

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1992

Αρ. Φύλλου 1368/1127

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

OM. 1368 / 1127

5 IOYΛIOY 1992

ΔPX. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
 - DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, GERMANY
 - A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
 - A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
 - SCHIFFAHRTSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
 - L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
-

ΑΝΟΔΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΝΕΟΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ

Η ΕΤΒΑ UNIVERSAL BANK



ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

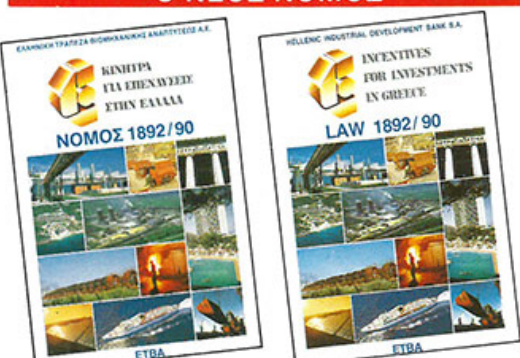
- Χρηματοδότηση μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ή/και εγγυημένη) και συμμετοχή στο μετόχι κεφάλαιο βιομηχανικών και εμπορικών επιχειρήσεων που πραγματοποιούν παραγωγικές επενδύσεις.
- Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών περιοχών και βιοτεχνικών κέντρων σε διάφορες περιοχές της χώρας για την εγκατάσταση μικρών, μεσαίων, βιομηχανικών και βιοτεχνικών.
- Αντικατάσταση της ελληνικής κεφαλαιαγοράς έναντι πόρων (ΟΜΟΛΟΓΑ ΕΤΒΑ) και προσέλκυση ξένων κεφαλαίων από τη διεθνή κεφαλαιαγορά για παραγωγικές επενδύσεις στη χώρα.
- Παροχή υπηρεσιών χρηματοοικονομικού συμβούλου σε επιχειρήσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που σχετίζονται με την χρηματοοικονομική τους στρατηγική, τις πηγές χρηματοδότησης και τους τρόπους για την αποτελεσματικότερη και φθηνότερη άντληση κεφαλαίων.
- Ανάληψη της διαχείρισης νέων ελκυστικών προγραμμάτων (επένδυση ή αλλαγή) και την υπαγωγή αγοράς αποσπασμένης οδού του μέρους τους (UNDERWRITING).
- Ανάληψη προγραμμάτων (εγγυημένων και ανασυγκροτήσιμων) επενδύσεων μέσω θυγατρικών ΕΠΕ (εγγυημένων ή άλλων μεθόδων (MERGERS AND ACQUISITIONS).
- Παροχή υπηρεσιών χρηματοδοτικής μεθόδου μέσω της ETBALEASING.
- Παροχή επενδυτικών υπηρεσιών μέσω της Ελληνικής Εταιρείας Επενδύσεων Χαρτοφυλακίου Α.Ε. (Ε.Ε.Ε.Χ.)

ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΗ



ΟΔΗΓΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΤΒΑ.
Κυκλοφορεί στα ελληνικά, αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ



Στην κορίθρο 4 περιλαμβάνονται ελάχιστα ως εξής:

*Σύμφωνα με τον Νόμο 1892/90, οι επιχειρήσεις που πραγματοποιούν επενδύσεις στην βιομηχανία και στην γεωργία, έχουν δικαίωμα κτήσης του Ε.Ο.Μ.Ε.Χ. ή βιομηχανικών κέντρων και κτήσης κτήσης.

Εφόσον οργανωθούν κατά την αποδοτικότητα της παραγωγής, οι κτήσεις και της κτήσης, δύνανται να κτήσουν τον εθνικό νόμον των κτήσεων αυτών, δηλαδή να κτήσουν το κτήσιον των άρθρων 7 και 8 του Νόμου (1) και 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ

Εδώ χτίζεται το μέλλον της Ελληνικής Βιομηχανίας



ΥΠΟΜΗΝΗΜΑ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ Τ.Ε. ΑΣΙΤΟΓΕΙΑ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΡΟΣΤΕ ΤΙΜΕΛΗ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΕΛΦΙΝΟΤΙΜΕΛΗ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΕΛΦΙΝΟΤΙΜΕΛΗ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΕΛΦΙΝΟΤΙΜΕΛΗ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΕΛΦΙΝΟΤΙΜΕΛΗ
 ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΕΛΦΙΝΟΤΙΜΕΛΗ

Η ΕΤΒΑ εφαρμόζει ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ίδρυσης και λειτουργίας Βιομηχανικών Περιοχών σε όλη την χώρα. Οι Βιομηχανικές Περιοχές παρέχουν ειδικά κίνητρα εγκατάστασης και λειτουργίας βιομηχανικών ή βιοτεχνικών μονάδων και έχουν έτοιμη υποδομή (πλήρη δικτύωση ηλεκτρισμού, ύδρευσης, αποχέτευσης, οδική, εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού αποβλήτων, κέντρα διαχείρισης μέρμερας και υποστήριξης κλπ).

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΤΒΑ

- Χρηματοδότηση επενδύσεων που συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και την παροχή βοήθειας για την προώθηση.
- Χρηματοδότηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας. Στην Τράπεζα έχει ήδη συσταθεί με νέα υπηρεσία.



Πρόγραμμα για την εξοικονόμηση ενέργειας στη βιομηχανία

Στην προσπάθεια της ΕΤΒΑ για να επιτύχει μείωση της εθνικής κατανάλωσης ενέργειας, αναγνωρίζει τη σημασία ενός προγράμματος που θα κατευθύνει και θα ενθαρρύνει τη βιομηχανία ως προς το σκοπό αυτό.

Επομένως, για την προώθηση αυτού του προγράμματος, η ΕΤΒΑ έχει συστήσει μια ομάδα εργασίας που θα μελετήσει και θα προτείνει μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας στη βιομηχανία.

- την καταγραφή της σημερινής ενεργειακής κατάστασης στην Ελλάδα και την ταξινόμηση του υλικού που υπάρχει για την κατανάλωση ενέργειας ανά βιομηχανικό κλάδο.
- την εκτίμηση τεχνικών λύσεων εξοικονόμησης ενέργειας στους κλάδους που έχουν επισημανθεί ως ενεργειακά σημαντικοί. Τα δεδομένα αυτά θα αποτελέσουν τη βάση για την ανάπτυξη προγράμματος χρηματοδότησης και συντήρησης για τη δυνατότητα υλοποίησης των απαιτούμενων επενδύσεων.

Με επιτόκιο 24% Πρωτοποριακά ομόλογα ΕΤΒΑ

Η ΕΤΒΑ είναι η πρώτη εταιρεία που εισήγαγε ομόλογα με επιτόκιο 24%, το οποίο είναι το χαμηλότερο επιτόκιο που έχει εισήγαγει ποτέ εταιρεία στην Ελλάδα. Η ΕΤΒΑ είναι η πρώτη εταιρεία που εισήγαγε ομόλογα με επιτόκιο 24%, το οποίο είναι το χαμηλότερο επιτόκιο που έχει εισήγαγει ποτέ εταιρεία στην Ελλάδα.

Εάν οι εταιρείες θέλουν να εισήγαγουν ομόλογα, η ΕΤΒΑ είναι η καλύτερη επιλογή. Η ΕΤΒΑ είναι η πρώτη εταιρεία που εισήγαγε ομόλογα με επιτόκιο 24%, το οποίο είναι το χαμηλότερο επιτόκιο που έχει εισήγαγει ποτέ εταιρεία στην Ελλάδα.



Εντυπωσιακή η παρουσία της ΕΤΒΑ στη ΔΕΘ



Το νέο κτίριο της ΕΤΒΑ στη Λεωφόρο Συγγρού/Αθήνα.



ΑΥΤΟΙ
ΠΟΥ ΞΕΡΟΥΝ
ΑΠΟ LEASING
ΕΜΠΙΣΤΕΥΟΝΤΑΙ
ΤΗΝ
ETBALEASING

ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 87 - 117 45 ΑΘΗΝΑ • ΤΗΛ: 92 15 311 - 92 32 054 - 92 42 900
TELEX: 215203 ETVA GR • ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ETVABANK • FAX: 92 32 089 - 92 32 809 - 92 41 513

Η διαφήμιση αυτή χρηματοδοτείται κατά 70% από την Ε.Ο.Κ.



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

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

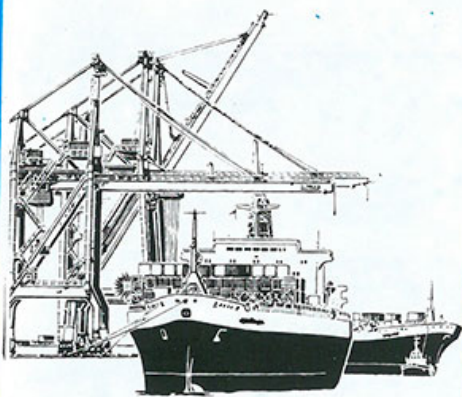
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1992
ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1368/1127

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.: 4184049-4182708-9
Φάξ: 4182786

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. 1368/1127 July 15th, 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

9

Η απήχηση του Λευκώματος.
«60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

15

Ο επανελθών στην ενέργεια Συνταξιούχος
Του κ. Ν. Παπακυριάκη, γεν. γραμ. ΠΕΣΠΕΝ.

17

Η δειγματοληψία κατά την πετρέλευση
Του κ. Δημήτρη Σταματόπουλου.

23

Οι Συνθήκες Λειτουργίας της
Επιβατηγού Ναυτιλίας.
Κύρια συμπεράσματα της μελέτης του ΚΕΠΕ.

25

Η απόδειξη εισαγωγής συναλλάγματος από
ναυτικούς δικαιούχους ατελείας

27

«Του Αγίου Λιμενάρχου»
Του κ. Βασίλη Παπαγιάννη

29

Λίγα απ' Όλα
Επισημάνσεις του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

43 ENGLISH SUPPLEMENT

46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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



Ο εφοπλισμός ανησυχεί

Ο ελληνικός εφοπλισμός είχε πολλούς λόγους να ανησυχεί για την τύχη και για την πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Από που να αρχίσει κανείς και που να τελειώσει;

Από την έλλειψη, ποιοτική και αριθμητική, των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων αλλά και των γραφείων;

Από τις συνεχείς αυξήσεις που επιβάλλουν οι ασφαλιστές και τα P & I Κλάμπ και αυξάνουν σε απαγορευτικό επίπεδο τα ημερήσια έξοδα του πλοίου;

Από την αντιρρυστική νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών που κόβει την ανάσα εκείνων τα πλοία των οποίων προσεγγίζουν σε αμερικανικά λιμάνια;

Από την (πρόσφατη) αξίωση των ασφαλιστών για την επιβολή ενός επί πλέον ελέγχου στα πλοία και την καθιέρωση ενός νέου πιστοποιητικού που θα εκδίδεται από έναν αναρμόδιο οργανισμό — τον Salvage Association εν προκειμένω;

Από τις δικτατορικές, μπορεί να πει κανείς, προβλέψεις των φορτωτικών, που «φορτώνουν» τα πάντα στο πλοίο;

Από τον προστατευτισμό που ασκούν διάφορες κυβερνήσεις ή κράτη δημιουργώντας συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού;

Σ' όλα αυτά, που δεν είναι φυσικά τα μοναδικά «από» που προκαλούνται από εξωγενείς παράγοντες, ήρθαν να προστεθούν και όσα ακούσθηκαν στις συγκεντρώσεις πλοιοκτητών που δεν είναι τώρα μέλη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν το τελευταίο διάστημα στα γραφεία της Ε.Ε.Ε., που ενέτειναν τις ανησυχίες του ελληνικού εφοπλισμού. Και εάν δεν υπάρξει η επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων αλλαγή νοοτροπίας και άμεση και ριζική αντιμετώπιση ορισμένων εκκρεμών θεμάτων φοβούμεθα ότι οι ανησυχίες αυτές θα οδηγήσουν σε αποφάσεις ιδιαίτερα βλαπτικές για τον τόπο, γιατί είναι αυτονόητο ότι ουδείς θα θελήσει να συνδέσει την τύχη του και το μέλλον των επιχειρήσεών του αλλά ούτε και να ρισκάρει την περιουσία του με την αδιαφορία ή την έλλειψη προβλεπτικότητας ή αποφασιστικότητας και τον ωχαδερφισμό που διακρίνει την Ελληνική Πολιτεία.

Οι ανησυχίες του ελληνικού εφοπλισμού ενετάθησαν συγκεκριμένα:

Πρώτον, από τις πληροφορίες που υπήρξαν κατά τις εν λόγω συναντήσεις αναφορικά με την τύχη των εταιριών του Νόμου 89 μετά την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της 1ης Ιανουαρίου 1993, και

Δεύτερον, από τα λεχθέντα με έμφαση — και επαναληφθέντα για να μην υπάρξουν παρανοήσεις — περί πλήρους αδιαφορίας της Ελληνικής Πολιτείας για τα ναυτιλιακά μας πράγματα.

ΕΥΤΥΧΩΣ

Η πλειοψηφία της διοικήσεως της Ναυτικής Ομοσπονδίας ετάχθη τελικώς κατά της νέας 48ωρης απεργίας που είχε αποφασισθεί να κηρυχθεί στις 9 και 10 Ιουλίου και θα έπληττε και αυτή τη φορά, όπως άλλωστε και όλες τις προηγούμενες, αποκλειστικά

το ακτοπλοϊκό επιβατηγό πλοίο το οποίο περνάει, όπως υπογράμμιζαν στο προηγούμενο τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά», ιδιαίτερα δύσκολες στιγμές, που μπορεί τελικά να οδηγήσουν στην καταστροφή αν δεν ληφθούν από την Πολιτεία οι επιβαλλόμενες αποφάσεις για να καταστεί δυνατή η διατήρηση της Ακτοπλοΐας σε ελληνικά χέρια.

Για το πρώτο θέμα αναφέρθηκε συγκεκριμένα, χωρίς να καταστεί δυνατόν να υπάρξει η παραμικρή διευκρίνιση, ότι μετά την 1η Ιανουαρίου 1993, οι εταιρίες του Νόμου 89 θα είναι ουσιαστικά ανύπαρκτες, γιατί όπως ελέχθη, το καθεστώς που διαμορφώνεται βάσει του εν λόγω Νόμου βρίσκεται σε αντίθεση με τις κοινοτικές ρυθμίσεις και η ελληνική ναυτική εταιρία που θα μπορούσε να καλύψει το κενό που δημιουργείται είναι ακόμη — πέντε μόλις μήνες πριν από την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση — ανύπαρκτη. Γι' αυτό ακριβώς διατυπώθηκαν και σκέψεις για τη δημιουργία και από την Ελλάδα πλέον θυγατρικού νηολογίου που θα αναγνωριζόταν από την ΕΟΚ, όπως έγινε με τα αντίστοιχα νηολόγια άλλων κοινοτικών χωρών, ώστε να μην υπάρξουν προβλήματα για την Ελληνική Ναυτιλία μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Για το δεύτερο, κατά σειρά, θέμα υπογραμμίστηκε η πλήρης αδιαφορία της Ελληνικής Πολιτείας και επ' αυτού αναφέρθηκε χαρακτηριστικά ότι ένα θέμα που «καίει» την Ελληνική Ναυτιλία και απασχολεί νυχθημερόν τον ελληνικό εφοπλισμό, το θέμα της αμερικανικής αντιρρυστικής νομοθεσίας δεν έχει τεθεί στην ΕΟΚ από την Ελληνική Πολιτεία, εξ ου και η αδιαφορία που έχει επιδειχθεί μέχρι τώρα από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για το καυτό αυτό πρόβλημα. Επίσης, όπως χαρακτηριστικά τονίστηκε, υπάρχει πλήρης αδιαφορία ακόμη και για τη συναλλαγματική συνεισφορά της Ναυτιλίας προς την Εθνική Οικονομία, πράγμα που αποδεικνύει περίτρανα ότι η παρατηρούμενη συνεχής αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος οφείλεται αποκλειστικά στη δραστηριότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας και του ελληνικού εφοπλισμού.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι τα προβλήματα είναι κοινά για το σύνολο του ελληνικού εφοπλισμού, και γι' αυτούς, δηλαδή, που διατηρούν τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο αλλά και για τους άλλους που έχουν καταφύγει στη λύση της ξένης σημαίας. Και αυτά τα κοινά προβλήματα οδήγησαν αυτούς που δεν είναι σήμερα μέλη της Ενώσεως στη διαπίστωση ότι πρέπει να μετέχουν και αυτοί στις δαπάνες για τα κοινά και όλοι είπαν ότι πρέπει να καταβάλλονται εισφορές προς την Ένωση από όλους, από όλα τα πλοία, δηλαδή, με τη φόρμουλα, λόγου χάρη, του «συνδεδεμένου μέλους», ενώ το ορθότερο θα ήταν να μετέχουν στην Ένωση όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας. Επ' αυτού όμως θα χρειασθεί να επανέλθουμε.

Βεβαίως υπήρξε η συνήθης εξαίρεση — οι διοικήσεις των Ενώσεων Μηχανικών, Ναυτών και Θερμαστών (η οποία έχει μετονομασθεί σε Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής) θεωρούν ότι «τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι Έλληνες ναυτικοί διαρκώς οξύνονται και μόνος τρόπος επιλύσεώς τους είναι η οργάνωση νέων απεργιακών κινητοποιή-

σεων, οι οποίες, προσθέτουμε εμείς, θα πλήξουν μόνον το ευάλωτο επιβατηγό, στο οποίο απασχολούνται κυρίως τα μέλη των δύο τελευταίων Ενώσεων...

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Μετά τη σύναψη δανείου έχει εξασφαλισθεί η καταβολή των συντάξεων του NAT και ήδη στις 2 Ιουλίου είχαν ταχυδρομηθεί οι επιταγές με τη σύνταξη του Ιουλίου και το επίδομα αδείας.

Ο Υπουργός, απαντώντας στα αιτήματα της ΠΝΟ σχετικά με το NAT, είπε ότι για την εξυγίανση του Ταμείου βρίσκεται σε εξέλιξη σοβαρή προσπάθεια, η απόδοση της οποίας μέχρι τώρα μπορεί να κριθεί ικανοποιητική και τα ελλείμματα έχουν περιορισθεί σημαντικά.

Ασφαλώς ουδείς μπορεί να τα αμφισβητήσει αυτά: Και νέα έσοδα εξασφαλίστηκαν και ταυτόχρονα «σβήσθηκαν» μεγάλα ποσά που χρωστούσε το NAT από δανεισμό. Αλλά κατά την ταπεινή μας αντίληψη όλα αυτά, ακόμη και η περιστολή των δαπανών στην οποία αναμένεται να οδηγήσει η υπό κατάρτιση νομοθεσία, δεν αρκούν και χρειάζεται να υπάρξει ουσιαστική αύξηση των εσόδων του Ταμείου από τη «φυσική» του πηγή, τις εισφορές, δηλαδή, εργαζομένων και εργοδοτών. Σ' αυτόν τον τομέα δεν

βλέπουμε να γίνονται εκείνα που, κατά την αντίληψή μας, «πρέπουν», και τα «Ναυτικά Χρονικά» τα έχουν πει και ξαναπει και δεν θα σταματήσουν να τα λένε.

Εχουμε πει συγκεκριμένα επανειλημμένως, ότι εάν είχε υιοθετηθεί η πρόταση του Κομμιττε για την ασφάλιση στο NAT δέκα Ελλήνων ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο καράβι ίσως σήμερα, με την απαραίτητη και επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων εκκαθάριση του μητρώου των συνταξιούχων από τους «αλεξιπτωτιστές», το Ταμείο να μην είχε καν πρόβλημα ή έστω να υπήρχε ανάγκη μιας μικρής ενισχύσεως από τον κρατικό προϋπολογισμό. Δυστυχώς, όπως υπογραμμίζαμε και στο αμέσως προηγούμενο τεύχος, η πρόταση εκείνη του Κομμιττε, η οποία είχε υιοθετηθεί και υποστηριχθεί από το NAT, δεν έγινε δεκτή από τον τότε Υπουργό κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλο επειδή θεωρούσε ότι το μέτρο θα απέβαινε εις βάρος του εθνικού ναυτολογίου. Την ίδια τύχη είχε και η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση στο NAT οκτώ Ελλήνων (των τριών αξιωματικών της γέφυρας, των τριών της μηχανής και δύο δοκιμών αντιστοίχως) επειδή οι επιτήδριοι έχουν παραμυθιάσει τον σημερινό Υπουργό και τρέφουν συνεχώς με φρούδες ελπίδες τις εύλογες προσδοκίες του για την προσέλευση πλοίων στο εθνικό ναυτο-

λόγιο.

Οι αριθμοί όμως είναι αμελίκτοι και δείχνουν ότι ανάκαμψη του εθνικού ναυτολογίου δεν υπήρξε — η διαφορά των 12 πλοίων που υπήρξε από την αρχή του έτους μέχρι το πρώτο δεκαήμερο του Ιουλίου σε καμμία περίπτωση δεν μπορεί να λογισθεί ως ανάκαμψη του εθνικού ναυτολογίου, ενώ στο NAT ουσιαστικά δεν συνεισφέρεται το παραμικρό. Δι' ό τα «Ναυτικά Χρονικά», παρ' όλο ότι έχουν γίνει κουραστικά με τη συχνή επανάληψη, επαναλαμβάνουν την πρόταση να υπάρξει ο επαναπατρισμός δια του NAT και διατυπώνουν και την πρόταση προς τον Υπουργό να παραμερίσει επί τέλους εκείνους που τον παραμυθιάζουν, διότι σε τελευταία ανάλυση δεν βλάπτουν μόνον τον ίδιο, που άλλωστε ουδόλως θα ενδιέφερε, αλλά και των ναυτικών μας εν ενεργεία και συνταξιούχων, αλλά και του συνόλου των Ελλήνων που καλούνται να καλύψουν τα ελλείμματα του NAT δια των συνεισφορών του προϋπολογισμού.

Ο Υπουργός είπε ακόμη ότι για τις παρεμβάσεις που πρόκειται να γίνουν στο ασφαλιστικό σύστημα των ναυτικών θα ενημερωθούν προηγουμένως οι φορείς της Ναυτιλίας και ότι δεν πρόκειται σε καμμία περίπτωση να υπάρξει αιφνιδιασμός επ' αυτού. Ο Υπουργός είπε ακόμη ότι θα απαιτηθεί σημαντικός χρόνος έως ότου παρουσιασθεί η τελική πρόταση του υπουργείου Ναυτιλίας προς συζήτηση. Και τούτο διότι ο διάλογος μεταξύ της Κυβερνήσεως και των εκπροσώπων των εργαζομένων επί του εθνικού ασφαλιστικού συστήματος, προχωρεί με βραδύ ρυθμό.

Από αυτό δε προκύπτει, προσθέτουμε εμείς, ότι, παρά την αναγνώριση της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος, οι ρυθμίσεις που θα υπάρξουν για το NAT θα συσχετίζονται με όσα αποφασισθούν τελικώς για το εθνικό ασφαλιστικό σύστημα.

ΜΗΠΩΣ;

Παλιός αναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών», ο οποίος θυμάται, μας είπε ότι τα χρόνια που όλα έδειχναν ότι η Ναυτιλία των Ελλήνων θα προχωρούσε στο γιγαντισμό και ότι για τον λόγο αυτόν θα χρειαζόμασταν περισσότερα στελέχη από όσα διαθέταμε την εποχή εκείνη (μιλάμε για τη δεκαετία του '50) για τη συμμετοχή σε εξετάσεις για προαγωγικά διπλώματα λαμβανόταν υπ' όψει και ναυτική υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες που εμφανίζονταν σε νομίμως επικυρωμένα «ντισάρτσια» και μάλιστα χωρίς να έχει αναγνωρισθεί προηγουμένως από το NAT για συντα-

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 38th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agents

GREECE

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

HOLLAND

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

ξιοδοτικούς λόγους.

Εχοντας υπ' όψει την επισήμανση αυτή σκεφθήκαμε μήπως θα ήταν δυνατόν να μπει κάποια παραγραφή στο σχέδιο Π.Δ. που προβλέπει την αναγνώριση της υπηρεσίας Ελλήνων ναυτικών σε πλοία κοινοτικών χωρών για να ρυθμισθεί επί τέλους και το ζήτημα που έχει δημιουργηθεί σε βάρος πολλών ναυτικών μας που ελλείπει πλοίων με Ελληνική σημαία αναγκάστηκαν να εργασθούν σε πλοία με ξένες σημαίες και η υπηρεσία τους αυτή δεν λαμβάνεται υπ' όψει για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων ακόμη και αν έχει αναγνωρισθεί — με ιδιαίτερα βαρείς όρους — από το ΝΑΤ. Δεν μιλάμε γενικώς, εννοούμε τις υπηρεσίες που αποκτήθηκαν στη διάρκεια της ισχύος του Νόμου 1376/83, οπότε πολλοί ναυτικοί υποχρεώθηκαν, λόγω εφαρμογής της ανακυκλώσεως, να εγκαταλείψουν τα πλοία με Ελληνική σημαία στα οποία εργάζονταν και έκτοτε δεν κατέστη δυνατόν να ξαναβρούν δουλειά σε πλοία με Ελληνική σημαία.

Λέμε μήπως, με την προσθήκη ότι εκείνοι που έχουν στηλώσει τα πόδια τους σαν μουλάρια και αρνούνται να ικανοποιήσουν αυτό το δικαίωμα από όλες τις πλευρές αίτημα μιας κατηγορίας ναυτικών μας δεν έβγαλαν μιλά — και ούτε φυσικά στηλίσαν τα πόδια — όταν το ίδιο το Υπουργείο αναγνώρισε την υπηρεσία των επαναπατρισμένων πολιτικών προσφύγων στα τότε σοβιετικά πλοία και για τη συμμετοχή σε εξετάσεις.

Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Συνεχίζει τις αντιδράσεις της η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ για τη ναυτολόγηση συνταξιούχων σε ποντοπόρα πλοία με Ελληνική Σημαία, αποδεικνύοντας έτσι για μια ακόμη φορά ότι κατά την αντίληψή της είναι προτιμότερο οι θέσεις εργασίας στα ελληνικά βαπόρια να καταλαμβάνονται από ξένους και όχι από τους συνταξιούχους ναυτικούς μας, που τους θέλει στην γωνία και πενόμενους με την γλίσχρο σύνταξη του ΝΑΤ.

Το νέο επιχείρημα της εναντίον της ναυτολόγησής των συνταξιούχων είναι ότι η σχετική υπουργική απόφαση δεν εφαρμόζεται ορθά αλλά δεν λέγει το παραμικρό για το πόσες αιτήσεις ενδιαφερομένων ναυτιλιακών εταιριών προς την ίδια για τη ναυτολόγηση εν ενεργεία μηχανικών μπορεί να ικανοποιηθεί — λέξη για την ταμπακίερα σαν να μην βρίσκεται στον Πειραιά και δεν γνωρίζει το παραμικρό για το οξύτατο πρόβλημα της επανδρώσεως των πλοίων και χείμαρρος όταν πρόκειται για τη ναυτολόγηση των συνταξιούχων, για την κατάντια των οποίων έχει

Σωστή πρωτοβουλία πλοιάρχου

Πρίν λίγες ημέρες, ένας συνεργάτης μας ταξίδεψε για Σύρο με το Ε/Γ - Ο/Γ «Παναγία Τήνου». Παρόλα που ήταν το δεύτερο (νυκτερινό) δρομολόγιο του πλοίου και ήταν δικαιολογημένη η κούραση του πληρώματος ο Συριανός πλοίαρχος κ. Ισίδωρος Μαμίδης με μεγάλη ευγένεια προθυμοποιήθηκε να του δείξει ότι καινούργιο έγινε στο πλοίο μετά από δική του εισήγηση.

Πράγματι διαπιστώθηκε μία σειρά οργανωτικών και λειτουργικών μέτρων που φανερά έχουν ανεβάσει το επίπεδο του πλοίου.

Εντύπωση προκάλεσε η ύπαρξη παιδικών τουαλετών στο πλοίο αυτό. Πρό-

κειται για σωστά οργανωμένους και όμορφα διακοσμημένους χώρους υγιεινής των μικρής ηλικίας επιβατών του πλοίου για τη λειτουργία των οποίων μάλιστα γίνεται και σχετική ανακοίνωση από τα μεγάφωνα του πλοίου.

Αξίζουν συγχαρητήρια στον Πλοίαρχο κ. Μαμίδη για τους προβληματισμούς και την ανησυχία που επιδεικνύει σχετικά με την καλύτερη από πάσης απόψεως εξυπηρέτηση των επιβατών, ενώ παράλληλα οι ενέργειές του αποδεικνύουν ότι πάντα έχουν δυνατότητες, όχι μόνο ο πλοίαρχος, αλλά και όλο το πλήρωμα να προσφέρουν καλύτερες συνθήκες ταξιδιού στους επιβάτες.

και η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ τις δικές της ευθύνες.

Κατά την δική μας αντίληψη, το μοναδικό λάθος που υπήρξε γύρω από το θέμα της ναυτολόγησής των συνταξιούχων ήταν το ότι ο Υπουργός κ. Αριστοτέλης Παυλίδης υποχώρησε στις πιέσεις των καρεκλοκένταυρων και έθεσε τον χρονικό περιορισμό της 31ης Μαΐου για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από τους συνταξιούχους στρέφοντας μ' αυτόν τον τρόπο τους εξερχομένους στο μεταξύ στη σύνταξη προς τα ανασφάλιστα πλοία, όπου βεβαίως ουδείς έλεγχος είναι δυνατόν να υπάρξει.

ΤΟ ΝΕΟ ΑΙΜΑ

Σε 800 θα ανέλθουν οι εφετεиноί νέοι μαθηταί των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. από τους οποίους οι 500 στις σχολές πλοιάρχων και οι 300 στις σχολές μηχανικών.

Όπως είναι φυσικό τη μερίδα του λέοντος θα απορροφήσουν οι σχολές του Ασπροπύργου με 145 πλοιάρχους και 170 μηχανικούς. Ακολουθεί η Πρέβεζα, η οποία μετά την μακρά υπολειπόμενη ή αδράνεια θα λειτουργήσει ως σχολή πλοιάρχων με 130 μαθητάς. Στις υπόλοιπες σχολές πλοιάρχων (Υδρας, Σύρου, Οινουσσών, Χανίων, Κύμης, Μηχανιώνας, Κεφαλληνίας) οι αριθμοί των υποψηφίων κυμαίνονται από 20 μέχρι 60, ενώ στις σχολές μηχανικών (Χίου, Χανίων, Μηχανιώνας) κυμαίνονται από 40 μέχρι 50.

Οι υποψήφιοι καλύπτουν κατά ποσοστά όλες τις πηγές προελεύσεως, δηλαδή τα ναυτικά λύκεια και όλες τις δέσμες των πανελληνίων εξετάσεων. Εξάλλου μόνο 10 θέσεις προβλέπονται στον Ασπρόπυργο για νέες που προτίθενται ν' ακολουθήσουν το πλοιαρχικό επάγγελμα.

Εν όψει της έλλειψης νέων μηχανικών για τις ανάγκες της ναυτιλίας, ο αριθμός των 300 υποψηφίων φαίνεται

ανεπαρκής, συμπεριζόμενος ίσως λόγω των περιορισμένων δυνατοτήτων ενδαιτήσεως στις σχολές εσωτερικής φοίτησης. Καλόν όμως θα ήταν να γίνει πρόβλεψη, ώστε εφόσον υπάρξει ικανοποιητική προσφορά, να εξαντληθούν όλες οι δυνατότητες για την αύξηση του αριθμού των εισακτέων.

ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ

Τρεις από τις τέσσερις δεσμευτικές προσφορές που υποβλήθηκαν για την εξαγορά του Νεωρίου της Σύρου προέρχονται από γνωστούς Έλληνες εφοπλιστές και η τέταρτη από Ελληνοαμερικανό επιχειρηματία.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες:

- Η εταιρία Phoebe Shipping Navigation, η οποία εκπροσωπεί τον κ. Γιώργο Πατέρα, προσέφερε για την εξαγορά 3,7 δισεκατομμύρια δραχμές.

- Η εταιρία USA Catamaran Shipyard Holdings (εκπροσωπεί τον Ελληνοαμερικανό επιχειρηματία, Ε. Γκαλούρη) προσέφερε 18,5 εκατ. δολάρια, ή 3,5 δισ. δραχμές σε οκτώ ισόποσες ετήσιες δόσεις.

- Η εταιρία Cedric Investment Ltd. (Παναγιώτης Τσάκος και Δημήτριος Μανιός), οι οποίοι μαζί με τους κ.κ. Λού Κολλάκη και Αντ. Λελάκη διεκδικούν και τα Ναυπηγεία Σκαμαμαγκά προσέφερε 17 εκατ. δολάρια ή 6 δισ. δραχ. σε 10 ισόποσες ετήσιες δόσεις. Η εταιρία αυτή είναι η μόνη η οποία κατέθεσε την προβλεπόμενη εγγυητική επιστολή.

- Η εταιρία Εμπορικά - Βιομηχανικά - Ναυτιλιακά Επιχειρήσεις Α.Ε. (Ν. Μάρκου, Σπ. Πολέμη, Αρ. Καραγεώργης), προσέφερε 1,5 δισεκατομμύριο δραχ. και ζητάει χρηματοδότηση ύψους 3 δισ. δρχ.

Επιπλέον η εταιρία USA Catamaran με την προσφορά της δεσμεύεται να προσλάβει 700 άτομα, η εταιρία Cedric Investment Ltd. 760 άτομα και η εταιρία Εμπορικά Βιομηχανικά Ναυτιλιακά

Επιχειρήσεις Α.Ε. 300 άτομα.

Ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης, μιλώντας για το θέμα της εξαγοράς των ναυπηγείων είπε ότι το ΥΕΝ θεωρείται ναυπηγεία ως στοιχείο του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου και θεωρεί βάσιμο ότι θα λειτουργήσουν αποδοτικά αν τη διαχείρισή τους αναλάβουν δοκιμασμένοι παράγοντες της Ναυτιλίας. Και παρατήρησε ότι είναι περιεργό να έχουμε Έλληνες εφοπλιστές να δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ναυπηγείων στην Ουρουγουάη και στην Αγγλία και η πατρίδα μας να τους αγνοεί.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Συνεχίζεται σταθερά η αυξητική πορεία της συναλλαγματικής προσόδου από τη Ναυτιλία.

Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία του Υπουργείου, κατά το πρώτο τετράμηνο του τρέχοντος έτους, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξήθηκε κατά 11,2% και αν η αύξηση αυτή συνεχισθεί και κατά τα άλλα δύο τετράμηνα του έτους, η συνολική συναλλαγματική πρόσδοδος από τη Ναυτιλία θα υπερβεί εφέτος τα δύο δισεκατομμύρια δολάρια και αυτό παρά το γεγονός ότι, όπως τουλάχιστον καταγγέλλεται, από την πλευρά της Πολιτείας δεν επιδεικνύεται το ενδιαφέρον που έπρεπε να αναμένεται προς την κατεύθυνση αυτή.

Σύμφωνα, λοιπόν με τα στοιχεία του ΥΕΝ, κατά το τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 621 εκατ. δολάρια, έναντι 558,6 εκατ. δολλαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1991.

Εντυπωσιακή όμως ήταν η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος που σημειώθηκε τον περασμένο Απρίλιο, όταν το συνάλλαγμα ανήλθε σε 162 εκατ. δολάρια έναντι 137,2 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1991, που σημαίνει ποσοστιαία αύξηση 18,1%.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ κ. Β. ΚΟΥΤΣΗ

Στην πορεία των μεγάλων αναπτυξιακών έργων του εμπορικού λιμένα Πειραιά αλλά και στις παρεμβάσεις που προγραμματίζει η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στον επιβατικό λιμένα, που θα αποτελέσουν τη βάση για περαιτέρω ανάπτυξη του και βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών τόσο προς τον επιβάτη όσο και προς το πλοίο, αναφέρθηκε στις 14 Ιουλίου, κατά τη διάρκεια συνέντευξης τύπου ο Πρόεδρος του Οργανισμού κ. Βασίλης Κούτσης.

Λόγω περιορισμένου χρόνου τα «Ναυτικά Χρονικά» θα αναφερθούν στα νέα έργα του ΟΛΠ στο προσεχές τους τεύχος.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Ενα τυχαίο περιστατικό που είναι μάλλον σύνηθες στα ανεπαρκή για τα σημερινά πλοία λιμάνια των νησιών μας — κατά τους χειρισμούς προσεγγίσεως στο λιμάνι της Νάξου η πλήρη ενός επιβατηγού βρήκε σε αμώδη βυθό χωρίς να προκληθεί η παραμικρή ζημία, το πλοίο δε αποκολλήθηκε σε δέκα λεπτά με τα δικά του μέσα — εμφανίστηκε με δραματικούς τόνους στις αθηναϊκές εφημερίδες σαν να είχε συμβεί κάποια τραγωδία.

Βεβαίως δεν είναι ασύνηθες το φαινόμενο να μεγαλοποιούνται τα ατυχήματα που σχετίζονται με πλοία, αλλά υπάρχουν περιπτώσεις σαν αυτή που προαναφέραμε που μας δίνει το δικαίω-

Οι Αγορές Συναλλάγματος

Το αρνητικό αίσθημα για το δολλάριο συνεχίστηκε και κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου και η παραβίαση των ορίων 1.5000 μάρκα και 1.9200 λίρες ενίσχυσε την απαισιοδοξία των επενδυτών.

Η ανάκαμψη της Αμερικανικής οικονομίας είναι υπαρκτή, αλλά με πολύ αργούς ρυθμούς και τα στοιχεία ανόδου της ανεργίας στις ΗΠΑ τον Ιούνιο, στο ύψος και ρεκόρ του 7,8%, είναι ενδεικτική της κατάστασης που επικρατεί. Παράλληλα η μεγάλη διαφορά που υπάρχει σήμερα μεταξύ Αμερικανικών και Γερμανικών επιτοκίων επιδρά ανασταλτικά στην ανάκαμψη του δολλαρίου.

Πάντως πρέπει να επισημανθεί ότι η πτώση του δολλαρίου είναι ήδη πολύ μεγάλη και η αγορά είναι σαφώς υπερπυλημένη σε δολάρια. Η παραμικρή λοιπόν θετική εξέλιξη της οικονομίας ή και όποιες τονωτικές δηλώσεις για το δολλάριο, (όπως π.χ. οι δηλώσεις του Γάλλου Υπουργού Οικονομικών ότι το Group των 7 ισχυροτέρων κρατών δεν επιθυμεί περαιτέρω πτώση του) θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις γρήγορης διόρθωσής του.

Το τελευταίο θα ενισχυθεί όταν αυτό περάσει τα σημαντικά τεχνικά όρια του στα 1.52000 (\$/DM) και 1.7900 (\$/Λίρα). Όταν αυτό συμβεί θεωρούμε πιθανό να το δούμε να φτάνει μέχρι και τα 1.5800 και 1.8200 αντίστοιχα.

Η εικόνα της Ιαπωνικής οικονομίας είναι εξίσου, αν όχι περισσότερο απογοητευτική.

Το Χρηματιστήριο του Τόκιο εξακολουθεί να κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα ενώ η αγορά προεξοφλεί νέα μείωση επιτοκίων.

Συμπερασματικά, δεν αναμένουμε το Ιαπωνικό νόμισμα να έχει εντυπωσιακές διακυμάνσεις, ενώ οι πιθανότητες τείνουν προς σταδιακή υποχώρησή του ίσως κάτω και από το 128.00 (\$/Yen).

μα να μιλήσουμε για υπερβολή.

Χωρίς να θέλουμε — από λόγους συναδελφικής αλληλεγγύης — να ελαφρύνουμε τις ευθύνες των δημοσιογράφων γι' αυτές τις υπερβολές, οφείλουμε να προσθέσουμε ότι οι υπερβολές υποδαυλίζονται και από ανθρώπους του χώρου. Σε πρόσφατο δημοσίευμα, λόγου χάρη, με τον τίτλο «Γέρασαν και βουλιάζουν...» και με υπότιτλο «Η ηλικία των πλοίων από τις σημαντικότερες αιτίες των ναυαγίων», περιλαμβάνονταν και δηλώσεις του Προέδρου της Ενώσεως Μηχανικών ο οποίος μιλούσε για «πλωτά φέρετρα», αλλά δεν ανέφερε το παραμικρό για τη διαπίστωση, την οποία δεν πρέπει να αγνοεί, ότι το 80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος ή αμέλεια.

Το Χρηματιστήριο Αθηνών

Συγκεκριμένα γεγονότα μονοπώλησαν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης το δεκαπενθήμερο που μας πέρασε.

Αρχικά, το απρόσμενο ίσως για τις ελληνικές θέσεις, αποτέλεσμα της συνόδου των Υπ. Εξωτερικών για το θέμα των Σκοπίων, έδωσε πνοή ανακούφισης στην εξωτερική μας πολιτική και για λίγο ανέτρεψε το αρνητικό κλίμα που κυριαρχούσε εδώ και πολύ καιρό.

Βέβαια, δεν απομακρύνθηκε το οξύτατο πρόβλημα από την περιοχή των Βαλκανίων, καθώς ο κίνδυνος να γενικευθεί ο πόλεμος στην πρώην Γιουγκοσλαβία είναι πάντοτε ορατός.

Στα εσωτερικά μας θέματα, αισθήματα ανακούφισης και αισιοδοξίας για την πορεία της οικονομίας, δημιουργήσε στο κυβερνητικό επιτελείο αλλά και στον επιχειρηματικό κόσμο της ώρας, η ανακοίνωση για τον πληθωρισμό του Ιουνίου.

Ξεπερνώντας κάθε πρόβλεψη, ο πληθωρισμός υποχώρησε στα 15,1% (σε δωδεκάμηνη βάση) και διαγράφει πλέον την προπτική άμεσης μείωσης των επιτοκίων.

Σύμφωνα μάλιστα με ορισμένες πληροφορίες, ίσως ο κ. Χριστοδούλου ανακοινώσει και εντός του Ιουλίου μειώσεις στις καταθέσεις ταμειευτηρίου.

Η βελτίωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών και της περιορισμένης αλλά ουσιαστικής μείωσης των δημοσιονομικών ελλειμμάτων, δημιουργούν ένα συνολικά θετικό κλίμα, επιπτώσεις του οποίου αναμένεται ότι δεν θ' αργήσουν να φανούν στις επενδύσεις και στο Χρηματιστήριο.

Ετσι, περιμένουμε από τον Γενικό Δείκτη που έκλεισε στις 799,48 την Παρασκευή 10/6, να σταθεροποιηθούν γύρω στο επίπεδο των 800 μονάδων, θεωρώντας σαν επίπεδο στήριξης το επίπεδο των 780-790 μονάδων και σαν επίπεδο αντίστασης το επίπεδο των 820-830 μονάδων.

Η ΑΠΗΧΗΣΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Συνεχίζονται τα ιδιαίτερα κολακευτικά σχόλια με τα οποία η Ναυτιλιακή μας Οικογένεια υποδέχθηκε το Ιστορικό Λεύκωμα «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ και ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Προς τον Διευθυντή των «Ναυτικών Χρονικών» και υπεύθυνο της μοναδικής αυτής ιστορικής έκδοσης, κ. Δημήτρη Ρήγα - Κωττάκη, εστάλησαν μεταξύ 30 Ιουνίου και 13 Ιουλίου 1992 οι ακόλουθες συγχαρητήριες επιστολές:

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΚΟΜΝΗΝΟ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Ηταν μια πραγματικά ευχάριστη έκπληξη το Λεύκωμα «60 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Η καλαίσθητη αυτή έκδοση αποτελεί σημαντικό ντοκουμέντο από την 60χρονη πορεία των «Ναυτικών Χρονικών» στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, αλλά και τον καλύτερο τρόπο απότισης τιμής στον αείμνηστο Δημήτριο Κωττάκη.

