

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1992

Αρ. Φύλλου 1363/1122

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

OM. 1363 / 1122

1 MAIOY 1992

ΔPX. 400

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

A low-angle, underwater photograph of a young child looking up towards the water's surface. The water is clear and blue, with sunlight filtering through from above, creating a shimmering effect. The child's face is in the lower foreground, looking upwards with a slight smile. The background shows the water surface with ripples and reflections of the sky and clouds.

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, AFENTOULI STR.,
18536 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

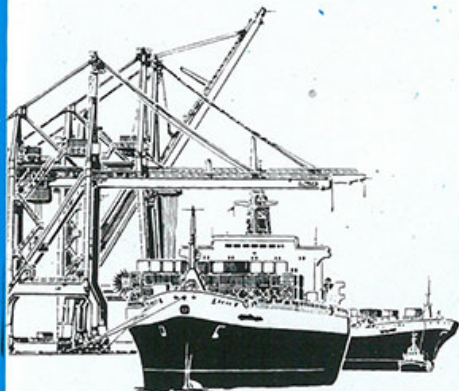
**12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece**

**TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242**

**Please note
our new
NUMBERS**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

1 ΜΑΪΟΥ 1992

ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1363/1122

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. 1363/1121 May 1st, 1992

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95

Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 412 3336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12 Η Ναυτική Εκπαίδευση.
Σκέψεις με βάση τις προτάσεις της ΕΕΕ.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 20 Η Πλοηγία στις χώρες της
Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
- 23 Το νέο συμφωνητικό για τη
Συλλογική Σύμβαση 1992.
- 24 Το Εικονοστάσι του Βούδα
Του κ. Βασίλη Παπαγιάννη.
- 25 Το 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου.
Του κ. Αντώνη Μ. Αντάπαση.
- 27 Ελληνικό το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο με
double hull που ναυπηγείται στην Ιαπωνία.
- 28 Ο Όμιλος Τσαβλέρη τίμησε ναυτικούς
και συνεργάτες του.

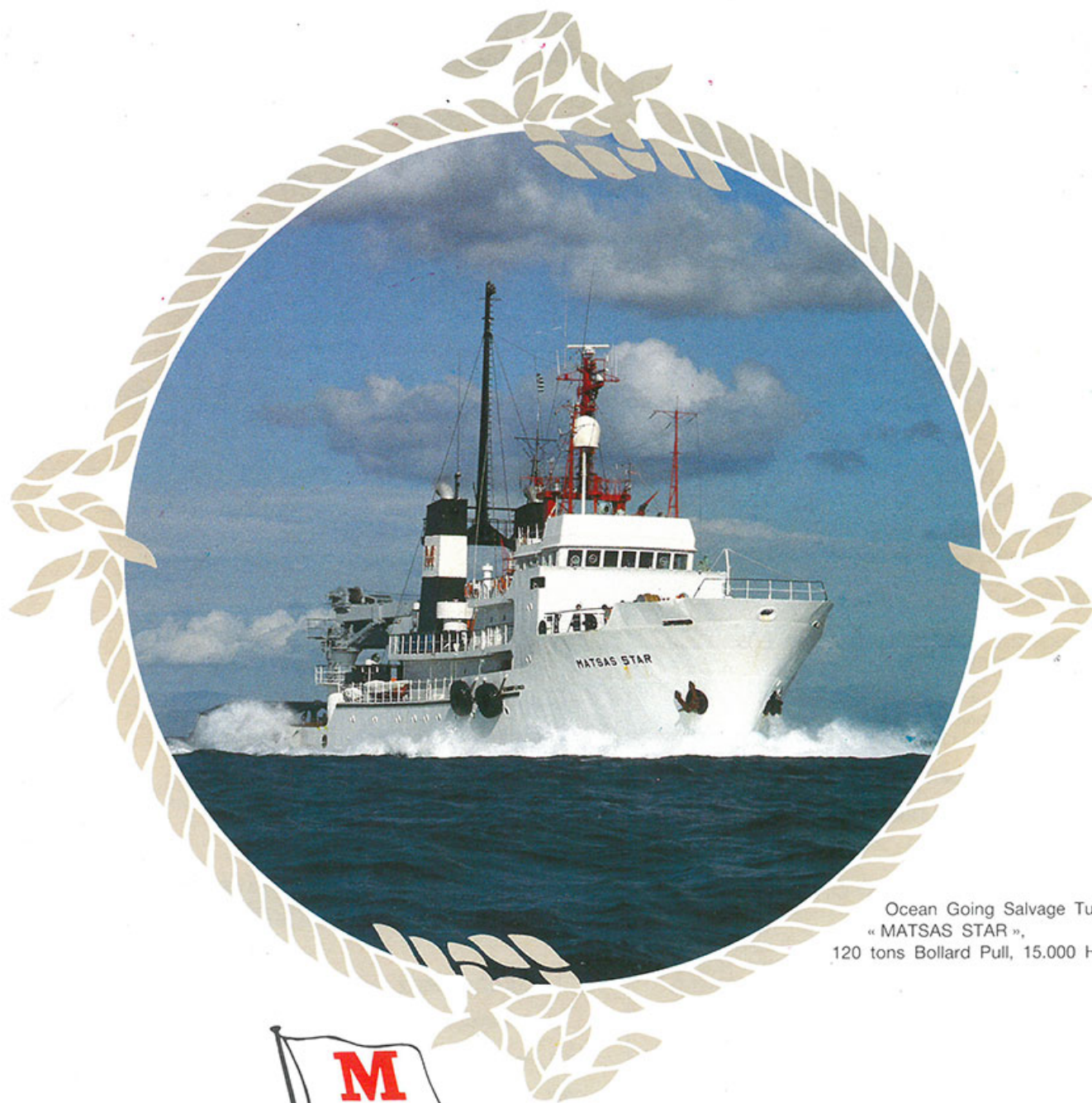
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 40 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

Πριν ένα μήνα, από το ίδιο αυτό βήμα, είχαμε σημειώσει την ορθότατη αντίδραση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών στην προσπάθεια των Άγγλων ασφαλιστών να επιβάλουν πρόσθετους ελέγχους στα πλοία μέσω του Salvage Association, με την επιβολή ενός νέου πιστοποιητικού, του «Structural Condition Warranty».

Την ορθότατη θέση της Ε.Ε.Ε. στηρίζουν πλέον και οι τέσσερις διεθνείς Νηογνώμονες, Αμερικαν Μπυρώ, Λλούδς Ρέτζιστερ, Μπυρώ Βερνίτας και Νόρσκε Βέρνιτας, οι οποίοι σε κοινή ανακοίνωσή τους, που εκδόθηκε στις 14 Απριλίου και δημοσιεύεται στο English Supplement του τεύχους αυτού, τονίζουν ότι η υιοθέτηση του νέου πιστοποιητικού από έναν αναρμόδιο οργανισμό θα προκαλέσει σύγχυση, πρόσθετο κόστος και απώλεια χρόνου

στα λιμάνια, με αμφίβολα για την ασφάλεια των πλοίων αποτελέσματα.

Η κοινή ανακοίνωση των Νηογνώμονων επισημαίνει επίσης ότι οι ασφαλιστές, μέσω των εκπροσώπων τους που μετέχουν στις επιτροπές των Νηογνώμονων αυτών, είναι σε θέση να προτείνουν πρόσθετους ελέγχους, εάν δεν τους ικανοποιούν οι περιοδικοί που πραγματοποιούνται μέχρι σήμερα, οι οποίοι μπορούν να γίνουν δεκτοί εφόσον συμφωνήσουν μ' αυτούς και οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες.

Και η κοινή ανακοίνωση ορθά καταλήγει ότι η ασφάλεια στα πλοία μπορεί να βελτιωθεί μόνον με την ενεργό συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων στην επίτευξη υψηλότερων προτύπων ασφαλείας των πλοίων.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Θέλουμε να ελπίζουμε ότι αυτή τη φορά θα προωθηθεί οριστικά η ίδρυση των ναυτιλιακών δικαστηρίων (και όχι βεβαίως «ναυτοδικείων») την οποία εξήγγειλε ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Μιχ. Παπακωνσταντίνου. Θέλουμε ακόμη να ελπίζουμε ότι η εξειδίκευση των δικαστών που θα πλαισιώσουν τα ναυτιλιακά δικαστήρια δεν θα περιορισθεί στα μαθήματα (ναυτικό δίκαιο, ασφαλιστικό ναυτικό δίκαιο, δίκαιο θαλάσσης και διεθνές δίκαιο), που θα διδάσκονται στη Σχολή Δικαστών η οποία αναμένεται ότι θα αρχίσει να λειτουργεί με το νέο δικαστικό έτος, δηλαδή τον προσεχή Σεπτέμβριο, και ότι θα υπάρξει ή επιβαλλομένη μετεκπαίδευση στο εξωτερικό (στο Λονδίνο και όπου αλλού κριθεί σκόπιμο).

Ανακοινώνοντας την πρόθεση για τη δημιουργία των ναυτιλιακών δικαστηρίων, κατ' αρχήν στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, ο κ. Παπακωνσταντίνου μίλησε εσφαλμένως για «ναυτοδικεία» σαν να πρόκειται για δικαστήρια που θα εκδικάζουν υποθέσεις των υπηρετούντων στο Πολεμικό Ναυτικό, κάτι ανάλογο, δηλαδή, με τα στρατοδικεία του στρατού και τα αεροδικεία της αεροπορίας. Εν πάση περιπτώσει, ο κ. Παπακωνσταντίνου είπε ότι ο θεσμός των ναυτιλιακών δικαστηρίων (των «ναυτοδικείων», είπε συγκεκριμένα ο Υπουργός) είναι απαραίτητος στη χώρα μας και ότι στόχος του Υπουργείου είναι η άμεση λειτουργία τους και η στελέχυσή τους με ειδικευμένους δικαστές. Η ειδικευση αυτή θα παρέχεται από τον ερχόμενο Σεπτέμβριο στη Σχολή Δικαστών η οποία έχει εγκατασταθεί στο κτίριο του Ιδρύματος

Μποδοσάκη στο Ψυχικό. Στο ειδικό τμήμα των ναυτιλιακών δικαστών θα επιμορφώνονται δικαστές και εισαγγελείς του πρώτου και δευτέρου βαθμού και προαιρετικά και μέλη του Αρείου Πάγου και η πρώτη «φουρνιά» του τμήματος αναμένεται να αποφοιτήσει τα Χριστούγεννα και οι πρώτοι απόφοιτοι θα στελεχώσουν αμέσως τα ναυτιλιακά δικαστήρια που θα ιδρυθούν στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη και για τον λόγο αυτό μιλήσαμε εν προοίμιο για την ανάγκη μετεκπαίδευσής, εάν θέλουμε φυσικά ο θεσμός να θεμελιωθεί — κατά την ταπεινή μας αντίληψη, σε τέσσερις μήνες ουδείς είναι δυνατόν, όση ευφυΐα και όση θέληση και αν διαθέτει να εξειδικευθεί σ' αυτόν τον απέραντο κλάδο όπως είναι ο ναυτιλιακός.

Το NAT στα βήματα του παρελθόντος

Ενα από τα μεγαλύτερα ελαττώματά μας είναι ότι ξεχνάμε πολύ γρήγορα σ' αυτόν τον τόπο. Και επαναλαμβάνουμε τα ίδια λάθη που είχαμε κάνει στο πρόσφατο παρελθόν με πολύ μεγάλο κόστος.

Όλοι, και κυρίως οι πλέον αρμόδιοι, έχουν ομολογήσει ότι μεγάλο μέρος της ευθύνης για τη φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο φέρει το NAT.

Το οποίο όμως — βεβαίως δεν μιλάμε για το απρόσωπο NAT — φαίνεται ότι δεν κατάλαβε, δεν έμαθε τίποτε από τα παθήματα. Και αντί να βρει τις λύσεις που μπορούν να υπάρξουν με τα σημερινά δεδομένα της πληροφορικής γύρω από το θέμα της διακινήσεως και της εκκαθαρίσεως των ναυτολογίων μας δείχνει μια ακόμη φορά ότι στην διαστημική εποχή μας, αυτό κινείται με τον ρυθμό του αραμπά.

Στόχος του ομολογημένος «η εύρυθμη λειτουργία της υπηρεσίας», η οποία

Η αντίληψη μας αυτή για την ανάγκη μετεκπαίδευσής των ναυτιλιακών δικαστών συνάγεται και από όσα είπε ο Υπουργός. Στόχος μας, είπε, οι ναυτικές (οι ναυτιλιακές κατά την δική μας άποψη) διαφορές να επιλύονται στη χώρα μας ώστε να μην χάνονται κάθε χρόνο εκατομμύρια σε συνάλλαγμα και κυρίως να μην προσφεύγουν σε δικαστήρια της αλλοδαπής οι Έλληνες που ασχολούνται με τη Ναυτιλία.

Στο τμήμα των ναυτιλιακών δικαστών θα διδάσκουν καθηγητές Πανεπιστημίου και ανώτατοι δικαστικοί, πρόεδρος δε της Σχολής Δικαστών θα είναι ο Αντιπρόεδρος του Αρείου Πάγου κ. Ν. Σακελλαρόπουλος και διευθυντής ο αρεοπαγίτης κ. Δ. Κονδύλης.

θα επιτευχθεί κατά την αντίληψη των μανδρινών που δεν έμαθαν το παραμικρό και νομίζουν ότι η Ναυτιλία και τα πλοία υπάρχουν για να έχουν αυτοί αρμοδιότητες και να φορτώνουν τη δουλειά τους σε εκείνους που εισφέρουν το αίμα με το οποίο ζει το NAT.

Δεν είναι υπερβολή. Η υπ' αριθ. 8174 εγκύκλιος του NAT «Προς τα προξενικά λιμεναρχεία, τις παράλιες προξενικές αρχές που έχουν αρμοδιότητα αντικατάστασης ναυτολογίων, τα κεντρικά λιμεναρχεία, λιμεναρχεία, υπολιμεναρχεία, λιμενικούς σταθμούς, υπαλλήλους λιμένων (υπολόγους NAT) που κοινοποιήθηκε και στις οικείες πλοιοκτητικές Ενώσεις, είναι σαφέστατη. Γι' αυτό και την παραθέτουμε αμέσως εν συνεχεία ολόκληρη σαν δείγμα γραφής για το πως σκέπτονται οι άνθρωποι αλλά και για το πόσο μεγάλη είναι η απόσταση που τους χωρίζει από εκείνους που πασχίζουν για τον επαναπα-

τρισμό και της επανένταξη όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο:

«1. Για την καλλίτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των ενδιαφερομένων, αναφέρει η εγκύκλιος, για την περισσότερο εύρυθμη λειτουργία της υπηρεσίας και προκειμένου, κατά την εκκαθάριση των ναυτολογίων πλοίων, να μην προκύπτουν μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ οφειλόμενων εισφορών που προκύπτουν από την εκκαθάριση και των ποσών που είχαν καταβληθεί προ της εκκαθάρισης κατά την αντικατάσταση των ναυτολογίων (βάσει προχείρων εκτιμήσεων και υπολογισμών), παρακαλούμε όπως, κατά τον χρόνο της καταβολής εισφορών τρεχουσών περιόδων, προσκομίζεται από τον πλοιοκτήτη, στο NAT ή στην αρμόδια Προξενική ή Λιμενική Αρχή, κατάσταση υπογεγραμμένη από υπεύθυνο της πλοιοκτητικής εταιρίας ή τον πλοίαρχο του πλοίου, στην οποία θα αναγράφονται:

α) Όνομα, αριθμός και λιμάνι νηολογίου του πλοίου.

β) Αριθμός, λιμάνι και ημερομηνία έκδοσης ναυτολογίου.

γ) Χρονικό διάστημα ναυτολογίου, το οποίο αφορά η καταβολή.

δ) Ειδικότητες των ναυτικών που έχουν ναυτολογηθεί κατά το παραπάνω χρονικό διάστημα και σύνολο ημερών κατά ειδικότητα.

ε) Μηνιαίος βασικός μισθός, μετ' επιδομάτων, που θεωρούνται ως μισθός του ναυτικού για το NAT και που ισχύσαν για κάθε ειδικότητα κατά το εν λόγω διάστημα και,

στ) Οφειλόμενες εισφορές, κατά ειδικότητα και συνολικά για όλο το υπηρετήσαν πλήρωμα στο χρονικό διάστημα για το οποίο γίνεται η καταβολή.

2. Εφ' όσον το συνολικό ποσό οφειλής, με τον υπολογισμό βάσει των παραπάνω στοιχείων, είναι μεγαλύτερο από εκείνο που προκύπτει με βάση την προβλεπόμενη οργανική σύνθεση του

πλοίου, θα καταβάλεται το ποσό που προκύπτει βάσει της προσκομιζόμενης κατάστασης, σε αντίθετη δε περίπτωση, θα καταβάλεται το προκύπτον με βάση την οργανική σύνθεση.

3. Η παραπάνω διαδικασία θα έχει ως αποτέλεσμα να γίνεται ταχύτερα και με μεγαλύτερη ακρίβεια η προεκτίμηση των οφειλόμενων εισφορών, να καταβάλλονται, κατά μεγάλο ποσοστό, οι πράγματι οφειλόμενες εισφορές, να διευκολύνει τόσο την υπηρεσία μας από πρόσθετες και χρονοβόρες εργασίες (επιστροφές και μεταφορά πιστωτικών υπολοίπων, ενέργειες για είσπραξη χρεωστικών υπολοίπων κλπ), όσο και τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι δεν θα καταβάλουν μη οφειλόμενα ποσά και παράλληλα θα περιορίσει τις αμφισβητήσεις για τυχόν μη ορθούς υπολογισμούς από το NAT ή τις αρμόδιες Προξενικές ή Λιμενικές αρχές.

4. Σε περίπτωση που η πλοιοκτητική εταιρία για κάποιους λόγους (π.χ. διαφορετική μηχανοργάνωσή της) δεν μπορεί να δίδει όλα τα στοιχεία όπως ζητούνται στην παράγραφο 1 πιο πάνω, μπορεί να έρχεται σε συνεννόηση με τις Υπηρεσίες του NAT, ώστε να εξευρισκεται λύση που και τους σκοπούς αυτής της εγκυκλίου να εξυπηρετεί και στον τρόπο λειτουργίας της εταιρίας να προσιδιάζει.

Η παρούσα κοινοποιείται και όπως κατωτέρω, με την παράκληση για σχετική ενημέρωση των υπευθύνων για την εφαρμογή της, οι οποίοι ανήκουν στον χώρο και τον τομέα της αρμοδιότητος των».

Όπως είναι ευνόητο, η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών αντέδρασε άμεσα.

Και επειδή έκρινε ότι τα στοιχεία που απαιτούνται για την συμπλήρωση της εν λόγω καταστάσεως συνεπάγονται σοβαρή απασχόληση και δημιουργούν δυσχέρειες ή και αδυναμία συγκεντρώσεως και υπολογισμού στον περιορισμένο χρόνο που πρέπει να γίνει η κα-

ταβολή των εισφορών και αντικατάστασης του ναυτολογίου, ζήτησε από το NAT την επανεξέταση του θέματος.

Αλλά οι του NAT, εμμένοντας στην αντίληψη ότι η Ναυτιλία και τα πλοία υπάρχουν για να έχουν αυτοί αρμοδιότητες, απάντησαν ότι για όσες εταιρίες δεν ακολουθήσουν την προτεινόμενη διαδικασία η μοναδική συνέπεια θα είναι ότι θα είναι αναπόφευκτες οι ενδεχόμενες διαφορές μεταξύ προσωρινών εισφορών και οριστικής εκκαθάρισεως».

Αυτό σημαίνει, όπως πολύ ορθά υπογραμμίζει η Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών σε σχετική εγκύκλιο προς τα μέλη της, ότι η τήρηση της διαδικασίας που ορίζει η εγκύκλιος είναι προαιρετική και δεν αποτελεί υποχρεωτική προϋπόθεση για την καταβολή εισφορών και αντικατάσταση ναυτολογίου.

Όμως το πρόβλημα δεν είναι η προαιρετική ή υποχρεωτική εφαρμογή της εγκυκλίου του NAT αλλά το πνεύμα που απορρέει από αυτήν, πνεύμα που θυμίζει άλλες εποχές και που δημιουργεί κινδύνους και για το εθνικό νηολόγιο αλλά και για τα άμεσα και μακροπρόθεσμα συμφέροντα του ίδιου του NAT και των ναυτικών μας αλλά και του τόπου. Γι' αυτό και πρέπει να ανακληθεί χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση, ενώ για την διακίνηση και την εκκαθάριση των ναυτολογίων πρέπει να εξευρεθούν και να καθιερωθούν μέθοδοι που είναι συμφασμένες με την σημερινή εποχή.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση τα «Ναυτικά Χρονικά» επισημαίνουν την ενεργό ανάμιξη του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς στα ναυτιλιακά μας πράγματα, ανάμιξη που εκδηλώθηκε με την πρωτοβουλία για τη διοργάνωση στην Ελλάδα ενός διεθνούς συνεδρίου που γίνεται για πρώτη φορά για να εξεταστεί ένα κατ' εξοχήν ναυτιλιακό θέμα όπως είναι η προστασία των ναυτιλιακών δανειστών. Το συνέδριο θα πραγματοποιηθεί στο Ευγενίδειο Ίδρυμα μεταξύ 28-30 Μαΐου και υπάρχει ειδική αναφορά σ' αυτό στις σελίδες 25-26 του παρόντος τεύχους.

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, η ανάμιξη του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς (καθώς και του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών) στα ναυτιλιακά μας πράγματα έπρεπε να είχε υπάρξει από πολύ καιρό. Και για το καλό των μελών του αλλά και του τόπου.

Κάλλιο αργά, βεβαίως, παρά ποτέ, τώρα δε που επίκειται και η λειτουργία των ναυτιλιακών δικαστηρίων ή ανάμιξη των δύο μεγάλων Συλλόγων στα ναυτιλιακά μας πράγματα πρέπει να είναι συνεχής, ώστε να εδραιωθεί ο νέος θεσμός που θα ωφελήσει και τους νομικούς μας αλλά και τη χώρα.

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

Η ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ανάμιξη στα ναυτιλιακά μας πράγματα είχε όμως και ο Δικηγορικός Σύλλογος Αθηνών ο οποίος ανέλαβε πρωτοβουλία για την ματαίωση της εκτελέσεως των τριών Ελλήνων ναυτικών που έχουν καταδικασθεί σε θάνατο στην Αίγυπτο με την κατηγορία της μεταφοράς επτά τόννων χασίς με το πλοίο στο οποίο υπηρετούσαν — διάβημα για το θέμα αυτό έκανε και ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Μιχ. Παπακωνσταντίνου κατά την πρόσφατη επίσημη επίσκεψή του στην Αίγυπτο, ενώ και ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης, μετά από διάβημα των οικείων των ναυτικών μας εδήλωσε ότι θα προβεί στις ενδεδειγμένες ενέργειες για τη σωτηρία τους και τη μεταφορά τους στην Ελλάδα.

Επειδή τις τελευταίες ημέρες και κυρίως κατά την επίσκεψη του Υπουργού Δικαιοσύνης στην Αίγυπτο έγινε ιδιαίτερη αναφορά στην ευαισθησία των Αιγυπτίων έναντι του προβλήματος των ναρκωτικών και ως εκ τούτου η αιγυπτιακή κυβέρνηση δεν μπορεί να αναμειχθεί στην υπόθεση των Ελλήνων ναυτικών θεωρούμε ότι θα είναι καλό να υπομνησθεί στους Αιγυπτίους ότι αυτά τα τερτίπια δεν γίνονται πιστευτά και ότι εν πάση περιπτώσει και εμείς δεν στερούμεθα παρομοίας ευαισθησίας αλλά θεωρούμε ότι είναι αδύνατο αυτοί οι τρεις ναυτικοί να είχαν φορτώσει στο πλοίο επτά τόννους χασίς χωρίς να το γνωρίζει ο πλοίαρχος του σκάφους και ένα ακόμη μέλος του πληρώματος που λέγεται ότι είναι συγγενής του οι οποίοι αφέθηκαν ελεύθεροι.

Και να τους ζητήσουμε επιτακτικά τη διεξαγωγή μιας δίκης που θα εξασφαλίσει όλα τα εχέγγυα για την απόδοση δικαιοσύνης, και μια τέτοια δίκη μόνον στην Ελλάδα μπορεί να γίνει.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Έληξαν τελικώς αισίως οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της ΠΝΟ και των οικείων εφοπλιστικών Ενώσεων για την υπογραφή των νέων συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών που υπηρετούν στις κυριότερες κατηγορίες πλοίων.

Οι συμφωνίες που επιτεύχθηκαν για τους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα των ποντοπόρων και των μεσογειακών φορτηγών πλοίων προβλέπουν:

- Αύξηση 14% των βασικών μισθών ενverγείας.
- Αύξηση κατά το αυτό ποσοστό και όλων των επιδομάτων και των έξτρα εργασιών που καθορίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις του 1991.

- Καθορισμό του επιδόματος τροφής σε 1.185 δραχμές την ημέρα.

Εξ άλλου οι συμφωνίες για τα πληρώματα των επιβατηγών πλοίων προβλέπουν αύξηση 14% των μηνιαίων αποδοχών των αξιωματικών και 15% των κατωτέρων πληρωμάτων.

Η ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΥΣ

Μετά τις πιέσεις που άσκησαν οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών Ενώσεων, ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης έσπευσε να δηλώσει ότι η απόφασή του για τη ναυτολόγηση των συνταξιούχων — χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους — έχει μεταβατική ισχύ και εκπνέει στο τέλος Μαΐου, πράγμα που σημαίνει ότι όσοι από τους συνταξιούχους μας θέλουν να ξαναπαρκάρουν πρέπει να σπεύσουν και να ολοκληρώσουν τη σχετική διαδικασία που προβλέπει η υπουργική απόφαση.

Ο Υπουργός πρόσθεσε ότι η απόφαση για τη ναυτολόγηση των συνταξιούχων αποτελεί περίπου αντιγραφή ισχυούσης διατάξεως νόμου και είπε ακόμη ότι το Υπουργείο είναι διατεθειμένο να συζητήσει οποιαδήποτε πρόταση που θα οδηγήσει στη λήψη αποφάσεων οι οποίες να λειτουργούν αποδοτικά για τη Ναυτιλία.

Στο μεταξύ το ΥΕΝ με ανακοίνωσή τους διευκρινίζει ότι η απόφαση για τη ναυτολόγηση των συνταξιούχων αφορά μόνον τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια και δεν έχει εφαρμογή για ναυτολόγηση στις λοιπές κατηγορίες πλοίων (επιβατηγά, τουριστικά, ακτοπλοϊκά) για τα οποία θα εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται από προγενέστερες αποφάσεις του ΥΕΝ (2413/1/1/88/4.7.88 και 2313/8/52/90/ 4.4.90). Επίσης το Υπουργείο διευκρινίζει τα εξής αναφορικά με τη δυνατότητα ναυτολόγησής και εκείνων που έχουν καταθέσει αίτηση συνταξιοδότησής λόγω γήρατος μέχρι τη δημοσίευση της υπουργικής αποφάσεως στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μέχρι δηλαδή τις 3 Απριλίου 1990:

«Η ανωτέρω ρύθμιση έχει την έννοια ότι μπορούν οι ενδιαφερόμενοι που πληρούν την προϋπόθεση αυτή να προβούν στις σχετικές ενέργειες που προβλέπονται για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος (δήλωση ενδιαφέροντος — υγειονομική εξέταση), το αντίγραφο όμως του ναυτικού φυλλαδίου θα εκδοθεί από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων, μετά την έκδοση της αποφάσεως συνταξιοδότησής τους και αφού προσκομισθεί στην ως άνω υπηρεσία η απόφαση αυτή (συνταξιοδότησής)».

Ανεξάρτητα από τη διευκρίνιση του Υπουργείου ότι η απόφαση για τη ναυ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η πειρατεία στην πιο ευρύτερη εκδοχή της αποτελεί φαινόμενο πολυποικίλο και πολυσήμαντο, που έχει συνδεθεί με τις τύχες της ιστορικής ζωής των ανθρώπων και των εθνών. Εξ ορισμού η έννοια της πειρατείας περιλαμβάνει μια σειρά εκνόμων πράξεων και περιθωριακών αντιλήψεων που δεν αφήνουν κανέναν αδιάφορο. Ιστορικοί, κοινωνιολόγοι, νομικοί, οικονομολόγοι και πολιτικοί, έχουν ασχοληθεί κατά κάποιο τρόπο και από κάποια άποψη με το θέμα αυτό, ενώ παράλληλα και ο τύπος δεν φέει στη διάθεση των στηλών του για να ανιστορεί τις περιπετειώδεις βιαιότητες που το συνθέτουν. Εξ άλλου και στον μέσο άνθρωπο όλα αυτά ξυπνούν μέσα του τις αναρρίθμητες εικόνες που αφειδώς του προσφέρουν τα μυθιστορήματα και οι κινηματογραφικές ταινίες και τον κάνουν να πιστεύει στο θρύλο μιας παγκόσμιας περιπέτειας που συνεχίζεται από αιώνων.

Ενδημική ή περιστασιακή η πειρατεία όλων των ειδών, ναυτική, αεροπορική ή χερσαία, ακολούθησε τις εξελίξεις της οικονομικής και τεχνολογικής προόδου, χάρη στις οποίες εξακολουθεί να τρέφεται και να συντηρείται. Στην εποχή μας, ο σύγχρονος πειρατής με το λευκό κολλάρο, χάνοντας ίσως σε βία ότι κέρδισε σε επιδεξιότητα, δεν έχει πάψει να εκμεταλλεύεται την ανάνηψη του ηρωϊκού παρελθόντος που σημάδεψαν τα κατορθώματα των παράτολμων προγόνων του.

Όλο αυτό το σύνολο των πράξεων και των εννοιών, ανέλαβαν τώρα να μελετήσουν οι οργανωτές μιας ειδικής διασκέψεως στο Διεθνές Ναυτικό Κέντρο που θα συνέλθει στο Ροσφόρ της Γαλλίας. Στόχος τους είναι να αναλύσουν με συζητήσεις και μελέτες το θέμα της πειρατείας από τις πηγές της αρχικής της εμφάνισης μέχρι τη σύγχρονη εποχή και να συγκεντρώσουν το πολύτιμο υλικό που θα προσκομίσουν οι επιφανείς ειδικοί επιστήμονες που μετέχουν.

τολόγηση των συνταξιούχων αφορά μόνον τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια, εμείς επιμένουμε ότι οι συνταξιούχοι μας που επιθυμούν να ξαναπαρκάρουν πρέπει, να σπεύσουν και να ολοκληρώσουν ως το τέλος Μαΐου τη διαδικασία που προβλέπει η υπουργική απόφαση (κατάθεση δηλώσεως ενδιαφέροντος για επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος, εξέταση από τις οικείες υγειονομικές επιτροπές και λήψη του αντιγράφου ναυτικού φυλλαδίου).

λιακών μας πραγμάτων.

Και τώρα ας έλθουμε στις διαπιστώσεις του κ. Μεταξά.

Κατ' αρχάς για το περιφρονητικό τόνο που χρησιμοποιεί για τις ΑΔΣΕΝ αρμόδιο να απαντήσει είναι νομίζω το ΥΕΝ. Και στην απάντησή του αυτή βεβαίως πρέπει να του υπενθυμίσει ότι νεοσύστατα επαρχιακά Πανεπιστήμια λειτούργησαν αρχικά σε Δημοτικά Σχολεία χωρίς Πανεπιστημιακούς δασκάλους, χωρίς βιβλία, χωρίς εξοπλισμό. Αλλά ποτέ κανένας πανεπιστημιακός δεν έθεσε υπό αμφισβήτηση την προσπάθεια των όποιων δίδασκαν σ' αυτά — για το έργο που προσέφεραν — έργο αναγνωριζόμενο από τη στιγμή που τα πτυχία που χορήγησαν ουδείς ετόλμησε να τα αμφισβητήσει.

Και θα λέγαμε ότι η θέση του κ. Μεταξά να αποφαίνεται αξιωματικά χωρίς επιχειρήματα ότι είναι τελείως αντίθετος με την ανωτατικοποίηση των ναυτικών σπουδών είναι θέση σεβαστή έστω και αν στην ναυτική μας χώρα επισύρει την κατακραυγή. Όμως το γεγονός ότι χρησιμοποιεί την πρώτη του διαπίστωση — δηλαδή κατά την άποψή του «τα χάγια των ΑΔΣΕΝ» για να τεκμηριώσει τα δικά του συμπεράσματα δηλαδή ότι δεν είναι νοητή η Πανεπιστημιακή αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών θέτει υπό αμφισβήτηση την αξιοπιστία της θέσης του αυτής. Και ακόμη θα έλεγα στο βάθος της διαπίστωσής του διακρίνεται κάποια ικανοποίηση με την έννοια ότι τα διαπιστούμενα κενά δεν μπορεί να καλυφθούν από τις ίδιες τις Σχολές αλλά θα πρέπει να καλυφθούν από κάποιο άλλο εκπαιδευτικό ίδρυμα.

Αλλά ας προχωρήσουμε ακόμη περισσότερο.

Και αν ακόμη έτσι είναι ότι οι δικές μας ναυτικές σπουδές υπολείπονται από τις ναυτικές σπουδές άλλων χωρών. Γιατί λοιπόν να μην

βγάζει ο ίδιος από αυτήν την διαπιστωμένη διαφορά επιπέδου τα συμπεράσματά του;

Και εμείς δεν αγνοούμε την διαφορά αυτή αλλά και την αποδίδουμε στο γεγονός ότι όπου υπάρχουν διαφορές επιπέδου οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στο ότι στις χώρες αυτές οι ναυτικές σπουδές είναι Πανεπιστημιακού επιπέδου.

Και θα του κάναμε γνωστό ότι και στην Γκάνα οι ναυτικές σπουδές είναι πανεπιστημιακού επιπέδου πέρα από την Αμερική Ρωσία, Ιαπωνία, Αίγυπτο, Ινδία, Κορέα, Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Βέλγιο, χώρες πρώην Ανατολικού Συνασπισμού, Κίνα, Φορμόζα κλπ.

Αληθινά είναι να διερωτάται όποιος αγαπάει αυτό τον τόπο και θέλει την προκοπή του πως η επιστημονική ευαισθησία του κ. Μεταξά δεν αντέδρασε όταν οι χθεσινές παιδαγωγικές Ακαδημίες, η Γυμναστική Ακαδημία η Μουσική, η Οικιακή Οικονομία, αλλά ακόμη και οι Νηπιαγωγοί και όχι μόνο αυτές αλλά και άλλοι γνωστικοί τομείς, ίσως όχι τόσο αναγκαίοι στο παραγωγικό γίγνεσθαι, της σημερινής κοινωνίας αναβαθμίστηκαν σε Πανεπιστημιακό επίπεδο για τα οποία αδρά πληρώνει ο φορολογούμενος πολίτης.

Θεωρεί αληθινά ο αρθρογράφος ότι η ευθύνη τους συγκρίνεται με τις ευθύνες της ασφάλειας και της λειτουργίας ενός σημερινού κολοσσού.

Και όμως στην ναυσίβια Ελλάδα των χιλιάδων νησιών και των χιλιάδων πλοίων που αναπνέει από την θάλασσα και αιμοδοτείται από την ναυτιλία εξακολουθούμε τις ναυτικές σπουδές και τις ναυτικές ευθύνες να τις έχουμε σε κατώτερη βαθμίδα από τις ευθύνες που θα ζητηθούν από τον δημοδιδάσκαλο των 5 ή 10 παιδιών σε κάποιο ξεχασμένο νηπιαγωγείο. Ούτε στην Γκάνα κ. Μεταξά δεν συμβαίνει αυτό που

μας παρακαλάει να βρούμε ένα πλοίο για να μπαρκάρουν οι απόφοιτοι της Ναυτικής Ακαδημίας της.

Κάτω από αυτή την πραγματικότητα η αρνητική θέση του αρθρογράφου όχι μόνο δε συμβάλλει στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά κατά την γνώμη πολλών τορπιλλίζει ευθέως τις προς την σωστή κατεύθυνση προσπάθειες της Πολιτείας αλλά και της ναυτιλιακής κοινότητας για στελέχωση της ναυτιλίας με υψηλού επιπέδου στελέχη.

Και θα επιμείνουμε περισσότερο στην αρνητική επίδραση των απόψεων του κ. Μεταξά για την Ναυτιλία με την έννοια ότι «μπλοκάροντας» την Ανωτατικοποίηση των Ναυτικών Σπουδών θέλει σιωπηρά να προβάλει ως υποκατάστατό τους το τμήμα ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά το οποίο όμως έχει τελείως διαφορετική αποστολή.

Όμως το κακό για την Ναυτιλία θα έχει γίνει αφού θα έχει περάσει το μήνυμα ότι πλέον όταν λέμε ναυτικές σπουδές η σπουδάζουσα νεολαία και ειδικά οι δεκάδες χιλιάδες υποψήφιοι στα Πανεπιστήμια λογικά θα θεωρούν ότι οι ναυτικές σπουδές στην Ελλάδα ταυτίζονται με το ναυτιλιακό τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Κάτω από αυτό το πρίσμα οι απόψεις του αρθρογράφου δίνουν την εντύπωση ότι τείνουν να υψώσουν διαχωριστικά τείχη περιχαράκωσης μελλοντικών επαγγελματικών διεκδικήσεων και εξοστράκισης από τα ναυτιλιακά γραφεία των άξιων αυτών εμπειρων στελεχών που για πολλά χρόνια υπηρέτησαν πιστά και στήριξαν με όλες τους τις δυνάμεις τον Έλληνα εφοπλιστή εκεί στην πρώτη γραμμή της μάχης, που όπως γράφει Ρωμαίος στρατηγός — όχι στα παλάτια της Ρώμης αλλά εκεί μακριά όπου μαχόταν



**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

**Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA**

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Οι Αγορές Συναλλάγματος

Χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις κινήθηκε η αγορά συναλλάγματος το δεκαπενθήμερο που πέρασε και λόγω των γιορτών του Πάσχα Καθολικών και Ορθόδοξων, οι συναλλαγές ήταν υποτονικές.

Το Αμερικάνικο νόμισμα ανέκτησε γρήγορα τις απώλειες που είχε μετά τη μείωση των επιτοκίων του στις 9 Απριλίου.

Αλλωστε όσο οι ελπίδες αλλά και οι ενδείξεις ανάκαμψης της οικονομίας παραμένουν ζωντανές τα περιθώρια πτώσης του δολλαρίου παραμένουν περιορισμένα. Η ανοδική του κίνηση συνάντησε όμως ξανά ισχυρή αντίσταση στην περιοχή του 1.6800 (\$/DM). Η παραβίαση της τελευταίας περιοχής θα μας δώσει το σήμα συνέχισης της ανοδικής του τάσης, με πρώτο στόχο στο 1.7200 (\$/DM).

Η συνάντηση της G7, της ομάδας δηλαδή των επτά ισχυρότερων οικονομικά κρατών και η για μια ακόμη φορά διατύπωση των επιθυμιών τους για ισχυρότερο γιέν υπήρξε η σημαντικότερη εξέλιξη των τελευταίων ημερών.

Στις 26 και 27 Απριλίου είχαμε νέες επεμβάσεις της Κεντρικής Τράπεζας της

Ιαπωνίας που στόχευαν στην στήριξη του Ιαπωνικού νομίσματος.

