγκ Μάρτιο, περίοδος 3-6 μηνών με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.235 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Πασ-

σέρο τέλη Μαρτίου, περίοδο 10-12 μηνών, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Άπω Ανατολή Μαρτίου 20-25, περίοδος 3-5 μηνών, δολ. 9.100 την ημέρα. ΑΚΡΟΝ: 118.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ Απριλίου 1-10, περίοδος 3-5 μηνών, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ: Νοβοροσίσκ 120.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ Μεσόγειο, WS 70, Μαρτίου 24.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ Ταρτούς 60.000 τον. Τριέστη, WS 120, Μαρτίου 26.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Σκίλντα 45.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, Μαρτίου 22.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Φλόττα 67.000 τον. Μπιλμαδ, WS 95, Μαρτίου 27.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ: ΒΟρ. Ισπανία 25.000 τον. Κόντινεντ, WS 150, άμεση.

ΣΗΤΑΝΚ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ Μεσόγειο, WS 177,5, Μαρτίου 25.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Αμουά Μπαϊ 27.000 τον. καθαρά Βοστώνη, WS 165, Μαρτίου 28.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 50.000 τον. διάφορες οψιών, WS 140, Απριλίου 15. ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ: Ζαρία 30.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 140, Μαρτίου 26.

ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ: Κόντινεντ 45.000 τον. Μεσόγειο, WS 100, Μαρτίου 29.

ΝΕΣΤΩΡ: Ερυθρά Θάλασσα 50.000 τον. καθαρά διάφορες οψιών, WS 110, Μάρτιο.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Αρζού 75.000 τον. Λαβέρα, WS 95, Μαρτίου 20.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

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

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Μπαχάμας 70.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 130, Μαρτίου 20.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Σαλίνα Κρούζ 35.000 τόν. καθαρά Χαβάη, δολ. 360.000 κατ' αποκοπή, Μαρτίου 23.

ΦΟΡΤΙΟΥΝ: Λα Σαλινά 73.000 τόν. Λέικ Τσάρλς, WS 115, Μαρτίου 25.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Τήσαϊντ 69.000 τόν. Ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 92,5, Μαρτίου 25.

ΑΙΑΣ: Ρας Τανούρα 250.000 τόν. Γκάλ-βεστον, WS 35, Μαρτίου 29.

ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ: Κάργκ 'Αϊλαντ 122.000 τόν. Ιταλία, WS 65, Μαρτίου 22.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Μπόννυ 126.000 τόν. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 72,5, ομίον Κόντι-νεντ WS 75, Μαρτίου 21.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. Αφρική 115.000 τόν. μέ-ρος φορτίου, Κόλπο ΗΠΑ, WS 80, Μαρτίου 28.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Περσικό Κόλπο 100.000 τόν. Τσιταγκόγκ, WS 107, Μαρτίου 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Κόλπο ΗΠΑ 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, τέλη Μαρτίου.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Βενεζουέλα 73.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Μαρτίου 20.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 70.000 τόν. Κόλ-πο ΗΠΑ, WS 120, Μάρτιο.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καρίπιτο 38.000 τόν. Πώλ-σμπορο, WS 175, Μαρτίου 30.

ΛΟΥΝΤΑ: Σιντίρ Κερίρ 80.000 τόν. Γέ-νοβα, WS 80, Μαρτίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. Κίνα, WS 30, Απρι-λίου 9.

ΣΕΗΛΟΡ: Ρας Τανούρα 205.000 τόν. Μπατάαν, WS 30,75, Απριλίου 9.

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Με την συνεργασία της γνωστής ε-ταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Tran-smarine Shipping & Trading Ltd., δημο-σιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπῶνκερς διεθνῶς, όπως διαμορφώ-θηκαν στις 30 Μαρτίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	81.00	152.00
Γένοβα	94.00	188.00
Αμβούργο	84.00	158.00
Χάβρη	95.00	173.00
Πειραιάς	90.00	167.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαϊδ	95.00	205.00
Τζέντα	84.55	237.88
Ρας Τανούρα	73.00	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Ε-μράτα	81.00	203.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	103.00	188.00
Λάς Πάλμας	87.00	172.00
Θέουτα	87.00	177.00
Ντῶρμπαν	102.00	209.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	90.00	300.00
Σίδνεϋ	86.00	206.00
Χόγκ Κόγκ	85.00	183.00
Σιγκαπούρη	77.00	152.00
Τόκιο	94.00	227.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	85.00	202.00
Ν. Υόρκη	74.00	177.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	81.00	177.00
Χιούστον	64.00	147.00
Νέα Ορλεάνη	64.00	147.00
Λός Άντζελες	64.00	185.00
Κρίστομπαλ	73.00	193.00
Ρίο Ιανέιρο	88.00	230.00
Μπουένος Άϊ-ρες	103.00	198.00
Μοντεβιδέο	99.00	244.00

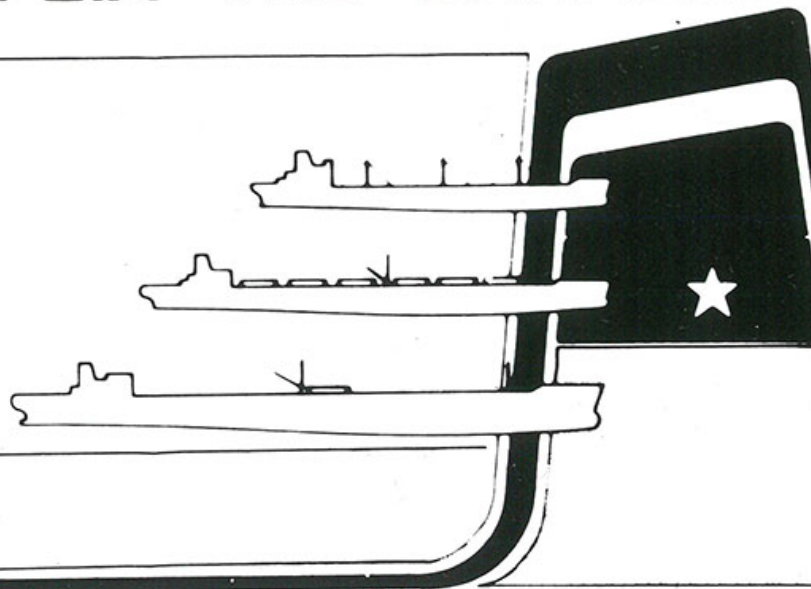
Περισσότερες πληροφορίες παρέ-χονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 4223760 (6 lines), telex: 241478 - 211834 TRAN GR., fax: 4223769.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: 6 - 825 τόν. 15.500 τόν ημερ.

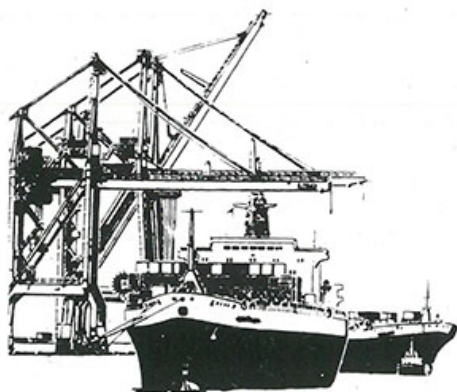
Χ.Κ. 54 τόν. 16.250 τόν ημερ.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



NAFTIKA CHRONIKA

The London meeting

The first joint meeting in 1992 of the Greek Shipowners' Union and the Greek Shipping Cooperation Committee took place in the Queen's Room of the Baltic Exchange in London on March 23.

There were mutual briefings on matters of common interest and there were detailed discussions on current matters concerning Greek shipping as a whole and on a world scale.

It was noted that since the last meeting there had been a good measure of cooperation with the government and with the unions, in view of the rapid changes that were taking place on the world scene, and the hope was expressed that this would continue.

The need for further upgrading and support of the training programme was stressed and the necessity for combining it with other training programmes was also pointed out, in order to make Greek crews fully efficient and attract more people to sea carriers.

Matters which concern world shipping were discussed at length and it was agreed that they need careful and delicate handling, since some of them tend to become more complex and unresolvable if they are not properly dealt with.

For this reason, it was agreed that there was a need for constant watchfulness and readiness in this respect, for the protection of the interests of Greek shipping.

A further upgrading of the ministry of Mercantile Marine within the state organisation would greatly enhance the efforts of the shipowners in this respect.

The meeting was closed with a luncheon which was also attended by the Minister of Mercantile Marine Mr. A. Pavlides and Greek officials who accompanied the Minister during his visit to London.

Ownership and flag

With the Liberian and Panamanian flags steadily holding their own against the flags of all other countries, and the almost daily addition of open registers, it has become very difficult to ascertain the nationality of the owners who use these flags.

The most recent UNCTAD report on sea transport in 1990 there is a tonnage analysis of the major open registers which sets the ownership on July 1, 1990 as follows:

Greek: 46,3 m grt. and 1.385 ships. Japanese: 45 m grt. and 1.661 ships. American: 35.5 m grt. and 605 ships. Hong Kong: 26.4 m grt. and 603 ships. Norwegian: 18.3 m grt. and 482 ships. British: 17.1.

m grt. and 379 ships. German: 7.9 m grt. and 423 ships. Chinese: 4.9 m grt. and 138 ships. South Korean: 4.5 m grt. and 111 ships. Taiwanese: 3.8 m grt. and 162 ships. The rest are shared by owners from Finland, France, Switzerland, Denmark, Belgium, Sweden, etc.

This means that out of a total of about 420 m. grt. which constituted the world's tonnage on July 1, 1990, 200 m grt. and more flew the flags of countries with which the owner has no national link. And of these 200 m. grt., about 100 m. were registered in Liberia and Panama.

The Community fleet

Studying the latest statistics on shipping we were surprised to note that the EC fleet has more tonnage than the five, great maritime nations of the Far East.

Indeed, the EC fleet today totals 63,896,084 grt. while the combined fleets of Japan, South Korea, Taiwan, China and Hong Kong barely add up to 60 m grt., which figure however is still higher than the figure for Liberia (52 m.) and for Panama (45 m.).

These last two, however, cannot be considered as national fleets since 23% of Liberian tonnage is owned by Americans and 40% of Panamanian tonnage is owned by Japanese. If one adds the Greek owned tonnage registered elsewhere to Greek flag tonnage, then the Greeks lead the field with 88 m dwt. followed by the Japanese with 81 m. dwt., the Americans with 65 m. dwt. and the Norwegians with 59 m. dwt.

In the EC also, Greece leads the field with 23 m tons of Greek flag shipping followed by Italy with 8 m., Britain with 6.6 m. and Germany with 6 m.

Intertanko very satisfied with MEPC outcome

«We are very satisfied with the outcome of the recent MEPC meeting, Intertanko's Managing Director» Tormod Rafgard said. «Intertanko has over the last two years strongly urged that tanker designs should not be frozen to only one concept. There should always be an opening for new concepts if these are equivalent or better than other designs». He added that «accidents did not happen due to lack of regulation but due to lack of compliance with regulations. The decision of IMO to strengthen inspection of tankers was also in line with the proposal made to IMO's meeting in Rapallo last year».

The Marine Environmental Protection Committee

(MEPC) of the International Maritime Organization (IMO) met from 2 to 6 March 1992. The most important outcome of this meeting was the adoption of amendments to Annex 1 of MARPOL 73/78 - prevention of oil pollution in the event of collision or stranding - for both new and existing oil tankers.

More than 300 Negative Comments on OPA '90

According to details released by Intertanko, more than 300 submissions were made to the U.S. Coast Guard in response to its Notice of Proposed Rulemaking on Financial Responsibility.

Washington lawyers acting on behalf of Intertanko, have looked at some of the submissions and have reported that from the comments surveyed, one can discern certain uniform themes. No commenting party seems to praise the proposed rule or suggest that it should go into effect without modification. It appears safe to conclude that dissatisfaction with the proposed rule is nearly universal among commentators. A theme that is frequently stated is that OPA itself requires amendment. Mandatory insurance requirements are suggested by the Greek and Norwegian shipowners. There appears also to be consensus that the self-insurance requirements of the proposed rule are virtually impossible to meet.

The 1991 Amver Awards

Sixty - six Greek - owned ships owned by 26 shipping companies were given awards on March 20, 1992 for their participation in, and valuable contribution to the U.S. Coast Guard's AMVER programme.

At a special ceremony in the U.S. Embassy in Athens, the awards were presented by the ambassador, Mr. Michael Sotirhos, with the minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides and Greek Coast Guard officials in attendance.

In an address at the ceremony, the minister expressed his pride in the fact that Greek ships were part of AMVER, stressing that the programme was providing humane services, promoting seamanship and was reinforcing the sense of solidarity among seamen all over the world.

The company that won the greatest number of awards was «Glafki Maritime» of the Alafouzos Group which also received the Golden Pennant of the programme for mutual assistance and the successful participation of its ships in the programme for the last five years. The awards and the pennant were handed

by the ambassador to Mr. Yannis Alafouzos.