Θερμά συγχαρητήρια σε σένα και στους αξιόλογους συνεργάτες σου για την αξιόπαινη προσπάθειά σας.

Με φιλικούς χαιρετισμούς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ
Πρόεδρος ΝΕΕ

9 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.
ΚΥΡΙΟ ΓΙΑΝΝΗ ΓΚΟΥΜΑ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και χαρά διαβάζω την έκδοσή σας «60 χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά» (1931-1990).

Παρακαλώ δεχθήτε τα πλέον θερμά συγχαρητήριά μου για την πρωτοβουλία και την υλοποίηση του θαυμάσιου αυτού Λευκώματος.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση
ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚ. ΓΚΟΥΜΑΣ

30 Ιουνίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ
ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΟΥ ΚΟΜΜΙΤΤΗ
κ. ΓΙΑΝΝΗ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ**

Αγαπητέ Δημήτρη,

Τώρα που έφθασε στα χέρια μου το Λεύκωμα των «Ναυτικών Χρονικών», με το πολύ εντυπωσιακό αλλά δικαιολογημένο έτσι τίτλο «60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά», γιατί πραγματικά συνταξίδεψαν, σκέφθηκα ότι άξιζε η καθυστέρηση και η αναμονή.

Μας έδωσε πάλι η ομάδα των εκλεκτών φίλων, συνεργατών των «Ναυτικών Χρονικών» ένα πολύτιμο — τι να το πω; σύγγραμμα ιστορικό, που χρονογραφεί τεκμηριωμένα την πορεία 60 χρόνων της ναυτιλίας μας και ποιών χρόνων; των πλέον σημαντικών, της δημιουργίας και αναπτύξεώς της. Και αυτά όλα ενορχηστρωμένα από το Μεγάλο Μαέστρο του μεγάλου ρεπερτορίου των θεμάτων και προβλημάτων του ελληνικού εμπορικού πλοίου, του αείμνηστου ΔΗΜΗΤΡΗ ΚΩΤΤΑΚΗ.

Το Λεύκωμα είναι για μένα ένα πολύτιμο σύγγραμμα, που πρέπει να υπάρχει όχι μόνο σε όλες τις Ναυτικές μας Σχολές, Λύκεια, Φροντιστήρια και άλλα, αλλά και στα Πανεπιστήμιά μας. Σε όλες τις Ανώτατες Σχολές, γιατί δεν υπάρχει επιστήμη που να μην άπτεται με το αντικείμενο που λέγεται βαπόρι και τον ωραίο άνθρωπο που λέγεται ναυτικός.

Εγκάρδια και θερμά συγχαρητήρια σε όλους και να χαρούν οι απόγονοι το Λεύκωμα της 100ετίας «Ναυτικών Χρονικών» και μιας ακμούσας Ελληνικής Ναυτιλίας.

Με φιλικώτατα αισθήματα,
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

9 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟ**

Αγαπητέ Κύριε Κωττάκη,

Ο κ. Σ. Νιάρχος με επιφόρτισε να σας ευχαριστήσω θερμά εκ μέρους του για την καλωσύνη που είχατε να

του στείλετε το Ιστορικό Λεύκωμα των «Ναυτικών Χρονικών».

Ακόμη σας συγχαίρει για την αξιοθαύμαστη αυτή εργασία σας η οποία, με τα παρατιθέμενα στοιχεία, εμπλουτίζει τις γνώσεις επάνω στην ιστορία της ναυτιλίας του τόπου μας.

Με τιμή
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

6 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΥΡΙΟ
ΓΙΑΝΝΗ Α. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ**

Αγαπητέ Κύριε Ρήγα-Κωττάκη,

Θέλω να σας συγχαρώ για την τόσο επιμελημένη δουλειά σας στο Λεύκωμα «60 Χρόνια Ελληνική Ναυτιλία και «Ναυτικά Χρονικά», που αποτελεί προσφορά στην Ναυτιλία μας.

Φιλικά
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ

9 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΤΗΣ ΗΕΛΜΕΡΑ
κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟ**

Αγαπητέ μου Δημήτρη,

Ελαβα τη θαυμάσια έκδοση «60 χρόνια ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Πιστεύω πως το έργο που οι συνεργάτες σου και εσύ αναλάβατε τιμὰ ιδιαίτερα την Ελλάδα και τη Ναυτιλία της, αλλά εξ' ίσου θεμελιώνει ένα ιστορικό ντοκουμέντο ανάλογο του χαρακτήρα του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Επειδή προσωπικά έχω λόγους να αισθάνομαι μέλος της ελληνικής ναυτικής οικογένειας της οποίας τις παραδόσεις κλήθηκα να τιμήσω σε νεαρή ηλικία, σε συγχαίρω ειλικρινά και σου εύχομαι υγεία και δημιουργική-τητα για πολλά χρόνια.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση,
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΗΤΣΑΤΣΟΣ

7 Ιουλίου, 1992

**ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ Ε.Ν.
κ. ΠΑΝΟ ΔΡΑΚΟΥΛΑΚΟ**

Αγαπητέ κύριε Ρήγα - Κωττάκη,

Με μεγάλη μου χαρά αλλά και συγκίνηση διάβασα το βιβλίο σας «Ελληνική Ναυτιλία και Ναυτικά Χρονικά».

Επέτρεψε σε μένα έναν πλέον παλιό πλοίαρχο Α', με 33 χρόνια μέσα στην Εμπορική Μεγάλη Ναυτιλία μας, να σου πεί ένα ευχαριστώ για την έκδοση αυτή.

Με τιμή
ΠΑΝΟΣ Δ. ΔΡΑΚΟΥΛΑΚΟΣ
Πρόεδρος ΤΠΚΠΕΝ

1 Ιουλίου, 1992

ΕΝΤΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ

Προς
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
Ταχ. Θυρίς 80076, 185 10 Πειραιάς

Ημερομηνία

Κύριοι,

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

(τίτλος ή επωνυμία Ελληνικά)

(τίτλος ή επωνυμία Ξενόγλωσσα)

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ:

ΑΡ.

ΤΑΧ. ΚΩΔΙΕ

ΠΟΛΗ:

ΧΩΡΑ:

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΤΕΛΕΞ

ΤΕΛΕΦΑΞ

Εστωκλείεται 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 - ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ / ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ / ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ: ΔΟΛΛ. ΗΠΑ 170,00-

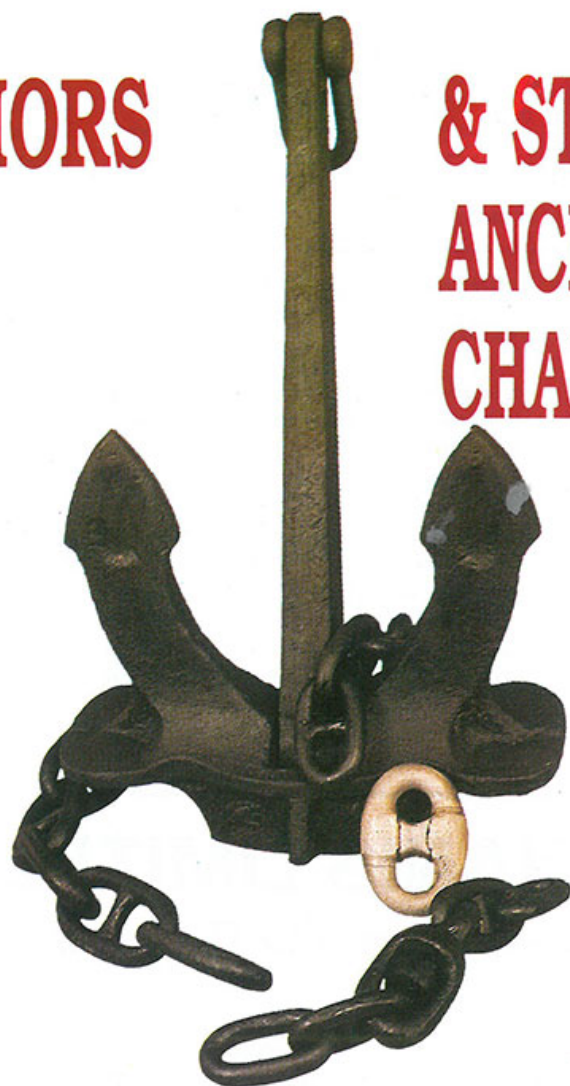
ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΧΩΡΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΗΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΛΕΥΚΩΜΑΤΟΣ ΣΕ ΤΡΙΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΘΑ ΥΠΟΔΕΙΧΘΟΥΝ ΩΣ ΔΩΡΟ.



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 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΔΥΟ ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΥΨΩΝΟΥΝ ΤΗ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Η Εταιρία Hellenic Steamship Corporation απέστειλε στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη την ακόλουθη επιστολή, κοινοποιώντας το περιεχόμενό της προς τα «Ναυτικά Χρονικά».

Κον Αριστοτέλη Παυλίδη
Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας
Υ.Ε.Ν.
Πειραιά

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ,

Με μεγάλη ευχαρίστηση σας πληροφορώ ότι οι πλοιοκτήτες δύο υπό την διαχείριση μας ULCC ήτοι: «Hellenic Capitol» 388,042 τόν. d.w. και «Hellenic Paradise» 315,700 τόν. d.w. απεφάσισαν να υψώσουν την Ελληνική σημαία και ήδη μας έδωσαν σχετικές οδηγίες προς τούτο. Το 51% της πλοιοκτησίας των πλοίων ανήκει σε Έλληνες και η απόφασή τους αυτή είναι απόρροια

της εμπιστοσύνης τους προς την Κυβέρνηση και το πρόσωπό σας ως Υπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα δύο ανωτέρω πλοία είναι προς το παρόν υπό σημαία Marshall Islands και υπολογίζουμε η αλλαγή της σημαίας να γίνει εντός τους μηνός Αυγούστου 1992.

Σας διαβιβάζω επίσης τους θερμότερους χαιρετισμούς του κ. Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη.

Ολως υμέτερος

Δια την Hellenic Steamship Corporation,

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. ΚΟΤΡΩΤΣΗΣ

Γενικός Διευθυντής

Κοινοποίησης: Αρχηγό Λ.Σ. Αντιναύαρχο κ. Ν. Χασιώτη

8 Ιουλίου, 1992

Η ΕΕΠΑΕΠ ΣΥΓΧΑΙΡΕΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΜΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Αγαπητέ κ. Ρήγα-Κωττάκη,

Ως πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων οφείλω να συγχαρώ τα «Ναυτικά Χρονικά» για το κύριο άρθρο με θέμα «Ακτοπλοΐα: Ωρα μηδέν» που δημοσιεύτηκε στο τεύχος του περιοδικού σας της 1.7.92.

Η υποχρέωση αυτή δεν προέρχεται μόνο από το γεγονός ότι από το περιοδικό σας δόθηκε πρωταρχική προτεραιότητα στην Ελληνική Επιβατηγό Ακτοπλοΐα αλλά κυρίως από τη διαπίστωση ότι το

περιεχόμενο του δημοσιεύματος εγγίζει τη καρδιά του οικονομικού προβλήματος που αντιμετωπίζει ο παραγωγικός αυτός κλάδος που η αποστολή του είναι συνάμα και κοινωνική.

Η τραγική κατάσταση της Ελληνικής Επιβατηγού Ακτοπλοΐας διεκτραγωδεύεται εύγλωττα και στα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε σχετική μελέτη του ΚΕΠΕ, που ήδη απεστάλη στο ΥΕΝ για αξιολόγηση και προώθηση του αιτήματός μας για παροχή αυξήσεως στο ναυολόγιο.

Όπως πολύ εύστοχα επισημαίνεται στο δημοσίευμα, τη στιγμή που από τη

Πολιτεία γίνονται εργώδεις προσπάθειες για την φιλελευθεροποίηση όλων των τομέων της οικονομίας, ο κλάδος της Ελληνικής Επιβατηγού Ακτοπλοΐας εξακολουθεί να παραμένει υπό το στυγνό τιμολογιακό έλεγχο του κράτους με ένα αναχρονιστικό σύστημα που δεν έχει καμιά απολύτως θέση στη δυναμική εξέλιξη των θαλασσιών της χώρας μας συγκοινωνιών.

Για να λυθεί κατά τρόπο ορθολογικό το πρόβλημα του ναυτολογίου ζητήσαμε από το ΥΕΝ ύστερα από πολύμηνη συνεργασία μελών της Ενωσέως μας με τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΕΝ, να διατηρήσει τον έλεγχο του ναυτολογίου της Γ' θέσεως και των κομίστρων των οχημάτων και να υιοθετήσει την απελευθέρωση των τιμών των εισιτηρίων των άλλων θέσεων σε πλαίσια οροφής που θα διαμορφώνονται από το πλοιοκτήτη με βάση το θεμιτό ανταγωνισμό και ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Δυστυχώς οι προτάσεις μας που θα συντελούσαν στην αναβάθμιση και των παρεχομένων προς τον επιβάτη υπηρεσιών, δεν έγιναν αποδεκτές. Έτσι παραμένουμε στο απαράδεκτο σύστημα του ναυτολογίου για όλες τις θέσεις με το οποίο ο άκρατος κρατικός παρεμβατισμός οδηγεί τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας μας μοιραία στη χρεωκοπία, όπως συνέβη και με τις χερσαίες και εναέρια μεταφορές των οποίων τα τεράστια ελλείμματα καλύπτονται από το κράτος.

Η αναληψία της Πολιτείας στο τεράστιο οικονομικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα την οδηγεί μοιραίως στη καταστροφή οπότε τα τεράστια ελλείμματα που μέχρι τώρα επωμίζονται οι πλοιοκτήτες, θα υποχρεωθεί να τα καλύψει και πάλι η Πολιτεία.

Με τις θερμές της Ένωσής μας ευχαριστίες για την αντικειμενικότητα των επισημάνσεων.

Διατελώ με εκτίμηση

Ο Πρόεδρος
ΚΩΝΣΤ. ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ

Πειραιάς, 8/7/92

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

Telephones: 4129281 - 4174472 - 4174533
Telex: 213487 EFKO GR
Fax: 4129852
Cables: Efkouanis

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν.

Αγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Διάβασα στο τεύχος σας της 1/7/92 το άρθρο του επίτιμου αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη το σχετικό με την εκπαίδευση των αξιωματικών Ε.Ν. στα διοικητικά θέματα και δεν σας κρύβω ότι με εντυπωσίασε η πληρότητα των προτάσεων που μόνον ένα παιδί της θάλασσας που ζει από κοντά τα προβλήματα της ναυτιλίας μπορεί να συλλάβει.

Η πρότασις να διδάσκονται στις ΑΣ-ΔΕΝ 11 συγκεκριμένες και ξεχωριστές ενότητες μαθημάτων είναι απολύτως τεκμηριωμένη και θα δώσει την ευκαιρία να δημιουργηθούν αξιωματικοί και πλοίαρχοι που θα μπορέσουν «να κατανοήσουν τον ρόλο τους ως leaders και να ασκήσουν και υπ' ευθύνης leadership στην οικονομική μονάδα — το πλοίο — αλλά και επί πλέον γιατί τέτοιες γνώσεις συνδιαζόμενες και με την επί του πλοίου εμπειρία θα καταρτίσουν τους σωστούς μελλοντικούς managers των ναυτιλιακών εταιριών που σήμερα η Ελληνική ναυτιλία έχει τόσο ανάγκη.

Θα ήθελα όμως με την ευκαιρία αυτή να σταθώ περισσότερο στην ένταξη στα προγράμματα σπουδών όλων των θεμάτων που αφορούν στις αρχές και στην λειτουργία των P + I Clubs και τούτο διότι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία είναι οι ζημιές που αναλαμβάνουν να καλύψουν τα P + I Clubs, ανεβάζοντας σε τελευταία ανάλυση τις πληρωμές προς αυτά σε τρομακτικά ύψη, και οι οποίες πληρωμές συνδιαζόμενες με τις διαρκώς αυξανόμενες πληρωμές προς τους ασφαλιστές των Hull + Machinery έχουν καταντήσει τα πλοία προβληματικά στην εκμετάλλευσή τους.

Είναι αξιοσημείωτο ότι όπως έχουν διαμορφωθεί τα πράγματα σήμερα ένα πλοίο ηλικίας 8-15 ετών χωρίς βεβαρημένο μητρώο στα claims αντιμετωπίζει πληρωμές προς όλους τους ασφαλιστικούς / αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς που το επιβαρύνουν κατά δολ. 1.000 ημερησίως, ενώ ένα ανάλογο πλοίο με κάποια μέτρια επιβάρυνση αντιμετωπίζει σχεδόν τα διπλάσια.

Το ερώτημα εδώ είναι πως θα μπορέσουμε μέσα από την ναυτική εκπαίδευση να δώσουμε τις κατάλληλες γνώσεις, και προ παντός την νοοτροπία, στους αξιωματικούς και πλοίαρχους ώστε να αποφεύγονται οι ζημιές και όχι μόνον, αλλά και να επιβραβεύονται αυτοί που παρουσιάζουν μειωμένες ζημιές και όχι να τα φορτώνουμε όλα στην κακή τύχη.

Όπως θα ήθελα να παρατηρήσω ότι για να περιορίσουμε τις πληρωμές εκ των ζημιών σε πολλές περιπτώσεις δεν απαιτείται μόνον η κατάρτιση και η θέληση των αξιωματικών και πλοίαρχου αλλά χρειάζεται και η ενεργός συμπαράσταση και η πίεση των P + I Clubs με-

σω διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, επιμελητηρίων και Κυβερνήσεων ώστε να αλλάξουν πολλά από τα κακώς κείμενα στον τομέα, ιδίως, των φορτωτικών και των ναυλοσυμφώνων.

Διότι τι να σου κάνει ο καλός και κατάρτισμένος αξιωματικός και πλοίαρχος όταν π.χ. το πλοίο φορτοεκφορτώνει φορτίο σε σάκκους και οι στοιβαδούροι τους καταστρέφουν και στο ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνεται ο συνήθης όρος ότι οι στοιβαδούροι είναι Servants του πλοίου και επομένως το πλοίο είναι υπεύθυνο ασχέτως εάν οι φορτωτικές είναι F.I.O.S. και τους στοιβαδούρους προσέλαβε και επλήρωσε ο ναυλωτής ή ο φορτωτής ή ο παραλήπτης, δηλαδή ένας ο τρίτος.

Η όταν το πλοίο φορτώνει χύμα φορτίο και υπογράφει φορτωτικές στις οποίες ρητώς αναγράφονται οι όροι «said to weight» «weight unknown» «said to be» «shippers weight» ή «particulars as furnished by the Shippers» ενώ παραλλήλως έχει κάνει και draft survey που συμφωνεί περίπου με το ζυγολόγιο της φορτώσεως αλλά στο λιμάνι της εκφορτώσεως που υποτίθεται ότι το φορτίο ζυγίστηκε ηλεκτρονικώς του βγάλανε έλλειμμα. Τότε ο πλοιοκτήτης καταφεύγει στα δικαστήρια δια την ερμηνεία των κανόνων της Χάγης (Hague Rules) με τα εξής τραγελαφικά αποτελέσματα, η Αγγλική δικαιοσύνη δέχεται τις παρατηρήσεις των φορτωτικών, η Γαλλική τις απορρίπτει ενώ η δικαιοσύνη άλλων κρατών ζητάει από τον πλοίαρχο να αποδείξει το αληθές των παρατηρήσεων, ενώ το Draft Survey κατά κανόνα το απορρίπτουν με το αιτιολογικό ότι είναι πολύ εύκολο από ένα μικρό λάθος στο draft survey να καλύπτεται η διαφορά (π.χ. κλήσις πλοίου, Hogging, Shagging, κυματισμός κτλ.).

Η όταν τα κύτη είναι πλήρη φορτίου και έχουν σφραγιστεί και αποσφραγιστεί παρουσία surveyors και όμως σε μερικά και πάντοτε τα ίδια λιμάνια κανένα πλοίο δεν τελείωσε χωρίς να σημειωθεί από τους παραλήπτες έλλειμμα φορτίου με τις γνωστές συνέπειες.

Ακόμη και σε τόσες άλλες περιπτώσεις που δεν επιτρέπει ο χώρος και η φιλοξενία σας να κάνω κατάχρηση και να επεκταθώ.

Πιστεύω ότι θα μπορούσαν όλα τα P + I Clubs από κοινού να πάρουν κάποιες αποφάσεις και να επιβάλουν σε όλα τα μέλη, επί ποινή ακυρότητας της καλύψεως, όρους που θα δέχονται ή δεν θα δέχονται στα ναυλοσύμφωνα, ώστε ένα μεγάλο μέρος των claims να περάσει στα P + I Clubs των ναυλωτών.

Ακόμη θα μπορούσαν ασκώντας πιέσεις στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, επιμελητήρια και Κυβερνήσεις να αλλάξουν πολλά από τα κακώς κείμενα

και κυρίως να αφαιρέσουν πολλές από τις δικτατορικές αρμοδιότητες των φορτωτικών ώστε με την παράλληλη κατάρτιση των αξιωματικών και πλοίαρχων να φέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα, όμως φοβούμαι ότι τα περισσότερα P + I Clubs δεν ενδιαφέρονται δια τον απλούστατο λόγο ότι απαιτεί κοπιαστική εργασία η αναζήτηση τρόπου μείωσης των claims ενώ ως αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί γνωρίζουν ότι όλα θα πληρωθούν από τα ίδια τα πλοία ασχέτως αν αντέχουν ή όχι.

Ευχαριστώ και πάλι για την φιλοξενία σας.

Μετά τιμής
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 9/7/92

ΟΡΘΟΤΑΤΗ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ

Με αφορμή άρθρο του περιοδικού «The Motor Ship», με τίτλο «Croatian Yards seek investment», του Μαΐου 1992, στο οποίο δημοσιευόνταν χάρτης της περιοχής των Βαλκανίων με το όνομα «Macedonia» σαν κράτος της περιοχής των Σκοπίων, η ναυτιλιακή εταιρία Pontoporia Offshore Ltd. που εδρεύει στη Βούλα και ανήκει σ' Έλληνες, πρόέβει στην ακόλουθη ορθότατη έγγραφη διαμαρτυρία, την οποία κοινοποίησε και προς τα «Ναυτικά Χρονικά».

The Motor Ship
c/o Reed Business Publishing
Quadrant House,
The Quadrant, Sutton,
Surrey

Kind attention of Mr. Paul Doughty on (Editor)

Dear Sir,

We have received your May 1992 edition of the Motorship, which apparently came to my hands. It is indeed a very good edition with much interest, but to my surprise I read the article «Croatian Yards seek investment».

Although the article itself was interesting, my surprise was focused on the map of the area (at page 19). This particular map refers to states with their new name, as they were recognised worldwide. This map refers also to a country name «Macedonia» between Serbia and Greece, which is not recognised by any country with such name. As far as I am concerned, such country does not exist for the last 3,000 years. Macedonia was and is a province of

Greece for thousands of years ago and is stated as a province in all the maps of Greece which are widely accepted for hundreds of years worldwide.

In my opinion, editors, should print only realistic information and according to worldwide approval, maps or statements. Since «Macedonia» has become a problem here in Balkans and especially between Greece and former Yugoslavia (Skopja), it is not fair to print such incorrect information.

Hoping that you will correct such information in your next issues and that I will be favoured with a reply,

Faithfully yours,

ANDREAS C. STEPHANOPOULOS
Director

Voula, 24th June 1992

ΜΙΑ ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Διαβάζουμε τελευταία στον πολιτικό τύπο ότι οι δημοκρατίες της τέως ΕΣΣΔ έχουν κυριολεκτικά βγάλει «στο σφυρί» σε απίστευτα χαμηλές τιμές πολεμικά αεροπλάνα, τάνκς και άλλο μεταχειρισμένο στρατιωτικό υλικό.

Εάν η πληροφορία είναι αληθής τότε δίδεται η ευκαιρία σε πολλούς Έλληνες, — και πάντως σίγουρα όχι μόνον σε εφοπλιστές και βιομηχάνους — να προσφέρουμε από ένα ή και περισσότερα μίγκ ή τάνκς π.χ. στην Πατρίδα, αφού η προσφερόμενη τιμή τους δεν ξεπερνά την αντίστοιχη μιας ... Mercedes με πινακίδες ΑΜΟ.

Αλλά και αν ακόμη κάποιος από εμάς δεν διαθέτει αμέσως περίσσειμα 20.000 έως 50.000 δολλαρίων για μια τέτοια προσφορά, θα μπορούσε, ενδε-

χομένως, κάποια κρατική Τράπεζα να προσφέρει ειδικά δάνεια με ευνοϊκούς όρους σε όποιον θα επιθυμούσε να γίνει Εθνικός Ευεργέτης.

Με λίγη λοιπόν φαντασία, οργάνωση των εμπλεκόμενων φορέων (Υπουργείων, Επιμελητηρίων, Επιτελείων και Τραπεζών) και την κατάλληλη προώθηση του θέματος δια των Μ.Μ.Ε. θα μπορούσαμε οι επιθυμούντες εκ των νεοελλήνων, εκμεταλλευόμενοι την μοναδική σημερινή συγκυρία, να οχυρώσουμε την πατρίδα και... να διεκδικήσουμε μια θέση στις δέλτους της ιστορίας του Έθνους μας.

Μετά τιμής
Δ. ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ
Γεν. Διευθυντής
Masters Shipping Co.

Πειραιάς, 3/7/92

1 YEAR ANNIVERSARY

Fly stay Dubai

WELL DONE



VRETTOSHIP S.A.

COFFIN FEED PUMP & PACIFIC, U.A.E.

(SPARES EX - U.S.A.)

ADDRESS: VRETTOSHIP S.A.
P.O. BOX: 5702
LOCATION: LAMNALCO CO. BASE
SHARJAH - U.A.E.

NOW ESTABLISHED IN U.A.E.

TEL NOS: (06) 358244/364717 (OFF)
(04) 492647 (RES)
(050) 816547/816647 (MOBILE)

FAX NO: (06) 369594
TELEX NO: 68908 VSHIP EM
PAGERS: 9290178/9281608

THE PROFESSIONALS AND THE ONLY QUALIFIED ENGINEER WITH CERTIFICATE OF STEAM TURBINE LICENCE (MAXHMOS)

REPRESENTATIVE COFFIN FEED PUMP AND PACIFIC. LARGE STOCK AVAILABLE WORTH 3.18 MILLION US\$. ALSO SPECIALISES IN SERVICING GENERAL BOILER FEED PUMPS — TYPES — SHINKO & MITSUBISHI. INSPECTION PRICES LUMP SUM.

SERVICE ENGINEERS AND SPECIALIST FOR COFFIN FEED PUMP, PACIFIC PUMPS AND SHINKO PUMPS ARE NOW AVAILABLE IN HOLLAND AND GREECE.

WE ARE COMMITTED TO GIVING YOU TOTAL SATISFACTION AND IT WILL BE OUR PLEASURE TO LOOK AFTER ALL YOUR SERVICE AND MAINTENANCE NEEDS.

NOTE: FROM THE 15TH OF JUNE 1992 WE WILL BE EXPANDING OUR SERVICES BY INSPECTING — TURBO GENERATORS, DIESEL GENERATORS, TURBO CHARGE, CARGO PUMPS AND PIPE WORK.

Ο ΕΠΑΝΕΛΘΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ

Του κ. Ν. ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΚΗ, γεν. γραμ. ΠΕΣΠΕΝ

Το ΥΕΝ, δια του κ. Υπουργού, εμελέτησε πολύ σωστά το θέμα της ελλείψεως ναυτικών για την επάνδρωση των πλοίων και απεφάσισε να καλέσει από την εφεδρεία, τους νεώτερους και ικανότερους (μέχρι τα 65) ναυτικούς να εργασθούν εφοδιάζοντάς τους με νέα Ν.Φ. που φέρει τον τίτλο «Συνταξιούχος επανελθών στην ενέργεια». Τους επιτρέπει να εργασθούν και πάλι, καλύπτοντας έτσι τα κενά και τις ανάγκες της ναυτιλίας, με έμπειρα οπωσδήποτε στελέχη.

Η έκδοσή των Ν.Φ. επραγματοποιήθηκε με ορισμένους περιοριστικούς χρονικούς όρους (31.5.92), με περιθώρια να επεκταθεί η έκδοσης Ν.Φ. αν υπάρξει ανάγκη. Τα οφέλη που θα προκύψουν θα είναι οικονομικά οπωσδήποτε, και οι οφελούμενοι θα είναι το ΝΑΤ εξ εισφορών, το Δημόσιο εκ φόρων, και η αγορά απορροφώντας τα έσοδα της οικογένειας. Τις λοιπών καλύτερος του Έλληνα ναυτικού, έστω και συνταξιούχου; Ο κ. Υπουργός, στην απόφασή του αυτή, επεφύλαξε και άλλες ευνοϊκές διατάξεις, πάντα υπέρ του βασανισμένου συνταξιούχου ναυτικού, ως, η μη διακοπή της συντάξεως, ή προσμέτρησης της υπηρεσίας σε όσους δεν συνεπλήρωσαν τα χρόνια συνταξιοδότησεως, συμπλήρωμα εφ' άπαξ, κλπ. και χειροκροτήθηκε από μεγάλη μερίδα ναυτικών. Ητο μία χειρονομία - απόφασις, αναστηλώσεως των πενιχρών οικονομικών του, μια νοβοκαΐνη στην αναιμική σύνταξή του, που εξανεμίζεται στο πρώτο κιόλας

150ήμερο. Πιστεύω, πως η απόφαση αυτή πάρθηκε από τον κ. Υπουργό — για να αποδείξει — για άλλη μια φορά εμπράκτως, το πόσο κοντά είναι στον ναυτικό, και τον σκέπτεται. Με κουράγιο και περίσκεψη, εκτιμώντας τα πολλαπλά οφέλη εξ αυτής πήρε μία τολμηρή άμα και θετική απόφαση. Αξίζει ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Υπουργό.

Αλλά! Φευ. Οι αποφάσεις τέτοιου είδους έχουν και τις αντιδράσεις τους. Μετά τα ευνοϊκά μέτρα, ξέσπασε θύελλα διαμαρτυριών, δούλεψε και πάλι η αντιδραστική κουλτούρα, η νοσηρά και στείρα νοοτροπία ορισμένων ισοβίων καλοπερασάκηδων συνδικαλιστών, οι οποίοι, όπως φαίνεται σε κάθε τι θετικό συστηματικά αντιπαράσσουν και ένα στείρο ΟΧΙ, και είναι δυστυχώς αυτοί που εσασεί εμφανίζονται υπερασπιστές των δικαιών των εργαζομένων συναδέλφων τους. Άρχισαν να ασκούν πιέσεις δια κινητοποιήσεων, έμμεσες απειλές δια απεργιών για να κόψουν το ψωμί των επανελθόντων συνταξιούχων συναδέλφων τους, και ούτε λίγο, ούτε πολύ, ζητούν από τον κ. Υπουργό άκουσον - άκουσον, να απαγορευθεί η ναυτολόγηση των συνταξιούχων, και κάτι χειρότερο να γίνει άρση της αποφάσεως. Απαίτησαν, και δυστυχώς το πέτυχαν, να αποσπάσουν από τον κ. Υπουργό, συμπληρωματική απόφαση ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΣΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΓΕΝΙΚΑ και από την άλλη σιωπηρώς, και χωρίς αν-

τιδράσεις, επιτρέπουν να φεύγουν μέσα από τον Πειραιά κρουαζιερόπλοια με πληρώματα 50% αλλοδαπά. Μήπως είναι ψέμα; Μήπως δεν καταλάβανε, μήπως δεν ακούσανε, ότι έφυγε κρουαζιερόπλοιο μέσα από τον Πειραιά με 130 Φιλιππινέζους και Φιλιππινέζες;

Οι διαρρηγγύνοντες τα ιμάτιά των για τα δίκαια αιτήματα των εργαζομένων, αποσπώντας την διορθωτική απόφαση του κ. Υπουργού, δεν κατόρθωσαν τίποτα άλλο παρά, να πικράνουν τα χείλη αυτών που πριν λίγο ο κ. Υπουργός τα έκανε και γέλασαν, αλλά και συνεχίζουν το σφάλμα τους με συνεχείς πιέσεις και κινητοποιήσεις δια να πετύχουν τον στόχο τους. Δεν μπορώ να καταλάβω που στοχεύουν για να είναι τόσο αρνητικοί. ΟΧΙ! Λοιπόν στον Έλληνα συνταξιούχο ναυτικό, και κάτοχο ν.Ν.Φ. Απόφαση ΥΕΝ/ Μ 2313.8/ 154/92 - 20.3.92.

Λέει λοιπόν στην διευκρινιστική και συμπληρωματική του απόφαση ο κ. Υπουργός. «Συνταξιούχε ναυτικό, σούδωσα μεν νέο φυλλάδιο να εργασθείς μόνο στα Φ/Γ και σου απαγορεύω να δουλέψεις στα επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, γιατί δεν μ' αφήνουν τα σωματεία των ενεργείων. Αρα λοιπόν, δεν μπορείς να απασχοληθείς εκεί που έχεις αποκτήσει ειδικότητα επί 20-25 χρόνια, αλλά μόνο στα Φ/Γ. Και το ερώτημα μου είναι μεγάλο, και απευθύνεται και στον κ. Υπουργό, και στους συνδικαλιστές — που το παίζουν σκληροί, απολαμβάνοντας 14 παχουλούς μισθούς στην καρέκλα... την τόσο αποδοτική, οι-

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

κονομικά και συνταξιοδοτικά... ψέματα;

Ποιό το νόημα λοιπόν της επανέκδοσης νέων Ν. Φυλλαδίων; Ποιό το νόημα του κανσελαρίσματος ενός νόμου, μιας απόφασης και δη Υπουργικής;

Πως χωρήσατε σεις κ. Υπουργέ τους ναυτικούς σε ποντοπλόους και αργόσχολους ακτοπλόους; Πως είναι δυνατόν να απαγορεύετε την εργασία γενικά στα επιβατηγά, την στιγμήν που η Πολιτεία δι' υμών αντιπροσώπου της, κατοχυρώσατε νόμιμα όλους τους δυναμένους να εργασθούν συνταξιούχους, και από την άλλη να τους το αφαιρείται; Υπάρχει τόσο πολύ εργατικό δυναμικό διαθέσιμο — εν ενεργεία — για να καλύψει τις ανάγκες Φ/Γ και επιβατηγών;

Σεις κ. Υπουργέ, που σας διακρίνει η ευθυκρισία; η αποφασιστικότητα και η λογική, το βλέπετε νομικώς να ευσταθεί η απόφασή σας αυτή; Τι λέει η νομική σας υπηρεσία; Τι λένε οι σύμβουλοί σας; Είναι δημοκρατική, είναι συνταγματική και δικαία η απόφαση;

Συζητείται, ότι μερικοί θα βρεθούν στην πόρτα του εισαγγελέα με το νόμιμο φυλλάδιο στο χέρι, ζητώντας την προστασία του, ως νόμιμοι εργάτες.

Απευθύνομαι προς τους συνδικαλιστές. Θα έπρεπε κύριοι να σας διέπει λίγη δεοντολογική ευθιξία, και να μην στρέφεστε εναντίον των συνταξιούχων κατ' αυτό τον τρόπο, άλλωστε οι ακτοπλόοι διαθέσιμοι είναι τόσο λίγοι που δεν άξιζε καθόλου να παρασυρθεί ο κ. Υπουργός σε μια τέτοια απόφαση.

Κόβετε το ψωμί από τον Έλληνα ναυτικό, και το δίνετε απλόχερα στο κάθε ξένης ρατσίστας ναυτικό, — προς Θεού δεν είμαι ρατσιστής — ολοι πρέπει να ζήσουν, αλλά πρώτα ο Έλληνας ναυτικός και μετά οι άλλοι. Τον πόλεμό σας αλλού, ενάντια στον κάθε ορεσίβιο του Μπερίσα που θα τον βάλουμε στις σχολές μας, σε λίγο να τον κάνουμε ναύτη — μηχανικό — καπετάνιο, για να κατέβη μετά το Μπερίσα και στην Ηγουμενίτσα πιό εύκολα... Μπράβο μας.

Εδώ όμως θα σταθώ κύριοι, και θα αναγκασθώ να συμφωνήσω και να συμπλεύσω με τον πρόεδρο της ΕΕΠΑΕΠ κ. Χατζηαντωνίου στο σχετικό του δημοσίευμα στο φύλλο των «Ναυτικών Χρονικών» 1365/1124/ 1.6.92 σελ. 7 και να υπενθυμίσω σε όλους ότι, η ναυτολόγηση και η επιλογή των ναυτικών σε όλα γενικά τα πλοία, είναι αναφαίρετο δικαίωμα του πλοιοκτήτου, πάντα στα πλαίσια των ελευθέρων διαπραγματεύσεων με τους εργαζομένους, για το ποιόν θα διαλέξει να εργασθεί στα πλοία του ή όχι, το ποιός του κάνει ή όχι. Πολύ δε περισσότερο όταν η επιλογή αυτή είναι ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ (ΚΙΝΔ) που ως γνωστόν δεν ανήκει στο πλήρωμα και υπάγεται στο «άκρως και απόλυτον δικαίωμα εκλογής του από τον ίδιον τον πλοιοκτήτη». Δεν νομίζω να έχει κανείς αντίρρηση επ' αυτού. Σαν λοιπόν εφαρμοσθεί από τις Λιμενικές αρχές, ΓΕΝΕ, πιστά η απόφαση του κ. Υπουργού, να απαγορευθεί τελικά η ναυτολόγηση στα Ε/Γ θα είναι πράξις παράνομη και αντισυνταγματική, ενώ

παράλληλα, θα επιτρέπεται σε άλλους του ιδίου επαγγέλματος κατόχους φυλλαδίων να εργασθούν (γνώμη νομ. συμβούλου / συνταγματολόγου). Άρα δεν μπορείτε να ομιλείτε για — παράνομη — απαγόρευση εργασίας διότι δεν μπορείτε να αποκλείσετε κανέναν του δικαιώματος της εργασίας, άλλως σεις θα εξωθήσετε τον επαγγελματία ναυτικό να αναζητήσει εργασία σε υπό ξένη σημαία πλοία και να γίνει έτσι αναγκαστικά φοροφυγάς, ξεφεύγοντας καθ' ολοκληρία του ελέγχου του κράτους και με απώλεια οφελημάτων ΝΑΤ -Δημοσίου.

Κάνω έκκληση προς τον κ. Υπουργό, να ξαναμελετήσει την απόφασή του αυτή, να δει ότι ο διαχωρισμός των ναυτικών σε κριάρια και ζυγούρια δεν είναι σωστός, για να μην μένει πιά καμμία αμφιβολία σε μένα και στους συναδέλφους μου, ότι ο κ. Υπουργός παίρνει σωστές αποφάσεις και δεν παρασύρεται ούτε από την ΠΝΟ, ούτε από κανένα άλλο φορέα. Πολλοί συνάδελφοι, μου έθεσαν ένα ερώτημα και το θέτω και εγώ στον κ. Υπουργό. ΠΟΤΕ ΕΠΡΑΞΕ Ο κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΩΣΤΑ, ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΤΟΥ ΑΠΟΦΑΣΗ, Η ΣΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΗ;

Αναμένουμε και μεις με την σειρά μας την άρση της άρσεως προς ανακούφιση των μόλις ολίγων ακτοπλόων συνταξιούχων, προτιθεμένων να εργασθούν τη καλοκαιρινή περίοδο όπου δη.

Ευελπιστούντες αναμένουμε αποτελέσματα ηχηρά προς ικανοποίηση όλων.

Ν. ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΚΗΣ

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

«Η δειγματοληψία κατά την πετρέλευση»

ΤΟΥ Κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ

Σε αυτό το άρθρο θα αναφέρω μερικά από τα ουσιώδη προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία κατά την πετρέλευση. Κυρίως όμως θα επιμείνω στη δειγματοληψία, επειδή τα δείγματα είναι το απαραίτητο στοιχείο αναφοράς, σχετικά με το αν παρέλαβε το πλοίο την ποιότητα που παρήγγειλε και πλήρωσε.

Η σωστή δειγματοληψία του καυσίμου που παραδίδεται στο πλοίο, είναι κατά την άποψή μου, το πιο σπουδαίο τμήμα της πετρέλευσης.

Με τον όρο «πετρέλευση» εννοούμε τη συνολική διαδικασία που αρχίζει από την επαφή με τους suppliers για price quotation και τελειώνει μετά την παράδοση του καυσίμου.

Όπου υπάρχουν συναλλαγές μεταξύ αγοραστών και προμηθευτών καυσίμων, κάτι που συμβαίνει σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, θα υπάρξουν αμφισβητήσεις και παρεξηγήσεις σχετικά με την ποσότητα και την ποιότητα του καυσίμου που παραδόθηκε στο πλοίο.

Τα προβλήματα μεγαλώνουν, όταν ο supplier δεν είναι ο φυσικός μεταφορέας του καυσίμου. Συχνά, η μεταφορά του καυσίμου διενεργείται από τρίτους (ναυλωμένα ανεφοδιαστικά — barges), οι οποίοι μεταφέρουν για λογαριασμό των suppliers.

Ενας γενικός κανόνας που πρέπει να εφαρμόζετε είναι η πρόληψη. Διαλέξτε προσεκτικά τους suppliers με τους οποίους έχετε συναλλαγές. Η καλή πρακτική πριν και κατά την παραλαβή του καυσίμου αποτελεί τη σιγουριά για μια καλύτερη πετρέλευση. Καλύτερα

Ο κ. Σταματοπούλος είναι χημικός, σύμβουλος στα καύσιμα ναυτιλίας και Διευθυντής Ελλάδας και Κύπρου της Det Norske Veritas Petroleum Services.

να προλαβαίνεις το κακό, παρά να τρέχεις ύστερα για τη θεραπεία του.

Εισαγωγή

Τα προβλήματα της πετρέλευσης

Σαν τεχνικός σύμβουλος στα καύσιμα Ναυτιλίας τα τελευταία δέκα χρόνια, ποτέ δεν έπαψε να με καταπλήσσει πως ένα θέμα σαν τα καύσιμα, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 60% των εξόδων λειτουργίας ενός πλοίου, αντιμετωπίζεται γενικά με περιφρόνηση ή στην καλύτερη περίπτωση σαν αναγκαίο κακό.

- Μικρή προσοχή δίνεται προφανώς στην αγορά καυσίμων, λίγες απαιτήσεις αφορούν την ποιότητά του και μερικές φορές η παράδοση γίνεται με ανεπαρκή εξοπλισμό, με υψηλό βαθμό πιθανότητας διαρροής προς τη θάλασσα, με τις γνωστές συνέπειες μόλυνσης.

- Συνήθως η δειγματοληψία είναι μια ασήμαντη δευτερεύουσα διαδικασία, που μερικές φορές έχει σαν αποτέλεσμα να παίρνονται δείγματα άχρηστα (μη αντιπροσωπευτικά), αφού αυτά σίγουρα δεν εξασφαλίζουν τα συμφέροντα του πλοίου ή δεν καταλογίζουν ευθύνες.

- Σε πολλές περιπτώσεις τα καύσιμα αγοράζονται με κριτήριο μόνο το ιξώδες ή με βάση κατευθυντήριες γραμμές προμήθειας, όπως οι BSI, ISO και CIMAC. Αυτές οι προ-

διαγραφές είναι γενικές στο σύνολό τους, ώστε κάτι που θα μπορούσε να είναι κατάλληλο για ένα πλοίο να προκαλεί μειωμένη απόδοση σε κάποιο άλλο, που δεν έχει την ίδια μονάδα καθαρισμού.