Η ανάκαμψη του που ακολούθησε ήταν περιορισμένη καθώς στα 132.00 (\$/Yen) και 130.00, το γιέν εξακολουθεί να συναντά ισχυρή αντίσταση. Μόνο η ανάκαμψη της οικονομίας και στη συνέχεια της κεφαλαιαγοράς θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για αλλαγή της τάσης αυτής.

Η ισχυροποίηση της Βρετανικής λίρας (κυρίως έναντι του Μάρκου) ήταν το δεύτερο χαρακτηριστικό των τελευταίων δύο εβδομάδων.

Η έκπληξη της «καθαρής» νίκης των συντηρητικών στις εκλογές επανέφερε την εμπιστοσύνη των επενδυτών στην οικονομία και κατ' επέκταση στο νόμισμα της χώρας. Η προ πολλού προεξοφλημένη μεγάλη πιθανότητα υποτίμησης της λίρας φαίνεται τώρα να συγκεντρώνει λιγοστούς οπαδούς. Το παραπάνω γεγονός σε συνδυασμό με τις προθέσεις της Κεντρικής Τράπεζας για είσοδο της λίρας στα στενά όρια (+2.25%) του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος την οδήγησαν ξανά προς τη κεντρική της ισοτιμία των 2.95 Μάρκων.

Το Χρηματιστήριο Αθηνών

Τα εθνικά ζητήματα, η οικονομική πολιτική καθώς και η πορεία των μακροοικονομικών μεγεθών της χώρας μας, βρέθηκαν στο επίκεντρο των γεγονότων του τελευταίου δεκαπενθημέρου

του Απριλίου.

Στο θέμα των Σκοπίων, καθώς στενεύουν τα περιθώρια των διπλωματικών ελιγμών, κορυφώνεται η πολιτική ένταση μεταξύ κυβέρνησης και αντιπο-

λίτευσης.

Στον οικονομικό τομέα, η έκθεση του ΔΝΤ για την ελληνική οικονομία τονίζει για άλλη μια φορά τα τεράστια ελλείμματα του Δημοσίου και την επιτακτική ανάγκη κάλυψής τους.

Επίσης εφιστά την προσοχή στο πρόγραμμα σύγκλισης της ελληνικής οικονομίας ώστε να βρεθεί η Ελλάδα σε θέση να ενωθεί και νομισματικά με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΟΚ.

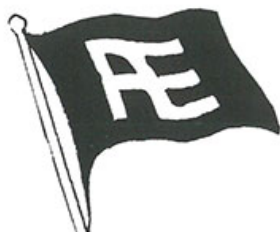
Με στόχο την κατεύθυνση αυτή, η κυβέρνηση προσανατολίζεται προς μία πολιτική μείωσης των επιτοκίων ώστε να τονωθεί η επενδυτική δραστηριότητα. Το πρώτο βήμα, αναμένεται να γίνει στα τέλη Μαΐου οπότε και θα μειωθούν κατά μισή με μία μονάδα τα επιτόκια της νέας σειράς εντόκων γραμματίων που θα εκδοθούν.

Μέσα στην προσεχή εβδομάδα τέλος θα κατατεθεί και το φορολογικό νομοσχέδιο για ψήφιση στη Βουλή. Έτσι θα πάρει σειρά το επόμενο μεγάλο πρόβλημα της κυβέρνησης, των ασφαλιστικών ταμείων.

Το πρόβλημα αυτό τονίστηκε και στην έκθεση του ΔΝΤ και αναμένεται να μονοπωλήσει το ενδιαφέρον του πολιτικού κόσμου αλλά και της κοινής γνώμης τους προσεχείς μήνες.

Οι παραπάνω εξελίξεις δημιούργησαν έντονο κλίμα απαισιοδοξίας που επηρέασε αρνητικά την αγορά με αποτέλεσμα τη πτώση του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Τα επίπεδα των 840 και 870 μονάδων του δείκτη εξακολουθούν να παραμένουν επίπεδα στήριξης και αντίστασης αντίστοιχα και το μέλλον της αγοράς θα εξαρτηθεί από το αν τελικά οι θετικές επιδράσεις θα υπερσχύσουν των αρνητικών.



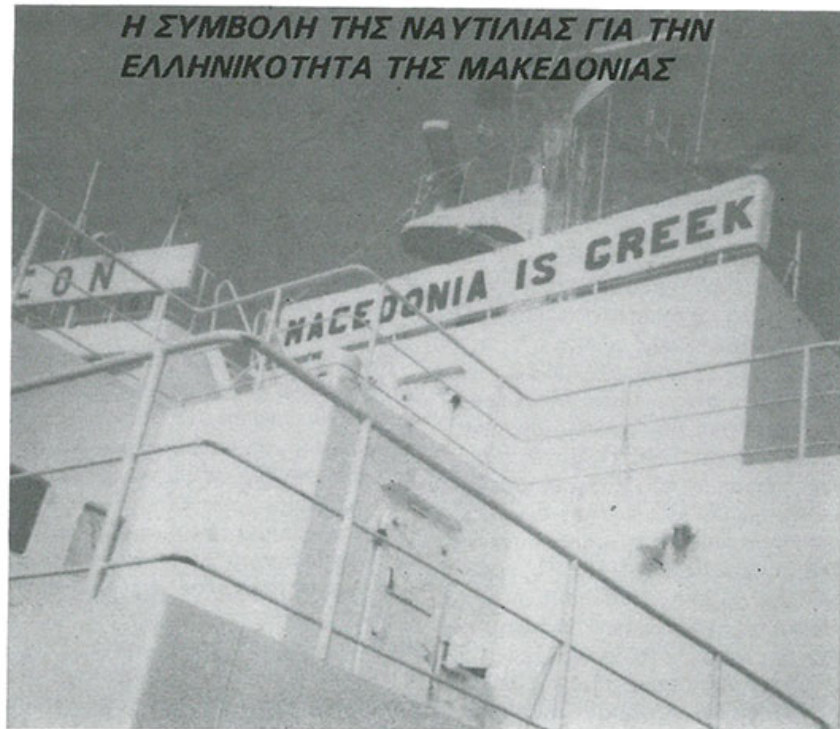
AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**



Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Υστερα από τον αγώνα που κάνει ο ε-
ποπλιστικός κόσμος και όλοι οι Έλληνες
για την Ελληνικότητα της Μακεδονίας,
έτσι και εμείς, πλοίαρχος, αξιωματικοί
και πλήρωμα του υπό ελληνική σημαία
δεξαμενοπλοίου «Φάλλκον», αποφασί-
σαμε να συμβάλλουμε στον αγώνα και
να γίνουμε αγγελιαφόροι του μηνύμα-
τος, ώστε να συνειδητοποιηθεί από τους
πολέμιους ότι «η Μακεδονία είναι Ελλη-
νική».

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σε δημοσίευμα που έγινε
στο τεύχος της 1.3.92 του περιοδικού
σας με τίτλο «Το κυνηγητό φέρνει άλλα
αποτελέσματα» σας πληροφορούμε για
την ενημέρωση και των αναγνωστών
σας τα επόμενα:

Το φορτηγό πλοίο «Πόπη» ΝΠ 9405
είχε λάβει άδεια απόπλου από το Κεντρι-
κό Λιμεναρχείο Πειραιώς την 20.00 της
7.2.92 και, ενώ ο προβλεπόμενος έλεγ-
χος των επιβαινόντων πραγματοποιήθη-
κε από τα Λιμενικά Όργανα την 09.00
ώρα της 8.2.92, το πλοίο απέπλευσε
τελικά τις απογευματινές ώρες της
9.2.92 γιατί κατά τους χειρισμούς απάρ-

Η φωτογραφία που αποστέλλω μιλάει
μόνη της.

Με τιμή
Κ.Δ. ΤΟΜΠΑΛΟΓΛΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Εν πλώ, 25 Μαρτίου, 1992

Σημ. Συντ.: Ευχαριστούμε τον αγαπητό
πλοίαρχο για τη φωτογραφία, την οποία και
δημοσιεύουμε και τον συγχαίρουμε για την
πρωτοβουλία του.

σεώς του προσέκρουσε σε άλλο πλοίο
και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να απαγο-
ρευθεί ο απόπλους του μέχρι να προσκο-
μισθεί πιστοποιητικό διατήρησης της
κλάσης του από τον Νηογνώμονα που
το παρακολουθεί.

Ο πράκτορας του πλοίου κλήθηκε μεν
σε απολογία για τυπική παράβαση διατά-
ξεων του υπ' αριθ. 93/1971 Παραρτή-
ματος Κανονισμού Λιμένα, αλλά βε-
βαίως ύστερα από την απολογία του με
την οποία δικαιολόγησε απολύτως την
καθυστέρηση απόπλου του πλοίου α-
παλλάχθηκε από την κατηγορία και η υ-
πόθεση μπήκε στο αρχείο.

Σας συγχαίρουμε για την προσοχή και
την ευαισθησία με την οποία παρακο-
λουθείτε τα συμβαίνοντα στον Ναυτιλια-
κό χώρο και σας ευχαριστούμε για την

ευκαιρία που μας δίδετε για μια πλήρη ε-
νημέρωση των αναγνωστών σας.

Ο Υπουργός Ε.Ν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

Πειραιάς, 14 Απριλίου, 1992

ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΛΥΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Γνωρίζοντας από το περιοδικό σας
«Ναυτικά Χρονικά» τους αγώνες που
κάνετε δια την επιστροφή των πλοίων
εις την Ελληνική σημαία και την δη-
μιουργία νέων στελεχών για να συνεχι-
σουν να υπηρετούν σε μια δική μας ση-
μαία, απεφάσισα να σας γράψω το σχετι-
κό συμβάν που πιστεύω ότι είναι αντίθε-
το με τις απόψεις σας και εάν νομιζετε
καλό θα είναι να δημοσιευθεί.

Με το υπό σημαία Μάλτας πλοίο «Πε-
ρίανδρος», συμβεβλημένο με το ΝΑΤ,
όπου υπηρετώ ως Πλοίαρχος και με Έλ-
ληνες αξιωματικούς άρχισα τα προκαθο-
ρισμένα ταξίδια μας από Ψαχνά (Soya
Ellas) προς Αμερική και Αργεντινή.

Την 7.4.92 και ώρα 10.30 π.μ. έγινε
η πλεύριση του πλοίου εις την προβλήτα
της Soya Ellas με πλοηγό και τις προκα-
θορισμένες σημαίες αφίξεως.

Αι οικογένειαι των αξιωματικών περι-
μεναν τις αρχές αι οποίαι επέβησαν την
11.20 π.μ. με σχετικό κρύο και βροχή,
την ίδια δε στιγμή και με την παρουσία
του τελωνοφύλακος βλέποντας την κα-
τάσταση επέτρεψα να συναντήσουν
τους δικούς τους στο πλοίο.

Παρά την κατάσταση που επικρατούσε
ο Λιμενικός υπαξιωματικός μου έκανε
παρατήρηση και με κάλεσε σε απολογία
με τελική απόφαση την επιβολή προστί-
μου.

Εστάλη διαμαρτυρία στο ΥΕΝ και Λι-
μεναρχείο Χαλκίδος αλλά αν και έχει εκ-
δόσει προ δύο ετών το ΥΕΝ σχετική διά-
ταξη περί συμπεριφοράς Λιμενικών ορ-
γάνων προς τους Πλοίαρχους ουδεμία ε-
νημέρωση έκανε προς το Λιμεναρχείο
Χαλκίδος και μου εκοινοποιήθη πρόστι-
μο δρχ. 20.000.

Με τα λίγα πιο πάνω που σας αναφέ-
ρω ερωτώ τους αρμοδίους, εάν έτσι θέ-
λουν να αντιμετωπίσουν την Ελληνική
Εμπορική Ναυτιλία με τα πρόστιμα και
την αποξένωση των ναυτικών από τις
οικογένειές τους που είχαν να δούν επί
πέντε μήνες;

Ας πάρουν οι αρμόδιοι κάποια απόφα-
ση.

Σας ευχαριστώ.

Με υπόληψη
ΣΠΥΡΟΣ ΧΑΝΔΡΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Βροντάδος — Χίος

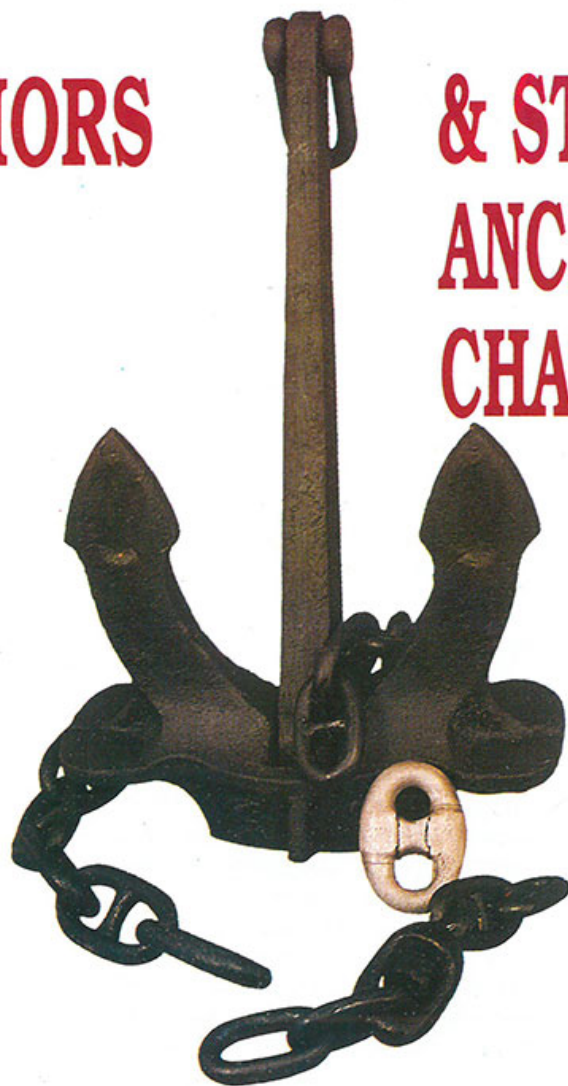
Ψαχνά, 16.4.92



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

Η Ναυτική Εκπαίδευση

ΣΚΕΨΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Του επιτίμου αρχηγού Λ.Σ. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

ΓΕΝΙΚΑ

Η πρόσφατη εμπεριστατωμένη μελέτη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με στόχο την Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και την επάρκεια των στελεχών, η οποία υποβλήθηκε στο ΥΕΝ, παρουσιάζει πράγματι τεράστιο ενδιαφέρον.

Η μελέτη στηριζόμενη και παραθέτουσα στοιχεία καταλήγει σε συμπεράσματα και εκτιμήσεις μέσα από τα οποία προκύπτει η ανάγκη να χωρήσει η Πολιτεία στην λήψη περισσότερο θα έλεγα τολμηρών μέτρων προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα οξυμμένα προβλήματα της επάνδρωσης των Ελληνικών πλοίων.

Κωδικοποιώντας τα συμπεράσματα και τις εκτιμήσεις της μελέτης βλέπουμε ότι αυτή επισημαίνει:

Πρώτον: Οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) πρέπει να αποτελέσουν την βασική πηγή προέλευσης των αξιωματικών Ε.Ν.

Δεύτερον: Να αναβαθμίσουμε τις σπουδές στις ΑΔΣΕΝ ώστε να γίνει επιλογή των εισαγομένων ώστε σε επόμενο στάδιο να μελετηθεί η ανωτατικοποίηση της Ναυτικής Εκπαίδευσης με μορφή Ναυτικής Ακαδημίας κλπ.

Τρίτον: Οι ΑΔΣΕΝ αποδεικνύεται ότι δεν μπορούν μόνες τους να παράγουν αρκετά σε αριθμό στελέχη ώστε να καλύπτουν τις τεράστιες ανάγκες του συνόλου της Ελληνικής Ναυτιλίας. Κάτω από αυτή την πραγματικότητα η έκθεση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι είναι ανάγκη να καταφύγουμε στην αστείρευτη πηγή της Μέσης Εκπαίδευσης με την διεύρυνση:

— Του θεσμού των Δημόσιων Ναυτικών Λυκείων.

— Την επαναλειτουργία των Ιδιωτικών Ναυτικών Λυκείων.

— Την λειτουργία των Ναυτικών Κέντρων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.) (που ουσιαστικά είναι η επαναφορά του θεσμού των αποφοίτων Γυμνασίου).

Η ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ: Θέμα αντιπαράθεσης

Για το θέμα της δημιουργίας κατάρτισμένων στελεχών και ικανών να διευθύνουν και λειτουργήσουν τα σύγχρονα πλοία έχουν γραφεί πολλά, και έχει αποτελέσει όχι μόνο αντικείμενο θεωρητικού προβληματισμού αλλά και πολιτικού σχεδιασμού των κυβερνήσεων. Όμως για ένα τόσο σοβαρό αντικείμενο που συνδέεται αμέσως με την επιβίωση της ναυτιλίας μας και βρίσκεται πάντοτε «εν δυνάμει» παρακολουθώντας στενά την εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας αλλά και τις συνθήκες λειτουργίας της ναυτιλίας, είναι φυσικό να δημιουργούνται στην πορεία των αναζητήσεων, προβληματισμοί, διαφορές απόψεων και να υπάρξουν ισχυρές αντιπαραθέσεις ακόμη και συγκρούσεις.

Κάτω από αυτό το πρίσμα θεωρώ ωφέλιμο για τον κάθε ενδιαφερόμενο να καταγράψω τις δύο διαφορετικές τάσεις που έχουν διαμορφωθεί στον χώρο του προβληματισμού.

Αφορμή για την καταγραφή παίρνω δύο άρθρα που δημοσιεύτηκαν στα «Ναυτικά Χρονικά» του Ιανουαρίου 1992 και εκφράζουν δύο διαφορετικές απόψεις.

1. Υπέρ της Πανεπιστημιακής αναβάθμισης

Για την Πανεπιστημιακή αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών έχει υπάρξει τα τελευταία χρόνια έντονη κινητικότητα με κύριο επιχείρημα ότι οι τεράστιες ευθύνες λειτουργίας ενός σύγχρονου πλοίου απαιτούν συστηματική γνώση και κριτική θεώρηση των προβλημάτων γεγονός που εξασφαλίζει περισσότερο την προσέγγισή τους και την επίλυσή τους η Ανώτατη Παιδεία.

Σ' αυτήν την επιχειρηματολογία προστίθεται και το παράδειγμα πολλών άλλων χωρών που ήδη από πολλών ετών λειτουργούν ναυ-

τικές Ακαδημίες και Ναυτικά Πανεπιστήμια.

Την τάση αυτή εκφράζει και ο τακτικός συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεώργιος Μπάνος στο άρθρο του «Σημαία και πληρώματα».

Ο κ. Μπάνος στέλεχος ναυτιλιακών επιχειρήσεων για πολλά χρόνια βιώνει τον παλμό της ναυτιλιακής επιχείρησης και είναι πολύ φυσικό μέσα από τα βιώματα αυτά να βρίσκει τα ερεθίσματά του για να διατυπώσει τις ρεαλιστικές του προτάσεις.

Ο αρθρογράφος με κρυστάλλινη διαύγεια και σαφήνεια και χωρίς ενδισμούς μέσα από μια λιτή σε λέξεις αλλά μεστή επιχειρηματολογία — αντλημένη μέσα από ζώσα ναυτιλιακή πραγματικότητα — διατυπώνει την άποψη ότι οι ναυτικές σπουδές πρέπει να αναβαθμιστούν σε Πανεπιστημιακό επίπεδο. Εδώ πραγματικά οφείλουμε να δώσουμε και μια ιδιαίτερη διάσταση που περιλαμβάνει η επιχειρηματολογία του σύμφωνα με την οποία η ανωτατοποίηση των ναυτικών σπουδών θα αντιμετωπίσει και το κοινωνικό πρόβλημα των στελεχών που μετά από μερικά χρόνια στη θάλασσα θα έχουν την δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν παραγωγικά και στην ξηρά.

Πρόκειται για την άποψη της εναλλακτικής χρησιμοποίησης των ναυτικών η οποία σήμερα συνεχώς και περισσότερο συνειδητοποιείται και υποστηρίζεται από πολλούς και από τον Ι.Ο.Β.Ε.

Ακόμη δε θεωρεί ο κ. Μπάνος ότι μέσα από την διαδικασία αυτή θα προσελκυσθεί πολύ μεγάλος αριθμός — το δέλεαρ γαρ των Πανεπιστημιακών σπουδών — οι οποίοι θα είναι και αρκετοί σε αριθμό για να επανδρώσουν τα ελληνικά πλοία και πραγματικά με την λύση αυτή και μέσα από τις Πανελλήνιες εξετάσεις η Ναυτική σταδιοδρομία θα γίνει γνωστή σαν χώρος απασχόλησης για πολλές χιλιάδες νέους. Η πρόταση είναι ανοικτή θα

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 Hori Gr
Telefax: 3225540

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία με παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Με σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σας.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί άν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, έμπορικά καί άναψυχής.

Με «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

λέγαμε, μία πρόκληση, για να ακουστούν ευθέως οι αντίθετες απόψεις με ουσιαστική όμως επιχειρηματολογία.

Ο γράφων έχει για πολλά χρόνια ασχοληθεί με το αντικείμενο αυτό και βρίσκει τις προτάσεις του κ. Μπάνου πολύ θετικές. Η επιφύλαξη του δεν βρίσκεται ούτε στην αναγκαιότητα ούτε στην σκοπιμότητα της Πανεπιστημιακής ναυτικής εκπαίδευσης. Βρίσκεται στο γεγονός μήπως από την διαρροή που σήμερα παρατηρείται από τους αποφοίτους των ΑΔΣΕΝ αυτή αύριο αυξηθεί σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό αφού με Πανεπιστημιακό δίπλωμα πιά εύκολα θα διαρρεύσει προς άλλα, επαγγέλματα. Άλλωστε, εάν δεν υπάρχουν άλλες και κυρίως συντεχνιακής φύσεως σκοπιμότητες, σ' αυτό πρέπει να οφείλεται και ο δισταγμός που φαίνεται από την πρόταση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών να μην θέτει σε άμεση προτεραιότητα το θέμα της Ανωτατικοποίησης των ναυτικών σπουδών και στη χώρα μας.

Σ' αυτό αληθινά το σημείο έχουμε την γνώμη ότι πρέπει για τους αποφοίτους αυτών των Ανωτάτων Πανεπιστημιακών Σχολών, να προβλεφθεί ένας μηχανισμός ώστε τα τυπικών προσόντων, ευεργετήματα τα οποία δίδει το πτυχίο τους και κυρίως προς:

α) την κατάληψη κάποιας Δημόσιας Θέσης

β) Την εγγραφή του σε άλλα Πανεπιστημιακά Ιδρύματα.

γ) Και όπου αλλού θεωρηθεί ότι θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως προσόν δεν θα κατοχυρώνονται δηλαδή δεν θα ενεργοποιηθούν πριν από την απόκτηση του Διπλώματος Α' τάξεως Ε.Ν.

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι με την μεθόδευση αυτή θα επανδρώσουν τα ελληνικά πλοία πολύ μεγάλος αριθμός πανεπιστημιακού επιπέδου αξιωματικοί, όπως ακριβώς με παρρησία το επικαλείται και ο κ. Μπάνος.

Αυτοί λοιπόν οι τιτλούχοι αξιωματικοί που για πολλά χρόνια θα υπηρετήσουν στα πλοία μέχρι να αποκτήσουν το δίπλωμα Α' τάξεως και θα έχουν προσφέρει πολλά για να διατηρήσουμε την ναυτιλία γιατί λοιπόν να μην μπορούν όσοι θα ήθελαν ή ακόμη για λόγους ανάγκης να αποκατασταθούν αξιοπρεπώς σε μια δημόσια ή άλλη θέση.

Είναι βέβαιο πάντως ότι οι διαρροές δεν θα είναι περισσότερες από ότι είναι σήμερα από τις ΑΔΣΕΝ. Εμείς θεωρούμε ότι οι φόβοι είναι αδικαιολόγητοι.

Τα ωφέλη από μια Πανεπιστημιακή αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών είναι τόσα πολλά, τα οποία άλλωστε κατά κόρο έχουν γραφεί, που ειλικρινά οι σπάνια μέχρι τώρα αντίθετες απόψεις να φαίνονται τουλάχιστον αδικαιολόγητες αν όχι συντεχνιακές.

Ας μην αφήσουμε λοιπόν και το συντεχνιακό φαινόμενο, τόσο έντονο άλλωστε σε κάθε έκφραση της ελληνικής ζωής και δραστηριότητας να εξαφανίσει και την ελληνική ναυτιλία αποστερώντας τη από υψηλού επιπέδου, εκπαιδευμένα αλλά και φιλόδοξα στελέχη μέσα από τα οποία προσδοκούμε να διατηρήσουμε αλλά και να δημιουργήσουμε ακόμη μεγαλύτερη ναυτιλία.

2. Ενάντιον της Πανεπιστημιακής αναβάθμισης

Όμως υπάρχει και η τελείως αντι-

διαμετρικά αντίθετη άποψη από αυτή του κ. Μπάνου την οποία εκφράζει ο καθηγητής Β.Ν. Μεταξάς του Πανεπιστημίου του Πειραιά σε άρθρο του στα «Ναυτικά Χρονικά» του Ιανουαρίου 1992 με τίτλο «Η σχέση ανωτάτης παιδείας και ναυτιλίας».

Εμείς θεωρούμε ότι παρουσιάζει ενδιαφέρον για την ναυτιλιακή κοινότητα.

Ο κ. Μεταξάς γράφει επί λέξη:

«Από μερικές προσωπικές παρατηρήσεις θα έλεγα συνοπτικά ότι το επίπεδο των ναυτικών σχολών της πατρίδας μας είναι συγκριτικά σημαντικά χαμηλότερο απ' ότι είναι αυτό παρομοίων σχολών άλλων μεγάλων ναυτιλλομένων πατριδών. Μπορεί να φανταστεί κανείς σήμερα ότι υπάρχει σχολή ναυτικών σπουδών χωρίς βιβλιοθήκη; Κι όμως στην πατρίδα μας φαίνεται να υπάρχει».

Και ας προσέξουμε που καταλήγει:

«Δεν λείπει κανείς ότι πρέπει να στοχεύουμε στον μετασχηματισμό του σημερινού Έλληνα αξιωματικού της γέφυρας ή της μηχανής σε εξειδικευμένο επιστήμονα».

Ο κ. Μεταξάς είναι σαφέστατος: Δεν πιστεύει στην μετεξέλιξη, ούτε στην αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών, πιστεύει αντίθετα ότι πρέπει να κρατηθούν εκεί που είναι μόνο μερικά «παραλείμματα» που θα τα ονομάσουμε σχολεία και θα τα θέσουμε υπό την αιγίδα του Πανεπιστημίου Πειραιά, ώστε εφεξής κανείς πλέον να μην ομιλεί ούτε να διεκδικεί αναβάθμιση. πρόκειται ουσιαστικά για άποψη - πρόταση ταφόπετρα για τη ναυτική εκπαίδευση αλλά και άποψη που καθιστά τον κ. Μεταξά ρυθμιστή των ναυτι-

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. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**

λιακών μας πραγμάτων.

Και τώρα ας έλθουμε στις διαπιστώσεις του κ. Μεταξά.

Κατ' αρχάς για το περιφρονητικό τόνο που χρησιμοποιεί για τις ΑΔΣΕΝ αρμόδιο να απαντήσει είναι νομίζω το ΥΕΝ. Και στην απάντησή του αυτή βεβαίως πρέπει να του υπενθυμίσει ότι νεοσύστατα επαρχιακά Πανεπιστήμια λειτούργησαν αρχικά σε Δημοτικά Σχολεία χωρίς Πανεπιστημιακούς δασκάλους, χωρίς βιβλία, χωρίς εξοπλισμό. Αλλά ποτέ κανένας πανεπιστημιακός δεν έθεσε υπό αμφισβήτηση την προσπάθεια των όποιων δίδασκαν σ' αυτά — για το έργο που προσέφεραν — έργο αναγνωριζόμενο από τη στιγμή που τα πτυχία που χορήγησαν ουδείς ετόλμησε να τα αμφισβητήσει.

Και θα λέγαμε ότι η θέση του κ. Μεταξά να αποφαίνεται αξιωματικά χωρίς επιχειρήματα ότι είναι τελείως αντίθετος με την ανωτατικοποίηση των ναυτικών σπουδών είναι θέση σεβαστή έστω και αν στην ναυτική μας χώρα επισύρει την κατακραυγή. Όμως το γεγονός ότι χρησιμοποιεί την πρώτη του διαπίστωση — δηλαδή κατά την άποψή του «τα χάγια των ΑΔΣΕΝ» για να τεκμηριώσει τα δικά του συμπεράσματα δηλαδή ότι δεν είναι νοητή η Πανεπιστημιακή αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών θέτει υπό αμφισβήτηση την αξιοπιστία της θέσης του αυτής. Και ακόμη θα έλεγα στο βάθος της διαπίστωσής του διακρίνεται κάποια ικανοποίηση με την έννοια ότι τα διαπιστούμενα κενά δεν μπορεί να καλυφθούν από τις ίδιες τις Σχολές αλλά θα πρέπει να καλυφθούν από κάποιο άλλο εκπαιδευτικό ίδρυμα.

Αλλά ας προχωρήσουμε ακόμη περισσότερο.

Και αν ακόμη έτσι είναι ότι οι δικές μας ναυτικές σπουδές υπολείπονται από τις ναυτικές σπουδές άλλων χωρών. Γιατί λοιπόν να μην

βγάζει ο ίδιος από αυτήν την διαπιστωμένη διαφορά επιπέδου τα συμπεράσματά του;

Και εμείς δεν αγνοούμε την διαφορά αυτή αλλά και την αποδίδουμε στο γεγονός ότι όπου υπάρχουν διαφορές επιπέδου οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στο ότι στις χώρες αυτές οι ναυτικές σπουδές είναι Πανεπιστημιακού επιπέδου.

Και θα του κάναμε γνωστό ότι και στην Γκάνα οι ναυτικές σπουδές είναι πανεπιστημιακού επιπέδου πέρα από την Αμερική Ρωσία, Ιαπωνία, Αίγυπτο, Ινδία, Κορέα, Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Βέλγιο, χώρες πρώην Ανατολικού Συνασπισμού, Κίνα, Φορμόζα κλπ.

Αληθινά είναι να διερωτάται όποιος αγαπάει αυτό τον τόπο και θέλει την προκοπή του πως η επιστημονική ευαισθησία του κ. Μεταξά δεν αντέδρασε όταν οι χθεσινές παιδαγωγικές Ακαδημίες, η Γυμναστική Ακαδημία η Μουσική, η Οικιακή Οικονομία, αλλά ακόμη και οι Νηπιαγωγοί και όχι μόνο αυτές αλλά και άλλοι γνωστικοί τομείς, ίσως όχι τόσο αναγκαίοι στο παραγωγικό γίγνεσθαι, της σημερινής κοινωνίας αναβαθμίστηκαν σε Πανεπιστημιακό επίπεδο για τα οποία αδρά πληρώνει ο φορολογούμενος πολίτης.

Θεωρεί αληθινά ο αρθρογράφος ότι η ευθύνη τους συγκρίνεται με τις ευθύνες της ασφάλειας και της λειτουργίας ενός σημερινού κολοσσού.

Και όμως στην ναυσίβια Ελλάδα των χιλιάδων νησιών και των χιλιάδων πλοίων που αναπνέει από την θάλασσα και αιμοδοτείται από την ναυτιλία εξακολουθούμε τις ναυτικές σπουδές και τις ναυτικές ευθύνες να τις έχουμε σε κατώτερη βαθμίδα από τις ευθύνες που θα ζητηθούν από τον δημοδιδάσκαλο των 5 ή 10 παιδιών σε κάποιο ξεχασμένο νηπιαγωγείο. Ούτε στην Γκάνα κ. Μεταξά δεν συμβαίνει αυτό που

μας παρακαλάει να βρούμε ένα πλοίο για να μπαρκάρουν οι απόφοιτοι της Ναυτικής Ακαδημίας της.

Κάτω από αυτή την πραγματικότητα η αρνητική θέση του αρθρογράφου όχι μόνο δε συμβάλλει στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά κατά την γνώμη πολλών τορπιλλίζει ευθέως τις προς την σωστή κατεύθυνση προσπάθειες της Πολιτείας αλλά και της ναυτιλιακής κοινότητας για στελέχωση της ναυτιλίας με υψηλού επιπέδου στελέχη.

Και θα επιμείνουμε περισσότερο στην αρνητική επίδραση των απόψεων του κ. Μεταξά για την Ναυτιλία με την έννοια ότι «μπλοκάροντας» την Ανωτατικοποίηση των Ναυτικών Σπουδών θέλει σιωπηρά να προβάλλει ως υποκατάστατό τους το τμήμα ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά το οποίο όμως έχει τελείως διαφορετική αποστολή.

Όμως το κακό για την Ναυτιλία θα έχει γίνει αφού θα έχει περάσει το μήνυμα ότι πλέον όταν λέμε ναυτικές σπουδές η σπουδάζουσα νεολαία και ειδικά οι δεκάδες χιλιάδες υποψήφιοι στα Πανεπιστήμια λογικά θα θεωρούν ότι οι ναυτικές σπουδές στην Ελλάδα ταυτίζονται με το ναυτιλιακό τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Κάτω από αυτό το πρίσμα οι απόψεις του αρθρογράφου δίνουν την εντύπωση ότι τείνουν να υψώσουν διαχωριστικά τείχη περιχαράκωσης μελλοντικών επαγγελματικών διεκδικήσεων και εξοστράκισσης από τα ναυτιλιακά γραφεία των αξιων αυτών έμπειρων στελεχών που για πολλά χρόνια υπηρέτησαν πιστά και στήριξαν με όλες τους τις δυνάμεις τον Έλληνα εφοπλιστή εκεί στην πρώτη γραμμή της μάχης, που όπως γράφει Ρωμαίος στρατηγός — όχι στα παλάτια της Ρώμης αλλά εκεί μακριά όπου μαχόταν



**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

**Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA**

στην γη της Μακεδονίας.

Όμως ο κ. Μεταξάς φαίνεται ότι μέσα από το χρυσωμένο, αλλά και άνευ ουδεμιάς αξίας μεταπτυχιακό δίπλωμα τεχνικής ναυτιλιακής φύσης!! που οραματίζεται να χορηγήσει στους αξιωματικούς Ε.Ν. ενδεχόμενα από την Σχολή του, θα έχει εξαντλήσει το Μάξιμουμ της «μεγαλοθυμίας του» για να επιβραβεύσει τις ναυτικές σπουδές.

Ο αρθρογράφος φαίνεται ότι αναζητεί μέσα από τα ελληνόπαιδα δούλους του 20ου αιώνα, που θα περάσουν όλη τους τη ζωή μέσα στη θάλασσα και που η πόρτα του γραφείου επιφυλάσσεται μόνο για τους δικούς τους αυριανούς «γαλαζοαίματους». Εχθρός της εναλλακτικής απασχόλησης των στελεχών Ε.Ν. στα επιτελεία ξηράς υψώνει με «ευγενές χαμόγελο» τείχη ασπροπέλαστα. Μεθοδεύοντας δε το όλο θέμα μεταξύ των μαθημάτων της Σχολής του περιλαμβάνει σε ένα εξαμήνο και γνώσεις Ωκεανογραφίας καθώς και τα έμπειρα συστήματα και γνώσεις ώστε πλέον να εμφανιστεί υποστηρίζοντας ότι:

Κύριοι τι φωνάζετε για Ανωτατοποίηση των ναυτικών σπουδών». Σταματείστε. Αυτές τις καλύπτει το Τμήμα των Ναυτιλιακών Σπουδών του Πειραιά!!!

Και ακόμη ενδεχόμενα θα βρεθούμε προ του φαινομένου αυτός που άκουσε μία ώρα την εβδομάδα για 6 μήνες Ωκεανογραφία δηλαδή περί τις 25 ώρες να μπορεί να αποκτήσει master στην Ωκεανογραφία και ο πλοίαρχος να μην μπορεί. Στην Ελλάδα βέβαια.

Δεν αστειεύομαι. Αυτό δεν είναι στον κόσμο της φαντασίας. Πολύ πιθανόν να γίνει.

Η έννοια της αναβάθμισης των σπουδών

Όπως είναι γνωστό το θέμα της αναβάθμισης των ναυτικών σπουδών παρουσιάζεται με διττή μορφή.

Πρώτον, με την αναβάθμιση μέσα στο ισχύον σύστημα σπουδών και απόκτησης προαγωγικών διπλωμάτων. Είναι γνωστό ότι τέτοιας μορφής αναβάθμιση εφαρμόζεται συνεχώς και υλοποιείται με τη λειτουργία συνήθως διαφόρων σχολείων βραχυχρόνιας φοίτησης.

Η μορφή αυτή της αναβάθμισης βρίσκεται μέσα στο λειτουργικό γίγνεσθαι της ναυτικής εκπαίδευσης, και βρίσκεται πάντοτε «εν δυνάμει».

Η δεύτερη μορφή της αναβάθμισης αποτελεί την ένταξη των ναυτικών σπουδών στην αμέσως υπερκείμενη εκπαιδευτική βαθμίδα μέσα στο γενικό εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας.

Οι ΑΔΣΕΝ σήμερα εντάσσονται στη τριτοβάθμια εκπαίδευση — στην βαθμίδα των ΤΕΙ και μάλιστα εδώ και δύο χρόνια θεωρούνται, τετραετούς φοίτησης (αντί τριτοετούς των ΤΕΙ) συμπεριλαμβανομένης και της κατευθυνομένης πρακτικής επί πλοίου εκπαίδευσης.

Ουσιαστικά από πλευράς δομής με μικρές αποκλίσεις ακολουθούν πρόγραμμα σπουδών των Ναυτικών Ακαδημιών του εξωτερικού και συγχρόνως μετά από 4 χρόνια αποκτούν μαζί με το πτυχίο της Σχολής τους και το Δίπλωμα Τρίτης τάξεως Ε.Ν.

Χωρίς αμφιβολία όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα η διαφορά επιπέδου σπουδών από μία ΑΔΣΕΝ σε μια άλλη ΑΔΣΕΝ δεν είναι κάτι που θεωρείται απαράδεκτο. Είναι νοητό και ενδεχόμενα αναμενόμενο αφού το ουσιαστικό επίπεδο των παρεχομένων γνώσεων εξαρτάται από τα προσόντα αλλά και την εκπαιδευτική οντότητα και παρουσία του καθενός από το καθηγητικό προσωπικό, τον εξοπλισμό της κάθε Σχολής αλλά και διαφόρους άλλους παράγοντες.

Αλλωστε τα ίδια συμβαίνουν και με τα περιφερειακά Πανεπιστήμια της χώρας.

Η πολιτεία μέχρι σήμερα δεν έχει εντάξει τις ναυτικές σπουδές στην Ανωτάτη βαθμίδα. Δηλαδή δεν έχει αναβαθμίσει τις Ανώτερες Σχολές Ε.Ν. σε Πανεπιστήμια παρόλο που παλαιότερα στα πενταετή προγράμματα ανάπτυξης της χώρας είχε γίνει σχετική πρόβλεψη χωρίς όμως ποτέ να υλοποιηθεί.