The other Greek owned ships which were honoured took part in the AMVER programme for a period of at least 128 days during 1991.

Macedonia is Greek

Quietly, and with profound dedication to its ideals, Greek shipping is spreading the world in all directions that Macedonia is Greek. Both in Piraeus and in London, Greek Shipping companies are using the mails, telexes and fax messages for this purpose and the Greek Shipping Cooperation Committee in London has recommended the use of the phrase: «Macedonia is Greek, it has been for more than 3000 years, it is historically documented, and will remain forever Greek».

Salvage programme in the port of Piraeus

With the removal of the sunken cruise ship «Fiesta», a long overdue programme for clearing up the port of Piraeus should continue.

Smit-Matsas Hellas, who won the contract for the removal of the above cruise ship is pressing ahead for further contracts involving some of the 40 wrecks which are lying wholly or partly sunken in Piraeus.

With the use of «Tanklift 4» the sheer legs barge crane which is presently in our waters the Greek government should push ahead to clear the main greek port of these wrecks.

Two new Inmarsat — A stations opened

Two new land earth stations in the United States and Iran have begun providing Inmarsat — A mobile satellite communications services to maritime and land mobile users.

The U.S. station, at Staten Island, New York, will provide coverage of Europe, the western Commonwealth of Independent States, the Middle East, all of Africa and Latin America, and the eastern United States, in addition to the Atlantic Ocean via Inmarsat's Atlantic Ocean region-East (ARO-E) satellite. The station is operated by IDB Aero-Nautical Communications Inc.

The Iranian earth station, at Bournehen in south-west Iran, offers Inmarsat - A mobile communications via Inmarsat's Indian Ocean region (IOR) satellite, se-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

erving an area which extends from the west coast of Africa eastwards to Asia and central Australia. The station is operated by the Telecom Corporation of Iran.

The new Bournehen station intends to offer Inmarsat-C data messaging services by the end of 1992. Inmarsat - C can be used for a wide variety of applications, including telex and electronic mail communications, information distribution from one ship or vehicle to a group of specified users, remote monitoring and control, position reporting and fleet management using terminals which are small enough to fit on any boat or vehicle, or even to be hand carried.

Tsavliris — Worldwide salvage operations

Tsavliris Piraeus, one of the major International Salvage Contractors have started the New Year on a good footing.

After rendering Lloyds Form salvage services to the laden bulk carrier «Fen» in the English Channel, Tsavliris became involved in a salvage operation on the other side of the globe, namely South Korea. Tsavliris sub-contracted two salvage tugs from fellow ISU member Fukada Japan to render Lloyds Form salvage assistance to the Greek bulk carrier «Captain Veniamis» 26.000 tons dwt, laden 17.000 tons bulk fertilizers, stranded of Mokpo.

A rapid response team comprising a senior salvage officer and divers, was flown out to the casualty by Tsavliris. Following a successful re-floating operation, without lightening in adverse weather conditions, the

casualty was towed to her destination, Yantai, Mainland China by subcontracted Chinese salvage tug. Unfortunately the success was marred by the sinking of a South Korean tug (with loss of life) which occurred during a «pilot assisted» local shifting, unrelated however to the main salvage operation.

Tsavliris were also active in Greece as usual. The Tsavliris salvage tug «Hermes» proceeded from her Patras station to the assistance of the M/V «Linka» 3.000 tons dwt, laden 1.500 tons bulk wheat, disabled in the South Adriatic. The casualty was towed to the island of Corfu under Lloyds Open Form.

It is noteworthy that following his departure from the ISU Executive Committee last September, Mr. Nicolas Tsavliris was recently re-elected (second term) to the boards of the Hellenic Chamber of Shipping and the Hellenic Marine Environment Protection Association.

Strike club management company renamed

The company responsible for managing the Strike Club (the Shipowners' Mutual Strike Insurance Association (Bernuda) Ltd.) has been renamed Strike Club Management Limited.

The restyling follows the announcement in January that the company was being restructured and strengthened through a management buy-out consequent upon the retirement of John Laing, the founder of the club.

The Strike Club is the largest insurer of its kind in the world, with entered tonnage in excess of 40 mill. tons gross after the latest February renewals.

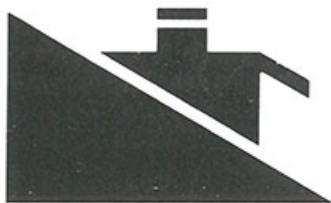


CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179506, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piraeus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΣ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'ΤΑ ΤΡΕΠΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	66	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	18819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783
Α' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α' ΤΝΤΑ (δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α' ΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α' ΤΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α' ΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠ	83	35911
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10850
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 ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΒΡΥ	85	14283
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΑΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	76	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΕΡ	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'ΓΟΜΦ	76	13633

πρ. «ΤΣΚ Μέλωντ»
προς Χάργκ Αϊλαντ 5/1
ε. Νιούκαστλ 29/12
αργεί Πειραιά
μεσογειοεικές μεταφορές
προς Ιντσόν 12/1
ε. Ιντσόν 14/1
προς Ινδονησία 27/12
προς Ζανζιβάγκ 31/12
προς Μίνα Καμπούς 28/1
προς Ταμπόκο 8/1
α. Ν. Ορλεάνη 18/1
α. Κεηπτάουν 14/1
προς Ιαπωνία 21/1
μεταφορές Πάτρας
α. Σάο Φρανσίσκο 23/1
πρ. «Μαραθών»
προς Κασσιόγκ 25/12
προς Μαυλία 17/1
α. Ταμάτα 15/1
ε. Τσίμα 24/1
προς Κοβένας 19/1

ε. Πόρτο Μολιβάρ 28/1
δ. Παναμά 11/1
προς Τερνέστη 26/1
ε. Γκουαγιακούλ 23/1
ε. Αλμποργκ 28/1
προς Ν. Κορέα 4/1
προς Ιαπωνία 1/1
προς Φουτζέιρα 1/1
μεσογειοεικές μεταφορές
ε. Ν. Ορλεάνη 26/1
α. Πόρτ Άλμπερν 31/12
προς Ιαπωνία 20/1
ε. Φουτζέιρα 17/1
προς Χοντζίνα 18/1
ε. Τάραντα 29/12
ε. Αμβέρσα 1/2
πρ. «Orsola B.»
προς Φρημάντλ 24/1
προς Βουβάδα 30/1
ε. Πειραιά 20/11
αργεί Πειραιά
προς Αϊνχότ 28/1
ε. Κέμπε 26/1
προς Κεηπτάουν 26/1
προς Σιγκαπούρη 20/1
προς Ταμπόκο 4/1
προς Μπαγκόγκ 29/1
υπό ναυπήγηση
προς Μαράκκιο 14/1
α. Κασσιόγκ 20/1
προς Ντάρμστατ 21/1
προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 28/1
ε. Σύρο 24/1
προς Χόγκ Κόγκ 19/1
ε. Τζέντα 6/1
προς Βαλτιμόρ 6/1
προς Πόρτ Κέμπε 23/1
προς Κήλαγκ 19/1
προς Κίνα 9/1
ε. Αμβέρσα 30/1

ε. Καλοντιμποργκ 28/1
προς Χάμπτον 16/1
ε. Μπαργκουλ 24/1
α. Ακαμα 20/1
προς Βανκούβερ 20/1
ε. Μακίο 27/1
προς Σιγκαπούρη 13/1
προς Γιοκχάμα 11/1
ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/1
ε. Χοντζίνα 23/1
προς Μπουργκ 15/1
ε. Μπαγκόγκ 13/1
ε. Κεηπτάουν 30/1
προς Κοτονό 10/1
πρ. Σουραμπάγια 19/1
α. Ν. Ορλεάνη 18/1
προς Πόρτ Κέλαγκ 5/1
προς Πόρτ Κέλαγκ 20/1
προς Ιντσόν 9/1
προς Σαβάνα 20/1
προς Γιαντί 24/1
προς Πακιστάν 2/1
προς Χοντζίνα 1/2
α. Νιούκαστλ 6/1
προς Τάιτσομ 26/1
προς Αμβέρσα 25/1
α. Γιβραλτάρ 28/1
προς Χουαλιέν 24/1
προς Κίνα 26/1

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	89222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΟΛΕΩΝ	76	26275
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	78	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30822
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΚΟΖΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΥ ΕΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΥ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328
ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΗΤΗ	89	23459
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΤΕΜΟΝ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	7452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986

ε. Μακίο 20/1
ε. Κομώ Μπαϊ 1/1
προς Μομπάσα 17/1
ε. Μπαγκόγκ 6/1
ε. Μαντίμα 15/1
α. Βανκούβερ 24/12
ε. Λειζές 21/1
α. Αλεξάνδρεια 26/1
α. Λε Χάβρη 21/1
ε. Σηάτλ 25/1
α. Ντάρμστατ 3/1
α. Σαν Λορέντζο 20/1
ε. Τζέντα 30/12
επισκ. Γιοκχάμα 23/1
ε. Σιγκαπούρη 26/12
στη Σιγκαπούρη 1/1
προς Κασσιόγκ 21/12
ε. Κινούρα 11/1
προς Λισαβόνα 21/1

προς Βενετία 29/1
ε. Μ. Μαγκάνου 20/1
προς Χάμπτον 18/1
προς Κασίμα 13/1
προς Χαλκίδα 11/1
ε. Ν. Ορλεάνη 21/1
ε. Οδησσό 14/1
προς Ιαπωνία 19/1
προς Καναδά 27/1
προς Σαν Χουάν 10/1
α. Ίμνιγκχαμ 13/1
προς Άντεν 10/1
προς Αρούμπα 13/1
προς Μπρίντς 3/1
προς Ρίο Χάινα 21/1
προς Αμβούργο 18/1
ε. Φουτζέιρα 28/1
προς Ταϊλάνδη 14/1
προς Πούντα Καρντόν 19/1
προς Χιούστον 23/1
προς Πούντα Καρντόν 23/1
υπό ναυπήγηση
προς Κίνα 21/1
στο Ζανζιβάγκ 31/1
προς Κίνα 4/1
προς Αργεντινή 22/1
ε. Κολούμπια Ρίβερ 23/1
προς Πρέβεζα 21/1
προς Όκλαντ 26/1
ε. Καζαμπλάνκα 3/1
μεταφορές Ρεθύμνου
προς ΗΠΑ 21/1
προς Λός Άντζελες 21/1
ε. Βενετία 20/1
προς Νταμπέκ 24/1
προς Κήλαγκ 22/1
προς Βανκούβερ 14/1

προς Αγκόλα 2851
προς Πειραιά 17/1
α. Ν. Ορλεάνη 25/1
προς Κολούμπια 20/1
α. Μπαντάρ Αμπάς 20/1
α. Γδύνια 11/1
προς Κριστομπόλ 23/1
προς Λος Άντζελες 22/1
ε. Μπωμόν 22/1
ε. Αμβέρσα 21/1
α. Ίμνιγκχαμ 27/1
α. Ν. Ορλεάνη 20/1
προς Σαβάννα 26/1

προς Ντουμπάϊ 8/1
ε. Λας Μίνας Μπαϊ 23/1
ε. Νιχάμα 18/1
προς Άνναμπα 9/1
προς Ν. Ορλεάνη 29/1
προς Γιοκχάμα 14/1
ε. Σαν Λορέντζο 21/1
πρ. «Νέος Ρήφερ»
προς Ιταλία 25/1
α. Μπρέμεν 24/1
ε. Σιγκόγκ 24/1
προς Μπουλόν 23/1
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Ορλεάνη 24/1

α. Ν. Ορλεάνη 12/1
ε. Αμβέρσα 29/1
προς Θεσσαλονίκη 23/1
α. Πειραιά 20/1
προς Πειραιά 1/2
προς Βόλο 28/1
προς Ιλιτσέβακ 25/1

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΡΓΑ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1800
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589
ΒΟΡΗ	84	20009
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288
ΓΟΥΔΙΝΗ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19980
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40850
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΦΝΗ	84	35746
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
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΡΗΝΗ	76	11282
ΕΡΗΝΗ	85	12811
ΕΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	38800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΕΡΑΛΔ	78	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	85	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΟΥΠ	70	30881
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΠΙΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935

υπό ναυπήγηση
α. Ν. Ορλέανη 17/1
α. Ν. Ορλέανη 15/1
προς Τσιόττα 20/1
μεσογειάικς μεταφορές
προς Βόλο 7/1
προς Νικόσια 23/1
αργεί Πειραιά
προς Ν. Κορέα 24/1

μεσογειάικς μεταφορές
προς Κόστα Ρίκα 18/12
προς Νατιέρ 26/1
α. Κωνσταντίνος 22/1
μεταφορές Φουτζέρας
προς Κανακάλε 30/12
προς Ηγουμένισσα 20/1
α. Σετούμπαλ 21/1
στη Φουτζέρα (αποθήκη)
προς Βαντί Φείραν 27/1
α. Σουέζ 19/1
α. Πόρτ οφ Σπείν 27/1
επισκ. Γκουαγιακούιλ 31/1
στο Χάμπτον 25/1
α. Ν. Ορλέανη 27/1