- Οι υπεύθυνοι που αγοράζουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων δεν παίρνουν με τα χρήματα της εταιρίας τους την μεγαλύτερη αξία, συνδυάζοντας ταυτόχρονα και την καλύτερη υπάρχουσα ποιότητα. Απλώς ενδιαφέρονται για την φθηνότερη τιμή \$/MT, που στις μέρες μας είναι σίγουρα μια λανθασμένη οικονομική πολιτική. Οι τιμές ανά MT για το ίδιο προϊόν δεν διαφέρουν παρά πολύ από έναν προμηθευτή σε άλλο, η ποιότητα όμως έχει φοβερές διακυμάνσεις.

Μας έχει ζητηθεί να ελέγξουμε πολλά δείγματα καυσίμων Residual και Distillates που θεωρήθηκαν υπεύθυνα για τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στη μηχανή του πλοίου. Τα περισσότερα απ' αυτά ήταν εντελώς άχρηστα για να χρησιμοποιηθούν ως στοιχεία για claims. Ο μόνος λόγος ύπαρξής τους, ήταν να επιβεβαιώσουν αυτό που ήδη ο πλοιοκτήτης ήξερε: ότι είχε πληρώσει αρκετά χρήματα για να παραλάβει μια παρτίδα ποιοτικώς «ακατάλληλα καύσιμα».

Δείγματα που πάρθηκαν από κάποιο μηχανικό του πλοίου από διάφορα σημεία στο μηχανοστάσιο μέσα σε άδειο μπουκάλι από ουσκι με κομμάτι χαρτί όπου αναφερόταν το όνομα του πλοίου, η ημερομηνία και το σημείο λήψης, δεν εξυπηρετούν κανένα σκοπό παρά να τροφοδοτούν με δουλειά τα χιμεία.

Δυστυχώς τέτοια δείγματα που πάρθηκαν «κατόπιν εορτής» δεν έ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 418 2495

χουν καμιά βαρύτητα στο δικαστήριο, εκτός από κάποιες ακραίες περιπτώσεις, δηλαδή όταν το πλοίο αγοράζει από τον ίδιο προμηθευτή.

Είναι γεγονός ότι πολλά μικρά tankers και barges τελειώνουν τον κύκλο ζωής τους σαν ανεφοδιαστικά καυσίμων όταν είναι πλέον ακατάλληλα για άλλη εμπορική χρήση. Πολλά τέτοια ανεφοδιαστικά δεν έχουν αξιόπιστα Calibration Charts ούτε Trim Correction. Μερικά είναι τόσο άσχημα συντηρημένα που δεν έχουν ούτε Draft Markings.

Εχω παρατηρήσει προβλήματα που δημιουργήθηκαν από το πλήρωμα του πλοίου που παραλάμβανε καύσιμα. Σε πολλές περιπτώσεις το πλοίο έρχεται στο λιμάνι για καύσιμα, αλλά χρησιμοποιείται η ίδια ώρα για δεκάδες άλλες εργασίες (provisions, spare parts, repairs, class surveyors, κλπ.).

Τέτοιες εργασίες απασχολούν το πλήρωμα και η επιτήρηση της πετρέλευσης από υπεύθυνα άτομα περνά, δυστυχώς, σε δευτερεύοντα με συχνά πολύ δυσάρεστα αποτελέσματα. Η κατάσταση αυτή επιβαρύνεται όταν το πλοίο πιάνει σε «home port».

Αυτή είναι η υπάρχουσα πραγματικότητα και πρέπει τα πλοία να προσαρμοσθούν σε αυτές τις συνθήκες. Αρκετά προβλήματα μπο-

ρούν να αντιμετωπισθούν με μια λογική παραλαβή του καυσίμου και σωστή, αντιπροσωπευτική, δειγματοληψία.

Η διαδικασία της δειγματοληψίας

Γενικά

Η παραλαβή του καυσίμου πρέπει να γίνεται από τον Α' μηχανικό του πλοίου. Ο chief ευθύνεται και πρέπει ο ίδιος να παρίσταται κατά την παραλαβή για την παρακολούθηση και καλή εκτέλεση της διαδικασίας πετρέλευσης.

Η εταιρία πρέπει να αποφασίσει ότι θέλει να παίρνει αντιπροσωπευτικά δείγματα από όλες τις παραδόσεις και τύπο καυσίμου, Residual και Distillate. Οδηγίες πρέπει να δοθούν σχετικά στο κάθε πλοίο.

Συνιστώ δειγματοληψία για όλα τα καύσιμα και για όλες τις παραλαβές.

Υπάρχουν πολλές μέθοδοι δειγματοληψίας. Όλες όμως βασίζονται στην μέθοδο ASTM D-4057/81.

Ο όρος δειγματοληψία (sampling) είναι: η διαδικασία απόκτησης ενός μικρού μέρους από ένα προϊόν, το οποίο μέρος θα είναι όσο το δυνατόν περισσότερο αντιπροσωπευτικό της ολόκληρης μάζας του προϊόντος.

1. Το δείγμα πρέπει να παίρνεται κάτω από την επίβλεψη ενός ειδικευμένου τεχνικού (Α' μηχανικός).

2. Διαλέγουμε την καταλληλότερη μέθοδο δειγματοληψίας λαμβάνοντας υπόψη το είδος του καυσίμου.

3. Παίρνουμε όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφύγουμε μόλυνση του δείγματος.

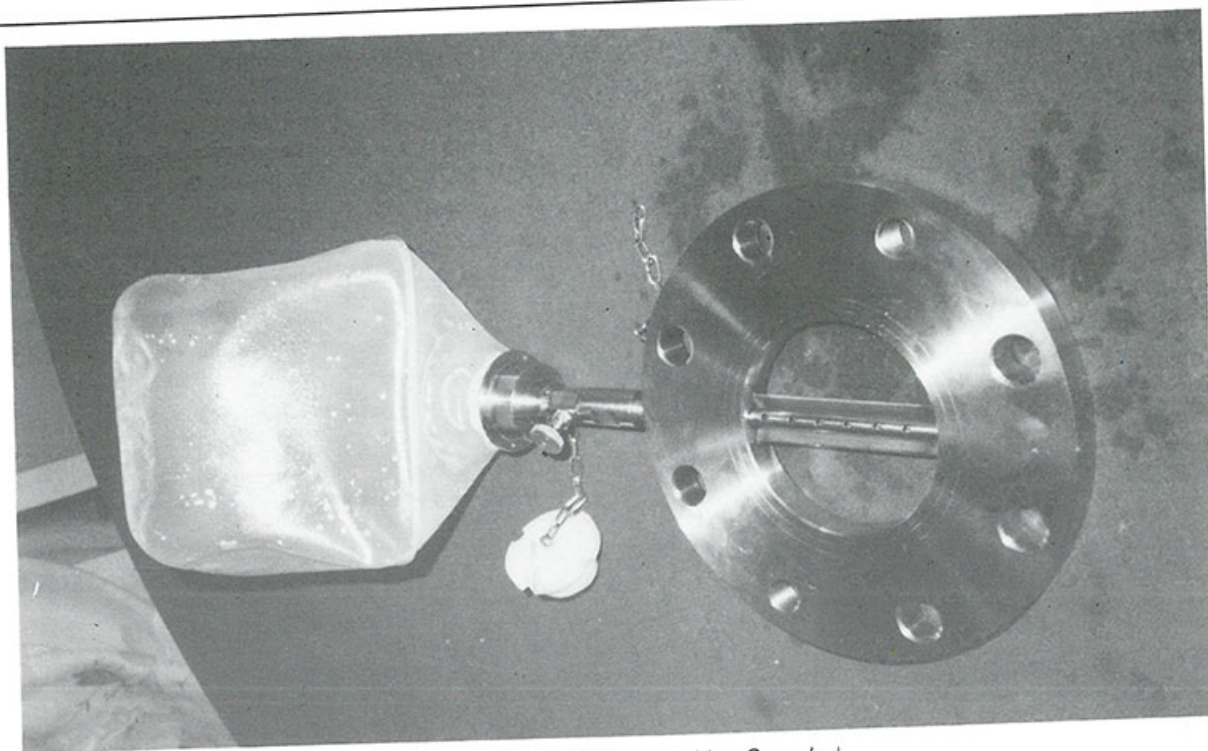
4. Σημειώνουμε το δείγμα (ετικέτα) βάζοντας όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.

5. Χρησιμοποιούμε δειγματολήπτη.

Η αναφερόμενη μέθοδος ASTM καλύπτει και τη δειγματοληψία προϊόντων πετρελαίου και μας προτείνει, επειδή τα βαριά fuel oils (τα residuals) συνήθως δεν είναι ομογενοποιημένα, να χρησιμοποιείται ειδικός δειγματολήπτης για να παρθεί δείγμα από τη ροή του καυσίμου μέσα από τον σωλήνα (οχι από δεξαμενή).

6. Επίσημο δείγμα: Δείγμα που παίρνεται στο σημείο αλλαγής της ιδιοκτησίας του καυσίμου, στο manifold του πλοίου εκεί που συνδέει η μάνικα της μάρτζας.

Τώρα που περιληπτικά αναφέραμε τους βασικούς κανόνες δειγματοληψίας από εγκυρότατες πηγές, πρέπει να δούμε πως ο Α' μηχανικός μπορεί να πάρει αντιπροσωπευτικό δείγμα.



Δειγματολήπτης Καυσίμων (Line Sampler)

Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος είναι να παίρνετε ένα συνεχόμενο drip sample καθ' όλη τη διάρκεια της παράδοσης του καυσίμου, με τη χρήση ενός line sampler, στο σημείο αλλαγής της ιδιοκτησίας του καυσίμου, στο manifold του πλοίου.

Η εταιρία μας έχει κάνει χιλιάδες bunker surveys (Singapore, Rotterdam, κλπ.), περιλαμβάνοντας πλοία κάθε σημαίας και εθνικότητας. Είδαμε την ανάγκη ύπαρξης ενός αξιόπιστου line sampler και προχωρήσαμε στο σχεδιασμό και κατασκευή ενός δειγματολήπτη που είναι πλέον διαθέσιμος στην Ναυτιλία και Βιομηχανία.

Το Line Sampler έχει τα παρακάτω προτερήματα:

- * Χαμηλό κόστος — απαιτεί ελάχιστη συντήρηση.
- * Εύκολη τοποθέτηση — χωρίς τρυπήματα, κοψίματα ή συγκολλήσεις.
- * Διαθέσιμες πλαστικές σακκούλες 5 λίτρων για τα δείγματα.
- * Σφραγίδα ασφαλείας για αποφυγή παραβίασης.

Ο Α' μηχανικός πρέπει να ενημερώσει το ανεφοδιαστικό (και το γραφείο του supplier κατά το stemming της παραγγελίας) ότι: θα παρθούν δείγματα από κοινού, και ότι το πλοίο είναι εφοδιασμένο με drip line sampler με ειδική σακούλα δειγματοληψίας η οποία σφραγίζεται και θα συμπληρωθεί ένα έντυπο «Request to Witness Sampling». Το έντυπο θα χρειαστεί να το υπογράψει και ο καπετάνιος του ανεφοδιαστικού.

Αν αρνηθούν από κοινού δειγμα-

τοληψία οι αρμόδιοι του ανεφοδιαστικού, να γραφεί το συμβάν στο Log Book. Η χρήση του drip line sampler στο manifold του πλοίου είναι αποδεκτή από τους Oil Majors, P and I Clubs και το δέχονται και τα δικαστήρια σαν τον πλέον αντιπροσωπευτικό τρόπο δειγματοληψίας.

Η χρήση της ειδικής πλαστικής σακκούλας η οποία σφραγίζεται με αριθμημένη σφραγίδα ενώπιον και των δύο ενδιαφερομένων, προστατεύει τα συμφέροντά των πλοιοκτητών. Είναι καθαρή, διαφανής, μιας χρήσης και χωράει 5 λίτρα.

Είναι σκόπιμο να αποφεύγετε τη χρήση άλλων δοχείων από αλουμίνιο ή σκουριασμένο μέταλλο, προληπτικά για την εξασφάλιση της γνησιότητας του δείγματος. Η εισαγωγή στο δείγμα έστω και πάρα πολύ μικρής ποσότητας ξένου σώματος ή ύλης θα επηρεάσει τα αποτελέσματα της ανάλυσης (βρωμιές, νερό -θαλασσινό/ πόσιμο, κλπ.).

Να γίνεται διοχέτευση (draining) των bunker lines μετά από κάθε παραλαβή καυσίμου. Υπολείμματα από προηγούμενη παραλαβή μπορεί να επηρεάσει τα αποτελέσματα της ανάλυσης. Συγκεντρώνεται επίσης και αρκετό θαλασσινό νερό στο manifold.

Η ποσότητα της δειγματοληψίας να είναι τουλάχιστον 5 λίτρα. Ρυθμίζοντας το Needle Valve του Line Sampler παίρνουμε με σταγόνες (dripping) δείγμα καθ' όλη τη διάρκεια της πετρέλευσης. Μετά το τέλος της παράδοσης, ενώπιον του καπετάνιου του ανεφοδιαστικού, σπάμε τη σφραγίδα, αναταράζουμε

καλά τη σακούλα για να εξασφαλίσουμε ότι τα τρία δείγματα που θα παρθούν από αυτή τη σακούλα θα είναι ακριβώς τα ίδια.

Στη συνέχεια τρία ειδικά πλαστικά μπουκάλια του ενός λίτρου γεμίζονται ενώπιον του καπετάνιου του ανεφοδιαστικού, σφραγίζονται με αριθμημένες σφραγίδες μιας χρήσης και υπογράφονται. Ο αριθμός των σφραγίδων σακκούλας των τριών δειγμάτων γράφονται στο Engine room log book.

Δύο δείγματα μένουν στο πλοίο και ένα δίνετε στο ανεφοδιαστικό για λογαριασμό του supplier. Το πλοίο πρέπει να έχει στην κατοχή του δύο επίσημα δείγματα από την κάθε παραλαβή καυσίμου.

Με το ένα δείγμα βεβαιώνεται μέσω ανάλυσης ότι υπάρχει ποιοτικό πρόβλημα και αρχίζει η διαδικασία του «claim» ενημερώνοντας σχετικά τον προμηθευτή και τους ναυλωτές, στους οποίους δίνονται και τα αποτελέσματα του χημείου.

Το δεύτερο δείγμα του πλοίου και βέβαια και το δείγμα του ανεφοδιαστικού χρησιμοποιούνται για την έφεση. Ο προμηθευτής, οι ναυλωτές και ο πλοιοκτήτης σε συνεννόηση, αποφασίζουν σε ποίο ουδέτερο χημείο θα εξετασθούν τα δείγματα και στέλνουν τον αντιπρόσωπό τους.

Αν χρησιμοποιηθούν πολλά ανεφοδιαστικά, να παρθούν ξεχωριστά δείγματα, επειδή δεν γνωρίζουμε την πραγματική προέλευση καυσίμου του κάθε ανεφοδιαστικού. Με αυτό τον τρόπο προστατεύονται τα συμφέροντάς σας καλύτερα, εντοπίζοντας την πιθανή κακή ποιότητα εφόσον προκύψει



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONES: 4283686 - 4283692
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLOS PIRAEUS
TELEFAX: 4283692

πρόβλημα.

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται όταν το ανεφοδιαστικό προσφέρει στον Α' μηχανικό δικά του δείγματα της παράδοσης. Εφόσον δεν έχει συμφωνηθεί αυτός ο τρόπος και η προέλευση των δειγμάτων είναι άγνωστη, δεν πρέπει ο Α' μηχανικός να υπογράψει τα δείγματα αυτά. Τα προετοιμασμένα δείγματα είναι απαράδεκτα.

Αν υπογραφούν αυτά τα δείγματα, νόμιμα έχει παραδεχθεί ο Α' μηχανικός ότι τα δείγματα είναι επίσημα και αντιπροσωπεύουν την ποιότητα του καυσίμου που παρέλαβε το πλοίο και δέχεται να χρησιμοποιηθούν σαν δείγματα αναφοράς της ποιότητας.

Ενα μεγάλο λάθος που γίνεται είναι η χρήση σφραγίδων, κατασκευασμένων από μολύβι. Ορισμένες φορές παίρνονται δείγματα είτε μέσω Line Sampler ή με κάποιο αντιπροσωπευτικό τρόπο στη μάρτζα, με witnessing και υπογράφονται. Σφραγίζονται όμως με μια κοινή μολυβδοσφραγίδα που συνήθως έχει το όνομα της μάρτζας και τίποτα άλλο.

Εφόσον η σφραγίδα αυτή δεν είναι αριθμημένη με αύξοντα αριθμό, ανά πάσα στιγμή μπορεί να ανοιχθεί και να γίνει αντικατάσταση του προϊόντος. Πρέπει απαραίτητα να ελέγχονται οι σφραγίδες που χρησιμοποιούνται.

Κάθε διαμαρτυρία σχετικά με την ποσότητα ή ποιότητα πρέπει να γίνεται σύντομα μετά την παραλαβή. Οδηγίες πρέπει να δοθούν στο πλοίο, ενώ αναφορές για πιθανές ανωμαλίες είναι σκόπιμο να γίνονται με τέλεξ προς όλους τους ενδιαφερομένους.

Απαραίτητες Εγγραφές (Documentation)

Εγγραφές στο Log Book πρέπει να γίνονται για ότι έχει σχέση με τα καύσιμα και για όλες τις παραλαβές και με λεπτομέρεια: Όνομα ανεφοδιαστικού, ημερομηνία, ώρες, ποσότητες, supplier, transfers, δεξαμενές, κλπ.

Σε περίπτωση ζημιάς στην κύρια ή στις βοηθητικές μηχανές που σχετίζονται με ακατάλληλα καύσιμα, είναι απαραίτητο να γίνει γραπτή εμπεριστατωμένη αναφορά του συμβάντος.

Να παρθούν δείγματα από όλο

το κύκλωμα του καυσίμου (Bunker Tank(s), settling tanks, separators, service tank, κλπ.) σαν αποδεικτικά στοιχεία. Η χρήση του independent surveyor είναι σκόπιμη, εφόσον το πλοίο είναι σε λιμάνι.

Τα δείγματα αυτά να έχουν ετικέτα με πλήρη στοιχεία, υπογεγραμμένα από τον Α' μηχανικό, τον καπετάνιο και με entry στο log book.

Αν χρησιμοποιήθηκαν ανταλλακτικά για τη ζημιά, πρέπει τα παλιά εξαρτήματα να φυλαχθούν με ετικέτα και στοιχεία για μελλοντική χρήση.

Να ενημερωθούν γραπτώς (τέλεξ) οι charterers και ο supplier αμέσως με λεπτομέρεια για το συμβάν.

Ο Α' μηχανικός να υπογράψει το Bunker Delivery Receipt με την επιφύλαξη «Signed for Volume at Temperature Only». Determination of Quantity to be made upon receipt of fuel analysis». Ενα αντίγραφο να υπάρχει πάνω στο πλοίο και ένα να σταλεί στο γραφείο για τα περαιτέρω. Εφόσον θα γίνει ανάλυση, αντίγραφο του Bunker Delivery Receipt, να σταλεί και στο χημείο.

Για ναυλωμένα πλοία, ο Α' μηχανικός πρέπει να υπογράψει με την ένδειξη «Received on behalf of Charterers, Messrs....».

Bunker Surveying

Αν ο πλοιοκτήτης μπορεί να κατανόησει πλήρως ποιά είναι τα πραγματικά του συμφέροντα, θα προσλάβει έναν surveyor που συνήθως γνωρίζει το λιμάνι, το σύστημα που χρησιμοποιείται από τις μάρτζες και είναι οικείος με τις διαδικασίες δειγματοληψίας. Επίσης, είναι υπεύθυνος για τη λήψη πλήρως αντιπροσωπευτικών δειγμάτων, την σφράγιση, υπογραφή και διανομή τους και όταν κριθεί απαραίτητο, μπορεί να εκδόσει γράμματα διαμαρτυρίας που έχουν βαρύτητα σε αμφισβητήσεις (claims).

Για παράδειγμα — Ενώ ο όγκος που παραλαμβάνεται στη θερμοκρασία παράδοσης είναι πραγματικά ο ίδιος, αν η αναγραφόμενη πυκνότητα δεν είναι η πραγματική τότε οι παρακάτω απώλειες θα προκύψουν:

Bunker receipt 851.06 m3/15C
Density 15C

0.9750 x Weight
factor 0.9739 =
828.847 MT
Barge figure 851.06 m3/15C
x Density 15C
0.9715 x Weight
factor 0.9704 =
825.868 MT
Ships figure 855.50 m3/15C
(4.44 m3/15C
more than barge)
= 2.979 MT

Αν και οι μετρήσεις του πλοίου έδειχναν φαινομενικά ένα κέρδος 4.44 m3/15C έναντι του bunker receipt, στην πραγματικότητα υπήρχε απώλεια 2,979 MT λόγω της διαφοράς μεταξύ αναγραφόμενης και πραγματικής πυκνότητας.

Το περιεχόμενο σε νερό που φαίνεται στο καύσιμο μόνο από την ανάλυση σε αντιπροσωπευτικά δείγματα, μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να το αγοράζει σαν καύσιμο και βέβαια στην τιμή του καυσίμου με την προσθήκη ότι ο Α' μηχανικός έχει την εργασία απομάκρυνσής του, μέσω κατακάθισης και διαχωρισμού.

Αν για λόγους που γνωρίζουν καλύτερα οι πλοιοκτήτες, αφήνουν όλη την ευθύνη για τη δειγματοληψία και τη μέτρηση των καυσίμων στο πλήρωμα και δεν προσλαμβάνουν έναν surveyor, είναι άξιοι της τύχης τους.

Ο υπεύθυνος μηχανικός τότε πρέπει:

- Να προσπαθήσει να μετρήσει τη μάρτζα ή τα shoretanks πριν και μετά το bunkering.
- Να ελέγξει όλες τις δεξαμενές της μάρτζας: αυτές που δεν μεταφέρουν εμπόρευμα, τα «κενά σημεία» καθώς και να ελέγξει όλα τα flow-meter που τυχόν χρησιμοποιήθηκαν πριν και μετά το bunkering.
- Να εποπτεύσει και τη δειγματοληψία.

Αν δεν είναι δυνατόν να εκτελέσει όλες αυτές τις εργασίες, τότε τα συμφέροντα των πλοιοκτητών δεν προστατεύονται.

Με βάση την εμπειρία μας η παρουσία ενός καλού surveyor τείνει να εξαλείψει τα «κόλπα» και κάνει τους άλλους να συμπεριφέρονται σωστά και εξασφαλίζει δίκαια αποτελέσματα.

Κακής ποιότητας bunkering hoses δεν θα χρησιμοποιηθούν, αν όμως δεν είναι διαθέσιμα άλλα ο καπετάνιος της μπάρτζας να αποδεχθεί γραπτώς πριν οι λειτουργίες αρχίσουν, ότι η διαδικασία παράδοσης γίνεται υπ' ευθύνη του.

Αν και άλλα εξαρτήματα ή δεδομένα απαραίτητα για το bunkering δεν είναι κατάλληλα, όπως draft marks, calibration tables και trim correction tables να αναφερθεί γραπτώς στην αναφορά.

Πριν φτάσει η μπάρτζα, είναι σύνηθες να πραγματοποιείται pre-bunkering survey σε όλες τις δεξαμενές καυσίμου του πλοίου. Οπου είναι δυνατόν συνιστώ στον Α' μηχανικό να γίνει transfer ώστε να αποφύγουμε την ανάμειξη.

Αυτό το μέρος του survey γίνεται μόνο για λόγους σύγκρισης με την ποσότητα της μπάρτζας και προς εξακρίβωση ότι το προϊόν παρελήφθη πάνω στο πλοίο. Για τέτοιους λόγους σύγκρισης, τα nominated tanks πρέπει να είναι ελάχιστα λαμβάνοντας υπ' όψη βέβαια χωρητικότητα, drafts και trims. Απαραίτητο είναι ένας υπεύθυνος μηχανικός του πλοίου να υποδείξει τη τοποθεσία των διαφόρων δεξαμενών.

Καθώς το bunker receipt βασίζεται στα barge out-turn figures ή με flow meter ή με tanks soundings, είναι απαραίτητη η πλήρης μέτρηση όλων των cargo tanks και non cargo spaces της μπάρτζας πριν και μετά την παράδοση.

Για να κερδίσουμε χρόνο, μετά την προκαταρκτική μέτρηση να αρχίσει η άντληση του καυσίμου. Αυτό έχει μεγάλη σημασία γιατί ορισμένες μπάρτζες έχουν πάρα πολλές μικρές δεξαμενές.

Πριν χρησιμοποιηθούν τα calibration tables είναι σκόπιμο να ελέγξουμε την εγκυρότητά τους,

την ημερομηνία ογκομέτρησης, ποιά ήταν η υπεύθυνη αρχή που επιλήφθηκε αυτής και αν υπάρχουν διορθώσεις για trim. Εξίσου ίδιας σημασίας είναι και η θερμοκρασία του καυσίμου. Σε μπάρτζες που έχουν πολλές δεξαμενές δεν αρκεί να πάρουμε τη θερμοκρασία σε 1-2 tanks και να το θεωρήσουμε ως μέσο όρο. Αν βρεθεί ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές στη θερμοκρασία, τότε οι υπολογισμοί του όγκου πρέπει να γίνουν ξεχωριστά για την κάθε δεξαμενή.

Χρησιμοποιώντας το μέσο όρο θερμοκρασίας θα προκύψουν μεγάλες διαφορές στην ποσότητα. Το industry practice είναι να μετατρέψουμε τον όγκο του καυσίμου από θερμοκρασία περιβάλλοντος (στη δεξαμενή), χρησιμοποιώντας volume conversion factors της ASTM πίνακας 54β, στους 15C. Αν η θερμοκρασία περιβάλλοντος δεν είναι σωστή θα είναι λάθος και το βάρος βάσει του οποίου θα γίνει η τιμολόγηση. Η κατάσταση είναι αλυσιδωτή: λάθος πυκνότητα, λάθος θερμοκρασία, το αποτέλεσμα είναι να ψάχνεται ο μηχανικός που «πήγε το καύσιμο» ενώ οι δεξαμενές της μπάρτζας άδειασαν.

Πριν αρχίσει η άντληση του καυσίμου πρέπει να συμφωνηθεί ένα rumping rate και να τηρηθούν τα συνήθη μέτρα ασφαλείας. Αφότου το καύσιμο έχει μεταφερθεί οι τελικές ενδείξεις παίρνονται από το flow - meter και το totalizer (αν χρησιμοποιείται) ή μετρώνται πάλι οι δεξαμενές της μπάρτζας. Σημαντικό είναι να καθοριστεί αν το υπόλειμμα σε αυτές είναι πραγματικά μη αντλήσιμο. Εφ' όσον υπάρχει υπόλοιπο σε δεξαμενή πρέπει να υπολογίζουμε trim corrections κλπ.

Προφανώς θα υπάρξουν κάποιες διαφορές μεταξύ του bunker delivery receipt και της ποσότητας που

παρέλαβε το πλοίο. Ένας πεπειραμένος Α' μηχανικός «γνωρίζει» άριστα αν παρέλαβε τη σωστή ποσότητα ή όχι.

Η ουσία είναι ότι όταν υπάρχει surveyor οι διαφορές θα λυθούν επί τόπου. Υπάρχουν και οι περιπτώσεις που θα χρειαστεί να γραφεί και a letter of protest που αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο για claims shortages.

Συμπέρασμα

Το Bunkering δε χρειάζεται να είναι πλέον το παιχνίδι της τύχης στο οποίο συμμετείχαν οι πλοιοκτήτες λίγα χρόνια πριν. Σε αναλογία με την αύξηση της χρήσης Residual Fuel υπήρξε μια αύξηση στα προβλήματα καυσίμων και τα claims που συσχετίζονταν με αυτά. Τώρα οι απαραίτητες διαδικασίες και οι μηχανισμοί που μειώνουν το ρίσκο στο ελάχιστο υπάρχουν. Τα Fuel Management Services και η τεχνική της δειγματοληψίας έχουν «στανταροποιηθεί» και είναι διαθέσιμα παγκοσμίως.

Εξίσου βασικής σημασίας είναι οι πληροφορίες για τη διαθέσιμη ποιότητα των καυσίμων που προσφέρουν στους πλοιοκτήτες, ώστε να αποφύγουν τα αδικαιολόγητα ρίσκα.

«Μα είναι ακριβά τα προγράμματα αυτά και δεν μπορώ να διαθέσω χρήματα σε μη απαραίτητες υπηρεσίες τώρα που η ναυλαγορά έχει κρίση», απαντούν οι πλοιοκτήτες.

Η απάντηση είναι ότι τώρα έχει ο πλοιοκτήτης τη μεγαλύτερη ανάγκη γιατί τα κρούσματα ποιότητας και ποσότητας έχουν αυξηθεί και πλησιάζουν το 25% των παραδόσεων καυσίμων.

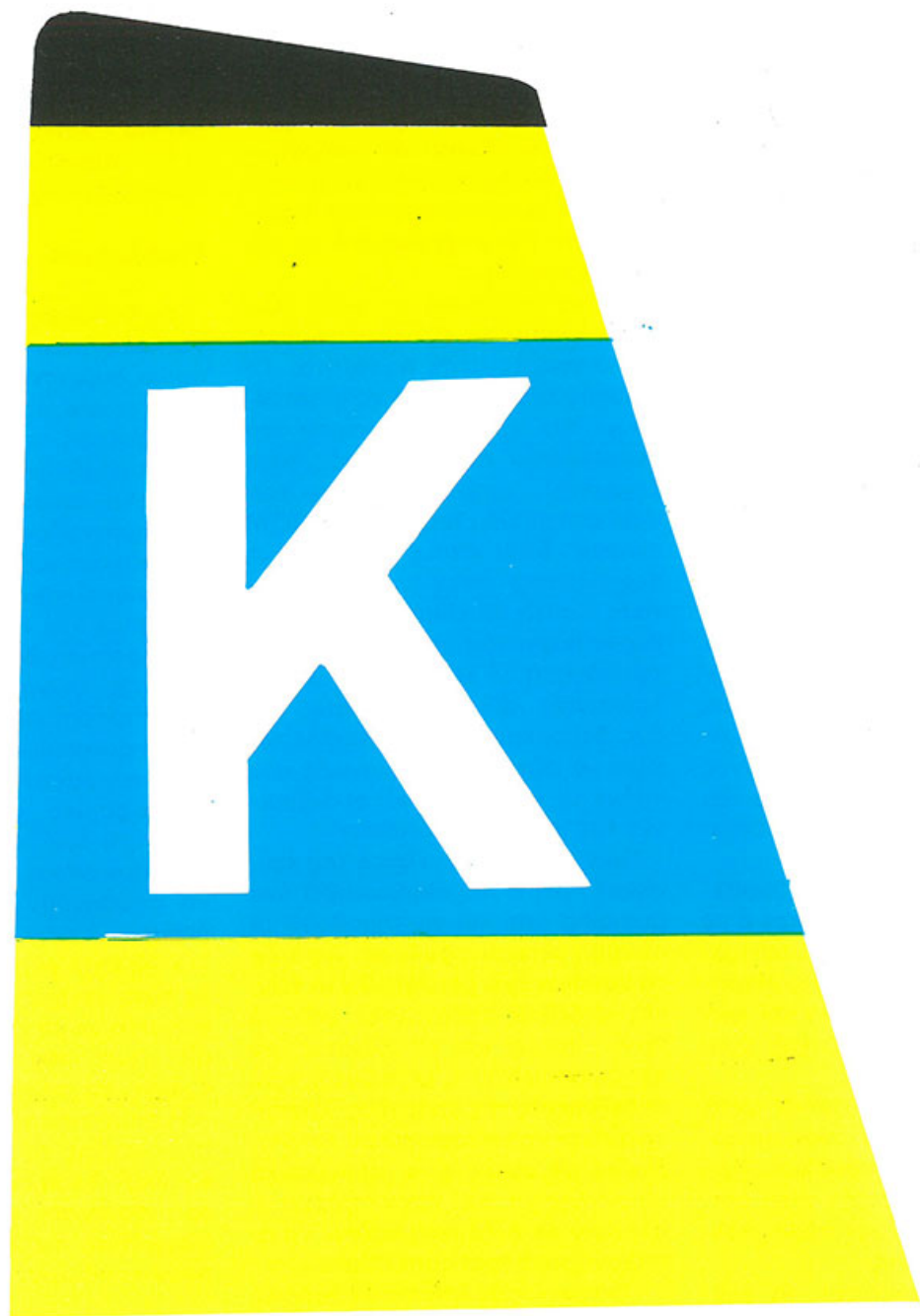
Δ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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



Athenian Group of Companies

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

Οι Συνθήκες Λειτουργίας της Επιβατηγού Ναυτιλίας

Το Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ) με την επιχορήγηση των δαπανών από την Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΠΑΕΠ), και μετά την εκφρασθείσα επιθυμία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να καθορίζονται βάσει τεκμηριωμένης μελέτης οι αναπροσαρμογές των ναύλων επιβατών και οχημάτων στην ακτοπλοΐα, εκπόνησε μελέτη για τις συνθήκες λειτουργίας της Επιβατηγού Ακτοπλοΐας.

Η μελέτη αυτή που δημοσιεύθηκε πριν λίγες ημέρες, προχώρησε σε εκτίμηση της γενικής οικονομικής κατάστασης των ακτοπλοϊκών εταιριών — τόσο από στοιχεία που έδωσαν οι ίδιες οι ακτοπλοϊκές εταιρίες, όσο και από ισολογισμούς τους — ανέλυσε τη δομή του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών πλοίων και μελέτησε τις επιδράσεις του ναυτολογίου και της μεθόδου που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την αναπροσαρμογή του. Ωστόσο για την περιγραφή των συνθηκών μέσα στις οποίες λειτουργεί η ακτοπλοϊκή επιχείρηση προστέθηκαν τρεις ακόμη σύντομες αναλύσεις σχετικά με τον ακτοπλοϊκό στόλο, την ακτοπλοϊκή κίνηση και τα κοινοτικά προγράμματα που αφορούν την ακτοπλοΐα.

Αντικείμενο της μελέτης ήταν το σύνολο της επιβατηγού ακτοπλοΐας που δραστηριοποιείται τόσο στο Αιγαίο όσο και στο Ιόνιο, με εξαίρεση τα πορθμεία ανοικτού τύπου.

Η μελέτη στηρίχθηκε τόσο σε δημοσιευμένα στοιχεία των ίδιων των ακτοπλοϊκών εταιριών και των δημοσίων υπηρεσιών (Υ.Ε.Ν., Ε.Σ.Υ.Ε.), όσο και σε πρωτογενή στοιχεία που συγκεντρώθηκαν με την μέθοδο της δειγματοληψίας για την περίοδο 1988-1990. Το αρχικά καταρτισθέν για τον σκοπό αυτό ερωτηματολόγιο - πιλότος δοκιμάστηκε σε τρεις ναυτιλιακές εταιρίες και με βάση την αποκτημένη εμπειρία καταρτίστηκε το τελικό ερωτηματολόγιο το οποίο εστάλη σε όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που είχαν

δρομολογημένα επιβατηγά πλοία σε κύριες ή δευτερεύουσες ακτοπλοϊκές γραμμές το 1990.

Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο αυτό καθόρισαν και το δείγμα βάσει του οποίου έγιναν και οι εκτιμήσεις του κόστους λειτουργίας και των οικονομικών αποτελεσμάτων. Η ερευνητική ομάδα έκρινε ότι για την έναρξη της εκπόνησης της μελέτης θα έπρεπε να υπάρχουν απαντήσεις που να καλύπτουν τουλάχιστον το ήμισυ του ακτοπλοϊκού στόλου και το δείγμα να κρίνεται αντιπροσωπευτικό για τις κυριότερες γραμμές. Έτσι, ενώ η μελέτη άρχισε στις αρχές Οκτωβρίου 1991 και τα ερωτηματολόγια στάλθηκαν από το ΚΕΠΕ στις 25 Οκτωβρίου 1991, τελικά μόλις στις 23 Ιανουαρίου 1992 συγκεντρώθηκαν απαντήσεις από 13 ακτοπλοϊκές εταιρίες που είχαν 39 επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία κλειστού τύπου (53% του συνόλου για το 1990) και από τις δύο εταιρίες που κατείχαν το σύνολο των δυναμικώς υποστηριζόμενων πλοίων. Η αξιοπιστία των παρασχεθέντων στοιχείων ελέγχθηκε μερικώς βάσει στατιστικών μεθόδων και συγκριτικών αναλύσεων. Σε πολλές περιπτώσεις υπήρξε αναγκαίο να γίνουν πρόσθετες επικοινωνίες για διευκρινίσεις ή και συμπλήρωση των απαντήσεων. Τελικά το δείγμα που χρησιμοποιήθηκε κάλυπτε πλήρως τις γραμμές Κρήτης, Δωδεκανήσου, Χίου - Μυτιλήνης, Β. Σποράδων και Ιονίων Νήσων, μερικώς τις γραμμές Ευβοίας — Κυκλάδων, Σαρωνικού και Β. Ελλάδος και καθόλου τη γραμμή Σάμου - Ικαρίας.

Ωστόσο, ενώ από πλευράς στόλου και κίνησης, το δείγμα μπορεί να κριθεί ικανοποιητικό, από πλευράς τύπου πλοιοκτησίας το δείγμα είναι επηρεασμένο περισσότερο από τις ιδιωτικές εταιρίες ευρείας συμμετοχικής βάσης - λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρίες — αφού όλες οι εταιρίες αυτές απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, έναντι έξι σε σύνολο 21 ιδιωτικών ολιγομετοχικών εταιριών που απάντησαν σ' αυτό. Οι

συγκεκριμένες επιδράσεις από το γεγονός αυτό αναφέρονται στις επιμέρους αναλύσεις της μελέτης.

Η ερευνητική ομάδα του ΚΕΠΕ συγκροτήθηκε από τους κ.κ.:

Φραγκίσκο Τζαμουζακη, Μ.Α.,
Συντονιστή
Επιστημονικό Ερευνητή Γ', ΚΕΠΕ

Νίκο Ανδριτσάκη, Μ.Σc.
Οικονομολόγο, Ελεγκτή - Λογιστή

Διονύσιο Αντανασιώτη
Σύμβουλο Δ.Σ. ΕΕΠΑΕΠ
Αξιωματικό Λ.Σ. ε.α.

Αλέκο Γουλιέλμο
Δρ. Ναυτιλιακής Οικονομικής

Τάσο Καραγιάννη
Στέλεχος Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας

Γιάννη Μαργαγιόλη
Στέλεχος, Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών Εμπορικής Τράπεζας

Γιώργο Παπαπολυμέρου
Επιστημονικό Συνεργάτη Β', ΚΕΠΕ

Δημήτριο Σουσουήνη
Στέλεχος Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας

Σοφία Σπαθή, Μ.Α.
Επιστημονική Ερευνήτρια Ε', ΚΕΠΕ

Τα κύρια συμπεράσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση αυτή μελέτη της Επιβατηγού Ακτοπλοΐας μας είναι τα εξής:

* Ο ακτοπλοϊκός στόλος, παρά τις πολύ αξιόλογες μονάδες που εντάχθηκαν τα τελευταία χρόνια σ' αυτόν, μεγάλωσε από πλευράς ηλικίας στην περίοδο 1981-1990. Το 1990 η μέση ηλικία του στόλου ήταν 21 χρόνια και η μέση αξία πλοίου 1.493,7 εκατ. δρχ. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει τα πολύ σημαντικά κεφάλαια που θα απαιτηθούν για την ανανέωση του στόλου τα προσεχή χρόνια.

* Οι συνθήκες εκμετάλλευσης των

πλοίων είναι δυσμενείς. Η μέση ετήσια πληρότητα των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων είναι χαμηλή, και μεταξύ των ετών 1988 και 1990, μειώθηκε κατά 3 εκατοστιαίες μονάδες, δηλαδή από 55% σε 52%. Επιπροσθέτως το φαινόμενο της εποχικότητας αποτελεί σοβαρό πρόβλημα για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, αν λάβουμε υπόψη ότι η κίνηση στο τετράμηνο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου καλύπτει ποσοστό άνω του 65%, ενώ στο υπόλοιπο χρονικό διάστημα πραγματοποιείται το 65% των δρομολογίων.

* Η εκμετάλλευση των πλοίων είναι ελλειμματική, όταν στο κόστος εκμετάλλευσης συνυπολογισθεί και το κόστος του απασχολούμενου κεφαλαίου, που μέχρι σήμερα δεν ελαμβάνετο υπόψη. Για την περίοδο 1988-1990 που κάλυψε η μελέτη και σύμφωνα με τα στοιχεία του δείγματος, το οποίο αντιπροσωπεύει το 53% των πλοίων του ακτοπλοϊκού στόλου, οι ζημιές ήταν σημαντικές και αυξανόμενες και συμποσούντο σε 89,3 εκατ. δρχ. κατά μέσον όρο, κατά πλοίο.

* Τα σταθερά έξοδα του πλοίου (σταθερό κόστος εκμετάλλευσης

και κόστος απασχολούμενου κεφαλαίου) αποτελούν το 80% περίπου του συνολικού κόστους. Αυτός είναι ο κυριότερος λόγος που το μέσο κόστος ανά μίλι, ανά όχημα, παραμένει σταθερό και ανεξάρτητο από την απόσταση που διανύει το πλοίο, ενώ το αντίστοιχο μέσο κόστος ανά μίλι, ανά επιβάτη, παραμένει κι αυτό σταθερό και διαφοροποιείται μόνο όταν υπεισέρχονται δαπάνες που οφείλονται σε υπηρεσίες ξενοδοχειακού τύπου.

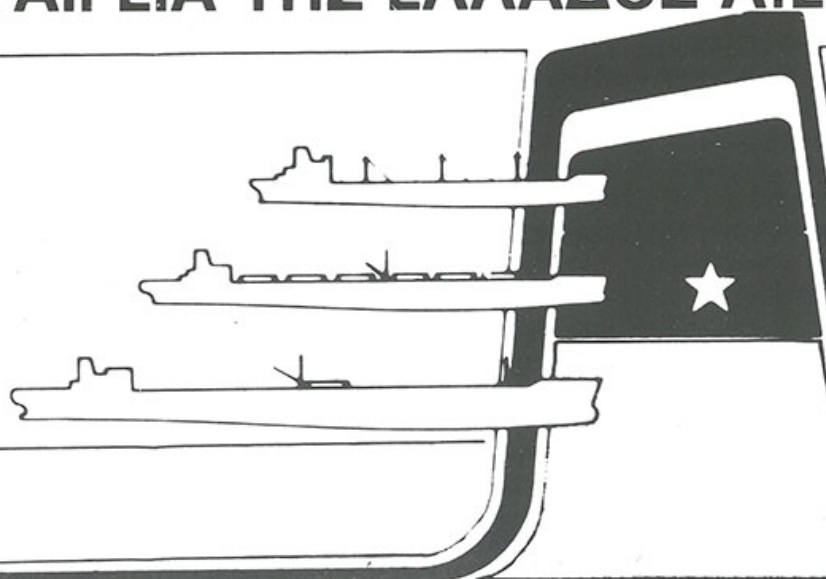
* Οι δείκτες απόδοσης και αποδοτικότητας της επιβατηγού ακτοπλοϊκής ναυτιλίας επιδεινώθηκαν στην περίοδο 1988-1990 με βάση τους ισολογισμούς των ακτοπλοϊκών εταιριών. Ο δείκτης αποδοτικότητας των συνολικών κεφαλαίων των εταιριών Λαϊκής Βάσης έπεσε, από 17.6% το 1988, σε 9.46% το 1990. Ο δείκτης αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων μειώθηκε, από 42,7% το 1988, σε 16.9% το 1990. Τα στοιχεία ισολογισμών για τις λοιπές ιδιωτικές εταιρίες δεν κρίνονται αντιπροσωπευτικά, αφού οι εταιρίες του δείγματος κατείχαν το 1990 το 8% μόλις του συνολικού ενεργητικού. Γενικά η ανάλυση

των οικονομικών στοιχείων φανερώνει, ότι η χρηματοοικονομική κατάσταση κατά το εξεταζόμενο διάστημα δεν είναι ικανοποιητική.