Η πολιτεία στο θέμα αυτό τηρεί θέση αναμονής αφού και η έκθεση της Ε.Ε.Ε. το θέμα αυτό το αναγνωρίζει μεν αλλά το βλέπει για επόμενο στάδιο.

Είναι δυνατή η αναβάθμιση όλων των ΑΔΣΕΝ;

Αρχικά βέβαια θα λέγαμε η αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών α-

πό Ανωτέρα σε Ανωτάτη ναυτική εκπαίδευση προϋποθέτει πολιτική βούληση και στην συνέχεια νομοθετική ρύθμιση.

Είναι όμως δυνατή η δι' ενός νόμου μετατροπή τους και λειτουργίας τους ως ναυτικών πλέον Πανεπιστημίων;

Εμείς θεωρούμε ότι εφόσον υπάρχει πολιτική βούληση μπορούν να γίνουν. Όμως τα προβλήματα ιδιαίτερα για τις μικρής δυναμικότητας απομονωμένες Σχολές θα είναι πολλά και ποικίλα.

Παρά δε το γεγονός ότι παρόμοια προβλήματα αντιμετωπίζουν και ορισμένα επαρχιακά πανεπιστήμια είναι βέβαια ότι στην περίπτωση των ναυτικών πανεπιστημίων τα προβλήματα λειτουργίας τους στις μικρές πόλεις και νησιά θα είναι ιδιαίτερα οξυμένα. Και αυτό είναι καθοριστικό.

Η αναβάθμιση ορισμένων ΑΔΣΕΝ

Όμως εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της αναβάθμισης σε ορισμένες επαρχιακές σχολές κάτι τέτοιο δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι μπορεί να συμβαίνει για τις εγκαταστάσεις των Σχολών Ασπροπύργου, Θεσσαλονίκης (Νέας Μηχανιώνας) ούτε και για τα Χανιά.

Και τα τρία αυτά εκπαιδευτικά συγκροτήματα διαθέτουν κτιριακές εγκαταστάσεις, λειτουργικούς και εκπαιδευτικούς χώρους και εξοπλισμό τέτοιο που να ανταποκρίνεται τουλάχιστον αρχικά για Πανεπιστημιακή εκπαίδευση. Πέραν τούτου και εκπαιδευτικό προσωπικό διαθέτουν αλλά κυρίως βρίσκονται κοντά σε πανεπιστημιακά κέντρα από όπου μπορούν να αντλήσουν προσωρινά το δικό τους Πανεπιστημιακό προσωπικό.

Αλλωστε και τα επαρχιακά σήμερα Πανεπιστήμια μήπως έχουν τις έδρες διδασκαλίας πληρωμένες;

Ασφαλώς όχι έστω και αν έχουν περάσει πολλά χρόνια από την έναρξη της λειτουργίας τους. Χωρίς αμφιβολία είναι ένα πρόβλημα τελείως προσωρινό το οποίο όμως χρόνο με τον χρόνο θα διορθώνεται.

Το άλλο σκέλος της λειτουργίας των Πανεπιστημίων αυτών θα αφορά την επιλογή των εισαγομένων.

Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ό-

τι η επιλογή θα γίνει μέσα από τον θεσμό των Πανελλαδικών εξετάσεων.

Σε περίοδο που μέσα από τις εξετάσεις αυτές περνούν πλέον και οι εισαγόμενοι σε όλες τις Παραγωγικές Σχολές Αξιωματικών και Υπαξιωματικών των Ενόπλων Δυνάμεων θα ήταν λάθος να μην επιλέξουμε τους αυριανούς αξιωματικούς του Ε.Ν. μέσω του δοκιμασμένου αυτού θεσμού.

Εμείς πιστεύουμε ότι οι με βάση τα μαθηματικά και την φυσική επιλεγόμενοι έχοντας υψηλό βαθμό ευληψίας θα αναβαθμίσουν πραγματικά τις ναυτικές σπουδές.

Αυτοί οι αυριανοί αξιωματικοί Ε.Ν. παραμένουν στην θάλασσα μέχρι να αποκτήσουν το δίπλωμα Α' τάξεως είναι βέβαιο ότι θα προσδώσουν στην Ελληνική ναυτιλία ένα ιδιαίτερο κύρος. Γιατί είναι βέβαιο ότι αυτοί θα μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα το λειτουργικό τους περιβάλλον και με την συστηματική κριτική του σκέψη θα αποκαλύπτουν και θα κατανοούν πληρέστερα τη λειτουργία των φαινομένων, του τεχνικού και λειτουργικού τους περιβάλλοντος.

Διερωτάται ο πολίτης της ναυτικής αυτής χώρας που λέγεται Ελλάδα (όχι της Γκάνας ο πολίτης ο οποίος έχει λάβει θετική απάντηση) τόσο ανεπιθύμητη θα είναι στην ελληνική ναυτιλία και στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και οικογένεια αυτοί οι αξιωματικοί Ε.Ν. που θα έχουν αποφοιτήσει από τις τρεις παραπάνω Ανώτατες Ναυτικές Σχολές;

Διερωτάται ακόμη λοιπόν ποιές είναι οι παραπέρα προϋποθέσεις που πρέπει να ωριμάσουν στο απώτερο μέλλον για να πεισθούμε ότι ένας τέτοιος απόφοιτος Ανωτάτης Ναυτικής Σχολής Αξιωματικός Ε.Ν. — όχι το ότι είναι χρήσιμος — αλλά προφανώς δεν είναι ανεπιθύμητος ούτε επικίνδυνος και για την ναυτιλία αλλά και για αυτούς που την

υπηρετούν από τα γραφεία της ξηράς.

Βαθμίες ναυτικής εκπαίδευσης και τα διπλώματα Ε.Ν.

Όπως έχουν σήμερα τα πράγματα είναι φανερό ότι έχουμε με δύο βαθμίδες ναυτικής εκπαίδευσης.

α) Την Μέση Ναυτική Εκπαίδευση στην οποία εντάσσονται και οι απόφοιτοι των Ναυτικών Λυκείων αλλά και οι Απόφοιτοι των Γενικών Λυκείων που σταδιοδρομούν στα ναυτικά επαγγέλματα.

β) Στην Ανωτέρα Ναυτική Εκπαίδευση στην οποία εντάσσονται οι Απόφοιτοι των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Ε.Ν.

Όμως στην συνέχεια κατά την διάρκεια της ναυτικής τους σταδιοδρομίας υπόκεινται και οι δύο παραπάνω κατηγορίες αξιωματικών σε ενιαία διαδικασία θεωρητικής εκπαίδευσης σε σχολεία για την απόκτηση ενιαίου προαγωγικού Διπλώματος Γέφυρας ή Μηχανής.

Το καθεστώς αυτό παρά την ύπαρξη προβλημάτων έχει λειτουργήσει για πάρα πολλά χρόνια και τουλάχιστον δεν αποτελεί αντικείμενο κριτικής ανάλυσης του παρόντος άρθρου ως προς την επιτυχία του.

Λειτουργεί και με την ανοχή αλλά και με την φιλοσοφία ότι ο καθένας μπορεί να κάνει τις επιλογές του ως προς τον τρόπο που θα ακολουθηθεί για να εξελιχθεί σε αξιωματικό Ε.Ν.

Είναι φανερό λοιπόν και με την περίπτωση των Ανωτάτων Ναυτικών Σχολών (Ναυτικών Ακαδημιών) ότι οι απόφοιτοί τους κατά τη διάρκεια της ναυτικής τους σταδιοδρομίας τα ίδια διπλώματα Ε.Ν. θα αποκτήσουν δηλαδή με τα ίδια επαγγελματικά ναυτικά προσόντα θα εφοδιαστούν, ενδεχόμενα να γίνει κάποια διαφοροποίηση στα σχολεία τα οποία θα παρακολουθήσουν για την απόκτηση του αντι-

στοίχου προαγωγικού διπλώματος Ε.Ν.

Είναι φανερό λοιπόν ότι για την ναυτική σταδιοδρομία δεν φαίνεται να υπάρξει διαφοροποίηση γεγονός που σημαίνει ότι εναπόκειται στον καθένα ανάλογα με τις ικανότητές του ή να συνθήκες και ακολουθήσει την ναυτική σταδιοδρομία μέσα από οποιαδήποτε διαδικασία ο ίδιος επιλέξει. Δηλαδή:

α) Είτε μέσω της Μέσης Ναυτικής Εκπαίδευσης.

β) είτε μέσω της Ανωτέρας Ναυτικής Εκπαίδευσης

γ) είτε μέσω της Ανωτάτης Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Το ισότιμο βέβαιο των διπλωμάτων Ε.Ν. δεν συνεπάγεται και ισοτιμία των Ακαδημαϊκών τίτλων σπουδών.

Διερωτάται λοιπόν ο καθένας γιατί να μην ενθαρρύνουμε πολλούς από αυτούς τους χιλιάδες υποψηφίους που δεν εισήχθησαν σε άλλες Ανώτατες Σχολές να αποκτήσουν πανεπιστημιακή μόρφωση στις Ανώτατες Ναυτικές Σχολές;

Αληθινά δεν έχουμε κάθε λόγο να αυξήσουμε τον αριθμό των Αξιωματικών της προέλευσής αυτής;

Διερωτάται ακόμη ο καθένας είναι προτιμώτερο να έχουμε ανέργους άλλων Πανεπιστημιακών Σχολών από το να έχουμε ανωτάτης παιδείας αξιωματικούς Ε.Ν.;

Αληθινά μπορούν να υπάρξουν ειλικρινείς απαντήσεις σ' αυτά τα απλά αλλά και απλοϊκά ερωτήματα;

Όπως είναι φυσικό δεν πρόκειται για την ίδρυσή τους να δημιουργήσουμε νέες Σχολές. Αυτές οι εγκαταστάσεις των τριών παραπάνω ΑΔΣΕΝ θα χρησιμοποιούν οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν επαρκείς τουλάχιστον για αρκετά χρόνια.

Οι σπουδαστές δε οι τώρα προοριζόμενοι για τις τρεις παραπάνω ΑΔΣΕΝ θα κατανεμηθούν στις υπολειπόμενες σήμερα από πλευράς σπουδαστικού δυναμικού λοι-

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

πές περιφερειακές ΑΔΣΕΝ.

Οι παραπάνω τρεις Ανώτατες Ναυτικές Σχολές λειτουργούσες με εξωτερικούς φοιτητές θα μπορούν να δεχθούν πολύ μεγαλύτερο αριθμό φοιτητών.

Το πρόβλημα της ανεπάρκειας στελεχών

Η έκθεση νομίζω πολύ πειστικά μας δίνει την εικόνα της ανεπάρκειας των Αξιωματικών Ε.Ν.

Από την μελέτη αυτή της ΕΕΕ προκύπτει ότι οι ΑΔΣΕΝ όλα τα χρόνια που λειτουργούν — και με την υπάρχουσα δομή τους — δεν κατάφεραν να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό σπουδαστών, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό από αυτούς διαρρέει προς άλλα επαγγέλματα.

Από τα πράγματα καθίσταται αδήριτη η ανάγκη αναζήτησης και νέων πηγών τροφοδότησης για κάλυψη των τεράστιων κενών.

Από τα πράγματα πάλι οι νέες πηγές άντλησης βρίσκονται και προς τα χαμηλότερα επίπεδα αλλά και προς τα υψηλότερα επίπεδα.

Με άλλα λόγια αφού η Ανωτέρα εκπαίδευση (ΑΔΣΕΝ) δεν επαρκεί θα στραφούμε μοιραία και προς την Μέση Εκπαίδευση (προς τα κάτω) αλλά και προς την Ανωτάτη (προς τα πάνω).

Στρεφόμενοι μόνο προς την Μέση εκπαίδευση για κάλυψη των κενών πρέπει να είμαστε ειλικρινείς ότι μιλάμε όχι για αναβάθμιση αλλά για υποβάθμιση. Μια υποβάθμιση βέβαια την οποία χρυσώνουμε με τον θεσμό του ΚΕΚ.

Δεν αποτελεί λύση ικανοποιητική. Αποτελεί όμως μία λύση ανεκτή για κάλυψη διαπιστωμένων αναγκών.

Κάτω από αυτό το πρίσμα και η λειτουργία.

α) Των Δημόσιων Ναυτικών Λυ-

κείων.

β) Και η επαναλειτουργία των Ιδιωτικών Ναυτικών Λυκείων και

γ) Η επαναλειτουργία των Κέντρων Επαγγελματικής κατάρτισης (ΚΕΚ).

Αποτελεί λύση καταφυγής. Λύση όμως που είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε.

Όμως δεν μπορούμε αναζητώντας τις λύσεις αυτές να τις βαφτίσουμε συγχρόνως και λύσεις αναβάθμισης. Αφού το προς τα κάτω σκέλος είναι υποβάθμιση που χρησιμοποιούταν πριν από πολλά χρόνια.

Όμως όπως αναζητούμε προσέλευση στελεχών προς τα κατώτερα επίπεδα διερωτάται ο καθένας γιατί συγχρόνως αναζητούμε λύσεις και προς τα ανώτερα επίπεδα.

Γιατί να μην ανοίξουμε τις πύλες της αναβάθμισης μετατρέποντας χωρίς παραπέρα μελέτες και αναβολές τα τρία αυτά ναυτικά κέντρα σε Ανώτατες Ναυτικές Σχολές μέσα από την διαδικασία που αναφέρθηκε.

Ούτε νέες εγκαταστάσεις απαιτούνται ούτε ο χρόνος σπουδών θα αυξηθεί αφού θα διατηρηθεί στα τέσσερα χρόνια (τρία χρόνια θεωρητικής ένας έτος κατευθυνόμενης πρακτικής εκπαίδευσης) μετά τα οποία ο απόφοιτος θα αποκτήσει το Πανεπιστημιακό του πτυχίο μαζί με το δίπλωμα Τρίτης Τάξεως Ε.Ν.

Ο αριθμός των φοιτητών μπορεί πραγματικά να αυξηθεί σημαντικά και θα είναι ένας πρόσθετος αριθμός πέραν από τους αποφοίτους των ΑΔΣΕΝ.

Αλλά θα πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι με τους περιορισμούς της χρησιμοποίησης του Πανεπιστημιακού τίτλου που αναφέρθηκαν στην παράγραφο Β1 ο μεγάλος αυτός αριθμός προκειμένου να αποκτήσει τις τυπικές δυνατότητες που θα

του παρέξει ο Πανεπιστημιακός τίτλος είμαστε βέβαιοι ότι σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό, από ότι οι απόφοιτοι ΑΔΣΕΝ, θα παραμείνει στην θάλασσα, αποκτώντας θαλάσσια υπηρεσία για το ναυτικό δίπλωμα Α' τάξεως.

Θα πρέπει να σκεφθούμε όλοι πολύ σοβαρά και όλες τις λύσεις. Η υπόθεση της ναυτιλίας είναι εθνική και απαιτεί πανεθνική προσπάθεια στην οποία οι σκοπιμότητες, τα συντεχνιακά και οι μικρότητες δεν πρέπει να έχουν θέση.

Η ναυτιλία δεν σώζεται μόνο με το να μάθουμε τον καλό μας λογιστική με μία ώρα την εβδομάδα ωκεανογραφία! Θέλει τόλμη και φαντασία θέλει στελέχη πρώτα από όλα υψηλού επιπέδου για να λειτουργήσουν τις τεράστιες αυτές μονάδες. Ας δώσουμε λοιπόν σε νέους με ικανότητες και φιλοδοξίες την διέξοδο μιας ναυτικής καριέρας με προοπτικές μέσα από καταξιωμένες ναυτικές σπουδές.

Και αυτές θα καταξιωθούν μόνο όταν αναβαθμιστούν σε Πανεπιστημιακό επίπεδο.

Δεν πρόκειται ούτε για πρωτοτυπία ούτε για πρωτοπορεία. Ουραγοί είμαστε στον τομέα αυτό έστω και αν είμαστε μία από τις ναυτικότερες χώρες με την μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο.

Σ' αυτούς λοιπόν τους νέους ας μην «μπλοκάρουμε» την ανοικτή λεωφόρο της θάλασσας με υστερόβουλα επιχειρήματα και τρικλοποδιές με σκοπό ένα και μόνο — και το επαναλαμβάνω, να μπλοκαριστεί η φυσική τους διέξοδος — (μετά από αρκετά χρόνια στη θάλασσα) από χρόνια στη θάλασσα) προς τα ναυτιλιακά γραφεία. Είναι κοινωνικά άδικο και πολύ επικίνδυνο για το ναυτιλιακό μέλλον της χώρας μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

**KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI**

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

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 429 0300/4

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

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

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η πλοηγία στις χώρες της Ε.Ο.Κ.

Παλιότερα ο πλοίαρχος ως αρχηγός της ναυτικής αποστολής και εμπορικός αντιπρόσωπος των εφοπλιστών και των φορτωτών δεν ήταν απαραίτητο να είναι ναυτικός. Γι' αυτό και βοηθούσαν από ένα ναυτίλο πλοηγό ικανό να οδηγήσει το πλοίο από το λιμάνι της αφετηρίας στο λιμάνι του προορισμού.

Οι πλοηγοί αυτοί, που ονομάζονταν «ποντοπόροι πλοηγοί», ήταν φυσικό ν' αντιμετωπίζουν δυσκολίες και κινδύνους κατά την είσοδο και έξοδο από τα λιμάνια εκείνα για τα οποία δεν είχαν αρκετή εμπειρία. Για τις περιπτώσεις αυτές δημιουργήθηκε η ανάγκη εμπειρών ναυτικών που γνώριζαν καλά τις διόδους και τα περάσματα των λιμανιών, οι οποίοι πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους στους πλοιάρχους των πλοίων που έφθαναν στα λιμάνια τους. Οι ναυτικοί αυτοί ονομάσθηκαν «πλοηγοί λιμένος».

Οι ποντοπόροι πλοηγοί εξαφανίστηκαν από τη Δυτική Ευρώπη στα μέσα του 18ου αιώνα, οπότε εφαρμόστηκαν τα διπλώματα πλοιαρχίας. Είναι δε εντυπωσιακό το γεγονός ότι επανεμφανίστηκαν στη δεκαετία του 1970 στις γνωστές πολυσύχναστες ζώνες ναυσιπλοΐας όπως είναι η Μάγχη, η Βορ. Θάλασσα, η Βαλτική κλπ.

Σήμερα πάντως στο ναυτιλιακό χώρο της ΕΟΚ υπάρχουν μόνον πλοηγοί λιμένος. Στο χώρο αυτό, τα 11 από τα 12 κράτη που τον απαρτίζουν είναι χώρες ναυτικές που παίζουν σημαντικό ρόλο στις παγκόσμιες συναλλαγές, αφού το 15% των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών διεξάγεται από αυτές. Όλα μαζί τα ευρωπαϊκά λιμάνια παρουσίασαν το 1989 συνολική κίνηση 1.731.593.362 τόννων και

429.846 εισόδους πλοίων. Το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων αυτών οδηγήθηκαν κατά τη είσοδο και την έξοδο τους από τους 4.372 πλοηγούς της Κοινότητας.

Επάγγελμα απαραίτητο στις θαλάσσιες μεταφορές, η πλοήγηση πρέπει να συνδυάζει δύο απαιτήσεις: πρώτον την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος στις προσβάσεις των λιμένων. Και δεύτερον την παραγωγικότητα του λιμένος που απαιτεί την ταχύτερη δυνατή ροή της κινήσεως με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Το γεγονός ότι ο πλοίαρχος δεν είναι δυνατό να γνωρίζει τα πάντα σε συνδυασμό με το ενδιαφέρον του Κράτους επέβαλαν να υπάρχει η αναγκαία εξυπηρέτηση ώστε η πρόσβαση στα λιμάνια να είναι πάντοτε δυνατή σε όλα τα πλοία. Γι' αυτό και δεν υπήρξε στην Ευρώπη (και στον κόσμο ολόκληρο) κανένα λιμάνι σημασίας που να μην έχει υποχρεωτική πλοήγηση.

Υπάρχουν πολλά κοινά σημεία αλλά και πολλές διαφορές που χαρακτηρίζουν τους Κανονισμούς πλοηγείας των 11 χωρών της ΕΟΚ. Και διερωτάται κανείς αν θα υπάρξει στο άμεσο μέλλον ένας κοινός ευρωπαϊκός πλοηγικός οργανισμός. Επ' αυτού ανακύπτουν τρία μόνιμα δεδομένα: α) ο πλοηγός είναι ναυτικός, β) το επάγγελμα αυτό παρα τις τεχνολογικές επινοήσεις εξακολουθεί να βασίζεται στις γνώσεις ενός μόνον ανθρώπου και γ) όλοι οι υπάρχοντες λιμενικοί οργανισμοί παρουσιάζουν διπλή όψη, δημόσια και ιδιωτική.

Οι πλοηγοί είναι πάντα ναυτικοί και μάλιστα αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού της χώρας τους με πλοιαρχικό δίπλωμα και σοβαρή

ναυτική εμπειρία στις γέφυρες μεγάλων πλοίων. Η μέση ηλικία των Ευρωπαίων πλοηγών είναι τέτοια που για την περίοδο 1995-2005 η αναγκαία ανανέωσή τους θα απαιτήσει τη στρατολογία περίπου 3000 νέων. Ωστόσο η ταχεία παρακμή των ευρωπαϊκών στόλων υπό εθνική σημαία επέφερε σημαντική μείωση του αριθμού των αξιωματικών του εθνικού εμπορικού ναυτικού που αποτελεί την πηγή στρατολογήσεως των πλοηγών. Είναι αλήθεια ότι ορισμένα κράτη αντιμετωπίζουν σοβαρά το πρόβλημα και αναζητούν λύσεις, υπάρχουν όμως αντικειμενικές δυσχέρειες που δυσκολεύουν την εφαρμογή τους. Πράγματι η σχέση μεταξύ πλοιάρχου και πλοηγού - συμβούλου εμπεριέχει κάποια εμπλοκή μεταξύ των δύο τους και κυρίως με τον πλοηγό που στην προηγούμενη καριέρα του ήταν στη θέση του εισερχομένου πλοιάρχου. Εξάλλου το λιμάνι είναι κέντρο χερσαίο το οποίο κυριαρχείται από μηχανικούς, εμπόρους, χερσαίους μεταφορείς, δικηγόρους κλπ. Έτσι η ναυτική ευαισθησία δοκιμάζεται συχνά καθώς οι αξιωματικοί του λιμένος, οι ναυτικοί εμπειρογνώμονες και κυρίως οι πλοηγοί είναι εκείνοι που μπορούν να αντιληφθούν και να λάβουν υπόψη τους τη ναυτιλιακή διάσταση των θεμάτων που παρουσιάζονται.

Μολονότι ο ναυτικός κόσμος γνώρισε ταχύτατες τεχνολογικές εξελίξεις, το πλοηγικό επάγγελμα ελάχιστα άλλαξε. Οι μόνες σχεδόν βασικές αλλαγές αφορούν τα μέσα προσβάσεως στα πλοία, δεδομένου ότι στη θέση των παλαιών λέμβων σήμερα χρησιμοποιούνται σύγχρονες ταχείες πλοηγίδες ή ακό-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEAGEAN, PIRAEUS

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

μα και ελικόπτερα. Σημειωτέον ότι στην Ολλανδία ένας τελευταίος νόμος προβλέπει ότι είναι δυνατή η πλοήγηση να πραγματοποιείται από την ξηρά με πλοηγούς που θα κατευθύνουν το πλοίο μέσω ραντάρ και VHF.

Απόψεις για τον χαρακτήρα της πλοηγίας ως δημόσιας υπηρεσίας, υπάρχουν σ' όλη την Ευρώπη. Τις απόψεις αυτές δικαιολογεί βασικά μεν η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, επικουρικά δε η προστασία του περιβάλλοντος και η αύξηση της αποδοτικότητας στη διαχείριση των λιμένων. Η δε μορφή την οποία λαμβάνει εκφράζεται με τρεις βασικές αρχές: Την υποχρεωτική πλοήγηση, τον υπό της κρατικής εξουσίας καθορισμό του νομικού καθεστώτος των πλοηγών και την εισαγωγή της ρήτρας περιορισμένης ευθύνης.

Η σχεδόν παραδοσιακή διάκριση μεταξύ του Βορρά της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του Νότου της κρατικής επεμβάσεως, εν μέρει μόνον ισχύει στην υπόθεση της πλοηγίας. Η κατάσταση περιεπλάκη ακόμα περισσότερο από το γεγονός ότι δύο μεγάλα ναυτικά έθνη, η Μεγάλη Βρεταννία και η Ολλανδία, ιδιωτικοποίησαν την πλοήγησή τους από το 1988, ενώ υπάρχει σκέψη να επεκταθεί η ιδιωτικοποίηση και σε άλλες χώρες κατά τα προσεχή χρόνια και συγκεκριμένα στην ενοποιημένη Γερμανία και σε μερικές χώρες του Νότου.

Στην πράξη μπορούμε να διακρίνουμε δύο βασικές κατηγορίες πλοηγείας, την ιδιωτική και τη δημόσια. Όπως είπαμε ήδη το

πλοηγικό επάγγελμα χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι τα πρωτεία κατέχει ο άνθρωπος. Θα μπορούσαμε επομένως ως κύριο κριτήριο για την κατάταξη στη μια ή στην άλλη κατηγορία να χρησιμοποιήσουμε το νομικό καθεστώς αυτού τούτου του πλοηγού. Παράλληλα πάντως μπορούμε να προσθέσουμε και άλλα κριτήρια, όπως ο βαθμός υπαγωγής των πιλότων στις κρατικές ή λιμενικές αρχές, η ιδιοκτησία της πλοηγικής περιουσίας, ο τρόπος καθορισμού των πλοηγικών τελών κλπ.

Στην κατηγορία της δημόσιας υπηρεσίας μπορούμε να εντάξουμε την Ιταλία, Ισπανία, Ελλάδα, Πορτογαλία και Δανία. Το Βέλγιο και η Μεγάλη Βρεταννία αποτελούν ιδιαίτερες περιπτώσεις. Στο Βέλγιο και ειδικά στο μεγάλο λιμάνι της Αμβέρσας που απασχολούνται 93 από τους 465 πλοηγούς της χώρας, η πλοήγηση - μοναδική περίπτωση - δεν είναι υποχρεωτική και η Δημοτική Αρχή την έχει παραχωρήσει σε ιδιωτική εταιρία που χρησιμοποιεί τους πιλότους του λιμένα οι οποίοι είναι και μέτοχοι της εταιρίας μαζί με τον Δήμο και ιδιώτες επιχειρηματίες.

Η Μεγάλη Βρεταννία από τον τελευταίο νόμο περί πλοηγείας του 1987 που ίσχυσε από τον Οκτώβριο του 1988, προχώρησε σε μια προωθημένη αποκέντρωση μεταφέροντας το σύνολο της οργανώσεως και λειτουργίας της πλοηγείας στις επί μέρους λιμενικές αρχές. Αυτό κατέληξε σε διάφορα καθεστώτα: 452 πλοηγοί είναι μισθωτοί υπάλληλοι της Διοικήσεως

του λιμένος, 403 πλοηγοί είναι συνεργαζόμενοι και 34 είναι ανεξάρτητοι. Γενικά η τάση οδηγεί προς την μείωση του αριθμού των μισθωτών πιλότων και την αύξηση του αριθμού των συνεργαζομένων.

Στα καθεστώτα αυτά, το Κράτος ή η Λιμενική Διοίκηση διατηρούν την ιδιοκτησία των πλοηγίδων, εκτός της Ιταλίας και εν μέρει της Ισπανίας.

Στην κατηγορία της ιδιωτικής πλοηγείας ανήκουν η Γαλλία, η Ιρλανδία και η Γερμανία, καθώς και η Ολλανδία από 1988. Επίσης το Βέλγιο κατά μεγάλο μέρος και η Μεγάλη Βρεταννία κατά το ήμισυ. Αλλά και στα κράτη αυτά η έννοια του δημοσίου είναι παρούσα, δεδομένου ότι το Κράτος ή η Λιμενική Διοίκηση καθορίζει τα πλαίσια ασκήσεως του επαγγέλματος ρυθμίζοντας: α) τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της πλοηγείας, β) τις ζώνες στις οποίες εφαρμόζεται γ) τα πλοηγικά τέλη και τις κύριες διατάξεις οργανώσεως της υπηρεσίας και δ) τους όρους προσλήψεως και απολύσεως πλοηγών. Γενικά πάντως οι πλοηγοί τελούν υπό καθεστώς μισθώσεως του ιδιωτικού δικαίου. Μοιράζονται μεταξύ τους τις εισπράξεις υπό μορφή αποζημιώσεως και είναι υπεύθυνοι για την αγορά και απόσβεση του αναγκαίου υλικού για την εκτέλεση της υπηρεσίας τους, εκτός από τη Γερμανία όπου οι πλοηγίδες ανήκουν στο κράτος.

Τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των δύο βασικών αυτών συστημάτων είναι δύσκολο να σταθμισθούν. Πάντως ως σταθερή εξέ-



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

λιξη διαφαίνεται η τάση προς την ιδιωτική πλοήγηση, η οποία υποτίθεται πως είναι και η πιο αποδοτική. Γενικώς πάντως πιστεύεται ότι η αληθινή ενοποίηση των πλοηγικών καθεστώτων δεν μπορεί να επέλθει παρά μόνο με τη «κοινοτικοποίηση της πλοηγίας».

Κατά το Κοινοτικό δίκαιο η πλοήγηση αναφέρεται στο άρθρο 84 της Συνθήκης της Ρώμης το οποίο προβλέπει ότι: «Το Συμβούλιο δύναται ομοφώνως ν' αποφασίσει μέχρι ποίου βαθμού και με ποιά διαδικασία μπορούν να τεθούν οι κατάλληλες διατάξεις για τη θαλάσσια και την αεροπορική ναυτιλία». Το «ομόφωνον» της αποφάσεως συνέβαλε ώστε σε ένα πρώτο στάδιο να εξαιρεθούν από το κοινοτικό δίκαιο οι θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής πολιτικής επεξετάθη προοδευτικά και στις θαλάσσιες μεταφορές και μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί οι ακόλουθες «οδηγίες» για το θέμα μας:

— Η ανάγκη προσφυγής σε ποντοπόρους πλοηγούς σε ορισμένα

στενά της Βόρειας Θάλασσας.

— Η υποχρέωση πλοηγώσεως των δεξαμενοπλοίων που εισέρχονται ή εξέρχονται σε λιμένες της Κοινότητας.

— Η υποχρέωση χρησιμοποίησεως υπηρεσιών ναυτικής βοήθειας στα μεθοριακά χωρικά ύδατα των λιμένων προσεγγίσεως.

Στην περίπτωση μιας κοινής ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής είναι πολύ πιθανό ότι θα προβλεφθούν ειδικές διατάξεις για την πλοήγηση, στις οποίες φυσικά δεν θα λείψουν τα προνόμια της δημοσίας δυνάμεως για την αστυνόμευση και την εθνική άμυνα. Γι' αυτόν μάλιστα το λόγο δεν φαίνεται δυνατή η αποδοχή της ελεύθερης ασκήσεως της πλοηγώσεως στα πλαίσια της ΕΟΚ. Εξάλλου όμως, άλλες διατάξεις της Συνθήκης, όπως της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, είναι ενδεχόμενο να ισχύσουν και για τους ξένους σταθμούς πλοηγώσεως, μολονότι παραμένουν πολλά ερωτηματικά, όπως της ισοτιμίας των διπλωμάτων, των στρατιωτι-

κών λιμένων κλπ.

Εκείνο που μπορούμε να θεωρήσουμε βέβαιο είναι ότι η κοινοτική δυναμική θα ευνοήσει την προοδευτική εναρμόνιση ορισμένων θεμάτων μεταξύ των οποίων τα κυριώτερα είναι: η υποχρεωτική πλοήγηση, το καθεστώς των διπλωμάτων των πλοιάρχων - πλοηγών, τα στοιχεία που συνιστούν το κόστος της πλοηγώσεως, ο πίνακας των πλοηγικών τελών.

Από τα παραπάνω είναι προφανές όχι μόνο η ποικιλία των πλοηγικών καθεστώτων στις χώρες της ΕΟΚ αλλά παράλληλα και η διπλή όψη του επαγγέλματος που συμβάλλει αφενός στην αποδοτικότητα του λιμένος και μετέχει αφετέρου στη γενικότερη προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Είναι αναμφίβολα ένα επάγγελμα απαραίτητο για την καλή λειτουργία των λιμένων και συγχρόνως ένα επάγγελμα υψηλής ευθύνης.

Ε.Σ.

Πύλος και 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**

Το νέο συμφωνητικό για τη Συλλογική Σύμβαση 1992

Στις 16 Απριλίου 1992, επήλθε συμφωνία μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας για τους όρους εργασίας και αμοιβής που θα περιληφθούν στο τελικό κείμενο της νέας Συλλογικής Σύμβασης του 1992.

Το πλήρες κείμενο του Μνημονίου Συμφωνίας έχει ως εξής:

ΜΝΗΜΟΝΙΟΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Εν Πειραιεί σήμερον την 16ην Απριλίου 1992 μεταξύ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών εκπροσωπούμενης νομίμως από τον Πρόεδρον αυτής κ. Γιάννην Γκ. Γκούμαν και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, εκπροσωπούμενης νομίμως από τον Γενικό Γραμματέα αυτής, κ. Μιχαήλ Ζενζεφύλλην συμφωνήθηκαν τα κατωτέρω δια την κατάρτισιν της Νέας Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας, στα φορτηγά, ποντοπόρα πλοία 4.500 τόν-

νων d.w. και άνω, ισχύος από 1.1.1992 έως 31.12.1992:

1) Οι βασικοί μισθοί ενεργείας που προβλέπονται από την προηγούμενη συλλογική σύμβαση εργασίας της 1ης Απριλίου 1991, αυξάνονται κατά ποσοστόν 14% (δέκα τέσσερα τοις εκατόν) δια τους αξιωματικούς και δια τα κατώτερα πληρώματα.

2) Κατά το αυτό ως άνω ποσοστόν αυξάνονται και όλα τα εις ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επιδόματα καθώς και οι έξτρα εργασίες που καθορίζονται από την προηγούμενη Σ.Σ.Ε./1991.

3) Το αντίτιμον τροφής έξω από το πλοίο καθορίζεται σε δραχμές 1.185 (χίλιες εκατόν ογδόντα πέντε) την ημέρα.

Ως προς το αντίτιμον τροφής που ορίζεται από την §6 του άρθρ. 13 της από 1/4/1991 Σ.Σ.Ε. παραμένει ως έχει δηλαδή δολλάρια ΗΠΑ 25 την ημέρα.

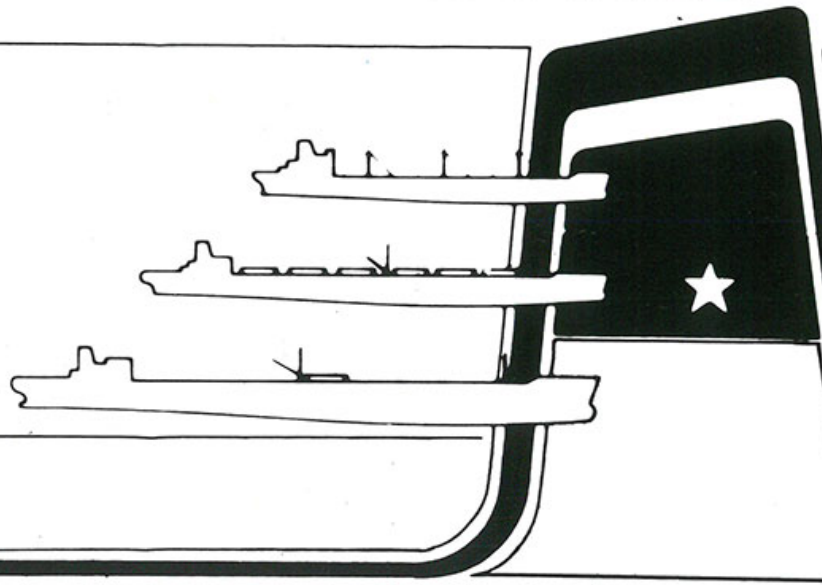
4) Συμφωνείται όπως το κείμενο της Σ.Σ.Ε. που θα υπογραφεί, θα είναι αυτό που έχει καταρτισθεί από την Ειδική Κοινή Επιτροπή που προβλέπει το άρθρ. 22 § 4 της από 1.4.91 Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας.

5) Συμφωνείται όπως, ομάδα εργασίας της Ε.Ε.Ε. και Π.Ν.Ο. εξετάσει κλαδικά και θεσμικά θέματα και υποβάλλει προτάσεις στις Διοικήσεις των δύο μερών προκειμένου να ληφθούν αποφάσεις επ' αυτών.

Το έργο και τα αποτελέσματα της ανωτέρω ομάδος εργασίας δεν επηρεάζουν τις διαδικασίες υπογραφής κύρωσης και δημοσίευσης της Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας 1992 σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος μνημονίου.

6) Κατά τα λοιπά ισχύουν οι όροι της από 1.4.1991 Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

Το Εικονοστάσι του Βούδα

Του υποναυάρχου Λ.Σ. ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Στην αρχή της δεκαετίας του '80 υπηρετούσα σαν Προξενικός Λιμενάρχης στην Ιαπωνία. Έφυγα από το Τόκυο για την περιοχή Ινοσίμας όπου θα γινόταν το «ντελίβερ» ενός ιαπωνικού πλοίου 12 ετών σε Έλληνες πλοιοκτήτες.

Τελείωσε η διαδικασία υπογραφής όλων των πιστοποιητικών, ανοίχτηκε το ναυτολόγιο και επιβίβαστηκε το ελληνικό πλήρωμα στο πλοίο. Την άλλη μέρα επισκέφθηκα το πλοίο και ο ίδιος και άρχισα να περιέρχομαι τους διάφορους χώρους αρχίζοντας από την πλώρη.

Μετά την γέφυρα κάθισα στο τσάρτ ρούμ και συζητούσαμε με τον πλοίαρχο. Σε μία γωνιά υπήρχε ένα όμορφο ιαπωνικό εικονοστάσι, έμοιαζε με τα κομψά επιπλάκια που οι Βουδιστάι τοποθετούν τη στάχτη των νεκρών τους, και είχε μέσα ένα ξύλινο αγαλματίδιο του Βούδα, κάποιες άλλες θεότητες, λουλούδια κεριά και μυρωδικά.

— Να λοιπόν καπετάνιε, είπα στον πλοίαρχο, εδώ θα εγκαταστήσεις το ελληνικό εικονοστάσι αφού

βγάλεις όλα αυτά.

— Αδύνατον κύριε Λιμενάρχα φώναξε έντρομος ο πλοίαρχος. Το βουδιστικό εικονοστάσι θα το αφήσω εκεί όσο είμαι πλοίαρχος εγώ και το δικό μας θα το βάλω στην απέναντι γωνιά.

— Γιατί τον ρώτησα. Κόντεψα να πνιγώ μου απάντησε και άρχισε να διηγείται την ακόλουθη ιστορία.

— Πρίν λίγα χρόνια είχα παραλάβει ένα παρόμοιο βαπόρι και υψώσαμε την ελληνική σημαία, καλή ώρα όπως τώρα. Στο τσάρτ ρούμ είχε ένα εικονοστάσι σαν αυτό. Ξεκινήσαμε και μόλις βγήκαμε από το ιαπωνικό λιμάνι πήραμε όπως ήταν το βουδιστικό εικονοστάσι και το ρίξαμε στη θάλασσα. Στη θέση του βάλαμε το Χριστιανικό.