α. Χιούστον 8/1
α. Ταμπόκο 5/1
επισκ. Βεραρούς 22/1
προς Μαντάνιλο 24/1
α. Ν. Ορλέανη 19/1
προς Ν. Ορλέανη 10/1
προς Γκουαγιαμάς 12/1
α. Μόγκλα 14/1
επιλήθη Έλληνες
προς Π. Κορντόν 13/1
αργεί Πειραιά
προς Γκάνδη 24/1
προς Κόλο ΗΠΑ 29/1
προς Αϊδί 25/1
προς Π. Μωχ. Μπιν Κασιμ 28/12
προς Σάντος 18/1
α. Άκαμπα 27/1
προς Σκώ 30/12
προς Ιντσόν 10/1
προς Ποντιανός 25/1
προς Βερμούδα 17/1
προς Σέτε 19/1
α. Ντάρμπαν 13/1
α. Ρότερνταμ 4/1
προς Κορέα 27/12
α. Παρανάγιο 7/1
α. Μπιλμπό 29/1
προς Καζαμπλάνκα 23/1
προς Σουέζ 28/1
προς Αλεξάνδρεια 24/1
προς Σκίνα 25/1
α. Τζουαίμα Τέρμ. 14/1

α. Ντούμπαϊ 25/10
μεσογειάικς μεταφορές
προς Κασιμ 9/1
α. Ντάρμπαν 4/12
προς Σάρροχ 19/1
α. Μπανιόλ 11/1
προς Αρούμπα 25/1
α. Δαμπίνα 11/1
α. Βενετία 14/1
προς Μπελόν 20/12
α. Καράτι 15/1
στη Βηρυτό 23/1
α. Τζέντα 27/12
μεσογειάικς μεταφορές
α. Σαγκά 14/12
α. Βαρκελώνη 23/1
προς Κασσιόχ 27/12
α. Ντουνεντίν 23/1

αργεί Βασώρα
προς Βομβά 1/2
α. Τζουαίμα Τέρμ. 10/12
προς Ιαπωνία 13/1
πρ. «Έλλη»
προς Βρέμη 25/1
προς Κεμπέκ 17/1
προς Τριπόλη 30/12
προς Βραζιλία 19/1
προς Μπρεμερσάβεν 28/1
προς Ιρλανδία 21/1
προς Τζέντα 25/1
προς Μυτιλήνη 11/1
α. Πειραιά 24/1
αργεί Πειραιά
επισκ. Λισαβώνα 30/1
μεσογειάικς μεταφορές
προς Πειραιά 11/1
προς Κασιμ 8/1
προς Κίνα 29/1
προς Συρία 15/12
α. Βρέμη 30/1
προς Τουάπας 29/1
α. Φουτζέρα 9/1
προς Μαυρίκιο 7/1
πρ. «Πρίσμος»
α. Λισαβώνα 28/1
προς Ικαρία 12/1
α. Πειραιά 14/1
προς Αυστραλία 8/1
προς Πόρτ Κάιζερ 22/1

ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10008
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	18379
ΕΥΡΩΤΖΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΗΝΟ	81	23100
ZIM GENOVA	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32485
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΜΠΕΡΑΖΙΑ	84	14103
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32485
ZIM	76	11348
ΖΙΝΚΙ (δ.)	79	28973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121185
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΒΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠΙ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247180
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247180
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΕΑ	69	18431
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	80352
ΚΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΛΑΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	80352
ΚΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453
ΚΛΕΩΝ	76	59319
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΛΑΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ	68	22836

προς Μπαγκόγκ 5/1
προς Αλταμίρα 7/12
προς Μανασός 23/1
προς Παρανάγιο 28/1
α. Πειραιά 28/1
προς Άνω Ανατολή 10/1
προς Μαλαίσια 13/1
προς Αφρική 3/1
προς Ευρώπη 16/1

α. Αμβέρσα 29/1
προς Μπαγκόγκ 14/1
α. Γιούροπορτ 9/1
προς Ρίταρντς Μπαϊ 3/1
α. Χόγκ Κόγκ 30/1
προς Τεργέστη 26/1
πρ. Κολόμπο 19/1
προς Χάλεφας 25/1
προς Σιγκαπούρη 21/1
πρ. Νάπολη 24/1
πρ. Γιοκχάμα 22/1
πρ. Μπουσάν 31/1
πρ. Λάγος 19/1
επισκευές Χιούστον 31/1
α. Χόγκ Κόγκ 22/1
πρ. Αμπόν 31/12
α. Δεμεράρα 16/1
πρ. Χιούστον 9/1
πρ. Τουμπάρο 19/1
α. Πειραιά 24/12
πρ. Λος Άντζελες 21/1
πρ. ΗΠΑ 22/1
πρ. Ντουάλα 25/12
πρ. Μασούρα 24/12
πρ. Γιοκχάμα 26/12
πρ. Κωνσταντίν 24/1
πρ. Τουμπάρο 25/12
πρ. Β. Θάλασσα 26/1
α. Γιούροπορτ 31/1
πρ. Μπουσάν 20/1
μεσογειάικς μεταφορές
επισκευές Πειραιά
πρ. Ελλάδα 25/12
στη Κωνσταντίν 16/1
πρ. Αμβούργο 21/1
α. Ν. Ορλέανη 11/1
πρ. Αλαμπάμα 9/1
πρ. Γδύνια 17/1
μεσογειάικς μεταφορές
α. Γιβραλτάρ 22/1
α. Αλεξάνδρεια 23/1
α. Ιντσόν 15/1

πρ. Ελλάδα 30/1
α. Σαν Φραντσέσκο 7/1
α. Πόρτ Σουάνα 28/11
πρ. Σέμπου 28/1
πρ. Χοντίντα 10/1
α. Λε Χόβρη 29/1
α. Ν. Ορλέανη 21/1
α. Ν. Ορλέανη 25/1
πρ. Οδησσό 3/1
πρ. «Stecerris»
πρ. Αλγέρι 17/9
πρ. Σακλίντε 8/1
α. Τζουαίμα Τέρμινταλ 7/1
α. Ρας Τανούρα 26/1
α. Ν. Ορλέανη 30/12
α. Αμβούργο 1/2
πρ. Ιαπωνία 23/1
α. Λούπη Τέρμινταλ 20/1
α. Λούπη Τέρμινταλ 2/1
θέση 34.35 Β, 125.60 Α 1/2
α. Λίβερπουλ 29/1

α. Τζουαίμα Τέρμ. 22/1
πρ. Κασσιόχ 16/1
α. Κόμπε 18/1
α. Μπωμόν 17/1
α. Τακόμα 22/1
α. Ρότερνταμ 31/1
α. Βενετία 23/1
α. Σιγκαπούρη 1/1
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 23/1
πρ. Σάντος 15/1
α. Πειραιά 23/1
α. Τζουμπαϊλ 28/1
πρ. Πασιρ Γκουιντάνγκ 22/1
μεσογειάικς μεταφορές
πρ. Σέρια 11/1
α. Μελλίνα 25/1
α. Βανκούβερ 28/1
α. Βρέμη 27/1
πρ. Τουρκία 14/1
πρ. «Μαϊστρος»
πρ. Δ. Αφρική 23/1

α. Φουτζέρα 3/10
πρ. Ιταλία 27/1
πρ. Μπ. Αμπάς 7/12
πρ. ΗΠΑ 25/1
πρ. Βομβά 20/1
α. Βανκούβερ 3/1
α. Σιγκόγκ 24/1
α. Ν. Γουέστημστερ 28/1
α. Χοντίντα 23/1
πρ. Τουμπάρο 12/1
πρ. Γαλλία 27/1
α. Ρότερνταμ 18/1
α. Λισαβώνα 24/1

ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΕΩΝ	70	18164
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14928
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	81054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	81054
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
ΚΡΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣ (δ.)	76	43681
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4985
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	14769
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	81615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΡΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑ'Υ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9189
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10820
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ	70	25108
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΩΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100

προς Κολόμπο 14/1	
προς Ιαπωνία 15/1	
προς Θεσσαλονίκη 23/1	
ε. Χάμπτον 22/1	
ε. Σουέζ 31/1	
προς Ινδονησία 8/1	
προς Καλλιά 23/1	
προς Σιγκαπούρη 8/1	
α. Μπλμπάο 17/1	
προς Πειραιά 24/1	
προς Κωνσταντίνζα 29/1	
προς Γέλα 19/1	
ε. Βηρυττό 22/1	
α. Φος 8/1	
προς Παζόι 12/1	
προς Γιβραλτάρ 25/1	
προς Ρίο Ιανέιρο 27/1	
προς Χάργκ 17/1	
προς Λιβύη 11/1	
α. Φιουμτσίνιο 28/12	
α. Ταρραγόνα 28/1	
προς Ιράν 20/1	
ναυπηγ. Ναυκασήκη	
ε. Αστανό 28/1	
δ. Παναμά 2/1	
ε. Ρότερνταμ 31/1	
προς Ταϊβάν 13/1	
προς Περισκό 30/1	
προς Μιλάδα 26/1	
α. Ρας Τανούρα 28/1	
α. Νταμμάμ 17/1	

προς Ραμπίχ 30/1	
ε. Δρέπανον 27/1	
προς Ντουάλα 29/12	
επιπλήρη διάλυση	
προς Ταϊβάν 28/12	
προς Ιταλία 17/1	
προς ΚόΛπο ΗΠΑ 8/1	
προς Πειραιά 21/9	
ΕΤΑ Κωνσταντίνζα 4/2	
ε. Μπρούνα 29/1	
ε. Κων/πολη 27/1	
ε. Τζέμπελ Α'λι 29/1	
ε. Πειραιά 22/1	
προς Κωνσταντίνζα 26/1	
προς Σασιχά 19/1	
α. Χόγκ Κόγκ 20/1	
προς Ιαπωνία 28/12	
α. Μαβίλα 21/1	
προς Π. Καμπέλο 22/1	
προς Μουρρόν 13/1	
προς Ιρλανδία 27/1	
ε. Γκντάνσκ 24/12	
επισκευές Πειραιά 20/8	
στη Βασίλα	
ε. Δουκέρη 22/1	
στο Καράτσι 20/1	
ε. Αστανό 28/1	

ε. Πόρτ Κέλαγκ 24/1	
ε. Σ. Λούι ντε Ρόν 28/1	
προς Ρότερνταμ 29/1	
προς Τζέντα 24/1	
α. Σαλβαντόρ 24/1	
στο Καράτσι 3/2	
ε. Βανκούβερ 25/1	
προς Βραζιλία 28/1	
ε. Κολόμπο 26/1	
ε. Κωνσταντίνζα 15/1	
προς Κήλαγκ 21/12	
προς Ινδία 10/1	
προς Οδισσά 23/1	
ε. Μίλφροντ Χάβεν 26/1	
δ. Γιβραλτάρ 30/12	
ε. Πειραιά 27/1	
προς Τόκιο 8/1	
προς Κίνα 22/12	
προς Κίνα 31/1	
προς Ν. Κορέα 4/1	
ε. Ν. Ορλέαν 25/1	
προς Ιράν 27/1	
α. Καρταγένα 28/12	
πρ. «Crystal King»	
α. Ακαμπα 25/1	
προς Πάρογκροουν 23/1	
προς Ιταλία 23/1	
στη Τζέντα (αποθήκη)	
προς Αλγερία 10/12	
προς Οκάνους 18/1	
πρ. «Αρεθούσα II»	
προς Δ. Αφρική 7/1	
προς Ναβοροσίσκ 18/1	
ε. Μάντρε ντε Ντρεός 24/1	
επισκευές Ναυκασάκι 1/2	
προς Μονβιτο 13/1	
προς Π. Μωχ. μιν Κασιμ 15/1	
προς Πειραιά 22/1	
α. Ν. Ορλέαν 3/1	
α. Αλεξάνδρεια 22/1	
προς Ρίγα 30/12	
ε. Σιγκαπούρη 28/1	
πρ. «Ming Jade»	
α. Πειραιά 21/1	
προς Τασιμπάνα 21/1	
ε. Ντάρμπαν 28/1	
προς ΗΠΑ 12/1	
προς Ρίτασντε Μπαί 23/12	
προς Κανακά 28/1	
προς Πειραιά 27/1	
προς Κίνα 4/12	

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Τ'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Τ'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	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 Π.	82	32239
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΑΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5785

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑΝΗ	78	14651
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΝΤΑΛ'ΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΣΤΟΡ	67	1598
ΝΕΣΤΟΥΡ ΣΚΑ'Υ'	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΦΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30884
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	38600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΙΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165
ΟΘΩΝ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	17880
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΟΟΥ	80	22710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000