* Η αναπροσαρμογή του ναυτολογίου θα πρέπει να βασιστεί στα προσεχή χρόνια στη νέα διάρθρωση κόστους που προέκυψε από τη μελέτη αυτή, με το συνυπολογισμό τόσο του κόστους εκμετάλλευσης όσο και του κόστους απασχολούμενου κεφαλαίου στο τυπικό πλοίο. Ευρύτερες θεσμικές αλλαγές του ναυτολογίου (αμφιοριακά τιμολόγια, διαφορική τιμολόγηση κλπ.) θα απαιτήσουν πρόσθετη μελέτη.

* Δυστυχώς, παρά τη σημασία της ακτοπλοΐας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του εκτεταμένου νησιωτικού χώρου, ο κλάδος αυτός, δεν περιελήφθη σαν ανεξάρτητη δράση στα κοινοτικά προγράμματα για τη χώρα μας. Θα μπορούσε να ζητηθεί η χρηματοδότηση για ένα πλέγμα μέτρων που θα καθιστούσαν τους ακτοπλοϊκούς φορείς περισσότερο ανταγωνιστικούς, θα μείωναν το κόστος λειτουργίας τους και θα βελτίωναν το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

Η απόδειξη εισαγωγής συναλλάγματος από ναυτικούς δικαιούχους ατελείας

Με την υπ' αριθ. Τ2869/48/Β0018/19.6.92 εγκύκλιο του υπουργείου Οικονομικών κοινοποιήθηκε στις αρμόδιες υπηρεσίες η υπ' αριθ. Δ857/19.6.92 απόφαση του υφυπουργού Οικονομικών κ. Κ. Γιατράκου με την οποία ορίζεται ότι για την απόδειξη της εισαγωγής και δραχμοποίησης του απαιτούμενου συναλλάγματος από τον δικαιούχο ναυτικό, προκειμένου να χορηγηθούν οι προβλεπόμενες απαλλαγές στην εισαγωγή αυτοκινήτου και ειδών οικιακής, οι μοναδικές βεβαιώσεις θα χορηγούνται εκτός από την Τράπεζα της Ελλάδος και από όλες τις Τράπεζες που είναι εξουσιοδοτημένες για τη διενέργεια πράξεων επί συναλλάγματος. Το κείμενο της εγκυκλίου και της αποφάσεως έχει ως εξής:

1. Στην παρ. 2 του άρθρου 8 και του άρθρου 9 της Δ. 246/88 ΑΥΟ, καθορίζονται τα δικαιολογητικά που γίνονται αποδεκτά για την απόδειξη της εισαγωγής και δραχμοποίησης του απαιτούμενου συναλλάγματος (παρ. 1 στοιχείο β και παρ. 2 άρθρου 3), από τον δικαιούχο ναυτικό, προκειμένου να χορηγηθούν οι προβλεπόμενες απαλλαγές στην εισαγωγή αυτοκινήτου και ειδών οικιακής.

2. Μεταξύ των δικαιολογητικών αυτών, περιλαμβάνεται και «μοναδική ή μοναδικές» βεβαιώσεις της Τράπεζας της Ελλάδος, οι οποίες

χορηγούνται στον δικαιούχο ναυτικό, ύστερα από μοναδικές αιτήσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης, σε πλοίο της οποίας εργάστηκε ο δικαιούχος και με τις οποίες θα βεβαιώνεται η εισαγωγή και δραχμοποίηση από την ίδια ναυτιλιακή επιχείρηση, του συναλλάγματος που αναλογεί σε πληρωμές αποδοχών του δικαιούχου ναυτικού, συγκεκριμένης περιόδου. (Δεύτερη περίπτωση, παρ. 2, άρθρου 8).

Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται στις περιπτώσεις ναυτικών, οι οποίοι αμείβονται σε συνάλλαγμα, ως ναυτολογημένοι σε συναλλαγματοφόρα εμπορικά πλοία γραμμών εξωτερικού, αλλά εισπράττουν τις αποδοχές τους σε δραχμές που προέρχονται από εκχώρηση προς αυτούς δραχμοποιηθέντος συναλλάγματος μέσω των εξολογιστικών λογαριασμών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ετηρούντο αποκλειστικά στην Τράπεζα της Ελλάδος.

3. Με τις αναφερόμενες στην κοινοποιούμενη Απόφαση πράξεις, καταργήθηκαν από 1/3/92 οι εξολογιστικοί λογαριασμοί των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ετηρούντο στην Τράπεζα της Ελλάδος.

Κατόπιν αυτού, προτάθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος, να γίνονται δεκτές στις προαναφερόμενες περιπτώσεις, οι μοναδικές βεβαιώσεις που θα χορηγούνται και από άλλες Τράπεζες οι οποίες λει-

τουργούν στην Ελλάδα και είναι εξουσιοδοτημένες για τη διενέργεια πράξεων επί συναλλάγματος και στις οποίες θα κατατίθενται εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τα σχετικά στοιχεία εκχώρησης συναλλάγματος στους δικαιούχους ναυτικούς για τις αποδοχές αυτών.

4. Με την κοινοποιούμενη Απόφαση υιοθετείται η πρόταση της Τράπεζας της Ελλάδος και στο εξής, τις μοναδικές βεβαιώσεις που χορηγούσε στο παρελθόν αποκλειστικά, η Τράπεζα της Ελλάδος στις προαναφερόμενες περιπτώσεις, κατ' εφαρμογήν της δεύτερης περίπτωσης, της παρ. 2 του άρθρου 8 της Δ. 246/88 ΑΥΟ, θα τις αποδέχεται και στις περιπτώσεις που θα χορηγούνται από άλλες Τράπεζες, που λειτουργούν στην Ελλάδα και είναι εξουσιοδοτημένες για τέτοιες πράξεις.

5. Με το υπ' αριθμ. 3118/26.5.92 έγγραφό του, το Υποκατάστημα Πειραιά της Τράπεζας της Ελλάδος, μας κοινοποίησε το νέο Υπόδειγμα που πρέπει να χορηγούν, μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η Τράπεζα της Ελλάδος, καθώς και όλες οι Τράπεζες που λειτουργούν στην Ελλάδα και είναι εξουσιοδοτημένες για τη διενέργεια πράξεων επί συναλλάγματος προς ναυτικούς, σχετικά με τη συναλλαγματική κάλυψη των αποδοχών τους, ώστε οι ναυτικοί να τις

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

χρησιμοποιούν για να τύχουν των προβλεπόμενων απαλλαγών κατά τις διατάξεις της Δ. 246/88 ΑΥ.

6. Σε περιπτώσεις που δημιουργούνται αμφιβολίες στην υπηρεσία σας για την εγκυρότητα των προσκομιζόμενων μοναδικών βεβαίωσαν, ν' απευθύνεστε στην Τράπεζα της Ελλάδος (Διεύθυνση Διεθνών Συναλλαγών, Ελ. Βενιζέλου 21 - 102 50 Αθήνα), προκειμένου να διενεργείται σχετικός έλεγχος εκ μέρους των αρμόδιων υπηρεσιών της Τράπεζας της Ελλάδος.

Η απόφαση

Άρθρο μόνο

1. Στα δικαιολογητικά εισαγωγής και δραχμοποίησης συναλλάγματος, περιλαμβάνονται και οι μοναδικές βεβαιώσεις που θα χορηγούν στο εξής, κατ' εφαρμογήν της δεύτερης περίπτωσης, της παραγράφου 2, του άρθρου 8, της Δ. 246/88 ΑΥΟ, εκτός από την Τράπεζα της Ελλάδος και οι Τράπεζες, οι οποίες λειτουργούν στην Ελλάδα και είναι εξουσιοδοτημένες για τη διενέργεια πράξεων επί συναλλάγματος προς τους ναυτικούς και στις οποίες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα καταθέτουν τα απαιτούμενα στοιχεία εκχώρησης συναλλάγματος, σχετικά με την συναλλαγματική κάλυψη των αποδοχών των διακινούμενων ναυτικών.

2. Η παρούσα ισχύει και εφαρμόζεται από 1/3/92.

Το υπόδειγμα

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:
Α.Φ.Μ.:
ΤΗΛΕΦΩΝΟ:
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΑΣ
ΔΡΑΧΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΥ
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΑΡΙΘ.:

Παρακαλούμε όπως με ΧΡΕΩΣΗ του παραπάνω λογαριασμού μας χορηγήσετε βεβαίωση στο ναυτικό ... που υπηρέτησε σαν ... στο πλοίο μας ... από... μέχρι ... για το ποσό των USD που καταβάλαμε εδώ σε δραχμές (...)... από εισαγωγή και δραχμοποίηση αντιστοίχου συναλλάγματος.

Τη βεβαίωση αυτή θα χρησιμοποιήσει ο παραπάνω ναυτικός για την απαλλαγή του από φορολογικές επιβαρύνσεις που οφείλονται στη μεταβίβαση ακινήτων ή στην εισαγωγή επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσεως και ειδών οικιακής σκευής. Επίσης τη βεβαίωση αυτή μπορεί να χρησιμοποιήσει για τη λήψη στεγαστικού δανείου.

Δηλώνουμε δε γνωρίζοντας τις συνέπειες του Ν. 1599/86 για την ατομική ευθύνη του δηλώνοντος ή βεβαιώνοντος ότι;

α) Το παραπάνω ποσό καταχωρήθηκε στα επίσημα βιβλία μας, τα οποία έχουμε στη διάθεση της Τράπεζας Ελλάδος για την επαλήθευση των όσων σας αναφέρουμε.

β) Η παρούσα αίτηση είναι Η ΜΟΝΑΔΙΚΗ και δεν πρόκειται να χορηγήσουμε άλλη παρόμοια για την έκδοση βεβαίωσης για το αυτό ποσό και από την ίδια αιτία, για το άνοιγμα λογαριασμού ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ σε κάποια Τράπεζα.

Τη ΒΕΒΑΙΩΣΗ αυτή την ζητούμε βασιζόμενοι στην παρ. Θ του άρθρου 6 του Α.Ν. 1521/50 και των άρθρων 8 και 9 της Δ. 246/88 Α.Υ.Ο που κυρώθηκε με το Ν. 1839/89 (ΦΕΚ Α' 90), καθώς και την απόφαση της Ν.Ε. 281/5/1.8.80 για να χρησιμοποιηθεί από τον ενδιαφερόμενο ναυτικό στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία για ΑΓΟΡΑ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ή στο Τελωνείο ΓΙΑ ΤΕΛΩΝΙΣΜΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ και ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ ή σε Τράπεζες για τη λήψη στεγαστικού δανείου.

Με τιμή

(σφραγίδα - υπογραφή - ονοματεπώνυμο)

ΤΡΑΠΕΖΑ.....
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ.....
Διεύθυνση - Τηλέφωνα.....

Βεβαιώνεται ότι η παραπάνω επιχείρηση εισήγαγε και δραχμοποίησε το αντίστοιχο συνάλλαγμα, για την πληρωμή των αποδοχών του προμνησθέντος ναυτικού της, ποσού δρχ. ().

Σημειώνεται δε ότι με την παρούσα βεβαιώνεται και μόνο η κάλυψη, με εισαγωγή και δραχμοποίηση συναλλάγματος, του πιό πάνω αναφερόμενου ποσού δραχμών, η δε χρησιμοποίησή της επαφίεται στην κρίση των αρμοδίων Δημοσίων Αρχών, ενώπιον των οποίων θα κατατεθεί σαν δικαιολογητικό.

(σφραγίδα - υπογραφή - ονοματεπώνυμο)

ΠΡΟΣΟΧΗ

Η ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΜΟΝΑΔΙΚΗ

α. ΔΕΝ ΕΠΑΝΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΕΙ.

β. ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΓΙΑ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΣΕ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

Του Αγίου Λιμενάρχου

Του υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Το βαπόρι ήταν στη Τσίμπα, ένα λιμάνι κοντά το Τόκιο και μου τηλεφώνησαν μέλη του πληρώματος να το επισκεφθώ, διότι όπως έλεγαν, είχαν πολλά προβλήματα και κυρίως θέμα ισοτιμίας συναλλάγματος (rate exchange).

Την επομένη το πρωί ξεκίνησα από το προξενικό Λιμεναρχείο για το βαπόρι. Έφτασα πριν τις 08.00 και ο κόσμος με περίμενε στον αλουέ αμέσως μετά το πλατύσκαλο της σκάλας του κομοδεσίου. Με το που πάτησα το πόδι μου στο κατάστρωμα άρχισε ο καθένας να μου λέει το δικό του. «Κύριε Λιμενάρχα δεν έχουμε ζεστό νερό, δεν δουλεύουν τα μαγνητόφωνα, δεν μας δίνουν γιαούρτι, δεν μας χρεώνουν σωστό ρέιτ κ.α. Επενέβει ένας μεγαλύτερος και τους είπε: «Σταματήστε τα αυτά. Ένα είναι το θέμα μας. Το ρέιτ. Αυτό είναι και να πάτε όλοι σας στη δουλειά». «Σωστά, σωστά, ρέιτ, ρέιτ» είπαν όλοι και έ-

φугαν.

Ανέβηκα στο σαλόνι και αρχίσαμε τη συζήτηση των θεμάτων παρουσία πλοιάρχου και ενδιαφερομένων. Πράγματι υπήρχε σοβαρό πρόβλημα ρέιτ. Έφυγα για λίγο από το πλοίο, πήγα στην πλησιέστερη Τράπεζα, πήρα στοιχεία και ξαναγύρισα. Συνεχίστηκαν οι συζητήσεις παρουσία αντιπροσωπείας πληρώματος επικεφαλής της οποίας ήταν ένας τρίτος μηχανικός και βρέθηκε αποδεκτή από όλους λύση.

Είχε πάει μεσημέρι και δέχτηκα την πρόταση του πλοιάρχου να γευματίσω στην τραπεζαρία αξιωματικών. Καθίσαμε όλοι μαζί και ο καμαρώτος εκτός από το φαγητό της ημέρας σερβίρισε επί πλέον κεφτέδες, τυρόπιτες και μπύρα. Προφανώς λόγω της επισκέψεώς μου είχε δώσει εντολή ο καπετάνιος και ο μάγειρας ετοίμασε τα επί πλέον αυτά εδέσματα.

Καθώς τρώγαμε μπήκε στην τραπεζαρία για να φάει και ο τρίτος μηχανικός που ήταν επικεφαλής της αντιπροσωπείας του πληρώματος για το ρέιτ. Δεν με είδε που καθόμουν και έτρωγα. Χτύπησε τα χέρια του και ευχήθηκε καλή ορεξη. Του απαντήσαμε «ευχαριστούμε επίσης» και εκείνος στη συνέχεια βλέποντας τους κεφτέδες και τις τυρόπιτες σερβιρισμένες άρχισε να τρίβει τα χέρια του και να λέει φωναχτά: «Μπά, μπά, του Αγίου Λιμενάρχου είναι σήμερα!».

- Εδώ είμαι, του απάντησα. Γύρισε και με κύτταξε με αμηχανία. «Συγγνώμη είπε, δεν ήθελα να σας προσβάλω. Λύσατε πολύ δίκαια όλες τις διαφορές μας. Το είπα διότι μόνο στις γιορτές τρώμε κάτι διαφορετικό από το μενού».

«Εντάξει του απάντησα, κάθισε μαζί μας να πούμε μία μπύρα...».

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.**

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 μέ παράδοση στη Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

Μέ «σωστά» ἀνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή ἐξυπηρέτηση.

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΣΤΗΛΗ έχει σήμερα ευχάριστα νέα για τους αξιωματικούς που έχουν συνταξιοδοτηθεί και δεν έχουν εισπράξει ακόμη το εφ' άπαξ που δικαιούνται από το Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών: το Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΑΤ ενέκρινε κατά την προχθεσινή του συνεδρίαση (της Δευτέρας) την αίτηση του ΤΠΑΕΝ για τη χορήγηση δανείου από το Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών ύψους 2,5 δισ. δραχμών το οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την καταβολή των εφ' άπαξ που έχει διακοπεί από τον περασμένο Αύγουστο ελλείψει χρημάτων. Η δανειοδότηση αυτή κατέστη εφικτή μετά τη ψήφιση ειδικής διατάξεως από τη Βουλή μετά από πρόταση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη. Πρέπει να σημειωθεί ότι το οικονομικό πρόβλημα του ΤΠΑΕΝ οφείλεται στο σύστημα που ακολουθείται για την είσπραξη των εσόδων του, τα οποία συγχωνεύονται με τις εισπράξεις του από ναυτολόγια και περιέρχονται στο Ταμείο Προνοίας μετά την έκδοση των ισολογισμών.

Παράλληλα και το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν., προχωρεί με ταχύτερο ρυθμό από ό,τι παλαιότερα στην έκδοση αποφάσεων για τη χορήγηση εφάπαξ. Τα εφάπαξ που δίδονται κατά μήνα ανέρχονται στο συνολικό ποσό των 160 εκατ. δραχμών σε 50 περίπου δικαιούχους ναυτικούς, ενώ από τις 1.000 αιτήσεις που υπήρχαν, σήμερα εκκρεμούν μόνο 400. Στο ΤΠΚΠΕΝ δεν υπάρχει οικονομικό, αλλά γραφειοκρατικό πρόβλημα.

ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ενδιαφέρον αναμένεται η αυριανή ομιλία του εν Αθήναις πρεσβευτού Ηνωμένων Πολιτειών κ. Μάικλ Σωτήρχου στη Ναυτιλιακή Λέσχη και η συζήτηση η οποία θα ακολουθήσει καθώς προσδοκάται ότι θα υπάρξουν ορισμένες διευκρινίσεις γύρω από το καυτό θέμα της αμερικανικής αντιρροπτικής νομοθεσίας, στο οποίο πιστεύεται ότι θα επικεντρωθούν οι περισσότερες ερωτήσεις.

ΣΥΝΕΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ 22 ετών στο ίδιο πλοίο συμπλήρωσε ναυτικός ο οποίος ετοιμάζει τώρα τα χαρτιά του για να συνταξιοδοτηθεί. Σύμφωνα με πληροφορίες της στήλης πρόκειται για έναν ναύκληρο ο οποίος πραγματοποίησε την συνεχή αυτή υπηρεσία στο 475 τον. γκρός κόστερ «Παρνασσός» από το οποίο απολύθηκε στις 30 Ιουνίου αμοιβαία συναινέσει προκειμένου να συνταξιοδοτηθεί και η περίπτωση αυτή, μαζί με την περίπτωση του Καπτάν Παύλου Ζαρταλούδη που πέθανε στο τέλος Μαΐου στο κρουαζιερόπλοιο «Ορφέας», στο οποίο είχε συνολική υπηρεσία 21 ετών, οδηγεί τη στήλη να προτείνει τη θέσπιση ειδικού μεταλλίου που θα απονέμεται στους ναυτικούς που θα πραγματοποιούν τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία, στους οποίους οπωσδήποτε πρέπει να συμπεριληφθούν οι προαναφερθέντες.

ΕΛΕΧΘΗ (από την βουλευτή της Ν.Δ. και πρώην Υπουργό κ. Φάνη Πάλλη - Πετραλιά):

«Η Ελλάς ως εξαγωγίμο προϊόν έχει τη ναυτιλία, τον τουρισμό και τον πολιτισμό. Πάνω σ' αυτά θα πρέπει να στηρίξει τις επενδύσεις της».

ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ της διασποράς, ο Καρδαμυλίδης Καπτάν Λουκάς Κτιστάκης ήταν ή «ψυχή» της κληρικολαϊκής συνέλευσης της ομογένειας της Αμερικής που πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερη επιτυχία πριν από λίγες ημέρες στη Νέα Ορλεάνη, και στην οποία εκτός των άλλων παρέστη και ο Αντιπρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών κ. Νταν Κουέιλ.

Με την ευκαιρία αυτής της κληρικολαϊκής συνέλευσης, η εφημερίδα «Εθνικός Κήρυξ» της Νέας Υόρκης δημοσίευσε εκτεταμένη συνέντευξη του κ. Κτιστάκη και εν προλόγω σημείωνε ότι «πρόκειται για ένα επιτυχημένο αυτοδημιούργητο επιχειρηματία, ο οποίος από αρχιπλοίαρχος έγινε εφοπλιστής ο ίδιος. Κατάγεται από τη Χίο και ε-

γάσθηκε για πολλά χρόνια στην εταιρία του Ιωάννη Καρρά ως αρχιπλοίαρχος, ώσπου άνοιξε δικό του πρακτορείο στη Νέα Ορλεάνη. «Έπειτα από σκληρή δουλειά» θα μας πει ο ίδιος, «απέκτησα ένα μικρό πλοίο. Με βοήθησε ο Θεός και σιγά το ένα έφερε το άλλο». Σήμερα ο κ. Κτιστάκης έχει στην ιδιοκτησία του έναν στόλο από δέκα φορτηγά πλοία. Λατρεύει την Ελλάδα και ιδιαίτερα την γενέθλια πατρίδα του τη Χίο και βοηθά με κάθε τρόπο την εδώ Εκκλησία και Ομογένειά μας».

Εμείς θα προσθέσουμε ότι ο κ. Κτιστάκης που έχει την έδρα του στη Νέα Ορλεάνη διατηρεί στον Πειραιά την εταιρία «Efharis Shipping Company» που διαχειρίζεται τα πλοία του. Θα προσθέσουμε ακόμη ότι στην προαναφερθείσα συνέντευξή του προς τον «Εθνικό Κήρυκα», που έθεσε στη διάθεσή μας ο Προϊστάμενος της Νομικής Υπηρεσίας του ΝΑΤ κ. Νίκος Χαλκιός, ο κ. Κτιστάκης αποκαλύπτει ότι η πρώτη ελληνορθόδοξη εκκλησία στην Αμερική (Βόρειο και Νότιο) ιδρύθηκε το 1864 στη Νέα Ορλεάνη. Η εκκλησία αυτή δεν υπάρχει σήμερα, είχε καεί και σε αντικατάστασή της κτίσθηκε άλλη το 1952, η οποία όμως αντικαταστάθηκε από νεώτερη.

Ο κ. Κτιστάκης είπε ακόμη ότι η Ελληνική Κοινότητα της Νέας Ορλεάνης έχει σήμερα 300 δυναμικά και ιδιαίτερα δραστήρια μέλη που ανέλαβαν και τη διοργάνωση της κληρικολαϊκής συνέλευσης, γενικός πρόεδρος της οποίας ήταν ο ίδιος.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΓΝΟΥΣΣΑ, και η Χίος θα αποκτήσει το δικό της Ναυτικό Μουσείο. Σύμφωνα με πληροφορίες της στήλης, το Ναυτικό Μουσείο της Χίου θα δημιουργηθεί από τις οικογένειες Λώ και Φαφαλιού που για τον σκοπό αυτόν προβλέπεται ότι θα διαθέσουν γύρω στα 500 εκατ. δραχμές, ήδη δε έχει αγορασθεί το οικοπέδο επί του οποίου θα ανεγερθεί το Μουσείο.

Η δημιουργία του νέου Μουσείου δίνει την αφορμή για τη διατύπωση μιας προτάσεως: Κατά την ταπεινή

γνώμη του γράφοντος ο ειδικός πόρος που έχει θεσπισθεί στα έντυπα του NAT πρέπει να διαμοιράζεται σε όλα τα Ναυτικά Μουσεία ώστε η λειτουργία τους να μην στηρίζεται μόνον στην τσέπη των δημιουργών της.

ΤΑ ΝΕΑ όμως για τη Χίο και τους Χιώτες έχουν συνέχεια: Στις 8 Αυγούστου, ο Σύλλογος των Χίων της Νέας Υόρκης «Κοραής» θα τιμήσει σε ειδική εκδήλωση που θα γίνει στο ξενοδοχείο «Γκόλντεν Σαν» της Χίου τον παλαίμαχο δημοσιογράφο και πρώην Υπουργό και Βουλευτή Χίου Νίκο Ζορμπά για τη γενικότερη προσφορά του προς τον τόπο και τον χιακό λαό.

ΣΕ ΕΙΔΙΚΗ τελετή που έγινε στο λιμάνι της Γδύνιας στην Πολωνία ύψώθηκε η Ελληνική στο νέο υπερδεξαμενόπλοιο της εταιρίας Τσάκου που ονομάστηκε «Μακεδονία». Στην τελετή παρέστησαν ο Καπτάν Παναγιώτης και η κυρία Τσάκου με την κόρη τους Μαρία, εκπρόσωποι του ναυπηγείου στο οποίο το «Μακεδονία» πραγματοποίησε τις επισκευές μετά την παραλαβή του και των ναυλωτών, εκπρόσωποι διαφόρων επιχειρήσεων και πολωνικών αρχών καθώς και πολλοί φίλοι της εταιρίας Τσάκου. Στο πλοίο ελήφθη και θερμό συγχαρητήριο τηλεγράφημα προς τον πλοίαρχο και την εταιρία από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη και για την ονομασία του πλοίου αλλά και για την ύψωση της Ελληνικής, αυτονόητα δε είναι και τα δικά μας συγχαρητήρια.

Η ΕΞΑΡΣΗ της εγκληματικότητας που έχει ξεσπάσει και στη χώρα μας έχει οδηγήσει σε μεγάλη ανάπτυξη εξειδικευμένες εταιρίες που παρέχουν ασφάλεια και που έχουν επε-

κταθεί και στο χώρο της Ναυτιλίας — όλα σχεδόν τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν προσωπικό ασφαλείας που διατίθεται από τις εταιρίες αυτές. Προσφάτως σημειώθηκε η παρουσία και μιας ακόμη επιχειρήσεως του κλάδου αυτού που είναι ειδικευμένη, εκτός των άλλων, και στη φύλαξη και την προστασία των θαλαμηγών και γενικότερα των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής.

Πρόκειται για την ανώνυμη εταιρία «Rota Security» φύλακες της οποίας εντόπισαν προ ημερών δύο υπόπτους που περιφέρονταν με μηχανοκίνητη βάρκα στο Πασαλιμάνι και ειδοποίησαν αμέσως το λιμεναρχείο Πειραιώς, το λιμεναρχείο, όργανα του οποίου μετά από κατάδιωξη κατόρθωσαν να συλλάβουν τον ένα από τους υπόπτους, οι οποίοι προηγουμένως είχαν επιδοθεί στη λεηλασία σκαφών αναψυχής.

Η εταιρία αυτή που εδρεύει στον Πειραιά, διαθέτει τηλεφωνικό κέντρο με 32 γραμμές και 44 εσωτερικά τηλέφωνα, τέσσερα fax και πέντε Modem - Fax για απευθείας σύνδεση με Server δικτύου Η/Υ. Επίσης διαθέτει προσωπικό ασφαλείας — άνδρες και γυναίκες — άριστα εκπαιδευμένο και εξοπλισμένο για τη φύλαξη και προστασία των σκαφών αναψυχής καθώς και διαφόρων επιχειρήσεων (εργοστασίων, ξενοδοχείων, επιχειρηματιών κλπ., κλπ.) που καθοδηγείται από θάλαμο επιχειρήσεων εξοπλισμένο και με VHF και UHF που λειτουργεί συνεχώς, ημέρα και νύκτα, καθημερινές και αργίες, χειμώνα και καλοκαίρι. Επίσης η εταιρία αυτή εξασφαλίζει εναέρια ταχυμεταφορά με αεροσκάφος ή ελικόπτερο και παρέχει ταχεία ιατρική βοήθεια και μεταγωγή σε νοσοκομείο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

ΑΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ πέρασε ως τώρα μια σημαντικότερη πρωτοβου-

λία που ανέλαβαν και καθιέρωσαν από 1 Ιουνίου οι αεροπορικές εταιρίες Delta Air Lines, Singapore Airlines και Swissair για την καλύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Έτσι, για πρώτη φορά στην ιστορία των αεροσυγκοινωνιών προσφέρεται στο κοινό ένα ενιαίο δίκτυο υψηλής ποιότητας δεδομένου ότι οποιοδήποτε γραφείο της Delta Air Lines, της Singapore Airlines και της Swissair αντιπροσωπεύει και τις τρεις εταιρίες, δηλαδή ο επιβάτης μιας από τις ανωτέρω εταιρίες γίνεται πλέον πελάτης και των τριών. Το σύστημα που καθιερώθηκε ονομάστηκε «αμοιβαία εκπροσώπηση» και στο πρώτο στάδιο περιλαμβάνει συντονισμό των δρομολογίων ώστε να προσφέρονται οι καλύτερες και οι πιο άνετες ανταποκρίσεις στο συνολικό δίκτυο των τριών εταιριών που καλύπτει περισσότερα από 300 σημεία σε όλο τον κόσμο, άνεση και ασφάλεια ταξιδιού με τα σύγχρονα αεροπλάνα του νεώτατου στόλου των τριών εταιριών και υπηρεσίες που ικανοποιούν και τις υψηλότερες απαιτήσεις των επιβατών.

ΚΑΙ ΜΙΑ ΧΑΡΟΥΜΕΝΗ είδηση: Επιτέλους, το φωτοτυπικό μηχάνημα του NAT το οποίο είχε τεθεί εκτός λειτουργίας για αρκετόν καιρό επειδή δεν βρισκόταν κάποιο ανταλλακτικό, άρχισε να λειτουργεί πάλι και έτσι οι φωτοτυπίες που χρειάζονται βγαίνουν τώρα αμέσως και δεν χρειάζεται να περιμένει κανείς...

ΑΥΡΙΟ (16 Ιουλίου) και ώρα 11 π.μ. θα τελεσθεί στον Ναό των Αγίων Θεοδώρων του Α' Νεκροταφείου Αθηνών 40θήμερο μνημόσυνο του Γιώργου Παπαδάκη.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αν και το κόστος της ναυπήγησης ενός παρόμοιου εξειδικευμένου οχηματαγωγού είναι σημαντικό, η εταιρία πιστεύει ότι είναι δικαιολογημένο καθώς αυξάνεται η ζήτηση στις Μεσογειακές χώρες και οι μεταφορές ξηράς αντιμετωπίζουν μακροχρόνια προβλήματα.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Αυστηροί έλεγχοι στα μπάλκερς

Αυστηρότεροι θα είναι στο εξής οι έλεγχοι αξιοπλοΐας που θα διενεργεί στα μεγαλύτερης ηλικίας μπάλκ κάρριερς η Καναδική Ακτοφυλακή. Ο Καναδάς είναι μία από τις κορυφαίες χώρες στην εξαγωγή μεταλλευμάτων σιδήρου, άνθρακα και θείου καθώς και σιτηρών και οι επιθεωρήσεις αυτές που θα έχουν διάρκεια από μισή μέρα έως και τρεις μέρες για τις εκτεταμένες δοκιμές δομικής αξιοπιστίας, θα μπορούσαν να έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην παγκόσμια αγορά των μπάλκ κάρριερς και με την εγκαθίδρυση νέων προτύπων κατασκευής.

Κύριος στόχος των επιθεωρήσεων της Καναδικής Ακτοφυλακής θα είναι τα σκάφη ηλικίας άνω των 10 ετών που διενεργούν το εξαγωγικό εμπόριο από τα μεγάλα τερματικά του Πόρτ Καρτιέρ και του Σέβεν Άϊλαντ στο στόμιο του διαύλου του Αγίου Λαυρεντίου καθώς και από τα λιμάνια του Βανκούβερ και του Πρίνς Ρούπερτ στη δυτική ακτή του Καναδά. Αν και η δυνατότητα επιβολής έκτακτων επιθεωρήσεων απειλεί όλα τα μπάλκ κάρριερς με ξένη σημαία που θα καταπλέουν σε Καναδικά λιμάνια, είναι πιθανότερο τέτοιοι έλεγχοι να διενεργούνται συχνότερα σε σκάφη άνω των 40.000 τόν. d.w. που μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα ή άλλα διαβρωτικά φορτία όπως θειάφι ή άνθρακα.

Οι επιθεωρητές της Καναδικής Ακτοφυλακής θα εξετάζουν την κατάσταση των ελασμάτων του πλοίου στο εσωτερικό των δεξαμενών και των κυτών, τους νομείς, τις φρακτές και τη γενική δομική αξιοπιστία του σκάφους.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις αυτές δεν αφορούν τα πλοία υπό Καναδική σημαία, καθώς το Υπουργείο Μεταφορών της χώρας πιστεύει ότι οι διαδι-

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύσκολη κατάσταση

Τα γερμανικά ναυπηγεία σε όλη τη διάρκεια του 1991 είδαν τη κατάστασή τους να δυσχεραίνεται κυρίως από την έλλειψη κρατικής ενίσχυσης με την οποία θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν την υποστήριξη την οποία απολαμβάνουν οι ανταγωνιστές τους στην Ευρώπη και την Ασία.

Το κύριο αίτημά τους είναι να τους δοθεί επί δύο χρόνια βοήθεια της τάξεως των 700 εκατομ. μάρκων, από τα οποία τα 300 εκατομ. προορίζονται να κάνουν συναγωνιστικότερες τις τιμές τους και τα 400 εκατομ. για απ' ευθείας ενίσχυση.

Κατά την άποψη του Προέδρου της Ένωσης Ναυπηγικής και Ναυτικής Τεχνολογίας, η κατάσταση των πρώην Ανατολικών ναυπηγείων είναι κρίσιμη γιατί έχασαν πολύ γρήγορα τις διεξόδους τους προς την Ανατολική Ευρώπη. Έχουν να αντιμετωπίσουν αφενός μεν τις πολυάριθμες ακυρώσεις παραγγελιών και αφετέρου όλες τις δυσκολίες που συνεπάγεται η διαδικασία της ιδιωτικοποίησής τους. Αλλά και πολλά από τα ναυπηγεία, της πρώην Δυτικής Γερμανίας, κυρίως τα μικρού και μεσαίου μεγέθους έχουν ελάχιστες παραγγελίες και εργάζονται με αργό ρυθμό. Τα μεγάλα ναυπηγεία έχουν βέβαια καλύτερη τύχη αλλά και αυτά έχουν ανάγκη βραχυπρόθεσμων παραγγελιών. Παρατηρείται τέλος ότι ακόμα και οι Γερμανοί εφοπλιστές τοποθετούν τις παραγγελίες τους συνεχώς περισσότερο στο εξωτερικό. Πράγματι κατά το 1991 το 37% των συνολικών γερμανικών παραγγελιών, που ισοδυνα-

μεί με ένα δισεκ. μάρκα, τοποθετήθηκαν σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

ΕΛΛΑΔΑ

Ναυπήγηση οχηματαγωγού

Προσπαθώντας να σπάσει το μονοπώλιο των Ιαπώνων στα οχηματαγωγά που είναι ειδικά κατασκευασμένα για την μεταφορά αυτοκινήτων, η ελληνική ναυτιλιακή εταιρία «Marchantonakis Lines» διαπραγματεύεται με Ευρωπαϊκά ναυπηγεία τη ναυπήγηση τουλάχιστον ενός μεγάλου σκάφους μεταφορικής ικανότητας 1.000 αυτοκινήτων. Το μέγεθος αυτό είναι και το μεγαλύτερο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις Μεσογειακές γραμμές όπου η εταιρία ήδη δρομολογεί πέντε παλαιότερα σκάφη με μέση μεταφορική ικανότητα 500 αυτοκινήτων.

Η εταιρία θα προτιμούσε να επεκτείνει τις μεταφορικές της δυνατότητες με αγορά μεταχειρισμένων σκαφών αλλά μελέτη της αγοράς έδειξε ότι ο παγκόσμιος στόλος διαθέτει λιγότερα από 50 παρόμοια πλοία, μεταφορικής δυνατότητας 300-2.000 αυτοκινήτων και από αυτά τα δύο τρίτα ελέγχονται από την ιαπωνική εταιρία μεταφοράς αυτοκινήτων NYK, η οποία ναυλώνει και άλλα σκάφη για να καλύψει τις ανάγκες της.

Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρία έχει μεγάλη δραστηριότητα στις Μεσογειακές μεταφορές αυτοκινήτων και είναι ο αποκλειστικός μεταφορέας αυτοκινήτων της Fiat στην Ελλάδα, ενώ πρόσφατα ανέλαβε τη μεταφορά αυτοκινήτων της Citroen από τη Μασσαλία, καθώς και μεγάλο μέρος των εισαγωγών της Ford στην Ελλάδα.

TOUMASSIS

SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES

Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA

κασίες νηολόγησης προσφέρουν επαρκή εξασφάλιση για την ποιότητα των Καναδικών σκαφών.

ΚΑΤΑΡ

Ναυπηγήσεις υγραεριοφόρων

Τα ιαπωνικά ναυπηγεία της Νίππον Κόκαν και της Χιτάτσι υπέγραψαν συμφωνία τεχνικής συνεργασίας με τα Γαλλικά Ναυπηγεία του Ατλαντικού για τη ναυπήγηση σειράς υγραεριοφόρων που θα χρησιμοποιηθούν στην εκμετάλλευση του γιγαντιαίου κοιτάσματος φυσικού αερίου του Κατάρ.

Το κοιτάσμα Qatar North Field είναι το μεγαλύτερο του κόσμου με αποθέματα που υπολογίζονται σε 150 TCF και η εκμετάλλευση του που θα αρχίσει περί τα τέλη του αιώνα θα περιλαμβάνει τη ναυπήγηση 7-12 υγραεριοφόρων, μεταφορικής ικανότητας 130.000 κυβ. μέτρων με κόστος ναυπήγησης περί τα 100 εκατ. δολάρια ανά σκάφος.

Η συμφωνία συνεργασίας επικεντρώνεται στην σχεδίαση των πλοίων βάσει του συστήματος μεμβράνης Technigaz Mark III. Δεν θα χρησιμοποιηθεί το σύστημα των σφαιρικών δεξαμενών τύπου Moss που τοποθετούν οι εταιρίες Kawasaki, Mitsubishi και Mitsui, ούτε το γαλλικό σύστημα μεταφοράς υγραερίου που χρησιμοποιούσε μέχρι τώρα το γαλλικό ναυπηγείο.

Το γαλλικό ναυπηγείο έχει ήδη αναλάβει την ναυπήγηση πέντε υγραεριοφόρων LNG των 130.000 κυβ. μ. για λογαριασμό της κρατικής εταιρίας πετρελαίου της Μαλαισίας «Petronas», τα οποία θα ναυπηγηθούν με το γαλλικό σύστημα μεταφοράς υγραερίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η οργάνωση των λιμένων

Πιστεύεται ότι η Ομοσπονδία των βρεταννικών λιμένων υπό τη σημερινή της μορφή θα εκλείψει σύντομα, ύστερα από την πρόσφατη πρόταση που έκανε προς τα μέλη της το διοικητικό της συμβούλιο.

Στο διάστημα των τελευταίων ετών η Ομοσπονδία των βρεταννικών λιμένων (BPF) υπέστη σοβαρό πλήγμα από την αποχώρηση λιμένων όπως το Milford Haven και το Forth. Πρόσφατα δε είδε την αποχώρηση του Felixstowe, ενώ το 1989, ο μεγαλύτερος λιμενικός διαχειριστής της χώρας, η Associated British Ports (ABP) αποφάσισε να ακολουθήσει το δικό της δρόμο.

Σήμερα η κυριότερη δυσκολία που αντιμετωπίζει η Ομοσπονδία είναι η αύξουσα ανισότητα μεταξύ των συμφερόντων των μεγάλων λιμένων και του πλήθους

των λοιπών μικρών λιμένων που είναι κατασπαρμένοι κατά μήκος των ακτών. Οι περισσότεροι από τους δεύτερους αυτούς λιμένες είναι ειδικευμένοι στην ψαχλαγιά και τον τουρισμό.

Αλλωστε η βασική πρόταση του Δ.Σ. στην Ομοσπονδία αναφέρεται στη κατάσχεση ενός οργανισμού εθνικής ανάπτυξης που θα εκπροσωπεί τα κοινά λιμενικά συμφέροντα έναντι του κράτους και της πολιτικής της ΕΟΚ περί εναρμόνισης των Κοινοτικών λιμένων. Σύμφωνα με τη πρόταση αυτή αναμένεται ότι μία νέα ή αναδιοργανωμένη Ένωση θα κάνει την εμφάνισή της εντός των προσεχών μηνών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ναυπηγική άνθηση

Υπολογίζεται ότι οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις που ελέγχονται από Νορβηγικά συμφέροντα απασχολούν 15.000 άτομα. Μόνο του το συγκρότημα Kvaerner απασχολεί περί τους 8.000 ανθρώπους σε διάφορα εγκαταστάσεις του που βρίσκονται όχι μόνο στη Νορβηγία αλλά και σε πολλές άλλες χώρες, όπως είναι η Σκωτία, η Φιλανδία, το Γιβραλτάρ, η Σιγκαπούρη και πολύ σύντομα η Γερμανία. Εξάλλου το συγκρότημα Fred Olsen κατέχει ναυπηγεία στη Βόρειο Ιρλανδία και στο Τέξας, καθώς και την εταιρία Brystad στο Μεξικό. Συνολικά η Νορβηγία από ναυπηγικής πλευράς κατέχει τη τέταρτη θέση στη παγκόσμια κλίμακα.

Εφοπλιστικές φιλονικίες

Τα νορβηγικά εφοπλιστικά συγκροτήματα Smedvig του Σταβάνγκερ και Fredriksen του Όσλο, φιλονικούν για ένα σκάφος offshore που τελεί υπό κατασκευή στην Ισπανία αντί τιμής 1,1 δισεκατ. κορωνών. Ο Fredriksen ισχυρίζεται ότι οι Smedvig δεν κονφirmedισαν εγκαίρως την οφειλή για τη παραγγελία, η οποία έπρεπε να γίνει μέχρι την 1η Απριλίου, ενώ οι Smedvig και η εταιρία επενδύσεων Investa κατέβαλαν 8 εκατομ. κορώνες για την οφειλή η οποία κατά την άποψή τους ισχύει μέχρι της παραδόσεως του σκάφους.

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

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

SIGMA HELLAS LTD.

Φίλωνος 98Β, Πειραιάς 185 36
Τηλ 4137923, 4180167. Fax 4519020

ΡΩΣΙΑ

Ναυπηγήσεις χημικών δεξαμενοπλοίων

Τα ναυπηγεία της Αγίας Πετρούπολης Baltic Shipyards διαπραγματεύονται την ναυπήγηση σειράς δέκα χημικών πάρσελ τάνκερς των 30.000 τον. d.w. για λογαριασμό της Stolt Tankers and Terminals.

Με κόστος ναυπήγησης περί τα 60-70 εκατ. δολάρια, τα πλοία θα αρχίσουν να ναυπηγούνται από το τέλος του 1993 και θα παραδίδονται με ρυθμό δύο ή τριών σκαφών το χρόνο.

Ηδη η Stolt αναμένει την παραλαβή τεσσάρων χημικών δεξαμενοπλοίων των 30.000 τον. d.w. από τα νορβηγικά ναυπηγεία Kvaerner, τέσσερα πλοία των 5.500 τον. d.w. από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Fukuoaka που θα χρησιμοποιηθούν στις διευρωπαϊκές μεταφορές της εταιρίας και πέντε ποτάμια τάνκερς των 2.100 τον. d.w. που θα ενταχθούν στην κοινή επιχείρηση με την εταιρία Stinnes στο ποταμό Ρήνο.