Δεν πέρασαν λίγες ώρες και να αρχίσει μία φουρτούνα, ένα κακό, χαλασμός κόσμου. Μποτσάραμε τα πάντα, αλλάξαμε πορεία, κόψαμε δρόμο, τίποτα. Φουρτούνια, να πνιγούμε. Μαζευτήκαμε στη γέφυρα και κρατημένοι από τους χειραγωγούς και με καλά στυλωμένα τα πό-

δια περιμέναμε να περάσει η κακοκαιρία. Όλοι αναρωτιώμασταν κρυφά και φανερά πως ήταν δυνατό να ξεσπάει τέτοια φουρτούνα εντελώς ξαφνικά. Τι έφταιγε!

Σε μία στιγμή αναφέραμε τους αγίους. Θυμήθηκα τότε το εικονοστάσι του Βούδα. Βρε παιδιά αυτό είναι τους λέω. Το βρήκα. Είναι ο Βούδας. Κάνει φορτούνα διότι τον πετάξαμε στη θάλασσα. Τα έχασαν όλοι, όσοι βρίσκονταν στη γέφυρα.

Γονατίσαμε και αρχίσαμε να παρακαλούμε. Να παρακαλούμε το Βούδα, και ω του θαύματος κύριε Λιμενάρχα. Μετά από μία ώρα άρχισε να πέφτει ο καιρός ώσπου σχεδόν μπουνατσάρισε. Δεν μπορούσαμε να το πιστέψουμε. Ήταν ο Βούδας; Ένας Θεός ξέρει.

Από τότε σέβομαι τα ιερά και άγια όλων των θρησκειών. Το εικονοστάσι του Βούδα κύριε Λιμενάρχα θα μείνει εκεί και ακριβώς απέναντι το Χριστιανικό μέχρι που εγώ να ξεμπαρκάρω. Ο αντικαταστάτης μου ας κάνει ό,τι θέλει.

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (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. ΑΘΗ: (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.

Το 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου

Του κ. ΑΝΤΩΝΗ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗ

Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς αποφάσισε να διοργανώνει στον Πειραιά, κάθε τρία χρόνια, διεθνές συνέδριο ναυτικού δικαίου. Το πρώτο θα λάβει χώρα από τις 28-30 Μαΐου 1992 στο Ίδρυμα Ευγενίδη με θέμα την «Προστασία των Ναυτικών Δανειστών».

Πρόκειται για την πρώτη διεθνή εκδήλωση που πραγματοποιείται από ημεδαπό Οργανισμό στο πεδίο του κλάδου αυτού του δικαίου. Οι διεθνείς συνδιασκέψεις που έγιναν στην Αθήνα, το 1962 και το 1974, είχαν οργανωθεί αντίστοιχα από το Comité Maritime International και τον International Maritime Organisation.

Σκοπός των περιοδικών αυτών συνεδρίων είναι ιδίως η παρακολούθηση των διατάξεων της ναυτικής νομοθεσίας κατά την πρακτική εφαρμογή τους, η κατάδειξη των τυχόν παρερμηνειών, η επισήμανση των ατελειών, η υπόδειξη των προκρίτων λύσεων και η διευκόλυνση της διεθνούς ενοποίησης του ναυτικού δικαίου, πράγμα αναγκαίο για την απρόσκοπτη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου.

Στο πλαίσιο αυτό, το 1ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου θα απασχοληθεί ειδικότερα με την προστασία των δανειστών που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου, των ναυτικών δανειστών.

Πρωταρχικός σκοπός του είναι να παράσχει πληροφορίες για την εξέλιξη των διαφόρων θεσμών προστασίας των ναυτικών δανειστών στην Ελλάδα και σε άλλες

ναυτικές χώρες, να εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους θεσπίστηκαν οι σχετικές διατάξεις, να εξετάσει τη λειτουργία τους με βλέμμα διερευνητικό στο διεθνή ορίζοντα, να διερευνήσει αν οι σχετικές εθνικές ρυθμίσεις έχουν προσαρμοστεί στις διεθνείς συμβάσεις και να υποδείξει λύσεις πρακτικές και εναρμονισμένες με τις ανάγκες μιας συνεχώς εξελισσόμενης από τεχνική άποψη εμπορικής ναυτιλίας.

Το θέμα δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον μόνο για τους πλοιοκτήτες και τους χρηματοδότες της ναυπήγησης ή της αγοράς πλοίων. Ενδιαφέρει εξίσου τους δανειστές που δημιουργούνται κατά το στάδιο της εκμετάλλευσης του πλοίου: Τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, τους οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών, τους επισκευαστές και προμηθευτές του πλοίου, τους πράκτορες και τους ασφαλιστές του, τους ρυμουλκείς και διασώστες του, τους φορτωτές και παραλήπτες των μεταφερόμενων με αυτό πραγμάτων, τα θύματα των ναυτικών ατυχημάτων (σύγκρουσης, πρόσκρουσης, προσάραξης) κ.α. Αντανακλαστικά έχει σημασία για τους δικηγόρους, τους διακανονιστές αβარიών, τους ασφαλιστικούς πράκτορες και άλλους βοηθητικούς της ναυτιλίας επαγγελματικούς κλάδους του Πειραιά, οι οποίοι έχουν συχνά ανάμιξη σε υποθέσεις που έχουν πηγή το πλοίο, απαιτήσεις και υποχρεώσεις προερχόμενες απ' αυτό.

Το θέμα αντιμετωπίζεται με 18

εισηγήσεις, οι οποίες και χωρίζονται σε πέντε ενότητες. Το πρώτο της πρώτης ημέρας (Πέμπτη 28 Μαΐου) θα γίνουν οι εισηγήσεις γενικότερου ενδιαφέροντος. Ειδικότερα θα εισηγηθούν:

1. **A. Vialard**, καθ. του ναυτικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο I του Μπορντώ: «Τυπολογία των ναυτικών δανειστών».

2. **Λ. Γεωργακόπουλος**, καθ. του εμπορικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών: «Το πρόβλημα της προστασίας των δανειστών του πλοίου στο πλαίσιο της προστασίας των δανειστών εν γένει».

3. **A. Κιάντου - Παμπούκη**, καθ. του εμπορικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης: «Η προστασία των δανειστών στις ναυτικές εταιρίες».

4. **Φ. Χριστοδούλου**, καθ. του αστικού δικαίου στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, δικαστικός σύμβουλος της Τράπεζας Ελλάδος: «Το πλοίο ως ιδιαίτερο στοιχείο της περιουσίας του πλοιοκτήτη».

Μετά το πέρας των εισηγήσεων θα γίνουν παρεμβάσεις των συνέδρων και θα επακολουθήσει συζήτηση.

Το απόγευμα της πρώτης ημέρας θα εξεταστεί το ζήτημα από τη σκοπιά του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Εισηγητές θα είναι οι:

1. **Σπ. Βρέλλης**, καθ. του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών: «Η προστασία των ναυτικών δανειστών και το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο».

2. **W. Tettley**, καθ. του ναυτικού

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

δικαίου στο Πανεπιστήμιο McGill του Μόντρεαλ, αντιπρόεδρος του Comité Maritime International: «Η σύγκρουση των νόμων στο πεδίο των ναυτικών προνομίων και υποθηκών».

Θα επακολουθήσουν παρεμβάσεις και συζήτηση.

Τη δεύτερη ημέρα (Παρασκευή 29 Μαΐου) θα αναπτυχθούν ζητήματα δικονομικού και συγκριτικού δικαίου και θα γίνει στη συνέχεια συζήτηση. Εισηγητές θα είναι το πρωί:

1. **A. Philip**, Ομοτ. καθ. στο Πανεπιστήμιο της Κοπεγχάγης, πρόεδρος του Comité Maritime International: «Η σύμβαση των Βρυξελλών» από τη σκοπιά του ναυτικού δικαίου και ειδικότερα των δανειστών του πλοίου».

2. **E. Du Pontavice**, καθ. του ναυτικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο II των Παρισίων: «Πρόσφατες εφαρμογές της συντηρητικής κατάστασης πλοίου: Θεωρία της χειραφέτησης και συγγενικά πλοία».

3. **M. Remond - Gouilloud**, καθ. του ναυτικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο I των Παρισίων: «Συντηρητικές κατασχέσεις πλοίων: η κατάχρηση της κατάσχεσης».

4. **N.J.J. Gaskell**, Λέκτορας του

ναυτικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο του Σαουθάμπτον: «Ζητήματα σχετικά με τη διαταγή μη μεταβολής της κατάστασης (Mareva Injunction)».

5. **J.D. Kimball**, καθ. του ναυτικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο Νέας Υόρκης, δικηγόρος: «Η προστασία των Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών των Πλοιοκτητών στις ναυτικές πτωχεύσεις».

Το απόγευμα θα εισηγηθούν:

1. **J.C. Schultsz**, καθ. στο Πανεπιστήμιο του Άμστερνταμ: «Η προστασία των ναυτικών δανειστών στο νέο ολλανδικό ναυτικό δίκαιο».

2. **H. Lange**, δικηγόρος, Αμβέρσα, «Η προστασία των ναυτικών δανειστών στο βελγικό δίκαιο».

Την τρίτη ημέρα (Σάββατο 30 Μαΐου 1992) θα εξεταστούν ειδικότερα θέματα που θα εισηγηθούν:

1. **Φ. Δωρής**, αν. καθ. του αστικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών: «Η νομική θέση των δανειστών του πλοίου σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητάς του».

2. **R. Herber**, καθ. του Πανεπιστημίου του Αμβούργου, διευθυντής του Ινστιτούτου για το δίκαιο της θάλασσας και το ναυτικό δίκαιο του Πανεπιστημίου του Αμβούργου: «Η προ-

στασία των ναυτικών δανειστών μέσω ναυτικών προνομίων».

3. **Π. Σωτηρόπουλος**, δικηγόρος, δ.ν.: «Ζητήματα σχετικά με την προτιμώμενη ναυτική υποθήκη».

4. **Ι. Ρόκας**, αν. καθ. του εμπορικού και ναυτικού δικαίου στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, δικηγόρος: «Εξασφάλιση και ασφάλιση των ναυτικών δανειστών».

5. **Α. Αντάπασης**, επικ. καθ. του εμπορικού δικαίου στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, δικηγόρος: «Η προστασία των δανειστών που δημιουργούνται από την εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο».

Το συνέδριο θα κλείσει με παρεμβάσεις, παρατηρήσεις και τη διατύπωση συμπερασμάτων και προτάσεων.

Οι εισηγήσεις και τα πρακτικά του θα δημοσιευθούν σε ειδικό τόμο.

Το συνέδριο πλαισιώνεται από ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, οι οποίες και αναγράφονται στο πρόγραμμα.

Η συμμετοχή των συναδέλφων στο Συνέδριο είναι ελεύθερη, δεν συνεπάγεται οικονομικές επιβαρύνσεις. Αυτό έγινε δυνατό χάρη στην οικονομική συμβολή του Υπουργείου Πολιτισμού, ναυτιλιακών και μη επιχειρήσεων, ελεύθερων επαγγελματιών, συναδέλφων δικηγόρων και άλλων παραγόντων της εμπορικής ναυτιλίας, οι οποίοι και μνημονεύονται σε ιδιαίτερο κατάλογο που απεστάλη με το πρόγραμμα. Αισθάνομαι όμως την ανάγκη να τους ευχαριστήσω και από τη θέση αυτή.

Πριν κλείσω αυτό το ενημερωτικό σημείωμα, οφείλω να επισημάνω ότι η επιτυχία του Συνεδρίου θα εξαρτηθεί από τη συμμετοχή των συναδέλφων. Η Οργανωτική Επιτροπή και εγώ προσωπικά μπορούμε να τους διαβεβαιώσουμε ότι ο χρόνος που θα διαθέσουν, θα είναι γι' αυτούς επωφελής. Καταβλήθηκε προσπάθεια η οργάνωση να είναι άρτια, οι προσκεκλημένοι μας, εισηγητές και μη, να είναι επιστήμονες υψηλού νομικού λόγου και οι εισηγήσεις, παρεμβάσεις και γενικότερα η συζήτηση να μεταφράζεται ταυτόχρονα στις τρεις γλώσσες (ελληνική, αγγλική, γαλλική) του Συνεδρίου.

ΑΝΤΩΝΗΣ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ

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

Ελληνικό το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο που ναυπηγείται με double hull στην Ιαπωνία

Το πρώτο ελληνόκτητο υπερδεξαμενόπλοιο εξοπλισμένο με διπλά πλευρικά τοιχώματα και διπλό πυθμένα έχει αρχίσει να ναυπηγείται στην Ιαπωνία. Κατά τη ναυπήγησή του ακολουθούνται πιστά οι τεχνικές προδιαγραφές που έχει καθορίσει ο IMO για την επόμενη γενιά των πετρελαιοφόρων που θα είναι εξοπλισμένα με double hull.

Το χωρητικότητας 290.000 τον. d.w. πλοίο πρόκειται να παραδοθεί στους πλοιοκτήτες του στις αρχές του 1993, από τα ναυπηγεία της Χιτάτσι, στο Αριάκε, και θα είναι το πρώτο σκάφος αυτής της κατηγορίας που θα έχει ναυπηγηθεί στην Άπω Ανατολή. Στα ναυπηγεία του A.P. Moller στην Οντένς, ναυπηγείται σειρά παρόμοιων δεξαμενοπλοίων με παραδόσεις επίσης μέσα στους πρώτους μήνες του 1993.

Το δεξαμενόπλοιο που θα φέρει το όνομα «Αρόσα» ναυπηγείται για λογαριασμό της Λιβερτιανής ναυτιλιακής εταιρίας Arosa Maritime, την οποία εκπροσωπεί στο Λονδίνο η εταιρία Λυκιάρδου, η οποία ανακοίνωσε ότι οι προδιαγραφές του νέου σκάφους θα καλύπτουν τον κανονισμό 13F του IMO περι νεοναυπηγών τάνκερς με διπλά τοιχώματα, όπως εγκρίθηκε από την Επιτροπή Προστασίας του

Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO στο Λονδίνο, τον Μάρτιο 1992.

Τα τάνκερς με διπλά τοιχώματα είναι τα μόνα που αναγνωρίζονται από τις αρχές των ΗΠΑ ότι καλύπτουν τις διατάξεις της OPA 1990, ενώ άλλες προτάσεις όπως αυτή του mid-deck δεν έχουν γίνει αποδεκτές από όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά ούτε και από τις αρχές των ΗΠΑ, που διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο στις πετρελαϊκές μεταφορές.

Επί του παρόντος υπάρχουν μόνο περί τα 12 παρόμοια εξοπλισμένα VLCC υπό παραγγελία σε διάφορα ναυπηγεία, καθώς με τιμές ναυπήγησης άνω των 115 εκατομ. δολλαρίων ανά σκάφος, οι πλοιοκτήτες εξετάζουν με πολύ σκεπτικισμό παρόμοιες επενδύσεις.

Σύμφωνα με τους πλοιοκτήτες του το «Αρόσα» θα διαθέτει τις πλέον εξελιγμένες τεχνολογικές δυνατότητες για την ασφάλεια του περιβάλλοντος, του πλοίου και του πληρώματος. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η πλήρωση των δεξαμενών με αδρανές αέριο καθώς και ο εξαερισμός με αέρα όλων των κυτμών του φορτίου, καθώς και των δεξαμενών έρματος, οι οποίες θα ελέγχονται επίσης συνεχώς για την ύπαρξη εύφλεκτων αερίων υδρο-

γονανθράκων. Επίσης οι διαστάσεις των δοκών στήριξης καθώς και το πάχος των διπλών τοιχωμάτων είναι πέρα από τις απαιτήσεις των κανονισμών, ενώ στη ναυπήγηση του σκάφους χρησιμοποιείται πολύ λιγότερο ατσάλι υψηλής ελαστικότητας από τη ποσότητα που χρησιμοποιήθηκε για να κατασκευαστούν μερικά από τα VLCC της δεκαετίας του 1980.

Όλες οι επιφάνειες των δεξαμενών έρματος θα καλυφθούν με προστατευτικό επίστρωμα υψηλής ποιότητας και θα εξοπλισθούν με καθοδική προστασία ενάντια στη διάβρωση.

Στο χειρισμό του φορτίου θα χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονικό υλικό της SAAB για τη καταμέτρηση του κενού των δεξαμενών φορτίου. Επίσης η τοποθέτηση αναρροφητήρων και δεξαμενών αποκομιδής φορτίου θα βελτιώσουν το καθαρισμό των δεξαμενών και θα μειώσουν το χρόνο παραμονής του πλοίου στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης.

Τέλος, το νέο υπερδεξαμενόπλοιο θα εφοδιασθεί με δύο μηχανές B & W τύπου 7S80MC που χρησιμοποιούν ως καύσιμο βαρύ πετρέλαιο και αποδίδουν ισχύ 29.600 ίππων, προσδίδοντας στο πλοίο ταχύτητα άνω των 15 κόμβ.

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 νταλικές.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελεγγέτε το αυτοκίνητο σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}
σχέση φίλιας

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



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 φίλιας

34ου Συνταγματος 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

Ο Όμιλος Τσαβλίρη τίμησε ναυτικούς και συνεργάτες του



Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης πλαισιωμένος από τον πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου κ. Κ. Κομνηνό, τον πρόεδρο της Ε.Ε.Ε. κ. Γ. Γκούμα, τον επίτιμο πρόεδρο της HELMEPA, κ. Γ. Π. Λιβανό, το πρόεδρο της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. κ. Σπ. Αλεξανδράτο και τον πρόεδρο του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένη, στην εκδήλωση του Ομίλου Τσαβλίρη.

Σε μια σεμνή τελετή, που πραγματοποιήθηκε στο Αμφιθέατρο της HELMEPA στις 17 Απριλίου, ο Όμιλος Τσαβλίρη τίμησε 20 παλαιούς συνεργάτες του, ναυτικούς και στελέχη των εταιριών του συγκροτήματος, οι οποίοι προσέφεραν πολύτιμες υπηρεσίες στον όμιλο αλλά και γενικότερα στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Την ωραία και ιδιαίτερα ανθρωπίνη αυτή εκδήλωση, τίμησε με την παρουσία της η ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των αρμόδιων Ενώσεων και Οργανισμών που συνδέονται με την Ναυτιλία και τους ανθρώπους της.

Επεξηγώντας τη βράβευση αυτή ο πρόεδρος του Ομίλου Τσαβλίρη, κ. Νίκος Τσαβλίρης είπε μεταξύ άλλων και τα εξής:

«Συγκεντρωθήκαμε απόψε εδώ για να τιμήσουμε είκοσι ανθρώπους — από τους παλαιότερους εκλεκτούς συνεργάτες μας — που προσέφεραν τα καλύτερά τους χρόνια στην επιχείρησή μας και στην ελληνική εμπορική ναυτιλία γενικότερα.

Σκεφθήκαμε, σαν παραδοσιακή εταιρία, να καθιερώσουμε αυτόν τον θεσμό, ώστε να τιμάται και επίσημα, μια τόσο σημαντική προσφορά ανθρώπων που ανήκουν στην

ελληνική ναυτική οικογένεια.

Οι εργαζόμενοι στην ναυτιλία δεν είναι από εκείνους που επιδιώκουν προβολή ή που καυχώνται για τα κατορθώματά τους. Ως επί το πλείστον είναι απλοί, ήσυχoi άνθρωποι, που, προσηλωμένοι στο καθήκον θεωρούν την σκληρή δουλειά και τις οποιοσδήποτε αντιξοότητες, συνυφασμένες με το επάγγελμά τους.

Η απονομή αναμνηστικής πλακέτας σε αναγνώριση πολύτιμων υπηρεσιών είναι ένα ελάχιστο δείγμα της, από μέρους μας, ευγνωμοσύνης αλλά και υπερηφάνειας. Μαζί με αυτούς, τιμάται όλη η ελληνική εμπορική ναυτιλία, η ελληνική ναυτοσύνη.

Η αποψινή εκδήλωση, λοιπόν, αφιερώνεται σε ανθρώπου του μόχθου και της αλμύρας, στην ξηρά και στη θάλασσα, σε διοικητικά στελέχη, σε απλούς υπαλλήλους, σε πλοίαρχους και αξιωματικούς, αλλά και σε απλούς ναυτικούς.

Χάρη στον καθένα χωριστά αλλά και σε όλους μαζί, η εταιρία μας γνώρισε πρόοδο και ευημερία. Διότι όλοι, αδιακρίτως, «μικροί» και «μεγάλοι» προσέφεραν τις υπηρεσίες τους με συνέπεια, ο καθένας στην ειδικότητά του.

Ας μην ξεχνάμε και τις δύσκολες στιγμές που, πολλές φορές, περάσαμε σαν εταιρία. Χάρη πάλι στην ευσυνειδησία αυτών των πιστών καταξιωμένων ανθρώπων «ανθρώπων της εταιρίας» τους αποκαλώ, μπορέσαμε ν' αντεπεξέλθουμε.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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

Ξέρετε, πάντοτε πίστευα πως το «ανθρώπινο δυναμικό» μιας επιχείρησης, θα έπρεπε να φαίνεται, με κεφαλαία γράμματα, στον ισολογισμό της εταιρίας, σαν το σπουδαιότερο κομμάτι της περιουσίας της.

Δεν είναι μικρό πράγμα, ένας άνθρωπος, ν' αφιερώνει την επαγγελματική του σταδιοδρομία στην υπηρεσία του ελληνικού πλοίου, και ν' αφοσιώνεται σε μια επιχείρηση, για σχεδόν ολόκληρη την ζωή του.

Και δεν νομίζω πως τα μοναδικά κριτήρια, για μια τέτοια επιλογή, είναι τα μισθολογικά, οι όροι εργασίας, ή η εξασφάλιση της επαγγελματικής απασχόλησης. Ασφαλώς υπεισέρχονται και άλλοι παράγοντες, ίσως όχι τόσο χειροπιαστοί, που δένουν έναν εργαζόμενο με τον εργοδότη του.

Η θάλασσα, ο εργοδότης όλων μας, θέλει λεβεντιά και φιλότιμο, πάθος και υψηλό φρόνημα, πολλές φορές και αυταπάτηση.

Αισθανόμαστε μεγάλη τιμή και βαθυτάτη συγκίνηση που μας αξίωσε ο Θεός, τους αδελφούς μου και εμένα, να βρισκόμαστε απόψε εδώ, σαν φορείς αυτής της εκδήλωσης. Και τούτο, γιατί αισθανόμαστε ότι εκπροσωπούμε, τούτη την ιερή στιγμή, και τον αείμνηστο πατέρα μας, ότι εκπληρώνουμε μια σχετική επιθυμία του, και αποδίδουμε, τελικά, έναν ύστατο φόρο τιμής στην

μνήμη του.

Είμαστε βέβαιοι πως η ψυχή του, όπως ασφαλώς και της αγαπημένης μητέρας μας, θα χαίρεται απόψε, βλέποντας συγκεντρωμένους μαζί, τόσο πολλούς από τους εκλεκτούς συνεργάτες τους, να τιμώνται ηθικά και συμβολικά.

Ελπίζω και εύχομαι να βρεθούμε, στο μέλλον, στην ευχάριστη θέση να τιμήσουμε και τους νεότερους συνεργάτες μας, που αντάξια ακολουθούν τα βήματα των παλαιότερων, και βρίσκονται σήμερα κοντά μας».

Στη συνέχεια οι κ.κ. Γιώργος και Ανδρέας Τσαβλέρης απένεμαν αναμνηστικές πλακέτες στους τιμώμενους που ήταν κατά σειρά οι κ.κ. Τάσος Πυτικάκης, Σάββας Τουρνής, Σιδερής Τουρνής, Γιώργος Κουντουράκης, Γιώργος Νίκος, Γιάννης Θεοχάρης, Στράτος Γαζής, Ευγένιος Χορμούζης, Κάρολος Κουρτσινιώτης, Μιχάλης Φαράκος, Μάρω Θεοδοσίου, Νίτσα Κωνσταντινίδου, Μανώλης Σαριδάκης, Όλγα Παπαδάτου, Στράτος Παπαγεωργίου, Fonand Ankawi, Γιάννης Μπενζονάνας, Χρήστος Γεμιτζόγλου, Μιχάλης Παγώνης και Κώστας Μπαρτσακούλιας.

Επίσης, ειδική διάκριση απονεμήθηκε στην οικογένεια του αείμνηστου Δημήτρη Κουμπή, του κατεξιωμένου πλοιάρχου των ναυαγοσωστικών του οίκου Τσαβλέρη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένοι από τους τιμηθέντες έχουν πλέον αποχωρήσει από τον Όμιλο Τσαβλέρη και μερικοί απ' αυτούς, έχουν επιτυχημένα ασχοληθεί επιχειρηματικά με την Ναυτιλία.

Τέλος, αξίζει να υπογραμμισθεί ότι ο αείμνηστος Αλέξανδρος Τσαβλέρης, πατέρας των Αδελφών Τσαβλέρη υπήρξε από τους πρώτους Έλληνες εφοπλιστές που επαναπατρίστηκαν από το Λονδίνο και ίδρυσε, το 1956, την «Τσαβλέρη Ελλάς Ναυτική Εταιρία», μία από τις πρώτες ναυτικές εταιρίες που ιδρύθηκαν στη χώρα μας, η οποία κατέχει τον αριθμό 3 στο βιβλίο των ΕΠΕ του Πρωτοδικείου Πειραιώς.

Το 1964 ιδρύει την εταιρία «Τσαβλέρη Ναυαγιαίρεσiai και Ρυμουλκήσεις» που απέκτησε σύντομα διεθνή ακτινοβολία.

Κατά το τέλος της δεκαετίας του '60 ο ναυτιλιακός όμιλος Τσαβλέρη κατείχε στόλο ρυμουλκών/ ναυαγοσωστικών, που αριθμούσε τριάντα μονάδες και καταλάμβανε την πρώτη θέση σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ παράλληλα διέθετε στόλο, δεκαπέντε φορτηγών πλοίων, απασχολούσε πάνω από χίλια άτομα προσωπικό, σε στεριά και θάλασσα, και αποτελούσε μία από τις κορυφαίες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

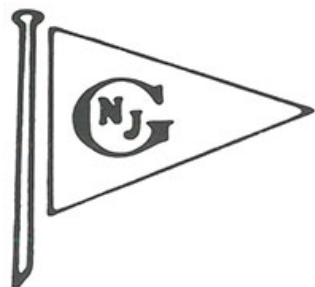
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΕΛΓΙΟ

Αλλαγές στη Sabena

Με ψήφους 107 υπέρ, 39 κατά και 23 αποχές, η Βελγική Βουλή ενέκρινε στις 27 Μαρτίου το νομοσχέδιο με το οποίο η πασίγνωστη αεροπορική εταιρία της χώρας Sabena μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρία και της χορηγείται πλήρης αυτονομία διοικήσεως και διαχειρίσεως.

Με το παλαιό καθεστώς η εταιρία ήταν υπό μικτή διαχείριση και περιορισμένη αυτονομία δεδομένου ότι το κράτος ήταν ο κύριος μέτοχός της. Το νέο καθεστώς θα της επιτρέψει να έχει μεγαλύτερη ανεξαρτησία και να μπορεί να επιλέξει επαγγελματική συνεργασία της αρεσκείας της. Συγκεκριμένα θα μπορεί να συνεταιρισθεί με τη Γαλλική αεροπορική εταιρία Air France για την οποία πήρε ήδη το πράσινο φως από την Κυβέρνηση. Όπως δήλωσε ο Υπουργός Συγκοινωνιών της χώρας, η Air France είναι η μόνη εταιρία που εξεδήλωσε ενδιαφέρον να συνάψει συμφωνία με την Sabena.

Τα τρία φλαμανδικά κόμματα της Βουλής, οι Φιλελεύθεροι, οι Εθνικιστές και οι

Ακροδεξιόι, καθώς και δύο ανεξάρτητοι βουλευτές ψήφισαν εναντίον του νέου νόμου. Και γενικότερα, τα περισσότερα φλαμανδικά κόμματα είναι αντίθετα με τον «εγκαλλισμό» της Sabena.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η BP απορρίπτει τα περισσότερα τάνκερς

Μόνο το 40% των δεξαμενοπλοίων του παγκόσμιου στόλου καλύπτει τα πρότυπα υψηλής ποιότητας που έχει καθιερώσει η BP Shipping για τα πλοία που χρονοναυλώνει. Περί το 80% των μεταφορικών αναγκών της εταιρίας καλύπτεται από χρονοναυλώσεις, ενώ σύμφωνα με τον κ. Νικόλας Χάρτλεϋ, διευθυντή της εταιρίας, το 65% του παγκόσμιου στόλου υπερδεξαμενοπλοίων είναι ηλικίας άνω των 15 ετών. Με στόχο την μείωση των σκαφών που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις καλής ποιότητας, ο κ. Χάρτλεϋ εφαρμόζει τις προτάσεις του OCIMF οι οποίες περιλαμβάνουν την μείωση του χρονικού διαστήματος μεταξύ των επιθεωρήσεων στα VLCC η-

λικίας άνω των 10 ετών, σε δυόμισι χρόνια.

Εξάλλου, κατά το πρόσφατο διεθνές συνέδριο που οργάνωσε στο Λονδίνο το Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School, με θέμα: «Η Ασφάλεια της Ναυτιλίας και του Περιβάλλοντος», ο γεν. γραμματέας του IMO κ. Γ. Ο' Νήλ ανέφερε ότι θα εξετάσει ατομικά κάθε κράτος - μέλος του Οργανισμού για να διαπιστώσει αν έχει την δυνατότητα εφαρμογής των διεθνών συνθηκών, καθώς πολλές χώρες δεν απαιτούν από τους πλοιοκτήτες μια αυστηρή εφαρμογή των κανόνων αξιοπλοΐας των πλοίων τους.

Τέλος, ο κ. Τζών Πάρκερ της Harland and Wolff, κάλεσε τους ναυτασφαλιστές να καλύπτουν μόνο πλοία που είναι ταξινομημένα από μέλη της Διεθνούς Ένωσης των Νηογνυμόνων (IACS) και καταφέρθηκε εναντίον των μικρών νηογνυμόνων που δέχονται πλοία χαμηλής ποιότητας και εμποδίζουν έτσι την ανανέωση του παγκόσμιου στόλου.

Η εξαγορά της Μίτλαντ Μπάνκ

Η τέταρτη σε μέγεθος Βρετανική Τράπεζα Midland Bank εξαγοράζεται από τον μεγάλο τραπεζικό οργανισμό του Χόγκ Κόγκ και της Σαγκάης HSBC για ποσό ύψους άνω των 5,1 δισεκ. δολλαρίων. Η συνένωση των δύο τραπεζικών οργανισμών που έγινε πραγματικότητα μετά από συζητήσεις δύο ετών, δημιουργεί ένα νέο σημαντικό παράγοντα στη διεθνή χρηματοδότηση της ναυτιλίας, καθώς συνδυάζει τις Ευρωπαϊκές δραστηριότητες της Midland Bank με τις δυνατότητες της HSBC, η οποία είναι η μεγαλύτερη Ασιατική Τράπεζα που δεν ανήκει σε ιαπωνικά συμφέροντα. Επίσης

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

AFTER OFFICE: 228226 - 228371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIREIS

Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110483, 3119480
Telefax: 541/3136883, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

η HSBC διαθέτει στο δυναμικό της το μεσιτικό γραφείο των Λλνδς Gibbs Hartley Cooper και το κορυφαίο ναυλομεσιτικό γραφείο του Χόγκ Κόγκ Warley Shipping.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ο Γερμανικός Νηογνώμων

Συμπλήρωσε 125 χρόνια ζωής και λειτουργίας ο Γερμανικός Νηογνώμων (Germanischer Lloyd) ο οποίος και γιόρτασε την επέτειό του στο Δημαρχείο της πόλης του Αμβούργου παρουσία 800 προσκελημένων.

Συστάθηκε το 1867 από τον έμπορο και εφοπλιστή August Behn, με σκοπό τη παρακολούθηση της ασφάλειας των πλοίων και των φορτίων επί τη βάση κανόνων των οποίων επέβλεπε τη πιστή εφαρμογή. Μετά από μερικά χρόνια η πελατεία του άρχισε να αυξάνει για να φθάσει τις παραμονές του πρώτου παγκοσμίου πολέμου να καλύπτει περίπου το 10% του παγκόσμιου στόλου. Τέσσερα χρόνια αργότερα έκανε καινούριο ξεκίνημα και το 1939 τον βρήκε να καλύπτει 2.700 πλοία, 4,7 εκατ. τον. γκρς, δηλαδή το 7% του παγκόσμιου τοννάζ. Στο τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου είχε χάσει την έδρα του στο Βερολίνο και το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων του.

Σήμερα ο Γερμανικός Νηογνώμων ξαναπήρε τη θέση του μεταξύ των μεγάλων νηογνωμόνων του κόσμου, Μολονότι η ναυτική ασφάλεια παραμένει ως βασικός σκοπός του, χρησιμοποιεί την εξειδίκευσή του και σε βιομηχανικούς τομείς και παρίσταται ως ουδέτερη υπηρεσία επιθεωρήσεως.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η εποχή της επέτειου συνέπεσε με την ένωση των δύο κρατών της χώρας του και τη συγχώνευση του πρώην ανατολικογερμανικού νηογνώμονος DRSK. Το σύνολο των πλοίων που είναι γραμμένα σ' αυτόν σήμερα υπολογίζεται περίπου σε 4.200.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Μείωση εισπράξεων

Παρά την αύξηση του αριθμού των πλοίων που νηολογήθηκαν το 1991 στο Λιβεριανό νηολόγιο, οι εισπράξεις του σημείωσαν πτώση λόγω των συνεχών αναβολών πληρωμής των τελών εγγραφής εξαιτίας του εμφυλίου πολέμου. Κατά την ανακοίνωση της Υπηρεσίας Ναυτιλιακών Υποθέσεων στο τέλος του 1991 ήταν νηολογημένα 1.816 πλοία συνολικού τοννάζ 55.791.417 τον. γκρς, έναντι των 1.782 πλοίων, 53.480.000 τον. γκρς του 1990. Οι νηολογήσεις αυτές απέφεραν έσοδα

17,09 εκατ. δολάρια, δηλαδή κατά 0,56 εκατ. δολλ. λιγότερα από το 1990.

Αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι τέσσερα υπό λιβεριανή σημαία πλοία αναφέρθηκαν ως εξαφανισμένα στο διάστημα του 1991.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Χρεωκοπία ναυτιλιακής εταιρίας

Οι πιστωτές της υπερχρεωμένης ναυτιλιακής εταιρίας Pan Ocean Shipping οι τρεις μεγάλες Τράπεζες της Νότιας Κορέας, Seoul Bank, Korea Development και Korea Exchange Bank πέτυχαν τη τοποθέτηση της εταιρίας υπό δικαστική εκκαθάριση. Η κίνηση αυτή των πιστωτριών οργανισμών ήταν αποτέλεσμα μακρού αγώνος με την οικογένεια Park η οποία κατέχει το 56,1% των μετοχών. Η πρώτη ενέργεια των Τραπεζών θα είναι η μετατροπή όλων των χρεών της ναυτιλιακής εταιρίας σε μετοχικό κεφάλαιο. Θα ακολουθήσει μείωση του μετοχικού μεριδίου της οικογένειας Park σύμφωνα με τον Κορεατικό νόμο «περί αναδιοργάνωσης των επιχειρήσεων» και προσπάθεια εξεύρεσης αγοραστή της ναυτιλιακής εταιρίας μέσω δημόσιου πλειστηριασμού.

Η Pan Ocean διαθέτει στόλο 80 μεγάλων μπάλκερς και φορτηγών μεγάλης η-

λικίας και η πίεση των Τραπεζών για ανανέωση του στόλου με νέα πλοία ήταενας από τους κύριους παράγοντες που οδήγησε σε σύγκρουση με τους πλοιοκτήτες. Αναλυτές στην Σεούλ εκφράζουν σκεπτικισμό για το αποτέλεσμα της προσπάθειας πώλησης της εταιρίας καθώς οι τιμές των μπάλκερς είναι χαμηλές, ενώ η ηλικία των πλοίων της εταιρίας μεγάλη.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δεύτερο νηολόγιο

Ο Υπουργός Συγκοινωνιών πρότεινε τη δημιουργία ενός δεύτερου ανοικτού νηολογίου το οποίο θα επιτρέπει τη πρόσληψη ξένων ναυτικών επί των σουηδικών πλοίων. Μόνον ο πλοίαρχος και ο πρώτος μηχανικός θα πρέπει να είναι κάτοχοι σουηδικών επαγγελματικών διπλωμάτων.

Όπως ήταν φυσικό η πρόταση αυτή έγινε δεκτή με ικανοποίηση από τους Σουηδούς εφοπλιστές, ο πρόεδρος των οποίων δήλωσε ότι είναι ένα σχέδιο ρεαλιστικό που θα ενισχύσει τη ανταγωνιστικότητα του σουηδικού πλοίου. Αντίθετα τα ναυτεργατικά συνδικάτα τη θεωρούν καταστροφική για τους 5000 έως 6000 Σουηδούς ναυτικούς, γιατί υποστηρίζουν ότι επιδιώκεται η αντικατάσταση των Σουηδών ναυτικών με ξένα χαμηλόμισθα πληρώματα.



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, 4221-964

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

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,

211625 GRAP



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 - 21126-1-2-3 LME GR

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. Glyphs)

★ (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



Οι συμφωνίες απαλλαγής από τη διπλή φορολογία

Το Υπουργείο Εξωτερικών, έπειτα από σχετικό αίτημα της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως, διευκρίνισε ότι εξακολουθούν να ισχύουν οι συμφωνίες μεταξύ της Ελλάδας και της Αιθιοπίας, του Καναδά, της Αργεντινής και του Ισραήλ, περί απαλλαγής της διπλής φορολογίας των ναυτιλιακών κερδών.

Οι συμφωνίες με τις εν λόγω χώρες, διευκρινίζει το Υπουργείο Οικονομικών, αν και έχουν τη μορφή «ανακοινώσεων» ή «επιστολών» εξακολουθούν να ισχύουν για αόριστο χρόνο, αφού δεν καταγγέλλθηκαν από κάποιο από τα ενδιαφερόμενα μέρη και το καθεστώς που ισχύει παράγει νομικά αποτελέσματα, ασχέτως του αν οι σχετικές ρυθμίσεις δεν αποτελούν «συμβάσεις» ή «συμφωνίες».

Οι νέες προαγωγές στο Λιμενικό Σώμα

Με Προεδρικό Διάταγμα, που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. οι πλοίαρχοι Άγγελος Τούντας, Αντώνιος Καλούδης, Ευάγγελος Γρηγοράκος, Γεώργιος Λάμπρου, Μιχαήλ Δορκοφίκης, Βασίλειος Χατζηνικολής και Παναγιώτης Αποστολόπουλος.

Επίσης προήχθησαν στον βαθμό του πλοιάρχου Λ.Σ. οι αντιπλοίαρχοι Γεώργιος Γιαννόπουλος, Μιχαήλ Μπαλαφούτης, Δημήτριος Παγιαβλάς, Ελευθέριος Νικηφοράκης, Ιωάννης Αλεξανδρόπουλος, Εμμανουήλ Κουφάκης, Νικόλαος Κοκκινόπουλος και Χρήστος Χονδρόπουλος και στον βαθμό του αντιπλοιάρχου Λ.Σ. οι πλωτάρχες Γεώργιος Σιάμος, Τριαντάφυλλος Παπαϊωάννου, Νικόλαος Ξενάκης, Δημήτριος Βέτσικας, Άγγελος Αργυρακόπουλος και Αντώνιος Καραμιχαλάκος.