ε. Κωνσταντίνζα 12/1
αργεί Ν. Ορλέαν
ε. Ν. Ορλέαν 7/1
ε. Π. οφ Σπαίν 14/1
αργεί Ν. Ορλέαν
α. Ν. Ορλέαν 11/1
ε. Βαλτιμόρη 27/1
προς Ν. Ορλέαν 28/1
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
αργεί Ν. Ορλέαν
α. Ν. Ορλέαν 26/1
ε. Ν. Ορλέαν 13/1
ε. Ν. Ορλέαν 28/12
α. Μασσαλία 20/12
ε. Μπαρμάντος 13/1
προς Γκούστα 16/1
αργεί Πειραιά
προς Ακαγιούτα 18/1
ε. Ν. Ορλέαν 9/12
ε. Δεμεράρα 1851
προς Ν. Ορλέαν 17/1
προς Ν. Ορλέαν 25/1
ε. Κάστρις 28/1
α. Ν. Ορλέαν 22/1
αργεί Ν. Ορλέαν
προς Ν. Ορλέαν 16/1
ε. Τζέντα 18/1
προς ΗΠΑ 29/1
ε. Ραβέννα 20/1
ε. Μπαμόντ 18/1
ε. Κορούνα 2951
προς Αλεξανδρία 21/1
ε. Α. Πετρούπολη 18/12
προς Νιούκαστλ 12/12
προς Ιταλία 28/12
προς Νιούπορτ 25/1
ε. Πειραιά 17/12
επισκευές Νορβηγική
ε. Πειραιά 26/1
προς Τζέμικ 22/1
προς Τρομπέτας 25/1
ε. Κολούμπια Ρίβερ 21/1
προς «Πορταίσινα»
μετασκευάζεται Πειραιά
προς Ιαγκάκι 1/1
προς Σιμόντσο 22/1
προς Γκντ 12/1
ε. Σιγκαπούρη 25/1
προς Μαυρίκι 20/1
στο Ντουμπάι 27/1
αργεί Πειραιά

προς Τσιβάν 15/12
προς Περσικό 27/1
ε. Λ. Τσάρλς 22/1
ε. Παρανάγουα 8/1
ε. Σιγκαπούρη 16/1
προς Ηράκλειο 27/1
προς Τζέντα 13/1
ε. Γιβραλτάρ 23/1
προς Ν. Αφρική 26/1
προς Γιοκοχάμα 22/1
ε. Αμβούργο 1/2
προς Φουτζέιρα 24/1
ε. Φουκουγιάμα 17/1
επισκ. Πειραιά 11/9
προς Πόρτ ντε Μπουξέ 25/1
προς Γιάνμπο 18/1
προς Πειραιά 28/1
ε. Γκόττενμποργκ 28/1
προς Γιβραλτάρ 23/1
ε. Τεργέστη 28/1
προς Γιάνμπο 20/1
ε. Ταρραγκόνα 14/1
ε. Ιλιτσβόκ 9/1
α. Σίνετ 27/12
προς Αρούμπα 23/1
ε. Ντόβερ 21/1
ε. Μπρούκλινμπελτ 30/1
α. Γκλάντσταουον 9/1
ε. Λος Άντζελες 22/12
προς Ιαπωνία 13/1
ε. Ντόβερ 21/1
προς ΗΠΑ 31/12
προς Συρία 29/12
προς Δεμεράρα 10/1
ε. Πειραιά 26/1
προς Μπουλόν 21/1
προς Σούατε 20/1

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΩΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	13243
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214
ΟΥΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	73	13243
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447
ΠΑΣΟΙ	78	12518
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II	77	15460
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	6631
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599
ΠΕΛΜΠΟΕΡ	70	1599
ΠΕΛΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΛΑΤΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368

ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ	72	57102
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	72	9284
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΤΑΝΑ ΘΕΒΙ	78	12683
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169
ΡΕΑ	78	16726
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΔΟΣ	77	70282
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611

προς Γιομπούκοα 18/1	
προς Γιβραλτάρ 17/1	
α. Τερνέστη 22/1	
ε. Νταμμά 21/1	
προς Ασία 14/1	
επιβλήθη Έλληνες	
προς Βενεζουέλα 22/1	
πρ. «Όσσεαν Τρέιντερ»	
ε. Πόρτο λα Κρούς 15/1	
ε. Νταμμά 26/1	
ε. Σάο Σεμπαστιάο 26/1	
στον π. Μισισσιππί 1/2	
α. Ν. Ορλεάνη 24/1	
πρ. «Άννα Λ.»	
προς Μουπάσα 17/1	
μεταφορές Βραζιλίας	
ε. Ναγκόγια 27/1	
προς Κύπρο 15/1	
προς Καζαμπλάνκα 21/1	
ε. Φουτζέιρα 16/1	
στο Μπρεμπερχάβεν 1/2	
ε. Πειραιά 25/12	
προς Π. Καμπίλο 7/1	
ε. Δουνκερκή 21/1	
ε. Κινούρα 17/1	
πρ. «Meersk Seraya»	
α. Γουέιπα 22/1	
α. Ούμ Σάιντ 18/1	
προς Ν. Ορλεάνη 17/1	
προς Ποχάγκ 18/11	
προς Πόρτ Κέμπλα 16/1	
πρ. «Meersk Senang»	
α. Ντάρμπαν 27/1	
ε. Σιγκαπούρη 26/1	
προς Λα Γκουάιρα 10/1	
προς Κορέα 17/1	
ε. Πειραιά 26/1	
ε. Πειραιά 31/10	
προς Φουτζέιρα 26/12	
προς Σκίνα 18/12	
προς Γουατεμάλα 25/1	
πρ. «Ιθάκα Ρέφερ»	
προς Κόλπο ΗΠΑ 18/1	
επισκ. Πειραιά 16/11	
α. Ν. Ορλεάνη 25/1	
α. Λουπ Τέριναλ 24/1	
επιβλήθη Έλληνες	
προς Κωνσταντίνζα 23/1	

προς Ρότερνταμ 17/1	
προς Ν. Ορλεάνη 23/1	
πρ. «City of Ipswich»	
πρ. Ανκόνα 27/1	
προς Αλεξάνδρεια 28/1	
προς Ραβέννα 25/1	
ε. Κων/πολη 27/1	
προς Σιγκαπούρη 21/1	
ε. Γιουγκάλα 30/1	
προς Σιμπόλγκα 15/1	
προς Γιαντίλ 15/1	
προς Τούλζαν 30/1	
προς Σιγκαπάνγκ 19/1	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
προς Σιγκαπούρη 11/12	
προς Ιαπωνία 16/1	

προς Ταλίν 2/1	
ε. Πόρτ Εβεργκλέιντς 26/1	
προς Μπαχόγκ 24/1	
στο Λουμπό	
προς Κήλαγκ 12/1	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 26/1	
ε. Βενετία 27/1	
α. Τζουαίμα 26/12	
προς Κανκόσια 14/1	
προς Τρίπολη 15/1	
ε. Πειραιά 20/12	
ε. Σαγκάη 24/1	
πρ. Ρίο 24/1	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
α. Χιούστον 7/1	
πρ. Πόρτλαντ 16/1	
α. Πόρτ Εβεργκλέιντς 9/1	
πρ. Γιάνμου 21/12	
πρ. ΗΠΑ 30/1	
πρ. Χιούστον 2/1	
πρ. Αλιβέρι 24/1	
ε. Βομβάη 23/1	
πρ. Θεσσαλονίκη 28/1	
πρ. Θεσσαλονίκη 24/1	

πρ. Ρόμπιχ 31/1	
ε. Πειραιά 27/1	
ε. Πειραιά 27/1	
μετ. «ΑΧ» Όρτσιντ» (ε.)	
μεταφορές Πατρών	
ε. Νταμμά 24/1	
ε. Βενετία 28/1	
πρ. Μπ. Άιρες 27/11	
πρ. Κότκα 23/1	
ε. Ταϊγκόνγκ 20/1	
ε. Σουίνουσκί 27/1	
πρ. Σιγκαπούρη 25/11	
πρ. Ιαπωνία 30/1	
δ. Γιβραλτάρ 23/1	

ΡΟΠΙΝ	80	17495
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΟΣ	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΤΥ	77	3482
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΑΛΑ	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776

ΣΙΛΒΕΡ Α'ΓΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΞ	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	84	22342
ΣΟΥΒΕΤΤΑ	78	34034
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΧΩΤΡΑΣ	82	31323
ΤΑΝΤΑ	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΡΟΛ	74	12464
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΠΑΣ	77	15284
ΤΟΖΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΥΟΥΡ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΑΞ	76	56192
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162

ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΠ Α. (δ.)	74	116215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΑΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621

σωστό όνομα «Ρόμπιχ»
πρ. Ουόλεντο 4/1

ε. Ρότερνταμ 8/1	
πρ. Ρας Τανούρα 27/1	
πρ. Θρη Ρίβερος 19/1	
α. Ν. Ορλεάνη 26/1	
πρ. Χαλκίδα 18/1	
α. Κεηπάτσον 27/1	
α. Βομβάη 7/1	
πρ. Μουρράν 11/1	
πρ. Πιομπίνο 23/1	
πρ. Πασίρ Γκουιντάνγκ 19/12	
πρ. Λευκάδι 24/1	
α. Ν. Ορλεάνη 20/1	
πρ. Πασίρ Γκουιντάνγκ 25/1	
ε. Άμστερνταμ 27/1	
πρ. Ελλάδα 29/1	
πρ. Τζέντα 18/1	
πρ. Βόλο 26/1	
πρ. Ιντσόν 21/1	
ε. Ρίο Ιανέιρο 14/1	
πρ. Τουρκία 19/1	
πρ. Κώ 24/1	
πρ. Κίνα 21/1	
πρ. Μιλλάδο 23/1	
α. Ρας Τανούρα 20/12	

πρ. Ταρτούζ 27/1	
πρ. Ουάσινα 11/1	
ε. Αντοφαγκάστα 26/1	
πρ. Ιαπωνία 20/12	
πρ. Βραζιλία 28/12	
πρ. Μαντάρ Αμπάς 2/1	
α. Μπαρμινγτόν 12/1	
α. Σιγκαπούρη 7/1	
πρ. «Moleson»	
α. Ν. Ορλεάνη 6/1	
πρ. Πασκαγκούλα 7/1	
ε. Βηρυτό 5/1	
πρ. Σαβάνκερ 1/2	
πρ. ΗΠΑ 11/1	
α. Ν. Ορλεάνη 23/1	
α. Ταγκαόνα 22/1	
α. Ν. Ορλεάνη 25/1	
ε. Χαλκίδα 22/1	
ε. Οζάκα 27/1	
α. Ρότερνταμ 30/1	
α. Τζουαίμα Τέρμ. 13/11	
α. Ν. Ορλεάνη 27/1	
πρ. Αργεντινή 27/1	
α. Ρας Τανούρα 17/1	

ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900
ΦΟΡΟΥΜ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945

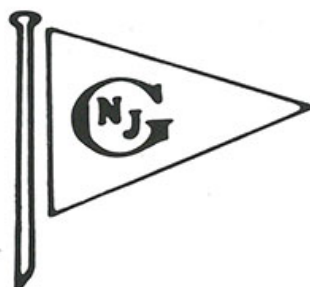
€ Πειραιά 2751
προς Ιταλία 28/1
προς Ισπανία 17/1
προς Ιταλία 27/1
€ Ρουέν 27/1
προς Ν. Ορλεάνη 25/1
€ Ρίγα 14/1
€ Πειραιά 24/1
προς Σιγκαπούρη 13/1
προς Λάγος 6/1
προς Κίνα 11/1
προς Γιβραλτάρ 14/1
προς Φουτζέιρα 20/12
υπό ναυπήγηση
προς Νοβοροσίσκ 21/1
€ Ν. Ορλεάνη 21/1
προς Ν. Ορλεάνη 8/1
α. Ταράγκονα 26/1
€ Φρημάντλ 26/1
προς Άνω Ανατολή 20/1
α. Ρας Τανούρα 23/1

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΐΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

€ Ρεσίφ 28/12
προς Περσικό 31/1
€ Κολούμπια ρίβερ 22/1
α. Καζαμπλάνκα 20/1
προς Νοβοροσίσκ 24/1
δ. Πόρτ Σάϊν 24/1
α. Ν. Ορλεάνη 24/1
στο Πόρτο Λιμόν 14/11
προς Πόρτο Μπολιβάρ 27/1
προς Σαλέρνο 20/1
επισκ. Βανκούβερ 27/1
€ Οναχάμα 19/1
€ Μπουσάνα 17/1
€ Ν. Ορλεάνη 23/1
μεταφορές Περσικού
προς Ιαπωνία 27/1
α. Ν. Ορλεάνη 1/12
€ Ν. Ορλεάνη 24/1
€ Ρεϊνιόν 23/1
€ Ρότερνταμ 2951