Τα ναυπηγεία της Baltic ναυπηγούν ήδη μία σειρά πλοίων των 5.700 τον. d.w. για λογαριασμό της γερμανικής ναυτιλιακής εταιρίας Ahrenkiel με ημερομηνία παράδοσης του πρώτου σκάφους το τέλος του 1992, μία σειρά σκαφών ρο-ρο καθώς και ένα καταδρομικό για το Πολεμικό Ναυτικό της Ρωσίας.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

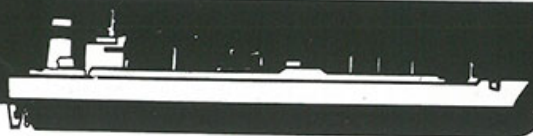
Κοντεϊνερόπλοια για τον Περσικό Κόλπο

Η Ηνωμένη Αραβική Ναυτιλιακή Εταιρία (UASC) στην οποία είναι μέτοχοι οι κυβερνήσεις της Σαουδικής Αραβίας, του Κουβέιτ, του Κατάρ, του Μπαχρέιν, των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και του Ιράκ, αποφάσισε να επεκτείνει τον στόλο της με την προσθήκη δέκα κοντεϊνερόπλοίων, μεταφορικής ικανότητας περί τα 3.500 TEU και συνολικής αξίας ναυπήγησης άνω των 900 εκατ. δολαρίων.

Επί του παρόντος η εταιρία που είναι η κορυφαία ναυτιλιακή εταιρία στον Αραβικό κόσμο, δρομολογεί σκάφη των 1.500 - 2.000 TEU στις γραμμές που συνδέουν την Ευρώπη με την Άπω Ανατολή μέσω του Περσικού Κόλπου.

Περί το 30% της αναγκαίας χρηματοδότησης θα προέλθει από ίδια κεφάλαια της εταιρίας, ενώ το υπόλοιπο από δανεισμό στη διεθνή αγορά. Η εταιρία παρουσίασε κατά το 1991 ρεκόρ στα κέρδη της με 60 εκατ. δολάρια, μία αύξηση κατά 8% από το 1990.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οι νέοι κανονισμοί των κατασκευαστικών απαιτήσεων για τα νέα δεξαμενόπλοια

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας κοινοποιήθηκαν στους αρμόδιους φορείς οι δύο νέοι κανονισμοί 13F και 13G που υιοθετήθηκαν στη διάρκεια της 32ης Συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC), οι οποίοι αφορούν στις κατασκευαστικές απαιτήσεις των νέων δεξαμενοπλοίων και στην αναβάθμιση της ασφάλειας των υπάρχοντων σκαφών και συμπληρώνουν τους κανονισμούς του παραρτήματος I της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78.

Ειδικότερα, το Υ.Ε.Ν., σε εγκύκλιο του προς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και όλους τους Νηογνώμονες που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα, επισημαίνει ότι οι παραπάνω κανονισμοί, οι οποίοι τέθηκαν σε εφαρμογή από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (Ι.Μ.Ο.), στις 6 Ιουλίου, αναφέρονται:

— Ο «13F» στις κατασκευαστικές απαιτήσεις των νέων δεξαμενοπλοίων και καθιερώνει την εισαγωγή των διπλών τοιχωμάτων (Double Skin) και διπλών πυθμένων (Double Bottoms).

Ο εν λόγω κανονισμός εισάγει ακόμη ως εναλλακτική και ισοδύναμη των εν λόγω κατασκευαστικών απαιτήσεων και τη γνωστή ιαπωνική πρόταση του ενδιάμεσου καταστρώματος (Middeck).

Πέραν των παραπάνω μεθόδων σχεδίασης, ο 13F, δίδει τη δυνατότητα υιοθέτησεως στο μέλλον και άλλων σχεδιάσεων που θα κριθούν από τον ΙΜΟ ως ισοδύναμες.

• Ο «13 G» στην αναβάθμιση (Upgrading) των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων, προκειμένου αυτά να καταστούν ασφαλέστερα, για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Τα βασικότερα σημεία του Κανονισμού, 13G, αναφέρονται:

• Στη συνέχιση της λειτουργίας των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων για χρονι-

κή περίοδο 30 ετών από την ημερομηνία παραλαβής τους.

• Στην υιοθέτηση ως ισοδύναμης της μεθόδου της υδροστατικής ισορροπίας και

• Στην αποδοχή της καθιέρωσης των εντατικών επιθεωρήσεων. Για το τελευταίο σημείο υπογραμμίζεται ότι θα υπάρξει εναρμόνιση του συστήματος των εντατικών επιθεωρήσεων με τα προβλεπόμενα από τον Κανονισμό 4, του Παραρτήματος I της Δ.Σ. MARPOL 73/78.

Το υπουργείο, αναφέρεται στην εγκύκλιο, πρόκειται να προχωρήσει στη διαδικασία εκδόσεως Π. Διατάγματος, προκειμένου η χώρα μας να υιοθετήσει τους Κανονισμούς αυτούς.

Τέλος, το υπουργείο δεδομένου ότι οι νέες ρυθμίσεις, με εξαίρεση τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, υιοθετήθηκαν ομόφωνα από τον Ι.Μ.Ο., ζητεί από τους υπό πάντων ναυτιλιακούς φορείς, να ενημερώσουν τα μέλη τους ώστε έγκαιρα να συμμορφωθούν τα ελληνικά πλοία στις νέες απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα ή δυσκολίες στην ομαλή λειτουργία τους.

Η ψήφος των ναυτικών στο εξωτερικό

Το θέμα της ψήφου των Ελλήνων ναυτικών που βρίσκονται σε λιμάνι του εξωτερικού συσχετίζεται από το αρμόδιο υπουργείο Εσωτερικών με το θέμα της ψήφου των Ελλήνων του εξωτερικού.

Η απάντηση αυτή εδόθη από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη σε ερώτηση βουλευτή, και διευκρινίζεται ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας έχει συνηγορήσει θετικά προς το Υπουργείο Εσωτερικών για την ικανοποίηση του δικαίου αυτού αιτήματος των ναυτικών.

Ο κ. Παυλίδης υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1879/90 τροποποιήθηκε το Π.Δ. 265/89 και έτσι δόθηκε το δικαίωμα της ψήφου

στους Έλληνες ναυτικούς όταν το πλοίο τους βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι.

Ο κ. Παναγόπουλος πρόεδρος του Νηογνώμονα



Ο κ. Περικλής Παναγόπουλος εξελέγη την περασμένη Πέμπτη 9 Ιουλίου Πρόεδρος του Ελληνικού Νηογνώμονα και ο κ. Γεώργιος Βερνίκος Διευθύνων Σύμβουλος Αντιπρόεδρος εξελέγη ο κ. Τρ. Λυσιμάχου, εντεταλμένος σύμβουλος ο κ. Κων. Ματαράγκας και μέλη οι κ.κ. Δημήτρης Νομικός, Ιωάννης Κούτσας, Χαράλαμπος Πασχάλης, Πίερος Παναγιωταρέας, Κωνσταντίνος Μακρής, Ιωάννης Χατζηπροδρόμου, Στυλιανός Κυπραίος και Σπύρος Φιλίππης.

Υπενθυμίζεται, ότι η εκλογή του νέου συμβουλίου έγινε μετά την ολοκλήρωση της εξαγοράς των μετοχών της Εθνικής Ασφαλιστικής από τον Όμιλο Βερνίκου - Παναγόπουλου.

Το Εμπάργκο κατά Σερβίας και Μαυροβουνίου

Κατά τη διάρκεια του Ιουλίου 1992 θα εξετασθεί από τα όργανα της ΕΟΚ το θέμα των ζημιών που υφίσταται η χώρα μας από την επιβολή του εμπάργκο κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ζήτησε από τα μέλη της να αποστείλουν στο ΥΕΝ / ΚΠΝΠ / ΔΠΝΣ τεκμηριωμένα στοιχεία τυχόν ζημιών που προέκυψαν γι' αυτές, ώστε να ζητηθεί οικονομική κάλυψη εκ μέρους των Ηνωμένων Εθνών για τις επιβαρύνσεις σε βάρος της ελληνικής οικονομίας που προκλήθηκαν λόγω της επιβολής του εμπάργκο.

Όσον αφορά τις μεταφορές φαρμάκων και τροφίμων προς τη Σερβία — Μαυροβούνιο, που όπως είναι γνωστό δεν απαγορεύεται από την 757/92 Απόφαση ΟΗΕ, πρέπει να ειδοποιείται η Ελληνική Επιτροπή Εφαρμογής της α-

Απονομή βραβείων σε μαθητές από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου



Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου σε συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού και το Υπουργείο Παιδείας, έλαβε μέρος στον εορτασμό της «Ναυτικής Εβδομάδας 1992» δια της αθλοθετήσεως τριών βραβείων για τις τρεις καλύτερες εκθέσεις που επελέγησαν από Επιτροπή του Υπουργείου Παιδείας με θέμα «Ελλάδα και Θάλασσα».

Η απονομή των βραβείων πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου επί του θ/κ «Αβέρωφ» στο Π. Φάληρο. Δίπλα στο «Αβέρωφ» ήταν αγκυροβολημένα και φωταγωγημένα το ιστορικό πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος» και το παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου. Για πρώτη φορά συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της Ναυτικής Εβδομάδας τρία ιστορικά πλοία που εκπροσωπούσαν το Πολεμικό και Εμπορικό μας Ναυτικό.

Οι τρεις μαθητές που διακρίθηκαν και τα βραβεία που τους προσέφερε το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου ήταν: Α' Βραβείο στη Λεβαντή Αρετή, μαθήτρια της Β' Τάξεως Λυκείου Τήνου, ένας ηλεκτρονικός υπολογιστής, Β' Βραβείο στον Ευστάθιο Μπαρμπούννη της Γ' Τάξεως Τ.Ε.Λ. Σύρου, η μεγάλη εγκυκλοπαίδεια Υδρία, Γ' Βραβείο στη Μαρία Βάρναλη της Γ' Τάξεως Λυκείου Μυκόνου, η σειρά «Η Ιστορία του Ελληνικού Έθνους».

Κατά τη διάρκεια της τελετής μίλησαν ο Υφυπουργός Παιδείας Βασ. Μπεκίρης, ο Υπαρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Υποναύαρχος Ι. Παναγιωτόπουλος και ο Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γεώργ. Μ. Δρακόπουλος. Παράλληλα ο Υπαρχηγός του Γ.Ε.Ν. έδωσε στα παιδιά αναμνηστικά μετάλλια και διπλώματα.

Στην ομιλία του ο κ. Γιώργος Δρακόπουλος υπογράμμισε ότι σωστά έχει καθιερωθεί ο κοινός εορτασμός του Πολεμικού και Εμπορικού Ναυτικού στη διάρκεια της Ναυτικής Εβδομάδας.

Το πλοίο, η θάλασσα και ο ναυτικός είναι έννοιες αλληλένδετες, κρίκοι της ίδιας αλυσίδας που είναι άρρηκτα συν-

δεδεμένοι με την μοίρα της Ελληνικής φυλής. Από τα πανάρχαια χρόνια, η θάλασσα και το πλοίο παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην επιβίωση και πρόοδο των Ελλήνων. Ο Έλληνας γαλουχήθηκε με τη θάλασσα και μέσα στο γεωγραφικό χώρο του Αιγαίου ανέπτυξε το ναυτικό και εμπορικό του δαιμόνιο, αλλά και τον υψηλό πολιτισμό του.

Ουσιαστικά και ιστορικά οι Έλληνες θαλασσινόι, είτε υπηρετούν στα πολεμικά είτε στα εμπορικά πλοία, ανήκουν στην ίδια οικογένεια και έχουν τις ίδιες ευαισθησίες για την διατήρηση της ναυτικής μας ιστορίας και παραδόσεως.

Ζωντανό παράδειγμα της ιστορικής σχέσης που συνδέει το Πολεμικό με το Εμπορικό μας Ναυτικό είναι η σημερινή εκδήλωση. Βρισκόμαστε πάνω στο ένδοξο πλοίο του Πολεμικού μας Ναυτικού «Αβέρωφ»

Δίπλα του είναι αγκυροβολημένα δύο ιστορικά πλοία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου που έχουν χαρακτηριστεί επισήμως ως «πλωτά μουσεία» και έχουν σχέση με το Εμπορικό Ναυτικό.

Ο «Θαλής ο Μιλήσιος» (ναυπηγήσεως 1908) είναι το παλαιότερο ατμόπλοιο που σώζεται και λειτουργεί με την τεχνολογία της εποχής του.

Το άλλο πλοίο του Μουσείου είναι το παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια», τύπου «πέραμα», που κατά τον καθηγητή Throckmorton, έχει παράδοση 3.000 χρόνων και θεωρείται απόγονος του αρχαίου πλοίου «Ολκάς».

Και τα δύο αυτά πλοία διασώθηκαν και αποκαταστάθηκαν στην αρχική τους μορφή από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου.

Ο κ. Δρακόπουλος υπενθύμισε τέλος ότι επάνω στον «Θαλή» λειτουργεί, η Έκθεση «Μακεδονία και Θάλασσα» την οποία έχουν επισκεφθεί, μέσα σε διάστημα ενός μηνός, πάνω από 3.000 άτομα. Και τόνισε ότι με την έκθεση αυτή, το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου προσπάθησε να φωτίσει την σημαντική ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων στη διάρκεια της εκστρατείας του Μ. Αλεξάνδρου.

ριθ. 757/92 Αποφάσεως Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, ώστε να μεριμνά έγκαιρα για την υποχρεωτική ενημέρωση της αρμόδιας Επιτροπής Κυρώσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ.

Τα σχετικά στοιχεία θα πρέπει να είναι ακριβή, πλήρη και αν είναι δυνατόν διατυπωμένα στην Αγγλική.

Επιβολή τελών φορτίου στο λιμάνι της Αγ. Πετρούπολης

Από 1 Ιουνίου 1992, η Ρωσική κυβέρνηση επέβαλε τέλη φορτίου σε όλα τα φορτία που εισάγονται στη Ρωσία με πλοία υπό ξένη σημαία.

Σύμφωνα με το σχετικό ενημερωτικό τέλεξ του BIMCO τα τέλη κατά κατηγορία φορτίου έχουν ως εξής σε δολάρια ΗΠΑ ανά μετρικό τόννο:

1. Coal	0.45
2. Bulk Grain	0.60
3. Bulk sugar	1.00
4. Bagged Cargo	5.00
5. General Cargo	5.00
6. Palletized Cargo	2.50
7. Metals	2.80
8. Pipes	2.00
9. Containers 20'	15.00
10. Containers 40'	30.00
11. Soya bean meal	1.00
12. Round Wood (pulplogs)	1.50
13. Sawn Goods (packages)	4.80
14. Wood products	4.80
15. Refrigerated cargoes in cartons	2.70
16. Except packed meat	3.75

Ομιλία του κ. Σωτήρχου στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Ο πρεσβευτής των Ηνωμένων Πολιτειών στην Αθήνα κ. Μάικλ Σωτήρχος θα μιλήσει αύριο το μεσημέρι στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς για θέματα που σχετίζονται με την αμερικανική νομοθεσία που αφορούν ή σχετίζονται με τη Ναυτιλία, θα επακολουθήσει δε συζήτηση και ο ομιλητής θα απαντήσει σε ερωτήσεις. Η ομιλία του κ. Σωτήρχου γίνεται στα πλαίσια του θεσμού των γευμάτων εργασίας που έχει καθιερώσει η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Η ψήφος των ναυτικών στο εξωτερικό

Το θέμα της ψήφου των Ελλήνων ναυτικών που βρίσκονται σε λιμάνι του εξωτερικού συζητείται από το αρμόδιο υπουργείο Εσωτερικών με το θέμα της ψήφου των Ελλήνων του εξωτερικού.

Η απάντηση αυτή εδόθη από τον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη σε ερώτηση βουλευτή, και διευκρινίζεται ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας έχει συνηγορήσει θετικά προς το Υπουργείο Εσωτερικών για την ικανοποίηση του δικαίου αυτού

αιτήματος των ναυτικών.

Ο κ. Παυλίδης υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1879/90 τροποποιήθηκε το Π.Δ. 265/89 και έτσι δόθηκε το δικαίωμα της ψήφου στους Έλληνες ναυτικούς όταν το πλοίο τους βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι.

Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα, που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθησαν στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι: Μ. Σαρλής, Κ. Μαρίνος - Ξανθάκης, Α. Δροσάκης και Π. Εξαρχόπουλος.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το άφραμαξ δεξαμενόπλοιο «Sea King» 82.258 τόν. d.w., 40.369 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, εφοδιασμένο με συστήματα IGS/ COQW / CBT, έναντι τιμής περί των 5,4 εκατ. δολларίων.

— Επίσης μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Αλεξάντερς Ντέαριγκ» 27.600 τόν. d.w., 14.856 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν τα δύο αδελφά δεξαμενόπλοια «Luna» και «Nike» 126.000 τόν. d.w., σουηδικής ναυπήγησης 1977, εφοδιασμένα με συστήματα IGS / COW / CBT, έναντι συνολικής τιμής περί των 12 εκατ. δολларίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Euro Trident» 41.260 τόν. d.w., 23.891 τόν. γκρός, δανικής ναυπήγησης 1971, έναντι ποσού 2.700.000 δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Kristina» 115.200 τόν. d.w. 62.333 τόν. γκρός, ιαπωνικής 1973, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατ. δολларίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Essi Anne» 27.258 τόν. d.w., 15.920 τόν. γκρός, πολωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής 1.900.000 δολларίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα επωλήθη το νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Hanne» 26.510 τόν. d.w., 16.070 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1973, έναντι

Η Ναυτική Εβδομάδα στην Πάτρα



Στα πλαίσια του εορτασμού της Ναυτικής Εβδομάδας, πραγματοποιήθηκε τη 1 Ιουλίου στην Πάτρα, μεγάλη δεξίωση, επί του υπό Κυπριακή σημαία επιβατηγού - οχηματαγωγού της εταιρίας

Marlines «Crown M.». Τη δεξίωση διοργάνωσε ο Κεντρικός λιμενάρχης Πατρών, πλοίαρχος Λ.Σ. Αλέξανδρος Δασκαρόλης σε συνεργασία με την πλοιοκτήτρια εταιρία.



Στην όμορφη εκδήλωση παρέστησαν ο Νομάρχης Πατρών και εκπρόσωποι των Ενόπλων Δυνάμεων και Σωματών Ασφαλείας, καθώς και προσωπικότητες της Πατράϊκής κοινωνίας. Τον πανηγυρικό της εκδήλωσης εκφώνησε ο Λιμενάρχης και στη συνέχεια της τελετής τιμήθηκαν οι εμποροπλοίαρχοι κ.κ. Ελευθέριος Αντάσουρας του οχηματαγωγού «Mediterranean Sky» της εταιρίας Καραγιώργη, και Ανάργυρος Σαλίβερος του «Ouranos» της εταιρίας Φραγκουδάκη, για την πολυετή υπηρεσία τους στη γραμμή Πατρών - Ιταλίας και ο εφοπλιστής κ. Παναγιώτης Μαραγκόπουλος της πλοιοκτήτριας εταιρίας του

«Crown M.» για τη συμπλήρωση δεκαετούς παρουσίας της Marlines S.A. στην εν λόγω γραμμή. Η εκδήλωση έκλεισε με ενδιαφέρον καλλιτεχνικό πρόγραμμα και ακολούθησε δεξίωση στους άνετους χώρους του πλοίου.

Αξίζει να σημειωθεί η συμβολική σημασία της επιλογής πλοίου υπό Κυπριακή σημαία για την εκδήλωση, γεγονός που υπογραμμίζει την ταυτότητα της εθνικής και επιχειρηματικής υπόστασης Ελλαδικού και Κυπριακού εφοπλισμού, ιδίως στον τομέα της επιτελέσεως του μεταφορικού έργου μέσα στα πλαίσια της περαιτέρω ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

Av. Corrientes 538

Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel.: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

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

ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

**Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» άρχισε δρομολόγια
στη γραμμή Πάτρας — Τεργέστης — Αγκώνας**



Το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Ελευθέριος Βενιζέλος» της ANEK, που είναι το μεγαλύτερο στο χώρο της Μεσογείου και το τρίτο του είδους του σε ολόκληρο τον κόσμο, άρχισε από την περασμένη Τετάρτη 8 Ιουλίου τακτικά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρας — Ηγουμενίτσας — Κέρκυρας — Τεργέστης — Αγκώνας, καλύπτοντας έτσι ένα τεράστιο κενό που έχει δημιουργήσει η κρίση στη Γιουγκοσλαβία.

Το πλοίο, επί τη ευκαιρία της ενάρξεως των δρομολογίων του, απέπλευσε την Τρίτη 7 Ιουλίου από τον Πειραιά για οκταήμερη κρουαζιέρα με πρώτο σταθμό τα Χανιά. Την επομένη απέπλευσε για την Πάτρα και τα μεσάνυχτα της ίδιας ημέρας το πλοίο αναχώρησε για την Ηγουμενίτσα και εν συνεχεία για την Τεργέστη όπου το βράδυ της Παρασκευής 10 Ιουλίου εδόθη δεξίωση προς

τιμήν των τοπικών αρχών. Αναλογη δεξίωση εδόθη το βράδυ του Σαββάτου και στην Αγκώνα και εν συνεχεία το πλοίο, το οποίο άφησε παντού άριστες εντυπώσεις, απέπλευσε για Κέρκυρα — Ηγουμενίτσα και το πρωί της Δευτέρας κατέπλευσε στην Πάτρα από όπου οι προσκεκλημένοι κατευθύνθηκαν στα Χανιά με άλλο πλοίο της ANEK.

Με την ευκαιρία της δρομολογήσεως του «Ελευθέριος Βενιζέλος» ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης εξέφρασε τα συγχαρητήρια του προς την ANEK. Επίσης ο Υπουργός συνεχάρη και τις εταιρείες ΔANE και NEΛ για τη δρομολόγηση των πλοίων «Πάτμος» και «Μυτιλήνη» αντίστοιχα, δεν είδαμε όμως να συγχαίρει και την G.S. Ferries για την πρόσφατη δρομολόγηση του «Ρομίλντα».

Τρύφων Καλαϊντζάκης, ο οποίος κρατήθηκε επί δίμηνο στη Μοζαμβίκη, χωρίς συγκεκριμένη κατηγορία, μετά τη βύθιση του πλοίου του στην περιοχή.

**Το δίπλωμα πρακτικού
πλοιάρχου ή μηχανικού**

Τροποποιούνται με Προεδρικό Διάταγμα τα «ειδικά προσόντα διπλωμάτων πρακτικού πλοιάρχου, πρακτικού μηχανικού και πλοιάρχου γ' τάξης».

Το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα έχει ως εξής:

Άρθρο μόνο. Η παρ. Ι του άρθρου 5 του ΠΔ 435/1989 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ι. Υποψήφιοι για την απόκτηση διπλώματος πρακτικού πλοιάρχου ή πρακτικού μηχανικού ΕΝ, μπορούν να αποκτήσουν μέχρι τέλους 1995 αντίστοιχο δίπλωμα, συμμετέχοντας σε εξετάσεις στα μαθήματα και την ύλη που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ των ΠΔ/ των 440/74 και 469/74, εφόσον συμπληρώσουν και τα λοιπά ειδικά προσόντα που προβλέπονταν στο άρθρο Ι του ΠΔ 226/75 και στο άρθρο Ι παραγράφου 4γ και δ του ΠΔ 333/74 ή στο άρθρο 8 του ΠΔ 269/1974 αντίστοιχα».

Κύρωση συμβάσεων

Δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 346Β'/19.6.92) οι αποφάσεις του Υπουργού Ναυτιλίας με τις οποίες κυρώθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις:

- Των πλοιάρχων που απασχολούνται στα φορτηγά πλοία χωρητικότητας άνω των 4.500 τόν. d.w.
- Των πληρωμάτων που υπηρετούν στα πορθμεία εσωτερικού τα οποία εκτελούν πλόες αποστάσεως μέχρι και 30 ναυτ. μίλια.

**Αυξάνεται σταθερά
ο στόλος της Κύπρου**

Ο αριθμός των πλοίων υπό κυπριακή σημαία ανήλθε στο τέλος Ιουνίου 1992 σε 2.299 με συνολική χωρητικότητα

τιμής περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

— Με συμφωνία en bloc, Έλληνες απέκτησαν τα τρία αδέλφια τουρντέκτερς «Minerva», «Zeus» και «Neptune» 17.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1970-72, αντί συνολικής τιμής 6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιου «Centauro»

81.586 τόν. d.w., ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 7 εκατομ. δολλαρίων.

**Ελευθέρος ο πλοίαρχος του
«Κατίνα Π.»**

Επέστρεψε την περασμένη εβδομάδα στην Ελλάδα, ο πλοίαρχος του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Κατίνα Π.», κ.

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. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

22.489.100 τον. γκρός έναντι 21.192.821 τον. γκρός το 1991. Η αύξηση από πλευράς χωρητικότητας ανέρχεται σε 6,12% ενώ από πλευράς αριθμού πλοίων σε 4,97%.

Το συνέδριο Ναυτική Κύπρος 1993

Μετά τη μεγάλη επιτυχία που σημείωσαν τα δύο προηγούμενα ναυτιλιακά συνέδρια που πραγματοποιήθηκαν το 1989 και 1991 προγραμματίζεται το τρίτο κατά σειρά διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο με την επωνυμία «Ναυτική Κύπρος 1993», το οποίο θα γίνει μεταξύ της 4ης και 6ης Οκτωβρίου 1993 στο διεθνές συνεδριακό κέντρο στη Λευκωσία.

Οι προσεγγίσεις πλοίων στην Αϊτή

Από 5 Ιουνίου 1992, ισχύει τροποποίηση του Haitian Transactions Act, σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται η προσέγγιση πλοίου σε λιμένα των ΗΠΑ, όταν αυτό προηγουμένως κατά τη διάρκεια ταξιδιού του προσέγγισε στην Αϊτή. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζουν την απόφαση περί κυρώσεων του «Organisation of American States».

Η σχολή σωστικών Ασπροπύργου

Τον Ιούνιο από τη Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Ασπροπύργου αποφοίτησαν 592 ναυτικοί.

Περισυλλογή Κουβανών

Πέντε Κουβανούς που επέβαιναν σε αυτοσχέδιο πλωτό μέσον περισυνέλεξε μετά από μεγάλη προσπάθεια το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Καπετάν Μιχάλης» ενώ διέπλεε το κανάλι του Παναμά και τους παρέδωσε στην Αμερικανική Ακτοφυλακή.

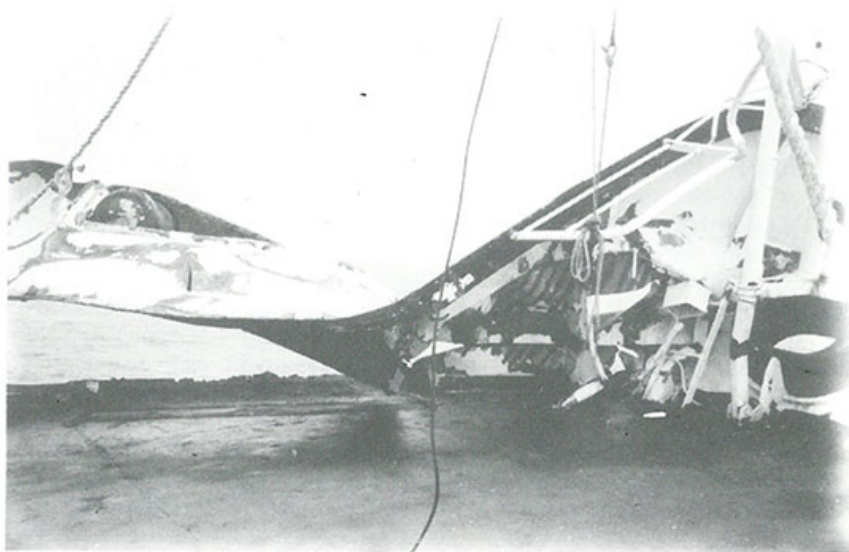
ΟΡΑ '90

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ενημέρωσε τα μέλη της ότι υπάρχουν στη διάθεση των μελών, στα γραφεία της ΕΕΕ, αναφορές σχετικά με τις εξελίξεις των νομοθεσιών που αφορούν τον Αντιρρπαντικό Νόμο του 1990 για τις Πολιτείες της Αλάσκα, Καλιφόρνια, Ντελαγουέρ, Φλόριντα, Χαβάη, Ιντιάνα, Λουϊσιάννα, Μαϊν, Μαϊρυλαντ, Μασσαχουσέτη, Μιννεσότα, Νέας Υερσέη, Νέας Υόρκη, Όρεγκον, Βορ. Καρολίνα, Τέξας, Ουάσιγκτον, Βιρτζίνια και Βισκονσιν.

Ανεβλήθη ο διαγωνισμός για πλωτά φράγματα

Ανεβλήθη για τις 28 Ιουλίου, η διενέργεια του δημόσιου διεθνούς διαγω-

Επισκευαστικές δυνατότητες σε 24ώρη βάση στο Ταμπίκο του Μεξικού



Η ναυπηγοεπισκευαστική εταιρία Asbestos Maritimos που εδρεύει στο Ταμπίκο, προσφέρει σύγχρονες επισκευαστικές δυνατότητες για πλοία μέχρι 35.000 τον. d.w. σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές.

Πρόσφατα η Μεξικανική εταιρία επισκεύασε ένα ελληνικό μπάλκ κάρριερ, το οποίο όπως εικονίζεται, είχε ανάγκη από ευρείας έκτασης επισκευές στα πλευρικά ελάσματα, στο fore-peak και στο πρωραίο διπύθμενο.

Οι απαιτούμενες εργασίες εκτελέ-

σθηκαν με το πλοίο πλαγιοδετημένο στον ιδιωτικό μώλο της Asbestos Maritimos σε χρόνο μικρότερο από τον αρχικά προβλεπόμενο και υπό τη πλήρη παραδοχή του τοπικού επιθεωρητή του ABS.

Η επισκευαστική εταιρία αναλαμβάνει επίσης μηχανολογικές και εργασίες καθώς και επισκευές που απαιτούν δεξμενισμό του πλοίου, χρησιμοποιώντας την υπάρχουσα στη περιοχή πλωτή δεξαμενή του Πολεμικού Ναυτικού του Μεξικού.

«ΠΡΩΤΕΥΣ»

Από το 1960 στην υπηρεσία της Ναυτικής και Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΤΜΗΜΑΤΑ:

Α) ΓΙΑ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΣ ΛΥΚΕΙΟΥ

1) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Στελεχών Ναυτιλιακών Σπουδών

2) ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ και ΠΛΟΙΟΣΥΝΟΔΩΝ

Διάρκεια Σπουδών ένα έτος.

Β) ΤΜΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν. (Πλοιάρχου, Μηχανικού, Οικονομικού).

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΣΠ. ΜΑΡΚΟΖΑΝΗΣ

Πληροφορίες: Λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α' 3 (Αγ. Τριάδα) Πειραιά.
Τηλ.: 4175502, 4116393, 4120152.
(Εργ. Ελευθέρων Σπουδών 9/9.10.35)

800 σπουδαστές θα εισαχθούν εφέτος στις ανώτερες δημόσιες σχολές Ε.Ν.

Με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη καθορίζεται ότι στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού θα εισαχθούν κατά το ακαδημαϊκό έτος 1992-93 800 σπουδαστές — 500 πλοίαρχοι και 300 μηχανικοί.

• Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι απόφοιτοι γενικού ή τεχνικού ή επαγγελματικού Λυκείου ή άλλου ισότιμου σχολείου και να μην έχουν συμπληρώσει το 24ο έτος της ηλικίας τους εκτός των υποψηφίων που έχουν 6 μήνες θαλάσσια υπηρεσία για τους οποίους το όριο ηλικίας αυξάνεται στα 30 χρόνια.

• Η επιλογή των εισαγομένων γίνεται με μηχανογραφικό σύστημα με βάση το μέσο όρο του γενικού βαθμού του απολυτηρίου και των τελικών βαθμολογιών στα μαθήματα Ελληνικά (Έκθεση), Μα-

θηματικά και Φυσική. Σε περίπτωση που ο υποψήφιος δεν έχει βαθμό σε ένα ή περισσότερα από τα πιο πάνω μαθήματα, ο διαιρέτης μειώνεται κατά ισάριθμες μονάδες.

• Τα σχετικά δικαιολογητικά εισαγωγής πρέπει να υποβληθούν μέχρι 18 Σεπτεμβρίου 1992 σε οποιαδήποτε Ανώτερη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού.

• Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης, τηλ. 4121211 (εσωτ. 259), στο γραφείο εξυπηρέτησης του πολίτη, καθώς και στις κατά τόπους λιμενικές αρχές και τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ).

νισμού για την προμήθεια πλωτών φραγμάτων ανοικτής θαλάσσης που επρόκειτο να διενεργηθεί στις 10 Ιουλίου.

Η αναβολή έγινε με απόφαση του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη.

Η ΕΚΟ για τις τιμές των καυσίμων

Σχετικά με τα αναγραφόμενα στον Τύπο περί του ύψους της τιμής της βενζίνης η ΕΚΟ γνωστοποίησε τα ακόλουθα:

Η Εταιρία ευθύς μετά την απελευθέρωση της αγοράς των καυσίμων διαθέτει βενζίνη προς τους πρατηριούχους σε τιμές χαμηλότερες από εκείνες του ανταγωνισμού.

Αποτέλεσμα της παραπάνω τιμολόγησης είναι οι τιμές βενζίνης στα πρατήρια της ΕΚΟ σε όλη τη χώρα να είναι κατά το πλείστον χαμηλότερες από ότι στα πρατήρια άλλων εταιριών.

Παράλληλα, η ΕΟΚ προχωρεί στην α-

ναβάθμιση του δικτύου πρατηρίων της για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της.

Το «ΑΡΓΩ» εκφράζει ευχαριστίες για τις δωρεές στη μνήμη ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΔΑΚΗ

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Σωματείου Γονέων Ναυτικών Προστασίας και Επαγγελματικής Κατάρτισης Παιδιών και Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ», εκφράζει δημόσια την ανυπόκριτη και πηγαία του οδύνη, για την πρόωγη απώλεια του ευεργέτη του Σωματείου, Γεωργίου Παπαδάκη.

Το Δ.Σ., σε ειδική συνεδρίασή του, αποφάσισε παμφηφεί, να δώσει το όνομα του εκλιπόντος σε πτέρυγα του υπό ανέγερση κτιριακού συγκροτήματος του «Χωριού» που προτίθεται να θεμελιώσει εντός του τρέχοντος έτους, στην Ανάβυσσο Αττικής, προκειμένου να εγκατασταθούν μόνιμα εκεί τα παιδιά της «ΑΡΓΩ», σαν ελάχιστο, πρώτο,

δείγμα οφειλομένης τιμής στη μνήμη του Γεωργίου Παπαδάκη. Η ανέγερση του κτιριακού συγκροτήματος στην Ανάβυσσο, έχει μερικώς χρηματοδοτηθεί από τον τιμώμενο.

Το νέο Δ.Σ. του Συνδέσμου ναυλομεσιτών θαλαμηγών

Η νέα διοίκηση του Συνδέσμου Ναυλομεσιτών και Εμπειρογνημόνων Θαλαμηγών, η οποία προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος ο κ. Χαρ. Τζάλας, Α' αντιπρόεδρος ο κ. Νικ. Τσακαλάκης, Β' αντιπρόεδρος ο κ. Ν. Μανισάλης, γεν. γραμματέας η κυρία Μ. Ορφανού, τμήμα η κυρία Ειρ. Κουτσουκλή-Αντωνοπούλου και μέλη η κυρία Μ. Παπαδοπούλου και ο κ. Γ. Ζαΐμης.

Τα βραβεία Νίκου Καββαδία

Κατά τη διάρκεια της λογοτεχνικής βραδιάς «Νίκος Καββαδίας» που πραγματοποιήθηκε στις 5 Ιουλίου στα Γιάννενα στα πλαίσια των εκδηλώσεων της Ναυτικής Εβδομάδος απονεμήθηκαν τα βραβεία του ομώνυμου λογοτεχνικού διαγωνισμού που είχε προκηρύξει το ΥΕΝ.

— Το πρώτο βραβείο και χρηματικό έπαθλο 100.000 δραχμών, έλαβε ο κ. Αθ. Γκιζιώτης.

— Το δεύτερο βραβείο και χρηματικό βραβείο 70.000 δραχμών, έλαβε ο κ. Ι. Ζαννάκης και

— Το τρίτο βραβείο και χρηματικό έπαθλο 50.000 δραχμών, έλαβε ο κ. Γ. Τσεκούρας.

Τον ποιητικό λόγο:

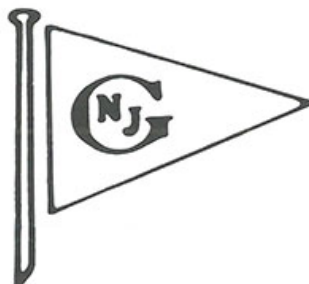
— Το πρώτο βραβείο και χρηματικό βραβείο 100.000 δραχμών, έλαβε ο κ. Γ. Συριγώνης.

— Το δεύτερο βραβείο και χρηματικό βραβείο 70.000 δραχμών, έλαβε η κυρία Στάτσα Δαλιανή και

— Το τρίτο βραβείο και χρηματικό βραβείο ύψους 50.000 δραχμών, έλαβε ο κ. Γ. Φερεντίνο.

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

Το θύμα της άγριας τρομοκρατικής επιθέσεως

Ο 25χρονος Αθανάσιος Αξαριάν, ο οποίος σκοτώθηκε το απόγευμα της Τρίτης κατά την τρομοκρατική επίθεση εναντίον του Υπουργού Οικονομικών κ. Γιάννη Παλαιοκρασά ήταν ανηψιός του Προέδρου του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς και ιδρυτού του ομώνυμου ναυτιλιακού οίκου κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλου προς τον οποίο τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν ειλικρινή συλλυπητήρια.

Θάνατοι ναυτικών

Σε τραγικό δυστύχημα που έγινε στο λιμάνι Χο Τσι Μίνχ του Βιετνάμ έχασαν τη ζωή του ο υποπλοίαρχος του κυπριακού φορτηγού «Τζένιφερ Τζέιν» Δημ. Κάπελας, 32 ετών από τη Σαμοθράκη

και ο μάγειρος του πλοίου Αντ. Μοσχονάς από την Αθήνα. Οι δύο ναυτικοί επέβαιναν σε ταξί μαζί με άλλους τρεις συναδέλφους τους, μεταξύ των οποίων και ο πλοίαρχος του σκάφους κ. Γ. Μυστιλόγλου, που τους μετέφερε από το λιμάνι στην πόλη αλλά κατά τη διαδρομή το ταξί έπεσε στη θάλασσα με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους οι ανωτέρω ναυτικοί, ενώ ο πλοίαρχος και τα δύο άλλα μέλη του πληρώματος διασώθηκαν. Τα του δυστυχήματος γνωστοποίησε στη διαχειρίστρια εταιρία ο διασωθείς πλοίαρχος.

θάλασσα αλλά και με τους κινδύνους για την υγεία τους, που είναι συνυφασμένοι με τη ζωή στο καράβι.

30 σελίδες αφιερωμένες στον Έλληνα ναυτικό, περιλαμβάνει το τελευταίο τεύχος του περιοδικού

«STOP ΣΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ»

που κυκλοφόρησε και περιέχει.

— Συνεντεύξεις με τον Πρόεδρο και Γραμματέα της ΠΕΠΕΝ και ΠΕΜΕΝ,

— Μελέτες για τη θνησιμότητα και τις επαγγελματικές ασθένειες και

— Καταγραφή των «ενόχων» παραγόντων για ατυχήματα και συνέπειές τους.

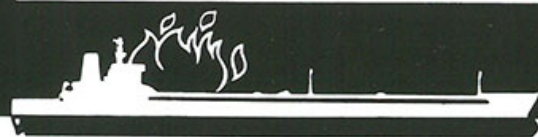
Περισσότερες πληροφορίες για την αξιολογή έκδοση που κυκλοφορεί κάθε μήνα παρέχονται στα τηλέφωνα: 3216842 και 3213643

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

STOP ΣΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Οι ναυτικοί δεν παλεύουν μόνο με τη

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ: ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	Μάλτας	4.400	1964	Μερσίνη για Λάγκος με φορτίο λιπασμάτων προσάραξε στις 30 Ιουνίου
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ: ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	Παναμά	15.934	1976	Επιθεωρήθηκε στο Κέηπ Τάουν λόγω ζημιών στη κυρ. μηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ	Κύπρου	18.061	1982	Επιθεωρήθηκε στο Κέηπ Τάουν στις αρχές Ιουλίου συνεπεία ζημίας στον υπερσυμπιεστή.
ΠΑΛΛΑΣ	Ελληνική	16.505	1977	Μόνιμες επισκευές στην Ιαπωνία συνεπεία ζημιών στη κυρία μηχανή.
ΠΗΛΕΥΣ	Κύπρου	30.930	1972	Προσάραξε στο λιμάνι του Μπουένος Άιρες και αποκολλήθηκε χωρίς βοήθεια στις 9 Ιουλίου.
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ	Κύπρου	8.450	1973	Επιθεωρήθηκε στη Κυνοσούρα στις 8 Ιουλίου με ζημιές στη κυρία μηχανή. Πραγματοποιήθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ: ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ	Μάλτας	80.824	1971	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά λόγω ζημίας από πρόσκρουση στο λιμάνι της Κωνσταντίας τον Ιούνιο. Εκτελέσθηκαν μερικές μόνιμες επισκευές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ: ΠΑΡΟΣ	Ελληνική	3.978	1972	Υπέστη πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο στις 14 Ιουλίου η οποία αντιμετωπίστηκε από το πλήρωμά του και το πλοίο επέστρεψε σώο στον Πειραιά.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με σαφή πτωτική πορεία, κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου.

Δεν είναι λίγοι όμως οι παρατηρητές της αγοράς που πιστεύουν ότι τα σημερινά επίπεδα ναύλων, που αναμφίβολα είναι τα χαμηλότερα της τελευταίας διετίας, δεν θα σημειώσουν περαιτέρω υποχώρηση, καθώς η αγορά αναμένεται να παρουσιάσει τις επόμενες εβδομάδες μια αυξητική ροή φορτίων, ιδιαίτερα στο χώρο του Ατλαντικού.

Αλλωστε, με ενδιαφέρον αναμένεται η στάση των ναυλωτών ενόψει των αναμενόμενων νέων φορτίων δημοπρασιών από τις ΗΠΑ προς την Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών και προς τις άλλες περιοχές όπου η ξηρασία δημιουργεί εισαγωγικές ανάγκες.

Προς το παρόν πάντως, η υποτονικότητα που επικρατεί στη διακίνηση μεγάλων φορτίων μεταλλευμάτων και γαιάνθρακα επιδρά αρνητικά και στους ναύλους των πανάμαξ, που ιδιαίτερα στο χώρο του Ειρηνικού αναγκάζονται σε μακρύ ballast για αναζήτηση φορτίου.

Κάπως ευχερέστερη υπήρξε η απασχόληση των μπάλκ κάρριερς μεγέθους handymax και handy, αλλά και σ' αυτή τη κατηγορία η θερινή ραστώνη είχε τα αρνητικά της αποτελέσματα στη διαμόρφωση των ναύλων.

Ας δούμε πως διαμορφώθηκαν τα επίπεδά τους στις βασικές κατηγορίες φορτίων:

Σιτηρά:

— 90.000 τον. Αμβέρσα για Τζέν-

τα, δολ. 11,75.

— 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αγ. Πετρούπολη, δολ. 12,30.

— 54.500 τον. Βραζιλία για Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 11,75.

— 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 17,50.

— 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βαλτική, δολ. 14,90.

— 37.500 τον. Δυτική ακτή Καναδά για Ινδία, δολ. 29,00.