Οι Έλληνες Ναυλομεσίτες για την ελληνικότητα της Μακεδονίας

Το Σωματείο Ελλήνων Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων απηύθυνε κείμενο

προς όλους τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς και τις εγκυρότερες ξένες εφημερίδες - ναυτιλιακές και πολιτικές - στην Ε.Ο.Κ. και τους εκπροσώπους της Κοινότητας στον ΟΗΕ, καθώς επίσης στη πρεσβεία των ΗΠΑ στην Αθήνα και τον εκπρόσωπο των ΗΠΑ στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών.

Στο κείμενο επισυνάπτεται επιστημονική εργασία του κ. Νικ. Ανδριώτη, καθηγητή της γλωσσολογίας στο Α.Π. Θεσσαλονίκης «Το Ομόσπονδο κράτος των Σκοπίων και η γλώσσα του», σε Αγγλική μετάφραση, καθώς επίσης επιστημονική ανακοίνωση του καθηγητή κ. Ε. Κωφού «The Macdonian question: the Politics of Mutation». Τέλος σ' όλα τα τέλεξ των μελών του Σωματείου προς το εξωτερικό προτάσσετε τη φράση:

«There is only one Macedonia and it is Greek».

Συνέλευση των πλοιάρχων

Συνεκλήθη για τις 4 και 5 Μαΐου η γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν., στη διάρκεια της οποίας θα γίνει:

- Διοικητικός απολογισμός για το 1991.
- Οικονομικός απολογισμός για το ίδιο έτος.
- Έκθεση Εξελεγκτικής Επιτροπής και
- Εκλογές νέας Εξελεγκτικής Επιτροπής για το 1992.

Σε περίπτωση μη απαρτίας, η γενική συνέλευση, θα πραγματοποιηθεί στον ίδιο χώρο (Εργατικό Κέντρο Πειραιώς) στις 13 και 14 Μαΐου.

Σταθερή αύξηση του συναλλάγματος

Αύξηση 9,6% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το δίμηνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου.

Συγκεκριμένα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στο ποσό των 320 εκατ. δολλαρίων έναντι 292,1 εκατ. δολ. του αντιστοίχου διμήνου του 1991.

Ειδικότερα κατά τον μήνα Φεβρουάριο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 157 εκατ. δολάρια έναντι 156,9 του αντίστοιχου μηνός του 1991 σημειώνοντας αύξηση 0,1%.

Υπό έλεγχο του Υπουργ. Οικονομικών τα σκάφη αναψυχής

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, απαντώντας σε σχετική ερώτηση, επιβεβαίωσε ότι το υπουργείο Οικονομικών ζήτησε από το υπουργείο Ναυτιλίας, να το ενημερώνει για τα νηολογούμενα σκάφη αναψυχής.

Το φορολογικό μέρος των σκαφών αυτών είναι καθαρά υπόθεση του υπουργείου Οικονομικών, χωρίς αυτό, όπως είπε χαρακτηριστικά, να σημαίνει και φορολόγηση των πλοίων αυτών.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν τον Μάρτιο 289 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Τα θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης στον κυβερνήτη και το πλήρωμα του αλιευτικού σκάφους «Τρίτων» για τις προσπάθειες και την αποτελεσματική τους συμβολή στη διάσωση των 19 μελών του πληρώματος αφρικανικού αλιευτικού στη θαλάσσια περιοχή ανοιχτά του Καμερούν στις 27.3.92.

Διαγωνισμός για μεταφορά υλικού

Δημόσιος τακτικός επαναληπτικός μειοδοτικός διαγωνισμός θα πραγματοποιηθεί στις 8 Μαΐου μεταξύ 11.00 και 11.15, στο Υπουργείο Ναυτιλίας, για την ανάδειξη μεταφορέα για μεταφορά ειδικού υλικού του Γ.Ε.Σ., από γερμανικό λιμάνι στην Ελλάδα.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Στη Γλυφάδα επί της Κεντρικής Λεωφόρου, ακίνητο επιφάνειας 1.000 τετρ. μέτρων με υπόγειο 250 τετρ. μέτρων επί οικοπέδου 680 τετρ. μέτρων.

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στη Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών ή στο τηλέφωνο 4293028.

Κανένα νέο πλοίο στο νηολόγιο

Και κατά το διαρρέυσαν δεύτερο δεκαπενθήμερο του Απριλίου, δεν υπήρξε ούτε μία αίτηση ένταξης πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο.

Αγοραπωλησίες

Ελληνες αγόρασαν en bloc τα δύο υπό ισπανική σημαία δεξαμενόπλοια «Genoa» και «Valencia» 152.000 τόν. d.w., 69.913 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1976 και 1977, έναντι συνολικής τιμής περί των 22 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Clipper Alliance» 17.387 τόν. d.w., 10.407 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες φέρονται ως οι αγοραστές του φορτηγού πλοίου «Uniselva» 14.770 τόν. d.w., 8.979 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες του Λονδίνου αγόρασαν το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Kosmos Seafarer» 263.372 τόν. d.w. 126.895 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, IGS/SBT, έναντι τιμής περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Chevron Stream» 128.289 τόν. d.w., 61.172 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων, με επίκειμενο special survey.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενόπλοιο «Nor Master» 254.735 τόν. d.w., 119.527 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 6,7 εκατ. δολλαρίων.

— Ελληνες επίσης αγόρασαν το

μπάλκ κάρριερ «Federal Hudson» 28.676 τόν. d.w., 16.357 τόν. γκρός, γερμανικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

Στο Πακιστάν επωλήθη για διάλυση το υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Αξων» 98.905 τόν. γκρός, 32.879 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1972, αντί δολ. 155-160 ανά τόννο.

— Επίσης Πακιστανοί διαλύτες αγόρασαν το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Μαρία Κ.» 51.602 τόν. γκρός, 19.344 τόν. βάρους, ναυπήγησης 1970, αντί δολ. 166 ανά τόννο βάρους.

Οι ναυτικοί πράκτορες της Θεσσαλονίκης

Το νέο διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, που προήλθε από τις αρχαιρεσίες της 7ης Απριλίου συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Απόστολος Οικονομίδης, αντιπρόεδρος Γεώργιος Πετρίδης, γεν. γραμματέας Ιωάννης Κοσμάτος, ταμίας Νικόλαος Μαρούκης και σύμβουλοι Μιχαήλ Ηλιάδης, Βασίλειος Καμπάκης και Βύρων Μπέλλος.

Οι τροποποιήσεις του INMARSAT

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 614/13.4.92) ο νόμος υπ' αριθ. 2037 με τον οποίο κυρώνονται οι τροποποιήσεις επί των Ν. 942/79 και Ν. 1779/88, οι οποίοι αφορούν στη σύμβαση και συμφωνία της λειτουργίας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλιακών Δορυφόρων (INMARSAT).

Επίσης, στην ίδια Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δημοσιεύεται ο νόμος υπ' αριθ. 2038 με τον οποίο κυρώνεται η διεθνής συμφωνία για την χρησιμοποίηση των επίγειων σταθμών πλοίων (INMARSAT) στα χωρικά ύδατα και λιμάνια.

Οι τροποποιήσεις της MARPOL

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 47α/31.3.92 το υπ' αριθ. 103 Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο η Ελλάδα κάνει αποδεκτές τις τροποποιήσεις των προσαρτημάτων II και III του παραρτήματος II της Διεθνούς Συμβάσεως 1973 για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα πλοία (MARPOL 73/78).

Ειδικότερα με το υπ' αριθ. 103 Π. Διάταγμα το ελληνικό κράτος, υιοθετεί την απόφαση MEPC 134 (27) της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, τους Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Κινείται η διαδικασία πώλησης των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά

Ξεκίνησε στις 28 Απριλίου η διαδικασία για την αποκρατικοποίηση των ναυπηγείων Σκαρμαγκά, με τη δημοσίευση στον διεθνή Τύπο της πρόσκλησης υποβολής ενδιαφέροντος για την εξαγορά τους. Στην πρόσκληση διευκρινίζεται ότι η επιχείρηση θα πωληθεί με τα συμβόλαια τα οποία διαθέτει προς εκτέλεση, ενώ επισημαίνεται η εκκρεμότητα ως προς τη ρύθμιση των χρεών της.

Η διαδικασία πώλησης κινείται από τη διεθνή Τράπεζα Hambros Bank, βάσει του σχεδίου που έχει προτείνει η ίδια και έχει εγκρίνει η κυβέρνηση. Το σχέδιο αυτό προβλέπει, μεταξύ άλλων, τη πώληση του πακέτου των μετοχών των ναυπηγείων Σκαρμαγκά, όχι όμως και τη πώληση ενός μεγάλου μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, τα οποία θα μεταβιβαστούν στους πιστωτές της, έναντι των χρεών προς αυτούς. Ο αγοραστής του πακέτου των μετοχών των ναυπηγείων Σκαρμαγκά θα ενοικιάζει τις εγκαταστάσεις από τους πιστωτές οργανισμούς, προκειμένου να λειτουργήσει την επιχείρηση.

Επίθεση πειρατών με μαχαίρια!

Πειρατική επίθεση από τρία άτομα που κρατούσαν μαχαίρια, δέχθηκε στις 11 Απριλίου το ελληνικό φορτηγό «Γουόρλντ Αρετούς», ενώ βρισκόταν αγκυροβολημένο στο λιμάνι Κάμφα του Βιετνάμ.

Οι τρεις πειρατές, μετά από την αντίδραση του πληρώματος, ετράπησαν σε φυγή, παίρνοντας μαζί τους σχοινιά και κάβους του σκάφους, χωρίς κανένας από τα μέλη του πληρώματος να πάθει τίποτε.

Στο μεταξύ το YEN, με αφορμή πρόσφατο περιστατικό πειρατείας, που εκδηλώθηκε από 12 ένοπλους στρατιώτες, σε βάρος του πληρώματος του κυπριακού πλοίου «Ελεάννα», το οποίο βρισκόταν στο αγκυροβόλιο της

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Διαμέρισμα 1ος όρος Ακτή Μουτσοπούλου 12,
κατάλληλο δια επαγγελματική χρήση. Επιφάνεια 130 τ.μ.
Πληροφορίες: τηλ. 3617356

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πωλείται στη Ν. Σμύρνη μπροστά στο Άλσος καινούργιο ρετιρέ 188 τ.μ., μοναδικής θέας εξαιρετικής κατασκευής, αυτόνομης θέρμανσης, 2 λουτρά, 1 WC, 3 αποθήκες, κλειστό γκαράζ.
Τηλ. 6719708

Λουάντα, με εγκύκλιό του τονίζει ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμάνια ή αγκυροβόλια της Αγκόλα, θα πρέπει να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή, ώστε να μην πέφτουν θύματα πειρατικών ενεργειών.

• Πειρατική επίθεση από ένοπλους δέχθηκε την Κυριακή του Πάσχα το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Φρατέρνιτς Λ.» ενώ διέπλεε τα στενά Μάλακκα της Μαλαισίας. Οι πειρατές αφού έδεσαν το πλήρωμα του πλοίου αφαίρεσαν χρήματα και τιμαλφή και απομακρύνθηκαν με ταχύπλοο σκάφος.

Όπως ανέφερε στο ΥΕΝΟ πλοίαρχος του σκάφους κ. Κων. Μιλαϊτης, από το 19μελές πλήρωμα, το οποίο αποτελείται από 10 Έλληνες και 9 αλλοδαπούς κανείς δεν έπαθε τίποτε.

Η ετήσια συνέλευση του Κομμίτη

Στις 28 Μαΐου 1992, θα πραγματοποιηθεί στα γραφεία του Κομμίτη η ετήσια γενική συνέλευση των μελών του, κατά την οποία θα γίνει ο απολογισμός του έργου και των προσπαθειών του Συμβουλίου στα θέματα που απασχολούν την ελληνική και διεθνή ναυτιλία. Ιδιαίτερη αναφορά θα γίνει για τις προσπάθειες που καταβάλλονται στον Αμερικανικό χώρο, την ασφάλεια των πλοίων, τη προσέλκυση και εκπαίδευση ναυτικών, το ρόλο των Νηογνώμωνων, το Management Certificate κλπ. Πέραν της αναφοράς στον απολογισμό, όπως έχει επικρατήσει, ο πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιαν. Χατζηπατέρας θα ενθαρρύνει το διάλογο, προκειμένου οι ενδιαφερόμενοι να πληροφορηθούν για τα ιδιαίτερα θέματα που τους απασχολούν.

Νέο συμβούλιο στο NAT

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη, διορίστηκε νέο διοικητικό συμβούλιο στο NAT, πρόεδρος του οποίου παραμένει ο κ. Γρηγ. Τιμαγένης.

Τα νέα μέλη του Δ.Σ. του NAT είναι οι:

• Θεοδώρου Λεωνίδας, ειδικός περί τα ασφαλιστικά με αναπληρωτή του τον κ. Μάρκο Φόρο.

• Βασιλόπουλος Νικόλαος, διευθυντής της Τράπεζας Ελλάδος με αναπληρωτή του τον Τουμαζάτο Παναγή.

• Τσάκος Χαράλαμπος, Πατέρας Γεώργιος, Τσάκος Δημήτριος, ως εκπρόσωποι των εφοπλιστών ξηρού και υγρού φορτίου με αναπληρωτές τους, τους κ.κ. Κολσιδόπουλος Γεώργιος, Πιπέρα Αντώνιο και Βορδώνη Εμμανουήλ.

• Βεντούρης Ευάγγελος ως εκπρόσωπος της επιβατηγού ναυτιλίας με αναπληρωτή του, τον κ. Τσάκο Ελευθέριο.

• Κουράκος Σταμάτιος και Βρανάς Γεώργιος, εκπρόσωποι των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού με αναπληρωτές τους, τους κ.κ. Γρυπάιο Γεώργιο και

Οπτικοακουστικό εκπαιδευτικό υλικό από την HELMEPA

Σε συνέχεια της αναγνώρισης από την Υπο-Επιτροπή Προτύπων Εκπαίδευσης και Φυλακών του IMO (STW) των Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων της HELMEPA για τους Αξιωματικούς Ε.Ν. και ξεκινώντας την εκπαίδευση εν πλώ, η HELMEPA σε συνεργασία με τον IMO και την Videotel σχεδιάζουν τη παραγωγή οπτικοακουστικού εκπαιδευτικού υλικού.

Σύμφωνα με τις πρόσφατες αποφάσεις του IMO είναι ευθύνη του Πλοίαρχου να υλοποιήσει την πολιτική της εταιρίας για την ΑΣΦΑΛΕΙΑ και το ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ καθώς και να ευαισθητοποιήσει το πλήρωμα στην εκτέλεση αυτής της πολιτικής.

Η Videotel με τα μέσα που διαθέτει και η HELMEPA με την εμπειρία της στην εθελοντική εκπαίδευση θα συνεργασθούν για την παραγωγή εκπαιδευτικού υλικού που θα εκπληρώνει τις υποχρεωτικές απαιτήσεις του IMO.

Σε παρουσίαση της Videotel που ορ-

γανώθηκε στα γραφεία της HELMEPA στον Πειραιά στις 14 Απριλίου 1992, δόθηκε η ευκαιρία σε εκπροσώπους διαχειριστριών εταιριών να ενημερωθούν για τα πακέτα βιντεοταινιών που η βιβλιοθήκη της Videotel προσφέρει σε θέματα τεχνικά, ασφάλειας και εκπαίδευσης. Επίσης ενημερώθηκαν για το νέο σύστημα ενοικίασης εκπαιδευτικού υλικού της Videotel.

Η πρώτη ταινία στη νέα σειρά εκπαιδευτικών βιντεοταινιών θα έχει τίτλο «Διαδικασίες Φυλακής στη Γέφυρα» και θα είναι σύντομα στη διάθεση των μελών της HELMEPA μαζί με το ειδικό εγχειρίδιο της Ένωσης για την εκπαίδευση εν πλώ.

Στη διάρκεια της παρουσίασης ανακοινώθηκε ότι γίνονται προσπάθειες να εξασφαλισθεί η συνεργασία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εφόσον αυτή έχει ήδη εκδηλώσει ενδιαφέρον για την εκπαίδευση εν πλώ.

Κωλέτση Αριστείδη.

• Κωβαίος Κωνσταντίνος ως εκπρόσωπος των κατωτέρων πληρωμάτων με αναπληρωτή του τον κ. Λεσιώτη Αντώνιο.

• Στάης Νικόλαος ως εκπρόσωπος των συνταξιούχων ναυτικών με αναπληρωτή του, τον κ. Πατρίκιο Γεράσιμο.

• Η διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών με ανακοίνωσή της ζητεί την ανάκληση της υπουργικής απόφασης για τη συγκρότηση του Δ.Σ. του NAT ώστε να συμμετάσχει στη διοίκηση του Ταμείου και εκπρόσωπος της εν λόγω Ενώσεως, η οποία σύμφωνα με αποφάσεις του Συμβουλίου Επικρατείας είναι ή πλέον αντιπροσωπευτική συνδικαλιστική οργάνωση των κατωτέρων πληρωμάτων.

Μεγάλη συμμετοχή στο «Ποσειδώνια '92»

Περισσότερες από 1.000 εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό τομέα, από 54 χώρες, θα συμμετάσχουν στη Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση

«Ποσειδώνια 92», η οποία πρόκειται να πραγματοποιηθεί στον εκθεσιακό χώρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς μεταξύ 1 και 5 Ιουνίου.

Η εφετεινή Έκθεση, σύμφωνα με ανακοίνωση των διοργανωτών, έχει τη μεγαλύτερη συμμετοχή εκθετών, που σημειώθηκε ως τώρα και η παρουσία παραγόντων της ναυτιλίας από το εξωτερικό αναμένεται να είναι μεγάλη.

Τα περίπτερα της Βρεταννίας και της Ιταλίας, με 30 συμμετοχές το καθένα, είναι οι μεγαλύτερες από τις 14 εθνικές συμμετοχές, που επικύρωσαν την παρουσία τους στην έκθεση. Άλλες χώρες με εθνικά περίπτερα είναι οι ακόλουθες: Κίνα, Κύπρος, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιαπωνία, Μάλτα, Σιγκαπούρη, Ν. Κορέα, Ολλανδία και ΗΠΑ, ενώ υπολογίζεται ότι η συμμετοχή σε εθνικά περίπτερα είναι πιθανόν να ξεπεράσει τις 16.

Μεγάλη συμμετοχή αναμένεται από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Η Κοινοπολιτεία των Ανεξαρτήτων Χω-

Δρ. Ν. Α. ΓΡΑΝΙΤΣΑΣ

Χειρουργός - Ορθοπεδικός

ΔΙΔΑΚΤΩΡ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

ΠΡΩΗΝ ΙΑΤΡΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗΣ ΟΡΘΟΠΕΔΙΚΗΣ ΚΛΙΝΙΚΗΣ Κ.Α.Τ.

REG ORTHOPAEDIC DEPT

UNIVERSITY HOSPITAL CARDIFF U.K.

ΔΕΧΕΤΑΙ ΚΑΤΟΠΙΝ ΡΑΝΤΕΒΟΥ

ΙΑΤΡΕΙΟ:

Πραξιτέλους 179 & Β' Μεραρχίας
185 35 Πειραιάς

Τηλέφ.: 42.96.322
Φάξ: 42.96.032

ρών (πρώην Σοβιετική Ένωση), η Βουλγαρία, η Πολωνία, η Ρουμανία και η Γιουγκοσλαβία, παρά τα καυτά προβλήματα τους, αντιπροσωπεύονται δυναμικά, καθώς προσπαθούν κατ' αυτό τον τρόπο να ενισχύσουν, με τις τεχνικές και διαχειριστικές δυνατότητες που παρουσιάζουν σε ιδιωτικές υποστηρίζομενα περίπτερα, τις εμπορικές διασυνδέσεις τους.

Επίσης, στις 4 Ιουνίου, πρόκειται να πραγματοποιηθεί συνέδριο, υπό την προεδρία του κ. Γιάννη Γκούμα προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με θέμα: «Οι εφαρμογές του ΟΡΑ 90 και η Ναυτιλία σε ένα περιβάλλον που αλλάζει», με τη συμμετοχή 400 τουλάχιστον παραγόντων της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Πέντε νέα καταμαράν της εταιρίας Κυριακούλης

Πέντε νέα σκάφη τύπου «Καταμαράν», πρόκειται να προσθέσει στο στόλο της η εταιρία κρουαζιερών «Kiriaco-ulis Mediterranean».

Τα εν λόγω σκάφη, όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση της εταιρίας ναυπηγήθηκαν στη Γαλλία και μπορούν, να αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες, να προσεγγίζουν σε μέρη όπου απαιτείται μικρό βύθισμα, ενώ ταυτόχρονα οι εσωτερικοί χώροι τους είναι πολυτελείς και άνετοι.

Ηδη η εταιρία «Κυριακούλης», διαθέτει δύο σκάφη τύπου «Καταμαράν», τα οποία λειτούργησαν με ιδιαίτερη επιτυχία στη διάρκεια της προηγούμενης θερινής περιόδου.

Αρχαιρεσίες των ναυπηγών - μηχανικών

Αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου και νέας εξελεγκτικής επιτροπής θα διενεργήσει ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών - Μηχανικών Ελλάδος στις 17 Μαΐου από τις 8 το πρωί έως τις 8 το βράδυ στα γραφεία του Συλλόγου στον Πειραιά στην οδό Ελ. Βενιζέλου 14.

Δηλώσεις υποψηφιοτήτων γίνονται δεκτές μέχρι τις 5 Μαΐου στα γραφεία του Συλλόγου δικαίωμα δε υποβολής υποψηφιοτήτων έχουν όλα τα ταμιακάς εντάξει τακτικά μέλη του Συλλόγου.

Πρόστιμα 250 εκατομ. για ρυπάνσεις το 1991

Πρόστιμα συνολικού ύψους 250.595.000 δραχμών επεβλήθησαν κατά το έτος 1991 από όλες τις λιμενικές αρχές της χώρας σε πλοία και εγκαταστάσεις ξηράς για παραβάσεις των διατάξεων της νομοθεσίας περί «προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος».

Συγκεκριμένα σε πλοία επεβλήθησαν πρόστιμα ύψους 210.945.000 δραχμών και σε εγκαταστάσεις ξηράς πρόστιμα ύψους 39.650.000 δραχμών.

Θαλάσσια σύνδεση Λιβύης - Μάλτας

Τα διεθνή ειδησεογραφικά πρακτορεία μετέδωσαν ότι η Λιβύη εγκαινίασε νέα θαλάσσια σύνδεση με τη Μάλτα, προκειμένου να περιορίσει τις επιπτώσεις του εμπάργκο που επεβλήθη από το Συμβούλιο Ασφαλείας το οποίο διέκοψε τις διεθνείς πτήσεις προς και από την Τρίπολη.

Χωρίς φαρικά στην Ονδούρα

Οι αρχές της Ονδούρας δεν θα επιβάλουν φαρικά τέλη στα υπό Ελληνική σημαία πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια της εν λόγω χώρας.

INALCO '92

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στο Μόναχο, μεταξύ 27-29 Απριλίου, το πέμπτο Διεθνές Συνέδριο Κατασκευών Αλουμινίου (INALCO) που έχει σαν στόχο τη προώθηση απόψεων και την ενημέρωση πάνω σε θέματα έρευνας, υπολογισμών και εφαρμογών του αλουμινίου.

Δημιούργημα του Έλληνα καθηγητή Δ. Κωστή, το συνέδριο αυτό πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1980

και σήμερα αποτελεί ένα παγκόσμιας εμβέλειας χώρο παρουσίασης και συζήτησης θεμάτων που καλύπτουν τη τεχνολογία των υλικών και των συνδέσεων, ειδικότερα των συγκολλήσεων, καθώς και του υπολογισμού και ελέγχου της ασφάλειας των αλουμινοκατασκευών. Αυτά δε σε όλους τους τομείς των κατασκευαστικών εφαρμογών, όπως είναι η γεφυροποιία, τα δομικά έργα, συγκοινωνία και μεταφορές, σιδηρόδρομοι, μετρό, ναυπηγική κλπ. Το συνέδριο υποστηρίζεται οικονομικά και επιστημονικά από το Γερμανικό Κέντρο Αλουμινίου, την Γερμανική Ένωση Επιστημονικής Έρευνας, από αντίστοιχα ιδρύματα πολλών ευρωπαϊκών χωρών, των ΗΠΑ, του Καναδά, της Ιαπωνίας καθώς και από το Βαυαρικό Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού και την Ευρωπαϊκή Ένωση Αλουμινίου.

Στο συνέδριο από τις 27 μέχρι 29 Απριλίου 1992 στο Τεχνικό Πανεπιστήμιο του Μονάχου παρουσιάστηκαν νέοι κανονισμοί υπολογισμού, θέματα κόπωσης των κατασκευών, μέθοδοι αξιοπιστίας, ασφάλειας και ελέγχου ποιότητας των κατασκευών, παραδείγματα εφαρμογών σε συνολικά 50 ομιλίες από εκπροσώπους της βιομηχανίας ή ερευνητικών και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων από 16 χώρες. Πραγματοποιήθηκαν επίσης τεχνικές επισκέψεις σε εργοστάσια παραγωγής προϊόντων αλουμινίου στη νότιο Γερμανία και σε βιομηχανίες κατασκευών — όπως τα βαγόνια από αλουμίνιο της σύγχρονης υπερταχείας αμαξοστοιχίας των γερμανικών σιδηροδρόμων, όπου δόθηκε η ευκαιρία γνωριμίας με πρακτικές εφαρμογές. Τέλος, συνεχίζοντας την παράδοση περασμένων συνεδρίων, πραγματοποιήθηκαν παράλληλα συνεδριάσεις διαφόρων διεθνών τεχνικών επιτροπών.

Το πρώτο Παγκόσμιο Συνέδριο Αλιείας

Στις εγκαταστάσεις του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας θα πραγματοποιηθεί μεταξύ 4-8 Μαΐου το πρώτο Παγκόσμιο

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»

Συνέδριο Αλιείας, καθώς επίσης μεταξύ 6-10 Μαΐου η τρίτη διεθνής έκθεση Αλιείας - Υδατοκαλλιεργειών και Εξοπλισμού ALIA '92.

Και οι δύο εκδηλώσεις οργανώνονται από το Υπουργείο Γεωργίας (Διεύθυνση Αλιείας) την Αμερικανική Αλιευτική Εταιρεία (A.F.S.), την Αγροτική Τράπεζα Ελλάδος και την HELEXPO (Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης ΑΕ).

Λαθρεπιβάτες από την Ανατολική Ευρώπη

Τα οικονομικά και πολιτικά προβλήματα στις Ανατολικές χώρες έχουν αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των λαθρεπιβάτων προς τον Καναδά και την Βορ. Αμερική. Η Ναυτιλιακή Ομοσπονδία του Καναδά επιστέγει τη προσοχή στη πρόσφατη αύξηση λαθρεμεταναστών κυρίως από την Βουλγαρία και τη Ρουμανία, οι οποίοι φτάνουν στον Καναδά ως λαθρεπιβάτες, κυρίως σε κοντεϊνερόπλοια, με λιμάνια επιβίβασης τη Χάβρη, το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, οι λαθρεπιβάτες αυτοί είναι καλά προετοιμασμένοι για τον διάπλου του Ατλαντικού και όπως φαίνεται, έχουν βοήθεια και πληροφορίες από τοπικές πηγές για τα δρομολόγια των πλοίων.

Οι διαχειριστές των πλοίων τακτικών γραμμών του Ατλαντικού πρέπει να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να αποθαρρυνθούν οι λαθρεπιβάτες να επιβιβάζονται στα πλοία τους.

Το νέο Δ.Σ. της Λέσχης Λιμενικού Σώματος

Το διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης Λιμενικού Σώματος συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος αντιναύαρχος Άλκης Σκιαδός, αντιπρόεδρος Νικόλαος Κλειώσης, γενικός γραμματέας Ιωάννης Κοντογιάννης, ταμίας Δημήτρης Βαβούρης, γενικός έφορος Σπύρος Ράνης, έφορος αθλητισμού Θεοδόσιος Παπακωνσταντίνου, έφορος εντευκτηρίου Πελοπίδας Αγγελόπουλος και μέλη Νικόλαος Καβαλλιέρης και Τριαντάφυλλος Παπαγεωργίου.

Σε νέα γραφεία η Ε.Α.Α.Λ.Σ.

Από 1 Μαΐου τα γραφεία της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος μεταφέρθηκαν στην οδό Ζαΐμη 19, 185 35 Πειραιάς, όπου προσωρινά ισχύει το τηλέφωνο 4539497.

Δημογραφικό πρόβλημα και Ναυτιλία

Το δημογραφικό πρόβλημα και οι επιπτώσεις του επί του δυναμικού της χώρας και της εμπορικής ναυτιλίας, θα εί-

ναι το θέμα ομιλίας που θα δώσει την προσεχή Τρίτη 5 Μαΐου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά ο καθηγητής κ. Γ. Τζιαφέτας.

Η ομιλία του κ. Τζιαφέτα, εντάσσεται στα πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας που διοργανώνει η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Σε νέα γραφεία ο Νορβηγικός Νηογνώμονας

Από τις 20 Απριλίου 1992, τα γραφεία Πειραιώς του Det Norske Veritas μεταφέρθηκαν στο Μέγαρο Καραγεώργη, Ακτή Κονδύλη 26-28, 185 45 Πειραιάς.

Για την εξυπηρέτηση των Ελλήνων πελατών του Νορβηγικού Νηογνώμονα δημιουργήθηκε η νέα εταιρεία «DNV Greece Classification Services Ltd», η οποία στεγάζεται στο παραπάνω κτίριο και ισχύουν τα ακόλουθα νέα τηλέφωνα: 4221473-5, 4223058, 4224123, φάξ: 4220621, ενώ ο αριθμός τέλεξ παραμένει: 212804.

Θάνατος ναυτικού

Στις 24 Απριλίου πέθανε στο λιμάνι Αλμερία της Ισπανίας ο ναυτικός Κων. Δανέζης, 39 χρόνων, μέλος του πληρώματος του παναμαϊκού φορτηγού «Ayogalusena»

Εγκαίνια αλιευτικού

Στις 29 Απριλίου έγιναν στον νέο μώλο της Δραπετσώνας τα εγκαίνια του νέου αλιευτικού σκάφους «Άλεξ III» της αλιευτικής εταιρίας «Γ. Μακαρούνης και Υιοί», επί του οποίου τοποθετήθηκε ειδικός εξοπλισμός, προδιαγραφών ΕΟΚ, ο οποίος του δίνει τη δυνατότητα να επεξεργάζεται και να συσκευάζει, εντός του πλοίου, τα αλιεύματα.

Η αλιευτική επιχείρηση «Γ. Μακαρούνης και Υιοί» διαθέτει στόλο ο οποίος αποτελείται από πέντε σύγχρονα αλιευτικά πλοία, τα οποία δραστηριοποιούνται στις θάλασσες του Ατλαντικού Ωκεανού και της Δυτ. Αφρικής και τρία μεταφορικά πλοία με τα οποία μεταφέρει τα ψάρια στην ελληνική αγορά.

Το «Άλεξ III», αναμένεται να αποπλεύσει εντός των προσεχών ημερών.

Νέα τηλέφωνα του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Η Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. προχώρησε στη αλλαγή των αριθμών κλήσης των τηλεφώνων του με νέους ψηφιακής τεχνολογίας ως εξής:

Γραφείο προέδρου: 4223775, γραφείο προϊσταμένου υπηρεσίας: 4223772, λογιστήριο και γραμματεία: 4223774 και τηλέφ. κέντρο: 4223770-3. Νέο φάξ: 4220381.

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 - 16 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

48-55 36th Street, Long Island City, 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

Εκπροσώπηση ναυπηγείων του Καναδά

Η ναυπηγοεπισκευαστική εταιρία Vancouver Shipyards Ltd, που βρίσκεται στο βόρειο Βανκούβερ, ανέθεσε στην εταιρία T.J. Giavridis Marine Services την εκπροσώπηση της στην Ελλάδα.

Η Καναδική μονάδα είναι εξοπλισμένη με τρεις δεξαμενές που μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία μεγέθους έως 70.000 τόν. d.w. και κατά τον κ. Τ. Γιαβρίδη προσφέρονται για δεξαμενισμούς μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ που δραστηριοποιούνται στον Ατλαντικό.

Τεχνολογικό συμπόσιο

Οι μέθοδοι μείωσης κόστους συντηρήσεως συστημάτων καυσίμου και λιπαντελαίου, καθώς και η βελτίωση της λειτουργίας τους, θα είναι το θέμα τεχνολογικού συμποσίου που διοργανώνει στις 12 Μαΐου, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας σε συνεργασία με την «Αλφα Λαβάλ Αθηνών».

Τεχνικό συμπόσιο

Τεχνικό συμπόσιο, διοργανώνεται με πρωτοβουλία της αντιπροσωπείας του Γερμανικού Νηογνώμονα στην Ελλάδα στις 14 Μαΐου σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών.

Στη διάρκεια του συμποσίου, θα εξετασθούν θέματα όπως η τεχνολογία των πλοίων και η ανάλυση των συστημάτων των μηχανών ντήζελ.

Τις εργασίες του συμποσίου θα ανοίξουν οι κ.κ. Δ. Λεμονίδης, αντιπρόσωπος του Γερμανικού Νηογνώμονα στην Ανατολική Μεσόγειο και ο Ν. Μουνδρέ-

ας πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής του Γερμανικού Νηογνώμονα.

Αναμεταβιβαστής Ραντάρ

Η Γαλλική εταιρία SERPE— IESM, από τις κορυφαίες στο χώρο των ναυτικών ηλεκτρονικών, κατασκεύασε τον Αναμεταβιβαστή Ραντάρ (Search and Rescue Radar Transponder) τύπου «Rescuer» ο οποίος λειτουργεί στα 9GHz δηλώνοντας τη θέση του σε οποιοδήποτε ραντάρ στη συχνότητα αυτή.

Ο αναμεταβιβαστής ραντάρ «Rescuer» της Serpe - Iesm καλύπτει τις προδιαγραφές του Παγκόσμιου Ναυτικού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS), που εφαρμόζεται ήδη στα πλοία.

Έχοντας ακτίνα δράσης 10 ναυτικά μίλια στην επιφάνεια της θάλασσας, υπερκαλύπτει τις προδιαγραφές ETS-300-151 που απαιτούν πέντε ναυτικά μίλια, με την κεραία τοποθετημένη ένα μέτρο πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Δεδομένου ότι, σύμφωνα με δοκιμές, το σήμα λαμβάνεται δύο ναυτικά μίλια από το σκάφος που κινδυνεύει όταν ο αναμεταβιβαστής λειτουργεί στη θάλασσα και η συσκευή Rescuer έχει το πρόσθετο πλεονέκτημα ότι μπορεί να ριχτεί στη θάλασσα ενώ ξεδιπλώνεται η σχεδία πάνω στην οποία θα στερεωθεί στη συνέχεια, εξοικονομώντας έτσι πολύτιμο χρόνο.

Επιπλέον ο αναμεταβιβαστής Rescuer είναι ιδιαίτερα ανθεκτικός λόγω της ειδικά μελετημένης κατασκευής του, ενώ ακόμα μεταφέρεται εύκολα

χάρη στο μικρό μέγεθος και βάρος του (700 gr).

Η συσκευή Rescuer αντιπροσωπεύεται αποκλειστικά στην Ελλάδα από τη γνωστή «Μαράκ Ηλεκτρονική».

Το εξωίδρυματικό επίδομα Οίκου Ναύτου

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη καθορίστηκε για το έτος 1992 το ύψος του μηνιαίου εξωίδρυματικού επιδόματος που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτου στους ασφαλισμένους του που πάσχουν από τετραπληγία - παραπληγία στο ποσό των 74.420 δρχ.

Το επίδομα που είναι ίσο με το 20πλάσιο του ισχύοντος ημερομισθίου του ανειδίκευτου εργάτη, θα αναπροσαρμόζεται στη διάρκεια του έτους σύμφωνα με την αύξηση που θα δίνεται στο ημερομίσθιο βάσει της εθνικής συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Η λειτουργία των κατασκηνώσεων

Πληροφορίες για τις ενέργειες και τις αποφάσεις της διοικήσεως του Οίκου Ναύτη για την έγκαιρη και κανονική λειτουργία των παιδικών κατασκηνώσεων κατά την προερχόμενη περίοδο, ζήτησε η διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, από τον πρόεδρο του Ο.Ν. καθηγητή κ. Δ. Κατσιμαντή.

Συγκεκριμένα η διοίκηση της Ομοσπονδίας ζήτησε από τον κ. Κατσιμαντή ενημερωτική έκθεση επί όλου του θέματος που αφορά στις παιδικές κατασκηνώσεις του Ο.Ν.

FLY STAY DUBAI



VRETTOSHIP S.A.

COFFIN TURBO PUMP SPECIALIST
SHIP REPAIRS AND MAINTENANCE

COFFIN FEED PUMP U.A.E.

ADDRESS : VRETTOSHIP S.A.
P.O. BOX: 5702
SHARJAH
U.A.E.

NOW ESTABLISHED IN U.A.E.

TEL NOS: (06) 358244/364717

(04) 492647 (RES: CONTACT - Mr. F. VRETTOS/

FAX NO: (06) 369594

TELEX NO: 68908 VSHIP EM

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ: INTΣΟΝ ΓΚΛΟΥΥ	Ελληνική	12.840	1969	Συγκρούστηκε με το επιβατηγό «Eurora» σε θέση 23.08.8 Β, 117.23.1 Α στις 28/4 και υπέστη σοβαρές ζημιές στην πλώρη και εισροή υδάτων. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΠΑΛΛΑΣ	Ελληνική	7.890	1971	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Mertkan» ανοικτά της Πύλου, στις 29/4 και κατέπλευσε στην Καλαμάτα.
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	Ελληνική	2.815	1978	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά της Λήμνου, στις 21/4 και ρυμουλκήθηκε στη Θεσσαλονίκη.
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ	Κυπριακή	12.440	1976	Κατά το ταξίδι Κρίστομπαλ για Δουκέρκη υπέστη βλάβη στη μηχανή μεταξύ 23/3 - 14/4. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ρότερνταμ.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	Παναμαϊκή	6.614	1974	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 26/4 ανοικτά του Ίλλ ντε Μπάτζ και ρυμουλκήθηκε στο Φάλμουθ.
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	Ελληνική	13.767	1972	Κατά την αναχώρηση από το Κεμπέκ υπέστη ζημιές από πρόσκρουση σε πάγους στις 20-23/4.
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ.	Κυπριακή	8.976	1977	Επιθεωρήθηκε στο Ντακάρ συνεπεία ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση στις 15/4.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	Ελληνική	14.638	1977	Κατά την προσόρμιση στη Τσιτακόγκ, στις 25/3 συγκρούστηκε με δύο βυθοκόρους.
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ	Μάλτας	11.005	1971	Κατά το ταξίδι Ρίγα για Κούβα, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Mekhanik Engrafov» σε θέση 57.21 Β, 05.53 Α στις 25/4 και υπέστη ρήγμα στο κύτος.
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ	Κυπριακή	24.573	1974	Ανέφερε απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στον Πειραιά στις 21/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΕΡΕΝΙΤΥ	Λιβεριανή	39.995	1976	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και της αλυσίδας στην Σκίλντα, στις 17/4.
ΚΑΤΙΝΑ Π.	Μάλτας	38.878	1966	Υπέστη ρήγμα στο κύτος στις 18/4 και βυθίστηκε ανοικτά του Μαπούτο στις 26/4.
ΜΑΘΡΑΚΙ	Ελληνική	17.485	1970	Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	Παναμαϊκή	59.882	1979	Ανέφερε βλάβη στην προπέλλα στη Σιβιταβέτσια, στις 3/4.
ΣΗΤΑΝΚ	Μάλτας	18.661	1973	Προσέκρουσε σε σημαντήρα κατά την φόρτωση στο Σίντι Κερίρ στις 14/4.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ: ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ	Κυπριακή	3.822	1972	Κατά την έκφορτωση στο Τζιέχ Κοτζικό στις 14/4, υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά, που προκάλεσε στην καταστροφή της υπερκατασκευής και το θάνατο έξι ατόμων.
ΙΟΝΙΟΝ	Ελληνική	3.277	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 21/4 ανοικτά της Ηγουμένιτσας.
ΝΑΪΤΑΣ ΙΙ	Ελληνική	4.555	1966	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο ανοικτά της Αίγινας, στις 20/4 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
				Κατά τον απόπλου από Πειραιά στις 13/4 υπέστη βλάβη στη μηχανή και επέστρεψε στο λιμάνι για επισκευές.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τις παρατεταμένες αργίες λόγω του Πάσχα Ορθοδόξων και Καθολικών, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τις τελευταίες 10 ημέρες του Απριλίου έδωσε σαφή δείγματα βελτίωσης των συνθηκών απασχόλησης των πλοίων.