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone: 4290640-9
Fax Chartering: 4290651
Fax S + P Deptm: 4290654
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.)	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑΣ (κ.)	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	80	9154
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	79	9155
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΓΚΡΑΡΙ(κ.)	75	43806
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ 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
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΑΖΑ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΛ ΤΑ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΙ'ΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150
ΑΛΚΙΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641

α. Βουβάν 17/1
ε. Ιντσόν 11/2
προς Κούβα 16/2
προς Πασαγιές 16/2
προς Νοβοροσίσκ 3/2
προς Πόρτο Ορντάς 2951
προς Όννε 10/2
προς Σχίζσιν 13/2
ε. Γδύνια 18/2
προς Κούβα 31/12
ε. Νιούκαστλ 31/1
ε. Σαλόβερν 28/1
προς Σιγκαπούρη 24/2
ε. Τραμαντί 14/2
προς Θεσσαλονίκη 16/2
ε. Σάντος 12/2
ε. Πειραιά 4/2
δ. Παναμά 11/2
προς Βενεζουέλα 22/1
προς Χοντέιντα 7/2
προς Αρούμπα 27/1
προς Ταρτούζ 19/2
προς Καλάδο 17/1
προς Δανία 17/2
προς Τζάμνι 7/2
προς Τζέντα 14/2
προς Γαλλία 14/2
α. Κεηπτάουν 15/2
προς Καράτσι 16/2
προς Γκαζσαουέ 10/1
προς Αρούμπα 15/2
ε. Μαλφάττα 15/2
α. Γιβραλτάρ 14/2

ε. Τζέντα 1/2
ε. Φουτζέιρα 16/2
προς Ν. Υόρκη 21/2
α. Βηρυτό 22/2
α. Βουβάν 18/2
προς Περσικό 12/2
προς Θεοδόσια 13/2
α. Καρότσι 9/2
α. Τζουσίμα Τζέρναλ 7/2
ε. Νουέβα Παλμίρα 7/2
προς Κέι Γουέστ 19/1
μετ. «Summit Pioneer»
ε. Σαν Λορέντζο 15/2
προς Ρότερνταμ 2951
ε. Καζαμπλάνκα 15/2
ε. Πειραιά 1952
υπεστείλε κυπριακή
ε. Φός 19/2
προς Μωχαμέντα 11/
προς Μίνα Ραούστ 12/2
ε. Τζέντα 12/2
προς Βραζιλίας 7/2
προς π. Μισισσιππί 11/2
ε. Ζήμπραγκε 18/2
αργεί Ραβέννα
προς Ισπικά 25/1
προς Μουρόν 19/1
προς Γαλλία 18/2
προς Σάντος 10/2
προς Γιβραλτάρ 15/1
ε. Μίλφροντ Χάβεν 19/2
α. Σαγκάη 30/1
στο Φρήπορτ 20/2
ε. Ρότερνταμ 21/2
προς Σιγκαπούρη 23/1
επιωλήθη 'Ελλάδας
προς Ισπανία 20/2
α. Ν. Ορλεάνη 15/2
δ. Ντόβερ 23/1
προς Τζέντα 15/2
α. Βανκούβερ 1/2
προς Πειραιά 17/2
προς Ιταλία 15/2
ε. Κασσιούγκ 9/2
α. Γιβραλτάρ 14/2
επισκευ. Πειραιά 26/1
προς Αβόνα 14/1
α. Πειραιά 7/2
προς Χουάγκου 7/2
προς Γιοκοχάμα 29/1
προς Κόλπο ΗΠΑ 4/2
επισκ. Πειραιά 17/1
προς Λάζαρο Καρντένας 10/2
ε. Μπουενόβεντούρα 16/2
επισκ. Πειραιά 1/11

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.)	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.)	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΕΤΟ Δ. (κ.)	71	8741
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥ Ν. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΟΥΚ. (κ.)	75	35354
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΤΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ I. (π.)	73	89566
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)*	68	2571
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΑ (δ.μ.)	63	1848
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705

α. Ν. Ορλεάνη 10/2
προς Φουτζέιρα 13/1
προς Μπότανου Μπαί 4/2
προς Γένοβα 30/1
προς ΗΠΑ 13/1
πρ. «Red Arrow»

μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Tolten»
προς Ιταλία 15/2
στο Κόμπος Φήλντ (αποθήκη)

ε. Σιγκαπούρη 19/2
προς Περσικό 1952
ε. Ρουέν 12/2
προς Ρίσαρντς Μπαί 14/1
ε. Σάουθερν Ανκοράτζ 15/2
επισκ. Ντίγκ Γκαρσία 6/2
προς Νασσάου 1952
πρ. «Πετρίνα»
α. Ν. Ορλεάνη 13/2
ε. Κασσιούγκ 8/2
πρ. «Κυρήνια»
προς Τύνιδα 31/1
ε. Κολούμπια Ρίβερ 18/2
ε. Ν. Ορλεάνη 1952

προς Αυστραλία 11/2
πρ. «Νέστωρ»
ε. Αλεξάνδρεττα 18/2
προς Χάλα 22/2
δ. Πόρτ Σάϊδ 19/2
προς Φατέχ Τέρμ. 10/2
πρ. «Regal Carrier»
ε. Ρότερνταμ 22/2
ε. Τσιμπότε 31/2
προς Αλεξάνδρεττα 22/2
προς 'Ασπρα Σπίτια 15/2
προς Πειραιά 18/2
προς Μπουργκας 17/2
α. Λεμεσό 16/2
ε. Κασσιούγκ 2/2
προς Σαγκάη 18/1
α. Μίλφροντ Χάβεν 12/2
α. 'Ακόμα 5/1
προς Κίνα 2/1
προς Μπ. Αμάς 13/2
προς Ρας Τανούρα 7/2
ε. Ταμπικό 30/1
ε. Κόμπε 15/2
ε. Τσιτσάκ 21/1
προς Γιβραλτάρ 2052
προς 'Ιμνίγχαμ 20/2
πρ. «Wani Hill»
ε. Γκντάνσκ 7/2
προς Μουρόν 15/2
προς Παναμά 14/2
ε. Αμβέρσα 15/2
ε. Σάα Σεμαστίδο 5/2
ε. Πειραιά 9/2
α. Ρότερνταμ 21/2
επισκ. Πειραιά 31/1
προς Μπρέξ 22/2
προς Χόγκ Κόγκ 11/2
επισκ. Πειραιά 6/2
προς Πόρτο Κουεζάλ 8/2
α. Φαλκονάρι 15/2
ε. Λα Παλις 18/2
ε. Κόμπε 8/2
προς Κύπρο 3/2
προς Ρότερνταμ 26/1
προς Αλγκεθίρας 13/12
προς Αργεντινή 17/2
προς Κόλπο ΗΠΑ 17/2
ε. Κεηπτάουν 19/2
ε. Σάντος 1/2
ε. Λας Πάλμας 14/2
ε. Σάν Φραντσίσκο 5/2
α. Κεηπτάουν 24/1
α. Ν. Ορλεάνη 21/1
προς Βόλο 9/2
μεταφορές Ινδονησίας
ε. Παράναγους 23/1
α. Φουτζέιρα 11/1
προς Βενεζουέλα 9/2
προς Ιράν 5/1

προς Ρένι 2/2
 δάλυσή Κίνα
 ε. Υφούντες 20/2
 α. Αίν Σούκκι 15/2
 α. Κουίνχουαγκντά 13/2
 προς Ινδονησία 27/1
 ε. Καράσι 4/2
 προς Ρίτασεντ Μπαϊ 1/2
 προς Ταρτού 11/2
 ε. Μπουσάο 10/2
 α. Ν. Ορλεάν 6/2
 ε. Μπέντι 21/1
 προς Αλεξάνδρεια 30/12
 επισκ. Πεϊρά 21/2
 ε. Κήλαγκ 17/12
 προς Άνταμ 7/1
 ε. Άντεν 8/2
 ε. Πεϊρά 19/2
 πρ. «Κάσσονδρος»
 προς Τζουμπάι 31/2
 προς Χαλκίδα 17/2
 προς Κήλαγκ 13/2
 προς Οτράντο 15/1
 μεταφορές Περισκοί
 προς Λουάντα 28/6
 δ. Κων/πολή 27/1
 α. Σάφι 11/1
 α. Σαίντ Τζών 7/2
 ε. Ινδονησία 31/1
 α. Ν. Ορλεάν 4/2
 προς Γουλιγκτον 16/2
 στη Λας Πάλμας
 στην Πύλο 12/2
 ε. Τζέμπελ Άλι 3/2
 προς Νταμπάι 12/1
 α. Τζουσίμα Τέρμ. 18/1
 α. Ρος Τανούρα 13/1
 α. Γιούροπορτ 22/2
 α. Λουτ Τέρμινάλ 29/12
 α. Χιούστον 30/1
 α. Ν. Ορλεάν 4/2
 α. Φατέχ Τέρμ. 26/1
 προς Γιούροπορτ 21/2
 α. Γιούροπορτ 21/2
 α. Ν. Ορλεάν 27/1
 ρος Λουάντα 20/2
 προς Σινγκαπούρ 14/2
 προς Σινγκαπούρ 14/1
 ρος Ιταλία 19/2
 Σινγκαπούρ 16/2
 Μόγκλα 4/2
 ρος Τζέντα 19/2
 Ασαντόν 17/2
 ρος Σταβάνκερ 18/2
 Χιούστον 9/2
 προς Σαλέρνο 7/2
 α. Τζουσίμα Τέρμ. 6/2
 προς Αβάνα 21/1
 α. Ντγώρμαν 14/1
 α. Ραβέννα 20/2
 πρ. «Εξόν II»
 προς Μπελαγιόαν 6/2
 α. Λας Πάλμας 26/1
 προς Γουατεμάλα 18/2
 ε. Τζέμπελ Άλι 16/2
 α. Λορέντ 12/2
 προς Βανκούβερ 7/2
 προς Μπαντίνα 10/2
 προς Βραζιλία 30/1
 προς Κουήναολαν 14/2
 α. Μουμπάσα 1/2
 α. Ντγώρμαν 18/12
 προς Κοισούκου 29/1
 ε. Κρίνθο 14/2
 α. Μπαρλέττα 13/2
 προς Λέκχον 15/2
 πρ. Μπ. Άϊρες 11/2
 προς Κόλπο ΗΠΑ 20/2
 προς Αλγερία 13/1
 προς Ρας Μπουντράν 14/2
 προς Μπάρ 6/2
 α. Κολούμπια ρίβερ 1952
 α. Βανκούβερ 31/1
 δ. Παναμά 7/2
 α. Πόρτ Χάρκουτ 5/1
 ε. Ν. Ορλεάν 18/2
 προς Σαγκανασόκι 10/2
 α. Μουμπάσα 22/1
 προς Βενεζουέλα 20/2
 πρ. «Nireas»
 ε. Αϊβερπούλ 13/2
 ε. Βενετία 20/2
 προς Α. ΗΠΑ 6/2
 στη Σενγκάμα (αποθήκη)
 α. Φορτάδον 30/1
 στη Σενγκάμα (αποθήκη)
 ε. Κουίνχουαγκντά 17/2
 δ ι α γ ρ α φ ε τ α ι
 προς Βορροσσία 26/1
 προς Πόρτ Σουάν 10/2
 μετ. «Λότ Λάιτ» (Μπκ.)
 προς Χόγκ Κόγκ 20/2
 στη Βατώρα
 επισκ. Πεϊρά 6/12
 επισκ. Πεϊρά 14/1
 προς Φλίγγιακ 9/2