— 30.000 τον. Βορ. Γαλλία για Καζαμπλάνκα, δολ. 9,00.

— 25.000 τον. Σαιντ Λόρενς για Δυτική Ιταλία, δολ. 14,75.

— 24.000 τον. Μισισσιππί για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 24,00.

Γαιάνθρακες:

— 140.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ, δολ. 5,40.

— 120.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Ρότερνταμ, δολ. 4,20.

— 95.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Τάραντο, δολ. 5,25.

— 70.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Δουκέρκη, δολ. 7,75.

— 60.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ισπανία, δολ. 7,50.

— 45.000 τον. Ανατολ. Αυστραλία για Ινδία, δολ. 13,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

— 160.000 τον. Σαλντάνχα Μπαϊν για Κωνσταντίνα, δολ. 5,80.

— 140.000 τον. Νάρβικ για Υμουίντεν, δολ. 2,10.

— 130.000 τον. Μπόκα Γκράντε

για Κίνα, δολ. 8,00.

— 120.000 τον. Τουμπαράο για Νοτ. Ιαπωνία, δολ. 7,50.

— 100.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Δουκέρκη, δολ. 5,90.

— 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Αμβέρσα, δολ. 4,25.

— 60.000 τον. Κέηπ Λαμπέρτ για Γκιζόν, δολ. 9,00.

Λιπάσματα:

— 25.000 τον. Γαλλία για Ινδία, δολ. 32,00.

Σκράπ:

— 25.000 τον. Ρότερνταμ για Βαρκελώνη, δολ. 15,50.

Ζάχαρη:

— 14.200 τον. Πόρτ Λουΐς για Λονδίνο, δολ. 14,75.

— 14.000 τον. Κούβα για Συρία, δολ. 34,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με εξαίρεση τον χώρο του Ατλαντικού, όπου τα επίπεδα των μισθωμάτων μπορούν να χαρακτηρισθούν κόσμια, στις υπόλοιπες περιοχές οι ναυλωτές υπαγόρευαν και πετύγγαναν τους όρους τους, οδηγώντας σταδιακά τα μισθώματα σε χαμηλά επίπεδα, όπως χαρακτηριστικά υποδηλώνουν οι ακόλουθες συμφωνίες:

— 69.200 τον. d.w. παράδοση διερχόμενο Πασσέρο, ταξίδι μέσω Κπέμε, με επαναπαράδοση Ινδονησία, δολ.



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

10.350 την ημέρα.

— 65.000 τον. d.w. παράδοση Δυτ. Αυστραλία, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 90.000.

— 64.200 τον. d.w. παράδοση Γιβραλτάρ, περίοδο 2-4 μηνών με επαναπαράδοση Ατλαντικό ή Άπω Ανατολή, δολ. 8.000 την ημέρα.

— 61.180 τον.d.w., παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής, δολ. 150.000.

— 38.200 τον. d.w. παράδοση Βραζιλία, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 145.000.

— 29.170 τον. d.w. παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, επαναπαράδοση Χοντβίντα, δολ. 7.600 την ημέρα.

— 29.000 τον. d.w. παράδοση Κέ-ηπ Τάουν, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 6.750 την ημέρα.

— 28.230 τον. d.w. από Κόντινεντ κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 5.600 την ημέρα.

— 15.175 τον. d.w. παράδοση Μπαγκόκ, επαναπαράδοση Μομπάσα, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μικρή βελτίωση σημείωσε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τις δύο πρώτες εβδομάδες του Ιουλίου

με τους ναύλους των VLCC's από τον Περσικό Κόλπο σταθεροποιούμενους πάνω από τα WS 40.

Βελτίωση των επιπέδων σημειώσαμε και στις ναυλώσεις φορτίων 1 εκατ. βαρελιών από τη Δυτική Αφρική προς ΗΠΑ στα WS 52,5, - 55.

Μεγάλη κινητικότητα φορτίων, χωρίς όμως αντίστοιχη μεγάλη άνοδο των αποδοχών τους, παρατηρήσαμε στα πρόντακτ κάρριερς, ενώ στις λοιπές κατηγορίες πλοίων η αγορά παρέμεινε μάλλον υποτονική, με χαρακτηριστική αρυθμία στη ροή φορτίων.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 260.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 32,5.

— 240.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 45.

— 140.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ινδία, WS 70.

— 116.000 τον. Δυτική Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 52,5.

— 80.000 τον. Αλγερία για Καναδά, WS 86.

— 78.000 τον. Λιβύη για Ιταλία, WS 85.

— 70.000 τον. Ινδονησία για Νοτ. Κορέα, WS 104.

— 70.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 86.

— 46.000 τον. Καραϊβική για Τζάκσονβιλ, WS 135.

65.000 τον. γαϊάνθρακες, Χόγκ Κόγκ δολ. 8.30 φίο, Ιουλίου 15-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΙΟΥΝ: Κόλπο ΗΠΑ, 20.000 τον. σιτηρά, Γκουαγιάμας, δολ. 17.50 φίο 4 ημέρες, 2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 9-11.

ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ: Δυτ. ακτή Καναδά 37.000 τον. σιτηρά Δυτ. ή Ανατολ. ακτή Ινδίας δολ. 31,00 φίο Ιουλίου 20-30.

ΙΡΕΝΕΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Νουαντχίμπου, 120.000 τον., Φος, δολ. 3,00 μετάλλευμα, 5 ημέρες, Ιουλίου 10-25.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Βραζιλία, 50.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία, δολ. 23,50 φίο, 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουλίου 10-20.

ΑΣΠΙΣ: Μπορντώ, 25.000 τον. σιτηρά, Δυτ. Ακτή Ινδίας δολ. 32,00 φίο 8.000 τον. /1.200 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 3-10.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Τουμπαράο, 90.000 τον., μετάλλευμα Ούμ Σάιντ, δολ. 9,75 φίο, Ιουλίου 15-20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Πόντα ντε Μαδέϊρα, 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Βέζε-πορτ, δολ. 6,65 φίο.

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: Κόλπο ΗΠΑ, 50.000 τον. σιτηρά, Ιντσόν, δολ. 19,10 φίο, 10.000 / 7.000 τον. Ιουλίου 7-17.

ΛΥΔΙ: Ρίο Γκράντε, 15.000 τον. σιτηρά, Μπαγκόκ, δολ. 39,25 φίο, 2.000 / 1.500 τον. Ιουλίου 10-20.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ: Παρανάγκουα 55.000 τον. Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 640.000 κατ' αποκοπή φίο, 14 ημέρες, άμεση.

ΝΑΥΣΙΚΑ Μ.: Πόντα ντε Μαδέϊρα 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3.70 φίο, 6 ημέρες, Ιουλίου 15-20.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΟΡ: Θάντερ Μπαϊν 14.000 τον. περίπου άλευρα σε σάκκους Αλγερία, δολ. 46,50 φίο, 250 / 200 σάκκοι φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΪΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Σάιντ Λόρενς 13.000 τον. σιτηρά Μπουεναβεντούρα, δολ. 24,00, 7.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 20-27.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τον. d.w. του 1984, παράδοση Καθασάκι άμεση, ταξίδι μέσω Βορείου Ειρηνικού, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.400 την ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.352 τον. d.w. του 1977,

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΒΟΥΛΚΑΝ: Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία, 25.000 τον., σιτηρά, Νορβηγία δολ. 22.75 φίο, 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Σαλντάνχα Μπαϊν, 115.000 τον. σιδηρομετάλλευμα, Ρότερνταμ, δολ. 4.50 φίο, Ιούλιος 15-30.

ΟΝΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000 τον. σιτηρά, Ιαπωνία δολ. 17.50 φίο, 11 ημέρες, Ιουλίου 6-10.

ΜΑΓΝΗΣΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ, 20.000 τον.

σιτηρά, δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 18 φίο 4 ημέρες/ 2000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊν, 60.000 τον. γαϊάνθρακες, Ισπανία, δολ. 7.50 φίο Ιουλίου 10-15.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: Κόλπο ΗΠΑ, 52.000 τον. σιτηρά Ιαπωνία, δολ. 17.5, 11 ημέρες, Ιουλίου 15-25.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊν,

IN SPAIN

ANNOUNCEMENT

AS FROM JULY 1ST 1992, WE ARE VERY PLEASED TO ANNOUNCE THE OPENING OF OUR MARITIME COMPANY IN SPAIN. THE «HELLENICA MARITIMA S.L.» - BARCELONA. OUR ACTIVITIES: SHIPAGENTS, SHIPBROKERS, BUNKERS. SERVING IN ALL SPANISH PORTS AND GIBRALTAR.

MANAGING DIRECTOR, CPT LEONIDAS MOULAS. GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT GREEK INTERESTS.

«HELENICA MARITIME S.L.»
PLAZA URQUINAONA, 11 - 2 G
08010 BARCELONA (SPAIN)

PHONE: DIRECT LINE 3/3012473/PREFERABLY)
SWITCH/BOARD 3/4122064
FAX: 3/3171451
CABLE: HELLENICA
A.O.H.: 3/3349279 L. MOULAS

παράδοση Ουσικαουπούνκι, Ιουλίου 6-10, επαναπαράδοση Νιγερία, δολ. 6.850 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.828 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Κέιπ Τάουν, άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.408 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Ιουλίου 8-13, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή δολ. 9.500 την ημέρα, επί πλέον δολ. 150.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΚΡΟΝ: 117.959 τόν. d.w. του 1972 παράδοση Κόντινεντ, άμεση, ταξίδι προς ανατολική ακτή Νοτίου Αμερικής, επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 6.850 την ημέρα.

NIMPONT: 72.539 τόν. d.w. του 1976 παράδοση Γκέντ ταξίδι μέσω Καζαμπλάνκα επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΑΡΚΙΕ: 54.698 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ, Ιουλίου 4 με 6 μήνες, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 68.788 τόν. d.w. του 1990 παράδοση Καοσιούγκ Ιουλίου 6-13 3 έως 5 μήνες δολ. 8.500 την ημέρα.

ΝΑΪΤΛΑΪΤ: 72.300 τόν. d.w. του 1977, παράδοση / επαναπαράδοση διερχόμενο Σκώ Ιουλίου 20-25, περίοδο 2-4 μηνών, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΙΑΣ: Κάργκ Άϊλαντ 250.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/ Ερυθρά Θάλασσα, WS 44 πλέον 2,5 μονάδες της κλίμακας για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, Ιουλίου 25.

ΠΟΛΥΑΝΘΟΥΣ: Ρας Τανούρα 250.000 τόν. Μπατάαν, WS 43, Ιουλίου 18.

ΧΑΡΜΟΝΥ: Περσικό Κόλπο 250.000 τόν. Νοτ. Κορέα, WS 37,5, Ιουλίου 16.

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 στις 10 Ιουλίου, 1992.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	95.00	170.00
Γένοβα	107.00	212.00
Αμβούργο	102.00	181.00
Χάβρη	107.00	204.00
Πειραιάς	104.00	194.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	102.00	230.00
Τζέντα	105.00	237.88
Ρας Τανούρα	100.80	206.53
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	97.00	212.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	133.00	224.00
Λας Πάλμας	101.00	191.00
Θέουτα	98.00	195.00
Ντάρμπαν	135.00	213.00

ΚΥΘΗΡΑ: Σιντί Κερίρ 132.000 τόν. Αιγύπτα, WS 62,5, Ιουλίου 12.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καριβική 50.000 τόν. Τζαμάικα, δολ. 215.000 κατ' αποκοπή, Ιουλίου.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ: Φατέχ, 138.000 τόν., Ινδία, WS 70, Ιουνίου 29.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	111.00	301.00
Σίδνεϋ	118.00	240.00
Χόγκ Κόγκ	107.00	200.00
Σιγκαπούρη	95.00	170.00
Τόκιο	111.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	106.00	211.00
Ν. Υόρκη	102.00	200.00
Χάμπτον		
Ρόουντς	103.00	200.00
Χιούστον	95.00	180.00
Νέα Ορλεάνη	95.00	180.00
Λός Άντζελες	106.00	205.00
Κρίστομαλ	105.00	210.00
Ρίο Ιανέϊρο	111.50	262.50
Μπουένος Αϊρες	114.00	210.00
Μοντεβιδέο	100.00	250.00

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

ΑΛΛΕΓΚΡΕ: Καριβική, 29.000 τόν. καθαρά, Δυτ. ακτή ΗΠΑ, WS 180, Ιουλίου 2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Σκίγκντα, 27.500 τόν, καθαρά Κόντινεντ, WS 175, Ιουλίου 6.

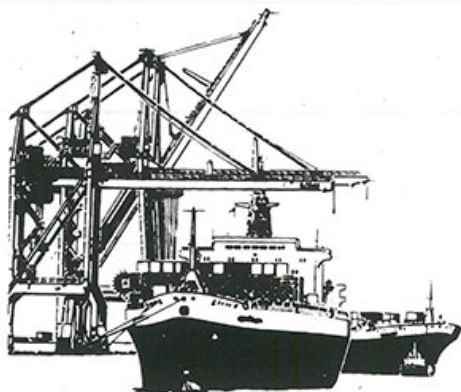
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο, 255.000 τόν, Κόλπο ΗΠΑ, WS 40, Ιουλίου 16.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



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



NAFTIKA CHRONIKA

FREEDOM OF CABOTAGE

The EC ministers of mercantile marine have agreed to remove all restrictions on cabotage during a transitional period which will contain various phases from 1993 to 2004. At the same time, it was agreed that the majority of services will be carried out by the crews of the country in which a ship is registered.

The compromise solution put forward by the Portuguese presidency was accepted by the majority of the ministers in spite of objections by Britain, Denmark and the Netherlands.

The Council of Ministers of Shipping and Transport approved the following arrangements at its meeting of 23rd June 1992:

From January 1, 1993, transport by cargo ships between mainland ports will be free. These ships will operate under the terms of their respective flags, including second registers. Ships below 650 tons and

drinking water and petroleum products cargoes are exempted.

From January 1, 1995, cruises between mainland ports without calls at islands are also freed. In this case, the cruise ship will function under the flag it bears.

From January 1, 1999, transport between a mainland port and the islands or between islands will be freed for all ships but only under the terms set by the country concerned. In other words, cargo ships, passenger ships, car ferries and cruise ships can operate in Greece but under the terms of Greek law, mainly with respect to the crews they are manned by, and this is a critical point. Greek Minister Mr. Pavlides explained they will be manned by EC crews and not by third world crews.

New blood

There will be 800 new recruits to the Merchant Navy Academies this year of whom 500 will attend the deck officers' schools and 300 the engineers' schools.

As might be expected, the Aspropyrgos Academy will absorb the lion's share with 145 deck apprentices and 170 engineer apprentices. Next comes the Preveza Academy which, after a long period of inactivity, is being revived as a school for deck apprentices with 130 students. The other schools at Hydra, Syros, Oinoussae, Chania, Kymi, Mihaniona and Cephalonia will account for between 30 and 60 apprentices each.

The candidates come from all quarters and there are ten vacancies at Aspropyrgos for women who want to become deck officers.

Taking into account the shortage of engineer officers, the 300 apprentices seem inadequate and steps should be taken to increase this number.

Our 60th Anniversary Album

The history of Greek Shipping during the period 1931-1990, as unveiled from the pages of «Naftika Chronika» and appeared in the special 60th Anniversary Album, was very warmly received by the Greek shipping community.

Many congratulatory messages and telegrams were sent to the editor of «Naftika Chronika», Mr. Dimitris

Rigas - Cottakis among which was the following letter from Mr. George P. Livanos, ex president of BIMCO:

«I have received your splendid publication for which please accept my warmest congratulations.

There is not the slightest doubt this book is a true reflection of the historic events that make up the development of Greek Shipping and the personalities who played an active and constructive part in bringing it about.

I congratulate you for dedicating the Album to the memory of that brilliant and exceptional Greek, first class journalist and publisher, the late Dimitris Cottakis who was in effect the prime mover and initiator of the whole development of Greek merchant shipping and who was always the strict but fair judge of all those responsible for the Greek miracle».

Engineers' Union bars work by pensioners

The Marine Engineers' Union (PEMEN) is still opposed to work by engineer pensioners on Greek-flag ships, proving once more that it would rather see foreigners signed on while pensioners starve ashore on their meagre NAT pensions. Its new argument is that the ministerial decree is not being properly applied but it fails to say how many engineers it can supply to the shipping companies that are asking for them.

In our opinion, the only thing wrong with the si-

gning on of pensioners is that the minister, Mr. Aristotile Pavlides, gave way to the pressures exerted on him and set the limit of May 31 for the return to work by pensioners, thus channeling those who had become pensioners in the meanwhile, to uninsured ships where, of course, no checking can be made.

Foreign exchange from shipping

Foreign exchange earnings from shipping this year show a remarkable increase and during the first quarter of the year amounted to 621 million dollars, up 11,2% compared to the 558 million of the same period last year.

If this satisfactory trend continues, shipping earnings over 1992 could easily exceed two billion dollars.

The British Presidency

It is to be hoped that under the forthcoming British presidency, the EC will devote itself to resolving the shipping problems revolving round the disagreements within the EC, the raising of technical knowhow and the development of free and fair competition.

One of the most important subjects is that of cabotage on which the British minister of transport has already said that Greece should accept an agreement for the freeing of coastal transport between the mainland and islands of the same country. This is the exact opposite of the Greek view on the subject.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS:

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

As to the various forms of state aid to shipowners, the minister said the Commission should restrict it as much as possible to prevent unfair competition. The inflationary vicious circle caused by subsidies is not the answer to the decline of the EC fleets since its only result is surplus tonnage, competitive distortions and negative effects.

Efforts should be made, however, to protect EC fleets from unfair competition from third world fleets using substandards ships.

Competitive ship repairs in Mexico

Asbestos Maritimos is today the only shiprepairing firm in Tampico, Mexico, capable to undertake mechanical and major steel repairs.

The firm has available at any time a skilled labour force and is offering reliable in time ship repairs with very competitive prices.

As confirmed to us by her Greek owners, a 29.000 tons bulk carrier proceeded recently to Tampico, for damage repairs and underwent extensive steel repairs in way of shell plating, fore-peak and forward double bottom tank, port side. The repairs were carried out alongside the repairing firm's private pier at very low cost, with satisfactory results timewise.

Drydocking facilities are also offered by the Mexican firm using the Navy floating dock, which can accommodate vessels up to 35.000 tons d.w.

Cyprus joins Inmarsat

On June 8th, Cyprus became the 65th country to join Inmarsat.

The eastern Mediterranean nation will be represented by the Cyprus Telecommunications Authority (CYTA) as its Inmarsat signatory shareholder organization. CYTA has requested an initial investment share in Inmarsat of 1.42% which is equivalent to the current usage by Cyprus of the Inmarsat system.

Based in London, Inmarsat is an international cooperative that provides worldwide mobile satellite communications for maritime, aeronautical and land mobile users through a global network of satellites.

Cyprus is an internationally - recognized maritime centre which, in terms of gross registered tonnage, ranks 7th in the world. The country is of great strategic significance for Inmarsat markets with its national fleet growing from 560 ships of 2 million grt in 1982 to 2,000 ships of 20 million grt today.

During the same period, the Cyprus government has been successful in encouraging a large number of companies, ship-management and other providing services to the maritime industry, to establish a base in Cyprus for their international operations.

This success has been brought about by a continuing commitment to the improvement of the local infrastructure, the quality of services offered to the shipping industry and safety standards at sea.

There are currently 485 Cyprus - flagged ships fitted with Inmarsat satellite communications terminals. The last three years have seen the total number of fittings increase sixfold, a growth rate which places

Cyprus close to the top of the world table.

Cyprus is also developing into a major telecommunications hub for the eastern Mediterranean region, with excellent international links.

Australia's Oil record book

The Australian Maritime Safety Authority has recently issued guidelines for owners in respect of the changes to the format of the Oil Record Book recently introduced by the International Maritime Organisation. The Authority reiterated that Australia is a signatory to MARPOL 73/78 and as a result all oil tankers in excess of 150 grt and all other vessels in excess of 400 grt calling at Australian ports must carry an Oil Record Book Part 1 (Machinery Space Operations) and every oil tanker over 150 grt must also carry an Oil Record Book Part 11 (Cargo Ballast Operations). These books are subject to inspection by officials in Australian ports and the current penalty for non-compliance is a fine of A\$ 20,000. The changes to the format of the book(s) are designed to improve clarity for the user and also to increase the amount of information available to owners and the authorities in the event of pollution allegations being made against the vessel. Major changes include recording details of all discharges to shoreside reception facilities - including the necessity of obtaining receipts - and of all bunkering and bilge water discharge operations.

The quality of bunkers

BIMCO has expressed concern about the quality of bunkers supplied in many areas and also the onerous bunker sales contract terms imposed upon owners notably by number of smaller independent bunker suppliers.

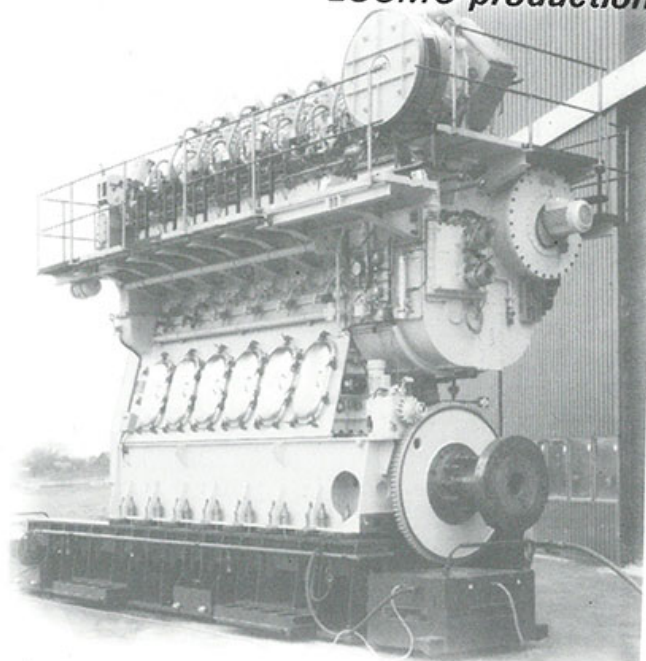
These contracts not only absolve the supplier from the consequences of damage caused to the ship by sub-standard fuel, but also seek to impose upon the shipowner liabilities which are clearly the responsibility of the supplier - for instance, a pollution act by a bunker barge before it ever reached the ship under contract.

BIMCO will now undertake to prepare a standard bunker purchase contract to assist shipowners.

In connection with the potential damages resulting from the use of sub-standard bunkers, BIMCO wishes to remind owners of the BIMCO Bunker Quality Control Clause for time charters developed by the BIMCO Documentary Committee.

BIMCO is currently considering the preparation of a handbook, which will include information regarding facilities available in bunker ports, and will invite the cooperation of other organisations.

Alpha Diesel primed for uprated L35MC production



European shipowners and shipbuilders can now take full advantage of one of the world's most successful low speed two-stroke engine for small-to-medium size ship propulsion, based on designer - built machinery and support for their projects.

MAN B & W Alpha Diesel at Frederikshavn, Denmark, is geared up for the quality production of small bore L35MC engines which can be supplied as the prime mover for complete propulsion packages tailored to the specific newbuilding or retrofit.

The L35MC is a member of MAN B & W Diesel's MC low speed two - stroke engine programme, which embraces eight bore sizes from 260 mm to 900 mm. Outputs from around 2,000 to over 70,000 bhp allow virtually all commercial ship types to be targeted: From fishing vessels and coasters to large container ships and VLCCs. Aggregate MC sales at mid June 1992 totalled some 2,400 engines with a combined output of 34 million bhp.

Raising interest from the European market encouraged MAN B & W Diesel to start L35MC production at its own Alpha Diesel site, yielding cost, quality and logistical advantages for regional clients. The Danish factory's reference list already numbers 20 engines, some of which are being supplied for a series of 4,000 dwt multi - purpose cargo ships building in Turkey.

Other six-cylinder models are booked for small tankers commissioned from the Mathias Thesen yard in Germany.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΘΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΔΙΟΣΚΥΡΟΙ» LONDON EC4
ΘΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Γιοκοχάμα 1/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΟΜΦ	76	13633	ε. Μονφαλκόνε 22/4
ACX ΟΡΤΙΝΤ	78	12234	ε. Μπαγκόγκ 2/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Γιβραλτάρ 13/4
ABIN Ο'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	προς Ιράν 25/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	προς Κασσιούγκ 14/4
AGAMEMNON	83	13800	α. Μαnila 23/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΙΟΥΝ	74	13633	α. Αλεξάνδρεια 3/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Σ. Ανκράτς 30/4
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633	προς Ουλαάν 25/4
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	α. Δαμιάτα 28/4	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	77	15378	ε. Λάντσεστον 5/5
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	69	28717	ε. Φλάσγκ 8/4	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	α. Ντουλούθ 30/4
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Πόρτ Κέλαγκ 5/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	83	5280	ε. Μπαγκόγκ 22/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Μπρίστολ 5/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Σιντι Κερρί 18/3
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819	ε. Μορμουγκάο 25/4	ΑΝΑΦΗ	85	34400	ε. Βανκούβερ 5/5
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Αϊμπό 30/4	ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592	ε. Βανκούβερ 5/5
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Γκέμπζε 29/4	ΑΝΔΡΕΑΣ	76	26275	ε. Βανκούβερ 5/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Αργεντινή 8/4	ΑΝΔΡΕΑΣ	84	38500	προς Κασσιούγκ 4/5
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	προς Ρότερνταμ 20/4	ΑΝΔΡΕΑΣ	85	34500	προς Φουτζέιρα 5/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Τάραντα 29/4	ΑΝΔΡΟΣ	72	119505	προς Πόρτ Κέμπελ 22/4
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεταφορές Πάτρας	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Χάργκ 15/3
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	α. Βαλέντσια 2/5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Υμούντεν 26/4
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	επισκευές Μαγκάλα 12/12	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουσίμα 17/4
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	προς Δ. Αφρική 17/4	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	προς Ρίο Γκράντε 7/4
ΑΓΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Ν. Ορλέαν 5/5	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Ν. Ορλέαν 20/4
ΑΓΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	προς Γιοκοχάμα 20/4				
ΑΓΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Τζακάρτα 19/4				
ΑΓΝΤΑ (δ.)	75	24408	προς Μπαχάμας 20/4				
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933	προς Αμβούργο 26/4	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Πειραιά 1554
ΑΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136	προς Βάρρι 25/4	ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996	προς Μ. Μαγκανούι 8/4
ΑΓΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	προς Μεσόγειο 1/5	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	προς Λάγος 25/4
ΑΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136	προς Φλάσγκ 7/5	ΑΝΝΙΤΣΑ	83	35808	προς Περισκό 5/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Λάγος 21/4	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Άκαμπα 26/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΟΝ	77	38484	προς Ίμνιγκχαμ 26/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Λε Χάβρη 27/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Ν. Ορλέαν 4/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Γιβραλτάρ 15/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	53964	προς Ιταλία 23/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Καναζάβα 25/3
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ιλνγκάν 23/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ	84	36353	α. Βανκούβερ 27/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	στον Πειραιά 8/5	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ	75	12913	προς Χόπα 14/4
ΑΚΡΟΠ	83	35911	προς Ν. Αφρική 24/4	ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355	α. Αλεξάνδρεια 3/5
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 30/3	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	28059	ε. Σιγκαπούρη 3/5
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς Ινδία 29/54	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Βενεζουέλα 5/5
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Τερνέστη 2/5	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	89	70000	προς Π. Μιχαμόντ μπιν Κασίμ 1953
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	α. Αμβέρσα 4/5	ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713	α. Ν. Ορλέαν 24/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	πρ. «Orsola B.»	ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	ε. Παρανάγους 3/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Κορέα 14/4	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	α. Γιβραλτάρ 14/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Ντάρμπαν 6/5	ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016	ε. Μπουσάνα 18/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	ε. Τζουμπάι 14/4	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Χάργκ 30/54
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584	αργεί Πειραιά	ΑΡΓΟΝΗΣΙ (δ.)	77	19378	προς Πούντα Καρντόν 30/4
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Κασσιούγκ 26/4	ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	υπό ναυπήγηση
ΑΛΙΝ II	69	10650	ε. Τακοράντι 23/4	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Κίνα 3/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Βομβάη 28/4	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328	ε. Βιζακαπανάμ 26/4
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Αλεξάνδρεια 27/4				
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Λορέ 22/4	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Σάουδα 30/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Ουλαάν 23/4	ΑΡΗΤΗ	89	23459	προς Οζάκα 26/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ζανζιμπάρ 23/3
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Νταμμά 22/4	ΑΡΙΕΛ	70	7571	προς Κέμ 4/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Νταμμά 4/5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Σουάο 27/4
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 30/4	ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ν. Ορλέαν 10/4
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Ρίτσοντς Μπράι 5/5	ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	α. Γιούροπορτ 30/4	ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	α. Χιούστον 4/4
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕ'ΙΒΟΥ	85	14283	ε. Τσαναράλ 30/4	ΑΡΚΑΣ	88	36309	α. Ν. Ορλέαν 2/5
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440	προς Τσιταγκόγκ 30/54	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Πειραιά 2/4
ΑΛΦΑ ΣΚΑ'Υ	74	52459	προς Βέλγιο 27/4	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Γκόσου 27/4
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	προς Κασσιούγκ 12/4	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Κίνα 1/5
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Χόγκ Κόγκ 4/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Ροζάριο 27/4
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	84	10511	προς Μπαγκόγκ 8/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	ε. Φιλαδέλφεια 6/5
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘΟ	84	22000	προς Αννλία 28/4	ΑΡΤΕΜΙΣ	65	8344	ε. Σάρβα 30/4
				ΑΡΤΕΜΙΣ	84	22172	προς Ν. Ζηλανδία 30/4
				ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Αλγέρι 20/3
				ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Σιγκαπούρη 16/4
				ΑΞΙΜΙΝΑ	66	35001	διόλυση Πακιστάν
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	προς Τρίπολη 14/4	ΑΞΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Κριστομάλ 7/5
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Πετρούπολη 5/5	ΑΞΟΝΑ	81	30500	προς Ιντσόν 29/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	α. Ντουλούθ 23/4	ΑΞΕΛ'Υ	70	13363	προς Πόρτο Κουεϊτάλ 28/4
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Πόρτ Εσκουβέλ 3/5	ΑΞΙΘΡ	74	13633	προς Μπ. Άιρες 22/4
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Οδησσό 3/5	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Ίμνιγκχαμ 28/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Άνναμπα 28/4	ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Σαν Χουάν 20/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Ντάρμπαν 4/5	ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Μόντρεαλ 6/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	προς Αλεξάνδρεια 6/5				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Ν. Ορλέαν 22/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Ντουμπάι 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Νιούκαστλ 1/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Βενεζουέλα 27/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	προς Μπ. Άιρες 6/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	ε. Μορμουγκάο 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΕΟΥΡ	89	36781	προς Ρότερνταμ 22/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456	προς Ταϊβάν 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Κορέα 24/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954	προς Κίνα 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Βιεννάμ 23/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	προς Ίμνιγκχαμ 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	προς Μπαγκόγκ 3/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς Ν. Ορλέαν 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Φιλιππίνες 2/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	6738	προς Κριστομάλ 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	α. Μπαλμπόα 7/5	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Ιταλία 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Ιαπωνία 3/4	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	77	11804	δ. Πόρτ Σάις 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Κελπτάουν 10/4	ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Χόγκ Κόγκ 6/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	ε. Χαμβούργο 8/5	ΑΥΛΙΣ	77	6096	προς Αμπτζάν 21/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. Ιντσόν 25/4	ΑΦΡΟΔΙΤΗ	66	2335	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Αμβέρσα 7/5	ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Βανκούβερ 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Ινδονησία 21/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	ε. Τέμα 28/4	ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	δ. Κων/πολη 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Κασίμα 27/4	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Αμπάς 5/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Αμβέρσα 27/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	προς Ταϊβάν 3/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Πόρτ Μπέλλον 5/5				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Ζήμπραγκε 9/5				

ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12588	προς Πειραιά 25/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Σούδα 27/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Βομβή 6/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Ελλάδα 5/5
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	υπό ναυπήγηση
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	προς Παντζάκ 23/4
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Ευρώπη 24/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 18/4
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΛΤΑΣ (δ.)	72	1589	επισκ. Πειραιά 13/4
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Βαλλάρου 6/5
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	προς Ν. Ορλεάνη 27/4
ΓΑΛΙΣΣΑΣ	77	17412	προς Ναούρου 27/4
ΓΕΡΟΣ (δ.)	73	30067	προς Μιλάδο 29/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Βόρνα 27/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ηράκλειο 26/4
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Γένοβα 26/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	στη Φουτζέρα (αποθήκη)
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	διάλυση Ινδία
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 9/5

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	προς Μπλεϊμ 25/4
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Πειραιά 2954
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'Ρ	76	16014	α. Ν. Ορλεάνη 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	προς Πόρτο Καμπέλλο 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Μπαράγκουϊλα 23/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	11733	α. Χιούστον 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Παράναγούα 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Βερακρούζ 1854
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530	προς Μανζανίλο 11/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	προς Κελητάουν 27/3
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306	μετ. «Grace»
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Βενεζουέλα 5/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. 'Ηστ Λόντον 23/4
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ	84	34253	προς Νοβοροσίσκ 30/4
ΓΟΥ'ΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	ε. Φερμάντλ 4/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Ιντσόν 28/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Ρότερνταμ 22/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	προς Λοριέντ 6/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Βανκούβερ 19/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Χουάγκου 31/3
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Ν. Αφρική 21/9
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 28/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	στο Πόρτ Κάμπρια 21/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	προς Κήλαγκ 30/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΙΝΙΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Περσικό 6/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Περσικό 26/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Αλεξάνδρεια 22/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Πόρτ νες Μπούκ 7/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Γιβραλτάρ 7/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	προς Ρότερνταμ 16/4
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Φος 5/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Σκίγκτα 2/5
ΓΟΥΑΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	προς Ρότερνταμ 29/4

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Ντουμπάϊ 25/10
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Τόμπο 30/4
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Ερυθρά 7/4
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Ιρλανδία 5/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Καλαία 14/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. Υόρκη 24/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Γιοκχάμα 20/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	ε. Ρίο Ιανέιρο 27/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Αμβέρσα 18/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	διάλυση Κίνα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	24414	προς Μπανιάς 26/4
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	προς Δουνκέρκη 17/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	ε. Γιούροπορτ 8/5
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Ταραγκόνα 30/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661	ε. Σακλίντε 28/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300	ε. Λας Πάμας 2/4

ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασίλρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Ρότερνταμ 1/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Περσικό 31/3
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Αμβέρσα 2/5
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	α. Λίβερπουλ 6/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Μπουσάν 8/4
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Κεμπέκ 24/4
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς Μαρόκο 1/5
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Σέκου
ΕΛΕΝΗ	71	8630	προς Ελλάδα 22/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	προς Πειραιά 16/4
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	προς Θεσσαλονίκη 28/4
ΕΛΛΑΣ (δ.)	68	39531	προς Μπανιάς 18/4
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΗΝ	82	19370	προς Προμπολίγκο 1/5
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ακάμα 12/4
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς Μαδρίτη 18/4
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Σαφάγκα 30/54
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	ε. Μπ. Αίρες 20/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Λειδές 27/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Βενετία 1/5
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	δ. Πόρτ Σαϊντ 6/5

ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Καράτις 2/5
ΕΝΤΡΑΣΤ ΧΟΟΥΠ	70	30861	διαγράφεται
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Νάπολη 2/5
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	προς Πειραιά 7/4
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 22/4
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Μπαγκόκ 5/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Λορέ 9/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Ουντεβάλα 25/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Μανασούς 16/4
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	ε. Κοκκόλα 29/4
ΕΥΡΟΤΖΟΥ	70	16374	προς Ρίο Γκράντε 29/4
ΕΥΡΩΣΤΑΡ	79	10996	επισκευές Σιγκαπούρη 9/5
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	80	10342	προς Μανζανίλο 20/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δυτική Αφρική 21/4
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Χοντίντα 17/3

ΖΑΝΕΤ	66	4503	προς Πασαγιές 7/5
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Ιαπωνία 28/4
ΖΕΥΣ	71	87667	ε. Υμουίντεν 5/5
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Τσιταγκόκ 4/5
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Γιοκχάμα 5/5
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γένοβα 4/5
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Γένοβα 28/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Πειραιά 29/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Κολόμπο 2/5
ΖΙΜ ΜΠΡΑΖΙΛ	84	14103	προς Σάντος 2/5
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Σιόνε 1/5
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Βαρκελώνη 3/5
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Αμπιτζάν 26/4
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Τέξας Σιτι 8/4
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Σαν Λορέντζο 30/4
ΗΡΩ	76	17129	ε. Μομπιλ 6/5
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Χάβρι 5/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Ταραγκόνα 30/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Σεπετίμα 3/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Λίβερπουλ 8/5
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Μομπιλ 26/4
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	ε. Καζαμπλάνκα 28/54
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Κοτονού 12/4
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Σιγκαντίγκ 14/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Τοκουγιάνια 18/4
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	προς Ντουμπάϊ 29/2
ΙΛΙΑΔΑ	73	121165	προς Π. ντο Μαδέιρα 21/4
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	α. Γιούροπορτ 5/5
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Άμστερνταμ 5/5
ΙΝΤΣΟΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12840	ε. Χόγκ Κόγκ 3/5
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	προς ΗΠΑ 30/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Φαντάνγκ 24/3
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Βενεζουέλα 2/5
ΙΟΣ	85	34400	προς Κασσιούγκ 29/54
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ (δ.)	75	20570	προς Ν. Ζηλανδία 18/4
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767	επισκ. Μομπιλ 5/5
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	ε. Μπαντίμα 1/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	προς Πειραιά 17/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Μομπιλ 9/4

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Τζουμπάι 29/4
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Ειγκόκ 29/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Δακάρ 30/3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Κάντλα 18/4
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	προς Χιούστον 3/5
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	ε. Γιβραλτάρ 23/4
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	προς Αργεντινή 7/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	προς Αβάνα 18/54
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Πόρτο Ορντάζ 9/4
ΚΑΛΜΑ	81	19483	επισκ. Πειραιά 11/4
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.)	68	2757	προς Αλγέρι 17/9/91
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	προς Μάλτα 2/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	α. Τζουμάι Τερμινάλ 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Ρας Τανούρα 16/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Παράναγούα 1/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	προς Ιταλία 7/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Οζάκα 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Λούπη Τερμινάλ 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	προς Περσικό 4/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	15472	στο Κουίνχουαγκντάο 12/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Τζέντα 11/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑ			
ΝΟΣ (δ.)	76	128161	α. Καρταγένα 13/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Γκλάντστον 20/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	προς Ρίο Ιανέιρο 30/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	προς Ντύντμαν 17/4
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	προς Νιούκαστλ 18/54
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Τζέντα 23/4
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	δ. Ντόβερ 7/5
ΚΑΡΜΕΝ	78	21122	μετ. «Καλιφόρνια Εξπρές» (ε.)
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μπουσάν 29/54
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Ρίο Ιανέιρο 2/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	προς Ιταλία 3/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Νταλιάν 20/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Τζέντα 1/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	ε. Λάγος 11/4
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ (δ.)	91	29900	α. Γιούροπορτ
ΚΑΣΤΟΡ Π.	83	14315	προς Ιαπωνία 11/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	προς Βρέμη 5/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Μωχαμέντια 7/5
ΚΕΑ	69	18431	προς Παράναγούα 2/5
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	δ. Γιβραλτάρ 27/3

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (αποθήκη) *
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	80352	α. Λίβερπουλ 15/3
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	στο Καράτσι 1/5
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Νταμμό 3/5
ΚΛΗΡΕΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	προς Πόρτ Κέλαγκ 3/5
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	ε. Σάντα Μάρτα 2/5
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Παναμά 1/5
ΚΟΜΕΤ	78	14374	προς Ντάνκου Μπαϊν 6/5
ΚΟΜΜΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ντακάρ 23/4
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 23/2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Σουηδία 29/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Σέβεν Άιλαντ 3054
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	προς Πόντα ντο Ούμπου
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Πειραιά 29/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Σιγκαπούρη 12/4
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	α. Πειραιά 23/4
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Νοβοροσίσκ 4/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.)	76	88886	προς Χάργκ 6/5
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	ε. Μαντράς 30/4
ΚΡΕΩΝ	70	18164	προς Οδησσό 25/3
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	α. Σιγκαπούρη 21/3
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Πόρτ ντε Μπράκ 1/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	πρ. «Είλη»
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Οδησσό 3/5
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Ελλάδα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Φουτζέιρα 4/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Βηρυτό 25/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Φος 24/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Βενετία 4/5
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Ταραγκόνα 28/4
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σάο Σεμπαστιάο 9/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Περσικό 20/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	προς Χάργκ 4/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Λίβερπουλ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Κάδιξ 2/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Χουέλαβα 5/5
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναυσαόκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσντοντ 3/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	προς Βραζιλία 2954
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	α. Χιούστον 25/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Ρότερνταμ 2/5
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	ε. Φουτζέιρα 5/5
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Ντόβερ 2/5
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 23/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Σ. Νικόλας 21/4

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 15/4 *
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Δρέπανον 27/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Αμπιτζάν 7/4
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Νιούκασλ 26/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ντάρμπαν 2/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Τζέντα 21/4
ΛΑΣΘΙ	77	4965	προς Πειραιά 21/9/91
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	14769	προς Πειραιά 17/4
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΡΙΤ	70	18799	προς Στέφενβιλ 4/5
ΛΕΒΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	72	11076	προς Τύνιδα 2/5
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.)	71	118865	ε. Φουτζέιρα 15/4
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	προς Πάχη 6/5
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	προς Πειραιά 25/4
ΛΕΩΝ	73	70931	προς Βραζιλία 1/5
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Μπουσάν 9/4
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	προς Τζακάρτα 3/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Ναυτάλι 26/4
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Ν Υόρκη 25/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Χάμπτον 24/4
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	9505	προς Σαλέρνο 16/4
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Νιούκασλ 4/5
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Πειραιά 23/4
ΛΥΔΙΑ ΙΙ.	74	8740	ε. Αμβούργο 6/5 *

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Πόρτ Κέλαγκ 5/4
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	α. Χάιφα 27/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Γιβραλτάρ 8/5
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Σάο Σεμπαστιάο 22/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Σίτε 28/4
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	προς Σαγκάη 31/3
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Ινδία 7/5
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	προς Κάντλα 23/4
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Ρωσία 1/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	πρ. «Ambra Hunter»
ΜΑΝΑ	77	30263	προς ΗΠΑ 27/4
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Λέιθ 27/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Ντακάρ 7/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Άσντοντ 23/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Βενεζουέλα 3/5
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	επισκ. Πειραιά 10/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Τεξάντα Άιλαντ 8/4
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	δ. Ντόβερ 2954
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Μανίλα 25/4
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Κουϊνκίντα 17/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	προς Χονγκκόνγκ 2854
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Σάφ 22/3
ΜΑΡΙΑ ΚΑΛΛΙΚΗ	79	10620	πρ. «Crystal King»
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Μασσαλία 30/4
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Λίρεν 23/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σάρροχ 13/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΜΑΡΙΓΟ	72	9824	α. Κονακί 27/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Ινδονησία 19/4
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	ε. Αμβούργο 8/5
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	προς Δακάρ 30/4

ΜΑΡΙΝΑ	70	25108	προς Ελλάδα 7/2
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Βραζιλία 27/4
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Χιούστον 11/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075	ε. Σάο Σεμπαστιάο 7/4
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Σιγκαπούρη 4/5
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	75	1599	προς Ελλάδα 4/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	προς Κοκκόλα 14/4
ΜΑΡΚΕΣΑ.	77	33509	ε. Οδησσό 26/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 1/5
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Ρίο Χάινα 26/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Τοκουγιάμα 1/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Αμβούργο 2954
ΜΑΡΟ Λ.	85	25000	προς Σιγκάγκ 5/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Βενετία 5/5 *
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	προς Χουγκνάν 17/4 *
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	δ. Ελσινόρη 23/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Νάπολη 23/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Κων/πολη 954
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 5/4