Στην πλευρά του Ατλαντικού η εμφανής μείωση του αριθμού των ανοικτών πλοίων σε συνδυασμό με τη σταθερή ροή φορτίων από τα λιμάνια της Νοτ. Αμερικής για Κόντινεντ, Μεσόγειο και Νοτ. Αφρική οδήγησε σε ανοδική εξέλιξη των ναύλων, ιδιαίτερα στα μικρότερα μπάλκ κάρριερς. Στον ίδιο χώρο, η αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης πλοίων handy size για την αγορά των Μεγάλων Λιμνών πιστεύεται ότι θα διατηρήσει την απασχόλησή τους σε ικανοποιητικά επίπεδα τις προσεχείς εβδομάδες.

Στην Άπω Ανατολή επίσης, η επανεμφάνιση των Ιαπωνικών ναυλωτών μεταφράστηκε σε χρονοναυλώσεις ικανοποιητικού αριθμού πλοίων μεγέθους πάναμαξ, για τα οποία μνημονεύουμε στην οικεία στήλη.

Σε γενικότερη βάση, η απόφαση των κρατών του Group 7 να στηρίζουν οικονομικά την Κοινοπολιτεία των Ανεξάρτητων Κρατών με νέες γενναίες πιστώσεις και η με αργό ρυθμό, αλλά σταθερά βελτιούμενη οικονομική θέση των ΗΠΑ, δικαιολογεί σοβαρά τη πρόβλεψη ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου θα διατηρηθεί σε ικανοποιητικά επίπεδα τους προσεχείς μήνες.

Οι παρακάτω συμφωνίες αντανακλούν βελτιωμένα επίπεδα ναύλων στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 11,75.

— 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,10.

— 51.000 τον. Παρανάγκουα για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 14,75.

— 50.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 18,00.

— 33.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Μπαχία Μπλάνκα για Νοτ. Αφρική, δολ. 24,00.

— 25.000 τον. Σαιντ Λόρενς για Δυτική Ιταλία, δολ. 15,25.

— 24.000 τον. Σαιντ Λόρενς για Βενεζουέλα, δολ. 21,75.

— 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 20,50.

Γαϊάνθρακες:

— 140.000 τον. Άμποτ Πόϊντ για Ρότερνταμ, δολ. 9,25.

— 128.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 4,35.

— 120.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Φόρ, δολ. 8,50.

— 110.000 τον. Γκλάντστοουν για Αμβέρσα, δολ. 10,50.

— 100.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Κόντινεντ, δολ. 7,50.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 220.000 τον. Μορμουγκάο για Ρότερνταμ, δολ. 6,00.

— 200.000 τον. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 6,40.

— 150.000 τον. Περού για Ιαπωνία, δολ. 9,35.

— 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέρ για Αμβέρσα, δολ. 4,15.

— 100.000 τον. Πόντα ντε Μαδέϊρα για Δουκέρκη, δολ. 5,70.

Λιπάσματα:

— 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Δυ-

τική ακτή Ινδίας, δολ. 32,50.

— 15.000 τον. Ρουγουαϊς για Ινδία, δολ. 14,00.

— 15.000 τον. Άκαμπα για Μαδράς, δολ. 15,00.

Ζάχαρη:

— 25.000 τον. Κουήνσλαντ για Καοσιούνγκ, δολ. 16,50.

— 18.900 τον. Κορίντο για Βενεζουέλα, δολ. 22,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Βελτίωση των μισθωμάτων σε Δύση και Ανατολή, με προεξάρχουσα τη περιοχή του Ατλαντικού, όπου τα πάναμαξ για σύντομα ταξίδια ξεπέρασαν τα δολ. 10.000 την ημέρα, ενώ για επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή είχαν απαιτήσεις που άγγιζαν τα δολ. 12.000 την ημέρα.

Ενισχυμένη παρουσιάστηκε τις τελευταίες ημέρες η αγορά των χρονοναυλώσεων για τα handy και handymax πλοία, σε συνθήκες υψηλής ζήτησης και μισθώματα που δεν διέφεραν πολύ από τα πάναμαξ.

Στην Άπω Ανατολή τα μισθώματα δεν διαφοροποιήθηκαν σημαντικά, με τα πάναμαξ για κυκλικά ταξίδια Αυστραλίας στα δολ. 8.500 με ανοδικές τάσεις.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Υποτονική παρέμεινε η αγορά των πετρελαιοφόρων και κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Απριλίου, παρά την αναλαμπή της δραστηριότητας που σημειώθηκε για ναυλώσεις VLCC's από τον Περσικό Κόλπο σε επίπεδα που βελτιώθηκαν από τα WS 32 σε άνω των WS 40.

Κατά τους παρατηρητές της αγο-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ράς η πρόσκαιρη αυτή βελτίωση αποδίδεται στη σύνοδο των υπουργών πετρελαίου του ΟΠΕΚ, η οποία όμως αποφάσισε να διατηρήσει τη παραγωγή του Οργανισμού στα προηγούμενα επίπεδα, περί τα 23,5 εκατ. βαρέλια την ημέρα, τουλάχιστον μέχρι την επόμενη σύνοδο της 20ης Μαΐου.

Στη πλευρά της Μεσογείου τα επίπεδα παρέμειναν για τους 80.000

τον. στα WS 80 και στη Δυτ. Αφρική οι ναύλοι του ενός εκατομ. βαρελιών με προορισμό τις ΗΠΑ στα WS 52.

Ακόμη και η αγορά της Καραϊβικής δεν κατάφερε να ξεφύγει από τη γενική ύφεση με τους 83.000 τον. για Ακτή Ατλαντικού στα WS 69,5, και τους 69.000 τον. για Ρότερνταμ στα WS 64,5.

λίου 22-28.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Νουαντχίμπου 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τριέστη, δολ. 4,00 φίο, 5 ημέρες, Απριλίου 23-30.

ΑΝΝΑ: Κορίντο 18.900 τον. ζάχαρη Βεζουέλα, δολ. 22,50 φίο, 500 / 1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Απριλίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΚΡΟΠ: 63.883 τον. d.w. του 1983, παράδοση διερχόμενο Ντόβερ άμεση, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 64.873 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.700 την ημέρα, πλέον δολ. 170.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΤΡΑ: 64.848 τον. d.w. του 1981, παράδοση Μπρίτις Κολούμπια άμεση, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 9.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 185.000 για πλού υπό έρμα.

ΗΡΩ: 30.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Απριλίου 21-28, ταξίδι 70-8 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Μαλαισία, δολ. 9.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 100.000.

ΣΜΥΡΝΑ: 41.000 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βουλώνη άμεση, ταξίδι μέσω Σαιντ Λόρνες και Βραζιλία με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.700 τον. d.w. του 1973, παράδοση Πειραιάς Απριλίου 25-30, ταξίδι 40 ημερών με επαναπαράδοση Χοντβίντα, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΣΤΑΛΧΟΡΝ: 66.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν Μαΐου 10-20, επαναπαράδοση Ισπανία, δολ. 7.500 την ημέρα πλέον δολ. 105.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 63.970 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Απριλίου 24, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 8.150 την ημέρα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.600 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία Απριλίου 20-25, επα-

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19 φίο, 11 ημέρες, Μαΐου 1-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Μισισσιππί 24.000 τον. περίπου σιτηρά Λα Γκουάϊρα, δολ. 15,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 15-18.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Μορμουγκάο 220.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερντα, δολ. 6,00 φίο, 30.000 / 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, έως Απριλίου 20.

ΜΗΤΕΡΑΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ: Μεγ. Λίμνες 15.000 τον. γεννήματα Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 22,50 φίο, 6 ημέρες, Απρίλιο. ΛΙΝΑΡΔΟΣ: Πόρτ Καρτιέ 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Αμβέσα, δολ. 4,15 φίο, 5 ημέρες, Απριλίου 15-20.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ: Μισισσιππί 55.000 τον. περίπου σιτηρά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 9,40 φίο, 10 ημέρες, Απριλίου 27 - Μαΐου 2.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Πόντα ντε Μαδέϊρα 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 5,70 φίο, 5 ημέρες, Απριλίου 25 - Μαΐου 10.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Χουάσκο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 7,90 φίο, 6 ημέρες, Απριλίου 25 - Μαΐου 10.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Βραζιλία 200.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 6,40 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 50.000 τον. εκφόρτωση, Ιούνιο.

ΑΓΙΑΞ: Σεπετίμα Τέρμιναλ 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 6,10 φίο, 5 ημέρες, Μαΐου 1-15.

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ: Λόουερ Μπουκάναν 65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Έμπτεν, δολ. 6,00 φίο, 5 ημέρες, αρχές Μαΐου. ΣΗ ΜΙΟΥΖ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. γεννήματα Αλγερία, δολ. 20,15 φίο, 5 ημέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 25 - Μαΐου 1.

ΑΛΓΚΑ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 32,50 φίο, 8.000 / 1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 4-12.

ΠΟΛΛΟΥΞ 1 Μπελεντούν 20.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 36,75 φίο, 8.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 4-10.

ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: Περού 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 9,35 φίο, 60.000 / 35.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 20-30.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Τουμπάρδο 70.000 τον. Ούμ Σάϊδ, δολ. 10,75 φίο, φόρτωση κλίμακας / 13.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 15-30.

ΠΕΡΓΑΜΟΣ: Ροστόκ 15.000 τον. κριθής Μαρόκο, δολ. 12,00 φίο, 5.000/ 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυτολ. 25-30.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 45.000 τον. κριθής Νοτ. Αφρική, δολ. 16,00 φίο, 6 ημέρες φόρτωση / 4.000 τον. εκφόρτωση, Απρι-

IN SPAIN

MEDIMAR S.A.

ALSO OFFICES AT BARCELONA,
MADRID, BILBAO AND SHORTLY
AT ALGECIRAS AND TENERIFE.

SUBAGENTS AT ALL SPANISH PORTS
AND GIBRALTAR

ACTIVITIES: SHIPPING - FORWARDING
CUSTOMS AGENTS,
BUNKERS

c/o Soler, 22 - Pral. BYC
P.O. Box 995

43001 TARRAGONA - SPAIN

PHONES : 77/211716 - 211764 - 211798

FAX : 77/226307

TELEX : 53504 - 53505 LPG E

CABLE : MEDIMAR

Director: L. GARCIA

Vic. Director: Capt. L. MOULAS

ναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τον. d.w. του 1981, παράδοση Απρίλιο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 7.825.

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.: 36.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Καρατάσι Απριλίου 15, ταξίδι μέσω ΝΟρ. Αφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΣΗΣΤΑΡ II: 28.300 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μπελαγούαν άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΣΤΟΡ: 68.835 τον. d.w. του 1978, παράδοση Τόκιο Μπαϊ Απριλίου 16-19, ταξίδι μέσω Ρόμπερτς Μπάνκ με επαναπαράδοση 'Ιμινγκχαμ δολ. 6.800 την ημέρα.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: 77.600 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βορ. Χαττέρας Μαΐου 1-15, δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 6.00 την ημέρα, πλέον αμοιβής για πλού υπό έρμα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου Απριλίου 9-13, δύο κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τον. d.w. του 1983, παράδοση Κίνα Απρίλιο, ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 64.368 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ταραγκόνα άμεση, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ: 61.200 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ Απρίλιο, ταξίδι μέσω Ανατολ. ακτής Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 61.870 τον. d.w. του 1976, παράδοση Αμβέρσα Απριλίου 10, ταξίδι μέσω Δυτ. Αφρικής και Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΣΑΝ Π.: 65.738 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κουήνσλαντ Απριλίου 25-30, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.400 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ μέσα Μαΐου, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ: 64.600 τον. d.w. του 1980, παράδοση Ιαπωνία Μαΐου 5-10, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΕΛ ΦΛΑΜΕΓΚΟ: 69.250 τον. d.w. του 1989, παράδοση Βαλέντσια άμεση, περίοδος 4-6 μηνών με επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 9.250 την ημέρα, πλέον δολ. 160.000 για πλού υπό έρμα.

Α Τ Λ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΑΡΙΣ: Περσικό Κόλπο 330.000 τον. Α-νατολ. ακτή Καναδά, WS 42,5, Απριλίου 27.

ΜΑΡΙΝΕΡ: Κάργκ Αϊλαντ 245.000 τον. Ταϊβάν, WS 33,5, Απριλίου 21.

ΑΝΑΞ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Ε-ρυθρά Θάλασσα, WS 32,5, Απριλίου 30.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. Αφρική 118.000 τον. Ατκή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 55, οψιόν ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 57,5, Απριλίου 22.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Μιρί 60.000 τον. Κολόμπο, WS 109,5, Απρίλιο.

ΡΟΔΟΣ: Ερυθρά Θάλασσα 130.000 τον. Ισπανία, WS 60, Απριλίου 17.

ΑΝΑΣΤΑΣΙ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5, Απριλίου 22.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Τζεμπέλ Ντάνα και Κατάρ 240.000 τον. Σίμπα, WS 35, Απρίλιο.

ΧΟΥΝΤΑ: Κάργκ Αϊλαντ 300.000 τον. Δυτικές οψιόν, WS 32,5, Μαΐου 10.

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.: Δυτ. Αφρική 250.000 τον. Λορρ Τέρμιναλ WS 42,5, Απριλίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 60.000 τον. Καρατάσι, δολ. 170.000 κατ' αποκοπή, Απριλίου 20.

ΦΑΛΚΟΝ: Δύο λιμάνια Κόλπου ΗΠΑ 35.000 τον. Λας Μίνας, δολ. 200.000 κατ' αποκοπή, άμεση.

ΡΑΠΣΟΝΤΥ: Κοβένας 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 65, Απριλίου 25.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ: Γουαντί Φεϋράν 80.000 τον. Τζέλα, WS 85, Απριλίου 28.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Δυτ. Αφρική 122.500 τον. ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 50, Απριλίου 23.

ΑΡΑΜΙΣ: Ντζένο 125.000 τον Σαϊντ Κρούα, WS 55, Απριλίου 25.

ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Της 69.000 ον. Μπαϊγουε, WS 82,5, οψιόν Κόλπο

ΗΠΑ WS 80, Απριλίου 25.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Νέα Υόρκη 30.000 τον. μέρος φορτίου Σκανάνα, WS 210, Απριλίου 26.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 83.000 τον. μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 69,5, Απρίλιο.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Αμουαύ Μπαϊ 70.000 τον. ΗΒ / Κόντινεντ, WS 65, Απριλίου 25.

ΑΛΦΑ ΣΑΝ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τον. Σιταγκόγκ, WS 99,5, Απριλίου 27.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 275.000 ον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 44,5, Μαΐου 4.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Σιταγκόγκ, WS 97,5, Απριλίου 27.

ΡΟΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 120.000 τον. Τριέστη, WS 65, Μαΐου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΕΛΟΥΝΤ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 45, Μαΐου 13.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, Απρίλιο.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ: Σικελία 28.000 τον. καθαρά ΗΒ / Κόντινεντ / Μεσόγειο ή ΗΠΑ, WS 155, Απρίλιο.

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Καραϊβική 30.000 τον. νάφθας Ακτή Ατλαντικού ΗΑ, WS 150, Απριλίου 25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Μεσόγειο 26.000 τον. καθαρά ΗΒ / Κόντινεντ, WS 165, τέλη Απριλίου.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Ταϊβάν, WS 34,5, Μαΐου 2.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Μπανίας 80.000 τον. Ι-ταλία, WS 82, Μαΐου 30.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στα τέλη Απριλίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	83.00	163.00
Γένοβα	94.00	199.00
Αμβούργο	86.00	172.00
Χάβρη	93.00	190.00
Πειραιάς	90.00	185.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	89.00	205.00
Τζέντα	88.25	237.88
Ρας Τανούρα	84.50	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Ε-μράτα	90.00	204.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	105.00	191.00
Λάς Πάλμας	87.00	175.00
Θέουτα	83.00	185.00
Ντώραμπαν	78.00	204.00

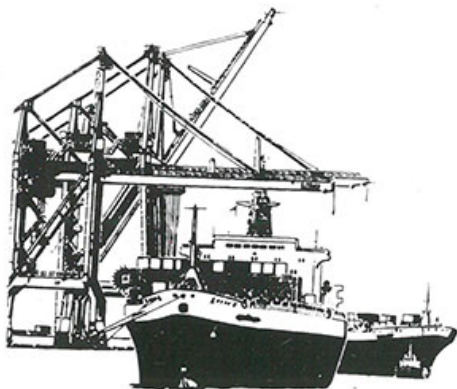
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	106.00	300.00
Σίδνεϋ	104.00	211.00
Χόγκ Κόγκ	95.00	186.00
Σιγκαπούρη	88.00	167.00
Τόκιο	106.00	227.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	92.00	200.00
Ν. Υόρκη	90.00	187.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	93.00	187.00
Χιούστον	79.00	155.00
Νέα Ορλεάνη	79.00	155.00
Λός Άντζελες	103.00	195.00
Κρίστομπαλ	89.00	198.00
Ρίο Ιανέϊρο	93.00	242.00
Μπουένος Άϊ-ρες	107.00	198.00
Μοντεβιδέο	96.00	244.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 4223760-5, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4223769



NAFTIKA CHRONIKA

World's principal classification societies oppose structural condition warranty clause

On April 14th, 1992, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas and Lloyds Register of Shipping, jointly announced:

«We, as major international classification societies, have been approached by so many shipowners who are concerned and confused by the implementation by Underwriters of the Salvage Association Structural Condition Warranty, that we have met to discuss how best to jointly respond to these approaches.

Our societies all agree that substandard ships must be eliminated and any action towards this objective must be welcomed, however, we consider that the most effective way to achieve this is by the application of proper classification standards. We therefore look forward to the general application by Underwriters of the strengthened Classification Warranty clause which was discussed by London Underwriters approximately three years ago but not generally implemented.

In response to justified concern in the recent past at the condition of some older ships, our societies have taken, both individually and collectively, strong action to tighten the classification processes. This has been achieved by the introduction of additional requirements and increased scope of hull surveys. Moreover, each of us has undertaken to improve the consistency and quality of our worldwide survey network, and have offered this for external quality audits by Underwriters and other parties. Regrettably this offer has not yet been taken up.

We further consider that ship safety will not be enhanced by a proliferation of surveys by a multitude of parties. What is required is a classification system working effectively to high standards and which is subject to continuous improvements to keep abreast of the industry's requirements.

Underwriters are able and encouraged, through their membership of the Societies' various Committees and Boards to investigate any such improvements they consider necessary to meet their needs.

Should Underwriters require structural condition assessments to be carried out to a given scope in addition to actual classification periodical surveys, and specially reported to them, then our societies can pro-

vide this service subject to agreements between Underwriters and owners. Such assessments would benefit from the detailed knowledge of the structural history of the ship and the associated acceptance criteria vested in the classification society. Moreover we consider the societies to be in a unique position in terms of training, experience and worldwide capacity, to carry out such surveys.

Whilst the societies commend the Salvage Association for accepting responsibility under Structural Condition Warranty, we feel that an organisation which was set up for completely different reasons, will be at a disadvantage in attempting such structural surveys with no reference standard and with potentially limited experienced manpower. This could result in constraints on seaborne trade without measurably increasing safety.

Our societies would therefore seek to collaborate more closely with Underwriters to achieve sensible solutions to their problems and to improve maritime safety. We would urge Owners to support any action to promote a high standard of classification and to influence Underwriters to openly and appropriately distinguish between good and bad classification.

Ship safety can only be achieved by the positive and practical application of high standards of safety with all concerned parties in active cooperation.

Impractical or partial actions will involve additional costs without corresponding returns in terms of reduced claims on Underwriters».

Intertanko wins commendation for Mid-Deck tanker studies

A commendation for «innovation» has been received by INTERTANKO, the International Association of Independent Tanker Owners, for the development of concepts to limit pollution in the event of a tanker accident. The Seatrade Award for Achievement 1992 was presented recently at London's Guildhall by the former British Prime Minister Edward Heath to Torodd Rafgard, managing director of INTERTANKO.

INTERTANKO represents 300 members with a combined fleet of 175 million dwt. The Commendation recognises INTERTANKO's successful advocacy

of freedom of choice in the design of new tankers. Recently, the International Maritime Organization agreed that designs such as the «mid-deck» tanker may be recognised as equivalent to double hulls, for the avoidance of pollution.

For some time, Philip Embiricos, Chairman of INTERTANKO's Safety and Technical Committee, has argued against a «technological freeze» on tanker design. United States legislation, enacted following the «Exxon Valdez» accident, is strongly biased towards double hulls.

Mr. Embiricos published a series of technical papers and reports on this important issue, including «The Quest for the Environmental Ship». His conclusions, drawing on the findings of research and tests carried out by Lloyd's Register of Shipping and Mitsubishi, demonstrate that oil outflow from a tanker casualty may be minimised by harnessing «natural» hydrostatic forces.

A mid-deck tanker concept, with systems facilitating the internal transfer of oil cargo from damaged tanks, has attracted much interest and support. The mid-deck tanker continues to gain recognition as a viable and, under some circumstances, superior alternative to the double hull.

In addition, the physical phenomenon of secondary oil outflow identified during the experiments should considerably influence the development of contingency planning systems for existing ships, whatever their design or configuration.

On receiving the commendation, Mr. Rafgard said: «I would like to pay tribute to Philip Embiricos and his determined efforts, over a considerable period, to present the benefits of the mid-deck design option. I would also like to thank the many other individuals who worked so hard to defend the principle of equivalency in international conventions. The recent decisions of the IMO represent a victory for realism and commonsense».

World shipbuilding order book highest since 1977

At the end of 1991, the world shipbuilding order book reached the highest level since June 1977, according to the latest quarterly statistics published by Lloyd's Register.

In the final quarter of 1991, tonnage under construction and on order increased to 43.2 million gross tonnage - up 2.6 m grt, the fourth, and the biggest, quarterly increase in 1991. Over the 12 month period, the world order book grew by a total of 3.4 m grt from 39.8 m grt at the end of 1990.

At the end of December 1991, ships under construction totalled 15.9 m grt (1,355 ships), 649,000 grt more than at the end of September. Orders not commenced totalled 27.3 m grt (1,175 ships), almost 2.0 m grt up from the previous quarter.

The final quarter's order book figures were boosted by new orders amounting to 5.9 m grt, almost 2m grt more than completions in the same period. The order intake for 1991 totalled 19.9 m grt.

While tanker tonnage still accounted for just over half of all ships under construction and on order, with a total order book up by 1.2 m grt to 21.9 m grt (50.8 per cent), the biggest increase - 1.6 m grt - was recorded in the bulk carrier sector. Bulk carrier tonnage under construction and on order increased by almost 25 per cent from the previous quarter to a total of 8.2 m grt and represented 19.0 per cent of the total order book. General cargo ships totalled 7.2 m grt (down 38,000 rt), of this tonnage container ships totalled for 4.4 m grt.

Unique refrigeration training on gas tanker

Norway's international ship supply specialist Unitor A.S. takes the training of its technical personnel seriously. Besides running its own training centres in Oslo and Manila, Unitor has now entered into an agreement with the Hanseatic Marine Training School in Cyprus to train Unitor marine refrigeration service technicians onboard Hanseatic's combined training ship/ gas carrier «Annabella».



The first training party joined the ship last February and consisted of service technicians from Singapore, Holland, Greece and the USA.

«Annabella», built in 1974, was converted into a combined training vessel/gas carrier last year and is operated jointly by Hanseatic and Chemicalien Seetransport GmbH of Hamburg. Chemicalien Seetransport owns and operates the vessel, while Hanseatic Marine Training School controls and supervises the onboard training facility.

This unique Unitor training venture is being undertaken to further enhance the ability of the Norwegian company's service technicians, enabling them to provide the best possible service to ship owners and operators.

Emergency response service by Norske Veritas

Recognising the need for fast and reliable response in case of an accident, DnV now launches a service called «Emergency Response Service» (ERS), designed to provide rapid calculation service and advice in case of a serious casualty. The vessel's lines, tank geometry, and other vital data are therefore continuously maintained in a centralised database for fast access and response. In addition, there is a 24 hour

watch, available all year round. Within a guaranteed response time of 2 hours the owner / operator can get in contact with a team of experienced naval architects and marine surveyors, in order to obtain assistance in the first critical hours of an accident. Damage stability assessment calculations and strength considerations can be quickly undertaken based on the data pre-stored in the database, making the team able to give guidance on how to react in order to minimise the damage, prevent further pollution, and gain control over the situation.

The ERS service covers new MARPOL regulations for damage stability and strength considerations in connection with «Shipboard Oil Spill Contingency Plans».

Tsavliris honours «old guard»

The Tsavliris Group awarded commemorative plaques to twenty sea - going and shore - based personnel, in recognition of life time services, at a modest ceremony which took place at the HELMEPA Auditorium in Piraeus on April 17.



The function was attended by company employees and their families, government and other officials, and by the local shipping press.

Mr. Nicolas Tsavliris praised the recipients in his speech during which he stated:

«It has always been my view that the «human element» of an enterprise ought always appear — in capital letters — in the corporate balance sheet - as it's most valuable asset».

Messrs George and Andreas Tsavliris highlighted the recipients careers and delivered the plaques.

It is noteworthy that one of the employees honoured had recently completed the 42nd year of service, while others had completed over 30 years service.

A special plaque was awarded posthumously to the world famous salvage expert Capt. Dimitris Koumbis, who passed away while in the service of the company.

The minister of Mercantile Marine Mr. Aristotelis Pavlides, the President of the Hellenic Chamber of Shipping Mr. Costas Comninou and the President of the Union of Greek Shipowners Mr. John Goumas, also delivered speeches congratulating the recipients of the awards and the Tsavliris Group for their initiative.

New Agents for Vancouver Shipyards

The Canadian shiprepairing company Vancouver Shipyard of North Vancouver, which is equipped with three drydocks which can accommodate vessels up to panama size 75,000 dwt, have appointed as their exclusive agents in Greece T.J. Giavridis Marine Services, Co. Ltd., tel: 4516195, tlx: 241150 GMS fax: 4182432.

LR class for Chandris' new cruise ship

Lloyd's Register has classed the 47,255 gross tonnage luxury cruise ship «Zenith», which has now been handed over to operators Chandris Celbrity Cruises of Miami, USA, by builders Meyer Werft of Papenburg, Germany. LR also classes «Zenith's» sister ship, «Horizon».

Lloyd's Register involvement with the vessels began at the design stage. Work included structural analysis, plan approval and surveys during construction.

Statutory survey work was also conducted on behalf of the flag state, Liberia. LR then issued the Passenger Ship Safety Certificate on behalf of the Liberian maritime authorities. The process included plan review as well as on board surveying and testing of structural fire protection, detection and extinction systems and life saving arrangements.

New offices for Det Norske Veritas

The Regional office of DNV, responsible for the management of the DNV activities in the countries of the East, Mediterranean, the Black Sea and the Red Sea have moved as from April 20, to new offices at the Karageorgis Building, 26-28 Akti Kondyli, 185 45 Piraeus.

New phones: 4224120-2, telefax: 4223059.

It should be noted that all services of DNV to Greek clients will as from now on be performed by a newly established company «DNV Greece Classification Services Ltd.» also based at the same building, with new phones: 4221473-5 and telefax: 4220621.

Wartsila Diesel propulsion for the «Stockholm»

Wartsila Diesel has secured the order for the entire propulsion package and shipboard electricity plant for the ex passenger vessel «Stockholm». The vessel that made headlines in the 1950's after a collision with the Italian passenger vessel «Andrea Doria» is presently undergoing a major refit at the Varcho Ciappel-la shipyard in Genoa.

In connection with re-engining, the vessel will be equipped with propulsion machinery consisting of two Wartsila Diesel Propac plans, each with one Wartsila Vasa 16V32 engine. The new electricity plant will consist of three Wartsila Vasa 6R32s, each generating 2,220 kW at 720 rpm.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΓΛΩΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234
ΑΒΙΝ Ο'Τ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
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'Γ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Γ'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Γ'ΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
Α'Τ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Γ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΓΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
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	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΡΥ	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
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΟΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781

προς Ιαπωνία 17/2
πρ. «Ρατάνα Θέβι»
προς Χάργκ 8/2
ε. Νιούκαστλ 29/12
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
προς Ιντσόν 14/1
πρ. «Εσπεργκ 12/2
πρ. «Πασίφικ Γουάιτ»
α. Βανκούβερ 19/2
πρ. Σαγκάι 19/2
πρ. Χιρόσιμα 11/2
α. Ν. Ορλεάν 17/12
ε. Χάιφα 12/2
α. Ροζάριο 7/2
α. Ν. Ορλεάν 17/2
μεταφορές Πάτρας
πρ. Μερσίνη 14/2
επισκ. Μαγκάλια 12/12
πρ. Φουτζέια 14/2
ε. Μανίλα 18/2
πρ. Χιούστον 9/2
α. Σαν Νικόλας 31/1

πρ. Παναμά 18/2
πρ. Τουάπσε 13/2
ε. Τερνέστη 18/2
ε. Γκουαντακούλα 23/1
πρ. Λάγος 4/2
ε. Ιντσόν 11/2
α. Βανκούβερ 19/2
πρ. Νισφάουτλαντ 8/2
επισκ. Γάλλους
α. Ν. Ορλεάν 12/2
πρ. Χοχάνα 6/2
πρ. Ιαπωνία 20/1
α. Φουτζέια 15/2
πρ. Χονγκκόνγκ 6/2
πρ. Μπ. Χομίνι 15/2
πρ. Λα Σπέζια 13/2
πρ. «Orsola B.»
α. Πόρτ Πιρ 7/2
ε. Βομβάη 9/2
ε. Πειραιά 20/11
αργεί Πειραιά
πρ. Σμόρνιν 15/2
α. Καβάλα 15/2
πρ. Βραζιλία 26/1
α. Ντάρμπα 14/2
πρ. Καρατά 16/2
πρ. Μπαγκόκ 10/2
πρ. Βασιλεία 22/2
πρ. Γουάνα 22/1
πρ. Πόρτ Κέμπλα 22/2
α. Ντάρμπα 11/2
α. Ντάρμπα 19/2
στο Ουμ Σάιντ 14/2
α. Χόγκ Κόγκ 14/2
α. Τζέντα 6/2
πρ. Ν. Ορλεάν 14/2
πρ. Γαλλία 28/1
πρ. Ταϊσάνγκ 22/1
πρ. Τασμανία 10/2
πρ. Χόγκ Κόγκ 17/2

πρ. Τρίπολη 7/2
πρ. Αλεξάνδρεια 2/2
επισκ. Αλεξάνδρεια 2/2
α. Ν. Ορλεάν 14/2
πρ. Ρίτσαρντς Μπαίν 20/1
πρ. Ιαπωνία 7/2
πρ. Ντάρμπα 7/2
πρ. Οκινάβουα 17/2
πρ. Αυστραλία 13/2
ε. Νιούκαστλ 17/2
α. Νταμμά 11/2
πρ. ΝΠΑ 13/2
πρ. Ιαπωνία 17/2
α. Πόρτ Ελζαβεθ 5/2
ε. Γούνα 20/2
ε. Γουέστερφορντ 15/2
α. Λίβερπουλ 14/2
πρ. Ούμπε 17/2
πρ. Πόρτ Κέλαγκ 3/2
πρ. ΝΠΑ 2/2
ε. Γόντλ 11/2
πρ. Γιαντάι 24/1
α. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 4/2
ε. Μόκχα 14/2
ε. Γκλάσγου 3/2

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΓΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΞ ΤΑ'ΓΚΕΡ (δ.)	83	5280
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
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.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	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 ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΚΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟΝΗΣ (δ.)	77	19378
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ 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	77	66259
ΑΡΤΕΜΙΣ	65	8344
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΛΑΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335
ΑΦΡΟΣ	70	18328

πρ. Κήλαγκ 9/2
πρ. Αμβέρσα 17/2
α. Γιβραλτάρ 28/1
ε. Κασσιούγκ 9/2
πρ. Κίνα 26/1
πρ. Αλεξάνδρεια 13/2
ε. Σάντος 10/2
πρ. Μομπάσα 1/2
α. Ντάρμπα 12/2
πρ. Κίνα 21/2
ε. Λός Άντζελες 18/2
πρ. Δακάρ 4/2
α. Ρότερνταμ 18/2
α. Λε Χάβρη 21/1
πρ. Τσιβάν 30/1
ε. Πόρτ Χέντλαντ 18/2
ε. Παράναγούα 25/1
πρ. Ραμπίχ 10/2
πρ. Νιούκαστλ 12/2
ε. Σιγκαπούρη 26/12
στη Σιγκαπούρη 1/1
πρ. Κασσιούγκ 21/12
πρ. Αλεξάνδρεια 12/2
πρ. Ν. Ορλεάν 10/2

ε. Μάρσαλ 20/2
πρ. Περού 25/1
πρ. Καέν 8/2
πρ. Βανκούβερ 13/2
ε. Σάντος 8/2
ε. Λίβερπουλ 20/2
πρ. ΝΠΑ 16/2
πρ. Βανκούβερ 6/2
πρ. Σιγκαπούρη 2/2
πρ. Χόλχεντ 16/2
ε. Ρότερνταμ 22/2
ε. Μορμουγκάο 18/2
ε. Κόρποκ Κρίστι 30/1
α. Βενετία 10/2
ε. Ρίο Κόινα 5/2
πρ. Μουρμάνσκ 15/2
ε. Φουτζέια 28/1
πρ. Μπαγκόκ 10/2
πρ. Πούντα Καρντόν 5/2
πρ. Χιούστον 23/1
πρ. Πούντα Καρντόν 11/2
πρ. Βασιλεία 21/1
επισκ. Κήλαγκ 20/2
πρ. Αυστραλία 17/2

ε. Μπάχια Μπλάνκα 31/1
πρ. Τσιβάν 29/1
α. Άσντον 13/2
πρ. Όκλαντ 26/1
ε. Καζαμπλάνκα 3/1
μεταφορές Ρεθύμνου
α. Πόρτ Αρθουρ 8/2
πρ. Γιοκοχάμα 31/1
α. Κονακί 15/2
πρ. Ιντσόν 31/1
πρ. Κήλαγκ 22/1
πρ. Ιαπωνία 18/2

πρ. Αγκόλα 28/1
πρ. Ν. Αμερική 14/2
ε. Πένκο 14/2
α. Βανκούβερ 10/2
ε. Άγκρα ντος Ρέις 12/2
α. Γούνα 11/1
πρ. Κόρκ 12/2
ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/2
α. Μπωμόν 24/1
ε. Τζέντα 16/2
πρ. Ρότερνταμ 17/2
α. Ταραγκόνα 17/2
πρ. Πόρτ Εβερκλίντς 17/2

πρ. Ντουμπάι 8/1
πρ. Αουάδ Μπαί 9/2
πρ. Ιαπωνία 7/2
πρ. Άνναμπα 9/1
πρ. Ν. Ορλεάν 29/1
πρ. Γιοκοχάμα 14/1
α. Σαν Λορέντζο 29/1
πρ. Πόρτ Μπαλβάρ 30/1
πρ. Αλγερία 14/2
ε. Κρίστιανσταντ 6/2
πρ. Κίνα 31/1
α. Κονακί 11/2
αργεί Πειραιά
α. Ν. Ορλεάν 7/2

BANKOYBER	77	35716
BARENBEAS	76	11802
BAPIKIZA (δ.)	68	12588
BAZILIOIS X (δ.)	65	1423
BAZILIOIS XI (δ.)	59	1599
BAZILIOIS XIII (δ.)	67	1809
BEIIMAXI	77	10986
BELOPOYLA (δ.)	91	56580
BENETIKO	78	12238
BERFO (μ.)	72	57527
BIBH M.	78	1600
BOLOS I.	58	10340
BOHTAZ (δ.)	72	1589
BOPH	84	20009
BYZANTINOS MONAPXHS	59	9374
BYZANTION (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
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439
ΣΤΡΙΑ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	78	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	79	14530
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	71	16306
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	74	18288
ΓΑ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΔΙΝΒ (δ.)	72	19960
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	84	34253
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΥΑΡΝΤ	74	14212
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	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 ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650
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
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	73	10227
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	71	8630
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΕ (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	76	10801
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502

ε. Νοβοτλίν 8/2	
ε. Λέγκχροντ 17/2	
προς Λαύριο 18/2	
α. Πειραιά 10/2	
α. Πειραιά 14/2	
α. Πειραιά 7/2	
προς Μπαγκκόγκ 9/2	
υπό ναυπήληση	
προς Τσιμπότε 2/2	
προς Νοβοτλίν 2/2	
προς Μάρσα ελ Μπρέκκα 14/2	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Θεσσαλονίκη 14/2	
προς Περού 29/1	
αργεί Πειραιά	
προς Ουλσάν 12/2	

μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λος Άντζελες 15/2	
ε. Γουέλιγκτον 19/2	
α. Κωνσταντίνα 22/1	
μεταφορές Φουτζέιρας	
ε. Φλάσσινγκ 13/2	
προς Θεσσαλονίκη 16/2	
προς Ρότερνταμ 14/2	
στη Φουτζέιρας (αποθήκη)	
α. Βενετία 20/2	
προς Σουέζ 9/2	