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	προς Λέγκορν 15/2	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	74	82786	προς Σεπετίμα 17/2
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	65	26174	επισκ. Ρίο Ιανέιρο 21/9	(N.M.)	73	120734	προς Κουαννιάγκ 18/12
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Λάγος 7/2	ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΟΥΖ (N.M.)	73	120734	μετ. «Σάουθερν Ναβιγκέιτορ» (π.)
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	υπέστειλε σημ. Μπαχόμας	ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	προς Μάρα «Μπρίγκα 8/2
ΘΗΤΑ ΑΔΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	προς Βεγκάη 12/8	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Μωρήν Φλάντ 15/2
ΘΗΤΑ ΔΑΛΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	ε. Σιγκαπούρη 3/2	ΚΟΝΔΩΡ (δ.)	80	26976	α. Τζουσίμα Τέρμ. 9/2
ΘΗΤΑ ΑΙΔΑΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	ε. Πειραιά 11/12	ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	ε. Τζέντα 8/2
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	προς Ιταλία 28/1	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Σμύρνη 20/1
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	στην Τρίπολη 12/12	ΚΟΠΑΚΑΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	ε. Κασσιούγκ 9/2
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	προς Πειραιά 12/2	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Αλγέρι 11/2
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	επισκ. Αμβέρσα 20/2	ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	επωλήθη αλλοδαπούς
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	α. Ν. Ορλεάνη 13/2	ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	ε. Γιούροπορτ 20/2
ΙΑΙΩΝ (κ.)	72	8016	προς Ρίο Γκράντε 1752	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	77	15043	προς Παράναγους 8/2
ΙΑΧΟΣ	73	25045	προς Γένοβα 20/2	ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	75	17175	ε. Σιγκαπούρη 13/2
ΙΔΙΑΝΑ (δ.Μη.)	77	140277	ε. Μπαχραϊν 18/2	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	77	14186	προς Καλλάο 10/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Ν. Αφρική 15/2	ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	15389	πρ. «Carcia Lora»
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Γιβραλτάρ 17/2	ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	82	23247	προς Σιλκάπ 10/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Ναυτόγκ 26/1	ΚΟΣΜΑΣ (κ.)	74	15994	ε. Φορμάντλ 17/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Ν. Ορλεάνη 19/2	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Χαλκίδα 28/12
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	α. Βανκούβερ 5/2	ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	ε. Βανκρέϊ 19/2
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)	78	20436	α. Χιούστον 6/2	ΚΟΥΤΥ II (π.)	75	16221	προς Αλμπαράντε 14/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Σιγκαπούρη 2/2	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μη.)	81	10524	α. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Ερεγλί 13/2	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	ε. Ιντσόν 28/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Αλεξάνδρεια 13/2	ΚΡΕΪΤΗ (κ.)	76	20355	προς Μαριουπόλ 20/2
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697	ε. Λάγος 31/1	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	α. Φουτζέιρα 5/1
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Φόρ 21/2	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 30/1
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Ν. Ορλεάνη 21/2	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Νικερί 28/1
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Χάμπτον 2/2	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Κοτονού 12/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Αλεξάνδρεια 1/2	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Αμβέρσα 21/2
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849	προς Γιβραλτάρ 15/2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Μπουγκάζ 18/2
ΙΤΑΖΑΤ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	α. Άχαμπα 14/2	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	προς Σιλκάπ 7/2
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Καλλάο 30/1	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Μπαντάρ Αμπάς 14/1
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	ε. Άμστερνταμ 16/2	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Ισπανία 6/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Οδησσό 12/2	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Γιάννου 1/12
ΚΑΔΕΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171	προς Μπαγκόνκ 2/2	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Αγ. Θεόδωρος 14/12
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Χιούστον 7/2	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Βερακούζ 31/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	επωλήθη Έλληνες	ΚΩΣ (π.)	72	8936	ε. Αμπτζάν 6/1
ΚΑΛΥΨΟ (Μη.)	65	3801	μεταφορές Μπριντζι	ΚΩΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	α. Καζαμπλάνκα 12/2	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	α. Βομβά 3/2
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	α. Τεργέστη 15/2	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.)	62	2201	προς Βαλλέττα 17/2
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	α. Βρέμη 11/1	ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Λογάντα 25/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Ν. Ορλεάνη 18/2	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Βεγκάη 7/2
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	α. Λας Πάλμας 9/2	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	προς Πιομπίνο 19/2
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	προς Μεξικό 25/1	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	προς Μοντανάρ 1852
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	προς Τουρκία 19/2	ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	76	4123	ε. Πειραιά 4/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Σιγκαπούρη 25/12	ΛΑΚΥ (Μη.)	68	8135	προς Κρίστομαλ 13/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	προς Σεπετίμα 10/2	ΛΑΚΥ ΓΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Ν. Υόρκη 15/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μη.)	73	62317	προς Σαλντάν Μπαϊ 1/2	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Ν. Γουέστηντεν 20/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	προς Πειραιά 5/2	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Νταμμά 15/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	προς Ευρώπη 3/2	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	ε. Σαντάντερ 7/2
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	προς Πειραιά 16/2	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	μετ. «Rosa C.» (Ονδ.)
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	προς Ιταλία 19/2	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Βερακούζ 27/12
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Ινδία 18/2	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	ε. Ρίο Ιανέιρο 12/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	ε. Σιγκαπούρη 16/2	ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	ε. Λάγος 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	α. Γκάλβεστον 1/2	ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191	ε. Καράτσι 11/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Μίνα Καμπούς 11/2	ΛΑΤΩ (π.)	68	18210	μετ. «Dynamik Spirit» (π.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Κίνα 17/2	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	ε. Οδησσό 17/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	προς Σ. Κρούα 8/2	ΛΕΤ'ΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	προς Κούβα 31/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμεράρα 14/2	ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	α. Ντάρ ες Σαλάμ 1/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Σουέζ 14/2	ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	ε. Πόρτο Κουεζάλ 7/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	α. Μπαχραϊν 18/2	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	προς Σουίνουσκ 20/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	ε. Χόγκ Κόνκ 25/1	ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217	προς Άμστερνταμ 9/2
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Βανκούβερ 8/2	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. Λέγκορν 20/2
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	προς Οδησσό 19/2	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	ε. Ντάρμπαμ 15/2
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	προς Πόρτο Μπαλβάρ 9/2	ΛΕΩΝ (Μη.)	72	19162	ε. Αλνκεθίρας 10/2
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	προς Ελλάδα 19/2	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	προς Σαταχίπ 19/2
ΚΑΡΛΙΤΑ (κ.)	76	9996	προς Τσιπικό 10/2	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	προς Ιταλία 19/2
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ.Μη.)	73	52137	προς Τσιπικό 10/2	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	α. Βρέμη 8/2
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	ε. Λάρνακα 26/1	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Μορμουγκάο 16/1
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	προς Κρότωνα 16/2	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (δ.κ.)	68	53075	προς Φουτζέιρα 7/2
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Φουτζέιρα 4/2	ΛΗΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	προς Πόρτ Σουάν 16/2
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Βομβά 19/2	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	ε. Σ. Άννα Μπαϊ 28/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	ε. Ρενίφ 28/1	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	ε. Μακίο 9/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	προς Λιβύη 14/2	ΛΙΠΑΡΙ ΜΠΑΙΝ (π.)	68	8766	ε. Κωνσταντίνα 15/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Ρίο Ιανέιρο 27/1	ΛΙΣΣΟΣ (μ.)	67	13881	προς Αλβανία 13/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Ουλάνα 20/1	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	μεταφορές Βραζιλίας	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Αρούμα 3/2
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	18085	α. Ν. Ορλεάνη 6/1	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Σαν Φραντίσκο 11/2
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	υπέστειλε λιβεριανή	ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.)	77	15407	ε. Νέα Ορλεάνη 11/2
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	προς Ιράν 27/11	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	προς Ιταλία 17/2
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	ε. Δεμεράρα 17/2	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	προς Μιλάδο 11/2
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Πειραιά 30/1	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Μπ. Αμπάς 8/2
ΚΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ	81	9909	προς Καραϊβική 28/11	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Κούβα 22/1
ΚΕΝ ΓΚΕ'Λ	79	11929	προς Μονρόβια 16/2	MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	προς Μαυρίκιο 14/2
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Καράτσι 8/2	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μη.)	72	6513	ε. Γκουγιακούιλ 17/2
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	επωλήθη Έλληνες	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μη.)	78	13427	ε. Λειψός 12/2
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	α. Άχαμπα 20/2	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ.	75	34745	προς Σεπετίμα 952
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	ε. Μανίλα 11/2	ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	προς Χάμπτον 11/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	προς Δ. Αφρική 9/2	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Ντάρ ες Σαλάμ 13/2
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.)	72	55878	προς Πειραιά 19/2	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	73	31427	προς Ν. Ορλεάνη 2/2
ΚΙΓΚΦΙΞΕΡ (κ.)	73	12631	προς Πειραιά 17/2	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	ε. Ρουέν 12/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Γιβραλτάρ 7/2	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	προς Χοντίντα 9/2
ΚΙΜΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	προς Βανκούβερ 27/1	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	α. Κριστομάλ 15/2
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	προς Γιουγκοσλαβία 13/2	ΜΑΝΟΥΛ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Ρότερνταμ 11/2
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	προς Ιταλία 19/2	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	επισκ. Πειραιά 7/12
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Ταραγκόνα 23/12
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Πακιστάν 24/1	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	ε. Ρουέν 6/2
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	α. Άμστερνταμ 4/1	ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	επισκ. Πειραιά 16/1
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Πειραιά 18/2	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	α. Λορέντ 6/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΔΑΜΑΣ (Μη.)	77	13608	α. Βανκούβερ 17/2	ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	α. Αμπτζάν 951
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	78	13899	προς Μπουσάν 12/2	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ε. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μη.)	78	13605	προς Μπ. Χομίνι 14/2	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	ε. Ροβέννα 16/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	ε. Κιτιμάτ 17/2	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς ΗΠΑ 8/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	α. Λα Γκουλέτ 21/1	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	προς Ντουμπί 11/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	προς Αδελαΐδα 8/2	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Σρί Λάνκα 23/1
			προς Ρεκαλάδα 7/2	ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	α. Κασίμα 4/1
				ΜΑΡΙΑ Α. (μ.)	74	19928	ε. Ανκόνα 1952
				ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	προς Νικερί 13/2