ΜΙΛΕΝΑΚΙ.	70	15345	ε. Ραβέννα 27/4 *
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	1598	ε. Δεμεράρα 2754
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 1/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Παναμά 30/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ε. Προγκρέσο 27/3
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ.	70	1592	ε. Δεμεράρα 26/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Ορλεάνη 9/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μασσαλία 5/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Αϊτή 21/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	προς Πόρτο Καμπέλο 30/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Πόρτ Κάιτερ 30/4
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Πόρτο Λιμών 20/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Ορλεάνη 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	προς Αγκουαντούλτα 12/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	δ. Παναμά 28/4
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	προς Αρούμπα 22/3
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	70	1592	α. Κάστρις 28/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Ορλεάνη 1/5 *
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Κων/πολη 1/5 *
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Σαν Λορέντζο 2954
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Γκνάνσκ 30/4
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Λας Πάμας 4/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Μπουσάν 18/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Αργεντινή 20/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Ιαπωνία 22/4
ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	74	42825	α. Τζουμπάι 27/4
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Νιούπορτ 4/5
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5785	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΛΑΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς γκουανταουάι 24/4
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 9/5
ΜΠΑΛΑΚΙΟΥΝΤ	66	3881	προς Πειραιά 19/4
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Βραζιλία 8/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	μετ. «Τήνος»
ΜΠΑΛΑΝΗΣ	61	963	προς Θεσσαλονίκη 29/4
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'.	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΟΕΜ	72	17728	προς Ισπανάκι 16/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Τέμα 25/4
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Τουρκία 7/5
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Λα Γκουαίρα 25/4
ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5785	αργεί Πειραιά

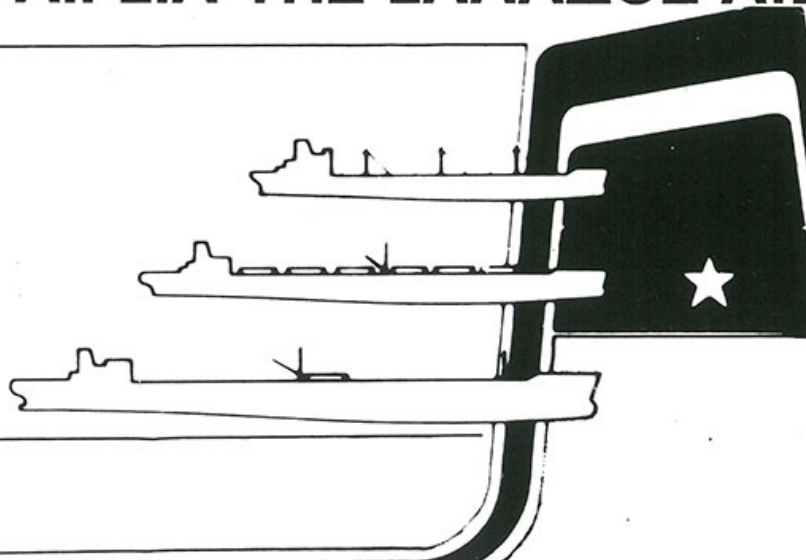
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	ε. Σάντος 15/4 *
ΝΑΝΗ	78	14651	ε. Τάμπα 9/4
ΝΑΞΟΣ	70	9865	α. Ν. Ορλεάνη 4/5
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Σαιν Τζών 2/5
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Τσίμα 2954
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Θεσσαλονίκη 19/4
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Κάντλα 26/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Ποχάγκ 5/3
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Ντόβερ 7/5
ΝΕΝΤΑΟ'ΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	προς Γιοκχάμα 29/4
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	προς Χαλκίδα 2/5
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	προς Σιγκαπούρη 1954
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Ευρώπη 13/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Αμπενρά 4/5
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Καζαμπλάνκα 26/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Μπανίας 29/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Σλάγκεν 10/5
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	προς Μιλάζο 23/4
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	προς Γένοβα 1/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	προς Νοβοροσίσκ 4/5
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Τζέντα 21/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Αρούμπα 4/5
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Μασάνα 15/4
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Δ. Αφρική 25/3
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Αγ. Βικέντιο 2/4
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	προς Σκώ 25/4
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	δ. Σουέζ 20/4
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Ιράκ 23/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	ε. Ν. Ορλεάνη 4/5
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	ε. Πόρτ Κέμπλα 3/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Βανκούβερ 22/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	προς Σ. Κρούα 25/4
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Σουρία 5/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Θεσσαλονίκη 6/4
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	ε. Τέμα 22/4
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μπρεμερσβέν 21/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Ρίο Ιανέιρο 2/5 *

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	121165	προς Γιοκοχάμα 1/4*
ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	επισκ. Πειραιά 5/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	προς Γιούζου 15/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Ιντσόν 26/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΨ	86	35600	προς Κίνα 24/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	επισκευές Όγκο 11/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Ιαπωνία 30/54
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ε. Πειραιά 21/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΡΜΟΡ II (δ.)	75	128234	δ. Σουέζ 5/5
ΟΛΥΜΠΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Χονολουλού 13/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	προς Τουμπάρα 2/5
ΟΛΥΜΠΙΑ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Μπαγκόγκ 16/3
ΟΛΥΜΠΙΑ ΜΕΡΙΤ	85	17879	ε. Μπαγκόγκ 9/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Ν. Ορλεάνη 26/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Μπροφιόρντεν 28/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Μόντρεαλ 9/5
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	ε. Λισαβόνα 5/5
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	α. Ν. Ορλεάνη 20/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Τεργέστη 5/5
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Σ. Νικόλας 8/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Παράναγους 3/4
ΟΛΥΜΠΙΑ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638	προς Σινγκάπορη 1/5
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	επιπλήθη Νορβηγούς
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	87	59859	προς Ν. Υόρκη 28/4
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	73	13243	α. Σινγκάπορη 15/4
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	προς Πούνα Καρντόν 5/5
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Γιβραλτάρ 6/4
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Ν. Υόρκη 6/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	προς Ουομέντο 23/4
ΟΥΑΪΤ ΟΠΑΛ	77	13864	α. Ν. Ορλεάνη 24/4
ΟΥΑΣΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	α. Ναυάιμπο 6/5
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μομπάσα 28/4
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς Σακάϊ 26/4
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397	α. Χάμιλτον 21/4
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	α. Ν. Ορλεάνη 2/5
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Χιούστον 21/4
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	στον Πειραιά 8/5
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Κων/πολη 2/5
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	ε. Πόρτ Σάϊδ 7/5
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	προς Ντάρμπαν 4/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ	82	35127	ε. Φος 27/3
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	προς Ινδονησία 18/4
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	ε. Χιού Πόιντ 29/4
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	α. Σαντάντα 15/4
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Σίτε 25/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Μπαράγκουίλα 1/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ	82	35127	προς Κίνα 28/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Ν. Κορέα 2/4
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 21/3
ΠΑΞΟΙ	78	12518	ε. Λύμε Μπαϊ 2/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	προς Σάντος 27/4
ΠΑΡΑΚΕΥΗ II	77	15460	προς Σουραμπάνγια 2/5
ΠΑΡΑΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	ε. Ιντσόν 14/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 29/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	προς Καναδά 28/4
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Πέτερχεντ 29/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	προς Γουατεμάλα 2/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	71	6631	ε. Σ. Τόμας ντε Καστίλια 2/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς Δουνκέρκη 17/4
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	επισκ. Πειραιά 16/11
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Μπαγκόγκ 13/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Περσικό 6/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	14686	α. Μόχα 24/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Ελλάδα 3/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	προς Αλικάντε 20/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	προς Κασσιόγκ 7/5
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Ιταλία 2/5
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Ρόδο 30/4
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	προς Αλεξάνδρεια 3/5
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	ε. Κων/πολη 3/5
ΠΕΛΦΑΛΤΕΡ	82	2477	ε. Κων/πολη 2/5
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Γιούροπορτ 27/4
ΠΕΠΠΥ	67	1183	προς Ρόττερταμ 6/5
ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ	72	16704	προς Λατβία 11/4
ΠΕΤΡΑ	81	35921	ε. Πρίνς Ρούπερτ 6/5
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Τούμζαν 2/5
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Αυστραλία 5/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1761	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	προς Περσικό 28/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Βαστάνα 27/4
ΠΗΤΕΡ Λ	84	35808	ε. Βαρκελώνη 30/4
ΠΙΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	α. Αρατού 29/4
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	πρ. «Front Merlin»
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς Άντεν 9/4
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Λέκχον 27/4
ΠΟΥΝΤ ΚΛΗΡ	72	57102	α. Ν. Ορλεάνη 18/4
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 4/5
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.)	72	122812	ε. Φουτζέιρα 15/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π	82	12824	προς Ιαπωνία 3/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Νουέβα Παλμίρα 3/5
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΠΟΠΗ Π	77	10558	προς Χάτσινχο 27/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	προς Βόλο 3/5
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	προς Γκλάντστον 16/4
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.)	76	40632	α. Φος 1/5
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	στο Ουλσάν 21/4
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Τζουμπάι 9/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Οδησό 27/4
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ (δ.)	87	27333	προς Αυστραλία 29/4

ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Τέραντα 26/4
ΠΥΛΟΣ	72	9284	προς Ρεϊνιόν 17/4
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	προς Χαλκίδα 28/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 28/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 13/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	προς Πειραιά 29/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	προς Ραμπή 2/2
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας
ΡΕΑ	78	16726	προς Θεσσαλονίκη 10/4
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	προς Μαριούπολη 24/4
ΡΕΝΕΙ	70	11716	προς Μπαρναγκάρ 8/5
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Λοβίτσα 29/4
ΡΗΛΑΓ'ΑΝΤ	77	9774	προς Αρακάου 16/4
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Πασίρ Γκουντάγκ 20/54
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Χάρκ 'Αϊλαντ 25/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Μαυριτανία 23/4
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	προς Ιλνσίβακ 13/3
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Μελβόρν 2/5
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Μπαντίμα 29/4
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	ε. Φιλαδέλφεια 30/4
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Κόμο μπάϊ Τσάν 23/4
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Άμπες 2/5
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βομβή 26/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Άκρομα 3/5
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	α. Σαγκάη 11/54
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Βραζιλία 23/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Ν. Αφρική 19/54
ΣΑΝ Π	81	35522	προς Ιαπωνία 1/5
ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Ντούρες 27/4
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	ε. Χιούστον 22/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	α. Ρόττερταμ 28/4
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Λευκάδι 7/4
ΣΑΡΛΑ	77	15533	προς Ν. Αμερική 23/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Αλουμπάρ 30/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ε. Πειραιά 29/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ύψωση
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλεξανδρούπολη 28/4
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Πόιντ Σέντραλ 3/5
ΣΗ ΛΑΙΔ	71	9767	προς Τραπεζούντα 1/5
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	73	13631	ε. Ιντσόν 11/4
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς Σάμο 26/4
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Σ. Αραβία 9/4
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	18396	προς Βάρνα 16/4
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Ιαπωνία 14/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ	76	11866	προς Γκουάντα 13/4
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Μανίλα 1/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	προς Χονολουλού 24/4
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	ε. Ιντσόν 22/4
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	προς Παράναγους 21/4
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	ε. Ρεσίφ 14/4
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	προς Σαντα Μάρτα 27/4
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20495	προς Γιαλόβα 30/4
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	84	22342	πρ. «Moleson»
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34034	προς Ν. Ορλεάνη 24/4
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	προς Λάγος 14/4
ΣΠΥΡΟΣ Μ	72	13179	προς Πόρτ Άρθουρ 15/4
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	προς Θεσσαλονίκη 2/3
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Σ. Νικόλας 25/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Ρόττερταμ 26/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Σάντος 22/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Χίμπι 23/4
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ε. Βίκαπαπανάμ 6/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Πειραιά 19/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Λούπη Τέρμιναλ 25/3
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Πόρτο Κουεϊζόλ 24/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Αλεξάνδρεια 4/5
ΤΖΟΥΝΙΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	α. Φουτζέιρα 5/5
ΤΖΩΤΡΑΣ	82	31323	προς Παναμά 8/4
ΤΑΝΤΑ	73	16997	ε. Μπλάγουαν 2/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ	75	14785	ε. Ρίγα 15/3
ΤΑΪΓΕΤΟΣ	77	14607	ε. Καστέλντι Στάμπα 23/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ντάρμπαν 7/5
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Κονακρυ 20/4
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεταφορές μεταφορές
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762	α. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΤΖΩΡΤΖ Λ	75	14786	ε. Νικόσια 20/54
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Ντουάλα 154
ΤΙΡΗΣ (μ.)	73	67904	ε. Χάντερστον 7/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Σ. Αραβία 29/54
ΤΙΡΟΛ	74	12464	προς Σάντος 4/4
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	προς Η.Α.Ε. (29/2)
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Γιβραλτάρ 29/3
ΤΟΠΑΣ	85	28000	προς Σινγκάπορη 28/2
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Σαν Νικόλας 25/4
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	προς Ιράν 27/4
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βανκούβερ 6/5
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	ε. Κβιέντενταλ 30/4
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΪΛΑΝΤ	74	13639	προς Γέραντον 2/5
ΤΡΙΑΙΝΑ	64	999	προς Λα Νουβέλ 23/4
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Τρίπολη 17/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Π. Καμπέλλο 10/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Κολούμπια Ρίβερ 30/4
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Νάπολη 28/4
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	ε. Ν. Ορλεάνη 4/5

ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 27/4	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	προς Σιγκαπούρη 15/4
ΦΑΙΔΕ	76	56192	α. Σέβεν Άϊλαντ 24/4	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Δεμερράρα 3054
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά 15/2	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	α. Αλεξάνδρεια 2/5
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ	59	2910	πρ. «Κοκκαδ»	ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	προς Σαλντάνια Μπαϊ 26/4
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65685	α. Μωχαμέντια 26/2
ΦΑΛΚΟΝ	79	26973	προς Καμπίντο 1/4	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	υπό ναυπήγηση
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Μπουκάναν 27/4	ΦΟΡΟΥΜ ΑΤΛΑΝΤ	76	18933	προς Κόλπο ΗΠΑ 10/4
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	ε. Μπουεναβεντούρα 24/4	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Ν. Ορλέαν 25/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	προς Κορώ Μπαϊ 3054	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	δ. Κων/πολη 29/4
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	προς Γκάλβεστον 18/3	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	προς Μαϊάμι 6/4
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Βανκούβερ 29/4	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Χάτσινσον 8/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Κολομβία 6/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	στο Καράτσι 2/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 13/4	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	ε. Τζουσίμα Τέρμιναλ 17/3
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	δ. Κων/πολη 16/4
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Λας Μίνας Μπαϊ 21/4	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	προς Σάλλομ 8/4
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	προς Κορέα 26/4	ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	προς Βανκούβερ 5/5
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	προς Χιούστον 22/4	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Φλάσινγκ 16/4
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	προς Γιοκοχάμα 4/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Πειραιά 30/4
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	προς Ουσάν 22/4	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	δ. Ντόβερ 2/5
ΦΙΛΙΑ	71	7201	αργεί Πειραιά	ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	προς Βενεζουέλα 17/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς Κόρπους Κρίστι 2054	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	στο Πόρτο Λιμόν
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	επισκευές Πειραιά 5/5	ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΝΤ	72	6671	προς Κριστομπάλ 3054
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Λας Μίνας Μπαϊ 21/4	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Τερνέστη 1/5
ΦΙΝΤΙΑΣ	72	55842	προς Φλάσινγκ 13/4	ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	α. Ν. Ορλέαν 29/4
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Κουμαρέμπο 13/1	ΧΛΟΗ	82	36202	προς Κασσιούγκ 2/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΑΛΙΑΜΣ.	62	19974	αργεί Πειραιά	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	προς Ιντσάν 25/4
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Σαν Λορέντζο 17/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς Ματάντζας 24/4
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.	71	14885	ε. Πειραιά 2/5	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περασκού
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Νικόσα 23/4	ΧΡΥΣΗ (δ.)	73	101440	ε. Φουτζέιρα 3/5
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Γιβραλτάρ 28/4	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Κοατζακόαλκος 3054
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	α. Λέγκχορν 24/4	ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Ν. Ορλέαν 4/5
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Ρουέν 6/5	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Ουδούρα 16/4
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Πειραιά 1/5	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	προς Αρούμπα 7/4
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	ε. Ρουέν 27/4				

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.).....	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.).....	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (κ.).....	71	18634
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (μ.).....	71	1594
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).....	71	22401
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.).....	73	52448
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.).....	75	6242
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).....	82	15046
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.).....	70	17180
ΑΓΙΑΞ (κ.).....	71	73652
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.).....	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΟΡΟΣ (μ.).....	72	8829
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.).....	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.).....	80	9154
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.).....	73	16773
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).....	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.).....	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.).....	72	9689
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.).....	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.).....	76	3480
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.).....	73	15478
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.).....	75	43806
ΑΔΑΜΑΣ (Μηχ.).....	77	13608
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.).....	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.).....	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μηχ.).....	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.).....	76	15954
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.).....	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.).....	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.).....	81	18495

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.).....	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.).....	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.).....	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.).....	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.).....	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.).....	70	17485
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.).....	77	15901
ΑΙΑΣ (δ.κ.).....	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.).....	71	19747
ΑΙΤ'ΛΑ (κ.).....	72	16235
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ Ι (κ.).....	76	12376
ΑΙΤ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.).....	63	22181
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.).....	81	10720
ΑΙΤ'ΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.).....	68	50817
ΑΙΤ'Σ ΚΡΕΣΤ (κ.).....	75	8423
ΑΙΤ'ΖΗΝ ΡΗΦΕΡ (π.).....	72	9710
ΑΙΤ'ΖΗΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	60930
ΑΙΤ'ΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.).....	74	64820
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μηχ.).....	69	5694
ΑΚΑΜΑΣ (κ.).....	78	9664
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.).....	72	9943
ΑΚΡΟΝ *.....	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.).....	73	14765
ΑΛ ΤΑ'Φ (μ.).....	71	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.).....	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μηχ.).....	75	93108
ΑΛΒΙΩΝ Ι (κ.).....	74	39050
ΑΛΓΚΑ (Μ.).....	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.).....	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.).....	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μηχ.).....	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.).....	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	79	14162
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (μ.).....	78	16767
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.).....	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.).....	77	14856

ΑΛΕΞΗΣ (μ.).....	84	15904
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.).....	77	9875
ΑΛΙΜΟΣ Ι (π.).....	70	3056
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.).....	71	19375
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μηχ.).....	86	19602
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.).....	72	5150
ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.).....	69	20819
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.).....	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.).....	79	12775
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.).....	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.).....	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.).....	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.).....	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ.....	84	35209
ΑΜΑΛΙΑ (μ.).....	69	1924
ΑΜΑΜΗ (κ.).....	75	22656

προς Αθήνα 13/3	
€ Κουίνχουαγκντό 13/4	
προς Ιταλία 25/4	
προς Πασιάνις 21/4	
προς Μανζανίλο 9/4	
προς Τάραντα 2/5	
α. Μπουεναβεντούρα 30/4	
€ Φουτζέιρα 18/4	
α. Ρότερνταμ 5/5	
δ. Ντόβερ 23/4	
α. Ταραγκόνα 22/4	
€ Πόρτ Κέλαγκ 17/4	
προς Σάντος 30/4	
α. Ν. Ορλεάνη 3/4	
α. Ν. Ορλεάνη 3/4	
προς Ουρουγουάη 11/4	
προς π. Νουάρ 5/4	
α. Σιγκαπούρη 19/4	
€ Ρουέν 2/5	
δ. Κων/πολη 15/4	
€ Ταλκαχουάν 19/4	
προς Γερμανία 5/5	
πρ. «Κλίππερ Αδόμας»	
€ Νάντη 3/5	
προς Πειραιά 3/5	
προς Πόρτ Σουδάν 26/4	
προς Μπ. Χομίνι 7/4	
προς Πόρτο Βέσσε 24/4	
€ Ν. Ορλεάνη 9/4	
προς Καμερόν 4/4	
προς Ινδία 5/5	

προς Γιάννου 30/4	
προς Τσιταγκόν 5/5	
προς Λόγος 18/4	
προς Φουτζέιρα 3/5	
προς Χάργκ 20/4	
€ Γιούρπορτ 8/5	
προς Πόρτ Σουδάν 8/5	
προς Βραζιλία 5/5	
προς Γκάλβεστον 1/54	
προς Βραζιλία 23/4	
προς Μεξικό 16/4	
προς Αθήνα 18/3	
προς Αργεντινή 15/4	
προς Τζέντα 24/4	
προς Βραζιλία 28/4	
πρ. «Φρίο Άτλας»	
€ Γένοβα 20/4	
επισκ. Λισαβώνα 7/3	
€ Τεργέστη 3/5	
€ Ντάρμπαϊν 5/5	
α. Ν. Ορλεάνη 27/4	
προς Αθήνα 19/4	
προς Μπαχραϊν 17/4	
€ Αμβέρσα 9/5	
αργεί Ραβέννα	
προς Πανγκάλαν Μπουίν 8/4	
προς Σίνες 27/4	
πρ. «Μιστράλ»	
προς Τάμπα 23/4	
€ Πειραιά 25/4	
€ Ρίο Γκράντε 28/4	
α. Λίβερπουλ 10/5	
προς Ελλάδα 3/5	
στο Φρήπορτ 30/4	
€ Βιζακασπέντ 2/5	
€ Ραβέννα 25/3	
επωλήθη Έλληνες	

προς Θρή Πίβερος 19/4	
προς Παρανάγουα 10/4	
€ Χοντζέντα 22/4	
προς Χόγκ Κόνγκ 30/4	
πρ. «Harta»	
€ Αλεξάνδρεια 4/5	
προς Σφός 3/5	
προς Φλάσσινγκ 12/4	
€ Ταμπίκο 4/5	
α. Πειραιά 26/3	
προς Αθήνα 14/1	
€ Παντάγκ 25/4	
α. Γιούρπορτ 25/4	
α. Ν. Ορλεάνη 13/4	
προς Λος Άντζελες 23/4	
μετ. «Orion Trader» (μ.)	
προς Γάνδη 23/4	

ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.).....	75	10641
ΑΜΟΥΛΥΝΤΟΣ (μ.).....	72	43243
ΑΝΑΣ (δ.).....	72	122926
ΑΝΑΣ ΠΟΥΜΑ (δ.π.).....	81	2856
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μηχ.).....	80	15570
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.).....	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.).....	77	15355
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.).....	69	3826
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	78	21908
ΑΝΔΡΙΑ (κ.).....	71	40572
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.).....	61	7950

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.).....	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.).....	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.).....	77	6597
ΑΝΕΜΗ (μ.).....	68	24876
ΑΝΕΜΟΣ (Μηχ.).....	78	9485

ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.).....	78	1123
ΑΝΘΗ Π. (κ.).....	77	31076
ΑΝΘΟΣ (Μηχ.).....	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.).....	76	15111
ΑΝΝΑ Α. (μ.).....	71	14500
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.).....	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.).....	84	26132
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.).....	75	11461

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.).....	86	22273
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.).....	77	19166
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.).....	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.).....	76	15934
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.).....	76	14591
ΑΟΥΚ. (κ.).....	75	35354
ΑΠΙΑ (Μηχ.).....	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.).....	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ V.....	72	4869
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.).....	70	1520
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.).....	75	1581
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.).....	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΤΤΕΡ (κ.).....	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.).....	71	11055
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ 4 (κ.).....	73	67914
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.).....	76	17977
ΑΠΤΕΡΑ (κ.).....	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.).....	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.).....	75	12290
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.).....	73	118197
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.).....	78	12774
ΑΡΓΟΛΙΣ.....	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.).....	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.).....	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.).....	73	13265
ΑΡΗΣΤΗ (κ.).....	78	20700
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.).....	86	19602
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.).....	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.).....	73	89566
ΑΡΚΤΙΚΗ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	71	6678
ΑΡΜΑ (Μ.).....	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.).....	66	30647
ΑΡΟ (κ.).....	68	2571
ΑΡΟΖΑ (κ.).....	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.).....	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.).....	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.).....	79	23193
ΑΡΧΟΝ (μ.).....	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.).....	82	20537
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	76	56003
ΑΣΠΙΣ (κ.).....	75	16378
ΑΣΤΟΡ (κ.).....	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.).....	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (κ.).....	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.).....	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.).....	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑ'Υ' (κ.).....	69	10625
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.).....	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.).....	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	73	112306
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.).....	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.).....	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.).....	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (μ.).....	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.).....	78	17656
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.).....	76	8705

επισκ. Πειραιά 15/4
€ Χάμπτον 11/4
προς Φουτζέιρα 13/1
προς Μπρισμαίν 22/4
προς Λουάντα 7/4
α. Γκάλβεστον 25/3
προς Σ. Πακνίγκ 23/3

μεσογειακές μεταφορές
προς Μπανιερμασίν 15/4
€ Παρανάγουα 3/4
στο Κάμπος Φόλντ (αποθήκη)

προς Τουμπορά 8/4
προς Ρότερνταμ 4/5
προς Ναντόρ 5/5
μετ. «Triana» (μ.)
προς Γιοκοχάμα 29/4

α. Φρήπορτ 5/5
α. Πόρτ Σαϊδ 1/5
α. Μπάρι 11/4
προς Λάδσο Κορντένας 27/3
α. Καράτσι 14/4
προς Χερσώνα 2/4
α. Νιούκαστλ 29/4
€ Ρίο Ιανέιρο 28/4

προς Μπ. Χομίνι 7/5
προς Αργεντινή 28/4
προς Λιβύη 22/4
προς Ιράν 15/4
α. Ν. Ορλεάνη 2/5
προς Γιοκοχάμα 18/4
προς Λονγκού 15/4
α. Σαγκάη 8/4
προς Παρανάγουα 30/4
προς Ελλάδα 5/5
προς Ελλάδα 4/5
προς Λα Νουβέλ 30/4
προς Ιλιτσέβσκ 24/4
προς Τανζανία 18/3
επισκ. Ρότερνταμ 8/5
α. Φάλμουθ 6/5
α. Μπρέικ 2/4
προς Ντάρμπαϊν 29/4
€ Βαλλέντριν 4/5
προς Ρας Τανούρα 7/2
προς Γιοκοχάμα 21/4
α. Δομιάτα 3/5
στο Ντακάρ 9/4
προς Κωνσταντίνα 30/4
α. Ντάρμπαϊν 11/4
προς Νικόσια 24/4
προς Πειραιά 10/4
δ. Κερμύκ 1/5
προς Υμούιντεν 25/4
α. Ζήμπρογκε 5/5
προς Πειραιά 5/5
α. Σάο Σεμπαστιάο 23/3
€ Πειραιά 9/2
προς Σιγκαπούρη 18/4
προς Πειραιά 9/4
δ. Γιβραλτάρ 4/5
προς Τσιβάν 17/4
€ Ρότερνταμ 7/5
προς Γιοκοχάμα 30/4
€ Τεργέστη 9/4
προς Ρίο Γκράντε 30/4
α. Βανκούβερ 4/5
€ Ν. Υόρκη 5/5
€ Ρότερνταμ 27/2
προς Τζέντα 21/4
προς Π. Καμπέλλο 26/4
προς Βιτόρια 25/4
προς Βενεζουέλα 29/4
α. Βανκούβερ 24/4
προς Θεσσαλονίκη 22/4
€ Σιγκαπούρη 2/3
προς Η.Α.Ε. 28/4
μετ. «Μακεδονία» (ε.)
μεταφορές Ινδονηζίας
α. Αμπίτζαν 9/4
στο Ρισσάρντς Μπρίτζ 5/5
προς Τουάσε 4/4
α. Βουβόη 7/3

ΒΑ'ΙΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)	72	5881
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)*	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΙΧ (κ.)	77	2996
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	70	14671
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516
ΒΕΝΟΥΣ V (δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΚΑ'Υ' (κ.)	71	12222
ΒΗΤΑΤΖΟΥ' (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833
ΒΙΡΤΖΙΝΑ (μ.)	73	8953
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ Ι. (δ.μ.)	72	1999
ΒΟΡΙΦΚΙΑ (ΚΚ)	78	20295
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
ΒΥΡΩΝ (ΑΒ)	69	15874
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (κ.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14915
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΑ'ΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (κ.)	73	58821
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ (Ονδ.)	65	2724
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (κ.)	71	29897
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (κ.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕ'ΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΝΣΗΝ (δ.π.)	85	23508
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗΝ (κ.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΖ ΤΙΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ (κ.)	65	989
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ.	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΞΗΧΟΡΣ (κ.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (κ.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (κ.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (κ.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΟΜΙΣ (κ.)	73	14036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (κ.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ΙΙ. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (κ.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (κ.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (κ.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	77	17133
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (κ.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (κ.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (κ.)	77	21737
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	9784
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΟΥΠΗ Ι. (κ.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (κ.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604

προς Νοβοροσίσκ 2854	
επισκ. Ρότερνταμ 26/3	
μεταφορές Πάτρας	
δ. Ντόβερ 29/2	
προς Γκουαγιακούιλ 30/4	
προς Κααζακούλ 12/4	
α. Μπαγκόκ 24/4	
προς Σέτε 6/4	
ε. Νάπολη 4/5	
υπεστείλε Ελληνική	
μεσογειάκας μεταφορές	
ε. Τερνίστη 18/4	
α. Ν. Ορλέαν 23/4	
ε. Λα Γκουέλ 23/4	
ε. Λάγος 15/2	
προς Ν. Αφρική 7/4	
ε. Καμπόνα 28/4	
προς Ρουέν 28/4	
μετ. «Ita» (κ.)	
ε. Μπαγκόκ 25/4	
ε. Ν. Ορλέαν 30/4	
προς Γουλιμκτον 5/5	
δ. Παναμά 27/4	
προς Σιγκαπούρη 23/4	
ε. Βαλπαράϊσο 29/4	
προς Οράν 3/4	
προς Νικολάγιερ 25/4	
α. Σιγκαπούρη 3/5	
αγορά από αλλοδαπούς	
ε. Αρατού 30/4	
α. Ρίβα 1/4	
α. Τέμα 24/4	
προς Ν. Ορλέαν 23/4	
προς Δ. Αφρική 30/3	
α. Βενετία 5/5	
στη Λα Γκουαίρα 6/12	
στον Περσικό 9/1/91	
ε. Θεσσαλονίκη 9/3	
α. Μπαρλέττα 17/4	
προς Σέμπο 1/5	
προς Ακόμα 1/5	
προς Μπαγκλαντές 4/5	
προς Ρεϊνίν 28/4	
προς Ν. Αφρική 30/4	
προς Καζαμπλάνκα 27/4	
α. Βρέμη 26/4	
ε. Οδησσό 24/4	
ε. Βηρυτό 23/4	
προς Τσάρλεστον 17/4	
προς Ιλιτάβροκ 24/3	
προς Φορταλέζα 24/4	
στο Λέγκχορν 28/4	
προς Νουακτότ 1/4	
προς Μείκ 8/4	
προς Αυγουάστα 3/5	
ε. Τζιμπουτί 24/4	
α. Λα Γκουέλ 23/4	
προς Λάρνακα 27/4	
προς Σάντος 24/4	
προς Αυγουάστα 28/4	
επισκ. Σιγκαπούρη 5/5	
ε. Χιουσόν 22/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/5	
επισκ. Πειραιά 13/4	
α. Χόγκ Κόγκ 27/4	
ε. Μπαχραϊν 7/5	
προς Τζέμπελ Άλι 27/4	
προς Μπαχραϊν 22/4	
προς Σόρεχ 4/5	
προς Σαν Λορέντζο 23/4	
προς Πόντα ντο Ούμπο 2/4	
α. Σαν Λορέντζο 28/3	
προς Μαγκάλα 24/4	
προς Πόρτ Σαϊντ 25/4	
ε. Ρίο Γκράντε 1/5	
ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 10/4	
προς Μομπάσα 7/5	
προς Ταγκανόουρα 1/5	
ε. Ταμπόκο 28/4	
προς Σιγκαπούρη 22/4	
προς Τοπολομύμπο 20/4	
ε. Μομπάσα 18/4	
στο Κουαντάν 8/5	
προς Βερακρούξ 20/4	
προς Γκουανιάμ 14/4	
ε. Ίμνιγκχαμ 29/4	
προς Μπουκάναν 28/4	
ε. Μομπάσα 16/4	
προς Χονοκουλού 3/4	
προς Λα Γκουαίρα 22/4	
ε. Ν. Ορλέαν 3/5	
προς Κασσιούκ 2/5	
προς Μανζανίλο 27/4	
προς Τζέντα 23/4	
α. Ν. Ορλέαν 1/5	
α. Λος Άντζελες 2/5	
προς Σαν Ανδρέας 6/5	
προς Ιαπωνία 24/4	
α. Μακτίο 27/4	
α. Σίνες 11/4	
προς Βερακρούξ 22/4	
επισκ. Πειραιά 27/2	
α. Μπουεναβεντούρα 24/4	
προς Κούβα 8/1	
ε. Φουτζέιρα 4/4	
προς Σαντακάν 15/4	
προς Σάντος 10/4	
προς Ταϊβάν 1/5	

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ (κ.)	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Π. (μ.)	71	9048
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (κ.)	66	2547
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	73	10227
ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (κ.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (κ.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ (κ.)	79	9155
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΣ (μ.)	78	14983
ΕΛΛΙ (Μηχ.)	75	59307
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (μ.)	77	14274
ΕΛΛΙΝΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΛΙΔΑ (κ.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	68	35487
ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871
ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΙΝΙ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΑΥ ΣΤΑΡ (κ.)	70	12916
ΕΡΥΘΙΑΝΗ' (κ.)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (κ.)	84	22629
ΕΣΠΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (κ.)	67	1220
ΕΥΛΙΜΕΝΗ'	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (κ.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (κ.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (κ.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (κ.)	77	15355
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΟΣ (κ.)	81	9123
ΖΕΥΣ Ι (κ.)	60	17447
ΖΗΝ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (κ.)	57	2875
ΗΣΤ ΛΑ'ΙΤ (Μηχ.)	73	7348
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152
ΘΕΑ ΤΥΧΗ (δ.μ.)	72	3662

προς Ραβέννα 1/5
ε. Χάμπτον 23/4
προς Βαντί Φεράν 30/4
προς Μπανιγάρσιν 14/3
ε. Δουνκέρκη 26/4
προς Αλεξανδρέττα 14/4
ε. Ν. Ορλέαν 19/4
ε. Ντουάλα 4/4
προς Μπελαγιόαν 28/4
στο Ρεσίφ 8/5
προς Κίνα 17/4
υπεστείλε Παναμαϊκή
ε. Νικόσι 13/4
ε. Καζαμπλάνκα 26/4
προς Χοντίντα 18/4
α. Γιβραλτάρ 28/4
μετ. «Hamby» (Ονδ.)
ε. Μασσαλία 11/4
ε. Ίμνιγκχαμ 6/5

υπεστείλε ελληνική
προς Λιβύη 26/4
μεταφορές Περασίου
στη Λουάντα 3/4
προς Ν. Ορλέαν 2/5
α. Γιβραλτάρ 2/4
ε. Αρατού 2854
προς Ν. Κορέα 31/3
προς Λιβύη 31/3
δ. Πόρτ Σάϊδ 7/5
στη Λα Πάλας 9/5/91
α. Κελητσούν 7/5
προς Περαϊκό 5/5
ε. Φουτζέιρα 2/5
α. Ρας Τανούρα 10/4
α. Τζουαίμα Τέρμ. 11/4
ε. Πόϊντ α - Πιερ 28/3
προς Γκάλβεσταν 28/3
ε. Ν. Ορλέαν 3/5
α. Ν. Ορλέαν 1/5
επισκ. Ντουμπάϊ 1/5

προς Σουέζ 27/2

ε. Τζέμπελ Άλι 28/3

ε. Σιγκαπούρη 17/4
προς Φρήμπορτ 1/5
προς Ν. Ορλέαν 29/3
προς Ν. Ντρίκσον 4/5
προς Σιγκαπούρη 3/4
προς Κασσιούπη 15/4
προς Ν. Αμερική 8/4
πρ. «Άγιος Νικόλας»
πρ. «Άγια Σοφία»
ε. Ισραγκονά «α»
δ. Ελσινόρ 13/4
ε. Κάλουμπμπογκ 26/3
α. Χιούσταν 25/4
προς Ισμερινό 20/4
ε. Φουτζέιρα 15/4
α. Ν. Ορλέαν 19/3
προς Ρεσίφ 2/5
στο Σάντον 23/4
ε. Πειραιά 24/4
προς Ν. Ορλέαν 19/4
προς Μίζουράτα 12/4
προς Κονακρά 21/4
προς Άμστερνταμ 1/5
α. Βόλο 4/4
προς Ν. Ζηλανδία 13/4
προς Κανακαλέ 15/4
προς Αργεντίνη 20/4
προς Μπ. Αμπάς 28/4
ε. Μόκχα 29/4
ε. Ντάρμπαν 18/12
ε. Φουτζέιρα 15/4
προς Πιομπίνιο 21/4
προς Μπετζάγια 14/4
προς Ισπανία 1/5
πρ. «Σηφάκλον»
ε. Νουακτσότ 30/4
α. Ν. Ορλέαν 31/3
προς Βιετνάμ 25/3
α. Τζέμπελ Άλι 7/4
α. Λας Πάλας 27/4
προς Ν. Κορέα 19/4
προς Μπρισμπαίν 28/4
ε. Ριο Ιανέιρο 2652
προς Λουάντα 2/5
προς Μίνα Καμπούς 5/4
ε. Σαν Φραντσκο 26/4
ε. Ρουέν 26/4
προς Γκουανίγας 24/4
α. Φουτζέιρα 25/4
ε. Βέντοσιλις 30/4
ε. Πειραιά 25/4
προς Νταρ ες Σαλαμ 11/4
ε. Τζέμπελ Άλι 20/3
προς Μαύλα 11/4
στη Σαφάχα (αποθήκη)
προς Σουέζ 24/4
α. Κασσιούπη 10/4
προς Θεσσαλονίκη 22/4
προς Νταβό 28/4
προς Ντάρμπαν 25/4
στη Βασώρα
πρ. Ήμοχαβεν 10/4
επισκ. Πειραιά 15/4