ε. Δεμεράρα 19/2	
προς Μπρέικ 11/2	
προς Βενεζουέλα 20/2	
προς Αλγείρ 20/2	

προς Ουρουγουάη 21/1	
ε. Ν. Ορλεάνη 17/2	
προς Κόλπο ΗΠΑ 19/2	
προς Μαντάνιλο 24/1	
προς Πόρτο Πλάτα 14/2	
α. Ταραγκόνα 13/2	
προς Κονσταντίνου 9/2	
επισκ. Σιγκαπούρη 20/2	
επιπλήθη Έλληνες	
ε. Γκνάνσκι 13/2	
αργεί Πειραιά	
προς ΗΠΑ 8/2	
α. Ν. Ορλεάνη 19/2	
προς Χόγκ Κόνκ 13/2	
προς Πόρτ Μωχ. μιν Κασίρ 28/12	
ε. Ρίο Ιανέιρο 12/2	
α. Άκαμα 2/2	
προς Σκω 30/12	
προς Ιντσόν 10/1	
προς Προμπολνίκο 27/1	
προς Κορέα 15/2	
ε. Σίτε 11/2	
προς Ταϊβάν 21/2	
προς Εύξεινο Πόντο 30/1	
α. Τζέμπελ Ντάνα 17/2	
α. Ρότερνταμ 11/2	
α. Γιούροπορτ 13/2	
δ. Ντόβερ 19/2	
προς Περσικό 15/2	
ε. Πόρτ ντε Μπούς 18/2	
προς Σκίνα 10/2	
ε. Σιγκαπούρη 14/2	

ε. Ντουμπάι 25/10	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Λος Άντζελες 5/2	
προς Ιντσόν 12/2	
α. Σάρροχ 27/1	
α. Λάγος 8/2	
προς Μαμόνα 3/2	
προς Καμάρ 7/2	
προς Γιβραλτάρ 11/2	
ε. Σιγκαπούρη 13/2	
ε. Μπέντι 17/1	
προς Σουρία 3/2	
προς Άντεν 28/1	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Γιοκχάμα 14/2	
προς Βαρκελώνη 20/2	
προς Ρίτσοντς Μπαί 2/2	
προς Ιράν 5/2	

αργεί Βασίρα	
προς Βομβάη 13/2	
α. Τζουαίμα Τέρμιναλ 10/12	
ε. Οζάκα 18/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 14/2	
ε. Μπρέμερχαβέν 18/2	
προς Κεμπέκ 17/2	
ύψωση σημ. Μπαχάμας	
προς Βραζιλία 28/1	
προς Γουινέα 4/2	
ε. Μπουόνσμποντε 19/2	
προς Αυγούστα 17/2	
προς Θήρα 16/2	
α. Βενετία 16/2	
αργεί Πειραιά	
προς Ινδονησία 18/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 13/1	
ε. Κολομπούμα Ρίβερ 14/2	
προς Κίνα 2/2	
προς Σουρία 15/12	
προς Βομβάη 18/2	
προς Ιταλία 5/2	
ε. Γένοβα 16/2	

ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΥΟΥ	70	30861
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET	66	4503
ZANNHS	81	22857
ZEYUS	71	87667
ZHNQ	81	23100
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΜΗΤΡ	82	36979
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΔΑ	73	121165
ΙΛΙΔΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΕΣΤ ΓΚΛΟΥΡ	69	12840
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΕΥ	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
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑ	81	19483
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ		
ΝΟΣ (δ.)	76	128161
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		

ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
KARMEN	78	21122
KARMEN KARINA	72	14212
KAROS	67	12702
KARPAΘΟΣ	68	12701
KARYANTA	73	34067
KARYATIS	70	16040
KASXANAPA (δ.)	68	1597
KASXOS	77	65874
KASTEΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900
KASTOP Π.	83	14315
KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KEA	69	18431
KERKYRA (δ.)	73	67239

KIKK AΛEΞANTEP (δ.)	78	245140
KIMOLOS (δ.)	74	60352
KLELIA X.Φ.	91	12453
KLEQN	76	59319
KLANBENTCOUR A. (δ.)	73	18744
KΛIΠΠEBENTCOUR A. (δ.)	81	19989

προς Ντάρμπαν 2851	
πρ. «Πρίσμος»	
ε. Ρότερνταμ 21/2	
προς Ικαρία 9/2	
προς Μήλο 7/2	
προς Ιρλανδία 7/2	
προς Γάνα 9/2	
ε. Μπαγκκόγκ 20/1	
ε. Καζαμπλάνκα 18/2	
ε. Μανασούς 30/1	
προς Παρανάγουα 28/1	
α. Πειραιά 28/1	
προς Άνω Ανατολή 1051	
επισκ. Σιγκαπούρη 19/2	
α. Φος 8/2	
προς Φρεντερίτσια 22/2	

προς Πειραιά 10/2
προς Μπαγκκόγκ 13/2
προς Ταϊβάν 3/2
προς Μιζουσίμα 9/2
προς Χάφια 12/2
προς Κολόμπο 18/2
προς Κήλαγκ 10/2
προς Κασσιούγκ 19/2
προς Μελβούρνη 19/2
προς Λας Πάλμας 19/2
προς Χάφια 16/2
προς Χαλιφας 17/2
ε. Λάγος 2/2
ε. Ν. Υόρκη 18/2
προς Ευρώπη 8/2
προς Βαλντίνα 8/2
προς ΗΠΑ 15/2
α. Λέικ Τσάρλς 31/1
προς Ίμμιγκχαμ 4/2
επιακ. Πειραιά 24/12
ε. Ν. Ορλεάντ 19/2
προς ΗΠΑ 22/1
προς Κρίμτ 21/1
προς Ιαπωνία 19/2
ε. Πόρτ Χέντλαντ 19/2
προς Βράζιλια 28/1
προς Ρότερνταμ 14/2
προς Β. Θάλασσα 26/1
ε. Ν. Ορλεάντ 3/2
προς Ιντσόν 16/2
μεσοεγκικές μεταφορές
επιασκείς Πειραιά
ε. Λάγος 23/1
ε. Πειραιά 15/2
προς Πόρτο Μπλοχάρ 5/2
ε. Χάμπτον 16/2
ε. Ν. Ορλεάντ 17/2
ε. Γκύνια 14/2
μεσοεγκικές μεταφορές
ε. Ν. Ορλεάντ 17/2
προς Αλεξάνδρεια 12/2
προς αΠΑ 24/1

ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΕΤ	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 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	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 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
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΞΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	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	61615
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΤ'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	9169
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΓΑΡΩ 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	10620
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 Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073

α. Ξιγκάνκ 24/1	
επισκ. Βικτόρια 22/2	
προς Μομπάσα 9/2	
προς Τουμπάρδο 12/1	
προς Βαλτιμώρη 15/2	
προς Λουλέα 11/2	
προς Μπουκάναν 18/2	
προς Πόρτο Ρίκο 16/2	
α. Γιοκοχάμα 16/2	
προς Γιουγκοσλαβία 15/2	
προς Βραζιλία 29/1	
προς Χάργκ Άιλαντ 19/2	
ε. Πενάγκ 17/2	
προς Ματαράνι 8/2	
α. Τζουσίμα Τέρμ. 14/2	
προς Αυγουστά 3/2	
α. Άμστερνταμ 17/2	
ε. Βηρυτό 10/2	
προς Γέλλα 19/1	
προς Θεσσαλονίκη 7/2	
ε. Ρουέν 18/2	
προς Χάργκ 1/2	
προς Κάγκλιαν 7/2	
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/2	
προς Πειραιά 15/2	
προς Χάργκ 1/2	
προς Σιντ Κερρί 12/2	
προς Μπανιάς 15/2	
προς Λε Χάβρη 20/2	
ναυπηγ. Ναγκασάκι.	
α. Άσντοντ 16/2	
α. Βίλα Κονσταντίνου 17/2	
προς Βοστώνη 15/2	
ε. Καοσιόγκ 7/2	
ε. Φουτζέιρα 7/2	
προς Γιβραλτάρ 15/2	
α. Άντεν 6/2	
προς Εσκούμπαρ 19/2	

ε. Πειραιά 8/2	
προς Μανφρεντόνια 17/2	
ε. Λάγος 19/1	
προς Νιούκαστλ 9/2	
α. Σαίν Τζών 852	
α. Λέικ Τσάρλς 9/2	
προς Πειραιά 21/9	
επισκ. Μίδια 21/2	
προς Πειραιά 7/2	
προς ΠΑ 10/2	
ε. Τζέμπελ Άλνι 29/12	
επισκ. Πειραιά 22/1	
προς Ελλάδα 31/1	
προς Μπέιλου 26/12	
προς Μπουσάν 18/2	
προς Ρότερνταμ 10/2	
α. Ν. Ορλεάνη 15/2	
προς Πόρτ Καμπίλλο 8/2	
προς Βαλτιμώρη 18/2	
ε. Μάντλ Πόιντ 11/2	
ε. Κριστομάτ 14/2	
επισκ. Πειραιά 20/8	
στη Βασίλα	
προς Ν. Κορέα 20/2	
α. Καράτσι 17/2	
ε. Αμβέρσα 23/2	

προς Ρότερνταμ 29/1	
α. Βαλλέττα 16/2	
προς Λας Πάλμας 1/2	
ύψωση σημαία Μάλτας	
προς Μανασός 16/2	
δ. Πόρτ Σαϊντ 14/2	
α. Βανκούβερ 30/1	
ε. Σαν Λορέντζο 16/2	
προς Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 27/1	
ε. Άσντοντ 10/2	
προς Κήλαγκ 21/12	
προς Βομβάη 8/2	
προς Ρότερνταμ 18/2	
ε. Χάιφα 17/2	
προς Πόρτ Κανάβερλα 19/2	
ε. Αμβέρσα 20/2	
προς Αυστραλία 19/2	
ε. Σουέζ 17/2	
προς Κίνα 31/1	
προς Κουϊγκντό 17/2	
α. Ν. Ορλεάνη 31/1	
ε. Φουτζέιρα 19/2	
α. Κορούνα 7/2	
πρ. «Crystal King»	
προς Βηρυτό 17/2	
προς Πόρτ Καμπίλλο 30/1	
ε. Γιβραλτάρ 16/2	
στη Τζέντα (αποθήκη)	
προς Αλγερία 10/2	
α. Σαν Φρανσίσκο 16/2	
προς Γκαμπέλα 1852	
προς Δ. Αφρική 7/1	
προς Ελλάδα 7/2	
προς Σάο Σεμπαστιάο 12/2	
επισκ. Ναγκασάκι 14/2	
ε. Σάο Σεμπαστιάο 10/2	
προς Ιαπωνία 14/2	
προς Ελλάδα 16/2	
ε. Χιόστον 7/2	
προς Άμστερνταμ 17/2	
προς Σκώ 9/2	
ε. Καοσιόγκ 12/2	
πρ. «Ming Jade»	

ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΤΣΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΕ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1580
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	64	4575
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	75	28082
ΜΙΝΩΣ	66	22217
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	74	28082
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	68	23067
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	82	32239
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	74	42825
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	77	13357
ΜΟΡΙΑΣ	77	5785
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	78	8874
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	66	3881
ΜΠΑΛΚΙΓΟΥΝΤ	77	35282
ΜΠΑΝΤΡΥ	73	78373
ΜΠΑΤΗΣ	61	963
ΜΠΑΛΛΗΣ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	72	17728
ΜΠΟΕΜ	83	32029
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ (δ.)	79	16935
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	86	21536
ΜΠΡΑΜΣ	79	11633
ΜΥΚΗΝΑΙ	67	8981
ΜΥΚΟΝΟΣ	77	5785
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ		

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
ΝΕΝΤΑΛΟΥ'ΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (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	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΚΟΝΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΒ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΒ ΕΜΠΕΡΟ	87	36543
ΝΟΡΒ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΒ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΒ ΝΤΑΤΣΕΣ	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
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600

προς Αυστραλία 15/2	
προς Τασιμπάνα 21/1	
α. Ντάρμπαν 11/2	
προς Ιταλία 12/2	
α. Ταρραγκόνα 17/2	
ε. Νάπολη 11/2	
προς Κοσφόρ 5/2	
ε. Λυανιουγκάκ 11/2	

προς Κίνα 8/2	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 4/2	
προς ΗΠΑ 30/1	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Χιόστον 7/2	
προς Γουίλιαμκτον 29/1	
προς Ν. Ορλεάνη 28/1	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
προς Ν. Ορλεάνη 4/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/1	
α. Ν. Ορλεάνη 31/1	
προς Μασσαλία 14/2	
ε. Μπαρμπάντος 13/1	
προς Γκουάντα 16/1	
αργεί Πειραιά	
προς Παραμαρίμπο 6/2	
α. Ν. Ορλεάνη 15/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 13/2	
ε. Φρήπορτ 18/2	
ε. Πόρτ Εσκούιβελ 16/2	
προς ΗΠΑ 8/2	
προς Τρινιδάδ 4/2	
αργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 12/2	
ύψωση σημαία Μάλτας	
προς ΗΠΑ 5/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 17/2	
προς Οδησσό 13/2	
προς Δ. Αφρική 1/2	
ε. Ιλιτάξβακ 12/2	
ε. Ν. Ορλεάνη 19/2	
προς Σασέμπο 18/1	
α. Βενετία 4/2	
ε. Πειραιά 12/2	
αργεί Πειραιά	
υπέστειλε Νορβηγική	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 1/2	
προς Τζέμλικ 14/2	
προς Σαντάντα 18/2	
α. Κασίμα 19/2	
ε. Πειραιά 21/1	
μετασκευάζεται Πειραιά	
προς Ισπικάκι 1/2	
προς Φουτζέιρα 17/2	
α. Κπέμε 552	
προς Ιαπωνία 16/2	
προς Ιταλία 18/2	
ε. Ντουμπάι 27/1	

α. Αλεξάνδρεια 18/1
ε. Ν. Ορλεάνη 12/2
επισκ. Πειραιά 16/2
α. Ν. Ορλεάνη 14/2
επισκ. Πειραιά 17/5/91
πρ. «Konkad»
μεσογειακές μεταφορές
προς Χιούστον 24/1
ε. Πειραιά 16/1
προς Βραζιλία 31/1
προς Αρούμα 15/2
α. Ρας Τανούρα 13/2
προς Κορέα 8/2
προς Σιγκαπούρη 14/1
προς Τσίμα 10/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Φερντέιλ 19/2

ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	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'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
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 ΑΤ'ΛΑΝΤ	76	18933

προς Βανκούβερ 5/2
επισκ. Κούρε 22/2
προς Μούκχο 12/2
προς Σαγκάη 2/2
ε. Άσντοντ 10/2
προς Φρήπορτ 7/2
ε. Νόρθπορτ 16/2
προς Βενεζουέλα 1/2
προς Ρότερνταμ 21/2
προς Κουμαρέμπο 13/1
αργεί Πειραιά
ε. Άσντοντ 6/2
προς Βενετία 9/2
ε. Νάπολη 18/2
ε. Βενετία 7/2
ε. Βενετία 19/2
ε. Ν. Ορλεάνη 14/2
δ. Ελσινόρη 1/2
προς Ίμμιγκχαμ 20/2
ε. Σιγκαπούρη 14/2
α. Λάγος 1/2
α. Μπουσάν 7/2
α. Πόρτο Μπוליβάρ 4/2
προς Μωχαμέντια 17/2
υπό ναυπήγηση
προς ΗΠΑ 18/2

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	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
ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440
ΧΩΚ (δ.)	79	26973
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

προς Οδησσό 14/2
α. Ν. Ορλεάνη 15/2
προς Περσικό 14/2
προς Βαλτιμόρη 30/1
προς Κουαντάν 14/2
προς Φουτζέιρα 12/2
προς Αλγκεθίρας 1752
α. Τζέμπελ Νάνα 17/2
α. Ρόουγκελ Ρίβερ 9/2
ε. Καμπεντέλο 31/1
προς Νοβοροσίσκ 18/2
δ. Πόρτ Σάϊδ 24/1
προς Χοντβίνα 18/2
στο Πόρτο Λιμόν
προς Σαλλέρνο 14/2
προς Πόρτο Μπוליβάρ 11/2
προς Μανζανίλο 8/2
προς Μόρρο Ρεντόντο 2/2
προς Μπουσάν 10/2
α. Ν. Ορλεάνη 3/2
μεταφορές Περσικού
προς Ιαπωνία 29/1
προς Βενεζουέλα 1/2
α. Ν. Ορλεάνη /2
α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 17/2
επισκ. Ρότερνταμ 5/2

International

TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (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. ΑΘΗ: (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.



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Αβάνα 13/3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Βανκούβερ 20/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.)	71	18634	προς Νοβοροσίσκ 14/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.)	71	1594	προς Σούδα Μπαϊ 16/3
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	προς Ν. Ορλεάνη 13/3
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448	α. Μπιλμπάο 9/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	προς Οννε 10/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	ε. Αμβέρσα 20/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	ε. Άσντον 11/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Λίβερπουλ 15/3
ΑΓΙΞ (κ.)	71	73652	προς Ρότερνταμ 21/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Ν. Ορλεάνη 29/2
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (μ.)	72	8829	ε. Άκαμα 17/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	προς Ρίο Ιανέιρο 14/3
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	80	9154	ε. Ν. Υόρκη 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	προς Κολομβία 29/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	79	9155	προς Ρότερνταμ 18/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997	ε. Βερακρούξ 1/3
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	ε. Χιούστον 8/3
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9889	α. Χοντίντα 10/3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	προς Αρούμπα 27/1
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Ταρτούξ 17/1
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478	προς Καλλάο 17/1
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Αμβούργο 17/3
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Ντάρβιν 5/3
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Βάρνα 6/3
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	προς Βραζιλία 12/3
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	α. Καράτσι 13/3
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	α. Σαν Αντόνιο 14/3
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	ε. Μπωμόντ 9/3
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Βενετία 16/3
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	προς Αρούμπα 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Καράτσι 16/3
ΑΘΗΝΙΑΝ			ε. Μορμουγκάο 17/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	προς Χιούστον 13/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	προς Γιβραλτάρ 7/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Μορμουγκάο 15/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Πόρτ Σάϊδ 18/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	προς Γιβραλτάρ 7/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	προς Αμπτζάν 3/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Τζουσίμα Τέρμ. 7/2
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	προς Λα Σπέζια 8/3
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Ν. Ορλεάνη 23/2
ΑΙΨΩΡΥ (κ.)	71	19747	προς Αβάνα 16/3
ΑΙΨΩΣ	72	16235	ε. Κωνσταντία 11/3
ΑΙΨΩΣ 1 (κ.)	76	12376	ε. Πειραιά 6/3
ΑΙΨΩΣ 2 (κ.)	63	22181	προς Γιβραλτάρ 16/3
ΑΙΨΩΣ 3 (κ.)	81	10720	α. Μπρέμερχαβεν 18/3
ΑΙΨΩΣ 4 (κ.)	68	50817	επισκ. Λισαβώνα 7/3
ΑΙΨΩΣ 5 (κ.)	72	9710	προς Μωχαμέντια 11/2
ΑΙΨΩΣ 6 (κ.)	74	60930	α. Νταμμάμ 3/3
ΑΙΨΩΣ 7 (κ.)	74	64820	προς Μομπιλ 10/3
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	α. Ν. Ορλεάνη 8/3
ΑΚΑΜΑΣ (κ.)	78	9664	προς Σουρία 1/3
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	αργεί Ραβέννα
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	προς Ισπανάκι 24/2
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Τσιπάτα 15/3
ΑΛ ΤΑΨ (μ.)	71	24956	ε. Λοριέντ 14/3
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	ε. Σάντος 24/2
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108	προς Ισπανία 11/3
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	α. Λίβερπουλ 13/3
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Σαγκάη 30/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	στο Φρήφορτ 12/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	προς Τζέντα 12/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	προς Ραβέννα 19/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΛΙΤΥ (μ.)	79	14162	επιωλήθη Έλληνες
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.)	78	16767	στην Ταραγκόνα 7/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578	προς Τουάπσε 7/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856	προς Πόρτο Ορντάς 10/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)	73	14364	προς Χοντίντα 22/2
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	πρ. «Harts»
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Βανκούβερ 1/2
ΑΛΙΜΟΣΙ (π.)	70	3056	α. Ραβέννα 6/3
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Σουίνουσκί 7/3
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Κολούμπια Ρίβερ 15/2
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	5150	α. Γιβραλτάρ 26/2
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	επισκ. Πειραιά 26/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Αβάνα 14/1
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775	προς Σουραμπάγια 12/3
ΑΛΜΑΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	προς Ιαπωνία 27/2
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824	προς Ιταλία 12/3
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	προς Κασίμα 8/3
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	επισκ. Πειραιά 17/1
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	α. Σίδνεϊ 12/3
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	ύψωση ελληνική
ΑΜΑΛΙΑ (μ.)	69	1924	επισκ. Πειραιά 11/1/91
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Νοβοροσίσκ 4/3
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	

ΑΝΑΞ (δ.)	72	122926	προς Φουτζέιρα 13/1
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Φορντάντλ 15/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	ε. Γένοβα 13/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Πόρτο Μπαρίο 15/3
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	πρς Ταβόα 4/3
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακός μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	στη Μανίλα 16/3
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	προς Πόρτ Σάϊδ 15/3
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	προς Περσικό 19/2
ΑΝΕΜΗ (μ.)	77	6597	προς Μπαράγκουίλα 4/3
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	68	24876	προς Ιταλία 13/3
ΑΝΕΣΤΟ Δ. (κ.)	78	9485	προς Φλόσσινγκ 17/3
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	71	8741	επισκ. Ντιέγκο Γκαρσία 6/2
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	78	1123	προς Νασσάου 18/3
ΑΝΘΩΣ (Μπχ.)	77	31076	α. Σαν Κίριαν 5/3
ΑΝΝΑ (κ.)	79	10996	προς Πόρτ 3/3
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	76	15111	πρς ηΠΑ 7/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	14500	ε. Καράτσι 3/3
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	71	7402	προς Πόρτ Σουδάν 17/3
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ (μ.)	84	26132	προς Κορέα 21/2
ΑΝΤΣΕΛΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	75	11461	ε. Φιλαδέλφεια 16/3
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	86	22273	προς Νορβηγία 1053
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	77	19166	προς Νοβοροσίσκ 16/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	70	16258	προς Τουρκία 6/3
ΑΙΩΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	15934	προς Κωνσταντία 18/3
ΑΙΩΝ (δ.)	76	14591	προς Μομπιλ 16/3
ΑΙΩΝ (κ.)	72	98905	διάλυση Κίνα
ΑΙΩΝ (κ.)	75	35354	α. Γιούροπορτ 12/3
ΑΙΩΝ (Μπχ.)	74	16006	πρς Κίνα 9/3
ΑΙΩΝ 2 (π.)	77	11559	προς Νταλνάν 23/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V	72	4869	ε. Αλεξάνδρεια 12/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520	πρς Άσπρα Σπίτια 15/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	πρς Ιταλία 14/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Βαρκελώνη 16/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρς Μάρσα «Λ Μπρέγκα 6/3
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	πρς Τανζανία 13/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.)	73	67914	πρς Ρίταρντς Μπαϊ 12/3
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	ε. Της 21/3
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρς Ρίο Βέσερ 17/3
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Βανκούβερ 11/3
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	πρς Μπ. Αμπάς 13/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	πρς Ρας Τανούρα 7/2
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρς Καλλάο 15/3
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	ε. Κολούμπια Ρίβερ 15/3
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	πρς Νουκαστότ 20/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Μανφρεντόνια 14/3
ΑΡΕΘΟΥΣΙΑ (κ.)	73	13265	πρς Ρίταρντς Μπαϊ 11/3
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	πρ. «Wani Hill»
ΑΡΙΣΤΗ (Μπχ.)	86	19602	πρ. «Hassil»
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	πρς Ραβέννα 15/3
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.)	73	89566	πρς Φος 5/3
ΑΡΚΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ (κ.)	71	6678	πρς Σαβόνα 16/3
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	πρς Θεσσαλονίκη 12/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	ε. Σάο Σεμπαστιάο 2/3
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ε. Πειραιά 9/2
ΑΡΟΣ (κ.)	75	17355	πρς Σάντος 2/3
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	επισκ. Πειραιά 29/2
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.) *	72	3908	πρς Κρότωνα 11/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	πρς Χόγκ Κόνγκ 11/2
ΑΡΧΟΝ (μ.)	73	16349	επισκ. Πειραιά 28/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	πρς Αν. Βικέντιο 23/2
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003	α. Φαλκονάρα 15/2
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	πρς Μαυρίκιο 20/2
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρς Ιαπωνία 16/3
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	ε. Λεμεσό 14/3
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691	ε. Ρότερνταμ 27/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	πρς Βέλγιο 16/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	πρς Αργεντινή 8/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	πρς Άμστερνταμ 14/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	πρς Μαπούτο 26/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ (κ.)	69	10625	ε. Σαν Λορέντζο 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	ε. Βίλα ντο Κόντε 9/3
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	πρς Ριγίκα 14/3
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΪΝΤ	73	112306	ε. Σιγκαπούρη 2/3
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Οδησσό 27/2
ΑΥΡΑ (δ.μ.)	63	1848	ε. Πειραιά 17/3
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	μεταφορές Ινδονησίας
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	πρς Λε Χάβρη 14/3
ΑΥΘΟΡΟΣ (μ.)	69	38780	α. Άκαμα 8/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	πρς Μπρέμερχαβεν 24/2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	α. Βομβάν 7/3

ΒΑ'ΓΝ (δ.π.)	65	13408	ε. Λάρνακα 26/2 *
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	επισκ. Ρότερνταμ 7/3
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.) *	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	δ. Ντόβερ 29/2
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	προς Γκουαγιακούλ 19/3
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΔΗΒ (κ.) *	85	16623	ε. Σάντα Μάρτα 10/3
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578	προς Κάντα 11/2
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	ε. Σέτε 14/2
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671	α. Μανφρεντόνια 11/3
ΒΕΜΑΟ'ΤΑ V (δ.κ.)	72	2913	διαγράφεται
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	προς Τρίπολη 11/3
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048	ε. Τέξας Σιτ 26/2
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	προς Ιταλία 12/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 15/2
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	προς Ινδία 4/3
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	προς Άμστερνταμ 1/3
ΒΗΤΑΣΚΑ'Υ (π.)	71	12222	προς Μανφρεντόνια 14/3
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917	ε. Μπάρ 17/3
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	προς Κουσανά 4/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Νάντη 2/3
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Γιουζνύ 16/3
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Παναμά 1/3
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Ινδία 14/3
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	69	9099	ολική απώλεια
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	ε. Ιλνίλο 5/3
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	προς Τζέντα 11/3
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Νταύρες 26/2
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999	ε. Μπαγκόκ 7/9
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Λιβύη 5/3
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Ρίγα 21/1
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Μπανγιούλ 21/3
ΒΥΡΩΝ (Αβ.)	69	15874	προς Σιγκαπούρη 25/2
ΒΥΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	75	60827	ε. Φιλαδέλφεια 12/3
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	προς Τραπάνι 13/3
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	α. Βαλλέττα 11/3
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085	στη Λα Γκουαίρα 6/12
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	στον Περσικό 9/1/91
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	71	14915	προς Θεσσαλονίκη 5/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Οριστόνο 9/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Κουίνχουαγκντάο 4/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	προς Κορέα 28/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Αντ.)	68	39869	προς Χαμπτον 1/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	επισκ. Αμβέρσα 26/2
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Μπαγκόκ 8/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	προς Χαντίντα 6/3
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1084	προς Καζαμπλάνκα 12/3
ΓΙΟΥΛΑ (Ον.)	58	2986	ε. Πόρτ Σουδάν 6/2
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	α. Ντάρμπαν 18/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821	α. Ν. Ορλεάνη 8/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ ΙΙ (π.)	65	2724	πρ. «Ταυμάς»
ΓΙΟΥΝΙΤΥ ΙΙΙ (π.)	74	15855	ε. Ταϊταγκόκ 16/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	71	54610	προς Νοβοτλίν 1/3
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	72	14315	προς Μήλο 18/3
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΖΟΣ	71	12256	προς Ασσάμ 23/1
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	29897	προς Σαβόνα 17/3
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	69	25084	προς Ν. Αμερική 10/3
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	70	1973	προς Ραβέννα 11/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	69	6482	α. Άντεν 22/2
ΓΚΑΖ ΛΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	65	3311	ε. Αλεξάνδρεια 13/3
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3476	ε. Λάρνακα 18/3
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	81	5640	ε. Σάρροχ 10/3
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	80	3040	α. Μπρίντιζ 12/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	79	13760	ε. Χιούστον 7/3
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	85	23508	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 18/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	81	4764	προς Νιγηρία 9/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	3040	προς Τζέμπελ Άλι 7/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	66	24696	προς Κασσιόγκ 8/3
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	7992	προς Ρας Τανούρα 14/3
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	87	8903	προς Τζέμπελ Άλι 16/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	81	2.635	προς Μωχαμέντια 15/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	65	989	προς Σόρεχαμ 17/3
ΓΚΑΛΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	20654	προς Πειραιά 18/3
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	71	54998	επισκ. Ρότερνταμ 10/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΚ	73	30450	προς Αργεντινή 28/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	72	31935	ε. Πουμίνιο 16/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	70	14756	ε. Ν. Ορλεάνη 19/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	71	16815	πρ. Ρουμανία 7/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	73	15438	ε. Βομβά 25/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	77	10480	προς Λονδίνο 7/3
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	83	24843	α. Πόρτ Μωχ. μιν Κασίμ 5/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΔΩΡ (π.)	71	12959	προς Πόρτ Πλάτα 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	84	24850	α. Πειραιά 7/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	76	13027	ε. Ν. Ορλεάνη 27/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	84	21193	προς Μουπάσα 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	73	14036	προς Μπαγκόκ 3/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	76	13024	προς Βαλτιμόρη 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	75	12291	προς Μαρακάιμπο 27/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	προς Γάνδη 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	α. Πόρτ ντε Μπουκ 12/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ν. Ορλεάνη 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Σαν Αντόνιο 13/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	προς Λα Γκουαίρα 5/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	προς Βερακρούξ 29/2
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Πόρτ Κέλαγκ 11/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. Ορλεάνη 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	προς Βρέμη 16/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ Ι (π.)	77	14531	προς Ν. Ορλεάνη 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΤΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 17/3
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	α. Γιβραλτάρ 18/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	προς Ν. Ορλεάνη 13/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784	α. Μασσαλία 16/3
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.Μπχ.)	74	80372	υπεστείλει κυπριακή
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	ε. Γένοβα 18/3
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Πειραιά 27/2
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	α. Μπ. Άιρες 18/3
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	προς Κούβα 8/1
ΓΟΥ'ΙΝΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106286	α. Λιμά 12/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΓ'Υ	83	24500	ε. Βανκούβερ 7/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	προς Μπαγκόκ 12/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804	ε. Οδησά 12/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Πειραιά 16/3

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.) *	71	56800	προς Ρότερνταμ 22/2
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Αιν Σούκνα 15/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938	προς Μπανγιουαρίν 14/3
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	προς Κό Σιάγκ 3/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Ντάρμπαν 17/3
ΔΑΜΩΝ (μ.)	74	20712	προς Ρίτσαρντ Μπρί 1/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	α. Αλεξάνδρεια 8/3
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	α. Λάγος 21/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	επισκ. Σατομπάλ 10/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Πορμπαντάρ 12/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	ε. Αμπτζάν 21/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	επισκ. Πειραιά 21/12
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	επισκ. Μοντεβιδέο 14/3
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (π.)	71	9048	προς Άνναμπα 7/1
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	α. Άντεν 21/2
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	μετ. «African Express» (ΑΒ)
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	α. Ν. Ορλεάνη 16/3
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (π.)	66	2547	προς Τζουμπόλ 3/12
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Χαλκίδα 17/2
ΔΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Πεκανμπόρου 11/3
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	ε. Κουτούμπα 15/3
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	προς Λουάντα 28/6
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	δ. Κων/πολη 27/1
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Νοβοροσίσκ 26/2
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	προς Ρεσίφ 12/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Μπαγκόκ 19/3
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	προς Διανέλεσι 5/3
ΕΛΙΚΑΝ (Μπχ.)	80	16106	προς Γουίλμινγκτον 20/2
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λας Πάλμας 25/7/90
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	προς Ντουμπάι 7/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	προς Κίνα 8/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	επισκ. Σιγκαπούρη 25/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	α. Λουπ Τέρμιναλ 1/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788	α. Λουπ Τέρμιναλ 25/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Γιούροπορτ 22/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ)	76	188634	α. Τζουαίμα Τέρμ. 20/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 15/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	ε. Μπουλβάρ Μπρί 9/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	προς Φουτζέιρα 12/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ)	77	173086	προς Σουέζ
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ)	75	146263	α. Γιούροπορτ 21/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	προς Ουλσάν 19/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Λουάντα 20/2
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	προς Ντουμπάι 27/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)	74	43441	προς Μπρί 29/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	ε. Κόρποους Κρίστι 10/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Φερντέιλ 3/3
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	προς Σιγκαπούρη 26/2
ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Τζέντα 7/3
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274	ε. Σαν Χουάν 13/3
ΕΛΛΙΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	ε. Σταβάκκο 19/3
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	α. Χιούστον 7/3
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981	ε. Πόρτο Μολιβάδ 12/3
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	α. Τζουαίμα Τέρμ. 26/2
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Ν. Ορλεάνη 19/3
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	προς Σάντος 9/3
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487	προς Βραζιλία 8/3
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	προς Ταλλίν 18/3
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Σιγκαπούρη 8/2
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Μπ. Άιρες 13/3
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Πόρτο Κουετζίλ 7/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Καναδά 1/3
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ε. Βόλο 13/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952	προς Ουσάν 7/3
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	προς Τουάπας 11/3
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	προς Ιταλία 5/3
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	προς Κίνα 7/3
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Παρίσι Γκουιντάγκ 25/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Ντάρμπαν 18/12
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Τζέμπελ Άλι 9/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	προς Άνναμπα 2/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Σ. Μαλό 17/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	ε. Σαβόνα 17/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Βραζιλία 3/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς Τόμα 2/3
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Μπαγκόκ 7/3
ΕΥΒΟ'ΤΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	επισκ. Τζέμπελ Άλι 20/3
ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	ε. Μπάρ 2/3
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Ιαπωνία 28/2
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/3
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	ε. Ρίο Ιανέιρο 26/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Σιγκαπούρη 16/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ντουμπάι 20/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355	προς Σαγκανασέκι 10/2
ΕΥΡΥΛΗ (μ.)	69	16229	ε. Κωνσταντία 16/3
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	δ. Γιβραλτάρ 13/3
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Πακιστάν 3/3
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Γάνδη 19/3
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Ροστόκ 16/3
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366	ε. Λισαβώνα 16/3
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	α. Πόρτ οφ Σπαίν 15/3
ΖΕΥΕ Ι (π.)	60	17447	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΗΒΗ	79	16379	προς Κίνα 3/3
ΗΡΑ *	79	16390	προς Ταϊβάν 7/3
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Πόρτ Σουδάν 16/2
ΗΣΤ ΛΑ'ΙΤ (Μπχ.)	73	7348	πρ. «Ήστερν Στάρ»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076	προς Κασσιόγκ 14/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασούρα
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	πρ. «Aleksandr Blok»
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662	επισκ. Πειραιά 6/12
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	επισκ. Πειραιά 14/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ (κ.)	75	65055	ε. Γιούροπορτ 17/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Πειραιά 4/3
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.μ.)	85	26174	επισκ. Ρίο Ιανέιρο 21/9/91
ΘΕΟΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80*	3367	α. Πόρτ Χάρκουρτ 28/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	70	55032	προς Γαλλία 19/3

ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ II (κ.).	78	15086	πρ. «Παντράνε»	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511	α. Δακάρ 15/3
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεθ.).	72	2934	προς Βενγόζη 12/8/91	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10322	προς Δελφίδα 8/2
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ. π.).	74	20322	προς Χουάγκου 19/3	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520	ε. Καμπάνια 24/2
ΘΗΤΑ ΑΙΩΛΟΣ (δ. π.).	71	1887	επισκ. Πειραιά 11/12	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ			
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ. π.).	77	995	προς Μωχαμέντα 1/3	(N.M.).	74	82786	προς Γιοκοχάμα 10/3
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ. π.).	73	4937	στη Τρίπολη 12/3	ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΟΥΖ (N.M.).	73	120734	προς Κουανγιάνγκ 18/12
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ. π.).	73	1272	ε. Πειραιά 6/3	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ. π.).	83	4433	ε. Λέγκχορν 17/3
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.).	73	54481	ε. Πόντα ντα Μαδέιρα 16/3	ΚΟΝΔΩΡ (δ. π.).	80	26976	ε. Αμβέρσα 9/3
ΙΑΩΝ (κ.).	73	17646	α. Ν. Ορλεάνη 13/2	ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ. π.).	71	101438	ε. Φουτζέιρα 18/3
ΙΛΙΟΝ (κ.).	72	8016	ε. Ροζάριο 19/3	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Τζέντα 28/2
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	προς Γιβραλτάρ 24/2	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.).	70	8201	στη Σύμωρη 19/3
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Μπχ.).	77	140277	προς Περσικό 7/3	ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397	προς Ουλσάνα 16/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).	82	16472	προς Ν. Αφρική 15/2	ΚΟΡΑΛΙ (κ.).	76	10804	προς Αλγέρι 11/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	82	41962	α. Ν. Ορλεάνη 15/3	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Ν. Ορλεάνη 18/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	ε. Κασσιόγκ 25/2	ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.).	77	15043	προς Μπαγκκόγκ 18/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	προς Κίνα 26/2	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	προς Παλεμπάγκ 21/2
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.).	79	35416	προς ηΠΑ 11/3	ΚΟΣΜΑΝ I (κ.).	77	14186	προς Χουάγκου 3/3
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436	δ. Παναμά 15/3	ΚΟΣΜΑΝ II (κ.).	77	15389	προς Αμβέρσα 21/3
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	82	11849	προς Σουέζ 15/3	ΚΟΣΜΑΡ (κ.).	82	23247	α. Γκάλφορτ 22/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588	ε. Βαλέντσια 13/3	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ. μ.).	74	15994	προς Σιλκαπύ 10/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.).	78	3489	προς Τάροντα 18/3	ΚΟ ΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.).	75	16221	ε. Φρημάντα 18/2
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ. π.).	72	17697	α. Λάγος 23/2	ΚΟΥΤΥ I (π.).	62	2635	προς Χαλκίδα 14/2
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.).	66	2927	πρ. «Κοντά»	ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.).	75	16221	ε. Βαγκρέϊ 19/3
ΙΣΙΣ (κ.).	70	11248	προς Άσταντ 22/2	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.).	81	10524	προς Ιαλία 9/3
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	στη Ν. Ορλεάνη 9/3	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ. κ.).	71	52519	προς Ν. Ορλεάνη 7/3
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	α. Ν. Ορλεάνη 14/3	ΚΡΕΪΝ (κ.).	76	20355	ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Ν. Ορλεάνη 4/3	ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.).	79	7599	προς Γουατεμάλα 13/3
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.).	83	11849	ε. Ρίο Ιανέιρο 6/3	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ. π.).	64	26621	ε. Φουτζέιρα 5/1
ΙΤΑΖΑΓ' ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	ε. Μπάγια Μπλάνκα 20/3	ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	ε. Αμβέρσα 21/3
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	επισκ. Όκοπ 14/3	ΚΥΔΩΝ (δ. π.).	71	15522	ε. Ρίο Ιανέιρο 1/3
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.).	78	35944	προς Ιαπωνία 14/3	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	προς Σιζέσιον
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	α. Πειραιά 29/2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.).	80	16600	προς Μπέρτα 26/2
ΚΜΒ ΕΜΠΛΕΜ (κ.).	79	12470	προς Μομπάσα 20/3	ΚΥΜΑ (ΑΒ).	70	1437	προς Ριγίδα 15/3
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.).	72	11171	προς Ντάρμπαν 27/2	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ. κ.).	75	17875	προς Σεράγκα Μπαϊ 24/2
ΚΑΛΙΑΝ Σ.	74	18695	πρ. «Dragonland»	ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.).	80	19566	προς Σαγκάη 10/3
ΚΑΛΛΙΟ (κ.).	69	9079	ε. Σζέιν 9/3	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.).	76	19603	προς Λας Πάλας 10/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	επωλήθη Έλληνες	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Νιουφουντλάντ 16/3
ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.).	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ. μ.).	71	10814	προς Θεοδόσια 8/3
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.).	83	20366	προς Μπ. Χομίνι 17/3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757	προς Καλλία 4/3
ΚΑΜΑΡΙ (κ.).	73	57345	προς Πόρτο Μολιβάρι 2652	ΚΩΣ (π.).	72	8936	προς Λουάνα 13/1
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.).	73	19476	προς Νοβοροσίσκ 2/3	ΚΩΣ ΑΓ'ΑΛΑΝΤ (κ.).	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	προς Ραβέννα 26/2	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.).	74	9192	α. Βουβάλη 3/2
ΚΑΝΑΡΙΝΑ ΡΗΦΕΡ (π.).	61	1658	α. Λας Πάλας 9/2	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Ονδ.).	62	2201	προς Πόρτ Σουδάν 17/3
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	προς Καζαμπλάνκα 1053				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990	μετ. «God Pride»
(M.).	67	16098	ε. Αλεξανδρέττα 15/3	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834	προς Τρίπολη 6/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	ε. Σιγκαπούρη 25/12	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	76	1575	α. Φος 18/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	ε. Καμπάνα 16/3	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714	α. Μοντούρ 14/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.).	73	62317	προς Μπλάνκ 14/3	ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).	76	4123	ε. Πειραιά 4/1
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.).	68	23950	προς Κορέα 12/3	ΛΑΚΥ (Μπχ.).	68	8135	προς Πόρτο Μολιβάρι 16/3
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.).	68	26290	προς Ν. Αμερική 18/3	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.).	68	8648	προς Τάμα 10/3
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112	ε. Σιγκαπούρη 16/3	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	α. Βανκούβερ 15/3
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	α. Πειραιά 16/3	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698	α. Τζέιμπελ Άλι 1853
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ. μ.).	75	17246	ε. Κόντα 6/3	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.).	73	14171	α. Σαντάντερ 19/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.).	74	14969	προς Ρότερνταμ 1053	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600	μετ. «Rosa C.» (Ονδ.)
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941	ε. Θεσσαλονίκη 27/2	ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	α. Σαν Νικολας Μπαϊ 23/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.).	77	14349	προς Ντάρμπαν 8/3	ΛΑΡΚ (κ.).	73	9599	δ. Παναμά 9/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.).	76	19049	ε. Χόγκ Κόγκ 19/3	ΛΑΡΝΑΚΑ (δ. μ.).	68	22046	α. Λάγος 2052
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ. π.).	80	4397	προς Πόρτ Άρθουρ 16/3	ΛΑΣΣΙΑ (μ.).	75	16191	α. Κίνα 12/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532	προς Βενεζουέλα 5/3	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.).	72	27833	προς Κίνα 13/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978	στο Καρατί 18/3	ΛΕΥΤΕΡΜΠΗΜ (κ.).	74	15276	ε. Μπαλμπόα 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ				ΛΕΥΑΝΙΑ (δ. μ.).	69	2656	α. Νταρ ες Σαλάου 11/3
(κ.δ.).	81	1800	προς Καρατί 16/3	ΛΕΥΤΖ (κ.).	75	6172	ε. Ν. Υόρκη 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.).	75	26301	προς Γάνδη 16/3	ΛΕΥΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.).	72	17914	προς Γκντάνσκ 9/3
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073	προς Σάφι 11/3	ΛΕΥΟΣ ΣΑΝ (κ.).	70	49217	προς Μισισσιππή 5/3
				ΛΕΥΤΕΝΤ (π.).	71	3864	προς Πόρτο Πράια 2/3
				ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.).	79	10354	προς Βάλβις Μπαϊ 22/2
				ΛΕΥΚΟΝ (Μπχ.).	72	19162	ε. Λέικ Τσάρλς 2852
				ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	επισκ. Κο Τισάνκ 21/3
				ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.).	79	7598	προς Κριστομάλ 953
				ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.).	75	15208	α. Βρέμη 8/2
				ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	προς Κάντλα 13/3
				ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (δ. κ.).	68	53075	επισκ. σημαία Μάλτας
				ΛΙΜΠΕΣΣΑ * (π.).	69	17872	ε. Κωνσταντία 13/3
				ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.).	71	51072	ε. Σ. Άννα Μπαϊ 2851
				ΛΙΝΚ (μ.).	74	9090	α. Λας Πάλας 2/2
				ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.).	68	8766	προς Μπ. Αμπάς 5/3
				ΛΙΣΣΟΣ (μ.).	67	13881	προς Αλβανία 13/2
				ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256	ε. Αμυζούρα 16/3
				ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ. Βρ.).	82	36865	προς Ποσκαγκούλα 7/3
				ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ. Βρ.).	82	36865	προς Σιγκαπούρη 10/3
				ΛΟΡΕΛΕ'Υ (κ.).	77	15407	προς Μπαγκκόγκ 2952
				ΛΟΥΝΤΑ (δ. μ.).	69	41477	α. Βενετία 12/3
				ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915	προς Λάγος 20/3
				ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247	προς Μπ. Αμπάς 8/2
				ΛΥΡΑ (κ.).	76	16299	προς Κούβα 22/1
				ΜΣΚ ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).	77	14834	προς Ντάρμπαν 16/3
				ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.).	72	6513	προς Κριστομάλ 11/3
				ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.).	78	13427	προς Καζαμπλάνκα 4/3
				ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΓΚ.	75	34745	προς Παρανάγουα 5/3
				ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168	προς Αίγυπτο 25/2
				ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731	ε. Ντάρμπαν 17/3
				ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.).	73	31427	προς Ρότερνταμ 11/3
				ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.).	75	16849	προς Λιβύη 22/2
				ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.).	76	13993	α. Άκορμα 8/3
				ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).	74	9800	ε. Μομπάι 17/3
				ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).	73	72343	προς Ρότερνταμ 11/2
				ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101	προς Τομασάνα 6/3
				ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).	71	9810	ε. Ταρραγκόνα 23/12
				ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.).	70	9001	α. Ρουέν 6/2
				ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).	73	18892	ε. Γιβραλτάρ 14/3
				ΜΑΡΙΑ Α. (κ.).	76	14873	α. Λορέντ 6/2
				ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.).	68	16587	προς Πορτογαλία 13/3
				ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108	προς Γκρήντ 16/3
				ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).	73	17327	προς Ιαλία 6/3
				ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604	ε. Βαλντόρη 3/3
				ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ. π.).	70	17487	προς Ντουμά 14/3
				ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.).	74	30381	προς Κορούνα 19/3
				ΜΑΡΙΚΑ 7.	73	81263	ε. Σιγκαπούρη 23/2
				ΜΑΡΙΚΟΜ I (Α.Β.).	63	9221	πρ. «Δέσποινα Α.»
				ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.).	74	19928	ε. Πειραιά 29/2
				ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ. π.).	64	28986	προς Νιτερβό 13/2
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.).	90	31643	προς Σαγκάη 18/3				
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954	προς Κόστα Ρίκα 4/3				
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379	προς Σιβιτοβέτσια 16/3				
ΚΑΡΑΪΤΑ (κ.).	76	9996	επισκ. παναμαϊκή				
ΚΑΡΛΟΒΑ (δ. Μπχ.).	73	52137	προς Ταρραγκόνα 17/3				
ΚΑΡΝΙΑ (δ. π.).	72	15028	ε. Λόρνακα 26/1				
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.).	65	1219	προς Καζαμπλάνκα 7/3				
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873	προς Ιαλία 12/3				
ΚΑΣΤΟΡ (δ. κ.).	77	19459	προς Σιγκαπούρη 8/3				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.).	74	8831	ε. Ρεσίφ 28/1				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.).	72	1532	ε. Ραβέννα 9/3				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	προς Αρούμα 29/2				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.).	76	19044	α. Βανκούβερ 2752				
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ. μ.).	66	38878	μεταφορές Βραζιλίας				
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	προς Ν. Ορλεάνη 1653				
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.).	71	8373	ε. Δαμιέττα 20/3				
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	στη Κων/πολη 18/3				
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	ε. Ήμασχαβεν 1653				
ΚΕΪΠ ΝΟΡΦ (κ.).	71	41565	α. Ν. Ορλεάνη 3/3				
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898	προς Γιβραλτάρ 17/3				
ΚΕΝ ΑΓ'ΑΛΑΝΤ	81	9909	προς Πόρτο Καμπελλό 13/3				
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929	προς Τέμα 14/3				
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	επωλήθη Έλληνες				
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Ντάρμπαν 13/3				
ΚΕΝ ΣΠΛΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Σαν Φραντσίσκο 19/3				
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.).	77	8976	ε. Κοτονού 12/3				
ΚΕΪΠ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ. κ.).	69	46690	προς Σίντι Κερίρ 16/3				
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ. π.).	72	55878	προς Σίντι Κερίρ 9/3				
ΚΙΓΚ ΣΕΪΓ'ΑΟΡ (π.).	76	20486					

MARINA (M.)	70	18628	προς Χοντζίντα 3/3
MARINER (δ.Μηχ.)	76	138765	προς Φουτζέια 7/3
MARINER (κ.)	70	9077	ε. Σαν Λορέντζο 18/3
MARIOΣ (μ.)	76	10526	δ. Κων/πολη 20/2
MATITSA (κ.)	68	21228	α. Σαν Λορέντζο 1953
MARTIN (μ.)	74	9067	πρ. «Happy Chance»
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Οδησσό 24/1
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πειραιά 11/3
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ν. Ορλέανη 19/3
MATTEKHORN (δ.π.)	73	106718	α. Ρας Τανούρα 6/2
ΜΑΥΚΟΠΙ (δ.μ.)	75	18021	προς Χάργκ 5/2
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	προς Γιάννου 21/3
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250	προς Κεϋχάν 17/3
ΜΕΓΑ ΛΑΚ (μ.)	72	8945	πρ. «Elizabeth K.»
ΜΕΓΑ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	8681	πρ. «L.L. Equador»
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788	πρ. «Regina Celi»
ΜΕΓΑ ΣΤΑΡ (μ.)	71	11298	πρ. Ωκεαν Πριμα
MENT VIKTORIA (Μηχ.)	67	13540	ε. Σαλβαντόρ 17/3
ΜΕΣΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373	ε. Ν. Ορλέανη 11/3
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962	στο Ντουμπάι 6/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	α. Λ. Τσάρλς 16/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	ε. Χιούστον 8/3
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501	α. Ντάρμπαϊν 13/3
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Μπιλμπάο 9/3
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Βενετία 7/3
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	α. Τέξας Σίτυ 22/2
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ε. Ν. Ορλέανη 16/3
ΜΙΛΑΤΑ (μ.)	69	20001	επισκ. Πειραιά 24/1
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967	προς Τομπρούκ 27/2
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	προς Νασσάου 22/2
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	προς Μαλαϊσία 4/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Χοντζίντα 28/2
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	μετ. «Albion I» (κ.)
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Καζαμπλάνκα 5/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971	προς Τεργέστη 16/3
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Μπαλκινάνα 23/2
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579	προς Κόρπους Κρίστι 7/3
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470	προς Σουραμπάνια 1/3
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414	ε. Γκνάνσας 16/3
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Μπαντζούλ 28/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΪ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	6391	προς Αρμούλες 15/3
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	προς Γιβραλτάρ 14/3
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	ε. Πειραιά 19/2
ΜΠΙΣΚΑΪ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Μασσαλία 4/2
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (μ.)	71	15954	α. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 16/1
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ (μ.)	71	15954	προς Βάρνα 11/2
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	70	7088	ε. Κριστομάλ 7/3
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΣ	75	6764	προς Βαλέντσια 14/3
ΡΟΥΪ (δ.κ.)	74	5105	προς Τύνιδα 14/3
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	71	1991	α. Ντακόρ 4/3
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	75	2998	προς Μπουεναβεντούρα 28/2
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.κ.)	73	4708	προς Λιβύη 10/3
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	ε. Γένοβα 19/3
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	προς Γκουαγιακούιλ 15/3
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671	προς Τούρμπο 13/3
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ (π.)	71	9603	υπέστειλε κυριακή
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Ρινγκά 18/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861	προς Ιντσόν 14/2
ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	προς Αβάννα 7/3
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	διάλυση Ινδία
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Λάγος 23/2
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Αυστραλία 25/2
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981	πρ. «Μύκονος»
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	προς Χάμπτον 9/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480	προς Λας Πλάμας 3/3
Ν. ΜΕΡΙΣΙΝ (π.)	74	8558	μετ. «Kyriakoula D.» (π.)
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ (κ.)	76	64670	προς Λε Χάβρη 9/3
ΝΑΪΑ (κ.)	70	9069	ε. Σουάμπα 1/1
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μηχ.)	77	34841	επισκ. Σετούμπαϊ 8/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	προς Τυνισία 7/3
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Γκάλατς 14/3
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645	προς Αβάννα 31/1
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Λίβερπουλ 6/3
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/3
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	προς Γιούζνι 19/3
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	προς Σαλβαντόρ 17/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226	προς Ταργγκάνα 18/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)	71	1518	προς Καβάλα 15/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	προς Πειραιά 15/3
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Γιβραλτάρ 14/3
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.)	72	6666	προς Μπούγκο 12/3
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.)	69	4785	προς Μπουσάν 29/2
ΝΕΤΓΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.)	72	6666	προς Πόρτο Μπουλβάρ 13/3
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Αργεντινή 12/3
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Αλγερία 12/3
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	α. Ντάρμπαϊν 11/3
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	πρ. «Seki Rex»
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	προς Ινδία 14/3
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	προς Ιταλία 15/3
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198	προς Οδησσό 13/3
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	ε. Τάραντα 1/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	προς Γιβραλτάρ 2/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Πόρτο ντε Σ. Μαρία 18/3
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	προς Αμπτζάν 9/3
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Πιομπίνιο 4/3
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Βανκούβερ 13/3
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	στα Δαρδανέλλια 21/3
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ.	81	12876	προς Ουλσάν 29/2
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579	προς Ινδονησία 13/3
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Αγ. Βικέντιο 24/2
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	ε. Τζέμπελ Άλι 26/2

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	2469	προς Ραβέννα 15/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	προς Πόρτ Σαϊδ 7/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	προς Πόρτο Ορντάς 6/3
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Γκράντε Καυμάν 18/3
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	προς Μαϊάμι 14/3
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	προς Τομπρούκ 17/3
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402	προς Ευρώπη 29/2
ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414	α. Γκνάνσας 21/2
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773	προς Μπούγκο 7/3
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Σαλβαντόρ 7/3
ΝΤΕΪΜ Μ. (κ.)	72	6987	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Λίβερπουλ 15/3
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	ε. Ρίο Ιανέιρο 6/3
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	προς Μαυριτανία 13/12
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Ν. Ορλέανη 12/3
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689	ε. Ν. Ορλέανη 11/3
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	ε. Πειραιά 29/2
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	προς Ιτακούι 15/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Ρίο Ιανέιρο 5/3
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	προς Τουάσε 19/3
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985	πρ. «Άγιος Νικόλαος»
ΟΛΕΜΑΡΙΚ.	72	17399	προς Ρότερνταμ 9/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	ε. Αμβέρσα 19/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	προς Ισπανία 19/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	προς Ευρώπη 17/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Ιρλντ 19/3
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Πειραιά 18/3
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Μπουεναβεντούρα 13/3
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	α. Κολόμπο 15/12
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Νοβοροσίσκ 16/3
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	προς Γένοβα 17/3
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Ρινγκά 29/2
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35.284	προς Γιβραλτάρ 11/3
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434	α. Ούμπε 28/2
ΟΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459	ε. Οδησσό 4/3
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	ε. Γκουαγιακούιλ 16/3
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	73	13631	προς Σιγκαπούρη 6/3
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Λόμπε 3/3
ΟΣΟΥΛ 1 (δ.π.)	79	3818	προς Πλάσε 18/3
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ.	84	13852	προς Φουτζέια 23/1
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	α. Ντάρμπαϊν 12/3
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	ε. Κουίνσλουνγκ 6/3
ΠΑΛΗΓΚΛ (κ.)	79	9427	α. Άκχαμα 19/3
ΠΑΛΜΑ (κ.)	72	15581	προς Χάμπτον 7/3
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101	προς Ιλιτσάβκ 29/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466	στον Πειραιά 27/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Κωνσταντία 7/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	προς Αλμέρια 16/3
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Αλεξάνδρεια 29/2
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Ν. Ορλέανη 10/3
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326	α. Δουκέρκη 3/3
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	πρ. «Newqueen II»
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	ε. Άμστερνταμ 16/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	77	10076	προς Μπουσάν 8/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Κεπαλόν 6/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	81	8352	προς Γιβραλτάρ 5/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Ιτέα 6/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Χάντερστον 13/3
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Σαβάννα 18/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939	ε. Ρεσίφ 22/1
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Φιλαδέλφεια 16/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Χαλκίδα 19/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	ε. Αμβέρσα 13/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Ντάρμπαϊν 21/1
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	προς Ρότερνταμ 10/3
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Ουλσάν 12/3
ΠΑΞΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	70	14851	α. Αγαδέρ 1/3
ΠΑΧΣΑΛΗΣ (ΑΒ.)	74	16388	προς Φλάσινγκ 16/2
ΠΑΤΡΙΣΙΑ (ΑΒ.)	71	2995	στον Κρότωνα 4/3
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	προς Κορέα 1/3
ΠΕΪΣ (κ.)	74	9448	μετ. «Golden Star»
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	προς Ταϊτσόουκ 25/1
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)	70	4095	ε. Φος 18/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Αλεξάνδρεια 10/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουμαϊ Τερμ. 27/1
ΠΕΛΑΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Λατάκια 15/3
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	προς Νιγηρία 27/9

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Καστελ. ντι Στάμπια 11/3
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	α. Κίγκστον 16/3
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	α. Ν. Ορλέανη 16/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. μπαρ 13/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Σιγκάγκ 9/2
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	ε. Βανκούβερ 14/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	αργεί
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Χόπα 11/3
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	ε. Πειραιά 5/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	στο Φλάσινγκ 20/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Χοντζίντα 13/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749	προς Λέγκχρον 16/3
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30390	επισκ. Πειραιά 15/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Σάο Σεμπασιάν 3/3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ.)	72	18349	πρ. «Fedr Trade»
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ι. (π.)	69	3044	πρ. «Union Endavour»
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Ιταλία 5/3
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουμαϊ 15/2
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Κάντλα 3/3
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Νοβοροσίσκ 1952
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	πρ. «Attilio Malvagni»
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	ε. Τζιμπούτι 24/2
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Αμπτζάν 13/2
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	προς Χουέλα 6/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Λουάντα 15/2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	προς Ταργγκάνα 15/3
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Αγκέρια 3/3

ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Βουδα 17/3	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Γιοκοχάμα 14/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	α. Καζαμπλάνκα 13/2	ΣΗΓΚΡΕΪΣ II (κ.)	77	38886	δ. Ελσιντόρ 4/3
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Πειραιά 18/2	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Πόρτ ντε Μπουκ 19/3
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Αζόρες 7/3	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Σκίλντα 16/3
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Ιράν 28/2	ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Τρίνιταντ 9/3
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.)	75	19166	προς Μπουσάν 8/2	ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	προς Αββα 13/2
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Μανίλα 26/2	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Ιταλία 17/3
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	α. Κπέμε 15/3	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Βενετία 18/3
ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Θεσσαλονίκη 13/3	ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	α. Οδησσό 15/3
ΠΡΑΪΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Λεμεσό 20/3	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	στο Ούμ Κουάαρ
ΠΡΑΪΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	74	44989	α. Κορούνα 29/2	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Τουάπσε 16/3
ΠΡΑΪΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	προς Σαντάντερ 18/3	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Α. Πετρούπολη 27/2
ΠΡΑΪΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.)	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΑΛΚ I (π.)	65	9812	ε. Πόρτ Σουδάν 16/11
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.)	73	15963	μετ. «Εντράστ Χόουμ»	ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	ε. Οδησσό 2/3	ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Φουτζέιρα 21/2	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Χιούστον 27/2
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675	α. Ν. Ορλεάνη 10/3	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Αγ. Πετρούπολη 17/3
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Ντάρμαν 25/2	ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)	74	17798	ε. Μπιλμπάο 16/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15639	προς Ραβέννα 13/3	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Καμσάρ 3/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	προς Ν. Υόρκη 1053	ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Ρότερνταμ 13/3
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Ντάρμαν 10/3	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 5/3
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΜΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	προς Πειραιά 2/3
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	μετ. «Oceano»	ΣΗΜΠΡΟΜΙΣ II (κ.)	76	16432	δ. Κων/πολη 18/3
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	67	9629	α. Τζουμπάι 9/3	ΣΗΜΠΡΟΜΙΣ III (κ.)	76	17777	δ. Κων/πολη 18/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Άμστερνταμ 19/3	ΣΗΜΠΡΟΜΙΣ IV (κ.)	77	30370	ε. Γουίλμινγκτον 19/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Μελβούρνη 16/3	ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Ρος Λανούφ 18/3
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Αμπιτζάν 26/2	ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	προς Νοβοροσίσκ 8/3
ΠΡΟΥΣΙΑ (κ.)	79	11243	ε. Πόρτ Εσκουίβελ 17/3	ΣΗΣΚΟΥΤΥ (δ.μ.)	75	42619	α. Φος 4/3
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Ιντσόν 15/3	ΣΗΣΟΝΚ (κ.)	70	17571	ε. Πόρτ Ελζαμπεθ 4/3
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	ε. Αμπιτζάν 21/2	ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Τζακάρα 15/3
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Βενεζουέλα 4/3	ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.)	73	18661	προς Πειραιά 15/3
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Ινδονησία 10/3	ΣΗΤΕΡΑ II (κ.)	74	16819	επισκ. Χαλκίδα 28/2
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	ε. Τζότζια 9/3	ΣΗΤΕΡΑ III (κ.)	72	15285	προς Λισσαβώνα 24/2
ΠΥΘΙΑ (κ.)	73	65885	προς Ρίσαρντς Μπαϊ 2/2	ΣΗΤΕΡΑ IV (κ.)	73	16095	προς Αυγουστά 18/3
ΡΑΒΕΝ (κ.)	71	9646	προς Καζαμπλάνκα 16/3	ΣΗΤΕΡΑ V (κ.)	75	18794	προς Βλαδιβοστόκ 13/2
ΡΑΓ'ΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Ελ Γκουατάμα 1853	ΣΗΤΕΡΑ VI (κ.)	74	31228	μετ. «Evangelia T. (κ.)
ΡΑΝΙΑ (μ.)	68	1599	προς Μιλάδο 7/3	ΣΗΤΕΡΑ VII (κ.)	73	29763	προς Ιλίσταβκ 27/1
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Βαλτιμόρη 17/3	ΣΗΤΕΡΑ VIII (κ.)	75	17659	προς Ζαβία Τέρμ. 12/2
ΡΕΑ (π.)	71	8825	ε. Χουάγκου 4/3	ΣΗΤΕΡΑ IX (κ.)	74	20812	α. Λεμεσό 17/3
ΡΕΑ ΣΗ (μ.)	69	2995	επισκ. Πειραιά 2852	ΣΗΤΕΡΑ X (κ.)	73	14353	α. Φουτζέιρα 18/3
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Γιβραλτάρ 30/1	ΣΗΤΕΡΑ XI (κ.)	75	17129	α. Γκουαγιακίλ 14/3
ΡΕΪΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	ε. Άσντον 16/3	ΣΗΤΕΡΑ XII (κ.)	72	15275	α. Βανκούβερ 22/2
ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	προς Βραζιλία 6/3	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Ρίο Ιανέιρο 20/2
ΡΕΜΠΡΑΝΤ (κ.)	77	8686	προς Σαλάρντ 28/2	ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824	προς Χάρκ 16/2
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Νταρ ες Σαλάα 1/3	ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Ντάρμαν 18/3
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Βάλβις Μπαϊ 29/1	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Καλινγκραντ 17/3
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	μετ. «Pearl Reefers» (π.)	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Παρανάγουα 10/3
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.)	65	8021	ε. Τζέντα 11/3	ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	ε. Γάνδη 18/3
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Ιντσόν 6/3	ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Ίλο 8/3
ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	α. Βαλέντσια 17/3	ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835	προς Βραζιλία 16/3
ΡΙΚΙΑ (κ.)	72	9810	προς Μομπιλ 17/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Χόγκ Κόγκ 13/3
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Ιαπωνία 3/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	προς Ν. Πλύμουθ 16/3
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Βρέστη 1953	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	80	14825	προς Λιβύη 16/3
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Λας Πάλμας 5/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	73	17466	προς Σουραμπάγια 26/2
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	ε. Σαντάν 8/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	11679	προς Τούπζαν 16/3
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Σα Σεμπασιάνο 17/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	81	9002	προς Κριστομάλ 3/3
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	ε. Πειραιά 15/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	81	8835	ε. Ροστόκ 13/3
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	δ. Ντόβερ 19/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	19993	προς Πακιστάν 28/2
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589		ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	66	19920	επισκ. Χαλκίδα 23/3
				ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	74	20712	α. Σάφι 24/2
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	προς Πόρτ Σουδάν 1/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	9899	προς Ντουάλα 28/2
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	προς Κορέα 12/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	73	22126	προς Φιλίππινες 6/3
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	δ. Κων/πολη 21/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	78	18643	προς Αρούμπα 7/3
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	ε. Σαντάν 8/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	19284	προς Γιοζύν 16/3
ΣΑΪΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χάργκ	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	33408	ε. Ν. Ορλεάνη 17/3
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς Ιμνιχμα 16/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	73	20538	ε. Χόγκ Κόγκ 8/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765	α. Γκάλφαρν 9/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	68	2712	στη Σαμάκα (αποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Τρίπολη 20/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	1595	στον π. Ορινόκο 14/2
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Αλεξάνδρεια 16/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	34054	προς Τενερίφ 20/2
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	ε. Ραβέννα 5/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	79	8831	προς Νοβοσταλν 28/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Σαγκάη 24/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	70	11870	προς Βενετία 13/3
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	προς Τζόρφ Λασφάρ 6/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	72	19276	ε. Νικόσια 14/3
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)	69	9584	ε. Μόσκο 25/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	13942	α. Γένοβα 18/3
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	10976	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)	70	11122	προς Τουάπσε 12/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	61	1586	προς Πειραιά 18/2
ΣΑΝ ΤΖΩΝ II (κ.)	71	9084	στο Κό Σιτσόν 21/1	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	74	24573	ε. Πειραιά 16/3
ΣΑΝΤΑΪΖ (κ.)	71	13575	επισκ. Πειραιά 26/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	84	19589	ε. Βόλο 12/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Ρότερνταμ 11/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	1502	προς Ερεγκλί 21/2
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	προς Λαττάκια 13/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	22893	προς Ευρώπη 29/2
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	εγκαταλείφθηκε Μοσαταγκάνεμ	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	78	18321	προς Τζουμπάι 9/3
ΣΑΟΥΘ ΑΤ'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322	ε. Λα Σπέζια 16/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	71080	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498	προς Νορμπε 4/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	62	1133	ε. Σάρφα 2/3
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	επισκ. Γκντάνσκ 15/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	85	4710	προς Αλγεθίρας 8/3
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	πρ. «Κόμπε 2»	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	78	3405	επισκ. Πειραιά 11/1
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	ε. Νάπολη 14/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	70	1586	ε. Μπαγκόγκ 18/3
ΣΕΒΑΣΤΑΚΙ	84	12811	ε. Γένοβα 17/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	77	4656	ε. Κων/πολη 16/3
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Αδελαΐδα 29/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	71	2940	προς Πειραιά 5/3
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Λεμεσό 18/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	70	999	προς Λε Χόβρη 20/3
ΣΕΪΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Ντουμπάι 2/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	85	4711	προς Σαντάντερ 2/3
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Σάντος 26/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	85	4711	α. Χουέβα 7/2
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)	72	1547	προς Θεσσαλονίκη 28/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	6183	προς Λα Νουβέλ 4/3
ΣΕΝΣΕΪΓ (κ.)	75	18837	ε. Ρότερνταμ 20/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	70	12098	πρ. «Orkanger»
ΣΕΝΤΟΙΑ (κ.)	75	15684	προς Ρότερνταμ 7/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	1453	προς Κορέα 27/2
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Μαγκκόγκ 1/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	80	3627	προς Τεκριντάγκ 1953
ΣΕΡΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598	προς Βαρκελώνη 11/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	85	4710	ε. Ρότερνταμ 19/3
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)	68	11413	ε. Πειραιά 17/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	75	17894	ε. Ρότερνταμ 16/3
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674	προς Νοβοροσίσκ 7/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	81	9112	προς Ν. Αμερική 12/3
ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.)	72	16018	α. Σ. Τζών 14/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	69	9609	α. Σαλβαντόρ 29/2
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Κότα Μάδρου 28/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	10	15265	α. Σιγκόγκ 10/3
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	προς Μεξικό 18/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	75	12376	ε. Αμβέρσα 16/3
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Γαλλία 8/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)	76	31725	ε. Μομπιλ 17/3
ΣΗ ΝΤΑΪΜΟΝΤ (ΑΒ.)	72	5450	επισκ. Πειραιά 23/7/90	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Σετομπάι 19/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Ινδία 6/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Κίνα 19/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Κύνι/πολη 6/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Νοβοροσίσκ 25/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	μετ. «Πρίμα» (μ.)	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	18224	ε. Ρίγικα 16/3	ΣΙΑΒΕΡ ΧΡΟΝ (δ.κ.)			

ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729	α. Άκομπα 18/3
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Λονδίνο 2/3
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Καζαμπλάνκα 29/2
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Ισπανά 4/3
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φλάντ (αποθήκη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.)	78	11562	προς Κόμπε 29/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΛΕΤ'Ν (κ.)	73	19420	προς Μακίνο 12/3
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	προς Ιράν 30/1
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	α. Άκομπα 17/3
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Μπαγκλανός 20/3
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Βηρυτό 7/3
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεθ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	α. πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 13/3
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝΗ(κ.)	78	16329	α. Άκομπα 16/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	προς Μίλφροντ Χάβεν 20/3
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	μετ. «Νίκος Μ.» (κ.)
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	προς Σίντα 2/3
ΤΖΟΥ' (Ον.)	78	5868	ε. Ραβέννα 19/2
ΤΖΟΥΠΕΤ (κ.)	70	9954	ε. Λάγος 17/2
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	73	9044	προς Άκομπα 12/3
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Σίνον Μπαί 25/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	ε. Ρεϊνόν 16/3
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	ε. Βάρνα 6/3
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.	83	21000	ε. Σαλβαντόρ 17/3
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Κίχστον 19/3
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Πειραιά 10/3
ΤΗΝΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	προς Λάγος 6/3
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	προς Μπαχραίν 15/3
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	προς Αφρική 18/3
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	α. Κοτονό 4/3
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)	79	20331	προς Παράναγους 1/3
ΤΟΥΤΙ ΦΟΥΤΙ (ΑΒ)	64	1598	επισκ. Πειραιά 5/2
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Ντουαρνενέ Μπαί 31/1
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Λοριέντ 16/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Ντάρμπαν 10/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Ρίτσαρντ Μπαί 16/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	προς Πόρτ Μωχ. μπιν Καίμ 27/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'Γ'ΛΛ (κ.)	74	23757	προς Ιαπωνία 18/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	προς Μιζουράτα 1/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	ε. Τζέντα 13/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΣΤ (κ.)	73	43867	προς Βραζιλία 2/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	προς Ινδία 15/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΖΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Βραζιλία 4/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	προς Φλάσσινγκ 11/2
ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΦΚ (κ.)	72	79317	α. Φος 18/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 11/3
ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	προς Σεπετίμα 7/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	στο Νοβοτάλιν 20/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Αγκόλα 26/2
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Γκουαγκουίλ 13/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	ε. Σ. Αννα Μπαί 10/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	ε. Ντάρμπαν 16/3
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Μπ. Αμπάς 21/3
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	μετ. «Αλεξάνδρα Σα» (Λ.)
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Παγκάλεν Σούσου 15/2
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	επισκ. Πειραιά 5/2
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ)	68	15907	ε. Ιντσόν 25/11
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	77	40059	ε. Σεπετίμα 14/2
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	α. Πόρτο Μολιβάδ 4/3

ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	προς Οδησσό 17/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	στην Πύλο 6/3
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς ΗΠΑ 4/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Πόρτ Σάϊδ 12/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Ισπανία 16/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	πρ. «Western Trial»
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	α. Ντάρμπαν 19/3
ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)	68	15809	στο Τζέμπελ Άλι 24/1
ΦΡΗ ΠΙ'Σ (μ.)	69	15688	επισκ. Πειραιά 24/1
ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	15688	ε. Πειραιά 1/2
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	προς Χουάγκου 24/12
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Μπωμόντ 7/3
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Φώκλαντς 5/3
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	προς Αμβέρσα 16/3
ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Σόγκλα 15/3
ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	προς Σάντα Μάρτα 12/3
ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Λας Πάμας 21/3
ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	πρ. Φώκλαντς 16/3
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	προς Σιγκαπούρη 26/2
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Λας Πάμας 9/2
ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	προς Κορέα 16/3
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	προς Κορίντο 13/3
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	προς Κορίντο 6/3
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	προς Νουαντίμπου 14/3
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	προς Νταβό 10/3
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Χάιφα 12/3
ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	προς Καζαμπλάνκα 11/3
ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	προς Τόκιο 10/3
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Ταραγκόνα 10/3
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 14/3
ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 9/3
ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	πρ. Τζέντα 3/3
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Αγαρίν 6/3
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Ρόττερνταμ 21/3
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Βίγκο 16/3
ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Μπερκέλεϊ Σάουντ 1/3
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Ρόττερνταμ 21/3
ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Μαπούτο 7/3
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	ε. Ματόντι 26/2
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Τεργέστη 20/3
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Μπουσάν 10/3
ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Μπαγκκόκ 6/2
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	προς Κορίντο 11/3
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρ. Ινδία 16/3
ΧΑΒΑ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44698	πρ. Κουβέιτ 26/2
ΧΑΛΚΗΔΩΝΙΚΑ*	72	9343	α. Βάρρι 15/1
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρ. Κίνα 29/2
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Ρουέν 11/3
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. ΗΠΑ 16/2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	α. Τέμα 17/3
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρ. Παράναγους 10/3
ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	πρ. Σιγκαπούρη 14/3
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	διεξήλυσή Τσιταγκόγκ
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	ε. Άκομπα 5/3
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρ. Ναντόρ 14/3
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	πρ. Ν. Ορλεάνη 16/3
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Πειραιά 17/3
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρ. Μπαγκκόκ 18/3
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	α. Πειραιά 25/2
ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Μπουναβεντούρα 7/3
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	ε. Πόρτο Κορτέζ 8/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	πρ. Ν. Ορλεάνη 11/3
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	πρ. Καλδέρρα 16/3
ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Αμβέρσα 20/3
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Φουτζέιρα 6/1
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	πρ. Καζαμπλάνκα 10/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	στο Γκντάνσκ 19/2
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)	68	9170	πρ. Μαλαισία 1953
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Πειραιά 17/2
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	79	12598	μετ. «Χρυσοβαλάντου»
ΧΡΥΣΟΝ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Λα Σπέλια 18/3
ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Κουίνχουανγκντά 21/2
ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)	77	15642	πρ. «Ολύμπικ Λήντερ»
ΩΡΑ (Μ.)	72	17674	πρ. Κίνα 12/3
ΩΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	δ. Γιβραλτάρ 18/2
ΩΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049	πρ. Ορτόνα 11/3
ΩΡΑ ΤΖΕ'ΝΤ (π.)	79	7366	α. Ταμπό 1/3
ΩΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	πρ. Ουγιέντο 29/2

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4526831 — ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Κυκλοφορεί εντός του Μαΐου 1992, σε πολυτελή τόμο πλέον των 400 σελίδων το ΛΕΥΚΩΜΑ της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, όπως προκύπτει από το παράλληλο βίο 60 ΧΡΟΝΩΝ της Ελληνικής Ναυτιλίας και των «Ναυτικών Χρονικών», περίοδος 1931 - 1990.

Το σπάνιο αυτό ιστορικό ΛΕΥΚΩΜΑ της Ναυτιλίας θα περιέχει στατιστικούς πίνακες και ένα εμπειριστατωμένο English Supplement, ώστε να είναι κατανοητό και στους πολλούς ξένους φίλους και συνεργάτες του Ελληνικού Εφοπλισμού.

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία

Κύριοι,

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

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΔΡ. ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ: ΧΩΡΑ:

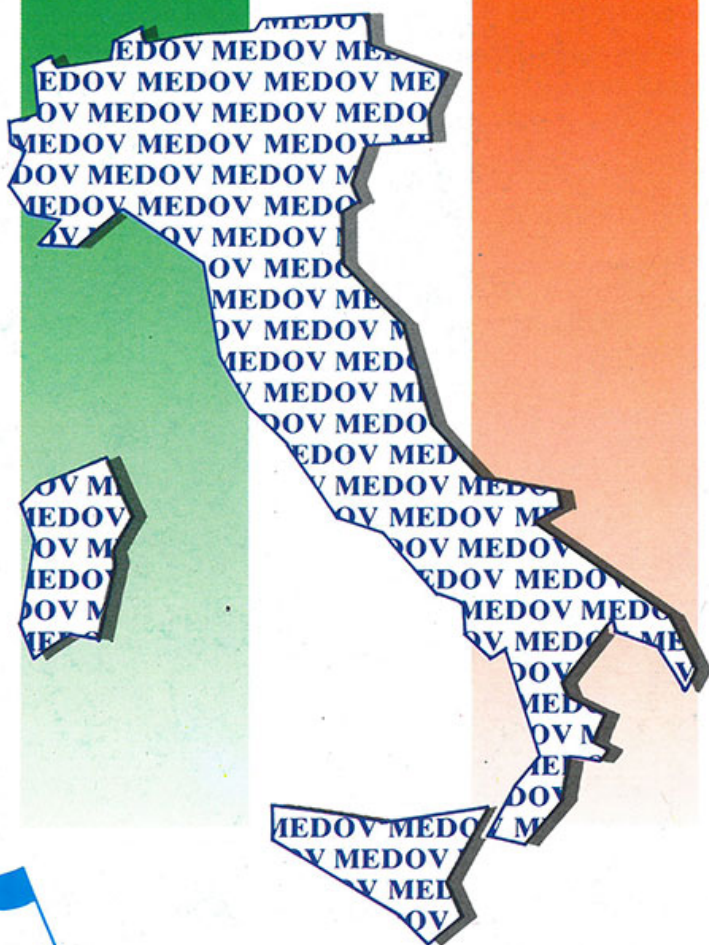
ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΕΛΕΞ ΤΕΛΕΦΑΞ

Εσσωκλείεται Επιταγή: Δρχ. 24.000 ☐ / Λιρών Αγγλίας 75,00- ☐ / ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 150,00- ☐

ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ: (Τιμές συμπεριλαμβάνουν έξοδα συσκευασίας και αποστολής, καθώς και Φ.Π.Α.)
ΕΛΛΑΔΑ / ΚΥΠΡΟ: ΔΡΧ. 24.000 ΕΥΡΩΠΗ / ΗΝ. ΒΑΣΙΛΕΙΟ: ΛΙΡΕΣ 75,00 - Η.Π.Α.: ΔΟΛΛ. 150,00 - ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ /
ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-

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.)