MARINA (M.)	70	18628	ε. Άμστερνταμ 1752	NORΔEPH CTAP (K.)	70	45752	α. Φλάσσιγκ 16/1
MARINER (δ.Μηχ.)	76	138765	ε. Ρας Τανούρα 19/1	NOPΘ EΜΠΡΕC (Bp.)	77	1747	προς Κόστα Ρίκα 14/2
MARINER (K.)	70	9077	ε. Νικόσια 8/2	NOPΘ KIFK (Bp.)	88	1905	προς Προγκρέσσος 18/2
MARPOC (μ.)	76	10526	προς Νοβοροσίσκ 28/1	NOPΘ ZHΛHTC (K.)	72	7266	προς Βιλαγκαρία 1952
MARITZA (K.)	68	21228	προς Νοβοροσίσκ 4/1	NOPΘ CTAP (n.)	72	16402	προς Παλεμπάγκ 11/2
MACTPO ΓIΩPΓHΣ Σ. (K.)	74	20715	α. Οθήσσά 24/1	NOPHTIK TPETHTEP (Mηχ.)	80	6414	πρ. «Syrgadow»
MACTPOΓIΩPΓHΣ B.(K.)	73	15498	προς Ιράν 27/12	NTABAO TPETHTEP (Mηχ.)	69	4773	προς Μπούγκο 15/2
MATΘIΔAKH (K.)	76	21372	προς Κύπρος Κρίστι 30/1	NTAYNAMIK (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
MATTEPΧOPH (δ.μ.)	73	106718	α. Ρας Τανούρα 6/2	NTAYNAMIK (n.)	79	16432	ε. Βομβή 16/1
MAYKOΠ (δ.μ.)	75	18021	προς Χάργκ 5/2	NTETIM M. (K.)	72	6987	αργεί Πειραιά
MAYPΩTIZCA (K.)	71	16623	προς Ιταλία 13/2	NTETIMΠY NOPΘ (K.)	75	35764	προς ΗΠΑ 27/1
MEΓA ΓIΩYHION (μ.)	72	9250	προς Πόρτ Σάιδα 2851	NTETIKHTY (n.)	74	8768	προς Δ. Αφρική 19/2
MENT BIKTOPIA (Mηχ.)	67	13540	προς Βιτόρια 4/2	NTETIKHTY V (μ.)	71	8813	ε. Μπαγκόγκ 5/12
MEIKAHA (K.)	71	28373	α. Πειραιά 30/1	NTIMAN (K.)	76	22297	ε. Δακάρ 2/2
MECOTEIOC (δ.Μηχ.)	70	45962	προς Ντουμπάι 17/2	NTIMI (μ.)	70	11689	α. Ν. Υόρκη 19/2
METEPRA (δ.7)	79	43857	προς Βενεζουέλα 6/2	NTIΠAX (μ.)	69	9522	πρ. «Αλεξάνδρα»
MECTOBOH (δ.)	79	43857	α. Ν. Ορλεάνη 2/2	NTOTAC (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
MHOC A. (n.)	67	8501	ε. Παράναγους 19/1	NTOTAC ΛOYAC.	70	17355	προς Σάντος 16/2
MHTEPA BACIZIΔIKH (K.)	74	12376	προς Αμπιτζάν 27/1	NTOTAC MYPTΩ (K.)	73	17355	προς Φορταλέζα 2/2
MIKAΔO (K.)	70	9951	προς Καζαμπλάνκα 16/2	ΞEHOYACA M. (K.)	78	2491	προς Θεσσαλονίκη 7/2
MILAΓKPO (μ.)	75	19921	α. Τζόρφ Λασφάρ 27/1	ΟΛΕΜΑΡ(K.)	72	17399	ε. Μακείο 6/2
MILHTOC	82	32506	ε. Πόρτ Σάις 15/2	ΟΛYMPIK MENTOP (n.)	84	17879	α. Βανκούβερ 28/11
MILAT (μ.)	69	20001	επισκ. Πειραιά 24/1	ΟΛYMPIK CTAP (δ.)	79	59882	ε. Φόξ 18/2
MINEPBA (K.)	74	4967	προς Τσμπρούκ 20/2	ΟΛYMPIK ΦAIHΘ (δ.μ.)	91	81400	προς Μπόου 14/2
MINI ΛIAY (n.δ.)	70	1781	ε. Πόρτ Εβεργκλεις 18/2	ΟΛYMPIK ΦAEP (δ.μ.)	91	81400	προς Χάργκ 15/2
				ΟΛYMPIOC AΠOΛΛΩH (n.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΛYMPIOC EPMH C (K.)	62	2606	αργεί Πειραιά
MICE AΔIKH (K.)	82	18061	προς Κορέα 2/2	OMEP (K.)	70	22912	προς Νοβοροσίσκ 17/2
MICE MAPIA (K.)	71	19061	προς Χοντζίνα 17/2	OMINA (K.)	71	8466	α. Ν. Ορλεάνη 11/2
MICTPAΛ (Δ.)	74	39050	επισκ. Γκνάνσας 28/1	ONYS (K.)	69	9824	α. Κολόμπο 15/12
MICTPAΛ (K.)	75	6728	προς π. Βέσερ 17/2	OPEMΠAE (δ.κ.)	75	39656	προς Ες Σιντρε 17/2
MONEMBAZIA (δ.)	73	61183	προς Νιγηρία 19/1	OPIZON (K.)	72	4503	ε. Βηρού 15/2
MONTEBIDEΘ PHEP (μ.)	69	4971	ε. Νάπολη 19/2	OPKA (A.B.)	75	1999	προς Τρίπολη 3/2
MOPANTO (δ.κ.)	72	16890	προς Σεμαράγκ 4/2	OPCΩΛA B. (n.)	69	35.284	επισκ. Πειραιά 25/11
MOYPAHO (Mηχ.)	74	65579	προς Κόλπο ΗΠΑ 13/2	OZEAN BOY C (n.)	69	11434	α. Ιντσόν 8/2
MPIAH PITZ (δ. Μη.χ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια	OZEAN ΓP (μ.)	71	13459	προς Κούβα 13/12
MPIAH ZAN (δ.κ.)	73	15470	προς Σεμαράγκ 2/2	OZEAN ΔETK (K.)	76	12443	ε. Σάντος 27/1
MPIATIK TPETHTEP (Mηχ.)	79	6414	πρ. «Dzielski Polskie»	OZEAN TPETHTEP (K.)	73	13631	ε. Πειραιά 8/2
MIPAPOY II (K.)	76	3741	προς Μπαντζούλ 8/2	OZPI C I. (μ.)	70	5480	προς Βενετία 20/2
MIPATTEPΦAAY (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	OYATPOY I. (δ.μ.)	79	3818	προς Αλγερία 13/2
MPEΛITA CTAP (Mηχ.)	68	6391	προς Γιβραλτάρ 31/1	OYAT TPPOY C	84	13852	προς Φουτζέιρα 23/1
MPEΛΛA (μ.)	69	23919	προς Γιουγκοσλαβία 19/2	OYPAHIA (μ.)	69	9627	ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 12/2
MPEΛOYΓKA (μ.)	77	14886	προς Πειραιά 16/2	OYPOC (K.)	73	15391	προς Κίνα 1/2
MPICKAY MPAIH (K.)	80	30639	προς Μασσαλία 4/2	ΠΑΛ ΗΓΚΛ (K.)	79	9427	α. Χιούστον 7/2
MΠOY ΣH (μ.)	71	15954	α. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 16/1	ΠΑΛΜΑ (K.)	72	15581	προς Χάμπτον 19/2
MΠOY CKAY (μ.)	71	15954	προς Βάρνα 11/2	ΠΑΛMIEP (μ.)	74	35101	α. Ν. Ορλεάνη 6/2
MΠOY CTOYH (K.)	71	13867	προς Αθήνα 6/12	ΠΑΝΑΓΙΑ ΦAHEPΩMEHΗ (Mηχ.)	71	9466	στον Πειραιά 21/2
MΠOY TANK ANTBEHTC				ΠΑΝΑΓIΩTHC (μ.)	74	3759	προς Κωνσταντίνα 19/2
POY C (δ.κ.)	75	6764	α. Λε Χάβρη 17/2	ΠΑΝΑΓIΩT. A. ΠEPIBOΛIO-THC (K.)	71	41961	α. Σουίνουσκ 31/1
MΠOY TANK AANCEP (δ.κ.)	74	5105	ε. Ν. Ορλεάνη 19/2	ΠΑΝΑΝΔPOC (K.)	75	8826	προς Σάντος 31/1
MΠOY TANK CTAPAET (δ.κ.)	71	1991	προς Βάρρι 8/2	ΠΑHΘP (K.)	72	44140	προς Ν. Ορλεάνη 16/2
MΠOY TANK TPETHTEP (δ.κ.)	75	2998	ε. Γέλα 15/2	ΠΑH MΑΠΛ (N.M.)	73	53236	προς Γαλλία 9/2
MΠOY TANK ΦAITEP (δ.κ.)	73	4706	α. Πειραιά 25/1	ΠΑHOPMOC Σ. (μ.)	78	17807	α. Σαίν Τζών 18/2
MΠOΛEPO PHEP (n.)	68	9504	προς Κριστομπαλ 20/2	ΠΑHOPMOC ΓOYHT (K.)	77	10076	επισκ. Ρίτσαρντς Μπ. 21/2
MΠOΛIBAP (Mηχ.)	81	10199	ε. Νάπολη 20/2	ΠΑHOPMOC MPAIH (K.)	78	10113	ε. Ταϊαγκόνκ 19/2
MΠOΛIBAP TPETHTEP (Mηχ.)	72	6671	προς Βενγκάζη 9/2-	ΠΑHTANA C (K.)	81	8352	προς Ραβέννα 8/2
MΠOY MARINER (δ.)	82	22587	ε. Χιούστον 8/2	ΠΑHTANA C C A (Mηχ.)	70	16128	προς Λέγκχορν 18/2
MΠOYENO C ATPEC (K.)	71	9603	ε. Ψωμσε παναμαϊκή	ΠΑHTANA C C A (Mηχ.)	73	79422	προς Όιτα 22/12
MΠPAZIAIA PHEP (μ.)	75	7563	προς Πόρτο Μολιβαρ 7/2	ΠΑHTIA C	84	21426	ε. Μπουσάν 23/1
MΠPAZIAIAN CKAY (λιβ.)	73	31861	προς Κορέα 6/2	ΠΑHTOKPATOP KOPΦOY (K.)	72	8939	ε. Ρεσιφ 22/1
MΠPAT CTAP (K.)	71	13193	προς Χουάγκου 19/2	ΠΑHTPONE (K.)	78	15086	μετ. «Θερμαϊκές II» (K.)
MΠPHTEN (δ.κ.)	67	41524	προς Φουτζέιρα 15/2	ΠAEOI PEE (Ba.)	78	7623	προς Κουβ Μπαί 7/2
MΠPILIAHT (δ.κ.)	72	17980	α. Λάγος 28/12	ΠAEON C C O C (K.)	78	4006	προς Τρίπολη 18/2
MΠPITZIT (δ.κ.)	68	6789	δ. Κων/πολη 17/2	ΠAPHA C C O C (Mηχ.)	77	23910	προς Ρίτσαρντς Μπαί 1/2
MYKONOC (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)	ΠAPHA C C O C (λιβ.)	70	11489	προς Ντάρμπατον 21/1
MYPIHA (λιβ.)	82	32506	προς Δαμιέττα 5/2	ΠAPOC (δ.μ.)	69	1971	α. Αλεξάνδρεια 15/2
MYCTPAZ (K.)	72	1480	ε. Γκαέτα 134/2	ΠA C ΦIK ΓOYAIH B.	84	22511	μετ. «Αγία Μαρίνα» (ε.)
				ΠA C ΦIK OZEAN	84	22100	ε. Μπουσάν 22/2
				ΠA C ΦIK CTAP (AB)	70	14851	προς Αγαθίρ 18/2
				ΠA C XAΛH C (AB)	74	16388	προς Φλάσσιγκ 16/2
				ΠATPIT C I A (AB)	71	2995	πρ. «Fidaro»
N. MEPIH (n.)	74	8558	μετ. «Κυριακούλα D.» (n.)	ΠAYAIHA (μ.)	69	9907	προς Καλαμάτα 13/2
NABIOC ΠPOTEKTOP II (K.)	76	64670	ε. Κακογκάβα 8/2	ΠEIT C (K.)	74	9448	στη Σιγκαπούρη 25/11
NA TA (K.)	70	9069	ε. Σουαίμα 1/1	ΠEΛAΓO C (K.)	77	36411	προς Ταϊτσούγκ 25/1
NA IT A IT (Mηχ.)	77	34841	ε. Παράναγους 13/1	ΠEΛA ITNEP (K.)	70	4095	προς Θεσσαλονίκη 18/2
NATEΛXOPH*	72	18723	α. Βανκούβερ 20/2	ΠEΛOΠIΔAC (K.)	77	21666	προς Ρόττερταμ 25/1
NANTIN (μ.)	68	1498	προς Ιζμάλ 19/2	ΠEΛOΠIΔAC V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουσίμα Τέρμ. 27/1
NAEO C ΠPATHT (K.)	73	11645	προς Αθήνα 31/1	ΠEΛTEITNEP (K.)	70	4095	ε. Ηράκλειο 16/2
NAPEITOP (K.)	80	10982	α. Ν. Ορλεάνη 16/2	ΠEHTOYACA (δ.κ.)	66	41521	προς Νιγηρία 27/9
NAYCIKA M. (K.)	74	76084	α. Γιούροπορτ 18/1				
NAYTIAOC A.C. (K.)	74	30340	α. Ασντόντ 13/2	ΠEPΓAMOC (μ.)	78	11431	προς Ιταλία 20/2
NEΔI I. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας	ΠEPΓAMOC (n.)	73	4551	ε. Ταμπίκο 12/2
NEOC (K.)	71	9082	ε. Κουίνχουαγκντό 1852	ΠEPIANΔPOC (μ.)	74	16249	προς Τρίπολη 21/1
NEΠTOYH BAPKEΛΩH (μ.)	75	2226	α. Μασσαλία 18/2	ΠEPIKAH C (K.)	77	9783	δ. Γιβραλτάρ 6/2
NEΠTOYH ZAN (μ.)	71	1518	προς Πειραιά 20/2	ΠEPIKAH C Γ.K. (K.)	74	36914	προς Σιγκάγκ 9/2
NEΠTOYH TPATHTENT (μ.)	79	1592	ε. Ηράκλειο 16/2	ΠEPACA (K.)	72	16402	προς Κίνα 16/1
NECEN (K.)	72	60414	ε. Πειραιά 6/2	ΠEPCEY C (Mηχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά
NETTOYOPK C OYAN (Mηχ.)	72	6666	προς Μασάν 13/2	ΠEPCEY C (μ.)	79	9577	προς Τρίπολη 21/1
NETTOYOPK CTAP (Mηχ.)	69	4785	α. Πόρτο Μολιβαρ 30/12	ΠETPOC H. (μ.)	62	1419	προς Αλγερία 31/1
NETTOYOPK CTOPK (Mηχ.)	72	6666	ε. Κόμπε 20/2	ΠHΓACOC (n.)	72	15798	προς Άβονμαουθ 18/2
NEΦEΛH I. (K.)	71	12202	προς Ασσόμ 9/2	ΠHΓACOC (λιβ.)	69	10839	προς Τζέντα 4/2
NHPEY C (K.)	68	1598	α. Σεβίλη 14/2	ΠHΓACOC (Mηχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά
NHPEY C (μ.)	79	9577	προς Σουέζ 30/1	ΠHΛEY C (K.)	72	30930	επισκ. Πειραιά 15/2
NIKH TAC P OY C C O C (K.)	76	35567	ε. Τζουμπά 7/2	ΠHNEΛOΠH (δ.)	65	25503	ε. Σουίνουσκ 17/2
NIKI (K.)	75	65459	προς Ιταλία 19/2	ΠHNEΛOΠH A. (AB)	72	18349	δ. Σκώ 13/2
NIKKO CTAP	71	29198	α. Ν. Ορλεάνη 17/2	ΠIBOT (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουσίμα Τέρμ. 15/2
NIKOΛ (Mηχ.)	75	11462	προς Μπ. Αμπάς 22/12	ΠIONAP (K.)	69	6162	προς Μπιντούλου 7/2
NIKOΛAO C (δ. Μηχ.)	75	61000	ε. Ρόττερταμ 22/2	ΠIΠITAC ΠETPAKH (K.)	84	20866	προς Νοβοροσίσκ 19/2
NIKOΛAC (n.)	86	24843	ε. Άντεν 30/1	ΠΛATON (K.)	78	9188	προς Τζέντα 11/2
NIKO C A. (K.)	68	8269	προς Αφρική 17/1	ΠΛATON PHEP (Ovδ.)	63	2603	προς Δακάρ 15/1
NIKO C KAZANTZAKH C (K.)	70	45752	προς Βραζιλία 18/2	ΠOΛA OY C I. (n.)	75	14741	προς Τζενεράλ Σαν Μαρίν 3/2
NIKO C N. (K.)	84	23186	προς Δακάρ 26/1	ΠOΛYEEH H (M.)	72	9481	προς Λουάντα 15/2
NI OY KAZITAI C ITY (n.)	74	10089	προς Βενγκάζη 28/1	ΠOΛYEEH H K. (δ.)	76	60937	ε. Ν. Ορλεάνη 18/2
NI OY MOYH	81	12876	α. Πρίνς Ρούπερτ 3/2	ΠONTIAKH ΔOEA (K.)	72	16268	προς Γκνάθ 5/2
NI OYTON	77	10579	προς Σιγκαπούρη 8/2	ΠONTOKPATHT C (K.)	81	15881	προς Τζέντα 21/2
NI OYPOC (δ.)	82	81400	υπό ναυπήγηση Ταίτα	ΠONTOTΠOPOC (K.)	84	16912	α. Καζαμπλάνκα 13/2
NOBEATY (δ.κ.)	73	117178	α. Φουτζέιρα 2/1	ΠONTOC	72	35840	ε. Πειραιά 18/2
NOPΔEPH NABIKETTOP	84	2469	πρ. «Hikari II»	ΠOPOC	71	20670	προς Μαλά 10/2
NOPΔEPH NTANCEP T C	70	62357	προς Ιταλία 10/2	ΠOPATITIZCA (μ.)	77	8767	προς Ιράν 14/2
				ΠOPΦYPION (K.)	75	19166	προς Μπουσάν 9/2
				ΠOYMA (K.)	72	14675	ε. Μαρίνα 15/2