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	επισκ. Πειραιά 30/4	ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	προς Βραζιλία 3/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Γιβραλτάρ 2/4	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Αλγερία 10/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	προς Μαφρεντόνια 28/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Αλγερία 10/4	(Μηχ.)	78	13899	προς Μπουσάν 29/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (μ.)	70	55032	δ. Ντόβερ 18/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (κ.)	77	10407	αγορά από Αλκαδοπούς
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086	ε. Αμβούργο 7/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	προς Πασαγκούλα 9/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Πειραιά 19/3	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	ε. Γκουαγιακούλι 2/5
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322	επισκ. Σιγκαπούρη 21/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Μεξικό 6/5
ΘΗΤΑ ΑΙΔΑΛΟΣ (δ.π.)	71	1887	επισκ. Πειραιά 11/12	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	ε. Κομπάνα 24/2
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	προς Μιχαμνένια 14/4	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ			
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	προς Μιχαμνένια 30/4	(N.M.)	74	82786	προς Μιζουσίμα 21/4
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Βραζιλία 16/4	ΚΟΜΠΑΣΣ ΡΟΥΥΖ (N.M.)	73	120734	προς Σαλντάν Μπαϊ 12/4
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Ιταλία 29/4	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Μαϊάμι 2/5
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Χιούστον 27/4	ΚΟΝΔΡ (δ.)	80	26976	προς Μωρήν Φήλην 30/4
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	προς Ρότερνταμ 19/4	ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	ε. Φουτζέιρα 18/3
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	προς Σιγκαπούρη 10/4	ΚΟΝΤΟΛΙΣ	78	39814	ε. Τερνέστη 27/4
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	α. Ντάρμπαϊν 18/4	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	προς Κριστομάλ 22/4
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΟΥΡ (κ.)	82	41962	ε. Χιούστον 24/4	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Μορμουκάνα 26/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	δ. Παναμά 15/4	ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	ε. Ν. Ορλεάνη 7/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Ναγκαασάκι 21/4	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Νορβηγία 6/5
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	ε. Σασέμπο 6/4	ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	ε. Μπαγκόν 15/4
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	ε. Πειραιά 25/4	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Γκόλβεστον 28/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΕΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Ντουμπάϊ 5/5	ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	α. Νταλίν 23/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Καρατάσι 25/4	ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	α. Τζέμπελ Άλι 3/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	ε. Μπλεμπά 5/5	ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Κίνα 18/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	πρ. «Eastern Venture»	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Ντουμπάϊ 19/3
ΙΡΙΝΑ Γ. (Ον.)	66	2927	ε. Βηρυτό 31/3	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Αδελαΐδα 5/5
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Ρουέν 1/5	ΚΟΥΤΥ I (π.)	62	2635	προς Ιταλία 13/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	στο Σετσουμπάλ 8/5	ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221	προς Βαγκαρέϊ 1/5
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	α. Άκαμπα 30/3	ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Σαλέρνο 27/4
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Γιοκοχάμα 10/4	ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	ε. Ρουέν 30/4
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΕΡΕΣ (Βα.)	83	11849	ε. Χιούστον 18/4	ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	ε. Ρότερνταμ 7/5
ΙΤΑΖΑΤ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	προς Άντεν 25/4	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	προς Μπ. Αμπά 5/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Ν. Υόρκη 30/4	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	επισκ. Σάρβα 4/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	ε. Χακάτα 18/4	ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Τόμπο 30/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	ε. Ντομμάμ 3/5	ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	προς Τραμντάι 3/5
ΚΜΒ ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Μομπάσσα 6/5	ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Χιούστον 19/4
ΚΑΔΜΟΣ (Αβ.)	72	11171	ε. Λεμεσό 5/5	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Μπρέμερσχοφεν 7/5
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	ε. Φλάσινγκ 29/4	ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	ε. Τάραντα 26/4
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Νητρώϊ 20/4	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΑΟΥΡ (δ.κ.)	75	17875	προς Μπαλκισπάνα 31/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	επιπλοήθη Έλληνες	ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Σιγκάγκ 26/3
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	α. Μοντοίρ 3/5
ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	πρ. Μπ. Χομίνι 29/3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	α. Ν. Ορλεάνη 26/4
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	προς Τερνέστη 2/5	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Ρωσία 30/4
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Σ. Λορέντζο 16/4	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Σαβάννα 27/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Λας Πάλμας 952	ΚΩΣ ΑΤ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	69	9199	εγκαταλείφθηκε 5/4/91
ΚΑΝΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	61	1658	προς Βραζιλία 5/4	ΚΩΣΤΑΣ Η. (κ.)	74	9192	στη Μανίλα 30/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	προς Σαγκάη 23/4	ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. Όνδ.)	62	2201	ε. Ταραγκόνα 4/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ			μετ. «Rhoenix» (κ.)	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Τρίπολη 2/5
(Μ.)	67	16098	προς Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	προς Πορτοβό 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρ. Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	επισκ. Πειραιά 24/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρ. Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	προς Κριστομάλ 5/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρ. Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΚΥ ΓΚΡΗΚ (π.)	68	8648	ε. Γκουαγιακούλι 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ Μ. (μ.)	68	23950	πρ. Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Ν. Ορλεάνη 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	πρ. Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Βιτόρια 25/4
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	πρ. Μπ. Άϊρες 4/5	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Νοβοροσίσκ 2/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	πρ. Κόστα Ρίκα 23/4	ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Σαντάντερ 2/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	πρ. Σιγκαπούρη 21/4	ΛΑΡΚ (μ.)	73	9599	ε. Πόρτ Σαϊ 4/5
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ I (μ.)	74	14969	πρ. Σαάμπα 9/5	ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	στο Λόγος 20/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρ. Ντουάλα 19/4	ΛΑΣΣΙΑ (μ.)	75	16191	ε. Κουίνχουαγκνάντο 4/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	πρ. Χουαλιέν 20/4	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (μ.)	72	27833	ε. Χουάγκου 6/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	α. Κολούμπια Ρίβερ 5/5	ΛΕΪΤΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ε. Μπαλμπόνα 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	πρ. Βομβάη 10/5	ΛΕΜΑΝΙΑ (δ.μ.)	69	2656	ε. Σετσουμπάλ 7/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	πρ. Βενεζουέλα 1/4	ΛΕΝΤΣ (κ.)	75	6172	ε. Τζάκσονβιλ 5/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			α. Βομβάη 1/5	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΣ (κ.)	72	17914	α. Ν. Ορλεάνη 19/4
(κ.δ.)	81	1800	πρ. Κόντινεντ 27/4	ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ (κ.)	70	49217	πρ. Πειραιά 2/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ (κ.)	75	26301	α. Τζόρτζ Λασφάρ 29/3	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	πρ. Άμπου Ζενίμα 11/4
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	πρ. Σαγκάη 4/4	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	πρ. Μαρακάμπο 27/4
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	90	31643	πρ. Παναμά 2/5	ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	ε. Χοντίντα 24/4
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρ. Γκουαγιακούλι 21/4	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	επισκ. Κο Τσιόγκ 21/3
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	επείστελε κυπριακή	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	ε. Αμβέρσα 2/4
ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996	πρ. Πειραιά 4/5	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	πρ. Ελλάδα 30/54
ΚΑΡΑΘΑ (δ.Μηχ.)	73	52137	ε. Λάρνακα 26/1	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Φουτζέιρα 6/5
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	πρ. Μπ. Άϊρες 28/4	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.μ.)	68	53075	επείστελε κυπριακή
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Γ'Ονδ.)	65	1219	πρ. Σαγκάη 27/4	ΛΙΜΠΕΣΕΛ * (π.)	69	17872	ε. Κωνσταντίν 30/4
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρ. Φουτζέιρα 28/4	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	δ. Πόρτ Κορτιέρ 22/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρ. Ν. Ορλεάνη 20/4	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	ε. Βομβάη 21/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	πρ. Βεγκάλη 1/5	ΛΙΠΑΡΙΤ ΜΠΑΙΗ (π.)	68	8766	ε. Βομβάη 20/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II (κ.)	72	1532	α. Χατ Λόντον 27/3	ΛΙΤΣΙΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Γδύνια 31/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Βανκούβερ 27/2	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Πασαγκούλα 30/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	μεταφορές Βραζιλίας	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Σαν Φραντσκο 3/5
ΚΑΤΙΝΑ Π. (δ.μ.)	66	38878	πρ. «Fjord Trader»	ΛΟΡΕΛΕ'Υ' (κ.)	77	15407	ε. Μπαγκόν 10/4
ΚΑΤΥΑ V (κ.)	74	26316	πρ. Αλγερία 15/4	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	πρ. «Diamond Marine»
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρ. Κούβα 16/4	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	πρ. Ιταλία 27/4
ΚΕ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	στην Κων/πολη 29/4	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	ε. Καλαμπά 13/4
ΚΕ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρ. Πετρούπολη 2/4	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	δ. Σουέζ 3/5
ΚΕ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ' (κ.)	71	9826	α. Ταραγκόνα 15/4	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	πρ. Σάντος 7/5
ΚΕ'Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	πρ. Πόρτ Κομπέλο 13/3	MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	πρ. Μαυρίκιος 29/4
ΚΕ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Κοτόν 1054	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μηχ.)	72	6513	ε. Γένοβα 3/5
ΚΕΝ ΑΤ'ΑΛΑΝΤ	81	9909	επείστελε ελληνική	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μηχ.)	78	13427	α. Ν. Ορλεάνη 3/5
ΚΕΝ ΓΚΕ'ΙΛ	79	11929	ε. Ντάρμπαϊν 8/4	ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΤ'Κ	75	34745	επείστελε ελληνική
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	επισκ. Ντακάρ 23/4	ΜΑΤ'ΑΜΙ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8047	ε. Μπ. Άϊρες 21/4
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	πρ. Ελλάδα 5/4	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	74	30168	ε. Μομπάσα 14/4
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	πρ. Γέλα 1/5	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	πρ. «Ango Melbourne»
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	πρ. Βεγκάλη 29/4	ΜΑΚΕΔΩΝ (μ.)	73	31427	πρ. Σεπετίμα 26/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	ε. Ρουέν 2/5	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	πρ. Λιβύη 22/2
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. Μοντρεάλ 26/4	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	α. Κότα Κινουαπούλου 7/5
ΚΙΓΚ ΣΕ'ΤΛΟΡ (π.)	76	20486	πρ. Ντάρμπαϊν 10/4	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Πειραιά 3/5
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	πρ. Μεράιν 30/4	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	πρ. Βραζιλία 16/4
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	μεταφορές Ν. Γουίνεας	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρ. Ν. Αμερική 7/5
ΚΙΝΩΛΟΣ III (μ.)	66	6995	πρ. Ναυτίνγκ 10/4	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Λόγος 10/4
ΚΙΝΑΡΟΣ V (π.)	74	10053	α. Γιβραλτάρ 2/4	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	ε. Τομασίνα 15/3
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΕΗΦ (π.)	69	1572		ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	πρ. Ταρτούζ 27/4
ΚΙΤΑΣ (κ.)	76	24800		ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	ε. Ίμινγκχαμ 2/5
ΚΙΤΕΛΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756		ΜΑΡΙΑ Δ. (μ.)	68	16587	πρ. Πειραιά 29/4

ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.).....	65	25503	προς Σάο Σεμπαστιάν 305/4	ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.).....	68	11413	ε. Γκουγιακούιλ 17/4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.).....	82	13483	ε. Βανκούβερ 5/5	ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.).....	68	14674	προς Ρεσίφ 3053
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ).....	72	18349	προς Καράτσι 29/4	ΣΗ ΚΙΓΚ (μ.).....	72	16018	ε. Μάγκλα 30/4
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).....	75	109979	α. Τζουσίμα Τέρμιναλ 28/4	ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.).....	76	18124	προς Ν. Ορλεάνη 5/5
ΠΙΟΝΑΡ (κ.).....	69	6162	προς Σιγκαπούρη 24/4	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.).....	82	19494	ε. Βερνακούζ 8/4
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).....	84	20866	προς Λα Πλάτα 21/4	ΣΗ ΜΟΥΖ (κ.).....	76	18174	προς Αλγερία 29/4
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.).....	80	9236	ε. Χοντίντα 30/4	ΣΗ ΝΤΑΤ'ΜΟΝΤ (ΑΒ).....	72	5450	επισκ. Πειραιά 15/3
ΠΛΑΤΩΝ (κ.).....	78	9188	προς Μπαγκόγκ 24/4	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.).....	76	16277	α. Μπρίστολ 1/5
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).....	63	2603	α. Αμπιτζάν 19/3	ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.).....	70	71080	προς Φουτζέιρα 27/4
ΠΟΛΛΟΥΣΕ I. (π.).....	75	14741	α. Αβίλς 22/4	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.).....	79	15688	προς Κίνα 19/2
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).....	72	9481	ε. Σάο Φραντίσκο 2854	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	71	48685	προς Αυγουστά 24/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).....	76	60937	προς Αγγλία 7/5	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.).....	70	19847	ε. Βάρνα 11/4
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).....	72	16268	α. Τουμπάρσο 1/4	ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.).....	69	18224	ε. Μπουργκάς 25/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).....	81	15881	α. Σιγκαπούρη 24/4	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.).....	76	30343	προς Ιαπωνία 22/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).....	84	16912	προς Γαλλία 2/5	ΣΗΓΚΡΕΤ'Σ II (κ.).....	77	38886	ε. Ελσινόρη 4/5
ΠΟΝΤΟΣ.....	72	35840	προς Βραζιλία 15/4	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.).....	74	18204	προς Ζαβία Τέρμ. 5/5
ΠΟΡΟΣ.....	71	20670	προς Τρινιδάδ 6/4	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.).....	74	20704	προς Γιβραλτάρ 6/5
ΠΟΡΤΑΓΙΤΙΣΣΑ (μ.).....	77	8767	προς Νταρ ες Σαλάμ 21/4	ΣΗΛΑΙΩΝ (δ.μ.).....	76	17659	προς Δακάρ 2/4
ΠΟΡΦΥΡΙΩΝ (κ.).....	75	19166	ε. Λος Άντζελες 2054	ΣΗΛΑΚ III (κ.).....	77	15264	προς Κούβα 27/4
ΠΟΥΜΑ (κ.).....	72	14675	ε. Τζέντα 2/4	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.).....	74	18963	προς Κούβα 1/4
ΠΡΑΓΜ (κ.).....	70	10469	προς Γόνη 1/5	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.).....	70	11188	ε. Αμβέρσα 9/5
ΠΡΑΓΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.).....	76	1596	προς Πειραιά 2/5	ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.).....	77	14275	α. Ν. Ορλεάνη 30/4
ΠΡΑΓΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.).....	75	1599	προς Λεμεσό 6/5	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (κ.).....	77	14275	στο Ούμ Κουάσρ
ΠΡΑΓΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.).....	74	44989	προς Ισπανία 7/5	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.).....	84	18173	προς Τεκριντάγκ 27/4
ΠΡΑΓΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.).....	75	1966	προς Καναδά 23/3	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).....	74	33073	ε. Σαν Λορέντζο 28/4
ΠΡΑΓΜ ΝΤΙΟΥΤΥ (δ.μ.).....	74	40369	πρ. «Sea King»	ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.).....	65	9812	επισκ. Πειραιά 24/3
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ (μ.).....	73	15963	προς Ταϊσούγκ 9/5	ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.).....	69	3472	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.).....	70	30890	προς Αμπιτζάν 17/4	ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.).....	71	5699	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.).....	71	14185	πρ. «Σηβένταουρ»	ΣΗΜΠΗ (κ.).....	74	29827	δ. Ελσινόρη 27/3
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ.....	68	12220	α. Μαξέι 16/4	ΣΗΜΠΟΝΙ (δ.μ.).....	76	32971	προς Βαλτική 30/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).....	74	15539	ε. Ν. Υόρκη 2/4	ΣΗΜΠΟΡΝ II (κ.μ.).....	74	17798	προς Ρας Λανούφ 1/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.).....	68	10722	προς Μάδρασακάρη 19/4	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).....	69	33328	προς Κομσάρ 20/4
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.).....	83	26996	προς Μόντρεαλ 22/4	ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ (δ.μ.).....	73	17795	ε. Αμβέρσα 9/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.).....	76	11768	προς Τσανκά 25/4	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.).....	71	11005	επισκ. Γκντάνσκ 7/5
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.).....	77	10442	μετ. «Tenedos» (κ.)	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.).....	74	18373	προς Λισαβόνα 22/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.).....	67	9629	μετ. «Oceanic»	ΣΗΝΤΡΑΤ'Β (κ.).....	82	18709	δ. Ντόβερ 6/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.).....	73	11383	προς Τζουμπάιλ 13/4	ΣΗΠΕΤ'Σ (μ.).....	77	15225	προς Πειραιά 3/4
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.).....	68	18525	προς Κωνσταντίνα 29/4	ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.).....	68	18224	προς Ζαρξ 29/4
ΠΡΟΣΩ (Μηχ.).....	78	26409	προς Πειραιά	ΣΗΠΡΑΝΤ II (δ.μ.).....	74	18631	ε. Ρότερνταμ 8/5
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.).....	79	11243	ε. Ζήμπραγκε 2/5	ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.).....	76	16432	α. Βανκούβερ 20/4
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.).....	74	5071	προς Μπουεναβεντούρα 28/4	ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.).....	76	17777	ε. Άιλ οφ Γκράιν 9/5
ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.).....	74	19166	προς Καλλό 27/4	ΣΗΡΑΤ'ΝΤΕΡ (μ.).....	77	30370	προς Ιντσάν 30/4
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.).....	72	12982	προς Μαγκαλάντς 1/4	ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.).....	73	17301	προς Γιβραλτάρ 1/5
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.).....	84	26959	προς Ρότερνταμ 27/4	ΣΗΡΕΤ'ΝΤΖΕΡ (κ.).....	79	19061	ε. Αλγκεβίρας 25/4
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.).....	74	60998	προς Ρότερνταμ 3053	ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.).....	75	42619	προς Κόλπο ΗΠΑ 5/4
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.).....	76	19166	προς Ρότερνταμ 3053	ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.).....	70	17571	προς Μπαθναγκάρ 27/4
ΠΥΘΙΑ (κ.).....	73	65885	προς Ρ. Αφρική 23/4	ΣΗΣΤΑΡ II.....	83	18173	ε. Γουάστερνπορτ 2/5
ΡΑΒΕΝ (κ.).....	71	9646	προς Ρίσαρντς Μπαϊ 28/3	ΣΗΤΑΝΚ (δ.μ.).....	73	18661	στη Βηρυτό 2/5
ΡΑΤ'ΝΤΕΡ Β. (κ.).....	82	11977	προς Πένκο 25/4	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.).....	71	11069	επισκ. Χαλκίδα
ΡΑΝΙΑ (μ.).....	68	1599	ε. Σάντος 22/4	ΣΗΤΣΟ'Υ II (δ.Μα.).....	74	16819	προς Νοβοροσίσκ 3/4
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.).....	71	11758	προς Πειραιά 26/4	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).....	72	15285	προς Ιταλία 5/5
ΡΕΑ (μ.).....	73	30930	προς Λέγκχορν 8/5	ΣΗΦΑΤ'ΤΕΡ (Μ.).....	75	18794	προς Βλαδίστακ 13/2
ΡΕΑ ΣΗ (μ.).....	69	2995	ε. Χουάγκου 4/3	ΣΗΦΕΑΡΕ.....	73	29763	ε. Παρανάγουα 7/4
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.).....	78	11875	επισκ. Πειραιά 30/4	ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.).....	75	17659	προς Ιλιτοβκ 2751
ΡΕΙ'ΝΜΠΡΟΥ ΣΤΑΡ.....	69	9716	προς Ντουάλα 23/4	ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.).....	74	20812	προς Βάρνα 14/4
ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ (κ.).....	76	14760	α. Άσντον 3/5	ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).....	73	14353	α. Πόρτ ντε Μπούκ 24/4
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.).....	79	8680	α. Ρίο Γκράντε 30/4	ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).....	75	17129	προς Ιταλία 4/5
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.).....	75	6016	ε. Κονακού 29/4	ΣΗΧΟΥΟΥ II (κ.).....	72	15275	προς Εύξεινο Πόντο 1954
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (μ.).....	75	8021	προς Ν. Κορέα 20/3	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).....	76	12440	προς Μπ. Αμπάς 7/4
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.).....	73	8405	προς Ιταλία 27/4	ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.).....	71	80824	προς Μωχαμέντια 1/4
ΡΙΖΑΛ (κ.).....	77	39562	πρ. Άνναμπα 21/4	ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΕΣ (κ.).....	79	12750	προς Πενάγκ 5/5
ΡΙΚΙΑ (κ.).....	72	9810	ε. Γκντάνσκ 17/4	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.).....	76	28266	προς Πετρούπολη 6/5
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	77	10409	προς Μοστανγκανέμ 4/5	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).....	85	13911	προς Σιγκαπούρη 25/5
ΡΟΖΑ Κ. (Ον.).....	65	1600	προς Κάντλα 1/5	ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).....	80	24917	προς Βαλτική 25/3
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.).....	71	71877	πρ. «Λάουρα»	ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.).....	76	12440	α. Ρότερνταμ 27/4
ΡΟΜΙΝΑ (μ.).....	75	9702	προς Τουμπάρσο 12/4	ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΩΚ (Μηχ.).....	75	13835	προς Βιτόρια 9/4
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.).....	70	1598	στο Γκιζάν	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.).....	75	17645	ε. Τζουμπάιλ 30/4
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.).....	67	37625	προς Σουέζ 13/4	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.).....	75	17645	προς Χακάτα 1854
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.).....	69	38714	α. Σάο Σεμπαστιάν 17/2	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.).....	80	14825	ε. Βαρκελώνη 3054
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.).....	73	22626	προς Αργεντινή 14/4	ΣΚΑ'ΥΛΑΤ'Ν (δ.Μ.).....	73	17466	προς Γκρεσίκ 25/3
ΡΩΜΙΟΣ (κ.).....	68	1589	προς Κιόν 8/5	ΣΚΑ'ΥΜΑΝ (κ.).....	77	11879	προς Σανκιά 20/4
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.).....	65	20002	προς Ν. Κορέα 20/3	ΣΚΕΙ'ΤΕΡ (Μηχ.).....	81	9002	προς Κριστομάλ 7/5
Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.).....	72	30778	α. Μπωμόντ 9/4	ΣΚΙΕΡ (Μηχ.).....	81	8835	προς Κριστομάλ 1554
ΣΑΓ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.).....	71	128929	στο Χάρκ	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).....	77	19993	προς Ντάρμπαν 20/4
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).....	74	25765	προς Ν. Κορέα 20/3	ΣΚΥΡΟΣ (μ.).....	66	99920	προς Φιλαδέλφεια 24/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.).....	74	25765	α. Μπωμόντ 9/4	ΣΜΥΡΝΑ (κ.).....	74	20712	προς Γιβραλτάρ 16/4
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.).....	73	8748	στο Χάρκ	ΣΜΥΡΝΗ (κ.).....	77	8989	προς Πάλαμο 5/5
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.).....	77	19199	προς Γιβραλτάρ 19/4	ΣΟΛ (π.).....	73	22126	ε. Πόρτ Κέλαγκ 28/4
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.).....	76	2144	ε. Κολόμπα 23/4	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.).....	78	18643	προς Αρούμπα 23/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.).....	75	29068	ε. Σαν Λορέντζο 27/4	ΣΟΥΑΝ (κ.).....	77	19284	προς Μοντόγκ 18/4
ΣΑΝ II (π.).....	75	14523	ε. Κάδιξ 15/4	ΣΟΥΕΡΤΕ.....	77	33408	α. Μοντοίρ 29/4
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.).....	69	9584	προς Κεϋλάνη 28/4	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΖ (κ.).....	73	20538	προς Μπαγκόγκ 19/4
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).....	66	3314	προς Τυνησία 28/4	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).....	70	103508	στη Σεμόνχα (αποθήκη)
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.).....	70	11122	προς Κίνα 30/3	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.).....	68	2712	στον Π. Ορινόκο 13/5
ΣΑΝΡΑΤ'Ζ (κ.).....	71	13575	μεσογειακές μεταφορές	ΣΠΑΡΤΑ (π.).....	69	1595	προς Δακάρ 24/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.).....	83	8739	προς Πειραιά 29/4	ΣΠΕΤΣΙΑΙ (π.).....	69	34054	προς Πειρία 4/5
ΣΑΝΤΑ Κ. (π.).....	70	11329	ε. Κωνσταντίνος 3/5	ΣΠΙΝΤΕΡ (Μηχ.).....	79	8831	προς Μπρέμεργαβεν 27/4
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).....	72	3137	α. Πασάρα 9/4	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.).....	71	17878	ε. Πειραιά 3/5
ΣΑΟΥΘ ΑΤΛΑΝΤ (π.).....	75	12322	ε. Πασάρα 9/4	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).....	70	11870	προς Ελλάδα 16/4
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.).....	74	12498	προς Βάρνα 7/4	ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.).....	72	19276	α. Μπουεναβεντούρα 14/4
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.).....	71	43867	εγκαταλείφθηκε Μοστανγκανέμ	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.).....	69	13942	ε. Μανφρεντόνια 21/4
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ			α. Λας Πάμας 1854	ΣΤΑΜΩΝ (κ.).....	77	10976	προς Μόντρεαλ 30/4
(δ.π.).....	84	3793	προς Νικαρά 16/4	ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1586	προς Γουίκλου 7/5
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.).....	72	14095	προς Τουμπάρσο 30/4	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.).....	74	24573	α. Γιβραλτάρ 28/4
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).....	86	15933	προς Καρταγένα 3/5	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.).....	84	19589	προς Πόρτ Άρθουρ 23/4
ΣΕΓ'ΑΜΑΝ (κ.).....	80	17798	προς Αλγέρι 13/4	ΣΤΑΡ ΚΟΥΗΝ (Ον.).....	69	1502	μετ. «Vedia» (Ον.)
ΣΕΓ'ΑΟΡ (δ.Μηχ.).....	75	117143	προς Ιαπωνία 27/4	ΣΤΑΡΑΛ'ΤΤ (κ.).....	77	22893	προς Σιγκαπούρη 3/5
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).....	73	8917	προς Αμπιτζάν 22/4	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.).....	78	18321	προς Λα Πλάτα 25/4
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.).....	72	1547	προς Μπατάν 10/4	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.).....	69	71080	στο Χάρκ (αποθήκη)
ΣΕΝΣΕ'Ι (κ.).....	75	18837	ε. Μομπάσα 9/4	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.).....	62	1133	ε. Βουβόη 25/4
ΣΕΝΤΟΣΙΑ (κ.).....	75	15684	ε. Πασάρα 9/4	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ			
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.).....	80	31262	προς Βάρνα 7/4	(δ.π.).....	85	4710	
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.).....	70	1598	προς Μπαγκόγκ 26/4	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.).....	70	1586	προς Κορέα 24/4
			ε. Κωνσταντίνος 29/4	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ			
			δ. Ντόβερ 2/4	(δ.π.).....	77	4656	ε. Σαν Κίπρια 11/4
			α. Αλεξάνδρεια 21/4	ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.).....	71	2940	προς Αμβέρσα 5/5
				ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΩΝ (δ.π.).....	70	999	προς Λας Πάμας 30/3

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	6784
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381
ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263
ΜΑΡΙΚΟΜ Ι (Α.Β.)	63	9221
ΜΑΡΙΑΛΑ Α. (μ.)	74	19928
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.π.)	73	106718
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΓΑ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (μ.)	72	9250
ΜΕΓΑ ΛΑΚ (μ.)	72	8945
ΜΕΓΑ ΜΠΡΗΖ (μ.)	73	8681
ΜΕΓΑ ΡΙΟ (μ.)	74	8788
ΜΕΓΑ ΣΤΑΡ (μ.)	71	11298
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΙΑ (Μηχ.)	67	13540
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28373
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	70	45962
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Α. (π.)	67	8501
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	4967
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ (μ.)	64	6313
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	4971
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μηχ.)	74	65579
ΜΠΑΙΝ ΡΙΤΖ (δ.Μηχ.)	78	103812
ΜΠΑΛΙ ΣΑΝ (δ.κ.)	73	15470
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	6414
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΕΛΑΤ ΜΠΑΙΝ (κ.)	68	6391
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886
ΜΠΙΣΚΑ'Υ ΜΠΑΙΝ (κ.)	80	30639
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ (μ.)	71	15954
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ- ΤΣΟΥ'ΥΣ (δ.κ.)	75	6764
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ (δ.κ.)	74	5105
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.κ.)	71	1991
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	72	6671
ΜΠΟΥΟΥ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'ΙΡΕΣ (π.)	71	9603
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Α.Β.)	73	31861
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950
ΜΥΚΟΝΟΣ V (π.)	67	8981
ΜΥΡΙΝΑ (Α.Β.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)	72	1480

α. Νάπολη 5/5	
προς Γκουανιδόμας 13/4	
προς Μομπόδα 30/3	
προς Ντουαί 17/4	
πρ. «Cidade de Belem»	
προς Ρίο Γκράντε 19/4	
προς Σιγκαπούρη 23/4	
στον Πειραιά 15/4	
προς Ταυλάνδη 3/5	
α. Μάντρε ντε Ντέους 29/4	
ε. Χοντίντα 28/4	
προς Φουτζέιρα 7/3	
ε. Ρεϊνιόν 25/4	
δ. Κων/πολη 20/2	
ε. Οδησσό 17/4	
ε. Ντελφζα 24/4	
προς Νταλνάν 25/4	
ε. Πειραιά 11/3	
α. Κεπτάουν 1/5	
προς Τσιτάγκον 27/3	
προς Χάρνκ 5/2	
προς Αγγλία 29/4	
επισκ. Ρουέν 8/5	
ε. Ντουάλα 3/4	
προς Κλαϊνέδα 1/5	
επισκ. Πειραιά 15/4	
ε. Ντάρμπαν 1/5	
προς Βιτόρια 14/4	
προς Νοβοροσίσκ 16/4	
επισκ. Τζέμπελ'Αλι 13/4	
α. Κόρπους Κρίστι 6/4	
ε. Λ. Τσάρλς 26/4	
προς Άνναμα 5/5	
προς Ευρώπη 25/4	
ε. Σχζέιν 5/5	
προς Λιβύη 7/4	
ε. Ν. Ορλέαν 4/5	
επισκ. Πειραιά 30/4	
προς Μιζουράτα 17/4	
προς Νασάου 22/2	
υπέστειλε ελληνική	
προς Τολέδο 6/5	
προς Καράτι 7/5	
προς Καέν 5/5	
προς Χιούσตัน 11/4	
προς Π. Μπουλβάρ 22/4	
προς Σεμαράνκ 2/4	
επισκ. Πειραιά 9/5	
αργεί Κολοούμα	
προς Σιλκίπ 25/3	
προς Πετρούπολη 26/4	
ε. Βιάνα ντο Κάστελο 3/5	
στη Σεράγκια (αποθήκη)	
προς Ιταλία 18/4	
α. Ντάρμπαν 4/5	
επισκ. Πειραιά 19/2	
ε. Σ. Λορέντζο 26/4	
ε. Μπουργκάς 23/3	
προς Κίνα 19/3	
δ. Ντόβερ 7/5	
προς ΗΠΑ 24/4	
προς Λομέ 21/4	
προς Γένοβα 8/5	
α. Καρταγένα 28/4	
προς Σ. Ευστάθιο 27/4	
προς Αμβέρσα 26/4	
προς Τζέντα 28/4	
προς Ρόττερνταμ 4/5	
προς Κριστομπίλ 5/5	
προς Τσιβιτάβέτσια 27/4	
ε. Ιντσόν 24/4	
προς Σαντιάγκο 12/4	
προς Οκρίκα 28/4	
προς Εύξεινο Πόντο 16/4	
στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)	
προς Κουβέιτ 26/4	
προς Τόκιο 20/4	
ε. Σαν Μπεν ντε Τρόντο 2/5	
μετ. «Κυριακούλα D.» (π.),	
προς Βενεζουέλα 30/54	
α. Άκαμα 28/4	
στο Πόρτ Άλφρεντ	
ε. Σαλβαντόρ 30/4	
προς Βηρυτό 1/5	
προς Σαντάντο 28/4	
α. Ν. Ορλέαν 21/4	
προς Λε Χόβερ 19/4	
προς Σιγκάκ 5/5	
μεταφορές Αγκόλας	
προς Μοζαμβίκη 23/4	
προς Θεσσαλονίκη 30/4	
ε. Βαρκελώνη 2/5	
προς Ελλάδα 21/4	
ε. Δουνκέρκη 5/5	
προς Μπούγκο 26/4	
προς Γκουανιακούιλ 6/5	
προς Μπ. Αμπάς 27/4	
προς Ιταλία 24/4	
προς Βρέμη 8/5	
προς Κουαντάν 7/4	
προς Μ. Μαγκάνου 23/4	
προς Σιγκαπούρη 3/4	

ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	29198
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876
ΝΙΟΥΤΟΝ	77	10579
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΤΑΡ (π.)	72	16402
ΝΟΡΠΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	80	6414
ΝΤΑΒΑΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	69	4773
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕ'Ι'Μ Μ. (κ.)	72	6987
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΜΙ (μ.)	70	11689
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΛΓΑ Μ. (π.)	75	1985
ΟΛΕΜΑΡΙ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466
ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284
ΟΡΣΟΛΑ Β'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΡΣΕΑΝ ΓΡ (μ.)	71	13459
ΟΡΣΕΑΝ ΔΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΡΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	73	13631
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9427
ΠΑΛΜΑ	72	15581
ΠΑΛΜΙΕΡ (μ.)	74	35101
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Μηχ.)	71	9466
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝ ΜΑΠΛ (Ν.Μ.)	73	53326
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	77	10076
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	78	10113
ΠΑΝΤΑΝΑΣ (κ.)	81	8352
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	72	8939
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Α.Β.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	70	14851
ΠΑΙΧΑΛΗΣ (ΑΒ)	74	16388
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (ΑΒ)	71	2995
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑΓΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΑΤΕ'ΙΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577
ΠΕΤΡΟΣ Η. (κ.)	62	1419
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.Β.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μηχ.)	73	9749
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930

προς Λας Πάλμας 27/3
προς Ελλάδα 2/5
προς Ιταλία 4/5
προς Δ. Αφρική 22/4
ε. Πόρτο ντε Σάντα Μαρία 18/3
προς Ρίο Ιανέιρο 27/4

πρ. «Τζόβι»
προς Μπαγκλαντές 10/4
στο Κανακάλε 31/3
ε. Ναγκόγια 29/4
προς Λόγκου 17/4
προς Αγ. Βικέντιο 24/2
ε. Φουτζέιρα 18/3

προς Πειραιά 7/5
ε. Πειραιά 29/4
προς Περού 17/4
προς Γκράντ Καυμάν 5/5
προς Τάμα 29/4

ε. Ρουέν 30/4
α. Γκνάνσας 7/4
προς Νταβό 23/4
στο Χάρκ (αποθήκη)
ε. Χόγκ Κόγκ 4/5
αργεί Πειραιά
ε. Μπυμόντ 12/4
προς Ινδονησία 21/4
προς Πετρούπολη 22/4
ε. Πειραιά 28/4
α. Ν. Ορλέαν 20/4
στον Πειραιά 15/4
στο Παλάου Σαρπού (αποθήκη)
ε. Μάντρε ντε Ντέους 2/5
προς Τραμαντά 26/4
προς Αλγερία 24/4
προς Κοπέρ 3/5
προς Λιβύη 14/4
προς Μόντρεαλ 26/4
προς Ταρτούζ 3/5
προς Φιλαδέλφεια 29/4
προς Χάρκ 21/4
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
προς Παρανάγκο 16/4
α. Ν. Ορλέαν 30/4
ε. Μόγκλα 25/4
προς Κωνσταντία 2/5
προς Ιλιτσέβκ 14/4
α. Ραβέννα 23/4
ε. Λορέντ 6/5
ε. Ιντσόν 26/4
προς Καζαμπλάνκα 26/4
προς Φλάσσιγκ 6/5
προς Σουγκέι Ρατζάκ 15/4
προς Ραβέννα 17/4
προς Ελλάδα 26/4
ε. Φουτζέιρα 15/4
ε. Μονρόβια 24/4
προς Ιαπωνία 26/4
α. Ντάρμπαν 17/4
επισκ. Μοντεβιδέο 7/5
προς Ρίο Γκράντε 19/4

στον Πειραιά 27/52
ε. Σέτε 2/5

προς Γιβραλτάρ 1954
προς Σάντος 5/5
ε. Σάντος 20/4
ε. Δουνκέρκη 1/5
α. Χοντίντα 27/4
ε. Ικόνιο 24/4
προς Ντουμπάι 1/5
α. Κασσιόνα 28/4
προς Γιβραλτάρ 5/3
ε. Μαριουπόλ 28/4
ε. Φιρσ οφ Κλάου 9/5
προς Γκίλγκ 14/4
α. Αμπιζάν 7/4
προς Βαλπαράϊζο 24/4
προς Μασσαλία 24/4
ε. Ρεϊνόν 23/4
προς Βάρνα 25/4
ε. Κωνσταντία 29/4
ε. Κεπτάουν 7/5
προς Μερσίνη 19/4
προς Τάμα 23/4
στον Κρότωνα 24/4
προς Ουλσάν 23/3
προς Ματάνζας 19/3
προς Καστέλλο 5/5
α. Σαν Λορέντζο 22/4
ε. Τζουμα Τέρμιναλ 28/3
προς Σιζία 23/4

προς Αγαδίρ 5/5
α. Ρίο Χάινα 2/5
προς Μπ. Άιρες 21/4
ε. Μπάρ 13/3
προς Ρωσία 12/4
α. Βανκούβερ 21/3
αργεί Πειραιά
προς Κάντα 25/4
προς Μασταγκανέμ 15/4
προς Τζακόρτα 30/4
α. Άντεν 27/3
ε. Γκουγιαουίλ 21/4
προς Μασαλάνγκ 20/4

ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)...	85	4711	προς Καράσι 27/4	ΦΛΑ'ΓΚ ΦΑΛΚΟΝ (μ.)...	70	24956	ε. Ιντσόν 5/12
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)...	69	6183	προς Σάφι 29/4	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.μ.)...	65	12636	α. Ντουμπά 19/4
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΟΡΚΑΓΚΕΡ (δ.π.)...	70	12098	ε. Ντάρμπαν 24/3	ΦΛΕΑΡ (κ.)...	72	16398	προς Κούβα 7/3
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)...	69	1453	προς ΗΠΑ 4/4	ΦΛΕΤΣΑ (κ.)...	74	17255	υπεστείλε σημαία Μάλτας
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)...	80	3627	α. Αλεξάνδρεια 23/4	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)...	75	20452	προς Κωνσταντία 29/4
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΣΕΙ'ΛΟΡ (δ.π.)...	85	4710	προς Ντάρμπαν 30/3	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)...	75	20214	α. Ν. Ορλέαν 5/5
ΣΤΕΙ'ΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)...	85	4711	πρ. «Στέινλες Λήντερ»	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΝΠ (κ.)...	73	53518	προς Νοβοτσίλιν 3/5
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)...	75	17894	προς Πόρτ Σουδάν 26/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)...	81	26512	προς Γιβραλτάρ 18/4
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)...	81	9112	ε. Κεητάουν 7/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)...	76	23104	προς Θρη Ρίβερ 16/4
ΣΤΟΡΚ (μ.)...	69	9609	προς Περού 26/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)...	77	18745	α. Ν. Ορλέαν 25/4
ΣΤΟΡΚ (κ.)...	10	15265	προς Ρότερνταμ 5/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)...	80	26512	ε. Ν. Ορλέαν 30/4
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)...	75	12376	ε. Γιβραλτάρ 6/5	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)...	74	31972	ε. Γκντάνακ 5/5
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ντάρμπαν 28/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΙ'Τ (π.)...	63	10736	προς Ν. Αμερική 13/4
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)...	77	29729	προς Νικόσια 25/4	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)...	73	17918	ε. Βρέμ 28/4
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)...	77	8784	ε. Λισσαβώνα 21/4	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)...	74	19959	προς Κίνα 26/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)...	72	9076	προς Λισσαβώνα 24/4	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)...	77	11249	ε. Γκουαγιακούιλ 28/4
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Ιαγκάκι 23/4	ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)...	68	15809	στο Τζέμπελ 'Αλι 24/1
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)...	68	10964	προς Ιαγκάκι 23/4	ΦΡΗ ΠΙ'ΤΣ (μ.)...	69	15688	στον Πειραιά 1/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)...	78	11562	ε. Ντάρμπαν 28/4	ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)...	69	15688	ε. Πειραιά 1/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ν (κ.)...	73	19420	προς Μπ. Άιρες 28/4	ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)...	63	26759	προς Χαυδάγκου 24/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)...	78	10372	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 21/4	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)...	73	29709	προς Ούσας 5/4
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (μ.)...	79	8957	προς Νακόντκα 24/4	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)...	68	8034	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 13/4
ΤΕΡΝ (κ.)...	73	19735	προς Μπαγκλαντές 13/4	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)...	68	9342	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 1/5
ΤΖΑΝΤ (μ.)...	67	1498	προς Κωνσταντία 2754	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)...	76	1756	προς Άσταντ 30/4
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)...	61	1252	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)...	73	6679	προς Κεητάουν 13/4
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)...	70	28415	ε. Νταλιάν 7/4	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)...	80	2222	προς Κριστομάλ 26/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)...	78	16329	ε. Χόγκ Χόγκ 5/5	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)...	69	8065	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 25/4
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)...	68	19644	πρ. «Δημήτριος Γ.Ρ.»	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)...	70	1971	προς Ταϊβάν 1/5
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)...	74	18204	προς Αμπιζάν 24/4	ΦΡΙΟ ΑΡΓΕΝΤΙΝΑ (κ.)...	80	2175	προς Ταϊβάν 18/4
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)...	81	3375	προς Μαριουπόλ 22/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)...	74	8741	ε. Μπουσάν 1/4
ΤΖΟ'Υ (Ον.)...	78	5888	προς Πειραιά 30/4	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)...	68	1568	ε. Φλάσινγκ 'Νατ 2954
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)...	70	9954	ε. Καζαμπλάνκα 21/4	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)...	68	5631	προς Νουαντίμπου 1/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)...	73	9044	ε. Καράτσι 22/4	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)...	68	5631	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)...	72	5907	προς Λάγος 27/4	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)...	77	6680	προς Ν. Ζηλανδία 16/4
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)...	78	15660	προς Μομπάσα 4/5	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)...	88	4999	προς Ν. Αφρική 29/4
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)...	70	10197	ε. Κων/πολη 6/5	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)...	82	1500	προς Καζαμπλάνκα 28/4
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)...	69	14003	πρ. «Thorunn»	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)...	90	5286	α. Γκιόμπορν 27/4
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ...	83	21000	ε. Πόρτ Μόρεσμπυ 7/5	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)...	89	4999	προς Μπερμεράθεν 8/5
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)...	69	5406	ε. Γκουαγιακούιλ 25/4	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)...	75	3699	προς Μπουσάν 27/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)...	76	19166	προς Νικόσια 28/4	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)...	80	2162	προς Ν. Κορέα 15/4
ΤΗΝΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)...	73	12376	ε. Ρίο Ιανέιρο 3/5	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)...	90	5286	προς Αμβέρσα 5/5
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)...	65	15090	προς Χάρντ Άιλαντ 28/4	ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)...	68	5537	στο Κόρκ (αποθήκη)
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)...	69	11020	ε. Φρήταουν 7/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)...	82	1500	δ. Ντόβερ 7/5
ΤΟΞΑ (κ.)...	71	9082	ε. Αρίκα 25/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)...	68	5644	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 1/5
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μηχ.)...	79	20331	προς Αργεντινή 19/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΡΑΖΙΑ (κ.)...	81	2172	προς Φώκλαντς 15/4
ΤΟΥΠΙ ΦΡΟΥΤΙ (ΙΑΒ.)...	64	1598	προς Πειραιά 30/3	ΦΡΙΟ ΜΠΕΜΕΝ (κ.)...	73	6627	προς Μπουσάν 22/4
ΤΡΑΣΤ (κ.)...	76	13550	προς Νοβοροσίσκ 29/3	ΦΡΙΟ ΜΠΕΡΕΝ (κ.)...	89	4999	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 26/4
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)...	77	17339	α. Ν. Ορλέαν 15/4	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)...	79	5205	προς Τζέντα 22/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Ντάρμπαν 10/3	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)...	73	2987	α. Μπερκέλεϊ Σάουντ 15/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)...	75	23785	προς Πετρούπολη 6/5	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)...	73	3563	ε. Λας Πάμας 4/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)...	80	30502	προς Πόρτο Ορντάς 1/5	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)...	90	5286	προς Φώκλαντς 15/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΛΛ (κ.)...	74	23757	προς Ιαπωνία 18/3	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)...	80	2222	ε. Ασία 10/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	ε. Τάραντα 27/4	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)...	73	6863	προς Κορίντο 21/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)...	76	30746	α. Ρίο Ιανέιρο 1/5	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)...	75	44698	προς Σιρόνχα 26/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)...	73	43867	προς Ρίταρσντ Μπαϊ 12/4	ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)...	75	44699	προς Κουβέιτ 30/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)...	75	13567	ε. Μαντράς 28/4	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)...	72	9343	ε. Λίβερπουλ 7/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)...	76	13547	προς Εσκόμπάρ 16/4	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)...	74	18694	προς Βανκούβερ 30/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)...	74	43867	ε. Χόμπτον 3/5	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)...	73	13687	προς Χιούστον 28/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)...	72	79317	α. Φόξ 18/3	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)...	76	30000	προς Οδρσέ 7/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)...	74	25394	προς Ακαγιούτλα 27/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)...	72	14986	προς Βραζιλία 6/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Σπετίμπα 13/3	ΧΑΡΚΙΛΕΙΑ (κ.)...	72	33267	δ. Γιβραλτάρ 1/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)...	70	48501	ε. Πειραιά 29/4	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)...	76	126392	προς Σιγκαπούρη 14/3
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)...	72	12463	προς Παράναγους 23/4	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)...	68	12348	ε. Τζέντα 24/3
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)...	74	11644	προς Αμβέρσα 27/4	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)...	78	9918	α. Γιβραλτάρ 30/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)...	74	8826	ε. Κωνσταντία 29/4	ΧΕΓΚ (δ.π.)...	79	5266	α. Ν. Ορλέαν 15/3
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)...	77	10763	προς Ταϊβάν 23/4	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)...	71	4697	ε. Ριγίκα 3/5
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)...	74	11644	προς Μπ. Αμπάς 5/4	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)...	70	12363	α. Μπαγκόνκ 30/4
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)...	75	47133	προς Παγκάλην Σούσου 15/2	ΧΕΡΟΝ (κ.)...	72	19407	προς Κόλπο ΗΠΑ 30/4
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	προς Παράναγους 24/4	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)...	72	10194	ε. Ν. Υόρκη 25/4
ΤΣΟΥΝΑ (ΜΚ.)...	68	15907	ε. Ιντσόν 25/11	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)...	76	14760	προς Σαν Χοζέ 3/5
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)...	74	10059	πρ. «Υπάνεμα»	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)...	71	6166	α. Ρίο Χίνα 15/4
ΥΠΕΝΕΜΑ (μ.)...	77	40059	α. Λύττελτον 25/4	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)...	72	13437	α. Χιούστον 20/4
				ΧΙΟΥΠ II (π.)...	64	15404	α. Χιούστιν 4/5
				ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)...	75	139421	ε. Φουτζέιρα 3/5
				ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)...	75	3668	ε. Ντακόρ 23/4
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)*	74	1.954	α. Λος Άντζελες 17/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (π.)...	73	14868	προς Λαττάκια 4/4
ΦΑΝΗΣ (κ.)...	77	20608	προς Βηρυττό 6/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Σ. (π.)...	68	9170	προς Κηλαγκ 28/4
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)...	76	9059	προς Καζαμπλάνκα 30/4	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)...	71	1532	μετ. «Χρυσή Π.» (μ.)
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)...	69	8767	προς Σαν Λορέντζο 16/4	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)...	79	12294	πρ. «Χρυσόβαλάντου Γκρέις»
ΦΙΛΙΑ (κ.)...	72	13690	ε. Ντάρμπαν 2/5	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)...	78	5386	προς Ιταλία 21/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)...	54	1598	ε. Γκάλατς 7/4	ΧΩΚ (κ.)...	74	19451	προς Αλγερία 14/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)...	76	4617	προς Μπιλμπάο 3/5	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μηχ.)...	77	15642	προς Γδύνια 6/5
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)...	70	9243	επωλήθη Έλληνας	ΩΡΟΡΑ (Μ.)...	72	17674	προς Υεμένη 6/5
ΦΙΟΝΙΑ (ΚΧ.)...	77	20295	αγορά από αλλοδαπούς	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)...	76	6744	ε. Κονακί 29/4
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)...	67	15621	α. Μερσίνη 27/4	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	76	7049	επικ. Πειραιά 19/3
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	προς Αργεντινή 19/3	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙ'ΝΤ (π.)...	79	7366	ε. Αμπιζάν 7/4
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)...	68	13580	προς Καζαμπλάνκα 7/5	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	α. Ρουέν 28/4

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DD 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

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



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



M/V PATRIOTICOS

BULKCARRIER

BLT: 1986

DWT: 22.000

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022