TEPN (κ.)	73	19735
TZANT (μ.)	67	1498
TZEMINI (Κε.)	61	1252
TZEMINI (κ.)	70	28415
TZENNIΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
TZIOBANA (δ.μ.)	74	18204
TZIOBI (π.)	75	3531
TZOZEFA (Μ.)	81	3375
TZOY' (Ον.)	78	5868
TZOYΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
TZOYΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
TZON N. (κ.)	72	5907
TZONNY TOY (κ.)	78	15660
TZORTZ (Λιβ.)	70	10197
TZORTZ ΛΥΡΑΣ	83	21000
TZORTZ N. (π.)	69	5406
THLEMAXOS (κ.)	76	19166
THNOZ A'ΓAANT (κ.)	73	12376
TITANIK (δ.Μα.)	65	15090
TOM KAT (μ.)	69	11020
TOEA (κ.)	71	9082
TOYRANTOT (Μη.)	79	20331
TOYTI ΦΡΟΥΤΙ I (ΑΒ)	64	1598
TREAST (κ.)	76	13550
TREANA (κ.)	77	17339
TRE'INT AMΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953
TRE'INT BIZION (κ.)	75	23785
TRE'INT ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502
TRE'INT ΓΟΥΤΑΛ (κ.)	74	23757
TRE'INT ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849
TRE'INT ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
TRE'INT ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
TRE'INT ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567
TRE'INT ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
TRE'INT ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
TRE'INT ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
TRE'INT ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
TRE'INT ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950
TRE'INT ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑ'ΓΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)	70	24956
ΦΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.μ.)	65	12636
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398
ΦΛΕΤΣΑ (μ.)	74	18907
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)	75	20452
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512

προς Αμβούργο 28/1	
προς Βηρυτό 13/2	
αργεί Πειραιά	
προς Πασιόταν 19/2	
α. Ντάρμπαν 15/2	
προς Ρόττερνταμ 12/2	
προς Αβίλις 15/2	
ε. Νάπολη 11/2	
ε. Ραβέννα 19/2	
προς Νιγηρία 8/2	
ε. Σουαίμα 23/12	
προς Αλγερία 8/1	
ε. Ρουέν 18/2	
προς Λίβανο 14/2	
α. Σούβα 13/2	
ε. Ταμπόκο 13/2	
πρ. «Ασάλα»	
ε. Κωνσταντία 6/2	
πρ. Φουτζέιρα 2/2	
πρ. Κωνσταντία 19/2	
ε. Νουακσότ 22/1	
πρ. Μακίρο 7/2	
επισκ. Πειραιά 5/1	
πρ. Ν. Ορλέαν 31/1	
α. Μομπάσα 23/1	
πρ. Βομβάη 13/2	
πρ. Ρίτσαρντς Μπαί 16/2	
ε. Πόρτ Χέλαντ 19/2	
πρ. Κορέα 17/2	
πρ. Μιζουράτα 14/2	
πρ. Σ. Αραβία 30/1	
πρ. Βραβίλια 2/2	
πρ. Ινδία 15/2	
πρ. Άμστερνταμ 20/2	
πρ. Φλάσσικ 11/2	
α. Λαύριο 5/2	
πρ. Σαντιάγο 29/1	
πρ. Τουμπάρσα 12/1	
διάλυση Ινδία	
υπεστέλει Λιβερνιά	
πρ. Ναμίβε 12/2	
πρ. Γκουαντακούλ 19/2	
πρ. Καμπεντέλο 9/2	
πρ. Μπ. Αμπάς 8/2	
πρ. Αμβέρσα 1852	
επώληση Κορέας	
πρ. Εύξεινο Πόντο 8/2	
πρ. Ντουμάι 19/1	
επισκ. Πειραιά 5/2	
ε. Ιντσάν 25/11	
πρ. Τουμπάρσα 26/1	
πρ. Πανωρά 15/2	

α. Μάρτς Πόιντ 4/1	
πρ. Μπ. Χομείνι 2/1	
πρ. Αγαδίρ 13/2	
α. Βενετία 16/2	
ε. Μονακό 17/2	
παρμένει στη δύναμη	
ε. Λα Παλις 17/2	
επώληση Έλληνες	
ε. Ν. Ορλέαν 15/2	
α. Βενετία 14/2	
ε. Ιντσάν 5/12	
πρ. Τζουμπάι 18/2	
πρ. Κούβα 23/1	
πρ. Σάφι 7/2	
πρ. Νοβορόσιτσκ 14/2	
πρ. ΗΠΑ 19/2	
πρ. «Καπετάν Αντώνης III»	
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 26/1	
πρ. Νικολάιφ 4/2	
πρ. Οδησσό 17/2	
επισκ. Πύλο 6/2	

ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809
ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (π.)	79	5205
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΡΑΝ (κ.)	90	5286
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222
ΦΡΟ ΧΙΛΙ (κ.)	73	8863
ΧΑΒΑΤΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΤΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.(κ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (μ.)	72	17674
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'ΙΝΤ (π.)	79	7366
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049

πρ. Αμβέρσα 5/2	
ε. Σάντος 13/1	
α. Σαγκάη 16/1	
ε. Κεηπατόν 20/2	
επισκ. Τζέμπελ Άλι 24/1	
επισκ. Πειραιά 24/1	
ε. Πειραιά 1/2	
πρ. Χουάγκου 24/12	
πρ. Κόλπο ΗΠΑ 3/2	
πρ. Βίγκο 25/1	
ε. Χάιφα 14/2	
πρ. «Reeler Fortune»	
πρ. Μπούκο 15/12	
πρ. Π. Νουάρ 22/1	
πρ. Βάλλις Μπαί 9/1	
πρ. Μπουσάν 10/2	
ε. Λας Πάλας 9/2	
πρ. Κορέα 1952	
πρ. Κορίντο 6/2	
πρ. Κορίντο 6/2	
ε. Τερνέστη 20/2	
στο Κόρκ (αποθήκη)	
πρ. Γιοκοχάμα 19/2	
πρ. Χάιφα 19/2	
ε. Καζαμπλάνκα 19/2	
ε. Λος Άντζελες 17/2	
πρ. Σιγκαπούρη 5/2	
α. Μοντεβιδέο 1852	
α. Μοντεβιδέο 12/2	
πρ. Κουβέιτ 8/2	
στο Κόρκ (αποθήκη)	
πρ. Καζαμπλάνκα 12/2	
πρ. Κούβα 1/2	
δ. Πανμά 28/1	
πρ. Φώλλακντς 18/2	
πρ. Μανζανίλο 14/2	
ε. Κεηπατόν 14/12	
πρ. Π. Νουάρ 27/12	
πρ. Περού 12/1	
α. Ντάρμπαν 10/1	
πρ. Ιαπωνία 20/12	
πρ. Ζήμπαγκ 12/2	
πρ. Σιράρχα 10/1	
α. Ντς Άλιαντ 16/2	
πρ. Βόρρι 30/12	
ε. Ναυάμιο 18/2	
ε. Σαουθάμπτον 19/2	
πρ. ΗΠΑ 15/2	
πρ. Κορίντο 19/1	
πρ. Βαρκελώνη 3/2	
πρ. Βομβάη 20/1	
πρ. Τσιτσάγκ 12/2	
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 9/2	
πρ. Ουαλέντ 2/2	
δ. Κων/πολη 14/2	
α. Αλεξάνδρεια 16/2	
πρ. Αλεξάνδρεια 8/2	
πρ. Πότι 13/1	
α. Ν. Υόρκη 20/2	
πρ. ΗΠΑ 27/1	
α. Χιούστον 30/1	
πρ. Βραβίλια 11/2	
ε. Βηρυτό 12/2	
ε. Φουτζέιρα 6/1	
δ. Δαρδανέλλια 19/2	
στο Γκντάνσκ 19/2	
πρ. Αλικάντε 1/2	
ε. Πειραιά 17/2	
μετ. «Χρυσοβαλάντου»	
επισκ. Πειραιά 21/2	
ε. Κοϊνχουαγκντάο 5/2	
ε. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 12/2	
πρ. Ναντόρ 14/2	
ε. Ντουάλα 28/1	
πρ. Σιόυν 1/2	
ε. Τερνέστη 21/1	

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martín, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

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

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Η άλλη διάσταση στο χώρο του
**ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς
που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιόκτητες νταλίκες.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελεγήσετε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φίλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax: 4522 574, Telex: 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του
**ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών
Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
 - Συμφερούσες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST[®] SA
σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138 194, 4171 815, 41 71 998, Fax: 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! και στο κέντρο της Ευρώπης σε ιδιόκτητη εγκατάσταση 5.000 τ.μ.

EUROTRUST S.A. BELGIUM

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

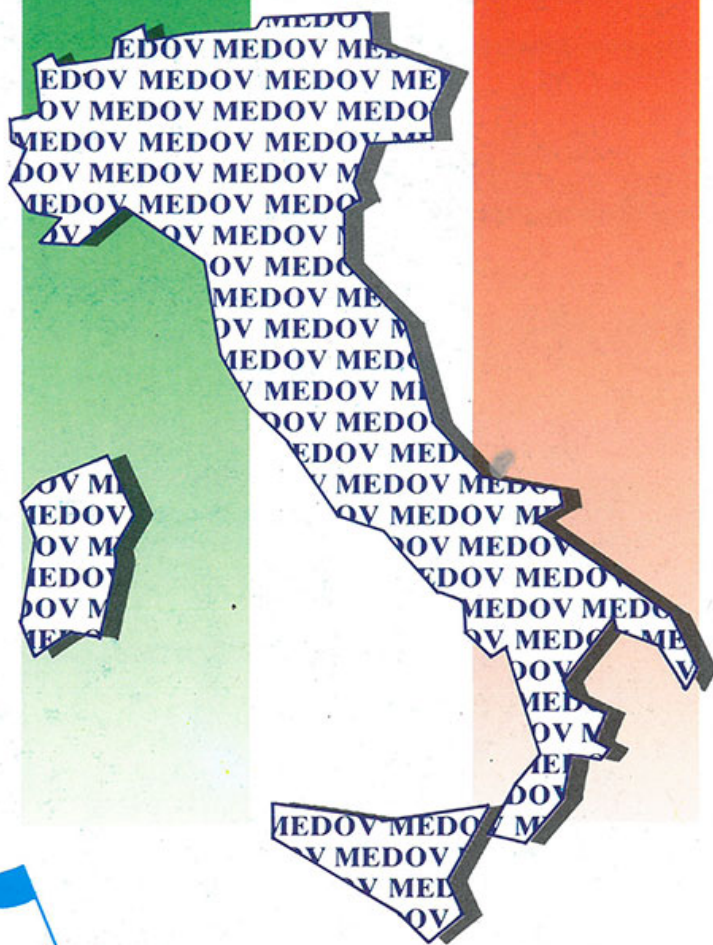
BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAΣ
KABOURI - ATHENS
P O BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



“MEDOV”®

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.

29, Via XX Settembre - P.O. BOX 1364
16121 - GENOA, Italy

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV-

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)